

1 2



3 4



5 6



写真提供:丸瀬布印刷



# 現在に 生きる 森林鉄道

—その文化的価値と利用—

本誌、令和元年9月号(No.150)において「木材輸送の近代化を担った森林鉄道」と題して、我が国の森林鉄道の概要や歴史を紹介しました。今回は、森林鉄道の保存車両や遺構が現在どのように活かされているのかを紹介します。

注：No.150において国有林の全森林鉄道を1,230路線、総延長8,803kmとしていましたが、その後に明らかとなった路線がありますので、現時点では、1,251路線、総延長8,928kmとなります。

[https://www.rinya.maff.go.jp/j/kouhou/eizou/sinrin\\_tetsudou.html](https://www.rinya.maff.go.jp/j/kouhou/eizou/sinrin_tetsudou.html)



- ①② 長野県飯田市遠山森林鉄道
- ③④ 高知県魚梁瀬森林鉄道の橋梁と遺構
- ⑤⑥ 北海道遠軽町雨宮21号



## 保存されている車両



森林鉄道で活躍した車両には様々なものがあります。丸太を積載する運材台車、それを牽引する機関車、職員の巡視用のモーターカーや人員輸送用の客車などです(図1)。その多くは森林鉄道の廃止とともに解体されました。しかし、森林鉄道の記憶を留めるものとして、全国で百四十両ほどが保存されています(表1)。

我が国の森林鉄道において、動力車として二百両が導入された蒸気機関車は、四両が現存しています。このうち一両は、旧内務省北海道庁国有林の武利森林鉄道で活躍し、昭和三十三年に引退した両宮製作所製21号機で、北海道遠軽町の「丸瀬布(まるせぶ)の森」において観光客を乗せて運行されています。

他の三両はいずれも米田国ボールドウィン製の機関車で、秋田県秋田市の仁別森林博物館、群馬県沼田市の林業機械センター、長野県上松町の赤沢森林鉄道記



蒸気機関車

ディーゼル機関車

ガソリン機関車

モーターカー

運材台車

客車

図1 森林鉄道車両のあれこれ

単位：両

種類	車両数	うち動態
動力車	71	22
蒸気機関車	4	1
ディーゼル機関車	47	8
ガソリン機関車	4	4
モーターカー	16	10
非動力車	72	—
運材台車	50	—
客車	22	—
合計	143	22

資料：西裕之「特選 森林鉄道情景」講談社による

表1 森林鉄道の保存車両数



図2 中部森林管理局保存のディーゼル機関車と客車



図3 まむろがわ温泉梅里苑の森林鉄道

念館において静態保存されています。これらは、それぞれ旧北海道庁国有林温根湯森林鉄道、置戸森林鉄道、旧御料林王滝森林鉄道で活躍したものです。

蒸気機関車の後継車両として導入されたディーゼル機関車は、四十七両が保存されています(図2)。そのうち、山形県真室川町の「まむろがわ温泉梅里苑」(図3)や長野県王滝村の松原スポーツ公園などの機関車八両が動態保存されています。

ディーゼル機関車よりも早い時期に空台車の山元引き上げ用として導入された小型のガソリン機関車は四両がいずれも動態保存されています。その代表的な米田国ホイットカム製機関車は、林業機械化センターに一両が保存されています。

また、職員の巡視などに利用された小型モーターカーは十六両が現存し、そのうち十両が走行可能な状態で、中には現役で使用されているものもあります。

運材台車は、初期の木製のものから鋼製のモノコック型のもので五十両ほどが現存しています。客車は、平成二十九

## 橋梁などの森林鉄道遺構



年に林業機械化センターで修復再現された旧上松運輸官林署製の木曾B型客車をはじめ、赤沢森林鉄道記念館に保存されている皇室関係者用の貴賓車、職員の散髪用の理髪車など二十二両が現存しています。

森林鉄道の軌道敷は、廃止後に自動車道として利用されたものが多いことから現存しているものは限られます。こうした自動車道は、縦断勾配が緩やかであったり、最小半径が大きかったりすることから、自動車で走行すると森林鉄道跡であることに気づきます。また、自動車道

に利用されていない軌道跡には、築堤や石積み擁壁など森林鉄道時代の遺構が存在している場合が多く、路盤の姿も当時の面影を留めています。

ここで、残存する軌道跡を把握する上で有効な方法を紹介しておきましょう。国土地理院の古い五万分の一地形図をみ

ると森林鉄道路線が特殊軌道として描かれています。こうした情報を手掛かりにして、航空レーザ計測により描かれた微地形表現図によって軌道跡を探します。レーザ計測は、地表が植生に覆われていても僅かなすき間を通り抜けた光によって、地盤情報だけを正確に表現できるようになってきています。一例として、九州森林管理局熊本南部森林管理署管内にあった大塚森林鉄道の軌道跡を計測した、微地形表現図(図4)をご覧くださいませう。

路線の施設構造物では、木橋、鉄橋、石積橋などの橋梁遺構や隧道遺構が全国に残されています。

木橋の多くは取り壊されたり、腐朽により崩壊したりして原型を留めないものも多くなくなりました。そうした中でも、青森県津軽半島西岸にある小泊海岸林道片刈石支線には、青森ヒバで作られた木橋(図5)がほぼ完全な状態で現存しています。

鉄橋では、大正四年に竣工した木曾川



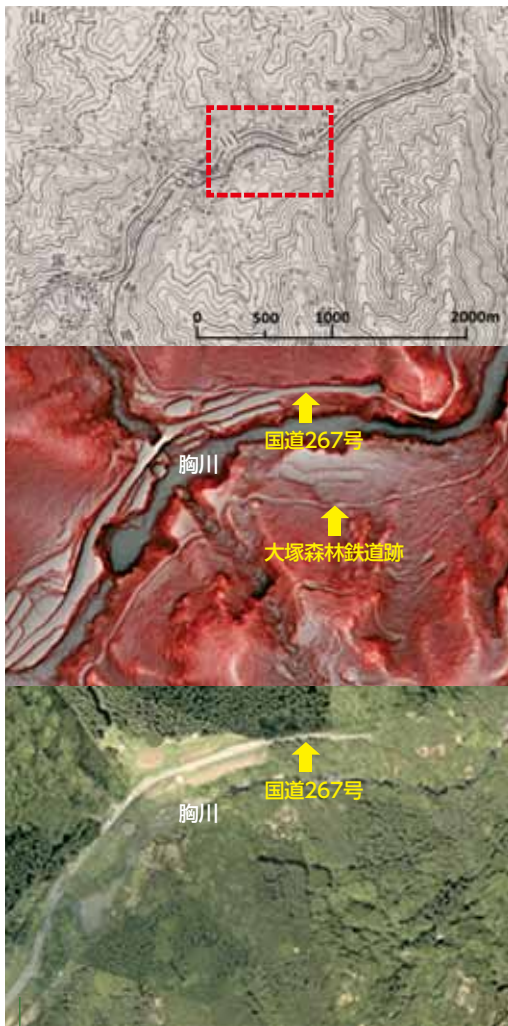


図4 航空レーザ情報でみる軌道跡

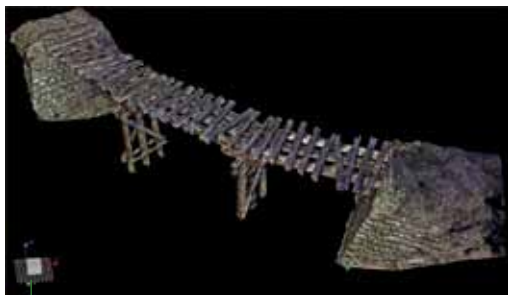


図5 ヒバ木橋の地上レーザ点群情報 (中泊町博物館提供)



図6 月の木川橋 (えびの市HPから)

に架かる小川森林鉄道の「鬼淵橋梁」をみることができます。これは旧宮内省土木技師の三根奇能夫の設計によるもので、現存する国産の鋼製トラス橋では最古といわれています。このほか、同路線の小野田橋梁、野尻森林鉄道の木曾川橋梁などが現役時代のままの姿で残されています。

特徴あるものとしては、旧大夕張営林署下夕張森林鉄道のシューパロ湖を渡る延長三八二mの下夕張森林鉄道夕張岳線第一号橋梁が知られています。通称「三弦橋」と呼ばれ、北海道開発庁が昭和三十三年に建設したものです。三弦橋とは、下弦材が二本、上弦材が一本の四角錐を連ねた鋼製トラス橋で、鉄道橋としては我が国唯一の構造です。現在はガムの拡張工事に伴い水没し通常は目にすることができませんが、湯水期には姿を現すことがあります。

また、石橋が多くみられる九州では、森林鉄道用の石橋も残されています。大

分県豊後大野市の長谷川森林鉄道に建設された轟橋は、二連のアーチ式石橋で、大きい方の径間は三十二mもあり、現存する石橋としては我が国最大を誇ります。宮崎県えびの市の飯野森林鉄道の「月の木川橋」(図6)は、通称「めがね橋」とも呼ばれ三連アーチ式石橋です。中央の径間は二十九mで我が国第三位となっています。

森林鉄道の遺構としては隧道も少なくありません。

蒸気機関車が牽引する最初の津軽森林鉄道は、分水嶺である津軽半島中山峠を「相ノ股」、「六郎」の二つの隧道で越えていました。相ノ股隧道の蟹田側入口はレングラフィで整形され、隧道内もコンクリートブロックが巻かれている立派な造りとなっています。現在では、隧道内は崩落し、隧道口もかなり土砂が堆積した状態となっていますが、かろうじて確認することが出来ます。分水嶺に建設された六郎隧道は、埋没して確認することはでき

ませんが、扁額は青森市森林博物館に保管されています。

一方、森林鉄道の路線跡がサイクリングロードや遊歩道として再利用されている例も各地でみることが出来ます。

### 文化遺産、 林業遺産としての評価



近年、保存車両や森林鉄道遺構が、文化財などとして評価されるようになってきました。

森林鉄道に関する国指定の重要文化財としては、高知県の魚梁瀬森林鉄道に建設された橋梁、隧道遺構(図7、8)が平成二十一年に指定されました。重要文化財は将来に残る永久工作物が対象となることから、エヤ隧道、バンド島隧道などの五力所の隧道と明神口橋、釜ヶ谷棧道など九基の橋梁が対象となっています。

また、文化財保護法に基づき、指定文化財を補完するものとして定められた登録文化財制度や都道府県、市町村段階においても文化財を指定する制度があります。先に紹介した宮崎県えびの市の「月の木川橋」は国の登録有形文化財になっています。青森県中泊町博物館が所蔵する津軽森林鉄道のディーゼル機関車は青森県の登録有形民族文化財とされています。

文化財とは別に、幕末、明治維新から戦前にかけての我が国の産業近代化に貢献した遺産を、「近代化産業遺産」として経済産業省が認定しています。平成十九年に三十三件の「近代化産業遺産群」と五百七十五件の個々の遺産が認定され、翌平成二十年には、「近代化産業遺産群・続33」として新たに三十三件の「近代化産業遺産群」と五百四十件の個々の遺産が認定されています。この「続33」の中の一つに、「山間地の産業振興と生活を支えた森林鉄道の歩みを物語る近代化産業遺産群」があります。その構成遺産として、北海道遠軽町の雨宮21号蒸気機関車をはじめ静態保存されている蒸気機関車やディーゼル機関車、小川森林鉄道の軌道跡や橋梁、京都大学声生演習林軌道、魚梁瀬森林鉄道の橋梁、隧道遺構、屋久島の安房森林鉄道などが選ばれました。





図7 魚梁瀬森林鉄道 明神口橋



図8 魚梁瀬森林鉄道 加茂隧道



図9 上松町 赤沢自然休養林  
再現された機関車と客車

さらに、地域の魅力ある有形、無形の様々な文化財群を活かして我が国の文化伝統を語るストーリーを認定する「日本遺産」制度が平成二十七年に文化庁によって創設されました。世界遺産が登録遺産の価値付けを行いその保護を目的としているのに対し、日本遺産は、地域に点在する遺産を「面」として活用し、それらのストーリーを発信することで地域活性化を図ることを目的としています。

平成二十八年に認定された日本遺産に、「木曾路はすべて山の中へ山を守り山に生きる」というものがあります。それを構成する遺産として、王滝村の王滝森林鉄道と上松町の赤沢自然休養林を走る森林鉄道（図9）が含まれました。

また、平成二十九年には、高知県の中芸五町村をフィールドとする「森林鉄道から日本のゆずロードへゆずが香り彩る南国土佐・中芸地域の景観と食文化」が認定されています。構成する遺産には、森林鉄道の橋梁や隧道遺構のほ

か、元林野庁職員寺田正氏が撮影した写真を集めた寺田文庫などの資料類が含まれています。

行政によるもののほか、日本森林学会においても、学会創立百周年を記念して平成二十五年度から「林業遺産」を選定しており、この中に森林鉄道関連のものが八件含まれています（表2）。国の重要文化財に指定されている魚梁瀬森林鉄道や丸瀬布いこいの森の雨宮21号に加え、四国森林管理局所蔵の写真帳や林業集落なども選定されていることが特徴的です。

## 各地で展開される保全、利用活動



これまで、森林鉄道の保存車両や遺構、それらに対する文化的な評価について紹介してきました。このような林業の近代化を担った森林鉄道を地域資源として位置付け、その保全や利用を通して地域の活性化につなげようとする活動も見ら

れるようになっていきます（表3）。

津軽森林鉄道の沿線では、地域おこしメンバーが中心となって、森林鉄道遺構を巡る「奥津軽トレイル」を設定しました。このトレイルは、現在、ハコースあり、森林鉄道遺構に加え、金木町出身の太宰治ゆかりの地や日本三大美林に数えられる青森ヒバ林を巡るものとなっています。参加者の体力に応じて獲得標高や延長が異なるコースを選択でき、専門のガイドが案内してくれますので初心者でも安心です。こうした活動が観光客の誘致に効果を上げています。なお、青森県も地域活動に呼応し、観光資源としての森林鉄道遺構の活用を目指しています（図10）。

保存車両を走らせている「丸瀬布いこいの森」のように車両を修復し、動態化する活動も見られます。

高知県馬路村では、地域の有志によつ

<b>No.4 木曾森林鉄道（遺産群）</b>
所在：長野県木曾郡上松町、王滝村、大桑村
<b>No.5 四国森林管理局保存の大正～昭和初期の林業関係写真</b>
所在：四国森林管理局（高知県高知市）
<b>No.7 いの町の森林軌道跡</b>
所在：高知県吾北郡いの町本川地区・吾北地区
<b>No.19 屋久島の林業集落跡及び森林軌道跡</b>
所在：鹿児島県熊毛郡屋久島町内各地
<b>No.20 蒸気機関車「雨宮21号」と武利意・上丸瀬布森林鉄道遺構群</b>
所在：北海道紋別郡遠軽町丸瀬布中町
<b>No.25 我が国初の森林鉄道「津軽森林鉄道」遺構群及び関係資料群</b>
所在：青森県青森市、五所川原市、東津軽郡外ヶ浜町、同蓬田村、北津軽郡中泊町
<b>No.28 遠山森林鉄道の資料および道具類・遺構群</b>
所在：長野県飯田市南信濃、上村
<b>N0.32 十勝三股の林業集落跡地と森林景観</b>
所在：北海道河東郡上士幌町十勝三股

表2 森林鉄道に関係する林業遺産

日本森林学会ウェブサイト 林業遺産選定一覧  
<https://www.forestry.jp/activity/forestrylegacy/catalog/>



て、平成元年から修復活動が続けられてきました。現在、三両の機関車が魚梁瀬の丸山公園内において運転されています。このうちの二両は、旧鳥取宮林署畑ヶ平森林鉄道で運行していた特殊重量機関車を譲り受けたものです。この活動に携わってきた方々は、その後、「中芸地区森林鉄道遺産を保存・活用する会」を設立し、日本遺産への認定に中心的役割を果たしました。

長野県王滝村では、ボランティア団体の「りんてつ倶楽部」によって昭和六十年から車両の修復活動が行われています。現在、ディーゼル機関車やモーターカーが動態保存され、毎年、森林鉄道フェスティバルを開催し全国のファンを集めています。

長野県飯田市の旧南信濃村を走っていた遠山森林鉄道でも、ボランティア団体



名称	所在地
丸瀬布いこいの森	北海道 遠軽町
滝上町森林鉄道を調べる会	北海道 滝上町
青森市森林博物館	青森県 青森市
かなぎ元気村	青森県 五所川原市
中泊町博物館	青森県 中泊町
仁別森林博物館	秋田県 秋田市
まむろがわ温泉梅里苑	山形県 真室川町
都路町観光協会	福島県 田村市
那珂川清流鉄道保存会	栃木県 那須烏山市
よみがえれボードウィン実行委員会	群馬県 沼田市
夢をつなごう遠山森林鉄道の会	長野県 飯田市
赤沢自然休養林	長野県 上松町
りんてつ倶楽部	長野県 王滝村
小坂森林鉄道研究会	岐阜県 下呂市
芳賀元気づくりネットワーク協議会	兵庫県 宍粟市
中芸地区森林鉄道遺産を 保存・活用する会	高知県 中芸5町村
いの町森林軌道探検隊	高知県 いの町
屋久島森林トロッコ	鹿児島県 屋久島町

注：事務局が把握している組織を掲げています。単なる車両の保存や調査を行うものは除外しました。

表3 森林鉄道の遺構や車両を利用した地域活動グループ及び組織



図11 林業機械化センターの保存車両



図10 青森県作成の津軽森林鉄道のリーフレット

の「夢をつなごう遠山森林鉄道の会」が、ディーゼル機関車の復元を行っています。現在、森林鉄道の起点であった梨元停車場跡地に軌条を敷いて動態保存をしています。昨年には、地元の山岳サークルによって軌道敷を登山道として整備する活動も行われ、保全の輪が広がっています。岐阜県下呂市の「小坂森林鉄道研究会」では、岐阜県最大の小坂森林鉄道の記録本を出版する傍ら、長野県の野辺山SLランドで運行していた旧王滝森林鉄道のディーゼル機関車を譲り受け動態保存しています。

兵庫県宍粟市では、市民グループの「波賀元気づくりネットワーク協議会」が市と連携し、波賀森林鉄道の勉強会や軌道跡を歩くモニターツアーを実施してきました。しかし、鉄道の無い自治体の悲願として森林鉄道の運行再開を実現するため、昨年、国土交通省立山砂防軌道で走行していたディーゼル機関車の払下げを受け、その活用を目指しています。国が保有する車両では、群馬県沼田市の林業機械化センターのボールドウィン蒸気機関車を動態化しようとするボランティア団体「よみがえれボードウィン実行委員会」が平成十八年から活動を続けています。既に、同所に保存されているホイットカムガンリン機関車の動態化を実現し、津別森林鉄道の協三工業製ディーゼル機関車や木曾B型客車の修復、地元の根利森林鉄道で運行していた特殊軽量機関車のレプリカの作成を行っています（図11）。また、根利森林鉄道の軌道跡の調査も続け情報を発信したり、定期的に「根利森林鉄道まつり」を開催したりしています。今年は、ボールドウィン蒸気機関車の生誕百年を記念した行事が十月に予定されています。

また、森林鉄道の歴史を広く知ってもらうとする活動もあります。

わくわく

森林鉄道は我が国林業の近代化を担った存在です。現在に残されたその痕跡は、林業の歴史を今に伝えるものとして再評価され、後世に伝えられていくことが期待されます。また、地域資源として地域おこしのきっかけとなり発展的に活かされていく可能性も広がっているのではないのでしょうか。



北海道滝上町では、「滝上町森林鉄道を調べる会」が町内にあった滝上森林鉄道、濁川森林鉄道の歴史の研究や遺構の調査を進め、「たきのうえ地元学」という小学生向けの副読本を作成しています（図12）。さらに、遠軽町とも連携し、オホーツクの森林鉄道遺産群を選定しています。



図12 滝上町の森林鉄道副読本