UNIVERSITY Journal

全大教時報

Vol. 43 No. 2 2019.6

トランプ・習時代の米中関係と日本 定形 衛 <名古屋経済大学法学部特任教授 (名古屋大学法学研究科教授2019.3退官)>

私立大学等経常費補助制度の概要と問題 三宅 祥隆 〈日本私大教連書記次長〉

私立大学制度と私立学校法改正の課題 山賀 徹 <日本私大教連書記次長>

- ローカル線で行く! フーテン旅行記(23)
- 一時代をまたぐ大鉄道旅行! 一 近鉄、伊賀鉄道、三岐鉄道、養老鉄道、四日市あすなろう鉄道 大西 孝 <岡山大学工学部 助教>

Contents

トランプ・習時代の米中関係と日本	1
定形 衛(名古屋経済大学法学部特任教授	1
(名古屋大学法学研究科教授 2019.3 退官))	
私立大学等経常費補助制度の概要と問題	
三宅 祥隆(日本私大教連書記次長)	8
私立大学制度と私立学校法改正の課題	24
山賀 徹(日本私大教連書記次長)	24
ローカル線で行く! フーテン旅行記 23	
一時代をまたぐ大鉄道旅行!一	EO
大西 孝(岡山大学工学部助教)	53

トランプ・習時代の米中関係と日本

名古屋経済大学法学部 特任教授

定形 衛



名古屋大学法学研究科教授:2019年3月退官。専門は国 一際政治学、東欧の政治外交史。主著に『非同盟外交とユーゴスラヴィアの終焉』(1994年、風行社)、共編著に『国際関係論のパラダイム』(2001年、有信堂高文社)など。一

「大学の<知>の現在を考える|名大アゴラ・連続セミナー(第17回)より

はじめに

「アメリカ・ファースト」を掲げるトランプ大統領そして「中国的特色をもつ社会主義強国」を打ち出す習近平国家主席に牽引される今日の米中関係は、通商政策をめぐる「貿易摩擦」のみならず、政治、経済、軍事、情報など国家関係の広汎な領域において競争と対抗の度を深めている。「貿易戦争」、「新しい冷戦」などと喧伝される米中関係であるが、両国は GNI (国民総所得)で世界の一位、二位を占め、相互に最大の貿易相手国となっている。2017年には米国の貿易総額の 16.3%を中国が、中国の貿易総額の 14.3%をアメリカが占めている。

経済的な競争的相互依存関係の進展、さらにアジア・太平洋地域で軍事的プレゼンスを上昇させる中国とこれに強い警戒感をいだく米国は、国際関係、国際秩序のあり方をめぐってするどく抗争するが、本稿では両国関係の対立の現段階と今後の展望、そこにおける日本の位置と政策の変容について考えてみよう。

トランプの安全保障戦略

ト ランプが 2017 年 12 月に公表した「国家安全保障戦略」は、米国に挑戦する勢力として、①中国・ロシアの修正主義勢力、②北朝鮮、イランといった「ならず者国家」、③国境をこえ異教徒と戦うテロ組織を列記し、とくに中国を現存の国際秩序の改訂を目指す「競争者」として最大級の批判を加えた。そして、21 世紀の地政学的競争が始まるなかで、アメリカが偉大なる強さを誇示し、他の追随をゆるさない軍事強国として君臨し続けること、またアメリカが力の均衡を有利に保持すべき地域としては、インド太平洋地域、ヨーロッパ、中東をあげている。

国力を上昇させる中国を前に、国際的な覇権の地位を死守しようとするアメリカは、冷戦後の対中国政策として歴代政権が継承してきた「関与政策」 からの転換を明言した。そこにはこれまでの「関与政策」によって経済成長をとげた中国の存在感への強い警戒と「苛立ち」のあらわれが感得されるのである。

アメリカの対中認識を国防省の QDR (四年毎の国防見直し) からみると、2001 年版では中国を名指しせずに「アジアにおける軍事的競合事態の出現」に懸念を表明しているが、2006 年版には「中国の軍事力の上昇による地域的軍事バランスの崩壊を憂慮し、ステーク・ホールダー(利害関係国)としての中国の責任」が述べられ、2014 年版に至ると「透明性、開放性なき軍事的近代化への憂慮」が表明されるようになった。

こうしたアメリカの政策転換の背景には、中国による「新型の大国間関係」、「新型の国際関係」の提唱があり、その実現を目指すものとしての「一帯一路」構想とアジアインフラ投資銀行(AIIB)の設立がある。

中国の「一帯一路」構想

アメリカに次ぐ大国として自信を深めた中国は、2013年にユーラシア大陸を中国の西域から中央アジアを経由して西方に歩を進め、終着目標としてのEU諸国と接合する「現代版シルクロード」と、南シナ海から東南アジアを南下しさらにインド洋からアラビア海をへてヨーロッパを目指す、「海のシルクロード」の双方を掲げる壮大な構想をうちだした。そしてこの構想実現の基礎にあるのが中国の巨大な外貨準備に支えられ、参画する各国のインフラ整備を可能とする AIIB である。

「一帯一路」構想は、21世紀当初に米国が打ち出し、ユーラシア大陸を南東欧から中東、中央アジア、インド亜大陸から東アジアへと延び、ロシア、中国を取り囲む「不安定な弧」戦略、またこれらの不安定な地域の安定と民主化を目指す外交として日本が2006年に提起した「自由と繁栄の弧」を突き破り、楔を打ち込む形となっており、「環太平洋パートナーシップ協定」(TPP)や近年日米豪が標榜する「インド太平洋」構想といった対中国囲い込みの対抗力に向き合うものである。

米中関係と新型大国間関係

また、上述した「新型大国間関係」について習近平は、2013年6月のオバマとの会談において、その要因としては米中二国が、①衝突せず、対抗せず、②両国の核心的利益を尊重し、③ウィン・ウィン関係の構築をあげ

ている。中国のいう「核心的利益」(core interests)とは、「妥協する余地のない利益」の意で、国家主権、領土保全、国家統一、政治的安定と経済発展などを含む。また、中国の対米政策で頻繁にもちいられる「ウィン・ウィン」(双嬴)とは、双方が相互に利益を獲得する関係で、両者が「勝利」するというよりも「互惠」(「互利」)の意に近く、政治的ゼロサムゲームよりも経済的取引きでの相互の利益を重視すると考えられる。

習時代の中国の独自外交の原則として強調されるものに「平和五原則」がある。これは1954年4月にチベット・インド間の通商・交通協定としてあらわれ、6月に中国とインド、ビルマ(現ミャンマー)の間で確認された外交原則であった。つまり、(1)領土・主権尊重、(2)相互不可侵、(3)相互の内政不干渉、(4)平等互恵、(5)平和共存、の五原則であるが、重要なのは「相互」と「共存」という言葉であり、2014年6月「平和五原則」60周年記念式典で演説した習は、この原則にこそ覇権や力による外交を求めない中国の外交観、国際関係認識の特質があらわれており、これらの原則を今日の国際社会の文脈で適用すると、「ウィン・ウィン」関係と置き換えられるとして高く評価する。それはまた日米豪のインド太平洋構想に取り込まれようとするインドやミャンマーとの友好関係の再確認にもなり、同構想への対抗力となると判断したことは難くない。

さらに、中国の「新型大国間関係」の含意として忘れてはならないのは、「改革開放」路線 40 年のなかで積み重ねてきた成果である国際社会における「ナンバー・ツー」としての地位を確保して、さらに発展させていくことなのである。中国の狙うところは現時点ではアメリカと覇を競うことでは全くなく、より有利な形で「ナンバー・ツー」を今後維持し続けることにある。そのための「ウィン・ウィン」関係である。つまり、中国の戦略上の時間稼ぎとして「ウィン・ウィン」戦術の有用性、有効性を自覚しているということである。

中国的特色の社会主義とアメリカ

▶ 3 近平は 2017 年 10 月の第 19 回党大会で「中国的特色をもった社会主義 | を前面に掲げ、「中華民族の再興」による新時代への幕開けを宣言した。 習報告は、「小康社会の全面的完成の決戦に勝利し、新時代における中国の特 色ある社会主義の偉大な勝利を勝ち取ろう| とのべ、「社会主義近代化強国| の完成を訴える。「小康社会」とは、中国人民の暮らし向きがある程度裕福な 水準に達した社会、といったほどの意味で、改革解放路線の成果である小康 社会を基盤に習は、「新時代」を切り拓く決意と自信を表明したのである。 ここで注目すべきは、米国を追い上げてきた中国の道筋を現在における主要 矛盾の歴史的展開として認識し、中国的特色を顕示すること、自立的な道を 内外に示すこと、そして世界で最大・最強の「発展途上国家」を標榜し建国 100 周年である 2049 年に向けて国際的地位のさらなる向上に邁進すること が、社会主義強国へのシナリオなのである。2018年3月の全国人民代表大会 で14年ぶりの憲法改正を行い国家主席の任期を撤廃し、長期政権への道を ひらいた習は、同年12月の改革開放40周年記念行事で、現存の国際秩序で 米国が示す「覇権主義、権力政治」を批判し、鄧小平の掲げた「韜光養晦」 (目立たずに力を蓄えよ)から、「積極有所作為|(できることは積極的に行え) への道を一層前進させることを強調し、自らの名を冠した「習近平新時代中 国特色社会主義思想 | を繰り返し、「毛沢東思想 |、「鄧小平理論 | に並ぶ党 の指導的な思想として党規約に載せられることになる。

他方、覇権国を自任するアメリカには現状の地位を歴史的展望のなかで見据える余裕はなく、中国を突き放すことに汲々としている姿のみが映る。2018年10月4日にペンス副大統領がハドソン研究所でおこなった演説は、中国を、国際社会のルールを守らず、米国の知的所有権の「窃盗」(theft)を行っていると最大級の言葉で非難する。世界で二位の経済力をもつ中国はアメリカによる投資で実現したにもかかわらず、「監視国家」としてアメリカの民主主義に介入しており、アメリカは中国が経済自由化によって偉大な

パートナーになることを期待したが、逆に経済侵略国、軍事大国への道を歩 んでいると述べた。

さらに 11 月 18 日のパプア・ニューギニアでの APEC(アジア太平洋経済協力会議)のサミットでは、習が米国の「単独主義・保護主義」的政策を非難すると、ペンスは中国の「独裁主義と侵略」を非難し、一帯一路政策は「ベルトを締め付け、一方通行」の「債務外交」であると応酬し、結局「APEC首脳宣言」は採択されずに終了したのである。

しかし、これらのペンス発言は中国に対する対決や訣別の宣言ではなく、「競争は敵対ではない」と述べているように、対中政策の「リセット」の必要性を宣言したものと解するのが妥当であろう。今日の米中関係にあっては、冷戦期の米ソ関係のような封じ込めや軍事同盟網による対立は非現実的であり、これを安易に「新冷戦の開始」や「鉄のカーテン」演説などとのアナロジーで捉えることは控えるべきである。

米中関係のなかの日本外交

この間の米中関係の進展のなかで日本がいかなる認識のもとにいかなる政策を打ち出してきたのであろうか。安倍政権下の日本は、外交青書や防衛白書にみられるように、「日本を取り巻く安全保障環境は、戦後、最も厳しい」との認識のもと、米国との協調路線を「積極的平和主義」と標榜してきた。2015年4月アメリカ議会で演説した安倍首相は、「日米同盟」を「希望の同盟」と称えたが、2019年1月の施政方針演説において首相は、日本の外交・安全保障の基軸は「日米同盟」であり、「平和安全法制」の成立によって日米はその絆を強化し、かつてなく強固なものとなったとし、続けて「自らの手で自らを守る気概なき国を、誰も守ってくれるはずはない」と述べている。

米中関係の競争・対抗関係が進むなかでみえてくる日本の姿は、2015年の

日米安保体制の新ガイドラインの再制定、集団的自衛権をも盛り込んだ「安保法制」の制定などひたすらに日米安保体制を強化する道であり、「国際協調」という名の「対米協調」追随外交の道となってあらわれた。2019 年度の防衛費は7年連続の増額で過去最高の5兆2500億円が当初予算で計上された。なかでも米政権から直接兵器を買う有償軍事援助(FMS)が安倍政権で急増し、2019年度は過去最大の7031億円で、2018年度に比べ一気に3千億円近く増額されたのである。政権発足前の2012年度の1380億円の5倍近くである(「朝日新聞」2018年12月23日)。2017年11月の日米首脳会談でトランプは、「重要なのは日本が膨大な兵器を追加で買うことだ。それは米国の雇用拡大と日本の安全保障の強化につながる」、とまで言われる始末である。そして現在、日本は日米豪がイニシアティブをとり「一帯一路」構想に対抗する「インド太平洋」構想を推進しているのである。

おわりに

東 アジアにある世界の経済大国、国民総所得(GDI)指標で2位と3位に位置する中日両国があらたなるアジアの平和と繁栄を展望する協力関係をめざし、その燭光を見出す日本外交の努力を示すことが何よりも優先されなければならない。「地球儀俯瞰外交」を標榜する安倍外交はこれまで何をどのように俯瞰してきたのか、グローバル時代の地球からあまりにも遠くはなれ、雲の上はるか上に上昇しすぎて、世界史の現段階も方向感覚も見失ってしまった感が強い。

(なお本稿は「名大アゴラ:名古屋大学人の会」の連続セミナーとして 2019 年 1 月 26 日に開催された「米中関係の中の日本」の内容に加筆修正したものである。)

私立大学等経常費補助制度 の概要と問題

日本私立大学教職員組合連合 書記次長

三宅 祥隆



2001 年から日本私大教連専従。東京都立大学出身。日本 - 私大教連は私立大学・短期大学教職員組合の連合体で、唯 - 一の全国組織です。現在、6 地区私大教連、約 230 私立大学・短大・高専、約 2 万人の教職員が加盟しています。 - -

「全大教 大学・高等教育研究会」(2019年3月30日) 講演より

はじめに

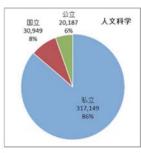
■ 本私大教連書記次長の三宅と申します。私は日本私大教連の専従をしております。2001年に中途採用で入りまして、小泉内閣とともに仕事が始まるというタイミングになりました。後から考えれば厄介な時にこの職に就いたと思います。本日は、私立大学の現状課題というお題をいただいていまして、制度的なことについては、私立大学制度、学校法人制度についてお話しすればいいのだろうと直感しましたが、その他の現状課題についてというとどのあたりの話をすればいいのか。ソフト面もいろいろありますし少々悩みましたが、やはり国公私大共通してファンディングの部分、財政基盤をどうしていくのか、国がそれにどう関与していくのかというのは大学制度の根幹に関わる部分ですので、私立大学についてはまず経常費補助制度を

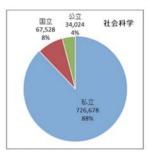
ご理解いただくのがいいかと考えまして、ここに絞ったお話をさせていただ きたいと思います。

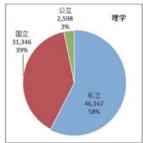
このお話をする前提としてお手元に「私立大学政策提言」という資料をお配りしています(短縮 URL: https://bit.ly/2PwXm41)。私どもの会議等に参加された方には漏れなくお渡ししておりますので、全大教の役員の方の中には 3 冊も 4 冊も持っているという方もいらっしゃるかと思いますが、こちらに私立大学の基本的な現状と課題についてすべてまとめてあります。ご覧いただければと思います。

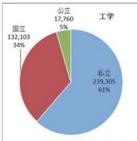
この提言の3ページに円グラフがたくさん並んでいます (図 1)。2014年段階の数字で、4年制に限っていますが、すべての学部系統で私立大学の学生数が大きな割合を占めていることを示したものです。全体としては、大学数・学生数ともに、短大も含めて日本の大学教育の7割以上を担っているということが一つの現実です。戦後の大学制度において国立大との違いは何かと考えると、国立は旧帝大を除いて一時期にほぼ横並びに設置されました。それに対して私立は今日に至るまで次々と設置されています。戦後70年以上にわたり設置期間に幅があります。ですから規模も地域も多様ですし、時代とともに学問分野のはやりすたりもありますし、進学者の需要も変わってくるということで、国立とは雰囲気がだいぶ違うのだろうと思います。

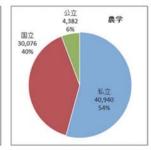
ただし、大学設置をするという点ではどんな大学も現行の法体系、大学設置基準も含めて、その規制の下に設置されていますから、大学として不適当なものが増えたわけではない。国が大学としてちゃんと認めたものが増えてきたわけです。中には、著明な大学もたくさんあります。私も名前を聞いたことのない私立大学も山ほどあります。受験偏差値でいえばフリーランクと言われるような、学力が低いと言われる学生がたくさん入学している大学ももちろんあります。しかしそうとはいえ大学は大学です。大学教育が行われている。そういう点では、それこそ私立国立公立という設置者の違いや、偏差値ランクにかかわらず、大学は大学であるということだと思っています。そのような前提を置いて、私大助成の制度のお話をしていきたいと思います。

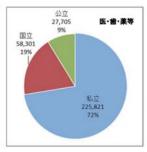


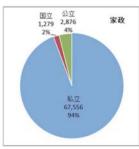


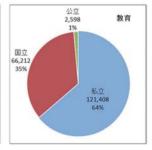


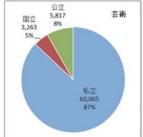


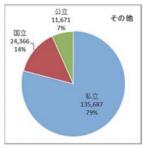












- *「平成27年度学校基本調査報告書」の「関係学科別学生 数」から作成。
- *「その他」には教養学・総合化学・国際関係学・人間関係 科学などを含む。

【図1】 学部系統別学部学生数の比較

(出典:文部科学省「平成27年度学校基本調査」から作成)

1. 私立大学への公財政支出制度 = 私立大学等経常費補助(私大助成)制度とは

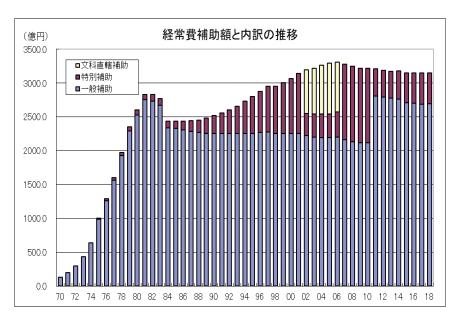
まずは制度創設からの経緯についてです。そもそも私大助成とはどんなものかということです。国立大学の運営費交付金に該当するものと一言でいってしまえばいいですが、創設されたのは1970年度の予算からです。その当時は文部省の予算補助として始まりました。75年に議員立法で私立学校振興助成法ができたことによって、法律補助という位置づけになりました。この時の参議院付帯決議をわれわれはよく引用しますが、私立大学が支出している経常的経費、経常的ですから、大学である以上、当然このぐらいの経費は必要だという範囲になりますが、その2分の1の補助を早期に実現すべきという付帯決議です。70年度の補助開始時には、自民党は5年間で2分の1補助にするのだと打ち上げたわけですが、実際は75年には2分の1に大きく届かないところから始まっています。

この私学振興助成法の目的は大きく4点ありますが、基本は3点、次の①~③です。①私立学校の教育条件の維持向上。②学生・生徒・園児の修学上の経済的負担の軽減。③大学経営の健全性の向上。幼稚園から大学まで含まれた条文になります。これらをもってして私立学校の健全な発達に資する、そのために助成を行うという目的規定が置かれました。私立大学については第4条で「国は、大学等設置する学校法人に対し、教育研究に係る経常的経費について、その2分の1以内を補助することができる」としてあり、これが私立大学等経常費補助が交付される法的根拠となっています。

この経常的経費の範囲や算定の仕方は政令で定めるということになっていますが、細かなことは、私立学校振興・共済事業団というところが配分要領、配分基準を毎年度出しています。当然、文科省がお墨付きを与えたものですが、それに基づいて毎年、補助金額が算定されるというのが大きな枠組みとなります。この私立学校振興・共済事業団というのは、補助金の算定・交付をする機関です。経常費補助以外の私立大学への公財政支出ということでいうと、施設設備補助があります。これはここ数年、非常に少額な100億円前

後で推移していて、文科省が直轄で算定・交付しています。

図2をご覧ください。いま申し上げた経常費補助の予算額が1970年から2018年まで棒グラフになっています。70年に百数十億、200億足らずからスタートして、2018年には3154億円の予算がついています。水色の部分とえんじ色部分と黄色い部分がありますが、これについては後でお話しします。一番下の水色のところが一般補助です。国立大学で最近いうところの基幹運営費交付金に類似するものと言ってよいかと思いますが、基盤的経費の部分になります。こんな具合に推移してきているということで全体像をイメージしていただければと思います。



【図2】経常費補助の予算額(1970年から2018年) (出典: 文部科学省各年度予算案から作成)

2. 経常費補助の内容と算定方法の概要

(1) 一般補助(本体)と特別補助(上乗せ)

経常費補助には、今申し上げた一般補助、本体に当たる部分と特別補助というものがあります。法律上はこの名称は用いられていませんが、実質的にはこの二つが振興助成法の中で規定されています。一般補助については先ほど紹介した4条に、教育研究に係る経常的経費についてはその2分の1以内を補助できるとあります。特別補助については、国が学術振興や特定分野・課程等に係る教育振興のため、特に必要があると認める場合に補助金を増額して配分することができるという条文がありまして、これが特別補助の根拠になっています。ですから、あくまで一般補助があって、その上に特殊要因は特別補助で上乗せするというのがそもそもの制度設計でした。直近予算では、一般補助と特別補助の割合は85対15ぐらいとなっています。

[一般補助] =教育研究に係る経常的経費について、その2分の1以内を 補助。

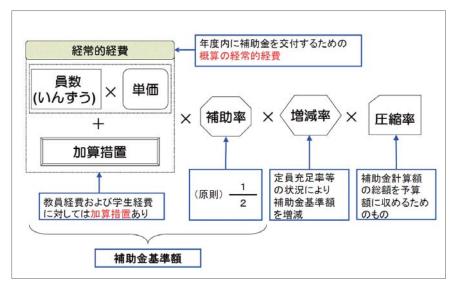
[特別補助] =国が、学術振興や特定分野・課程等に係る教育振興のため 「特に必要がある」場合に一般補助を増額して交付。

(2) 一般補助の算定方法

では、この一般補助はどのように算定されるのか、ごく大ざっぱな概要だけお話しします。原則、定量的な基準によって算定されてきたということが ミソです。

まず、一般補助の対象となる経常的経費の範囲はだいたい決まっています。 教育研究を行う上でその基盤となるのは教職員ですので、まずは人件費です。 教職員給与費、非常勤講師給与費、退職金財団への掛け金、福利厚生費(社 会保険や年金等に係る経費)などです。次に教育研究経費ということで、学 生の教育、研究に必要な機械器具、備品、図書、消耗品、印刷製本費、光熱 水料、研究旅費(国内外)。それと認証評価機関に支払う評価料も教育研究経 費に含まれています。厚生補導費というのは、学生指導、課外活動・課外教育に関わる支出、学生の保健管理に必要な経費等になります。この中には、ゼミ合宿などの国内旅費も含まれています。

一般補助の算定のおおまかな方法は、図3をご覧ください。こういった経常的経費について、それぞれ補助単価が決まっていまして、これに教職員数、学生数という員数を掛け算します。さらに補助率を掛けます。補助率は先ほどの「2分の1以内」に基づいて、基本的に50%を掛けます。そうすると補助金の基準額が出てくるという仕組みになっています。次に補助単価はどのようなものか。皆さんの特に関心のある、人件費で見てみます。例えば大学専任教員給与費の配分基準上の単価は573万1000円と細かく決まっています。一般の学校の平均額のほうが高ければ、この573万1000円×専任教員数×2分の1で補助金の基礎額が出るという仕組みになっています。



【図3】 一般補助の算定方法

(出典:私立学校振興・共済事業団、補助金説明会資料より転載)

これで済めばとてもすっきりしますが、政府・文科省は1980年以降、一貫してメリハリづけを強化してきていて、その一環として一般補助を算定する際にこれに増減率を掛け合わせるということをしています。どのようなものがあるのかといいますと、

- ・定員充足率、定員から離れるほど減額、一定以上は不交付。 (定員超過率が1.5 倍以上、定員未充足率が50%以下などは不交付)
- ·ST 比が大きいほど減額。
- ・学納金に対する教育研究経費等の割合が低いほど減額。
- ・教職員の平均給与が高い場合は減額。
- ・教職員、役員のうち高額給与者がいる場合は減額。
- ・学校法人の収入超過が一定以上の場合は減額。
- ・教育研究上の基礎的な情報や財務情報を公表していないと減額。 などです。

定員充足率は多すぎても少なすぎてもだめ、減額しますというものです。 ST比、教員1人当たり学生数。学納金に対する教育研究費の割合。学費をいっぱい取って教育研究に金をかけていなければ減らすということ。また教職員や役員に高額給与者がいる場合はその分を減らすと。このようなことが細々と決められていて、メリハリ付けがどんどん強化されてきました。この増減率によって一つひとつの大学の基本的な補助金額がほぼ出そろいまして、補助金総額を予算額内に押し込めるために全体に圧縮率を掛けます。毎年およそ80%程度に圧縮する、つまり実際の交付額は算定額よりも2割程度目減りするということが十数年来、続いています。以上が一般補助の計算の仕方です。

次に、特別補助にはどんなものがあるかということをご紹介します。

- ① 毎年度のように改編・入替が行われ非常に不安定。
- ② 政府の重点政策が色濃く反映(概算要求の「優先課題推薦枠」適用)。
- ③ 2018年度予算では、地方の職を支える人材育成、地元産業界との連携、

社会人の組織的受入れ、大学院における若手研究者支援(年俸制導入 による厳格な業績評価など)、

- ④ 経営困難私大の選別=「経営強化集中支援事業」
- ⑤ 経済的に修学困難な学生を対象とした授業料減免事業に対する補助も。

毎年度のように文科省と事業団が改組・改編していて、こういうものだとすっきり説明しにくいのですが、ここ数年、いわゆる優先課題推薦枠という概算要求の枠組みを使って、国策に合わせた補助項目を入れているということが言えます。2018年度予算でご紹介すると、非常に露骨ですが、地方の職を支える人材育成や、地元産業界との連携、社会人の組織的受け入れ、大学院における若手研究者支援。これは国立と同じように年俸制を導入して業績管理をきっちりやれというものです。こういったメニューに取り組んでいるところには補助金を出すというのが特別補助の考え方です。

また、経営困難私大の選別をするために、経営困難から脱出できそうな見込みのあるところにはお金を出すということもやっています。最後に、これも国立と同じことになりますが、授業料減免事業に対する補助もこの特別補助でやっています。このような仕組みになっています。

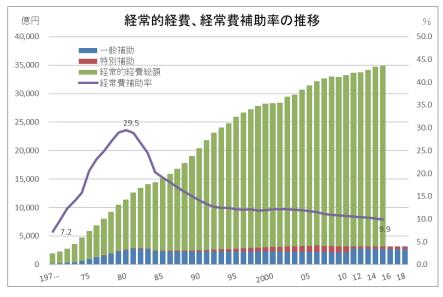
3. 私大経常費補助の問題・その1-とにかく額が低すぎる

(1) 経常費補助は長期実質減額

次に経常費補助の問題として、ご理解いただきたいことについてお話しします。図4は、緑色のほうが私立大学の経常的経費の総額です。大学数も増えていますし、学生数も増えていますし、施設設備も高度化しなければいけないし、教育環境も改善しなければいけないということで、私立大学の経常的経費はどんどん増えます。今まで学生300人で講義していた授業をせめて200人にしようということでも、その分、経費はかかるわけです。当然、経常

的経費は年々うなぎ上りに増えていきます。それに対して、一番下の青と赤が私立大学経常費補助ですが、ほとんど地べたに横たわっているような形になっています。折れ線グラフが補助率、経常的経費に占める補助の割合になりますが、1980年の29.5%をピークにして右肩下がりに下がって、10%を割ったところで止まっています。2015年度の9.9%です。ここで止まっているのは、2016年度以降、文科省がこの数値の公開をとりやめてしまったからです。ですから、私立大学の経常的経費が今いくらで、補助割合がいくらかというのは、世の中の人は誰も知ることができないということになっています。おそらくずんずん下がっている。下手したら9%台も割り込んで、8%になっているかもしれません。

このように、実態として経常的経費の10%も補助されていない、補助額が 低すぎるという問題があります。そして、もう1点は運営費交付金と比べて



【図4】 経常的経費、経常費補助率の推移 (出典:文科省公表資料より作成)

も圧倒的に低いという問題です。国立と私立を単純に比較するのはいかがかとおっしゃる方もときどきいますが、事実としては下の表のような形になっています(図 5)。これは 2018 年度予算で見た場合です。国立については、共同利用研究機関 4 機関も含んだ数値になっています。私立の学校数には短大も入っていますが、私立が 920、国立が 90。だいたい 10 対 1 の割合です。でも、補助金・運営費交付金の予算額は 1 対 3.5 になりますので、大きなねじれがあるわけです。

これを 1 校当たり平均に換算すると私立が 3.4 億円、国立が 128 億円で、その差は 37.6 倍。学生 1 人当たりはどうか。私立のほうは四大、短大、高専の人数が入っています。国立は、高専は別の運営費交付金になっていますので外してあります。学生数は私立が約 226 万人、国立が約 61 万人で、3.7 対 1 になります。しかし 1 人当たり予算額は、私立が 14 万円に対して国立が 180 万円ということで 13 倍近い差があります。共同利用研究機関の予算額をこの母数から外しても学生 1 人当たりは 1 対 12 ぐらいになります。格差が

私立大学等経常費補助金と国立大学運営費交付金の格差 (2018年度)

	私立大学	国立大学	私立 : 国立
予算額 (億円)	経常費補助 3,154	運営費交付金 10,971	1 : 3.5
学校数 (校)	920	90	10.4 : 1
1校当たり額 (億円)	3.4	128	1 : 37.6
学生数 (人)	2,259,650	608,969	3.7 : 1
1人当たり額(万円)	14.0	180.2	1 : 12.9

*2018年度学校基本調査,2018年度予算から作成。「学校数」には短期大学(私立)、研究機構(国立)を含む。「学生数」には、大学については学部学生のほか大学院・専攻科・別科の学生及び聴講生・研究生等を含め、短期大学については本科学生のほか専攻科・別科の学生及び聴講生等を含む。

【図 5】 私立大学等経常費補助金と国立大学運営費交付金の格差(2018) (出典: 2018 年度学校基本調査、2018 年度予算から作成)

非常に大きいわけです。例えば、もし経常的経費の2分の1補助が実現したらという仮定で考えると、今およそ10%ですから、予算は5倍必要だということになりますが、5倍にしたとしても私立は学生1人当たり70万にしかなりません。それでも格差は2.6倍程度となります。いかに私立への補助金額が低いかということがおわかりいただけるのではないかと思います。

次の問題に進みます。予算額は国立とこれだけ違いますが、やっていることはほぼ似通っていて、メリハリづけの強化が進んできたこと、そして、補助制度の根本的な変質がこの 2、3 年で進められているという二つの問題を取り上げます(図 5)。まずメリハリある配分の強化ということでは、先ほど申し上げた 1980 年、補助率がピークになった以降、実額の予算の棒グラフでは 1980 年はちょっと飛び出ていますが、その後、いわゆる臨調行革の中でメリハリ、メリハリということがずっとうるさく言われて、文部省、文部科学省はメリハリづけを強化するために手を変え品を変えいろいろなことをやってきたと言えます。

特に2007年度からは、これも国立と同じですが、前年比▲1%、前年比1% 削減を5年間連続でやれ、国立も私立も一緒だというのが骨太方針で決められ、その結果、私立については一般補助を前年比マイナス1%に減額する手段として、定員割れ大学に対する補助金減額を強化して減額分を捻出するということが行われました。ですからこの2007年度から、最終年度には民主党政権への政権交代が起きますが、5年間にわたって定員未充足大学への補助金額はぎりぎりと絞られ、定員割れ大学のさらなる弱体化が進んだと考えられます。

図2を見ていただくとおわかりのように、メリハリある配分の中身としては特別補助の割合をどんどん増やしたということがあります。棒グラフの上のえんじ色の部分が特別補助です。ご覧のとおり2011年度までの自民党政権時代は、特別補助をどんどん拡張していきました。黄色いところは小泉政権ですが、特別補助の一部を文科省直轄にするということをやりました。事業団経由で回していたのを文科省に持ってくる。直接的に政策誘導するとい

うことをやったわけです。遠山プランと同時にこれが行われたということで す。

民主党政権になって、2011年度には特別補助をどんどん増やす政策を転換させる組み替えが行われました。これにより、下の水色の部分、一般補助ですが、これがグッと増えているような形になります。拡大した特別補助を一般補助に戻したという点では、私大政策における民主党政権下の唯一の功績と言えるかもしれません。

(2) 安倍政権による私大助成制度の大幅な改変

さて、ここのところに来て話がまた大きく変わってきました。安倍政権に よる私大助成制度の大幅な改変が進んでいます。

まず2013年度予算から、私立大学等改革総合支援事業というものを、経常 費補助の配分の枠組みとして新たに導入しました。どのようなものかという と、文科省が設定したタイプ、以前4タイプだったのが今は5タイプですが、 地域貢献や先端的研究などタイプごとに申請大学を募って、得点化し、上位 の一定割合の大学には一般補助、特別補助、施設設備補助を全部上乗せして 配分する、一般補助であれば10%ぐらい増やすということをやっています。 定量的基準で算定・配分していた一般補助に、業績評価に基づく配分を盛り 込むという形で、2013年度からこの事業が始まっています。

さらに、2018年度予算からは一般補助の配分基準に、教育の質に係る客観的指標というものが導入されました。われわれは断固反対してきましたが、財務省と文科省の合意に基づいてという形でささっと導入されました。その前には閣議決定した骨太方針 2017 がありますので、骨太方針に基づいて強行されたということになります。

どのような枠組みかというと、初めにお話しした改革総合支援事業にタイプ1というものがあり、内容は「教育の質向上」の取り組み的なものですが、それを全大学に適用して、全大学を点数化する。評価項目は14ほどあります。それぞれについて最高得点2点、1点、0点のような形で点数化し、合

計点数を上から下まで並べて、補助金交付額にプラス 2%からマイナス 2% のメリハリづけをするということが始まっています。

これについては、現段階で具体的な制度設計や配分基準等は公表もされていません。しかし各大学には、14項目について自分の大学はこういうことをやっているというものを出させて、文科省がそれに点数をつけるということをやっています。ですから、各大学ではこんなものが来たというのは一部の人は知っていますが、国民は何も知らないということになっています。評価項目をいくつか紹介すると、全学的な教学マネジメント体制の構築、IR機能の整備・IR情報の公開、アセスメント・ポリシーの整備など、中教審の「グランドデザイン答申」でこれからやると掲げているものが盛り込まれているという形になっています。

2019 年度予算案の高等教育局主要事項には、「アウトカム指標も含めた客観的指標を活用したメリハリある資金配分」を強化していくという記述がありますので、国立大学運営費交付金の例の KPI を基にした何とか指標と、たぶんメニューは違うでしょうが、発想は同じということで進んでいくと思われます。これを何とかやめさせないといけない。私立はだいたい補助金のパイが小さいのに、その中でさらに評価でメリハリをつけるという無茶苦茶な政策になりますので、現場は甚だ迷惑ということになります。何とかやめさせたい。

おわりに

お手元に、昨日付けで確定した予算に対する「見解」をお配りしています (後ページ掲載)。年度を入れていないのは、現下の問題は 2018 年度予算から始まっているためです。現在の経常費補助予算にはどういう問題があるかというのをまとめたものになります。これも後でご覧いただければと思います。とりあえず大枠は以上です。

私立大学等経常費補助予算に対する日本私大教連の見解

2019 年 3 月 30 日 日本私大教連中央執行委員会

1. 私立大学等経常費補助の現状—形骸化する私立大学振興助成の理念

3月27日に成立した2019年度政府予算において、私立大学等経常費補助は3159億円(前年度比+5億円)が計上されました。内訳は、一般補助が2711億7700万円(同+15億円)、特別補助が477億2300万円(同-10億円)です。総額は微増したものの、経常費補助の考え方と内容には大きな変更が加えられています。

第1に、〈一般補助〉の算定基準の大幅な改変です。政府は、〈一般補助〉について「アウトカム指標も含めた客観的指標を活用したメリハリある資金配分により、教育の質の向上を促進する」と主張し、①「教育の質に係る客観的指標」による評価に応じた配分の強化と、②定員未充足大学への補助金減額措置の強化、とに踏み切っています。これは、経常費補助制度の理念と枠組みを大きく歪めるものです。

〈一般補助〉は、私立学校振興助成法の目的(①私立大学等の教育条件の維持向上、②学生の修学上の経済的負担の軽減、③大学経営の健全性の向上)に基づき、大学運営に不可欠な経常的支出への補助をおこなうものです。したがって、その算定は、教育研究活動の基盤的条件をすべての大学に保障するために定量的基準によって行われてきました。

しかし政府は、2013 年度予算配分で「改革総合支援事業」を設け、この事業に申請した各大学の取り組みを点数化したうえで、得点上位の一定割合の大学には〈一般補助〉〈特別補助〉〈施設設備補助〉を上乗せする仕組みを導入しました。〈一般補助〉の枠組みに「評価」による差別化を持ち込んだものですが、さらに 2018 年度予算からは「評価」対象を補助金の交付を受けるすべての大学に拡大しました。そして文科省が設定した 14 の評価項目について点数化して 5 段階程度に序列化し、補助金額を+2%~-2%の範囲で増減させるとしています。いわゆる、配分額の「メリハリ付け」です。

-2%程度の減額なら影響は少ない、と思われるかもしれませんが、問題はそう単純ではありません。経常費補助制度は、その創設当初から教育研究活動に必要な経常的支出の2分の1を補助することが目標とされ、私立学校振興助成法の制定時には国会附帯決議に2分の1補助の早期達成が明記されました。しかし、政府はこの国会決議に反し、長期にわたり経常費補助を実質的に削減してきました。驚くことに、近年の経常的支出に対する補助率は10%未満にまで落ち込んでいます。予算額を学生一人当たりに換算すると、私立大学生は国立大学生の約13分の1という異常な事態に陥っています。なぜこれほどの格差を強いるのか、あまりにも理不尽です。こうした環境にあるために、私立大学の運営は学費収入に大きく依存せざるを得ませんが、すでに学費は家計負担の限界に達するほどに高騰しています。

第2に、〈一般補助〉と〈特別補助〉の両方にまたがる改変です。政府は2018年度〈一般補助〉の算定基準として「学部ごとの収容定員充足率による減額区分」を現行の10区分から36区分に細分すると同時に、各区分の減額率を大幅に引き上げました。例えば、定員充足率85%のケースでは減額率が4%から9%に、定員充足率70%では22%から27%になりました。そればかりか、

〈特別補助〉の配分でも、①収容定員充足率が75%未満、②5ヵ年連続で充足率が減少、③過去5年間の事業活動収支差額がマイナス、④「教育の質に係る客観的指標」評価の増減率がマイナス、の4条件すべてに該当する大学等は一定率を減額されます。定員を充足できないのは「教育の質や魅力に乏しく、社会から評価されていない大学」であり、こうした大学が「税金によって教済されることがあってはならない」というのが、政府の言い分です。

はたしてそうでしょうか? 定員未充足の大学の多くは、北海道、東北、北陸、中国、四国、九州など地方に集中しています。そうなるのは、地域経済基盤の弱体化→地域労働市場(若者の就職市場)の縮小→地方における勤労者世帯収入の減少→地方の若者の低い大学進学率の固定化→地方私大の経営基盤の悪化、という外在的かつ複合的要因が地方大学を襲っているからです。けっして「教育の質や魅力に乏しく、社会から評価されていない大学」だから定員を充足できないのではありません。大都市圏と地方の大学格差は、高度成長期以降の経済政策の産物です。にもかかわらず、定員未充足を当該大学の「自己責任」の問題として強調することは、地域社会に必要な専門的人材(地元私大卒業者の6~7割が地元就職者)の養成を主な目的に奮闘している地方の大学の経営を圧迫し、地方に暮らす若者の進学環境を一段と悪化させることになります。

2. 何が問題なのか

以上、私立大学等経常費補助の現状を述べましたが、こうした現状を直視し、政府が直ちに実行すべきは、予算配分の「メリハリ付け」の強化ではなく、あまりにも低水準の経常費補助の総額を大幅に引き上げることです。私立大学は、学生数、学校数とも日本の大学の7割以上を占め、これまでの長い歴史のなかで国民生活の向上と社会の発展に多大な貢献をしてきました。ゆえに私立大学は国民の財産であり、私立大学の充実は国民生活の向上にも直結します。

私たち日本私立大学教職員組合連合は、こうした私立大学の社会的使命と責任とをふまえ、以 下に 2019 年度経常費補助をめぐる問題点を指摘するとともに、真の高等教育の充実に向けて高 校生、大学生、市民、国民のみなさまの目線に立った運動を続けていきます。

- (1)定員未充足を理由にした経常費補助の減額は、地方の中小規模大学にとっては死活問題です。 地方私立大学の再編・淘汰の促進は、地方に暮らす若者の進学環境を一段と悪化させ、地方の 未来を奪うものです。
- (2)〈一般補助〉と〈特別補助〉から二重に減額する仕組みの導入は、経常費補助制度の根本理念を逸脱した不当なものです。
- (3)経常費補助の算定基準の改変は、本来、経常費補助の根拠法である私立学校振興助成法や関係省令の改正を経て実施されるべきものですが、こうした手続きを踏むことなく"密室"で決められ、実施されています。そのため、私立大学の存続基盤を左右する重大な改変が独り歩きしています。
- (4) 文科省は 2016 年度より、日本の私立大学全体の経常費に対する補助割合(経常費補助率) を公開していません。これは、私立学校振興助成法制定時の国会附帯決議を完全に無視してお り、行政権力による立法の私物化の典型といえます。
- (5) 最後に、私立大学の存在を抜きに日本の高等教育のあり方をデザインすることはできません。 したがって、著しく低水準である経常費補助の現状を抜本的に見直すとともに、私立大学生の 家計負担を大幅に軽減するための政策転換を強く訴えます。

私立大学制度と 私立学校法改正の課題

日本私立大学教職員組合連合 書記次長

山賀 徹



東京私大教連の専従で、東京私大教連では副委員長を務めています。東京私大教連は、関東甲信越 1 都 9 県を組織対象としています。現在、66 組合(74 大学・短大・高専)、1 万人が加盟しています。

「全大教 大学・高等教育研究会」(2019年3月30日) 講演より

はじめに

私 からは、「私立大学制度と私立学校法改正の課題」について、経常費補助の問題は三宅書記次長から報告します。私大教連において、この数年、私立大学制度の基本的な仕組みがどのようになっているのか、法律上どのようにつくられているのかということについて改めて学習することを重ねてきました。というのは、学校法人の理事長・理事会による専断的運営に対し、民主化のたたかいを進めていく上で、法律において学校法人と私立大学の基本的な仕組みがどうなっているのかを、しっかり理解しておくことが大事だからです。私立大学制度についてお話しする資料は、そういう取り組みのなかで集団的に議論してつくり上げてきたものです。まったく知らない方にもわかりやすくということを重視してつくってきたものです。また、2013

年に初版を出し、2017年に改訂した「日本私大教連の私立学校法改正案」をもとに、現行私立学校法の問題点と私たちの要求をご報告します。最後に、今通常国会に、国立大学法人法とも一括りで上程されている私立学校法の改正法案について、その問題点を少し説明したいと思います。

1. 私立大学制度の仕組みについて

(1) 私立大学と学校法人

私立大学の制度の枠組みは、教育基本法第6条、学校教育法第2条、私立学校法第3条という三つの条文が基礎となっています。まず教育基本法第6条は「法律に定める学校は、公の性質を有するものであって、国、地方公共団体及び法律に定める法人のみが、これを設置することができる」と定めています。「法律に定める学校は公の性質を有する」ということなので、すべての学校は公教育機関であるということです。それから「国、地方公共団体及び法律に定める法人」、この「法律に定める法人」とは学校法人ですが、これらのみが学校を設置することができるということが、定められています。次に学校教育法第2条で「学校は、国(国立大学法人等を含む)、地方公共団体(公立大学法人を含む)及び私立学校法第三条に規定する学校法人のみが、これを設置することができる」。第2項では、設置者に応じて呼び方を、「国立学校とは、国の設置する学校を、公立学校とは、地方公共団体の設置する学校を、私立学校とは、学校法人の設置する学校をいう」とされており、私立、国立、公立という言い方は設置者の違いを示すのみで、設置された学校はすべて同じ「学校」です。

学校教育法第2条で、「私立学校法第3条に規定する学校法人」とありますが、私立学校法第3条ではそれを受けて、「この法律において『学校法人』とは、私立学校の設置を目的として、この法律の定めるところにより設立される法人をいう」と定めています。

(2) 大学は、設置者の違いによらず等しく大学

国立大学も公立大学も私立大学も設置者が違うだけで、大学については教育基本法第7条や学校教育法第83条で定められています。例えば、ご存じのとおり、教育基本法第7条第1項は「大学は、学術の中心として、高い教養と専門的能力を培うとともに、深く真理を探究して新たな知見を創造し、これらの成果を広く社会に提供することにより、社会の発展に寄与するものとする」と定めています。ここに設置者の違いはありません。

すなわち設置された大学は、設置者の違いに関わらず、等しく学校教育法 に基づいて運営され、教育・研究が進められるということです。

(3) 私立学校法とは

では、私立学校法とはどういう法律か。学校法人法という名前だったらわかりやすいかもしれませんが、私立学校法と言うものですから、何か私立学校について定められた法律と誤解されることがありますが、違います。

私立学校法は、私立学校の設置者である学校法人の設立や運営等について 定めている法律です。学校法人は、私立学校法に基づいて寄附行為を定めて います。寄附行為という言葉はわかりにくいですが、会社や社団・財団の定 款にあたるものです。寄附行為は学校法人の根本規定であって、理事会、評 議員会、監事の役割・構成・選出方法、会計の基本などについて定めていま す。大学ではなく、あくまで学校法人の規程です。

学校法人の運営について規定する私立学校法ですが、1箇所だけ、学長が出てきます。それは、学長は理事になる、という条文です。学校法人が、設置する学校の意思を尊重して学校法人運営を行うための措置として、学長を理事にすることを定めています。細かいことを言うと、複数の大学・学校を設置している場合、必ずしも全員でなくても、1人でもいいとなっていますが、学校法人が設置する学校の意思を尊重して学校法人運営を行うために学長が理事になると定められていることは重要だと考えています。私立学校法は第1条で目的を「この法律は、私立学校の特性にかんがみ、その自主性を重んじ、公共性を高めることによって、私立学校の健全な発達を図ること」

と定めています。私立大学における大学の自治は、国家権力からの自治だけでなく、学校法人からの自治でもなければなりません。学校法人は、学校の自主性を重んじて学校法人運営を行うべきであって、学校法人が大学の運営に介入することに法的な根拠は一切ありません。

(4) 学校法人と私立大学は別組織となっている

ここまでご説明したとおり、私立大学制度は、学校法人と、設置された大学、という二つの組織から成っており、学校法人は私立学校法、大学は学校教育法という異なる法に拠っています。学校法人と私立大学は別組織となっているということが、私立大学制度の基本であり、重要な点です。

しかし、このことは社会一般にはあまり知られていません。例えば、学校 法人加計学園がありますが、学校法人加計学園が岡山理科大学や千葉科学大 学などを設置しています。このように法人名と大学名がまったく違うとわか りやすいかもしれませんが、学校法人早稲田大学など、法人名と大学名が同 一のところが多いので、あまり知られていないのだと思います。

<まとめ> 私立大学制度の枠組み

私立大学制度の枠組みについて、ポイントをまとめると以下のとおりです。

- ①学校法人は、私立学校法に基づいて設立・運営される。
- ②学校法人は、学校教育法に基づいて私立大学を設置する。
- ③設置された私立大学は、学校教育法に基づいて運営される。
- ④学校法人は、大学の自治を尊重しなければならない。

(5) 私立学校法が定める学校法人の仕組み

ここで、現行の私立学校法がどのように学校法人の運営について定めているのか、大枠だけ説明しておきたいと思います。

【理事会】

36条1項で「学校法人に理事をもって組織する理事会を置く」と定められ

ています。理事会は「学校法人の業務を決し、理事の職務を監督する」。理事は5人以上置かなければならない。理事の選任方法については、①設置する学校の長、②評議員のうちから寄附行為の定めにより選任された者、③その他、寄附行為の定めにより選任された者。法律上はこのように、各学校法人が「寄附行為で定める」方法で選任するとなっているため、②も③も寄附行為で理事長が任命すると定めてしまうことが許されてしまっています。学長を理事長が選任していれば、理事を全員、理事長が任命することができてしまう。これが一部の私立大学で独裁者みたいな理事長が専断的な運営を行い、大学の自治を破壊し、不祥事を引き起こすことにつながっている根本的な問題です。理事のうち1人が、寄附行為の定めにより理事長となる。これも「寄附行為の定めにより」と言っているだけです。

【監事】

現行法においては、学校法人の業務、学校法人の財産の状況を監査することになっています。監事は、評議員会の同意を得て、理事長が選任すると定められています。つまり、監査される側が監査する人を選ぶという仕組みになっていて、ここが大きな問題です。監事は、不正行為や法令・寄附行為に違反する重大な事実を発見したとき、所轄庁または理事会・評議員会のどちらかに報告するとなっており、「または」なので文科省に報告する義務はありません。2004年の私立学校法改正法案の国会審議で、監事が不正を発見して、文科省が報告を受けたことがあるのかという質問に対して、その時の文科省私学部長は「1件もありません」と答弁していました。

監事がその役割を果たす仕組みになっておらず、それが不祥事が跡を絶た ない要因のひとつです。

【評議員会】

学校法人に評議員会を置く。私立学校法制定時から、学校法人の公共性を ふまえて、理事会の専横を防止するために、理事会をチェックする役割を担 う必置機関として定められています。予算、事業計画、重要な資産の処分、 寄附行為の変更など重要事項について、あらかじめ評議員会の意見を聞かなければならないとされていて、寄附行為によって議決事項とすることができると定められています。評議員会を議決機関としている私大も少なくありません。

評議員会は理事の定数の2倍を超える人数で組織することとされています。 大きな問題点なのですが、理事が評議員を兼ねてもいいことになっています。 すべての理事が評議員を兼ねたとき、その理事兼評議員が評議員の過半数に ならないように、人数は理事の2倍超でなければいけないとなっているわけ です。評議員の構成は、寄附行為の定めにより、①設置する学校の教職員、 ②卒業生、③その他、から選任された者、とされています。先ほどの理事と 同様に、理事長が選任すると寄附行為で定めることもでき、この3つの割合 も私立学校法では何ら定められていません。こうしたことから、評議員会が 理事会に対するチェック機関として有効に機能していないことも少なくあり ません。

【財政書類の備付け及び閲覧】

学校法人の運営の透明性を担保する上で重要な財政書類の公開について、現行法はどうなっているか。学校法人は、毎会計年度終了後2ヵ月以内に財産目録、貸借対照表、収支計算書、事業報告書を作成しなければならない。公開については次の47条2項で、それらを備えておいて、設置する私立学校に在学する者その他の利害関係人から請求があった場合には、正当な理由がある場合を除いて、これを閲覧に供しなければならない。写しの交付ではなく「閲覧」です。しかも、簡略化したものを閲覧に供することも違法となっていません。財政公開の規定があまりに不十分なことは、私立学校法のもつ大きな問題点です。

私立学校法は1949年に制定されたのですが、2004年に、制定以来の一番 大幅な改正が行われました。帝京大学医学部の不正入試事件や、酒田短大留 学生事件など不祥事が相次いだことを受けて、不祥事を防止する、そして公 教育機関としての私学の発展を図るという趣旨で行われました。この時まで、理事会を置くという規定もなかったのです。それまでは理事は5人以上置かなければならないというだけでした。それで理事会を法律上、明記したり、責任を明確化しました。理事会をチェックする監事、評議員会の機能についても、先ほど紹介したものはこの改正以後のことで、多少強化しました。この時、それまでは財政公開に関しての条文は一切なかったのですが、利害関係人に対する財政書類の閲覧を新たに規定しました。

この法改正にあたって、日本私大教連は真に公共性を高める改正となるよう政党・文科省・私大団体等に働きかけるなど、かなり取り組みました。参議院の委員会審議では当時の委員長が参考人として陳述することもできました。しかし、改正内容が不十分であったために、その後も私立学校法の不備に起因する不祥事が続いています。不祥事が起きる原因は、私立学校法が公教育機関にふさわしい管理運営を学校法人に義務づける法律になっていないことにあります。

2. 私立大学制度の課題について

校数で83%、学生数で74%を占める私立大学の発展なしに日本の高等 教育の充実はありえない。そのために必要なこととして大きく言えば 3点が上げられます。①経常費補助の大幅な増額、②私立大学の異常な高学 費の引き下げ、これらに関しては後で三宅書記次長からご説明します。③学 校法人の公共性を高め、教育・研究の充実をはかる。この3点目について必 要なのが私立学校法の改正であると考えています。

不祥事が起きるのはあくまで一部の私立大学ではありますが、一部だからいいわけはありません。また、その一部の私立大学で公共性に反する運営が行われて、そのことが私立大学全体に対する信頼を損ねるということにもなります。最たる事例が、学校法人堀越学園への解散命令です。

2013年、学校法人堀越学園へ文科省が解散命令を発するという事件があ

りました。学校法人堀越学園は本部が群馬県高崎市にあり、創造学園大学などを設置していた法人です。堀越哲二という学長を兼務する理事長が、学園を私物化し、財務書類を偽造しての四大開設や、採算を度外視した放漫な経営を行い、度重なる法令違反・不祥事を起こしました。教職員組合は理事長・理事会の不当な攻撃を跳ね返しながら、専断的な運営を改めさせるたたかいを続けてきましたが、理事長らは改めず、ついに文科省は解散命令を発したのです。学生のいる大学法人に対しての初めての解散命令でした。

理事長は、最終的には有印私文書偽造等・同行使で実刑判決も受けています。一方で、教職員は最大で19カ月間もの賃金不払いが続くなか、組合員を中心に教職員が結束して努力し教育活動を継続し、すべての学生を無事に卒業・転学させました。

このような理事長が居座ることもできてしまうのは、監事や評議員会の権限が弱く、逆に理事長・理事会に強大な権限が与えられており、良心的な教職員の力で刷新できない。これは私立学校法に原因があります。第二、第三の創造学園大学事件を引き起こしてはならないし、理事長・理事会の専断的運営で私立大学の教育・研究が歪められることがあってはならない。それで日本私大教連は、具体的な条文レベルで改正案をつくり、運動をすすめていくことが必要だと考え、次にご説明する『日本私大教連の私立学校法改正案』をまとめました。

なお、創造学園大学事件は、さすがに文科省の中でも大きな問題になりました。それなのに、この事件をきっかけに 2014 年に行われた私立学校法改正では、文科省の行政権限を強化するだけで終えてしまいました。ただ、その時にルールの見直しは必要だ、今後検討していくべきだという附帯決議がつきました。私立学校法の根本的な問題には手を付けなかったので、この改正後も不祥事が繰り返され、文科省の「私立大学等の振興に関する検討会議」で私立学校法の見直しについて議論されてきました。そして改正法案が今国会に出てきたのですが、後で触れるように大きな問題点をもつものになっています。

3. 私立学校法をどう改めるべきか

- 本私大教連の私立学校法改正案・・・私立大学の公共性と教育・研究の質を高めるために』(日本私大教連、2017年11月18日改訂版)の内容を、ご説明したいと思いますが、私たちの考え方の基本は、次のとおりです。
 - ①私立学校法を改正して、公教育を担う機関にふさわしいルールを確立し、 不適切な管理運営や不祥事を一掃することが求められている。
 - ②国の管理統制の強化や、あいまいで恣意的な「行政指導」ではなく、公 教育機関にふさわしい基本的ルールを法律(私立学校法など)でしっか り定めて、私大全体の公共性を高めることが必要。

理事長が理事・評議員の全員を自分で任命できることも許されるという法律だから、不祥事が起きる。専断的運営で、教職員の声を聞かないで大学に介入するということで不祥事が起きる。私大団体などは私学の自主性を持ち出して抵抗しますが、われわれはがんじがらめにルールを定めろと言っているわけではなく、普通の、まともな大学法人であれば当然行っているような運営を、基本的なルールとして私立学校法に定めるべきだと考えています。

【表 1】 日本私大教連の私立学校法改正案「理事の選任」

日本私大教連の私立学校法改正案「理事の選任」		
[現行規定と問題点]	[改正方向]	
理事となる者は次の各号に掲げる者とす	設置する学校の長および寄付行為の定め	
るとして、①当該学校法人が設置する学	により職務上理事となる者を除く理事	
校の長、②評議員のうちから選任された	は、評議員会において選任するよう改正	
者 (寄付行為で定められた者を含む)、③	する。	
寄附行為の定めるところにより選任され		
た者、と定めているだけで、選任方法は各		
学校法人に委ねられている。		
◆理事長が理事全員を任命することも可		
能であり、いわゆるイエスマンで理事会		
を固めることが許されている。		

私たちの私立学校法改正案は、自主性を損なわせるようなものではなく、む しろ問題が起きれば自浄作用が発揮でき、みずから解決できるようにする仕 組みづくりです。

なお、われわれは私立学校法改正案を検討していく中で一般社団・財団法 人法を参照しています。先ほどの 2004 年の改正を議論している時に、公益 法人制度改革ということで民法を大改正して一般社団・財団法人法をつくり ましたが、その議論は私立学校法には全然反映されていません。社会福祉法 人や医療法人は、この公益法人制度を反映して改正されています。それらよ りも一層公益性の高いのが学校法人ですから、一般社団・財団法人法で定め られているような基本的ルールは定めるべきだと思っていまして、それを随 時参照しながら法案を考えています。全部で21項目ありますが、本文は後 で冊子をご覧頂くとして、表の形にまとめた各表をもとに、多少絞ってご説 明します。

表1は、日本私大教連の私立学校法改正案「理事の選仟」です。左側が現 行規定と問題点です。右側に改正の方向として、私大教連の考えをまとめて

【表 2】 日本私大教連の私立学校法改正案「役員名簿の公表」

日本私大教連の私立学校法改正案「役員名簿の公表」

[現行規定と問題点]

[改正方向]

校法人の自主的判断に委ねられている。 ◆私物化や専断的運営がなされているー 部の学校法人では、役員(理事・監事)を 教職員に公表しておらず、教職員が役員 名簿の公開を要求しても、法律で義務づ けられていないことを理由に頑なに拒否 する例が見られる。

理事長以外の理事の氏名等の公表は、学 開示する書類に、理事、監事、評議員の名 簿を追加する。この名簿には、寄附行為等 の規程で定める資格(常務理事、専務理事 等)、学外理事については所属(職業等) も記載するよう定める。

◆このため、教職員が理事会の業務執行 の不正を発見した場合も、監事や評議員 にその事実を通知することができないな ど、監事制度や評議員会制度が十分に機 能しないことの一因となっている。

います。先ほども申し上げましたが、理事の選任について、現行法では、理 事長が理事全員を選任できる仕組みになっています。理事長が選んでもいい ようなことは当然おかしいので、評議員会において選任するよう改正すべき であります。

表 2 は役員名簿の公表です。役員とは理事・監事を指します。今国会に上程されている私立学校法正案で、役員の氏名だけは公表することが盛り込まれていますが、現行法においては役員は一切公表しなくてもいい。びっくりされるかもしれませんが、隠しているところでは誰が理事を、監事をやっているのかわからない法人もあります。ですから現行法では、学校法人の運営で理事長なり理事会が問題あることをやっている時に、組合として監事に申し入れたいと思っても誰が監事かもわからないという状態のところもあります。

表3は役員の損害賠償責任と責任追及です。現状は理事の忠実義務が定められているだけで、役員が負うべき責任について、まったく定められていません。また、役員の責任を問う定めもなく、役員の無責任な運営がまかりと

【表3】日本私大教連の私立学校法改正案「役員の損害賠償責任と責任追及」

日本私大教連の私立学校法改正案	「役員の損害賠償責任と責任追及」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
役員が学校法人に多大な損害を与えた	(1) 学校法人の役員 (理事長、理事、監
り、重大な法令違反により所轄庁から処	事) は学校法人に対する損害賠償責任を
分を受けたりし、学校法人とそれが設置	負うことを定めるよう改正する。
する私立学校の社会的信用が毀損された	(2) 理事、監事、評議員が、学校法人の
としても、役員の責任を追及する規程が	役員の責任追及の訴えを起こすことがで
ない。	きる仕組みを作る。
◆学校法人役員が多大な損害を発生させ	
ても、他の役員や評議員が損害賠償責任	
を問うことが極めて困難。	
◆学校法人役員に私立大学の教育研究や	
公共的責任に対する認識を欠如させ、無	
責任な経営を助長させる大きな要因とな	
っている。	

おる状態です。なお、これらも国会に上程されている法案に一定盛り込まれています。

表4の役員報酬の決定・公表。国立大学法人の場合は規程で決まっていると思いますが、私立学校法には規定がありません。まったくの密室で、お手盛りで決められているような法人もあります。そのようなことが一部で横行しているので役員報酬については基準をちゃんと定めるべきだということです。このことも、国会に出ている法案に、支給の基準は公開するよう盛り込まれています。

表5は監事の選任。「監事は、評議員会の同意を得て、理事長が選任する」というのが現行規定であることの問題は先ほど述べました。理事長が選任するということであり、評議員会の同意が必要と言っても、評議員が理事長の意を酌んだ人たちだとすると意味がない。いずれにしろ評議員会が何と言おうが理事長が選任するとなっている以上、理事長がうんと言わない限り、その監事は選任されないわけで、監査される人が監査する人を選ぶというのはあまりにもおかしいということで、評議員会において選任すると改正するよ

【表 4】 日本私大教連の私立学校法改正案「役員報酬の決定・公表」

日本私大教連の私立学校法改正案「役員報酬の決定・公表」		
[現行規定と問題点] [改正方向]		
役員報酬等の基準について規定がない。	理事長、理事、監事に支払われる役員の報	
◆役員報酬や役員退職金等の基準に関す	酬・退職金等の基準は、寄附行為において	
る規則を制定せず、教職員のみならず理	定めるか、または評議員会の議決により	
事会・評議員会にも公開していない学校	決定するよう改正する。	
法人が多く存在。そのような法人は詳細		
な財務資料も開示せず、教職員の開示要		
求にも応じない場合が多い。		
◆中には「お手盛り」と疑われるような報		
酬引き上げを理事会で決定し、高額の報		
酬を支出する事例も生じている。		
◆不透明な役員報酬の支払いは、国庫・公		
費による助成を受けて運営されている学		
校法人にふさわしくない。		

う求めています。

それから、監事の役割を高めるために、監事のうち1名は教職員が兼ねら れるようにすべきだと考えています (表 6)。監事は今、設置する学校の教職 員は兼ねてはならないとなっています。文科省の会議の議論でも出ていまし たが、監事はたまに理事会の時に来るだけといった実態があります。だから、

【表 5】 日本私大教連の私立学校法改正案「監事の選任」

日本私大教連の私立学校	法改正案「監事の選任」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
「監事は、評議員会の同意を得て、理事長	監事は評議員会において選任するよう改
が選任する」と規定。	正する。
◆「評議員会の同意」が要件とされている	
ものの、「監査を受ける者が監査する者を	
選任する」構造。多くの場合、理事長の意	
を受けた監事が、理事長・理事会の監査者	
としての役割を果たしていないことが、	
私立大学の不祥事が後を絶たない要因の	
ひとつとなっている。	

【表 6】 日本私大教連の私立学校法改正案 「監事のうち 1 名は教職員が兼ねられるようにする」

「監事のプラーもは教職員が飛んられるようにする」			
日本私大教連の私立学校法改正案「監事のうち1名は教職員が兼ねられるようにする」			
[現行規定と問題点] [改正方向]			
監事となるものは「理事、評議員又は学校	監事のうち1名は、当該学校法人が設置		
法人の職員(設置する学校の教職員を含	する私立学校の教職員が兼ねることがで		
む)と兼ねてはならない」と規定。	きるようにする。		
◆私立学校のほとんどの不祥事は理事長			
や理事が設置している学校に不当に介入			
することにより引き起こされ、多くの場			
合、教職員がこれを告発することによっ			
て是正されている。			
◆私立学校の教職員が学校法人の監事と			
なることを禁じている現行法は監査の実			
効性をおとしめている。			

不正など発見しようがない。先ほどの堀越学園にしてもそうでしたが、理事長・理事会の不正を最初に発見するのは、たいてい教職員です。教職員が監事を兼ねられるようにすること、つまり兼職禁止の規定をやめることを求めています。教職員はいわば身内だから監事になるのはおかしいのではないか、と思われるかもしれませんが、先ほど私立大学制度の基本として申し上げたとおり、学校法人と、教職員が所属する大学は別の組織です。法的にいっても正当なことだと考えます。

監事の任務については、さきほど述べた不正を発見したときの対応について、文科省または理事会・評議員会ではなく、両方に報告させるよう求めています(表 7)。それと、監事に違法行為差し止め請求権を付与することを求めています(表 8)。この請求権の方は、今回の法案に盛り込まれました。

理事会をチェックする役割を持っている評議員会の評議員ですが、理事が 評議員を兼ねることを禁止していないと先に述べました(表 9)。理事が評議 員も兼ねてしまっていることが多くあります。議案を提案する側が採決に参 加するわけですから、チェック機関になりようがない。自分たちが評議員の ほうにも入っているというのはさすがにあまりにもおかしいので、理事は評

【表 7】 日本私大教連の私立学校法改正案 「監事が不正を発見した場合の対応」

日本私大教連の私立学校法改正案	「監事が不正を発見した場合の対応」	
[現行規定と問題点]	[改正方向]	
監査の結果、不正行為や法令・寄附行為に	監事が学校法人の業務や財産に関し不正	
違反する重大な事実を発見したときは、	の行為や法令・寄附行為に違反する事実	
所轄庁(私立大学の場合は文部科学省)ま	を発見したときは、これを所轄庁と理事	
たは理事会・評議員会のどちらかに報告	会・評議員会の両方に報告するよう改正	
することと規定。	する。	
◆監事が理事会・評議員会に報告したと		
しても、理事会が是正しなければ不正が		
温存される可能性。いくつかの学校法人		
で不祥事が繰り返されることは、監事や		
評議員会のチェック機能が果たされてい		
ないことの証左。		

議員を兼ねてはいけないとすべきだと求めています。

評議員会の選任方法と構成です (表 10)。教職員、卒業生、その他という 枠だけは法律で決まっていますが、あとは学校法人によってかなり違います。 卒業生の教職員が卒業生枠で入ってみたり教職員枠で入ってみたり、あるい は教職員がその他枠で入ったり、いろいろなことが現実には起きますが、大 事なことは大学の教職員がそれなりの割合を占めることです。教職員から選 出された評議員を4割以上にして、卒業生、学識経験者を3割以下とすると いう目安を掲げています。

もちろん選任方法が重要です。民主的な方法によって選任され、教職員が 一定の割合を占める構成となり、評議員会を議決機関にするという、評議員 会の役割の向上が必要です。

【表8】 日本私大教連の私立学校法改正案 「監事に違法行為差し止め請求権を付与する」

日本私大教連の私立学校法改正案「監事	に違法行為差し止め請求権を付与する」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
現行に規定なし。	理事長と理事が法令・寄附行為に違反す
◆現実に、理事長等の役員による不正行	る行為により、学校法人に重大な損害を
為や法令違反によって、著しい損害がも	生じさせるおそれがある場合は、監事が
たらされる事例が生じている。現行の枠	当該行為の差し止めを請求できるよう改
組みではこれを防止することが極めて困	正する。
難である。	

【表9】 日本私大教連の私立学校法改正案 「評議員を理事が兼ねることは禁止に」

日本私大教連の私立学校法改正案	「評議員を理事が兼ねることは禁止に」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
現行に規定なし。 ◆非民主的運営がなされている学校法人では、理事の全員ないし多数が評議員を兼務し、理事会をチェックする評議員会の機能が低下。私学法の大きな欠陥のひとつ。	評議員から選出された理事を除き、理事 が評議員を兼務することを禁止するよう 改正する。

【表 10】 日本私大教連の私立学校法改正案「評議員会の役割と構成」

日本私大教連の私立学校法改正案「評議員会の役割と構成」

[現行規定と問題点]

- [改正方向] 会を学校法人の重要事項に関
- ○予算や事業計画、重要な資産処分、寄附 行為の変更、合併、解散など重要な事項に ついては、あらかじめ評議員会の意見を 聞くことを理事長に義務づけ、これらの 重要事項については寄附行為で定めれば 評議員会の議決を要するものとすること ができると規定。
- ◆評議員会を議決機関としている私立大学は少なくない。「意見を聞く」のみの位置づけでは、評議員会が学校法人の公共性を高めるために必要なチェック機能を高められない。
- ○評議員の構成については、①当該学校 法人の教職員から選任された者、②当該 学校法人が設置する学校の卒業生から選 任された者、③その他寄附行為の定める ところにより選任された者と規定。その 割合については規定なし。
- ◆教育・研究活動に直接携わる教職員に 比して、理事長・理事会の意を受けた卒業 生や学外者が評議員会の多数を占めてい る学校法人も少なくない。キャンパス開 発や新校舎建設等の利権がかかわる事業 に対し、これらの評議員が影響力を行使 するといった問題が起こる例もある。
- ○評議員の選任方法については、寄附行 為の定めるところにより選任された者と のみ規定。
- ◆理事会あるいは理事長が評議員を選任 すると寄附行為で定めている学校法人が 多く存在します。チェックされる者がチェックする評議員を選ぶという選任方法 では、評議員会のチェック機能が十分に 働かないことは当然。

- ○評議員会を学校法人の重要事項に関する議決機関とするよう改正する。
- ○評議員会の構成を、①教職員、②卒業 生、③私立学校の教育・研究及び私立学校 の運営・経営に識見ある者(学識経験者) とすることを定める。また、①教職員から 選出された評議員を評議員定数の4割以 上とし、②、③をそれぞれ3割以下とする ことを定める。
- ○評議員の選任方法については、理事会・ 理事長の指名による選任を禁止し、民主 的な手続きによって選任することを定め る。
- ○評議員の総数は、理事の定数の2倍以 上4倍未満とすることを定める。

私立大学における不祥事は、学校法人の理事長・理事会が大学に介入することによって、引き起こされています。設置者である学校法人は、大学の自治を尊重した学校法人運営を行うよう私立学校法に明記することを求めています。これは、私立大学制度の基本的な枠組み、つまり学校法人と大学が別の組織として、それぞれ別の法律によって定められていることの積極的な意義をふまえたものです(表 11)。

私立大学において近年起きている問題に、理事会が一方的に大学・短大の閉校を前提とした学生の募集停止を行い、教職員の整理解雇を行おうとすることがあります。東京私大教連ではこの数年間で複数のたたかいがありました。学生が定員の5割を切ると私大経常費補助が打ち切られてしまうものですから、そこに近づいてくると理事会が独断で大学・短大を廃止する判断をし、設置校を高校や中学だけにしてしまうことがありました。教職員の雇用に直

【表 11】 日本私大教連の私立学校法改正案 「大学の自治を尊重した管理運営」

ロナ利土物油の利力学校社北工安「土党の自治力兼委」を禁囲運営。

日本私大教連の私立学校法改正案	大字の目治を尊重した管理連宮」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
現行に規定なし。	学校法人は、設置する大学の自治を尊重
◆私立大学における不祥事の多くは、理	し、大学が行う教育・研究活動に不当な介
事会による大学への介入や支配が原因で	入をなさないこと、また、教育・研究に係
発生している。教授会を無力化して理事	る重要な規則の制定・改廃、教員の人事、
長が専断的運営を行えば、自浄作用も働	学部・学科の改廃、学生募集の停止、学生
かず、学生の権利も著しく侵害される。	の入・退学や卒業等の重要事項について
◆教育を担い責任を負っているのは大学	は、教授会の審議を保障しなければなら
である。私立大学の運営と教育・研究活動	ないことを定める。
が、理事会による不当な介入を受けるこ	
となく自主的・民主的に行われることは、	
その教育・研究の質を高め、公の教育・研	
究機関としての役割を果たすための重要	
な条件。学校法人と大学が別組織である	
ことの意義をふまえ、理事会は大学を尊	
重した管理運営を行うよう担保すること	
が必要。	

結する重大な問題ですし、そもそも学校を設置することを目的としている学校法人が、設置している学校を廃止するための募集停止という学校法人としての重大な判断をするわけですから、評議員会の意見すらも聞くことなく、

【表 12】 日本私大教連の私立学校法改正案 「学校の閉校を前提とした募集停止」

日本私大教連の私立学校法改正案	「学校の閉校を前提とした募集停止」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
現行に規定なし。 ◆閉校につながる学生・生徒募集停止は 重要な事項であるにもかかわらず、評議 員会に付議することを明確にしていな い。この間いくつかの学校法人が、予め評 議員会や教授会に諮ることもなく突然に 募集停止を公表し大きな混乱を招く事例	学校の閉校を前提とした募集停止は、評 議員会の議決事項とするよう改正する。

【表 13】 日本私大教連の私立学校法改正案 「利害関係人に財政資料の写しを交付」

日本私大教連の私立学校法改正案	「利害関係人に財政資料の写しを交付」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
「当該学校法人の設置する私立学校に在	(1)「閲覧に供しなければならない」を
学する者その他の利害関係人」が請求し	「写しを交付しなければならない」と改
た場合は、財産目録、貸借対照表、収支計	正する。
算書、事業報告書を閲覧に供することの	(2) 学校法人が、正当な理由なく計算書
みを義務づけ、これに反した場合の罰則	類の写しの交付に応じない場合は、過料
規定も設けていない。	に処すなどの罰則規定を新設するよう改
◆文科省はこれを「最低限の内容」とし、	正する。
積極的な公開を促しているが、一部理事	
会は簡略化した決算書しか公開せず、閲	
覧の際に筆写することさえ認めないな	
ど、財務状況の詳細を開示しない根拠と	
している。	
◆学校法人の公共性・透明性を高めるため	
に「写しの交付」を義務づける必要がある。	

理事会独断でできてしまうようなことは問題です。なお、設置認可行政との 関係では、認可でも届出でもなく、報告でよしとしているという問題もありま す。私立学校法では、評議員会の議決事項にしろと要求をしています(表 12)。

利害関係人に財政資料の写しの交付を義務づけること(表 13)。財政資料の公開は、学校法人の公共性、透明性を高め、不祥事を防止するために、きわめて重要で、不可欠のことだと思っています。財政をめぐって不祥事が起きてくることが多いので、とにかく財政公開がきちっとされていれば、教職員などがチェックし、不正を未然に発見して防止することが可能です。現行法は、先ほど申し上げたとおり、閲覧すれば事足りるとなっているとなっているのがまず問題としてあります。本当にひどいところでは、閲覧だからといってチラッと見せるだけで筆写もさせない。国立大学では、ホームページに決算書類がそのまま掲載されていると思いますが、まず教職員などの利害関係人に対しては、写しの交付を義務づけるよう求めています。

もうひとつは、公正な会計処理を行うこと(表14)。 少しわかりづらいかも

【表 14】 日本私大教連の私立学校法改正案

..... 「公正な会計処理を行うこと」

日本私大教連の私立学校法改正案	「公正な会計処理を行うこと」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
・学校法人会計基準による計算書類の作	(1) 学校法人会計基準で会計処理を行
成を義務づけられているのは、私立学校	うことを私立学校法に規定し、すべての
振興助成法による補助を受けている学校	学校法人が同基準に基づく計算書を作成
法人のみ。	することを定める。
・公認会計士による監査は私立学校振興	(2) すべての学校法人が公認会計士監
助成法で規定。	査を受けることを私立学校法で定める。
◆すべての学校法人に公共の教育機関と	
して統一された基準による会計処理を義	
務づけるべきである。	
◆国庫補助を受けていなければ公認会計	
士監査さえ不要ということでは、公教育	
機関としての公共性・透明性が担保され	
ない。	

しれませんが、学校法人会計基準という統一の会計基準で、会計処理をして 決算書をつくるということが私立学校法には定められていません。そのこと は、私立学校振興助成法という法律で定められており、経常費補助を受けて いる大学法人に対して、学校法人会計基準に基づいて決算書をつくり、公認 会計士監査を受け、文科省にも届け出ることが義務づけられています。その ことを、私立学校法に定めるべきだということを求めています。ほとんどの 大学法人は経常費補助を受けていますので、実際には学校法人会計基準で決 算書を作成しています。それなのに私立学校法で定められていないので、簡 略化した決算書しか閲覧させない、ということが許されてしまっているので す。財政公開について、「閲覧」しか義務づけていないことが、まず問題点 だと申し上げましたが、もうひとつの大きな問題が、この点にあります。

財政に関しては、もう一点、投機的な資産運用の禁止を明記することを求めています。時間の関係で立ち入りませんが、国立大学法人が原則禁止となっていることも根拠のひとつとして触れています(表 15)

【表 15】 日本私大教連の私立学校法改正案 「投機的な資産運用を禁止」

日本私大教連の私立学校法改正案	「投機的な資産運用を禁止」
[現行規定と問題点]	[改正方向]
現行に規定なし。従前は禁止されていた	文科省が寄附行為の参考例として公表し
が文科省が解禁した。	ている条文「基本財産及び運用財産中の
◆デリバティブ取引やデリバティブを組	積立金は、確実な有価証券を購入し、又は
み込んだ仕組債など投機的な資産運用に	確実な信託銀行に信託し、又は確実な銀
より、大規模私大も含むいくつもの学校	行に定期預金とし、若しくは定期郵便貯
法人が、多額の損失を発生させた。損失を	金として理事長が保管する」の趣旨を私
出した学校法人のなかには、学園財政や	立学校法に明記する。
将来計画に深刻な影響が及んでいる法人	
もある。	
◆しかし、多くの場合は理事長の辞任程	
度で幕引きが行われ、役員が投機的資産	
運用による損失を補填するなどの責任あ	
る対応は行われていない。	

私たちの私立学校法改正案は全部で21項目ありますが、末尾に、特に重要な8項目を、速やかに改正を求める事項として打ち出しています。(表16)

【表 16】 速やかな改正を求める事項

速やかな改正を求める事項

大学法人の公共性・透明性を担保するうえで極めて基本的な事項であり、また理事 長や一部理事による専断的運営のもとで引き起こされる不祥事、とりわけ財政運営に からむ不正を未然に防止するために重要な8項目

- 1. 利害関係人に財政資料の写しを交付することを義務づける改正
- 2. 役員名簿の公表を義務づける改正
- 3. 学校法人会計基準で会計処理を行うことを、私立学校振興助成法ではなく私 立学校法に規定し、公認会計士による監査をすべての学校法人に義務づける 改正
- 4. 監事に、設置する私立学校の教職員を含むことができるようにする改正
- 5. 監事が不正などの事実を発見した場合は、所轄庁・理事会・評議員会に報告することを義務づける改正
- 6. 評議員会のチェック機能を高めるために、「評議員のうちから選任された理 事」以外の理事は、評議員を兼ねてはならないとする改正
- 7. 学校の閉校を前提とした募集停止は、評議員会の議決事項とする改正
- 8. 投機的な資産運用を禁止する改正

4. 今国会に上程されている「私立学校法改正案」の重大な問題

最後に、今の国会に上程されている私立学校法の改正法案について触れたいと思います。日本私大教連がまとめた「見解」をお配りしました。今回出てきている私学法改正案には極めて重大な問題があります。そんな議論、どこでもされていなかったので予期していませんでしたが、大変な条文が入っています。24条という条文ですが、それについて述べる前に資料(51ページ以降掲載)の『これはおかしい!学校教育法「施行通知」』をご覧いただきたいと思います。

(1) 2014 年学校教育法改正の「施行通知」

2014年改正の時の学校教育法の施行通知のことですが、これが実はすごく大きな問題を持っています。文科省に撤回を申し入れたり、議員にも国会で取り上げてもらおうということでいろいろ要請してきたところですが、これが私立大学にとても重大な影響を及ぼしています。先んじて言ってしまうと、この施行通知に書かれていた問題あることが今回、私立学校法改正案に法律として、24条として盛り込まれようとしています。

この施行通知の何が問題だったか。学校教育法改正そのものは何だったのかというのはもちろんご存じのとおりなので、飛ばします。改正学校教育法の施行通知ですから、そこで教授会の権限がこうなったとか、学長の権限がこうだとか、そういうことを説明している限りにおいては、それはそれでしょうがないということになりますが、ここで私立大学についてとんでもない口出しを文科省がしてきました。そこに何が書いてあったかと言いますと、「学長と理事会との関係」という見出しのもとに「私立大学においては、私立学校法 36 条により、設置者である学校法人がその運営についての責任を負い、理事会が最終的な意思決定機関として位置づけられていること」、このようにまず言っています。カギカッコは施行通知の引用です。しかし、36条というのは全文を載せていますが、理事会を置く等という条文です。施行通知の「その運営」というのは「大学の」ということですが、大学の運営について、設置者である学校法人が最終的な意思決定機関であると言っているわけです。しかし、そんなことを定めた法律はありません。今日の前半で申し上げたとおり、別の法律に基づく別の組織になっています。

大学の教育・研究や運営というのは大学が責任を負っていることであり、 大学の運営にまで学校法人が口を出す権限というのはどの法律にもありません。学校法人は大学を設置するということと、それから条件整備に関わる管理という言葉があるだけです。学校法人が大学の運営について責任を負うとか、最終的な意思決定機関であるという法律は一切ありません。一切ないのに、施行通知では、あたかも決まっていたような書き方をしている。

さらに、学長、学部長その他の人事についても理事会が最終決定を行う権

限をもつ、と施行通知は言っています。このことについても、当然、そのようなことを定めた法律はありません。法的な取り扱いに変更はないと言っていますが、そんなことはもともと定められていない。

法的な根拠もなく、このように、学校法人の理事会が大学の学長の権限より上位である、法律はそのようになっていると、施行通知は言いました。

このような言い方をした上で、私立大学においても学校法人が学長選考方法を再点検し、主体的な判断で見直していけ、と。事実上、学長直接選挙を やっているところは見直せと言ったのです。

くどいようですが、学校法人については私立学校法、大学については学校 教育法でそれぞれ定められているので、学長や学部長を最終的に決定するの は理事会だ、などという法律は一切ありません。

このようなことを施行通知が言ったがために何が起きたか。理事会がこの施行通知を口実に、学長選挙制度を廃止してしまったところがいくつもあります。東洋大学、工学院大学といったところでは直接選挙だった学長選挙制度が、理事会によって一方的に廃止されたり、桜美林大学では学部長の選挙が廃止されました。特に東洋大学では、理事会が最初は学校教育法改正そのものを理由にしたので、組合が改正学校教育法にそんなことは書いていないと言ったら、理事会は「施行通知に書いてあります」と組合に言いました。いま組合は選挙制度復活を求めてたたかっています。名古屋芸術大では、学長選挙制度も廃止するし、教授会を年4回、1時間以内と制限してしまって、今大変なことになっています。そういう運営を正そうとした教職員組合の委員長、副委員長が懲戒解雇され、裁判をたたかっています。

(2) 理事会による大学への介入を根拠づけようとする新設 24条等

今回の法改正との関係ですが、今通常国会に出てきている私立学校法改正案では、24条を新設するとしています。どのような条文かというと、「学校法人の責務」と題して「学校法人は、自主的にその運営基盤の強化を図るとともに、その設置する私立学校の教育の質の向上及びその運営の透明性の確保を図るように努めなければならない」という条文です。

まず前段の「学校法人は自主的にその運営基盤の強化を図る」という言い方ですが、これは経常費補助の少ないことを追認するという性格に読めるので問題だということがあります。

それも問題ですが、後段の「その設置する私立学校の教育の質の向上及びその運営の透明性の確保を図るように努めなければならない」。学校法人が設置する学校の教育の質の向上や、設置する学校のとしか読みようがないと思いますが、設置する学校の運営の透明性の確保を図る。それは学校法人の責任だと定めています。先ほど施行通知で問題だとわれわれが言ったこと、理事会が大学の運営にまで口を出すなど法的根拠はないと言いましたが、それを法律にしてしまおうということです。

つまり、24条が定められると学校法人は、学校の教育や運営に責任を負っているのだから、こうしろ、ああしろと言えるようになってしまう。理事会が大学に介入することに根拠を与えるものです。施行通知が引き起こしてきた問題を、私立大学全体に広げかねない、今日の前半でお話しした私立大学制度の根本を変えてしまう重大な問題をもつ条文であり、法案から削除するよう国会要請をしています。

あわせて私立学校法 45条の2で、大学を設置する法人は中期的な計画を作成しなければならない、としています。これも新設の条文です。その中期的な計画を作成するにあたっては認証評価の結果を踏まえて作成しなければならない。認証評価のほうも、不適合ではっきりさせるということが今セットで法案化されていますが、認証評価は大学が受ける評価ですから大学が責任を負っているのに、その認証評価の結果を踏まえた中期的な計画を理事会がつくるということになると、認証評価で対象となる教育・研究の内容や運営など、すべてに理事会が口を出すことの根拠になってしまいます。24条と45条の2は重大な問題であり、不祥事を減らすどころか多発させるものだと、国会要請で訴えているところです。

見解の3点目は、財政公開のことです。先ほど利害関係人に対する閲覧というのが現行法だと申し上げましたが、大学法人について利害関係人の枠は取り払っています。高校以下だけを設置する法人は利害関係人のみというの

が残りましたが、大学法人については誰であれ、閲覧させることになるとなりました。しかし、とにかく閲覧にとどまっていますので、写しの交付を義務づけるべきだというのがわれわれの要求です。不祥事防止のために、きちんとした財政公開が不可欠だということは、経験的にいっても明らかです。今回の法改正では、新たに第63条の2、情報の公表が加わりました。寄附行為の内容や監査報告書の内容といったものを公表するとなっていますが、ここも全部「内容」と付いています。点を打ったのはこちらです。これは明らかに、例えば寄附行為でいえば寄附行為そのものを公表するのではなく、その内容ですから、狭まる可能性がある書きぶりなので、原本の写しを公表すべきと考えます。

それから、監事の選任について、理事長が監事を選任してしまう、監査される側が監査する人を選ぶのは誰がどう聞いてもおかしい。評議員会が選任するよう改正すべきだと求めています。

また、評議員会を議決機関とすることなど重要な点はほかにも、先ほど述べた私たちの改正案で打ち出していることがありますが、現実に出てきた法案とのたたかいで言えば、24条を何とか削除させたい。削除を求めながら、私たちが問題視しているような意図ではないという答弁を引き出したい。何とかそうした答弁でも引き出しておかないと、法が通った後、各大学で大変なことになります。逆に何か答弁を引き出しておけば、各大学でたたかえるようになるので、がんばっているところです。

【資料】 これはおかしい! 学校教育法「施行通知」

これはおかしい! 学校教育法「施行通知」

~私学法第24条等新設に関連して

日本私大教連

学校教育法の改正は教授会を弱体化

2014年6月20日に国会で可決・成立した 「学校教育法及び国立大学法人法の一部 を改正する法律」(学校教育法改正)は、 教授会の権限縮小と学長権限の強化をは かりました。

学校教育法の改正内容

学校教育法第93条「大学には、重要な事項を審議するため、教授会を置かなければならない」を、「大学に、教授会を置く」に改定。

教授会の審議事項を制約し、教授会を 「学長が決定を行うに当たり意見を述べる」機関であると定め、学長の決定権限 を強化。

文科省は2か月後に「施行通知」を発出

文科省は、2014年8月29日「学校教育法 及び国立大学法人法の一部を改正する法 律及び学校教育法施行規則及び国立大学 法人法施行規則の一部を改正する省令に ついて (通知) 」 (以下「施行通知」) を発出しました。

学教法「施行通知」が、私立学校法につ いて不当な口出し

- ◆学校教育法は、教学組織である大学 (学校) について定めています。
- ◆私立学校法は、学校を設置する学校法 人について定めています。
- ◆学校教育法改正は私立学校法を変える ものではありません。

私立大学制度の枠組み

- ①学校法人は、私立学校法に基づいて設立・ 運営される
- ②学校法人は、学校教育法に基づいて私立大 学を設置する
- ③設置された私立大学は、学校教育法に基づ いて運営される
- ④学校法人は、大学の自治を尊重しなければ ならない

【「施行通知」の不当な口出し その1】 学長に対する理事会の優位を主張

(5) 学長と理事会との関係

「私立大学においては、私立学校法第36 条により、設置者である学校法人がその 運営についての責任を負い、理事会が最 終的な意思決定機関として位置付けられ ていること

36条に該当条項はなし

私立学校法第36条とは

第36条 学校法人に理事をもつて組織する理事会を置く。

- 理事会は、学校法人の業務を決し、理事の職務の執行を監 督する。
- 3 理事会は、理事長が招集する。理事(理事長を除く。)が、 寄附行為の定めるところにより、理事会の招集を請求したときは、 理事長は、理事会を招集しなければならない。
- 4 理事会に議長を置き、理事長をもつて充てる。
- 5 理事会は、理事の過半数の出席がなければ、その議事を開き、議決することができない。
- 6 理事会の議事は、寄附行為に別段の定めがある場合を除いて、出席した理事の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

【「施行通知」の不当な口出し その2】 学長・学部長人事は理事会が最終決定 すると断定

(7) 私立大学における学長、学部長その他の 人事

「①私立大学における学長、学部長その他の人事については、今回の法改正の対象ではなく、理事会が最終決定を行うという法的な取扱いに 変更はないこと

理事会が最終決定を行うという規定は、私学法 になし

【「施行通知」の不当な口出し その3】 理事会に学長選挙の見直しを要求

「②ただし、学長の選考については、私立大学においても、建学の精神を踏まえ、求めるべき学長像を具体化し、候補者のビジョンを確認したうえで決定することは重要であり、学校法人自らが学長選考方法を再点検し、学校法人の主体的な判断により見直していくこと!

該当する内容は、学教法にも私学法にも定めなし

文科省は「施行通知」によって、理事会 に大学自治介入を奨励しています

「学長と理事会との関係」「私立大学における学長、学部長その他の人事」として述べている内容は、学校教育法改正や国立大学法人法改正の内容と無関係に、かつ私立学校法に規定もないのに、学長に対する理事会の権限が優位であるとし、学長・学部長選挙について介入するよう理事会に求めています。

私学法第24条の新設は、「施行通知」を 法定化するものです

(学校法人の責務)

第24条 学校法人は、自主的にその運営基盤の強化を図るとともに、その設置する私立学校の教育の質の向上及びその運営の透明性の確保を図るように努めなければならない。

24条とセットで45条の2を新設

学校法人が大学を含む中期計画を作成する

45条の2の内容

- 2 大学法人は、事業に関する中期的な計画を作成しなければならない。
- 3 大学法人は、中期的な計画を作成するに当たっては、学校教育法に規定する認証評価の結果 を踏まえて作成しなければならない。

学教法改正、「施行通知」、私学法24 条と45条の2の2・3項の新設によって、 強力な理事長・理事会支配がさらに進 み、ものも言えない大学となります。 不祥事が多発し、当該大学の教育・研 究が停滞することは明らかです。

「施行通知」が推進する不祥事と専断運営

- ■東洋大学では、理事会が学長選挙制度を廃止。直後に、 常務理事が子会社を通じて自分の経営する清掃会社に 業務委託していた不祥事が発覚。
- ■工学院大学でも、理事会が学長選挙制度を廃止
- ■名古屋芸術大では、学長選挙制度を廃止し、理事会が 投票結果2位の候補者を学長に選任。教授会を1時間 以内、年4回の開催に制限。これを正そうとした教職 員組合の委員長と副委員長を懲戒解雇

ローカル線で行く! フーテン旅行記 23

- 時代をまたぐ大鉄道旅行! 近鉄、伊賀鉄道、三岐鉄道、 養老鉄道、四日市あすなろう鉄道-

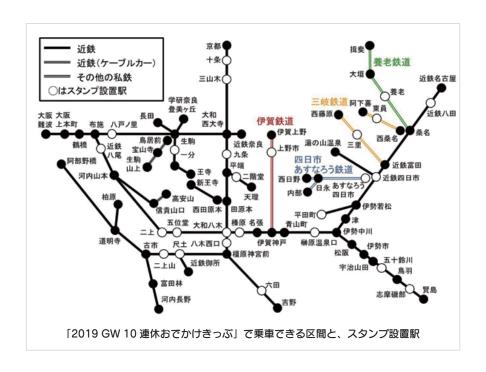
岡山大学工学部機械工学コース助教 大西 孝



専門は機械加工(研削)。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行(47都道府県を踏破済)。

はじめに

米 しい時代「令和」を迎えました。今年のゴールデンウィークはカレンダーのうえでは 10 連休となりましたが、読者の皆さんはどのように過ごされましたか? 筆者はこの 10 連休に当たり、普段はできないような鉄道旅行をしたいなと考えました。しかし、北海道や東北のような遠方は、飛行機や新幹線、ホテルの予約もままならないだろうという懸念もありました。どこかの鉄道会社が面白い企画でもしてくれないかなと思っていると、3 月上旬に近鉄から「2019 GW 10 連休おでかけきっぷ」の発売と、スタンプラ



リーの開催のお知らせがありました。「これだ!」と思い、きっぷの発売日に旅行会社にきっぷの予約を入れていました。4月29日から5月3日まで、5日間の鉄道旅行を楽しむことができましたので、その様子をご紹介したいと思います。

近鉄は、正式な名称を「近畿日本鉄道」といい、壮大な名前に違わない日本最大の営業距離を誇る私鉄です。近鉄は大阪を拠点に、大阪府、京都府、奈良県、三重県、愛知県の5府県に営業キロ(運賃を算出するための距離)501.1kmの路線網を展開しており、日本で営業キロが500kmを超える鉄道会社は、JR各社を除くと近鉄だけです。さらに面白いのは、この距離の中には二つの鋼索(こうさく)線、一般的な言い方をすればケーブルカーの路線も含まれている他、戦前から高度経済成長期にかけて様々な鉄道会社を買収して現在の路線網を確立したことから、線路の幅も2種類(新幹線と同じ1435mm幅の標準軌と、JRの在来線と同じ1067mm幅の狭軌)あり、同じ鉄

スタンプ設置駅一覧

府県	漢数字を含む駅名	スタンプ設置駅 (路線名、近鉄は社名省略)	設置時間
奈良	一分	一分 (生駒線)	9:00~17:00
奈良	二上	二上 (大阪線)	6:30~最終
奈良	二階堂	二階堂(天理線)	8:10~16:40
奈良	二上山	二上山 (南大阪線)	6:20~最終
奈良	二上神社口 (無人駅)	尺土 (南大阪線、御所線)	始発~最終
奈良	三本松 (無人駅)	榛原 (大阪線)	始発~最終
三重	大三 (無人駅)	榊原温泉口 (大阪線)	始発~最終
京都	三山木	三山木 (京都線)	8:30~16:30
三重	三日市 (無人駅)	平田町 (鈴鹿線)	始発~最終
三重	三里	三里 (三岐鉄道 三岐線)	6:50~20:30
三重	近鉄四日市	近鉄四日市 (名古屋線、湯の山線)	始発~最終
三重	あすなろう四日市	あすなろう四日市 (四日市あすなろう鉄道)	始発~最終
三重	四十九 (無人駅 四と九と十の3つ)	上野市 (伊賀鉄道)	始発~最終
岐阜	養老【四-六】(四と六の2つ)	養老 (養老鉄道)	始発~最終
奈良	五位堂	五位堂 (大阪線)	始発~最終
三重	五十鈴川 (五と十の2つ)	五十鈴川 (鳥羽線)	始発~最終
三重	五知 (無人駅)	志摩磯部 (志摩線)	始発~最終
奈良	六田	六田 (吉野線)	始発~最終
三重	七和 (無人駅)	東員 (三岐鉄道 北勢線)	始発~最終
大阪	近鉄八尾	近鉄八尾 (大阪線)	始発~最終
奈良	大和八木	大和八木 (大阪線、橿原線)	始発~最終
奈良	八木西口	八木西口 (橿原線)	9:20~18:00
大阪	八戸ノ里	八戸ノ里(奈良線)	始発~最終
愛知	近鉄八田	近鉄八田 (名古屋線)	始発~最終
奈良	九条	九条 (橿原線)	10:20~18:20
京都	十条	十条 (京都線)	6:30~最終

道会社でありながらお互いに乗り入れることができないといった特徴もあり ます。また、近鉄は2000年代に入ってから、岐阜県と三重県の採算が悪い路 線の廃止を表明し、地元の鉄道会社(三岐鉄道)や新たに設立した会社(伊 賀鉄道、養老鉄道、四日市あすなろう鉄道)へ経営を移管しています。今回 の乗り放題切符では、それらの会社の路線も乗ることができます。これらの 5 私鉄(近鉄のケーブルカーの2路線も乗車可)に5日間(4月27日から5 月6日の間で、連続する日でなくても良い)乗り放題で、お値段は9.500円 というのが、今回の乗り放題切符です。1日あたり1,900円で、乗り方次第で は大変得です。

続いて、スタンプラリーについて紹介します。これらの5社には、駅名に

漢数字が含まれる駅が25駅あり、さらに、養老鉄道の養老駅(四-六と読み替え、養老鉄道には漢数字の入った駅がないので、ダジャレのような読み替えを適用)を含めて、26駅に含まれて漢数されるの駅に含まれて漢数字が含まれた駅が大駅の場合は、最寄りの場合は、最寄りの



出発前のスタンプ帳と切符(磁気カード)。 5日間で無事に全てのスタンプ欄が埋まるのでしょうか?

駅員さんがいる駅に設置されていますが、駅によっては設置時間が限られて いるところもあります。切符にはスタンプシートが付いており、それぞれの 駅名に含まれる数字を一から十まで集めると、『「一| から「十| までコンプ リート賞』がもらえます。ただし、複数の漢数字が含まれる駅、例えば近鉄 の五十鈴川(いすずがわ)駅には五と十のスタンプが置いてありますが、こ こで五と十の数字を取ったことにはならず、どちらか一方しか数字の欄には 押してはいけません。ですから、五十鈴川で十の欄にスタンプを押したとす ると、五のスタンプは、五位堂(ごいどう)や五知(ごち)駅で集める必要 があります。さらに、全26駅を制覇すると、『全駅コンプリート賞』がもら えますが、こちらのスタンプ欄は、先ほどの五十鈴川の場合、五と十、両方 の欄に、同駅の五と十のスタンプを押さないといけません。スタンプが置い てある駅が多いうえに、制度がやや複雑で、そのうえ、範囲が広い(近鉄の 5 府県に加えて、養老鉄道の岐阜県を加えると 6 府県にまたがる)ので、効 率的かつ、押し間違いや取りこぼしのないように細心の注意を払って行程を 考える必要があります。さらに、今回の行程を考えるうえで、マイルールと して次の三つを決めました。

■切符で乗車できる全区間を、日が出ている間に乗車する(日没後は乗車したとは認めない)。

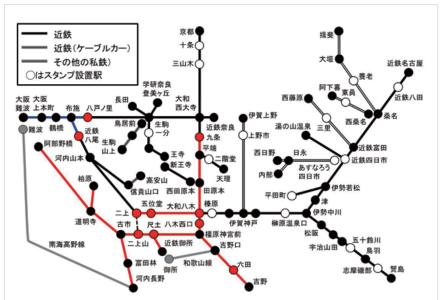
- ■特急列車を使わない(特急券を買えば近鉄特急に乗れますが、特別料金が必要な列車には乗らない)。途中でJRや私鉄線、路線バスを使っても良いが、新幹線や特急列車、高速バスは使わない。
- ■毎日、どこか一度は観光名所(寺社仏閣)へお参りする。

切符の発売のお知らせがあった3月上旬に、4泊分のホテルを予約しました。行程は組んでいませんでしたが、ざっくりとこの日はこの辺りを回ることになるだろう、という予想に基づいて、ホテルが高くなる前に押さえておきました。3月下旬から4月上旬は年度末・新年度で忙しいので、旅行に出る2週間ほど前になった4月中旬から行程を組み始めましたが、前述のマイルールのため、行程の設定は苦難を極め、20種類近い行程案ができ、最終的なプランを固めたのは、出発の前日でした。学生時代以来の壮大な5日間の旅程で、うまくいくか不安はありましたが、一方で、一度は全線乗ってみたいと思っていた近鉄とそこから分かれた私鉄に乗れることに、ワクワクしていたのも事実です。

4月29日 (月祝)

【本日の行程(スタンプ収集駅:10 駅)】

大阪阿部野橋 9:24 準急 → 尺土 10:07/10:13 近鉄御所 10:21 →徒歩→ 御所 10:36 和歌山線(JR)→ 吉野口 10:45/10:48 急行 → 六田 11:09/11:14(停車時間にスタンプ収集)→吉野 11:22/12:37 急行 → 尺土 13:39/13:41 → 三上山 13:48 →徒歩→ 三上 14:02 → 五位堂 14:06/14:18 急行 → 大和八木 14:25/14:27 → 九条 14:52/14:59 → 平端 15:07/15:09 急 行 → 八木 西口 15:21/15:26 → 大和八木 15:27/15:45 → 橿原神宮前 15:51/16:30 急行 → 古市 16:52/16:56 準急 → 道明寺 16:58/17:03 → 柏原 17:07/17:12 → 道明寺 17:16/17:22 準急 → 河内長野 17:43/17:52 急行 (南海高野線) → 難波 18:23 →徒歩→ 大阪難波 18:36 → 八戸ノ里 18:53/19:01 → 布施 19:06/19:27 準急 → 近鉄八尾 19:32/19:45 準急 → 鶴橋 19:53/19:56 → 大阪上本町 19:59 →徒歩→ 谷町九丁目 20:05 地下鉄谷町線 → 谷町四丁目 20:08



1日目の乗車区間(赤線:昼間の乗車区間、青線:日没後の乗車区間、黒の点線:徒歩連絡 灰色:他社線)、地下鉄谷町線(谷町九丁目:大阪上本町駅の近くから谷町四丁目)は省略



大阪阿部野橋駅の上にそびえる あべのハルカス。ここから5日間の旅がスタートします。隣接するJRの天王寺駅から撮影。

5日間の旅の始まりは、大阪阿部野橋(あべのばし)駅。駅の入口から上空を眺めると、300mの高さを誇る「あべのハルカス」が曇り空の中、そびえ立っています。今日は阿部野橋から吉野に至る南大阪線、吉野線を中心として、その支線(御所線、道明寺線、長野線)に乗ります。伊勢や名古屋へ向かう大阪線、奈良へ向かう奈良線に乗車する場合のターミナル駅は大阪難波や大阪上本町(うえほんまち)ですが、大阪府の南部や吉野へ向かうにはJRの天王寺駅に隣接する大阪阿部野橋駅から南大阪線へ乗ります。これから乗る南大阪線は、奈良線や大阪線とは異なる私



行き止まりのホームに電車が並ぶ大阪 阿部野橋駅。私鉄のターミナルらしい 雰囲気です。



阿部野橋から30分程度電車に乗るだけで、のどかな風景が広がります。二上山駅付近で撮影。

鉄として設立され、線路の幅もJRの在来線と同じ狭軌です。この駅から近 鉄に乗るのは初めてですが、南海の難波や阪急梅田に比べるとだいぶこじん まりとしているなあというのが第一印象です。しかし日本一高い高層ビルの 下から発車するというのは、時代をまたぐ大きな旅の始まりにはふさわしい ように思います。

旅のトップバッターである橿原(かしはら)神宮前行きの準急は 9:24、定刻に大阪阿部野橋駅を発車しました。今日は10連休の3日目ですが、電車はよく空いています。鉄道好きの性で、電車に乗ると前を眺める癖がついており、大阪市内の高架を快走する電車は気持ちが良いものです。20分も走ると、河内長野へ向かう線路が分かれる古市(ふるいち)駅に着きますが、ここで5両編成のうち、後ろ2両を切り離します。後ろの車両からは、賑やかな登山姿のグループが前の車両へ移ってきました。列車はしばらく走ると、大阪府と奈良県の県境に差し掛かります。この辺りまで来ると、車窓には緑に覆われた小さな山並みが流れ、大阪から30分程度でこのような長閑な風景が広がるのに驚きます。登山グループは、二上山(にじょうざん)駅や当麻寺(たいまでら)駅で降りていき、車内はがら空きになりました。

尺土(しゃくど)駅で列車を降り、支線の御所(ごせ)線へ乗り換えます。 ただし、この駅では近くの無人駅である二上神社口駅のスタンプが設置され ているので、それを探さないといけません。ホームから階段を上がると、改 札口の横に派手なオレンジ色のスタンプ台が置いてありました。これなら簡



近鉄御所駅から歩いてすぐの商店街。寂れた雰囲気が漂います。手前の踏切はJRの和歌山線。



御所駅から吉野口駅までは JR の和歌山線を使います。東京からやってきた古い電車も、もうすぐ引退です。

単にこの先の行程でもスタンプを見つけられるとホッとしながら、一つ目のスタンプをスタンプ帳に押します。次に、御所線の電車を待っていると、近鉄御所からの電車は、阿部野橋方面の列車が発車するホームから一度、駅構内の折り返し線に入り、ポイントを渡って橿原神宮前行きの列車が発車するホームへ入ってきました。大阪方面からの乗客が容易に乗り換えられるようにする配慮で、この辺りの細かい気遣いが関西の私鉄らしいところです。この列車は2両編成で、車掌がいないワンマンカーです。大手私鉄の近鉄といえども、都市部を離れればワンマン運転をしています。尺度から近鉄御所までは10分足らずで、住宅地の中をゴトゴト走ります。近鉄御所駅前には、大和八木(やまとやぎ)駅から和歌山県の新宮まで、紀伊半島を6時間半かけて縦断する全国最長の路線バスが立ち寄るバス停もあり、乗ってみたい衝動にかられますが、今日は行くベきルートが決まっています。

ここから折り返して尺土へ戻るのも面白くないので、JR の和歌山線に乗って、吉野線の吉野口駅まで抜け道をします。JR の御所駅は、近鉄御所駅から JR の踏切を渡り、その先の商店街から小道を横に行けばすぐにつきます。しかしこの商店街、かなり寂しい感じで、地方都市の現実を垣間見ます。御所駅は古い木造の駅舎で、吉野口駅までの切符を購入して、ホームへ入ります。10 分ほど待っていると、和歌山行きの電車が入ってきましたが、この電車は、まもなく引退する車両で、車内にはお名残乗車と思しき鉄道ファンの姿も見えました。もとは、東京の常磐線から地下鉄へ乗り入れて通勤客を



吉野線は山に分け入って走ります。単線のため、途中の駅での行き違い待ちもしばしば。緑の中から阿部野橋行きの急行が姿を現しました。



吉野山のロープウェイは春から運行を 再開しました。右後ろに見える鉄塔は 昭和3年に建設されたもので、機械遺産にも指定されています。

満載して走っていましたが、35年ほど前に短い編成に改造され、奈良県や和歌山県で走り続けてきました。車両には昭和46年製造、昭和59年改造と書かれた銘板が付いており、大都会で走っていた期間(13年)より、地方で走ってきた期間(35年)の方がはるかに長いのですが、今が最後の奉公ということでしょうか。昭和生まれの国鉄時代の車両を見るのも、新時代になればますます減ることでしょう。そんなことを考えながら、御所駅から2駅、わずか9分で吉野口駅へ到着しました。吉野口駅は、近鉄の吉野線とJRの和歌山線が接続する駅ですが、両線の間には改札はなく、ホームの上で直接乗り換えることができます。

ここからは再び近鉄の列車に乗ります。4両編成の吉野行き急行は、よく空いており、先頭部には、熱心に前を見る親子連れが乗っています。いつまでたっても鉄道は子供の憧れだなあと思う光景です。吉野口駅を出ると急カーブが続き、山の中へ分け入っていきます。線路が1線しかない単線で、時折、阿部野橋方面への特急や急行とすれ違うために、途中の駅で数分間停車するため、写真撮影も兼ねてホームで深呼吸します。一山超えると六田(むだ)駅に着きます。ここでは特急とすれ違うために5分間停車するので、その間にスタンプを収集します。10名近い乗客が、ホーム前方の改札横に設けられたスタンプ台に向かいます。このスタンプラリーの切符は5000枚限定で発売されたそうですが、この期間中、多くのスタンプシートを持った人に会いました。スタンプを押し終えると、多くの乗客は反対側の阿部野橋方



吉野の山にそびえる金峯山寺。少し離れ たところからでもその威容が見えます。



金峯山寺から遠くに連なる山々を眺める。ずいぶんと山深いところまで来ました。

面のホームへ移動していきます。全線、くまなく乗りつぶした人はどれくらいいるんだろうと想像しながら、車内へ戻ります。吉野神宮駅の手前で直角に折れ、これまで車窓に並走してきた吉野川を渡ります。ここまで来ると終点はすぐで、急な坂を上り、大きな屋根がホームを覆う吉野駅に到着しました。山に囲まれたターミナルといった趣の駅です。

吉野駅を出て、ロープウェイの乗り場へ向かいます。次は11:35発だということで、ちょうどよい時間です。このロープウェイは、昭和3年に建設された日本最古のロープウェイで、機械学会の機械遺産にも指定されています。2年ほど、機器のトラブルで運休していましたが、今年の桜のシーズンに修理が間に合い、運行を再開しました。登りだけはロープウェイに乗り、帰りは歩いて「七曲り」という坂道を降りることにします。早めに乗ったから良かったのですが、後からどんどん乗ってきて、ゴンドラの中は満員になり、発車するとわずか3分で、吉野山の中腹にある千本口(せんぽんぐち)へ着きます。ここからは歩いて金峯山寺(きんぷせんじ)へ向かいますが、参道の途中からも、金峯山寺の屋根がよく見えます。桜のシーズンは大混雑するそうですが、ゴールデンウィークの時期はそれほど人が多いことも無く、新緑が気持ちよいです。金峯山寺に着くと、入口の二王門は工事中で、シートに覆われていましたが、睨みを利かせる仁王像を眺めて、境内に入ります。立派な本堂ではご本尊が特別御開帳中ということで、お参りをして石段を降ります。吉野の山の上によくぞこんな立派なお寺を建てたものだと感心しま



吉水神社の書院(重要文化財)。南北朝 時代の後醍醐天皇ゆかりの地とされて います。



吉野駅で発車を待つ観光列車「青の交響曲 (シンフォニー)」。車内にはラウンジもあり、 軽食も楽しめます。

す。もう少し参道を歩いた後、南北朝時代に後醍醐天皇が皇居を置いたとされる吉水神社を訪れ、もと来た参道を吉野駅に向けて下ります。もともと、吉野駅 13:07 発の急行に乗る予定でしたが、順調に街を巡れたので、30 分早い急行に乗ろうと考え、七曲りの坂を早足で降ります。中学生の頃、神戸の山々を歩いた遠足のことを思い出しました。

12 時半頃に吉野駅に着くと、これから乗る急行の隣のホームには「青の交響曲(シンフォニー)」が発車を待っていました。サロンシートやラウンジなども備えた人気の豪華列車ですが、残念ながら特急料金がいるので、発車を見送り、ありふれた通勤電車の急行に乗り込みます。行程が早くなったので、この後どう移動するか、車内で今後のプランを組みます。今回の旅行ではこういったことがしばしばありましたが、誌面の関係で、最終的に行動した時間のみを示します。車内で検討した結果、まずは二上山駅へ行きスタンプを収集、そこから徒歩15分ほどの場所にある大阪線の二上(にじょう)駅まで歩き同駅でスタンプ収集、さらに大和八木方面の列車に乗り、五位堂(ごいどう)駅でスタンプを収集した後、大和八木駅で橿原線の大和西大寺方面の列車に乗り、九条駅と八木西口駅でそれぞれ折り返す際にスタンプ収集、さらに大和八木駅でもスタンプを押した後、橿原神宮前へ向かい、橿原神宮を参拝した後、道明寺線と長野線に乗ることにしました。インターネットで知らない土地の地図を容易に見ることができるようになった今では、近い駅同士の徒歩連絡も気軽にできます。吉野から山を下りると、壺阪山(つぼさかやま)駅か

ら高校生が乗ってきて車内がにぎやかになりました。この10連休中も、部活でしょうか。若い高校生のパワーに圧倒されながら、電車は長閑な田園風景を走ります。後でもう一度来る橿原神宮前駅では下車せず、尺土駅で普通列車に乗り換え、二上山駅に着きます。二上山駅は住宅地の静かな駅で、ホームの間は踏切で



南大阪線の二上山駅から大阪線の二上駅までは、下り坂の一本道を急ぎ足で歩きます。 気軽にネットで地図を見れるのはありがたいことです

結ばれています。小さな駅ですが、スタンプの前に5名ほどが並びました。

ここから大阪線の二上駅まで歩きますが、下り坂なのでそれほど苦労せず、10分少々で二上駅に着きました。ここでもスタンプを押し、近鉄の電車が整備を受ける五位堂の車両工場を過ぎると、五位堂駅に到着。ここでスタンプを押した後、後続の急行に乗り、大和八木駅を目指します。大和八木駅は、秋葉原駅の総武線と山手線のように、大阪線と橿原線が直角で交差しており、階段の位置に気を付けて乗り換えないと、おかしな方向の電車に乗ることになります。この駅にもスタンプがありますが、乗換時間が2分と短いので、今はスタンプを押さず、大和西大寺行きの普通列車へ急いで乗り換えます。

九条駅は最終日の5月3日に来る予定でしたが、スタンプの設置時間が10:20~18:20と短いので、今日のうちに取っておこうという戦略です。九条は地下通路内に駅舎があり(二上駅と八木西口駅も同じ構造)、地下通路でスタンプを押した後、改札を出て、駅前の写真を撮ってから、折り返して橿原神宮行きに乗り、八木西口、大和八木の順にスタンプを押していきます。先に八木西口駅へ行くのは、ここで折り返して大和八木駅に戻ると、大和八木駅で次の電車が来るまで時間があるので、その間に、遅い昼食を取ろうという計画です。大和八木駅は、構内に商業施設があるので、ここなら昼食を確保できるだろうと考えました。何しろ、昼食を食べる時間がなかったので、15時になった今では空腹を抱えながら電車に乗っている有様です。

八木西口駅は、大和八木駅と同じ駅として扱われるので、両駅の距離は極



広大な橿原神宮。平成も残すところあと 2日ですが、参拝者はまばらでした。

めて短く、八木西口駅から乗った電車は1分で大和八木駅へ着きました。大和西大寺方面のホームから、改札に向かうにはこ線橋を渡る必要がありますが、なかなか複雑な構造の駅で、少し迷いながら、改札口の近くにあるスタンプ置き場に向かいました。スタンプを押しても15分くらい余るので、構内のスーパーで柿の葉寿司を買い、ホー

ムの端にあるベンチでささやかな昼食です。やはり奈良に来たら、柿の葉寿司 は食べたいもので、行き交う電車の音を聞きながら頬張るのは良いものです。

大和八木駅でお腹を満たした後、橿原神宮前行きに乗ります。わずか6分で橿原神宮前駅に到着しました。この駅は、京都、大和西大寺方面からこの駅で行き止まりとなる橿原線と、吉野方面と阿部野橋を結ぶ南大阪線の線路が中央改札口をY型に囲む独特の配置の駅で、両線の中央にある改札を出て、橿原神宮へ向かいます。朝から曇り空でしたが、ポツポツと雨が降り始めました。間もなく平成が終わろうとしていますが、広大な境内は閑散としており、むしろ参道で開かれていた陶器市がにぎわっていました。参拝をすませ、橿原神宮前駅へ速足で戻ります。

橿原神宮前駅から古市駅まで急行に乗り、古市駅で準急に乗り換えます。 古市駅の次の道明寺(どうみょうじ)駅から、道明寺線を柏原(かしわら) 駅まで往復します。この駅の近くにある道明寺は、桜餅などに使われる道明 寺粉の由来となったお寺だそうです。また、道明寺線の前身である河陽鉄道 は1898年(明治31年)に柏原から古市までの路線を開通させ、近鉄の路線 ではこの区間が最古です。2両のワンマンカーは、本降りになってきた雨の 中を走り、途中の1駅に止まって、わずか4分で柏原に着きました。この駅 はJRの関西本線(大和路線)と接続していますが、吉野口駅と同じく、両 線の間に改札はなく、関西本線の列車が発着するホームの隅に、近鉄電車が ひっそりと停車します。このまま折り返して、道明寺駅から河内長野行きの 準急に乗ります。次の古市駅から長野線に入り、住宅地を進み、途中の富田林駅ではPL教団の看板を眺め、終点の河内長野駅へ着きました。この駅は南海電車の駅の横に到着しますが、各社の改札口が分かれており、近鉄の改札の外に出てから、ICカードをかざして南海電車の駅に入ります。ここからは長野線を折り返すのではなく、南海電車で一路、難波へ向かいます。



道明寺線は、関西本線(大和路線)の 柏原駅の隅にあるホームから発車しま す。道明寺線は近鉄最古の路線で 120 年以上の歴史を誇ります。

南海電車は夕暮れの雨の中、難波へ向かいますが、さすがに連休中の夕方の電車は混雑しており、満員で18:23 に難波駅に着きました。今朝の大阪阿部野橋駅よりも、はるかに大きなターミナル駅で、ずらっと並ぶ電車にこれぞ私鉄のターミナルという感じがします。南海の難波駅から近鉄の大阪難波駅まで地下街を歩きますが、まさに人波の中を歩く感じで、何とか18:36 発の奈良行きの普通に間に合いました。

奈良線は、奈良行きの快速急行や急行、準急、たまに走る特急など、近鉄随一の過密路線ですが、これから向かう八戸ノ里駅は、10分に1本、普通が止まるだけの駅です。なお、すでに日は暮れているので、今日、これ以降に乗る区間は別の日の昼間に乗ることとします。乗った電車は、神戸から乗り入れ運転をしている阪神電車の車両でした。八戸ノ里駅で無事にスタンプを押して、布施駅に折り返します。

八戸ノ里駅では、改札の中にオレンジ色の看板で有名な牛丼屋さんがあり、 食指をそそられますが、ここは我慢して難波方面の電車に乗ります。

布施駅では、近鉄八尾駅に向かう大阪線の電車に乗り換えますが、乗り換えの合間に近くの牛丼屋さんで夕食をとります。これは、明日のお昼に、もう一度この駅で折り返す際に、20分少々の折り返し時間で食事を済ませることができるかの確認も兼ねており、先ほどの八戸ノ里駅で牛丼屋に入らな

かった理由はこのためです。布施駅で電車を降りて、夕食をとった後、20分 以内に布施駅の大阪線ホームに立てたので、明日は大丈夫だろうと思い、今 日最後のスタンプを、近鉄八尾駅まで往復して取りました。

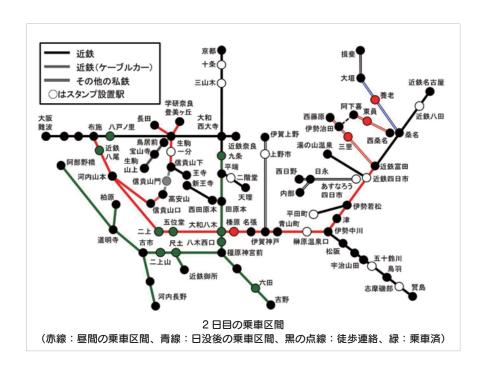
この後は、大阪上本町駅へ向かい、近くにある谷町九丁目駅から地下鉄に乗り、谷町四丁目駅近くのホテルへ 20:15 頃に投宿しました。雨は本降りになっていましたが、吉野と橿原神宮で雨に降られず、傘が要らなかったのは幸いで、旅行期間中最大の1日10個のスタンプを集めることができました。

4月30日 (火祝)

【本日の行程(スタンプ収集駅:4駅)】

谷町四丁目 7:44 地下鉄中央線 → 長田 7:55/8:04 学研奈良登美ヶ丘8:27/8:35 → 生駒 8:45/8:52 → 信貴山下 9:16/9:28 路線バス → 信貴山門 9:43/10:10 路線バス → 高安山 10:17/10:25 西信貴鋼索線 → 信貴山口 10:32/10:42 → 河内山本 10:47/10:49 準急 → 布施 10:56/11:19 急行 → 榛原 12:05/12:24 急 行 → 伊 勢 中 川 13:29/13:41 急 行 → 近 鉄 富 田 14:33/14:38 三岐鉄道三岐線 → 三里 15:09/15:42 三岐鉄道三岐線 → 西藤原 15:59/16:11 三岐鉄道三岐線 → 伊勢治田 16:21 →徒歩→ 阿下喜 16:45 三岐鉄道北勢線→ 東員 17:07/17:15 (停車時間にスタンプ収集) → 西桑名 17:41 →徒歩→ 桑名 18:07 養老鉄道 → 養老 18:49/18:52 (停車時間にスタンプ収集) → 大垣 19:17

今日は平成最後の日です。朝からあいにくの小雨ですが、大阪市内の谷町四丁目駅(Osaka Metro、旧大阪市営地下鉄)からスタートします。なぜ地下鉄の駅から乗るかといえば、この先、大阪府と奈良県にまたがる生駒山を長いトンネルで突き抜ける近鉄けいはんな線に乗るためです。生駒山を抜ける鉄道は、大正時代に作られた近鉄奈良線がありますが、乗客の急増に対応するために、生駒から新たに近鉄けいはんな線(開業当時は東大阪線)が建設され、1986年に開通しました。奈良県生駒市の生駒駅から東大阪市の長



田駅までは近鉄が運営し、その先は、すでに完成していた大阪市営地下鉄(当時)の中央線に接続され、大阪屈指のビジネス街である本町を経て、大阪港方面へ電車が直通しています。その後、2006年に奈良先端科学技術大学院大学などがある関西文化学術研究都市(学研都市)への延長が行われ、けいはんな線という路線名に改称されました。地下鉄に乗り入れるので、従来の近鉄車両とは異なり、屋根の上にパンタグラフ(電車の上の架線から電気を取り入れる装置)がなく、線路の横に設けられた電気の流れたレール(第三軌条といいます)から電気を取り入れる構造になっており、近鉄線でありながら、近鉄の他の路線へは直通することができないユニークな路線です。谷町四丁目駅から学研奈良登美ヶ丘(がっけんならとみがおか)行きの電車に乗り、長田駅で一度降りて、乗り放題切符を自動改札機に通します。ここからが近鉄線ですから、谷町四丁目駅から長田駅までの区間の料金は別に払う必要があります。次の電車は、Osaka Metroの車両で、かつて大阪市営地下



長田駅からは Osaka Metro(旧 大阪市営地下鉄)中央線に乗り入れる、けいはんな線。写真の車両は、他の近鉄の路線には乗り入れられません。



学研奈良登美ヶ丘駅から生駒方面を望む。 開発途上の住宅地の中を新しい線路が伸び ています。

鉄が作った、やや古風な電車です。長田駅は地下ですが、生駒山が近づくと地上に出て、大きな鉄橋で道路をまたぐと新石切(しんいしきり)駅に到着します。ここから 5km 近い長さの生駒トンネルへ入り、闇の中をごうごうと走ると、やがてトンネルを出て生駒駅へ到着します。ここから先は、開業して10年少々の区間で、山を切り開いて作った新しい街の中を学研奈良登美ヶ丘駅まで進んでいきます。学研奈良登美ヶ丘駅は、駅周辺に商業施設やバスターミナルがある他はがらんとしており、祝日の早朝ということもあり、閑散としています。けいはんな線は全区間乗ったので、8分の滞在で折り返し、生駒駅へ戻ります。

生駒駅からは、王寺駅へ向かう生駒線に乗ります。ただし、生駒線は最終日にも乗ることになっており、今回は終点の一つ手前の駅で降り、信貴山(しぎさん)へ登ります。信貴山の西側には、近鉄が運行する西信貴鋼索線(鋼索線:ケーブルカー)があり、これも乗らないわけにはいきませんが、単純に往復するのもつまらないので、信貴山の東側にある生駒線の信貴山下駅からバスで信貴山に登り、バスとケーブルカーで西側へ下りようという目論見です。生駒線は、生駒駅を発車してしばらく住宅街を通ると、景色が急に変わり、渓流が流れる山の中や、段々畑が広がるのどかな風景の中を走ります。昨日の南大阪線もそうですが、大阪の中心部から30分程度で、このような風景が広がるのは驚きです。

生駒から24分で信貴山下駅に到着し、信貴山へ登るバスを待ちます。こ



生駒線の沿線には、写真のような渓流が見られる区間もあります。大阪からわずか30分程度でのんびりした光景に出会えます。



信貴山下駅から、信貴山へ向かう道路。 写真の道路の左側には、東信貴鋼索線 (ケーブルカー) が走っていました。

こで駅前を見ると、なだらかに山へ向かっていく広い道がありますが、この道に沿って、昭和58年までケーブルカー(東信貴鋼索線)が走っていました。廃止後は、ケーブルカーの用地の一部が並行する道路の拡幅に使われたそうです。信貴山門行きのバスは、先ほどのなだらかな道を登った後、山上へ向かう急なカーブの続く山道へ入ります。信貴山という停留所には待合室がありますが、これは廃止されたケーブルカーの信貴山駅の駅舎をそのまま使っているそうで、もう35年以上も前に廃止されたケーブルカーの運行当時の様子が垣間見えます。さらにバスは山を登り、終点の信貴山門バス停へ着きました。

ここでは、朝護孫子寺(ちょうごそんしじ)にお参りしていきます。朝護孫子寺は一説によると平安時代に成立したともされる歴史あるお寺で、信貴山の山腹に多くの建物が点在しています。信貴山門のバス停の近くには、本堂までは約15分という看板が立っており、滞在時間がわずかに27分しかないので、急斜面を走って登り下りし、本堂へお参りします。本堂からの奈良県側の眺めは見事でしたが、帰りのバスの時間があり、これを逃すとこの後、1日の行程が狂うので、来た道を急いでバス停へ戻ります。幸い、バスの出発の5分前にはバス停へ着きましたが、息が切れました。信貴山門から、東信貴鋼索線の高安山(たかやすやま)駅までは、バスに乗る必要があります。バスの乗客は筆者だけで、信貴生駒スカイラインをゆっくりと進み、7分で高安山へ到着します。高安山のバス乗り場の横には、草生したホームの跡が



廃止されたケーブルカーの信貴山駅の駅舎。 今でもバス停の待合室として使われています。



朝護孫子寺の本堂からの眺め。ずいぶん 高いところまで登ってきました。

残っています。その横の案内板によると、戦前には高安山から信貴山門まで、山上鉄道線と呼ばれる電車が走っていたとのことです。電車はケーブルカーの線路を使って引っ張り上げ、戦時中に不要不急路線として山上線が休止されると、ケーブルカーの線路を使って、電車を再び山の下へ降ろし、近鉄の伊賀線で使ったそうです。今通ってきた信貴生駒スカイラインも、この山上鉄道の線路跡を利用しているらしく、山上に走る電車の旅も愉快だったんだろうなあと思いながら、ホームの跡を眺めていました。

西信貴鋼索線のケーブルカーは、黄色く塗られ、前面には愛らしい虎の絵が描かれています。そういえば、朝護孫子寺には巨大な張り子の虎があることで有名ですが、あまりにも慌てていたので、見落としていました。ケーブルカーからは大阪平野が一望でき、あべのハルカスが良く見えます。昨日はあの下から旅を開始したんだなあと思いながら眺めていました。後ろでは、孫のお守りと思しきおじいちゃんが「ハルカスは日本一のビルや」と孫に自慢するように語りかけています。朝は小雨が降っていましたが、信貴山では雨が上がり、今では少し日が差すようになってきました。

ケーブルカーの終点は信貴山口駅で、ここから、信貴線の河内山本行きの 電車に乗り換えます。駅の周辺は住宅地で、電車の発車時刻が近づくと、地 元のお客さんも集まってきます。ここから急な坂で山を下りて、5分で河内 山本駅へ到着。ここから、大阪方面へ向かう電車に乗り、布施駅で折り返し ます。そうしないと、河内山本駅から布施駅の区間を乗り潰せないためです。



西信貴ケーブルの高安山駅の駅前にある山上鉄道のホーム跡。かつてはこんな山の上にも電車が走っていました。



西信貴ケーブルには、愛らしい虎の絵が 描かれています。 朝護孫子寺は張子の 虎でも有名です。

布施駅では、23 分の折り返し時間の間に、昨日の夕食を取った牛丼屋さんで昼食を取り、青山町行きの急行に乗ります。布施駅は奈良へ向かう奈良線と伊勢へ向かう大阪線の分岐駅ですが、高架構造になっており、2 階が駅舎、3 階が大阪線、4 階が奈良線というユニークな構造です。関東だと、京急蒲田駅や京成の青砥駅などと似ています。青山町行きの急行の車窓からは、先ほど越えてきた信貴山などの山並みが良く見えます。二上駅から大和八木駅は、昨日も通った区間で、大和八木駅から先は、今回の旅程ではまだ乗ったことのない区間です。大和八木駅からアジア系の青年が乗ってきて、高校生に、伊賀に行くにはどうしたらいいかと尋ねています。高校生はスマートフォンで電車の時刻を確認して、英語で一生懸命説明して、うまく伝わったようです。若い学生さんが英会話にためらわずに外国の人と接するのは良いことで、こういった光景を見ると嬉しくなります。後で聞くと、伊賀の忍者を見に行きたかったようです。

榛原(はいばら)駅に着き、ここで近隣の三本松駅のスタンプを押します。次の急行まで19分ありますが、駅前に出てもバス停があるくらいの小さな駅で、駅の周辺を少し歩いて、駅へ戻ります。次の五十鈴川(いすずがわ)行きの急行に乗ります。後ろの2両は、筆者と同じ1984年生の車両ですが、この車両は、日本で最初のインバータ車(路面電車ではこれより前に実用化した事例はありますが、本格的な鉄道路線では初めての実用化車両)です。今の電車は、半導体を使ったインバータという装置で、走行に必要な電流を



ケーブルカーの車内から大阪の市街地を 遠望。中央に見えるひときわ高い建物が あべのハルカスです。



榛原から乗った急行の後ろ2両は日本初のインバータ制御の電車。インバータ車であることを示すプレートが誇らしげに取り付けられています。

無駄なく制御してモーターに流していますが、その技術は、1980年代に確立されたもので、当時としては画期的な技術でした。近鉄の技術者が学会でインバータを使った車両について説明すると「どうしてそんなに高い装置を使うのか?」という質問すら出る始末であったと、鉄道の専門誌には書いてありましたが、今では新造される電車はほぼ全てがインバータを使ったものになり、電力の無駄が大幅に削減され、メンテナンスも格段に容易になりました。近鉄はさすがに大手私鉄だけあって、昔から新技術の採用には積極的ですが、旅行中にそういった記念すべき車両に会えるのは、工学部に勤める人間としては嬉しいことです。電車は山間部に入り、山々を眺めながら、時折鉄橋で川を渡り、淡々と進んでいきます。三重県に入り、少し開けると名張(なばり)、伊賀神戸(いがかんべ)、青山町の各駅に停車し、青山町駅からは布引山地を越えます。西青山駅を出ると、長い新青山トンネル(全長約5.7km、1984年までは私鉄最長のトンネル)を抜けて東青山駅へ到着しますが、こちらは雨模様です。この後、徒歩での移動もあるので、大丈夫だろうかという心配が頭をよぎります。

山間部を抜けると伊勢中川駅へ到着し、ここで名古屋線へ乗り換えます。 大阪と名古屋を結ぶ特急は、この駅には寄らず、駅の西側にある連絡線で直接、大阪線と名古屋線を行き来しますが、かつては両線の軌間(レールの間隔)が異なっており、列車は直通できませんでした。名古屋線は、もともと 大阪線と異なる路線を買収して、名古屋まで近鉄がネットワークを広げた経



大阪線を一路、東へ向かいます。奈良と 三重の県境が近づくと、列車は山間部を 走ります。遅咲きの桜が咲いていました。

緯があるからです。ところが、1959 年の伊勢湾台風で、名古屋線が甚大な 被害を受けた際に、復旧作業と同時に 軌間を大阪線と統一する工事も行い、 名古屋から大阪まで電車が直通できる ようになったという逸話は、鉄道ファ ンの間ではつとに有名です。とはいえ、 両線を直通するのは近鉄特急だけで、 急行を使って移動する場合は伊勢中川

駅で乗り換える必要があります。この駅は、乗り換えに便利なように線路の両側にホームがあり、電車の両方のドアが開きます(区間運転の普通列車を除く)。歴史を感じる古めかしい屋根のあるホームでしばらく待つと、名古屋行きの急行がやってきました。これまではロングシート(窓に背を向けて座るシート、主に地下鉄や通勤電車などで使用)の電車ばかりでしたが、この車両は進行方向に座れるクロスシートで、やはり旅はこれに限ります。ただし窓外の景色はあいにくの雨模様です。津、四日市と止まり、名古屋行きの急行は近鉄富田(とみだ)駅へ到着しました。

ここからは三岐鉄道三岐線に乗り換えます。三岐線は、もともとは終点に近い東藤原駅にあるセメント工場の貨物輸送を目的に作られた路線です。三岐鉄道の筆頭株主はセメント会社で、近鉄とは富田駅で接続しているだけの関係でしたが、この後で乗る北勢線が近鉄から経営分離された際に、同線の運営を引き受けることになりました。今回の乗り放題切符で利用可能な路線のうち、三岐線だけは近鉄の路線になったことは過去に一度もありませんが、北勢線を三岐鉄道が引き受けたため、今回の乗り放題切符には同社が運営する三岐線も名を連ねることになったと筆者は解釈しています。近鉄富田駅では名古屋線と三岐線の間に改札もなく、ホーム上で乗り換えることができますが、三岐鉄道の電車は、もともと東京や埼玉を走る西武鉄道の車両を譲り受けたもので、これまで乗ってきた近鉄の電車とはずいぶん雰囲気が異なります。3両編成の電車は乗客もまばらに近鉄富田駅を発車します。発車してす

ぐに、車窓の右手に、JRの富田駅と 三岐線を結ぶ貨物列車専用の線路と 合流します。貨物列車は JRに乗り 入れるために関西本線の富田駅に向 かいますが、旅客列車はすべて近鉄 富田駅に発着するのが面白いところ です。小雨の降る中、田園地帯を電 車は快調に走り、30 分ほどで三里(さ んり) 駅へ到着しました。ここで10



近鉄富田駅で、名古屋行きの急行(右)から、 三岐鉄道三岐線の電車(左)へ乗り換えます。

名近い乗客が降りて、スタンプを押しに向かいます。駅の周りには何もないうえに、雨も降っているので乗客は次の電車まで待合室で過ごすことになりますが「この駅が一番スタンプ集めの上で大変だ」という声が聞こえてきます。 三岐線は電車の運行本数が少ない(昼間は 40 分に 1 本程度の運行)ためです。 筆者はこの後、終点の西藤原駅へ向かうために、約30分後の電車に乗りますが、近鉄富田駅へ戻るには40分待つ必要があるようです。

三里駅から乗った西藤原行きは2両編成で、先ほど乗った電車よりさらに古めかしい感じです。連結部分の銘板を見てみると「昭和39年 西武所沢車両工場製」とあり、すでに55年走ってきた大ベテランです。明日から始まる令和の時代も何年走るんだろうなどと考えてしまいます。東藤原駅が近づくと、煙を上げる巨大なセメント工場が目に入ります。東藤原駅の構内には多くの貨車が止められていましたが、今日は祝日のためか、走っている貨物列車には一度も会いませんでした。この駅を出るとセメント工場の真ん中を走り、石灰石の山を眺めながら、終点まで電車はラストスパートです。終点の西藤原駅は駅周辺に何もなく、線路の先には山々がそそり立ち、行く手を阻んでいます。ホームの横には、三岐鉄道で活躍した蒸気機関車や電気機関車などが展示され、この鉄道の目的が貨物輸送であることがよく分かります。

12分の滞在で西藤原駅を出発し、富田方面へ戻ります。ただし、終点までは乗らず、途中の伊勢治田(いせはった)駅で下車して、徒歩で三岐鉄道北勢線の終点である阿下喜(あげき)駅へ向かいます。三岐線と北勢線は、終



東藤原駅の構内に停車していた貨車と電 気機関車。三岐鉄道はセメントの輸送を 目的に作られた産業色の強い鉄道です。



伊勢治田から阿下喜駅まで歩く途中に 員弁川を渡ります。橋から上流側を見 ると、藤原岳や煙を上げるセメントエ 場が見えます。

点の近くでは員弁川(いなべがわ)をはさんで並走するように走っており、 両線の間は狭いところで 1.5km 程度です。そこで、列車の運行回数が少ない 両線を効率的に乗車するために、徒歩で乗り換えることにしました。

伊勢治田駅に着くと、幸い、雨はほぼ止んでしました。ここから阿下喜駅までは、事前の調べでは約1.6km、20分少々で歩けるはずです。駅を出て三岐線の踏切を渡ると、古めかしい宿やお寺がある狭い一本道を歩きます。やがて道が下りになると、大きな道に出て、先ほど通ったセメント工場を眺めらながら員弁川の橋を渡ると右手に阿下喜駅が現れました。伊勢治田駅から22分、桑名行きの電車の発車まであと2分というところで、予定通り間に合いました。

これから乗車する北勢線は、軌間が 762mm という日本でも珍しい特殊狭軌 (ナローゲージといわれます) の電車です。762mm の軌間の鉄道で旅客を運んでいるのは三岐鉄道北勢線、四日市あすなろう鉄道、黒部峡谷鉄道だけで、そのうちの 2 社が三重県に集中しています。北勢線と四日市あすなろう鉄道は、かつては近鉄の路線でしたが、経営状態が良くないため近鉄から分離されました。車内に入ると、まず車両の小ささに目を見張ります。左右のロングシートに乗客が座ると、中央の通路は人が一人通れる程度の隙間しかなく、両側の乗客が足を少し投げ出せば、お互いの足先が当たる程度の間隔しかありません。屋根も低く、乗り降りする扉のすぐ上が屋根という感じで、屋根上のパンタグラフが大きい(架線の高さはある程度あります。踏切でトラックやバスが通れなくなるため)のが目立ちます。阿下喜駅を発車すると、



終点の西藤原駅には、かつて三岐線で 活躍した蒸気機関車や電気機関車が保 存されています。



阿下喜駅まで足早に歩き、北勢線の西桑 名行きの電車に間に合いました。阿下喜 駅にはかつて北勢線を走った赤い電車 (右奥)も保存されています。

それほどスピードは出ていないにもかかわらずよく揺れます。カーブも急で、普通の鉄道では考えられないような急カーブもあちらこちらにあります。線路はやや高い所を走っており、車窓からは田畑を見下ろせます。遠くには員弁川も見え、あの対岸には先ほど乗ってきた三岐線も走っているはずです。北勢線は2003年に近鉄から三岐鉄道へ経営が移管されましたが、その後、電車の一部に冷房が付いたり(近鉄時代はすべての電車が冷房なし)、駅の統廃合が行われ所要時間が短縮されるなど、改善も進んでいます。それでもナローゲージ独特の風情も残っており、乗って楽しい電車です。途中の東員(とういん)駅には、近隣の七和(ななわ)駅のスタンプが設置されていますが、幸い、この駅では列車の行き違いのために8分も停車します。その間にスタンプを押し、珍しいナローゲージの電車をじっくり観察します。やはりホームから見ても車両の小ささが際立ちます。対向の電車が到着すると、こちらは出発しますが、乗客も増えてきて、西桑名駅にはかなり賑やかな状態で到着しました。北勢線はまだまだ地元の足として愛されているようです。

西桑名駅は、JRと近鉄の桑名駅から少し離れたところにあり、バスターミナルの横を歩いて桑名駅へ向かいます。桑名駅は工事中で改札がやや分かりにくいですが、JRと共同の改札をくぐり、養老鉄道のホームへ向かいます。この養老鉄道も、2007年に近鉄から分離された路線です。ここから今夜の宿泊地である岐阜県の大垣まで43km、70分の電車の旅です。実はこれから乗る電車が、この旅行中に最も長く乗り続ける電車です。例えば大阪から伊



北勢線は途中の駅もローカルムード満点。 ポイントなどのカーブも急で、スピード は出せません。



北勢線は、ナローゲージという幅の狭い 線路を小型の電車が走ります。ホームの 点字ブロックと線路の間隔を見比べると、 その狭さが実感できます。

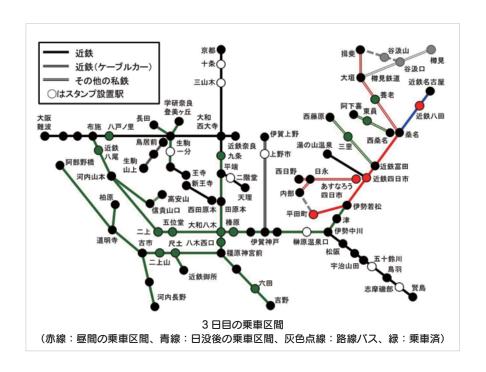
勢方面の急行に乗れば2時間以上かかりますが、途中でスタンプを押したり支線に乗るために降りるため、案外、同じ電車に長く乗ることは多くありません。近鉄のホームを通って、養老鉄道の改札を通過すると、3両編成の赤い電車が待っています。この電車はもともと近鉄の車両です。近鉄養老線の時代は同社の他の路線で使われた古い車両が回されてきていましたが、この4月から新しい電車も導入されています。この旅行中に新型車も乗れればいいなあと思いながら、屋根に扇風機が残る古めかしい車両に乗り込みます。走りだすと日も暮れ、朝からの疲れもあり、ウトウトします。あまり乗り心地がいい電車より、適度に揺れる電車の方がよく寝れるのは不思議なところです。途中の養老駅では列車のすれ違いのために3分間停車するので、その間に駅ホームにあるスタンプを押しておきます。ちょうどドアが開くと、目の前にスタンプ台があったので、すぐにスタンプを押せました。暗闇の中を、乗客もまばらな電車はガタゴト走り、終点の大垣駅には定刻の19:17に到着しました。これが平成最後の電車です。

JR の大垣駅構内にあるお弁当屋さんで、みそカツ弁当を買って夕食とします。ホテルで見るテレビ番組は令和を迎える首都圏のカウントダウンの様子などを中継していました。平成最後の日は、徒歩による乗り継ぎなども有りましたが、予定通りに行程をこなすことができ、傘を使うこともなく、無事にスタンプを 4 駅で集めることができました。令和になってしばらくして床に就きました。

5月1日(水祝)

【本日の行程(スタンプ収集駅:4駅)】

大垣 8:06 養老鉄道 → 揖斐 8:30/8:54 揖斐川町コミュニティバス → 谷汲山 9:21/10:40 → 揖斐川町コミュニティバス → 谷汲口 10:48/11:25 樽見鉄道 → 樽 見 11:49/11:57 樽 見 鉄 道 → 大 垣 13:06/13:46 養 老 鉄 道 → 養 老 14:10/14:51 養老鉄道 → 桑名 15:38/15:43 急行 → 伊勢若松 16:08/16:13 → 平田町 16:24/16:30 路線バス → 内部 16:50 (実際の到着は 17:06) /17:35 四日市あすなろう鉄道 → 日永 17:45/17:48 四日市あすなろう鉄道 → 西日野 17:51/18:00 四日市あすなろう鉄道 → <u>あすなろう四日市</u> 18:09 →徒歩 → 近鉄四日市 18:29 急行 → 近鉄蟹江 18:53/18:55 → 近鉄八田 19:02/19:06 (停車時間にスタンプ収集) → 近鉄名古屋 19:13



令和初日の朝を迎えました。岐阜県 大垣市は残念ながら雨模様です。令和 最初に乗る電車は昨日の夜に続いて養 老鉄道養老線です。昨日は桑名から大 垣まで夜間の乗車でしたが、今日はま ず養老線の北側に当たる揖斐(いび) 駅まで乗車後、路線バスに乗って谷汲 山(たにぐみさん)へ向かい、その後、 第三セクターの樽見(たるみ)鉄道に



養老鉄道の北端、揖斐駅。古い駅舎を 見ると、旧国鉄の駅のように見えます。

乗車し、昼過ぎに大垣へ戻ってきます。その後、桑名まで養老鉄道で抜けてます。桑名からは近鉄名古屋線で伊勢若松へ向かい、鈴鹿線に乗り換えて平田町に行き、路線バスで内部(うつべ)駅まで移動し、四日市あすなろう鉄道に乗車する予定です。

養老鉄道の大垣駅はJR東海の大垣駅とは駅舎が分かれており、平屋建てのこじんまりした駅舎がJRの立派な駅ビルの横にあります。ホームには2両編成の赤い電車がぽつんと停車しています。隣のJR東海道本線の駅はひっきりなしに電車が行き交いますが、こちらは40分に1本程度の運行で、乗客もまばらです。養老線は、桑名と揖斐からの線路が、ここ大垣駅でY字状に集まります。そのため、全ての列車は大垣駅までの運行で、この駅を超えて乗車する場合は、別の電車に乗り継ぐ必要があります。揖斐行きの電車はわずかな乗客を乗せてゆっくりと走り出しました。雨の中、住宅や田畑が広がる単線区間をのんびりと電車は進みます。8:30に揖斐駅に到着し、ここからは谷汲山へ行くために路線バスに乗り換えます。揖斐駅の駅舎は、木造の古めかしいもので、国鉄のローカル線のような趣です。

バスを待っていると雨が激しくなってきて、今回の旅程で初めて折り畳み傘を開きました。バスは8:54 発ですが、出発の5 分ほど前にやってきました。行先表示の電光掲示が「回送 祝 よろしく令和」と表示されており、自在に表示を変更できる LED の行先表示ならではだなあと感心しました。一度、行先表示が「谷汲山」に切り替えらえましたが、バス停で待っていた観光客



揖斐駅前に到着した揖斐川町コミュニティ バス。行先表示が「回送 祝 よろしく令 和」となっています(上に拡大写真)。

の要望に運転手さんが答えて、再度「よろしく令和」の表示が出され、微笑ましい記念撮影タイムとなりました。 谷汲山行きのバスは、わずか3名の乗客を乗せて定刻に揖斐駅を発車し、途中、立派な揖斐川町役場に寄った後、ゆっくりと走り、30分程度で終点の谷汲山へ到着しました。このバスは、揖斐川町コミュニティバスとして運行さ

れており、これだけ乗車しても運賃は200円と格安です。ただし運行本数は 少なく、次の揖斐駅行きは約2時間後の11:29までありません。

激しい雨が降る中を華厳時(けごんじ)に向かって参道を歩きます。華厳 寺は 798 年に開かれたとされる歴史あるお寺で、バス停から長い参道が続き ます。仁王門をくぐって少し行くと石段があり、その上が本堂です。雨の中 滑らないように階段を登ってお参りし、ゆっくりと階段を降りて戻ります。 桜や紅葉の季節に来たらきれいなんだろなあと思いますが、残念ながら雨模 様ですから早々にバス停へ引き上げます。谷汲山からは揖斐駅へは戻らずに、 樽見鉄道の谷汲口(たにぐみぐち)へ抜ける予定ですが、谷汲口行きのバス は 10:40 発なので、まだ 1 時間近く時間をつぶさないといけません。天気が 良ければ、少し歩いたところにある谷汲駅跡に行ってみたいところですが、 雨が降り続くのでバス停横の東屋で雨宿りをして、今後の行程を検討します。 今日の午後は鈴鹿線、湯の山線と四日市あすなろう鉄道を単純に往復する予 定でしたが、よくダイヤを検討してみると、鈴鹿線の平田町駅から四日市あ すなろう鉄道の内部駅へ抜ける路線バスに接続することが分かったので、急 きょ予定を変更します。こういった旅行中の旅程変更は、この5日間ではし ばしばありました。東屋から隣の参道を見ていると、参拝客そのものは結構 多いのですが、車を大きな駐車場へ止めて参拝する人ばかりで、公共交通機 関を使おうという人はほとんどいないようです。

10:40 発のバスは、ここまで来るときに乗車したバスと同じ車両でした。

ここから乗車したのは筆者一人で、終点まで貸切となりました。バスが参道を下り、交差点を左折すると、左手に廃止された名鉄の谷汲駅跡が見えます。ここから岐阜市内まで名鉄の路線が伸びていましたが、乗客の減少により2001年に廃止されました。今日のバスの乗客の数を見ていると、廃止もやむを得ないなあと思います。平成の30年間で進んだ過疎化は、ローカル線に



谷汲山の華厳寺。雨の中、参拝客で賑わっていましたが、皆さん、自動車でお参りに来るようです。

乗っていても感じることで、筆者が子供の頃は地方のローカル線でも比較的 乗客がいて、運行本数もそれなりに確保されていましたが、今では、運行本 数が大幅に削減され、がら空きのローカル線が増えたように思います。8分 で終点の谷汲口駅に到着しました。100円を運賃箱に入れてバスを降り、谷 汲口駅の構内を見回します。ホームが1本だけの駅ですが、ホームの周りに は桜の木が生い茂り、緑の葉で覆われていますが、桜の季節は駅全体が桜で 包まれるそうで、鉄道ファンには撮影スポットとして有名です。

これから乗車する樽見鉄道は、大垣駅と樽見駅を結ぶ第三セクターで、1984年に旧国鉄の樽見線から第三セクターへ転換されました。転換当初は大垣駅から神海(こうみ)駅までの路線でしたが、国鉄時代に工事が中断されていた神海駅から樽見駅の区間も第三セクターに転換後に工事が再開され、1989年に全線が開通しました。終点の樽見駅から徒歩15分の所にある淡墨桜(うすずみざくら)は全国的に有名で、多くの花見客が乗車する4月上旬は、樽見鉄道は「桜ダイヤ」と呼ばれる特別ダイヤで増発されます。これから大垣へ戻らず、まずは終点の樽見まで乗車して、そこで折り返して大垣へ向かいます。バスを降りてしばらくすると大垣行きの列車がやってきますが、それを見送り、約30分後にやって来る樽見行きの列車を待ちます。駅の構内には、かつて樽見鉄道を走っていた旧型の茶色い客車が保存されています。雨も止んできたので客車の周りを眺めますが、雨ざらしのため塗装があちこち剥がれており、無残な姿になっています。



谷汲口駅から樽見鉄道に乗り、樽見駅まで向かいます。1 両だけのレールバスがやってきました。



樽見鉄道は神海を出ると、根尾川の渓谷に 沿って走ります。トンネルの間にある鉄橋 からは、美しい川の風景を眺められます。

やがて遠くから列車の音がして、駅のはずれにある鉄橋を渡り水色のレールバスが到着しました。10名程度の乗客が降りて、先ほど乗ってきたバスに乗り込みます。谷汲山へ向かう観光客でしょうか。こちらは空いた車内に乗り込み、終点の樽見駅を目指します。次の神目駅を出ると、1989年に開通した新線区間に入ります。トンネルや鉄橋が続き、ローカル線らしからぬ近代的な路線ですが、鉄橋からは根尾川(ねおがわ)の素晴らしい渓谷美が眺められます。終点の一つ手前の駅である水鳥(みどり)駅の近くには、19世紀末に発生した濃尾地震の震源である根尾谷断層が見られるそうです。終点の樽見駅は、細長いホームの両側に線路のある寂しい駅です。駅前ではうすずみ温泉へのバスが乗客を待っていましたが、温泉に行くと本来の目的である養老鉄道や近鉄線に乗れなくなるので、8分の滞在で折り返しの大垣行きに乗り込みます。

樽見駅を出ると、これまで見た景色をもう一度眺めながら、レールバスは軽快に走ります。谷汲口駅から先は、まだ乗ったことのない区間ですから、窓外をじっくりと眺めます。樽見鉄道の車庫がある本巣(もとす)駅の手前では、川の向こうに石灰石を切り出す山が見え、セメント工場の横を走ります。この樽見鉄道は、かつてはセメントを運ぶ貨物列車を運転していましたが、十数年前に廃止されてしまいました。収益の柱であった貨物列車が無くなったことで路線の存続が危ぶまれることもあったようですが、樽見鉄道では「薬草列車」や「しし鍋列車」といったグルメ列車、観光列車「ねおがわ」の運転、沿線にできた大型商業施設の最寄り駅の新設など、経営努力を続け

ています。セメント工場は昨日の三岐線でも見たなあと思いながら、本巣駅に到着しました。ここから先は、根尾川からは離れ、濃尾平野の中を進みます。沿線には背の低い果樹の木が目立ちますが、後で調べると沿線は「富有柿(ふゆうがき)」という柿の産地だそうです。これまで空いていた列車も、本巣から先の各駅では乗車する乗客が増え、大垣に着くこ



本巣を出ると列車の車窓には柿の果樹 園が広がります。秋にはオレンジ色に 色づいた柿の木の間を樽見鉄道の列車 は走るそうです。

ろには立客も出る盛況ぶりでした。 樽見鉄道は、今回の乗り放題切符の対象 ではないものの、この機会に乗っておかないとなかなか乗ることもないだろ うと考え乗車しましたが、のんびりした雰囲気を味わえて乗ってよかったと 思いました。

大垣駅では、樽見鉄道が到着すると同時に、桑名方面への養老鉄道の電車 が出発してしまいます。ここでやや遅いですが、次の電車まで 40 分間の昼 食タイムです。大垣駅の構内にある蕎麦屋で昼食をすませ、今朝も通った養 老鉄道の改札を通ります。ホームに入ってきた揖斐行きの電車には「慶祝 令和 | のヘッドマークが取り付けられ、新しい元号が来たことを感じさせて くれます。これから乗車する桑名行きは、逆に「さような 613-513 1966-2019 おもいでを乗せて Final Run の悲しいヘッドマークが付いています。 これから乗車する 613 号車と 513 号車は、1966 年に近鉄名古屋線の電車とし て製造され、1993 年から養老鉄道(当時は近鉄養老線)に移って活躍してき ましたが、この後、5月6日をもって引退すると発表されていました。2000 両近い電車を保有する近鉄に所属したままであれば、ひっそりと人知れず引 退したかもしれませんが、ここでは最後にヘッドマークも付けてもらえて、 幸せな通勤電車だったのかもしれません。大垣を出ると、雨に煙る田園地帯 を南下します。大垣を出発する時点では半分くらい席が埋まっていましたが、 だんだんとお客が減っていき半分程度になったところで、養老駅に到着です。 養老駅は、養老山のふもとの駅で、駅の西側には親孝行の話で有名な養老の



大垣駅に戻ってきました。午後は桑名行きに乗車しますが、反対側のホームには「慶祝 令和」のヘッドマークを付けた揖斐行きが止まっていました。



養老駅に到着した513-613号車。この2両は、5月6日をもって引退しました。

滝や養老神社、養老の滝から流れてきた渓流の周辺に広がる養老公園、巨大なアート作品である養老天命反転地などの観光地があります。今回は次の電車まで40分しかないので、駅から4km近く離れた養老の滝には行けませんが、養老公園をぐるりと回り、深呼吸して駅へ戻ります。駅へ戻る道沿いには、ひょうたん会館もあり、この地域の名産品がひょうたんであることに気付きます。駅に戻ると、大正時代に改築されたという古風な駅舎の中には、立派なひょうたんが置いてありました。

これから乗る桑名行きは、養老鉄道では久しぶりの新型車両です。新型車両と言っても、新しく作られたものではなく、東京の東急電鉄から移籍した車両です。しかもこの車両、1963 年から 66 年にかけて製造され、すでに 50年以上働いているベテランで、先ほど乗った引退間近の車両と同世代です。ほとんどの鉄道車両が 30 年から 50年程度使われて廃車されるなか、こんなに古い車両を導入して大丈夫なのかという疑問が湧きますが、東急の車両は、ほとんど錆びないステンレスで車体が作られているうえに、1990年頃に、走るために必要な制御装置やモーター、台車などを当時の最新のものに交換したので、養老鉄道でこれまで使われてきた車両と較べると省エネルギーで、メンテナンスも容易です。養老鉄道の発表によると、この車両を今後さらに30年程度使う予定で、車体は80年以上使われる長寿車両となりそうです。走り始めると養老まで乗ってきた電車と比べて格段に乗り心地が良く、これならあと30年使っても大丈夫そうです。車内も徹底的にリニューアルされ、



東急から来た新型車両(左)。従来から の近鉄の車両(右)の半数を置き換える 予定です。



養老鉄道にやってきた車両が東急で活躍していた頃。2015年に蒲田駅で撮影。 まさかこのときは、養老鉄道へ移籍するとは思いもしませんでした。

昭和に生まれた車両が平成、令和と3つの時代を走るというのは、鉄道ファンとしては感慨深いものがあります。それにしても、東京の蒲田駅で見かけた銀色のステンレス製の電車が、のんびりとした田園風景が広がる養老線で走るとは夢にも思いませんでした。この電車は4月27日に運行を開始したとのことで、まだ走り始めて一週間も経っていません。車内や駅には、新しい電車や引退する電車を見ようと、多くの鉄道ファンが詰めかけていました。養老駅を後にして、雨のそぼ降る養老線を電車は滑るように走り、桑名駅へ向かいます。

昨日も北勢線から乗り換えた桑名駅に戻ってきました。ここからは近鉄名 古屋線を南下して伊勢若松駅へ向かい、そこから鈴鹿線へ乗り換えます。朝 からローカル線の列車に揺られてきたので、松阪行きの急行は、久しぶりに 乗る混雑した電車で、途中の駅を景気よく通過していきます。伊勢若松駅で 鈴鹿線のワンマン電車に乗り換え、鈴鹿市内の三つの駅に停車した後、終点 の平田町駅まで約10分の道のりです。平田町駅では、隣の無人駅である三 日市(みつかいち)駅のスタンプを押し、駅前のバス停へ移動します。

ここから四日市あすなろう鉄道の内部駅に向かうバスは 16:30 発ですが、 発車時間になっても来ません。2 分ほど遅れて、近鉄四日市駅発のバスが やってきて、それが折り返しの内部駅前経由の近鉄四日市駅行きになります。 運転手さんの放送によると、道路渋滞で到着が遅れ、これから先も遅れると のこと。予定ではバスが 16:50 に内部駅前に着き、四日市あすなろう鉄道の



養老駅の趣ある駅舎。大正時代に改築されたもので、待合室には名産のひょうたんが飾られています。



養老駅から養老山に向けて歩くと、緑に囲まれた養老公園が広がります。養老の 流から流れてくる渓流を見ると、心も安 らぎます。

電車は 17:05 発なので、15 分の余裕がありますが、果たしてどうなることやらと思いながらバスの車内で固唾をのんで前方を見守ります。平田町駅周辺の渋滞を抜けると、バスは国道 1 号線に出てスピードを上げ、内部駅前まであと少しというところまで来ました。腕時計を見て、これなら何とか電車に間に合うと思っていると、無情にも赤信号が。内部駅前に着く直前に、内部駅を出発していく電車が見えました。次の電車まで 30 分、仕方がないので内部駅に周りを歩くことにします。

これから乗車する四日市あすなろう鉄道は、かつては近鉄の内部線と八王子線でした。しかし、養老鉄道や三岐鉄道の北勢線と同じく、経営状況が厳しいことから、2015年に近鉄から分かれ、近鉄と四日市市が出資する第三セクターとして、路線を存続することになりました。昨日乗車した三岐鉄道北勢線と同じく、四日市あすなろう鉄道の線路はレールの間隔が762mmのナローゲージ(社名もナローゲージにちなんだものです)で、車両も小ぶりのものが使われています。北勢線は、近鉄時代の車両に手を加えて使用していますが、四日市あすなろう鉄道は、会社設立から数年で、車両を新車並みに徹底的にリニューアル(一部の古い車両は廃車して新造)し、大きな窓とバスのような一人がけの座席が並ぶ、冷房完備の電車が走っています。内部駅には車庫が設けられ、駅の外からも停車している電車を見ることができます。近鉄やJRの在来線と比べると可愛い電車で、白い車体も爽やかです。

10分少々待つと、四日市方面から3両編成の電車がやってきてました。最



四日市あすなろう鉄道は、北勢線と同じくナローゲージ。 小さな車両ですが、徹底的にリニューアルされ、新車同然の輝きを放ちます。



四日市あすなろう鉄道のシースルー 車両。車輪の上の床がガラス張りに なっていて、走行中に線路を見るこ とができるユニークな車両です。

後尾の車両は「シースルー車両」と書かれており、車輪の上の床がガラス張 りになっていて、足元の線路が透けて見えるユニークな車両です。残念なが ら日没が迫ってきて、あまりはっきりと線路は見えませんが、昼間に乗ると 楽しいだろうなあと思いますし、こういったことで話題を集めるのはユニー クな試みです。扉の横では、四日市市のゆるキャラ「こにゅうどうくん」が、 おどけた顔で「シースルー車両だよん」とほほ笑んでいます。定刻の 17:35 に3両編成の小さな電車はゴトゴトと動き出しました。走り出すとなかなか 豪快に揺れて、昨日の北勢線と同じく、ナローゲージの鉄道らしさを満喫で きます。途中の駅からどんどん乗客が乗ってきて、途中の日永(ひなが)駅 に着くころには、立客も出てきました。日永では、この駅で分岐するもう一 つの路線、八王子線に乗り換えます。内部駅から日永までが10分、ここから 八王子線の終点の西日野までは1駅、たったの3分です。四日市あすなろう 鉄道は、両線合わせて全長が 7km のミニ鉄道ですが、住宅地を走るので、乗 客は相応にいるようです。四日市方面からの西日野行きが到着すると、ここ まで乗ってきた四日市行きが発車していきます。この駅では、西日野方面と 内部方面の電車がお互いに乗り換えられるように接続しています。

西日野行きは、急なカーブを曲がると、後は一直線に終点へ向かいます。 この八王子線は、かつては西日野の先にある伊勢八王子という駅まで線路が あったそうですが、1974年の水害で大きな被害を受け、日永駅から西日野駅 までの 1.3km、途中に駅の無いミニ路線となりました。西日野駅は線路が 1



日永駅のホームにある線路の幅の比較。一番外側同士のレールが標準軌(新幹線など)、手前に車輪が載っているのが狭軌(JRの在来線など)、中央と右端のレールの間隔が四日市あすなろう鉄道や三岐鉄道北勢線のナローゲージ(762mm)です。

本だけの小さな駅で、簡素な駅舎が行き 止まりの線路の先にポツンとあります。 ひとまず駅舎を抜けて、駅の周りの様子 を見て、ここまで乗ってきた電車に乗り 込みます。ここからあすなろう四日市駅 まで、またガタゴトとわずか9分の乗車 です。日が落ちてきましたが、車内は明 るく、座席も路線バスのような一人がけ のものなので、通路の狭さも気にならず、 実に快適です。終点のあすなろう四日市 駅は、近鉄の高架の下にあり、近鉄四日

市駅とは、道路を隔てた向かい側にあります。あすなろう四日市駅で、四のスタンプを押し、駅を出ると、歩道の向かいにそびえ立つ近鉄四日市駅の威容に驚きます。近鉄の駅は、百貨店や多くのテナントが入っており、簡素なあすなろう鉄道の駅とは対照的です。近鉄四日市駅でも、四のスタンプを押し、近鉄名古屋行きの急行に乗ります。ここで名古屋まで行き、長かった一日を終えたいところですが、そうはいきません。近鉄名古屋駅の四つ手前にある近鉄八田(はった)駅で、八のスタンプを押さないといけません。近鉄八田駅は、残念なことに普通しか止まりませんから、近鉄蟹江駅で急行を降り、普通電車に乗り換える必要があります。蟹江で乗り換えた普通は、わず

か2両編成でしたが、乗客は少なく、自動車王国の愛知県に来たなあと実感します。近鉄八田駅では、幸いにして特急の通過待ちをするので、4分間の停車時間の間にスタンプを収集します。近鉄名古屋駅には19:13に着き、雨に降られた一日が終わりました。さすがにお腹が空いたので、名古屋名物あんかけスパゲティを食べて、ホテルに向かいました。

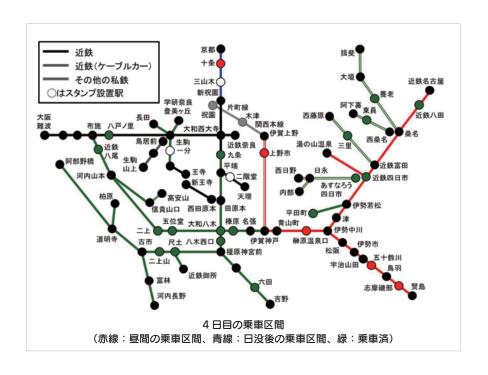


四日市から名古屋へ行き、今日の旅を締めくくります。名古屋まで来たら、一度は食べておきたいあんかけスパゲティ。

5月2日 (木祝)

【本日の行程(スタンプ収集駅:5駅)】

近鉄名古屋 7:41 急行 → 近鉄四日市 8:15/8:21 → 湯の山温泉 8:48/9:11 → 近鉄四日市 9:40/9:56 急行 → 伊勢中川 10:30/10:48 急行 → <u>榊原温泉口</u> 10:57/11:12 → 伊勢中川 11:26/11:30 急行 → 伊勢市 11:51 →徒歩→ 宇治山田 12:26 急行 → <u>五十鈴川</u> 12:29/12:45 → <u>志摩磯部</u> 13:24/13:54 → 賢島 14:06/14:13 → 五十鈴川 15:09/15:14 急行 → 伊賀神戸 16:26/16:35 伊賀鉄道 → <u>上野市</u> 17:02/17:12 伊賀鉄道 → 伊賀上野 17:19/17:31 関西本線 (JR) → 加茂 18:05/18:07 関西本線 大和路快速 (JR) → 木津 18:13/18:25 片町線 快速 (JR) → 祝園 18:31 →徒歩→ 新祝園 18:33 急行→ 東寺 19:02/19:08 → 十条 19:10/19:12 → 京都 19:16





近鉄名古屋駅の地下ホームから、4日目はスタートします。隣のホームのビスタカー(二階建て特急)に乗りたいところですが、グッと我慢。



御在所岳が迫る湯の山温泉駅の駅前。 ロープウェイに接続するバスが、多くの 登山客を運びます。

朝の近鉄名古屋駅にやってきました。今日は昨日までの重苦しい天気と異なり、晴れています。気温も上がるようで、セーターをカバンの奥にしまって出発です。今日は主に三重県を巡ります。一路、伊勢に行き、志摩線の先端にある賢島駅まで一気に向かいたいところですが、昨日のバスの遅れで日没前に乗れなかった湯の山線に寄っていくために、近鉄四日市駅で乗り換える必要があります。近鉄名古屋7:41 発の伊勢中川行き急行は、早い時間にもかかわらず、扉の辺りに立客が出るほどの盛況です。さすがに 10 連休の中日、皆さん行楽に行くのでしょうか。地下の近鉄名古屋駅を出発し、すぐに地上に上がると、急行は軽快に三重県を目指します。沿線では鯉のぼりが気持ちよさそうに泳いでおり、もうすぐ端午の節句だなあと思いながら、気持ちの良い電車の旅を楽しみます。

昨日も降りた近鉄四日市駅で、湯の山線に乗り換えます。湯の山線は、1300年の歴史を誇る湯の山温泉へのアクセスルートである他、終点の湯の山温泉駅から御在所岳へ向かうバスが出ており、車内は登山客で賑わっています。四日市駅を出て、市街地を抜けると後は田園風景をのんびりと走りますが、車窓からは切り立った山々が遠望できます。やがて列車の行く手に山が通せんぼをするように立ちはだかると、終点の湯の山温泉駅です。多くの登山客が降りて、駅は一瞬賑やかになりますが、御在所ロープウェイ行きのバスが出ていくと、駅前は静かになります。20分少々滞在し、四日市へ戻る電車に乗り込みます。湯の山線には、スタンプが設置された駅はなく、とに



榊原温泉口駅から伊勢中川駅までは、2 両編成の普通に乗車します。無人駅の大三駅で、 上下線の普通列車が出合いました。



伊勢市駅で降りて伊勢神宮(外宮)に向かいますが、参道、境内ともに人が多く、 大混雑でした。

かく全区間を乗るという目標のために往復しましたが、山が見える車窓は変化に富んでいて、楽しい路線でした。

近鉄四日市駅から、今度こそ伊勢に行くぞ!と言いたいところですが、もう一つ、寄っていくところがあります。ここから松阪行きの急行に乗り、途中の伊勢中川駅で、大阪方面へ向かう急行に乗り換え、次の停車駅の榊原温泉口(さかきばらおんせんぐち)駅で、隣駅の大三(おおみつ)駅のスタンプを収集します。伊勢からの帰りに榊原温泉口駅に降りても良いのですが、全体的な行程を考えると、先に寄って行った方がスムーズです。伊勢中川駅では、4分の連絡で大阪上本町行きの急行に接続します。向かい側のホームで階段を上り下りせずに乗り換えることができ、途中の小さな駅を通過して、9分で榊原温泉口に着きました。この駅も名前の通り温泉への玄関口となる駅ですが、榊原温泉はやや離れているようで、数台のホテルの送迎バスが駅前でお客さんを待っていました。無事に大三駅のスタンプを押して、山の中の駅でほっと一息つきます。

榊原温泉口駅から、伊勢中川駅までは普通電車で戻ります。やってきたのは2両だけの電車で、特急電車がひっきりなしに行き交う大阪線で、ひっそりと走る普通電車は何となく愛らしいものです。先頭車は乗客が一人もおらず、運転室の後ろの座席から前方を眺めます。先ほどのスタンプの駅名である大三駅は短いホームの無人駅で、その後も同じような小さな駅が二つ続きます。特急や急行なら見落としそうな駅ですが、普通電車ではこういった地



外宮前の混雑の様子。内宮行きのシャトル バス乗り場には長蛇の列ができています。



外宮から宇治山田駅へ徒歩で向かいます。 宇治山田駅は昭和一桁の時代に建設された 駅ですが、堂々たる駅舎が横たわっています。

域の香りのする駅の存在にも気づきます。

伊勢中川駅から、ようやく伊勢に向かいます。後続の大阪上本町発の急行に乗り換え(この急行に榊原温泉口駅から乗車しても良かったんですが、せっかくなら普通電車の風情も味わおうと敢えて普通で伊勢中川まで来ました)、伊勢市駅に向かいます。急行は、ほぼ席が埋まる混雑で、外国から来た観光客も多く見られます。伊勢市駅に着くと、JR と共用のこ線橋には人があふれ、改札口を抜けるのにしばらく時間が必要でした。

伊勢市駅から外宮までは歩いて10分程度ですが、通りも人が多く、なかなかスムーズにいきません。境内の手前には、外宮と内宮を結ぶシャトルバスの乗り場がありますが、お客が長蛇の列を作っており、バスは次々来るものの、乗車には時間がかかりそうです。境内に入ると、御朱印待ちの列もできています。伊勢神宮の職員さんの話によれば、今日は20分待ちだそうです。後で新聞社のネット記事を読むと、令和初日の昨日は2時間待ちと、新元号になった日ならではの混雑だったようです。参拝を済ませて、ごったがえする境内を抜けて宇治山田駅へ向かいます。近鉄の前身の一つであるである参宮急行電鉄が1931年(昭和6年)に伊勢まで線路を伸ばしたときの終点は宇治山田駅で、鳥羽や賢島まで線路が伸びたのは1970年のことです。今でも要人が伊勢神宮を参拝する際は伊勢市駅ではなく宇治山田駅が使われており、開業当時からの駅舎も威容を誇っています。伊勢に来たなら、やはりこの駅は避けて通れないと思い、伊勢市から外宮に行き、そのまま宇治山田へ



五十鈴川駅のホーム。やって来るのは特 急ばかりで、観光路線ならではです。



鳥羽が近づくと、ようやく車窓に海が広がります。晴れた日に見る海は、何と気持ちの良いことでしょう。

抜けることにしました。予想外の伊勢神宮の混雑で、乗車予定だった五十鈴 川行きの急行の発車時間には間に合わないなあと思い、次の普通に乗ろうか と思っていましたが、急行の前を走る臨時列車が遅れていたため、幸いにし て乗車できました。

次の五十鈴川駅は、内宮の最寄り駅です。駅前には多くのバスが並び、少 し離れた内宮までピストン輸送しています。ここでは五と十のスタンプを押 し、次の腎島行きの普通を待ちます。腎島行きは2両のワンマン運転で、こ こまで来るとローカルムードが漂っています。ただし車内は高校生が多く、 最後尾の運転室の前に立ち、後ろの景色を眺めます。今日も高校生の乗車が 多く、部活などで頑張っているんだろうなあと思いながら眺めていました。 伊勢市を超えると海が見えるかなと思いますが、実は案外海が見える区間は 少なく、鳥羽駅の一つ手前の池の浦駅まで来ると、ようやく遠くに海が見え、 鳥羽駅の手前で入り江の横を通ります。旅行4日目にして初めて見る海で、 太陽の下、青く輝く海というのは気持ちが良いものです。鳥羽駅に着くと高 校生の多くが下車し、車内は閑散とします。鳥羽駅を出ると、真珠島や鳥羽 水族館などのおなじみの観光スポットが見えます。小学生のときに修学旅行 で鳥羽水族館に来た時も、水族館のテラスから行き交う近鉄特急を眺めてい たなあと、20年以上経っても趣味が変わらないことに半ば呆れながら、懐か しい景色を眺めます。この後もしばらくは山間部を走るので海の景色はお預 けです。途中の志摩磯部駅で降りて、3つ隣の五知(ごち)駅のスタンプを



志摩磯部駅は、志摩スペイン村の玄関口と して整備されましたが、今では閑散として います。スペイン風の駅舎がおしゃれです。



志摩線の終点である賢島駅に到着。一番 手前の普通以外は、近鉄の誇る特急列車 ばかりで、青い車両は最新鋭の豪華特急「しまかぜ」です。

押します。この付近は、普通電車が30分に1本しか運転されていないので、 志摩磯部では昼食をとります。と言っても駅の周りには何もないところで、 少し歩いたところにあるコンビニで簡単な食事を仕入れ、駅のベンチで手早 く済ませます。志摩磯部駅は、志摩スペイン村の玄関口として、1990年代に 立派な駅舎が作られましたが、その後、スペイン村へ向かうバスはもう少し 先の鵜方(うがた)駅から発車するようになり、駅そのものはうら寂しい感 じを呈しています。かつては動いていたであろうエスカレーターも封鎖され、 広い駅前広場が当時の賑わいを伝えるようです。

志摩磯部駅から、賢島行きの普通に乗ります。特急が頻繁に来ますが、マイルールで特急には乗らないと決めたので、普通列車で志摩線の末端の区間に乗ります。しかし空いている普通列車というのも快適なもので、筆者には特急よりも性に合うようです。賢島駅の手前で、小さな橋を渡り島に入ると、窓外に見事な海の景色が広がります。これを見るためにここまで来たんだ!と言いたくなるような絶景ですが、ほんの一瞬しか見えないのが残念です。終点の賢島駅では、居並ぶ特急を横目に、一番端のホームにしずしずと到着します。ここではやはり特急が主役のようで、近鉄の誇る豪華特急「しまかぜ」が並ぶ様は、大手私鉄の観光地のターミナルにふさわしい光景です。

ゆっくりと海でも眺めたいところですが、そう時間もありませんので、駅 前で写真を撮り、すぐにホームへ戻り、7分の滞在で賢島を後にします。後 はもと来た景色の繰り返しですが、往路に絶景ポイントは分かっているので、



志摩線の終点、賢島駅の手前でも 車窓に海が広がります。志摩線は 意外と山の中を走る区間が多く、 海が見える区間は限られています。



伊賀神戸駅からは伊賀鉄道に乗車。途中の駅で、松本零士氏がデザインした忍者列車 とすれ違い。

その付近になると車窓に目を凝らします。普通列車に1時間程度揺られて、 五十鈴川駅に到着し、この駅始発の大阪上本町行きの急行に乗り換えます。 ここから関西へ戻るわけですが、まっすぐ戻るわけにいかず、途中の伊賀神 戸 (いがかんべ) 駅で、伊賀鉄道に乗り換えないといけません。急行は伊勢中川 駅から山間部に入り、新青山トンネルを抜けて、伊賀神戸駅に到着しました。 ここから、忍者の里、上野市駅を経て伊賀上野駅へ向かう伊賀鉄道に乗り 換えます。この伊賀鉄道も、かつては近鉄伊賀線でしたが、2007 年に近鉄か ら経営分離されました。車両も近鉄のお下がりではなく、東急電鉄から移籍 した車両を使っていますが、先の養老鉄道とは違い、この線で走っている電 車は比較的新しく、昭和末期から平成の初頭にかけて製造された車両です。 この鉄道の目玉は、何と言っても忍者列車。「銀河鉄道 999 | でお馴染みの松 本零士氏がデザインした忍者の装飾が車体に描かれ、先頭部は忍者の顔を模 しています。青、ピンク、緑の三色があり、どれに当たるかは運次第(忍者 列車ではない車両もあります)です。伊賀神戸から乗車した電車は残念なが ら忍者列車ではありませんでしたが、車内は一部の座席が進行方向を向いた 2 人掛けの席に改造されるなど、観光地の電車らしい特色もあります。伊賀 神戸駅を出発すると、伊賀盆地の田畑の中をゆっくりと進みます。途中の駅 では青の忍者列車と行き違い、多くの漢数字を含む四十九(しじゅく)駅も 通ります。伊賀神戸から 30 分弱で上野市駅に着きました。ここには先の四 十九駅のスタンプが置いてありますが、3 つもスタンプを押すので、なかな



上野市駅からは緑色の忍者列車に乗れました。車内にも色々な仕掛けがあって楽 しい車両です。



上野市から乗車した忍者列車の車内。壁には木材が使われ、温かい雰囲気です。 東急電鉄で通勤客を運んでいた頃とはずいぶん趣が異なります。

か大変です。上野市駅から先は、10分の待ち合わせで別の電車に乗り換えますが、この電車は緑の忍者列車でした。先ほど乗った電車とは異なり、車内には木がふんだんに使われ、無機質な白いパネルの車内とは異なった暖かい雰囲気を醸し出しています。網棚を見上げると忍者のマネキンが座っていたり、吊革が手裏剣の形だったりと乗って楽しい電車です。上野市駅からわずか7分で、終点の伊賀上野駅に着きます。伊賀上野駅はJRの関西本線の駅の隅っこに間借りするように電車が発着しています。

ここから伊賀神戸駅へ戻ると時間もかかりますので、関西本線で一気に京都府まで抜けます。12分の待ち合わせで、加茂行きの列車がやってきました。2両編成のディーゼルカーで、ローカル線ではおなじみのワンマン運転です。夕陽が差し込む中、ディーゼルカーは軽快に走ります。窓からは線路に並走する木津川がよく見えますが、河原では川遊びやキャンプを楽しむ行楽客が大勢いました。加茂駅からは、大阪市内へ直通する大和路快速に乗り換えますが、次の木津駅で降りて、今度は片町線(学研都市線)の電車に再度、乗り換えます。近鉄の京都線と片町線は、京都府の南部で並走する区間があり、いくつかの駅で乗り換えることができます。片町線の快速に乗り、6分で着く祝園(ほうその)駅で降りると、連絡通路で結ばれた近鉄京都線の新祝園(しんほうその)駅があり、乗り換えは極めて容易です。実際に乗り換えてみると、接続時間はわずか2分でしたが、走ることも無く乗り換えられました。新祝園駅からは、京都行きの急行に乗ります。窓から暮れなずんだ窓外を



伊賀上野駅からは、関西本線と片町線 に乗り、京都府の祝園駅まで移動しま す。 JR 西日本のローカル線でおなじ みのワンマンカーがやってきました。



十条駅のホームから、ライトアップされた東寺 を望む。京都に来たことを実感する景色です。

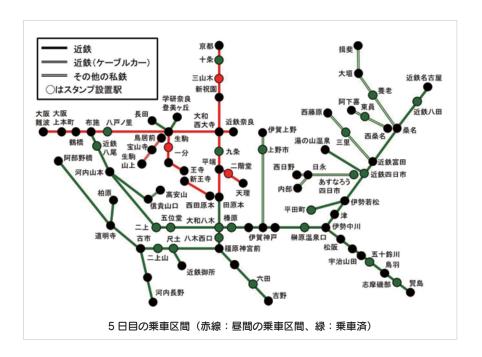
眺めていると、先ほどまで乗っていた片町線の電車が JR の駅(同志社前駅 と推測)に止まっているのが見えます。このまま京都まで行きたいところで すが、昨晩と同じく、京都駅の3つ手前の十条駅でスタンプを押していきた いと思います。今乗っている区間には、三山木(みやまき)駅にもスタンプ が置いてありますが、16:30までの設置なので、今日は諦めないといけませ ん。十条駅は普通しか止まりませんが、京都線は普通が15分に1本の運行な ので、同じ方向の普通でスタンプを取るために降りると、時間の無駄が多い です。そこで今乗っている急行で一度十条を通り過ぎて、次の東寺で降り、 新祝園方面へ戻る普通に乗って十条駅に向かうことにします。幸い乗り放題 切符ですから、目的地を超えて乗車しても問題はありません。この方法だと、 十条での滞在時間はわずか 2 分で、同じ方向の普通に乗るよりも 1 本早い普 通で京都駅に着くことができます。東寺駅で降りて、反対側のホームへ上が ります。東寺駅のホームから東寺の塔が見えるのかというとそうではなく、 建物にさえぎられて見えません。大和西大寺行きの普通に乗り、十条駅に降 り立ちます。すぐに階段を降り、スタンプを押してホームに戻ると、京都行 きの電車が来るまでまだ余裕があります。京都寄りのホームの端から見ると、 ここからは夕闇の中ライトアップされた東寺がよく見えました。

今日の最終ランナーの普通は、定刻より 2 分ほど遅れて京都駅に着きました。さすがに京都はいつ来ても観光客が多く、駅前の観光客の波をかき分けて、ホテルに向かいました。

5月3日(金祝)

【本日の行程(スタンプ収集駅:3駅)】

京都7:53 急行→近鉄宮津8:23/8:25→三山木8:26/8:42→新祝園 8:49/8:51 急行 → 大和西大寺 9:03/9:05 快速急行 → 近鉄奈良 9:11/9:16 急 行 → 生 駒 9:32/9:37 区 間 準 急 → 大 和 西 大 寺 9:49/9:53 急 行 → 平 端 10:04/10:07 → 二階堂 10:08/10:19 急行 → 天理 10:23/10:29 急行 → 平端 10:33/10:38 急行 → 田原本 10:42 →徒歩→ 西田原本 11:02 → 新王寺 11:22 →徒歩→ 王寺 11:27 → 生駒 11:53 →徒歩 → 鳥居前 12:18 (生駒鋼索線宝山 寺線) → 宝山寺 12:23/12:33 (生駒鋼索線山上線) → 生駒山上 12:40/12:50 (生 駒 鋼 索 線 山 上 線) → 宝 山 寺 12:57 → 徒 歩 → 生 駒 14:05 → - 分 14:09/14:11 → 生駒 14:15/14:19 急行 → 鶴橋 14:37/14:39 区間準急 → 大 阪上本町 14:42/14:57 → 大阪難波 15:01





三山木駅に設置されたスタンプ 台。5日間、このオレンジ色の スタンプ台を探して、多くの電車 に乗りました。

長かった近鉄全線の旅も最終日を迎えました。今日は主に奈良県内の駅でスタンプを押し、最後に大阪上本町駅で景品を受け取る予定です。

まずは昨日の夕方に通過した三山木駅へ向かいます。近鉄の京都駅は新幹線の高架下にあるウナギの寝床のような駅ですが、大和西大寺や橿原神宮前方面への電車が頻繁に出入りしています。近鉄京都線は、京都と奈良県内の観光地を結ぶ路線で、日中は1時間当たり4本の特急が運行され、時間帯によっては急行よりも特急が多いこともあります。これから乗る急行は、大和西大寺まで行かない、近鉄宮津止めの列車で、平日は朝に2本、土

日はこれから乗る1本だけの運行です。沿線の大学へ通学する学生が多く利用するようですが、今日は祝日なので車内はがら空きです。京都を出て市内の高架を走りますが、昨日眺めた東寺がよく見えます。近鉄京都線は竹田で京都市営地下鉄と、丹波橋で京阪線と接続している他、途中でJRの奈良線や昨日乗った片町線(学研都市線)と並行するところもあり、車窓を見ていても退屈しません。途中に大久保駅という駅がありますが、大久保という駅名は、全国にあります。JRだけでも3つ(東京都、秋田県、兵庫県)、さらにこの近鉄の大久保駅、その他にも新大久保駅や京成大久保駅、上総大久保駅(千葉県、小湊鉄道)と旧国名を冠したものも含めると相当な数です。なお、近鉄の大久保駅のすぐ近くには奈良線の駅もありますが、JRの駅は新田(しんでん)駅と名乗っているのも面白いところです。なお、初日にスタンプを集め、今日も通過する予定の九条駅(奈良県)は、関西に3つ(京都府、大阪府、奈良県)もあり、京都府(京都市営地下鉄)と大阪府(阪神電車、Osaka Metro)の九条駅は、近鉄から電車が直通しており「九条駅から九条駅まで」を1枚の切符で移動することができます。急行は大久保や新田辺で乗客を降



地下の近鉄奈良駅に到着した快速急行。 阪神電車の車両で、灘の酒を PR する 車両でした。吊革には酒樽のミニチュ アがぶら下がっています。

ろし、終点の近鉄宮津に降り立った 乗客は、片手で数えられるほどの人 数でした。この駅は田畑の真ん中に 忽然と現れた駅で、駅の横には車両 を止めておく車庫が広がっています。 車両の回送も兼ねてこの駅まで運転 しているのだろうかと思いながら、 狭いホームで電車を待っていると、 すぐに京都方面への普通電車がやっ てきました。先ほどの急行は三山木

駅にも 8:21 に到着したのですが(近鉄宮津止め以外の急行は通過)、三山木駅のスタンプの設置は 8:30 からで、先ほどの急行だと少し早すぎます。そこで終点の近鉄宮津まで来て時間を稼いだというわけです。

三山木には8:26に着きましたが、すでにスタンプが出ていました。ここで も何人かがスタンプの前に列を作っています。皆さん、スタンプの設置開始 時間を狙ってこの駅に来たのでしょう。この駅は立派な高架の駅で、駅前は 広いロータリーがあり、その向こうには片町線の JR 三山木駅もあります。 ここからは橿原線に乗り、途中の平端(ひらはた)駅で乗り換えて天理線の 二階堂駅でスタンプを取りに行くのですが、その前に、近鉄奈良駅に寄って おかないと全線乗ったことになりません。そこで、三山木から普通で新祝園 へ向かい、そこで後続の急行に乗り換え、さらに大和西大寺で奈良行きの快 速急行へ乗り継ぎます。大和西大寺駅は、近鉄奈良線と京都線、橿原線が X 字状に交わる複雑な駅で、乗り換えの案内をよく見てホームを移動しないと、 あらぬ方向へ連れていかれます。幸い奈良行きの快速急行は、到着したホー ムの向かい側からの発車で、2分の接続で楽々乗り換えられました。この快 速急行は、神戸から来た阪神電車の車両で、車体には阪神電車沿線の灘の酒 蔵が描かれた「GO ! GO !灘五郷!| という愉快な電車です。車内の吊革 を見ると、酒樽のミニチュアが付いており、昨日の忍者電車同様、乗って楽 しい電車です。阪神なんば線は、ちょうど 10 年前の 2009 年 3 月に開通しま



大和西大寺駅の手前では、列車は平城 宮跡を横切ります。電車の車窓から復 元された朱雀門を望む。



近鉄奈良駅から生駒駅まで往復した後、天理線 の二階堂駅でスタンプを集め、終点の天理駅に 着きました。広大な駅は閑散としていました。

したが、それまでは阪神やJR神戸線の沿線である兵庫県から、奈良県は遠い所でした。少なくとも大阪(梅田)で一度乗り換えが必要(近鉄に乗る場合は、地下鉄を介してさらに難波で乗換)で、気軽に行くという感じではありませんでしたが、阪神なんば線の開通で阪神線と近鉄がつながり、神戸三宮駅から近鉄奈良駅まで乗り換えなしで移動できるようになり、兵庫県から奈良県へのアクセスが飛躍的に良くなりました。つい先日開通したと思ったら、もう10年も経ったんだなあと思いながら、行楽客で混雑した車内で、近鉄奈良までの2駅を乗ります。

近鉄奈良に着くと、隣のホームの快速急行、神戸三宮行きに乗ります。この電車は近鉄車両の10両編成です。近鉄奈良線は関西でも屈指の混雑路線で、平日の朝は奈良県から大阪へ通勤する乗客で超満員になります。そのため、関西では長い10両編成の電車も運転されていますが、さすがに祝日の奈良発の電車はよく空いていました。ここから生駒駅へ行き、生駒で2分の乗り換えで生駒線に乗り、一分(いちぶ)駅でスタンプを押します。地下の近鉄奈良駅を出て、地上に上がると電車は平城宮跡を突っ切ります。復元された朱雀門を通勤電車の車内から眺められるのも、この路線ならではです。大和西大寺駅に到着しますが、電車がなかなか発車しません。大和西大寺駅は、先に述べた通り複数の線路が地上で交わるため、しばしば駅の手前で停止信号が出て列車が遅れます。線路を立体交差にすればいいじゃないかという声も聞こえそうですが、平城宮跡に隣接しているため、埋蔵文化財が出てくる



田原本駅(手前は橿原線の線路)から 田原本線の西田原本駅(台形の黒い屋 根)を望む。同じ近鉄線ですが、改札 を出て乗り換える必要があります。

ことも予想されるなど、一筋縄にはいかないようです。橿原線からの普通列車の到着を待って、快速急行は発車したため、生駒駅での乗り換えは怪しくなってきました。結局、生駒駅には2分少々遅れて到着し、すでに生駒線の電車は出発した後でした。生駒には昼からもう一度来るので、その際に一分駅のスタンプを押そうと決め、再度、

大和西大寺駅へ戻ります。いずれにしても、生駒から奈良の間に一度は乗っておく必要があるので、生駒までの往復も無駄ではありません。

大和西大寺駅から橿原神宮前行きの急行に乗り換えます。この電車も行楽客で車内は満員です。薬師寺や唐招提寺のある西ノ京駅でどっと観光客が降りました。次の九条駅は初日にスタンプを取りに来た駅ですが、急行は通過し、金魚の養殖で有名な郡山を通って天理線への乗換駅、平端駅へ到着です。この駅では天理線のホームが少し離れたところにあり、ホーム下の通路を通って乗り換えます。天理行きの普通電車は、すぐに発車し、わずか1分で二階堂駅に着きました。

二階堂駅は線路の真ん中にホームがあり、線路の左右、いずれの改札口に行く場合もホームの端にある踏切を渡っていく構造になっています。大きい駅舎の方にスタンプが置いてあり、スタンプを押します。最初は空白だらけだったスタンプ帳も、後は一分駅を残すだけとなりました。ホームに戻り、天理行きの急行を待ちます。急行と言っても、天理線に入ると各駅停車で、のんびりと住宅地を走り、終点の天理駅に着きます。天理駅は面白い構造で、JRの桜井線が 2 階、近鉄が 1 階にホームがあり、両者が T 字型に交わっています。行き止まりの近鉄の改札口の上を桜井線のホームが横切っており、駅前に出ると駅の構造がよく分ります。天理教の行事があるときは、多くの臨時列車が運転されるため、広大なホームがありますが、普段は閑散としています。

折り返しの京都行き急行に乗り、平端駅へ 戻ります。ここから橿原神宮前行きの急行に 乗り、次の停車駅である田原本(たわらもと) 駅で降ります。ここから田原本線に乗り換え ますが、この駅は一風変わっています。田原 本線の電車は、橿原線の田原本駅とロータ リーを挟んだ向かい側にある西田原本駅から 発車します。同じ近鉄線なのに、一度改札を 出て、別の駅へ歩いて向かう必要があるので す。なお、近鉄の各駅から田原本線の駅まで 切符を買った場合、田原本駅の自動改札機に 切符を通すと、切符が出てくるのでそれを受



西田原本駅のホームから見える巨大な鯉のぼり。もうすぐ 端午の節句です。

け取って、再度、西田原本駅の改札で切符を通す必要があります。この田原本線は、終点の新王寺駅でも、近鉄の生駒線に接続していますが、こちらも生駒線の王寺駅とは異なる駅で、徒歩でJRの王寺駅に沿って移動する必要が田原本線は他の近鉄の路線と独立しているかというと、かつて田原本線は大和鉄道という、近鉄とは異なる会社でした。最終的に近鉄と合併したため、路線としては近鉄になりましたが、両端の駅で隣接する近鉄線と徒歩で連絡するという変わった形態が残っています。なお田原本線を走る電車は、西田原本駅のはずれにある橿原線との連絡線を通して回送されてくるため、駅は独立しているものの、線路は他の近鉄線とつながっています。

田原本駅に急行が到着する直前に新王寺行きの電車が出ていくので、西田原本では20分の待ち時間があります。駅前のコンビニで昼食を買い、西田原本駅に行きます。駅前のロータリーには屋根もあり、雨の日でもぬれずに両駅の間を歩くことができ、2分もあれば乗り換えられそうです。西田原本駅のホームの向かい側には、大きな鯉のぼりが泳いでおり、電車の待ち時間も退屈しません。ホームに入ってきた3両のワンマン運転の電車が、折り返しの新王寺行きになります。田原本線は単線で、走り出すと豪快に揺れます。橿原線や奈良線のような、特急が走る路線とは異なるローカル線の雰囲気が



田原本線の終点の新王寺駅も、生駒線 の王寺駅から離れており、徒歩で移動 が必要です。写真奥の屋根の下が王寺 駅で、新王寺駅側から撮影。



生駒ケーブル宝山寺線は、線路が2対あり、正月には4両のケーブルカーがフル稼働します。また、途中には踏切もあり、ユニークな路線です。

漂っています。ローカル線と言っても乗客はそれなりに多く、新王子の手前にある大輪田(おおわだ)駅からは立客も出ました。終点の新王寺駅では、改札を出てJRの関西本線(大和路線)の王寺駅の駅前を横切り、生駒線の王寺駅にたどり着きます。この駅も、西田原本駅と同じく、1 枚の切符で両線を乗り換えることができます。生駒線の生駒行きは、田原本線からの乗客が乗り換えるとすぐに発車し、大和川を渡ると信貴山下駅に到着します。ここからは2日目に信貴山へ登る際に使った区間ですが、あの時と異なり、天気が良いので、車窓に広がるのどかな風景を楽しみます。最後のスタンプ設置駅である一分駅も通りますが、次の電車まで20分以上時間があるので、この電車からは降りず、生駒山にケーブルカーで登った後、再度この駅までスタンプを取りに戻ってきます。ケーブルカーも20分おきの運行なので、接続の良いこの電車で生駒まで行ってしまいます。

生駒駅で降りて、近くにある鳥居前駅に向かいます。鳥居前という駅名ですが、鳥居はこの駅の近くにはありません。かつては生駒山の中腹にある宝山寺への参道の入口に鳥居があったそうですが、生駒駅前の再開発で鳥居は宝山寺の入口に移設されました。ケーブルカーの駅名は当時と変わらず、鳥居前駅を名乗っています。駅に着いてびっくり、改札の前には長蛇の列ができています。生駒山上遊園地への行楽客の列で、ゴールデンウィークならではの光景です。こうなると時刻表も関係なく、ケーブルカーは到着して乗客



生駒ケーブルの鳥居前駅は大混雑。 連休中は山上遊園地に行く家族連れ でにぎわいます。



宝山寺駅で山上線に乗り換え。山上線 90 周年の看板を掲げた「ドレミ」に大 勢のお客が乗り込みます。

の乗り降りが済むと、すぐに出発していきます。ケーブルカーを2本見送り、 ようやく3本目に乗車することができましたが、鳥居前駅で25分ほど待ち、 予定より 20 分ほど遅れています。すし詰めの車内は子供連れが多く、にぎ やかです。この生駒ケーブル(正式には生駒鋼索線といいます)は、鳥居前 駅と宝山寺駅を結ぶ宝山寺線と、宝山寺駅から生駒山上駅を結ぶ山上線の2 本に分かれており、生駒山上まで行くには、途中の宝山寺駅で乗り換える必 要があります。宝山寺線は、1918年(大正7年)に開通した日本最古のケー ブルカーで、昨年2018年に100周年を迎えました。宝山寺線は、その後、 2つの線路が並走して作られ、お正月には宝山寺へ向かう参拝客を運ぶため に、2つの線路を使ってピストン輸送が行われます。複線のケーブルカーは 全国でもここだけで珍しい存在です。また、このケーブルカーには踏切があ り、これも2日目に乗車した西信貴ケーブルカーとここだけの珍しい設備で す。宝山寺線では、犬と猫をイメージした「ブル」と「ミケ」が、山上線に はオルガンとケーキを模した「ドレミ」と「スイート」が走っており、山上 遊園地に行く子供には大人気です。満員の「ブル」は5分ほどで宝山寺駅に 着き、車内から吐き出された乗客のほとんどは、山上線の「ドレミ」に乗り 込みます。車両の前には、山上線の90周年を祝うプレートが取り付けられ ています。山上線は1929年(昭和4年)に開通し、戦時中は生駒山上遊園 地から大阪へ来襲する米軍機を監視するために使われたそうです。山上線に は途中に梅屋敷と霞ヶ丘という駅があり、各駅に停車するものと、途中は通



宝山寺は境内に多くの建物が並びます。 中央が本堂、左が「聖天さん」の名前で 親しまれる歓喜天を祭る聖天堂です。



宝山寺の入り口にある一の鳥居。かつては 鳥居前駅の近くにありましたが、生駒駅前 の再開発に伴い、宝山寺へ移されました。

過する「直行」の2種類が運転されます(「直行」は多客期のみ運転)。これから乗る便は各駅停車で、両駅で扉を開きますが、駅の周辺には何もなく、すぐに発車します。終点の生駒山上に着くと、子供たちが我先にと降り、遊園地へと散らばっていきました。山上遊園地はすごい人出で、駅前で一枚だけ写真を撮って、下りのケーブルカーに乗り込みます。こちらは「直行」で、途中の駅には止まらず、宝山寺駅まで一気に山を下ります。まだ昼過ぎなので、下りのケーブルカーはよく空いていましたが、夕方には混雑することでしょう。

宝山寺駅からは、生駒の聖天さんとして親しまれる、宝山寺へお参りします。駅から参道の長い階段を登り、息が切れかけたころに宝山寺の鳥居へ着きます。これが生駒駅前の鳥居前駅の付近から移設されてきた鳥居ですが、立派なもので、よくこんな大きなものをここまで運んだなあと感心します。門をくぐり、境内にたくさんの建物が並ぶ宝山寺で、本堂と聖天堂にお参りします。本堂は不動明王、聖天堂には歓喜天が祭られており、その他にも天神さんや水掛不動など、あちらこちらで手を合わせる参拝者が見られます。ここから宝山寺駅に戻ってケーブルカーで山を下りても良いのですが、下りは比較的楽なので、このまま参道の石段を生駒駅まで歩きます。鳥居をくぐってしばらく進むと、旅館や商店が並ぶ門前街が広がります。山上遊園地の賑わいと比べるとこの近辺は落ち着いた雰囲気で、ゆったりとした時間が流れます。さらに下ればもう一つの鳥居があり、こちらが二の鳥居。かつて



宝山寺の参道は、春には桜のトンネルになります。 お参りの後は歩いて下りるのもお薦めです。 (2019 年 4 月上旬に撮影)



石切駅を出ると、奈良線の難波方面に向かっ電車は生駒山を急な坂で下り、大阪市内が一望できます。 中央の飛び出した建物があべのハルカスです。

生駒駅前にあった一の鳥居が宝山寺へ移設された今では、順番が逆転しています。宝山寺から 20 分ほどで生駒駅に着きました。

ここから最後のスタンプ設置駅である一分駅に向かいます。一分駅は生駒 駅から2駅行ったところにあり、これから乗る電車で降りると、2分後に生駒 行きの電車がやって来るので、効率よくスタンプを押せます。一分駅の構造 は、すでに2回通っているのでよく分っていますから、スタンプが置いてあ る駅舎に近い、最後部の車両に乗ります。降りる前にスタンプ帳をカバンか ら取り出し、すぐにスタンプを押し、踏切を渡って反対側の生駒方面のホー ムで生駒行きの電車を待ちます。乗り込んだ電車の車内で、ようやく長かっ たスタンプ集めも終わったとほっとします。生駒駅から大阪難波行きの急行 に乗り換えます。観光地の奈良と大阪を結ぶ電車だけあり外国人観光客で車 内は賑わっていました。生駒から布施の間は、最後まで残った未乗車区間 (布施と八戸ノ里の間は、初日の夜に乗っていますが、日没後のため乗車したと は考えない)で、石切駅から瓢箪山(ひょうたんやま)駅の間で生駒山を下る区間 では、眼下に広がる大阪の市街地を眺めます。遠くにはうっすらとあべのハ ルカスも見え、5日前にあそこの下から旅を始めたんだなあと考えながら、ぼ んやりと窓外を眺めます。この電車に乗ったままでも、スタンプラリーの景 品を受け取る大阪上本町駅に行くことはできますが、奈良線の電車は地下の ホームに到着し、すぐに難波方面へ出発してしまいます。やはり大阪上本町 駅というと、地上の行き止まりのホームに到着するべきだろうと考え、鶴橋



大阪線の終点、大阪上本町駅に到着。終点 にふさわしい近鉄の大ターミナル駅です。

駅で降りて、大阪線の上本町までの電車に乗り換えます。最終ランナーの普通は、鶴橋駅で多くの乗客を降ろし、ゆっくりと大阪上本町駅のホームへ入ります。線路の両側にホームがあり、線路の終点で両側のホームがつながる私鉄の大ターミナルにふさわしいホームへ到着し、5日間、約1200kmの旅は終わりました。

改札を出ると、景品の引換ブースがあり、スタンプ帳を出すと、職員さんがサッとスタンプに目を通し、記念品を進呈してくれました。一つの私鉄だけ(厳密には近鉄から分離した路線も含める)で、これほど長く乗り、地域ごとに様々な路線の表情を見ることができたのは、やはり 500km のネットワークを誇る近鉄ならではといえるでしょう。特急を使わなかったこともあり、まさに近鉄の大きさを感じることができた貴重な 5 日間でした。旅に出る1週間ほど前に、色々と苦心してプランを組み、旅行中にバスや列車の遅れなどで急きょ予定を変更することもしばしばでしたが、最終的には予定よりやや早く、全区間を回ることができたのは何よりでした。5 日間に乗った

電車は92本(JRと南海、Osaka Metro、樽見鉄道を含む)、約30時間を列車の中で過ごしましたが、特に疲れもなく楽しい時間でした。子供の頃にあこがれた電車が、歳を取っても好きなんだなあと、時代の変わり目に感じることなりました。



無事に全部の駅が埋まったスタンプ帳。26 駅、30 個のスタンプを無事に5日間で集めることができました。

おわりに ~これからの組合活動と組合だよりの活性化

→ 回の旅行記は、通常のものと比べるとはるかに長いものとなっています。数回に分けて連載する予定でしたが、連載が今回で終了するためまとめて掲載いただくことになり、このような長いものになりました。最後までお読みになられた方は大変だったのではと思います。

これまで全大教時報に掲載いただいた旅行記は、岡山大学職員組合の「組合だより」に連載していたものを、手直しして全大教へ寄稿してきました。組合だよりへの旅行記の掲載は2012年9月に始まり、すでに60回を超えています。岡山大学職員組合では、組合だよりをほぼ毎月発行し、組合員・非組合員を問わず全ての教職員へ配布していますが、特性上、硬い内容が多く読まない人も多々いるというのが実情(ただし、給与などの交渉は関心を集める)でした。掲載開始当時の委員長から趣味を生かした記事を書いてみないかと言われ、気づけば7年近く続いてきました。旅行記はまずまず読まれているらしく、年に一度の定期健診の際に、大学病院の先生から「あなたが旅行記を書いてる大西さんですね」と声をかけられたりすることもあり、組合だよりに目を通してもらうためのツールとしては、一定の効果を挙げているようです。

大学の職員組合は、加入者の減少に悩んでいるところも多いと聞きますし、岡山大学も同様です。職員組合そのものは、労働環境の改善に必要不可欠なものですが、教職員の一部が組合に加入し大学当局と交渉することで、非組合員も恩恵を受けているため、入らなくても良いという考えが蔓延しているのが一つの要因です。ただし、もう一つ考えておかないといけないのは、職員組合が親しまれる存在であるかということです。例えば政治闘争などに明け暮れていれば、身近な存在としては認知されないでしょうし、距離を置かれる可能性もあります。組合だよりは、そういった懸念を払しょくし、職員組合が教職員の日頃の業務や生活の向上に役立っているということを最大限にアピールする必要があります。組合だよりそのものの敷居が高いと、内容を読まれることすらないので、団体交渉で得られた成果は一面で分かりやす

く説明するといった工夫も 必要でしょう。筆者は組合 だよりに旅行記を提供して いますが、職員組合の執行 委員会では、組合だよりを るの内容につい務や生活 に直接関連する項目を分か りやすく掲載するように求 めています。それは旅行記 を楽しみにしてくださって



岡山大学職員組合の組合だよりに掲載された旅行記。 組合だよりを手に取ってもらえるような工夫が必要です。

いる読者の方に、ぜひ他のページも読んでほしいからです。岡山大学職員組合の組合だよりは、委員長や書記長、副委員長の努力と組合書記の岡本一代さんの献身的な協力で、非常に内容のあるものになっており、Webでもバックナンバーを公開しているため※、他大学の職員組合からも良く閲覧されていると聞いています。これからも職員組合が活動を続けていくためには、的確な情報の提供が重要であり、そのための媒体である組合だよりの有効活用が不可欠といえます。

今回、全大教時報の旅行記の連載は終了しますが、それぞれの組織で堅実な組合活動がなされ、教職員が生き生きと仕事ができる環境が整うことを願っています。連載の終わりに当たり、これまでの旅行記の作成で多大なご協力をいただいた全大教時報編集部の皆様には心から御礼申し上げます。

W URL: https://hb4.seikyou.ne.jp/home/ODUnion/newsletter/index.html

全大教時報 第43巻2号 2019年6月10日 (大学調查時報·大学部時報通算 283 号)

編集·発行 全国大学高専教職員組合 電話 (03) 68024250

〒 110 - 0012 東京都台東区竜泉 2-20-15 都築ビル 2 階

第39巻6号 (2016年2月) までについて、冊子の購入ができます (一冊500円) ので、ご希望の方は事務局へお問い合わせください。 郵便振替口座 00170-6-18892

