

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・盛岡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年になりました。石灰石輸送の歴史も60年になりました。石灰石輸送の歴史も60年になりました。

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。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。地元さまざまな世代の皆さまから大きなご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くことを、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み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か月後の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か月後の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BR T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。

た。今の時代、若い方々はネットを使われませんが、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し、当社グループからも積極的にアプローチしていきたいと考えています。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くという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ていき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。自分たちの仕事が生かされ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きたくて考えています。

——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せんが、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社共同で年に一度開催する「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



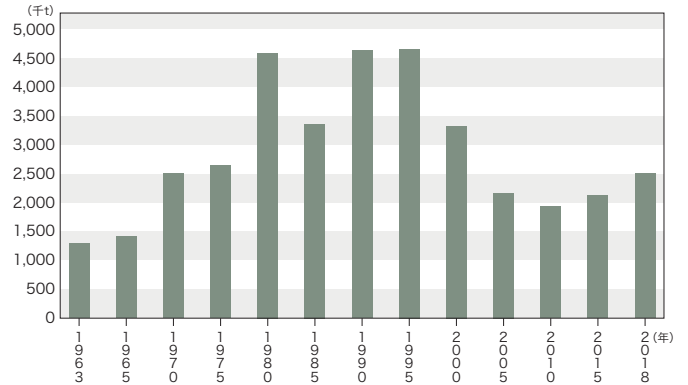
岩手開発鉄道 小史



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