

WINTER 2013

Vol. 44 | 冬号

みんな
とろ



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

四つの季節の鉄道ものがたり
第三話

冬

花の、海の、
季節を乗り継いで、冬に。

宮下奈都

春は、花。

古びた小さな駅で、緑色の電車を降りる。

極楽寺の参道の桜のトンネルはすてきた。桜の名所はあちこちにあるけれど、この桜並木の奥ゆかしい佇まいはほんとうに好ましい。

花といえば古来、桜のことを指したそうだけれど、梅雨に入る頃の紫陽花もそれはそれは見事だ。極楽寺から成就院へまわって、紫陽花の咲き誇る石段を歩く。山門のあたりから見下ろすと、ずっと向こうに海が見える。

そう、海だ。特に、夏。夏は、海。

鎌倉を始発とする江ノ電に乗って、由比ヶ浜、稲村ヶ崎、七里ヶ浜。老若男女、日焼けして、でもどこことなく粋なお客さんたちが潮風をまとって乗っ

てくる。

私は粋ではなかったけれど、幾度も江ノ電に乗った。当時好きだった人が、海が好きだと話してくれた。学生の頃、江ノ電から見える海水浴場で監視員をしていたという。今ならライフガードと呼ばれるのだろう。

私の育った町は日本海側にあった。海は好きだったけれど、岩場の多い、波の荒い海だった。鎌倉から続く穏やかな太平洋を見たくて、そして何年か前にその海水浴場で監視員をしていた人の姿を思い浮かべたくて、緑色の、たつた二両の、始点から終点まで10kmほどの、古式ゆかしい電車に乗った。

街から出発し、住宅街を抜け、お花の寺の山門をかすめ、山があり、海が

あり、路面を走り、また街へ出る。全部乗っても三十分あまりのこと。どこで降りても見どころのある、私にとってはいちばん惹かれる電車だった。

秋も、海。

大勢の海水浴客でにぎわう夏の海とはずいぶん表情が違う。水の色が変わり、空の色が変わり、砂浜の色まで変わって見える。夏の海より少しさびしくて、でも、海本来の色を取り戻したような、美しい碧。それが秋の海だ。海は秋がきれいだと思う。

特に、夕暮れ。七里ヶ浜へ歩く途中で、江の島の奥に夕日が沈んでいった。太陽が海に触れた瞬間、海が金色に輝くのを見た。

さて、冬――。

冬の江ノ電にどんな見せ場があるの

イラスト 岡林玲

みんな

CONTENTS

Vol.

44

2013

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立され、71社の民営鉄道会社で組織されています。輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

懐かしいような古い駅舎を出て、坂道を上る。ふりかえると、駅舎の向こう、冬の陽射しを浴びてきらきら光る海のずっと向こうに、ふわっと白い富士山が見えた。

みやしたなつ

作家 福井県生まれ。上智大学文学部哲学科卒業。
2004年「静かな雨」が文壇界新人賞佳作に入选。
2007年、初の単行本「スコレNo.1」が話題を呼ぶ。
近著に「田舎の紳士服店にモデルの妻」「誰かが足りない」。
最新刊に「終わらない歌」（実業之日本社）がある。



か、私は知らなかった。見せ場を目当てに乗るのではない。今はもつと近い、親しい存在として江ノ電に乗る。人が暮らす家の軒先をかすめるように走る、レトロな電車。こどもたちが歓声を上げる。もう、私はひとりではない。

江ノ電沿線に暮らしていた人と、結婚した。学生の頃、監視員をやっていた人だ。実家は今もそこにあつて、お花見でなくても、海水浴でなくても、私たちは江ノ電に乗る。

02

四つの季節の鉄道ものがたり—第三話 冬
花の、海の、
季節を乗り継いで、冬に。

◎作家 宮下奈都

特集／SL運行による鉄道と地域の再生
「大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造」

TOP INTERVIEW

04
SL保存運転による
経営基盤の確立と
地域振興

◎大井川鐵道株式会社代表取締役社長 伊藤秀生

REPORT

08
SLをシンボルに、
魅力ある鉄道と
地域をつくる。

◎大井川鐵道株式会社 管理部 課長 山本豊福
◎大井川鐵道株式会社 営業部 課長 伊藤和則

16

SPECIAL INTERVIEW

島田市の
「大井川を軸とした地域づくり」
と大井川鐵道

◎島田市長 桜井勝郎

SPECIAL INTERVIEW

20
保存鐵道とは
技術と文化の継承である。

◎大井川鐵道OB／名古屋レールアーカイブス／
白井昭電子博物館 白井昭

TOPICS

24
こころを育む旅のかたち。

親子のほんもの体験で
子どもの「生きる力」を育てる。

◎株式会社JTB法人東京事業開発部 旅いく推進室
室長 大竹千広／マネージャー 遊佐知広

28

連載② 地方民鉄紀行
上信電鉄株式会社

30
連載② 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界
福武電鉄南越鉄道沿線名所図絵
◎首都大学東京非常勤講師 藤本一美

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

TOP INTERVIEW

SL保存運転による 経営基盤の確立と 地域振興

大井川に沿って、里山を車窓に峡谷を進む。

蒸気機関車（SL）が走る大井川鐵道本線、

日本唯一のアプト式区間を持つ井川線——

豊かな景観と鉄道そのものを楽しむことを目的に

多くの観光客が訪れる。

一時期、存続の危機にまでさらされた大井川鐵道は、

名古屋鐵道の経営参加を得て、事業の合理化と多角化を推進、

全国に先駆けて復活させたSLの営業運転で、経営を再建させた。

近年、沿線市町ではSLを核に据えた観光振興が進む。

37年におよぶSL動態保存と地域振興の中で果たす役割、

SL運行の将来展望について、

大井川鐵道株式会社の伊藤秀生代表取締役社長にお話を伺った。

大井川鐵道株式会社
代表取締役社長

伊藤秀生

Hideo ITO

特集：S L運行による鉄道と地域の再生

【大井川鐵道のS L運行と地域の活力創造】

貨物鉄道から観光鉄道へ

——大井川鐵道は、奥大井の振興開発を目的として敷設された鐵道だと伺っています。

伊藤 大井川鐵道が設立されたのは大正14年です。鐵道敷設計画を申請したのは駿府鐵道で、その最初の計画は静岡から千頭に至るものですが、島田から大井川左岸を北上するルートに変更となり、その後、金谷を起点に大井川右岸を通って千頭に至る路線に決まり、当社が設立されました。大井川沿いの山裾を切り開いての線路敷設工事は困難を極めたようで、昭和2年に金谷―横岡（後に廃止）間6.5kmが開業した後、数回の延伸開業を経て、昭和6年に金谷―千頭間の全線が開通しています。

この鐵道は、奥大井の木材搬出と電源開発のためのダム建設資材搬入など、貨物輸送を目的に建設され、住民の生活物資輸送にも利用されました。それまで、いかだや舟で川を下るか、馬による峠越えしか移動手段はありませんでしたから、鐵道の開通で、沿線の生活は劇的に変わったと伝わっています。しかし、昭和30年代後半になると、外材輸入のありを受け、国産木材の需要が減少した上、ダム建設も終わり、貨物輸送が減退していききました。そこで輸送体制の重点を旅客に置くようになるのですが、旅客輸送人員は昭和

42年の384万人をピークに、減少傾向が続きます。

これは、日本のどの鐵道も同じだと思いますが、鐵路が敷設された地形は、道路を敷設しやすい地形でもありません。当社の路線も大井川に沿って鐵道と道路が並走していますから、道路の整備が進むにつれて、鐵道からより便利なマイカーにシフトしていきました。

昭和40年に名神高速道、44年に東名高速道が開通した高度経済成長期以降、全国の鐵道が同じように衰退していきました。ある意味、地方の鐵道の宿命とも言えるのではないかと思います。

——そうした状況で鐵道の存続そのものが危ぶまれ、名古屋鐵道が経営に参加されたのですか。

伊藤 当時、名古屋鐵道は多角経営に成功し、全国各地の鐵道や觀光施設を支援していました。大井川鐵道にも、昭和44年に10.5%の資本参加と人的支援を送り、再建に乗り出したのです。谷間を縫って走る大井川鐵道の沿線人口はもともと多くはなく、輸送人員を増やすには、南アルプス登山客やす又峡温泉への觀光輸送が命綱でした。

バス・タクシー会社や土産物店、商事会社などを設立して多角経営を展開し、鐵道に連動した觀光事業を手掛けて「貨物から觀光へ」を目指す一方、鐵道事業においては、主要駅の無人化やワンマン運転など合理化を推進し、経営改善を進めていったのです。

S Lを新たな觀光資源に

——S Lの動態保存を始めた、その経緯をお聞かせくださいませんか。

伊藤 昭和45年に、経営者の一人として名鉄から出向してきた白井昭氏が、岐阜県の西濃鐵道が所有する蒸気機関車「B6」を引き取り手がなければ廃車解体するという話を聞きつけ、「これを大井川鐵道で動態保存できないか」と役員会に諮ったのが発端です。

当社は、終戦直後の昭和24年に全線電化していますが、社内には蒸気機関車の経験者が残っており、新たな試みとはいえ、S Lを受け入れやすい環境にあったようです。「B6」を譲り受け、千頭―川根両国間の引き込み線で、短距離の保存運転を開始しました。

本線での保存運転が実現したのは昭和51年7月、国鉄の本線上からS Lが姿を消した7カ月後です。先陣を切ったのは、いまま現役のC11形227号で、調達に苦労した旧型客車に満員のお客さまを乗せて営業運転を開始しました。

全国に先駆けてのS L復活は予想をはるかに超える反響を呼び、当社はその後も営業運行できるS Lの確

保と列車の増発に努めました。以来37年間、S L列車の運行を続けています。

——S Lの車両整備には、特殊な技術や経験が必要とされるのでは。

伊藤 復活当時、国鉄から当社に移ってきた機関士や整備士の指導を受け、その技術は世代交代を経て継承されています。新金谷の車両区には一人では持てないような巨大なスパナなどさまざまな工具が並んでいます。そうした特殊な専用工具もすべて国鉄から譲り受けたもので、いまでは手に入らない貴重な財産となっています。

また、現場には「大井川鐵道流」と呼ばれる独自のノウハウがあります。例えば、他社ではS Lのボイラーの火は1カ月ぐらい保つ、これを保火と言いますが、当社では毎日火を落とし、翌朝点火します。宿直者が必要ないので人件費が削減でき、火や煙で周辺の家にご迷惑をかけることもないとい



大井川第一橋梁を渡るS L



大井川本線沿線はお茶の名産地が続く

う種々の事情を考慮したやり方ですが、他にも点火の仕方やボイラーの蒸気圧の上げ方など、さまざまな「大井川鐵道流」があるようです。

SLを動態保存するには、運転も整備もすべて自前で手掛けるしかありませんでしたが、経験を積み重ねて技術を培い、自分たちなりの工夫をすることが結果的に経済的でもありませんでした。

——現場の皆さんのご苦労と、仕事への誇りがうかがわれます。

伊藤 ええ、当社で「SLの神さま」と呼ばれた熟練整備士は「SLは生き物だ」とよく言っていました。同じ形式でも1台ごとに全く異なるオリジナ

ルの個性を持っている。同じ部品でも、それぞれのSLに一つ一つ、すり合わせ、確かながらなじませていかなければならないのだそうです。言葉では説明しがたい整備の「カンどころ」ですね。油や埃で真っ黒に汚れた車体や動輪をいつもきれいに拭き上げているのも、そうしないと営業運転前の目視検査で、キズや故障の兆しを見つけないからです。

こうした整備士たちの確かな技術と地道で丁寧なメンテナンス作業が、当社の安全運行を支えているのだと自負しています。

沿線自治体と連携して集客を目指す

——全国に先駆けて復活したSLは大井川鐵道のシンボルであると同時に、地域のシンボルにもなっています。

伊藤 大井川鐵道では全線電化されるまで、SL牽引による客貨混合列車が走っていました。ですから、SLの復活運転を開始することに対して、地元の方は、抵抗感が無かったのではないかと思います。むしろご年配の方で懐かしむ気持ちを持たれる方も多かったのではないのでしょうか。

SLが通ると、沿線の茶畑で作業されている方々が手を休め、客車のお客さまに手を振ってください。また、これもすっかり名物になりましたが、「川根温泉ふれあいの泉」の入浴客も、

露天風呂から手を振って挨拶してください。私も川根温泉に行ったことがあるのですが、SLが通過する時間が近づくと、皆さん、ちよつとそわそわしてSLが見える塀の方に向かわれるんです(笑)。

客車のお客さまに手を振るのは、地元の方々の間で、ごく自然に始まったと聞いています。SLが地域の生活に溶け込み、おもてなしの心として根付いているのだらうと思います。

また、冷暖房が完備された最近の列車は窓が開きませんが、当時のままの姿で使われている旧型客車は窓を開閉できます。窓を開け、手を振り返す、乗車のお客さまも楽しんで挨拶を交わされています。

——駅のお掃除なども、地域の方々がお手伝いされていると聞きました。

伊藤 ええ。いくつかの駅では花の植栽や手入れ、清掃などをしていただいています。また、田野口駅には集会所があり、地元のご婦人たちが月に一度、観光で来られたお客さまとお茶を飲んでお話しする会を開いています。

——沿線の自治体も大井川やSLを軸にした地域の活性化を目指しています。

伊藤 そうですね。特に島田市は観光事業に熱心ですので、SLを観光資源として、上手く活用していただければありがたいと思っています。

当社としては、最近の悩みとして、お客さまのSL乗車区間が短くなって

いることがあります。出発前にSLの前で記念撮影をして、短時間でも客車の座席に座れば「乗った」ことになり。以前は終点の千頭駅まで乗車されていたお客さまが、途中の家山駅で降りるようになっていきます。特にバスツアーの団体客は家山駅で降車するケースがほとんどと言っています。

乗車区間が短くなると当然のことながら、当社の客単価が落ちてしまします。これが今後の傾向となるのであれば、SL単独での対策は難しいと思います。遠来のお客さまに金谷・川根路を楽しんでもらう施策を、この地域全体で考えていかなければなりません。

SLは、地域観光の中では点や線であり、面にはなれません。面での観光をつくっていくには、行政や地域の方々のご理解やご協力が必要です。沿線自治体の島田市や川根本町と連携し、地域の交流人口増を目指していきたいと考えています。

最近では、自治体との連携も少しずつ強まり、島田市と川根本町と当社の共催で、昨年も10月にSLフェスタを開催しました。今後は、大井川鐵道が自治体間の連携のお役に立てることも多いのではないかと思います。

——近年、広域交通の整備が進んでいますが、その影響はいかがですか。

伊藤 富士山静岡空港が開業して4年目を迎えますが、発着便の座席数が少ないため、団体ツアーが組みにくいと

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

いう声を聞きます。空港と上手くりンクして団体客を呼び込むには、そこが一番のネックになるようです。

一方、平成24年4月に開通した新東名高速道の島田金谷インターは新金谷駅からとても近く、開通後は明らかにお客さまの流れが変わりました。平成23年の10月に、SLの始発駅をJR駅に隣設する金谷駅発から一駅隣の転車台がある新金谷駅発に変えた影響もあると思います。金谷から乗車されるお客さまが減少し、それ以上に新金谷から乗車されるお客さまが増えています。新東名を使ってマイカーで超越しになるお客さまが多くなったのだと思います。

民間企業が保存鉄道を継続する課題

——37年間続いているSL運行ですが、その将来についてはどのようにお考えですか。

伊藤 現在、大井川鐵道には本線運行できるSLが4両あります。製造は戦前から戦中の時代で、一番古いものは車齢80年を超えています。

寿命のない機械はありません。特に、当社のSLは毎日運転という、他のSL保存運転にはない厳しい条件下にあり、確実に劣化が進んでいきます。

SL車両を構成する部品・製品は、小さなものから大きなもので無数にあり、そこで問題になってくるのは、

修繕用の取り換え部品が手に入らないということ。部品・製品をついていた会社がなくなっている。自分たちでつくり出すとしても、同じ材質、同じ材料が手に入らない。さらには部品・製品をつくる技術そのものがなくなっている可能性もある。これは、当社に限らず、SLの動態保存を行っているすべての会社が直面している問題です。

中でも、動力源の蒸気を発生させるボイラー部分は深刻です。当社の4両のSLは、ボイラーを大修繕して復元させたか、あるいは同じ型の状態の良いボイラーを譲り受けて載せ替え、復活させています。

では、この4両のボイラーに致命的な問題が生じたら、どうするのか。一つは、これまでのように、全国で静態保存されている400両ほどあるSLから状態のいいボイラーを探し出し、載せ替える方法があります。しかし、その内部を確かめられないボイラーの状態を判断するというのは、非常に難しい。法的な手続きも必要で、何十年も前に厚生労働省が管轄する検査を受け、もらっているはずの「ボイラー検査証」が残っていないとボイラーを復活させることはできません。また法的な問題をクリアできても、長期間使われていなかったボイラーを修繕し、使えるようにするためには億単位の費用が必要です。

さらに、SLの動態保存に当たって、これまでボイラーを新造した例はわずか、製造技術や設備が残っている今なら新造できると言われていますが、実はやってみなければ分からない部分も多いのです。値段も一点ものとなるだけに予想がつかず、少なくとも数億円以上必要と言われています。

——SLを保存するために必要な製造技術そのものが無くなりつつあるということですね。

伊藤 そうですね。特にボイラーの新造に関しては、その通りだと思います。

また、先ほども申し上げたように、当社のSLのボイラーは自社で修繕して復元していますし、さまざまな消耗部品も自社でつくっています。こうした専門技術を持っているのは、民鉄ではおそらく当社だけだと思いますが、SLがなくなればこうした技術も消滅してしまいます。「SLは文化財である」と認知されるようになりましたが、SLを保存するためのさまざまな技術も大げさな言い方ですが無形の文化財なのだと思います。

——保存鉄道をどう守っていくのが問われているのですか。

伊藤 現役時代の活躍に即したSLの動態保存の方法は、本線上で営業運転をすることですが、現在の鉄道

事業法に則^とって運行するためには、安全基準を満たす設備を加えることとなります。摩耗したり腐食した部品は、今、手に入る材料や部品を使って修理するしか方法がありません。そうすると、もともとの形から少しずつ変わっていつてしまいうんです。それはオリジナル性を失っていくことにならないのか、正直に申し上げるとジレンマのようなものを感じるときもあります。

一民間企業が営利事業として保存鉄道を続けていくには、技術の面でも費用の面でも、非常に難しい段階にきているのかもしれない。ただ、現実問題として、当社は鉄道収入の8割以上がSL利用者によるものです。綿密なメンテナンスで可能な限り延命し、できれば新たなSLも確保したい。有形無形の文化を保存継承するという意味も含めて、今後もSLの動態保存を続ける企業努力を続けていきたいと思っています。

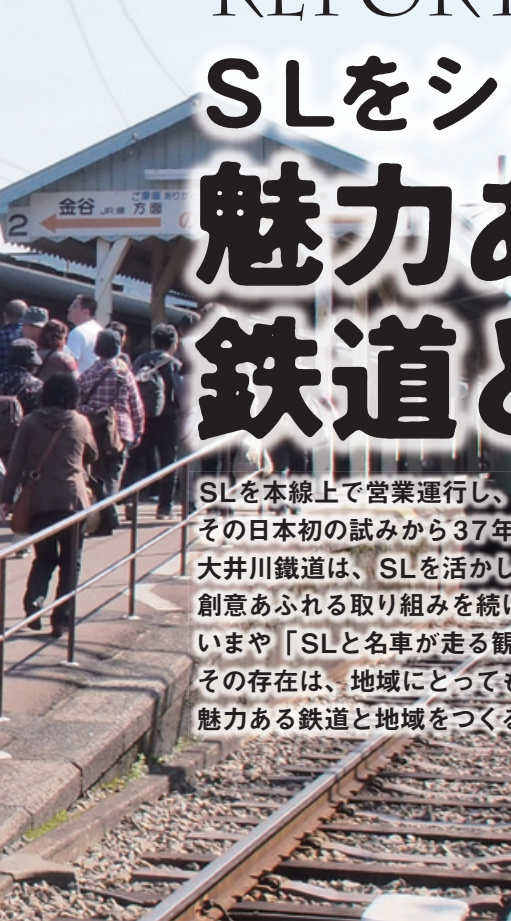


REPORT

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

SLをシンボルに、 魅力ある 鉄道と地域をつくる。



SLを本線上で営業運行し、動態保存する。
その日本初の試みから37年。
大井川鐵道は、SLを活かした総合的な観光鉄道を目指し、
創意あふれる取り組みを続けている。
いまや「SLと名車が走る観光鉄道」は全国区の知名度を誇る。
その存在は、地域にとっても貴重な財産だ。
魅力ある鉄道と地域をつくる——大井川鐵道の取り組みを紹介する。

文◎茶木 環 / 撮影◎織本知之



関の沢橋梁を渡る井川線南アルプスあぶとライン



数々の「唯一」を持つ二つの路線

のどかな山間の茶畑に、ポオーツと汽笛が鳴り響く。力強いドラフト音が聞こえてくる。やがて白い蒸気を噴き出し、その勇壮な姿を現したSLは、力強い走行音を響かせながら通り過ぎていく。37年前から続く、大井川鐵道の沿線風景だ。

東海道24番目の宿場町、金谷を起点に、その名の通り、大井川の流れを遡るように北上する大井川鐵道は全長65km。

その道のりは、大井川本線と井川線の二つの路線で結ばれている。

大井川本線は、金谷ー千頭間39・5kmの路線。昭和51年、当時の国鉄からすべでのSLが消えたその年の7月、全国に先駆けてSLの動態保存運転を開始して以来、ここ大井川本線では、ほぼ毎日「SL急行」が運行されている。

現在、大井川鐵道に在籍する常時走行可能な状態のSLは4両。国鉄から移籍しSL動態保存運転の先陣を切ったC11

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

【大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造】



形227号、戦時中にタイに送られ昭和54年に日本への帰還を果たしたC56形44号、現存するのはこの車両だけという昭和初期製の貴重なC10形8号、お召し列車を牽引した実績を持つC11形190号だ。ちなみに大井川鐵道では、この他にも日本ナショナルトラストが所有する1両を保管している。

もちろん、SLに牽引される旧型の客車群やSLの補助に使われる電気機関車も、他線ではお目にかかれない特色ある車両を保有している。

さらに、地元住民の足として利用される普通列車では、南海電気鉄道の「ズームカー」こと21000系、京阪電気鉄道の「テレビカー」の愛称で親しまれた3000系、近畿日本鉄道の特急電車16000系が、オリジナルカラーのまま現役で活躍している。かつて関西の大手民鉄で活躍していた個性豊かな電車が里山を走る風景は、SLとはまた違った趣があり、楽しい。

そして、千頭から先は「南アルプスあぶとライン」と呼ばれる井川線の鉄路が南アルプスの玄関口・井川まで続く。中部電力からの委託を受けて大井川鐵道が運営している路線で、営業距離は25・5km。かつてダム建設の資材と木材輸送を担った森林鉄道を、小さな

ディーゼル機関車と客車が進んでいく。

途中には、日本の鉄道で唯一のアプト式区間がある。平成2年にダム建設に伴い線路の付け替えが必要になったとき、地形上やむを得ず生じた90%の急勾配をクリアすべく採用したのがアプト式鉄道だ。その区間、アプトいちしろ駅ではアプト式機関車の連結作業が行われる。床下からゴロゴロ歯車が噛み合う音が響き、急勾配を上っていく。1・5kmを上り切り、長島ダム駅でアプト式機関車が切り離されると、列車は再び井川を目指し走るので。

両線とも列車自体が珍しい上、本線の車窓から眺める里山や大井川とその広大な河原の風景、井川線の森林と水をたた



大井川鐵道株式会社
営業部 課長

伊藤和則

Kazunori ITO



大井川鐵道株式会社
管理部 課長

山本豊福

Toyofuku YAMAMOTO

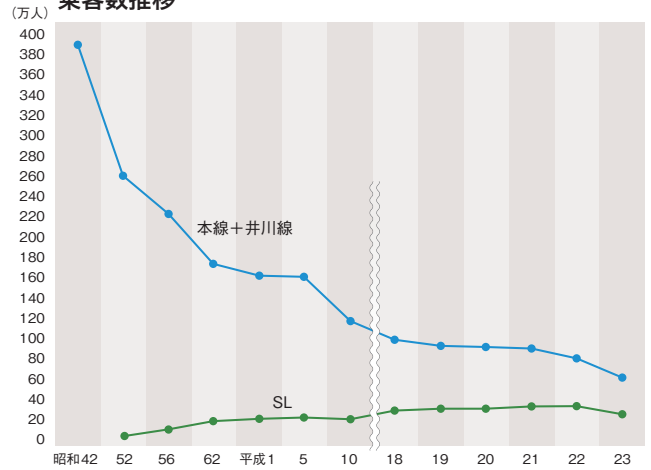
SL急行の乗車人員はほぼ右肩上がりで増加し、初年度に7万人、3年後の昭和54年には年間10万人を突破している。

国鉄のSL列車全廃と入れ替わるように始まった大井川鐵道のSL動態保存運転。C11形227号が牽引するSL急行「かね路号」の営業運転が開始されると、3両の客車の指定席はあつという間に何日も先まで予約で埋まり、沿線には大勢のSL愛好家がカメラを抱えて集まったという。

レトロな客車と楽しい車内演出

えたダムの雄大な景色など、それぞれに大きな特徴があり、二つの路線の乗車を目的に多くの観光客がここ大井川鐵道を訪れる。

乗客数推移



SL急行の座席は原則予約制だ。現在、トップシーズンには定員560人、最大7両の客車編成で、1日に3往復走らせているが、それでもすべての便が満席になる日も少なくない。

SL急行に乗るために始発駅の新金谷駅に向かった。開業当時の面影を残す駅舎、ホームは発車前のSLの勇姿に歓声を上げ、記念撮影する乗客で賑わっている。シュツシュツという蒸気の噴出音が、SLの旅の高揚感を一層かき立てる。

客車はいずれもかつてSLと共に使用されていたもので、大井川鐵道では当時のまま、何も手を加えずに保存している。手動のドア、ニスが塗られた木製の壁や床、アーチ形の天井や木枠にモケット生地を張った座席。古き良き時代の風情が漂う。汽笛が鳴り響き、がくと連結器の衝撃が伝わり、列車はゆっくりと走り出し、少しずつ速度を増していく。

やがてSL急行名物のSL専務車掌、通称「SLおばさん(おじさん)」の車内放送が流れ始めた。機関車の紹介や沿線風景の見所をガイドしてくれる。この放送が終わると、車内を回って乗客に直接語り掛け、緩急自在の話術で乗客を楽しませてくれる段取りだ。時にはハーモニカを取り出し、童謡を演奏する。乗客が思わず口ずさむ。ハーモニカの音色と歌

平成2年にはその2倍の20万人に上り、21年には過去最高の28万人を記録した。「東日本大震災が起きた23年は22万人に減少したが、24年の乗車人員数は、ほぼ例年並みまで回復している」と管理部門の山本豊福課長は言う。



1 当時のままを保存している旧型客車の車内 2 茶畑の中をSLが走る。鉄道の原風景がここにある 3 旧型客車はその名の通りの網棚 4 旅人と沿線の人が手を振り合う。窓を開けて手を振る乗客

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

【大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造】

声、そして列車の走行音が相まって、車内の「楽しさ」と「懐かしさ」が一段と色濃くなっていく。

SL専務車掌はこれまで9人が務め、現在は女性2人、男性1人が交代で乗務している。元国鉄職員だった初代SLおじさんは、口ぐせのように「楽しい思い出を持って帰ってほしい」と話していたという。その志は引き継がれ、20年間、SLおばさんを務める大原ひで子さんは「お客さまに『また行きたい。もう一度SLに乗りたい』と思っただけのよう」に案内したい」と話す。後日、その心のもったもてなしに、乗客からお礼の手紙が届くこともあるそうだ。

営業部の伊藤和則課長も、「各自の個性を生かしたSLおばさん（おじさん）のパフォーマンスとも言える演出が、SLの魅力をさらに引き立て、お客さまの思い出をさらに印象深いものになっている」とその活躍をたたえている。

新金谷駅から千頭駅までのSL急行の旅は約80分。途中、列車は家山駅に停車する。映画やドラマの撮影にたびたび使用される駅で、木造の駅舎には昭和初期のたたずまいがそのまま残る。ホームに降り立ち、外の景色を楽しむ乗客の姿が目立つ。団体利用客はここで降車するケースも多い。

大井川本線には、SL急行が通過する駅にも趣深い駅がそろっている。川根温泉の最寄り駅である川根温泉笹間渡駅、日本民営鉄道協会との共同事業で開業時の姿を復元した田野口駅、懐かしい木造駅舎が健在の駿河徳山駅など、車窓から

眺めるだけでも楽しい。

終点の千頭駅に到着した。運転士に話しかける人、静態保存されているSLを見学する人、井川線に乗り換える人、SL資料館に向かう人——SLの旅の余韻は冷めやらぬ、駅にはしばらく旅人たちのざわめきが残っていた。

継承し、磨き上げていく現場の力

こうしたSLの旅を、安全・快適なものにするため、新金谷車両区ではSL出発の約3時間前から綿密な点検整備を開始する。

「運行ダイヤ通りに、安全に走行させることが、自分たちの最大の使命」と語るのは、松本幸一整備士で、15人いる整備現場ではリーダー的存在だ。

点検は動輪回りを中心に、1カ所ずつ、専用のハンマーで叩いて音を聞き、キズの有無を目視でチェックして、不具合がないかを慎重に確認していく。SLの取り換え部品はいまではほとんど手に入らないため、図面をひいて自分たちでつくすることも多い。

大井川鐵道では、4両のSLを2日間ずつのローテーションで運行させるなど、消耗を防ぐ努力も行っているが、油断は禁物だ。

現場には、何代も前から引き継がれてきた整備記録がある。若手にとっては大切な「虎の巻」だ。この記録に学び、自らの技術を高める努力が続いている。また、最近ではSLを運行している他社と積極的に情報交換を行い、整備技術の継



1



2



3



4

1車内を回り、乗客と談笑する「SLおばさん」の大原ひで子さん 2入念に磨き込まれた動輪部 3運転席に着く澤谷浩運転士 4SLの下から足回りをチェックする松本幸一整備士



1 2 3 昭和6年開業の田野口駅。乗車券販売窓口など、当時の姿が復元されている。4 本社の新谷山駅。SLや置くことができないSL急行が停車する家山駅。5 6 昭和6年開業の田野口駅。乗車券販売窓口など、当時の姿が復元されている。4 本社の新谷山駅。SLや置くことができないSL急行が停車する家山駅。5 6 昭和6年開業の田野口駅。乗車券販売窓口など、当時の姿が復元されている。4 本社の新谷山駅。SLや置くことができないSL急行が停車する家山駅。5 6

総合的な「観光鉄道」を目指す

大井川鐵道は、関連各社の事業をSL

承と進化に取り組んでいるという。一方、運転士と助手が、運行準備でまづ行うのは、SLの釜に火を入れることだ。その後、整備士と共に、足回りの可動部など約100カ所に注油する。釜に火を入れて1時間半、一定の火力に達したところで、いよいよ石炭投入だ。釜の中の場所によって火力に偏りが出ないよう、万遍なく石炭を投げ入れる。新金谷一頭間1往復で1tの石炭を消費し、運転室内はおよそ60℃にもなる。乗務は3人体制。運転士と石炭をくべる助手、もう一人の助手は運転席の反対側の視界をサポートする。14年のキャリアを持つ澤谷浩運転士は「実はSLの運転席は車両の後方部、左側にあるため、視界が遮られ、右側はほとんど見えない状態になる。そのためSLの運転には高度な運転技術とともに、強靱な意志と集中力が必要になる」と話す。SLの運転士資格を取得するには、ゆうに10年はかかる。現在、大井川鐵道には13人の蒸気車運転士が在籍し、6人の助手が蒸気車運転士を目指し、経験を積んでいる。

整備や運転の現場では、先輩の行動や教えに従い、自らの努力を決して怠らないのが鉄則だ。こうして日々積み重ねられていく現場のノウハウは、大井川鐵道を独自の「現場力」となって、さらに大きく成長を続けている。

「この規模の鉄道にしては、駅弁やグッズなどの関連商品が充実し、パーク＆ライドの整備も進んでいる。観光鉄道に特化している当社では、運賃以外の収益を上げる方法を常に検討している」と山本課長は語る。

もちろん、SLの魅力を最大限に生かした営業戦略も練られている。平成24年の夏休み期間中には、青い「SLくん」を運行。創立80周年の際に社員が作成し

に連動させ、「観光鉄道」としての総合的な魅力づくりに取り組んでいる。これは、大井川鐵道のSL動態保存の道を切り開いた白井昭氏が、イギリスの保存鉄道担当者から受けた「運賃だけではなく、飲食や宿泊などトータルで収益を上げなければ、保存鉄道は成功しない」というアドバイスを具現化したものだ。「SL乗客サービス」を多方面に拡大し、一つ一つを事業化してきた。その一例を見てみよう。汽車の旅につきものの駅弁は、SLが描かれたパッケージの中に地元の味を詰め込んだ3種類を用意している。土産用には、動輪をかたどった焼き印を押した特大サイズのどら焼きやSLの形の人形焼き、SLの汽笛音で時刻を知らせる目覚まし時計やおもちゃなどを車内限定で販売。関連会社が企画製造する菓子や土産物は、地方鉄道とは思えない充実ぶりだ。マイカーで訪れる乗客のためには、新金谷駅周辺に駐車場（1日700円）やコインパーキングなど、170台が収容できるスペースを用意し、関連会社が管理運営している。

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]



1



2



4

1見学通路を整備して始めた「車両区整備工場見学」が好評だ 2「SLフェスタ」ではSL無料乗車体験を実施(写真提供：島田市) 3夏休みはSLを楽しむ家族連れが多い 4子どもたちの人気を集めた青い「SLくん」 5オリジナルの駅弁も人気 6車内限定販売のどら焼き



5



3



6

観光客だけでなく、地元住民にも好評なのが「車両区整備工場見学」だ。関係者以外の立ち入りを制限していた新金谷車両区に、見学通路の整備を進め、SLの出発前準備風景やSLの整備風景を見学できるようにした。

成功を収めた「車両区整備工場見学」

観光客だけでなく、地元住民にも好評なのが「車両区整備工場見学」だ。関係者以外の立ち入りを制限していた新金谷車両区に、見学通路の整備を進め、SLの出発前準備風景やSLの整備風景を見学できるようにした。

「黒いSLを青く塗装することに賛否両論あったが、青いSLの前で喜んで写真を撮る親子連れの姿が励みになった」と振り返る。

一方、恒例イベントとして、すっかり定着しているのが、昭和58年から続く夏のビール列車だ。いまや全国各地の鉄道で行われる人気のイベントだが、大井川鐵道の歴史は長い。それだけに常連が多く、毎年参加するファンも少なくない。普段は大井川鐵道に乗車しない地元住民も、「ビール列車だけは特別と思っているようだ」(伊藤課長)。

この企画の発案者である伊藤課長は「黒いSLを青く塗装することに賛否両論あったが、青いSLの前で喜んで写真を撮る親子連れの姿が励みになった」と振り返る。

一方、恒例イベントとして、すっかり定着しているのが、昭和58年から続く夏のビール列車だ。いまや全国各地の鉄道で行われる人気のイベントだが、大井川鐵道の歴史は長い。それだけに常連が多く、毎年参加するファンも少なくない。普段は大井川鐵道に乗車しない地元住民も、「ビール列車だけは特別と思っているようだ」(伊藤課長)。

普通電車の乗車人員増と沿線観光の活性化を目指し、割引切符も数多く用意している。閑蔵・接岨峡や寸又峡を観光する周遊券、「川根温泉ふれあいの泉」など沿線の観光施設と往復乗車券をセットにしたクーポン、大井川鐵道全線や本線・

そんな声に対して、現場の松本整備士は「皆さん、熱心に見学されているし、歓声も聞こえてくる。整備工場見学に限らず、車両区の脇の駐車場から身を乗り出すようにしてSLをご覧になる方も多し。そういう場面に出会うと、SLの整備に携わって本当によかったと思う」と話す。営業サイドと整備現場、立場やアプローチは異なっても、「観光鉄道として何をすべきか」という点においては同じものを見据えているようだ。

新東名高速道の開業に合わせ、平成24年のGW企画として開始して以降、夏休みや秋の観光シーズンに、土曜・日曜を中心に見学日を設定している。開始して4カ月あまりの9月中旬には、見学者数1万人を達成した。

「最初、現場側は安全面から賛成できなかったようだが、営業としてはお客さまにSLを身近に感じてもらう機会をつくりたかった。見学通路を整備するなど環境を整えたこともあり、いざ始めると、現場も期待以上に協力してくれている」と伊藤課長は言う。また、山本課長も「作業が忙しく、現場がお客さまとコミュニケーションをとるのは難しいだろうかと懸念していたが、忙しい合間を縫って、お客さまの質問に丁寧に答えてくれていて」と満足気だ。

新東名高速道の開業に合わせ、平成24年のGW企画として開始して以降、夏休みや秋の観光シーズンに、土曜・日曜を中心に見学日を設定している。開始して4カ月あまりの9月中旬には、見学者数1万人を達成した。

「最初、現場側は安全面から賛成できなかったようだが、営業としてはお客さまにSLを身近に感じてもらう機会をつくりたかった。見学通路を整備するなど環境を整えたこともあり、いざ始めると、現場も期待以上に協力してくれている」と伊藤課長は言う。また、山本課長も「作業が忙しく、現場がお客さまとコミュニケーションをとるのは難しいだろうかと懸念していたが、忙しい合間を縫って、お客さまの質問に丁寧に答えてくれていて」と満足気だ。



1 Plazaロコ内に展示されている機関車や客車は実際に乗ることができる 2 ドイツ・コッペル社製1号機 3 Plazaロコ内にあるインフォメーションセンター 4 新金谷駅に整備された「転車台」 5 新金谷駅向かいにあるプラザロコ

観光振興を目指し進む自治体との協働

が好きな子どもも多いはず。子どもたちのファンを増やすことが、大井川鐵道の未来につながる」と期待を寄せている。

「こうしたさまざまな体験によって鉄道が好きな子どもも多いはず。子どもたちのファンを増やすことが、大井川鐵道の未来につながる」と期待を寄せている。

また、今後は青い「SLくん」や車両区整備工場見学、さらにはJTB法人東京の「旅いく」と共催した「職業体験プログラムSL乗車体験」などのような子どもたちを対象にしたイベントも、積極的に打ち出していく方針だ。

「こうしたさまざまな体験によって鉄道が好きな子どもも多いはず。子どもたちのファンを増やすことが、大井川鐵道の未来につながる」と期待を寄せている。

また、今後は青い「SLくん」や車両区整備工場見学、さらにはJTB法人東京の「旅いく」と共催した「職業体験プログラムSL乗車体験」などのような子どもたちを対象にしたイベントも、積極的に打ち出していく方針だ。

「こうしたさまざまな体験によって鉄道が好きな子どもも多いはず。子どもたちのファンを増やすことが、大井川鐵道の未来につながる」と期待を寄せている。

また、今後は青い「SLくん」や車両区整備工場見学、さらにはJTB法人東京の「旅いく」と共催した「職業体験プログラムSL乗車体験」などのような子どもたちを対象にしたイベントも、積極的に打ち出していく方針だ。

また、今後は青い「SLくん」や車両区整備工場見学、さらにはJTB法人東京の「旅いく」と共催した「職業体験プログラムSL乗車体験」などのような子どもたちを対象にしたイベントも、積極的に打ち出していく方針だ。

地元では、島田市が中心となって、S

地元では、島田市が中心となって、S

地元では、島田市が中心となって、S

地元では、島田市が中心となって、S

地元では、島田市が中心となって、S

地元では、島田市が中心となって、S

地元では、島田市が中心となって、S

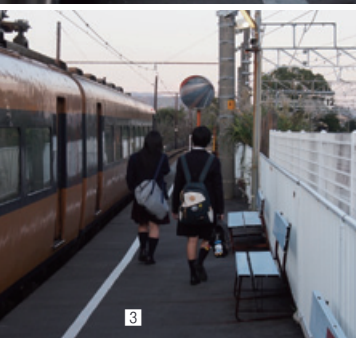
地元では、島田市が中心となって、S

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

【大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造】



1千頭駅「SL資料館」ではSLに関する資料を展示 2ホームで安全確認をする車掌 3通学路線でもある大井川本線 4旧型客車の側面に付けられたプレート 5南海21000系。当時のままの深いグリーン的車体 6SLに向かって手を振る沿線の人たち



本物のSLと地域の観光づくり

最近では、島田市の観光担当職員と一緒に営業活動を行うなど、さまざまな面において自治体との協働が進んでいる。

SL急行の出発駅である新金谷駅には大井川鐵道本社や新金谷車庫区があり、駅周辺には、関連会社の建物が並んでいる。

中でも、ひととき目立つ大きな建物は、平成9年に開設した「プラザロコ」だ。

以前はスーパードットという広々とした屋内に、ドイツ・コッペル社製の小型蒸気機関車や井川線で使われていた小型客車の静態保存、昭和30年代の駅舎の再現や鉄道模型のコレクションを展示している。土産物のショップコーナーもあり、SLの待ち時間も楽しく過ごすことができる。

きる。

このように観光鉄道としての経営基盤を確立し、現在もさまざまな取り組みを行っている大井川鐵道だが、ここにきてSL急行の乗車形態に一つの課題が持ち上がっている。「乗車区間の短縮」だ。観光バスのツアーは、SL乗車と一緒にグルメや観光、ショッピングなど盛りだくさんのコンテンツを詰め込んでいる。SL乗車に使える時間はわずか30分。そのため、バスツアーの団体客は停車駅の家山駅で降車してしまうのだ。

「鉄道単体で見ると、一人当たりの平均単価が確実に落ちている。しかも途中下車すると、乗車時間が短いため車内で食事しようとしなくなり、駅弁の売り上げにも影響する。当社の多角経営は、SLと連動した事業が多いので、マイナス面も運命共同体になってしまう」と伊藤

課長は語る。

かつて大井川鐵道が「観光鉄道」を生き残り策として選択した背景には、沿線人口の減少もあった。上流部の川根本町の高齢化率は静岡県内で1位だ。大井川の鐵道の定期利用者は全輸送人員の約2割を占めるが、通勤での利用はほとんどない。少子化が進み、通学利用も減ることはあっても増えることはないはずだ。

「鉄道事業者の収益は通常、通勤通学の定期利用がベースになるが、当社の場合には観光客がベースになる。しかし、東日本大震災後、全国の観光地に大きな影響が出たように、観光に安定は望めない。それを収益基盤としていることを深く認識しなければならぬと考えている」と山本課長は言う。

それも踏まえた上で「大井川鐵道ならでは『本物感』を大切にして差別化を図り、SLだけではなく、地域を楽しむ観光を考えていきたい」と伊藤課長は言い、「何も手を加えていない往年の姿そのままの旧型客車だから『本物のSLの旅』をゆっくり味わっていただけ。地元の食材や名産品を掘り起こして、沿線周辺で観光を楽しんでいただけ。地域の方々と一緒に考えていきたい」と続ける。

SL保存運転を「観光鉄道」をテーマの一つのビジネスとして成立させた大井川鐵道。「白井昭氏が蒔いた種が花開いた」と山本課長が語るように、SLはもはや自社だけのものではなく、地域の貴重な財産として、ここに存在している。37年前、大井川鐵道の行く道を切り開いたSLはいま、地域の未来の開拓に大きな期待が掛かる。

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

SPECIAL INTERVIEW



島田市長

桜井勝郎

Katsuro SAKURAI

写真提供／島田市
文●茶木 環／撮影●織本知之

島田市の

「大井川を軸とした 地域づくり」と 大井川鐵道

島田市は、平成20年に旧川根町と合併後、新市の都市戦略として、「大井川を軸とした地域づくり」を推進している。24年度の市政方針でも、都市基盤整備と地域内外との交流が重要とした上で、大井川鐵道、特にSLを大井川流域の重要な資源と捉え、鐵道を基軸に観光事業や交流促進事業を次々と展開している。桜井勝郎市長にお話を伺った。

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

【大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造】

地域内外の交流人口を増やす

——最初に大井川流域の歴史や特色についてお聞かせください。

桜井 江戸時代、徳川幕府は川越し制度といって、大井川には橋を架けずに徒歩での通行と決めました。大雨で増水すると、参勤交代の大名も旅人も島田宿に逗留する。さまざまな文人墨客も長期間逗留し、この地域にいろいろな文化が生まれました。京へ上る、江戸へ下る、東西文化の結節点のような場所となったのです。

長年、この川留めでそれなりの繁栄があったためか、地域の人々の気質はのんびりしています。体質的に自分の方から進んでいかないとこなるので、この地域の魅力的なものも全国に情報発信できないままです。島田市や大井川流域には、魅力的なものがたくさん埋もれています。この流域の魅力を、南北に走る大井川と大井川鐵道にうまく結び付けて、広く情報発信していきたいと考えています。

——桜井市長の就任後、島田市は観光事業に重点を置かれています。

桜井 ええ。こういう時代ですから、地域の人口を増やすのは大変です。島田市は、企業を誘致するには開発条件が整っていない。水が豊富な農業地域ではあるけれども、農業経営は厳しい状況にある。周辺の丘陵地を開発しようとしても、大井川流域には縄文時代の遺跡など文化財があって、それがなかなかできない難しさを抱えています。

結果、観光をメインに情報発信に力を入れて交流人口を増やすことが一番だと

いう考えにたどり着きました。行政が具体的な施策を一つ一つ実現していけば、市民はついてきてくれるし、観光客も集まり、前に進むことができます。

まずは、島田市の玄関口のJR島田駅を整備しよう。駅を整備したら、次はいろいろなイベントをしよう。「はまだ大井川マラソンinリバティ」も「SLフェスタ」も、そこから始まったもので、いろいろなことを仕掛けて地域を活性化しようとしているところです。いまはまだ、その中間ぐらいの段階ですね。

大井川鐵道は地域の財産

——「SLフェスタ」は、大井川流域の市町が共催する大規模イベントですが、どのようなきっかけで始められたのですか。

桜井 観光庁が平成22年度から取り組んでいる休暇取得・分散化促進実証事業「家族の時間づくりプロジェクト」に、島田市が参加して始まりました。

島田市が掲げたプロジェクトのキャッチフレーズは「家族で休んで、地域を元気にする」で、初年度の22年は、3年に1度開催される島田大祭・帯祭りの年だったので、10月の3連休に加えてもう1日、市内の全幼稚園と全公立小中学校を休みにしました。また、市内の企業の理解を得て休業してもらい、地域ぐるみの4連休を創出しました。

その4連休に、家族で楽しく過ごしてもらおうと、さまざまな仕掛けを用意したんですね。その一つが、SL無料乗車体験です。400人の親子の募集に、

1000人以上の応募があったので、臨時列車を走らせ、応募者全員に乗車してもらいました。

この初年度のSL無料乗車体験の反響が大変よかったので、それをきっかけとして、翌23年度からはSLフェスタとして開催しています。

23年度からは財団法人静岡県市町村振興協会からも助成を受け、川根本町と大井川鐵道とで共催し、吉田町も協力してくれました。24年度は川根本町も4連休を創設してSLフェスタを共催しています。

——川根本町には、島田市から共催を呼び掛けられたのですか。

桜井 そうです。大井川本線は、川根温泉側は川根本町までが島田市で、大井川の上流側は川根本町になります。

島田市と川根本町がいろいろな情報交換しながら、島田市から上流へお客さまを押し上げていく。大井川流域を活性化させるためには、連携して、そうした取り組みを進めていかなければと考えています。

24年度のSLフェスタでは、千頭駅でSL3両が横一列に停車した姿を皆さんに披露しました。鉄道写真家の中井精也さんにも来ていただいて、たいへん盛り上がった。その迫力ある光景は全国紙や週刊誌にも大きく掲載されました。全国的に話題になるような企画で、この地域の情報をどんどん発信していきたいですね。

こうしたイベントには開催経費がかかりますが、交流人口を増やすためには、ある程度の投資が必要ですし、必ずいろいろな形で残っていくと思っています。

——この地域にとって、大井川鐵道はどのような存在ですか。

桜井 地元の公共交通機関としての役割もあります。大井川鐵道は観光鉄道として成り立っていると思っています。地方鉄道はどこもがそうなのでしょうが、大変な経営状況にあると思われる中、頑張ってもらって感謝しています。

われわれ島田市も、川根本町も、大井川鐵道は地域の財産であり、文化財であり、大切な観光資源だと思っています。だから、大井川鐵道には今まで以上に頑張ってもらって、行政はそれをもっとうまく活用して交流人口を増やす。全国の皆さんにSLに乗っていただき、島田市の魅力についてもっと知ってもらおう。それが島田市の活性化になり、大井川流域の地域づくりにつながっていくと考えています。



全国紙にも大きく取り上げられたSLフェスタ「SL大集合」



1大井川に架かる蓬萊橋は、897.422 mもの長さの木造橋 2県内有数の湧出量を誇る「川根温泉ふれあいの泉」 3大井川の河跡湖といわれる「野守の池」

——新金谷駅の「転車台」は島田市が新設されたといいました。

桜井 転車台は、島田市が観光施設として整備しました。無償で大井川鐵道に貸与し、維持管理を任せています。

一民間企業のために整備するとなると、市議会がなかなか認めないものですが「とにかくやるしかない」と決断したわけです。転車台整備を担当した市のスポーツ・経済部はユニークな職員が多く、私と同じように柔軟な発想ができる（笑）。私は普段からいろいろ考えて、考へが熟したところである日突然、「よし、やるぞ」と言うんですが、多少、面倒なことでも、「私が責任を取るから一緒にやる」と言うのと皆、一生懸命やってくれ

ます。転車台も、そうしたケースの一つでした。

それまで、SLは新金谷から千頭に向かうときは正面運転、帰りはバック運転でした。SLはやっぱり正面を向いて走った方がいいというご意見が多かったですね。千頭駅だけではなく、新金谷駅にも転車台が整備されたことで、ようやく双方向とも正面運転ができるようになりました。

SLが方向転換するのをわざわざ見に来る観光客も多いんですよ。大井川鐵道の方でも、今度はバック運転が珍しくなったので時々サービスでバック運転をしようとか、車両区整備工場見学を開始するなど、鉄道事業者の発想でいろいろ

な企画を考えるようになっていきます。いい効果が出ていると思いますね。

滞在型・回遊型の観光施策を展開

——イベント以外にはどのような観光事業を推進されていますか。

桜井 大井川鐵道の沿線では「川根温泉ふれあいの泉」が人気の観光スポットの一つです。土日はマイカーのお客さんでいっぱいですが、観光バスをお断りしているぐらいなんです。ここは宿泊施設がありません。一方、SLのツアー客は、途中駅の家山駅で降りて、他の観光地にバスで移動するケースが非常に多くなっている。終点の千頭駅ではなく、家山駅がポイントになっているんですね。

そこで、家山駅から観光バスで移動するのなら、ここに滞在して楽しんでいただくのと、川根温泉の隣にホテルを建設します。1泊しても楽しんでいただける観光要素を増やして、滞在型・回遊性を高めればいい。蓬萊橋や東海道の大井川川越遺跡、ばらの丘公園など、周遊して観光いただける場所が実はたくさんあるんです。

——自治体がホテルを経営するというのは、とても珍しいですね。

桜井 皆さん、驚かれます。国から補助金をいただき、税金も使うわけですから、利用しやすい料金で、できるだけ快適な施設にしたいと考えています。

檜の露天風呂やキッチンが付いた長期滞在用の和室が8室。あとは、上ランクのビジネスホテル仕様にして、大浴場を

つくりまします。部屋数は42室で、宿泊人員は約150人。宿泊料金は市民が1泊5000円、市外の方は6000円程度になる予定です。また、100人ぐらい入場できるホールをつくり、宿泊客の食事の他、結婚式や法事などで市民も利用しやすいようにしたいと考えています。食についても、いろいろ考えていて、山で獲れるイノシシやウサギ、アユやヤマメ、山菜など、地のものを堪能いただく。イノシシ鍋は肉が柔らかくておいしいから、きつとおいしい名物料理になる（笑）。ホテルの近くに食肉センターもつくる予定です。このホテルや食肉センターによって、80人ほどの雇用が生まれます。職を増やして若者の流出を防ぎ、川根地区や伊久身地区をもっと元気にしたい。

理想を言えば、最寄り駅の家山温泉駅[※]に千頭駅行きのSLが停車してくればいいのですが、この場所は上りの勾配がきついで停まらない。逆方向の新金谷駅行きなら、下り勾配になるので停車できるんですけどね。ですから、家山駅からシャトルバスを出そうとか、ジープみたいな車で河原を走るのもいいとか、いろいろ考えているところです。

ホテルは平成26年初夏の開業予定です。そのときは、SLとうまくコラボレーションして、オープン記念イベントを開催したいと思っています。大井川鐵道にもぜひ一緒に頑張ってほしいと思います。

広域交通を活かした交流拠点都市戦略

——先ほど大井川鐵道は観光鉄道として

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

成り立っているとおっしゃいましたが「市民の足」としてはいかがですか。

桜井 通勤利用が少ないというのが経営的に難しいところでしょうね。旧川根町と合併しましたから、市の中心部と川根地区を結ぶコミュニティバスを運行することもできるのですが、そうすると、鉄道を利用する人が減ってしまう。SLを運行して、それに付随して弁当やグッズを売って何とか維持している大井川鐵道の妨げにならないような形で、地域住民の足を確保していきたいと考えています。大井川鐵道がこれからも継続していくためには、行政も側面から支えていかなければならないと思っています。

——SLの将来性についてはどのようにお考えですか。

桜井 SLの将来は、私は安泰だと思っています。SLは古くなればなるほどいい。こういう時代だからこそ、癒しの場として重要だと思っています。部品が消耗しても、いまの技術で何とか問題は解決できると思いますし、修繕費も高額だと心配されていますが、そのときが来たら、考えればいいでしょう。

SLもそうですが、私は、島田を昔の機関車や電車の宝庫にしたいんです。大井川鐵道に管理をお任せして、乗客増加策をどんどん考えてもらえばいい。子どもたちは鉄道が大好きですから、きっと喜びます。

——島田市は広域交通の拠点となりますか。交流促進に効果は出ていますか。

桜井 島田駅と六合駅についてはすでにバリアフリー化を完了しており、平成25

年度には金谷駅も工事に着手する予定です。これが完成したら、金谷駅から富士山静岡空港へ、15分おきにシャトルバスを運行させたい。これはチャンスだと考えています。空港と金谷はバスで15分と非常に近いので、飛行機で来たお客さんを島田市に呼び寄せたい。

その対策もすでに練ってあって、例えば島田市は全国初のマラソン専用コースが大井川河川敷にある関係で、県内外のスポーツ合宿が盛んに行われています。これをもっと使ってもらおうと、県外の高校や大学チームの合宿には宿泊費用1泊1200円、30万円を限度に補助しています。23年度は約8000人がこの制度を利用しました。また、島田茶・金谷茶・川根茶の3ブランドがあるためか、東京の大学の茶道部も当地で合宿をするようになっていきます。合宿が毎年続けば、次の代につながっていきます。社会人になっても、戻ってきてくれるかもしれない。こういう若い世代の人たちが次々に来るような仕掛けを、島田市はどんどん考えています。

——新東名高速道路が開通し、島田金谷インターも供用開始になりました。

桜井 これもまた面白く展開しています。NEXCOC中日本が開通記念に企画した「大井川SL&ダウンヒルライド」ツアーには、約2000人が参加しました。新東名で来た参加者は、島田金谷IC付近に設置された無料臨時駐車場を利用し、新金谷1千頭間はSLに乗車する。帰路は、大井川沿いをサイクリングしながら戻ってくる。自転車は、大井川鐵道

の協力でお座敷列車に積み込みました。これが大成功でしたので、いずれはオートバイでもやりたいと考えています。

飛行機で来た人もマイカーで来た人も、SLに乗車し、大井川流域を周遊する。こういう企画を大井川鐵道も手掛けるようになれば面白いですよ。

——SLが交流策の核となるのですね。

桜井 島田市をはじめとした大井川流域には、スポーツ施設や見どころ、観光要素がたくさんあるものの、それぞれはあまり知られていない。でも、全部総合して有効に情報発信していって、メジャーになれます。その観光要素をつないでいるのが、大井川鐵道であり、SLなんです。

大井川鐵道の方々も、どんどん積極的になってきているのを感じます。この大井川流域はこれから、大井川鐵道によって地域の魅力がますます深まってくると大いに期待しているんです。

地域活性化は、一つの施策や事業がすぐに結果を出すのではなく、相乗効果を引き起こしていくものなんです。今後も交流策を次々に展開して、地域の潜在的な力を引き出して活性化を図っていきたくと考えています。



1 恒例行事となった「しまだ大井川マラソンinリパティ」 <SLフェスタ> 2 島田市商工会のキャラクター「おしまちゃん」も登場 3 「SLふれあい体験」では転車台手回しに挑戦 4 オープニングセレモニーで挨拶を述べる桜井市長 5 新金谷駅を会場に開催された特別企画「SLと綱引きで勝負」

保存鉄道とは 技術と文化の 継承である。

鉄道の原風景がここにある。
蒸気機関車が客車を牽いて走る。
響き渡る汽笛の音と鋭い排気音、噴き出す白い蒸気。
環境庁「残したい日本の音100選」にも認定された
大井川鐵道の蒸気列車だ。
日本における保存鉄道の歴史はここ、
大井川鐵道から始まった。
しかし、その保存鉄道も蒸気機関車の寿命から、
その存続に赤信号が灯る。
大井川本線での動態保存を手掛けた白井昭さんに、
復活運転までの道のりと
保存鉄道のこれからについて、お話を伺った。

文●香田朝子／撮影●織本知之



SPECIAL INTERVIEW

大井川鐵道OB
名古屋レールアーカイブス
白井昭電子博物館

白井 昭

Akira SHIRAI

鉄道を保存するという価値

戦前の汽車の話をします。僕の蒸気機関車保存の原点です。

戦前、昭和10年ごろの東海道線は、わが国で初めて3シリンダを本格採用した蒸気機関車「C53」が花形で、当時「地上で最も早い乗り物」と言われていました。客車も、東北線なんかは真っ黒の木造客車ばかりだったのが、東海道線には鋼製のチョコレート色の客車が走っている。僕は東海道筋に住んでいましたから、田舎の汽車とは違くと、誇らしく自慢に思ったものです。

もう一つ、「B6」という機関車があります。昔は、入れ換えといって、到着した貨物列車から貨車を切り離して仕分けする作業があった。この入れ換え作業をドイツ製のB6と呼ばれる2400形がやるんです。C53に比べれば格段に小さいんだが、大きな機関車が引っ張ってきいた貨物列車を次々ばらしていき、その力強さ。C53の速さとB6の力。それが、僕の蒸気機関車保存の原点です。

昭 昭和20年4月、蒸気機関車のボイラーを勉強したいと名古屋高等工業学校（現在の名古屋工業大学）機械科に進学。学んだボイラーの知識と技術が、やがて名鉄の博物館明治村や大井川鐵道での蒸気機関車保存につながった。

保存鉄道の最初の関わりは、いまでも明治村に動態保存されている12号機関車です。昭和30年ごろ、名鉄の12号機関車

を廃車解体するという話が伝わり、何とか残せないかと土川社長に保存の陳情書を出しました。ありがたいことに土川社長は「分かっている。心配しなくていい」と言ってくれた。明治村の建設計画が正式に決定すると同時に、12号の明治村での保存が決まりました。

保存の大きな原動力となったのは、戦後まもなくから始まった海外の鉄道愛好家との交流です。イギリスやオーストラリアでは昔の鉄道をそのままの状態です「保存鉄道」という新しい取り組みが生まれていた。保存するということは、そういう古い鉄道文化財に対して価値観を持つということなんです。やっぱり日本は遅れている。日本でもやらなくてはいけない。保存をやるという決意が生まれていました。

大井川鐵道での蒸気機関車動態保存

昭 昭和45年、岐阜県の大垣で、1両の古い蒸気機関車が廃車されようとしていた。明治25年製造のイギリス車、あの「B6」だ。持ち主の西濃鐵道は、引き取り手が見つからなければ廃車解体するという。大井川鐵道の役員会に諮り、B6を買い取ることが決まった。

整備の後、千頭一川根両国駅間で距離の保存運転を始めました。そうすると面白いもので「大井川鐵道が蒸気機関車を動態保存するらしい」という話が広がって、小型の蒸気機関車——ドイツのコッペル社製1275号やクラウス17号な

特集：SL運行による鉄道と地域の再生

【大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造】

どが自然と集まってきた。

当時の大井川鐵道には、蒸気機関車の経験者が多く、蒸機の運転はお手のものでした。また、これらの機関車の復活整備でボイラーの修繕もやらざるを得なくなつて、大井川鐵道のノウハウがだんだん積み重なつていった。大井川鐵道の保存運転の初めの初めです。

昭和46年、僕は、蒸気の保存鐵道を勉強するため、ヨーロッパをめぐる旅に出ました。イギリスでは保存鐵道の運営は多くは基本的に寄付でまかなわれ、ボランティアが仕事をしている。そのころ、ドイツでは世界的に有名な01、52型が走り、往時のままの3軸客車等も使われていました。機関車だけではなく、客車も機関車の年代に合わせてそろえてある。古いものを大切に。保存のための技術だけではなく、市民が中心になって歴史的価値のあるものを残すナショナルトラストを学んだことが、僕の大きな財産になりました。

スイスにも行きました。スイスの蒸気の観光鐵道は私鉄です。ボランテアではありません。蒸気を残すにもいろいろなレパートリーがあることを勉強して帰ってきました。

蒸気機関車の本線運転の研究が始まった。大井川鐵道には「大井川本線で蒸気列車の運転」を望む声が殺到していた。しかし、B6などの小さな機関車では力が足りない。客車を牽いて一往復約80kmを走行するには、状態のいい中型機関車、それと整備する体制が必要だ。

まず、収支の見通しです。作りましたが、全然自信がない。何年続くか、それも分からない。無茶は承知で、蒸気列車の定期運転を決定し、そのための準備を開始しました。

機関車は、国鉄から廃車したばかりのC11型227号を調達しました。しかし、実際に運転となると、問題は山ほどある。

一番の懸念は、蒸気機関車の心臓部、ボイラーの保守管理です。昔はどんな小さな町にもあったボイラー屋が姿を消し、ボイラーに関するさまざまな技術が急速に失われつつあった。これはなかなか大変なことでしたが、幸い、特殊鋼でできたボイラーの重要な部品「煙管」自体は国内生産が続けられており、優良ボイラー屋を確保して外注すれば、何とかボイラーを維持できることが分かりました。

次に、石炭です。蒸気機関車の燃料というマーケットがなくなり、品質のいいものを手に入れるのが難しくなっていました。金谷は市街地なので、煤煙を出さない、熱効率の高い石炭がほしい。苦心の末、オーストラリア産とベトナム産の石炭をブレンドした豆炭を手配することができました。他にも足回りの可動部に注す油や車輪の空回り防止の砂、釜の火つけに必要な木

材の調達、ボイラーの水の処理の仕方など、準備を進めていきました。

また、保存鐵道であるからには、蒸気機関車の技術も保存しなければなりません。機関車の定期検査はどこでやるか。これについては、できることとできないこと、外注併用で鍛冶場がある自社で行い、技術を高めながら、できる限り継承していくことに決めました。

そして最後に、要員です。要員については「好きな仕事ができるなら」と、国鉄から移ってきた職員が助けてくれました。機関車に慣れているとは言っても大井川鐵道は小さなローカル鐵道ですから、国鉄OBの存在は心強くありがたいものでした。

こうして1年の準備期間の後、本線の保存運転が始まりました。昭和51年7月9日、C11型227号が3両の客車を牽いて、営業運転を開始したのです。

昔のままに、いまを走る

それから37年が経過し、いまなお蒸気機関車が存続し続けている。

毎日運転だから、毎日、同じ時刻に汽笛が響く。昼の汽車の汽笛が聞こえたら「昼めしに行こう」という地域の暮らし、住民の走行する汽車に手を振る乗客へのもてなしの気持ち。非常にうれしいことです。

また、昭和53年にスイスのブリエンツ・



C10形は昭和5年製造の蒸気機関車。全国でただ1両だけ残る貴重な蒸気機関車だ

ロートホルン鉄道と姉妹鉄道になったのが縁で、島田市とスイス・ブリントツ町が姉妹都市になっており、最近では頻繁に行き来しています。昭和61年には台湾の阿里山鉄道とも姉妹鉄道関係を結んでいて、現在、台湾・嘉義市と島田市が姉妹都市化に向けて交流を進めている。蒸気機関車を始めた僕にとってこれもまた、大きな喜びです。

後は、いつまで走り続けることができるのか、ということでしょうか。

限界

界のない車両はない。蒸気機関車の保存に、大きな問題として立ち回ってきたのがボイラーの寿命だ。煙管など内部の部品は交換すればそれで済む。しかしボイラー本体はそうはいかない。いつか限界はやってくる。

日本国内では、蒸気機関車の動態保存にあたって、ボイラーを新造した例はほとんどありません。例外は、明治村の12号機で、これは僕がアドバイスして、昭和60年にボイラーを新造して載せ替えている。JRなどで復活している蒸気機関車も、ボイラーは修理にとどまっています。

各地に静態保存中の機関車の中から、状態のいいボイラーを探し出し、修理して使うのは困難になりつつある。

じゃあ、日本でボイラーを新造するのは難しいのかというと、僕はそんなことはないと思う。国のボイラー規則が変わっているんで、それに合った設計図を起さなければならぬが、ボイラーの

新造はできる。ただし、いくらかかるのか、巨額なことは間違いないが、正確なところは分からない。やってみなければ分からないということです。

もう一つ、日本の保存鉄道は、イギリスのようにボランティアが主体となって動態保存しているのではなく、鉄道会社が営利事業としてやっている。会社が成り立つことが先決です。ボイラーの新造にかかる費用は、一企業が投資できる金額を超えている。だから僕に言わせると、将来は暗い。しかし、将来は誰にも分からないことなので「分かりません」と答えておく。

イ

ギリスでは鉄道愛好家たちが17年の歳月をかけて募金を行い、2008年、第二次世界大戦後に活躍した蒸気機関車「トルネード」をまるごと1両新造した。製造費は当時の円換算で4億円。ボイラーはドイツの専門会社でつくっている。09年初めから客車列車の高速機関車として運行を開始している。

トルネードは、60年前の設計図通りの、全くの新造です。計画に当たって、国もお金を出すと聞いたが、ボランティアは「国に関与されるのはいやだ。自分たちでつくる」と言って、4億円の新造費を17年かけて集めた。最初から最後まで、資金と技術の難問を全部自分たちで解決して完成させたんだね。それが筋だなんて思いますね。日本の蒸気列車の多くは保存鉄道ではない、観光鉄道です。

イギリスには100カ所近い保存鉄道



特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

があります。しかし、それだつてだんだん年老いてへばつていく。新造しておけばこれから100年は持つだろう、復元して保存しようということでは。

それに、この機関車の発車式は、皇太子殿下が主催しました。「蒸気機関車はイギリスが発祥の地である」という誇りを、国が持っている。国を挙げての祝いです。

これがもし日本だったらどうでしょう。4億円も集められるでしょうか。

日本の保存鉄道は誰が守るのか

僕の見解は、目標年次を2100年において、それまでに日本の蒸気機関車をどうするのか、考えてみてはどうかという事です。

産業考古学という学問分野があります。明治期以降の近代を形づくるのに大きな役割を果たした建物、機械や道具産業、鉄道車両などの歴史的な意義を明らかにしようというもので、その現物の保存も求められている。

産業考古学の視点で見れば、蒸気機関車もその技術も、保存すべきものです。それは、一企業のものではない。日本の技術であり、日本の文化です。

日本の蒸気機関車、技術を残すのか、残さないのか。守るのか、守らないのか。国民の選択、国民のコンセンサスが必要だ。その上で、どういう形で残していくのか、どう守っていくのかを決める。

国民のコンセンサスを得た上で残すべきもの。それは保存鉄道だけではな

い。赤字に苦しむローカル鉄道も同じと考える。

もう一つ、ローカル鉄道が存在する、保存鉄道が存在する、それに加えてLRTが増えていく。そういう社会は、成熟度が非常に高い社会であるという見方があります。

赤字を出しながらもローカル鉄道として存続していること自体、社会の成熟度の一つの度合いになる。大井川鐵道などはその典型的な例でしょう。普通に考えれば止めてしまえばいい。しかしこれを止めてしまうのは、後進国なんです。やっぱり鉄道があった方が住民も便利だし、観光客も喜ぶ。社会の役に立っている。

日本はいずれも未成熟で、中国はもつと遅れている。ヨーロッパの国など社会的にレベルが高い国は、皆の役に立つものは残しています。何億も投資して、鉄道もケーブルカーも水車もそろえている。社会資本の充実です。

僕は85歳になるんですが、年とともに、見方や考え方が変わっていくということを感じています。特に世界史、あるいは考古学。元は同じなんですが、60歳の時と80歳の時とは受け止め方が違っている。変わっていくこと自体が不思議なんです。けどね。とにかく10年経てば変わって、また10年経てば変わる。

2100年までの間に、社会がどういふふうに変化していくのか。本質を貫く議論は起こるのか、起こらないのか。未来は誰にも分からない。これが、僕が出した結論です。

白井 昭 (しらい あきら)

昭和23年、名古屋鉄道株式会社に入社。鉄道技術者として、名鉄7000形「パノラマカー」、羽田モノレール100系の開発・設計に携わる。昭和44年、大井川鐵道に移籍。大井川鐵道で、日本の保存鉄道の先駆けとなる蒸気機関車の動態保存を開始した。現在は、アメリカの技術が移入して発展した日本の電気鉄道の技術に的を絞った「電鉄技術史」をまとめている。

<書籍紹介>

鉄道技術者 白井 昭
パノラマカーから大井川鐵道SL保存へ
高瀬文人 著 (平凡社)

85歳にして現役。鉄道技術者・経営者・歴史家の三つの「顔」をもち、鉄道の楽しさをいまなお追い求める。日本に保存鉄道の文化を誕生させた白井昭の全貌をあますところなく描く。



こころを 育む旅の かたち。

親子のほんもの体験で 子どもの「生きる力」を 育てる。

子どもの発達において、人間的にも学力的にも、伸びる基礎的な土台となるのは、小さなころの外遊びや身体を動かす遊び、豊かな「体験」の力だという。そんな教育学の理論に基づき、未就学児から小学生の親子を対象に、新しい家族の旅の楽しみ方を提案しているのが、JTB法人東京の「旅いく」だ。農業や自然体験、モノづくりや文化、鉄道を舞台にした職業体験——「社会に生きる力の芽」を育むプログラムで、新しい子育てのライフスタイルを提案している。

文●香田朝子
写真提供：株式会社ジェイティブィー・京浜急行電鉄株式会社



旅いくファーム「畑サイエンス★芋掘り」と生物の繋がり」



株式会社JTB法人東京
事業開発部 旅いく推進室 マネージャー

遊佐知広

Tomohiro YUSA



株式会社JTB法人東京
事業開発部 旅いく推進室 室長

大竹千広

Chihiro OTAKE

子どもたちの「生きる力」を育む

「旅育」という言葉をご存知だろうか。旅を通じて見聞や視野を広げ、子どもの人間的な成長を促す——子どもの「生きる力」を育む旅、それが旅育だ。

1996年、文部省（現・文部科学省）に設置された中央教育審議会は、「21世紀を展望した我が国の教育の在り方について」の第1次答申で、「これからの子どもたちにとって必要となるのは、変化の激しい社会を『生きる力』である」と提言した。「生きる力」とは「自分で課題を見つけ、自ら学び、自ら考え、主体的に判断し、行動し、よりよく問題を解決する資質や能力」であり、「自らを律しつつ、他人とともに協調し、他人を思いやる心や感動する心など、豊かな人間性」、「たくましく生きるための健康や体力」だ。

この提言を受けて、2002年度以降、実施の学習指導要領は、子どもたちの「生きる力」の育成を理念に掲げている。11年から実施が開始されている新学習指導要領も、「子どもたちの現状を踏まえ、『生きる力』をより一層育む」ことを目指すとともに、「生きる力」の育成は、家庭や地域など社会全体で取り組むことが必要であるとしている。

こうした教育観を背景に広がっているのが、子どもたちの「生きる力」の育みに、「旅」を取り入れる旅育だ。親子が一緒にいろいろな体験を重ねることで、子どもの好奇心を引き出し、成長を促していく。新しい家族の旅のかたち、旅育が注目されている。

親子で体験する「旅いく」プログラム

JTBグループのJTB法人東京では、2010年6月に、未就学児と小学生以下の子どもを持つ家族向けにWEBサイト「旅いく」を開設。「旅のチカラで子どもの生きる力を育てる」をコンセプトに、農業体験や職業体験などさまざまな親子体験プログラムを企画、WEBサイトで販売している。

社内新規事業として「旅いく」を立ち上げた事業開発部旅いく推進室の大竹千広室長は言う。

「社会環境の変化に伴って、子どもたちに関わるさまざまな問題が社会問題化しています。文部科学省も提唱していますが、私自身、子育てを通じ、いまの子どもたちに必要なのは、大きくなってからも社会で元気に自分らしく生きていける、『社会に生きる力』だと痛感しています。

旅はホンモノ体験の宝庫です。感性を育て、人を成長させる力がある。この旅の力を、子どもたちの未来に活かすことはでき

ないだろうか。『旅いく』の企画は、そんな思いからスタートしています」

人は、見たたり聞いたたり触れたりすることで、外界からさまざまな情報を得、心身ともに成長していく。特に脳の発達の著しい幼少期から児童期にかけては、五感を使って多くの情報に触れることが、こころを豊かに、「生きる力」を育むことにつながっていくのだという。

親子体験プログラムの開発に際しては、お茶の水女子大学を中心とする大学チームと共同研究を進め、発達科学の知見から、旅や体験が子どもたちの成長にどのような効果をもたらすのか、旅や体験が育む「生きる力」の要素を体系化することから開始した。学術的な根拠に基づいたプログラムを開発するためだ。

「生きる力」って何だろうと考えてみると、それは知識や知恵であったり、健康や体力であったり、人を思いやる優しさや協調性だったり、いろいろな要素があることが分かります。

よく子どもは好奇心のかたまりと言いますが、小さな子どもの、すべての原点となっているのは「感じる力」です。感じることをベースに、発見する力やチャレンジする力が芽生えていく。あいさつをしたり、相手を思いやる力も、社会で生きていく大切な力です。

大学チームとの共同研究の結果、『生きる力』は『個人の力』と『チームの力』の総合力で、実社会で求められるコミュニケーション能力も、こうした力を備えることで磨かれていくことが分かりました」（大竹室

長）

体験を単なる体験で終わらせないために、「旅いく」では、大学チームとの共同研究に基づき、「生きる力」の要素——「生きる力の芽」を育む親子体験プログラムの開発に取り組んでいるという。

社会の仕組みを知る

「旅いく」で販売する親子体験プログラムの大きな柱は、農業体験と職業体験だ。

農業体験には、千葉県君津市に300坪の農地を借りて「旅いくファーム」を開園、「旅いく」オリジナルのプログラムを企画・実施できる環境を整えた。競技形式の野菜収穫体験や、収穫した野菜を使った調理体験など、子どもたちが主体的に取り組みたくなるプログラムづくりを心掛けている。

「同じ野菜について学ぶにしても、外界から閉ざされた部屋で学ぶのと、外に出て実体験するのでは、その情報の質と量が全然違います。外に出て、実際に野菜を育ててみると、野菜の色や重さ、匂い、土の感触や太陽の光、気温の変化など、活字だけで学ぶことの何十倍、何百倍もの情報を感じ取ることができる。こうしたホンモノの五感体験がこころの成長につながっていくのです」（大竹室長）

12年の秋には、従来の農業体験プログラムをさらに発展させた「秋冬野菜の種まき・手入れ・収穫・販売」、全4日間の体験プログラムを大学チームと共同開発し、実施した。「旅いくファーム」を教室に、土や生き物、植物など自然環境を学び、種まき

から販売まで「職業としての農業」を体験することで、社会の仕組みを理解する。最終日には、東京・青山のファーマーズ・マーケットで収穫した野菜を販売し、農業という仕事やお金の役割を理解するとともに、「あいさつする力」や「人とながる力」の育成を目指した。

一方、職業体験については、自治体や地域と連携し、各地の素材を活かしたさまざまな体験プログラムを旅行商品化する地域版の「旅いく」で、キッズニアと職業体験プログラム「旅いく×アウトオブキッズニア」を共同開発している。

八ヶ岳周辺（山梨県および長野県）、尾瀬片品村（群馬県）、墨田区（東京都）で実施しているもので、地域の特性を活かして発展した産業や地域に伝わる伝統の技、時代とともに新たに生まれたモノづくりを、子どもたちに体験させている。

八ヶ岳周辺ではこれまでに、八ヶ岳の名水を使ったそばづくりや和菓子づくりなど





八ヶ岳「ご当地グルメのお仕事★そばを作ろう」



八ヶ岳「ご当地グルメのお仕事★清里バーガー作り」



尾瀬片品村「こだわり農家に弟子入り★夏野菜を収穫しよう」



墨田区「匠革職人の仕事★『メイドインすみだ』のオリジナルペンケースを作ろう」



墨田区「時計職人の仕事★腕時計を作ろう」

ご当地グルメを楽しむ料理体験や、キャンプ、夜空の星を楽しむ自然体験のプログラムを実施。尾瀬片品村では高原トウモロコシの収穫体験や昆虫採集などを通じて、自然の中での生活の知恵・工夫を学ぶプログラムを展開している。

日本の伝統工芸の工房が数多く存在する墨田区で行っているのは、屏風や江戸切子、和紙、時計や板金加工などの職人体験だ。モノづくりの難しさや職人のこだわり、日本の伝統文化や技術力の高さを学ぶプログラムを、通年で企画し展開することが決まっている。

人気が高い鉄道体験プログラム

鉄道会社との共同企画による職業体験プログラムも実施している。

「旅いく」開設時から販売する小湊鉄道での「見習い車掌体験」がその第一弾で、参加した子どもたちは千葉県市原市・五井駅から上総中野駅まで見習い車掌として乗務する。

「子どもにも人気が高く、身近な鉄道の職業体験を通じて、ホンモノ体験の宝庫である旅を好きになるきっかけづくりを提供しようと考えた夏休み企画です。これが大変な人気で、毎年実施するようになりました」と、事業開発部旅行く推進室の遊佐知広マネージャーは話す。

「首都圏の鉄道会社と異なり、小湊鉄道は大半が無人駅で、車掌は駅員の仕事も兼ねています。昔ながらの紙の切符を車内で販売し、乗降客にあいさつをする。子どもたちは車掌体験を通して、地域に貢献する鉄道の素晴らしいことや役割、人との触れ合いの大切さを学びます」（遊佐マネージャー）

翌11年から実施しているのが、大井川鐵道での「SL乗車体験」だ。車両区整備工場で出発前の整備・点検を見学し、SLに乗車してお弁当を食べながら約1時間のSLの旅を楽しむ。出発駅に戻ってからは、制服に着替え、昔ながらの硬券切符にハサミを入れる駅員体験をする。

「SLに乗るということだけでも非常に面白い体験になるのですが、出発前の整

備・点検の見学を組み入れ、SLを走らせるためには出発の何時間も前から整備しなければならぬのだということ、専門の技術や特別な道具が必要なのだということを、理解できるようにしました。

大井川鐵道は37年前からSLを動態保存し、毎日運行しています。古いものを大切にすること、愛情を込めて整備するということが、いまの私たちの生活は、ものを長く使うということがなくなりました。古いものを使い続ける、直しながら使うということは決してかっこ悪いことではなく、本当は大事なことなのだということを、子どもたちに分かってもらいたいと思っています」（遊佐マネージャー）

もちろん、整備士や運転士、車掌など、鉄道に携わる人たちのチームワークと努力が安全運行を支えていることも、子どもたちに伝えたい大切なポイントだ。チームワークの力の育みにつながっていく。

一方、同じく11年から実施している京浜急行電鉄との共同企画には、「駅係員体験」がある。2年目を迎えた12年には、京急沿



小湊鉄道「見習い車掌体験」

線をフィールドに三浦半島ならではの職業体験や京急グループの施設でのキッズプログラムイベントを主催する「京急キッズくらぶ」とコラボし、「旅いく×京急キッズくらぶ2012年夏休み編」として、3プログラムを実施した。

人気の高い鉄道職業体験は、「1日駅係員になろう」で、首都圏大動脈の役割を果たす京急久里浜駅管轄区で1日駅係員を体験する。

三浦半島を舞台にしたプログラムは、油壺マリパーク周辺で磯や川の生き物を観察し、家に持ち帰って自分で飼育できるように見習い飼育員として飼育方法を学ぶ「三浦のメダカを育てよう」、人気の水中観光船「にじろさかな号」の乗船員として乗船客に海の素晴らしさや大切さを伝える「三浦半島の海の魚を案内しよう」の二つを実施した。

「京急電鉄さんも単なる観光体験ではない、もっと子どもたちのためになる取り組みを展開したいというお考えがあり、『旅いく』とのコラボが実現しました。三浦半島という地域に貢献するCSRとしても、価値ある取り組みだと考えています」（大竹室長）

ホンモノのメッセージを伝える

「旅いく」の体験プログラムの特徴は「ホンモノを体験させる」ことにある。

「ホンモノの場所」で、その道のプロの方々と一緒に『ホンモノの体験』をする。とで、子どもたちに、例えば自然の大切さや文化の大切さ、モノづくりの知恵や技術、働くということなど、人が生きる上で本当に大切な『メッセージ』に気づいてもらうことを目指しています」（遊佐マネージャー）

子どもたちに何を感じてほしいのか——すべてのプログラムづくりは、その問いかけからスタートする。職業体験プログラムなら、協力企業とディスカッションを重ねる中で、その企業ならではのメッセージ、

その企業でしか感じられないことを引き出し、体験プログラムを組み立てていく。逆に企業側が「できる」と申し出たことでも、「旅いく」のプログラムにそぐわないと判断したときには「お断りすることもある」（遊佐マネージャー）

「旅いく」では、こうして「ホンモノ体験」にこだわった親子体験プログラムを四つのテーマに分類、サイト上で販売している。「モノをつくる」「街ではたらく」「自然に学ぶ」「文化に親しむ」の四つで、プログラム内容に応じて3歳以上、5歳以上、小学生以上のコースを設定している。

2012年12月末現在、「旅いく」サイトの会員数（メルマガ購読者数）は約1万7800人。関東在住の会員が約半数を占め、年齢層では30〜40代が過半数を占める。これまでに100プログラムの親子体験プログラムを開発し、4000人以上の親子が参加した。

「子どもたちの『生きる力の芽』は、小さいころから親子でいろいろな体験を重ねることで育まれていきます。子どもと一緒に外に出て、ホンモノに触れる機会をたくさん持つことが、子どもの成長につながる子育てなのだということを、『旅いく』を通して発信していきたいと思っています」（大竹



京浜急行電鉄「おうちで飼育員★三浦のメダカを育てよう」



京浜急行電鉄「京急電鉄でお仕事★1日駅係員になろう」

室長

そのためには、体験プログラムのラインアップ強化が課題と考えている。旅先としての魅力も大きい地方鉄道や、地域のイベントとからめたプログラムなどが候補に挙がる。

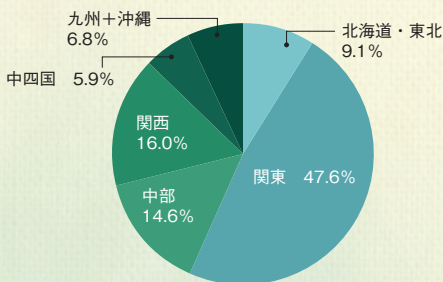
また、近年、観光活性化を図るため、地域が第3種旅行業を登録し、着地型ツアーの企画・販売を行うケースが増えている。

「これまでに培ったノウハウを用いて、地域の魅力ある素材を生かした体験プログラムを、地域とともに開発し、活性化に貢献していきたいと考えています。子どもたちの成長

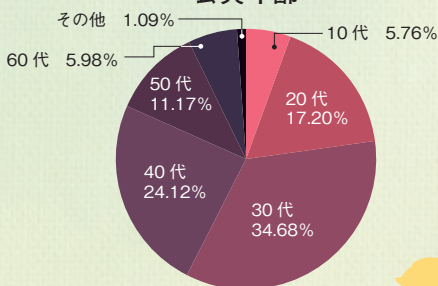
につながる場所として、他の着地型ツアーとの差別化を図り、家族旅行の需要を喚起していきたいと思えます」（大竹室長）

子どもたちの未来のために——「旅いく」では、次世代の人材育成に関心の高い企業、地域や行政等からの賛同を広く促し、子どもたちの成長を支援する取り組みをさらに広げていく方針だ。

会員の地域分布



会員年齢



文・写真 松澤美穂

地方 紀民 行鉄

上信電鉄株式会社



世界遺産への登録が期待される
富岡製糸場。
穏やかな日常に包まれた城下町。
歴史的な空間を企画キップで
満喫する。

彦

根城に国立西洋美術館・本館、佐渡鉦山の遺産群に百舌鳥・古市古墳群……。

世界遺産への登録を目指すこれら多くの国内暫定リストから、一步飛び出し、2012年、世界遺産への「推薦」が決定した富岡製糸場と絹産業遺産。その富岡製糸場を沿線に持つ上信電鉄では、次なる目標、世界遺産「登録」を応援して、高崎駅ー上州富岡駅間の往復運賃と富岡製糸場の入場料をセットにした企画キップを発売中とか。

企画キップは窓口販売

上信電鉄の高崎駅はJRの高崎駅に隣接。JRからの乗り換えには十分な時間を取っておいたのに、駅ビルのお土産物屋に目を奪われて、気がつけば時間はギリギリ。慌てて上信電鉄の乗り場へ向かう。

ホームには既に電車が入線し、乗客が続々と乗り込んでいる最中。急がなくてはと思っけれど、お目当ての企画キップ、「富岡製糸場見学往復割引乗車券」は券売機ではなく窓口販売。焦るこちらに気づいたのか、すばやくキップが差し出され、なんとか「駆け込み乗車」にならずに乗車。

一息ついて見渡した車内は、9割近い乗車率。空席を見つけて腰掛けると同時に、ガタンと大きく揺れて、電車が動き出す。

各駅停車という割にスピードが速いのだろうか、車内にはガタンゴトンと、どこか懐かしい音が広がり、車窓には住宅と田畑のモザ

イク模様が飛びよつに流れる。電車が進み、モザイク模様の田畑の部分が優勢になってきたころ、上州富岡駅に到着。駅舎に置かれた周辺地図をもらって、富岡製糸場へと向かう。さすがは、世界遺産候補

地図を頼りに商店街を通り抜け、歩くこと約10分で富岡製糸場に到着。

「平日だし、午前中だし、きつと人出は少ないはず」と思っていたら、正面入り口にはツアーの団体が集まり、入場券売り場には行列ができる賑わい。社会科見学らしい小学生の集団に、スーツを着た壮年の男性グループの姿も見える。

団体客にはそれぞれボランティアの解説員が付いて、建築物の解説などを聞きながら見学している。個人の見学者に対しても、1日に数回、解説案内が行われているとのことだが、残念ながら時間が合わない。パンフレット片手に気ままに場内を巡りつつ、所々で団体客の後ろについて、耳を澄ませて解説を聞かせてもらう。

れんが造りの繭倉庫や繰糸場、外国人指導者ブリユナが住んでいたブリユナ館など、一通り見学して戻った正面入り口には、小さな旗を持った添乗員に伴われた人々の出入りが続き、近くのお土産物屋さんの前にも人が集まっている。

平日でこの賑わいならば、休日はいったいどのくらいの人が訪れるのだろう。さすがは世界遺産候補。

普通のキップより大きな企画キップは窓口販売。



れんが造りの繭倉庫。グループごとに解説員が由来などを解説してくれる。(撮影協力：富岡市・富岡製糸場)

上信電鉄

【じょうしんでんてつ】

高崎駅から下仁田駅まで、総延長33.7kmを約60分で結ぶ。創立は明治28年と古く、木造駅舎も数多く残る。



上州福島駅でレンタサイクルできるのは十台弱。



上州福島駅の駅舎は木造。使い込んだ時刻表や温度計が懐かしい雰囲気。

途中下車はどの駅で？

見学を終えて駅へ戻ると、時刻はお昼を回ったところ。まっすぐ帰るにはまだ早い。幸い「富岡製糸場見学往復割引乗車券」は復路で1回途中下車ができるようになってい。どこで降りて、何をしようか。

上信電鉄では、沿線にある妙義山や神成山へのハイキングなどが季節ごとに企画され、HPには沿線の散策コースも紹介されている。今回、途中下車できるのは、復路に当たる上州富岡駅から高崎駅までの11駅。この区間でのお勧めは、「上州福島駅で降りて、城下町小幡を散策」か「吉井駅で降りて、日本三大古碑の多胡碑見学」とのこと。

「三大古碑」も魅力的だけれど、「城下町」の言葉の風情は捨て難く、上州福島駅で途中下車して、小幡城下町へと向かう。

自転車で坂の上の城下町へ

小幡城下町は上州福島駅から約2km程度の場所にある。歩いて行けない距離ではないけれど、上州福島駅では無料でレンタサイクルもできる。「運動不足の体には、徒歩より自転車の方が楽なはず」と、自転車を選ぶ。

ところが、駅員さんの「気をつけて行ってらっしゃい」の声に送られ、張り切って自転車をこぎ始めて十数分。緩やかではあるけれど、延々と続く上り坂に、あっという間に足はガクガク。

「歩いたほうが、楽だったかなあ」。心の中

でぼやきつつ、休み休み自転車を進めて行く。と、フツと辺りの景色が変わる。

整備された広い歩道の右手には桜並木と透き通った小川、左手には大きな門構えの家並み。自転車を止めてパンフレットを確かめると、ここはもう小幡城下町。小川は日本名水100選にも選ばれた雄川堰、家並みは明治中期に建築された養蚕農家だという。

横道に入れば、白壁の武家屋敷と普通の住宅や学校が入り交じる。古くて立派な塀と門の内側に、現代的な住宅が建っていたりするのも面白い。整備され、守られてはいてもごく普通に人が暮らしている。住む人の気配が漂う城下町を自転車で走り抜ける。

駅員さんに見抜かれた？

行きで苦労した上り坂は、帰りは当然下り坂。自転車は気持ちよく風を切る。行きの苦労が嘘のように、すんなり駅へ戻り着くと、たまたま駅舎の前にいた駅員さんに、「案外早く帰ってきたね」と出迎えられる。

時計を確かめると、駅を出てから2時間弱が経過している。パンフレットが薦める散策コースのうち、最短コースの所要時間も約2時間。ただし、ここには駅から小幡城下町までの往復を含まないから、2時間弱で戻ってくるのは、確かに早い。「きつかったでしょう、行きの坂道」、駅員さんは笑って続ける。行きの坂道に疲れたあまり、最短の散策コースをさらにショートカットしたことを、駅員さんに見抜かれた？



雄川堰は春には桜の名所になる



富岡製糸場世界遺産登録応援号を含め、9種類が運行中。



福武電鐵南越鐵道沿線名所圖繪

福武電鐵及南越鐵道沿線名所圖繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO



本図は珍しく福武電気鉄道と南越鉄道の両社が共同で吉田初三郎に鳥瞰図作成を依頼し、昭和八年初秋に刊行されたもので、ともに福井鉄道の前身の会社沿線名所図絵である。

簡単に鉄道史を振り返ると、南越鉄道は明治四十五年に創業した武岡鉄道、大正十三年に南越鉄道と改称。その後、大正十年に設立した福武電気鉄道と昭和十六年に合併し、南越鉄道は解散する。昭和二十年には福武電気鉄道と鯖浦電気鉄道とが合併し、福井鉄道が設立された。

南越鉄道の新武生―戸ノ口間、十四・三kmは、福井鉄道南越線として親しまれていたが、昭和五十六年に全廃。福武電気鉄道の武生新（現・越前武生）―福井間は、その後の田原町までの延伸を加えた二十一・四kmを福武線として営業、今に引き継がれている。図中には、鯖浦電気鉄道の鯖江―織田間

藤本一美

首都大学東京非常勤講師。日本国際地図学会会員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学Ⅱ」（私家版2006年）、最新刊に「展望の山50選 関東編」（東京新聞出版局）がある。



『福武電鉄南越鉄道沿線名所図絵
【福武電鉄及南越鉄道沿線名所図絵】
(昭和8(1933)年初秋)
福武電気鉄道株式会社・南越鉄道株式会社発行
京都市内の観光社出版部 印刷

福井鉄道株式会社
Fukui Railway Co., Ltd.
設立：昭和20年8月1日
本社：福井県越前市北府2-5-20

福井鉄道株式会社 路線図



鉄道と軌道がつながる珍しい路線、福井県の3市を結ぶ。
「ふくてつ」の愛称で親しまれる福井鉄道。18.1kmの鉄道と3.3kmの軌道がつながる全21.4kmの路線で、越前武生-田原町間を約1時間で結んでいる。平成18年に低床型車両を導入し、平成22年3月には13年ぶりの新駅を開業。翌23年にも2駅を開業し、現在は、25駅を1日に上下線107本のダイヤで運行している。鉄道と軌道を同じ車両で走る鉄道は珍しく、越前市・鯖江市・福井市の3市を結ぶ地元密着型の鉄道として、地元住民に利用されている。



十九・二km、後の福井鉄道鯖浦線も表示しているが、昭和四十八年に全廃している。

もうひとつ、注目したいのは図の中央部、南越鉄道の岡本新駅だ。スイッチバック駅として表現されており、嬉しくなる。

全体の構図は、日本海上空から東方陸側を描画し、信仰で知られている白山や部子山を遠くに配置。ゆつたりとした九頭竜川水系の流れは水色で、身近な聖域の山々、例えば文殊山、行司嶽、権現山、日野山、村国山などは群青色で彩色して神々しさを描出。断崖絶壁の東尋坊や寺社仏閣の永平寺、専照寺、藤島神社、誠照寺、岡太神社、国分寺など、他にも武生の駅舎や鉄道会社の社屋などを立体的絵図としてはめ込み、巧みに表現している。寺中鉱泉、上河内鉱泉には湯煙がのぼり、旅情を誘うほどだ。

両端に北海道や樺太、釜山や富士山、日本ラインを描出するのも、初三郎お得意の技法といえるだろう。

今回は、紅(黄)葉は一箇所、冬の白雪のスキー場は二箇所のみで控え目にしていて、春のピンクの桜に重点を置く明るい画面を演出している。電車やバスが走行しているのも楽しいことは言うまでもない。



昭和15年製造のC11形190号。大規模な修復を受け、29年間の静態保存から平成15年に復活した。

みんな とら

Vol. 44 | WINTER 2013
冬号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒100-0004 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号
TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412
URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之／加藤有紀

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。