

みんな で



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

相互扶助の歩みと未来

[東北鉄道協会の技術力共有化事業]

出雲の古時計

川上弘美

一畑電車に乗って出雲まで旅したのは、たしか十年以上前の冬のことでした。新聞のエッセイに、その時のことを書いたおぼえがあります。

寒い旅でした。出雲神社にお参りをして、そののち町の中を歩きまわっていると、時計屋さんがあったのです。のぞいてみると、ウインドーには、婦人もののアンティークの時計が。

古いけどごく普通の時計ですよ、昔の売れ残りですね、と店主は言い、安く売ってくれました。金色の、昭和っぽいデザインのもんです。以来、ずっと愛用しています。出かける時は、たがいその出雲の昭和時計。ねじ巻き式なので、電池が切れるということが

ありません。居職で、めったに時計をはめない私には、かえって便利なのです。

この前の寒い日に、外出する用事があり、れいによって出雲の時計をしました。初対面の編集者と、打ち合わせをするのになつていました。少し遅刻気味に待ち合わせの喫茶店に着き、遅くなったことを謝りながら椅子に座ると、編集者が、じっと私の腕を見ているではありませんか。

なんだろう、といぶかしく思いつつも、打ち合わせは無事終わりました。ほっと一息ついてコーヒーを飲んでみると、編集者が聞いたのです。その時計、どこで手に入れたのですか、と。

聞けば、まったく同じ時計を、亡くなったお母様がずつとしていらしたそうなのです。編集者は、出雲生まれ出雲育ちとのこと。もしかして、同じお店で買ったんでしょうかね。編集者は言い、はずして渡した金色の時計をてのひらにのせ、じっと見入りました。そうそう、こういうふうには、ねじを巻く時計なんです。彼女はなつかしそうに、ねじに触れました。

時計を買ったのは、今日と同じように寒い日だったんですよ。私が言うのと、編集者は、柔らかくほほえみました。出雲の冬は寒いんですよ、冬の始まりには雷が鳴って風が吹いて、一畑電車はその中をゆっくり進んで行く

みんな てつ

CONTENTS
Vol.
52
2015

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

んです。
彼女はそれから、大切そうにもう一度、時計をそっとさわわり、ありがたうございました、と言って、返してくれました。いえいえどうも、と私も言い、時計を腕にはめなおしました。
外に出ると、やっぱり寒くて、編集者はもう一度ちらつと私の時計を見た後は、すぐに手をふり、駅に向かいました。亡くなったお母様の時計は、形見分けて、彼女のお姉さんがもらったそうです。

かわかみひろみ

作家。東京都生まれ。お茶の水女子大学理学部生物学科卒。
1994年「神様」で第1回バスカル短編文学新人賞を受賞。96年「蛇を踏む」で芥川賞、2001年「センセイの靴」で谷崎潤一郎賞、07年「真鶴」で芸術選奨文部科学大臣賞を受賞。著書に「神様」「古道具中野商店」「風花」「どこから行っても遠い町」「七夜物語」「猫を拾いに」など。最新刊に「水声」がある。

02 四つの季節の鉄道エッセイ 冬 出雲の古時計

◎作家 川上弘美

特集／相互扶助の歩みと未来

「東北鉄道協会の技術力共有化事業」

TOP INTERVIEW

04 相互扶助の精神で 東北ローカル鉄道を守る。

◎東北鉄道協会 会長

(津軽鉄道株式会社 代表取締役社長) 澤田長二郎

INTERVIEW

08 つなかりぐを力に ともに問題解決に取り組む。

◎八戸臨海鉄道株式会社

鉄道事業部 技術担当部長 佐藤啓一

REPORT

10 東北鉄道協会 技術力共有化事業の 歩みといま

INTERVIEW

19社の連携の中で鉄道技術を磨く

◎IGRいわて銀河鉄道株式会社

代表取締役社長 菊池正佳

20 ともに地方鉄道の 活性化を目指す。

◎国土交通省 東北運輸局 鉄道部長 伊藤範夫

TOPICS

22 地方鉄道の車両保守における 技術継承の取り組み

◎一般社団法人日本鉄道車両機械技術協会

車両部長 桐井登美夫

みんなでつだより

日本民営鉄道協会

第21回鉄道フェスティバルに「みんなてつ館」を出展

上信電鉄上信線

新駅「佐野のわたし駅」が開業

高松琴平電気鉄道

ことのでんに「ポコでん」が運行

連載⑩ 地方民鉄紀行

福島交通株式会社

連載⑩ 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

箱根名所図絵

◎首都大学東京非常勤講師 藤本一美

30

代表取締役社長 菊池正佳

代表取締役社長 菊池正佳

TOP INTERVIEW

特集：相互扶助の歩みと未来

[東北鉄道協会の技術力共有化事業]

相互扶助の精神で 東北ローカル鉄道を守る。

東日本大震災から約4年。
震災により甚大な被害を受けた東北の鉄道事業者は、
懸命な取り組みで早期復旧を果たし、平成26年4月には、
最も被害が大きかった三陸鉄道もついに全線を復旧させた。
民鉄や三セク鉄道事業者19社から成る東北鉄道協会は、
平成20年よりプロジェクトを組み、技術者の育成や技術継承、利用促進など、
個社単位では解決できない課題に事業者全体で取り組んでいる。
震災からの復旧・復興についても、その連携の力で活動を続けてきた。
東北ローカル鉄道の現状と課題、そしてさまざまな取り組みの基盤となる
協会の相互扶助について、東北鉄道協会・澤田長二郎会長にお話を伺った。

東北鉄道協会 会長
(津軽鉄道株式会社 代表取締役社長)
澤田長二郎
Choniro SAWADA

東北鉄道事業者の厳しい経営環境

——東北鉄道協会に加盟する鉄道事業者の現状からお聞かせいただけますか。

澤田 東日本大震災による被害で長期間運休したり、風評被害で団体観光客のキャンセルが相次ぐなど、利用客の減少が深刻な時期もありましたが、震災直後から始めた震災復興キャンペーンなどの効果もあり、徐々に東北に客足が戻りつつあるところです。現在の状況を見てみると、平成26年4月に全線復旧を果たした三陸鉄道が話題を集め、観光客で賑わっていますが、その他の事業者については震災前と比べるとまだまだ需要が落ち込んでいくというのが現状です。

関係各位のご支援を受け、われわれ鉄道事業者は、全国のお客さまに東北の鉄道をご利用いただくこと、観光客誘致に力を入れています。ただ、観光の入込客数は、季節によって変動します。やはり、沿線住民の利用促進策が最も重要であると考えています。

もともと東北の中小鉄道事業者は非常に厳しい経営環境にあり、特に平成に入ってから路線の廃止や運行本数の間引きが続いてきました。鉄道利用のペースとなる人口は、昭和60年度と平成24年度を比較すると東北全体で約51万人が減少し、特に会員5社が営業する青森県、3社がある秋田県ではそれぞれ15万人以上が減少しています。震災後の転出で、沿線の定住人口が激減した事業者もあり、輸送人員の減少に歯止めが掛からない状況が続いています。

——施設や車両の老朽化も大きな課題になっていると伺っています。

澤田 ええ。特に、車両はかなり老朽化が目立ちます。会員の中でも、例えば由利高原鉄道や三陸鉄道、青い森鉄道など、第三セクター事業者の中には自治体の支援などで車両を新造したところもありますが、各社とも資金的な問題で、新車による更新は非常に難しいのが現実です。そうなると、修繕して使用するしかないのですが、車齢が高いと部品を調達するのも困難になっています。

車両の定期検査も出費がかさみます。重要部検査や全般検査など大掛かりな検査を、何両も行うとなると、一度に数百万円から数千円もの支出となる。この車両検査や施設整備については、国の補助制度「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」が創設されて、検査費用や改修費用を国と自治体と事業者が3分の1ずつ、鉄道事業再構築事業を実施する事業者の関係する自治体で、財政状況の厳しい自治体については国と事業者が2分の1ずつ、支援していただけるようになりました。このほか、東北の地域特性として、除雪の問題もあります。

安全と安心の確保に巨額の経費が必要なのは鉄道の宿命であると十分認識していますが、中小鉄道事業者の経営に、資金面で重くのしかかってくるのも事実です。

——鉄道技術者の不足や高齢化についてはいかがですか。

澤田 施設や車両の老朽化もそうです。鉄道技術者の育成、技術の継承は、東北に限らず、すべての地方中小鉄道が

抱える共通の課題です。

一例を挙げると、私が社長を務める津軽鉄道では、定年退職した職員を再雇用して働いてもらっています。現役時代より賃金は下がりますが、年齢の高い世代は農業と兼業する人が多く、生活はできず、けれども若い世代の多くは専業主婦から、もっと高給を求めて退職する者も出てきます。経営環境の厳しさが、技術の現場の高齢化をさらに進めてしまうという悪循環に陥っています。

地方の中小鉄道事業者は、ぎりぎりの職員数で運営してきました。職員の高齢化が進み、若い人材を新規に採用する余裕がないまま、団塊世代の同時離職を迎えてしまった。現実問題として、鉄道技術の継承が難しくなっています。

東北鉄道協会の中でも旧国鉄系の会員は、JR東日本との関係から出向やOBの採用などによって技術者派遣のサポートを受けてきたところもあります。しかし、JR側にも人材に限りがあり、各社は、自社での技術者育成や技術の継承に取り組まなければならない局面を迎えています。

連携強化によって技術を共有化する

——そうした中、連携して課題の解決に取り組んでいらっしゃいます。

澤田 鉄道事業を取り巻くさまざまな課題は、東北鉄道協会に集う会員共通の課題です。個社単位ではなく、東北という地域のまとまりの中で解決していこうと、利用促進のための相互送客から始ま

り、平成20年度には会員の技術力の共有化、相互協力を体系化した「中小鉄道事業者連携プロジェクト」がスタートしました。

プロジェクトは、技術力共有化事業と相互送客事業を柱としています。技術力共有化事業は、技術継承と安全向上を目的とするもので、具体的には、部品や機器類の貸与や融通、合同での訓練や研修、新人教育などを実施しています。会員の相互扶助の意識が高く、国土交通省東北運輸局や鉄道関係各社の支援もあって、体系化・システム化が実現しています。さまざまな取り組みを活発に行っています。

——各年度のプロジェクトプランは、どのように決めているのですか。

澤田 東北鉄道協会では、規約に基づき「運輸・技術委員会」を設置しています。



中小の鉄道事業者にとって車両検査や施設整備の費用負担は大きい。



東北鉄道協会は震災の混乱が続く平成23年4月14日、緊急要望を行った。

しました。仙建工業は26年度、社員のための新しい研修施設を整備しましたが、当協会にも施設の利用を呼び掛けていただいております。こうした鉄道関係の企業に支援をいただきながら、次世代の技術者育成に取り組んでいます。

——鉄道信号・通信研修を見学しました
が、津軽鉄道からは担当3カ月の職員が受講させていました。

澤田 彼にしてみれば、おそらくすべてが驚きの連続だったでしょうね。先端の施設で受講し、大先輩の指導のもとで実習して、向上心や仕事への意識を大いに高めただろうと思います。初心者に近い技術者であっても、学びの場にはどんどん送り出してやりたい。また、経営者側の狙いとしては、受講者本人だけではなく、研修内容を他の職員に伝えて、「皆で学ぶ組織」の環境づくりに活かしていったほしいと考えています。

同時に、会社の枠を超えた技術者間のネットワークの重要性を、若い世代の職員にも実感してほしいと思っています。技術力共有化事業の中には、平成22年に創設した「鉄道技術・安全アドバイザー制度」という制度があり、会員各社の職員は、アドバイザーに任命されたベテラン技術者に、何でも相談できる仕組みを整えています。しかし、若い職員の中には遠慮してしまう者もいる。それも無理のないことで、同世代のつながりの中から、そんな気兼ねも要りません。互いに助け合いながら技術力を高めていく、そんな関係性をぜひ築いてほしいと思います。

鉄道信号・通信研修で会場や講師を提供してくださった東日本電気エンジニアリングの皆さんには大変お世話になりました。また、昨年度は、地方鉄道の支援を会社の目標の一つに掲げていらっしゃる仙建工業に、保線研修の協力をお願い

——震災からの復旧・復興にも力を尽くされました。協会としては、どのようなことから始めたのでしょうか。

澤田 東日本大震災の約1カ月後の平成23年4月14日に、被災した鉄道事業者と夜行バスを使って上京し、国土交通省鉄道局に緊急要望を行いました。要望事項は4項目で、災害復旧事業における必要額の満額確保と国費補助率の最大限のかさ上げ、各種補助条件の緩和と撤廃、鉄道施設の復旧等に関わる地方財政支援措置の強化や鉄道と街の復興のための諸制度の創設、そして、運休中の資金ショートを回避するための緊急無利子融資制度の創設です。

併せて、地震や津波の被害状況や早期復旧への取り組みについても直接お伝えし、率直な意見交換の場を持たせていただきました。

また、被災した鉄道事業者に関係する宮城県や福島県にも緊急要望を行っています。

こうした陳情は東北鉄道協会としては初めてのことで、東北運輸局に指導と協力をお願いしました。

さらに、東北運輸局とは4月に東北ローカル鉄道の利用促進を目指す「東北ローカル線復興支援キャン



震災で被災した三陸鉄道への応援の気持ちを込め、三陸鉄道の列車内で平成23年度東北鉄道協会定時会員総会を開催。会議終了後、被災現場を視察した。

ペーン」を協働で開始するなど、東北の観光復興を目指すさまざまな取り組みを精力的に進めました。現在も、鉄道の日に開催される「鉄道フェスティバルin東北」で鉄道の震災復興をPRするなど、東北の鉄道を元気にする取り組みを連携して続けています。

東北鉄道協会の会員間では、経営面・営業面での支援も行いました。大半の区間が運休した三陸鉄道の要請を受け、IGRいわて銀河鉄道が同社職員を、平成23年8月から4人、翌年4月から6人の受け入れ支援をしています。さらに、秋田臨海鉄道から仙台臨海鉄道へ機関車の貸与を実施するなど、さまざまな場面で相互扶助の精神と連携が活かされました。

これまで東北鉄道協会は日本鉄道賞を2度受賞しており、平成21年度は技術力共有化事業で「地方鉄道技術連携賞」を、平成23年度は震災復興の一連の取り組みに対して、協会を含めた4団体で



震災復興の取り組みで、東北鉄道協会を含む4団体が平成23年度「日本鉄道賞 表彰選考委員会特別賞」を受賞した。

「表彰選考委員会特別賞」を受賞しました。このような高い評価をいただけたことは、われわれ中小の鉄道事業者にとって、非常に大きな励みとなっています。

——平成23年度の定時会員総会は、三陸鉄道で行われたそうですね。

澤田 毎年、会員の鉄道事業者を巡回して開催するのですが、震災の年は被害が大きかった三陸鉄道の番で、会場を変更しようという意見も出ました。しかし、われわれが出向くことも支援につながりませんから、予定通り行いました。前年、津軽鉄道ではストロー列車で開催したので、三陸鉄道でもレトロ列車の車内で会議を開きました。

同じ東北圏内とはいえ、会員が他社の鉄道に乗車して駅やホームを見学する機会など、そうあることではありません。飾り付けのアイデアや他社のオリジナルグッズを参考にするなど、持ち帰るものも多いようで、車内総会は理解を深めるいい機会となっています。

——これからの取り組みとしては、何を重視されていますか。

澤田 まずは利用促進策です。沿線住民の利用をどう促していくか。観光客の誘致をどう図っていくか。東北の鉄道の活性化を地域につなげていくためには、地域住民と連携した地域興しの視点を持った企画を充実させるなど、地域の話題となる鉄道になっていく必要があります。

会員各社が密に情報交換しながら、東北鉄道協会として取り組んでいきたいと考えています。

それと人材育成ですね。東京では、鉄道総合技術研究所などが主催して研修や講座が開催されていますが、やはり地理的に遠い。平成25年度に、東北運輸局管内のJR東日本・郡山総合車両センターで開催された日本鉄道車両機械技術協会主催の「技術継承研修会」には、会員も参加し、気動車の車両保守を学びました。こうした人材育成の機会が増えていくことを願っています。

——地域の公共交通を担う鉄道の将来については、どのようにお考えですか。

澤田 実は私が10年前に、廃線議論の中にあつた津軽鉄道の社長に就任したときは、地域住民の間では「鉄道がなくても、バスで代替が可能だ」という論調が強かった。しかし、今は大きく変化しています。地域の中で、



鉄道、バスはそれぞれ、公共交通としての役割があります。東北地方交通審議会でも「個々の交通モードではなく、地域内の公共交通全体の中であるべき姿を考えていくのが地域活性化には重要である」としています。ただ、これは事業者の自努力だけではできないことで、自治体との連携を一層強めていくことが重要です。

地域公共交通活性化・再生法が一部改正され、公共交通網の形成や再編が進んでいます。計画を立案するのは自治体ですが、われわれ事業者側も、何をすべきか、を考えなくては、地域鉄道の将来はないと思っています。

例えば、津軽鉄道の輸送人員は最盛期で約260万人でしたが、今では30万人です。他業種の株式会社感覚で言えば、存続していること自体が奇跡に近い。自治体や沿線地域の方々の支援や協力をいただいて存続が成り立っています。現在の方策で将来的にも鉄道を維持できるかという点、やはり難しいと言わざるを得ません。地域の公共交通全体の中であるべき姿を考えていく、これは会員各社が共通して抱える大きな課題です。

中小の鉄道事業者は、新たな事業を始めたくても資金が不足しています。しかし、鉄道や観光、地方創生関連などの支援制度を活用して、地域の中で自

らを発展させていく努力が必要です。そしてそのためには、われわれ鉄道事業者自身が、もともとと勉強することが必要だと考えています。

——最後に協会の今後の方針について、お聞かせください。

澤田 民鉄やセセクなど成り立ちの異なる中小鉄道事業者が、東北鉄道協会という集まりの中で、これだけの協力体制を組むことができました。今後は加盟19社の連携をさらに強化し、さまざまな課題に取り組みながら、相互扶助の精神を次の世代に継承していきたいと思っています。

今の組織の形態では難しいのですが、部品や車両の集中購買、事業者間での人材派遣、さらには資本提携なども実現できる方法があるかもしれない。連携によるさまざまな可能性を探りながら、われわれ鉄道事業者が生き残る道、成長していける道を見つけ、東北ローカル鉄道を守り続けたいと思います。

特集：相互扶助の歩みと未来

[東北鉄道協会の技術力共有化事業]

「つながり」を力に ともに問題解決に 取り組む。

技術力共有化事業と相互送客事業を2本の柱とする東北鉄道協会の「中小鉄道事業者連携プロジェクト」は、平成20年に始まった。

個社で孤軍奮闘するのではなく、東北鉄道協会に加盟する事業者が一体となってさまざまな課題に取り組む、解決を目指していく。

「東北の中小鉄道事業者はみな厳しい環境下にある。困ったときは助け合おう、知恵を出し合おう。声を掛け合い、ともに歩んで行こう」

当時、東北鉄道協会 運輸・技術委員長を務め、プロジェクトの道筋をつくった八戸臨海鉄道株式会社鉄道事業部の佐藤啓一技術担当部長にお話を伺った。

文●香田朝子／撮影●織本知之



八戸臨海鉄道株式会社
鉄道事業部 技術担当部長

佐藤啓一

Keiichi SATO

「本音」での話し合いから始める

——「中小鉄道事業者連携プロジェクト」はどのような経緯で始まったのですか。

佐藤 きっかけとなったのは、「安全性緊急評価」で鉄道事業者に実施が義務付けられた「安全対策教育指導」です。

平成12年12月とその翌年6月、およそ半年の間に2度起きた京福電気鉄道越前本線（現・えちぜん鉄道）の正面衝突事故を受け、国土交通省は平成14年と15年に、全国76の中小鉄道を対象に安全性緊急評価事業を行いました。この評価結果を踏まえて各鉄道事業者に義務付けられたのが、平成16

年から5年以内に行う緊急保全整備事業と10年以内に行う中長期整備事業、それに3年以内の実施が義務付けられた職員に対する安全対策教育指導です。

東北の中小鉄道事業者は、マンパワーも資金も余裕がありません。緊急評価に基づく安全教育指導は「第三者機関の専門家による教育研修」でなければならず、各社が個別に実施するには負担が大き過ぎる。そこで東北鉄道協会は、国土交通省東北運輸局とJR東日本コンサルタントから講師を招き、2日間の集合研修を開催しました。平成17年7月のことです。

その翌年の18年9月にも、東北運輸局、

JR東日本、それに加盟事業者から講師を派遣してもらって集合研修を開催しました。この集合研修が一つのきっかけとなって、その後のさまざまな取り組みが始まりました。

——東北鉄道協会は、もともと何かを一緒にやるという動きが活発だったのですか。

佐藤 いいえ、むしろ逆だったかもしれないね。もちろん、会員各社は協会の活動に真面目に取り組んでいましたが、自分たちのための活動にはなっていなかった。やるべきことはやるけれども、それ以上のことには敢えて踏み込まない。部会や委員会などの会議も、みな畏まってしまおうのか、

発言が出ないまま終わってしまうことが少なくありませんでした。

私は常々、会員各社が集まる「場」を活かし切れていないことに、苛立ちを感じていました。なぜなら、東北の鉄道事業者はどれも非常に厳しい環境下であり、会員たちは同じような悩みを抱え、苦勞しながら問題解決に取り組んでいる。互いに良き相談相手となつて力を貸したり借りたり、助け合えることがたくさんあるからです。

「本音で話そう」というのが私の信条です。協会の集まりではぎつくばらんな話し合いになるよう動き掛け、特に平成16年に協会の運輸・技術委員長に就いてからは、

自分たちにとって必要なことや、やりたいことを本音で話し合う環境づくりに取り組みました。

平成17年と18年の集合研修はそうした中で行われたもので、結果、会員たちに歓迎すべき変化をもたらすことになりました。会員各社は、安全性緊急評価で危機感を募らせていました。危機感を共有し、ともに問題解決に取り組む中で、協会に加盟する19社がまとまることの大切さ、連携することと生まれる力を強く認識するようになったのです。

平成18年の集合研修の後に行われた懇親会は、一転して、大いに盛り上がりました。酒を酌み交わし、本音でしゃべり、自分たちのためにできること、やりたいことについて、会員各社からアイデアがどんどん出てきました。

相互送客事業は、このときの懇親会で話題に上り、「面白いからやってみようか」と話がまとまったものです。

——企画旅行を実施して、相互にお客さまを送り合うという取り組みですね。

佐藤 そうです。会員各社は、自社沿線の活性化を目指して、観光資源の掘り起こしやイベントの開催などさまざまな取り組みを行っています。相互送客は、そうした先進的な取り組みを学び合おうと発案されました。会員同士が連携して企画旅行を実施し、互いに送客し合えば、わずかでも輸送人員の増加と増収につながります。

初年度に当たる平成19年度は、会員5社が6回の相互送客事業を実施し、計154人を送客しました。

私は当時、会津鉄道に在籍しており、会津鉄道では初回、青函トンネル記念館で海底下の体験坑道を歩いた後、津軽鉄道のストープ列車に乗って津軽三味線の生演奏を聞き、弘南鉄道で名産のりんごを食べる、青森県3社をめぐるツアーを実施しました。

参加されたお客さまの反響は大きく、「会津鉄道の旅行は面白い」「次回はどこに行くんだ」と楽しみにされる方がたくさんいらっしゃいました。こうした方々がたくさんいっとなり、口コミ効果もあって、どんどん広がっていった——。旅行の行程や見どころは、行き先の鉄道会社にお願ひし、一般のツアーでは「行かない、見られない、経験できない付加価値のあるプラン」をつくってもらうようにしました。この取り組みで、鉄道は人を呼べる、工夫次第で地域の観光資源になり得る、そんな手応えを感じました。相互送客事業は、われわれの大きな励みになりましたね。

技術力を共有化し、継承していく

——平成20年7月には、技術力共有化事業がスタートしました。

佐藤 相互送客事業が成功裏に進み、続いて連携の取り組みとして上がってきたのが、会員各社の技術やノウハウを共有して鉄道技術の継承と安全向上を目指す、技術力共有化事業です。

東北の鉄道事業者の一番の悩みは、老朽化する設備・車両のメンテナンスです。中古機器の交換用部品は調達さえも難しく、コストも高い。鉄道技術者の不足も深刻で

した。

そこで、各社が保有する検査測定機器や交換用部品をデータベース化し、必要なときに必要なものを相互融通できるシステムを整えました。同時に、保線や車両検修など外注せざるを得ない業務については、専門部門を持つ会員社に委託できるようにしています。

安全教育や技術分野ごとの研修、各種セミナー、訓練なども同様です。個社の指導だけで技術力を高めていくには限界がある。単独では実施困難な大規模な訓練や高度な研修会を合同で開催し、各社の安全性向上と鉄道技術のレベルアップを支えています。平成22年には、会員社に所属するベテラン技術者が各社の指導・助言を行う「鉄道技術・安全アドバイザー制度」も設けました。

——これまで大きな成果を上げている東北鉄道協会の取り組みですが、何が活動の原動力となっているとお考えですか。

佐藤 人と人とのつながり、コミュニケーションに尽きると思います。

鉄道事業者はどちらかと言えば閉ざされた職場環境で、他社の実情に触れる機会はありません。地理的に離れていれば、なおさら交流も限られてきます。

積極的に働き掛けなければ、つながりが生まれるはずもないのです。人間関係がそうであるように、同じ鉄道事業者といえども、そこに信頼関係がなければ、力を貸すことも借りること

もできません。本音で話し合う。誠実に話を聞く。私は、それが一番大事だと考えています。

一方、東北鉄道協会の加盟事業者は、旧国鉄系が多く、例えば同じ車両を所有しているなど、部品の相互融通や業務の委託を進めやすいという事情も後押ししたと思います。私自身、旧国鉄で、昔の仲間がメンテナンス会社など鉄道の関連会社に在籍しています。大きな助けになりました。

さらに、技術力共有化事業、相互送客事業ともに、そのシステム構築と活動に当たっては、東北運輸局鉄道部ならびにJR東日本関係会社の皆さまから、多大な支援と協力を頂戴しました。

鉄道を支える機械設備がどれほど高性能になっても、鉄道を動かすのが「人」であることに変わりはありません。地方の鉄道の厳しさは日に日に増していますが、このつながりを力に、力強く歩み続けたいと思っています。



平成16年4月より10年間、東北鉄道協会運輸・技術委員長を務める。平成26年6月会津鉄道株式会社を退任、7月より現職。

特集：相互扶助の歩みと未来

〔東北鉄道協会の技術力共有化事業〕

東北鉄道協会

技術力共有化事業の

歩みといま

東北鉄道協会に加盟する19社の中小鉄道事業者が東北という地域のまとまりの中で取り組む「技術力共有化事業」。相互協力によるその取り組みは多岐にわたるが、

「技術力の向上と継承」「技術・ノウハウの共有」を目指す継続事業、合同訓練、合同研修、トレーニングアテンダントのスキルアップ講座は、中小鉄道事業者の現場就業者が技術を学ぶ貴重な場となっている。これらの訓練や研修を通じて、技術力共有化事業の歩みといまを紹介する。

資料・写真提供●東北鉄道協会・国土交通省東北運輸局
文●茶木 環・香田朝子／撮影●織本知之

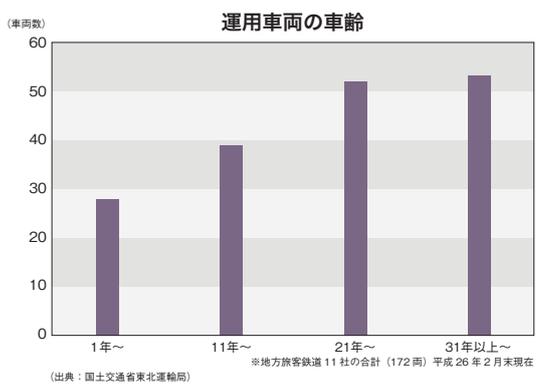
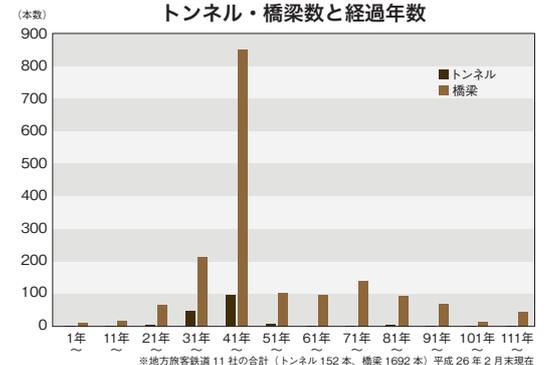
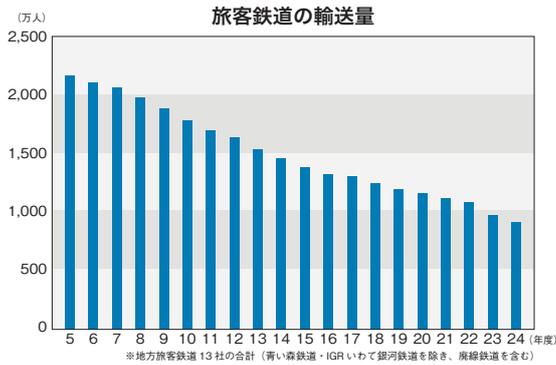
【加盟事業者】

青森県（5社）―津軽鉄道・弘南鉄道・一般財団法人青函トンネル記念館・青い森鉄道・八戸臨海鉄道
秋田県（3社）―秋田内陸縦貫鉄道・秋田臨海鉄道・由利高原鉄道
岩手県（3社）―三陸鉄道・岩手開発鉄道・IGRいわて銀河鉄道
山形県（1社）―山形鉄道
宮城県（3社）―仙台臨海鉄道・仙台市交通局・仙台空港鉄道
福島県（4社）―阿武隈急行・福島交通鉄道部・福島臨海鉄道・会津鉄道



特集：相互扶助の歩みと未来

[東北鉄道協会の技術力共有化事業]



相互扶助の歩みと未来

本格的な車両の検査や修理部門を持つていないため、車両修繕業務は外注せざるを得ない。会員の中では、岩手開発鉄道が直営の検

事業者間の技術的な相互協力を体系化

現在、東北鉄道協会に加盟する鉄道事業者は東北6県の19社。旅客鉄道事業者14社（うち鋼索鉄道1社・地下鉄1社）、貨物鉄道事業者5社で構成されている。事業者としての設立方式や法人形態、規模も異なる19社だが、それぞれの力を活かしながら強力なタッグを組み、活動を続けている。

東北鉄道協会が、鉄道事業者間の連携で、技術継承と安全向上、利用促進に取り組み「中小鉄道事業者連携プロジェクト」をスタートさせたのは平成20年のことだ。その背景には東北の中小鉄道事業者を取り巻く厳しい現実がある。

国土交通省東北運輸局管内の地方旅客鉄道の状況は、平成5年度からの20年間で輸送人員（青い森鉄道・IGRいわて銀河鉄道を除く）が半減し、5社が路線を廃止、1社が旅客取り扱いを中止して

いる。また、事業者の職員数は人件費の削減などによって20年間で3割以上減少し、職員の高齢化が問題となっている。

施設や車両の老朽化も進んでおり、耐用年数である40年を経過した橋梁は1692本のうち約82%、トンネルも60年の耐用年数を超えたものが152本中約5%を占める。172両の車齢も高く、運用を開始して30年を超える車両が約31%となっている。

これらの数字が示すように、東北の中小鉄道事業者は、沿線人口の減少やマイカー利用による利用者の減少、それに伴う厳しい経営環境から、鉄道技術者の不足と高齢化、老朽化する施設・車両のメンテナンスなど、さまざまな課題に直面していた。

プロジェクトは、平成17年に動き出した。その原点となったのは、平成14・15年度に国が実施した安全性緊急評価に基づく保全整備計画の一環として、東北鉄

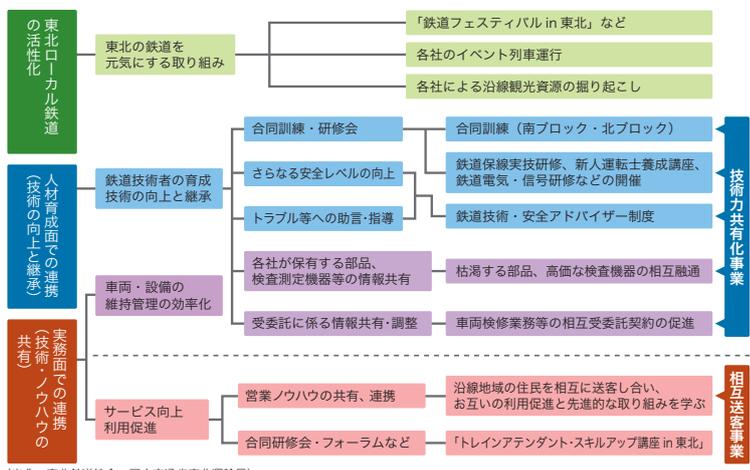
道協会が開催した「保全整備計画研修会」だ。鉄道事業者に義務付けられた職員の安全対策教育指導を、個社で行うのは負担が大きい。加盟事業者の集合研修として実施しようという協会の判断だった。

これをきっかけに、東北の鉄道事業者が抱える共通の課題を、個社単位ではなく、事業者間で連携して解決していこうという気運が高まった。

互いの沿線に旅行客を送客し合う「相互送客事業」が始まり、会員各社の技術力を共有化して鉄道事業の安全性を高める「技術力共有化事業」の検討が開始された。さまざまな取り組みの実施に当たり、東北運輸局の支援を得て、会員間の相互協力を体系化したのが、技術力共有化事業と相互送客事業を2本の柱とする中小鉄道事業者連携プロジェクトだ。

技術力共有化事業は、合同訓練や合同

東北鉄道協会の取り組み（全体像）



(出典：東北鉄道協会・国土交通省東北運輸局)

査・修理部門を持っており、会員は同社に業務を委託。コストの軽減を図っている。

東北鉄道協会の会員は旧国鉄系の事業者が多く、現場の技術においては共通するものが多い。同じ車両を所有する特定の事業者間ではすでにこのような取り組み



1 鉄道技術・安全アドバイザーの初年度任命式。2 平成25年度の鉄道保線実技研修には18社25人の保線担当者が受講した。3 トレインアテンダント・スキルアップ講座を終えて記念撮影。4 新人運転士養成講座の運転シミュレータ実習。



みが行われており、さらに上層部やベテランの技術者が旧国鉄系のネットワークで交流を持っていたことも、技術力共有化事業のシステム構築がスムーズに運ぶ要因になったという。

合同訓練や合同研修の実現も、会員に



高度な技術力を有するベテラン技術者がアドバイザーとなり、会員各社からの相談に対して指導・助言を行う制度だ。ア

技術力共有化事業はさらに発展し、平成22年度には「鉄道技術・安全アドバイザー制度」を創設するとともに、年度事業として「鉄道安全ハイレベル研修」「新人運転士養成講座」「保線実務研修」「ヒヤリハット情報活用セミナー」を実施した。これらは、先進的な運輸の安全性向上のための取り組みとして、鉄道事業では唯一、国土交通省の「運輸安全パイロット事業」に認定され、国の財政支援を得て行われている。

運輸安全パイロット事業の認定

とって大きな前進になった。自社では実施できない大規模な訓練やレベルの高い技術研修、講義に参加することができる。

合同訓練は、毎年、大規模な訓練を実施している会津鉄道、IGRいわて銀河鉄道が引き受け手となっている。もともと会津鉄道が実施する訓練には、近隣の鉄道事業者が参加していたが、技術力共有化事業の開始で、東北6県を二分した南ブロックの合同訓練として会員を受け入れることになった。北ブロックの会員は、IGRいわて銀河鉄道の訓練に参加する。

初年度の平成20年の合同訓練には、南ブロック8社61人、北ブロック12社122人が参加した。以来、毎年、多くの会員の参加のもと、合同訓練が開催されている。

では、平成26年度に実施された合同訓練と合同研修を見てみよう。

まず、北ブロックの合同訓練は、9月

「新人運転士養成講座」「保線実務研修」「ヒヤリハット情報活用セミナー」を実施した。これらは、先進的な運輸の安全性向上のための取り組みとして、鉄道事業では唯一、国土交通省の「運輸安全パイロット事業」に認定され、国の財政支援を得て行われている。

鉄道技術・安全アドバイザー制度は、高度な技術力を有するベテラン技術者がアドバイザーとなり、会員各社からの相談に対して指導・助言を行う制度だ。アドバイザーは、協会が企画する研修会の講師としても活躍する。

合同訓練で緊急時の対処法を学ぶ

その他の四つの事業は、いずれも若手鉄道技術者の育成と次世代への技術継承を目的とする分野別の研修や講座、セミナーとなっている。ここで注目したいのは、若手運転士や運転士候補者を対象とした合同養成講座の新人運転士養成講座、保線担当者が自ら体験学習することで保線技能を習得する保線実技研修だ。

講義のみの合同研修会や勉強会はこれまでも開催されてきたが、実践的な技術の習得を目的とした実技研修が行われたことはなかった。

中小鉄道事業者の職員は、自社の業務を遂行する中で、技術を身に付けていくことがほとんどだ。勢い、新たな知識に触れる機会も限られてくる。外部の専門技能を有する技術者の指導は、技術の習得に限らず、視野の広がりをもたらしてくれる。毎日の業務を支える専門知識を得ることで、業務の目的も確実に意識できるようにするはずだ。他社の同世代の職員とともに学ぶことで得る刺激も多い。

こうした実技を伴う合同研修は、この後も引き続き開催されることになり、平成24年度には「新人運転士養成講座」が、平成25年度には「鉄道保線実技研修」が実施されている。

INTERVIEW

19社の連携の中で 鉄道技術を磨く

I GRいわて銀河鉄道が毎年開催する「実車運転訓練会」は、東北鉄道協会の技術力共有化事業の「合同訓練」として、加盟事業者が参加。また、東日本大震災後には三陸鉄道の職員を期限付きで雇用するなど、さまざまな取り組みにおいて、積極的に活動している。19社の中心的存在であり、連携を牽引するI GRいわて銀河鉄道の菊池正佳代表取締役社長に伺った。



I GRいわて銀河鉄道株式会社
代表取締役社長

菊池正佳

Masayoshi KIKUCHI

縦割りをなくし総力で安全文化を築く

I GRいわて銀河鉄道は、平成14年の東北新幹線盛岡―八戸間の開業に伴い、JR東日本から経営分離された東北本線の盛岡―目黒間を引き継ぎ、開業しました。目黒―八戸間は青い森鉄道が運営していますが、列車は直通運転しています。

開業以来、無事故を続けていますが、輸送の安全確保のための取り組みとしては、毎年度、列車を運転して行う「実車運転訓練会」を実施し、異常時における適切な対応と技術の向上を目指しています。

訓練は、若手を中心にした社員を対象に実施しますが、鉄道事業本部だけでなく、経営企画本部の事務方、経理や総務などの担当者も参加します。鉄道事業者としての安全文化は、すべての社員の総力で築くべきもの。担当業務として直接、鉄道業務に携わってなくても、車両や駅務、設備についてある程度知識を蓄え、異常時の対応を経験しておくことは、とても重要なことだと考えています。

実車運転訓練会は総合訓練で、いくつかの訓練を並行して、あるいは順番に実施します。訓練内容は、異常時を想定して毎年、組み立てており、全社的な訓練ですので運輸部・指令・設備部それぞれの系統から案を提出してもらった上で、安全対策室が中心となってまとめています。駅や車内で想定される異常時―例えばホームからお客さまが転落した、車内で急病人が発生したなどといった訓練から、運転士による停止位置誤りの取り扱いや退行運転、故障列車の救援、あるいは警察署や消防署と合同で行う踏切事故対応など大掛かりなものまで、実にさまざまな訓練を実施しています。昨年度は、初の試みとして、列車内に化学物質をまかれたという想定で、鉄道テロへの対応訓練を行いました。

当社がこうした総合的な訓練を毎年実施しているのは、かつて組織内が系統ごとに縦割りになっていたことへの反省があるからだと思っています。運輸部と設備部の中でも、車両や電気など技術ごとにはまとまっていた一方で、全社的な連携は取れていなかった。しかし、事故が発生したら、縦割りのままでは迅速に対応できません。

また、当社のような若手社員の多い事業者では、こうした訓練が不可欠です。現場の若手社員は、基本は身に付けていますが経験が少ない。その点、熟練者は長年培ったノウハウが蓄積されています。こういうときはこう動く、これを優先する―経験の積み重ねで培われる力は、マニュアルとして存在するものではありません。私自身

は、可能であればもっと回数を増やしたいと思っています。技術的な判断力を身に付け、奥の深い技術者に育ってほしい。個々の若手社員がそこまで成長するために、訓練を繰り返し行うことが非常に重要だと考えています。

自社ができる役割を果たす

平成20年度に中小鉄道事業者連携プロジェクトがスタートして、実車運転訓練会に、東北鉄道協会加盟の会員各社の方々に参加されるようになりました。他社の方々も熱心に見学されているという意識から、われわれもより自分たちに厳しく取り組み、いい意味でより緊張感のある訓練になったと私は評価しています。参加した皆さんも得るものが多いようで、高い評価をいただいています。これはやはり非常にうれしいですね。

ただその一方で、見学するだけではなく、実際に参加していただければもっと満足度の高いものになるとも思っています。当社がJR貨物東北支社主催の「総合脱線復旧訓練」に参加したときは、実際に訓練にも参加させていただき、大変勉強になりました。しかし、各社との打ち合わせなど事前の準備に時間を要することになるため、残念ながら、当社にはそこまで受け入れる体力が现阶段ではないのです。

かつて、鉄道は地域の交通ネットワークの中心的存在で、どの地域でも鉄道を敷くことが強く望まれました。鉄道事業者が現代の経営環境の中で鉄道を守っていくことは本当に厳しい状況です。当社は、旧国鉄時代から本線でしたし、現在も並行在来線として旅客も貨物も運転されており、東北鉄道協会の中では恵まれた環境にあるかもしれません。協会の中で果たせる役割を自発的に担い、貢献していきたいと考えています。

東北の19社が連携して、鉄道技術を磨き、利用促進に取り組む。技術力共有化事業と相互送客事業の継続で、19の魅力的な鉄道が存在する「東北」にしていきたいと思っています。



実車運転訓練会閉会式で挨拶を述べる菊池社長。



1 実車運転訓練会での急病人発生時の対応訓練。2 好摩駅で行われた踏切人身事故への対応訓練には地元警察署・消防署も参加。3 列車抑止訓練を行う設備管理所保線係員たち。徐行解除の手信号を現示する。4 二戸駅で行われた補助制御盤取り扱い訓練。5 踏切人身事故への対応訓練で負傷者を搬送する消防署員。6 会津鉄道で実施された異常時取り扱い訓練。

18日にIGRいわて銀河鉄道が開催した「実車運転訓練会」で、会員7社26人が参加。総勢138人で訓練が行われた。IGRいわて銀河鉄道の実車運転訓練

会は、その名前の通り、実際に列車を運転して車内訓練や駅訓練、踏切復旧訓練などを展開していく大規模な総合訓練だ。この日は盛岡駅から2両編成の列車が

出発。車内では、急病人発生時の対応訓練と運転士による停止位置誤りの取り扱い訓練、列車抑止訓練が行われ、並行して地上では踏切の復旧訓練と列車抑止訓練、二戸駅では補助制御盤取り扱い訓練を実施。およそ3時間30分の走行の後、岡中央消防署玉山出張所が訓練に加わり、合同で踏切人身事故への対応訓練を行った。合同訓練参加者は、列車に乗車して車内の訓練を見学した後、踏切人身事故への対応訓練を見学した。

踏切人身事故への対応訓練は、遮断した踏切に進入した自動車と列車が衝突、衝撃でブレーキ管が破損した列車は自力走行が不可能となり、大破した自動車の運転手は意識不明、乗客にも負傷者が発生したという想定だ。乗客の降車・誘導と救済から、事故発生時における鉄道事業者と警察・消防の連携まで、臨場感に満ちた実効性の高い訓練となった。続いて、9月26日には南ブロックの会津鉄道で「異常時取り扱い訓練」が開催され、8社22人が合同訓練として参加、総勢67人で訓練を行った。

訓練は、出発信号機故障、ポイントの不具合、線路の支障物確認などを想定し、会津田島駅・湯野上温泉駅の往復区間で実施。異常時における迅速な状況の把握と適切な対応方法の習得を目的に訓練を行った。

「緊急時や異常時にどう対応するか。訓練の積み重ねがいかに重要かがよく分かった」「乗客の安全を確保することの責任を改めて強く感じた」——合同訓練の参加者からは、鉄道事業者としての強い使命感をうかがわせる感想が寄せられている。

先端の施設で技術を学ぶ合同研修

合同研修は10月23・24日に「鉄道信号・通信研修」が開催された。東北鉄道協会では、軌道・構造物、車両、電気、運転などの技術分野ごとに、高い専門性を有する技術者の育成を目指している。今年度は、実技研修では初めて信号・通信分野を取り上げることになった。

研修地は東日本電気エンジニアリング仙台支店で、18社23人が受講。研修は1泊2日の合宿形式で、初日は、東北運輸局鉄道部技術課の奥山正明専門官による「最近の電気事故事例について」の講義、東日本電気エンジニアリング職員による信号設備概要、通信設備概要、信号結線の基礎の3講義を受講した。

2日目は3班に分かれ、転てつ機、踏切、継電連動装置について、現場設備を順番に回りながら、保守作業を実習した。転てつ機実習の指導員が「その日によって線路のコンディションは異なり、車両によっても変わる。それでも定期通り、静かに走らせなくてはならない。当たり前のことを支えているのは、実は地道な努力に他ならない」と語ると、受講者たちは真剣な面持ちで大きくうなずく。

受講者の信号・通信従事経験年数は最短で3カ月、最長で22年と経験年数の違いは大きい。同一の講義や実習でもそのキャリアならではの受け止め方があり、各人の意気込みが伝わってくる。

INTERVIEW

地域と人との
懸け橋を目指す

特定非営利活動法人
津軽半島観光アテンド推進協議会
代表理事

小枝美知子

Michiko KOEDA



私たちのアテンドとしての活動の始まりは東北では早く、平成21年度から3年間、「奥津軽トレインアテンド」として、青森県が国の「ふるさと雇用再生特別交付金制度」を活用して津軽鉄道に事業委託、津軽鉄道沿線を中心に観光PRを行っていました。何も分からないまま一から手探りで始めましたが、助成金の終了後は、「津軽半島観光アテンド推進協議会」に引き継がれ、平成28年3月の北海道新幹線開業を見据えて活動範囲を津軽半島全体に拡大、「津軽半島観光アテンド」として活動を開始しました。平成26年4月にNPO法人を立ち上げて独立し、津軽鉄道からも年間契約で業務委託を受けています。

現在の私たちの主な活動内容は、津軽半島各地域の魅力を発信すること。津軽鉄道では列車乗務、イベント列車の企画運行、イベントの企画開催などを行っています。ブログを使って全国に情報発信する中で反響は大きく、中でもアテンドしかできないPRをと平成24年に始めた作家・太宰治を題材に製作した立佞武多の運行は、ツアーが実施されるまで育ち、私たちにとても大きな自信となっています。

振り返ってみると、私たちアテンドの活動は、津軽鉄道を利用する地元の方々へ受け入れていただくことから始まりました。観光のお客さまには地元の魅力を存分にお伝えし、地元の方々とも密に交流する。無我夢中で続けてきて、いつの間にか、地域で、私たちアテンドが列車にいるのが当たり前存在となっていることに気付いたとき、涙が出るほどうれしかったことを覚えています。

私たちの仕事は、地元の方々をはじめ、全国各地から津軽の地を訪れてくださるたくさんの方々や地域をつなぐ、懸け橋のような役割だと思っています。だから「自分たちで見て感じて体験したもの」をお客さまに伝えることが基本です。津軽半島10市町村取材して回り、自分たちの言葉で情報をまとめる。私たちに尋ねていただいたり、ホームページを見ていただければ分かるように、生きた情報の集約と充実を目指しています。

今年度の「トレイン・アテンドスキルアップ講座 in 東北」では、NPO法人化したアテンドということでお話をする機会をいただきました。アテンドの業務は、会社によって異なる部分もありますが、「お客さまのために活動する」根底の部分は同じです。私たち津軽半島観光アテンドも、自立して活動していくには何が必要か、何が求められているかを日々追究しながら、前進していきたいと思っています。

言うまでもなく、合同研修のメリットは、個社単位では招聘できない講師や専門性の高い技術者に、直接、指導を受けられることにある。平成26年度の鉄道信号・通信研修は、JR東日本のパートナー企業で鉄道電気設備メンテナンスを手掛ける東日本電気エンジニアリング、平成25年度の保線実務研修は駅や線路、橋梁などの鉄道設備を施工する仙建工業の協力を得て開催した。講義や実習指導はもちろんだが、専門企業が有する先端の設備を使って学べることも、受講者にとっては貴重な機会となっている。

閉講式では受講生を代表して、15年超のキャリアを持つ技術者が挨拶を述べた。「会社の事情で保線関係者が3人しかおらず、技術に関しては10年間、ほぼ現場の実践のみで身に付けてきた。今回、基礎からきっちり教わることで、大変勉強になった。社に戻って同僚に伝えていきたい。このような研修を今後も続けてほしい」とその思いは受講生全員、同じだったに違いない。

トレインアテンドの合同研修

中小鉄道事業者連携プロジェクトの一つの柱が、東北ローカル鉄道の利用促進だ。

特に東日本大震災後は、東北運輸局と連携して「東北ローカル線復興支援キャンペーン」を開始し、さまざまな誘客事業に取り組んでいる。震災があった平成23年には「ご乗車・ご支援 感謝キャンペーン」やリレー写真展、イベント「がんばろう！『三鉄』の集い」「津軽鉄道 けっぱれ！フェスタ」などを実施。翌24年には、復興に向けた機運醸成と需要喚起を目的として、絵画展や写真展などを開催したほか、旅行代理店とのタイアップで「東北ローカル線イベント列車ツアー」を実施した。平成25年度には、三陸鉄道職員や沿線住民が震災の状況などを案内する「三陸鉄道の震災学習列車およびお座敷列車」を運行するなど、鉄道事業者ならではの企画で、東北観光の活性化に取り組んでいる。

一方、平成19年度に開始され、東北鉄道協会の連携事業の先駆けとなった「相互送客事業」は、企画旅行を実施して沿線地域の住民を相互に送客し合うという、全国でも珍しい取り組みだ。初年度には5社が6回実施し、総勢154人を送客。翌年以降はほぼ倍増し、平成22年度には553人に及んだ。震災が発生した平成23年度以降は減少傾向にあるが、現在も、会員間で緊密な情報交換を重ねながら取り組んでいる。

相互送客事業で、鉄道事業者が地域の観光資源として自らを位置付け、交流人口の拡大を目指す中、各社が重視するのがトレインアテンドによるサービス向上だ。全国的に見ても早い段階からトレインアテンドを導入したのは津軽鉄道と由利高原鉄道だが、現在ではその他にも6社でトレインアテンドやツアーガイドが活躍している。こうした中、東北鉄道協会では平成22



1,2 鉄道信号・通信研修の2日目に行われた現場設備実習。転てつ機、踏切の保守作業を実習する。3 研修が開催された東日本電気エンジニアリングの研修センター。4 トレインアテンダント・スキルアップ講座の講義風景。5 班別グループワークのまとめを発表する参加者。6 鉄道信号・通信研修での講義風景。

年度から「トレインアテンダント・スキルアップ講座in東北」を毎年開催。もてなしの心やサービス向上について学ぶことを目的に、これまでに旅館の女将や日本酒の蔵元、自治体観光担当者などによる講演、ワークショップや車内研修などを行っている。

昨年、IGRいわて銀河鉄道が盛岡市内の総合病院に通院する利用客のために運行を開始した「IGR地域医療ライイン」のアテンダント業務とサービスについて講演。後半のプログラムでは、実際にIGR地域医療ライインに乗り、通院客をサポートするアテンダント業務を視察した。アテンダントの役割は広がり、その存在は鉄道事業者にとっても乗客にとっても、ますます大きくなっている。

5 回目を迎えた平成26年度は、青い森鉄道が幹事社となって青森市で開催。9社20人が参加した。会員事業者ではないが、第3回から千葉県のいすみ鉄道が参加しており、この日も青森に駆け付けたアテンダントの姿があった。

プログラムは、平成26年4月からNPO法人として活動を始めた「津軽半島観光アテンダント推進協議会」の小枝美知子代表理事の講演から始まり、津軽鉄道のアテンダントとして活動を始めてからNPOを立ち上げるまでの経緯と現在の活動内容について講演を行った。「見習うべき手本がない中で、一つ一つ、経験を積み重ねることでアテンダントの活動を広げてきた」という小枝代表理事は、情報発信の重要性やイベント列車の企画のポイント、地域住民との交流などにつ

平成25年度の鉄道保線実技研修の受講者へのアンケート調査で、長年のキャリアを持つ鉄道マンの感想があった。「何年か後、若い人たちの時代となつたときに、いい線路であるように、これからも頑張っていきたいと思う」東北鉄道協会の相互扶助の精神による取り組み、東北運輸局や自治体による鉄道事業者への支援、そして現場の技術者たちの真摯な努力——東北のローカル鉄道とそれを支える鉄道技術は、確実に次代へと引き継がれていくだろう。

いて語り、後輩アテンダントたちにエールを送った。続いて4班に分かれ、利用促進のためのアテンダントの役割、利用客に喜ばれるもてなしとサービス、会社や地域が活性化するグッズやノベルティ、トラブル解決策と防止策についての四つをテーマに、グループワークが行われ、熱心な話し合いが続けられた。このグループワークのテーマと班編成は、講座前にかじりかじり伝えられており、参考資料や自社のグッズを持参してきた受講者も多い。互いに持ってきた資料やグッズを写真に残すなど、業務に関して少しでもヒントを得たいという姿勢にあふれている。

活動の記録

東北鉄道協会「中小鉄道事業者連携プロジェクト」平成25年度までの歩み



平成19年度

7月6日／**相互送客事業を開始**
東北鉄道協会運輸・技術委員会に「相互送客事業」が提案され、承認される。
8月5日／初めての相互送客事業として、IGRいわて銀河鉄道から津軽鉄道に20人を送客。

平成20年度

7月3日／**技術力共有化事業を開始**
運輸・技術委員会に「地方鉄道における技術力共有化事業」が提案され、承認される。事業内容は①交換用部品・検査機器類のリストアップと相互利用、②専門業務の受委託、③現場職務・訓練見学会、④新人教育、⑤運輸安全マネジメント内部評価手法の情報交換等。
10月／**合同訓練**
東北6県を二つに分け、南ブロックの会員は会津鉄道、北ブロックの会員はIGRいわて銀河鉄道が主催する大規模訓練に参加、合同訓練とする。

南ブロック(10/2・10/3)
場所：会津鉄道会津田島駅構内
参加：8事業者52人、東北運輸局・鉄道総研技術推進センター・福島県看護協会など9人
北ブロック(10/28・10/29)
場所：IGRいわて銀河鉄道
参加：12事業者125人、東北運輸局・鉄道総研技術推進センターなど12人
12月17日／J・RAIL(鉄道技術・政策連合シンポジウム)の研究発表会で、佐藤啓一運輸・技術委員長(会津鉄道取締役運輸部長・当時)が東北鉄道協会の技術力共有化事業について発表。評価を得る。

■平成20年度の技術力共有化事業
△**機器・部品の相互利用と業務の委託**▽
◎三陸鉄道から岩手開発鉄道へ、レールの歪み等を測定する軌道検査装置を貸与。

◎会津鉄道から阿武隈急行へ、ATS-PS車上装置試験器を貸与。

◎車両の検査・修理を直営で行っている岩手開発鉄道が、津軽鉄道・三陸鉄道・秋田内陸縦貫鉄道の車両の車軸超音波探傷検査や車輪削正作業を受託。

△**技術力向上の取り組み**▽
◎IGRいわて銀河鉄道と仙台空港鉄道が、安全教育や社内における技術継承について議論する意見交換会を開催。
◎IGRいわて銀河鉄道と三陸鉄道が相互支援と相互協力を目的とした連携協定を締結。

平成21年度

10月14日／**「地方鉄道技術連携」受賞**
「中小鉄道事業者連携プロジェクト」が平成21年度「日本鉄道賞 地方鉄道技術連携賞」を受賞。
10/11月／**合同研修会**
第三者機関の専門家を講師とする合同研修会を開催。

講師：鉄道総合技術研究所レールアドバイザー・東北運輸局ほか
盛岡(10/22) 参加：11事業者54人
福島(11/10) 参加：6事業者24人
11月5日／**合同訓練(南ブロック)**
踏切事故による自動車運転者救出訓練、車両脱線復旧訓練、列車内負傷者の救護訓練など。
場所：会津鉄道会津田島車両基地
参加：10事業者・消防など113人

■平成21年度の技術力共有化事業
△**機器・部品の相互利用と業務の委託**▽
◎三陸鉄道から岩手開発鉄道へ、レールの歪み等を測定する軌道検査装置を貸与。
◎福島交通から阿武隈急行へ、車両モーターや高圧回路の点検を行う耐圧試験器を貸与。
◎三陸鉄道から会津鉄道へ、車両ブレーキ装置一式、ATS装置を無償譲渡。会津鉄道

は三陸鉄道にブレーキキヤハンドル3本を無償譲渡。

◎岩手開発鉄道が、津軽鉄道・三陸鉄道・秋田内陸縦貫鉄道の車両の車軸超音波探傷検査や車輪削正作業を受託。

△**技術力向上の取り組み**▽
◎連携協定に基づき、IGRいわて銀河鉄道の職員が三陸鉄道の軌道等の老朽化調査を実施。

◎弘南鉄道・津軽鉄道・十和田観光電鉄の3社は、軌道検測器の技術者を招聘し、操作方法等の講習と検測作業の実習を行った。
◎福島交通の職員が阿武隈急行に出向き、軌道検査装置の操作方法等について指導を受けた。

◎山形鉄道と由利高原鉄道が相互支援と相互協力を目的とした連携協定を締結。

平成22年度

7月23日／**国土交通省「運輸安全パイロット事業」に認定**
東北鉄道協会の平成22年度技術力共有化事業が国土交通省の「運輸安全パイロット事業」に認定される。

7月23日／**鉄道技術・安全アドバイザー制度**
軌道・構造物、電気、車両、運転、各分野の技術者の中でも特に高い技術力を有する10人のベテラン技術者を、鉄道技術・安全アドバイザーに任命。会員鉄道事業者への指導・助言を行い、若手鉄道技術者の育成と技術の継承を目指す。
8月30日／**鉄道安全ハイレベル研修(安全統括管理者研修)**
鉄道事業法に基づく安全統括管理者を対象にした研修を開催。

△**第一部**▽内部監査についての集中討議
講師：東北運輸局 受講者：20事業者43人
△**第二部**▽ヒューマンエラーに関する講義
講師：早稲田大学理工学術院教授 小松原明哲

※軌道検査装置：トラックマスター
※ATS-PS：自動列車停止装置

受講者…20事業者・JR東日本・JR貨物および索道事業者の安全統括管理者約120人
9月29・30日／新人運転士養成講座
 若手運転士および運転士候補者を対象に、合
 同養成講座を開催。

講師…鉄道総合技術研究所レールアドバイザー、鉄道技術・安全アドバイザー、JR東日本パーソネルサービス
 受講者…17事業者24人
11月15・18日／鉄道保線実技研修
 マクラギ交換などの保線作業を自ら体験学習
 する合宿形式の実技研修。保線技能の習得と
 的確な技術判断力の育成を図る。

講師…仙建工業 受講者…17事業者24人
**11月24・25日／第1回トレンディング
 ト・スキルアップ講座in東北**
 各社が連携して、旅客誘致のための情報・ノ
 ウハウを共有。議論やワークショップを通じ
 て、サービスのスキルアップを学ぶ。

幹事社…秋田内陸縦貫鉄道
 受講者…11事業者など35人
3月4日／ヒヤリハット情報活用セミナー
 ヒヤリハット情報の収集・活用が円滑に進む
 仕組みや職場環境づくりについて考える。
 参加者…19事業者58人

■平成22年度の技術力共有化事業
△機器・部品の相互利用と業務の委託▽
 ◎会津鉄道から山形鉄道へ、エンジンカバ
 ー3個を譲渡。三陸鉄道へブレーキレバー3
 本を譲渡。

◎三陸鉄道から若手開発鉄道へ、レールの歪
 み等を測定する軌道検査装置を貸与。
 ◎若手開発鉄道が、津軽鉄道・三陸鉄道・秋
 田内陸縦貫鉄道の車両の車軸超音波探傷検
 査や車輪削正作業を受託。

◎協会加盟事業者とJR東日本（秋田総合車
 両センター）による「車両委託修繕調整会
 議」を開催。青い森鉄道、IGRいわて銀
 河鉄道、秋田内陸縦貫鉄道が同社に委託。

平成23年度

4月14日／災害復旧へ、緊急要望の実施

東北鉄道協会澤田長二郎会長と被災した鉄道
 事業者は、国土交通省を訪れ、鉄道現場の状
 況と早期復旧に向けた取り組みを訴え、災害
 復旧事業における必要額の満額確保および国
 費補助率の最大限のかさ上げを緊急に要望し
 た。また、各鉄道事業者において関係する県
 等自治体へも同様の要望を実施した。

4月／東北ローカル線復興支援キャンペーンを開始

震災の影響で観光客が激減する中、事業者間
 の連携により、東北の観光復興を目指すさま
 ざまな取り組みを精力的に進めた。

①東北ローカル線ご乗車・ご支援感謝キャン ペーン（4／29～8／31）

鉄道利用客を対象に、13事業者が共同でキャ
 ンペーンを実施。鉄道利用者に「乗車記念
 証」を発行、沿線施設などでの各種サービス
 のほか、抽選で賞品を提供した。期間中、企
 画切符発行枚数は2万4410枚に上った。

②がんばろう東北の鉄道！リレー写真展 復興への願いを込め、被災の状況、復興に向 かって奮闘する鉄道員たちの姿を伝える写真 展。リレー方式で東北各地を巡回した。6月 18日にスタートした秋田内陸縦貫鉄道から、 25年2月28日に展示を終えた阿武隈急行ま で、1年8カ月をかけて11会場を回った。

③復興支援イベント

「津軽鉄道くっばれ！フェスタ」（6／28）、
 「がんばろう！三鉄」の集い（6／29）を
 開催。ローカル鉄道の意義や魅力を訴えると
 ともに、復興への機運を盛り上げた。

6月22日／仙台広告賞大賞 受賞

東北鉄道協会のテレビコマーシャル「ローカ
 ル鉄道に乗ろう！」が第41回仙台広告賞のテ
 レビ部門で大賞を受賞。

6月24・25日／三陸鉄道への応援と実情視察
 を兼ねて、定時会員総会を三陸鉄道のレトロ
 列車内および沿線の国民宿舎で開催した。



上：仙台臨海鉄道が秋田臨海鉄道から借り受けた機関車の引き渡し式（平成23年11月8日）。下：津波による被害でトレーラーで輸送される三陸鉄道の車両。

10月7日／合同訓練（北ブロック）

走行中に地震が発生したことを想定、列車の
 停止手配と乗客の避難誘導を訓練。
 場所…IGRいわて銀河鉄道訓練列車内ほか
 参加…11事業者など124人ほか消防

10月14日／表彰選考委員会特別賞 受賞

震災以降、進めてきた「東北ローカル線復興
 支援キャンペーン」が平成23年度「日本鉄道
 賞 表彰選考委員会特別賞」を受賞。

10月25日／第1回鉄道技術・安全アドバ ンサーとの意見交換会

鉄道技術・安全アドバイザー制度の積極的な
 活用を促すため、アドバイザーと秋田県内3
 事業者とで意見交換を実施した。

10月27日／合同訓練（南ブロック）

トンネル内列車火災を想定した救出訓練、車
 両脱線復旧訓練など。
 場所…会津鉄道会津田島車両基地
 参加…10事業者・消防など97人

12月7・8日／第2回トレンディング ト・スキルアップ講座in東北

幹事社…会津鉄道 受講者…9事業者など41人

■平成23年度の技術力共有化事業
△機器・部品の相互利用▽
 ◎山形鉄道から秋田臨海鉄道へ、アンチク
 リーパ約100組を融通。

◎山形鉄道から会津鉄道へ、動揺コマを約1 カ月間貸与。

△相互扶助の取り組み▽
 ◎震災により大半の区間が運休中の三陸鉄道
 からの要請を受け、IGRいわて銀河鉄道
 が三陸鉄道の職員を、平成23年8月から4
 人、平成24年4月から6人を受け入れる。

◎仙台臨海鉄道は、津波で被災した機関車の
 代替として、秋田臨海鉄道、京葉臨海鉄道
 からそれぞれ機関車1両を借り受けるなど
 して運行再開を果たした。

平成24年度

6月／東北ローカル線復興支援キャン ペーンを継続

平成24年度も復興支援キャンペーンに注力。
 被災鉄道の早期復旧に向け、機運醸成や激
 励、需要喚起を目的とする取り組みを実施し
 た。

①「がんばれ 東北のローカル鉄道絵画展」子 どもたちからのエール（6／5～6／30）

早期復旧の願いを込め、相模鉄道沿線の子ど
 もたちが描いた絵画約360点を展示。
 場所…東北福祉大学ステーションキャンパス

②「がんばろう東北の鉄道！リレー写真展
 平成23年度より継続。

※アンチクレーパ：レールの移動を防止するために取り付ける金具
 ※動揺コマ：列車に搭載し、揺れや軌道の状況を調べる機器

■相互送客事業の年度別実績

■平成19年度の相互送客実績 (154人)		
主催会社	人数	訪問先
由利高原鉄道	71人	会津鉄道
三陸鉄道	5人	青函トンネル・津軽鉄道・弘南鉄道・十和田観光電鉄
IGRいわて銀河鉄道	20人	津軽鉄道
IGRいわて銀河鉄道	12人	青函トンネル・津軽鉄道・弘南鉄道・十和田観光電鉄
山形鉄道	18人	青函トンネル・津軽鉄道
会津鉄道	28人	青函トンネル・津軽鉄道・弘南鉄道
■平成20年度の相互送客事業 (166人)		
主催会社	人数	訪問先
山形鉄道	32人	三陸鉄道
IGRいわて銀河鉄道	12人	津軽鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	65人	津軽鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	25人	会津鉄道
会津鉄道	32人	秋田内陸縦貫鉄道・由利高原鉄道
■平成21年度の相互送客事業 (245人)		
主催会社	人数	訪問先
山形鉄道	27人	由利高原鉄道
由利高原鉄道	74人	三陸鉄道
会津鉄道	6人	津軽鉄道・青函トンネル
会津鉄道	31人	IGRいわて銀河鉄道・三陸鉄道
IGRいわて銀河鉄道	36人	津軽鉄道
IGRいわて銀河鉄道・三陸鉄道	13人	会津鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	44人	津軽鉄道
津軽鉄道	14人	秋田内陸縦貫鉄道
■平成22年度の相互送客事業 (553人)		
主催会社	人数	訪問先
由利高原鉄道	38人	山形鉄道
山形鉄道	17人	IGRいわて銀河鉄道
福島臨海鉄道	62人 <small>(社員旅行)</small>	会津鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	54人	津軽鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	20人	三陸鉄道
会津鉄道	25人	山形鉄道・阿武隈急行
十和田観光電鉄	337人	三陸鉄道
■平成23年度の相互送客事業 (183人)		
主催会社	人数	訪問先
IGRいわて銀河鉄道	20人	青い森鉄道・十和田観光電鉄・弘南鉄道
IGRいわて銀河鉄道	21人	三陸鉄道
IGRいわて銀河鉄道	9人	弘南鉄道・津軽鉄道・青函トンネル
IGRいわて銀河鉄道	58人	十和田観光電鉄
秋田内陸縦貫鉄道	32人	津軽鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	22人	山形鉄道
会津鉄道	21人	仙台空港鉄道
■平成24年度の相互送客事業 (142人)		
主催会社	人数	訪問先
IGRいわて銀河鉄道	16人	三陸鉄道
弘南鉄道	27人	津軽鉄道
由利高原鉄道	66人	三陸鉄道
会津鉄道	33人	仙台空港鉄道・仙台市地下鉄建設現場
■平成25年度の相互送客事業 (18人)		
主催会社	人数	訪問先
秋田内陸縦貫鉄道	18人	由利高原鉄道

③東北ローカル線イベント列車ツアー
東北鉄道協会加盟の鉄道事業者と旅行代理店がタイアップ。各種イベント列車を運行する着地型旅行を企画。
7月27日／国土交通大臣から「感謝状」受領
さまざまな企画イベントの実施で復興支援に取り組んだことに対し、国土交通大臣より感謝状が授与される。
10月11・12日／新人運転士養成講座
講師…東北運輸局、JR東日本、JR東日本
パーソナルサービスほか
受講者…15事業者22人
10月19日／合同訓練(北ブロック)
故障列車救援のための伝令法施行訓練、トンネル内での列車火災対応訓練ほか。
場所…IGRいわて銀河鉄道訓練列車内ほか
参加…9事業者・警察・消防など110人
11月13・14日／第3回トレインアテンダント・スキルアップ講座in東北
幹事社…由利高原鉄道
受講者…9事業者など38人
11月26日／近隣事業者による勉強会開催
青森県津軽地方の鉄道事業者が、安全確保と人材育成について意見交換を行った。
場所…弘南鉄道本社 参加…弘南鉄道3人。

青い森鉄道5人・津軽鉄道3人
11月30日／合同訓練(南ブロック)
踏切事故による自動車運転者救出訓練ならびに列車内負傷者救護訓練、車両脱線復旧訓練。
場所…会津鉄道 会津田島車両基地
参加…6事業者・警察・消防など123人
3月25日／運転士同士の合同勉強会
運転技能向上のため前頭添乗(運転席横からの運転基本動作の確認等)と事故防止訓練等に関する意見交換を実施。
場所…仙台空港鉄道線列車内 参加…会津鉄道運転士等4人・仙台空港鉄道運転士等4人
■平成24年度の技術力共有化事業
△機器・部品の相互利用▽
◎青い森鉄道が保有するロータリー付きモーターカー1台を弘南鉄道に譲渡。
◎野岩鉄道(本社・栃木県)から会津鉄道へ、列車の動揺測定器を約1週間無償で貸与。
◎青い森鉄道からIGRいわて銀河鉄道へ、ATS車上装置と制輪子8個を貸与。また、両事業者の車両メンテナンスの都合に合わせて、相互に車両(701系)を融通。
◎秋田内陸縦貫鉄道と津軽鉄道は、エンジン

のオーバーホール、車輪削正と車軸探傷検査を岩手開発鉄道に委託。
△相互扶助の取り組み▽
◎秋田臨海鉄道では、これまで外注していた機関車の重要部検査を、福島臨海鉄道の技術支援を受けつつ直営で実施することにした。
平成25年度
10月28日／合同訓練
訓練に参加する会員事業者を6県に拡大。列車抑止訓練、故障列車救援訓練、警察・消防合同による鉄道テロへの対応訓練を行った。
場所…IGRいわて銀河鉄道訓練列車内ほか
参加…10事業者・警察・消防など141人
11月13・15日／鉄道保線実技研修
保線実務に携わって経験の浅い社員を対象に、合宿形式で実技研修を行った。
講師…東北運輸局・仙建工業ほか
参加…19事業者25人
11月20日／合同訓練
訓練に参加する会員事業者を6県に拡大。乗客救出訓練、車両脱線復旧工事などを実施。
場所…会津鉄道 会津田島車両基地

参加…8事業者・警察・消防など98人
11月21・22日／第4回トレインアテンダント・スキルアップ講座in東北
幹事社…IGRいわて銀河鉄道
受講者…10事業者など45人
■平成25年度の技術力共有化事業
△機器・部品の相互利用▽
◎福島交通から阿武隈急行へ戸車4個(ヘアリング含む)譲渡。
◎岩手開発鉄道から会津鉄道へ輪重測定器を有償貸与。福島交通から阿武隈急行へ輪重測定器を無償貸与。秋田内陸縦貫鉄道と由利高原鉄道が輪重測定器を共同所有。
◎IGRいわて銀河鉄道から青い森鉄道へ、701系MC用電気連結器・戸閉め装置用電磁弁・制輪子を無償貸与。また、車両のメンテナンスに合わせて車両(7000系)を融通。
◎三陸鉄道・秋田内陸縦貫鉄道・津軽鉄道・会津鉄道では、トランスミッションのオーバーホール、車輪削正、車軸探傷検査、台車重要部検査等を岩手開発鉄道に委託。

※輪重測定器：列車の揺れを計測する装置

特集：相互扶助の歩みと未来

[東北鉄道協会の技術力共有化事業]

ともに地方鉄道の 活性化を目指す。

東北の鉄道を守るためには、鉄道事業者それぞれの努力と、鉄道事業者の結束と連携、そして行政の支援が必要だ。鉄道事業者間の連携による取り組みを、東北鉄道協会とともに「中小鉄道事業者連携プロジェクト」として体系化した国土交通省東北運輸局は、同プロジェクトの活動をさまざまに支援している。19社の鉄道事業者とともに、東北ローカル鉄道の維持・活性化を目指す東北運輸局鉄道部・伊藤範夫鉄道部長にお話を伺った。

鉄道と自治体の橋渡し役になる

——まず、東北鉄道協会をどのようにご覧になっていらっしゃいますか。

伊藤 自身、東北鉄道協会の代表者会議や運輸・技術委員会に何度も出席していますが、そうしたときにも感じるのは、加盟事業者が本当によくまとまり、鉄道事業の向上を目指して、前向きに活動を推進しているということです。

厳しい経営環境の中で、自社だけではなく東北の鉄道全体を見据えて、皆で知恵を出し合い、手を携えて、何か新しいことに取り組もうという気概を持っている。誘客

や安全技術面での施策、コストの問題などについて、頻繁に意見交換されています。そうした積み重ねが活動の成果を生み、それがまた事業者間の連携をさらに強固なものにしているのではないのでしょうか。

——そうした中で、東北運輸局としてはどのような支援をされていますか。

伊藤 鉄道事業者の自発的な考えと努力がまず重要で、東北運輸局はあくまでも応援する立場だと考えています。

大事なのは自発的に取り組むこと、自分たちで行くべき方向性を見定めることではないでしょうか。国が、その活動に対してあれこれ口を出すのは意味がない。

われわれは、協会や事業者の皆さんのたゆみない努力に対して、可能な限りのお手伝いをするというスタンスでありたいと思います。

例えば、東北運輸局の職員がたびたび研修や勉強会の講師を務めていますし、平成25年度に実施された鉄道保線実技研修では、私も講師を務めました。研修に必要な情報やさまざまな活動を実施する上でアイデアを提供したり、東北にはなかなか入ってきにくい全国の情報の紹介することもできると思います。協会からわれわれに対して、必要な協力を呼び掛けていただければと思っています。

——東北運輸局の協力で円滑に進む部分も多いのではないのでしょうか。

伊藤 そうですね。私自身が実践して最もそれを実感しているのは事業者と自治体との橋渡しです。特に第三セクター事業者の場合、県や市町村が株主であるという関係性から、本来は鉄道事業者として行うべき自治体への要望を自制する傾向があります。

ある自治体の方々に来ていただいて、鉄道の現場を一緒に歩きながら、説明したことがあります。枕木など老朽化した設備を実際に見てもらい、検査の実施にどのくらいの人が必要か、費用はいくらかかるのか、説明しました。自治体の方は鉄道担当



国土交通省 東北運輸局
鉄道部長

伊藤範夫

Norio ITOH

文●茶木 環／撮影●織本知之

者であつても現状を目の当たりにした経験がなく、そこで初めて、鉄道、特に安全投資に莫大な費用がかかることを実感します。そして、利用者を増やさなくては鉄道が存続できないということを理解してくださるわけです。

鉄道は、利用者があつて成り立つものです。それは本当に日々の積み重ねです。現在、協会に加盟している事業者は、イベント列車を走行させるなど観光客誘致に注力するとともに、地域の方々に、地道に、繰り返し、鉄道の利用を呼び掛けています。そういう努力を惜しまないことが大事だと思います。

鉄道が存続するために大事なものは、地域の方々が鉄道を利用すること、地域の方々に自分たちの鉄道を守るのだという意思を持つてもらふことです。鉄道事業者はそのための労を惜しんではならない、そう思っています。

——地方の鉄道を取り巻く環境は、年々厳しくなっています。

伊藤 ええ。例えば、ある路線の沿線にはもともと病院や高校があつたのですが、病院は沿線外に移転し、高校は少子化で沿線外の高校と統合されて、通院や通学での利用が激減してしまいました。

地方の中小鉄道の話でよく耳にするのは、車社会になる前の鉄道輸送のピーク時のころ、地方都市でも5〜6両編成で走っていたとか、朝夕のラッシュ時はぎゅうぎゅう詰めの満員だったなどという話です。

そのころとは、環境が大きく変わりました。いかに沿線にお住まいの方々に乗って

いただくか。通勤や通院、買い物だけではなく、高校生の通学でさえ保護者がマイカーで送迎する時代です。車の利用に慣れてしまうと、電車利用に戻るのもなかなか大変です。それを皆で取り組まなければならない。

経営が厳しい中で努力している鉄道の存続には、自治体の補助も必要です。全国的に見れば、自治体の手厚い補助を受けて維持している鉄道もある。補助についても、鉄道利用の促進についても、鉄道事業者が自治体になかなか言えない部分をわれわれが代弁する。それが一番大きな仕事だと思います。

——利用促進策については、どのようなことが考えられるでしょう。

伊藤 各自治体には、例えばノーカードーを設定して、職員に回数券を買ってもらい、鉄道を利用することを提案しています。それだけでも鉄道事業者の収益に結び付き、地元住民に鉄道利用を呼び掛ける効果もある。また、鉄道を利用して役所に来た住民には、住民票交付などの有料サービスを割り引きする。意識改革につながる策を一つ一つ積み上げ、成果につなげていく努力が必要だと思えます。

連携を継続することが重要

——研修会の開催などの取り組みについては、どのように評価されていますか。

伊藤 東北鉄道協会では、毎年、各技術分野の合同研修を実施しています。これは、本当に価値ある取り組みだと評価していま

す。

今年の鉄道電気・通信研修でも、ある社は、自社負担を条件に受講者の追加を申請してきたそうです。事業者にとつてはそれほど、貴重な機会になっていくのです。また、実費を負担してでも若手技術者に教育を受けさせようとする、経営者の姿勢にも頭が下がります。すべての技術分野の研修が毎年できれば理想的ですが、数年単位でもこうした研修によつて、各社の技術が向上し、また研修自体もどんどんブラッシュアップしていくことを望んでいます。

同時に重要なのは、横のつながりです。同世代の人が一堂に会して学ぶ。各社とも社員数が少なく、一人が現場で何役も兼任するため、他社の人と一緒に勉強する機会は貴重です。その後、分らないことがあつたら他社の人に尋ねたり、悩みを相談することができるといい。この研修の非常に大きな効果だと思えます。

——これからの課題としては、何が考えられるでしょうか。

伊藤 この強固な連携をいかに継続していくかが重要だと思います。年月が経ち、各社の人が入れ替わり、問題意識が薄れてしまうことが一番危惧されます。現在のすばらしい絆は、加盟事業者それぞれの理解と熱意のもとに成り立っている。最後に重要になるのは「人」の力です。今は各社にキーマンがいて、積極的に活動を提案し、人脈を活用する。何かあれば相互に呼び掛ける。だから、

次々と新たな取り組みを実現できるのです。その姿勢を継ぐ人をどう育てていくかが課題になってくると思います。

技術・技能・ノウハウを蓄積し、継承していく。新たな知見や幅広い視野を有する鉄道技術者を加盟事業者全体で育成していく。現在、研修に参加している若手が成長して、将来的に協会の役員になり、そのまた次の世代を指導・牽引していければ理想的ではないでしょうか。

今後、東北鉄道協会とともに東北地方鉄道を活性化させていきたいと思つていきます。



平成 25 年 11 月 13 日より2泊3日の合宿形式で実施された「鉄道保線実技研修」では講師を務めた。

地方鉄道の 車両保守における 技術継承の取り組み 研修テキスト作成と研修会の実施

「安全は輸送業務の最大の使命である」

これは、旧国鉄の安全綱領にある最初の条文だ。

この鉄道の安全を確保する重要な条件の一つに「車両の保守」がある。

平成20年、国土交通省の交通政策審議会で提示された

地方鉄道における円滑な技術継承という課題を解決するため、

日本鉄道車両機械技術協会は、4年がかりで研修テキストを作成。

国土交通省やJR東日本等と一体となって、車両保守分野の研修会を開催している。

地方鉄道の安全確保と技術力の維持継続に向けた取り組みが進んでいる。

資料・写真提供◎一般社団法人日本鉄道車両機械技術協会
文◎茶木 環・香田朝子／撮影◎織本知之



一般社団法人日本鉄道車両機械技術協会
車両部長

桐井登美夫

Tomio KIRII

4年にわたる調査・検討活動を経て

熟練技術者から中堅・若手への技術継承が必要なのは、すべての鉄道事業者に共通する課題だ。特に地方鉄道では、熟練技術者の退職による職員数の減少から、そうした機会の確保自体が難しいという状況が続いている。鉄道事業者が本来有すべき技術力の維持と継承の低下が懸念されてきた。

こうした実状を踏まえ、平成20年、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会は提言を行い、地方鉄道について「一部の鉄道事業者に関して、技術力を維持継続するための最小限必要な規模を下回り、技術の低下を招くに至っていることが懸念され、鉄道技術関係者全体で技術力を高めていく必要がある」と示した。

この提言を受け、国土交通省は平成21年度より、「地方鉄道のあり方」について、車両・電気・土木、3部門での検討を開始した。こうした動きの中で、国土交通省から地方鉄道の車両保守について調査検討を事業として受託したのが、日本鉄道車両機械技術協会（車機協）だ。

車機協では、「地方鉄道における車両の構造および維持管理のあり方の調査検討」を行うため、新潟大学の谷藤克也教授（当時）を主査に、鉄道事業者、第三者的な立場の研究機関、日本民営鉄道協会などの鉄道関連協会をメンバーとする技術基準等調査検討作業部会（作業部会）を設置。オブザーバーとして国土交通省、関東運輸局が加わり、4年を期間とする調査検討を開始した。作業部会の目標は「地方鉄道の実態を広く調査して、安全と技術継承にかかわる課題を抽出し、それらに対処する方策を得ることだ。」

「そのためには何から手をつけるべきか、模索を繰り返しながら一つ一つ進めていった」と、車機協の桐井登美夫車両部長は当時を振り返る。

作業部会の調査検討は、地方民鉄の中堅45社にアンケート調査を実施することから始まった。その結果、明らかに変わったのは、月検査から全般検査まで自社で行っているのは7社にすぎず、その他の事業者は重要部検査と全般検査を一部または一括で外注しており、さらにその内5社は月検査も含め、すべてを外注しているという実態だった。

今後のさらなる外注の増加も予想でき、外注した検査結果を評価するだけの技術力を保持できるのかも含め、技術力の継承・維持に関して大きな懸念が残った。また、事業者によっては、車両故障などの発生に際して、後継従事者の経験不足から調査技術力に不安を抱えているなど、車両保守現場の現状と課題も浮き彫りになった。

地方鉄道が抱える車両保守に関する諸問題をさらに詳細に把握するため、次年度には、第三セクター35社を対象に、調査項目を絞った新たなアンケート調査を実施した。その調査結果を、①運行の低頻度に起因するメンテナンスのあり方、②保守作業に関するマニュアル・故障事故例の整備、③技術継承のためのテキスト整備、④外注管理のための技術力向上、⑤技術情報へのアクセス環境、⑥車両や機器の標準化——の6項目に整理した上で、作業部会は、地方

鉄道が抱える「問題点」と「期待される対策」について、検討を重ねていった。

「鉄道事業者の自助努力だけでは成し得ないことを、『共助』の立場でサポートしていく。そのためには、何をすべきか。平成23年に入って、作業部会として総合的に判断した結果、技術継承のためのテキストを整備することが必要だということになり、『車両保守における技術継承「研修テキスト」』の作成が決定した」と、桐井部長は経緯を語る。

第三セクターのわたらせ渓谷鐵道や民鉄の三岐鐵道など、車両保守現場の視察などを経て、テキストの内容は、気動車を対象に、日常点検としての列車検査から月検査までの範囲をまとめることが決まった。

「われわれとしては当初、車両をすべて解体して行う全般検査を対象に、車両の構造を一から解説するような内容のものを想定していたが、アンケートや視察などで、地方鐵道の現場では、在姿検査による機能確認や清掃などが主な作業であることを知った。そこで、現場の従事者にとってより実践的な内容である、安全を確保するために必要な基礎的な車両保守技術を網羅する内容とすることになった」と桐井部長は言う。

教えやすく、分かりやすいテキスト

地方鐵道の車両保守の現場では、共通の課題として、一定の作業は遂行できるものの、従事者によって経験や技術力にばらつきがあり、基礎的・系統的な指導体制が整えられないという現状がある。

こうした状況を踏まえ、研修テキストは

「作業の要領が容易に把握でき、かつ、教えやすく、理解しやすいテキスト」を目指し、制作が進められることになった。

対象は車両保守に携わって2〜3年の従事者で、内容は基礎編として「工具および測定器の正しい使用方法」、応用編として「状態・機能検査（月検査）」における主な作業の流れと作業時の注意点の2部構成とした。これに、気動車作業の初心者にはその概念が理解できるよう、燃料・空気が水・電気の配管、配線を立体略図で示すとともに、単位や力学、機械や電気の基礎を解説する。

「研修テキストのメインとなる応用編は、月検査を91項に区分して、作業ごとに全体を網羅した。作業の要点は箇条書きで写真や図面をふんだんに盛り込み、点検時に注目すべきところは「点検ポイント」として示すとともに、交換インテリバルなど管理すべき数値、急所も明記して、その必要性を強く印象付けるようにした」と、桐井部長はその工夫について説明する。

また、その一方で、摩耗時や調整時の限度値について明記しなかったのは、路線規模や輸送頻度などによって、安全管理に対する適切なレベルや手法が異なってくるからだという。

「この研修テキストに自社規定値などを挿入すれば、各社の独自のマニュアルをつくることができる。事業者自らが責任をもって安全を担保する意識を磨いてほしいという期待を、そこに込めている」と桐井部長は話す。

受託事業の最終年度を研修テキストの制作に費やし、平成25年3月、「地方鐵道の車

両保守における技術継承「研修テキスト」は完成した。作業部会は、最終報告書とともに4年間の成果であるこの研修テキストのCD原版を提出して、その活動を終えた。

テキストを有効活用する研修会

国土交通省の受託事業として完成した研修テキストは、CDで各地方の鐵道事業者に配布されることになった。

しかし、現場でその都度、CDを開くよりも、冊子形態の方が使いやすいと考えた車機協は、自主事業としてこの研修テキストを製本化（1000冊）することにした。

さらに、この研修テキストを「車両保守従事者の教育に役立てたい」という思いから、研修会の開催を立案し、国土交通省やJR東日本など大手の鐵道事業者に開催への協力を呼び掛けた。

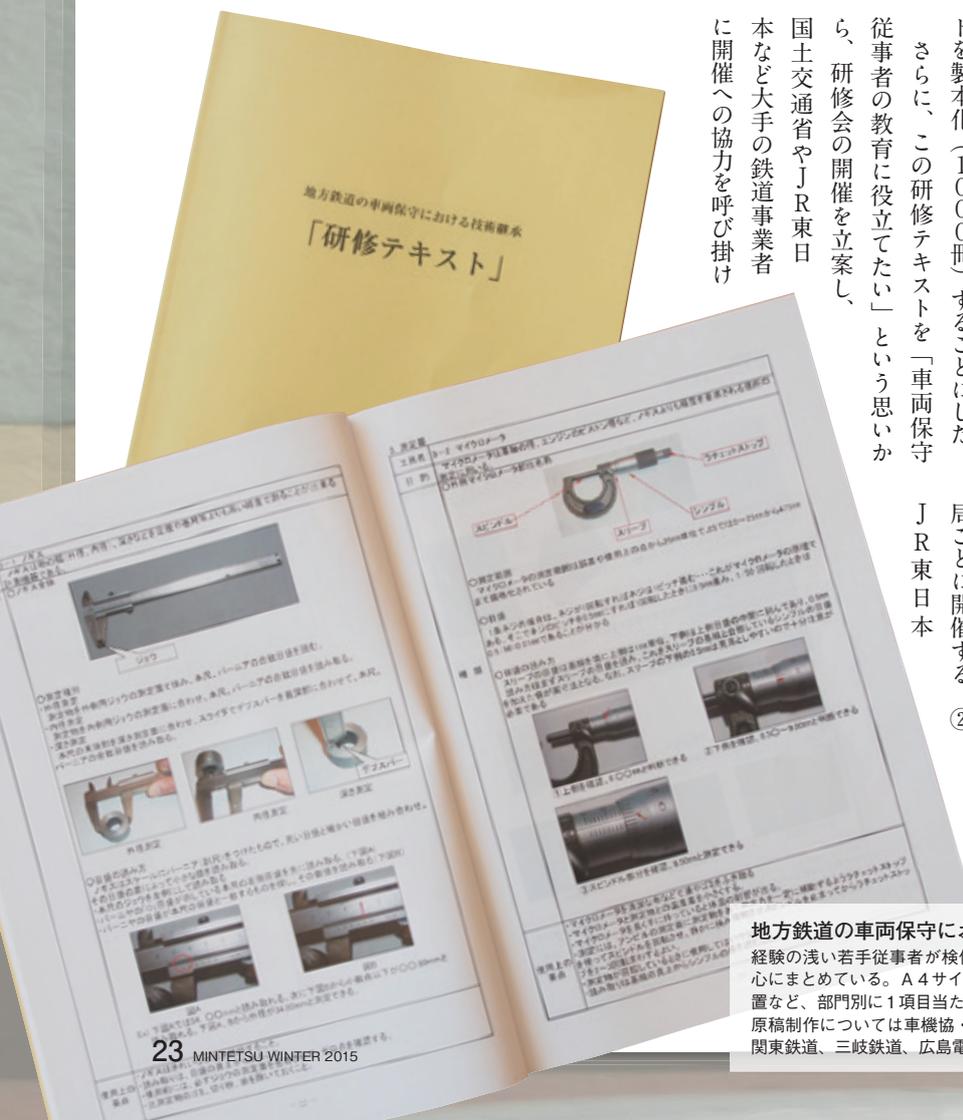
た。

国土交通省やJR東日本も車機協と同様の認識を持っており、3者は会議の場を持ち、具体的な構想を固めていった。

研修会の基本方針は、①研修テキストを教本に検修現場で実車を使用して行う、②参加者の利便を考慮して開催地を分散する、③受講料は無料とする——の三つ。

この基本方針に基づき、①研修会は車機協が主催し、JR東日本の協賛、国土交通省の後援で、地方運輸局ごとに開催する、②

JR東日本



地方鐵道の車両保守における技術継承「研修テキスト」

経験の浅い若手従事者が検修を行う際に活用できるよう初歩的な事柄を中心にまとめている。A4サイズ・166頁で、台車、機関、燃料装置、冷却装置など、部門別に1項目当たり1〜6ページで作業の要点を記載している。原稿制作については車機協・JR東日本を中心に、東京地下鉄、東武鐵道、関東鐵道、三岐鐵道、広島電鉄など全80社が協力した。

受講者募集から研修会実施まで



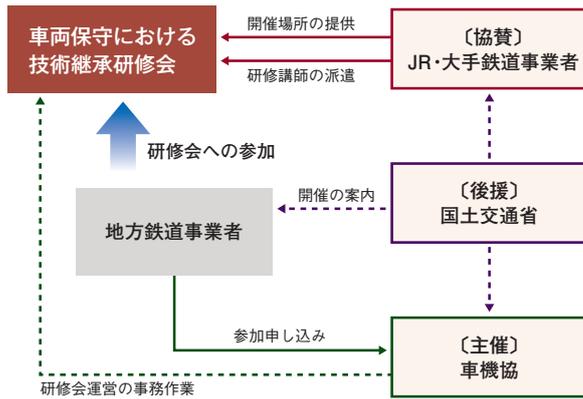
ただ、われわれはしっかりと実務面を担当する。3者が連携すると同時に、それぞれの責任分担を明確にして負担を軽減することで、スムーズな研修会の開催を目指した」と桐井部長は語っている。

大きな反響を呼んだ研修会開催

記念すべき第1回の『技術継承研修会』(研修会)は、平成25年10月7日、関東運輸局管内の鉄道事業者を対象に、JR東日本宇都宮運転所(栃木県宇都宮市)で開催された。講師を務めたのは、JR東日本の現場社員。受講希望者が多かったため、2回目(2013年10月11日)に分けての開催となり、受講者は合わせて17社31人になった。

この研修会では、事前に募集していた質問事項について講師が解説する座学に始まり、検修現場の研修では、脱線復旧機材の置き場、検修工具類・測定器類の保管庫などを見学。続く実車研修では、今回の研修のために準備された気動車キハ40形を使って、月検査のポイントや作業上の注意事項などについて実技を学んだ。

研修会開催の仕組み



は研修会会場と講師を手配する、③国土交通省は地方運輸局を通じ、管内の地方鉄道事業者に受講を呼び掛け、関係者間の調整を行う、④車機協は参加事業者との連絡・調整および研修会の事務作業等を担当する

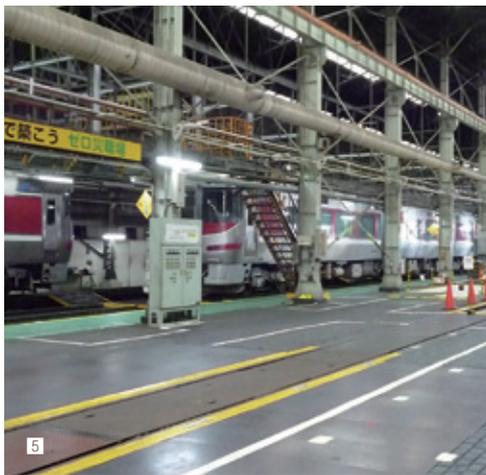
「国交省に橋渡しをしていただき、地方鉄道事業者に受講を促す。JR東日本には研修会開催に関して全面的な協力と支援をい

平成25年度は、宇都宮運転所に続いて、10月15日に郡山総合車両センター郡山派出所(福島県郡山市)、11月7日に新津運輸区(新潟県新潟市)を会場に開催され、受講者数は4回の総計で36社70人を数えた。研修

会は、研修テキストと同様、2〜3年の保守従事者を対象にしているが、実際には若手だけではなく、長いキャリアを持つ従事者が熱心に受講する姿も見受けられたという。

「この研修会は、各事業者の現場である程度の経験を積んできた若手が、基本をしつかり学び直すことで、自らの技術力をさらに高めていくことを狙いとしている。熟練の従事者にとっても、技術を若手に継承していく、その手立ての一助として学び取るものが多いのだと思う」と桐井部長は言う。

※形跡管理：モノの形を、その置き場に表示する整頓の手法



1 J R東日本・宇都宮運転所で開催された第1回目の『技術継承研修会』開講式。2受講者を迎える掲示板。3第2回目が開催された郡山総合車両センター郡山派出所。4工具類の形跡管理。新津運輸区にて。57 J R西日本管内の吹田総合車両所京都支所。6後藤総合車両所運用検修センター。89 J R九州管内の直方車両センターで開催された研修会。

を行ったことになり、非常に喜ばしく思っている」と桐井部長は話す。

電車編テキストと研修会も

作成した研修テキストを用いての研修会開催に確かな手応えを実感した車機協は、すでに次の段階に向けて動き出している。

研修会終了後の受講者アンケートでは、「電車の研修会も実施してほしい」という要望が多数寄せられた。実際、受講者の中には、電車の保守従事者が何人もいたそうだ。

車機協では、気動車編の研修テキスト完成と同時に電車編の制作を企画し、平成25年秋には準備会を立ち上げ、制作を進めている。今年度末には完成した研修テキストを配布し、平成27年度から電車編の研修会を開始する予定だ。

「研修会は、一度の開催で終わらせるのではなく、継続的に続けていかなければならないと考えている。各エリアで、少なくとも気動車編をも1回ずつ、電車編を各2回は開催したい。研修を繰り返して行くことで、若い世代に確実に技術を継承していくことができる。彼らが育つていけば、彼らが技術を維持し、次の世代に継承していくこともできる」と桐井部長は語る。

「地方鉄道の車両保守における技術継承研修会の開催を支援する協議

会」の設立準備会も立ち上げた。さらに、こうした研修会を契機とする鉄道事業者同士の緊密なネットワークづくりも、視野に入れていく。

「地方の鉄道事業者は、みな孤立している。この研修会を通じて、地域の鉄道事業者同士のつながりが生まれることを期待したい。研修会は車機協の本部が主導し、支部が主催している。われわれの支部が仲間役となり、事業者の連携を強めていく。各地で、地域の実情に即した取り組みが行われるようになることを願っている」と桐井部長は話す。

すでに事業者同士のネットワークが構築され、自発的な活動につながっている地域もある。車機協の研修会は、経験年数の少ない従事者向けだったが、九州地区の鉄道事業者は、J R九州の協力を得て、熟練者向けのさらに踏み込んだ内容の勉強会を行う計画を立てているという。

「日本の鉄道文化の原風景と言えるのが地方鉄道だ。昭和40年代に地方の鉄道はバタバタ倒れていった。今、残っている地方鉄道は最後の精鋭たち。厳しい経営状態の中で、安全運行のために日々、車両保守に携わっている人たちに、技術と活力を向上させるサポートをしたいという思いは、関係者の誰もが持っている。地方鉄道が頑張ってくれば、地方鉄道を支援する側のわれわれにも活力が生まれる。できる限りの活動を続け、次代の担い手にしっかりとつなげていきたい」と桐井部長は語る。

鉄道事業者の総意で地方鉄道を守る取り組みが、全国に広がっている。

Winter みんてつ館

日本民営鉄道協会 第21回鉄道フェスティバルに「みんてつ館」を出展

「鉄道の日（10月14日）」を記念する毎年恒例の鉄道イベント「第21回鉄道フェスティバル」が10月11日（土）・12日（日）の2日間、東京・日比谷公園で開催された。両日とも好天に恵まれ、来場者数は昨年を大きく上回り14万人に上った。

日本民営鉄道協会では、例年通り、さまざまなコンテンツを盛り込み『みんてつ館』を出展。クイズを解きながら館内を探検するみんてつクイズラリー、オリジナルのマグカップをつくる工作教室、好きな電車のパネルを背景に写真撮影ができる記念撮影

コーナーなどが大勢の家族連れで賑わった。

中でも人気を集めていたのが、協会加盟42社が軒を連ね、鉄道関連グッズを販売する物販ブース。初日の早朝から長蛇の列ができ、完売する商品が続出する盛り上がりを見せた。

さらにメインステージでは、協会の特別協賛による『きかんしゃトーマスキャラクターショー』も開催され、鉄道ファンを筆頭に、一般客から小さな子どもたちまで、日本最大級の鉄道イベントを楽しんだ。



1 オープニングセレモニーでテープカットをする日本民営鉄道協会・坂井会長（右端）。2 「みんてつ館」前に登場した鉄道会社のキャラクターたちに子どもたちは大喜び。3 さまざまな展示や工作教室の実施などで大勢の家族連れで賑わった。4 16社の中からお気に入りの電車を選んで記念撮影ができる記念撮影コーナー。5 終日、行列が途切れることがなかった物販ブース。



ラッピング電車「ボコでん」



左：こどもでん電車まつりで開催された「ボコでん」の出発式／上：長尾線を走るラッピング電車「ボコでん」

上信電鉄上信線 新駅「佐野のわたし駅」が開業

1895（明治28）年の開業から数えておよそ120年。高崎一下仁田間を結ぶ上信電鉄上信線は、現存する日本の地方民鉄路線の中では、伊予鉄道に次いで二番目に早く開業した歴史を持っている。そんな上信線に2014年12月22日、新駅が誕生した。

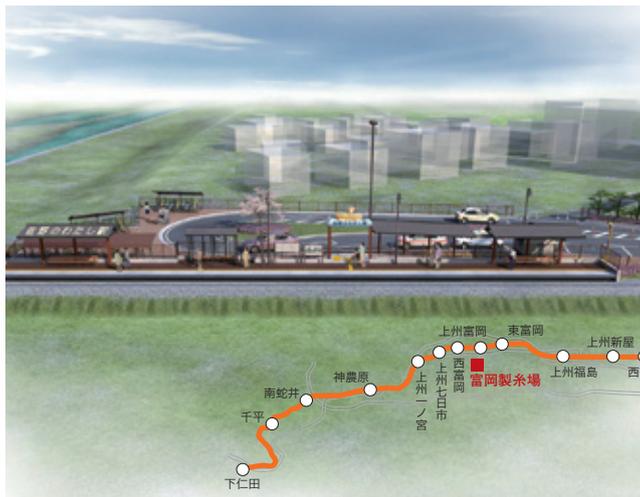
地元の要望による請願駅として高崎市が整備・開業した新駅は、高崎駅を出発して2番目になる「佐野のわたし駅」。高崎市が群馬県内の小中学生を対象に公募し、駅名や出入り口のデザインなどが決まった。

駅名の由来は、新駅にほど近い場所に流れる鳥川^{からすがわ}に、かつて渡し船があったことによるもの。デザインでは、入場門は渡し船、駅名標には上信電鉄デキ1型電気機関車、ホームフェンスのイラストパネルは能の曲「鉢の木」をイメージしたデザインがそれぞれ決まった。

「富岡製糸場と絹産業遺産群」が世界遺産に登録されて以来、上信線の利用客が増えている。上信電鉄では新駅開業に伴い、上下線あわせて62本を66本に増便するなどのダイヤ改正を実施、地域を支える鉄道路線として利便性向上に努めている。



新型車両の7000形



「佐野のわたし駅」完成予想図（提供：高崎市）



高松琴平電気鉄道 ことでんに「ポコでん」が運行

「ことでん」の愛称を持つ高松琴平電気鉄道。県都・高松を始発点に、金刀比羅宮・こんぴらさん、を結ぶ琴平線、四国八十八ヶ所の屋島寺・八栗寺・志度寺を結ぶ志度線、長尾寺を結ぶ長尾線の三路線が讃岐平野を走る。

そんなことでんで運行を開始した『ポコでん』が注目を集めている。香川県高松市出身の漫画家篠丸のどかさん作『うどんの国の金色毛鞠』^{きんいろけまり}（月刊コミック@パンチ連載中）の主人公『ポコ』をあしらったラッピング電車だ。同作品は、東京から実家の高松に戻った青年と人間の子どもに変身したタヌキの子『ポコ』が繰

り広げるファンタジー。作中には、ことでんの車両や駅舎が何度も登場している。

『うどんの国の金色毛鞠』と香川県のコラボ企画第1弾として登場した『ポコでん』は2両編成で、さまざまなポーズの『ポコ』とキャラクター『ガオガオちゃん』が愛嬌を振りまく。運行は、11月3日に開催された第13回ことでん電車まつりでのお披露目から1年間。高松築港駅から繁華街の片原町駅を通り抜け、終点の長尾駅まで。約40分の運行区間を『ポコでん』が毎日コトコト走っている。

地方 紀行 民鉄

福島交通株式会社



東北有数の温泉地、飯坂温泉へ。
のんびりゆつくり電車旅。
圧巻の美術館に熱い温泉、
飯坂電車で秋を楽しむ。

「温泉に行くんだ」と言えば、成人日本人の大半は「いいなあ」と反応する。それが寒い季節となれば、なおのこと。今回、一体何人に「いいなあ」と言われたことか。福島交通飯坂電車は福島駅から飯坂温泉駅を結ぶ路線。そう、文字通り終着駅には温泉がある。

温泉に向かう前に

温泉に浮かれて早々と出発したせいで、福島駅に到着したのは通勤通学の波が引いたばかりの午前9時過ぎ。飯坂温泉の共同浴場入湯券が一枚付いた「1日フリーきっぷ」を購入したものの、温泉に向かうにはまだ早すぎ。どこへ行こうか迷ったまま、発車の合図に押されて電車に乗り込む。

飯坂電車は片道23分。待ち時間を考えても、1時間程度で往復できる。とりあえず、くるっと一周してみようかと思っていたら、「この電車は、次の桜水で車庫に入ります」とのアナウンス。気付けば3両編成の車内にぼつんと二人。行き先も確かめずに電車に乗った慌て者に気付いていたのか、車掌さんに「次の電車まで、ホームのベンチでお待ちください」と優しく声を掛けられ、ありがたくベンチへ。

沿線マップ「いい電見どころMAP」を広げ、改めてどこへ行こうか考える。飯坂電車の見所は、飯坂温泉の湯めぐりに、果物狩りや県立美術館などなど。温泉は後のお楽しみとして、果物狩りは一人では寂しい。寺社仏閣もあるようだけれど、季節は「芸術の秋」。

ということで、県立美術館へ向かう。

「芸術の秋」を堪能

県立美術館への最寄り駅は、桜水駅から5駅戻った美術館図書館前駅。駅前の数軒の住宅を通り過ぎると、並木道の先に福島県立美術館と図書館が見える。

地方都市としては大きな美術館だと聞いていたけれど、「地方都市としては」はご謙遜。信夫山を背景にした低層の美術館は、図書館と一体になっているとはいえ、首都圏でもなかなか見られない規模。建物を取り囲む広い庭園は落葉、紅葉の始まった木々に彩られ、外観だけでも十分「芸術の秋」が楽しめ、期待が高まる。

平日の午前中の美術館は人が少ない。自分の足音が気になるほど静かな館内を、行きつ戻りつを繰り返しながら、企画展、常設展とゆつくり見て回る。美術に疎い身にはなじみのない作品が多いけれど、「いいな」と感じる作品も一つ二つ見つかって、得した気分。誰もが知っている有名絵画を行列しながら鑑賞するより、気楽で楽しい。

せっかくなので、図書館にも足を伸ばして、敷地全体を一巡すると、あっという間に2時間以上が経過している。これほどゆつくり「芸術の秋」を堪能したのは何年ぶりだろうと思いついていたところに、ふいにお腹がぐーと鳴り、「食欲の秋」を思い出す。

温泉に入る前に何か食べておきたい。手近なところで、美術館前の並木道の途中にあっ

飯坂電車

【いいざかでんしゃ】

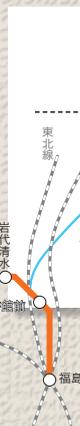
福島駅から飯坂温泉駅まで、総延長9.2kmを23分で結ぶ。沿線住民や飯坂温泉に向かう観光客を運ぶ重要な「足」として、2014年、開業90周年を迎えた。



美術館図書館前駅は無人駅。駅舎は昭和の時代のタバコ屋さんのよう。



桜水駅の車両庫。他の駅に比べて大きくて広い。整備中の車両も停車中。



「1日フリーきっぷ」は共同浴場の入湯券付き。切り離すと楽になる。



ゆっくり走る飯坂電車は、1本の電車で数回シャッターが切れる。



上/広い敷地に建つ大きな県立美術館と図書館は、カメラのフレームに納まりきらない。右上/紅葉のはじまった庭園も広々。

た喫茶店に入店。

飯坂電車はスキップして来る？

喫茶店の窓の外、並木道の向こう側には、飯坂電車、阿武隈急行線、JRの線路が並走している。これぞ喫茶店といった風情の厚切りのピザトーストをかじりながら眺めていると、飯坂電車は他の二つの電車に比べゆっくり走っているのに気が付く。

すぐ近くに美術館図書館前駅があるため、スピードが落ちているだけだろうけれど、先を急いで全力疾走しているような阿武隈急行線やJRと比べると、飯坂電車はまるでスキップ。「芸術の秋」に浸りきつた頭には、メルヘンチックな想像が次々広がり、微かに聞こえる踏み切りの音や警笛さえも、軽快な口笛に思えてくる。口笛吹きつつスキップして来る電車、なんて可愛い。

おまけに、そのゆっくりとしたスピードは、写真にも撮りやすい。並木道に続く美術館の姿を写真に撮っている人の中には、ちょうどやってくる電車でレンズを向ける人もいる。あつという間に走り去る電車をきれいに写真に撮るのは、なかなか難しいけれど、スキップして来る飯坂電車なら大丈夫。スマートフォンで撮影していた女性も、きつと上手に撮れたはず。

ピザトーストを平らげ、こちらも撮影に参加。プロ使用のカメラでなくても、飯坂電車なら、通り過ぎる間に数回シャッターが切れる。電車にもフォトジェニックはいるらしい。

湯冷め知らずの飯坂温泉

お腹も膨れ、時間もまずまず。いよいよやって来た飯坂温泉駅前には、奥の細道の途中でこの地を訪れたという松尾芭蕉の像が立つ。そういえば、前回訪ねた伊賀鉄道の上野市駅前にも、松尾芭蕉の生誕地として像が立っていた。松尾芭蕉にご縁があるのか？

さて、飯坂温泉の共同浴場は九つ。心ひかれるのは日本最古の木造共同浴場だという鯖湖湯と、その鯖湖湯に次いで歴史の古い波来湯。まずは最古の鯖湖湯に、と思つて向かったものの、「浴槽温度47度前後」という表示に怖気つく。飯坂温泉が熱いことは知っていたけれど、47度は熱すぎる。そこで、熱い湯とぬるい湯の二つの浴槽があるという波来湯へ。

時刻は午後3時。普段なら仕事中の時間帯にお湯に浸かる、後ろめたいような優越感。とはいえ、波来湯のぬるい湯でも42度あり、そうそう長くは浸かっていられない。出たり入ったりの繰り返しにも限界がきたところで浴場を出て、温泉街を散策。

湯冷めしてきたら別の浴場に向かおうと思つていたのに、いつまでたっても身体はボカボカ。熱いお湯にしっかり浸かる気になれず、ひとまず足湯に浸かってみれば、湯冷めする気配は一向になく、足はぐんぐん楽になり、飯坂電車の総延長9.2キロが歩けそうな気がするまで、歩き出す。

きつと、いや確実に途中で疲れてリタイアするだろうけれど、大丈夫。「1日フリーきつぷ」でパツと戻れば、温泉が待っている。

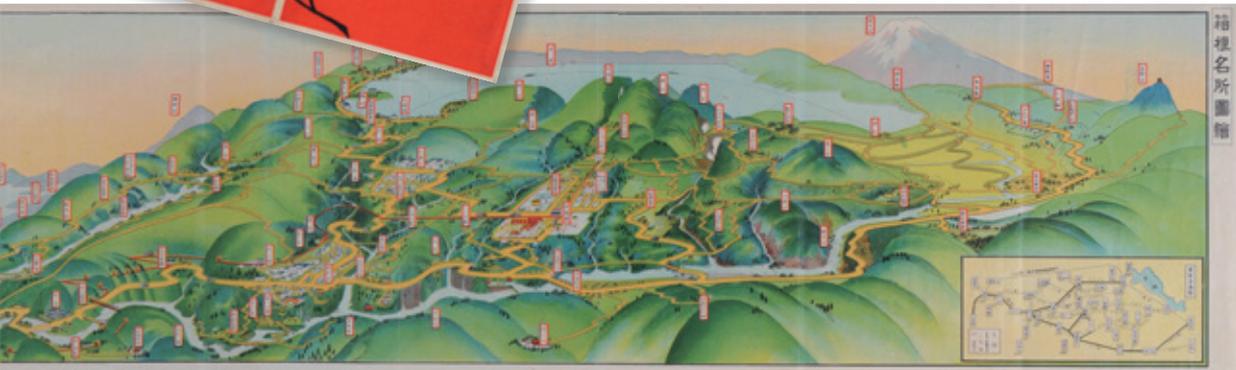
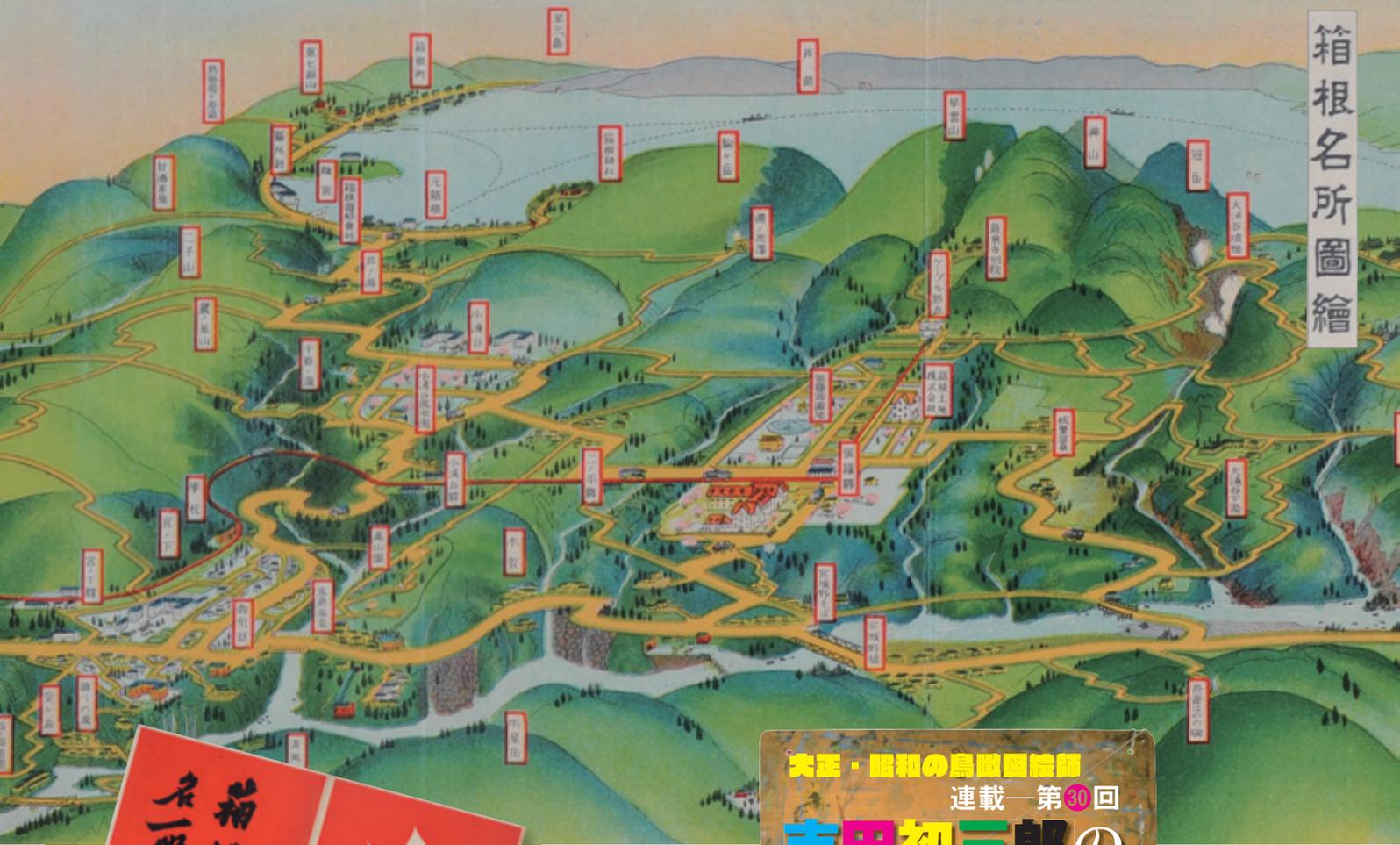


鯖湖湯には松尾芭蕉が訪れたとか。



木造の共同浴場、鯖湖湯(左)と波来湯(右)。どちらも風情がある。





箱根名所図繪

箱根名所図繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

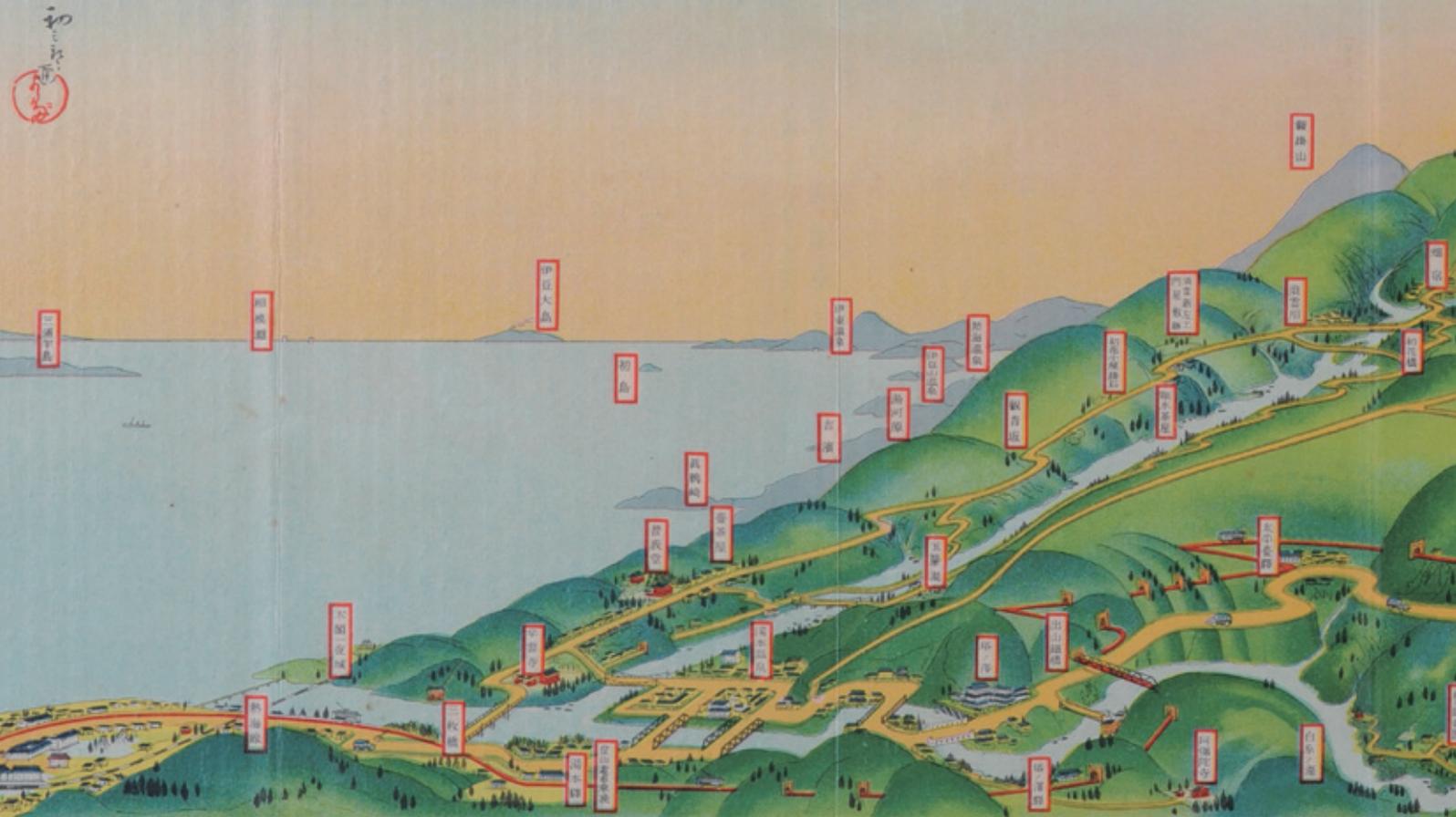
日本屈指の山岳路線である箱根登山鉄道は、明治二十一年開業の国府津と箱根の湯本温泉を結んだ小田原馬車鉄道を前身とする。明治二十九年には小田原電気鉄道と社名変更。小田原市内線となる軌道線を開業させると、大正八年には箱根の観光開発を図るため、急勾配「天下の険」への中継地・強羅まで延伸。さらに大正十年には強羅―早雲山を結ぶ鋼索線（箱根登山ケーブルカー）を開通、脚光を浴びた。

やがて昭和に入り、昭和三年一月に日本電力と合併したが、直後の八月、箱根登山鉄道として分離。その後、昭和十年には軌道線の廃止と並行して鉄道を建設、現在の小田原―強羅間を全通させている。

戦後は小田急電鉄の傘下に入り、昭和二十五年から小田急小田原線が箱根湯本までの乗り入れを開始。平成十五年に小田急電鉄の完全子会社となり、今日に至る。

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会会員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学Ⅱ」（私家版2006年）、最新刊に「展望の山50選 関東編」（東京新聞出版局）がある。



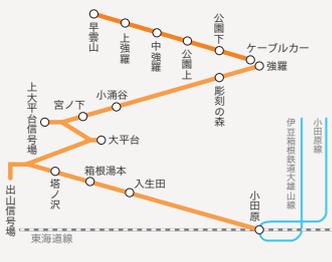
『箱根名所図絵【箱根名所図絵】』

(昭和5(1930)年9月4日8版)

日新社 発行

染谷印刷所 印刷

箱根登山鉄道株式会社



箱根登山鉄道株式会社

HAKONE TOZAN RAILWAY Co.,Ltd.

創業：明治21(1888)年2月21日

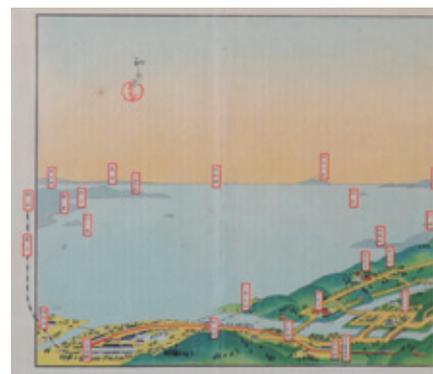
本社：小田原市城山一丁目15番1号

小田急箱根ビル

日本屈指の山岳鉄道。
中腹の強羅駅から箱根山の
さらなる高みへ。

スイスの登山鉄道を手本に大正8(1919)年に、箱根湯本―強羅間の運転を開始した箱根登山電車。山麓の箱根湯本駅を出た直後に、電車は、粘着式鉄道では国内最急勾配となる80%を上り、スイッチバックを繰り返しながら、箱根山中腹の強羅駅まで進む。標高541mの強羅駅から750mの早雲山駅まで、4駅の間中駅を持つ全長1200mの鋼索線(箱根登山ケーブルカー)は、登山電車の開通から2年後の大正10(1921)年に開業した。以来、一年を通じて多くの観光客を運び続けている。

平成15年に小田急電鉄の完全子会社となり、翌16年10月には小田急グループの箱根エリアに関する事業を統括する純粋持株会社「小田急箱根ホールディングス」に移行。会社分割により新設した「箱根登山鉄道株式会社」が鉄道部門の事業を継承している。



本図の初三郎鳥瞰図は、特に人気で好評を博した。そこで、昭和五年当時の現況を示す八版目(大正六年初版)を取り挙げてみたい。

携帯横長折本を広げて机上の旅に誘われると、電車は山麓の火口瀬に位置する湯本(現・箱根湯本)駅を出発、箱根火山カルデラの外輪山を巻き込むように進む。通称出山の鉄橋(早川橋梁)を渡ったあたりから始まるのが出山信号場と駅、上大平台信号場のスイッチバックである。三度進行方向が変わる見所だ。

地形的には、大平台から先がカルデラの中央火口丘である鷹ノ巣山や駒ヶ岳、神山を中腹まで登る難所に当たるところ。途中、宮ノ下駅そばには老舗富士屋ホテルや松ヶ岡遊園(昭和初期まで営業)、御用邸が、小涌谷駅・二ノ平駅(現・彫刻の森)そばには小涌谷蓬萊園、高山園が著名である。

終点の強羅駅周辺は、別荘地として開発した箱根土地株式会社の建物と遊園地が立体的絵図として巧みに表現してあるので見飽きることはない。芦ノ湖越しの富士山も巨大だ。なお、本図には描いていないが、昭和三十五年には早雲山―大涌谷―桃源台間に箱根ロープウェイが全通し、周遊・回遊の旅が実現している。

※大正から昭和にかけて存在した西武グループの前身。



東北鉄道協会の「鉄道信号・通信研修」。踏切の保守作業を実習する。

みんな とら

Vol. 52 | WINTER 2015
冬号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号
TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412
URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。