



# 東北森林管理局 森林技術センター

平成20年  
秋号

## たより

〒037-0305  
青森県北津軽郡中泊町  
大字中里字亀山540-8  
TEL 0173-57-2001  
FAX 0173-57-4929  
E-mail:t\_gijyutu@rinya.maff  
.go.jp

### 転任のご挨拶

所長 寺田 治男

8月1日付けで森林技術センターに参りました寺田です。よろしくお願ひします。

青森県内の勤務は初めてであり何かと不安を感じておりますが、早く津軽地方の気候風土になれ、森林技術センターの業務を把握しなければならぬと奮闘しています。

前任地は山形県の寒河江市にあります山形森林管理署です。自宅は秋田県の秋田市にあったことから俗に言う「金婚日來」の単身赴任をしておりました。8月からは、南へ約200kmの移動から北へ約200kmへの移動となり、まだまだ続く単身赴任生活です。これを機会に、メタボリックな体型の改善のため、ウォーキングなどにチャレンジし、スリムな体になるよう夢見ていますが実現できるかは微妙なところではあります。



東北局管内には、日本三大美林のうち青森ヒバと天然秋田杉が分布しておりますが、このうち青森ヒバの試験研究を中心に行っている森林技術センターにお世話になることには、大変恐縮しているところであります。

青森県内に広く分布しているヒバの生態は、まだ謎に満ちた部分がかかなりあると言われており、それ故に各方面の研究者が熱心に調査・研究しているのだと聞かされ、自分にはその資質があるのか些か疑問ですが、技術センターにおいて営々と営まれてきた、長年のデータの蓄積を整理・分析し、今後の森林施業等に役立てるための一助になることが出来ればと考えております。

更に、技術センターにおいて培われた成果が、津軽地方を含めた民有林において早期に活用できるよう普及の仕事も重要になると思います。

今後も、前所長が取り組まれた研究機関や関係団体等との連携などを引き続き進めるとともに、各種技術情報の活用の方法など森林技術センターからの情報発信に勤めていかなければならないと考えております。

また、技術センターの普及業務の一環として地域の皆様への講演や森林教室などを行っております。人前で話すのは苦手でありまして、気が重くなる場所でもあります。果たして自分に出来ることなのか自信がありませんが、センター職員のご協力を頂きながらチャレンジしていきたいと考えております。

責任の重い職務ですが、センター職員を始め皆様方からご指導をいただきながら、出来ることを一つ一つ実現し、努力して参りますのでご指導のほどよろしくお願い致します。



## 津軽森林鉄道について

森林技術専門官 尾上好男

青森県内の国有林におけるヒバ等の木材の運搬は、明治30年頃まで人力作業が主体で、積雪期に木材を橇（そり）で林内から河川まで運搬し、その木材で筏（いかだ）を組み、融雪期にその筏を増水した河川の流れを利用して、下流の貯木場まで運搬するというものでした。しかし、この方法は時期が限られ、莫大な労力と経費を要するとともに大きな危険を伴う作業でした。

このような状況の改善と増大する木材需要に応えるため、大量かつ迅速に木材の運搬が出来る全国初の森林鉄道の調査設計が、山林局（現林野庁）青森大林区署職員等によって明治38年に開始されました。

翌明治39年6月に青森市の貯木場から旧金木町（現五所川原市）を結ぶ全長67キロメートルの津軽森林鉄道を着工し、わずか3年5ヶ月後の明治42年11月、全国初となる森林鉄道が開通しました。

津軽森林鉄道の開通にかかった総工事費用は当時の金額で約51万円でした。この額を現在の貨幣価値に換算することは難しいのですが、数十億円の価値があったのではないかと考えられます。

写真1・2は青森県北津軽郡中泊町内を通る国道339号線沿いにある七ツ滝付近の軌道跡で、写真3・4は中泊町内の国有林内に残っている陸橋や軌道跡です。



写真-1 森林鉄道軌道跡

軌道が七ツ滝という滝を横断して作られている。



写真-2 森林鉄道トンネル跡

トンネル跡が埋め戻されずに残されている。



写真-3 林道上の軌道跡

軌道跡に作られた林道で、所々に線路の枕木が露出している。

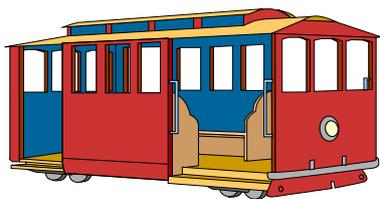
明治43年6月、津軽森林鉄道によるヒバ等の木材の運搬が開始され、初年度から昭和24年までの約40年間にわたって、年間2～6万 $\text{m}^3$ の大量の木材を運搬しました。それ以降は車輛による運搬に移行していったため、鉄道による輸送量が年々減少し、昭和42年の約3千 $\text{m}^3$ を最後に津軽森林鉄道は廃止となり、軌道等はほとんどが撤去されました。

津軽森林鉄道は廃止までの約60年間で計1,625万 $\text{m}^3$ のヒバ等の木材を運搬しました。さらに山間部の道路が未整備だった地域住民の交通手段として、大変貴重な役割を果たしていました。

写真5・6は青森県五所川原市内にあります県立芦野公園に展示されている内燃機関車で酒井式と呼ばれるものです。

戦前はガソリン式でしたが、戦時中はガソリンが入手困難となったため、木炭ガス発生機をつけた代燃車として、戦後はディーゼルエンジンを搭載し、ディーゼル内燃車として活躍しました。このタイプは重量が約5トン、牽引力が約50トン、最高速度・平均速度がそれぞれ約20・15 $\text{km}/\text{時}$ でした。

津軽森林鉄道は戦前から戦後の激動期にかけて、木材運搬に輝かしい功績を残しました。また、地域住民の生活に密着し、今も人々の間にその記憶を留めるとともに今後もその歴史は語り継がれていくことと思います。



写真－4 森林鉄道陸橋跡

ヒバで作られた陸橋跡。隣にもう1本同様の陸橋跡が残っている。



写真－5 内燃機関車

当時の車輛を忠実に復元したものが展示されている。



写真－6 内燃機関車

貨車は8－10台を連結していた。客車は総ヒバ作り。

## 東北森林管理局 廣田総務部長来所



廣田総務部長（8月27日  
森林技術センター会議室にて）

8月27日、廣田総務部長が当技術センターに来所され、職員を前に訓辞をいただきました。

最近の情勢や、綱紀の粛正についてお願いがありました。また、最近、労働災害が多発している傾向にあることから、技術センターにおいても労働災害の防止に努めるよう特段のご指導を頂きました。

これからも無災害で過ごせるよう誓いを新たにいたしました。

## 中泊町町民登山の実施

恒例の袴腰岳登山が9月6日に実施され、当センターからは副所長が参加しました。

当日は、折からのヤマセで中腹付近までガスがたれ込み、登山も危ぶまれましたが、参加者からせつかく来たからには登ってみたいとの要望におされ、登山を開始しました。

急な坂道や笹をかき分け、また歩道端のツルリンドウ・オクトリカブト等を鑑賞しながら約1時間30分程で参加者全員が山頂に着きました。しかしながら、山頂部のガスは晴れておらず、参加者からは期待していた絶景が見られず残念がる声も聞こえました。

それでも、下山する頃にはヤマセも治まり、木々の隙間から十三湖や岩木山が見える場所もあり、参加者が通過するたび歓喜の声があがっていました。



お世話になりました。

前所長 添谷 稔



森林技術センター在勤中には、中泊町内の方々、技術開発委員会や各研究機関の先生方をはじめ皆様には大変お世話になりました。本当にありがとうございました。

2年4ヶ月の間まさにヒバ漬けの毎日で、津軽・下北のヒバ林を這い回ってましたが、おかげさまで大変いい経験ができました。

このたび寺田新所長の下、新たな体制となりますが今後とも東北森林管理局森林技術センターをよろしく願いいたします。

## 編集後記

技術センターも技術開発調査の追い込みの時期となりました。雪の降る前に、データの整理や写真撮影に追われております。