

第4節 肥薩おれんじ鉄道

本節では新しい観光列車として「おれんじ食堂」を登場させ、観光客の注目を集めている肥薩おれんじ鉄道を取り上げる。以下鉄道の観光資源化に現時点で一定程度成功しているといえる肥薩おれんじ鉄道について詳しく考察していく。

1. 概要

肥薩おれんじ鉄道は鹿児島本線を前身とする第三セクター鉄道であり、八代駅(熊本県)と川内駅(鹿児島県)間 116.9 kmで営業している。JR九州が九州新幹線建設の条件として並行在来線の経営分離を挙げたため、1991(平成 3)年に熊本、鹿児島両県は九州新幹線に並行する在来線を第三セクターとして運営する方針を定めた。熊本県と鹿児島県との間で収入の不均衡が生じる可能性をめぐる問題などを乗り越え、2002(平成 14)年 10月 31日に肥薩おれんじ鉄道は自治体主導で設立され、九州新幹線新八代ー鹿児島中央間開業と同日 2004(平成 16)年 3月 13日に営業運転を開始した。旅客輸送量の規模及び走行費用面から考えて、非電化としたほうが効率的であるために貨物列車用に電化設備は残しつつ同路線では旅客輸送で非電化軽快気動車タイプの車両を使用している。肥薩おれんじ鉄道は九州を南北に結ぶ鹿児島本線の一部ではあったが沿線には田畑や海などといったのどかな風景が広がっている。海岸沿いの美しい車窓そのものが「観光地」になっており、特に牛ノ浜ー薩摩高城間は沿線随一の美しい車窓として知られている。

1-2. 乗客数と経営実績

肥薩おれんじ鉄道の輸送人員は慢性的な減少傾向が続いている。利用者全体に占める定期使用者の割合は約 78%、定期外利用者は約 22%である。この割合は開業以来変化していないことから、定期旅客、定期外旅客ともに過去 6年間で減少していることがうかがえる。

年	定期旅客(千人)	定期外旅客(千人)	定期外旅客割合
平成 17 年度	1393	378	21.3%
平成 18 年度	1330	358	21.2%
平成 19 年度	1321	369	21.8%
平成 20 年度	1270	361	22.1%
平成 21 年度	1221	342	22.9%
平成 22 年度	1190	322	21.3%

図表 2-2-14 : 肥薩おれんじ鉄道の輸送実績(単位:千人)

次に肥薩おれんじ鉄道の経営状況を概観する。同社は熊本、鹿児島県をはじめとした沿線自治体と民間の日本貨物鉄道株式会社の共同出資により運営されている。開業時に策定した経営基本計画では9年間の減価償却前黒字を続ける見通しを立てていたが、開業二年目にあたる2005(平成17)年に減価償却前赤字を発生させたため、大幅な経営の見直しを迫られた。しかし経営計画の見直し後も赤字は続き、2011(平成23)年度に純利益1億5700万円の黒字になったものの、2012(平成24)年度には1億8600万円の赤字に再び転落している。同社の経営安定のために鹿児島県により設置された経営安定基金は2014(平成26)年度にも枯渇すると予想¹されており、人件費の調達や老朽化している鉄道施設の維持・整備費用の工面など今後も厳しい経営を余儀なくされることが考えられる。肥薩おれんじ鉄道の収入実績は現に減少していることから考えても、公的な補助金に頼らずに経営を続けることは難しい。

¹基金枯渇後は県と沿線自治体が財源を確保することで合意しているが、詳細は未定

年	定期収入(千円)	定期外収入(千円)	定期外収入の割合
平成 17 年度	204726	269652	56.8%
平成 18 年度	195430	239507	55.1%
平成 19 年度	196485	248054	55.8%
平成 20 年度	189755	242534	56.1%
平成 21 年度	181970	223537	55.1%
平成 22 年度	176528	215957	55.0%

図表 2-2-15 : 肥薩おれんじ鉄道の収入実績(単位:千円)

なお、定期旅客のほうが定期外旅客よりも多いのにもかかわらず、収入実績で定期、定期外と分けた場合には定期外旅客の収入が定期旅客の収入を上回っている。その理由は通学定期が通常運賃の 80%引きで販売されているからである。輸送人員で見れば同線は既述の鉄道運輸機構の調査結果で指摘されていた「生活路線」であるといえるが収入の半分以上を定期外旅客に頼っている点を考慮すれば「観光路線」といえる側面も持っているのだ。従って定期外旅客としての多くの観光客に利用してもらうことが肥薩おれんじ鉄道の収入の大幅な増加に直接つながると思われる。

2. 沿線地域の現状

肥薩おれんじ鉄道は八代市、水俣市、芦北町、津奈木町、薩摩川内市、出水市、阿久根市の 7 市町に路線を通して。肥薩おれんじ鉄道はもともと JR の幹線である鹿児島本線の一部であったため、沿線の観光という視点よりも都市間を結ぶ輸送手段としての視点が重視されてきた。そのため観光のために便利なダイヤや接続が考慮されていなかった。沿線には日奈久温泉、つなぎ温泉、阿久根温泉など多くの温泉があるにもかかわらず、年間を通して観光で活況を呈していたとは言いがたい状況であった。

沿線観光地の中では比較的知名度が高い阿久根は新幹線開通による特急の廃止で一時的に観光客数が減少している。阿久根市は鹿児島県の北西部に位置していて、阿久根大島の海水浴場をはじめとして東シナ海に面した美しい海水浴場を有していることで知られている。肥薩おれんじ鉄道が

開業する前年の阿久根市の観光入込客数は約 50 万人だったが、開業した年は約 48 万人、開業 1 年後には 45 万人にまで減少している。阿久根地区の住民が新幹線停車駅である出水駅を利用するようになったことで、阿久根駅周辺の地元商店街の衰退に拍車がかかっており、観光地としての活力低下が観光客の減少につながっているのではないかと考えられる。

3. 鉄道の観光化～おれんじ食堂～

肥薩おれんじ鉄道は 2013(平成 25)年 3 月 24 日から観光列車「おれんじ食堂」を運行している。「美しい車窓を眺めながらのスローライフな旅」をコンセプトに国内外の富裕層をターゲットにした列車だ。列車は新八代ー川内駅間約 120 km を通常より 30 分おそい 3 時間かけて走り、途中八代、日奈久温泉、佐敷、津奈木、新水俣、水俣、出水、阿久根に停車する。新水俣を除く途中停車駅では特産品のプレゼントや販売がある。八代海が車窓に広がる区間では走行速度を時速 20 キロほどにまで下げるなどといった観光列車ならではのサービスが充実している。

おれんじ食堂は金、土、休日及び長期休暇期間を中心に一日 3 本運行され、年間で 215 日運転される予定だ。列車は工業デザイナーの水戸岡鋭治氏がホテルの内装をイメージして改造した既存の気動車を使用している。列車の改造にあたり、水俣病が発生した地域の再生を目的とした「環境首都水俣創造事業」の一環として環境省から総工費 5 千万円のうち 4 千万円が支給された。残りの費用は熊本県と鹿児島県がそれぞれ 500 万円ずつ負担している。床、テーブル、椅子、カウンターなど車内で使われている木材はすべて熊本県及び鹿児島県産のものが使われている。木材をふんだんに使用することで車内に明るさと心地よさを演出している。

2 両編成のうち 1 号車は「ダイニングカー」でカウンター席やテーブル席が 23 席設けられ、沿線の提携レストランが用意する芦北牛、足赤エビ、太刀魚など地元の旬な食材を使った料理を堪能できる。温かいご飯やスープは車内に設置されたキッチンから直接提供される。この 1 号車の利用は旅行商品として販売され、新八代ー川内全区間の乗車が基本となる。2 号車はホテルのリビングをモチーフにして設計された「リビングカー」で、海側に向けたテーブル席や半個室の二人掛けソファ席など 20 席が設けら

れており、喫茶として使用される。2号車は乗車だけの利用が可能で、乗車区間の運賃に加えて座席指定料金が必要になる。なお希望すれば食事も付けられる。

おれんじ食堂は食堂車を列車の一部に組み入れたものではなく、食そのものを列車全体のコンセプトにしているという点で斬新である。おれんじ食堂の2013(平成25)年3月から5月までの運賃収入は約1200万円で、これは沿線住民の利用客が約1万7千人分増えた場合に匹敵するほどの経済効果である。

4. 肥薩おれんじ鉄道の観光

肥薩おれんじ鉄道開業当時はコストの最小限化ということを経営上の最優先課題に設定していたため、営業に特化した部署は置かれていなかった。しかし赤字に歯止めをかけ、新たな経営方針を打ち出す中で、営業部を創設して同線及び沿線の魅力を外へ向けてアピールする役割を担わせた。営業部の核となる営業課長と課長補佐は外部からヘッドハントしたり、列車のアテンダント3名を含めて新たに5名を営業部に採用したりすることで営業組織を強化し、能動的な需要喚起策の実践を開始している。最初には地元の旅行会社を通じた営業活動を行っていたが、現在では関東地方や関西地方でも営業活動を展開していることに加え、九州とは地理的に近い韓国や台湾など海外からの観光客呼び込みに向けた活動も強化している。

観光客の「呼び込み」と同時に遠方から同線沿線に訪れた観光客に対する「もてなし」も強化している。例えば韓国人観光客に対してはおれんじ鉄道線の乗車を含めたパックツアーを販売していて、「景色」「食事」「車内エンターテイメント」を目玉にしたツアーになっている。美しい沿線風景はもちろんのこと、韓国人の嗜好等に配慮して開発したフランス料理の弁当を提供したり韓国語による列車内ゲームを行ったりしたことで韓国人観光客の呼び込みに成功した。韓国からのこのツアーは韓国メディアにも取り上げられるほどの好評を博し、平成22年度1月までに約720名の韓国人観光客がツアーに参加した。

観光ツアーでの同線の客単価は列車の貸切を行った場合では一人あたり約1600円であり、これは通常の沿線旅客における客単価の3倍近い収

入である。国内からの観光客誘致も進んでおり、海外からのツアーと同様霧島温泉などの著名な観光地とおれんじ線の乗車をセットにしたツアーを販売している。2010(平成 22)年度は 11 月までに国内旅行会社を通して 60 団体以上のツアー客を受け入れている。

個人の観光客に対しても肥薩おれんじ鉄道はホームページのリニューアルやスタンプラリーの実施といった多様な観光政策を展開している。企画乗車券については、JR の「青春 18 きっぷ」に合わせて発売する「おれんじ 18 フリーきっぷ」や JR 九州と連携した切符など積極的に考案している。また、おれんじ食堂の登場前から同社は特徴的な列車の運行に力を注いできている。熊本県を日本全国にアピールするべく生まれた「くまモン」をラッピングした列車やビール列車、花火列車など乗客の関心を集めるような列車を多く運行している。

5. 沿線の取り組み

沿線では肥薩おれんじ鉄道存続のために官民間わず支援が行われてきた。熊本県と県内自治体による肥薩おれんじ鉄道沿線活性化協議会や鹿児島県と県内自治体による肥薩おれんじ鉄道沿線活性化協議会では、イベント企画などを通じた沿線の活性化に取り組んできた。沿線自治体の一つである出水市が実施した「ツルのねぐら」を巡るウォーキング大会ではコースの中におれんじ線の乗車が含まれていたり、地元役所の宴会が列車で行われたりしている。その他にも沿線の幼稚園、保育園に協力してもらい駅の飾り付け等を行なっている。2005(平成 17)年には有料会員制の組織「肥薩おれんじ鉄道友の会」が設立された。設立時には 5000 人の会員確保を目標にしていたが、2011(平成 23)年 1 月時点での会員数は 970 人とどまっている。地元店舗での割引や乗車券贈呈などの会員特典を設けて現在も会員の募集をしている。また、観光列車「おれんじ食堂」の運行そのものが沿線住民との協力により成り立っている。停車駅で特産品を販売したり、車内でコンサート等のイベントを行ったりするのは基本的に地元住民である。おれんじ食堂のメニューは地元料理店が主体となって考案したもので、沿線の食材がふんだんに使用されている。地元と鉄道会社の密なつながりが魅力ある観光資源を生み出している。

6. 結論と課題

以上のように肥薩おれんじ鉄道は開業以来慢性的な赤字経営を余儀なくされてきたものの、近年は積極的な営業活動の展開、「おれんじ食堂」の運行開始など観光客誘致に向けた本格的な取り組みを始めている。特におれんじ食堂がもたらした経済効果は絶大で、肥薩おれんじ鉄道の経営の好転に繋がる可能性を多分に秘めている。

しかしおれんじ食堂のブームがどこまで続くかは不明瞭である。持続的に観光客を誘致するためには沿線の魅力を最大限引き出すことが同時に求められる。そのための方法として考えられるものは決して多くない。そもそもおれんじ食堂という新しい観光列車の製造は国からの補助金という予算的な裏付けが存在していたからこそ可能であったため、今後おれんじ鉄道が観光列車の新造などのようなコストがかさむ観光政策を実施していくことは容易ではない。

では肥薩おれんじ鉄道が今取り組むべきことは何であろうか。それは沿線を本格的に観光地化していくことである。肥薩おれんじ鉄道沿線には良質な温泉や美しい海水浴所が多数立地しているにもかかわらず、これまでの宣伝不足から観光地としての全国的な知名度は高くなかった。おれんじ線の乗車と沿線の観光をパッケージにしたようなツアーをさらに売り出していく必要がある。沿線地域は外からの需要を長期的に取り込んでおれんじ線の存続を図ろうとする視点に欠き、単発的な沿線イベントの開催に終始していた側面がある。遠隔地からの観光客の呼び込みに関しては沿線地域よりもむしろ肥薩おれんじ鉄道のほうが積極的に取り組んできた。地域が観光政策を主導することで鉄道路線の持続的な安定経営が達成できるということを沿線住民は自覚するべきだ。おれんじ線にとってこれからは鉄道会社と沿線地域がともに観光政策に携わることがますます重要になってくる。

おれんじ食堂の運行開始で沿線地域も鉄道の観光化に参入していくきっかけができた。おれんじ食堂によって観光地として注目を集めるようになった今こそ地域と鉄道会社が協力して沿線の魅力を発信していかなければならない。