

静岡森林管理署長が語る！

静岡森林管理署長 高柳 威晴

【はじめに】

静岡森林管理署は、静岡県中央部に位置する「静岡森林計画区」、東部に位置する「富士森林計画区」の、静岡市をはじめとする7市3町（管轄は11市5町）に所在する国有林野約5万haを管理経営しています。

「静岡森林計画区」の国有林野は、南アルプス主脈の最南端である光岳の南麓をはじめとした約32千ha（人工林24%、天然林69%）であり、同計画区内の森林面積（約187千ha）の17%を占めています。

「富士森林計画区」の国有林野は、国内最高峰かつ山容秀麗であり世界文化遺産にも登録されている富士山の南麓をはじめとした約17千ha（人工林55%、天然林39%）であり、同計画区内の森林面積（約79千ha）の21%を占めています。

現在、当署が取り組んでいることについては、今回は当署のホームページの掲載資料に譲るとして、「静岡森林計画区」の国有林野の大半を占め、木材生産と森林鉄道で全国的に名を馳せた千頭地区の国有林野（旧千頭営林署）の特筆すべき歴史の一面について紹介することにします。



【変遷】

千頭地区の国有林を含め、寸又川（大井川支流）流域一帯の森林は、昔は千頭山と呼ばれていました。その千頭山の国境をめぐる駿河国井川村と遠江国千頭村と争いが、1702年（元禄15年）に千頭村の訴えが認められることで決着した際、千頭山の上4分が江戸幕府直轄林として管理・経営される「御立山」、下6分が村の管理として村民が共同使用・収益できる「百姓山」とされました。なお、「御立山」とされた一帯からは、1613年（慶長12年）頃から幕府御用材として木材が搬出されており、駿府城、江戸城、京都御所、寛永寺の造営などにも使われたと記録されています。

1867 年の大政奉還に続く 1869 年の版籍奉還により、江戸幕府直轄林は「官林」として明治政府に引き継がれることになりました。その「官林」は 1889 年（明治 22 年）に皇室財産に移され宮内省御料局に「御料林」として編入、千頭山の「官林」も御料局静岡支局静岡出張所で管理経営されることとなりました。

1947 年（昭和 22 年）の林政統一により宮内省の「御料林」は農林省に統合されることになり、静岡支局静岡出張所も、御料局を前身とする帝室林野局の名古屋支局千頭出張所と改称されるなどの変遷を経ていましたが、これにより農林省林野局の所管となり、これが東京営林局千頭営林署に組織改編されることとなりました。

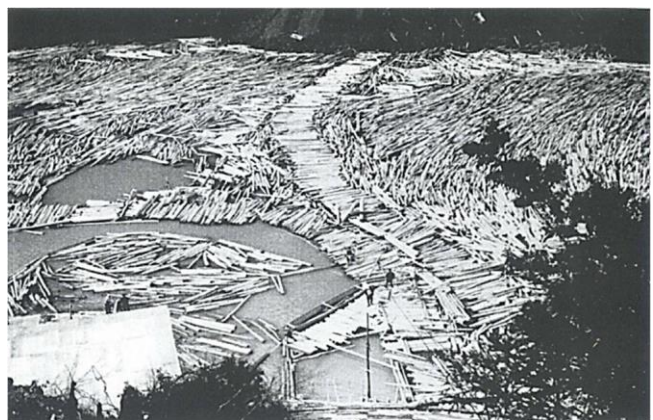


（明治時代の千頭出張所）

昭和 30 年代に入ると日本の経済は飛躍的に成長、これに伴い木材の需要も急速に増大して国有林に対する木材供給増大の要請が一段と高まりました。これを受け、昭和 32 年に「国有林生産力増強計画」が策定され、事業の合理化と事業量の拡大が進み、製品生産事業において伐木造材作業へのチェーンソーの導入、全幹集材の導入が図られましたが、供給が追いつかない状況となり、木材価格の急激な高騰を来しました。新聞各社からは「国有林の伐り惜しみが木材価格高騰の原因である」などの強い論調が張られるなどの社会的要請の高まりを受け、昭和 36 年には「国有林木材増産計画」が策定され、千頭山国有林でもこれに応えるため、大量・大規模伐採、奥地林の開発を進めることとなり、最盛期には当時としては非常に多い年間 10 万 m³を超える生産を行っていました。

【 森林鉄道 】

江戸時代、千頭山の木材は、寸又川の豊富な水量を利用した「流送」により運び出されていました。上流で伐採され「流送」により運ばれた木材は、寸又川と大井川の合流点である横沢土場で御問知お改め（現在の検知）を受け、大井川を筏下した後に住吉浜（吉田町）で船積みされ、江戸まで 74 里（約 290km）の距離を海上輸送により運ばれていたと記録されています。



（大井川 奥泉堰堤付近に流送された材）

寸又川の豊かな水資源は電源開発の面からも注目され、発電ダムの建設が計画されました。ダム建設に伴い木材の「流送」ができなくなることから、その代償として、工事用資材運搬軌道が工事終了後に帝室林野局に無償譲渡されることとなりました。電力会社は昭和5年から工事用資材運搬軌道の建設に着工、昭和8年には千頭から千頭ダムまでの約23kmが竣工しました。地形や地質の条件は大変厳しく、当時の機械力からすれば、かなりの難工事であったようです。

ダム完成後の昭和13年に資材運搬軌道は帝室林野局に無償譲渡され、帝室林野局は本格的に斫伐事業（伐採・搬出事業）を開始、軌道は「森林鉄道」として奥地天然林開発の大動脈として活躍することとなりました。

「森林鉄道」の登場により、伐倒した木が市場に到達するまでの時間が大幅に短縮され、新鮮材の供給が可能となったほか、それまで腐食しやすい広葉樹は伐採の対象外とされていましたが、これらの広葉樹も伐採の対象となっていきました。また、「流送」では、小径木の折損など運材中の材の損傷が多くありましたが、運材中の損傷が大幅に減少するといった優位性も発揮されました。



（大根沢材 森林鉄道による初出荷）



（寸又峡谷を走行する森林鉄道）

「森林鉄道」は、奥地林開発と平行して大間川、大根沢、釜の島、柴沢へと支線延長が進みましたが、昭和37年の逆河内支線の竣工をもって新設は終了、最終的な総延長は51,483mにも及びました。

導入当初の機関車は木炭等を燃料とする代燃車でしたが、ディーゼル機関車に切り替えられ、安全輸送と大量輸送に大きく貢献したといわれています。また、「森林鉄道」は沿線住民の交通手段としても活躍し親しまれていました。

その後、昭和30年代の木材増産時代の一翼を担い

「日本に千頭営林署ありき」とその名を轟かせた奥地天然林開発も限界が訪れ、華やかな森林鉄道時代も昭和43年、大間川製品事業所発の最終運材をもって幕を閉じ、林道に置き換えられていきました。



（千頭貯木場から事業地へ向けて
出発する森林鉄道）

(森林鉄道最終列車の風景 昭和 43 年 4 月 5 日)



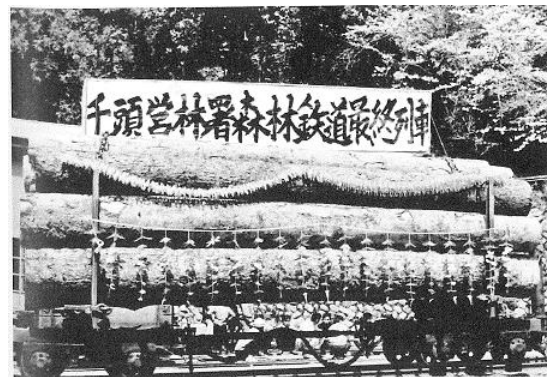
(千頭貯木場入口)



(式典参列者、森林鉄道ファンに迎え入れられる)



(千頭貯木場へ入場)



(ツガ大径材を積載)

【 索道 】

奥地天然林の伐出作業においては、河川による「流送」を頼りにしていたため、作業方法・工程はこれを前提として組み立てられていましたが、「森林鉄道」の登場によってこの作業方法・工程が大幅に変わることになりました。

例えば「森林鉄道」は、河川による「流送」の場合のように地形を利用して、どこからでも木材を運び出すということはできず、何らかの方法で「森林鉄道」の近くまで木材を運び出さないとはいけません。

当初は、「森林鉄道」の近くに「留」(土場)を作り人力で集運材するという方法を採用していましたが、これには限界があり、やがて集材機とワイヤーロープを使った集運材方法が取り入れられるようになりました。



(チェーンソー導入以前の
手工具による伐採、玉切作業)

導入初期の集材機は、人力による集運材作業を補完するものでしたが、戦後になって目覚ましく性能が向上し、重量の軽減、運転操作の簡素化、出力の向上、ドラム数の増加など改良が著しく進みました。千頭宮林署の急斜地における大径材の集材という過酷な条件下であったことから、メーカー、現場職員の努力により技術が進んだといわれています。

集材機と森林鉄道を結ぶ運材の設備としては「索道」が大活躍しました。

昭和 27 年に架設され昭和 36 年まで活躍した「天地索道」は、支間距離が 1,375m と単支間送式としては東洋一といわれるものでした。

「索道」は、森林鉄道の歴史が終わるとともに役割を終えましたが、昭和 20 年代から 30 年代の奥地天然林の開発に果たした役割は非常に大きなものでありました。



(天地索道を報じる新聞)



(大根沢事業地 伐採現場)



(大根沢索道 初搬出材)



(大根沢索道 第5号支柱)



(中継盤台で作業風景)

【 貯木場 】

製品生産事業の大拠点として、千頭貯木場の果たした役割は非常に大きいものでした。

森林鉄道の開通に伴って、昭和 11 年に新設された千頭貯木場は、森林鉄道の終着駅となり、奥地の天然林材は全てこの貯木場に集積され、大井川鉄道により木都「島田」に輸送されていきました。全盛期には、各流域から運搬された天然林材で貯木場があふれ、極積ができないまま、鉄車の上に数日放置されることもあったそうです。



(千頭貯木場)

昭和 35 年当時、千頭貯木場に配置されていた職員だけで定員内 38 名、常用作業員若干名で 40 余名であり、職務も主任のほか、配車係の事務員、検知手、電話工、工場技工、駅務手（鉄道整備）、機関車運転手、機関車運転助手、製材工、大工手、用務職と多種多様でした。

貯木作業もさることながら、昭和 30 年代初頭には署の職員数は 800 人を超えており、山泊現場の宿舎が集中して建てられた時期には、製材機械がフル回転し、大工手は大変多忙であったそうです。



(貯木場の中央にケーブルで丸太の仕分けを行う)

貯木場の歴史の中で森林電話が果たした役割も特に大きいものでありました。森林鉄道運行上の生命線は森林電話であり、不通によって駅間の連絡が絶たれば運行できませんでした。雨、風、雪問わず、森林電話維持に携わった電話工の苦労は並大抵なものでなかったそうです。森林電話は、営林署・貯木場・事業所を経由し、生産・造林等の全ての宿舎に接続され、業務や森林鉄道運行以外に緊急連絡用としても不可欠な存在でした。半世紀以上活躍した森林電話も平成 2 年に無線交信導入を図ることになり廃止とされました。



(丸太の計測 10 年程度の経験をもった作業員（検測手）が計測)



(森林電話補修作業)



(固定式クレーンによる島田貯木場送りの貨車積作業)



(年度始貯木場での入山式)



(入山時、貨車に乗り込む作業員)



(中央右及び対岸の伐採跡地の上方の建物が製品宿舎。中央の建物が白沢索道上盤台)

千頭貯木場は、貯木・販売機能により地域経済に果たした役割は非常に大きいものでありましたが、それだけでなく、職員・家族を含めて地域に親しまれた組織でもありました。千頭営林署の事業地は、一部を除き自宅からは通勤不可能な距離にあり、山泊形態をとっていました。山を下りるのは2か月に一度、高知出身の遠方の作業員は盆と正月の2回だけ下山するといった状態でした(その後、昭和30年代後半に入ると毎週下山できるようになりました。)

山泊期間は4月から12月の9か月間で、4月の入山時には、朝早くから大きなリュックを背負い手荷物を持った大勢の作業員が貯木場に集まりました。各班それぞれ商店が運んでくる米、味噌、醤油、野菜や布団などを大量に貨車に積み込み、作業員は木材を並べたにわか作りの貨車に乗り込みました。事業所主任、班長、炊事手はてんてこ舞いで駆け回り、まさに戦場のような感じでした。出発準備ができると森林鉄道は次々と山に向かって出発、全ての列車が発車した後の貯木場は、気が抜けて閑散となったそうです。下山日には安堵感から来る笑顔が見られる、職員、家族に親しまれる貯木場でした。



(下山時の風景)

千頭貯木場は、華やかな全盛期が過ぎ時代が変遷する中で、千頭駅前開発の一環として利活用されることになり、平成7年度末をもって廃止となりました。

貯木場は、千頭の外、最も多かった時期には島田、中川根、沢間、長島、大間の6か所に設けられていました。

島田貯木場は、昭和27年に広葉樹の販売促進を目的として新設され、木都「島田」でその役割を十分果たしましたが、天然林材の生産量の激減と鉄道からトラック輸送への交通輸送手段の近代化に伴い、昭和59年に32年間の歴史を閉じました。中川根貯木場は南赤石の伐採縮小に伴い、町が地域振興の場として利活用することになり廃止。沢間、長島、大間貯木場は森林鉄道輸送の終了に伴って廃止されました。



(島田貯木場)

(おわりに)

今回、千頭地区の国有林野の歴史の一端を紹介させていただきましたが、奥地天然林伐採の最前線基地である製品事業所、過酷な造林事業等については紙面の都合上、紹介することができませんでした。全国でも有数の地質的に大変厳しく、地形も急峻極まりない山の中で、奥地天然林伐採を「社会の要請に応える」としてやり遂げたのは、厳しい条件下での過酷な作業、家庭を離れた山泊形態勤務を余儀なくされ、それに耐えた職員、作業員、また御家族の支えがあったからこそだと言えます。改めて厳しい環境の中で御尽力された諸先輩方に敬意を表するとともに、千頭国有林を引き継いだ静岡森林管理署として、その管理経営に取り組んでまいりたいと思います。



(厳冬期のメガネ隧道を駆ける森林鉄道)



(千頭営林署旧庁舎
(旧宮内省帝室林野
局名古屋支局千頭出張所(昭和29年))



(大間集落を駆ける森林鉄道)