

遠山郷は、豪族遠山氏が支配し、江戸時代は天領で、その木材は駿府城や江戸城の天守閣に使われたと伝えられていきます。明治に御料林となり、一部は民間に払い下げになり、林業が活況を呈していました。遠山森林鉄道は、天竜川の支流遠山川沿いに昭和15年に建設が開始され、19年9月に北又沢神の石まで開通していました。戦後、飯田営林署が管轄し、昭和43年末に搬出事業を終了しましたが、沿線に村の共有林が存在したことから、その後4年以上にわたって民間事業者による運材が続けられ、鉄道が完全に撤去されたのは昭和48年でした。本州では木曾の王滝森林鉄道に次いで、最も遅くまで運行していた森林鉄道です。往時のことが、「遠山 森林鉄道と山で働いた人々の記録」（南信州新聞社）に豊富な写真を交えて詳しく記録されています。

木沢小学校の和田小学校への統合と廃校を機に、地域の活性化を目標に「木沢地区活性化推進協議会」が立ち上がり、旧木沢小学校を保存しながら、教室を利用した「林鉄資料館」では、南アルプスの資料とともに、森林鉄道の写真百数十点、資料群、工具・電話機・標識類などが展示・公開されています（写真1、2）。

森林鉄道の線路跡が、起点の旧梨元貯木場より北又渡停車場跡まで約10kmがほぼ当時の線形のまま残されており（写真3）、「ながとろ橋」「加々良の橋」「大野の橋」の橋梁と5箇所（すいどう）の隧道があり、手掘りで開通されたもので、2・3・4号隧



写真1 旧木沢小学校木造校舎の教室を利用した「林鉄資料館」（2013年撮影）



日本森林学会による

# 日本の林業遺産を知ろう！

第15回 遠山森林鉄道の資料および道具類・遺構群

東京大学名誉教授 酒井 秀夫

道は後にコンクリート巻きなど補強工事が行なわれていますが、1号と5号隧道は建設当時の姿を偲ばせる状態です。橋梁は建設時には木橋であったものを昭和30年前後に架け替えられたのですが、「大野の橋」は、増水時に枕木とレールをはずして冠水してもよいという想定で設計・施工されており、このような森林鉄道の「沈下橋」はきわめて珍しい遺構です（写真4）。空積み擁壁など、建設当時の土木技術を今に伝え、地元「遠山山の会」などにより定期的に巡回が行なわれています。梨元と北又渡の線路跡は飯田市の市道ですが、現在通行止めになっており、遺構の老朽化への対応が市に依頼されているところです。

全線廃止後、荒廃した状態で放置されていた機関車96号を地元有志による「夢をつなごう遠山森林鉄道の会」が譲り受け、エンジンを載せ換えて走行可能な状態に復元しました（写真5）。旧梨元貯木場跡地に線路約350mと車庫が復元され、運転が行なわれています（写真6）。遠山森林鉄道の保存活動が行政主導ではなく、住民の創意と努力によって行なわれています。遠山は、霜月祭りや、天空の里として知られる下栗地区の景観、御池山クレター、奈良時代の地震によって埋もれたとされる埋没木、中央構造線などでも有名ですが、「夢をつなごう遠山森林鉄道の会」（連絡先遠山郷観光協会）前澤憲道会長によれば、「今回の認定を通じて、地域が森林鉄道の価値を知り、遠山郷が林業で栄えたことを後世に伝える契機にし、観光スポットにもなれば」との意向を持っておられます。



写真3 旧梨元貯木場に設置された遠山森林鉄道案内板（2013年撮影）



写真2 帝室林野局木曾支庁から派遣された西村静雄技丁のもとで作成された縮尺600分の1の「遠山軌道平面図」の巻物に見入る訪問者と校長を務めるネコ（2013年撮影）



写真5 機関車96号を復元した地元有志と訪問者（2013年撮影）



写真4 大野の橋  
「遠山 森林鉄道と山で働いた人々の記録」の出版に携わられた片岡俊夫氏提供



写真6 旧梨元貯木場跡地を走行中の機関車（2013年撮影）