

# 千頭森林鉄道

## 林鉄の誕生

昭和のはじめ、帝室林野局名古屋支局千頭出張所管理の千頭御料林材の搬出は、水量豊かな寸又川の流水を利用した「川狩」と呼ばれる方法によっていた。

この水資源は当然電力開発からも着眼され、昭和3年、第二富士電力および大井川電力株式会社から発電所建設にともなう水利利用の申請が提出された。

木材搬出の水路がダムで閉ざされる。その水利権代償として木材運搬軌道の敷設と無償提供が許可条件として申請された。流送から軌道による陸送へ、運搬の形態は大きく飛躍した。しかし、トラック道ではなく軌道であったことは、その後の千頭開発の方向に一定の規制を加えざるをえなかったが、当時のいろいろな条件からやむを得なかったものといえよう。

昭和5年10月、寸又川上流の湯山・大間発電所の建設許可をまって、軌道敷設工事がはじめられた。千頭森林鉄道の基幹部分である沢間・千頭堰堤間（1級線20.4km）と沢間・千頭間（2.6km）が8年12月までに竣工、ひきつづき大間川線（2級線5.9km）が9年5月に、千頭堰堤から寸又川に沿った延長線（2級線2.6km）が10年3月に竣工し、千頭山の大動脈を完成させた。

寸又川線の敷設工事は第二富士電力が担当した。寸又川に深くえぐりきざまれた急斜面の谷壁部、起伏の激しい赤石山系千頭山の中腹をぬう寸又線、崩壊の激しい中央構造線フォッサ・マグナの貫通した複雑な地質構造をもつこの地帯への敷設は困難をきわめ、多数の労働者が動員され、夜昼とおした作業が続けられた。

湯山発電所10年10月、大井川発電所は11年11月、大間発電所13年12月、それぞれ竣工した。

## 開発急ピッチ

昭和11年、平の沢にはじめて斫（しゃく）伐事業所がもうけられ直ようによる伐採事業がはじめられた。現在の76林班の地点である。伐採の方法は、良いところだけを谷から尾根にむけ縦に伐採する帯状択伐方式で、酒井製4気筒25馬力の集材機2台が活躍した。集材方法は今でいうエンドレスタイラー方式で、従業員の創意でこの当時すでに生みだされていた。

労働者は、主に高知県、岐阜県などの山村地帯からの出稼ぎ労働者で、山泊りして

作業にあたっていた。この人たちの手でモミ・ツガなど天然大怪（径のことか？）木の良材が伐採された。採材はヨンロク材（4m60）を基準とし、頭きんをじゅうぶん取っていた。当時の御料林ではメートル法を採用しており、尺貫法に変えられたのは15年からであった。

集材は、シュラ、サコ出しと呼ばれる方法で山落しした材を木馬にのせ、集材機へ引き継ぎ林鉄まで運ばれた。道具類はすべて個人もちの出来高作業で、14年当時1日あたり3円から5円ぐらいの収入を得ていたといわれている。

林鉄輸送は、ダム工事用資材運搬のあいま、工事を施工した間組の手で運搬された。御料の手で直接運転がおこなわれたのは13年2月、軌道が会社から御料に引渡されてからである。岩崎レール社、プリモスYK425型4トン半の機関車が、木製台車10輛に満載した木材をけん引し、千頭貯木場へ運びこんだ。千頭山の本格的な開発が始められたのである。

昭和12年度実行の「千頭事業区第3次検訂施業案説明書」はこの意義を次のように記録している。

「軌道の敷設……ニヨツテ……開発上有利ナル条件トナレリ、茲ニ於テ之等ノ運搬施設ニヨリ未開発ノ老令過熟針潤混淆林利用又ハ焼畑跡地ノ若キ雑木林ノ林相整備ヲナサントシ、第3次検訂ヲ行ヘリ」

## 千頭貯木場

千頭貯木場、通称「土場」。大井川鉄道終点千頭駅の左、駅構内に隣接した1.55ヘクタールの面積をもつ。千頭・梅地両経営区で生産された素材がはるばる林鉄で運びこまれる。一部はさらに島田貯木場まで鉄道輸送されるために積みこまれるが、貯材能力は1万5千立米ももっていた。

ゴトゴトと鳴る台車の車輪の音も今は昔、砂けむりを舞いあげる自動車がそれに変った。

## 飛龍橋

寸又川の支流、深くえぐられた大間川をまたぐこの飛龍橋は、千頭森林鉄道のシンボルである。移り変わる四季を背景にグンとふんばる姿はまことに美しい。

## 木炭車にムチ打った戦時中

昭和12年7月、日華事変勃発、戦局の拡大とともに木材需要も増大したが、内地では日用生活用品をはじめ生産に必要な資材原料の不足が目立ちはじめた。なかでもガソリンの不足はひどく、15年にはまず4台の機関車が木炭ガスによる代燃車に切り替えられ、太平洋戦争にまで拡大した16年には全車が代燃料車にかえられた。

馬力の少ない木炭車にムチ打った木材増産体制がすすめられた。運材日程は1往復半のべ69キロ、保線要員や枕木・スパイキなど資材不足で保線も満足にはいかず、脱線事故もあたりまえのようにひん発した。そのため千頭堰堤まで片道23キロに4～5時間を費やし、朝6時出発、終了は夜という状態であった。

集材作業までもが月明りを利用した夜間に行われ、たき火の燃差しで合図をかわして運転したのもこの頃で、食糧不足に耐えながらの必死の作業が続けられた。

16年4月、本線の延長工事、柴沢まで2級線18.1キロが名古屋支局の手で起工、20年12月までの年月をかけ完成された。木材増産を可能とするため寸又川上流の開発をめざしたもので、この工事のために千頭周辺の村民による勤労奉仕隊や各地からの徴傭者が動員された。

そして20年8月敗戦、夜間作業は廃止されたが、物資の不足は戦時中に輪をかけ、代燃車が26年頃まで走りつづけた。

### 林政統一国有林へ

22年4月、林政統一がおこなわれた。皇室財産であった御料地は国有林として国民の財産に編入され、名称も東京営林局千頭営林署と改められた。まず、ないないづくしの混乱期をスタート、食糧難に悩まされた労働者の確保がむずかしく、事業の実行に大きな支障をもたらした。伐採跡地への野菜の栽培、木の芽、草の葉までを主食に木を伐り、機関車を運転した。

くわえて、戦時中の過伐や施設機械類の荒廃、とくに林鉄枕木の腐朽、機関車の損耗など悪条件の累積で生産コストが高騰し、赤字を続け、23年事業所閉鎖の寸前にたちいたった。林鉄輸送を除く直営生産を廃止し、立木処分という方針で切りぬけ25年黒字に転化させた。

### 上西河内開発

上西開発の代表は「天地索道」である。一径間1375m高低差383mは、高さで東京タワーを50mもしのぐ。「みあげれば天に達し 見おろせば地の果てまでも」これが

「天地」命名のよしである。

### 東洋一の天地索道

この頃までに寸又川本流筋はすでに伐りつくされた。支流奥地への開発が検討され26年上西河内流域に着手した。黒字に転化したとはいっても、直営生産形態を平常に戻す方途は上西開発しかなかったからである。

東洋一と称された「天地索道」を基幹に、作業軌道、インクライン、木馬道、集材機などのべ6000mを作設する大規模な工事が始められた。27年度以降年間平均3万石の搬出を予定し、その後逆河内流域に移行するというものであった。

この奥地開発は当時の林業技術を駆使し結集させたもので、奥地林業における機械化の代表的なものであった。伐採から貯木場での巻立てまで13工程も有した大規模な事業は、千頭の名を全国にとどろかし一見華やかなものであったが、裏がえしていえば森林鉄道を基幹とした輸送形態のもつ「宿命」のあらわれであったといえる。事業地の奥地化にともなって作業工程の増加、系列の複雑化をまねき大規模な設備は必然であった。

しかし上西開発は当時の機械林業の典型として積極的な役割を果たし、その後の林業技術の向上、機械化の促進に大きく貢献した。

28年機関車と木材運搬車にS A型エアブレーキが装置された。計画的輸送を目的に「ダイヤ」が編成されたのもこの頃からである。

### 自動車時代へ移行

33年栗代林道着手、35年大間川林道着工、土木技術の発達にささえられた自動車道の開設は、森林鉄道時代の終幕をつげる呼び声であった。険阻な南赤石山脈を縦断する大規模な幹線林道（56km）の構想が立てられ38年にはもう一部が着手された。

林鉄の新設工事は全面的にストップし、自動車時代への準備が積み重ねられた。39年寸又左岸林道着手、41年南赤石製品事業所が開設され、事業の中心は南赤石に移行、43年4月大間川材の搬出を最後に伝統ある千頭森林鉄道は完全にその役割を終えた。

## 森林鉄道（出典：千頭営林署100年史）

寸又川の豊かな水資源は、電源開発面から注目され、昭和3年「第2富士電力会社」が水利権を得、大規模貯水池（ダム）構築計画許可申請が静岡県に出された。

水力発電用の水力調整を目的とした当計画は、公益的事業であることから、県は皇室林野局に支障の有無を打診している。

ダムが構築されれば、流送による木材搬出が閉ざされる。ダム構築資材運搬用の森林鉄道が敷設後、無償譲渡されることを条件として、皇室林野局は当計画を許可した。

許可後、第2富士電力会社は昭和6年4月22日付けで、下記内容の請書を時の皇室林野局名古屋支局長あて提出している。

1. 本軌道は提出済の説明書並びに図面により工事を施行しています。
2. 軌道終点（千頭ダム）に於ける木材陸揚げ並びに積込場は設計どおり施工し、工事を施工の上は、無償を以て皇室林野局に引き渡します。

昭和5年に着工された森林鉄道の新設工事は、昭和8年までの3年間で、千頭から千頭ダムまでの23kmが竣工した。地理・地形的条件や、当時の機械力からすれば、想像を絶する難工事であったことは確かである。

本軌道はダム構築用の資材運搬を目的として敷設されていたが、起点から約10km先で大間集落（現在の寸又峡温泉）の中心を通過していた。

山葵、椎茸栽培、製炭で生活していた住民にとっては、市場までの搬入を人背運搬に頼っていただけに、鉄道開設は画期的な出来事であった。

昭和7年6月には、電力会社宛「御願」として、村民代表8名連名により利用の許可を申請し、会社側からは次の回答がされている。

「御願の村民の窮状は理解できる。生活必需品（穀物・塩味類・雑貨類）に限定して許可する。運賃は1貫目1銭5厘とする。」

ダム完成後、昭和13年皇室林野局に無償譲渡され、天然林材運搬の大動脈として、林鉄時代に入っていった。

その後、奥地開発と平行して、大間川・大根沢・釜の島・柴沢へと支線延長が進むが、昭和35年から37年にかけての、逆河内支線新設（3,790m）で森林鉄道の新設は終わりとなり、総延長は51,438mとなる。

木炭等の代燃車（機関車）も、昭和26年にディーゼル機関車の導入によって、運転

性能、技術の向上が図られたが、さらに昭和28年のエアブレーキ装置への改良は、安全輸送と大量輸送に大きく貢献した。

林鉄による木材搬出量は、代燃車で19万8千m<sup>3</sup>、ディーゼル機関車57万8千m<sup>3</sup>、総搬出量は、約77万6千m<sup>3</sup>（279万4千石）と記録されている。

全盛期時代の機関車運転手Dは、当時を偲び語っている。

「中学3年の時、進路に迷っていた。友達二人と帰り道、積雪のある材を満載した林鉄の雄姿を目にした時、機関車の運転手になりたいと思った。

17名の同級生と、営林署で試験を受け、全員が採用されたと記憶している。

私は、面接で迷わず機関車運転手を希望し、M君と私が機関車運転助手、他の人達は集材機運転助手となり、それぞれの事業所に配属された。

貯木場での機関車整備は、毎日、滑り止め用の焼き砂入れで始まり、水・オイルの点検、ボンネット・機関室内のから拭き等、運転手に怒られたり、褒められたりの毎日だったが目標があるだけに、苦しいとは思わなかった。

初めて機関車助手として同乗し、飛龍橋を渡り、メガネ隧道を通過した時の感動は今でも強い印象に残っている。鉄車のエアブレーキ調整を覚えると、やがて、運転操作の見習い期間となり、制御弁1個で列車を動かす緊張感と快感は、先にも後にも味わったことのない感覚であった。

運転手Oさんの白い手袋は眩しく一日も早く白い手袋をはめてみたい、と感じてから間もなく「内燃機関車」の免許取得試験があり、Oさんの厳しい指導のお陰で合格することができた。開発真っ只中の「大根沢製品事業所」に配転の約1年後、時の管理官から「運転手になるか。」と言われた時の喜びも忘れない。念願の白い手袋、専用の機関車を与えられたが、2級線の運行は想像以上に危険極まりのないものであった。脱線事故、暴走寸前の緊急制御など、二十歳前後で肝を冷やした事は数えきれない。積雪を除去しながら運行したこと。雨・風・毛虫の大量発生（油でスリップする）に苦慮したのも、つい昨日の様に思える。厳しい仕事の中でも、全職員の喜ぶ日が月に一度あった。

鉄道ににわかづくりの客車を作り、100名以上の生産・造林・保線の職員を乗せ、下山する時が、最も嬉しく楽しい時間であった。悲しい出来事も忘れる事はできない。

別の機関車事故で、殉職した2名の青年は、業務に忠実に遂行中の事故であり、彼らの死が全職員に大きな悲しみを与えた事は言うまでもない。

数年間、経験した機関車運転時代は、私の青春であり、誇りであると共に、あの制

御弁の感触は今でも忘れられない。」

急峻な山腹を切り開いて建設された森林鉄道は、木材運搬もさることながら、沿線住民の交通手段としても活躍し親しまれた。

昭和30年代の木材増産時代を担い、「日本に千頭営林署ありき」と名を轟かした奥地天然開発の中で、30年間の森林鉄道による運搬の限界が訪れ、林道開設と共に華やかな林鉄時代は、昭和43年、大間川の最終材運搬をもって幕を閉じることになった。

### 千頭管林管林道系統圖

