

観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力

—王滝、川上、嬭恋の“擬制鉄道”群の観光社会学的考察—

Study of Forest-Railway as Contents in Tourism ;
“Pseudo-Railway” in Nagano Prefecture from
the Tourism-sociological Viewpoint

小 川 功

Isao OGAWA

要 旨

平成26年9月末の御嶽山の噴火で登山客・観光客の激減した山麓の王滝村の地域活性化を課題として、跡見の学生たちが登山以外の観光コンテンツを発掘しようとしている。学生たちの学外実習に同行した筆者は地元の好意で特別に運行して頂いた王滝森林鉄道を名乗る保存鉄道にも体験乗車できた。本物の素材を使って、「森林鉄道の聖地」たる現地に再現した「真正性」ある観光鉄道のはずであったが、森林鉄道という「レア」な存在を全く知らぬ若い女性達には観光コンテンツとして高い評価を得なかった。おそらく彼女達が日頃乗りつけているテーマパーク等の「遊戯鉄道」との対比で野趣溢れる乗心地が大幅減点されたと推測される。

観光社会学では一般に観光客は「真正性」を探求して旅行するものと想定される。本稿は「ホンモノ」より「ニセモノ」が高評価される観光現象の現場に立ち会った研究者として、「真正性」原理が機能しなかった原因を観光社会学的に考察したものである。併せて「レア」な森林鉄道群の中でも、さらに未解明な謎の多い存在として民有林の民設森林鉄道・軌道の事例（上信越地方の川上、嬭恋両村）を紹介した。王滝村と同じく今なお「村」たる誇りを維持する川上村の金峰山、嬭恋村の吾妻山（四阿山）はともに、御嶽山と同様に、かつて山岳信仰の対象たる霊山であることも不思議な縁ともいえよう。

キーワード：観光社会学、真正性、森林鉄道、擬制鉄道、王滝、川上、嬭恋

1. はじめに

筆者の所属する跡見学園女子大学は近年諸官庁・自治体等と協定を締結して、地域コミュニティの活性化等に貢献できるデザイン力の実践を学生たちに次々と経験させつつある。一例を挙げれば、平成27年10月24日真岡鐵道のSLイベント列車が運行されたが、これは栃木県茂木町と大学が連携して、同町「道の駅もてぎ」の新企画スタートを記念した特別運行であった。黒光りしたC12機関車の先頭には色鮮やかな「秋の味覚記念号」のヘッドマークが飾られた。学生たち自身がデザインしたことを示す大学名の掲示には、この日大学創立50周年の式典が11時から開催され、ほぼ同時刻にSLが出発進行するという二重の記念の意味が込められていた。

平成27年6月22日跡見学園女子大学は長野県とも包括協定を締結して、長野県下の地域コミュニティの活性化等に関して相互に協力していくこととなった。協定の一環として初年度の平成27年夏には①王滝村、②須坂市、③東京都（アンテナショップ）などでの長野県側で主催する地域振興策・各種イベント等に大学側から学生・教職員が随時参加させていただくこととなった。ほかにも長野県側から川上村など魅力的な候補地を頂き、筆者も長野県の有する数多くの観光コンテンツを素材として観光社会学の視点から筆者の貢献可能なさやかな地域研究を開始したいと念じている。今後本格化させるべき一連の研究の手始めとして、今回は多くの学生が学外実習の場として学ばせていただき、かつ筆者自身も教員として同行・視察させていただいた王滝村と特に深い関わりのある森林鉄道を取り上げたい。筆者自身もかねて昭和47年12月台湾省林務局玉山林区管理处森林鉄路に乗車したのをはじめ、屋久島、秩父、加江田、芦生など国内の森林鉄道の痕跡を探訪したが、幸いなことに昭和49年10月15日王滝森林鉄道の定期列車「みやま号」便乗を許可され、王滝川に沿って沿線の見事な紅葉や御嶽湖を觀賞しながら上松から田島まで森林鉄道旅行を満喫しつつ御嶽一帯を車窓から楽しんだ経験がある。観光資源としての森林鉄道等の存在に着目して来た筆者は乏しいながらも若干の乗車・視察・現地調査等を体験し、ごく一部を公刊¹⁾してきた。今回幸いに本年9月1日のたった1日の午前と午後の上松町の赤沢自然休養林と、王滝村の松原スポーツ公園の二つの保存鉄道に連続して乗車できるという得難い機会を得て、強く本稿の着想を得た次第である。

一般にはあまり認知されていないと思うが、実は今夏②の須坂市内の学外実習先である「峰の原高原 ペンション村」は群馬県との県境に聳える四阿山（白山権現を勧請した修験道の霊山）の西麓に位置するが、その東麓に当る群馬県嬲恋村にも長野県の大手林業会社が敷設した森林鉄道（後述）が存在した。また候補地にあげていただいた川上村は山梨県との県境に聳える霊山・甲斐金峰山の北麓に位置し、同様に長野県の別の林業会社が敷設した森林鉄道（後述）が存在した。学外実習を現地で体験させていただく学生たちが今後とも地域研究を進める際に何らかの示

唆を与えようとの意味を込めて、本稿では無数に存在した上信越（長野・群馬・新潟）の森林鉄道群のなかから、今回の包括協定と特に地縁あるものを選択した次第である。旅と観光にも関心を寄せた民俗学者であり、かつ林道について学術的に検討した数少ない研究者でもある宮本常一は昭和32年「林道に関する諸資料は多くは断片的で、いままで真にまとまったものがない」²⁾と嘆いている。王滝森林鉄道など国内の森林鉄道群に関しては筆者も強く啓発された西裕之、草卓人各氏らの森林鉄道の先行研究³⁾の蓄積があるが、前述の宮本常一でさえ「民有林には鉄道も軌道もほとんど見られず」（宮本、p17）と述べるように、残念ながら民営の森林軌道群の本格的な研究は緒に就いたばかりの初期的段階にある。

当該分野に不可避である根本的な資料不足に加えて、十分な渉猟も意にまかせなかった恨みもあるが、従来あまり評価・検討されてこなかった産業遺産たる森林鉄道など特殊鉄道を「fiktiv（架空の、虚構の）」な“擬制鉄道”⁴⁾として把えて、その虚偽性・虚構性を社会科学たる観光社会学の視点から考察することで、当該分野に少しでも広範な観光的関心を呼ぶ一助にでもなればと念じている。今回筆者らが鋭意推進中の、観光を中核に地域コミュニティの歴史、風土、文化の堆積を重視すべき新たな「観光社会学」⁵⁾の視点から新たに再構築したものである。王滝村の瀬戸普村長以下の職員各位をはじめ、現地調査の前後を含め種々お世話を頂き、細かくご教示を賜った長野県地域振興課の佐藤公俊氏、上松運輸営林署OBで観光案内人の西村勲氏、王滝森林鉄道の会事務局の植木雅史氏、包括協定締結に尽力された同僚の磯貝政弘氏、森林鉄道分野の先行研究者である西裕之氏など、今回の拙稿着想・執筆に貴重な示唆を頂いた多くの関係各位に改めて感謝する。

2. 森林鉄道の魅力

冒頭の真岡鐵道のようなローカル私鉄、とりわけ稀少性あるSLを運行する路線には幹線鉄道では味わえない、奥深い非日常性の魅力がある。さらに稀少性、非日常性の程度が加速度的に深化して極限にまで達した超レアな存在、あまり知られていない幻の特殊鉄道が本稿で取り上げる森林鉄道である。

森林鉄道とは、人里離れた奥地の森林から伐採される木材を搬出するために設けられた特殊な産業用鉄道である。明治43年開設の津軽森林鉄道をはじめ、北は北海道、秋田、山形、長野（木曾）、高知、南は宮崎、鹿児島（屋久島）まで全国各地の林業地域の国有林で導入された。一部には数は多くないものの公有林、民有林⁶⁾にも規格の低い森林軌道も導入された。戦後の最盛期には国有林の森林鉄道だけで1万kmに達したが、昭和30年代以降はトラック輸送等により減少をつづけて、昭和50年の木曾を最後に全国的にみると実質的に全廃されたといっても過

言ではない状況に追い込まれている。

森林鉄道は旅客輸送を目的とする公共交通機関とは異なり、本来は木材搬出等を目的に敷設された純粹の貨物専用鉄道である。しかし本来の木材運搬以外でも山間奥部に伐採現場や集落が存在するため例外的に職員輸送・客扱いを行った路線も存在する。こうした路線では山間部住民の足や生活物資の輸送手段、時には登山者、湯治客、観光客の貴重な探勝路⁷⁾としても利用された。その結果として木材輸送用の運材車だけでなく乗客を運ぶ一般客車、一部は学童の通学専用客車、理髪車などユニークな車両群も存在した。

官営の森林鉄道においても遅くとも昭和初期には地域住民や登山者・湯治客・観光客等の便乗を対価を収受して実施したり、民貨輸送を担うことが広く行われていた事実が農林省山林局自身の昭和9年の調査⁸⁾により統計的に明らかにされている。この調査には漏れているが、施業森林組合等の設置した一部の民設森林軌道、その他一般の産業鉄道でも事実上の有料運行、営業用鉄道化傾向⁹⁾がある程度存在したものと推定される。ここに特殊鉄道が本来のあるべき本質を逸脱して、普通鉄道のベールを被り、あたかも真正性ある鉄道であるかの如く“擬制鉄道”化する背景がある。さらに特殊鉄道の非日常性・ハイリスク等に目眩く着目した観光資本により、一見西部の開拓鉄道・鉱山鉄道などを装う特殊鉄道を擬制した、二重の虚偽・虚構性を兼ね備えた遊戯鉄道も遊園地内部に相次いで誕生し、やがてリスクを限界まで追求した“絶叫型”へと変態する。

特殊鉄道の一形態である殖民軌道について関清秀氏は「資源開発、開拓入植、国防、低廉簡易性等の諸点を整理する上で有効である。諸点のうち、とくに低廉簡易性を、初期の鉄道や殖民軌道について、研究を進めることは重要である」¹⁰⁾と指摘し、「この殖民軌道のほとんどは最も簡易な馬車軌道にすぎず、動力機関車のあった路線はわずかであったが、沿線地域の人々にとっては、道路…また私鉄、殖民軌道の建設促進は、開拓鉄道のもつ低廉性、簡易性という要求を反映しているととらえることができる」¹¹⁾とした。

森林鉄道の熱心な研究者として知られる西裕之氏は近著『特撰 森林鉄道情景』の紹介文の中で、「森林鉄道が他ジャンルの鉄道と異なる絶大な人気を誇る背景には、貨車の種類、線路図、配線図、軌道図の多様性と、複雑な地形と悪路の間隙を走る鉄道が生み出す情景の神秘性があり、それらは掘り下げるに尽きることがない。さらに、複雑な悪立地条件であればあるほど、興味が掻き立てられるのも森林鉄道の魅力」と述べている。西氏のいう「情景の神秘性」を筆者なりに敷衍すると、日常生活の通勤・通学等で利用する普通鉄道を日常性ある存在とすれば、森林鉄道等は普通鉄道とは配置・目的・形態・構造・運営等の各側面で全く異なる特異な異次元の鉄道、すなわち非日常の世界であるという含意であろう。厳格な法規に準拠して、正確なダイヤに基づき、定期運行される「ホンモノ」の鉄道に対して、一種の「ニセモノ」鉄道群は程度の差はあれ架空性、存在自体の朦朧性、神秘性、軽便性、簡易性、寛容性、粗悪性、危険性、未熟性、安価

性、縮小性、劣後性などの特色を有している。森林鉄道は山間部、山岳地帯という厳しい条件の路線を往くため、厳格性という特性もある反面、正規の鉄道の持つ「真正性」に対して、軽便鉄道、簡易軌道、森林鉄道等に共通する「ゆるさ」¹²⁾があるのではないだろうか。たとえば老舗旅行雑誌『旅』グラビア「森林軌道に乗って 秘境魚梁瀬へ」には小塩佳司カメラマンが「田野からの軌動車は有料で、不精ヒゲをはやした車掌さんが切符をきりにくる」¹³⁾と、有料旅客営業していた林鉄の虚偽性をしっかりと捉えるとともに、「連結器を太い縄でしばったりするのも、ここならではの風景。でも不思議と事故はない」¹⁴⁾と解説する縄製連結器の写真などが、この「ゆるさ」を象徴している。正規の鉄道では保安上、安全上の要請もあって、いわば100%自前主義を原則としていたと考えられる。即ち異種の鉄道・交通機関に対しても容易に受容せず、もっぱら排他的な姿勢を貫くよう厳格な規制をはめていたため、近年まで「直通運転」「相互乗り入れ」「上下分離」「鉄道の賃貸借・リース」等は例外的¹⁵⁾にしか認められてこなかった。

しかし森林鉄道等では戦前期から鉱山会社、電力会社、林業会社等、奥地との資材・原材料・製品等の搬出入を必要とする企業との間で「相互乗り入れ」「上下分離」「鉄道の賃貸借・リース」等、一般営業用鉄道では規制が厳格な「買受、借受又は使用」行為を広く活発に行っていた¹⁶⁾。長野県下の例を挙げると遠山森林鉄道では「営林署に軌道使用料を払い、複数の企業が自前で列車を走らせていた」(遠山, p31)と、与志本林業(後述)など6社への軌道開放を実施し、また東信電気専用鉄道も長野営林局との併用管理となり、さらに昭和35年には建設省が営林局からまたがりする形で三者共用軌道となっている(信州, p131~6)。また殖民軌道仁宇布線は昭和17年に林務部に所管替えされて森林鉄道となり、昭和31年森林鉄道としては廃止、翌32年簡易軌道として復活、以後は美深町仁宇布線簡易軌道組合で運行されている¹⁷⁾。

こうした森林鉄道と電力会社、殖民軌道、簡易軌道等、類似の特殊鉄道・軌道との間の多種多様なコンバージョンにみられるような柔軟性を担保する法的根拠として「国有林野の管理経営に関する法律」¹⁸⁾第2章の「貸付け、使用及び売払い」には「貸し付け、又は使用させる面積が5ヘクタールを超えないとき」など「用途又は目的を妨げない限度において、契約により、貸し付け、又は貸付以外の方法により使用(収益を含む。以下同じ。)させることができる」と国有林野の貸付、売払等が原則可能となっている。しかも「当該林野に特別の縁故がある者で農林水産省令で定めるもの」「当該林野をその所在する地方の農山漁村の産業の用に供する者」などから「その買受、借受又は使用の申請があつたときは、これを他に優先させなければならない」として明確に縁故者や地元優先が謳われていた。公益性の高い電力会社はもちろん、同じ地域の山林を互いに錯綜しながら所有しあっていて国有林野とは特に縁故の深い鉱山、林業会社などからの森林鉄道等の「買受、借受又は使用の申請」も当然に優先されたものと想定される。当該法律自体は昭和26年の制定であるが、戦前期より広く実施されてきた国有林野の低廉賃貸慣行を反映したものであろう。

森林鉄道の使用料がいかほどの水準であったかを知ることは容易ではないので、数値が判明したものととして宮崎・熊本両県にまたがる日肥林業株式会社¹⁹⁾が内大臣森林鉄道を利用して終点の甲佐で接続する御船鉄道で熊本の春竹駅まで製品を搬出し、ここに熊本荷扱所を置いていた例で見てみよう。浜町小林区署の官行斫伐事務所の内大臣森林軌道は「ここから緑川の下流甲佐迄はトロ軌道がしかれて居て、木材の運搬をして居る」²⁰⁾が、同社は延長約4kmもの長大な「循環式交走索道」(九州, p272)を建設して「県境の峯を越して内大臣側に運ばれた製品は、そこから専用軌道で内大臣林道本線に接続、そうして、それを利用して宮内村(現、甲佐町)の集荷所に軌道運搬」(九州, p272)していた。「日肥林業株式会社が製品運搬のために浜町小林区署に毎年納入していた林道使用料は約一万円であった」(九州, p272)が、その当時には「内大臣斫伐所の年間経費が十万円そこそこだった」(九州, p272)というから、内大臣林道使用料がその1割程度を賄う計算である。この使用料が低廉な賃貸なのかを判断する材料を欠くが、日肥林業から林道使用を申し込まれた営林署側としても事業の採算が大幅に好転する使用料収入の金額を考えると敢えて拒絶する理由はない。しかも同社は「当該林野に特別の縁故がある者」であり、初代社長は「元熊本大林区署長」(九州, p272)でもあってみればなおさらであろう。

3. 「犬車鉄道」という特異な森林軌道の存在

森林鉄道の「ゆるさ」あるいは現実離れた架空性を表象する典型的な事象として「犬車鉄道」の存在がある。そもそも「犬車」自体が現実性を欠くものと見做されて、郷土の玩具か、童話(小川未明童話全集)の世界の空想的な言葉で、「新案四頭立犬車」²¹⁾を発明した空想家の世間知らずの失敗談は滑稽画の対象にもされている。ただし軍事面では欧州大戦で「車を曳く為め、及び運搬の為めにも利用された」²²⁾ことが大真面目に詳しく報告されている例もある。

「犬車鉄道」という聞き慣れない珍奇な鉄道に関しては、古くは中川浩一氏が「変り種の随一」として『高知大林区署写真帳』に掲載された馬路の入口にある五味隧道付近で犬二頭がトロを曳く「空トロ犬曳状況其二」(大正11年撮影)[写真-1]を紹介している²³⁾。

また、その後も「台車を引くのに犬を使った記録は、世界広しといども、日本のこの軌道だけである」(信州, p93~94)といった具合に、「犬車鉄道」の珍奇性をことさら特別視した記述も少なくない。しかし筆者の現段階での仮説として、現実性を欠いたロバやブタ²⁴⁾はともかく、森林軌道の空車引き上げに犬を使う事例は日本では決して珍しいことではないようである。

地理的には長野(阿寺など²⁵⁾)、高知(魚梁瀬など²⁶⁾)、徳島²⁷⁾、宮崎²⁸⁾、群馬²⁹⁾等各地に広く分布しており、時期も機関車導入以前の大正期³⁰⁾、石油の枯渇した戦中期³¹⁾などをピークとしつつも長期間根強く存在し、営林局所管の森林軌道だけでなく民営軌道でも幅広く使用されて来た



〔写真-1〕 魚梁瀬森林鉄道の「犬車鉄道」（大正 11 年撮影）

ようである。統計的な資料を欠く大雑把な考察ではあるが、機関車を導入した森林鉄道の方がむしろ例外的存在であり、導入には至らぬ森林軌道の方が圧倒的に多かったことを考えると、犬は馬と並んで森林軌道の標準的な動力の一つであったといっても過言ではあるまい。

では馬車鉄道ではなく何故「犬車鉄道」がことさらに珍しい存在であるかのように誤解されてきたかの背景を社会的に考察したい。まず、①森林鉄道・軌道の情報源として各宮林局等が発行する機関誌の記事は、対外的な広報政策の見地からガソリン機関車の導入・試運転等に重点が置かれ、従前からの変わり映えしない畜力併用³²⁾では記事にならないという一般的傾向があろう。

さらに②日本では犬は愛玩動物であるから犬を働かせるのは残酷だとする「動物愛護と云った立場から、多くの地方では公然と使用することを許されてゐない」³³⁾という状況が広く慣例化していたはずの「犬車鉄道」の存在を忌むべき旧弊の如く隠蔽化する方向に作用したと考えられる。

さらにより現実的な問題として、国家予算に裏打ちされ「国家の力による多大の資本の投入が可能だった」（宮本、p17）官設森林鉄道・軌道の場合と異なり、資金力が乏しく施業面積も狭隘な「民有林経営は…いわゆる計画性の乏しいのが一般の状況で…林道を敷くだけの余力をもたず」（宮本、p18）、ましてや簡便な軌道を敷設することすら、以下の川上村の事例に見る如く負担能力を超えた過重な設備投資であったに違いない。さらに蒸気機関車・ガソリン機関車が相対的に高価であった時代には動力源として豊富かつ安価に入手可能であり、飼育・訓練もウマより容易なイヌに着目して高価な機関車に代替させるといった経費節減行動はむしろ当然といわねばなるまい。愛犬家による動物愛護が叫ばれる大都会から遠く隔絶した山間部の森林や鉱山においては、古来イヌを狩猟に同行させるのと同様に、何憚ることなくヤマ仕事に同行させ、調教・使役する

イヌとの共存文化³⁴⁾が根付いていたのではなかろうか。そう考えると、主人に忠実な犬が空車を曳く「犬車鉄道」はヤマの日常的風景として、当時の当該地域の人々には肯定的に、決して違和感なく受け止められていて、当時まだ高価で珍しかったカメラを使用して、わざわざ撮影するほどの価値ある素材とは見做されてこなかったのではなかろうか。しかし、人里離れた深山幽谷にも分け入って来た特殊な観光客は、偶然に遭遇した「犬車鉄道」の非日常的風景に驚愕し、童話の世界にでも迷い込んだかのように感動するであろう。例えば戦時期に日向長井駅から祖母山系・大崩山を目指した登山家の橋本三八は宮崎県延岡営林署並松森林軌道³⁵⁾の「下赤まで軌道伝いに歩く」³⁶⁾際に「犬車鉄道」に遭遇、「この軌道は木浦、下赤方面から鉾石や材木、木炭などを日向長井駅まで運ぶトロリー（馬曳き）であるが、われわれを追い抜いてゆくトロリーは犬二匹で引張っている。疊十枚ばかりと日用品を山と積んでいるが、犬も大したものだと感心して大いに声援してやる」³⁷⁾と同情を込めて記している。昭和19年の旧版に収録された戦時下での山旅であるが、文章改編前の旧版では「珍らしく」犬二匹が本来の「馬に代って運ぶ」「トロリーは可憐に見えた」とも表現している。戦時下には不足する馬に代って非力な犬たちが森林軌道に徴用され、生活物資を山積みしながらも健脚の登山家一行を追い抜くほどの健気さに思わず声援を送っている。同時に森林軌道が運材台車の乗下げ・回送だけでなく、奥地住民らに必要な日用品を山に上げる生活路線として活用されており、しかも「犬車鉄道」がお国のために立派に役立っていた事実を活写している。



[写真-2] 赤沢森林鉄道の御神木運材（昭和60年6月3日筆者撮影）

4. 保存鉄道としての赤沢森林鉄道と王滝森林鉄道

赤沢地域は昭和44年日本最初の自然休養林に指定され、[写真-2]に示したように昭和60年の伊勢神宮式年遷宮の御神木運材に残存軌道1.7キロが使用されたことを契機に、昭和62年イベントの一環として赤沢森林鉄道の運行が開始された。

区間は森林鉄道記念館と丸山渡停車場間1.5キロである。パンフには「赤沢森林鉄道は赤沢自然休養林内を周遊する遊具施設です。丸山渡折返し点からは乗車できませんのでご注意ください。(片道料金は設定がありません。)」との注意がある。夏休み期間は「イベント参加券の料金」1,000円で、「イベント参加券1枚につき、1便ご乗車できます」とあり、「森林鉄道のための乗車券販売は行われておりません」とある。運行開始時の態様も、あくまで「森林鉄道のための乗車券」販売は行わなかったであろう。特殊鉄道変じて遊戯鉄道になった赤沢森林鉄道が、その類希なる優れた虚構性の故に、真正なる鉄道かと当局から誤って認定されることを回避するため、遊具施設である旨をことさら強調するためのご苦心の方策³⁸⁾かと推察した次第である。

赤沢が国有林の中に公的資金を元手に建設された、いわば公設の保存鉄道の先駆けであるのに対して王滝村の松原スポーツ公園の王滝森林鉄道の方は平成17年5月第1回王滝森林鉄道フェスティバル開催を契機として、地域の熱い支援を受けながら愛好者団体のボランティア活動の積み重ねにより、毎年100m、150mという具合に少しずつ着実に延長されてきた、文字通り“手作り”の私設トロッコ鉄道である³⁹⁾。新造機関車を導入できた赤沢に比べ、年代物の古びた林鉄の老朽車両群を自分達で愛情を込めて修復して走行可能にするなど、関係者の粘り強い努力の賜物である。三年に一回開催の森林鉄道フェスティバルでは、枕木1本づつ寄付し続けるなど建設に協力してきた会員達がさらに「乗車協力金」300円を支払って乗車を楽しむ。今日までの遅々とした敷設の苦労話をお聞きして、筆者は地域住民たちが零細な資金を出し合って建設を根気強く進めた光明電気鉄道⁴⁰⁾の苦闘の歴史をふと思い出した次第である。運営団体の藤沢氏の話ではあと数百メートル延長できれば待望の環状運転が可能になるとして、内外からの息の長い支援を渴望している由であった。このように狭い木曾谷の中に、性格を異にする2つの森林鉄道が仲良く併存することは、さすが森林鉄道の本場・聖地たる木曾地域として広く内外に誇るに足ることである。できれば両者・両自治体が情報発信等の面でお互い上手に連携して、相乗効果を発揮できればということはない。

非日常体験の極致として王滝森林鉄道の定期列車運行の最終段階で幸いにも「便乗」許可を得て、辛くも昭和49年の森林鉄道定期列車のラスト・ラン乗車体験を享受できた筆者は今回関係者の格別のご配慮のお陰で平成28年10月の第5回王滝森林鉄道フェスティバルでの公開を待つことなく、約40年ぶりに王滝森林鉄道に再度乗車させて頂く機会に恵まれ、多数観光客の観光



【写真-3】 王滝森林鉄道への乗車風景（平成27年9月1日筆者撮影）

現象を冷徹に観察すべき観光社会学者として大きな衝撃を受けた。絶滅種と思っていた前世紀の遺物の動態保存と体験乗車の嬉しさの余り、随喜の涙を流したという筆者個人の衝撃ではない。

同行の女子学生達は遊戯鉄道の生涯延べ乗車回数では目下年齢制限を受けて停滞中の筆者の到底かなうところではないが、真正なる特殊鉄道はほぼ未体験であろう。生まれて初めて森林鉄道という異形・異様なモノを見せられた若い女性の意外な“拒否反応”という、予期せぬ奇妙な観光現象に対しての衝撃である。[写真-3]のように折しも降り止まぬ小雨の中、王滝森林鉄道の古色蒼然たる保存車両に恐る恐る乗り込んだ女子学生達の第一声は「虫がいる！」であり、長らくの沈黙の後、突然に赤錆びた細いレールの上を心もとない古びた老朽車体がよたよたと走り出した途端、「揺れる！」「ヤバイ！」などという甚だ想定外の拒絶反応の続出であった。

どうやら彼女たちの感じる森林鉄道の乗心地（accommodation）たるや、夢に見てきた「非日常世界」にしばし酔いしれた筆者とは真逆の最低レベルに近い水準であったようだ。学生たちは9月3日公民館で訪れた王滝村内9地点の観光資源評価を村民に発表した。最高点は滝修行の聖地・清滝（せいたき）で、ドングリの菓子なども高得点であった。期待していたエース級の林鉄が上位に入らなかったためかどうか、「発表を聞いていた村職員ら約20人は意外そうな顔」⁴¹⁾ だったという。

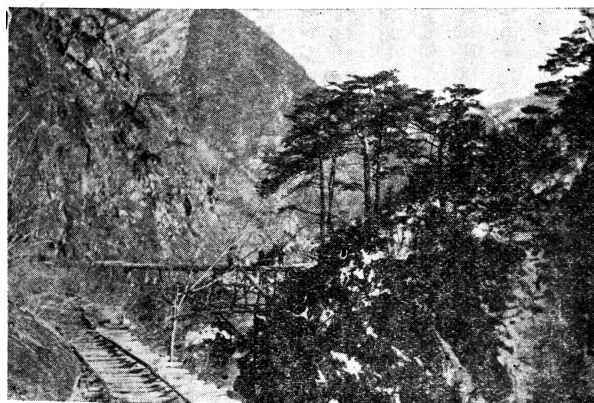
そもそも大都市の近代的高速鉄道には非ずして、大自然の中を往くワイルドな森林鉄道の車内に各種各様の野生の昆虫や野草が自由自在に飛び込んで来るのは当然の成り行きで野趣溢れる「しつらえ」である。また本来旅客を乗せない建前の貨物専用の鉄道への乗車を特別に許可されるという多分に恩恵的な「便乗」である以上、そもそも乗心地の良し悪しなど考慮外のはずで、往時は「生命の保証せず」⁴²⁾ とさえ注意を喚起したほどの尋常ならざる振動と摩擦音こそリスクな森林鉄道の醍醐味…というのが、森林鉄道を知る筆者ら旧世代の常識であろう。

しかも由緒正しい帝室林野局の流れを汲む王滝森林鉄道伝来の年代物の「本物」の車両と軽軌條という「真正性」ある素材をそっくり用いて、数多くの熱心なボランティアが何年もの歳月をかけて手弁当で、旧軌道敷であった現地に相当する松原スポーツ公園に往時そのままに忠実に再現した正真正銘の正統派の保存鉄道であって、営利目的の遊園地の「まがいもの」⁴³⁾の類とは格が違う。観光社会学の視点でいうなら定評ある英国流の保存鉄道と同程度に、西欧の価値尺度でもまさに「真正性」(authenticity)⁴⁴⁾あふれる「本物」の観光コンテンツということになるはずである。

しかし彼女たちは、恰もどこかの有名テーマパークの完全にコンピューター制御された現代的遊戯施設にでも乗る感覚、いわば日常的な行楽気分の延長線上で森林鉄道に乗り込んだかのようなのである。その結果、彼女たちの感じた森林鉄道なるシロモノは筆者の観察では、①レールの規格が相当低い。②保線状態が劣悪。③老朽化した木造車両の木製の椅子は直角で堅く、クッションが一切なく座り心地が極端に悪い。④揺れを抑制する装置が皆無で車体が前後左右に不気味に揺れ動く。⑤ギシギシと妙な摩擦音を立てる。⑥窓にガラスがなく、室内の気密性が保たれていない。⑦雨水や昆虫が車内に這入り放題で居住性が最悪。⑧それでいて、超低速ののろのろ運転のため絶叫型コースターのようなスリルもない。以上の理由により、「真正性」ある観光鉄道に対する彼女たちの採点結果は、本来「真正性」を欠く遊園地などの「まがいもの」以下のレベルという筆者にとって甚だ心外な結果となったものと推定される。本来、本物の森林鉄道たる「非日常世界」を醸成する野趣・素朴・無骨・荒削り・珍奇・驚愕・感動等の好ましいはずの諸要素が、あろうことか偽物との比較上の劣後要因⁴⁵⁾となったようである。おそらく、何が「真正性」ある観光コンテンツなのかということ十分に理解するには、森林鉄道とはそもそも如何なる存在で、どのような歴史的経緯のもとに生まれ、いかなる環境変化によって絶滅するに至ったのかという学問的認識がまず森林鉄道鑑賞の出発点になる必要がある。

そこで、そうした学習素材の一つとして冒頭に述べた通り、いくつかの森林鉄道に関する観光社会学的事例研究を試行することとした。旧赤沢・王滝のような著名な官営森林鉄道は本省の既定方針にそって肅々として建設・運営される性格の官製の造営物であって先行研究も豊富にあるのに対して、本稿では系統的な資料を欠くため未解明部分の多く残る民有林の森林鉄道・軌道という、いわば得体の知れぬ“暗黒の森”に敢えて分け入ることとした。筆者が挑戦した理由の一つは一般の民営鉄道の分析の場合と同じく、経営者・株主・地域コミュニティとの関係を個別経営体として考察可能な対象であること、今一つは必ずしも地元でも正確に伝承されてこなかった“幻の存在”を掘り起こし、地域の資源として発掘できる可能性を秘めていることなどである。

景の近附橋道軌用専材製城田



[写真-4] 田城製材専用軌道の木製軌條（昭和初期、筆者所蔵書）

5. 長野県・群馬県の民有林の林用軌道（川上村、嬭恋村）

(1) 川上村の林用軌道群（田城製材専用軌道と川上林業専用軌道）

竹内昭氏が作成された「関東周辺の森林鉄道」⁴⁶⁾の番号⑳「川上林用手押軌道」は小海線信濃川上駅から東方・甲武信岳山麓方面に向かって相当の距離が延びている。またその北側には㉑三川森林鉄道、東側には㉒梓山森林鉄道、南側には㉓川端下森林鉄道がそれぞれ別の森林鉄道として示されている。このように長野県南佐久郡川上村周辺には数路線もの森林鉄道・軌道群が集積しているにもかかわらず、管見の限りでは十分に解明されていないトワイライト・ゾーンのように思われる。「小海線が通ずるまでは県下有数の隔絶山村で“秘境川上”とまでいわれた」（小海, p384）川上村には往時は20軒もの製材業者が存在した。例えば田代喜保を主任とする「製材直販売 川上産天然木材」（小海, p268～9）の田城製材所は「川俣橋際より水利を得て此処に水力応用製材工場を設置」（小海, p262）していた。筆者所蔵の『小海線総覧』は「川俣橋の景観」「田城製材専用軌道橋付近の景」の写真二葉を掲げ、「此の溪谷に田城製材所専用の木材搬出用軌道橋が架橋されてある」（小海, p262）と名所扱いしている。[写真-4]は不鮮明ながら、手前の軌條は枕木との間に空間があり、西裕之氏が「ぐにゃぐにゃの木軌道」（情景, p154）と形容した東京木材興業の写真と同様に不自然に屈曲していることから正規の鉄製軌條ではなく、「明治末期頃までの鉄道黎明期には民間のこうした軌道が各地に敷設された」（情景, p154）とされる安価で原始的な木軌道の生き残りであった可能性もあろう。

さらに「地方業界の巨星」（小海, p250）として大規模な製材業者である川上林業株式会社は大正9年4月長野県南佐久郡川上村大字御所平に資本金100万円で設立された。（要 T11, p10）当社の前身と想定される川上愛太郎経営の川上製材所は南佐久郡川上村に第一工場から第五工場

観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力

までを擁して、「各工場総事務ハ本店管理部ニ於テ取扱可申候。一ケ年ノ製材力ハ五万尺ノ位ニ付、右ノ範囲内ニ於テ御用命被仰付度奉懇願候」⁴⁷⁾との広告を出していた。大正9年12月の調査で社紋「カク川」、製材製板、創業明治35年8月、職工数男77、女5、原動力「日」数3、実馬力45馬力であった⁴⁸⁾。大正10年11月の調査で職工数男47、女一、原動力「日」数6、実馬力148馬力であった⁴⁹⁾。

さて川上林業の敷設した森林軌道について以下の記述がある。「本社を御所平区上町住吉神社の辺りに置き、川端下、秋山、川又の各一ヶ所、御所平に二ヶ所の五大工場を有し、本社所在地に置く第三工場⁵⁰⁾より、川端下の奥地金峰山麓の大森林地帯まで、茫茫実に十七哩に及ぶトロリー軌道を敷設しあり、是れが沿線各工場と相連絡して巨材満載のトロリーは日々数十台が間断なく搬出に活動を続けられて居るのである。川上林業会社の専用軌道は会社設立と同時に工作敷設をせられたのであるが、此の工費は実に数十万円の巨費を用し、同会社としては実に莫大の固定資金であると併に亦財産である」(小海, p250~1)

確かに昭和3年3月末の同社第8期決算では運搬軌道74,981円、道路橋梁26,807円、山林土地及原料代759,989円の3勘定科目合計は優に86万円を超えていた。(帝S3, p11)

川上林業はいわゆる大戦景気の「好況時代の波潮に乗って、信越木材会社と共に相前後して各々資本金百万円を以て設立された地方稀れに見る大会社」(小海, p248)であった。設立当初こそ川上「林業会社に於ては常に自村、時の栄銀行支店には多額の預金をなし、其の隆盛旭日昇天の勢ひ」(小海, p249)であり、津金、土屋両監査役を派遣するなど、同社の資金面の後ろ盾になっていた栄銀行⁵¹⁾の懐をも大いに潤した。

川上林業の設立の直前、佐久鉄道が予定線を広瀬から野辺山へ直行する案に変更する「南進計画」が明らかになって川上村がルートから除外されるという事態が発生した。「豊富な木材を搬出、それにより活路を見出」(小海, p99)そうとしていた川上硯一郎(当社社長に就任)、川上愛太郎(常務)、川上広之助(取締役)、渡辺栄重(取締役)ら川上村の有力者は隣村の南牧村の井出昶(取締役)、津金兵太(監査役)らとともに大正9年1月20日「予定線変更期成同盟会」を組織し、川上村を再度経由するよう「佐久鉄道にその変更をせまった」(小海, p106)のであった。当社の役員陣(相当数が期成同盟会役員をも兼ねる)にとっては当社の設立による木材搬出と、佐久鉄道開通は表裏一体、不即不離の関係にあった。

昭和10年発行の『小海線総覧』は「川上名所の王座を占めてゐる」(小海, p259)「金峰橋犬のトロリー曳上げの奇観」の[写真-5]を掲げ、延長30余間、高さ1,500尺もの釣り橋である金峰「橋梁は川上林業会社専用軌道橋にして、先年会社創設と共に架橋されたものである。巨材満載せるトロリーは、連続的に本橋を疾風の如の通過する光景は、見る者將に壯絶快絶、絶叫を禁じ得ないのである。然も其の珍風景としては満載せる木材の上に大柄の洋犬⁵²⁾数頭が悠然として乗車して来る態は亦頗る奇観である。此の犬はトロリーが工場より伐木場への帰路軌道



【写真-5】 川上林業「犬のトロリー曳上げの奇観」（昭和初期、筆者所蔵書）

を曳きあげの作業をなさしめるのであるが、初見物の人亦一驚を禁じ得ないであらふ」（小海、p260）と念入りかつ力を入れて解説している。

ここを観光名所として「今期の鉄道開通に俟って散策するもの日と共に多かるべし。就中秋紅葉季の景色は…其眺望の佳なる事洵に明状すべからざるものがある」（小海、p260）とまで絶賛している。

しかし好事魔多しの喩え通り、同社設立後、程なく大正バブルが崩壊し、「川上名所の王座」たる運搬軌道などへの巨額の投資を賄った借入金は 645,448 円に達し、繰越欠損も払込資本金の半分を超えた。「川上常務は、万難を排して刻苦克く之に闘ひ…全生命を是に捧げ血涙苦闘の努力は空しからず…工場の黒煙は濃厚の度を加へつつある」（小海、p249）と評されたものの、同社の内実は火の車ではなかったであろうか。その後川上林業は「戦時統制」（信濃、p323）により、長野・群馬両県の指導の下に北佐久業者十店余を統合し、御所平 1409 番地に昭和 13 年 3 月川上木材株式会社を設立している。

現地の林業に精通された要氏が「トロッコの出発地点」と比定する「製材業者の中でも大手だった Y 木材の第四工場」⁵³⁾ に着目してみよう。大手「Y 木材」とは昭和 10 年川上村に進出して、川上村大字御所平 933 番地（与志本、p192）に川上出張所を配置した与志本合資会社（次項で詳述）と考えられる。『与志本 50 年史』によれば「昭和一〇年小海線が…川上村まで延長をみたので、川上出張所を開設、小海出張所とともに、佐久郡南部地方の資材の集荷網を拡大、強化し、まっ・からまつの大量供給に当ることとした」（与志本、p120）、「ついで昭和一二年春には川上出張所、同一四年秋には小海出張所の近傍に、それぞれ製材工場を新設した。…工場別の規模と製材能力を示せば…川上工場（馬力数）五〇馬力、（職工数）約三〇人、（月産能力）一、八〇〇石」（与志本、p122）とある。与志本の川上工場は全社月産 8 千石の 22.5% を占める新鋭工場と

なり、おそらく川上村でも最大級の能力を誇ったと思われる。

その後、川上村周辺にはまず昭和 16 年に臼田営林署の梓山森林軌道が開設され、「川上村大字梓山の土場を起点に梓山川、その上流の西沢沿いを 41 林班まで遡上」（データ中部、p262）し、昭和 24 年度までに 8,896m を開設した。続いて昭和 19 年には臼田営林署の三川森林軌道が開設され、「南相木川上流の南相木山国有林 38 林班を起点に 39 林班まで延伸」（データ中部、p262）し、昭和 30 年度までに 6,110m を開設した。さらに昭和 25 年には臼田営林署の川端下森林軌道が開設され、甲武信登山口である現在の毛木場駐車場（旧営林署貯木場）に相当する「川上村大字川端下字廻目下 546 付近を起点に西沢沿いを両股国有林 52 林班まで遡上」（データ中部、p262）し、昭和 28 年度までに 5,546m を開設した。残念ながら、大正期の川上木材（株）時代の「第三工場より川端下の奥地金峰山麓…まで…十七哩」の犬車軌道と、戦中・戦後期の臼田営林署の梓山、三川、川端下等の各森林軌道とは軌道の位置や仕様が一致せず、また譲渡・転用・延長など直接の因果関係を示す資料も提示できない。今後関係者の努力によって、両者を結びつけるミッシング・リンク（missing link）たる昭和戦前期の川上村の軌道の態様の解明が待たれるところである。

(2) 与志本合資会社「吾妻山搬出専用軌道」

竹内昭氏が作成された前述の「関東周辺の森林鉄道」⁵⁴⁾ の番号⑩「万座森林鉄道」は JR 吾妻線万座鹿沢口駅付近から北方・吾妻山麓方面に向かって延びている。今回はこの万座森林鉄道との因果関係に関心が払われるべき与志本という木材商の「吾妻山搬出専用軌道」の正体を取り上げる。遠山森林鉄道の写真集に「与志本は、佐久や群馬県嬭恋村で林用軌道を使用していた」（遠山、p31）と記載されているように、筆者所蔵の絵葉書の中に「群馬県吾妻山搬出専用軌道」「群馬県利根川伐木の流送」という「与志本合資会社の林業（其四）」シリーズの一枚がある。旅客鉄道とりわけ観光鉄道が遊覧客誘致の目的で絵葉書を発行することは珍しくもないが、非営業の専用軌道等の絵葉書⁵⁵⁾ は別の目的でしか発行されることはなかろう。この群馬県の吾妻山とは四阿山の嬭恋村方面の呼称と見て、嬭恋・長野原・北軽井沢方面の文献を検索すると、『長野原町誌』には「北軽井沢開発に尽力した民間諸会社」として「与志本合資会社 社長 由井直人」（長野原、p313）の名前が挙がっている。与志本商店は明治 20 年由井定三が長野県南佐久郡大日向村で木炭問屋油屋を創業したことに始まり、木炭生産の片手間に枕木を生産して関東甲信越の私鉄各社、明治 38 年から官設鉄道に納入、明治 42 年 4 月資本金 50 万円の与志本合資会社に組織変更した。出資社員である社長由井定右衛門、常務由井七郎右衛門、支配人由井真年の 3 兄弟は企業家精神が旺盛で、大正 5 年には東京丸の内に進出し本社を置いた⁵⁶⁾。

大正末期の群馬県吾妻郡内の製材業者としては中之条製材(株)（大正 8 年 12 月設立）、丸三製材

(大正11年11月設立)、三友製材(大正12年11月創業)、丸原製材所(大正13年3月創立)、本庄製材所(大正13年3月創立)などがあったが、昭和初期に解散する業者も出るなど与志本より概して弱体であった⁵⁷⁾。

与志本合資会社は大正11年ころ「浅間山北側山麓(北軽井沢地方)吾妻地方において…大規模に山林(立木を含む)を買付け、その開発事業に着手」(与志本, p77)し大正12年5月植林事業を開始した。群馬県吾妻郡大笹村(嬭恋地区)、長野原町(栗平地区)の「二地区からなり、山林面積は、いずれも約二百数十町歩」(与志本, p77)を伐木・造材、最寄り駅の「妻恋駅に製材工場を設け、必要に応じ原木を角材・板材に加工」(与志本, p77)する計画であった。与志本が吾妻出張所を駅前に置いた妻恋駅は草津軽便鉄道が吾妻郡嬭恋村大字芦生田に大正8年11月7日当時の終点として開業しており、嬭恋村の大笹はJR吾妻線大前駅の西にある集落名であり、栗平出張所を置いていた長野原町の栗平は北軽井沢の一つ南の駅名である。また南木山は「吾妻郡西部大笹村外五ヶ村入会の広漠たる山野の総称」(吾妻, p1353)で、「南木山下戻し」運動で南木山組合の所有に帰した。しかし南木山「組合などの力ではとても経営の見込みは立たぬ」(嬭恋, p1169)と見なされ、大正期には「自称周旋屋なるものが、東京始め武州、上州、信州の各方面に簇出」(嬭恋, p1169)、「東京の山師連で南木山を知らない者は一人もあるまい」(嬭恋, p1169)とされたほど、山師が跳梁跋扈する恰好の投機対象であったという。

大正11年11月16日与志本は製材所建設のため公用水路使用免許を出願、関東大震災後の13年1月20日付嘆願では「南木山林ノ大宝庫開発上必要欠クベカラザルハ為業者ノ何人モ意見ヲ全フスル所…右山林ハ目下京浜大震災ノ復旧復興上木材ノ需要切迫ナルノ時ニ際シ…理想的建築用材タル赤松ノ単純林ニシテ…需求者京浜地方ヨリ殺到スルノ状態」と現地の林産事情等にも言及した。結局出願1年半後に許可された⁵⁸⁾。



【写真-6】 与志本合資群馬県吾妻山搬出専用軌道(大正末期の筆者所蔵絵葉書)

与志本の買い付けた孺恋地区の山林と最寄りの孺恋駅までは約8kmの距離があり、「途中の行程は地形が複雑で、その間の輸送は木馬・馬力・トラックのいずれも不適當」（与志本, p77）であった。そこで与志本としては「ここでは山林軌道を敷設し、石油発動機の機関車によって、<孺恋>駅前まで搬出する方法が採用」（与志本, p78）された。[写真-6]は大正末期にガソリン機関車が牽引する「群馬県吾妻山搬出専用軌道」の堂々たる運行状況である。西裕之氏から形態的にはミルウォーカー製をベースとした国産コピー機の可能性が高いとのご示唆を受けたことを付記する。

与志本は大正13年得意先を草津温泉に招待して「見たか与志本、聞いたか事業」（与志本, p79）との与志本音頭を披露したが、その折などに事業を紹介すべく配付されたのが冒頭の「与志本合資会社の林業」の絵葉書シリーズであろう。与志本の50年史に掲載された群馬県の実況写真（与志本, p79～80）は、おそらく同シリーズの「其一」～「其三」に相当するものかと推定される。

50年史は「この事業は、先の八ヶ岳山麓の事業と比較すれば小規模で、年産額は三万石程度であった。着手後半年足らずで、関東大震災が起ったので、復興資材としての丸太や挽材の需要に応じ、繁忙状態を続けて、大正一五年に完了した」（与志本, p78）と総括している。草軽側でも大正15年8月15日草津温泉まで延長したため、「同地方の物産たる大豆、蕎麦、小麦、木材、薪炭、硫黄等を移出し…発展目覚ましかりし」（吾妻, p716）孺恋駅も「終点草津に移るや当年の勢を失ひたり」（吾妻, p716）と駅勢圏が衰退した。木材搬出の使命を終えた与志本の山林軌道を構成した敷地・軌條・枕木等の処置⁵⁹⁾ についての記載は見当たらない。

敷地等の転用の可能性が高い万座森林鉄道⁶⁰⁾ は周辺で硫黄を採掘していた鉾山企業の社史である『小串鉾山史』に「万座峠まで広汎な山地の木材を搬出した草津営林署の軌道」（小串, p71）があり、同書に掲載の地図（小串, p20）に万座峠の南を起点として、万座川の東岸を蛇行して孺恋村干保仁田沢に達する特殊軌道が描かれているのがそれに当る。さらに関連する事項として「昭和二十六年から約十年間、褐鉄鉾を赤沢川左岸で採掘」（小串, p71）した関東鉾産株式会社浦倉鉾業所⁶¹⁾ が、この「万座森林鉄道」＝「営林署施設の軌道をかりて仁田沢貯鉾場へ搬出した」（小串, p71）とされる。しかし小串鉾山自体と草津営林署軌道との利用関係の有無に関する記述は見当たらない。

6. むすびにかえて

以上、二つの「村」にかつて存在した民営林用軌道を概観したが、依然として不明な部分が多く残る不完全な調査に終わった点を十分自覚している。官庁データが続々公開され、全容が明らか

かになりつつある国有林の森林鉄道に比べ、民営林用軌道はかように暗黒大陸のまま残されているのである。謎が多く残り、さらなる解明が待たれる点こそ、言い訳めくが旅心を強く誘発され、「非日常性」溢れる最大の魅力とも言えるのではなからうか。普通鉄道への「変身」のマジックともいえる特殊鉄道への便乗や特殊鉄道相互の柔軟・融通無碍で不可思議な連携など普通鉄道には見られない「非日常性」の詳細は別稿を予定している。筆者にとっても御岳をはじめ、屋久島、遠く阿里山などの幾度かの乗車体験や痕跡を求める幾度もの現地調査で、森林鉄道・特殊鉄道等の非日常性（筆者の想定する虚偽性・虚構性）に強く衝撃を受けた因果として、当該分野の探求・探索の果てなき旅は到底止められそうにない。

注

- 1) “無免許”鉄軌道に関しては拙稿「語られざる鉄道史」『大正期鉄道史資料月報』第9号、昭和59年1月、日本経済評論社に簡潔ながら総論の一部を、各論として①鶯沢鉱山と温泉軌道（「花巻関係諸企業」『破綻銀行経営者の行動と責任—岩手金融恐慌を中心に—』第7章、滋賀大学経済学部研究叢書第34号、平成13年3月所収）、②新花屋敷温泉土地・日本無軌道電車（「不動産・観光業の融合・温泉土地会社の破滅」『虚構ビジネスモデル—観光・鉱業・金融の大正バブル史—』第2章、平成21年、日本経済評論社所収）、③松ヶ岡遊園ケーブルカー（「地勢難克服手段としての遊園・旅館による観光鉄道兼営—箱根松ヶ岡遊園・対星館の資料紹介を中心に—」『跡見学園女子大学観光マネジメント学科紀要』創刊号、平成23年3月）、④玄妙遊園ロマンスカー（「日本三景天橋立の最高の展望を追い求めた“観光デザイナー”石間金造」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第18号、平成26年7月）など、森林軌道に関しても同人誌への寄稿として⑤早川軌道（「無免許の旅客・貨物兼用馬車鉄道としての早川軌道について」『急行第一いぶき』滋賀大学鉄道研究会、平成11年3月）、⑥生保内森林鉄道（「生保内宮林署生保内森林鉄道について」『急行第二いぶき』滋賀大学鉄道研究会、平成12年3月など。他に「森林鉄道の魅力—屋久島、御嶽、秩父—」平成23年5月21日（於オリエンタルホテル東京ベイ）など公開講座・模擬講座・学外講演等多数。その後、筆者も平成25年11月熊谷で開催の全国育樹祭に多数の学生を引率して参加した際に埼玉県庁の農林・観光等の担当官と県のグリーンツーリズム等をお話する機会があり、俄然奥秩父の森林鉄道の観光資源化を想起するに至った。詳細は拙稿「特殊鉄道の奪還・自主管理と地域コミュニティ—奥秩父林用軌道群の観光社会学的考察—」『跡見学園女子大学観光コミュニティ学部紀要』第1号、平成28年3月（予）参照。
- 2) 宮本常一、田村善次郎『林道と山村社会』2006年、宮本常一『宮本常一著作集』第48巻、2006年、p12。

本稿では上記の文献を単に宮本と略号で本文に記載したように、以下の頻出文献にも同様の略号を付した。

吾妻…『吾妻郡誌』昭和4年、／小海…篠原武『小海線総覧』甲信社、昭和10年、／信濃…『信濃

観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力

- 産業大観』信濃毎日新聞社、昭和 27 年、／機械…小林裕『林業経営と機械化の歴史』昭和 38 年、／与志本…『与志本 50 年史』与志本林業、昭和 44 年、／九州…『九州の国有林百年』昭和 46 年、／長野原…『長野原町誌 下巻』昭和 51 年、／婦恋…『婦恋村誌』下巻、婦恋村、昭和 52 年、／小串…『小串鉱山史』昭和 56 年、／信州…小林宇一郎『信州の鉄道物語』信濃毎日新聞社、昭和 62 年、／遠山…『遠山 森林鉄道と山で働いた人々の記録』南信州新聞社出版局、平成 16 年、／データ九州…『国有林森林鉄道全データ 九州・沖縄編』平成 25 年、／情景…西裕之『特撰 森林鉄道情景』平成 26 年、／データ中部…『国有林森林鉄道全データ 中部編』平成 27 年、／要…『銀行会社要録』東京興信所、／帝…『帝国銀行会社要録』帝国興信所。
- 3) 青木栄一『昭和 29 年夏 北海道私鉄めぐり (上下)』ネコ・パブリッシング、平成 16 年、青木栄一・三宅俊彦『森林鉄道からトロッコまで』大正出版、平成 17 年 青木栄一編『日本の地方民鉄と地域社会』古今書院、平成 18 年、西裕之『木曾谷の森林鉄道』ネコ・パブリッシング、西裕之『全国森林鉄道』JTB パブリッシング、平成 13 年、名取紀之『編集長敬白』ネコ・パブリッシング、平成 20 年、岡本憲之『全国軽便鉄道』JTB パブリッシング、平成 11 年、岡本憲之『究極のナローゲージ鉄道 せまい鉄道の『失われた「狭い線路」の記録集』講談社、平成 27 年、今井啓輔『私が見た特殊狭軌鉄道』各号、レイルロード、平成 23～27 年、隅田達人『国有林森林鉄道全データ 東北編』(財)日本森林林業振興会秋田支部、平成 24 年、名取紀之編『トワイライトゾーンマニュアル』各号、ネコ・パブリッシング、名取紀之編月刊『Rail Magazine』各号ほか多数。
 - 4) 「架空鉄道」にはインターネットが普及した現代では個人の鉄道趣味者が構想した非実在の鉄道を指すことが多いようなので使用しなかった。
 - 5) 観光社会学は拙稿「観光における虚構性の研究－観光社会学の視点で捉えた『旅の疑似体験』－」『彦根論叢』第 403 号、平成 27 年 3 月、拙稿「遊園地における虚構性の研究－観光社会学からみた奈良ドリームランドの「本物」「ニセモノ」論－」『彦根論叢』第 404 号、平成 27 年 6 月、拙稿「観光地における虚構性の研究－観光社会学からみた観光地の『本物』『ニセモノ』論－」『彦根論叢』第 405 号、平成 27 年 9 月などを参照。
 - 6) 民有林林道は昭和 27 年度末で 56,214.7km、うち軌道は 770.6km と林道全体の僅か 1.37%に過ぎない。しかも民有林に分類されている県有林が大半を占める山梨県の軌道 346.8km を除くと、残り 46 府県の軌道は 423.7km にとどまる。10km を超える府県は①北海道 95.7km、②徳島 58.2km、③三重 55.8km、④宮崎 36.7km、⑤和歌山 25.1km、⑥長野 14.6km、⑦愛媛 12.6km の 7 県である。(宮本, p49)
 - 7) しかし森林鉄道を観光資源として認識している者は極めて少数派であり、一部愛好家の業績や営林局等の局史等を除けば、林野庁図書館等の専門図書館の所蔵を見る限り社史、研究業績等も希少である。
 - 8) 『森林鉄道軌道ノ便乗者及民貨輸送ニ関スル調』農林省山林局、昭和 9 年 3 月。特殊鉄道等への「便乗」制度の成立過程については稿を改めたい。
 - 9) 岡本憲之氏も木曾森林鉄道の王滝本線に関して「ディーゼル機関車が牽引する便乗旅客列車。本来

は、木材を運ぶ森林鉄道であるが、充分と一般営業の軽便鉄道の香りがしていた」（『究極のナローゲージ鉄道 せまい鉄道の記録集』7ページ）との感想を述べている。

- 10) 11) 関清秀『北海道開発と技術移転』昭和54年, p24~25
- 12) これらの要素を一言で表現するなら、融通無碍な柔軟性、換言すれば「ゆるきゃら」が人気をあつめているのと同様な、一種の「ゆるさ」ではないだろうか。
- 13) 14) 『旅』昭和34年12月, p94
- 15) 吾妻軌道は先発の利根軌道の渋川～鯉沢間の軌道を共同使用して、中之条～渋川間を運行（『吾妻郡誌』昭和4年, p925）したが、公共道路を使用する馬車軌道相互の共同使用例である。
- 16) 多くの事例は森林鉄道側が他線に利用させる形をとるが、逆に大井川電力専用軌道の千頭～沢間の場合は千頭森林鉄道の一部として林野局が昭和43年林鉄廃止まで「無償使用」、宮林署、電力の列車が共用し、宮林署側が借用の形（白井昭「千頭森林鉄道と智者山軌道」『産業遺産研究』6号、平成11年5月, p47）とした例もある。
- 17) 仁宇布線などの簡易軌道各線は湯口徹『簡易軌道見聞録』エリエイ出版部／プレス・アイゼンバーン、昭和54年、今井理・森川幸一『簡易軌道写真帖』モデルワーゲン、平成9年、田沼健治『幻の北海道殖産軌道を訪ねる』交通新聞社新書、平成21年などを参照。
- 18) www.lawdata.org/law/htmldata/S26/S26HO246.html。また「当該国有林野の所在する地方の市町村の住民又は当該市町村内の一定の区域に住所を有する者の共同の利用に供するため左に掲げる土地として貸し付け、又は使用させる場合において、これらの者の生業の維持又は農林漁業経営の安定のため特に必要があると認めるときは、その貸付又は使用の対価を時価よりも低く定めることができる」と地元民等への無償・低廉賃貸も広く可能であった。
- 19) 日肥林業は椎葉村の奥、尾前山林開発を目的として大正8年12月宮崎市に資本金150万円で設立された。南九州各地の山林業者が出資し、大規模な機械化運材を行なう「奥地林開発のパイオニア」（九州, p271）として注目された企業。
- 20) 『山岳』日本山岳会、第18巻、第1～3号、アテネ書房、大正13年5月, p46
- 21) 堺枯川編『家庭画報』5号、由分社、明治36年8月, p145
- 22) 「犬車利用問題」『極東時報』91号、由分社、大正8年5月, p31
- 23) 中川浩一「鉄道動力考」『鉄道ピクトリアル』通巻153号、昭和39年1月, p10。中川氏は農商務省山林局編『国有林野特別経營業務記念写真帖』（大正11年）より転載。
- 24) 畜力としてロバを利用した例として徳島県海部郡川上村の軌道がある（機械, p173）。またブタ軌道は名取紀之「『どうぶつ鉄道』四方山話」『トワイライトゾーン5』ネコ・パブリッシング、平成8年, p85 参照。
- 25) 阿寺森林「軌道は約八キロメートル軌間六百九・六ミリ、機関車はなく台車を二両連結し、木材を積んで下る時は、作業員がブレーキをかけながら坂道をくだるといふ「自力運転式」だったが、山へ帰る時は人が押ししたりした。ところが何と山へ帰る時に土佐犬がよく使われた。いくら戻りの空車とはいいい、台車を引くのに犬を使った記録は、世界広しといいいども、日本のここの軌道だけである」（信

観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力

州, p93~94) と記載している。

- 26) 「山内軌道は自ら急勾配軌道の必要あるに至り、大正八年當宮林署谷山作業所に於て堀田式制動器の考案あり。最急八分ノ一勾配にまで自由にトロリーを運転し得るにより、軌道益々普及を見るに至れり。急勾配軌道の普及により搬出系統は単純化し、運材能力は増進せるが、空車押し上げには相當困難なるに至り独り、人力を以てしては容易に操業を持続し難きに至り、犬を使用するの風次第に流行し、トロリー一台當り一頭乃至三頭を飼育し、遂には敢えて人力押し上げを行はず、或は犬に代ふるに牛馬を以てし運材経費は比較的尙上するに至れり」(魚梁瀬宮林署『魚梁瀬』昭和6年)
- 27) 徳島県海部郡の海部川沿いの「皆の瀬から〈王余魚〉滝まで西約七軒トロッコに便乗」(『日本案内記中国四国編』昭和9年, p414) する平井軌道の「犬曳き」トロッコ絵葉書が存在する。
- 28) 「その昔、全国各地の山林には、伐採材の搬出や林業関係者の移動用として森林鉄道が敷設されていました。機関車を使用した本格的な森林鉄道以外に、トロッコによる軽便な「林用軌道」なども多数存在します。林業が盛んだった宮崎県は、九州最大規模の森林軌道が敷設されていた地域。宮崎市郊外にある加江田溪谷でも、昭和13年から昭和48年まで森林軌道(家一郷森林軌道)が運行されていました。戦後はエンジン付トロッコになりますが、それ以前のトロッコ牽引は犬が主力。往路は空のトロッコを犬に曳かせ、復路は勾配を利用しながら荷と犬を積んだトロッコを滑走させていたそうです。人、馬、犬を動力とするトロッコは、全国各地の林用軌道で普通に見られる運用法でした。高知県の魚梁瀬森林鉄道のように、犬によるトロッコ輓曳(犬トロリー)で知られた路線もあります。…宮崎の場合、犬トロリーを行っていた森林軌道は日之影町の鹿川線、綾町の綾北線と綾南線、山田町の長尾官行線、そして加江田の家一郷線など複数存在していました。魚梁瀬が犬を廃止した後も、宮崎では畜力に頼るトロッコの運用が続けられています。…戦争が終ると、燃料事情も徐々に好転。昭和30年代までに、宮崎各地のトロッコは自走式タイプへ置き換えられていきました。トロッコ犬も、この頃までに姿を消した様です。」(「森林鉄道トロッコ輓曳犬」「帝国ノ犬達」ameblo.jp/wa500/entry-10531606519.html)
- 29) 群馬県下仁田森林鉄道も「当初は牛や犬が引いていた…傾斜地だったので、動力は空車を引き上げる時だけ必要だった」(「山田君の世界：グンマの昔：下仁田森林鉄道」yamada.sailog.jp/weblog/2014/11/post-0eac.html) という。
- 30) 「大正9年ごろまでは、大正11年鉄道開通まで手押しトロリー運材を作り、空トロ曳き上げには犬や牛を用いた」(機械, p102) とされる。
- 31) 『国有林(下)』には宮崎県高岡宮林署の去川国有林で空車の曳き上げに犬を使用する写真が掲載されている。(p224)『九州の国有林百年』には「ガソリン不足のため犬も甘藷を食べて空トロを引いた」(九州, p317) 去川事業所の写真が掲載されている。宮崎県高岡宮林署の内山斫伐所でも昭和18年ころ「最初は牛をとり入れたが、これは足が遅くてどうもよろしくない。そこで犬を使うことになった。曳き綱を肩にかけた犬が、空トロリー一台に二頭から三頭ついて、運材手の掛け声とともに死にもの狂いで曳いていた」(九州, p317) とされる。
- 32) 畜力軌道全般については大正8年の『林学雑誌』2号、昭和7年の雑誌『高知林友』150号、昭和9

年の雑誌『青森林友』222号、昭和17年の雑誌『青森林友』324号などに記載がある。

- 33) 白木正光編『犬の研究』17巻2号、犬の研究社、昭和16年8月、p61。明治維新政府が西欧列強との体面上、淫猥な邪教陰祠の類を抹殺しようとした性急な欧化政策等とも一脈通ずるところがある。米英と対決する戦時下で豚にも召集令状を発してブタ鉄道を公然と賛美したとは好対照である。
- 34) 愛犬にお伊勢参りさせた江戸文化については前掲拙稿「観光における虚構性の研究」を参照。
- 35) 別名赤水林道。日向長井駅から北川に沿って八戸（やと）を経てさらに下赤製材所（土場）から赤水・藤河内貯木場を経て、夏木山麓の並松橋の並松斫伐所に至る14.7km（九州、p246以下）。貯木場のあった下赤は宮崎県北川村（現延岡市）の北川の上流部に所在し、延岡宮林署の藤川内（地名は藤河内）森林事務所が配置されていた。（データ九州、p41）なお並松は山の名前・夏木に改称された。
- 36) 37) 橋本三八『九州の山旅』昭和27年、p158
- 38) 赤沢自然休養林のトロッコについて森口誠之氏は「この路線には記念館駅と丸山渡駅の2つの駅があるのだが、私が92年に訪れたときは丸山渡駅で降ろしてくれなかった。…同施設のHPを見ると、赤沢森林鉄道は、保存鉄道として1駅のみ周遊運行認可を受けています。丸山渡停車駅は折り返し点となっており、片道運行の設定はございませんのでご了承下さい…と赤書きして明示している。…何か言い淀んだ表現だ。そこまで気を遣ってるというのは、お役所からの指導を過去に受けたからであらうか」（森口誠之「2点間輸送で移動が発生した場合、鉄道の免許は必要か否か」「さよなら箱根対星館のケーブルカー（ただし鉄道にあらず）」d.hatena.ne.jp/katamachi/20090513/1242220110）と指摘する。
- 39) 「第4回 王滝森林鉄道フェスティバル2013」パンフ、平成25年10月
- 40) 光明電気鉄道は『静岡県鉄道物語』静岡新聞社、昭和56年、山崎寛「光明電気鉄道」『鉄道ピクトリアル』554号、平成4年1月参照。
- 41) 平成27年9月26日『信濃毎日新聞』
- 42) 生命の保証せずとは大正6年帝室林野監理局木曾支局長の「元来森林鉄道ナルモノハ…普通鉄道ニ比シ危険モ供フモノナルニ、貴重ナル人命ヲ保護スルハ到底ナシ得ベカラザルヲ以テ、万一故障ノ生ジタル場合、之レガ責任ヲ負フガ如キハ全然認ム可ラザル次第」（『村誌 王滝』下巻、昭和36年、p1820）との見解を反映した処置。
- 43) 鉄筋コンクリートの大阪城に慣れた観光客が国宝彦根城に上る際にエレベーター設備がないと文句を言うような構図か。
- 44) 前掲拙稿「観光における虚構性の研究」参照。
- 45) 世界遺産たる富岡製糸場でさえ、一部の観光客には唯の薄汚れた老朽工場としか映らないであろう。
- 46) 54) 竹内昭「関東周辺の森林鉄道」『トワイライトゾーン5』ネコ・パブリッシング、平成8年、p136~7
- 47) 農商務省編纂『工場通覧』日本工業倶楽部、大正7年10月、p1032
- 48) 農商務省編纂『工場通覧』日本工業倶楽部、大正9年12月、p1101
- 49) 『工場通覧』大正10年11月、p1194

観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力

- 50) 53) 要氏は「かつて木材関係者と鉱山関係者で賑やかな集落のあった、トロッコの発車地点…14.5 km ものトロッコ軌道が村中を下っていた…トロッコの出発地点は、そんな製材業者の中でも大手だった Y 木材の第四工場と呼ばれるところだった」(『トロッコの歴史をたずねて』全国林業改良普及協会 www.ringyou.or.jp/sansonkigyou_log/somabito/2006/07/post_12.html) と推測している。鉱山とは昭和 5 年ころ有吉喜兵衛が試掘した金鉱採掘所で「鉱山専用軌道の敷設も期待され」(小海, p259) していた。
- 51) 栄銀行は昭和 3 年 4 月他 8 行と信濃銀行を設立。栄銀行は「金融恐慌以後は、主要な貸付先であった製糸業の不振や相つぐ預金の引出しに会って、資力は全く薄弱となった」(与志本, p106) とされる。与志本の由井定右衛門と、同業の川上林業の津金、土屋両監査役は栄銀行の役員会のメンバーでもある地域の名士同士であり、不良債権の整理に頭の痛い新設の信濃銀行の立場からも、長野県内の業界のなんらかの調整工作が両者間で行われても不思議ではなかろう。
- 52) 要氏のブログには「14.5km ものトロッコ軌道が村中を下っていた…重力を利用して降りて来たトロッコを出発点に引っ張ってゆくのは、なんと犬!!…木材を積んだトロッコは、自然の勾配を利用して村の下流側へと走って行った…途中でつり橋等も渡る、大規模なものだった」(前掲『トロッコの歴史をたずねて』) と記載している。長野県指定天然記念物の川上犬に関するブログには「小海線開通で森林伐採が進み、伐採した木を運ぶトロッコを引く大型で力の強い洋犬も次々と村に入った。この結果、川上犬の雑種化も進み、純粋な川上犬は急激に数を減らしていく」(「川上犬」奇跡が生んだ復活のドラマ 花と山歩き Goo ブログ blog.goo.ne.jp/gookodacya/e/84dfb226c87e86c1e579e37b11235aad) と逆の指摘がある。
- 55) 例えば筆者の所蔵する合名会社上田商店(大正 11 年 3 月熊本県天草郡高浜村に「陶磁器原料天草石採掘販売」を目的として設立)の「上田発行 せのを写」なる絵葉書(5 葉)の内容は①「上田商店 鷹之巢陶石坑」、②「上田商店 吸風自動鉄條降送石」、③「上田軌道 椎葉堀割」、④「上田軌道 四万川内線路」、⑤「上田軌道 矢代倉自動送石」で、英文では Ueda & Co.'s Railroad と訳している。同社は販売部を窯元が集積する佐賀県の藤津郡塩田町に置いて、昭和 10 年には内田八十松を販売部主任(『日本全国諸会社役員録』昭和 10 年, 下 p611)としており、絵葉書は陶石ユーザーへの販売促進ツールと考えられる。
- 56) 「企業家研究と伝記執筆—由井常彦先生に聞く—」『企業家研究』3 号、平成 18 年 6 月, p61
- 57) 『吾妻郡誌』昭和 4 年, p731、『中之条町誌』昭和 51 年, p1164, p1416)
- 58) 末尾至行「群馬県の水車設置出願文書を巡る諸問題」『歴史地理学』177 号、1996 年 1 月 (hist-geo.jp/pdf/030/038/177_001.pdf)
- 59) 戦後の遠山での事例であるが、与志本は機関車 2 両、台車、土場等の施設を後発企業の池端林業に売却して撤退した。(遠山, p58) なお与志本合資の後継企業某社(先方の本社法務部門の指示で社名は非開示)を訪問したが、十数年より以前の社業を知る古参社員は社内にはいないとの趣旨のご返事のみ頂戴することが出来た。
- 60) 木村道紘氏によれば「草津の森林インストラクター・湯田さんの話では、その昔、孀恋村干俣仁田

沢から万座の旧熊池付近まで、草津宮林署が管理する森林鉄道が運行され、ブナやミズナラなどの大木が切り出されていた」（「もうやめたこと 虹の谷」計画 ecotourism.or.jp/akagi/kokoromi/nijinotani.html）とされる。森林鉄道起点の旧熊池ゲレンデの位置はプリンスゲレンデの南側の奥万座川の谷を隔てた所一帯という。

- 61) 関東鋳産株式会社浦倉鋳業所（「関鋳」）に関する調査報告によれば、「採鋳地から鋳石は架空索道により「新川原動場」、「千枚原動場」に運ばれ、そこからは森林鉄道の軌道を賃借して搬出され…この軌道は、もともとは森林鉄道として利用され…「ドウファン」と呼ばれる地区で伐採した…木材運搬に使用したのは5～6年という短い期間」（「廃鋳山探検 浦倉鋳山」 livedoor Blog blog.livedoor.jp/urayamaex/archives/4288121.html2012/09/11）であったとされる。ドウファン」は万座スキー場の近くにある野湯「銅粉の湯」か。