

あとがき

「総合車両製作所技報」第7号をお届けいたします。

今号は、「新時代を拓くsustinaの量産」と銘打って、当社が60年ほど前、国内における先駆けとして開発したステンレス車両のこれまでの歩みとその過程で成し遂げた技術革新、当社のステンレス車両のブランド sustina に導入された技術革新と量産技術、そしてその代表例として sustina シリーズ7車種をご紹介します。

ステンレス車両は、日本の通勤車両の約6割を占める、いわば「デファクトスタンダード」となっています。また、当社のステンレス車両総生産量数は、約1万5千両に達しています。ここまで参りましたのも、鉄道事業者を初め、関係者の皆様の御協力と御指導の賜物と感謝申し上げます。

ステンレス車両は、何故、ここまで日本国内で広まったのか？一言でいえば、「日本の風土に合っているから」ではないでしょうか？

私は若かりし頃、電車のオーバホール工場で働いていましたが、当時は鋼製電車が主流でした。鋼製電車は屋根の切れ目等から雨水が侵入し、車体が腐食します。工場入場時に車体を検査ハンマの尖った部分で叩くと、穴があくことがあります。その場合は塗装を剥がして鋼板を溶接しなおし、パテを塗りなおして再塗装する大工事になってしまいます。ステンレス車両はそのような心配がなく、メンテナンスを軽減でき、強度上の腐食余裕もいらず軽量化が図れます。また、当社に保存されている日本初のステンレス車両、東京急行電鉄デハ5201は、現在も美しい外観を保っています。このようなステンレス車両の特性が、雨の多い日本の風土に適合し、特に通勤車両のデファクトスタンダードになったのだ、と思います。

当社は次代を見据え、ステンレス通勤車両のブランド sustina を展開しています。ステンレス車両の特性や当社が培った設計・製造技術に、車体や部品への「共通プラットフォーム」導入によるコストダウン、レーザー溶接などの新技術導入による品質向上、お客さまの御要望にきめ細かく対応できるオプションメニューの充実により、ステンレス車両を更に磨き上げ、国内外に広めて行きたいと考えています。

今号は、いわば当社の「これまで」と「これから」をまとめた技報です。是非、御一読頂き、様々な視点からの御意見やアドバイスを賜れば幸いです。

常務取締役 技術本部長
橋爪 進