

特集

42年ぶりSL走る



C12発進！ あけてつSLフェスタ

明知鉄道明智駅
日本大正村広場

8月9日

3千人が押し寄せる

8月9日、明知鉄道明智駅と日本大正村広場で、SL（蒸気機関車）復元に向けたイベントが開催されました。

「C12発進！あけてつSLフェスタ」と銘打ったこのイベントは、市と明知鉄道株式会社が主催。平成39年のリニア中央新幹線開業に向け、SLを再び本格運行させようという取り組みの一つとして行われました。

この日の目玉は、SL「C12型244号」の試験走行。蒸気ではなく、エアコンプレッサーを利用した圧縮空気による走行です。明知鉄道構内をSLが走るのには実に42年ぶり。その姿を一目見ようと、たくさん

の人が詰め掛けました。

午後2時10分、関係者や明智小学校の5、6年生らによるテープカットが行われた後、試験走行が開始。汽笛を鳴らし、煙を吐き出しながら、車庫から洗車場までの直線約120メートルを時速7キロでゆっくりと走行しました。

SLが動く姿を初めて見たと言う、一宮市の岩井翔太郎君（小学1年生）は、「SLが間近で走るのを見てすごいと思った。いつか中に乗ってみたい」と話しました。名古屋から訪れた柴田麻白ちゃん（小学3年生）、夢叶ちゃん（小学1年生）姉妹は「お父さんが電車好きなので遊びに来た。SLはカッコいい」と話しました。

試験走行は当初2回の予定でしたが、来場者があまりにも多いため急きよ4回に変更。市内だけでなく市外や県外からも訪れた鉄道ファンや写真愛好家、家族連れなどが、写真を撮影したり熱い視線を送ったりしていました。

この日は、試験走行の他にファンクラブの発足式や恵那市と名古屋市の協働発表、イベントステージや物産展、鉄道事業者によるグッズ販売などの催しがあり、来場した約3000人にとっては、熱い一日となりました。

C12型蒸気機関車の紹介

資料提供：明知鉄道株式会社



C12型蒸気機関車は、日本国有鉄道（国鉄）の前身となる鉄道省が昭和7（1932）年から昭和22（1947）年まで282両製造した過熱（ワルシャート）式小型タンク機関車です。

昭和4（1929）年に端を発した経済不況は次第に深刻化し、鉄道建設にも影響を及ぼしました。建設費の削減から新しく建設される線路は規格の低い簡易線（車両軸重制限が12ト以下）が多くなったため、軸重の小さな機関車の需要に呼応してC12型が製造されました。C12型は、それまで製造されていた大型タンク機関車のC10やC11型が入線できない線路で運転ができるように軽量・小型化されています。C11型を一回り小型化した大きさで、軸配置が1C1（補助輪1＋動輪3＋補助輪1）となり、近代型タンク機としては非常に良いまとまり型となっています。火室は深く設計され焚火しやすく、38号機以降は蒸発量を増やす改良が行われました。

当時としては画期的な製造技術であった溶接構造を採用し、また運転速度が低いことから除煙板（デフレクター）を省略することで、軸重の軽減と製造コストの圧縮に成功しました。さらに保守コストの低減が徹底され、強力な機関車に仕上げられました。

配置先は北海道から九州まで全国に及び、小型ながら客・貨両用で活躍しました。

明知線では、開通当時全ての列車がC12型牽引の混合列

車（旅客・貨物の同時輸送）でしたが、戦後の貨物需要の増加とディーゼル動車の開発によって昭和32（1957）年3月から旅客はディーゼル動車、貨物はC12型牽引となりました（これを客貨分離と言います）。

その後、明知線でのC12型牽引による貨物列車は1日最大2往復運転されていましたが、昭和48（1973）年10月11日明知発15時57分恵那行きをもって姿を消し、DD16型ディーゼル機関車牽引に置き換わりました（これを無煙化と言います）。

C12 244

C12型蒸気機関車の244番目に製造された車号です。車でいうとナンバープレートの登録番号と同じ意味です。

最初の「C」は、動輪（ピストンと連結された車輪）の数が三つあることを示しています。アルファベットの順番で、Aが動輪一つ（実際Aはありません）、Bが動輪二つ、そしてCが動輪三つ、Dが動輪四つあることがわかります。

そして、次の数字「1」はタンク式であることを示しています。タンク式は機関車1両に水と石炭を積んで走るもので、短距離輸送を目的に製造されています。この数字が「5」または「6」であれば、機関車の後ろに炭水車と呼ばれる燃料などを積み込む専用の車を連結した「テンダー式」となります。D51型は、テンダー式の一つで長距離輸送を目的に製造され

ています。

明智駅のC12244号機は、昭和15（1940）年7月30日に山口県にある日立製作所笠戸工場で製造されました（ことして75年を迎えました）。製造後の配置先と異動日は以下のとおりです。

- 昭和15年8月8日～ 白山機関区配属（新潟県）
- 昭和29年9月14日～ 新潟機関区配属（新潟県）
- 昭和37年3月28日～ 直江津機関区配属（新潟県）
- 昭和44年9月26日～ 中津川機関区所属（岐阜県）
- 昭和45年4月20日～ 稲沢第一機関区所属（愛知県）
- 昭和45年10月29日～ 西舞鶴機関区所属（京都府）
- 昭和47年4月13日～ 厚狭機関区所属（山口県）
- 昭和48年3月23日～ 中津川機関区所属（岐阜県）

主に越後線（柏崎・新潟間）、信越線（篠ノ井・新潟間）、舞鶴線（綾部・東舞鶴間）、山陽線（厚狭・宇部間）、明知線（恵那・明智間）で活躍し、総運転距離は1,128,579.2キロにもなります。日本の各所で活躍した後、再び中津川機関区に配属されましたが、昭和48年11月27日をもって廃車となり、同年11月30日に明智小学校で静態保存されていました。



よみがえった姿に感動

イベントに参加
西尾章彦さんご家族（大井町）

古い物（SL）がよみがえり、実際に走る姿を見て感動しました。ぜひSLの運行を実現して、地元の活性化に貢献することを期待しています。



左から章彦さん、航君、蒼君、憂子さん



鉄道ファンをはじめ
大勢の人でにぎわう

明智鉄友会
会長 小川千晴さん
(明智町)



明智鉄友会
昭和26年、明智町の国鉄退職者親睦会として発足。昭和48年に廃車されたSLが、明智小学校で静態保存されると、春の入学式前と秋の運動会前、定期的にSLの清掃美化を行うボランティア活動がスタート。再び明智駅に移送後は、復元に向けての本格整備など、ボランティア活動を継続している。現在の会員は26人。

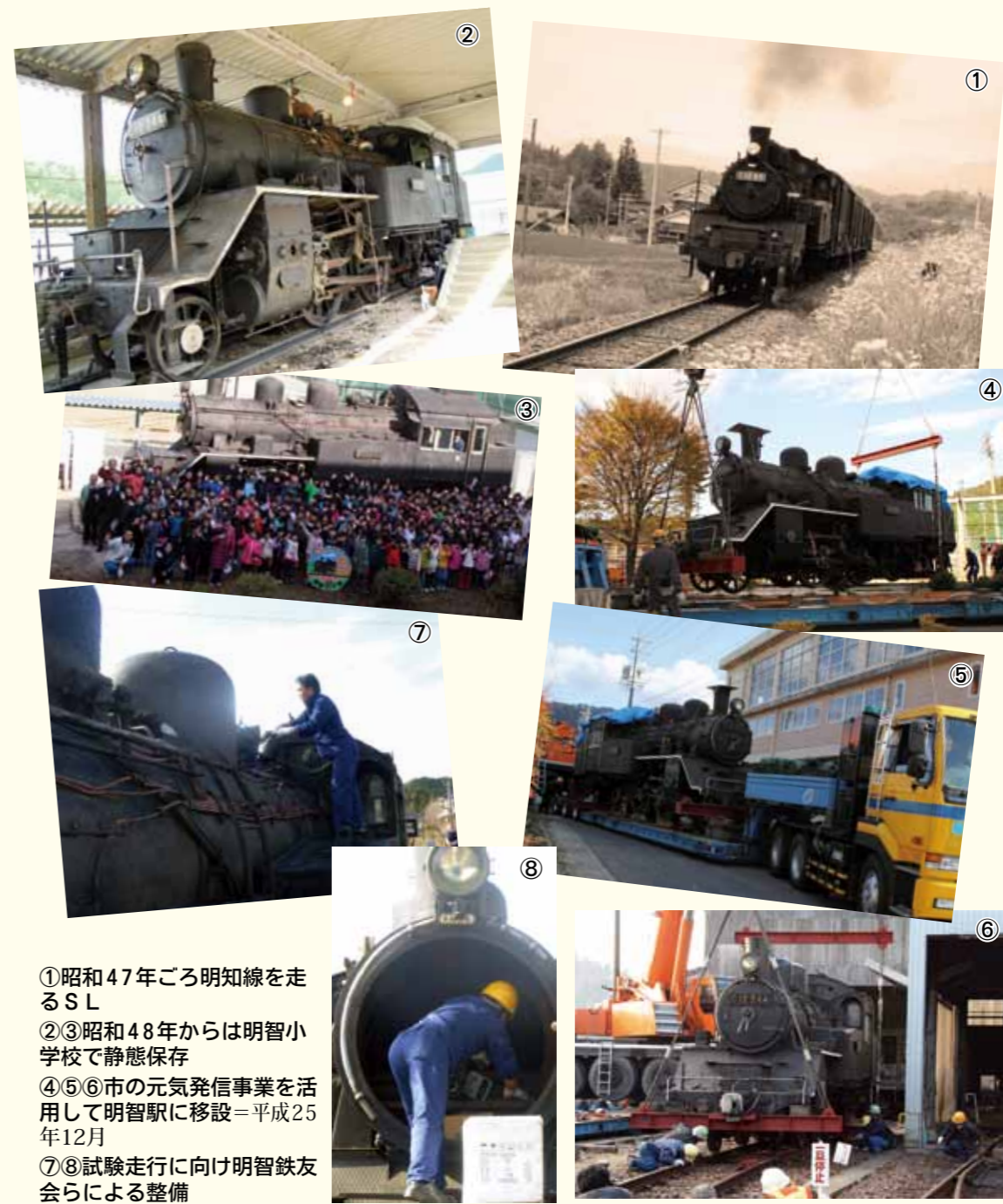
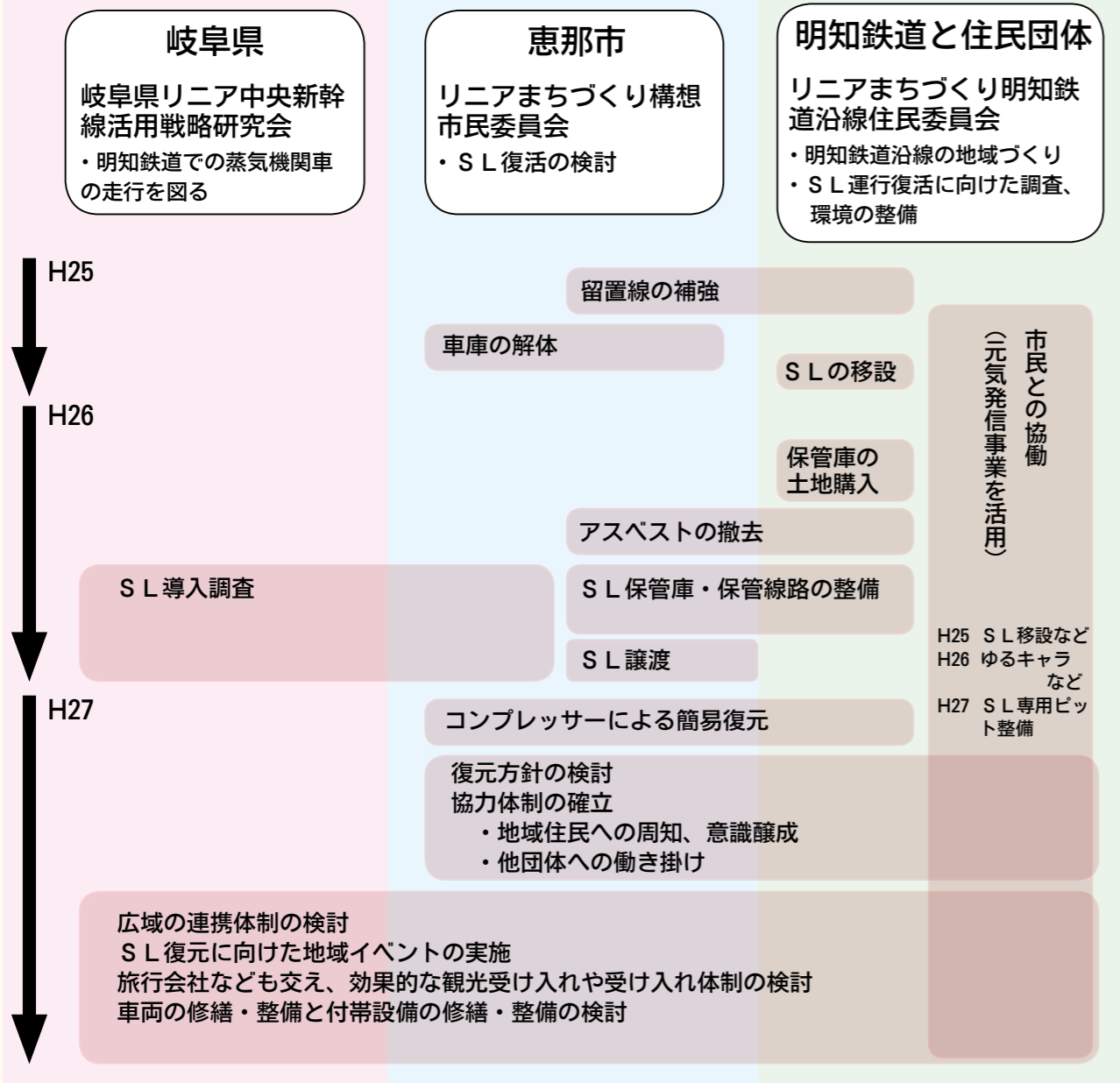
C12244号機の機関車が、大勢のファンの見守られる中で復元試験走行が実施され、私も当日、警備スタッフの一員として明智駅構内でSLの勇姿を目に焼き付けることができました。

私は線路側から明智駅構内ホーム側を見て第一に感じたことは、明智駅開業以来の人の波ができたこと、本当に良かったと感じています。SLが汽笛を鳴らし、蒸気を吐いて出発し始めた時、あの歓声が今でも耳に焼き付いて離れません。それほどまでにSLに対する皆様の思いが本当によく伝わってきました。当日、明智駅構内へ入場券を買い求めて来られたお客様に感謝し、SLに携わる私ども鉄友会として今後とも機関車を愛し、保存するよう努力していくつもりです。

イベントの前、3回に分けて機関車の撮影会が行われ、子どもさんからお年寄りまで多くの方が参加され、大変な盛り上がりでした。参加者の中には専門的な質問をされて係員から説明を聞かれる場面も数多く見受けられました。今後もこのようなイベントを多く持つていただき、SLの復活に向け前進していただきたいと思います。

リニアを生かした観光振興と地域づくりを図る

蒸気機関車の復活に向けて 3者の取り組み



①昭和47年ごろ明知線を走るSL
②昭和48年からは明智小学校で静態保存
④⑤⑥市の元気発信事業を活用して明智駅に移設＝平成25年12月
⑦⑧試験走行に向け明智鉄友会らによる整備

蒸気機関車C12 試験走行までの軌跡

SLの全線開通 実現したい



リニアまちづくり明知鉄道沿線住民委員会委員長
あけてつSLファンクラブ代表
藤井 証三さん
(岩村町山上)

リニアまちづくり明知鉄道沿線住民委員会の活動について
リニアの開通を踏まえて、明知鉄道沿線を活性化したいと4年前に設立されました。リニアで来た観光客を明知鉄道へ引き込んで、地域の活性化を目指しています。

具体的には、市の元気発信事業の交付金を受け、SL復活運動としていろいろな整備を少しずつやっています。当然、沿線の活性化もありますので、各駅舎の環境美化整備、明知鉄道祭りなどのイベントを実施して機運を盛り上げています。他には写真コンテスト、かかしコンテストなどを開催し、少しでも注目してもらおうとしています。

最近では、山岡駅周辺と構内の整備を計画しています。サクラの木がたくさんありますので、サクラの手入れをしたり、ユリを植えたりして、花の駅にしようとしています。

SLだけに特化してもいいかもしれませんので、各町各駅もイベントに協賛しながら、一緒に沿線を盛り上げます。

名称に「住民」とあるように住民の活性化委員会ですから、各地区から役員が集まり、沿線全ての駅でイベントを実施し、盛り上げていきたい。集客の目玉はSLですが、何分にも多くの費用が掛かることです。皆さんの機運を盛り上げていくために、いろいろなイベントを実施しています。

SLの復活運行をぜひとも実現したい。その第一歩としてファンクラブを設立し、広く内外から募金を呼びかけます。これで全てが賄えるとは思いませんが、何とかSLを復活させて、観光の目玉にしたいと力を入れてやっています。目標としてはリニアが開通するまでに明知鉄道全線を運行したい。いろいろなハードルが高く、課題もありますが、リニアが走るまであと12年のうちには、明知鉄道全線を運行したいという思いです。



▲協定書に署名し、握手を交わす両市長

8月9日のイベントには名古屋市の河村たかし市長も出席。「SL復元に向けて」と題する協定書に両市長と河村市長が署名しました。協定書は「それぞれ鉄道とSLを持ち、中央線という鉄道で結ばれた名古屋と恵那市は、日本の産業を支えたSLの復元と走行を目標として掲げ、広く日本各地からの応援を募り、情報を交換し、お互いのできる限りの協力をすることを宣言します」という内容で、SLの復元に向けて名古屋と協力し合うことを誓いました。

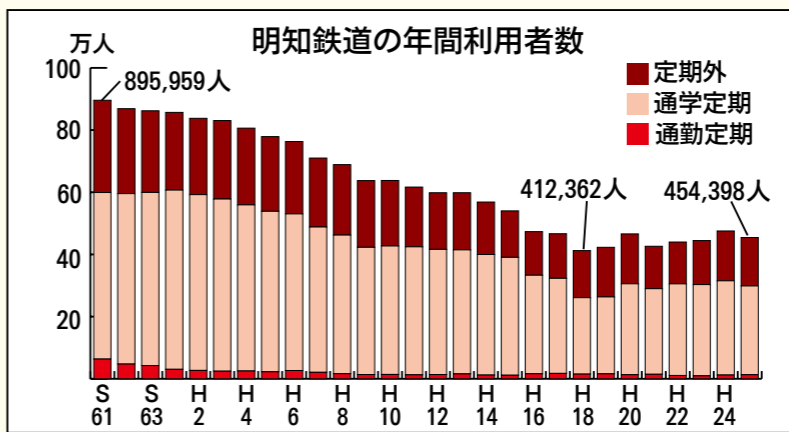
名古屋と協働を宣言 SL復元に向け お互いに協力を誓う

SLの復元は課題多く厳しいが、不可能ではない

昨年度、市は「蒸気機関車の復元に向けた研究会」を設置し、蒸気機関車による観光再生可能性調査を実施しました。その概要は次のとおりです。

○明知鉄道の利用者数の推移

昭和61年度には年間約90万人の利用者がありましたが、その後減少傾向が続き、平成18年度には約41万人となりました。しかし、平成18年度を境にやや回復し、平成25年度は約



45万人でした。

利用者のうち、通学定期が一貫して6割を占めており、今後のさらなる少子化の影響が懸念されます。

○生活路線以外の付加価値の必要性

これまで明知鉄道は「生活路線」として、高校生をはじめとする地域住民の足を支えることに努めてきました。しかしながら、全国的な少子化の進展に伴い、最も重要な利用者である高校生が減少していくため、長期的な視点での経営悪化は不可避と言えます。

このような危機的状況の中で、地域路線として存続していくためには、高校生の「通学」だけでなく、「観光」の視点で地域内外から新たな利用者確保する必要があります。この中にSLの活用が位置付けられるものです。

○SL本線運行（恵那・明智）に係る費用の算出

既にSL運行を実施しており、鉄道事業者としての特徴が似ている真岡鉄道（栃木県）のデータを参考に、明知鉄道で本線運行をした場合の費用を算出しました。

コストの見込み*

▶イニシャルコスト（初期費用）	
車両関係	約2億4,600万円
保線関係	約5,900万円
人材育成	約2,200万円
付帯設備	約2億4,100万円
計	約5億6,800万円
▶ランニングコスト（定期的にかかる費用）	
維持管理費	約1,600万円
C12全般検査など	約2,400万円
客車・ディーゼル機関車全般検査など	約1,100万円
人件費	約3,900万円
計	約9,000万円

用を算出しました。

○SLの運行に伴う誘客効果、経済効果

今回の調査では、一般的なイベントによる消費支出を把握するために観光庁が作成した「MICJ開催による地域経済波及効果測定モデル」を利用しました。その上で、各種データを岐阜県の「経済波及効果分析システム」に入力することで、県内への経済波及効果を算出しました。【ベースとなるシナリオ】

SL運行日年間100日、1日当たり日帰り客300人、宿泊客17人と仮定した上で、SL利用者のみが当地域に来てお金を使う場合を想定して経済波及効果を算出したところ約5億円という数値が算出されました。

経済波及効果11年5億700万円【シナリオ①】 SL利用者以外にも多くの誘客ができた場合
経済波及効果11年7億9800万円【シナリオ②】 シナリオ①からさらに地域の努力で高付加価値な商品、サービスを提供できた場合
経済波及効果11年9億3600万円

蒸気機関車の本線運行を行うためには億単位のコストが掛かることが分かりました。また鉄道の技術基準の厳格化や整備士の人材育成など、懸念事項も多数存在し、復元の障壁は高く、直ちに復元・本線運行へ進めることは難しいことも分かりました。

しかしながら、本調査を通じてSL本線運行は不可能でないことも分かりました。今後、SL本線運行を「地域の大きな夢」と位置付けていく場合には、夢に向かう姿を地域の内外に発信し、多くの方の応援を集めていくことが必要です。



会員を募集しつつ あけてつSLファンクラブを設立

「あけてつSLファンクラブ」は、明知鉄道を愛し、蒸気機関車の復元と運行を目指すことに応援してくれる人が集まり、さまざまな活動を通じて明知鉄道と地域が活性化することを目的として設立されました。

□ファンクラブ入会の手続き

あけてつSLファンクラブには、一般会員と特別会員があります。▽一般会員11年会費5000円 郵便局に備え付けの青色の「振込取扱票」に必要な事項を記入して申

し込みいただきます。振込手数料は、依頼人の負担となります。▽特別会員11ふるさとえな応援寄付金制度の「明知鉄道・SL」に2万円以上の寄付金を納付した方のうち、ファンクラブへの入会を希望する方です。

□SL復元と運行への取り組み支援 年会費の一部を、ふるさとえな応援寄付金制度を通じて「明知鉄道・SL」を応援する寄付金に利用します。

□会員証の発行 入会登録が完了しましたら、会員証を発行します。

□会員限定のサービス イベント情報などをお知らせします。会員の皆さんは、SL乗車体験などのイベントに優先して参加することができま

□問い合わせ ファンクラブに関する詳細は、ファンクラブのウェブサイト (<http://slfan.ena-gifu.com/>) をご覧いただくか、明知鉄道へお問い合わせください。 明知鉄道 54-4101

あけてつSLファンクラブのウェブサイトから

平成26年度、恵那市が行ったSL復元に関する調査によれば、以下の費用が想定されることが分かりました。

▶イニシャルコスト=5億6,800万円（車両関係・保線関係・人材育成・付帯設備費用を含む）▶ランニングコスト=9,000万円/年平均（維持管理費・人件費・全般検査費用など）

これらの費用を現在の明知鉄道だけで捻出することは、限りなく不可能といえます。SLの復元という大規模な事業は、明知鉄道の経営を改善するのではなく、逆に経営を圧迫する恐れがあるからです。

またSLの復元には、単に観光面だけにとどまらず、日本の誇るべき技術の保存や伝承という目的があります。SLを取り巻く環境や仕組みそのもの大切に保存し、日本が後世に伝えるべき遺産であると言えます。

こうした状況からSLの復元作業とは、広く多くの方々の支援と応援がなくては成し遂げることは困難な大業であると言えます。これを具体的に進めるに当たり、私たちは、まず募金活動から始めることとしました。

まずは、明知鉄道とSLのファンクラブという形で、会員を募り、会費をお願いし、その一部を募金として寄付することで、一歩ずつSL復元への道を進んでいきたいと思ひます。皆様のご支援とご協力を心よりお待ちしております。

ファンクラブ代表 藤井鉦三

*イニシャルコスト=個体差による変動、材料部品の高騰などにより、上ブレの可能性ある
ランニングコスト=全般検査などは複数年に一度であるが、毎年にならして計上。個体差による変動の可能性ある