

世界の列車トイレ  
ーフィンランドー

NPO21 世紀水倶楽部副理事長

清水 洽

今回はイタリア在住の娘からのレポートです。2016年3月29日からヘルシンキで開催されたフィギュアスケート世界選手権を見に行く際に、列車トイレの写真を撮るよう強引に依頼しました。



写真1 フィギュアスケート世界選手権 2017 フィンランド大会の会場と、会場のスーパービジョンに映し出された優勝の羽生結弦と 2 位の宇野昌磨両選手 (2017.4.1)

フィンランドはスカンジナビア半島の付け根にある共和国で緯度が高く、北部地帯は白夜で日が沈まない日が年に 10 日あり、冬季のボスニア湾は凍ってしまいます。19 世紀までスウェーデンに支配され、その後ロシアに併合されましたが、第 1 次世界大戦後に独立しました。

豊富な森林資源を基に紙、パルプ等の工業が盛んな国で、鉄道が建設される前は湖沼と運河による交通網が盛んでしたが、凍結の問題があり 1850 年代から鉄道建設が計画されました。当初はロシア帝国の支配下にあったため、軌道はロシアと同じ 5 フィート(1524mm)で建設されたため EU 諸国への乗り入れはできませんが、ロシアへは直通運行が可能で、貨物や旅客列車を乗り換えずに行き来することが出来ますので、ロシアとヨーロッパを結ぶ中継輸送を果たしています。

1990 年にフィンランド国鉄となり、EU の鉄道政策に従い、1994 年には鉄道ネットワーク法により、鉄道インフラを管理するフィンランド鉄道庁 (RHK) と鉄道輸送事業などを行う VR グループに上下分離されました。この VR グループの傘下には、旅客と貨物輸送を行う VR 株式会社だけでなく、鉄道建設と路線保守を行う VR・Track 株式会社も入っています。

人口密度の低いフィンランドで旅客輸送は政府との契約で事業を運営しています。またヘルシンキ地域圏ではヘルシンキ地域交通局 (HSL) と VR グループが締結して通勤輸送

を運行しています。

一方、鉄道路線は広大な国土に対し人口密度は低いので、総路線 5850km の約 1 割は単線で約半分の 2400km が電化されています。また、氷点下 50℃以下となる酷寒冷地のフィンランドでは日本のように降雪は少なく、除雪専用車はなく、ポイントや踏切、信号機などの各種設備はマイナス 50℃の酷寒冷地の設備で造られており、安定した運行が可能な鉄道輸送が重要視されています。

国内都市間輸送では、高速振子列車(ペンドリーノ S 220)を始めとする最高速度 220km/h の高速列車が各都市を繋いでいます。またロシアとの国際輸送にはロシア鉄道による 50% の出資によりカレリアン・トレインズが設立され、2010 年 12 月よりヘルシンキ～サンクトペテルブルク間には 220km/h の高速車両が運行しています。またヘルシンキ～モスクワ間には 1 日 1 往復の寝台列車も運行されています。鉄道ではロシアとの繋がりが強いようです。

一方、貨物輸送は、道路輸送の重量ベースで 6 倍以上が鉄道に担っており、貨物輸送はヨーロッパとロシア／アジアを結びわめて重要な役割を担っています。特にフィンランドは冬も凍ることのないハマナやハンコなどの大型港をバルト海に持っており、シベリア鉄道 (S L B) と、ヨーロッパ側のゲートウェイであるバルト海の港湾と直結した重要な鉄道です。

2015.年 7 月 1 日にはヘルシンキ・ヴァンター国際空港を結ぶアクセス線が EU の資金協力で開設されました。将来的にはセイナヨキ～オウル間 (延長 335km) の 160~200km/h への高速化や軸重 25 との貨物輸送のための軌道改良工事が進められています。また新規事業としてタリン (エストニア) と結ぶ全長 50km 以上の海底トンネルが計画されています。



写真 2 フィンランドの入り口ヘルシンキ中央駅。エルエル・サーリネンの設計により 1914 年に完成した (2017.3.29)



写真3 フィンランド駅のホーム。左右のVRの提唱タイプのDMU、中央がVRの高速列車ベンドリーノS220 (2017.3.29)



写真4 高速列車ベンドリーノS220とトイレ (2017.3.29)



写真5 ベンドリーノS220の真空式トイレと洗面所〈2017.3.29〉



写真6 ヘルシンキとヘルシンキ・ヴァンター空港を結ぶリングレールラインを走る専用列車 (2017.3.29)

尚、写真はすべて清水みのり氏提供

引用文献

1) 一般社団法人海外鉄道技術協会「世界の鉄道」2015.10.2