

肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案）に係る パブリック・コメントの実施結果について

- 1 意見募集期間
令和7年4月17日（木）から令和7年5月16日（金）
- 2 意見提出件数
27件（意見提出者：鹿児島県側3者、熊本県側2者）
- 3 意見の内容（集計）

・ 計画全般への意見	3件
・ 計画目標・KPIへの意見	1件
・ 基本方針1（利用しやすい運行間隔の実現）への意見	2件
・ 基本方針2（目的地までのスムーズな接続の実現）への意見	2件
・ 基本方針3（利用しやすいサービス・施設の実現）への意見	4件
・ 基本方針4（駅を核としたまちづくり）への意見	2件
・ 基本方針5（訪れたいくなる仕掛け・地域づくり）への意見	2件
・ 基本方針6（貨物輸送量の増加）への意見	1件
・ 基本方針7（安全・安定輸送を確保するための施設・設備の整備）への意見	1件
・ 基本方針8（肥薩おれんじ鉄道の経営安定化）への意見	4件
・ 基本方針9（マイレール意識の醸成）への意見	5件
合 計	27件

- 4 意見の内容と県の考え方

No	項目	意見の概要	肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会の考え方
1	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案）	鉄道会社がやっている事例を書き並べた計画となっていて、言葉のひとつひとつに熱い思い、逼迫さを感じ取ることができない。おれんじ鉄道が目指すもの（姿）は、もっと短く、市民にとってわかりやすい言葉で表現されたものがよい。	御意見いただきありがとうございます。
2	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案）	肥薩おれんじ鉄道沿線地域交通計画は、項目ごとにそれぞれ文章でどういったことを実施するのか書かれているが、これを見て将来の肥薩おれんじ鉄道をイメージすることは難しい。未来のおれんじ鉄道を、絵で表現してみるのもひとつ、文字だとイメージしづらい。	御意見いただきありがとうございます。
3	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案）	肥薩おれんじ鉄道は、八代―川内間での運行のみでの採算は難しいのではないかと。JR鹿児島線や三角線に乗り入れて熊本空港や福岡方面（鳥栖・大牟田）への優等列車直通運転も考えられるのではないかと。また沿線の企業に呼びかけ、店舗内に時刻表を張り出したり駅への無料送迎を行う代わりに、車内やWEBサイトで沿線の店舗（飲食店や立ち寄り温泉など）の広報を無料で載せるなどできないものか。また他の県内交通事業者（天草エアライン、旅客船会社、タクシー会社、私鉄各社）と業種を超えてグループ企業を作り、振替輸送の効率化を図るだけでなく、常時使える共通定期券などで日常利用の利便性だけでなく、新たな旅行商品を創設できないものか。	御意見いただきありがとうございます。 JRの鹿児島本線や三角線への乗り入れは、関係者間で解決すべき課題が多く、現時点では困難と考えております。肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P20において、沿線一体となった地域資源の磨き上げ・PRを推進することとしておりますが、御提案の沿線企業と連携した広報展開につきましても、新たな観光商品の造成も含めて、関係団体等と調整のうえ、今後検討してまいります。
4	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.8 計画目標・KPI キャッシュレス決済の拡大	IC決済には交通系ICカード（SUGOCA等）が含まれているが、JR鹿児島本線のように乗降時タッチで利用できることが最善である。既に車載式のカード端末が実用化されており、これを用いれば低コストにて導入可能である。 沿線住民が便利になるだけでなく、観光客やJR鹿児島本線利用者（主に日置・いちき串木野市民）が川内駅から先のおれんじ鉄道を利用する心理的障壁が低くなり、潜在的需要を掘り起こすことができる。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.8において、他社の導入事例等を参考に、肥薩おれんじ鉄道の収入に対するランニングコストを勘案して導入を判断することとしたところでございます。
5	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.14 基本方針1 利用しやすい運行間隔の実現 施策1-2 交通事業者が連携した運賃・ダイヤ等の設定による運行の効率化	沿線住民の利便向上とJR鹿児島本線利用者の潜在的な需要掘り起こしのため、かつて存在した快速「オーシャンライナーさつま」の復活と、最終的には毎日運転を目標に掲げる。人員の問題やJR九州との協力等解決すべき課題は多いが、目標として検討の価値はある。	御意見いただきありがとうございます。 快速「オーシャンライナーさつま」の復活については、関係者間で解決すべき課題が多く、現時点では困難と考えております。
6	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.14 基本方針1 利用しやすい運行間隔の実現 施策1-2 交通事業者が連携した運賃・ダイヤ等の設定による運行の効率化	肥薩おれんじ鉄道沿線の学校の登下校の時間に合わせたダイヤ設定ができないか。 現在のダイヤでは、待ち時間が長く、生徒が安全に登下校できる環境とは言えない。	御意見いただきありがとうございます。 地域公共交通計画（案）P13において、利用しやすい運行間隔の実現を掲げておりますが、運転士の確保等により、運行ダイヤの便数の維持・確保を図ってまいります。
7	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.15 基本方針2 目的地までのスムーズな接続の実現 施策2-1 多様な関係者の参画による二次交通の接続改善	○ 空港バスとの乗継ぎ改善 肥薩おれんじ鉄道のいくつかの主要駅は、空港連絡バスで鹿児島空港、熊本空港と結ばれている。列車とバスのダイヤを連携させることで、肥薩おれんじ鉄道沿線と空港が、駅での1回の乗り換えで結ばれることとなる。各駅における列車とバスのダイヤ連携はもちろん、以下の追加策によって、乗換えがわかりやすく利用しやすい状況をつくり出すことが重要と思う。 ・ チラシやウェブなどで、乗継ぎ早見表を公開 ・ もし可能なら、列車・バスの乗継ぎ割引の導入、同じ空港行なら、どこの駅で列車・バスを乗り継いでも運賃が同額などの施策も併せて実施。 ・ なお、列車・バスの行先表示、時刻表などに、「出水駅で鹿児島空港行バスに連絡」と表示（あるいはわかりやすいマーク等を表示）して、この列車／バスに乗れば円滑に空港と結ばれるということをPRする。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.15において、同鉄道の各駅に接続する二次交通等について、路線維持や必要に応じたダイヤ調整等を行い、二次交通ネットワークの維持確保・改善を図ることとしており、今後検討してまいりたいと考えております。
8	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.15 基本方針2 目的地までのスムーズな接続の実現 施策2-1 多様な関係者の参画による二次交通の接続改善	○ 肥薩おれんじ鉄道沿線以外の、主要都市などへ向かうバスとの連絡改善 空港バスと同様に、例えば長島、牛深など、鉄道沿線ではないがバスとの乗換えで行くことができる主要都市がある。こうした主要都市行バスと列車との乗継ぎについても、空港バスと同様、ダイヤ調整やPR などにより、途中で乗換えがあっても利用しやすい状況を作り出せると思われる。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.15において、同鉄道の各駅に接続する路線バス・コミュニティバス等について、路線維持や必要に応じたダイヤ調整等を行い、二次交通ネットワークの維持確保・改善を図ることとしており、今後検討してまいりたいと考えております。

No	項目	意見の概要	肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会の考え方
9	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.17 基本方針3 利用しやすいサービス・施設の実現 施策3-2 駅の施設・設備等の改善による利便性の向上	現状で跨線橋のある駅のバリアフリー化については、費用はかかるが利便性が高いエレベータ設置の他にも、跨線橋を廃止して敢えて構内踏切を復活させるという手段もあるため（JR市来駅等で実例あり）、利用者数や費用を考慮して柔軟かつ確実に実施してほしい。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.17において、列車が到着する番線の駅舎側への変更を検討したいと考えております。
10	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.17 基本方針3 利用しやすいサービス・施設の実現 施策3-2 駅の施設・設備等の改善による利便性の向上	○ 同一平面上・短距離移動の促進 鉄道利用の際、利用者の物理的移動負担を減らす工夫として、同一平面上・短距離の移動を勧めてほしい。お年寄りや幼児、身障者に対して優しいだけでなく、一般の利用者にとっても移動負担の軽減・移動時間の短縮となり、駅設備の利便性向上につながる。 工事等に費用がかかるのがネックだが、可能であれば国や県、自治体からの補助も得ながら、ぜひ進めてほしい。とくに挙げたい例は、以下のとおり。 1) 駅跨線橋の撤去・構内踏切の設置 2) 対面乗換えや駅前広場へのバス乗入れ 3) 川内駅のリフォーム	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.17において、列車が到着する番線の駅舎側への変更を検討したいと考えております。 なお、川内駅についてはJR九州の所有となっており、当委員会でリフォーム等の対応（独自の改札口の新設など）をすることは困難と考えております。
11	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.15 基本方針3 利用しやすいサービス・施設の実現 施策3-2 駅の施設・設備等の改善による利便性の向上	○ 「レンタサイクル」の活用を促す工夫 自転車があると、限られた時間内でも効率的に回れるのがメリット。以前何度か肥薩おれんじ鉄道とレンタサイクルとを利用して、主要駅周辺を回ったことがあった。徒歩だと駅のごく周辺に限られる周遊範囲が、レンタサイクルでだいぶ広がり、これまで知らなかった各地の新しい観光地・地域資源に触れられたのが、とてもよかった。列車内に自転車ごと乗れるサービスも、とてもありがたかった。 できれば、沿線自治体間の協力も得て、自転車の料金体系を統一する、乗り捨てできる駅を増やすなどしてレンタサイクル運用の一体性を高めれば、その効果はさらに高まるのではないかと。併せて、モデルコースや沿線のグルメ、サイクリング後に立ち寄れる温泉等を記載した「サイクリングマップ」などがあると、周遊がより充実してさらに便利。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.17において、自転車利用者に配慮した駐輪場の整備・改善を行うとともに、利用者に向けた観光マップや看板の設置、ラック等の整備を行うこととしており、今後検討してまいりたいと考えております。
12	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.17 基本方針3 利用しやすいサービス・施設の実現 施策3-2 駅の施設・設備等の改善による利便性の向上	○ 新駅設置 コストもかかるので容易ではないが、新駅設置を要望したい。住宅地、学校や病院のそばなど、新駅があってもよさそうと個人的に思う箇所は、下表のとおり（鹿児島県内のみ）。 ・済生会川内病院前（川内～上川内） ・川内高校前（川内～上川内） ・西目（牛ノ浜～阿久根） ・佐瀧口（牛ノ浜～阿久根） ・阿久根市役所入口（牛ノ浜～阿久根） ・広域医療センター（阿久根～折口） ・出水本町（西出水～出水）	御意見いただきありがとうございます。 新駅の設置については、地元住民の要望の有無や関係者間の合意形成など様々な課題があり、現状では困難と考えております。
13 14	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P19 基本方針4 駅を核としたまちづくり P20～21 基本方針5 訪れたい仕掛け・地域づくり	行政と肥薩おれんじ鉄道、関係者の間だけで、鉄道の問題を解決するのではなく地域の大学、高等教育機関の連携、学生、沿線地域に住む子供たちも含めて問題解決するしくみを取り入れたほうがよいと思う。おれんじ鉄道スケッチ大会も、そうした一貫でやってみる。 関係者が集まっても、あたりさわりのない意見しか出てこない。若い人たちの発想を活かす推進組織、チームが必要。活動の推進役を育てるしくみもリーダ、ファシリテータ養成講座など併せて取り入れる。	御意見いただきありがとうございます。 頂いた御意見も参考に、肥薩おれんじ鉄道の持続的な運行に向けて関係者が一体となって、同鉄道の維持・確保・改善に取り組んでまいります。
15	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.19 基本方針4 駅を核としたまちづくり 施策4-1 他分野機能・拠点の集約による駅の賑わい創出	○ 駅舎や沿線敷地を使った飲食店・ホテルなどの経営・誘致 駅内などで列車の発着を見ながら、飲食したり読書したりという時間を過ごすのは、旅情も誘ってなかなか心地よいものと感じている。だが、鹿児島県内を見渡しても、現実にはなかなかそのような場所がない。鉄道ファンの発想にはなるが、肥薩おれんじ鉄道にそのような、鉄道を背景画やBGMにしながらかつておける場所があるといいと思う。 肥薩おれんじ鉄道駅舎で空いている部屋の活用、遊休地における簡易な店舗の建設等により、直営・委託を問わず、列車の発着を見ながら時間を過ごせる商業的空間を作ってはどうか。 1) 列車の発着を見ながら飲食ができるカフェ・飲食店 2) 列車の発着を見ながら宿泊できる駅ホテル 3) 遊休地を活用したアパート、マンション運営 4) 自習室など沿線高校生向けの施設（基本方針3にも関連）	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.19において、駅を地域の情報発信拠点として、地域の魅力や観光情報等を発信するとともに、駅の近くへの宿泊施設の誘致を検討するとしていただいております。
16	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.20 基本方針5 訪れたい仕掛け・地域づくり 施策5-1 沿線一体となった地域資源の磨き上げ・PR	○ 各種イベントの開催 イベント開催は手間がかかり大変だと思うので、無理を生じない範囲でよいと思う。ただ、地域の皆さんや鉄道ファンからの愛着は高まるし、内容によっては集客力も高いと思うので、ときどき遊び心に富んだ各種イベントを開催してほしい。 以下は、個人的に思いついたイベントの例。 1) 全駅一定時間停車の臨時列車運行イベント 2) 駅に泊まろうイベント 3) 焼酎を堪能する列車「肥薩焼酎鉄道」の運行 4) 夜行列車運行イベント 5) 国鉄型車両・JR 車両運行イベント 6) 出水駅前の保存SL を活用したイベント開催 7) ガイド乗車列車の運行	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.20において、沿線の関係者が一体となって、話題性のある仕掛けやイベントを企画するとしており、各種イベントの開催について引き続き取り組んでまいりたいと考えております。
17	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.23 基本方針6 貨物輸送量の増加 施策6-2 鉄道貨物輸送へのモデルシフトの促進	○ 「急がない便」の導入・社会実験の実施など 地球温暖化(CO2削減)やドライバー不足など、国内貨物輸送を取り巻くさまざまな問題が顕在化するなかで、貨物輸送のモデルシフトは、全国、全県で関心を持つべき重要事項だと思う。これまでの貨物輸送では、なるべく早く届けることが第一と考えられてきたように思う。だが、企業間取引ではない個人レベルでの貨物輸送では、必ずしも急がなくてよい荷物も多いと、個人的には思う。 そこで、「普通便より時間はかかるが、送料が安い、あるいは何らかの特典がある」という宅配サービス（いわゆる「急がない便」）を、鹿児島県全体で展開できないだろうか。主に荷物の発送側の取り組みとなるが、はじめは社会実験のようなかたちでよいので、例えば、発送から荷物の到着までを7日や10日などゆっくりめに設定し、事業者が荷物を計画的に発送しやすくする。肥薩おれんじ鉄道が実施するというよりも、鹿児島県や県内市町村が主体となって、国土交通省など関係省庁なども交えて進めていただきたい事項である。 「急がない便」の割合が高まることで、鹿児島貨物ターミナルを発着する鉄道貨物の割合も増やすことができ、それが肥薩おれんじ鉄道の収入（線路・架線利用料）にもプラスに跳ね返ってくるものと思う。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P.23において、荷主や運送事業者等に対し、鉄道輸送貨物事業者の取り組み等について情報共有し、利用促進に向けた意見交換を行うとしていただいております。

No	項目	意見の概要	肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会の考え方
18	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P. 24 基本方針7 安全・安定輸送を確保するための施設・設備の整備 施策7-1 老朽化設備の更新・機能向上	現在の設備は特急が1時間おきに走っていたJR時代のを引き継いでいるため、殆どの駅に交換設備があり過剰性能となっている。維持費の増大の他、跨線橋の存在による反バリアフリーの問題もある。いくつかの駅で交換設備を廃止して設備のスリム化を図るべきである。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P. 24において、閉塞方式の変更を検討し、設備のスリム化を図り将来的なメンテナンスコストを低減するとしたところがございます。
19	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P. 27 基本方針8 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化	○ 鉄橋ガード側面の広告の掲示 （広告収入増加策の一環として） 広告料増収策の一環で、道路と交差する鉄橋の側面に 広告を掲示してはどうだろうか。 広告の需要は都心部とは状況が異なるかもしれないが、肥薩おれんじ鉄道沿線でもこの種の広告の需要があれば、多少なりとも収入の下支えになるので、検討してはどうだろうか。	御意見いただきありがとうございます。 広告設置については関係条例・施設設備の状況等を勘案すると、実施は困難と考えています。
20	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P. 27 基本方針8 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化	○ 各種グッズの製作・販売 すでに各種関連グッズを販売していると思うが、今後も引き続きいろいろなグッズを充実させていけば、副収入増加も図れるかもしれない。	御意見いただきありがとうございます。 各種グッズの制作・販売について引き続き取り組んでまいりたいと考えております。
21	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P. 27 基本方針8 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化	○ 肥薩おれんじ鉄道オンラインショップ 肥薩おれんじ鉄道のグッズはもちろん、沿線事業者が販売している名物・名産品、沿線高校・大学の開発商品もそこで販売。少しおげさな表現になるが、肥薩おれんじ鉄道が、オンラインショップの運営を通じ、沿線商品を取り扱う商社となるイメージ。沿線市町村とともに地域をいっしょに盛り上げる役割を果たせる。併せて、新商品についても、沿線事業者、沿線高校・大学などと協力・開発し、オンラインショップや駅売店などで販売できるとよい。	御意見いただきありがとうございます。 オンラインショップ等の充実について引き続き取り組んでまいりたいと考えております。
22	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P. 27 基本方針8 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化	○ 鹿児島中央～川内、熊本～八代をJR 九州から肥薩おれんじ鉄道に移管 将来的な話として、鹿児島中央～川内、熊本～八代を、肥薩おれんじ鉄道に組み入れることができないだろうか。 過去にいろいろな事情があったかとは思いますが、肥薩おれんじ鉄道として2004年に経営分離されたのは、比較的用户の多い鹿児島中央～川内を除いた、川内～八代間だった。いまは全線開業しているが、八代～熊本も同様に、日常の利用者が比較的多い区間である。これら2区間が肥薩おれんじ鉄道の所管となると、経営としてはプラスなのではないだろうか（運賃値上げ等により、沿線住民に影響が出るので、簡単には決められないが）。 東北新幹線（盛岡～青森）、北陸新幹線（直江津～糸魚川～富山～金沢～福井～敦賀）をみると、新幹線延伸の際には、県庁所在地近郊をふくめたすべての並行在来線が第3セクター化されている。もし経営にプラスであれば、九州新幹線沿線・熊本以南も、比較的用户の多い鹿児島中央～川内、熊本～八代について、肥薩おれんじ鉄道が引き継ぐ方向で検討されてもよいのではないだろうか。	御意見いただきありがとうございます。 鹿児島本線の一部区間の移管については、国・沿線自治体・JR・沿線住民に影響があるテーマであり、当委員会単独でお答えすることは困難と考えております。
23	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.28～29 基本方針9 マイルール意識の醸成	おれんじ鉄道の沿線地域の学生、企業、関係者が集まりワークショップのようなことが開催されていると思う。情報発信の実施する前に、こうしたことでワークショップを開催します。興味のある人は広く参加してくださいというような発信がもっとあってもよいと思う。事後報告が多く、ホームページでその情報を検索しても出てこない。	御意見いただきありがとうございます。 頂いた御意見を踏まえて、肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P. 29 取組②にワークショップの開催を追記しました。
24	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.28～29 基本方針9 マイルール意識の醸成	問題解決のスピードアップを図るために、鉄道と地域づくりで成功している取り組みの推進役、鉄道事業者の経営者企画を提案したクリエイターによるワークショップをぜひ開催してほしい。	御意見いただきありがとうございます。 頂いた御意見を踏まえて、肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P. 29 取組②にワークショップの開催を追記しました。
25	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P.28～29 基本方針9 マイルール意識の醸成	行政の合意があって取り組みが行われるのではなく、鉄道社員が主体となったおれんじ鉄道経営安定化施策をどんどん進める。働いている当事者が、受け身とならないしくみを考えていく。	御意見いただきありがとうございます。 頂いた御意見も参考に、鉄道社員が一体となって、同鉄道の経営発展に取り組んでまいります。
26	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P. 29 基本方針9 マイルール意識の醸成 施策9-2 住民等が肥薩おれんじ鉄道に親しむ仕組みづくり	○ 沿線の工業高校や商業高校などの授業に車両基地を活用 車両整備、運行管理、安全管理、鉄道会社経営などの実務体験を通じ、沿線の学校に学習の場を提供。 生徒さん方にとっては、肥薩おれんじ鉄道がより実践的な学習の場となり、またより身近に感じてもらえる機会にもなるのでは。また将来、肥薩おれんじ鉄道に関わる職業を選択するなどして、若者が地元で定着することにもつながるかも。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P. 29において、職業体験など肥薩おれんじ鉄道に慣れ親しんでもらう仕組みを構築しているところがございます。 また、肥薩おれんじ鉄道においては、現在、高校生及び中学生を対象としたインターンシップの受入を行っているところでございます。
27	肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（素案） P. 29 基本方針9 マイルール意識の醸成 施策9-2 住民等が肥薩おれんじ鉄道に親しむ仕組みづくり	○ 使用済みサラダ油の回収⇒ディーゼルカー燃料に利用 する取り組み 使用済みサラダ油を処理して、ディーゼルカーやトラックの燃料にできると、以前聞いたことがある。 沿線から、使用済みサラダ油を回収し、それを肥薩おれんじ鉄道のディーゼルカーの燃料にするような仕組みが、構築できないだろうか？ まずは、ある程度まとまった量の使用済みサラダ油を使用する飲食店を中心に、回収をよびかけてもよい。それを、徐々に沿線の各家庭にまで広げ、地域全体の取り組みにできるとよい。 もちろん、今使用している軽油よりも安上がりであることが条件ではあるが、使用済みサラダ油回収⇒処理⇒ディーゼルカーの燃料という流れが構築できれば、地域内リサイクルの好例になると思うし、肥薩おれんじ鉄道の地域における役割や重要性が、さらに認識してもらえるだろう。沿線の高校や大学に協力をもらいながら進めてもよいと思う。	御意見いただきありがとうございます。 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画（案）P. 29において、掲げている取組を通じてマイルール意識の醸成に努めてまいりたいと考えております。