

S L 復元を通じた地域活性化計画(素案) (中間報告)

令和 6 年 9 月

恵那市

目次

1. S L 復元の背景・目的	1
(1) これまでの経緯	1
(2) 本計画の位置づけと対象期間	1
(3) S L 復元の目的	2
2. S L の運行概要（案）	3
(1) 施設の概要	3
(2) 基本的な運行内容	4
3. S L 復元の費用と効果	5
(1) 運賃収入の見込み	5
(2) イニシャル・ランニングのコスト算出	5
(3) 経済波及効果	6
4. 基本理念	7
5. 民間活力を取り込む運営体制（案）	8
6. 持続可能な運行に向けた施策	11
7. 数値目標と評価	12
(1) 数値目標（本格運行以降）	12
(2) 存続の考え方	12

1. SL 復元の背景・目的

(1) これまでの経緯

恵那市では、平成 26 年度に「蒸気機関車の復元に向けた研究会」を設置し、市内にあった 2 機の蒸気機関車の活用による地域づくりに向けた検討を行った。その結果、1 機（C12 型 244 号機）についてはコンプレッサによる圧縮空気を活用した動態化を実現し、明智駅構内にて定期的に運転体験を行うなど、地域づくりに向けて一定の活用が進められているところである。

当時の研究会では、こうした活用を通じて地域の機運を醸成し、将来的には石炭を燃料とした復元をしたうえで本線を運行する本格運行を目指すこととしていた。しかしながら本格運行に向けては、車両整備体制を整える難しさや資金面・法律面のハードルが高く、それらを乗り越えるために必要な地域の機運が十分に醸成できていなかった。また、平成 26 年当時に比べて現在では資材・人件費の高騰や、全国での SL 運行の廃止の動きも見られるなど、蒸気機関車を取り巻く環境も変化しつつある。

こうした状況をふまえて令和 5 年度は、改めて SL 復元に必要なイニシャル・ランニングの概算コストを整理した。また、SL 復元による経済波及効果を算出し、地域の負担とそれに見合う効果を明らかにした。

(2) 本計画の位置づけと対象期間

1) 本計画の位置づけ

SL 復元には、多大な費用が掛かることが分かっている。そこで本計画は、復元に必要な資金の確保策や、復元後の収入確保の検討を行うため、それを実現するための施策を検討し、SL 復元の判断に活用するものである。

なお、復元に向けて進めると判断された際には、この計画を基に施策を進めていく事とする。

2) 計画の対象期間

計画の対象期間は以下の通りとする。

第 1 期：2023～24 年度	復元に向けた検討
第 2 期：2025～28 年度	復元と受け入れ環境整備
第 3 期：2029～33 年度	本格運行
第 4 期：2034 年度（以降）	リニア開業年度

(3) SL復元の目的

リニア中央新幹線の開業がもたらす大きなインパクトを契機に、市の魅力を最大限に発揮させる取り組みの一つとして、明知鉄道において SL の復元運行を通じて市内の多様な団体が連携し、地域の魅力を発信及び恵那市にしかない高付加価値な観光や産業の振興により、地域の活性化に結びつけることを目的とする。

○観光振興を通じた地域産業の強化と経済波及効果 ○恵那市をまとめて一丸に



○観光を通じた地域の産業強化と活性化

SL の運行により、多くの観光客の来訪が見込まれる。これら観光客に対して、飲食・物販・宿泊といった観光関連サービスを提供することで、その対価を得ることができる。こうした活動を持続的に行うことで、地域の産業強化と活性化を目的とする。

ただし、観光客に提供するのは観光関連サービスが中心となるが、このサービスに地域の産業や歴史・文化などを結び付けていく事で、より付加価値の高いサービスを提供する事が可能となる。このように、観光客に対して付加価値の高いサービスの提供を目指す事は、その地域が有する価値を改めて見つめ直すことにもつながるため、地域の愛着・郷土愛の形成にもつながる事も期待できる。

○恵那市をまとめて一丸に

恵那市では、進学・就職などで離れて住んでいる人が数多くいる。そのほかにも、観光やビジネスで恵那市に関わりのあった人たちも数多くいる。こうした人たちに対して、SL 復元活動を周知して恵那市のことを改めて意識してもらうとともに、活動を理解してもらうことで内外の交流を促進する。

また、恵那市を南北に貫く明知線は、市町村合併で一つになった恵那市をつなぐ象徴でもある。産業強化と活性化を目指し、SL 復元を通じて市内の多様な産業や人々を結びつけることを目的とする。

2. S Lの運行概要（案）

現在、想定する運行概要は以下の通りである。

令和5年度の調査後、さらに実現の可能性に向けた精査を行い、昨年度から変更した点がある。

（1）施設の概要

1）検修庫

SLの整備及び保管（車庫）する施設

○岩村駅への設置を想定（岩村駅を拠点駅の一つに）

- ・SLを整備するためある程度の敷地が必要
- ・明智駅や恵那駅では敷地もなく民家が多い
- ・転車台の検討を行うことができる

○検修庫で必要な設備

- ・クレーン
- ・集塵装置

○更に工夫検討すべき事項

- ・来訪者に「見せる」検収庫とし、見学ルートを作成する
- ・現在は廃車となっている明知鉄道10型車両を活用した宿泊施設の設置

2）駅舎

- ・駅舎自体の大規模な改修は必要ないが、飲食・物販に資する設備は必要
- ・バスツアー誘致に必要な駐車場

3）車両

・復元する蒸気機関車は「C12形74号機」「C12型244号機」の2基

・客車は気動車4両（10型2両、100型2両）

10形 1両／40名 （10BOX ※1BOX4人名掛け）

100形 1両／48名 （12BOX ※1BOX4人名掛け）

⇒高付加価値化のためには、ボックスシート化はじめ内外装の充実も重要

(2) 基本的な運行内容

1) 車両編成

3両編成 (SL 機関車+気動車+気動車) ※既存気動車を客車として利用
※気動車は 10 形 2 両セット、もしくは 100 形 2 両セットで運行

2) 運行便数

変則 3 往復/日

1 便 岩村 → 恵那
2 便 恵那 → 岩村 → 明智
3 便 明智 → 岩村 → 恵那
4 便 恵那 → 岩村 → 明智
5 便 明智 → 岩村 → 恵那
6 便 恵那 → 岩村



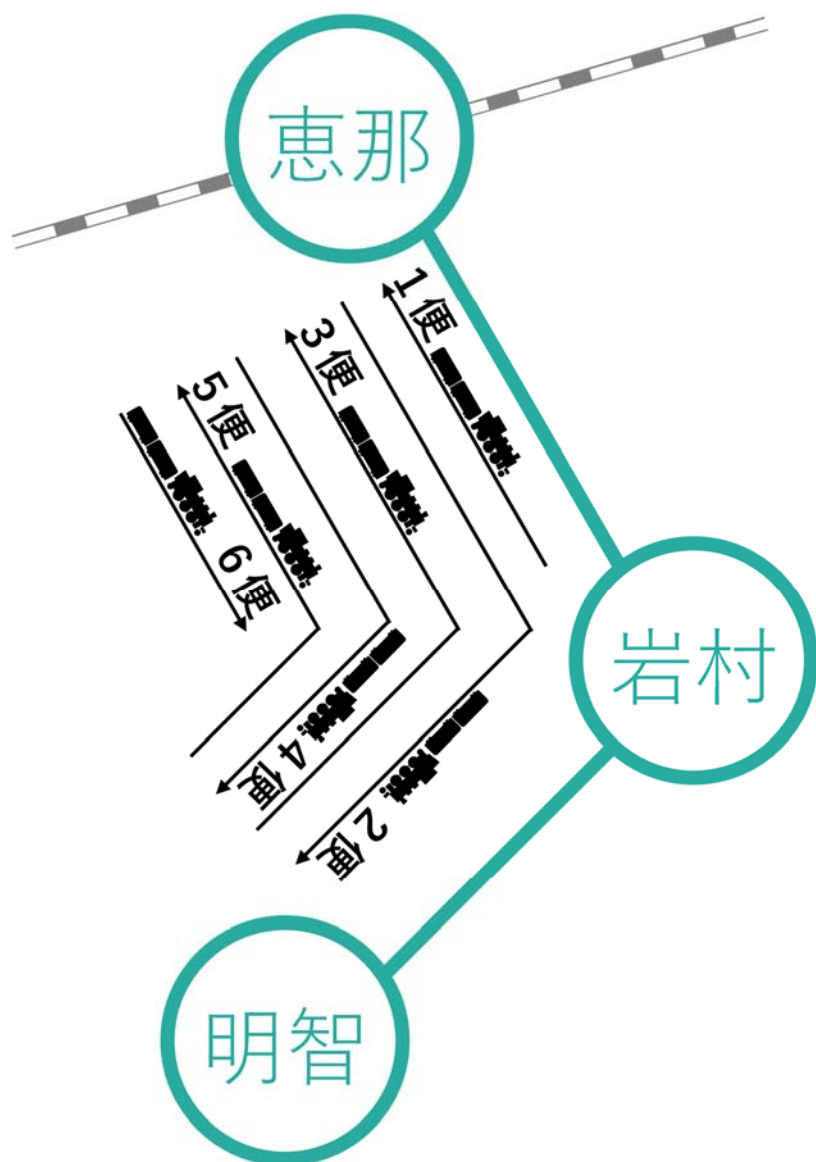
3) 停車駅

恵那・岩村・明智 の3駅で改札

※必要に応じて、観光の観点から3駅以外での停車も検討するが、改札を行うと駐車場整備なども必要となるため、現時点では改札を行うのは3駅のみを想定

4) 営業日数

休日を中心に年間 150 日程度



S L 検修庫・車庫
※「見せる」ことができる
よう整備

3. SL 復元の費用と効果

(1) 運賃収入の見込み

以下の想定により、年間 85 百万円の運賃・料金収入を見込む。

1 両あたり定員	44	人/両	10 形と 100 形の平均値
車両数	2	両	
平均乗車率	70	%	第 1・6 便は 50%、その他は 80%とすると平均 70%
運賃・料金 (特急券)	大人 1.6 小人 0.8	千円 千円	他地域の SL 運賃・料金から
利用者全体に占める小人の割合	10	%	
1 日当たり片道運行回数	6	回/日	変則 3 往復
年間運行日数	150	日/年	
計	85,498	千円/年	乗客数：約 370 人/日 55,500 人/年

(2) イニシャル・ランニングのコスト算出

SL 車両を多数復元してきた実績のある東海汽缶の協力を得ながら、イニシャル・ランニングコストを整理した。

イニシャルコスト	車両関係:約 6 億 9,100 万円	人材育成:約 1 億 6,600 万円	10 形と 100 形の平均値
ランニングコスト	(1) で想定した利用者数を基に、改めてイニシャル・ランニングコストを再計算する		
			10 形と 100 形の平均値

(3) 経済波及効果

乗客の恵那市（岐阜県）内での消費単価別の経済波及効果について、以下の通り計算された。

シナリオ	概要	経済波及効果
【基本シナリオ】	(1) で想定した利用者数を基に、改めて経済波及効果を再計算する	
【シナリオ1】		
【シナリオ2】		
【シナリオ3】		

これらシナリオからは、地域でSLを活用した地域づくりや商品開発が図れば、最大約12億円の経済波及効果が得られるとの結果が得られた。

なお、シナリオ1はSL運行費用（約1億円/年）に見合う「地域としての収支」を見極めるため、粗付加価値誘発額を活用して乗客1人当たり必要な消費単価5千円/人を算出した。これは地域として最低限上回るべきレベルと考えられる。その意味では、地域づくりや商品開発がなされない基本シナリオのみでは、SL運行を活用した地域づくりに発展しないことも分かった。

経済波及効果（総合効果）

売上の合計

生産誘発額

→ 地域で膨らんだ生産活動の規模を測るのに適した指標（グロス）

粗利の合計

粗付加価値誘発額

→ 地域としての「儲け」を測るのに適した指標（ネット）

4. 基本理念

蒸気と共に歩む未来 ～恵那市SL復元プロジェクト～

5. 地域の力を取り込む運営体制（案）

1章で掲げた目的を達成するためには、市の関与は最小限にとどめ、観光事業や経済団体、住民、鉄道事業者などが連携し、民間の創意工夫を活かすことが可能な運営体制を整えることが重要である。

このため、市は、運行受託する明知鉄道にSLを貸与し、運営主体に出資する。運営主体は、行政からの出資等を基に経営全体を統括し、SL運行を明知鉄道に委託する。明知鉄道は、市から借り受けたSLを活用してサービス提供を行う。

6. 持続可能な運行に向けた施策

SL 運行日は、実人数で 1 日当たり約 300 人の乗車が見込まれる。その他にも、見るだけの観光客も一定数の来訪が予想される。これらの人に対して、「おもてなし」を提供する代わりに適切な対価を得ることで、SL 運行を通じた持続可能な地域づくりができるものと考えられる。

その際は、来訪者像を想定してそれに応じた施策を提供することが有効であるため、観光特産品部会及び環境整備会で作されたアイデアを基に、来訪者像ごとの「おもてなし」を例示する。

【首都圏の4人家族】



【昼】
SL 食堂車
10,000 円



【夕方～翌朝】
グランピング
120,000 円



【午前中】
矢絣はかま姿、カンカン帽をかぶっての大正村散策 5,000 円



【昼】
東濃の食文化体験
5,000 円



計：約 35,000 円/人

【外国人富裕層家族】



【昼～翌朝】
ホテル
150,000 円



【午前】
SL 乗車（グリーン席）
9,000 円



【昼】
恵那の栗きんとん巡り
9,000 円



お土産
12,000 円



計：約 60,000 円/人

7. 数値目標と評価

(1) 数値目標（本格運行以降）

この事業は、「蒸気機関車の復元を通じた地域づくり可能性調査報告書」（令和6年3月）による経済波及効果を基準に評価を行う。

○経済波及効果 11億5,600万円／年