

加悦SL広場

加悦S L広場 レポート（1）

2004年10月5日

○施設概要

所在地：
〒629-2422 京都府与謝郡加悦町字滝941-2
TEL：0772-42-3186
FAX：0772-43-0080

開館時間：4月～10月 AM10:00～PM6:00
11月～3月 AM10:00～PM5:00
休館日：年中無休
入館料：中学生以上500円 小学生300円 ※小学生以下無料



○1985年に廃止された鉄道資源を活用

昭和30年代まで、つまりモーターゼーションを迎えるまで、交通の主役は鉄道だった。それは高速・豪華な幹線の優等列車だけでなく、日本の各地で物流を支えていたのである。現在と当時の地図を重ね合わせてみると、旧鉄道路線が国道やバイパスとなっている地域の多いことに驚かれるだろう。物流の動・静脈、人が移動し集散するための手段、情報を受発信する空間として、鉄道は地域資源を活かすために必須のコミュニケーションシステムだったのである。

ちなみに、現代の地図はさらに書き換えられていく。いわゆる平成の大合併である。あたかも幕藩時代の「国」に戻っているようでもある。

その後、自動車という個人の生活範囲の拡大と移動の効率化によって、地方の鉄道はその役割に終止符を打ち、多くは廃線となったのである。

ここで紹介する「加悦S L広場」の事業主の cay 興産（株）の前身は、加悦鉄道という地方私鉄で、1985年に廃止となった同鉄道の経営主体であった。加悦鉄道は「大正14年、加悦地区8ヶ村の丹後ちりめん産業を通じた京阪地区との交流、及び村の子供たちの通学の便を図るため、村民823名の出資により設立。翌年、国鉄連絡駅である丹後山田駅～加悦駅間5.7kmが開業。以後、ちりめん産業の隆盛に加え、昭和14年には大江山にニッケル鉱山が発見され、鉱土輸送のため加悦駅から鉱山駅まで2.6kmを延長して活況を呈した。昭和20年の終戦とともに大江山よりのニッケル鉱土輸送は停止。モーターゼーションによって昭和60年4月30日のさよなら列車運転を最後に鉄道事業を廃止した」（[同社公式サイト](#)より）歴史を持つ。すなわち、加悦町の地域資源＝地場産業のちりめん、ニッケル鉱による興隆を命脈としていたのである。丹後地方の、本当に静かな山間の町に鉄道が引かれたのは、このような地域資源あつてのことで、鉄道敷設は町のにぎわいを象徴する事業でもあったともいえるだろう。

同線廃止後、現在の路線跡だが全線がサイクリングロードとして再利用されている。そして、厳しい経営環境となった1970年からは、増収を目的に、旧加悦駅構内のスペースを使って「加悦SL広場」の営業をスタートさせていた。若干の見学料を徴収して、加悦町指定文化財にも指定された非常に珍しい2号機関車（1873年製）、4号機関車（1922年製）等の静態展示を公開していたのである。廃止と共に同広場を旧鉱山跡地に移転、これに各地から蒸気機関車、ディーゼル機関車、客車等を集めて、鉄道車両のテーマパーク的な演出を加えた「加悦SL広場」として再整備を行い、1996年にオープンさせたのである。



加悦S L広場MAP

加悦SL広場

加悦SL広場 レポート（2）

○ボランティアとのネットワーク

「加悦SL広場」は、車両をコレクションして静態保存するに止まらず、加悦鉄道で実際に活躍した車両の動態復元を行い、体験乗車の機会を提供している。そのため、園内には「修復工房」が用意されており、運が良ければ作業の様子が見学できる。廃止となって人々の生活からは遠くなくなってしまったが、この鉄道が地域を代表する資源であることに変わりはない。そんな意気込みと資源認識が具体化した活動である。ちなみにこの活動はボランティア団体の「加悦鉄道保存会」が全面的にサポートしている。同会は鉄道ファンの集まりなのだろうが、「加悦の暮らしを古くから暖かく見守ってきた加悦鉄道のある風景を再現するべく、活動を行って行きたい」というコンセプトは、他の好事家の団体とは違う。やはり加悦町という地域あつての活動のようである。



機関庫では復元整備作業が行われていた

加悦SL広場の公式サイトをご覧ください。機能構成や展示車両等が詳細に紹介されており、ぜひとも参照願いたい。

○道の駅に隣接する立地

国道176号沿い、「道の駅 シルクのまち かや」が一体的に整備されている。もともと、この道の駅用地がニッケル鉱山であり、露天掘りによって掘削され、加悦鉄道→国鉄を経由して輸送されていた。ニッケルの掘削は終戦と共に終了、現在は緑に覆われた山腹をじっくり見ると、当時の露天掘りの遺構らしき痕跡を見つけることができる。道の駅から山側は、いくつかの飲食店やハーブ園や温浴施設のある「リフレかやの里」等、リゾートエリアとなっている。



京都市電N5号

「加悦SL広場」はドライバーがすぐにアイキャッチできる。そのシンボルは、国道側に沿ってレイアウトされた駐車場に展示された、京都市電N5号のクラシックなエキステリアである。ここに来る前は、宝塚ファミリーランドに展示されていたもので、例の“修復工房”で丁寧に修復された後、SL広場のランドマークでありガイドサインとしてその存在をアピールしている。筆者が同型の車両を見るのは、動態保存されている明治村に続き二回目の体験であった。（観光地ではこのデザインを模したレトロバスが走り始めている例もある）。



「カフェトレイン蒸気屋」は列車食堂

もうひとつ、来場した者ときめかせる装置として、駐車場のSL広場側に並んだ「カフェトレイン蒸気屋」がある。その通り列車食堂だ。使用している車両は、昭和47年まで3年間稼働していた車両で、これに休憩車で「加悦鉄道保存会」のサロンとしても使われる元南海電鉄の電車が連結されて並んでいる。「カフェトレイン蒸気屋」の自慢のメニューは、アルデンテ（ちょうどよいゆで加減）で楽しむパスタと全粒粉を使ったクロワッサンサンドで、これが好評だという。残念ながら取材日はちょうど休業日にあたり、スタッフのランチはコンビニ弁当になってしまった。



SL広場への改札口

その隣が「鉱山駅」である。機能的には休憩所&ミュージアムショップである。焼きたてパンの店「プロトホルン」、鉄道関連グッズをはじめ地元特産品、ファーストフードを販売する「ショップ蒸気屋」で構成している。

○入場は切符を購入して改札を通る演出

ネーミングにもなっている蒸気機関車（SL）にお目にかかるには、旧加悦駅をイメージして復元した駅舎にある広場入口で入場料を払い（中学生以上500円、小学生300円、小学生未満無料と好意的）、入場しなければならない。

実は「日本の駅舎100選」で紹介された旧加悦駅だが、当

時同駅のあった付近に「旧加悦鉄道加悦駅舎」として移築、加悦町の手で平成11～13年に観光案内所「歴史街道 i センター」及び加悦鉄道資料館としてリニューアルされ、今も観光拠点として利用されている。その建物が駅舎であることは、建物前に保存された腕式式信号機が示している。S L広場の駅舎は、この旧加悦駅舎を見本に建てられたレプリカというわけだ。内部の待合室には、当時の時刻表、ランプ、時計、ベンチなどが置かれ、当時の雰囲気を再現している。2階には展示室があり、実際に使われていた通券函、ランプ式合図灯、転轍器標識、信号反応器等が展示されているが、これはファンやマニア向けである。

入場券を購入して改札を通ると、いよいよ園内の様子が視界に入ってくる。改札はそのままホームにつながっており、まさに駅の風情そのものである。ホームには、前述の2号蒸気機関車と1261型蒸気機関車が停車して、まさに発車を待っているという情景展示である。そして、ここは加悦鉄道のS L広場で、京都の梅小路蒸気機関車保存館ではない。これから列車は加悦鉄道を走る。だから、ホームも加悦鉄道の規模に応じ、ささやかなスペースだ。ベンチや街灯はまさにレトロだが、ここは雨天時の来場者フォローと展示車両の保護のために、フィクションでも屋根を設けた方がよさそうだ。カヤ興産は、その必要性は認めた上で、園内の景観とのバランスあるいは設置そのもののコスト、つまり見た目の楽しさと保存の耐久性向上をどのようにバランスさせるかについては簡単に結論を出せないとの認識を示している。



「旧加悦駅」の駅舎を復元、資料館として利用されている



改札を抜けると路線規模相応のホームへ

次へ 



空間
通信
トップ

加悦SL広場

加悦SL広場 レポート（3）

○周辺の河川公園等と一体整備

園内にどのような展示があるのかは公式サイトを参照して頂くとして、実際にその場を足を踏み入れてみると、実にリラックスできる空間であるとの印象を持つ。この広場は国道と河川の野田川に挟まれた位置関係なのだが、河川側の方が低く周辺を見渡せる（俯瞰できる）。しかも同園に沿って野田川は親水公園として整備されている。非常に一体感があるのは、同園の整備と同時期に京都府の委託でカヤ興産の手で整備を行ったことによる。そこには桜の木が植えられ、春は花見の名所としても知られているという。

さらに川の流れや野鳥の鳴き声など、自然のサウンドスケープも素晴らしい。閑散時に園内を歩くと、静態展示の車両群はまさに自分の庭を演出するツールかのように錯覚しそうになった。

○民間企業が自立で運営

カヤ興産の親会社にあたる日本冶金工業は、ハウステンボスと関わりがあって、出向者を出すなどしていた。その体験で得たノウハウを同園の運営に反映させると共に、「加悦鉄道保存会」のようなボランティアとのネットワークを活用しながら、運営の活性化に努めている。ちなみに経営はカヤ興産（株）が手がけており、加悦町の資本等は入っていない完全な民間施設である。

現在の入場者数は年間2万人台である。評価すべき数字だと思う。5月のゴールデンウィークと8月の夏休み時期をピークとして、冷え込む冬季を除く3～11月の週末・祝日の勝負である。また、加悦町はちりめん縮の里として加悦町は歴史もあり有名のようだが、この丹後半島付近はどこでもちりめんを扱っている。観光目的地というよりも、丹後地域の周遊地のひとつだろう。だから「ついでに訪れた」パターンがどうしても中心となる。そして、いわゆる鉄道のテーマパークの集客ポテンシャルだが、残念ながらそれほど強力な磁力はない。熱心なファンやマニアが存在するが、集客の頭数としては絶対的に不足している。こうした、いわばアゲンストな状況にありながら、一定の数字を残しているのは、コストを意識したオペレーション（自分たちができることは自分でやる）、徹底した情報発信（マス広告はオープン時のみ、最近はホームページがメインだが、きちっと更新・発信を続けて月間1,800件以上のアクセス）もあるが、それ以上に「加悦鉄道」へのこだわりが功を奏しているものと見る。この場所で、東海道新幹線や阪急電車を見せても、イベントに終わってしまうだろう。地域の風土・歴史の積み重ねが表現されているからこそ、ファンとしてのリピートが増えているのである。多くは子供連れのファミリーだが、往年を思い出して目を輝かす地元在住あるいは以前同町で暮らしていた、あるいは働いていた等関係のあった中高年齢者が増えているのである。

○「回想法」の舞台として福祉に活用が可能

弊社刊「レトロの集客活性力」に詳しいのだが、地域の栄枯盛衰と運命を共にした鉄道車両、特に地域にとってその鉄道が大きな役割を果たしているような場合、それは「回想法」＝高齢者が回想に伴う思いをめぐらすことにより、脳を活性化させることで痴呆防止を図る＝の舞台、機会としての効果が認められる。高齢者のグループが展示車両を見て、「自分が若い頃この客車に乗って毎日仕事をしていた。最終列車の客はみな顔なじみだった。そういえばあの学校の先生はどうしているかなあ」と「ひよつとして〇〇学校で教えていた△△先生かい？あ、いつもベレー帽をかぶっていた」「そうそう」「あー、あの先生は〇〇町にいるよ」等、会話が弾むことで脳が活性化し、ボケ防止にもつながるといふわけだ。だから、回想法のミーティングでは、思い出を探すプロセスで目が輝き、時には涙することになる。



春は桜の名所となる河川公園



空間的に広がりがあるためリラックスできる



「加悦鉄道」にこだわった展示車両1



展示車両2。一部は車内を開放している

これがもし東海道新幹線なら、確かに上京話等でいったんは会話は進むが、共通するテーマが見つからず、すぐに飽きられるだろう。地域性があるからこそ、自分、友人、学校、親戚、行事等ありとあらゆる共通テーマが見つかるのである。

日本の高齢化は避けられない。また、加悦町にしても平成の大合併により昔からのアイデンティティがどこまで維持されるかはわからない。だからこそ地域の発展を見続けてきた加悦鉄道の遺産を、もう一度地域を認識する回想空間、福祉施設としての利用も有望ではないだろうか。



場内周遊ミニ列車「ロケット号」。親子の滞在を飽きさせない鉄道公園の王道

次へ 



空間
通信
トップ

加悦SL広場

加悦SL広場 レポート（4）

○のどかな風景を楽しめるサイクリングロード

取材終了後、旧路線をそのまま町が整備したサイクリングロードを、SL広場から終点の野田川駅（鉄道運行時は終点の一つ前）までレンタサイクルを借りて走ってみた。レンタサイクルは隣接の「道の駅 シルクのまち かや」に用意している。ところが利用者は珍しいようで、我々が借りた自転車は蜘蛛の糸が車輪を包み、サドルは汚れ放しの状態だった。残念ながらクリーニングはしてくれず、かといって雑巾も貸してもらえず、手持ちのハンカチとティッシュで簡単にクリーニングしての出発となった。有料メニューである以上、利用者の多少を問わず、常にクリンネスを保つのは常識のはずである。それがお客様商売というものだ。

サイクリングロードでは途中、多くの中・高生や買い物帰りの主婦等の自転車とすれ違い、生活道路として定着している様子がかげがえた。また、畦の水路では子供達がどじょうやフナを網にかけて歓声を上げている。その姿に、自分のその時代にタイムスリップしたかのような強烈なノスタルジーを感じた。ひよっとして、鉄道だけがこの町で消えてしまい、あとは何も変わらないままゆっくりと時間が過ぎているのではないだろうか。生まれた場所は違っても、自分にとっての田舎の原風景・原体験がこの景観から蘇ってくる。



サイクリングロードのサイン



駅跡の痕跡は全くわからない



すでに生活道路化している

○鉄道跡の演出が欲しい

サイクリングロード自体の演出だが、鉄道路線跡を意識している身にとって、その痕跡が全くないというのも期待はずれである。せめて、「旧〇〇駅跡」のサインや当時の駅風景がわかるような銘板が欲しい。また、途中に「旧〇〇駅までh1.2km→」といった距離表示も効果的だろう。また、途中の加悦駅跡、あるいはサイクリングロードに隣接する壁面等を利用して、当時の列車の側面写真をプリントしてはどうだろう。鉄道を知らない新しい世代であっても、それがなぜ示されているか、地域を再発見するフックになりはしないか。そして終点の野田川駅ではレンタサイクルの進路を明確に示すべきだ。というのもサイクリングロードは駅の先まで続いているのだが、レンタサイクル管理所のある野田川駅に向かうには途中サイクリングロードを外れなければならない。その意味がわかるサインが見あたらず、大きく迂回する形で野田川駅に戻ってしまった。なお、レンタサイクルはサイクリングロード専用ではなく、加悦町を自由に走ってもらうのが目的だ。町の各所に「サイクルステーション」が設けられ、どこでも貸出、返却に対応する。サイクリングロードでは、途中の旧加悦鉄道加悦駅舎（加悦町役場前）に設けられているが、総延長10km強、高低差も小さく直線の多い線形にも関わらず、終点の野田川駅まで“完走”するも日頃の運動不足を痛感する翌日となったのである。

○地元意識と一体感が事業の原動力

多くの私鉄が営業に見切りをつけた昭和40年代。加悦鉄道はそれでも昭和60年代まで生き残っていた。末期は赤字続きで廃止は遅すぎたくらいだったという。貨物輸送もない10Kmにも満たない盲腸線、接続する旧国鉄宮津線まで北近畿丹後鉄道として第3セクター転換を余儀なくされたほどの輸送需要の縮小化にあって、この小さな私鉄がここまで命脈を保てたのは、やはり加悦町という地域との一体性が強固だったからであろう。その喪失により地域もまたそのアイデンティティを失うという危機感が、現在の「SL広場」開設の原動力のように感じたのである。

始めに

