

みんな
の

2012

WINTER

40 冬号

●特集

「鉄道」という地域の力

[津軽鉄道と奥津軽地域の活性化]





東日本大震災から 204 日 仙台空港アクセス線が全線で運行再開

2011年10月1日 全線運行再開を祝うセレモニーを開催

東日本大震災で被災し、運休していた仙台空港鉄道株式会社の仙台空港アクセス線が10月1日、全線での営業運転を再開。仙台空港駅では関係者らが全線運行再開を祝うセレモニーを行った。

震災では、仙台空港駅1階の運輸司令室を津波が直撃。運転制御を行うシステムがすべて壊れたほか、滑走路の地下を横断するトンネルに海水が流入し、電気設備・信号設備が全損するなど甚大な被害を受けた。仙台空港鉄道では、1階にあった運輸司令室、信号通信機器室などを2階に移設するとともに、架線や架線柱など諸設備を交換するなど、復旧作業を進めてきた。

7月23日からは、名取駅からトンネルの手前にある美田園駅までの区間運転を行い、運休区間は代行バスを運行していたが、震災から204日を経て、いよいよ全線での列車運行を再開。仙台空港駅のホームには、乗降客で賑わう震災前の風景が戻った。

また、仙台空港駅で行われた全線運行再開セレモニーでは、震災の犠牲者に黙禱を捧げ、仙台空港鉄道の齋藤進代表取締役社長はじめ出席者の挨拶の後、仙台空港アクセス線の仙台-仙台空港駅間8駅を表す8本のクロマツの記念植栽が行われ、運行再開を祝うとともに安全運行を祈願した。



ホームに停車する車両



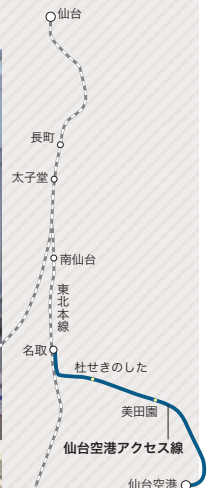
セレモニーで行われたクロマツの記念植栽。
クロマツは名取、岩沼、両市の市木



震災前の賑やかさを取り戻した仙台空港駅



式典につき、会場をホームに移して、
一日駅長による出発式が行われた



みんなでつたより

02 東日本大震災から204日 仙台空港アクセス線が全線で運行再開

特集 / 「鉄道」という地域の力

[津軽鉄道と奥津軽地域の活性化]

TOP INTERVIEW

次の80年へ——

04 人とともに、地域とともに。

●津軽鉄道株式会社 代表取締役社長 澤田長二郎

REPORT

08 津軽に生きる。 津軽を走る。

●津軽鉄道株式会社 総務課長 白鳥 泰

people ●元・小学館 編集者 黒笹慈幾
opinion ●青森県企画政策部 部長 小山内豊彦



TOPICS

中小鉄道事業者の連携で安全性向上と利用促進を図る。

18 東北鉄道協会の取り組み

●国土交通省 東北運輸局 鉄道部長 岸谷克己

CLOSE UP

東日本大震災と電力危機

22 江ノ電の120日 2011.3.11—7.9

「安全・安心」の確保

●江ノ島電鉄株式会社 鉄道部 乗務区 助役 阿由葉圭介
●江ノ島電鉄株式会社 鉄道部 乗務区 運転士 望月政孝
●江ノ島電鉄株式会社 鉄道部 乗務区 車掌 浅野友貴

計画停電への対応

●江ノ島電鉄株式会社 常務取締役 柴田行生
●江ノ島電鉄株式会社 鉄道部 施設区 施設区長 後藤弘樹
●江ノ島電鉄株式会社 鉄道部 施設区 助役 橋川政重



TOP INTERVIEW 東日本大震災とその後の計画停電を振り返る——

28 途絶えぬ運行でお客さまの生活と 「安全・安心」を守る。それが鉄道の使命。

●江ノ島電鉄株式会社 取締役社長 深谷研二

連載33 — リレーエッセイ

32 青春の駅

●作家 田口ランディ

連載34 — 鉄道と映画

33 「鉄道と映画」で紹介しなかった作品の、 いくつかの理由について。

●笹川平和財団 会長 羽生次郎

連載35 — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

34 鞍馬電鉄沿線名所図絵

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんな でつ

CONTENTS

No.

40

2012

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立され、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。



特集：「鉄道」という地域の力

[津軽鉄道と奥津軽地域の活性化]



TOP interview

次の80年へ—— 人とともに、 地域とともに。



日本最北の民営鉄道である津軽鉄道は、平成22年、開業80周年を迎えた。

一時は存続の危機にさらされながらも、自助努力を行い、一方で、自らの存在価値を地域に問い掛け、人々に協働を訴えた。鉄道の力は地域の力、地域と鉄道は同じ軌道上にある。

津軽鉄道の真摯な取り組みが共感を呼び起こし、鉄道支援による地域活性化への活動が広まっていく。

以来、奥津軽では、鉄道、地域、行政——三位一体の協働で、津軽鉄道を軸にした地域活性化の取り組みが進められている。

津軽鉄道株式会社 澤田長二郎代表取締役社長にお話を伺った。

津軽鉄道株式会社 代表取締役社長

澤田長二郎

Choniro SAWADA

文◎茶木 環／撮影◎織本知之



鉄道の再生が地域を活性化する

——最初に津軽鉄道の歴史からお話を聞かせてくださいませんか。

澤田 津軽鉄道は昭和3年に設立され、昭和5年11月に津軽五所川原駅から津軽中里駅まで全20・7kmの路線が開通しました。

五所川原とは「五つの川が集まったところ」という意味で、古くから産物の集積地として栄えてきた歴史を持っています。当時は、呉服などの商業中心地として賑わっていましたが、五所川原以北については開発が進んでおらず、夏は馬車、冬は馬そりが交通手段でした。そこで、津軽半島北部の開発と地域振興を目的に、津軽鉄道が敷設されたのです。

実はこのとき、津軽半島の産業・観光の振興を見据えて「津軽半島環状鉄道」という構想が持たれていました。しかし、地盤などの問題で建設費が予定を大きく上回ったことに加え、昭和恐慌などの影響もあり、断念せざるを得なくなったのです。その結果、津軽鉄道は津軽中里駅までの営業となり、以来、80余年の歴史を刻んでいます。

——乗客の推移はいかがでしょう。

澤田 乗客数のピークは昭和49年で、257万人弱の利用がありました。その後、徐々に減り始め、平成7年度には約90万人、20年度には30万140人にまで落ち込んでいます。

平成21年度は、「太宰治生誕100年祭」の開催や私どもの「奥津軽トレインアテンドメント」が乗務を開始したこともあって、32万1938人と前年比で7・3%増になりました。乗客数が増えたのは実に30数年ぶりでした。乗客の減少は、少子高齢化などの人口問題よりも、マイカーの普及が大きいと考えています。軽自動車複数台保有する家が増えていき、道路事情も良い。津軽鉄道の線路に並行して「こめ米ロード（五所川原広域農道）」が走っており、沿線住民の移動手段は、その大半がマイカーです。鉄道專業の私にとっては非常に厳しい環境ですね。

平成22年12月に開業した青森新幹線の効果もあって、23年は、津軽観光の目玉になっているストープ列車を中心に事前予約が増えていたのですが、東日本大震災の発生で、そのほとんどがキャンセルとなってしまいました。苦戦状態が続いています。

——澤田社長が故郷にお戻りになり、平成16年に津軽鉄道の社長に就任されたのは、どのような経緯だったのですか。

澤田 私は30年間の商社勤めで、長い間海外にいたものだから、国内の地方の事情を詳しく知りませんでした。

退職後、故郷の五所川原に戻ってきただけで呆然としました。かつてあんなにきらめていた街がすっかり様変わりしている。「ああ、これが地方の現実なんだ」と痛感しました。以前は、五所川原の

市内にはデパートが3軒あり、大勢の人で賑わい、本当に活気がありました。それが今では駅前通りもすっかり廃れてしまっている。これは何とかしなければと思っていたところにお話があり、津軽鉄道の社長をお受けしたのです。

——津軽鉄道の経営については、どのようなお考えをお持ちでしたか。

澤田 社長に就任して、そもそも鉄道とは何なのだろうかと考えたとき、私は、津軽鉄道は、その存在自体に大きな価値があると思いました。

津軽鉄道は地域のために敷設され、地域の経済や文化を支え、地域とともに長い歴史を重ねてきました。津軽鉄道の存在自体が「地域の社会資本」であり、「地域の歴史的・文化的な資産」なのです。

また、津軽平野を走る津軽鉄道は、津軽を代表する風景です。ストープ列車は全国区の知名度を誇っています

し、地吹雪の厳冬期に訪れる観光客も多い。津軽の文化や郷土芸能を伝える「立佞武多の館」や太宰治記念館「斜陽館」、「津軽三味線会館」などと同じように、鉄道も地域の観光資源の一つになり得ると確信していました。

鉄道を単に生活交通手段ととらえるなら、地域の状況から見ると、乗客数が急増するとは考えづらいでしょう。しかし、社会資本として維持する、あるいは歴史的・文化的資産としてなら、人を集め、生き残っていく道がある。そう考えたのです。

もともと厳しい経営状況だったところに、国からは緊急保全整備事業の実施が義務付けられて、津軽鉄道は存続の危機に直面していました。

私は自治体や地域の方々に問い掛けました。乗客が少ないという経済合理性だけで、80年もの歴史を持つ価値あるものが消えてしまうことが、地域に



沿線出身の作家、太宰治の作品から名付けられた「走れメロス号」

とって果たしていいことなのか。地域自体が衰退している今、鉄道を活かすことが地域を活かすことにつながるのではないか——津軽鉄道の活性化と奥津軽地域の活性化は表裏一体であると訴えました。

私自身、この鉄道を維持していくことは、われわれも含めた地域の責務であると考えている。だから、地域の皆さまも一緒に考えていただきたい、そう願いました。

——それは、地域の方々も同じ思いだったのでしょうか。

澤田 当社の窮状をご理解いただくことが先決でした。鉄道とは「経営は苦しいだろうが、なくなることはない。あつて当たり前なもの」というのが、地域の方々の認識でした。

ですから私が社長に就任してまず行ったのは、現状を包み隠さずオープンにすることでした。

昭和50年代に入ってから、乗客が減少し続け、徹底したコスト削減を行っても赤字になる、その悪循環に陥っているということ。国の方針が欠損補助から近代化補助へと切り替わり、平成9年で欠損補助が打ち切られた影響で、経営危機の状態に至っているという。その状態にあつて、国から緊急保全整備事業の実施が義務付けられ、平成16年から20年の間に実行しなければならぬ。当社の場合には総額4億円の事業規模で自社負担分が約

8000万円、それ以前の車両購入の負債も抱え、資金調達が極めて困難であるというのが当社の現実でした。

この時点での自治体の当社に対する姿勢は、否定的なものでした。赤字が慢性化している鉄道を存続させるとなると、どうしても論点が事業採算性に絞られてしまいます。

そこで、経営改善計画を策定して「津軽鉄道活性化協議会」に提出し、先ほど申し上げましたように、津軽鉄道を活かすことだけが目的ではなく、地域全体をどう盛り上げていくかを考えていきたいと訴えたのです。

——社内的には、どのような取り組みをされたのでしょうか。

澤田 経営改善計画は、増収と財務内容の見直し、経費削減の3点を中心に作成しました。収入が伸びれば一番いいのですが、それはお客さまという相手があつてのこと。まず社内的に自分たちでできることとして、社員一人ひとりの努力に大きくかわってくるのは、やはり徹底したコスト削減です。業務改善や冗費のカットなど、全社員で取り組みました。ただし、安全面については譲れない部分が多々ありますから、計画的な修繕や経済的な維持管理など、知恵を絞りました。

広がった地域の支援とこれから

——津軽鉄道の声を聞き、そうした努

力する姿を見て、地域の方々の支援が広がっていったのですね。

澤田 ええ。平成18年1月には、沿線にお住まいの方々が中心となって「津軽鉄道サポーターズクラブ」が結成され、さまざまな活動が広がっていきました。こうした地域の方々の力強い後押しがあつて、その年の11月、緊急保全整備事業に関する補助金交付の最終合意がまとまったのです。

国からの補助実現の要件として、青森県、沿線自治体の五所川原市、中泊町が厳しい財政の中で支援してくださったことは、本当にありがたいことだと思つています。緊急保全整備事業も、平成19年度と20年度の2カ年工事で、無事、終わることができました。

——緊急保全整備事業の実施で危機を乗り越え、津軽鉄道と地域の取り組みはますます活発になっていきます。

澤田 誤解を恐れずに言えば、緊急保全整備事業の実施は、われわれが目指すところの前提条件です。廃線の危機を乗り越え、津軽鉄道をどう元気にしていくのか、地域をどう活性化していくのか——津軽鉄道を軸とした地域活性化の取り組みが本格的に始まったところからです。

津軽鉄道サポーターズクラブとは結成以来、定期的に会議の場を持ち、連携してイベントを企画、実施しています。ほかに、津軽鉄道の駅や車内で地元食材や手づくりの料理を販売して

くださる地元のご婦人方の「津鉄応援直売会」、本社1階でコミュニティカフェを運営する「企業組合でる・そーれ」、8月の立佞武多祭りの期間中に「真夏のストロベリー列車」を運行する「のれ！それ！中里実行委員会」など、さまざまなグループが当社と連携して活動しています。

——地域全体に広がった活性化の取り組みの軸である津軽鉄道の魅力向上も重要になってきます。

澤田 そうですね。津軽鉄道自体を観光資源として定着させていきたいと思つています。冬のストロベリー列車のほかに、夏の風鈴列車や秋の鈴虫列車など、イベント列車の多様化を進めているところです。地方のローカル線で動物駅長が流行つていますが、当社は「鈴虫駅長」。初代が「津軽鈴之助」、2代目は「津軽鈴子（りんこ）」です（笑）。鈴虫は、毎年、社員が孵化から成虫になるまで飼育しており、鳴きっぷりがいいと評判なんですよ。

また、平成21年からは、7人の「奥津軽トレインアテンダント」が乗務して、車内アナウンスで沿線をご案内したり、種々のイベントの企画・実行、観光案内や自作の飲食店マップをお配りするなど「津鉄の顔」として活躍しています。観光のお客さまはもちろん、地元のお客さまにも評判がいい。やはり、おもてなしの心が大切なんですね。また、ブログを通じて全国へ、毎



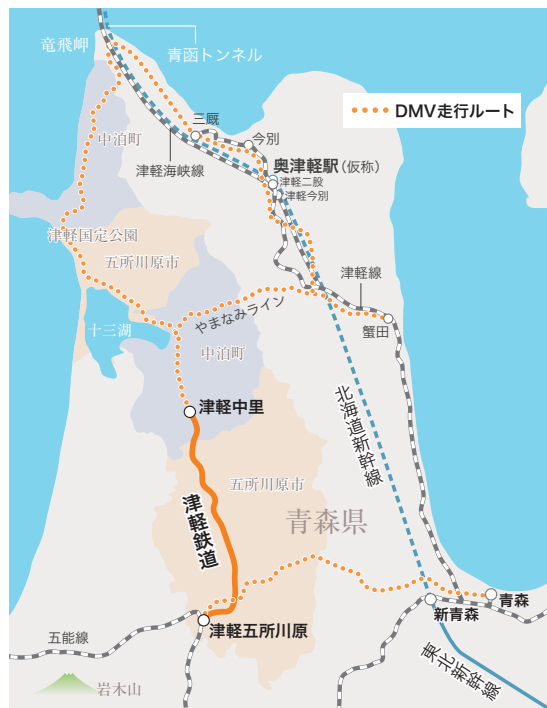
——平成27年には、北海道新幹線の開業が予定されていますが、これについて何か構想はお持ちですか。

澤田 北海道新幹線の新青森駅から新函館駅（仮称）までのルートが平成27年の開業を予定しています。本州の最北端の新幹線駅として、現在のJR津軽海峡線・津軽今別駅、JR津軽線・津軽二股駅と道の駅いまべつに並んで、

奥津軽駅開業に期待

日更新して情報発信するなどPRにも力を発揮しています。

アテナダントは青森県が当社に委託している事業で、残念ながら24年3月までの予定となっていますが、事業の継続をお願いして、検討していただいているところです。



軌道と道路の双方を走行するDMV（写真提供：北海道旅客鉄道株式会社）

は、われわれにとって意味がありません。奥津軽駅で下車して奥津軽地域を周遊していただく、そのための手立て

奥津軽駅（仮称）が設置されます。そうしますと駅数が四つになり、四つ合わせて「幸せ（四あわせ）の駅」になる（笑）。しかし、せっかく新幹線が通り、「幸せの駅」になっても、ただの通過駅になってしまっ

た。奥津軽駅で下車して奥津軽地域を周遊していただく、そのための手立て

——具体的にはDMVをどのように活用する構想をお持ちなのですか。

澤田 津軽鉄道で津軽中里駅まで行き、そこから道路を走れば、中泊町今泉から津軽半島を横断して外ヶ浜町蟹田まで行ける。この中泊―蟹田間は「やまなみライン」と呼ばれる、整備が整った風光明媚な国道です。JRの津軽線・蟹田駅から奥津軽駅までをつなぐ、あるいはやまなみラインを途中で左折して奥津軽駅へ向かう——津軽鉄道の創業時に、津軽半島に環状鉄道を敷こうという構想がありました。DMVを使うと、少し形は異なるものの、それが実現できるの

を考えていきたいと思っています。

まだ、構想段階なのですが、デュアル・モード・ビークル（DMV）の導入が一つの方法としてあるのではないかと考えています。ご存知のようにDMVなら既存のレールと道路をそのまま走行するので、新たに大規模なインフラを整備する必要もありません。

もともと利用の少ない路線のコストを削減するためにJR北海道が開発していますから、当社のような乗客が少人数の鉄道に適しているのです。

鉄道車両より格段に安く、軽量であるため車両・保線ともに維持費も低減できます。



です。

また、津軽中里駅から津軽国定公園の十三湖を通り、日本海側を北上して竜飛岬を回り、奥津軽駅へ出ることもできます。

逆に、奥津軽駅で降車した北海道からお越しの方をDMVでお迎えして、津軽中里駅から五所川原駅までは津軽鉄道を使い、新青森駅までお送りする必要があります。あるいは、ちょっとした工事は必要になりますが、津軽鉄道に乗って、途中下車して岩木山観光に行く。いろいろな可能性が見えてきます。

現状維持にとらわれていては縮小均衡になってしまいます。北海道新幹線の開業まであと4年、ぜひともDMVの導入なども視野に入れて、今後の展開を考えていきたいと思います。

津軽鉄道の活性化は、奥津軽地域の活性化と表裏一体です。次の80年を目指して、地域の人々とともに、津軽鉄道は走り続けます。

特集…「鉄道」という地域の力

「津軽鉄道と奥津軽地域の活性化」

津軽に生きる。
津軽を走る。

津軽五所川原駅を出発したオレンジ色の気動車は、鈍いレール音を響かせながら、津軽平野を走る。

何年も何十年も変わらない風景が、そこにある。

走り続ける。そのために津軽鉄道が続ける自助努力。

走らせ続ける。そのために津軽鉄道を応援する地域の人々。

「地域が元気になるれば津鉄が元気になる。津鉄が元気になるれば地域が元気になる。」

人とまちと鉄道とが同じ思いを温めている。同じ夢を育てている。

「津軽鉄道と奥津軽地域の活性化」だ。

取材・文●茶木 環／撮影●織本知之・加藤有紀
写真提供●津軽鉄道株式会社・青森県西北地域農林水産部農業普及振興室



「津軽」を支えた津鉄の危機

日本最北の民営鉄道である津軽鉄道（津鉄）は、津軽平野の生活路線として昭和5年に開業した。津軽五所川原駅を起点に津軽半島を北上、終点の津軽中里駅まで20・7km、駅数12の路線をディーゼル気動車「走れメロス号」が1日に15往復している。

五所川原市街を抜け、津軽平野に広がる田園地帯を走る。「津軽富士」と呼ばれる岩木山を望み、リンゴ畑の脇を走る。55年前に社員の手で植えられたという防雪林をくぐり抜けるように通過する風景も印象深い。ローカル線ならではの趣に満ちている。

起点の五所川原は、古くから津軽地方の産物の集積地だった。経済の中心地として栄え、昭和初期には豪商が軒を連ねていたという。沿線の金木町出身の作家・太宰治は、津鉄開業の14年後にこの地方を旅しており、小説『津軽』には、次のような記述がある。

「善く言えば、活気のある町であり、悪く言えば、さわがしい町である。（中略）かりに東京に例をとるならば、金木は小石川であり、五所川原は浅草、といったようなところでもあろうか」

賑わいは戦後も続き、昭和49年にはおよそ257万人が津鉄を利用した。しかし50年代に入るとマイカーが普及、乗客の減少がじりじり続く。赤字が慢性化し、昭和56年には廃線を危惧した沿線自治体が「津軽鉄道を存続させる協議会」を発足、利用客増を目指し行動を開始している。

やがて昭和59年、国鉄五能線の貨物輸送廃止に伴い、五所川原駅で連絡輸送を行っていた津鉄もやむなく貨物営業を廃止する。これにより津鉄は運賃収入の約15%を失うことになった。

欠損補助金を頼りに旅客専門の苦戦が続く中、平成9年には、国の方針が欠損補助から近代化補助へと移行し、鉄道事業者には自助努力が強く求められるようになった。さらに、地方鉄道に対して実施された安全性緊急評価を受けて、津鉄も緊急保全整備事業の実施が義務付けられる。

津鉄の場合は、枕木のコンクリート化や駅設備の改良が必要となり、その事業費用は総額4億円。自社負担分は2割に相当する約8000万円で、無論、資金調達は難しい。自治体などに陳情したが、補助負担に対する姿勢は否定的なものだった。事業は平成16年から5年間の実施が義務付けられている。津鉄は、深刻な廃線の危機に直面した。

社内意識の徹底と財務体質改善

こうした流れを断ち切ったのが、平成16年に就任した澤田長二郎社長だ。元商社マンの、鉄道を全く知らない澤田社長は、社内外の津鉄の改革に着手した。

澤田社長は、津鉄を地域の歴史的・文化的な資産としてとらえていた。津鉄は地域の生活路線であり、観光路線であり、地域を活性化させる観光資源、観光振興のツールでもある——その役割を果たし続けるために、経営改善計画を作成した。存続がかかった緊急保全整備事業の可否



特集：「鉄道」という地域の力

〔津軽鉄道と奥津軽地域の活性化〕



金木駅近くの赤い橋梁を渡る走れメロス号

は、津鉄自らの存在への問い掛けでもあったかもしれない。

津鉄の改革は、社内の意識改革からスタートした。「全社員にアンケートを取り、社長と1対1の個人面談が行われた。社員として会社の実情をどれだけ把握しているのか、どう思っているかなどを話し合った」と、白鳥泰総務課長は当時を振り返る。

澤田社長は貸借対照表や財務諸表などを開示しながら、廃線危機に瀕した経営状態を説いた。「現場の人間は、乗客が減っていることを感覚的にとらえてはいたが、改めて明確な数値で示されると愕然とした」と言う。

社内に「経費削減委員会」「グッズ開発委員会」などの委員会が設置され、全社員で存続をかけた業務改善が進められていった。「それまでは皆、目の前の仕事に一生懸命取り組むだけだったが、会社に何が必要なのか、そのために自分たちに何ができるのかを考える習慣が身に付いた。社員の意識が確実に変わっていった」と白鳥課長は語る。

財務内容の改善も進められた。増資を行い、寄付金を募る。不動産の有効活用として、芦野公園駅の旧駅舎と本社1階を賃貸し、古いレールなど不稼働資産の売却も行った。また、全国の鉄道ファンに呼び掛け、レールの1口オーナーを募集した。1口1m当たり5000円で有効期間は3年。オーナーには特別仕様の乗車券とオーナーになった場



津軽鉄道株式会社 総務課長

白鳥 泰
Akira SHIRATORI

所が分かる路線図などの特典が付く。所有権や占有権を譲渡するものではなかったが、レール・オーナー制度は大きな反響を呼んだ。現在は、始発駅と終着駅それぞれからのスタートで合計1.9km区間にオーナーが付いており、有効期間も「津鉄が存続する限り有効」に変更して募集を継続している。

増収計画の一環として、片道通学定期券の発行にも踏み切った。朝、自動車を送り届けをする家庭が増えていることから、帰宅だけでも鉄道を利用してもらうと考えたものだった。

広がっていった津鉄への支援

経費削減と財務内容の改善に取り組むとともに、津鉄は情報の開示に努めた。自助努力だけでは、存続の危機を回避できない。地域の理解と支援が必要だった。津鉄の窮状は県内外に広く知られるようになっていった。

平成18年1月、沿線有志らが発起人となって「津軽鉄道サポーターズクラブ」が設立された。同クラブは、「地域のシンボ



津軽の冬の象徴、ストーブ列車



「津鉄の顔」として活躍する7人のアテンダント



多くの鉄道ファンが集まった80周年イベント

ルである津軽鉄道の社会的役割と文化的価値を高く評価し、(略) 市民主導と参加によるサポート活動を展開し、存続、発展を通して地域活性化に寄与する」ことを目的に活動を開始する。当初の会員数は県内外の約800人の上った。

サポーターズクラブの誕生を契機に、津鉄を軸とする協働活動が広がっていった。地域が元気になれば津鉄が元気になる。津鉄が元気になれば地域が元気になる——鉄道の価値について市民レベルで声を挙げたことが、行政からの補助金交付につながっていく。

平成18年11月、緊急保全整備事業についての県・地元市町・事業者の負担割合に関する最終合意がまとまった。事業は2カ年計画で実施される。残された期限にぎりぎり間に合う、平成19年度・20

度工事の着工が決まった。

一層の魅力向上を目指して

緊急保全整備事業は、無事完了した。地域の支援を得て存続の危機を乗り越えた津鉄は、以来、この奥津軽地域に多くの観光客を誘致しようと新しい施策を次々と打ち出している。

地元で古くから冬の風物詩として親しまれている「ストーブ列車」は、今や全国区の知名度を誇っている。昭和20年代に製造された元国鉄の旧型客車内のダラムストーブでスルメを焼いて食べる光景は、メディアにもたびたび登場しているが、このほかにも地元・津軽金山焼の風鈴を吊るした夏の「風鈴列車」や秋の「鈴虫列車」など特色ある列車が観光客の

人気を呼んでいる。五所川原の立佞武多(たちねぶた)が始まるまでの時間を楽しんでもらおうと企画された「真夏のストーブ列車」も13年目を迎えた。これらに加えて、7月のホテルまつりに合わせて運行する「ホテル列車」や「ビール列車」など新規のイベント列車を随時企画、運行している。

列車内で食べられるオリジナル弁当も開発した。春に販売する「さくら弁当」や太宰治の好物の郷土料理を詰めた夏の「だざい弁当」など季節ごとに異なる4種類で、つくねいもチップスやりんご餡入りどら焼きなど地元の食材を使った菓子も企画、販売している。

また、観光客が駅周辺を回遊できるように、津軽五所川原駅・金木駅・芦野公園喫茶「駅舎」・津軽中里駅の4カ所に無料レンタサイクルを設置。さらに、マイカーで訪れた人たちにも鉄道を利用してもらうとうと、運転を代行する自動車回送サービスも開始している。

平成21年には「奥津軽トレインアテンダント」の乗務がスタートした。これは、青森県が国の「ふるさと雇用再生特別交付金制度」を活用して津鉄に業務委託しているもので、7人が就業している。トレインアテンダントの主な業務は、観光案内や車内放送、高齢者の乗り降り補助などだが、7人の活躍はそれだけにとどまらない。さまざまなイベント企画や車内、駅の飾り付け、その制作までを手掛けているという。23年度に行われた企画列車の一部を紹介すると、太宰治の「走れメロス」を津軽弁訳の文章と絵で紹介した「走っけるメロス号」や津軽弁の単語を紹

介した「けっぱれメロス号」、夏休みの子どもたちの自由研究の題材を提供する「宿題列車」など。3年目を迎えた七夕列車「雲漢号」では車内を飾り付けるとともに自ら浴衣姿で添乗、乗客に喜ばれた。「津鉄のコンシエルジュ」として活躍しており、ファンも多い。

「アテンダントをはじめ、社員が一丸となつて、お客さまに喜んで乗っていただける津鉄を目指している。経営状態が厳しいことには変わりはない。けれども、奥津軽地域の活性化という大きな目標に向かって、津鉄と地域とが一緒になって観光を盛り上げていこうと頑張っている。さらなる集客に励んでいきたい」と白鳥課長は語っている。

津軽鉄道サポーターズクラブ 会長
飛嶋 献
Ken TORIEMA





津鉄を元気に、地域を元気に。

熱い思いで活動する支援団体

津軽鉄道存続を願い、支援に立ち上がった人々——地域にはさまざま支援団体が生まれ、津鉄を軸とする協働活動が進められている。

その中核的存在となっているのが「津軽鉄道サポーターズクラブ」だ。自治体に津鉄への補助金を承認してもらえないように応援する目的で活動が開始されたが、単に「津鉄を助ける」のではなく、「津鉄

と一緒に地域を元気にしていこう」というビジョンを掲げ、現在も津鉄との合同会議を定期的に開催、精力的な活動を続けている。

「津鉄の危機を知ったときは衝撃だった。長年、この地域を支えてきた津鉄の存在は、住民意識では『大企業』に等しい。その津鉄の澤田社長が『市民の側からも声を挙げ、行政に訴えてほしい』と話すの聞いて、自分も参加して行動を起こさなければと思った」と、飛嶋献会長は語る。

津鉄に関する自治体との会議、フォーラムやセミナーの開催、映画上映会やライプ列車の運行、駅名標の寄贈など——サポーターズクラブの活動が地域の思いをひとつにまとめ、自治体を動かす原動力となった。

飛嶋会長は「鉄道を再生することが地域の活性化につながる。それがここに住む人たちの自信につながる」と考えている。こうしたサポーターズクラブの活動内容が評価されて、平成20年度には、総務省の全国過疎地域自立促進連盟会長賞を受賞した。

「サポーターズクラブの方々には休みを返上して、津鉄の応援活動をしてください。その熱意に、自分たちもますます頑張らなければと思う」と白鳥課長も語っている。

平成23年度は、五所川原や金木など沿

線の街歩きツアーを企画し、4回開催した。こうした地域観光資源を発掘・活用したツアーを旅行代理店に売り込み、認知と集客を図っていく。

「地域の人たちの津鉄に対する思いはとても熱い。津鉄を軸にして、地域の人々がどんどんつながり、知恵を出し合い、地域を盛り立てていくことに、期待が膨らんでいる。サポーターズクラブはそうした絆のサポーター役を務めていきたい」と飛嶋会長は語る。また、津鉄に対しては「収益向上策を積極的に推進しながらも、公共性を持った地元企業として、これからも地域内外に発信する存在であってほしい」と願っている。

遠く離れた首都圏から津鉄にエールを送る人々もいる。「津軽鉄道東京応援団」のメンバー7人は、関東で開かれる鉄道イベントに参加して、津鉄を宣伝する。10月7日に東京・日比谷公園で行われた鉄道の日フェスティバルでも、揃いの法被を着てPRに励むメンバーの姿があった。中には、販売する鉄道模型を徹夜で作ってきたメンバーもいた。応援団のリーダー格でイベント担当の鈴木洋さん（府中市在住）は熱弁をふるう。

「津鉄は本当にいいローカル線だと思う。地域の人の情も厚いし、景色も美しい。一度乗ってみたらすっかり虜（もよお）になってしまった。津鉄には潜在的なファンがたくさんいる。そうした人たちにPRして、行動してもらうことがわれわれの目的。一人でも多くの人に実際に津軽を訪ねて乗車してもらいたい。それが津鉄を支えることにつ



津軽鉄道東京応援団のメンバーと鈴木さん（写真中央）

鈴木洋

Hiroshi SUZUKI

津軽鉄道東京応援団イベント担当



金木駅構内の腕木式信号機。国内の旅客路線で現在も使用しているのは津軽鉄道だけ（写真下）。また、自動閉塞を導入していない津軽鉄道では、列車交換駅で、運転士が輪状のタブレットキャリアと棒状のスタッフを交換する（写真上）。

ながつていく」

応援団のPRで津鉄に乗りに行った人が、再び見かけた鈴木さんからメンバーに声を掛けてくることもあるそうだ。「そんなときは、自分たちにもできる活動の中で津鉄を支えることができていくんだなど

うれしくなる」と鈴木さんは顔をほころばせた。

潜在する津軽女性の行動力

「企業組合でる・そーれ」と「津鉄応援



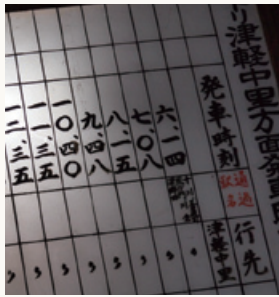
昭和の風景そのままの丸太の電柱



昭和5年築の芦野公園駅旧駅舎。喫茶店「駅舎」として使用されている



でる・そーれの「石炭クッキー」は3種類が好評発売中



津軽鉄道本社 (左) と津軽五所川原駅。手書きの時刻表が旅情を誘う

企業組合でる・そーれ代表 澁谷尚子 Naoko SHIBUYA



いる。

カフェ運営に携わっているのは「津鉄という地域資源を大切に、地域を元気にしたい」と集まった主婦たちだ。お金を出し合って開店資金をつくり、厨房道具を揃えることから始めた。一からメニューを開発し、販売方法を考えるのは、経験のない主婦たちにとって試行錯誤の連続だったという。

「個人的な費用負担を負ってまでも、やろうと集まってくれる人たちがいる。熱意のある仲間がいなければ、ここまでやってこれなかった」と代表の澁谷尚子さんは語る。

駅前という好立地のため、食事を取る地元の人、休憩する観光客、また、併設したギャラリーの見学者など、さまざまな人々がこの店に足を運ぶ。「この店は、津鉄を中心とした地域の魅力を発信する場所。食材をはじめ、地元のものもつとアピールすべきだし、その役を請け負っていききたい。そして生産者、地域の人、観光客をつないでいきたい」と意欲を語る。

一方、津鉄を舞台とした直売活動に取り組み、消費者との交流や地産地消に取り組んでいるのが津鉄応援直売会だ。近隣の農漁家の主婦たちにより、平成18年に結成された。メンバーは50歳から80歳代。赤い頭巾に緋の上着姿で、自分たちの田畑で収穫した野菜や穀物、地元魚介類、それらを使った手作りの味噌、豆腐、漬物、イカめしなどの加工品を販売する。観光客には根菜や山菜、こんにゃくなどが入った郷土料理「けの汁」やおにぎりも喜ばれている。これらを津鉄や



特集：「鉄道」という地域の力

[津軽鉄道と奥津軽地域の活性化]



津鉄応援直売会の会長を務める土岐さん(右)。木村てつさん(左)、田中アキエさん(中央)と一緒に

土岐和子

津鉄応援直売会 会長
Kazuko TOKI

関係イベントで販売したときは、売り上げの10%を津鉄に納めている。
ストープ列車などの団体客に車内販売をするときは、会話を交わしながら津軽弁でもてなし、時には民謡や踊りを披露することもある。
「津鉄が大変だと聞いて、とにかくやってみようと思った。最初はお客さんに向かって、声を掛けるのがすごく恥ずかしかった。でも津軽弁を聞いてなごんでくれる人がいるととてもうれしい」と会長の土岐和子さんは言う。

会員は「子どもが津鉄で通学しているので、今日はたくさん乗ってるなあ、など」と思いながら、いつも見ている「農作業女性たちの多くは家庭や農漁作業だけではなく、津鉄を応援する活動によって、「公」に携わるようになった。個々が自分の行動に社会的な意義を見出すことによって、活動がさらに発展していく。地域に潜在する力が、津鉄を軸とした地域活性化という取り組みの中で、花開いている。

農業を街づくりに生かす学校教育

こうしたさまざまな地域活性化の取り組みがある中で、社会に直結した学校教育を行っているのが、青森県立五所川原農林高等学校だ。「(仮想)街づくり五農農業会社」を設立し、広大な校地で作られた農産物や加工品を、「社員」である生

の合間に津鉄が走っていくのを見て、時刻が分かる」など、津鉄の列車が走る光景になじんできた人ばかりだ。だからこそ「この会の活動によって、津鉄を大切にしたい、津鉄に乗ってほしい」という自分たちの思いを皆さんに届けている」と土岐さんは胸を張る。
最初は無人駅の活用として始めたイベント「漬物まつり」も人気が出て、今では津軽中里駅に隣接した広いスペースで開催されるようになった。「自分たちのやることを喜んでくれる人たちがいる。農業もあって、その合間に参加するのは体力的には大変だけれど、会の活動は本当に楽しいし、仲間と一緒に頑張ろうという気持ちになる」と土岐さんは言う。会の合言葉は「津鉄を元気に、地域を元気に、自分を元気に」だが、まさにこれを体現する、強力な地元「お母さん」たちだ。



津軽のお母さんたちが販売する品々は、新鮮で素材であったかい味



佐藤晋也

青森県立五所川原農林高等学校 校長
Shinya SATO



津軽鉄道の利用客の半数以上は通学生が占めている



店には野菜や加工品、日本酒(下)などが並ぶ

津軽五所川原駅構内に開店した(仮想)街づくり五農農業会社の第1号店

徒たちが販売する。その第1号店が、津軽五所川原駅構内に開店している。

会社は、農業の6次産業化（加工と流通・販売への展開）を念頭に、どのような作物や加工品が求められているのか、消費者を意識した生産に目を向ける狙いがある。「どうすれば売れるか」、経営を意識した農業を学ぶ。

店頭には野菜やコメ、卵、牛乳、ジャムやリンゴジュースなど新鮮な農作物や加工品が並ぶ。中には「農学校育ち」という名の日本酒もある。生徒たちが交代で販売を担当している。

「就職を目指す高校生には『社会での経験』が必要。会社組織にすることで、生徒たちは社会の一員であるという自覚が芽生える」と佐藤晋也校長は話す。店頭では、栽培方法や賞味期限など、さまざまなことを質問される。駅にあるため、観光客に街の見どころや学校について聞かれることもある。

「店頭で、大人にきちんと商品の説明ができる。自分の気持ちを伝えることができる。接客を通じて、そうした力を身に付けておけば、社会に出てもやっていける」と佐藤校長は生徒を見守る。また「五所川原は農業の街。五農高校の生徒が街づくりのためにさまざまな活動を行うことで、生徒は大人になり社会に必要とされる人材になれると考えている」と言う。

白鳥課長も「高校生がいきいきと販売している、駅が活気づく。街づくりの一端を担った高校生が大人になったとき、若い新しい考えを持ってまた何らかの活

動に参加してほしい」と将来への期待を注いでいる。

沿線観光関連施設との連携

青森県には青森3大ねぶたと呼ばれる祭りがある。「青森のねぶた」「弘前ねぶた」と並び、もう一つが五所川原の「五所川原立佞武多^{たちねぶた}」だ。勇壮かつ美しい高さ20mあまりの山車が市内を運行する。衰退する駅前の活性化を図るため、平成16年には観光・市民交流施設「立佞武多の館」が設立された。

この立佞武多の館と津軽鉄道、NPO法人かなぎ元気倶楽部（斜陽館・津軽三

燃える奥津軽 事務局長

毛内秀登

Hideito MOUNAI



味線会館・喫茶「駅舎」、津軽金山焼など沿線の観光関連施設がメンバーとなり、「燃える奥津軽」という名称の会を立ち上げている。

燃える奥津軽では、観光客に奥津軽を周遊してもらおうと、一昨年からスタンプラリーを実施している。観光名所6カ所でスタンプカードを提示すると特典があり、4カ所以上でスタンプを押印して応募すると、抽選で希望の賞品が当たる。特賞は、津軽鉄道の走れメロス号の1両貸切だ。昨年度の当選者は、演劇仲間と車内で「走れメロス」を題材にした劇を

上演し、同乗した住民や観光客も大喜びだったという。

事務局長を務める立佞武多の館の毛内秀登館長は「奥津軽の観光は後れをとっている。エリア内のさまざまな所に誘客したいという思いでこの会を設立した。この地の観光を考える上で津鉄の存在は外せない。津鉄を観光周遊の核に据えて考えていきたい」と抱負を語る。また「観光には情報を発信する人が不可欠。津鉄のアテンダントには、津軽のおもてなしの象徴として活躍してほしい」と期待を込めている。



平成16年に開館した「立佞武多の館」。高さ20mを超える「立佞武多」を常設展示している



芦野公園はさくらの名所として知られる



太宰治の故郷である金木駅

出版を通して 津鉄にエールを送る

2011年11月まで小学館の編集者だった黒笹慈幾さんは、人気漫画『釣りバカ日誌』の主人公・浜ちゃんのモデルとも言われている。

そんな黒笹さんがサポーターズクラブ会員の持ち込み企画をきっかけに、津鉄と出会い、魅せられた。

津鉄への思いから生まれた1冊の写真集と2つの漫画作品。編集者ならではの発想と方法で津鉄を応援した黒笹さんにお話を伺った。



黒笹慈幾

Yasushi KUROSAWA

沿線の風景と澤田社長に魅せられた

始まりは、青森県職員の太田忠光さんが持ち込んだ写真集の企画ですね。津鉄のサポーターズクラブの会員で鉄道ファンでもあった太田さんは、自ら撮りためた写真で「津鉄の写真集を出したい」と思い立って、いくつかの出版社に持ち込んで断られたあとに僕のところに来られたんです。「危機に瀕している津鉄を応援したい。自分の写真で津鉄の素晴らしさを全国に知らせたい」という太田さんの話を聞いているうち、もしかしたら、僕が以前に手掛けた山古志村の復興応援写真集のスタイルが使えるかもしれないと思いました。それは、写真集を買うことで間接的に相手を応援する仕組みになっていて、出版物にはこんな役割もあるんだと、編集者という自分の仕事の意味を教えられた作品でもありました。

で、さっそく乗りに行きました。季節はちょうど秋で、沿線の黄金の波のような稲穂をかき分けるようにしてメロス号がのんびり走っていく。「何ですごいだろう」と思いました。それに澤田社長がとにかく魅力的な人でした。海外生活の長い商社マンが定年で故郷に帰ってきたら、いきなり鉄道会社の社長にされてしまうなんて、漫画のストーリーそのもので（笑）。今にも倒れそうなおんぼろ本社ビル2階の社長室の窓から、駅と列車を見下ろす社長の後ろ姿——すごく印象的な光景で、何年か後に漫画の1シーンにもなりましたが、この宝物のような鉄道と社長さんを、写真集の出版という手段をつかってなんとか応援してあげたい、そう思ったのです。

最終的にはプロの鉄道写真家の力も借りながら、平成19年6月に『Take it Slow～のんびり走ろう!～』を出版、太田さんの強い希望もあって印税はサポーターズクラブに全部入るようにしました。僕もリスクを背負わないと、と思ってお小遣いで津鉄の株を少し買いました。毎年ちゃんと株主総会の通知も届いていますよ（笑）。

入社したての6年間、僕は漫画の編集部において、『釣りバカ日誌』を担当していました。その縁もあったので写真集の次は『釣りバカ』を津鉄に誘致できないかと思いついて、今度は原作者のやまさき十三さんを連れて、津鉄に乗りに行きました。

実は『釣りバカ』津軽編の前に、津鉄沿線に住む女の子が主人公の『ちゃべ!』というコミックがビッグコミック誌に連載されました。これは僕の後輩の編集者が原作・川上健一さん、絵・ひきの真二さんというコンビで仕掛けた作品で、津鉄応援の大きな力になりました。この作品は21年11月に単行本化されて、澤田社長も実名

で登場していますし、沿線の風景もとてもよく描かれていますよ。

『ちゃべ!』の連載が終わってしばらくして、今度はやまさきさんから連絡が入りました。「黒ちゃん、あれ、いよいよやるからね!」って——本当にうれしかったですね。やまさきさんもその後、ずっと構想を温めてくれていたんですね。2人で津鉄を訪れてから2年後の22年11月、いよいよ主人公の鈴木建設の浜崎伝助が五所川原に転勤してきて、『釣りバカ』に津鉄が登場することになります。

アイデアと手作りで観光鉄道を目指す

日本で津鉄のような小さな鉄道が生き残るには、「観光・保存鉄道」という道しかない僕は考えています。鉄道については素人ですが、雑誌の仕事で観光情報も扱っていた経験から言えるのは、どういうライフスタイルの人たちのための観光鉄道なのかをはっきり意識して営業すべきだと。津鉄には乗った人の心を落ち着かせ癒してくれる懐かしさ、郷愁がある。そういう本当の価値がわかる年代の人たちが集まるような観光鉄道を目指すというのではないのでしょうか。

もう一つ、僕は澤田社長に「津軽鉄道遊園地論」というのを唱えています。沿線全体を大人の遊園地にする。それぞれの駅に個性を出して、途中下車して何かを楽しんで、また乗って次の駅で何かを楽しんで、というように沿線をまるごと遊園地だと想定すると、いろいろなアイデアが出てくると思います。すでに津鉄はオリジナルのお弁当を作っていて僕も食べましたが、とてもおいしかったし、四季折々めまぐるしく変わる企画列車もいい（笑）。広報戦略がうまいので、資質も十分ある。それに、営業距離が20kmちょっととほどよい長さで、これがまた手作りでやるのにちょうどいい。澤田社長の大胆な経営判断で身軽になったのだから、これからもいろんなことを考えてどんどん実行するゲリラ戦をやればよいと思うんです。

例えて言えば「鉄道の旭山動物園」。旭山動物園は一時は潰れそうになって、その時に必死に園長さんや職員たちがお金をかけずに知恵を出しあって、最後は上野動物園の動員数を抜くようなところまでいった。津軽鉄道にできないはずがないんです。

澤田社長は「まだまだこれからどうなるか分からない」ともおっしゃっていますが、僕は社長が考えていることが実現すれば生き残れると思う。特にDMV導入は、起死回生の策だと思っています。

沿線自治体の支援

五所川原市 総務部 企画課 企画調整係長

山内 淳

Jun YAMAUCHI



五所川原市 総務部 企画課 企画調整係 主査

外崎 洋文

Hirofumi TONOSAKI



時代に即した補助を続ける

沿線の自治体も津鉄を軸にした地域活性化を図り、支援を行っている。

昭和56年、津鉄の存続と地域住民の足を守ることを目的に発足した「津軽鉄道存続させる協議会」は、平成2年に名

称変更して「津軽鉄道活性化協議会」となった。現在は五所川原市・中泊町・津軽鉄道株式会社の3者で組織されている。

五所川原市役所総務部企画課の山内淳係長が「時代に合わせて、支援内容は変化している」と話すように、協議会は、その時々津鉄が直面する課題に即して支援を続けてきた。

国の方針が欠損補助から鉄道施設の近代化補助に移行してから、津鉄は計5両の車両を更新している。協議会はこの5両の車両更新について、平成8年度と平成12年度、13年度の3年間にトータルで約8000万円の協調補助を行っている。そのうち、市町村合併前で当時の協議会を構成する五所川原市が自治体負担額の50%、2町が各20%、2村が各5%を負担した。

また、鉄道事業者に実施が義務付けられた「安全性緊急評価」の結果を受け、対応が急務となっていた緊急保全整備事業については、平成17年度に津鉄から財政支援要望を受けて協議し、翌18年度に五所川原市・中泊町による協調補助を決定している。平成19年度、20年度の2カ年計画で実施された事業に対し、五所川原市が約5100万円、中泊町が約1300万円を負担した。その後、安全対策事業として、橋梁や架道橋の改修、駅構内の分岐器交換や道床交換、停留所の改修などについて、平成23年度〜26年

度の間に、五所川原市が約650万円、中泊町が約160万円の負担を予定している。

観光推進策をバックアップ

平成23年度は、協議会の設立当初から続けられている子どもたちのマイレール意識を育む「体験乗車」の助成をはじめ、沿線案内のリーフレットやオリジナルグッズの作成、無料レンタサイクル用の自転車の購入、津鉄支援団体が主催するイベントの車両借り上げについて助成を行っている。

津鉄の危機をきっかけに始まり根づいた津鉄と地域活性化のさまざまな取り組みについて、同課の外崎洋文主査は「地域の人たちは自分たちの鉄道だという思いで津鉄を応援し、自分たちが住む街を元気にしようと、いろいろな活動を通じて取り組みを続けている。それは、五所川原市といえれば津鉄のある街と認知されるようになってきた」と語る。また、「その上で」と前置き

をつけながら、山内係長は「鉄道としてはお客さんに乗せ、収支を安定させながら存続していくことが一番重要」だと課題を示す。



市は、郊外に

大型ショッピングセンターを中心とする「エルクの街」を開発する一方、駅前の旧市街地には賑わいを取り戻す起爆剤として「立佞武多の館」を開設した。双方を魅力的な街として差別化し、盛り上げていく方針を掲げている。また、市庁舎の隣地には、現在、広域連合により整備が進められている総合病院が平成25年度に開業する予定だ。

「街の施設を利用する地元住民の足としても、今後は津鉄が今まで以上に重要な役割を果たすことになる」と山内係長は展望を語る。観光路線・地域の交通手段としての津鉄への期待は、さらに大きなものとなっている。

「人口が少なくても、地域を元気にしていくことはできる。鉄道があるから皆がまとまっていけるのだと言ってくれる人も多い。津鉄には人をつなげるという大切な役割もあることを実感する」と白鳥課長は語る。

小説『津軽』の中で太宰治が津軽人に向けた言葉は、約70年の時を経てなお、津鉄と地域の人々にエールを送っているようだ。

「日本の文華が小さく完成して行きづまっている時、この津軽地方の大きい未完成が、どれだけ日本の希望になっているか、(中略)人からおだてられて得た自信なんてなんにもならない。知らん振りして、信じて、しばらく努力を続けて行くのではないか」

津軽に生きる人々の絆を固くつないで、津軽鉄道はこれからも津軽を走り続ける。

陸海空の交通を駆使して、 県内外の交流を推進する。

青森県は、面積約9600km²(全国8位)、人口約137万人(全国31位)と、全国の中でも人口密度の低い県である。

その県内での移動手段の確保と、県外からの観光をメインとした集客を目的に、青森県は公共交通体系の整備を進めている。

平成27年度末には北海道新幹線新函館駅(仮称)までの開業が控える。県内の陸海空の交通政策について、お話を伺った。



青森県企画政策部 部長

小山内豊彦

Toyohiko OSANAI

人口密度が低い地域の住民の足を守りたい

青森県内には、陸海空の交通手段があります。120年前に上野ー青森間の鉄道が開通し、昨年には東北新幹線が東京から新青森まで全線開通しました。青森県は、中央部の陸奥湾を、東側の下北半島と西側の津軽半島が取り囲む特殊な地形で、両半島を結ぶ海路も重要な交通手段となっています。また、空は、青森空港と三沢空港の2つの空港を持っています。

この3つの交通手段を有効活用して、137万県民の県内同士、あるいは県外との交流を円滑にしたいと考えています。新幹線と空路は、競合するのではなく、両方のバランスをとって共存共栄させる。例えば、青森と西日本との往来は空路がメインになるし、東日本とは時間や経路に合わせて飛行機または新幹線を利用する。観光面においては、地上と空とを需要に応じて使い分け、「立体観光」を推進していきたいと考えています。

鉄道に関しては、主要な路線をJR東日本が担っていますが、その一方で民営鉄道も重要な役割を果たしています。青森県内は人口密度が低く、広い範囲に住民が分散して生活しているため、マイカーを運転できない高齢者や子どもたちなどいわゆる交通弱者のためには、民営鉄道を生活路線、生活の足として大事にしていかなければなりません。地方の鉄道はいずれも厳しい経営環境下に置かれていますが、県も国や沿線自治体とともに安全・安心な運行を確保するため、県内民営鉄道に助成を行っています。また、東北新幹線開業に伴い、日本一距離が長い三セク鉄道となった青い森鉄道も、上下分離で下の部分を青森県が保有しています。引き受けたからには、民鉄と同様、県民の生活路線として守っていきます。

これからますます高齢化が進み、車の運転ができない人の割合が増加するでしょう。そうした時代に誰が住民の足を確保するのか、行政も関与していかなければならないと考えています。

「奥津軽トレインアテンダント」は誇るべき成功事例

津軽鉄道も、一時は存続の危機という局面がありましたが、観光路線へのシフトを図ることにより、鉄道を維持し、地域の足を確保しようと取り組んでいます。サポーターズクラブをはじめ地元の方の応援も厚く、トレインアテンダントを配置して、観光客や地元の住民とコミュニケーションを取りながら、さまざまなサービスを展開しています。そうした取り組みは、行政がいくら先導しても、地元の熱意がないと進みません。地域の応援に支えられてうまく維持できている事例だと

思っています。

津軽鉄道の「奥津軽トレインアテンダント」は、県が国の「ふるさと雇用再生特別交付金制度」によって設置される基金を活用して、津軽鉄道に委託したのですが、厚生労働省の雇用対策として県内で展開された中においては、最も誇るべき成功事例だと思っています。地元の方とうまくシンクロして、いい形が出来上がっています。

鉄道というのは、住民の足であることが基本ですが、ローカル線はそれだけでは成り立ちません。行政や自治体が支援していくことも含めて、「地域資源」としてとらえる時代になりました。津軽鉄道はそれ自体が観光資源であり、太宰治記念館「斜陽館」などとともに、地域の象徴でもあります。津軽鉄道のように、青い森鉄道も地域資源としてとらえ、青森県の元気づけの一助にしていきたいと考えています。

以前は、住民は鉄道に対して、「国や企業がやっているもので、自分たちは電車に乗るだけでいい」という意識でしたが、行政や自治体が支援するということは、その運営に自分たちの税金が使われているということです。すると、「地域の中の自分たちのもの」という見方に変わっていくだろうし、ぜひともそうなってほしい。「買い物に行くのに、マイカーではなく電車で行こうか」というように、住民が盛り上げていく存在にしていきたいと思います。

交通を活かし、広域観光を展開する

約4年後に北海道新幹線が新函館駅(仮称)まで開業すると、津軽半島に新設される奥津軽駅(仮称)の利活用だけでなく、今、終点でターミナル機能を持っている新青森駅も通過されてしまう恐れもあります。一方では、弘前市と函館市との交流が進んでおり、連携を取って広域観光を推進していくつもりです。新青森駅ー新函館駅(仮称)間の所要時間が最短で40分程度になるとも言われており、城下町・弘前と港町・函館という個性ある2つの街が連携して、双方を巡るような観光需要をつくっていく。奥津軽駅(仮称)の活用については、例えば、下北半島は名所が多いにもかかわらず、交通の便があまりよくありませんが、奥津軽駅(仮称)で下車するとフェリー乗り場が近く、津軽半島から下北半島へ1時間弱で行ける。観光の幅が広がるのです。

こうしたプランを実現させるためにも、新幹線をはじめとする鉄道と海路をうまく組み合わせ、両地域での滞留時間を増やす工夫をしなければいけません。それには、近くを走る津軽鉄道にも何らかの展開が必要です。既に議論を始めており、こうした中で津軽鉄道も当然、地域資源として新しい色彩を放っていくと期待しています。

中小鉄道事業者の連携で
安全性向上と利用促進を図る。

東北鉄道協会の取り組み

東北鉄道協会の活動が注目を集めている。

平成20年から推進している「中小鉄道事業者連携プロジェクト」では、

鉄道事業者間の連携の下、技術者の育成や技術の継承、

車両や設備の維持管理の効率化など、さまざまな取り組みを展開。

東日本大震災後は、その結束力をさらに一段と強め、

甚大な被害を被った被災地の復興支援にいち早く活動を開始している。

東北鉄道協会の活動を側面から支援し、同協会と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・岸谷克己鉄道部長にお話を伺った。



国土交通省 東北運輸局 鉄道部長

岸谷克己

Katsumi KISHITANI

- 【加盟事業者】**
 青森県 (6社)：津軽鉄道・弘南鉄道・十和田観光電鉄・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

取材・文●茶木 環 / 撮影●繪本知之 / 写真・資料提供●国土交通省東北運輸局鉄道部

東北の鉄道事業者が抱える課題

東北地方の中小鉄道事業者は、厳しい経営環境を背景に、鉄道技術者の不足や高齢化、老朽化する施設や車両のメンテナンスなど、さまざまな課題を抱えている。

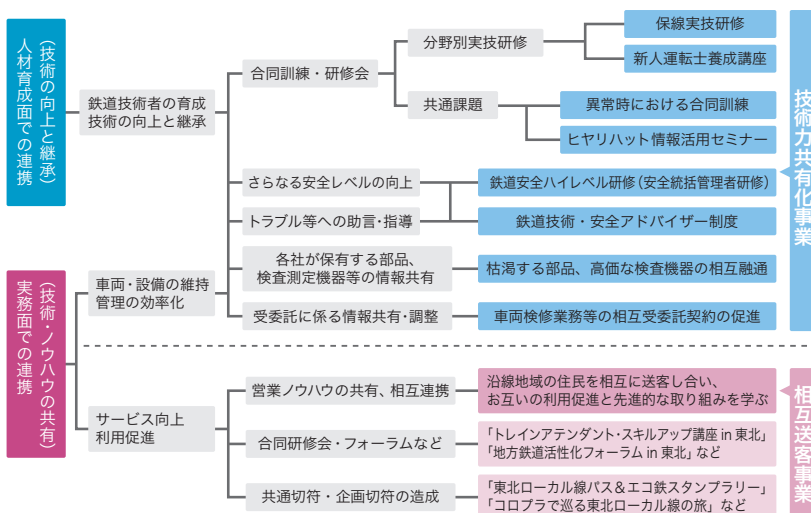
こうした課題を個社単位ではなく、事業者間で連携して解決していくことと、平成20年にスタートしたのが東北鉄道協会の「中小鉄道事業者連携プロジェクト」だ。東北鉄道協会には、民鉄や三セクの鉄道事業者20社が加盟、津軽鉄道株式会社の澤田長二郎代表取締役社長を会長に、鉄道事業者間の連携によるさまざまな取り組みが展開されている。

「東北の鉄道事業者はもともとまとまりがよく、個々には部品を交換し合ったり、メンテナンス方法について相談し合う、あるいはツアアの旅行者を送客し合うなど、さまざまな形で協力関係ができていました。」

中小の地方鉄道はマンパワーも資金も余裕がありません。しかし20社が一つにまとまれば大きな力になります。

そこで、個々にやっていたさまざまな取り組みを東北運輸局が側面から支援して、地域的なまとまりの中で人、モノ、技術、知恵を共有した取り組みに体系化、20社の連携事業として整備したのが中小鉄道事業者連携プロジェクトです。

中小鉄道事業者連携プロジェクトのねらいと全体像



20社の技術力を共有化する

中小鉄道事業者連携プロジェクトは、合同訓練や機器の貸与などを実施する「技術力共有化事業」、旅行者を送客し合う「相互送客事業」を2本の柱にスタートした。初年の平成20年度の成果を受け、平成21年10月には、鉄道の発展に貢献した取り組みに授与される「日本鉄道賞 地方鉄道技術連携賞」を受賞している。

中小鉄道事業者連携プロジェクトとして



鉄道技術・安全アドバイザー任命式の様子（平成22年7月23日）。任命されたアドバイザーは個別指導のほか東北鉄道協会が企画する研修会の講師としても活躍している



新人運転士などを対象に開催された新人運転士養成講座（平成22年9月29～30日：1泊2日）。17事業者24人が受講した



講義と実習で保線作業の実務を学ぶ保線実技研修（平成22年11月15～18日：3泊4日）。17事業者24人の保線担当者が参加した

実施する取り組みは、技術力共有化事業と相互送客事業を柱に、それぞれの年度ごとにプランを策定している。

平成22年度にはどのような活動が行われるのだろうか。

まず、柱の一つ、技術力共有化事業だが、この事業はその名の通り、20社が有する技術力を共有化し、鉄道技術者の育成と次世代への技術継承に活かしていくということなのだ。

「中小鉄道事業者の現状としては、鉄道技術者の不足と高齢化で、技能のスキルアップが難しい状況になっています。社内指導だけでは、幅広い知識や新しい技術を持った人材の育成が難しいことが懸念され、トラブルなどへの助言・指導についても、中央から著名な技術講師を招聘して学ぶといった大がかりなものではなく、ごく日常的な相談・疑問に答えてくれる身近なアドバイザーが必要とされています」

そこで22年度から新たに設置したのが「鉄道技術・安全アドバイザー制度」だ。20社の中から、特に高度な技術力を有するベテラン技術者を、軌道・構造物、電気、車両、運転の部門ごとに、アドバイザーとして任命。各鉄道事業者からの相談に対して指導・助言を行う体制を整えている。現在10人のアドバイザー、サブ・アドバイザーが活躍しているという。

また、分野別の技術研修やセミナーも合同で行っている。22年度に実施したのは、新人運転士を対象とする「新人運転士養成講座」、保線業務を実地で学ぶ「保線実技研修」、ヒヤリハット情報の収集と活用の仕組みや環境づくりを考える「ヒヤリハット情報活用セミナー」など。さらに、各事業者内での安全に関する実質的な責任者を対象に「鉄道安全ハイレベル研修」を実施、内部監査についての集中討議やヒューマンエラーに関する講義を行った。

「鉄道事業者はどちらかと言えば縦社会の職場環境で、他社の実情に触れる機会があまりないのです。各事業者は、地理的に離れているので交流もなかなかしにくいのですが、こうした合同研修に参加することによって、分野ごとに、あるいは年代ごとに、横のつながりが生まれてきました。それも大きな成果だと評価しています」

技術力共有化事業では、モノも共有する。車両・設備の老朽化に対するメンテナンスや検査機器の購入、調達に時間がかかると交換用部品の確保なども、個社では負担が大きい。そこで各社の貸出・譲渡が可能

な検査測定機器や部品などをリストアップし、その情報を共有。相互融通することで、迅速で低コストな調達を可能にしている。

また、中小鉄道事業者の多くは、本格的な車両の検査や修理部門を持っていないため、車両修繕業務は外部に発注せざるを得ず、費用もかかる。20社の中では、岩手開

発鉄道が直営の検査・修理部門を持っており、加盟事業者は同社に業務を委託、コストの軽減を図っている。22年度は津軽鉄道や三陸鉄道、秋田内陸縦貫鉄道などが、同社に車両の超音波探傷検査や車輪削正作業を委託した。

「こうした鉄道

部品や検査機器の相互融通、業務の委託は、同じ車両を所有する特定の事業者間などで、もともとごく普通に行われていたのが東北の特色です。それを20社全社が必要ときに活用できるシステムとして整備し、共有化しています」

22年度に実施されたこれらの技術共有化事業は、運輸の安全性向上に向けた先進的な取り組みとして、鉄道事業では唯一、国に認定されている。

沿線住民を相互に送客する

プロジェクトのもう一つの柱である相互送客事業もユニークな試みだ。相互に連携しながら企画旅行を実施し、互いに送客し合うという全国的にも珍しいもので、この事業はプロジェクトに先行して平成19年から実施されている。

「この事業も最初は特定の事業者間で行われていましたが、連携プロジェクトとして整備されて以来、各社で活発に行われるようになりました。22年度には、計7社が主催する21のツアーが実施されており、参加人数は550人を超えています」

鉄道事業者が主催するだけあって、ツアーには車内でのイベント開催や車両基地見学など、一般的な旅行では味わえない企画が盛り込まれているのも大きな特徴となっている。

会津鉄道が主催し、山形鉄道を訪問したツアーでは、山形弁のガイドで沿線案内が行われ、話題の「うさぎ駅長」が出迎え

た。山形鉄道が主催した「GR岩手銀河鉄道で行く金田一温泉の旅では、IGRから乗車記念の名前入りコーヒーカーップと南部せんべいがプレゼントされている。

「旅客を送り出す事業者は、訪問先の鉄道の取り組みを学び、自社の活性化に活かしていく。受け入れ側は県外からの誘客をもてなし、自社の知名度を上げ、リピーターを獲得できる。双方にメリットがあります。

また、地方の中小鉄道は自ら行動して待ちの姿勢ではなく、「地域の資産」へ、周囲の見方や考え方を変えていかなければならないと考えています。つまり、人を呼ぶ――観光資源として交流人口を拡大していくことに努力しなければなりません。そういった意味でも相互送客事業は、取り組みべき価値が大きい大切な事業だと考えています」

観光資源としての魅力付けも必要だ。利用客へのおもてなし、お楽しみ感覚やお得感の演出をする。

中小鉄道事業者連携プロジェクトでは、22年度に合同研修会「トレインアテンダン・スキルアップ講座in東北」を開催している。23年度も計画中で、このようなサービス向上を目指す取り組みも、今後は増やしていく方針だ。

また、GPS機能を使った携帯電話ゲーム「コロブラ」と加盟事業者9社が連携した「コロブラで巡る東北ローカル線の旅」(通称コロブラ切符)や、JR東日本の在来線と東北のほとんどの民鉄・三セクが1枚の切符で乗れる「東北ローカル線パス」など、

ユニークな企画切符や共通切符も販売。鉄道を楽しむ東北観光の誘致をねらっている。

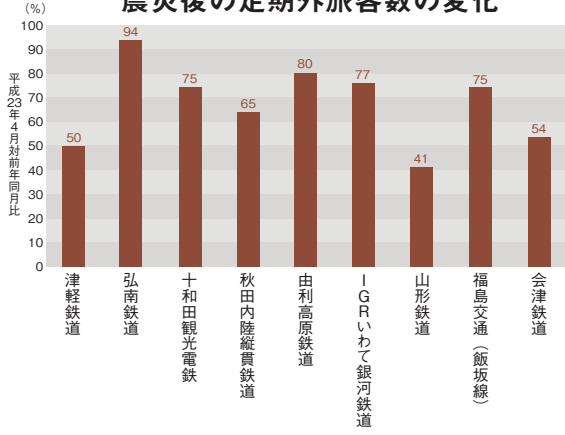
震災復旧・復興支援に取り組み

平成23年3月11日に発生した東日本大震災で、東北の鉄道は大きな被害を受けた。特に太平洋沿岸部は津波による壊滅的な被害を受けており、震災から9カ月を経た今なお、被災した福島臨海鉄道、仙台臨海鉄道は一部区間の運行にとどまっている。三陸鉄道は全路線の3分の2が運休中だ。

早期に運行再開した鉄道も、観光客用団体

早期に運行再開した鉄道も、観光客用団体

震災後の定期外旅客数の変化



津波により軌道が寸断されたため、トレーラーで車両を輸送する(三陸鉄道)



津波を免れた区間の被災地を走る「災害復興支援列車」(三陸鉄道)



被災で運休中、列車に代わって運行した代行バス。10月1日、全線運転を再開した(仙台空港鉄道)

体貸切列車のキャンセルが相次ぎ、東北地方全体への旅行者が激減するなど、ますます厳しい経営環境下に置かれることになった。

しかし、そのような中であっても、東北鉄道協会の動きは迅速だった。地震で被災した事業者は、1日も早い運行再開に向け、休日返上で復旧作業に取り組む。そして早期に運転再開した事業者たちは、東日本大震災からの復旧・復興に向け、さまざまな活動を開始した。

「東北人気質というおとなしいという印象があるかもしれませんが、決してそうではないんです。こういうときだから頑張ろうという気概に満ちた逞しい行動力があります。復旧・復興への動きは迅速でした」

一連の取り組みは「よみがえる鉄路(東日本大震災からの復旧・復興)〜東北の中小事業者等を支えた鉄道技術者集団と東北ローカル線復興支援キャンペーン」として、平成23年10月、「日本鉄道賞表彰選考

委員会特別賞」を受賞した。受賞団体は、東北鉄道協会、JR東日本/東北工事事務所、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)、ジェイアール総研エンジニアリングの4団体で、以下のような活動が高く評価されたものだった。

① 鉄道技術者集団による支援

高度な技術力を持つ技術者たちが震災直後から現地入りし、被災状況の把握や復旧工法を指導。これにより早期復旧・経費の削減が実現した。

鉄道・運輸機構は仙台空港鉄道の被災状況調査と早期復旧方法を指導したほか、三陸鉄道、岩手開発鉄道、仙台臨海鉄道、福島臨海鉄道に対して被災状況調査を実施した。またJR東日本/東北工事事務所のアドバイスによって、仙台地下鉄が予定より1カ月前倒しで運行が再開した。構造物の健全度判定のノウハウを有するジェイアール総研エンジニアリングは、阿武隈急行の被災状況調査と復旧工法指導を行った。



仙台臨海鉄道が秋田臨海鉄道から借り受けた機関車（右）。引き渡し式では津波による流失を免れた車両も並んだ（平成23年11月8日）



団体乗車のキャンセルが相次ぐ津軽鉄道を地域で盛り上げようと開催された「津軽鉄道 けっぱれ! フェスタ」(平成23年6月28日)。



IGRいわて銀河鉄道に正社員として雇用された三陸鉄道職員4人の入社式の様子。

②東北ローカル線

復興支援キャンペーン

東北鉄道協会は、被災した鉄道の早期復旧に向けた機運醸成、被災事業者への激励とともに、旅行者が激減する東北ローカル線の需要喚起を目的として、「東北ローカル線復興支援キャンペーン」を実施。併せて復興イベントを開催し、沿線の被災者を勇気づけるとともに、ローカル鉄道の意義・魅力を訴えた（左下囲み参照）。

③相互扶助の精神による被災事業者支援

震災により大半の区間が運休せざるを得なくなった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4人を平成24年7月末までの1年間、正社員と

して雇用了。

また、仙台臨海鉄道は、津波により被災した機関車の代替として、秋田臨海鉄道からディーゼル機関車を借り受け、11月25日、一部区間で運行を再開した。

相互扶助の精神、絆を生かして

「東日本大震災で『鉄道被災』という言葉が使われるようになりました。東北の鉄道が受けた傷跡は、非常に大きなものがあります。救いは、中小鉄道事業者連携プロジェクトの3年間の蓄積で、連携の基礎ができていたということでしょう。震災以降の復興に関しても、連絡を取り合いながら、協力して頑張っています」

技術力共有化事業、相互送客事業を二つの柱とする23年度の取り組みは、東日本大

震災の発生で多くが立ち消えとなったが、秋には緊急事態を想定した大規模な合同訓練を実施した。

10月7日には、IGRいわて銀河鉄道において、加盟事業者10社が参加し、緊急事態を想定した大規模な故障列車救済訓練などを実施。10月27日には、会津鉄道・田島車両基地で、加盟事業者8社と消防機関が共同して、緊急事態を想定した大規模な列車復旧訓練等を開催した。

「中小鉄道事業者の社員で大きな事故を経験した者などほとんどいません。安全運行が第一の使命ですし、路線の長さやスピード、運行本数などの環境的な理由もあ

ります。しかし、やはり訓練を行って対処法を学んでおく必要があります」

実物の列車を使用した脱線復旧訓練や、列車と衝突した自動車を想定した人命救助訓練などは、中小の鉄道事業者が単独で行えるものではない。

「こうした大規模な訓練は、20社がまとまっているからこそできることだと考えています。今年度は復興事業が主となりましたが、それ以前から行ってきたことも地道に続けていきたいと思っています」

鉄道事業者間にあつた壁を取り払い、中小鉄道として力強く歩み続けようと、連携して活動する東北鉄道協会。事業者たちは、震災後さらに強化された結束力で、東北6県の復興を目指している。

復興支援キャンペーン

「がんばろう!東北 ローカル線 ご乗車・ご支援感謝キャンペーン」

4月29日～8月末

参加13事業者の鉄道を利用すると「乗車記念証」が発行され、割引やプレゼントなどの特典を受けることができるキャンペーン。乗車証は24000枚を発行。

「がんばろう東北の鉄道! リレー写真展」

6月18日～

1日も早い復興への願いを込めて、被災前の列車の勇姿、被災状況、復興への動きを伝える写真展。リレー方式で開催。被災事業者のグッズ販売、応援メッセージの受付、義援金箱の設置を実施。

秋田内陸縦貫鉄道→津軽鉄道→山形鉄道→会津鉄道→東北福祉大学内「鉄道交流ステーション」→福島交通→奥州市「鉄道フェスタ in Zホール」(現在も継続中)

復興支援イベント

「津軽鉄道 けっぱれ!フェスタ」

6月28日

「がんばろう!『三鉄』の集い」

6月29日

有名人が1日駅長として参加。ローカル鉄道の意義や魅力を語るとともに、復興への機運を盛り上げた。2イベントで沿線住民など合計4000人が集まった。特に津軽鉄道では、事前の問い合わせが殺到し、人数が大幅に増加することが予想されたため、直前に会場を変更したほどの人気だった。



三陸鉄道と沿線の被災者たちを激励しようと企画、開催された「がんばろう!『三鉄』の集い」(平成23年6月29日)

東日本大震災と電力危機

江ノ電の120日

2011.3.11 — 7.9

東日本大震災から、まもなく10カ月目を迎える。
地震発生による運転見合わせから、安全点検、運転再開へ。
そして、その後に実施された計画停電への対応——
多くの鉄道事業者は、今後の安全対策に活かそうと、
東日本大震災とそれに伴う電力危機の検証を開始している。

取材・文◎香田朝子／撮影◎織本知之



CLOSE UP

3月

11日(金)

14時46分／宮城県北部の三陸沖を震源とする震度7、マグニチュード(M)9.0の地震が発生。

14時48分／江ノ電の地震計「震度2」を感知後「震度4」を感知。

14時49分／相模湾に津波注意報が発令。

14時50分／全列車に対し安全箇所へ緊急停止指令。東京電力停電により七里ヶ浜変電所・鎌倉変電所が停電。

14時53分／全6列車の停止位置を確認。全列車、運転見合わせ。

14時55分／総合本部並びに部門別対策本部を設置。乗客・乗務員の安否確認、施設の損壊等について情報収集。

14時55分／施設区電務班が停電の確認を得て、七里ヶ浜―鎌倉駅間の踏切停止作業を開始。

15時05分／施設区保線班により全線徒歩巡視、線路点検を開始。

15時08分／岩手県沖を震源とする震度5弱、M7.5の余震が発生。

15時15分／茨城県沖を震源とする震度6弱、M7.3の余震が発生。

15時22分／線路安全を確認の後、駅間に停止した列車を順次、駅に収容。

15時32分／相模湾に津波警報が発令。

15時49分／七里ヶ浜―鎌倉駅間の踏切停止作業を完了。

16時09分／相模湾に大津波警報が発令。

16時46分／江ノ島―鎌倉駅間の線路点検が完了、安全を確認。

17時11分／七里ヶ浜駅の乗客、乗務員に避難指示。乗務員は、車両の転動防止・電源遮断をした後、乗客とともに七里ヶ浜高校へ避難する。同22分、避難完了。

20時26分／湘南モノレール運転再開の一報を受領。列車内で復旧を待つ旅客に案内。

21時00分／東京電力が復電。七里ヶ浜変電所・鎌倉変電所の送電が開始され、稲村ヶ崎―鎌倉駅間の停電が解除。

23時00分／小田急電鉄の江ノ島線・藤沢―片瀬江ノ島駅間は津波警報が解除されるまで運行不可と確認。



踏切の停止・復旧作業はすべて手作業で行われる

12日(土)

0時00分／小田急電鉄が運転再開。終夜運転を実施。

0時26分／鎌倉駅から藤沢駅行き代行バスを運行。同48分藤沢駅着。

0時31分／江ノ島―藤沢駅に臨時800列車を運行。施設区電務班、保線班が巡回添乗。添乗区間の安全を確認。同41分、藤沢駅着。

0時48分／藤沢―江ノ島駅に臨時803列車を運行。同58分、江ノ島駅着。

1時32分／12日の列車運行について協議。藤沢―江ノ島駅間、鎌倉―稲村ヶ崎駅間の折り返し運転とし、江ノ島―稲村ヶ崎駅間は津波警報解除時に再度協議することを決定。

5時36分／初電より藤沢―江ノ島駅間、稲村ヶ崎―鎌倉駅間の折り返し運転実施。

13時50分／相模湾の大津波警報が解除、津波注意報発令。

13時58分／運転再開に向けて江ノ島―稲村ヶ崎駅間の線路点検を徒歩巡視で行うとともに、各駅の構内点検、車両点検を実施。

14時30分／江ノ島―稲村ヶ崎駅間の安全を確認。

14時59分／試運転運行。

15時24分／全線運転再開。

15時20分／相模湾の津波注意報解除。

13日(日)

5時36分／初電より通常運行。

19時50分／首相が記者会見で「東京電力、東北電力管内の電力供給が極めて厳しい状況にあり、大規模停電に陥る恐れが出てきた。東京電力に対し、明日から計画停電を実施することを了承した」と発表。

20時15分／東京電力が記者会見で14日の計画停電実施を発表。計画的な停電が予定される地域(第1―第5グループ)と時間帯については東電HPにて発表。

23時頃／国土交通省が「東京電力と鉄道各社が計画停電について協議中」と発表。

深夜／東京電力神奈川支店藤沢支社より

※藤沢変電所・鶴沼変電所は停電していなかったため、七里ヶ浜―鎌倉駅間に停車した列車も動かすことができた。



藤沢と鎌倉を結ぶ江ノ島電鉄（江ノ電）はおよそ半分が海岸線を走る。そのとき、2011年3月11日14時46分——江ノ電の10kmの路線には6本の列車が走行していた。地震発生とほぼ同時に出された津波注意報は、16時8分には大津波警報へと変わり、江ノ電は乗客の安全確保と地理に不慣れな観光客の避難誘導に奔走した。地震や津波による直接的な被害はなく、翌12日には運転を再開した江ノ電だったが、復旧の後に大きな問題に直面することになる。14日から始まった計画停電だ。その受電系統から計画停電の対象となった江ノ電は、運行休止を余儀なくされた。「江ノ電の120日」——刻々と変わる状況下で「安全・安心」確保にどう取り組んだのか、計画停電とそれに続く電力使用制限令にはどのように対応したのか。江ノ電の120日を振り返った。

15日(火) 1時頃 / 国土交通省が「鉄道各社の優先度に応じ、必要な変電所に電力を供給することで、鉄道各社と東京電力が合意した」と発表。
 16日(水) 「計画停電実施に伴う運休」終日運休
 17日(木) 「計画停電に伴う運休」10時30分頃～18時頃
 江ノ電と湘南モノレールの2社で「計画停電グループ変更」の要望書を東京電力神奈川支店に提出。
 18日(金) 「計画停電に伴う運休」終日運休
 19日(土)～21日(月) 初電～20時30分頃
 「計画停電中止」終日24時間隔運行

14日(月) 未明 / 計画停電の実施に備えて、全50箇所の踏切停止および遮断桿停止の処置を行う。停電解除時には復旧作業を行う。作業時間はそれぞれ1時間30分、合計3時間。
 「計画停電実施に伴う運休」①初電～11時30分頃 ②15時頃～22時頃
 「江ノ電の4箇所の変電所はすべて第1グループに属する」旨、連絡。



江ノ電の乗客が避難した神奈川県立七里ヶ浜高等学校



通常運行の再開でいつもの風景が戻った

22日(火) 「計画停電に伴う運休」8時30分頃～13時30分頃
 23日(水) 「計画停電中止」通常ダイヤ運行
 24日(木) 「計画停電に伴う運休」17時30分頃～21時30分頃
 25日(金) 江ノ電と湘南モノレール、藤沢・鎌倉市の両市長がグループの見直しや計画停電の除外、総量規制の変更を求めて、東京電力神奈川支店に要望書を手交。
 4月 8日(金) 経済産業大臣が閣議後の記者会見で、計画停電について「原則打ち切る。ただし不足の大部分を生じさせないための緊急措置として計画停電の仕組みは残す」と表明。
 15日(金) 東京電力は、電力需要がピークを迎える夏の電力供給力を7月末5200万kW、8月末5070万kWと発表。

5月 13日(金) 政府が「夏期の電力需給対策」として一律15%削減の需要抑制目標を取りまとめたのに伴い、経済産業大臣は電気事業法第27条に基づき夏期の電力使用制限令を発表。
 25日(水) 経済産業省が夏の大規模停電回避に向けた電力需給対策の詳細を発表。病院や鉄道など公共性の高い分野については、電力使用制限の適用除外・制限緩和を認める。
 「鉄道」12～15時…削減率15%
 その他の時間帯…0%
 「ローカル路線」片道3本/時…0%
 片道4～5本/時…5%
 7月 1日(金) 電力使用制限令発動。
 江ノ電が目標とする削減率は12～15時の時間帯5%、その他の時間帯0%。さまざまな施策で電力使用の削減と効率的な運用を実施。
 9日(土) 首都圏でのサマータイム制度導入に対応し、早朝・夜間帯の増発を目的にダイヤ改正。

「安全・安心」の確保

地震発生と同時に出された緊急停止指令。安全確認の後、列車は注意運転で駅まで走行する。大津波警報が発令される中での乗客の避難誘導、深夜の代行バスと臨時列車の運行実施——その日、「安全・安心」を確保するために取り組んだ江ノ電の行動を追った。



「緊急停止指令」の発令

その日は薄曇りだった。鉄道部乗務区の運転司令には、2人が詰めていた。その1人が阿由葉圭介助役だ。

14時46分、地震が発生。揺れは長く、江ノ電の地震計は「震度2」を感知後、48分に「震度4」に変わった。

「震度2の時点で各列車に「地震発生」の無線を流しているうちに揺れがだんだん激しくなり、もう1人の司令と顔を見合わせながら「緊急停止指令」に変えていった」と阿由葉助役は言う。

江ノ電の自然災害時の取扱規程では、震度4以上の地震が発生したときは全列車を一旦停止させた上で、設備等の点検や注意



江ノ島電鉄株式会社
鉄道部 乗務区 助役

阿由葉圭介

Keisuke AYUHA



江ノ島電鉄株式会社
鉄道部 乗務区 運転士

望月政孝

Masataka MOCHIZUKI



江ノ島電鉄株式会社
鉄道部 乗務区 車掌

浅野友貴

Tomotaka ASANO

運転等により安全を確認すると定めている。このとき、藤沢―鎌倉駅間10kmの路線には、上下合わせて4両編成の列車が6本運行していた。無線で連絡を取り合い、全列車の正確な停止位置と被害の有無、乗客・乗務員の安否を確認できたのは14時53分。江ノ電の地震計が震度4を感知してから5分後だった。

余震が続く中、本社では総合本部並びに鉄道部長を対策本部長とする鉄道対策本部など部門別対策本部を設置し、非常体制を発令した。

15時5分、施設区保線班の全線徒歩巡視・線路点検がスタートし、運転司令は停止中の6列車の駅収容の指示を開始した。「地震が発生したときは、全列車が藤沢などの大きな駅を出たばかりで、どの列車も駅の近くに停止していた。余震が続いていたが、走行距離が短かったので、安全確認さえできれば駅に収容できると考えた」（阿由葉助役）

これまで、震度4以上の地震で停止したときは、保線班など技術系係員の点検が完了するまで列車を動かしてはならないとされていた。しかし、それでは止まっている時間があまりに長く、乗客の負担も大きい。4年前に、規程の解釈基準を新たに定め、橋梁や高架、トンネルなどの危険箇所を除く線区では、乗務員が線路の徒歩巡視を行い、走行の安全を確認したのち、注意運転で列車を移動させることになっていた。「今回はその初めてのケースだった」と言う。

15時22分、最初の列車が検車区（車庫）のある極楽寺駅に到着した。張り詰めた緊張感の中、司令と各列車の乗務員とのやり取りが続き、2番目の列車が鎌倉駅に到着、収容を終える。

地震発生後の3分後に出ていた相模湾の津波注意報は15時32分に津波警報に変わり、16時9分には大津波警報が発令されていた。焦る気持ちを抑えながら、乗客を乗せた列車を安全な駅へと誘導していく。

17時19分、石上駅に抑止中だった列車が藤沢駅に到着。すべての列車収容が完了した。

※1 運転司令 列車乗務員や駅などに列車運行の指令を出す部署、人。 ※2 受電停電 受けている電気の供給が止まること。 ※3 解釈基準 平成19年10月1日に制定。「自然災害時の取扱規程」における運行の取り扱い等について、その基準を示したもの。



平成9年、「関東の駅100選」に選定された鎌倉高校前駅。大海原に面する

乗客の避難誘導、そして運転再開へ

望月政孝運転士と浅野友貴車掌は、上りの第285列車に乗務していた。列車は稲村ヶ崎駅を出て海岸線を走行。七里ヶ浜駅まであと200m余のところまで揺れを感じ、運転司令の無線が入る直前に緊急停止した。七里ヶ浜駅に入る手前には小さな橋梁が

あり、橋梁を渡るには施設区の安全確認を待たなければならぬ。

「線路を歩いて目視で安全を確認し、橋梁の安全確認を取って、駅に停止した」（望月運転士）
第285列車には4両の座席がほぼ埋まる程度、150人余りの乗客が乗っていた。津波警報が出ていたので、沿線にお住

まいのお客さまは運転再開を待たずに歩いて帰られた方が多かった」（浅野車掌）
この時点ではまだ、望月運転士も浅野車掌も全線の点検が済めば運転を再開できると考えていたと言ふ。車内に残った乗客に状況を説明し、司令からの連絡を待った。

しかし16時9分、大津波警報が発令される。乗客が残っている駅の中でも七里ヶ浜駅は最も海岸線に近く、管理責任者である駅長のいない駅でもある。鉄道対策本部は、残った乗客の避難場所を探し、神奈川県立七里ヶ浜高等学校に受け入れを依頼した。17時11分、2人は57人の乗客とともに避難するようにとの指令を受け、22分に避難を完了した。

「避難場所は高校の体育館で、日が沈むにつれて寒さが増してくる。停電で真っ暗な中、高校にお願いして体育のマットを借りて敷き、毛布もお借りした」（浅野車掌）
困ったのは、連絡手段がないことだ。駅から鉄道電話を使って連絡できるが、通信障害で携帯電話や一般電話はつながらない。浅野車掌は公衆電話を探し、司令と連絡をとって地震発生時から何も口にしていない乗客のために食料の差し入れを頼んだ。

一方、江ノ島駅では、湘南モノレール運転再開の一報を得て旅客に案内するとともに、その1時間後には藤沢市のボランティア職員の協力で、10人の旅客を湘南白百合学園小学校に避難させていた。

時刻は23時。江ノ島駅には約40人、鎌倉駅にも約40人の旅客が残っていた。JR東日本は早い段階で「首都圏在来線の運行をすべて中止する」と発表しており、江ノ電

を動かしても藤沢駅、鎌倉駅からの移動手段がない。鉄道対策本部は、藤沢駅で接続する小田急電鉄の運転再開を待っていた。

深夜になって、小田急電鉄の運転再開と終夜運転が決定した。鉄道対策本部は鎌倉駅を出発し、途中、七里ヶ浜高校に避難中の旅客を乗せて藤沢駅に向かう代行バスの運行を手配するとともに、江ノ島駅発藤沢駅行き、藤沢駅発江ノ島駅行きの2本の臨時列車を運行。旅客の帰宅の足を確保した。

3・11の経験を糧に“安全”を構築

第285列車の望月運転士は、地震による緊急停止も目視による線路点検も初めての経験だったと言ふ。

「お客さまを守らなければと、安全を第一に考え行動したつもりだが、それでも、避難場所で一晩を過ごすことになってしまったお客さまには申し訳ないという思いが強く残っている」（望月運転士）

江ノ電では、通常の防災訓練のほか、東海地震の警戒宣言を受けた「予知と防災対応の防災訓練」などの訓練も実施している。しかし、3月11日に起こったことはすべて、それらの「想定」を大きく超えていた。

「そうした中でも、日頃の訓練の成果は要所で発揮されていたのではないかと思う。『ポスト3・11』という言葉が生まれている。この経験を糧に『安全・安心』をどう確保するのか——その体制や仕組みをよりよいものに練り上げていくことが、われわれ鉄道事業者の使命だと考えている」と阿由葉助役は語っている。

計画停電への対応

3月13日夜、東京電力は計画停電を実施すると発表した。江ノ電の運行を支える四つの変電所は計画停電の第1グループに属し、停電時間内の全線運行停止は避けられない。「何とかお客さまの生活の足を確保したい」——計画停電に翻弄され、計画停電と闘った江ノ電の行動を追った。

13日深夜から始まった計画停電への対応

地震発生翌12日、江ノ電は始発から藤沢―江ノ島駅間、稲村ヶ崎―鎌倉駅間の運行を開始した。午後には大津波警報が解除となり、江ノ島駅から稲村ヶ崎駅までの徒歩巡視・線路点検を実施。全線の運転を再開した。地震による負傷者はなく、施設等



江ノ島電鉄株式会社 常務取締役

柴田行生

Yukio SHIBATA

の損壊もなかった。

「津波の心配もなくなり、12日の夕方には通常運行に戻った。翌日の13日は始発から通常運行で、もう大丈夫だと安心した矢先だった」と鉄道安全統括管理者を務める柴田行生常務取締役は言う。

東京電力の計画停電実施の発表だ。懸念はあった。福島第一原子力発電所の状況をテレビなどの報道で見ると、電力の制限が実施されるのではないかとという予測は立つ。しかし、それはあくまでも節電要請のレベルだ。

江ノ電には2系統、四つの変電所がある。東京電力逗子変電所から受電する鎌倉変電所と七里ヶ浜変電所、東京電力藤沢変電所から受電する鶴沼変電所と藤沢変電所だ。

「グループ分けをするという報道を耳にして、おそらく2系統は別々のグループになるだろうと期待した。逗子変電所か藤沢変電所、どちらか1系統の電気が供給されれば、輸送力の半分はかろうじて確保できる」（柴田常務取締役）

報道が先行する中、深夜、東京電力神奈川支店藤沢支社から連絡が入った。四つの

変電所すべてが計画停電の第1グループに入るといふ知らせだった。しかも、14日の初日は、6時20分～10時、16時50分～20時30分、2回の計画停電が予定されている。停電時間の全線運行休止は避けられない。加えて、江ノ電の10kmの路線には、全部で50箇所の踏切がある。

踏切は、停電時には保安装置が働いて遮断桿が降下する仕組みになっている。地震の発生で停電になったときは、踏切を閉鎖してしまつたため、ただちに停電区域の踏切閉鎖の解除を行った。送電されたときは、踏切保安装置を復旧させた。計画停電が実施されるといふことはつまり、この作業を繰り返すということだ。計画停電時間の前に踏切の電源をカットして、遮断桿が降下しないようにチェーンで固定する。停電が解除となり送電されたら遮断桿のチェーンをはずし、電源を復旧させる。人海戦術で対応しても50箇所ですら1時間半、停電の前後におよそ3時間の作業時間が必要となる。

早朝から施設区の電務班、保線班の係員が作業を開始した。運休は初電から11時36分までと15時11分から22時13分まで。15時間の全線運休が決定した。

「計画停電の発表が遅かったので、お客さまへの周知不足は明らかだった。無理はあったが、混乱を防止するため極力運行を確保するとともに、バスによる代行輸送の実施を決めた」（柴田常務取締役）

結局、14日早朝の第1グループの計画停電は、直前になって取りやめになった。しかし、停電の対象となっている以上、江ノ



江ノ島電鉄株式会社 鉄道部 施設区 助役

橋川政重

Masashige KITSUKAWA



江ノ島電鉄株式会社 鉄道部 施設区 施設区長

後藤弘樹

Hiroki GOTO

電としては2回目の停電予定時間に備えるしかない。午後、係員は踏切のカットと復旧による防護処置を再度行った。この日、計画停電が実施されたのは、17時から1時間半、第5グループにおいてのみだった。

優先供給の対象外だった江ノ電

翌15日は、要員と機材の確保が困難となったため、終日運休となった。さらに、1日2回の計画停電が予定される日は、終日運休することが決められた。

「しかし、お客さまの利便性を考えると、何日も終日運休するわけにはいかない。踏切の防護処置は施設区で何とかしたいという思いもあったがそれも難しく、駅や検車区の手も借りて、計画停電が2回あっても、

江ノ電の計画停電と列車運行状況

日付	計画停電の状況	江ノ電の運行状況・対応	代行バスの運行
3/14(月)	計画停電実施 (6:20~10:00) (16:50~20:30)	運休 初電~11:36 15:11~22:13 24分間隔運行	代行バス運行 6:00~11:00
3/15(火)	計画停電実施 15:20~19:00	終日運休	
3/16(水)	計画停電実施 12:20~16:00	運休 10:24~18:00 24分間隔運行	
3/17(木)	計画停電実施 9:20~13:00 16:50~20:30	終日運休	代行バス運行 6:00~9:00 17:00~21:00
3/18(金)	計画停電実施 6:20~10:00 (13:50~17:30)	運休 初電~20:36 24分間隔運行	代行バス運行 6:00~9:00 17:00~21:00
3/19(土) ~21(月)	第1グループは 計画停電実施せず	24分間隔運行	
3/22(火)	計画停電実施 9:20~13:00 (16:50~20:30)	運休 8:36~13:36 24分間隔運行	
3/23(水)	第1グループは 計画停電実施せず	通常運行	
3/24(木)	計画停電実施 18:20~20:25 (当初の予定は22:00まで)	運休 17:36~21:24 運休まで通常ダイヤ 運転再開以降、24分間隔運行	代行バス運行 17:00~22:00
3/25(金)	第1グループは 計画停電実施せず	通常ダイヤ運行	

※3月14日の計画停電初日については、情報が二転三転し、最終的には第5グループ(17:00~18:30)のみが実施された。()内の時間は、実施が予定されていて、実際には実施されなかった第1グループの計画停電時間帯。

その間の列車を走らせようということになった」と、鉄道部施設区の後藤弘樹施設区長は説明する。

その頃、特別高圧電力で受電している首都圏の鉄道事業者には、計画停電中も電力を優先供給する施策が取られていた。しかし、江ノ電の変電所は一般の住宅と同じ配電線から受電しているため、優先供給の対象にはならない。

「通勤通学のお客さまは非常に困りになっている。現場の疲労も溜まってきている。黙っていても何も解決しないので、東京電力に対しては、電力供給が無理ならせめて4箇所の変電所のうち2箇所を他のグループに組み替えてほしいと要望した。また、地元の関係者には、東京電力への要望書の署名に協力をお願いし、国交省や経

産省、資源エネルギー庁に当社の窮状を訴え対応をお願いした」(柴田常務取締役)

踏切の防護処置の回避も検討した。東京電力から高圧発電機車を借り、七里ヶ浜変電所に設置し、直接送電してはどうか——配電系統を改良して七里ヶ浜変電所から50箇所の踏切に電気を供給するシステムに変更すれば、計画停電になっても発電機車で電気を供給できる。

「19日の夜に動作確認をして、22日と24日の計画停電で高圧発電機車を使った。踏切の防護作業がなくなり、2日とも3時間ずつ運行時間を延ばすことができた」(後藤施設区長)

そして28日には、江ノ電もようやく計画停電「除外」の適用を受け、計画停電の有無にかかわらず終日運行が可能となった。

電気使用制限令の発動へ

計画停電は3月25日を最後に実施されなまま経過し、4月8日、「原則打ち切り」が発表された。

しかし、首都圏における電力供給不足は解決されおらず、政府は電力需要がピークを迎える「夏の電力需給対策」として、一律15%削減の需要抑制目標を策定。これに伴い、7月1日、経産省は電気事業法に基づき電力使用制限令を発動した。

「鉄道は電力使用制限の適用除外・規制緩和が認められ、大手鉄道事業者の12~15時の削減率が15%であるのに対し、江ノ電は5%。3月の時点から節電に取り組んでいたため、大きな混乱に陥ることなく目標をクリアすることができた」と、施設区の橋川政重助役は説明する。

駅構内や列車の照明の一部減灯や日中の消灯、冷房の温度設定を引き上げる等のこまめな取り組みは3月来実行している。

夏の12~15時の5%削減は、通常6本の4両編成のうち1本を2両編成とすることで対応した。この時間帯の瞬間最大電力1263kWhを、5%削減して1200kWhに抑える。7月1日から9月22日の間、この目標値を超えた日は一度もなかったと言った。

「江ノ電が使う電力は、もともと中堅スーパーと同じ程度。それだけに小さな取り組みで節電効果が生まれる。現在、列車の軌り音の防止対策用の油脂の散布は、太陽光パネルを利用した装置を導入している。太陽光発電などについても、徐々に導入する方向で考えていきたい」(橋川助役)

被災を辛くも免れた江ノ電は、その後には始まった計画停電に苦しめられた。鉄道は電気を動力に走る——その事実と向き合っている。



計画停電中は、全踏切の電源カットと防護処置の作業を繰り返した



東京電力を通じて借りた関西電力の高圧発電機車。七里ヶ浜変電所に設置して活用した

一寸の中小鉄道にも五分の魂

——東日本大震災当日の江ノ電の対応についてお聞かせください。

深谷 鉄道事業者は、お客さまの安全を確保するために、今回のような地震や津波などの災害や不測の緊急事態が発生した際に、迅速かつ冷静、的確に判断し、行動できるように、さまざまな訓練を実施しています。また、警察や消防署、ガス会社などと合同訓練を実施し、テロ対策を含め、非常時の対応について連携体制を取っています。

3月11日は、地震発生と同時に列車の運行を止め、お客さまの安全を第一に確認しました。幸い、お客さまや社員は全員無事で、駅や施設の損壊も一切無かったのが救いでした。

社員は、安全管理マニュアルに則って、限られた人数の中、管理部門も現業部門も連携プレーで非常によく対応してくれました。私自身、長年鉄道に携わってききましたが、今回つくづく実感したのは、一寸の中小鉄道にも五分の魂がある、ということだと思います。本当に気概がある。社員には感謝しています。

——海岸線を走る江ノ電は、大津波警報も発令される中での対応でした。

深谷 大変だったのは、七里ヶ浜駅に抑止した車両にお乗りのお客さまの避難誘導でした。

私が3年半程前に社長に就任した際、最も気になったのが災害時のお客さまの避難場所です。観光地でもあるこの地域では、地理に不慣れな観光客の安全確保

に十分な配慮が必要です。藤沢、鎌倉の両市長には「行政もわれわれ交通事業者と一緒に検討してください」とお願いしていますが、満足のいく連携はまだ取れていません。

避難場所は、地域住民を優先します。これはある程度やむを得ないし、われわれも十分理解できます。けれどもわれわれ鉄道事業者は、例えば今回のように大津波警報が発令されている中、身動きが取れずにいるお客さまがいたら、何とかな安全な場所にお連れしなければならぬ。江ノ電のお客さまに限らず、観光客が退避できる広域避難場所、最低でも雨露をしのげる場所を確保しておく必要があります。

今回は、本社が手分けをして避難場所を探し、七里ヶ浜高校にお願いして57人のお客さまを受け入れていただきました。2人の乗務員がお客さまを誘導してお世話したのですが、彼らも大変な思いをしたでしょう。お客さまには当社で備蓄していた水や乾パンをお届けしていただき、ありがとうございました。夜遅く、小田急電鉄の運転再開に合わせて運行した藤沢駅行きのバスで帰宅の途につかれたお客さまもいらつしたので、校内で一晩お過ごしになったのは26人でした。

私が感心したのは、翌朝、社員がお客さまをタクシーで藤沢駅や鎌倉駅にお送りしたことですね。よく気付いてくれましたし、この臨機応変な対応は、中小鉄道が地域密着だからできたのだと思います。



江ノ電鎌倉駅

TOP INTERVIEW

東日本大震災と その後の計画停電を振り返る—— 途絶えぬ運行でお客さまの 生活と「安全・安心」を守る。 それが鉄道の使命。

江ノ電は路線10kmの全国的に見ても小規模な鉄道だが、年間1500万人を超える利用がある堂々たる電鉄だ。観光客で賑わい、2012年9月には開業110周年を迎え、地域の生活路線として親しまれている。

その江ノ電が運行できない——東日本大震災後に始まった計画停電だった。江ノ電は過去にない対応を求められ、強い使命感で苦しい日々を乗り越えた。江ノ島電鉄株式会社 深谷研二取締役社長にお話を伺った。

江ノ島電鉄株式会社
取締役社長

深谷研二
Kenji FUKAYA

取材●茶木 環／文●香田朝子／撮影●加藤有紀（人物）・織本知之

安全のためには、止めることも使命

——当日はすべての鉄道がストップしました。地震などで鉄道がいったん止まると、お客さまからは「運転再開が遅い」という非難が出がちです。

深谷 鉄道運行の仕組みについて、ご理解いただいているからでしょうね。地震による運転停止から再開までは、大きく三つのプロセスがあります。最初は地震発生直後で、まずお客さまの安全を確認、確保します。やむを得ず駅間に停車した場合は安全を確認の上、線路上に降りていただいて最寄り駅等の情報発信しやすい場所へ避難誘導します。次に、震度4以上の場合、徒歩による全路線の安全点検を行います。線路や架線、橋梁や高架橋、トンネルなどに損害を受けていないかどうかを点検、確認し、特に列車の安全運行に欠かせない信号関係は入念に点検します。損傷箇所があれば復旧作業を手配します。つまり、距離の長い路線や老朽化建造物が多い場合ほど時間がかかるわけです。しかもそれらはすべて社員が歩いて行。要員を多数緊急招集して、点検箇所の割り振りから始めますから、非常に時間がかかります。最後に運行計画を策定し、全線の線路内に歩行者等の不在を確認して、ようやく運転再開となるのです。

お客さまに対して、自社や他社線の適確な情報を随時提供することは当然ですが、その間、状況によっては種々の確認作業に相当の時間を要します。しかしマスコミからは「なぜ、もっと早く動かさないのか」

と批判が起こり、クレームはお客さまからも出てきます。鉄道事業の本質をなかなかご理解いただけないのは、鉄道事業者のPRがまだ足りないのでしょうか。

——外側から見えないところで、安全を確保するためのさまざまな取り組みがなされているのです。

深谷 相互直通運転にも、同じことが言えると思います。現在は相互直通が進み、非常に高い利便性を提供しています。ところが1社にトラブルが起きると、当然のこととして乗り入れている事業者のダイ

ヤにも影響します。遅れが生じたり、直通が途切れて普段はしない迂回や乗り換えも必要になってくるので、お客さまにとってはそれが大きなストレスになってしまふのです。現在の鉄道事業は列車の運行、駅の出改札をはじめとして利便性が向上していますが、それは高度なシステムに支えられています。トラブル等のリスク回避についてはメーカーと一体となって取り組んでいます。

言うまでもなく鉄道事業者は安全に基づいて運行していますが、「安全」に大手

も中小ありません。安全に走らせることが鉄道事業者の使命なのです。そしてまた、「安全のために止める」ことも、鉄道事業者の使命なのです。

計画停電に伴う大きな労力と時間

——3月14日から実施された計画停電では、非常に「苦労されました。

深谷 江ノ電の10kmの路線は、大きく分けると、藤沢ー江ノ島駅間を東京電力藤沢変電所から受電する二つの変電所で、



江ノ島駅売店前の車止めの上にあるステンレス製のオブジェの小鳥たち。小鳥たちが着ている手編みの服は、5年前まで江ノ島駅売店に勤めていた藤沢市在住の女性が、10年以上にわたってつくり続けているもの。これまでにつくった服は1000着近くに上るといふ。全線開通100周年を迎えた2010年、深谷社長は女性に感謝状を贈った。

江ノ島―鎌倉駅間は東京電力逗子変電所から受電する二つの変電所で給電し、運行しています。つまり2系統4変電所の給電で全線が運行しているわけですが、この4箇所の変電所がすべて計画停電の第1グループに入ってしまったため、計画停電時間帯での全線運休が避けられなくなったのです。

計画停電の実施で鉄道が動かない。これはどなたにもご理解いただけることだと思います。問題は踏切の取り扱いです。踏切は保安上、停電時には遮断桿が降下して踏切を閉鎖する仕組みになっています。従って、計画停電が実施される際には、停電になっても遮断桿が下りないように事前に電源カットと防護処置を取らなければなりません。停電が解除された後には逆に、復旧の処置をする。通電時の動作確認も重要で、これらの作業はすべて技術系の係員が手作業で行います。

江ノ電の路線には、50箇所の踏切があります。人海戦術で対応しても最短で1時間半、停電の前後におよそ3時間かかる。1回3時間の計画停電で6時間の間、列車を動かさなくなるのです。従って1日2回の計画停電が予定されている場合は、必然的に終日運休せざるを得ません。

けれども、お客さまは「計画停電の間ではないのに、どうして動いていないんだ」と思われます。駅や列車内にお知らせを掲示したり、車内放送やホームページなどで、その都度ご案内するのですが、お客さまにご理解いただくのはなかなか難しく、苦情も少なからずありました。緊急避難策として七里ヶ浜変電所に発電機車

を設置するときも、バス運行の燃油の手に日々追われる状況下で、発電のため軽油を確保するのに資材担当はもとよりグループ一丸となって対応したのです。

また、これはすべての鉄道に当てはまることですが、列車を運休すると、レールの頭面（車輪と接する面）に錆が発生してきます。通常で3〜4日、当社は海岸線を走っていますから、潮風が当たり、1日の運休でまっ茶色に錆が出てきます。

鉄道の保安設備の基本は、車両の車輪がレールと短絡することで車両の存在を電気的に検知する（軌道回路）原理になっています。レールに錆が発生してしまうと短絡が不十分で車両の存在が検出されない可能性がありますから、1日運休するたびに、グラインダーで錆を削り取らなければなりません。その後、試運転列車を走行させて、信号機や踏切など保安システムが正確に作動しているかどうかを確認しなければなりません。労力も経費も時間もかかる。そうした過程を一つ一つ確実に踏んで運行を再開しなければなりませんでした。

——計画停電による運休に際しては、鉄道会社で唯一、振替輸送と代行バスを実施されました。

深谷 定期券利用のお客さまは現在34%ぐらいですが、最低限、朝夕の通勤通学の足だけは何とでも確保したいと思いました。

当社線は、他の鉄道による振替輸送はできません。そこでまず、振替輸送としては、グループ会社の江ノ電バスが運行する藤沢駅―鎌倉駅の路線バスをご利用い



建設当時の原型をとどめる極楽洞（極楽寺―長谷間）。2010年11月、鎌倉市の「景観重要建築物等」に指定された

ただけるように即刻手配しました。

代行バスは、江ノ電バスの観光用貸切バスを充当しました。代行バスは、江ノ電に沿って各駅最寄りのバス停に停車し、最寄りといっても駅から少し距離がありますから、駅に来られたお客さまをバス停までご案内し、バスを降りられたお客さまは駅までご案内する。昼夜を問わず、まだ寒さが残る中、社員が本当によく頑張ってくれました。

また、沿線には高校が3校ありますが、江ノ電が終日運休すると、生徒たちが通学できず休校になります。3月から4月にかけては、卒業式や入学式、始業式など学校行事が多い。当社には高校から運行要請が来ましたが、こればかりはどうしようもありません。新入生の保護者説明会の際には、藤沢駅から鎌倉高校までの直通バスを出して対応しました。ご不便をおかけするお客さまのために、でき

る限りの対応をしなければという気持ちでした。

——その一方で、東京電力に対して、受電の要請を続けられたのです。

深谷 14日の計画停電実施の発表を受けて、鉄道が運休し、首都圏の交通網は大混乱に陥りました。国交省は、鉄道を対象から除外するように東電側に要請しましたが、当初、東電は「鉄道を計画停電から除外するのは難しい」としていたんです。ところがしばらくすると「鉄道に電気が優先供給される」と報道している。確認をとってみると、東電は各社ごと、個別に電力の優先供給について協議を進めているらしい。どう見ても大手優先です。

そこでまた一寸の中小鉄道にも五分の魂がムラムラと湧いてきた。「幹線動脈であるターミナルに、われわれ中小の鉄道とバスがいわゆる毛細血管としてお客さま



江ノ島一腰越駅は路面区間を走る



全駅に掲示されている「総合防災情報」

て、湘南モノレールと当社とで、東電神奈川支店に提出したのです。

東電への要請と並行して、国にも働きかけました。国交省、経産省、資源エネルギー庁に出向き、当社の窮状を直訴して、東電に対して電力供給を要請するよう理解、支援を求めました。

をお送りしている。それは同時並行で運行しなければならぬはずだ。人間の体だって、幹線動脈だけじゃ動かないじゃないか」という思いが湧き立ってきた。そこから動き始めたんです。東電藤沢支社への供給要請も暖簾に腕押し。それではと3月17日に、当社と湘南モノレールの2社に関東運輸局、神奈川県が同行して東電神奈川支店に出向き、「計画停電グループの変更」の要望書を提出しました。

署名活動もしました。東電社長宛にグループの見直しや計画停電の除外、総量規制の変更を求める要望書をつくり、鎌倉高校・七里が浜高校・鶴沼高校の校長先生方をお願いしたら、PTA、さらに藤沢市と鎌倉市の観光協会・商工会議所・商店街連合会もご支援くださいました。それらを一つにまとめて、25日に、藤沢市と鎌倉市の両市長にも同行を要請し

行政と連携した避難対策をとる

——地震や津波などの防災施策について、どのような計画をお持ちですか。

深谷 BCP（事業継続計画）については、コンサルタントに入ってもらって勉強会を始め、会社全体としてのプランニングを行っていたところなんです。今回の地震でのさまざまな反省点も踏まえ、見直

りやすく記載しました。大津波または津波警報発令時の防災無線の識別情報もご案内しました。

歴史をさかのぼれば、今回のような規模の地震や津波は実際に起こっています。鎌倉の大仏は長谷駅にあります。500年以上前に起こった津波で上屋が持つて行かれたという記録が残っている。神奈川県では、全体像が十分に解明されていないとして、こうした歴史的な地震についても検証し、相模湾沿岸部などの津波対策の見直しを進めています。市の対策見直しは基本的に

は県のガイドランスを受けて進めるのが本来なのですが、藤沢市と鎌倉市も緊急事項として、県と並行して地域最前線の見直しを進めています。まとまれば、県と両市で整合性を図るの



しを進めているところ。最も大切なのは、お客さまへの情報提供ですね。江ノ電は、地理に不慣れた観光のお客さまも多い。9月から全駅に「総合防災情報」の掲示を開始しました。周辺地図の下に駅ホームの標高、最寄り避難場所までの距離と標高、海からの距離、津波がさかのぼる可能性のある河川からの距離などを分か

りやすく記載しました。大津波または津波警報発令時の防災無線の識別情報もご案内しました。当初は「想定外」と言われた地震ですが、現在では「東日本大震災が想定外だったというのは間違い」と言われています。地震の予知は難しいのですが、少なくともマグニチュード9前後の地震はまた起こると想定し、交通事業者はまずお客さまの安全、そして社員、地域について、行政、特に沿線自治体と連携して防災・減災施策を早期に整備していかねばならないと考えています。

青春の駅

初めて借りたアパートは京王井ノ頭線の三鷹台という駅にあった。

その頃、私はまだ十九歳で、家出同然に茨城の田舎を飛び出して来たアホ娘であった。けつして謙遜ではなくほんとうにアホで、清く、貧しく、美しくはなく、頭の中は男子のことで一杯だった。自意識過剰のくせに自信がなく、不安と希望を行ったり来たり。それが若さだと言われればそれまでだが、思い起こせば失敗ばかりの恥の多い日々を送っていた。

吉祥寺のレストランでアルバイトしながらのフリーター暮らし。時代は右肩上がりで行ききの不安はなかった。なんともかなるだろうと思わせる時代風潮。社会はバブルに向かって突っ走っていたのだ。



イラスト・岡林玲生

東京での毎日は刺激の連続だった。ディスコでナンパされたり、大学生たちと映画を創ったり、劇団に参加したり。絵に描いたような青春そのものだった。家賃は二万二千元。月収は八万ちよつとで、よく生きていたと思う。よほど友達にたかっていたのだろう。

その頃に片思いをしていた早稲田の学生は、小田急線の経堂に住んでいた。情けないような片思いでいつまでたつても恋人未満。それでも、一緒に歩いているだけで幸せだった。彼はもともと京王井ノ頭線の富士見ヶ丘に住んでいて、バイト先で知り合ったのだ。下宿の大家と喧嘩したと言つて引越してから会えなくなり、私はとても悲しかった。いまから三十年以上も昔の話だから、もちろん携

帯電話などない。四畳半一間のアパートに住み、バイト代で食いつなぐその日暮らしの私は電話を持っていなかった。あの頃、電話は高級品だったのだ。

部屋のドアに小さな伝言板をかけておく。遊びに来た友達は私が留守だとそこに伝言を残す。

ある日、バイトから戻って見ると、片思いの男子からの伝言が書かれていた。せっかく来てくれたのに、会えなかったなんて残念。私は猛烈に恋しくなつて、住所だけを頼りに彼の下宿を訪ねてみることを決意した。小田急線というのは確か新宿から出ていたよな……と思ひ、電車を乗り継ぎ経堂の駅に到着し、交番に住所を告げて道順を教えてもらひ、やつとこき住所のアパートにたどり着く。い

文・田口ランディ
RANDY TAGUCHI

東京生まれ。2000年長編小説「コンセント」でデビュー。その後「アンテナ」「モザイク」を発表。初期の長編は三部作と呼ばれ、海外でも高い評価を得ている。01年「できればムカツかずに生きたい」で第一回婦人公論文芸賞受賞。小説に「キュア」「被爆のマリア」「蛇と月と蛙」、エッセイに「パピヨン」「生きなおすのもってこいの日」など著書多数。近著に長編小説「マアジナル」（角川出版）、ノンフィクション「アルカナシカ」（角川学芸出版）がある。

まの男女なら携帯電話や携帯メールであらかじめ確認をとるのだろうか、昔の恋は行き当たりばったりだ。ドアをノックし、奥から「はい」と声が返った時はうれしかった。ああいう感動も、会えなかった時の淋しさも、携帯があるばかりに体験できないのかと思うと、今の若者は気の毒な気がする。ただ会えた、というそれだけで興奮した。そういえば最近この駅にも伝言板がなくなり、昔ほど「先に行く！」などと書かれていたものだ。いまでも、小田急線と聞いただけでなんだかどきどきする。あの時、確かに青い恋をしていたなあと思う。もしかしてかつての彼がこれを読まないか……という下心を隠しつつ、この原稿を書いている。

RAILWAY & CINEMA

二〇〇三年以来約八年間、三十三回にわたり三十四本の映画を紹介してきました。かなり偏見があり、その上文章表現もつたない私の映画評論を長い間読んでくださった読者の皆さまに深く感謝申し上げます。この連載の対象となるような鉄道映画が全く無くなつたというわけではありませんが、主要なものを取り上げたのではないかと思いません。そこで、今回と次回は、なぜこの映画を取り上げないのかといった読者の皆さまの疑問に答えることを中心に「鉄道と映画」をレビューしてみたいと思います。

ご紹介する対象とした映画は、単に名画というだけでなく、鉄道が映画の中で重要な役割を果たし、かつ鉄道が登場するシーンが印象的なものを選びました。ただし、いずれも私の目で見た評価ですから、相当に主観的なものであることを強調しておきます。例え名画であつて鉄道が登場するシーンが印象的であっても、鉄道が重要な役割を果た

たしているとは言いえないものは、迷つた末に外しました。例えば、ミケランジェロ・アントニオーニの名作「情事」です。主役のモニカ・ヴィッティが鉄道から身を乗り出すシーンなど実に印象的ですが、映画全体から見ると鉄道が重要な役割を果たしているとは言い難いのではないかと考え、外しました。同様にフェデリコ・フェリーニの傑作「青春群像」。最後に主人公が鉄道で故郷の町を離れる場面、非常によくできたシーンですが、鉄道が登場するのはこの最後の場面だけなので、大変迷つた末、やはり見送りました。ほかにもビクトル・エリセの「ミツバチのささやき」などもこのような考え方から対象としませんでした。一方、ポール・ニューマンとロバート・レッドフォードが素晴らしい演技を見せた「ステイング」は、鉄道が詐欺の重要な舞台として使われており、編集部の方からも推薦され、ずいぶん迷いましたが、これらのシーンで鉄道が印象

鉄道と映画

34

連載を終えるにあたって 前編

「鉄道と映画」で

紹介しなかつた作品の、
いくつかの理由について。



文・羽生次郎
text by Jiro HANYU

1946年東京生まれ、69年東大経済卒、同年運輸省入省、人事課長、運輸審議官等を経て、2002年8月国土交通審議官を退官。現在は公益財団法人笹川平和財団・会長を務める。フィルム・コミッション（FC）への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

的であつたかと自問すると、必ずしも印象的とは言えないと考え、やはり外しました。また、松本清張原作、野村芳太郎監督の「張り込み」。前半に出てくる刑事たちが夜行列車に乗って東京から九州へ行く場面、昭和三十年代前半の長距離鉄道の様子が実に良く撮れていたし、映画も傑作とは言えないが佳作と考え、取り上げようと思ひ、何回かDVDを見ていううちに果たして重要なシーンか否か迷うようになり、とりあえず取り上げるのを見合わせました。

次に、鉄道が重要な役割を果たし、かつ鉄道シーンの印象が強くても、映画自体が名作、傑作、佳作に当たらないものは除外しました。この範疇に属する典型的なものには、ハリウッド製の鉄道を舞台にした冒険活劇です。「暴走列車」「カサンドラ・クロス」「軍用列車」「北西戦線」、最近では「アンストッパブル」などです。いずれも時間を割いてみる価値があるかどうかと考えるとイエスとは言い難いと思います。ハリウッドのアクション映画をことさら高く評価してはいませんが、軽蔑しているわけでもありません。それが証拠には「サブウェイ・パニック」や「北国の帝王」などは佳作と考え、取り上げています。迷つたのは「フレンチ・コネクション」です。この映画のサブウェイを舞台にしたアクションは迫力があるし、ジーン・ハックマン演ずるポパイ刑事は魅力的でした。今にしてみれば取り上げてよかったのではないかと思つていきます。

(次号に続く)



大正・昭和の鳥瞰図絵師
連載一第10回
吉田初三郎の世界



鞍馬電鉄沿線名所図絵

鞍馬電鉄沿線名所交通鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

もともと京都電燈が経営していたのが、出町柳を起点に八瀬へと向かう叡山電鉄と、途中の山端（現・宝ヶ池）から京の奥座敷と呼ばれる貴船、鞍馬へ向かう鞍馬電鉄の路線である。

昭和十七年、京都電燈はその鉄軌道を京福電気鉄道に譲渡。その後、昭和六十年に京福電気鉄道から分離し、新たに叡山電鉄が設立、翌年、「叡山本線」「鞍馬線」の二路線を開業した。平成十四年からは、京阪電気鉄道の100%資本参加で完全子会社化している。

現在は、京都観光を担う花形路線として名所探訪・行楽に、周辺住民の生活路線として賑わっている。

本図は、昭和三年九月刊で京都電燈傍系の鞍馬電鉄時代の作品である。山端―市原間は同年十二月中旬の開通、山門―毘沙門間のケーブル開通は四年夏、市原―鞍馬（仮駅）は四年十月中旬開業、鞍馬（仮駅）

藤本一美
首都大学東京（都立大学）非常勤講師。日本国際地図学会会員。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。



『鞍馬電鉄沿線名所図絵
[鞍馬電鉄沿線名所交通鳥瞰図]』

(昭和3(1928)年9月10日)
鞍馬電氣鉄道株式会社 発行/日本ライン蘇江の観光社 印刷

叡山電鉄株式会社 路線図


設立：昭和6年7月6日
営業開始：昭和6年4月1日
本社：京都市左京区田中上柳町25番地の3

叡山電鉄株式会社
Eizan Electric Railway Co., Ltd.



比叡山、鞍馬に通じる「山岳路線」

「叡電」の愛称で親しまれる叡山電鉄の叡山本線、鞍馬線は、鴨川と高野川が合流する出町柳が起点。平成元年には京阪電気鉄道の鴨東線が地下線で開業、地上にある叡電の出町柳駅にも京阪の駅の出入口に直結する新しい駅舎ができ、大阪方面と直結。利便性が大きく高まっている。叡山本線は比叡山の麓・八瀬へと向かい、鞍馬線は出町柳駅から5つ目、宝ヶ池駅で分岐して鞍馬天狗や牛若丸の逸話で名高い鞍馬に至る。一年を通して古都・京都を訪れる観光客で賑わうとともに、山深い洛北の大切な生活路線として沿線住民に利用されている。





「鞍馬間は同年十二月二十日の開業・全通だから、作品は手回しよく、一年以上前から開通したかのよくな（電車が走行中の絵柄）表現になっている。」

初三郎の絵に添へて一筆も「今や鞍馬電鉄は、叡山電鉄と相結んで、其の山端駅より直路此の霊山の門前に至り、更らにケーブルは高く山を貫いて本堂のほとりに至る。まことに探勝参拝者にとりては至便ししよ至捷しよの交通路といはねばならない」と結ぶほどだ。

カラフルで大胆な構図を見てみよう。図の右側には鞍馬山の山上に鞍馬寺と護摩堂を大きく配置し、その山麓に由岐神社や山門、鞍馬駅舎を、対岸の貴船山麓には貴船神社と奥社境内を、さらに小野小町で有名な小野寺や実相院などを立体図絵風の筆致で巧みに描写していて、今にも飛んでも行ってみたい誘惑にかけられそうである。

左半分には、西の愛宕山と東の比叡山、その中間には京都の町並みや金閣寺、銀閣寺などを描写している。もちろん、初三郎お得意の富士山、日本ライン、朝鮮まで描く「遊び心」はうれしい限り。

なお、初三郎は「鞍馬寺」（大正十三年）の作品も残している。



津軽鉄道の「走れメロス号」

2012
**みんな
てつ** 40
WINTER
冬号

●発行所／社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-0004 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／(社)日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／(社)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・加藤有紀

●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。