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95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

株式会社 東洋経済新報社 記者　**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。

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　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”という言葉を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。

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　恵一朗**

貨物鉄道輸送は昨年150年を迎えました。日本経済の発展を支えつつも、国鉄末期には輸送量衰退により赤字の元凶とまで言われた貨物鉄道輸送ですが、1987年国鉄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主動の世の中ですが、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。さらに物流業界の大改革である2024年問題の初年度を迎え、鉄道会社から総合物流企業としての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のしくみについて、32年間勤務した視点も交えお話ししたいと考えています。

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。

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**

JR東海の主力路線である東海道新幹線が果たすべく役割と、新幹線で働く者として必要なスキルについて解説します。

また、私が車両の検査修繕業務に30年以上経験した中で、鉄道業務の裏方としてやるべきことについて「知識・技能・意識」の3本柱を主軸に解説します。

現在、若手社員を育成する立場である中で、私なりに感じたことを皆さんに話します。

車両系統は普段からお客様の目に触れない業務ですので、どのように業務を遂行しているのかを知ってもらう機会になればと考えております。

日英国際共同制作番組から考える鉄道の安全

日本放送協会(メディア総局展開センター) チーフ・プロデューサー　**新野　誠一**

2005年、兵庫県尼崎市で通勤時間帯の快速電車がカーブで脱線、マンションに衝突し107人が死亡、500人以上が負傷したＪＲ福知山線脱線事故。事故の9年後、ＮＨＫとイギリスＢＢＣはこの事故の教訓を問うドキュメンタリー「Brakeless（止まらない列車）」を国際共同制作し、日・英・米・蘭・デンマークなどで放送され大きな反響を呼んだ。世界が“他人事ではない”と感じたこの事故の教訓とは？番組を視聴し、「安全」と「鉄道」そして「社会」について考える。

鉄道会社の情報発信戦略

伊豆急株式会社　営業部運輸営業課主任　**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、旅客誘致に携わっております。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では、定期利用者4割、定期外利用者6割となっており、観光のお客様が多くなっております。

選ばれる観光地であるためには沿線の魅力を発信し、認知を広めることが不可欠です。

現在携わる業務の中でも、今回は情報発信に注目し、SNS活用やロケ誘致などの事例を交えながら鉄道会社としての取り組みをお話しできればと思います。

ＪＲ東日本ｸﾞﾙｰﾌﾟの現況

株式会社ＪＲ東日本ステーションサービス　顧問　**齋藤　順治**

昨年は、新型コロナウィルス感染症が5類へ移行し、JR東日本グループも「モードチェンジ」の年と位置付け、「ポストコロナ」と「インバウンド」を旗印にいろいろな分野に取り組めるようになった。これからは単にコロナ禍前に戻すだけではなく、JR東日本グループが大きく変貌した環境やポストコロナの社会において、どのような価値を提供できるかを考えていかなければならない。

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37年の間で、「第二の出発点である東日本大震災」やこのコロナ禍を経験し、現在に至るまでの歩みと、どのように取り組んできたのかをお話ししたい。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。

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補佐　**髙 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。

さらに鉄道の一番の商品である『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。また、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、今までの経験を伝えると共に、質疑応答など取り入れた講習とします。

インドネシアの鉄道事情

拓殖大学副学長、政経学部教授　**井 上　治**

スペインからモスクワまでに匹敵する広大な国土領域と約2億7000万人の人口を有する東南アジアの大国インドネシアは今、世界で最も注目されている国のひとつです。経済成長も目覚ましく､2040年には世界で4番目の経済大国になるとも言われています。そのインドネシアで現在､急ピッチで進められているのが経済開発を下支えする鉄道網の整備です。

この講義では、インドネシアにおける鉄道の歴史と現在進行中のプロジェクト、さらに近年運行がはじまった首都圏地下鉄や遠距離高速鉄道などの現状と課題について概説します。到達目標は、我が国とインドネシアとの間での鉄道開発分野での協力の重要性を理解することです。

「地域」を支える「公共交通」とは何か～「老朽化」の中に「安全」を求めて～

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

自己紹介も含めて東京交通短期大学を入学した時からいすみ鉄道の社長になるまでの経験

２．いすみ鉄道に来てから５年間

新しい仕事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頂きます。

３．いすみ鉄道の災害から得られるもの

台風・豪雨・コロナと災害を受けましたが、昨年大きく被災したいすみ鉄道。その経緯の中でどうアプローチをしているかを紹介

４．その他

みなさんへの応援メッセージ

JR東日本　駅における危機管理

東日本旅客鉄道株式会社　首都圏大田営業統括センター所長　**小 俣　和 範**

JR東日本に入社し27年、そのうちの20年を人事と危機管理業務に携わってきました。

これまでに私自身が企画部門や現業機関で経験した、東日本大震災、東京駅100周年Suica、台風や大雪への対応、大規模輸送障害、車両のラストランイベント開催時の警備、皇室輸送やサミット等の国際会議開催時の要人輸送等、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、これまでに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皆さんへ、お話をさせていただきます。

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での想い（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。

「かもしれない」が命を救う　～鉄道係員が作る安全～

小田急電鉄株式会社　大野事業所・デジタル事業創造部　運転士兼事務員　**鷲田　侑紀**

現役乗務員として日々取り組んでいる運転業務を中心に、「安全」に対する考え方について考えていきます。
鉄道運行にまつわる技術は年々進化を遂げ、ワンマン運転や自動運転といった、鉄道係員が介入せずとも安全な輸送サービスが提供できる環境が整いつつあります。しかしながら、その設備導入には10～20年という長い時間がかかり、鉄道運行から人の手が不要になる日は今すぐに訪れることはなく、今後も私たち運転士や車掌といった係員が鉄道現場の最前線を支えていきます。
鉄道を利用するお客さまにとっては「何も起きないこと」＝「安全」です。では、鉄道係員にとっての「安全」とはどういうことでしょうか？鉄道業界を志す皆さんと一緒に考えます。

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
　日本型企業と欧米型企業のキーワード、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想い、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。今年7月発行の新一万円札には丸の内駅舎が描かれ、12月には開業110周年を迎える東京駅は、今年最も注目される存在となっていることでしょう。

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

をもって進んでいただきたく思います。

１．自己紹介
２．東京駅をどこまで知ってますか？
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)

『鉄道唱歌』を読む―明治の鉄道旅―

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**

「汽笛一声新橋を」の歌い出しで知られる『地理教育鉄道唱歌』は、1900年（明治33）に誕生した。それから120年以上を経た今日でも折に触れて使われ、流れる楽曲なので、メロディーを耳にしたことはあると思う。しかし声に出して歌うことはあまりなく、歌詞を覚えている人は少なくなっただろう。昔は６６番ある東海道篇を歌い通せる人は多かったそうだ。さらにその歌詞も、鉄道のルートや風景が変わっていたり、昔の言葉が使われていて、現代ではわかりにくくなっている。

本講座では、まず地名を歌い込んだ昔の詩歌などについて述べ、その延長にある『鉄道唱歌』の成立と影響を解説し、その後の鉄道関係の歌についても触れる。そして明治の文学作品である『鉄道唱歌』のそれぞれの歌詞について、私の理解の範囲内で解説する。古文を堅苦しくなく読み解いてみたい。

特に事前学習の必要はないが、できれば『鉄道唱歌』東海道篇に目を通し、日本の地理や歴史についての大まかな知識を頭に入れておいてほしい。

鉄道事業と地域の活性化

サンクス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。

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長　**畑 本　　郁 彦**

物流の2024年問題とは、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総称です。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」ことが懸念されております。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、海に囲まれた島国に住みながらも日本人は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と思われます。

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考えて頂きたいと思います。

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る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。

日本の鉄道、150年の歴史と今後

元交通新聞社出版編集部長・本学同窓会元会長　**半沢　貞夫**

歴史を見て、未来を見る。鉄道は経験工学と言われ、事故や災害など様々な経験から開発され発達してきました。特に幹線輸送で、新幹線技術は世界を牽引する交通機関として発展しています。一方、いわゆる地方ローカル線は、収支の「赤字」が問題視され、再構築協議会の設置による検討など、存在価値さえ問われています。また、昨今2024年問題として物流、路線バスの運転手不足や「ライドシェア」等々、交通を取り巻く環境は厳しくなってきています。

歴史に見ますと、社会情勢は大きく違いますが、井上勝は鉄道庁長官の時、鉄道国有法の公布で17もの私鉄会社を買収、また旧日本国有鉄道は、独立採算制の公共企業体でありながら、1960年代から民営化されるまで、関連事業の取り組みなど種々の方策を展開、企業として持続可能な方向性を探ってきました。

公共インフラとしての交通を見るとき、1次、2次交通を問わず一体的な見地から施策を進める形態への手がかりは、鉄道企業がこれまで培ってきた歴史をたどることにヒントがないか､50年にわたり国鉄部内誌の編集に携わった経験を踏まえて見てみたいと思います。併せて、公益財団法人交通協力会主催、第49回交通図書賞の受賞作品も紹介いたします。

JR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、37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。

昨年は新型コロナウイルス感染症が5類へ移行し、新しい時代へモードチェンジの年と位置づけ、ポストコロナとインバウンドをキーワードにし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財について、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。

バス運転士に求められること

神奈川中央交通株式会社人事部課長　**高 原　　竜 大**

労働集約型の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、社会で求められるバス運転士像をお話したいと思います。

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、弊社で活躍している若年運転士を紹介いたします。

また、運転士だけでなく、それを支える他職種の仕事内容を通じて、バス会社の魅力もお伝えしたいと思います。この講義では、こうした問題について、最新の統計や実例を交えながら説明し、皆様の理解の一助としていただきたいと考えています。

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　**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、「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、軌道材料や測定器具の現物も使って解説します。さらに、「線路」の仕事に携わった者でなければ知り得ない、「線路」にまつわる面白い噺も採りあげます。また、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。）

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、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、現在監督者として取り組む中で感じた事をお伝えします。

２、鉄道員としての経験を伝えたい

特に「イやだと思うこと」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

ＡＩ・省力化・自動化そして乗車券などまでが徐々にデジタル化される鉄道業界で、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こなす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。

鉄道事業を巡る経営環境の変化について

交通環境整備ネットワーク審議役　**平 田　一 彦**

日本の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、就業人口減少による需要減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るのは必至であり、鉄道経営もそれを避けて通ることはできません。この問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すが、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。

第三に、喫緊の課題として、新型コロナウイルス感染症ともなう社会の変容への対応が求められています。鉄道のお客様は、テレワークの拡大、消費のオンライン化、観光需要の縮減などで大きく減少しましたが、ウィズコロナの時代を迎え、浸透・定着するものと回復するものを見極め、これらにどのように対応してゆくかが当面の大きな課題です。

この講義では、こうした問題について、最新の統計や実例を交えながら説明し、皆様の理解の一助としていただきたいと考えています。

鉄道事業における資産活用について

東武鉄道株式会社生活サービス創造本部沿線価値創造統括部課長　吉田　一宏

鉄道事業は、土地、線路や電車等の設備がなければ事業が成り立ちません。また、鉄道事業の他にも、スカイツリーや駅ビル等の商業施設、ホテル、住宅分譲や賃貸事業についても土地や建物等の資産が必要です。

現在、鉄道事業はコロナ前に戻らないことを前提とした事業経営が求められています。鉄道事業の柱となる鉄道沿線を中心とした、鉄道事業、不動産事業、レジャー事業において、安定的な収益を求めつつも、将来を見据えた新たな収益源となる事業を始めております。主に、社有資産の活用例を出しながら、鉄道事業おける資産活用の現状および今後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。

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、一昨年（2022年）は鉄道開業150年の節目の年だった。150年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、課題についても紹介する。

鉄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。