



利用低迷

人口減少 地域の足直撃

薩摩川内市と熊本県八代市を結ぶ第三セクター・肥薩おれんじ鉄道は13日、開業から丸10年を迎える。沿線人口の減少や車社会の進展で、当初見込み以上に厳しい経営が続く。沿線住民の足となる鉄道の存続には何が必要か。レールを取り巻く環境や課題を探り、安定運行の道を考える。(濱田朋美)



2月下旬、出水市の出水駅。午前7時16分、ホームに滑り込んできた下りの列車に乗り込むと、米ノ津駅や県境を越え熊本から通学する高校生らであふれていた。新幹線が停車する隣接のJR出水駅とは異なる風景だ。

発車の笛が響き、2両編成の「通学列車」がゆっくりと走り出す。教科書を広げたり、友達とおしゃべりや音楽を楽しんだり。思い思いの時間が過ぎていく。

次の西出水駅で半数超が降りた。駅のそばに高校3校が集中し、おれんじ鉄道全28駅で定期利用の乗降客が最も多い。薩摩川内市から通う出水中央高校2年の上迫田千裕さん(17)は「この鉄道がないと通学できない。愛着もある」。

2004年3月13日の九州新幹線一部開業に伴い、JR九州から経営分離された川内一八代間の運行を引き継いだおれんじ鉄道。通学、通勤などの定期利用者が8割近くを占める「生活の足」だ。



おれんじ鉄道は鹿児島、熊本両県と沿線市町などが出資する第三セクターとしてスタートを切った。その経営は苦難が続く。

年平均3千人を超えるペースで進む沿線人口減などで、04年度188万1千人だった利用者は、12年度136万7千人に。旅客運輸収入も04年度5億2,400万円から12年度は3億7,400万円にまで落ち込んだ。

開業から9年間は減価償却前黒字が続く——としていた当初計画は早くも2年目で崩れ、12年度までの累積損失は11億6,900万円に上る。

営業キロ数は116.9キロと全国91社の地域鉄道で2番目に長く、施設・設備の更新には多額の経費を要する。発足時から続くJR九州からの人員支援は26年度まで延長されたものの、自前の社員確保・養成、それに伴う人件費も膨らんでいく。



午前9時45分、出水駅から再び下りの列車に乗った。登校時間が過ぎた車内は一転して閑散としている。1両のみの運行で、折口駅(阿久根市)までの乗客は高齢者を中心にわずか8人だった。

出水までの通勤に毎日利用するという阿久根市の上野静子さん(72)は「昼間は大体いつもこんな感じ。経営が厳しいのは乗客同士でも話題に上る」。

13年3月に運行を始めた観光列車「おれんじ食堂」は沿線外から評判を呼び、13年度の運輸収入は6年ぶりに前年度を上回る勢



登校する高校生が目立つ朝の西出水駅。おれんじ鉄道は、住民生活に欠かせない重要な足となっている
＝出水市

いだ。とはいえ収支改善には遠く及ばず、この10年で3割も減った利用客の低迷が経営を圧迫する。

「客がゼロでも列車は走り経費は掛かる。日中の利用者増は欠かせない」。開業時から出水市の野田郷駅業務を担う野添重年さん(78)は乗降客のいない昼間のホームでつぶやいた。「今も昔も変わらない地元の足。地域を挙げて守っていききたい」

平成26年3月10日(月) / 南日本新聞



経営支援

新たな枠組み構築急務

3月3日の鹿児島市議会本会議。「県と沿線市は、初期投資以外は全く財政負担していないのか」。個人質問に立ったベテラン市議は憤り、森博幸市長に、鹿児島県などの協力要請に応じないよう促した。

肥薩おれんじ鉄道への新たな支援枠組みとして、県と出水、阿久根、薩摩川内の沿線3市は、今後10年で想定される資金不足の一部負担を全市町村に求めている。約5億円あった経営安定基金が間もなく底を突くためだ。

県は鹿児島側の内部留保金が枯渇した2008年度以降、毎年経営安定基金を取り崩し、赤字補填してきた。その基金を主に拠出したのは三セクの非沿線で、JRから経営分離を免れた鹿児島線の川内駅以南、鹿児島市を含む2市4町(おれんじ鉄道発足時)だった。内部留保分は県と沿線3市が賄ったとはいえ、その後の「手出しゼロはおかしい」というわけだ。

当時の経緯を知る沿線市関係者は「昔の話を蒸し返してもしょうがない」としつつ、「そもそも非沿線は、行政区域外の赤字三セクだと沿線を見捨てた。経営参加しない代わりに、せめてこれぐらいはとお願いしたのが基金だった」と漏らす。



県と沿線3市はこれまでに、市町村の共有財源である県市町村振興協会の基金を活用できるよう関係2団体に協力を呼び掛けた。要請を受けた首長の反応はさまざまある中、「県がしっかり責任を負うべき局面だ」などと異論も相次ぐ。

とりわけ経営安定基金を出した非沿線首長は慎重姿勢を見せる。拠出当時、県と「支援は1回限り」と確認しているからだ。沿線市町と県が一般財源から負担する熊本側との違いを指摘する声もある。

振興協会理事長の森鹿児島市長は「いろいろな意見を調整するには、ある程度の時間が必要」と早急な判断は難しいとの見通しを示す。

鹿児島県側も「沿線3市と連携し、丁寧な説明に努める」と粘り強く理解を求めていくとする。ただ、おれんじ鉄道へ財政支援を実施するのは例年秋ごろ。経営安定基金の残高を考えると、遅くともそれまでには結論を得ておく必要がある。



肥薩おれんじ鉄道の経営支援で質疑を交わす鹿児島市議会本会議。非沿線市としての今後の対応に関心が寄せられる＝3日、市議会本会議場

県などは今回全県的な支援を仰ぐ前提として、採算性を改善する目的では初めてとなる利用者への負担増も要請する。他の並行在来線の運賃水準などを勘案し、2割程度の引き上げを想定する。

「一つの選択肢とはいえ、社の状況を考えると沿線住民の鉄道離れがこれ以上進んでしまつては困る」とある社員は漏らす。実現すれば、消費税増税分が運賃に転嫁される4月からそう遠くないタイミングとなる。

熊本県交通政策課は「経営改善に向けた方法の一つではある。高校生など利用者の経済負担は増すことになる。鹿児島県とおれんじ鉄道、沿線市町とも十分協議したい」との立場だ。

平成26年3月11日(火) / 南日本新聞

南風録

所用で熊本県八代市を訪ねた帰り、川内駅まで肥薩おれんじ鉄道に乗った。新幹線なら30分余りのところが、たっぴり3時間ほどディーゼル車に揺られての旅だ▶あいにく東シナ海に沈む夕日は拝めなかったが、ミカン畑や民家の軒先を縫うように走る車窓の眺めは味わい深い。高校生や年配の女性らの乗客は県境をまたぐとガラリと入れ替わる。あらためて生活路線であると感じた▶あすは開業10年の節目である。のどかな沿線風景と裏腹に経営は依然厳しい。今後見込まれる鹿児島側の資金不足分について県と沿線3市は、県市町村振興協会の基金活用を県市長会と県町村会に持ち掛けた▶人気の観光列車「おれんじ食堂」をもってしても、赤字解消は簡単ではない。運賃値上げも持ち上がる。人口は減る一方で、地方鉄道には世知辛い時代である▶同じ第三セクターの岩手県・三陸鉄道は来月、東日本大震災から3年余りで全線復旧する。その足取りを、社員の富手淳さんは「線路はつながった」(新潮社)にまとめた。被災直後のエピソードが印象深い▶がれきと化した駅や高架橋を目の前に富手さんらがほうぜんとしていると、作業していた人が声を掛けた。「いつ動くんか。子どもが三鉄で高校に通うんだ」。待ち望む人がいるとの思いが復旧を後押しした。頼る交通弱者がいる。おれんじ鉄道を考える上でも大切にしたい。

平成26年3月12日(水) / 南日本新聞



貨物輸送

本州とを結ぶ“大動脈”

鹿児島市の鹿児島港谷山1区近くには、多くの大型倉庫が並ぶ。5日昼すぎ、その一つにJR貨物のコンテナを積んだ大型トレーラーが入ってきた。作業員がフォークリフトで、耐火材や研磨材に使われる炭化ケイ素を積み込んでいく。

屋久島電工が製造する炭化ケイ素はフェリーで鹿児島港まで運ばれ、いったん倉庫に保管される。顧客の注文に応じ、貨物列車で九州内から仙台まで各地の最寄り駅へ届けられる。この日は、コンテナ20個に100トが積まれ、鹿児島市浜町の鹿児島貨物ターミナル駅へ向かった。

屋久島電工は2010年、北九州、名古屋、千葉までは船、その後はトラック運搬だった方法を鉄道に切り替えた。「輸送に伴う二酸化炭素排出量を年36%(526ト)削減できた」と宮田昇営業部長(54)。

トラック輸送を最小限に抑えることで5%の輸送費節減、倉庫集約による在庫管理の効率化にもつながったと説明する。



鹿児島を出た貨物は、川内まではJR鹿児島線、川内―八代間は肥薩おれんじ鉄道、八代以北は再びJR線の線路を通る。おれんじ鉄道のレールは、鹿児島と本州方面とを結ぶ“貨物の大動脈”を支えている。

通常、鹿児島と名古屋、東京などを1日4往復する。県外へはパルプや焼酎、農産物、県内には生活雑貨や飲料水を年計45万～46万トンを運んでいる。

おれんじ鉄道にとっても貨物の恩恵は大きい。JR貨物から受け取る線路使用料は、旅客運賃と並ぶ大きな収入源となっているためだ。

経営環境の厳しい並行在来線に対する国の支援強化で、11年度からはおれんじ鉄道に入る使用料はそれまでの約2倍になった。12年度は5億3千万円で、営業収益のほぼ半分に当たる。

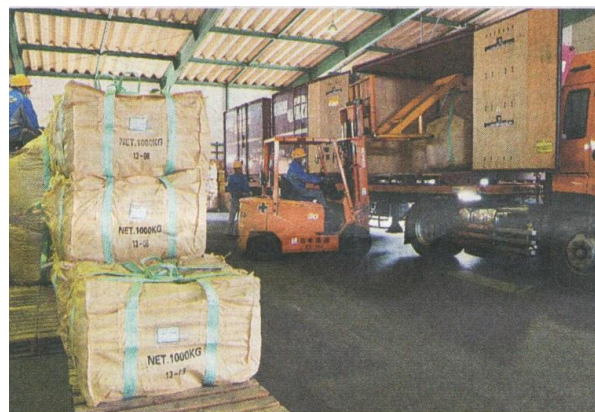


「貨物の取扱量を増やすことはできないか」。おれんじ鉄道への財政負担を、県が全市町村に求める方針を示した昨年12月の県議会企画建設委員会。委員の一人は、物流の鉄道利用を促してはどうかと握案した。

線路使用料は、通過する貨物車両数が多いほど増える。鹿児島から県外向けの貨物輸送機関を重量ベースで見ると、トラック73.9%、海運23.7%、鉄道2.4%（10年度国統計）と、鉄道の割合は極端に少ない。

県交通政策課によると、コンテナ積み替えの手間や経費が掛かる鉄道貨物は、一度に大量で長距離を運ぶのに向いている。「優位性を発揮できるのは本州以東。量がありトラックほどの速達性が求められない荷物を鉄道で運ぶ取り組みができれば、おれんじ鉄道の収入を上げる一つの手段になる」と伊勢尚史課長(35)は指摘する。

国は、トラックによる貨物輸送から環境負荷が少ない鉄道や船舶に移すモーダルシフトを推進している。おれんじ鉄道の存続へ、JR貨物や行政、経済界が連携し物流面から支える枠組みはできないか。関係者の動きに期待が寄せられる。



コンテナに積み込まれる炭化ケイ素。こうした貨物はおれんじ鉄道のレールを使って運ばれている
―鹿児島市谷山港1丁目

平成26年3月13日(木) / 南日本新聞



特急ない阿久根

駅改修 活性化へ生かせ

2月下旬、阿久根市の阿久根駅は低い重機の音が響いていた。建設から60年以上たった駅舎は、市が3月末までの完成を目指し全面改修している真っ最中だ。この日は、幼児が遊べる空間などができる増築部分の基礎工事が進められていた。

新駅のデザインは、人気の観光列車「おれんじ食堂」を手掛けた水戸岡鋭治氏。列車と一部2階建てとなる駅舎との統一感を演出し、構内にはコンサートや物産展に使える待合室をはじめ、オープンカフェ、ミニ図書館なども設ける。

市内の女子中学生（15）は「4月から高校に上がる。人が少なくなった町にお客さんを呼ぶだけでなく、生まれ変わった駅から通学できるのはうれしい」と、仮設の待合室で声を弾ませた。



川内一八代間の経営がJR九州から切り離されたことによる阿久根市の苦悩は深い。出水、薩摩川内と合わせた肥薩おれんじ鉄道の沿線3市のうち、阿久根だけは人やモノを運んでく九州新幹線の停車駅がなく、JR時代に走っていた特急列車も失った。

阿久根駅の1日平均乗降客数は、JR時代の2002年度1,298人から12年度は713人へと4割以上減った。「長島町や（薩摩川内市に隣接する阿久根市）大川の客が出水、川内の新幹線停車駅を使うようになり客単価も激減した」と60代タクシー運転手。利便性低下が地域の鉄道離れだけでなく、周辺住民の足も速のかせたと嘆く。

人通りが減ったことに伴い、地元商店街の疲弊も進んだ。駅前から国道3号沿いに連なるアーケードは、空き店舗や更地が目立ち人影はまばら。駅前通り会の若松光志会長（66）は「この10年で空き地になった店舗だけでも10軒近くはある」と厳しい表情を見せる。



地域活性化が命題といえる阿久根市にとって、今回の駅改修は久しぶりの追い風だ。「ここ10年以上人件費抑制など行財政改革に取り組んできた半面、ハード整備は遅れてきた。駅を街の将来を担う核にする」と西平良将市長（41）は意気込む。

駅のテーマは「まちの迎賓館」「まちの公民館」。列車や車で阿久根を訪れる人をもてなし、地元住民も憩える観光交流拠点にする。おれんじ鉄道とともに育ち、発展していきたいという。

市民には駅改修を歓迎する声ばかりではない。「巨額を投じて駅を新しくして何が変わるのか」「構内に食堂やカフェができれば、地域の店はますます衰退する」。街を歩くと、そんなささやきも聞こえてくる。

商店街などの活性化に携わる北さつま情報ステーション所長の湯洋祐さん（32）は「行政やおれんじ鉄道とも連携し、駅から街へ人の流れをつくる仕掛けが必要になる」と気を引き締める。

ある駅関係者は発想の転換を促す。「悪いことばかり考えていては、せっかくのチャンスを私たち市民自身がつぶしかねない。大丈夫かとか、どうにもならないと諦めるのでなく、街を元気にする方法を考えよう」



全面改修が進む阿久根駅。集客アップ、地域活性化の核施設として期待が寄せられる —阿久根市

平成26年3月14日（金）／南日本新聞



マイレール意識

節目機会に再醸成必要

この1年で人気の観光列車に成長した「おれんじ食堂」は、21日から多彩な運行となる。地元食材を使ったフレンチトーストなどが味わえる朝食列車、菓子や果物が提供されるスイーツ列車も登場する。

おれんじ食堂を軸に、沿線外の観光誘客に力を入れる淵脇哲朗社長（66）は「1日3便のダイヤが繰り上がり、地元泊まって列車に乗ったり、乗車後に鹿児島を観光したり、移動手段としても便利になる」と、地域への波及効果を期待する。

「赤字続きというマイナスイメージの三セク鉄道を、全国から客を呼ぶ路線に変えた」。地域鉄道に詳しい鹿児島大学の北崎浩嗣教授（54）＝地域計画論＝は、肥薩おれんじ鉄道の取り組みを評価し「追い風が吹くこの間に、地元側からも二の矢、三の矢となるアイデアが欲しい」と話す。

■□■

不採算路線としてJRから経営分離され、利用客が新幹線へ流れる宿命にある並行在来線。おれんじ鉄道は、人口の多い県庁所在地と結ばれていない不利な側面も持つ。

北崎教授は「赤字が出るのは当たり前。それを頑張って減らそうとする住民や沿線市の努力が見えない」と手厳しい。ローカル鉄道は住民が乗ってこそ残るとし、この10年で乗客が3割も減った一因の「地元が使っていない」現状解消を促す。

従来のイベント開催などによる誘客も大事としつつ、「自治体は住民が利用しない理由を調査して対策を考え、住民側はサービスや使い方を提案する。その沿線でしか生まれえない発想がある」とする。他県では、片道は送り迎えが多い高校生に自治体が定期代を半額補助する例もあるという。

県と沿線3市から今後10年の経営支援の要請を受けた首長は言う。「新幹線建設の犠牲になった過去も、公共交通や貨物輸送を担う路線を守る意義もよく分かる。ただレールを残すなら、沿線や県はもっと利用客を増やす姿勢を示すべきだ」と、開業10年を機にマイルール意識の徹底と再確認を求める。

■□■

「マイカーだけが進展する社会をこのまま続けていいのか」。「たま駅長」で有名な和歌山電鉄貴志川線の再建を手掛け、地域交通政策に明るい両備グループ（岡山市）の小嶋光信代表（68）は街づくりや福祉、教育を支えるおれんじ鉄道と、車社会とを共生させる仕組みづくりを訴える。

生まれてから免許を取るまでは誰もが交通弱者であり、高齢になれば再び弱者になる。

「鉄道を含む公共交通は人生の初めと終わりで必ず使う社会にとって欠かせない存在」と指摘。駅まで歩けば健康にいい、車より二酸化炭素排出が少なく環境にやさしいなどきっかけは何でもいい。利用のための全県的な機運醸成が不可欠で「その先頭に立つのが行政の役割だ」と強調する。

少子化が進み、公共交通機関の維持が難しくなる今後、おれんじ鉄道をどう守っていくのか。地域住民、行政の熱意と覚悟が問われている。

＝おわり＝

平成26年3月15日（土）／南日本新聞



車と併走する肥薩おれんじ鉄道。マイカー社会と共生を図る仕組みづくりも重要だ＝阿久根市波留（北村茂之撮影、画像の一部を加工しています）