

# イギリスの保存鉄道の特徴と事例紹介

わた なべ りょう\*  
渡 邊 亮\*

イギリスでは、「保存鉄道」(Heritage railway)と呼ばれる動態保存を行う鉄道が100以上存在する。これらの鉄道の最大の特徴は、その運営の大部分をボランティアスタッフが支えていることにある。これにより、イギリスの保存鉄道は低コストの運営を実現している。これらの保存鉄道は地域の観光振興に大きく貢献するだけでなく、事業者の中には地域の通勤・通学輸送を担っているものも存在する。このような運営形態は、日本における鉄道車両の保存・展示のみならず、地方鉄道のあり方に与える示唆も多いと考えられる。

日本でも2000年の鉄道事業改正により、従来より柔軟に鉄道事業を行うことが可能になった。これを踏まえ、近年では新たな動きも見られるようになってきている。そこで本稿では、イギリスの保存鉄道の概要や特徴的な事例について紹介し、日本の保存鉄道の現状についてもあわせて紹介する。

## はじめに

2007年、埼玉県さいたま市に開業した鉄道博物館では、日本の鉄道における有史以来の40両近くの車両が保存・展示されている。また、鉄道博物館のみならず、鉄道車両を展示する博物館や公園などは日本各地に数多く存在し、日本の鉄道史を広く一般に伝える役割を果たしている。しかし、その保存・展示形態のほとんどは「静態保存」であり、実際に動く姿を見ることができる「動態保存」が行われているのは稀である。

一方、諸外国に目を転じてみると、動態による保存・展示が行われている例は多い。とりわけ、イギリスにおいては「保存鉄道」(Heritage railway)と呼ばれる動態保存を行っている鉄道が100以上存在する。これらの保存鉄道の最大の特徴は、その運営の大部分をボランティアスタッフが支えていることにある。これによって、イギリスの保存鉄道は低コストでの運営を実現している。

\*財団法人運輸調査局調査研究センター研究員

日本でも2000年の鉄道事業法の改正により、従来より柔軟に鉄道事業を行うことが可能となった。数々の課題は存在するものの、イギリスの保存鉄道のような運営形態には、日本における鉄道車両の保存・展示、さらには地方鉄道の今後のあり方に与える示唆も少なくないと考えられる。

このような問題意識を踏まえ、本文ではイギリスの保存鉄道の現状と特徴的な事例について紹介し、あわせて法改正を踏まえた日本における新たな動きについても紹介する。

## 1. 鉄道車両の保存・展示に関する 日英の相違点

日本とイギリスでは、鉄道車両の保存・展示に大きな差異が存在する。その差異とは、すなわち保存形態にある。日本では長年にわたり、鉄道車両を保存・展示する際には、もっぱら動作・運用ができない状態で保存される「静態保存」が用いられてきた。一部には動作・運用が可能な状態で

表1 日本・イギリスの保存蒸気機関車数と動態保存率

	日 本	イギリス
保存蒸気機関車総数(A)	688両	602両
うち、鉄道路線用 産業用	N/A N/A	455両 147両
うち、動態保存機(B) 静態保存機(C)	46両 642両	533両 69両
動態保存率(B ÷ A)	6.7%	88.5%
静態保存率(C ÷ A)	93.3%	11.5%

出典：「続 イギリス鉄道のはなし」

保存される「動態保存」を行っているものも存在するが、それらは駅や車庫の構内などのごく限られた区間を往復するものがほとんどである<sup>1)</sup>。

一方、イギリスでは動態保存が占める割合が圧倒的に高い。高島(2007)によれば、蒸気機関車を例に挙げると、日本・イギリス両国における静態保存と動態保存の割合はほぼ逆転している(表1)。

このようにイギリスの「動態保存率」が極めて高いのは、数多く存在する保存鉄道において蒸気機関車が現役で活躍しているからに他ならない。そこで以下では、まずイギリスの保存鉄道の概要について述べる。

## 2. イギリスにおける保存鉄道の概要

イギリス保存鉄道協会(HRA)の資料によると、2005年末時点におけるイギリス国内の保存鉄道の事業者数は108である。各事業者の路線長は、30km以上に及ぶ路線を有するものから、500m程度の極めて短距離の路線を有するものまで様々であるが、イギリス保存鉄道協会加盟各事業者の路線延長を合計すると、約400マイル(約640km)に達する。また、近年いくつかの保存鉄道で廃線の復活や路線の延伸が行われたことで、路線延長は増加傾向にある。さらに、その実現性は計画により大きく異なるが、将来的に保存鉄道全体で約600マイル(約960km)に及ぶ廃線の復活や路線の延伸が計画

されていることも特記される。

保存鉄道の保有車両数は、イギリス保存鉄道協会加盟各事業者の合計で7,279両であり、その数は2005年度末の西日本旅客鉄道(株)(JR西日本)の車両数(6,620両)<sup>2)</sup>を上回る(ただし、保存鉄道の保有車両のうち、42%は貨車である)。大規模な事業者では、一事業者で200両を超える機関車・客車・貨車を保有しているものも存在する。また、機関車・客車・貨車のみならず、ディーゼルカーも158両が動態保存されている。車両は、必要に応じて復元が行われるだけでなく、海外から新たに車両を購入したり、保存鉄道の事業者間での貸借も行われている。イギリスの保存鉄道の概要は、表2の通りである。

## 3. ボランティアスタッフによって支えられているイギリスの保存鉄道

イギリスの保存鉄道は、その運営の多くをボランティアスタッフによって支えられている。イギリス保存鉄道協会加盟各事業者が常勤として雇用している従業員の数は1,330人に留まる一方、ボランティアスタッフの数は1万3,550人である(常勤雇用者に換算しても1,800人程度に相当し、常勤雇用者の数を上回る)。また、ボランティアスタッフが活躍する分野も多岐に渡り、切符の販売や売店の運営等に留まらず、車両のメンテナンスや列車の運行にも直接かつ深く関与しており、保存鉄道の運営に非常に重要な役割を果たしている。また、これらのボランティアスタッフが数多く活動できる時期は、もっぱら週末や長期の休暇中などである。これらの時期は旅客の繁忙期と重なるため、通常の運営形態による鉄道より閑散期における余剰人員が発生するリスクを低く抑えることができ、常に適切な人員配置を可能にしているともいえる。これにより、保存鉄道は低コストでの運営が可能となっている。

1) 助日本ナショナルトラストによる大井川鐵道(株)での蒸気機関車の運行のように、本線上で動態保存を行っている事例も存在する。

2) 出典：「平成17年度鉄道統計年報」

## 4. 保存鉄道の安全性

イギリスにおける保存鉄道は、ボランティアスタッフとその運営に重要な役割を果たしており、運行管理や実際の運転にも携わっている。また、保存鉄道の中には旅客列車の運行時間帯に本線上において乗客が運転を体験できるプログラムを提供している鉄道も存在する。

このような状況は、日本のように有資格者しか列車を運転できない状況とは大きく異なることから、その安全性が危惧される。しかし、イギリスの安全衛生庁 (Health and Safety Executive) の資料によれば、保存鉄道における事故は極めて少ない。安全衛生庁のアンニャルレポート (HSE's annual

report on railway safety 2003/04) によると、2003年の1年間に保存鉄道で発生した事故は全事業者の合計でわずか2件であり、このうち保存鉄道側の責任に起因すると判明した事故は1件もなかった(表3)。

イギリスの保存鉄道は、通常、最高速度が時速25マイル(40km)以下と比較的低速であること、運行本数が少ない(ほとんどが一日数往復程度)ことを考慮しても、ボランティアスタッフを含めた関係者が高い安全意識を持ち、日々の安全運行が十分に確保されているといえるだろう。

## 5. 事例紹介

ここでは、数多く存在するイギリスの保存鉄道

表2 イギリスの保存鉄道の概要

	2004年末	2005年末
事業者数	108	108
蒸気機関区	60	60
路線延長	384マイル 618km	400マイル 640km
駅数	279駅	302駅
訪問観光客数	540万人	600万人
輸送人員	460万人	420万人
売上高		5,000万ポンド
うち、運賃収入	60%	60%
飲食による収入	15%	15%
売店の収入	14%	14%
工場および車両貸し出しによる収入	11%	11%
常勤雇用者(FTE)数	1,099人	1,330人
ボランティア数	11,636人	13,550人
常勤雇用者(FTE)換算	1,880人	
保有車両数		
蒸気機関車	1,301両	1,314両
うち、広軌		27両
標準軌	1,058両	1,032両
狭軌	243両	282両
ディーゼル機関車および電気機関車	1,126両	1,367両
うち、広軌		19両
標準軌	909両	982両
狭軌	217両	358両
ディーゼルカー	158両	158両
客車	1,404両	1,404両
うち、標準軌	996両	996両
狭軌	408両	408両
貨車	3,036両	3,036両
うち、標準軌	2,049両	2,049両
狭軌	987両	987両
営業に用いられていないものの走行可能な機関車数	約700両	約800両

出典：イギリス保存鉄道協会調べ

の中から、特徴的な取り組みを行っている3つの事業者を紹介する。

### (1) ノース・ヨークシャー・ムーアズ鉄道

ノース・ヨークシャー・ムーアズ鉄道(NYMR)は、イングランド中部(ノースヨークシャー州)のグロスモント(Grosmont)からピカリング(Pickering)を結ぶ保存鉄道である。路線長は28.8km(全線の所要時間は約1時間)とイギリスの保存鉄道の中でも長く、また映画「ハリー・ポッター」の撮影が行われたことでも有名である。

イギリスの保存鉄道の多くは、National Rail(旧国鉄)や炭鉱の採掘用に敷設された線路の廃線跡を利用している。そのため、発足にあたっては資

表3 2003年中の保存鉄道における事故一覧

発生日	事業者名	分類	事故の概要
5月14日	イースト・ランカシャー鉄道	踏切事故	Irwell Vale 駅手前にある警手付き踏切で自動車と列車が衝突。自動車の運転手は死亡。列車の乗員・乗客に大きな怪我はなし。自動車の過失が原因。
8月3日	ロムニー、ハイス & ダイムチャーチ鉄道	踏切事故	Burmarsh 通りの自動踏切で赤信号を無視した自動車と列車が衝突。列車の運転手が死亡。

出典：イギリス安全衛生庁(HSE)調べ

産を圧縮し採算性を少しでも高めたり、存続する路線の線路を優先したために、街の中心部への乗り入れを廃止し、郊外に始発駅が設けられたケースが数多く存在する<sup>3)</sup>。このような保存鉄道では、街の中心部と始発駅間の移動は、もっぱらバスや自家用車に頼らざるを得ず、とりわけ公共交通機関ではアクセスが難しい場合も多い。

そのような中でNYMRは発足当初から、始発駅のグロスモント駅のホームがNational Railのホームと隣接していたため、イギリス各地から鉄道でのアクセスが比較的容易であった。しかし、NYMRでは更なる利便性の向上を図るため、2007年、グロスモント駅から10kmほど離れた港町、ウィットビー(Whitby)まで伸びるNational Railの路線への乗り入れを実現した。2008年7月時点では、一部の日を除き1日3往復の列車がNational Railへ乗り入れを行っている(このほかに最大6往復/日の線内列車が運行されている)。この乗り入れの実現により、2007年のNYMRの利用者数は、前年の27万8,000人から32万2,000人へと大幅に増加した(対前年比でおよそ16%の増加)。

乗り入れに際しては、諸準備に200万ポンド(約4億4,000万円 2008年6月現在1ポンド=220円)の費用が必要とされた。この費用は、保存鉄道の定める安全基準より厳格なNational Railの定める安全基準に適応するための必要な装置の取り付けなどに要するものである。NYMRではその資金全てを、新たに株式を発行し、広く一般に購入を呼びかけることで賄った。このような資金調達が可能だった背景には、NYMRが地域経済に大き

く貢献していることが広く認知されていることが挙げられる。NYMRによれば、2007年中においてNYMRが地元にも与えた経済効果は、1,800万ポンド(約39億6,000万円)に達している。

なお、路線の再延長やNational Railへの乗り入れにより、市街地から列車を運行しようとする動きは、その他の保存鉄道でも見られる。しかし、現実にはそれに対応するだけの十分な資金とスタッフの確保が難しく、また、National Railへの乗り入れを実現するためには、保険料負担の増加や遅延時のペナルティの支払いなど、数多くの課題が存在する。このため、NYMRのNational Railへの乗り入れ実現は画期的な取り組みであるといえる。

## (2) ケント&イースト・サセックス鉄道

日本でも近年、一般の人が鉄道車両を実際に運転することができる体験運転を実施する鉄道事業者や博物館が増えつつある。しかし、動態保存と同様に、そのほとんどは駅や車庫の構内、車両基地内の比較的短い区間を往復するものである。また、体験運転時に乗客を乗せているケースはほとんど見られない。

一方、イギリスでは多くの保存鉄道において、営業路線を使用した体験運転が実施されている。例えば、イングランド南東部(ケント州)のケント&イースト・サセックス鉄道(The Kent & East Sussex Railway)では、初心者コースと上級者コースが用意されている(このほかにも運転台に乗り、運転の様子を間近で見る乗車体験コース(80ポンド≒約

3) 日本でも類似の事例として、嵯峨野観光鉄道(株)トロッコ亀岡駅などがある。

1万7,600円)も用意されている)。

初心者コース(225ポンド≒約4万9,500円)では、蒸気機関車の運転に必要なノウハウをインストラクターの下で習得し、20トンのブレーキ・バン(緩急車)との連結作業を体験できるだけであるが、上級者コース(650ポンド≒約14万3,000円)では、初心者コースで基本的なノウハウを習得した人を対象に、全線10.5マイル(約17km)での体験運転が可能である(なお、本線上には踏切も存在する)。このコースでは、当日朝、集合場所のロルベンデン(Rolvenden)駅で安全に関するガイダンスを受けた後、昼食を挟んで2両または3両の客車を牽引する蒸気機関車で全線の運転と投炭をそれぞれ1往復ずつ、体験できる。また上級者コースでは、追加料金を支払うことで家族や友人をゲストとして自分が運転する列車に乗車させることも可能である。この体験運転は、通常の営業列車の合間を縫って行われているが、このような形態の体験運転は他の多くの保存鉄道でも実施されている。

このような体験運転は、実施頻度こそ事業者により毎週～月1回程度と異なるが、ほとんどの保存鉄道では、2008年7月時点で年内の予約がほとんど埋まるほど、盛況を博している。また、このような体験運転は贈り物としても人気が高く、一部の保存鉄道では体験運転を各鉄道のウェブサイトだけでなく、体験ギフト販売のポータルウェブサイトで購入することも可能である。

なお、以前には実際の貨物列車や旅客列車での体験運転を実施していた事業者(ブルーベル鉄道(Bluebell Railway))も存在したが、2008年7月時点においては、その他の保存鉄道を含め、営業列車での体験運転は実施されていない模様である。

### (3) ロムニー(ハイス & ダймチャーチ) 鉄道

ロムニー(ハイス & ダймチャーチ)鉄道(RH&DR)は、イングランド南東部(ケント州)のハイス(Hythe)～ダンジネス(Dungeness)までの21.6kmを結ぶ保存鉄道である。軌間が381mmであることから「世界最小の鉄道」(Smallest public railway in the

world)とも言われている(1978～1979年には、フランスに軌間311mmの鉄道(Réseau Guerlédan)が存在した)。日本でも、RH&DRは修善寺(静岡県伊豆市)の「虹の郷」園内を走るロムニー鉄道に協力している保存鉄道として有名である。

この鉄道の特徴は、他の多くの保存鉄道とは異なり、観光客の輸送のみを目的としていないことにある。イギリスの保存鉄道のほとんどは、廃止された鉄道インフラを活用し、観光アトラクションとして活用を図ったものである。しかし、RH&DRでは、観光客の占める割合は年々増加し、その重要性も増しつつあるものの、本来の建設目的である地元の利用者のための鉄道としての運行が現在でも行われ、地域の公共交通機関として重要な役割を果たしている。

とりわけ、州との契約に基づき、地元のマーシュ学園(Marsh Academy)へ通学する生徒・学生向けの通学列車が学校の休暇期間以外、毎日運行されているのが大きな特徴である。このほかにも、地域住民向けにショッピングセンターへの「買い物特別列車」(Shoppers specials)や沿線のロムニー・サンド(Romney Sands)とセント・メリー・ベイ(St. Mary's Bay)で開催されるホリデーキャンプの期間中には、両会場間を結ぶ「ホリデーキャンプトレイン」が運行されている。また第二次大戦中には、軍により接収され、資材や兵士の運搬に用いられていたこともあった。このように、RH&DRは地域にとって重要な役割を果たしているが、その運営は他の保存鉄道と同様に、その多くをボランティアスタッフが担っている。

## 6. 運営における特徴と課題

イギリスの保存鉄道は、上記で示したものの以外にもいくつかの特徴を有している。その一つが、ウェブサイトを通じた情報発信を非常に積極的に行っていることである。イギリスの保存鉄道は、その規模の大小にかかわらず、多くの事業者でウェブサイトを開示しており、時刻表や運賃、アク

セスなどの訪問者向けの基本的な情報の公開に留まらず、団体旅行や体験運転の受付、年次総会報告やアニュアルレポート、プレスリリースの公開、さらに一部の事業者では関連グッズのオンライン販売も行われている。

また、年間を通じて数多くのイベントを提供しているのも大きな特徴である。最も一般的なイベントとしては、ダイニングカーを連結し、車内で食事を楽しめる特別列車を運行するものが挙げられる(イベントではなく、定期列車として設定している保存鉄道も多い)。この列車は、利用者の人気が高く、また保存鉄道の収入全体の15%を「飲食による収入」が占めていることから、事業者にとっても貴重な収入源となっていることがうかがえる。さらに、多くの保存鉄道では、夏休みやクリスマス、ハロウィーンなどに通常は運行しない車両を運行したり、機関車トーマスのイベントを開催している。このほかにも様々な祝日(イースターなど)やキャラクター(テディ・ベアなど)に特化したり、地域のイベントと連動したイベントを毎月のように開催している保存鉄道も数多い。これらに加えて、フィルム・ローケーション(映画やテレビドラマの撮影地を提供すること)を積極的に展開することによって、地域の活性化や観光の振興を図っている事業者も存在する。

このように積極的な活動を行うイギリスの保存鉄道であるが、一方で課題も抱えている。特に、保存鉄道はその運営の多くや根幹にかかわる部分をボランティアスタッフによって支えられているがゆえに、豊富な技術や知識を持ったスタッフを十分かつ継続的に確保していくことや、そのためのスタッフ育成は決して容易なことではない。

さらに、保存鉄道の中には地域の観光産業などの振興に大きな役割を果たしている事例もある一方で、保存鉄道そのものの財政状況は決して楽観視できるものではない。このため、各保存鉄道では、イギリス保存鉄道協会を通じ、宝くじ基金(Lottery Fund)の補助を受けているほか、前述のようにダイニングカーを連結した特別列車の運

行や様々なグッズの販売によって、多面的な収入源の確保に努めたり、現地の観光施設とのタイアップによる集客活動に取り組むことによって、運行を確保している。

## 7. 日本における現状

イギリスにおける保存鉄道の取り組みとは対照的に、日本では鉄道車両の保存・展示はそのほとんどが静態保存であった。近年では、一部で動態による保存も行われるようになったが、2地点間の輸送を目的とする保存鉄道は現在のところ存在しない。

従来、日本においてイギリスの保存鉄道のように動態保存が進まなかった背景には、メンテナンスや運営が煩雑になることや法律上の規制が極めて厳格であったことが挙げられる。2000年に鉄道事業法が改正される以前は、鉄道事業の許可には(通常の鉄道と同様に)適切な経営能力と事業計画を持つことが条件とされていた(鉄道事業法第5条)。そのため、仮に廃線跡などを活用し、保存鉄道を運営しようとした場合でも、これらの許可基準を満たすことは非常に難しかった。

### 鉄道事業法第5条(許可基準)

国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 その事業の計画が経営上適切なものであること。
- 二 その事業の計画が輸送の安全上適切なるものであること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 四 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

しかし、2000年の鉄道事業法改正により、新たに「景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の輸送を専ら行う」鉄道として「特定目的鉄道」が規定された。これにより、特定目的鉄道として鉄道事業が許可される場合、運行本数や運賃などの規制が大幅に緩和され、より柔軟に鉄道事業の運営を行うことが可能となった。

#### 鉄道事業法第5条（許可基準）第2項【2000年3月改正】

国土交通大臣は、鉄道事業の許可を受けようとする者の申請により、特定の目的を有する旅客の輸送を行うものとして国土交通省令で定める要件に該当すると認める鉄道事業について、その許可をしようとするときは、前項の規定にかかわらず、同項第二号及び第四号の基準に適合するかどうかを審査して、これを行うことができる。

（特定の目的を有する旅客の輸送）

第六条の二 法第五条第二項の国土交通省令で定める要件は、景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の輸送を専ら行うものであることとする。

#### 鉄道事業法施行規則第6条の2（特定の目的を有する旅客の輸送）

法第五条第二項の国土交通省令で定める要件は、景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の輸送を専ら行うものであることとする。

法律改正後、しばらくは特定目的鉄道として鉄

道事業の許可を目指す動きは見られなかったが、近年では具体的な動きがいくつか見られるようになってきた。例えば、2008年3月には北九州市の門司港～田野浦間4.5km（通称「田野浦臨港線」）の「『門司港レトロ観光列車』にかかる鉄道事業」が特定目的鉄道としての許可を受けた<sup>4)</sup>。これにより、2009年度にも恒常的に運行を行うものとしては初めてとなる特定目的鉄道が誕生する見通しである<sup>5)</sup>。この事業許可にあたっては、第二種鉄道事業者を平成筑豊鉄道<sup>株</sup>、第三種鉄道事業者を北九州市とする、いわゆる「上下分離方式」を採用して運営が行われる予定である。鉄道事業単独では赤字が予想されることから、鉄道事業収入と必要経費の差額を市が運行補助として補填する点が特筆される。

このほかにも、1997年9月に廃線となった旧信越本線の横川～軽井沢間を碓氷峠鉄道文化むらの運営を行う<sup>株</sup>碓氷峠交流記念財団が、2005年9月の台風による被害により、そのまま廃線となった旧高千穂鉄道を前神話高千穂トロッコ鉄道<sup>株</sup>が、それぞれ特定目的鉄道として再生しようとする動きもある<sup>6)</sup>。

このような動きはまだ緒につき始めたばかりであり、今後の動向には不透明な部分が数多く残るものもあるが、今後の動向は注目に値するだろう。

## おわりに

現在、特定目的鉄道として鉄道事業の許可を受けた、または許可を目指している事業者は、いずれも観光輸送を主たる目的としている。これは現在の施行規則では、特定目的鉄道が「景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の輸送を専ら行う」ものと規定されているため

4) ただし、これは鉄道車両の動態による保存・展示を目的としたものではない。

5) 特定目的鉄道第1号は、「2005年日本国際博覧会」（通称「愛・地球博」）の無人運転バスであるが、これは博覧会開催期間中限定の認可であった。

6) 神話高千穂トロッコ鉄道<sup>株</sup>は、資金集めなどが難航したため、現在では「高千穂あまてらす鉄道<sup>株</sup>」に社名変更の上、第一段階として遊戯施設としての運行再開を目指している。

である。しかし、今後は特定目的鉄道を観光目的のみならず、地方鉄道の新たな運営形態の一つとして活用し、主に観光輸送を行う鉄道として再生させつつ、地域の足としての役割も果たしていくことは考えられないだろうか。事実、前述の通り、イギリスでは観光輸送と地域輸送を両立している保存鉄道も存在する。日本でも例えば、観光用の列車に日常利用者向けの車両を併結したり、日中は観光用の列車を運行する一方、朝晩の通勤・通学時間帯には地域輸送用の列車を運行するなどの方策は十分に検討に値する。無論、これらの方法が全ての地方鉄道において適用可能というわけではない。また、実現のためには法制上の問題もさることながら、持続可能な運営体制を構築することも重要である。持続可能な運営体制を確立するためには、一定の収入の確保と支出の抑制が必要であろう。

特定目的鉄道はその性質上、(通常の鉄道と同等の)収益性は必ずしも求められていない。しかし一方で、鉄道事業の運営には莫大な費用を要するのも事実である。これに対応するためには、特定目的鉄道を地域振興のためのものと位置づけることで、自治体による助成やイギリスのように宝くじの基金による補助も考えられるほか、地元住民やファンによる寄付といった方法も考えられる。しかし、より経営責任を明確にするためにも、鉄道を運営することで発生する便益を享受する地元関係者による共同出資を主とする形態も望ましいと考えられる。

また、一定の収入を確保する方策については、ダイニングカーを連結した特別車両の運行や各種イベントの開催、グッズの販売やそれらの積極的な情報公開などイギリスの保存鉄道に学ぶべき点も数多いだろう。支出を抑制するための方策としては、イギリスの保存鉄道のようにボランティアスタッフを中心とした運営体制による、低コストでの運営は十分に検討に値するであろう。ただし、その際にボランティアスタッフが運営の中核部分まで深く関与することになるため、輸送の安全を

安定的に確保していくことが重要な課題となる。ボランティアスタッフが中心となって運営される鉄道においても、輸送及び旅客の安全を最大限確保する義務は当然、(通常の)鉄道となんら変わらないのは言うまでもない。このような鉄道が安全・安定輸送を確立するためにも、運営するにふさわしい人材を継続的に確保することは極めて重要である。そのためには、ボランティア団体の組織化や、博物館や公園などにおいて教育の機会を提供することで、将来のボランティアスタッフを育成する体制を確立することが大切となるであろう。幸い、日本には各地にこのような教育を提供しうる施設が存在することから、これらの施設と特定目的鉄道が密接にかかわることによって、ボランティアスタッフ主体の鉄道を持続可能なものとしていく可能性は高まると考えられる。

#### [参考文献]

- [1] 高島潔(2005)『続 イギリスの鉄道のはなし』成山堂書店
- [2] 笹田昌宏(2006)『英国保存鉄道』JTBパブリッシング
- [3] 国土交通省鉄道局(2007)『平成17年度鉄道統計年報』(社)政府資料等普及調査会
- [4] Health and Safety Executive (2004)『HSE's annual report on railway safety 2003/04』Health and Safety Executive
- [5] イギリス保存鉄道協会ウェブサイト (<http://www.heritagerrailways.com/>)
- [6] ノース・ヨークシャー・ムーアズ鉄道ウェブサイト (<http://www.nymr.co.uk/>)
- [7] ケント&イースト・サセックス鉄道ウェブサイト (<http://www.kesr.org.uk/>)
- [8] ロムニー(ハイス&ダイムチャーチ)鉄道ウェブサイト (<http://www.kesr.org.uk/>)
- [9] 法令データ提供システムウェブサイト (<http://law.e-gov.go.jp/>)