

1. はじめに

(1) 鉄道車両考察への視点

鉄道車両は沿線地域の特性とその歴史を反映する鏡である。その車両が使われる路線・会社によって、塗装、アコモデーション、性能などに何かしらのローカライズされた部分を見出すことができるだろう。画一化・標準化した車両であっても、その画一性の中に地域の事情やそれに対する会社の意図をくみ取ることができる。細長く伸びた沿線地域間の関係性と、そこで経営者が鉄道交通を維持するための方策が車両という形で表現され、さらに異なる歴史的背景を持つ様々な世代の車両が沿線地域を走ることで、多様な景観を形成していく。鉄道車両を、ひいては交通輸送手段全体をそのような考えのもとで捉えるのも、一つの解ではないだろう。

しかし、これまでの車両研究は主にある一形式・ある一両の車歴やその特徴的な形態、改造などのみに重点が置かれて記述されたものが多かった。一方で、車両そのものを、用いられる路線の地理的・歴史的・社会的特性やそれに対応した経営政策が反映された総体として捉えた言説は、まだまだ少ないと言えよう。もちろん、どちらの視点も優劣をもって比較することはできない。むしろ重要なのは多様な視点を持つことであり、そこから得られる解釈も決して一つに定まるものではないだろう。

(2) 研究対象とその背景

以上のような観点を踏まえたうえで、本書は仙石線で活躍したクハニ19021を詳細に取り上げる。

仙石線における車両の時代区分は大まかに分けて次のようになる。

- 1期・宮電型統一時代 (1940年代後半まで)
- 2期・宮電型・17m級旧型国電時代
(1950年代～1967年)
- 3期・20m級旧型国電時代
(1960年代後半～1970年代後半)
- 4期・103系時代 (1980年代～2000年代)
- 5期・205系時代 (2000年代～現在)

1)

このうち3期(20m級旧型国電時代)以降はまとまった記録が多数残されており、広く知られている時代と言える。また昨今は買収国電研究も進んでいるため、宮電型に関しても詳細な記述がなされている。一方、その二つに挟まれる形となっている2期(宮電型・17m級旧型国電時代)のうち、特に17m級旧型国電については積極的に触れられた資料が少ないといえる。しかし、この時代は仙石線単独で管理所が設置され、意欲的な経営策が多数行われたり、国鉄標準型からローカライズされた独自形態の車両が登場するなど、注目すべき点が多く見受けられる。

仙石線に在籍した17m国電の中でも、クハニ19021は最も特徴的な1両といえる。本書はその経歴と形態について詳細に記述することで、1950～1960年代における仙石線の経営と沿線地域の様相について考察する。

2. 1950年代までの仙石線史

仙石線は1925年に仙台～西塩釜間約16kmで開業した宮城電気鉄道をその出自とする。1928年には石巻までの全線約51kmが開通。開業当初から全線直流1500V電化であり、色灯式信号の導入や日本初の地下旅客駅である宮電仙台駅の建設など、当時の日本最先端をゆく郊外インターアーバンであった。しかしその一方、設備投資が過大であったことに加え世界恐慌の影響もあって経営は安定せず、これがのちに宮電の運命を大きく左右することとなる。

1) もちろん厳密に時期を分けられるわけではなく、あくまで目安としての分類である。また例えば、2期には20m級であるクモハ41形が、4期には105系がそれぞれ少数在籍するなど、完全に車種統一がなされていた時代もあまりない。

開業当初に導入されたのは14m級の木造電車
で、高いところに設置された小さな一段降下窓
を持つ古典的なスタイルの電車である。このの
ち延伸や乗客の増加に合わせて車両を増備して
いくが、車体が半鋼製に変わってもスタイルは
おおむね木造車を踏襲していた。しかし1937年
に導入されたモハ801形からはそのスタイルが
一変する。広く大きな二段窓やクロスシートを
持つ、大手私鉄と遜色のない明朗なデザインを
持つこの電車は、その後の宮電スタイルを確立
する。モハ801形とその発展形は最終的に13両
製造され、宮電の主力となっていく。²⁾

これらの車両をもって、宮電は仙台～松島・
塩釜間で国鉄やバスとの戦いを繰り広げる。し
かし第二次世界大戦期に突入すると、沿線に軍
事関連施設を多く抱える宮電では混雑が激化し
貨物輸送も増大した。だが増加する輸送への対
応が急務であるのにもかかわらず、宮電は観光
客の減少もあり依然経営が安定していなかった
ため、戦時輸送へ対処しきれない状態にあっ
た。このため1944年、戦時買収によって国鉄編
入となり、仙石線の名称が与えられた。

戦後は観光輸送がさらに衰退し、仙石線は長
い低迷時代に入っていた。1956年以前の営業係
数は156～183であり、大都市圏の生活路線の性
格を持ち乗客は増加していたのにもかかわらず赤
字ローカル線と化していた。これは宮電時代に行
っていた観光地経営などの副業を戦時買収時
に失ってしまったことに加え、戦後に軍需輸送
が無くなり貨物収入が減少したことが大きかつ
た。車両は輸送量増加への対応と宮電型木造車
を置き換える目的で、1947年から徐々に17m級
国電が転入し、昭和30年代には宮電型に代わり
多数派となっていた。

このころの国鉄ではローカル線の経営改善が
叫ばれていた。仙台鉄道管理局では画一的な国
鉄の経営体質を問題視し、独立した線区である
ためモデルケースとしてふさわしい仙石線の経
営合理化に取り組むこととなった。1956年に始
まった「仙石線経営合理化実施計画」では、作
業方式と管理方式の変更が行われた。作業方式

の変更では、これまで貨物輸送を東北本線に担
わせることで仙石線を旅客主体の経営に変更し
た。そして管理方式の変更では、予算・ダイ
ヤ・車両管理などの面で高度な自治管理権を
持った仙石線管理所が設置された。この仙石仙
管理所の設置により、仙石線では国鉄内でも類
を見ない多彩な経営改善策を推し進めていく
こととなる。

3. 仙石線管理所の経営策と 所属車両の改造

(1) 経営改善策とそれに由来する改造

高度な管理権を持った仙石線管理所による経
営によって、仙石線の運営とその車両は独自の
進化を遂げていった。管理所は営業係数の具体
的な数値目標³⁾を定め、無駄をなくすこと、そ
して収入を上げることの2点を大きく掲げた。
そして幅広い職員に改善策の提案を呼びかけ、
担当部署の垣根を越えて共にアイデアを実行し
ていくことで経営改善を図り、同時に職員の意
識も向上させていった。

当時の仙石線は都市間輸送に加え、仙台と松
島・金華山方面への観光需要をバスに大きく奪
われていた。これに対し、職員のアイデアで
「金華山号」「まつかぜ号」「うらしま号」な
どの臨時観光列車が企画された。このうち団体
ツアー列車「金華山号」は、午前中に仙台から
石巻までをノンストップで走り、石巻からは特
約した汽船に接続して一日金華山を観光し、午
後には再び石巻から列車で仙台へ帰るというも
のであった。車両は普通の国電が使用された
が、車内には予備椅子を取り付け全員が着席で
きるようにして、車内放送装置を使って女性ガ
イドによる観光案内や乗客によるカラオケ大会
など行い、乗車中にも飽きが来ないような工夫
がなされていた。準備や参加者の募集には職員
以外にも乗務員・車庫・電気・保線などの職員

2) ただしモハ801形の発展形であるモハ810形の3両は、発注は私鉄時代であったものの入線したのは国鉄買収後であった。

3) 例えば、1960年度は営業係数が110を下回ることが目標とされた。

が関わり、管理所一丸となって目標達成を目指す運営方針のモデルケースとなった。

他にも、仙石線では朝ラッシュとデータイムとの乗車人数の差が大きく開いているため、データイム需要の掘り起こしが課題とされた。これに対し管理所は1956年に仙台～東塩釜間でそれまで30分間隔だった日中のダイヤを改め、当時としては冒険的であった15分間隔運転を始めた。初期はなかなか乗客が増えず、冬季の特に乗客の少ない時期は経費を採算ラインに抑えるため両運転台のクモハ12形による単車運転でしのいだ。やがて1958年ごろには沿線住民に「待たずに乗れる」イメージが定着し、乗客が大幅に増加した。さらには1959年、それまで1時間30分かかっていた仙台～石巻間を1時間6分で結ぶ快速列車を設定し、これも乗客に好評をもって迎えられた。

このような管理所の取り組みによって、車両にも手加えられていくこととなる。例えば乗客から駅へのトイレ設置が要望されていたが、多数の駅へトイレを設置すると膨大な費用がかかってしまう。その代わりとして、一部のクハ16形およびクハニ19形へトイレが設置された。当時の列車トイレは基本的に垂れ流しだが、仙石線には高架区間や都市部区間が存在する。そのためトイレは一時貯蔵タンクが設けられ、運転士の操作により特定地点で海面へ放出する仕組みとなっていた。

また1959年からは、甲修入場した車両の塗装をぶどう色一色から気動車と同じ朱色4号とクリーム4号のツートンカラーに変更した。これは、色鮮やかなバスや仙台周辺で導入が進みつつあった新型気動車に比べ、戦前製電車ばかりでいかにも古色な仙石線のイメージダウンを避ける狙いがあった。さらに、編成内における乗客の乗車位置分散と車掌の1人乗務を可能とするため、編成内を移動できるように貫通扉と貫通幌の設置が進められた。

仙石線管理所が行った経営改善策の結果は着実に現れた。管理所の発足した1956年の営業係数が165であったのに対し、1963年には122にま

で改善された。朝ラッシュの乗車効率⁴⁾は1965年に333%まで達し、首都圏国電区間並の混雑となっていた。データイムの乗客も順調に増加し、冬季の単行運転も乗客の増加で2両以上に改められるほどで、さらには増発のための複線化も進められた。

(2) 経営改善策以外の独自改造

経営改善のための改造以外にも、仙石線は戦時買収線区かつ当時最北の国電区間であるがゆえ、所属車両にはローカライズ的な改造が加えられていた。孤立した電化区間のため検査で盛岡工場に入出場する際は必ず機関車牽引となり、これに備えて反射板掛けを備えていたのはその一例である。また仙石線は通常の荷物輸送のほか、石巻・塩釜・松島などから仙台へ向けての鮮魚輸送の需要もあった。大きな鮮魚の箱を抱えて列車に乗る行商人たちへ対応するため、一部のクハ16形は管理所発足以前の1952年頃から車内の前方を仕切って仮の荷物室を設置しており、これらはのちの1959年に正式な荷物合造車としてクハニ19形の形式を与えられた。クハニ19形は荷物輸送以外にも「金華山号」などの観光列車に連結され、荷物室を準備室として利用されていた。

さらに仙石線は寒冷地を走るため、暖房効率の向上を目的に自動ドアであった17m級国電を半自動ドア扱いができるように独自の方法で改造している。運転台窓のHゴム化も他線区より早い時期に多くの車両で行われており、加えて詳細な理由は不明ながら、尾灯上ステップの下部移設も多く行われている。

以上のように、買収線区であることや寒冷地・沿岸地域を走ることなど、仙石線の沿線地域における地理的・社会的特性やその歴史に加え、仙石線管理所による様々な経営改善策が組み合わさり、在籍車両には数多くの改造が加えられることとなった。こうして1950～1960年代の仙石線は、独特な形態の17m級国電が集結する線区となったのである。

4) 日本民鉄協会HP(<http://www.mintetsu.or.jp/>)によれば、人キロ÷客車走行キロ×客車平均定員×100で表される数値のこと。乗車率とは異なる概念であることに注意。

4. クハニ19021の来歴と変遷

クハニ19021は1951年から廃車まで仙石線に所属し、その中で様々な改造を受けた車両である。クハニ19021の車歴は以下の通りである。

1931.2.5	新製（川崎車輛）クハ38009（東）
1951.3	仙石線へ転出
1952.2	盛岡工場で仮クハニ化
1953.6.1	改番クハ16005（仙）
1953.11	盛岡工場で更新修繕
1959.12.22	改造クハニ19021（仙） ⁵⁾
1967.3.30	廃車（仙） ⁶⁾

当初クハ38009として誕生した本車は、31系電車と呼ばれるグループの一両に当たる。31系は国有鉄道初の鋼製電車である30系の後継型で、機器構成こそ30系の後期型とほぼ同じであるが、それまでの明かり窓が付いたダブルルーフ屋根を改め、シングルルーフ屋根としたのが特徴である。さらに30系よりも窓の上下寸法が拡大されており、より明朗で洗練された外観を持つ電車となった。また、31系では制御電動車や付随車に加え、鋼製電車では初となる制御車であるクハ38形が設定された。

クハ38009はクハ38形の最初期型で、魚腹型台枠を用いているため前面裾が直線状であり、車体は総リベット組み立てのため外板に多数の鉋頭が見られる。台車は当時最新型のTR23を履いていた。31系は平型台枠や電気溶接の採用などの改良を経つつ、全形式合わせて164両が製造された。31系で確立したシングルルーフなどの設計はその後の国電へと引き継がれ、3ドアロングシートの通勤型国電はその後20m級の40系などに発展していくが、当時の山手線など

20m車が使用できなかった線区向けには17m級の33・34形が製造されることとなる。さらに木造車を鋼製車体に改めた50系も登場し、17m級鋼製国電は戦前の首都圏を中心に一大グループを築くこととなった。

しかし戦後、輸送量の増大とそれに対応するための63系製造に伴い、17m級国電は徐々に山手線や京浜線・中央線などの第一線を退くこととなる。そんな彼らを求めたのは、戦時買収によって一気に増加した元私鉄の電化線区であった。これらの線区では私鉄時代の車両が引き続き使われていたが、状態の悪く輸送力も小さい旧型車が多く、また新しい車両でも国鉄の規格に合致しないため整備性が悪く運用効率が低下していた。このような状況を改善するため、首都圏を追われた17m級国電は買収線区へと投入されていくこととなったのである。

そのような事情のもと、クハ38009も他の17m級国電たちと共に首都圏を離れ、1951年に仙石線へと転属する。仙石線転属後の1953年に国鉄電車の形式番号体系が改められ、本車は他の17m3扉車と同じ系列であるクハ16形に編入されてクハ16005となった。クハ16005は仙石線に在籍した唯一の旧クハ38形であり、引き出し式の急行サボが側面に残されていたのが大きな特徴である⁷⁾。また前後の車端部屋根上にステップが設置されていないのも珍しい特徴といえよう。旧31系の先頭車は1954年ごろから前面の雨どい形状を直線から弧状に変更し、空いたスペースに運行番号表示器を設置する改造が行われた。しかしクハ16006は既に更新修繕を1953年に終えていたことに加え、当時の仙石線では運行番号表示を行っていなかったため、前面雨樋が直線のまま残された⁸⁾。また、1950年頃には他の仙石線所属車で反射板掛けの設置が確認されているため、クハ16005も転属前後の時期に反射板掛けを設置されたものと思われる。

5) 書類上は改造扱いだが、実際は改造済みのため改番のみ。

6) 沢柳(2003)によれば、クハニ19021形式登録1960年2月1日→1960年4月実際の改番

7) 中央線での急行運転で用いられたもので、横にスライドすると収納された「行急」の文字が現れる。

8) 仙石線の旧31系では、本車のほかにクモハ12010も改造を受けず、廃車まで前面雨どいが直線のままだった。

仙石線に残る宮電型の荷物合造車を置き換えるため、クハ16006は改番前の1952年に客室の一部を仕切る改造を受けて仮クハニ化された。仕切りは簡易的なもので、天井部分まで達しておらず吹き抜け状態となっていた。さらに、1960年ごろには気動車色への塗装変更が確認されている。1959年にはクハニ19021の名を与えられ、旧31系で唯一の正式な荷物合造車となった。1960～1962年頃の側面図および平面図を図1に示す。また同時期の前面図を図2-1に、室内断面図を図2-2に示す。

その後、他の仙石線の車両と同じように、クハニ19021も運転台窓のHゴム化や尾灯上ステップの下部移設改造を受けていることが確認されている。1964年当時の前面形状を図2-3に示す。

さらに時代が下り、1966年3月には貫通扉・貫通幌枠が取り付けられ、それに伴いサボ受けが助手席側窓下に移動した。貫通幌枠の内側は白緑色に塗られていた模様である。前面雨樋が直線のみである点やHゴム化などの改造も相まって、クハニ19021は唯一無二の前面形状を

持つ車両となったのである。クモハ12050代の増設運転台側前面に似た形状と言えなくもないが、クハニ19021は貫通扉が引き戸ではなく旧50系などと同じような開き戸であることや、既設の運転台を貫通化改造したという点が大きく異なる。また、クハニ19021を含めた仙石線の旧31系のうち貫通化改造を受けた車両は、貫通化と共に乗務員室の後方拡張改造が行われと思われ、乗務員扉後ろの側面窓が前後方向に縮小されている。

最末期である1966年当時の前面形状を図2-4に示す。仙石線を取り巻く気候・歴史・社会状況が生んだ、一つの究極形態と言えるだろう。ただしこの形態は廃車までの約1年間しか見られなかった。なお、この時点でも側面の引き出し式急行サボは残されており、車端の屋上ステップも設置されないままだった。

1966年5月ごろから徐々に仙石線にも72系が導入され、1967年3月までに17m級国電は全車引退した。クハニ19021はその最末期まで在籍し、1967年3月30日に廃車された。

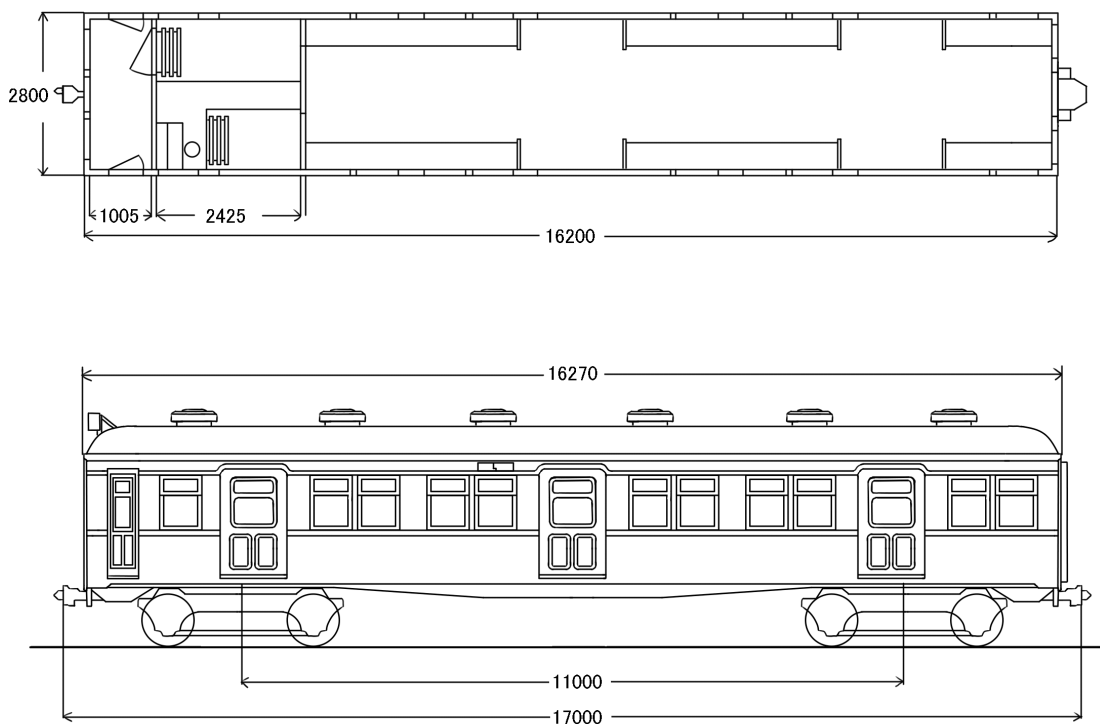
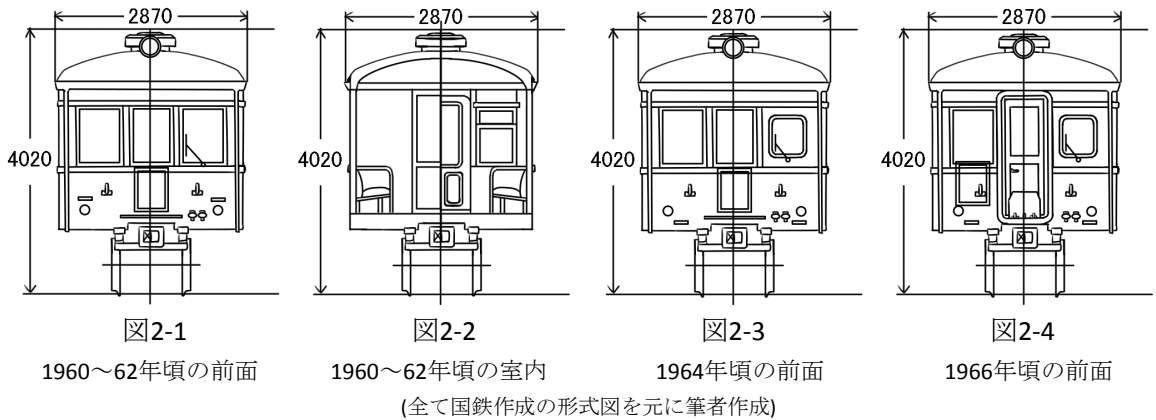


図1 1960～1962年頃の平面図および側面図

(国鉄作成の形式図を元に筆者作成)



5. その後の仙石線

仙石線における17m級国電の終焉は、南武線や鶴見線、可部線などの他線区と比較しても早いものであった。これは多くの車両が製造から3～40年が経過し老朽化した面も大きかったが、仙石線管理所が乗客の増加に対応するための20m車と、観光客向けのクロスシート車を欲していた理由の一つであったと思われる。乗客増加の理由は高度経済成長の下での人口増加による部分もあるが、やはり仙石線管理所が行った様々な施策が寄与した面が大きかった。仙石線は20m車の場合4両までしか入線できないが、17m級3ドア車の5両編成よりも20m級4ドア車4連の方が全長はやや短いものの、中間車に運転台のない72系の方が編成全体としての収容力は大きかった。また総ドア数が多くなるため乗降時間が短縮でき、朝ラッシュは首都圏並みの混雑となっていた仙石線への72系導入は不可避だったといえよう。また観光路線としての地位が定着したことも、クロスシートのクモハ54・クハ68形が快速用として導入される要因となった。色鮮やかな17m級国電たちは仙石線が生活路線と観光路線の両面において発展するのに貢献したが、逆にそれが自らの居場所を失わせてしまう結果にもなったのである。

仙石線に導入された72系は当初17m級国電と同じ気動車色に塗られていたが、快速用のクロスシート車がウグイス色に塗られるようになると、いつしか72系までウグイス色になってし

まった。荷物輸送を担っていたクハニ19形たちの代わりは当初、他からやって来たクモニ13036が宛がわれたようだが、短期間で仙石線を離れている。その後は20m車の一部にアコーディオンカーテンを設置し、車内の一部を区切った仮設荷物室で対応した。そして、1971年には仙石線管理所が消滅。こうして新進気鋭の雰囲気にも包まれた17m級国電時代の名残は消え去ったのである。

6. おわりに

1950～1960年代当時の仙石線は、寒冷地を走ること、沿岸部で鮮魚行商人が多いこと、そして私鉄買収線区であるがゆえに経営合理化のモデルケースとなったという独自の要素を持っていた。クハニ19021は、これら仙石線の特異な歴史と地理的環境、そして当時の社会状況がその形態として車体に表出した車両であった。

その一方で、走行機器はほとんど国鉄標準そのままであり、これは仙石線があくまで国鉄の枠組みの中で変化していったことを示しているとも言える。クハニ19021をはじめとする仙石線の17m級国電たちは、製造時には画一的な存在である鉄道車両が地域との関わりの中で様々なローカライズされていくことの好例と捉えることができるだろう。そんな彼らが自らの手で成し遂げた乗客増加によって居場所を追われたことは、皮肉としか言いようがない。

仙石線管理所による取り組みは、1961年に市

川武雄著「ローカル線経営の実際：仙石線はこうして立ち直った」として一冊の本にまとめられて出版された。国鉄内でこのような先進的な取り組みがなされていたことは注目には値するが、その後の国鉄の様子を見ると、決して仙石線管理所の成功例が他線区やその後の仙石線に引き継がれたといえないだろう。この本は成功例ばかりを記述しているきらいがあり、また仙石線は特殊な環境にある線区のため同じ手法がそのまま他線区に通用するかはやや疑問である。しかし、それを差し置いても、本書は現在でも通用するような手法が数多く示されており、仙石線管理所の取り組みがその後の国鉄全体に大きな影響を与えられなかったのは惜しむべきことだろう。

現在の仙石線は管理所時代と同じく生活路線・観光路線としての性格を持ち、仙台圏の重要な足の一つである。しかし路線は地下化や高

架化が進み、また東日本大震災の影響で線形変更が行われるなど、その姿は大きく変貌している。そして2015年には震災からの全線復旧に合わせ、仙台～石巻のうち一部を東北本線経由で速達運転する仙石東北ラインが開通し、2016年8月には女川までの延長運転も開始された。車両は電化方式の違う仙石線と東北本線を直通するため、HB-E210系ハイブリッド気動車が導入された。このHB-E210系は仙石東北ラインに特化した、生まれながらにローカライズされた車両と言えるだろう。だがこれまで見てきたように、鉄道車両は沿線地域とそれを取り巻く環境の変化によって様々に姿を変えていくものである。今後のHB-E210系の変遷を注視していくことは、仙石線や仙石東北ライン、ひいては沿線地域全体がこれからどのような変化を遂げ、どのような意味付けがなされていくのかを解き明かす、一つのヒントになるかもしれない。

参考文献

- 市川武雄(1961)：「ローカル線経営の実際：仙石線はこうして立ち直った」、交通協力会。
沢井健一・高砂雍郎編(1997)：「決定版 旧型電車台帳」、ジェー・アール・アール。
沢柳健一(2003)：「旧型国電50年II」、JTB。
奥野利夫(1982)：「国電メモリアル 仙石線レポート」、『鉄道史料』、No25, 1982-1, pp43-70。
波多野康男(1960)：「仙石線の電車」、『鉄道ピクトリアル』、1960-11, pp52-53。
久保田博(1965)：「大都市国電並みの仙石線」、『鉄道ピクトリアル』、1965-6, pp28-30。
鉄道友の会車両史研究会(1989)：「国鉄郵便・荷物車輛の歩み 電車編IV」、『Rail Magazine』1989-11, pp72-77。
佐竹保雄・佐竹晃(2002)：「私鉄買取国電」、ネコ・パブリッシング。
「荷物合造車クハニ19形電車を見る」、<http://members3.jcom.home.ne.jp/mohayuni/kuhani19/kuhani19.htm>
「げかまし文庫(仮)」、<http://175.184.3.60/tecs/index.html>

あとがき

ここまでご覧いただきましてありがとうございます。書いた人の在羽です。

今回は、いかにも偉そうな言説を枕に添えて旧31系中最強の珍車(?)を取り上げてみましたが、いかがだったでしょうか？ 回りくどすぎて何言ってるか分からない、という事態に陥らなければ幸いです。

本当は車両解説だけで終わっても良かったのですが、管理所時代の意識高い系仙石線には興味深い出来事が多数あり、解説しないわけにはいかないなあ…と思ったらご覧の有様です。やるならやるで仙石線管理所とその車両総説でも書ければいいんですが、なにぶん全部と言うのは難しいので中でも特に変な一両を取り上げた次第。クハニ19021以外にも、管理所時代の仙石線にはクモハ12010やクハ16403、クモハ41082などなど変な車両がいっぱいいるので、興味ある方はぜひ調べてみてください。沼です。

しかし古い車両を取り上げるときに困るのは写真ですね。当然自分は古い写真など持ってませんからイラストで代替…となるわけなのですが、鉄道車両を描くのが難しいです。基本は箱型なので紙の箱を作り、その写真を元にして模型や実車写真を参考に描きましたが、なんか歪んでます…。

表紙を見てもらえれば分かると思いますが、『往来採集研究叢書』なんてこれまた気取ったシリーズ名を付けています。鉄道に限らない様々な交通の埋もれたネタを拾ってあげたいなあ、と思ってこんな名前にしています。一応これっきりで終わらせるのではなく、次回はC91あたりで土浦ニューウェイか北陸鉄道サハ530形を取り上げたいなと思っています。…資料が発掘できればいいのですけどね。

さてさて、今回は書き過ぎてページのやりくりも大変なので、ここら辺で筆を擱こうと思います。それではまたどこかでお会いしましょう。

2016年8月13日 在羽テヌヒト