

下北半島における国有林森林鉄道の住民利用に関する予備的考察

－川内森林鉄道を事例に－

岩佐 光広¹・赤池 慎吾²・柏尾 珠紀³

(¹高知大学教育研究部人文社会科学系人文社会科学部門・²高知大学次世代地域創造センター・
³滋賀大学環境総合研究センター)

Preliminary Considerations of Local Residents Uses of National Forest Railway in Shimokita Peninsula: A Case Study of Kawauchi Forest Railway

Mitsuhiro Iwasa¹, Shingo Akaike² and Tamaki Kashio³

¹*Kochi University Research and Education Faculty Humanities and Social Science Cluster Humanities and Social Science Unit*

²*Center for Regional Sustainability and Innovation, Kochi University*

³*Research Center for Environment and Sustainability, Shiga University*

Abstract: In Shimokita Peninsula of Aomori Prefecture, the forest railway was introduced to transport timber of national forest overland during the Taisho era. However, some time after the introduction of the forest railway, local residents began to use it in their daily life as basic infrastructure. In this paper, we consider local residents uses of a national forest railway in the Shimokita Peninsula, particularly in Kawauchi area, based on descriptions in relevant literature and documents.

キーワード：森林鉄道，住民利用，下北半島，川内町

Keywords: Forest Railway, Local Residents Uses, Simokita Peninsula, Kawauchi

I はじめに

本論は、下北半島に敷設された森林鉄道の住民利用について、関連する文献や資料における記述をもとに予備的に考察することを試みる。それに先立って、本論の背景について説明しておきたい。

森林鉄道とは、山林から伐り出した木材を鉄道で輸送する林業専用インフラである（注1）。日本で森林鉄道が走り始めたのは明治時代後半のことで、それ以前に行われていた河川を利用した運材方法（流送）に代わる、より効率的な近代的輸送方法として導入された。その大半は国有林につくられた官設・官営のものであり、全体の規模は全国の路線数が約1,200路線、総延長は約9,000kmにも及んだ。けれども、昭和30年代中頃（1960年代）以降、木材運搬の主力はトラック運材へと切り替えられるようになる。それに伴い森林鉄道は急速にその姿を消していった〔矢部 2021〕¹⁾。

2015年度より岩佐と赤池は、高知県東部に位置する中芸地域（奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村）一帯に敷設された魚梁瀬森林鉄道に関する調査研究に取り組んできた。魚梁瀬森林鉄道は、明治末から昭和30年代までの約半世紀にわたって稼働していた。中芸地域北部の四国山地から土佐湾に流れ出る安田川と奈半利川という2つの河川に沿うように幹線が敷かれ、そこから四方八方に支線がひかれた。その鉄道網は総延長が約300kmに及び、西日本で最大の規模を誇った。

魚梁瀬森林鉄道が興味深いのは、それが地域の「生活インフラ」としても機能していた点である。官設・官営の森林鉄道は、後述するように、私的な生活利用は原則として認められていなかった。しかし地域住民はインフォーマルに生活利用を繰り返し、森林鉄道を徐々に自分たちの生活に組み入れていった。私たちはこうした歴史に着目し、魚梁瀬森林鉄道が稼働していた当時を知る人々への質的なインタビュー調査を通じて、魚梁瀬森林鉄道の住民利用の諸相について、そしてそれを通じて住民が暮らしを再編していった過程について、少しずつではあるが明らかにしてきた〔岩佐 2023, 岩佐・赤池 2021; 2023〕^{2, 3, 4)}。

しかし、この研究には1つの課題があった。これまで森林鉄道は、主に林業技術史〔脇野 2006〕⁵⁾や国有林経営史〔矢部 2018〕⁶⁾といった文脈で論じられてきた。そこでは森林鉄道とそれが敷設された地域との関係が論じられることはあっても、その地域に暮らす住民との関わり合いに積極的に光が当てられることはなかった。つまり、森林鉄道の住民利用に着目した先行研究の蓄積はほとんどないのである。そのため、魚梁瀬森林鉄道の住民利用の実践内容やそれによる暮らしの再編について、他地域の事例と比較することができず、結果として、私たちが記述してきたことが魚梁瀬森林鉄道とそれが敷設された中芸地域に特徴的なものであるのか、それとも森林鉄道が敷設された地域に広く見られることなのかについて検討できずにいたのである。

そこで私たち（岩佐・赤池・柏尾）は、2021年度より科研プロジェクト「森林鉄道のインフォーマルな生活利用の民衆史：高知・青森・秋田の女性の語りをもとに」（代表：岩佐光広）に着手した。このプロジェクトの主な目的は地域間比較にある。上述のように魚梁瀬森林鉄道の事例の特徴を考えるためには、他地域における事例との比較が不可欠である。しかしその比較のためには、中芸地域で行ってきたのと同様の視点から、他の森林鉄道が敷設された地域の住民による生活利用にアプローチするような調査を行う必要がある。中芸地域での調査の知見と経験のある私たちが、比較の視点を持ちながら他地域で調査を行い、そうして得られたデータとの比較をもとに、今度は魚梁瀬森林鉄道の特徴とともに、地域を超えた共通性を探ろうというのである。

その際、私たちが注目した地域の1つが青森県である。当初、調査対象として想定していたのは、日本で最初の機関車による木材陸運が行われた津軽森林鉄道が敷設された津軽半島であったが、その後、下北半島に注目するようになった。津軽森林鉄道に比べると下北半島に敷設された森林鉄道の規模は小さい。しかし、国有林森林鉄道の住民利用に関する農林省山林局編『森林鐵道軌道ノ便

乗者及民貨輸送ニ關スル調』[1934]⁷⁾をみると、その規模にもかかわらず、年間2万人ほどが便乗しており、津軽森林鉄道を大きく上回る。くわえて、関連する文献や資料を見ていると、下北半島の森林鉄道では「湯治」や「山菜採り」という、津軽森林鉄道や魚梁瀬森林鉄道ではあまり見られない利用について記述されていた。しかしその実態については、研究蓄積が比較的多い津軽森林鉄道に比べると圧倒的に情報が少なく、少し調べただけですぐに分かるものではなかった。こうしたところに興味をもって、当初の予定を変更し、下北半島の森林鉄道の調査に着手することにした。

下北半島での現地調査は現在までに2回行った。1回目は2022年6月である。予備的な調査として、まず青森県立図書館において関連する文献や資料の収集を行った。ここでは、平成22年度デジタル教材作成事業の一環として高島慎吾氏が制作した「下北の森林鉄道」[高島 2011]⁸⁾といった貴重な資料を見つけることができた。それを踏まえ、下北半島に移動し、森林鉄道が敷設されていた川内町と大畑町を訪れ、その跡地を訪れるとともに、当時を知る地域住民の方にごく断片的ながら話を聞くこともできた。この予備調査を踏まえ、同年9月下旬に再調査を予定していたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で断念せざるを得なかった。2回目の現地調査は、2023年7月から8月にかけての7日間行った。この調査では川内町に絞って地域住民へのインタビューを行った。また、むつ市立図書館および再度青森県立図書館での文献調査も行った。

本論は、上述の調査の第1報として、文献調査で得られた知見を整理して提示することを目的に、以下の2つのことを行う（インタビュー調査の内容については別稿を準備しているところである）。まず、下北半島に敷設された森林鉄道のうち、川内町に敷設された川内森林鉄道に焦点を絞り、その概要について示す（II, III）。次に、関連する文献や資料において、森林鉄道の住民利用についてのどのような記述がされているのかを示す（IV）。そして最後に、それらの内容を批判的に考察しつつ、地域住民を対象とするインタビュー調査の必要性について示したい（V）。

II 川内町の概要

まず、今回の議論の舞台となる川内町（図1）について、本論の内容と関連する川内町の地理と歴史、そして国有林形成の過程に絞って概説する。なお、川内町は平成17（2005）年に隣接するむつ市に編入され、現在はむつ市川内町となっている。だが、川内森林鉄道が稼働していた時代は、後述するように、大正2（1913）年の軌道開設から昭和45（1970）年の廃線までの期間となる。したがって本論では、特に断りがない限り、川内町をむつ市に編入される以前の下北郡川内町を指して用いることにする。

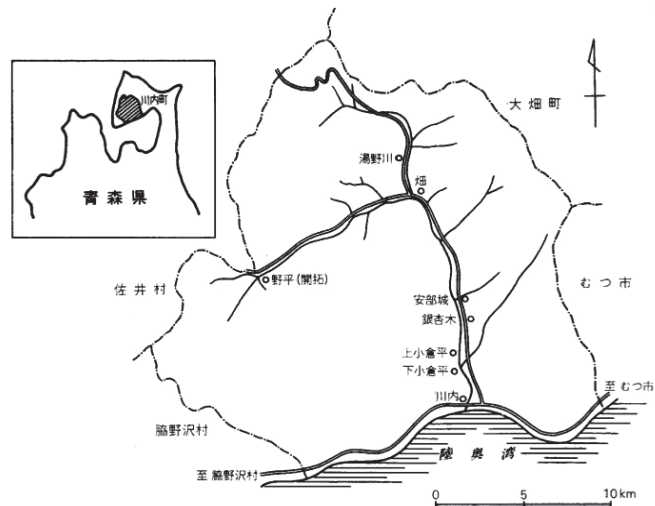


図1：川内町の略地図
（出典：神沼 [1977: 176]¹³⁾より転載）

(1) 川内町の地理と歴史

下北半島は、藩政時代は南部藩に属し、南半の野辺地通^{のへじどおり}と北郡の田名部通^{たなぶどおり}に区分されていた。そのうち田名部通は、明治政府の樹立とそれに続く版籍奉還および廃藩置県を受けて青森県下北郡となり、そのもとに田名部を含む33の村が包括された。明治22（1889）年の町村制が実施されること

これらの旧村は合併整理され、田名部・大湊・川内・大畑・東通・脇野沢・風間浦・大奥・佐井の9ヶ村となった〔竹内 1967: 352〕⁹⁾。その後、川内村は大正6 (1917) 年に近隣の集落と合併して町政を敷くことで下北郡川内町となった〔青森県立郷土館編 1976: 13-14〕¹⁰⁾。

下北半島の西部地域のほぼ中央に位置する川内町は、低温多雨で夏冬の寒暖の差が大きい気候で、雨は9月から11月に多く降り、その後3月いっぱいまで雪が降る。町面積は約323km²で、その領域はほぼ五角形をなしている。北部を大畑町、東部をむつ市、西部を佐井村と脇野沢村に接し、南部は陸奥湾に面している。その中央部を青森県の二級河川である川内川が流れる。その流程は約30kmで、下北半島のなかで一番長い川である。川内町北西部の佐井村との境界付近に源を発し、しばらく東流して湯ノ川と合流し、そこから川内町の中央部を南流して陸奥湾に注ぐ。平野部は、この川内川の河口部に形成された三角州状の平野、下流部に形成された段丘上の谷底平野、中・上流部の盆地状の平野がそれぞれ小規模にあるだけで、大部分は山地である〔青森県立郷土館編 1976: 13〕¹⁰⁾。

川内川の河口域には、中心地である川内(本町)がある。陸奥湾に面する平野部に位置しており、漁業や海運業が盛んな町であり、川内町の山地に広がる豊富な森林から生産される木材の集散地でもあった。藩政時代には北前船で栄え、廻船問屋が軒を連ねて町並みが形成された。「森林の町」とも称された川内の港は田名部通七湊の1つに数えられ、藩より町を名乗ることを許され、田名部・大湊と併せて田名部通の三ヶ町と呼ばれた歴史をもつ〔青森県郷土館編 1976: 14; 川内町史編さん委員会編 2001: 907〕^{10), 11)}

川内の他の集落は、川内川筋と陸奥湾にのぞむ沿岸部に点在しており、古くは前者が「川目筋」、後者は「浦々」と呼称されていた〔富岡 1981: 7〕¹²⁾。本論の主な舞台となる川内川流域に絞って主な集落を上流域からみると、川内川の源流近くに開拓村である野平(注2)、湯ノ川の上流域に湯野川、川内川と湯ノ川の合流するところに畑がある。そこから南流して下流域に近づいたところに安部城と銀杏木、さらに下ると上小倉平と下小倉平がある。そのうち、古くから集落を成してきたのが湯野川、畑、銀杏木、上小倉平、下小倉平の5つの村で、湯野川、畑、下流の3つ村とでは、藩政時代はそれぞれの異なる村の成立や社会的環境に置かれていた。伝承によると湯野川は、延宝2 (1674) 年に泉竜寺の僧によって温泉が発見され、後に徒弟及び寺僕の親族によって開かれた村だとされる。一方、畑は藩政時代よりマタギの集落として知られていた。下流域の3つの村は耕作とともに山仕事を生業としており、杣夫の多くはこれらの村から出ていた〔富岡 1981: 27-28〕¹²⁾。

(2) 川内町における国有林の形成とその影響

こうした川内町の産業と人びとの生活を大きく変えたのが、川内川の中・上流域一帯に広がる森林の国有林化であった。下北半島には、針葉樹のヒバと広葉樹のブナを主とする豊かな森林が山地を中心に広がっている。特に、冬の季節風が直接当たるため良材が育ちにくい半島の西側斜面ではなく、そこからひと山越えた川内町を含む一帯が良質なヒバの産地として古くから知られていた。藩政時代、これらの森林は南部藩によって厳格に管理され、その重要な財源として開発されてきた。

しかし、明治時代に入り、明治6 (1873) 年に青森県が誕生すると、下北半島の山林もその管轄となる。その後、地租改正をはじめとする明治政府の一連の山林政策が進められるなかで、農民のさまざまな抵抗や林野利用要求が起こりながらも、その大半が官有地化されていった〔神沼 1977: 185-191〕¹³⁾。神沼公三郎によれば、明治20年代の時点で、「下北郡全体(田名部、東通、大畑、風間浦、大奥、佐井、大湊、川内、脇野沢の各村)の総土地面積171,402haに対して官有地157,182ha (91.7%)、同時期の川内村では総面積41,345haに対して官有地38,979ha (94.3%)」であり、「圧倒的な官有地率というほかない」状況であった〔神沼 1977: 182-183〕¹³⁾。それが明治32 (1899) 年に国有林野法が公布されたことで国有林となった。

これらの官有地・国有林の管理機構に目を向けると、明治19（1886）年の大小林区署官制の創設により、青森市内に青森大林区署が設置され、県内に開設された14の小林区署の1つとして同年に川内小林区署が開設された。その後、大正13（1924）年の営林局署官制の公布によって、従来の大林区署・小林区署の名称が営林局・営林署に改称されたことにともない、川内小林区署も川内営林署に改称された〔祐川 2016：190-191〕¹⁴⁾。

「日本型エンクロジュアー」〔山崎 1950：5〕¹⁵⁾とも言われるこうした国有林の形成過程のなかで生じた川内町の変化について、神沼は「伝統的林野利用を剥奪され、零細な土地所有構造、貧困な農業構造を宣告された農民は、その経済生活において、部分林制度を始めとする官林の各種恩恵的地元施策と密接にかかわることを余儀なくされ、官林経営の展開動向に深くくみいれられることになった」〔神沼 1977：191〕¹³⁾とまとめている。そして、こうして展開された国有林事業は、「町の経済に占める役割も大きく、必要薪炭材、用材の大半（町部を除いた部落は殆んど全部）を国有林から求めるだけでなく国有林野事業の賃金六千万円内外は町の経済に大きな影響をあたえ」〔全林野労働組合中央本部 1958：245〕¹⁶⁾るようになっていった。

III 川内森林鉄道の概要

上述した川内町の国有林事業を支えたのが、国有林から伐り出された木材の搬出のために敷設された川内森林鉄道であった。日本で敷設された森林鉄道の大半は、流送が行われていた河川流域に敷設され、段階的に流送の部分と鉄道・軌道に置き換えるという過程を踏んだ。それは川内森林鉄道も同様であった。そこでこの章では、森林鉄道敷設以前の木材の搬出工程を簡単に確認したうえで、川内森林鉄道について概説する。

(1) 森林鉄道・軌道敷設以前の木材搬出

下北地方の林業労働は、藩政時代以降、「山師（木材業者・南部藩時代は運上山の落札、伐出を行った大坂商人の下請的地元伐出業者）—山頭—小屋頭（小頭）—柚子（ヤマゴ）という編成」の労働組織で行われてきた〔奥地 1975：40〕¹⁷⁾。それを踏まえ神沼は、「明治40年の官斫事業開始にいたるまで、川内小林区署の伐出事業も立木処分業者のもとで山頭以下の労働組織が編成され、存続してきて、それが官斫の労働組織へ編入されたと考えられる」〔神沼 1977：194〕¹³⁾と指摘する。

こうした労働組織のもとで行われた川内町の林業は、大きく「夏山」と「冬山」とに分けられる。夏山は通常6月に着手し、盆に一度下山ののち再入山して11月中に終了する。冬山は11月中旬ないし下旬に開始される。これらの作業の中心となるのは冬山で、夏山の作業量は少量で、しかも基本的には冬山に対する補完的な役割にとどまるものであり、夏山に従事する人数も冬山の5～6割の人数に過ぎなかったという〔神沼 1977：213〕¹³⁾。

夏山の作業では、まず各作業者が伐倒・枝払・玉切をして山腹上に造材丸太を蓄積する。その際、山腹上に3～4メートルの間隔をおいて生立する2本の立木を伐倒せずに残しておく。一定量の丸太が蓄積されると、残しておいた2本の立木を利用して、造材丸太が下方に転落しないように巻立てる「まやがこい厩圃」という共同作業に移る。この作業は、ソリ出に便利な地点に集材し、丸太を高く積立てて雪が積もってもその所在がわかるようにすることを目的としており、冬期のソリ出を念頭に置いて行う作業である〔神沼 1977：213-214〕¹³⁾。

冬山の作業は、ソリ出のためのソリ道の作設という準備作業から始まる。次いで降雪のあと、ソリ道を用いて夏山作業で厩圃に積材した丸太のソリ出に移る。この作業には「バチ（バツ）ソリ」という、補助のソリをつけて木材を積み、その上に人が乗って下ろす方法が用いられ、それによ

て川べりの集積場まで運んだ。このソリ出を繰り返して厩圃の丸太をすべて搬出すると、今度は各労働者が数日間、伐倒・枝払・玉切・ソリ道の始点までの木寄の一連の作業を行う。一定量の丸太が集まった時点で、伐倒～木寄の造材を行うグループとソリ出を行うグループに分かれ、それぞれの作業を行い、降雪の末期となる3月末頃まで継続する〔神沼 1977：215-216〕¹³⁾。

ソリ出によって川沿いの集積場に集められた丸太は、管流によって川内川を通じて河口まで運ばれた。管流は春先の融雪期の水量増加を利用して行われた。放流堰と呼ばれる木の堰堤を造り、そこに水を溜めて丸太を浮かし、一定の水量に達したら堰を切って丸太とともに押し流した。この作業を繰り返して河口域まで丸太を運んだ〔神沼 1977：216〕¹³⁾。そうして運ばれた丸太は「トメ(留)」と呼ばれる水中貯木場に集められ、そこから水揚げ巻立された。トメは、川内にあった貯木場付近の中洲畑と、銀杏木西部の新田土場付近とに造られた。川内川にそって河口から約6キロメートルの距離にある新田土場は、川内川と安部城沢の合流地点で、国有林の入り口にあった。この土場は、川内貯木場が狭隘となったため水揚土場として造られたものであった〔川内営林署編 1970：4〕¹⁸⁾。

トメから水揚げされ、馬搬などで川内貯木場に集められた丸太は、川内の港で船に載せられ、陸奥湾を南下して、青森営林局のヒバ材の集散拠点である青森市の青森貯木場(明治38(1905)年完成)まで輸送された〔日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編 2012：26〕¹⁹⁾。

(2) 森林軌道・鉄道の敷設の始まり

川内森林鉄道建設の端緒となるのが、川内貯木場と新田土場をつなぐ約6kmの森林軌道の敷設である。もともとあった牛馬道を改修して敷設されたもので、明治45(1912)年に工事が始まり大正2(1913)年に完成した。その後、新田土場と湯野川のあいだで、従来の里道を牛馬道に改修するとともに、軌道の延長が順次行われていった。大正4(1915)年に和白沢まで約4kmの軌道が敷かれ、翌大正5(1916)年に名由沢までの約2km、大正9(1920)年には畑・湯野川を通り目名川沢に至る約5kmの軌道が延長され、約17kmの森林軌道網が造られた〔川内営林署編 1970：5-6〕¹⁸⁾ (図2)。

軌道の敷設後はただちに手押しトロリーによる運材が行われ、大正6(1917)年からは川内貯木場と新田土場のあいだで馬引きトロリー

一運材が行われるようになる。大正10(1921)年度にこれらの軌道網は鉄道に格上げされ川内森林鉄道になり、大正11(1922)年からは新田土場から畑のあいだでの馬引きトロリー運材を経て、大正12(1923)年、下北半島で初となる蒸気機関車が導入された〔川内営林署編 1970：4-6〕¹⁸⁾。この機関車はドイツのアーサーコッペル社製で、重量5トンの機関車コペリーが4台購入された。同年新築された川内貯木場の機関庫で組み立てられ、機関車の運転手は青森運輸事業場から転任した運転手であった。川内貯木場と新田土場のあいだでの運行に始まり、その後、川内と湯野川のあいだを実車10両連結で本格運行を開始した〔祐川 2016：201〕¹⁴⁾。銀杏木の小学校では「蒸気機関車が初めて走った時は、学校の生徒皆で日の丸の旗を振って祝った」という〔斎藤 2008：47〕²⁰⁾。

それ以降、森林軌道・鉄道が敷設されたことで、先に述べた労働組織の労働は線路側の集積場に

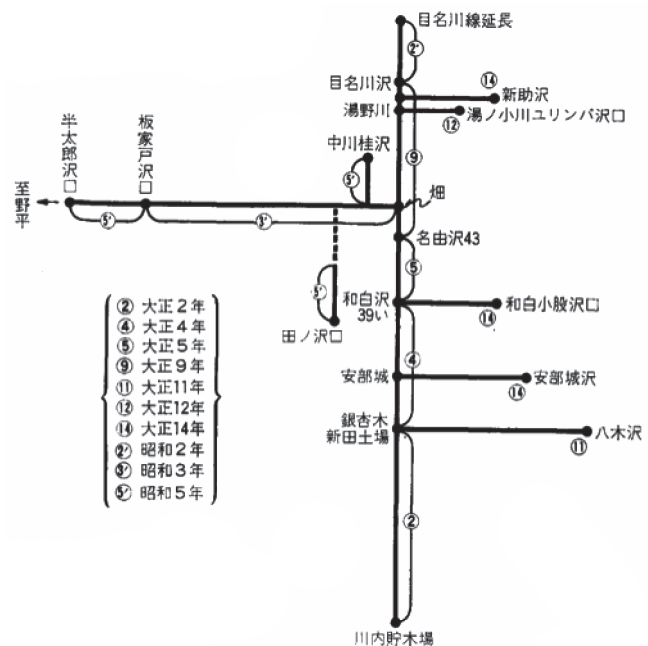


図2：昭和初期までの軌条敷設の状況
(出典：神沼 [1977：217]¹³⁾より転載)

おける貨車への積み込みまでに制限されることになった。線路が引かれたところまでは、雪ソリや馬ソリで丸太を運んだ。通常は、馬が入れる所に「サンチュウドバ」という木材の集積場を作り、そこへ人がソリで降りてきて、サンチュウドバから軌道側の集積場（パハンドバ）までは馬ソリで運んだ〔青森県環境生活部文化・スポーツ振興課県史編さんグループ編 2003：37〕²¹⁾。また、貨車への積み込み作業としての夏山事業が、雪解け早々に開始されるようにもなった。ただし、「軌道の敷設は毎年徐々におこなわれるわけであって、運材過程が一挙に機械化されるのではな」く、「川内では昭和7、8年ごろまで部分的に管流が残存した」という〔神沼 1977：218〕¹³⁾。

（3）安部城鉱山の影響

川内森林軌道・鉄道の敷設の過程に大きな影響を及ぼしているのが、川内小林区署管内にあった安部城鉱山の存在である。安部城には、古来より優秀な鉱脈が埋蔵されていると伝えられていた。明治39（1906）年、東京の田中銀之助が安部城沢入口付近一帯の230haあまりの鉱区申請を行い、その採掘権を得た。そして明治42（1909）年から数年の試掘を行い、同44（1911）年より採掘に着手、翌45（1912）年からその精錬に取り掛かった。大正5（1916）年には最盛期を迎え、3機の溶鉱炉を備え、処理鉱量165千t、金150kg、銀10t、銅3tを生産し、国内最大規模の鉱山に成長した。それまで人もまばらだった安部城には、職員や鉱夫、その家族など約3,500人が生活するようになり、病院、郵便局、小学校、商店などが立ち並ぶ一市街を形成した。しかし第一次世界大戦が終末に近づいた大正6（1917）年に銅の相場が低落し、翌7（1918）年には最盛期の半分近くの生産量に激減、以降次第に縮小して大正13（1924）年3月に安部城鉱山は閉山となった〔神沼 1977：196-197〕¹³⁾。

この安部城鉱山の精錬によって噴出する鉱煙には、主として亜硫酸ガスが含まれており、冬季は南西風、春季から秋季は南東風に乗って精錬所のある安部城から川内川の上流に向かって楕円形状に飛散した。この鉱煙は川内営林署の管轄区域の内外に渡って甚大な影響をもたらした。その影響は明治末には指摘されており、大正期には川内営林署の施業地に該当する山林のうち約4割が煙害地となった。神沼は、大正3（1914）年から大正9（1920）年では、被害面積、とくに「激害地」面積が増大しており、激害地立木材積が約20万m³増加したとしている〔神沼 1977：200〕¹³⁾。

川内営林署は、明治40（1907）年に官行斫伐事業に着手したものの、まもなくして安部城鉱山の操業が始まり、国有林内に膨大な量の煙害被害木を発生させたため、その対応が急務となった。しかし煙毒の悪臭で入山が拒まれ、煙害木の伐採が始まったのは、鉱山が減産体制に入った大正10（1921）年のことで、その整理作業には10年を必要とするとされた〔川内町史編さん委員会編 2001：908；川内営林署編 1970：4〕^{11)、18)}。川内小林区署・営林署は大正中期から昭和初期にかけて、いわば経営の総力を上げてその整理伐採に取り組むことを余儀なくされた。神沼は、大正元年から5年までは立木処分が少なくない割合を示していたが、大正5年以降、立木処分はとるに足らない位置に転落し、転じて官斫事業量が飛躍的に増大したことの契機として、煙害木の整理伐採の増加を指摘し、「まさに“煙害木整理伐採としての官斫事業”である」と指摘している〔神沼 1977：201〕¹³⁾。

この煙害木の整理伐採・輸送は、川内町の森林軌道・軌道のあり方にさまざまな変化をもたらした。まず、大正11（1922）年からは新田土場から畑のあいだで馬引きトロリー運材が始まったと先に述べたが、これは安部城鉱山が減産体制に入るなかで、鉱石運搬をしていた馬夫が多数国有林に集まったことを契機とする〔川内町史編さん委員会編 2001：908〕¹¹⁾。それにあわせて、中間土場としての新田土場を拡大強化するとともに、「従来の馬曳トロリーによる運材費と、津軽森林鉄道の機関車による運材費が比較検討された結果」、大正12（1923）年の蒸気機関車の導入が行われることになる〔川内営林署編 1970：4〕¹⁸⁾。まさに「森林軌道が重要な役割をもって登場するのは、煙害木の運材に始ま」ったのである〔川内営林署編 1970：13〕¹⁸⁾。

(4) 森林鉄道の稼働と終焉

こうして稼働を始めた川内森林鉄道は、就役した直後から活躍することになる。奇しくも大正12(1923)年9月に関東大震災が発生し、大量の死者と焼失戸数を出した。この復旧材として建築材に優れたヒバが求められ、川内営林署でも大增伐となり、翌年の大正13(1924)年の運材料は、1日最高16列車が走り、年間輸送量は20万石にも及んだという〔川内営林署編 1970:7〕¹⁸⁾。

その後、昭和に入ると漸次的に規模が拡大していく。川内—湯野川間の幹線約20kmからは、川内川や湯ノ川の支流に沿うように8本の支線が引かれている。代表的なものが、川内川本流に沿うように畑から佐井村に近い野平まで引かれた野平支線である。昭和5(1930)年に完成した約14kmあるこの支線は、川内森林鉄道の支線のなかで最長であった。さらにこの支線からは、その奥の川内川源流域にある福浦川や四家戸川に沿って7本の支線や作業線が引かれた。また昭和7年度には川内貯木場から沿岸の川内水中貯木場までの搬出線も開設されている。こうして拡張されていった搬路延長は昭和33(1955)年に約60kmと最大となった〔川内町史編さん委員会編 2001:910; 日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編 2012:92-93〕^{11), 19)}。

一方、機関車等の設備に目を向けると、最初に導入された蒸気機関車に加え、昭和5(1930)年にガソリン内燃機関車が導入されている。また昭和8年には、「川内式豆トロリー」と呼ばれる、脱線しにくく急勾配に強い単車式運材貨車が発明されている。第2次世界大戦後になると、昭和21(1946)年に協三工業製の6トン蒸気機関車が2台、昭和23(1948)年に1台導入され、コッペリーと交替される。内燃機関車は、昭和21(1946)年から27(1952)年までに、酒井式および加藤式ガソリン機関車が6台導入され、主に支線や作業線の貨車引き上げや運材に用いられた。そして昭和27(1952)年に三菱KE-5型のディーゼル機関車が導入される。ディーゼル機関車は馬力があり小廻りもきいたこともあって、順次蒸気機関車と交替され、昭和33(1958)年からは幹線の運材もすべてディーゼル機関車に置き換えられた〔祐川 2016:201; 川内営林署編 1970:11-12; 西 2001:30〕^{14), 18), 22)}。

森林鉄道の運行ダイヤは決まっていた1日一往復半であったが、集積される木材の量に応じて臨時便が走ることもあった。川上に向かうのを「上り」、川下に向かうのを「下り」といった。線路は単線だったが、川内、新田、畑、湯野川、野平といった沿線の集落には停車場が造られていた。そこは複線化され、上り下りの交換場所でもあり、事業用の森林電話が設置され、また機関車の給水地となっていた。幹線と各支線の合流地となる湯野川には営林署の事務所と機関庫が、畑には機関庫が置かれていた。川内から畑までがおおよそ13キロで約1時間、野平まではおおよそ27キロで約2時間を要した。野平から丸太を積んだ最終の列車が下りてくると畑で泊まり、翌朝6時に発車するまで機関車を機関庫に入れておいたという〔川内町史編さん委員会編 2001:909; 斎藤 2008:48-49; 青森県環境生活部文化・スポーツ振興課県史編さんグループ編 2003:38〕^{11), 20), 21)}。

森林鉄道の乗務員は運転手、火夫、信号手の三人編成で、昭和初期頃までは出勤時間は朝の6時であった。火夫は毎朝4時に起床し、貯木場構内の機関庫に行き、機関車の蒸気機関に点火する。その後、一旦帰宅のうえ朝食をとり、再度出勤して機関庫から機関車を出し、貨車(トロッコ)を連結して、貯木場事務所前の発車地点に回送して蒸気をあげて、運転手の出勤を待って6時の発車に備えたという〔川内町史編さん委員会編 2001:909〕¹¹⁾。

こうして稼働を続けた川内森林鉄道だが、昭和34(1958)年に「国有林林道合理化要綱」が示され、国有林における木材のトラック輸送への転換の方針が示されると、川内営林署管轄内でも自動車道の開発が進められるようになる。昭和30年代後半になると、川内から畑に至る県道の改修、畑から野平開拓村までの開拓道路の完成、さらに畑から佐井村に至るカモンカラインの完成と、林道網の充実が図られた。そうしたなかで通年運搬可能なトラック運材への切り替えが決まり、川内森

林鉄道は昭和45（1970）年9月30日をもって全輸送を終了し、同年11月に森林輸送事業修了式が挙行された。明治45年の軌道開設からの60年間のあいだに、森林軌道・鉄道で運ばれた木材量は130万m³とされる〔川内町史編さん委員会編 2001：911；祐川 2016：201-203〕^{11、14)}。

IV 川内森林鉄道の住民利用に関する記述

以上の川内森林鉄道の概要を踏まえ、次に川内町における森林鉄道の住民利用に関する記述について見ていくことにしよう。

(1) 川内森林鉄道の住民利用の概況

川内森林鉄道が地域住民によって日常的に生活利用されていたことは、関連する文献や資料のなかで繰り返し指摘されている。たとえば、森林鉄道が稼働していた1950年代後半に出された文献には、森林鉄道が「川内営林署の動脈であるだけでなく、……関係部落の唯一の交通、輸送機関となっている」〔全林野労働組合中央本部 1958：246〕¹⁶⁾と述べられている。

そうした記述の代表的なものが、川内営林署が川内森林鉄道の廃線直後の昭和45（1970）年11月に出した『森林鉄道のあしあと』のなかの「地元住民との結びつき」における文章である。以下、少し長くなるが引用しよう。

森林鉄道は、素材（丸太）の輸送を主体としながらも、沿線部落の唯一の輸送機関だった。荷駄馬車曳、人背に伐つて、自家用薪炭、払下用材、日常必需品、雑貨等、所謂、民貨の受託輸送に当たったばかりでなく、諸用務のため本町に通う部落民の輸送面に果たした役割も見落としてはならない。

安部城以遠の森林軌道は、里道を改修の上、牛馬道とし、再び改修の上、軌道としたため、他に交通路もなく、全面的に森林軌道に依存した。一方営林署では、災害防止を第1義とし、細心の配慮のもとに、各列車に客車を連結し、乗車にあたっては、貯木場事務所に、口頭申し出でせしめ、発車点検前に尚注意を与える等の措置をとった。

営林署と部落との関係は、地元施設面で緊密な関係にあるばかりでなく、部落経済に直接に寄与し、加えて、交通機関として、軌道利用する日常生活の面からもますます密接度を加え、早春の軌道除雪に、また越冬物資上げ時の除雪作業には献身的な労力をおしまなかった。

終戦後は、野平開拓部落はじめ、その他の開拓部落においては、物資輸送には森林鉄道に依存する他なく、当初軌道撤去の噂が出たときは、存続希望の声が出た程、部落への貢献度は高かった。〔川内営林署編 1970：15〕¹⁸⁾

また、2001年に出された『川内町史』のなかでも、「地元住民とのむすびつき」と同様のタイトルのもとで、川内森林鉄道の住民利用について記述されている。これも少し長くなるが引用しよう。

森林軌道は丸太の輸送を主流としながら、地域住民の唯一の輸送機関である。牛馬に代わって自家用薪材、払下げ素材、日常必需品、諸雑貨の受託輸送を始め、往来する住民の交通手段である。森林軌道は山間部に至る里道を改修して牛馬道となり、さらに改修して森林軌道となったもので、交通路としての依存は高かった。なかでも湯野川温泉の湯治客にとっては身近なものとなり、客層を増すことになった。

川内町に公衆電話が開設されたのは、昭和3年3月21日のことで、……個人住宅に電話がなか

った。当然のこととして森林電話は住民の御用達として利用されていくことになる。森林電話は森林軌道の開通と同時に敷設されたもので、機関車の上り下りの確認、営林署と各事業所、作業現場の業務連絡に使用されることにあったが、住民の日用品から諸物資の注文の取り継ぎまで利用されるようになって行く。始発駅の朝の貯木場は、貨車に荷積みする商人で賑わい、時刻表通りに荷物は間違いなく目的の停車駅に着いた。

一方営林署では、災害防止のため各機関車に客車一両ずつ連絡して乗客の便をはかっているが、二両連結で発車することが度々であった。戦中戦後にかけては木炭の生産が奨励されて、部落木炭組合による製炭を可能にしたのも機関車の輸送力によるものであった。この時期はガソリンの入手が困難で、木炭ガス発生装置をつけて輸送の確保をしている。またときには山村住民の急病人の輸送にも使われ活躍していた。このように森林軌道は山村集落の生活経済に直接の関わりをもちながら地域住民の密接な交通手段となっていた。なかでも越冬用の諸物資の荷積みは、特別ダイヤによって、各列車とも満載での出発を常としている。また軌道確保に早春の除雪作業、晩秋の除雪作業では職員を総動員し行われてもいる。〔川内町史編さん委員会編 2001：911-913〕¹¹⁾

これらの記述からは、川内森林鉄道はさまざまな人やモノを運ぶ、いわば地域の「生活インフラ」として機能しており、沿線住民を中心に森林鉄道を生活利用していた様子が見えてくる。そうした日常的な交通・輸送の手段としての利用にくわえ、沿線の集落で急病人や怪我人が発生すると、森林鉄道を利用して川内の病院まで連れて行くなどの緊急の用件でも使われていた。また戦時中には「畑では週に二、三回、川内の街場に森林鉄道を使って出向き訓練を受けた」りしたこともあったという〔青森県環境生活部文化・スポーツ振興課県史編さんグループ編 2003：17, 21〕²¹⁾。

しかし、こうした記述を読むうえで注意しておくべき点がある。それは『むつ市史』のなかの次の記述と関連している。

森林鉄道はそれぞれ地区営林署の管轄下にあったが、沿線住民のために毎回、木製の客車を牽引して部落ごとに停止し、喜ばれた。もちろん、料金は無料であったが脱線事故等によって時々怪我人が出たために、客車には、「事故が起こっても当営林署は一切責任を負わない」旨の木札がはられていた。住民たちは、その意を受けて利用したわけである。〔むつ市史編さん委員会編 1986：870〕²³⁾

この事故等が起こっても営林署は責任を負わないという警告は、川内森林鉄道の停車場に立てられていた「乗車心得」の立て看板にも記載されていたことが、高島慎吾制作のデジタル教材『下北の森林鉄道』〔高島 2011〕⁸⁾のなかの写真でも確認できる。

こうした警告の背景には、国有林森林鉄道の法制度上の位置づけがある。国有林から伐り出された木材を搬出するために官設・官営された国有林森林鉄道は、制度上、国有林野事業の事業資産として管理される「林道」の一種と位置づけられていた。一方、「当時の軽便鉄道規則や専用鉄道規則は、個人又は会社の企業に対して適用するもので、国自らの場合は規定がなかった」〔小林 1963：90〕²⁴⁾。そのため国有林森林鉄道は、旅客を行う通常鉄道に関する当時の法制度の適用範囲外にあった。つまり、森林鉄道に人が乗ったり生活雑貨を運んだりすることは、公的に認められた利用形態というわけではなく、あくまで「特例的な」ことだったのである〔小川 2017：189, 200〕²⁵⁾。したがって「住民が林鉄を利用できるかどうかは、国有林（所有体）がそれを許可するかどうかにかかっており」〔神沼 1977：218〕¹³⁾、さらに許可された場合でも営林署側は、森林鉄道に人が乗

ることはあくまで自己責任のもとで行われる便宜的な乗車，つまり「便乗」に過ぎず，それゆえ事故などが起こっても補償はしないという基本姿勢は崩さなかった．そして住民側も「その意を受けて」利用していたのである（注3）．

（2）森林鉄道の便乗の風景

森林鉄道に便乗することは，制度的にグレーなものであり，かつ少なからず危険を伴うものであった．それでも，沿線住民をはじめとする多くの人が森林鉄道を利用していた．次に，便乗に焦点を置きながら，川内森林鉄道の利用状況について見ていこう．

まず，農林省山林局編『森林鐵道軌道ノ便乗者及民貨輸送ニ關スル調』[1934]⁷⁾（以下『調』と省略）をもとに，昭和初期の川内森林鉄道の住民利用状況について確認しよう．この資料は，各営林局主管の森林鉄道・軌道が地元民にいかにも利用されつつあるのか，その状況を昭和5-7（1930-32）年度の3カ年にわたって全国的に調査したものである．これは，現時点で入手できる森林鉄道の住民利用に関する最古の公的な資料と考えられる（注4）．

昭和5-7（1930-32）年度の川内森林鉄道の便乗者数をまとめたものが表1である．各年度の合計人数をみると，昭和5年度が22,700人，6年度が22,450人，7年度が19,650人となっており，3年間の合計は64,800人である．多少の増減はみられるものの，平均して年間2万人ほどが便乗していることになる．月別の便乗者数を見ると，降雪のある1月から3月までは森林鉄道が稼働しないため便乗者がおらず，また12月と4月も降雪の影響か便乗者は少ない．だが，それ以外の稼働期間の便乗者は毎月1,000人を超え，もっとも便乗者の多い7月には平均して毎年4,000人もが便乗している．この数は，単純に日割りすれば，毎日130人ほどが便乗していたことになる．『調』の昭和5年度の「便乗者ニ關スル既往ノ施設」の川内森林鉄道の欄には，「列車往復二際シ八人乗程ノ車輛連結」[農林省山林局 1934：3]⁷⁾とあるが，混雑時にはそれには収まりきらず，客車に乗れない人たちは運材用の貨車にも便乗していたと考えられる．

表1：川内森林鉄道の便乗者数（1930-1933年度）

便乗者	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
1930（昭和5）年度	1,100	3,700	2,900	4,100	3,500	2,500	3,300	1,600	—	—	—	—	22,700
1931（昭和6）年度	250	2,700	3,200	4,300	3,300	2,800	3,300	2,200	400	—	—	—	22,450
1932（昭和7）年度	750	3,800	2,800	3,600	2,200	2,800	2,200	1,400	100	—	—	—	19,650
計	2,100	10,200	8,900	12,000	9,000	8,100	8,800	5,200	500	0	0	0	64,800

出典：農林省山林局 [1934] をもとに筆者が作成。

このように，大正後期に稼働を始めた川内森林鉄道は，その数年後の昭和初期には便乗が状態化していたことがわかる．では，人びとはどのように森林鉄道に便乗していたのだろうか．実際に便乗した人の記録が少ないなかで，民俗学者の宮本常一の記述は貴重である（注5）．宮本は，昭和15（1940）年の最初の調査の旅以降，下北半島を9度訪れている．そのうち昭和38（1963）年，39（1964）年には九学会連合総合学術調査に参加し，その調査の道程で宮本は川内から森林鉄道に乗り銀杏木，畑，湯野川，野平を旅している [宮本 1967：19-46]²⁶⁾．その便乗の様子が『私の日本地図3・下北半島』のなかに写真とともに記録されている．以下，関連する箇所を抜粋して引用しよう．

この町の奥には広大な国有林がある．その国有林伐採搬出のために森林鉄道が敷かれており，川内はその起点であるため，奥地の材木はみなここに持って来られる．いま一番活気のあるのはこの貯木場である．朝はここから奥地へはいる人びとが軌道車の便を借り，午後にはまた奥からかえって来る． [宮本 1967：184-185]²⁶⁾

車は朝九時に川内を出る。川内の貯木場はこの軌道車に便をかりる人たちでにぎわう。奥へはいる物資もこの車で運ばれる。この奥には畑、湯ノ川、野平などの村がある。車はさらにその村の奥の沢まで入っていく。そして材木を積んだ車は午後三時すぎには川内へかえって来る。奥に材木の多いときは二回も三回も便があるが、荷の少ないときは一回きりである。

川内を出た車は畑まで一本の軌道を走ってゆくが、畑で野平へいくものと湯ノ川の谷へはいるもの、片貝の奥へはいるものとは別れる。軌道車は実にゆっくりはしる。客車も一輛ずつついているけれども、材木を積む無蓋車へ乗る者も多い。この方は四方がすべて見わたされるので快適である。湯ノ川の奥へはいる車にのれば、その終点から湯ノ川越をこえて川目に下り佐井へ出ることもできる。[宮本 1967: 194-195] ²⁶⁾

この記述のなかで興味深いのは、「材木を積む無蓋車へ乗る者も多い」という箇所である。先に触れたデジタル教材『下北の森林鉄道』[高島 2011] ⁸⁾ のなかに、川内森林鉄道の廃線後に撮られたものらしい、貯木場の一角に置かれた立て看板の写真がある。そこに写っている「お知らせ」と書かれた朽ちた立て看板には、「近頃森林鉄道を利用される方の中で危険な運材用貨車に便乗している方を見受けますが、これは森林鉄道保安規定で禁止されているものです……」と書かれている。上述したように、客車が1~2両連結されて運行されていた。しかしこれらの記録からは、運材用の貨車に便乗することが昭和初期から廃線するまで日常的に行われていたことがうかがえる。

(3) 森林鉄道の観光利用

経営学者で鉄道史研究にも取り組む小川功は、全国の森林鉄道の便乗状況を確認したうえで、「東北の林鉄便乗容認の程度は群を抜いて充実していたように感じる」と述べ、その特徴として森林鉄道が「登山・湯治客等にも開放され」ていた点を指摘している [小川 2017: 293-294] ²⁵⁾。川内森林鉄道もその例に漏れず、湯治客・温泉客にも利用されていた。

IIで触れたように、湯野川は古くから湯治場として知られ、近郷近在から湯治客が集まる場所であった。宮本常一は、湯野川の湯治客について以下のように記述している。

この湯へは土用丑の日を中心にしてドツと湯治客が来て、民家一軒に30人位はとまって、皆湯をあび、2~3日するとかえっていった。それからボツボツ湯治客があり、稲刈前にまたたくさん人が来る。その他のときは長滞在の客が来ている。この方は一ヶ月も二ヶ月も居る。北は佐井・磯谷あたり、西は牛滝、南は川内からも来た。その人たちのためには宿があった。いまも三軒ある。もとはたいがい自炊しながら入湯した。みな退屈なものだから、春ならば山へワラビやゼンマイをとりゆき、乾かしたものを土産に持ってかえるものもあれば、草履をつくって土産にするものもあった。いっぽう村の人たちは湯治見舞といって御馳走をつくって持ってゆき、一しょにたべ、また二~三日湯に入っかえって来るものもあった。[宮本 1967: 205-206] ²⁶⁾

川内町の山間部にある湯野川までは、以前は徒歩で行かなければならなかったが、川内森林鉄道が稼働を始めると、それは「湯野川温泉の湯治客にとっては身近なものとなり、客層を増すことになった」という [川内町史編さん委員会編 2001: 912] ¹¹⁾。下北の森林鉄道についてまとめた祐川も、「川内森林鉄道は湯ノ川温泉……を訪れる人にとって格好の足となり、欠かせない交通機関となっていた」と指摘している [祐川 2016: 204] ¹⁴⁾。

こうした湯野川までの川内森林鉄道の便乗については、旅行雑誌などでも記述されている。たとえば、昭和10年代に出された原田松太郎『青森県鉱泉誌』[1937]には、「川内との間には営林署の軌道があるので、浴客はその便を藉る事も出来る」[原田 1937:231]²⁷⁾と記されている。また、戦後の旅行雑誌にも「湯ノ川へは川内から森林軌道を利用するのが、いちばん便利だ。これに乗れば一時間半で到着できる。……最も、いくら便利だといっても、この軌道は切り出した原木運びのためにあるので、旅行用ではない。だが、現地営林署の許可さえもらえば、材木なみにロハで乗れる」と述べられている[日本交通公社 1963]²⁸⁾（ただし引用は小川[2017:296-297]より²⁵⁾）。

このように川内森林鉄道は、沿線住民の欠くべからざる交通機関であったと同時に、川内町内外からやってくる湯野川温泉を訪れる湯治客・温泉客にとっても重要な移動手段となっていた。その点で、川内森林鉄道は「レクリエーションの面でも大きな役割を果たして」いたといえよう[むつ市史編さん委員会編 1986:871]²³⁾。

おわりに：今後の調査に向けて

以上、下北半島の川内町に敷設された川内森林鉄道とその住民利用、特に便乗の実践がどのようなものだったのかについて、関連する文献や資料における記述をもとにみてきた。それらの記述からは、川内森林鉄道が稼働を始めて数年後の昭和初期には便乗が状態化しており、それは昭和45（1970）年の廃線まで続くものだったことがわかる。そして日常的な交通・輸送の手段として盛んに利用されただけでなく、急病人や怪我人の搬送といった緊急時の利用や、さらには山間部に湯野川の温泉があった関係で、川内森林鉄道は沿線住民だけでなく、川内町内外の湯治客・温泉客にも利用されるものであったこともわかった。

しかし、こうした川内森林鉄道の生活利用に関する記述については、いくつか注意すべき点がある。その1つは、そうした記述は主に、森林鉄道を管理していた営林署が出した刊行物や、行政が主体となって刊行した町史や民俗学調査の報告書などにおけるものだという点である。これらの記述には、実際に森林鉄道を生活利用していた地域住民の声はごく断片的にしか現れない。川内森林鉄道の住民利用に関する記述はそれなりにあるものの、その多くは管理者側や行政側の視点で書かれたものであり、地域住民の視点から書かれたものがごく限られている。結果として、地域住民が森林鉄道をどのように生活利用していたのか、それを通じて暮らしをどのように再編していったのか、そのことに対して住民たちがどのように感じ考えていたのかといった点については、関連する文献や資料の記述を読んでも見えてこないのである。ここに、地域住民を対象とした質的なインタビュー調査を実施する意義が浮かび上がってくる。

しかし、インタビュー調査をするうえで、川内森林鉄道の住民利用に関する記述がある程度定型化されているという点には、注意しておく必要がある。その記述の基本型となっているのが、川内営林署編の『森林鉄道のあしあと』¹⁸⁾である。そこでの記述は、社会学者の桜井厚がいう「モデル・ストーリー」の一種となっている。モデル・ストーリーとは、地域のなかで流通するさまざまなストーリーのなかで、卓越した位置を占めるもので、地域の人びとが対象となる出来事を語ろうとするときに引用したり参照されたりするモデルとなるストーリーのことである[桜井 2005:48-51]²⁹⁾。たとえば、『森林鉄道のあしあと』の「発刊のことば」のなかの「(川内森林鉄道は)豊富なヒバ天然林の利用開発に果たした偉大な役割はいうまでもありませんが、あわせて、湯の川、畑、野平を始めとする奥地、沿線の人々の唯一の交通機関として、地域の住民の方々に、利用され、親しまれて参りました」[川内営林署編 1970:1]¹⁸⁾といった表現は、それ以降に刊行された文献や資料における記述においても繰り返し登場するものである。

こうした川内森林鉄道の住民利用に関するモデル・ストーリーの存在は、それを参照することで、地域住民の語りを生み出す触媒として機能しうるだろう。しかし桜井が指摘するように、モデル・ストーリーは規制的に働くこともあり、語り手がそれとは異なるストーリーを語ることを抑圧してしまうこともある。それは、聞き手側も聞き慣れたモデル・ストーリーが語られることを期待してしまうことともつながっている〔桜井 2005: 51〕²⁹⁾。これらの指摘を踏まえて、あらためて本論での作業を位置づけるならば、関連する文献や資料における川内森林鉄道の住民利用に関してどのようなことが記述されているかを整理することでモデル・ストーリーを捉えると同時に、それを通じて「何が記述されてこなかったのか」を意識化する作業であったといえよう。描かれてこなかったのは、まさに森林鉄道を生活利用してきた地域住民の「生きられた経験」であり、その豊かな語りを描き出せたとき、はじめて質的なインタビュー調査は意義あるものになるのである。

【付記】

本研究は JSPS 科研費 21K12405 の助成を受けたものである。

【注】

- (注1) 森林鉄道には、木材を積んだ台車とその自重で下り勾配を走行する「軌道」と、蒸気機関車などの動力車が運材台車を牽引する「鉄道」が含まれる〔矢部 2021: 2〕¹⁾。以下では、軌道も含めて森林鉄道と総称し、必要に応じて森林軌道と森林鉄道を分けて用いる。
- (注2) 川内町と佐井村にまたがる野平は、昭和 20 年代に拓かれた戦後開拓村である。昭和 48 (1973) 年に着工された川内ダム建設に伴い、全戸移転となった。詳しくは東北芸術工科大学東北文化研究センター編〔2015〕³⁰⁾を参照。
- (注3) したがってこうした警告は、川内森林鉄道だけでなく、国有林森林鉄道の敷設地域で広くみられたものであった。たとえば、魚梁瀬森林鉄道の安田川線にも、「大森林軌道は危険につき便乗を謝絶す。強いて便乗したるものはすべての危険を自己の負擔と覚悟せらるべし」との制札があった〔吉本編 1975: 565〕³¹⁾。
- (注4) ただし、同資料を分析している小川功が指摘するように、「便乗者の十分な把握ができていないのが極めて疑わしい線区……も散見され、どこまで正確な数値かは不明である」〔小川 2017: 289〕²⁵⁾という点には注意しておきたい。
- (注5) 実際に便乗した経験を記録したものとして他には、野平開拓地の保健指導員として、昭和 24 (1949) 年に山形から森林鉄道に乗って野平にやってきた鈴木ユリ〔1995〕³²⁾の記述が挙げられる。

【参考文献】

- 1) 矢部三雄, 「林業の近代化を担った森林鉄道とその遺産活用」, 『GREEN AGE』, 48 (7), pp.2-6 (2021).
- 2) 岩佐光広, 「森と人の近代史を伝える: 魚梁瀬森林鉄道の遺産化のうごき」, 内藤直樹・石川登編『ゾミアの地球環境学: 地質・生態・歴史から人間活動をみる』, 昭和堂, pp.270-284 (2023).
- 3) 岩佐光広・赤池慎吾, 『Lifehistory-Kochi 振り返ればそこにある高知の暮らし 中芸地域編』, 学術研究出版 (2022).
- 4) 岩佐光広・赤池慎吾, 「人間と非人間の「固有の時間」の絡まり合いにみる山地景観の動態: 高知県東部・魚梁瀬山における国有林森林鉄道の導入を事例に」, 『文化人類学』, 88(2), pp.287-307 (2023).

- 5) 脇野博,『日本林業技術史の研究』, 清文堂出版 (2006).
- 6) 矢部三雄,「津軽森林鉄道導入の背景と国有林経営における青森ヒバの位置に関する考察」, 『林業経済』, 71 (2), pp.1-16 (2018).
- 7) 農林省山林局編,『森林鉄道軌道ノ便乗者及民貨輸送ニ關スル調』, 農林省山林局 (1934).
- 8) 高島慎吾,『下北の森林鉄道:平成 22 年度デジタル教材作成事業』, 青森県総合社会教育センター (2011).
- 9) 竹内利美,「序 下北の村々:土地占有と部落体制」, 九学会連合下北調査委員会編『下北:自然・文化・社会』, 平凡社, pp.352-362 (1967).
- 10) 青森県立郷土館編,『雪国の民俗調査報告書(青森県立郷土館調査報告 第 2 集・民俗-1)』, 青森県立郷土館 (1976).
- 11) 川内町史編さん委員会編,『川内町史:近・現代(政治)(産業・経済・社会) 林野 教育編』, 川内町 (2001).
- 12) 富岡一郎,『下北地方史話:産業・文化・生活』, 青森コロニー印刷 (1981).
- 13) 神沼公三郎,「官行斫伐事業における「伐りだし」労働組織に関する研究:下北半島川内営林署の事例」,『北海道大學農学部演習林研究報告』, 34 (2), pp.175-273 (1977).
- 14) 祐川清人,『下北の鉄道と軌道:大湊・大畑・大間線, 田名部軌道, 森林鉄道, 日鉄鉾山鉄道』, うそりの風の会 (2016).
- 15) 山崎慎吾,『日本林業論』, 潮流社 (1950).
- 16) 全林野労働組合中央本部,『山に働く人々:国有林の実態をえぐる』, 全林野労働組合中央本部 (1958).
- 17) 奥地正,「国有林における労働組織の形成と展開(二):東北・秋田国有林を中心に」,『立命館経済学』, 23 (5・6), pp.810-845 (1975).
- 18) 川内営林署編,『森林鉄道のあしあと』, 川内営林署 (1970).
- 19) 日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編,『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).
- 20) 斎藤作治,「川内営林署森林鉄道跡地を歩く」,『はまなす』, (24), pp.41-50 (2008).
- 21) 青森県環境生活部文化・スポーツ振興課県史編さんグループ編,『青森県史叢書 下北半島西通りの民俗』, 青森県 (2003).
- 22) 西裕之,『全国森林鉄道』, JTB (2001).
- 23) むつ市史編さん委員会編,『むつ市史 近代編(明治・大正時代)』, むつ市 (1986).
- 24) 小林裕,『林業経営の機械化の歴史:林業機械の発展過程について』, 日本林業調査会 (1963).
- 25) 小川功,『非日常の観光社会学:森林鉄道・旅の虚構性』, 日本経済評論社 (2017).
- 26) 宮本常一,『私の日本地図 3・下北半島』, 同友館 (1967).
- 27) 原田松太郎,『青森県鉾泉誌』, 啓明社 (1937).
- 28) 日本交通公社,『旅』, 37 (11), 新潮社 (1963).
- 29) 桜井厚,『境界文化のライフストーリー』, せりか書房 (2005).
- 30) 東北芸術工科大学東北文化研究センター編,『下北半島野平:写真に見る戦後開拓村歩み』東北芸術工科大学東北文化研究センター (2015).
- 31) 吉本瑠編,『新安田文化史』, 安田町 (1975).
- 32) 鈴木ユリ,「品質日本一を誇る大根の生産地「野平」の保健指導員として」,『はまなす』, (3), pp.43-52 (1995).

令和5年(2023)10月16日受理
令和5年(2023)12月31日発行