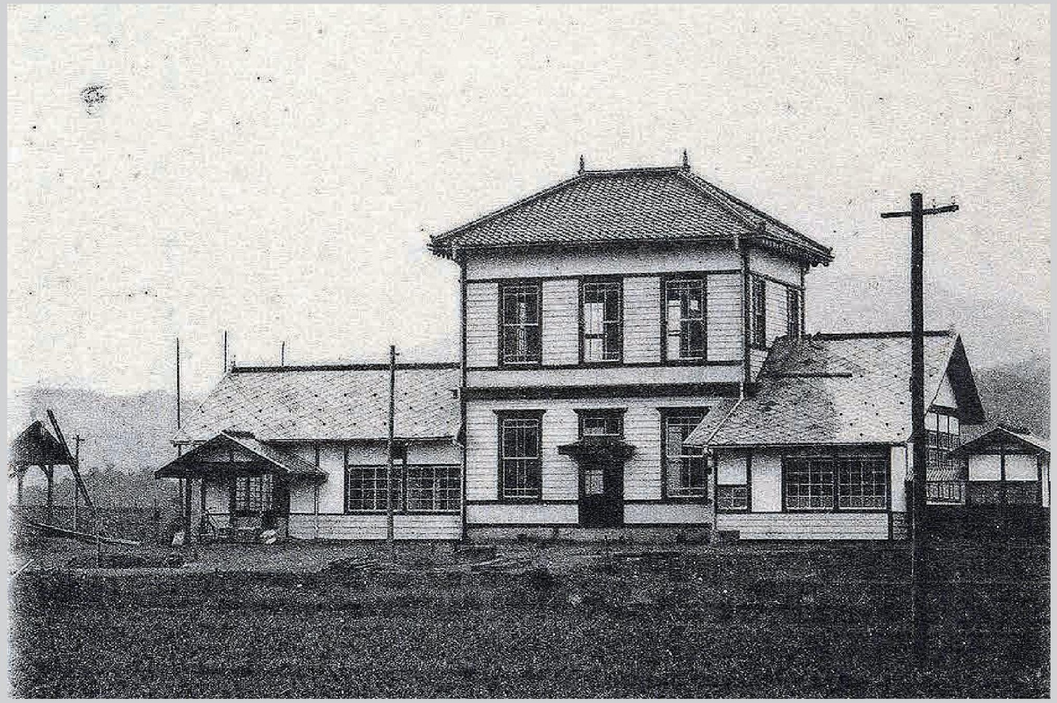
【連載 02】加悦鉄道（加悦～丹後山田）開業 100 年

# ガタゴト かやてつ 100年号

## 大正から令和へ －想い出のレール100年－

広報よさの４月号（No.242）では、加悦鉄道の開業に至るまでについてお伝えしました。
今月号では、開業間もない加悦鉄道がどのような活躍をしたかについてご紹介します。

問　産業観光課 ☎ 43-9012



### －年表－ 加悦鉄道開業 ～10年後

- **1926（大正15）年**
  加悦鉄道開業（12月5日）
- **1927（昭和2）年**
  北丹後大地震が発生し、加悦鉄道も被災（3月7日）
  加悦鉄道の全線復旧・運転再開（3月13日）
- **1928（昭和3）年～**
  ちりめん機業の景気が好況
- **1930（昭和5）年**
  ちりめん機業の不振
- **1933（昭和8）年**
  徐々にちりめん機業が好転
  下期運輸収入、ちりめん輸送量が過去最高を記録
- **1934（昭和9）年**
  4号機を譲り受け
  乗合自動車運輸業を開始
  日本冶金工業株式会社が大江山にニッケル鉱山を発見
- **1936（昭和11）年**
  加悦鉄道開業10年
  当時最新悦のガソリンカー「キハ101」を新製



## 開業直後を襲った大地震

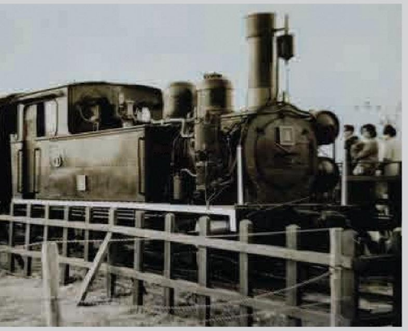
大正15（1926）年12月5日、加悦鉄道（加悦―丹後山田間）が開業しました。そのわずか20日後の12月25日に大正天皇が崩御され、同日、昭和へと改元されました。年末であったことから、改元から7日後には昭和2年を迎えました。

そして、同年3月7日に北丹後大地震が発生し、加悦鉄道は開業からわずか3ヵ月で被災。従業員2人も犠牲となられました。

## 復興へ全力発進

被災後は路線の復旧に全力が注がれ、その結果、大地震発生からわずか6日後には、全線で運転が再開されました。これは震災復旧資材の運搬など、地域の復興に尽力するためでした。ちりめん街道にある旧加悦町役場庁舎の再建にも、大きく貢献したと伝えられています。

マグニチュード7・2の大地震により不安な生活が続く中、復旧資材を運ぶ加悦鉄道の姿は、人々の心をも元気づける大きな力となっていたことでしょう。



長年、加悦鉄道を支えた４号機関車

## 「絹鉄道」と呼ばれた黄金期

昭和3～4年ごろは、ちりめん機業の景気が好調で、加悦鉄道は愛称の「絹鉄道」にふさわしい活躍を見せました。しかし、その後の世界的な大不況の影響を受け、昭和5～7年ごろには機業も大きな不振に見舞われました。ところが、昭和8年ごろから徐々に回復。昭和9年の下期には運輸収入やちりめん輸送量が過去最高を記録し、絹鉄道としての絶頂期を迎えました。

「きぬてつどう」という美しい言葉の響きからも、当時の人々が抱いた加悦鉄道への親しみや憧れが感じられます。

## さらなる発展への挑戦

昭和8～9年ごろには、設備の保全や輸送力の強化に多くの資金が投じられました。長野電鉄からは蒸気機関車を譲り受け「4号機」と命名。この機関車は、長年にわたり加悦鉄道を支える存在となりました。また、機械工作場の新設や水戸谷駅・三河内口駅のホーム延長、全線の軌道整備などが進められました。

さらに昭和9年には、競合していた乗合自動車会社との譲渡交渉が成立し、乗合自動車運輸事業を開始。運輸収入の増加につながりました。この事業は後にカヤ興産、加悦フェローラインへと引き継がれ、平成21年3月に廃止されました。なお、日本冶金工業株式会社が大江山でニッケル鉱山を発見したのもこの年です。

## 節目の10年、未来へ走り続ける鉄道

昭和11年12月5日、加悦鉄道は開業10周年を迎えました。記念写真には、大株主であった重役と全従業員あわせて36人が写っており、ちりめん街道にゆかりのある方々の姿も見られます。また、10周年を記念して当時最新鋭の半鋼製片ボギー式ガソリンカー「キハ101」が新製されました。座席数26、定員50人の車両で、地域の人々の移動を支える存在となりました。

加悦鉄道開業 10 周年の記念写真

今月号は、加悦鉄道が開業してから10周年を迎えるまでの歩みと、「絹鉄道」として人々の憧れの的であった時期について紹介しました。来月号では、第二次世界大戦が終結するころまでについてお伝えします。