

# 唯一無二の価値を追求し 約50年ぶりにSLが走り出す

2017年8月10日、東武鉄道が大手民鉄では初めてSL運転を復活させた。

「鉄道産業文化遺産の保存と活用」「日光・鬼怒川エリアの観光活力創出による地域活性化」  
「東日本大震災後の東北復興支援の一助」を担う。廃止から約50年の時を経て走り出したSLは、  
沿線と共に地域の新たな未来を創出する。

東武鉄道ならではの強みを生かした新たなプロジェクトを——。2012年東京スカイツリーの開業で“世界一高いタワー”を実現した東武鉄道は、次なる一手を模索していた。企画会議の席上、鉄道事業本部の若手社員たちからは観光列車の運行案など様々な意見が提示され、熱い議論が重ねられた。

最終的に選ばれたのは、SL（蒸気機関車）の復活運転だ。最もハードルが高く、実現が難しいと考えられていた企画だった。

## 古くて新しい挑戦

かつて東武鉄道は、最大で60両のSLを保有し、その種類と車両数の多さから「蒸機王国」とよばれた。大手民鉄の中で最も遅くまでSLを走らせていたが、1966年の佐野線を最後にSL運行を終了した。長い歳月を経た2012年、下今市駅構内で、旧転車台の遺構が確認された。これがきっかけとなり、「鉄道産業文化遺産の保存と活用」という観点か

らもSL復活運転の検討が始まった。

SL運行が実現すれば、東日本大震災以降集客が落ち込んでいた日光・鬼怒川エリアの観光活力創出につながる。さらに、運行する鬼怒川線は野岩鉄道、会津鉄道と直通運転を行い、東北地方ともつながっているため、東北復興支援の一助にもなる。鉄道の原点ともいえるSLの約50年ぶりの復活運転——それによって地域に新たな活力が加われば、鉄道事業者ならではの地域貢献を果たせることになる。まさに東武鉄道にしかできない「古くて新しい挑戦」である。

2016年1月1日、鉄道事業本部内にSL復活運転プロジェクト(同年10月にSL事業推進プロジェクトに改称)を正式に発足。営業・運輸・車両・施設など各部署から横断的に担当者を集めて体制を整え、プロジェクトが本格的に始動した。

当初予想されたように、プロジェクトは幾度も大きな困難にぶつかった。しかし、その度に社員の熱意、そして全国の鉄道会社の多大な協力と支援を得て前進していく。

## 車両は鉄道各社の支援で調達

SL全廃から50年が経過し、車両や点検・運行に必要な設備は残っていない。そこで、現在もSLを保有する鉄道会社や保存団体への支援を要請することが最初の一步となった。当初はSLの自社復元にも取り組みたいと考えていたが、それには様々な課題があり、まずはJR北海道から1941年製のC11形207号機を借り受けることとした。具体的なスキームは、車両を東武博物館が借り受け、運行は東武鉄道が担当する。

C11形207号機は1974年に一度廃車になったが、JR北海道が復元し、2000年からはJR北海道管内で動態



SL大樹のヘッドマーク



力強く走行するSL大樹

保存されていた。C11形は東武鉄道にとっても縁の深い車両でもある。旧国鉄から借り受けて東上線を走行していた歴史や、特にC11形2号機は1945年から1963年まで本線を走行していた実績がある。ちなみに同機は現在、東京スカイツリーが立つ旧業平橋駅の構内で解体されたという歴史を持つ。

小型SLのC11形は、カーブが多い鬼怒川線の路線で活用しやすい機種であったが、一方で課題もあった。ATS（自動列車停止装置）の搭載スペースがないのだ。調べてみると、SLの動態保存を先駆けて実施していたJR東日本やJR西日本では、ATSを炭水車（テンダー）<sup>※1</sup>に搭載してSLと連結させていた。そこで

両社から指導を受け、SLに車掌車を連結し、そこにATSを搭載することでこの問題を解決した。

車掌車はJR貨物（ヨ8634・1978年製）とJR西日本（ヨ8709・1978年製）から譲り受けた。そのうち1車両の車号が東京スカイツリーの高さ634m（ムサン）と同じ「634」だった。「ムサンだ!」。運命的な巡り合わせに関係者の士気は一層高まった。

また、急勾配でSLを補助するDL（ディーゼル機関車）DE10形1099号機（1971年製）は、JR東日本から譲り受けた。SL・DL・車掌車は、一般の電車とは検査や修繕の方法が全く異なるため、南栗橋車両管区にメンテナンスを行うSL検修庫が新設された。

客車は同形式の初号車であり、鉄道産業文化遺産としても価値の高い14系（1972年製）4両と12系（1969年製）2両をJR四国から譲り受けた。JR四国の多度津工場（香川県）から、SL検修庫が設置された東武鉄道の南栗橋車両管区（埼玉県）まで、JR四国・JR貨物・秩父鉄道・東武鉄



2017年8月10日のSL大樹開業記念列車

道の4社が協力し甲種輸送<sup>※2</sup>する姿は大きな話題となった。JR貨物は客車に似合う国鉄色の機関車を準備し、ブルートレイン「瀬戸」を模し、「甲種輸送」の文字と4社の社紋を入れたヘッドマークを掲げて走行。4社の絆の強さを示すドラマティックな光景だった。

さらにSLが実際に使用していた2台の転車台（山口県長門市、広島県三次市）もJR西日本から譲渡された。地元で大切に保管されていた2台の転車台は、地元自治体に復元活用することを丁寧に説明し了承を得て、無事にSL運行の起点となる下今市駅と鬼怒川温泉駅に移設された。

### SL独自の運転・保守技術

車両や設備の調達だけでなく、SLをはじめとした車両の検修員（保守担当者）及び機関士・機関助士（乗務員）の養成も大きな課題だった。SLの運転や保守には電車とは全く異なる技術が必要とされる。早い段階から知識や経験の豊富な事業者の指導や支援を受けて、人材育成が進められた。初めて社内公募を行い、検修員に志願した多くの社員から8



2017年8月10日に行われたSL大樹出発式典の様子。(左から)会津松平家 松平保久氏、鈴木福島県副知事、吉野復興大臣、根津社長、石井国土交通大臣、福田栃木県知事、徳川宗家 徳川恒孝氏、島田JR北海道社長

名が選任された。JR北海道及び同社グループの札幌交通機械に出向し、8カ月間の教育訓練を受けた。

SLの運転を担当する機関士・機関助士は共にボイラー技士免許、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。運転に必要な技能の習得は、JR北海道、秩父鉄道、大井川鐵道、真岡鐵道に支援を要請した。DL機関士の養成では真岡鐵道、会津鐵道に東武鉄道社員が出向し、教育訓練を受けた。さらに、鬼怒川線での習熟訓練では、

国鉄OBで秩父鉄道でも指導実績のある機関士と3カ月間一緒に乗務し、直前まで熱心な指導を受けた。

各鉄道会社で学んできた1期生たちが、実績を重ねていくと同時に、教育体制を整えていった。その後は検修員、機関士・機関助士、共に自社養成できる体制が整い、SLに関する技術・技能が継承されている。

### 地域の観光資源としての役割

SLは、乗車することを目的とした地域の観光資源の役割を果たす。SLが走っていた時代の雰囲気・空間を提供するため、駅施設をはじめ様々な演出が施されている。SL運行の起点となる下今市駅には転車台のほか、点検や走行前の準備が行われる機関庫が設置され、SLを間近で見学できる転車台広場が整備された。隣接する「SL展示館」では、SLにつ

いて理解を深められる資料が展示されている。駅舎やホームは、SLが活躍していた昭和の時代をイメージして大幅に改装された。駅舎は昭和レトロ感のある木造平屋建て、ホーム上の駅名標も木製鳥居形で書体も忠実に再現した。

客車も当時の雰囲気を感じられるよう、座席シートやカーテンなどをリニューアルした。また、「昭和レトロ・ノスタルジー」をコンセプトに日光・鬼怒川地区限定で着用する制服を導入。機関士・機関助士たちはSL従事者になじみ深いナッパ服<sup>※3</sup>を模した制服を着用する。ハード・ソフトの両面から時空を超えた旅を演出し、昭和レトロのテーマパークのようなSL乗車体験を目指した。

東武鉄道にとって日光・鬼怒川エリアは重要な観光拠点の1つで、これまでも沿線の自治体や住民と共に地域活性化の取り組みを続けてきた。それだけに「沿線住民にSL事業はどのように受け止められるのか」という懸念があった。吐き出す煙、汽笛、走行音——SLならではの魅力は、沿線で生活する人々への影響も大きい。社員が沿線の約40の自治会や、宿泊施設、観光関連団体を回って丁寧に説明を重ねた。当初はネガティブな反応もあったが、根気強く熱い説明により、地元からの理解が得られた。

2017年8月10日、ついに東武鉄道がSL復活運転を果たした。鬼怒川線下今市～鬼怒川温泉間12.4kmを約35分かけて運行する。

列車の名称は「SL大樹」。これは日光東照宮から連想する「将軍」の別称・尊称で、東京スカイツリーのよ

うに力強く大きく育ててほしいという東武鉄道社員の強く大きな願いが込められている。

大勢の観光客がSL大樹の姿に感動し、楽しみながら乗車し、かけがえのない思い出がつけられる。SL大樹が、山間に汽笛をこだまさせ自然豊かな地を走る。転車台でSL大樹が方向転換するダイナミックな光景は、その勇壮な姿を間近で見られるチャンスだ。下今市駅や鬼怒川温泉駅前広場に設置された転車台付近には大勢の人が集まり、歓声が上がっている。沿線地域の人々がSL、大樹の走行を誇らしげに眺める。

「ようやくSL復活運転実現にたどり着いた。でも、ここからが重要だ」——プロジェクト発足以来、奔走し続けてきた社員たちにとって、万感の思いで迎え、かつ改めて身が引き締まる光景だった。

### まちづくりを地域と一緒に

地域と一体となってSL大樹が走るまちづくりを推進し、沿線地域の活性化を目指すことも東武鉄道の目的の1つだ。SL大樹の大きな魅力は、乗客と地元の人々との交流である。例えば、日光市観光協会のスタッフがSL大樹に乗務し、「SL観光アテンダント」を務めている。鉄道会社と観光協会がコラボレーションした観光列車のアテンダントは全国初の取り組みで、季節に合わせた沿線の見どころの紹介など、日光・鬼怒川エリアに関する詳細な案内が好評だ。

また、SL大樹を活用した観光振興を推進するため、日光市内の観光



日光・鬼怒川地区限定 駅務係・車掌の制服

#### ※1 炭水車(テンダー)

SLが使用する燃料や水を積載した車両

#### ※2 甲種輸送

仮台車を含む自己の車輪を使用して輸送するものを甲種輸送、「それ以外」で輸送するものは乙種輸送と呼ぶ。

#### ※3 ナッパ服

旧国鉄の機関士・機関助士や線路作業員などが着用していた作業服の通称。



機関士・機関助士の制服



鬼怒川温泉駅に設置された転車台(左) 昭和レトロ風に改装された下今市駅(右)

団体や各自治会などが主体となり「いっしょにロコモーション協議会」が設立された。その取り組みである「SL大樹にみんなで手を振ろう」プロジェクトでは、沿線住民がSL大樹に手を振って地域への訪問者であるSL大樹の乗客を歓迎する。乗客も手を振り返し、車窓越しに交流が生まれている。

大谷向～大桑間の倉ヶ崎地区では、「鬼怒川線に季節ごとの花を咲かせよう」プロジェクトが行われている。地域住民で組織された「倉ヶ崎明日を考える会」によって「倉ヶ崎SL花畑」と名付けられた約9,000㎡の花畑には菜の花、ヒマワリ、コスモス、ソバの花などが植えられ、地域が主体となって車窓から見える景色をつくる。新高徳駅周辺では、東武沿線の子どもたちにより育てられたアジサイが持ち寄られ、現地ですくすく育っている。

冬は、地域住民と協力し「いっしょにイルミネーション」というイベントを実施。各駅や倉ヶ崎SL花畑な

どにイルミネーションを設置し、その景観が冬季の日光・鬼怒川エリアの風物詩として定着しつつある。

地域内にSL大樹が走行する光景を持つことが地元住民の誇りとなり、地元と東武鉄道の絆が一層強まり、地域の活性化につながっている。

先に述べたように、東武鉄道のSL復活運転の目的の1つに「東北復興支援の一助」がある。鬼怒川線でのSL運行は首都圏をはじめ各地から誘客し、その先の福島県へ関心を高め、足を延ばす機会を創出する。まさに鉄道会社ならではの施策だ。

### 保有車両の拡充

SL大樹は、開業から11カ月後の2018年7月14日に乗車10万人を達成。2020年10月3日からは地元からの要望に応え、下今市～東武日光間を約20分で結ぶ「SL大樹ふたら」<sup>※4</sup>の運行を開始した。以降、月1回のペースで臨時運転を行い、2021年



沿線住民がSL大樹に手を振って出迎える

10月16日からは定期運行を開始した。

当初はSL1両体制の運行だったが、2020年に真岡鐵道からC11形325号機を譲り受け、同年12月26日に運行開始した。

さらに当初の構想を実現すべく、3両目の導入で初の復元作業に取り組んだ。復元したのは1947年に製造された車両である。滋賀県で旅客輸送をしたのち北海道で貨物輸送をしていたが、その後北海道江別市で40年以上静態保存されていたものを、日本鉄道保存協会から東武博物館が譲り受けた。他社の支援や指導を受

けて、培ってきたSL保守の技術・技能を駆使し、2022年に自社で復元を完了。車両番号を123号機<sup>※5</sup>とし、同年7月18日より運行している。

これにより、全国に6両残る動態保存されたC11形の半数を東武鉄道が運行し、同一形式の車両3両を運行する国内唯一の鉄道会社となった。これは鉄道産業文化遺産の保存と活用の観点で、大きな意義を持つ。さらに、DLも2020年にDE10形1109号機を譲り受け、2両を保有することになった。保有車両の拡充により、安定した運行と毎日営業できる体制を確保し、「いつ来ても乗れるSL」を実現している。観光での移動やSL乗車体験、修学旅行など、より多くの人々があらゆるシチュエーションでSLを楽しめるようになった。

### 社員たちの変化

SLは鉄と油の塊で、日々コンディションが変わる様が生き物にも例えられる。若い世代の社員、特に技術者は「古くて新しい!」と、新鮮な思いで迎えた。

運行前の準備にもメンテナンスにも時間と手間がかかって大変だが、だからこそ面白い。SLに改めて魅せられる社員は多かった。若い技術者は大いに刺激を受け、次なる挑戦へとつながっている。SLという鉄道産業文化遺産の価値を改めて見だし、鉄道の原点から最先端まで幅広い技術に触れることができる。鉄道技術の魅力を向上させ、新しいものを追い求める若い世代に対して、温故知新を具現化したSLの存在意義は大



下今市駅と東武日光駅をつなぐSL大樹ふたら

きかった。

運転の現場でも意識は大きく変化した。担当の仕事だけをやるのではなく、停車時には乗務員が乗客に手を振ったり、転車台でのパフォーマンスなどを行ったりするようになった。そこにあるのは、お客様を喜ばせたいという「おもてなし」の心だ。

全国の鉄道会社や保存団体など多くの人々の支援や協力を得て、東武鉄道はSL運転復活を実現した。そして、地域の人々と共にエリアのさらなる発展を目指す。「自分たちの仕事はつなぐこと。人と人・街と街・時代と時代をつなげている」。SL復活運転の根底にはこうした確固たる信念がある。

2024年3月1日、SL大樹は運行開始2,396日目に乗車人員が50万人を突破した。日光・鬼怒川エリアに急増する訪日外国人旅行客の関心も高い。これからも多くのものをつなぎながら、SL大樹は走り続ける。

#### ※4 SL大樹ふたら

日光にある男体山の昔の呼び名である二荒山(ふたらさん)が由来。

#### ※5 123号機

2020年に東武鉄道が123周年を迎え、日本国内で唯一同一形式の車両3両体制となることから1→2→3(ホップ、ステップ、ジャンプ)と将来に向かってさらなる飛躍を車両番号で表現すべく「C11形123号機」とした。



SL大樹の沿線を彩る倉ヶ崎地区のイルミネーション(左)と花畑(右)