

「裏磐梯の噴火以前の文化・歴史遺産、 噴火後の開発事業の歴史・人々の暮らし」

目次	1
裏磐梯の文化・歴史・人々の暮らしについての事業について	2
猪苗代駅前からの森林鉄道	3
軌道のルート 遺構 営林署 ガソリン機関車 暮らしとの関係	4～5
ガソリン機関車(写真)	6
年表	7～8
考察・参考資料	9
トロッコ路線図	10

調査者 新井 徹

平成30年2月1日

裏磐梯の文化・歴史・人々の暮らしについての事業について

平成29年度の事業項目の一つにある「裏磐梯の噴火以前の文化・歴史遺産、噴火後の開発事業の歴史・人々の暮らし」については、いろいろな分野ごとに、「村史」「郷土史研究会会報」などに報告されていますが、今回は、噴火後の開発事業について調査しました。

噴火後の開発事業は、明治後期の富国強兵の旗印のもと、農林事業、電力事業、を下支えする産業の一端を担うことになりました。主に「1」営林事業「2」発電事業が大正から昭和初期の裏磐梯に大きな影響をもたらしました。

「1」営林事業

猪苗代駅前から吾妻山麓へトロッコ軌道を敷設し、建築資材、土木資材、薪炭などに活用するためにブナ材を始めとする広葉樹を伐採して搬出する事業を始めました。

「2」発電事業（貯水事業）

首都東京への電力供給のために猪苗代に発電所が作られ、実際に送電を開始したのは大正4年（1915）でした。しかし猪苗代湖の水はすでに、安積疏水や戸の口堰など、灌漑用水として使用されていたため、不測の水不足を避けるため、裏磐梯の檜原湖をはじめとする三湖の水は緊急時用の貯水湖としての役目を担うことになりました。

大正12年～14年にかけて秋元湖の堰堤が作られ、順次小野川湖や檜原湖にサイフォン付きの水門や隧道、水路、堰堤などが作られました。昭和に入ってから中津川の水利用のための隧道などもつくられ今とは違った賑わいをもたらしました。

（参考：秋元湖岸の小野川発電所の完成は昭和12年（1937）です）

「2」の貯水事業については、文書や写真も沢山ありますが、「1」の営林事業については、営林署（森林管理署）にもほとんど資料がなく、『猪苗代町史』に半ページ程紹介されています。資料の散逸を防ぐためにも今回はこの事業の中で裏磐梯地区にあったトロッコ軌道について調査いたしました。

猪苗代駅前からの森林鉄道

磐梯山の噴火から37年後、前橋営林局猪苗代営林署は大正14年(1925)に猪苗代駅前から、小野川の奥深い場所までの森林鉄道を開通させました。(24キロメートル)日清、日露の戦役にも勝利し国力増強の時期に、建築資材としての木材、国民生活に欠かせない薪炭、当時軍事的な意味が大きかった鉄道敷設に必要な枕木などの供給源として吾妻山の山麓に総延長は40キロにも及ぶと思われる軌道を敷設しました。

そして猪苗代の駅から、大正2年には全線開通していた磐越西線を経由して全国へ運ばれて行きました。いつのころから人間も乗れるようになったのかは分かりませんが、この軌道はそれまでの町へ出るための徒歩や馬車、馬そりに限られていた交通手段にとって代わるものとして昔からの住民にとっても非常にありがたいものであったと思われます。

大正14年(1925)から始まった山からの製品輸送は、猪苗代からの上りは空のトロッコを馬で引き揚げ、製品を満載して手ブレーキを使って駅まで下りました。メインとなった小野川湖のラインは、不動滝の前を通り「コブナラ」と言われていた現在のグランデコススキー場のあたりを終点とする線と小冷水沢の奥へ伸びる線とあり、小冷水沢の奥山に小野川斫伐(しゃくばつ)事業所(第一官行と呼ばれた)を設置しました。山中には「エンクラ」と呼んでいたインクラインもありました。その後大沢線や狐鷹森線を延長し曾原事業所(第二官行)を設置しました。昭和7年ころにはガソリン機関車を購入して機動力を高めましたがトロッコによる搬出は、雪のない5月下旬から10月下旬に限られました。

猪苗代と裏磐梯の中継点にあたる川上にはそれまであった簡易製材所が本格的な木材工場になり、官行事業終了後も昭和48年(1973)まで営業しました。しかし昭和20年(1945)の戦争終結後は急速に道路整備が進むと同時にトラックによる輸送力がアップして、昭和24年(1949)には製品の輸送は全面的にトラック輸送に移行され、裏磐梯地区のトロッコ軌道は全面的に撤去されました。ただ猪苗代駅前から川上までのトロッコ軌道は、昭和10年(1935)に廃止しています。

その後も製品輸送は続けられましたが、ブナ材の枯渇などの理由により昭和44年(1969)に事業の一切を終了することになり、11月29日に終山式を行い44年の歴史に幕を閉じました。

1 軌道のルート

猪苗代駅前から街中（正確なルート図があります）を通り、県道2号線に沿う形で川上まで上がります。川上までは平均的な勾配で上れましたが、ここからは少し急な崖があるので「さわや旅館」の少し上の所から磐梯山側に上り、大きくカーブして「磐惣」の敷地内を通り、毘沙門沼からの川のそばにある小高い丘の切り通しに出ます。ビクターセンター側をたどり「ヤマザキショップ」あたりで、ガソリンスタンド側へ渡ります。ここから、環境省の建物の裏へ進み小野川湖を右に見て斜め前の切り通しを進むと新川を渡り「森林管理署」に突き当たります。

村道を横断して「シャレー裏磐梯」の裏で大きく右へカーブし丘の中腹を「斎藤食品」の方へ左カーブして「中川食品」側へ曲がり「落合さん」の方へ入ります。その先「赤べこ」の中を抜けて「休暇村キャンプ場」の奥を通り「小野川北岸遊歩道」の入り口につながります。このあたりが、小野川の奥へ行く線と築部大沢の線、狐鷹森曾原湖の奥へ続く線との分岐になります。小野川湖の奥へは、「小野川湖北岸遊歩道」がそのまま軌道敷です。小冷水 沢の奥まで続きます。

築部大沢線は村道をそのまま真っすぐ進み細かいカーブをつないで大沢の奥へ行きます。他の線に比べると距離はありません。狐鷹森曾原湖へは、村道を100メートルくらい進んだところから休暇村敷地内に入り大きな切通しを抜けて直線的に「さざなみ荘」に向かいます。「さざなみ荘」から村道沿いに進み、曾原湖遊歩道の入り口に進みますここにも分岐があり、檜原湖側の築堤の線は上を通って「こたかもり荘」まで行って行きました。湖上船との連絡ができたものと思われま。

一方曾原湖遊歩道へ進んだ方は神社まへの切り通しを通りカーブを何度か繰り返し遊歩道の終点で下の道へ下りずに左の方へ進みます。この先は山肌を縫うようにレイクウッドの奥深くまで長く伸びています。

中津川の方には幹線につながらない独立した線が議場から中津川上流に向かって伸びています。議場に事業所を設置してここからトラックで製品を搬出しました。全体として総延長はおそらく40キロメートルを超えるのではと思われま。

2 遺構

事業が終了してから間もなく50年になろうとしており、その痕跡は非常に少なくなっています。それでもその気になって探すと、いろいろ見つかります。

軌道敷、切通し、築堤、橋脚、などがあります。地図に示してあります。

軌道敷 夏は低木や雑草によって覆われているが以外に見つけやすい。しかし根曲がりだけが繁茂していると中へ入り込めない。（さざなみ荘から佐藤さん宅、森林管理署から斎藤食品工場、赤べこから休暇村キャンプ場）遊歩道の一部として使用されているところもあります（曾原湖一周遊歩道、小野川湖北岸遊歩道、不動滝への遊歩道）

切通し 人工的に作られたものなので、わかりやすい。（諸橋美術館前、剣ヶ峰神社裏、ベイクトポテト裏）

- 築堤 狐鷹森県道2号沿いに良くわかるものが残っています。(民宿山湖荘前) 休暇村キャンプ場の奥に小さいものが数百メートル残っていて村の水道管が埋設されています。
- 橋脚 コケや土に覆われていますが大小あります。(小野川不動滝前、グランデコ遊歩道、休暇村キャンプ場、など)
- 隧道 小野川北岸遊歩道の終点あたりですが土にうもれて分からない。(確認出来ていない)

遺構は雪の降り始めや春の雪解けの頃がわかりやすいです。

3 営林署 (現在は森林管理署)

トロッコの軌道敷は森林管理署の所有になっており、担当者が打ってある杭を毎年確認している。44年の歴史を持つ森林軌道であったのに、営林署には記録誌がありません。

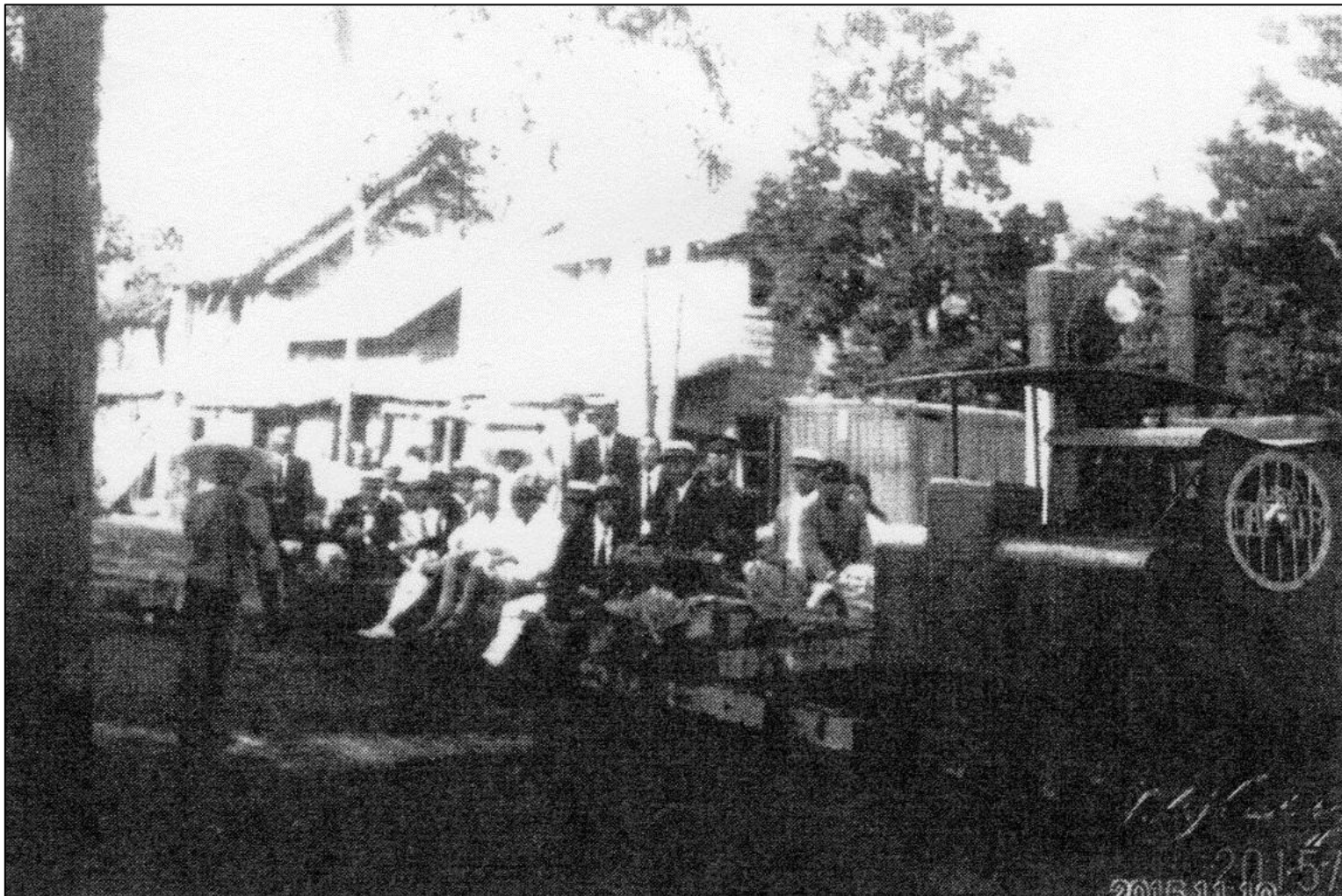
4 ガソリン機関車

昭和7年頃に購入したガソリン機関車は、岐阜県の神岡軌道が神岡水電株式会社から中古購入したもので、それを譲り受けたものです。オーストリアのアウストロダイムラー社製でゲージは610ミリでした。(昭和2～3年輸入) 小野川不動滝前の写真がこの機関車です。(6ページ)

5 暮らしとの関係

猪苗代と裏磐梯を結ぶ唯一の道路として、山からは製品が搬出され、それに伴い町からは食料品や生活用品が届けられました。更に人の交流も活発化し、山の人々の生活に大きな影響を与えたことは、大きかったと思われます。山奥での仕事は、家族ぐるみで山に住み込むことになるので、第一、第二官行合わせて約60世帯の人々が生活をしていました。当然子供たちも沢山いたので、両官行ともに山の分教場が開かれていました。これが後にそれぞれ桧原小学校の小野川分校と曾原分校になったのです。

山に住む人々の生活のうえで物資の輸送や交通手段に多大な貢献をしたと思われるこのトロッコ軌道については、北塩原村史には集落の紹介の中で、また、猪苗代町史には半ページ程で研伐(しやくばつ)事業所があったことが載っている。完全な国営事業であったので自治体の記録には関係のないものだったのだろうか。

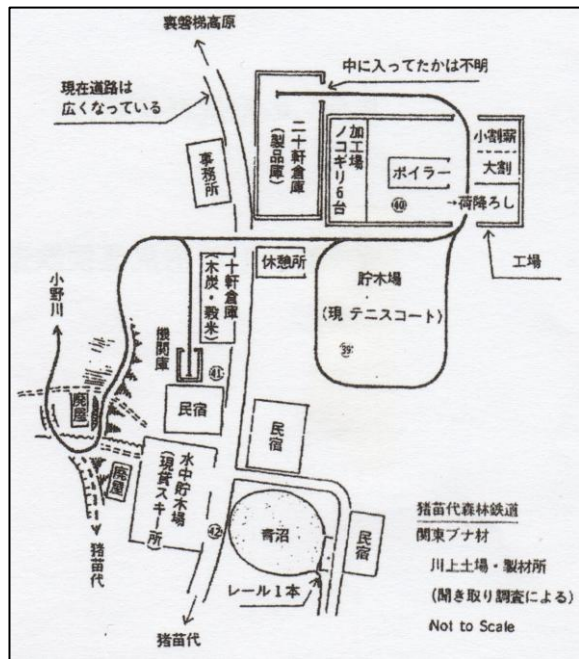


猪苗代 街中のトロッキ列車 (昭和7年)



現在も残っている橋脚

小野川不動滝前



川上工場配置図
昭和10年頃

猪苗代森林鉄道(トロッコ)の歴史年表

大正 9 年(1920)

前橋営林局猪苗代営林署の直轄事業として、広葉樹・針葉樹の伐採(主にぶな材)を行い素材を製品化する事業を開始した。そのため、猪苗代駅前に 9000 平方メートルの貯木場(土場)を開設し、小野川までの 24 キロメートルの軌道工事に着手した。

大正 14 年(1925)

敷設工事が竣工し、素材の搬出を開始した。ただしトロッコによる搬出は 5 月下旬から 10 月下旬までの雪のない時期に限られた。

大正 15 年(1926)

小野川研伐(しやくばつ)事業所(第一官行と呼ばれた)を、不動滝の前を通り「コブナラ」(現在グランデコスキー場)と言われたところに設置し(延長 2.4 KM)、素材をはじめ木炭、薪、鉄道枕木などの生産事業を開始した。エンクラと呼ばれたインクラインもあり製品の輸送と生活物資の搬入に活躍した。

昭和 5 年(1930)

曾原事業所(第二官行)を設置(?)

昭和 7 年(1932)

剣ヶ峰を通る道路の開削始まる。

神岡軌道から中古のガソリン機関車を(ゲージ 610 ミリ)を購入した。(?)

昭和 10 年(1935)

川上に簡易製材所と貯木場を開設

川上から猪苗代間の軌道を廃止し、この間は、トラックを使用することになる。

猪苗代からの裏磐梯観光道路開発始まる。

昭和 15 年(1940)

大沢線共用開始。

第 2 曾原官行事業所(築部沢山南山麓)開始。

秋元湖岸林道工事始まるも、間もなく第 2 次世界大戦のため中断する。

昭和 16 年(1941)

曾原線(狐鷹森)共用開始

第 2 曾原官行事業所(甚九郎山南山麓)開始

川上の簡易製材所が関東ぶな材工業川上工場となる。(主にフローリング材の生産)。この工場は、官行事業終了 4 年後の昭和 48 年まで操業した。

昭和 23 年(1948)

秋元湖岸林道(トラック輸送用)工事竣工する。議場に中津川事業所を開設。

議場から中津川の上流に向かって左岸に軌道を設ける。

昭和 24 年(1949)

川上工場が付近の民家からの火災で、延焼する。その後復活する。

中津川の軌道を議場から上流部を残して、軌道が廃止される。

順次軌道が撤去され、全面的にトラック輸送に移行する。

裏磐梯のトロッコ軌道は、この年全面撤去された。

昭和 28 年(1953)

中津川研伐事業所が中津川製品生産事業所と名称を変更する。

このころから、自動チェーンソーを使用する。

昭和 35 年(1960)

小野川製品事業所ができて中津川を小野川に戻す。

昭和 42 年(1967)

桧原製品事業所を開設し小野川を移設する。

昭和 44 年(1969)11 月 29 日

製品事業所の一切を終了する終山式を桧原にて行い、49 年の歴史の幕を閉じた。

考 察

トロッコ軌道について調べましたが、公的な資料には全くと言っていいほど、記載されていません。今回は裏磐梯地区について調べました。森林軌道、昔の道、産業遺構などに関心のあるマニアの方たちが個人的に調べて、ネットで紹介していますが、遺跡を見ているだけで住民の生活については、記載がありません。地元の阿部国男さんや渡部新一さんが調べたものがありますのでその資料を参考にさせていただきました。大雑把な紹介なので今後猪苗代地区も含めて更に詳細に記録として残したいと思います。

参考資料

- 1 「北塩原村史」 北塩原村史編纂委員会
平成19年(2007年)10月発行
- 2 「裏磐梯」 国立公園指定50周年記念詩編纂実行委員会
平成13年7月1日(2001年)発行
- 3 「北塩原村郷土史会
会報 峠のみち」 北塩原村郷土史研究会
6号 8号 10号 15号 他
- 4 「磐梯山噴火百年記念詩」 磐梯山噴火百周年記念事業協議会
昭和63年(1988年)7月15日発行
- 5 「猪苗代町史」 猪苗代町史編纂委員会
昭和54年(1979年)3月1日発行
- 6 「懐かしの沼尻軽便鉄道」 懐かしの沼尻軽便鉄道編集委員会
平成12年(2000年)2月22日発行
- 7 「続 懐かしの沼尻軽便鉄道」 続 懐かしの沼尻軽便鉄道編集委員会
平成13年(2001年)4月29日発行

