



# 佳作

## 列車の再利用

下関市立名池小学校 五年

石川 万丈

牛乳パックはトイレットペーパーへ再利用されます。

ペットボトルはフリースなどの服へ再利用されます。実は、鉄道も再利用されるのです。

ぼくは保育園のころにテレビで東京都のお台場から汐留へ向かう「ゆりかもめ」という愛しよの列車がトラックで運ばれてシャッターのようなものでこわされているのを見ました。ぼくはショックで悲しい気持ちでいっぱいになりました。

その後ぼくは、下関駅から列車に乗り、次駅の幡生駅という駅を過ぎた時にとなりにある工場で実際に列車が

重機でこわされているのを見ました。それは巨人が簡単に列車をにぎりつぶしているようでした。ドアが外されて一部がなくなっていたのです。突然、列車の中の乗客がぼく一人になったようなさびしさを感じました。

こうやって解体されると、その後列車は鉄くずになり、それが、ぼくはごみになると思っていました。けれど、本などを読むと列車は再利用される、ということがわかり、解体後どうなるかが知りたくなり調べることになりました。

再利用を行っている鉄道会社として山口のJR西日本下関総合車両所と香川県高松の高松琴平電気鉄道という会社を候補にあげました。まず電話をかけ、実際に現場へ行って質問できるか聞きました。

その結果、下関総合車両所は手紙で質問に答えてもらうことになり、高松琴平電気鉄道は現場へ行って質問に答えてもらえなくなりました。

なぜ、JR西日本下関総合車両所を選んだかというと解体の現場を見た場所だからです。そしてぼくはまずJ

R西日本下関総合車両所に二十一問ある質問を手紙に書き、ポストに出しました。JR西日本という大きな会社に手紙を出すということはとてもワクワクしました。

返事はすぐに届き、その内容をまとめると、大阪や京都、和歌山、岡山などで十五〜二十年ほど使われたものを山口県で走らせ、山口県で廃車になると部品は検査をして再利用したり、鉄の車体や台車（列車の車体を支えている車輪のついている部分）も再利用する、という内容でした。

列車は解体されてもどこかでちゃんと生きていっていることがわかり、ぼくは少しうれしくなりました。そのほかわかったことは地区にあわせて新たに安全装置をつけるなど、変わりゆく社会の必要性で列車は変化しているということでした。

ぼくは車両を保つことが中古の車両を使っている山口地区にとって大事なことだと思い、最後に「車両を保つためには何が必要ですか」と質問をしました。すると意外な答えが返ってきました。

「働く人も、材料や費用も必要です。それを使って車両を点検するための技術や知識も必要です。でもとても大切なことは、車両を好きになることです」

この「車両を好きになることです」という一文にとても感動しました。ぼくは強く共感したのです。

そして次に四国の高松へ再利用の話聞きに行きました。ここを選んだ理由は二つあって一つ目は琴平電気鉄道（これからは琴電とよびます）は東京にある京浜急行電鉄など、大手私鉄から走らせる車両をもらっている、と本で読んだからです。二つ目は琴電が走る高松にはぼくの祖父母が住んでいるところで、小さいころから高松へ行くと琴電によく乗っていたからです。

風一つ吹いていない猛暑の七月下旬、琴電の仏生山駅へ向かいます。駅員さんに声をかけ工場の方を呼んでもらうと、長山正さんという方（技術部車両所助役）が来てくれました。ホームを奥へと進み、その向こうに大きな工場が見えます。二両編成の列車がまばらに見えて来てぼくはますますワクワクしました。遠くを見ると線路

がゆがんで見えます。砂利と枕木を踏み進み工場の前へ来ると長山さんは琴電の基本的な話をしてくれました。

「琴電は平成十三年に一回倒産し、平成十四年に復活しました。以前、ページジュに赤の車両だったのが復活したことで緑、黄、ピンクのようなカラフルな色になりました『ことちゃん』という新しいイルカのキャラクターもできました。」

工場の中に入ると、むし風呂に入ったような暑さを感じました。大小様々な扇風機が置いていましたがちっともこの工場の中を涼しくはできていないように思えました。こんな暑いのに冷房もなく、そのうえ働く人たちの服装は紺色の長袖・長ズボンに黄色のヘルメットです。よくこの過こくな環境で長袖・長ズボンでいられるなんてばくだったらすぐに熱中症になってしまいそうです。工場の天井はとても高く、列車の高さ二台分ほどもありました。それからカンカン、ギギギギなどの大きな機械音もし、上が白で下が黄色の二台の車両も置かれていて何かされていたので、

「これは何をしているのですか。」

と聞くと長山さんは

「検査をしています。この検査は四年に一度行うもので『全般検査』といい、だいたい二両を十二人で十六日ほどかけて行います。一回全ての機器を分解して一つ一つ洗い、確認してまた元に戻します。」

と、教えてくれました。

後で気付いたことですが琴電の検査までの期間やかかる日数はJR西日本の検査の半分ということがわかりました。つまり、琴電はJR西日本より多くの検査を行っているのです。おそらくその理由は中古車両なのでよりこまめに点検をしているのだと思います。

長山さんは、

「この仕事は『この程度でいいだろう』という気持ちではできません。きちんとさわって確認しています。長いこと使うために責任を持って丁寧に仕事をする必要があるのです。」

と教えてくれました。

さらに工場の奥へ進むと機器を洗っている工場の方もいて、外された車輪も置いてありました。車輪はいつも列車に乗る時はホームと車体に隠れて見えないけれど、車輪を間近で見ると横幅は身長以上あり、まるで横綱のようです。

車輪は凸凹をなくすためにけずられて、少しずつ小さくなっていくそうです。そのため車輪は十年に一度、住友金属から買っています。

車輪を十分に見た後に列車の肝心な部分の一つを見せてもらいました。モーターです。モーターと車輪とパンタグラフがあるからこそ電車は動きます。電車にとって心臓部にあたる部分です。そのモーターが目の前にあります。ぼくは落ち着いてはられません。鉄道ファンとしてさわりたいけれど、さわって壊してはいけないと思いい、手をひっこめました。やっぱりモーターは電車を動かす部分だけあって、重そうでも強い感じですよ。思い出してみると列車のモーターを直接間近でみるのは初めてでした。

次に、部品を外す道具も見せてもらいました。それらは自転車のネジを緩める道具のようなもので持ち手が赤い鉄製の道具でした。

「この道具は工場で作った道具です。古い部品などを直すためにはオリジナルの道具も必要なのです。つまり、『独自』であり、『手作り』のもんです。」

工場の人は道具も作る技術まで持っていました。長山さんが説明してくれたことで、再利用の中にも独自や手作りが絶対必要になることがわかりました。ぼくは再利用がエコでいいと思っていただけで再利用するためにも手作り、独自のものがないと成り立たないのです。これはぼくにとって意外な発見でした。既製品でない道具。手作り。自分たちの技術をフルに活かしたものの。職人だからこそできる「手作り」の道具。すごく「琴電のモノを大事にする力」を感じました。

次の場所に案内してもらおうと、そこには運転台の模型のようなものがありました。

「これは電車の機器の実物です。試験用に必要です。こ

れも、手作りのものです。」

ここにも「手作り」がありました。長山さんはその機器の一つを動かすと、シューという列車が止まった時に出るような音がしました。どうやったらかんな細かいものが「手作り」で作れるのか不思議でたまりませんでした。

工場の奥の方に来ると長山さんが聞いてくれました。

「よかったらこの全般検査中の車両に乗りますか。」

「お願いします。」

鉄道ファンにとってはたまらない瞬間です。ぼくはすかさず頭を下げました。入ってみると中はシートまで外され、まとめて積んであります。シートを外された座席はドアを閉める機械も丸見えでした。

この全般検査中の車両は京浜急行電鉄の車両で一九五八年に製造されて、一九八〇年代に琴電に来たかなり古い車両でした。誕生して五十八歳で京急では三十年も使われずに廃車されて琴電にやってきて、琴電ではもう三十年以上働いています。まだまだ動かすと長山さんは

言います。でもいつかは部品が作られなくなって廃車されるそうです。そのため琴電では今は作られていない部品を集めています。なんとここでも「琴電のモノを大切にする力」がありました。

ぼくはこの車内で長山さんに用意した質問をすることになりました。

「なぜ再利用車両を使っているのですか。」

「それは第一に費用が安いからです。車両そのものは琴電仕様に手直しをしてもらったものを買いますが、車両そのものはそう高くはありません。でも運送費がととも高いのです。」

実は新車は一両二億円では済まない程高いですが、古だと運送費を含めても六千万円くらいだそうです。東京の山手線の車両は一編成十一両あるので二十二億円が何本も走っていることになりました。そう考えると少し驚きます。

「どのくらい使われたものを買うのですか。」

「鉄の車両は、前の会社で二十〜二十五年使ったものを

もらっています。ちなみにアルミ製のものは三十〜三十五年使ったものです。」

ぼくは次々に質問しました。

「車両はどうやって運んでいるのですか。」

「元の所からは船で高松港からはトレローラーで運んで琴電まできます。」

長山さんは嫌な顔一つせず、ジェスチャー付きで詳しく答えてくれました。

ここでの質問を終え、車内から降りようとする窓の外に点検用の椅子と箱が見えました。どこかで見たような物だな、と思い長山さんに尋ねると、椅子は元々電車のもので、箱は一斗缶を半分に切ったもので工具箱に使っているのだそうです。

ぼくは今まで物を必要なくなったらずぐに捨ててしまっていたけれど、琴電のように再利用できるものは再利用しなければいけないと思いました。

車内から出て工場の外に出ると、凸型をした他の車両より少し小柄な車両が敷地の真ん中に止まっています。

長山さんがこの車両の紹介をしてくれました。

「これはデカーという車両で元々は国鉄の貨車なんですよ。それを琴電に来てから運転台や機器をつけて点検中の車両を牽引するためにあります。」

長山さんがこのデカーに乗ってもいいと言ってくれたので、乗って運転台に入るとそこは、むし暑くとても狭いところでした。デカーを十分に楽しんで長山さんに支えられながら降りて、お礼を言い、仏生山工場をあとにしました。二時間近くが経っていたのにあつという間ではぼくは名残惜しくてたまりませんでした。

列車の再利用はただリサイクルされているだけではありませんでした。列車の場合は工夫や努力も大変なこともあり、独自や手作りも必要なことがわかりました。もちろん、再利用された中古の車両よりも新型の車両を好む人もいます。でもぼくは列車の再利用はとてもいいことだと思っています。高松や下関だけが再利用をしている訳ではありません。日本各地で列車の再利用は行われています。

さらに外国のミャンマーやインドネシアでも日本で走った車両たちが輸出され、再利用されているのです。いつかぼくは外国の再利用車両も見に行きたいと思いました。外国も琴電と同じく、車両をもらって走らせていますが、下関総合車両所のように車両を解体して出た鉄を再利用して製品にするパターンもあります。ですから、ひよっとしたらみなさんが持っている鉄製品も昔は列車だったかもしれません。

再利用にはいろいろな方法があります。ゴミになった牛乳パックから新しく使えるトイレトペーパーが生まれるように再利用はエコです。

列車もこれからたくさん新型が登場しても再利用車両は絶対に忘れてはいけないと思います。ぼくは新型の車両が今までかっこいいと思っていたけれど、琴電の再利用を調べてみて新型だけではなく、中古の車両を使い、その車両を長持ちさせるために工場の人たちが努力や工夫した車両もかっこいいと思いました。

「再利用」はこれからの世界に必要なことだと思います。

す。ぼくたちの未来のためにも。

参考文献…『琴電100年のあゆみ』

著者 森 貴知

二〇一二年 JTBパブリッシング発行

…『琴電―古典電車の楽園』

著者 後藤 洋志

二〇〇三年 JTBパブリッシング発行