

「勝手にくま鉄検定」 **おまけ編3（記述対策）** に挑戦しましょう！

くま鉄検定の実施要項によると、特級では記述の問題が課されます。その記述、選択肢のない適語補充方式なのか、一問一答方式なのか、それとも論述式なのか、現在のところ未発表です。

選択肢のない適語補充方式は、**おまけ編2**で一例を示しましたので、ここでは一問一答方式と論述式の対策をします。

- 1 一問一答方式を厳選25題出題します。選択肢がないので難度は高めです。
答は解答欄に直接書き込んでください。

なお、くま川鉄道に関する問題なので、文頭に置かれるべき「くま川鉄道の…」は特に必要な箇所以外は省略します。（1問4点×25問＝100点満点）

- ①無人駅の中で最多の乗降者数がある駅は？
- ②くま川鉄道の前身である国鉄湯線時代、昭和40年と46年の水害でホームが決壊した歴史をもつ駅は？
- ③あさぎり・湯前駅間の閉塞（へいそく）方式を何と称するか。
- ④東多良木駅のベンチを覆う黄色い屋根がイメージしているあさぎり町の町花は何か？
- ⑤主な運賃収入である通学定期が開業当時からすると半減しているが、その最大の原因は何か。（漢字3語）
- ⑥東免田・公立病院前駅間には、警報器があるものの遮断機が設置されていない踏切があるが、このような踏切はその分類上何と呼ばれているか。
- ⑦経営理念の第一に掲げているものは何か。
- ⑧定期券の継続更新ができるのはいつからか。
- ⑨橋梁や待合所、駅本屋など19の施設が歴史的構造物として文化庁から指定を受けているが、この制度は正式に何と呼ばれているか。
- ⑩国鉄湯線時代、昭和46年に貨物の受け渡しを終了するまで行き違い（離合）ができる複線駅だったのは何駅？
- ⑪駅構内に出発信号機やスプリングポイントが設置され、運転上重要な位置づけをされているのは何駅？
- ⑫湯前駅が国鉄湯前線として開業した当時、宮崎県の妻線の終点杉安駅とを結ぶ一駅として位置づけられていたが、この連絡線は当時何と呼ばれていたか。
- ⑬標高が188.9mで、一番高いのは何駅？
- ⑭国鉄湯前線が1924年（大正13年）に開通した当時の途中駅は、肥後西村、一武、多良木の各駅の他にあと一つあるが、それは何駅？
- ⑮階段がなく、体が不自由でも駅の外から段差なくホームに入れる駅は、相良藩願成寺、肥後西村、一武、木上、多良木、東多良木、湯前の各駅の他にあと一つあるが、それは何駅？

- ①⑥鎌倉時代に掘削が始まったとされる灌漑（かんがい）用水路を新鶴羽・湯前駅間にある橋梁で跨ぐが、2016年に世界灌漑施設遺産にも登録されたこの水路の名称は？
- ①⑦この駅から出発する際、駅からすぐの中里第二踏切の遮断機等を運転士がリモコンで操作しているが、これは何駅？
- ①⑧現在運行している5両の田園シンフォニーの車両デザインの設計者は誰か。
- ①⑨熊本県出身の漫画家、緑川ゆき氏原作の人気アニメのキャラクターのイラストを使った記念乗車券が今年（2019年）も発売されたが、このアニメの名称は何？
- ②⑩自転車で人吉球磨地域を周遊する旅行者の利便性を向上させるために、車両改造が行われ、2019年10月から自転車を車両に積み込めるようになったが、これを何と称するか。
- ②⑪おかどめ幸福駅の駅長に就任したくま川鉄道公認キャラクターを記念した切符が平成29年2月9日（ふくふく＝幸せの日付）に発売されたが、この駅長名は何？（漢字3文字）
- ②⑫筆頭株主（持株比率が一番高い株主）は、どこの市町村？
- ②⑬球磨川本流に架かる長大な橋梁で、くま川鉄道を代表する土木構造物の正式名称は何？
- ②⑭オリジナルキャラクターとして30周年記念当日（2019年10月1日）に誕生した「くま川清流駅」の駅長を務めるマスコットの名前は何か。
- ②⑮平成8年7月の豪雨で橋脚が傾き、橋梁が曲がったことによる復旧工事に3ヶ月、約1億5千万円を要した橋梁が架かる川の名称は？

解答欄

①		②		③		④		⑤	
⑥		⑦		⑧		⑨		⑩	
⑪		⑫		⑬		⑭		⑮	
⑯		⑰		⑱		⑲		⑳	
㉑		㉒		㉓		㉔		㉕	

いかがでしたか？ それでは解答例を示します。

解答例

① 肥後西村駅	② 川村駅	③ スタッフ方式	④ リュウキンカ	⑤ 少子化
⑥ 第三種踏切	⑦ 安全第一	⑧ 2週間前	⑨ 登録有形文化財	⑩ 一武駅
⑪ あさぎり駅	⑫ 日肥線	⑬ 湯前駅	⑭ 免田駅	⑮ 東免田駅
⑯ 百太郎溝	⑰ 湯前駅	⑱ 水戸岡鋭治	⑲ 夏目友人帳	⑳ サイクルトレイン
㉑ 福来朗	㉒ 人吉市	㉓ 球磨川第四橋梁	㉔ せぐっちょ君	㉕ 免田川

2 最後に論述式の対策を考えてみましょう。

あくまでも「私が出題者なら」という仮定の下ですが、次のようなお題のもとで受験者の識見を問うてみたい気がします。

- ① 鉄道を廃止してバス転換を図ることについての意見を述べてください。
- ② くま川鉄道の活性化策を1つ提言してください。
- ③ 好きな駅を一つ挙げて、その理由と観光客にそれをどうアピールするか述べてください。

①に関して、30周年記念冊子の中に、永江社長は次のようなことを書いておられます。参考までに関連箇所を引用します。

そもそも、国の方針で湯前線は赤字路線に認定されバス転換が適当とされたのですが、地域で高校生の通学には必要と議論され第三セクターの鉄道として存続しました。

くま川鉄道が無くなると、高校生は親が毎日送り迎えをするかバスでの通学になると思います。ただし今の人数をバス通学にするためには相当数の車両が必要になり、バス運営会社に支払う補助額は上がりますので、結局は解決にはなりません。ましてや先に言ったように、鉄道の廃線が地域経済の衰退や人口減少に拍車をかけることは、すでに廃線した多くの地域を見れば明らかなです。

おまけ編2の最後でも触れたように、組織のトップである社長の思いを踏まえたうえで、たとえ社長の思いと異なる立場であっても、信念を持って自分自身の意見等を記述しなければなりません。

社長自身も相当数の車両が必要と書かれているとおり、もしくま川鉄道が廃止になったら、5台近いバスが車列を連ねて毎朝夕、国道219号線を走ることになるわけです。具体的にその光景をイメージしながら書きましょう。

その際に、鉄道とバス、どちらにメリットがあるのか、様々な面から比較した考察を織り交ぜると説得力が増します。

一般的に、鉄道の特性として、大量輸送機関であり定時性に優れること、エネルギー消費が少なく環境負荷が小さいことなどが言われています。しかし、改めて数字を揃えて計算すると、地方鉄道で電車ではなく気動車の場合、環境負荷の点ではそうとは言えないところがあるように思えます。

田園シンフォニー（気動車）は定員が約110名で軽油1リットルの走行距離（燃費）は1.7km、これに対し路線バスは、（ぎゅうぎゅう詰めで）約60名で燃費はおよそ4.3km/Lです。この諸元をもとに定員を考慮した燃費を求めると、バスのほうが鉄道よりも1.4倍弱優れていることになり、逆に言うとなら鉄道のほうが環境への負荷が大きいことになります。

しかも最近は路線バスでもアイドリングストップ機能付きが主流になる中、くま川鉄道では筆者が人吉の車両基地での様子を確認した範囲内ですが、「なぜこんなに暖機運転（アイドリング）が必要なのか？」と不思議に思うくらい長時間エンジンが動いている現状があります。例えば、1番列車（1D：人吉温泉駅5時39分発）のエンジンに火が入るのは出発のおよそ1時間前の4時45分頃ですが、2番列車（3D：6時19分発）もほぼ同時に始動されており、「なぜ1時間半も前から始動させる必要があるのか・・・？」と疑問に思ったことなどです。（1D、3Dの両車両とも暖機運転中にまとめて始業点検をするなど、外部の人間には見えない作業をされているのかもしれませんが・・・？）また、23Dが湯前駅に到着して、24Dとして同駅を出発するまで29分ありますが、その間もエンジンは動いたままです。

これらのことを考えると、エンジンをこまめにオンオフできないディーゼル列車の宿命かもしれませんが、気動車を使っているくま川鉄道は路線バスに比べて、環境には優しくなさそうな感じがします。

その他、人件費（例えば300人輸送するとき、列車なら運転士・車掌各1人、閉塞取扱者が両駅に各1人の最低4人ですむところが、バスなら5台分5人の運転士が必要）や、購入費用（バスは1台約2千万円、列車は1.6億～2億円）、耐用年数、定期点検に要する費用、慢性的なバスの運転士不足等を色々と比較しなければ、どちらの輸送手段が優れているか判断は難しいわけです。

しかし、少なくとも線路や踏切、橋梁等の地上設備の維持費（この固定経費がくま川鉄道の場合は年間2億円）は、バスにはほとんど不要であり、この差は桁違いに大きいように思えます。

また、2019年（令和元年）10月に首都圏、東日本地区を襲った台風19号でも痛感しましたが、昨今、台風や地震などの自然災害が増加し巨大化している印象を強く持ちます。

1996年（平成8年）7月の豪雨により、免田川橋梁で橋脚が傾き、橋梁が曲がったことによる復旧工事に3ヶ月、約1億5千万円を要したことがありますが、そういうことが今後もう一度起きれば、自然災害で被災した鉄道に対する補助制度（国・自治体共に4分の1）が脆弱なだけに、一気に廃線に追い

込まれる可能性があります。実際、2005年（平成17年）9月の台風被害により経営存続を断念した高千穂鉄道がそうでした。

「100年に一度」と形容される雨量など、異常気象が続いています。大規模な自然災害が起きた後になって、「もっと早くからバス輸送に転換しておけばよかった」という議論が巻き起こりそうな気がしないわけではありません。そこら辺も見越して、自分の考えをまとめておきましょう。

②に関しても、30周年記念冊子の中で、永江社長が思いを述べておられます。社長の思いは次の5点に集約できます。

- 現在、くま川鉄道は人口減少や少子高齢化の到来に伴う利用者の減少という困難に直面している。
- 地域に鉄道が無くなると二度と復活できないし、廃線した地域では経済の衰退や人口減少が著しく加速する。
- 沿線に高校がある以上、大量輸送できる鉄道はまだ必要。
- 人吉球磨の住民が1日乗り放題1200円の券を年間に1枚買っていただと赤字は解消できる。
- 人吉球磨の地に鉄路の響きを残すために一緒に考え、力を貸してほしい。地域の皆さんの協力無くして存続は不可能である。

このように、永江社長は「乗って残そう」という立場の意見であり、もっともな意見です。しかし、過疎化や少子化が急速に進む人吉球磨地域の現状を見ると限界があるようにも思えます。やはり、地域外の利用客も呼び込んで「乗ってもらって残そう」という発想への転換が必要だと思います。

くま川鉄道では、球磨焼酎列車などローカル色豊かな色々な企画列車を走らせてきた歴史があります。昨今、肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」などグルメ列車に力を入れている第三セクター鉄道が増えているわけですが、筆者は旅の楽しさの演出に「食」の充実は不可欠な要素だと常々考えています。その意味で、先般の車両改造に伴うテーブル席の撤去は大変残念でした。先日も、はぴねすトレイン内で、名物の栗弁当やデザート（ご当地プリン）を食べにくそうに召し上がっておられるお客さんの光景を目にしたので。

改造理由は、表向きはサイクルトレイン対応と報じられましたが、通学混雑緩和のための立席の増設が本来の目的だと察せられ、致し方なかったとは思っています。しかし、1両くらい観光列車のために前のまま残しておこうという強硬な意見が社内では出なかったのかと思うわけです。

今後は、「車両から水戸岡カラーが褪せてしまった」と敬遠する観光客の落ち込み分を改造が目指したサイクリストの乗車を呼び込むことで補わなければなりません。人吉球磨がサイクリストにとっていかに魅力ある地域なのか

宣伝するサイトをくま川鉄道のホームページ内に作成したり、熊本サイクリング協会のホームページにくま川鉄道のリンクを貼ったりといった営業努力が必要だと思います。・・・といったことを筆者だったら書くかもしれません。皆さんだったらどのような活性化策を提言しますか？

③に関して、鉄道の駅は何十年、ときに百年以上もほぼ同じ場所にあり、その意味で、地域の顔・交流空間、あるいはランドマークとしての機能を有していると考えられます。加えて、人々が行き交う活気があふれる場所であり、実際に鉄道を利用していた、あるいは今も利用している住民もいて、誰もが親近感を抱いている場所とも思われます。

鉄道そのものが地域の人々に無形の安心感を与え、さらには駅があることで、鉄道を利用しない人にとっても安らぎの場、心の拠り所を提供できる、そういう意味で、鉄道や駅は、その地域の存立を支える地域資源と見ることができます。③はそんな駅に着目したお題になります。

皆さん方も好きな駅があるはずです。ちなみに筆者の意中の駅は1924年（大正13年）に開業した湯前駅です。駅舎はくまがわ鉄道の沿線駅の中で唯一戦前の姿を留める木造の駅で、登録有形文化財に指定されています。

大正時代にタイムスリップしたように感じる素朴で温かみのある駅舎の佇まいが駅前ののどかな風景とマッチして旅心をくすぐります。また、ホームには湯前町にある2つの神社に因んだ「賽の鐘」と「潮の鐘」が据え付けられていて目をひきます。この駅の魅力を観光客にどうアピールするか・・・？

私だったら、正方形の枠内に白黒のマスを印刷した「QRコード」で駅周辺の観光施設の情報発信を湯前町役場観光課に提案します。

現在、駅内の観光案内板は右の写真のように、住所と駅からの距離だけが書いてあり、数十年前のスタイルから全く進歩していません。



今は誰でもスマホ片手に観光する時代です。以前、神戸市内で見かけましたが、観光案内標識にQRコードが貼り付けてありました。スマホのカメラをかざすだけで情報を瞬時に読み取ることができ、日本語、英語をはじめ中国、台湾、韓国、タイ、フランス、ドイツなど10もの言語に対応していて大変驚いた覚えがあります。そこまではいかなくとも、英語、中国語、韓国語ぐらい対応できれば、まずはいいと思います。提案してみる価値があると思っています。

論述は、論題を正しく把握し、論題にしっかり答える姿勢が大切です。（自分に都合良く解釈しない）そのうえで、自分自身が感じていることを、自分自身の言葉で述べるわけですが、その際に、実体験、エピソードを入れ込むと説得力が増すはずです。是非、消しゴムを横に置いて、何度も書きながら考えをまとめる練習をしてみましょう！