

水島 メモリーズ

水島臨海鉄道編



臨鉄には2つの顔があります



水島臨海鉄道色のキハ20系 安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)

目次

レジェンド車両が走る水島臨海鉄道	p3
貨物の顔もあります	p6
水島の未来と水島臨海鉄道	p11
地域カフェとみずしま財団について	p14

倉敷市営時代の機関車DD506は
1960年代後半からがんばって、今も現役です



撮影：山口百香

レジェンド車両が走る水島臨海鉄道

2021(令和3)年の水島臨海鉄道のトピックスといえば、クラウドファンディングで「旧国鉄キハ205を保存し、キハ37、38との連結を！」を呼びかけて、目標を達成したことでしょう。目標金額が13,000,000円のところ、23,665,000円という倍に近い金額を集めることに成功しました。趣旨文には「キハ205をはじめとする旧国鉄ドリム車両を編成し、もう一度一緒にこの時代を駆け抜けさせていただけませんか」とあります。

ローカル線の主力輸送として

活躍したキハ20系の車両は、昭和30年代を中心に1000両以上がつけられました。水島臨海鉄道の「キハ205」は2017(平成29)年3月に引退し、現役を退いた後はイベントで使用されるのみとなりました。現在も動く「キハ205」は、ひたちなか海浜鉄道と水島臨海鉄道が保有する2両だけになってしまっただけ、この車両を再び走らせたいと願った鉄道ファンから、多額の寄付を集めて整備することになったのです。

水島臨海鉄道はディーゼル車



ピーポーと鳴った蒸気機関車。福崎町の車両基地にて。
(1954年4月) 安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)



撮影：山口百香

キハ205

海鉄道50周年記念誌編集委員会編『水島臨海鉄道50周年記念誌——その生い立ちとあゆみ』水島臨海鉄道株式会社 2020年、18〜19頁。
映画「麦笛」(1955年)や「黒帯三国志」(1956年)には水島鉄道の蒸気機関車が登場します。映画の舞台となったのは「昔の風景が水島にあったから」だと、「みずしま地域カフェ」(2021年10月18日開催)でお話をうかがった岡野弘さんが教えてくれました。岡野さんは1950(昭和25)年に入社しており(当時は水島工業都市開発が水島鉄道を経営)、水島臨海鉄道のことを何でも教えてくれるレジェンドです。

両です。乗車するとエンジン音が聞こえてきます。もちろん「キハ205」もディーゼル車。クラウドファンディングのページによれば、今回連結をしようという「キハ30」「キハ37」「キハ38」は全国でも水島臨海鉄道にしかないそうです。「昭和のディーゼル車両」であり「レジェンド車両」なのです。
現在は、脱炭素の流れの中で斜陽の感があるディーゼルエンジンですが、1950年代には水島臨海鉄道(当時、倉敷市営鉄道)の危機を救った救世主でした。当時、熱効率の悪い蒸気機関車の燃料費が経営を圧迫していたのですが、ディーゼル化によって燃料費と人件費の低減が可能になったのです(水島臨

水島港駅。井原から来た石灰石の荷下ろしをする労働者が写っている。
(1954年4月29日) 安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)

1971年の車両基地(福崎町) 安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)



貨物の顔もあります

もともと水島臨海鉄道は、1943（昭和18）年に操業を開始した三菱重工業水島航空機製作所の専用鉄道であり、同年に倉敷～水島製作所間が開通しました。アジア・太平洋戦争時に、三菱重工業が航空機を増産するため、水島に工場を設けたのです。三菱重工業の航空機製作所は名古屋にあり、従業員もそこから移転してきました。岡野さんも小学校5年生のときに、三菱重工業に勤めていた父親の転勤により、名古屋から水島にきています。

こうして、東高梁川が埋め立てられた廃川地に工場、社宅、商業

施設などがつくられていき、そこが水島という地名で呼ばれるようになりまし。つまり水島は、1世紀に満たない期間で急速に切り拓かれ、地域社会を形成してきた、いわば「フロンティア」（開拓の最前線）のような場所だといえます。三菱重工業水島航空機製作所は、一式陸攻（爆撃機）や紫電改（戦闘機）を製作する軍需工場でした。そのため、1945（昭和20）年6月22日に米軍から空襲され、壊滅的に破壊されました。岡野さんも12歳のときに空襲の様子を目撃しており、若い人たちにその体験を語る活動をしています。



正面の木造建物は戦時中第2売店として使用していたもの。戦後、映画館になった。風呂屋だったとの証言もある。写真は水島映画の文字が見える。パチンコグラウンドになっていた。（1954年7月17日）安藤弘志氏撮影（倉敷市歴史資料整備室蔵）



岡野弘さん
撮影：山口百香

戦後の混乱期に、製作所では航空機材料であったジュラルミンの在庫を利用して、鍋、釜、弁当箱などを製造していたといいますが、その後、民需転換製品の生産が認められ、小型3輪車を生産するようになりまし（福田加男「三菱自動車工業（株）に見る企業文化の形成・進化〈前編〉」山梨総合研究所 News Letter Vol. 178 1-2, 2013年）。県のあつせんなどもあり、三菱重工業の社宅には、岡山空襲で焼け出された人や、引き揚げてきた人たち、水島航空機製作所やその疎開先である亀島山地下工場の造成に従事した朝鮮の人たちなどが住むようになりました（野原卓「地方臨海工業地帯隣接市街地における都市空間形成とその変容過程に関する



操車場跡地栄町駅(1992年10月25日) 安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)



東水島駅と三菱ケミカル(1987年4月13日) 安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)

る研究——倉敷市水島地区における工業地帯隣接市街地を事例に」『都市計画論文集』第44巻第3号、2009年）。

水島コンビナートが形成されるのは戦後の開発によりですが、三菱重工業水島航空機製作所の専用鉄道があったことから、誘致する工場に引き込み線を整備して輸送の先鞭をつけることが可能となったのです。現在の水島コンビナートができる基礎を専用鉄道がつくったといえます。

ところで、臨海鉄道と名前がついている会社は、全国で9社あります。臨海鉄道は旧国鉄と連携して貨物輸送を行うために設立された、主に臨海部に路線を持つ地方鉄道です。つまり、貨物輸送のた

めの鉄道といえます。臨海鉄道の中で、旅客を輸送しているのは、水島臨海鉄道と鹿島臨海鉄道のみです。そして水島臨海鉄道は、日本で唯一の臨海鉄道です。

実は、水島臨海鉄道の売上は、旅客よりも貨物の方が大きいのです。クラウドファンディングでは「旅客の顔」を見せていましたが、貨物が水島臨海鉄道の「もう一つの顔」なのです。

その貨物輸送ですが、「車扱貨物」と「コンテナ」の二種類があることをご存じでしょうか。車扱貨物（貨車1両を単位とする輸送方式）が中心だった時代、水島臨海鉄道の栄駅に操車場があり、早朝には空の貨車を各工場の引き込

み線に送る作業、夕方には工場から出荷された製品を積んだ貨車を各方面に仕分ける作業が行われました。当時は高架ではなく、通勤・退勤時間帯の栄駅周辺の踏切は大渋滞。岡野さん曰く「住民から渋滞の苦情で水島臨海鉄道の存続は危なかったかもしれない」とのこと。

その後、1970（昭和45）年に、貨物輸送の需要に対応するため、市営鉄道から株式会社組織が変わりました。そして、積み替えの手間が省けるコンテナへの切り替えが進み、合理的に貨物輸送が行われるようになっていきます。コンテナ輸送量は、1980年代に車扱貨物を上回るようになり、車扱

貨物は2006（平成18）年で終了しました（前掲『水島臨海鉄道50周年記念誌』、『みんてつ』2020年冬号）。コンテナ輸送の拠点となっているのが東水島駅で、王島山の麓にあります。コンテナ輸送が中心になれば、各工場の引き込み線の輸送ではなく、各工場から東水島駅までの輸送はトラックで行うこととなります。水島臨海鉄道は、子会社（水島臨海通運）をつくってトラック輸送のサービスも開始します。岡野さんはこの設立にたずさわりました。岡野さんは「コンテナ化すると貨車の入れ替え作業をしていた四十名ほどの人員が余るために、子会社に配置換えしてトラックの運転手になってもらわないといけない。私が率先して50歳で大型の

運転免許を取得しました。コンテナを扱うための危険物の取り扱い免許も取得しました。みんなで勉強して難局を乗り越えたのです」と、システムを変える難しさを語ってくれました。現在の貨物輸送は一日に三便。単線の水島臨海鉄道では、水島駅、弥生駅、西富井駅で上下線の行き違いがあります。今、弥生駅で待つ客車の横を、長い貨物列車がゆっくりとすり抜けていきます。客車は連結しても2両ですが、貨物列車は沢山のコンテナ車を連結させるので、客車と比べてずいぶん長くなります。貨物列車が走る姿を見て、現在も水島コンビナートを水島臨海鉄道が支えているのだと実感します。

水島の未来と水島臨海鉄道

瀬戸大橋の開通（1988（昭和63）年）を見越して、水島臨海通運は四国に進出します。岡山と四国がつながったことから、四国からの貨物輸送に挑戦したのです。岡野さんも四国に転勤になりましたが、なかなか仕事がありません。岡野さんは、愛媛のミカンや香川のレタスをコンテナで輸送するなどして、難局を乗り切ったといえます。そうこうするうちに、「四国中央市にある大王製紙から、製品輸送の仕事をいただけるようになった」とのこと。

そして、岡野さんは常務取締役として水島に帰還します。岡野さんの

水島港と各工場への引き込み線(1964年9月7日)
安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)



高架工事中の水島東常盤町(1992年10月25日) 安藤弘志氏撮影(倉敷市歴史資料整備室蔵)





撮影：山口百香



撮影：山口百香

水島朝市の活動もにぎわいある街づくり活動の1つ

栄駅の高架下で行われる臨鉄ガーデン

チャレンジと努力の積み重ねが評価されたわけです。

水島臨海鉄道も、時代の流れの中で、いろいろなチャレンジを試みています。前述した「キハ205のクラウドファンディングもその1つですが、水島のまちづくりと深く関わる取り組みも進んできました。

たとえば、交通渋滞緩和のため1978（昭和53）～1994（平成6）年に高架化を進め、二十二の踏切が除去されて、弥生・栄・常盤・水島の四駅が高架ホームになりました。この区間の沿線には、野外彫刻が展示され、「水と緑のアート回遊」と名づけられています。高架下の敷地は、駐車場などとして利用されるだけでなく、地元町内会の集会所、ごみステーション、市の設置する

駐輪場、防災用具置き場など、地域住民の公共的空間としても活用されています。また、2017（平成29）年9月に

は、高架下でマルシェイベント「臨鉄ガーデン」（主催は同実行委員会）の第一回が開催されるなど、賑わいをつくる取り組みも進んでいます（前掲『水島臨海鉄道50周年記念誌』31～32、44頁。この「連続立体交差事業」は、街の顔を大きく変えてきました。

「持続可能な開発目標」（SDGs）や「脱炭素」という大きな社会課題から見た場合、動力を石油に依存している水島臨海鉄道には、どのような未来図が求められているでしょうか。燃料の脱炭素化という点では、すでにある技術として、水素への転換が選択肢となります。2015（平成27）年に開催された岡

山経済同友会主催のシンポジウムでも、このようなアイデアが出されています

たが（岡山経済同友会『シンポジウム報告書 みんなで創ろう 水素の都 倉敷』2016年）、当時は燃料電池を搭載した自動車くらいだったのに、今では水素エンジンで航行する船まで現実のものとなり、技術開発は日進月歩で進んでいます。

臨海鉄道の各駅から目的の地までの移動に関しても、何らかの公共交通機関の確保が望まれます。水島地域環境再生財団は、自動車に代わる交通手段の確保を訴えてきましたが、グリーンズローモビリティ（時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス）や自動運転といった新しい技術の導入を検討することが考えられます。高齢者など「交通弱者」の移動を確

保するためにも、こうしたチャレンジが必要ですよ。

もちろん、再生可能エネルギーへの転換と電力の「地産地消」も求められます。CO₂の大口排出源であるコンビナートがある地域だからこそ、脱炭素に向かって大きく舵を切らなくてはなりません。

岡野さんはいいます。「制度に使われるのではなく、自分たちの手で制度をつくりだすんだ」。岡野さんは、水島空襲を乗り越え、水島臨海鉄道とともに歩み、退職後も水島のまちづくりに関わって来ました。岡野さんのような地域の「フロンティア・スピリット」を受け継ぎつつ、水島臨海鉄道とともにまちの未来をつくっていききたい——今回の「みずしま地域カフェ」は、参加者がそうした思いを語り合う場となりました。



水島
メモリーズ