

No. 1

地域鉄道のいま —天竜浜名湖鉄道—



地域鉄道各社は、厳しい経営環境のもと、技術力の維持・継承や設備の経年劣化への対応などさまざまな課題を抱えています。鉄道技術推進センター（以下、推進センターと記します。）では、地域鉄道各社を訪問し、地域鉄道の現状をお聞きするとともに、推進センターの技術支援活動に対するご意見を伺う取り組みをはじめました。ここでは、2017年10月に訪問した天竜浜名湖鉄道でのインタビューの内容を紹介いたします。

天竜浜名湖鉄道（てんりゅうはまなこてつどう）

天竜浜名湖鉄道が運営する鉄道路線、天竜浜名湖線は、静岡県掛川市の掛川駅から浜松市天竜区天竜二俣駅を経て、湖西市の新所原駅に至る。略して天浜線（てんはません）ともよばれる。旧国鉄の特定地方交通線であった二俣線を引き継いだ路線。全長67.7km、39駅。

訪問先：天竜浜名湖鉄道株式会社

取締役社長 植田 基靖 氏
 運輸技術部長 村松 基安 氏

インタビュー：鉄道技術推進センター長 多田 晴美
 鉄道技術推進センター管理課長 設楽 英樹
 記録：鉄道技術推進センター 管理課 小澤 圭広



インタビューの様子

左から、設楽課長、多田センター長（鉄道総研）、村松部長、植田社長（天竜浜名湖鉄道）

■ 天竜浜名湖鉄道の概要

多田 はじめに、天竜浜名湖鉄道の路線や会社の概要をお聞かせください。

植田 弊社は昭和15年に国鉄二俣線として開業し、昭和62年に天竜浜名湖鉄道となり今年でちょうど30年を迎えました。資本金などの割合は、静岡県40%、沿線市町40%、残り20%が法人からの出資です。総営業キロ数は67.7km、全39駅あり、地域鉄道としてはかなり長い路線となっています。

保有車両数は16両、土木施設はまくらぎが10万本、トンネルが12箇所、橋りょうが231箇所もございます。踏切が122箇所ありますが、そのうち第4種踏切が24箇所あり、非常に苦慮しています。信号保安設備として指令室

で一元的に管理・制御することができる線区集中電子連動システム

を導入しはじめ、今年度でほぼ整備済みとなります。

輸送人員は5年前に150万人を切っていました。現在は154万8千人となり、若干なりとも増えています。営業収益については上下しているものの、旅客収入に関しては4年連続で伸びており、地方ローカル線の中では頑張っている方ではと思っています。旅客収入のうちフリー切符の売上げが前年度比113%と伸びており、この傾向が3年くらい続いています。

多田 地域の通勤・通学、観光客などの旅客の利用状況はいかがですか。

植田 ご利用いただいているお客様は、地元のお客様が若干減っているものの、観光のお客様が増えており、その部分で旅客人員増につながっていると考えています。

学生さんに関しては、学校の統合などで一旦増えていましたが、最近減ってきています。地域住民の方も若干減っています。

■ 地域との関わり

多田 地域住民といいますと、沿線で駅の美化をしているなどという話を聞くことがございますが、御社では地域

何をしたらよいか検討しています。軌道・土木・構造物はもちろん、車両に関しても新しい車両ではなく、現有の車両をいかに長く持たせるかを考えていきたいと思ひます。安全が一番大事ですので、そこを守りながらどこまで維持できるのか考えることが一番の命題ではないかと思ひます。

■ 技術継承と人材

多田 保守を担っていく方々の話になるのですが、技術者の平均年齢や経験年数にアンバランスが生じていることはないですか。

村松 とくに施設関係であります。弊社は第三セクターということで、開業当初の社員はほとんどが国鉄OBでした。その後、JR会社さんからの出向者で技術をつないできましたが、団塊世代の退職以降、JR会社さんからの出向や派遣がなくなり、ここ数年は新しい社員を養成していかなければならない状況です。

植田 国鉄時代の社員が退職した際に採用した若い社員が現在主流になっていますが、その中間がないのは非常に苦しいです。

多田 アンバランスな年齢構成の中で、技術力の維持向上や教育に関して工夫している点があれば教えてください。

村松 熟練したOBの方にパートで残ってもらい、その間に技術を伝えていく取り組みをしたり、鉄道総研の技術講

座を受講させたり、中部管内に教習や養成をしている民間施設がありますので、そういうところを活用しています。

多田 近隣の鉄道事業者との人事交流はありますか。

村松 人事交流はありませんが、中部地区の民鉄や第三セクターは仲が良いので、常日頃から電話などで情報交換をしています。

植田 人材の話ですが、運転関係は比較的年齢層もスムーズな構成ですが、工務の保線が一番厳しいです。

設楽 工務の社員は何名いらっしゃいますか。

村松 電気が2名で、保線・土木が5名で、全体で7名です。

植田 7名以外に元弊社社員の臨時が3名おり、3名とも保線です。また、周辺の土木会社さんに緊急対応の協定を結んでおり、何かあった時にはすぐに来ていただけるような体制を取っております。災害などが発生した際はすぐに来ていただけるように連絡網を作っております。

設楽 昨年、こういったインタビューで別の地域鉄道に話を伺った際、保線は直接安全に関係するため人数をそろえているが、電気関係の人数、技術力が不足しているという話がありました。

植田 弊社では、電気については京三製作所さんから出向して来ていただき、指導していただいているという状況です。

設楽 車両系の年齢構成はいかがですか。

村松 車両は5名の社員がおり、経験年数が長い者で6年、他は大体3～5年となっております。車両に関しても経験が短いため課題となっています。

設楽 車両の検査について、自社で

対応されているのは月検査までですか。

村松 重要部検査や全般検査については部品の脱着まで弊社が行い、それを協力会社さんへ外注し整備していただいております。

植田 協力会社さんにはいろいろお世話になっており、外注をする際には、弊社社員も一緒に行き、研修をしていただきながら整備していただいております。また、臨時社員としてJR貨物のOBの方に指導していただいております。

■ 推進センターの技術支援

多田 天竜浜名湖鉄道さんはすでに推進センターの技術支援をご利用いただいておりますが、鉄道総研に対して敷居の高さを感じることはありませんか。

村松 いつも色々なことで相談に乗っていただいております、フレンドリーと言うと失礼かもしれませんが、そんなに敷居が高いとは感じておりません。しかし情報誌などで、研究内容を拝見しますと、かなり高度な内容ですので、弊社のレベルではちょっとついていけないと感じることはあります。それでも、弊社のような中小事業者の相談に乗っていただけますし、わかりやすくご指導いただけるので非常にありがたく感じております。

植田 やはりはじめは敷居が高く感じました。しかし最近さまざまな相談をしていく中で、関係ができてきて、頼るようになってきました。弊社の人間も、何かあると「じゃあ鉄道総研さんに聞いてみよう」という意見が出るようになりました。

多田 技術支援などで、鉄道総研の研究者が来ますが、内容が難しく感じることはありませんか。

村松 よほどのことがない限りは大丈夫です。

設楽 最近では、橋脚の洗掘や斜面防災に関する調査がございました。

植田 その件については、該当の補修工事を30年度の国庫補助金の中に入



現地調査の実施状況

れさせていただきます。鉄道総研さんに見ていただいて、得られた助言をもとに国庫をお願いして、実際に工事をするという流れができて、すごくありがたいです。

設楽 現地調査では土木関係の内容が多いですが、ほかでは何かお困りのことはございませんか。

村松 老朽化に関する施設の判定です。どこまでがセーフで、どこからアウトなのか。という判定が我々ではどうしてもできないという課題です。

植田 たとえば橋りょう区間で、弊社が見るとまずいと思っても、この程度であれば少し補修すれば大丈夫、という場合や、逆に大丈夫だと思ってもすぐに補修した方がよいと言われる場合もあります。全部を補修することはできないですから、すぐにやらなくてはならないところ、まだ4、5年は大丈夫だろうというところ、その見極めが非常に苦慮しているところです。

設楽 主に土木施設ですか。

村松 そうですね、構造物、トンネル・橋りょうです。

植田 ちょっと補修すればよいのか、全面的にやらなくてはいけないのかの判断が難しいです。

植田 補助金の制度についてですが、優先順位が非常に重要となります。県や沿線自治体から経営助成基金をいただいております。一部を赤字補填に、他は施設整備に自社負担分と合わせて使っています。これをどうやって有効活用していくかが重要です。たとえばある工事を行うにあたり、1千万円しか使えないところが、助成金を使えば3千万円の工事が行えるわけです。この工事は助成金を使う、この工事は単独でやるという優先順位や切り分けが非常に大事になります。

■ 鉄道総研への期待

多田 鉄道総研もしくは推進センター

に、今後、期待することがあれば教えてください。

村松 これからも引き続き弊社のような中小事業者に対してアドバイスをいただければと思います。

鉄道総研さんはどうしても大手事業者を中心にハ

イレベルな技術を提供されている印象がありますが、そういった中でも逆の意味で、中小事業者へ古いものを上手に使っていくような技術指導・アドバイスをいただければと思います。

植田 技術継承の問題と言いますか、以前と比べて技術が落ちているのではないかとすごく不安です。そこをうまくアドバイスしていただけるとありがたいです。ベテランがいないことが非常に悩みになりますので、お知恵をいただければと思います。

設楽 推進センターでは「わかりやすい鉄道技術」や「事故に学ぶ鉄道技術」といった教材を発行しておりますが、感想などはございますか。

村松 これは非常に役立っておりまして、私共は皆この知識が基本となっております。新しく社員が入ってきますと、これをもとに講習を行っております。「事故に学ぶ鉄道技術」のワンポイントアドバイスが非常にわかりやすく、難しい所を読まなくても、まずはここを読めばすぐポイントはここだ、ツボはここだとわかるので非常に便利だと思っております。とくに「わかりやすい鉄道技術」が一番ですね。私はいつも机の中に入れてあります。私は本業が運転なのですが、施設でわからない所があればこれを見て勉強しています。

植田 私も社長になった時に最初に渡されて、これを読めと(笑)。

設楽 この教材は小さな改訂はしているものの、初版がでて10年を超えています。改訂の必要性について今後検討する予定ですが、何かお使いいた



植田社長(右)と多田センター長(左)

いてご要望があればお聞かせください。

村松 本当にわかりやすくして良いのですが、用語の解説がもう少し詳しいとよいのかなと思います。

設楽 ご意見ありがとうございます。なお、「鉄道用語辞典」というものもございますので、そちらの方もご活用いただければと思います。

推進センターの活動メニューの中で現地調査はたびたびご利用いただいていることですが、ほかにこういうサポートやサービスがあったらいいなというご意見がございましたらお聞かせください。

植田 そうですね、やはり現場を見ながらアドバイスをしていただけることが、非常にためになると社員が言っておりました。講習や資格の取得も積極的に参加するようにという方針でやっているのですが、動きながら実地で見るのが非常にためになるのではと思います。本当にありがたいと思います。

設楽 そう言っていただけるとありがたいです。

植田 座学ではすぐ寝てしまいますし(笑)。現地調査後に戻ってきて、私の所に報告に来た際、新しい見方を学べたと社員は言っておりました。

多田 現地調査などの技術支援については、無料の会員サービスということもございますので、限りがあることを理解していただいた上で、鉄道総研・推進センターとしてできる限りのご協力を引続き行ってまいりますので、どうぞ今後ともご活用ください。

本日は、ありがとうございます。