

鹿児島県内の鉄道等の現状について

鉄道事業者と地域の協働による
地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期）
ヒアリング資料

令和8年3月18日



鹿児島県

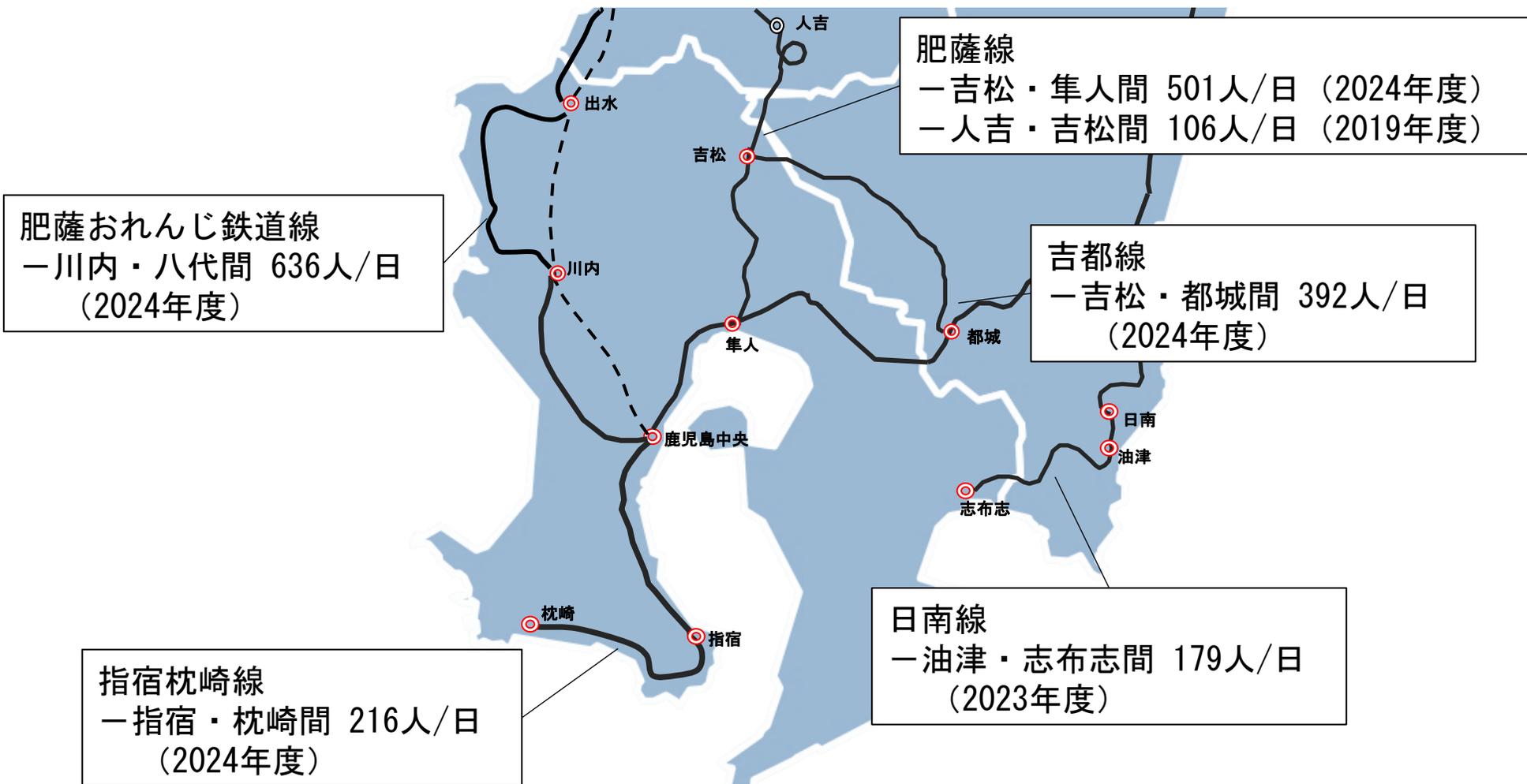
目次

- 1 鹿児島県の鉄道網, 各線区概況
- 2 各線区に関する課題・要望等
- 3 今後の公共交通に向けて

1-1 鹿児島県の鉄道網

- 鹿児島県内は、新幹線からローカル線（JR，並行在来線）まで様々な路線がネットワークを構成し、社会経済活動を支えている。

鹿児島県内の在来線ネットワークと各線区の平均通過人員（1000人/日未満）



1-2 肥薩おれんじ鉄道について

- 九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）の開業とともに、2004年に開業
- 沿線の人口減少とともに輸送人員は低下（188万人（2004年度）→104万人（2024年度））
- 旅客需要に加え、基幹的物流ルートを構成する極めて重要な路線
- 運転士不足により減便中（平日53便・土休日50便/日→43便/日）



- 法定協議会において、再構築実施計画を策定（2026.1 国交大臣認定）
 - 老朽化設備の更新・機能向上（レール、枕木の更新）
 - 利用しやすい運行間隔の実現，キャッシュレス決済の導入拡大
 - 商工関係者や沿線の学生等と一体となった，地域資源の磨きあげ・PR 等
- 地元の高校・大学を対象としたリクルートの強化，県外の転職イベントへの参加，給与の引上げ・処遇改善を実施（来年度新規採用予定の運転士は7名）

1-3 指宿枕崎線について

- 指宿枕崎線（指宿・枕崎間）は、西大山駅（本土最南端）や枕崎駅（終着駅）を擁する、19駅の九州最南端の線区
- 沿線の人口減少，道路網の発達により平均通過人員は低下（216人/日（2024年度））



- 地域交通法の趣旨を踏まえ，2024年夏より任意協議会を設置
鹿児島県，沿線3市，JR九州が連携して，沿線地域における現状や課題を共有し，
①指宿枕崎線の価値に関する調査，②現地での実証事業，③地域との意見交換を通じ，同線区の将来のあり方を検討中。



実証事業の取組（貨客混載，サイクルトレイン），高校生とのワークショップの実施

2-1 肥薩おれんじ鉄道に関する課題・要望等

- 再構築実施計画に記載された各種事業を着実に実施していくためにも、社会資本整備総合交付金をはじめとした財源確保をお願いしたい
- 国として、モーダルシフトの推進に向け、全国の鉄道貨物ネットワークを維持するとの方向性を示し、それに基づいた政策を推進していただきたい
- JR貨物が肥薩おれんじ鉄道に対し支払う線路使用料について、確実な支払いを確保する新制度への移行を円滑に行えるよう、検討を進めていただきたい

老朽化設備の更新・機能向上



整備新幹線の取扱いについて (抄) (H27.1.14 政府・与党申合せ)

四、貨物調整金制度の見直し

貨物調整金制度について、並行在来線の経営努力や、JR貨物の完全民営化に向けた進捗状況を踏まえつつ、(中略) 現在整備中の新幹線が全線開業する平成42年度までに、貸付料を財源とせずに並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行する。新制度に移行する平成43年度以降の貨物調整金相当額の貸付料からの留保は行わない。

2-2 指宿枕崎線に関する課題・要望等

- 指宿枕崎線については、「持続可能な地域をつくるために、今後地域がどうあるべきか」、その上で「地域の公共交通としてどうあるべきか」という発想のもと、関係者間で議論を重ねている
- 従来の「利用促進」の範囲にとどまらない検討を、沿線3市、JR九州等の関係者と重ねているが、ノウハウ・人的資源ともに十分ではなく、一定期間継続した検討・事業実施に当たっては、予算面も含め体制構築が不可欠

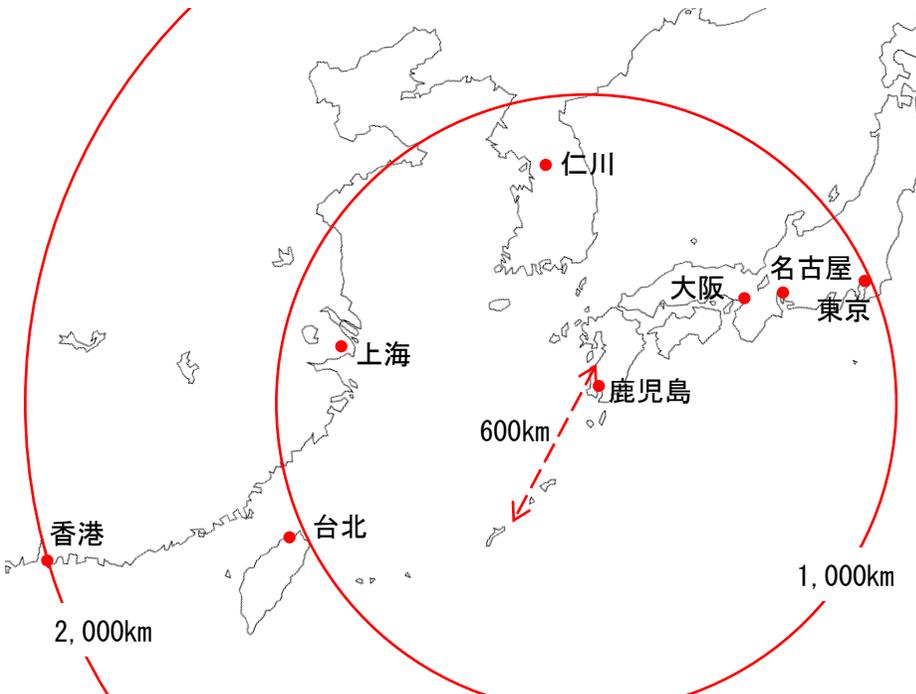


- 従来より深掘りした検討・事業実施に当たって必要となる
 - ノウハウの提供（必要となるデータの整理、他事例を踏まえた進め方等）
 - 任意協議会であっても、再構築協議会並みの国からの人的支援
 - 一定期間（複数年）継続した検討を見据えた補助制度（継続採択等）について、国の支援をお願いしたい
- 大都市周辺地域での調査と比較して、地方部での調査業務には、交通費・宿泊費等の経費が事業全体を圧迫するため、事業費の増額等の配慮をお願いしたい

3-1 鹿児島県の公共交通ネットワークと県の取組み

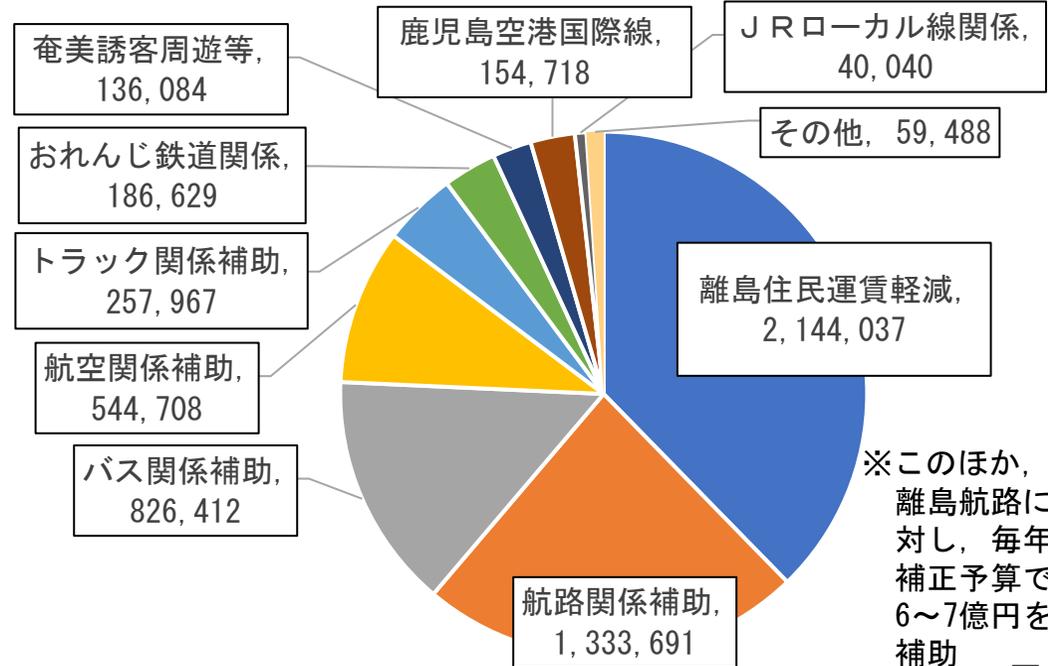
- 南北に約600kmと長い県内を、陸上交通、離島航路、離島航空路が結んでいる
また、東京や大阪等とも航路・航空路によって結ばれる
- また、東アジアの各都市とも定期航空便が就航するなど、鹿児島県の国際化の観点からも公共交通ネットワークは重要
- 鹿児島県においても、陸・海・空それぞれの地域公共交通に対して、広域交通を中心として最大限の支援を行っている

鹿児島から各都市までの距離



交通政策課所管予算（2026年度当初ベース）

単位：千円



※このほか、離島航路に対し、毎年補正予算で6~7億円を補助

総額で約57億円=全体（約9,200億円）の約0.62%

3-2 今後の公共交通に向けて

- ・ 国で取り組まれている「交通空白」解消の取組によって、鹿児島県内においても、公共ライドシェア等の導入が各地域で進められている
- ・ 今後については、広域移動を支える交通モード（幹線バス、地方鉄道、離島航路・航空路）が抱える諸課題についても、財源確保方策等も含め、対策を講じていただきたい

奄美・宇検村の公共ライドシェア



村民の移動手段を確保するため、令和7年10月から公共ライドシェアを導入
主婦や村職員など、幅広くドライバーに従事

県内の離島航路の維持・確保



県内の船舶のうち最も船齢が高いもの
ジェットフォイル：47年、フェリー：33年