



【連載 03】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 - 思い出のレール100年 -

広報よさの5月号（No.243）では、加悦鉄道の開業から10年を迎えるまでの歩みの中、震災復興で活躍後、「絹鉄道」として人々の憧れの的であった時期についてお伝えしました。今月は、さらにその後、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。

図 産業観光課 ☎ 43-9012



ニッケル鉱土の発見

加悦鉄道が開業10年を迎える約2年前の1934（昭和9）年、電気化学工業の分野を開いたとされる実業家森蘆和（日本冶金工業株式会社へ改称前の日本火工株式会社社長）が大江山にニッケル鉱土を発見。その鉱土を製錬（※1）するため、大江山ニッケル製錬場を設立されました。鉱土発見から4年後、ニッケル鉱土は鉱山（現在の滝グラウンド・ゴルフ場付近）から加悦駅まではトラックで、加悦駅から丹後山田駅までは加悦鉄道で、丹後山田駅から石川県七尾市のセメント会社までは日本国有鉄道で運ばれました。

お馴染みのマークはこのときから

大江山ニッケル製錬場は、ニッケルの本格的な生産を始めるため、野田川河口付近に製錬工場を建設することを決定。鉱山から製錬工場までの輸送経路の約半分を占めていた「加悦鉄道」の経営権を、1939（昭和14）年に取得。これにより、加悦鉄道の社紋は、現在の日本冶金工業株式会社のものと同じ双輪マークとなりました。今日も2号機関車など

一年表

開業10年後〜終戦

- 1938（昭和13）年
大江山ニッケル製錬場が石川県七尾市で精錬を開始
- 1939（昭和14）年
大江山ニッケル製錬場が「加悦鉄道」の経営権を取得
- 「鉱山・加悦駅」～丹後山田駅～岩滝製錬工場予定（専用鉄道岩滝線）の線路敷設工事を開始
- 第二次世界大戦が勃発（9月）
- 1940（昭和15）年
「鉱山・加悦駅」が開通
- 1941（昭和16）年
岩滝製錬工場の建設に着手
- 太平洋戦争が勃発（12月）
- 1942（昭和17）年
専用鉄道岩滝線が開通
- 岩滝精錬工場が竣工
- 1943（昭和18）年
大江山ニッケル製錬場が日本冶金工業に吸収合併
- 1944（昭和19）年
ニッケル製錬場の輸送量が年間20万トン超え
- 1945（昭和20）年
第二次世界大戦が終結（8月）
ニッケル製錬場の採掘が休止

（※1） 鉱土を製鉄炉の中で高熱で加熱し、酸素を取り除いて金属鉄を取り出す作業

の車両に、その社紋を見ることができず。



双輪マークが付いた2号機関車（昭和45年）

鉄道の拡張と設備の充実

加悦鉄道の経営権が現・日本冶金工業株式会社に移った2ヵ月後から、「鉱山・加悦駅」間の大江山線と、「丹後山田駅～岩滝製錬工場予定地」間の専用鉄道岩滝線の敷設工事が始まりました。さらにその2年後、岩滝製錬工場の建設も始まりました。なお、大江山線は、1940（昭和15）年6月に開通しています。そのため、加悦鉄道はニッケル製錬

の大量輸送により、収支が大幅に改善しました。

1942（昭和17）年には、各駅の拡張や全線のレール交換、信号設備の設置、加悦駅の転車台の建造など、整備の拡充が行われました。また、同年10月には専用鉄道岩滝線が開通し、11月に岩滝製錬工場も竣工しました。

戦争に巻き込まれる加悦鉄道

加悦鉄道の開業当時から、世界的に大規模な経済危機の状況にありました。その後、世界各地で紛争が起これ、1939年には第二次世界大戦が始まり、さらにその2年後には太平洋戦争が勃発。戦況がしだいに過酷さを増すにつれ、大江山鉱山も年々、増産体制となりました。加悦鉄道の従業員数も増え続け、最大で150人に達したそうです。

平和に人や資源を運んで欲しいのに…

戦況はさらに悪くなり、一般の乗車券は発売が制限されたようです。



出征軍人の見送りで埋め尽くされる丹後山田駅のホーム（創立百周年記念誌 野田川町立山田小学校より）

中でも、4年ほどの間に収入を伸ばしていた通学定期券の売上が、学徒動員の影響で半減したそうです。また、出征軍人の見送りは、全村あげての行事であったと「創立百周年記念誌 野田川町立山田小学校」に記されており、駅やプラットフォームを埋め尽くす人々の写真から、加悦鉄道やこの地域も、戦争の影響を大きく受けた歴史の一端を感じさせられます。

このような社会の中、旅客と一般貨物の収支は悪化の一途をたどり、代わりに戦争のための増産の号令により、ニッケル製錬場の輸送量は年間20トンを超える規模となり、大変忙しい状況が続いたようです。

終戦直後の厳しさと寂しさ

1945（昭和20）年8月15日、ニッケル製錬場の輸送鉄路としてフル稼働していた加悦鉄道にも、第二次世界大戦の終結が訪れました。終戦により、ニッケル製錬場の採掘は休止を余儀なくされました。その結果、加悦鉄道は加悦駅～丹後山田駅間の地方鉄道に戻り、従業員の数も戦前並みへと戻りました。

ただ、経営は一気に赤字に転落し、不要となってしまうレールの一部を売却するなどして、窮状をしのいだそうです。また、このころ、止むを得ず約50台の車両が解体や転売されました。

過去を知ることが、何気ない日常や平和の大切さ、そして歴史の積み重ねによって現在の暮らしがあることについて、立ち止まって考えさせられます。

今月号は、加悦鉄道開業10年ごろから第二次世界大戦が終結までについてお伝えしました。来月号では、戦後の試練や時代が流れ、鉄道車両としての役割を終え廃線に至るまでについてお伝えします。