

前期

～豊昭学園 東京交通短期大学生の使命と昭和鉄道高等学校の進路指導とは～

豊昭学園理事長・本学学長 中野 潤

創立 70 周年を迎えた「東京交通短期大学」の歴史とその使命を探り、建学の精神「質実剛健」に秘められた交通従事員に必要とされる素養に触れる。また、同法人の昭和鉄道高等学校（創立 96 年）で行われている教育について解説する。

鉄道を通じて経済、社会を学ぶ

経済ジャーナリスト 大坂 直樹

趣味としてとらえられがちな鉄道を深く知ることは、経済や社会の仕組みやあり方を考えることでもあります。

人気の高い新幹線、華やかな観光列車、あるいは今なお現役で走り続ける国鉄型車両などに興味が向かいがちですが、車両だけ見ていてはもったいない。鉄道は日本の政治、経済、社会と密接にかかわっています。新線の開業や廃止の背景には必ず、社会情勢の変化があります。

時間が許す限り、さまざまなトピックスを通じて、鉄道と経済・社会のあり方に迫る。そんな講義を目指します。

ご存じですか？ 【駅運転】のお仕事

あいの風とやま鉄道株式会社 富山駅 営業係 五十嵐 風

駅員の仕事といえば、何を思い浮かべますか？

改札口やきっぷうりばでの旅客対応をはじめ、ホーム上の見回り、お体の不自由なお客様の乗車をサポートする場面も日常的に見かけることと思います。

これらは一般的に「営業係」と呼ばれる駅員が行う仕事です。

この他に「運転係」と呼ばれる駅員がいることをご存じですか？

構内運転士のような、車両を運転するお仕事———では、ありません。

この講義では、あまり取り上げられないことのない裏方の職種「運転係」の仕事内容についてお話しいたします。

また、私が働く「あいの風とやま鉄道」の紹介を通じて、並行在来線の現状並びに今後の展望についても触れたいと思います。

鉄道業界へ就職を希望される皆様の視野を、さらに広げる機会になれば幸いです。

JR貨物の現状とこれからの役割

日本貨物鉄道株式会社 関東支社総務部 総務グループリーダー 小柴 恵一郎

日本経済の発展を支えつつも、末期には輸送量衰退により赤字の元凶とまで言われた国鉄の貨物部門は、1987年の分割民営化により日本で唯一の全国ネットワークを持つ会社、日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）として生まれ変わりました。依然として物流業界はトラック輸送が中心ですが、昨今はそのネットワーク性や輸送効率、環境問題の追い風もあり鉄道輸送にも新たな役割が求められています。鉄道会社から総合物流企業として転換期である当社の現状と将来ビジョン、知っているようで知らない貨物鉄道輸送について、33年間勤務した経験を交えお話したいと考えています。

JR東日本グループの現況

株式会社 J R 東日本ステーションサービス 顧問 齋藤 順治

JR東日本グループは、七年前に、人口減少などの経営環境の変化を見据え、十年先の変化を先取りしていくためグループ経営ビジョン「変革2027」を策定し、グループ全体の共通目標としてきた。コロナ禍を経て、それをスピードアップするとともに、経営モードを守勢から攻勢に転じ、未来に向けてさらにチャレンジしようとしている。一方、昨年度末には国鉄採用世代の大半が退職し、JR採用世代が占めるようになり、事業運営上大きな節目となった。

講義では、JR東日本グループの「第一の出発点である国鉄改革」の契機になった状況から、国鉄改革以降38年の間で、「第二の出発点である東日本大震災」やコロナ禍等を経験し、現在に至るまでの歩みと、今後どのように取り組んでいくのかお話ししたい。併せて、JR東日本グループの「駅業務サービスの戦略会社」である当社の現状も紹介したい。

また、多様化する今年度の採用活動の状況と採用スケジュールやJR東日本や当社がどのような人材を求めているのかについても話していきたい。

国内海上貨物輸送を担う内航船

日本内航海運組合総連合会 企画調査部 部長 畑本 郁彦

昨年度は、物流の2024年問題が話題となりました。これは、トラック運転手の時間外労働時間が年960時間に制限されることによって生じる様々な問題のことです。代表的な問題としては、トラックの輸送能力が不足することにより「モノが運べなくなる」ことです。この対策として、トラックの貨物を鉄道や船舶で運ぶモーダルシフトが注目されており、その船舶輸送を担っているのが内航船と呼ばれる貨物船です。

しかし、日本人は海に囲まれた島国に住みながらも、なかなか貨物船を目にする機会がなく、内航船による輸送がどのように行われているか知っている方は少ないように思われます。

本講座では、国内貨物輸送活動量（輸送量と距離を掛けた値）の約4割を担う内航船とその業界である内航海運について説明し、そこに存在する課題について一緒に考えて頂き

たいと思います。

鉄道係員が担う地域価値創造とは

小田急電鉄株式会社 デジタル事業創造部 Aoiスクール 統括リーダー 鷺田 侑紀

日々運転、車掌、出札業務といった鉄道の運行と営業に従事する鉄道係員。そのイメージは、マニュアルに沿って決められた作業を確実に実行する「職人」ではないでしょうか。

私自身も入社以来8年間、駅係員や車掌、運転士として鉄道現場に携わってきました。鉄道係員として鉄道の安全を守るためには、規定の遵守と執務の厳正が最も重要であることは、今も昔も変わりません。そんな中、近年の鉄道業界では、鉄道事業に捉われない新たな価値を生み出し、サービスとしてお客さまへ提供することが、求められるようになってきました。これは鉄道会社の社員である1人の係員にとっても同様で、「職人」からの脱皮が求められているのです。

本講義では、小田急電鉄での事例を参考に、鉄道係員が創造する新しい価値と、地域を支える鉄道会社の新しいビジネスモデルについて考えます。

東海道新幹線を支える裏方としての役割

東海旅客鉄道株式会社 東京仕業検査車両所教育センター 所長 渡邊 俊介

東海道新幹線は日々多くのお客さまにご利用いただいています。これは単に日本経済の大動脈を沿線に持っているからだけではなく、安全・安定輸送であることをお客さまが評価してくれたからだと考えています。鉄道を安全に運行するためには、駅員、乗務員など多くの方が関わっています。その中で私は車両をメンテナンスする業務に従事しています。お客さまから目に触れる機会がほとんどありませんが、鉄道の安全を維持するために裏方的存在が果たす役割をお話します。

インドネシアの鉄道事情

拓殖大学 政経学部 教授 井上 治

インドネシアは東南アジアの大国です。人口は約2億7750万人で、インド、中国、アメリカに次ぎ世界で4番目です。近年では経済成長も著しく、2030年には世界第7位の経済大国となり、2035年ごろには日本を超える経済規模（GDP）になるとの予測もあります。ただ、そのためには重要な課題もいくつか残されています。そのひとつは鉄道をはじめとしたインフラの整備です。

この講義では、近年めざましい成長を遂げているインドネシアの鉄道の歴史と現在の取り組みを解説するとともに、日本とインドネシアの鉄道技術協力についても紹介します。

鉄道会社の情報発信

伊豆急株式会社 課長補佐 小澤 梓

私は東京交通短期大学卒業後、伊豆急行で駅員、車掌を経験したのち、旅客誘致などに携わってきました。

一般的に、都市部の鉄道路線は定期利用者（通勤・通学）7割、定期外利用者（観光など）3割と言われていますが、伊豆半島東海岸を走る伊豆急行線では、定期利用者3割、定期外利用者7割となっており、観光のお客様が多い路線となっております。

伊豆急行線を利用していただくためには東伊豆エリアが旅行先として選ばれる必要があり、鉄道会社は沿線の魅力を発信することで、旅行者に東伊豆エリアを認知していただくことが不可欠です。

本講義では情報発信に注目し、これまで私が携わってきた業務の中からSNS活用やメディア対応などの事例を交えながらお話しできればと思います。

鉄道員としての毎日

元東京急行電鉄株式会社 営業本部営業推進部 上席主査 荻原 俊夫

鉄道関連で、43年間さまざまな業務を通して経験した事柄を紹介する。

鉄道会社では主に交通事業に従事し、車両部門では車両の保守、新しい車両の企画・設計、既存車両の改造などを現場と本社の双方で経験、運輸部門では駅業務、運転業務、旅行代理店、駅資産活用、交通広告、駅の清掃の管理などを、電気部門では信号、通信、変電、電路、駅務機器などを担当した。

株式会社パスモに出向した際には、各社から集まったメンバーと、鉄道、バスで共通に使用できるIC乗車券「PASMO」を2007年にサービスインさせた。

工事会社では鉄道車両の改造と保守、鉄道電気工事、バスの改造、運転士用、車掌用シミュレータなどの教材製作などに関与してきた。

鉄道は各部門の連携により、安全・安定輸送が遂行されている。その一端を経験した実例に基づき、皆様にお話したい。

なお退職後も業界などで知己を得た方々とお会いしてお話を伺うほか、専門誌、技術展や講演会での情報収集、一乗客として各地の鉄道に乗車して、見聞を広めるよう努めている。

神奈中バスの魅力～若年運転士について～

神奈川中央交通株式会社 人事部 課長 高原 竜大

労働集約型産業と言われるバス運転士ですが、労働力不足が顕在化されているこの時代に、一人ひとりのバス運転士に求められることは少なくはありません。

優秀なバス運転士を確保するため、弊社で行っている研修制度や、安全への取り組みを基に、実際に、国の施策である若年運転士育成の観点から、受験資格特例教習を活用して

バス運転士に必要な「大型自動車第二種免許」を取得し、活躍している若年運転士を紹介いたします。

また、運転士を支える他の職種の仕事を通じて、バス会社の魅力もお伝えします。

地方鉄道の現状とダイヤ作成について

関東鉄道株式会社 鉄道部 業務課 課長 高橋 忠隆

鉄道業界において、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による行動様式の変化に伴い、公共交通機関を取り巻く環境も大きく変化しました。

地方鉄道においては、新型コロナウイルスが落ち着いた現在も、その影響と少子高齢化に伴い、お客様のご利用が減少したまま推移しているのが現状です。この状況下において列車の運行を継続していくため、どの様なかたちで危機を乗り越えているか、また、合わせて2015年に発生した自然災害（水害）をどう乗り越えたかもお伝えします。さらに鉄道の商品である『ダイヤ』をどのように作成しているかを詳しく紹介します。最後に、今、鉄道会社が求める鉄道従事員は何かをお伝えします。

備考：パワーポイントにて説明をすると共に、卒業生であるので、今までの経験や昨年度より採用関係も一部担当していることから、鉄道会社の担当者が何を求めているかもお伝えします。また、最後に質疑応答など取り入れた講習とします。

今の鉄道現場で働くということ

本学同窓会 会長 武田 浩一

1. 鉄道員の今昔

鉄道員としては1992年から駅業務を経験し、また乗務員として20年以上経験しております。その移り変わりとして、現在監督者として取り組む中で皆様に感じてほしい事をお伝えします。

2. 鉄道員としての経験を伝えたい

特に「イヤだと思ふこと」をかいつまんでお伝えします。最近多くなっているメンタルダウンなどにならないよう、心に予防をしてほしいです。

3. 鉄道員がこれから必要とされるスキル、行動

人の手を必要とされなくなる省力化や非接触・ネットワーク利用などのデジタル化が進む鉄道業界で、現場にいる係員が必要とされる「働き方」について普段業務を通じる中で感じる事をお伝えします。

4. これから短大で学ぶみなさまに伝えたい

交通について学ぶ中で、人とのつながりの大切さを伝えていきます。また、卒業生がつながりを持つ場として活動する、同窓会について紹介させていただきます。

リスクマネジメントとは何か？～リスクマネジメントへの招待～

国立大学法人九州大学 大学院経済学研究院 准教授 平野 琢

交通産業において、事故を未然に防ぐことが重要であることは異論がないところです。近年、事故を未然に防ぐために、多くの事業者がリスクマネジメントに積極的に取り組んでいます。鉄道事業者のホームページにおいても、各社のリスクマネジメントの取り組みを見ることができます。学生の皆様も“リスク”あるいは“リスクマネジメント”という言葉は一度は聞いたことがあると思います。しかし、改めて“リスク”とは何か？“リスクマネジメント”とは何をすることなのか？と問われた場合、すぐには答えられないのではないのでしょうか。

本講義では、そもそもリスクとは何かという基礎的な点からリスクマネジメントの内容について学び、リスクマネジメントがどのように交通産業の事故防止に役立つかという点を事例を交えて学びます。

後期

あなたの就職志望会社は日本型or欧米型？～鉄道従事員を例に～

東急株式会社 内部監査室 主幹 尾崎 正明

私は東急株式会社（旧東京急行電鉄株式会社）と東急車輛製造にて以下の業務に携わりました。

- ・ 鉄道車両部門（車両整備部署と新造車両企画部署）を延べ25年
- ・ 鉄道運転士を養成する動力車操縦者養成所長を2年
- ・ 鉄道車両製造の技術・品質管理を6年
- ・ グループ会社監査業務を11年

これらの経験をベースに、学生の進路の選択に役立つ講義を目指します。

目次は以下の通りです。

0. 自己紹介、私の活動と「思い」

- ・ 本日のテーマに関する職歴、私の活動、皆様への託し
- ・ 東急紹介：東急電鉄周辺の鉄道網、東急グループ主要企業

1. 日本的職場と欧米的職場の違い

日本型企业と欧米型企业のキーワード、メンバーシップ雇用とジョブ型雇用 人手不足感のある職種、アップル製品とソニー製品の成り立ち、自前主義とオープンイノベーション、トップダウンとボトムアップ、属人主義と職務主義

2. 鉄道会社に入って運転士・助役になる

鉄道会社の入社条件、鉄道係員の昇進ルートの例、鉄道事業者の教育施設、駅務員の仕事、車掌になる、乗り物の免許の話、運転士になる、助役になる

3. 鉄道従事員の今後

「東京駅」から学び、伝えていくこと

東京駅研究家 佐々木 直樹

小学生の頃からの鉄道好きが、なぜか東京駅好きに。学生時代からの熱き思い、就職からの仕事。そして葛藤、転職から見えてきたこと。“好き”を仕事にするのか？それとも趣味にするのか？そして、自分は、私たちはこの時代、この世の中で何ができるのでしょうか。

誰もが知っている東京駅。“でんしゃの写真”から始まったその東京駅をずっと愛し続けて歴史、人物、建築、文化・・・と、関わりやエピソードにまで、広がる興味は尽きません。

昨年発行された新一万円札には丸の内駅舎が描かれ、今年12月には開業111周年を迎える東京駅。

あなたの知らない、とっておきの東京駅をたくさんの写真で紹介しながら、皆さんには楽しく将来への希望をもって進んでいけるようにお話しをしたいと思います。

1. 自己紹介
2. 東京駅をどこまで知っていますか？
3. 無名の私が・・・
4. 写真より、鉄道より、「東京駅」
5. 人生はチャチャチャ (Challenge. Change. Chance)

JR東日本 駅における危機管理

株式会社ジェイアール東日本都市開発 東京支店 次長 小俣 和範

会社発足以来、「安全」を経営のトッププライオリティと位置づけられているJR東日本。私たちは事故や自然災害を受けてどのように変化してきたのか、これまで私自身が企画部門や現業機関で経験した、東日本大震災、台風や大雪への対応、大規模輸送障害等から、インフラ産業である鉄道における危機管理とは何か、特に駅における危機管理とは何かを、これまでもお伝えしていない裏話と自分の体験を交えて、これから交通業界へ旅立とうとしている学生のみなさんへ、お話をさせていただきます。

航空会社の取り組みと空港の仕事

日本航空株式会社 総合政策部 酒井 雄介

航空業界では、コロナ禍が収束した一方で、不安定な世界情勢、物価上昇、人材不足な

ど、社会全体に共通する新たな課題に直面しています。そのような中、JALグループはESG戦略を最上位の戦略と位置づけ、単に移動手段を提供するのではなく、環境に配慮しつつ、人やモノの移動を通じた関係・つながりの創出に取り組んでいます。

本講座では、JALグループの社会課題解決に向けた取り組みについて説明するとともに、グランドハンドリングを始めとした空港の現場における様々な仕事やその魅力について解説します。

鉄道事業と地域の活性化

サンクスグループ株式会社 代表取締役 前田 忍

日本国内では鉄道の観光活用が最近注目されるようになった。特にローカル鉄道事業者の取り組みは、多額の投資が出来ない為に、各事業者が工夫してコンテンツづくりを行ってきている。

今回の講義は、観光業のトレンドを見ながら、鉄道業の経営の方向性を明示し、その中でも大井川鐵道の取り組み事例や今後の鉄道事業の目指すべき方向性を示唆するものである。

鉄道開業150年と鉄道博物館について

公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館館長 大場 喜幸

1872(明治5)年に新橋～横浜間に日本初の鉄道が開業し、2022年は鉄道開業150年の節目の年だった。150年以上前の鉄道開業はすべて外国の技術、資金によるものだったが、その後日本人単独で鉄道を建設・運営出来るようになった。そして、東海道新幹線の開発と成功は世界に大きなインパクトを与えた。

鉄道博物館は、1921(大正10)年に東京駅に初代の鉄道博物館が開館してから2021年に100周年を迎えた。鉄道博物館の成り立ちや運営、魅力、課題についてビデオも交えて紹介し、議論の時間も若干設ける予定。

ローカル鉄道の現状～本当の復旧とは何か～

いすみ鉄道株式会社 代表取締役 古竹 孝一

1. いすみ鉄道に来た理由

自己紹介も含め、東京交通短期大学に入学した時からいすみ鉄道の社長になるまでの経験をお話しします。

2. いすみ鉄道に来てからの7年間

新しい職場での自分が行ってきたアクションを時系列で紹介させていただきます。

3. いすみ鉄道の災害から得られるもの

台風・豪雨・コロナ・土砂災害・脱線事故などさまざまな状況を経験し、荒波をどう漕ぎ抜ければいいのかをお互い考えられる特別教養講座にしたいと思います。

4. その他

みなさんへの応援メッセージ

東海道新幹線の運転士が考える、皆さまに伝えたい「安全」

東海旅客鉄道株式会社 指導運転士 山中 真ノ介

皆さまの中には、東海道新幹線は安全で快適な乗り物で、目的地まで正確に運行されて当たり前な乗り物であると考えの方がいらっしゃるのではないのでしょうか。実際、入社前の私もそのように考える一人でした。当社の企業情報に、以下の記述がございます。

「東海道新幹線開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故：0件」

他方で、私の周囲ではこんな声を耳にします。

「新幹線の運転は、大部分が自動だから事故は起こらないでしょ。」

「在来線と違って前方を見ていなくても良いんだよね。」

駅係員に始まり、新幹線車掌、新幹線運転士と経験を重ねた私が考える「安全」について、皆さまにお伝えできればと考えております。

質疑応答では、可能な限りお答えします。「安全」について、ぜひ事前に考えてみた上でご参加ください。皆さまにとってより良い時間となるはずです。

路面電車とLRT

元公益財団法人交通協力会 鉄道史資料調査センター 研究員 佐藤 美知男

「チンチン電車」として長く親しまれてきた路面電車。今日では次世代型路面電車あるいは軽量軌道交通とも呼ばれるLRT (Light Rail Transit) が各地で走り始めている。

路面電車の誕生は電車の歴史を開いた。その後、電車の主流は高速電車へと進化し、路面電車は別の過程を歩んできた。そしてLRTは路面電車の形態を引き継ぎながらも、利用しやすい新たな都市交通を目指している。

本講座では、路面電車が誕生して全国に展開していった状況と、やがて時代遅れの交通機関とされ廃止が相次いだ時期を経て、復権して今日に至るまでの概略の歴史と実態を解説し、併せて路面電車に由来する文化や関連情報を紹介する。そしてその延長上にあるとも言えるLRTは、どのように発生し展開していくのか、両者は類似性や相違点があるのか、などを見てゆく。

なお、関連事項として講師の居住地付近を走る東急電鉄世田谷線の歴史について、かつての玉川線時代の映像記録を挟みながら補足事項として紹介する。

特に事前学習の必要はないが、できれば日本の地理や近現代史についての大まかな知識を頭に入れておいてほしい。

J R 東日本の現状と企業が求める社会人について

株式会社ジェイアール東日本高架サービス 総務部長 大島 功

JR東日本発足から、38年が経過し、JR東日本は究極の安全の追求は勿論、「ヒト起点」の発想でさらなる飛躍を目指していきます。

昨年6月、平成元年入社 of 喜勢社長が誕生しました。国鉄入社 of 社員がほとんど退職し、平成採用 of 社員での会社の新しい体制となり、新しい価値創造にチャレンジを開始したところ です。

講義では、国鉄改革から現在までの歩み、概要並びにJR東日本グループがポストコロナの中、どう対応していくかについてお話したい。

また、学生諸君が今後社会人として必要な知識と心構え、JR東日本グループが求める 人材 について、私の経験を交えて紹介すると同時に、学生諸君が関心のある、JR東日本の業務内容や駅社員、乗務員の勤務体系等について、実際に働いてきた経験者として分かり易くお話したいと思 います。

線路の構造と保守、そして線路おもしろ噺

東日本総合計画株式会社 社長直轄新規事業推進部長 兼 設計本部副本部長 栗原 利夫

鉄道が開業したその時から、“線路”は当たり前な存在でありながらも目立たず、しかし、安全・安定といった面で、日々の鉄道輸送を足元からしっかりと支えてきたと言えます。

本講座では、第1部として、鉄道の“線路”を構成する軌道材料や基本的な構造、点検から補修といったいわゆる保守の方法を、現物の軌道材料や測定器具も使って、基礎的な部分をわかりやすく解説します。また、第2部では、“線路”の仕事に携わった者でなければ知り得ることのない、“線路”にまつわる面白い噺を採りあげます。

第2部終了後には、私が以前所属していた東武エンジニアリング株式会社に在籍している東京交通短期大学OBが、同社で活躍している姿についてもご紹介 します。（開講日に貴学OBの予定が合えば、登壇していただきます。）さらに、同社社員 of 採用に携わった経験から、採用試験についても少々触れたいと思 います。

「私は電車運転士になるのだから、“線路”は関係ない！」と思 っているそこのあなた！ 将来、あなたが運転する電車が安全・快適に走行できるのも、そこにはしっかりとした“線路”が敷かれているからなのです。電車運転士を目指す人が、“線路”に関する知識を有することは、決して無駄ではありません。ぜひ、受講されてみてはいかが でしょうか。

鉄道線路のメンテナンスに関する実務経験と研究開発

株式会社日立ハイテクソリューションズ IS事業本部 技術顧問 内田 雅夫

1974年に大阪大学工学部土木工学科を卒業後、当時の日本国有鉄道（以下、「国鉄」）

に入社して以来、JR移行後も含めて、土木系技術者の中の鉄道線路の保守を担う技術者いわゆる「保線屋」の道を長らく歩んできた。とりわけ国鉄技術研究所（以下、「国鉄技研」）から（財）鉄道総合技術研究所（以下、「鉄道総研」）にいたる約30年にわたった鉄道線路・軌道に関する研究開発の経験は、前後の国鉄時代の保線実務経験と保線コンサルタント会社である（株）日本線路技術（以下、「NSG」）の経験を合わせて、軌道技術全般を俯瞰できる貴重なものであった。本講義では、自身が経験した鉄道線路のメンテナンスに関する実務経験や研究開発の一端を紹介する。

1. 保線との出会い／東海道新幹線の保線の疲弊と復活への模索（1975年～1980年）

国鉄入社1年後、土木系技術者は建設部門と保線部門の二つにグループ分けされるが、希望の建設部門ではなく保線部門の一員として1975年に国鉄新幹線総局施設部保線課の配属となった。当時の東海道新幹線は、開業以来の着実な輸送人員増加や山陽新幹線岡山～博多開業を控えた「明」と、開業以来の輸送量急増等に伴う線路の疲弊という「暗」の両極端の様相を呈しており、「暗」からの脱却を目指すプロセスを経験することとなった。

- (1) 高速鉄道の黎明／ヤマハホールから鴨宮試験線へ
- (2) 東海道新幹線開業後のバラスト・路盤沈下やレール損傷との戦い
- (3) 若返り大作戦・半日運休と保守基地増強プロジェクト
- (4) 新幹線軌道検測車への乗り組み経験

2. 鉄道総研の軌道技術の研究開発の推進役として（1980年～2012年）

- (1) 国鉄技研／軌道研究室で研究開発を垣間見る（1980年～1982年）
- (2) 研究管理と鉄道総研設立準備（1985年～1989年）
- (3) 軌道技術の研究開発（1989年～2002年）

1989年から約13年半にわたり、軌道技術に関する数多くの研究開発に従事するとともに、技術基準整備等の運輸省（当時）関連の公的な活動にも関与した。主な研究開発成果を紹介する。

- (a) 新幹線・在来線の高速走行時の軌道管理手法
 - (b) 有道床軌道の新しい設計法
 - (c) 新しい軌道検測装置・手法の開発
 - (d) 急曲線乗り上がり脱線の現象解明と防止対策
- (4) 鉄道総研の経営・管理（2001年～2012年）

3. 保線コンサル会社／NSGでの思い（2012年～2020年）

延べ30年間にわたる研究所生活を終え、軌道検測・レール探傷等の検査業務や軌道の設計・計測業務を実施する保線コンサルティング会社NSGに転出した。

- (1) 軌道検測・レール探傷の重要性と発展性
- (2) 線路設備モニタリングへの取り組みと今後への期待

4. おわりに

以上、国鉄から鉄道総研、コンサル会社を通じて経験した、鉄道線路のメンテナンスに関する実務と研究開発について述べた。まとめとしてこれらの経験から学んだことなどを紹介する。

都市鉄道を巡る経営環境の変化

一般社団法人交通環境整備ネットワーク 審議役 平田 一彦

日本の都市鉄道事業をめぐる経営環境は、近年大きく変わりつつあります。

その第一は、少子高齢化を伴う人口減少社会の到来です。今後ますます深度化する少子高齢化社会に伴い、生産年齢人口減少による需要の減少が見込まれる一方で、バリアフリー施設の整備など高齢者の足の確保が求められており、鉄道経営もそれを避けて通ることはできません。一方、首都圏においては、人口の東京一極集中により引き続き混雑の激しい路線が見られます。講義では、鉄道各社のデータや住民基本台帳の人口データをもとに現状を分析し、今後の課題について考えてみたいと思います。

第二に、情報化社会の進展が挙げられます。総務省の家計調査報告では、交通費が1990年代をピークに減少傾向となっているのに対し、通信費は増加傾向にあります。これは、パソコン、携帯電話、スマートフォンなどの普及によるものと思われませんが、オンラインショッピングなどを通じ、鉄道経営にも少なからぬ影響を及ぼしているものと考えられます。講義では家計調査のほか、各種商業統計をもとに、今後の見通しを検討してみたいと思います。

第三の課題として、新型コロナウイルスがもたらした社会の変容への対応が挙げられます。鉄道のお客様は、テレワークの拡大、消費のオンライン化、観光需要の減少などで大きな影響を受けましたが、アフターコロナの時代を迎え、こうした社会変容のうち、浸透・定着するものと回復・伸長するものとを、鉄道各社のデータをもとに検討しながら、これらにどのように対応してゆくべきかを考えてみたいと思います。

講義では、以上のような課題に加え、高負担高サービスを目指した有料着席列車の運転や、カーボンニュートラルに向けた各社の取り組みなども紹介し、皆様の交通産業に対する理解の一助としていただきたいと思います。

鉄道会社の非鉄道業拡大の取り組み

東武鉄道株式会社 生活サービス創造本部 課長 吉田 一宏

鉄道会社の経営環境は、少子高齢化、人材不足、燃料費・建築費高騰など、本業の鉄道事業の先行きが見通せないなか、非鉄道業（観光や不動産業など）を新たな収益源として事業拡大を図っております。東武鉄道の不動産事業を中心に、非鉄道業の収益拡大の取り組みについて講義いたします。また、駅長（東武池袋駅長）および採用担当（元東武ステーションサービス）の経験をもとに、鉄道会社を志望するみなさんに、就職活動についてのアドバイスもしたいと思います。

鐵道遺産を生かしたまちづくりと観光

公益社団法人横浜歴史資産調査会 常務理事 米山 淳一

全国各地で近代化遺産として位置付けられ鉄道遺産の保存・活用が注目を集めている。

鉄道遺産とは、歴史文化、技術的に価値の高い歴史的車両、施設、構造物等を指す。

鉄道を文化財の視点から見直して調査、保存を手掛けたのは日本ナショナルトラストである。市民の募金により大井川鐵道でSL列車の動態保存を我が国で初めて実現。さらに関係団体からなる日本鉄道保存協会を組織し運動の輪を広げた。その後、文化庁が近代化遺産（我が国の近代化に貢献した産業、交通、土木遺産）として鉄道に目を向け、国登録文化財制度のスタート時には歴史的駅舎等が登録された、また、近年は国重要文化財指定の歴史的駅舎や車両、隧道、橋梁等が増え、鉄道遺産は、保存からまちづくりや観光資源として活用され地域活性化に寄与している。先進地の英国の事例も紹介し、将来に亘る保存・活用の方向性を探る。