

【研究論文】

地域における歴史的遺産の保存運動

——北海道・丸瀬布地域における森林鉄道機関車「雨宮 21 号」の事例——

The Development of Preservation Movements for the Local Historical Heritage
A Case Study of a Steam Locomotive Operated on a Forest Railway in Hokkaido

恩 田 睦

ONDA, Mutsumi

I. はじめに

本稿の目的は、地域の産業・文化の発展にかかわった歴史的遺産の保存運動のあり方について、北海道紋別郡丸瀬布町（現・遠軽町丸瀬布）において動態保存されている「雨宮 21 号」を事例に明らかにしようとするものである。「雨宮 21 号」とは、東京市深川区の雨宮製作所において製造された国産初となる森林鉄道用の蒸気機関車（C 型ワルシャート式機関車、整備重量 11 トン）である。北見営林局管内の武利意森林鉄道に導入された 3 機のうちの 1 機で、同森林鉄道が開業した 1928 年に製造され、1958 年の無煙化・内燃化による用途廃止に至るまで運用された。

「雨宮 21 号」については、用途廃止になる頃に地元の住民有志を中心に保存運動が展開されて町有資産になり、その後に町営レクリエーション公園である丸瀬布森林公園いこいの森において動態保存されたことが知られている（丸瀬布町史編集委員会 1994, pp.880-881）。また、林業遺産として「雨宮 21 号」を位置づけて地域振興や観光振興のために利活用されていること（奥山 2022, pp.149-156）、パブリックガバナンス論におけるネットワークマネジメントの観点から丸瀬布において官民の連携による地域ぐるみで「雨宮 21 号」の保存がなされたことを検討した成果がある（神崎 2022, pp.95-116）。本稿では、これらの研究が十分に扱っていない「雨宮 21 号」の保存運動の展開について住民有志の活動に注目しながら整理し、かつて数多く存在した森林鉄道のなかでも丸瀬布において精力的な保存運動が展開され、現地における動態保存がなすとげられた要因を明らかにすることを目的とする。

次に、森林鉄道について概説する。森林鉄道は、主に木材を輸送する目的で敷設された産業用鉄道である。わが国において動力車を利用する森林鉄道の嚆矢は¹、1908 年に運用を開始した津軽森林鉄道であった。その後、森林鉄道は全国で 1,258 路線、8,971 キロメートルの路線網をもつまでに発展し、わが国の林業を輸送面で支えた。北海道は森林資源が豊富であることから、北海道森林管理局管内の森林鉄道は 134 路線、1,376 キロメートルであり、東北森林管理局（473 路線、2,968 キロメートル）に次ぐ規模であった²。

森林鉄道は、伐採現場付近まで線路を延伸するため、末端区間では簡易な運輸設備で整備されることがあった。このため急こう配、急カーブが多く、国有鉄道よりも軌間の狭いナローゲージ(762ミリメートル)で敷設された。森林鉄道の役割は、伐採された木材を山から国鉄駅ないし港の貯木場まで輸送することである。森林鉄道のなかには木材以外にも沿線の地域住民や現場作業員のための生活物資を輸送したり、非公認ながらも地域住民を便乗させたりすることもあった(小川2017, pp.285-308)。森林鉄道は、木材輸送だけでなく地域住民の生活インフラとしての役割を果たすこともあったのである。

戦後の森林鉄道では蒸気機関車からディーゼルなどの内燃機関車に置き換えるなどの動力の近代化・効率化が図られたが、全国的な林道整備の進展にともない、1970年代にかけてトラック輸送へと転換された。用途廃止となった森林鉄道の機関車、運材車両、路盤のごく一部については、地元の住民有志や自治体による働きかけによって地域の観光資源として保存・整備されたり、近代化遺産や国の重要文化財に指定されたりすることがあった(中牧2016, pp.93-100; 伊東2021, pp.110-117)。ただし、もともと山間部を中心に簡易な設備をもって運用されてきたことに加えて、路線廃止から長期間を経ているため、森林鉄道の痕跡の多くは消滅してしまっている(八巻2019, pp.99-117)。

木材という森林資源の物的流通の一端を担った森林鉄道の車両や遺構は、わが国の森林開発の歴史を後世に残す産業遺産として保存され、地域の観光資源として積極的に活用されていくべきものである。ただ、現状として森林鉄道で運用された機関車、運材車両の大半は静態保存であり(野口2019, pp.23-24)、必ずしも適切なメンテナンスを受けていないために観光資源として地域貢献に寄与しているとは言い難いケースもある。森林鉄道用の蒸気機関車の動態保存、すなわち稼働できる状態で維持されている例は、丸瀬布森林公園いこいの森における「雨宮21号」が唯一の存在である³。

運行・維持にかかる費用負担だけでなく運行・整備などの技術的なノウハウの承継が求められる動態保存を維持することは決して容易なことではない。丸瀬布の住民有志が「雨宮21号」の保存運動を展開したときには先進事例の十分な蓄積があるわけではなく、ほかの住民から批判されることもあり得た。本稿では、住民の協力を得ながら地域の歴史的遺産を保存する住民有志の行動のあり方について示すことにする。

Ⅱ. 旧武利意森林鉄道と丸瀬布地域の産業発展

「雨宮21号」の保存運動を検討するに先立ち、丸瀬布地域の産業と社会について確認する。まずは、武利意森林鉄道の延伸にともなう林業の発展について概観し、次いで丸瀬布地域の産業に及ぼした影響について検討する。

1. 武利意森林鉄道の着工

丸瀬布町は、オホーツク海からおよそ 40 キロメートルの内陸部に位置する⁴。町域の面積は 510.36 平方キロメートルであるが、このうち山林面積が 94.97%（国有林は 91.79%）と大部分を占める一方で宅地面積は 0.16%、田畑面積は 2.11% である。丸瀬布は山林部分の広さゆえに平坦部分の面積が狭く、なおかつ日照時間が短いことから農作物の栽培には不向きな土地であり、林業を中心に発展してきた。

1927 年には内務省が直轄する北海道庁によって、第 2 期拓殖計画が実施されたのであるが、その主要施策の一つに国有林の伐採と造林事業が含まれていた（小関 1962, pp.53-55）。本計画にあわせて、網走管林区署遠軽分署と丸瀬布斫伐事業所が設置され、武利地区の国有林において道庁直営の造材と輸送を合わせた官行斫伐が開始された⁵。同時期には、国有林を開発するため、津別森林鉄道（1926 年）と上生田原森林軌道（1928 年）、渚滑森林鉄道（1935 年）が相次いで着工した。

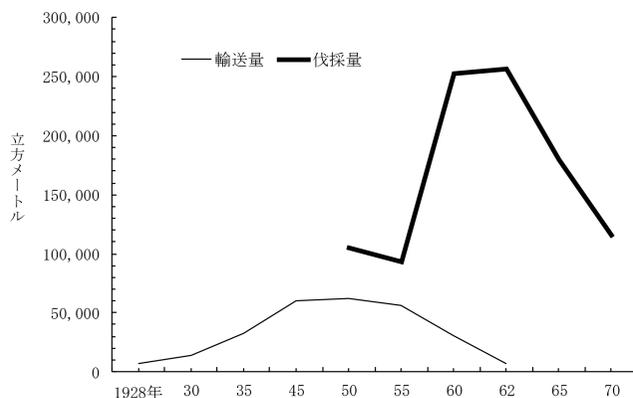
1927 年に着工した武利意森林鉄道の測量と道床の整備は、石北東線（遠軽－丸瀬布）の延伸工事と並行して進められた。石北東線の丸瀬布駅開業とともに、すでに開業していた温根湯森林鉄道と陸別森林鉄道から機関車を 1 機ずつ借用して武利意森林鉄道のレールの敷設作業が行われた。1928 年には、武利意森林鉄道の武利意幹線のうち丸瀬布から 12 キロメートル地点の滝停車場までと、そこから分岐する湯ノ沢支線の湯ノ沢に至る 7.2 キロメートルと、さらに奥に進んだ 15 キロメートル地点の十五軒停車場までと、そこから分岐する上武利支線の五十の沢に至る 3.8 キロメートルの区間が開業した。武利意森林鉄道は、その後も順次延伸され、1945 年時点において上丸瀬布森林鉄道と合わせるとおよそ 84 キロメートルの路線網を有していた。

2. 蒸気機関車・内燃機関車の配備

1928 年 9 月には森林鉄道向けの国産初の蒸気機関車である雨宮製作所製の 3 機（18～20 号）が製造された。同機は、台湾の殖民鉄道（1,067 ミリ軌間）向けに製作された 15 トン機関車を森林鉄道の軌間である 762 ミリに変更のうえ、車幅も狭くするといった改造を施したものであった。3 機の雨宮製作所製の蒸気機関車は、部品のまま丸瀬布まで輸送され、現地の貯木場で組み立てられたのち、1929 年 5 月から 6 月にかけて運用を開始した。ただ、18 号についてはその直後に落合森林鉄道に配置転換された。

1929 年 7 月と 1930 年 8 月に温根湯森林鉄道と陸別森林鉄道から借り受けた 2 機の機関車がそれぞれ返却されると、雨宮製作所製の蒸気機関車の 2 機（19 号と 20 号）による運用となった。表 1 は、武利意森林鉄道で運用された蒸気機関車と内燃機関車の一覧である。

武利意森林鉄道は、路線網の拡充と木材輸送量の増加に対応するため、1939 年度と翌 40 年度に中山鉄工所製のサイドタンク蒸気機関車（整備重量 10 トン）を各 1 機配備した。1941 年度から 44 年度にかけては蒸気機関車がさらに追加で配備され、1945 年 12 月時点で 9 機が運用され



出所：北見林政記者会編『森林鉄道—北見地方における45年の記録』（刊行年不明）から作成。

図1 丸瀬布営林署管内の森林鉄道輸送実績と伐採量の推移 (1928～70年)

1958年12月時点で丸瀬布営林署に配置された内燃機関車は14機、運材車両は608両であった。翌59年末に内燃機関車は12機に減車されたものの、運材車両は同署において最多となる705両が配置された。他方で、雨宮製作所製の2機を含むすべての蒸気機関車は、1958年12月末限りで用途廃止となった。

1954年度から丸瀬布営林署管内において林道の工事が始まると、武利意森林鉄道に並行して延伸されていき、1961年度には分岐停車場付近まで、63年度には武利意幹線の終端である濁川事業所付近まで整備された⁸。同時期には運材用トラックの開発と普及が進んだことで、森林鉄道からトラックへの木材輸送の転移がみられるようになった（加藤1955, pp.7-8）。

丸瀬布営林署管内では、図1で示すように木材の伐採量は急増していたにもかかわらず、トラック輸送への転移などによって武利意森林鉄道の輸送量は1955年度の62,030立方メートルをピークにして停滞していた。武利意森林鉄道では、内燃機関車を導入するなどの動力の近代化・効率化が試みられたのであるが、トラックによる木材輸送の台頭に対抗することができず、1963年3月末限りで廃止された。同年5月には津別森林鉄道が廃止されたことで、北見営林局管内の森林鉄道は消滅したのであった。

3. 丸瀬布営林署と林産業の発展

1947年4月の「林政統一」にあわせて道内に札幌、旭川、北見、帯広、そして函館の5営林局が設置され、営林署の再配置によって同年10月に遠軽営林署から分離独立するかたちで丸瀬布営林署が新設された。

1959年4月には丸瀬布営林署から白滝営林署が分離独立した。これにともない丸瀬布営林署の管轄区域は南・北湧別経営区の4万7,399ヘクタールになり、丸瀬布事業区と呼ばれるようになった。1960年当時の丸瀬布営林署は、伐採量（252,132平方キロメートル）、作業員を含めた

職員数(963人)、そして庁舎の面積(延べ720平方メートル)ともに全国一の規模と謳われた(丸瀬布町史編集委員会編1994, 上巻, p.843)。1960年頃には林野庁が丸瀬布営林署の事業区域の一部を武利営林署(仮称)として分離独立させることを計画したのであるが、丸瀬布営林署は「全国一の営林署でよいとして」賛成しない意思表示をしたという(同前)。もちろん、「全国一の営林署」は、林野庁による国有林管理政策の都合によるものであるが、丸瀬布営林署や丸瀬布地域では、地元における誇りのように捉えていた。

1950年代後半には町内の人口がピークを迎えており、1953年10月に7,748人だった人口は、55年10月に過去最多の7,800人に達していた。1960年10月の人口は7,746人に微減していたが、折しもわが国に高度経済成長をもたらした岩戸景気の時期と重なり、丸瀬布町は「最も繁栄をうたわれていた時代」であった(丸瀬布町史編集委員会1994, 下巻, p.1594)。

丸瀬布営林署の発展は、地域産業にもプラスに働いた。1955年には丸瀬布においてピークとなる27の林産工業の工場が操業していた。その後は企業合同による大規模化がみられ、1960年7月に地元7工場を合併したことで発足した丸瀬布木材工業株式会社は、製材と楽器材生産を主力事業として発展した。

このように丸瀬布では、武利意森林鉄道が林業発展の礎になり、その後に台頭したトラック輸送が国有林の伐採・造材事業をさらに活発化させたことで、地域産業である林産工業の発展と町の人口の増加がもたらされたのである。

Ⅲ. 「山賊会」と「雨宮21号」の保存運動

本節では、武利意森林鉄道で運用されていた蒸気機関車「雨宮21号」の保存運動を主導した丸瀬布の青年有志からなる「山賊会」の取り組みについて検討する。まずは、「山賊会」のメンバー各々の職業・役職などを示す。次に、「雨宮21号」の保存運動を概観し、さらに「山賊会」のなかでも「雨宮21号」の保存運動で主要な役割を果たした秋葉實について検討する。

1. 「山賊会」のメンバー

前述の通り、1950年代になると武利意森林鉄道にも内燃機関車が導入されるようになったが、そのことは蒸気機関車による木材輸送の終了が迫りつつあることを地域住民、とりわけ林業に携わる人々に意識させた。丸瀬布の青年有志の任意の集まりである「山賊会」が、「雨宮21号」を保存するために町全体を巻き込んだ運動を展開したことは、すでに知られている。すなわち、1956年9月19日(十五夜の夜)に年に1回の「山賊会」が催されると、「暴飲暴食喧嘩口論のさなか」において「官行の汽車がなくなるぞ」と、「雨宮21号」を含む武利意森林鉄道の蒸気機関車が用途廃止ののちに10万円程度で解体されることが話題に上り、その場に居合わせたメンバーで10万円を出し合って「雨宮21号」を丸瀬布営林署から買い取ろうとしたというものである(森林技術編集部1990, pp.26-27)。

資料上明らかになっている参加メンバーは、初代のリーダーである「頭目」の仲屋武兵をはじめ

表 2 「山賊会」の主要メンバーの職業・役職

氏名	職業・役職等
仲屋 武兵	北見工業合資会社代表社員（1949年～）、丸瀬布町森林愛護組合連同会副会長（1955年～1974年）、丸瀬布林産協同組合常務理事（1961年～1965年）、教育委員（1966年）、山脈文化協会理事（1969年7月～1973年7月）
松村 菊治	
高沢 富雄	丸瀬布郷土史研究会（林産工業）
谷口 豊	町議会議員（1963年、第5～8期）、町監査委員（1967年～）、町社会福祉協議会会長（1969年5月～1971年8月）、交友クラブ会長（1972年～）、イチマル写真部、観光協会会長（1975年～）、町商工会会長（1974年～1982年）、「雨宮号を走らせる会」会長、町長表彰（1982年11月）
山内 金一	森林鉄道運転手、「雨宮号を走らせる会」副会長
平田 多喜男	「雨宮号を見守る会」副会長（1980年9月～1982年4月）
松本 忠行	丸瀬布営林署
秋葉 實	『山脈』編集長（1949年6月～1949年7月、1950年8月～1952年4月、1953年6月～1991年3月）、山脈文化協会常任理事（1954年11月～1990年10月）観光協会幹事（1958年～）丸瀬布町森林愛護組合連合会宣伝部長（1960年～）、丸瀬布郷土史研究会代表代行（1967年4月～1967年10月）、町史編纂委員会主幹（1971年～）、同副代表・副会長（1974年5月～1991年3月）、町長表彰（1985年8月）、「雨宮号を走らせる会」副会長、北海道文化賞受賞（1988年）、日本地名研究賞（1988年）、社会教育貢献（1991年）、
野村 豊治	丸瀬布営林署、丸瀬布郷土史研究会、町史編集事業（1962年4月～）
伊豆田 忠司	建設業・黒崎組（1972年～）、町長表彰（1991年8月）

出所：丸瀬布町史編集委員会編（1994）『新丸瀬布町史』上・下巻、丸瀬布町役場などから作成。

め、高沢富雄、松村菊治、谷口豊（「副頭目」）、平田多喜男、山内金一、松本忠行、秋葉實、野村豊治、伊豆田忠司の10名であった。表2は、10名の氏名・職業・役職などを一覧にしたものである。「頭目」の仲屋は、当時、経木と曲輪を生産する北見工業合資会社の代表社員で、なおかつ丸瀬布町森林愛護組合連合会副会長であった。松本忠行と野村豊治は丸瀬布営林署、秋葉實は地元紙である『山脈』の編集長であった。

同紙は、1947年8月に『月刊山脈』として第1号を発行したのち、1949年3月号には『山脈』へと改称され、1955年4月号をもって週刊化した。また同紙は、1951年から1972年まで丸瀬布村（町）の広報を兼ねていたのであるが、その間は広報発行交付金の交付を受けて全戸配布に加え、町外転出者や就職者にも配布された。このため丸瀬布地域における同紙の世帯占有率は高く、1990年代になってもおよそ80%程度で推移していた。同紙の発行主体は、村の連合青年団内に設置された山脈編集部であったが、1954年11月に山脈文化協会が設立された際に移管された。秋葉は、同紙の編集長を歴任したほか、山脈文化協会の常任理事であった。また、「山賊会」の「頭目」であった仲屋も1969年から4年間は同紙編集部の理事長を務めた。「山賊会」のメンバーの一部が、自治体の広報でもある地元紙の編集に関わっていたことで、地域の住民らに「雨宮 21 号」を保存することの意義や保存運動を周知させるためのメディアとして活用することができたと考えられる。

ほかのメンバーである高沢富雄、谷口豊、平田多喜男について、当時の職業・役職などは明らかではないが、その後地域における公的な活動に関わっている。資料の制約により、確認することができなかった松村菊治を除いた全員が、それぞれ異なる立場ではあるものの、地域の顔役として活躍していたのである。

2. インフォーマル組織的な性格をもつ「山賊会」

「山賊会」の歴代「頭目」を示す表3を確認してみると、2代目の斉藤庚八をはじめ全員が地域における公的な活動に関与していた。「山賊会」には20人ほどが参加していたというが、時によって「輩下」の数や個々のメンバーは変動しており、緩やかなつながりをもつ組織であった。要するに、丸瀬布の若手リーダー的な立場の人物同士が、地域の諸課題について立場を問わずに自由に議論することのできる、いわばインフォーマル組織的な性格を有していたといえよう。「山賊会」での議論がきっかけになって具体化した取り組みの例をあげると、町内における史跡碑の建立、開拓記念家屋の保存、そして武利道路の桜植樹などがあった。「山賊会」には、地域振興や観光振興で新しい取り組みを実施する際のきっかけを作る場としての役割があったのである。

町内における史跡碑の建立と開拓記念家屋の保存については、1963年1月に活動を開始した丸瀬布郷土史研究会との連携によって実現した。この前年に設置された町史編纂委員会の活動を支援するため、組織的な資料収集を進める目的で発足した丸瀬布郷土史研究会には、「山賊会」のメンバーのうち高沢富雄、秋葉實、野村豊治が名を連ねていた。秋葉と野村は町史編纂委員も兼務していたので、組織間の連絡・連携の円滑化が図られた。後述するように、丸瀬布郷土史研究会は、「雨宮21号」の保存運動において中心的な役割を果たした。同研究会は、地域の歴史的遺産の保存に関する活動を幅広く取り仕切ったのである。

さて、「山賊会」の翌日、すなわち1957年9月20日に秋葉は、谷口とともに町長の越前修吉のもとを訪ねた。「雨宮21号」の保存場所を確保することを考慮すると、10万円の資金だけでは到底足りないからである。当時、「頭目」の仲屋の年齢は37歳、「副頭目」の谷口は34歳、秋葉は31歳、そして越前は35歳で、皆同年代であった。秋葉らの話を聞いた越前は、当時の丸瀬布営林署長の吉田實に陳情することを提案した。

しかし、当時の林野庁は、森林鉄道の機関車や設備を地域振興・観光振興の目的で保存・活用するを行っておらず、「雨宮21号」を保存するよう働きかけるためには何らかの理由付けが必要であった。秋葉は、苦肉の策としてエネルギー源としての石油はこのままのペースで消費量を増やしていくと、70年後には枯渇状態になること、水力発電の普及も限界に近く、原子力発

表3 「山賊会」の歴代「頭目」と職業・役職

氏名	職業・役職等	「頭目」就任年
仲屋 武兵	※表2参照	1956年～
斎藤 庚八	教育委員長（1958年）	1958年～
谷口 豊	※表2参照	1961年～
鳥山 政太郎	北海道料飲店旅館連盟北見支部遠軽地区分会丸瀬布支部長（1961年～）、観光協会副会長（1969年～）、※銀座食堂（1949年～）では丸瀬布で初めて生寿司を扱った。	1965年～
荘田 富雄	民生委員常務（1962年12月～1971年12月）、町社会福祉協議会副会長（1964年度～1973年度）、丸瀬布郷土史研究会代表（1967年10月～1977年8月）、丸瀬布町文化連盟会長（1974年3月～1977年10月）	1972年～
飯田 義雄	町議会議員（1971年、第7～11期）、町監査委員（1978年～）、越後屋旅館（1968年～）、観光協会副会長（1979年～）、郷土史研究会長、山脈文化協会理事長（1987年7月～1993年4月）	1977年～
川口 昇	商工会青年部長（1970年～1972年、1977年～1980年）、町史編纂委員長（1973年～）、教育委員（1998年）	1992年～

出所：表2と同じ。

電については技術的に未知な部分が残されていることから、数十年で再生可能な森林資源に目を向けるべきであり、エネルギー源の安定確保のために「林力増強が国の急務」であるとする、北海道大学農学部教授の犬飼哲夫の言説を援用した理屈を立てた⁹。石炭だけでなく、薪を燃料にできる「雨宮 21 号」を蒸気機関車の熱効率を高める研究を推進する象徴にするという名目で住民有志への払い下げを願い出たのであった。

吉田は、上部機関である北見営林局との検討を経て、「雨宮 21 号」の民間への払い下げは不可能としながらも、その代わりに「国有事業の標本」として丸瀬布営林署の管理の下で保管することは可能とする回答を秋葉らに送達した。この決定は、のちに問題を引き起こすことになるが、ひとまず「雨宮 21 号」の解体は回避された。1958 年 12 月に用途廃止になった「雨宮 21 号」は、保存のために丸瀬布駅に隣接した貯木場内の機関庫に格納されたのであった。

3. 地元紙『山脈』の編集長・秋葉實の役割

秋葉實は、丸瀬布の地元紙である『山脈』の編集長としての業務を中心に、「雨宮 21 号」の保存運動など、社会的・文化的な活動に主体的・積極的に取り組み、のちに幕末期における蝦夷地探検家の松浦武四郎に関する在野の研究者として知られるようになる。本稿では、「雨宮 21 号」の保存運動において秋葉の存在が不可欠であったという考えに立って検討を進める。

1926 年 6 月に北見国遠軽村字ムリイに秋葉家の三男として生まれた秋葉は、14 歳の頃に親の伝手を頼り東京市深川区で材木店を営んでいた山口家の養子になった¹⁰。東京では経済的に豊かな生活ができていたようであるが、次第に戦況が悪化していくなかで中学校卒業後にはいったん東京神田の中央工学校に進学したものの、1944 年に陸軍少年通信兵学校に移り、修了後には従軍して船舶特攻隊員の一人となった。特攻の出撃前に終戦を迎えたのであるが、山口家の被害は甚大で、やむなく秋葉は日本大学法学部を中退して丸瀬布へ帰郷した¹¹。

しばらくの間は丸瀬布郵便局で勤務していたのであるが、帰郷して 3 年後の 1948 年には青年団のメンバーらとともに『月刊山脈』の発行に関わるようになった。前掲表 2 で示すように、1949 年 6 月から 1991 年 3 月まで、秋葉は若干の空白期間を挟みつつもおよそ半世紀にわたって同紙の編集長を務めたことが分かる。秋葉によると、もともと郷土史や歴史への興味関心は決して高くはなかったというが、地元紙の編集長という立場もあって、1955 年頃には旭川－網走間の中央道路の開削工事の歴史を自ら調査するなど、丸瀬布地域の郷土史に関心をもつようになっていた。秋葉は、この時期に「山賊会」メンバーの一人として「雨宮 21 号」の保存運動を展開したのであった。

丸瀬布郷土史研究会の会長であった川口昇は、秋葉の死後に秋葉本人について「過去を調べて今をどうするか考える人」だったと評した¹²。また、「先生と呼ばれるのを嫌がる偉ぶらない人柄」であったという¹³。秋葉自身の親しみやすい性格や気質が、「雨宮 21 号」の保存運動をめぐって「山賊会」に名を連ねる地元の青年有志から賛同と協力を得ることになった一因であったように思われる。

IV. 地域住民と協力して展開された保存運動

丸瀬布営林署によって貯木場内の機関庫内で保存されていた「雨宮 21 号」であるが、林野庁の指示によって群馬県利根郡利根村の関連施設への移管が計画された。そのことがきっかけとなり、「雨宮 21 号」をめぐるのは、地域住民も含めた町を挙げての移管反対運動へと発展した。そこでまずは、「雨宮 21 号」の移管をめぐる顛末と反対運動の展開を概観する。次いで、「雨宮 21 号」の移管反対運動が地域住民にも波及した要因について検討する。

1. 「雨宮 21 号」移管問題の発生

1968年5月、丸瀬布町長の越前修吉は、丸瀬布営林署長に対して「雨宮 21 号」を町へ譲渡するよう要請していた¹⁴。丸瀬布営林署が「雨宮 21 号」の所有者であるということは、上部組織である北見営林局や林野庁の思惑によって保存方針が左右されかねないという懸念があったものと思われる。他方、丸瀬布郷土史研究会は、「雨宮 21 号」を機関庫から出して地域住民に公開する催しを企画しており、町長の越前に対して丸瀬布営林署と折衝を進めるよう求めていた¹⁵。

そのようななか、1969年4月8日に丸瀬布営林署の経営課長だった田村東一が秋葉實のもとを訪れ、林野庁の意向により「雨宮 21 号」を群馬県利根郡利根村の根利機械化技術指導所（1995年に森林技術総合研修所林業機械化センターとなる）に移管し、産業資料として展示する旨と、そのことについての理解を求めてきた。沼田営林署は1957年に林業の機械化を推進するための機械化営林署に指定されていたのであるが、根利機械化技術指導所は、林業機械に関する技術者への指導を目的とした林野庁肝煎りの研修・研究施設であった。

もちろん、秋葉にとって容認できる内容ではなく、すぐに丸瀬布郷土史研究会長の荘田富雄と町長の越前と協議を行い、「雨宮 21 号」の保存は、「官が残したものではなく、官が廃棄処分したものを住民の要請に応じて残したもの」であるため、地元での保存が適切であることを確認した¹⁶。1969年4月から5月にかけて、丸瀬布郷土史研究会は町史編纂委員会と合同で「雨宮 21 号」の地元保存を求める地域住民の署名活動を実施し、町の人口のおよそ13.6%に相当する688筆を集めた。当時の「雨宮 21 号」はおよそ10年間にわたり機関庫に格納されたままであり、地域住民の多くは目にする機会すらなかったことを考慮すれば、決して少なくはない筆数であろう。荘田と越前は、丸瀬布郷土史研究会長と丸瀬布町長の連署で「雨宮 21 号」の移管反対、ならびに地元での保存を求める意見書を北見営林局長と林野庁長官宛てに提出した。

丸瀬布郷土史研究会は、さらに地元選出の衆議院議員だった中川一郎に対応を相談したほか、道内の郷土史研究団体である網走地方史研究会と北海道史研究協議会にも趣旨を説明して「雨宮 21 号」の移管反対運動を盛り上げるように協力を依頼した。各団体は、「雨宮 21 号」の移管反対決議を採択するなど、丸瀬布郷土史研究会と共同歩調をとった¹⁷。網走地方史研究会が採択した決議文には、「郷土の文化財を特別な理由もないのに他に移管させるべきではなく、「記念物を地元で展示してこそ意義がある」という主張が記された¹⁸。

地元からの強い抵抗を受けることになった林野庁は、およそ2週間後に「町民の要望にそって、

ゆかりのある丸瀬布営林署に保管したい」と発表して「雨宮 21 号」の移管を正式に断念した¹⁹。ただ、その代わりとして北見営林局管内の旧置戸森林鉄道で運用されていた蒸気機関車のボールドウィン 3 号が根利機械化技術指導所に移管された。同機もまた、1958 年の用途廃止後に営林署職員有志による強い要望によって、署長の計らいで車庫内において保存されていた。林野庁がボールドウィン 3 号を移管する指示を出したことに対して職員有志らは一時的に反発したものの、最終的には移管を認めざるを得なかった（置戸町史編纂委員会編 1987, pp.306-308）。

2. 地域住民の関心を高めた要因

「雨宮 21 号」が地元の丸瀬布で保存されるようになった一因として、地域住民が署名活動に参加したことで町全体の運動に発展したことが挙げられる。地域住民が「雨宮 21 号」に関心をもつようになった理由には、以下に示すような秋葉實の行動があった。

1960 年代になると丸瀬布町では郷土史の編纂計画が持ち上がった。1962 年頃に秋葉は、町主催の古老座談会に参加したのであるが、そのことが契機になって先住民であるアイヌ民族に関心を向けるようになった。1963 年に松浦武四郎によって著された『廻浦日記』のなかに自身の出生地であるムリイの地名が記載されていることを知った秋葉は、日記本文の解説を試みるため北海道大学名誉教授で北海学園大学教授の高倉新一郎を講師として招聘していた北海道立図書館主催の古文書講座に通うようになった²⁰。

「北加伊道」という現在の北海道の名付け役である松浦は多くの記録を残しているが、その一方で難解な文字を多用しているため原文の内容を正確に把握することは容易なことではなかった。秋葉は、松浦の研究に精力的に取り組むようになり、1975 年から 10 年間をかけて『丁巳蝦夷日誌』と『戊午蝦夷日誌』の解説書を出版した。このことが評価されて、1988 年には北海道教育委員会から北海道文化賞、日本地名研究所から日本地名研究賞が授与された。

秋葉は、松浦武四郎研究だけでなく、地元の丸瀬布地域の歴史的遺産である「雨宮 21 号」の保存運動にも取り組んだ。独学によって北海道を代表する在野の研究者になった秋葉が、「雨宮 21 号」の保存に向けて具体的な行動を起こしていたことは、地域住民の関心を呼び起こすうえでも効果的であったように思われる。

先行研究によると国鉄で運用されていた蒸気機関車の保存運動が、しばしば世間から批判を受けた要因として、社会的な意義を示さずに、鉄道愛好家らが自分本位の価値観に基づく行動を起こしてきたことが指摘されてきた（岡田 1997, p.104）。鉄道愛好家ではなく地元出身の歴史研究者である秋葉が「雨宮 21 号」を地域の歴史的遺産として保存する方針を示すことにより、地域住民に対して次世代に残すための社会的な意義を意識させることができたと思われる。

前述のとおり、丸瀬布で保存されることが決まった「雨宮 21 号」であるが、1975 年 1 月には丸瀬布町議会において町内に郷土博物館のような施設を整備して展示する方針が決議された²¹。その翌月の 2 月 8 日には北海道電力が武利川に武利ダムの建設を表明したことで、丸瀬布町ではダム建設で生まれる人造湖畔の周辺一帯に町営のレクリエーション公園を造成する計画が立案

された。「雨宮21号」は、1976年5月12日に北見営林局から丸瀬布町に譲渡され、町営のレクリエーション公園において動態保存されるべく整備されるのである。

V. おわりに

本稿で検討したことを整理して、全国で唯一となる森林鉄道向け蒸気機関車の「雨宮21号」の保存が丸瀬布において成し遂げられた要因を3点にわけて考察することにした。

第1に、武利意森林鉄道と「雨宮21号」は、丸瀬布地域を発展させた象徴であり、地元の人々にとっての誇りになっていたことである。1950年代末から60年代初頭にかけての丸瀬布は、主要産業である林産業の発展と人口の増加がみられた。当時の丸瀬布営林署は全国一の規模を有すると謳われていたのであるが、実際に多くの林産工場が操業していたことによって地域経済を発展させていた。丸瀬布における林産業発展の礎は、山から木材を輸送してくる森林鉄道によって築かれたのであり、「雨宮21号」をはじめとする動力車は地域の住民に親しまれるだけでなく、地元の産業発展を象徴する存在でもあった。「雨宮21号」を含む機関車が廃車・解体されようとしたときに地域の住民、とりわけ林産業に関わる人々の間から保存の声が上がるのは自然の成り行きであったと言える。

第2に、地域のリーダーたちが立場や職業の枠を超えて自由に議論できる場があったことである。「雨宮21号」の保存運動は丸瀬布の若手リーダーたちを中心に集まる「山賊会」での話し合いが一つのきっかけになって展開されていた。「山賊会」では、「頭目」や「副頭目」といった役職は決められていたものの参加メンバーはその時々で変わるという柔軟性があった。「山賊会」では、時として地元の資源を活用した活性化や観光振興策といった、町として取り組むべき地域の課題解決に関することも話し合われた。また、当時の丸瀬布は、「山賊会」のメンバーだけでなく町長も30歳代と若かった。そのため、「山賊会」での議論をその場限りの話で終わらせるのではなく、実際の行動に移しやすかった点も見逃せない。

第3に、地元出身で地域の歴史的遺産を保存することの意義や価値を理解する人物が存在していたことである。秋葉實は、地元紙の『山脈』の編集長でなおかつ「山賊会」のメンバーの1人であった。秋葉にとって、「雨宮21号」は歴史的遺産であると同時に地元の象徴であり、後世に伝えるために丸瀬布で保存されるべきものであった。つまり、地元における保存という空間的な意義を重視していたのであり、それゆえに「雨宮21号」が群馬県の根利機械化技術指導所に移管されそうになった際には町全体を巻き込んで反対運動を展開したのである。

このように、「雨宮21号」の保存運動の中心となった住民有志は「山賊会」のメンバーであり、かつて林産業によって生業が発展した会社の代表や営林署の関係者、または町の歴史や文化に関心をもって活動していた人たちであった。彼らは職業や立場は異なるものの、武利意森林鉄道で運用されていた「雨宮21号」について、地域を発展させた象徴として捉えていることは共通していた。

現在も丸瀬布森林公園いこいの森において動態保存されている「雨宮21号」であるが、単な

る遊具や観光施設ではなく、かつて丸瀬布が林産業で発展していたことを後世に伝えることを意図した地域の歴史的遺産なのである。

注

- 1 森林鉄道には、蒸気機関車などの動力をもった車両が運材台車をけん引する「鉄道」と運材台車の自重によって下り勾配を自走する「軌道」に二分される。わが国で最初の森林鉄道（軌道）は、1896年に神奈川県津久井郡茨菰御料林に東京木材株式会社が整備した軌道である。当時の国有林は立木状態で販売する立木販売方式が一般的であったため、立木を購入した民間事業者が自ら運材手段を用意しなければならなかった。1899年に国有林野特別経営事業が開始されたことによって、国が木材を伐り出し、輸送・販売する官行斫伐が行われるようになった（「木材輸送の近代化を担った森林鉄道」『林野』第150号、2019年、p.4）。
- 2 「国有林森林鉄道路線一覧表」（2021年度版）（https://www.rinya.maff.go.jp/j/kouhou/eizou/attach/pdf/sinrin_tetsudou-79.pdf）2022年10月13日アクセス。
- 3 西裕之（2001）『全国森林鉄道——未知なる“森”の軌道を求めて』JTBパブリッシング、資料編、pp.8-9。
- 4 1920年におよそ4,500人であった丸瀬布の人口は、1962年にピークとなる8,540人を記録し、2005年には2,019人にまで減少した。1946年8月1日に遠軽町から白滝村とともに丸瀬布村として分村したのちに1953年10月には町制を施行、2005年10月1日には遠軽町、生田原町、白滝村とともに合併し、ふたたび遠軽町となった。
- 5 本州の農林省による官行斫伐は1876年に青森、秋田、木曾、静岡で始められていたが、民業圧迫の理由により北海道での実施が見送られてきた。北海道では、1920年に置戸と温根湯で実施されたのが官行斫伐の嚆矢となる（丸瀬布町史編集委員会編1994、上巻、p.836）。
- 6 武利意森林鉄道の1日あたり運行回数の上限は12往復であった（丸瀬布町史編集委員会編1974、下巻、p.639）。1列車につき鉄貨車（運材貨車）は20台（＝10両、1両あたり20石積）、これに緩急車1両が連結された。機関車1往復あたり山元積込み、運材、貯木場卸し部の合計3編成をけん引することから、機関車1機につき60両の鉄貨車が標準とされた（丸瀬布町史編集委員会1994、上巻、p.878）。
- 7 わが国の森林鉄道の大部分は国有林・御料林で伐りだされた木材を輸送するため官営事業として展開した。
- 8 1954年9月の台風15号が、北海道内における林道整備を促進させた。このときの道内の森林被害は甚大でおよそ1億357万石、北見営林局管内に限定しても965万4千石であった。大量の風倒木処理のため、機械化による作業の効率化と既存の森林鉄道の活用、さらに林道整備とトラック運材の本格化といった輸送の大量化が図られた。このことは結果的に森林鉄道の役割を後退させたのである（北海道編1977、pp.673-675）。
- 9 「丸瀬布の走る林鉄SL 白煙は未来へのシグナル（1）」『文化情報』第324号、2011年3月1日、

p.3。

- 10 秋葉實の人物紹介は遠軽町の「えんがる歴史物語」が詳しい (<http://story.engaru.jp/story/akibaminoru/2022/10/14> アクセス)。
- 11 秋葉實の経歴については、遠軽町ホームページ(同前)を参照されたい。
- 12 「丸瀬布に宝 資料発掘に業績 秋葉さん 遠軽で悼む声」『北海道新聞』2015年4月15日、朝刊、p.27。
- 13 同前。
- 14 「丸瀬布の森林鉄道」(北見営林局、記者発表資料)刊行年不明。
- 15 「森林開発の先兵 今は老いて静かに眠る」『北海道新聞』1969年3月26日。
- 16 秋葉實「丸瀬布を走る林鉄SL 白煙は未来へのシグナル(2)」『文化情報』第325号、2011年5月1日、p.3。
- 17 同前。
- 18 「地元保管を運動 丸瀬布開拓時の蒸気機関車」『北海タイムス』1969年4月23日。
- 19 「町も“町内保存”に動く 丸瀬布林鉄機関車の払い下げ」『北海道新聞』1969年4月22日。
- 20 「私のなかの歴史 松浦武四郎研究会代表 秋葉実さん3 「蝦夷」を読む」『北海道新聞』1995年3月20日、夕刊、p.2。
- 21 前掲「丸瀬布の森林鉄道」。

参考文献

- 石井寛「北海道の森林管理の歴史・展開と課題」『北海道の自然』北海道自然保護協会、第50号、2012年3月1日、pp.20-32。
- 伊東孝(2021)『「近代化遺産」の誕生と展開——新しい文化財保護のために』岩波書店。
- 小川功(2017)『非日常の観光社会学——森林鉄道・旅の虚構性』日本経済評論社。
- 奥山洋一郎(2022)「森林鉄道を活用した地域振興」柴崎茂光・八巻一成『林業遺産—保全と活用にむけて』東京大学出版会、pp.149-168。
- 神崎史恵(2022)「ローカル・セルフガバナンスとネットワークマネジメント—北海道・丸瀬布における森林鉄道SLの保存・活用—」中央大学研究年報編集委員会編『大学院研究年報法学研究科篇』第51号、pp.95-116。
- 小関隆祺(1962)「北海道林業の発展過程」『北海道大学農学部 演習林研究報告』北海道大学農学部演習林、第22巻1号、pp.25-94。
- 岡田久雄(1997)「日本における保存鉄道——保存の意義とボランティアの役割を考える」『朝日総研レポート』pp.101-117。
- 置戸町史編纂委員会編(1987)『置戸町史』下巻(戦後編)、置戸町役場。
- 加藤誠平(1951)『林業土木学』産業図書。
- 加藤誠平(1955)『林業機械化の動向』日本林業技術協会。

- 森林技術編集部（1990）「蒸気機関車を走らせる——丸瀬布森林公園いこいの森」『森林技術』日本林業技術協会、第583号。
- 玉置雅野・林進（1988）「林業の現代的課題—戦後の林業経済研究のあゆみを踏まえて」『岐阜大学農学部研究報告』岐阜大学農学部生物資源生産学科、第53巻、pp.61-82。
- 中牧崇（2016）「山形県真室川町における森林鉄道の保存機関車の活用—地域資源の価値づけとその内外への発信に着目して—」『現代社会研究』第14号、pp.93-100。
- 野口武悟（2019）「日本における鉄道遺産の保存と活用：地方公共団体を対象とした質問紙調査を通して」『人文科学年報』第49号、pp.15-26。
- 北海道編（1977）『新北海道史』第6巻通説五。
- 丸瀬布町史編集委員会編（1994）『新丸瀬布町史』上巻、丸瀬布町役場。
- 丸瀬布町史編集委員会編（1994）『新丸瀬布町史』下巻、丸瀬布町役場。
- 丸瀬布町史編集委員会編（1974）『丸瀬布町史』下巻、丸瀬布町。
- 八巻一成（2019）「保護地域における森林開発と林業遺産——その意義、保存の現状と課題」『国立歴史民俗博物館研究報告』第215号、pp.99-117。

本研究は、JSPS 科研費 JP19K12562 の助成を受けたものです。