

論文の内容の要旨

論文題目 我が国における森林鉄道の消長にみる国有林経営の展開過程に関する考察

氏名 矢部 三雄

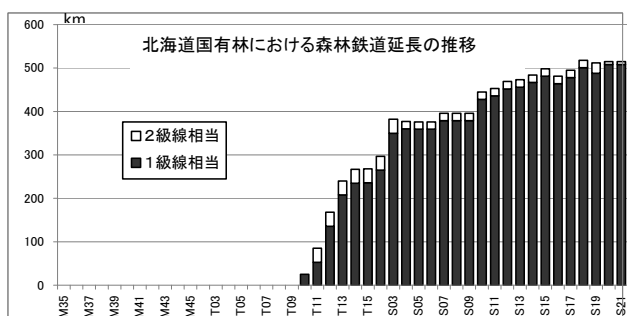
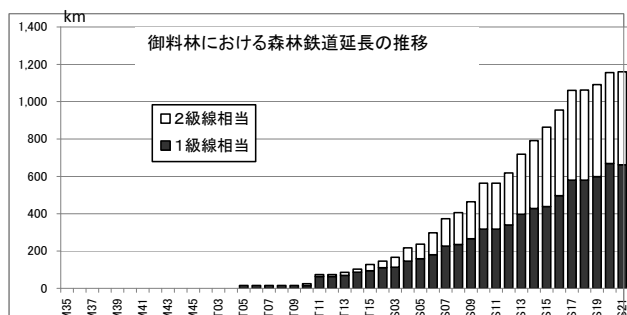
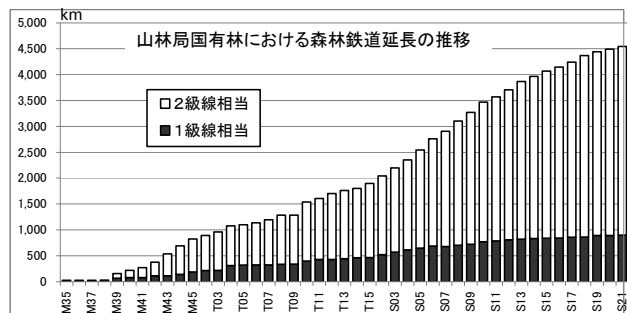
1. 研究の背景と目的

我が国の森林鉄道の多くは国有林によって建設されたが、その路線情報を網羅的に整理した資料が存在しない。このため、各森林管理局が保存する古い林道台帳から路線情報を収集し整理した。これによると、国有林の所管組織によって森林鉄道の開設時期及び開設の進捗、路線の規格等の消長状況に大きな相違があることが明らかとなった。

消長状況の相違は、所管別に国有林経営の展開過程が異なっており、これが外形的に出現したものであると考えられる。こうした観点から、小論では、国有林の所管別に森林鉄道の消長状況を把握することにより、それぞれの消長状況を特徴付けることとなった国有林経営の展開過程について整理し、森林鉄道の消長状況の相違を生み出した要因を明らかにすることを目的とする。

2. 先行研究

小熊は、森林鉄道に用いられた機関車について網羅的に捉え解説を行ったが、国有林経営との関連を分析するまでには至っていない。脇野は、津軽、木曾、秋田地域における森林鉄道の導入経過を地域における林業労働構造の発展過程から分析し、津軽との対比において木曾における通年形態として形成された流送の労働形態が森林鉄道の導入に対する抵抗となったことを明らかにしたが、国有林経営の展開過程との関係において分析しようとするものではない。国有林経営の展開に関する研究では、萩野による多くの研究成果が存在するが森林鉄道に関する言及はない。秋山は、明治期から林政統一までの所管別に国有林経営について整理しているが、森林鉄道の建設状況についての言



出典：森林管理局が保存する林道台帳から筆者が作成
国有林の所管別にみた森林鉄道の規格別延長推移

及は断片的である。秋林は、北海道国有林の展開過程について分析する中で森林鉄道の導入状況にも言及しているが、小熊の報告を引用したものである。このように、国有林経営の展開過程と森林鉄道の建設との関係について分析した研究は極めて僅かであつ断片的なものしか無く、森林鉄道の消長と国有林経営の展開過程との関係を明らかにすることを目的とした研究は見られない。

3. 考察

山林局国有林では、創生期において積極経営の実現に向け一般会計の下でも特別会計的な手法を模索し、山林作業費など数度にわたる成果を上げた。その集大成が明治 32 (1899) 年度からの特別経営事業である。これにより官行斫伐事業の拡大が図られ運材工程の近代化を目的に森林鉄道が導入された。初期は運材台車の自重により軌条上を下る軌道であったが、資源量の大きい地域では蒸気機関車が運材列車を牽引する輸送力の大きい鉄道が計画され、その最初が明治 42 (1909) 年に竣工した津軽森林鉄道だった。この路線は、津軽半島を大きく迂回し分水嶺を越えるルートを選択し延長も我が国で最大となった。このような路線が津軽の地に我が国で初めて建設されたのは、豊富な青森ヒバ資源が賦存する津軽半島について、河川流送の脆弱性から供給が不安定であった運材を安定させること及び利用も評価も十分ではなかった青森ヒバ材の大都市部での需要開発に取り組むことが山林局の最大の課題であり、鉄道建設を一大プロジェクトとして位置付けたことによる。また、御料林への編入により木曾ヒノキ資源を失ったことによる青森ヒバ資源への期待があったことも大きく影響している。このため、山林局国有林の支出経費の大きな部分が充てられ、かつ、当時の新進気鋭土木道技術者が派遣されている。津軽森林鉄道が津軽半島に建設されたのは決して偶然ではなく、山林局としては津軽半島以外には最初の森林鉄道を建設する選択肢はなかった。一方、山林局国有林全体に目を転じると、森林鉄道の建設は木材生産の拡大に伴う輸送力の確保が目的であったことから、津軽森林鉄道に続き優良な森林資源が賦存する地域に続々と建設された。しかし、国家財政への寄与が求められる中で、路線の建設コストは低く抑えられ、規格の簡易な軌道によって多くの延長が確保されたことが特徴的である。

以上のように、山林局国有林における森林鉄道の導入の位置付けを表現すれば、「内発的な経営要因による森林鉄道の導入」ということができる。

北海道国有林は、年期特売方式による立木販売という消極的経営を選択していた。このため、木材の運材手段についても国自らが整備する必然性は無く、買い受け事業者によって建設された森林鉄道が出現した。しかし、森林資源内容の悪化が危惧され、大正 6 (1917) 年に山林局国有林への編入問題が勃発する。北海道国有林では、編入問題の圧力を回避する目的で急速に積極経営に転換する必要性から、官行斫伐事業の導入と運材手段の近代化のための森林鉄道の建設が急ピッチで進められた。さらに、路線の多くは高規格の鉄道であり、全てが国鉄路線と接続され高い輸送力を確保した。このような路線建設は、森林鉄道建設地域での運材量の大きさによるものだったが、積極経営への転換を目に見えたものとするを意図したものであったと考えられる。

北海道国有林における森林鉄道の導入の要因を表現すれば「外発的な経営要因による森林鉄道の導入」ということがいえる。

御料林にあつては、編入された官林が大河川の上流部の優良な林分であつたことから、木材の付加価値販売を目的として官行斫伐事業が実施され、生産された素材を大都市部に輸送して販売する輸送販売が採用された。また、立地条件から河川による流送によって比較的安定した木材輸送を実現しており、木材需要の急増などの変化に対応し供給量を急拡大させる圧力も比較的高くない状況にあつたことから、森林鉄道の建設を早期に進めなければならない必然性は乏しかつた。

しかし、流送を依存してきた大河川は次第に電源開発の対象となり流送が困難となる状況が出現する。この結果、大正 2(1913)年度になってから御料林で初となる小川森林鉄道の建設に取りかかっている。これは、国鉄中央線の開通によって大都市部への鉄道輸送が確保できるようになったことも要因となっている。御料林の森林鉄道路線は、安定した財政状況や格式の高さもあり、建設単価の高いものとなっており、昭和 3(1928)年、昭和天皇により御下問された御料林の山林局国有林への経営委託問題を機に、経費節減の徹底から木製橋梁の採用など森林鉄道の建設コストも圧縮されるようになった。

このような御料林における森林鉄道の導入要因を表せば「外発的物理的要因による森林鉄道の導入」ということができる。

以上、森林鉄道導入の特徴は、各国有林経営の展開過程によって規定されたものだった。

一方、戦後、経済成長期に入ると、木材需要の拡大に伴い木材価格が急騰したことから、国有林材の増産が強力に求められた。このため、昭和 33(1958)年の経営規程改正によって伐採量を拡大する理論的裏付けを準備し、成長量を大幅に上回る標準伐採量を基本として林力増強計画、材増産計画によって伐採量を大幅に拡大させていった。また、実行面からは、森林鉄道の輸送力の限界を直視し、技術の進展によって性能が飛躍的に向上し、より機動的な運材能力を実現し得るようになったトラック運材への転換方針が出されている。

国有林の森林鉄道は、明治期における特別会計方式の実現による積極経営の展開過程において導入され、戦後、高度経済成長の下で増伐に邁進せざるを得なくなった国有林経営の下で、より効率的なトラック運材に転換され消えていったという経緯を辿った。

近年、明治の近代化遺産群が世界遺産として登録されるなど、近代化を担った遺構を再評価しようとする動きが高まりを見せている。こうした状況の中で、森林鉄道遺構を地域資源と位置付け地域活性化につなげていこうとする取組も散見される。こうした機運を捉え、民有林への貢献を旗印に一般会計化した国有林野事業にあつては、情報の提供、軌道敷の活用など率先して地域に貢献していくことが出来るのではないかと考える。さらに、地域活性化活動の広がりが期待できる郷土史家やNPO法人の活動のネットワーク化に全国組織である国有林が何らかの役割を發揮することも期待できるのではないかと考えている。

以上、国有林経営の展開過程に応じて森林鉄道の建設が進められたことを明らかにし、森林鉄道の辿ってきた足跡を理解したが、今後、これを再評価しようとする取組の輪が広がり、より多くの方々が森林鉄道に対する関心を高めていただくことを期待したい。