

No.4

地域鉄道のいま —平成筑豊鉄道—



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12月に訪問した平成筑豊鉄道でのインタビューの内容をご紹介します。

平成筑豊鉄道（へいせいちくほうてつどう）

福岡県の筑豊地区の伊田線、田川線、糸田線を運行する第三セクター鉄道事業者。北九州市門司区の門司港レトロ観光線も運行している。社長の河合賢一氏は2017年9月に公募により現職に就任し、観光列車「ことごと列車」運行開始や台湾鉄路のローカル線との姉妹協定締結など、さまざまな鉄道事業の活性化策を展開している。

訪問先：平成筑豊鉄道株式会社

代表取締役社長 河合 賢一 氏
 運輸事業部 工務課長 野中 信一 氏

インタビュー：鉄道技術推進センター長 永井 康義
 鉄道技術推進センター管理課長 設楽 英樹
 記録：前 鉄道技術推進センター 主査 赤塚 肇



インタビュー風景

左から設楽課長、永井センター長（鉄道総研）、野中課長、河合社長（平成筑豊鉄道）

■ 平成筑豊鉄道の概要

永井 通常は会社概要から何うところですが、河合社長のご経歴がバス会社の取締役から平成筑豊鉄道の社長になられたことを知りまして、その理由をお聞かせいただけますか。

河合 鉄道をやりたかったということが一番です。鉄道は駅という一定の空間を占有しており、車両も「場」としての機能があります。この「場」に価値があるはずなので、そこに対して何かやりたいなということがありました。

永井 そのような思いがあったのですね。では、会社概要や路線の特徴についてお聞かせください。

野中 当社は、伊田線、田川線、糸田線の3つの路線を有しています。全長

は約49kmです。国鉄の特定地方交通線を承継した第3セクター会社で、来年（2019年のこと。以下同じ。）で30周年を迎えます。路線の特徴としては、伊田線は複線であり、おもに田園や街中といった平野部を走る路線です。一方、田川線は、山あいを走る路線で、今年（2018年のこと。以下同じ。）も大雨によって被災し、長期間不通となりました。山間は風光明媚なところですが、反面、被災しやすく、防災強度をあげて、大雨による運休を防ごうと取り組んでいるところです。

設楽 田川線、伊田線、糸田線の輸送量の割合はいかがでしょうか。

野中 お客様は、伊田線が一番多いと思います。田川線は通学の学生さんが多いです。

永井 地域鉄道としての貴社の必要性について、どのようにお考えでしょうか。

河合 筑豊地方は、福岡県の中でもとくに人口減少が激しい地域です。その中で、交流人口を増やすために、観光のお客様や、インバウンドのお客様を増やす必要があると思っていますが、博多などとレールでつながっていることが一番大きいと思っています。直接、博多や天神、空港に乗り入れているわ



けではありませんが、レールがJRとつながって、この路線まで来られるところに、一番の意味があると思います。

永井 貴社の必要性について、外向けにアピールはなさっていますか。

河合 沿線の皆さまは、鉄道のあり方について好意的にとらえてくださっています。また、マスコミで取り上げられることが、だんだん増えてきています。

永井 利用者増に向けた取り組みについては、どのようなことをなさっていますか。

河合 観光のお客様を増やすために、ホームページの改善などに取り組んでおり、情報発信を通じて、1日フリーきっぷなどを紹介しています。また、外向けのアピールではありませんが、安定輸送のために適切に施設の維持管理をしていくことが大事だと考えています。昨年度(2017年度のこと。)

は、全国的に寒く、道路が大雪で使えなくなりました。鉄道は平常運行できた日が何日かございまして、鉄道利用が大幅に増えました。

永井 安定輸送は重要ですね。ところで、行橋から田川線、伊田線と乗りついでできましたが、途中外国からのお客様はいらっしゃらないようでした。

河合 まだ全然です。

永井 インバウンドを活用したいというお話がございましたが。

河合 これからです。外国からのお客様は、ほぼゼロです。具体的には、たまたま台湾とご縁があり、台湾に対するアピールを、今年から、いろいろやり始めたところです。

永井 どこからお客様を呼び込むかが課題ですね。新たに観光列車を作られていると思いますが。

河合 「ことこと列車」といいます。日本一ゆっくり走り景色を見ながら食

事していただく列車です。車両のデザインは水戸岡鋭治さんをお願いしました。来年3月からの運行を計画しています。

永井 それは楽しみですね。

河合 沿線に観光の目玉がございませんが、行橋から田川までの間の崎山地区に日本酒の酒蔵があります。また、この地区は、道路のメインルートから離れており、ちょっと昔の鉄道風景、田舎の風景があります。

■ 鉄道の維持・運営

永井 鉄道施設のメンテナンスで何か課題はございますか。

野中 田川線については、先ほどのお話のとおり防災強度の改善に取り組んでいるところです。また、当社の路線は、できた当初、石炭輸送がメインであるとともに、ほとんどの施設が100年を超えています。橋りょうやトンネ

ルなどの土木構造物の今後のメンテナンスが課題となってくると思います。ただ、幸いなことに、トンネルは2本しかないのですが、それもレンガ造りで、非常に健全で、とてもきれいなトンネルです。文化庁から文化財の指定も受けています。一方、橋りょうは、100年を超えているものについて、限られた予算の中でどう維持していくかが課題です。直方の「嘉麻川橋りょう」を鉄道総研の技術支援で現地調査をしていただき、補修方法などのアドバイスをさせていただきました。いただいたアドバイスを参考にして、今後の補助金の申請計画などを策定していきたいと思っております。

永井) 限られた予算という話でしたが、メンテナンスの効率化の取り組みは行っていらっしゃいますか。

野中) 軌道の検測は、年に1回、JRの軌道検測車を入れております。

設楽) 軌道のメンテナンスでお困りのことはございますか。

野中) 軌道については、三セク発足時から、軌道にかかる保守費用の工面が難しかったのかと思います。いろいろなレールや枕木が入っています。国鉄時代は、本線や幹線からの「あがり品」

が入ってきて、うまく更新できていたようですが、第三セクターへ移管されてからはそういうものがなくなり、当時のものを使っています。この数年間補助金の範囲内で徐々に50kgレールに更新しているところです。

設楽) 近年、地域鉄道で軌間拡大による脱線が複数あったことを受け、地域鉄道事業者に対し木まくらぎの健全度を1本ずつ記録・管理するよう国土交通省から通達があったと思いますが、どのように計画されていますか。

野中) 木まくらぎの管理についてはやるしかないと思っています。今のところ、紙に記録し、最終的には表計算ソフトでデータ化するというを考えています。

設楽) 木まくらぎをPCまくらぎ化のご計画がある場合には、効率的な方法などについて鉄道総研にご相談いただければと思います。

永井) 貴社において、5年程度の中長期の施設の更新計画はありますか。

野中) 補助金申請にあたっては、福岡県などから中長期的な計画が求められますので、平準化や補助金の枠を考慮の上、何年にどのようなことをしていきたいという計画を作成しております。

永井) 平準化だけではなく、一時的に費用がかかっても将来的にはより安くなるという場合もあると思います。たとえば、使わない行き違い設備を廃止して、身軽になろうとする会社もあります。

野中) 設備のスリム化については、ランニングコストの低減や、設備管理を多くはない社員で行わなければならないという点からも利点はあると思いますが、まずは、イニシャルコストをどう手当てするかということが課題になります。

河合) 弊社は第三セクターであり、純民間ではないので、自治体からの補助を含めて5年、10年の長期的な計画の中で経営を考えることができます。

設楽) 沿線の方に、長期的に維持していくために必要だということを説明し、理解していただくことが必要なのでしょうね。

永井) ところで、社員はどのくらいいらっしゃいますか。

野中) 全体で60名です。運転士は25名前後、技術系の社員については、土木・保線・建築の施設全般で4名、電気は3名、車両は点検班ということで4名です。

永井) 社員の技術力の維持・向上、技術伝承は、どのように行っていらっしゃいますか。

河合) 基本的にOJTですが、運輸局や鉄道協会から案内していただく研修会などへは参加しています。先日、大阪であった鉄道総研の技術フォーラムにも社員を参加させました。

別の話になりますが、一つ心配していることがあります。ディーゼルカーの行く末です。鉄道に蓄電池車両やハイブリッド車両がどんどん入ってくる中で、将来的にどういう方向性になるのか。ディーゼルカーのない時代がく



現地調査風景(嘉麻川橋りょう)

るのかということですね。部品を扱っている業者さんに聞くと、ディーゼーカーが減れば、部品のストックも減少するとのこと。自動車の世界と一緒に、考えていかなければならないことだろうと思います。

永井 航海中の船舶のように、部品がなければ自分たちでつくる必要が生じるかもしれません。つくれるものはつくる、部品取り車両があればそこから取るということになりますね。

安全に対する意識の確保については、どのような取り組みを行っていらっしゃいますか。

河合 法令にしたがって、安全統括管理者を中心に取り組んでいます。一方、迷ったとき、結局は社長が、普段何をいっているかで会社は変わってきます。ちょっとしたことで、そこは常に意識はしています。

永井 ほかの鉄道事業者との連携や人事交流は行っていらっしゃいますか。

河合 連携については、JR九州から出向に来ていただいたり、JR九州の研修などに参加させていただいたりしています。

野中 JR九州とは相談しやすい環境にあって、よい関係にあります。

永井 社内のコミュニケーションのとり方で工夫されていることはございますか。

河合 所帯が小さいので、コミュニケーション不足ということはありませんが、職場にふさわしい厳しさを醸成する必要を感じることもあります。

永井 社員の心がけで、接客態度も変わってくると思いますが。

河合 基本的には経営が厳しいという前提でスタートしていますので、お客様のご支持がないと成り立たないということは、社員もわかっています。テクニクの巧拙はありますが。



永井センター長(左)と河合社長(右)

■ 推進センターの技術支援

永井 鉄道総研、推進センターの印象について伺います。

河合 テレビの“プラタモリ”の放映が印象に残っています。(笑)

永井 推進センターへの技術相談で役に立ったものはございますか。

野中 今年、2件の調査をお願いしました。「田川線での災害発生原因とその対策」、「伊田線の橋りょうの補修方法」に関する調査は非常に役立っております。

河合 田川線の調査では、技術的なことだけではなく、地元の方からすると、同じところが過去にも崩れており、不安というものもございます。それに対して、今回、鉄道総研に客観的な目でアドバイスをしていただいたと沿線の住民や市町村に説明しています。そういう意味でも、鉄道総研の方が来てくださったことは、プラスだと思っています。

設楽 鉄道総研に対して、敷居の高さを感じるというお声をたまにいただくのですが、そういうことはございせんか。

野中 施設担当の者に、そういう敷居

の高さを感じさせないように、現場に連れて行き、どんどんしゃべらせるようにしています。調査に来られた方もわかりやすく話をさせていただきましたが、話が難しいなと思ったときは、後で補足しています。

永井 推進センターの教材や報告書などで役に立ったものはございますか。

野中 教育は、現場でのOJTがメインで、それを補完するために、「わかりやすい鉄道技術」も使用しています。基礎知識を得るには、非常によい教材だと思っています。改訂される際に、電子化などが行われれば、使いやすさや接しやすさが増すと思います。

永井 鉄道総研や推進センターに期待するものは何かございますか。

河合 今年の災害対応での迅速さ、その場でのアドバイスについて、非常に助かっております。我々が困ったとき、早く答えが欲しいとき、引き続きお力添えをいただきたいと思っています。

設楽 気軽にご連絡をいただきたいと思っています。

永井 本日はどうもありがとうございます。ありがとうございました。