

https://www.mod.go.jp/j/policy/agenda/guideline/plan/plan_03.html

・防衛白書 平成 26 年度版 第 5 章 統合機動防衛力の構築に向けて (防衛省, 2014)

http://www.clearing.mod.go.jp/hakusho_data/2014/pdf/26020501.pdf

・軍事ロジスティクスの将来を考える (防衛研究所 石津 朋之 戦史研究センター長, 2022)

<https://www.nids.mod.go.jp/publication/commentary/pdf/commentary214.pdf>

・貨物鉄道輸送の特性と国内貨物輸送における鉄道の役割 (国土交通省 2025)

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000015.html

(1年 平出)

第三節 セメント輸送と秩父鉄道

かつて日本では東急電鉄や東武鉄道、西武鉄道などといった大手私鉄から、岳南鉄道や小湊鉄道といった地方私鉄まで旅客営業と同時に貨物営業を行う私鉄が広がっていたが、現在では一部の鉄道会社に限られている。今回はそういった数少ない鉄道会社の一つである「秩父鉄道」のセメント輸送について研究していきたいと思う。

(注：秩父鉄道では他にも東武車の入出場回送を担当しているが、この章では割愛する)

第一項 秩父鉄道の歴史と概況

秩父鉄道は元々上武鉄道として 1899 年 11 月に設立され、1930 年に全通した地方私鉄であり、現在では旅客船である秩父本線 (羽生～三峰口、71.7 キロ) と貨物線である三ヶ尻線 (武川～三ヶ尻、3.7 キロ) の 2 本 (全長 75.4 キロ) を保有・運行している。また、他社との直通列車も歴史が長く、かつては東武鉄道や国鉄・JR からの直通列車も運行されて

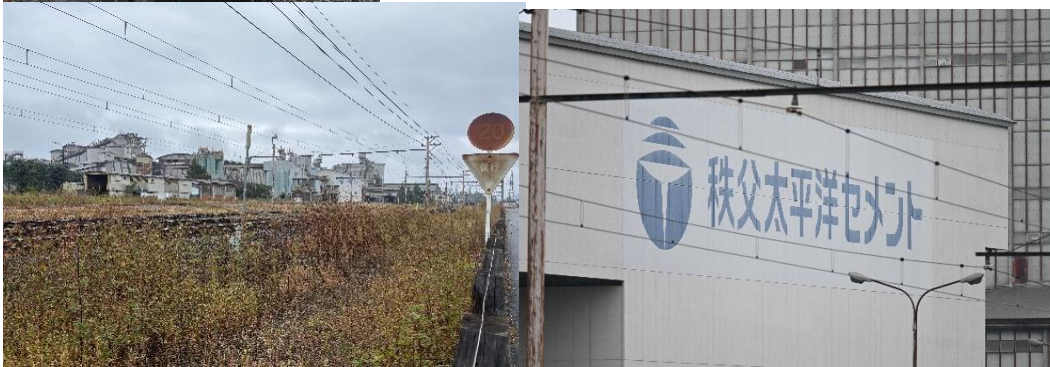


いたが、現在では秩父鉄道に直通するのは西武鉄道のみとなった。

中でも都心から1時間ほどでSLに乗車できることで注目を集めている「SLパレオエクスプレス」は1988年から運行を開始した観光列車であり、土休日を中心に運行され、家族連れにも人気である。

(上写真) 小雨が降る中、熊谷へと力強く走る「SLパレオエクスプレス」(筆者撮影)

第二項 秩父鉄道の貨物営業の歴史



上写真：(株)秩父太平洋セメントの本社・秩父工場。訪問当時は定期点検中で操業を休止していた(筆者撮影)

秩父鉄道のセメント輸送は現在、叶山鉱山で採掘された石灰石がベルトコンベアで運ばれる秩父太平洋セメント秩父工場に併設する武州原谷駅と武甲鉱山で採掘された石灰石がベルトコンベアで運ばれる秩父太平洋セメント三輪鉱業所の最寄駅である影森駅から貨車に積み込み、それぞれ太平洋セメント熊谷事業所が隣接している三ヶ尻駅へと輸送する方式が採られている。ここで、秩父鉄道のセメント輸送の歴史と切っても切れない関係にあるのが、現在は小野田セメント、日本セメントとともに太平洋セメントとして合併した(株)秩父セメントの存在である。

秩父セメントはかつて埼玉県内に秩父第一(秩父駅付近にかつて操業、閉鎖)、第二工場(現秩父太平洋セメント秩父工場)と熊谷工場(現太平洋セメント熊谷事業所)の3つの工場を抱えた一大セメント会社であった。同社は鉄道輸送に重点を置いたことで知られ、1968年時点では販売高に対して60%近くを鉄道輸送が占めていた。この時代では道路状況は現在のように良いとは言えない環境であったので、秩父鉄道～国鉄を經由して全国にセメントを出荷していた。特に、1968年に国鉄側が各地方線区にセメント輸送専用列車を設定したことも輸送時間の短縮、定時性の観点から更なる鉄道輸送に比重を置くことが促された。

しかし、鉄道の比重はこれ以降反対に減少していく。その理由としては、セメントの需要が減少したわけではなく、むしろ急増したことで鉄道だけでは対応できなくなったことがあげられ、トラック輸送に重点が置かれるようになった。これに追い打ちをかけたのが1990年以降のバルブ崩壊によるセメント需要の減少や、JR貨物の経営状況の悪化である。これにより鉄道輸送の見直しが図られ、次々とセメント輸送列車は本数を減らしていった。

第三項 使用車両・運用

左：武州原谷駅構内で留置中の貨車群（筆者撮影）



右：古豪の機関車に引かれて堂々の20両編成で目的地へ向かうセメント列車（友人 Torikome 撮影）

2025年10月30日現在、セメント輸送で使用される貨車としてはヲキフ100形とヲキ100形（共に製造初年は1956年）の二つがある。秩父鉄道ではかつて貨物列車に車掌を同乗させていたことからヲキフ100形には車掌室が付いており、基本的には列車の最後尾に連結されていたが、現在では車掌業務を廃止したためその組成の原則は崩れつつある。

運用区間として影森～三ヶ尻、武州原谷～三ヶ尻間を機関車1両＋貨車20両でそれぞれ行き来しており、その本数は工場の稼働状況によって変動するが、定期列車のみでは一日あたり往復22本運行されている。また、定期検査の関係で工場が稼働を休止する機関があることから、2月上旬ごろなどに貨物列車がすべて運休することがある。

3.かつて運行されていた貨物列車

かつて秩父鉄道では現在運転されているセメント輸送列車の他に、石炭列車が運行されていた。この列車は従来の炭鉱からの石炭を港に向けて輸送する方式ではなく、海外から輸入した石炭を太平洋セメント熊谷事業所まで輸送するという異端な存在であった。この列車が誕生した理由としては、第二次石油危機で石油の価格が高騰した際、太平洋セメント熊谷事業所で使用する燃料を石油から石炭に変更したことがあげられる。輸送経路としては、扇町～新鶴見～熊谷（夕）～武川～三ヶ尻であった。

列車は20両編成で組成され、国内最後の石炭列車として近年注目を集めていたが、太平洋セメント熊谷事業所が石炭をトラック輸送に切り替えたことから2020年2月26日にそ

の運行を終了している。また、この列車の廃止をもって、貨物専用線である三ヶ尻線の一部区間（三ヶ尻～熊谷（夕））が2020年12月31日に廃線となっている。

4.おわりに-今後のセメント輸送の展望

2.で述べたように、現在もセメント工場として現存するのは太平洋セメント熊谷事業所の一つのみであり、セメントの生産量が減少していることは目に見えて明らかである。

（事実、1970年代には年間874万トン記録した貨物輸送量も、2019年度は年間200万トンに減少しており、2015年度の秩父事業報告書でも秩父鉄道の経営状況について「…加えて貨物輸送量が減少したことから、厳しい状況が続きました」と述べられている。）また、セメント輸送に使用する車両（機関車・貨車）についても一部では製造から50年以上経過しているものもあり、老朽化が進行していると思われる。セメント輸送は秩父鉄道にとって重要な収入源の一つであることから簡単に廃止するとは考えにくい、存続するとしてもどのタイミングで車両を更新するかが今後の焦点となるだろう。

今回は秩父鉄道のセメント輸送について研究したが、秩父鉄道のセメント輸送のみを扱った資料やwebページが思ったより少なく、統計表についてもどこまで掲載してよいかの基準が不明瞭であったため、今回は全て非掲載とした。もし誤植部分があればご指摘いただけると幸いです。

参考文献

秩父鉄道の歴史 | 秩父鉄道 HP (2025年10月24日閲覧)

<https://www.chichibu-railway.co.jp/chichibu-railway-history.html>

秩父鉄道株式会社 | 日本の鉄道貨物輸送と物流

<http://butsuryu.web.fc2.com/chichibu-cement.html>

【セメント製造業】秩父太平洋セメント株式会社 | 秩父市 (2025年10月28日閲覧)

<https://city.chichibu.lg.jp/11168.html>

秩父鉄道 | 濃い時刻表 (2025年10月29日閲覧)

<http://dencs.net/ugokan/chichibu.htm>

秩父鉄道ヲキ100形 | 鉄道総合サイト Netrain plus (2025年10月28日閲覧)

<https://netrain.makibisi.net/trainphoto/saitama/chichibu/woki100.htm>

秩父鉄道ヲキフ100形 | 鉄道総合サイト Netrain plus (2025年10月28日閲覧)

<https://netrain.makibisi.net/trainphoto/saitama/chichibu/wokifu100.htm>

事業案内 | 秩父太平洋セメント HP (2025年10月30日閲覧)

<https://www.ct-cement.co.jp/business/>

特集 90年代のJR型特急車両 (2020年4月号) | Rail Magazine 439

(1年 谷池)