

地域再生の原動力

— 交流人口の増大は観光から —

古 木 圭 介

経済成長と旅の始まり

昭和39（1964）年10月、東京オリンピックが開催され、戦後日本が国際化への道を歩き始める第一歩を踏み出した。

当時私は東京で学生生活を謳歌していた。と言ってもアルバイトと山登りに明け暮れていた。経済成長が始まり日本では人手が不足しアルバイトはいくらでもあった。特に東京オリンピックの間は様々なアルバイトがあった。中でも夜中の弁当屋のアルバイトはいつも腹を減らしている私には有難いものだった。大きな弁当工場は流れ作業で寿司などを弁当箱に詰めていく単純なものであった。夜中近くに始まる作業の前にまずは夕食が出るのが有難かった。ときどきは崩れた稲荷ずしなどを失敬して作業中に食べたこともあった。

まだ高度成長とは言えない時代であったが毎日東京が変化していくような実感を覚えていた。都電が廃止され地下鉄工事が進み、首都高速道がどんでんできていった。郊外の工場など有害な煙をモクモクと吐き出している誰も騒ぐことはなかったのだろうし、むしろ国民はそれを発展の象徴のように眺めていたのだと思う。それは後に公害といわれ、スモッグとなって人体に影響がでるのだが始めは気づかなかったのだろう。

昭和39年は日本人が鎖国を解かれた年だと思う。その年の4月から日本人は自由にパスポートが持てるようになったのである。幕末から始まった日本の国際化ではあるが、一般庶民は海外に自由に出国することはできなかったのである。しかし渡航自由化後でも海外旅行に出かける

人は限られていた。当時はアメリカやヨーロッパに行くのに船を利用する人たちも多かった。もちろん飛行機も次第に海外に飛び始めてはいたが、航空運賃は目が飛び出るほど高かったのである。

昭和40年代、大学卒の初任給が2万円ほどであった時に、ヨーロッパ旅行の旅費は40万円ほどだったから、海外旅行は庶民にとっては手の届かない夢だった。しかし海外からどんどん入ってくる情報で若い私たちの胸にどうしても海外に飛び出してみたいという思いが強くなっていった。私の兄が昭和39年秋にリュックを背負ってインドと東南アジアの旅に出かけた。兄も山岳部に所属していたのでヒマラヤを見たいと思いアッサム地方の山奥まで約3ヶ月間歩き回って帰国した。私はその体験談を聞いているうちに刺激され学生時代に海外に飛び出したいと密かに計画を立て始め、こつこつとアルバイトで得たお金を貯めていた。そして昭和41（1966）年10月、横浜港からフランス郵船の船底の席を買い出港した。

懐にはわずか300ドル（1ドル＝360円）の現金しか持っていなかった。いま考えると無謀とも思える旅たちである。この所持金がなくなるまで旅を続けようと思っていた。でも何の不安もなくもう海外に出れるということだけでわくわくしていた。船上の生活は12日間続いた。香港～マニラ～バンコクと世界中の若者や船客との楽しい船旅であった。バンコクでは船内で知り合ったビジネスマンの家に泊めてもらったり、香港では家庭の夕食に招かれたりした。お金のない貧乏旅行者は毎晩どこか安くで、できれば無料で泊まれるところを探すのが町に着いたときの仕事だった。

バンコクでは民泊もしたが、街中で知り合ったお坊さんに招かれてお寺の境内に数泊し、さらに托鉢で集めた食事まで毎日恵んでもらってほとんどお金を使わなかった。そしてインド経由で憧れの目的地ネパールに入国することができた。

なんと素晴らしい国なんだ！というのがネパールの空港に降り立った時の第一印象だ。それは夢にまでみていたヒマラヤ山脈の高峰の輝きとネパール人の笑顔に接したからだ。

ネパールでの旅は、チベット国境までの1ヶ月間の山旅である。チベット人ポーターと二人で歩いたこのトレッキングは一生の宝となっ

た。言葉の通じない二人は次第に打ちとけて別れるときは涙するまでになったのだから不思議な旅でもあった。

私の海外旅行の始まりと原点はこのヒマラヤの旅であると言える。毎日数時間歩き、夜は村々の貧しい農家の床に農民の家族と寝



1966年ネパールの山地にて

泊りし、彼らを作る貧しい食事を共に食べていた。そしてお礼にわずか10円程度のルピー（ネパールの金）を差し出すと有難そうに両手で受け取ってくれた。村で暮らす人々の温かさに毎日触れる旅だった。

私の最初の旅はチベット国境に近いジョモソンという集落で終わった。中印国境問題と厳しい時代だったのでこれ以上奥地へは許可をもらえなかった。

仕事としての旅

2年先に大学を出た兄は、鹿児島に帰り海外旅行の会社を立ち上げた。この時代の旅行会社は大手の会社以外には海外旅行を手掛けている企業は珍しかった。しかし好奇心と自分が海外で見てきた旅人たちの様から、兄は思い切って海外専門の会社を設立したのである。それは昭和41年8月であった。

さっそく単独でヨーロッパへ調査旅行に出かけてヨーロッパ旅行の企画が始まった。これが現在のグローバルユースビューローの始まりである。その後、私も兄と合流し昭和42年から共に働き始めた。そして2年後、さらに弟も大学卒業後、一緒に仕事に取り組んだ。現在でも3人で会社の経営をやっている。東京に本社を構え、大阪支社を立ち上げ、それまでの鹿児島支社は閉鎖し、ネットを利用した全国展開のシステムで順調に会社運営を行っている。

私は42年間、海外旅行の専門会社の一員として旅の企画、添乗員、会社経営とあらゆる作業を経験してきた。その中でも特にその後の仕事で役に立ったのは添乗員時代に歩き回った海外であろう。もっとも多かったのがヨーロッパで、次は北米、珍しいところではイスラエルの聖地巡

礼、南アフリカの自然の旅、イスラム原理主義のサウジアラビア、長時間の飛行機の旅で疲れた南米、そして東南アジアの国々。

印象的な旅としてはチベット高原列車に乗ってラサヤラマ教の聖地を訪れた旅だろう。標高が高いためお客様が高山病にならないか慎重にプランを練った。その時は趣味である登山で何回か歩いているヒマラヤの山旅が役に立った。チベット高原は3500～5000mの旅で歩くのが息苦しいがその自然の美しさや、チベット人の宗教心の深さなど興味深い魅力の旅先である。



昭和40年代当時

このようにして日本の経済成長と共に私たちの会社も成長を続けてきた。それは、旅は「文化ビジネス」というコンセプトで長年旅の企画を手掛けてきたことにあるだろう。特にヨーロッパの町づくり、歴史や文化を大切にする国民性など学ぶべきものが山ほどあった。友人も数多くできた。今でも世界各国に多くの友人たちがいて交流は続いている。それが後にボランティア活動にもつながっていった。

国際交流と地域

鹿児島は地理的にみて日本の南端に位置している。薩摩藩は常に海外と向き合い、密貿易などで海外の情報を手に入れていた。当時では日本国内で最も国際化が進んでいた藩といっても良い。そんな血が鹿児島人の中に流れており、私もこんな環境の中で育ったからこそ海外雄飛を夢見てそれを兄弟で具現化したのだろうと思っている。

幕末に薩摩藩は「生麦事件」というとんでもない国際問題を引き起こしてしまった。イギリス政府は当然のことながら賠償を求めて薩摩に迫る。しかし薩摩は応じないため、ついに英国は当時横浜に停泊中の海軍の戦艦を鹿児島に向かわせた。薩摩藩では迎え討つ準備に追われた。これが薩英戦争である。鹿児島町の町は近代兵器を備えた英国艦船からの砲火にさらされ焼かれてしまった。多くの死傷者もでた。薩摩藩の持つ大砲は英国の艦船に届かなかった。偶然に当たって英国海軍に死傷者は出たものの力の差は歴然としていた。

その紛争は幕府も巻き込んだ国際問題であったが、薩摩藩の偉いところは、英国と和睦した後に直ちに英国に若者を留学させて西洋の文明を学ぼうとした姿勢である。これは島津斉彬（当時は他界していた）の構想でもあったのだろうが、優れた家臣の一人五代友厚の上申によるものだと言われている。

1865年3月、薩摩藩はこっそりと串木野の羽島港から15名の若いサムライと4人の使節団を密航させたのである。幕府に知れたらお家断絶は免れないので全員名前を変えて出国した。その一員に当時13歳の少年だった長澤鼎もいたのである。

彼はあまりに若いのでイギリスに到着すると他の留学生とは別れてグラバー紹介のグラバーの家があるスコットランドのアバディーンの中学校（ギムナジウム）に入学した。言葉も十分にわからぬまま一人寒い北国の地で暮らす思いはいかばかりだったのだろうか。今、すべて恵まれているに日本の若者にこんな意志の強さがあるだろうか。

長澤はこの学校でも成績優秀者として学籍簿に記されている。その後、彼は宗教家と共にアメリカにわたり、他の留学生たちが本国に帰った後も一人アメリカに残り農業などの勉強を重ね、宗教家たちとカリフォルニアのサンタローザに移住した。そこで彼はブドウ園を耕作して、ワインの工場を立ち上げる。そしてそれを欧州に輸出するまで成長させていったのである。彼は83歳で亡くなるまで独身でサンタローザで事業を続けた。

彼の亡きあとは不幸にして太平洋戦争があり、その後その農園は人手に渡ってしまった。しかし彼の残した足跡は、サンタローザに住む一人の婦人、ファーン・ハージャー夫人によって掘り起こされることになった。

今から約30年前、彼女がご主人と鹿児島にやっこられた。その時、当時鹿児島県立短大で英語の教授をされ、長澤鼎の研究をされておられた門田明教授から私に連絡があり、ハージャー夫人と会う機会があった。

彼女から、長澤の偉業を後世に残したいということでサンタローザに「鹿児島友好協会」を立ち上げたので、鹿児島にも「サンタローザ友好協会」を作って相互交流をしたいとの提案があった。門田先生と私は大

喜びでその提案に賛同し、早速、門田会長、古木事務局長という会員2人の友好協会が発足した。

ハージャー会長の提案は、青少年交換プロジェクトだった。薩摩藩留学生が15名だったのに因んで、隔年で15名ずつの若者を送りあうというプランができた。私は旅行業なのでそのスキルを生かして企画を開始した。そして1987年7月、第一回交流が始まった。最初は学生6名、引率者2名がアメリカからやってきた。まず2週間、東京、京都、広島を旅して、その後鹿児島に2週間のホームステイである。翌年には鹿児島から派遣をし、これが今では26年目を迎えるまでに歴史を重ねている。

薩摩藩の留学生の歴史が、いま脈々と民間交流として生き続けているのである。鹿児島という環境の中で育った血がそうさせるのだと思う。これは鹿児島では鹿児島西ロータリークラブとソロプチミスト鹿児島南クラブの支援があり、サンタローザではサンタローザ・サンライズロータリークラブの支援を受けながら続いていることも忘れてはならない。

文化は観光資源になる

私が海外から学んだことは他にも数多くある。もう一つの例が、霧島国際音楽祭設立である。

今から30数年前、「ザルツブルク音楽祭の旅」を企画した。その折、鹿児島短期大学の野村三郎教授に相談をして企画をした。モーツァルトの生まれた地で毎夏45日間の長期間行われるザルツブルク音楽祭はホテルを予約するのが至難の業であった。ザルツブルグはわずか13万人ほどの中都市であるので有名観光地とはいえホテルの数は限られる。そこには毎年この音楽祭の期間中に25万人ほどの観光客が押し寄せてくる。周辺2時間範囲のホテルは満室状態になる。

幸い私たち26名は町の中心に小さなホテルを確保できた。音楽祭は朝から夜まで演奏会があり町には人が溢れている。期間中の経済効果は200億円以上だと聞いた。文化が経済を支えている見本である。

旅行中に鹿児島でも音楽祭ができないかという話題で盛り上がり、それが霧島国際音楽祭になったのである。第一回は私の会社が所有する霧島高原ユースホステルを会場として細々と始まった。しかし内容は最初から世界的なものだった。

地域再生の原動力

指導者に世界的なヴァイオリニストのゲルハルト・ボッセ先生を迎えて始まったのである。先生は当時の東ドイツ在住で、あの超有名なゲバントハウスの演奏者として世界中を演奏活動でまわっておられた。野村先生との知己を得て夏休み期間中を鹿児島で講習会を開くことに賛同してくださったのである。

それを聞きつけた音楽家を目指す若い方々が日本中からやってきた。不自由な設備の中で第一回の音楽祭が始まった。昼間は講習会、夜は周辺の町民の方々も集まってのコンサートだった。

年を経るにつれ音楽祭が全国に知られるところとなった。講師もロシア、アメリカ、イギリス、オーストリア、日本と各地からやってくるようになり全国でも注目を集め始めた。

しかし民間で支えるにはもう資金的に限界がきていた。そこで財団設立を目指すこととなった。

野村教授は日本中を歩き、説得し数千万円の募金に成功した。遂に文化庁から財団の認可があり、財団法人ジェスク音楽文化振興会が発足し、経済基盤が次第に確立することになり、合わせて鹿児島県がこの音楽祭の共催者に加わり県の予算もついたので次第にこの音楽祭も日本からアジアへの広がりもでてきた。

第15回の際に本格的なコンサートホール「みやまコンセル」ができあがり我々の思いはやっと一つの目的を達成した。次はこれをもっと世界に広めていくことになったのである。そして2012年は第33回目を迎えることになった。しかしこの音楽祭の創設者のゲル



霧島のみやまコンセル

ハルト・ボッセ先生は2012年2月1日に大阪の自宅で91歳の人生を終えられた。先生の情熱と指導なしではこの音楽祭もここまで発展できなかっただろう。

またこの音楽祭は多くの地元の愛好家によって支えられてきた。地元にはサポーターとして、鹿児島友の会、牧園友の会、霧島友の会がありチケット販売、資金援助、また演奏家たちの食事なども作ってお世話し

ている。

民間の発想でスタートし、民間の情熱で霧島の地に世界的な文化のイベントが定着し、毎年8月2週間開催される音楽祭には1万3千人あまりが県内外から訪れている。講習会に参加する170人余りのうち25%は海外からの受講生になっているのは国際音楽祭にふさわしいと思う。徐々にではあるが地域に文化が定着し、経済効果も生まれつつあるのが嬉しい。

仕事と社会貢献

私は自社の旅行業を基盤として、今までにいくつかの仕事に携わった。高度成長期の末期はバブル期と呼ばれ、リゾート開発が日本全国で行われるさなか、全日空や日本生命、大手金融機関と地元の有力企業によりゴルフ場開発のお手伝いを依頼され、役員として開発の旗振り役を仰せつかった。

45歳という最も元気のある年代だったのだろう。夜の更けるのも忘れ仕事に没頭した。おかげで素晴らしいゴルフ場が出来上がったと自負している。ここでも海外での経験が生きた。

カントリークラブのあり方が日本と欧米では異なる。日本のクラブハウスは単なるゴルフ場の食堂くらいの役割しかしていない。欧米では会員は昼夜を問わず家族と共に休日を過ごし友人たちとの交流を楽しむ場がカントリークラブである。マレーシアなども英国の植民地だっただけにそのようにお客を招いて夕食会などをする場所になっている。

日本ではゴルフを終えた会員はさっさと帰ってしまい、夕方からは使われていない。そこで、私はアフターゴルフの楽しみ方を演出した。

月に1回、会員は家族で夕食を楽しんでもらうようレストランを解放した。夕暮れのゴルフ場は誠に美しい景色である。クラブハウスから雄大なグリーンを見ながら家族や友人との食事と会話を楽しむ企画だった。そして、夕食後は1階のロビーでコンサートを催した。そこには地元の子供たちや家族、そして近くにあった福祉施設の入居者も無料で招待し、簡単な飲み物でもてなし音楽を楽しんでもらった。またゴルフ場で働く女性のキャディや社員たちも参加をしてもらい、地域と一体となったゴルフ場になっていった。私が辞めてからは普通のゴルフ場に

なってしまったのは残念だ。

地元の住民と一体となることが地域の企業の責務でもありとあって実施した企画だった。鹿児島に35くらいのゴルフ場施設があるが、たまにはそんな企画をしてはどうだろうか。企業の社会貢献になると思うのだが…。

ゴルフ場の運営が軌道にのったので辞任したいと思っているところに、第三セクターのホテルの再建の話が飛び込んできた。開業以来20年間、黒字になったことのない鹿児島サンロイヤルホテルの再建であった。40代の後半になり仕事も油が乗っていた時期でもあり、兄弟からも背中を押され銀行の依頼を受けての事業参加であった。



鹿児島サンロイヤルホテル

昭和47年に建設されたこのホテルは多少の老朽化は進んでいたが、最も気になったのは社員教育の欠如だった。第三セクターの悪いところは最終責任者が不明なところだ。社員も潰れないから、と努力もせずに給料をもらうようになってくる。当然お客様はそれに気づいてリピーターにはならない。そんな悪循環がこのホテルにはあった。私は専務取締役総支配人のタイトルで入社した。116名あまりの社員と常時アルバイトが100名ほどの中規模ホテルであった。

私が最初に手をつけたのは社員教育だった。東京から教育のプロチームを呼んで、ホテルで1ヶ月以上、各グループに分かれて教育を基礎からやり直した。歩き方、話し方、服装など細かくチェックし訓練を積み重ねるうちにお客様の見る目が変わり始めた。それに加え料理人も代えた。料理長が代わった翌日からお客様の評判がよくなった。それが口コミで広がり売り上げはどんどん上昇していった。

幹部社員、中堅社員は東京の一流ホテルに入れて修行させた。一流を体験していないものが一流を目指せるわけではない。その点、私は海外旅行の添乗員をしたおかげで超一流から三流まで多くのホテルを体験していたのでその判断ができたのだと思う。

一時的に教育費やリニューアルの経費は増大したが、投資をしたおかげで就任後4年目から単年度黒字が計上できるようになった。しかも毎年黒字幅は倍々に増えていった。私は8年間務め、ある一定の成果が出たのでホテルを辞任した。その時には売り上げは就任当時21億円だったのが35億円までに成長していた。企業は器ではなくそこに働く人の質によってきまることが証明できたような気がした。

人生の第四コーナー

振り返ってみると私もすでに60の後半になっていた。そろそろ第一線を引く時がきたと思い、旅行会社の鹿児島支社を閉鎖し、東京と大阪に集中することにした。私は株主でもあるので非常勤の役員となった。

そんなころの2008年夏、鹿児島県交通政策課の田口課長（当時、国交省より出向）から「おれんじ鉄道」の社長就任の打診を受けた。しかしもう年齢的に事業再建的なものへの力がそれほどないと思い一旦お断りをした。

しばらくほっておいたが、秋になって再びこの話が再燃してきた。田口課長の説得で伊藤知事と会うことになった。たまたま同じ高校の同窓生という関係もあり、直接知事から依頼をされ、兄弟とも相談の結果、最後の社会貢献というつもりで引き受けることになった。2009年7月、肥薩おれんじ鉄道株式会社、代表取締役社長を拝命した。

この会社は平成16年3月の九州新幹線部分開業（鹿児島中央駅～新八代駅）に伴い、今まで鹿児島本線として使用していた川内一八代間がJR九州から経営分離され、鹿児島県、熊本県さらに沿線自治体とJR貨物株が株主となり第三セクターのローカル線として再スタートをしたのである。当初の計画書を見ると、9年間は黒字経営で運営できると記されているが、実際は翌年から赤字であった。この計画書を作成した責任者はだれか不明だが全くいい加減なスタートをきったものだと思う。社員は10年間はJR九州からの出向で運営されることになった。（平成26年3月終了予定）

私はこの会社の二代目の社長として働くことになったが、入社して驚くことの連続であった。この会社には営業部なるものがないのが不思議だった。第三セクターといえども立派な企業である。利潤を求めない企

業なんてないはずなのに、稼ぐ営業部がないのだから、当初から間違っただ方向に向いていたのだろう。

早速、優秀な社員を責任者としてヘッドハンティングして、営業部体制を構築し、営業戦略を立案した。そして地域に出向き、行政、観光関係者などと協議し、沿線の視察もつぶさに行った。その結果、こんな素晴らしい観光資源をなぜ活かしていないのかと思った。温泉に限らず、食文化が豊富なのだ。人々も素朴でボランティア精神に長けてもいる。しだいに沿線が見えてきたところで観光パンフレットなどのツールを作成し、全国のマーケットに紹介することから始めた。

大手旅行会社に企画を出した結果、グループで徐々に予約が入ってくるようになった。それに加え東アジアのマーケットにも営業範囲を広げていった。特に韓国の HANA TOUR という大手旅行会社は鉄道を組み込んだツアーが人気を呼び、あっという間に1000人もの送客になり、この3年あまりで3000人余りが訪れてきている。

人生の第四コーナーは多難なスタートとなったが、地域と協力しながら事業展開をするので遣り甲斐のある仕事ととして楽しみながら働いている。

産業の空洞化と新しい産業

おれんじ鉄道の沿線は、北は熊本県の八代市から南は薩摩川内市までの116.9kmと長い鉄道である。この間に八代市、芦北町、津奈木町、水俣市、出水市、阿久根市、薩摩川内市の七つの自治体があり、人口は約37万人である。

しかし沿線の人口は毎年3000人ほどずつ減少し続けているので、それにリンクする形で乗客数も毎年3%くらいずつ減っている。開業以来9年間で約40万人ほど乗客が減った。

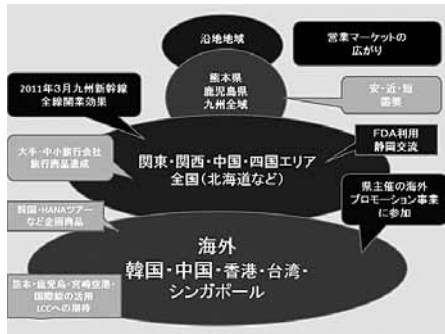
人口減に加え、高速道が開通するたびに車に乗り換える住民も増えて



きた。また2011年には新幹線が全線開業したことにより、定期券の通勤者が新幹線に乗り替えている。新幹線の定期券の料金は高いがより早い方が優先されるのだろう。

人口の減少は少子高齢化もさることながら、沿線の大手企業の工場閉鎖も大きく影響している。2009年までに出水からパイオニアと NEC の工場が撤退し、多くの人が転勤や移転していった。また近いうちに薩摩川内市の富士通も工場閉鎖が予定されている。このように地方に限らず、日本の産業の空洞化も地方が疲弊していく大きな要因になっている。

そこで政府は数年前から外国人の訪日観光客の誘致に力を入れ始めている。しかしほとんど効果を見ていない。その間に韓国やタイが観光プロモーションに力を注いだ結果、外国人訪問客数では日本を抜いて毎年伸びてきている。産業の空洞化を埋めるのは観光産業であることにやっと気づき始めた政府も行政も遅ればせながら研究を始めているところだ。欧州や米国などに比べれば20年から30年の遅れがあるのではないと思うくらいである。



営業活動マーケットの広がり

その証拠に日本はつい最近まで観光の位置づけは政府内で国交省の「観光部」でしかなかった。数年前にやっと「観光庁」に格上げし、本気度を示したが、本来なら「観光省」とすべきではないか。観光立国を目指すなら観光大臣の指揮のもと、その遅れを取り戻す姿勢が大切だ。

おれんじ鉄道沿線でも同様なことがいえるであろう。今後は沿線にある自然環境を活用し、食材を活かし、世界各国から観光客の誘致に積極的に取り組むべきであろう。そのためには、まず観光に長けた「人材の育成」から始めなければならない。自分で旅行をしたこともない人が「観光立県」を叫んでも、観光客の気持ちになって政策を打ち出すことはできないであろう。観光対策はまず担当者が外に出て、見聞を広め、視野の広い観点で戦略を立てなければ各国の戦略に負けてしまうことは

必然であろう。

観光産業はすそ野の広い総合産業である。おれんじ鉄道も沿線の住民の足としてだけでなく、沿線に新しい観光産業をもたらし、経済の発展に寄与するべく経営の舵を大きく切らねばならないと思っている。



肥薩おれんじ鉄道

観光列車「おれんじ食堂」の誕生

このプロジェクトは水俣市の町づくりから生まれたものである。2年前から私は水俣市の町づくり研究会の一員として自説を訴えてきた。その会議には環境省の官僚の方々も参加されていた。ある時、環境省の事務次官から思わぬ提案をいただいた。観光列車に補助金を出すという案であった。私は当然その提案に飛びつき、早速具体的な構想を練った。その結果、生まれた案が「おれんじ食堂」であった。

沿線の豊富な農水産物を活用した美味しい料理を観光客に列車の中で提供し、景色を見ながらゆっくりスローライフを楽しんでもらうというコンセプトが基本になった。デザインは今までに多くの列車やバス、駅舎などのデザインを手掛けておられる水戸岡鋭治先生にお願いすることになった。観光列車「おれんじ食堂」は2013年3月24日から運行を開始することとなった。すでに全国の大手旅行会社から予約の注文を受けている。

今後はもっともっと地元との交流を深め、そこに眠っている素材を引き出して、共にこの地域で生きていく活力を発揮したいと思っている。この観光列車が会社の起爆剤になると同時に、地域への貢献の先駆けになるよう社員が一丸となって頑張っていくつもりである。

時代は年々変化している。私の経営理念は、**環境、文化、健康**に配慮し、**国際化、情報化、人材育成**を具現化していけば必ず会社も地域も蘇ると言うことである。

(肥薩おれんじ鉄道株式会社代表取締役社長)