
肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通総合連携計画

平成21年6月

八 代 市
水 俣 市
芦 北 町
津 奈 木 町
薩 摩 川 内 市
出 水 市
阿 久 根 市

【目 次】

序. 計画策定の背景と目的	1
Ⅰ. 肥薩おれんじ鉄道の現状とこれまでの取り組み	2
Ⅱ. 基本方針	16
Ⅲ. 地域公共交通総合連携計画の区域	21
Ⅳ. 地域公共交通総合連携計画の目標	22
Ⅴ. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	23
Ⅵ. 事業スケジュール	29

序. 計画策定の背景と目的

肥薩おれんじ鉄道は、九州新幹線の新八代・鹿児島中央駅間の開業に伴い、九州旅客鉄道株式会社（以下、「JR九州」という。）から経営分離される鹿児島本線八代・川内駅間の並行在来線に係る第三セクター鉄道として平成 16 年 3 月に開業した。

同鉄道は、開業 2 年目の平成 17 年度から減価償却前赤字を計上するなど厳しい経営状況が続いているが、今後も沿線地域の人口減少や道路整備の進展など、同鉄道を取り巻く経営環境は厳しさが続くものと予想されている。

しかしながら、同鉄道は通勤・通学、買い物、通院等の足として地域住民にとって基幹的な交通手段であり、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保のために欠かせない社会基盤であるほか、観光等による地域間の交流の促進を図っていく上でも重要な役割を担っている。さらに物流面でも、全国の貨物鉄道ネットワークの一部として、熊本・鹿児島両県の産業・経済の発展のみならず、国の物流政策上、重要な社会基盤となっている。

このような背景のもと、平成 20 年度には肥薩おれんじ鉄道沿線自治体、鉄道事業者等で構成される「肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会」において、肥薩おれんじ鉄道を取り巻く現状や利用者のニーズを踏まえながら、同鉄道の利便性向上及び経営改善のあり方について協議が重ねられてきたところである。

本計画は、同協議会での検討結果を踏まえ、肥薩おれんじ鉄道沿線地域の公共交通活性化を図り、肥薩おれんじ鉄道を将来に亘って安定的に維持していくために、今後 3 年間に沿線自治体や鉄道事業者などの関係者が連携して取り組むべき方針や具体的な施策について定めたものである。

1. 肥薩おれんじ鉄道の現状とこれまでの取り組み

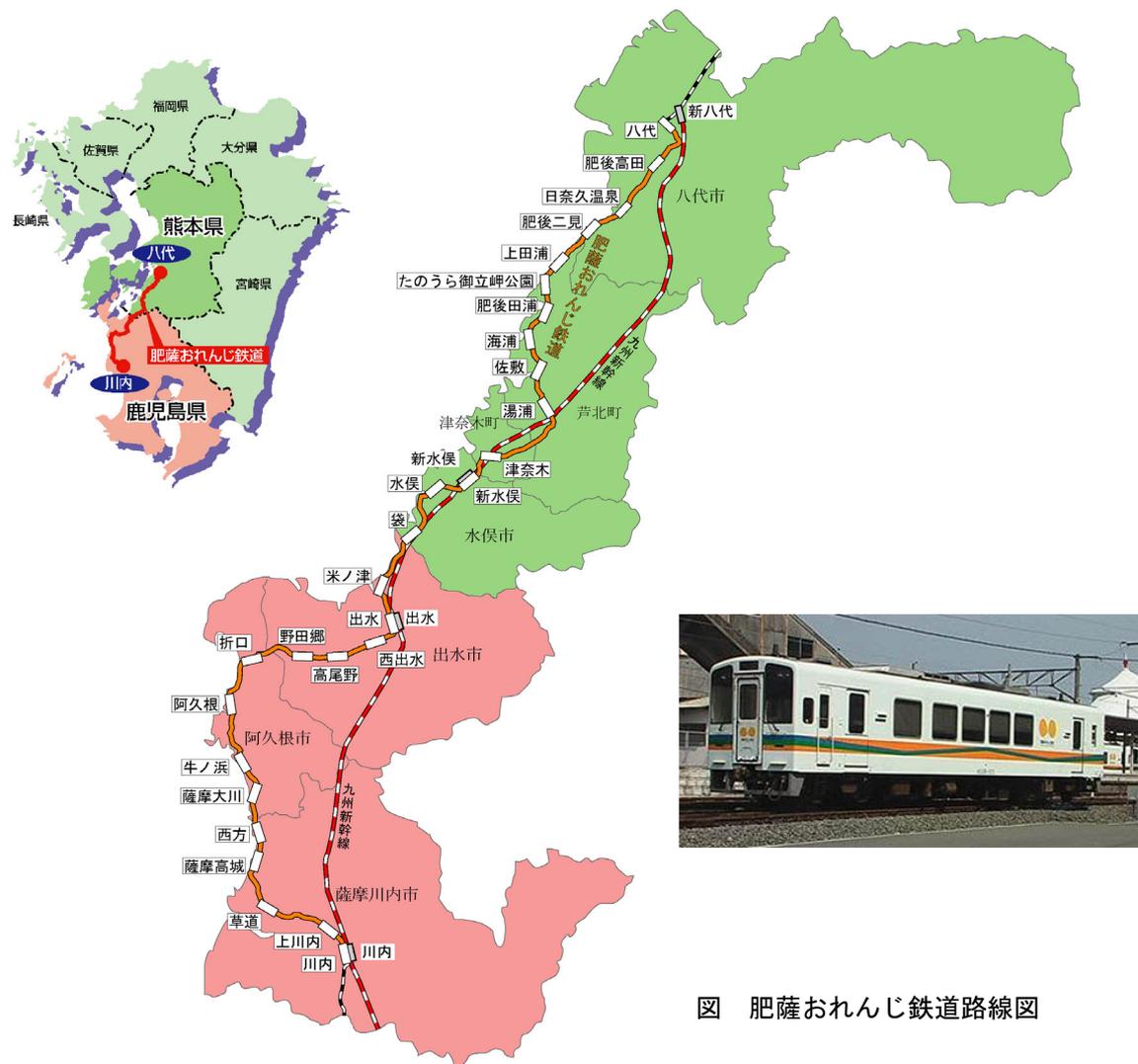
1. 肥薩おれんじ鉄道の沿革

肥薩おれんじ鉄道は、九州新幹線鹿児島ルート新八代・鹿児島中央間の開業に伴い、JR九州から経営分離される鹿児島本線八代～川内駅間の並行在来線に係る第三セクター鉄道として平成16年3月13日に開業した。

開業以来、平成20年3月末までに704万人を輸送し、通勤、通学、通院、買い物等の地域住民の身近な生活路線として、また、沿線地域における観光客の移動手段として利用されている。

さらに肥薩おれんじ鉄道は、南九州にとっての基幹的物流ルートであるとともに、全国の貨物鉄道ネットワークの一部を形成しており、平成18年度は、日本貨物鉄道株式会社の貨物列車が肥薩おれんじ鉄道の線路を1日5往復運行し、49万トンの鉄道貨物を輸送している。

その他、地域振興、まちづくりの核としての鉄道駅や地域のアイデンティティとしての鉄道、さらには、災害時における代替輸送手段としての役割も期待されている。



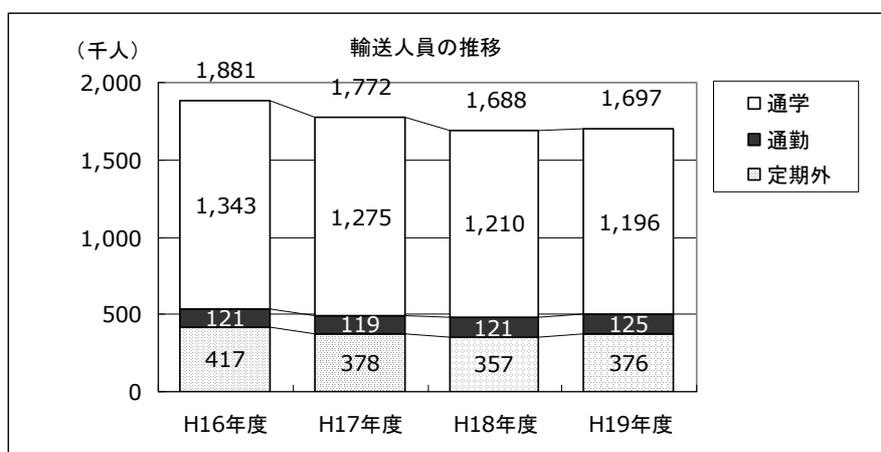
2. 肥薩おれんじ鉄道を取り巻く環境

(1) 利用者の状況

第三セクター鉄道の輸送人員は全国的に長期減少傾向にあり、肥薩おれんじ鉄道においても JR 時代の平成 12 年度に 248 万人であった利用者は、開業時の平成 16 年度には 188 万人、平成 19 年度には 170 万人となっており、輸送人員は大きく減少している。

また、平成 19 年度の年間利用者数 170 万人のうち通学者が 120 万人を占めており（全体の 70.6%）、その位置付けは「学生の足」と言っても過言ではない。

なお、平成 19 年度には通学定期利用の減少が微減に留まる一方で、通勤定期利用と定期外利用が好調であったため、全体として下げ止まりの感が見られたが、今後も沿線の人口減少や道路整備の進展などが予想されており、利用状況を取り巻く環境が厳しいことには変わりがない。



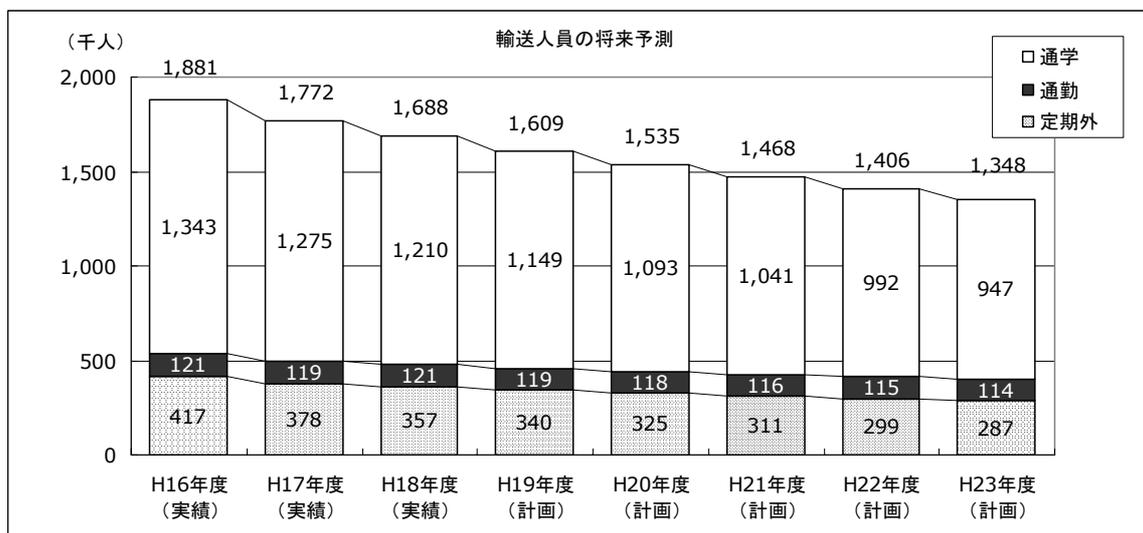
また、肥薩おれんじ鉄道資料に基づく流動の状況を整理したところ、1 日の利用者のうち定期は約 3,620 人、定期外は約 960 人である。このうち、肥薩おれんじ鉄道と JR を跨る利用は定期が約 640 人で全体の約 18%、定期外が約 200 人で全体の約 21%である。定期利用者が多い区間は、①熊本方面～肥後高田・日奈久温泉間、②八代・肥後高田～水俣間、③佐敷・水俣～周辺駅間、④西出水・野田郷・阿久根～周辺駅間、⑤西出水・野田郷・阿久根～上川内・川内・鹿児島中央方面となっている。また、定期外の利用者については、①熊本方面～日奈久温泉・佐敷・水俣間、②八代～水俣間、③水俣～周辺駅間、④出水・阿久根・川内の 3 駅相互間、⑤阿久根～鹿児島中央方面間の利用が比較的多い状況にあり、以下の特徴がある。

- 高校のある駅（八代・肥後高田・佐敷・水俣・西出水・野田郷・阿久根・出水など）とその周辺駅間
- 八代、佐敷、水俣、出水、阿久根、川内といった中心駅（過去の特急停車駅）相互間及びこれらの駅と周辺駅間
- 熊本方面と佐敷間、阿久根と鹿児島中央方面間（新幹線が利用できない主要駅間）

(2) 今後の利用者の傾向

肥薩おれんじ鉄道では、開業以来の利用者等の傾向を鑑み、平成18年現在の経営状況のまま推移した場合の利用者数として、平成18年度から平成23年度までの5年間に於いて、利用者全体では年間169万人から135万人へ減少するものと予想している。

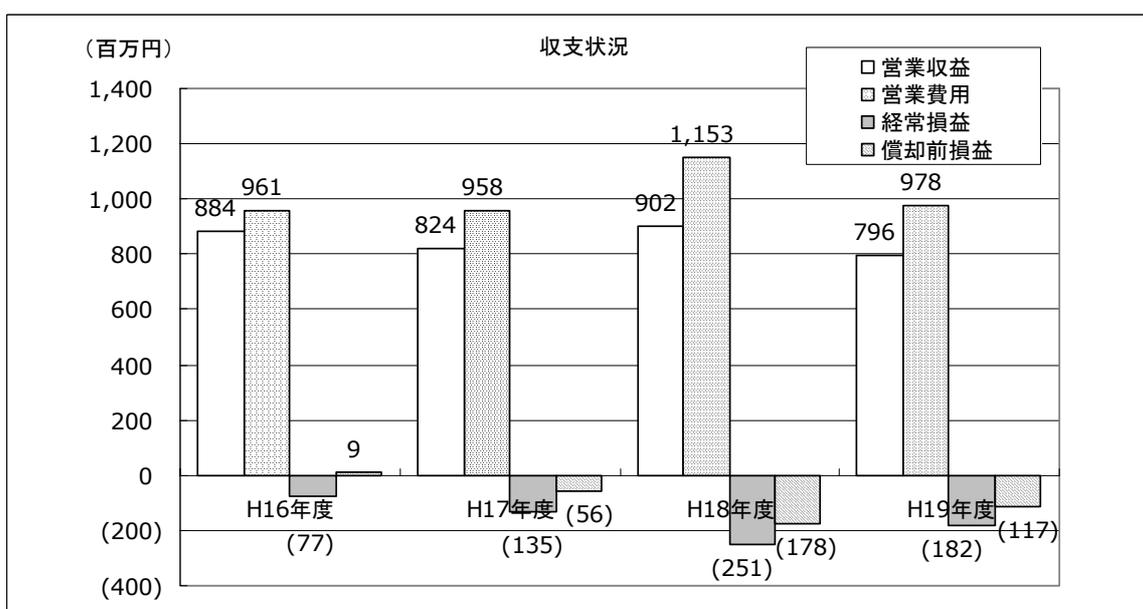
なお、平成19年度の輸送人員については、161万人の予測に対して、実績は前項(1)に示したとおり170万人で推移したが、引き続き今後の動向に注視する必要がある。



(資料：肥薩おれんじ鉄道中期経営改善計画)

(3) 経営の状況

肥薩おれんじ鉄道の経営状況は、開業1年目の平成16年度から経常損失を計上しているが、平成17年度からは減価償却前赤字が続いている。



(4) 保有施設・組織の状況

① 車両

現在の車両は耐用年数的には十分な年数を有するとみられる。しかし、現行の保有車両数では車両運用の関係上、現在運転している定期列車やイベント列車に加えてさらに列車を増発することが困難である。今後、JR との直通運行、運行本数増、利用促進のためのイベント列車の運行増加には、車両数が不足している。

② 要員

現在、肥薩おれんじ鉄道の役員を含む要員数は 94 人であるが、そのうち JR 出向者及び OB が 90 人と大半を占めている。これは、鉄道事業運営には高度な専門技術を要し、要員の育成には時間がかかることや、JR 九州との人件費負担に関する協定に基づく収支改善効果を見込んだ組織構成となっていることによる。しかし、他の並行在来線各社についても開業当初は同様の状況であったが、計画的にプロパー化が進められており、肥薩おれんじ鉄道においても今後は組織の活性化等の観点からプロパー化の検討も必要である。

また、39 人の乗務員で定期列車及びイベント列車の運行を行っているが、現行の定期列車運行及び現在行っているイベント列車の運行が限界であり、今後運行本数の増発や利用促進のためのイベント列車の拡充等には、乗務員数の増員が必要である。

3. 肥薩おれんじ鉄道の取り組み

(1) 経営改善への取り組み

肥薩おれんじ鉄道の設立にあたっては、平成 14 年度に熊本・鹿児島両県で経営基本計画を策定し、その中では開業 9 年間は減価償却前黒字の経営見通しを立てていたが、当初予想よりも利用者の鉄道離れが進み、開業 2 年目の平成 17 年度から減価償却前赤字になった。

経営基本計画と実績が乖離したことを受け、肥薩おれんじ鉄道では平成 18 年 6 月に、熊本・鹿児島両県と 3 者合同で実績と今後の見通し等を踏まえた今後 5 年間の「経営改善策と経営見通し」を策定した。

しかしながら、経営見通しが極めて厳しかったことから、平成 18 年 8 月に、3 者合同で「肥薩おれんじ鉄道経営委員会」を設置し、「経営改善策と経営見通し」の検証や実効性の見極めなど、会社の経営改善に関する総合的な検討を行い、経営改善計画のフレームを作成した。そして、その検討結果を基に肥薩おれんじ鉄道では、運行における安全性を確保するとともに、利用者の利便性に配慮しつつ経営の安定化を図るため、平成 19 年度から平成 23 年度までの収支見込みと経営改善策を取りまとめた「中期経営改善計画」を策定している。

そのなかで、経営改善の目標を

- 定期外利用者 35 万人の維持
- 償却前営業損益の均衡実現

と据え、

- ・ 沿線住民等のマイレールの取り組み
- ・ 営業体制の強化
- ・ 利便性の向上に向けたダイヤ等の見直し
- ・ 企画切符・イベント列車の充実

等の施策により経営改善に取り組むものとしている。

(2) 利用促進への取り組み

肥薩おれんじ鉄道では、利用促進の企画切符として1日フリー乗車券等を発売しているほか、新駅開業や直通快速列車運転等に併せて記念乗車券の発売を行ってきている。また、JR九州との共同企画としてJR線と組み合わせた「JR・おれんじトコトコきっぷ」「つばめ・おれんじぐるりんきっぷ」等の発売にも取り組んできている。

また、熊本県や鹿児島県及び沿線自治体等の支援により、利用促進に対する取り組みとしてさまざまな利用促進事業を実施している。

○ 平成19年度

主として沿線内利用者を対象とした事業として、学校活動への利用促進のための支援等の利用活動支援、イベント列車の利用促進、肥薩おれんじ鉄道モニター制度、肥薩おれんじ鉄道友の会支援等を実施している。また、主として沿線外利用者を対象とした事業として企画切符、企画ツアーの支援、テーマ別キャンペーンの支援、直通列車関係事業等を実施しているほか、広報関係事業、絵画コンクール、車体広告募集の促進等を実施している。

平成19年度に実施した利用促進事業

事業名	主な事業内容
①イベント列車事業	ビール列車、ラッピング列車等
②沿線イベント事業	みなまた未来コンサート、アユの建網漁、グランドゴルフ大会等
③小中学校利用支援事業	沿線小中学校利用運賃の助成
④友の会関係事業	会員募集、情報誌等の発行等
⑤JR直通乗入れ関係事業	愛称募集、体験モニター募集、記念切符の発売等
⑥モニター関係事業	一般・体験（直通）モニター募集、旅行者、NPO等モニター募集、アンケート等
⑦旅行商品開発関係事業	JR、旅行会社等との旅行商品の開発等
⑧コンテスト事業	小中高校生による絵画コンクール
⑨NPO等協働事業	ちびっこの旅、いも掘り大会等
⑩広報関係、その他事業	広報誌、車両・駅、新聞等による広報、イメージアップ事業、スタンプラリーの開催等

○ 平成20年度

平成20年度は平成19年度からの継続事業に加えて、新たにオーナー制度の導入支援や直通快速列車を利用した企画ツアー、二次アクセスの改善支援、肥薩おれんじ鉄道関連商品の開発支援、開業5周年記念イベントを実施している。

また、開業5周年記念企画の一環として、利用促進に係るモデル事業として、以下の事業を実施した。(その評価については後出4.-(3)参照)

平成20年度モデル事業一覧(企画イベント列車)

事業名	企画概要
クリスマス列車	<ul style="list-style-type: none"> ・ クリスマスに合わせた車内装飾列車の運行 ・ サンタクロースの添乗による乗客へのプレゼント配布
新春の旅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線社寺への初詣参拝 ・ 出水でのツル観察 ・ 武家屋敷群の散策
スイーツ&マジック列車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 肥薩おれんじ鉄道限定特製スイーツの車内試食会 ・ テーブルマジックのアトラクション実施
親子車両基地体験	<ul style="list-style-type: none"> ・ 九州新幹線と肥薩おれんじ鉄道の車両基地見学
お笑い列車	<ul style="list-style-type: none"> ・ お笑いイベントの車内で実施
日本酒列車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本酒ミニボトルの飲み比べ ・ お酒ミニ講演会の実施
焼酎・ワイン&三味線列車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線の焼酎やワインの飲み放題提供 ・ 津軽三味線の車内ライブ
鯺王・鯛王&温泉ツアー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鯺王の養殖体験 ・ 取れたての鯺・鯛を用いた食事 ・ 温泉入浴

4. 利用者及び沿線のニーズ

肥薩おれんじ鉄道並びに熊本県、鹿児島県、沿線自治体では、これまでに肥薩おれんじ鉄道利用者及び沿線住民等に対して各種アンケート調査を実施している。

ここでは、以下のアンケート調査結果から把握される肥薩おれんじ鉄道に対するニーズを次のとおり整理する。

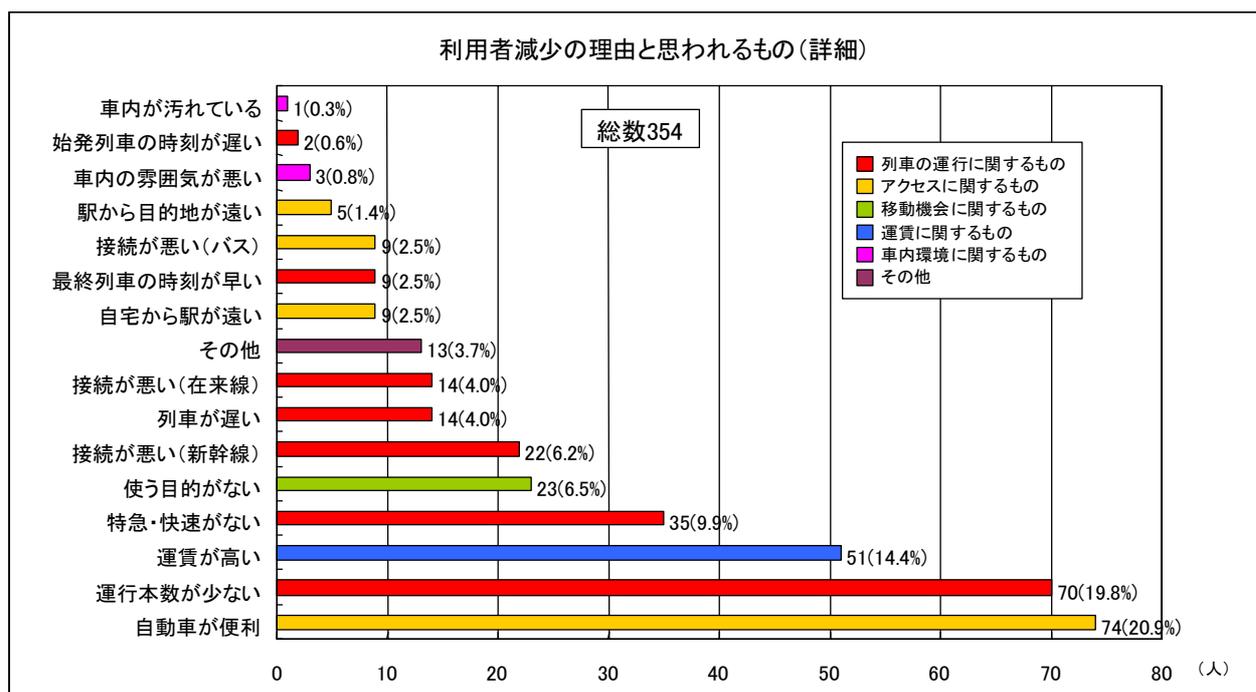
実施時期	対象	回答数	調査内容
平成 18 年度	肥薩おれんじ鉄道利用者	192 件	利用状況、利用者減少理由等
	肥薩おれんじ鉄道沿線住民	2,273 件	利用状況、鉄道非利用の理由等
平成 20 年度	肥薩おれんじ鉄道利用者（平日）	228 件	利用状況、熊本・鹿児島方面への外出状況等
	直通快速列車利用者（休日）	100 件	利用状況、直通快速列車の満足度等

(1) 肥薩おれんじ鉄道の利用に関するニーズ

平成 18 年度に実施した肥薩おれんじ鉄道に乗車した方を対象としたアンケートでは、肥薩おれんじ鉄道の利用者減少の理由と思われるものとして、大きく分けて「列車の運行に関するもの」「アクセスに関するもの」「移動機会に関するもの」「運賃に関するもの」「車内環境に関するもの」の 5 つに分けられた。

5 つの分類のなかで一番多かった回答は「運行本数が少ない」（19.8%）、「特急・快速がない」（9.9%）など「列車の運行に関するもの」で、全体の 46.9%を占めている。また、肥薩おれんじ鉄道と JR との接続に関するニーズについては、新幹線と在来線を合わせると 10.2%を占めている。

肥薩おれんじ鉄道利用者のニーズ

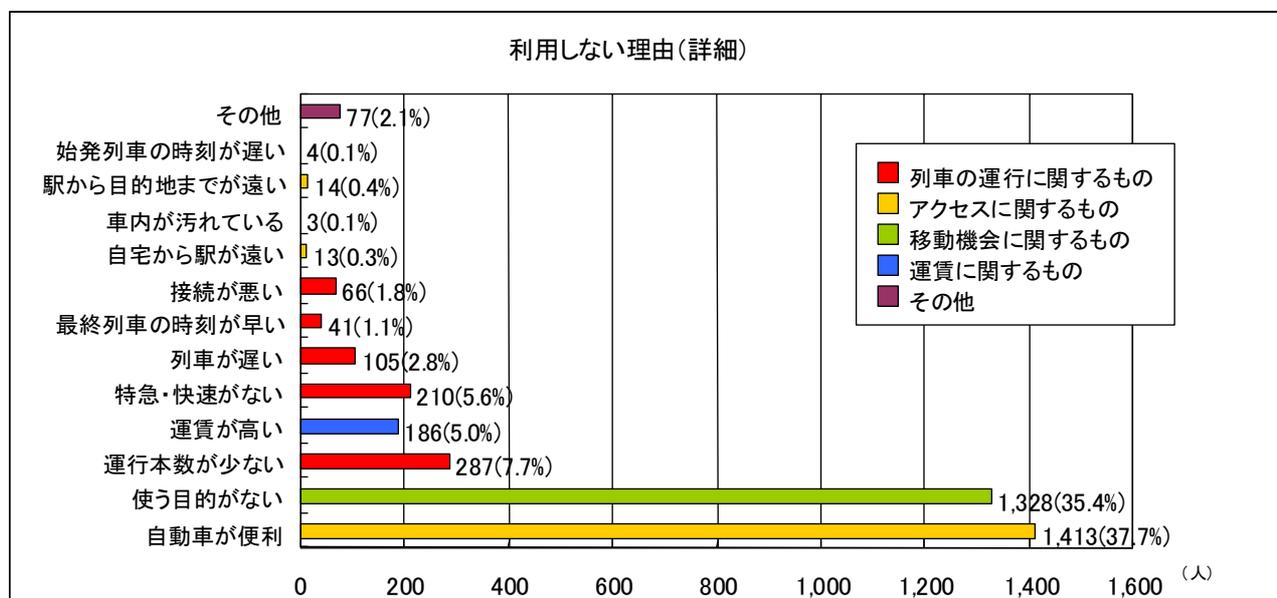


また、同じく平成 18 年に実施した沿線住民に対するアンケートでは、肥薩おれんじ鉄道を利用していない理由として、大きく分けて「列車の運行に関するもの」「アクセスに関するもの」「移動機会に関するもの」「運賃に関するもの」の 4 つに分けられた。

一番多かった回答は「自動車が便利」(37.7%) など「アクセスに関するもの」で、自動車との競合が肥薩おれんじ鉄道の利用者数減少に少なからず影響を及ぼしていると考えられる。次に多かった回答が「移動機会に関するもの」(「使う目的がない」) で、35.4% を占めており、沿線での鉄道利用を考慮した魅力あるイベントの開催など、鉄道を使う目的があれば利用に結びつくことも考えられることから、利用機会の提供などにより乗車運動を積極的に進めていく必要があると考えられる。

次に多かった回答としては「運行本数が少ない」(7.7%)、「特急・快速がない」(5.6%) など「列車の運行に関するもの」が続いており、運行本数や直通・快速化等の検討が必要であると思われる。

肥薩おれんじ鉄道沿線住民等のニーズ



(H18 年度アンケート結果)

(2) 接続に関するニーズ

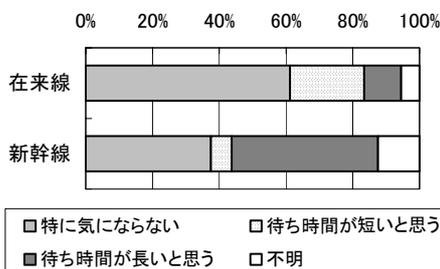
(1) の調査結果を踏まえて、平成 20 年度に実施したアンケート結果では、平成 21 年 1 月現在のダイヤにおいて実際に肥薩おれんじ鉄道と JR 線を乗り継いでいる人のうち、JR 在来線との乗り継ぎについては約 6 割が待ち時間は気にならないとしており、接続時間のニーズは概ね満たしていると考えられる。一方、新幹線との乗り継ぎについては、気にならないと感じる利用者と待ち時間を長いと感じる利用者の割合がほぼ等しい。

また、利用者にとって「待ち時間が気にならない接続時間」については、概ね 10～15 分以内が目安になると考えられる。

なお、現行 (H21.3) 平日ダイヤによると、肥薩おれんじ鉄道と JR 在来線との接続時間の平均は概ね 10 分前後に改善されており、JR 在来線との接続については利用者にとっての目安を満足している状況にあると考えられる。

接続待ち時間に対する印象 (JR 乗継があった人のみ)

	乗り継いだ路線			
	在来線		新幹線	
特に気にならない	22	61.1%	6	37.5%
待ち時間が短いと思う	8	22.2%	1	6.3%
待ち時間が長いと思う	4	11.1%	7	43.8%
不明	2	5.6%	2	12.5%
計	36	100.0%	16	100.0%

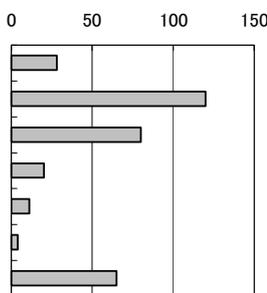


※乗り継ぎ路線不明を除く

(H20 年度アンケート結果)

待ち時間が気にならない接続時間

	回答数	構成比
5分以内	28	8.5%
10分以内	120	36.6%
15分以内	80	24.4%
20分以内	20	6.1%
30分以内	11	3.4%
その他	4	1.2%
不明	65	19.8%
計	328	100.0%



(H20 年度アンケート結果)

(参考) 肥薩おれんじ鉄道と JR 在来線との接続状況

		八代駅	川内駅	
下 り	列車本数	18	18	
	接続本数	16	17	
	接続 時間 (分)	最短	4	※ 2
		最長	20	27
		平均	7.9	11.1
上 り	列車本数	18	18	
	接続本数	17	18	
	接続 時間 (分)	最短	2	※ 5
		最長	26	22
		平均	9.2	11.7

(注) 1. 現行 (H21.3) 平日ダイヤによる。

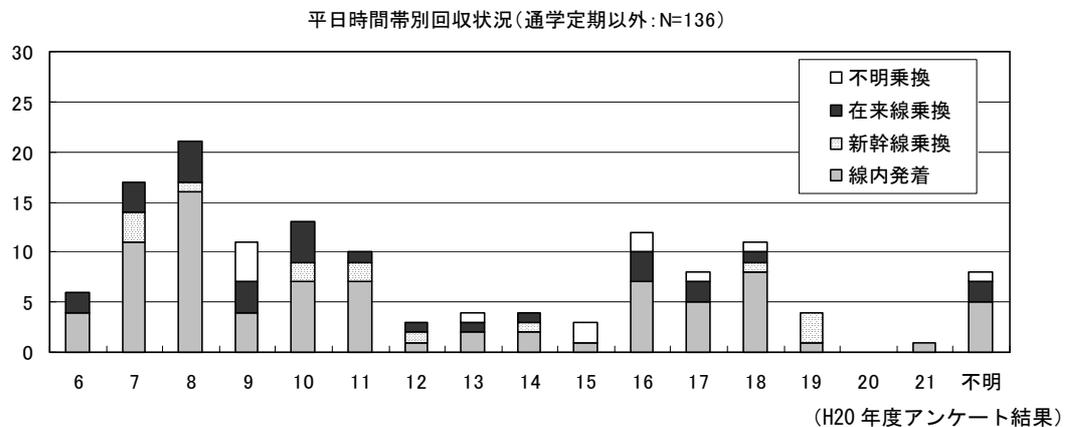
2. 川内駅における隈之城方面との直通列車は最短 1 分 (平均に含む)。

(3) 直通快速列車に関するニーズ

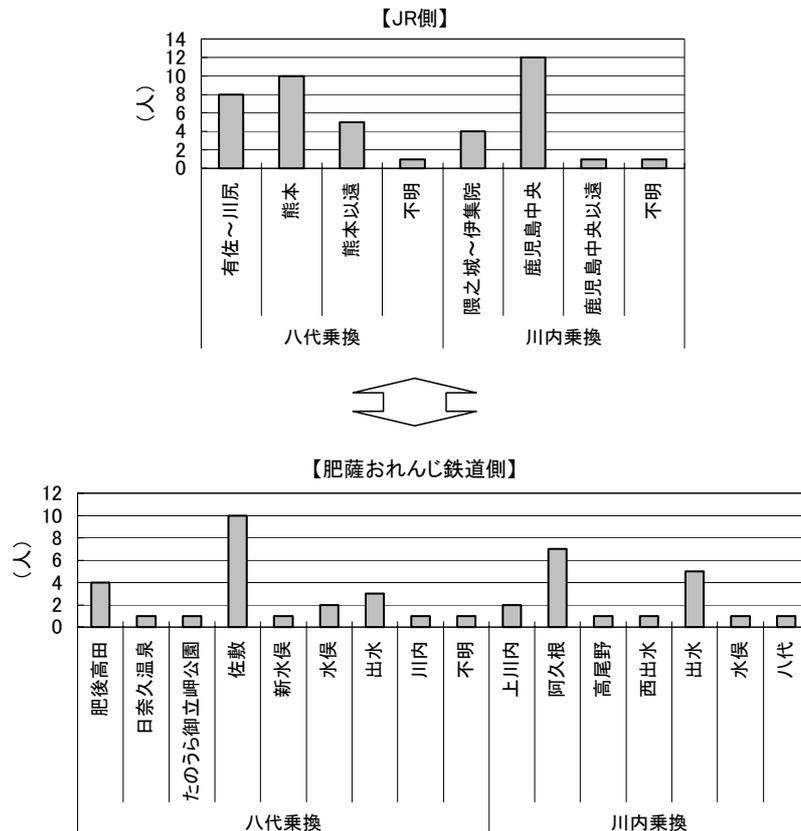
利用者や沿線住民からの要望を受ける形で、肥薩おれんじ鉄道では平成 20 年 3 月より土・日・祝日限定で熊本駅及び鹿児島中央駅への直通快速列車（スーパーおれんじ号、オーシャンライナーさつま号）の運転を開始していることから、直通快速列車の利用状況や、満足度、平日運行に対するニーズを把握した。

○ JR 線と跨る流動について

- ・ 平日の利用者に対するアンケート調査では、通学定期以外の利用者に着目すると、乗車駅基準で朝 6 時台～10 時台にかけて JR 線と乗り継ぐ利用が比較的多くみられる。
- ・ なお、JR 線と跨る流動については、八代側では熊本・有佐～肥後高田・佐敷間、川内側では隈之城・鹿児島中央～阿久根・出水間での流動が比較的大きい。



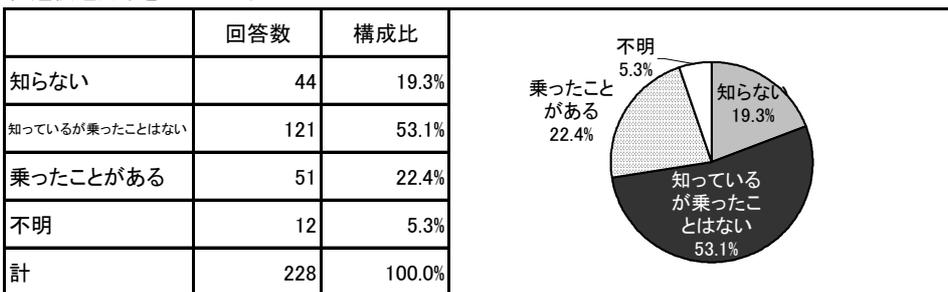
JR 区間と跨る流動の発着駅(通学定期以外)



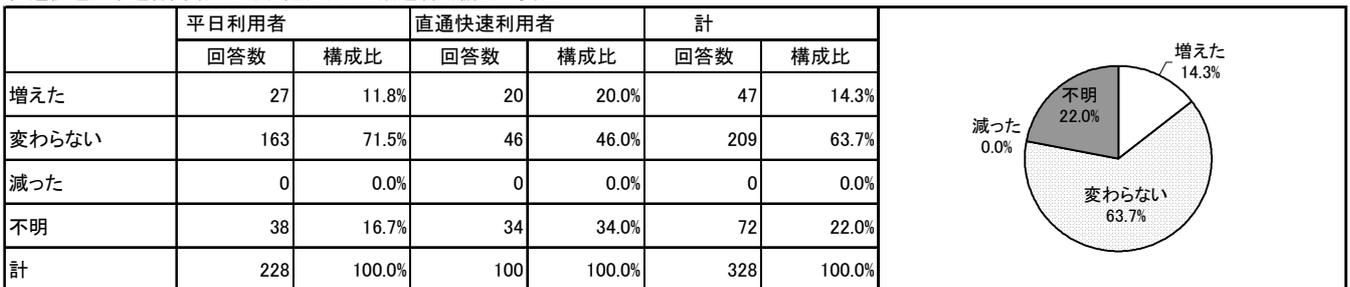
○ 直通快速列車が肥薩おれんじ鉄道の利用に与えた効果について

- 平日の利用者に対するアンケート調査では、直通快速列車の認知度は75.5%と比較的高いが、乗ったことがあるとの回答は22.4%であり、実際の乗車にまだ結びついていない面があると考えられる。しかしながら、直通快速列車運行開始による肥薩おれんじ鉄道の利用機会に関する調査結果は、直通快速列車利用者のうち20%の人が、また、平日利用者においても11.8%の人が利用機会の増加につながったとしており、新たな需要の誘発に対する効果が類推されることから、今後も利用促進への取り組みが求められる。

直通快速列車を知っているか



直通快速列車運行開始による肥薩おれんじ鉄道利用機会の変化

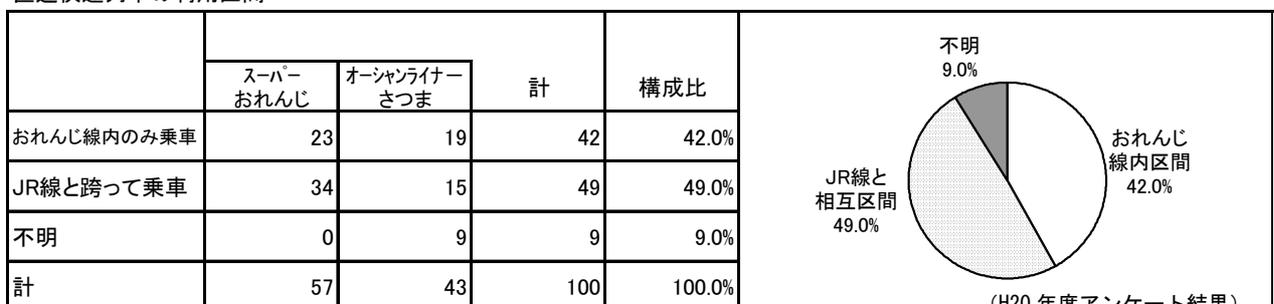


(H20年度アンケート結果)

○ 直通快速列車の利用状況について

- 一方、直通快速列車利用者に対するアンケートでは、直通快速列車を利用している利用者の半数は、肥薩おれんじ鉄道各駅とJR各駅の相互利用であり、熊本や鹿児島中央方面への足として活用されていることが示された。

直通快速列車の利用区間

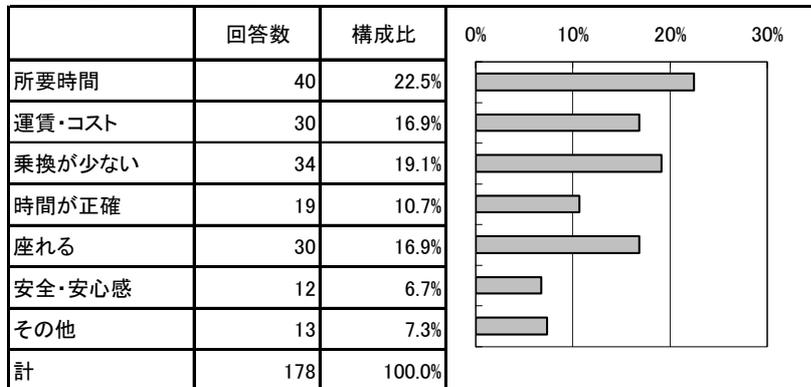


(H20年度アンケート結果)

○ 直通快速列車に対する満足度について

- ・ 直通快速列車利用者に対し、この列車の利用理由を尋ねたところ、所要時間や乗換の少なさに対するニーズが高くなっており、「快速」と「直通」のメリットが乗車に結びついていることが示された。また、割引切符を利用している利用者もいることから、運賃・コストも影響しているものと思われる。

直通快速列車の乗車理由

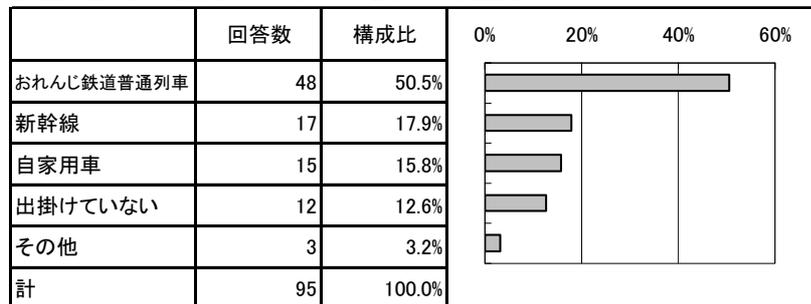


※複数回答

(H20 年度アンケート結果)

- ・ 直通快速列車がない場合は、半数は肥薩おれんじ鉄道の普通列車を利用すると回答しているものの、約半数は肥薩おれんじ鉄道以外の手段を利用するか、外出そのものを控えるとしており、直通快速列車が肥薩おれんじ鉄道の利用促進に一定の効果をもたらしていることが示された。

直通快速列車が運行されていなかった場合の代替機関



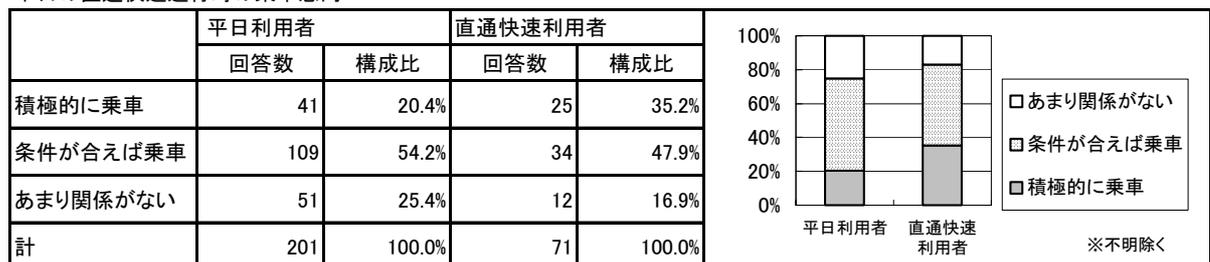
※複数回答

(H20 年度アンケート結果)

○ 直通快速列車の平日運行について

- ・ 現在土・日・祝日のみ運転されている直通快速列車を平日にも運行することについては、平日の肥薩おれんじ鉄道利用者の約 2 割が積極的な乗車意向を示している。また、現在の休日の直通快速列車を利用している人については 35.2%が平日運行を望んでいる。条件が合致すれば乗車したいとする意見も含めると全体の約 7~8 割の利用意向が見られ、平日の運行には一定のニーズがあることが窺える。

平日の直通快速運行時の乗車意向



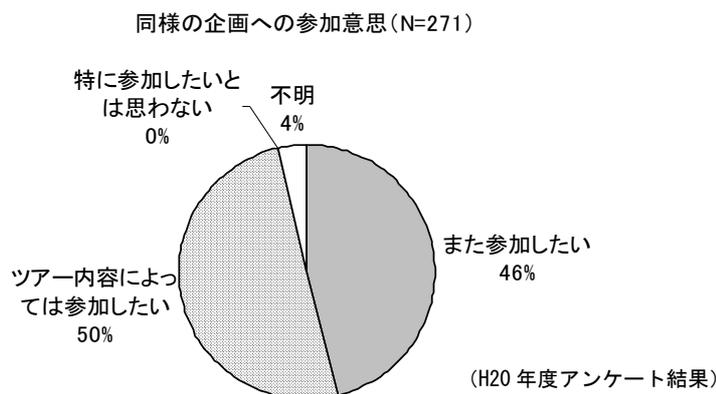
(H20 年度アンケート結果)

(4) 企画イベント列車に関するニーズ

平成20年度には利用促進のための各種モデル事業として、8つの企画イベント列車の運行を行った（前出3.-(2)参照）。その参加者に対してアンケート調査を行い、リピーターの獲得に向けた企画の満足度や事業性について把握した。

① 企画イベント列車への参加意思

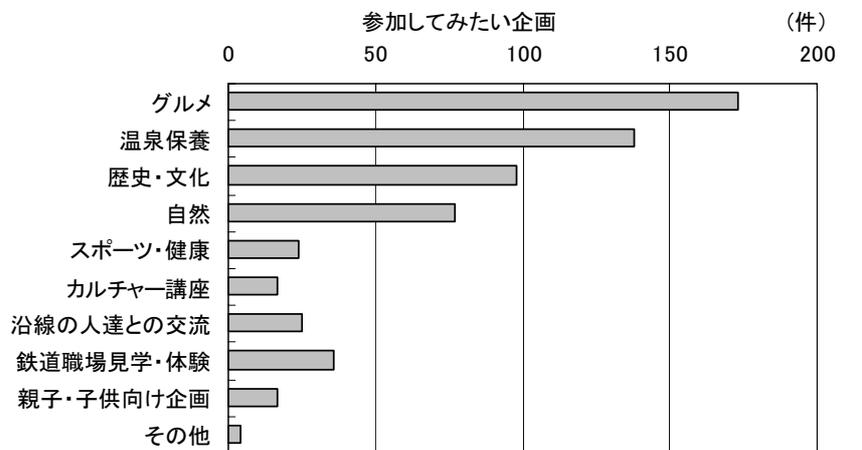
各企画については、ほぼすべての参加者が再度の参加の意思を示しており、魅力ある事業の設定により継続的に参加者を確保できる可能性が示された。ただし、企画イベント列車の参加料金についてはモニター事業としての位置付けにより廉価に設定したことを考慮する必要がある。



② 期待される企画内容

今後、期待される企画内容としては、グルメや温泉等に対するニーズが高く、例えば肥薩おれんじ鉄道沿線の日奈久温泉、津奈木温泉などと組み合わせたツアーや、沿線の食材、特産品等を活かした企画などの実施が考えられる。

なお、企画イベント列車を活用した利用促進モデル事業の展開に際しては、企画内容のほか参加料金の設定も成否の大きな要因となるものと考えられ、参加者のニーズに沿った料金設定と、その参加料金で実施費用を賄えない場合の事業経費負担のあり方等について検討していくことも必要である。



(H20年度アンケート結果)

II. 基本方針

肥薩おれんじ鉄道を取り巻く環境や利用者ニーズ、これまで実施しているモデル事業の効果などを踏まえ、地域公共交通総合連携計画の基本方針として、次の3点を掲げる。

	方針内容	改善方策
基本方針－1	運行計画の改善	ダイヤの改善（系統、本数等）
		直通運転拡充の検討（平日）
		接続の改善（新幹線、在来線）
基本方針－2	新たな利用促進計画	沿線支援による利用促進事業実施
		企画イベント列車運行
		駅の活用（既存駅、新駅）
基本方針－3	組織・要員の適正化	プロパーの育成検討
		要員体制の見直し（増員、訓練等）

基本方針－1 運行計画の改善

利用者や沿線住民アンケートの結果などから、肥薩おれんじ鉄道の運行に対する大きな要望として、①列車本数の確保、②直通運転の実施、③接続の改善があることが明らかになった。利便性向上により利用者の逸走を防止すると共に、自家用車等の他の交通機関からの取り込みも視野に、これらのニーズに添うような運行計画の改善を図っていく。

① 列車本数等ダイヤの改善

現在の運行本数は各区间とも35～38本となっており、JR時代に比べ大幅に増発され、通学利用をはじめ利用者の利便性向上が図られてきている。運行間隔も特定の時間帯を除き均等化が図られており、全区間を通じて1時間に1本程度の運行が確保されている。

平成21年3月改正では、熊本発着の快速「スーパーおれんじ」号の時刻変更、川内～出水間の列車1往復の設定時刻の大幅変更（夕方からお昼前後に）、八代～日奈久温泉間の通学対応列車の効率化（運転区間の八代～肥後高田間への短縮）等の改正により、午前中の空白時間帯の一部改善等を実現している。

列車本数については、今後も利用状況を鑑みながら、需要に応じたサービス提供を図っていく。

② JR 区間への直通運転拡充の検討（平日）

肥薩おれんじ鉄道の開業時より、JR 区間への直通運転は新幹線接続のための八代～新八代間、通学対応のための川内～隈之城間について実施されており、現在も基本の姿は変わっていない。

一方、沿線からは、熊本や鹿児島中央に対する直通運転の要望があり、特にかつての特急停車駅であり新幹線の利用が困難な佐敷、阿久根周辺において顕著であった。

そこで肥薩おれんじ鉄道と熊本県、鹿児島県では、熊本、鹿児島中央へのアクセスに便利な時間帯における直通運転の可能性について検討し、平成 20 年 3 月改正時より、土・日・祝日の熊本～出水間及び鹿児島中央～出水間で朝夕 1 往復ずつの直通運転（快速）を開始した。

ところで、平成 20 年度において、熊本～佐敷間、鹿児島中央～阿久根間等に設定されている割引きっぷ（トコトコきっぷ）の 4 月～12 月の売上については、平成 19 年の同時期に比べて 50%程度増加している。また、肥薩おれんじ鉄道と JR 線を跨る区間の普通乗車券の売上も同時期と比較して 5%程度増加しており、全体として比較対象の区間では前年比 20%程度の増収となっている。

現在は、車両運用や乗務員運用の関係上、直通快速列車の運行は土・日・祝日に限られているが、平日を含めた利用者ニーズの把握などから、利用促進に対して一定の効果が類推されることから、平日の直通列車の運行に向けて検討を進める。しかし、平日の直通列車の運行には、①乗務員の要員確保、②車両の確保、③採算性など、解決すべき課題がある。

③ JR 線との接続の改善

肥薩おれんじ鉄道は起終点の八代、川内において在来線と接続しているほか、各新幹線停車駅においては新幹線とも接続している。特に、新水俣駅は開業時にかつての信号場を改良して設置した新駅であり、利便性向上が図られた。

各駅における接続時間については、接続の対象が在来線、新幹線の二種あり、接続駅数も多いことから、必ずしも全てのニーズを満足できるとは限らない。肥薩おれんじ鉄道のダイヤについては JR 在来線との接続を重点に置き、利用者のニーズも踏まえながらダイヤ改正時において検討されてきており、現行（H21.3）平日ダイヤによると、肥薩おれんじ鉄道と JR 在来線との接続時間の平均は概ね 10 分前後となっているが、利用者の視点からみた快適性を損なわない接続時間の目安は 15 分以内であることを踏まえ、乗り換えの流動や規模に応じた接続ダイヤのあり方について、さらに検討を進めていく必要がある。

基本方針－２ 新たな利用促進計画の実施

沿線の若年人口や従業人口の減少傾向が続く中で、通勤定期・通学定期利用者の大幅な増加を見込むことは厳しい状況にあることから、肥薩おれんじ鉄道活性化にあたっては、定期外利用者の需要を創出する取り組みが重要な要素となる。

そのために、地域の足として沿線住民の利用促進を図るとともに、八代海・東シナ海に面する風光明媚な車窓、温泉、豊かな食材等に恵まれた沿線環境を活かして、沿線地域外からの観光利用促進に取り組んでいく。

① 沿線の支援による利用促進事業の実施

全国の鉄道事業者では様々な利用促進方策が行われており、運行計画の改善や企画切符の発売等の鉄道事業者が実施する利用促進方策のほか、市町村側が行う方策として、駅前広場・道路・駐車場・駅周辺地域の整備、コミュニティバス等、アクセス交通手段の整備、定期券の購入支援、啓発活動等がある。また、乗車券と駐車場・イベント・駅前商店街割引券とのセット発売、アクセス交通手段の整備、駐車場整備等、鉄道側と市町村側、或いは市町村側相互が協力・連携する事例もある。

肥薩おれんじ鉄道においても、熊本県、鹿児島県等と協働した利用促進に対する取り組みとして、これまでも学校活動への利用促進のための支援等の利用活動支援、イベント列車の利用促進、肥薩おれんじ鉄道モニター制度、肥薩おれんじ鉄道友の会支援、企画切符・企画ツアーの販売、テーマ別キャンペーンの実施、絵画コンクール等のさまざまな利用促進事業を実施している。

平成 21 年度以降についても、これまでの実績を踏まえながら次の視点から利用促進事業の取り組みを進める。

ア) 肥薩おれんじ鉄道沿線の需要創出

沿線自治体や主要商業施設、他の交通事業者等と連携し、沿線でのイベントの開催やこれと連携した臨時列車の運行、大規模商業施設等へのアクセス交通の確保など利用機会の確保に努めるとともに、ホームページの全面リニューアル等により適切な情報提供を行い、沿線住民の利用機会の創出を図る。

イ) 熊本県及び鹿児島県都市部からの需要創出

熊本・鹿児島両県の観光部局や沿線の観光協会等との協働により、旅行商品の開発、沿線イベントの開催やこれと連携した臨時列車の運行、景観の良い区間での減速運転やアテンダントの導入による列車の旅の魅力増進などを実施するとともに、ホームページの全面リニューアル等により適切な情報提供を行い、熊本・鹿児島両県の都市部から肥薩おれんじ鉄道への観光客等の誘致を図る。

ウ) 九州・山陽新幹線沿線からの需要創出

平成 23 年春に予定されている九州新幹線鹿児島ルートの新線開業により京阪神地区や福岡地区といった大都市圏が肥薩おれんじ鉄道沿線地域と結ばれることになる。そこで、イ) に示した観光客誘致策に加え、新幹線全線開業に合わせて、新幹線沿線の各都市に向けた観光 PR や肥薩おれんじ鉄道への乗車を組み込んだツアー等旅行商品の開発を展開する。また、併せて JR 九州等の鉄道事業者に対して新幹線の利用と

組み合わせた旅行商品の開発や販売面での協力を要請するなどの方策を展開しながら、九州以外のエリアを含めた新たな利用者層の取り込みも視野に入れて取り組んでいく。

② 企画イベント列車の運行

沿線人口減少等の状況を考えると、今後も肥薩おれんじ鉄道の大幅な利用者増を見込むことは厳しいことから、鉄道事業者としても利便性向上施策により沿線住民の利用を促す取り組みを進めるほか、新たな企画開発により積極的に利用機会の創出を図っていくことが求められる。

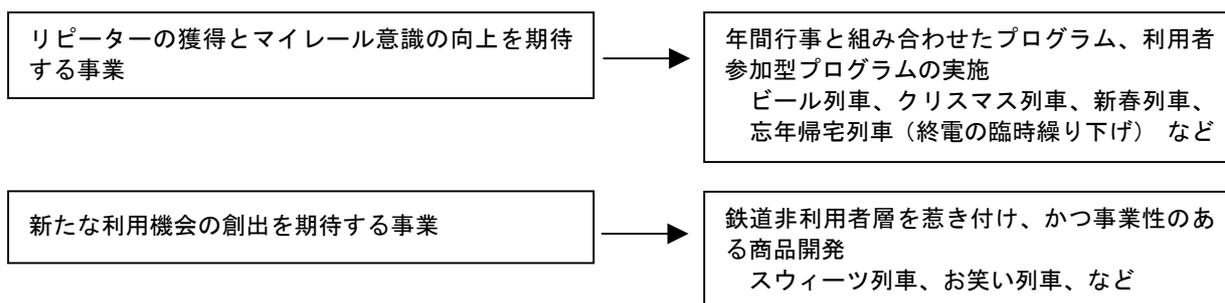
そのなかで、肥薩おれんじ鉄道では、平成 19 年度から利用促進施策の一環として、夏季に「納涼ビール列車」を運行し好評を得ており、今後も定期的実施することで集客が見込めるイベントとなっており、沿線以外からも参加を促すように利便性を向上させることなど、今後の発展が期待されている。

そしてさらに、平成 20 年度には以下の 2 つの視点に基づく企画イベント列車運行に係る 8 つのモデル事業を実施したところ、参加者の多くが肥薩おれんじ鉄道のイベントに参加するのは初めてであったものの、前節 I. 4. (4)「企画イベント列車に関するニーズ」に示したようにほぼすべての回答者が今後も同様の企画への参加を希望するなど好評を得た。

また、他の地方鉄道においても、各種企画イベント列車の運行など趣向を凝らした企画により集客を図っていることも踏まえ、平成 21 年度以降も企画内容や事業費の負担のあり方を検討しながら、引き続き企画イベント列車の運行事業を継続し、沿線をはじめ熊本・鹿児島中央方面からの利用者の獲得を目指す。

なお、これと併せて、外部アドバイザーの活用等により、肥薩おれんじ鉄道としての旅行商品の開発等の体制強化を図る。

企画に期待する効果と実施内容の方向性



③ 駅の活用

駅は鉄道利用者が必ず利用する場所であるとともに、「まちのシンボル」としても位置付けられる施設である。鉄道利用者が気持ちよく利用でき、また地域住民にとっても親しみのある場所とするために、駅舎の改修等、快適性や使いやすさの向上に向けた取り組みを進める。

また、既存駅周辺や鉄道沿線に存在する公共施設へのアクセス向上や、バス等との乗り継ぎ利便性の向上に向けて、既存駅の改良や新駅設置に関する取り組みを進める。

① プロパーの育成検討

現在は本社・現業社員の大半（標準定員 94 人のうち 90 人が JR 九州からの出向者及び OB となっている。これは、鉄道事業運営には高度な専門技術を要し、要員の育成には時間がかかること、また、開業後 10 年間は JR 九州との間に人件費負担特例（肥薩おれんじ鉄道は基本給 2,500 千円を上限とし、これを超える分は JR 九州の負担とする）があり、人件費の低減を図り収支改善効果が大きいことによる。実際の肥薩おれんじ鉄道の JR 九州からの出向者に対する負担額は、上記基本給に諸手当を含み 2,900 千円/人である。

しかし、出向者は比較的年齢層が高く、頻繁に入れ替わりもあるため、今後永続的に組織の中心であり続けることには問題もある。また、プロパー化の進んだ他社（IGR いわて銀河鉄道、松浦鉄道等）の例では、プロパー社員からの改善提案を取り入れ、組織の活性化や旅客サービス向上、業務改善に効果を上げている。

このことから、技術継承、組織の活性化ひいては経営改善に資するため、今後は各職種（乗務員、施設保守要員、車両保守要員、本社要員）において新人の採用・育成によるプロパー化を検討していく。

② 要員体制の見直し

肥薩おれんじ鉄道の在籍（配置）乗務員数は 39 人となっている。これは、発足当初の経営見通しに鑑み、定期列車を運行するために必要な最低限の要員数となっている。

今後、活性化のための方策の実施（列車の増発、企画・イベント列車の運行）を想定した場合、現状の乗務員数では不足するため、増員について検討していく。

Ⅲ. 地域公共交通総合連携計画の区域

地域公共交通総合連携計画の対象区域は、肥薩おれんじ鉄道の沿線（八代市、芦北町、津奈木町、水俣市、出水市、阿久根市、薩摩川内市）とする。



IV. 地域公共交通総合連携計画の目標

肥薩おれんじ鉄道では、地域の期待に応え、地域に密着した鉄道としての使命を全うすべく、運行における安全性を確保するとともに利用者の利便性に配慮しつつ、経営の安定化を図るために中期経営改善計画（計画期間：平成 19 年度～平成 23 年度）を策定し、定期外利用者 35 万人の維持と償却前営業損益の均衡実現を目標に掲げている。

そして、平成 19 年度には、開業以来減少傾向が続いてきた利用者数が初めて前年度の利用者数を上回るなど、目標の達成に向けた取り組みが一定の成果を挙げているものと考えられる。

しかしながら、第二の目標である償却前営業損益の実現までには至っておらず、目標の達成には、より確実に利用者を確保していくことが必要である。

そこで、中期経営改善計画を踏まえた上で、本計画における目標としては、肥薩おれんじ鉄道の利便性向上による地域間交流の強化と地域活性化を図るとともに、定期外利用者数の目標値を開業当初並みの 40 万人と設定し、引き続き償却前営業損益の均衡実現に向けて利用促進に努めることとする。

なお、中期経営改善計画の目標である定期外利用者 35 万人に対して、5 万人の追加利用者確保を達成すると、約 3,400 万円の増収効果に相当する（定期外利用者の 1 人あたり平均支払額を 670 円として試算、各種事業実施に係る諸経費は除く）。償却前営業損益の実現にはさらに多くの利用者確保が必要であるが、定期外利用者 40 万人の確保は、本計画に基づき実施する事業の効果の方向性を定めるためのひとつの指標として捉えていく。

1. 肥薩おれんじ鉄道の利便性向上による地域間交流の強化と地域活性化

- ・ 利便性向上による肥薩おれんじ鉄道沿線と都市部との流動活性化
- ・ 各種企画の実施による肥薩おれんじ鉄道のリピーター獲得とマイレール意識の向上
- ・ 鉄道利用機会の創出による新たな利用者の取り込み

2. 肥薩おれんじ鉄道の経営改善

- ・ 定期外利用者 40 万人の確保
- ・ 償却前営業損益の均衡実現

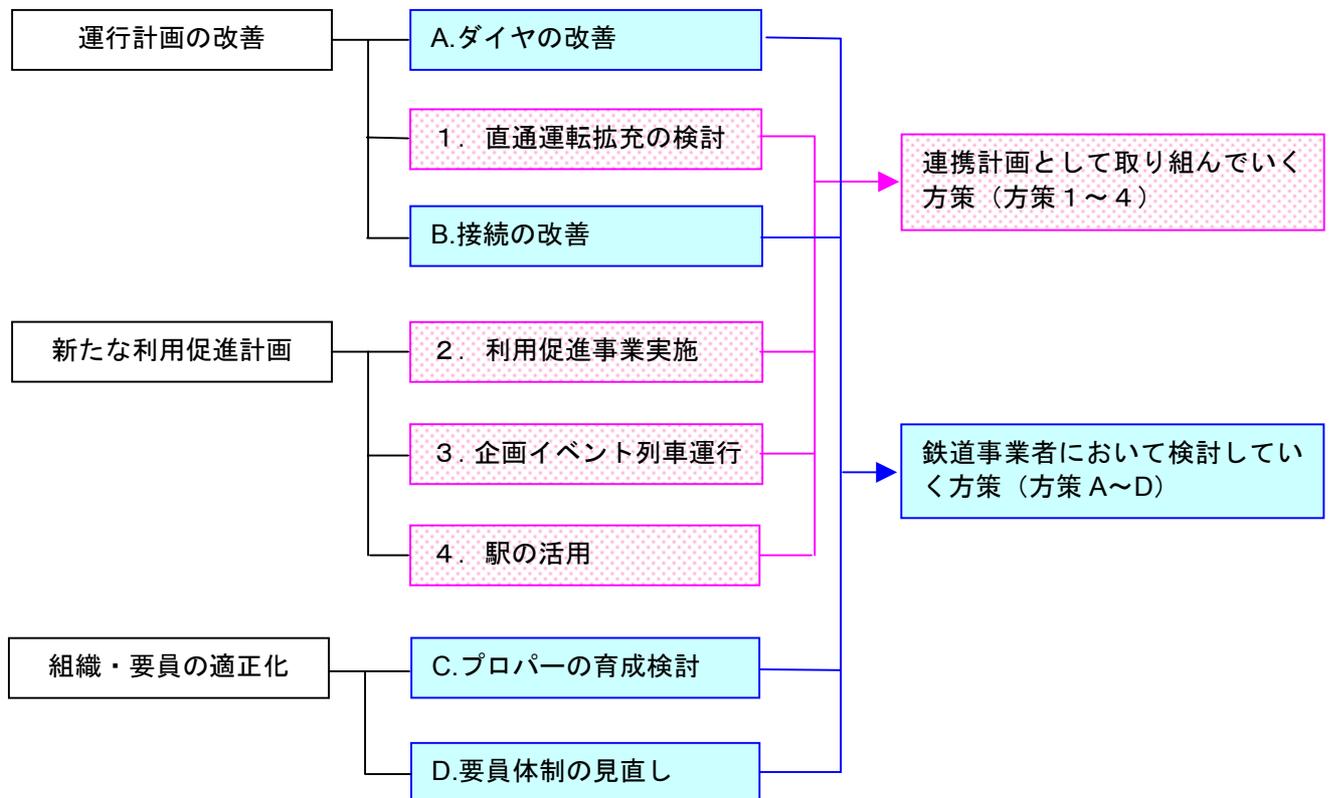
V. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

1. 改善方策の取り組みの考え方

目標を達成するために、基本方針に沿って事業を展開していく必要があるが、その内容は、沿線自治体等が短期的に取り組むことができるものから、関係者間の調整が必要なもの、多額の資金が必要で鉄道事業者の長期的な経営計画に関わるものなど、実施規模や実施可能時期は多岐に亘る。

そこで、本連携計画の計画期間を3年間として策定することとし、その計画期間内での実現可能性と期待される効果の面から、基本方針に示した改善方策のなかでも特に下図に示す「方策1～4」の4つの取り組みを地域公共交通総合連携計画として実施する方策として位置付け、それぞれに対応する事業内容及び実施主体を示す。そして、これらの事業については地域公共交通活性化・再生総合事業費補助やふるさと雇用再生特別基金事業など、国の各種支援策を受けながら実施していく。

なお、下図の「方策A～D」については、本連携計画において実施する事業とは位置付けず、鉄道事業者が主体となって関係者間との調整や経営判断を踏まえながら今後検討し、実現させることが望まれる課題として位置付ける。



2. 連携計画として取り組んでいく方策（方策1～4）

【方策1】直通運転拡充の検討

1. 直通運転拡充の検討（平日）	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道、JR九州
② 実施時期	平成21年度～平成23年度
③ 事業目的	利用者ニーズに応える運行を実施し、既存鉄道利用者の安定的な確保を図るほか、他の交通機関からの新規利用者の取り込みを狙う。
④ 事業内容	現在、土・日・祝日に運行している肥薩おれんじ鉄道区間とJR九州区間との直通列車について、平日への運行拡充を検討する。 平成21年度から平成22年度に実証運行に向けた課題を、肥薩おれんじ鉄道、JR九州とともに検討し、解決した場合に実証運行を実施する。 実証運行の結果を分析・検討した上で、平成22年度中に必要な対策を講じ、それにより乗務員の要員確保や車両の確保、採算性など諸課題の解決の目途が立った場合には、平成23年春のダイヤ改正に併せた本格運行を検討する。

【方策2】利用促進事業実施

2-1. 肥薩おれんじ鉄道沿線イベント等の実施及び支援	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
② 実施時期	平成21年度～平成23年度
③ 事業目的	肥薩おれんじ鉄道の沿線におけるイベントを企画・実施することで、主に沿線住民を対象として休日等における鉄道の新たな利用に結びつける。
④ 事業内容	ウォーキング、コンサート、マラソン等肥薩おれんじ鉄道の利用促進を見込める沿線イベント等の広報や商品提供等を行い、利用促進のためのPRを実施する。 また、沿線の大規模集客施設における催事開催の際には、催事の開始や終了時刻に合わせた臨時列車運行によるイベント輸送を検討するなど、鉄道利用によるアクセス利便性の向上に努め、利用者の確保を図る。

2-2. 沿線イベントの情報発信	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
② 実施時期	平成21年度～平成23年度
③ 事業目的	2-1に示すイベントの実施とともに情報発信の手段を講じることで、沿線住民のイベント参加を促す。
④ 事業内容	2-1に示すような沿線イベント等の情報を常時発信し、肥薩おれんじ鉄道及び沿線の魅力を伝えていく。

2-3. 沿線の魅力を活かした誘客策の実施	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
② 実施時期	平成 21 年度～平成 23 年度
③ 事業目的	肥薩おれんじ鉄道の沿線景観や環境等を活用した運行により、沿線地域外からの観光目的の利用促進を図り、肥薩おれんじ鉄道への誘客を図ると共に、観光入込客の増加による沿線地域活性化に結びつける。
④ 事業内容	<p>地域の歴史、自然、食、生活の営み等の資源を活かしてターゲットを絞り、地域の関係機関、団体等と連携して誘客のためのキャンペーン事業を展開する。</p> <p>例えば、定期列車のうち、現在、土・日・祝日に運行している直通快速列車等の観光客の利用が見込める列車を中心に、八代海・東シナ海を望む景観の良い区間での低速運転や、肥薩おれんじ鉄道区間内で沿線の観光案内等を行うアテンダントの導入等、観光客への魅力向上策を検討する。</p> <p>併せて沿線住民などと協働した沿線植栽活動の取り組み等により、さらなる沿線の魅力向上に努めていく。</p>

2-4. 沿線の大規模商業集客施設等へのアクセス交通確保	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
② 実施時期	平成 21 年度～平成 23 年度
③ 事業目的	沿線の大規模商業施設等への公共交通を利用したアクセス利便性を向上させることで、主に高齢者等の利用機会の向上・新規需要の創出に結びつける。
④ 事業内容	沿線の大規模商業施設等との連携により、肥薩おれんじ鉄道の運行時刻に合わせて近くの駅とを結ぶ買い物送迎バス等の運行を検討する。

2-5. ホームページのリニューアル	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
② 実施時期	平成 21 年度
③ 事業目的	ホームページの拡充により、イベントの情報のみならず、各種沿線情報や時刻表、運賃など、肥薩おれんじ鉄道や沿線に関する情報をわかりやすく発信し、利用促進に結びつける。
④ 事業内容	肥薩おれんじ鉄道を県内外のより多くの方々に知って頂くために、肥薩おれんじ鉄道のホームページのリニューアルを行う。

2-6. 「肥薩おれんじ鉄道友の会」「オーナー制度」の拡充等	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道
② 実施時期	平成 21 年度～平成 23 年度
③ 事業目的	利用機会の確保や沿線のマイレール意識の醸成を図ると共に、個人等を対象に施設維持に必要な資金調達を図る。
④ 事業内容	肥薩おれんじ鉄道友の会会員向けキャンペーンや新規会員募集を行う。 また、車両・レール等の維持に要する費用の一部を利用者や住民からの寄付金で賄うためのオーナー制度の導入・拡充を図る。 併せて、沿線植栽活動等の取り組みを肥薩おれんじ鉄道友の会会員や地元の高校生やボランティア等と協働して行うことにより、地域のマイレール意識の向上にも結びつけていく。

【方策 3】 企画イベント列車運行

3-1. 専門家等を活用したイベント列車の企画立案	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道、JR 九州
② 実施時期	平成 21 年度～平成 23 年度
③ 事業目的	企画イベント列車の運行にあたっては、目的や対象に沿った企画の実施や広報計画の立案により、利用者への訴求力を向上させ、知名度や利用率の向上を図る。
④ 事業内容	企画イベント列車の実施にあたり、旅行商品開発や広報・販促計画の立案等について、旅行代理店や広告代理店などをアドバイザーとして活用したり、モニターやグループインタビュー調査等を実施していく。 また、鉄道事業者においても旅行商品の開発や営業、利用促進方策の立案等の体制強化を図る。

3-2. 企画イベント列車の運行	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道、JR 九州
② 実施時期	平成 21 年度～平成 23 年度
③ 事業目的	年中行事と組み合わせた企画によるリピーターの確保や、鉄道非利用者層を惹き付ける企画による新たな鉄道利用機会の創出を図る。
④ 事業内容	乗務員の要員確保や車両の確保などの諸問題の解決を前提に、以下の企画イベント列車の運行を図る。 ① 熊本駅・鹿児島中央駅発のビール列車の運行 ② JR 車両を活用した団体臨時列車等の運行 ③ 平成 20 年度に実施したモデル事業の実施結果を踏まえたスイーツ列車や新春列車など、肥薩おれんじ鉄道区間内における新たな企画列車の運行 ④ 臨時列車として終列車の繰り下げ

【方策4】駅の活用

4-1. 駅の魅力倍増モデル事業（駅舎の改修等）の実施	
① 実施主体	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会
② 実施時期	平成21年度～平成23年度
③ 事業目的	駅は鉄道利用者が必ず利用する場所であることから、快適性や使いやすさに優れた場所を提供することで利用者の逸走を防ぐ。また、駅を「まちの顔」として位置付け、地域の住民が集えるような場所とすることを目指し、地域の鉄道への意識を高めると共に、利用に結びつける。
④ 事業内容	駅の利用者に快適な空間を提供するために、駅舎の改修や宿泊施設やレンタサイクル等の付加サービスの導入などを行う。

4-2. 新たな利用者創出のための既存駅改良、新駅設置の検討	
① 実施主体	沿線自治体、肥薩おれんじ鉄道
② 実施時期	平成21年度～平成23年度
③ 事業目的	出入口の新設や新規バス路線の乗り入れ等による駅へのアクセス性向上や、新駅設置による鉄道沿線の観光地や高校へのアクセス向上等により、新たな鉄道利用者の獲得を目指す。
④ 事業内容	<p>鉄道の利便性を向上させ、沿線住民を主体とする新たな利用客を創出するため、以下の項目について検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 沿線の公共施設等の設置状況を踏まえた、出入口の新設や自由通路の設置等による駅へのアクセス利便性向上 ② 沿線の公共施設や高校等の設置状況を踏まえた新駅設置の検討 ③ 駅周辺への駐輪場・駐車場の整備 ④ 駅周辺の施設や観光地へ向けたアクセスバス運行に係る導入環境整備 <p style="text-align: right;">等</p>

3. 鉄道事業者において検討していく方策（方策A～D）

【方策A】ダイヤの改善	
① 事業目的	運行計画（運行区間・運行本数・快速運行・運行時間帯）を、利便性の観点や輸送需要に合わせて必要に応じて見直し、収入面からは利用者逸走の抑止・新規需要の創出、支出面からは運行経費の削減及び運行効率向上を図る。
② 事業内容	以下の視点から、ダイヤの改善を検討する。 ① 日中時間帯の運行区間の変更（水俣～出水間の減便） ② 通学客の状況（平日・休日）に応じた朝時間帯の輸送力調整 ③ 終日に亘る運行間隔の均等化 ④ 快速列車の増発（JR線への直通列車の平日運行に合わせて、快速列車として運行）

【方策B】接続の改善	
① 事業目的	JR線との接続の強化により、肥薩おれんじ鉄道から熊本・鹿児島中央方面へのアクセス利便性向上による利用者逸走の抑止や新規需要の創出を図る。
② 事業内容	肥薩おれんじ鉄道とJR線との接続改善に向けて、以下の視点からダイヤの改善を検討する。なお、JR線は在来線との接続を優先し、新幹線との接続については在来線との接続を検討した上で可能な範囲で考慮する位置付けとする。 ① 八代駅及び川内駅での一部列車のJR在来線との接続改善検討 ② 八代駅における同一ホーム乗り換え可能列車の増加可能性検討 ③ 新幹線との接続を考慮した新八代駅直通列車の設定見直し ④ その他の接続駅（新水俣、出水、川内）における接続改善検討

【方策C】プロパーの育成検討	
① 事業目的	JROB及び出向者が大半を占める要員体制を見直し、組織の活性化や経営改善、技術継承を図る。
② 事業内容	計画的に各職種（乗務員、施設保守要員）新人の採用・育成を行い、現在のJROB及び出向者の置き換えを進め、社員の段階的なプロパー化について検討していく。

【方策D】要員体制の見直し	
① 事業目的	特に乗務員体制を見直し、利用活性化方策（列車の増発、企画イベント列車の運行等）の実施に対応した環境を構築する。
② 事業内容	乗務員要員数及び保有資格の面から要員体制を拡充する。 ① ダイヤ改善、企画イベント列車の増発に備えた乗務員の増員検討 ② 想定される直通列車の運行形態に合わせて、電車運転資格を保有する乗務員の拡充

VI. 事業スケジュール

本連携計画の計画期間は平成 21 年度～平成 23 年度の 3 ヶ年とする。

ただし、各事業については、計画期間経過後もその実施効果を踏まえつつ、引き続き取り組むものとする。

また、各事業については下記のスケジュールに基づき実施することを見込む。

事業内容	H21年度	H22年度	H23年度
1. 運行計画の改善			
直通運転拡充の検討(平日) (※)			
2. 利用促進事業の実施			
肥薩おれんじ鉄道沿線イベント等の実施及び支援			
沿線イベントの情報発信			
沿線の魅力を活かした誘客策の実施			
沿線の大規模商業集客施設との連携			
ホームページのリニューアル			
「肥薩おれんじ鉄道友の会」「オーナー制度」の拡充等			
3. 企画イベント列車の運行			
専門家を活用した企画イベント列車の企画立案			
企画イベント列車の実証運行 (※)			
4. 駅の活用			
駅の魅力倍増モデル事業(駅舎の改修等)			
新たな利用者創出のための既存駅、新駅の検討			

(※) 各列車の実証運行や本格運行の実施については、諸課題が解決されることを前提とする

なお、鉄道事業者において検討していく方策については、本連携計画において実施する事業とは位置付けず、鉄道事業者が主体となって関係者間との調整や経営判断を踏まえながら今後検討していくものとする。