

## 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J R貨物に移管されており、現在もJ R貨物と倉敷市が35%ずつ株を持っています。2大株主のJ R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J Rに乗り入れます。東水島駅ーJ R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しやあつか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のに伴い、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まれました。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。私が代表取締役役に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

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か。

**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

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裝飾したり、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

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性に努めています。

**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ていきたいと考えています。

第三セクターの鉄道事業者です。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。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き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か。

**西山** 社員数約60人の会社ですから、一体とす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。



# 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

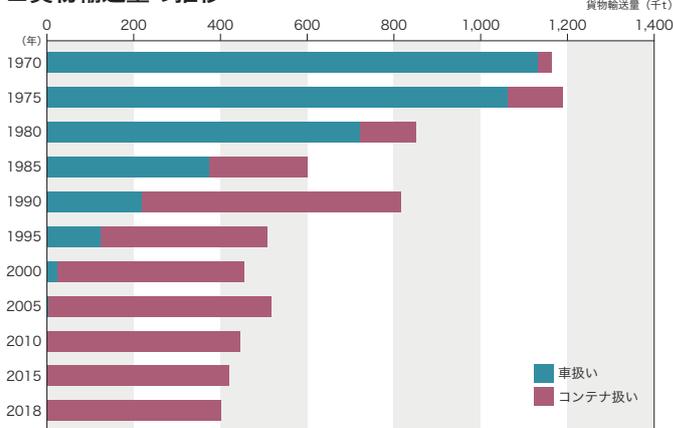
動力車：ディーゼル機関車 3両

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。専用鉄道時代の社会倉敷駅（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