



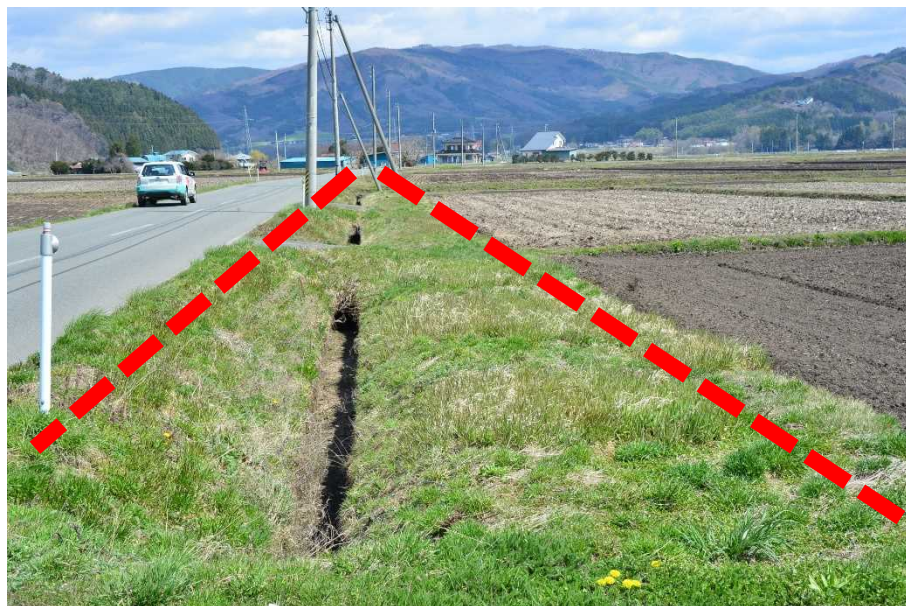
1947年11月1日(昭22)の空中写真 材木町から松崎村(当時)の軌道が判別できる。
農免農道 谷地集落の先までは薬研淵駒木線に沿った線形
電子国土 地理院地図 空中写真より



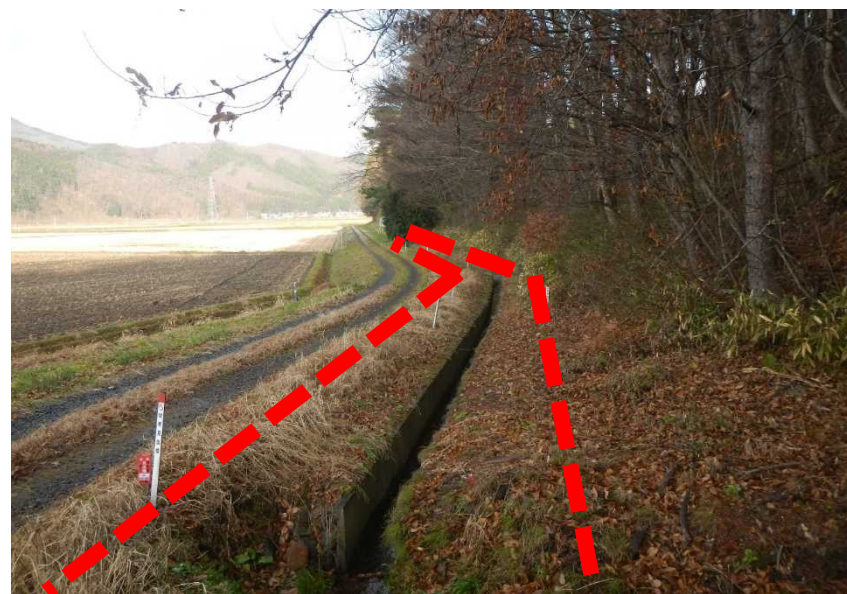
松崎町新張の路線跡(バイパスの南側路地)



松崎町 J A 営農センターの西側

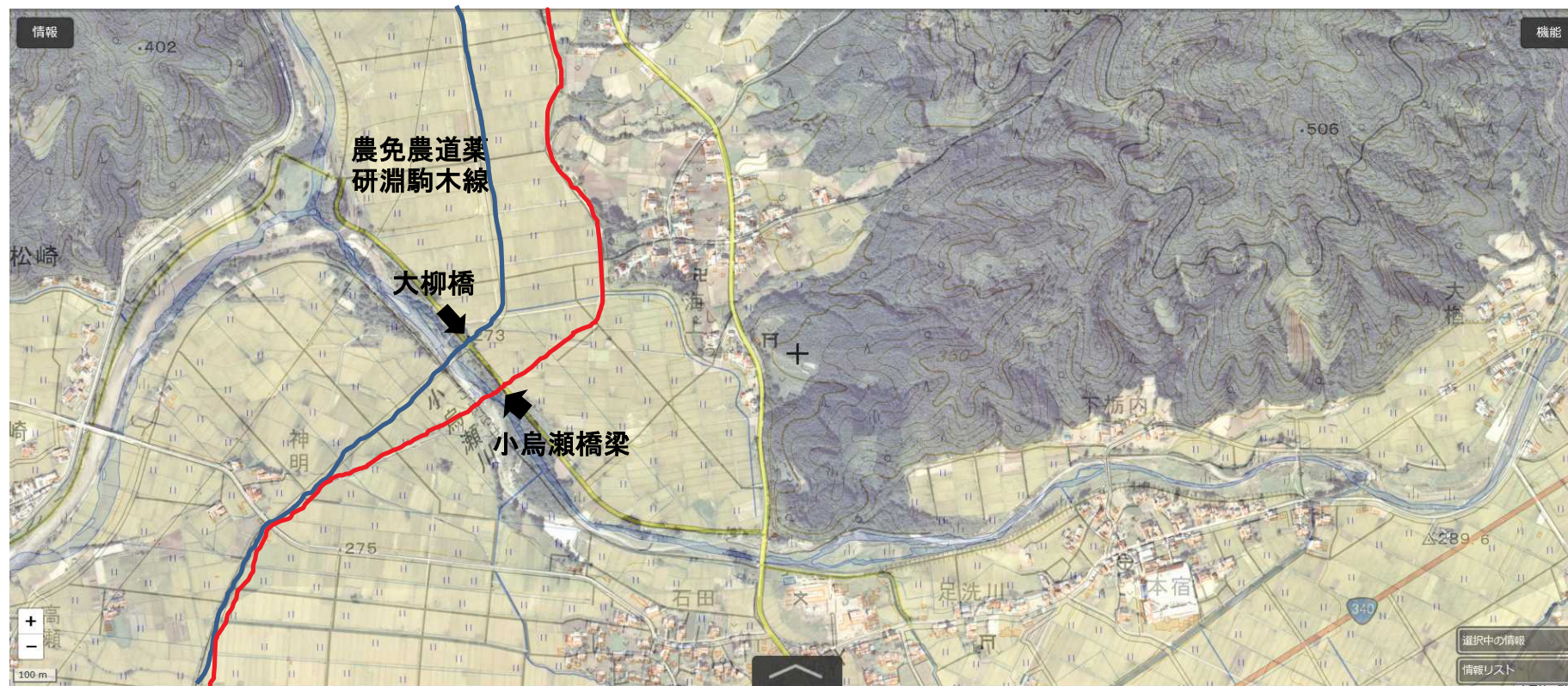


土淵町似田貝付近の圃場の畔



松崎町海上集落付近の段丘の縁辺部

小烏橋梁の位置



大柳橋から133m上流地点

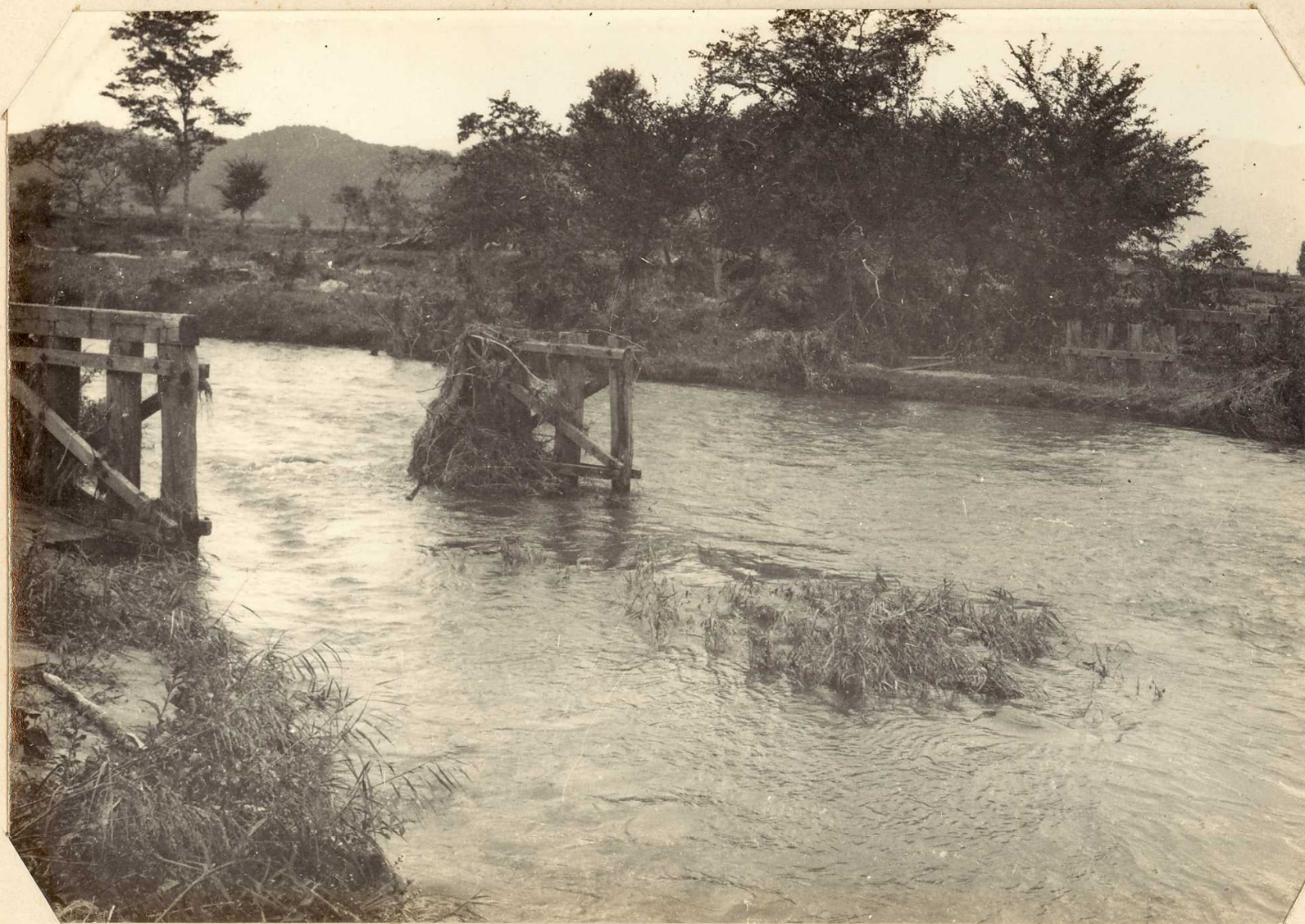


左岸(海上集落)側から撮影 小鳥瀬川橋梁

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より

(延長 九一 米)

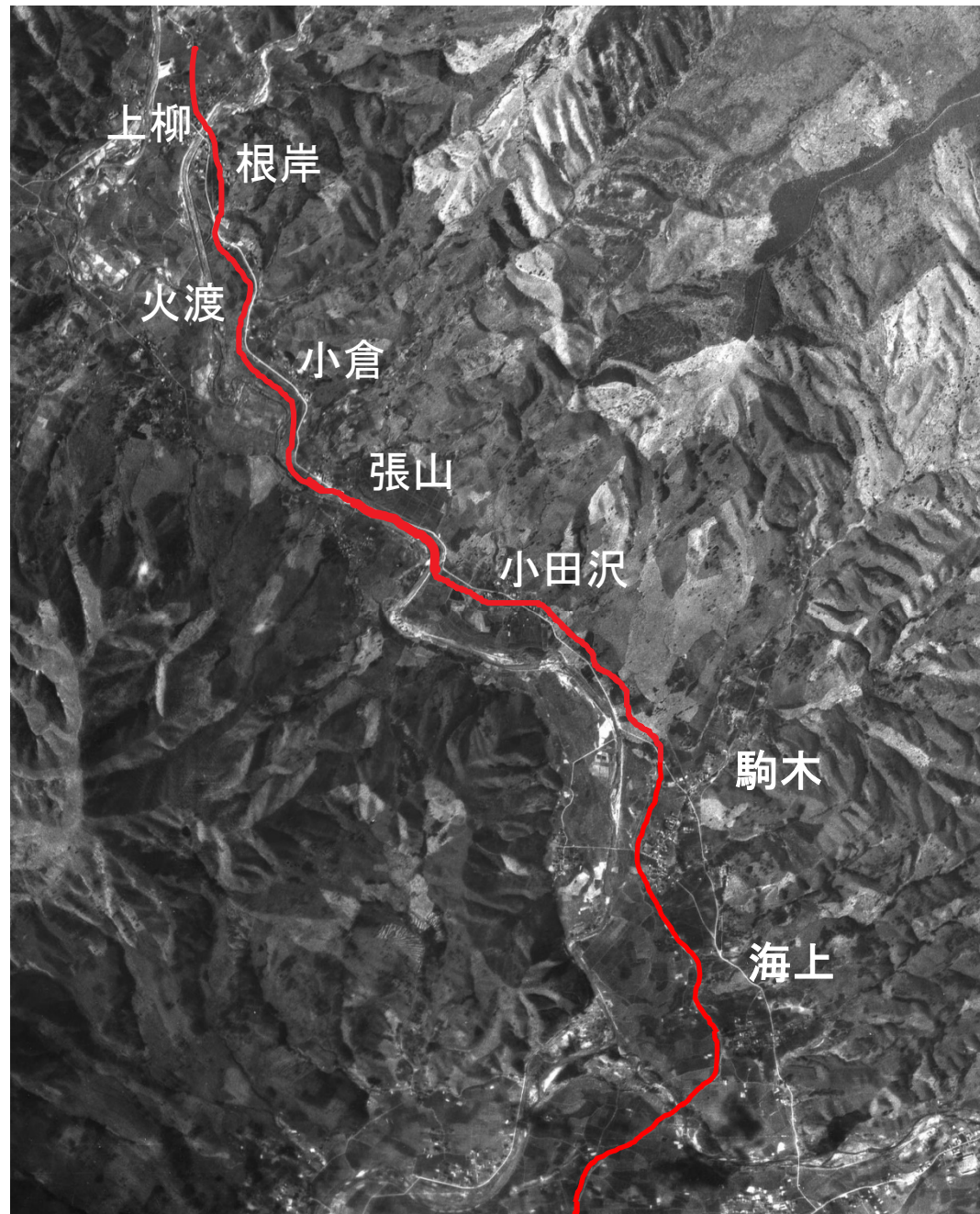
(橋桁が全部押し流され二町程下流の松林に止まった)



前 全

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より

廃止後の写真
でもあり、県道
と並行・交差し
ているため判
読が難しい。



1952年5月6日(昭27)の松崎村～上柳周辺 電子国土 地理院地図 空中写真より



1947年11月1年(昭22) 米軍撮影 空中写真

電子国土 地理院地図 空中写真より

電子国土 地理院地図 空中写真より



1947年11月1年(昭22) 米軍撮影 空中写真



松崎町駒木付近



小田沢付近



附馬牛町小倉付近



附馬牛町根岸付近



天ヶ森

根岸側

上柳側

上柳部落

上柳橋流失跡

(延長二五米)

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より

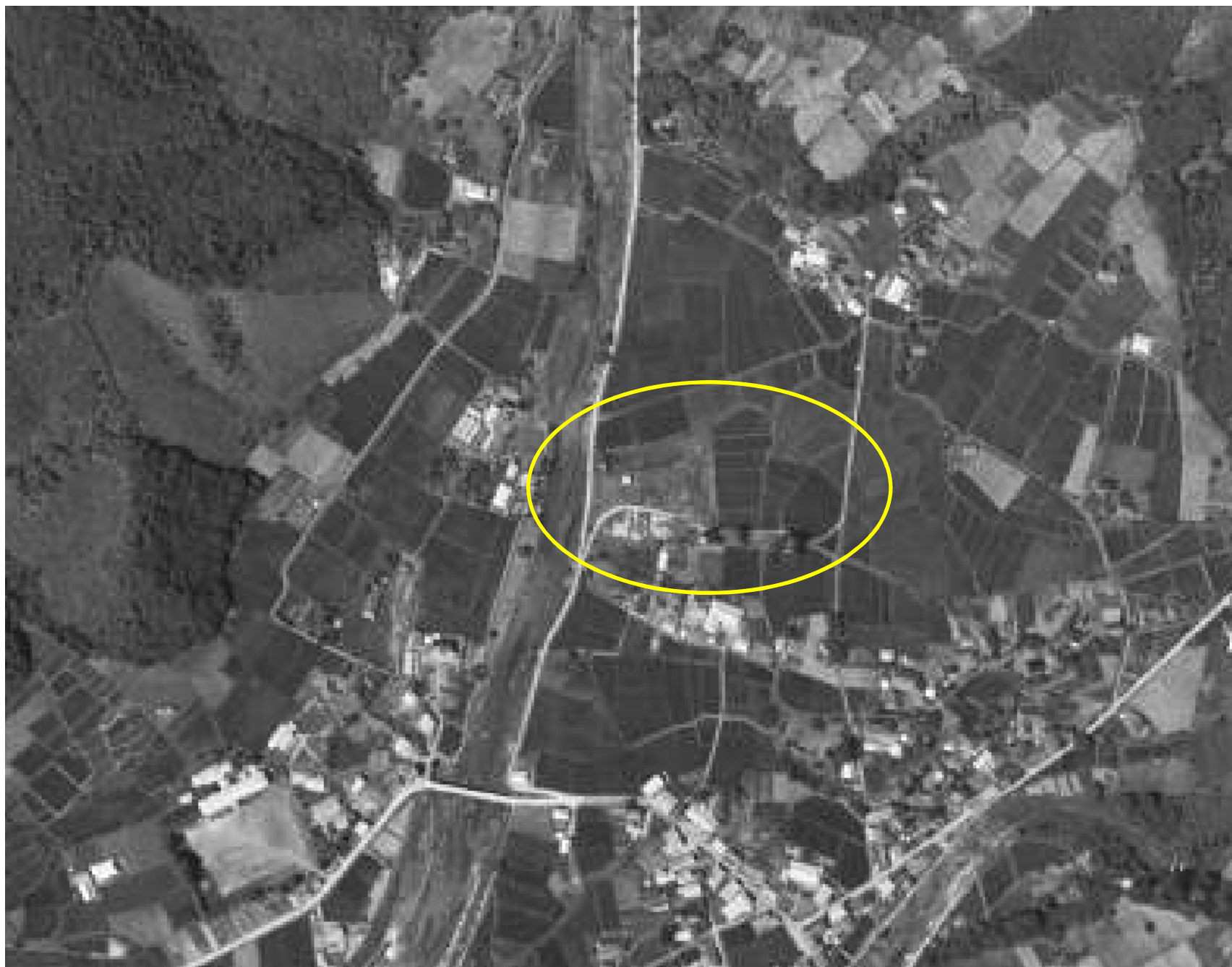


1952年5月6日(昭27)の附馬牛村(上柳～中滝)
電子国土 地理院地図 空中写真より

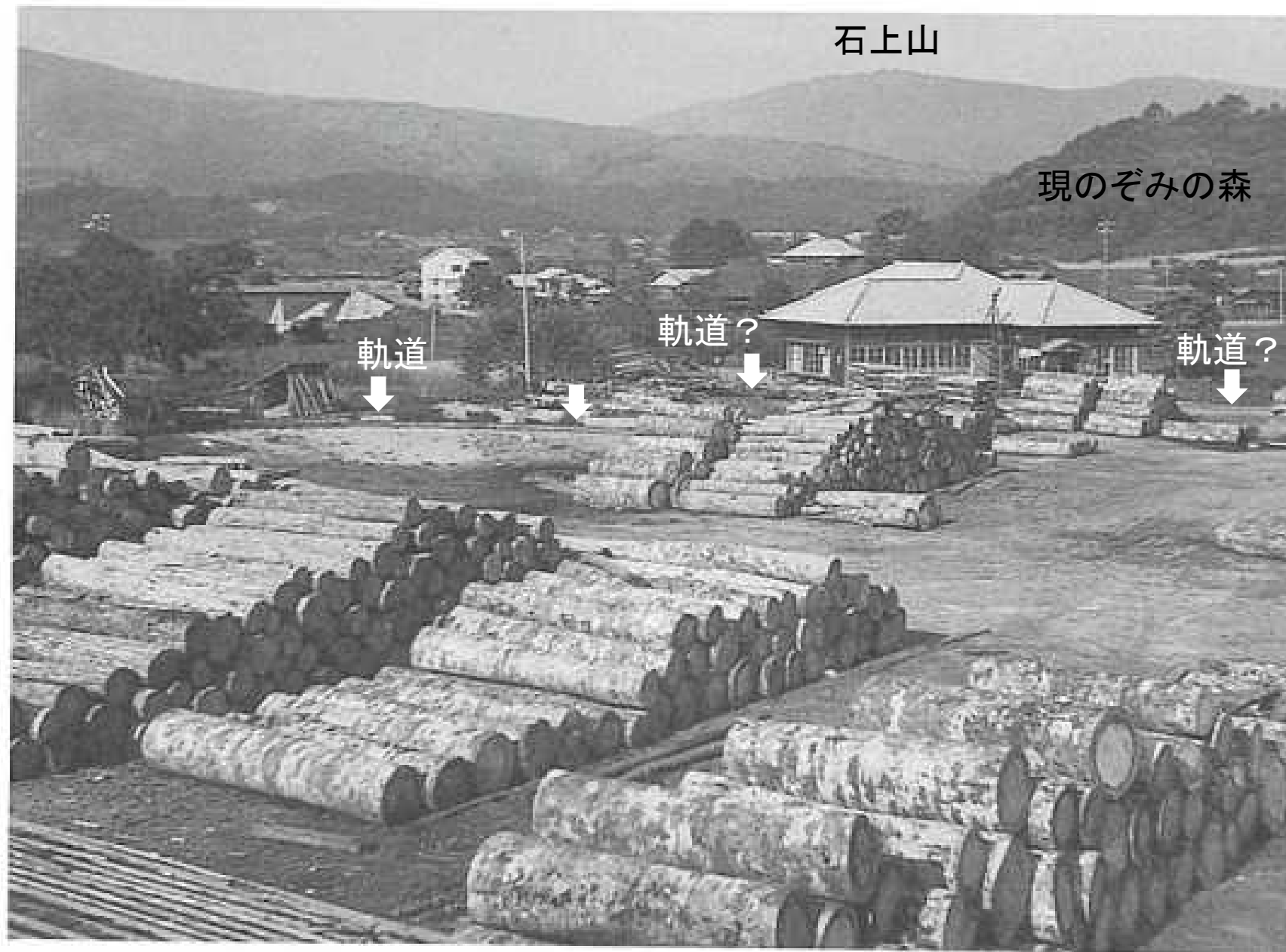


電子国土 地理院地図 空中写真より

1952年(昭27) 5月6日の上柳貯木場の空中写真の拡大図



電子国土 地理院地図 空中写真より 1967年(昭42)8月9日の上柳貯木場の空中写真の拡大図



上柳に昭和27年(1952)に設置された貯木場
「群峯」(全林野遠野営林署分会. 1993)より



運行中の森林鉄道(昭和31年6月25日) 上大出土場
「群峯」(全林野遠野営林署分会. 1993) より



石上山

水中貯木場のブナ原木

長さ31間2尺、幅9間、深さ11尺

56m 16m 3.3m

(定本附馬牛村誌)



上柳貯木場の風景

「群峯」(全林野遠野営林署分会, 1993) より

熊の林付近
(上柳貯木場付近)



↓ 貯木場への引き込み線跡

本線跡

附馬牛町和野
(コンクリート橋台跡)



犬湊

中滝



附馬牛町犬渚～中滝間（下流側から上流側）
（猿ヶ石川沿の軌道跡）



中瀧部落（六戸）遠望

（中央は欠壤埋没した耕地）
軌道は右岸を通つてゐた

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より



中瀧一小出間 軌道被害

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より

(軌条の下は殆んど洞になつてゐる)



軌道被害

(樹木による欠陥防止)
(前頁と同じ個所)

河流の湾曲部、水流の突当る個所は殆んど例外なく欠陥してゐるか此の地奥は珍らしく路体の被害を免れてゐる。原因は河岸に比較的多く樹木が生えてゐたためと認められる。

部落の一部の人々は洪水の際は河端の水が根こそぎ流れて来て橋脚に突き当り橋を流したり田畑を荒したりしたから河端の木は全部伐つて欲しいと云つてゐるこのことであつたが、此の寫真で見ると或る程度に樹木が繁茂してゐると此の度の様な洪水にさへ負けない護岸の力を有してゐると云ふことが証明される。

結局河岸には一層木を植えて欠陥を防ぐべきだと云ひ得る。此の寫真に寫つてゐる場所でも左端右端の木が少ない場所は比較的深く浸されてゐるのが判る。「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より

中滝下の橋



橋脚



橋台(下流側)

中滝上の橋

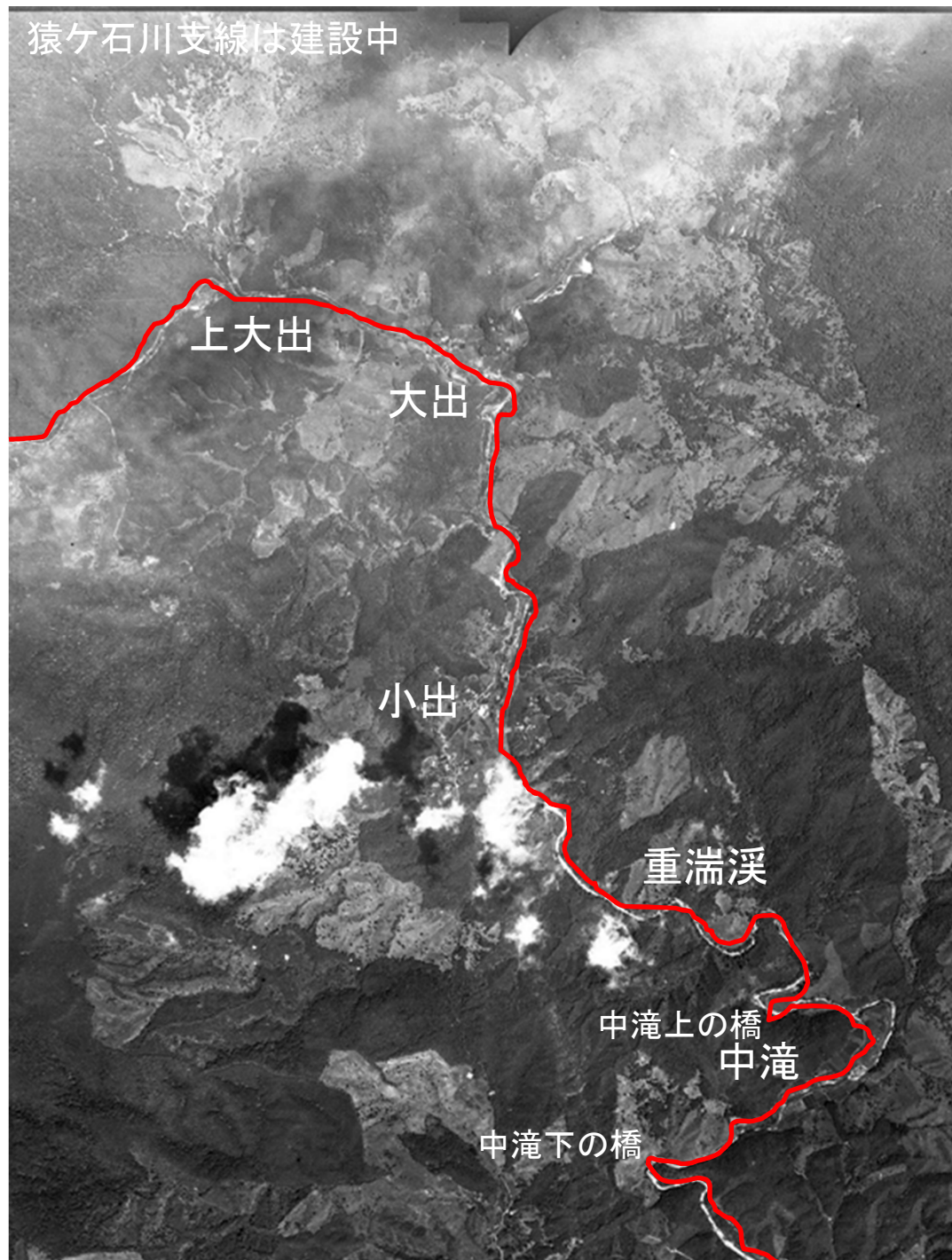


橋台(上流側)



橋脚

猿ヶ石川支線は建設中



1948年7月30日
(昭23)の附馬牛村
(重湍溪～上大出)
電子国土 地理院
地図 空中写真より



小 出 部 落 附 近

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より

(戸数 三〇戸)



大出部落 大出橋流失跡

(一三戸)

(延長二五米)

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より



「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より

大出部落を望む



附馬牛町小出
(正面の道路が軌道跡)



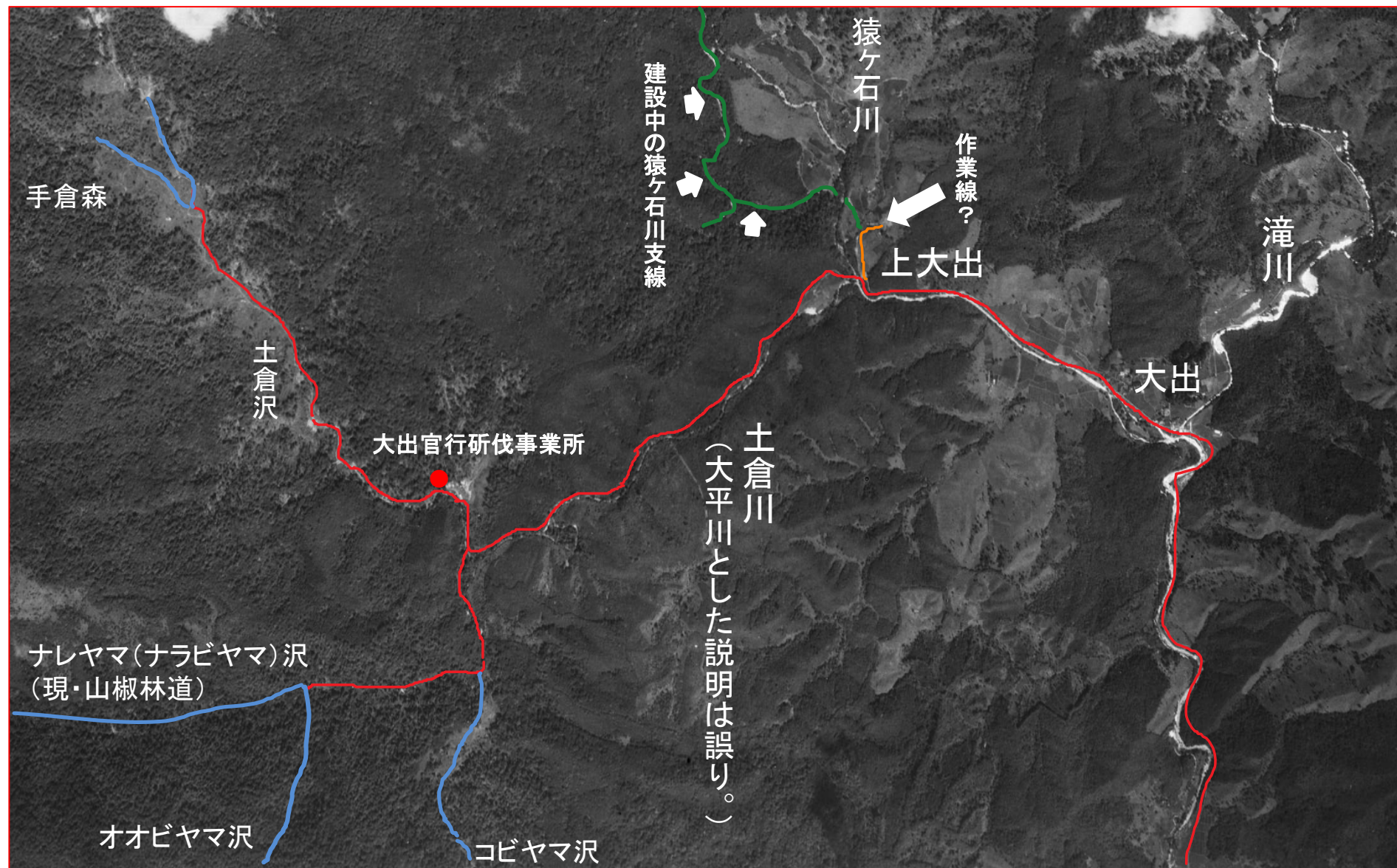
附馬牛町大出の橋梁
(猿ヶ石川合流点・大橋商店の裏)



附馬牛町大出の停車場跡付近
(アイオン台風後の停車場・大橋商店の横)



附馬牛町大出 公民館裏手
(アイオン台風前の停車場付近)



1948 (昭23) 年7月30日米軍撮影の大出上流地域
電子国土 地理院地図 空中写真より

—— 森林鉄道
—— 作業線



電子国土 地理院地図 空中写真より



上大出付近(下のラインが軌道敷、上のラインは謎の線形構造物跡)



運行中の森林鉄道(昭和31年6月25日) (追記:学習会後に上大出土場と判明)
「群峯」 (全林野遠野営林署分会. 1993) より



大出一附馬牛事業所間

(此間は比較的被害は少なく
此の程度の欠壊が数ヶ所あるのみ)

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より



附馬牛官行事業所

軌道なくしては附馬牛の事業は成立たない
一本棚。薬師岳の広大な資源を擁して
開発の基地であつた。
此の事業所の今後の運命は一に林道の
復旧成るか成らぬかに掛つてゐる。



大出官行斫伐事業所跡
(土倉沢)

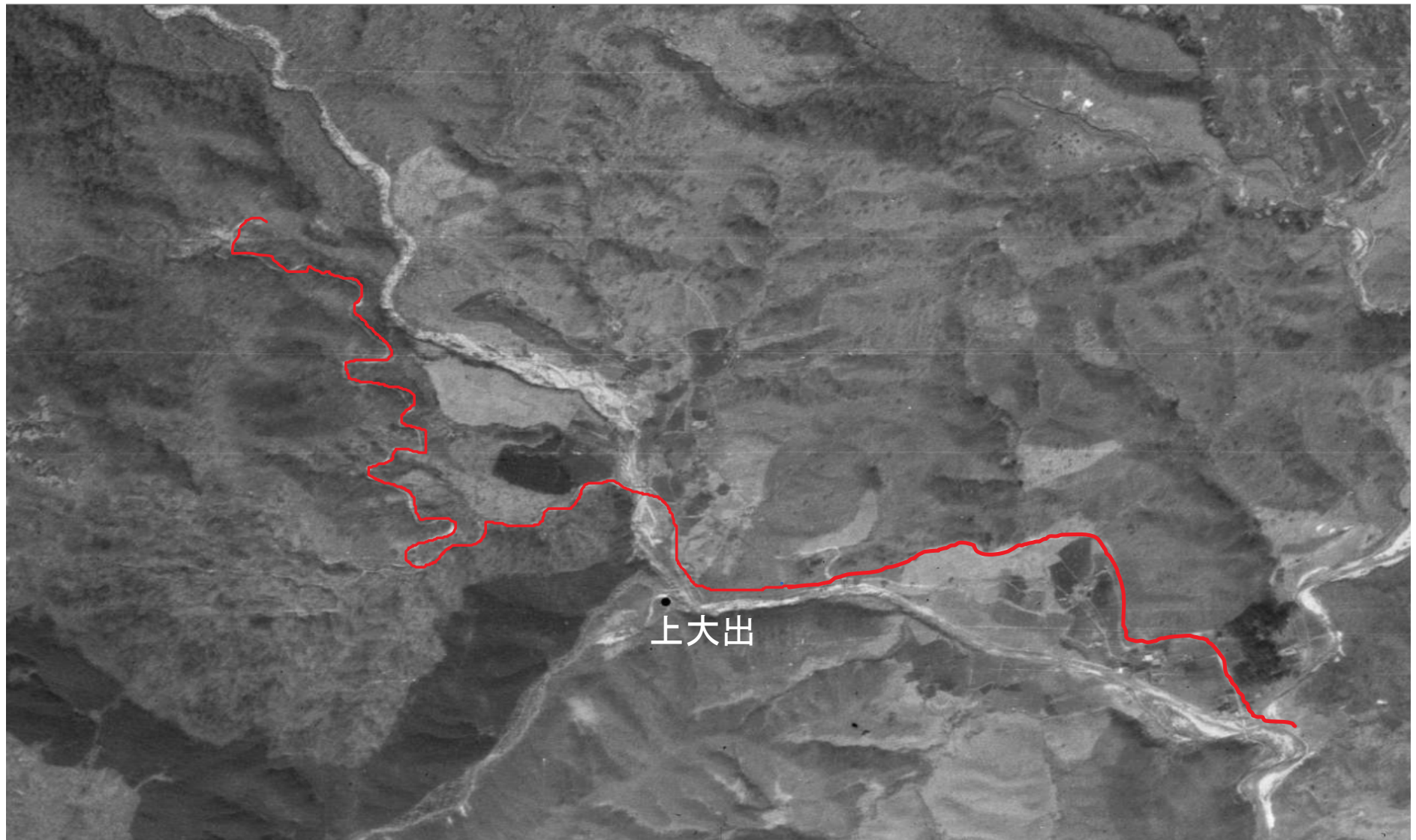


斧によるブナの伐採



鋸による大木の伐採 昭和25年、一本栴97林班

「群峯」（全林野遠野営林署分会. 1993）より



1952(昭和27)年5月10日の米軍撮影空中写真に見る、復旧後の猿ヶ石川支線

○猿ヶ石川支線復元図

現・附馬牛林道沿いの軌道が附馬牛村誌の地図に掲載されており、一部の証言もあるが空中写真等から線形を確認することができない。





猿ヶ石川支線の橋台(96林班)



猿ヶ石川支線の軌道跡(97林班ろ小班) 旧大出製品事業所の付近



大出製品事業所(栗滝沢)の痕跡 山泊の様子がうかがえる。





森林鉄道 点描

「群峯」（全林野遠野営林署分会. 1993）より



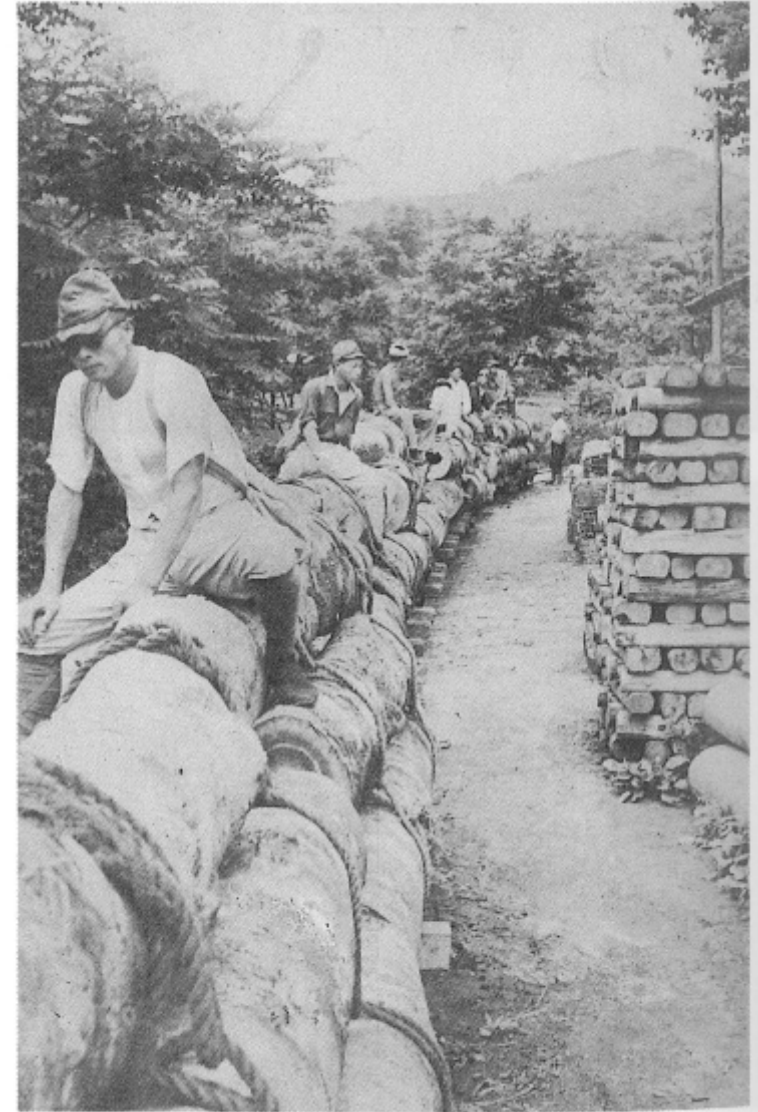
運行を担当した遠野営林署員



「群峯」（全林野遠野営林署分会. 1993）より 地域の住民の足としても活躍

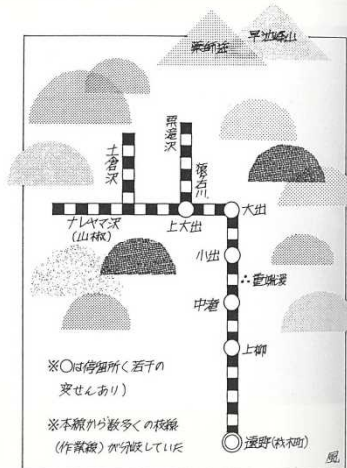


保線区員(5人1組)



略帽・ゲートル巻の姿から、戦後間もない頃の写真と考えられる。

「群峯」(全林野遠野営林署分会. 1993) より



◀ 昭和31年6月25日



解説の1934年(大正9年)敷設は誤り

遠野の森林鉄道
(附馬牛軌道)
一本 柵方面の天然広葉樹運搬を
目的に、一九三四年(大正九年)
敷設。昭和二年当時の延長二六
キロメートル。材木町の現・官舎
街及び事業所構内に貯木場と製材
所があり、沿線住民の交通手段と
しても重要な役割を果たした。
昭和二年のキャサリン台風に
続いて、翌年のアイオン台風によ
り早瀬川鉄橋が流失するなどの壊
滅的な打撃を受け、上柳から下の
路線が廃止された。
二四年から一時小出に土場を設
けたが、二七年に上柳貯木場を開
設し、三五年までブナなどの優良
材を運び続けた。
往時は、現・手鞍森林道を少し
入った辺りに事業所など山泊施設
があり、学校まであったという。



上は大出付近、左は貨車の点検



遠野貯木場、後は六角牛山



森林鉄道の痕跡



現在も残るレール（中滝～重湍溪）



現在も残るカーブレール（土倉林道）



森林鉄道の豆トロの車輪と車軸

さいごに

- 昭和4年(1929)～昭和35年(1960)までの約30年間、遠野に存在した森林鉄道
- 開通からいまだ1世紀も経ていない現代史ではあるが、その復元は困難な作業であった。
- 記憶や資料を有する方が他界することで、今後の研究は、さらに難しくなると思われる。
- 「今」を記録し、伝えていくことの重要性を痛感する。
- 本発表は、多くの先行研究を統合し、遠野の森林鉄道の全体像を明らかにしようと試みたものである。
- 遠野郷の現代史の1ページとして市民の皆さんに記憶してほしい。
- 多くの先行研究者の功績に感謝申し上げる。
- なお、今後の調査により、本発表内容が書き換わる可能性があることに留意されたい。

参考文献・謝辞

- 「群峯」全林野遠野営林署分会. 1993
- 平成30年遠野文化フォーラム報告書「遠野における森林とその変遷」沖義裕. 2019
- 「近代化遺産 国有林森林鉄道全データ 東北編」秋田魁新報社. 2012
- 「遠野市史」第四巻 遠野市. 1976
- 「定本附馬牛村誌」附馬牛村誌編集委員会. 1954
- 「特選森林鉄道情景」西裕之 講談社. 2014
- 「遠野営林署管内水害状況写真 昭和23年9月」撮影: 笹森秀雄 青森営林局. 1948

本資料の作成にあたり、以下の皆様に御協力いただきました。
厚く御礼申し上げます。

- 附馬牛町、松崎町及び土淵町の皆さん
- 矢部 三雄 様（アジア航測株式会社）
- 沖 義裕 様（林野庁森林技術総合研究所）
- 小笠原 晋 様（特定非営利活動法人 遠野山・里・暮らしネットワーク）
- 遠野市遠野文化研究センター
- 一般財団法人遠野市教育文化振興財団
- 全国林野関連労働組合遠野分会
- 東北森林管理局森林整備部技術普及課

学習会の訂正事項・補足事項等

【訂正事項】

○「大平川」と説明したのは「土倉川」の誤り

→国土地理院地図では、「土倉川」とされています。国有林の図面に「大平川」とされているのは、かつて土倉川の周辺をかつて「デエビラ」と呼び、地元の方が「デエビラの川」と呼称していたことから、大(デエ)平(ビラ)川と国有林の図面に記載されたものと考えられます。

○猿ヶ石川合流点は、滝川との合流点(大出)ではなく、土倉川との合流点(上大出)のこと。

→路線距離を計測して誤りが判明

○昭和31年の運行中の森林鉄道の写真

→署内から当時の別写真が見つかり上大出の土場(停留場)であることが判明

【補足事項】

○材木町の町名

製材工場が集積し、上組町と大工町の間に通りを開設して材木町(通称町名)とした。

住居表示の施行(昭和38年)により町名となった。

○ブレーキ担当を「ホッタ」と言った。トロッコのブレーキである「堀田式制動機」に因む。

○ナレヤマ沢は、国土地理院地図では、ナラビヤマ沢とされています。ナラビヤマは「檜尾山」と漢字表記するものと考えられます。ナレヤマは地元の高齢者の呼称で、漢字表記では「檜山」であり、国有林の図面ではナレヤマ川を採用しています。類推ですが、オオビヤマは「大尾山」、コビヤマは「小尾山」、ナカビヤマは「中尾山」が本来の意であり、土倉林道の「大美山橋」は、これに佳字をあてたものと考えます。