

衣浦臨海鉄道 ～時代の移り変わりとともに役割を変えた貨物会社～

高度経済成長の1970年代、武豊線ができるきっかけとなった武豊港を内包する衣浦港を中心に、衣浦臨海工業地帯として中部経済圏の一大拠点が整備されることとなりました。そこで、貨物線が必要との要請を受け、衣浦臨海鉄道が設立されました。ところが、時代は代わり輸送量は減少、あわや廃止かという状況に追い詰められます。しかし、中部電力碧南火力発電所が開業し、衣浦臨海鉄道はその資材輸送により存続の道を進むことができました。

＋ 車輛の特色

衣浦臨海鉄道は4両のDE10形タイプのKE65形貨物列車を保有しています。当初は4両全て自社発注車両でしたが、輸送量の減少により樽見鉄道に2両が売却、その後、中部電力碧南火力発電所の開業に伴い国鉄清算事業団から2両を購入し、再び4両体制となりました。また、仙台臨海鉄道DD35形が入換用として短い間所属していました。KE65形の検査時にはJRから借入機としてDD51形が入線することもあります。

＋ 路線の特色

衣浦臨海鉄道は、衣浦湾沿岸の工場への原材料輸送や、碧海地方特産の三州瓦の輸送などを目的として、1971年に設立され、現在は半田線と碧南線の2路線を保有しています。半田線は1975年に開業しJR武豊線東成岩駅より分岐し、本社のある半田埠頭を繋いでいます。碧南線は1977年に開業しJR武豊線東浦駅より分岐し、衣浦湾を超え、名鉄三河線碧南駅の近くにある碧南市駅へと続いています。これらの路線の開業に伴い、半田臨港線などの貨物支線や各駅での貨物扱いは廃止され、集約されることになりました。半田線・碧南線共にかつては周辺の工場へ

専用線も分岐し、肥料・コーンスターチ・三州瓦・鉄鋼製品などの製品や原材料の車扱輸送が行われていましたが、輸送量の減少に伴い車扱輸送はすべて廃止になりました。1980年時点での輸送量は300万tと予測されていましたが、実際は38万tでした。現在では半田線半田埠頭駅において、コキ100形によるコンテナ輸送を扱うのみです。対して碧南線では、碧南市駅でホキ1000形による炭酸カルシウム及びフライアッシュの輸送を行っています。

炭酸カルシウムは中部電力碧南火力発電所において、排ガス中の硫黄酸化物である二酸化硫黄を除去するために使われます。またフライアッシュは石炭が燃焼した後にでる石炭灰のことで、セメントの材料となるため、三岐鉄道三岐線の東藤原駅まで輸送され、専用線で太平洋セメントの工場へ輸送されています。

＋ 参考文献

1. 衣浦臨海鉄道公式HP
<http://www.kinurin.co.jp/index.html>
2. 鉄道ファン 2014年2月号
第54巻第2号(通巻634号)2014年

KE65 形 ～衣浦臨海鉄道の主役～



ており、そのために保安装置は ATSPF 形を装備しています。

全長:14,150mm 最高速度:85 km/h エンジン:DML61ZB (1350PS)

DD35 形 ～わずか2年間のみ使用の入換用機関車～



DD35 形は 1960 年新潟鐵工所（後の新潟トランス）製のディーゼル機関車です。1985 年に仙台臨海鉄道から譲り受け、半田埠頭駅構内での貨車の入換用としました。しかし、当時は輸送量が減少の一途にあった頃で、使用される機会は少なく、半田埠頭駅の構内の隅に追いやられる日々を過ごしました。そ

してわずか2年後の1987年には休車。正式に使用停止の憂き目に遭います。その後、1991年に2代目の KE652、KE655 が導入されると全くの不要となり、廃車、解体されてしまいました。

元々、DD35 形は福島県いわき市にある常磐共同火力勿来発電所の専用線（常磐線植田駅から分岐）で、発電所から産出されるフライアッシュの輸送に使用されていましたが、1970 年代前半にトラック輸送に切り替えられます。仕事を失った DD35 形は 1973 年に仙台臨海鉄道へと移籍します。仙台臨海鉄道は 1971 年に開港した仙台南港近辺の貨物輸送を担うべく設立された臨海鉄道です。DD35 形はここで入換用としておよそ 11 年間に渡って活躍しますが、1984 年にはディーゼル機関車が増備され、再び職を失ってしまいます。そして、1985 年に衣浦臨海鉄道にやって来ました。

概要で述べたように、同線の輸送量は予測を大きく下回っていましたが、そのような中でこのような中古機関車を入れた理由がよく分からないというのが本音です。予備車の確保のためなのか、それとも？更なる調査が必要です。

全長:10,950mm エンジン:DMF17C(180PS×2)

KE65 形は衣浦臨海鉄道開業時から活躍している機関車です。1975 年の開業時に KE651～KE653 の 3 両、1977 年に KE655（4 は忌み番で欠番）の 1 両がいずれも日本車輛で製造されました。

その後、輸送量の低迷から 1984 年に樽見鉄道へ KE652 と KE655 が移籍してしまっています。しかし、1992 年にフライアッシュ輸送が始まると国鉄清算事業団から 1970 年汽車製造製の DE10-563 と、同じく 1970 年川崎重工製の DE10-573 の 2 両を譲り受け、それぞれ二代目 KE652、KE655 としました。

KE65 形は衣浦臨海鉄道線内のみならず、JR 武豊線大府までの列車の牽引を担当し