

みんな
ての



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

特集

鉄道産業文化遺産の保存と活用

[地域の観光活力を創出する一東武鉄道SL「大樹」]

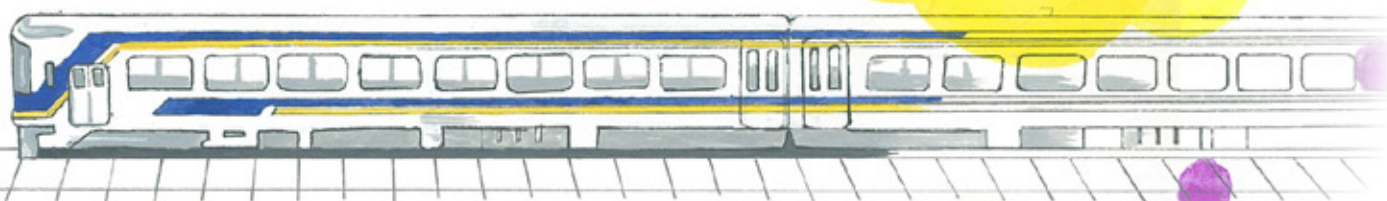
海に見える電車

両親の別居のため、大阪市内に引越してきたのが小学三年の二期期だったのだが、それまでは電車といえば南海しか知らずに育った。小学一年の二期期までは南海高野線の堺東駅の近くの住宅地に住んでいて、それから南海本線の鳥取ノ荘駅と箱作駅の間に住んでいた。堺東が最寄り駅だった頃の路線の駅の方が実は近かったりもしたのだが、親があんなに南海ばかり使っていたのは、祖父母の家がやはり南海高野線の沿線にあったからかもしれない。その後も、たまに地下鉄に乗るくらいだったので、高校を出るくらいまでは知っている電車は南海しかなかった

た。南海があまりに生活に根付いていたので、改めて民鉄であると確認すると、ちよつと不思議な気分になる。それから三十年以上が経過した今ですら、「電車」と言うと、子供の時に車窓から見えていた海のことを思い出す。あれはたぶん、樽井のあたりの海だ。もしくは、家の近所にあった田んぼの近くを通る線路と踏切のことを思い出す。鳥取ノ荘と箱作の間に住んでいた頃は、なぜか羽倉崎とそれより先に世界が分かれているように感じていた。おそらくは、泉佐野に行くには尾崎から急行に乗り換えるけれども、羽倉崎までは普通で行くからそこまでは近いように感じていたのだと思う。小

学校低学年のわたしには、急行が停まる駅Ⅱ都会で、停まらない駅Ⅱそうではない、だったのだと思う。尾崎は都会だったが、自転車で行けたのでそういう認識ではなかった。当時の国鉄の駅も、家の近くにあるにはあったけれども（おそらく和泉鳥取）、バスに乗って駅に行くよりは、自転車で鳥取ノ荘に行くのが断然近かったのだらうと思う。海に見える集合住宅に住んでいたわたしにとつては、国鉄は山際を通る遠いもので、南海は海の近くを通る身近なものだった。子供の頃に騒がれた印象のある国鉄の民営化も、わたしにはよくわからないことだった。南海で行けるところ

津村記久子



イラスト・岡林玲

みんなの鉄道

CONTENTS
Vol. 67
2018

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72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。

までが世界だった。
母方の祖父母が大阪市内に住んでいたため、遠出と言えば基本的には難波方面の電車に乗ることだったのだが、和歌山方面の電車に乗ることもあった。箱作や淡輪の海水浴場に泳ぎに行ったり、みさき公園で遊ばせてもらったり、紀ノ川にみかん狩りに行ったりした。和歌山市はやはり他県だし遠いところという認識で、電車で行ったのは一度だけだった。駅から和歌山城が見えた、

ような気がする、ぐらいいしか記憶がない。

八月の終わりに、南海に乗って和歌山に行くことにした。子供の頃の印象も相まって、今住んでいる大阪府からはすごく遠いと思いこんでいたのだが、特急サザンに乗れば一時間ぐらいで行けることにやっと気が付いたのだ。京都市よりも近い。今の自分の目では、和歌山がどんなふうに見えるのだろうかと静かに楽しみにしている。

つむらぎくひ

作家。大阪府生まれ。2005年「マンイーター」（単行本化にあたり「君は永遠にそいつらより若い」に改題）で第21回太宰治賞を受賞しデビュー。08年「ミュージック・プレス・ユー！！」で第30回野間文芸新人賞、09年「ボトスライムの舟」で第140回芥川賞、11年「アーカース・ダイジェスト」で第28回織田作之助賞、13年「給水塔と亀」で第39回川端康成文学賞、16年「この世にたやすしい仕事はない」で第66回芸術選奨文部科学大臣新人賞、17年「浮遊霊ブラジル」で第27回紫式部文学賞を受賞。著書に「カソウスキの行方」「ボリスケ」「エウリシキング・フロウズ」ほか多数。近著に「デイズ・イス・ザ・デイ」がある。

02 四つの季節の鉄道ものがたり 秋 海の見える電車

◎作家 津村記久子

特集／鉄道産業文化遺産の保存と活用

「地域の観光活力を創出するー東武鉄道SL「大樹」」

TOP INTERVIEW

04 鉄道事業者の協力、地域との連携を糧に 鉄道技術を活かし、 地域の活性化を図る

◎東武鉄道株式会社 常務執行役員 鉄道事業本部長 都筑豊

COLLABORATION MAP

08 SL「大樹」復活運転

日光・鬼怒川エリアに結集した
鉄道事業者の技術と想

REPORT. I

10 鉄道産業文化遺産を守る SL「大樹」プロジェクト

- ◎鉄道事業本部 SL事業推進プロジェクト 部長 浜田晋一
- ◎鉄道事業本部 車両部 車両企画課 課長補佐 関山之郭
- ◎鉄道事業本部 運輸部 管理課長 小川幸男

COLUMN

15 SL事業者同士が連携、運転技術を次世代に伝える

- ◎秩父鉄道株式会社 機関士・指導助役 千代田昌巳
- ◎秩父鉄道株式会社 機関士見習(東武鉄道より出向中) 田島伸一

COLUMN

17 鉄道産業文化遺産の技術を伝えるということ

- ◎大井川鐵道株式会社 専務取締役 鉄道部長 浅原悟
- ◎大井川鐵道株式会社 新金谷乗務区 助役 澤谷浩

REPORT. II

18 日光・鬼怒川エリアの 観光活力を創出する

- ◎経営企画本部長 岩澤貞裕
- ◎一般社団法人日光市観光協会 事業課長 舟越隆裕
- ◎一般社団法人日光市観光協会 事業課 観光アレンダント 福田結

みんなでつ探訪

24 東武鉄道 下今市機関区

28 密着レポート！

SL「大樹」1号が出発するまで

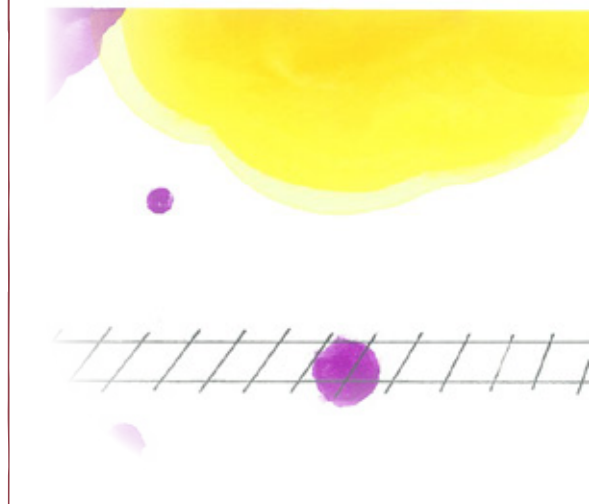
連載 ④ 地方民鉄紀行

28 熊本電気鉄道株式会社

連載 ② 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

30 高崎市

◎元首都大学東京非常勤講師 藤本一美



特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

「地域の観光活力を創出する―東武鉄道SL「大樹」」

鉄道事業者の協力、地域との連携を糧に

鉄道技術を復活し、 地域の活性化を図る

2017年8月10日、

東武鉄道による約50年ぶりのSL復活運転が実現した。

大手民鉄事業者がSLの動態保存に取り組むのは初めてであり、

また長いブランクゆえに、自社内のSLに関する資産、
運転や保守の技術も既に失われた中での挑戦だった。

プロジェクトは、来歴も企業風土も異なる

多数の鉄道事業者の協力で支えられて実現した。

SLの魅力と、それを裏付け、沿線への集客を図る東武鉄道の施策によって、

日光・鬼怒川エリアの活性化と鬼怒川以北の東北復興支援にも効果は及んでいる。

SL復活運転を軸とした東武鉄道の新たな戦略について、

常務執行役員の都筑豊鉄道事業本部長にお話を伺った。

東武鉄道株式会社

常務執行役員 鉄道事業本部長

都筑 豊

Yutaka TSUZUKI

文●茶木 環 撮影●織本知之 写真提供◎東武鉄道株式会社

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

[地域の観光活力を創出する—東武鉄道SL「大樹」]

他社との連携による技術の継承

——SL「大樹」の運行1周年をどのようなお気持ちで迎えられましたか。

都筑 個人的な感想を申し上げますと「ああ、もう1年が経つのか」と、非常に感慨深いものがあります。「SL復活運転プロジェクト」はゼロからのスタートでした。SL復活運転を実現したい、地元の皆さまと連携してSL事業に取り組んでいきたい、お客さまには快適で楽しい魅力的なサービスを提供したいという強い思いで、社員一丸となって進めてきました。

運行開始までの準備段階においてもさまざまな課題解決に向け取り組んできましたが、事業としては昨年の8月10日の開業がスタートラインに立てた日であると捉えています。おかげさまで1年目は多くのご利用をいただきました。今後もSL事業を実のあるものにすべく、東武グループとして進めていかなければと気を引き締めているところです。

——このSL復活運転プロジェクトには三つの目的があるそうですね。

都筑 三つの目的とは、①鉄道産業文化遺産の保存と活用、②日光・鬼怒川エリアの観光活力創出による地域活性化、③鉄道会社ならではの施策の実現により、東北復興支援の一助を目指す——というものです。

鉄道産業文化遺産の保存と活用ということでは、東武博物館がSLを借り

受けるとともに車掌車・客車の譲渡を受けて保有し、動態保存という手法で、鉄道技術の継承を手掛けていきたいと考えました。

SLの動態保存には、保守を担当する検修員、SLを運転する乗務員の養成が不可欠です。当社の蒸気機関車の歴史は、1899年の開業を控えて12両のSLを揃えたところから始まり、1966年6月にすべての運行を終了しました。SL「大樹」の誕生により、約50年ぶりにSLの運転を復活させたこととなります。一度途絶えてしまったSLの技術を復活運転で取り戻し、継承していくということは、鉄道事業者にとって大きな意味があると考えています。

——技術の継承に関しては、他社との連携が注目を集めています。

都筑 このプロジェクトは私ども一事業者ではとても実現できないものでした。車両の調達には、JR北海道から蒸気機関車を借り受けたほか、車掌車はJR貨物とJR西日本から、客車はJR四国、ディーゼル機関車はJR東日本、そして転車台はJR西日本から譲り受けるなど、実に多くの事業者のお力をお借りしています。

また、それだけではなく、機関士、機関助手、検修員の教育訓練についても、JR北海道をはじめ、民鉄におけるSLの先駆者である秩父鉄道、大井川鉄道、真岡鉄道などにお引き受けいただき、多大なご支援・ご協力をいた

いただきました。当社には、SL運転に必要な国家資格の甲種蒸気機関車運転免許を所持した者がおりませんでしたので、社内公募で希望者を募り、各社に派遣して運転や保守技術の教育訓練を受けさせました。機関士候補生は、各社の指導のおかげで、全員、免許を取得することができ、現在5人の機関士と8人の機関助手により、SL大樹を運行しています。

SL事業に関して当社は後発ですが、私自身、大手も中小もなく、各社の貴重な体験や知識は真摯に学ぶべきことだと思っていますし、各社にご挨拶に伺った折、それぞれのSLに対する気概のようなものを肌で感じて大変勉強になりました。

社員たちも、運転や保守技術はもとより、鉄道産業文化遺産であるSLを「動かす」という自負、魂を各社の皆さんからいただけて帰ってきました。これは本当に得がたい、素晴らしいことだと思っています。今度は彼ら自身がそうしたSLの精神を醸成し、東武鉄道のSLマインドとして次に続く者に伝えていくことが、真の技術の継承であると思っています。

技術の現場ではもちろん、営業面でも各社と非常によい友好関係ができ、今後はSLを運営する事業者同士のシナ

ジー効果でさらにSLが盛り上がることを期待しています。

——運転士の方々がSL免許取得の順番待ちをしているとも伺っていますが、運転する側から見たSLの魅力とはどのようなのでしょうか。

都筑 まあ、とにかく手間がかかるんです。コンピュータやエレクトロニクスの技術が日進月歩で進んで、通動車両などはまさにそういった電子技術の集合体とも言えるものになっていますが、それとは対照的に、SLは鉄道の原点であり、石炭を焚いて、それを動力として走らせる。構造的にも鉄と機械のかたまりで、電気部門に携わった私から見ても全く別物という印象があります。SLは生き物とよく例えられるように、日々、コンディションが変



新型特急車両 500系「リバティ」



2017年に運行を開始したSL「大樹」

とがありました。沿線地域では、新高徳駅と旧国鉄東北本線の矢板駅を結ぶ東武矢板線に1959年まで、SLが走っていたんです。

日光・鬼怒川エリアは世界有数の観光地で、東武グループとしても長いお付き合いがある大切なエリアです。しかし、東日本大震災や3年前の関東東北集中豪雨で甚大な被害に見舞われ、その後の風評被害もあって、お客さまが減少した時期がありました。そのような背景も鑑みて、鬼怒川線でSLを復活運転する鉄道会社ならではの事業で、観光活力を創出し、地域活性化を目指していこうと決断して進めてきました。

——東武グループとしては、どのようなエリア戦略を持たれていますか。

都筑 日光・鬼怒川エリアでは、鉄道を筆頭にバス、タクシーなどの運輸事業のほか、ホテル、中禅寺湖の観光遊覧船やテーマパークの東武ワールドスクウェア、ロープウェイなどのレジャー事業など、グループ11社が事業展開しています。

特急で都心から約2時間の距離であり、それが強みでもあるのですが、その一方で日帰りのお客さまが多い。今後はワールドクラスの通年型・滞在型観光地として、地元の皆さまとともに育てていきたいと考えています。

滞在のための宿泊施設の充実としては、2年前に「金谷ホテル」が東武グループに参画しました。中でも日光金

谷ホテルは現存する日本最古のクラシックリゾートホテルです。また、田母沢地区の旧御用邸付属跡地に高級温泉旅館「日光ふふ」（仮称）を誘致し、2019年秋に開業する予定です。

さらに、外国人のためのリゾートホテルとして120年以上もの長きにわたって営業してきた中禅寺湖畔の日光レークサイドホテルを建て替え、世界有数の高級ブランドホテル「ザ・リッツ・カールトン日光」として2020年夏に開業する予定です。これに既存の当社グループの日光アストリアホテルを含めると、富裕層、ファミリーからインバウンドまで、日光の宿泊に広くご利用いただけます。日光そして温泉街のある鬼怒川を回遊したいと思います。

——そのほかの観光施策についてご紹介いただけますか。

都筑 まず挙げられるのが、インバウンド対応ですね。訪日外国人旅行者が大変増えてますので、外国の方にやさしいインフラと言ったらいいでしょうか、鉄道やバスのご案内の多言語化やWi-Fiの導入など、個人旅行でも動きやすい基盤整備を進めています。社員には、最初のお声かけは必ず英語でできるようにと英会話教育等も実施しており、併せて翻訳ソフトも活用しています。

また、回遊性を高めるために、

SL運行を機に東武日光駅と鬼怒川温泉駅を結ぶバス路線を整備し、鉄道では東武日光―鬼怒川温泉間の直通列車を増便しています。訪日外国人旅行者専用の企画乗車券「NIKKO PASS」もリニューアルして、明智平のロープウェイや中禅寺湖の遊覧船など利用範囲を拡大、グループ全体でのおもてなしを目指しています。

東武グループとして各国のサイト、ガイドブックへの掲載やSNS等を活用し、情報を発信するとともに、地元自治体や観光業関連の方々、住民の皆さまと協働してこの地域の観光力を高め、活性化に貢献していきたいと考えています。

——SLは社員にとって、鉄道の生きた歴史であり、未知の世界なんです。都筑 ええ、その通りです。現場で、そうしたものに直接触れる機会も少なくなってきましたし、今の社員たちにとっては古くて新しく、そして魅力あるものなのだと思います。

日光・鬼怒川エリアの地域活性化

——SLの運行は沿線地域に非常に歓迎されていますが、日光・鬼怒川エリアの地域活性化も目的の一つですね。

都筑 SLプロジェクト立ち上げの契機となった一つに、鬼怒川線の下今市駅構内で転車台の遺構が発見されたこ



営業開始の2017年8月10日に行われた出発式典

周遊範囲を拡大して東北復興を支援

——東北復興支援も目的にあります。SLとともに昨年運行を開始した特急「リバティ」も大きな役割を果たしていると思います。

都筑 日光・鬼怒川エリアは私どもの沿線の中では北端に位置するところですが、線路自体はさらに北に延びて、野岩鉄道、会津鉄道と接続して、福島県へと続いています。

特急「リバティ」は昨年4月に投入した、当社では26年ぶりの新型特急で、会津田島へは現在、毎日4往復乗り入れ、運行しています。当社の日光・鬼怒川エリアの特急は、2006年からJR東日本と相互直通運転を行っています、新宿と日光・鬼怒川エリアを結んでいます。北の野岩鉄道や会津鉄道には乗り入れたことはありませんでした。リバティが会津田島まで乗り入れるようになって、会津地方の皆さまにも大変喜んでいただいています。

リバティは都心から会津地方に送客するだけではなく福島県の方々にもリバティを使って都心にお越しただけのようにになりました。

——人の流動域が拡大されたということですね。

都筑 福島県には会津若松など歴史がある素晴らしい観光地がたくさんあります。福島県へのアクセスルートはこれまでさまざまなあったと思いますが、リバティによって南から入るルー

トが加わり、これにより選択肢が大きくなりました。そうした意味では回遊性の促進・充実につながっているのではないかと考えています。

——東京スカイツリーの開業で押上エリアへの集客に成功していますが、日光・鬼怒川エリアとはどのような違いでいくお考えでしょうか。

都筑 当社の営業線にはちょうど両端に世界的な観光地があるという特徴があります。押上エリアには浅草と東京スカイツリーですね。東京スカイツリータウンはおかげさまで6周年を迎え、現在でも年間3000万人を超えるお客さまがこの地域にお越しになります。この押上エリアから、もう一端の日光・鬼怒川エリアまでお客さまを誘導したい。浅草と東京スカイツリーを楽しんでいただいたら、特急をご利用いただき、2時間で歴史と文化、自然豊かな日光・鬼怒川エリアに足を運んで何日か滞在していただく。やはり双方の観光地を結ぶ輸送が重要なポイントになってきます。

昨年4月に、現行の「スペース」等に加えてリバティを導入したことから、特急列車を1割増備した形となっています。特急列車ならではの速達性や快適性も楽しんでいただいで、両観光地間を移動していただければと考えています。

——SL車両の増備については、何かお考えをお持ちですか。
都筑 SL車両の全般検査は、車両を

分解して部品の一つ一つを調べる数カ月がかりの検査です。その間は、SLに乗りたいたいとお客さまのニーズに応えることができませんので、増備は必須と考えています。2機あれば、運行形態をはじめ、さらにお客さまに楽しんでいただける施策やプランも描いていけると 생각합니다。

各線区に合致した取り組みを進める

——東武鉄道は路線が長いだけに、路線ごとの地域や利用者にも多様性があります。今後ますます広がる多様性については、どのように取り組まれますか。

都筑 おっしゃる通り、当社全線の営業キロは463.3km、駅数は206、1日平均252万人のお客さまにご利用いただいています。都心への通勤・通学を主として営業する線区、日光・鬼怒川のように観光に特化した線区など、いろいろな線区があります。一番はそれぞれのエリアの特徴を把握し、活かしていくのが鉄道事業者の務めだと考えています。

沿線地域の活性化や当社路線の利用促進のために、多方面から施策を打ち出して取り組んでいくことはとても大切ですが、まずはしっかりと足元を見て、沿線地域、地元のお客さまがどういう状況にあるのか、方向性を把握する。例

えば、高齢化やマイカー利用が進み、通勤のお客さまが減って通学がメインになっている路線もあります。沿線環境は日々、変わっていますし、それに合わせてお客さまのニーズも変化します。そういった中で東武鉄道の特長を活かしながら、動向や変化を細やかに捉え、線区やエリアごとに合致した施策を投入していくことが大事だと思っています。

そして、それには地元の住民や行政の方々との連携が大切です。沿線の人口減少、超高齢化が進む中で交流人口を増やしていくには、鉄道や沿線の魅力を地元の皆さまとピックアップしながらアナウンスして、沿線地域にいらしていただく。幸いにも沿線には東武鉄道への愛着や誇りを持ってくださる方が多くいらっしゃいますので、地域とともに、短期間で成果が出る事業や息の長いスパンの事業など、さまざまな取り組みを実施していきたいと考えています。





蒸気機関車 C11 207

1941年12月26日に日立製作所笠戸工場にて製造。1974年の廃車後は北海道日高郡静内町（現・新ひだか町）で静態保存されていたが、2000年よりJR北海道が動態保存機として使用を再開。「SLニセコ号」を中心として「SL冬の湿原号」「SL函館大沼号」などで活躍した。
JR北海道および札幌交通機械での「全般検査」を経て、JR北海道から貸与された。



車掌車 ヨ 8634・ヨ 8709

ともに1978年製造のヨ8634はJR貨物から、ヨ8709はJR西日本から譲渡を受けた。本来は列車の最後尾だが、SLの代わりにATS（自動列車停止装置）を搭載するため、常にSLの真後ろに連結している。



客車 14系(4両)・12系(2両)

客車は、JR四国から14系4両と12系2両、計6両の譲渡を受けた。現在は検査修繕した14系4両のうち3両を使用している。中でも14系のスハフ14-1、オハ14-1、オハフ15-1は、同形式における1号車であり、大変貴重な車両だ。



ディーゼル機関車 DE10 1099

JR東日本から譲渡を受けた。急勾配区間などでSLを補助する機関車として編成の最後尾に連結している。

JR北海道
SLの貸与（北海道旭川市）
JR北海道・札幌交通機械（JR北海道グループ）
SL 検修員の養成（北海道札幌市） SL 機関士、SL 検修員の養成（北海道釧路市）

会津鉄道
DL 機関士の養成（福島県会津若松市）

東武鉄道（栃木県日光市）

JR 東日本
DL の譲渡（栃木県宇都宮市）

真岡鉄道

SL 機関士・機関助士、DL 機関士の養成（栃木県真岡市）

秩父鉄道

SL 機関士の養成（埼玉県熊谷市）

JR 西日本

車掌車の譲渡（鳥取県米子市）

JR 西日本
転車台の譲渡（広島県三次市）

JR 貨物

車掌車の譲渡（愛知県稲沢市）

大井川鉄道

SL 機関士の養成（静岡県島田市）

JR 西日本
転車台の譲渡（山口県長門市）

JR 四国

客車の譲渡（香川県高松市）

各社の正式社名は次の通り：北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）、西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）、四国旅客鉄道株式会社（JR四国）、日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）



検修員・乗務員の養成

SL 検修員および乗務員の養成については、SL を従来から運行し、知識・経験ともに豊富なJR北海道、札幌交通機械、秩父鉄道、大井川鉄道、真岡鉄道に協力を要請。2016年1月より、各社にて東武鉄道社員の教育訓練が開始された。その後、会津鉄道からも乗務員養成の協力を得ている。

SL 検修員・乗務員の養成人数

職種	協力会社
SL 機関士	秩父鉄道（3人）
	大井川鉄道（2人）
	真岡鉄道（1人）
SL 機関助士	JR 北海道（2人）
	真岡鉄道（2人）
DL 機関士	真岡鉄道（5人）
	会津鉄道（1人）
検修員	JR 北海道・札幌交通機械（8人）

（2018年8月末現在）

転車台



JR 西日本からの譲渡を受け、1958年製の長門市駅転車台を下今市駅に、1933年製の三次駅転車台を鬼怒川温泉駅に設置した。

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

「地域の観光活力を創出する—東武鉄道SL「大樹」」

COLLABORATION MAP

SL「大樹」復活運転

日光・鬼怒川エリアに結集した 鉄道事業者の技術と想い

かつては貨物輸送を中心に最多で60両のSLが活躍し、民鉄有数の「蒸機王国」と呼ばれた東武鉄道。最後のSL運転からおよそ半世紀が経った2017年8月、鬼怒川線にSL大樹が復活運転を遂げた。JR5社はじめ多くの鉄道事業者の協力で支えられて、この一大事業は実現した。

SL：Steam Locomotive

撮影◎織本知之／写真提供◎東武鉄道株式会社



SL大樹ヘッドマーク

「大樹」は世界遺産「日光の社寺」である日光東照宮から連想する「將軍」の別称・尊称。三つの「動輪」に「大樹」を重ねる。

■SL復活運転に向けた動きと取り組み

2015	8.10	蒸気機関車（SL）復活運転検討を発表
2015	1.1	「SL復活運転プロジェクト」を鉄道事業本部内に設置（後に「SL事業推進プロジェクト」に改称）
	1.5	SL検修員および乗務員の養成を開始
	4.21	SL復活運転の車両・施設計画概要を発表
	6.11	JR貨物から車掌車「ヨ 8634」を譲り受ける
	6.25	JR西日本から車掌車「ヨ 8709」を譲り受ける
2016	8.19	JR北海道から借り受けるSL「C11 207」が南栗橋車両管区（埼玉県久喜市）に到着
	9.12	南栗橋車両管区内SL検修庫にて神事「SL火入れ式」を実施
	10.5	JR四国より譲り受ける客車6両が南栗橋車両管区に到着
	11.22	地元地域が主体となり、地域の魅力を発信する「いっしょにロコモーション協議会」が設立される
	12.1	鬼怒川線で復活運転するSL列車名称をSL大樹に決定
	12.23	JR東日本から譲り受けるディーゼル機関車（DL）「DE10 1099」が南栗橋車両管区に到着
2017	1.18	SL大樹の営業運転開始日を8月10日に決定
	2.28	SL大樹の運転日・ダイヤ・座席指定料金を発表
	4.9	鬼怒川温泉さくらまつりにおいて、鬼怒川温泉駅転車台お披露目式を開催
	4.29	南栗橋から下今市へ、車両を回送
	5.1	下今市機関区にて「SL火入れ式」を実施
	5.2	下今市機関区開設式を開催。日光・鬼怒川地区限定で着用する新制服、新作作業服を発表
	5.14	鬼怒川線内において試運転を開始
	7.10	SL大樹座席指定券の前売りを開始
	7.21	鬼怒川線の橋梁、跨線橋やプラットフォーム等建造物7件が国の登録有形文化財（建築物）に登録決定
	7.22	東武ワールドスクウェア駅が開業
2018	7.23	下今市新駅舎・SL展示館および転車台広場がオープン
	8.10	SL大樹営業運転開始。下今市駅、鬼怒川温泉駅において記念式典を開催
	7.14	SL大樹乗車10万人を達成。鬼怒川温泉駅前広場において「SL大樹乗車10万人達成記念セレモニー」を開催
	8.10	SL大樹運行開始1周年を記念して、「SL大樹運行開始1周年感謝祭」を開催。鬼怒川温泉駅において出発式を開催





REPORT. I

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

「地域の観光活力を創出する—東武鉄道SL「大樹」」

鉄道産業文化遺産を守る SL「大樹」プロジェクト

蒸気機関車の姿が消えて約半世紀——

東武鉄道の現場には、機関車・客車はもとより、肝心の機関士・検修員の姿はなく、
運転や整備の技術も完全に失われていた。

「鉄道産業文化遺産の保存と活用」を目的の一つに掲げた

SL復活運転は、ゼロからの出発だったと言える。

車両導入や整備、乗務員養成などをはじめとする技術の再集結は、

SLを先駆けて運行する多くの鉄道事業者の協力に支えられて実現した。

鉄道事業者の垣根を越えた連携によって実現したプロジェクトを通して、

SL復活運転の現代的意義を考える。

文●茶木 環／撮影●織本知之／人物撮影●小野田麻里／写真提供●東武鉄道株式会社

1日3往復、約35分のSL走行

東武鉄道がSL復活運転プロジェクトとして誕生させたSL「大樹」は、昨年8月10日に開業、鬼怒川線の下今市・鬼怒川温泉駅間12・4kmを約35分で結び、1日3往復する。年間運転日数は約140日（初年度は98日）で、土日・祝日を中心に、繁忙期には平日の運転も加えられる。

東武鉄道の蒸気機関車の歴史は、1899年の開業に備え、イギリス・ピーコック社製の12両を導入したことに始まる。貨物輸送を中心に活用、ピーク時には60両を保有し、その車両数と種類の多さから「蒸機王国」と呼ばれた。鬼怒川線沿線地域では、新高徳駅と旧国鉄東北本線・矢板駅を結ぶ東武矢板線で1959年まで運行されており、1966年の佐野線の運行を最後に全廃となった。

それからおよそ50年後の2015年8月、東武鉄道はSL復活運転計画を発表した。2016年1月には鉄道事業本部内に「SL復活運転プロジェクト」を設置。同年10月には「SL事業推進プロジェクト」と名称変更して、車両・運輸・施設・営業などの担当者を集め、統括的に進めていく体制を整えた。

「2012年に東京スカイツリータウンが開業して押上・浅草エリアの集客に成功し、沿線の活性化につながる次の施策は何か、検討を開始した時、

鉄道ならではのもの、鉄道に乗ること自体が目的となる施策にしたいと考えた。東武は大手民鉄では最後までSLを走らせていた実績がある。各社で観光列車を走らせて好評だが、大手民鉄事業者でSLを走らせているところはない。当社でしかできない事業として、SL復活運転が決まった」とSL事業推進プロジェクトの浜田晋一郎長は語る。

SL復活運転の目的は、①鉄道産業文化遺産の保存と活用、②日光・鬼怒川エリアの活性化、③東北復興支援の三つを大きな柱としている。ここでは、主に「鉄道産業文化遺産の保存と活用」について、その取り組みを見ていきたい。

現場の熱意が伝わる車両調達

東武鉄道のSL大樹は、蒸気機関車（SL）・車掌車・客車3両・ディーゼル機関車（DL）の編成で運行する。車両の受け入れスケジュールを見ると、2016年6月の車掌車を皮切りに、8月にSL、10月に客車、12月にDLと次々車両が到着し、翌年5月には試運転を開始している。この実現には、多くの鉄道事業者の協力と支援があった。

「最初にわれわれが頭を悩ませたのは車両の調達だった」と車両部車両企画課の関山之郭課長補佐は振り返る。SL車両についてはJR北海道が保

有し、2000年から動態保存を行っているC11形2機のうち、C11207を借り受けることになった。旧国鉄の現役時代に濃霧が多い線区で使用されていたため、前照灯が二つ付いた「カニ目」と呼ばれる特徴的な外観の車両だ。東武鉄道にとっても、C11形は、戦後の輸送需要に対応するため、旧国鉄から借り入れ、東武東上線で運用していた歴史があり、1945年には新造した実績もある。

「当社にとって縁のある蒸気機関車であり、カーブが多く勾配も急な鬼怒川線の条件からも、小型で軽量のC11形で復活運転を実現したいと考えた」（関山課長補佐）

しかし、小型のC11形には東武鉄道用の保安装置を搭載できない。

「その解決策として考えたのが、SLに車掌車を連結させ、そこに保安装置を載せるやり方だった。車掌車の調達に走り、苦勞はしたがJR貨物とJR西日本に譲っていたことができた。JR貨物の車掌車は、車号がヨ8634で東京スカイツリーの高さ634mと符合する。何としてでもこの車両を当社で走らせたいと思った」と関山課長補佐はそのこだわりを語る。

保安装置の搭載については、似たような方式を採用し、SLの動態保存を先駆けたJR東日本、JR西日本に指導を仰ぎ、設計担当者が苦勞して具現化したという。



鉄道事業本部
SL事業推進プロジェクト 部長

浜田 晋一
Shinichi HAMADA

客車は6両をJR四国から譲り受けた。1972年製造の14系4両と1968年製造の12系2両で、鉄道産業文化遺産としても価値の高い大変貴重な車両だ。JR四国では臨時列車として使用していたが、近年は休車状態で保有されていた。

JR四国の車両工場、多度津工場（香川県）から東武鉄道の南栗橋車両管区まで、これをどうやって運ぶか。「船とトラックで輸送するのではなく、何とか鉄路にて甲種輸送という貨物列車で運びたかった」と関山課長補佐は振り返る。

そこで、JR四国に協力を要請し、甲種輸送に必要な台車、輪軸、ブレーキ、連結器の修繕を実施することになった。実際の作業は、JR四国車両技術者による教育・指導を受けながら、両社の車両技術者が力を合わせて行った。

JR貨物は甲種輸送に向けて客車に似合う国鉄色の機関車を準備、多度津駅から南栗橋駅まで、JR貨物・秩父鉄道・東武鉄道の3社がリレー方式で輸送した。

「事業者の垣根を越えた鉄道マンの



上／客車は14系3両で編成を組む。下／補機のDE10形も大樹のヘッドマークが付いている。右／ATS搭載の車掌車はSLの真後ろに連結



上／下今市駅2番線ホームに入線するSL大樹。左／通称「カニ目」。前照灯が二つ付いている

大きな課題だった。運転・保守技術をどう確保するかも大きな課題だった。「秩父鉄道は、『SLは国の宝になるのだから、競合するのではなく、皆で力を合わせていきましよう』と言って、運転や保守の現場を見学させてくださった。JR東日本は大宮総合車両センターでSLの全般検査に立ち会わ

SL 検査員もJR北海道・札幌交通機械に派遣

「どの鉄道事業者も、本当にSLを愛し、大切に思っている。だからこそ、こうして連携することができたのだと思う」（関山課長補佐）

最後尾に連結し、SLを補助する機関車の役割を持つDLは、JR東日本から譲り受け、秋田総合車両センターで全般検査を受けた後、南栗橋車両管区に運ばれた。また、JR西日本からは、2台の転車台が譲渡され、下今市駅と鬼怒川温泉駅に設置することが決まった。新設せずに他社から譲り受けたのは、鉄道産業文化遺産を活用するというプロジェクトの目的によるものだ。

連携を何とか形にしたいと思い、旧国鉄ブルートレイン「瀬戸」のヘッドマークを模し、『甲種輸送』の文字と関係する4社の社紋を入れたヘッドマークを掲げた」（関山課長補佐）輸送は、鉄道ファンの大きな話題を呼んだという。

「走る線区によって部品の消耗具合は異なり、鬼怒川線の走行ではどんな

調子のいい時と悪い時がある。正直なところ、修繕のノウハウはまだ蓄積中の段階で、JR北海道や札幌交通機械に頼ることが多い。自社で修理修繕できるようなのが課題」と関山課長補佐は語る。

2016年1月には、社内公募に志願した社員8人をSL検査員として、JR北海道・札幌交通機械に派遣。約1年間の教育訓練を終えた現在は、保守や検査に関する技術・技能を次にく社員に伝えている。

「SLは生き物と例えられるように、静態保存されている車両から手を尽くして探している」という。



鉄道事業本部 車両部 車両企画課 課長補佐
関山之郭
Yukihiko SEKIYAMA

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

【地域の観光活力を創出する―東武鉄道SL「大樹」】



夕暮れ時の下今市SL機関庫。レンガ調の格納庫で正面には大きな時計が設置されている

影響があるか、この1年で徐々に把握できてきた。SLを故障などで運休させずに走行させるのがわれわれの仕事」と関山課長補佐は強い決意を見せている。

各社の力を借りた乗務員養成

SLの運転を担当する機関士・機関士はともに2級以上のボイラー技士免許、機関士はさらに国家資格の甲種蒸気機関車運転免許が必要になる。

「機関士、機関助手についても社員の中から希望者を募った。養成については、最初にJR北海道に相談させていただいたが、冬季以外での乗務訓練ができなかったため、機関助手として2人の養成をお願いし、真岡鐵道にも2人を受け入れていただいた」と運輸部の小川幸男管理課長は説明する。

教育訓練が開始されたのは、2016年1月。機関士の養成については、自社で機関士を養成している秩父鐵道が2人、同じく大井川鐵道が2人、真岡鐵道が1人を受け入れ、学科教育と技能教育を実施。全員が甲種蒸気機関車運転免許を取得した。

「1期生の5人は大きなプレッシャーの中、単身赴任で頑張ってくれた。ご家族にもご理解いただいたからこそこのことで、本人はもとよりご家族に感謝したい」と小川課長は語る。また、「SL復活運転プロジェクトに参加するには

ボイラー技士免許が必要だと分かると、すぐに11人が取得して、2期目の養成に入った。現在、既に36人が免許を取得し、養成メンバーに選抜されるのを待っている状態」（小川課長）にあり、社員のSL運転への関心は高い。

それは鉄道事業者も同様で、今回、東武鐵道の乗務員養成に協力した秩父鐵道は2007年に乗務員養成を始めていたが、完全に内製化したのは2015年で、自社養成を進める中、東武鐵道の社員を受け入れた。それだけSL運転技術の継承を重視していることがうかがえる。

また、鬼怒川線での習熟訓練が始まると、旧國鉄のSL機関士で秩父鐵道でも乗務員養成に当たっていた田村力氏と大井川鐵道の澤谷浩助役が3カ月間、乗車して指導を行った。2人は線区の曲線や勾配をつぶさに観察し、線区の条件により見合った運転技術や投炭方法を指導したという。田村氏からは現在も指導を仰いでいる。

「われわれも一から学ぶ大変さがあったが、教えてくださる事業者の方々も苦労しながらの指導だったと思う。



鉄道事業本部
運輸部 管理課長

小川幸男

Yukio OGAWA



運行開始1周年記念ヘッドマークを付けたSL大樹



下今市駅転車台広場入口のアーチ



下今市駅。暖色系の照明が「昭和」を演出する



左/木製鳥居形の駅名標。右/ホームに設置された洗面台



かつてSLが走っていた時代を彷彿とさせる下今市の木造の駅舎

SL大樹の運行を機に、起点となる下今市駅はSLの拠点として整備された。SLの点検や準備が行われる下今市SL機関庫の前には、転車台が設置され、「転車台広場」として整備されている。乗客をはじめ、一般客も入場券を購入すれば間近な位置から見学す

SL現役時代を再現した下今市駅

SLの動態保存に取り組む事業者は8社となった。技術も含め、各事業者ならではの流儀があり、また事業者が連携してそれぞれの流儀を高めていくことによって、SLという鉄道産業文化遺産は総合的に守られていくのだろう。

技術の流出になりかねないところ、惜しげもなく教えてくださった。事業者の垣根を越えて教えていただいたことを土台に、当社も経験を積み重ね、いずれは自社でも乗務員を養成できるように、学科から技能まで東武流が詰まった指導マニュアルを作成していきたい」と小川課長は語り、浜田部長も「どの事業者も前向きに受け入れ、想像以上の協力体制を取ってくくださったことで、プロジェクトがスムーズに進んだ。SLを鉄道産業文化遺産として残していくためには、一社でも多く参入して、連携することが重要だと考えている。その中であって、東武だからできることを模索し、手掛けていきたい」と熱を込める。

「地域の財産として、登録有形文化財に登録された鉄道遺産を活用していきたい」と浜田部長は語っている。

鬼怒川温泉駅前広場に転車台設置

「SLの現役時代、乗客は駅に停車すると、ホームに降りて煤で汚れた顔を洗ったと聞く。そうしたタイル貼りの洗面台を再現したり、当社の昔の写真やポスターなどを展示し、昭和の風情を楽しんでいただけるようにした」と浜田部長は解説する。

一方、SL大樹の運転開始に合わせ、鬼怒川線では7件の建造物が国の登録有形文化財に登録されている。日光線開通時の姿を残し、2014年まで使用されていた下今市駅旧跨線橋、明治時代の輸入桁を転用したトラス橋の砥川橋梁、大谷向・大桑・新高徳・小佐越駅の地元石材を利用した玉石積盛土式プラットホームで、昭和初期を中心とした土木技術を伝える鉄道産業文化遺産だ。

ることができ、「生きたSL技術の現場」を楽しむことができる。各種展示物でSLについて分かりやすく解説する「SL展示館」も新設された。駅舎やホームも、SLがかつて走行していた時代「昭和」をイメージして大幅に改築されている。駅舎は木造平屋建て、ホーム上の駅名標も木製鳥居形で書体も忠実に再現されている。

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

[地域の観光活力を創出する—東武鉄道SL「大樹」]

S L事業者同士が連携、 運転技術を次世代に伝える

秩父鉄道では、1988年よりSL動態保存を行っている。機関士は長らくJR東日本から出向していたが、2007年に自社の乗務員養成を開始、2015年には全機関士・機関助士が自社社員となった。2016年1月からは東武鉄道社員の養成を受け入れ、運転技術の伝承に力を添えている。

撮影●加藤有紀

秩父鉄道株式会社 機関士・指導助役

千代田昌巳

Masami CHITODA

秩父鉄道株式会社
機関士見習
(東武鉄道より出向中)

田島伸一

Shinichi TAJIMA

Column

旧国鉄時代のSL機関士から技術を教わる

1899年に創業した秩父鉄道は、1988年に熊谷市で開催された「'88さいたま博覧会（さいたま博）」を記念して、SL「パレオエクスプレス」の運行（熊谷—三峰口間）を開始した。旧国鉄時代に主に東北地方で活躍し、その後は静態保存されていたC58形363号機を復活したもので、春から秋にかけて土日・祝日を中心に運行しており、「都心から最も近いSL」として人気を呼んでいる。ちなみに車両の管理はJR東日本高崎車両センターに委託されている。

SL開業当初、秩父鉄道内には運転技術のノウハウや甲種蒸気機関車運転免許を持つ人材はなく、旧国鉄時代のSL全盛期に機関士を務めたJR東日本出向社員が運転を担当していた。しかし、年月が経つにつれて高齢化が進み、自社での機関士、機関助士の養成が必至となった。

2007年に免許を取得し、秩父鉄道社員の機関士1期生となったのが、千代田昌巳指導助役である。

「SLが通常の電車と大きく異なるのは、自分たちで動力をつくること。機関助士は効率よく投炭してボイラーを管理し、適した圧力を保つ。機関士は、機関助士がつくった動力を上手く使いこなして運転する。機関士と機関助士の呼吸が重要で、知識の習得もそうだが、勘を磨いていくのに時間がかかる。われわれはそうした目には見えないけれどもSL技術として大切なものをJRの方から教わってきた」と話す。

現在は自社で養成した機関士5人と機関助士2人の計7人がSL業務に就いている。

習得した技術と精神で、自社流をつくりあげる

2016年1月には東武鉄道の機関士養成を受け入れ、2人が甲種蒸気機関車運転免許を取得。現在、出向している田島伸一さんは3人目の研修生だ。

「SLの世界を知りたいという思いで志願したが、車両の運転と

いっても電車とは全く異なる世界で、すべてに衝撃を受けた。また、同じ機関士・機関助士の仕事でも線区の条件や特徴が異なれば、やるべきことが大きく変わる」と語る。

また、東武鉄道からはSLを運行する秩父鉄道、大井川鐵道、真岡鐵道、そしてJR北海道と、複数の事業者研修生が出向したが、技術の習得だけでなく、同じSL事業を営む事業者として各社が交流を深めるよききっかけになったという。

「自分は東武の2期生になるが、機関助士の仕事は、他社で研修を受けた1期生から教わった。自分も他社で研修を受けて経験を積んでみたいと思っていたので、秩父鉄道で教えていただけることになってありがたいと思う」（田島研修生）

また、教える側の千代田指導助役も「自分たちの知る限りのことは教えていきたいと思う。これまでは技術の流出を懸念して殻にこもっていた部分もあったかもしれない。他社からの研修生を受け入れたことで現業の場もオープンに変わってきた。今後、当社が他社からアドバイスを受ける可能性もある。事業者同士、強く連携していければと思う」と語る。

田島研修生は「車両の不具合への対応など東武鉄道の社員にとってはすべてが初めての経験となる。各社で習得した技術をそれぞれが持ち帰り、総合して東武流のSL技術を構築していければと皆で話し合っている」と意欲を見せる。

千代田指導助役によると、「当社のSL技術は、JRから教わった流儀が土台となっている。それを基本に当社の機関士・機関助士の経験を加えて、秩父鉄道流のSL技術をつくりあげた」そうだが、同様に、秩父鉄道流をベースに東武流がつくられていく。事業者の垣根を越え、連携の中でSL技術は形を成し、継承されていくだろう。



運行30年を迎えたSLパレオエクスプレス



登録有形文化財に登録された1929年建設の下今市駅の旧跨線橋



鬼怒川温泉駅前広場に設置された転車台には、大勢の観光客が集まる



旧跨線橋には登録有形文化財を紹介する「レトロギャラリー」を開設



左/SL展示館。鬼怒川線をイメージしたジオラマがある。右/書道家・涼風花さん揮毫の「大樹」



設置案が進む。「自社用地に転車台を設置する案もあったが、転車台でのSL転換は最も見込めがあるクライマックス。鬼怒川温泉駅の駅前広場はイベントが開催されるほど広く、この一画に設置して観光客を誘導したいと考えた。行政や地元の団体に交渉を開始した当初は、率直に言って反対の声もあったが、完成するととても喜んでくださった。日光市に柔軟に対応していただけたのも大きかったと思う」（浜田部長）

鬼怒川温泉の宿泊客の中には、駅前広場でSLの勇壮さに感動し、SL大

ジェクトが立ち上がった当初、東武が懸念したのは沿線地域の反応だった。SLの煙や匂い、汽笛などの走行音は受け入れられるのか。まずは地元の理解を得ようと、沿線の約40の自治会や、旅館、観光関連団体を回り、説明を重ねた。「SLを地域の宝としたい、地域の活性化につなげていきたいと提案させていただいた。その中でわれわれとしてはご迷惑をおかけしてはならないという思いがあった」と浜田部長は振り返る。

すると、日光・鬼怒川の分岐点である今市エリアからは観光施設がまちにできるのならばぜひ一緒に取り組みたいと、協力的な返答を得た。リーマン・ショックや東日本大震災などの影響を受けていた鬼怒川エリアも歓迎の意向で、駅前広場への転車台設置案が進む。

「鬼怒川線沿線を『昭和レトロ感のあるテーマパーク』として発展させていきたい」とする浜田部長は、好調な成績にも甘んじることなく、2年目以降の集客にはさらなる努力が必要だと語る。「日光には修学旅行者も多いので、乗車して見学し、SLを知っていただけでなく一つの鉄道産業文化遺産の保存のあり方だと思ふ。地域との協働でさまざまな方向から可能性を考えていきたい」と言う。

SLをもう一編成増備して、安定運行の確保やイベント運転の実施なども検討されている。鉄道産業文化遺産を保存し、活用することから広がる可能性は大きい。

開業から1年弱で乗車10万人を達成

SL大樹の運行は、今年8月10日で1周年を迎えた。人々の関心も高く、7月14日には早くも乗車10万人を達成している。

樹に乗車して帰る人も多いという。



Column

鉄道産業文化遺産の技術を 伝え続けるということ

1976年、日本で初めてSLの動態保存を開始した大井川鐵道は、SLを軸とした観光鉄道としてのビジネスモデルを確立した。風光明媚な景色を背景に40年以上、ほぼ毎日SLを運行しており、社内では運転や保守の技術が伝え続けられている。

撮影◎織本知之



大井川鐵道株式会社
専務取締役 鉄道部長

浅原 悟

Satoru ASAHARA

観光鉄道としてSLを動態保存

日本における蒸気機関車は動力の電化によって1970年代に各地から姿を消していったが、一方でそれを追いかけるようにしてSLブームが起り、SLを近代産業遺産として保存する動きが生まれた。そうした中、大井川鐵道は先陣を切ってSLの動態保存に取り組み、1976年には本線営業路線でのSL動態保存を開始した。経営難下の起死回生策でもあったが、SL事業の成功で、大井川鐵道は観光鉄道としてのビジネスモデルを確立する。現在もほぼ毎日

SLを運行し、近年は「きかんしゃトーマス号」の運行で小さな子どもたちの人気を博すなど、新たなSLファン層を切り開いている。

浅原悟専務取締役は「40年以上、SLの動態保存に取り組んできて、鉄道産業文化遺産であるSLの車両と技術を守るという意識を、代々の社員が受け継いでいる」と語る。

また、沿線住民がSLに手を振るのは自然に始まったそうだが、「観光鉄道は、実は、地域の方々に支えられてこそ成り立つもので、地域とともにあるからこそ、お客さまにとっても『乗って楽しい鉄道』になる」という。長年の運行で大井川鐵道のSLは、地域のシンボリックな存在となっている。

一方、東武鐵道の乗務員養成に協力したことについては、「当社も当初は旧国鉄の機関士の方に運転技術を教わったと聞いている。他社の乗務員の養成を受け入れたことはなかったが、現場では他社と助け合うことはよくあり、当社が電車の部品調達に難航していた時には東武鐵道にご協力いただいた。養成受け入れは当社にとってもいい経験で、東武の研修生がとても熱心なので、教える側も学ぶことが多かった」という。

またSL大樹開業前には、現地での教育訓練にも当たった澤谷浩助役は「SL運転免許試験で最も重要な技術の一つはブレーキ操作。当社の電車の中にはSLと似た仕組みのブレーキを使用し

ている車両がある。当社の運転士なら、SLも違和感なく学ぶことができるが、東武の運転士の方々は覚えるのに苦労されたと思う」と他社に向向して学んだ東武鐵道の社員を思いやる。

鉄道事業者が連携してSL技術を守る

4両のSL車両を動態保存する大井川鐵道では、運転技術とともに車両を鉄道産業文化遺産としてどう保持していくかについても強い問題意識を持っている。

「SLのほかに旧型客車なども所有し、貴重な車両を動態で保存しているという自負はある。ただ、部品の調達など苦労も多く、車両を守る意義と大変さの両方を日々、実感している」と浅原専務は語り、澤谷助役も現場では「90年近く前に製造されたボイラーの金属疲労の抑止も考慮しながらの運転になる」という。東武鐵道がSL事業に加わることは、「部品の調達もそうだが、車両保持についてもさまざまな連携をしていけるのではないかと（浅原専務）と期待を寄せる。

将来的な運転や保守に関する技術の継承については、「自分が教わった時代よりも、細分化されマニュアルも作成されて、分かりやすくなっている。教える側も体系的に説明でき、現場ならではの工夫を加えて伝えている」と澤谷助役は語る。

そして浅原専務は「技術の継承には『何をどう伝えるか』が非常に大切であると考えている。これまでそれぞれの現場で暗黙知とされていたものを体系的にまとめて、ある程度見える形にして伝えていく。他社と連携し、協力し合っていくには、各社にそうした取り組みが必要になる。技術継承には新しい教え方も取り入れることが重要だ」と語る。

部品の調達など目の前の課題は多くあるが、技術や車両とともに、鉄道の産業遺産を可能な限り守り続けることは鉄道事業者としての責務であるという意識も受け継がれている。



大井川鐵道株式会社
新金谷乗務区 助役
蒸気機関車・電気車 運転士

澤谷 浩

Hiroshi SAWAYA

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

【地域の観光活力を創出するー東武鉄道SL「大樹」】

日光・鬼怒川エリアの 観光活力を創出する

SL復活運転プロジェクトの目的の一つに「日光・鬼怒川エリアの観光活力創出による地域活性化」が謳われている。特急ネットワークの充実と増備、世界遺産や自然に恵まれた日光へのさらなる誘致と開発、鬼怒川温泉とその先に線路をつなげる野岩鉄道・会津鉄道を含めた周遊とプロジェクトのもう一つの目的である「東北復興支援」、そして、近年さらに増えているインバウンドを視野に入れた施策など、SLの周囲でもさまざまな積極策が取られている。地元地域との連携を重視した観光振興策についてレポートする。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之／人物撮影◎小野田麻里・加藤有紀／写真提供◎東武鉄道株式会社



集中投資が行われる観光地

東武グループの「中期経営計画2017～2020」で日光・鬼怒川エリアは、浅草・東京スカイツリー、池袋、銀座・八重洲・湾岸とともに集中投資が行われる重点エリアに指定されている。他エリアの投資が都心部における再開発であるのに対して、日光・鬼怒川エリアは唯一の観光地であり、豊かな自然と歴史・文化を有する同エリアのポテンシャルを最大限に活かした振興策が計画、進められている。

「当社沿線の北関東では人口減少が続き、交流人口の増加が大きな課題となっている。また、日光・鬼怒川エリアが観光地として抱える問題には、季節波動が非常に大きいこと、入込の割に宿泊客が少ないことがある。通年型・滞在型観光地として発展させていくために何ができるか。その施策の一つがSL復活運動だった」と経営企画本部の岩澤貞裕部長は語る。

日光・鬼怒川エリアの中でも、二社一寺周辺と中禅寺湖・湯元周辺を合わせた日光エリアでは宿泊者数を伸ばす。温泉街の鬼怒川エリアと日光・鬼怒川への玄関口となる今市エリアは、SL復活運動を観光資源に観光まちづくりを進める。3エリアの新たな魅力を創出し、そのシナジー効果で、都心からわずか2時間で行ける国際エコリゾートとしての確立を目指している。

広域交通とエリア内二次交通の充実

日光・鬼怒川エリアへのアクセスを含めた交通施策から見ていこう。

東武鉄道では浅草を起点に日光・鬼怒川方面への特急列車をピーク時には約30分に1本運行しており、土日・祝日を中心に1日3往復するSL「大樹」に接続するダイヤも組まれている。

こうした都心部からの頻度の高い運行を実現できたのはSLと同じ2017年に登場した、東武鉄道にとっては26年ぶりの新型特急車両「リバティ」の存在が大きい。併結・分割機能を有し、途中駅で列車を併結・分割することで多線区の運行ができる。分岐点である下今市駅での乗り換えも必要がなくなった。都心と日光・鬼怒川エリアを結ぶ特急列車の本数は平日5本、土休日は9本増便されている。

さらにリバティは、鬼怒川線終端の新藤原駅から野岩鉄道、会津鉄道の路線を走り、会津田島駅まで乗り入れる。浅草や北千住から会津田島まで乗り換えなしで行けるこの相互直通は、都心からの観光客や会津地方の住民の流動につながり、福島エリアの活性化の一助となっている。鬼怒川温泉エリアから会津エリアがフリー区間となる「ゆったり会津 東武フリーパス」の2017年度の売り上げが前年度比17%増となっていることから、リバティが移動の動機付けになっていることがうかがえる。

会津鉄道も、快速列車「AIZUMA ウントエクスプレス」を、会津若松・鬼怒川温泉間に1日1往復、会津若松・東武日光間に1日2往復運行。

「心理的にも会津と日光・鬼怒川エリアは非常に近い距離になっている」（岩澤部長）という。

日光・鬼怒川エリアの二次交通の充実を図り、回遊性向上も進めている。

グループの東武バスでは、鬼怒川温泉と日光を結ぶ日光鬼怒川線を新設。かつて日光市内を走行していた路面電車、日光軌道の100型ボギー車をデザインした特別車両を走行させている。運行はSL大樹の発着に合わせ、東武日光駅、世界遺産の社寺を乗り換えなしで結ぶ。中禅寺、湯元などの奥日光や各方面に向かうバス路線も拡充して、「鉄道+バス」で日光・鬼怒川エリア全域を観光できるように環境を整えている。

「日光と鬼怒川、今市にはそれぞれに行ってみたい、その地域ならではの魅力がある。エリアを広域で捉えて二次交通網を充実させ、回遊性を高めている。現在、日光を訪れる観光客の9割は自動車利用となっており、バス専用レーンを設置するなどの社会実験も行われているが、パークアンドライドあるいはパークアンドバスライドで公共交通を利用してもらいやすいようにすれば、渋滞解消にもつながる」と岩澤部長は期待を寄せる。

その一環として、企画乗車券の充実にも取り組んでいる。SL開業と同時に発売が開始されたものに「日光・鬼怒川エリア鉄道乗り放題きっぷ」があり、エリア内を気軽に周遊できると好評だ。

また鬼怒川線には、昨年7月に東武ワールドスクウェア駅が新設され、「東武ワールドスクウェア」へのアクセスも至便となった。さらにグループが営業している中禅寺湖の観光遊覧船には、新型遊覧船「男体」を導入。地域観光の目玉を増強している。

インバウンド施策の拡充

訪日外国人旅行者を対象にした施策としては、日光・鬼怒川エリアの外国人専用企画乗車券「デイスカウトパス」のリニューアルがある。今年7月、これまで5種あったパスを、従前の特典にロープウェイや中禅寺湖の遊覧船などの利用を加えて回遊性を高めた「NIKKO PASS all area」、従前と同内容のまま価格を下げた「NIKKO PASS world heritage area」の2種に



経営企画本部 部長
岩澤 貞裕
Sadahiro IWASAWA



会津田島駅まで乗り入れる特急リパティ



新設された東武ワールドスクウェア駅



左／2017年夏に就航した新型遊覧船「男体」。右／路線バスでは日光軌道タイプの特別車両が運行



8言語に対応する新型自動券売機

絞り、外国人にも分かりやすい設定にした。

また、東武日光駅と鬼怒川温泉駅には、これまでの日本語・英語のほか、中国語（繁体字・簡体字）・韓国語・フランス語・スペイン語・タイ語の8言語に対応した新型の自動券売機を導入。東武

日光駅構内のツーリストセンターには、日光コンシエルジュが常駐して日光エリアの観光地や施設を案内するなど、エリア内のホスピタリティ向上に取り組んでいる。さらに駅構内には祈禱室を設置して、ムスリム旅行者の受け入れ環境を充実させた。

「国は2020年までに、訪日外国人旅行者数年間4000万人を目指している。われわれも日光・鬼怒川エリアにより多くの訪日外国人旅行者をお迎えしたい。各種環境の整備や強化を進め、お客さまにとって行ってみたい場所、行きやすい場所に磨き上げていく」と岩澤部長は語っている。

3エリアの観光推進と地域活性化

東武鉄道の日光・鬼怒川エリアの中でも日光エリアでは、滞在のための宿泊施設の整備が進められている。

日光国立公園の中禅寺湖では、湖畔に建つ日光レイクサイドホテルを建て替え、「ザ・リッツ・カールトン日光」として、2020年夏に開業を予定。日光市田沼沢地区の旧御用邸付属跡跡



一般社団法人日光市観光協会
事業課長 兼 今市支部事務所長

舟越隆裕
Takahiro FUNAKOSHI

地には、高級温泉旅館「日光ふぶ」（仮称）を誘致し、2019年秋に開業する予定だ。一昨年夏には、名門金谷ホテルも東武グループに参画した。

「中禅寺湖がある奥日光と呼ばれる地域は、かつて欧米の大使館別荘が多くあった国際的なリゾート地。そうした歴史を活かし、長く滞在し、豊かな自然と時間を楽しんでいただけ環境を整えていきたい。訪日外国人旅行者への訴求も含め、これからの観光地づくりは、多様化する観光客に向けて多くの選択肢を用意し、いかに楽しみやすく、選びやすくお伝えしていくかが重要だと考えている」（岩澤部長）

鬼怒川エリアと今市エリアのトピックスはやはりSL大樹であり、鬼怒川線をSLが走る「テーマパーク」と位置付け、地域と協働で沿線活性化策に取り組んでいる。

特に今市エリアは、下今市駅が日光・鬼怒川の分岐点であるだけに、これまで観光客にとっても通過地点というイメージが強かった。しかし、SL大樹がここから出発し、「昭和」を感じさせる駅舎や転車台を中心とする見学エ

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

【地域の観光活力を創出するー東武鉄道SL「大樹」】



上／2020年夏に開業予定の「ザ・リッツ・カールトン日光」
左下／東武グループに参画した「日光金谷ホテル」



鬼怒川温泉駅前広場に設置された
たきやのSLモニュメント



左・上／一部リニューアルした
鬼怒川温泉駅。大きな提灯
が目を引き

SL運行によって地元と協働で地域を活性化したいという東武鉄道の意向は、SL大樹に乗務するSL観光アテンダントが東武鉄道ではなく日光市観光協会に所属していることにも表れている。

現在6人が在籍するアテンダントの一人、福田結さんは「初めて大樹を見たとき、こんなに人の心を動かすものが私たちのまちを走

「大樹」を軸にした地元と協働の活性化

リアが整備されたことによって、駅そのものが観光拠点になり、今市のまちにも変化が生じている。

「今市は日光市の中心ではあるが、観光という点では少し出遅れていた。まちの人も自分の住む地域が観光地だという意識が薄かった。けれどもSL大樹によって、『SLが走るまち』になり、私たちのまちの魅力をもっと知ってもらいたいと、住民の意識も大きく変わってきている。2015年には、まちなかを通る国道119号沿いに道の駅もでき、観光資源は掘り起こせばたくさんある。SL運行日以外にも今市に足を運んでまち歩きを楽しんでもらいたい」と、日光市観光協会舟越隆裕事業課長は期待を込める。

実際、下今市駅の改札を出る人の数は、SL運行開始前と比較して、2割増えているという。



一般社団法人日光市観光協会
事業課 観光アテンダント

福田 結
Yui FUKUDA

「観光協会が列車のアテンダントを抱えているのはほかに例がないと思うが、乗客や観光客に地域の情報をダイレクトに伝えることができるのが大きな強み」と舟越事業課長は説明する。

アテンダントが今市のまちなかをガイドする街歩きツアーも企画され、好評を博した。SL大樹のリピーターにはアテンダントとの会話を楽しみにしている人も多いという。

また東武鉄道では、日光市の観光協会や商工会議所に所属する企業には、SL大樹の画像やナンバープレート、ロゴマークの使用を、エリア内のみでの販売という条件付きながら無料で許可し、各社によるオリジナル商品の開

るのかと、とても感動した」と語る。

アテンダントは車内での接客のほか、乗客に配布する「アテンダント通信」（隔月発行）を制作。沿線の見どころやSLに関する情報を紹介する。

「SLはもちろん、通過する沿線地域にも関心を持っていただきたい。日光・鬼怒川エリアの魅力をどうやってお伝えするか、何をお知らせするか、常に考えている」（福田さん）という。



上/ SL 大樹の入線と同時に記念撮影が始まる。機関士も一緒に
右/ 鬼怒川温泉駅に着いて乗客を見送る SL 観光アテンダント



沿道から手を振る地域住民に、乗客も手を振って応える



手を振って乗客を見送る駅スタッフ

発を推奨している。

観光協会が認可を委託されているが、これまでに62件認可され、酒や弁当、手ぬぐい、まんじゅうなどの菓子類、温泉の素などさまざまな「大樹ブランド商品」が販売されている。こうした形で地元の企業や店舗が「観光」や「おもてなし」について考え、自分たちで地域の魅力の一部をつくり出している。

「東武鉄道は地元優先という方針から、東武鉄道が日光・鬼怒川にお客さまを輸送し、地元がおもてなしをするという役割分担でやってきたが、人口減少や社会構造の変化に伴い、沿線地域と深く関わるようになってきた。しかし、当社が何でも地域に入って抱え込んでしまっただけでは活性化の波を持続できない。東武鉄道がきっかけをつくり、地元も当事者として積極的に活動することによって真の活性化が実現している。われわれも変わり、地元も変化している。双方が刺激し合うことが重要」と岩澤部長は語り、「地元にはやる気とエネルギーに満ちた方々が大勢いらっしやる。そうした方々と手を携えて一緒にやっていくというのが東武鉄道のやり方」と熱意を見せている。

「いっしょに楽しむ」活動

一方、日光市観光協会と沿線地域の商工会議所、青年会議所、自治会、旅館組合、飲食店組合、まちづくり推進

団体等が一体となつて、2016年11月には「いっしょに口

コモーション協議会」(オブザーバー・日光市・東武鉄道)が設立されている。沿線地域が主体となつてPRや各種のおもてなしに取り組み、誘客による地域経済の活性化や地域のファンづくりを図ることを目的としている。

「SL大樹にみんなで手を振ろう」プロジェクトも、その活動の一つで、鬼怒川線を走る大樹に向かって沿道などから手を振ろうというもの。大樹が何時頃その場所を通過するか記載されたマップ(アテンダントが作成)を配布するなど周知に努めた結果、今では沿線全域に浸透している。

「SL大樹のお客さまは、地元の方々に手を振ってもらうことをとても喜ばれ、一緒に手を振り返している。言葉は交わさなくても交流が生まれている」と福田さんは車内の盛り上がりの様子を語る。

また、「鬼怒川線に季節ごとの花を咲かせよう」プロジェクトは、乗客に車窓からの景色を楽しんでもらえ



手書きで制作する「SL アテンダント通信」

Column



株式会社渡邊佐平商店
代表取締役

渡邊康浩

Yasuhiro WATANABE

東武鉄道の好意に応え、 商品開発で 地元の活力を

当社は1842年の創業以来、日光山麓のとても質のいい名水で酒造りを続けています。SL大樹が運転を開始して、観光客の方々が下今市駅を出てまちなかを周遊するようになったからでしょう。当社の酒蔵見学にも若い女性観光客が来てくれるようになりました。それまで住民中心となっていた印象の今市のまちが、少しずつ変わってきました。観光を意識して、外から訪れた方をおもてなしするようになったんです。

また、商工会議所や観光協会に加盟する企業は、著作権無料でSL大樹の関連商品を制作・販売することができます。当社もこれはチャンスだと思って、オリジナルの純米吟醸日光誉 SL ボトル（720ml）と特別純米酒 SL 大樹カップ（180ml）の販売を開始しました。実は私自身、鉄道好きなこともあって、こんなすごいことはないかとボトルやカップのデザインに大いにこだわりました。地元で獲れた米と栃木県で開発された酵母を使った純米吟醸酒はSLをイメージして、黒いボトルに大樹をゴールドの線画で描いています。カップもSLの絵を描き、カップには清酒の記載をせずにシール式のキャップにだけ記載して、持ち帰ってお子さんに使ってもらえるようにしました。

商工会議所の青年部のメンバーにも「これは地元企業にとってメリットが大きいので絶対取り組んだ方がいい」と話して、それから商品を開発したメンバーも多くなります。今市はまだ観光業者が少ないので、土産品に対するアンテナや感覚がどうしても希薄ですが、少しでも観光にかかわっている私たちから発信していけば、地元の人たちにも広がっていくと思います。東武鉄道の好意に地元として応えて、地域の活力につなげていきたいですね。

私はSL世代ではありませんが、やはり魅力的だと思いますし、地元で走っているのは誇らしい思いです。汽笛がまちに響くのもいい。かつてあったものが帰ってきたのだなと思います。そしてSLの存在が地元で少しずつ浸透してきていると強く感じています。SLが走るまちを盛り上げていきたいと思っています。



日光市のイベントと連携して特別列車も運行。「春節祭」のSL大樹



SL大樹とコラボした渡邊佐平商店「純米吟醸日光誉」

るように休耕地に花を植栽するプロジェクト。倉ヶ崎地区の住民組織「倉ヶ崎明日を考える会」がプロジェクトに賛同、大谷向一大桑間に約4000㎡の花畑を整備している。

さらに今年8月10日に開催された「SL大樹運行開始1周年感謝祭」では、SL大樹と地域の公式イメージソングが発表された。

舟越事業課長は「SLは観光コンテンツとしても強力だが、その存在自体がまちを変えたと実感する」と語り、福田さんは「観光PRを含め、SL観光アテンド独自の目線で、SLに乗車されるお客さま、日光市にいられたお客さまにおもてなしをしていきたい」と熱意を見せている。

開業から1年が経過して、SL大樹は鬼怒川沿線の新たな観光資源として地域に定着した。日光・鬼怒川エリアでは、地域との協働で観光活力を創出し、「地域力」を上げる取り組みが進む。

「東京から2時間のエリアに、豊かな自然も世界遺産も温泉もリゾートも楽しめる魅力的な場所があることを知っていただく努力を続けていきたい。多岐にわたる事業に取り組むグループの強みを活かして、東武鉄道ならではの観光地づくりに取り組んでいく」と岩澤部長は意気込みを見せる。

地域に活力をもたらす観光鉄道としても、鉄道産業文化遺産・SL大樹にかかる期待は大きい。

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

「地域の観光活力を創出する」東武鉄道SL「大樹」

東武鉄道 下今市機関区 密着レポート！

SL「大樹」1号が 出発するまで

SL列車の運転には、特有の施設が欠かせない。動力である蒸気を生み出すため機関車に石炭と水を供給し、準備や整備を行う機関区、方向転換をするための転車台が必要である。東武鉄道では、SL復活運転を始めるに当たり、下今市駅に機関区を新設、JR西日本の長門市駅にあつた転車台を移設した。24時間体制でSL大樹を見守る機関区では、早朝から、その日の準備と整備が始まり、運行の度に200箇所におよぶ出庫点検が繰り返されている。1日の運行を終えても、機関車の火室の火が絶やされることはない。SL大樹に携わる人々の手間と情熱も、走る鉄道産業文化遺産の原動力なのである。

文●伏島賢一／撮影●織本知之

早朝の機関庫を訪ねる

蒸気機関車、SLである。わたしにとって蒸気機関車といえば、唐突だが、デパートの大食堂に原風景がある。そこで食べたお子さまランチは、SLを模した皿に載っていた。子ども心に蒸気機関車の特別な印象が強く刻まれたのである。

しかし、これまで蒸気機関車にはついぞ乗ったことがなかった。それが今回、蒸気機関車に乗れるというので喜び勇んで出かけて行った。夏真っ盛りの8月上旬。今年の夏は暑かった。だが、取材で出会った人たちのハートはそれ以上にアツかった。

向かったのは東武鉄道鬼怒川線の下今市駅。今日の目当て、SL「大樹」の発着駅だ。時刻は朝7時。こんな早朝に行ったのには理由がある。発車前の点検作業を見学させてもらうためだ。見学場所は下今市駅構内にある下今市機関区のSL機関庫。ちなみにこの日の大樹の1番列車（SL大樹1号）は下今市9時2分発だ。たっぷり2時間見学できる。

改札を抜けて駅の構内を進み、引き込み線の先にある機関庫に向かう。機関庫は、赤いレンガで覆われた、ガッシリと重厚な建物だ。高さは3階建てのビルくらいあるだろうか。壁面に大きなアーチ状の開口部が2つあり、中に線路が2本、延びている。

その前に控えているのが転車台。線



運輸科長

眞壁正人
Masahito MAKABE

路ごと回転して車両の向きを変える。この転車台は山口県長門市の長門市駅で保存されていたものをJR西日本から譲り受けて設置された。

転車台の横を通り過ぎて、機関庫に向かってまず気づいたのは、臭いだ。「芳香」と言ってもいいだろう。石炭が燃える芳ばしい香り。ある年齢以上の人は、石炭ストーブが燃える冬の学校の教室を思い出さそう。

機関庫の中に入る。ついにSLC11207とご対面だ。C11形は小型の蒸気機関車だと事前に聞かされていたが、目の前にするとなかなかの迫力だ。黒光りした、堂々とした躯体。ところどころ塗装していない生の金属が剥き出しになっている。あちらこちらが油で輝いているのもいい。そして、全体から発散される熱。噴き出す蒸気。蒸気機関車を「生き物だ」と表現する人がいるが、その気持ちが始めてわかった。

発車前の点検に立ち合う

ここで運輸科長の眞壁正人さんと機関士（主任）の黒田健一さんを紹介さ

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

【地域の観光活力を創出する—東武鉄道SL「大樹」】



目を凝らし耳を研ぎ澄まして、打音検査を行う黒田機関士。前方で蒸気が噴き上がる

れる。眞壁運輸科長はS1運行を統括する立場の方で、この日の大樹の1番列車は黒田機関士が運転する。もちろん、大樹は機関士1人では動かない。機関室には黒田機関士の他に

2人の機関助士が乗り込む。1人は主に「投炭」を受け持つ。石炭を燃やす火室にスコップを使って石炭を投げ込む仕事だ。他にもボイラーに水を送る作業などもある。もう1人の機関助士

は主に安全確認の仕事。運転席が先端にない蒸気機関車の場合、どうしても前方が見にくい。だから機関士だけでは十分に安全確認ができないのだ。そこで機関助士が機関士とは反対側の窓際の席に陣取り、走行中、前方や右側に目を光らせる。

このようにS1大樹は機関士1人と機関助士2人が連携して動かすが、安全でスムーズな運行のためには車両をベストなコンディションに保つ必要があるの言うまでもない。これを受け持つのが検修員だ。検修員は9人。すべての人が志願してS1の検修員になった。そして彼らの仕事場が、わたしが今いる機関庫なのである。

命を絶やさないうために— 保火と缶替え

先ほど「蒸気機関車は生き物」と書いた。大げさな表現かもしれないが、蒸気機関車はお腹が空っぽになると死ぬ。だから、蒸気機関車は止まっている時でも石炭を燃やし続ける必要がある。「心臓」が常に動いているのだ。生き物と表現されるのはこうした理由もあるのだろう。

その24時間の燃焼のうち、運転しない時の火の管理のことを「保火」といい、その担当者のことを「保火番」という。検修員、機関士、機関助士が交代で担当し、もちろん寝ずの作業だ。そして翌朝、保火番から機関助士が火

室の状態などを聞いて引き継ぎをする。わたしは取材当日、7時過ぎに機関庫に入ったが、すでに引き継ぎは終わっていた。ついでに言うところ、石炭と水の積み込みも済んでいた。機関庫の朝は早いのだ。ちなみに大樹は、1日に下今市—鬼怒川温泉駅間を3往復するが、石炭は1.5トン、水は9トンも使われる。眞壁運輸科長によると1年前に比べて使用量は少なくなったそうで、機関士と機関助士の技量が上がった証拠なのだという。

次は「缶替え」。火室の中にたまった灰を捨てる作業だ。火室の床にある扉を開け、水と一緒に灰を床下に落として捨てる。湯気がもうもうと立ち上がる迫力。機関室内をのぞくと、機関助士が火室の扉を開け、ポーカーと呼ばれる火かき棒を操って灰を落としていた。これで火室がきれいになった。

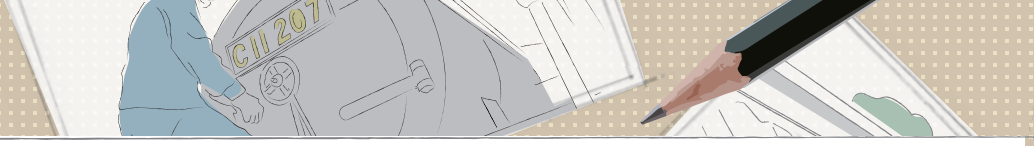
すっきりしたところで新しい石炭をくべる。ただし、ただくればよいというわけではない。むらなく燃えるようにうまく石炭を配置する必要がある。ここでもポーカーが役に立つ。ポーカーでならすのである。

さて、缶替えをして新しい石炭をく



機関士（主任）

黒田健一
Kenichi KURODA



べ、燃焼が安定して蒸気の圧力が上がった。次は出庫前点検だ。蒸気機関車の動力源は蒸気。だから、積み込んだ水が沸騰して蒸気の圧力が上がらないと何もできない。点検さえ不可能だ。まずは機関士が圧力計をチェック。すると、蒸気の圧力が1・2メガパスカルにまで上がっていた。これら出庫前点検を開始できる。



火室の中にたまった灰を捨てた後、投炭して火床を整える

いよいよ出庫前点検が始まった。出庫前点検は機関士と機関助手が連携して行う。黒田機関士が機関室の外に出て外側から点検、指さし確認。ハンマーを使って打音検査も行う。槌音と「よしー」の音が響く。その後、黒田機関士は機関室に戻り、ブレーキや灯



上/ウエスですみずみまで磨く
下/機関庫では誰もが忙しく立ち働く

鉄道愛と喜びの職場

突然、わたしの後ろで音が轟いた。ディーゼル機関車の出庫前点検が始まったのだ。大樹は先頭車両の蒸気機関車が引っ張り、最後尾のディーゼル機関車が押すという方法で運行してい

火類の作動をチェック。その際は機関士が機関室の外に出て、車輪近くにあるブレーキの動きやヘッドライトを確認。機関士と機関助手が声と身振りでコミュニケーションを取りながらのチェックが進む。なお出庫前点検の項目は200あり、それをすべて終わらせるには20分かかるといふ。

大樹が走行する区間は急勾配が多い。そのため、ディーゼル機関車のアシストが必要なのだ（DL機関士が別に1人乗り込む）。うなりを上げて目覚めたディーゼル機関車も、蒸気機関車の隣で出庫前点検を受けている。

8時近くになって、蒸気機関車が発する音が変わってきた。シュツシュツと規則正しい音がし出し、オイルを送る装置の棒がピョコピョコと上下に動き始めた。さっきまではまだ半分眠っていた大樹が本格的に目覚めたのだ。

出庫前点検が無事終了したのことで、機関室の中に入らせてもらった。暑い。暑いなんてもんじゃやない。運転中の温度計は50℃を指すという。

機関助手さんの背中には汗でびしょ。 「いやあ、今日の汗は冷や汗ですよ。運輸科長が見てますからね」と笑う。眞壁運輸科長はというと、「暑さでメガネがダメになったことがある」と思い出話。風通しの良い、職場じゃないですか！ ついさっきまで、黒田機関士も2人の機関助手も、裏方である眞壁運輸科長も、誰が何かを命じているのではなく、それぞれが率先して、動輪を触ってチェックしたり、ウエス（布）であちこち磨いたりしていた。機関室の中はピカピカ。愛だ。鉄道愛だ。ここには笑いがあり、愛もある。もちろん眞剣なのは当然。黒田機関士の厳しい目つきと無駄のない動きには、男のわたしも見惚れた。まるでサムライだ。機関士の「土」は「サム



8:16

蒸気機関車が出庫

機関庫の3番線で出庫前点検を受けていた蒸気機関車が発進。ゆっくりゆっくりと動き出す。蒸気機関車は転車台をそのまま通り抜け、客車+ディーゼル機関車の前方のポイントから留置線に進入して待機。これですべての車両が同じ線路上にいることになる。



8:05

ディーゼル機関車と客車が連結

ディーゼル機関車が前進し、待機していた客車の後ろに連結。これでディーゼル機関車と客車がつながった。



8:00

ディーゼル機関車が出庫

機関庫に向かって右、2番線を出庫前点検を受けていたディーゼル機関車が動きだし、すぐ前の転車台に入った。ここで方向転換。留置線に入り、数十m先に停車して待機した。

SL「大樹」1号
出庫からホーム入線、
出発までをチェック

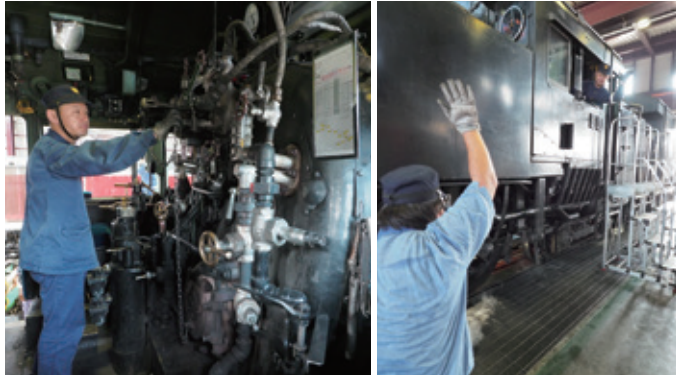
特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

【地域の観光活力を創出する－東武鉄道SL「大樹」】



ハンマーでたたいて打音検査を行う

車体の上り、入念に点検する



ブレーキや灯火類の作動をチェック

機関助手と協力してブレーキを点検

少々強引かもしれないが、大樹はお子さまランチに通じるところがある。お子さまランチは多種多様なおいしいものの集合体だ。そして大樹は、全国各地の鉄道事業者9社の協力によってなしたプロジェクトだと聞く。つまり、9社のよきものが一堂に会したのが大樹だとも言える。そしてお子さまランチの歴史は長い。戦前からあるらしいが、今でも不動の人気だ。しかも、煙突から煙を吹き出すなど、進化もしている。約半世紀ぶりに鬼怒川線沿線エリアに復活した蒸気機関車である大樹は、昔をそのまま再現したのでなく、ATS（自動列車停止装置）の搭載や冷房の完備など、時代に合わせた進化を遂げている。

蒸気機関車に乗ったことがないなら、SL大樹の乗車体験をおすすめする。そして、下今市駅の「旧跨線橋レトロギャラリー」にもぜひ足を運んでいただきたいと思う。そこには大正時代、あるいは昭和初期に撮影された「下野軌道蒸気機関車と駅員」と題された写真が展示されているのだが、そこに写っている駅員さんたちが実に誇らしげなのだ。当時は今よりもっと厳しい仕事だっただろうに。わたしには大樹の関係者が彼らに重なって見える。時代は異なるが、どちらも誇りを抱いて仕事をしている人たちだ。日々猛烈に汗を流し、それでも笑顔絶やさない、尊い仕事が大樹の運行を支えている。

ライ」とも読む。さて、出庫の時間になって、合図担当が振る手旗に導かれ、8時0分にディーゼル機関車がまず動き出した。転車台に入って向きを変え、留置線へと向かった。続けて8時16分に蒸気機関車が出庫。こちらは転車台をそのまま抜けて進み、前方の留置線に向かう。その後、先頭から順に、蒸気機関車、車掌車、客車、ディーゼル機関車の並びで連結。乗客が待つホームに入線して出発準備完了だ。ホームには子どもたちがいっぱい。駅のスタッフが、記念撮影に応じたり、シャッターを押してあげたり、みんなにこやかに応じている。あのサムライ、黒田機関

士もニコニコ顔で子どもたちと一緒に写真に収まっている。Sしって素晴らしい！

そして9時2分、定期通り、SL大樹1号は美しい汽笛とともに鬼怒川温泉駅に向かって出発した。「出発進行！」

誇り高き仕事

さて、話は戻ってお子さまランチの蒸気機関車である。大樹に感動したわたしは久しぶりにお子さまランチを食べたくなくて、後日、某デパートの食堂に足を運んだ。すると、驚いた。皿の蒸気機関車の煙突から煙が出るのである。「これだ！」とわたしは思っ



9:38

鬼怒川温泉駅に到着



出発進行！

すべてのスタッフが手を振って見送ってくれる。車内ではSL観光アテンダントが検札とともに観光案内。インスタントカメラを抱えたカメラ係や車内販売員も巡回している。



9:02



ホームに入線

「間もなく入線してまいります」のアナウンスがホームに流れた後、ブレーキ点検を済ませたSL大樹1号が出発ホームに入って来た。



8:49



蒸気機関車が客車と連結

蒸気機関車がバックし、客車と連結。これで編成が完成した。ここでブレーキ連動のチェックを綿密に行った後、バックして営業線へと出て行く。



8:20

文・写真 松澤美穂

地方 紀民 行鉄

熊本電気鉄道株式会社



カラフルなくまモンのラッピング電車
引退した「青ガエル」
それぞれの電車には、
驚くような、笑えるような
エピソードが一杯。
熊本電鉄沿線で、
見るべき名所は「電車」です。

「沿線に観光する場所とか、ないんですよ。だから代わりにちよっと話をね」。ここは、熊本電鉄で唯一、駅員さんが常駐している北熊本駅の駅事務所。「熊本電鉄」と記された資料やダイヤグラムを広げ、鉄道事業部運輸課の中野課長が話します。

「観光地がない」と言っけれど、北熊本駅に来るために、藤崎宮前駅から乗車した熊本電鉄の車内は中国語で一杯。日本人乗客は自分だけじゃないかと思うほどの状況だった。あの団体客は、何をしに来たのだろうか。

「観光地がない」と言っけれど、北熊本駅に来るために、藤崎宮前駅から乗車した熊本電鉄の車内は中国語で一杯。日本人乗客は自分だけじゃないかと思うほどの状況だった。あの団体客は、何をしに来たのだろうか。

「観光地がない」と言っけれど、北熊本駅に来るために、藤崎宮前駅から乗車した熊本電鉄の車内は中国語で一杯。日本人乗客は自分だけじゃないかと思うほどの状況だった。あの団体客は、何をしに来たのだろうか。

「電車に乗るのが目的なんです」。熊本県のご当地キャラクター・くまモンは台湾でも大人気。くまモンのラッピング電車を導入して以降、台湾からの団体客が年々増加しているのだとか。多くの場合、藤崎宮前駅から北熊本駅まで乗車して、北熊本駅併設の「くまもんショップ」で買い物。その後、駅前で待っていた観光バスで移動して行くらしい。

「くまモン人気、恐るべし」。熊本電鉄では2014年、国内初採用となる新しい台車を導入。鉄道関係者の関心が集まる中、新しい台車を着けた車両がどれだか

「電車に乗るのが目的なんです」。熊本県のご当地キャラクター・くまモンは台湾でも大人気。くまモンのラッピング電車を導入して以降、台湾からの団体客が年々増加しているのだとか。多くの場合、藤崎宮前駅から北熊本駅まで乗車して、北熊本駅併設の「くまもんショップ」で買い物。その後、駅前で待っていた観光バスで移動して行くらしい。

「くまモン人気、恐るべし」。熊本電鉄では2014年、国内初採用となる新しい台車を導入。鉄道関係者の関心が集まる中、新しい台車を着けた車両がどれだか

「くまモン人気、恐るべし」。熊本電鉄では2014年、国内初採用となる新しい台車を導入。鉄道関係者の関心が集まる中、新しい台車を着けた車両がどれだか

「くまモン人気、恐るべし」。熊本電鉄では2014年、国内初採用となる新しい台車を導入。鉄道関係者の関心が集まる中、新しい台車を着けた車両がどれだか

「くまモン人気、恐るべし」。熊本電鉄では2014年、国内初採用となる新しい台車を導入。鉄道関係者の関心が集まる中、新しい台車を着けた車両がどれだか

「くまモン人気、恐るべし」。熊本電鉄では2014年、国内初採用となる新しい台車を導入。鉄道関係者の関心が集まる中、新しい台車を着けた車両がどれだか

観光名所は電車

観光客が乗車していても、沿線に観光名所があるわけじゃない。熊本電鉄の観光名所を電車そのものとするなら、もう一つ大きな観光名所がある。

北熊本駅のホームからは、隣接する車両庫にある2016年に引退した「青ガエル」と呼ばれる車両がはつきり見える。鉄道ファンには絶好の「観光名所」だ。

「たくさんの人に惜しまれ、支援をいただき、動かせる状態での保存を決めました。でもね、地元の利用者には『引退』を喜ぶ人も多かったですよ」。というのも、車体の古い「青ガエル」には冷房が搭載できず扇風機のみ。最高気温が年々上昇する中、冷房ナシは辛い。日常、利用する人が喜ぶのも無理はない。その環境は乗務する運転士さんも、もちろん同じ。「暑いのはもちろん、古い『青



校外学習での説明を上演中の中野課長。



北熊本駅で一斉に下車する乗客。

熊本電鉄

【くまもとでんてつ】

藤崎宮前から北熊本を通して御代志までをつなぐ本線と、上熊本から北熊本を結ぶ上熊本線の2路線を運行。本線の一部には、軌道が道路上を走る路面電車のような区間がある。





くまモンのラッピング電車。関東近郊ではあまり見られない表情のくまモンもいる。2号車、3号車は車内もカラフル。



再塗装が終わったばかりの「青ガエル」。連結するため平らになった反対側を「平面ガエル」と呼ぶ人もいるとか。

「ガエル」は運転も難しいんです。鉄道好きとしては寂しくても、日々乗務する運転士としては、ちよつと喜んでいたんじゃないかな。それもまた、無理もない。引退後の「青ガエル」は、イベントや小学生の校外学習などに使われている。

人気者「青ガエル」

せつかくだし、「青ガエル」を近くで見たい。希望が顔に出ていたのか、「車両庫を見ていきますか」とご案内いただく。

車両庫には「青ガエル」以外にもいくつかの車両が停車中。線路の位置から見上げる電車は、ずいぶん大きい。校外学習で見学に来る子どもたちも、まずは電車の大きさに驚くという。お目当ての「青ガエル」は再塗装も終わり、きれいな緑の車体が復活。「暑いですが、中に入る勇氣はありますか?」。もちろんですとも。

運転席のドアの下、小さなステップに足を掛けてよじ登る。危なっかしい格好でなんとか運転席に体をねじ込むと、とたんにずっしりとした熱気に包まれる。35度を超える猛暑日、炎天下に停車中の車内はまさに蒸し風呂。数分と居られず、早々に退散。

「今日ほど暑い日ではなかったですけど、鉄道会社の知人は、しばらく運転席にいましたよ。仕事のついでに「青ガエル」に会いに来る鉄道関係者もいるようで、中には2時間近くも運転席で「思いを馳せていた」人もいたのだとか。好きな人は、本当に好きなのである。

もつと電車に注目を

中野課長にお別れをして、現役の観光名所、くまモンのラッピング電車で沿線に出る。藤崎宮前駅―北熊本駅間とは打って変わって、乗客は多分、全員日本人。日常利用している沿線住民たちが、車内を彩るくまモンに目を奪われることはなく、一人キョロキョロしているうちに終点・御代志駅に着。

「観光」とまではいかないけれど、昨年出来たばかりの「台志マンガミュージアム」まで足を延ばしてみる。館内は夏休み中の小学生で一杯。涼しい部屋で漫画を読みふけるのは魅力的だけど、あつという間に時間がたつてしまいうそう。ぐつと我慢して駅に戻ると、くまモンのラッピング電車としてはあつさりとした見た目、1号車が待っている。

車内に入り込み、模様のついた座席シートを目にした途端、中野課長の笑い声が蘇る。

「1号車のシートは熊本の名物や名所がデザインされていてね、その中に馬がいるんですよ。それね、デザイナーは『馬刺し』をイメージしたらしいんです!」。馬刺しは確かに熊本名物。でも、城や家紋に混じって馬がデザインされていたら、普通は「殿様の愛馬?」くらいに考えるのでは。シートの柄など気にもせず、電車で揺られる乗客たちは、そんな事実をきくと知らない。シートの「馬」が目に入るたび、思わず笑いがこみ上げる。知らなくても支障はないけど、知っているちよつと楽しい裏話。

熊本電鉄乗車の際は、ぜひ電車に注目を。

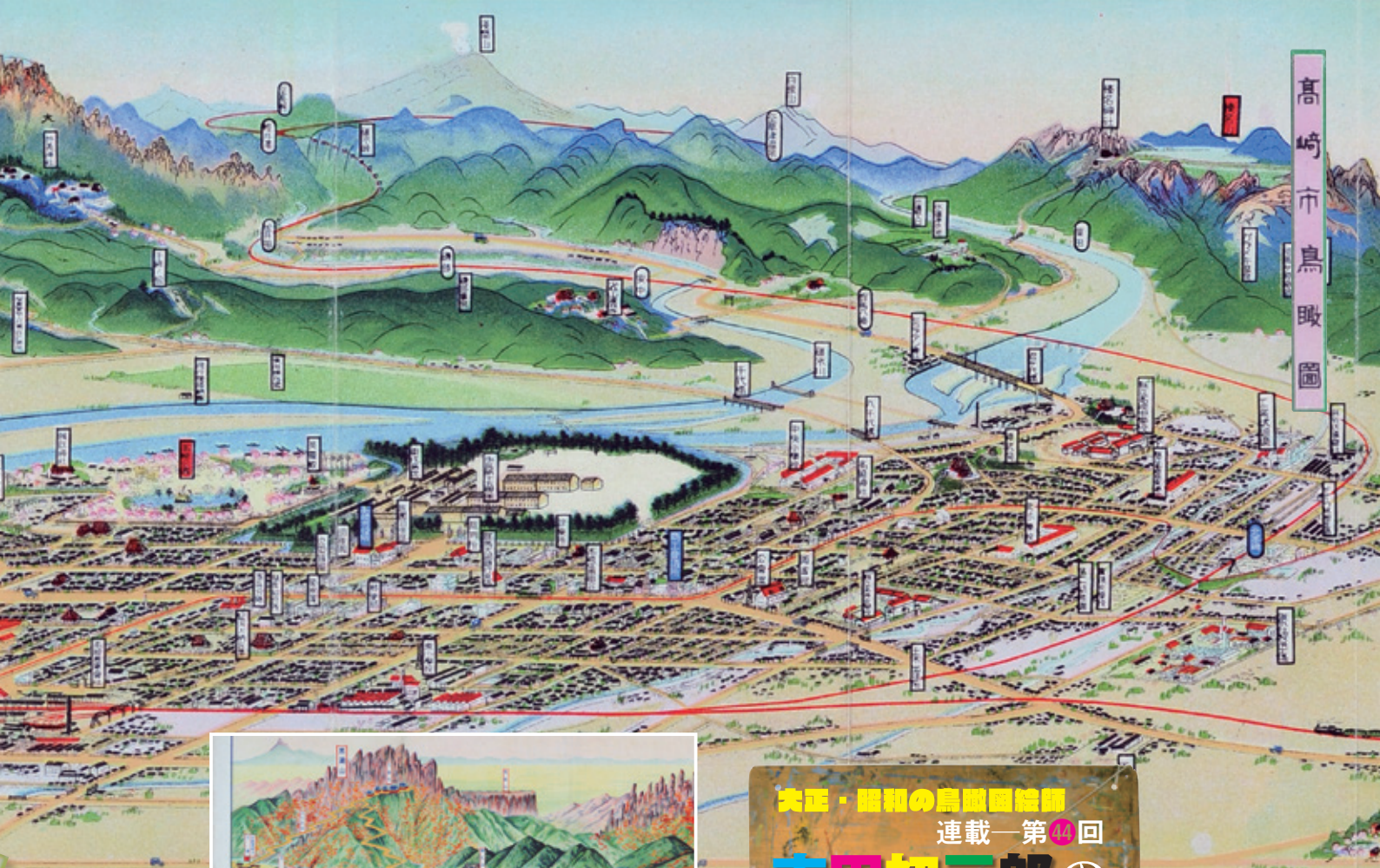


観光客の一番人気は、黄色が鮮やかな3号車。



比較的落ち着いた見た目の1号車。座席シートには思わぬエピソードが。





高崎市鳥瞰図



『変化を求めて下仁田から
妙義登山するべ』
(昭和2(1927)年)
上信電気鉄道 発行

大正・昭和の鳥瞰図絵師
連載 第①回
吉田初三郎の世界



高崎市

高崎市鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

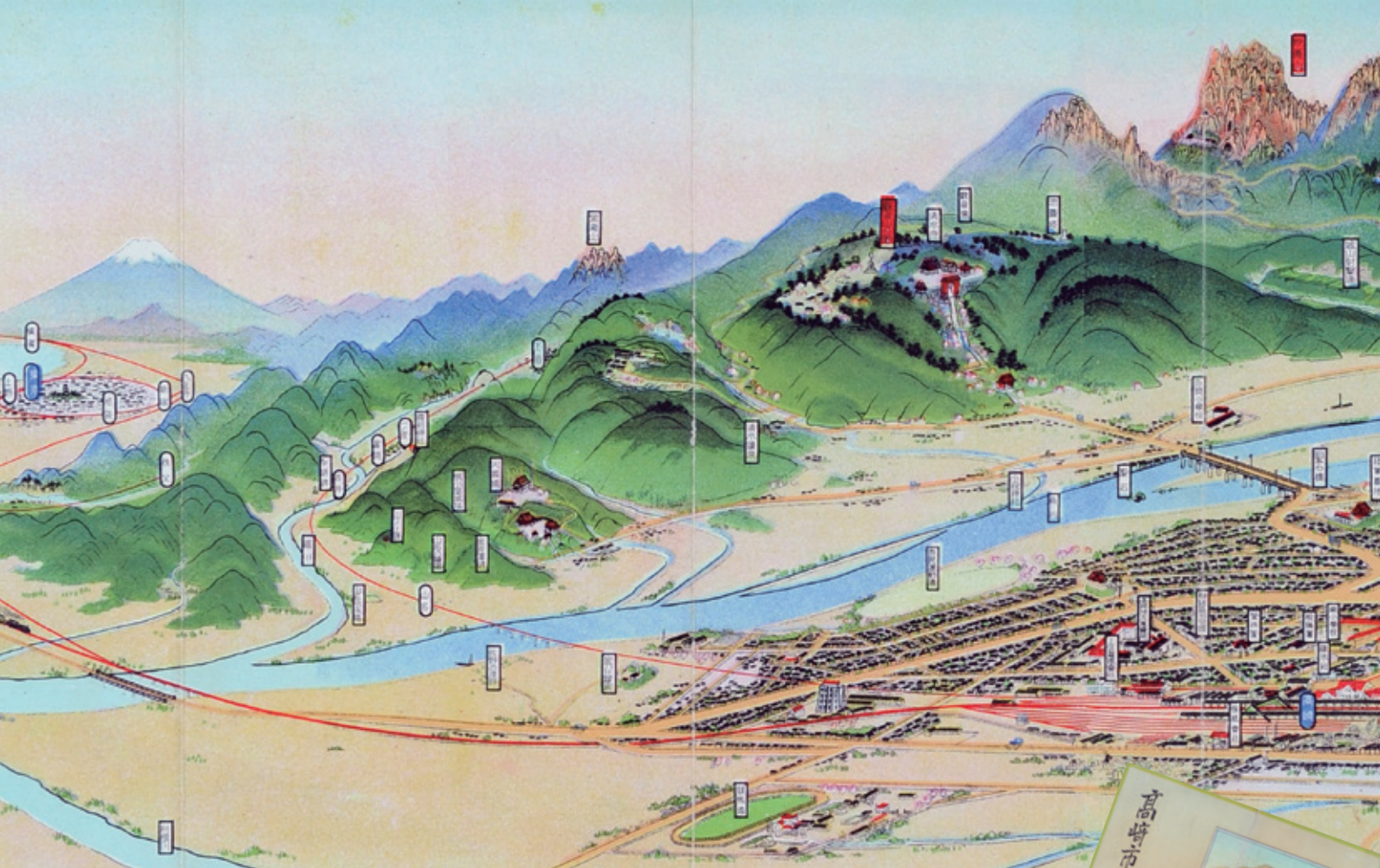
上信電鉄の前身は明治二十八年十二月、「上野鉄道」として設立されたのが社歴の始まりである。大正十年には「上信電気鉄道」と改名。昭和三十三年に現社名となる。群馬県西毛地域を代表する交通機関である。

設立から百二十余年にわたり、通勤通学の足として親しまれている。沿線には、平成二十六年、世界文化遺産に登録された赤レンガの「富岡製糸場」が上州富岡駅のほど近くに、「荒船風穴」が終点の下仁田駅から車で向かった山腹にある。上州富岡駅は、群馬サファリパークや群馬県立自然史博物館の最寄り駅としても利用される。商都・高崎から走行距離三十三・七kmの田園の旅を楽しむことも可能だ。

いち早く電化した大正十三年には、吉田初三郎のライバル・金子常光は「上信電気鉄道沿線名所案内」(複製は昭和五十四年)や路線案内図「妙義山裏山めぐり」、鳥瞰名所案内図

藤本一美

元首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会会員。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。



暮らしの足として地域を支え、 観光鉄道として地域に賑わいをもたらす。

群馬県の商都・高崎から下仁田まで、21駅、33.7kmの路線を営業する。民営鉄道の中でも最も長い歴史を有する会社の一つであり、群馬県西部の代表的交通機関として120年以上の長きにわたり、地域とともに歩む。少子高齢化が進む全国屈指のクルマ社会の中において、平成に入ってから平成14年に高崎商科大学前駅、平成26年には佐野のわたし駅と二つの新駅を開業。利便性の向上に努めることで、輸送人員の確保に取り組んでいる。

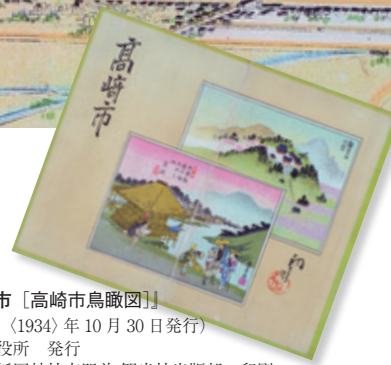
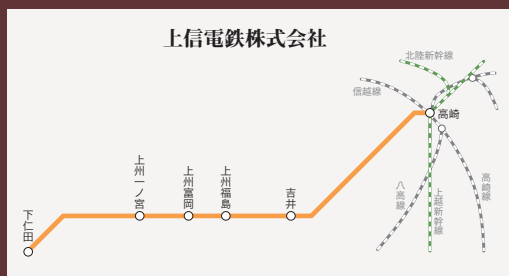
また、沿線には平成26年にユネスコ世界文化遺産に登録された「富岡製糸場と絹産業遺産群」をはじめ、平成29年にユネスコ「世界の記憶」に登録された「上野三碑」、一ノ宮貴前神社など観光資源も多く、地域に賑わいをもたらす観光鉄道として、その存在感を増している。

上信電鉄株式会社

Joshin Electric Railway Co., Ltd.

設立：明治28年12月27日

本社：高崎市鶴見町51番地



『高崎市 [高崎市鳥瞰図]』

(昭和9 (1934)年10月30日発行)

高崎市役所 発行

京都市祇園神社南門前 観光社出版部 印刷



「変化を求めて下仁田から妙義登山するべ」(上信電気鉄道発行・昭和二年)を描画して注目に値する。

金子常光の昭和二年版には、終点の下仁田駅から奥、南牧川沿いに小澤、磐戸町まで計画線が延伸。路線は実現していないが、上州から信州を繋ぐ鉄道会社側の願望があったように思うのだが…。

それに対して、吉田初三郎には地方民鉄(上信電鉄)からの発注はなかった。「高崎市鳥瞰図」(高崎市役所発行)から構図を見てみると、高崎市街地を中央に大きく表示。烏川や利根川の流域域には、妙義・榛名・赤城の上毛三山を配置。聖石橋を渡った対岸には清水寺(高崎観音)もある。

図隔左寄りには、高崎駅から朱色の路線の上信電鉄が、鑄川沿いに下仁田駅まで延びていて存在を誇っている(東京の背後には富士山も)。

コンニャク栽培の名産地であり、古くからの登山基地でもある。古い話で恐縮だが、私は大学生時代から教員になりたての頃、河岸段丘や断層などの地形・地質の宝庫である下仁田周辺をよく歩いたものである。初三郎図は、黒瀧山しか表現していないが、四ツ又山や鹿岳、稲倉山、大桁山、あるいは小粒な突峰・鉄柄岳や荒船山のことなど憶い出す。



下今市SL機関庫から出庫するSL大樹

みんな てら Vol.67 | AUTUMN 2018 秋号

- 発行所 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒100-8171 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長会 (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 香田朝子
- 写真 / 織本知之 / 加藤有紀 / 小野田麻里
- アートディレクション・デザイン / 浜田修司 / 大島忠里子
- 印刷 / 大日本印刷株式会社