



■ スタッフ

脚本・演出・撮影 福島道夫
 撮影助手・録音・照明 伊藤久明
 プロデューサー 柳沢実
 編集 宮木辰夫
 同助手 浅野憲司
 ナレーター 鈴木瑞穂
 録音 福島音響
 音楽 山川繁
 タイトル・線図 グリーンアート社
 現像 SONY/PCIL

■ 解説

この映画は、日本で最後まで走り続けてきた、「木曾森林鉄道」の勇姿の記録である。
 森林鉄道は、かつて全国で五十数箇所敷設されていたが、その多くはすでにその歴史に終止符をうち、次々と消えていった。

日本でただひとつ残る木曾王滝森林鉄道（林鉄）も、最近の道路の発達、森林資源開発の進展とともに、モータリゼーションの交通革命の中で、その役割を終え昭和五十年三月三十一日姿を消したのである。

この林鉄は、大正六年、後流して有名な高き木曾式運材法に変わって登場した近代の木材輸送の主役であった。それ以来、半世紀余にわたって、日本経済の発展と日本三大美林のひとつである、木曾谷林業発展の立て役者として、また、地域社会の人々の足として、ひのきの里の中をひた走り続けてきたのである。

それは、林鉄を中心に展開された林業発展の歴史であり、木曾谷の生活の変遷を物語るものである。

そこで、藩政時代尾張藩直轄地として、木曾山と木曾川の一元支配に始まる木曾山の歴史と、林鉄が木曾谷に導入された背景、そして、林鉄と共に生き、働いてきた人々、林鉄からトラック輸送に変わる歴史的事実をドキュメンタリーで綴ることによって、いま走っている林鉄の勇姿を後世に伝えるために、長野宮林局の職員と、現場で働く人々が、去りゆく林鉄に万感の思いを込めて、専門家の協力を得て、制作したものである。

■ あらすじ

▲木曾山の歴史

林鉄のふるさとである木曾山は、御岳を西に、東に駒

ヶ岳を主峰とする中央アルプスに挟まれた、東西二十八キロメートル、南北九十二キロメートルに亘る広大な地域である。その中央を流れる木曾川は、山肌を深く刻み、俗に八千八谷といわれ、ヒノキ・サワラなど豊かな森林資源に恵まれた山の国である。

この木曾山は、天正十年（一、五八二）本能寺の変の後、豊臣秀吉の直轄地となり、大山城主石川光吉を代官に、木曾の山と木曾川の一元支配に始まり、元和元年（一、六一五）尾張藩領になった。

木曾山から伐り出した木曾ひのきは、江戸城修築をはじめ、名古屋城、伊勢神宮、南禅寺、聚楽第、方広寺の大仏殿など神社仏閣の建立で、毎年百万本も切られ、藩財政にあててきたのである。

このように伐採が進むにつれ、尾張藩は資源保護のため、寛文五年、留山制度を定め、上松に材木役所をおき、さらに白木改め番所を四か所において、厳重な木曾山の管理に入ったのである。

藩有林であった木曾山は、明治二十二年御料林となり、昭和二十二年の林政統一で国有林となって、現在は長野宮林局が管理経営している。

▲木曾谷林業の歴史

林鉄とともに歩んできた木曾谷林業は、まず、豊臣・徳川時代に発達したあの後流して有名な「木曾式伐木運材法」により、木材自体の重さと自然の地形を利用した「山落し」、「小谷狩り」、「大川狩り」等の独特の運材法で、尾張の国白鳥まで、年間五〜六万立方メートルを流送していたのである。しかし、木曾式運材法も、木材需要の増大に伴って、従来どおりの後流しでは多量の木材を輸送することが困難となり、そこで大正二年森林鉄道が登場したのである。

大正九年、わが国で最初に集材機が上松宮林署の小川に導入され、これまでの「さで」、「しゆら」などによる運材法も大きく変わった。

エンソーが昭和二十四年に導入され、全国にさきかけて木曾谷林業は集約的林業経営時代を迎えたのである。

▲林鉄が導入された歴史的背景

後流しで知られていた大川狩りも、明治四十四年の国鉄中央線の開通と、大正五年以降急速に進んだ木曾川流域の水力発電開発で、木材の流送は困難となった。一方木材需要の増大とあいまって新しい輸送方法が必要となり、森林鉄道が登場したのである。

この林鉄は、大正二年小川森林鉄道の敷設工事の着工ついで、大正六年王滝森林鉄道の工事が開始され、年毎にレールの長さも延長されて、昭和二十八年には木曾谷全体で総延長三百七十一キロメートルにも達したのである。

大正四年、アメリカ生れのボールドウィン製蒸気機関車が、まず小川線で走り、大正七年に開通した王滝線には、H・Kポーター製蒸気機関車とボールドウィンの二つの蒸気機関車の併用で木材輸送を開始したのである。

▲林鉄敷設工事の思い出

木曾谷国有林は、山ふところ深く急峻である。この谷間に敷設した木曾王滝森林鉄道は、難工事の連続であったという。

大正三年に完成した鬼淵鉄橋は、流量の多い木曾川に構を組み、この上に滑車とロープを利用して鉄骨を組み立てて完成したものである。

また、急峻な谷間には稜線からたくさんの尾根筋が落ちているために、三十二か所のトンネル工事をしなければならなかった。工法はほとんど手掘りで、昼夜兼行の工事にもかかわらず、一日一メートルしか進むことが出来

なかったという。
 橋梁も六十九か所ある。当時としては鬼淵鉄橋・トンネルなどの工事は難工事であり、二十柱の尊い犠牲者を出している。

▲林鉄は今日も安全に走る

大正七年十二月アメリカ生れのボールドウィン製蒸気機関車が、王滝川深谷を走って以来林鉄は、こんにちまで住宅十六万三千戸に相当する三百四十二万立方メートルの木材と、三百二十一人の輸送を担ってきた。

このように林鉄が毎日安全に走行できたのは、上松運輸林署の職員が丸となって、林鉄とともに喜び、悲しんできた半世紀余の日々の積みあげがあったからである。

道床を汗で固め、二本のレールを守ってきた保線の人々、寒風と灼熱の中でハンドルを握ってきた運転手・修理工場でもくもくと機関車の整備に、修理にあたってきた人々、現場と宮林署を結ぶ唯一の声のパイプである森林電話を守ってきた人々等々が、それぞれ、己の職場で真面目に、林鉄と共に生き、働いてきたからである。

▲林鉄は山の人々の足であった

林鉄の本来の任務は、木材輸送であるが、山で働く人々や、沿線住民の日常生活に欠かすことのできない足となり、また、食糧や日用雑貨、新聞などの輸送も担ってきた。

午前八時四十分、上松停車場を出発した林鉄「みやま」号は、王滝川深谷のひのきの原生林の中を走り、美しい水を湛えた三浦湖畔の本谷停車場までの四十八・五キロメートルを約三時間かけて、毎日一往復、山で働く人々や、沿線住民をのせて走ってきたのである。

また、滝越部落の学童を運ぶ「やまばと」号も林鉄の一面の顔でもある。

▲木材運搬の主役は林鉄であった

豊臣・徳川時代から三世紀余も続いてきた、木曾式運

材法に変わって登場した林鉄には、木材を多量に早く、しかも安全に輸送するために大きな期待がかけられた。

木曾王滝森林鉄道の木材輸送量は、昭和四十年が最も多く、約十立方メートルであった。これはトラックに満載して一万五千台分に相当する量である。

林鉄の編成車両台数は本線の滝越〜大鹿〜上松までは二十輛で運行し、支線では八輛を一日二回運行してきた。林鉄は春の植栽時期になると、苗木運搬で忙しくなる。林鉄は、緑の山作りにも活躍してきたのである。

▲林鉄は地元木工業

江戸時代尾張藩の森林保護政策は、留山制度をひき、厳しい制限をきたしたのであるが、田地の少ない木曾住民には、特に生業資材として、年々「御免白木」六千駄の払い下げがあり、木地、松物細工、木桶、漆器など木材加工業は古くから発達してきた。

▲林鉄が自動車に

昭和三十五年頃から道路の発達を促す、モータリゼーションの足音が、木曾谷にもひびき始めた。

国有林の林業経営も省力化と合理化が呼ばれ、山奥深く入り込む林道工事も急ピッチに押し進められてきた。林鉄に変わる御岳林道も、昭和三十九年着工以来、十カ年間の才月を費し、全線開通をめざし工事を進めてきたが、ついに、昭和四十九年十一月二十五日、総延長五十四キロメートルが貫通したのである。これで木曾谷に敷設された林道は百六十路線、約六百キロメートルに達し木材輸送にその威力を発揮している。

あの高き木曾式伐木運材法に変わって登場した林鉄は、半世紀余にわたって、林鉄と共に生き、働いてきた人々の喜びと、悲しみを乗せてひた走り続けてきたが、いま、林鉄はトラックに舞台をゆずった。

林鉄と共にくらし、働いてきた人々の新しい人生の一步も、いまここから始まるのである。