

大井川鐵道 創立 100 周年チャレンジプロジェクト**昭和・平成・令和・・・汽笛を次のさらに次の世代へ****～大鉄本線 7 両目の SL は当社初 クラウドファンディングで動態化をめざします～**

大井川鐵道株式会社(本社 静岡県島田市 代表取締役社長 鈴木 肇)は 1925(大正 14)年 3 月 10 日創立。2025(令和 7)年 3 月 10 日に創立 100 周年を迎えます。

当社は、旧国鉄線上で蒸気機関車(SL)による旅客列車運転を終了した 1975(昭和 50)年 12 月 14 日のおよそ 7 か月後の 1976(昭和 51)年 7 月 9 日に、金谷～千頭の大井川本線で「かわね路号」として日本の鉄道界ではじめて SL 旅客列車の運転を復活。現在に続く、日本の SL 列車旅客運転ではパイオニアと言える存在です。

以来、50 年近くにわたり SL 列車の営業運転を通して、日本における昭和時代の鉄道文化を伝える取り組みを行い、おかげさまで SL 列車運転といえば大井川鐵道がトップランナーであるという評価をいただくようになりました。

しかし、残念ながら勤続疲労と表現するべきか、2019(令和元)年ぐらいから SL の車両不具合が顕在化、EL(電気機関車)での代走が目立ちはじめ、SL 列車運転のトップランナーの座が危ういものとなってきました。

そこで本年 2 月 12 日、SL 列車運転の安定化を目的に、そしてトップランナーの称号を取り戻すために兵庫県加東市の播磨中央公園に静態保存されていた「C56 形 135 号機」を搬入。動態化をめざすことになりました。

しかし、続くコロナ禍の中、手元に用意できる資金には限界があります。つきましては必要な資金の一部についてインターネット経由で不特定多数のみなさまからお気持ちをいただく「クラウドファンディング」を当社で初めて実施いたします。

(プロジェクト URL : <https://readyfor.jp/projects/daitetsu>)

なお、今回のクラウドファンディングはオールイン方式で行い、支援金額が目標金額に満たない場合でも、支援者へのリターンを必ず実施いたします。

C56 形 135 号機の動態化をめざすこと、それは創立 100 周年の節目を迎える当社が引き続き取り組んでいかなければならないこと、つまり「昭和時代の鉄道文化」を先々まで伝えてゆくことです。C56 形 135 号機に再び命を、再び火を、再び蒸気を、再び汽笛を。川根路を快走する姿をお見せしたい。

私たちは今回の動態化を通して再び日本の SL 列車運転におけるトップランナーとして SL 列車運転を通して「昭和の鉄道文化」を後世まで語り継ぐ役割を担っていきたいと思っております。どうぞみなさまのご支援をお願いいたします。

#静岡県 #地域 #地域文化 #観光 #歴史 #鉄道

蒸気機関車に再び命を、昭和の汽笛を次世代へ：大鉄100周年企画

大井川鐵道株式会社



支援総額

0円

目標金額 100,000,000円

0%

支援者 残り
0人 71日

フォローする

最初の支援者になりませんか？

プロジェクトの支援にすすむ

シェア

ツイート

LINEで送る

noteで書く

動態化をめざす C56 形 135 号機について

西暦	和暦	できごと
1938	昭和 13	製造。最初は鹿児島県出水機関区に配置。ほどなく中国地方に転じ、島根県内を中心に稼働
1969	昭和 44	宮崎機関区に転属
1972.10	昭和 47	第 27 回国民体育大会(太陽国体、鹿児島県)に伴うお召列車の牽引予備機に指定
1974.6.20	昭和 49	鹿児島県吉松機関区で廃車。晩年は山野線(現在は廃止)などで貨物列車牽引機として稼働
1975	昭和 50	兵庫県滝野町(現在の加東市)に移設。滝野町文化会館前→播磨中央公園で静態保存
2021	令和 3	荒廃が進んだことから解体案が浮上。これを報道等で知った大井川鐵道が譲渡を申し入れ
2022.2.10	令和 4	播磨中央公園から新金谷に向けて移送開始
2022.2.12	令和 4	新金谷へ搬入
2022.9~11	令和 4	動態化事業を決定。大鉄史上初、クラウドファンディング(オールイン方式)を実施

C56-135 の大きさ(水などを積載していない状態) (およそ)長さ 14.3m 幅 2.93m 重さ 47.2トン

大井川鐵道にやってきた SL たち(本線営業走行分、営業運転開始日)

西暦	和暦	車両
1976.7.9	昭和 51	C11-227
1980.1.29	昭和 55	C56-44
1987.7.25	昭和 62	C12-164(休止中)
1988.7.23	昭和 63	C11-312(廃車、現在は KADODE OOIGAWA で展示)
1997.10.14	平成 9	C10-8
2003.7.19	平成 15	C11-190
2022.2.12	令和 4	C56-135(大井川鐵道への搬入日)

大井川鐵道における SL 列車の位置づけ

- 大井川鐵道は 1925(大正 14)年 3 月 10 日創立。主目的は大井川上流部にある森林資源(木材)の搬出と大井川水系への水力発電所などの建設資材輸送でした
- 特に戦後は復興需要も相まって好況に沸き 1949(昭和 24)年 12 月 1 日には大井川本線 金谷～千頭を電化。増大する貨物輸送に対応したのです
- しかし、好況は長く続きません。1960 年代初頭から大井川流域の木材は安い外材に押され、しだいにシェアを小さくし、発電事業は大井川水系に予定の施設を作りつくしてしまったこと。発電方法が水力から火力などへとシフトしてゆくにつれて貨物輸送量が減少していきました
- 貨物輸送量の減少、それは沿線における産業がやせてゆくこと、働き口の減少を意味します。働き口を求めてほかの場所へ、沿線から人の流出が始まり、旅客人員も減少カーブを描き始めます
- 追い打ちをかけるようにたびたび自然災害にも見舞われ復旧費用も重い負担となってくる。鐵道の存続そのものに疑問符がつきだした 1960 年代でした
- 現在でこそ第三セクターや上下分離など鐵道線の運営に対して公費の賄われることが多くなっていますが、当社のみならず、貨物・旅客輸送量減少に伴う経営環境悪化が表面化する 1960 年代～70 年代、路線の維持は自力で行わなければなりません。結果、体力の弱まった多くの路線が廃止、バス転換という道を選択しました
- 当社はどうか？ SL 列車(観光列車)を運転して得た利益を地域公共交通部門(線路など鐵道施設の維持や普通電車の運行など)に充当してゆくというスタイルを採用しました。これは当社が産み出した地方鐵道の生き残りスタイルであったのです
- 観光的な面だけではありません。SL は消えゆくもの、維持してゆくことは鐵道文化の継承である。踏み込んで言えば「昭和鐵道文化」を後世に伝える「保存鐵道」としての役割も付加したのです
- 大井川本線における 2018(平成 30)年度の旅客人員はおよそ 56 万 7000 人。うち、SL 列車利用者は 28 万 4000 人とおよそ半分を占めています。SL 列車がなければ路線どころか企業そのものの存続が疑問視される状態です
- 現在、当社の SL は営業用で 4 両、製造は 1930(昭和 5)年～1942(昭和 17)年。客車が 1930 年代～40 年代が主と歴史的に貴重、それを維持・管理してゆくのは手間や資金のいることです
- 歴史的な車両をさらに長持ちさせる方法として車両数に余裕を持たせて負担を分散化させるという考え方があります。今回、搬入された C56 形 135 号機もこれに則って導入されたものです

SL 運転の実態

- 大井川鐵道で SL 列車運転を経営の軸としてとらえたころ～1970 年代は全国の鐵道から SL が消えゆくころでした。となると運転・整備など技術の伝承に困難が予想されました
- ただ当社の場合は幸運でした。70 年代初頭、社内には電化(1949 年)以前、つまり SL 運転時から在籍していた社員たちがいましたし、1976(昭和 51)年、SL 列車の復活運転時(かわね路号運転開始時)にあわせ、旧国鉄で SL の整備にあたっていた方を雇い入れて SL を知らない世代への技術継承に取り組みました

- 古い車両、特に SL においては図面など教科書と言えるものがないわけではありません。しかし、昭和初期に製造された車両たちには図面に表現できない個体差があります。個体差を乗り越えるのが技術。ここで言う技術とは手の感触など「勘」や「過去の経験」を言います。これらが「極小で正確かつ微細な数値」産み出します
- 「技術伝承」言うはたやすいのですが「口承」に頼る部分が多く不安定さも同居しています

技術伝承～学びの場を作ること

- 過去、当社では長年にわたり静態保存であった蒸気機関車を動態化するという取り組みを 2001(平成 13)年から 2003(平成 15)年にかけて「C11 形 190 号機」において行ったことがあります。外見からははたして復活できるのか？という車両でしたが、当時の熟練技術者と若手技術者が手をとりあって技術力を結集。2 年の歳月をかけて動態化を成し遂げました
- この時点で行われたのがまさしく「技術伝承」。熟練技術者から若手技術者へ、まるでバトンリレーのように技術が伝承されたのです
- およそ 20 年前、若手技術者であった者たちも熟練技術者。今度は現在の若手技術者に技術を継承する場面となりました
- 技術継承の場、言い換えれば「学びの場」です。動態化に取り組むにあたって部品をばらばらにして、ひとつひとつの構造や役割、しくみを理解し、過去に蒸気機関車と向き合った人たちがどんな修繕方法をとったのかを学んでいきます。若い技術者にとってはまさしく「学びの場」、熟練技術者にとってはより深く、高いレベルでの「学びの場」となるはず
- 施設面でも新たな動きがあります。かねてから当社 SL の心臓部であるボイラー整備を手がける(株)東海汽缶 様(静岡市清水区) が新金谷駅近くに新工場を建設。2023(令和 5)年 1 月の稼働をめざしており、当社の SL 列車運行体制安定化にご尽力いただきます

大井川鉄道はまもなく創立 100 周年～昭和の鉄道文化を末永く

- 2025(令和 7)年 3 月 10 日、大井川鉄道は創立 100 周年を迎えます。これもご乗車いただくみなさまをはじめ、沿線地域のみなさま、当社を応援してくださるみなさまあつてのことです
- 大井川鉄道の SL 列車、黒々しい蒸気機関車、背もたれほぼ直角のボックスシートなど列車は昭和時代、鉄道が日本の交通機関の主役だったころ、すなわち昭和 10 年代～30 年代に各地で見られた姿そのままです。この姿を維持することが昭和の鉄道文化を後世まで伝えることなのです
- 走行音は騒々しい、煙はある、走り始めはスムーズでないなど現在の列車にはない不器用さが昭和の鉄道で印象的なところ。これを後世まで伝えていけたら・・私たちが取り組むのは「鉄道における昭和文化の伝承」です
- 大井川鉄道は末永い SL 列車の動態保存運転をめざしております。このたびの取り組みは当社のみならず日本における今後の蒸気機関車(SL 列車)運転継続に大きな一歩を記すものと考えております。昭和の汽笛を令和へ、そしてさらに次世代へ。どうかみなさまのお力をお寄せください。よろしくお願いいたします

大井川鉄道の SL 列車は日本一の運転規模である～再び日本一の輝きを取り戻すために

大井川鉄道といえば SL 列車、SL 列車といえば大井川鉄道。1976(昭和 51)年 7 月 9 日、日本の鉄道史において SL の空白期を打破したのが当社です。以来、時を重ねて、みなさまのご支援を得ながら「大鉄の SL は日本一の運転規模だよ」と言われるようになりました。

しかし、2019(令和元)年ごろから SL の不具合が相次いで発見され、電気機関車(EL)による代走が目立つようになりました。

C56 形 135 号機の動態化を成し遂げることで SL 列車運転の安定化をはかるとともに再び「SL 列車運転規模日本一」の称号、輝きを取り戻したい。今回の動態化は当社にとって必要なことなのです

動態化に必要とされる費用や期間

今回、C56 形 135 号機を動態化させるにあたり必要とされる経費はおよそ 3 億円と見込まれます。期間は未定です

クラウドファンディングについて

今回は大井川鐵道初の試みとして動態化に必要な経費の一部をクラウドファンディングにより広くみなさまから募ることとしています。

会社名	READYFOR 株式会社 <レディーフォー、東京都千代田区>
タイトル	蒸気機関車に再び命を、昭和の汽笛を次世代へ：大鉄 100 周年企画
プロジェクト URL	https://readyfor.jp/projects/daitetsu
目標金額	1 億円
受け取り方	オールイン方式（支援金額の目標到達有無にかかわらず、C56 形 135 号機の動態化事業を行ってまいります）
主なリターン	営業列車貸切、営業一番列車乗車権利、C56 形 135 号機の運転など
受付期間	2022(令和 4)年 9 月 20 日(火)～11 月 30 日(水)
備考	WEB ページ上で検索いただく際には「大井川鐵道 レディーフォー」と入力をお願いいたします。
問い合わせ先	大井川鐵道(株) 企画運営事業部 専用メールフォーム https://daitetsu.jp/c56135-cf-contact



1972.2.24 宮崎機関区での C56-135(提供 RGG)(左)、2022.2.9 新金谷に向けて移送作業準備中(中)、2022.2.12 新金谷へ入線(右)