

87年の軌跡

昭和8(1933)年に開業し、幾度もの廃線危機を乗り越えて
いまなお貴生川～信楽間を走り続ける信楽高原鐵道。
暮らしを支える交通インフラの役割はもちろん、
日本六古窯・信楽焼の里を訪ねる観光客の交通手段として、
地域経済を支え続けている。



信楽の製陶業を支えた 物流の大動脈

玉桂寺の前を流れる大戸川おほとがわに、縞鋼板を連ねた吊り橋がある。保良の宮橋と呼ばれ、鉄道ファンの間でよく知られる撮影ポイントだ。6月下旬、梅雨の合間を見計らって撮影に訪れた。橋の外観からは想像できないが、一歩踏み出すたびになかなかの揺れを感じる。

ほどなく、田園風景の中をゆつくと列車が走ってきた。玉桂寺前駅に停車したのち、信楽方面に向けて勾配を上っていく。坂の途中、排気音とともにうすすらと黒煙を吐く。信楽高原鐵道はディーゼルエンジンを搭載した気動車なのだ。

その歴史は大正11(1922)年までさかのぼる。国が定めた改正鉄道敷設法によると、当初の開業区間は貴生川から京都府加茂(木津川

市)まで予定されていた。昭和4(1929)年に始まった工事は昭和恐慌の影響でやや遅れ、同8年5月に貴生川～信楽間の約14.7キロが部分開通した。第二次大戦中は不急路線としてレールを供出し、終戦後の昭和22年に再開に至る。このとき、枕木などの資材や建設労力は地元住民によって賄われた。火鉢をはじめとする陶器製品の輸送に鉄道は欠かせず、当時の車両編成は客車二両に貨車数両であった。

昭和中期にエネルギー革命が起きると、火鉢の需要は激減し、交通網の発達からトラック輸送が主となる。信楽線の経営は悪化し、国鉄が提示した廃線対象線区にあげられたものの、滋賀県議会は存続の意見書を国鉄総裁などに提出している。

昭和55年に国鉄再建法が施行されると、地方の赤字ローカル線は窮地に追い込まれる。1日1キロあた

りの輸送人数を算出し、規定に満たない83線区は廃線対象とされた。廃止基準のボーダーラインにあった信楽線をなんとか残そうと、地元では廃止反対運動が起きた。だが、のちに基準が引き上げられると、町民の力ではどうにもならなくなった。地元の強い要望から信楽線は第三セクター化が検討され、昭和62年に信楽町、水口町、滋賀県などの出資を得て、信楽高原鐵道株式会社として再出発した。

そして平成3年5月14日、衝突事故が発生する。世界陶芸祭に向かう見物客を輸送するため、単線を行き違い方式にした結果、正面衝突につながった。死者42名、負傷者628名。信号装置のトラブルや人的判断ミスなどの直接要因のほか、旧国鉄時代に始まった効率化の波が遠因にあると考えられた。

半年後に運行を再開するも、事故



信楽高原鐵道株式会社
総務部総務課長

中西敏弘さん

平成3年の事故当時は甲賀町職員であり、現場で負傷者の搬出を手伝った。安全の大切さを知る一人だ

業務・総務など、それぞれが専門分野を担当する。地方のローカル線の多くが利用客の減少に悩むように、信楽高原鐵道も例外ではない。平成3年度の74万人をピークに、30

朝ドラの追い風を受けて 地域の観光振興に貢献へ

近年の車両はすべて新潟トランス(富士重工工業)製で、現在SKR311号、312号、401号、501号が走っている。311号と312号はSHINOBI TRAINのラッピングが施されており、401号は昨年9月29日から今年3月28日まで「スカレット」列車として人気を集めた。もっとも新しい501号は7月3日までリサ・ラーソンのラッピングで走っており、今月の表紙の先頭車両がそれである。

こうした車両の日常点検は、整備係1人と、運転士8人が交替で行う。「気動車の運転には、一般的な電車とは異なる内燃車免許が必要で、近頃は取得する人が少なく、自社で育成するにも時間が必要であり、外からの経験者に頼っている状況です」と話すのは、総務部総務課長の中西敏弘さん。社員は、役員も含めて22人。施設管理、電気管理、

年度は41.7万人と落ち込んでい。上下分離方式でなければ、鉄道会社としての存続は難しい状況だ。近郊のイベントにちなんだラッピングを導入するほか、「七夕列車」や「サンタ列車」などの企画で利用客の獲得を図ってきた。そんな中、信楽を舞台としたNHKの連続テレビ小説「スカレット」は降って湧いた話。放送開始とともに利用客は増加し、終了後も大きな期待が寄せられていた。「いよいよ3月末からロケ地めぐりが本格化するかと思いきや、このコロナ禍です。通常、1年間程度は朝ドラ効果が続くといわれていますから、今後に期待するしかありません」と中西さんは肩を落とす。4～5月の利用客は実に7割減。だが、観光客の受け入れ体制も整いつつある。「旧信楽伝統産業会館では、撮影に使われたセットや小道具などを7月から公開しています。地元の方も、ぜひ「スカレット」の思い出に浸ってください」と、中西さんは来場を呼びかける。度重なる廃線の危機に瀕しながらも、地域の大きな愛情を受けて走り続ける信楽高原鐵道。今日も汽笛を響かせ、のどかな山間を駆け抜ける。人々の暮らしと、たくさんのワクワクを乗せて。



1



2



3

- 1.旧信楽伝統産業会館で7月から公開されている「スカレット」の特別展。撮影に使われたセットを令和3年8月末(予定)まで公開している。(入場無料、水曜定休)
- 2.7月には「七夕列車」が予定されていたが、今年は新型コロナウイルスの影響で中止となった。列車内を色とりどりの吹き流しや園児絵画などの七夕飾りが彩る
- 3.びわこ学院大学の学生などが列車内でパフォーマンスを披露する「サンタ列車」。今年の開催は未定だが、一日も早く平穏に戻ることを祈りたい

上) 忍者列車と呼ばれる311号(左)と312号(右)。あと数年で見ることができなくなるだろう。401号、501号とは連結できない
下) 3月末までは、「スカレット」列車の401号、リサ・ラーソンラッピングの501号という連結が見られた。信楽高原鐵道では、利用客の少ない時間帯は連結を解除している

玉桂寺前駅を出発した501号と401号。撮影した6月下旬、501号は滋賀県立陶芸の森のイベント開催に合わせて、リサ・ラーソンのラッピングが施されていた。