

特殊鉄道の奪還・自主管理と地域コミュニティ

—— 奥秩父林用軌道群の観光社会学的考察 ——

小川 功

Regain and Control of Unusual Railways by Local Communities

—— Logging Tramroads at Deep Chichibu Area from a Tourism-Sociological Viewpoint ——

Isao OGAWA

要旨：コミュニティデザインの最終段階として住民自身が地域に必要な社会資本等を自主管理し、コミュニティビジネスとして永続させる方向性は今日でも肯定されよう。本稿は昭和初期に奥秩父の農民達が地域の生業に不可欠な林用軌道群を大企業との裁判で支配権を奪取するなどの実力行使により住民自身が軌道群を自主管理し、生み出した利益を校舎の改築・備品の整備等の教育費等に充当したり、あるいは著名な“社会企業家”が「子育て支援」を企業の主要目的とする林業経営を実践したコミュニティデザイン先行例を紹介した。軌道の下部構造を資力ある電力会社等に整備させつつ、上部構造を公共交通機関として利用する地域住民自らが運輸組合を組織して運営管理する住民参画システムと理解できる。しかし戦時下において軍部と結託した虚業家の甘言に翻弄された「子育て企業」や自主管理組織の軌道運輸事業は順次併呑されて姿を消した。併せて当該社会企業家こそがかの有名な歌人の前田夕暮その人であることから、残された産業遺産たる奥秩父林用軌道群の観光コンテンツとしての活用策も提起した。

キーワード：奥秩運輸組合、前田夕暮、日野原節三、コミュニティビジネス、住民管理、森林鉄道

1. はじめに

前稿⁽¹⁾の長野県林用軌道の非日常性解析に引き続き、本稿では〔写真－1〕の山岳図⁽²⁾に描かれた昭和戦前期埼玉県奥秩父の山間部を走る林用軌道群の非日常性を取り上げたい。歌人として有名な前田夕暮（本名前田洋造）は昭和7年11月6日秩父鉄道「三峯口より宮の平迄五哩自動車…宮ノ平からトロで八哩、無蓋トロの上の風光もまたよい。正午山事務所着」⁽³⁾、翌7日「正午、矢竹沢山前の山小舎に到着…さらにトロに乗りかへて帰る。忘れえぬ一日であった」（全集五、p164）と日記にトロ＝林用軌道群への乗車体験を記す。さらに昭和20年4月27日夫妻で東上線で池袋より疎開先の奥秩父に向かい大輪の旅館・山麓亭に一泊、「ここよりはトロに乗りねと人のいふ黒馬（アオ）の曳くといふその馬トロに」⁽⁴⁾と一首を詠んで、トロの二瀬起点「そこからトロに乗る、頗る快適。午後二時前遂に入川谷山本方に到着、崖上の家に旅装を解」（評伝、p261）き、「わが入らむ谷の奥がにかそかにもつづく路あり草あかりして」⁽⁵⁾と詠んで「溪谷に入る日」から1年8カ月の疎開生活を入川谷（現夕暮キャンプ場）で送った。疎開先からの帰り昭和21年11月「家内も小生も歩けないので、このトロで三里運んで貰う」（全集五、p274）「予定通り午後三時宮平着」（太田、p144）と手紙に書いている。〔写真－2〕に掲げた栃本の広瀬平氏（後述）の話では「前田先生は戦争末期から2年現地に疎開し、当（広瀬）家にも何度か宿泊された」⁽⁶⁾という。

本稿では「秩父郡僻中の僻地…秩父の極地大滝の奥」（大観、p126）を目指して夕暮が「妻と二人老いた身を馬の索くトロに載せて原生林の峡谷深く分け入り」⁽⁷⁾長時間便乗し恐らく相当に乗り心地が悪かったはずなのに意外にも「頗る快適」と感じた奥秩父のトロッコ便乗体験の非日常性を観光社会学の視点から取り上げたい。また同時に当時の要人も視察・遊覧を試み「溪谷を縫って走るトロのスリルがまた格別」⁽⁸⁾と惚れ込んだ奥秩父のトロッコを復元し



写真-1 原全教校訂「大秩父山岳図」昭和8年6月（筆者所蔵）



写真-2 夕暮も泊った広瀬家当主・広瀬平氏（昭和58年8月9日筆者撮影）

て観光資源とする地域振興策の可能性をも探りたい。

トロ乗客の夕暮はたまたま便乗した単なる観光客でも、「奥秩父の鉱泉」（全集五、p165）執筆のために現地を訪れた物好きな文学者でもなく、トロ（ツコ）の短歌を少なくとも10首は詠むほど、この林用軌道と深い因縁ある「社会企業家」であることは追々明らかにしていく。

極めて特殊な鉄道分野である森林鉄道の数少ない先行研究者である西裕之、草卓人各氏らの成果⁽⁹⁾を直接に拝聴する機会に恵まれ、実際に奥秩父で車両が動く様子も辛うじて実見し得た世代に属する筆者の責務として、虚構性が高い“無免許”鉄軌道⁽¹⁰⁾たる「奥秩運輸組合」の果たした正当な役割を、筆者とも地縁ある埼玉県⁽¹¹⁾の鉄道の一環として多少なりとも世の中に残しておきたいというのが筆者の年齢相応の思いである。

2. 秩父の森林軌道の概要

奥秩父では「トロッコ軌道がかなりの山奥にまで伸び、材木や木炭の搬出に活躍していた。トロッコには、手押し式のほか、馬に引かせるものや気動車を利用したものもあった⁽¹²⁾とされ、具体的には東京営林局秩父営林署武州中津川森林鉄道以外は任意組合、森林組合、営利企業、演習林等、種々雑多な所有・経営・監視形態の森林軌道群が互いに密接なネットワークを構築し、他に類例を見ない独特の交通システムを形成していた。秩父郡大滝村、両神村

に所在する「民有林ニ於ケル林産物搬出ヲ目的トスル軌道及鉄道」は、昭和11年12月24日埼玉県経済部農務課が作成した「森林軌道ニ関スル調査」¹³⁾によれば以下の計5線である。このほか竹内昭氏らの近年の調査によれば麻生からの和名倉林用軌道（竹内10, p254～260）、上中尾と栃本の間からの大除沢林用軌道（竹内10, p254）、両神山・三国山方面に日室広河原軌道（竹内7, p186～195）等の存在が指摘されている。

表－1 秩父郡の民有森林軌道一覧（昭和11年現在）

管理者	所在地 自	至	軌条		動力	
			延長米	瓦	貨車	両
①両神施業森林組合	両神村字下原	字広河原	12,300	8	人力	9
②市之沢施業森林組合	大滝村字二瀬	字市之沢	7,460	8	人力	3
③奥秩運輸組合	大滝村字宮平	字川又	11,200	8	馬力	11
④秩父演習林	大滝村字川又	字六本木	2,914	8	人力	1
⑤秩父演習林	大滝村字川又	字入川	1,053	8	人力	1
五線計			34,727米		25両	

〔典拠資料〕 埼玉県「森林軌道ニ関スル調査」¹⁴⁾昭和11年12月

大正11年1月秩父演習林は関東水電「川俣、民営軌道に接続して」「滝川林道新設工事を起工」（演習, p11）、昭和4年関東木材は演習林「入川林道の使用承認のもとに自社の軌条を敷設して川俣民営軌道に接続して軌道使用」（演習, p51）したため、昭和初期には関東水電「強石～川又線、〈関東木材・丸共〉入川および滝川線が川又の八間橋で連結され、互いに乗り入れが可能になり…さかんに搬出され」（村誌, p272）た上に、これら「六本松線及丸共線ノ軌道」群の「運輸ハ奥秩運輸組合ニ於テ管理ス」¹⁵⁾という軌道群の相互乗入・集中運行管理形態をとっていた。また奥秩運輸組合宮平川又線に接続する市之沢施業森林組合軌道も「木材木炭共施業地ヨリ二瀬県道終点迄ハ本組合軌道ヲ以テ運搬シ、二瀬ヨリ落合迄ハ奥秩運輸組合ト特約シ、同組合軌道ヲ以テ運搬シ、夫ヨリ〈秩父〉鉄道迄ハトラックヲ常置シテ運搬スルカ、或ハ特約ヲ以テ運搬セシム」¹⁶⁾る輸送形態をとっていた。このように他線との間で線区同士が多面的に連携し緩やかに結合した独特の軌道網を形成していたものと推定される。

木曾の王滝村では大部分が皇室林野を含む官有林で森林鉄道も官設であり、王滝森林鉄道を本線として多くの支線が本線に合流する統一的官営森林鉄道システムを形成していた。これに対し昭和初期秩父管林署の説明に「奥秩父は中腹以上が大体国有林、中腹以下が帝国大学農学部演習林、埼玉県有林及民有林になってをり、各々独自の計画の下に各種の施業をして居る」¹⁷⁾とあるように、秩父の軌道群の最大の特徴は林業地の本場で見られたように統一的に形成された鉄軌道網ではなかった点にある。それゆえに複雑怪奇な軌道網の形成過程には不明瞭な点も多く、探求心を掻き立てる謎の存在といつてよからう。

3. 関東水電専用軌道

本稿では上記軌道群の中で距離が長く、接続する他線の運行管理を担うなど基幹的脈絡を形成した奥秩運輸組合と、その前身・関東水電専用軌道を中心に考察したい。まず前提として、秩父地方の公共交通の要である秩父鉄道は「当社の使命たる秩父開発の目的を達成せりし云ふ能はず。更に進んで奥秩父に於ける関東の霊場たる三峯登山者の便を始めとし、広漠たる原生林の開拓並に人跡未踏の大自然美を誇る連峰溪谷の紹介等交通機関として本来の使命を全うせん」¹⁸⁾との意図で昭和3年2月21日着工、「影森駅より荒川の上流沿岸に線路を延長して白川村に至らしめ、本〈秩父〉郡西南部の開発と、三峯登山者の便利とを企て、工事費八十万円を投じ」（郡誌, p378）、工事中であった影森～三峯口間六哩一鎖の「区間の工を竣へ、本〈5〉年三月十五日を以て開通を告ぐるに至れり」¹⁹⁾と、〔写真-3〕のように開通を見た。

秩父鉄道は「三峯口開通と共に、尚奥地に線路延長の計画を立て、一部光岩までの布設免許を得」²⁰⁾昭和2年12月三峯口～大滝村大滝間9.7km 免許を取得したが、「深刻な財界不況に累はされ、今日までその機運に至らなかった」²¹⁾



写真－3 秩父鉄道 影森三峯口間開通記念繪葉書（筆者所蔵）

ため免許失効した。昭和8年当時秩父自動車と平行し大滝村光岩まで鉄道延長の計画があったため、秩父自動車の支配権確保に熱意を見せなかった秩父鉄道は昭和10年5月3日「事業準備ノ為大滝村地内土地立入測量許可」を申請し許可²²⁾されるなど、奥地延長の夢を捨て切れずにいた。

次に公共交通機関たる秩父自動車²³⁾は大正9年2月28日資本金4.2万円で秩父町に設立、秩父～小鹿野～長瀨間乗合を開業、大正10年12月「発電所開発用の軌道、落合～川俣間延長開設」（演習、p11）にあわせ従前の「秩父～強石間乗合馬車に変わり、秩父自動車バス開通」（演習、p11）、大輪まで自動車が乗入れ（村誌、p380）、大正11年5月の画報には秩父自動車会社、西武銀行広告などとともに、「関東水電工事場」の写真が掲載されている²⁴⁾。「危巖を砕きて道路を通ぜられ、急湍を横断して橋梁を架せられ、三峯山下には乗合馬車・自動車の往復するあり」（郡誌、p501）、「自秩父町 至大滝強石」の区間は秩父自動車会社4台が「一日往復回数」5往復（郡誌、p380）、そこから先の「自大滝村強石 至同村大輪」の区間は乗合馬車1台がそれぞれ往復していた。大正13年1月「秩父町三峰山麓強石間の乗合馬権利を買収し、同時数台の自動車を購入して事業の拡張を計」（案内、p75）り、出張所を小鹿野町、大滝村強石に置いた。秩父鉄道が昭和初期に発行した『奥秩父登山案内略図』には三峰口駅～大輪～落合までバス20分と示され、別の『秩父の旅』でも「バスは三峰口より強石、大達原と三峰山麓の山崖をうねって行く」²⁵⁾と紹介されている。また昭和8年ごろ秩父自動車株式の過半数を獲得した武蔵野鉄道が昭和10年前後に発行した『武蔵野電車御案内』でも「直営バス路線図」の中に秩父自動車の「秩父町～三峯口～大輪」²⁶⁾ほかの路線図を組み入れて一体で表示している。

大正7年5月武蔵水電は大滝発電所を大滝村強石に着手、大正10年3月竣工（郡誌、p510）した。大正10年武蔵水電は「索道による資材運搬に代えて、発電所建設に必要な資材運搬用に」（村誌、p273）、大滝村「強石～落合まで道路を開削してレールを敷設」（村誌、p272）した。武蔵水電が計画した宮平発電所は帝国電灯合併後の大正12年1月、川又発電所は昭和元年6月日それぞれ運転開始した。

続いて栃本発電所（秩父市大滝、昭和2年9月運用開始）を計画したのが関東水電株式会社である²⁷⁾。発電所建設のために「関東水電が落合～二瀬、川又まで道路を開削してレールを敷設した。建設資材の運搬が目的で、馬にトロッコを引かせる方式」（村誌、p272）であった。大正14年10月11日奥秩父を訪問した東邦電力の松永安左エ門は合併改称後の「帝電の宮の平の発電所を瞥見」²⁸⁾、栃本は「関東水電の発電所の出来る所で、鉄管と機械さへあれば四千キロは何時でも発電する計りになってゐる」²⁹⁾と記したが、設備の手配が出来ぬ関東水電の苦境を暗示すると考えられ

る。また関東水電側の手配した自動車で「落合（中津川と荒川の合流点）に着く。是から徒歩で約一里の麻生と云ふ処に着いた」³⁰⁾と記し当時建設中の軌道には乗っていない。

関東水電は馬越恭平、大橋新太郎、藤原銀次郎、藤山常一、大田黒重五郎、植村澄三郎、酒井匡（各2,000株引受）、高橋熊次（500株引受）らを発起人として、大正8年6月2日「埼玉県浦和隅田川上流に七千七百キロの発電をなし、電気冶金及化学工業品の販売をなす」（T8.6.3読売③）目的で資本金300万円で設立された。株式申込取扱は豊国銀行（東京）、武州銀行（浦和）、第八十五銀行（川越）、忍商業銀行（忍）、深谷銀行（深谷）、西武商工銀行（秩父）、秩父銀行（秩父）の7行であった³¹⁾。社長は藤山常一、常務は酒井匡（T8.10.26読売③）、大株主は①三井合名7.5万株、②電気化学工業6万株、③三菱合資4万株、④王子製紙1万株、⑤藤山常一³²⁾5,200株ほかであった。

関東水電は「大正九年創立後、秩父郡大滝村に起業し、第一期工事に於て三千五百キロ、第二期工事に於て三千キロ発電の予定で、目下工事進捗中で、創業当時は資本金三百万円内百五十万円の払込みなりしが、第二関東水電九百万円を設立し、二百二十五万円の払込を為し群馬県に起業せるものを合併し、現在は資本金一千二百万円にして群馬、秩父の二ヶ所にて起業中なるも、工事頗る至難なり」（案内、p67）と観察されていた。

関東水電は大正8年に三峰口から直線距離で1.3km先の「強石～大輪～川俣間発電所建設工事用軌道の開設工事を計画着工」（演習、p11）、「強石より栃本に至る十哩の専用軌道」³³⁾を建設し、大正10年9月には「専用軌道も已に敷設を完了」³⁴⁾、10年10月12日「発電所開発用の軌道、落合～川俣間延長開設」（演習、p11）された。このうち併用軌道区間である「強石二瀬間は県道上に敷設…道路開鑿費の大部分を両会社から負担」³⁵⁾させた。このため関東水電と武蔵水電の両会社は連名で大正9年11月3日「秩父郡大滝道ノ内登竜橋ヨリ麻生ニ至ル県道開鑿工事費中へ両社ヨリ寄付仕度候」³⁶⁾として1万円を寄付し、大正12年12月26日県知事から内務大臣に賞与方を申請、寄付金は「大正十四年十二月迄使用」される予定であった。なお帝大秩父演習林も大正8年8月8日着工した「大滝村強石～大輪登竜橋間、県道改修工事」（演習、p11）に関して大滝村に2,000円交付した。大正12年12月関東水電は埼玉県から表彰された³⁷⁾。

これに対して専用軌道区間である「二瀬川又間は県道にあらずして、関東水電会社は麻生、寺井、上中尾、栃本の四耕地に水利使用の代償として、埼玉県の県道々路規定による道路の開鑿をなすを条件に用地は全部無償で提供することに約し、軌道ノ敷設をせるもの」（あゆみ、p88）であった。即ち二瀬川又間軌道の沿道の「麻生・寺井・上中尾・栃本の人たちが用地を無償提供し、関東水電が敷設した」（村誌、p273）旨は県道「三峯新道開通記念碑」にも「大滝村民は工費の中金一万円を寄付し、関係地主は敷地を無償提供し協同戮力以て其の完成を期したり」（村誌、p349）と記載されている。

4. 関東水電と地域社会との関係

地元精通した太田巖氏は関東水電と地域社会との関係について「ダム建設の必要上、川を堰止めるので材木を流すことが出来なくなる見返りとして、強石から川又間に〈軌道〉を設備したものである。会社は勿論、器材運搬に使用する目的であった。用地は地元民の使用を認めることで、無償提供する約束にした」（太田、p97）と説明する。関東水電は地元民の山林・地所等を買収せず無償で供出させる見返りに将来「落合川又間ヲ本県道路規定ニ基キテ、道路ヲ開設シ之ヲ提供スル」（あゆみ、p91）ほか、地元民の便宜を図ること、軌道の譲渡転貸等をしないことを地元民との間で約束した³⁸⁾。

関東水電の後身企業の社史³⁹⁾は「栃本発電所は大滝村落合から奥へ一里、途中の険しい山々と深い溪谷によって阻まれ機械設備、資材の運搬にはたとえようのない辛苦をなめた…軽量物は地元の椿屋運送店、重量物は横浜の鉄道木下組に夫々請負させた。途中補強した橋梁の数は51に及んだ。当時の報告書には事故の頻発、悪天候、仮橋の流出等で辛苦の限りをつくし、約半年の日時を費して大正15年11月1日に資材の運搬を完了した」（昭電、p5）と記す。影森～関東水電工場間は「専用鉄道」⁴⁰⁾として認可されたが、同一軌間で、車両も共通の実質的に同一路線を形成しようとしたと考えられる奥秩父軌道の方は「軌道法ニ依ラザル専用軌道」⁴¹⁾扱いとされた。昭和3年4月26日関東水電は影森大沼間専用鉄道を運輸開始した。この鉄道はナローゲージで「当時栃本発電所の建設工事用として、既に駅前米国ポーター社製の蒸気機関車を利用」（昭電、p12）するなど栃本発電所軌道と共用されていた。関東水電の後身企業の社史には当時の親会社であった電気化学側が積替不要な「秩父鉄道の本線引込案」（昭電、p12）という標

準軌間を起案したのに対し「関東水電の伊藤忠蔵の強い主張によって、電化側の本線案は、遂にその実現を見ずに終わった」(昭電, p13)との興味深い記載がある。合理的な親会社の起案にも強く抵抗した伊藤忠蔵は関東水電工務部長(昭電, p11)として工場用地買収責任者(昭電, p8)であり、部下の土木技師で工場の建設責任者(昭電, p8)の佐藤堤、専用線担当者の「管野」(昭電, p11)ら軌道沿線住民との直接交渉に当たっていた関東水電幹部らは輸入済みの狭軌用蒸機を活用して、地元の要望を受けて近い将来に専用鉄道区間と奥秩父軌道とを一体運営し相互乗入れさせようと構想していたのではなかろうかと筆者は異例の狭軌主張の背景を推測している。

奥秩父では「荒川、中津川(以上、大滝村)、小森川、薄川(以上、両神村)などの谷筋に、昭和のはじめまで馬方が残って」(県史, p648)、炭焼きが盛んに行われた。『大滝村誌』はこうした小荷駄馬方の一日の仕事を「大久保・麻生・寺井・上中尾・栃本には十七、八人の馬トロひきがいた。朝、二瀬の事務所へ行き、トロッコに米・味噌・酒・雑貨などを積み、入川まで運んでいった。…入川で荷をおろすと、こんどは木材や木炭を積み、二瀬を通過して宮平・強石まで運んだ。それから二瀬の事務所に戻り、翌日の予定を確認し、賃銭を受けとって家にもどった」(村誌, p372)と要約している。この「二瀬の事務所」というのは、関東水電が栃本発電所に近い二瀬に置いた馬トロの倉庫(現地事務所)で、ここで軌道全線の運行管理⁽⁴²⁾を行った。工事中は資材輸送が最優先され、全体を水電用と民貨用にどう配分するか、どの馬方に何をどこまで運ばせるか、単線軌道を有効活用するため何台を続行⁽⁴³⁾させるか、いかにダイヤを組むかなど「二瀬の事務所」係員(たとえば栗原房吉)が日々管理したのであろう。後に関東水電は軌道を直営から請負業者の川村組⁽⁴⁴⁾委託に切换え、さらに昭和5年以降は後述のように奥秩運輸組合が監理することに変更された。

資材運搬が終了して昭和2年8月栃本発電所が竣工した後、信越電力は昭和3年12月1日関東水電と東北電力を合併、当初新社名は「東京電力とほぼ定まっていたが…旧東力とまぎらはしきため」(S3.7.27東朝⑧)東京発電と改称した。関東水電「二十五円払込済二株半に対し、当社〈東京発電〉の五十円払込済一株を交付」⁽⁴⁵⁾して解散した。しかし「東京発電と改称後、頓に成績は悪化し…無理決算を続けて来た処、とうとう整理を行ふ事となった」⁽⁴⁶⁾と合併後の東京発電も相当に苦しかったことが判明する。

栃本発電所建設中の合併前の関東水電と、結束力を誇る地元民との微妙な関係を窺わせる史料が存在する。関東水電が工事に伴って官有水路位置変更を申請した際、昭和2年8月18日埼玉県土木課長は「下流関係者ノ同意書」の提出を求めた。この指示を受けた秩父工区長が「同意書ニ付キテハ同社ニ於テ交渉中」⁽⁴⁷⁾であったが、交渉はかなり難航した。結局関東水電は昭和2年10月13日「河川付替願ノ儀ニ付歎願」を提出、その中で「同村ノ一部ニハ弊社ノ工場設置ヲ奇貨トシ種々ナル利慾的要求ヲ提出セルモノ有之候折柄、右様ノ書類ニ調印ヲ求ムルコトハ頗ル困難ニ候間…此段歎願仕候也」⁽⁴⁸⁾と同意書免除を歎願した。後身の社史でも工場「用地買収の方法に誤りがあり地元の一部より反感を買った」(昭電, p13)と認め、買収遅延の原因を「土地への永年の愛着と農民一般の保守性」(昭電, p8)に帰しているが、このあたりの微妙な関係が、以下の「第二の秩父事件」発生の伏線に繋るよう感じられる。

「関東水電会社水電工事業末頃、川村組の受負工事中の一部休止に対する損害補償の意味にて同組に〈軌道〉経営を任せ、川村組よりは栗原房吉氏に托して〈軌道〉運営せしめ居りし」(あゆみ, p89)との軌道経営委託も、請負契約の履行を迫る川村組から損害賠償請求を受けて困窮する関東水電の内情を示すものであろう。関東水電は「創業以来影森工場の営業実績は全く上らず、苦境の断崖をさまよっていた」(昭電, p23)のである。さらに「〈東京発電〉会社は其工事が終らば、元関東水電会社の常務取締役たりし酒井匡の退職手当に〈軌道の権利を〉振り替えんとする形勢」(あゆみ, p89)という記述の意味は、①関東水電を合併した東京発電新経営陣に残留できない酒井常務の退職手当が発生するも、②東京発電側に支払能力乏しく、③吸収される弱い立場の関東水電側では工事完成後、不要となる軌道の権利を見積もって酒井常務の退職手当に充当しようとの苦肉の策を弄したものかと推測される。軌道の権利とは①関東水電が住民の敷地に敷設した軌条の鉄材としてのスクラップ価格だけでなく、②住民から軌道の使用料を対価として受け取るなど、有料運行していた事実上の営業用軌道の収益価格をも意味していたと考えられる。どうやら当該軌道は当時の親会社の電気化学の統制下に属さない、いわば“関東軍”的存在であったものかと推測される。すなわち①栃本発電所の本体工事自体が「関東水電在籍者だけの手で建設され」(昭電, p10)、②電化側で取り仕切った工場建設工事でも「土木部門も一切電気化学が受託したが、適人不在のため関東水電の伊藤忠蔵及び

その下にいた佐藤堤に下請契約する形で行われ」(昭電, p10)、③伊藤忠蔵らの孫請けの形で「福井県から川村組を招き、その下に安場、清水両組が参画する」(昭電, p10) という、極めて変則的な請負形態であった。酒井常務を盟主とする関東水電の生え抜き組と川村組との間に妙な癒着関係が生じかねない危険性が指摘できよう。

『大滝村誌』は「落合～川又間の軌道は、発電所の建設工事終了後は、地元へ道路として提供する契約になっていたが、容易に履行されずに紛糾」(村誌, p273)、「工事終了後も軌道を残して、元常務取締役役に委譲しようとした」(村誌, p150) とする。煮え切らない会社側の態度に対し「麻生、寺井、上中尾、栃本の四耕地は此のままに推移せんか、水電工事に就て会社と契約の唯一の代償とせる道路の開鑿は到底会社が其実行をする見込なくして再三会社に迫りたるも、語を左右にして誠意を示さず、止むを得ず遂に訴訟を提起」(あゆみ, p89) した。「同会社ニ交渉ヲ進メタルニ会社ハ容易ニ之ニ応セス、而カモ幾多ノ策謀介入シテ葛藤紛争ノ続出ヲ見タ」⁽⁴⁹⁾のであった。

5. 裁判の和解と奥秩運輸組合結成

奥秩運輸組合理事に就任する広瀬角平の子息・広瀬平氏(当時68歳)の回顧によれば「会社側と約2年間裁判で争い、原告の地元住民が勝訴した」⁽⁵⁰⁾とする。また「頌徳碑」の文面にも「弁護士石川浅、前三井銀行取締役会長今井利喜三郎両氏ノ尽力ヲ得、右会社ヲ併合シタル東京発電株式会社並ニ其ノ関係者ト和解融和」⁽⁵¹⁾したとある。関東水電の大株主たる三井合名にとって「東京発電(昭和三年に信越電力株式会社が関東水電株式会社を合併し、名称変更)への出資は、増資引受けや電気化学工業株式会社(以下、電化と略)の所有株の肩代りなどによる。この結果、東京発電は三井合名の支配力が強まった」⁽⁵²⁾という事情があり、三井銀行常務今井利喜三郎⁽⁵³⁾の名が登場するのは自然ではあるが、この間の住民の動きと今井との関係について広瀬氏は親から聞いた話をされた。大正15年に小学校を卒業した広瀬氏が中学生になっていた昭和初期に関東水電は地元との軌道の譲渡転貸等をしないと約束を破り、地元民に無断で軌道の権利を他社に売却し、当初からの軌道改修の約束をなかなか履行しないため地元民は大いに怒り、千島祐三、大村与一、広瀬角平らの代表者は親族が大滝に居た財界有力者の今井にどうすべきか相談した。地元民から詳しく事情を聞いた今井は「当件は地元民の方に理があるので、弁護士を立てて訴訟せよ」⁽⁵⁴⁾と忠告した。

広瀬氏は今井面会時の愉快的エピソードも次のように話された。今をとときめく天下の三井銀行常務取締役閣下に正式に集団陳情に行く時、今井は村民に「きちんと洋服を着て来い」と命じた。村民は借金をして裁判準備のため日夜奔走して洋服を買う金などなく困っていると、今井の意を受けた東京の洋服屋が宿屋に来て寸法を計り上等の洋服を一晩で仕立ててくれた。一行の洋服代全部を今井がポケットマネーで出したのだった。面会の当日、真新しい洋服に身を包み、颯爽と正装した秩父の農民達は胸を張って三井銀行本店を堂々と訪れた。厳めしい守衛も常務の大事なお客さんということでフリーパス。こうして無事集団陳情を終えた一行を常務閣下が御自ら玄関まで親しく見送ってくれたので、村民は大感激した。面会時には大村雅敏の祖父⁽⁵⁵⁾や広瀬氏の父(広瀬角平)も千島祐三らに同行したので、私(広瀬平)はこの人たちから何度もこの時の自慢話を聞かされたものだ。頌徳碑の碑文に今井の名が刻まれた背景はこのようなものであった⁽⁵⁶⁾。

昭和2年7月軌道沿線の大滝村栃本、寺井、麻生、上中尾の4集落(「四耕地」)の住民代表を原告とし、関東水電の代表者・酒井匡⁽⁵⁷⁾を被告とする裁判がはじまった。住民は多額の訴訟費用を工面するため借金を重ね訴訟に走り回った。大正3年生まれの大滝氏が中学にあがった頃の記憶として裁判所執達吏が二瀬の集落に来た際には、地元民の決意のほどを裁判所に誇示するため四耕地の12歳以上の男子は全員竹槍で武装、「要求が通らなければ皆殺しにするぞ」⁽⁵⁸⁾との決意を誇示した。今井は秩父事件再来のような不穏な決起に驚き、「地元は理があり、勝訴の可能性があるので、よくよく自重せよ」⁽⁵⁹⁾と軽挙妄動の自制を諭した。住民パワーの示威行動が効いたためか、2年後の判決は地元が勝訴、「和解融合シ、爰ニ同会社ニ属スル強石川又間軌道ヲ監理経営」(あゆみ, p91)する運行権は地元に戻った。太田徹氏によれば「丸太材を運搬できるような軌道」(太田, p97)への改善を要求する住民は「会社側と交渉し、軌道の使用料で改善して、運営に当ることになった」(太田, p97)と解する。こうした経緯で関係四耕地の地元民全員を組合員とする「奥秩運輸組合」⁽⁶⁰⁾が結成された。奥地からの林産物の搬出を主目的とする森林鉄道の役割に加え、復路には住民の生活物資の運搬を行い、当然住民の便乗も許した。一日に何便か定期的に住民を乗せる車両を落合まで運行した。登山客等の便乗記録は見当たらず、案内書にも便乗可能の記載はない模様だが、冒頭の夕暮は当然



写真-4 今井の名を刻んだ頌徳碑（平成26年8月29日筆者撮影）

に組合員たる沿線事業者として便乗を許されたのであろう。毎年度末には組合員に奥秩運輸組合の事業報告書を配ったが、業績は概ね良好で、その収益は大滝村と村内の社会奉仕団等の公益団体に寄付した。組合長だけが僅かな報酬を受け、あとは一切無報酬という低コストのボランティア組織であったためだ。組合長の千島祐三は訴訟費用捻出のため、私財をなげうち、山林を売り、親類から借金するなど、当時の金で何万円も投じて苦しい裁判⁶¹⁾を続けた。

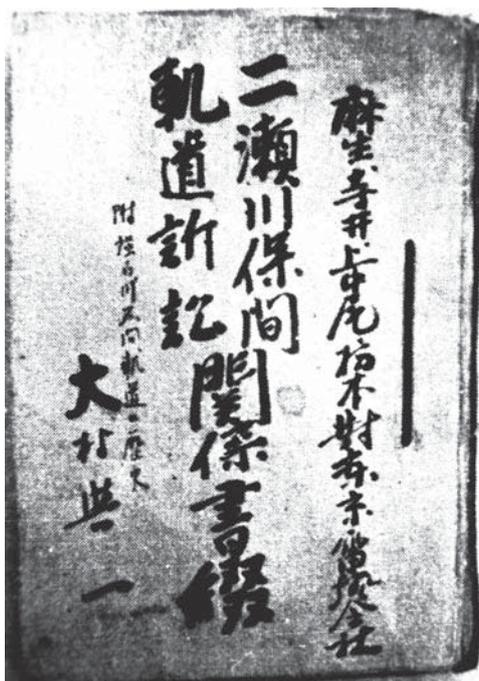
「昭和三年一月より昭和五年十一月に至る間、競争せし会社及び酒井との問題も十一月十五日を以って和解なり、四耕地は軌道の全線を経営することになり、先ず組合組織をなし次の通り各耕地に役員を置き、組合の名称を奥秩運輸組合とす」(あゆみ, p90)として、東京発電から強石～川又軌道を昭和5年11月15日以降組合が借受けて運行した。

表-2 奥秩運輸組合の役員

理事組合長	千島祐三 ⁶²⁾	麻 生	訴訟委員長、秩父林業監査役、昭和13年下戻訴訟に参加、学校専任委員、埼玉県議、秩父林業対策協議会長、市之沢施業森林組合理事長、在郷軍人会分会長、秩父湖畔埼玉大学寮に千島祐三記念像を建立。
常務理事	山中一郎	上中尾	訴訟副委員長、下戻訴訟協力者、学校専任委員、昭和4年上中尾分校起債委員長、昭和3年度所得税18円、戦後の村長
理 事	千島義一	麻 生	千島祐三の兄、訴訟専任委員、昭和7年下戻訴訟に参加、大滝村誌編さん委員長
理 事	広瀬角平 ⁶³⁾	栃 本	訴訟専任委員、学校工事責任者、大正8年演習林に立木払下出願した荒川興民会代表
理 事	大村与一	栃 本	訴訟専任委員、綴保管者、下戻訴訟に参加、学校専任委員、市之沢施業森林組合理事
理 事	千島亀松	寺 井	訴訟専任委員
顧 問	山中大作	上中尾	訴訟委員、所有の桑畑300坪を上中尾校舎敷地に提供

〔典拠資料〕 頌徳碑文面、『あゆみ』p75, 78, 81、『東京大学演習林50年誌』昭和41年, p11、西沢栄次郎『埼玉県昭和興信録』昭和4年, p313

〔写真-5〕の「二瀬川俣間軌道訴訟関係書綴 附強石川又間軌道の歴史」に「奥秩運輸組合ハ四耕地ノ原動力ニシテ将来奥秩ノ開発ハ勿論区域ノ産業、教育其ノ他公共的ニ社会的ニ資スル所極メテ重大ナル可キヲ予想シ、委員各自ノ偉大ナル名誉ヲ後世ニ伝フヘク、本綴ヲ大切ニ処理保管シ以テ家宝ト為スモノ也」⁶⁴⁾ (あゆみ, p93)とまで地域の歴史に刻むべき名誉ある快挙と認識されていた。太田巖氏が「この軌道はその後の産業開発に大いに役立った」(太田, p97)と、軌道の改善、運営に当たった住民が作った運輸組合を高く評価した。



写真－5 「二瀬川保間軌道訴訟関係書綴」(大村家所蔵)

昭和15年「組合役員として功績を残した千島祐三、山中一郎、千島義一、広瀬角平、大村与一、千島亀松、山中大作ら七氏の『頌徳碑』が上中尾地区に建立され」(村誌, p151)、昭和15年11月23日〔写真－4〕として現存する頌徳碑の建碑式が挙行された。(あゆみ, p97)

『大滝村誌』は「軌道を利用した物資の輸送は、村外への搬出作業を容易にしただけでなく、下流域から強石に到着する生活必需品を上流域へ搬入するためにも威力を発揮した」(村誌, p108)、「昭和二〇年代後半まで、軌道は本村の産物(木材・薪炭・その他の物資)、搬入物資などを輸送する大動脈となって地域振興に貢献した」(村誌, p150)と地域貢献を高く評価した。軌道の初荷風景について太田氏は「一台のトロ馬に約七十俵くらい積んで、列をなして軌道を走ったものである。トロ馬で最も華やかな時は初荷で、馬に飾りをつけ、幟を押立てて何台ものトロが軌道を走り、各耕地の登り口で、待ち構えている人々の前へ、蜜柑を撒き歩く時である」(太田, p98)と回顧している。運輸組合の運営する「トロ馬」が沿線集落の生活を支え、その初荷が集落の大事な年中行事となるほど、集落の生業と一体化していた。しかし「馬トロも昭和二五年頃、機関車やボギー車が導入され、輸送力が増大すると姿を消した」(村誌, p373)とされる。

広瀬氏の記憶では、東京電力が川又発電所を建設する時期が軌道の最盛期で、資材輸送に軌道が活用された。

6. 両神施業森林組合

大正11年3月11日柿原定吉⁶⁵⁾、松本仙三郎⁶⁶⁾、井上重一郎⁶⁷⁾、平嘉之(国神村金崎、監事)、新井定三郎(樋口村野上下郷、監事)、棚山栄蔵⁶⁸⁾、原善太郎(秩父町大宮)の7名を設立発起人として、秩父林業株式会社を設立同意者として両神施業森林組合の設立許可が申請された。7名の発起人と同意者1社は約644町歩の森林の各1/8の持分を共同所有した。宮本常一は『林道と山村社会』の中で「森林組合は昭和一七年の法改正までは山林地主の有志的な組合で、中小地主は一般に組合に参加していなかった…したがって…一七年以前の組合布設林道は、地主の私有的な性格をおびている」⁶⁹⁾と指摘し、山中正彦氏も「広域の森林組合とは違い、数人の山林所有者で運営されている」(小森, p16)点に特徴があると指摘する。

両神施業森林組合は造林、伐木、造材及製炭、運材、立木竹及産物の処分、森林ノ保護、森林経営ト相反セサル土地ノ利用を「施行スル事業」として大正12年に設立され、大正12年3月20日埼玉県農務部から設立奨励金を交付された⁷⁰⁾。大正13年11月両神施業森林組合は滝前分教室の新築費として関東木材合資会社1,700円に次ぐ、300円を寄付し

た。(小森, p85) 山中氏は大正14年関東木材合資会社の軌道を両神施業森林組合が引継ぎ、「その時に木製のレールから鋼製のレールに替えられ、ルートも数カ所変更された」(小森, p25) とする。当初「丸共が…地元に対し当時の金額で50円で譲るという持ちかけ」(小森, p25) するという、分教室の寄付と比べても信じがたいほど破格の安値での閉店セールのごとき「軌道売却の話があったが、一個人がそう簡単に購入できるものではない。結局のところ、山林を多く管理する『両神施業森林組合』が引き継いだ」(小森, p16) と、珍しい軌道売却に至る事情を紹介している。

武蔵野鉄道(現西武池袋線)が昭和10年前後に発行した『武蔵野電車沿線案内』のハイキング「両神山」のコース説明に「…両神山頂～白井差～広河原～トロ～小森～バス吾野駅～池袋駅」と広河原～小森間に「トロ」利用を窺わせる記述がある。さらに詳しい記述として東京鉄道局が昭和12年5月発行した『懸賞当選ハイキングコース』には浦和市在住の今尾利一が応募した「健脚向 選外佳作 両神山コース」の中には「穴倉(トロ事務所)トロに乗る。一二キロ一時間一〇分」が含まれ次の記述がある。「小森川の溪流に沿って下る、次の部落は広河原。道を急いで穴倉の、トロの事務所でトロに乗ります。[トロ便乗料] 穴倉より小森まで、一〇人乗一台三円、六人乗一台二円、一人四〇銭、五人以上三〇銭、一〇人以上二〇銭。小人半額、夜は五割増、午後九時まで運転。トロは頗る頑丈に出来てゐます。小森川の渓谷の素晴らしい美しさ、紅葉によく(十一月十日頃)、新緑によい。トロは連りに煤川～鳶岩～川塩～大谷の部落を過ぎて小森へ着きます。人家は立派に立列んで商家多く、都へ出たやうな感じが致します。ここへの到着は大体午後五時頃になるでせう」⁽⁷¹⁾

文中の穴倉の「トロの事務所」とは大字小森字赤井沢に所在した関東木材のトロッコの車庫を兼ねた旧「滝前事務所」(小森, p6) で、「丸共が大滝に事業を移した後も〈両神〉施業森林組合に依って使用され」(小森, p7) 組合時代の施業林事務所の主任は大畑梅次郎は「料金は三里半の間一人五十銭くらい」(小森, p70) と語っていた。昭和13年8月29日軌道の鉄材を献納することが決められ、軌道は姿を消した。(小森, p17)

7. 市之沢施業森林組合「大洞川森林軌道」の敷設

登山家の原全教は大洞川森林軌道の計画について昭和8年の著書で「大洞谷に就て最近悲しむべき情報に接した。それは三峯神社対個人の所有権争ひが、裁判の結果個人の勝となり、時を移さず抜打的大伐採が計画され…二瀬あたりから谷沿ひに軌道が建設され、市ノ沢源頭あたりまで全滅の悲運に遭遇して居る由。核心地帯とも云ふべき通ラズの深潭が、開鑿された土砂に埋められる日も遠くないだらう」⁽⁷²⁾と軌道敷設を嘆いている。原は「大正の終り頃から戦争の少し前まで足繁く訪れた村々の長老達」⁽⁷³⁾から聴取した「積り積って莫大な量に達した」⁽⁷⁴⁾村の情報を上記の著書に纏めていたから、当時としては確度の高い現地情報に接したものと思われる。

三峯神社の西麓山林を市之沢まで軌道を敷設しようとした市之沢施業森林組合は「一造林、二伐木、三造材及製炭、四搬出ノ設備及保持、五立木竹及産物ノ処分、六森林ノ保護、七森林経営ト相反セサル土地ノ利用」⁽⁷⁵⁾を「施行スル事業」とすることを目的として、昭和7年11月21日秩父郡大滝村大字大滝1304番地に設立が許可された⁽⁷⁶⁾。組合地区の面積は台帳面積45町6反3畝10歩(実測295.97ヘクタール)、組合員数は[表-3]の8名⁽⁷⁷⁾であった。

表-3 市之沢施業森林組合の組合員一覧(昭和7年11月)

千島祐三	組合長理事、奥秩運輸組合組合長、埼玉県県議会議員
大村与一	大滝村栃本、理事、第一回通常総会で「索道ノ機構及購入機械ノ単価等」 ⁽⁷⁸⁾ の希望を述べた。決議録署名委員
千島義一	理事 千島祐三の兄、第一回通常総会で「署名委員ノ選挙」に関し「議長ノ指名」を動議 ⁽⁷⁹⁾
松岡誠作	監事
松岡 茂	監事の松岡誠作関係者か、千島祐三、大村与一とともに昭和10年9月設立の広告会社取締役 ⁽⁸⁰⁾
千島多郎	決議録署名委員、大正8年上中尾小学校卒業
大村金子	大村家関係者か
千島ミツ	千島家関係者か

【典拠資料】 市之沢施業森林組合『起債関係調書』昭和8年9月、『あゆみ 上中尾小学校閉校記念誌』昭和56年, p198

この市之沢施業森林組合も前述のように「山林地主によって牛耳られている」⁸¹⁾タイプと思われる。前掲「協議ノ件」には「林道新設事業ノ施行」として「秩父郡大滝村大字大滝及大字三峯地内ニ延長七千四百五十米、巾員二米ノ軌道ヲ新設スルモノナリ。経費金五万五千元」⁸²⁾とあり、昭和8年度農林省山林局予算の県割当総額35,000円ののうち、市之沢施業森林組合の「軌道ノ新設」⁸³⁾に32,000円を配分する案が協議された。林道工事費の不足額は「借入ニ依ル」⁸⁴⁾こととなり、そのために同組合が作成した『起債関係調査』⁸⁵⁾の計画書には「本組合ハ設立前ヨリ森林経営ノ基本ハ適当ナル運輸施設ノ合理化ニ在リト認メ、之レカ調査研究ヲ遂ゲタル結果、組合地区森林ノ経営ヲ為スニハ林道（軌道）開設ヲ最モ適当ナリトシ、直ニ測量設計ニ着手シ、昭和八年四月三日林道開鑿工事計画並ニ設計認可申請書ヲ埼玉県知事ヘ提出シ、同年四月二十二日付ヲ以テ認可セラレ…」⁸⁶⁾た。

軌道は「秩父郡大滝村大字大滝字麻生、二瀬県道終点ヨリ同村大字三峯ヲ経テ同村大字大滝字麻生地内樽沢ニ至ル軌道開設工事ニシテ其ノ延長四千一百間、巾員六尺、勾配平均四六、四六分ノ一、最急三十分ノ一、最小半径四間」⁸⁷⁾に設計されていた。二瀬県道終点において、同組合長理事の千島祐三がやはり組合長を兼ねる奥秩運輸組合の軌道宮平川又線に接続し、「木材木炭共施業地ヨリ二瀬県道終点迄ハ本組合軌道ヲ以テ運搬シ、二瀬ヨリ落合迄ハ奥秩運輸組合ト特約シ、同組合軌道ヲ以テ運搬シ、夫ヨリ〈秩父〉鉄道迄ハトラックヲ常置シテ運搬スルカ、或ハ特約ヲ以テ運搬セシム」⁸⁸⁾ものと計画していた。

市之沢施業森林組合によって軌道は麻生・二瀬の対岸中腹位置から昭和「一〇年、大洞川の大聖沢（荒沢谷手前）まで敷設」（村誌、p277）され、昭和11年では「大滝村字二瀬 字市之沢7,460 8 人力 3」⁸⁹⁾であった。

昭和8年に同森林組合と木村一夫⁹⁰⁾ら当該三峰区域内の山林所有者は「①〈大洞川森林〉軌道を敷設した場合には三峰区域内の居住者の所有山林から生産する物資は、同組合の生産物と同率の運賃で運搬すること。②借地期間中、組合は三峰分教場の維持費として毎年百円宛の寄付をすること。③組合の承諾がなければ第三者にたいして本軌道と併行する用地を譲渡したり賃借はしないこと。④契約期限は五十年とすることなど」（村誌、p277）をこと細かく契約書に定めていた。法廷闘争の経験豊富な組合長千島祐三あたりの几帳面な性格を反映したもので、その後の村政に影響を与えることにもなった。また組合が軌道経営で取得する運賃の一部を分教場維持費として毎年寄付する利益還元方式も奥秩運輸組合の方式に準じている。

戦後に至り二瀬ダム工事に伴い開始された埼玉県の大洞発電所工事の際に、「その堰堤建設に必要な資機材はこの軌道をつかって運ばれた」（村誌、p277）という。竹内氏の調査では「終戦後、軌道は50年の使用権と共に東洋産業（本社横浜）が組合より買い取り運材を続け」（竹内11、p234）たとある。東洋産業の名は竹内氏の和名倉林用軌道の報告の中でも昭和30年ごろ「この軌道は東洋産業や間組が使用…」（竹内10、p255）と、ほぼ同時期の隣接軌道でも伐採搬出業者として登場する。このように大洞谷共有林や大滝村有林等の伐出開発事業を行っていた東洋木材工業が昭和35年「山林部を独立させ、東洋産業株式会社を設立」⁹¹⁾したのが正確な社名のようなのである。昭和8年締結した50年もの長期の契約書がまだ有効だった昭和36年当時大洞川森林軌道の「軌道管理権は、大洞谷を請け負って伐採搬出をおこなっていた東洋産業に関係する人物」（村誌、p277）が保有していた。埼玉県による雲取林道開設計画に協力し「大洞谷軌道の廃線」（村誌、p278）方を迫る大滝村に対し、東洋産業は「雲取林道開設に伴う陳情書」（村誌、p277）を提出、当初契約書③にあった本軌道と「平行した車道は造らないといった項目」（竹内11、p238）に基き軌道の撤去の対価を要求し「軌道管理と〈大滝〉村のあいだに一波乱もちあがった」（村誌、p277）。結局大滝村は大洞谷軌道の「既存の軌道使用権をもつ東洋産業株に五千万円の代償を支払ったうえ、林道流域にひろがる三五〇ヘクタールの原生林を同社に払い下げることを条件にして軌道の撤去・林道開削にこぎつけた」（村誌、p384）結果、「既存の〈大洞谷〉軌道にかわって、延長一キロメートルにおよぶ雲取林道の開削がはじまった」（村誌、p280）。現地調査した竹内氏は「三峰観光道路…建設のために〈大洞谷軌道の〉道床は完全に埋まってしまった」（竹内7、p181）とし、上記「林道化が進み軌道は全線廃止され」（竹内11、p238）たとする。しかしその後雲取林道開設計画自体が見直されたことに伴って、「昭和五〇年にいって…村議会・特別委員会は東洋産業と交渉をつけ、損害賠償金三千万円を支出して〈開発中止で〉妥結した」（村誌、p384）とされるなど、当該軌道撤去の巨額の代償支払は小さな村を揺るがす大騒動に発展したのであった。

8. 関東木材小森川事業所（夕暮の事業①）

大正後期から昭和初期に両神村小森と大滝村入川の原生林を開発したのが歌人として有名な前田夕暮である。本名前田洋造は明治16年7月27日神奈川県大住郡南矢名村（現秦野市）の豪農前田久治（関東木材合名会社代表）の子として生まれた。丹沢で伐木、製炭するという久治の構想は、後に玄倉山の山林開発となって実現し、「関東木材合名会社」ができた」（評伝, p26）とされる。夕暮の子前田透著『評伝前田夕暮』では歌道に専念していた夕暮が父の山林事業を引継いだのは父の死後2年であった。夕暮は久治の死後統轄者となっていた横尾吉五郎⁹²に説得され、大正8年関東木材の事業地を奥秩父両神村小森の山狭地帯に移した。夕暮自身は自叙伝で「大正八年の秋、私は奥秩父の原生林に入った。…その原生林といふのは、奥秩父荒川支流の赤平川のさらに支流、小森川の水源地帯であった。…埼玉県秩父郡両神村大字小森で、両神山北麓の森林であった。…私がこの原生林に入ったのは、亡くなった父の遺業である山林の仕事を継承したためであった」（素描, p75）と書いている。最盛期の大正11年ころには関東各県等から来た300名の林業作業員を擁していた。（評伝, p191）

評伝に「夕暮は久治の持分を継承して代表社員にさせられた」（評伝, p166）、大正6年11月「駿河から甲駿相国境地帯の森林を跋涉」（評伝, p293）、「大正七年には彼は現実に、父の遺した山林事業に深入りしていた」（評伝, p167）とあるのは関東木材合名会社の持分や業務であり、「1919年9月関東木材合資会社の代表になった」（荒川, p278）、「1919年小森川流域へ進出した時は関東木材合資会社」（荒川, p279）と、小森川進出を機に合名会社から合資会社に組織変更されている。『帝国銀行会社要録』『銀行会社要録』によれば関東木材合資会社は大正9年3月22日夕暮の自宅のある東京府豊多摩郡大久保町西久保128番地に「一、木材山林の売買、二、製材製炭及其販売右ニ付帯スルー一切ノ業務」⁹³を目的に資本金18万円で設立された。関東木材合資会社は埼玉県秩父郡小鹿野町に暫定的に秩父出張所（要 T11, p132）を置いたが、これが山中氏の調査された一等地の「小鹿野町の追分に居を構えた」（小森, p4）支配人「百瀬〈忠衛〉の家の一隅を事務所とした」（小森, p4）「仮事務所」（小森, p3）に当ると解される。百瀬忠衛の家には鄙には稀な長距離電話を示す「長七」番が架設されており、関東木材合資会社本社の東京からの長距離電話が頻繁にかかって来たことになる。大正11年9月30日付の山中要市⁹⁴宛て文書に用いられた○に共の社紋入りの「丸共の便箋」（小森, p80）には「埼玉県秩父郡両神村 関東木材合資会社 両神出材部」（小森, p80）と印刷されていた。山中氏は山中要市と前田との間の借地契約書の写真を示し「契約者が『関東木材合資会社』という法人ではなく、前田洋造個人となっている点が興味深い」（小森, p14）と指摘する。筆者は関東木材合資会社設立の直前の大正9年2月17日付に着目すれば、大正7年末「秩父の奥に新事業地を発見」⁹⁵し、「此二ヶ月間いろいろ考へに考へぬいた結果、我が『詩歌』を廃刊する様にいよいよ決し」⁹⁶た前田個人がかような利害関係者多数との間に借地契約等を締結する手間隙をも考えて法人化を急ぎ「小森谷に事業地を移した時に合資会社として設立」（小森, p1）したものと解する。また相模時代からの社紋「丸共」⁹⁷は継続しつつも、従前の関東木材合名会社の名義をあえて継続使用しなかった理由も、「今後猶十数年に亘りて伐採し、伐採したる跡地を整理して年々植林をなしつつ事業を進捗せしめん」（評伝, p176）、「五千尺の数里に亘る秩父連峰より十年間の計画で木材を伐採するのです。それがため七八哩林間鉄道を布設準備中」⁹⁸という壮大な新事業に際し、映画監督の五所平之助の実父の五所平助⁹⁹（小森, p6）など新たな出資者を募り、新会社として小森川プロジェクトを推進していたためと考えられる¹⁰⁰。

新会社の出資社員は6名（帝 T 9, p187）であり、資本金18万円の明細は〔表-4〕の通りであった。

『荒川』によれば「山林事業にはあまり積極的でない夕暮は、父の死後2年間に、野栗沢原生林事業を行っていた百瀬〈忠衛〉小森川事業所支配人」と手を組み、新たに合資会社として山林事業の続行を計ったと考えられる。後に、入川原生林事業所の支配人となった山本琴三郎¹⁰¹は、百瀬忠衛の日露戦争の戦友であった」（荒川, p279）

夕暮は合資会社設立前の大正8年11月5日付で本名の前田洋造名で「小鹿野三峯道改築費ノ内へ寄付仕度候」¹⁰²として5,000円を埼玉県へ寄付した。しかし県の「寄付者取調表」の寄付受入年月日は「大正十年一月十二日」と1年2か月もずれており、さらに「調査上必要ノ為遅引ス 武笠印」¹⁰³との事情を付した上ではあるが、大幅に5年も遅れて大正13年11月6日埼玉県からようやく表彰された。受け取った県としても、なぜ東京在住の著名な歌人が個人として遠く奥秩父の県道工事に多額の寄付をしたのか、関東木材合資会社の名義が出ないままではよく事情を理解でき

表-4 関東木材合資会社出資社員一覧（大正9年設立時）

前田洋造	豊多摩郡大久保町西久保128番地	4.7万円（無限責任社員・代表社員）
横尾吉五郎	秦野町曾屋2831番地ノ1	4.7万円（無限）
百瀬忠衛 ⁽¹⁰⁾	足柄上郡寄村4044番地	2.1万円（無限）
支配人堀川源之丞 ⁽¹⁰⁾	東京市深川区冬木町10番地	3.6万円（有限）
五所平助	東京市神田区鍋町12番地	2.0万円（有限）
塚田文之助 ⁽¹⁰⁾	東京市本郷区真砂町7番地	1.0万円（有限）

〔典拠資料〕 大正9年6月28日『官報』第2371号, p759

なかったかもしれない。多額の寄付をしながらも県からの反応をほとんど気にしない鷹揚な点は、「山林事業にはあまり積極的でない」（荒川, p279）上に、いかにも金銭に無頓着な歌人夕暮らしい一面とも言えよう。大正13年11月関東木材合資会社は滝前分教室の新築費として1,700円を大口寄付した。（小森, p85）夕暮の長男透は謙遜して「商号丸共。炭焼や、伐採夫の家族の面倒をよくみて『マルキョウの子育て会社』とも云われた」（年譜, p404）、「会社は従業員の子弟の面倒をよく見たが事業は儲けから『マルキョー（関東木材の屋号はマル共）の子育て会社』と言われた」（解説, p570）と記しているように、丸共はその通称通り純然たる営利資本というよりむしろ今日の「ソーシャルビジネス」「コミュニティビジネス」の系譜に近く、夕暮は「社会起業家」の先駆的存在であったことが判明する。

関東木材は東大演習林（大正5年開設）の林産物払下げを受け、竹内昭氏の調査によれば「大正7～8年頃関東木材（丸共製材所）によって」（竹内10, p253）小森三又路の集材場から丸神の滝にある工場まで林用軌道を敷設した。東京鉄道局が昭和12年5月発行した『懸賞当選ハイキングコース』は昭和11年秋に東京鉄道局が懸賞募集した原稿を東鉄局旅客課員の实地踏査を経て厳選・採録したものである。この中には浦和市在住の今尾利一が応募した「選外佳作」「健脚向 選外佳作 両神山コース」には「穴倉（トロ事務所）トロに乗る。一二キロ一時間一〇分 小森⁽¹⁰⁾との「穴倉-小森（トロ便乗…）」が含まれており、次のような今尾利一による貴重な記述がある。「一位ガタワと云ふ所から小森川の谷へ出て下れば、三四軒の部落がある。一白井差です。白井差からは一筋道で、小森川の溪流に沿って下る、次の部落は広河原。道を急いで穴倉の、トロの事務所でトロに乗ります。〔トロ便乗料〕穴倉より小森まで、一〇人乗一台三円、六人乗一台二円、一人四〇銭、五人以上三〇銭、一〇人以上二〇銭。小人半額、夜は五割増、午後九時まで運転。トロは頗る頑丈に出来てゐます。小森川の溪谷の素晴らしい美しさ、紅葉によく（十一月十日頃）、新緑によい。トロは連りに煤川～鳶岩～川塩～大谷の部落を過ぎて小森へ着きます。人家は立派に立列んで商家多く、都へ出たやうな感じが致します。ここへの到着は大体午後五時頃になるでせう⁽¹⁰⁾」と両神山軌道は1km当り約3.3銭のトロ便乗料をとって、なかば公然と無免許で鉄道営業を行っていた。

9. 関東木材入川事業所（夕暮の事業②）

大正14年関東木材は小森川事業所を川又の奥約1kmの「荒川本流の…流水源地帯に近く、中津溪谷との分水界をなす」（評伝, p262）大滝村入川谷に移し入拓、「奥秩父の帝大演習林の払下げを受け」（評伝, p26）、民有林を買受け、製材工場を建設した。入川は「奥秩父栃本より荒川本流を十軒ほど遡った山奥で白泰山の南裾の峡谷にある戸数二十戸足らずの小集落。多くは関東木材の林業要員の家で、山本（琴三郎）は現地支配人」（評伝, p306）で、現・夕暮キャンプ場の所に関東木材の事務所・製材所があった。夕暮自身は「私の山小屋のある位置は、奥秩父荒川の上流、入川谷の雁坂峠寄りの、谷底からは約半軒ほど林道をあがった帝大農学部演習林つづきの民有林である⁽¹⁰⁾」と説明している。

昭和戦前期の関東木材の経営について透は「秩父の山奥で山林伐採、製材、木炭製造などを行うこの小企業の経営者として夕暮はよく働いた。たえず電話や手紙で秩父の現場に指図したり、銀行や取引先を訪問する合間には、大久保（自宅）と奥秩父の間を往復し、かえりには必ず熊谷の五家宝を土産に買ってきた。会社は発展もしなかったが固い販路をもっていたために収支償って多少の利益を代表社員たる夕暮にもたらしていたのであろう」（評伝, p2397）と推測している。

大正10年関東木材は二瀬から川又八間橋まで敷設されていた「関東水電の軌道を、更に上流赤沢谷まで延長…労務

者の宿舎や事務所の建設が進められた。主要集落と事務所は白泰山から流出して入川に注ぐ矢竹沢の合流点近くに設置」(荒川, p279) された「入川部落は昭和初期に忽然として生れた林業者のみの集落」^[10]であった。大正13年関東水電軌道終点である「川又・八間橋を起点として、矢竹沢入口までの二・六キロメートル」(村誌, p272) に林用軌道を敷設した。昭和2年川又～矢竹〈ヤタケ〉沢 (=入川の手前付近) 間の軌道を関東木材が開設した。(あゆみ, p92)

昭和4年関東木材は「入川林道の使用承認のもとに自社の軌条を敷設して、川俣民営軌道に接続して軌道使用するに及んだ」(演習, p51) 昭和4年9月東京大学入川軌道の先に矢竹沢まで「同社経費をもって軌条敷設を願い出て」(西, p95) 軌道2,167m 敷設した。登山家・原全教がこの地を訪れた昭和初年には川又からヤタケ沢出合まで運行しており、「軌道・ヤタケ沢 右の分岐から十分も下れば、荒川本流に沿う軌道へ出る。川又と云ふ新開地である。西北へ進むと入川と滝川の出合を堰いた、発電所の取入口がある。間もなく橋を渡れば滝川や雁坂へ行く小径となる。渡らずに右手を進めば、入川と平行した立派な運材軌道の上を進むやうになる。…川又から四十分で軌道の終端となり、右から注ぐ支流がヤタケ沢である。この谷は源頭の白泰山の方まで伐採されてしまった」^[11]と嘆いている。

夕暮は入川地内に入拓、製材工場を建設し、幅広く「製材、製炭を中心に、杓子、木鉢、臼等の木工品を製造販売」(あゆみ, p72)、地元では「丸共といえば当時は製材・木工で隆盛をきわめ、栃本以西の人の大半はここで働いた」(あゆみ, p70) と地域に雇用を生むコミュニティビジネスとして定着していった。その一方で、「立派な運材軌道」の敷設を計画しつつあった頃の関東木材の内実・資金繰りはどのようなものであったか。大正12年1月までに夕暮が作歌した百二十四首の中には年末に苦悶する中小企業主の生々しい窮状を訴える次のようなものが散見される。「年の暮ちかし、三百二十三人の職工に支払ふ金のともし。うとましき手形支払ふ日はちかししかすがに吾は朝寝なしえず。爪さきの切れし靴下をきづきつつ銀行頭取を口説くかなしさや。うとましくなりぬ手形の二三枚不渡となさむと真面目に思へり。まことに吾を生かさむ事業なりしいないな吾を苦しめしめし…かく苦しく夜さへ眠りえぬ我を猶苦しめむとて金貸せといふ人二三人きたる」^[12]

323人もの従業員の越年資金に加え、軌道敷設等の巨額の設備資金借入れの重圧から不渡も覚悟して夜も眠れぬ年末の日々であったものと推察される。資金調達のためか「僅に残せる郷里の田を売りに行きて」(全集二, p485) 詠んだ短歌もこの頃であった。こうした夕暮の必死の金策の甲斐あって「昭和初期になると〈関東水電〉強石～川又線、〈関東木材〉入川および滝川線が川又の八間橋で連結され、互いに乗り入れが可能になり…さかんに搬出」(村誌, p272) された。川又八間橋～赤沢出合間5.6km の入川線と川又八間橋～豆焼沢5.3km の滝川線の「軌道は二本に分れていて、車の溜り場となり、物資の積み」^[13]下ろしを行い、「軌道によって物資を調達したので、商店はなかったが、川又部落などよりずっと大きくて立派な集落であった」^[14]。豆焼沢への滝川線と赤沢への入川線2本の「軌道利用により利用価値がなくなってしまった」^[15]旧林道の川又～豆焼沢間、川又～胴本小屋沢間は「廃道化した」^[16]ほどであった。「多くの倉庫は入川の谷上にあり、支配人山本琴三郎の住宅も入川の真上にあった。その他、川又及び赤沢谷にも小集落があった。また、製炭の人々の集落は移動したが数戸がまとまって数年間の集落を作っていた」(荒川, p280) とされた。

関東木材合資会社は大正9年3月設立され、本店を前田洋造の自宅である東京市淀橋区西久保三丁目128番地に置き、資本金は20万円、代表社員(無限責任社員)前田洋造の出資額は11.75万円であった。(要S8, p115) 前田洋造の自宅は東京市淀橋区西久保三丁目128番地で、代表社員前田洋造の出資額は資本金の58.75%に相当する117,500円で、残り出資社員が82,500円を出資した^[17]。

昭和13年8月25日秩父を襲った大水害で「本〈大滝〉村創史以来未曾有の大惨害を被るに至」(あゆみ, p95) り、死者28名、建築物は関東木材丸共工場を含め45.5万円の損害を被り、「村道、林道の崩壊 無数」(あゆみ, p96) であった。夕暮は早速昭和13年9月「洪水後の奥秩父を歩く」(年譜、全集五, p410)、「九月、洪水後の奥秩父荒川上流をひとり歩く」(年譜、評伝, p303) が、全集の第五巻「日記」には昭和13年5月5日から14年1月1日まで収録されておらず、全集に関連する記事も見出だせないため、この間の消息は不明である。しかし奥秩父の水害で「関東木材においても工場、住居等流出していちじるしく痛手を被り、自社の軌道保守管理にいたらず、同年同〈関東木材会〉社との協議がととのい、該〈入川軌道線〉軌条は買収され演習林の管理に属することとなった」(演習, p52) 結果、

関東木材の入川軌道を「演習林で買収」（あゆみ、p92）したため、トロッコの管理権が夕暮の手を離れるという重大な出来事が生じている。

10. 前田夕暮の疎開と秩父兵器工業への家業売却

老人強制疎開の命令を受けた夕暮は若狭、近江、郡山、鶴巻、四万温泉等（評伝、p305）疎開先をあれこれ考え抜いた末に昭和20年3月2日交流の長い「奥秩父栃本の太村与一氏の家に一年ほど厄介になる…大村旅館に身を寄せる」（評伝、p261）原案を再考して「入川谷の山林事務所の小舎に半農民として移住するのがよいといふことに気がつく」（評伝、p261）と日記に記した。昭和20年「四月二十七日未明、白日社の留守を小関茂に頼み、妻を伴い池袋より東上線にて疎開先（埼玉県秩父郡大滝村入川山本琴三郎方）に向う。同日大輪に一泊、翌日トロに乗入川谷崖上の小屋に到着」（評伝、p261）とあり、夕暮自身は4月28日「夜来の雨なごりなく晴れて青天朗か、落合まで三軒徒歩、そこからトロに乗る、頗る快適。午後二時前遂に入川谷山本方に到着、崖上の家に旅装を解く、この家は八畳、三室、他に八坪程の物置がついてゐる。入川谷を眼下に眺め展望甚だ佳」（評伝、p261）と記す。

夕暮夫妻がトロに乗車した当時、すわわち昭和19年から20年ごろにかけて、落合まで1日に何便もの定期列車が運行され、関東木材の手で工芸品や木工製品を搬出していたといわれる^[18]。長男の透は「妻と二人老いた身を、馬の索くトロに載せて奥秩父の峡谷深く入り、そこに住む人々と素朴にまじわり」（評伝、p270）詠んだ「黒馬の曳くトロにわが乗るかたはらに妻も乗るなりさ筈を敷きて」「トロ道に蹲りつつ馬糞拾ふ吾をみいでてわが驚かず」（評伝、p268）など、馬車軌道を素材とした夕暮の歌を紹介している。

昭和20年7月17日知人への書簡に「一方会社関係も小生当地に来ると同時に窮境打開 偶然なる機会より軍関係の信用も得て予想せざる有利なる条件にて軍管理工場秩父兵器工業会社（社長は旦那トンネル工事完成者日野原節三 日本鉄道工業（資本金一千万円）の社長に候 秩父兵器は現資本金五百万円）と合併致し今後更に飛躍の計画にて着々として進捗いたしをり候間 左様御安心下され度候 唯小生は名義と地位は関東木材の社長であり 要請せられて秩父兵器の監査役に就任せる…」^[19]、10月5日の書簡にも「ここにきて半月もたたぬまに夢のやうな幸運が待ってをり秩父兵器木材工業会社といふ会社より提携の申込あり（甚だ有利な条件）」（五巻、p204所収）と喜んでいる。8月9日の日記にも「秩父演習林長住田芳太郎、秩父兵器社長日野原節三両氏来訪、山本君を加へ、大に歓談…氏は鉄道工業、日本酸素、日本化生其他諸々の軍需会社の社長であり、重役である」^[20]と記している。9月6日の日記にも「関係会社秩父兵器木材工業は軍管理の軍需工場であったので、停戦協定の調印を契機に平和産業に転換、秩父木材工業と改称の上新発足」（五巻、p204所収）との顛末を記している。

昭和12年には日本自動車道社長となり、昭和18年では鉄道工業常務（帝S18、p192）であった日野原の辣腕について義兄の菅原通済は自らの随筆で「三十五のときに、私の下で四、五年使ってゐた義弟に〈日本自動車道〉社長を譲った。この義弟が日野原（節三）で、会計が藤井（孝）、共に昭電事件の立役者だ」^[21]、「日野原も相当な男で、或一部のものは、あれこそ乱世の英雄として寧ろ感心してる連中もあり、アンチャン仲間には、崇拜してるものすらあるくらゐ」^[22]、「非常識なことをやったり、大風呂敷を掲げるところもある」^[23]とする一方、「帳簿とか数字についてはゼロである。貸借といふことが解らない…もっとも事業家といふものは、数字の解らない方がいいコトもあるので、数字が解ると、大きなことや、思ひきった仕事はできないものだ。だから数字に暗いことは、日野原の欠点であると同時に、彼の長所でもある」^[24]と評している。麻島昭一氏はアメリカ国立公文書館資料^[25]に依拠して「一九年日野原〈節三〉は社長、藤井〈孝〉は取締役として秩父木材〈工業〉に共に入り、専務に昇格した」^[26]とする。麻島氏の閲覧された藤井孝の「聴取書」^[27]によれば、「藤井孝は昭和五年高岡高商を卒業、常盤生命に入社、一一年日本自動車〈道〉経理課長となり、鎌倉山住宅〈地〉の経理課長も兼任、一六年旭日写真工業に転じて支配人、一九年企業整備のため退社、秩父木材〈工業〉に転じて専務」^[28]となった日野原直系の人物である。

西裕之氏によれば、日野原、藤井らが相次いで入社した「秩父兵器木材工業（後の秩父木材工業）が開発に名乗りを上げ、関東木材と秩父木材工業の2社が分け合う形で〈演習林から〉請け負った」（西、p96）から、昭和19～20年時点で両社は完全なライバル企業であった。麻島氏は昭電事件の分析の文脈で「身体頑健、仕事に興味のような日野原は…財界人としてのモラルや識見が不足し、いくら裏工作が当然視される環境でも、非常識な積極さであっ

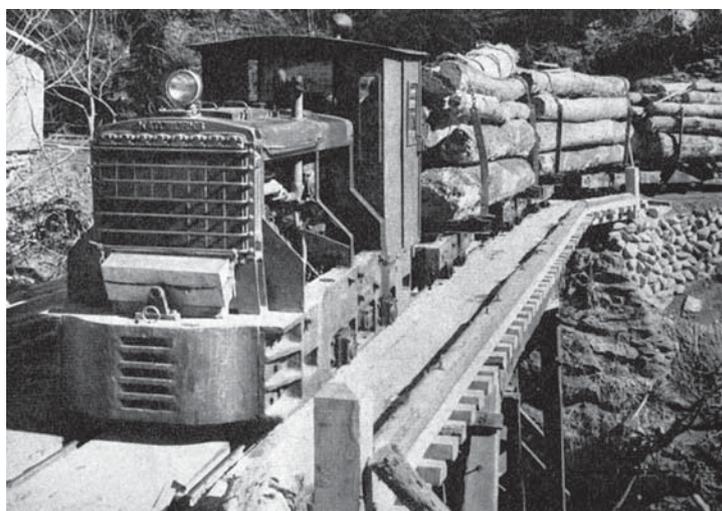
た⁽¹²⁹⁾と評している。義兄の菅原や麻島氏の指摘した日野原の特徴は、筆者の想定する「虚業家」像とも概ね一致するように思われる。昭和20年「七月、演習林長の斡旋により」（評伝、p306）日野原の秩父兵器工業株式会社と前田の関東木材が合併し「名称も秩父木材工業株式会社と改称し」（全集五、p268）た。後発企業社長の日野原は夕暮の疎開を奇貨として、戦時統合を名目とすべく会談に住田演習林長を同席させ、事情に疎い歌人を甘言で弄して自家葉籠中の物としたのであろうか。子育て主眼の「社会企業家」夕暮と、寝技師の日野原とでは勝負は明らかである。夕暮の長男前田透は関東木材の事業は「戦争と共に労力不足から操業できにくくなり、そこを捨値で昭電系の秩父木材兵器工業に買収された、対価として夕暮がもらった株券は敗戦でその会社が解散すると共に紙屑になった」（解説、p570）、「昭和二十年六月昭和電工系秩父兵器木材（日野原節三社長）に併合された。同社は敗戦と共に倒産、夕暮がもらった株券は紙屑となり、父譲りの全資産を失う」（評伝、p297）と繰り返し、繰り返し言のように書いている。前田家側の理解では軍需工場の秩父木材が敗戦と共に倒産となっているが、実は秩父木材工業はその後も存続していて、昭和28年頃には奥秩運輸組合の二瀬～川又間軌道も譲受（西、p97）、奥秩父の軌道群を統合した。その後、西武系列の復興社⁽¹³⁰⁾も演習林の入札に参加、結局昭和32年11月新興勢力の復興社は秩父木材工業を合併し、資本金2,519万円とした。秩父木材工業から復興社が継承した山林事業は西武建設山林部秩父事業所（荒川村白久）となって、引き続き秩父地方の山林を開発し、原木の生産を行った⁽¹³¹⁾。こうして関東木材、秩父木材工業、奥秩運輸組合の敷設ないし運営した奥秩父の軌道群はいずれも西武建設の山林部⁽¹³²⁾に発展的解消し、西武の社紋をつけた内燃機関車が秩父の山中を盛んに運行した。（西、p96）

広瀬平氏の記憶でも「日野原節三が設立した秩父兵器木材に、奥秩運輸組合も身売りした」⁽¹³²⁾結果として西武建設は最終的にかかなりの規模の林用軌道と砂利用軌道をそれぞれ敷設、運行した産業用鉄道の保有企業となった。

〔写真－6〕は昭和35年刊行の写真集に掲載された、秩父の「原生林の木材は林道をすべるように、ふもとへ運ばれる」⁽¹³³⁾と題して、KATO WORKS（加藤製作所）のディーゼル機関車が丸太を満載した3台以上の運材台車を牽引して木製の小橋（場所未詳）を渡る、復興社・西武建設が運行管理を行っていた昭和30年代前半の軌道運材風景である。ちょうどこの頃に二瀬～川又間が廃止されており、川又以西の入川・滝川線の橋の可能性もある。

広瀬平氏によれば川又発電所の建設工事で秩父湖まで軌道を運行してきた復興社・西武建設でもトロッコ輸送では台頭してきたトラック輸送に太刀打ちできず、採算に乗らないとして赤字を理由に廃止を決意し、借用していた軌道敷地を地主に返還したいと申し出て、地元も承諾した由である。

夕暮といい、秩父の農民たちといい、こんな日野原と邂逅して「乱世の英雄として寧ろ感心」⁽¹³⁴⁾したり、「ボロ会社たて直しの名人」⁽¹³⁵⁾と錯覚したとしても無理からぬことでもあろう。恐らくや折からの企業再建整備法に基づく新会社設立スキーム等を巧みに活用するなど役者が数倍も上の日野原に、いいようにしてやられたとしか思われない。昭和21年11月末東京に戻った前田夕暮は疎開で健康を損ね、昭和24年持病の糖尿病が悪化し、昭和26年4月20日69歳で



写真－6 加藤製作所製機関車（昭和34年頃アサヒ写真ブック撮影）

死亡、多磨霊園に葬られた。法号は青天院静観夕暮居士。(評伝, p310) なお製材事業そのものは秩父兵器工業株式会社との提携の後も山本琴三郎が個人経営の有限会社丸共製材所(屋号マルキョーも継承)として継承した⁽¹³⁰⁾。

11. むすびにかえて

演習林入川軌道が一時的ではあるが、奇跡の復活を遂げ、「赤沢取水口補修工事のために再び軌道が使用」⁽¹³¹⁾されたことがある。名取紀之氏が最初に復活情報を「得たのは1982(昭和57)年冬」⁽¹³²⁾であったという。この貴重な情報を間接的に漏れ聞いた筆者は姫川電力⁽¹³³⁾本社土木部に出向き確めた結果「姫川電力としては東大演習林の正式許可を受けて当該軌道を借用し、川又発電所取入口工事の資材運搬に昭和58年4月から使用中である。既に枕木2,000本の取替、橋梁の強化工事等軌道の全面的な改修に相当額を投じた。ディーゼル機関車は地元大滝村の三国建設⁽¹³⁴⁾の保有機を使用した。工事の背景としては姫川電力が国有林を借地して建設した索道をこのほど撤去することになり、当該索道と東大演習林軌道との接続が今後不可能となるため、川又発電所取入口工事を今やっておかないと永久に出来なくなるので、今回着手した」との詳細な説明を受けた。

昭和58年8月8日秩父鉄道の「秩父湖～関所前経由～川俣」バス路線で「栃本」前の広瀬平氏経営民宿「ひろせ」に泊った。翌9日早朝秩父鉄道バスの川俣終点から徒歩で昔関東木材事務所・製材所のあった夕暮キャンプ場を経て「入川軌道改修工事 始点」から現地調査を開始した。矢竹沢までの軌道跡の林道入口には「東京大学秩父演習林」の標識と「注意 この林道は東京大学秩父演習林入川林道です。これより先は車両通行禁止です。駐車禁止 東京大学秩父演習林」との看板が立つ。取水えん堤付近には「川又発水路5号横坑入口」の看板があり、設置者名の「東京電力」部分を上から「姫川電力(株)」に修正している。歩行者に対して「軌道車に注意して下さい」「+歩行者の皆様へご協力をお願い このより入川の上流二・二キロの間土木工事の為軌道車を運行しております。細心の注意を以て運転しておりますが歩行者の皆様におかれてもご注意くださいようご協力お願い申し上げます。運行期間 昭和58年4月1日より9月30日まで 鹿島建設株式会社・三国建設株式会社」と題した注意看板があった。軌道始点の鹿島建設「喫煙所」付近にも「川又発電所増設関連入川軌道改修工事 発注者姫川電力(株) 施工者三国建設(株) 57.128～58.331」の看板が立つ。三国建設の作業員が運転するディーゼル機関車2両(2号車、3号車)が〔写真-7〕のように矢竹沢～小赤沢～取水えん堤の間を資材を満載し往時を偲ばせるかのように盛んに運行していた。2号車には「出張所秩父 機械ディーゼルロコ 業者三国建設 検査日58年4月15日 検査員塩田 運転員正(空欄)、副(空欄) 鹿島建設 No.2」「機関車取扱責任者 正 山中玉吉、副 山中友春」との「使用許可証」が、3号車にも「機関車 No.3 取扱責任者 森下五男 田村守男」の板がそれぞれ貼られていた。

一時的な軌道運行が終了して約31年後、平成26年8月29日筆者は校務出張の合間の寸暇を縫って午前7時30分発の特急「ちちぶ5号」で8時58分西武秩父駅に降り立ち、奥秩父を再訪したが、秩父鉄道バスが秩父市営コミュニティ



写真-7 運行中の三国建設 DL「2号車」(昭和58年8月9日筆者撮影)

バスに代替するなど、地域コミュニティの厳しい現実が眼前に展開していた。[写真-4]に掲げた頌徳碑等を除けば軌道群の痕跡⁽⁴⁾をとどめるものはほとんど残されていない。ただ一つ工事が終了した後、いよいよ完全に廃止されたはずの秩父演習林入川線の廃線跡には使用された軌条が何ゆえにか撤去・回収されることなくそのままの形で現地に放置されている⁽⁴⁾。さらに昭和58年の復活時に製造された2号車はエンジンを取り外された状態で東京大学秩父演習林に保存されている⁽⁴⁾。

昭和58年軌道を復活させ、放置した姫川電力側の当時の真意が果して奈辺にあったにせよ、帝国大学時代とは異なり今や身動き取り難い国立大学法人になり代わり演習林軌道の再現という希有な産業遺産保存活動に結果として多大の貢献をなしたことは認めてしかるべきと考える。そもそも我が国ではこの奥秩父のように軌道が走行可能な状態で相当の距離にわたって残存し、比較的容易な林用手押軌道・林用馬車軌道レベルの再現にとどまらず、手を加えれば走行可能性ある機関車も近傍に保存されているという恵まれた森林鉄道遺産はそう多く残っているわけでない。しかも遠方の台湾、屋久島、津軽、芦生などのように、時間と交通費の要なく、東京・池袋から西武鉄道の豪華な特急車両に乗って合計2時間余で到達可能な緑豊かな森林地帯の中に設備一式が現存するのである。加えて文学・短歌の香り高い前田夕暮の愛した故地が当該軌道の出発点にほど近く、キャンプ場・民宿等の宿泊施設も幾分減少したとはいえ周辺一帯に存在している。しかも、かつて奥秩父一帯の軌道群を運営していた諸企業をルーツとする西武建設⁽⁴⁾という森林鉄道運行実績はもちろん、中古鉄道車両修繕実績をも誇る斯界の名門企業も、秩父の観光振興に格段に熱心な西武鉄道グループの有力な一員として健在である。一時期喧伝された外資による秩父切捨論も現今では考慮するに及ぶまい。

最近の国立歴史民俗博物館フォーラムでも屋久島の森林鉄道便乗風景等⁽⁴⁾が大きく紹介されるなど、全国各地の森林鉄道遺産が観光コンテンツとして相応の評価を受け、地元有志を中心に熱心に保存・啓蒙・発信・活用等を進めている。こうした中、これだけ好条件のそろった奥秩父の草蒸す軌道をあたら朽ち果てさせ、空しく林間に廃絶せしめるのは森林鉄道に非日常の極致を見出だす筆者として心情的に忍び難い。なお未解明の部分が多くの残る拙い本稿ではあるが、奥秩父の軌道群の有する独特の歴史・文化・風土等に由来する観光社会学的な価値⁽⁴⁾を、著名にして探究者の多い「秩父事件」などと同様に広く関係者に少しでもご認識いただき、その保存・活用策等をご考慮賜るの一助となれば幸いである。

注

- (1) 拙稿「観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力—王滝、川上、孀恋の“擬制鉄道”群の観光社会学的考察—」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第21号、平成27年12月参照。
- (2) 原全教授訂「大秩父山岳図」縮尺7.5万分の1、JCC編、昭和8年6月。宮の平（宮ノ平・宮平）は落合の別名（太田巖『奥秩父の伝説と史話』さきたま出版会、昭和58年、p97）。二瀬と強石とはごく近接した集落名。
- (3) 『雑草園日記』『前田夕暮全集 第五巻』、p164所収。本稿では類出資料と会社録等に関して『前田夕暮全集』を単に全集と省略するなど、以下の略号を用いた。西…西裕之『全国森林鉄道』JTBパブリッシング、平成13年、／素描…前田夕暮『素描』昭和15年『前田夕暮全集 第四巻』角川書店、昭和48年、竹内5…竹内昭「関東周辺『林鉄』行脚」名取紀之・滝沢隆久『トワイライトゾーンマニュアル5』ネコ・パブリッシング『レイル・マガジン』平成8年11月、p136～175、竹内7…竹内昭「続・関東周辺『林鉄』行脚」『トワイライトゾーンマニュアル7』平成10年11月、p150～195、竹内10…竹内昭「奥秩父の森林鉄道」『トワイライトゾーンマニュアル10』平成13年10月、p252～272、竹内11…竹内昭「大洞川森林鉄道」『トワイライトゾーンマニュアル11』平成14年9月、p233～238、／評伝…前田透『評伝前田夕暮』昭和54年、桜楓社、／年譜…前田透「年譜」『前田夕暮全集 第五巻』角川書店、昭和48年、／解説…前田透「解説」『前田夕暮全集 第四巻』角川書店、昭和48年、／演習…『東京大学秩父演習林50年誌』昭和41年、／村誌…大滝村誌編さん委員会編『大滝村誌 上巻』秩父市、平成23年、／郡誌…『埼玉県秩父郡誌』秩父郡教育会、大正13年、千秋社復刻、／県史…『新編埼玉県史：別編』第1巻、昭和56年、／大観…江森泰吉『秩父大観』東西時報社、大正2年、／案内…野原剛堂『秩父案内記』時声社、大正14年、／物語…菅原一『秩父物語 附秩父遊覧旅行案内』奥秩父保勝協会、昭和5年、／太田…太田巖『奥秩父の伝説と史話』さきたま出版会、昭和58年、／小森…山中正彦『小森森林軌道 マルキョウが刻んだ生活の軌』平成25年、／昭電…『昭和電工秩父工場六十年史』昭和電工秩父工場、昭和62年、／あゆみ…『あゆみ 上中尾小学校閉校記念誌』大滝村教育委員会、昭和56年、／荒川…『荒川』第3巻、埼玉県、／県文…埼玉県立文書館所蔵文書。／（会社録）諸…牧野元良編『日本全国諸会社役員録』商業興信所、要…『銀行会社要録』東京興信所、帝…『帝国銀行会社要録』帝国興信所、帝信…『帝国信用録』帝国興信所、商…『日本全国商工人名録』日韓…『日韓商工人名録』明治41年、実業興信所、／（新聞）東朝…東京朝日新聞、読売…読売新聞
- (4)(5) 前田夕暮『耕土』昭和21年、『昭和万葉集』巻六、p191～2所収。大輪で一泊した旅館「山麓亭」は昭和7年に秩父鉄道発行『秩父登山案内』で「宿泊…大輪 吉田屋、山麓亭 一泊一、五〇銭 二、〇〇銭位」と紹介。

- (6) 50(54)56(58)59 栃本の「民宿ひろせ」経営者の広瀬平氏(当時68歳)談話。昭和58年8月8日夕刻に聴取した内容の要点を宿泊時に書き取った数枚のメモ(保存)に基づき、帰宅後、公民館等関係機関への問合わせと並行して昭和58年11月頃までに作成した聴取記録(未定稿)に準拠。先代の広瀬角平氏ら住民が「第二の秩父事件」と呼ぶ軌道騒動にも直接参加するなど、当該軌道群との因縁も浅からぬ広瀬家の当主・平氏から拝聴したもので、村誌編纂時に公民館長等にも話された由だが、平成23年刊行の村誌に収録部分を見出だせなかった。逐一録音した訳ではなく、先行研究者の竹内昭氏も危惧されるように「聞き取り調査では思い違いがそのまま記録として残ってしまう」(竹内10, p272)が、このまま貴重な証言が散逸するに忍びず、筆者の文責として本章の随所に織り込んだ。
- (7) 「前田夕暮歌碑記」夕暮キャンプ場。
- (8) 昭和13年8月30日『東京日日新聞』埼玉版(小森, p18)。
- (9) 西裕之『未知なる“森”の軌道をもとめて 全国森林鉄道』JTBパブリッシング、平成13年、同『木曾谷の森林鉄道』ネコ・パブリッシング、平成18年、同『特撰森林鉄道情景』講談社、平成26年ほか鉄道雑誌記事多数。草卓人『鉄道の記憶』桂書房、平成18年、同『富山廃線紀行』桂書房、平成20年ほか、秩父森林鉄道に関する鉄道史研究会例会報告(昭和58年12月11日)あり。筆者との接点に関しては福田行高ほか『鉄道史研究会40年の記録』鉄道史研究会、リーブルテック、平成26年, p7参照。
- (10) 無免許鉄軌道は拙稿「語られざる鉄道史」『大正期鉄道史資料月報』第9号、昭和59年1月、日本経済評論社ほか拙稿参照。
- (11) 埼玉県の普通鉄道に関しては老川慶喜氏の膨大な先行研究の蓄積があり、実に多様な鉄道群が重層的に集積・連携していたことが明らかになっている。(老川慶喜『埼玉の鉄道』埼玉新聞社、昭和57年、同『川越商工会議所と鉄道問題』川越商工会議所、平成7年、同『埼玉鉄道物語 鉄道・地域・経済』日本経済評論社、平成23年ほか論文、自治体史多数)
- (12) 『新編埼玉県史:別編』第1巻、昭和56年, p451。
- (13)(14)(15) 昭和11年11月27日大滝村長磯田正則回答、埼玉県経済部農務課「森林軌道二関スル調査」昭和11年12月24日(県文)。
- (16) 『起債関係調書』昭和8年9月(県文)。
- (17) 「登山家諸氏へ御願ひ」『奥秩父登山案内畧図』秩父鉄道、行田今津印刷所印行(筆者所蔵)。同畧図には二瀬～栃本～川又～ヤタケ沢間の「トロ道」や山梨県側の「重川採石用手押軌道」、長野側の川上林業「林用手押軌道」等も丁寧に描かれている。なお「川又」を「川俣」と標記する文献(演習林関係)も多く本稿では原文通り引用し統一しなかった。
- (18)(19) 『秩父線影森三峯口間延長工事沿革並報告書』昭和5年3月(筆者所蔵)
- (20)(21) 『秩父鉄道五十年史』秩父鉄道、昭和25年, p46, p39。『交通と電気』7巻10号、昭和3年10月, p133。なお恩田睦「戦前期秩父鉄道にみる資金調達と企業者活動」『経営史学』45巻3号、平成22年12月、経営史学会参照。奥地延長の夢は昭和60年ころでも「かねて同(大滝)村が秩父鉄道に要望している三峯山のふもとまでの鉄道延長も、具体化に向けて動き出す公算もある」(S60.2.2日経⑩)との希望的記事もみられた。
- (22) 『埼玉県報』179号、C779(県文)。
- (23) 秩父自動車株式会社は昭和3年5月機業関係者により秩父町大宮に資本金40万円で設立、その後昭和8年7月以降に「株式の買収に奔走し、その過半を獲得した」(『秩父鉄道五十年史』, p39)武蔵野鉄道に系列化された。
- (24) 『秩父写真大鑑 埼玉写真画報第1巻第1号』埼玉写真通信社、昭和2年5月。
- (25) 『秩父の旅』秩父鉄道、昭和初期
- (26) 『武蔵野電車御案内』武蔵野鉄道、昭和10年頃。後版の『武蔵野電車沿線案内』では終点の大輪は落合に変更。
- (27) 『水力発電所データベース』(社)電力土木技術協会。
- (28)(29)(30) 松永安左エ門『山登り』昭和3年, p108~109。川越電気鉄道が大正3年2月神流川水力電気と合併して武蔵水電と改称、さらに大正11年11月帝国電灯(帝電)に合併された。
- (31) 「株式申込証」大正8年4月、関東水電設立書類(県文)。
- (32) 藤山常一は日本窒素肥料常務から明治45年5月退社し、三井合名が設立した電気化学工業常務に就任。
- (33)(34) T10.9.2『帝国興信所内報』①。
- (35)(64) 大村与一「強石川又間軌道之歴史」(あゆみ, p88所収)。
- (36) 「寄付申請書」大正9年11月3日(県文)。
- (37) 「褒賞東京市関東水電株式会社行賞ノ件」大165882(県文)。
- (38) 同様に旧東京電力が地元との間で発電所建設の代償として道路を開削し軌道を敷設した早川軌道の例がある。
- (39) 関東水電後身の社史は『昭和電工秩父工場六十年史』昭和62年。
- (40) 関東水電影森大沼間専用鉄道の後身・昭和電工(株)秩父工場専用軌道については、名取紀之「影森、魔境の残り香」<http://rail.hobidas.com/blog/natori09/archives/2005/11/post-116.html>参照。
- (41) 府県の鉄道軌道監督行政において、「軌道条例ニ依ラサル専用軌道」をどう取扱うべきかという課題が古くから存在した。埼玉県でも鉄軌道を所管する内務部第二課が内務省土木局長、鉄道局長に取扱方を照会・照合する文書が存在する。
- (42) 奥秩父運輸組合時代も二瀬に組合事務所を置いて運行管理したが、竹内氏作成の「二瀬土場略図」(竹内10, p266)によれば二瀬の最盛期には各方面からの3本の索道、1本のインクラインが集中し、「集積した物資を軌道を使って搬出する中継基地」(村誌, p112)だったことが判明する。信和林業など民間6社へ軌道を開放していた遠山森林鉄道の例では「運行管理は営林署が行なっていて、梨元の営林署と電話で連絡をして走らせていた」(『遠山 森林鉄道と山で働いた人々の記録』南信州新聞社出版局、平成16年, p31)という。
- (43) 大正14年12月21日徳川義親侯爵一行は小森川森林軌道の「材木運搬用のトロ五台に分乗して下り」(大正15年2月『主婦之友』、夕暮も滝前分校の「学校の下釣橋人を乗せたトロが幾つもつづいて通る」「汚れた顔の重なりあへる窓の下をトロッコが通る、一つ又一个」(全集二, p499)と常態であった軌道のトロッコ続行運転の様子を詠んでいる。

- (44) 川村組は福井県に本社を置く土木請負業者で、軌道工事にとっての本体に該当する関東水電栃本発電所の土木工事を請負い、さらに地元の安場組、清水組を下請とした(昭電, p10)。関東水電は「軌道の運営を川村組に任せ」(村誌, p150) でいた。
- (45/46) 昭和6年『銀行会社の実質 A編』「ダイヤモンド」臨時増刊、昭和6年4月5日, p191, p189。
- (47) 昭和2年9月20日秩父工区長文書。大正10年10月27日「関東水電株式会社より当〈大滝〉分教場に対し、金一千五百円の寄付申し出」(あゆみ, p54) もあった。
- (48) 昭和2年10月13日大滝社長「河川付替願ノ儀ニ付歎願」(県文)。
- (49/51) 「頌徳碑」(昭和15年11月23日建碑)。なお竹内氏は関東水電との交渉ないし軌道建設の主体として大滝森林組合(竹内10, p261, 262)を挙げるが、管見の限りでは碑文等に当該字句は見当たらず、森林法に準拠して農林省が許可する正式の森林組合と任意組合とでは法制上も差異があり、詳細な検討は今後の課題としたい。
- (52) 『三井事業史本篇 第三巻中』三井文庫、平成6年, p11。
- (53) 今井利喜三郎は埼玉県寄居町の「土着せる豪農にして…同地方著名の旧家」(『代表的日本之人物』中外新聞社、昭和11年, p440) 出身、かつ子夫人も埼玉県の加藤善四郎の妹であり、埼玉県との地縁が濃厚な人物。慶応義塾卒、明治31年三井銀行入行、取締役営業部長を経て大正12年常務、昭和11年会長就任。戦後千代田生命社長、昭和23年8月11日「鎌倉の自宅で死去、七十八歳」(S23.8.14東朝②) 昭和12年三井報恩会が大滝小学校を視察(あゆみ, p95) したのも今井の配慮か。
- (55) 大村家は栃本関の関守の子孫(郡誌, p509) で、大村与一は「山案内人の必要ある方はここに依頼すること」「食糧品 米や味噌の重い主要な食糧品は左記でお求め下さい」(『奥秩父登山案内』秩父鉄道、昭和7年) と登山基地に指定された「一泊 一、三〇銭位」の栃本の旅館主、三井銀行への陳情に参加、奥秩運輸組合関係文書を含む村方文書の所蔵者。大村与一「二瀬川侯間軌道訴訟関係書綴 附強石川又間軌道の歴史」。
- (57) 酒井匡は大正8年6月2日関東水電創立総会で取締役選任(T8.6.3読売③)、大正8年10月24日常務選任(T8.10.26読売③)。
- (60) 『大滝村誌 上巻』は「奥秩“父”運輸組合」を「和解成立直後、村内の軌道全線を経営するために結成された事業団」(村誌, p150) とし、「奥秩父運輸組合」と記する文献(竹内10, p261、岡本憲之「入川森林鉄道」宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩くX』JTBパブリッシング、平成15年, p81) も少なくないが、[写真-4] に示す如く当事者による頌徳碑は「強石川又間軌道ヲ監理経営シノ利益ヲ以テ前記ノ目的達成ヲ期シ、昭和五年十一月奥秩運輸組合ヲ組織」と刻んでおり、当時の地域での通称「奥秩」を冠した奥秩運輸組合が正式名称と考えられ、本稿でも使用した。
- (61) 広瀬氏は同村が関わった訴訟の例として国有林下戻し裁判を話され、昭和21年ころ行政裁判所で千島側が勝訴したため、入手した土地は大滝村が6割、千島が4割を取得、支援者・広瀬角平にも千島は「少ないが…」と2万円持参したが、2千円しか受け取らなかった由である。
- (62) 千島祐三(大滝村麻生)は明治22年8月26日千島義一の弟に生まれ、「青年期より政治産業文化教育の各方面に亘り顕著なる功績を積み」(村誌下, p383)、秩父林業監査役(諸S10下, p9)、秩父林業対策協議会長、勲8等単光旭日章受賞。秩父湖畔の埼玉大学山寮脇に銅像あり。
- (63) 広瀬角平(大滝村栃本)は証言者・広瀬平氏の尊父で荒川興民会代表者(演習, p11)。
- (65) 柿原定吉(秩父町大宮)は「本〈埼玉〉県実業界の五人男」(案内, p61)、秩父林業、秩父鉄道各社長、西武銀行頭取、秩父木材取締役(要T11職上, p6)。
- (66) 松本仙三郎(秩父町大宮)は理事。蚕種製造・ヤマ十(商M31ち, p5)、蚕糸商(日韓下, p34)、山林大地主。
- (67) 井上重一郎(秩父町大宮)は理事、明治31年機業を開業(帝信T14, p1)、秩父林業、西武銀行、武州製氷各取締役、秩父絹織物共同販売監査役(要T11職上, p6)。
- (68) 棚山栄蔵(大滝村大滝)は富山県出身の木材業者、理事、秩父木材乾留取締役(帝T5職, p122)、「大正4年共有林訴訟の原告に参加。大正7年ころ棚山林業は水力を利用した製材を実施中(村誌、写真集, p157)。
- (69/81) 宮本常一、田村善次郎『林道と山村社会』、『宮本常一著作集』第48巻、平成18年, p41。
- (70) 「農務部林務秩父郡秩父町両神施業森林組合設立奨励金交付ノ件」大14936(県文)。
- (71) 「両神山コース」『懸賞当選ハイキングコース』鉄道省, p65~6。ただし『奥秩父登山案内畧図』の中に二瀬~栃本~川又~ヤタケ沢間の「トロ道」を示した秩父鉄道も昭和7年発行の『奥秩父登山案内』などでは両神の場合と異なり登山客の軌道便乗に関して一切記載していない。
- (72) 原全教『奥秩父』朋文堂、昭和8年, p431。
- (73/74) 原全教『奥秩父研究』朋文堂、昭和34年, p324。
- (75/76) 「定款」『起債関係調書』昭和8年9月(県文)。
- (77/78) 「昭和八年度森林組合普通地方資金供給ニ関シ協議ノ件」(県文)
- (79/82) 第一回通常総会「決議録」(県文)。
- (80) 『一九五三年の日本』昭和28年, p53。
- (83/84/85/86/88) 『起債関係調書』昭和8年9月(県文)。
- (87) 「林道開鑿工事計画書」『起債関係調書』昭和8年9月(県文)。
- (89) 昭和11年11月27日大滝村長磯田正則の回答(県文)。
- (90) 木村一夫は大滝村誌編纂委員、三峰区域内の山林所有者
- (91) 「東洋木材会社沿革」(東洋木材HP)によれば昭和23年合資会社東洋製材所が株式会社に改組した東洋木材工業は昭和30年山林部事業として、埼玉県秩父大洞谷共有林並びに大滝村有林約50万石を、10年計画にて伐出開発事業を行うこととなった。

- 92) 横尾吉五郎は夕暮の母イセの妹・高橋コウの嫁ぎ先、「十一屋」(評伝, p14)。
- 93) 大正9年6月28日『官報』第2371号, p759。
- 94) 山中要市(両神村小森)は小森谷集落の有力地主で滝前分教室の新築委員、500円寄付(小森, p85)、昭和3年度所得税21円(西沢栄次郎『埼玉県昭和興信録』昭和4年, p313)
- 95)96)98) 大正7年11月9日付、大正7年11月29日付米田雄郎宛書簡(香川進・佐久間晟『夕暮の書簡 上』秦野市立図書館、平成5年, p17~18所収)。
- 97) マルキョウは「伐採・製材した木材に記す刻印が○に「共」の文字であった」(小森, p1)ことから付いた関東木材会社の通称。
- 99) 五所平助(神田区鍋町)は維新前開業の鯉節鶏卵砂糖商(帝信 T14, p283)、所得税7.97円、営業税19.75円(日韓上, p121)、乾物問屋、煙草元売捌取締役(要 M40役, p431)、東京紙料工業常務、泰和商事監査役(要 T11役下, p47)。なお「若かりし日の映画監督五所平之助がその父の命令でこの事務所に住み込んでいた」(評伝, p191)が、平助次男の五所平之助は生まれは煙草屋で業煙草の仕入先の秦野の「業煙草屋さんと私の家は姻戚関係にもなり、その親類に歌人前田夕暮氏がいて」(五所平之助『わが青春』昭和53年, p106)と前田家との姻戚関係を語り、「私の父は事業好きで、関東木材株式会社という伐木、製材の会社を造った。その社長に夕暮先生が就任されていた」(五所平之助『夕暮先生と私』『詩歌500号記念増刊号』47巻6号、昭和51年5月)と証言する。
- 100) 鉦山や「焼き畑農業」ではないが、同様に依拠する資源が有限な山林業では無限に存続する前提の「継続企業」ではなく、事業地を移した時には「航海完了主義」的な「終山」主義、「巡業完了主義」とでもいうべきか、活動拠点たる「巡業地」「事業地」ごとに一区切りを付け、全事業資産を換価する全体損益計算を行って、旧社を一旦清算・残余財産の分配を完了した上で、新たな出資者を募り新社で他事業地へ巡業・展開していく、負担すべきリスクと分配に与かるべきリターンとの対応関係を、個別のヤマごとに区分して明確にする、いわば「終山」「ご破算」のような会計慣行があったのかも知れない。
- 101) 百瀬忠衛は関東木材合名会社時代の支配人で、召集時の部下だった山本琴三郎をスカウトした。(太田, p134)。
- 102) 堀川源之丞(東京市深川区冬木町)は明治40年開業の材木商(帝信 T14, p55)、正味身代負2,000~3,000円、商内高20,000~35,000円、取引先の信用の程度普通、所得税大正2年度6円(大正2年6月調査、『商工信用録』東京興信所、大正3年, p80)。
- 103) 塚田文之助(東京市本郷区真砂町)は明治41年開業の味噌会社役員(帝信 T14, p173)、「帝都屈指の味噌醸造家として知らる…煙草元売捌…取締役」(『代表的人物及事業』大正2年, p62)、7年前開業の味噌、正味身代未詳、商内高100,000~150,000円、取引先の信用の程度普通、所得税大正2年度27円(大正3年5月調査、『商工信用録』東京興信所、大正3年, p252)。
- 104) 山本琴三郎は群馬県吾妻郡の出身、軍隊時代の上官・百瀬忠衛に招聘され関東木材合資会社支配人(太田, p134)となり、上中尾分校専任委員(あゆみ, p76)等を勤めた。夕暮は昭和元年「奥秩父原生林開発の為に入山…民間稀に観る林業家で…人格資質素樸の為め人望篤く」(『巻末小記』『耕土』昭和21年『前田夕暮全集 第二巻』角川書店、昭和47年, p313所収)と評す。山本琴三郎は戦後死亡、長男山本徳一が相続(評伝, p62)。
- 105)106) 大正8年11月5日付「寄付願」官房部寄附行賞ニ関スル件東京市外大久保町前田洋造行賞ノ件」大15107(県文)。
- 107)108) 「両神山コース」『懸賞当選ハイキングコース』東京鉄道局、昭和12年5月, p65~6。
- 109) 『青天祭』昭和18年、明治美術研究所(全集四巻, p265所収)
- 110)113)114) 清水武甲『秩父学入門：わが愛する風土へ』さきたま出版会、昭和59年, p129~130。
- 111) 原全教『奥秩父 続編』木耳社、昭和16年, p116, p131。
- 112) 「天然更新歌稿」『全集 第二巻』, p486所収。前田洋造(大正9年材木伐採開業)の大正末期の対物信用は「未詳ナルモ判明額」(帝信 符号手引)3万円以上5万円迄、対人信用は普通、年商内高又ハ収入は未詳、盛衰は常態(帝信 T14, p253)。
- 115)116) 原全教『奥秩父研究』朋文堂、昭和34年, p323
- 117) 『銀行会社要録 第三十七版』昭和8年, p115。肩書は「関東木材(名)代表社員」(要 S8 役下, p30)と誤記(ないし改組前の修正モレ)。出資額は評伝, p191の11万1千円に近似。その後『銀行会社要録 第四十一版』(昭和12年、東京)、『銀行会社要録 第四十六版』(昭和16年、東京)に収録なし。なお「昭和10年(1935)頃には関東木材製炭株式会社と商号を変更した」(小森, p8)との説あるが、この関東木材製炭株式会社は昭和16年時点で神田区鍛冶町1-1-2に本店を置き、資本金は6万円(払込済)(要、S16、東京 p276)と本店、資本金とも関東木材合資会社時代とは一致せず、改組の事実は確認できない。
- 118)132)136) 昭和58年8月9日広瀬平氏より聴取。
- 119) 昭和20年7月17日付高橋良蔵宛書簡、五巻, p204所収。
- 120) 「入川谷山荘日記」『前田夕暮全集 第五巻』, p202所収。
- 121)123) 菅原通済『瓢たんなまづ』昭和25年, p81。日野原節三は明治36年山梨に生れ、昭和2年東大卒、千葉天然瓦斯取締役を経て日本自動車道代表取締役、鎌倉山住宅地専務、保工業、千葉天然瓦斯各取締役、第三旭日写真工業監査役、日本特殊鋼材工業、鉄道工業常務、昭和不動産代表取締役、旭日写真工業取締役などを歴任。
- 122)124)134)135) 菅原通済『やまかん鳥』昭和28年, p261, 231。
- 125)127) 「昭和電工株式会社被疑事件記録(東京地方裁判所第一〇刑事部)」文書中の藤井孝「聴取書」。藤井孝(藤沢市鶴沼橋通)は昭和16年では昭和不動産取締役(要 S16役下, p115)。
- 126)128) 麻島昭一『企業再建整備期の昭和電工』学術出版会、平成18年, p162~3。
- 129) 麻島昭一「戦後復興期における昭和電工の経営体制」『専修大学経営学論集』第76号、平成15年3月, p135~6。
- 130) 復興社は昭和24年日本工機株、三浦木工所を吸収合併し、昭和32年11月秩父木材工業を合併し、資本金2,519万円とした。
- 131) 西武建設『会社概要』昭和47年。なお西武鉄道は入川溪谷のパンフレットの中に「川又(徒歩)→入川軌道跡終点」を含む軌道跡のウォーキングコースを都心からの日帰りが可能と推奨している。

- (123) 西武建設山林部現地事務所は入川線、滝川線の分岐点である川又八間橋南西詰に所在、昭和44年時点で加藤製作所製ガソリン機関車を運行。
- (133) 「ふもとの村 盆地の町」の項『アサヒ写真ブック No.101 秩父多摩』朝日新聞社、昭和35年、p12。(場所の明記なし)入川線への数台の機関車導入は戦後秩父木材時代からで「加藤製作所製の4～5tクラスのガソリンおよびディーゼルエンジン車」(竹内10, p263)も配備されていた。
- (137/144) 岡本憲之「入川森林鉄道」宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩くX』JTBパブリッシング、平成15年、p81～82。
- (138) 「入川森林軌道」名取紀之氏のブログ『編集長敬白』。名取氏が昭和58年3月以降“入川通い”をした経緯は名取紀之「つかの間の夏～入川森林鉄道復活の日々～」名取紀之・滝沢隆久『トワイライトゾ～ンマニユアル5』ネコ・パブリッシング、『レイル・マガジン』昭和61年11月号増刊、p150～159に詳しい。
- (139) 姫川電力は昭和54年4月東京電力から川又発電所を譲受した東電グループの受皿企業。
- (140) 三国建設は昭和35年8月20日秩父郡大滝村大字大滝に設立、代表取締役千島正雄、専務取締役千島宏喜、資本金3千万円、主要工事として平成18年秩父演習林入川軌道棧橋他修繕工事ほか(三国建設 HPwww.mikuni-kensetsu.co.jp/)。
- (141) 竹内氏の現地調査では「直接軌道関係の建物として残っているのはこれが唯一のもの」(竹内10, p271)とする「秩父木材のモーターカーの元車庫」(竹内10, p271)などの遺跡が報告されている。
- (142) 竹内氏は「現在も一部軌道が残されているのは歩道としての路盤保持のため」(竹内10, p262)と解する。
- (145) 西武建設のことを広瀬平氏ら地元の方は「西武木材」と通称。
- (146) 平成28年2月20日開催「屋久島の森に眠る人々の記憶」のパンフレットには昭和30年代に粗末な木製車両に鈴なりになった多数の便乗客の貴重な写真が掲載されている。
- (147) 奥秩父の軌道群と殖民軌道との対比など特殊鉄道の本質論や、森林鉄道・特殊鉄道そのものの醸し出す非日常性・虚偽性等については別の機会に譲ることとしたい。本稿では広瀬平氏、西裕之氏、草草人氏、夕暮キャンプ場の黒澤保夫氏、埼玉県立文書館、林野庁図書館など、多数の方々や諸機関のお世話になったほか、もはや深山幽谷に埋もれた廃墟に分け入るだけの能力を喪失し現地の事情に通じ得ない年配の筆者にとっては竹内昭、山中正彦各氏らの長年の丹念な現地調査と近年の成果の公開に負うところが大きく、本稿の随所で参照・引用させて頂いた点に深謝する。長年温めていながら本稿が未だ「研究ノート」の域を脱することができなかったのは、当事者間に争論がある事案に関わらず、後継電力業者の一つ・姫川電力に問い合わせたほかは関東水電サイドの史料・証言が大幅不足しており、その主張を十分反映できていないからでもある。今後は地元国立大学等に移管されたという下級審裁判記録の所在を突き止めるなど、両者の主張を客観的に検証する必要性を痛感している。