国有林を管轄する国によるものが大半で、 明治時代から昭和40年代頃にかけて活躍しました。 の林業の歴史や当時の様子をお伝えしていきます。 の全路線数は1,000路線、延長は8,000㎞以上に及びました。 情報誌「林野」では「森林鉄道」についてご紹介しながら、 森林鉄道とは、 木材を運搬するための林業用の鉄道で、主に、 全国の国有林森林鉄道 建設主体は、 日本



津軽森林鉄道(国産導入第一号の雨宮製作所製 10 t 蒸気機関車)

馬による運材



河川を堰止め鉄砲水で押し流す「管流し」

森林鉄道が誕生するまで

1

どの家畜)によって河川のそばまで運び、そこから川に流 して輸送する方法が一般的でした。 もともと、丸太は、 伐採された場所から人力や畜力(馬な

損傷や消耗率も高く、 うな運材方法は危険性が高く人命が数多く失われ、 れ流送され集積地まで運ばれていました。 押し流す「管流し」と呼ばれる方法を用いていました。この 送量も大きく左右されました。 方法を繰り返し、 かべて堰を切ることにより鉄砲水とともに一気に下流 特に河川の上流域では、 大きな河川に達すると、 さらには流水量の季節変化により流 河川を堰止め、 丸太は筏に組ま そこに丸太を浮 丸太の

とや、伐採量の増大により、代替の輸送方法が求められました。 河川を利用した輸送そのものが不可能になる地域ができたこ 明治時代以降、 電源開発等のためダムが建設されるなど、

森林鉄道の誕生

2

だったようです。 国初の森林鉄道と言える、 鉄道の主な目的は、 明治34年、 長野県の阿寺渓谷にある宮内省所管の御料林内に、我が 塩や味噌などの従業員の生活物資を輸送すること 阿寺軽便鉄道が敷設されました。ただこの

林において、 て、木材輸送を目的とする動力車がけん引する本格的な森林鉄道とし ては、明治41年に運用を開始した、津軽森林鉄道が最初になります。 農商務省所管の国有林としては、 土場連絡用軌道が建設されたのが最初となります。そし 明治37年に、 和歌山県九度山国有



森林鉄道(能代営林署)

3 国有林の森林鉄道

内で111路線795㎞、 管理局内で170路線1,284 0 3 6 km 中部森林管理局内で132路線1 森林管理局管内で78路線387㎞ 内で473路線2, 線1,363 km、 北海道森林管理局管内では132路 備され、現在把握されているもので も及びました。 合計1, 174路線8, で78路線364㎞、 全国各地の国有林で森林鉄道が整 近畿·中国森林管理局内 東北森林管理局管 9 5 0 km 四国森林管理局 1 8 0 km に 九州森林 関東

4 森林鉄道の終焉

転換が進められていきました。現存する屋久島の安房森林 年代後半から森林鉄道は、 線が最後の森林鉄道となりました。 鉄道を除くと、 が可能なトラック運材に代わっていきます。そして昭和30 の性能向上や自動車道の整備などに伴い、より素早く対応 中で木材輸送の主役を担っていた森林鉄道も、 太平洋戦争後の高度経済成長に伴う木材の需要増大に対 国有林の材木生産の大幅な拡大が迫られる中、 昭和51年に廃止された王滝森林鉄道鯎沢支 急速に廃止または自動車道への トラック 国有林



王滝森林鉄道の最終走行

