

## 水島臨海鉄道

# クラウドファンディングにみる 地方鉄道の可能性

コロナ禍の移動制限によって、地方鉄道も例外なく打撃を受けている。そんな中、倉敷市の水島臨海鉄道はクラウドファンディングを活用して懐かしの車両「キハ205」を復活した。

世代交代によって旧国鉄時代の車両が数を減らし続ける中、クラウドファンディングによって現代に蘇ったレジェンド車両に全国から注目が集まり、その成功は地方鉄道に新たな風を吹き込んでいる。

取材・文◎菅沼遼平  
撮影◎加藤有紀



## キハの復活プロジェクト

7日間で1300万円——。水島臨海鉄道が挑んだ車両復活プロジェクトには、担当者の予想をはるかに超えるスピードで支援金が集まった。

2021年8月16日に開始されたこのプロジェクトは、引退した旧国鉄時代の車両「キハ205」の復活を呼び掛けたもの。このキハ205は、1988年に四国の松山気動車区から同社が購入した最後の1両。水島地区で1988年から2014年の4月まで定期列車として乗客を運び続け、2017年の「さよなら運転」を最後に現役を退いた。キハ205をはじめとしたキハ20形式は、これまで同社の主力として活躍してきたが、近年は後継車両の導入により続々と引退、その数を減らし続けてきた。現在、キハ20形式の車両は同社が所有する1両と、ひたひたな海浜鉄道が所有する1両の合計2



これまで約310万kmを走行したキハ205。その距離はおよそ地球80周分にもなる

両のみ。昭和の雰囲気を残すレジェンド車両は車庫で緩やかに朽ちゆくばかりとなっていた。

キハ205の復活を望む声はあったものの、旅客事業がコロナ禍による移動制限によって打撃を受ける中、すでに引退した車両にお金をかけられる状況ではなかった。そんなときに立ち上がったのが「クラウドファンディング」の企画だ。キハ20形式は、1957年からの9年間で約1000両以上が製造され、北は北海道から南は鹿児島まで、約30年間にわたり通勤・通学の足として広く国民に親しまれていた車両。思い出の車両が復活するとすれば、全国から応援してもらえるはず——。そんな思いで企画は走り出した。

プロジェクトの旗振り役は運輸部の大森史絵さん。エンジンの仕様や車両パーツの製造方法を生き生きと語る姿から、キハに対する思い入れの強さが感じられた。今回設定された1300万円という当初の目標金額は、キハ205の根本的な改修にかかる金額。対症的な直し方ではなく、水島臨海鉄道の未来を担う集客の要としてキハ205を復活させようという狙いだった。ところが上層部からは支援金額を見直す声が上がったという。今回のクラウドファンディングに用いられた方式は、支援金が目標金額に達した場合のみ受け取れる「All or Nothing型」で、達成できなければ1円も受け取れないという懸念から待ったがかかった

のだ。しかし、キハ205の復活を願うファンの熱を感じていた大森さんは譲らなかつた。「絶対集まります」というファンを信じた彼女の言葉が侃々諤々かんかんの議論を決着させた。

世の中にさまざまなクラウドファンディングが乱立する中、注目を集め、支援を受けることは容易ではない。ましてやコロナ禍で先行き不透明な昨今、財布のひもは簡単には緩まない。初めは鉄道会社らしいお堅い言い回しでお願いをすることを考えていた大森さんだったが、それでは心に刺さらないと方針を変更。車両復活に対する熱い思いをストレートに伝えることに注力した。それが結果的に多くの人の共感を呼ぶことになったのだろう。「制作したプロジェクトのページを一人でも多くの人に見てもらうために、若手を中心としたSNS部隊を編成して、私たちの思いを全国へと広げていきました。その中で、拡散を後押ししてくださった各地の鉄道会社さんとの新たなつながりも生まれました」。

### いざ改修と返礼へ

冒頭でお伝えした通り、キハ205復活プロジェクトは、わずか7日で当初の目標金額に達し、最終的には約2400万円を集めた。クラウドファンディングの支援は「リターン」と呼ばれるお返しを目的に行われる場合が多いが、今回は「お礼

メールのみ」をリターンに選んだ支援者も多くいたという。そこには寄付金をなるべくそのまま改修に充ててほしいというファンの純粹な思いがあったのだろう。そのほか、30万円という大口の支援に7人もの応募があったことや、地元のお年寄りが支援金を直接持ってきてくれたことから、反響と期待の大きさがうかがえる。

こうして資金集めの壁をクリアした大森さんたちは、いよいよ改修作業の段取りに取り掛かった。しかし、直そうとしている車両はおよそ50年前に造られたもので、部品の調達一つとっても一筋縄ではいかない。細部まで忠実に再現し、懐かしさを感じてもらおうという狙いから、すでに現役を退いた設計図の制作者を探して連絡をとるなど、当時の姿を現代に蘇らせるために東奔西走の毎日だったという。通常の旅客・貨物輸送事業を行いながらの改修作業は、スケジュール通りにはいかなかったが、それでも地元企業の支援も得て、改修作業は着々と進んだ。2022年の3月30日、改修を終えたキハ205がお披露目の日を迎え



水島臨海鉄道株式会社 運輸部

大森史絵

Fumie OMORI



左／青のラインが特徴的な「水島臨海鉄道色」の車両は今回「納涼列車」となっていた。上／ヘッドマークや車内吊りは季節感が満載。他にも、季節によって雑列車やクリスマス列車などさまざまなバリエーションで乗客を楽しませてくれる



水島臨海鉄道が所有する気動車のデザインはなんとバラエティーに富んでいて、見ているだけでも楽しい

た。ピカピカになった昭和のレジェンド車両はメディアにも大々的に取り上げられ、地元でも大きな反響を呼んだ。「改修を無事終えられたことの安堵と、きれいに塗装されて蘇ったキハ205への期待で胸がいっぱいでした。暗いニュースばかりが耳に入ってくる世の中で、キハ205は私たちの希望の光のように思えました」と大森さんは当時の心境を語る。

改修後は、クラウドファンディングの返礼を一つひとつ丁寧に行った。今回のクラウドファンディングでは、リターンとして車中泊体験や写真撮影会、鉄道グッズなどを用意。これらは社員の負担や費用などを考慮しながら設定したものだ。「リターンにお金をかけ過ぎないようにしながらも、応援してくれるファンや地元の皆さんに喜んでもらいたい。そのバランスを見極めながら、鉄道会社らしいリターンを考えました」。

クラウドファンディングをきっかけに蘇ったキハ205は、水島地区の観光資源の一つとして大きな期待をかけられている。「今年、当社では行政と共に旅行イベント『水島臨海鉄道全線制覇の旅』を企画しています。このイベントでは、ここでしか見ることでしかない国鉄車両の撮影会や乗車体験を行う予定です。その他にも「鉄分」高めの数々の企画を計画中です。ので、ぜひ倉敷に足を運んで、懐かしの車両を堪能してもらいたいですね」と大森

さん。キハ復活プロジェクトが巻き起こした波は、これからますます広がっていくそうだ。

## 臨海鉄道の旅へ出発

さて、ここからはそんな水島臨海鉄道に実際に乗ってみることにする。本線は岡山県倉敷市の中心部と水島臨海工業地帯を結ぶおよそ30分の旅だ。

水島臨海鉄道は1943年に水島港に造られた三菱重工業水島航空機製作所へ向かう専用線として営業が開始された。以来、倉敷市と水島港を結ぶ便利な足として地域の人々を運び続けている。始発の倉敷市駅の駅舎は、駐輪場を頭に乘せた独特のたたずまいだ。駅舎内には若手の運転士が考案したという「廃品ガチャ」なるガチャポンが存在していた。2022年9月末には完売したこのガチャポンは、車両のブレーキ装置の一部である「制輪子」や、レールをまくら木に固定するための「犬釘」など、同社で実際に使われていた本物の部品が当たるといっても、通常は廃棄されてしまう部品も、鉄道ファンにとっては大変貴重なお宝だったようだ。

ホームで待っていると、小気味のよいディーゼルのエンジン音を響かせながらオリジナル車両「MR-T304」がゆっくりと入ってきた。夏の空を思わせる青色のボディにひまわりが映えるなんともかわいらしいデザインの



左／2階から上が駐輪場となっている倉敷市駅の駅舎 上／運転室にはゼンマイ式オルゴールが付いた受話器、客席には灰皿や栓抜きと、キハの車内はなつかしさに溢れている



左／「鉄道の日フェスタ」で初公開となるドリーム編成 上／大森さんがデザインした営業開始50周年記念のマンホール。沿線の駅前3か所にあり、マンホールカードも配られている

車両だ。「ピーポー」という愛称で地域の人たちに親しまれてきた水島臨海鉄道の列車だが、近年ではこのデザインを指して「ひまわり」と呼ぶ人もいるのだとか。

かわいらしい車両にいざ乗車。普段ICカードで移動するわたしにとって、整理券が出てくるワンマン列車は乗るだけでワクワクしてしまう。倉敷市駅を出発すると、ほどなくして緑の映える球場前駅へ到着。夏の盛りには沿線に車両のデザインにもなったひまわりが立ち並び、知る人ぞ知る走行写真撮影のポイントとなっているようだ。続く西富井駅では、コンテナを運ぶ貨物列車の通過待ち。先頭に陣取って景色を眺めていた男の子の視線は、次々に流れていく巨大なコンテナに釘付けだ。男の子の横で、コンテナの行く先に思いをはせながら貨物列車を見送った。

### 記憶を呼び覚ます雰囲気と風景

陸橋をくぐると、福井駅へ到着。一部の車両に使用されているヘッドマークや車内吊りには、この福井駅から見える県立倉敷中央高校の生徒さんの作品が採用されている。実は車両に採用されたひまわりのデザインも高校生の作品。地域に根差したなんともアットホームな鉄道だ。浦田駅を過ぎると両側に見えていた市街地がどんどん眼下に沈んでいく。線路は高架上へとせり

上がり、弥生駅に着く頃にはすっかり景色が開けて一面に青い空が広がり、なんとも爽快。弥生駅から水島駅にかけては高架側道や駅前広場に高架化を記念して造られた巨大なミニユメントが立ち並び、途中下車をして、彫刻アートを巡ってみるのもいいかもしれない。

常盤駅を過ぎると、臨海鉄道らしさが一気に増してくる。水島港に立ち並ぶ工場の煙突がはっきり見えてきたかと思うと、視界に海が飛び込んできた。終点の三菱自工前駅はほとんど工場で働く人たちが専用となっているため、一般の乗客のほとんどは一つ手前の水島駅で降りるようだ。水島駅から終点までは優雅に貸し切り状態を楽しんだ。

水島臨海鉄道は「乗る目的がない鉄道」と揶揄されることがあるそうだが、確かに沿線には大きな商業施設や、とりわけ有名な観光名所があるわけではない。しかし、それでもまた乗りたくなる不思議な魅力があった。心躍るディーゼルエンジン音、昭和の匂いをまとう内装、高架から望む瀬戸内の眺望……。列車が醸す懐かしい空気感、さび付いた引出しから懐かしい記憶をすっと引き出してくれる。それだけで十分に乗車の目的足りえるのではないだろうか。

旧国鉄キハで走る「水島臨海鉄道全線制覇の旅」は12月まで5回開催される。今しか味わえないロマンを、ぜひ倉敷で体感してほしい。