

鉄道の日 記念イベント

S L サミット

歴史的車両の動態保存等に関するシンポジウム

歴史的車両の動態保存と魅力ある地域づくり

主催：日本鉄道保存協会

後援：鉄道の日 実行委員会

財団法人日本ナショナルトラスト

期日：1999年10月13日(水) 18:00~20:45

場所：東京・銀座 ガスホール

鉄道の日 記念イベント SLサミット

歴史的車両の動態保存等に関するシンポジウム

歴史的車両の動態保存と魅力ある地域づくり

主催：日本鉄道保存協会

後援：鉄道の日 実行委員会・財団法人日本ナショナルトラスト

期日：1999年10月13日（水）18：00～20：45

場所：東京・銀座 ガスホール



【司会者根岸】皆様大変お待たせいたしました、ただ今より主催、日本鉄道保存協会、後援、「鉄道の日」実行委員会・財団法人日本ナショナルトラストにより「鉄道の日」記念イベント、歴史的車両の動態保存等に関するシンポジウム「歴史的車両の動態保存と魅力ある地域づくり」を始めさせていただきます。私は、本日司会を務めさせていただきます、財団法人日本ナショナルトラストの根岸と申します。どうぞ最後までよろしくお願いいたします。それでは開会の挨拶を日本鉄道保存協会顧問でもあり、かつて交通博物館副館長も務められました、松澤正二様より賜りたいと思います。松澤様よろしくお願いいたします。

【松澤】皆さん今晚は、松澤でございます。ただ今、司会者からお話がありましたように、今日の催しには大勢の皆様にお越し頂きありがとうございます。また、この催しを開催するにあたりまして、多数の関係の皆様にご協力をいただき、ありがとうございました。明日、10月14日は「鉄道の日」ということで、これは全国の鉄道に関係のある方々が有意義にお過ごしになるように、という日だと私は思っています。すでに10日には日比谷公園で大変賑やかな催しもございました。今日はこちらでのイベント。17日には交通博物館でも講演会が開かれると聞いております。

この「鉄道の日」というのは、鉄道記念日というのを7、8年前に呼び変えて「鉄道の日」となったものです。どんな日であるのかということ、おいでの皆さんに私から申し上げるほどのことでもないと思いますが、「鉄道の日」のもとになりました鉄道記念日がいつできたのかということになりますと、さあという方もいらっしゃるかと思いますので、今日は重くないおみやげとして、「鉄道の日」に変わりました鉄道記念日の決まった日にちなみ、お話したいと思います。

日本で鉄道が開業したのは1872（明治5）年9月12日、新暦で10月14日ということです。それから数えて50年、1921（大正10）年です。50年の記念事業としてたくさんある中で、鉄道博物館が1921年10月14日に開館しました。鉄道博物館というのは万世橋に移っていますが、交通博物館の前身であります。その日にはまだ鉄道記念日というのはなかったのです。鉄道記念日が出来たのは翌1922（大正11）年10月13日です。ちょうど今日です。77年前の今日ですから大変おめでたい年に当たります。人間で言いますと喜寿のお祝いと言うことになります。つまり、1922年10月13日に鉄道記念日ができたわけなのです。ということで、私のように大正生まれの人間は長年、鉄道記念日ということで親しんで参りましたので、私などは鉄道記念日といったほうがピンとくるような感じがします。

今年は鉄道に関する話題が非常にたくさんあったように思います。私の鉄道の今年と言いますのは、昨年

の「鉄道の日」から今年の「鉄道の日」までのことです。勝手にございますが、ついこの間私鉄がなくなったような、さびしい話とか事故のような話はおいておきまして、もう少し趣味的な楽しい話を拾ってみますと、昨年の秋には真岡鐵道でC11が増備されまして、余裕の出来ましたC12がNHKの要請で留萌本線を臨時に走った。雪の中を走る列車の写真を撮ろうという方もいて、大変なにぎわいでございました。そういうことで年が暮れまして、春になりましたら磐越西線で「ばんえつ物語」という列車をC57が牽き始めました。まもなくするとJR北海道がC11を復活させまして、またまた留萌本線で「すずらん号」というのを走らせました。好評でなかなか切符が取れないと、私のところまで話がきたこともございます。町をあげまして、沼田町では一生懸命応援をしているという話を聞いております。8月には「やまぐち号」が走り出してからちょうど20周年ということで大変な記念行事があったようです。大井川鐵道さんもまもなく30年になるということ。これからもそういう話もあるかと思いますが、蒸気機関車一つをとりましても話題がありました。

映画の方では浅田次郎さんの鉄道員(ぼっぼや)という映画がヒットしました。寡黙な高倉健さんが外国で賞を頂くことになりました。一方テレビでは朝の連続ドラマで「すずらん」というのが放映されまして、これは鉄道を舞台にしました女性の生涯の物語を描いたものです。鉄道がふんだんに出てくる関係で少し手伝えということになりまして、私は定年で用途廃止つまり廃車の身でしたが、急遽復活することになってお手伝いをするようになったわけです。

鉄道を舞台にした物語といいましてもフィクションでございまして、事実とは大分かけ離れていますので、私が鉄道考証をお手伝いしてもなかなかその通りにいかないというのが事実です。でもなかなか楽しい仕事でございまして、鉄道が好きで良かったと思っています。私ばかりでなく今日もおいで頂いておりますが、大石さんにもお手伝いをしていただきまして、収録が終わって家に帰ると夜が明けていたということもありまして大変きつかったのですが、一応終わりましたほっとしたわけです。なお、これについて今日おいでの方の中には、何をやっているのだとお叱りをくださる方もおいでかと思いますが、寛大な方も大勢いらっしゃると思ひまして、ほっとしているわけです。

こんな話をしていますと大分時間が過ぎてしまいますが、今日は私の後、プログラムにもございますように小池先生のイギリスの保存鉄道の話、その後、日本の保存鉄道に関する話を青木先生、失礼しました、その前に白川さんの世界の保存鉄道のスライドがあります。その後、小池先生と青木先生の話があります。その後、少しお休みを頂きまして、その次が大井川鐵道の山下さん、加悦SL広場の篠崎さん、山口線SL運行対策協議会の岡田さん、箱根町教育委員会の伊藤さんの4人の方々に、ナショナルトラストの米山さんが司会をするお話会があります。大変盛りたくさんの催しですので、どうぞ最後までごゆっくりおつきあいをいただけたらよろしいかと思います。少し長くなりましたが、私の挨拶はこれで終わりにしたいと思います。

【司会者】松澤様どうもありがとうございました。それでは続きまして、皆さん鉄道がお好きな方でしたらこういったJTBのキャンプの海外保存鉄道シリーズをご覧になったことがあるかと思いますが、こちらの著者でもいらっしゃいますトラベルライター白川淳さんからスライドを交えて「世界の保存鉄道」を紹介していただきます。白川さんは世界中を巡って生きた歴史的車両の研究をなさっていると共に、私ども日本ナショナルトラストのボランティアとしても活躍して頂いている方でございます。それでは白川さんよろしく願ひします。

【白川】今晚は。白川と申します。こういった席でお話をする機会はなかったものですから、色々と至らない点もあるかと思いますが、これまで見てきました海外の保存鉄道について多少なりとも紹介できればと思ひまして、この場をお借りいたしました。どんどんスライドを見て頂けるよう、早速始めさせていただきます。

皆様ヨーロッパとかアメリカの保存鉄道の情報はかなりお持ちだと思いますので、今回は変わったところでおーストラリア、ニュージーランドを舞台にした保存鉄道の状況についてまずご紹介させていただきたいと思ひます。保存鉄道と言うと色々な種類があります。まずは、機関車自体を保存している団体。これは大井川鐵道さんのように会社が努力して保存している団体もありますし、全くのボランティアが機関車の整備から運転まで関わっているものもあります。これらの機関車は要請によって、国鉄線や私鉄線の上を自由に走り回っています。

これは今は運休中ですが、以前アデレードというオーストラリアの都市近郊を走っていた、スチームレンジャーの機関車です。アメリカのT1タイプをモデルにした、かなり大きなSLです。

一方こちらはニュージーランドですが、こういったビンテージな機関車を公園内で保存運転しています。ニュージーランドのクライストチャーチ市の近くのフェリーミードの交通公園です。ちょうど

日本の明治村です。園内で、SLと路面電車の両方を保存しています。

こちらは3801と言いまして、オーストラリアで一番知られた、流線形タイプの機関車です。これはボランティアの方々が手作業で直しまして、ニューサウスウェールズ州の州立鉄道の上を走っております。週末や観光シーズンを中心に走っています。こういったライセンスを持った機関士を養成するのは難しいので、実際にリタイヤした方々がボランティアもしくは多少なりの給料を貰って、運転をしています。運転免許を持っていないボランティアの人は、こういったお揃いのジャケットを着まして、切符を売ったり車内でグッズを販売したりしています。



スチームレンジャー鉄道で運転中の520号

一方、線路自体を有する保存鉄道ですが、こちらのほうは踏切などがある場合、地方鉄道法とか色々な法律が適用されるため、公園内や広大な私有地を利用して運営される例が多く見られます。こういった古風な木造客車などは今では高速で走れないため、本線には出られないと思うのですが、こういった保存路線では走らせることが出来ます。これはちなみにニュージーランドのキングストン・フライヤー号です。

この種の保存鉄道はアンティークな信号機とか施設自体を総合的に保存している例が多く見られます。映画のロケなどでもよく使われます。写真はブリスベンという町のトラムです。右の奥の建物はシドニーのトラムで使用されていた昔の停留所ですが、これはたまたま残っていたものをそのまま移設したものです。シドニーの路面電車博物館にあります。保存鉄道は景観のきれいなところがいいということで、廃止となったダイナミックな三段式スイッチバックをそのまま使用した保存鉄道が、シドニー郊外のジグザグ鉄道です。一旦廃止になった鉄道ですが、州が予算をわざわざ取って復活させたものです。当初はスタンダードゲージだったものですが、機関車は全て廃棄されたためブリスベンのほうから購入しまして、今は日本と同じ1,067ミリのゲージで運転しています。



シドニー近郊のジグザグ鉄道

次に保存鉄道に実際に人手はどのくらいかかるかという点について申し上げます。線路のメンテナンス、機関車の運転、整備、色々あります。ボランティアに依存できる部分も多いので、専従の方が何人必要かということが気になると思うのですが、極端な話一人でも大丈夫なのです。これは、キングストンフライヤーという昔の盲腸線が廃止になった時に切り離された路線なのですが、こちらの場合は実際この機関士さん一人で切り盛りしています。もちろんボランティアの方も関わっているからできることなのですが、ボランティアが参加されない時には、この機関士さんが機関車の整備から運転、カマに石炭をくべ、灰の片付けなど大活躍しています。こういったライトの保全などの細かい整備を行いながら機関車を維持しております。これは極端な例だと思うのですが一人でも精通した方がいらっしゃると、こういった形で保存は図れるのです。日本でも加悦SL広場では一人の方が専属でメンテナンスをやっておられると伺いました。かなり大変な作業だと思うのですが、保存に関わるのは一人でも大丈夫なのです。こうやって夜遅くまで作業をされています。実際にこの機関士さんはかなりお年のため、今後若い方を育成しようと一人ヘルパーの方もいらっしゃいました。機関士さんはおそらく年金生活に入っている方なので、自分の給料についてはかなり安くもらっているのだと思います。楽しみながら作業をしています。

それから公共団体との関わりですが、先ほど出ましたニュージーランドのフェリーミードの博物館では、ここはトラムとかSLなどがなくなるときに全て集め保存してきました。こういった取り組み

が功を奏しまして、一旦は廃止になりましたクライストチャーチの路面電車が再び復活することができないました。これは実際に車両が残されていたからこそ出来たことです。今は市内を一周する路線で、観光客の便に供する保存鉄道として運転されています。古い街並みに沿った、かなり景色のいいところを走ります。

またこれはちょっと変わった例なのですが、オーストラリアのベンデイゴという町のトラムです。ここは本当に短い路線で、僅か数キロの延長です。実際にオーストラリアはメルボルンみたいに市内に大きなネットワークを広げているところもあるのですが、この町のような小さなトラムはどんどん廃止されました。ここは昔、鉱山で栄えた町でした。金鉱などがあったものですから、それらの廃坑を絡めた産業遺産の見学ツアーにトラムを利用しようと考えまして、保存されました。土日祭日に実際に昔走った路線を解説つきのトラムで、ゆっくりと巡るというツアーが組まれています。

次にボランティアと市や町、団体がうまく関わっている例として、シドニー郊外の例をお見せします。自治体が有する大きな公園の中に、ボランティアの方が自ら線路を敷きまして、昔シドニーの市内を走っていましたスチームトラム（蒸気で動くトラムですが）、を走らせていました。言ってみれば、日比谷公園とか東京のどこかの公園の片隅に線路をボランティアが敷いて、勝手に走らせていいというようなものです。ここまでがかんたんではありますが、保存鉄道についてオーストラリアとニュージーランドを対象にご紹介いたしました。これからは、各国の保存鉄道について見ていただきたいと思います。

これはイギリスです。左側の1号車、これはギネスブックにも載っている出来てから百数年経った、一度も現役を退いたことがない木造電車です。毎年、マン島レース（オートバイの好きな方はご存じだと思います）で有名な、イギリスの小さな島で運転されています。ここは鉄道ファンにとっても楽しい場所です。ちょうど日本で言いますと、明治、大正時代で鉄道の進화가全てストップしています。電車、こういった古い電車のネットワークや登山電車、それに町の中は馬車鉄道が走っていて、SLも2路線残っています。

こちらはイギリスのナショナルトラムミュージアム、これは国立と訳すのは正しくないかもしれませんが、国中からトラムを集めた博物館であります。ファン向けに夏の夜などに普段は閉まっている時間も解放し、全てのトラムを集めて写真撮影会や乗車会などのイベントを開催しています。

これはスイスです。ブリエンツ・ロートホルン鉄道という有名な登山鉄道です。もはや説明をする必要はないと思います。

次はアメリカになります。左側はチャレンジャーという機関車です。最近トラブルで運休していますが、今走っているものとしては世界最大のSLです。年に数回、本線上を走ります。ユニオンパシフィックという会社が自ら持っていて、右側の844という機関車と共に動態保存をしています。ちなみに844というのはアメリカで唯一、現役を退いたことのない機関車です。こういったロッキーを走るクンプレス



シャイアン機関区で保存中のチャレンジャー・3985号(左)と844号(中)

&トルテク鉄道ほか、アメリカには数多くの保存鉄道があります。

これまでは先進諸国を紹介してきたのですが、ここからは発展途上国の現状について見ていただきましょう。最近先進諸国からSLを求めて様々な未開の国に旅立つ人が多くなりました。これに着目した第三世界の国々でも、SLの保存に乗り出してきています。

ちなみにこれはジンバブエで走っているガーラットというタイプのSLです。次に南アフリカです。こういった国にももちろん本線鉄道は残っているのですが、割とダイヤがすいているためSLのチャーター列車が頻繁に走れます。こうやって大草原を走ってきまして無人地帯で乗客を降ろし、SLをバックさせ、再び力走して写真を撮らす。フォト・ラン・パイといいます。日本では運輸省の関係で出来ないかもしれませんが、乗ることも撮ることも楽しめる、実に鉄道ファン向けの企画です。

これは最近復活しましたペルーのSLです。こちらアメリカのツアー会社がSLはお金になると



深い渓谷を走るペルー国有鉄道のSL

ペルーの国鉄を説き伏せて、最近復活させました。

こちらはシリアです。世界あらゆるところでSLは動態保存されています。これは日本製のSLで、タイの泰緬鉄道の跡を走っています。

これはインドの山奥ですが、ダージリンという紅茶で有名な高地を走る登山鉄道です。まだまだSLは世界各地で健在ぶりを発揮しており、実に嬉しい状態です。最近海外旅行も安くなっていますので、是非機会があったらどこかのSLを訪ねて見て頂けたらと思います。

以上簡単ですが、私のスライドを終わらせて頂きたいと思

います。ありがとうございました。

【司会者】本当に貴重なスライドを交えまして、世界の保存鉄道の現状を分かりやすくご紹介いただきありがとうございました。続きまして長年トラストレイン保存活動にご指導頂いておりますお二人の先生から、ご講演を賜りたいと思います。

まず最初にご講演頂きますのは、日本鉄道保存協会の顧問でもあり、日本ナショナルトラストの評議員も務められている、東京女子大学教授小池滋先生よりご講演頂きたいと思



もと泰緬鉄道を走る953号

【小池】ただ今ご紹介頂きました、小池滋です。本職は東京女子大学で英語と英文学を教えております。汽車が好きで英語歴より鉄道歴の方が長いのです。何しろ生まれた時からそばを走る蒸気機関車や貨物列車の音を聞いて育っています。最近の学説によりますと母親のおなかの中にいたときにも音が聞こえるのだそうです。ですから私の年は68歳何がしかですが、それよりも9ヶ月くらい鉄道歴の方が長いと自負しております。

早速、お話を始めさせて頂くことにします。しばしば日本の文化人、知識人の中で「出羽守」とあだ名をつけられる人がいるのです。「出羽の海部屋の親方」と冷やかされる人がいます。それはどういう人かということ、何か事が起こるとイギリスではねとか、アメリカではこうなのだとか、ドイツはこうだという話ばかりして、それに比べて日本は駄目ですと言っているのを得意とする人がいるわけです。私の話は題からして、出羽守になってしまうようで私自身が照れくさく思っているわけなのです。この話題になると、どうしてもイギリスではと言わないと具合悪いのです。それをこれからお話をして、なぜイギリスが先生となりうるのか、そういうことを簡単にお話いたします。今日は不本意ながら、出羽の海部屋の^{ふんどしかつ}禰担ぎくらいをさせて頂いていただくこととなります。

今、皆さんはイギリスの鉄道の現況を、関心を持って眺めたり尊敬の眼で眺めるなんていうことはあまりなさらないだろうと思

なくなりますが、一つの理由はもうおわかりかと思います。イギリスというのは世界で最初に鉄道というものを生み出した国なのだという自負心があります。今、進歩の方では他の国に遅れているかも知れませんが、遺産をしっかりと守って次の世代、つまり古いことを知らない人達に譲り渡すという点ではイギリスの人はその誇りを未だに持っていて、しかもそれを決して汚さないでちゃんと次の世代の人達にバトンタッチしていることは認めてよろしいかと思います。

もう一つ第2番目にイギリスが誇るべきことがあります。そういう産業遺産の保存とかあるいは将来への継承ということは、理屈としては皆いくらかでも知っているわけです。それに意義を唱える人はいないわけです。しかし、やろうとするととかく二の足を踏んでしまう。一つにはお金がない。べらぼうにお金がかかるということです。新しいことを開発するよりも古いものを保存する方が高くつくこともあるわけです。そこで二の足を踏んでしまうのが普通ですが、その点でもイギリスはかなり大胆なことをやっている。そう言っただけでは悪いですがイギリスはナンバーワンの富裕国ではありません。最近景気が良くなったと言っていますがまだまだ苦しいわけです。そういうイギリスにおいて、なおかつ多大なお金を投資して、そういう遺産の保存、しかもただ保存するのではなくて実際にそれを走らせて乗せて子どもにも分かるように見せるという、そういうことにかなりのお金を使っている。これは私たち、かつて経済大国ということを負った日本人も謙虚に見習って良いことではないかというふうを考えるわけです。とかく私たちは、結構なことだ、産業遺産の保存大いにやりましょう、しかしお金はない、そういうものは政府にやってもらいましょうとか、大きな会社とかお金持ちにやって貰おうではないかというふうに言いたくなるのが人情です。しかし正直言って日本の政府だってお金が有り余っているわけではないし、JRさんだってお金が余って使い道に困っているわけではないです。あまり人任せにしているのはだれが言い出しても口で言うだけで、実行に移らない。結局お題目に終わってしまう危険があるわけです。これは何も日本だけではなく、イギリスだって他の国も同じです。お金が余って使い道に困るから、鉄道保存をやっているわけではありません。皆苦しいのです。それをなおかつやっているのです。どこに秘密があるかということ、人任せにしないで民間人が、あるいは素人が自分の力でやろうではないかというボランティア活動です。草の根の力によって保存をやる。要するにあなたやってください、お上をお願いしますというのではなくて、無理なのだから自分たちがやろうではないか、とにかく自分が腰を上げてお金の出せる人はなにがしかの苦しい財布の中からお金を出せばいいし、お金を出せないが時間が余っている人はその時間を活用してくれればいいし、エネルギーのある若い人はそのエネルギーを寄付してくれればいいし、それが全部だめだという人はアイデアを提供してくれるだけでいい。とにかく人任せにしないで、一人一人が、つまり素人が俺がやらなければ駄目だという気持ちを持つ、それが一番大事なことで、その点でもやはりイギリスは世界に冠たる先進国であると私は断じて疑いません。彼らは理屈を言う前にとにかくやろうではないか、先程スライドにもございましたね、定年で辞めて普通だったら孫を相手に遊んでいるような人が出てきて実際に仕事をやっている。これがもともとアングロサクソンの伝統的な考え方ですから、イギリスで最初に育ったわけです。ここに地図がありますがイングランド、スコットランド、ウエールズのあちこちにも小さな保存鉄道がぞろぞろ出来ております。皆さん方の中にも、いつか旅行の際にそういうところを訪れた方がいらっしゃるかとも思います。一番有名な、簡単に訪れることができるのはロンドンに一番近いブルーベル（つりがね草）という鉄道です。ロンドンの少し南の郊外です。郊外といっても田園地帯で本当にブルーベルが咲いてもおかしくないようなところがありますが、そこを走っている鉄道でかつてはブリティッシュ・レイルウエイズの一つの線で、それが赤字で潰されたのです。普通だったら潰されて近所の人がぶつぶつ言いながらそれで終わってしまっただけで、スクラップになって車両もみんなボンコツになってしまうのが普通ですが、それを先程言いましたように民間人が人任せにしないで俺達やらなければという心意気を見せて再開してくれたわけです。ここは地の利が良かったわけです。ロンドンに近いということで、みんな来てくれるので今でも健在です。その他、このウエールズ、イングランドの北の方、色々なところで本当に小さなところで、小さな形ですが細々とやっています。しかも一年中走っているわけではないです。夏の間とか、ウイークエンドとかしかやっていない。しかも運賃はべらぼうに高いわけです。とにかく細々とやっている。自分の能力にあわせて、自分たちの持っている様々な状況に見合っただけで無理に背伸びをしたり突っ張ったりしないで、出来る限りのところから慎ましくやっていく姿勢が一番長続きする秘訣なのです。初めから格好いいところを見せようと思って背伸びをしたり、突っ張ったりすると、初めのうちは景気がいいけれど線香花火のように終わってしまうということがあるわけです。そこにいくとアングロサクソンというのはなかなかしぶとい奴らで、ぼそぼそと格好悪いやり方であっちにぶつかって失敗し、こっ



ちにぶつかって失敗しながらでもしぶとく続けていく。その点でも彼らの草の根は地面の中にしっかり根を張っています。

先程申し上げましたとおり、お上に頼ってお金を頂いたりあるいは大会社に寄付を頼むとか他人に寄りかからない自立精神を発揮する、細々ながら自分の腕だけでやってみせるという気持ちを助けるためにはどうするかというと、ある程度は商業ベースのことを考えなければいけない。つまりわかりやすく言えば鉄道ファン以外の人、普通の市民をいかに呼んで、そしてたくさん乗って貰うかということを考える。これが、保存鉄道を長持ちさせるためにはどうしたらよいか考えなければいけないことなのです。例えば皆さんもご存じかも知れませんが、ブルーベル鉄道の中にこういう機関車トーマスのお面をかぶせるのです。つまりお子様を喜ばせるためなのです。こうやればお子様が来てくれる。

そうすれば子どもについて親も来てくれる。苦肉の策なのです。そういうことをやると純粋の鉄道ファンは眉をひそめるかもしれないです。ああいうのは邪道ではないか、純粋の鉄道保存からは逸脱するのではないかと悪口を言う人がいるのですが、そういうことを言っていたら長持ちはしなくなるのです。つまりお子様ランチが駄目で鉄道のグルメだけが乗ってくれるのでは正直言ってこういう活動は長持ちしないです。結局、馬鹿馬鹿しいと言いつつもそういうふうにして始めれば、初めはお子様でも見て育った人達が大きくなれば筋金入りの鉄道ファンになるかも知れない。100人のうちに5人いても、それで有望ではないかということになるのです。

同じようなことは民間だけではなくて、ヨークの鉄道博物館、これはれっきとした国営です、科学博物館の分館です、イギリス文部省の管轄下にあります、こういうところでもちゃんと片隅に行きますと機関車トーマスの絵が置いてあります。売場に行くとサービス満点というか、何とかお客からお金を搾り取ろうとあの手の手の商売をやっているのです。コップを売ったりTシャツを売ったりしている。ある意味ではコマーシャルに、商業ベースに墮落しているようなところが見えるかも知れませんが、これも存続させるためには必要なことであるし、それが先程言いましたとおり、それが若い人や若い人の関心を引けば彼らが大きくなったときに配当がついて戻ってくるわけです。そういうこともあえて恥ずかしがらないで、鉄道ファンの沽券に関わるなんて堅いことを言わないで、平気でやってしまう。それをやらないと次の世代の新しい鉄道ファンは育ててこないだろうと思います。私たちがそれを学んで、一生懸命やっていらっしゃるボランティアの方には頭が下がるのですが、あまりに純粋になりすぎて、強い姿勢になりすぎて今言った邪道的な面を排除するような、あまりにも潔癖すぎる保存の姿勢をとりすぎるとかえってこれは一般の人達、いわゆるお子様達を堅苦しくてかなわないと敬遠させてしまう危険があります。そういうわけで日本の場合も自由になってきましたが、イギリスのしぶとい姿勢、柔軟な姿勢を学んでいく、それが次の世代に向かって、鉄道遺産を安全にバトンタッチさせる最良の方法だと思えます。もっとも賢明な方法であり最も確実な方法だと、信じて疑わないのです。これは念のために言っておきますが、向こうの保存鉄道が遊びばかり、お子様ランチばかりやっているのではなく、ちゃんと学問活動をやっているのです。我々の目にはふれませんがヨークの鉄道博物館の書庫には膨大な資料、文献が入っています。ヨーク大学に鉄道学大学院コースという世界で最初のものがあります。今年の8月16日の「タイムズ」を見ると、世界最初の鉄道学博士が出たという写真が載っております。日本で鉄道学博士というと工学博士と思うでしょう。日本にはたくさんいます。鉄道関係で工学博士になった人はいますが、文科系の人、鉄道史とか文科系の鉄道学博士というのは非常に少ない。初めてヨークで生まれた。つまりヨークの大学の大学院コースと博物館とがいい意味での産学共同で、その成果です。ずいぶんお年寄りの方です。写真が出ていますが、よく見るとネクタイにもロケット号の模様がついていることが分かります。私たちがそのくらいの姿勢で、片方では遊び、片方ではまじめに研究をやる、そういう形での鉄道保存をこれからも永く続けて行きたい。その点ではイギリスは未だに私たちにとって、先生であり続けて行くと思うわけです。どうもありがとうございました。

【司会者】小池先生どうもありがとうございました。イギリスの保存鉄道の現状を通して、私どもが動態保存を進めていく上での方向性というものを教えて頂きました。ありがとうございます。続きまして、わが国の鉄道史のご研究の第一人者であられます駿河台大学教授青木栄一先生よりご講演賜りたいと思います。テーマは「我が国における歴史的車両の動態保存の社会的状況」でございます。先生よろしくお願ひします。

【青木】ご紹介頂きました青木でございます。ただ今小池先生がイギリスに学ぶということでイギリスの保存鉄道のお話をされました。私はその後を受け、日本の動態保存について、少しお話をさせて頂きたいと思います。皆様のお手元に配りましたプリントをご覧ください。以下、その順番に従ってお話を申し上げたいと思います。

イギリスで最初の保存鉄道ができたのは、1951（昭和26）年です。それから日本の保存鉄道が始まるのが1970年代、例の梅小路蒸気機関車館が開館したのがちょうど日本の鉄道百年にあたる1972（昭和47）年です。大体イギリスに遅れること20年くらいで、日本にも保存鉄道が出てきたということになります。イギリスやアメリカでも盛んになりつつあった保存鉄道に関する情報が日本にいつ頃入ってきたのかということ、鉄道雑誌を紐解いて調べて見ました。1967（昭和47）年、鉄道ファンNo. 67号に「私の鉄道を語る」という記事が出ておりました。アメリカの鉄道ファンでピークマンさんが多くの同志と一緒にお金と労力を出して一つの保存鉄道を運営している話を書いておられます。ピークマンさんは日本の鉄道ファンと親交があり、訪日を機会にアメリカの保存鉄道が紹介されたわけなのです。



札幌に堀淳一さんという方がおられます。堀さんは元々北海道大学の物理学の教授ですが、鉄道が好きでそれ以上に地図が大好きで今でも地図のエッセイストとしては有名な方です。この堀さんが1968年から1969年にかけて、鉄道ファン誌に「英国の軽鉄道ところどころ」という記事を書いておられます。ここでは小池先生が先ほどお話になりましたウエールズの鉄道を始めとする、当時は今のようにはなく、まだ12～3鉄道しかなかった頃のイギリスの保存鉄道の紹介がされていました。多少遅れまして、私が「世界における蒸気機関車保存の実態」という大変大風呂敷を広げた論文を書きました。実はイギリスが大部分でアメリカの話がちょっと出てくるだけでありましたが、もう少し広い視野で総合的にまとめたものを書いたのが、1971年に鉄道ピクトリアル誌に発表されました。このあたりでほしい、海外の保存鉄道に関する情報がかなり日本に広まってきたというように考えられます。

その頃、明治村が1965（昭和40）年に開村し、その2年後に京都市電の北野線という、我々はN電と言っておりました電車の運転が開始されました。京都市電は標準軌間の線路を使っていたのですが、買収された京都電気鉄道の路線は、3フィート6インチの狭軌でした。この路線のうち京都駅前から堀川通りを経由して北野にいたる路線が戦後まで残っていました。その電車を2両購入し、明治村で動態保存されたのです。蒸気機関車ではありませんが、立派な動態保存です。さらに1974（昭和49）年に名古屋鉄道、元々は尾西鉄道、その前は1974（明治7）年にイギリスから輸入されて京浜間を走ったという非常に古い機関車の動態保存が実現しました。このあたりから日本の鉄道の動態保存が次第に拡大してゆくわけです。

しかし何と言っても大きな事件は最初にお話致しました、1972（昭和47）年の鉄道百周年を記念して、国鉄が梅小路蒸気機関車館を作ったことです。さらにこの保存鉄道で非常に重要なのは国や自治体や鉄道会社を当てにすることではなくて、自分たちが個人でお金を出し、労力も出して、自分の出来るだけのことをする、そういう形の保存鉄道が非常に早い時期から日本でも出ているということです。それは現在でも存続していますが、羅須地人鉄道協会です。当時、日本小型機関車研究会という名前で運転を始めていますが、これが1973（昭和48）年発足しています。このように、日本でもいろいろな形の動態保存が出来てきましたが、1976（昭和51）年には静岡県の大井川鉄道で「SL急行川根路号」という名称でC11形機関車を使った動態保存が始まりました。先程講演されました小池先生ご自身も、石川県の小松というところから分岐していた尾小屋鉄道という軽便鉄道が廃止された時に、軽便鉄道保存会という名前で、東大の鉄道研究会の同窓会である赤門鉄道クラブが、気動車と客車の動態保存を行っています。さらに1987（昭和62）年にはJRが分割民営化されました。そこで6つの旅客会社と1つの貨物会社に分割されるわけですが、その年あるいはその次の年あたりから早くも各社で蒸気機関車を復元し、これを動態保存をすることが行われるようになりました。

そして各地にそういう動態保存が実現しますとその連絡団体として、今日この会議の主催者である日本保存鉄道協会が1991（平成3）年に設立されています。現在の所属団体は23団体です。以

上が日本における動態保存の流れとあってよいと思います。このように動態保存が日本でも次第に盛んになってきた背景には、鉄道が文化財なのだという認識が次第に定着してきたことによると思います。その根底には、鉄道史の研究、あるいは産業考古学の研究が学問的にもきちっと認められるようになったことがあると思います。

鉄道史学会という学会がありまして、今年は北海道の釧路で開かれました。大体60名から70名くらいの、日本全国から鉄道史を専門とする学者が集まりまして色々と研究発表が行われました。また、来月は茨城県の竜ヶ崎にあります流通経済大学で産業考古学会の大会が開かれます。このように鉄道を対象にした学際的な研究が日本でも非常に盛んになってきたというのが、まず動態保存の背景にあるのです。ここで力説しておかなければいけないのは、そういう学者の研究だけが学問的な蓄積に貢献したのかということそれは全然違うということです。鉄道の研究においては、実は学者と称する人達の数倍、いや数十倍の職業に関係なく鉄道が好きでこつこつと調べている人達がたくさんおられることを忘れてはなりません。そういう方々の研究成果は膨大なものでして、これを十二分に活用する、あるいはそういうものの価値を認めるということがこれからの鉄道史研究、あるいは産業考古学研究に非常に重要であると私は考えております。

同時に、動態保存というたまず蒸気機関車を思い浮かべるのですが、鉄道は蒸気機関車だけでもっているわけではなく、一つのシステムとしての鉄道であることを忘れてはならないと思います。蒸気機関車以外のあらゆる種類の車両、地上施設、それを運転するためのソフトの技術、ノウハウといったものがこれから総合的な意味で保存をされて行くことが必要です。鉄道は結局、列車を動かすことによって人やものを運ぶという、機能を持っているわけですから、これらを総合的に残すことになるのと動態保存より他に方法がないということになるわけです。近年、文化庁等による近代化遺産の調査保存が盛んに行われるようになりました。例えば碓氷峠の旧線に含まれる一連の施設、この中には碓氷第三橋梁、通称眼鏡橋というものも含まれていますが、あるいは交通博物館で保存されている1号機関車はすでに国の重要文化財に指定されています。しかしこれから重要なのは、私はいつも言っているのですが、学校教育の中でこういった近代化遺産の意味というものをきちっとカリキュラムの中に組み込む、そして小学生、中学生にはっきりと認識してもらうことが必要ではないかと思えます。さらにこれから非常に重要なのは地方自治体と動態保存との関係です。今日のテーマの中に「魅力ある地域づくり」という文字が入っております。この「魅力ある地域づくり」の推進役になって多くの住民の意見を結集し、望ましい方向に地域づくり、村づくりを進めてゆくのが地方自治体の今後の大きな仕事になることは言うまでもありません。その中で、鉄道文化財の保存も重要な課題となるでしょう。鉄道の知識教養というものは長い間鉄道のプロ、鉄道を動かしている鉄道事業者の中で育てられました。従来はこの鉄道に関わる知識教養が一般化してこなかった憾みがあります。

さらに日本では、鉄道は子供が関心を持つものだという変な理解の仕方がありまして、いい歳をした大人が関心を持っていますと、あれは精神年齢が低いなどという批評を浴びるわけです。このあたりは、日本がイギリスやアメリカに対して大きく異なるところであります。鉄道を愛する、鉄道を知る好奇心を持つということは、これからの先進国として極々当たり前のことなので、こういった考えをもっと大切にしなければいけないと思います。ただ、鉄道の動態保存はお金がかかる。ここで先ほど小池先生もおっしゃいましたが、鉄道ファン以外の人にもたくさん来て貰う、そしてそこで関心を持って頂くことが大切です。そのためには、やはり鉄道が観光資源として活用されることが重要になってくるわけです。観光だけで終わってしまうのは物足りないという点もありますが、長い目で見るならば観光資源として鉄道を活用することは重要です。その意味で多くの自治体が鉄道のテーマパークに取り組んでいますが、地域づくりの一環としてそれを育てていくというノウハウが行き渡っていません。しかしたくさんの方々の鉄道関係者、OB、あるいは研究者、さらに広いアマチュアの鉄道の研究者達の力によって地方自治体による町づくり、その一環としての鉄道の動態保存がますます育って行くだろうと思えますし、そうあらねばならぬと私は考えています。時間が超過しましたが大急ぎで私の考え方を述べさせて頂きました。ご静聴ありがとうございました。

【司会者】青木先生ありがとうございました。わが国を取り巻く動態保存の社会的状況を通じまして、これから観光資源として動態保存をして行く未来像と言うのが感じられたかと思えます。

それではただ今より10分間の休憩に入らせて頂きます。再度ここにお集まり頂く時間は7時25分ということです。よろしくお願ひいたします。休憩の間、こちらのホールの前で関係図書などを販売しておりますので、是非皆さんお求めのほどよろしくお願ひ致します。お手元にお配りしたパンフ

レットなどの予備もございますので、余分にご入用の方は受付の方にお立ち寄り下さい。

【司会者】時間になりましたので、第二部と致しましてこれからお話会、「歴史的車両の動態保存と魅力ある地域づくり」というテーマでそれぞれの立場で第一線で活躍なさっている方々にお話を頂きたいと思ひます。ここから先の進行は財団法人日本ナショナルトラスト事業課長、米山淳一が進行させて頂きます。米山課長よろしくお願ひいたします。

【米山】皆さん今晚は、米山です。今日は小池先生、青木先生、白川さんのスライドとか歴史的車両の魅力がいろいろ分かったと思ひますが、これから話し合ひでまた一層、皆さんと一緒にその魅力、町づくりに向けて話して行きたいと思ひます。

今日はお話会ということで、パネリストという形で出て頂いている皆さんをご紹介致します。大井川鉄道から山下社長さんにおいで頂いています。加悦SL広場から篠崎隆さんです。SLの動態保存をして20年になります山口県庁の岡田さんです。箱根登山鉄道で有名な箱根町教育委員会の伊藤さんです。時間が1時間しかありませんので、てきばきと進めたいと思ひますので協力のほどよろしくお願ひします。

皆さんお揃ひでございすが、動態保存が色々な形でなされているのが先ほどの話とかスライドでお分かりだと思ひます。単なる車両保存の技術だけでなく、小池先生、青木先生も言われていましたシステムで動態保存されています。ここに行政の方、鉄道会社の方、色々な鉄道の運営をされている色々な方に集まって頂いております。皆さんに歴史的車両の魅力というのとはどんなところにあるのかを一言ずつお願ひします。山下社長さんから。

【山下】大井川鉄道でSLの営業動態保存を致しましてから、今年で24年目になります。お客様に大変支持を得ていますので、この12月頃に400万人目のお客様が誕生することになります。ナショナルトラストさんのC12形を入れまして、5両の蒸気機関車が動態保存されています。これは本当に実物ですから、この実物の魅力というのが一番大きいと思ひます。それと機関車だけでなく、鉄道全体がシステムですから客車も昔の古いままといひますか当時の国鉄の線路の上を走っていた状態のまま、そういった半鋼製の客車が16両あり、更にナショナルトラストさんの客車が3両、昔のままの姿で合わせて19両あります。また車両だけでなく、駅舎とか、後でスライドにも出ますが転車台とか、そういった文化遺産が残っています。ですから色々な面で貴重な財産を保存しているわけで、テレビや映画などでこれを大いに取り上げて頂ひます。最近の映画で高倉健さんが主演した鉄道員（ぼっぼや）というのが大変評判が良いわけですが、この映画でも大井川鉄道の機関車の中で高倉健さんが実演しておられますし、古い駅舎では、集団就職シーンが撮られている状況です。そんなわけで映画撮影にも色々な協力をして、ときには機関車の向きを変えとか、あるいは構内の着線変更をして臨時列車を走らせたりしています。そういった面でテレビや映画に取り上げられているわけですが、地元とも協調して、さらにこの動態保存を続けていき、魅力あるものにしたいと思ひているわけですが。



【司会者】ありがとうございます。歴史が実感できるということで、ライブでシステムで大井川さんは走って残っているということですね。篠崎さんお願ひ致します。

【篠崎】加悦鉄道の篠崎でございます。加悦というのは難しい字なのですが皆さんはご存じだと思います。京都の北部、天橋立の近くにわずか5.7キロの小さな私鉄が1926（大正15）年に出来まして1985（昭和60）年まで60年間やっていました。廃線になりました後も、当時の車両をそのまま残して現在に

至っております。その魅力は何かということですが、私はその魅力と言うのは、当社で今一番こだわってやっておりますいわゆる明治、大正時代の木造の客車の保存です。これは私にとって一番の魅力だと思っています。

【司会者】ありがとうございました。私も加悦に行きましたが、職人さんが一人でコツコツと木造客車を復元したりして大変すばらしいと思いました。岡田さんいかがですか。

【岡田】山口線SL運行対策協議会の事務局を山口県庁の商業観光課が承っておりますので、その関係でこちらの方に寄せて頂きました。皆さん方に色々な資料が配られていますが、日本鉄道保存協会の今年の総会の資料に山口線の関係は48頁、49頁にわたってあります。パンフレットを一つ持って来ていまして、「SLやまぐち号貴婦人・SL浪漫ストーリー」というパンフレットも配らせて頂きました。せっかくですで見ただきながらお話を聞いていただければと思います。先程来先生方からご紹介がありましたが、山口線にSLやまぐち号が復活しまして今年でちょうど20年、1979（昭和54）年8月1日に復活をいたしましたので、ちょうど20年ということになります。C57がSLやまぐち号として走っています。貴婦人と呼ばれているように魅力としては、一つは姿の美しさということが挙げられるのではないかと思います。20年ということで旧国鉄、JR関係としては最も古いというのでしょうか、新しいというのでしょうか、復活した列車です。私どもは老舗と呼ばせていただいています。何よりも先程来お話がありますように、動態保存、走っている動いていることが非常に重要なことであると思っています。その場合に走っている風景といいますかSL自体の姿もちろんですが、走っている周りの風景の関係もあろうかと思っています。山口線の場合は、小郡駅から津和野駅まで63キロ走っています。その沿線には山口市ですとか、津和野町とかありまして、非常に観光資源に恵まれた風景のきれいなところがあります。風景とマッチした形でC57はかつては山口線を走ったことはなくて、復活してから走ったわけですが、非常にマッチしているところが私どもの魅力だと思っています。

【司会者】ありがとうございました。車両だけではなくて沿線全体がすばらしいということ。確かに山があったり川があったりトンネルがあったり、良い景色のところを走っています。伊藤さんいかがですか。

【伊藤】箱根登山鉄道が今年の6月に国の有形文化財建造物の登録を受けました。なぜ箱根町の教育委員会がここにおいて、所有されている箱根登山鉄道さんがここにいないのかと疑問に思われる方もいらっしゃるのではないかと思います。今日は私どもの方はこの登山鉄道を含めまして、これもなぜ教育委員会なのかと疑問に思われる方もいらっしゃるかと思います。それも追々お話しすることにして、こういう近代化遺産を使いまして町づくりということで箱根町の教育委員会の方で取り組んでおりますので、その関係で私がここに当座していることとなります。皆さんご存じだと思いますが、箱根登山鉄道は1919（大正8）年に湯本から強羅への路線を延長致しました約9キロのスイッチバック方式によります、日本で唯一の山岳鉄道ということで運行を開始したわけです。そういう中で、登山鉄道と箱根の近代化というものが切っても切れない関係であるというふうに私どもは判断しています。そういう中で、この登山鉄道というものを、この登録を機会にもう一度見直して行きたいと考えています。そんな観点で登山鉄道というものを、少し見直して行きたいというふうに考えておまして、実は明日の「鉄道の日」にちなんでというわけでもなかったのですが、明日、箱根登山鉄道の一車両を貸し切りまして、運行しながらそこで講座を開始しようという計画を持っています。約50名の募集に対しまして、非常に多くの募集がありました。抽選ということで選漏れの方も大勢いらっしゃいました。開催に当たりましては、私どもが中心というよりは、箱根登山鉄道の社員が講師となってやって頂こうと企画したりしていました。ここにいらっしゃいます皆さんの中では一番新参者でございます。あまり大きなことは言えないと思っていますが、その中で発言できることがあれば発言をして参りたいと思っていますので、よろしくお願いたします。

【司会者】皆さん一通りご発言を頂きまして、ありがとうございました。伊藤さんから文化遺産と言う言葉がございましたが、この言葉は文化庁の建造物課でつくったもので、明治・大正・昭和の施設

構造物ということで、箱根登山鉄道はこれの中で出山の鉄橋を登録文化財に登録したということです。今日、天竜浜名湖鉄道の方も見えていると思いますが、天竜二俣駅のターンテーブルとか職員の詰め所を全部登録文化財にしたということです。このように鉄道施設が文化財としてきちっと社会的に認められつつあるという現状まで、最近は進んで参りました。

皆さんにお話をして頂いたところで、スライドを持って来て頂いていますのでスライドを通じて皆さんと一緒にしながら、また魅力を考えて頂きたいと思います。色々な古いものを保存して行くのに技術的にもご苦労があるとそんなお話もあると思いますし、更には将来に向けてこのようなものをどのように活かして言ったら良いかを含めまして、スライドの中でお話をさせて頂けたらと思います。今度は山下社長さんの方からお願いします。

【山下】スライドの順番が前後しているようですので、出たところからお話をしていきます。まず、大井川鉄道が所有している動態保存で動いているSLが5両勢揃いしているところです。5両のSLがおりますから毎日運転は充分出来ますし、またこれを交代で整備している。ですから1日に3個列車でも4個列車でも運転することができるという強みを持っています。しかし、整備ということは大変問題があります。

これは地域が大井川鉄道を利用していることの一例ですが、例えばお茶の宣伝にSLを使っている例です。いろいろな面では観光開発に寄与していると思います。地元の方も色々な施設をSLを使った鉄道沿線にある施設だということで宣伝している。これはやらせのようですが、金谷から千頭までの中間にあります笹間渡という駅のところで温泉が出たのです。その温泉の露天風呂からSLが見えるというのが一つのキャッチフレーズになりまして大変賑わっています。SLが地元の観光開発に寄与している一つの良い例です。魅力ある地域づくりというテーマに入っているのですが大井川鉄道として地元が大変寄与していますが、地元の自治体から公的な補助が出たことは一度もありません。これは自慢になるか怠慢か分かりませんが、大井川鉄道自身で動態保存を始めたものですから、地元が後からついてきているという状況です。しかし、地元には大勢の大井川鉄道のファンがおいでになるのです。そう言った面で花を植えたりして沿線を華やかにして協力していただいている例です。

また海外にもファンがいるわけです。これは、スイスのブリエンツロートホルン鉄道と姉妹鉄道の提携をしまして、今年で23年目になっているということです。このお陰でスイス、特にブリエンツロートホルン鉄道は日本のお客さんが大変増えたということで、大変感謝されているわけです。

もう一つは台湾の阿里山鉄道です。阿里山鉄道の方も姉妹鉄道を提携してから13年になります。この間地震で被害があったそうで、またこれについても大井川鉄道のグループとしては義援金を出そうとしているところです。このシェイ形機関車というのが今年復活したのです。ボギータイプのSLでギアで駆動している珍しい機関車です。今年3月に60人くらいのツアーを送り込んでいます。これからスライドの順番が最初なのですが、西濃鉄道にいてそれから大井川鉄道に来て、それから今は日本工業大学さんのほうに行っているB6タイプです。これは大変由緒ある機関車で、1881（明治24）年にイギリスのグラスゴウで製作された機関車で、B6の原型になるという2109号機関車です。この機関車が廃車されるということを聞いて、大井川鉄道で引き取ったのです。そしてこの機関車から動態保存を始めたわけです。千頭の方の側線で動態保存をまず始めたのです。大井川鉄道自身は1949（昭和24）年までSLで運転しておりまして、SLの運転とか整備のノウハウがあったわけですから、その当時は整備をしていた人が残っていたのでこの動態保存がスタートできたのです。そしてC11 227号が入ってきました。これは1975（昭和50）年3月になります。これが入るに当たっては国鉄本社の方に大変お世話になったと聞きました。そして、1976（昭和51）年7月7日から営業動態保存を始めたということです。それから1981（昭和56）年にタイ国から泰緬鉄道で走っていたC56形が帰って来ました。このC56 44号はそういう経歴があるし、また大井川鉄道では唯一のテンダ形機関車ですので、大変人気のある機関車です。その他に保存しているというもので、日本一短いトンネルと申しますが、大井川鉄道が開通する前はこの上を索道が通っていたのです。この索道で運搬する物が万一落下したときの鉄道防護の施設です。これも一つの産業遺産と言うことになりましょうか。下を走っている機関車が一番古い1930（昭和5）年製のC10 8号。この機関車は現存する静態保存はなく、これ1台しか残っていません。

転車台なども古いものが千頭にある訳です。これが1881（明治14）年のB6で、転車台が1897（明治30）年英国製の転車台で、今でも使えるように整備しているということです。

【司会者】大井川鉄道さんはSLだけではなくて客車もすばらしいし、先程言われた転車台とか色々なものが本当にシステムに残っているところに魅力があるのではないかと思います。篠崎さん、それではスライドをお願いします。



【篠崎】加悦SL広場なのですが、大井川さんはいわゆる蒸気機関車を大分お持ちで、大規模にやっています。日本全国で色々な私鉄がありましたが、それが廃線になりその後どうなったのか。一つの例としてお聞きしたいと思います。

今日は3つのことを申し上げたいのです。まず一つは5.7キロの小さな私鉄、その後を引き継いだ零細企業が地元と一緒に何をやろうとしているのか。二つ目にたまたま貧乏な会社が使っていた明治・大正時代の木造の2軸客車がありました。それをいかに復活して行ったか。3つ目はマニアの若い方が見られていて応援してやろうと、先程小池先生が草の根のボランティア活動と言われていましたが、その名の通りそういうものが正しく根付きつつある、だんだん身になってきていて我々もそれを全面的に応援している。この3つを今日は申し上げたいと思います。適当なスライドがありませんでしたので、この話に沿うかどうかわかりませんがお話して行きたいと思います。



これは加悦SL広場の一つの絵なのですが、国道に橋を京都府に架けていただきまして、小さな施設をつないでいる。隣りが道の駅ということなのです。その他、諸々の施設があります。田舎の小さな町の小さな施設を物理的に色々なことでつないでいる例です。

これは1985（昭和60）年に廃線になりました。それを京都府が買い上げて頂きまして、全線にわたりまして自転車道にしていただきました。この白い線の間は、単線の鉄道が走っていたのです。それを丸々自転車道として、11キロ使って頂いた。自転車道総延長90キロあるのですが、その中の一環です。こういう風に廃線跡が全線に渡って、別な形で丸々使われた例も少ないのではないかと思います。これは広場の中です。これは転車台です。1940（昭和15）年の手動式と言いますか手で押して動かす転車台です。これも先程大井川さんの話にありましたように、システムとして鉄道全体を保存しているという一つの例です。水タンク、信号機、転車台、その他諸々の施設ということになります。

これは二つ目にお話しするボランティアサークルの人達です。ここに見えています機関車、ディーゼル機関車は森製作所の1953（昭和28）年製です。1965（昭和40）年頃廃車になりまして、野ざらしになっていたのを去年から今年にかけて動態保存に成功しまして、今年のゴールデンウィークから動いています。その運転その他をボランティアサークルの人にやって頂いております。ここに3人見えています。今月の9、10、11日とイベントだったのですが、5名から10名の方に来ていただいてこういう作業をしていただいています。我々はこれが本業ではないので、どちらかというと片手間にやっているような状態なのです。その中でこういう人達のサポートというのは非常にありがたく思っています。ですから、会社の方としても全面的に応援して、もっともっと輪を広げて行





てほしいと思っています。DB 201という機関車だったのですが、それが客車を引いて走っていました。

3つ目に申し上げます木造の明治・大正時代の客車を修復して走らせている例ですが、これは1916（大正5）年製の客車です。伊賀鉄道から1926（昭和2）年に加悦鉄道が譲り受けたものですが、1985（昭和60）年の廃線後このままという形で放置されてぼろぼろになっていました。この右に見えていますのがこれも伊賀鉄道から1916（大正5）年に譲り受けたもので、ボギーの大正時代の典型的な木造の客車なのですが、ハ10というのですがこれも復元してい

ます。この左側の客車が傷んで来まして、屋根が落ち柱も朽ちているという訳で全部ばらしています。全部ばらして使える部材は使い、使えない部材はその寸法を採りまして、そのまま新しい部材で作っています。これはその一つの例です。室内の右方は比較的きれいに残っています。残っていない部材につきましては寸法を採って使う。これが出来上がったものです。前に森製作所のDB 201ですが、構内を動かしています。私ども小さな施設で小さな場所でやっているのですが、サポーターであるボランティアサークル約30名ほどいらっしゃいます。東京にもメンバーがいるのですが、そういう人達が応援して頂いているということ、大きな意味でいえば動態保存ということになります。この木造の客車にこだわってやっています。小さな施設ですから、その他の地域と連携してやっているということと、3つのことを申し上げたいと思います。



【司会者】ありがとうございました。今の木造客車の復元が素晴らしいですね。全く古い民家を直しているように、職人さんの技が活かしているように思いました。それでは岡田さんいかがですか。お願いします。

【岡田】SLやまぐち号ですが、順番を変えて行きたいと思っています。今ご覧いただいているのがSLやまぐち号です。先程来申し上げておりますように、今年丁度20年ということで、いろんなイベントをさせていただきました。20年ということで二十歳になった。本当はこのC57 1は62才です。2年前に実は還暦のお祝いをしたばかりなのです。その2年後には二十歳のお祝いをすると言うようなことになりました。20年と言うことで皆さんでお祝いをしようという形です。

20周年を迎えました時に、考えましたことが3つあります。今年はこの3つを重点的にというか基本的に考えていこうと思いました。一つはキーワード的に言いますと、感謝ということ。20年前に復活をしましたときは、伝え聞きますと何年走れるか分からないということもありまして、良くぞ20年走り続けてくれたということで、走り続けたSL自体に感謝ということもありますが、走らせ続けることができたということで色々な関係する方々への感謝が一つです。

二つ目は基本的に継続して走らせ続けることです。実はいろんなイベントを行うに当たりまして、日本鉄道保存協会の方々にも大変お力添えを頂きました。私どもも大変遅ればせながら今年度保存協会に加盟をさせて頂きました。というのが保存に向けての私達なりの関わりでした。それが二つ目です。

三つ目は活性化ということで、後ほど申し上げたいと思うのですが、地域に対してこのSLが走ること、SLそのものが地域の活性化にどのように関わっていくのかということを追及しようではないか。裏返して言えば乗車効率を高める。色々な方にSLやまぐち号を知って頂く、乗って頂くことも大事ではないか。あるいはそれを地域づくりにつなげていくことも大事ではないか。そういう感謝、保存、活性化という3点から20周年を迎えたSLやまぐち号に取り組んでいこうとしたところです。

山口線SL運行対策協議会の名前で私は参加させて頂いているのですが、ご存じのようにSLやまぐち号は、JR西日本の営業路線で走っているSLということです。このSLそのものはお集まりの皆さんとは違って、所有そのものはJR西日本のSLです。SL運行対策協議会は一切何をやってい

るのか。実は20年前、山口線にSLが復活するに当たりまして、地元対策の一番の問題は安全運行ということです。沿線周辺に色々な影響を与えないようにする。SLファンの方々、写真家の方々がたくさんお見えになります。この危険防止といいましょうか、安全運行を徹底する。それを地元としてきちっと対応して行こうではないかということで、私ども山口県から隣の津和野町は島根県になりますので、山口県と島根県、沿線の4つの市、町、小郡町、山口市、阿東町、津和野町、JR西日本で安全運行を主たる目的として作った協議会ということです。ただ安全運行の方は、形が出来上がりますと大体大丈夫だということで、最近むしろSLやまぐち号を宣伝広報して活動して行こうと言うことです。



20年目にして、今年保存協会に入ったこと自体が保存に向けての他の団体の方と状況が違って、温度差があるという否めない事実であろうと思います。実は20周年を迎えたときにどんな形でやろうかなということで、幾つかのイベントをしました。イベントの幾つかを写真で紹介しますと、津和野町の中心的な観光資源と言いますか、太鼓谷稲荷神社があります。その神社の中で、全国SLサミットを行いました。全国のSLを運行していらっしゃる団体の方々に声をかけさせていただいて集まって頂き、現状なり今後の保存方法等についてお話を頂いたのです。北海道の留萌本線、磐越西線、磐越西線は私どもと同じC57が走っています。秩父鉄道、大井川鉄道、真岡鐵道、全国の6路線10団体が集まって、こういったサミットという形でやりました。最後に全国SL宣言を行いました。各団体が今後交流を図っていこうと誓い合うことと同時に、SLを引き続き運行して行くために互いに力を併せようではないか、地域づくりを進めようではないかという形のSL宣言をさせていただきました。

次のスライドは、津和野町の小学生が「SLやまぐち号に乗って」という歌の歌詞を公募しまして、曲は地元の作曲家の方に付けていただいて、8月1日復活20周年目の日に山口市でSLフェスティバルを行いました。その際に「SLやまぐち号に乗って」と言う曲を披露させて頂いた風景です。小学生が大変かわいらしく歌ってくれたと言うことで、好評を博したところです。子供達にも、もっとSLに関心を持って頂こうと言う狙いもありまして、こんなことをしました。SLの関心層を固定しないでもっと広げていこうと言う趣旨で一つは子供達にシフトして行こうと言うこと。もう一つは、もっと年齢層に幅広く関心を持って頂こうと言うことでSLに関わる俳句や短歌を全国公募しました。これが大変好評で、47都道府県とフランスからもありまして、全部で4300通を超える応募がありました。子供達にと言うことで子供を対象にした一日車掌もやりました。これは8人の募集だったのですが、全国から500人を超える応募がありました。そういったつながりを今後のSLの活性化につなげていきたいと思っています。

次のスライドは、8月1日山口市で行いましたSLパネルディスカッションの風景です。前日7月31日、津和野町でSLサミットを行い、8月1日の記念日には山口市で今後のSLを市民の方と一緒に考えようということで、こういうSLパネルディスカッションを行いました。私ども今回の20周年のイベントを通じて思いますのは、SLやまぐち号20周年ということではありますが、SL自体、歴史的車両、動態保存の車両というものが山口線だけの問題ではなくて、全国的な色々な課題がある。私どもも全国の方々と色々な交流連携を深めて行くことが必要ではないかということをおもったことです。写真がなくとも恐縮なのですが、SLやまぐち号を支える地域のグループが出来ていまして、「SLやまぐちファンの集い」という名称なのですが約100人の方が、今登録していらっしゃいます。そういう地域の方々と一緒になって、これからの継続的な保存活動を取り組んで行く必要があるということで、大仰に言えば全国に向けて色々なつながりと同時に、地域の方々との色々なつながりと言うものが必要になってくるような気がいたしております。ご覧いただいたような形で、20周年色々な形でやらせて頂いて、大変感謝しております。

【司会者】ありがとうございました。さすが20周年を迎えられて試行錯誤を重ねられて、より広く

交流をして行く。市民が支えて行くという新たな展開があったような気がします。皆が守っていく、そして初めて動態保存が出来るのではないかと思います。伊藤さんお願いします。伊藤さんは鉄道会社ではないですが、特に箱根町は観光地です。古い歴史的な旅館とかいっぱい残っています。その中での登山鉄道関連の色々な意味で関連をお話頂きたいと思います。

【伊藤】先程、箱根の近代化遺産ということ 키워ド的なものだけをお話させて頂いたのですが、箱根の近代化遺産を語るためには4つ程テーマを用意して来ました。この中味については、後程説明したいと思っています。

一つは鉄道開通の前史ということで、箱根山の道路開削、二つ目が馬車鉄道から山岳鉄道へ、これがまさに箱根登山鉄道そのものです。三つ目をご存じだと思いますが強羅でございしますが、箱根登山鉄道の終点になるのですがその強羅の開発。四つ目のキーワードとして、箱根の近代化と旅館・別荘、と4つのキーワードを用意させて頂きました。

なぜこのキーワードなのかというと、近代化遺産、当然のことながら箱根にとっての近代史そのものです。近代史を語る前に4つのキーワードをなくしては語れない。近代化遺産も語れない。この4つのキーワードを語る中で箱根町は国の登録制度によりまして、文化財の登録を進めています。その町づくりを進めて行くための点ですが、点というものがどんなものとして今、用意されているのかということスライドを使いましてご覧頂きたいと思います。

箱根登山鉄道の早川橋梁です。地元では出山の鉄橋と言った方が通りが良いですが、正式名称は早川橋梁です。1919（大正8）年に、箱根登山鉄道は出来上がっています。元々天竜川に架かっていたものでございまして、1888（明治21）年のものです。この箱根登山鉄道の開通に当たりまして、1917（大正6）年にその一連をここに移して来ている。移されてから色を塗り直されたり、幾つか補強などされておりますが当時のものが残されています。実は箱根登山鉄道、登録につきましては現在においてはこの橋梁だけなのですが、トンネル、スイッチバック、車両。車両につきましては、昔は箱根に登りますと夏でも涼しかったのですが、最近では暑いです。特に湯本にいますとほとんど平地と変わらないということで少しも涼しくありません。そういうこと等がありまして、車両につきましては冷房車の導入にわが町も率先してお願いしている次第です。この保存協会からすれば、とんでもない自治体ということになってしまいます。そういうこともありまして、車両については若干新しいものも増えていますが、そういうものを除きまして1919（大正8）年開通当時のものがたくさん残っています。



鉄道の話からいきなり建造物の話しに移ってしまおうのですが、先程申し上げました近代化遺産の点の部分について、登録文化財を中心としまして若干説明をしたいと思っています。これは樹木に囲まれて見にくいのですが、これが湯本の福住旅館です。これは1977（明治10）年と1979（明治12）年の建物です。箱根の中では最古、近代化の中では最古の旅館です。現役のまま使われています。明治の政財界人、文化人などが多く泊まっておりました。ここに福沢諭吉ですとか大隈重信とか、近代史の中で切っても切れないような人物が泊まっております。それらの方々が残された書、画などが飾られております。そういう由緒ある旅館と言うものが、国の登録文化財になっています。

これは宮ノ下にあります富士屋ホテルです。一番古いものとして明治17年に造られました、アイリーという建物が一番古いです。それ以降、本館、1号館、2号館、食堂、花御殿、菊華荘というような、明治から昭和の初期にかけての建物がまさに1棟2棟ではなく、7棟、群として残っています。ここも現存する営業しているホテルとしては最古に近いホテルです。日本のクラシックホテルの中では代表的な存在です。先程の福住旅館、富士屋ホテルのそれぞれ創設者が福住正兄、山口仙之助という人物でございしますが、登山鉄道そのものには直接は関わりませんが、それに関連します道路開削ですとか箱根の近代化にとってはこの人物を抜きには語れない人物が造った旅館とかホテルというわけです。これにつきましても、福住旅館も富士屋ホテルもそうなのですが、年間一回活用ということで、箱根町、旅館、ホテルと共催という形で探訪会を開いています。ホテルはオープンスペースはありま

すが、旅館は全くオープンスペースはありませんので通常泊まらない限りは見学は不可能というわけなのですが、一般開放といいますか探訪会を開いて先程の登山鉄道と同じように行政が主体となって探訪会を開くのではございませんで、共催という形でやっております。特に説明は富士屋ホテルの場合には社員が説明をする。私どもは広報ときっかけづくりということです。これは登録文化財の趣旨で、自らが守って活用して行くというのが趣旨でございますので、所有者自らが努力していただくということを町としては中心に考えています。50名募集のところ応募が380名の応募がありました。非常に人気になってしまいまして、選漏れの方からは抗議の電話が相次ぐというところでもない状態です。

これは菊華荘です。明治天皇の、平たく言えば別荘です。戦後、関東大震災の時に大分壊れてしまいまして、その後富士屋ホテルに払い下げられたという経緯がございます。ちょうど御在所の部分でして、ここの部分が御用邸としての面影を留めている箇所です。

次は個人の別荘になってしまいますが、湯本の吉池旅館という旅館の中に現存しています。岩崎弥之助の別荘。日本館のほうです。これと洋館の方が対で建てられたのですが、洋館の方はコンドルの設計だということが分かっています。洋館は関東大震災の時に壊れてしまいまして、現在日本館のみが残っているということです。こういうものも登録文化財になっているということで、通常中には入れないのですが四方向から庭を介して眺めることができますので、これも所有者の方が4枚のパネルを用意して、それぞれ中身が違います。この建物を一周回るとこの建物の説明が見られるというような工夫をなさったりしています。

実は登録ではないのです。富士屋ホテルと対になっております奈良屋旅館が、この度登録の予定になっています。この富士屋ホテルと奈良屋旅館というのは非常に面白うございまして、明治時代に外国人のお客様と日本人のお客様をそれぞれ住み分けると言うやり方をしているのです。富士屋ホテルが外国人専用のホテル。奈良屋旅館が日本人専用の旅館を続けています。大正初期までそういう協定が残ってまして、そういう営業形態をしていくということで、当時の人達、今ですとお客さんを奪い合ってしまうのですが、非常に先人の知恵と申しますか、上手に住み分けて行くということをやっていたということが分かっていました。宮ノ下という所はこのような所が残っていて、宮ノ下の富士屋ホテルとか奈良屋旅館と言ったものを中心としたところから、点から面へ広げて行く一つのモデルにして行かればと考えています。4つのキーワードは、後ほど連結させていただきたいと思っております。

【米山】ありがとうございました。伊藤さんの話を聞いていると、鉄道だけではなくて地域の資産を交えて地域の魅力をアップしていく。その中の一つの資産が鉄道の保存であるという位置づけかも知れませんが。実はこういうことは先ほどからの皆さんのお話を聞いていると、皆さん共通していることではないかと思っております。鉄道は古い車両であるとか、形が珍しいとか、そういうことで動態保存をするとか、いろいろ考えてきました。これを未永く保存して活用するには地域の色々な資産と一緒に考えて行かなければいけないか、いろんな点を結びつけて面として総合的に考えて言って、地域の魅力として仕上げて行かなければいけないのではないかということが、今回新たに分かってきたことではないかと思っております。白川さんのスライドを見ていると非常にきれいなところですね、いろんな町並みがあったり単に鉄道車両だけで商売をしていないですね。そういう魅力というものが、SLにどれだけあるかということです。その中でどれだけきちとした動態保存がされているか、そういうことが大事なような気がします。2回皆さんにお話が回っただけで時間が経ってしまったのですが、地域との結びつきの中で動態保存を進めて行くことの難しさと言うのをお考えになっていると思っております。それぞれ地域の考え方があって、その中で地域独自の手法も見つけて行くのではないかと思っております。時間がかかって申し訳ないのですが、一言ずつ地域の色々な資産との結びつきの努力をされている部分でお話を頂けないかと思っております。山下社長さん、一言お願いします。

【山下】先ほど少し申しましたけれど、大井川鉄道でSLを動態保存しようと言うのは自主的に始めたものですから、地域が後からついて来ると言うような状態になって来ています。そんなわけで私が来てから地元と呼びかけまして、地元の方でも協力してもらいたいということです。地元は4町ありますが、静岡県の地方事務所も入ってその5者と大井川鉄道とで連絡協議会というのを組織しています。それは昨年からは始まりました。そこで共同してイベントなどやっていこうではないかということになっておりまして、昨年からは色々やっています。今年になってからは、全国カラーリンピックといまして、ちびっ子のど自慢をSL列車の車内で全国から募集して行いました。最終的には県知事も

出席して審査員になって貰ったということでこの8月にやりましたが、大変な賑わいでテレビで全国に放送されました。その同じ組織で、今度は沿線で4駅を選んでそれを花で飾ろうではないかということをやっています。そのようなことで、これも県の方で予算をつけてくれました。そのように、だんだん地域の方も一緒になって地域振興と大井川鉄道もお客様が来てくれるということで、協調してやっていけるムードになっていることは誠に嬉しいことです。4町の町長にも、今年の6月の総会の役員改選で大井川鉄道の役員に入って貰いました。これは無報酬です。地域に理解を得つつさらに地域と共存共栄と言うことでやって参りたいと思っています。

【米山】正しく地域ぐるみで大井川鉄道を支えるということですね。動態保存もその延長上ではないかと思えます。岡田さんの方は今日の運行協議会の方でも20年実績があって、単にSLを走らせるのではなくてそれを介して地域の行政、市町村が力を合わせて地域活性化に取り組んでいると思うのですが、色々な苦勞があると思うのですがいかがですか。

【岡田】苦勞というか経緯から言いますと、名前の通り運行に対する協議会と言うような観点から取り組んできたのですが、それが運行だけではなくて保存、継続的な運行と言うものにこれから真剣に取り組んで行かなければいけない。そういう認識です。その中にありますのは運行協議会自体が先程申しましたように、関係する自治体を中心になって構成している。言ってみれば、かなり行政が前に出ているという形が協議会です。従ってこれからは行政がやるべきことはきちっとやると同時に、地域の方々自身にSLやまぐち号を愛して頂く、その保存継続に向けて力添えを頂きたい。先程も少しお話をいたしましたSLやまぐち号ファンの集いというようなものが出来たということ自体が大きなこれからの転換期と言いましょうか、そんなふうな思いがしています。全国にSLやまぐち号のファンの方がいらっしゃいます。そういう方々と連携をとりながら全国の関係する色々な団体の方々とは情報交換とか交流を勉強させていただいて、SLやまぐち号の保存継続というふうなものを考えていきたいと思っています。

【米山】運行協議会は他に真岡鉄道もやっていますね。皆さん市町村が集まって、地域振興という視点でかなり動態保存を進めていると思えます。一昔前では考えられなかったです。SLを地域振興に使おう、ということで市町村が手を握って一緒に考えて行くことはあまりなかったと思います。伊藤さんの方は先程言われたように、四つのキーワードがあると言ったのですが、箱根といういわゆる質の高い観光地の中で、本物志向で旅館の中でも登録文化財としてきちっと残して行くと思うのですが、その中であってそのアクセスとしてきちっと活躍している登山電車の位置付けというのは、地域づくりには欠かせないと思うのですがそのあたりはどうでしょうか。

【伊藤】先程のキーワードにも関わってくるのですが、まず箱根山の近代化というのが道路の開削から始まるのです。この道路の開削というのが、先程申し上げました福住正兄であり、山口仙之助です。自分の旅館が湯本にあたり、宮ノ下にホテルがあります。まずそこまで道路の開削をするのです。江戸時代の箱根七湯と言われた時代には歩くしか手がなかったのです。人力車が通るだけの道幅へと道路を広げていくのです。そこに自分自身の手によって近代化の旅館ですとか、ホテルというものが出来上がっていくのです。その中で、1886（明治19）年ですか東京—京都間の東海道線の工事が始まるのですが、国府津から御殿場を経由してということで小田原、箱根には鉄道が来ないということが分かるのです。そうしますとあせってしまって、要は国府津から小田原、湯本間へと馬車鉄道、電気鉄道へと取り組んでいくのです。それが箱根登山鉄道へと変わっていくのです。結局、ある種個々の利益追求といわれてしまうとそれだけなのですが、そのためには箱根全体、いわゆる公共機関というものの近代化を図っていくことが旅館主には思想としてある訳なのです。その中で、登山鉄道というものが出来上がって来るという大きな歴史的な背景がある。従ってこの箱根七湯を中心として、箱根登山鉄道というものが計画されまして、そこにそれ以前につくられた人力車が通れる道路開削の中で、いわゆる洋風の旅館、その後別荘というものが出来上がって来るのです。そういうものが実は温泉地である箱根七湯という江戸時代の温泉場に沿って出来上がって来るという歴史的背景がある。さらにこれから一つ面白いことには、七湯から離れてなぜ強羅なのかという、そこが大きな歴史的なミソである。強羅の開発というのが、今でいう都市計画に沿った開発です。強羅公園を中心とします非



常に計画的な地割りがなされて別荘が出来上がってくる。今、色々な鉄道会社が沿線の開発をするという手法が、実は大正年間から取られている。そしてこれに沿って、単なる地域開発だけではなくて観光開発というものを目論んで強羅というものの開発が進んで来るといことが、現代の箱根の観光というものを語る時に忘れてはいけない。先程申しましたキーワードにつながる。従って先程申しました4つのキーワードというのは、複雑に絡み合っていて現代の箱根をつくり上げているといえる。そういう意味で、

点としての近代化遺産というものが、この箱根登山鉄道が登録になったことで、この点から線へと歴史的な意味合いを含めてつながっていく大きな要素になって来ているのではないかと私は思っています。これは行政側からの勝手な評価かも知れませんが、そう思っているわけです。それをどう面へと広げていくか、それを面へと広げていくには行政主体では出来ない。これは登録を通じて所有者自らが意識をして、行政と共に所有者が共に手を携えて、それに対して行政がお手伝いして、どう町づくりをして、観光のための活性化を図っていくかということにつながっていくのではないかと私は思っています。今、紹介しました登録文化財の所有者には、口を酸っぱくして申し上げているつもりです。

【米山】地域の登録文化財、旅館とか箱根登山鉄道とかステータスが高まって、そういうものを意識しながら地域づくりが積極的に進められるのだという感じがします。篠崎さんの方は加悦鉄道は線路はなくなってしまって、地域の道の駅の所で新たな展開を図っている。本当に努力をされて地域に根付いているという感じがしました。加悦にも古い町並みがあったり、パンをお売りになってそれを介してそのパンを買いに来て加悦鉄道を良く知っていく方も、車が通過する地域の方がいらっしやるということですが、地域のS L広場を運営するのに努力されていると感じたのですがいかがでしょうか。

【篠崎】3年目なのですが、古い場所にいましてある事情がありまして場所が変わったのですが、今年で3年目です。確かに米山さんがおっしゃったように色々なアイデアなりやりました。小池先生がお子様ランチと言われますが、色々なメニューをやりました。ある程度軌道にのったことは事実です。ただ、先ほど申し上げましたように、車両の修理復元と言いますか、かなりの費用がかかることは事実です。もう一つお子様ランチもそろそろ飽きられたかなということ、次なる作戦を展開しなければと思っています。このまま行きますとサポーターであるボランティアサークルがかなりやってくれていますが、それだけでは間に合いませんので、その修復の期間が長くなるかあるいは1両ずつつぶして行かなければいけないかという瀬戸際に立たされていることも事実です。是非何か新しいお子様ランチのメニューがありましたら、教えて欲しいなと思っています。

【司会者】それでは、時間がなくて後5分位で終わらないといけないのですが、ご質問、篠崎さんのことでも良いのですが、地域活性化にS L車両が今後共に生きて行くということだと思います。観光資源としてでしょうか、地域の活性化に生きて行くことを含めて、皆さん何か激励を含めて私はいこうふうな支え方ある、サポートの仕方があるということもあると思いますが、何かご質問があったらお願いしたいのです。

【大井川鉄道・清水氏】岡田さんにお伺いしたいのですが、山口線の方はS L運行対策協議会と同時に、山口線自身を維持しようという協議会も同じようなメンバーで構成されると思うのですが、それとの兼ね合いと言うのはS L自身が山口線自身を存続させるのにどの程度貢献しているのか、その辺をお話頂ければと思うのですが。

【岡田】S L運行対策協議会とは別にJ R線としての山口線の活性化と言いましょか、それを含めての問題、電化の問題と言うのもある訳なのです。正直申し上げまして、両者の関係は全くないと言ったほうが良いのかと思います。それぞれがそれぞれの立場でやっている。構成団体としては自治体ですから同じような感じになっていますが、担当部署も違っていてあまり関係を持たないでやっています。山口線自身の問題から致しますと、所有がJ R西日本ですが、S Lが走っているから山口線が大

丈夫だという認識は私どもも持っていませんし、JRもおそらく違うのかなと、これは全く推測です。むしろSL自体をJRとしては一つ観光資源、あるいは新幹線を使つての誘客というような形のものとして活用というような観点をお持ちだろうと思います。それで十分ペイしたり維持出来るような状況になるかという点と必ずしもそうではないこともありまして、なかなか難しい問題があります。SLやまぐち号も老舗というふうな偉そうなことを申し上げましたが、実は乗車人員と言うのが、今年間5万人少しというような状況です。少し下降気味です。いわゆる新しい所とか、色々な取り組みをしていらっしゃる面から言いますと、私ども自身ももっと努力しなければいけないというような状況もありますので、次なる展開と言いましょか、そういったものを模索しなければいけない状況であることも合わせて申し上げたいと思います。

【米山】 後お一方、いかがですか。

【阿部】 流通経済大学の阿部と申します。昨年9月にタリスリン鉄道を訪ねて、その際に保存鉄道の保存活動に一番何が大事かと質問しましたところ、マーケティングが一番大事だと言われたのですが、その点について日本の保存活動についてマーケティングを重視した運営をやりたいと思うところがあるのですが、その点について。

【米山】 大変良い指摘だと思うのですが、その点について社長さんどうでしょうか。マーケティングがどうかと言うのですが。

【山下】 今やはり動態保存をするためには、観光資源と言うのは本当は邪道かも知れないけれど、お客様にたくさん来て貰わないと成り立たないから、私どももエイジェントの方へたくさん働きかけをしているのです。そのために専属のエイジェントを回る担当者もいまして、誘客には大変な力を入れております。それでも今は少しずつ減少の傾向があるというのは否めません。先程スライドで少し出しましたが、アンパンマンの格好をした機関車がありました。これなどは小池先生がおっしゃる正しくお子様ランチです。大変子供さんに人気がありました。イベントとしてはこういうこともやって、次なる世代の子供さんにも支持を得たいと思っています。この機関車はC11 227号を赤く塗りまして、アンパンマンのイベントの期間中27日間、とにかくこの機関車1台で休みなしで運転したわけです。そういった面の保守といいますか、努力も大変なわけです。

【米山】 ありがとうございます。時間がなくなって恐縮ですが、動態保存をするには、今言われたマーケティングを含めて大事なことだと思います。技術面で言えば古いものなので、金がかかります。技術が必要です。そういうことを介して、これを地域づくりに活かそうと言う難しさがあります。地域づくりをやって行くと今言ったように、色々な関心を持って支えていただくシステムが必要です。振り返ると、きちっと動態保存されたSLという資産、さらには周辺の歴史文化的な資産、そういうものをトータルに面として地域の固有の資産として活かして行く方向があると思います。非常に多面的な方面に渡って行くわけです。私どもが10年前に、ちょうどここで鉄道文化財を考えるシンポジウムをやったのです。その時は鉄道保存をどうやって行ったら良いか、技術の話だけ出てきました。10年経ってどうでしょうか。地域にどう活かして行くか、地域の活性化にどう役立たせるかと変わって来たのです。これは欧米でもそのような道を歩んでいると思います。それには地域の皆さん、市民の方、行政の方、専門家、鉄道会社、色々な人がご苦勞を重ねて結論を出すわけですが、なかなか結論が出ないと思います。とりあえず続けて行くこと、どう続けて行くかと言うことは非常に大事だと思います。今みたいなマーケティングを行ってより多くの方に支えて貰う、アンパンマンのような子どもさんが喜ぶようなこととして続けて行くことの難しさを感じるのです。そういうような視点をちょっと早くして申し訳ないですが、文化遺産と位置付けるためにはやはりお金と技術がいつもかかります。建物にしても同じです。これを皆さんの知恵で支えて行くことが、今後の大きな継続につながるのではないかと思います。今日は時間がなくて急ぎ足で、パネラーの皆さんにはご迷惑をおかけしました。ご無礼なところがあつたのをお許し頂きたいと思います。これで、時間がまいりましたので、この会を閉めさせて頂きたいと思います。

【司会者】 皆様、ただ今を持ちましてプログラムをすべて修了させて頂きたいと思います。最後に閉

会の挨拶と致しまして、日本鉄道保存協会代表幹事団体・財団法人日本ナショナルトラスト理事、増田浩三より閉会のご挨拶をさせて頂きたいと思っております。理事よろしくお願いたします。

【増田】皆さん今晚は。本来ならば当財団の山岡理事長が本席でご挨拶をしなければならないところでございますが、あいにく海外出張のため、お前がやれということで一言ご挨拶させていただきます。

本日は「鉄道の日」を記念いたしまして、シンポジウムを行ったわけです。いろいろと行政の方々、関係機関の方々、一般の方々等多数ご多用のところ、本日も出席頂きましてありがとうございます。この日本鉄道保存協会と言うのはすでに皆さんご存じだと思いますが、配付資料にもございますが、北は北海道の丸瀬布町から南の屋久島町、23団体が加盟しております。この動態保存の鉄道と言うのはなかなか経費がかかります。当財団でもC12と客車3輛を買い取りまして、現在大井川鉄道さんにいろいろとお骨折りを頂いて保管をしていると同時に、またボランティアの方、鉄道サークルの方も一緒に、それに何とか動態保存をして行こうと言うことで頑張っております。そういう中で、皆様方は動態保存と言うのは今お聞きになって十分お分かりだと思いますが、なかなか大変だと言うことが分かって頂ければ幸いですと思っております。青木先生からも色々とお話がありましたが、やはり動く産業文化財として位置付けて、それを地域の活性化の核として大いに活用して参りたいと私どもも考えておりますので、皆様方にも是非ご協力を賜りたいと思っております。本日は長時間にわたり色々とうございました。これをもちましてご挨拶とさせていただきます。

【司会者】皆様どうもありがとうございました。最後にご案内と致しまして、最近の動態保存の社会的な注目と言うことで、NHKで10月15日午前7時40分の「おはよう日本」で、トラストトレインを始めとする歴史的車両の動態保存の特集が放送される予定です。皆さんぜひご覧になって、本日のシンポジウムを振り返って再度この歴史的車両の保存についてお考え頂きたいと思っております。本日はどうもありがとうございました。

お帰りの際、こちらに参加していただいた団体のポスターを頂きましたので、もしご興味がおありの方は受付の方にそのポスターが置いてありますので、是非お持ちになって下さい。