

PR

昨年12月に全線開業100年を迎えた「加古川線」の歴史を紐解くと、沿線の発展は鉄路と切っても切れない関係にあることがわかります。まさに機関車のように地域経済を牽引してきた実績は、加古川線が地元にかかせない存在であることを黙して語っているのかもしれない。

「ガチャマン」の賑わいは  
ガタゴト走る列車とともに

魅力的な製品を世界に

西脇では江戸中期から綿織物が生産されるようになり、明治後期になると織機の導入で工業化が進みます。そして大正初期、現在の加古川線(当時の播州鉄道)の開業がきっかけと

なり飛躍的に成長。鉄道による輸送力強化で日本各地に流通するようになり、先染織物の代名詞として播州織の名が全国に広まりました。



黒田庄駅を利用する人々(昭和40年代)



煙突とノコギリ屋根の播州織工場が立ち並ぶ(昭和40年代)

昭和30〜40年代の西脇は、織機がガチャマンと鳴るたびに万円の利益を生む「ガチャマン景気」に沸きました。それを支えたのは女性の若い工員さん。彼女たちの多くは西日本各地からの集団就職で、故郷を離れて加古川線に乗り西脇へやって来ました。もちろん加古川線沿線の町や村からの通勤客も多く、西脇市駅(当時の野村駅)を通る列車には1日あたり3〜4万人もの乗客がひしめいていたとか。製品も貨物列車で加

古川線を経て神戸港に運ばれ、そこから海を渡っていきました。西脇TMOの岸正博さんは「その頃西脇には映画館が4軒、ダンスホールもありました。日曜ともなれば商店街は大混雑。それは大いに繁盛していましたよ」と述懐します。

播州織はいま生産量こそ減少したものの、変わらぬ高い品質や新しいアイテムが評判で、「ガチャマン」時代の風情をとどめるレトロな街角も観光資源になっています。

# 加古川線が支えてきた産業の成長と地域の繁栄

シリーズ①  
加古川線と  
地域発展の  
歴史

機関車の煙が四六時中立ちのぼっていた久下村駅

久下村駅にほど近いわが国唯一の未漂白パルプ市販専業メーカー、兵庫パルプ工業では、創業した昭和30(1955)年から貨物列車が廃止された昭和48(1973)年にかけて、物資輸送を加古川線に頼っていました。

「県内のほか京都府や鳥取県、岡山県などから主原料の丸太を載せた無蓋貨車が、製造に必

要な薬品類や燃料を詰めたタンク車を連結してひっきりなしに久下村駅へやって来ましたよ」と振り返るのは、当時を知る同社OBの大木正さん。もちろん、製品出荷にも貨物列車



兵庫パルプ工業(株)工場全景  
奥に線路が見える久下村駅周辺(昭和40年代)



現在の工場

車も大混雑だったそうです。現在は森林循環を促すパルプ製造事業のみならず、木質バイオマス発電事業にも注力し、環境に貢献する企業として注目されている兵庫パルプ工業。大木さんは「歴史ある加古川線にはずっと存続してもらいたいですね」と語ります。

かつて加古川線で輸送を担った  
C12蒸気機関車(昭和40年代)



を活用。昭和31(1956)年度の久下村駅の貨物取扱量数は約5万トンで、加古川線内で取り扱う貨物の3分の1ほどを占めていました。

24時間稼働の工場へ加古川線で通勤する人も多く、逆に西脇の播州織工場への通勤客もいて、久下村駅は旅客でも大賑わい。特に近くの円心教本部で祭典のある日は全国からやって来る信者たちで行列ができ、列



加古川線100周年サイト 🔍 検索

兵庫県交通政策課 ☎078-362-4378