

## 地域開発と鉄道経営(Ⅱ)

— 水島鉄道について —

竹 下 昌 三

### 目 次

- 1 水島工業地帯の現状
- 2 専用鉄道としての水島鉄道
- 3 水島工業都市開発株式会社による鉄道経営
- 4 市営鉄道としての水島鉄道（以上第1巻2号）
- 5 工場誘致と水島鉄道の役割（以下本号）
- 6 水島鉄道の経営状態
- 7 水島臨海鉄道株式会社の設立（以下次号）

### 5 工場誘致と水島鉄道の役割

水島鉄道が収益を上げるには、水島に工場が誘致され、大量の貨物と多数の通勤者が鉄道を利用するようにならなければならないが、同時に水島に工場を誘致するためには水島鉄道を再建整備しなければならなかった。倉敷市及び岡山県当局は工場誘致に懸命の努力を払い、交通局は工場が誘致されるつど工場敷地までの引込線の延長を行ってきた。引込線の延長により運賃収入は増加したが延長工事のための設備投資が交通局の財政を圧迫した。

#### (I) ピー・エス線の敷設

水島地区への工場誘致の第1号はピーエス・コンクリート岡山工場で、昭和28年10月3日同社の取締役社長平山復二郎と県知事三木行治との間に「水島地区工場設置に関する覚書」が取りかわされた。ピーエス・コンクリートの岡山立地は、戦時中国鉄の岡山保線事務所長であった児島重次郎が同社の役員となったことから、水島の状況を熟知していた児島の努力によって実現した。

- (1) ピーエス・コンクリート誘致については、竹下稿「水島工業地帯生成発展過程の研究(下)」, 岡山大学産業経営研究会研究報告書第5集, 109—113頁参照のこと。

旧三菱重工の工場及び飛行場の跡地は、旧東高梁川川尻の地先海面を戦時中に海軍の予算で埋立て造成したものであったから、それは国有財産であったが、その一部294,542坪を岡山県は昭和27年9月15日に国から払下げを受けていた。県は国から払下げを受けたこの294,542坪のうちの16,000坪をピーエス・コンクリートとの覚書により同社へ売却し、その売却代金を同社へ出資した。そして県と同社の覚書により交通局は同社の工場敷地まで引込線を敷設することになった。ところがピーエス・コンクリートの敷地の北側を通過して倉敷レイヨンの引込線が敷設されることになっていた。倉敷レイヨンは、倉敷工場が敷地狭隘でしかも港湾に接していないので合成繊維の量産の達成に不便なため、三菱重工水島航空機製作所工場跡地の南西側、高梁川河口海面の東北側の連島町福喜新開地先海面201,220平方メートルを工場用地として埋立てる計画を立て、昭和27年1月25日に岡山県知事に「公有水面埋立免許願」を提出した。そしてこの埋立を倉敷工場で発生する石炭灰及び残土で行ないその運搬のために引込線を敷設すべく、昭和28年7月8日に倉敷レイヨンの倉敷工場長から倉敷市長宛に「水島港駅分岐専用側線敷設願」が提出され、同日付で倉敷市長と倉敷レイヨンの倉敷工場長との間に「工事施行に関する契約」が締結された。昭和28年7月10日には、この契約に基づいて、倉敷市長は広島陸運局長に対し、水島港駅から分岐して、倉敷市連島町亀島新田福喜新開1964番地先にある倉敷レイヨンの公有水面埋立免許地に至る間に専用側線1軒585メートルを敷設する「水島港駅分岐請願側線敷設認可申請書」を提出し、昭和28年8月5日に認可を得た。

倉敷レイヨンは前述のように昭和27年1月25日付で公有水面埋立免許願を提出した。そしてそれは昭和27年6月25日に「岡山県指令河第557号」で免許されたが、倉敷レイヨンは埋立工事を行なわなかった。従って埋立地までの側線敷設工事も行なわれなかった。ところが昭和28年10月3日に岡山県とピーエス・コンクリートとの間に工場設置に関する覚書が取り交わされ、覚書第1項によって工場用地付近まで側線を敷設しなければならなくなった

が、倉敷レイヨンの請願側線の予定線がピーエス・コンクリート工場用地北側を通過することになっていた。そこで岡山県、倉敷市、倉敷レイヨン三者の話し合いによって、倉敷レイヨン埋立免許地までの請願側線のうち、水島港駅からピーエス・コンクリート工場用地までの600米の工事を倉敷レイヨンの手持のレールで行ない、倉敷市が年賦で売却した。<sup>(2)</sup>

## (2) 西埠頭線の敷設

日本興油は最初は日本糖油工業株式会社として昭和23年3月30日に国鉄の岡山駅北側の旧乾満倉庫跡に設立された会社であったが、昭和26年8月から輸入原料によって大豆等の搾油及び脱脂粕の製造を開始した。そのために工場の立地条件が1万トン以上の外航船が接岸可能でしかも直接サイロに搬入可能であることを必要とするようになったので、同社の役員であった岡山市在住の赤沢亀四郎の強い主張で水島に新工場が建設された。<sup>(3)</sup>

日本興油工業株式会社の新工場を水島に建設することについて、日本興油、岡山県、倉敷市の三者間に合意が成立し、昭和30年11月20日に協定書の調印が行なわれた。敷地は旧三菱重工業水島航空機製作所附属飛行場の東北の一隅で水島港に面する約5万坪である。この飛行場跡地は国有地であったが、そのうちの77,576坪が、県有地となっていた岡山市宿の旧陸軍の三軒屋弾薬庫跡地と交換され、そのうちの一部46,870坪が昭和31年3月31日に日本興油に売り渡された。

日本興油との誘致協定書第7条の鉄道引込線についての規定によって、水島駅から南方へ638米の引込線を倉敷市は敷設しなければならないことになった。

日本興油のための水島港停車場構外側線延長工事(1・2番線)は昭和31年6月14日に着手し昭和32年3月31日に竣功し、構外側線増設工事(3番線)は昭和32年1月22日に着手し昭和32年3月31日に竣功した。

(2) 年賦契約については竹下著、倉敷市交通局史、45—46頁参照のこと。

(3) 日本興油の水島立地については前掲拙稿(下)113—117頁参照のこと。

日本興油のための引込線延長、延1,323米の敷設に要した建設費は約3,227,000円余である。

日本興油に引続いて昭和30年12月26日に、備中塩業組合と岡山県並びに倉敷市との間に水島工業地帯に製塩工場を建設することに関し協定が締結された。協定書に添付された「備中塩業組合設立計画書」によると、従来の入浜式塩田<sup>(4)</sup>は着々流下式に改造され、採かん量が飛躍的に増大し現在の蒸気式製塩工場では消化できなくなったので、水島塩業株式会社、玉島塩業組合、寄島塩業組合、大本鶴野、及び伊藤文吉製網所の各製造業者が、合同による真空式の製塩工場を新設することになったものである。

敷地はピーエス・コンクリートの南東の水島港に面する位置で、県有地12,969坪を昭和31年3月10日に県が払下げを行ない国が従来公共埠頭用地として県に貸与していた国有地2,209坪の払下げを昭和31年5月25日に行なった。

備中塩業組合と県並びに市との協定書第7条によって、倉敷市長は広島陸運局長に対し「水島港停車場構内外側線変更認可申請書」を昭和31年3月7日に提出し、昭和31年3月12日に認可を受け、昭和32年3月31日に工事は竣功した。

備中塩業線延長約1,030米の敷設に要した建設費は約3,718,000円余である。

三菱石油の誘致に関する協定は、昭和33年2月14日に三菱石油取締役社長竹内俊一と岡山県知事三木行治並びに倉敷市長高橋勇雄との間に締結された、三菱石油の誘致協定の調印は昭和33年であるが、岡山県が三菱石油に対して誘致運動を始めたのは昭和27年の末頃からである。<sup>(5)</sup>

三菱石油誘致の口火をきったのは倉敷レイヨンの社長であった大原総一郎であった。大原は水島を臨海工業地帯に造成し、また同時に合成繊維の新し

(4) 備中塩業の誘致については前掲拙稿（下）117—118頁参照のこと。

(5) 三菱石油の誘致については前掲拙稿（下）118—126頁参照のこと。

い原材料を石油化学に求める構想で、かねてから経済同友会での活動で親しかった三菱石油社長の竹内に、水島で共同して事業を行ないたい旨を伝え、同社の水島進出に可能性があると判断して、知事の三木に誘致運動をすすめ、それ以来三木の熱心な誘致運動が丸5年も続いた。

昭和28年の1月に三木が県議会議長の蜂谷と共に竹内に逢って県の計画を示した時は水島港の水深を7米に浚渫すると言うものであったが、交渉を重ねている間に次第にタンカーが、28,000トン級のスーパーから45,000トン級のマンモス、65,000トン級のキングサイズ、85,000トンないし100,000トン級のジャイアントクラスへと大型化し、それに伴って必要な水深も10米、12米、13米、16米と深くなって行った。

誘致運動の開始から協定調印まで丸5年もかかったのは、タンカーの大型化によって、浚渫すべき水深が次第に深くなって行ったことと、三菱石油が川崎以外に第2製油所を建設することに対し同社の大株主であるタイド・ウォーター石油会社が慎重であったことによるのであるが、結局昭和33年に誘致が実現し、三菱石油と言う大企業の水島進出によって、それ以後続々として大工場の誘致が実現するようになった。

三菱石油と岡山県並びに倉敷市との間に締結された誘致協定書の第10条によって倉敷市は三菱石油の工場敷地に達するまでの鉄道引込線を工場建設の開始のときまでに敷設しなければならないことになった。

日本興油並びに備中塩業組合の工場に達する引込線は水島港停車場構外側線を延長又は変更する形をとったが、三菱石油の場合は、工場の位置が水島港駅から1軒以上の距離にあり、しかも三菱石油の貨物以外の一般貨物輸送の便宜をはかるために、地方鉄道延伸の免許を受け水島港西側の公共用地に貨物取扱停車場を新設した。

三菱石油のための引込線の敷設は昭和34年度に1,055.5米の延長工事を行った。これに要した費用は8,240,833円である。

### (3) 港東線の敷設

三菱石油の誘致が前述のようになかなか決定しなかったの、知事の三木は憂慮し、日本鉱業の当時専務取締役であった河合堯晴が、岡山 1 中、6 高の同窓であったことから、河合を水島に案内し、水島進出を勧誘した。日本鉱業はかねてから太平洋岸進出を企画し、新製油所候補地を物色していたので、河合の提案により、水島が候補地の一つに加えられ、その後種々の調査が行なわれて、遂に昭和34年 9 月30日に誘致協定の調印が行なわれた。<sup>(6)</sup>

三菱石油の工場用地は水島港西側の旧三菱重工水島航空機製作所附属飛行場跡地とその南側地先海面を埋立て造成したが、日本鉱業の工業用地は、水島港を浚渫する際の排土の捨て場としての利用と、航路の両側を工場用地として利用すると言う経済的見地から、水島港東側に埋立によって造成された。<sup>(7)</sup> 当時水島港東側は王島山南側の地先海面に農林省の干拓工事が行なわれていた。この福田干拓地は農業用地として計画されたもので当時はこれを工業用地に転用することは考えられていなかったから、福田干拓西工区の南側に、<sup>(8)</sup> 県は日本鉱業の工場用地を埋立造成することになった。ところがほぼ同じ時期に中国電力の火力発電所が水島に建設されることになり迂余曲折を経て結局福田西干拓地西側の水島港に面する位置に決定した。三菱石油、日本鉱業、中国電力、農林省福田干拓地西工区的位置を、図面によって示すと次頁のとおりである。

日本鉱業と岡山県並びに倉敷市との誘致協定は昭和34年 9 月30日に調印された。そして協定書の第 9 条の鉄道引込線に関する規定によって、倉敷市は日本鉱業のために、工場の敷地に達するまで引込線を操業開始のときまでに敷設しなければならないことになった。

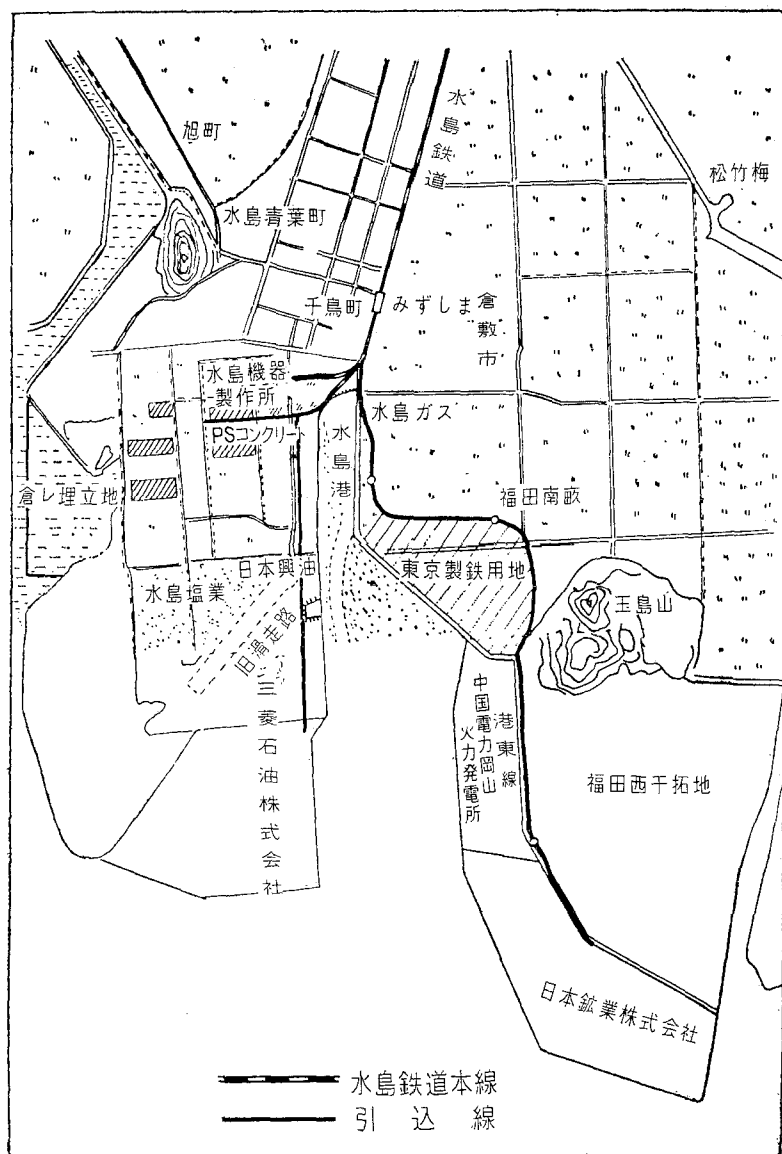
東京製鉄は東京の千住工場が手狭なため新たな用地を必要とするようになったが、輸入スクラップに依存しているため、大型外航船を繋留出来る専用

(6) 日本鉱業の誘致については前掲拙稿（下）134—142頁参照のこと。

(7) 埋立による工場用地の造成については前掲拙稿（下）134—142頁参照のこと。

(8) 農林省干拓地の工場用地への転用については前掲拙稿（下）142—152頁参照のこと。

## 水島鉄道平面図



岸壁を持つ工場用地でなければならなかったので、臨海部に工場用地を物色していたところ、東京製鉄と取引のある鶴海耐火煉瓦の東京駐在員が岡山県知事の三木と熟知の間柄で、その紹介により東京製鉄社長の池谷が昭和35年の春に水島を視察した。ところが当時既に、日本興油、三菱石油、日本鋳業、中国電力の誘致が決定しており、岸壁利用の可能な場所は福田南畝の現在地しか残っていなかった<sup>(9)</sup>ので、現在地に立地が決定した。

東京製鉄と岡山県並びに倉敷市との誘致協定は昭和35年11月26日に調印された。

協定書の第6条によって、倉敷市は東京製鉄の工場敷地に達するまでの鉄道引込線を工場の操業の開始のときまでに敷設しなければならないことになった。

前述のように水島港の東側、王島山の南側の地先海面に農林省の福田西干拓地が、さらにその南側の海面に埋立によって、日本鋳業の工場用地が造成されることになり、日本鋳業との協定によって、倉敷市は工場敷地に達するまで鉄道を敷設しなければならないことになった。工場敷地に達するように鉄道を敷設するには、農林省の干拓地を通過しなければならなかったのであるが、福田西干拓地の水島港に面する西側の一部と福田西干拓地南側地先海面に岡山県が埋立造成する工場用地とを同面積だけ交換することによって、中国電力の火力発電所の敷地は水島港に面する福田西干拓地西側に決定したので、日本鋳業までの港東線は中国電力の敷地と福田西干拓地との境界線に建設される産業道路に沿って敷設されることになった。（前頁参照）

水島駅から日本鋳業に達する港東線は、当初は、水島港東岸の海岸堤とう敷に沿って敷設する計画であったが、昭和35年11月26日に東京製鉄と岡山県並びに倉敷市との誘致協定が締結され、王島山西側の水島港に面する福田町南畝に工場が建設されることになったので、この海岸堤とうに鉄道を敷設することが出来なくなり、東京製鉄敷地の北側を東に廻り、ついで同敷地の東

（9）東京製鉄の誘致については前掲拙稿（下）152—153頁参照のこと。

側を産業道路沿いに南下し新規埋立の工場用地に入り 日本鋳業の敷地に達することに計画を変更した。要するに東京製鉄が臨海部に立地したため鉄道は内陸部に迂回しなければならなくなったのである。そのため福田町南畝の既存農地を鉄道敷地として買収しなければならなくなった。東京製鉄の立地により東京製鉄敷地内を通過して最短コースで港東線を敷設することが出来なくなって東側に迂回したのである。しかしながら水島ガス会社の南から東京製鉄の北までの間は海岸堤とう上に敷設することが可能であった。ところがこの時期になって岡山県はガス会社の南から東京製鉄の北までの海岸堤とうに公共岸壁を建設することになったので、これを鉄道敷として利用することが出来なくなり、この区間についても既存の農耕地を通過しなければならなくなった。そのためにさらに福田町南畝の既存農地を買収しなければならないことになった。そこで港東線は、水島駅から南進して、ガス会社の西側を通り、ガス会社南側の農地を南下し東京製鉄の敷地に沿って東へ迂回した後産業道路に沿って南下し新規埋立の日本鋳業敷地に達することになった。港東線経過地域の地図を示すと60頁のとおりである。

日本鋳業と岡山県並びに倉敷市との誘致協定書第9条によって、倉敷市は日本鋳業の工場の操業開始のときまでに工場の敷地に達するまで鉄道を敷設しなければならないことになっていたが、工場建設の資材輸送のため鉄道敷設を急ぐことが要請された。農地の買収に手間取っているのは鉄道敷設が遅延することになる。このため、すでに、昭和35年5月25日に港東線の「地方鉄道延伸敷設免許申請書」を提出し、昭和35年8月23日に免許を受け、そして、昭和35年12月15日に、水島一水島港東（36年6月6日以来日鋳前停車場と改称）間4杆290米の「工事施行認可申請書」を提出し、昭和36年5月16日に認可を受け、昭和36年6月1日に「工事着手届」を提出していたのであるが、水島ガス南側の農地を通過した後東京製鉄北側を東に迂回すると言う計画を変更し、県有地及び東京製鉄の用地の一部を一時借用し、ガス会社南側から南畝海岸堤とうを一時的に使用してほぼ直線で南下し、東京製鉄の敷

地内に入った後に東側に迂回することとなり、昭和36年11月18日に「線路及び工事方法書記載事項一部変更認可申請書」を提出し、昭和36年12月12日に認可を受け工事を行なったが、その後農地買収手続が完了したので、堤とう上を通り東京製鉄用地を経由して迂回していた線路を元の計画の経過地に復帰するため、昭和39年6月30日に再び「線路及び工事方法書記載事項一部変更認可申請書」を提出し、昭和39年8月26日に認可を受けた。

このように港東線は当初、水島港東側の海岸堤とう上を通り福田西干拓地に入ってから産業道路沿いに日本鋳業に達する計画であったが、海岸堤とうの北半部を県が公共用岸壁に使用することになり南半分に東京製鉄が立地したため海岸堤とう上に敷設することが不可能となった。そこで海岸堤とうと東京製鉄敷地を避け南畝農地内に敷設することになったが農地買収に時日を要しては日本鋳業の建設に間に合わぬため海岸堤とうの北半分を一時的に使用して仮設し昭和37年5月22日に工事は竣功し、昭和37年7月1日から運輸開始の認可を受けていたのであるが、農地買収後に、既に敷設していた南畝海岸堤とう上の線路を撤去し、南畝の買収農地に移設したのである。

港東線がこのような仮設、移設を経て敷設されたのは、全く日本鋳業及び東京製鉄の誘致に、水島鉄道が貢献する役割を負わされていることを明瞭に示している。

港東線は次頁に示すように用地買収及び線路敷設工事に合計1億708万8,498円を要した。この工事は前述のように福田南畝の農地買収が解決しないうちに、日本鋳業の建設に鉄道敷設を間に合わせるべく、南畝海岸堤とう上及び東京製鉄敷地内に一時的に線路を仮設し後に南畝の農地に移設したため、農地買収後に一挙に敷設する場合に比して南畝海岸堤とう上及び東京製鉄敷地内の仮設線路は無駄な設備投資であったわけである。この海岸堤とう上及び東京製鉄敷地内の仮設部分の工事費を算出することは困難であるが、仮設後に移設した港東線付替改良工事費は次頁に示すように10,126,518円であり移設により不用となった仮設線路の道床の帳簿価額は6,128,712円であるか

## 港 東 線 工 事 費 内 訳

| 年 度 | 費 目                            | 金 額         |
|-----|--------------------------------|-------------|
| 35年 | 港 東 線 新 設 工 事 費                | 21,963,569  |
|     | 港 東 線 用 地 買 収 費<br>(5,520.60坪) | 15,989,759  |
| 36年 | 港東線用地買収追加<br>(2,696.42坪)       | 22,310,967  |
|     | 港 東 線 新 設 工 事 費                | 34,911,304  |
| 38年 | 港東線付替用地買収費<br>(312.90坪)        | 1,786,381   |
|     | 港東線付替改良工事費                     | 10,126,518  |
| 39年 | 合 計                            | 107,088,498 |
|     | 付替による道床除却損                     | 6,128,712   |

ら、港東線の敷設を急いだために余分に負担した設備投資額は仮設線の道床除却損で評価すれば約6百万円余であり、仮設線の工事費を仮りに付替線の工事費で評価すれば約1,000万円となる。

## (4) 川鉄線の敷設

川崎製鉄の誘致協定は、昭和36年6月7日に締結された。当時川崎製鉄の社長

であった西山弥太郎が、ダイヤモンド社編集部の記者に語った談話（『鉄づくり・会社づくり』96—97頁及び103頁—104頁）及び西山が執筆した『花嫁がかし』と題する一文（中央公論、36年10月号、241頁—243頁）には、千葉製鉄所の生産が限度に達することが予想されたので、33年の暮れから新製鉄所の土地を物色し始めたが水島は三菱のものだと考え敬遠していたところ岡山県から水島の推薦を受け調査したら、膨大な用地がとれること、地盤がよいこと、原料輸入を大型船で行なうに充分な港湾のあること、工業用水確保について見通しが立ったこと、災害のないことが明らかになったので立地を決定したと述べてある。

川崎製鉄の誘致協定書第5条第2項の規定によって、倉敷市は川崎製鉄の工場用地に達するまで引込線を敷設しなければならないことになった。建設工事が始められるとともに建設資材が到着するようになったので、川崎製鉄の発着貨物及び附近新設会社の貨物輸送の円滑を計るため、既設水島港駅から分岐延長して輸送するため貨物扱停車場を新設すべく、昭和39年1月31日

(10) 川崎製鉄の誘致については前掲拙稿（下）154—166頁参照のこと。

に運輸大臣に「地方鉄道延伸免許申請書」を提出し、昭和39年5月29日に免許を受けた。

川崎製鉄の用地は農林省の高梁川干拓地とその地先海面の埋立によって造成されたものである。高梁川干拓地の位置はピーエス・コンクリートの工場敷地の西側にあるから川崎製鉄の工場敷地に達する引込線はピーエス・コンクリートまで敷設されていた引込線をさらに延長して敷設した。

川鉄線敷設に当っては1,636坪の川鉄線用地買収費に12,510,902円、1,222米の敷設工事費に32,188,472円、合計44,699,374円を要した。

#### (5) 工場誘致と貨物輸送量の増加

先に貨物の誘致について述べた際に、年間輸送量1万トン以上の大口貨物の昭和27年度から32年度までの推移を示した。(第1巻2号50頁)それによると、発送貨物の中に誘致工場の出荷物が顔を出したのは昭和32年度で、それは備中塩業が生産し専売公社が出荷した塩20,833トンと日本興油が生産出荷した肥料(大豆粕)41,105トンであった。その後既述のように工場誘致が盛んに行なわれ、三菱石油、日本鉱業、川崎製鉄、東京製鉄等が操業を開始した結果貨物輸送量は発送、到着とも次第に増加してきた。年間輸送量1万トン以上の貨物について、昭和33年度から44年度までの12年間の推移を示すと次頁のとおりである。

この12年間における著しい特徴は、まず第一に発送貨物における年間輸送量1万トンを越す品目の増加である。昭和33年度には、石炭、塩、肥料の3品目にすぎなかったものが、昭和44年度には石炭、肥料、油脂、コンクリート製品、石油、車輛類、大豆、小麦、化学製品、飼料、鋼材、鉱さい、自動車の13品目に増加した。到着貨物の方は昭和33年度の石灰石、セメントの2品目が、昭和44年度には石灰石、セメント、銑鋼、車輛類、化学製品、石油、機械類、肥料、飼料、鉱石、煉瓦の11品目に増加した。

発送貨物についてよりくわしく述べると、昭和33年度において最大の比率を占めていた石炭は、昭和36年度までは毎年増加していたが、昭和37年度で

主 要 貨 物 輸 送 量

304

|        |          | 33.4.1<br>34.3.31 | 34.4.1<br>35.3.31 | 35.4.1<br>36.3.31 | 36.4.1<br>37.3.31 | 37.4.1<br>38.3.31 | 38.4.1<br>39.3.31 | 39.4.1<br>40.3.31 | 40.4.1<br>41.3.31 | 41.4.1<br>42.3.31 | 42.4.1<br>43.3.31 | 43.4.1<br>44.3.31 | 44.4.1<br>45.3.31 |
|--------|----------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 送      | 炭        | 45,207            | 77,497            | 89,198            | 90,829            | 30,430            | 27,505            | 27,546            | 27,596            | 22,174            | 11,964            | 8,740             | 11,142            |
|        | 塩        | 25,406            | 14,096            |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|        | 肥料       | 39,880            | 51,692            | 55,263            | 52,285            | 62,041            | 63,773            | 61,030            | 58,835            | 61,822            | 74,118            | 75,575            | 87,090            |
|        | 油脂       |                   |                   | 10,633            | 12,718            | 15,590            | 19,174            | 19,697            | 22,387            | 21,834            | 19,813            | 25,659            | 23,255            |
|        | コンクリート製品 |                   |                   | 10,745            | 14,752            | 15,679            | 15,507            | 10,887            |                   |                   |                   | 14,174            | 11,298            |
|        | 油類       |                   |                   |                   | 18,044            | 39,948            | 56,731            | 83,548            | 115,018           | 153,609           | 155,873           | 163,530           | 158,872           |
|        | 車輛       |                   |                   |                   | 17,729            | 20,974            | 27,251            | 27,251            | 31,217            | 35,339            | 33,142            | 20,944            | 16,193            |
|        | 大豆       |                   |                   |                   |                   |                   | 21,489            | 32,988            | 55,391            | 56,327            | 55,529            | 56,636            | 58,547            |
|        | 小麦       |                   |                   |                   |                   |                   | 25,025            |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|        | 化学製品     |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 21,219            | 33,264            | 13,015            | 19,943            | 17,517            | 10,292            |
| 到<br>着 | 飼料       |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 26,325            | 31,918            | 44,052            | 82,229            | 132,723           | 138,398           |
|        | 鋼材       |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 13,541            | 10,380            | 12,106            | 11,064            | 19,330            |
|        | 鋁        |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 19,219            | 39,641            | 48,553            | 64,984            |
|        | 自動車      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 12,301            | 10,738            | 11,821            |
|        | 動力       |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 33,840            | 33,474            | 43,016            |
|        | 石灰       | 68,579            | 95,276            | 141,049           | 130,606           | 109,168           | 114,630           | 120,319           | 91,321            | 12,004            | 135,582           | 86,790            | 59,625            |
|        | セメント     | 11,313            | 14,003            | 20,518            | 44,750            | 45,541            | 60,615            | 72,209            | 74,388            | 76,246            | 92,627            | 93,049            | 71,650            |
|        | 銑車       |                   | 12,669            | 25,577            | 27,574            | 21,171            | 16,808            | 16,373            | 14,141            | 9,382             | 10,949            | 9,050             | 11,406            |
|        | 化學製品     |                   |                   |                   | 14,040            | 20,722            | 26,982            | 35,810            | 51,801            | 74,981            | 72,959            | 56,865            | 52,903            |
|        | 油類       |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 12,199            | 11,116            | 8,727             | 11,465            | 9,346             | 10,800            |
|        | 機械       |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 14,744            | 15,035            | 10,997            | 10,319            |
|        | 肥料       |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 12,797            | 11,668            |
|        | 飼料       |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 10,505            | 10,822            |
|        | 鋁練       |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 16,229            |
|        | 石瓦       |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 17,366            |
|        |          |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   | 11,931            |

は昭和33年度の輸送量を下廻り、その後毎年減少し昭和44年度では11,142トンで、1万トンを越える大口貨物中の最下位近くに転落した。石炭は既に述べたように水島港で陸揚げした九州炭を小野田セメントと倉敷レイヨンに貨車輸送していたのであるが、小野田セメントが石炭を重油に切り換えたため、昭和37年度においては石炭輸送量30,430トンの中に占める小野田セメントへの輸送量は僅かに1,741トンに過ぎなくなり、その後もエネルギー革命の進展とともに石炭輸送は激減した。

塩の輸送が35年度以降姿を消しているのは、備中塩業の製塩工場が閉鎖されたため、その後備中塩業の工場用地が、水島塩業の塩田用地とともに日本ガス化学に売却され同社の工場が設立されたのでその操業により、同社の製品が出荷されるようになり、昭和39年から発送大口貨物の中に化学製品が顔を出すようになった。

ピーエス・コンクリートと大同コンクリートの製品は年間1万トンを越える大口輸送貨物としては昭和40年度から42年度まで中断しているのは両社の生産量が減少したのではなく、海上輸送及びトラック輸送が多くなり貨車輸送が年間1万トン以下となったのである。

発送貨物輸送量の増加に大きく貢献したのは日本興油の出荷物である。肥料（大豆粕）油脂（食料油）大豆、小麦、飼料の殆どは同社の出荷物である。同社は本来米国から大豆を輸入しそれを水島港の同社の工場専用岸壁で陸揚げし、それを搾油し食料油を精製し、船、トラック、貨車で出荷するのであるが、精製過程から生ずる肥料及び飼料を貨車で出荷するばかりでなく、小麦を輸入の上貨車で出荷して居り、これ等を合計すると昭和44年度の同社の発送貨物量は約16万トンに達する。

水島に誘致された石油精製工場更にこれとコンビナートを形成する三菱化

(11) 日本瓦斯化学の誘致については前掲拙稿（下）177—181頁参照のこと。

(12) 水島における石油化学コンビナートについては前掲拙稿（下）167—176頁参照のこと。

成及び旭化成等の石油化学工場の操業により石油及び化学製品が出荷されるようになった。石油は昭和36年度から出荷されるようになり、その後順調に増加し昭和44年度は158,872トンになった。化学製品は昭和39年度から出荷が始まったが、これは、三菱石油、日本鋳業の操業によって、プロパン、アスファルトが出荷されるようになり、さらに日本ガス化学、三菱化成、関東電化、水島合成、旭化成、旭ダウ等の操業によりアクリルニトリルその他の石油化学製品が出荷されるようになったため輸送量は次第に増加し、昭和39年の26,325トンが44年度には138,398トンになった。

川崎製鉄及び東京製鉄の操業により昭和41年度から鋼材が、42年度から製鉄過程の廃品である鋳さいが出荷されるようになった。製鉄所の出荷物は製油所の出荷物同様ほとんどは海上輸送されるのでこれらの工場の出荷量全体における鉄道輸送量の比率は小さいが、生産量の増加によって、貨車輸送量の絶対量は今後も増加するものと思われる。

発送貨物中に車輛類があるが、このほとんどは原材料としての化学薬品等を輸送してきたタンク車を空車で積出地へ送り返したものである。36年度から39年度までの車輛類の中には三菱重工で生産され、出荷された自動車が含まれているが、その数量は少なく36年度は1,726トン、37年度は2,090トン、38年度は641トン、39年度は943トンに過ぎない。これは既に述べたように、三菱重工では、陸送及び海上輸送によって出荷しており貨車輸送がこのように少いのである。ところがその後三菱重工の自動車生産量が急激に増加し、そのため貨車による輸送量も増加したので、自動車のみの単一品目の輸送量が年間1万トンを越え、昭和44年度は43,016トンとなった。

到着貨物は、水島が臨海工業地帯として造成されたため、鉄鋼、石油はじめ主たる原材料は船舶によって直接各工場の専用岸壁に陸揚げされるので、年間輸送量が1万トンを越えるものは昭和44年度では11品目である。

品目別に述べると、最大の比率を占めていたのは伯備線経由で到着する石灰石であったが、昭和43年度から首位をセメントに譲った。

昭和34年度から鉄鋼が大口貨物の中に見られるのは主として、三菱重工の自動車生産の増加によって同工場で使用される鋼材が増加した事と、川鉄へ銑鉄が到着するようになったためである。

到着貨物中の車輛類は日本ガス化学等から化学原料を送り出した貨車が、空車で送り返えされるもので、また化学薬品は原料として日本ガス化学へ到着するものであり、石油は燃料として化成水島へ到着する重油と、日本鋳業へ到着する機械油等である。

## 6 水島鉄道の経営状態

### (1) 年度別損益の状況

水島鉄道の経営が工都会社の手から交通局へ移るや時代の最先端を行くディーゼル機関車を採用し、客車、貨車についても近代化をおし進め、また水島が工業地帯となるにつれて、否それに先行して誘致企業のために引込線をつぎつぎと延長した。このため交通局は発足以来巨額の設備投資を継続して行なわねばならなかった。

交通局発足後の鉄道事業における主要固定資産の項目別の投資額を示すと次頁のとおりである。昭和28年度から昭和44年度までの各項目別の投資額は、土地1億8,530万2,664円、建物1,710万4,179円、構築物2億7,656万1,934円、車輛1億9,388万6,910円、機械装置器具類1,781万7,258円、合計6億9,067万2,945円であって、交通局発足時の項目別の固定資産額と比較すると、土地は約34倍、構築物は約15倍、車輛は約11倍、機械装置器具類は約15倍、全体では約14倍の増加である。

倉敷市が工都会社を買収した際の引継ぎ資産の評価額が低かったとしても、その後の設備投資額が全体平均で引継ぎ資産の14倍に達していることは急激な膨張で注目に値する。また、昭和28年度から昭和44年度までの設備投資額の合計6億9,067万2,945円に対する各項目の比率は、土地26.8パーセント、建物2.4パーセント、構築物40.0パーセント、車輛28.0パーセント、機

## 鉄道事業設備投資状況

(単位：円)

| 年 度        | 土 地         | 建 物        | 構 築 物       | 車 輛         | 機械装置<br>器 具 | 計           |
|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 27         | 5,425,591   | 5,531,784  | 17,795,424  | 16,950,472  | 1,163,627   | 46,866,898  |
| 28         | 125,771     | 1,042,389  | 5,026,771   | 16,287,784  | 156,300     | 22,639,015  |
| 29         | 108         | 30,001     | 8,665,542   | 4,487,860   | 267,611     | 13,451,122  |
| 30         | 0           | 29,632     | 289,418     | 447,240     | 91,720      | 858,015     |
| 31         | 162,637     | 19,909     | 13,122,883  | 16,098,090  | 181,560     | 29,585,079  |
| 32         | 0           | 0          | 6,644,161   | 22,395,269  | 232,791     | 29,272,221  |
| 33         | 0           | 0          | 6,117,815   | 4,911,246   | 949,489     | 11,978,550  |
| 34         | 0           | 1,003,520  | 13,635,762  | 4,748,925   | 157,000     | 19,545,207  |
| 35         | 92,693,223  | 530,000    | 30,505,498  | 16,570,700  | 248,400     | 140,547,821 |
| 36         | 24,478,533  | 1,577,072  | 63,113,246  | 23,514,611  | 820,925     | 113,504,387 |
| 37         | 28,684,416  | 0          | 245,731     | 0           | 119,500     | 29,049,647  |
| 38         | 2,584,655   | 734,189    | 3,978,014   | 2,840,000   | 186,500     | 10,323,358  |
| 39         | 163,955     | 274,900    | 16,621,413  | 0           | 231,800     | 17,292,068  |
| 40         | 12,510,902  | 250,789    | 32,530,914  | 21,900,000  | 1,102,430   | 68,295,035  |
| 41         | 8,402,607   | 4,407,730  | 852,500     | 0           | 3,876,092   | 17,538,929  |
| 42         | 0           | 4,674,048  | 3,301,059   | 24,000,000  | 3,253,800   | 35,228,907  |
| 43         | 14,865,857  | 2,530,000  | 71,044,454  | 35,685,185  | 3,269,470   | 127,394,966 |
| 44         | 630,000     | 0          | 866,753     | 0           | 2,671,870   | 4,168,623   |
| 28~44      | 185,302,664 | 17,104,179 | 276,561,934 | 193,886,910 | 17,817,258  | 690,672,945 |
| 28~44(%)   | 26.8%       | 2.4%       | 40.0%       | 28.0%       | 2.5%        | 100.0%      |
| (28~44)÷27 | 3,415.3%    | 309.1%     | 1,554.1%    | 1,143.8%    | 1,531.1%    | 1,473.6%    |

機械装置器具類 2.5パーセントである。

設備投資額のうちで構築物が高い比率を占めていることは、工場誘致のための引込線の延長が如何に大きな負担であることを示している。

このような設備投資の主要な財源は起債である。交通局発足以後の起債の

## 倉敷市交通局企業債借入状況

（単位 円）

| 年度 | 大 蔵 省       | 郵 政 省       | 公営企業<br>金融公庫 | 市 中 金 融<br>機 関 | 合 計         | 主 要 な 使 途               |
|----|-------------|-------------|--------------|----------------|-------------|-------------------------|
| 27 | 25,000,000  |             |              |                | 25,000,000  | } 水島鉄道買収費               |
| 28 | 10,000,000  |             |              | 5,000,000      | 15,000,000  |                         |
| 29 | 2,000,000   | 5,000,000   |              | 5,000,000      | 12,000,000  | デーゼル機関車購入               |
| 30 |             | 7,000,000   |              | 2,000,000      | 9,000,000   | 倉レ線買収貨車購入<br>機関車改良      |
| 31 |             | 20,000,000  |              | 25,000,000     | 45,000,000  | 日興線塩業線延長機<br>関車貨車バス購入   |
| 32 |             | 35,000,000  | 10,000,000   |                | 45,000,000  | 機関車貨車バス購入<br>軌条交換       |
| 33 |             | 12,200,000  | 10,000,000   |                | 22,200,000  | 客車バス購入車庫新<br>設          |
| 34 |             | 10,000,000  | 6,000,000    |                | 16,000,000  | 客車購入三菱石油線<br>延長         |
| 35 |             | 80,000,000  | 50,000,000   |                | 130,000,000 | デーゼル機関車購入<br>日鉾線操車場建設   |
| 36 |             | 70,000,000  | 38,000,000   |                | 108,000,000 | デーゼル機関車バス購<br>入日鉾線操車場建設 |
| 37 |             |             |              |                |             |                         |
| 38 |             | 4,000,000   | 6,000,000    |                | 10,000,000  | 貨車バス購入                  |
| 39 |             | 14,000,000  |              |                | 14,000,000  | バス購入                    |
| 40 | 50,000,000  |             | 42,000,000   |                | 92,000,000  | デーゼル機関車バス<br>購入川鉄線建設    |
| 41 | 58,000,000  |             | 50,000,000   |                | 108,000,000 | 局舎建設バス購入                |
| 42 | 34,000,000  |             | 26,000,000   |                | 60,000,000  | デーゼル機関車バス<br>購入         |
| 43 |             | 56,000,000  | 50,000,000   |                | 106,000,000 | 駅拡張、客車貨車購入              |
| 44 |             | 13,000,000  | 7,000,000    |                | 20,000,000  | バス購入                    |
| 計  | 179,000,000 | 326,200,000 | 295,000,000  | 37,000,000     | 837,200,000 |                         |

45年3月31日現在 未償還残高 368,045,044円

状況を示すと上のとおりである。

起債は要するに借入金であるから元利金を返済しなければならないが、そのためには起債によって調達された設備資産が十分な収益を挙げねばならない。交通局発足後の鉄道部門の輸送量及び運賃収入の推移を示すと次頁のとおりである。

## 鉄道輸送量推移

| 年 度 | 定 期 旅 客 |       | 定 期 外 旅 客 |     | 旅 客 計    |     |
|-----|---------|-------|-----------|-----|----------|-----|
|     | 千人      |       | 千人        |     | 千人       |     |
| 27  | 827     | 100   | 224       | 100 | 1,051    | 100 |
| 28  | 868     | 105   | 271       | 121 | 1,139    | 108 |
| 29  | 911     | 110   | 225       | 100 | 1,136    | 108 |
| 30  | 913     | 111   | 173       | 77  | 1,086    | 103 |
| 31  | 932     | 113   | 149       | 67  | 1,081    | 103 |
| 32  | 948     | 115   | 116       | 52  | 1,064    | 101 |
| 33  | 958     | 116   | 123       | 55  | 1,081    | 103 |
| 34  | 963     | 116   | 95        | 42  | 1,058    | 101 |
| 35  | 1,033   | 125   | 93        | 41  | 1,126    | 107 |
| 36  | 976     | 118   | 74        | 33  | 1,050    | 100 |
| 37  | 732     | 86    | 62        | 28  | 794      | 76  |
| 38  | 769     | 93    | 67        | 30  | 836      | 80  |
| 39  | 686     | 83    | 64        | 29  | 750      | 71  |
| 40  | 593     | 72    | 64        | 29  | 657      | 63  |
| 41  | 677     | 82    | 80        | 36  | 757      | 72  |
| 42  | 695     | 84    | 93        | 42  | 788      | 75  |
| 43  | 594     | 71    | 105       | 47  | 689      | 66  |
| 44  | 650     | 78    | 119       | 53  | 769      | 73  |
| 年 度 | 発 送 貨 物 |       | 到 着 貨 物   |     | 貨 物 …… 計 |     |
|     | 千屯      |       | 千屯        |     | 千屯       |     |
| 27  | 31      | 100   | 75        | 100 | 106      | 100 |
| 28  | 62      | 200   | 94        | 125 | 156      | 147 |
| 29  | 73      | 236   | 115       | 153 | 188      | 177 |
| 30  | 94      | 303   | 102       | 136 | 196      | 185 |
| 31  | 116     | 374   | 133       | 177 | 249      | 235 |
| 32  | 166     | 536   | 138       | 184 | 304      | 287 |
| 33  | 145     | 468   | 112       | 149 | 257      | 243 |
| 34  | 179     | 578   | 149       | 199 | 328      | 310 |
| 35  | 186     | 600   | 232       | 309 | 418      | 394 |
| 36  | 247     | 797   | 269       | 359 | 516      | 487 |
| 37  | 249     | 803   | 258       | 344 | 507      | 478 |
| 38  | 287     | 926   | 276       | 368 | 563      | 531 |
| 39  | 360     | 1,161 | 310       | 413 | 670      | 632 |
| 40  | 426     | 1,490 | 313       | 417 | 740      | 698 |
| 41  | 492     | 1,587 | 360       | 480 | 852      | 738 |
| 42  | 582     | 1,877 | 408       | 544 | 990      | 934 |
| 43  | 612     | 1,994 | 339       | 452 | 955      | 901 |
| 44  | 682     | 2,200 | 313       | 417 | 995      | 939 |

## 鉄 道 収 入 推 移

| 年 度 | 旅 客 収 入          | 貨 物 収 入           | 収 入 合 計      |
|-----|------------------|-------------------|--------------|
|     | 千円 (%)           | 千円 (%)            | 千円           |
| 27  | 10,377(47.5) 100 | 11,486(52.5) 100  | 21,833 100   |
| 28  | 11,452(34.4) 110 | 21,829(66.6) 191  | 33,281 152   |
| 29  | 11,256(33.8) 108 | 22,087(66.2) 193  | 33,343 153   |
| 30  | 9,922(29.0) 96   | 24,269(71.0) 212  | 34,191 157   |
| 31  | 9,906(24.4) 95   | 30,550(75.5) 267  | 40,456 185   |
| 32  | 9,589(18.1) 92   | 43,151(81.8) 377  | 52,740 242   |
| 33  | 9,571(20.0) 92   | 38,226(80.0) 334  | 47,797 219   |
| 34  | 9,457(16.8) 91   | 46,863(83.2) 409  | 56,320 258   |
| 35  | 11,661(16.2) 112 | 60,372(83.8) 527  | 72,033 330   |
| 36  | 10,394(10.4) 100 | 89,011(89.5) 777  | 99,405 455   |
| 37  | 7,596( 7.5) 73   | 94,344(92.5) 824  | 101,940 467  |
| 38  | 7,803( 6.9) 75   | 105,623(93.1) 922 | 113,426 520  |
| 39  | 6,599( 4.9) 64   | 127,082(95.0)1109 | 133,681 612  |
| 40  | 5,525( 3.6) 53   | 146,881(96.4)1282 | 152,406 698  |
| 41  | 6,368( 3.2) 61   | 195,384(96.8)1706 | 201,752 924  |
| 42  | 6,287( 2.6) 61   | 237,001(97.4)2069 | 243,288 1114 |
| 43  | 5,767( 2.3) 56   | 247,844(97.7)2163 | 253,611 1162 |
| 44  | 6,614( 2.4) 63   | 269,622(97.6)2353 | 276,236 1265 |

鉄道輸送量は旅客輸送量が交通局発足後年とともに減少し昭和37年度以降は100万人以下となり44年度は769,000人で交通局発足時と比較すると約73%に過ぎない。これに伴って旅客運賃収入も減少を続け昭和44年度は昭和27年度の63%に落ち込んだ。ところが、貨物輸送量は着実に増加を続け交通局発足時の昭和27年度は発送、到着の合計が106,000トンであったものが昭和44年度は995,000トンとなりほぼ10倍に増加した。従って貨物運賃収入も昭和27年度の11,456,000円が44年度には2億6,962万2,000円となり約23倍強の増加を示している。

運賃収入に占める旅客と貨物の比率もこれを反映し、交通局発足時の昭和27年度は両者ほぼ等しかったが、昭和44年度では旅客運賃は僅かに2パーセントで貨物運賃は98パーセントとなっている。

鉄道部門の運賃収入と雑収入を合計した鉄道営業収益から、人件費、物件費、減価償却費等を差引いた鉄道営業損益に受取利息等の営業外収益と支払利息等の営業外費用を加減した鉄道部門純損益並びに自動車事業部門の純損

## 年 度 別 損 益 推 移

単位 円

| 年 度                | 鉄道純損益       | 全事業純損益      | 期間外損益       | 期間外損失内訳           |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| 23.10.1<br>24.3.31 | △ 534,084   | △ 405,200   | —           |                   |
| 24.4.1<br>25.3.31  | 786,235     | 639,768     | —           |                   |
| 25.4.1<br>26.3.31  | 287,994     | 365,323     | —           |                   |
| 26.4.1<br>27.3.31  | △ 3,867,892 | △ 2,586,928 | —           |                   |
| 27.4.1<br>28.3.31  | △ 6,474,664 | △ 7,957,647 | 0           |                   |
| 28.4.1<br>29.3.31  | △ 668,113   | △ 1,706,305 | 0           |                   |
| 29.4.1<br>30.3.31  | 46,574      | △ 1,038,924 | 0           |                   |
| 30.4.1<br>31.3.31  | 1,253,153   | 1,627,364   | 486,426     |                   |
| 31.4.1<br>32.3.31  | 1,803,541   | 2,244,770   | 759,224     |                   |
| 32.4.1<br>33.3.31  | 4,680,805   | 4,010,112   | △ 202,379   |                   |
| 33.4.1<br>34.3.31  | △ 1,855,206 | △ 501,901   | △ 51,348    |                   |
| 34.4.1<br>35.3.31  | 2,978,331   | 2,562,490   | △ 354,656   |                   |
| 35.4.1<br>36.3.31  | △ 532,173   | 2,732,511   | △ 63,378    |                   |
| 36.4.1<br>37.3.31  | 8,421,240   | 5,047,594   | △ 1,067,417 | 固定資産除却損 1,067,417 |
| 37.4.1<br>38.3.31  | △11,660,167 | △13,229,829 | 20,000      |                   |
| 38.4.1<br>39.3.31  | △ 9,139,123 | 2,200,845   | △ 9,253,264 | バス事故処理費10,319,449 |
| 39.4.1<br>40.3.31  | 5,194,391   | 18,668,110  | △ 5,927,983 | バス事故処理費 8,413,991 |
| 40.4.1<br>41.2.31  | 10,321,377  | 16,815,942  | △ 518,654   | バス事故処理費 1,094,527 |
| 41.4.1<br>42.3.31  | 25,611,977  | 40,242,036  | △ 959,750   | 固定資産除却損 1,424,936 |
| 42.4.1<br>43.3.31  | 23,632,077  | 41,110,401  | 978,843     |                   |
| 43.4.1<br>44.3.31  | 22,792,607  | 19,445,301  | 464,517     |                   |
| 44.4.1<br>45.3.31  | 33,287,206  | 21,606,233  | 95,317,605  |                   |

益をも含めた交通局の全事業純損益の推移と、固定資産除却損、事故処理費、過年度損益修正額等からなる全事業部門の期間外損益の推移を示すと前頁のとおりである。

交通局発足後の鉄道営業損益は、27年度のみが赤字でそれ以後は引続いて黒字である。ところが鉄道事業純損益は、27、28、33、35、37、38の各年度が赤字である。27年度は営業損益、純損益ともに赤字であるが、他の年度は営業損益はすべて黒字である。営業損益が黒字でありながら、純損益が赤字となったのは、営業外費用（支払利息）が営業利益を超過したためである。

交通局発足以来、各年度とも鉄道事業の運賃収入は概して増加を続けてきたが、昭和33年度は前年度に比して5,211,754円の減収となりその結果営業利益は5,138,857円の減少となり、営業外費用を負担し得ず、1,855,206円の純損失となった。結局昭和33年度の純損益の赤字は鉄道運賃収入の減収が原因であるが、この運賃収入の減少は、この年に颱風等で水島港への船舶の入港が減少し、石灰石と倉敷レイオンへの石炭の輸送量が激減し、これらの原因で前年度に比して貨物輸送量が47,000トン減少したためである。

昭和35年度は鉄道運賃収入は前年度より増加しているが、営業利益は2,865,503円減少している。これは35年度に鉄道部門の従業員が15名増員されたことと、昭和35年10月1日から、約12.4パーセントの上昇を含む各俸給表の全面的な改正を行なう人事院勧告が実施された結果、運賃収入に対する比率が34年度の50パーセントから35年度には57パーセントに達する程人件費が増加したのを中心として経費が増加したためである。この営業利益の減少が営業外費用に対する負担力を弱め、532,173円の赤字となった。

昭和37年度、38年度とも運賃収入は前年度に比して増加しているが、営業利益は、37年度は4,106,066円、38年度は7,307,544円であって、36年度の20,543,402円と比較すると37年度では16,437,336円、38年度では13,235,858円と云う大巾の減少となっている。37年度、38年度とも大巾に減少した営業利益が、営業外費用を消化し得ず両年度とも純損益が赤字となった。昭和35

年度及び昭和36年度は港東線の敷設と栄町操車場新設の関係で、交通局発足以来この両年度のみ年間1億円を越す設備投資が行なわれた結果、37年度、38年度の減価償却費が急激に増加し、しかも37年度は前年度に比して貨物輸送量が約9,000トン減少したため、営業利益を減少させたのである。

昭和44年度は営業損益が1億9,282万8,215円の赤字となった。このような巨額の赤字がでたのは営業成績が悪化したからではなく、後に詳述するが、交通局は鉄道部門を新設の水島臨海鉄道株式会社に譲渡することになり新会社へ移る職員に退職金2億6,544万0,819円を支払ったが、これが鉄道営業費用の中に計上されたために、鉄道営業損益が大巾な赤字となった。交通局の鉄道部門の業績はこのような巨額の退職金を負担し得るものではないので、倉敷市の一般会計から交通局の特別会計へ繰出しを行ないこの繰出金2億4,107万1,000円が営業外収益に計上されているため鉄道純損益は33,287,206円の黒字となった。また期間外損益については、昭和44年度末に鉄道部門の有形固定資産を新会社に売却したため約9,500万円の売却益が計上されている。

水島鉄道は水島臨海工業地帯の基盤整備のため引込線の延長を行ないそのため巨額の設備投資を行ってきたが、その結果貨物輸送量は毎年増加を続けこれに伴って営業成績も概して順調に推移し特に昭和39年度以降は鉄道純損益、全事業純損益とも引続いて黒字となっている。このように営業成績は好調に推移してきたが、工場誘致のために巨額の設備投資を行ってきたことから資金繰りに苦しんできた。

## (2) 資金繰りの状況

水島が工業地帯として発展するにつれて水島鉄道の貨物輸送量が増加し、それにともなって運賃収入も増加した。この輸送量の増加は云うまでもなく、交通局発足以後、昭和28年度から昭和44年度に至るまでに水島鉄道に対して約6億9,067万円余の設備投資が行なわれたことによって達成されたものである。交通局は民間企業と異なって増資によって資金調達を行なうこと

が出来ないから設備投資に必要な資金は起債によって調達しなければならない。借入金に対しては利息の支払とともに元金の償還を必要とする。借入金の償還はこの借入金によって建設された云わば借入金の実体をなす設備資産を維持したままで行なわなければならない。要するに借入金を返済するには純利益がなければならない。ところが、水島における工場誘致のための引込線の延長は先行投資であって、設備投資を行なっても、直ちにそれが、貨物運賃収入の増加をもたらすものではない。このため交通局は発足以来概して純損益は好転の一途をたどりながら、資金繰りに苦しんできたのである。

資金繰りの状況を示すと次頁の一覧表のとおりであって、企業債、長期借入金、その他の資本的収入と、設備改良、企業債及び長期借入金の返済等の資本的支出を比較すると、昭和27年度から昭和44年度までにおいて昭和30年度と昭和31年度以外はすべて赤字である。この長期資金の不足を、純損益の黒字で補填出来れば、資金繰りが可能なわけであるが、純損益は前述（74頁）のように昭和27年、28年、29年、33年、37年の各年度が赤字でその他の年度が黒字である。ところが、これは、期間的損益即ち每期継続して行なわれる運輸活動による費用・収益の差額であって、その他に固定資産の売却損失、過年度損益の修正額、事故による賠償金等の臨時損失からなる期間外損益がある。期間外損益は、昭和32年度、33年度、34年度、35年度、36年度、38年度、39年度、40年度、41年度が赤字で、純損益(期間損益)と期間外損益を加減すると結局、昭和27、28、29、37、38、の各年度が赤字である。そこで資本的収支の差引残に期間損益(純損益)及び期間外損益を加減した残額が赤字であれば、資本的収支の赤字を営業活動による収支残で補填し得なかったことを示すわけである。しかし期間損益には減価償却費が費用として計上されている。ところが減価償却費は、人件費や物件費と異なり直ちに支払を伴うものではなく、減価償却費の計上によって運賃収入から資金が留保されているわけであるから、資金繰り上は補填財源の一つとして機能する、減価償却費及び引当金その他の補填額を、資本収支残と期間損益、期間外損益と

## 資 金 繰

| 年 度 | A           | B           | C             | D                         | E             |
|-----|-------------|-------------|---------------|---------------------------|---------------|
|     | 資本の収入       | 資本の支出       | A - B         | 期間外収支<br>収益 収 支           | C + D         |
| 27  | 25,285,818  | 79,509,970  | △ 54,224,152  | △ 7,957,647               | △ 62,181,799  |
| 28  | 19,500,000  | 45,721,041  | △ 26,221,041  | △ 1,706,305               | △ 29,927,346  |
| 29  | 10,000,000  | 14,583,671  | △ 4,583,671   | △ 1,038,924               | △ 5,622,595   |
| 30  | 11,380,000  | 2,811,272   | 8,568,728     | 486,426<br>1,627,344      | 10,682,518    |
| 31  | 45,615,626  | 44,074,238  | 1,541,388     | 759,224<br>2,244,770      | 4,545,382     |
| 32  | 45,000,000  | 50,607,240  | △ 5,607,240   | △ 202,379<br>4,010,112    | △ 1,799,507   |
| 33  | 10,000,000  | 36,137,616  | △ 26,137,616  | △ 51,348<br>△ 501,901     | △ 26,690,865  |
| 34  | 28,676,936  | 49,865,142  | △ 21,188,206  | △ 354,656<br>2,562,490    | △ 18,980,372  |
| 35  | 50,000,000  | 182,302,322 | △ 132,302,322 | △ 63,378<br>2,723,511     | △ 129,642,189 |
| 36  | 135,197,417 | 166,620,913 | △ 31,423,496  | △ 1,067,417<br>5,047,594  | △ 27,443,319  |
| 37  | 62,740,000  | 77,340,528  | △ 14,600,528  | 20,000<br>△ 13,229,829    | 27,810,357    |
| 38  | 55,893,297  | 66,605,160  | △ 10,711,863  | △ 9,253,264<br>2,200,845  | △ 17,764,282  |
| 39  | 17,943,774  | 76,528,409  | △ 58,584,635  | △ 5,927,983<br>18,668,110 | △ 45,844,508  |
| 40  | 143,715,849 | 199,790,675 | △ 56,074,826  | △ 518,654<br>16,815,942   | △ 39,777,538  |
| 41  | 115,494,078 | 176,765,632 | △ 61,271,554  | △ 959,780<br>40,242,036   | △ 21,989,298  |
| 42  | 46,577,025  | 111,066,733 | △ 64,489,708  | 978,843<br>41,110,401     | △ 22,400,464  |
| 43  | 136,625,301 | 200,385,198 | △ 63,759,897  | 464,517<br>19,445,201     | △ 43,850,179  |
| 44  | 225,250,215 | 404,367,883 | △ 179,117,668 | 95,317,605<br>21,606,233  | △ 62,193,830  |

一 覧 表

(単位：円)

| F          | G            | H           | K           | M            |
|------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| 補 填 財 源    | E + F        | 流 動 負 債     | 流 動 資 産     | H - K        |
| 45,396,738 | △ 16,785,061 | 29,249,153  | 12,464,092  | 16,785,061   |
|            | △ 40,844,507 |             |             |              |
| 3,867,900  | △ 24,089,446 | 54,430,677  | 13,586,170  | 40,844,507   |
|            | △ 46,163,330 |             |             |              |
| 303,772    | △ 5,318,823  | 52,854,283  | 6,690,953   | 46,163,330   |
|            | △ 29,069,728 |             |             |              |
| 6,411,084  | 17,093,602   | 59,504,936  | 30,435,208  | 29,069,728   |
|            | △ 10,412,537 |             |             |              |
| 14,111,809 | 18,657,191   | 40,249,783  | 29,837,246  | 10,412,537   |
|            | 5,932,748    |             |             |              |
| 18,144,792 | 16,345,285   | 44,596,038  | 50,528,786  | △ 5,932,748  |
|            | △ 3,161,529  |             |             |              |
| 17,596,588 | △ 9,094,277  | 20,728,535  | 17,567,006  | 3,161,529    |
|            | △ 3,467,457  |             |             |              |
| 18,674,444 | 305,928      | 26,357,857  | 22,890,400  | 3,467,457    |
|            | △114,039,094 |             |             |              |
| 19,000,552 | △110,571,637 | 145,532,331 | 31,493,237  | 114,039,094  |
|            | △109,472,073 |             |             |              |
| 32,010,340 | 4,567,021    | 159,062,583 | 49,590,510  | 109,472,073  |
|            | △ 98,320,816 |             |             |              |
| 38,961,614 | 11,181,257   | 161,004,885 | 62,684,069  | 98,320,816   |
|            | △ 81,209,270 |             |             |              |
| 34,875,828 | 17,111,546   | 145,539,403 | 64,330,133  | 81,209,270   |
|            | △ 49,637,341 |             |             |              |
| 77,416,437 | 31,571,929   | 98,570,553  | 48,933,212  | 49,637,341   |
|            | △ 52,257,010 |             |             |              |
| 37,157,869 | △ 2,619,669  | 102,400,246 | 50,143,236  | 52,257,010   |
|            | △ 1,803,436  |             |             |              |
| 72,442,872 | 50,453,574   | 68,113,091  | 66,309,655  | 1,803,436    |
|            | 42,441,592   |             |             |              |
| 66,645,492 | 44,245,028   | 72,578,455  | 115,020,047 | △ 42,441,592 |
|            | 60,483,225   |             |             |              |
| 61,891,812 | 18,041,633   | 112,232,692 | 172,715,917 | △ 60,483,225 |
|            | 52,811,668   |             |             |              |
| 54,522,273 | △ 7,671,557  | 329,434,223 | 382,245,891 | △ 52,811,668 |

注 G 欄上段数字は累計額を示す。

の代数和と比較した差額がプラスであるかマイナスであるかが、資本的収支の赤字を営業活動による収支残で補填し得たか否かを示すわけである。マイナスの場合は補填し得ないわけであるから、流動負債を流用して資金繰りを行なうことになる。その状況は流動負債と流動資産の差額が、上述方法で算出したマイナス額の各年度の累計額と一致していることによって裏付けられる。流動負債は一時借入金、未払金、未払費用、前受金、預り金等であり、これらの合計額が現金、未収金、貯蔵品、短期貸付金、前払費用等の流動資産の合計額を超過していることは、短期借入金、前受金、預り金等の短期資金を資本的支出に流用していることを意味するわけである。資本的収支残の赤字を営業活動の収支残で補填し得なかったことを示す前頁の資金繰り表のG欄のマイナスの累計額が、流動負債から流動資産を差引いたM欄の金額に一致していることがこれを立証している。

要するに交通局は赤字経営の水島工業都市開発株式会社を引継いで発足したが、発足後も、昭和27、28、29年度は引続いて赤字を出していたうえ、工都会社買収資金の返済等によって資本の蓄積は皆無でありながら、水島における工場誘致の協定によって引込線の敷設が義務づけられた。ところが倉敷市の財政は、一般会計から交通局の特別会計への繰出が可能な状態ではなかったから、工場誘致のための先行投資を行なうには、設備資金を起債その他の借入によって調達する以外に方法がなかったのである。借入金によって行なわれた設備投資が利益をあげないうちに、借入金の返済と新たな設備投資を継続して行なわねばならなかったことが、資本的収支の慢性的マイナスを引き起し、この穴埋めに運転資金をつぎこまねばならなかったのである。

誘致工場の建設工事の進捗に対応して、引込線の敷設その他の設備投資の促進が要請されたが、起債は申請から認可までかなりの日時を要し、さらに設備投資が先行投資の性格を持ち、運転資金の財源の一つとしての運賃収入を短日時にもたらすものではないため、資本収支の資金繰りに苦しむばかりでなく、運転資金の資金繰りにも苦しまねばならなかった。例えば、運賃

収入を直ちに利息その他の経費の支払いに当てる結果、国鉄への運賃の清算資金にことかき、広島郵政局の簡易保険から短期資金の融資を受けてこれに当て、年度末におけるこの返済のためにさらに市中金融機関から短期の借入れを行なう等、まさに自転車操業の中小企業並のやり繰り算段を続けてきたのである。

水島鉄道は発足以来水島の開発に貢献してきた。元来水島鉄道は水島開発のために敷設され利用されてきた鉄道である。水島鉄道に限らず鉄道は開発のための手段であるとも云えよう。水島で工場誘致が行なわれるようになると誘致協定によって誘致工場までの引込線の延長が義務づけられた。そのため水島鉄道は業績の悪化と資金繰りに苦しんできたが、昭和40年代に入ると業績、資金繰りともに好転してきた。現在水島鉄道の営業範囲である高梁川以東地区では造成地への企業立地はほぼ完了した。ところが立地企業の操業度は計画に対して現在約40パーセント程度であって、ここ数年のうちに100パーセンに達すると、輸送需要は当然大巾に増加する。しかし水島鉄道の現在の年間輸送量約100万トンで大巾に増加させるには、国鉄倉敷駅の立体交差、C地区への延長、コンテナ基地の建設、複線化、機関車・貨車の増強、操車場の拡張等が必要となってくる。水島は云うまでもなく臨海工業地帯であって、輸送は主として船舶によって行われるが、水島鉄道の輸送能力を向上させ得なければそれが水島の発展の阻害要因ともなりかねない。このため水島鉄道の臨海方式移行が取り上げられるようになってきたのである。