

皆さん。こんにちは。文化財課の児玉です。

つい先日、私が仕事をしている青森市役所柳川庁舎の敷地で 400 本をこえる鉄道レールを当課のスタッフが見つけてくれました。これらのレールは、敷地やテニスコートのフェンス、照明器具の柱の一部として再利用されており、JR 在来線など他のレールと比べると細くて軽いものであることが一目でわかります。



テニスコートのフェンスとして使われているレール

さて、このレールの正体ですが、ほとんどが幅約 6 センチメートル、1 メートルあたり 9 キログラムのものであることから、津軽森林鉄道（明治 43 年〈1910〉～昭和 42 年〈1967〉まで運行）のレールとみて間違いなさそうです。ちなみに、JR 在来線のレールは 1 メートルあたり 50 キログラムとなっています。

また、津軽森林鉄道のレールは、76.2 センチメートルゲージ（左右のレールの間隔）が採用され、これによって国内にある国有林の森林鉄道がこのゲージに統一されるなど、津軽森林鉄道の建設技術は、その後の森林鉄道建設の手本とされました。現在の JR 在来線（106.7 センチメートルゲージ）と比較して狭くなっており、そのため速度は低く、車両も小型のものが使用されていました。

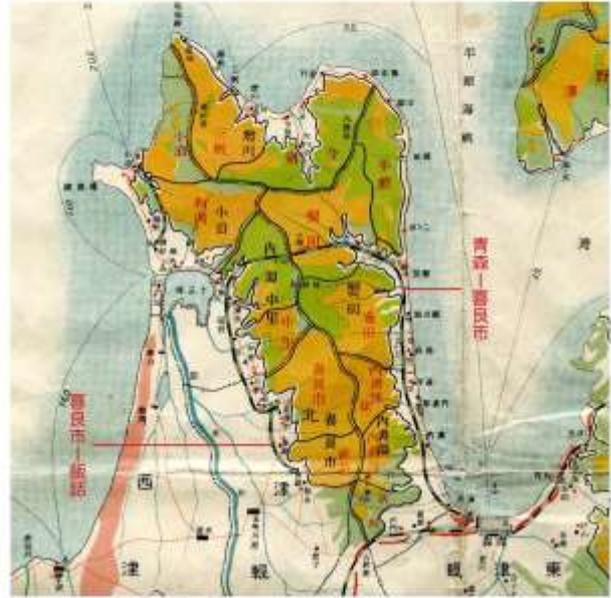
ところで、津軽森林鉄道の建設に当たっては、当初は「石川越計画線」と「六郎越計画線」の二案が検討されました。石川越計画線は、明治 38 年 7 月に行われた調査により立案された計画で、内真部海岸から内真部山国有林を通り、金木署管内喜良市山国有林を経て、喜良市貯木場から中里に至る路線 32 キロメートル（支線含む）の計画です。一方、六郎越計画線は、明治 39 年 5 月に行われた調査により立案され、青森貯木場（現青森市役所柳川庁舎周辺）を起点に蓬田方面を北上しながら、蟹田署管内小国国有林を貫通して、中里署管内の内潟から、喜良市貯木場及び飯詰に至る本線約 75 キロメートルの計画です。

以上の二案について、利用区域の拡大と運搬能力を主眼に検討した結果、「六郎越計画線」が採用となりました。その後、明治 39 年 11 月に着工し、わずか 3 年で全線（67.2 キロメートル）を明治 42 年 11 月に完成させ、翌 43 年 5 月に運転が開始されました。なお、飯詰までの路線については、伐採量の少なさなどから実現せず、縮小変更されています。



当初計画（石川越計画線）

明治 33 年発行「大日本帝国 予察東北部地形図」に計画線を追記



変更計画（六郎越計画線）

※本図には、建設が中止となった喜良市 - 飯詰間の路線が記載されている。

明治 43 年発行「青森大林区管内森林分布図」に追記
(青森大林区国有林経営一斑 付図)

「石川越計画線」と「六郎越計画線」