

# 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

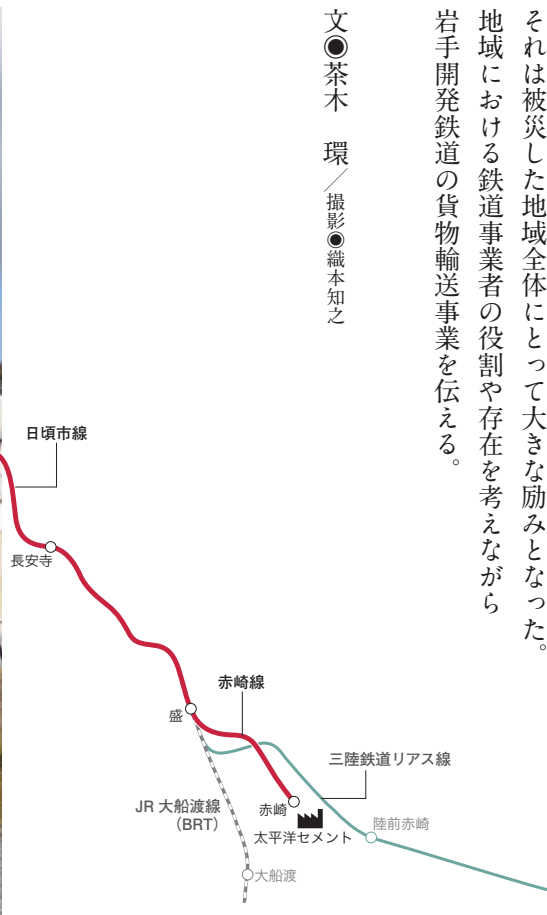
### 震災の被害を乗り越え

# 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

Shigetou 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470万トンをピークに右肩下がりとなり、一時は200万トンを切るまで減少した。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こっている。

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の鉄板が半分は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<sup>ばやしやま</sup>下山鉱山を開発し、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<sup>がれき</sup>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し、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けないと若い世代は、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。