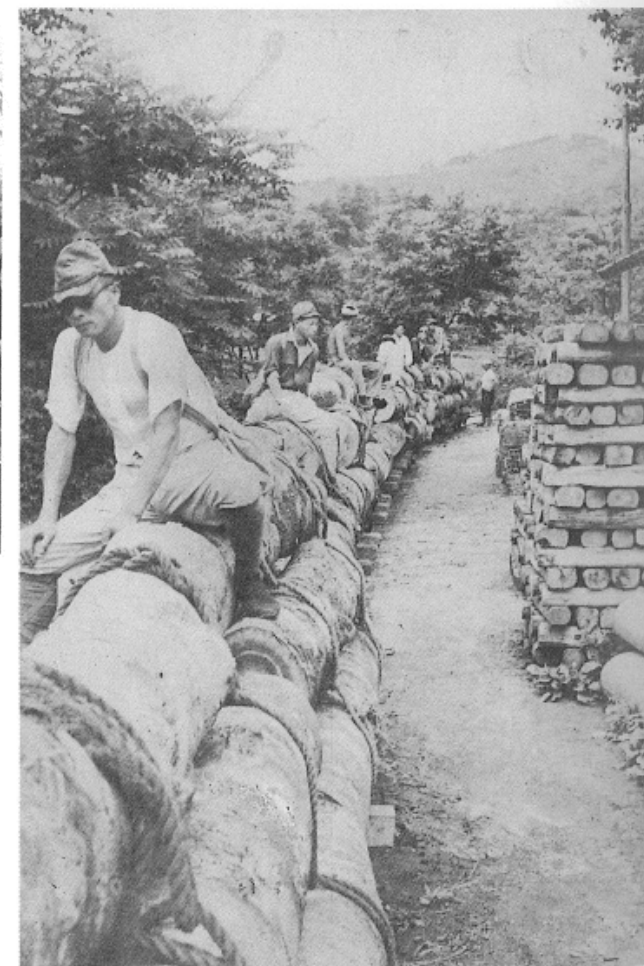


遠野の森林鉄道について ver.1



国民の森林・国有林

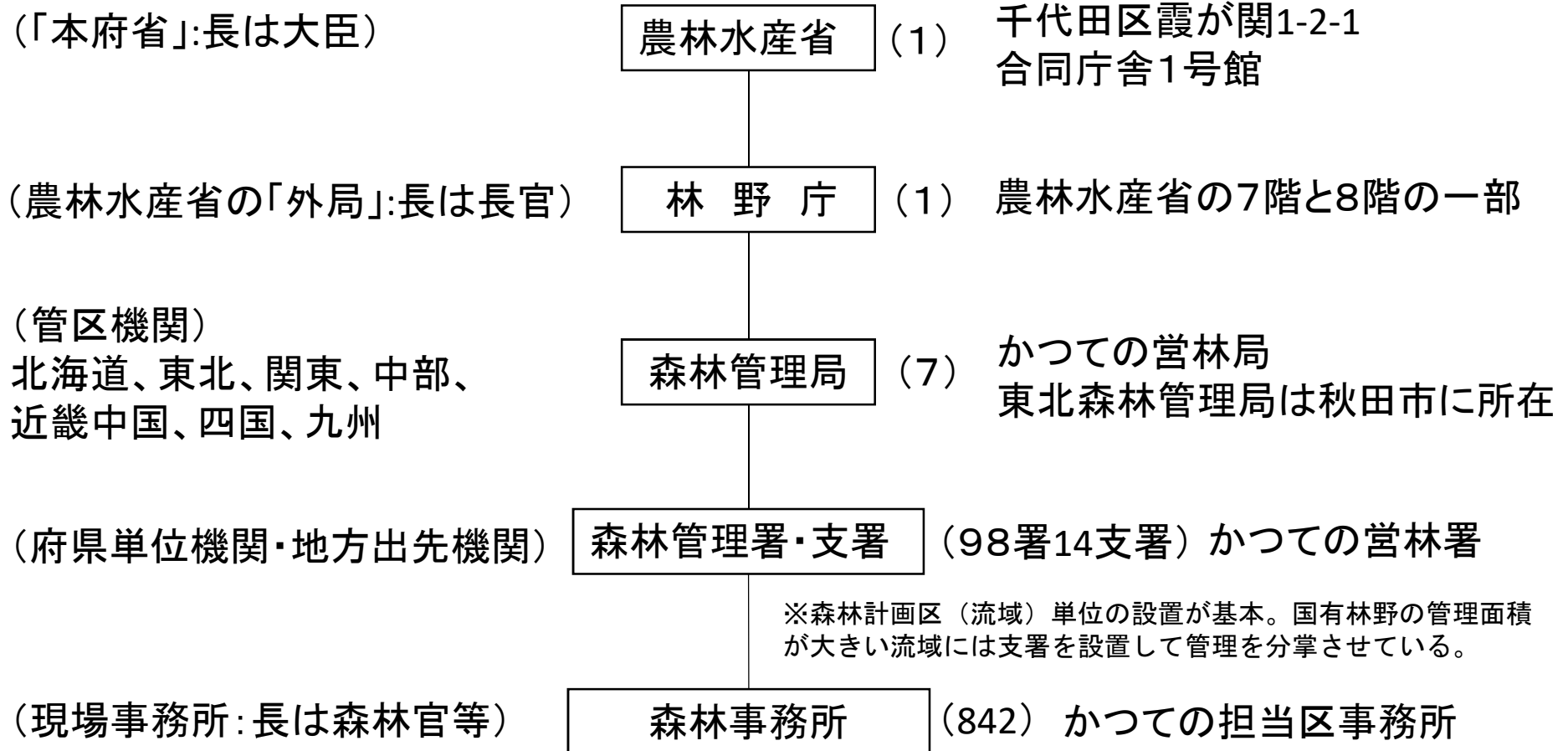
令和2年11月
岩手南部森林管理署遠野支署





国民の森林・国有林

国有林の組織



○全国の国有林野面積758万ha 国土面積(3,780万ha)の約2割、全森林面積の約3割

○国有林の管理経営の目標は森林の公益的機能の維持増進、林産物の安定供給、地域振興と住民福祉の向上への寄与

since 1888

岩手南部森林管理署遠野支署の概要



事 項	概 要
管轄区域 （農林水産省令による。）	遠野市 82,597 ha 花巻市 40,435 ha （旧稗貫郡大迫町及び和賀郡東和町に限る。） 合計 123,032 ha
国有林野面積 （国有林野率）	36,366ha （30%） うち遠野市 29,448ha （36%） うち花巻市 6,918ha （17%） （花巻市は旧大迫町及び旧東和町に限る。）
職員数	37名（定員内18名、非常勤19名） （令和2年9月1日現在）
担当区数	6 担当区 （土淵、上郷、附馬牛、宮守、大迫、達曽部）
森林事務所数	4 事務所 土淵、附馬牛、宮守、大迫
共用林野契約数	6 契約（R元年度末）
分収造林契約数	287 契約（R元年度末）
丸太生産予定量 （R2年度）	25,000m ³ （新型コロナ禍の影響で減産の見込み。）
立木販売予定量 （R2年度）	32,304m ³ （新型コロナ禍の影響で減量の見込み。）

3

1 森林鉄道とは

(1) 概要

- 森林鉄道とは、**木材を運搬するための林業専用の鉄道**
- 主に、明治時代後半から昭和40年代にかけて活躍
- 建設・運営主体は国（国有林、御料林）によるものが大半
- 国有林森林鉄道の全路線数は、1,000路線、延長は8,000km

(2) 歴史

- 「川流し」に代わる木材の輸送方法として誕生
 - ダム建設や伐採量の増大で「川流し」が困難になった。
- 明治34年の宮内省の**阿寺軽便鉄道**が我が国初の森林鉄道
 - 生活物資輸送用だった。
- 木材輸送目的では、明治41年の**津軽森林鉄道**が最初
- 昭和30年代以降、トラック輸送に代わられ急速に廃止
- 現役は、国有林の「安房森林鉄道」と京大演習林の「芦生森林軌道」のみ

（３）森林鉄道と軌道（国有林の区分） 例外は多数あるので留意

昭和21年まで（昭和21年に森林鉄道に１本化）

動力車を使用	森林鉄道
動力車を使用せず	軌道

昭和28以降

高規格線	森林鉄道 1 級
低規格線	森林鉄道 2 級

なお、一般用語としての「軌道」は、線路の路盤上にあるレール（軌条）、枕木などを総称して「軌道」と言う。

（例）森林鉄道の軌道敷



来内地区から出土した森林鉄道の 6 kg レール
作業線に使用した可能性がある。

【附馬牛村誌の記述】

○12ポンドレールを使用

○軌間二尺六寸（注：762mm）

【参考】 鉄道の軌間

分類	軌間 (代表的なもの)	国内事例	海外事例
広軌	1, 524mm	特殊事例のみ	旧ソ連邦諸国とその友好国 フィンランド、モンゴル等
標準軌	1, 435mm	新幹線 京成電鉄 関西私鉄の多数	世界で最も普及している。 欧米の大部分の鉄道
狭軌 (サブロク)	1, 067mm	JR在来線 関東私鉄の多数	旧イギリス植民地諸国の多く
特殊狭軌 (ニブロク)	762mm	軽便鉄道の多くが 採用 (旧釜石線など) 森林鉄道(国有林)	阿里山森林鐵路 (台湾)

1,524mm



1,435mm



1,067mm



762mm



【参考】 広軌の鉄道 VRグループ（フィンランド）



サンタクロースエクスプレス（ヘルシンキ～ロバニエミ）

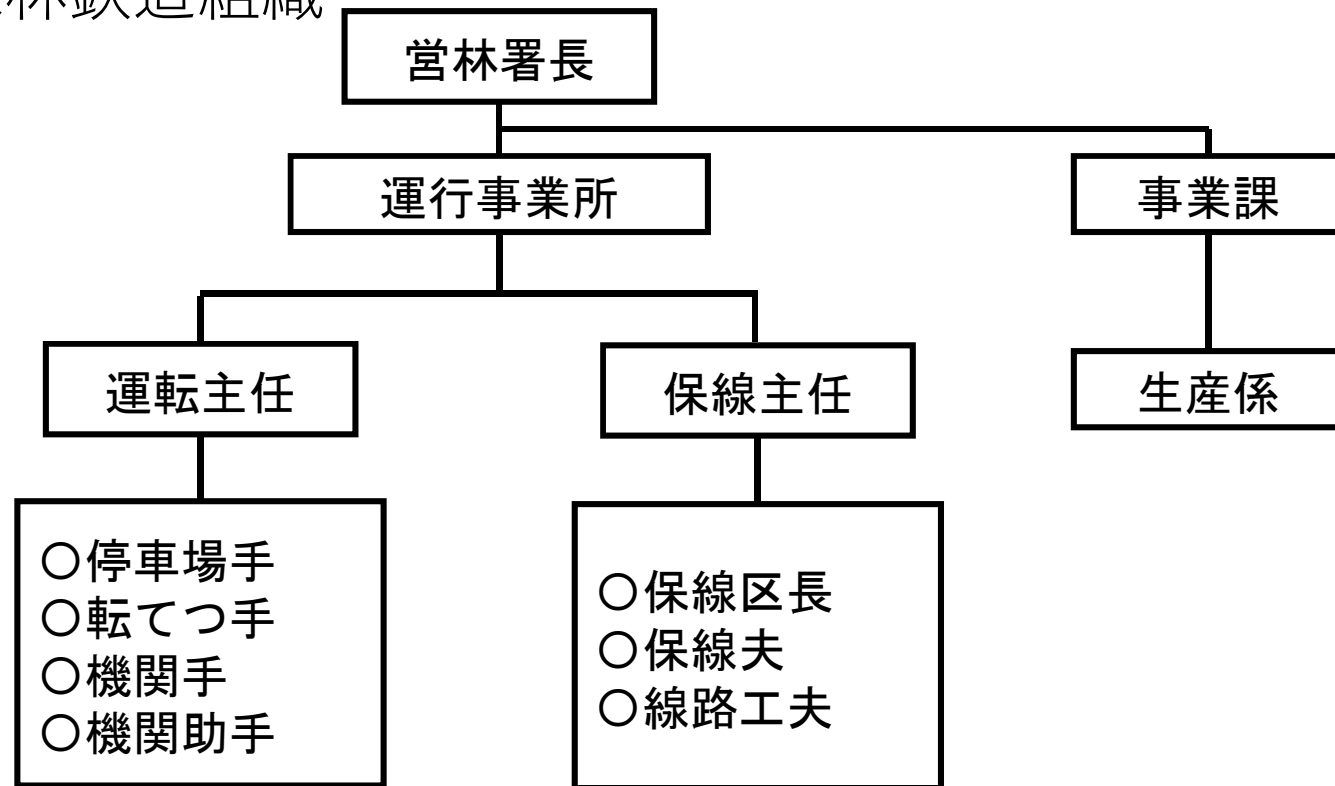


←
D L
ロバニエミ 駅

→
近郊電車
ヘルシンキ 駅



(4) 森林鉄道の運営
○国有林の森林鉄道組織



規模が大きかった津軽森林鉄道と大湊森林鉄道は、特別に、青森運輸営林署と上松運輸営林署が設置され運営した。

【遠野市史 (p39-p40) の記述に見える附馬牛軌道】

- 車両は10両
- 乗員4人 (運転1人、制動3人)
- 保線員5人

(5) 森林鉄道の車両

○豆トロ（トロッコ）動力なしの台車、ブレーキで制動

○ガソリンカー 豆トロの回送に使用

○機関車

蒸気機関車 ボールドウィン、ライマ、コッペル社製など
雨宮製作所、協三工業、国鉄釧路工場など

内燃機関車（ガソリン、ディーゼル、木炭ガスなど）
加藤製作所、酒井工作所、協三工業製など

○客 車 職員・人員輸送用

○モーターカー 職員巡視用

○そ の 他 通学車、理髪車、お召し車両など



赤沢自然休養林 ボールドウィン1号機



津軽森林鉄道 酒井工作所製内燃機関車



仁鮎林道・能代営林署

（写真は林野庁HPより）

2 附馬牛林道（軌道）

（1）建設の背景①

附馬牛発電所の建設



堰堤の作設



河川による流送の阻害



森林鉄道の建設の促進

大正末期までは盛んであった

猿ヶ石川の流送の衰退

- ・ 昭和6年11月：盛岡電灯（株）が営業を開始
- ・ 遠野地方や釜石鉱山に電力供給
- ・ 発電所の建物は、遠野地方で2番目の鉄筋コンクリート製の建築物

このページは沖義裕氏（林野庁森林総合研修所）作成資料を加工して作成。



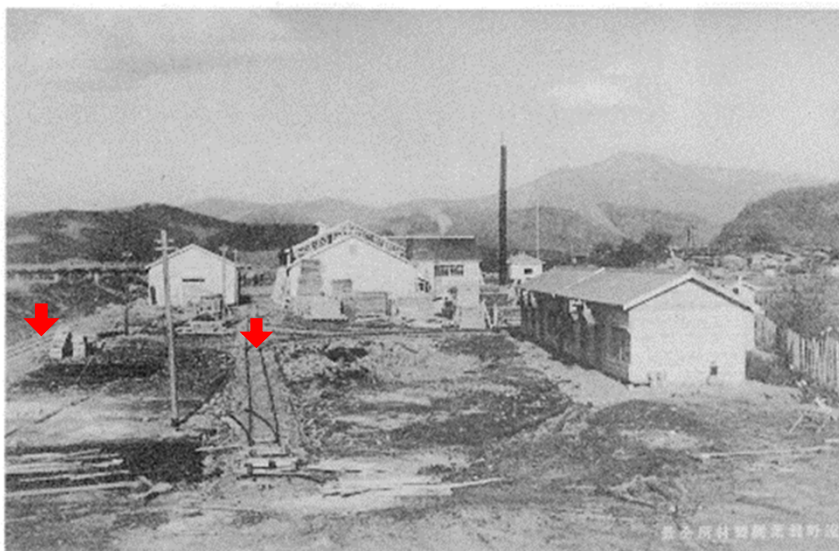
取水堰堤(重湍溪の上流側)



附馬牛水力発電所

(1) 建設の背景② 奥地資源の開発

軌道や引込線が写りこんでいる。



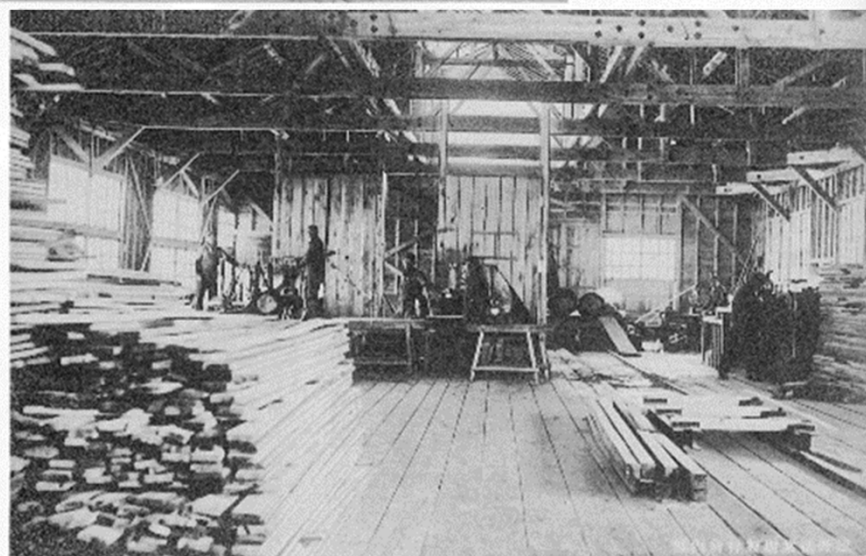
この三枚はウラが葉書になっていたが、セツトで作成されたと思われるがいきさつはわからない

昭和10年（1935）に、先導工場として官営フローリング工場（遠野闊葉樹製材所）を上組町（現材木町）に開設。

材木町の町名は、これを契機とした製材業の集積に由来するものである。

※昭和十二年
ブナ、〇一m外、ナラ、セン、ホホ、
カツラなど計一、二三七mを製材

写真右下に「遠野闊葉樹製材所内部」と記されている



「群峯」（全林野遠野営林署分会. 1993）より

昭和恐慌（S4）後の時局救済事業（S7-9）として大規模な公共事業が行われた。

昭和8年3月8日 1933年3月8日 岩手日報 紙面

早池峰森林軌道

陳情の一行大急ぎで帰町す。

附馬牛村早池峰山麓から遠野町に森林軌道速成陳情のため遠野、松崎、附馬牛の
関係町村長及び町村有志は二日午後四時四十七分遠野駅発列車で出発したが青森に
於て三陸沿岸の震災を知り急ぎ帰町せる小原町議は語る。

今回の災害は多分尻内地方を進行中まで少しも知らなかった。青森附近に至りて
車中の噂となり一行は大いに心配し青森駅に至り下車するや駅長に聞いたら判然せ
ず其の中に東奥日報の号外で災害の大きい事を知り急速に榛葉宮林局長に陳情の上
午後一時半の急行で花巻に下車直ちに自動車貸切で一行は午後十時頃帰町したが陳
情の様子は頗る好結果にして八年度より九年度には土工を終え十年度には軌道を敷
き完成の見込であると言明したが農林省の予算次第早める予定である。

津波デジタルライブラリィ

<http://tsunami-dl.jp/>



- アイオン台風前(～S23)の路線
- アイオン台風後の路線
- S25-27に廃止になった路線

停留場・貯木場

- 赤はアイオン台風前に設置
- 青はアイオン台風後に設置

電子国土 地理院地図を使用

(2) 附馬牛林道 (軌道) の沿革① (戦前)

【大出を起点とした軌道の開設】

昭和4 (1929) 年度 附馬牛村大出部落から上流の一本櫛国有林99林班までの3,929mを開設

総延長 3,929m

昭和5 (1930) 年度 大出部落から下流側の中滝山国有林までの5,351mを延長開設

総延長 9,280m

昭和6 (1931) 年度 中滝山国有林から上柳までの5,904mを延長開設

総延長 15,184m

【遠野貯木場 (現材木町) までの開設】

昭和10 (1935) 年度 上柳から遠野貯木場までの11,057mを延長開設

総延長 26,241m

【土倉沢 (手倉森) までの開設か】

昭和15 (1940) 年度 既設終点から一本櫛国有林 100林班まで1,495mを開設

【ナレヤマ (ナラビヤマ) 沢・オオビヤマ沢出合までの開設か】

総延長 27,736m

昭和17 (1942) 年度 1,410mを延長開設

総延長 29,146m

※沿革は、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) を元に作成

【遠野市史第四巻 (p39-p40) の記述】

- ・ 年間の森林鉄道の木材輸送量は**3,000^{m³}**
- ・ 車両は10両で1列車あたりの積載量は**12^{m³}**
- ・ 遠野から一本櫛国有林を片道2時間40分で運行。1日1往復
〔遠野貯木場 (材木町) ~上柳60分, 上柳~大出60分, 大出~山元40分〕
- ・ 乗組員は4名、保線員は5名

(2) 附馬牛林道(森林鉄道 1 級)の沿革②(戦後)

※沿革は、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)を元に作成

【アイオン台風による被害】

昭和23(1948)年度 遠野貯木場から猿ヶ石川合流点(上大出の土倉川との合流点)までの24,000mを牛馬道に格下げ(早瀬川の橋梁の流出、川沿いの軌道に大きな被害)

総延長 5,146m

【上柳貯木場を拠点とした森林鉄道の再建と土倉川上流路線の廃止】

昭和24(1949)年度 猿ヶ石川合流点から小出までの4,100mを牛馬道から格上げ開設(小出に貯木場を設置)

総延長 9,246m

昭和25(1950)年度 小出から中滝までの3,000mを牛馬道から格上げ開設
終点から2,540mを牛馬道に格下げ

総延長 9,706m

昭和26(1951)年度 中滝から上柳貯木場までの5,505mを牛馬道から格上げ開設
終点から1,840mを牛馬道に格下げ

総延長 13,371m

昭和27(1952)年度 林道終点から以奥全部766mを牛馬道に格下げ

総延長 12,605m

【猿ヶ石川支線の時代】

(昭和25年度～昭和37年度) 次のページに記載

【森林鉄道の終焉】

昭和33(1958)年度 8,505mを牛馬道に格下げ(小出～上柳貯木場)

総延長 4,100m

昭和34(1959)年度 2,400mを牛馬道に格下げ(小出～大出)

総延長 1,700m

昭和35(1960)年度 全線を廃止(大出～上大出)

(3) 附馬牛林道猿ヶ石川支線（森林鉄道2級）の沿革

※沿革は、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）を元に作成

昭和22（1947）年度	大出から一本櫛国有林までの2,360mを開設（未成工事）	総延長2,360m
昭和23（1948）年度	アイオン台風被害により全線を廃止	総延長 0m
昭和25（1950）年度	入口から96林班までの1,060mを開設	総延長1,060m
昭和26（1951）年度	既設終点から96林班ほ小班までの1,840mを延長開設	総延長2,900m
昭和28（1953）年度	既設終点から96林班い小班までの1,000mを延長開設	総延長3,900m
昭和29（1949）年度	既設終点から栗滝沢750m地点までの2,180mを延長開設	総延長6,080m
昭和37（1962）年度	全線を廃止（上大出土場～終点）	総延長 0m

- 上柳貯木場を拠点として、一日に2往復（聞き取り）
- 上柳貯木場にプールが設置されたことにより、奥地のブナ資源を貯蔵・管理し、有効活用（フローリング材など）することが可能になった。
 - ※戦前は遠野貯木場に設置された官営広葉樹製材工場で加工していた。
- 地域住民も輸送したが乗車賃は不要（旅客営業ではないため。）（聞き取り）
- 昭和33年頃には木材輸送は行われなくなり機関車の運行停止（西裕之,2014）
- 昭和38年2月 最後のディーゼル機関車が廃車（西裕之,2014）

(4) 森林鉄道の終焉

- トラック性能の向上や自動車道建設技術の向上により、トラック運材が有利に。
- 「国有林林道合理化要綱」（昭和34年）林道の新規開設は原則として自動車道に。
- 森林鉄道一列車分をいすゞTS/W 2～3台で輸送可能



上柳貯木場から遠野中心部に向けて木材を運搬するボンネットトラック 「群峯」（全林野遠野営林署分会. 1993）より

- 昭和31年(1956)頃の機関車
 - ・加藤製作所製4.6t機 (S16製)
 - ・加藤製作所製4.6t機 (S23製)
 - ・協三工業製特殊軽量機 (S29製) 土木用

特選森林鉄道情景 西裕之(2014)より

附馬牛の森林鉄道の最後

- 昭和33年頃には運行停止
- 酒井工作所製4.5t機関車は残材処理や路線撤去のため昭和37年まで残されていたが昭和38年2月付けで廃車

特選森林鉄道情景 西裕之(2014)より

昭和29年頃の森林鉄道

(アイオン台風の被害で上柳～遠野
貯木場間は廃止されている。)

詳細の解らない軌道の表示
(作業線か誤記載ではないか。)

猿ヶ石川支線
〔森林鉄道2級〕
(上大出～猿ヶ石川上流)

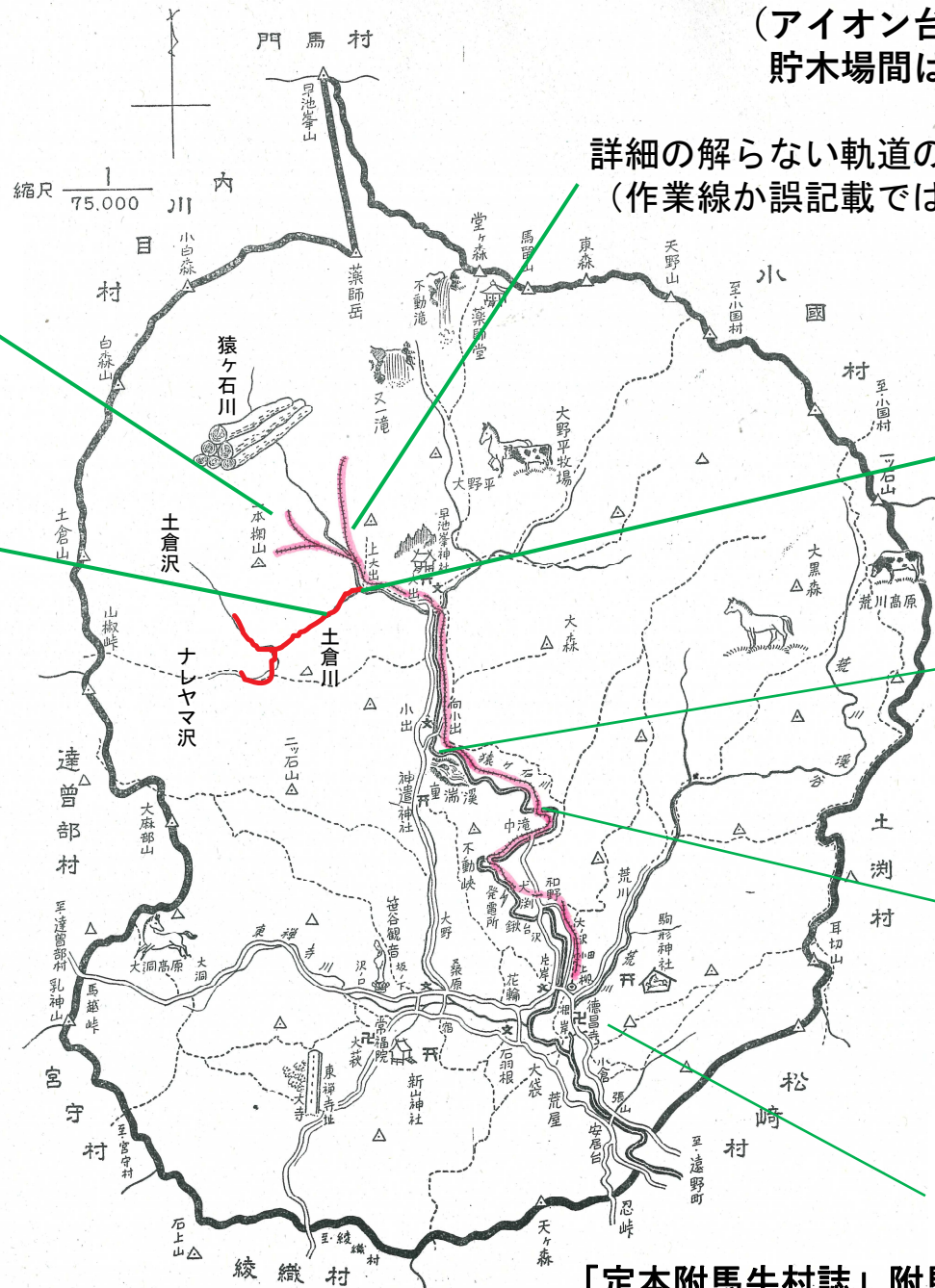
S27年度までに
廃止された路線
(上大出～土倉川上流部)

猿ヶ石川合流点
(上大出土場)

小出貯木場

附馬牛林道
〔森林鉄道1級〕
(上柳～上大出)

上柳貯木場





附馬牛軌道を走行中の加藤製作所の5トン内燃機関車076号機(木炭代燃装置付)
遠野文化研究センター提供



(戦前の絵はがき) 早瀬川の鉄橋を渡る森林鉄道
「群峯」 (全林野遠野営林署分会. 1993) より



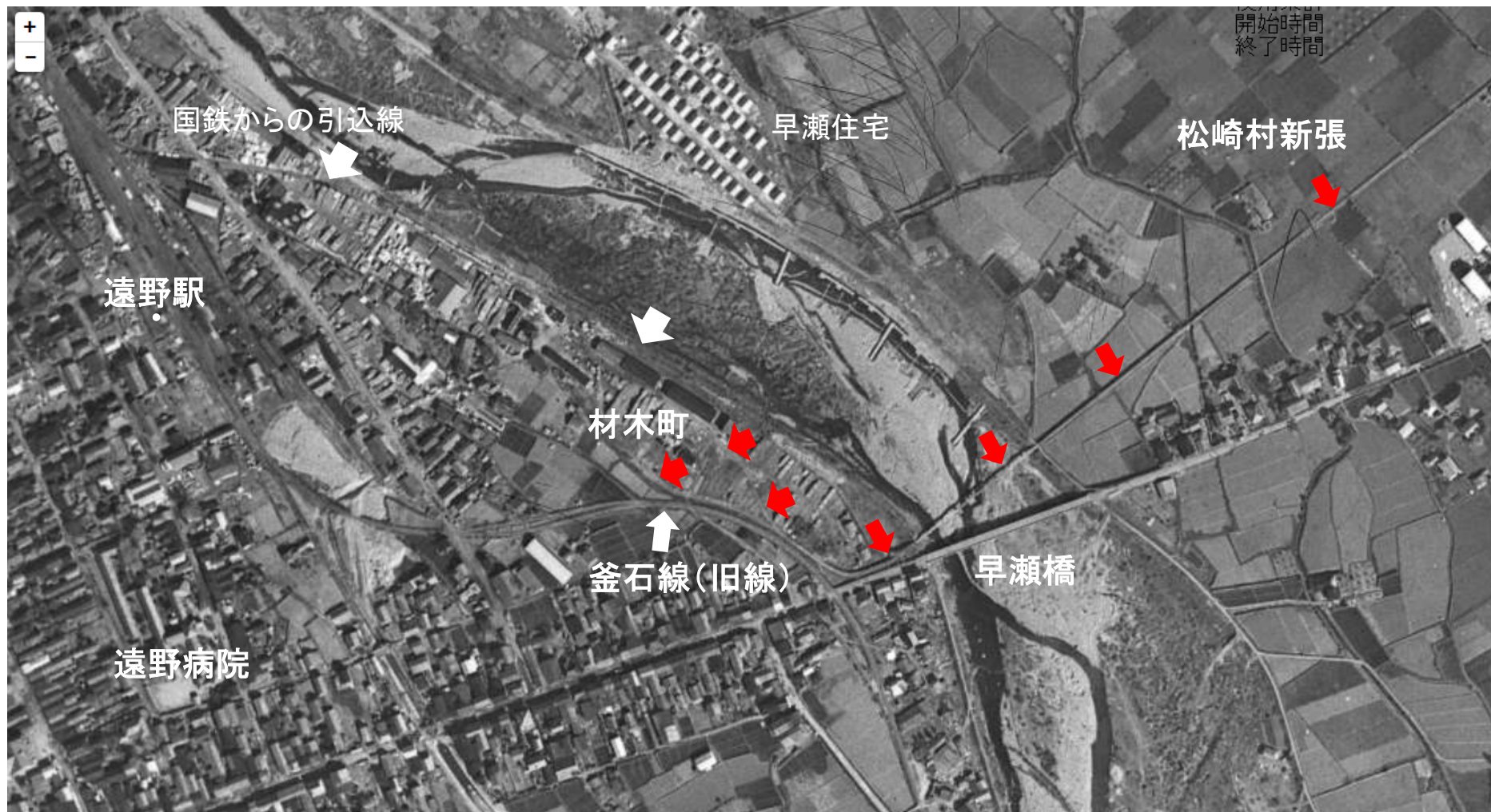
旧遠野町の材木町にあった貯木場 「群峯」 (全林野遠野営林署分会. 1993) より



1948年5月15日(昭23)

アイオン台風で橋梁が流出する前の森林軌道(赤矢印)

電子国土 地理院地図 空中写真(米軍撮影)より (解説は遠野支署で記入。以下同じ)



1948年5月15日(昭23) アイオン台風で橋梁が流出する前の森林鉄道の軌道(拡大図)
電子国土 地理院地図 空中写真より



上早瀬橋上より
大工町方面を望む

早瀬川軌道橋から貯木場へと下るスロープ、ここから分岐して旧釜石線に接して下るスロープもあった。



遠野貯木場附近早瀬川の軌道橋プレートガーター

(延長一〇八米)

→ ◎ ←
後方は遠野貯木場を隔てて遠野町を望む

九月二十三日の状況

以下 笹森 撮影

アイオン台風(1948.9.15-17)の直後の記録写真
「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より



濁流と化した遠野貯木場 其ノ一

(九月十七日午前の状況
以下五葉遠野営林署撮影)

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より



貯水場内 機関庫自動車庫 傾車庫附近(全部流失)

× ガソリン機関車

「遠野営林署管内水害状況写真」青森営林局(1948)より



現在の材木町(町裏国有林1林班)



コンクリート橋脚跡(町裏国有林1林班)