



### 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・機関助手、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）



### 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。



### 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 機関助手	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）





## 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ょ』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検修員も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）

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。最後に連結し、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。

「SLは生き物と例えられるように、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。

また、車両部品については、各地に静態保存されている車両から手を尽くして探し続けているという。「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

2016年1月には、社内公募に志願した社員8人をSL検修員として、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・技能を次へて社員に伝えている。

せてくださり、こうした経験を基に自社の保守体制や設備のプランを固めていった」と関山課長補佐は語る。SL事業者が年に1回集う蒸気機関車検修検討会（通称「SLサミット」）にも、運行前から参加させてもらい、各社の協力を得ながら準備を進めていった。



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、養成メンバーに選ば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るが、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

技術の流出になりにかねないところ、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。

東武鉄道の参入によって、日本全国で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。

### SL現役時代を再現した下今市駅

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

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。

「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。

「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

話は遡るが、このSL復活運転プロ

## 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、複数の事業者に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、秩父鉄道の流をつくりあげた」そうだが、同様に、秩父鉄道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。



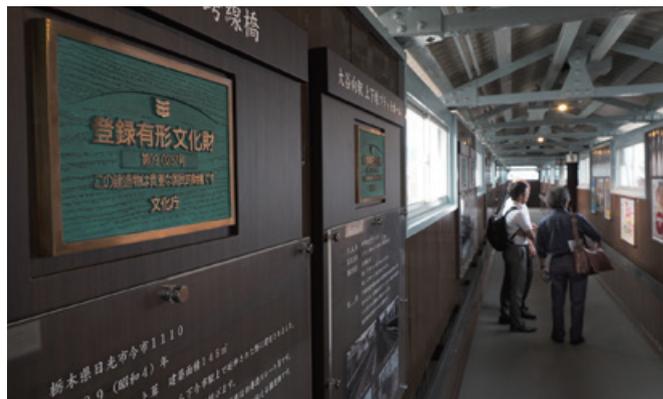
運行30年を迎えたSLパレオエクスプレス



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う。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。

樹に乗車して帰る人も多いという。

**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。

沿線地域にもSLの存在が浸透し、東武鉄道と地元の団体がタイアップした各種イベントが開催されている。地域主体のSL活性化協議会「いっしょにロコモーション協議会」が進める「SL大樹にみんなで手を振ろう」プロジェクトも沿線住民に浸透。SLが自分たちの地域の誇りになりつつあり、当初懸念された煙や汽笛も地域の光景として馴染んでいる。



# 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ブームが起こり、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 Outreach 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