

鉄道OB新聞

発行所：日本鉄道OB会
連合会本部
発行人：梅原 康 義
〒100-0005
東京都千代田区丸の内1-9-1
電話 03-3211-2925
FAX 03-3214-4212
振替口座 東京00160-8-776442
許可なく記事等の
無断転載を禁じます

OB会の役職を仰
せつかつて1年が経
過しました。お陰様
で、多くの古い友人・
知人と話す機会が増
えました。その際に
は、どうしても、かつ
て一緒に体験したこ
と、特に失敗したほろ
苦い思い出や、逆に困
難を乗り越えた際の
感動など、いわゆる
「むかし話」に花が咲
きます。この手の昔
話、一般的には現実か
ら逃避した懐古趣味
と捉える向きが多い
ように感じます。し
かし、私はこれらに意
外な奥行きや深さ、い
つまでも失われな
い輝きが潜んでいるよ
うに思えてなりません
。そして、長い鉄道
人生を歩んだが故に、
懐に沢山の昔話ネタ
を保護し、時折、大切
な仲間とその封を解
き濃厚な時間を共有

OB会の特権のよう
にすら思えるのです。
「むかし話」をご披
露いたします。40
年ほど前、私は国
鉄最末期の米子局
で人事の任に当
たっていました。
あとも1、2年で国
鉄が幕を閉じJR
誕生という時期で
あり、当時の最大
の関心事の一つが
「意識改革」。目前
に迫った民営化に
備え、私自身が、そ
して職員が、いつ
何を学び、今何を
しておくべきか、
悩みは尽きません
でした。丁度その
頃、四国総局の人
事のご同僚が深澤
祐二氏（現JR東
日本会長）。同局で意
識改革の一環として、
「米島（くるしま）ドッ
ク研修」を計画中とい
う情報を耳にし、渡り
に船とばかりに「米子

りがたくも100人
えっている。ただし、国
鉄職員には担ってほ
しくない。」
「皆さんたち国鉄職員
は実に優秀だ。理路
整然と分析・説明す
る。例えば、仕事が上
手くいかない理由と
して、『縦割り組織』
『予算制度』『過度の
上意下達』『不安定な
労使関係』『学士制度』
『廃止できないローカ
ル線』『上司の曖昧な
指示、部下の理解不
足』等々、雄弁に語る。
しかし、決して自分の
責任・努力不足には
触れない。」
坪内寿夫（つぼう
ちひさお）氏の薫
陶を受けたのであ
ろう担当インスト
クターが発した
言葉は、今
でも鮮明に記憶し
ています。
「国民は国鉄の列車輪
送を極めて重要と考
えていただけないか」
と懇願したところ、あ

えている。ただし、国
鉄職員には担ってほ
しくない。」
「皆さんたち国鉄職員
は実に優秀だ。理路
整然と分析・説明す
る。例えば、仕事が上
手くいかない理由と
して、『縦割り組織』
『予算制度』『過度の
上意下達』『不安定な
労使関係』『学士制度』
『廃止できないローカ
ル線』『上司の曖昧な
指示、部下の理解不
足』等々、雄弁に語る。
しかし、決して自分の
責任・努力不足には
触れない。」
坪内寿夫（つぼう
ちひさお）氏の薫
陶を受けたのであ
ろう担当インスト
クターが発した
言葉は、今
でも鮮明に記憶し
ています。
「国民は国鉄の列車輪
送を極めて重要と考
えていただけないか」
と懇願したところ、あ

で、様々な熱い議論が
交わされたことは言
うまでもありません。
そして、民営化を目
前にしてヒント、特に
「人のせいにするので
なく、自分が今どう行
動するか」に関して何
かを掴んだ職員は少
なくなかったと私は
信じています。結局
のところ、「意識改革」
のところで、「意識改革」
とはそういうこと
だったのかもしれま
せん。

この「むかし話」、手
前味噌で恐縮ですが、
引用したインストラ
クター発言には、時を
超えて通用するある
種の真実が種火のご
とく輝いている気が
しています。秋に、米
子人事課OB会が予
定されているので、そ
こで古い友人たちと
語り合えることが今
から楽しみです。

また、理事会におい
ては「2026年度連
合会本部年度計画」
「2026年度連合会
本部収支予算」「日本
鉄道OB会連合会
則の一部改正」につ
いて審議を行い、それ
ぞれ原案通り承認さ
れました。その後の意
見交換では、会員数の減
少や収支改善の取り
組みなどについて意見
が交わされました。

各鉄道OB会の活
動状況や取り組み施
策について、事前に集
約したアンケートに
基づき情報の共有化
を図りました。

期間中は、風の恵
（自然・絶景・温泉）、
風の香（食・酒・発酵）、
風の詩（歴史・伝統・
文化）、風の路（アート・
体験・復興）の四つを
テーマに掲げ、観光列
車や県内イベントに合
わせた特別列車の運
転、アート体験をはじ
めとしたさまざまな企
画を実施。

「むかし話」の輝き

日本鉄道OB会連合会 会長 田浦 芳孝



OB会の役職を仰
せつかつて1年が経
過しました。お陰様
で、多くの古い友人・
知人と話す機会が増
えました。その際に
は、どうしても、かつ
て一緒に体験したこ
と、特に失敗したほろ
苦い思い出や、逆に困
難を乗り越えた際の
感動など、いわゆる
「むかし話」に花が咲
きます。この手の昔
話、一般的には現実か
ら逃避した懐古趣味
と捉える向きが多い
ように感じます。し
かし、私はこれらに意
外な奥行きや深さ、い
つまでも失われな
い輝きが潜んでいるよ
うに思えてなりません
。そして、長い鉄道
人生を歩んだが故に、
懐に沢山の昔話ネタ
を保護し、時折、大切
な仲間とその封を解
き濃厚な時間を共有

OB会の特権のよう
にすら思えるのです。
「むかし話」をご披
露いたします。40
年ほど前、私は国
鉄最末期の米子局
で人事の任に当
たっていました。
あとも1、2年で国
鉄が幕を閉じJR
誕生という時期で
あり、当時の最大
の関心事の一つが
「意識改革」。目前
に迫った民営化に
備え、私自身が、そ
して職員が、いつ
何を学び、今何を
しておくべきか、
悩みは尽きません
でした。丁度その
頃、四国総局の人
事のご同僚が深澤
祐二氏（現JR東
日本会長）。同局で意
識改革の一環として、
「米島（くるしま）ドッ
ク研修」を計画中とい
う情報を耳にし、渡り
に船とばかりに「米子

りがたくも100人
えっている。ただし、国
鉄職員には担ってほ
しくない。」
「皆さんたち国鉄職員
は実に優秀だ。理路
整然と分析・説明す
る。例えば、仕事が上
手くいかない理由と
して、『縦割り組織』
『予算制度』『過度の
上意下達』『不安定な
労使関係』『学士制度』
『廃止できないローカ
ル線』『上司の曖昧な
指示、部下の理解不
足』等々、雄弁に語る。
しかし、決して自分の
責任・努力不足には
触れない。」
坪内寿夫（つぼう
ちひさお）氏の薫
陶を受けたのであ
ろう担当インスト
クターが発した
言葉は、今
でも鮮明に記憶し
ています。
「国民は国鉄の列車輪
送を極めて重要と考
えていただけないか」
と懇願したところ、あ

えている。ただし、国
鉄職員には担ってほ
しくない。」
「皆さんたち国鉄職員
は実に優秀だ。理路
整然と分析・説明す
る。例えば、仕事が上
手くいかない理由と
して、『縦割り組織』
『予算制度』『過度の
上意下達』『不安定な
労使関係』『学士制度』
『廃止できないローカ
ル線』『上司の曖昧な
指示、部下の理解不
足』等々、雄弁に語る。
しかし、決して自分の
責任・努力不足には
触れない。」
坪内寿夫（つぼう
ちひさお）氏の薫
陶を受けたのであ
ろう担当インスト
クターが発した
言葉は、今
でも鮮明に記憶し
ています。
「国民は国鉄の列車輪
送を極めて重要と考
えていただけないか」
と懇願したところ、あ

で、様々な熱い議論が
交わされたことは言
うまでもありません。
そして、民営化を目
前にしてヒント、特に
「人のせいにするので
なく、自分が今どう行
動するか」に関して何
かを掴んだ職員は少
なくなかったと私は
信じています。結局
のところ、「意識改革」
のところで、「意識改革」
とはそういうこと
だったのかもしれま
せん。

この「むかし話」、手
前味噌で恐縮ですが、
引用したインストラ
クター発言には、時を
超えて通用するある
種の真実が種火のご
とく輝いている気が
しています。秋に、米
子人事課OB会が予
定されているので、そ
こで古い友人たちと
語り合えることが今
から楽しみです。

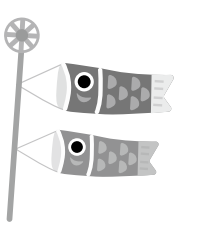
また、理事会におい
ては「2026年度連
合会本部年度計画」
「2026年度連合会
本部収支予算」「日本
鉄道OB会連合会
則の一部改正」につ
いて審議を行い、それ
ぞれ原案通り承認さ
れました。その後の意
見交換では、会員数の減
少や収支改善の取り
組みなどについて意見
が交わされました。

各鉄道OB会の活
動状況や取り組み施
策について、事前に集
約したアンケートに
基づき情報の共有化
を図りました。

期間中は、風の恵
（自然・絶景・温泉）、
風の香（食・酒・発酵）、
風の詩（歴史・伝統・
文化）、風の路（アート・
体験・復興）の四つを
テーマに掲げ、観光列
車や県内イベントに合
わせた特別列車の運
転、アート体験をはじ
めとしたさまざまな企
画を実施。

●お知らせ
7月号は7月14日より順次発送する
計画です。
ホームページ：
<http://retsudo-ob-honbu.com/>

で、様々な熱い議論が
交わされたことは言
うまでもありません。
そして、民営化を目
前にしてヒント、特に
「人のせいにするので
なく、自分が今どう行
動するか」に関して何
かを掴んだ職員は少
なくなかったと私は
信じています。結局
のところ、「意識改革」
のところで、「意識改革」
とはそういうこと
だったのかもしれま
せん。



春の叙勲

令和8年春の叙勲受章者が発表され、日本鉄道OB会からは次の方々が
栄誉に輝きました。（敬称略・順不同）

- ◆旭日重光章
半井 真司(70) 元・四国旅客鉄道(株) 社長
- ◆瑞宝単光章
伊藤 文夫(75) 元・東日本旅客鉄道(株)
高崎支社高崎保線技術センター所長
佐藤 幸雄(70) 元・東日本旅客鉄道(株)
仙台支社仙台土木技術センター所長
垣内 幸平(65) 元・四国旅客鉄道(株) 須崎駅長
大川 則宏(66) 元・四国旅客鉄道(株) 高松運転所助役

事務局長 会議を開催

2026年3月4日
「2025年度事務局
長会議」が開催されま
した。

「ふくしまデスティネーション キャンペーン」スタート

JRグループ旅客文化）、風の路（アート・
体験・復興）の四つを
テーマに掲げ、観光列
車や県内イベントに合
わせた特別列車の運
転、アート体験をはじ
めとしたさまざまな企
画を実施。



1987年4月1日、J R北海道発足記念列車「特急北斗2号」札幌発函館行きの出発式でJ R北海道は始まりました。その後、社員入社式が行われ、大森初代社長から新会社の辞令と社員バッジが交付されました。東条初代会長の訓示では「北海道民の鉄道であるJ R北海道社員としての意識改革」や「マーケットは存在せず、作り上げるものである」と社員ひとりひとりの企業努力を強く訴えました。大森社長は「社員ひとり一人の意欲と情熱を持ち、今後の厳しい新会社の前途に立ち向かうならば、必ずや期待に添える新会社が生まれ育つ」とこれまで以上の努力を強調されました。

北海道の面積は九州の2倍を超え、東北6県をしのぐ広さと人口の少なさに加えて、冬期積雪の厳しい自然環境と、航空機、都市間バスとの激しい競争状態にありました。格段の努力をしなければ会社存続も難しい中にあっても、私たち社員は新会社のスタートをワクワク感一杯で迎えました。間近に控えた青函トンネル開通などのプロジェクトや事業多角化によって、未来への新しい可能性が多

くあったからです。また北海道は一つの行政区域であり地域に密着した仕事が進めやすく、道をパートナーに地域に根ざした企業として自立できると考えました。

J R北海道は、より安全・確実に、より速く、より快適な旅を求め、北海道発展のため様々な取り組みを行ってきました。道民の長い間の夢である本州との地つなぎを実現した青函トンネルの開通、道都札幌の発展を大きく前進させた札幌駅付近高架化、新千歳空港直下の地下トンネルに乗り入れる空港アクセス、軌道強化などによる主要都市間の時間短縮や札幌圏輸送力アップによる大幅な利用者増、「サツエキ」の賑わ

JR 発足40年の節目に北海道鉄道OB会

北海道鉄道OB会理事(手稲支部長) 鷹嘴 克夫(たかのはし かつお)

2011年の石勝線列車火災事故、2013年の大沼駅貨物列車脱線事故などを契機に多くの問題が顕在化しました。現業部門と計画部門のコミュニケーション不足などによる組織機能の低下や安全輸送に必要とする修繕や投資が欠けていました。不幸な出来事も重なりました。2014年、経営陣としてJ R東日本から会長、副社長を向かえ、島田社長新体制がスタートしました。J R北海道OBの一員として、自分たちの力不足と責任を痛感するところです。

国鉄改革(民営分割)からもうすぐ40年を向かえます。この機会に会社発足の原点に立ち返ってみることも必要です。初代会長、社長の訓示とともに「民営」とは、「分割」とは、何であったのか。特に「民営」は完全民営化であり自立した会社を目指すことです。「J Rになった、あとは自己責任で」だけでは根本的課題は解決しません。J R北海道の経営努力は当然として、高度なレベルでの決断もあるべきと思います。

JR 各社発足40年目を迎えて

新たな年度を4月に迎えました。思い起こすと、昭和62年(1987)4月に日本国有鉄道からJ R各社が「新事業体」として発足し、同じ国鉄で育った同胞との涙ながらの惜別を経験するという変化があり、昭和24年(1949)には敗戦後の占領政策下において公共企業体「日本国有鉄道(国鉄)」として再発足しました。

J R各社は、国鉄の抱えていた37兆円余りという膨大な債務の40%を引き継ぎ発足し、懸命な経営努力を続けてきました。国鉄は昭和61年度には1兆4千億円近くの欠損を出していました。J R各社の努力の結果、昨年3月のJ R7社の単体決算を合算統合してみると8630億円の経常利益を生み、円もの税金を国庫等に納めた後、当期純利益を7050億円も計上するに至っています。鉄道OB会も昭和28

年(1953)に発足しました。平成17年(2005)にJ R各社の事業エリア毎に分割されて現在に至るという変化を経験してきました。経営体としてのJ R各社はそれぞれ独立し、OB会も地域ごとに独立したものの、線路はしっかりと繋がっており、それぞれ連携しています。現職として懸命な事業運営に当たった皆さんは、すでに我が鉄道OB会でご活躍のほうず、現職時代のご苦労に加え、OB会の分割という

紙面で振り返るJR40年

昭和62年(1987)3月1日付

紙面を再現した複合ブロック。上部には「JR 国鉄はJRへ」のロゴと、当時の新聞記事のスクリーンショットが配置されている。記事のタイトルは「効率的な組織に」であり、内容は国鉄改革の背景と各社の役割について述べている。下部には「別表1 引継ぐ事業又は業務」と「別表2 承継する資産」の2つの表が掲載されている。別表1は、国鉄から各社へ引き継がれた路線、駅、車両などの数値を示している。別表2は、各社が承継した資産の総額と内訳を示している。また、右側には「承継実施計画」の概要が記載されている。

事業又は業務	北海道	東日本	東海	西日本	九州	計
旅客線(キロメートル)	2,421	13,151	16,111	10,000	2,421	44,104
貨物線(キロメートル)	21	72	13	53	29	107
在来線(キロメートル)	21	72	13	53	29	107
新幹線(キロメートル)	0	1,741	389	1,264	0	3,404
計(キロメートル)	21	13,920	16,124	10,053	29	47,527
駅(箇所)	3,177	6,822	1,450	4,077	2,400	17,926
貨物線(箇所)	21	74	14	54	29	107
在来線(箇所)	21	74	14	54	29	107
新幹線(箇所)	0	1,744	395	1,268	0	3,407
計(箇所)	21	13,930	16,128	10,067	29	47,535
貨物線(箇所)	21	74	14	54	29	107
在来線(箇所)	21	74	14	54	29	107
新幹線(箇所)	0	1,744	395	1,268	0	3,407
計(箇所)	21	13,930	16,128	10,067	29	47,535
貨物線(箇所)	21	74	14	54	29	107
在来線(箇所)	21	74	14	54	29	107
新幹線(箇所)	0	1,744	395	1,268	0	3,407
計(箇所)	21	13,930	16,128	10,067	29	47,535

資産	北海道	東日本	東海	西日本	九州	計
客車	21	10	13	52	29	125
貨車	4	68	2	1	4	89
機関車	20	894	1,920	515	6	3,745
電車	1,439	13,269	3,050	6,904	667	25,269
鉄道用車両	1	2	1	1	1	5
鉄道用車両(計)	1,440	13,271	3,051	6,905	668	25,269
客車	5,552	28,110	6,321	14,087	1,015	53,085
貨車	13	139	700	151	210	1,213
機関車	280	783	199	151	8	1,321
電車	7	23	5	16	8	59
鉄道用車両	3	7	3	1	5	19
鉄道用車両(計)	3	30	8	17	13	71
客車	20	146	41	66	10	283
貨車	16,170	18,110	3,829	10,070	1,440	39,619
機関車	280	783	199	151	8	1,321
電車	7	23	5	16	8	59
鉄道用車両	3	7	3	1	5	19
鉄道用車両(計)	3	30	8	17	13	71

春秋

九州鉄道OB会の門司地方本部副本部長を務めておられます大石と申します。会員歴3年余りの若輩者ですが、どうぞよろしくお願いいたします。

私が所属する門司地方本部は、一般会員と遺族会員を合わせた会員数が2587名(令和8年3月31日現在)で、地方本部としては全国有数の規模となっていますが、最近5年間だけでも会員数が40%以上減少するなど、他の鉄道OB会組織同様、会員数減少が大きな課題となっています。そうした中で、退職後の皆さんの「心身の健康」「生き甲斐のある暮らし」「信頼できる友人の存在」を実現する一助となるべく、スポーツ文化活動、地域社会との交流、無人駅清掃活動や増収活動など様々な取り組みを行っています。

私自身は、3年半ほど前にJR九州を退職し、現在はJR九州の電気設備関連のグループ会社に身を置くと、現役とOBの境界のよくな立場です。JR九州への入社は国鉄分割民営化後の1990(平成2)年であり、いわゆる「JR採用」世代です。年齢構成上、入社直後は圧倒的多数

の国鉄採用の先輩方に囲まれ、社内に若年者は僅かでした。そうした感覚が強く続けたせいか、「自分たちは若手だ」という意識が抜けないまま歳を重ね、気が付けば還暦を迎える年齢になりました。

歩んだ経歴は、激動の国鉄を経験された先輩方には遠く及びませんが、運輸部車両課を皮切りに、車両係、運転士、乗務員関係職員の管理など、運輸系統を中心に、人事、情報システム、バス会社、清掃・駅業務会社など、多種多様な

感謝の気持ちで、OB会を次の世代に

九州鉄道OB会門司地方本部副本部長 大石 和弘

簡所で貴重な経験をさせていただきました。元々、大流、無人駅清掃活動や増収活動など様々な取り組みを行っています。

から、JR発足後初の特急型車両「783系」の新製を手に掛けた、などのお話を伺ったことが縁で会社を

選り、入社前はどちらかというと、専門性を高めていくような立場です。JR九州への入社は国鉄分割民営化後の1990(平成2)年であり、いわゆる「JR採用」世代です。年齢構成上、入社直後は圧倒的多数

の国鉄採用の先輩方に囲まれ、社内に若年者は僅かでした。そうした感覚が強く続けたせいか、「自分たちは若手だ」という意識が抜けないまま歳を重ね、気が付けば還暦を迎える年齢になりました。

歩んだ経歴は、激動の国鉄を経験された先輩方には遠く及びませんが、運輸部車両課を皮切りに、車両係、運転士、乗務員関係職員の管理など、運輸系統を中心に、人事、情報システム、バス会社、清掃・駅業務会社など、多種多様な

JR各社の
おもな動き・出来事

2026年
1~3月

1月

【5日】JRグループ旅客6社が年末年始期間の輸送概況を発表。合計輸送人員は1371万1000人(前年同期比105%)

【13日】JR東日本と日本航空(JAL)が、JRの列車荷物輸送サービス「はこびん」とJALの国際線航空貨物輸送「JALCARGO」を組み合わせた新輸送サービス「JAL de はこびん」開始

【15日】JR東海が日本通運と連携し、東海道新幹線を利用した荷物輸送サービス「NXスーパーエクスプレスカーゴ」開始

【21日】JR東海が、交通系ICカード「TOICA」の利用エリアを三重地区へ拡大し、2027年春から特急「南紀」でチケットレス乗車サービスを開始すると発表

【24日】JR東海が、リニア中央新幹線南アルプストンネル静岡工区の工事で、大井川の水利利用に影響が生じた場合の補償対応について、静岡県と補償確認書を締結

【29日】JR東海とJR西日本が、JR東海の交通系ICカード「TOICA」のモバイルICサービスについて、JR西日本の「モバイルICOCA」の仕組みを活用し、3月17日からAndroidスマートフォンで開始すると発表

2月

【5日】JRグループ旅客6社が「青春18きっぷ」2026年度の発売概要を発表。春夏・冬の各シーズンに3日間用と5日間用を発売

【6日】JR東日本と日本航空が東日本エリアの地方創生に向けた連携強化の協定を締結／JR西日本が有料着席サービスの新ブランド「SUWALOCA(すわろか)」を

立ち上げ、統一的な案内を開始すると発表

【18日】JR西日本が京都鉄道博物館の開館10周年を記念して「VR館」を2027年12月下旬に新設すると発表

【19日】JR東日本が新幹線のネット予約を最短1分で完了できる新サービス「JRE GO」を今年秋に開始すると発表／JR東日本が外国人材を対象とした特定技能人材育成研修を本格的に開始したと発表／JR東海が新しい形状のポイントのトンダレールを開発し、2026年1月から東海道新幹線本線で試験を開始したと発表／JR西日本が今年夏以降に山陽線山口エリアに導入する227系500番代新型車両「Kizashi(きざし)」を報道公開

3月

【1日】JR北海道が新幹線在来線の運転士用に保護メガネ(偏光サングラス)を導入

【2日】JR西日本が大阪駅うめきた地下口と連絡橋口の改札で新しいタイプの顔認証改札機の実証実験を開始

【9日】JR東日本が久留里線久留里～上総亀山間の鉄道事業廃止届を国土交通大臣に提出。廃止予定日は2027年4月1日

【10日】JR東日本が地震発生時に新幹線車体の左右方向の揺れを抑制する日本初の「地震対策左右動ダンパ」を開発したと発表。2027年秋から2032年度にかけて順次搭載／JR東日本が2026年度から山手線に複数のパンタグラフ監視カメラを導入し、AI(人工知能)画像解析によるパンタグラフのモニタリング試行を開始すると発表

【11日】JR東海が品川～名古屋間のリニア中央新幹線建設工事で、山梨県駅(仮称)新設工事の安全祈願と起工式を開催

【12日】JR西日本とJR貨物、日本通運など12社が、関西エリアを中心に既

存インフラを活用した国内水素サプライチェーンモデルの構築に向けた共同調査・実証に関する基本合意書を締結

【14日】JRグループ6社がダイヤ改正。山陽本線姫路～英賀保間に新駅「手柄山平和公園」が開業

【18日】JR西日本が山陽新幹線の地震発生時にさらなる安全性向上を図るため、「南海トラフ海底地震津波観測網(N-net)」の観測データを早期地震検知警報システムに取り込み、4月1日から運用開始すると発表

【19日】JR西日本宮島フェリーの新造船「みせん丸」が宮島航路に就航

【21日】JR北海道が北海道新幹線開業10周年を記念して、新函館北斗駅で記念セレモニーを開催／JR東日本八王子支社が改装工事を進めていた「青梅鉄道公園」をリニューアルオープン

【23日】JR東日本が盛岡新幹線車両センター～東京新幹線車両センター間で「荷物専用新幹線」の営業運転を開始

【24日】JR東日本が津軽線新中小国信号場～三厩間の鉄道事業廃止届を国土交通大臣に提出。廃止予定日は2027年4月1日。

【27日】JRグループ7社が在来線鉄道電気設備の材料や部品について、仕様の共通化を本格的に推進すると発表

【28日】JR東日本が開発を進めてきた「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「OIMACHI TRACKS」(大井町トラックス)がそれぞれグランドオープンとまじびらきを迎え、合同オープニングセレモニーを実施

【29日】JR九州が九州新幹線全線開業15周年を記念して展開する大型プロジェクト「つばめの大冒険」の出航式を熊本港で実施

【31日】JR北海道が留萌線最終運行セレモニーを深川、秩父別、石狩沼田駅で開催／JR東日本と日本航空、JT Bの3社が連携して東日本エリアの立体型観光を推進すると発表

読者のひろば

1945(昭和20)年、
渋川(長野原(現・長野
原草津口駅)間が長野原
線として貨物専用線で
開業し、2025年に吾
妻線は開業80周年を迎
えた。そこで、2025
(令和7)年8月2日、吾
妻線開業80周年を記念
した「B・B・BASE
吾妻線80周年記念号」が
高崎駅(長野原草津口
駅間)で運行された。

普段は外房線で運行
している209系「B・
B・BASE」を、JR
東日本びゅうツーリス
ム&セールの企画に
より、沿線の酒造で作ら
れた地酒を試飲しなが
ら高崎(長野原草津口
間)を往復する団体列車
で、渋川駅長および鉄道
OB会渋川支部は、渋川
駅3番線ホームで下り
列車到着時に「おかげさ
まで吾妻線開業80周年」
の大きな横断幕を掲出
し、出迎えて歓迎した。
17分間の停車時間でお
客さまの写真撮影や渋
川市の案内後にお見送
りしたところ、乗車して
いるお客さまが手を
振って応えてくれた。

資料によれば、長野原
から群馬鉄山のある太
止された。同年3月7

思い出多い吾妻線 開業80周年について

東日本鉄道OB会 高崎地本渋川支部
深津 光壽

年の群馬鉄山閉山後の
1966年に貨物便運
行が廃止、1967年の
長野原線電化からも取
り残され、1970年に
長野原駅以西の大前駅
までの延伸に伴い、休
止のまま列車の運行が
再開されないまま翌
1971(昭和46)年に
長野原(太子駅間)が廃
止された。同年3月7

私は吾妻線の万座・
鹿沢口駅と長野原草津
口駅に2年9カ月、退職
後は再雇用で業務委託
の群馬原町駅に1年半
の延べ4年4カ月勤務
した思い出多い。なか
でも特記することは4つ
ある。

1つ目は、「スーパ
ビュートリ子号」で運
用される251系を使用
した、村長が団長の貸
切団体列車「郷恋村民
号」を毎回約360名の
乗車で平成17(1999)
年度に3回実施したこと
がある。郷恋村は188
9年に11の村が合併
して誕生した村で、10
両編成の車両をかつ
ての村ごとに1両ずつ
割り当て(小さな村は混
乗)、目的地での貸切バ
スは大型バス9台を使
用し、訪れた観光地・宿
泊地では大歓迎を受け
るなど親睦を図った。

国鉄職員だった父は
昭和20年、私が2歳の時
に早世した。女手一つ
で家族を養うことにな
った母は、国鉄に雇用
され日夜を問わず懸命
に働いた。鉄道官舎の
四畳半と六畳の二間に、
祖父・祖母・母と兄・
三人の姉達で暮らし、貧
しくも仲良く暮らして
いた。

私も高校を卒業する
と当然のように国鉄に
勤め、息子も縁あって
JRのグループ会社に入
勤している。そのよう
な経緯もあり、私はい
ゆる「国鉄一家」として
の自負を持っている。
ただ、兄だけは鉄道

には関わらず、苦学して
北海道北見市で教員と
なり、やがて俳句の道
を志し本州へ転任した。
教鞭をとりながら正岡
子規研究に打ち込み、晩
年まで俳句に生きたが、
7年前に静岡県三島市
で他界した。

兄は生前、「新幹線北
上駅の構内に自分の俳
句が展示されている」と
話していた。「おくのほ
そ道」を研究していた
折北上駅に降り立ち、
居酒屋で偶然居合わせ
た駅員と語り合いなが
ら頼まれて詠んだ句が、駅
だった亡き兄と再び会

員達の尽力で構内に展
示されたという。私は
いつか見に行くことと約束
しながらも、遠距離や震
災の影響で長らく果た
せずにいた。

「熱燗や北上夜曲聴
き酌まん」
私と同じく酒が好き
だった亡き兄と再び会

兄の一句を展示して
くださった北見上駅
社員の皆さんに、感謝し
つつ旅を終えた。

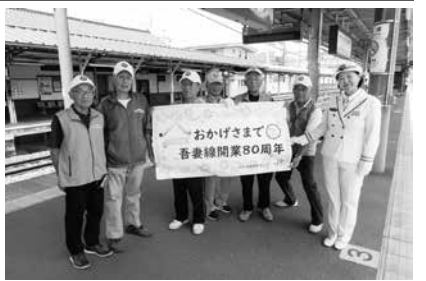
信越線新津駅、内房線館
山駅、東北本線黒磯駅で
は、それぞれ着発時に駅
長や支社の営業部員が
大きな歓迎横断幕「よう
こそ郷恋村民号御一行
様」を掲出するなど盛大
な歓迎を受け、村長・村
民も感激していた。

2つ目は、郷恋村の活
性化を図るため、2006
年に特産のキャベツ畑の
中心で愛を叫ぶ「第1回
キャベツ」を郷恋村と日
本愛妻家協会共催で実行
した。浅間山麓のキャ
ベツ畑で反対側にいる

妻に扮した大勢の女性
に向かって「愛している
よ」と叫ぶと、「有難
う」と大きな声で応え
てくれたイベントに参
加した。その年の年末
にはNHK総合テレビ
の首都圏年末特集番組
に郷恋村からの推薦で
長野原草津口駅と自宅
馬原町駅で乗車券販売・
改札業務に1年半従事
したこと、4点目は、
2025年6月に吾妻
線の名譽駅長が生涯を
全うされたので、代理と
して清掃・除草・花の
手入れを行って駅美化

3点目は、退職後再雇
用で吾妻線委託駅の群
馬原町駅で乗車券販売・
改札業務に1年半従事
したこと、4点目は、
2025年6月に吾妻
線の名譽駅長が生涯を
全うされたので、代理と
して清掃・除草・花の
手入れを行って駅美化

に努めていることである。
数えきれない多くの
思い出がある吾妻線が
開業80周年を迎えたこ
とに感慨深いものがある。
これも鉄道OB会に入
会したからできたこと
である。現在もJRに関
わっている喜びがある
ので、OB会未加入の鉄
道OBに入会を呼び掛け
て活性化に努めていき
たい。



「鉄道一家」のある思い出

北海道鉄道OB会 北見支部 畠中 隆



交通新聞 電子版 もあります！



◎多彩な検索方法！

キーワード・掲載日・ジャンル別など

◎当日付の新聞がより早く、
確実に読める！

遅配の心配無用

パソコンで！
タブレットで！
スマホで！

◎過去記事の閲覧ができる！

2008年1月1日付以降を収録

◎記事写真はカラーで掲載！

よりリアルに読める

—— 通常の年間購読料29,800円(税込)のところ ——
年間購読料 (OB会員特別価格)

13,200円

(税込)

・OB会員であることをお申し出ください。
・お申し込み期限は2027年3月31日まで。

交通新聞 電子版 で 検索

【お問い合わせ・お申し込み】
交通新聞ヘルプデスク TEL.03-6831-6570