



総合家電アドバイザーから、ローカル列車の運転士へ 出発進行！——本日も里山は大賑わい

田舎の車窓から

東京から快速電車で約80分。房総半島のほぼ真ん中辺りの、田んぼや山あいをトコトコと縫うように走る千葉県のいすみ鉄道で、私は運転士として働いています。現在51歳でありまして、本来ならこの道ひと筋三十余年の大ベテランといったところなのでしょうが、私は運転士になってようやく7年目を迎える若手(?)です。

鉄道の運転士を目指す場合、まず新卒で鉄道会社に就職し、駅務の仕事に何年か従事した後に、志願して運転士養成の課程に進むのが定石です。しかし、そのレールに乗ること無く長年畑違いの仕事をしていた私が、如何なる経緯で今、マスコン(車両の出力・速度を制御する装置)を握っているのか、ちょっと面白そうだと思いますか？

電器屋さんに俺はなる！

国際平和都市・広島で生まれ育った私は、小学校入学のお祝いに父から買って貰った小さなトランジスタラジオを肌身離さず、家の中ではずっと聴いていて、ラジオから流れる様々なジャンルの音楽に耳を傾けながら成長しました。

中学生の頃には次第に音楽を良い音で聴きたい欲求からオーディオにも興味を持ち始め、週末になると路面電車に乗って大きな家電量販店へ直行しては、オーディオフロアでワクワクしながら日がな1日を過ごしていました。当時はオーディオブームで新製品が次から次へと発売され、それを片っ端から試聴し、カタログを集めて…と、それはもういくら時間があっても足りないほどの楽しい時間でしたので、そんな環境

で働いている人を羨望の眼差しで見っていました。

高校に入ると大きなFMアンテナを屋根に上って自分で設置し、FMラジオからカセットテープに音楽を録音するエアチェックにどっぷりはまり、大学時代はバイトして単品コンボやビデオデッキなどをこつこつ買い揃えて楽しんでいました。

就職先を考える時期になり、関東で一人暮らしをしていた私は、まず地元に戻る前提で志望する企業をピックアップしました。ミーハー心で考えたのは地元のプロ野球球団、ラジオ局、路面電車の鉄道会社などでした。しかし有名大学の学生でもなく、それまで何の準備もしてこなかった自分を顧みず、ただバブル景気で売り手市場の波に乗ったただの応募に対し、それら難関の企業から届いたのはどれも「今年は新卒採用の予定がありません」との返事でした。



富岡 隆
いすみ鉄道株式会社 運転士

【とみおか・たかし】

1967年広島県生まれ。生粋のカーブファン。昔から乗り物を運転することに強く惹かれて車好き、バイク好きからエスカレーターして鉄道と船舶の免許も取得。さらに音楽好きでLIVEは大好物。趣味は広く浅くがモットー。特技は長距離運転。今の職場の自慢は「有名芸能人が多数訪れます(笑)」。



春の桜と菜の花の見事なコラボも大人気

仮に募集があつたとしても狭き門でダメもとでしたから、次により現実味のある家電量販店とスーパー、飲食系の企業を中心に就職活動をしました。バブル景気の終盤とはいえ小売業界は非常に活況で、本命の内定通知を受け取った私は家電販売の道を選ぶことを決めました。そこでは当然「オーディオのスペシャリストを目指したい」と希望したのですが、残念なことに地元広島には大型店が無く、実家から通える距離にある小ぢんまりとした店に配属されました。希望した環境とは大きく違つてはいたものの、店舗のスタッフは皆さん家族のよう

に温かく、狭い店舗なので炊飯器や冷蔵庫、洗濯機にエアコンと何でも説明できるようになるために勉強して、楽しく働きながら知識と経験を得ていきました。また配達や取付けも担当し、お客様宅に訪問して「テレビを箱から出す瞬間から家族全員の注目を浴びて作業する」なんてこともよくありました。自分が販売したり設置した家電が人々の暮らしを快適にし、喜んでもらえる場面を目の当たりにできるところに、仕事のやりがいも感じていました。

時代の激流に飲まれる

その後、会社は業績を伸ばし業界で売上げ日本一となったり、パソコン黎明期に一大プロジェクトである大型OA専門店を立ち上げました。全国ネットの実現に向け北海道進出の足掛かりとなる店舗をオープンした際には私もスタッフとして派遣され、会社も自分も大きく変わり、また成長していききました。北海道の店舗は2年ほどで軌道に乗り、運営を現地採用のスタッフに任せることになりました。その頃には北海道を離れ難くなっていた私でしたが、抵抗虚しく広島に戻されました。

私は自己研鑽として総合家電アドバイザーの資格も取得し、仕事はとても順調でした。テレビ放送の地上デジタル化と家電エコポイント施策が重なった時期にはテレビが飛ぶように売れ、多忙を極めました。し

かし、その波は一過性の台風の如く過ぎ去つていき、その終焉を持って家電業界は次第に不況へと突き進んでいきました。

そうなると店舗はどこも徹底して売上げと利益確保に走るようになり、本当に買い手のニーズにマッチした商品を奨めることよりも、高価格・高利益な商品を売るこそが正義とされるようになりました。それに対抗するようにお客様は事前に自分で情報を調べて商品を選定し、店頭での会話は価格交渉のみという光景も目立ち始めました。儲かる商品売りつけようとする店側VS必要最低限の物を1円でも安く買おうとする買い手側。こんな殺伐とした構図が蔓延し、人々が真の豊かさをだんだんと忘れていくように見えてきました。

家電不況は深刻さを増し、業界は生き残りを賭けていくつも大きな再編を模索し、それまでの勢力図はガラッと変わりました。私の勤務していた会社もみるみる力を失っていききました。変革を余儀なくされ、大手との業務提携となりました。しかしそれは表向きで、実情は限りなく吸収合併に近く、辞めていく同僚もかなりの人数に上りましたが、今後どう変化していくのかとても興味があつた私は、会社に残つて成り行きを見届けることにしました。

提携先から多くの社員が乗り込んで来て、オペレーションも全て提携先の仕様に取って変わりました。私は弱者の立場に追いやりられ環境にも馴染めず、仕事のやり方にも

納得いかないことが多くなっていき、40歳を過ぎて自分の将来像を全く想像できなくなっていました。

その頃、もしも転職するなら何かの職人になりたいと漠然と思っていました。家電業界では同業他社に転職する人が大半のようですが、私は同じ業種ならどこでもそれ程変わらないと感じていたので、全く違った業種で何か技術を身に着けたいと考えていたのです。とは言っても、長年の修業を伴う世界に今さら飛び込む勇気も無く、淡々と仕事をこなす日々を過ごしていました。

或る日突然、雷に撃たれる

出かける予定も無い或る休日、ゴロゴロしながら聞くともしに流していたラジオから、私の耳にニュースが飛び込んできました。それは「鉄道会社が訓練費用の自己負担を条件に鉄道の運転士を目指す訓練生を募集する」というものでした。ぼーっと聞いていた私は無意識に反応し、ラジオに近寄り耳をそばだてそのニュースに集中していました。ひとしきり聞き終えた次の瞬間、まるで雷に撃たれたように脳内に衝撃が走りました。「めっちゃ面白そう!」。そう思った私は耳に残ったキーワードでネット検索を始め、いすみ鉄道に関する情報集めに没頭しました。

そうするうちに、いつしか列車を運転する自分の姿を想像するようになっていまし

た。「募集条件はほぼクリアできそうだけど、訓練費用の700万円を用意できるのか」。そこが唯一にして最大のネックでしたが、ざっと自分の資産を見積もると案外「捕らぬ狸の退職金」次第では、なんとか捻出できるような気がしてきました。そんな訳で、根拠の怪しいまま自分の中で「信号は青」になっていったのです。

リアル「RAILWAYS」始動

こうなると善は急げで、羽田空港内で開催される説明会に参加して迷いの無くなった私は、正式に応募手続きを取りました。

追って「採用試験と身体検査を、いすみ鉄道本社にて行う」との連絡が届き、休日を利用して一路新幹線で東京へ向かい、そこから乗り換えてJR外房線で千葉県の大原駅に到着。この時初めて、いすみ鉄道のディーゼルカーに乗車しました。季節は春で田んぼや山あいの沿線には菜の花が揺れており、車窓から見えるのどかな風景は、初めて来たのに懐かしさを感じる日本の里山の風情でした。そんな余韻に浸りつつ試験会場に到着すると、私を含め6名が試験に臨みました。

試験を終え再び淡々と仕事をこなす日々を送っていた矢先、待ち望んでいた合格通知が届きました。その頃には勤めていた家電量販店の業務提携が一段と進んでいて、もはや店舗の看板も自分を成長させてくれ

た会社の物ではなくなっており、名残惜しさは全くありませんでした。

退職の手続きを終えて退社日が決定してから家族に初めて話をする、母と兄は高額のお金が絡むだけに騙されたりしてないかと心配の様子でしたが、私の性格を熟知し口を出さずだけ無駄だと思ったのでしよう、特に反対すること無くすんなり受け入れてくれました。

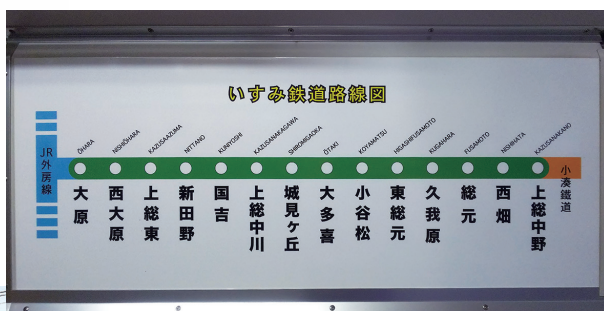
こうして幸か不幸か、独身で身軽な私は千葉県内の田舎に移り住み、映画『RAILWAYS』を地で行くことになりました。余談ですが、私たち訓練生は入社間もなくこの映画の舞台挨拶に招かれ、出演者の方々より激励して頂くという幸運に大変感動し大いに励みになりました。

42歳の挑戦

2010年4月、全員40歳オーバーの4名が訓練生として入社しました。鉄道会社に所属したことで、免許取得の試験を受ける前提条件は整いました。これから挑む関門は、ざっくり言うと「学科試験」と「実技試験」の2つです。

まずは学科試験の突破を目指すのですが、なにせ鉄道に関する知識を全く持ち合わせていないど素人なのでかなり不安でした。しかも、元国鉄マンの鉄道部長が講師を務める講義は週2日のみで、あとは「空き」で言わば週休5日です。根がぐうたらな私も

いすみ鉄道の路線図



レトロな外観を持つ新鋭車両「キハ20-1303」

さすがに危機感を抱き、毎日図書館に通い勉強せざるを得ない環境に身を置くことにしたのですが、いざ始めてみると、もともと興味があった分野なので自分でも驚くほどの集中力を発揮して勉強に取り組みました。その結果、秋の試験を迎える頃には「どうせなら高得点で合格しよう！」と意気込む

ほど相当な自信をつけていました。

こうしてすんなり学科試験をパスし、いよいよ実技試験に向けた特訓がスタートしました。試験内容は、「車両運行前の点検」「運行中に発生した故障及び非常時に対する処置」「運転技術」の項目です。点検や処置はひたすら訓練を反復し、体に覚え込ませていきます。それと並行して乗務訓練も始まりました。学科試験に合格した私たちは自動車であれば仮免許を取得した状態で、実技を教えてくれる教官の指導のもと本線での訓練ができるようになりました。

最初は訓練用に臨時列車を仕立ててもらい、生まれて初めて自らの手で本線上に列車を走らせました。それまでも車両清掃のため側線（運転用以外の線路）を移動させたことはありましたが、それとはまるで次元が違いました。マスコンを操作し列車が未体験の速度で走り始めると、今まさに自分の手で鉄道の列車を走らせている感動で全身が汗ばんできました。

しかしその感動も束の間、最初の駅が近づいてきてブレーキを入れますが、列車は思うように止まらず、今度は冷や汗が全身からどつと吹き出しました。列車は停止位置を大幅に越えて、ようやく停車しました。それからもう無我夢中で、気が付いたらスタート地点の大多喜駅に戻って来ていました。その後数回、臨時列車で列車の動きを掴んだ後、営業列車で先輩運転士に付いて日々運転の技術を磨いていきました。

ハードルは高くそびゆ

私はまだまだ訓練不足で自信の持てないまま、実技試験の日を迎えました。試験は「点検・対処」と「運転技術」を2日間に分けて実施しますが、途中で規定時間を過ぎた危険と判断されれば、その時点で打ち切れ、即終了となります。私はなんとか試験を最後までやり終えて採点対象となったものの、冷静に振り返ると大きなミスをしていました。運転にも自信の無さが露呈し、到底乗客の生命を預かるに足る内容でなかったことを自覚していたので、気持ちは既に次の試験に向かっていました。

少し長めの休暇で帰省し気持ちをリセットしたら、不合格の知らせもなんのその、半年後の試験に向けてこれまで以上に訓練に取り組みました。手探り状態だった前回に比べ、要領が掴めた分かなり合格に近づいたはずでした。しかし、上がり症ゆえにピリピリした場の空気に完全に飲まれてしまい、故障原因を特定するのに手間取って、時間切れにより運転試験に進むことができませんでした。

試験に失敗してもものすごく落ち込みましたが、その悔しさ以上にもっと恐ろしいことがありました。それは「学科試験の合格後に受験できる実技試験は3回まで」という規定です。私は「2回不合格になった時点で背水の陣に追い込まれている」という

現実には恐怖を感じました。「次の試験がラストチャンス」という重圧が途轍もなく重くのしかかり、プレッシャーと闘いながら半年間訓練を積みました。

そして臨んだ3回目の試験で訓練生4名は力を出し切り、ようやく合格を果たすことができました。送られてきた免許証を手にした瞬間、これまでの頑張りが報われた実感が込み上げてきたことを、今でも鮮明に覚えています。これを機に契約社員となり、金額は多くなくとも収入が安定しました。訓練期間中は趣味や買物も我慢して、日々努力してもなかなか思うようにいかずイライラしたりしましたが、それも今では良い修行だったと思えるようになりました。その後、ある程度時間にも余裕ができたのでせっかくならもつと房総を楽しもうと大型自動二輪と小型特殊船舶の免許も取得し、あとは免許を活かすだけなのですが、今の収入では実現はちょっと難しいようです。

そしてレールは続く

かくして運転士の免許を取得した後も、しばらくは先輩運転士に見守られながら営業運転の全てをこなして経験を積み、社内での見極めをクリアして、現在は一人前の運転士としてワンマン列車の乗務に就いています。乗務する上で最も大切なことは、安全です。その上で乗客の方が快適で楽しいと思えるように日々精進していききたいと

思っています。

ただ、時として厳しい注意や指導をしないとといけない場面もあり、がっかりすることとも増えています。乗客の方の立入禁止場所への侵入や踏切の不正な横断、マナーやルールを無視した写真撮影など、子供連れの大人が平気でやっている姿を見かけると子供が可哀想になりますし、この国の将来に不安を抱きます。

鉄道は本来アミューズメントではなく、公共交通機関です。ですから多くの皆様が譲り合うところは譲り、時には我慢することと必要でしょう。列車を自分の我が儘な振る舞いで遅らせると、他の方に迷惑が掛かります。近頃、他人に対する思いやりが少し希薄になってきているように感じます。「ルールやマナーを守った上で皆様に楽しんでもらいたい」。私はそんな気持ちで旧国鉄型ディーゼルカーの運転を習得し、キハ52、キハ28という車両で運行している観光急行列車やレストラン列車を担当し、微力ではありますがが地域の役に立ち、また観光客の皆様喜んでいただいています。

旅行シーズンなど多客期は混雑してご迷惑をお掛けすることもある一方、平日は通学の学生や病院に向かうお年寄りが主で、時間帯によっては車内が閑散としていることもあります。でも、ローカル線を堪能するのなら、閑散としている時こそお勧めです。ディーゼルエンジンの奏でる音を聴きながら、心地よい揺れに身を任せてみてください。

最近では東京から程近い観光スポットとして、房総半島が人気です。テレビで紹介されたことやローカル鉄道ブームも手伝って、昭和の里山の風景が色濃く残るいすみ鉄道沿線に多くの方がお越しくださっています。

こんな感じで決して経営状態は盤石ではなく常に存続問題も抱えているため安泰とは言えない職場ではありますが、訪れてくださる皆様を喜ばせ、自分も楽しみなから仕事ができることを幸せに感じています。皆様もぜひ季節に応じて色々な楽しみがある房総にお越しください。そしてその行程の中にいすみ鉄道での「のんびり鉄道旅」を組み込んでもらえると嬉しく思います。テレビや映画のロケでも度々使われていますので、運が良ければ有名な芸能人に会えたり：なんて思わぬサプライズに遭遇することもあるかも知れません(笑)。



日本で唯一営業運転している「キハ 28-2346」と「キハ 52-125」の国鉄型車両2両連結