

津軽半島を東西に分ける津軽山地。青森県の木であるヒバなどが生い茂るこの森林地帯に、約半世紀前まで、本線67.1km、45本あった支線も含めると最盛期には総延長実に256km余にも及ぶ大鉄道網が張り巡らされていたと言って、にわかには信じられるだろうか。

その鉄道の名は津軽森林鉄道。日本三大美林の一つである青森ヒバをはじめと

した豊富な森林資源を活用するため、国有林を管理していた青森大林区署（後の青森営林局）が敷設した、日本で最初の森林鉄道である。

江戸時代の津軽を統治した弘前藩は、領内各地の山林を「御留山」とし、立木の伐採を制限するなどして森林の保護育成を図っていた。だが、結局藩は財政の窮乏や窮

には1千万立米を越すヒバの美林が残されていると見込んだ。これは、弘前藩が森林の回復に努めた結果でもあるが、最大の要因は利用可能と見なせる森林の面積が広がったことによるものと考えられる。

民救助のため、それらの山林にも伐採の手を延ばさざるを得ず、天明4年（1784）に作成された藩内の山林に関する報告書には、領内の森林資源が乏しくなっていた様子が記されている。

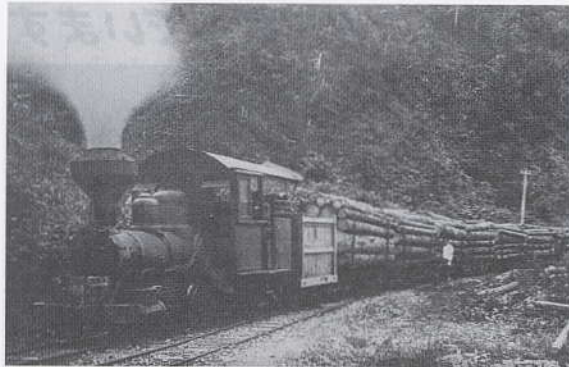
搬出し、計画的な林業経営を可能にする手段として計画されたのが森林鉄道なのである。この日本では前例のない森林鉄道の建設にあり、大林区署の上部機関である農商務省山林局は、国内の鉄道を管理する鉄道院の指導を受けて計画を作

民救助のため、それらの山林にも伐採の手を延ばさざるを得ず、天明4年（1784）に作成された藩内の山林に関する報告書には、領内の森林資源が乏しくなっていた様子が記されている。

して全国に青森ヒバを送り出し、また、沿線住民には生活路線としても親しまれたのである。

しかし、第二次世界大戦の後、自動車の性能が向上してトラックによる木材輸送が発展してくると、森林鉄道による輸送は次第に衰退することとなり、開業以来約162万5千立米の材木を運んだ津軽森林鉄道は、昭和42年（1967）11月にその全線が廃止されることとなったのである。

いま、津軽森林鉄道の跡地は道路などに転用された部分のほかは再び自然に戻りつつあるが、わずかにトンネルや橋の遺構が確認できる部分があるという。また、中里町立博物館には同鉄道で使用された機関車が保存されている。津軽半島を訪れた際にはうつつそうとしたヒバの森の中を、大量の丸太を積んだ貨車を小ぶりの機関車が牽いて走り回っていた、在りし日の大



森林鉄道を行く運材列車

（昭和戦前期／青森県史編さん資料）

区署は、津軽半島に至って青森大林区署は、津軽半島

## 森の中の大鉄道網 〜津軽森林鉄道〜

石塚雄士

（県民生活文化課 県史編さんグループ）

先に雪解け水で増水した河川に流すことよって搬出していった。この方法では利用可能な森林資源の量や搬出の時期が限られるほか、施設や木材の損傷・紛失も多く、危険であるばかりか計画的な林業経営が期待できない状況であった。

こうして完成した津軽森林鉄道は、冬期は積雪のため運行できなかつたが、毎年4月下旬から11月下旬までの間、最盛期には1年間に7万立米もの材木を運搬

の丸太を積んだ貨車を小ぶりの機関車が牽いて走り回っていた、在りし日の大鉄道網を思い浮かべてみるのはいかがだろうか。