No.5

地域鉄道のいま －真岡鐵道－

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，2019年4月に訪問した真岡鐵道でのインタビューの内容をご紹介させていただきます。

真岡鐵道（もおかてつどう）
茨城県筑西市の下館駅と栃木県芳賀郡茂木町の茂木駅を結ぶ真岡線を運行する第三セクター鉄道事業者。本社は真岡市にあり，社長は真岡市長。平成6年3月より，週末に蒸気機関車の運行を行っている。
全長41.9km，17駅。

訪問先：真岡鐵道株式会社

専務取締役　関　康雄 氏
取締役　事業部長　竹村　高 氏

インタビュアー：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　：鉄道技術推進センター　主査　京谷　隆

インタビューの様子
左から，竹村事業部長，関専務取締役（真岡鐵道），設楽課長，永井センター長（鉄道総研）

■ 真岡鐵道の概要

永井） はじめに，会社の概要や路線の概況について教えてください。

関） 当社は，昭和62年10月に設立した第三セクター鉄道です。主要な株主は，栃木県，真岡市，筑西（ちくせい）市，益子町，商工会議所，農業団体，地元企業となっています。役員数は20名，社長は真岡市長，副社長は栃木県副知事と筑西市長，常勤の取締役は私と竹村の2名です。職員は63名，臨時職員も含めると70名です。

路線の沿革については，明治45年の4月に下館―真岡間が開通し，107年の歴史があるということで，日本一古いローカル線です。第三セクターとして開業したのは昭和63年4月ですので，それから31年が経過しております。

営業区間は下館―茂木間で41.9km，栃木県内が33.6kmで80％，残りが茨城県です。平均駅間は2.6km，駅数17駅，有人駅は下館，真岡，益子，茂木の4駅です。列車本数は48本，内燃動車が9両，ワンマン運転を行っております。JR線との接続を下館駅で行っており，輸送人員の割合は，定期が72％，定期外が27％です。輸送人数はSLの乗客も含めて年間97万人です。

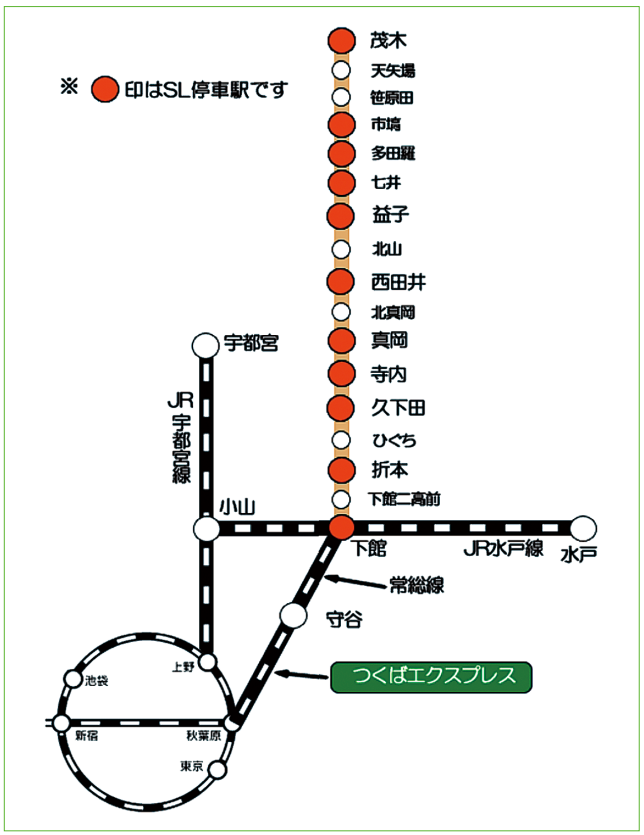
事業内容としては，鉄道事業のほかに，真岡駅前のSLキューロク館管理運営業務，市から受託のデマンドタクシー事業，旅行業があります。SLについては，沿線自治体で作るSL運行協議会からの委託を受けて，当社が運行しております。当社を支えていただいている主な団体としては，SL運行協議会のほかに，無人駅の清掃などを行っていただいている真岡市愛護会，経営支援をしていただいている協議会などがございます。

永井） 鉄道運輸収入の割合はいかがでしょうか。

関） 定期が51％です。

永井） 通学定期が多いのでしょうか。

関） そうです。51％のうち，46％が通学定期です。



路線図（真岡鐵道HPから転載）

普通列車（モオカ14形）

SLもおか号（真岡鐵道HPから転載）

永井）真岡鐵道というと，SLが有名ですが。

関）SLの収益はSL運行協議会の収益となり，当社の収入にはつながっていません。もちろん運行費や施設の維持費はその協議会に負担していただいています。

永井）SL以外の定期外収入源としては，たとえば，いちご狩りなどのお客様でしょうか。

関）そうですね。また，益子の陶器市に来られる方も多く利用されています。駅から歩いて15分程度ですが，陶器市当日は車が大変込み合いますので，列車でという方も多いようです。

永井）ダイヤは1時間に1～2本のようですが，朝夕の通勤・通学客，下館での乗り継ぎを考慮したダイヤとなっているのですか。

竹村）そうです。朝晩の列車本数を多くしていますし，下館での乗り継ぎを考慮しています。

永井）運営にあたって何かお困りごとや課題はありますか。人口減で高校生も減ってきていると思いますが。

関）年間の運賃収入が少子化と人口減少で，ここ5年間は1.3％ずつ右肩下がりです。

永井）対策としては何かありますか。

関）定期外収入をどう増やすかでしょうか。沿線自治体やSLキューロク館でイベントを行っています。車で来られる方がほとんどですが，一部鉄道で来ていただいています。こういったイベントや施設を利用しに来られるお客様向けに食事やビールなどを提供するイベント列車を考えています。

永井）今までイベント列車は企画されなかったのですか。

関）以前はやっていたのですが，ここ何年かはやっていませんでした。

永井）運営にあたって，現在力を入れておられることは何でしょうか。

関）今年からは，物販と旅行センターに力を入れたいと考えています。また，社員のモチベーションを上げる仕組み作りが長年の課題です。

設楽）御社に来る際に乗った列車の運転士の指差喚呼がはっきりした声で，接客も丁寧で，見ていて気持ちのいい勤務ぶりと感じました。

関）その社員は，最近，中途で採用した社員です。まわりにいい影響があるといいと思っています。

設楽）物販は，キューロク館や有人駅を使って，ということですか。

関）そうです。イベントも含めて進めたいと考えています。

設楽）SLという目玉があるので，うまく活用できるといいですね。

竹村）キューロク館の横で，SL機関士体験運転も行っていて，これまで140名くらい参加されています。1回1万

円ですが，この収入も鉄道の収益にはなりません。

永井) SLはなかなか運転できないので人気が高いでしょうね。

関) 旅行センターを使って企画して収入につなげたいと思っています。

永井) モチベーションの話がありましたが，沿線の方々が駅の美化をしてくださっているということで，こういった活動に国交省が表彰をしています。表彰されれば，支援団体の方々のモチベーションも上がってくると思いますので，推薦されてはいかがでしょうか。

関) 検討いたします。

永井) 真岡鐵道として，地域鉄道の必要性をどのように考えていますか。

関) まず，高校生の通学の手段として，必要です。また，病院に通われる方，真岡の工業団地への通勤，農業関係の方，桜町陣屋，専修寺などの文化施設への移動手段としても必要と考えています。

竹村) 沿線に七つの高校がありますので，高校生の足として大事ですね。

関) あとは，益子などの観光の足として利用していただいています。

永井) 工業団地への通勤客はあまりいらっしゃらないのではないですか。

関) そうですね。たまに東京からいらっしゃる方にご利用いただいていますが，JR宇都宮線の石橋駅が近いので，そちらから来られる方が多いですね。

永井) 地方では，駅の近くに何か誘致すれば鉄道に乗るかというと，乗りません。ドア・ツー・ドアで移動できる車を利用してしまいます。違う手段でいかに乗っていただくかを考えないとだめですね。

関) 芳賀赤十字病院が3月1日にオープンしたのですが，鉄道はあまりご利用いただいていないですね。乗っていただくための手段として，イベント列車などの企画を検討したいと思っています。

■ メンテナンスと人材育成

永井) 鉄道施設のメンテナンスの話を伺います。昨年，推進センターの現地調査で軌道の状態を見せていただきましたが，メンテナンスの課題はありますか。

竹村) バラスト劣化の問題があります。国からの補助金で，木まくらぎからPCまくらぎへ約1万本交換しましたが，次は，道床交換をやりたいと思っています。

関) 橋りょうも課題がありますね。100年以上たっているものもあります。今年と来年で修繕計画を立てます。

設楽) 必要でしたら現地調査などでの対応もできますので，ご相談ください。車両の方はいかがですか。

現地調査風景

竹村) 弊社発足当時の車両は修繕費がかさみましたが，平成14年に現在の車両に更新しました。

設楽) それでは，約16年たつということですね。

永井) 他地区の第三セクターの社長に聞いた話ですが，車両年数を見て，今から平準化して更新していかないと，赤字が続くことになると考え，早い段階で計画を立てたそうです。

関) おっしゃるように，車両の更新は，計画的に積み立てをし，平準化した更新計画を立てないといけないですね。

永井) 県などにデータで示して説明する必要がありそうですね。

関) そうですね。平準化データを見せて，10年で積み立てるとかの対応が必要だと思います。

永井) ところで，分野ごとの社員の内訳はどうなっていますか。

関) 運転士が25名です。保線は8名で，臨時職員2名を含みます。

竹村) 保線担当が，信号，電気も担当しています。

永井) 平均年齢はいかがですか。

竹村) 一番多いのは40～50代ですね。

永井) 新卒での就職者もいらっしゃいますか。

竹村) 若い社員はSLを操縦したいと入ってきます。当社では，気動車を数年運転してもらった後，SLへ行ってもらいます。現在SLを操縦できるのは5人です。

永井) 少ない要員で大変ですね。要員確保と育成についてですが，運転士は募集すると入ってこられますか。

関) はい。高卒を採用し，最初は営業をしてもらいます。運転はワンマンですから，連結・解放の知識がないと，操作はできませんので，営業しながら研修を受けることになります。

設楽) 育成は社内でされていますか。

関) そうですね。SLも社内で育成して

おり，練習も同様です。

設楽) 工務関係の方の育成も社内でされているのですか。

関) JRからOBに来ていただき，指導していただいています。

永井) 工務関係の育成は，OJTがメインですか。

竹村) そうです。

永井) 他社と連携した育成などはしていますか。

関) わたらせ渓谷鐵道との交流会，勉強会をさせていただいています。お互いに有意義なものになっています。

設楽) 同業者でされる勉強会などに推進センターから講師を派遣することもできますので，ご相談ください。

永井) 講師には鉄道事業者OBのレールアドバイザーを使う方法もありますので，ぜひご活用ください。

安全に対する意識の確保について，何か取り組みはございますか。

竹村) 安全推進委員会を発足させて，ヒヤリハットなどを取り上げています。

永井) 社内のコミュニケーションで工夫されていることはございますか。

関) 役員が現場を回って，社員と面談し，問題点の吸い上げを行っています。全部を解決するのは難しいですが，いろんな情報が入ってきます。

永井) 現場を見ることは大事ですね。

■ 推進センターの技術支援

永井) 鉄道総研と推進センターについて，どんな印象をおもちでしょうか。

関) 現地調査ではご支援いただき，ありがたいと思っています。

設楽) 昨年御社からいただいた軌道の調査のご相談は，総研の役員を通じて知ったと伺いました。

関) 私から役員の方に相談させていただきました。昨年7月の第三セクター協議会の会議の後でした。

設楽) 鉄道総研や推進センターをご存じなかったですか。

関) 真岡鐵道に来て間もない時期でしたので，それまでは知りませんでした。

設楽) 現地調査での対応などに問題はございませんでしたか。

関) 全くありません。

永井) 鉄道総研や推進センターの報告書などはご覧いただいていますか。

関) すいません。見ていないです。

設楽) 教材も作っております。初級者向けの「わかりやすい鉄道技術」と中堅技術者向けの「事故に学ぶ鉄道技術」という事故事例を紹介した教材の二つです。

関) ヒューマンエラーの教材ですか。

設楽) 昨年「事故に学ぶ鉄道技術」のヒューマンファクター編を送付させていただいています。

永井) 他社の方から聞いたのですが，「わかりやすい鉄道技術」は写真が多く，非常勤役員などに説明するときに使っているそうです。私も国交省にいたときに国会議員の説明に使っていました(笑)。

関) 教材についても，今後は活用させていただきたいと思います。

永井) 推進センターの情報提供サービスについては，あまり使われていないということですが，「会員用ホームページライト」というIDとパスワードのみで開けるサイトを開設しており，ぜひご覧いただきたいと思います。

鉄道総研と推進センターに期待することは何かございますか。

関) 今後も，技術的なアドバイスをしていただけるとありがたいです。

竹村) 橋りょうのことなど，いろいろアドバイスをいただきたいと思います。

永井センター長(左)と関専務取締役(右)

設楽) 橋りょうの検査は直轄でされているのですか。

関) 直轄で，目視で行っています。土木構造物の担当者は保線の経験はありますが，橋りょうの経験があまりないので，推進センターのアドバイスをいただきたいと思います。

永井) 鉄道総研が鉄道事業者に替わって施設の検査業務をすることはできませんが，検査の着眼点や補修方法などについてアドバイスすることはできますので，ぜひ相談していただければと思います。

関) またお願いするかもしれません。民鉄さんからも，推進センターにご相談がありますか。

永井) 最近は結構あります。事故が起きてからでは遅いので，ぜひ連絡していただければと思います。また，どういうことを相談したらいいのかわからないという声をいただきますが，相談事例を載せた推進センター報を2か月に1回，技術支援事例集を毎年5月に出しておりますので，合わせて参考にしていただければありがたいと思います。

関) 今回，いろいろご紹介いただきましたので，今後は活用させていただきたいと思います。

永井) 本日は長時間にわたり，ありがとうございました。