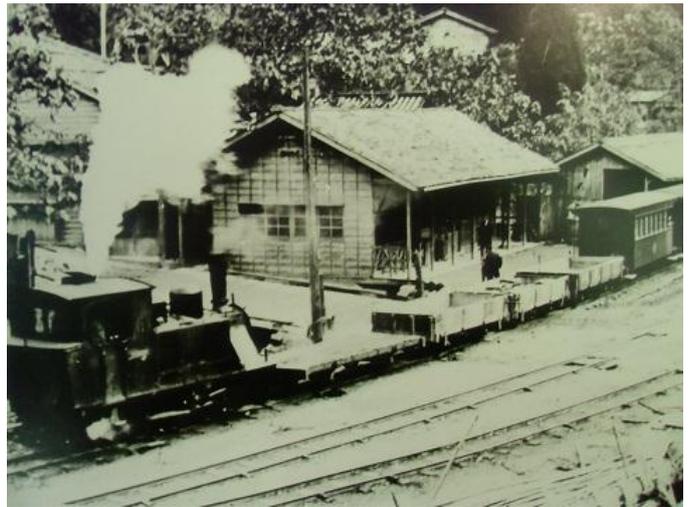


尾小屋鉄道の歴史概要

尾小屋鉱山は江戸時代から鉱山として認識されており、明治13年(1880)に旧加賀藩士族の横山隆興らによって本格的な操業が始められました。当初は経営状況は悪かったのですが、明治20年に良質な鉱脈を見つけると事業は順調に進展します。明治37年には横山鉱業部を設立、尾小屋は日本有数の鉱山として栄えました。尾小屋の人口は5,000人を数え、小松の市街地と同時期に電気が通じたといえます。

鉱石の輸送は人力や馬力で行なっていましたが、大正に入ると鉱石・鉱山用資材の輸送用に鉄道を敷く事が計画されます。鉱山長の正田順太郎が起業者となり、尾小屋駅から小松町八日市地方の新小松駅へと至る総延長16.8kmの路線が、大正9年(1920)、個人名義の正田順太郎鉄道として開通しました。開業直後に横山鉱業部鉄道に改称し、昭和4年(1929)に尾小屋鉄道(同年発足)へと譲渡されます。



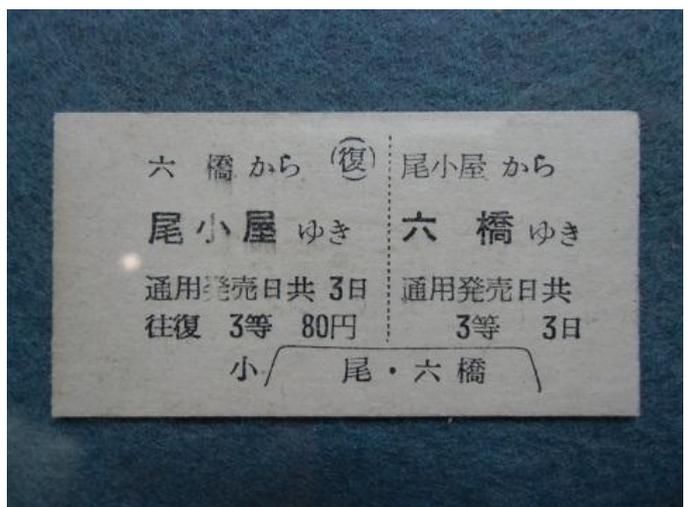
尾小屋駅の様子

尾小屋からは主に精錬後の粗銅が、新小松からは採掘・精錬用の物資や住民の生活物資が輸送されました。また尾小屋鉄道は、鉱石輸送のみならず、沿線住民の足としても活躍します。

横山鉱業部が第一次世界大戦後の不況により昭和6年に経営破綻すると、尾小屋鉱山は日本鉱業に買収されます。尾小屋鉄道も、混乱を経ながらも昭和11年に日本鉱業の系列会社となります。

鉱山からの鉱石は、尾小屋駅で尾小屋鉄道の貨車に、新小松で国鉄貨車に積み替えられていました。しかしこの鉱石の積み替えは、輸送時の大きな負担となっていました。鉱石輸送は、鉱山から直接小松駅へと向かえるトラックへと置き換わっていきます。

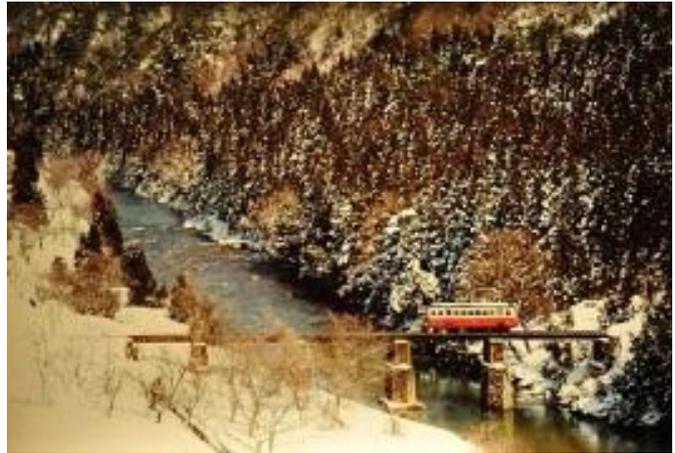
昭和32年に鉱石輸送がほぼ廃止となると、尾小屋鉄道は旅客輸送を主体とする鉄道となりました。



当時の切符。六橋停留場は昭和40年に金野町と改称された

昭和30年代中盤、尾小屋鉄道の旅客輸送は絶頂期を迎えます。昭和34年から37年にかけて、年間の旅客数は100万人を超え、本数も一日14往復を運行します。

一方尾小屋鉱山では、輸入鉱に押され採算が取れなくなっており、規模の縮小が続きます。昭和37年に精錬所が廃止し、日本鉱業は尾小屋鉱山から撤退、鉱山経営は北陸鉱業に移ります。鉱石輸送の役割を終えていた尾小屋鉄道は北陸鉱山に引き継がれず、名古屋鉄道の傘下に入ります。



梯川橋梁を渡る尾小屋鉄道。大杉谷駅近くのこの橋は、尾小屋鉄道有数の撮影スポットだった

北陸鉱業により、縮小しながらも操業していた尾小屋鉱山でしたが、次第に経営は厳しくなっていく。そして昭和46年（1971年）、ついに全面閉山となります。

沿線の人口は昭和40年頃から急速に減少し、閉山翌年の昭和47（1972）年には尾小屋小学校も統合され廃校となりました。尾小屋鉄道の旅客は昭和47年までの10年間に半減、昭和47年には赤字額が収入の2倍を超える額となってしまいます。新小松駅以外は尾小屋駅も含め無人駅となり、鉄道廃止は秒読みとも言える状況でした。

昭和51年（1976年）、尾小屋鉄道は当年度中の廃止が決定します。廃線前には名残を惜しむ多くの鉄道ファンが詰めかけました。そして昭和52年（1977年）3月19日、尾小屋鉄道はついに廃止となりました。尾小屋鉄道最後の運転は大雪のため尾小屋駅には入れず、2つ手前の倉谷口駅までの運転となりました。



運行最終日のさよなら列車

鉄道事業から撤退した尾小屋鉄道は会社名を小松バスに変更し、バス専業会社として現在も存続しています。

尾小屋鉄道沿線図

