

肥薩おれんじ鉄道視察報告



熊本県八代市「肥薩おれんじ鉄道本社」前 2012年4月26～27日

交運労協、鉄・軌道部会

[肥薩おれんじ鉄道、上田浦駅]



1、はじめに

私たち交運労協、鉄・軌道部会が肥薩おれんじ鉄道視察を検討したのは、昨年初であったが、計画実行の段階で「3.11 東日本大震災」が発生し、その対応に追われる中で“中止”を決意し、先ず被災対策に全力を集中することにした。今回、ようやく当初計画に基づいた視察を部会で確認し、取り組みを急いだ。視察を計画する背景は、新幹線開業に伴ってJRから分離された並行在来線の経営状況が厳しく、今後の政策づくりに生かしていくためであった。加えて、整備新幹線未着工区間(北海道、北陸、長崎ルート)の建設進捗に伴って、新たに分離して発足する第3セクター方式の鉄道が同様の経営問題を抱えざるを得ないことが推測されていて、早めの手立てを講じることが重要だと認識したからである。そうした問題意識を持って鉄・軌道部会で議論を重ね、共通認識を得た上で視察を行った。具体的な内容はこの後に記述するが、一言の感想を活字にすれば「百聞は一見にしかず」であり、実際に現地の取り組みの苦労話等を聞く中で、差し迫った地域鉄道の課題解決が急がれていることの想いを強くした。

報告内容に触れる前に肥薩おれんじ鉄道の概観について説明しておきたい。同鉄道は2004年3月13日の九州新幹線の開業に伴い、「八代駅 - 川内駅間」がJR九州から分離され、第3セクター方式による肥薩おれんじ鉄道が設立されて、肥薩おれんじ鉄道線となる。初野信号場を駅に変更し新水俣駅開業。日奈久駅を日奈久温泉駅に改称した。肥薩おれんじ鉄道は第3セクター方式となり熊本県や鹿児島県が中心となって10名の株主で構成され第一種鉄道事業者として発足した。同路線(営業距離116.9km)は旅客運行の他、日本貨物鉄道会社(第二種鉄道事業者)の列車も運行する。営業距離の長さは全国の第3セクター37社ある中で2番目の長さとなっている。駅数は28駅(有人駅10駅、無人駅18駅)で全線が電化区間(交流20,000V・60Hz。ただし旅客列車は気動車で運行)である。利用状況は頑張っている割には減少ぎみで2004年開業年には年間188万人であったものが、2010年度は151万人に減少している。内訳は定期が78.7%、定期外が21.3%で典型的な生活交通路線の色を濃くしている。運輸収入にもその傾向が顕著に表れており、2010年度が392百万円(2004年は523百万円)で年々減少している。収入全体は約8億円、支出約10億円で赤字経営を余儀なくされている。以下、報告する。

2、九州新幹線で移動

視察団一同は、羽田空港に集合し、予定通りに福岡空港に到着。昼食を済ませ「さくら 413号」（博多発 14:09）に乗車した。同列車はN700系でJR九州が推奨する新型車両である。最新の技術を駆使した装備により、乗り心地を優先した車両設計となっている。座席数は旧来型と比べて横4席方式でゆったり



りとした間隔を確保し、圧迫感を感じさせない。九州新幹線は昨年3月12日に開業し、およそ1年が経過してきたが、日を追う毎に利用者が増加している。「3.11 東日本大震災」からの自粛ムードも解け始め、南九州への観光客が増え、全体として新幹線開業効果が高まっている。肥薩おれんじ鉄道の視察が本旨であるが、併せて、新幹線の乗り心地も体験した。最新車両であるN700系装備は今日までの新幹線車両の改良を重ねた結果のものであるだけに、参加者の声も評価が高かったように思う。車内設備も整っていて、トイレや洗面所もスッキリとした仕上がりでホテルの仕様を思わせる。新八代駅までわずか50分程度であるが、ほとんど

振動を感じさせない乗り心地で、利便性・快適性を追求した乗り物である。また、昨今のビジネス客の期待に応えるべくすべての座席の下にコンセントを設置し、携帯電話の充電やパソコン使用が可能となるよう設計されていて、利用者から大変好評のようだ。ただ、騒音対策のために設けられた防音壁が箇所によっては3メートルに達するところもあって景色が遮断される点はいただけない。沿線住民からの強い要望に応えるためのものだと察するが、旅行者からすればちょっと残念であった。



3、八代駅から肥薩おれんじ鉄道に乗車

「さくら 413 号」は定刻に新八代駅に到着。新八代駅から八代駅まで一駅であるが、JR九州の在来線に乗り換えて移動。15 時 8 分の列車に乗ってわずか 4 分で八代駅に到着した。八代駅では女性の契約社員（肥薩おれんじ鉄道所属）が乗り換え改札口で切符を切って待っていた（事前に連絡）。ここから先は肥薩おれんじ鉄道線である。



肥薩おれんじ鉄道の主力車両は「HSOR 100 形」気動車で、「オーシャンライナーさつま号」として走行している。同社の持ち車両は 19 両でその内一般型 17 両、イベント兼用型 2 両となっている。乗車して感じたことは大変振動が少なく、乗り心地が良いことだ。鉄・軌道部会として全国の地域鉄道を視察しているが、他の地域線により道床が優れていると感じた。これは後で説明を受けて分

かったことであるが、この路線はJR貨物の長大編成が走行することから、線路基盤整備に力を注いでいるとのことであった。

車内の整備も行き届いていて、座席や窓、床等も磨き上げられ、古いなりに整備され



ていた。また、一両編成で運行しているにも関わらず、車内にトイレが設置されていて、通勤・通学客にとって大変ありがたいだろうと感じた。コンセプトとして掲げられている「地域住民に



身近な生活路線」をめざし「だれもが使いやすい鉄道作り」そのもので、利用客や沿線住民のマイレール意識の向上を高めていく取り組みとなっている。

[車内掲示の『オーナー氏名』]

さらに、車内には「車両オーナーの一覧表」が掲示されていた。

この取り組みは後程説明を受けるが、全国の肥薩おれんじ鉄道利用者に対して、「車両オーナー制度」として一口 1 万円を募り、契約者の氏名を車内に掲示しているとのことであった。応募者数は全体で約 600 名、内、県外が約 130 名である。集めた資金を活性化事業に活かしている。





肥薩おれんじ鉄道はすべてワンマン運転である。短編成のため、通常、後部から乗車し前部から降車する。無人駅での料金収受は運転士が行う。高校生が乗降車する際に、誰もがしつかり定期券を運転士に見せて、マナー良くしている光景を見て、なぜか納得した感想を持った。ちなみに沿線には各市町等に高校や中学が隣接し、利用客の約7割を占めている。文字通り、通学利用に貢献している典型的な生活路線である。

運転士の多くは高齢化しており、大半がJR九州からの出向者・退職者である。ただ、昨年からは自前の若いプロパー社員の採用に踏み切っていて、現在、2人の若い運転士が運転業務に従事している。今後、JR九州からの出向者組・退職者組がいなくなり、若いプロパー社員が中心となって運行する日は遠くない。

4、肥薩おれんじ鉄道の沿線風景

肥薩おれんじ鉄道線は多くが山間部と海岸沿いを走行している。単線でのどかな風景を見ながら、旅行するのは楽しいものである。視察当日は天候に恵まれていたこともあり、快適そのものであった。機会があればもう一度来てみたいと思わせる地域である。海と山の風光明媚な九州の地。魚や野菜も豊富な土地柄だった。

[肥薩おれんじ鉄道沿線風景]



[日奈久温泉商店街にも過疎化が]

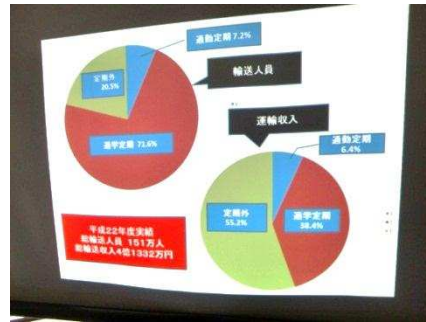


ただ、全体として少子高齢化は加速して人口減少が進み、日奈久温泉の商店街もシャッター通りが増えている。ピーク時には45軒あったホテルや旅館も今では半減し19軒しかなく寂しいかぎりである。肥薩おれんじ鉄道沿線の都市人口は2004年には約38万人いたものが昨年は約36万人に減っている。典型的な日本の縮図を見る思いである。

[年々進む少子高齢化の現状]



[輸送人員と運賃収入の占める割合]



先ほど、全体的な傾向の中で紹介したが、肥薩おれんじ鉄道の沿線市町村は典型的な少子高齢化現象に落ち込んでおり、人口減少にも歯止めがかかっていない。比例して利用者数も減少し、運輸収入の目減りに歯止めがかからない状況にある。輸送人員のあらまは先に記したが、定期収入の太宗を占める通勤・通学輸送人員の割合はおよそ80%であるが、収入に占める割合は45%に届かない。定期外収入が55%であることから、観光客に依存した収入構造である。

[『自助』・『公助』・『共助』]



取り巻く厳しい経営環境下にあつて、肥薩おれんじ鉄道の存続・活性化に向けての取り組みは、まず「自助」であり、肥薩おれんじ鉄道自らの経営努力を果たしていく上で、「公助」として公的機関からの支援を仰ぎ、さらに、「共助」としてJR九州や地域住民からの協力・支援を求めている。また、「友の会制度」や「一口オーナー制度」を採用し、広く肥薩おれんじ鉄道を周知・利用

してもらうための取り組みを行っている。

[観光の活性化に向けて]

併せて、収入アップをめざすためには観光客の呼び込みも欠かせず、そのためのプロモートの取り組みにも力を注いでいる。イベント企画に力を入れ、例年行っているビール列車や観光専用列車を走らせ、利用者から好評を得ている。現在、19両の車両では足りなくなっているため、増車も検討中。特に、海外でのプロモーション(県主催)にも参加し、韓国、中国、香港、台湾、シンガポールからの利用者が増加している。今後は、JR九州新幹線開業効果とタイアップした取り



組みにも力を注ぎ、より一層の観光需要を取り込んだ活性化を狙っている。そのためには、JR九州や熊本・鹿児島両県は元より、地元自治体の街づくりと併せた各種取り組みが不可欠で、そのための企画商品の立案等を担う営業部を新たに設置し、営業部活動強化のために社員の増強を行っている。

[鉄道を支えるスタッフ]



肥薩オレンジ鉄道の社員数は先に述べたが、スタッフは次の通りである。車両を整備する検修課、運転を統括する運転総括指令室、お客様を案内するアテンダント、駅業務等を担う運転課、それにメンテナンスを担う電気課である。いずれの職種も欠かせない重要職であり、日常の安全・安定運行の責務を果たしている。さらに、次世代を担うプロパー社員への期待も大きく、バトンタッチがスムーズにいくよう取り組みが進められている。

6、最後に

古木社長の説明を受けて、改めて分かったことであるが、肥薩おれんじ鉄道は関係者の精一杯の努力で維持・存続されていることだ。しかし、公的な支援なくしては維持し得ない構造的な悩みを抱えている中で、これまでの支援措置が功を奏している。国や地元自治体からの運転支援補助金によって、観光列車や企画商品の販売等の新たな試みができていることも見逃せない。引き続き、地域公共交通の公共性を重視した視点は重要だ。しかし、現実には地域交通事業者の悩みは置き去りにされている。例えば、細かい事柄であるかも知れないが、説明会の中で述べられた、肥薩おれんじ鉄道が販売する切符や企画商品の取り扱いがJR関係のマルスにはシステム上アクセスできていない。そのため、他の鉄道会社等で企画切符等の取扱いができない現状にある。おそらく、どこの地域鉄道事業者も同様の悩みを抱えていることが想定され、問題解決が急がれる。もっと目配りしていく必要がある。そうした想いを強くして説明会を閉じた。今後の肥薩おれんじ鉄道の頑張りに期待するとともに、説明会開催に感謝申し上げたい。

以上



[八代駅、「SL人吉号」機関車の前で]