

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。

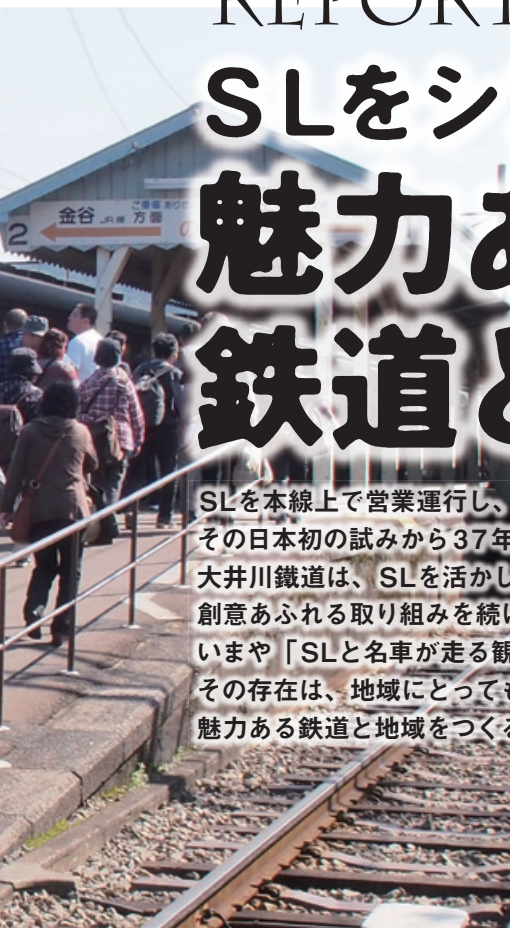
大井川鐵道は、SLを活かした総合的な観光鉄道を目指し、
創意あふれる取り組みを続けている。

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―千頭間39・5kmの路線。昭和51年、当時の国鉄からすべての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い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

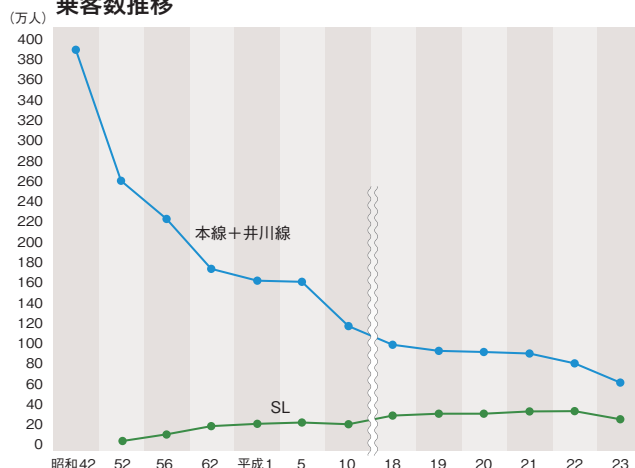
伊藤和則
Kazunori ITO



大井川鐵道株式会社
管理部 課長

山本豊福
Toyofuku YAMAMOTO

乗客数推移



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。

レトロな客車と楽しい車内演出

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。

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。

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」と管理部の山本豊福課長は言う。

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、がくんと連結器の衝撃が伝わると、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



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』と思っていただけのように案内したい」と話す。後日、その心のこもったもてなしに、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の魅力さをさらに引き立て、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ず、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けている。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 本社がある新金谷駅。構内では出発前のSLや留置されがた客車を見ることができる。5 6 SL急行が停車する家山駅。駅舎構内には売店「SLの里」がある。

承と進化に取り組んでいるという。

一方、運転士と助手が、運行準備でまず行うのは、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・千頭間1往復で1トンの石炭を消費し、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。

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

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名産を詰め込んだ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。

「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

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



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



4



3



6

観光客だけではなく、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」

観光客だけではなく、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。

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）。

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る」と満足気だ。

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い。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。

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・



1 プラザ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 プラザ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

井川線それぞれのフリー切符などだ。ユニークなところでは、午後3時から終電までの時間限定の「たそがれ終電きっぷ」がある。割引率が高く、約半額で乗車できるフリー切符だ。

「鉄道を愛好する人たちの層が広がっている。SLだけに限らず他の電車のファンも多い。観光周遊や鉄道撮影などさまざまな目的で当社の路線を利用してほしい」と伊藤課長は話す。

平成22年4月には「大井川鐵道ファンクラブ」も発足させた。現在の会員数は約500人で、会報の発行、オリジナルグッズの割引販売を実施している。さらに会員特典として大井川鐵道の乗車運賃が1割引になるほか、誕生日の日付を入れた入場券やSLポスターカレンダー、地域の特産品などを贈っている。

山本課長は「遠方の方々にも、当社の鉄道やこの地域のファンになっていただきたい」と語る。

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になる子どもも多いはず。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。

観光振興を目指し進む自治体との協働

地元では、島田市が中心となって、S

Lを観光資源とした地域活性化を進めている。平成23年・24年には、島田市と川根本町が連携して「SLフェスタ」を開催。地域が一つにまとまろうとする動きも強くなってきた。大井川鐵道が地域をつなぐ役割を果たしている。

「行政も当社も互いに相手を必要としている」と山本課長が語るように、エリアの交流人口増という大きな目標に向かって、いい意味で互いを活用し合っている。

それを象徴しているのが、新金谷駅に新設されたSLの向きを変える「転車台」の存在だ。これは島田市が観光施設として整備したもので、大井川鐵道に維持管理を委託している。

それまで大井川鐵道には千頭駅にしか転車台がなかったため、転車台は使用せず、往路は正面運転、帰路はバック運転を行っていた。「あまり格好がよくないという理由で、帰路の乗車率が悪かった」と山本課長も振り返る。

それがもう一台設置されたことで、路線の両端での方向転換が可能になり、常に正面を向いて運転ができるようになったのだ。新金谷の転車台には乗客以外にも大勢の見学者が訪れており、整備目的である観光施設の役割もきっちり果たしているようだ。

また、富士山静岡空港の開業や新東名高速道の開通など、広域交通整備が進む中、国内の遠隔地や海外からの集客についても、積極的に取り組んでいる。静岡県観光協会主催の商談会を通じて、台湾の旅行代理店にPRを行っているほか、北海道などへも集客を呼び掛けている。

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 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。当時のままの淡いグリーン色の車体 6 SLに向かって手を振る沿線の人たち



中でも、ひとときを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。

「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おう」と伊藤

課長は語る。かつて大井川鐵道が「観光鐵道」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。

「鐵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。

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。

このように観光鐵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山駅で降車してしまうのだ。

「鐵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。

それでも踏まえた上で「大井川鐵道ならではの『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る。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るよう、地域の方々と一緒に考えていきたい」と続ける。