

乗り鉄も、食い鉄も“三鉄”へ!

見て美しく、乗って楽しい新車両で 東北復興の一翼を担う

東日本大震災から3年目のこの春、津波と地震による被害を乗り越えて岩手県の三陸鉄道株式会社が全線再開した。新潟トランス株式会社は、震災以降新造車両8両を納入。なかでも観光客向けのイベント車両には、これまで全国各地に届けてきた特別仕様車のノウハウを駆使し、見て美しく、乗って楽しい車両を実現した。



NTS 新潟事業所にて出荷前の集合写真

三陸鉄道開業時から車両を提供

新潟トランス株式会社 (NTS) は、鉄道車両、LRV (超低床ライトレール車両)、保守用車両、道路用除雪機械などを製造し、JR および第三セクター鉄道を中心に提供する車両メーカーだ。また、国内外の新交通システムの開発、運営、コンサルティングなども行う。三陸鉄道株式会社 (三陸鉄道) との関わりはその前身の株式会社新潟鐵工所時代から続いており、開業以来、全車両を提供してきた。

三陸鉄道は日本初の第三セクター鉄道として、1984年4月1日、北リアス線 (宮古-久慈間 71.0 km)、南リアス線 (盛-釜石間 36.6 km) で開業した。この地に鉄道を走らせる計画が構想されたのは開業からさかのぼること90年近く前。くしくも明治三陸地震が起こった1896年、その地形の複雑さに物資の輸送を阻まれたことから、復興を加速させる目的で鉄道を通すべく「三陸鉄道株式会社」が設立申請された。この計画は「三陸縦貫鉄道」として戦後も引き継がれ、1970年代には部分的に開業するが、全線開通直前に

国鉄の財政悪化により廃線が決定してしまった。しかし、岩手県と沿線市町村が第三セクター方式で運営会社を立ち上げ、開業にこぎつけた。

その鉄道が、東日本大震災により、駅舎や路盤の流出など路線の300か所以上で甚大な被害を受けた。車両も流失こそ免れたが、3両が津波による浸水被害で解体処分となった。しかし、震災からわずか5日後に北リアス線の久慈－陸中野田駅間が、また、比較的被害が少なかった区間では3月末までに運転を再開した。このことは、「三鉄（三陸鉄道）が動いたことが、震災後の沿線住民の心を支えた」などと報道された。そして2014年4月6日に盛大な式典とともに全線で運転が再開。新造車両は、人々のこうした思いを受けて造られたものでもある。

海外からも支援を受けた新造車両

震災以降にNTSが三陸鉄道に納入した車両は合計8両。津波の被害を受けたのは3両だが、ほかにも耐用年数の上限に近づいていた車両があったことから、第三セクターのローカル線にしては珍しく、一気に入れ替えることとなった。

これには、中東のクウェートからの支援もあった。東日本大震災のとき、クウェートからタンカー1隻分の原油が支援物資として届き、それを被災県に振り分け、その一部が三陸鉄道に贈られ車両購入費に充てられた。前述の全線開通の式典にはクウェートの大使も招かれ、また、車体には日本語と英語に加えアラビア語でも感謝のメッセージが入れられている。



8両すべての車両に「クウェート国からのご支援に感謝します。」の文字が

新造車両8両のうち3両は部分開通に合わせて2013年に、残りの5両は2014年の全面再開に合わせて順次納入。このうち、2013年の3両と2014年の3両の計6両が一般車と呼ばれる36-700形、そのほかの2両はいわゆるイベント車で、今回、南リアス線に導入された36-R3形はレトロ調の車両、北リアス線の36-Z1形はお座敷車両である。

三つのタイプに共通する変更点は、ブレーキシテムが、電気指令式となったこと。また、煩雑に配置されていた運転取扱機器をモニタ設定器に集約し、計器台レイアウトをすっきりさせた。さらにそのモニタ設定器から車両の状態監視やメンテナンスも行えるようにした。

レトロ調車両でタイムスリップ気分

36-700形は、主に通勤通学を目的に設計され、室内はすべてクロスシート（進行方向に対して交差する向きに配置された座席）の配置となっている。一般車両ではあるが、団体客やイベントなどに対応して、取り外し式の大型テーブルを設置できる構造を採用。また、出入口にあったステップの廃止やトイレも大型化し、車椅子のお客さまでも安心して使用できるように配慮した三陸鉄道初のバリアフリー対応車でもある。出入口ドア付近には停車時に乗客が操作できるドア開閉ボタンがあり、冷暖房効率向上のための仕組みも取り入れられた。

36-R3形（なお、R3形の「R」は、「retrospective」の「r」の意味）は、過去にも作られたレトロ調車両



ホームにて太鼓の歓迎を受けるレトロ調車両



アンティーク調の室内

の流れをくむもので、その3代目にあたる（現在は、一つ前の型式である R1, R2 も在籍）。全長 20 m の大型車体を用い、座席は大きなテーブル席を囲む 4 人掛のボックス席を 12 個配置。デザインは、一時代前のヨーロッパをイメージし、木目を活かした床面やシックでレトロな柄のシートなどの内装、外装は、高貴なイメージを感じさせる深い紫色に仕上げた。

これまでの流れをくむデザインのため、内装にはそれほど手が掛からない予定ではあったが、細部の調整には時間と手間も掛かっている。例えば照明器具のカバーは、前はチューリップ形であったが、走ると揺れて不安定に見えた。そこで揺れない丸型に変更したが、鉄道の法令で定められている難燃素材のものがなかなか見つからなかった。そこで灯具関連のショールームを見て回り、一般住宅用のガラスのカバーを見つけ、それが落ちないように装飾性のある落ち留めを作って鉄道旅客車用にアレンジした。

古民家でのくつろぎを演出

36-Z1 形（Z1 形の「Z」は、「zashiki」の「z」をとったもの）はお座敷車両で、「三陸の技 まるごと博物館」というコンセプトに基づき、外観も内装も岩手県の古民家のイメージで統一し、車内随所に岩手の伝統工芸が活かされている。座席は三つのパターンに組み替えることが可能で、通常は掘りごたつ式のテーブルを挟んだ 4 人掛のボックスシートだが、同じテーブルを中央に縦につなぐと車窓を背に向かい合って座る形式にもなり、さらにはテーブルを撤去して全面を畳敷きにすることもできる。観光客のグループの人数、イベントの内容に合わせてレイアウトが変更でき、最大で観光バス 1 台分の人数を受け入れられる。

実は、このお座敷列車はなかなかデザインの方向性が決まらず苦勞した。ところがある日、デザインの打



掘りごたつでゆったりくつろげるお座敷車両室内



車庫にて全線再開の日を待つお座敷車両



お座敷車両の一角にある囲炉裏スペース



大漁旗に見送られる一般車両

ち合わせで行き詰まった後、メンバーでとある居酒屋に入ったところ、その雰囲気がかまに求めていたイメージで、一気にその場で決まったという裏話もある。

イメージが出来上がったが、設計段階ではデザインの細部にわたってリクエストがあり、車両メーカーとして実現させるには困難の連続だった。しかし、これまでさまざまなローカル線で特殊な車両を手掛けてきた蓄積がここで役立つことになる。例えば、JR 東日本の「SL ばんえつ物語号」の車両では和紙とガラスを合わせて難燃性にした素材を天井材に使ったが、今回はそれを古民家風の調度に活かす、という具合だ。

列車に乗ることが支援になる

今回の全線再開に伴い、運転本数は北リアス線は宮古-久慈間上下で1日11本、南リアス線は盛-釜石間の上下で1日9本になった。期待されている観光客数は、新車両導入前によく震災前と同等レベルになってきたところであり、新しいイベント用車両は、新規の乗客を呼び込む起爆剤として期待されている。

それでも鉄道の運営面での課題は依然として大きい。鉄道再開にあたっては「津波で集落全体が流されたような場所に、駅だけポツンと再開してどうなるのか」という議論もあった。しかし、沿線住民の“三鉄”に懸ける期待と希望は悲観論を上回った。

鉄道を通すのだという三陸鉄道の強い思いと、地域

の方々の復興への願いは、『鉄道が走らなかったらその先はない』ということで一致していた。だからこそ、再開式典の日は、朝から晩まで沿線で手を振る人が絶えなかった。

三陸鉄道では以前から冬場の「こたつ列車」をはじめさまざまな企画を立て、観光客誘致を図ってきた。震災後は、震災の遺構を巡り、語り部の解説を聞く「震災学習列車」にも多くの参加者が集まっている。しかし、観光客を呼び続けるには、常に新しい企画が必要となる。そこでNTSでは、あるアイデアを三陸鉄道スタッフとともに練り上げた。それは本物の運転席の横に設置した子供用の模擬運転台で、機器は引退し解体される車両のものをを使い、ハンドルやメータ類が動くようになっている。これは、トンネルが続いて景色があまり見えない区間でも列車に乗ること自体を楽しめる仕掛けだ。

新しい車両を納入したがこれで終わりではない。鉄道の魅力を高めお客さまに乗っていただくことが、復興への貢献なのだ。

ぜひ、三陸鉄道に乗っていただきたい。

問い合わせ先

新潟トランスシス株式会社

営業室 交通営業部

電話 (03) 5293 - 5063

URL : www.niigata-transsys.com/