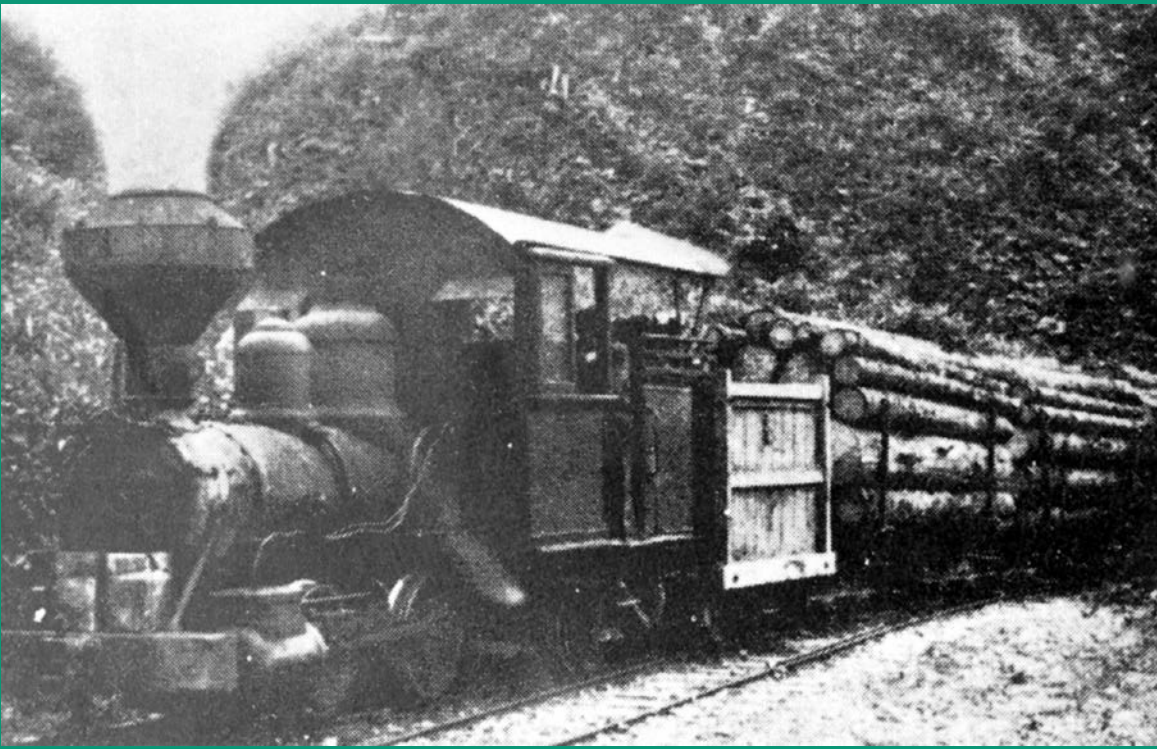


津軽森林鉄道の足音



中泊町博物館にある機関車は、普通の機関車とは違います。その昔、木材を運ぶためにつくられた鉄道が走っていました。この機関車はそのうちの一台です。日本三大美林である津軽半島のヒバ林は昔から有名でした。「御留山」とも呼ばれ、林業振興に期待が寄せられていました。かつて、津軽半島の林業では伐採・搬出作業に多くの労力を要していました。搬出については、雪橇(ゆきぞり)や管流しといった計画的な森林経営とは言えない状況でした。特に管流しは、川に木材を流し、下流で木材を集める方法ですが、途中で木材が傷ついたり、橋に損傷を与えたりと問題が多くありました。

東北本線、奥羽本線の開通によって、青森市が物流の拠点として発展し始めた頃、全国初の官営製材所が青森市にできました。この製材所へ計画的にヒバ材を集めるためにも、津軽森林鉄道の建設には大きな役目がありました。



提供 青森市教育委員会



提供 青森市教育委員会

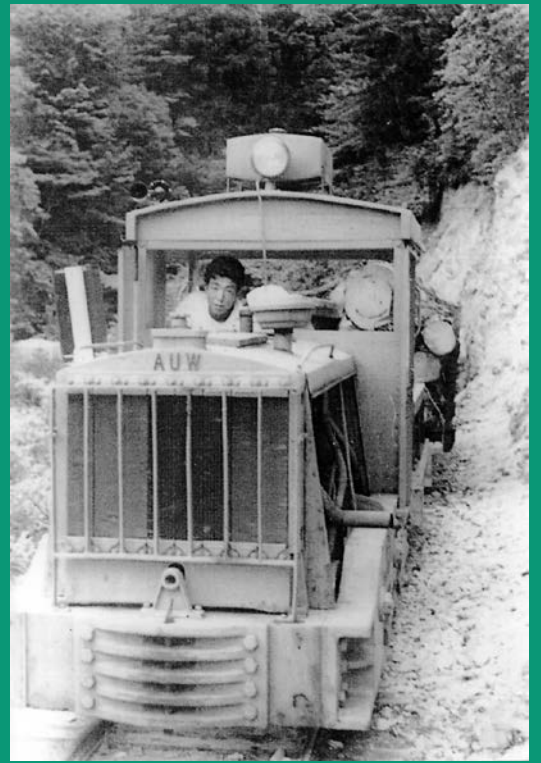


提供 青森市教育委員会

津軽森林鉄道とその他の森林鉄道(森林軌道)



提供 青森市教育委員会



提供 青森市教育委員会



明治三十九年に工事が始まり、明治四十二年に全線開通しました。工期はわずか三年五カ月と、当時の技術を考えると、驚異的な速さでした。ちなみに、開通した明治四十二年は、今からちょうど一〇年前です。

起点は青森市の沖館、現在の青森市森林博物館（青森市柳川）で、蟹田・中里地区を経由して五所川原市の喜良市までの約六七キロメートルをつないでいました。現在の、中里地区の今泉から蟹田へ繋がっている「やまなみライン」も、歴史をたどると津軽森林鉄道の軌道にたどり着きます。今から百年以上も前に、二つのトンネル（隧道）をへて、津軽半島の木材を運ぶ森林鉄道が開通しました。青森から喜良市までは本線で、五一の支線・分線を含めると総長二八三キロメートルにもなり、最もさかえた森林鉄道となり、また、全国の森林鉄道建設の模範になりました。



提供 青森市教育委員会



今回の林業遺産認定により、津軽森林鉄道は名実と共に地域の宝として、その価値をより一層高めたとと言えるでしょう。日本三大美林である津軽半島のヒバ林と、全国初で最大規模の森林鉄道、そして開通から一〇〇年の節目の年に林業遺産に認定されたことは、感慨深いものがあります。

津軽森林鉄道以外にも、各地に森林鉄道がありました。小泊地区にも、森林鉄道は走っていました。木橋のほか、線路の土台部分（築堤）の跡があります。また、道路になっていたりところもあります。普段何気なく見ている景色の中にも、森林鉄道の遺構があるかもしれません。