



【連載 04】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6月号（No.244）では、開業10年以降、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した。今月号は、戦後の試練や時代の流れを経て、輸送事業が縮小されて廃線に至るまでについてお伝えします。

図 産業観光課 ☎ 43-9012



郵便物を積んだ客車



4号機（昭和15年撮影）



ディーゼル機関車「DB201」

石炭からディーゼルへ

終戦から7年が経過し、石油事情が好転してきたことにより、全国的に蒸気機関車から運行効率の高いディーゼル機関車への移行が進んでいきました。加悦鉄道においても、1953（昭和28）年、株式会社森製作所が新製の10トンディーゼル機関車を購入。愛くるしい見た目から、「森ブタ」の愛称で親しまれたDB201です。

それから約14年後の1967（昭和42）年10月には、加悦鉄道での蒸気機関車の使用が中止されました。最後まで走り続けたのは、4号機と1261号機の2両でした。

輸送事業が 一つずつ廃止に…

1977（昭和52）年9月、経営改善を図る目的もあり、加悦駅構内において「加悦SLの広場」を開設。ただ、鉄道経営の収支は戦時中がピークで、戦後の悪化を食い止めることはできませんでした。

1980（昭和55）年に郵便物輸送が廃止され、その4年後には、手荷物と貨物の取り扱いが廃止されま



水戸谷 - 丹後山田（昭和44年）

野田川を渡る貨物列車（昭和59年）

地方鉄道の試練

第二次世界大戦終戦直後、ニッケル鉱土の採掘が休止を余儀なくされ、加悦鉄道は「加悦駅～丹後山田駅」間の地方鉄道に戻り、経営は一気に赤字へと転落しました。そのため、不要となった鉱土専用路線のレール撤去や売却、車両の解体や転売に加え、鉄道車両の運転効率の向上や、乗合バスの運転再開などさまざまな経営努力がなされました。

専用鉄道岩滝線の再開

1950（昭和25）年から始まった朝鮮動乱により、世界的にニッケルが不足し、1952（昭和27）年1月に、日本冶金工業株式会社が大江山製造所を再開。また、同年8月からは、鉄とニッケルの合金でステンレスの原料となるフェロニッケル加工品の生産を再開しました。

これにより、第二次世界大戦後は営業線（加悦～丹後山田）のみで細々と運行していた加悦鉄道は、専用鉄道岩滝線での貨物輸送も担えるようになりました。



加悦駅構内に開業した加悦SL広場

した。これには、唯一の貨物で収益の大部分を占めていた日本冶金社のフェロニッケル加工品の輸送が、安価なトラック輸送へ転換され、鉄道部門の赤字が大きく膨らんだことが影響しています。

ありがとう加悦鉄道

1985（昭和60）年5月1日、60年間走り続けてきた加悦鉄道が、

一年表

- 1946～49（昭和21～24）年 約50車両の無蓋貨車の解体・転売
- 1950（昭和25）年 三河内口駅の営業を再開
- 1952（昭和27）年 乗合バスの運転を再開
- 1953（昭和28）年 株式会社森製作所のDB201竣工
- 1956（昭和31）年 2号機関車のボイラー漏水のため 静態保存へ
- 1967（昭和42）年 加悦鉄道での蒸気機関車の使用を 中止
- 1977（昭和52）年 加悦駅構内に「加悦SL広場」を 開設
- 1980（昭和55）年 キハ083とキハ108を譲り受け（廃線まで走行）
- 1984（昭和59）年 郵便物の郵送を廃止
- 1985（昭和60）年 手小荷物と貨物輸送を廃止
- ニッケルの輸送をトラック輸送へ
- 1985（昭和60）年 鉄道営業を廃止（5月1日）
- カヤ興産株式会社へ改称

終戦後～廃線

その役割を終えました。公募により寄せられた写真の中には、この日の様子を写したものもありました。そこからは、寂しさや懐かしさ、そして「ありがとう」という感謝の気持ちが伝わってきます。



廃線の日加悦駅構内

来月号

今月号では、戦後の試練や時代の流れの中で、輸送事業が縮小され廃線に至るまでについてお伝えしました。来月号では、廃線後から現在に至るまでの歩みをお伝えするとともに、旧尾藤家住宅で開催する「加悦鉄道開業100年特別企画展」などもご紹介します。