



日本の林業遺産を知ろう



▲ 観光用に復活した森林鉄道 (上松町)

きそ 木曾森林鉄道 (遺産群)

東京大学 柴崎 茂光

ヒノキなどの森林資源に恵まれた木曾地方は、江戸時代には尾張徳川藩の林業地として栄え、河川を活用して材を運んでいました。明治期に入ると、林野の大半は御料林や国有林に編入され、20世紀に入ると効率的に大量の木材を運搬するために森林鉄道の建設が進んでいきます。まず、職員・作業員への物資を輸送するために、1901年に阿寺軽便軌道が敷設されました。1915年には、中部地方初の森林鉄道として、上松貯木場を起点とする小川森林鉄道が一部開通し、翌年に全線開通します。1917年には、王滝森林鉄道の建設も開始します。

深い木曾谷を分け入りながら軌道が通る必要があるため、国産最古のトラス橋とされる鬼淵鉄橋など、当時の最新技術を投入した構造物も建設されました。また、木材を積んだトロッコや客車をけん引するためには、機関車の力が必要です。小川森林鉄道の開通時に、米国から輸入されたのが「ボールドウィン蒸気機関車」でした。現在、動態保存されている蒸気機関車が現役を引退する1959年までに、運行距離は42万kmを誇りました。こうした、往時の鉄橋や蒸気機関車のうち現存するものが、林業遺産の主たる選定資産となっ



▲ 1970年代初めの鹹川林道 東川作業軌道 五段木橋付近 (撮影: 向井孝)



▲ 現在の鬼淵鉄橋 (上松町)



▲ 昭和初期の鬼淵鉄橋 (所蔵: 上田文昭)



▲ 第一阿寺川橋梁 (大桑村)



▲ 遠足で「やまぼと号」を利用する王滝小学校の児童 (田島停車場、1960年代初め) (所蔵: 大家親)



▲ 田島停車場跡地



▲ 林鉄バイク(王滝村)

ています。

て、木材を運ぶために敷設された森林鉄道ですが、運材列車に客車が連結されるなど、地域住民を運ぶ足としても活躍しました。各所の運材用の停車場は、地域の人々にとっては駅としての役割を果たします。地域住民の要請を受け、小川線の「こまどり号」、王滝線の「やまぼと号」など、通学専用の客車なども運行しました。また森林鉄道の存在は地域に経済的な効果をもたらしました。滝越停車場の近くの商店は、売上が郡下で一番多いといわれ、「パート」と称されるほど繁盛した時代もありました。

しかし林道の整備が進み、木材が林内からトラックで運ばれるようになると、相対的な優位性が失われ、森林鉄道は廃止されていきます。王

滝森林鉄道も、1975年に廃止され、木曾谷の森林鉄道の歴史は事実上幕を閉じました。

お、廃線後も木曾森林鉄道に関する一部の資産は、観光・教育資源として再活用されています。まず、赤沢自然休養林(1970年開設)の中に、森林鉄道記念館が1978年に開館し、レールや看板、車面など往時を偲ぶ資料が数多く展示されています。1987年には、同自然休養林内の保存軌道のうち、1・1kmを往復する観光用の赤沢森林鉄道が復活し、コロナ禍以前には、年間5〜8万人前後の利用者がいました(4〜11月運行)。王滝村の松原スポーツ公園では、「林鉄バイク」をこいで1周1・5kmのレールを周回できるアクティビティを楽しむことができます(4〜10月)。林業遺

産に選定されているものは、現存する木曾森林鉄道遺構・資料群のごく一部ですが、選定されていなくとも、数多くの「地域の宝」が存在しています。観光協会や関係者が協力する形で、かつての職員・作業員の方々の記憶を残す取り組みも続いています。

2 020年から蔓延が続く新型コロナウイルス感染症も少しずつ落ち着きをみせはじめています。より多くの人が木曾地方を訪れ、林業や森林鉄道の歴史・文化について学び、体感されることを願っています。

本稿の執筆に際してご協力いただいた上松町観光協会、植木雅史氏、王滝村教育委員会、大桑村役場の皆様にご心より感謝申し上げます。

参考文献

- ・森下定一解説(1998)『写真集 思い出の木曾森林鉄道 - 山の暮らしを支えた60年』郷土出版社
- ・奥山洋一郎(2022)『森林鉄道を活用した地域振興』(柴崎茂光・八巻一成編著『林業遺産 - 保全と活用にむけて』) 東京大学出版会
- ・矢部三雄編著(2015)『近代化遺産 国有林森林鉄道全データ中部編』信濃毎日新聞社
- ・森林鉄道記念館の解説