

### No. 7

# 地域鉄道のいま —富士急行—

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、2020年1月に訪問した富士急行でのインタビューの内容をご紹介します。



### 富士急行(ふじきゅうこう)

山梨県大月市と富士河口湖町を結ぶ富士急行線を運行する地域鉄道事業者。鉄道事業のほか、バス事業、レジャー事業(富士急ハイランド)なども営む。本社は富士急ハイランド駅にある。

全長26.6km, 18駅。

## 訪問先：富士急行株式会社

安全統括管理者 執行役員 事業部部长 上原 厚氏

インタビュー：鉄道技術推進センター長 永井 康義  
前 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 企画課 加藤 達哉



富士急行株式会社(訪問先)

### ■ 富士急行の概要

**永井** はじめに、御社の路線の概要や特徴について教えてください。富士急行線は登山鉄道ではないですが、こう配のある路線ですね。

**上原** 富士急行線は大月駅と河口湖駅を結ぶ全長26.6kmの路線です。こう配は平均で19%、26.6kmで標高差約500mを上っています。もっとも急なこう配は40%で、曲線は最小曲線半径160mのところがあります。こう配がきついので、同時に複数箇所での力行に対応するため、変電所は3か所あります。また、さまざまな種類の車両が走っており、特急「富士回遊」などのJR東日本中央線からの直通列車があることも特徴です。

**設楽** 特急「富士回遊」が運行を始めたのは昨年からですね。

**上原** 2019年3月16日からです。現在は1日3往復運行していますが、2020年度から増やす予定があります。

**永井** 本日、乗車してきましたが、「富士回遊」は新宿から特急かいじに直結されてきて、大月駅から富士急行線に3両編成が入ってきていますね。

**上原** 通常3両編成です。臨時で5両編成のときもありますが、ホーム長の関係から一部車両の扉が締め切り扱いとなります。敷地はあるので、停車駅

のホーム延伸を検討しています。

**設楽** 乗車した「富士回遊」は1月の平日にもかかわらず満席でした。直通の特急が入るようになってから、お客様は増えましたか。

**上原** 大変増えています。「富士回遊」は平均乗車率が100%近いです。

弊社の利用者の推移をご紹介しますと、昭和43年度に650万人だった利用者が、平成14年度には277万人にまで落ち込みました。「観光路線化」に舵を切り、平成30年度には365万人まで利用者が増えてきました。平成25



富士急行路線図(富士急行HPから転載)



富士山ビュー特急(富士急行HPから転載)

年の富士山の世界遺産登録の影響は大きいです。

**永井** インバウンドのおかげですね。

**上原** そうですね。平成10年に特急「ふじやま」を走らせ始めました。そのころから観光路線を意識しています。JR東日本、小田急電鉄、JR東海などさまざまな会社の車両を改造し、運用してきました。「富士吉田」駅を「富士山」駅にしたことは海外からのお客様を意識してのことです。

**永井** 「富士山ビュー特急」がありますが、デザインは水戸岡鋭治さんですね。

**上原** 平成21年の「富士登山電車」に始まり、「富士山ビュー特急」、6000系、駅では大月、下吉田、富士山駅も水戸岡さんにデザインをお願いしています。

**永井** 定期旅客とその他の割合はどうなっていますか。

**上原** ここ数年で海外からのお客様が増えたので割合が少し変わってきています。平成24年度の実績では、定期が146万人、定期外が164万人と定期外のお客様が多少多い程度でしたが、

平成30年度は定期が134万人に減って、定期外が230万人に増えており、定期外のお客様が大変多くなっています。

**永井** 海外からの観光客は中国の方が多いですか。

**上原** 河口湖を訪れるお客様は中国・タイ・台湾・香港が多いと思います。表示物には、英語、中国語の次にはタイ語の表記が必要と考えています。

弊社の路線は地元の足としても重要な役割がござりますが、観光のお客様にストレスなくきていただくことも重要です。大月駅、河口湖駅には英語が話せるコンシェルジュを配置して、積極的に話しかけよい印象をもっただけのご案内をしています。

**永井** 今はSNSなどがあるので、アクセスのための環境をよくすれば評判が広がり、より多くのお客様が来られるようになりますね。

**上原** 定期外が増えた要因としては、JR東日本との直通による効果も大きいですが、平成27年にSuicaを導入したことも大きいです。

**永井** 全国共通系カードは経費がかかると聞きますが、独自のICカードは考えなかったのですか。

**上原** 先にバスにPASMOを入れていたこと、JR線から直通で列車が乗り入れていることもありSuicaにしました。機械化を進めればお客様もスムーズに利用していただけますし、人手不足の問題や、係員のストレスも軽減できてよいと考えており、今は簡易型の改札ですが、大きな駅から自動改札機を導入していきたいと考えています。

**永井** 特急を運行するようになった経緯は、インバウンドですか。

**上原** 観光用の快速「富士登山電車」の運行を開始した平成21年頃はまだインバウンドも少なく、国内のお客様を対象に考えていたと思います。移動手段としてではなく、乗ること自体を目的とした観光施設として考えていただける「楽しい列車」を狙って始めています。

**永井** その延長に「フジサン特急」や「富士山ビュー特急」があるのですね。

**上原** 「富士山ビュー特急」は2016年

から運行していますが、この特急では内装を豪華にして、アテンダントを乗せて、ホテルのような空間を演出するイメージで作っています。

**設楽** イベント列車のようなイメージでしょうか。

**上原** 毎日運行していますので、イベント列車というより、プレミアム列車ですね。これに乗ること自体を目的にして、富士五湖に足を運んでいただきたいです。

**永井** 他社でも、特別にデザインされたプレミアム列車を運行しているところがありますが、乗車プランに食事付きのプランと、食事なしの割安のプランがあると、先に予約が埋まるのは、食事付きのプランと聞いたことがあります。このような列車に求められるのは単に「いい車両」ではなく、付加価値のあるものなのだと思います。「富士山ビュー特急」にはスイーツプランがあるようですが、盛況ですか。

**上原** 富士山に向かう列車は、多くのお客様に利用していただいています。大月に向かう列車は空きがある状況です。スイーツプランはまだ大きくピーアールできていませんが、ある程度状況が把握できてきたので、これからどう展開していくか検討しているところです。

プレミアム列車は、ゆったりとした

空間とある程度の自由度といったところでバスなどのほかの交通機関と差別化して、自家用車のお客様や、「どこに行こうかな」と考えているお客様を富士五湖によび込みたいという考えで運行しています。

## ■ 鉄道事業への取り組み

**永井** 鉄道事業で力を入れていることはございますか。

**上原** 安全に対する取り組み、バリアフリーを含め地元を大切にすること、外国人観光客の方にも利用しやすい設備にしていくこと、輸送力の強化などです。

安全の取り組みは、「安全はすべてに優先する」、「120%の安全」という言葉を新年の挨拶や入社式で弊社社長がつねに言い続けており、とくに力を入れています。

たとえば、軌道の保守については10年前から年2回はJR東日本から軌道検測車を借用し、検測と管理を行っています。

**永井** 御社にくる途中、トラックマスター（小型軌道検測器）を使っているところを見かけましたが、外注ですか。

**上原** 側線での計測ですね。トラックマスターは自社で購入して、岳南電車と貸し借りしながら使っています。値段は高いですが、作業も効率化できて、

安全につながっていると思います。

**設楽** 地元を大切にするとのお話でしたが、地元との連携でうまくいっている事例はありますか。

**上原** 地元の高校生が富士急行について研究して、上大月駅の名前を都留高校前駅にしたらどうかと会社に提案してくれました。駅名を変えてしまうとシステム改修にコストがとてかかるので、副駅名ということで採用させていただきました。駅のリニューアルデザインも地元の高校生と一緒に考えています。また、地元の商工会と電車まつりを一緒に開催して盛り上げたりしています。

また、お客様が増えてきたこともあり、平成29年には学生定期券を最大38%値下げしました。

**設楽** 定期券の値下げというのはあまり聞かないですね。

**上原** 電車は走っていますので、親に送迎してもらっていた子が少しでも乗ってくればよいかなというところなんです。

**永井** 鉄道関係の従業員はどれくらいいらっしゃいますか。

**上原** 運輸関係の社員は運転指令・運転士・車掌が51人、駅職員など28人、技術センターは保線6人、車両7人、電気6人です。

**設楽** 技術系の社員もバランスよくいらっしゃいますね。

**永井** ワンマン運転にはしないのですか。

**上原** 検討したこともありますが、3両編成ですし、緊急時の対応も考慮してワンマン運転は行っていません。

**永井** 運転士の育成が大変ですね。

**上原** 現在、運転士の人数は足りていますが、運用に余裕はありません。運転士を希望する社員には、最短、駅業務や車掌業務を1年くらい経験した後に試験を受けさせることもあります。運転士養成・教育は自社で行っています。



河口湖駅に停車中の富士登山電車

**永井** 技術系の従業員の年齢構成はいかがですか。

**上原** 若くなってきています。50歳以下の職員が約80%です。

**永井** 新入社員の確保、育成はどうされていますか。

**上原** 新入社員は地元の高校や専門学校などからです。また、さまざまところから中途採用もしています。

教育は基本的にはOJTです。技術系は作業的な業務より、検査・測定などが多くっており、非常時の復旧などは急にはできないので、外部の研修や講習会などにも行かせています。また、グループ会社の岳南電車で施設を見学したり、意見交換をしています。

**永井** 同業他社との連携・人事交流についてはどうですか。

**上原** 最近行った速度向上では、江ノ島電鉄さんに話を聞いたりしました。人事交流はグループ会社の岳南電車です。技術的な相談はおもに鉄道総研さんにさせていただいています。

## ■ 推進センターの技術支援

**永井** 鉄道総研に相談していただいているとのことですが、鉄道総研、推進センターに対する印象をお聞かせください。

**上原** かつて、軌道や橋りょうの検査のポイントなどを鉄道総研さんに指導していただき、今も相談に乗ってもらっています。私としては、頼りにしております。明確な答えをすぐに出していただけて、次の段階に進めるので助かっています。

**設楽** ご活用いただき、ありがとうございます。最近では、冒頭に話のあったJRの特急列車の乗り入れにともなう速度向上を検討される際に、推進センターの技術支援や、その後の受託試験で、鉄道総研がお手伝いさせていただいたと思います。



鉄道総研の現地調査風景（軌道状態把握のための動揺測定）

**上原** はい。許可を受ける際に必要な脱線に対する安全性の検討など、指導していただきました。現在も、各駅停車の列車のランカーブなどについて助言していただいています。

**永井** 現地でのアドバイスのほかに、講演もできますので、お気軽にご相談ください。鉄道総研の報告書などは見せていただいていますか。

**上原** 研究報告は難しすぎる印象でなかなか見られていません。地域鉄道で古いものをうまく直した、といった事例は興味をもって見させていただいています。

**設楽** 推進センターの会報で鉄道事業者での現地調査の事例を紹介させていただいています。また、年1回、現地調査の事例集を作成し、送付しておりますので、ご参考にしていただければありがたいです。

**永井** 推進センターのホームページには事象事例のデータベースなどもありますので、ご活用いただき、皆さんに使いやすく、よりよいサービスにしていきたいと考えています。

鉄道総研、推進センターに期待することはありますか。

**上原** 引き続き、情報提供などをお願いしたいと思います。

技術的なところでは、今ある設備などは適切に管理しているのですが、基

準などが変わったりしたときに、鉄道事業者が気付かない点を多くの事例や研究から総合的な観点で現地で助言していただけると非常に助かります。社内の人間では軌道は軌道だけ、電気は電気だけといったことになりやすいので、すべてを万遍なく診られる方にアドバイスをいただくと助かります。

**設楽** 鉄道総研には鉄道に関するほぼすべての分野の専門家がいますが、逆に分野ごとに専門が分かれていて、一人ですべてわかる人というのはいないと思います。専門家が連携して取り組んでいくことが必要になると思います。ほかにございますか。

**上原** 社内にダイヤを引ける人がいなくなりました。“最適なダイヤ”というのは人の感覚に頼っているように思えて、客観的に評価しにくいと思います。そういったところでアドバイスしていただくと助かります。

**設楽** 運転担当のレールアドバイザーがいますので、一度講習に伺って、基本的なところをアドバイスすることはできるかもしれません。必要ならば、検討させていただきます。

**永井** 推進センターの技術支援を利用して、気軽に相談してください。本日は長時間に渡り、どうもありがとうございました。