

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したが、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多くはなく、輸送人員を増やすには、南アルプス登山客や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

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

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

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駅に隣接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まで無数にあり、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うんですね。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。

