

日高線とローカル鉄道、これまでとこれから

2021. 5. 8
安全問題研究会

1. 陸別町で動態保存による「体験運転」が実現するまでの経過と現状

- ・ちほく線廃止後、「本当は鉄道を残したかったのに」と思っていた人々が、鉄道への未練を断ち切れない廃止後の早い段階で、動態保存による体験運転をしようと言い出す
- ・きっかけは、下北交通大畑線の運行に関わっていた人たちによる陸別町への申し入れ（申し入れに関わった人たちは、現在運行を支えるグループには残っていない）
→町議会が賛成多数で予算を承認し、動き出す
- ・ちほく線運行のための転換交付金や、その後に自治体が拠出した予算でつくる「経営安定基金」を路線廃止後、沿線各町に分配 →陸別町には3億7千万円
- ・ふるさと納税で得た資金で保存運転のための基金を積み増し
- ・30km/hの速度制限をして運行しているが、実物車両を運行するため実物の鉄道と同じレベルの保線と、現役時代に鉄道運行に関わったことのある元プロのスタッフが必要
- ・成功のポイントは、①鉄道への未練が残っている廃線後の早い段階で動き出す（廃線後1年以内）②熱意のある人から自治体へ提案（自治体が動き出すのを待つ受け身の姿勢ではダメ）③（陸別の場合、実車を動かすため）元プロのスタッフを確保

2. 各案のメリット、デメリット

	内容	メリット、デメリットなど	資金、スタッフの規模
①	馬車鉄道運行	日高らしさを出せ、他地域に類似の例がないため、道外からも観光客の集客が見込める。	中
②	トロッコ運行	観光客は道内や東日本レベルからであれば集客可能だが、最近が増えてきて過当競争気味	中
③	ウォーキング、軌道自転車イベント	スタッフも参加者も地元住民がメインになると見込まれる。	小
外	DMV	実物の鉄道と同じレベルの保線と、元プロのスタッフが必要。JRから沿線7町に交付される交付金が25億円（しかもバス転換目的）しかない状況では資金面で実施は困難と考える。	大

3. 今後必要なこと

- ・町が廃線跡地を早急にJRから譲り受ける。
- ・JR問題を考える苫小牧の会の協力を得る（プロの視点が必要なことも）。
- ・早急に意見を取りまとめ、有志から町に提案することが必要。1年以内に見える形にする必要がある（コロナの影響もあり、今回はもう少し長くてもよい）。
- ・①>②>③の順に、必要な資金やスタッフの規模が大きくなるが、同時に集客力も大きくなるため、地域へのリターンも大きい。

4. 浦河で廃線跡に馬車を走らせた場合の費用積算

摘要	主な作業内容	金額(年額)	備考
客車管理費	年1回、運行シーズン開始前に点検	150,000	修理費別
線路管理費	シーズン中(4~11月)、毎月1回	550,000	修理費別
馬管理費	馬(2~3頭)、調教、運転する御者、餌代、装蹄費	11,000,000	4~11月馬車鉄道、12~3月は馬そり運行として試算
計		11,700,000	

(馬車鉄道を運行している「北海道開拓の村」から当研究会が聴き取り。)

- ・浦河の場合、土日祝だけの運行とするのであれば、馬は運行時のみのレンタル(JRA浦河育成牧場等から?)にすれば、馬管理費は節約可。借りる場合は防疫対策が課題(馬インフルエンザ、馬パラチフスなどの家畜伝染病対策)。
- ・馬をレンタルにできた場合、費用は年間で客車管理費、線路管理費の70万円+馬レンタル費のみ。露店からの場所代、参加者からの協力費徴収等で費用をまかなうことも視野に入ってくる。

5. 静岡で「御殿場馬車鉄道の車両復元プロジェクト」がクラウドファンディングに成功!

- ・静岡県で「御殿場馬車鉄道研究会」が呼びかけた「御殿場馬車鉄道の車両復元」プロジェクトのクラウドファンディングが成功。
- ・目標金額162万5千円に対し、110人からこれを大幅に上回る236万5千円を集める。

<御殿場馬車鉄道研究会が示した資金の用途>

車両製作費	: 1,000,000円
返礼品	: 245,000円
諸経費	: 100,000円
クラウドファンディング手数料	: 280,500円
必要金額合計	: 1,625,500円

- ・馬車を運行する場合でも、初期費用は100万程度で可能と判明。
- ・関係アドレス
120年の時を経て甦る!「御殿場馬車鉄道の車両復元プロジェクト」
<https://readyfor.jp/projects/gotembabashatetsudo>

----- (以下新聞記事引用) -----

●馬車鉄道、車両復元へ 御殿場の研究会、観光資源化を模索(2021.3.2「静岡新聞」)

<https://www.at-s.com/news/article/local/east/866436.html>

御殿場市と小山町の有志でつくる御殿場馬車鉄道研究会(菅沼弘会長)が、同市中心部と同町の山梨県境付近を往来した御殿場馬車鉄道の車両の復元を目指している。模型ではなく人を乗せて動く車両にする計画で、実現すれば全国的にも珍しいという。郷土の歴史を語り継ぐとともに、観光資源として地域活性化につなげたい考え。インターネットで資金を調達するクラウドファンディングを行っている。

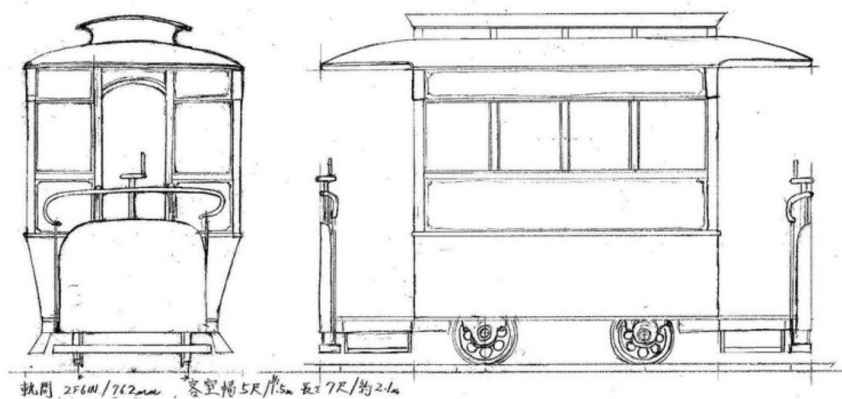
2018年に「研究部」として発足した同会は鉄道の調査研究や伝承に取り組んでいる。メンバーの間ではたびたび車両復元の話が持ち上がったが、資料が乏しく夢物語とみられていた。

事務局長の勝又祐介さんが、長年ものづくりに携わってきた富士宮市の佐野直文さんに鉄道模型の修理を依頼したことで展望が開けた。図面がなくても復元できるという佐野さんに協力を依頼し、快諾を得た。

写真など数少ない当時の資料を参考に、車両の研究員や鉄道博物館の学芸員だったメンバーの知識を生かし、可能な限り忠実に再現する。勝又事務局長は「作って完成ではない」と語る。復元が話題になり新たな資料が集まれば、さらに本物に近づけるつもりだ。

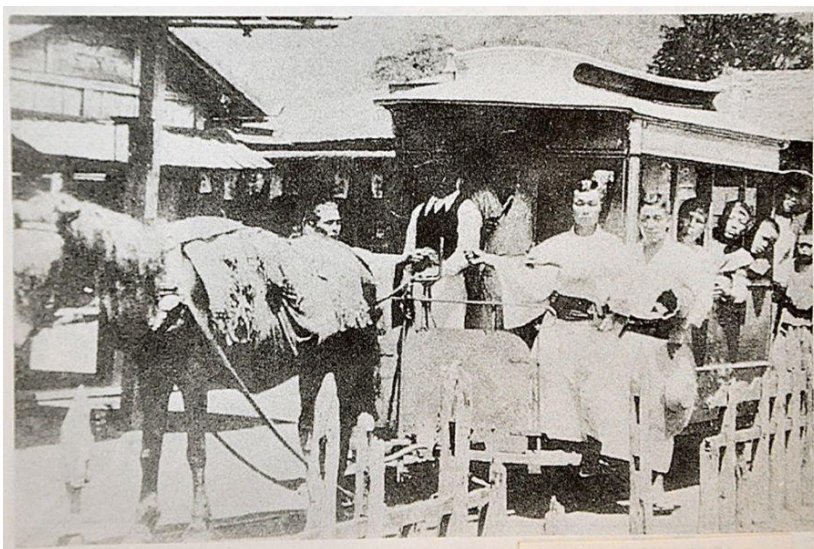
廃止から100年近く経過し、鉄道があったと知る住民は減っている。菅沼会長は「子どもたちが乗って地域の歴史を学んでほしい」。馬車鉄道は全国にあったことから「話題になれば、関心を持つ多くの人を呼び込める」と期待している。

<メモ>御殿場馬車鉄道 研究会の保有資料によると、1898（明治31）年から順次開通した。御殿場駅近くの新橋駅と小山町の籠坂駅間の約18キロを結び、富士登山者や旧東海道線で御殿場に運ばれた物資などを運んだ。運転士が警笛の代わりに鳴らすラッパの音が「テトウテトウ」と鳴り響いたことから「テト馬車」と呼び親しまれた。1928年までに廃止になった。現在も「馬車道」と名の付く公園などがあり、名残をとどめる。



現時点での復元車両（客車）予想図

現時点での復元車両予想図（御殿場馬車鉄道研究会）



現役時代の「御殿場馬車鉄道」（御殿場市教育委員会刊「文化財のしおり第24集」より）