

No.3

地域鉄道のいま —由利高原鉄道—



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、推進センターの活動に対するご意見を伺っています。ここでは、2018年6月に訪問した由利高原鉄道でのインタビューの内容をご紹介します。

由利高原鉄道(ゆりこうげんてつどう)

秋田県の羽後本荘～矢島まで、子吉川沿いを走る鳥海山ろく線を運営。日本ではわずか3線のみとなった、タブレット閉そくが残る。2011年の公募により就任した春田社長は、その知識と経験を活かし、個性豊かな鉄道活性化策を展開している。全長23.0km、12駅。

訪問先：由利高原鉄道株式会社

代表取締役社長 春田 啓郎 氏

インタビュー：前 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 副主査 藤原 善博



インタビュー風景

左から春田社長、多田センター長(当時)、設楽課長

■ 由利高原鉄道の概要

多田) はじめに会社や路線の概況について教えてください。

春田) 当社は1985年に国鉄矢島線から由利高原鉄道になって、今年の10月で33年を迎えます。全線非電化のタブレット閉そく*で、前郷駅でタブ

レット交換を行っています。タブレット交換をやっているところは津軽鉄道、くま川鉄道などごく一部です。これを目当てに写真を撮りに来るお客様もいらっしゃり、お金をかけて自動閉そくにすることは考えていません。

※タブレット閉そく

鉄道では線路に一定の区間を設定し、運行時にその区間に1列車のみを占有させて安全を保っており、これを閉そくといいます。タブレット閉そくは、単線区間においてタブレットとよばれる金属円盤を携行する列車に、その閉そく区間を占有させる閉そく方式です。タブレットは、閉そく区間の両駅に置かれる専用回線で結ばれた機械(タブレット閉そく機)から取り出され、閉そく区間において1個だけ取り出される仕組みになっています。



タブレット閉そく機

1日14往復で、1時間に一本走らせています。基本的に朝の2往復が通学のため2両編成で、後は1両編成です。団体のお客様がいらっしゃる時は必要に応じて増結し、新しい3000形では最大で3両編成にしています。

本社のある矢島駅、起点の羽後本荘駅とタブレット交換をする前郷駅が有人駅です。

輸送人員は、第三セクターになった1985年の翌年の1986年に約66万人ございましたが、昨年度は初めて20万人を割り、移管直後の1/3以下になりました。



提供：由利高原鉄道株式会社



3000形車両



まごころ列車

多田) 定期と定期外の比率はどのくらいでしょうか。

春田) 輸送人員では定期が若干多いですが、収入では定期は割引になるので定期外の方が多いです。

多田) 通勤と通学を比べてはどうですか。

春田) 通学がやはり減っています。秋田県は日本で一番人口が減っている県で、予測では2015年と比べた2045年の人口比率は全国平均約84%に対し、秋田県は約59%になってしまうようです。

鉄道を単なる交通機関としてみると、営業成績がどうか、維持費用がどうかになります。鉄道は地域にとって貴重な財産で観光資源だと思います。一度廃線にしてしまうと二度と戻らないし、逆に新たにローカル線を作ろうとしてもできません。

私はちょうど7年前、前職を早期退職してこの会社に参りましたが、初めに取り組んだのは由利高原鉄道の知名度を上げることでした。ただ、広告宣

伝費にける余裕もないので、できるだけ新聞やテレビなどのメディアに載せてもらうことを考えました。記者クラブの情報交換会や鉄道雑誌の編集長と交流し、鮎川駅周辺の整備事業に関して鉄道雑誌に載せてもらったこともあります。この整備事業では、初めてクラウドファンディングをやってみて、目標額300万に対し、上回る528万円が集まり、工事に取り掛かっていると。そういうことが社長のできる営業の一つかと思えます。また、イベントにも力をいれています。

多田) 毎月のようにイベント列車があるようですね。

春田) 弊社の売り物で一日一往復の「まごころ列車」は、秋田おばこ姿のアテンダントが皆様をご案内しています。また、団体のお客様には乗務して物販やご案内などを行っています。

また、地域の方向けには、「ビール列車」、「忘年会列車」や、子供を対象とした「七夕列車」、「おひなっこ列車」などを運行しています。

また、過去にやったイベントでは、3年程前に、パナソニックのエボルタ列車を走らせました。当時、パナソニックの広告担当会社から昼間に営業路線を止めて、こういった実験をやりたいかどうかという照会を受け、やることにしました。実は、当路線での走行試験の前年に、秋田県北の廃線になっている小坂鉄道で試験をやっていますが、そのときの車両はパナソニックが作った車両でした。

当路線での走行試験は営業路線を止めて実施したということと、埼玉県立川越工業高校の電気科・電車班が作った車両ということで話題になりました。川越工業高校の先生が熱心な方でパナソニックの担当の方と何度も来ていただきました。これまで見たことがないぐらい大勢の人が前郷の駅に来られました。パナソニックはギネス記録という大きな目標を達成しました。

多田) テレビなどでも取り上げられたので、よく覚えています。

■ 鉄道事業を維持するために

多田) ところで、沿線の自治体の方々からのご支援、ご協力はあるのでしょうか。

春田) 各駅に愛好会があり、その上に連絡促進運営協議会があります。この愛好会の方々が、駅の清掃や花壇の手入れとか、夏の時期は草刈、冬は除雪などをしていただいています。市から協議会へ一定のお金はいただいています。ほとんどボランティアみたいなものです。鉄道を守ろうということをやっけていただいております。非常に助かっています。鉄道は地域の方抜きではもちません。

また、地域の方のご支援とは別に東京・名古屋・大阪・福岡に由利高原鉄道応援団があります。役職や会費がある組織ではありませんが、そろいの赤Tシャツを買っていただき、日比谷の鉄道フェスティバルとか横須賀ののりものフェスタなどのイベントではこの応援団の皆様にご協力をしていただいています。イベントや打合せ後のオフ会（懇親会）などを通じてこの応援団の方々も増えており、非常に力強く思っています。

多田) 由利高原鉄道が横須賀のフェスタに参加しているのは知っていましたが、そういった応援団のご協力があったのですね。

設楽) 色々なところと連携して地域全体を盛り上げていくことが大事なのでしょうね。

春田) そうですね。それには地域の方が乗らないにしろ、守ってもらう姿勢が必要だと思います。

会社事業としては、貸切バス事業もやっています。これは市からの要請で始めたものですが、初年度赤字で、昨年は若干黒字となりましたが、予断を許せません。また、新しい商品販売や旅行業法によるツアーなどもやっていますが、副業ばかりでもうかると、やっぱり鉄道はいらぬのではないかなりかねないので、注意が必要です。鉄道が地図からなくなってしまうとドンドン過疎化が進み、外から人が来なくなったら商売もできなくなってしまうので、そうならないために歯を食いしばってやるしかないのです。ただ、自治体からの赤字補填にも限度があり、非常に頭が痛いところです。

多田) 地域鉄道の経営トップとして大変苦心されていることがよくわかりました。ところで、少し技術関係の話を聞かせていただきたいのですが、今、社員は何名いらっしゃいますか。

春田) バスを入れて34名です。

多田) その内、鉄道の工務、車両といった技術関係の仕事をされているのは。

春田) まず、運転士が運転所長を入れて8名です。この8名で車両の点検・検修も行っています。また、工務の保線、電気は5名です。

設楽) 同じ方が保線も電気も両方担当されているのですか。

春田) 所長が1人、電気専任が1人で、保線が3人です。

多田) 車両関係はいらっしやらないのですか。

春田) 運転士が、月検査までやっています。法定の重要部検査・全般検査は外注しています。

多田) 8名の運転士さんの年齢構成は。

春田) 20代から50代まで比較的万遍なくおります。60を超えて一気にいなくなることはないようにしています。採用については、まず1年か2年か駅で鉄道業務をしっかりと覚えてもらって、それから乗務員を希望したら見習いになって試験を受けてもらっています。研修センターなどに入れる余裕はないので、独学で勉強してもらっています。

設楽) 工務は年配の方が多いのですか。

春田) 所長と副所長がJRからのエルダー社員で60歳を超えています。電気が61歳で、保線の2人は30代です。

設楽) 年配の方と若い方がいて、技術継承していけますね。

春田) そう考えています。また、JR出



パナソニックエボルタ乾電池電車



現地調査の風景（急勾配箇所での列車発進試験）

向社員なしでも一応できるかもしれませんが、何かあったときに、関係を断ってしまうのは怖いところがあります。また、東北鉄道協会で開催している実車の脱線訓練などには極力参加させています。

多田 東北地区は鉄道事業者間の横のつながりがとてもよく、部品の貸し借りなどがあるときいています。

春田 相互送客とか、ローカル線に行くツアーなどでも協力しています。

多田 東北鉄道協会ではアテンダントさんの教育もしていますか。

春田 一年に一回ぐらいやっています。お互い意見交換を行い、スキルをあげています。

■ 推進センターの技術支援

設楽 技術面で困っていることはございませんか。

春田 道床、路盤の状態があまりよくないので、動揺が大きく、制限速度を60km/hに抑えています。枕木交換・道床交換をすればよいのはわかっていますが、莫大^{ばく}なお金が掛かるので、本当に少しずつしかできません。また、橋りょう・トンネルも80年とか90年経っている^たので、前に一度、総研さんに診てもらいましたが、また診ていただく必要があるかもしれません。

設楽 お困りのことがあれば、個別に対応させていただきますので、お気軽にご連絡ください。

ところで、一昨年、中間駅をつくるための検討に際して、急勾配での列車発進に関する試験実施を現地調査という形でご協力させていただきました。最終的には実現まで至らなかったと伺いましたが。

春田 うちの實力では、実験しろといわれても実験のメニューすら考えられないのでご相談させていただきました。空転防止に砂ではなくアルミナが使え



春田社長（左）と多田センター長（右 当時）

るということも初めて知りました。

設楽 夏場の試験では何とかかなりそうな結果だったと思いましたが、最終的には冬場が難しいため断念されたということでしょうか。

春田 そうですね。線路の上に雪が積もったとき、アルミナをどうやってまくか、人を常時置くことはできないし、ワンマンカーなので乗務員1人では対応が難しいことがネックとなりました。また、予定地に隣接して踏切と川があり、安全上の問題で最終的にはあきらめました。

設楽 うまくいけば、路線の活性化にもつながると期待していましたが、残念でした。

春田 あと、今日お越しいただく際、お通りになったと思いますが、鉄道と並走している国道108号が平面交差している黒沢踏切があります。地域住民の声で、渋滞するのでそこに踏切交通信号機を今年付けるということになりました。列車が来ないときは常時青にして一時停止しなくてもいいようにする予定です。ただ、踏切なので反射的にブレーキを踏んで後が追突する可能性などもあり、心配なところもあります。立体交差にしまえばいいのですが、踏切の先の道路が三差路になっ

ていて、また、鉄道側も先に河川橋りょうがあり、条件的に厳しいということで、結局、踏切交通信号機で落ち着きました。

設楽 踏切交通信号機の件では、昨年ご相談をいただいて、関連する資料を送付させていただいたと思いますが、着手されたということでしょうか。

春田 つい最近、工事に入ったところです。

多田 推進センターで作った教材などは、お役に立っていますか。

春田 無料でいただく資料はみせていただいています（笑）。余裕があれば色々買って勉強させたいのですが。

鉄道総研にゆっくりお邪魔したことはない^たので、今度、機会があれば、国立にいつてみたいのですが、東京に行くことは結構あっても、なかなか自分の時間を作れないのが実態です。

設楽 ぜひ、お時間のあるときにお声かけください。鉄道総研の実験設備などの見学もできます。

多田 また、個別のご相談などがございましたらご連絡ください。

春田 わかりました。

多田 本日はどうもありがとうございます。