

## 樽見鉄道 ～うすずみブルーライン～

樽見鉄道は 1984 年に国鉄樽見線大垣—美濃神海（現：神海）間を継承して開業した路線です。1989 年には神海—樽見間を延伸開業させ、春になると樽見駅近くにある淡墨桜への交通手段として観光客を多く輸送します。

### ✦ 車両の特色

1980 年代末期から 1990 年代前半にかけて全国の国鉄転換路線などに多く導入されたレールバス。そのレールバスをかなり初期に導入したのが樽見鉄道でした（一番初めは名鉄八百津線。樽見鉄道は二番目）。それ以来、樽見鉄道には富士重工製のレールバスが導入され続けてきました。普通、この手の鉄道では鉄道名を気動車の形式に付けることが多いですが（例：長良川鉄道のナガラなど）、樽見鉄道の気動車にはハイスピードモーターカーを略した「ハイモ」の形式が付けられています。

樽見鉄道は開業時から 2006 年まで大垣—本巣間にセメント輸送の貨物列車が設定されていました。そのために、ディーゼル機関車を数両保有したことも特徴です。また、多客時用に客車も保有しており、沿線の高校への通学客が集中するラッシュ時や、淡墨桜の観光シーズンなどに使用されました。



▲谷汲口駅に保存されているオハフ 503

### ✦ 路線の特色

樽見鉄道は 34.5km の路線です。そのうち、大垣—神海間は前述の通り、国鉄樽見線を引き継いだものです。元は岐阜県大垣から福井県大野を経て石川県金沢に至る路線として建設が開始され、1956 年に大垣から谷汲口、1958 年に美濃神海（現：神海）までが開業しました。樽見線の走る地域は岐阜指向が強く、大垣へ接続する樽見線は旅客流動とは合っていません。そのために乗客数は伸び悩み、沿線にある私立高校への通学客がいる程度でした。そのために国鉄再建のための路線整理の際、真っ先に廃線の対象になってしまいます。しかし、本巣駅から伸びていた住友大阪セメントの専用線からの貨物輸送の需要があったために沿線自治体と地元企業の出資によって運営する第三セクター方式での鉄道会社に転換することとしました。1984 年の転換以来、列車本数を増やすなどの施策の結果、乗客は次第に増えて行きました。業績も良かったために、1989 年に神海—樽見間の延長開業を果たします。元々この区間は日本鉄道建設公団によって建設が進められていた区間で、路盤などがほとんど完成したまま建設凍結され、放置されていたものです。それ以来、樽見駅近くにある淡墨桜への交通機関としての地位を確立し、観光路線へと脱皮しました。1990 年代半ばには桜シーズンになると名古屋からの直通列車が走っていました。2006 年に貨物営業は廃止され、客車列車も運行されなくなりました。しかし、それ以後も沿線自治体の支援を受け、新車の導入や観光列車の企画などを行い、積極的な経営を行っています。

## ハイモ 180-100 形 ・ ハイモ 180-200 形 ～国鉄転換鉄道初のレールバス～

樽見鉄道ハイモ 180 形は 1984 年の樽見鉄道開業に備えて、富士重工にて製造された LE-Car II シリーズの一つで、ハイモ 180-100 が 1 両、ハイモ 180-200 の 2 両が用意されました。ハイモ 180-100 は通路を挟んで逆向きの一方向きのクロスシートが装備され、ハイモ 180-200 はオールロングシートとなっていました。

同年に登場した名鉄キハ 10 形と同じく二軸ボギー台車を使用していますが、車体は全く異なり、当時富士重工で製造されていた R15 型と呼ばれる観光バスによく似たスタイルとなりました。名鉄キハ 10 は LE-Car II シリーズの全国初導入となりましたが、このハイモ 180 形は第三セクター鉄道では初導入となり、その後全国各地の第三セクター鉄道に LE-Car II シリーズなどのレールバスが導入されるきっかけとなったのです。

当初、閑散時は小型車輈で十分さばきされる(ラッシュ時は客車を使用)と予想されましたが、利用客は予想に反して多く、輸送力過小のため、101 は 1993 年に廃車となり、和歌山県の有田鉄道(2003 年廃線)に譲渡されました。201 は 1999 年に、202 も 2006 年に廃車となりました。現在、202 が個人宅に保存されています。

全長:12,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PE6H(180PS)

## ハイモ 230-300 形 ～急遽導入された大型レールバス～



ハイモ 180 形はあまりにも小さく、輸送力が過小であったため、開業の翌年 1985 年に 1 両導入されたのがハイモ 230-300 形です。ハイモ 180 と同じく富士重工で製造され、LE-Car II シリーズのボギー車版としました。スタイルは同年登場の明知鉄道アケチ 1 形とほぼ同形です。ハイモ 180 では側窓が天井まで回り込むタイプでしたが、この車輈では一般的な平面ガラスとなりました。車内はオールロングシートとなり、これが後の樽

見鉄道の車輈の標準となります。1987 年には増備車のハイモ 230-302 が登場しましたが、スタイルが若干変更され、これは後述するハイモ 230-310 形と同じ仕様であったので 1988 年にハイモ 230-312 に改番されました。ハイモ 230-301 は 2009 年に廃車となりました。 諸元はハイモ 230 形共通 全長:15,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PE6HT03(230PS)

## ハイモ 230-310 形 ～現在の樽見鉄道の最古参～



ハイモ 230-310 形は 1989 年の神海—樽見間の延伸開業に備えて、1988 年に登場した車輈です。まずはハイモ 230-313 の 1 両のみが製造されましたが、1992 年にハイモ 230-314 が増備されています。このほか前述の通りハイモ 230-302 が 312 に改番され編入されています。

スタイルはハイモ 230-300 形とは異なり、乗降用扉が引き戸となり、前照灯と標識灯も丸型のものから、角型のものへと変更され、印象が変わりま

した。ハイモ 330-700 形の導入により、312 は 2012 年に廃車。313 と 314 も車庫で休んでいることが多くなりました。

## ハイモ 295-315 形 ～池田満寿夫デザインの LE-DC～



樽見鉄道ハイモ 295-315 形は 1999 年にハイモ 180-201 の置換え用として 1 両が製造されました。車番はハイモ 230 からの通しでハイモ 295-315 とされました。製造は従来車と同じく富士重工で、明知鉄道アケチ 10 形や長良川鉄道ナガラ 300 形と同じ LE-DC シリーズの標準車です。

この車輛は登場時から現在に至るまで、画家の池田満寿夫氏デザインのカラフルな塗装が施されています。この塗装は 1995 年にハイモ 230-312 が纏ったのを最初で、宇宙船をイメージした塗装であるそうです。これが好評

であったため、この車輛にも採用されました。性能面ではエンジンの出力が 230 馬力から 295 馬力にパワーアップし、夏場の冷房使用時でも出力に余裕を持つことが出来るようになりました。

ハイモ 295-315 形は 2010 年 2 月 24 日、美江寺—北方真桑間の踏切で自動車との衝突事故に遭います。事故により床下機器の損傷があったため運転が不可能となり、車輛不足が発生しました。そこで、長良川鉄道で予備車となっていたナガラ 1 形 10 を借り入れ、樽見鉄道で 2010 年 3 月末から 2010 年 10 月まで使用しました。

全長:16,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PE6HT03(295PS)

## ハイモ 295-516 形 ～樽見鉄道初の新潟トランス製気動車～



樽見鉄道ハイモ 295-516 形は開業時に用意されたハイモ 180 形のうち、多客時の増結用として最後まで残っていたハイモ 180-202 を置換えるために 2005 年に登場した車輛です。

2003 年に富士重工は鉄道車輛製造から撤退し、その技術や生産設備などは新潟トランス(旧:新潟鐵工所)へと譲渡されました。新潟トランスは NDC と呼ばれる独自規格の軽快気動車を製造していましたが、富士重工からの技術供与を受けたことにより、富士重工製の LE-DC に準拠した車輛も製造する

ことが可能となりました。そこで、開業以来 LE-Car や LE-DC を導入し続けて来た樽見鉄道ではそれに準じた車輛を発注することになりました(長良川鉄道ナガラ 500 形も同様)。

車体はそれまで 15m～16m 級であったのに対し、18m と大型化。輸送力が大きくなりました。

全長:18,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PE6HT03(295PS)

## ハイモ 295-617 形 ～元三木鉄道の LE-DC～

樽見鉄道ハイモ 295-617 形は 2008 年に廃線となった三木鉄道のミキ 300-105 を譲り受けた車輛です。ミキ 300-105 はミキ 300 形の増備車で、1998 年から 2002 年にかけて 3 両が製造されたうちの最も新しい 2002 年製の車輛です。



三木鉄道は兵庫県の JR 加古川線厄神から三木までを結ぶ全長 6.6km の第三セクター鉄道で、これもやはり国鉄三木線を転換し 1985 年に開業した路線です。6.6km の路線距離では輸送人員はかなり少なく、厳しい経営が続きました。開業時に導入されたミキ 180 形は富士重工製の LE-Car シリーズで、樽見鉄道ハイモ 180 形とは同型です(ただし、ハイモ 180 形が観光バス型の車体を採用したのに対し、三木鉄道ミキ 180 形は路線バス型の車体でありました)。ミキ 300 形は列車の増発用に 1998 年にミキ 300-103 が登場し、

1999 年にミキ 180-102 の、2002 年にミキ 180-101 の置換え用にミキ 300-104 とミキ 300-105 が登場しました。

樽見鉄道ではハイモ 230-301 の置換えのため、三木鉄道の廃線後競売にかかっていたミキ 300-105 を落札。2009 年から塗装を変更せずに樽見鉄道での使用が始まりました。現在は樽見鉄道唯一のクロスシート装備車として活躍しています。 諸元はハイモ 295-516 と同じ

## ハイモ 330-701 形 ～新潟トランス製の NDC シリーズ～

樽見鉄道ハイモ 330-701 形はハイモ 230-312 を置換えるべく 2010 年に登場した車輛です。樽見鉄道としては初めて新潟トランス製の NDC シリーズを導入し、従来のハイモ 295 形などと比べてスタイルはかなり異なります。

ハイモ 295-515 形の項でも述べたように、樽見鉄道が従来導入していた車輛は富士重工製の LE-Car シリーズと LE-DC シリーズでした。しかし、富士重工は鉄道車輛製造から撤退。ライバル会社であった新潟鐵工所の後身である新



潟トランスがそれを引き継ぎます。合併後しばらくは新潟トランスで LE-DC シリーズと同型の車輛を製造していましたが(例:ハイモ 295-515)、同じの会社で 2 種類の軽快気動車を製造し続けるということは無駄があり、新潟鐵工所時代から開発と製造を続けて来た NDC シリーズに一本化がなされました。よって、2010 年に新車を導入するに当たって樽見鉄道は NDC シリーズの進化系である当車を導入することとなりました。なお、ブレーキ

装置の形式が従来車とは異なるので、連結運転をすることは出来ません。

全長:18,500mm 最高速度:80km/h エンジン:DMF13HZ(330PS)

## オハフ 500 形 ~樽見鉄道の客車列車の原点~



オハフ 500 は開業に合わせて国鉄からオハフ 33 を 2 両譲り受けたもので、当初はレールバスと同じ塗装で通学列車に使用されま

した。1989 年の全通時に 2 両を国鉄清算事業団から譲り受け、1990 年から 1992 年まで使用されました。

全長:20,000 mm

## オハフ 800 形 ~短命に終わった元 50 系客車~



1989 年の全通に合わせてトロッコ型パノラマ客車であるうすずみ 1 形が 2 両用意されましたが、これはその控え車として 1990 年に

JR 四国からオハフ 50 を 3 両譲り受けたものです。しかし、活躍は短命に終わり、1995 年までに廃車されました。

全長:20,000mm

## スハフ 1100 形 ~ピンク帯の 12 系客車~



スハフ 1100 は 1990 年と 1992 年に JR 東海から 12 系客車を 5 両譲り受けたものです。2005 年までに全車廃車されました。

全長:21,300 mm

## スハフ 14 形 ~うすずみブルーラインの最後~



1994 年に JR 東海から 14 系客車を譲り受けたもので、書類上の形式はスハフ 2200 ですが、車体表記はそのままで使用されていました。客車列車が廃止となる

2006 年春まで使用され、臨時列車から通学列車まで広く使用されました。2006 年廃車。

全長:21,300 mm

## TDE10 形・TDE11 形 ~2006 年まで客貨車牽引に活躍したディーゼル機関車~



TDE10 形は樽見鉄道開業時に TDE101 を新造、TDE102、103 を衣浦臨海鉄道から譲り受けたものです。1988 年に国鉄清算事業団から 1 両購入し、TDE105 とし

ます。1992 年には TDE103 を高崎運輸に譲渡し、西濃鉄道から TDE113 を導入しました。

全長:14,150mm 最高速度:85 km/h エンジン:DML61ZB (1350PS)