

たくさんの 応援
ありがとうございました！

2号機関車など3車両を風雨から守る車庫建築には、ふるさと納税のガバメントクラウドファンディングを活用。結果、81件207万2,600円のご寄付と温かいメッセージをいただきました。また、日本冶金工業株式会社様、株式会社丸嘉様から企業版ふるさと納税をいただくなど、多くの方に応援をいただき完成しました。

寄せられたメッセージ

- 都会の博物館でなく「加悦で残っている」ことに意義があると考えます。
- 加悦S L広場がなくなってしまったのは残念ですが、思い出の車両だけでも残す努力をしていただきありがとうございます。
- 加悦鉄道は貴重な財産です。大切に保存してください。
- S Lが再び子どもたちの人気者になるといいですね。関東在住ですが、機関車好きの息子と訪れたいと思います。



① 旧加悦鉄道加悦駅舎に搬入される2号機関車 ② 慎重に車両を仮設レールに乗せる作業員 ③ 搬入された2両の木造客車 ④ 加悦鉄道株式会社の社印（「力」が8つ並んでいる） ⑤ 住み慣れた加悦S L広場を離れる2号機関車 ⑥ 日本冶金工業株式会社製のステンレスで制作された車両説明版



2号機関車、加悦駅に到着

大正15年、住民の夢と希望を背負い開業した加悦鉄道。昭和60年まで住民の移動だけでなく丹後ちりめんや太平洋戦争中のニッケル鉱石輸送など、加悦谷の地を駆け抜けました。廃線後、活躍した車両は加悦S L広場で保存展示されていましたが、令和2年3月末に惜しまれながら閉園。しかし、貴重な加悦鉄道遺産を次世代に残すため、123号蒸気機関車（旧加悦鉄道2号蒸気機関車）など3車両を町が譲り受け保存することになりました。加悦鉄道はどんな鉄道だったのか、歴史を振り返ります。

悲願だった鉄道の開通

加悦谷の地は、地理的に交通や輸送面で恵まれていませんでした。特に価格変動の激しい丹後ちりめんを迅速に京都市場へ輸送することは、長年の課題でした。

「京都府山田ヨリ兵庫県出石ヲ経テ豊岡ニ至ル鉄道」。大正11年、住民の悲願だった鉄道による丹後ちりめんの輸送手段が、国によって敷設することが決定しました。しかし、大正12年9月1日、未曾有の関東大震災が発生。国は現地測量図と関係図書の一切を失ったため、鉄道敷設を断念せざるを得ませんでした。

住民の力で鉄道を敷設

国による鉄道敷設の夢が途絶えた後も、住民たちは諦めませんでした。経験のある技師に鉄道敷設の設計と測量を依頼し、車両などは中古品を採用することで30万円（現在の約1億8200万円）の建設費があれば鉄道を走らせることが可能と試算。その後、住民を中心に出資者を募り、823人の全額出資による加悦鉄道株式会社を設立しました。大

正15年12月5日に、丹後山田駅（現与謝野駅）ー加悦駅間の5.3kmを結ぶ加悦鉄道が開通。この開通により、丹後ちりめん輸送の効率が上がり、丹後地域は後に織物産地として全盛期を迎えることとなりました。

震災・戦争を経験した鉄道

加悦鉄道は、震災・戦争など苦難な時代を経験した鉄道でもありません。開業からわずか3ヵ月後の昭和2年3月7日、丹後大震災が発生。

丹後四辻駅が焼失、三河内駅は倒壊、線路は全線にわたり被害を受けましたが、数日後には運行を再開し、建築資材や生活物資の運送など、地域社会の復興に大きく貢献しました。

また、太平洋戦争期には、大江山から採掘されたニッケル鉱石を輸送するため、経営を大江山ニッケル鉱山（現日本冶金工業株式会社）に移

近代化遺産を次世代へ

廃線後、加悦鉄道遺産は、私たちの生活の中に残っています。線路敷は自転車専用道路として整備され、加悦駅舎は加悦鉄道などの鉄道遺産の資料館に。また、車両は、加悦S L広場で運営会社と特定非営利活動法人加悦鉄道保存会の皆さんの努力により大切に保存されてきました。

今般、加悦S L広場の閉園に伴い、国重要文化財123号蒸気機関車、木造客車のハブ3とハ4995の3車両を町が譲り受け、旧加悦鉄道加悦駅舎敷地内で保存展示し、貴重な近代化遺産を次世代へ受け継いでいきます。