

みんな



<https://www.mintetsu.or.jp/>

特集

地域貨物鉄道の現状と課題

[岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み]

田園都市線の日々

先日、ものすごく久しぶりに東急田園都市線に乗った。七、八年ぶりぐらいだろうか。

うちにいる三歳児と子ども向けの人形劇を観るためにコンサートホールへ向かう途中、渋谷駅のプラットホームで思わず、

「この電車、ママが若いときによく使ったんだよ」と呟いた。

「ママが十年生のときに乗ったの？」と三歳児が尋ねる。

十年生というのは、三歳児がこの頃しよつちゅう口にする言葉で、私にも意味はよくわからないのだが、「ワタシが大きくなって十年生になったら……」「十年生になったあと、お仕事して……」などと言うので、おそろ

く、お姉さんお兄さんのような存在を指しているのだと思う。「そうだよ」

額きながら急行電車が地下の線路の先に消えていくのを見送った。

私に通っていた大学は、一、二年生用の校舎がたまプラーザにあつて、三、四年生用の校舎が渋谷にあつた。私は埼玉にある実家から二時間かけて通学していて、文庫本を広げながら電車に長時間揺られた。渋谷からたまプラーザは、東急田園都市線の各停で三十分くらいかかる。ふつとページが明るくなると二子玉川で、それまでは地下を走っていた電車が地上に出ているのだった。窓から多摩川が見えるとスーッと心が広がるような気分になった。二子玉川は今ではおしゃれタウン

山崎ナオコロー

になっているが、私が大学生だった二十年ほど前はまだまだそんなに開発されていなくて、寂れた川沿いの街だった。渋谷とたまプラーザの間くらいにある二子玉川にある多摩川の川岸で友人たちとよく語り合った。サークルの人間関係がどうの、片思いがどうの、単位を落としそうでどうの、友人の誰々に嫌われているかもしれないとどうの、と今思えばくだらない悩みを打ち明けあつて、ときにはばかばかしい理由で泣いた。夕闇の川岸から、田園都市線が窓を光らせながら橋の上を走っていくのがプレスレットのように見えたことを覚えている。

用賀、溝の口、鷺沼、中央林間に友人たちがそれぞれひとり暮らししていて、よく泊まりに行っていた。

イラスト・岡林玲



みんな

CONTENTS

Vol. 72

2020

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、73社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

マンドリンサークルに入っていた私は、溝の口にあるノクティという施設で、マンドリンのコンサートをしたこともある。

そして、どこよりもたまプラーザには思い出が詰まっている。たまプラーザは今でもそぞろえているが、当時は畑の中に大学の校舎があった。そののどかな道や、友人たちとランチや夕食を共にした安くてボリュームのある中華やあんまりおしゃやではないイタリア

ンの店の数々を思い出す。

田園都市線の駅はどこも、私がよく使っていた頃に比べると格段に洗練されて、日々は遠くなった。

大学の友人たちはそれぞれ育児や仕事でいそがしく、最近はあまり会えていない。

過去は消えた感じがする。

子どもと一緒に田園都市線に乗る日が来るとは思っていなかった。

隣にいる三歳の子どもも、二十年後

には片思いをしたりひとり暮らしをしたりしてばかばかしいことで泣くのだろうか。日々というのは不思議なものだ。

やまざき なおこーら

作家。福岡県生まれ。2004年、「人のセックスを笑うな」で第41回文藝賞を受賞し、作家デビュー。著書に小説「人のセックスを笑うな」「ガッラ美容室別室」「スキの屈辱」「昼田とハッコウ」「美しい距離」鳥居清雪文学賞受賞「偽姉妹」ほか、エッセイ「かわいいう」母ではなくて、親になる「文豪お墓まいり記」などがある。近著に小説「趣味で腹いっぱい」、エッセイ「フスの自信の持ち方」がある。



02 田園都市線の日々

●作家 山崎ナオコ

基調報告

04 貨物輸送市場をめぐる構造変化と鉄道貨物輸送の役割

●流通経済大学 流通情報学部 教授 林克彦

特集／地域貨物鉄道の現状と課題

〔岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み〕

TOP INTERVIEW. I

08 石灰石輸送を通じ、震災復興に貢献し地域の経済を支える

●岩手開発鉄道株式会社 代表取締役社長 岡田真一

REPORT. I

12 震災の被害を乗り越え地域企業として生きる

●岩手開発鉄道株式会社 取締役 伊藤林人
●岩手開発鉄道株式会社 鉄道部長 運輸課長兼務 鈴木貴之
●太平洋セメント株式会社 大船渡工場 工場長 服部誠

SPECIAL INTERVIEW

15 復興の次のステージで官民一体となった地域力向上を目指す

●大船渡市長 戸田公明

16 TOP INTERVIEW. II 貨物・旅客輸送併営で地域活性化に取り組み

●水島臨海鉄道株式会社 代表取締役専務 西山賢治

REPORT. II

20 地域の臨海鉄道として地域一体で活性化を目指す

●水島臨海鉄道株式会社 取締役施設部長 井手敏夫
●水島臨海鉄道株式会社 営業部 部長 中塚和彦
●倉敷市 建設局 都市計画部 交通政策課 課長 中上唯志

●取材協力 ◇岩手開発鉄道株式会社 総務部長 村上美保／総務部総務課 課長 山口祐樹
◇水島臨海鉄道株式会社 総務部長 犬飼浩二／総務部 係長 猪木やよい

特別寄稿

24 行商列車と「カンカン部隊」

一産地と食卓とを結ぶ食文化の担い手たち
●旅の文化研究所 研究主幹・博士（文学） 山本志乃

28 山万株式会社鉄道事業部

連載 民営鉄道の起源を訪ねて―鉄路は何を目指したか

30 阪急電鉄 宝塚本線・箕面線

●日本宗教史研究家 渋谷申博

輸送機関別貨物輸送量の推移

貨物輸送需要は、経済活動から派生して生じる。このため、貨物輸送市場は経済成長や産業構造、流通体制の変化等によって大きく影響される。さらに国内貨物輸送で用いられる鉄道、トラック、内航海運等の輸送機関は、技術進歩やインフラ整備とともに発展し、輸送機関間の競合領域が拡大している。最初にこのような観点から、近年の経済動向や輸送機関の発展等と照らし合わせながら、輸送機関別に貨物輸送量の推移をみておきたい（図1）。

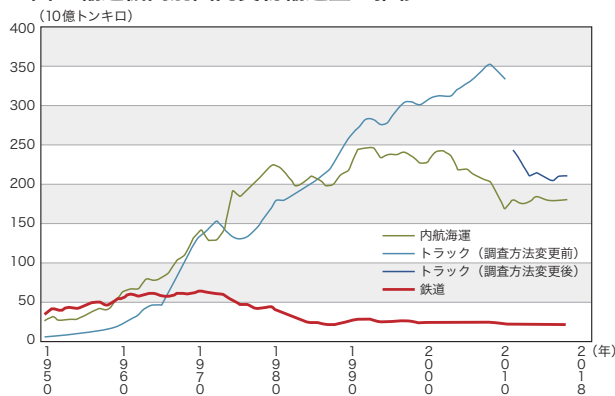
戦後復興期を振り返ると、戦時徴用され大きな被害を受けたトラックや船舶と比較し被害が小さかった鉄道は、復興を担う重要な輸送機関として活躍した。高度成長期に入ると貨物輸送需要は急増し、鉄道貨物輸送量は増大していく。しかし、道路網の整備やトラックの性能向上とともにトラック輸送が急成長し、貨物分野でもモータリゼーションが進んだ。トラック輸送の成長率は鉄道を大きく上回り、1966年度にはトラック輸送量が鉄道輸送量を上回った。この頃から鉄道貨物輸送は伸び悩み、1970年度をピークに長期減少傾向を示すようになった。石油危機を経て安定成長期に移行すると、日本の産業構造は重厚大型から軽薄短小型に転換が進んだ。加工組み立て型産業の製品や部品、日用雑貨品等、トラックに適合した貨物輸送需

要が増加し、高速道路や幹線道路の整備とともにトラック事業者は全国に輸送網を拡大し、長距離輸送でも主役を担うようになった。荷主企業は、在庫削減のため多頻度小口物流方式を導入するようになり、迅速で柔軟なトラック輸送が必要不可欠になった。

一方、鉄道貨物に合致した産業基礎物資の輸送需要は減少傾向に転じた。なかでも鉄道の最大輸送品目であった石炭は、石油へのエネルギー転換とともに急減する。国鉄は貨物駅や貨物列車を削減し、操車場で貨車を仕分ける継送方式を廃止するなど合理化を進めたものの、毎年膨大な損失を計上し続けることになった。

1987年の国鉄分割民営化により、JR貨物（日本貨物鉄道）は旅客鉄道から線路を借りて貨物列車を運行

■図1 輸送機関別国内貨物輸送量の推移



注：トラック輸送量については2010年度以降調査方法が変更されたため、それ以前の数値と連続しない。
資料：国土交通省「陸運統計要覧」、「交通関連統計資料集」

鉄道の未来学

基調報告 56

鉄道貨物輸送の衰退には、複雑な要因が絡み合っており、隘路も多い。地球規模での環境問題への対応や深刻な長距離運転者不足から、「貨物鉄道へのモーダルシフト」が叫ばれて久しいが、さまざまな問題点を解きほぐした上で、鉄道による物流ネットワークをどう再構築していくのか。わが国の交通・物流政策の動向を踏まえ、展望する。

貨物輸送市場をめぐる構造変化と鉄道貨物輸送の役割

流通経済大学
流通情報学部 教授

林 克彦

Katsuhiko HAYASHI

東京工業大学理工学研究科社会工学専攻修士課程修了。その後、民間研究所、他大学を経て、2007年度より流通経済大学流通情報学部に着任。研究・専攻分野は物流産業論、ロジスティクス論。日本物流学会、日本交通学会、日本海運経済学会に所属。（公社）日本ロジスティクスシステム協会調査研究委員会委員。著書に『宅配便革命』などがある。

する第2種鉄道事業者となった。JR貨物は採算性を重視し、コンテナ輸送に集中し、貨車を1車単位で貸し切る「車扱い」では石油、セメント、石灰石等の物資別専用列車に特化した。JR貨物発足後は、バブル期の輸送需要増加もあり初年度から黒字となった。

しかし、バブル崩壊後は輸送需要減や台風、地震等による度重なる輸送障害の影響によって赤字経営を余儀なくされてきた。最近では、トラック運転者不足の追い風もあり経営が安定化し、2016年度から2年連続で鉄道事業が黒字になったが、2018年度には西日本豪雨により山陽線が長期不通となり、2019年度も台風や豪雨による輸送障害が続くなど、災害に対する脆弱性が改めて大きな課題となっている。

一方、1990年、物流2法による規制緩和以降、物流事業者の参入が急増し、特にトラック輸送事業者は激しい運賃競争を繰り広げた。さらに荷主企業のニーズに応じて総合的な物流サービスを提供する総合物流事業者が競争力を増し、トラック輸送は総合物流サービスの重要な構成要素となった。こうしてトラック輸送は、量的にも質的にも物流の主役としての地位を確固たるものとした。

最近では、国内輸送に占めるトラック輸送のシェアは半分近くまで増加し、鉄道は5%程度に留まっている(トンキロベース)。鉄道の優位性が発

揮できる長距離(1000km以上)でも6・1%であり、自動車の18・1%を下回っている(2016年度、この他に内航海運75・8%)。

民鉄による貨物輸送の状況

日本における鉄道貨物輸送は、国鉄とそれを継承するJR貨物が全国的な幹線輸送を担い、全国各地の民営鉄道(民鉄)はその地域の輸送需要を満たしてきた。民鉄は鉄道延長距離が短いためトンキロベースの輸送量はごく限られている。トンベースで見ると、各地に臨海鉄道が設立された高度成長期に増加し、1971年度にはピークとなる5800万トン記録した。

民鉄の貨物輸送量は、その後、長期にわたり減少傾向が続き、2016年度には1322万トンになった。JR貨物の輸送量3071万トンと比較し、43%程度の輸送量である。また民鉄のコンテナ輸送量はJR貨物の12%程度しかないが、車扱い輸送量では民鉄が上回っている(表1)。

臨海鉄道は、全国で臨海工業地帯に鉄道を整備するため、国鉄、地方自治

体、企業が共同出資して設立された。1963年に京葉臨海鉄道が開業して以来、合計13社が設立されたが、現在は10社に減っている。扱い別にみると、臨海鉄道は車扱い422万トンに対し、コンテナを271万トン輸送している。臨海鉄道は、JR貨物の全国

コンテナ路線と接続し、臨海工業地帯で重要なコンテナ支線としても役立っていることが分かる。

会社別にみると、大規模工業地帯にある京葉、神奈川、名古屋各臨海鉄道の輸送量が100万トンを超えている。いずれも工業地域に発着するバルク貨物の車扱い輸送が多くを占めており、京葉臨海鉄道では輸送量の約77%を石油製品、神奈川臨海鉄道でも約70%を石油製品、名古屋臨海鉄道では約59%を石灰石が占めている。その他の臨海鉄道についても、仙台臨海鉄道では石油製品、福島臨海鉄道では金属鉱、衣浦臨海鉄道では化学工業品と鉱産品が大部分を占めている。また、水

島臨海鉄道、八戸臨海鉄道、秋田臨海鉄道、鹿島臨海鉄道では、車扱いはなくコンテナのみを輸送している。鹿島臨海鉄道と水島臨海鉄道では、旅客輸送を行っている。

臨海鉄道以外の民鉄では、8社が貨物を輸送しており、8社合計輸送量は臨海鉄道合計にやや及ばない程度である。扱い別にみると、コン

■表1 民鉄による貨物輸送状況(2016年度)

事業者名	コンテナ 輸送トン数 (トン)	車扱い輸送トン数(トン)			輸送トン数 合計(トン)	輸送人員 (千人)
		主要輸送品目				
		品目	(トン)			
八戸臨海鉄道	330,825	0			330,825	0
仙台臨海鉄道	130,177	552,644	石油製品	492,608	682,821	0
福島臨海鉄道	76,893	193,850	金属鉱	175,370	270,743	0
秋田臨海鉄道	128,600	0			128,600	0
鹿島臨海鉄道	280,737	0			280,737	2,185
京葉臨海鉄道	544,259	1,430,875	石油製品	1,297,861	1,975,134	0
神奈川臨海鉄道	276,507	1,006,000	石油製品	897,564	1,282,507	0
名古屋臨海鉄道	504,846	735,592	石灰石	731,440	1,240,438	0
衣浦臨海鉄道	64,527	301,168	化学工業品	150,080	365,695	0
水島臨海鉄道	373,444	0			373,444	1,759
臨海鉄道合計	2,710,815	4,220,129	石油製品	2,688,033	6,930,944	3,944
太平洋石炭販売輸送	0	416,040	石炭	416,040	416,040	0
岩手開発鉄道	0	2,171,376	石灰石	2,171,376	2,171,376	0
黒部峡谷鉄道	0	25,644	金属製品	5,955	25,644	1,021
秩父鉄道	0	1,933,388	石灰石	1,770,720	1,933,388	8,036
名古屋鉄道	0	4,400	機械	4,400	4,400	378,876
大井川鐵道	0	464	分類不能	464	464	682
三岐鉄道	0	1,087,864	セメント	795,264	1,087,864	5,736
西濃鉄道	0	654,432	石灰石	654,432	654,432	0
臨海鉄道以外合計	0	6,293,608	石灰石	4,596,528	6,293,608	394,351
総合計(民鉄)	2,710,815	10,513,737	石灰石	5,327,968	13,224,552	398,295
(参考) 日本貨物鉄道	21,949,793	8,765,201	石灰石	5,944,372	30,714,994	0

資料：国土交通省『鉄道統計年報』

テナはなく車扱いのみである。輸送量の多い会社順に輸送品目をみると、岩手開発鉄道は石灰石専門、秩父鉄道はほとんどが石灰石、三岐鉄道も大部分が石灰石、西濃鉄道も石灰石専門、太平洋石炭販売輸送は石灰石専門である。なお貨物を輸送している民鉄のうち、旅客を輸送していないのは岩手開発鉄道、西濃鉄道、太平洋石炭販売輸送で、他の5社は旅客輸送を行っている。

忘れてならないのは、貨物を輸送していてもJR貨物の全国輸送網の一部として重要な役割を果たしている民



岩手開発鉄道はセメント原材料の石灰石輸送を専業とする

鉄があることである。それは、整備新幹線開業後、JR旅客会社から経営分離され第3セクターに移管された道南いさりび鉄道、青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道等の並行在来線鉄道会社である。JR貨物は並行在来線鉄道会社の線路を利用できなければ全国輸送が不可能であり、並行在来線鉄道会社は貨物を輸送していないものの、その協力なしには貨物輸送は成り立たない。

モーダルシフト政策の展開

企業間取引を主体とする貨物輸送市場では、荷主企業は経済原則に基づいてトラック輸送を選択してきた。トラック輸送は、低廉な運賃、迅速性、ドア・ツー・ドア輸送等の面で優れ、荷主企業に支持されてきた。しかし、環境負荷、安全性、エネルギー効率といった社会的費用の観点か

らみると、トラック輸送は鉄道輸送と比べ劣っている。CO₂排出量原単位（1トンの貨物を1km輸送した時のCO₂排出量）を比べると、営業用トラックは鉄道の11倍以上ある。

労働集約型のトラック輸送産業では、好景気が続き輸送需要が増大するたびに労働力不足が生じた。高度成長期やバブル期にも運転者不足が問題となったが、その後の景気後退期に解消された。しかし、現在の労働力不足は少子高齢化のもとで生じており、物流危機とも呼ばれる状況に陥っている。物流の労働生産性向上が重要課題となっており、ここでも鉄道輸送が高く評価されている。

市場メカニズムだけでは解消できない社会的費用や持続可能性といった課題に対処するため、政府はモーダルシフトを提唱してきた。第2次石油危機後の1981年には、省エネルギーを目的として運輸政策審議会答申にモーダルシフトが初めて記された。その後、バブル期（1990年）には労働

力不足対策、京都議定書が採択（1997年）されてからは地球環境問題への対応を主目的としてモーダルシフト政策が取られてきた。さらに物流分野の労働力不足が社会問題化するなか、2015年の交通政策基本計画では労働力不足対策も環境対策と並ぶ目的として掲げられ、モーダルシフト促進が謳われている。

モーダルシフト政策のもとで、鉄道

貨物のインフラ整備に対して30%補助が行われ、コンテナ輸送力が増強されてきた。主要幹線となる東海道線、山陽線、北九州ー福岡間で輸送力増強事業が行われ、東京ー福岡間で長編成コンテナ列車（26両編成）の直通運転が可能になった。その他にも武蔵野線・京葉線での貨物列車走行対応、門司貨物拠点整備、隅田川駅輸送力増強事業等が実施された。輸送力増強工事の完了により、コンテナ輸送力は13%程度増加した。さらにモーダルシフト推進のための補助制度が設けられ、荷主企業と物流事業者との連携促進事業に対する初年度運行経費補助、10トントラック荷台と同等の31フィートコンテナやトップリフター等の荷役機器導入経費に対する補助等が実施されている（国土交通省『鉄道へのモーダルシフトの状況及び検討にあたっての問題意識について』）。

モーダルシフトを推進する企業に対する認定や表彰を行う制度も広まっている。国土交通省・経済産業省等によるグリーン物流優良事業者表彰、鉄道貨物協会によるエコレールマーク認定、日本物流団体連合会によるモーダルシフト優良事業者公表・表彰制度等があり、多くの企業が参加、応募している。このうち鉄道を一定割合以上利用している商品や企業を認定するエコレールマーク認定商品数は、209品目、認定企業は92社に増加している。

モーダルシフトへの取り組み

モーダルシフトでは、定型的な大量貨物を往復輸送で転換できれば効果が大きい。専用列車導入で注目を集めたのが、佐川急便専用コンテナ列車「スーパールールカーゴ」(2004年)である。電車型高速貨物列車を導入することにより、東京貨物ターミナル―大阪・安治川口を約6時間に短縮し、宅配便の幹線輸送を担えるようになった。幹線トラックの荷台と同等の31フィートコンテナを導入することにより、トラックを前提とする宅配便輸送システムに組み込むことが可能になった。同列車は16両編成で、31フィートコンテナ28個を輸送することができる。この事例では、集配距離が短いこともプラス要因となり、CO₂排出量が81・4%削減された。

この他31フィートコンテナを利用した専用コンテナ列車には、トヨタ・ロングパス・エクスプレス」(名古屋南貨物ターミナル―盛岡貨物ターミナル、2006年)や福山通運の専用コンテナ列車(東京貨物ターミナル―東福山―西岡山、2013年)、西濃運輸の一部貸切専用列車(大阪・吹田貨物ターミナル―郡山貨物ターミナル―仙台港、2018年)等がある。また、専用列車を運行するほど貨物量がない事業者向けには、複数の利用運送事業者が共同利用する「スーパージェーン」

「シャトル列車」(東京貨物ターミナル―安治川口、2006年)が運行されている。

最近では、純平日(火曜日・金曜日)に幹線で専用列車を運行する余裕がなくなっており、それ以外の日に専用列車を運行する動きがみられる。イオンは仕入れ先の食品・日用品メーカーと協力して、2014年末頃から繁忙期の日曜日に東京―大阪間で専用列車を仕立てている。食品メーカー系の物流子会社を統合して設立された「エフエフエフ」は、2019年ゴールデンウィーク前の日曜日に東京―大阪で専用列車を仕立てた。

大部分のコンテナは専用列車ではなくJR貨物の定期列車で輸送されているが、鉄道の人気が高まり幹線輸送では予約がとりにくい状況になっている。このため比較的余裕のある区間を利用したモーダルシフトの取り組みが目につくようになった。例えばアサヒビールとキリンビールは協力して、2017年から利用率の低い北陸線下り便を吹田から金沢まで利用するようになった。両社は、北陸向け商品の生産工場を関西に移転してモーダルシフトを行ったが、CO₂排出量を50・6%削減することができた。

鉄道貨物輸送の将来

深刻な長距離運転者不足が追い風となり、鉄道貨物輸送の人気が高まって

いる。輸送枠は實際上、満杯に近づいているにもかかわらず、JR貨物は旅客会社の協力がなければ輸送力を拡大することができない状況にある。

このため短期的には、最近取り組みが増えているように、輸送力に余裕がある区間や方面を活用してモーダルシフトを行う必要がある。この場合、輸送需要が少ない区間が中心となり、荷主企業単独では、定期的に鉄道を利用するのに十分な貨物がないことが多いため、利用運送事業者には、このような輸送余力とマッチングさせる役割が求められる。

運転者不足は、利用運送事業でも深刻化している。長距離輸送が多い鉄道貨物では、コンテナへの積載率を高めるため、手積み手降ろしで貨物を満載にする場合が多い。パレット導入等により労働負担を軽減し、労働条件を改善するなどして、集配運転者を確保していかなければならない。

民鉄の線路にはJR貨物と接続している区間も多く、特に臨海部では大きな輸送需要がありモーダルシフトでの利用可能性が高い。実際、トヨタ・ロングパス・エクスプレスでは名古屋臨海鉄道、西濃専用列車では仙台臨海鉄道が運行区間の一部となっている。今後もJR貨物の全国ネットワークを補完する重要な役割を果たすことが期待される。

民鉄はまた、石灰石、石油等を大量

に車扱いで輸送している。これらの貨物は特性上鉄道輸送が適合しており、トラック輸送に転換した場合、大量のCO₂やNO_x等が排出され交通安全等のリスクが高まることになる。鉄道輸送を維持することが、このような社会的費用の増加を防ぐことにつながる。

地域に密着した民鉄には、地域特性に合った貨物輸送需要の掘り起こしも期待される。神奈川臨海鉄道は、南北に地形が細長い川崎市内でゴミや焼却灰をコンテナ輸送している。京福電気鉄道では、道路混雑が著しい観光地を走る嵐山本線でヤマト運輸の専用電車を運行している。旅客鉄道の乗車率が低く、宅配便の輸送効率も低い地方部では、北越急行が佐川急便、明知鉄道が日本郵便、JR貨物でも宗谷線で佐川急便と協力し、貨客混載を開始している。

中長期的には、モーダルシフトの社会的なニーズに応えられるように、現在、隘路となつている区間を中心に輸送力を増強することが必要である。JR貨物は、経営改善のため長年にわたって設備、人員への投資を絞り込んできたが、ようやく経営が安定化する兆しがみえてきた。一方でなお、輸送障害対策、北海道新幹線高速化時の青函トンネル内共用走行、並行在来線の維持、線路使用料の議論など、多くの課題が残されている。持続可能な物流を実現するために、長期的視点からの議論が必要になっている。

特集：地域貨物鉄道の現状と課題

[岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み]

石灰石輸送を通じ、
震災復興に貢献し
地域の経済を支える

大船渡市と岩手県内陸部を結び、沿線地域の開発と産業振興を目指して設立された岩手開発鉄道は、2019年8月、創業80年を迎えた。

日本民営鉄道協会加盟会社73社の中で、唯一の貨物輸送を専業とする鉄道事業者である。

2011年の東日本大震災で甚大な被害を受けたが、8カ月後には運転再開。セメント原料である石灰石の鉄道輸送を通じ、震災からの復興に貢献している。鉄道貨物輸送をめぐる事業環境と経営方針について、岡田真一代表取締役社長にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之



岩手開発鉄道株式会社
代表取締役社長

岡田真一
Shinichi OKADA

三セク地方鉄道の先駆的存在

——岩手開発鉄道は第三セクター方式で運営される地方鉄道の先駆的存在ですが、創業80周年をどのような思いで迎えられましたか。

岡田 当社は赤崎―岩手石橋間、総延長11・5kmの路線を有し、セメントの原材料となる石灰石を輸送する貨物専用鉄道です。現在は太平洋セメントが8割以上の株式を有していますが、も

ともとは80年前に、当時の雪沢千代治岩手県知事が発起人総代となり、地域の行政と民間の方々が産業振興と地元の発展を目指して創設されました。現在でも沿線市町の戸田公明大船渡市長、神田謙一住田町長が取締役や監査役を務めています。

初期の計画では、大船渡市・盛^{さか}駅と遠野市の釜石線平倉駅を結ぶ構想でしたが、太平洋戦争で建設工事が中断し、戦後の1950年に日頃市線

(盛―日頃市間)が開業しました。しかし、貨物・旅客とも利用が伸びず、1957年に赤崎線(盛―赤崎間)を開業、さらに1960年に日頃市線(日頃市―岩手石橋間)の路線延長を行いました。石灰石輸送を開始することになりました。石灰石輸送の歴史も60年になろうとしています。

旅客営業は、自動車の普及とともに利用が減少し、1992年4月に惜しまれながらも廃止となりました。

当社の旅客の時代を知る古い地元の方々は、今でも特別な親しみを込めて「開発さん」と呼んでくださいます。「開発さん」と呼んでくださいます。一方、旅客の時代を知らない新しい世代の方々にとっては、当社は「セメント関連の輸送を行っている会社」というイメージが強いようですね。「実は東北の鉄道が東北本線のみだった時代に、大船渡の人を花巻経由で東北本線までつなぐために、地元の先輩たちが計画した鉄道会社なんですよ」とお話

特集：地域貨物鉄道の現状と課題

〔岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み〕



年間約200万トンの石灰石を輸送する

しすると、若い方々は大変驚かれます。地元のさまざまな世代の皆さまから大きな支援をいただきながら歩んできた80年の歴史であると感謝しています。

——近年、セメント需要は高いまま推移していることですが、東日本大震災などを含めて、これまでの事業環境について伺えますでしょうか。

岡田 1990年代以前には、当社が担当する石灰石の輸送量は年間400万トン以上ありましたが、その後は徐々に減少傾向が続いていました。また2009年に当時の政権が「コンクリートから人へ」というスローガンを掲げて以降は、セメント産業全体の生産量が落ちていました。

けれども、2011年に発生した東日本大震災で、すべてを押し流す津波の中で、破壊されながらもコンクリート建造物が屹立していた光景をご記憶

の方も多いと思います。心痛む光景ではありましたが、わたしたちが運ぶ石灰石がセメントとなりコンクリートとなつて、人々の生命や財産を守る一助となつていることを、改めて自覚することができた、そんな光景でもありました。このとき、胸に刻んだ思いが震災復興に取り組む当社の大きな力となつていきます。

東日本大震災の復興やその後、国内各地で起こった災害からの復興、また2020年東京オリンピック・パラリンピック関連施設の建設などで、近年はセメント需要が高まり、太平洋セメント大船渡工場（以下、大船渡工場）も堅調に推移しています。

また、大船渡工場では工期を短縮できる特殊なセメントを製造しています。災害復興やオリンピック・パラリンピックの施設建設のように工期が短いケースでは重宝され、需要が多いんですね。当社の石灰石輸送量も増加し、現在は積込場のある岩手石橋駅から大船渡工場のある赤崎駅まで1日18往復、年間約200万トンを輸送しています。おかげさまでほぼフル稼働の状態です。

ただ、企業経営としては需要が低迷している時期に輸送体制のスリム化を実施しており、それをフル運転に戻したことで人手不足が生じています。震災以降、若手の採用を増やし、要員としては充足しつつあるのですが、鉄道事業はそこからの育成に時間がかかり

ます。現在、人材育成に取り組んでいるところですよ。

——安全・安定輸送の維持については、どのような取り組みをされていますか。

岡田 当社は鉄道会社ですから、当然これは国土交通省、東北運輸局の所管となります。国の鉄道関係の法令の下で事業を行っていますが、現在、株式の8割以上を有している太平洋セメントは経済産業省の所管です。セメント産業は大きな装置産業であり、「鉄道事業としての安全」とは共通の事柄がありつつ、鉄道事業とは異なる製造業としての安全ルールが存在します。そのように異なる双方の安全文化を融合させて、万全の安全管理を行うよう努力しています。

東日本大震災の年に運転再開

——東日本大震災では、被災から8カ月後の11月に運転を再開されました。当時のことをお話しいただけますか。

岡田 当社も津波で中心駅の盛駅から赤崎駅までの約2kmにわたり、大きな被害を受けました。同様に甚大な被害を受けた大船渡工場は、4月に完全復旧を宣言し、復旧計画を発表しました。これに合わせ、当社も8カ月後の11月の運転再開に向け、復旧作業を直ちに開始したんです。全社員が一丸となつて復旧に取り組みましたが、やはり地元の皆さまからのご支援が大きき力になりました。

大船渡工場で、復旧した機械が稼働を開始し、あちこちから蒸気が上がり、150mの煙突に灯りが点いたとき、地域の方々はとても喜んでおられました。当社にも全国から励ましの言葉が寄せられ本当にありがたく思いました。

復旧後、大船渡工場では、被災地の瓦礫を受け入れ、焼却処理を行いました。当社グループ会社である開発運輸もその一助になるべく瓦礫をトラックで工場に運ぶなど、地域一体となつて取り組みました。

——岩手開発鉄道、三陸鉄道、鉄道から転換したJR東日本の大船渡線BRTと、この地域の鉄道は東日本大震災から復興し、三様の役割を果たしながら地域を支えています。

岡田 私どももそうありたいと強く願っています。盛駅の跨線橋からは3



JR 東日本と三陸鉄道、岩手開発鉄道の3線が共有する盛駅



DD5601 が 18 両の貨車を牽引する

両メンテナンスを受託されていますね。

岡田 ええ、自社のディーゼル機関車・貨車などの保守・点検・整備、エンジンや台車などのオーバーホール、そのほか検査などを自社工場で行っており、他社の車両整備も受注しています。東北鉄道協会が取り組む技術力共有化事業を通じて、また個別に各社と連携を取り合いながら、東北地方鉄道の維持・発展に取り組んでいます。

50 年先まで視野に入れた戦略

——大船渡市の復興計画が総仕上げの段階に入りましたが、そのような中、地域の鉄道会社としてのあり方についてはどのようにお考えですか。

岡田 当社は鉄道会社として創業していますが、子会社を3社保有しており、グループとしては、鉄道のほか、観光・印刷・不動産、観光バス・トラック輸送、上下水道工事・土木工事事業など多岐にわたる事業を展開しています。

もちろん主力事業は石灰石輸送となりますが、岩手開発鉄道グループとして、地域の方々に寄り添い、地域の生活を支えることを目標に邁進していきたいと思っています。

私たちはこの80年間、地元の皆さまにお供するという考えで歩んできまし

た。今の時代、若い方々はネットを使われますが、今でも旅行でも印刷でも何かあると、「開発さん、頼む」と頼りにされます。地域の方々には当社グループをもっと上手に活用していただきたいと思っています。また、当社グループが先頭に立って、他地域から地元を呼び込む、そんな取り組みをしていかなければならないとも考えています。

その一環として、現在実施しているのが「スマートスタイル開発鉄道グループ」キャンペーンです。「安全・安定・安心」を大原則として、地元の方々により「スマート」に、「役に立つ」「気の利いた」グループとして貢献していこうとPRしています。

——「開発さん」の愛称で親しまれたグループが地域ブランドとしてさらに浸透していくということですね。

岡田 特に若い世代の社員には、地域に貢献する企業としてのプライドを大切にしたいと思っています。

当社が運んでいる石灰石がセメントになり、それを使用したコンクリート構造物が建つ。自分たちの仕事は社会の中で役立っていることを理解しながら仕事に当たってほしいと願っていますし、当社社員ははじめグループ社員一人ひとりが自ら地域に溶け込み、地域の皆さまとさらに深く触れ合う、そんな

な努力をしていくよう指導していかたいと考えています。

——今後については、どのような抱負をお持ちですか。

岡田 大船渡工場は、新鉱山の開発により100年分の鉱量を確保しました。今回、開発した新鉱山が稼働を開始するのは2021年で、これと国内最大の7万5000キロワットのバイオマス発電所の立ち上げで、100年分の石灰石と50年以上の安定電力が確保されました。当社も「N50 (Next 50 years)」をキーワードに、向こう50年間の安定輸送を堅持するため、2019年度より車両・設備の近代化5カ年計画を推進しています。

石灰石の鉄道輸送という形で、地域の方々の生活や日本の産業の支えとなり、命や財産を守り、そして次世代につなげていく仕事に携わっていることを私たちは誇りとしています。これからも鉄道を中心にグループ会社一丸となってスマートスタイルで企業努力を重ねていきたいと思っています。

社の列車やBRTのバスがよく見えますが、このような場所は珍しく、各地からお越しになった皆さまもその光景を楽しんでおられます。3社共同年で一度開催する「3鉄まつり」には、全国から鉄道ファンの方々が大勢いらしてください。

私は三陸鉄道の取締役も務めており、JR山田線の宮古―釜石間を移管して2019年3月に誕生した全長163kmのリアス線が、先の台風19号の被害を受け、多くの区間で不通となっていることに胸が痛みます。当社は、三陸鉄道の車両整備を受注していますので、これまで以上に三陸鉄道の復興支援に取り組んでいきたいと考えています。

——三陸鉄道以外にも東北の鉄道の車



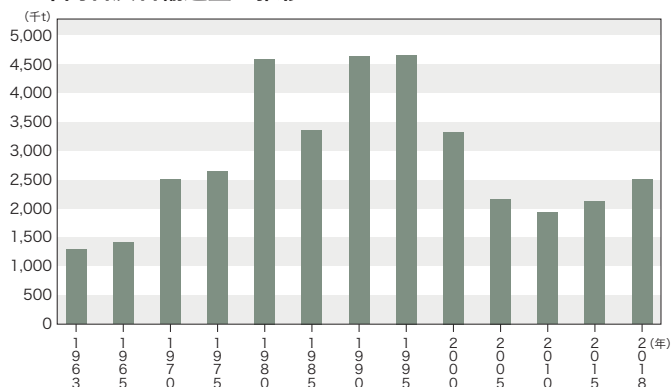
岩手開発鉄道 小史



営業キロ：赤崎－岩手石橋間 11.5km
動力車：ディーゼル機関車4両
貨車：35 t積ホキ100形車45両

- 1939年 8月 岩手県、沿線市町村ならびに関係企業による第三セクター地方鉄道会社として設立。岩手県大船渡港と県内陸部を結び、産業振興を図るとともに、その沿線地域の開発を目的として、国鉄（現・JR東日本）大船渡市盛駅－遠野市平倉駅間、約29kmの地方鉄道敷設免許を取得する。
- 1948年 1月 関係町村、地元関係者により、「岩手開発鉄道建設促進既成同盟会」設立。知事・運輸大臣に建設促進方陳情する。
- 1950年 10月 日頃市線 盛－日頃市間（6.4km）が開業。旅客、貨物輸送の営業を開始する。
列車ダイヤは、旅客・混合列車6往復、不定期2往復。
- 1955年 11月 開業の喜びとは裏腹に旅客数は少なく、苦難の営業が続く。再建築の一環として、小野田セメント株式会社大船渡工場（現・太平洋セメント株式会社大船渡工場）の製品輸送に合意する。これにより、盛－赤崎間の地方鉄道敷設免許を申請する。
- 1957年 6月 赤崎線 盛－赤崎間（2.0km）が開業。
赤崎駅は、小野田セメント株式会社大船渡工場専用線発着の貨物専用駅で、貨物輸送のみ営業。定期6往復・不定期1往復を運行する。
- 1957年 10月 ダイヤ改正。旅客・混合列車は1往復削減の5往復となる。
- 1960年 5月 チリ地震による津波被災。赤崎線が甚大な被害を受け、23日間の不通となる。
- 1960年 6月 日頃市線 日頃市－岩手石橋間（3.1km）を延伸、開業。
小野田セメント株式会社大船渡工場への石灰石輸送を開始する。機関車3両、ホッパー車13両を増備。1箇列車、30 t積車7両編成のスタートで、定期列車2往復・不定期列車3往復の運行ダイヤにより月間5万 t輸送を目指した。現在の鉄道営業路線延長11.5kmの体制はこのとき確立された。
- 1961年 10月 列車ダイヤ改正。石灰石列車2箇列車の運転を開始し、定期列車4往復・不定期列車7往復に改定。
- 1962年 6月 列車ダイヤ改正。石灰石列車を増発し、定期列車6往復・不定期列車6往復に改定、1箇列車12両編成とする。
- 1963年 7月 列車ダイヤ改正。石灰石列車を増発し、定期列車10往復・不定期列車3往復に改定。
旅客列車は盛－岩手石橋間の3往復となる。
- 1963年 10月 石灰石列車の編成替え。1箇列車、12両編成を14両編成へ。
- 1966年 4月 列車ダイヤ改正。石灰石列車を定期列車12往復・不定期列車4往復に、セメント列車を定期列車6往復・不定期列車4往復に改定する。
- 1968年 10月 列車ダイヤ改正。石灰石列車23往復となる。石灰石輸送累計1000万 t達成。
- 1970年 8月 列車ダイヤ改正。石灰石列車24往復となる。2箇列車共15両編成とする。
- 1970年 11月 近代化・合理化による体質改善を推進。旅行斡旋業、損害保険代理業などを営業内容とする岩手開発産業株式会社

■年間石灰石輸送量の推移



- （現・連結子会社）を設立。
- 1972年 7月 長安寺駅・日頃市駅を無人化。国鉄との旅客・小口扱貨物等の連絡運輸を廃止する。
- 1973年 2月 石灰石輸送累計2000万 t達成。
- 1974年 10月 列車ダイヤ改正。石灰石列車26往復となる。
- 1976年 3月 未成線（岩手石橋－平倉間）の地方鉄道営業廃止許可申請を提出。免許取得以来36年間、23回にわたって工事施行期限延伸の許可を得てきたが、依然として鉄道建設の立地条件が整わないため、建設中止を決定する。
- 1976年 11月 石灰石輸送累計3000万 t達成。
- 1977年 11月 石灰石列車編成替え。2箇列車共18両編成となる。
- 1979年 4月 ホキ車47両35 t積車に改造認可。全車両竣功。
- 1984年 2月 石灰石列車において一人乗務（ワンマン）運転施行。
- 1985年 11月 五葉運送有限公司（現・開発運輸株式会社、連結子会社）を経営継承、トラック事業に進出する。
- 1986年 4月 自動車事業（一般貸切旅客自動車運送事業）の営業を開始。
- 1987年 8月 石灰石輸送累計7000万 t達成。
- 1990年 6月 株式会社大船渡ゴム工業所（現・開発タイヤ株式会社、連結子会社）を買収。
- 1992年 4月 日頃市線の旅客営業を廃止する。
- 1992年 5月 管工事業、水道施設工事業、土木工事業などを請け負う有限会社カイハツ総合設備（現・株式会社カイハツ総合設備、連結子会社）設立。
- 1994年 4月 石灰石輸送累計10000万 t達成。
- 1996年 2月 開発観光バス株式会社（現・連結子会社）を設立し、貸切観光バス事業を営業譲渡。
- 2007年 10月 開発運輸株式会社が開発観光バス株式会社を吸収合併。
- 2011年 3月 東日本大震災による津波で赤崎線が被災。11月7日に運転再開。
- 2012年 9月 石灰石輸送累計15000万 t達成。
- 2013年 10月 開発運輸株式会社が開発タイヤ株式会社を吸収合併。



旅客営業時、途中駅では最も利用客が多かった日頃市駅



石灰石を満載した貨物列車。日頃市駅で列車交換を行う



地域の人たちから「開発さん」の愛称で呼ばれる

特集…地域貨物鉄道の現状と課題

〔岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み〕

REPORT.1

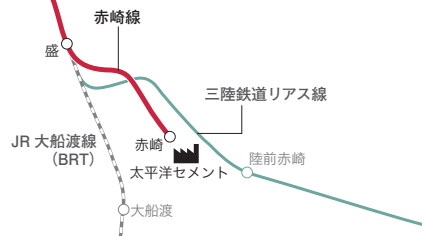
震災の被害を乗り越え

地域企業として生きる

旅客・貨物鉄道として開業し、旅客輸送の不振に苦しんだ岩手開発鉄道は、貨物輸送に活路を見いだし、約60年前より、現・太平洋セメント大船渡工場と提携、セメント原料の石灰石輸送を専業で受託している。

東日本大震災では甚大な被害を受けたが、太平洋セメントと一丸となって復旧に努め、工場と鉄道は早期の再開を果たし、それは被災した地域全体にとって大きな励みとなった。地域における鉄道事業者の役割や存在を考えながら、岩手開発鉄道の貨物輸送事業を伝える。

文●茶木 環／撮影●織本知之



地方民鉄では唯一の貨物専業

国内の貨物鉄道には、旧国鉄の貨物部門を承継したJR貨物、臨海工業地帯の輸送を目的として設立された臨海鉄道のほかに、沿線の特定企業の需要に対応する地域貨物鉄道に分類される。

太平洋セメント大船渡工場を荷主とする岩手開発鉄道は、地域や産業振興を目的に岩手県や沿線市町村、関係企業によって1939年に設立された、第三セクター地方鉄道の先駆的存在である。実際に路線が建設されたのは戦後になってからで1950年に旅客・貨物の営業輸送が始まった。旅客輸送が苦戦する中、太平洋セメントの前身となる小野田セメント大船渡工場から委託を受け、貨物輸送を拡大。1960年、セメントの原材料となる石灰石輸送を開始した。旅客は1992年に廃止しており、現在、日本民営鉄道協会に加盟する地方鉄道では唯一の貨物専業鉄道である。

盛駅を起点とする日頃市線（盛―岩手石橋間）と赤崎線（盛―赤崎間）の2線を有しているが、鉱山で採掘し



岩手開発鉄道株式会社 取締役

伊藤 林人

Shigeto ITO



岩手開発鉄道株式会社
鉄道部長 運輸課長兼務

鈴木 貴之

Takayuki SUZUKI

た石灰石を岩手石橋駅で積載し、盛駅を経由して、太平洋セメント大船渡工場（以下、大船渡工場）がある赤崎駅まで輸送するため、実質的には2線接続しての運行となる。岩手石橋駅には石灰石積込用の施設があり、赤崎駅で荷降ろしされた石灰石はベルトコンベアで大船渡工場まで運ばれる。

岩手開発鉄道の石灰石輸送量は、1993年の470万トンピークに右肩下がりとなり、一時は200万トンを超えるまで減少した。しかし近年、2011年の東日本大震災以降の災害復興、2020年東京オリンピック・パラリンピック関連施設の建設などでセメント需要は高水準を維持し、2018年度の輸送量は249万トンまで回復した。

「セメント需要が低迷した時代には先輩たちが苦勞して乗務員や運行の見直しを繰り返し、合理化に取り組み続けることで会社を守ってきた」と伊藤林人取締役は振り返る。

一方、荷主である太平洋セメントは全国に六つの直営工場を持っている。大船渡工場は東北地方の拠点であり、

特集：地域貨物鉄道の現状と課題

[岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み]



岩手石橋駅。石灰石の積込施設では一度に貨車6両分ずつ作業する

年間200万トンのセメントを国内向けに製造、東北全体で製造されるセメント量の50%を占める。

「1日約7000トンのセメント製造に必要な石灰石を運ぶにはトラック輸送では難しい。当工場では鉱山と工場直結の鉄道で、効率的に輸送している」と大船渡工場の服部誠工場長は語る。

岩手開発鉄道の運行計画は大船渡工場の生産状況に連動し、工場の機械の定期修繕やセメント生産量の調整時には、列車の運行本数が減便になる。岩手開発鉄道ではそうしたタイミングに合わせて、線路の保守点検や道床の更新、トンネルの修繕などを行っている。

「機関車1両と貨車18両、それに石灰石が積載されると総重量は1000トンになり、線路をはじめとした施設への荷重の影響は大きい。岩手石橋駅で積載した貨車は、最大25%の勾配を下り、山肌に沿って続くカーブを走る。施設の保守点検は入念に行い、早め早めの修繕を心掛けています」と、鈴木貴之鉄道部長兼運輸課長は貨物鉄道のメンテナンスについて語る。

東日本大震災からの復活

2011年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震では、「盛の本社付近では波が押し寄せて来たというよりは黒い水があちこちから湧いて出てくるような印象だった」（鈴木部長）という。運休日であったため、機関車の

被災は免れることができたが、赤崎線は2kmにわたって全壊し、赤崎駅では60〜90cmの地盤沈下、盛駅や詰所、倉庫などは床上浸水、さらに貨物車両（40両）、工事用車両（4両）が浸水し、道床流出や軌道異変など甚大な被害が生じた。

「あまりの惨状に、果たして再開できるのか、誰もが絶望的になった」と鈴木部長は当時を振り返る。

一方、大船渡工場では、セメント製造の主体工程である焼成炉やセメントミルなどが浸水、受電設備の壊滅など設備の70%が被災した。しかし、震災復興におけるセメント供給の重要性から、震災から約3週間後の4月1日、太平洋セメントは大船渡工場の復活宣言を行い、復旧計画を発表した。

「工場の復旧に合わせて当社も運行を再開しなければならぬという使命感で社員の士気が上がった。11月の運転再開に向け、その時、決めたのは自分たちでできることは自分たちでやるということだった」という伊藤取締役の言葉通り、車両や施設に関する整備・復旧は自社で行い、電気関係の作



太平洋セメント株式会社 大船渡工場 工場長

服部 誠
Makoto HATTORI



上／赤崎駅。専用線上に石灰石荷降ろし施設がある
左／走行音を響かせて第二盛川橋梁をわたる



上／関谷トンネルを通過する
左／盛駅に置かれている車両基地



太平洋セメント大船渡工場。中央の煙突がシンボルとなっている

る廃棄物についても受け入れを検討しているという。

設備の老朽化と技術の継承を課題に

東日本大震災の復旧でもその力を発揮したが、岩手開発鉄道に代々伝わるディーゼル機関車・貨車等の点検整備に関する技術力は高く、他社より各種点検整備を受託している。受託作業は平成初期に始めたが、東北地区の民鉄・三セク鉄道事業者が加盟する東北鉄道協会「中小鉄道事業者連携プロジェクト（技術力共有化事業と相互送客事業）」で岩手開発鉄道の「強み」と認められ、さらに促進された。

「ビジネスの一環ではあるが、他社の車両を取り扱うことで社員の責任感が一層高まった」と伊藤取締役は説明する。

現在、岩手開発鉄道が抱える課題はこうした技術の継承と人材育成である。団塊世代の一斉退職や事業規模の縮小で社員数が減少していたが、震災後のセメント需要の高まりを背景に、若い世代を中心に採用数を増やしてきた。全社員の平均年齢は36歳、鉄道部門は35歳とさらに若く、震災以降に採用した社員が全体の半数を占める。

「震災復興に貢献する企業で働きたいと志望してきた者が多い」（伊藤取締役）というが、鉄道の現場では、経験の浅い若手社員に対して、指導に当たる社員が足りない現象が起きている。

る。

その一つの解決策として、「東北鉄道協会の他社と連携して行われる研修会などは、当社にとって大変貴重な機会となるもので、大いに活用している」と伊藤取締役は話す。

もう一つの課題となっているのが、車両・設備の老朽化対策である。トンネルや橋梁などの施設は開業以来のものである。石灰石の輸送開始から60年、4両のディーゼル機関車、45両の貨車もそのほとんどが製造後40年以上を経過している。特に石灰石を積載する貨車は半数が60年以上経過し、本来は6mmの鉄板が半分に消耗したものを補強しながら使用している。

「新造は不可能でも、機関車なら中古車両購入などで手当てができるが、石灰石専用で製造した貨車の代わりを見つけることは難しい」（鈴木部長）

太平洋セメントは大船渡市に隣接する住田町の裏下山（はろやま）鉱山を開発し、2021年より採掘を開始する。さらに国内最大の7万5000キロワットのバイオマス発電所を設立し、今後長期にわたるセメントの安定供給する体制を整えた。岩手開発鉄道はそれに準じた輸送体制の確立に取り組み、現在、車両・設備の近代化5カ年計画を進めている。

地域の産業振興と発展を追求し続ける岩手開発鉄道は、地域と旧交や新たな交流を深めながら次の歴史を刻んでいくだろう。

業は委託して、信号機・踏切遮断機・制御盤などを敷設し直した。余震も多し中でのそれぞれの作業となった。

「団塊世代のベテランが大量に退職した直後だったが、何とか間に合わせなければと、チームワークで取り組んだ」と鈴木部長は語る。

自社の復旧と並行して、運転士を中心に大船渡工場復旧を手伝うグループも結成し、支援した。そして同年11月4日にセメント製造が再開、11月7日には岩手開発鉄道の運転が再開した。

「ようやく間に合ったという思いとともに、復旧した施設が貨物の荷重に耐えられるか不安もあった」（伊藤取締役）が、地域を代表する企業である大船渡工場と岩手開発鉄道の再開は地元

の人々にとっても大きな励みとなった。「まちの活力を取り戻すために早急に復旧を計画し、国や県、大船渡市など行政のご努力、東北電力のご支援をいただき果たすことができた。工場の年内再稼働が実現できたことについては、岩手開発鉄道の協力も大きい」と服部工場長は語る。

また、大船渡工場では比較的早期に復旧した焼成炉を使用し、東北以外にも関東圏などの瓦礫（がれき）をはじめとする災害廃棄物を受け入れ、焼却処理とセメント資源化を行った。

現在、東日本大震災当時の廃棄物の処理は終了しており、2018年の西日本豪雨災害の廃棄物受け入れを行うとともに、2019年の台風関連によ

特集：地域貨物鉄道の現状と課題

[岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み]

復興の次のステージで 官民一体となった 地域力向上を目指す

東日本大震災から約9年がたち、甚大な被害を受けた大船渡市は復興の総仕上げに入っている。次なる目標は産業の振興による地域の活性化と生産性の向上だが、そこには市民所得の上昇や少子化への歯止めなどの課題解決策がある。持続するまちづくりを推進する戸田公明大船渡市長にお話を伺った。

大船渡市長

戸田公明

Kimiaki TODA

復興まちづくりは8割以上が完了・達成

大船渡市の人口は現在3万6000人弱で、東日本大震災以降の8年余りで5000人強、減少しています。東日本大震災で被災した世帯数は当時の3分の1を占める約5600世帯、亡くなった方、行方不明の方は合わせて419人と人口の1%に当たります。

震災後は256種類の復興事業を行い、2019年の9月までに8割強が完了または目的を達成しました。国・岩手県・大船渡市による復興費用（約4000億円）の約93%まで進捗し、「復興の総仕上げ」の段階を迎えています。復興需要のピークは2012年から2013年にかけてであり、市内総生産や市民所得は震災前に比べ1.5倍に増えています。復興需要の減少とともに、市内総生産、市民所得は下がりますが、震災前の状態に戻ったら、復興は失敗です。震災前よりも高いところに軟着陸させる必要があります。そして、その状況を維持・向上させていかなければなりません。そのためには、生産性を上げることが必至と考えています。

市の中心部では区画整理を行い、高台に移転した住宅の跡地を活用して復興まちづくりを行っています。また中心部以外でもそうした行政や民間の土地を集約し、一例では巨大な規模のトマトの栽培施設の稼働や珍しい夏イチゴの栽培施設の建設が開始されるなど、民間企業による新たな事業も生まれています。これが、大船渡市が目指している、復旧ではない「復興」するまちの姿なのです。

市内企業の復興では、太平洋セメント大船渡工場が震災3週間後に工場の再開を宣言し、11月にはセメント製造を再開、それに伴い岩手開発鉄道も運行を再開しました。そこに至るまでには、関係者の方々の並々ならぬご苦労があったと思います。震災後初めて工場にともった灯りと煙突からの煙は、私たち市民に大きな勇気を与えてくれました。また、大変光栄なことに当時の天皇、皇后両陛下が行幸啓され、私から復興事業の状況をご説明させていただきました。太平洋セメント大船渡工場では瓦礫処分のご視察などをしていただきました。

持続するまちへ向けて具体的な施策を推進

まちづくりは復興から次のステージに進んでいます。高齢社会化・人口減少は免れませんが、持続する力を持ったまちにするにはどう

したらいいか。私は市長として、より具体的な施策を進めていきたいと考えています。生産性を向上し、市民の所得を上げ、少子化にも歯止めをかけていかなければならない。首都圏と岩手県の最低賃金では約223円低いという格差があるのです。これを20～30年かけてでも正していかなければ若い世代は、多くが都会へ流出してしまうでしょう。

市民の暮らし、大船渡市の魅力や経済力を向上させる、つまり地域力を磨いていくには地域企業の力がぜひとも必要です。産業人材の育成や従業員の再教育、またそれと並行して企業が生み出すものに付加価値を付ける。大船渡市の地域や企業にしかない、独自性のあるものを生み出し、磨いていくことが重要であると考えています。

全国各地で重宝される、特殊なセメントを製造する太平洋セメント大船渡工場は、新たな鉱床を開発するとともに、大規模なバイオマス発電所を建設しています。ここでは市の電力総使用量の170%を発電できるそうです。そして岩手開発鉄道は間接的に市民生活の基盤を支えるとともに、他社からの鉄道車両のメンテナンスを受注し、東北地方の鉄道の維持・存続に貢献している。太平洋セメントと岩手開発鉄道は共に地域の宝であると思っています。

市としても、特産品づくりに力を入れ、メイン産業である漁業や関連産業などの振興を進めています。オリジナリティーを持った特産品が大船渡から東北各地、全国へと広がっていく。かつては首都圏から遠く離れたイメージを持たれていた大船渡ですが、三陸沿岸道路も通り、各地との結び付きも強くなってきました。

さらに交流人口の拡大も課題の一つと考えています。2019年3月に全線開通した環境省所管の「みちのく潮風トレイル」は、青森県八戸市から福島県相馬市までの太平洋沿岸をつなぐロングトレイルです。また、東日本大震災の伝承施設をネットワーク化し、その経験と教訓を後世に伝える「3・11伝承ロード」も形成され、交流人口の拡大に期待しています。2019年リアス線として再スタートした三陸鉄道は先の台風19号の被害を受けましたが、観光面では鉄道やBRTの力も活用していきたいと考えています。ものづくりツーリズムとして実施した太平洋セメントや岩手開発鉄道を見学するツアーも、好評でした。

官民一体となって地域力の向上に取り組んでいく。それが大船渡市の地方創生のあり方であり、復興の次の目的として推進していきます。

特集：地域貨物鉄道の現状と課題

[岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み]

貨物・旅客輸送併営で
地域活性化に取り組む

旧三菱重工業水島航空機製作所の専用線を前身とする水島臨海鉄道は、1970年、旧国鉄・倉敷市・岡山県・進出企業の出資により設立された第三セクター方式の鉄道事業者であり、西日本唯一の臨海鉄道である。コンテナ輸送による貨物輸送と旅客列車を運行し、倉敷市中心部と水島臨海工業地帯を結ぶ。貨物・旅客輸送併営の強みを活かし、地域と共にある鉄道をどのように維持・活性化していくか。沿線エリアの発展に取り組む企業努力と今後の展望について、代表取締役である西山賢治専務にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之

水島臨海鉄道株式会社
代表取締役 専務

西山賢治

Kenji NISHIYAMA

水島コンビナートからの輸送を担う

——最初に、水島臨海鉄道の成り立ちと概要からお聞かせください。

西山 前身は1943年に開業した旧三菱重工業水島航空機製作所の専用鉄道です。当時は蒸気機関車が客車と貨車を牽引し、汽笛の音がピーポーと響きわたっていたことから、市民の皆さまには現在でも「ピーポー」の愛称で親しまれています。

戦後は倉敷市交通局に移管され、その後、水島コンビナートからの貨物輸送を担うため、1970年に旧国鉄と倉敷市、岡山県、進出企業が出資して水島臨海鉄道株式会社が設立されました。1987年の国鉄民営化に伴い、旧国鉄の出資分はJR貨物に移管されており、現在もJR貨物と倉敷市が35%ずつ株を持っています。2大株主のJR貨物と倉敷市に経営指導を仰ぎ、自主経営をしている第三セクター

方式の鉄道事業者ということになりますね。当社社長は歴代の倉敷市長が務め、現社長には、伊東香織市長が就任しています。市長として公務が多忙の中、鉄道の利用促進を強力にご支援くださり、当社の精神的な支柱になっていただいていると思っています。

また、全国の臨海鉄道10社の中で貨物輸送と旅客輸送を展開しているのは水島臨海鉄道と当社の2社だけです。貨物事業では、水島コンビナートか

ら貨物専用の東水島駅または倉敷貨物ターミナル駅に製品が運ばれ、当社の貨物列車に積載して、岡山の貨物ターミナルを経てJRに乗り入れます。東水島駅—JR倉敷駅間の貨物輸送を1日3往復しています。

——貨物輸送は時代によって大きく変化してきましたが、事業環境や輸送量についてお話しいただけますか。

西山 会社設立当初は石油のタンク車をはじめセメント、石灰石の専用列車

特集：地域貨物鉄道の現状と課題

〔岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み〕

や、鉄鋼、化学薬品、タバコなど各企業の専用線を取り扱う車扱い輸送とコンテナ輸送があり、開業年には合わせて年間約117万トン、ピークの1972年には約134万トンの輸送がありました。開業から十数年の間、そのほとんどは車扱いでしたが、各社の輸送量が少量多頻度化へと変化していくに伴い、各社の専用線が次々と廃止されるようになり、車扱い輸送が減少していきます。

そこで1997年、東水島駅構内に海上コンテナ用のトップリフターという、20フィート総重量24トンコンテナの積み替えができるフォークリフトを導入し、コンテナ輸送の基盤強化に取り組みました。これは当時、全国の貨物駅でも限られた駅でしか扱われていないものでした。

こうして車扱い輸送からコンテナ輸送への切り替えを推進していった結果、コンテナ輸送が順調に増加していき、車扱い輸送は2006年4月をもって終了することになりました。同年のコンテナ輸送量は約53万トンで、2018年は約40万トンとなっています。貨物事業については黒字が続いています。——貨物事業における課題には、どのようなことがありますか。

西山 やはり輸送力の確保ですね。コンテナ輸送のピークとなった2007年には1日4往復、コンテナ車75両で1875トンの輸送力がありました。しかし、毎年のダイヤ改正時に収支効

率が図られた結果、2013年には3往復50両で1250トン、2017年には3往復43両で1075トンまで減少しています。現在は発送荷物の納期を調整するなどして対応に努めています。——それが、それも限界になりつつあります。

また、コンテナ車を牽引する機関車の老朽化がかなり進んでいます。現在はJR貨物のDE10形を1両借用し、そのほか自社で保有する同型の機関車2両を使用して運行しています。自社保有の機関車の寿命が近づいており、数年後には代替機を購入する必要性に迫られています。さらに、トップリフター以外のフォークリフトも老朽化して修繕費がかさんでいる状態です。

——貨物輸送のモーダルシフトについてはどのようにお考えですか。

西山 収支効率化に努め、貨物輸送を増やしたいと考える当社にとっては非常にありがたい話で、荷主となる企業の需要を的確に判断して運べる体制をつくっていくことが私たちの課題だと考えています。

また、国のモーダルシフト施策に沿って、JR貨物が輸送力増強を目的としてコンテナ貨車の長編成化を進めており、当社は施工会社として、そのための変電所施設の増強や回線の延伸などの事業を請け負っています。

沿線地域との結びつきを強固に

——旅客輸送についてはいかがですか。

西山 開業当時は5駅体制、10往復の列車運行で、乗降客数は年間約99万人でした。現在は旅客駅10駅体制で34往復を運行しており、年間約180万人と設立時の約2倍のご利用があり、輸送人員は微増しています。当社は社員約60人の会社で、現在の運行頻度を保つためには、20人ほどの運転士が必要です。そういう意味では他の地方鉄道同様、収支的には厳しい状況です。

さらに旅客列車の11両の気動車も老朽化で2027年頃から順次更新していく予定です。旅客の収支を改善し、経営強化に努めたいと思います。

——具体的にはどのような取り組みをお考えですか。

西山 収支を改善していくには何より鉄道を利用していただくことが必要で、そのためには、沿線地域の方々と当社がもっと深く結びついていくことが重要だと考えています。私が代表取締役就任させていただいて以降、当社の最重要課題としています。

当社は貨物輸送事業者という側面もあるため、これまでは他社の鉄道事業者と比較して、旅客サービスが経験不足と言いますか、得意ではなかったように思います。そこでJR西日本や富山ライトレール、銚子電気鉄道などに社員が伺って鉄道利用促進策を勉強し、全社で情報共有するなどしています。また、女性社員を営業企画部門に登用して、これまでとは異なる視点でさまざまな企画を打ち出しています。

最近のトピックでは、東京の大学や高校の鉄道サークルの皆さんの見学を受け入れています。高校の生徒さんたちは見学の後、文化祭で「水島臨海鉄道を支援しよう」という募金をして、当社で制作しているカレンダーを購入する形で寄付してくださいました。これにはとても感激しましたね。

2019年の鉄道の日記念フェスタでは倉敷市・水島間などキハ4両編成の特別運行を行い、倉敷貨物ターミナルでは、運行を終えた4両編成に「キハ20」を連結して、構内運転と展示撮影会を実施しました。全国からお越しいただいた鉄道ファンで貨物駅が満員になり、これも大きな感動でした。

——水島コンビナートの企業と連携された企画もあるのですか。

西山 JFEスチール西日本製鉄所と合同見学会を開催しています。小学生



水島コンビナートから全国へ、貨物輸送を担う



倉敷市駅。朝夕は通勤・通学客で混み合う

ですね。さらに、小さいことですが、ハロウィンやクリスマスなど季節のイベントで車内を装飾したり、デザイン缶バッジを全社員が着けるようにしたら、お客さまにお声掛けいただくことが増えました。地域の皆さまに「水島臨海鉄道は最近ずいぶんと変わってきたね」と言われます。

こうした企画は全員参加が基本です。ラグビーの「ONE TEAM」の精神に倣って社員の一体化に努めています。

バリアフリーや新型車両導入も検討

——社員教育についてはどのような方針をお持ちですか。

西山 当社では定期的な採用を行っていなかったのですが、20代がとて多く、30代は全然いない。40代が少しいて、50代はいない状態です。中途採用などを行い、こうした世代間の不均衡を少しずつ解消しています。

当社は気動車ということもあり、自社で運転士を養成していますが、そうした技術の養成も含め旅客サービスなど、幅広い視野で人材育成に努めたいと考えています。

第三セクターの鉄道事業者ですので、出向者や関係者も多いのですが、プロパーの社員を育成していくことが

大切であると考えています。また私自身、駅長を通じて対話の場をつくり、若い社員の意見や要望に耳を傾けるよう心掛けています。

——2020年には創立50周年を迎えられます。将来的な構想をお聞かせください。

西山 創立50周年に向けてはプロジェクトを立ち上げて進めています。また、当社は旅客輸送の主な駅となる倉敷市・水島間9駅のうち、5駅が高架駅ですが、栄駅・水島駅以外はエレベーターが未設置です。車椅子などをご利用の場合は乗車前にお電話をいただいで対応していますが、バリアフリー化が検討課題となっています。

さらに将来的な構想では、JR貨物の新型電気式ディーゼル機関車「DD200形」の導入を検討しています。

旅客では、LRTの導入が出来ないかを考えていて、台湾のライトレールの見学に行ってきました。台湾のLRTは、蓄電池を搭載する無架線給電方式です。電気設備を新設する必要がありませんが、架線が不要なので当社に最適なんです。LRTのように

段差がなく、乗りやすいとさらに皆さまの生活に優しい鉄道になりますよね。倉敷市の皆さまにさらに愛される鉄道会社を目指していきたい。もちろん、さまざまな壁はありますが、小さくても可能性を見つけ、少しずつ目標に近づく努力を続けていきたいと思っています。

ます。

また、現在、JR倉敷駅と当社の倉敷市駅は離れており、乗り継ぎをしていただくためには少し歩いていただく必要があります。両駅の乗り換えのスムーズ化をどのような形で進めるか、社内で検討しています。

——貨物鉄道と旅客鉄道をそれぞれ個別に捉えてしまいがちですが、こうしてお話を伺っていると、貨物と旅客、一体となった取り組みを考えていらっしゃるのですね。

西山 社員数約60人の会社ですから、一体となることが必要なんです。例えば旅客で運転士をしていた人が貨物駅勤務に転属することもあり、私たちに区別の意識はありません。むしろそれが当社の強みなのだと思います。

当社の創業時のキャッチフレーズは「倉敷市の経済と生活を守る重要な使命を持っています」です。これからもそれをさらに深める企業努力を重ねていきたいと思っています。



以上が対象で、車両点検現場の見学や車掌体験、JFEスチールでは製造現場の一部を見学していただきました。JFEスチールとはさまざまなコラボレーションを実施しており、毎年11月に開催される「JFE西日本フェスタ」では、自動車ではなく水島臨海鉄道とシャトルバスを乗り継いでの来場を呼び掛けていただいています。

——沿線地域とのつながりを大事にされているのですね。

西山 ええ。以前、お客さまから当社の駅があまりきれいではないというご指摘をいただいた時は、社員総出でホームの壁を磨いたり、ベンチを替えたりしました。最も反響が大きかったのは倉敷市駅に待合室を設置したこと

水島臨海鉄道 小史

営業キロ：水島本線（旅客・貨物）倉敷市－倉敷貨物ターミナル間 11.2km
港東線（貨物）水島－東水島間 3.6km

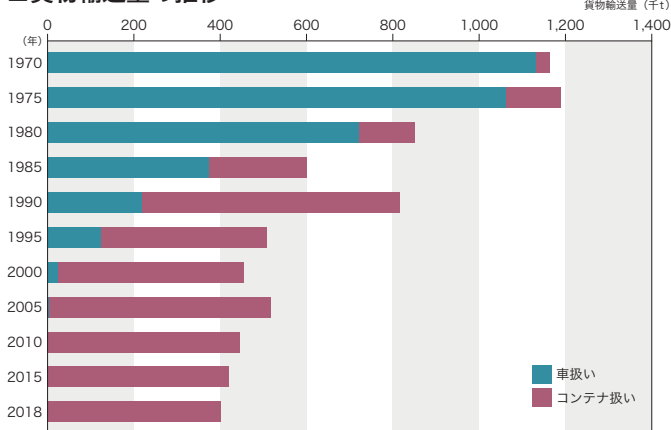
動力車：ディーゼル機関車 3 両

気動車：MRT300 形式 6 両、キハ 30 形式 1 両、キハ 37 形式 3 両、キハ 38 形式 1 両
（キハ 20 形式 1 両 動態保存）

荷役機器：12 フィートコンテナ用 5 台、20 フィートコンテナ用 3 台、トップリフター 1 台

- 1943 年 7 月 三菱重工業水島航空機製作所（現・三菱自動車水島製作所）設立。倉敷－水島製作所間に 9.2km の専用鉄道が開業、資材と工具輸送を行う。
- 1945 年 6 月 米軍の空襲（水島空襲）により水島航空機製作所が破壊される。
- 1947 年 4 月 水島工業都市開発株式会社設立。専用鉄道が同社に移管される。
- 1948 年 6 月 水島工業都市開発株式会社が地方鉄道敷設の免許を取得。
- 1948 年 8 月 旅客輸送を開始する。専用鉄道時代の社倉敷駅（現・倉敷市駅）、福田駅、岡山工場駅に、新たに五軒屋駅、水島港駅を加え、福田駅を弥生駅に、岡山工場駅を水島駅と改称して営業を開始。
- 1949 年 5 月 球場前駅が開業。
- 1949 年 11 月 西富井駅が開業。
- 1952 年 4 月 倉敷市が水島工業都市開発から鉄道事業を買収。倉敷市交通局が運営する市営鉄道となる。岡山県と倉敷市は、水島に工場を誘致する条件の一つに、新設する工場に鉄道の引き込み線を敷設し、製品の鉄道輸送を確保するとしていた。倉敷市交通局の鉄道線となり、これが確約された。
- 1953 年～ 水島臨海工業地帯の建設が始まる。
- 1953 年 8 月 倉敷市交通局が鉄道輸送を貨物中心に切り替えるとともに輸送力強化のため、ディーゼル機関車を導入。以降、蒸気機関車を順次、ディーゼル機関車に取り替える。
- 1962 年 7 月 倉敷市交通局が貨物専用線として、水島港－西埠頭間に西埠頭線、水島一日鉦前（現・東水島）に港東線を開業。
- 1965 年 8 月 倉敷市交通局が貨物専用線として、水島－川鉄前（後に廃止）を開業。
- 1968 年 10 月 五軒屋駅休止。
- 1970 年 2 月 水島臨海工業地帯の発展に伴い、1967 年度には交通局発足当時の約 9 倍まで貨物輸送量が増加。さらなる輸送需要に対応するため、国鉄、倉敷市、岡山県、水島地区関連企業が出資して、第三セクター・水島臨海鉄道が発足する。
- 1970 年 4 月 水島臨海鉄道が倉敷市から地方鉄道事業の譲渡を受け、営業を開始。
- 1970 年 9 月 水島駅にコンテナ基地を開設。営業を開始する。
- 1970 年 10 月 水島－国鉄岡山操車場間で直通列車の運転を開始。
- 1971 年 9 月 倉敷市－水島間を CTC（列車集中制御）化。
- 1971 年 10 月 水島から東京まで約 10 時間で直通する貨物列車「東京フレートライナー列車」運転開始。
- 1972 年 3 月 日鉦前駅を東水島駅と改称し、東側に約 300m 移転。東水島駅コンテナ基地の営業を開始。
- 1972 年 9 月 三菱自工前駅が開業。水島－三菱自工前間の旅客営業を開始する。
- 1973 年 5 月 西富井駅を約 400m 倉敷市側に移転。高架完成。
- 1976 年 12 月 休止中の五軒屋駅を廃止。
- 1981 年 4 月 倉敷市駅を国鉄（現・JR 西日本）倉敷駅前に移転。

■貨物輸送量の推移



- 1983 年 3 月 新操車場へ機関区移転、開業。
- 1984 年 3 月 三菱自工前－川鉄前間に、倉敷貨物ターミナル駅が開業。倉敷貨物ターミナル－川鉄前間、水島港駅を廃止。倉敷市－倉敷貨物ターミナル間を水島本線とする。倉敷貨物ターミナル駅に CTC センターが移転、開業。
- 1986 年 3 月 栄駅が開業。
- 1988 年 3 月 浦田駅が開業。
- 1989 年 3 月 福井駅が開業。
- 1992 年 9 月 浦田－三菱自工前間の鉄道高架事業完成。常盤駅が開業。これに伴い、水島駅に昼間のみ駅員を配置。
- 1995 年 2 月 新型車両 MRT300 使用開始。
- 1995 年 3 月 水島本線に ATS（自動列車装置）新設。
- 1996 年 3 月 旅客列車のワンマン運転を開始。
- 1997 年 5 月 海上コンテナの輸送を開始。大型コンテナ用のトップリフターを導入。
- 2002 年 3 月 土曜・日曜・祝日の全列車ワンマン運転を開始。
- 2005 年 9 月 倉敷市駅終端列車防護装置の設置。
- 2006 年 2 月 MRT300 の速度制限装置使用開始。
- 2006 年 3 月 キハ 20 の速度制限装置使用開始。
- 2006 年 4 月 車扱い輸送終了。
- 2007 年 3 月 三菱自工前駅で一部列車が昼間時間帯にも発着開始。
- 2013 年 1 月 港東線引き込み線の JX 日鉦日石線（旧ジャパンエナジー線）を廃止。
- 2014 年 4 月 消費税率 8% の実施により、旅客運賃を改定。
- 2014 年 5 月 キハ 20 の老朽化に伴い、JR 東日本よりキハ 37、キハ 38、キハ 30 を譲り受け、車両運転を開始する。キハ 20 は 3 両を廃車（キハ 205 の 1 両は存続）。
- 2016 年 7 月 西埠頭線（三菱自工前駅－西埠頭駅）を廃止。
- 2019 年 10 月 消費税率 10% の実施により、旅客運賃を改定。



高校生の利用が多い西富井駅



倉敷市駅は水島臨海鉄道唯一の終日有人駅



高架区間をゆくコンテナを積載した貨物列車

特集…地域貨物鉄道の現状と課題

〔岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み〕

REPORT. II

地域の臨海鉄道として 地域一体で 活性化を目指す

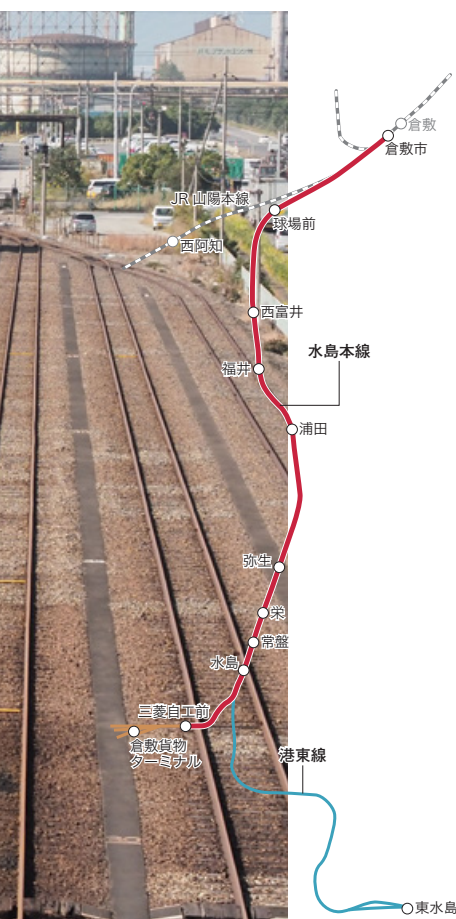
水島臨海工業地帯は、太平洋戦争中に三菱重工業の航空機製造工場が建設されたことに始まる。

戦後は、岡山県の中核的工業地帯として発展、鉄鋼や自動車、石油精製などの工場が建ち並ぶ。

倉敷市中心部と水島臨海工業地帯を結ぶ水島臨海鉄道は、旅客・貨物輸送併営で、その成長と発展を支えてきた。

物流を担う主役が鉄道から道路部門へと移って久しいが、新たな取り組みも積極的に導入し、存在感を示している。地域の活性化に努める水島臨海鉄道の企業努力を伝える。

文●茶木 環／撮影●織本知之



貨物・旅客輸送併営の三セク鉄道

水島臨海鉄道の前身は1943年に開通した旧三菱重工業水島航空機製作所の専用鉄道である。戦後、地方鉄道に転換され、民間会社の路線として旅客輸送が開始されたが、1952年には倉敷市が買収して倉敷市交通局水島工業線となり、水島地区への工場誘致のため、貨物の輸送力強化が進められた。

水島臨海鉄道が設立されたのは、倉敷市営となってから18年後の1970年のことである。水島臨海工業地帯の発展に伴い、貨物輸送量が飛躍的に増加し、将来的な輸送需要への対応を目的として、旧国鉄と倉敷市、岡山県、進出企業が出資して第三セクター方式の鉄道会社を発足させた。

現在の路線は、貨物・旅客輸送併営で、JR倉敷駅に隣接する倉敷市駅を起点に三菱自工前を経て、倉敷貨物ターミナル駅に至る水島本線（11・2km）と、貨物専用で水島駅と東水島駅を結ぶ港東線（3・6km）の2線。水島本線の三菱自工前―倉敷貨物ターミナル間は、貨物営業のみとなっている。設立当初は、貨物輸送が占める割合が大きかったが、沿線の宅地開発とともに通勤・通学利用が増え、現在、貨物が1日に3往復、旅客が1日34往復とほぼ20分間隔の運転となっている。2018年度の輸送実績では、貨物輸送40・2万トン、旅客は定期・定期外合わせて約180万人となった。

全国につながるコンテナ輸送

将来的な貨物輸送の需要増を見越して設立された水島臨海鉄道だったが、やがて物流の担い手は鉄道からトラックへと変わっていく。1970年代後半になると、水島コンビナートの各企業と駅との間に敷設されていた車扱いの貨物専用線は徐々に廃止されていった。開業当時は車扱い輸送がそのほとんどだったが、コンテナ輸送が増え、車扱い輸送は2006年4月で終了した。

「倉敷市は、企業の敷地に引き込む専用線の敷設を確約して企業誘致を行ったが、ほどなくトラック輸送が陸送の中心となった。トラック輸送は低価格で少量・多頻度の輸送に対応できる。かつて専用線が引かれていた各社の敷地は舗装されてトラックが走るようになった」と中塚和彦営業部長は語る。

貨物輸送の拠点は、東水島駅と東水島駅の補完の役割を持つ倉敷貨物ターミナル駅の2駅。貨物専用の港東線・東水島駅は、1962年に企業誘致のために開設された駅で、2社の専用線が引かれていたが、コンテナ輸送の取



水島臨海鉄道株式会社 取締役 施設部長

井手敏夫

Toshio IDE

特集：地域貨物鉄道の現状と課題

〔岩手開発鉄道・水島臨海鉄道の取り組み〕



貨物駅の倉敷貨物ターミナル駅。車両基地が併設され、旅客列車車両が乗り入れている

り扱いを開始するため、1972年に駅を0・3km東に移転した。1面2線のコンテナホームがある。

東水島駅では、荷主企業からトラックで運ばれた積荷を、フォークリフトを使って貨車に積み込む。中でも、20〜30フィートの荷役が可能なトップリフターの活躍が大きい。初代トップリフターは、1997年、全国の貨物駅に先駆けて導入された。

「車扱いから切り替えた当初は扱うコンテナも小さく、フォークリフトも小型のもので十分だった。しかし、徐々に大型コンテナが増え、トップリフターを導入した。トップリフターと荷を積んだコンテナを合わせるとおよそ80トンになる。荷重に耐えられるよう、路面を丈夫なコンクリートで整備した」と施設部長の井手敏夫取締役は語る。

一方、1984年に開業した倉敷貨物ターミナル駅は、私有コンテナの留置場ともなっており、20年前には敷地内に三菱自動車の新車点検センターが建てられ、点検を終えた車両の積み込みがここで行われている。

水島臨海鉄道の貨車に積載されたコンテナは、JR貨物の岡山貨物ターミナルを経てJRに入り、関東（50%を占める）や東海、東北、九州など全国へ運ばれていく。また、品目別輸送（発送）では、鉄鋼や自動車、石油精製などの工場が建ち並ぶコンビナートだけに、化学工業品が76%と圧倒的に多く、以下、工業品7%、金属機器工

業品6%などが上位に挙がっている。

平衡でフレキシブルな輸送が理想

現在の貨物列車の運行本数は1日3往復。貨車43両で、1日1075トンの輸送力がある。

「ただ、当社の輸送力をコンスタントに活用し切れていないところもある。荷主企業は、プラントの定期修理を行うため、その期間は輸送量が減少する。例えば、倉敷貨物ターミナル駅に倉庫を設置するなど、安定的に輸送量を確保できる物流体系ができれば」と中塚部長は輸送の平衡化を希望する。

また、水島本線の貨物ダイヤはJR西日本の山陽本線に合わせてつくられている。朝夕の通勤・通学時間帯には20分に1本、旅客列車が運行する。

「単線でもあり、旅客ダイヤに貨物を組み込んでいくのが難しい。できればフレキシブルに荷主の希望に沿った時間帯に輸送したいが、実現できない現状がある」と中塚部長は併営だからこそその難しさを語っている。



水島臨海鉄道株式会社 営業部 部長

中塚和彦

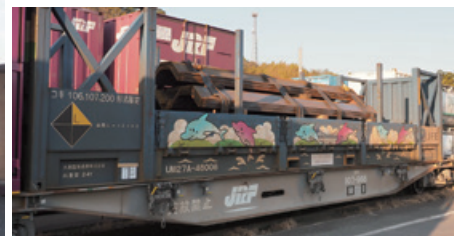
Kazuhiko NAKATSUKA



上／水島臨海鉄道色の旅客列車 MRT300 形
下／積荷を降ろし、東水島駅に戻る貨物列車



上／港東線の貨物駅・東水島駅に停車する貨物列車 左／三菱自動車の軽自動車をコンテナに積み込み、貨物輸送する下／子どもたちに人気の JFE スチールのイルカ・コンテナ



利用促進策の推進で輸送人員が増加

現在、水島臨海鉄道が走る地はかつて川だったという。明治期より倉敷平野部で氾濫を繰り返していた高梁川の大改修工事が実施され、廃川となった東高梁川の膨大な敷地は、工業基地を目指して開発が進められた。

工業地帯で働く人や近隣に住む人が活発に行き来し、そこで生産される製品や資材の頻繁な輸送を支えてきたのが、水島臨海鉄道なのである。

倉敷市では2017年3月に地域公共交通網形成計画を策定する中で、公共交通の利用促進を打ち出している。また、沿線では土地区画整理と再開発によって住宅・宅地が供給され、人口が増えている地区もある。

これを受け、水島臨海鉄道では旅客輸送の活性化を目指し、さまざまな利用促進策や沿線地域との交流を図る取り組みを精力的に行っている。

2017年9月から定期的に開催している「臨鉄ガーデン」は、栄駅高架下を活用して飲食や音楽、買物を楽しむナイトマルシェで、地域の人気イベントとして定着。回を重ねるごとに盛り上がりを見せ、地域の活性化にも貢献しているという。

「臨鉄ガーデン」は倉敷市が後援しており、倉敷市建設局都市計画部交通政策課の中上唯志課長は「倉敷で有名な観光スポットは美観地区や児島地区で、水島はコンビナートのイメージが

強いが、地域では若い人たちが地元の観光を盛り上げようと熱心に取り組んでくれている」と説明する。

コンビナート内の企業が主催・協力する工場見学やイベントも人気が高まっているそうだ。

「工場夜景や工場見学など、市としても産業観光に力を入れており、水島コンビナートと水島臨海鉄道のポテンシャルは高い」（中上課長）

一方、水島臨海鉄道では沿線の企業に対して通勤時の公共交通利用を依頼し、倉敷市でも環境面への配慮も含めてノーマイカーデーを設置するなど、地道な利用促進の取り組みも続く。

年間180万人が利用する水島臨海鉄道は、沿線から市中心部や工業地帯へ移動するための「地域の足」としてなくてはならない存在だ。地域一体の取り組みで、輸送人員は微増傾向にあるというが、全国的に地方鉄道の輸送人員が減少する中、この成果は大きい。

災害・老朽化に対応した施設整備

水島臨海鉄道が直面する最も大きな



倉敷市 建設局 都市計画部 交通政策課 課長

中上唯志
Tadasashi NAKAGAMI

column

安定的な運行がメリットの 鉄道輸送で自社をPRする



JFEスチール株式会社
西日本製鉄所 工部部 生産管理技術室(倉敷駐在)
主任部員(副課長格)

難波真二

Shinji NANBA

小ロット、短納期等、お客さまニーズの多様化に対応するため、当社は2005年に一部で鉄道輸送をスタートさせました。

12、20、40フィートの私有コンテナで、製鉄所で製造した鋼片、H形鋼、コイルなど、年間7000トンの製品を、JR各社の鉄道網を経由して全国に出荷しています。船舶やトラック輸送と比較して①天候影響を受けにくい、②人手不足の緩和、③クリーンエネルギー、などのメリットがあり第3の輸送機器として重宝しています。

私有コンテナには子どもたちが喜ぶように「臨海」からイルカと海のデザインにしており、今ではイルカコンテナ＝JFEスチールのコンテナと、イメージが定着したように思います。

また、当社製品は、生活の必需品でありながらも、一般の人が目にしたり使用したりすることはほとんどありません。輸送だけではなく、市民に親しまれている水島臨海鉄道とイベントを共催したり、当社主催の「JFE西日本フェスタ」などにご協力いただくことで、当社と市民との距離も近くなります。

コンビナート、鉄道、そして地域の活性化を目指して、今後もWin-Winの関係を構築していきたいと思っています。



JFEスチールの私有コンテナ



東水島駅から臨む水島コンビナートの夜景

課題は、車両や施設の老朽化である。

「橋梁には戦前に敷設された創立時からのものがある。安全確保のため、耐震化を含め、施設の維持更新を計画的に実施し、昨今の巨大化する台風や豪雨など、自然災害に対する対策も行っていく」と井手取締役は語る。

現在、2018年度から5カ年計画で道路を横断する高架橋5カ所の橋の修繕・耐震補強工事を進めており、貨物専用線の枕木のPC化工事も2016年に開始した。信号や踏切、CTC(列車集中制御装置)に関する基盤設備は10～15年ごとに更新しており、今後も計画的に進めていく方針だ。

また、駅のバリアフリー化も重要な検討課題として上がっているが、井手取締役は「安全と利便性を確保するために必要な投資を計画的に実施していく」と語っている。

モーダルシフト推進でCO₂削減

倉敷市では、排出される温室効果ガスの8割以上が産業部門に由来しており、市民のマイカー依存率も高い。客貨いずれの輸送においても、鉄道へのモーダルシフトが期待されている。

「倉敷市の温室効果ガス排出の割合は全国平均より数値が高い。交通部門では自動車50%、貨物・船舶が48%、鉄道は1.5%で、鉄道をはじめとした公共交通の利用増を期待している。物流も、トラックから鉄道へモーダルシフトができる環境を、行政と鉄道事業者で整備していかなければならないと考えている」と中上課長は語る。

水島地区のさらなる活性化を目指し、貨物と旅客が一体となった鉄道輸送サービスを行う水島臨海鉄道は、2020年に創立50周年を迎える。

近鉄の鮮魚列車

真紅のボディに白のライン。行先表示に「鮮魚」の文字。近畿日本鉄道大阪線を利用する人なら、早朝のラッシュ時、ひととき異彩を放つこの列車を一度は目にすることがあるだろう。日曜日と祝日を除く毎日一往復、伊勢志摩地方と大阪とを結び、行人専用の鮮魚列車。鉄道ファンの間ではつとに知られた存在だが、今や全国で唯一残された現役の行商列車である。

平日朝は5時45分に近鉄の明星車庫を出車し、いったん下り方向へ回送後（この際に伊勢市駅に停車）、宇治山田駅を6時1分に出発。松阪・伊勢中川・榑原温泉口・伊賀神戸・桔梗が丘・名張・榛原・桜井・大和八木・大和高田・布施・鶴橋などに停車して、大阪上本町に8時58分に到着する。夕方、17時5分に大阪上本町を出発。行きと同様にいくつかの停車駅を経て松阪に19時18分に到着し、明星車庫に戻るのは19時34分。朝夕の通勤時間帯でもあり、密に組まれたダイヤの中を縫うように走っている。

鮮魚列車の登場は、昭和38（1963）年9月21日。伊勢湾沿岸の漁村地域に居住する行人たちで結成された、伊勢志摩魚行商組合連合会の貸切として運行が始められた。それ以前から、すでに電車を利用する行人が大

勢いて、一般乗客との間で、においや汚れに対する問題が生じていた。そこで昭和38年2月に行商人の組合が結成され、近鉄との交渉の末、専用列車が仕立てられることとなった。組合は、津市から鳥羽市にかけての沿岸各地に六つの支部があり、平成の初めころまで300人ほどの組合員がいたというが、次第に数が減って数十人程度になり、近年では松阪市狛師町周辺に住む狛師支部の人たちが主にこれを利用している。

ところで、伊勢方面への鉄道は、明治30（1897）年に津・山田（現・伊勢市）間を開業した参宮鉄道（現在のJR参宮線ほか）が先鞭をつけた。だが、大阪から行くには、木津・亀山へと遠回りして5時間も要する道のりである。これをなんとか縮めようと、各社競って新線を出願するなか、熾烈な競争を勝ち抜いたのは、近鉄の前身である大阪電気軌道と関連会社の参宮急行電鉄だった。大阪電気軌道創業20周年にあたる昭和6（1931）年3月17日、上本町・宇治山田間の直通運転が開始。所要時間は、国鉄の既成線よりはるかに短い2時間31分である。当時はまだ旅行に出づらかった女性や子どもでも、安心して日帰りの伊勢参りができる、というのがうたい文句だった。

大阪と伊勢志摩とを結び直通電車は、伊勢参りの客足のみならず、やが

特別寄稿

昭和30年代から40年代にかけて、早朝の駅で行商姿の女性を見かけた人は大勢いるはずだ。それは当時、ごく日常の情景だった。

行商人が集団で乗る列車——「行商列車」による生鮮野菜・魚介類の輸送は、

本来の鉄道貨物輸送とは異なるものではあるが、産地から消費地へ積荷を運ぶ、もうひとつの鉄道貨物輸送として、庶民のなりわいを長きにわたり支えてきた。今日、わずかに残る近畿日本鉄道の「鮮魚列車」を通して、「行商列車」の歴史をたどり、果たしてきた役割に思いを馳せる。

行商列車と「カンカン部隊」

一産地と食卓とを結ぶ魚食文化の担い手たち一

旅の文化研究所
研究主幹・博士（文学）

山本志乃

Shino YAMAMOTO



行商が盛んだったころの鮮魚列車
（鶴橋駅にて、昭和63（1988）年、梅田豪氏撮影、近鉄グループホールディングス株式会社提供）

ては通勤通学の足を助け、修学旅行の子どもたちを歓喜させ、そしてまた、伊勢志摩からの魚を運ぶ道ともなった。行商という、いかにも前近代的な古めかしい商売のようだが、実のところ鮮魚列車こそ、伊勢志摩の新鮮な魚介を最も早く、確実に大阪へと届ける手段に他ならなかったのである。

「カンカン部隊」の登場

鉄道を使った魚行商は、統制経済が終わった昭和20年代後半から、全国的に盛んになった。その業態には共通するいくつかの特徴がある。まず、主に女性が従事すること。集団であること。そして、運搬道具としてブリキ製のカンを使うこと。こうした特徴から、「カンカン部隊」とか「ガンガン部隊」などと呼ばれ、この人たちのための専用列車や専用車両が用意されることも多い。

近鉄線の鮮魚列車を使う行商人のうち、当初から大半を占めてきたのは、松阪駅を利用する獵師支部の人たちだ。ここは古くから漁業をなりわいとする地域で、もともと松阪の町場に向けた魚行商が盛んだった。戦前には、魚を入れた籠を天秤棒で担い、歩いて売りに行ったという。荷車や自転車を使った行商も行われていたが、太平洋戦争による物資統制で中断のち、昭和20年代後半に復活した。

獵師町近くに住むある女性（1936年生まれ）は、結婚前の20歳くらいのころに、近隣の女性たち5人ほどで行商を始めた。漁師をしていた親がとったアサリを竹製の四角い八百屋籠に入れ、早朝に自転車で津まで売りに行った。これを1年ほど続けたのち、結婚と前後して、今度は近鉄線を使って大和（奈良）方面へ行き始めた。同じく八百屋籠を使い、中に筵（むしろ）のようなものを敷いて、アサリや塩サバ、カレイ、エビ、ワタリガニなどを持って行った。

その後、昭和30年代半ばに、夫婦で大阪へと足をのばす。これを「大阪行き」とよび、それまでの八百屋籠にかえてブリキカンを使うようになった。カンは、香良洲（津市）の行商人が使っていたものをまねて、地元の樋屋で作ってもらった。

「大阪行きは、初めは12人だった」とこの女性はいふ。それが、数年の間に何倍にも増え、昭和40年代半ばには300人近くにまでふくれあがった。その背景には、伊勢湾沿岸の漁村の変化がある。昭和28（1953）年と34（1959）年、相次ぐ大型台風の来襲で網船が操業できなくなり、新たな生計手段を探さなければならなくなった。結果、多くの漁師たちがジョレン1本あればできる貝取りへと移行した。当時はまだ出荷や共同販売のシステムが整っておらず、とった貝を各自

が家に運び、砂を吐かせ、主に女性たちが朝まだ暗いうちから自転車で売り歩いた。行商はこの地域の重要な現金収入手段となり、次第に港の市で品ぞろえを増やし、電車を使って大消費地である大阪へと売りに行くようになったのである。

伊勢志摩魚行商組合連合会が結成された当時の規約に、近鉄との確認事項として、「容器は必ずカンを使用すること」とある。「ブリキ製缶で容積0・047立方メートル以内のものおよび、0・022立方メートル以内のもの各1個」と、大きさや数まで指定されている。カンを使用するのは、水漏れを防ぐのももちろんだが、食品衛生管理の問題が大きい。鮮魚の販売については都道府県ごとに条例があり、鉄道を使った魚行商が全国的に盛んになった戦後の復興期以降、行商営業を登録・許可制とするとともに、衛生管理に徹するよう、容器をはじめさまざまな細則が定められた。各地に残されたカンを見ると、水抜き用の栓があったり、鮮魚と加工品とを分けて収納できるように構造になっていたりと、それぞれに工夫が施されている。こうしたカンは、地元の職人が細

則に合わせて一つずつ手作りしたものだ。獵師町でも、1軒だけあった樋屋が注文を受け、多いときで1カ月に100個ほど作ったという。

鮮魚列車に乗る行商人たちの運搬具は、今ではほとんどが発泡スチロール製の魚箱に変わったが、まだ一部の人たちの間でカンが使われている。それを見ると、当初の規約にあったサイズの倍ほどで、全国的に見てもかなり大きい。商売が軌道に乗るにつれ、持っていく荷の量が増え、それに合わせてカンも大きくなっていったのだろう。かつてはみんなこれを使っていて、最盛期の鮮魚列車は、カンと人との満杯。網棚に寝る人もいたほどだった。

大阪の「伊勢屋」

5年ほど前まで獵師支部に所属し、鮮魚列車を使って「大阪行き」を続けていた60代のあるご夫婦は、大阪市内



大阪の商店街の「伊勢屋」（平成26（2014）年、筆者撮影）



昭和40（1965）年ごろの鶴橋駅の近鉄線ホームと行商人のカン（近鉄グループホールディングス株式会社提供）

街の中に店を借りた。同じころ、父親が漁師をやめ、夫婦ふたりで本格的に行商に携わるようになった。

もっともよく売れたのは、大阪万博が開催された昭和45（1970）年ごろ。商店街の周辺には、小さな町工場で靴の製造をする卸商人が多く、当時はとても繁盛していた。夜遅くまで働く靴屋さんたちにと

成区の商店街に店を構えて商売をしていた。店の名は「伊勢屋」といい、親の代から55年にわたって近隣のお客さんに親しまれてきた。

商売を始めたのは昭和30年代前半。母親がひとりでカンを担ぎ、この商店街の入り口で露店の商売を始めた。当時はまだ鮮魚列車は運行されておらず、松阪から近鉄の急行電車に乗り、上本町で市電に乗り換えて行った。

持っていくのは、早朝に水揚げされた地元猟師町の魚介。カンの内部は、仕切りを兼ねた厚さ6センチほどのゲスというブリキの皿を7段重ねる仕組みになっている。ゲスに氷を入れ、カレイやボラ、タイ、アジ、アサリなど季節ごとの品物を載せ、売り場でそれをそのまま広げて盤台^{ばんだい}がわりにした。着くとお客さんが待ちかねていて、競うように買っていく。そうやって1年ほど露店の商売を続けた後、同じ商店

りわけ喜ばれたのは、すぐに食べることでできる刺身。刺身は露店で商売をしていたところから人気が高く、バケツに水を入れ、その場でさばいて造ることもあったという。

商売の最盛期だったこのころは、行商人の数も多く、鮮魚列車は日曜も祝日も、休みなしに運行されていた。それに乗る行商人にも休みはない。毎朝、港の市でぎりぎりまでねばって競り落とした魚を鮮魚列車に積み、2時間半ほどをかけて商売に行く。元漁師の父親は当時を振り返り、「鮮魚列車で寝ていくのが好きだった」と語る。なんでも、「ちくわをつまみに、一杯やりながら行く」のだそうだ。ほとんど寝る時間もないほどの忙しい毎日、鮮魚列車に揺られる大阪までのひとときは、かけがえのない休息時間だった。

ところで、猟師町周辺に行商人の多

くは、このご夫婦と同様に大阪の商店街に店を構えている。しかも、それらの店の名は、みな「伊勢屋」。平成12（2000）年当時の猟師支部の組合員は180人で、多くが夫婦や親子で登録していることから店数を90とすると、なんと90もの「伊勢屋」が大阪にあったことになる。聞けば、どこに店を出すかは自由だが、「半径1キロ以内には出店しない」というのが、互いの不文律として堅守されてきたという。

大阪は、そもそも鮮魚を好む土地柄で、とりわけ瀬戸内海から西の地域を産地とするマダイなどの高級魚に大きな価値を置く食文化がある。そうしたなかで、伊勢志摩地方は、大阪市中心卸売市場本場を核とする広域的な水産物流通の現場では、さほど主要な出荷地として認識はされていなかった。つまり、近鉄線を利用した行商によって初めて、この地域の魚介類がまとまって大阪へと持ち込まれたことになる。

今でこそ、スーパーマーケットなどでも産地との直接的な取引をするようになったが、昭和30〜40年代にはまだそうした傾向はな

い。そこに現れたのが、「伊勢屋」の人たちだった。産地から直接魚を持参し、販売するという方法は、それ自体が極めてまれなことであり、消費者に大きなインパクトを与えたことだろう。しかも彼らの多くが行先としたのは、大阪の西成区、大正区、平野区、守口市、高槻市など、戦後の人口移入で拡大した都市部や住宅密集地だった。

近鉄線を使った「伊勢屋」の行商人



大阪上本町駅に到着した鮮魚列車。真紅の車体と正面の白帯がトレードマーク



列車行先表示板
(近鉄グループホールディングス株式会社提供)

は、当時さほど定着していなかった「産地直送」を先駆的に実践し、大阪の人たちに「伊勢もん」という鮮魚に対する新たな価値観を浸透させた。そして、鮮度の高い良質の魚介を比較的に提供することで、大阪で長年培われてきた魚食文化の伝統に、大衆化という裾野を広げる役割を果たしたのである。

女性の行商と鉄道

魚行商は、カンひとつあれば始められる手軽さと、初期投資の小ささが特徴で、全国的にみれば、漁家の副業や家庭内の分業といった位置づけにあるのが一般的だ。ところが、近鉄線の「伊勢屋」の行商人たちは、当初の大阪方面から大阪へと足をのばし、設備投資にも力を入れ、常設店舗を構えるまでになった。あくまで行商というスタイルをとりながらも、もはや個人的な小商いの域をこえ、継続的な利益目標を掲げる家族経営の商売へと成長し

た。行商の多くが衰退するなかで、他地域と一線を画して存続してきた背景には、産地である伊勢志摩と大消費地である大阪とを直接結ぶ鮮魚列車の存在があることはいうまでもない。

漁村に限らず農村でも、生産物を近隣へと売り歩く行商は、古くから現金収入を得るための重要ななりわいだった。そしてその多くは、女性の手によって担われてきた。

生鮮食品を扱う女性の行商は、日帰りが原則だ。そのため徒歩の時代には、最大でも往復で十里（約40キロ）程度を行先とした。籠ひとつ背負って自分の足を頼りに行商に出る女性たちにとって、鉄道は、販路を広げるうえできわめて有効な手段となった。決まった時間に列車に乗りさえすれば、荷物とともに間違いなく目的地まで運んでもらえる。そして、着いた先で列車を降りたあとは、得意先の家々を歩いて回る。それまで徒歩で日帰りできる程度の行動範囲だったものが、生活圈を離れ、場合によっては100キロを超える先までへも足をのばすことが可能になった。

首都圏でなじみ深い行商列車には、京成電鉄が昭和10（1935）年から運行してきた「嵩高荷物専用列車」がある。平成25（2013）年3月に廃止された際には、普通列車の最後尾一両のみとなっていたが、かつて行商人が大勢いたときには専用電車として運

行されていた。行商人の多くは、千葉県北西部の北総とよばれる農村地域の女性たちだ。「嵩高」の言葉どおり、自分の背丈ほどもありそうな大きな荷物を背負う。「カツギヤのおばさん」の名でも知られ、京成電鉄のほか総武本線、成田線、常磐線なども使って東京方面へと出かけた。専用車こそなくなったものの、今でもこれらの沿線では、行商を続ける女性の姿をわずかなが見ることができている。

この地域で鉄道を使った野菜行商が始まったのは大正半ばのこと。その後、昭和初めの農村不況や相次ぐ水害などの影響で、野菜を直接売って日銭が入るという利点から、東京への行商が急増する。戦争による中断を経て、戦後再び盛んになり、一時は周辺の農家のほとんどが行商に携わるまでになった。昭和39（1964）年当時、成田線と総武本線、京成電鉄の沿線地域にそれぞれの行商人の組合があり、人数は合わせて4000人にもものぼっている。

魚にしろ野菜にしろ、大きな荷物を担いで売りに行く行商は、過酷な労働だ。だがそれを支えてきたのは、行先で待っているお得意さんの存在である。

カンカン部隊も、カツギヤのおばさんたちも、行商人はみな、自分の足で販路を開拓し、お客さんの好みや必要に応じて品ぞろえを工夫しながら、長

年にわたって得意先との信頼関係を築きあげてきた。乗り合わせる列車の中では、行商人同士が互いに必要なものを調達しあったり、情報交換をしたりもする。行商列車は、ただ単に人やモノを運ぶのでなく、行商人にとっての交流と交易の場ともなっていた。

かつて大勢いた行商人の活躍は、歴史の表舞台にほとんど現れることはない。と同時に、全国各地にあった行商列車もまた、社史に刻まれることなく多くが姿を消した。だが、行商という商いそのものは、形を変えながらこれからも消えることなく続いていくだろう。産地と食卓とをとり結び、「信頼」と「鮮度」を担って歩く行商は、いかなる時代にあっても社会に必要とされ、忘れ得ぬ記憶とともに受け継がれていく仕事だと思ふからである。

（主な参考文献）

山本志乃『行商列車―カンカン部隊』を追いかけて―創元社 2015年
千葉県博図公連携事業実行委員会『おばちゃんたちの野菜行商―カゴを背負って東京へ―』2019年

山本志乃（やまもと・しの）

1965年鳥取県生まれ。旅の文化研究所研究主幹、博士（文学）。民俗学専攻。定期市や行商に携わる人たちの生活誌、庶民の信仰の旅、女性の旅などについて調査研究を行っている。著書に『市に立つ―定期市の民俗誌―』（創元社）、『行商列車―カンカン部隊を追いかけて―』（創元社・第42回交通図書賞受賞）『女の旅―幕末維新から明治期の11人―』（中公新書）、『日本の民俗3 物と人の交流―（吉川弘文館・共著）、『旅の民俗シリーズ第1巻 生きる』（現代書館・共著）などがある。

地方 民鉄 紀行

誕生から約40年。

豊富な緑を残したまま、

今も成長を続ける「ニュータウン」。

街と共に生まれた小さな電車が、

その成長を支えている。

山万株式会社鉄道事業部



愛

用している手帳には、全国の主な都市部の路線図が見えている。初めてその

路線図を見たとき、東京都心部・上野駅辺りから右方向、成田空港の方に視線を移していった。ふと目に留まった小さな構図。京成電鉄本線のユーカリが丘駅から延びる「棒付きアメ」のような形の路線。「なんだろう……」と思っていた、その路線こそ、不動産会社が開発するニュータウンの住民のために作り、運営している世にも珍しい電車、山万ユーカリが丘線だ。

あつという間に

京成電鉄本線「ユーカリが丘」に連絡する山万ユーカリが丘線の発着駅は、こちらにも「ユーカリが丘」。3階くらいの高さにあるホームからは、高架の軌道が駅周辺の商業ビルや高層マンションの間を延びていくのが見える。街が造られ、電車の運行が始まってから40年近くが過ぎているというけれど、中空を滑るように電車が走ってくるさまは、子どもの頃に想像した「未来の街」のイメージに近い。クリーム色の3両編成の電車の愛称は、「アモリス」。ゴムのタイヤで走る新交通システムの子供、ガタンゴトンというよりボンボンコンといった音とともに走り出す。

車窓に広がるマンションや家並みに、「さすがはニュータウン！」と思ったのは、棒付きアメ状の路線の棒にあたる部分、電車が公園駅に着くまで。アメの部分に入ると一気に緑が増えてくる。びしっと区画整理された家々が一面に連なる光景を予想していたけれど、

ど、どうやら違っていたらしい。

街並みを確認しようと思窓にかじりつくも、土地に起伏があるのか、高架だった軌道は次第に地面と同じ高さになり、家々よりも低くなり、ついにはトンネルに突入。再び視界が高くなって高架になってきたところで「次は公園、公園です」とアナウンスが入る。あつという間に1周、アメ部分は走破！ユーカリが丘駅に戻ってしまう前に、公園駅で急ぎ下車。

ニュータウンを歩いて見学

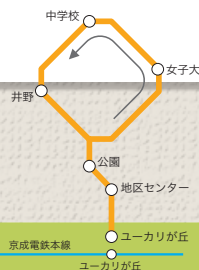
高架になった公園駅の眼下には、名前のとおり広々とした公園が広がる。ひとまず駅を出て公園のベンチで山万株式会社のホームページを検索。山万ユーカリが丘線は1周約14分。運行距離は約5km、建設距離は約4kmとある。ということは、ユーカリが丘駅から地区センター駅ー公園駅までの棒部分が約1kmで、公園駅から女子大駅ー中学校駅ー井野駅を通して再び公園駅に戻ってくるアメ部分が約3km。ちよつと頑張れば、全線歩いて制覇できる。

公園駅から時計回り。軌道沿いを電車の進路とは逆方向に歩いてみる。軌道の左側、アメの外側は家並みが続いているようだ。アメの内側部分は軌道近くこそ造成された住宅地になっているものの、少し深くに入ると公園や広々とした緑地、畑、さらには人の手が入っていないような雑木林が広がっている。住宅が途切れたところにはこんもりと木が生い茂る丘があり、ふもとには「八社大神入

山万ユーカリが丘線

【やままんユーカリがおかせん】

ニュータウン「ユーカリが丘」の開発とあわせて運行を開始した新交通システム。終着駅・ユーカリが丘駅で京成電鉄本線に連絡し、ニュータウン住民の移動を支える。



ユーカリが丘駅周辺は、子どもの頃に想像した「近未来の街」に近い光景。



緑地や雑木林を囲むように電車が走る。



公園駅。駅前には公園がある。この先、路線は円を描く。電車は右方向に進み、左から戻ってくる。



口」の石柱。入ってみれば、小さいながらも歴史のありそうな神社が鎮座している。公園が多いことは地図で確認していたけれど、「ニュータウン」と呼ばれる場所に、畑や雑木林、古くからある神社が残っているとは思わなかった。

アメ部分はまるで箱庭

軌道の内側外側を行ったり来たりしながら歩くうちに、いつの間にか井野駅を通過していたようで、中学校駅に到着。中学校駅の近くには中学校がある。公園駅といい、中学校駅といい、何とも潔いネーミング。

中学校駅を出ると軌道は次第に高架になっていき、女子大駅まで大きな弧を描いて延びていく。軌道の下や孤の内側には緑地や畑、空き地や雑木林が混在した場所が広がる。どこから内側に入るらしく、散策している人影もある。内側に入る道を探しつつ女子大駅を通過。ちなみに、女子大駅の近くには女子大ではなく小学校がある。「小学校駅」の方がいいんじゃないかと思うけれど、きっと何か由来があって、愛着もあるんだろう。

女子大駅を通り過ぎたすぐ近くに、内側に入る道路を発見。内側は、上から見ていた以上に雑草が勢いよく生い茂る。しかし、上空には遮るものがなくて開放感がある。高架上を電車が右から左へ走って行くのがぐるりと見渡せて、ちょっとした箱庭のよう。

散策している人を見かけた方へ、雑木林沿いの細い道に入っていくと、池が広がり、遊歩道も整備された緑地と住宅地につながる。

見たような景色…と思ったら、八社大神入口の石柱を発見。それほど歩くこともなく、女子大駅から中学校駅までの横断終了。アメの大きさは、想像より小さかったらしい。

目指せ全線徒歩制覇

戻ってきた中学校駅から、今度はアメの外側に向かって足を伸ばす。外側は軌道から離れても住宅地が途切れない。とはいえ、同じような家が機械的に連なっているわけではない。たくさんのお花々に彩られた家もあれば、落ち葉一枚落ちていない家や、はつと目を引くデザインの家もある。外観に住む人の個性が見えて面白い。家々の築年数はマチマチで、ポツリポツリと更地もあるし、何軒分かをまとめて建築中の一区画や「住宅用地」の看板が立てられた広々とした空き地もある。

公園や大雨に備えた調整池が整えられている一方で、木に吞み込まれたような小さな社や、国指定史跡のある雑木林がそのまま残されてもいる。新旧入り混じって変化し続ける街こそが、「ニュータウン」なのかもしれない。

足の向くまま歩いて行くと、視線の先に商業ビルや高層マンションが見えてきた。中学校駅からアメの外側を左回りに大きく回って、ユーカーが丘駅付近に戻ってきたらしい。これで全線歩き通した!? と思って気付く。女子大駅からアメ部分を横断して中学校駅側に抜けてきたため、女子大駅―公園駅間は歩いていない。目指せ全線徒歩制覇！でも、ひとまず公園駅までは電車で戻ろう。



街はまだ成長過程。



中学校駅―井野駅付近では、電車は住宅より下を走る。



アメ部分の内側には、緑地や古い神社も。



宝塚大劇場の前をゆく阪急電鉄の車両。

連載 第3回

民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか



参詣路を走った 「ミニズ電車」が民営 鉄道の鏡となるまで

東京生まれのせいかもしれないが、阪急宝塚線というと民営鉄道の中でも高級感ある阪急のブランドイメージに宝塚歌劇の華やかさが相まって、ちょっとファンタジックな印象があった。しかし、鉄道と社寺の関係を調べるようになって、少々見方が変わった。

宝塚線を利用している方はご存じだろうが、この線には服部天神・中山観音・売布神社・清荒神と社寺の名がついた駅が多い。これは能勢妙見宮や箕面弁財天へ向かう参詣の道に沿って鉄路が敷かれたからだ。

宝塚本線および箕面線は阪急電鉄の前身・箕面有馬電気軌道によって、明治43（1910）年に開業した。箕面有馬電気軌道は大阪と有馬温泉をつなぐことをうたっていたが、社名に「箕面」が入っていることからわかるように、参詣者の輸送も強く意識されていたと思われる（有馬温泉延伸は難工事などのため実現しなかった）。

沿線の服部天神宮の由緒書きにもこう書かれている。「箕面有馬電気軌道は股賑を極めた服部天神前まで、態々三国から電車を迂回して駅を設け、駅名を『服部天神駅』と名付けた程でした」

「迂回」が事実かはわからないが、服部天神駅のホームには服部天神宮の御神木が今

大阪府・兵庫県 阪急電鉄

宝塚本線・箕面線

文・渋谷申博

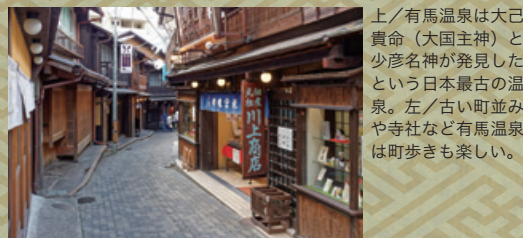
text by Nobuhiro SHIBUYA

宝塚大劇場



左／宝塚大劇場。宝塚といえば宝塚歌劇だが、もとは箕面有馬電気軌道の乗客誘致のために開業した宝塚新温泉のアトラクションの一つであった。プールを改装した劇場で少女たちに歌劇を演じさせたのが始まり。
右／宝塚駅と宝塚大劇場を結ぶ花の道に立つベルサイユのばらの彫像。

有馬温泉



上／有馬温泉は大己貴命（大主神）と少彦名神が発見したという日本最古の温泉。左／古い町並みや寺社など有馬温泉は町歩きも楽しい。

服部天神宮



右／服部天神駅上りホームに立つ楠。服部天神宮の御神木だ。下／服部天神宮。菅原道真公の脚氣が快癒したことから足の神様として有名。



■宝塚本線・箕面線路線図



箕面山



上／大滝や紅葉の美しさから古くから行楽地だった箕面山。下／瀧安寺。箕面山は7世紀半ばに役行者が修行をしたとされる聖地。弁財天・聖天の霊地としても知られる。

阪急電鉄株式会社

Hankyu Corporation

開業 箕面有馬電気軌道株式会社／明治43（1910）年
宝塚本線 大阪梅田－宝塚（24.5km）
箕面線 石橋阪大前－箕面（4.0km）
<https://www.hankyu.co.jp/>



も堂々と立っている。
しかし、宝塚線に関しては、もう一つの起源のことを言わねばならない。それは阪鶴鉄道のことである。

阪鶴鉄道は大阪と舞鶴を結ぶ路線を建設することを目的として設立した会社であったが、官鉄や競合他社との関係から敷設が許されたのは神崎（現・JR尼崎）－福知山であった。しかし、それも明治40（1907）年に国有化された。現在のJR福知山線（JR宝塚線）の前身である。

この阪鶴鉄道は支線として大阪－池田間の路線を計画しており、敷設免許も受けていた。箕面有馬電気軌道はこの計画を実質的に受け継ぐ形で建設されたのである。

開業当時の沿線は田畑が広がって住宅は少なかった。で「ミミズ電車」と揶揄されたが、専務で事実上の経営者であった小林一三は日本最大級の動物園や運動場といった施設を沿線に造ったり、住宅地を開発して月賦で販売するなどさまざまな事業を興して乗客を増やしていった。宝塚歌劇はその中でもっとも成功したものの一つだ。

小林のこうした経営方針は民営鉄道の模範となり、これによって各地の郊外が開発されていった。

大正7（1918）年に社名を阪神急行電鉄と変え、この時から「阪急」の呼称が使われるようになった。なお、「電鉄」とつけたのは、軌道線であったので「電気鉄道」と名乗れなかったことによる。この用語も民営鉄道に広まり、その近代化に一役買った。

しぶやのぶひろ

1960年、早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究家。『一生に一度は参拝したい全国のお寺めぐり』『聖地鉄道めぐり』（以上、G.B.I.）、『眠れなくなるほど面白い 図解 仏教』（日本文芸社）、『諸国神社 一宮・二宮・三宮』（山川出版社）ほか著書多数。



上／最大25%の勾配を上り、岩手石橋駅へ向かう（岩手開発鉄道）
下／コンテナを積載して東水島駅へと走行する（水島臨海鉄道）

みんな てつ Vol. 72

WINTER 2020 冬号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号
TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412
URL：https://www.mintetsu.or.jp



●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●日本民営鉄道協会 会員／弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、関東鉄道、銚子電気鉄道、小湊鐵道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士急行、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報主幹 富井 裕

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室 香田朝子

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。