

TOP INTERVIEW

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

[上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援]

120余年の歴史を継承して 地域の路線を 守り続ける。

西上州の足として120余年の歴史を刻む上信電鉄。富岡製糸場などの世界遺産登録で伸びた輸送人員を維持しようと、地域の協力と支援を力に、鉄道の活性化に取り組んでいる。地域の暮らしを支え、「観光鉄道」としての飛躍を目指す——木内代表取締役社長にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之



上信電鉄株式会社 代表取締役社長

木内幸一
Kouichi KIUCHI

張り合いのある会社づくりへ

——「群馬型上下分離」方式の公的支援を受けるようになって約20年が経ちましたが、現状はいかがでしょう。

木内 それまで当社の鉄道事業は赤字があまりにも大きく、経営がどんどん悪化して当然借り入れも増え、本当に大変でした。上下分離方式が導入されて、列車の運行に専念できるようになり、利益を上げると、それが確実に反映される。企業努力が報われるようになりました。鉄道基盤の維持管理費用は、中小の地方鉄道にとって大きな負担です。「群馬型上

下分離」方式は、地方鉄道の実効的な支援策として各地で活かされていますが、厳しい経営環境下に置かれている地方鉄道にとって、非常にありがたい制度です。

当社も36億円あった借入金を現在では18億円まで縮小することができ、経営的にも張り合いが持てるようになりました。それは社員にとっても同様で、全員で「張り合いのある会社づくり」「張り合いのある職場づくり」を目指しています。働きがいのある会社であれば、いい人材が集まってくる。できれば今後は沿線に住む若い人たちを採用して、地元

誇りを持って働いてもらえる会社にしていきたいと考えています。

——富岡製糸場などの世界遺産登録という追い風もありました。

木内 世界遺産登録が決まって輸送人員が急激に伸びました。平成26年度は定期外のお客さまが35%増え、30%以上の増収となっています。現在は少し落ち着いてきて、登録前の約15%増となっていますが、これを維持していければと考えています。残念だったのは、訪れた方々の現地での滞在時間が短く、地元にとすお金意外と少なかつたこと。訪れた方々にどう楽しんでいただくか。これか

ら考えていかなければならない問題だと思っています。

沿線の少子高齢化が進む中で輸送人員を伸ばしていくには、地域の暮らしの足としてしっかり役割を果たしていくこと、そして沿線にある観光資源を活かして、観光鉄道として当社線を楽しんでいただけるようにすることが肝要です。いかに外から人を呼び込むかに注力しています。

そうした中で今、上野三碑こうづけさんびが世界記憶遺産の国内候補となっています。いずれの碑も当社沿線が最寄り駅となっていて、「世界記憶遺産候補の地を廻る」ハイキ

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

【上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援】

ングイベントや乗車券の企画を実施しています。全国の中老年の方々に、ぜひ足を運んでいただきたいと思っています。

また、認定されれば富岡製糸場などと合わせて実に5駅が世界遺産、世界記憶遺産の最寄り駅となり、利用促進の好機として期待しているところです。

イベントは地元の人たちと一緒に

——上信電鉄は企画列車やイベントが多というイメージがあります。

木内 そうですね。中でも全国から届いた絵手紙を車内に飾る絵手紙列車も今年で11回目を迎え、出展者は678人、作品数は903点と過去最高となりました。絵手紙列車には、作品を出された方が家族やお知り合いと一緒に全国各地から見に来てくださいます。皆さん、列車の運行時間を問い合わせる乗車されるのですが、特に問い合わせが多かった年に臨時列車で運行すると、出展者同士、お互いの作品をご覧になりながら、大変盛り上がり上がっていました。

実は、列車の運行こそ当社が担当していますが、全国から届く絵手紙を管理して準備して下さるのは、沿線にお住まいの女性です。ボランティアで非常にきめ細やかに対応して下さり、おかげさまで今では「走る美術館」との評価をいただいています。

ハイキングイベントなども沿線自治体や住民の方々に協力をお願いしています。地元の魅力を参加者に伝えるガイド

を務めていただいたり、出店して名産品を販売していただいたり。私も、時々、地元のB級グルメをお客さまにサプライズでプレゼントしたりしています。

地元の方々の力をお借りするのは、当社の社員だけでは人手が足りないということももちろんありますが、地元で根ざしたイベントとして育てていきたいと考えているからです。地元の方々はその地の魅力をよくご存じですし、地元の方が参加してこそ盛り上がる。そうしたイベントにこそ価値があり、お客さまの満足度も上がります。来てよかった、また来てみたいと思ってくただける「地域」になります。沿線には、以前は、そこそこ人気があったのに廃れてしまった観光地もありです。それだつて見せ方次第、工夫次第で人気を回復できるはずですよ。今後も地元とタイアップしてイベントを企画していきたいですね。

また、高崎市や富岡市には、当社の駅前広場を活用して行政主催のイベントを実施して下さるようお願いしています。少子高齢化が進んで、この自治体もコンパクトシティ化に取り組んでいます。そのためには駅の拠点性を高めていくことが必要です。

駅に賑わいをつくって、まちの中心部に人を呼び戻す。駅前で開催されるイベントには、普段はクルマを利用する人も鉄道を使ってお出かけになります。当社もそうした日は乗客がかなり増え、確実に効果が出ています。

——大学や専門学校の皆さんの協力もあ

ると伺っています。

木内 平成14年に高崎商科大学前駅が新設されてからは、学生たちと一緒にイベントを実施する機会も増えました。若い人たちがいろいろなアイデアを出してくれます。

高崎駅の引退車両を再利用した待合室は、県立高崎産業技術専門校の学生たちが作ってくれた力作です。車内を板張りにして木のテーブルを設置、外側もきれいに塗装してくれました。冷暖房や飲み物の自販機も完備して、快適に電車を待っていたり環境が整いました。ここで勉強する高校生も多いんです。予想外の使われ方ですが、これも沿線の皆さまに愛されている証しとうれしく思っています。

大規模修繕にいかに対応するか

——現在の課題についてお聞かせください。

木内 歴史が長いだけに設備がかなり老朽化し、これまで以上に大掛かりなメンテナンスが必要な時期を迎えています。おそらくは補助金では賄いきれない大規模修繕をどう進めていくかが課題となっています。

例えば車両も当社は2両編成ですが、中古を捜してもほとんどが3、4両編成で、それを改造するには費用がかかる。変電所も現在6万6000ボルトでシステムが組まれていて、将来的な維持費用を考慮すると6600ボルトに更新した

い。鉄橋などの補修もしたい。問題は山積みなのですが、大規模な維持・修繕費は、現在のような単年度ごとでしかも上限がある補助制度ではなかなか手を付けられません。そうした中、安全性に鑑みて優先順位を考えながら少しずつ進めています。いずれそれでは間に合わなくなるかと危惧しています。何カ年計画で進められればいいのですが、この辺りは私たち鉄道事業者が直面している大きな課題ですね。

群馬県はクルマ社会で、その利便性に頼っている部分が残念ながら大きいのですが、近い将来、多くの人たちが自分たちの足となる公共交通の重要性を実感する日が必ず訪れます。その時に地域の方々が快適に移動できる交通手段として、鉄道を守っていきたくないと決意しています。



平成25年12月に営業運転を開始した新型車両7000形