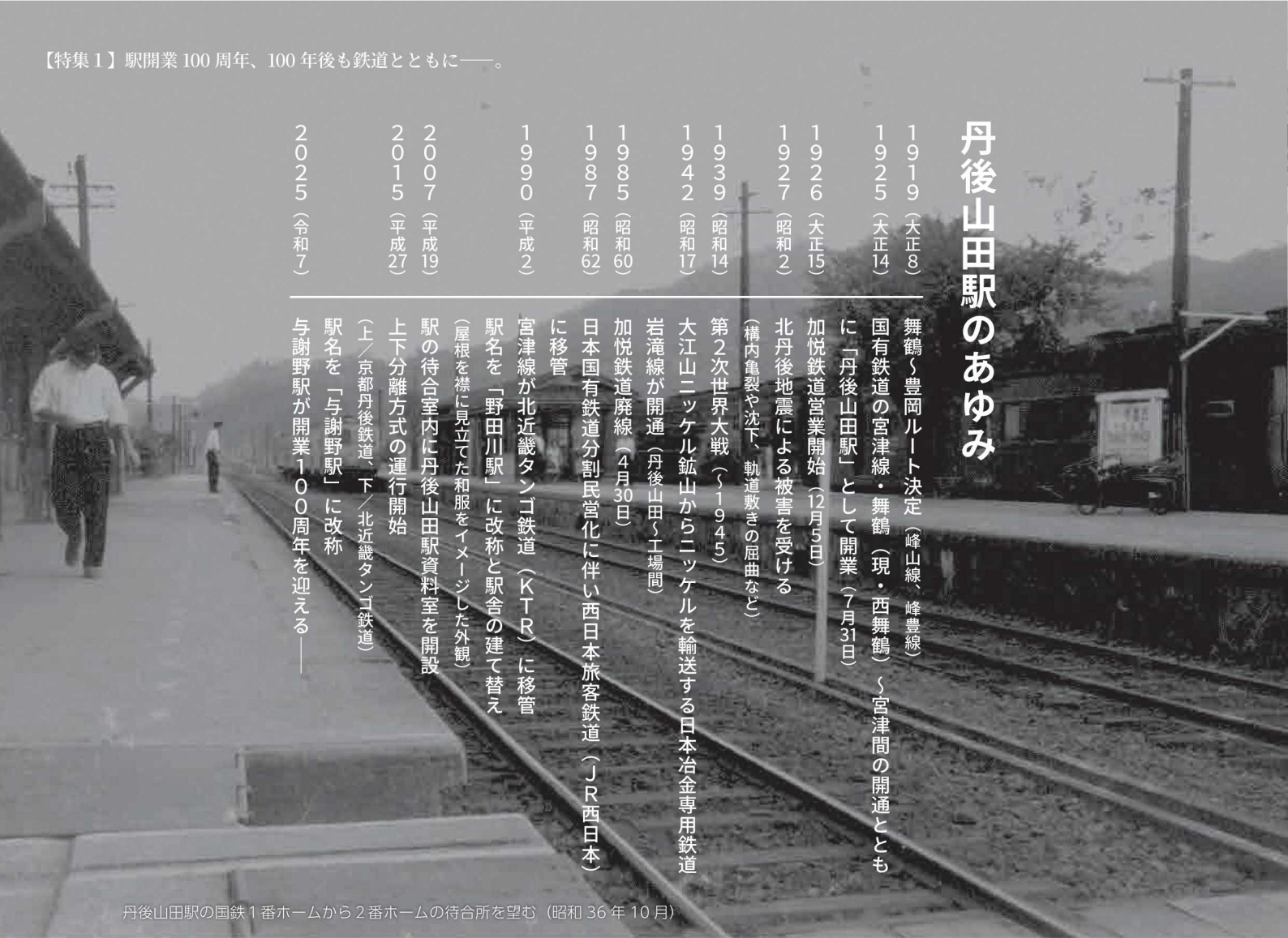
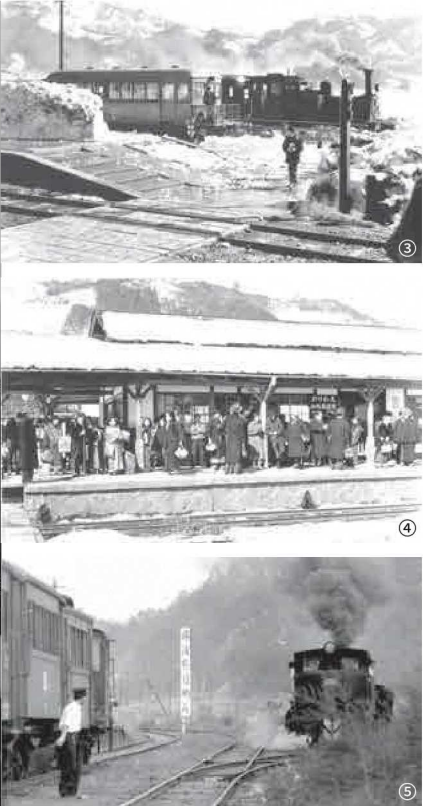




丹後山田駅の国鉄1番ホームから2番ホームの待合所を望む（昭和36年10月）

丹後山田駅のあゆみ

- 1919（大正8）舞鶴〜豊岡ルート決定（峰山線、峰豊線）
 - 1925（大正14）国有鉄道の宮津線・舞鶴（現・西舞鶴）〜宮津間の開通とともに「丹後山田駅」として開業（7月31日）
 - 1926（大正15）加悦鉄道営業開始（12月5日）
 - 1927（昭和2）北丹後地震による被害を受ける（構内亀裂や沈下、軌道敷きの屈曲など）
 - 1939（昭和14）第2次世界大戦（〜1945）
 - 1942（昭和17）大江山ニッケル鉱山からニッケルを輸送する日本冶金専用鉄道
 - 1985（昭和60）岩滝線が開通（丹後山田〜工場間）
 - 1987（昭和62）加悦鉄道廃線（4月30日）
 - 1990（平成2）日本国有鉄道分割民営化に伴い西日本旅客鉄道（JR西日本）に移管
 - 2007（平成19）宮津線が北近畿タンゴ鉄道（KTR）に移管
 - 2015（平成27）駅名を「野田川駅」に改称と駅舎の建て替え（屋根を襟に見立てた和服をイメージした外観）
 - 2025（令和7）駅の待合室内に丹後山田駅資料室を開設
 - 上下分離方式の運行開始
 - （上／京都丹後鉄道、下／北近畿タンゴ鉄道）
- 駅名を「与謝野駅」に改称
- 与謝野駅が開業100周年を迎える——



- ①丹後山田駅の開業を祝いにぎわう駅前（大正14年7月31日）
- ②丹後山田駅の全景（昭和45年8月）
- ③到着した気動車と出発を待つ加悦鉄道2号機関車（昭和28年2月）
- ④国鉄1番ホームの列車を待つ乗客（昭和28年2月）
- ⑤日本冶金大江山製造所からの貨物列車（昭和36年10月）



日本に鉄道が開業してから153年——。

日本の鉄道は、明治維新後の近代化政策とともに始まり、その後の国有化、戦後復興、高度経済成長、そして民営化と多様化の時代を経て、現在に至っています。

鉄道が初めて日本に登場したのは、1872（明治5）年のことでした。この年、日本初の鉄道が新橋（現在の汐留）から横浜（現在の桜木町）まで開業し、政府主導による「官設鉄道」の第一歩が記されました。この路線は、欧米列強に追いつくための近代化政策の一環として、イギリス人技師の支援を受けて建設されたものでした。次いで、1874（明治7）年には、関西最初の鉄道として大阪（現在の大阪駅）から神戸（現在の神戸駅）までが開通。このときに走行した蒸気機関車が、旧加悦鉄道で活躍した2号機関車（鉄道院123号機関車・重要文化

の駅として、1925（大正14）年7月31日に開業。これは宮津駅から延伸された区間の開通に伴うもので、丹後地域の交通拠点としての役割を担い始めました。開業日には多くの住民が詰めかけ駅前にはぎわい、今も継承されている下山田地区の太刀振りが披露されたと言われています。翌年の12月5日には、地域のちりめん産業を支える「加悦鉄道」が丹後山田駅に接続。貨物輸送や旅客輸送の利便性がさらに高まり、地元経済の発展に大きく貢献する交通の要所となっていました。

丹後山田駅には、戦争の記憶も刻まれています。1939（昭和14）年に始まった第2次世界大戦では、戦地へと向かう出征兵士を見送る人々で、駅前やホームが埋め尽くされたこともありました。さらに戦争末期には、大江山のニッケル鉱山での採掘作業のため、連合軍の捕虜や中国人などの労働者が丹後山田駅を経由して強制的に動員されるとい、痛ましい歴史も残っています。



開業前の初代大阪駅に停車する後の加悦鉄道2号機関車（明治7年）

財・旧加悦鉄道加悦駅舎に静態保存）です。

その後、丹後地域でも鉄道誘致運動が行われましたが、日清戦争や日露戦争、経済不況などで明治時代に鉄道開通には至りませんでした。丹後山田駅が開業したのは、日本に鉄道が誕生してから53年後のことでした。

丹後地域の交通拠点を担った「丹後山田駅」

丹後山田駅は、かつての日本国有鉄道（以下、国鉄）宮津線

交通の拠点として多くの住民に利用され、昭和40年代には年間およそ68万人（※1）の利用者数を記録した丹後山田駅。しかし、日常生活に自動車の利用が普及したことや基幹産業のちりめん産業の縮小など、時代の変化とともに鉄道利用者は徐々に減少。1985（昭和60）年には、加悦鉄道が全線廃止となり、丹後山田駅は接続駅としての役割を終えました。

その後、1987（昭和62）年には国鉄の分割民営化が行われ、丹後山田駅の運営は西日本旅客鉄道（JR西日本）へと引き継がれました。

丹後山田から野田川、与謝野へ。

丹後山田駅は、運行主体の変更にあわせて、駅名も改称されてきました。1990（平成2）年には、地方交通の活性化を目的に、自治体と民間企業が共同出資する第三セクター「北近畿タンゴ鉄道（KTR）」へ

※1…野田川町誌より（昭和44年6月1日発行）

※ このページに掲載の写真は、NPO 法人加悦鉄道保存会から提供いただいたものです