

山形県真室川町における森林鉄道の保存機関車の活用 —地域資源の価値づけとその内外への発信に着目して—

中 牧 崇

本研究は、山形県真室川町における森林鉄道の保存機関車の活用について、地域資源の価値づけとその内外への発信に着目しながら明らかにしたものである。

1982年に真室川町長が秋田営林局へ森林鉄道の保存機関車（静態保存）の譲渡を申し入れたことが、1983年から町有地での保存機関車の運行（動態保存）につながった。保存機関車が真室川町立歴史民俗資料館の展示物として価値づけられていた1983～2003年は、その内外への発信が十分に行われなかった。保存機関車が「森林トロッコ列車」として、まむろ川温泉梅里苑の観光資源として価値づけられるようになった2004年以降、その内外への発信が行われたこともあり、「森林トロッコ列車」の乗車体験のある人は、真室川町内だけでなく、東北地方の全県、関東地方にも拡大した。1983年以降、町職員（および専門業者）が保存機関車の点検をしっかりと行っていることは、保存機関車が地域資源としての価値を高め続けるうえで重要であるといえる。

keywords：森林鉄道、保存機関車、地域資源の価値づけ、真室川町立歴史民俗資料館、まむろ川温泉梅里苑

目 次

1. はじめに
2. 真室川町立歴史民俗資料館での保存機関車の活用
3. まむろ川温泉梅里苑での保存機関車の活用
4. おわりに

1.はじめに

森林鉄道とは、山で伐採された木材の搬出を目的に建設された専用鉄道である。日本では1906（明治39）年に津軽森林鉄道（青森県）の一部区間で着工してから、各地に森林鉄道の路線網が拡大した。しかし、1960年代に木材の資源が枯渇した山が相次いだこと、林道の整備により搬出手段がトラックに切り替えられたことなどから、現在ではほとんどの森林鉄道が廃止された（西裕之 2014）⁽¹⁾。

2000年代に入ってから、森林鉄道の車両や廃線跡などを保存し、それらを活用しようとする各地の動向が相次いで報告されている（例えば、西裕之 2001；岡本憲之 2013；矢部三雄 2015）。しかし、地域資源の活用に関する内容が詳細に論じられていない。森林鉄道の事例を取り上げているが、「(地域資源・遺産の) 活用の第一歩として

重要な役割を担うのが、地域資源・遺産の価値づけとその内外への発信である」とする松井孝子（2008）の指摘は示唆に富む。なぜならば、地域資源・遺産の活用についての内容は、場所（土地）によって異なるからである。

本研究では、事例研究のひとつとして、山形県最上郡真室川町における森林鉄道の保存機関車の活用について、地域資源⁽²⁾の価値づけとその内外への発信に着目しながら明らかにする。真室川町は山形県北部（内陸部）に位置し、町面積374.22km²の88%を森林が占める。さらに森林のうち、80%が国有林である⁽³⁾。町の玄関口の真室川駅には、新庄駅（山形県新庄市、JR山形新幹線「つばさ」号の終着駅）から、JR奥羽本線の普通列車に乗車すると、15分で到着する。また、保存機関車は加藤製作所で製造された4.8tのディーゼル機関車⁽⁴⁾で、東北地方では唯一、森林鉄道の動態保存の機関車である。

2.真室川町立歴史民俗資料館での保存機関車の活用

2.1 展示物としての保存機関車の価値づけ

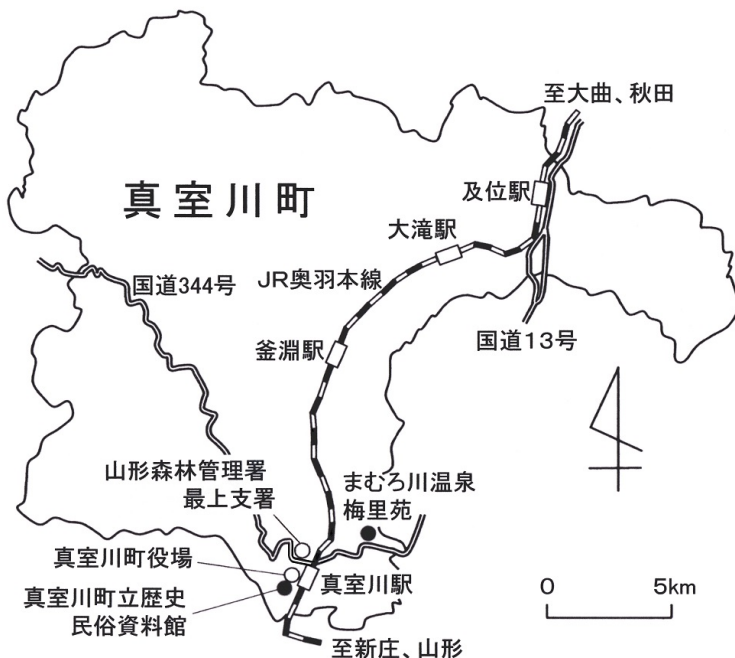


図1 真室川町の概要

1982年に真室川町長の松澤直太郎氏⁽⁵⁾は、林野庁秋田営林局（現東北森林管理局）の本局（秋田市）へ、同営林局の仁別森林博物館（秋田市）で静態保存されている機関車の譲渡を申し入れた。松澤氏は森林（林業）の町をアピールするための地域資源として、保存機関車を1981年に開館した真室川町立歴史民俗資料館の展示物として価値づけながら活用したいと考えていた。真室川町には秋田営林局の下部機関の真室川営林署（現山形森林管理署最上支署）があり、1931年から1965年まで真室川森林鉄道が運行していたにもかかわらず、保存機関車が1両もなかったからである。営林局からの回答は、真室川町が動態保存すれば有償譲渡が可能であるが、機関車の修復（動態復元）・輸送など、森林鉄道に関する費用は町が全額負担するという条件がつけられた。松澤氏と真室川町役場は回答を受け入れ、保存状態の比較的良好なディーゼル機関車（写真1）を購入、専門業者にこの機関車の修復を依頼した。なお、町内での動態保存が可能になったことから、松澤氏は保存機関車を観光資源として活用することも検討したが、平坦でかつ広大な町有地がなかった

ため、当初の考え通り、保存機関車を歴史民俗資料館の展示物として活用することにした。もし、松澤氏がイニシアチブを取っていなければ、真室川町には保存機関車が1両もない状態が続いていたであろう。

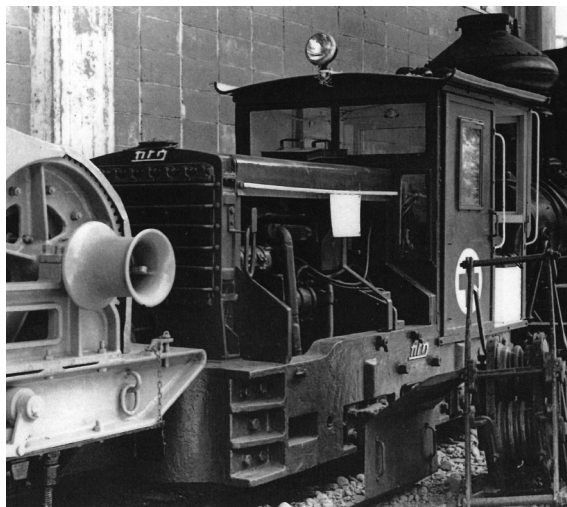


写真1 秋田営林局仁別森林博物館で静態保存されていたときのディーゼル機関車（1982年）
（写真は真室川町立歴史民俗資料館所蔵）



写真2 保存機関車（ディーゼル機関車）が運材台車と客車を牽引（1983年）

（写真は真室川町教育委員会編（1983）から転載）

注）編成の順番は保存機関車、運材台車、客車になっている。

保存機関車の運行の開始は1983年6月であるが、そのために必要なスペースは、歴史民俗資料館や中央公民館などの建物がある既存の町有地に何とか確保された。線路は建物の表玄関を避けて、「し」の字形ルートで200m敷設されたが、人目につきにくくなった。運行の開始にあたり、町役場は真室川森林鉄道の運行当時に再現し、かつ乗車体験を実施するため、保存機関車が牽引する客車（1両）と運材台車（2両）を用意した（写真2）。西（2001）によると、客車の車体は秋田県北部の合川営林署あいかわで使用されていた客車をモデルに新しく製造したものである。また、客車の台車は長野営林局（現中部森林管理局）からの譲渡である。

乗車体験は5月から11月までで、希望者がいた場合、「し」の字形ルートを往復する不定期運転が行われた。安全面から最高時速は5kmになった。運賃は無料であったが、歴史民俗資料館への事前申し込みを必要とした。なぜならば、保存機関車の運転は町教育委員会の職員（中央公民館勤務）が担当であったため、当日に歴史民俗資料館で申し込むと、職員があらかじめ運転の準備を済ませておくことが困難になるうえ、通常の業務に支障を来すことになるからである。

12月から翌4月は冬季期間のため、保存機関車は客車と運材台車とともに「冬眠」した。降雪・積雪でこれらの車両の劣化が進行するのを抑える

ため、町教育委員会の職員は保存機関車を車庫に入れ、シャッターを閉めた状態にした。しかし、車庫は車両1両分のスペースしかなく、客車と運材台車は野外に置かざるを得なかったため、防水シートでぐるぐる巻きにして対処した。なお、職員は保存機関車からバッテリーを取り外し、それをあたたかい場所（気温約20度）で保管しておいた（中牧 崇 2014）。これはバッテリーが冷えてしまい、保存機関車のエンジンがかからなくなるのを防止するためである。このほか、5月からの乗車体験に間に合わせるため、線路の点検を教育委員会の職員が実施した。さらに、乗車体験の期間の5～11月に保存機関車、客車、運材台車の点検も教育委員会の職員が実施した。既存の町有地での運行が終了した2003年11月までの間、担当職員の交代はあったが、これらの車両の点検はしっかりと引き継がれた（比較的簡単な修理も職員が担当していた）⁶⁾。このことは、保存機関車が歴史民俗資料館の展示物としての価値を高め続けるうえで重要であったといえる。

2.2 展示物としての保存機関車の内外への発信

既存の町有地で、保存機関車の運行の開始にあわせる形で、真室川町役場主催の「お披露目式」が開催されたが、招待されたのは主に秋田営林局（本局、真室川営林署）の一部の職員であった。「お披露目式」に関する内容は「広報 まむろがわ」（真

室川町役場発行)にも掲載されなかった。したがって、真室川町民の場合、家族の誰かが真室川町役場、真室川町教育委員会、真室川営林署に勤務していない限り、保存機関車の存在を知ることは無理であった。

「お披露目式」が開催されてから間もなく、真室川町教育委員会が編集した郷土図書(真室川町教育委員会編 1983)に、真室川森林鉄道と保存機関車の簡単な説明とともに、保存機関車が運材台車と客車を牽引する写真が掲載された(写真2)。しかし、その後「続編」にあたる図書は発行されなかった。また、1980年代後半の町勢要覧(真室川町役場企画開発課編 1988)では、「観光振興のために 恵まれた自然風土を生かした観光施策の推進」の項目のなかに、真室川森林鉄道と保存機関車の簡単な説明とともに、保存機関車が運材台車と客車を牽引する写真(乗車体験をしたと思われる子どもたちの姿あり)が掲載された。これは、展示物としての保存機関車を観光資源として価値づけながら活用するにはどのようにすればよいか、松澤氏だけでなく、真室川町役場の職員も模索していたことがうかがえる。しかし、その後町勢要覧以外に、町役場から保存機関車の写真と解説がついた図書類は発行されなかった。

歴史民俗資料館の展示物(館内)には真室川森林鉄道に関する資料があっても、保存機関車に関する資料がなかった(来館者の興味・関心に応じて、歴史民俗資料館の職員が保存機関車を紹介することはあったが)。さらに、歴史民俗資料館の館外に敷設された線路の脇には真室川森林鉄道と保存機関車を紹介した案内板が設置されていたが、来館者が徒歩で移動するルートから外れていたため、案内板の存在に気づきにくかった。

乗客数は統計をとっていなかったため、具体的な数値は不明であるが、町教育委員会によると、ごくたまに保存機関車の運行が行われていたため、総合的な人数は必ずしも多くなかったという。このことから、真室川町役場、真室川町教育委員会、真室川町立歴史民俗資料館は展示物としての価値を有していた保存機関車を内外へ向けて発信する姿勢が不十分であったといえる。また、乗車体験をもつ人は主に真室川町内および新庄市在住

であった。そのなかには、真室川町立保育園での散歩、真室川町立小学校および一部の新庄市立小学校での遠足のような団体利用もあった。

2003年11月まで保存機関車は、一度もオーバーホール(車両の分解、清掃、点検、組み立てなど)に出すことなく運行していた。これは、町教育委員会の職員による保存機関車の点検がしっかり行われていたことや、展示物として内外に向けて発信する姿勢が不十分であったため、保存機関車の運行回数・機会が少なかったことが挙げられる。

3. まむろ川温泉梅里苑での保存機関車の活用

3.1 観光資源としての保存機関車の価値づけ

2001～2003年度に真室川町役場は、「まむろ川温泉梅里苑」⁽⁷⁾(町営の温泉・宿泊施設、以下、原則として「梅里苑」)の隣接地に新たに確保した町有地(元は民有地)を利用した「森林空間活用施設整備事業」に、直売施設(町内で採れた農産物などを扱う施設で、飲食店も設置)、公園(遊具も設置)、炭焼き小屋などの設置を進めたうえで、この町有地に「森林鉄道整備事業」として、保存機関車を、客車、運材台車とともに移して2004年5月に運行を開始することにした。すなわち、梅里苑が真室川町の重要な観光拠点として整備拡大されるなかで、保存機関車の価値づけが歴史民俗資料館の展示物から梅里苑の観光資源へ変わったことを意味する。とくに後者は、松澤氏が1982年から検討していた保存機関車の観光資源化がようやく実現したことも意味する。なお、松澤氏はこれらの事業の計画段階から、町役場の職員に適宜アドバイスをしていた。

保存機関車の走行に必要なスペースは、歴史民俗資料館や中央公民館などの建物がある町有地と異なり、線路は周回ルートで1,043 m敷設された。安全面から最高時速は10km(直線区間)とした。このルートは主に森林のなかを走行するため、真室川町役場では「森林トロッコ列車」(以下、原則として「トロッコ列車」)として、動態保存による乗車体験を継続することにした。動態保存の場所が移ることを契機に、町役場では専門業者に



写真3 ホームに停車中の「森林トロッコ列車」

(2016年8月撮影)

注) 編成の順番は保存機関車、客車、運材台車になっている(写真では運材台車が客車に隠れている)。

保存機関車、客車、運材台車の点検を依頼した。その結果、保存機関車はオーバーホールが行われた。また、客車の車体は従来と同じ型に作り直された。これらは、2004年5月の「トロッコ列車」の運行の開始に向けた大きな前進を意味する。

トロッコ列車の乗車体験は5月から10月まで、土曜日・日曜日、祝日に1日3回(11時発、13時発、15時発)の運転としたが、希望者が多い場合、臨時運転による増発により、希望者は必ず乗車できるようにした(写真3)。15人以上の団体客⁽⁸⁾以外は梅里苑への事前申し込みをする必要がなく、乗車当日に保存機関車の運転担当者に100円を払えば、乗車は可能である(2014年4月の消費税率の引き上げ後も運賃は据え置き)。2015年まで保存機関車の運転は主に梅里苑の職員が担当していたが、連休などの多客期には新庄市在住者(1名)がアルバイトの形で担当していた。なお、2016年から運転は真室川サポート企業組合⁽⁹⁾に受託している。

11月から翌4月は冬季期間のため、保存機関車は客車と運材台車とともに「冬眠」する。従来よりも冬季期間が1ヶ月長い、観光資源として価値づけられ、従来よりも出番が増加したことを考えると、保存機関車に「休息」の時間を少しでも長く与え、動態保存による乗車体験を継続していくためにはやむを得ないといえる。降雪・積雪

で保存機関車、客車、運材台車の劣化が進行しないようにするため、梅里苑の職員はこれらの車両をトンネル(車庫と兼用)に入れ、トンネルの出入口に雪囲いをしておいた。なお、梅里苑の職員は保存機関車の点検を行ってから、機関車からバッテリーを取り外し、それをあたたかい場所(気温約20度)で保管しておいた(中牧2014)。このほか、5月の乗車体験の開始に間に合わせるため、車両の点検は専門業者および梅里苑の職員、線路の点検は専門業者が実施した⁽¹⁰⁾。さらに、乗車体験の期間の5～10月に車両の点検は梅里苑の職員が実施した。現在(2016年)まで、担当職員の交代はあったが、ここでも車両および線路の点検はしっかりと引き継がれている(比較的簡単な修理も職員が担当している)。このことは、保存機関車が梅里苑の観光資源としての価値を高め続けるうえで重要であるといえる。

3.2 観光資源としての保存機関車の内外への発信

新たに確保した町有地で、トロッコ列車の運行の開始から間もなく、真室川町役場は真室川森林鉄道の沿革と林業、同森林鉄道と人々の生活との関係についての記事とともに、5月からトロッコ列車の運行が開始したことを「広報まむろがわ」(2004年5月25日付)で大きく紹介した。さらに、トロッコ列車が梅里苑の新たな観光資源であることを強調した一方で、保存機関車の運行が歴史民俗資料館の脇(著者注:歴史民俗資料館や中央公民館などの建物がある既存の町有地)で長く続けられてきたこと、森林と関わって生活してきた町の文化を多くの人に知ってもらおうと、保存機関車の運行が重要であることも強調した。町広報を通じた発信により、真室川町民の多くが保存機関車の存在を知ようになった。また、真室川町役場はホームページ、パンフレット、案内板などで、梅里苑はホームページ、パンフレットなどで、トロッコ列車が運行されていることを紹介し続けた。それらの成果もあり、保存機関車の存在を知る人、トロッコ列車の乗車体験をもつ人が増加した。鉄道・旅行関係の図書、山形県内のマスコミ、個人のホームページやブログなどでトロッコ列車

が紹介されたこと、乗車体験がある人からの口コミがあったことも追い風になった。2013年6～11月開催の「まむろ観光博⁽¹¹⁾」のガイドブック（最上地域観光協議会 2013）における真室川町の紹介では、トロッコ列車が最も大きく取り上げられたように、保存機関車は町を代表する観光資源になった。

乗客数（図2）をみると、2004年には4,945人であったのが2008年には2,422人まで減少した。しかし、2009年2月には保存機関車が経済産業省の「山間地の産業振興と生活を支えた森林鉄道の歩みを物語る近代化産業遺産群」の認定を受けたこと（経済産業省 2009）を反映して、2009年には3,416人に回復している。このとき、真室川町役場は5月の乗車体験の開始直前の「広報 まむろがわ」（2009年4月25日付）で、梅里苑はホームページで保存機関車が近代化産業遺産に認定されていることを簡単に紹介した。東日本大震災による間接的な影響を受けた2011年には1,710人と、統計を取り始めてから最少の数値になったが、2012年には3,581人に回復している。著者の2014年5月と9月のアンケート調査によると、乗客の居住地は真室川町内だけでなく、東北地方の全県、群馬県・神奈川県を除いた関東地方などにも拡大した（中牧 崇 2015）⁽¹²⁾。これはすでに記したように、真室川町役場、梅里苑は観光資源として価値づけた保存機関車を内外に向けて発信する姿勢をとったことが大きいと考えられる。なお、著者の2014年5月と9月のアンケート調



図2 「森林トロッコ列車」の乗客数（2004～2015年）

（まむろ川温泉梅里苑の資料により作成）

注）無料の利用者（自力で歩行が困難な0～1歳の子ども）を除く。

査によると、乗客の約90%は梅里苑内の公園をはじめ、温泉・買物・食事などの利用でしばらく滞在していた（中牧 2015）⁽¹³⁾。

観光資源として内外に向けて発信する姿勢がとられてから出番が増加した保存機関車は、2014年の運行の開始を前にオーバーホールが行われた。その後の状態は、専門業者および梅里苑の職員による保存機関車の点検が十分行われているため良好である。

4. おわりに

本研究では、山形県真室川町における森林鉄道の保存機関車の活用について、地域資源の価値づけとその内外への発信に着目しながら明らかにしてきた。これらをまとめると次のようになる。

1. 真室川町が秋田営林局から森林鉄道の保存機関車を有償譲渡で購入し、町有地での動態保存が可能になったのは、保存機関車を真室川町立歴史民俗資料館の展示物として価値づけながら活用したいと考えていた真室川町長（当時）の松澤直太郎氏のイニシアチブによるところが大きかった。

2. まむろ川温泉梅里苑（町営）での「森林鉄道整備事業」（森林鉄道の保存機関車を「森林トロッコ列車」として運行）の実施は、保存機関車の価値づけが歴史民俗資料館の展示物から梅里苑の観光資源へ変わったことを意味する。事業の計画段階から真室川町役場の職員に適宜アドバイスをしたのが、以前から保存機関車を観光資源として価値づけることを模索していた松澤氏であった。

3. 1983年6月～2003年11月の間、歴史民俗資料館の展示物としての価値を有していた保存機関車を、真室川町役場、真室川町教育委員会、真室川町立歴史民俗資料館は内外へ向け発信する姿勢が不十分であった。その結果、保存機関車による乗車体験をもつ人は多くなく、その人の居住地は真室川町と新庄市が中心であった。

4. 2004年5月以降、「森林トロッコ列車」として、梅里苑の観光資源として価値づけられるようになった保存機関車を、真室川町役場、梅里苑

は内外へ向けて発信するようになった。その結果、保存機関車による乗車体験をもつ人は増加し、その人の居住地も東北地方の全県、群馬県・神奈川県を除いた関東地方などにも拡大した。

5. 保存機関車が歴史民俗資料館の展示物としての価値を有していた時も、梅里苑の観光資源として価値づけられている現在も、その点検は大がかりなものでない限り、町職員がしっかり行っている。担当職員の交代がありながら、それが現在(2016年)まで一度も途切れていないことは、保存機関車の価値を高め続けるうえで重要であるといえる。

今後も「森林トロッコ列車」の運行を継続していくにあたり、主な課題を3つ挙げておく。1つ目は、製造から70数年が経過している保存機関車の部品の確保である。将来、同じ部品(新造を含む)の確保が不可能になったとき、類似の部品の代用で対処することもやむを得ないであろう。その場合、保存機関車の外観を損なうことがあってはならない。2つ目は、保存機関車への関心低下を防ぐことである。そのためには、真室川町役場、まむろ川温泉梅里苑が中心となり、真室川町民の参加も促しながら「友の会」的な団体⁽¹⁴⁾を設立するのによいであろう。団体は会員を内外から募集するなかで、保存機関車が観光資源だけでなく、産業遺産として価値が高く、その運行が重要であることを発信し続けていただきたいものである。そして3つ目は、乗客数の安定確保である。これにより、梅里苑だけでなく、真室川町全体の観光による活性化につながると、真室川町役場、梅里苑では考えている。しかし、「森林トロッコ列車」の利用形態についての把握が不十分である。著者はその実態を明らかにするため、2014年5月と9月に調査し(中牧2015)、その結果の一部を第3章第2節で取り上げたが、それだけでは不十分であるため、別の機会に論じることにした。

本研究は、2014年日本地理学会春季学術大会(於:国土館大学)で発表した内容の一部を加筆・修正したものである。研究をすすめるにあたり、真室川町役場、真室川町教育委員会、真室川町立歴史民俗資料館、まむろ川温泉梅里苑、東北森林

管理局の(元)職員、元真室川町長の松澤直太郎氏、元真室川営林署職員の木戸文夫氏など、多くの方に変にお世話になりました。ここに記して厚くお礼申し上げます。

注

- (1) ただし、実習のために現存するものでは、京都大学フィールド科学教育研究センター森林ステーション芦生(あしう)研究林(京都府南丹市)の森林軌道、発電所や登山道、付帯施設の維持管理のために現存するものでは、安房(あんぼう)森林鉄道(鹿児島県熊本郡屋久島町)がある(西2014)。
- (2) 本研究では、「地域資源」のなかに「地域遺産」が含まれているものとしうえて、「地域資源」に統一する。
- (3) 真室川町役場、東北森林管理局山形森林管理署最上支署の資料による。
- (4) 軌間762mmの森林鉄道に対応した機関車である。まむろ川温泉梅里苑の「森林トロッコ列車」(第3章参照)のホームの脇にある案内板(真室川町立歴史民俗資料館の館外にあったものを移設)には、保存機関車が1938(昭和13)年製造で、真室川森林鉄道で使用されていた旨が、1983年3月の林野庁秋田営林局長談として記されている。しかし、沖田祐作(2011)、名取紀之(2012)では、保存機関車が1943(昭和18)年製造で、実際には秋田営林署の仁別森林鉄道(秋田市)で使用されていたことを指摘している。また、日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編(2012)、西(2014)も沖田(2011)、名取(2012)と同じことを指摘している。なお、元真室川営林署職員で真室川森林鉄道の運転手も勤めた木戸文夫氏への聞き取り調査によると、同鉄道では保存機関車と同じ形式の機関車が使用されていた。したがって、本論文での保存機関車は、真室川森林鉄道で使用されていなかったものとして扱うことにする。
- (5) 松澤氏は1972年(当時39歳)から4期16年、1988年にいったん町長職を離れたが、1997年(当時64歳)から2期8年、計24年間真室川町長をつとめた。
- (6) 線路の点検では、まず4月に積雪が完全に融けるのを待ち、真室川町教育委員会の職員が目視で実施してから、保存機関車の走行試験を実施した。また、車両の点検では、1993年頃まで秋田営林局(本局、真室川営林署)の職員の協力も得ていた。
- (7) 施設名につけられている「梅里苑」は、真室川町が「わたしゃ真室川の梅の花……」の歌詞で知られる民謡「真室川音頭」発祥の地であることに由来する。
- (8) 15名の以上の団体客がトロッコ列車を利用する場合、梅里苑への事前申し込みが必要である。この場合、梅里苑では臨時運転による増発を行うことが多い。

- (9) 真室川サポート企業組合は、梅里苑で森林鉄道の運転受託、線路脇の除草を行っている。また、町内でスクールバスの運転受託、教育施設やスキー場の維持管理を行っている。
- (10) 線路が1kmを越えるため、4月に積雪が完全に融けるのを待たずに、梅里苑の職員は機械を使って除雪を行った。また、専門業者および梅里苑の職員による車両の点検、専門業者による車両および線路の点検が終了してから、職員は保存機関車の走行試験を行った。
- (11) もがみ観光博は最上地域8市町村（新庄市、金山町、最上町、舟形町、真室川町、大蔵村、鮭川村、戸沢村）をバビリオンに見立て、温泉、食、自然、祭りや伝統芸能とともに多くのイベントを提供する観光キャンペーンで、「山形日和」観光キャンペーンと一体となったものである（もがみ観光博のホームページ <http://mogamikankohaku.jp/> による（キャンペーン終了のため、ホームページは閉鎖））。なお、もがみ観光博の事務局は最上総合支庁（新庄市）に設置されていた。
- (12) アンケート調査は、2014年5月4～6日の3連休（ゴールデンウィークの後半）、2014年9月13～15日の3連休にトロッコ列車の乗客（6日間で計700名）を対象に実施した。本研究ではその一部を示した。
- (13) 前掲（12）。
- (14) ボランティア（NPO法人を含む）による「友の会」的な団体の役割に着目した中牧 崇（2012）、大島登志彦・中牧 崇（2016）の事例研究であるが、団体は森林鉄道や地方私鉄で使用された保存車両の修復・活用や、内外への発信（例：イベントの開催）などを通じて、保存車両への関心低下を防ぐ取り組みを行っている。

参考文献

大島登志彦・中牧 崇（2016）「新潟県上越地域における鉄道遺産の活性化のあり方と地域公共交通の課題」、高崎経済大学論集、58-4、pp.1-15.

- 岡本憲之（2013）『究極の現役ナローゲージ鉄道』、講談社。
- 沖田祐作（2011）『機関車表』（DVD版）、沖田祐作。
- 経済産業省（2009）『近代化産業遺産群 続33～近代化産業遺産が紡ぎ出す先人達の物語～』、経済産業省。
- 中牧 崇（2012）「群馬県沼田市（旧利根村）における森林鉄道の保存機関車の修復と活用—3両の機関車に活用して—」。高崎経済大学地域政策研究センター編『群馬の再発見—地域文化とそれを支えた産業・人と思想—』、上毛新聞社出版局、pp.106-127.
- 中牧 崇（2014）「勝手に東北世界遺産 第118号 森林トロッコ列車」、朝日新聞（東北版）、2014年8月16日。（朝日新聞山形総局の米沢信義氏から取材を受けたもの）
- 中牧 崇（2015）「山形県真室川町における「森林トロッコ列車」の利用形態の特色」、日本地理学会発表要旨集、87、pp.90.
- 名取紀之（2012）「真室川の仮名書き「カトウ」。」、編集長敬白、2012年8月24日、http://blog/natori/2012/08/24_2.html（名取氏は『Rail Magazine』編集長）
- 西 裕之（2001）『全国森林鉄道』、JTB。
- 西 裕之（2014）『特撰 森林鉄道情景』、講談社。
- 日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編（2012）『近代化遺産 国有林森林鉄道全データ（東北編）』、秋田魁新報社。
- 松井孝子（2008）「自然・文化遺産を活かした地域づくりの挑戦」、PREC Study Report、13、pp.20-25.
- 真室川町教育委員会編（1983）『心のふるさとまむろ川』、真室川町教育委員会。
- 真室川町役場企画開発課編（1988）『真室川町勢要覧 昭和62年版』、真室川町役場。
- 最上地域観光協議会（2013）『もがみ観光博 総合ガイドブック』、最上地域観光協議会。
- 矢部三雄（2015）「近代化遺産「森林鉄道」路線の記録」、フォレストコンサル、142、pp.13-18.