



たくさんの乗客を乗せてアスナ口橋を渡る赤沢森林鉄道 (2006年)

土木施設×Reuse

木材運搬から観光用に再活用された「赤沢森林鉄道」

Akasawa Forest Railway: Railway Formerly for Timber Transport Is Now a Sightseeing Attraction

長野県上松町



大日本コンサルタント株式会社／業務統括部／総務室
山上 英之 (会誌編集専門委員)
YAMAGAMI Hideyuki

特集 土木施設×Re
Special Features / Civil Engineering Facilities and Re

観光鉄道

長野県南部の上松町にある赤沢森林鉄道は赤沢自然休養林の中を走行する観光鉄道だ。年間を通して多くの人々が自然の恵みを求めてこの地を訪れる。この鉄道はかつて木材を運搬するために敷設された木曾森林鉄道の一部である。

なぜ、赤沢森林鉄道は人々を魅了し続けるのだろうか。

木曾森林鉄道の歴史

江戸時代まで、山で伐採された丸太は人力や畜力によって河川のそばまで運び、そこから水力によって輸送されていた。そのため木材運搬には危険も伴い、流量によって輸送量が大きく左右される。このため明治時代初頭から、日本各地で森林内に鉄道網が整備され始めた。木曾郡内でも、国鉄中央線

が名古屋から塩尻までが1911(明治44)年に開通するなど、生活の中でも鉄道を中心とする近代化の波が訪れていた。

そんな時代の中、木曾の木材もまた鉄道を利用して輸送されるようになった。最初は1916(大正5)年、本格的な機関車と軌道を用いた上松と赤沢を結ぶ木曾森林鉄道「小川線」が開通した。その後、王滝線、阿寺線、小木曾線、西野川線が次々と敷設され輸送量は飛躍的に向上した。

当時の鉄道はもちろん木材を運ぶ目的であったが、運材貨車以外にも作業員が乗る車両も連結され、そのうち住民が空いた席に乗れるようになり、物資も運ぶようになった。地域住民は証明書を提示すると、無料で乗車することができたのだが、そのかわり事故の補償はなかった。このようにして森林鉄道は日本の近代産業を支え、かつ地域住民に



木材を運ぶ当時のボールドウィン号



当時の様子をそのまま残すボールドウィン号



御用材を運ぶ森林鉄道

た。木曾森林鉄道も1975(昭和50)年5月に惜しまれながらも終焉を迎えた。

廃線からの復活

廃線となった木曾森林鉄道であったが、保存を望む声が高まり、1978(昭和53)年には林野庁が森林鉄道記念館を建設した。自然休養林として新しい国有林の活用を拓いた赤沢の園内に、運行当時の車両や資料が集められ、機関車の動態保存を目的にした軌道も敷設された。

この鉄道施設が大きな注目を集めることとなったのが、1985(昭和60)年に挙行された第61回式年遷宮行事であった。20年に一度、遷宮として社殿が建て替えられる伊勢神宮では一級の天然ヒノキ材が求められた。木曾地域は伊勢神宮と密接なつながりがあり、赤沢の園内から御用材が産出されることになった。

この様子がテレビなどを通じて全国に御用材を運ぶ森林鉄道の姿が映し出された。「まだ残っていたのか」「走れる軌道があるのか」と一躍注目を集め、赤沢森林鉄道が知れ渡ることになった。

上松町ではこの話題性を活かすべく、2年間かけて観光用施設として整備を進め、1987(昭和62)年の夏休みの間に毎日10往復の鉄道運行を始めた。すると自然休養林の利用者は一気に2倍に増え、新緑から紅葉まで、あちこちから観光客が訪れることとなった。赤沢森林鉄道の運行と同時に始まった森林内の自然体験「トムソーヤクラブ村 木曾・上松」は、子供の時にここを訪れた人々が、家族を連れて

とつてもなくてはならない存在として、親しまれていった。

軌間762mmの木曾森林鉄道はその後も延伸され続け、この地域だけで最盛期には57線、東京～新大阪間に相当する総延長530kmとなった。しかし、太平洋戦争後の高度経済成長に伴い材木需要が増える中、自動車の普及が拡大すると木材を輸送するトラックの性能も向上し、それによって自動車道の整備が進み、1960(昭和35)年頃から全国の森林鉄道は、急速に廃止され自動車での運搬に変わっていつ



赤沢森林鉄道ルート周辺図



ヒノキを使った乗車券

木曾一帯を治めた。やがてこの地は森林保全のため入山・伐採などが領主により禁じられた山、いわゆる「留山」として管理され、木曾五木の伐採が禁止された。「木一本に首一つ」といった、禁伐木を一本伐っただけでも打ち首に

なる厳しい森林保護政策が敷かれた。

明治時代になっても、皇室の御料林ならびに伊勢神宮の御用材を産出する備林として保護は続き、戦後は国有林の保安林に指定された。このような徹底された管理によって赤沢一帯のヒノキ林は、奇跡的に美しい天然林を形成するに至った。

森林内には世界的にも貴重な温帯性針葉樹林を厳格に保存、復元することを目的とする木曾悠久の森にも指定されている箇所もあり貴重なエリアとなっている。1969(昭和44)年に国内初の自然休養林に指定され、1982(昭和57)年には「第1回全国森林浴大会」が開催されるなど森林浴を楽しむ森として、また自然保護活動のフィールドとして親しまれることとなった。

■ 非日常の乗車体験

赤沢森林鉄道の運行区間は森林鉄道記念館と丸山渡を結ぶ往復で2.2km、時間にして約25分の非日常体験だ。現在は6名のベテラン運転手が在籍しており最高齢は77歳である。乗車する人がいない場合は運行されない。車両は伝統を感じさせるディーゼル機関車と、かつて木材を運搬していた当時の台車を利用した客車最大5両のコンパクトな列車だ。各車両には係員が配置され、安全管理に配慮されている。観光シーズンには1日600名以上の乗車もあり、その人気ぶりがうかがえる。

筆者が乗車した日はあいにくの天候であったが、乗車前から車両のフォルムにワクワク感が止まらなかった。間伐材で作られた乗車券は、ほのかにヒノキの香りがする味のあるデザインで、窓がない開放感のある客車は、多少の雨も全く気にならない。乗車中は最前列で森林内の爽快な景色を堪能するこ



列車から見える床堰の清流



セラピー体験の様子

とができた。ヒノキの森林を走る感覚は自然の大きさとともに、森林内の伐採跡は周辺がきれいに整備されており木材に対する人々の想いを感じ取れた。

終点の丸山渡に到着すると、機関車が客車から切り離され反対側に連結する。乗客はその様子をすべて見る事ができる。鉄道好きにはたまらない瞬間だ。ほとんどの乗客は復路もそのまま列車に乗って森林鉄道記念館まで帰るが、お勧めは徒歩。鉄道の線路に沿って遊歩道が整備されており、ゆっくりと赤沢自然休養林を堪能できる。なかでも途中にある呑曇淵や、アスナロ橋があるかつて木材を効率よく運び出すために使われていた施設「床堰」の清流は圧巻だ。迫力と音は日常の疲れをすべて洗い流してくれるような感覚になるとともに、その周辺の空気は甘く感じた。文字では伝えきれない非日常体験をしていただきたい。

■ 森林鉄道の運営と新たな取り組み

赤沢森林鉄道の機関車や軌道、車庫(森林鉄道記念館)は国有財産であり、鉄道を運営する上松町は観光用として利用するため国と運営委託契約を交わしている。現状維持が契約条件であるため、当初の機関車の状態を維持しなければならなかった。

そのため町は客車を運行するディーゼル機関車を導入し、森林鉄道時代の車両の損耗を防ぎ、後世に受け継ぐため静態保存をしている。なかでもボールドウィン製蒸気機関車は、アメリカから日本に導入された最初の森林鉄道車両で1915~1960(大正4~昭和35)年の間に約42万kmを走りぬき、今でも

当時の勇壮な姿が想像できる。これも日頃からベテラン運転士の整備が行き届いているからこそだ。2022(令和4)年10月には保存されている車両の塗装直しのイベントが行われるなど、多くの鉄道ファンを魅了している。

赤沢自然休養林の入林者は、ピーク時には年間10万人を上回る時期もあったが、御嶽山の噴火を機に減少傾向に転じた。そのような中でも上松町では鉄道と休養林をツールとして、単なるレクリエーションであった森林浴を生活習慣病やメンタルヘルスといった心身の健康に資する「森林セラピー基地」としての取り組みを始めた。これは海外でも注目され、地元医療機関と連携し、健康と医療をキーワードにあらたな滞在型観光地として浸透したことで、観光客も徐々に増加しつつある。

赤沢森林鉄道は今後も地域の発展と、かつてこの地を勇壮に走っていた車両の姿を後世に語り継ぐため、今日も定刻通り出発する。

<参考資料>

- 1)「思い出の木曾森林鉄道」DVD 鉄道ジャーナル社
- 2)「地域における産業遺産の意義—赤沢自然休養林と赤沢森林鉄道を活用した地域課題の解決—」恩田睦 千葉経済大学・千葉経済大学 短期大学部機関リポジトリ 千葉経済大学 2022年6月
- 3)「私が見た木曾森林鉄道」今井啓輔 レイルロード 2013年
- 4)「信州木曾あげまつ」上松町観光協会
- 5)「森林セラピーのすすめ」上松町森林セラピー協議会

<取材協力・資料提供>

- 1) 一般社団法人 上松町観光協会
- 2) 赤沢森林鉄道 (森林鉄道記念館)

<写真提供>

- | | |
|--------------------------|------------------|
| P8 上写真: 塚本敏行 | P9 上左写真: 森林鉄道記念館 |
| P9 中左写真: 赤沢森林交流センター | P9 上右写真: 油谷百子 |
| P10 上左、P11 上右写真: 上松町観光協会 | |
| P10 上右写真: 山上英之 | P11 上左写真: 惣慶裕幸 |