

29. 1. 28 会員自主研究成果発表会

「レールが語るもの」～奇跡的発見が続いた調査と資料から～

滴石史談会 会員 丸山 墨

森林鉄道の大部分は国有林野事業として建設され、林野庁等が執筆した「林業機械シリーズ No.4 軌道運材(1)」(昭和30年林業機械化協会)によれば、線路の負担力を基準に次の2等級に区分されている。

【1 級線】

労働安全衛生規則に拠る、5トン以上の機関車の通行出来るもので軌条は10kg/m以上のもの。

【2 級線】

労働安全衛生規則に拠る、5トン以下の機関車の通行出来るもので軌条は9kg/m、または手押車輛専用線で軌条は6kg/mのもの。

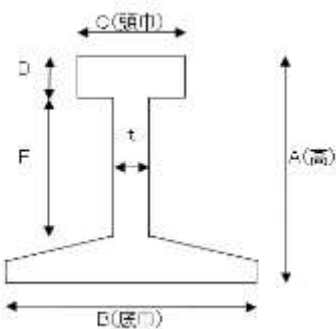
ちなみに、明治32年の旧基準では森林鉄道は軌道とされ、その後、機関車輸送によるものを森林鉄道、軌道上のトロリーに木材を積込み、人力あるいは牛馬によって運搬するものを軌道として区分するようになった歴史的背景がある。

ちなみに、ゲージ(軌間)は1級線、2級線ともに762mmである。

更に前述の資料によれば、等級ごとに使用されるレールは次表のとおり更に細分されている。

【森林鉄道軌条 主要寸法表】

軌条種類	A	B	C	D	t	F	(重量)W
	mm	mm	mm	mm	mm	mm	kg/m
15kg	79.37	79.37	42.86	22.22	8.33	43.65	15.151
12kg	69.85	69.85	38.10	19.85	7.54	37.70	12.402
10kg	66.67	66.67	34.13	18.26	6.35	37.30	9.921
9kg	65.50	65.50	32.10	17.48	5.90	35.72	8.926
8kg	60.30	60.30	29.70	16.27	5.50	34.53	7.847
6kg	50.80	50.80	25.40	14.29	4.76	27.78	6.000



(雫石営林署の機関車と同タイプと思われるホイットカム4tガソリン機関車)

筆者は雫石営林署管内の森林鉄道についてこれまで何年にも亘り調査してきたが、これまでレールを発見することはなかった。しかし、平成28年10月の調査で立て続けにレールを発見することができた。

インターネットや資料では明かされたことのないレールの奇跡的発見を表にまとめると次のようになる。

【旧雫石営林署管内森林鉄道の等級とレールの確認状況】

路線名	昭和 年	延長m	等級	レールの確認
鶯宿線 起終点:雫石駅から待多部分水嶺	2~39	19,521	1級	あり 6kg インクライン起点付近の沢中に1本
同 沢内延長線 起終点:待多部分水嶺から小杉沢落合	4~24	11,706	軌道	なし
同 南畑支線 起終点:御所村字枡沢から男助山国有林55林班喜助沢落合	9~34	14,094	1級	なし
同 南畑支線高松沢線 起終点:南畑支線17km地点から高松山国有林42林班	17~34	5,010	1級	あり 6kg 高松沢線終点とされる場所より奥で断続的に存在
同 南畑支線大倉沢線 起終点:高松沢線3km地点から高松山国有林46林班	19~36	2,029	1級	なし
葛根田線 起終点:雫石貯木場から159林班小班北白沢対岸	13~36	21,897	軌道	あり 6kg 青倉支線葛根田川橋脚付近の川岸に1本

基本データは旧営林署別土木台帳による
ただし、路線の標記は台帳では線ではなく林道

鶯宿線のインクライン起点付近と葛根田線青倉支線付近で発見したレールは底巾が共に 42～43mm ほどしかなかったが、高さは 6kg 級相当だったためこれに位置付けた。

従って発見されたレールは全て 6kg 級となり、手押車輛専用線となる。

これらの結果から、鶯宿線で発見したレールはインクライン部分のもの、葛根田川で発見したレールは青倉支線（※注）のものと推察される。（※注：葛根田線から分岐し青倉温泉にある事業所に至る路線とされ、ガソリン機関車が葛根田川を渡る写真が遺されているが、台帳に記載がないため実態は不明で、作業線の可能性もある。）

さらに高松沢のレールは、高松沢線が 1 級だったことや終点とされる場所よりやや上流で発見したことから、終点から延びていた作業線のものである可能性もある。

しかし、高松沢の線路は、洪水で片方のレールが流されたり、土砂に埋没していたりするものの、断続的にレールが残る町内、或いは県内唯一の場所として極めて大きな価値がある。

また、一つこの表について解説を加えると、葛根田線、沢内延長線に軌道とあるが、実際には機関車が使用されており、実態として 2 級線と言える。

ちなみに、森林鉄道の固定資産としての耐用年数は 20 年で、使用期間 3 年未満のものは作業線として区分されたとあり、森林鉄道の廃止は資源の枯渇が最大の理由であろうが、鶯宿線を除くと概ね耐用年数と一致していることが分かる。

なお、今回の調査で発見した高松沢のレールの一部は、盛岡森林管理署のご厚意で雫石町立歴史民俗資料館に寄贈、展示されることとなった。これは望外の成果であり、関係の皆様にご心からお礼申し上げます。



（高松沢で発見した敷設された状態に近いレール。）