

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るべく、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の魅力とはどういうものでしょうか。

**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邸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、地域の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。

## 日光・鬼怒川エリアの地域活性化

——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。

——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。

