

2015年8月10日

栃木・福島エリアの支援活性化の一助となることを目指して

**蒸気機関車（SL）の復活を目指します（2017年度目途）**

～約50年ぶりのSL復活で日光・鬼怒川地区の活性化を推進します～

**東武鉄道株式会社**

東武鉄道（本社：東京都墨田区）では、「東武グループ中期経営計画2014～2016」で掲げている「日光・鬼怒川地区等沿線観光地の活力創出」のための有力な選択肢の一つとして、2017年度から目途に日光・鬼怒川地区において、北海道日高郡新ひだか町のご協力をいただき、JR北海道所有のSL車両「C11形207号機」を借り受け、1966年以来、約50年ぶりの蒸気機関車（SL）の復活を目指します。

概要は以下のとおりです。

- 1 目的 SLの復活により、車両をはじめとする鉄道産業文化遺産の復元・保存が可能となるばかりでなく、鉄道に乗車することを目的とした鉄道事業者ならではの施策を実施し、日光・鬼怒川地区の交流人口創出や沿線活性化を図り、ひいては栃木・福島エリアの支援活性化の一助となることを目指す。
- 2 予定区間 東武鬼怒川線 下今市～鬼怒川温泉間 12.4km
- 3 予定車種 蒸気機関車 C11形207号機

**◆C11形207号機とは**

1941（昭和16）年12月26日に日立製作所笠戸工場にて製造、その現役期間、一貫して北海道で使用されていた。1974（昭和49）年廃車後、北海道日高郡静内町（現 新ひだか町）にて静態保存されていたが、2000（平成12）年からJR北海道が動態保存機として使用を開始し、「SLニセコ号」を中心として「SL冬の湿原号」、「SL函館大沼号」などにも使用された。

**◆東武鉄道における蒸気機関車の歴史**

東武鉄道における蒸気機関車の歴史は、1899（明治32）年に導入されたPeacock（ピーコック）社製のA1形に始まり、1947（昭和22）年の60台をピークに徐々に減りはじめ、1966（昭和41）年6月26日の佐野線における蒸気機関車さよなら運転により全廃となっている。

今回、使用を検討しているC11形207号機は、当社が1945（昭和20）年に導入し、1963（昭和38）年まで活躍したC11形2号機と同型機である。



△蒸気機関車(C11形207号機)(写真:JR北海道提供)

以上

