

# 民営森林鉄道におけるビジネス・デザインと コミュニティ・デザインの相克

——阿武隈高地の“虚偽鉄道”群を中心として——

小川 功

## Conflict between Business Design and Community Design Concerning Unlicensed Tracks as Forest Private Carrier in the Abukuma Heights

Isao OGAWA

要旨：戦前期の阿武隈高地には政府から許可を得た公共用鉄道ではない多数の虚偽鉄道群があり、多くは木材・薪炭類搬出用の民営林用軌道であった。木製軌道上を人力・馬力で運搬する簡易なトロッコを業者が敷設した例が一般的だが、阿武隈では株式会社形態で沿道の村の出資を受けた新町軌道、双葉軌道や、三井銀行の融資を受けた共栄土地等、ヨリ本格的な設備を有する例も見られた。その背景に国有林下戻訴訟による広大な民有林の出現と地域の財政難が絡み、双方の思惑に様々な齟齬が生じたことを明らかにした。

キーワード：虚偽鉄道、新町軌道、双葉軌道、共栄土地、国有林下戻訴訟

### I. はじめに

本稿で主題とする“虚偽鉄道”<sup>(1)</sup>が群生する特殊地域の一つに広く福島県双葉郡川内村、田村郡小野町、田村市、いわき市等広範囲に跨がる秘境がある。この阿武隈高地<sup>(2)</sup>という大正期には「最も深山の部に属し…終世尽きざるの称ある…豊多にして無尽蔵の状を呈す樹種の主なるものは檜、栲、栗、桜にして繁茂」(案内, p55)し鬱蒼たる暗黒大陸は、こうした豊富な森林資源を活用・搬出するための多種多様な“虚偽鉄道”が簇生する宝庫でもあった。

阿武隈高地への入口・磐越東線小野新町駅に降り立つと駅前に小野篁邸跡の記念碑がある。後述するように真正鉄道にあと一步まで迫った摩訶不思議な“虚偽鉄道”新町軌道が奇しくもあの世とこの世を行き来したとの伝説のある小野篁の邸宅跡と伝わる“虚偽・虚構”に彩られた地を起点として、何処とも知れぬ阿武隈の山奥まで粗末なレールが細々と続いていたことは筆者にはとりわけ興味深い。

また小野町とともに本稿の主題とする隣接の福島県双葉郡川内村は大正期には「有望の薪炭主要生産地なり…終世尽きざるの称ある川内山の伐採に取りかかれる者多く、中には軽便軌道等を敷設し輸送準備に着手したる向もあり」(案内, p55)<sup>(3)</sup>と「四近生産家の意を強ふする」(案内, p58)ほど、「一桃源上下川内は業界に於ける最も好望なる産地の一として衆人の矚目する処」(案内, p44)で、昭和の一時期には他村から羨望の目で見られた「全国でもまれな無税村」(地名, p193)であった。他面で地元の長老ご自身が「山深い阿武隈山地の奥、陸の孤島のような山里であった」(井出, p47)と自認する「交通機関トシテ何等ノ施設ナク頗ル不便ノ地」「山間僻陬ノ地」(県「調査書」、新町)で、「どんな山奥にも歴史はある…三十五年間の山林引戻運動、川内暗黒時代の裏面については忘れ去られ様としている」(井出, p76)とされる暗黒の秘史に彩られた知られざる秘境・桃源郷ともいえよう。

比較的開示されている木戸川沿いの軌道をはじめ、周辺に群生する軌道群の実態は多くが陸地測量部の5万分の1地形図にも概ね記載がなく、なんとも複雑怪奇で沿革も不明箇所が多いが、従前“虚業家”研究を志してきた筆者にはそれ故にこそ見えない部分の解明に学問的意欲をそそられた。

いうまでもなく、当地は3.11の原発被害を被った被災地の外延・周辺に位置し、帰宅困難地域の周辺部のため現地への立入調査等には今なお各種の障害が残存するが、特殊軌道という地域特有の産業遺産の机上調査でも今後の地域再生のための地域資源発掘の一助ともなれば…と考え、とりあえず暫定的に中間的報告を取って行くこととした。なお当該地域に軌道を所有していた共栄土地そのものの経営に関しては、別稿<sup>(4)</sup>を参照されたい。

## II. 先行研究

阿武隈高地には「これだけ狭い範囲に4本もの軌道が集中している様は、なかなか壮観」<sup>(5)</sup>とか「いわき・相双地区にたくさん見られ、常磐線のほぼ各駅から、あぶくま山地の山深くまで分け入る路線が網の目のように張り巡らされていた」<sup>(6)</sup>など軌道網の過密な集積度が注目されている。

「新町軌道」(小野新町～川内村)、私鉄未成線と解された「双葉軌道」に関しても、専門雑誌『日本の廃道』<sup>(7)</sup>に調査報告等がある。

斯界第一の先行研究者・西裕之氏は「磐越東線沿いの民間軌道に共通するのは、鉄レールではなく…木軌道を使用していた路線が多い」(情景, p154)と指摘し、この地域一帯の森林鉄道を古くから調査されてきた竹内昭氏も、①「この地方の林鉄は廃止が早かったものが多く、ほとんど痕跡が残っていない」、②「ここの軌道は終点が田圃の中の農道や人家の外れといった…奇妙な終わり方」(竹内, p199)が特徴と指摘している。

主に福島県を対象として「東北地方における国有林野と山林地主の成立についての追求」(庄司, p66)を行った先行研究によれば、「〈国有林〉下戻し請願に際して控訴資金なく、個人に任じたため、その個人的運動金の支出のためと称して全山野の売却代金の半額を取得…かくて地主的山林所有は民有地や国有地の下戻し、払下げ等を通じて集積をはかった」(庄司, p64)との興味深い指摘がある。筆者の調査した妙見杉の軌道でも引戻し裁判費用捻出のために伐採し鉄道で消費地に運ばなければならない同様な事情があった。

さらに初期の山口弥一郎氏の先行研究では「東北地方希有の村税無徴収の村たる川内村」(山口①, p219)で国有林下戻しという「この異常な刺激が山村生活を如何に変化せしめたか」(山口①, p219)に着目した山村経済地理の論文がある。要約として「此の報告は服部報公会の援助によりて成立せる東北経済地理研究会研究員山口弥一郎氏が主となりて実地踏査せる結果を取り纏めたものである」(山口①, p219)とされ、河原武、猪狩伊助への謝辞がある。要旨として「訴訟は遂に勝訴に帰したが其の報酬として立木の五割が村から持ち去られ、約二五年間に林野は一通伐採を終了する結果となった。急激な森林伐採、搬出等の山の事業が勃興し山の生活者に異常な刺激を与へ…村財政の豊富、遂に村税無徴収の桃源郷と化した」(山口①, p220)と結論、「金主も焼子も殆んど川内村民ではない事で、嘗ては若干金主もあつたが何れも失敗、現在は一、二に止まる。多くは富岡、夜ノ森、川前等の鉄道沿線地域の資本家」(山口③, p335)と指摘する。

## III. 共栄土地・東京木材興業の川前軌道

江戸時代まで地元集落の共有林野であった川前村の民有林は明治初期に所有があいまいという理由で官有地に編入されたため、村民が国有林下戻運動を展開し、大正元年ようやく行政裁判で4,694ヘクタールが共有林として認められた。川前村の工場としては佐藤竹次が明治37年8月創立した佐藤製板所(統計34, p565)などが存在した。大正6年10月磐越東線全線が開通、同時に川前駅も開設され、川前地区の桶売、隣接する川内村南部一帯に広がる民有林の商品価値を高め、東京・阪神等中央の林業資本の注目を浴びた。

折からの大戦景気で木材需要が高まり、価格が高騰するとこれら外部資本の手で盛んに伐採されて木炭や木材として川前駅を経由して中央の消費地に搬出された。木材の大量移出の結果、周囲の村々、とりわけ川前駅周辺に大きな変化をもたらした。川前村の人口も開通前大正3年の2,214人が開通後の大正10年には3,386人に増加した。村民としても山林引き戻しの裁判費用を捻出しなければならないという事情があった。山の木々を伐採して運搬するには、巨額の投資を必要とするため概して資本の乏しい地元民ではとても対応不可能なため、運搬や製材・製炭分野を現実に担ったのは東京・大阪など資本力のある大都市に本拠を構える有力業者ばかりであった。たとえば共栄土地<sup>(8)</sup>は鹿又川沿いに川前駅～萩間の「民営の林用軌道」(竹内, p210)を馬力で開業したが、昭和3年に廃止、「現在は県道287

号上川内川前線となったこの道も、元は共栄土地林用軌道の線路跡<sup>9)</sup>と報告されている。従前の蔵作次郎が「大正七年川内を去った」(通史, p629)直後の大正7年1月東京木材興業(後述)が当地へ進出してきた。蔵作次郎経営の「丸ヨ」を大正7年1月買収・継承したのが「○加」東京木材興業と考えられる。また大正8年4月1日当地とは無縁とも思える共栄土地という神戸の土地会社が唐突に川前村一帯の広大な山林を取得し、以後数年にわたって「福島県石城郡川前村に於ける製材及販売を継続」(T11.5.25③内報)したのであった。ほぼ同じところに同一地域に乗り込んで来た東京木材興業と共栄土地との間にいかなる意思疎通があったのかは未解明だが、東京と神戸に本拠地が離れているとはいえ、ともに業界の有力企業として、以下に見るような現地での役割分担で合意するのは自然な流れと考えられる。

まず東京木材興業株式会社が所有の「○加製材工場」は双葉郡川内村に大正3年10月創立、板を製造していた。(統計35, p597)

東京木材興業は相羽忠次郎ら駿河屋系統を中心に大正7年1月深川区吉水町5に資本金150万円で設立され、遅くとも大正10年以前に福島県石城郡川前村と長野県に工場、栃木県に事務所を置いていた。(帝 T10, p125, 福島 p11) 駿河屋系統の相羽忠次郎は「大正七年一月直営店中心に木場ではじめての『東京木材興業株式会社』を設立し、神戸の宮下木材、能代の秋田木材と共に業界に君臨したのだが、同年秋十月、新潟県高田市の協力工場の落成式に出席…同月二十三日帰らぬ人となった。享年五十一」<sup>10)</sup>

今一人中心人物と目される山上信吉(深川区鶴歩町)はヤマ上印の材木商・栗田屋(日韓上, p386)、栗田屋の家業を同業の西岡、横井、中谷らの仲間と共に大正7年10月資本金75万円の株式会社に法人化したと思われる中外興業常務取締役<sup>11)</sup>東京木材興業専務の横井麿吉は東京・木場の材木商、中外興業取締役で、明治14年横井桐三郎岐阜より上京、東京木場で木材業に携わり、昭和12年食酢專業合資会社を設立し「ヨコ井の酢」横井醸造工業株式会社の創業者でもある<sup>12)</sup>。

常務取締役の中谷保(赤坂区伝馬町)は東京博愛代表取締役、安全自動車専務、中外興業取締役で、21歳で単独渡米、伴新三郎に見込まれ、伴商店支配人に就任、中谷保『米国木材取引案内』を著述、大正7年5月中谷保がアメリカより帰国し、輸入自動車販売の安全自動車を赤坂区溜池町に創立し会長に就任<sup>13)</sup>。

取締役平塚為雄 北豊島郡高田町雑司ヶ谷、大日本農蚕具取締役(要 T11役下, p209)

取締役相羽英治 深川区東平井町(要 T11役下, p72)、駿河屋・相羽忠次郎の関係者か?

監査役塩崎孝平 深川区東仲町(要 T11役下, p182)

監査役笹慶助 大久保百人町、東京博愛、安全自動車各取締役、中谷保の仲間か。

東京木材興業は福島県進出に先立って「大正六年ころに栃木県的那珂川支流木野俣川方面すなわち仙台の塩谷郡塩原村・箒根村地内に属する木ノ俣川流域に進出し、前田俊一に伐採搬出を委任していた」<sup>14)</sup>とある。木ノ俣川での伐採搬出を担った前田俊一の評価として「規律ある業者であったのであろう。戦後の林道工事では考えられないようなしっかりとした護岸工事と橋脚跡が丁寧な仕事振りを物語る」<sup>15)</sup>との好意的観察も存在する。木ノ俣で「丁寧な仕事振り」<sup>16)</sup>を委任した林主たる東京木材興業にも「神戸の宮下木材、能代の秋田木材と共に業界に君臨した」<sup>17)</sup>とか「木場ではじめて」<sup>18)</sup>の新企画といった業界筋の評判もあり、県外資本・不在地主の東京木材興業・共栄土地らの行動を一律に型通り資源収奪の暴挙と切り捨てるのは早計のようである。

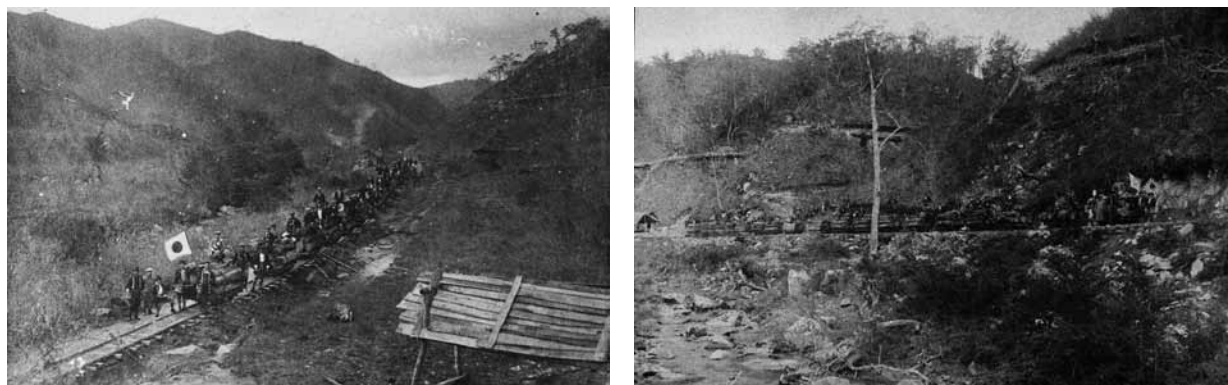
西裕之氏の『特撰 森林鉄道情景』には東京木材興業の山林事業を撮影した古写真4葉が収録されている。斯界の先達たる意欲を有していた同社が株主・関係者・同業に先進的な事業の偉容を誇示するために撮影させた広報用写真<sup>19)</sup>でもあろう。その1枚には「川内山○加第三工場」との看板が写っており、東京木材興業は大正7年以降、川前村と、その奥の川内村一帯の山中に少なくとも3カ所の製材工場を稼働させていたことが判明する。「第三工場は水力だった」(通史, p630)とされる「日本形水車で十馬力」(通史, p629)の第三工場まで、「工場は一・二・三とあり」(通史, p632)、上川内に3工場を設置していた丸ヨ製材所を「○加」がそっくり継承したことが裏付けられたとみてよからう。

東京木材興業が伐採し木材は山奥から麓までの第一段階は橇で運ばれた。続いて共栄土地が三井銀行神戸支店ほかから調達した豊富な資本を投じ、鹿又川に沿って、川内村と接する川前村大字下桶売字【荻】を起点に【志田名】～

【葵平】～【高部】～笹鳴橋（軌道台車の交換場）～字前川原～字向～川前駅の間に軌道を敷設して、人力や馬力による軌道のトロッコで川前駅まで搬出した。（小宅 B, p167。【 】内は5万分の1地形図の地名）

小宅幸一氏のいう「東京木材株式会社（高部地区）など三か所の製材所で加工された」（小宅 B, p167）を東京木材興業第一～第三工場と解すると「福島県石城郡川前村に於ける製材及販売」（T11.5.25③内報）を目的とする川内・川前伐採プロジェクトは東京木材興業が製材、共栄土地が軌道保有・運材をそれぞれ分担する共同事業<sup>(20)</sup>ということになろう。西氏が当該軌道の運営主体に関して、東京木材興業と共栄土地の両説を併記する背景もここにある。

小宅氏が大正10年頃「下葵バス停付近」（小宅 B, p167）と推定された坂を下る森林軌道の初荷風景の[写真-1, 2]<sup>(21)</sup>が残されている。



[写真-1, 2] 沿線の正月の風物詩であった森林軌道の初荷風景（いわき市提供）

正月2日であろうか国旗を先頭に、社名を書いた揃いの法被を着込んだ山男三十余名が数人一組で数本の伐採木材を積載したトロ台車十余両の前で記念撮影しているものと、付近を走行している写真2葉である。おそらく共栄土地から輸送業務を請け負った沿線集落の住民等が大半を占めるのであろう。こうしたトロ輸送を含めて最盛期の大正末期には木材・薪炭関係に従事していた人は約2千人にも達し、川前駅前には従事者を相手の商店が進出し活況を呈したという。

今も〇に通の「丸通」印の社紋がある古い蔵が残り、往時の繁栄を偲ばせている。「丸通」川前運送店、菱川運送店、辰巳屋運輸部（いわき, p527）などが軒を並べた川前駅は大正11年木炭1万7,042t、木材5,790tを発送し、福島運輸事務所管内で貨物収入1位になった日もあったという。大正12年9月の関東大震災で木材需要が生まれ、貨車が不足し、木材を送る川前駅前には大量の木材や木炭が慢性的に滞貨した<sup>(22)</sup>。大正13年ころの薪炭の「包装の点にありては近時著るしく美化し、川前方面の製俵は先進地たる岩手県を凌駕せるの状勢」（案内, p99）と評された。しかし大震災の仮需が消え去ると上記の活況は長続きせず、木材資源の枯渇<sup>(23)</sup>と昭和初期の不況のため川前駅の木材・木炭の取扱量は大きく減少し、森林軌道も昭和3年廃止された。川前軌道の設置主体の共栄土地の昭和2年3月期から昭和3年3月期の決算には「川前残留軌道」勘定が何故かラウンド数字で20,000円計上されている。それ以前の「川前軌道」勘定は約85万円の「土地・山林」勘定に包含されていたと見られる。「残留」<sup>(24)</sup>の意味するところは川前軌道の全区間の萩～川前駅間の大半が昭和2年3月期には既に撤去・売却済みで、ごく一部の区間のみ「残留」していたものと推定される。このころ共栄土地は金融恐慌の中で多額の損失を出し、「所有有価証券ノ一部処分ニ因ル差損ニシテ将来ヨリ多額ノ損失ヲ免レンカ為メシタル結果」（10回報告, p5）と弁明、「当社ハ此間鋭意支出ノ節減ニ努力シ相当額ノ低減ヲ得タ」（11回報告, p5）とリストラの真っ最中であつた。おそらく不採算の川前山林事業についても、将来の「ヨリ多額ノ損失ヲ免レンカ為」撤退を決断、苦し紛れにレール処分益を見込計上したものであろうか。

昭和4年に川前駅から発送された木炭は2,939t（大正11年1万7,042t）、木材は1,848t（大正11年5,790t）にとどまった<sup>(25)</sup>。このためであろうか、昭和4年3月期決算には「川前残留軌道」勘定は見当たらず、昭和3年4月から昭和4年3月の間に残留していた軌道が、決算数値からも姿を消したことが確認できた。貨物量の減少を受けて川前地区の

下桶売字萩から川前駅まで全線の共栄土地「軌道撤去は、昭和3年」(小宅 C, p167) に実施され、線路跡は現在福島県道287号・上川内川前線となっている。

現在紅葉の時期に観光客で賑わう鹿ノ又川渓谷の幅員が狭隘で急傾斜の貧弱な探勝路は共栄土地の軌道跡であり、中程に昭和47年8月竣工の笹鳴橋が架かり、橋の下部には軌道時代の橋台も残り、「笹鳴橋付近に交換場を設けた」(小宅 C, p167) という橋の銘板の名に往時を偲ぶことができる。また探勝路周辺の山林は磐城森林管理署の外門国有林(南部)、鍛冶淵国有林(北部)となっている。探勝路の終点と県道小野四倉線との交差点・柵立(福島県経済連のサイロが残る農協跡廃屋)から川前駅前の通運業者跡地まで台車の自重による走行が出来ず、「馬力に依った」(小宅 C, p167) 平坦な廃止区間は磐越東線に近い水田の中を走行していた模様で、[写真-3]の夏井川の本流に架かる旧橋台と推定される礎石が今に残る唯一の遺跡となっている。



[写真-3] 夏井川橋台(左手の川の中央部、平成29年8月26日筆者撮影)

#### IV. 松永軌道

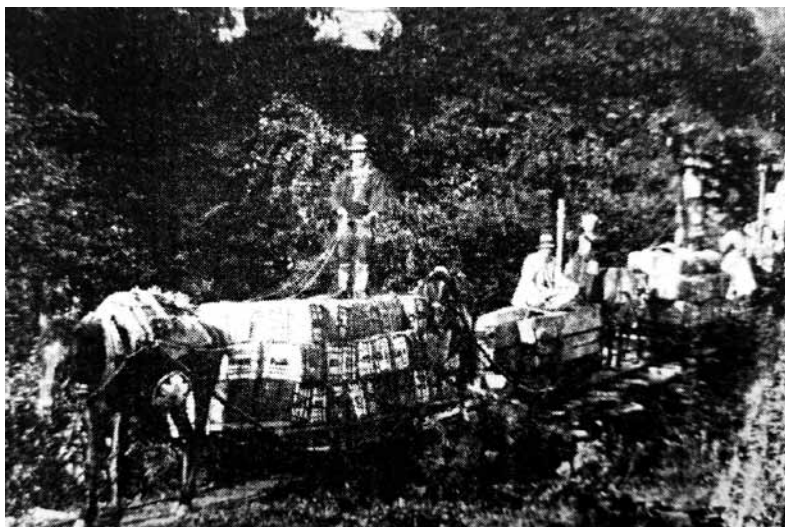
この松永軌道だけは例外的に福島県が経営事業の一般を聞いた貴重な聴取資料が残され、概要はもとより開業日まで判明する希少な事例である。

神俣駅が開業した翌年の大正5年に松永軌道は開設され、レールは木製で動力は馬力、軌間は不明。いわき市川前町の芋島が終点で、周辺の山から牛馬や人力にて集められた薪炭を、軌道沿いに点在する土場で貨車に積み込み、起点・神俣駅の倉庫まで運んでいた。中間土場のうち最大のが入新田にあり中継と呼んでいた。帰路は従業員の生活物資や資材を中継まで運んだが、そこから南には急坂があったため空荷で峠を越えた。(滝根, p415) いわゆる「松永軌道」と称されるものは「○木(マルモク)」印の松永高之助商店が所在する磐越東線神俣駅前を起点として、川内村に隣接する川前村字芋島(現阿武隈高原根本養魚場所在地付近)に達する7哩半で、大正3年磐城炭礦技師・斎藤重四郎の設計、相馬郡石神村の七浦貞助の請負で着工、「工費レール共一哩四千円を要し約三万円にて完成」(優秀, p49)、大正4年12月16日軌道の開通式を行った。(優秀, p49) 開通式には「東京及地方取引先薪炭問屋を甫め郡山、神俣両駅長並に取扱運送店主等を招待」(案内, p59) し、列席した『薪炭新報』記者も「軌道開通祝賀式光景の一端を撮影」(案内, p59) した。

松永商店の薪炭事業の「運搬の経路は二線あって、一つは双葉郡界万太郎山付近より入新田間を橇にて運搬し、入新田、神俣間を軌道に依るものと、他は双葉郡川内村、石城郡川前村の村界、芋島より川前村小白井を経て前記滝根村入新田を経て神俣駅に至る軌道との二種に依つて居る」(優秀, p48) と解説されている。「製炭並に運搬施設の如きは斯業の範となすに足るものある」(優秀, p47) と評された製材製炭業の松永高之助商店主で、滝根村長、田村木炭同業組合長の松永高之助<sup>96)</sup>が敷設した。『炭業界人物誌』は「甫め海岸線原町に起ち店基を此の地に固め丸木印の商標をして都市部に拡め声価を発揚する所ありたりしが、用意の原生林を伐採し尽すと共に早くも率先して神俣駅前に商舗を移し田村郡滝根山の山林一千町歩を領得して製材と製炭の事業を継続し山出搬出機関には私費万金を投して

軽便軌道を敷設し数百の使用人を抱へて業に従ふ」(人物誌, p55~56)と賞賛している。とりわけ「松永商店の幹部にして営業主任渡辺忠三氏を筆頭とし鈴木万之助、佐藤象之助、門馬友太郎、村田丑松」(人物誌, p55)らの「力量に於て澁漉たる数氏」(人物誌, p57)が店名入りの法被を着た集合写真を掲げ、配下の子分が「此の如く結束して店主を慕う…主従の関係常に春の如く其和親誠に羨望に堪へざるものあり」(人物誌, p57)と特筆している。

松永の語る「製炭業者の必須の条件」(優秀, p48)換言すればビジネス・モデルは「運搬方法の如何は其の経済上に大なる関係を有する」(優秀, p48)ので軽便軌道を敷設(案内, p59)して「其の製品を最も迅速に、最も安い運賃を以て運搬」(優秀, p48)することにあつた。すなわち川内村有林など原生林に近い「山間僻遠の処女林を伐採して炭に焼き、それを土櫃又は軌道に依りて運搬し、更に貨車に積んで都会の人の日用に供する」(優秀, p47)というものであつた。大量の木炭を四角の角俵の形で満載した松永商店<sup>27)</sup>の[写真-4]のトロッコが撮影された直後の「昭和初期ころにはいずれの軌道馬車も廃止された」(滝根, p416)ので、往時の盛況を偲ばせる貴重な写真である。



[写真-4] 松永商店敷設の馬車軌道(昭和4年、福島県蔵)

こうした軽便軌道を敷設した「大仕掛」な松永「君の先見ある準備は克く木炭需給の上に至大の効果あり」(人物誌, p56)と評価された。松永の使役する「焼夫」<sup>28)</sup>は昭和初期には45組250人で、「松永氏より食料品なり、日用品なりの供給を受けて生活をし」(優秀, p48)、同じく「運搬夫」は「トロ及馬を財産として所有し運搬料金にて生活し」(優秀, p49)ていた。「大正の中ごろ、炭検査が実施されるようになって」(いわき, p126)、「製炭の検査方法としては、芋島にてトロに積込むとき品種別、数量を事務員が行ひ、神俣にては同業組合の検査員が検査」(優秀, p50)していた。昭和6年の神俣駅発送の木材類は538t、木炭3,076t(小野新町駅発送は4,699t)、薪163tであつた。(統計, p353)

## V. 西岡重好らの丸三軌道・双葉軌道

丸三製材所は双葉郡木戸村に大正4年11月開設、50馬力の水車で1日10時間、年間285日就業して製板を行つた。(統計34, p566, 檜葉, p354)

持主の西岡重好は西岡製材所主、木材業、明治4年8月20日高知県香美郡楠目村に生まれ、明治31年12月父・西岡仲蔵の家督を相続、「同志八十四名と共に福島県下の開墾拓地に従事す。郡山の今日あるは君に拠る処多し…後中央〈外の誤記?〉興業会社を設立して製材及木材販売に従事」(衆, p11)する傍ら、丸三製材所共同出資者、双葉軌道(株)社長、中外興業代表取締役、常磐林業、黒磯銀行、磐越銀行各取締役等を兼ねた。

まず明治44年11月10日下辰山林「四分の権利」の購入者である材木商・西岡重好<sup>29)</sup>、沼田吉雄<sup>30)</sup>を指す「材木商沼田・西岡の両氏立木調査のため本日より十六日まで滞在」<sup>31)</sup>した。大正3年5月以降石川俊<sup>32)</sup>を加えた3人の共同設立した丸三製材所が木戸川沿いの里道の上に許可を得て女平~木戸駅間の木材搬出目的の専用軌道を敷設した。

資料として確認できる最も古いものは大正3年4月27日付の木戸村(現檜葉町)大字上小埜(かみこばな)という

専用軌道沿線の大字の区長が「軽便軌道布設敷地貸付」を許可した区有文書<sup>83</sup>である。沿線の各集落が丸三会社に軌道敷として自己が管轄する里道の使用を各々許可し、大正3年4月末には「已ニ軌道布設アル」各地があったので、丸三軌道は遠からず開通したことが判明する。また丸三会社は大正7年10月8日付で上繁岡区長から井出川の流材許可（植葉2, p350）も得ており、軌道・河川流材を併用して製材事業を営んでいた。

丸三製材所は川内山製材搬出のため川内村地内に軽便軌道を敷設し、下川内の良質な木材を買い上げ、下川内～女平間は木材を川流し式で運び、木戸村女平に設けた工場で製材、製板した後、木戸川に沿って軌道で木戸駅まで製品を運搬した。この時期の伐採は「訴訟費用に当てた所謂第一期伐採」（実態, p32）といわれ、借金返済に追われた無計画な乱伐でもあろう。原始林の大木は次々と裁判費用、村の収入のため切り倒され、森林は荒廃したとされる。

大正11年2月16日の大雨のため発生した木戸川の氾濫と山崩れにより甚大な被害を蒙り、丸三製材所は全滅、同社の川内山製材搬出事業は続行不可能となった。（小宅 C, p14）

木戸川軌道は昭和になって双葉軌道会社に管理され整備されたとの説もあるが、実際はかなり異なるように思われる。富岡「営林署の書類の中に同社の文字が散見できる」とする小宅幸一氏はこの間の事情を「富岡営林署が敷設した軌道は、全くの新設ではなく、既設の双葉軌道会社を何らかの方法で継承した節がある」（小宅 C, p14）と注意深く表現している。

水害の翌年大正12年に双葉軌道株式会社はまず福島県双葉郡木戸村より川内村に通する軽便軌道敷設地総延長約14哩中国有地約8哩の使用許可を昭和8年3月までの貸付期間で農林大臣から得た。（請願）

使用許可を得た後、関東大震災による関係書類の焼失等に起因すると思われる中断の時期を経て、双葉軌道株式会社は余目永綱<sup>84</sup>を創立委員長として正式に発起され、大正14年8月4日川内村議会で村長は「本件ハ公益事業ニシテ開通ノ暁ニハ本村発展上…」（通史, p640）必要として、村による軌道敷設への協賛の重要性を強調している。

双葉軌道の復元による搬出費用の大幅削減は「面積の55%は山林で、鉄道の便はなく、国鉄常磐線富岡駅まで約30KMある」<sup>85</sup>当地での製材業振興に大きく寄与するとの期待からであろうか、大正14年12月25日川内村議会はさる8月4日「村長が提案した双葉軌道会社の株式応募に関し、会社が成立後応募することに決定」（通史, p641）している。このことは大正14年12月25日時点で双葉軌道会社の12月22日付の設立登記の確認が村ではまだ済んでいなかったことが判明する。（官報掲載は大正15年3月30日）双葉軌道株式会社は「福島県双葉郡木戸村ヨリ同郡川田〈内の誤記〉村及石城郡戸渡村地内ニ至ル林産物並ニ副産物払下及売買 前項林産物並ニ副産物ノ運搬 金銭貸付 前項ニ附帯ノ一切ノ業務」<sup>86</sup>を目的として大正14年12月22日、西岡重好の自宅である東京市下谷区池ノ端二十三番地に、資本金16万円で設立された。余目永綱が首謀者として鋭意発起中の双葉軌道が丸三製材所の何らかの権利を引継ぎ、常磐線木戸駅～川内村坂シ内間17哩中約8哩の国有地使用許可を得て、大正末には目下工事中とされた。旧丸三製材所は恐らく主要資産を一瞬に喪失して私的整理（内整理）に追い込まれ、第二会社として双葉軌道が設立されたものと思われる。債権者の一員として内整理に関った余目の役割を仮りに自身が役員の田中木工場の営業種目でもある軌道工事の請負業者等と想定すると、①工事代金の一部を株式で受取り、②大株主として活動した動機が説明しやすい。

軌道敷設の工事契約も請負業者との間で締結され、着工したはずであり、双葉軌道の専用軌道は公式には大正15年現在「常磐線木戸駅ヨリ本〈川内〉村字坂シ内ニ達スル軌道ニシテ延長十七哩ナリ（目下工事中）」<sup>87</sup>という現在進行形の状況であった。通史には木戸川森林鉄道とは別に「現在も草・木の影にそのとおりの〈双葉軌道〉軌道敷の工事あとが残っている」（通史, p641）と記している。

双葉軌道の目的地たる字「坂シ内」は「いわき古道線」と「小野富岡線」との分岐点で、郵便局等のある下川内地区の中心的集落であった。昭和23年時点でも村内大手の丸川林業が「坂シ内」で製材業を経営しており、軌道の完成は村内、とりわけ便益を受ける下川内地区の林業・製材業者の期待を大いに集めていたものと推測される。

しかし公式には目下着々工事中のはずの双葉軌道は実際には株主の「原の菅波長義」の回顧談によれば「山の岸、人足にちょこちょこならすくらの仕事しかなかった」（通史, p641）ため、実態が空虚な双葉軌道の内実<sup>88</sup>が次第に露見し、「同会社ノ工事不成功ノ為昭和五年県知事ニヨリ失効処分ヲ受ケ」（請願）、得ていた国有地使用許可も「其ノ後失効処分ニ遭ヒ事業中絶ノ止ムナキニ至」（請願）った。

川内村が国有林の「引戻しに成功…以来、財政的に恵まれた村となり」<sup>89</sup>川内村は戦前木炭生産量年40万俵で日本

一を標榜した。双葉軌道の首謀者には「希代のサギ師」(通史, p640) との評判もあり、カモとして目を付けられた多数の川内村「下川内の資産家は株と称する資金を…巻きあげられた」(通史, p641) 詐欺事件となった。筆者の想像の域を出ないが、会社が成立し、川内村をはじめ、佐久間直衛、佐久間長造(新町軌道2株主)ら定款上役員となるに必要な持株を有していた有力者をはじめ、「小田代の某家、〇家、坂シ内ではN家」(通史, p641) など川内村下川内の資産家たちがそこそこの株式募集に応じたものと考えられる。すなわち、結果として川内村当局や地元林業関係者の新たな出資は旧丸三製材所の損失補填に費消された可能性がある。

しかし筆者は若干別の可能性を指摘しておきたい。それは双葉軌道の代表取締役が丸三軌道の敷設者・西岡重好その人であったという事実である。通史に盛んに登場する余目は世を憚る西岡のダミーではないかという見立てである。遑ればそもそも国有林下戻訴訟の際の立役者にも西岡の息のかかった弁護士等が含まれており、一連の芝居の主役は実は西岡ではなかったか。なぜなら大正2年に川内村長(甲)と「報酬契約書」を締結した相手方「山林下戻訴訟費弁済人」である「吉田文三外五名」(乙)の内の本田恒虎の正体は材木商西岡重好が原告となって提訴した別の行政裁判において訴訟代理人を務めた弁護士であった<sup>40)</sup>。

西岡が取締役を兼ね、恐らく双葉軌道の資金的背景を期待されていた磐越銀行と黒磯銀行の昭和初期の状況はどうか。まず双葉軌道の取締役を兼ねていた中野甲蔵<sup>41)</sup>が頭取の磐越銀行は「磐越東線開通にちなんでつけられた」<sup>42)</sup>行名が示す如く、新線開通に沸く沿線のバブル気運に乗じて次々と業容を急拡大、先発の磐城銀行、平銀行と「三大銀行の覇を競った」<sup>43)</sup>挙げ句、昭和6年1月15日破産宣告を受け、昭和6年5月4日破産が確定した。(変遷, p234) 同様に黒磯銀行も昭和7年8月銀行業務を廃止、黒磯興業と改称した。(変遷, p234)

また西岡重好が代表取締役を務める子安製材は震災後の復興需要を背景に神奈川県守屋町に進出したものの、仮需が消失し製材工場の全従業員を昭和4年10月9日解雇し労働争議となった。平沼製材が子安製材を買収、昭和5年11月6日株主総会で解散を決議し、森正次郎を清算人に選任した<sup>44)</sup>。

いずれも西岡の深く関与していた銀行・会社の極度の不振・資金難を意味している。とりわけ銀行は広く預金者、日銀、他金融機関等に損失を与えた経営責任を当然に追及されるべき立場にあったため、この頃の西岡の経済活動は極度に制限を余儀なくされたはずである。したがって代表を務める双葉軌道も西岡と信用が連関するためほぼ同時に事実上休眠化せざるを得ない状態に陥っていたものと推定される。

昭和8年議員佐藤庄太郎の紹介で福島県双葉郡川内村長三瓶於免吉<sup>45)</sup>外8名から双葉軌道は実際には着工せず、使用許可も失効となったのを「遺憾トシ新組織ヲ以テ事業ノ貫徹ヲ期スル為之カ使用許可」(請願)されたしとの意見書が議会に提出された。双葉軌道のその後の消息は未詳であるが、恐らく昭和12年春ごろ<sup>46)</sup>任意解散した可能性が高く、東京法務局での調査<sup>47)</sup>からも戦前期での解散が妥当と考えられる。

双葉軌道に代わるべき新会社の発起すら想定していた地元民からの強い請願もあって、昭和8年富岡営林署による森林軌道敷設に至った。この背景として川内村の国有林は「明治の地租改正により、従来村民の共有林であった山林がほとんど官有地とされ、村民は生活の基盤の大半を失った」<sup>48)</sup>歴史的経緯から「所謂軒先官林なる現象が見られ…そのため種々の方法で村民に恩恵を与え」(実態, p43)る鎮撫・懐柔方針であったためか、経営面に問題を抱えていた双葉軌道会社から前橋営林局富岡営林署に移管され、昭和8年木戸貯木場が設置されて、国有軌道となるという経路を辿った。後に富岡営林署から昭和17年木戸営林署が分離独立した際にも木戸「村会議員石川浅次郎(石川材木店二代社長)らの強い交渉が成功」(檜葉2, p419)の要因とされるので、地元の働きかけが奏功したと思われる。昭和8年要部修正測図「川前」には常磐線木戸駅西側から、名古屋谷、大倉平、「成子内から…山裾に沿って敷かれた軌道は…小山地区の山裾を廻って西進」(小宅C, p19)、上小埜、黒石、夫太郎、女平を経て、木戸川に沿って大滝神社付近に達している。昭和23年女平から上小川村(現いわき市小川町)まで軌道が延長された。しかし昭和24年4月実施の川内村での『林業調査実態報告』では調査員の関心外であったためか森林軌道全般について何ら言及なく、したがって丸三製材所、双葉軌道株式会社等に関する情報も残念なことに皆無である。なお双葉軌道の後身とも言うべき官設・木戸川森林鉄道も木材運搬の主力がトラックなどに移行した事などにより昭和36年頃廃止された。



## VI. 新町軌道

大正7年刊の荷主案内は小野新町駅の項で「中には軽便軌道等を敷設し輸送準備に着手したる向もあり」(案内, p55)と速報するが、軌道の詳細不明ながら新町軌道に先駆・先行する軽便軌道計画の存在を示唆している。

### (1) 新町軌道の前身・小白井～木の葉橋間の「(仮称)木の葉軌道」

平成29年8月29日筆者は川内村～小野町間1日2往復の復興支援バス(村民無料)に有料乗車、[写真-5]の下車可能区間の最遠地・木ノ葉橋バス停に下車し、当然徒歩で上川内方面への現地調査を開始した。



[写真-5] 木ノ葉橋バス停 (平成29年8月29日筆者撮影)

昭和13年周辺の開墾地の入移家族を調査した山口弥一郎は「一は会津の奥川村より…一は隣村都路村よりの入移で他は炭焼本業者六、木挽五、木橋挽、馬トロ挽、土木受負、日雇の類」(山口②, p294)と分析、「木葉橋、福沢平の開墾地は比較的新しく、山林軌道の『馬トロ挽』の大正一〇年頃の開墾に始まる」(山口③, p337)と木葉橋の山林軌道は大正10年やはり軌道を有した奥川村等からの馬トロ挽入植に由来する旨指摘する。その大正10年新町軌道は「第一期工事として現在川内村有志の敷設にかかる石城郡川前村大字小白井より川内村の入口木の葉橋間の二哩を買収し…二十哩に延長する計画」<sup>(49)</sup>と報じられた。戦後昭和24年の調査でも「綱木、木ノ葉橋、館屋等」(実態, p44)ではなお「一三組の焼子が賃焼」(実態, p44)中とされた。これら断片情報を総合すれば、多数の焼子、馬トロ挽達を統率する川内村在住の「山師」連がおそらく有力木材商の資金を背景に新町軌道に先行し大正10年ころ自己の支配エリアに開墾させた入植地・木葉橋～小白井間二哩の「木の葉軌道」(仮称)を敷いたことが類推される。この木製軌条、手押しと推測される原始的枠組みを原型として、ヨリ大規模に郡山財界が創設したのが新町軌道という鉄製軌条で機関車導入まで試行した進化形の山林軌道であろう。

### (2) 系譜の連続性ある夏井軌道計画

大正8年ごろ夏井駅～川内村間を「木材・薪炭・石材その他一般貨物の運輸営業の目的」(小野, p684)の夏井軌道が藤田虎三郎<sup>(50)</sup>外13名により計画され(通史, p637)、「村の里道を使わせてほしい」(小野, p684)と夏井村に申し入れた。『小野町史』は夏井軌道と新町軌道との関係には言及しないが、発起人総代藤田虎三郎は新町軌道取締役(當年, p93)に就任した人物であり、例えば夏井軌道案を断念して代替関係にある新町軌道案に合流するなど、両社間には何らかの系譜上の連続性あるものと思われる。新町軌道を歓迎した川内村と異なり既に鉄道駅を有する夏井村会は里道貸付を断るなど、一般軌道でなく公益性に欠ける専用軌道敷設には消極的であった。

### (3) 西山亀太郎らによる新町軌道の設立

大正9年2月(通史, p637)ころから「郷里のために一肌ぬいだ計画」(秘史, p23)として「新町軌道株式会社を創め」(衆S2, p14)社長となった西山亀太郎は16歳の時、「郡山の実業界の重鎮たる橋本万右衛門」(人名, 649)の伊勢万「呉服店の小社員」(衆S2, p14)となり、明治43年夏井川水電専務となり、やがて家業の「呉服糸物商を継ぐ。後旅館業を営み」(衆S2, p14)、地域一の料亭・西田屋の経営者となった。西山の旧主・橋本を領袖とする資本家集団・「匿名組合郡山起業社」(秘史, p14)は「一名株式会社製造社といはれ、ここから産まれた会社」(秘史, p14)の「事業計画や準備費は橋本銀行が一時立替へ」(秘史, p15)、有力な組合員であった西山は新町軌道社長や、グループ企業の持株会社的存在の郡山電炉工業<sup>61)</sup>専務等を兼ねた。西山については今でも「小野の西田屋旅館主で、発電所を造り水電、軌道各社をおこす等、なかなかの事業家」<sup>62)</sup>と伝承されている。

大正10年8月17日川内村会は11代川内村長佐久間直衛<sup>63)</sup>提案の「新町軌道株式応募ノ件を提出、原案三百株を減の二百株にて決定」(通史, p599, p638)、「新町軌道株式会社株式中ニ本村公有林特別会計ヨリ二百株ヲ応スルモノトス」(資料, p876)と決議した。新町軌道は大正9年11月24日<sup>64)</sup>「小野新町ヨリ双葉郡川内村地方ニ至ル軌道ヲ敷設シ其付近ニ包蔵スル林産物外ノ搬出売買並ニ之ニ関スル一切ノ業務」(登記)を目的に郡山市字燧田71に設立、資本金25万円、払込14万円(鉄軌S7, p26)であった。私的輸送を担う専用軌道会社にもかかわらず株主は大正11年11月で102名(十回, p12)と相当数に達した。川内村では村会の承認を得て公金を投じ200株の大株主となり、村長佐久間直衛も設立時から監査役に就任した。(登記)また渡辺博之<sup>65)</sup>、新妻安助<sup>66)</sup>という地域を代表する有力者も設立時から取締役就任するなど、川内村全体として当該計画に前向きであった。当の新妻家から「私の祖父・新妻安助は新町軌道の株主で川内村を代表して渡辺博之とともに取締役に就任した」<sup>67)</sup>との貴重な証言を得た。もし新妻らが(1)の「木の葉軌道」の敷設にも関与していたと仮定すれば、大正10年ころの新町軌道による買収を契機に、新町軌道経営陣に加わったことになろう。設立数年後の大正15年11月末で新妻85株、渡辺70株を保有し(十回, p8~9)、昭和4年3月4日新妻辞任、渡辺解任(登記)まで、両名揃って取締役の座にあった。この直後に新町軌道は会社整理を断行するので、執行部と見解を異にした結果であろう。想像を逞しくすれば、僻陬の地脱却が悲願の川内村サイドは一貫して一般軌道化=旅客営業を志向、それ故にこそ異例の公金投入まで敢行したと見るべきであろうか。なぜなら多分に詐欺的要素を内包する前項の双葉軌道設立にさえも積極的対応を見せてしまう羽目となったからである。

大正12年6月描かれた17哩の線路図<sup>68)</sup>では【小野新町】(「田村郡有数ノ都邑」(調査)で5,951人)駅北西の「新町停留場」(大字矢津作字平館120番地)を起点に「県道川俣小野新町線…延長五百四十間」(答申)の上を丹後坂、大阪橋(仲寺)、滝根村【広瀬】(980人)を経て矢大臣山北麓を新設軌道で走行、川前村【小白井】(196人)を経て鬼城山麓を走り川内村との境界【吉間田】までの第一期線が「工事中」の実線で示されている。点線の「計画中」の第二期線は川内村(5,571人)【木ノ葉橋】、【綱木】、【館屋】、【持留】、【新田】、【子安川】、【上耳瀬】など近世末期に開かれ馬を飼育していた記録もある新田集落群を経て上川内町分の「上川内停留場」に達していた<sup>69)</sup>。

### (4) 新町軌道の専用軌道としての開業

大正7年橋本一派が発起した郡山東部鉄道の場合、「計画の進捗一切は郡山起業社が引受けて、測量、実査等、一通行」(秘史, p142)だったが、新町軌道でも同様な起業方法がとられた可能性がある。川内「村内に密生する国室的原始林を間伐し、これを薪炭又は用材として都会に出すのがその目的で…西山亀太郎社長の下に設立され」(秘史, p148)林産並に鉱産の売買をも営む新町軌道は「薪炭、木材、石材等ノ運搬ノ目的ヲ以テ田村郡小野新町ヨリ双葉郡川内村上川内ニ至ル十五哩四十一鎖余ノ専用軌道ノ敷設ノ許可」<sup>60)</sup>(調査)を福島県から大正12年1月23日(答申)に得て、大正12年2月20日起工式を挙げ(通史, p638)、「新町側ヨリ工事ニ着手」(商事)した。「本軌道ハ…道路ヲ利用スル個所少ク主トシテ国有林地内ニ敷設セムトスルモノ」(知事「具申」、新町)であったが、早速軌道敷確保を始めた。12年9月川内村会は新町軌道へ「用途軌道敷地、期間許可ノ日ヨリ五ヶ年、料金一反歩ニ付年金九円ノ割合」(資料, p877)で上川内字福戸平、字ドロブ、字神揚の各公有林の貸付を許可した。(通史, p638)ただし「民家及私有共ニ公林野ニ火災ヲ起」すことを危惧し許可条件として「車両運転ノ動力ニハ蒸気機関其他火気ノアル諸機関ヲ使用セザルモノトス。之レガ為民家及私有共ニ公林野ニ火災ヲ起シタルトキハ直ニ損害ヲ賠償スルモノトス」(資

料, p877) と注文を付けた。かくして大正13年2月1日専用軌道として「使用開始」(答申)、専用軌道として吉岡田付近までの「川内村界ニ僅ニ達スル区域ノ運転ヲ開始シ集荷ニ努」(商事)め、鉄道省の理解では「第一期線」に相当する「現ニ、内八哩余竣功運転中」(「特許 理由」、新町)であった<sup>61)</sup>。

#### (5) 軌道法上の特許申請

プライベートキャリアーにかかわらず「集荷ニ努」(商事)める異例の営利目的の専用軌道であったが、「経済界ノ不振ト木材木炭ノ低落ニテ予期ノ数量ニ達セザリシ」(十回, p2) 状態で、集荷促進のため「運転営業中…営業成績ノ状態ハ少シク不振ノ現況ニ在ルモ…最終地点即双葉郡川内村下川内字中〈牛が正当〉淵迄延長シ」(調査)、「先ツ一般軌道(貨物ノミ)ニ変更シ常磐線富岡町方面ニ運搬サレツツアル貨物ヲ吸収セン」(「特許 理由」、新町)と考え、専用軌道時代よりも幅広く「軌道沿線付近ノ木戸村戸畑国有林伐採木、及川前村小白井付近、滝根村地方ノ用材薪炭石材及其他雑品ノ移出入」(起業)を見込み、「一般運輸営業開始…以テ…ヨリ以上ノ収益ヲ見ルベキ」(十回, p2)ものも期待し、不特定多数者の輸送を担える軌道法上の特許を「林業開発策トシテ」(商事)大正14年9月22日付で出願した。福島県=内務省側と異なり専用軌道を所管せず、情報を持たぬ鉄道省は「専用軌道ニ関シテ、ソノ目的、経過地、許可年月日並使用開始年月日…ヲ報告相成度」(照会、新町)と要求した。福島県の調査でも「薪炭、木材、石材等多額ノ産物ヲ有スルモ之ガ開拓ノ術ナク地方民モ常ニ渴望サルル処ニシテ本軌道敷設ノ曉ハ運転交通ノ円滑ヲ期シ同地方産業ノ開発上裨益スル甚大ナルヲ認ム」(調査)と評価され、昭和2年12月13日小野新町牛淵~双葉郡川内村上川内字大根森20哩41鎖(33.1km)、2呎6吋、馬力による軌道敷設を特許された。(鉄年, p563)

当初「旅客運送ニ就テハ通行者を調査考案」(起業)し、大正14年9月4日株主総会で定款第二条の目的に「…軌道ヲ敷設シ旅客貨物ノ輸送林野産物ノ売買」と「旅客」を追加した。(登記)大正14年9月22日付特許申請では「軌道ヲ敷設シ旅客貨物ノ輸送林野産物ノ売買」(起業)を目的とし、原動力も「馬力及瓦斯機関車ヲ併用ス」(起業)として許可を見越し、遅くとも大正15年11月期以前に予めメーカー名未詳ながら「瓦斯機関車一両、客車四両」(十回, p3)も購入していた。技術面にうるさい鉄道省から「急勾配線路中ニ屈曲半径小ナル曲線ヲ敷設スルハ危険ナリ相当設計ヲ変更」(「特許申請」、新町)せよと要求されたが、「其後其筋ヨリノ御指示ト研究ノ結果」(訂正)、指示通り「線路ヲ変更スルコト地形上不可能…ヲ以テ貨物ノミノ運搬営業ヲナシ旅客ヲ扱ハザル」(訂正)とし「瓦斯機関車ヲ使用セズ馬力ノミノ原動力ニ変更セム」(訂正)として昭和2年1月25日付で原文から旅客、瓦斯機関車の文字を削除することに変更、県も「地形上本変更ハ…事情不得止モノ」(訂正)と是認した。以上の経緯は小宅幸一氏によれば「当初は蒸気機関車やガソリン機関車による一般営業をもくろんだ」「矢大臣山の北側にある標高差百五十メートルの急勾配を通ることができず、馬を使って上り下りするのがやっとで…設計工作も貧弱で、ついに最期まで営業許可を獲得できず、専用軌道として利用するしかなかった」(小宅C, p168)とされ「当初計画は機関車運転だったが、うまくいかず結局馬トロで搬出」<sup>62)</sup>との証言とも符合する。しかしその後も定款の目的に「旅客、貨物ノ輸送」を掲げ続け、小白井~綱木間など「急勾配ノ箇所其他多少ノ改修ヲ施セバ」(商事)「客車ヲ運転シ一日平均十五人往復運輸スルト見ルモ…難事ナラズト信ズ」(商事)と旅客化の夢を持ち続けた。購入した機関車や客車のその後の消息は未詳ながら、旅客営業への強い執着から見て「遠い昔の思い出…馬ドロに乗った」<sup>63)</sup>との長老証言のように便乗扱で旅客を運んだ可能性も否定出来まい。

昭和2年1月5日田中逸太郎<sup>64)</sup>専務は「会社事業経営困難ノ為メ現状救済ノ趣旨ヲ以テ本村名義ニテ国有林立木売払願提出致度」(資料, p946)旨川内村長宛に願ひ出た。1月10日川内村会は「願出ニ付承認ノ上払下願ヲ提出スルモノトス」(資料, p946)との村長提案を先延しにした。

このように軌道未開業にもかかわらず、「営業軌道運輸、林産物搬出」<sup>65)</sup>を目的とする新町軌道の営業収入は『地方鉄道軌道営業年鑑』掲載の大正14年11月期の第8回以降、第13回まで毎決算期5~6千円計上され、営業費も毎決算期6千円程度計上(當年, p93)され、「使用開始 大正十四年上期」(照会、新町)以降の専用軌道営業が確認できる。その後も昭和4年ころまでに「約二哩ヲ延長シ川内村ノ中心ニ達セシムル」(商事)など、小野新町起点13哩11鎖の大根森まで「漸次線路ヲ延長シ…運転哩約十三哩ニ達シ」(商事)た。しかし昭和3年12月川内村から知事宛県道編入方陳情にも「鉄路富岡駅ヨリ六里、磐越東線小野新町ヨリ五里ヲ離ルル交通不便ノ山村ニテ林産物ハ徒ラニ安価ニ

廉売サル…山間僻陬ノ村民トシテ虐ゲラレ…」(資料, p948) と林産物輸送に一定の役割を果たしたはずの新町軌道の存在を完全に無視していた。

昭和4年ころ既に「繰越損金十一万五千余円ヲ有する」(副申、新町) など業績不振で増資が困難な新町軌道は昭和8年4月15日新町商事への合併を認可され5月15日合併を実施した<sup>66)</sup>。この不思議な合併は同系統の新町商事を資本金8.7万円で設立、新町商事へ吸収した後に新町軌道に改称する変態増資形態をとった苦心の策であり、一部には「資本金七万八千円全払の姉妹会社を起してそれ〈資本不足〉を補ったり」(秘史, p148)、「新設の姉妹会社新町商事…と共力し、営業の挽回に努めた効あって」(秘史, p23)「何とか走って営業してゐる」(秘史, p148) と評価する向も見られた。しかし神俣、富岡両方面から川内村へのバス路線が開設されるなど「近來道路ノ改善ニヨリ自働車業ノ發達進出シ…事業継続ノ見込ナク」(解散届、新町)、昭和9年10月13日解散を決議、昭和10年3月10日解散を実行、手続きに手間取った末、ようやく昭和11年2月19日小野新町～川内村起業廃止を許可され、「川内村地内ハ指定ノ期日マテニ工事施行ノ認可申請ヲ為サルタメ特許ハ孰モ其効力ヲ失ヘリ」(鉄道省、内務省)<sup>67)</sup>と『官報』に掲載された。

「既設線ノ大部分ハ山腹ヲ迂曲シ幅員…現在ノ俣七尺」(「期限伸長願」、新町) との昭和4年5月の申請書の記述と同趣旨の「軌道の廃止後、福島県土木部により県道に編入されたが、幅員狭く川内へバスが入らず困った。滝根の矢大臣付近には狭く、カーブの多い旧道の一部が残っている」<sup>68)</sup>との証言を得て、8月30日現地調査した際の[写真-6]の小白井付近の通行止の町道(右側)は5万分の1陸測地図小野新町(大正15年測量)に記載ないため、新町軌道による新設軌道跡と思われる。



[写真-6] 旧道分岐点(平成29年8月30日筆者撮影)

#### (6) 古参住民からの聞き書き

地域住民並びに社会福祉協議会のご理解・ご協力のお陰で、ご高齢者を含む古参住民数人からお話を拝聴させて頂いた。いずれも軌道と住民との深い関わり、即ち遺跡を含め軌道の存在を認識し、ご本人ではないが先輩たちが軌道の薪炭・木材等の搬出に直接・間接に関わった事実を示唆する貴重な証言であるが、便乗体験は聞けなかった。

①軌道沿線の「館屋集落では昔馬を飼っていて、馬小屋が見られた。古老から昔話としてここは『馬の爪を切る所』だったと教えられたが、薪炭を運搬する馬たちの休憩場所<sup>69)</sup>だったのだろう。私の祖父も炭の運搬中に木櫃の下敷きになって大けがをした。その頃は道幅が約1m位と狭く、車は入れなかったが、私の知っているだけでも何度も拡幅された」(館屋の62歳女性)

②昭和24年調査で川内村内木材9業者の筆頭に挙げられた「元締め」に従属する「シダシ」<sup>70)</sup>相当の上川内・八巻寅之助(実態, p47)に関する情報として「川内村最大手の「山師」八巻(やまき)寅之助(鉄造の父)は多数の「焼子(やきこ)」の面倒を見て薪炭を生産、新町軌道を使って新町の大手薪炭間屋(西田屋=クシダ商店等)へ出荷していた。八巻の(近親者)「梅ちゃん」が西田屋に女中奉公していたなど、八巻と西田屋は深い関係があっ

た。八巻のほか組合もあった。新町軌道での運搬作業に直接従事した馬方のムラジさんはもう死んだ。昭和12年頃までは軌道も動いていたと記憶する。廃止後も道路沿いのあちこちに枕木が残っていた」(80歳と88歳の男性二人の会話を総合)

- ③「新町軌道廃止後の狭い旧道時代の昭和11～12年頃に旧木造橋を相次いでコンクリート橋に改修したが、今も子安川橋、館屋の新妻家付近、不動滝の手前など数カ所旧橋の跡が残っている」(元郵便局員80歳)
- ④「軌道終点の子安川に製材所があった。途中の矢大臣近くの通称『九十九曲り』は旧トロッコ道でひどく狭かったが、トロッコ廃止後道路になって、最初はトラック、省営トラック、次いで国鉄バスへと順次変遷した。地元の有力者・ナノウラ<sup>(7)</sup>が拡幅工事を請け負って、なんとかバスも通れるようにしてくれた」(館屋の87歳男性)
- ⑤「沿線の矢大臣山は遠足でよく遊びに行った景勝地。子供の頃親からここにはケイベンが走っていたのだとよく聞かされた。軌道が小野新町駅を出て街道に出るためカーブしている辺りは、昔は町はずれの寂しい所だったが、大きな道路ができて便利になった」(小野町運転士70歳)
- ⑥「西田屋のある新町郵便局界隈は老舗の商家が連続する戦前の中心街の一等地で、主人の西山亀太郎はエライ人と聞いている。小野出身の有名な作詞家・丘灯志夫の生家でもあり、当地一番の老舗料亭であったが、約20年前に旅館の方は廃業されたようだ」(小野町の旅館小町の湯女将)

## Ⅶ. 先行「馬ドロ」軌道群に関する断片的情報

竹内昭氏によれば、「上小川戸渡より十文字の峠まで…馬車軌道があった」(竹内, p210) 由で、「昭和初期には姿を消し…軌道跡」(竹内, p210) も不明である。戦後川内村役場で林務を担当、森林組合長の秋元卓氏は「あらゆる所に『とろ道』って軌道ですな、これが山さ一杯入ったんです。…それで全部、材木を出して、坂になっとなかなかトロッコが良く来ない所は、馬に引かせて、馬トロッコとってね…丸ヨの印ついたのが、どんどん馬車で出した」(通史, p630) と回顧する。前述した軌道群に先行して蔵や松永のような「山師」が敷設した地元で「馬ドロ」と呼ぶ木製のレールを敷きトロッコを馬に引かせる簡易な作業軌道が以下の「丸ヨ」を始め随所に相当数存在したと思われる。

### (1) 蔵作次郎経営「丸ヨ製材工場」軌道

大正2年5月川内村は「本村大字上川内公有林内ニ存スル、四木買受人蔵作次郎製材運搬ノ為、設置ノ軌道枕木材トシテ…雑木百五十本…之ヲ無償交付スルモノトス。但シ本村権利歩合ニ限ルモノトス」(資料, p817) と四木買受人「蔵作次郎の木材運送のため協力する件」を決めた。後の12年1月制定「公有林野物産売払規定」によれば、川内村は「買受人ノ施シタル公有林内ノ設備ハ其使用ヲ終リ又ハ契約解除ヲ為シタル場合ニ於テ買受人ハ村長ノ指定シタル期間内ニ之ヲ収去シ土地ヲ現状ニ復スヘシ」(資料, p824) と定めており、蔵への厚遇が目立つ。丸ヨ製材工場は川内村に大正3年10月創立、上川内に3工場を設置、松板を製造していた。(統計 T7, p566)

蔵の末女の哀しい記憶では東京引揚後「○ヨの板がでてきたのを見て、母が涙ぐんでいました」(通史, p633) とあり、引揚は甚だ不本意な結末なのかもしれない。丸ヨの取引先、例えば木場の木材商「○加」東京木材興業などが丸ヨの事業を買収・継承したと思われる。

### (2) 四花菱軌道→先崎辰治経営軌道

軌道名の四花菱とは菱形四つを菱形に組み合わせた甲斐の武田氏ゆかりの家紋を意味する。軌道を敷いた「四花菱会社」(優秀, p49) は武田恭作<sup>(7)</sup>の保全会社たる武田合資会社あるいは武田鉦業を母体に大正4年11月浅野財閥系として設立された大日本鉦業(要 T11東京, p138) の屋号・符丁かと思われる。大正9年四花菱会社が滝根村字入新田から神俣駅まで鉄製軌条で軌道を開設し薪炭類を運搬した。同一区間を木製軌条で敷いた前述の松永軌道「もくせん」と区別するため、鉄軌を意味する「金線(かなせん)」(滝根, p415) と呼ばれた。いかなる目的でここに軌道を開設したかは武田の鉦山履歴を見ても判然としない。しかし「吉乃鉦山の鉦石を椿に運び」(史話, p153) 諸鉦山相互間の遣り繰りを巧みに行っていた武田グループ全体の交錯輸送体系の一環として精錬・坑木等に必要の鉦山用木材・薪炭類の移出が当地で必要であったのであろう。不況が深刻化する昭和3年9月重複投資を整理すべく、平行線・松永

軌道「入新田、神俣間2哩半は…土地の経済を計る目的を以て此の分は後者（武田）の専属経営に委ね…軌道使用料は入新田、神俣間は一俵に付一錢二厘を四花菱会社に支払」（優良, p49）うことに変更した。同軌道は「後に神俣の先崎辰治氏に経営が譲渡された」（滝根, p415）という。

## VIII. むすびにかえて

普遍的な官営でなく例外的に民営形態の森林鉄道が存在する背景としては、①国有林が相対的に少ない。②民間の山林資本家が存在しない新規参入。③相当の山林規模がある。④軌道を敷設してまで、開発を急ぐ切迫した事情がある。これらの諸条件が充足される地域としては、旧藩の山林政策等により国有林が皆無に近かった徳島県などがある。また明治期に国有林下戻し行政裁判に勝訴した地域が一挙に広大な山林を獲得できた反面、巨額の訴訟費用の返済に追われ、川内村のように「引渡日より一〇年間に其伐採、運搬を終る」（山口①, p226）必要上、獲得した権利をやむなく村外・他県の山林資本家等に短期間に転売せざるを得ない事例も少なくない。

筆者は輸送量が乏しく本来成立し得ないはずの民営森林鉄道が例外的に成立した地域（恩賜林の山梨県を含む）には、国有林下戻し等に伴う早期伐採・皆伐<sup>(73)</sup>という特殊要因が介在したが多かったのではなかろうかと考える。現時点での仮説として東京等の域外山林資本家が原材料・中間生産物の確保上、広範囲な民有林を実質的に支配することを目論み、国有林下戻しを熱望する地域社会に行政裁判費用を高利で貸し付けたか…というシナリオである。勝訴する確率は不確実で、敗訴すれば貸金は回収不能になるから、勝訴を冒険的に期待する典型的なリスク・マネーである。しかし投機的山林資本家は過去の国有林下戻し行政訴訟の多数の判決内容等を熟知し、事前に詳細な現地調査を実施するから勝訴確率をある程度予測できよう。かつ貸金を勝訴で獲得する広大な山林の林業権益で回収するエクイティ・キッカー<sup>(74)</sup>条項を貸付の大前提としていた。しかもこの種の資本家は集団を形成し、入手した林業権益を活用し伐採、運搬<sup>(75)</sup>、製材、加工、移出、卸・小売り等の全過程を巧みに連携・分担する総合的大規模山林開発の資本力、技術、ノウハウ等を有していたのか…と模式的に想定してみた。

筆者は国有林下戻し訴訟等で民有林になった地域において巨額の訴訟費用返済の重圧の下で資源収奪型の乱伐を可能とする下部構造として粗雑で極端に低規格の簡易な臨時的設備たる作業軌道タイプが希求され、主に有力木材商の如き中央資本等、域外業者により好況期に雨後の筍の如く随所に速成されたものの、大戦景気が終息し反動恐慌・金融恐慌に突入したとたん、木材価格の急落・採算割れ・連鎖倒産等を背景にバタバタと一斉に休廃止・撤去された結果、上記のような現象形態が生じたものかと考えている。軌道群の大半は農家・林業家の共同利用施設や臨時的・仮設的作業軌道レベルの“虚偽鉄道”にすぎず、概して短命の故に地図に収録<sup>(76)</sup>される機会も乏しいが、株式会社の形態をとって、地元町村の出資まで受けたり、中には知事限りで認可（ないし黙認）する「軌道条例ニ依ラサル軌道」、「専用軌道」、軌道法の特許申請、軌道として工事を完成させ、真正鉄道一步手前までこぎ着けたものまで実に多種多様な事例が存在する。

“真正鉄道”にあと一步まで肉薄した真正度の高い順に並べてみると、①“真正鉄道”として完成目前で息絶え、開業に至らなかった未成鉄道・「常業軌道」<sup>(77)</sup>。②“真正鉄道”の仲間入りを目指しつつも、鉄道省の特許条件がクリアできず未開業線に終わったものの、資本金25万円、株主数100名余、距離十数哩、機関車1、客車4両を保有する堂々たる“虚偽鉄道”の「新町軌道」。③有名財界人が社長となり、三井銀行等の大手行から融資を受けた中央資本の土地会社が敷設した林用軌道・「共栄土地」。④財界巨頭とも姻戚関係ある著名な鉱山技術者が敷設した本来鉱山鉄道のはずの林用軌道・「四花菱軌道」。⑤数百人ものヤキコを使役した「大山師」が豪快に個人で敷設した「松永軌道」「蔵作次郎軌道」など。⑥名称をはじめ殆ど何も情報のないまま空しく散った“木の葉”同然の「（仮称）木の葉軌道」ほか多数の異なるタイプの存在が確認できた。

もちろん最後の⑥のようなタイプの情報のない“虚偽鉄道”はさらに調査を継続していけば、この暗黒大陸の奥まった深部にまだまだ幾つか潜み隠れている可能性<sup>(78)</sup>が高い。設置者たる製材・薪炭業者サイドでは単なる仮設の運搬装置としてビジネス・デザインしたが、林地の価値増加・雇用機会の創出等の軌道の恩恵をそれなりに期待した地域コミュニティでは、里道の使用許可は勿論、公私両面での株式募集に応じたり、一部では役員にまでも就任し、経営に参画するなど、当然コミュニティ・デザインに組み込むべき社会的共通資本と見做していた。こうしたビジネス・

デザインとコミュニティ・デザインとの間の軋轢・相克問題を今回取り上げようと試行錯誤した。しかし大正後期・昭和初期の敷設時期から90年近い歳月の経過の中で、日々風雨に曝される遺跡・痕跡の風化・消失、軌道で生計を立て、日々見聞きしていた人々の住む沿道集落の過疎・高齢化、誇るべき山村文化としての森林鉄道財への無関心ないし非継承傾向、現地への立入調査を阻む公共交通機関網の途絶・崩壊、野獣・猛獣等の跳梁跋扈、さらに当地特有の事情として近年の原発問題等の特殊阻害要因が山積している。さりながら“卒業論文”提出時期が迫って来た筆者には上記の諸障害を刎ね除けるだけの物心両面での持ち合わせを欠くのが実情である。かような与件の中で、なんとか現地の一端を見て、軌道の存在を鮮明に記憶されていた数人の証言<sup>79)</sup>を得ることができたのは困憊中の筆者を証言者の集まる場所まで送り届けて下さるなど川内村住民各位のご好意の御陰であり証言者各位ともども厚く御礼申し上げたい。

## 注

- (1) 一般的な用語の専用軌道は「軌道法」第一条第二項により開業した「一般交通ノ用ニ供セサル軌道」（軌道法第一条第二項）を指す。郡山地方の企業興亡を回顧した橘輝政は「いつしか、幽霊のやうに鉄道計画は消え失せた」（秘史, p143）「敷設認許を得ながら、泡沫と消え失せた鉄道」（秘史, p146）である未成鉄道を「幽霊鉄道会社」（秘史, p141）と呼び数社も紹介しているが、筆者の用いる虚偽鉄道、真正鉄道の意味・実例等に関しては拙著『非日常の観光社会学』日本経済評論社、平成29年, p414以下参照。本来的に“虚偽鉄道”の専用軌道たる新町軌道の実像を見誤り、皮相的に正規の軌道としての真正鉄道の範疇だけで捉えたと、『地方鉄道軌道営業年鑑』でも「未開業線 小野新町川内村」（當年, p93）となり、「大正九年十二月に…創立され…線路が昭和七年に完成し、木材その他の輸送を開始し…将来が期待されたが…昭和九年末には閉鎖」（小野, p796）という甚だ滑稽な非合理的経営行動に映ってしまう。
- (2) 阿武隈山地または阿武隈高原への入口・玉山鉱泉に筆者は昭和56年5月23日～24日八茎鉱山や福島臨海鉄道を訪れた際一泊した程度の経験しかなく、震災後になお有形無形の規制・障壁が残る奥深い地に本格的に立入ったのは今回が初。
- (3) 『全国薪炭主要生産地荷主案内誌』（薪炭新報社、大正7年）を単に案内と略したように、頻出する主要な文献・資料は以下の略称を使用した。

### 【先行研究・地域研究等】

秘史…橘輝政『郡山財界秘史』文献協会、昭和7年、山口①～③…山口弥一郎「阿武隈山地に於ける縁故下戻の公有林に依存する山村の経済地理 福島県双葉郡川内村（其一）～（其三）」『地学雑誌』50巻5～7号、昭和13年、実態…『林業調査実態報告 川内村』昭和24年4月実施、庄司…庄司吉之助『福島県山林原野解放運動史』昭和41年, p64、小宅A…小宅幸一「ゆもとの軌道」うえいぶ編集委員会編『うえいぶ』うえいぶの会、20号、平成8年1月、小宅B…おやけこういち「いわきの森林鉄道」『うえいぶ』いわき地域学会、平成元年7月、小宅C…小宅幸一『常磐地方の鉄道』私家版、昭和62年、竹内…竹内昭「南東北“林鉄”行脚」『トワイライトゾーンMANUAL6』平成9年、TUKA…TUKA「新町軌道（前・後編）」「双葉軌道」『日本の廃道（ORJ）The Obsolete Road in Japan』第40～41号、平成21年8～9月（「バックナンバー CD集 vol.1」収録）。

### 【自治体史・地域資料】

通史…『川内村史 第1巻（通史篇）』平成4年、資料…『川内村史 第2巻（資料篇）』平成2年、民俗…『川内村史 第3巻（民俗篇）』昭和63年、小野…『小野町史 通史編』平成4年、小野民…『小野町史 民俗編』昭和60年、いわき…『いわき市史第三巻 近代1』平成5年、民俗…『いわき市史第七巻（民俗）』昭和47年、常葉…『常葉町史』昭和49年、滝根…『滝根町史第三巻民俗編』昭和63年、楢葉2…『楢葉町史 第二巻 通史編下』平成7年、楢葉資…『楢葉町史 第三巻 近代・現代資料編』昭和60年、統計書…『福島県統計書』大正7年3月～、政治家…太田源次郎『福島県の政治家』帝都日日新聞福島支局、昭和11年、井出…井出正人『満天星』私家版、平成4年、地名…『日本歴史地名大系第七巻 福島県の地名』平凡社、平成5年。

### 【林業・鉱山・鉄道】

案内…『全国薪炭主要生産地荷主案内誌』薪炭新報社、大正7年、人物誌…『炭業界人物誌』薪炭新報社、大正10年、民間…『民間製材工場一覧』大正12年11月現在、薪炭…『全国薪炭主要生産地荷主案内誌』薪炭新報社、大正15年、優良…「第九 田村郡滝根村神俣地方に於ける製炭事業と運搬施設の状況」『福島県の優良林業 第二輯』昭和4年、鉄年…『帝国鉄道年鑑』鉄道同志会、昭和4年、當年…『地方鉄道軌道営業年鑑』鉄道同志会、昭和4年、鉄軌…『地方鉄道軌道一覧』鉄道同志会、昭和7年、風土記…仙台鉱山監督局編『東北鉱山風土記』東北活版社、昭和17年、史話…渡辺万次郎『鉱山史話東北編』ラテイス社、昭和43年。

【新聞・会社録】大毎…大阪毎日新聞、大朝…大阪朝日新聞、東朝…東京朝日新聞、内報…『帝国興信所内報』帝国興信所、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、日韓…『日韓商工人名録』実業興信所、人名…『大正人名辞典』大正7年、通覧…農商務省編『会社通覧』大正10年、衆…『大衆人事録 昭和三年版』、変遷…『本邦銀行変遷史』銀行図書館、平成10年。

### 【資料】

新町…『鉄道省文書 新町商事（元新町軌道）特許』昭和2～8年、国立公文書館、3B-13-798。さらに当該簿冊中の個別文書の略称（十回…『第十回事業報告書』新町軌道、大正15年11月、申請…『軌道特許申請書』昭和2年、起業…「起業目論見書」、調査…福島県「調査書」、答申…福島県「答申書」昭和2年1月25日付、訂正…「訂正願」昭和2年1月25日付、特許…「軌道敷設特許ノ件」、合併…「新町商事会社ト合併ノ件」昭和8年、商事…『新町商事株式会社目論見説明書』新町商事、昭和8年）。

失効…『鉄道省文書 新町商事 巻二』昭和8年、国立公文書館、3A-22-1-51。さらに当該簿冊中の個別文書の略称（登記…商業登記

- 簿謄本)。報告…共栄土地『事業報告書』、請願…請願文書表第2097号「軌道敷設に要する国有地使用許可に関する請願」(『請願建議関係文書』「議院回付請願書類原議(十六)」F389429)。
- (4) 拙稿「不在地主による遠隔地山林開発と森林鉄道―津軽・平内町～小湊駅間の共栄土地専用軌道を中心に―」『彦根論叢』第415号、平成30年3月参照。
- (5) 「松永軌道・四ツ花軌道」(kaido.the-orj.org/rail/matul.htm)
- (6) 「さすらいのアルバム 軽便鉄道の電車 | さすらいのタマネギ ハム式ブログ」(ameblo.jp/444144414441/entry-11303338682.html2012/07/15)
- (7) tuka「新町軌道(前・後編)」『日本の廃道(ORJ) The Obsolete Road in Japan』第40～41号、平成21年8～9月(「バックナンバーCD集 vol.1」収録)。
- (8) 共栄土地については注(1)前掲書で「非公然性の高い不良債権の受皿会社の臭いもする」として「大正バブル期の山林投資の失敗といった不良債権を材木を換価して回収するための受皿会社の可能性」(前掲書、p217)を指摘した。謎解きは注(4)の拙稿参照。
- (9) 「夏井川の利水1」(<http://www42.tok2.com/home/kaidoweb/2800/nat1.htm>)
- (10)(17)(18) 秋永芳郎『江戸東京木場の歴史』新人物往来社、昭和50年、p131
- (11) 「山上信吉君は同区鶴歩町に斯業を営み屋号を「栗田屋」と称し…国税六百余円を納む」(『大正人名辞典』大正7年、p1544)。
- (12) 「ヨコ井の酢」HP (<https://yokoi-vinegar.co.jp/company>)。
- (13) 「中谷保 安全自動車(株)社長、東京木材興業、伴商店各(株)取締役、日本製材所(資)代表、中谷鉄工所主、赤坂、伝馬…」(『現代紳士録』中央探偵局、昭和3年、p408)。
- (14)(15)(16) 「現在此の方面に於て事業をなすものは仙台前田俊一にして、林主たる東京木材興業株式会社と十五ヶ年間継続事業の約定にて立木を買受け、大正六年より着手しケヤキ及針葉樹全部の伐採搬出をなす」(『栃木県那須郡誌』那須郡教育会、大正13年、千秋社復刻)。「木ノ俣川の軌道跡に関する考察」([http://forester.at.webry.info/200808/article\\_11.html](http://forester.at.webry.info/200808/article_11.html))
- (19) 同種の絵葉書を与志本合資も発行している。
- (20) 宮崎県米良の銀鏡軌道のような周辺権利者共同出資による組合形態もあり得よう。
- (21) 赤塚三佐男氏撮影・提供写真をいわき市で撮影された原版を今回ご提供頂いた。なお写真-1は平成26年11月26日市公式 Facebook 投稿『いわき市役所』([www.city.iwaki.lg.jp/www/sp/contents/1455184074136/index.html](http://www.city.iwaki.lg.jp/www/sp/contents/1455184074136/index.html))で Web 公開中。初荷は「トロッコに太鼓をのせて打ち鳴らし、ミカンを撤ながら下って」(滝根、p416)いく正月行事であった。
- (22) 「川前駅は停滞木炭で山を為し…四里の山道を越え小川郷迄搬出する始末で、運賃は1俵から13銭も取られるので、自然木炭の値も高騰…平町の木炭商等は大地震を当て込んでドシドシ買入れた木炭が貨車不廻りのために、そのまま倉庫の中に取めて置く」(大正13年2月『常磐毎日新聞』)状態であった。
- (23) 「川前方面は平郡線の開通以来、森林乱伐の弊に陥り、徒らに幼樹年木に至る迄伐採して植林を顧みないため、一帯の木炭生産地は最早官国有林を除いて全くハゲ山となった処もある」(大正13年10月『常磐毎日新聞』)
- (24) 「主要な山林の伐採が終了」(小宅C、p167)したのに伴い近々の廃止を前提に「取替法」等による簿価でなく、鉄材としてのレール処分見積価格を計上したのか。
- (25) 昭和6年の川前駅発送の木材類1,187t、木炭4,426t、薪10t。(県統計書、p353)
- (26) 松永高之助は滝根村長から福島県議当選、「松永氏の如き軽便軌道の布設全く成り向後六ヶ年間機築製炭し得べき薪炭林の蓄積あり、神俣駅より年産額概算二十萬千六百俵を移出しつつある其約半額は氏の投出に係る…松永高之助商店の製炭製材事業 海岸線原の町に商舗を構え多年製炭の業にありて躍進の歩を進めつつ来りし松永高之助氏は、磐越東線の開通せられしと共に神俣駅前に商舗を構え、同地滝根山林実測一千町歩を領得し駅を距る七哩の道程に軽便軌道を敷設し、大仕掛に製炭製材事業を開始」(案内、p59)。「県南に於ける木炭王と称せられてゐる大木炭商で、相馬郡原ノ町から身を起し…斯界の成功者…立志伝中の人…自分の事業は賢息が引受けてゐる…所属政友会、住所田村郡滝根村、職業木炭商、年齢六十七歳」(政治家、p8)
- (27) 筆者の質問に対し関係者から「話のわかる者は…死亡してます」(平成29年8月23日付筆者宛私信)とのご返事を頂き、筆者の調査が遅きに失したことを悟った。
- (28) 焼夫・ヤキコのうち外来の「渡り焼き子」は「山に居小屋を作り、女房子供を連れて来て」「本業として、一年中炭を焼いて、生活している人」(いわき、p127)を指す。なお山口の調査した「木橋挽、馬トロ挽」(山口②、p294)と軌道との関係については「馬力、運搬方ハ馬車人夫ガ請負ヒ居ル制度ニシテ、彼等ハ百姓仕事ノ傍、運搬ニ従事」(拙稿「真正鉄道と虚偽鉄道との混然一体性―世界遺産の地を走る富士軌道の非公然部分を中心に―」本誌第二号)した富士軌道の事例も参考となろう。
- (29) 川内村が訴訟の際に資金を仰いだ「東京池端に住む西岡信剛なる者」(実態、p34)は昭和24年聞きの際の西岡重好との間違いかと推定される。
- (30) 沼田吉雄(茨城県多賀郡松原分村大字高萩)は材木商(通史、p633)、銚田銀行、日本看板塗工各取締役(帝 T15職、p109)。
- (31) 『川内村国有林野引戻し運動史』川内村、平成6年、p572。
- (32) 石川俊(茨城県多賀郡国分村金沢)は慶応3年生、現常陸太田市出身、小学校教員を経て石川家に婿入り、材木商(通史、p633)。
- (33) 「軽便軌道布設敷地貸付ノ件。丸三会社ニ於テ川内山製材搬出ノ為メ、本村地内ニ軽便軌道布設ニ対シ、敷地貸付ノ儀五十石岩吉ヨリ申出ニ付、大字有字袖山川原地内(及字センペイ共有地)ハ無料貸付スルモノトス。軌道布設ニ対シ大字ノ公益公益ヲ害スルコトナキヲ期センガ為メ委員ヲ挙ゲ、已ニ軌道布設アル各地ノ視察ヲ遂ケ、猶大字下小嶋山田岡へ交渉シ、一致ノ方針ヲ以テ会社へ交渉スルモノトス。大正三年四月二十七日区長蛭田公」『自大正三年至昭和三十四年 議事録綴』(檔案資、p949)
- (34) 余目永綱(旭川市三条)は双葉軌道代表取締役のほか、大正9年5月自宅に設立した「鉱石土砂採掘販売」の北日本工業代表取締役、



- 「製材業、下駄棒、建築請負」の(株)田中木工場(旭川市一条通)監査役を兼ねた。(帝 T15職、p206)
- 35(39/48) 『角川日本地名大辞典』昭和56年、p1192。伐採のため山林労働者が川内村に移住、彼らを対象とする商家も増え、「丸三時代」と称される村の繁栄が出現し、昭和2年村有林の利益増大で全国にも希な村税廃止を行い「無税 川内村」の名が広く知られた。
- 36) 大正15年3月30日『官報 第四〇七七号』、p798。「双葉軌道株式会社 下谷区池之端七軒町二三設立 大正十四年十二月 総株数八千株 資本金(払込済)160,000代 西岡重好、締 滝上若市郎、菅波甚之助(双葉郡、新町軌道10株主)、西岡政男、中野甲蔵、監 和田松蔵、松木正、弘田知己」(帝 S11、p330)。取締役の西岡政男(福島県石城郡鮫川村)は植田駅前の「木炭木材商」(案内、p49)、中野商事代表取締役、常磐林業取締役(帝 T15職、p16)で、西岡重好の「養子政男(明治二四・一) 西岡製材所勤務」(衆二、p12)。監査役の弘田知己も西岡重好の四女の夫で「母の甥」(衆二、p12)。
- 37) 『川内村郷土誌』川内村教育委員会、昭和60年、p15。
- 38) 同様な詐欺的私鉄の実例は拙稿「遊覧鉄道発起の虚構性—八幡電気軌道の観光社会学的考察」『彦根論叢』第410号、平成28年12月参照。
- 40) 本田恒虎は額田村生まれ、東京帝大法科卒業後検事となり、東京市疑獄事件等に関与。また「五名」(乙)の内の沼田平治も吉田文三の在朝時の知人である「当時在朝の名士進歩党の沼田弁護士」(案内、p45)であるが、丸三組共同出資者・沼田吉雄(高萩)との関係は未詳。
- 41) 中野甲蔵(平町)は「石城郡実業界の重鎮…磐城銀行の行員から一躍して磐城銀行を創立し、これが頭取として活動し、其の他各方面の事業に関係…親分肌の所有り」(黒沢常葉『石城郡郷土大観』、p198)と評された。中野商事の持主か?
- 42(43) 斎藤伊知郎『懐郷無限 いわきの歴史』昭和53年、p206。西岡は長らく取締役を兼ね、一時期頭取(帝 T15職、p76)にも就任した。
- 44) 『安田倉庫七十五年史』平成6年、p31、由井常彦『安田財閥』昭和61年、p340。
- 45) 三瓶於兎吉(下川内字熊ノ坪、明治9年12月生れ)13代川内村長は新町軌道を推進した佐久間直衛11代川内村長の次々代村長として村政百年の計として植林運動を開始した人物で新町軌道2株主。
- 46) 『帝国銀行会社要録25版』昭和12年に記載ない。同様に『銀行会社要録40版』昭和11年に「双葉軌道株式会社下谷区池ノ端七軒二三資本金(払込済)…160,000(東京、p251)とあり、翌41版昭和12年の総索引に「東京、p268」とあるが本文に記載ない。11年8月下旬『帝国銀行会社要録24版』編集時には存在したが、12年4月20日『銀行会社要録41版』締切寸前に本文から削除すべき事態が生じたか。
- 47) 筆者は平成29年6月7日東京法務局台東出張所に双葉軌道閉鎖登記簿謄本交付を申請したが、登記官から「記載のもの見当たりません」との返答を得た。簿冊保存期間満了による廃棄、あるいは他管内へ転出、改称等の理由により同出張所保管の索引に双葉軌道の名がない由。なお福島県統計書記載の商業会社にも双葉軌道の名がなく福島県への転出もなしか。
- 49) T10.2, 11『福島民報』、通史、p638所収。
- 50) 藤田虎三郎は田村郡小野新町、夏井軌道発起人、新町軌道取締役(要 T11、役下、p6)150株主(十回、p10)。なお昭和24年調査で上岡村の同名者は2.3町の山林所有者(実態、p32)。
- 51) 「東北電化より収受する賃貸料により寝食ひ」(秘史、p26)で「繁栄を誇った」(秘史、p27)郡山電炉工業は豪快に「他会社の株式所有」(秘史、p27)を行い、新町軌道の30%1,503株の筆頭株主となった。
- 52(57/62) 元川内村議・新妻一浩氏(76歳)談、平成29年8月28日15時聴取。
- 53) 佐久間直衛は村長退任後の13年10月31日監査役辞任。
- 54) 内部資料にも「大正十年十二月創立」(商事)とあり、大正10年12月18日設立(小野、p684)説も有力。おそらく川内村の(現物?)出資を商法上の制約から設立時としたい思惑からの操作か。
- 55) 渡辺博之(上川内字中島)は双葉産馬組合幹部として「早くから川内のリーダー」(通史、p682)格、佐久間直衛村長の下で助役、村議を経て昭和10~14年16代川内村長。
- 56) 新妻安助(上川内字瀬耳上)は大正14年より村議、「初代議長でもあり村政の大ベテラン」(通史、p998)、昭和30~34年22代川内村長。
- 58) 大正12年6月「新町軌道株式会社線路一覧図」『第三回事業報告書 新町軌道株式会社』添付(小野、p687所収)。【 】内は5万分の1地形図の地名。
- 59) 沿道人口は特許申請時(新町)。なお大正15年9月特許申請時の第一期線13哩70鎖は小野新町~小安川で、第二期線6哩50鎖は小安川~牛淵であったが、「川内に向かう軌道敷の工事は進まず」(通史、p639)未完成に終わった。第一期線終点の小(=子)安川は綱木の北西約1哩の大根森停留所(川内村大字上川内字大根森70番地)と同一と推測される製材所も置かれた集落で、陸測5万「川前」(昭和8年要部修正)でも「林用馬車軌道」と付記された「小鉄道 一軌」の記号が子安川橋の手前で途切れており、ここで河川上の舟・筏に積替えたことがうかがえる。(第二期線終点の原文の牛淵を誤で中淵と誤読か。)
- 60) いかなる規則での許可かは未詳。例えば大宮製材所所属の木材運搬専用軌道の場合は静岡県知事が「大正十年八月十五日及大正十三年六月六日(静岡)県土木工事取締規則ニ依り木材運搬専用軌道トシテ許可」(昭和13年8月9日付静岡県知事「回答」『鉄道省文書 富士軌道 巻二』)された。
- 61) 但し小野、p686では新町~川内村上川内間27.3kmが竣工と不一致。
- 63) 座談会での川内村猪狩助役の新町軌道への便乗を意味する「馬ドロに乗ったのは、わしが最後」(『川内村史第一巻通史篇付録』平成4年3月、p12)との証言。なお新町軌道廃止後も橋本捨五郎氏によれば福島県の玉ノ井、浪江各森林鉄道と共に、新町軌道に該当する「双葉郡川内村新田~田村郡小野町(国鉄磐越東線小野新町駅)…間に第二次世界大戦後もしばらく(馬車鉄道が)運行されていたが、私鉄としての記録はない。これは、伐採された材木運搬用、つまり森林鉄道として利用されていたためと思われる。というものの、住民の利便を計るため、帰り(上り)の空車には勿論、荷物の少ない時は行き(下り)の時でも人を乗せていた」(「最後の馬車鉄道」『馬車鉄道こぼれ話5』www//https://plazarakuten.co.jp/qiriya/diary/?Page Id=1&ctgy=33)との通説をくつがえす未確認情報もある。
- 64) 田中逸太郎(東京府荏原郡)は330株主、池田工業取締役、後に新町商事発起人総代。

- (65) 昭和6年の小野新町駅発送の木材類は4,754t、木炭4,699t、薪1,153tであった。(県統計書、p353)
- (66) 大山秀雄・壺田修『鉄道監督法規論』春秋社、昭和10年、巻末付録第34表。
- (67) 昭和11年2月27日『官報』第2744号、p715。
- (68) 矢大臣山北麓の狭隘区間の線路付替は「地形ノ關係上施行困難…道路ヨリ甚タシク遠サカリ為ニ最モ出荷多キ区間…貨物ハ軌道ヲ利用スルヲ得ス、木材ノ如キハ絶対ニ搬出ノ途ナキニ至リ」(「伸長願」、新町)と国有林が多い地区での林鉄作業軌道の機能を有した。
- (69) 座談会で猪狩寿氏は「馬ドロ」の運搬に関して「割山という所が休憩所になって…浜のほうから入って、割山の方から帰る。川内では、割山で荷物をあげる」(前掲付録、p12)と馬方が上下二隊に分れ割山で物資を中継したと証言する。
- (70) 松永高之助や西田屋クラスの「元締め」の「下に下請け生産者ともいうべきシダシ(仕出し)」がいて「賃焼きの『焼き子』は、この仕出しと炭を取り引きした」(滝根、p368)という重層構造であった。
- (71) 「やり手」の材木商・佐藤シヨウスケの屋号、瀬耳上に道路開削を記念する碑がある由(未見)で、当該区間の木材搬出にも関わった人物か。類似名に石神村の請負業・七浦貞助や滝根の松永商店の大正期幹部佐藤象之助(人物誌、p57)もあるも異同未詳。
- (72) 武田恭作は藤田鹿三郎の女婿、東京帝大を卒業、小坂鉱山所長となり、38年独立して武田鉱業本店を創設、椿、加納、吉乃の諸鉱山や増田水力電気を経営した。(風土記、p350、人名、p688)。大日本鉱業は大正11年現在筆頭株主の浅野総一郎が10万株中の52,156株を占め、吉乃、八盛、木友等の鉱山を所有していた。(要 T11、p138)
- (73) 山梨県当局の営利主義的皆伐方針に『奥秩父』著者原全教が批判。
- (74) エクイティキッカー(Equity Kicker)とは「貸し手が事業遂行に伴う利益の一部を享受する金融的な仕組み」(『ケンブリッジビジネス英語辞典』ケンブリッジ大学出版 <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/>)をいう。回収可能性が低い投資案件の売行を改善するため、投資家も持分所有価値増価に参加できるオプションを投資家誘因の甘味料として添付することで、通常利息以上のハイ・リターンを得られるよう仕組むもの。通常の貸付と比べ回収可能性は低いが、期待利回りは高くなる。
- (75) 阿武隈高地にハイリスク志向の山林資本家集団の介入ありとせば、同地域に数多く点在する木製レールを含む簡易な軌道群の摩訶不思議なる存立基盤をある程度まで説明できるのではなかろうか。
- (76) 軌道法上の軌道であれば陸測5万にも記され、県統計書等にも軌道の概要等が載りほぼ判明するが、県所管の専用軌道は県統計書にも登場せず、正体の判じ難い謎のレールとなる。陸地測量部として情報の一括入手容易な官設森林鉄道が作業軌道等を除き原則記載されるのに対し、情報の乏しい民設の能登谷製材所専用軌道(注4)の拙稿参照)が野辺地(大正3年測量、14年鉄道補入)に記されるのは例外的かもしれない。
- (77) 常業軌道は資金難で工事業者に融通を乞い、敷設中の軌条・枕木を売渡した結果、昭和6年末完成目前に軌条・枕木を欠き開業出来ず、昭和7年7月営業開始の見込なく解散(『内務省文書 福島 常業軌道一』大正12年)、昭和8年7月1日「軌道起業廃止ノ件…許可セリ(鉄道省、内務省)」(昭和8年7月5日『官報』第1952号、p105)。
- (78) 大正期の民間製材所の内部資料「軌道運材原簿」等が林業家古文書として現存する「永田神童子山製材所軌道」のような希有な事例が当地でも発見され、解明が進展することを祈りたい。
- (79) 証言者の住居、年齢、職歴等の個人情報保護に鑑み、個々の氏名は同意を得た場合を除き、以下にご尊名のみ列記させて頂いた。新妻一浩、坪井清次、新妻蔵稔、猪狩安久、猪狩一夫、宗像りつ子、中野貞元の各位(敬称略)