

民設森林軌道を敷設した 山林資本家

福川＝木村両家による宮崎県下での
森林投資を中心に

小川功

Isao Ogawa

跡見学園女子大学 / 教授
滋賀大学 / 名誉教授

I はじめに

廃藩時の均分政策や明治期以降の官有林下戻し等の経緯により民有林が多いため官設森林鉄道網が乏しく、結果として民設森林軌道が異常に発達した地域として山梨、静岡、徳島各県、秩父等と共に宮崎県西諸県郡・児湯郡がある。後者、即ち隔絶・隠田性の高い米良荘は米良神楽など固有の民俗行事が伝承される地域の一つである。南朝の忠臣・名門菊池一族が戦国期一族間の不和から、一部が「難を山中に避け、球磨川を遡り、深山幽谷を跋涉して…西米良に入った」¹⁾(戦史, p242)と伝わる米良・菊池氏の故地で、中心集落の銀鏡、村所等は旧居城、人名・地名も菊池の歴史に由来する「村民の菊池氏への尊崇のほど」(原田, p119)が窺える。民有林が大半を占めるこの地に谷口善吉(後述)ら地元山林業者が最初の森林軌道を敷設した。遅れて山林を開発した資本家集団が静岡県の有力山林地主の連合であった。中核の福川＝木村両家は宮崎県下の福川林業、木村林業各軌道、奈良県下の山五林業の軌道等の民設森林軌道²⁾(林鉄)を敷設、他に銀鏡軌道、栗平施業土工森林組合軌道、俵松木材拓殖³⁾軌道等にも関係を有した。合計数本の軌道の

1) 本稿では香春建一『大西郷突圍戦史』(改造社、昭和12年)を単に戦史と略したように、主要な引用文献について以下の略号を使用した。

(基本文献) 鉄文…「銀鏡組合軌道特許ノ件」鉄道省監督局、大正15年3月4日、『鉄道省文書』、内文…「銀鏡軌道一 宮崎」『内務省文書 公文類纂 大正十五年 土木門』、還暦…谷口善吉編『還暦記念』谷口善吉、昭和8年、戦史…香春建一『大西郷突圍戦史』改造社、昭和12年、和解…宮崎地方裁判所竹田博吉裁判長「和解調書」昭和16年7月28日付、西米良…『西米良村史』昭和48年、中武…中武雅周『ふるさとの記 米良の荘』昭和38年、原田…原田種夫『一ッ瀬ダムとその周辺』九州電力企画、昭和38年、命脈…浜砂次雄『銀鏡川筋の命脈銀鏡軌道』『郷土誌東米良』東米良郷土誌編さん委員会、平成元年、p386～390、橋本…橋本正夫『汽車・水車・渡し舟』平成5年、廃線…宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩く JTBキャンブックス』10巻、JTBパブリッシング、平成15年。／(新聞・雑誌)東朝…東京朝日新聞、時事…時事新

運営に深く関わった林業家であり、林鉄を建設した山林資本家の代表例に相応しいと考える。三井物産、王子製紙などの巨大資本を別格とすれば、中規模以下の民間林業者が複数の林鉄を敷設した例は与志本合資⁴⁾など極めてまれではなかろうか。また木村林業、銀鏡軌道、日向軌道3線で「三塚から杉安までの40kmを越す馬車軌道ルート」(廃線, p216)を構成した林鉄ネットワークも筆者の研究対象たる「虚偽鉄道」でも例外的存在なので、本稿の主題として取り上げた。

II 福川忠平(福川林業)

1. 福川泉吾・忠平父子

福川忠平(静岡県周知郡森町/芝区高輪南、林業)は「故福川泉吾氏ノ長男ニシテ資性温良度量寛宏ニシテ義侠的行動ニ富ム。氏ハ商業家にして…明治四十五年二月泉吾氏病没後忠平氏之ヲ継承」⁵⁾、「先代泉吾林業に成功して産を積み当主亦商才に富み全国各地に於て林業を經營するのみならず最近に至りて船舶を手に入れて奇利を博せりと称せら」⁶⁾れ、大連港に福川汽船合名会社の名義で3,261総トン1隻を保有するなど大正5年時点で山林、株券、船舶等の「資産は全国各地

に散在せる為め評価に困難にして小は百万円より大は七百万円等の説あり今暫く三百万円以上と掲記」⁷⁾された「木材成金」・「静岡の船成金」⁸⁾等と称された。明治後期には大日本製糖監査役となり、東洋製糖監査役を兼ね、「台湾に行きて、其状況を視察」(M42.11.3 東朝④)、義兄・磯村音介は「福川をして窃に之<東糖株>を買収」(M42.11.3 東朝④)させた結果、多額の「預け合株」(M42.5.14 東朝④)を行うなど日糖事件に連座、執行猶予判決に「福川恒川等の恩典連中が喜び禁ぜず」(M42.12.7 東朝⑤)と報じられた。その後大正期の関係事業は福川汽船、福川商事、福川林業、入山採炭、国光印刷、セミ肥料、(株)俵松商店、朝鮮電気鉄道等の多数にのぼった。

福川忠平の父・泉吾は「同地にて豪商の聞え高き」(M26.5.13 読売②)古着太物商、森銀行頭取、「製茶業に従事し又巨利を得…山林の培植に志し商利の余贏を以て年々幾多の山地を購入」⁹⁾、「未開の山林を開拓し杉、松等を植林せること年々10万本に余り、現時の植林面積實に千数百町歩の多きに達」¹⁰⁾、し「隠居の身分なりと雖も天性の敏衰へす精力今なほ盛にして公私の事業に關係し画策あらず名望此の地に比悞するものなし」¹¹⁾と評された地方の名望家であった。

報、又新…神戸又新日報、福日…福岡日日新聞、内報…帝国興信所内報、D…ダイヤモンド。／(会社録)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、諸…牧野元良編『日本全国諸会社役員録』商業興信所。

2)49)50)83) 拙著『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、平成29年(予定)参照。

3) 内地材、台湾材等を扱う大阪の有力「板問屋」・俵松商店の関係会社である(株)俵松木材拓殖は大正8年9月大阪市西区北堀江三番町27に資本金100万円で作立され、同社の大正10年11月期決算では「土地山林軌道」勘定522,730円、「矢来築堤費」勘定6,866円などを計上しており、場所は未詳ながら九州かどこかに山林を所有して運材用軌道を敷設するなど、現実に「木材拓殖」事業に資本金100万円の半分以上を投資していた。

4) 与志本合資は拙稿「観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力-王滝、川上、姫恋の”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。

5) 『地方改良事例』静岡県内務部、大正元年、p61。

6) 7) 時事新報社『第三回調査全国五拾万円以上資産家』、T5.3.29 ~10.6時事、「関東州置籍船舶主別隻数総噸数表」(大正5年4月調)『大連港』大正7年、p88。

8) 『男爵郷 誠之助君伝』昭和18年、p75。

9) 山田萬作『岳陽名士伝』明治24年、p425 ~6。

10) 村松梢風『梢風名勝負物語 第4 砂糖と醤油』読売新聞社、昭和36年、p155参照。

11) 神谷慶治『地方改良運動史資料集成』第5巻、昭和61年、p49。

当代・福川忠平に関する経営史研究は管見の限りで森川英正氏が「福川忠平300 静岡県森林業（製材）」¹²⁾として静岡県の地方財閥に挙げ、また末永國紀氏が1938年日本人会作成「加奈陀在留邦人調査表」¹³⁾によりカナダ・ヴァンクーヴァー2330 Wall St. 第13区の日系カナダ人と言及する程度である。両氏の描く人物像は隔絶し同名異人との誤解を生み兼ねない。筆者は山林経営者・福川忠平の実像と森林開発・森林鉄道敷設への熱意に迫り、その懸隔を埋めたい。両家根源企業の一つ島田木工所は「明治三十五年一月の創設に係り、投資金額およそ二十万円、目下使用せる人夫日々百余名、事務員十名、一ヶ年売上高約十五万円、合資組織にして<泉吾>大人の令息忠平氏之を総括し、村松保平、木村桂七郎の両氏取締役として実務を主宰す」¹⁴⁾とある。福川父子と後述の木村桂七郎(静岡県志太郡島田町)は明治30年代から島田木工所等を共同経営し、明治45年以降は福川家の中核企業・福川林業、木村家の中核企業・木村林業両社で相互に役員を兼ね合う極めて親密な関係にあり姻戚関係¹⁵⁾等もあったかと推測される。

2. 福川林業の山林開発と森林鉄道敷設

福川林業は明治44年11月製材販売を目的に京橋区築地に資本金10万円で設立され、「秋葉山に経営する植林は其面積の広大…巨木老樹に充て

る点に於て他の山林に多く其類を見ざる…植林製材として我国第一流」¹⁶⁾と評された。「宮崎県小林及静岡県島田ノ二ヶ所ニ製材工場ヲ有シ、前者ハ主トシテ杉材ヲ後者ハ主トシテ樺材ヲ産出ス…株主総数二十三名」¹⁷⁾、取締役は福川忠平、福川武平、木村桂七郎、監査役中山博(諸M45 上, p169)と一族・親族で固めた。宮崎線の吉松小林間十八哩余の鉄道開通を見越した福川忠平らは西諸県地方の無尽蔵の山林に着目した。明治44年福川林業は小林に製材工場を設け、電動機及びその他を合せ243馬力で職工120人を雇用し大々的に山林開発を行なった¹⁸⁾。小林工場では伐採、製材した木材を乾燥させて酒樽等を生産した。「福川林業 東白杵郡南方村 製糸工場北諸県郡庄内 大塚製材所西白杵郡椎葉中」¹⁹⁾とあり、福川林業の都城分工場(東白杵郡北方村)は大正10年調査で製板、創業大正6年3月、職工数男109、女19、原動力「<蒸>汽」数2、実馬力195「電<気>」数2、50「他」数2、50馬力であった²⁰⁾。

福川林業は400町歩の旧島津家山林を伐採、小林駅付近の工場まで延長3哩余の林鉄を新設した。現地を視察した帝国鉄道庁九管局の泉参事は「吉松小林間(西諸県郡)に於ける物資の重なるものは林産物、農産物等にして…福川林業株式会社小林工場の如き其設備大に見るべきものあり。殊に福川林業株式会社の山林は今より約

12) 森川英正『地方財閥』日本経済新聞社、昭和60年、p34。

13) 末永國紀『カナダ・ヴァンクーヴァーにおける日系カナダ人の居住地域と営業活動—1938年の調査と滋賀県出身者を中心に—』『経済学論叢』57巻4号、同志社大学、平成18年3月、p679～734。

14) 「私立周智農林学校序 GAIA 楽天ブログ(Blog)」2010年8月26日(原典は『福川泉吾伝』)。

15) 福川忠平の母「むら」は木村平吉の長女(『人事興信録』大正7年、ふp57)。

16) 古林龜治郎『実業家人名辞典』東京実業通信社、明治44年、フp20。

17) 28) 真市興、六尺渡部『東京法人要録』東京証券商会、大正5年、p284。

18) 19) 『宮崎県政八十年史』第1巻、宮崎県、昭和42年、p36、p142。

20) 『工場通覧』大正10年11月、p1194。

21) 22) 『鉄道史料』137号、平成25年7月、p38、Fig.2、Fig.3。「営業開始前に撮影された」5枚の絵はがきにはSL、貨車、軌道等の鉄道施設が通常の「企業案内」類で必要な程度を超越するほど多数誇らし気に収録されており、Fig.2の先頭の「土木技師」と推定された会社幹部(場合により福川自身が)が写真師にこうした構図を指示したと解すれば、筆者と同様に多分に鉄道に執着する性向の持主かと推察され

百三十年前島津家の植林に係るものにて、夷守山麓四百町步余りの高原に材廻り周囲平場十八尺高さ約百二三十尺樹頭の一局部のみ僅に枝蔓を有する矗々たる杉樹約百五十万本余り列序正しく林立せるが如き未だ曾て見ざるもの。且は製材工場の如きも最近拡張せる第二工場を併せ二百三十馬力の蒸気原動力により、二十一の製材機を運転せしめ一日約四千噸の板材を製し、外に手工により十五噸の椽丸材を製出し、之を延長三哩余の輕便軌道により新設小林停車場に搬出するの計画をなしつつあり。此計画は小林停車場開業と同時に完成するものにて、其暁には現に荷馬車により吉松に搬出し同駅より門司及び鹿児島方面に輸送せられ居る数量に倍舊するに至るべく」(M45.6.7福日)と大いに期待した。Dan Free氏が『鉄道史料』に掲げた「福川林業株式会社小林工場専用鉄道」絵葉書(5枚組)²¹⁾の1枚にはO&K社製蒸気機関車の後に連結された空車群の後に不鮮明ながら洋犬とおぼしき物体が写っている。Dan氏ももう一枚(Fig.1)の解説に「線路の真ん中をかなり大きな犬が歩いている」²²⁾と指摘する。宮崎県下の長尾官行線でも「犬にトロッコを引かせたこともあった。また、戦時中の人手不足を補うため、ガソリンカーに動力を変えた」²³⁾との証言もある。筆者の推測では、蒸気機関車は主に小林工場から小林駅までの平坦線の「製品ノ鉄道搬出」²⁴⁾に従事し、伐採現場と小林工場までの線区

(平坦線と区別して仮に山線と呼ぶ)では御者たる「犬方」(Dan Free氏が「会社側の案内人」と見た法被を着た人物)に制御された大型の洋犬数匹が空車の曳き揚げを行ったものと考えている。西裕之氏が福川林業森林軌道のデータを「[軌間] ? mm²⁴⁾[軌間] 人力、畜力、蒸気[区間] 不明4.9km…」²⁵⁾とされている中身も、山線の下りは実車の自走(人力による制御)、山線の上りは「犬」(畜力)による空車の曳き揚げを意味しよう。西氏によれば軌道は大正2年4月3哩(約4.9km)の敷設認可を得て運行開始されたが、路線にはスイッチバック区間が何ヶ所も存在²⁶⁾するなど、大規模な伐採、搬出に相当巨額な資金を要したことが判る。

大正5年時点では資本金が50万円(うち払込30万円)、総株数5,000株であった。(帝T5, p202)6年大阪商船から木材輸送を見込んで3,133総トンの大型貨物船・新竹丸を購入したが、わずか2年後に大分銀行頭取小野駿一に売却²⁷⁾、「株主配当最高率七分ヲナシタルコトアルモ、近年ハ每期欠損ノミニテ業績挙ラス」²⁸⁾と、一連の積極投資が裏目に出たと見られる。宮崎県北方町二股で4年事業開始した福川製材所は大正「13年二股福川林業KK閉鎖」²⁹⁾に追い込まれた。6年入山採炭株を「船成金の福川忠平氏が…買占め、実権を掌握」(T15.4.5D)し、同年5月社長に就いたが、3年後「福川氏持株全部を大倉組が引受け」

る。なおFig.5の解説文の「割木を丸く束ねたもの」(p42)は酒樽(「C-219 絵葉書」「戦前オークファン」aucview.aucfan.com/yahoo/l297589152/)か。

23)「宮崎森林鉄道資料館」(park.geocities.jp/art1cafe/miyazaki/ms-mysd.htm)。

24)Dan Free氏の「800mm~1m」との推定に対し近藤一郎氏は「軌間は762mmで間違いない」(『鉄道史料』138号、平成25年10月、p43)と指摘している。O&K社製の「大正8年度までの「機関車納入先一覧」には確かに「福川製材所 一台」(『鉄道史料』130号、平成23年12月、p12)があり、「大正九年度以降納入先及契約先」(『鉄道史料』128号、平成23年4月、p13~14)に後続車は見当たらない。

25)26)西裕之『特撰 森林鉄道情景』講談社、平成26年、p114~116。

27)『大阪商船株式会社五十年史』昭和9年、「明治後期なつかしい日本の汽船」(jpnships.g.dgdg.jp/company/osk_meijikoki1.htm)。

29)「北方町年表(明治から大正) 檜峰の記録」blogs.yahoo.co.jp 2010/09/18。同様に福川汽船は解散、福川林業も解散を内定、セミ肥料も解散を予定(T10.8.9内報①)後に清算した模様で、入山採炭でも社長に就任した「福川氏は欧州大戦時の好況に乗じて大発展を期し…だが、戦後の反動不況期に於て甚だ苦境に陥ってゐた」(『明治大正史11』p83)。

(T9.10.1東朝④)、「大倉石炭部の代表…にバトンを渡して」³⁰⁾社長を辞したほか、福川汽船は解散、福川林業も解散を内定、セミ肥料も解散予定(T10.8.9内報①)と報じられたのも大正バブル崩壊による手元不如意で関係事業の売却・整理・解散を余儀なくされたと考えられる。また両家が関係した俵松商店の関係会社・(株)俵松木材拓殖の10年11月期決算では巨額の山林投資を賄うための負債勘定として姉妹会社の俵松商工勘定133,034円、東部信託会社勘定14,904円、借入金100,000円等を計上した。「前年度繰越損金」83,961円に見合いの「社長弁済金」84,200円が当期に支出されており、大正バブル崩壊による巨額投資の失敗と経営不振の責任を負って社長俵藤次郎が私財提供したことが窺える。

一方、福川の虚業家的にも映る側面を多分に窺わせるのがカナダ進出の見果てぬ夢である。福川商事は末永氏指摘通りバンクーバーに出張所を有し³¹⁾、10年12月期「晩香坡出張所」a/c 91,754円を計上(要T11, p187)、実態は「何等経営せる事業なく、単に加奈陀山林を所有するのみ」(T10.8.9内報①)であった。山林はバンクーバーの北方500マイルのクイーンシャーロット群島中5ヶ所にあり、「多年同地に在りて各種事業に關係ある池田有親氏の手を通し同地某山林会社より、昨年三月買取せしもの」(T10.8.9内報①)であった。十数年間の放置を経て、戦時景気で計画が再燃、「十数年前既に此密林に着目し、カナダ政庁より十一億三千万立万呎の伐採権を獲得して未着手のまま今日に至った」(S10.12.28又新)が、

昭和10年12月20日「右材木の伐採目的を以って加奈太木材株式会社(資本金百万円、全額払込)が設立され」(S10.12.28又新)社長に福川忠平、取締役には福川正三³²⁾らが就任した。(要S17, p256)安宅の社史では「同社の事業は、山五林業が既にカナダ政府から獲得していたクイーンシャーロット島…その他の製材おける伐採権によって、同島に産する優良なスプルース(米樅)、ヘムロック(米榎)などを出材」³³⁾とされる。また昭和10年3月安宅産業は「加奈太木材会社を松岡汽船・山五林業と共同経営のうえ、カナダ材を輸入」³⁴⁾したとあるが、はたして宮崎県下での前例のように福川らが森林鉄道の敷設等、大規模な開発にまで着手し得たのかどうかは未解明である。

III 木村桂七郎と木村林業

銀鏡軌道組合(後述)の「調査書」には「木村桂七郎ハ多年企業地ノ後方地帯ニ於テ大規模ノ林業ヲ経営シツツアリ資産五十万円位ヲ有シテ信用厚ク、本件軌道経営上憂慮スベキ点ヲ認メズ…起業者ハ何レモ林業経営上大ナル利益ヲ受クルモノ」(鉄文)と評された有力林業経営であった。木村桂七郎は前項の福川林業取締役を兼ねたほか、木村工業代表取締役、(株)俵松商店、日加物産、日本木煉瓦各取締役(要T11 役下, p131)などを兼ねた。木村工業は大阪に新たに構えた木村の自宅内に大正8年12月資本金100万円で設立され、代表取締役は木村桂七郎、取締役

30)72)『人的事業大系』鉱工業編、中外産業調査会、昭和18年、p428。

31) 長倉純一郎「加奈陀に於ける福川忠平氏経営の林業」『大日本山林会報』460号、大正10年3月、p40、「英領加奈太に於ける福川森林々相」大日本山林会誌「山林」461号、大正10年4月、口絵。

32) 福川正三は福川忠平の「二男正三(大正三生)」(『大日本実業家名鑑』実業之世界社、大正8年、ふp16)。

33)34)『安宅産業六十年史』安宅産業株式会社社史編集室、昭和43年、p294。

35) 木村栄太郎(浜松市元魚131)は木村工業取締役のみ(要T11 役下, p132)。

は木村栄太郎³⁵⁾、宮崎長九郎³⁶⁾、監査役宮崎七郎³⁷⁾であった。(要T11, p104)

昭和4年時点の改称後の木村林業(大正8年12月設立)は本社を大阪市港区福町一丁目1に移転済みで、資本金を100万円から半額の50万円に減資しており、払込は30万円、諸積立金85,600円であった。米良荘の山林開発の土場として福島製材工場と出張所を宮崎県宮崎郡広瀬村(佐土原)に、広島県佐伯郡上水田村にも別の出張所を置いていた。(諸S4上, p487)

米良荘における森林軌道の全体像をみてみよう。実際に当地の森林軌道に昭和14年4月8日便乗した平泉澄の貴重な談話によれば「私共は自動車で一ツ瀬川の川沿ひに、二軒橋まで行き、それより横へ折れて支流銀鏡川に沿ひ、銀鏡村まで三里の間は、木材や木炭を運び出す為の鉄道荷馬車に乗せて貰ひました…途中八重といふ村を通りましたが…児童六七十人、先生や父兄と共に道傍に並んで、旧領主を出迎へてゐました」(中武, p233)とあり、別の著書でも「予は昭和十四年春菊池男爵に従つて初めて米良の山中に入ったが…予の胸をうったものは実に此の山村の人人の菊池男爵に対する敬慕の純情であった」³⁸⁾と書いている。この談話を引用した大正10年生れの郷土史家・中武雅周氏は「鉄道荷馬車」に「日向軌道会社の馬引きのトロ、銀鏡から杉安まで軌道が布設され、山産物の搬出並に日常物品の搬入や、人々の交通の便に供した。昭和三十七年に廃さる」(中武, p234)との注を施した。しかし米良の旧領主・菊池武男らが乗車したのは、地元でも混

同しやすいが以下に述べる②日向軌道(杉安～二軒橋)ではなく、日向軌道の傍系・日軌自動車と③銀鏡軌道(八重～銀鏡)の鉄道荷馬車であると読み取れる。木材や木炭類の貨物営業に特化していた実質的に森林軌道ともいえる銀鏡軌道に特別に便乗できたのは“旧領主様”限定の「殿様輸送」(命脈)ゆえか、中武氏のいうように「人々の交通の便に供」することが半ば常態化していたのか興味深い。なお終戦直後の一時期だけ人を運ぶ「乗合馬トロ」(命脈)も銀鏡軌道で運行された由だが、単線ゆえに貨物トロとの交換トラブルが原因で短期間で姿を消したという。

廃線跡探索用の有益な地図として今尾恵介監修『日本鉄道旅行地図帳』が知られる。平成25年発行の「九州沖縄 改訂版」でこの方面を探索すると①官営妻線(佐土原～杉安)、②日向軌道(杉安～二軒橋)、③銀鏡軌道(八重～銀鏡)、④「木村林業銀上軌道」(銀鏡～三塚)の4線が存在するが、⑤谷口善吉の個人経営軌道(後述)、⑥日本窒素肥料発電所軌道³⁹⁾、⑦村所林業用馬車軌道⁴⁰⁾などの特殊な軌道は除かれている。銀鏡(しろみ 現西都市銀鏡)は土屋(どや)に隣接した銀鏡川沿いの集落、役場も置かれた「東米良村としては唯一の人家稠密のところ」(戦史, p235)で、『薩南血涙史』など西郷軍の戦記に「めがね」(戦史, p237)と誤読されて登場する西南戦争の戦跡である。

まず①妻線は大正3年6月1日宮崎県営鉄道が佐土原～妻間を開業、6年9月21日国に買収され妻軽便線となり、9年鉄道敷設法による予定線

36) 宮崎長九郎(静岡県浜名郡雄踏村)は木村工業、西遠酒造研究所各取締役(要T11 役下, p169)。

37) 宮崎七郎(静岡県浜名郡雄踏村)は木村工業監査役のみ(要T11 役下, p170)。

38) 平泉澄『菊池勤王史』菊池氏勤皇顕彰会、昭和16年, p228。

39) 「日向軌道の杉安―片内間は日本窒素肥料発電所の軌道を転用したもの」(『一步 日豊 散歩』「宮崎の森林鉄道地 図2」2011/06/11f2ckanta.blog.fc2.com/blog-entry-177.html)。

40) 宮崎県は昭和7年に限り時局匡救事業等として幅員2.0mの私有林の森林軌道を渡川、村所、塚原、郷之原(失業救済事業)の4路線で合計57,600m開設した。(『宮崎県林業史』宮崎県、平成9年, p449)

「日肥線の前提」(還暦, p61)として11年8月20日妻～杉安間が延長された。杉安(現西都市大字南方字杉安)は旧妻線の終点で、九州電力一ッ瀬ダム建設時には中心的な基地となった。(昭和56年9月18日第1次特定地方交通線として廃止承認、59年12月1日全線廃止)

②日向軌道は米良軌道と称する森林軌道と同一系譜と思われる。地元の林家家で事情通の谷口善吉は「地方民多年の要望」(還暦, p61)たる「日肥線の貫通」(還暦, p63)に寄与するとの前提で大正11年「目下工事中の米良軌道も、進捗中で…杉安線と相俟つて、一層の利便を与ふる」(還暦, p63)ものと期待した。軌道法の正式特許以前に「目下工事中」とは解せぬが、次項の銀鏡軌道と同様に鉄軌道の法的規制の及ばぬ森林軌道として建設が先行していた可能性を示唆する。

11年「目下工事中」と報じられた日向軌道は相当遅れて14年7月18日妻線終点の杉安から東米良村大字八重字二軒橋まで14哩30鎖を人力及び馬力、軌間2呎6時の軌道敷設を特許された。14年8月宮崎県児湯郡上穂北村に設立、社長黒木諦輔⁴¹⁾、資本金22.4万円、払込31,360円(要S16, p4)、昭和2年7月8日建設費212,298円で杉安～二軒橋間23.0kmを開業、4年4月18日三納村～西米良村6,979m、西米良村字越野尾～西米良村字村所18,770mの特許を得た⁴²⁾。日向軌道は20年3月廃止、同社内の傍系・日軌自動車⁴³⁾は51km、6両の規模で、11年村所～湯之前町間を申請、13年宮崎バスが買収した。(西米良, p604)

③銀鏡軌道組合は日向軌道に1年遅れ大正15年5月14日大字八重から同村大字銀鏡まで7哩05鎖の馬力、軌間2呎0時の軌道敷設を特許され、当初の工事施行申請期限は昭和2年3月13日であった。特許から7年後の7年1月20日ようやく開業した。日向軌道終端の二軒橋に近い八重(はえ、現西都市八重)を起点とし、銀鏡との間11.1kmを馬力・人力で営業した⁴⁴⁾。二軒橋は一ッ瀬川と支流・銀鏡川との分岐点、東米良村大字中尾にある「通橋」の通称(原田, p59)、昭和38年以降に米良大橋が架けられた。

後年の司法調書によれば「大正十三年中訴外後口楠松、浜砂正治ノ組合組織ニ於テ児湯郡東米良村大字八重字二軒橋ヨリ同村大字銀鏡ニ至ル約八哩ノ間ニ軌條ヲ敷設シ之ニ依リテ貨物ノ運輸ヲ為サンコトヲ計画シ、原告村及沿線住民ノ諒解ヲ求メ、特許指令ノ上ハ其ノ日ヨリ二十箇年間営業ヲ継続スルコト、廃業ノ際ハ道敷ハ之ヲ原告村ニ寄付(無償譲与)スルコトヲ約シ(和解)た。申請を受けた地元・東米良村としては「県道ヲ有スルコトナキ原告村トシテハ…産業ノ開発、村民生活上ニ必須欠クベカラザル運輸路ニシテ」(和解)、「原告村内ニハ貨物ノ運輸路トシテハ此ノ軌道一本アルニ過ザルガ故ニ沿線村民ハ勿論一般村民ニ於テ此ノ軌道ニ依リテノミ地方物産ノ搬出生活来レルモノニシテ実ニ村民トシテハ生命線タルノ感ヲ有スルモノ」(和解)と認識した。

銀鏡軌道組合は宮崎県児湯郡東米良村大字八重に所在し、発起人は組合総代浜砂正治⁴⁵⁾、

41) 黒木諦輔は上穂北村長、大正8年杉安線請願委員(還暦, p62)、③250株以上大株主、穂北製糸監査役(諸T5下, p1145)。

42)『地方鉄道軌道一覽』鉄道同志会、昭和7年, p103。

43)『全国乗合自動車業者総覧』昭和9年, p1。

44)『地方鉄道軌道営業年鑑』昭和4年, p8。

45) 浜砂正治は「八重出身の…実業家」(命脈)で40,000円

出資の銀鏡軌道組合総代、合名会社銀鏡軌道業務執行社員、昭和14年9月3日死亡(昭和14年11月3日鉄道監督局宛会社回答、鉄文)。

46) 後口楠松(上穂北村杉安)は林業・製炭業、日向軌道取締役(要S8役下, p102)250株以上の大株主(『地方鉄道軌道営業年鑑』昭和4年, p583)、日軌自動車代表取締役(西米良, p604)、銀鏡軌道組合発起人出資額30,000円。なお「古い事業製炭者」(西米良, p582)の後口家(西都市)は昭

後口楠松⁴⁶⁾、木村桂七郎(前出)の3名⁴⁷⁾で、「銀鏡軌道組合契約書」には「銀鏡軌道資金総額ヲ金十万円也トシ、左ノ通りニ支出スル事。一金四万円也 浜砂正治、一金三万円也 後口楠松、一金三万円也 木村桂七郎」とあり、添付の「調査書」には「申請者の資産及信用程度」として「浜砂正治及後口楠松ハ企業地付近ニ於ケル有力者ニシテ相当ノ資産ヲ有シテ林業ヲ経営シツツアリテ信用ヲ有ス。同木村桂七郎ハ多年企業地ノ後方地帯ニ於テ大規模ノ林業ヲ経営シツツアリ資産五十万円位ヲ有シテ信用厚ク、本件軌道経営上憂慮スベキ点ヲ認メズ…起業者ハ何レモ林業経営上大ナル利益ヲ受クルモノ」(調査書、鉄文)とされた。経営は当初組合形態の銀鏡軌道組合であったが、木村の脱退等「爾來組合員ニ加入又ハ脱退ノコトアリ」(和解)、昭和10年3月26日合名会社銀鏡軌道へ譲渡された⁴⁸⁾。

上記①～③3線は公共鉄道(筆者のいう真正鉄道⁴⁹⁾)ゆえ官報に特許、開業等が掲載され、全国紙にも日向軌道特許が掲載(T14.7.22 東朝④)されるなど実態は明確であるが、本稿の対象とする森林軌道は真正鉄道ならざる虚偽鉄道⁵⁰⁾であるため探索は容易でない。しかし日向軌道の軌間762mmであるのに対し、接続する後発の銀鏡軌道が異例の610mm軌間を採用したという不可解な点⁵¹⁾が探索の手掛かりとなる。銀鏡の申請に対する内務省土木局第一技術課の意見原案では「本<銀鏡>軌道ハ曩キニ特許(技術課可済)サレタル日向軌道(軌間二呎六吋動力人力及馬力)

ト連絡運輸スルニ就テハ運送能力ヲ増大サセサルモノト認メラル。依テ本軌道モ此点ヲ考慮シ軌間ヲ日向軌道ト同様ニ呎六吋ニ変更スコト適当トナス也」⁵²⁾との技官らしい至極尤もな指摘がされた。しかし原案は後に×印で抹消され「本件特許可然」との第一技術課長意見に修正された。「技術課廻」との印が押された文官による以下の「道路課意見」には第一技術課側の削除原案を踏まえつつ日向軌道との関係が述べられた。「曩ニ特許シタル日向軌道ノ終点ヨリ起リテ奥地ニ向フモノナルヲ以テ、之ト連絡運輸ヲ実行スルニ非サレハ効果ヲ充分伸暢スル能ハサルモノト認ムルモ、此点ニ付テハ両者間後日適当ノ協定ヲ為シ得ヘク、特許セラレ可然。註日向軌道特許線ト本出願線トヲ併セ一個ノ企業体ニ於テ経営スルノ方法モ有効ト認ムルモ、日向軌道ニ付テハ開業後二十年ヲ経過シタルトキハ地方鉄道法第三十六条(準用)ニ依ル補償ヲ為ササル旨ノ条件ヲ付セラレ居リ、如此際本起業者カ煩雑ナル処理ノ渦中ニ投セララルハ特許ノ本意ニ反スルヲ以テ此ノ方法ニ依ラシメス兩者单独経営ニ依ラシムルヲ可ト認ム」⁵³⁾とあり、長々と書き連ねる割に今一つ納得できる理由とは思われない。

軌道は内務、鉄道共管のため鉄道省文書を見ると付属資料「鉄道網ノ関係」欄に「奥ニ木村軌道ト称スル個人経営ノ二呎馬力延長四哩ノ軌道アリ、之ト連絡セムトス」(鉄文)とある。鉄道省が二呎軌間を特認したのは「第一、奥ニ木村軌道ト称スル個人経営ニ係ル延長四哩ノ軌間二呎、

和41年頃には東米良で233ha、西米良で781haを保有する大型山林地主(西米良, p582)。

47) 『地方鉄道軌道営業年鑑』昭和4年, p8。

48) 『銀鏡軌道組合、合名会社銀鏡軌道(発起人)軌道譲渡の件』(運輸省文書「特許・銀鏡軌道・(大15～昭16)」本館-3B-012-00・平9運輸00586100)には昭和11年3月26日鉄道局作成とある。「軌道譲渡銀鏡軌道組合(鉄道省、内務省)」昭和10年3月28日官報p720 国立国会図書館デジタ

ルコレクション(0011.jp2)。なお和久田康雄『私鉄史研究資料』では譲渡は昭和11年4月20日(和久田, p180)と不一致。

51) 「森林鉄道は762mm軌間が多かったがこの銀鏡軌道は610mmなので相互の乗り入れはできなかったはず」(前掲Web一歩 日豊 散歩)

52) 『第一技術課意見』大正15年1月15日、内文。

53) 『道路課意見』大正15年1月15日、内文。

動力馬力ノ軌道アリテ、之ト連絡スル便アル点ト、第二、他ノ一方日向軌道ト連絡ニツイテハ地勢ノ関係上、川ヲ隔テタルト、兩者間ニ四十呎ノ高低存スルニヨリ直接連絡ノ術⁵⁴⁾ナキ点アルニ仍リ特別ノ事情ニ基クモノナル故、二呎軌道ノ特許ヲナスヲ然ルヘシト認ム(鉄文)とする。鉄道省としても当然に着目したのであろうか、上記「木村軌道」の上あたりに「□□…ノ軌道ナルヘク免…□□…ルニアラス⁵⁵⁾」との付箋が貼られていた。

察するに日向軌道が大正14年軌間762mmで特許される前既に木村林業自家用の「木村軌道ト称スル個人経営ノ二呎馬力延長四哩ノ軌道」が先行して存在⁵⁶⁾しており、銀鏡軌道は同軌道に接続ないしその一部分を構成していたのではないか。里道の使用許可を得る際の地元の要求等の事情で軌道法に基づく申請をなす必要に迫られたものかと推測される。木村軌道が他業者の伐採した木材を公然と搬出する運輸営業的行為が官庁筋に咎められた結果、他者との共用区間のみ軌道組合形態に変更を迫られた可能性もあろう。

東米良村では明治40年馬車による木材搬出の先鞭をつけた谷口善吉がまず明治43年上揚～征矢貫間約5kmの森林軌道を敷設した⁵⁷⁾。谷口善吉は明治28年清武村で木材、製材を創業⁵⁸⁾、36年「材木商として、海運業を兼ね…大正六七年…山産、海運共に順調」(還暦, p4)、明治40年日州銀行から3万円を借りて南那珂郡山仮屋の山林を買収(還暦, p200)、折生迫の旧黒木光蔵所有林で馬車による木材搬出を考案(還暦, p197)、大

正2年金銭貸付業の清武株式会社取締役(帝T5, p6)、宮崎材木商同業組合長(還暦, p61)、日向醸造取締役(要T11, p3)等を歴任した。

木村林業銀上軌道の名称は木村工業敷設の“銀”鏡～“上”揚間⁵⁹⁾に由来する。県外業者が西米良の山林を新規取得した動機として①「鉦山業からの蓄積で…全国的に森林の買集めを行なっ」(西米良, p583)た清水産業、②既存の経営地で「土地と労働力の一応の限界に達したので、後進地帯である本村に資本進出」(西米良, p583)した横井林業の例があるが、船成金の福川や静岡県で限界に達した木村らの宮崎県進出も同様な動機によると考えられる。とりわけ木村の選択した米良荘の地は村民が尊崇する旧「領主の廃藩時の均分政策に発するもので、共有林すら殆んど残さず全く私有として分配」(西米良, p581)した結果「殆んどが私有林」(西米良, p581)として買収可能で、県外業者の目には恐らく「千古斧鉞ヲ入レザル処女林其ノ蓄積ハ無尽蔵」(西米良, p611)とでも映ったであろう。

大正8年に木村工業(後に木村林業に改称)が上揚～銀鏡間に森林軌道を敷設したとの記録⁶⁰⁾がある。木村林業の軌間は610mm(廃線, p217)、銀鏡から奥の三塚までの約9km(廃線, p216)には、木村「林業会社が自家用の軌道を敷設して、奥地から木材を搬出」(命脈)していた「木村林業(のちに木村林業銀上軌道)の各軌道はそれぞれ運賃を定めて運んでいた」(廃線, p216)とされる。地元の谷口がほとんどの区間を敷設し終えた軌道

54) 両軌道の接続・連絡に関し銀鏡610mm、日向762mmと異軌間のため「日向軌道と銀鏡軌道は二軒橋で接続し荷物の積み替え」(廃線10, p217)をしたとされる。「銀鏡軌道トノ協定書」には「一、日向軌道ハ別紙略図(イ)ヨリ(ニ)ニ至ル間日向軌道ノ車両ヲ運転シ得ル如ク、日向軌道ニ於テ連絡線ヲ建設…現在ノ銀鏡軌道線路ニ二呎六吋ノゲージニヨリ、レールヲ一線増設…貨物ノ受渡場所ハ銀鏡軌道二軒橋倉庫ト定ム」と日向軌道車両の片乗入方式で両軌道連絡線の建設が協定されていた。(「乗入に関する両社長の承認書」昭和2年5月26日「日向軌道」内文)

55) 公文書館で原簿冊を確認したが、付箋の上半分は折れ

て剥落している。想像するに鉄道省としては無免許と思いき「木村軌道」の存在に着目して免許(正しくは特許)必要性に言及したかったのもあろうか。

56) 石川初蔵銀鏡軌道元保線係長から聴取した浜砂次雄氏の「上揚三塚から轟元まですでに自家木材輸送のために軌道を敷設していた木村林業から轟元から困の間を買収」(命脈)したとする見方など。

57) 59) 60) 『宮崎県林業史』宮崎県、平成9年, p448。浜砂氏は大正11年「銀鏡・尾吐間、翌十三年に三塚まで延長」(命脈)としており、筆者は木村の撤退後地元で銀上軌道と称して運行を維持したものと解する。

を、大正8年木村が福川と同様に妻線の妻～杉安間延長（大正11年8月開業）を見越して⁶¹⁾谷口の事業を買収し、征矢貫～銀鏡（槇ノ鼻）間だけ延長したものと考えられる。

一方銀鏡軌道組合とも深い関係にあり、「銀鏡事務所は開設当初一・二年の間木村林業へ委託」（命脈）していたという。設立にも関わった組合員たる木村林業は組合成立後も依然自社軌道として槇ノ鼻～銀鏡間を留保し組合の銀鏡事務所での業務を社員2名が受託した⁶²⁾。組合が鉄道省に提出した図面中、槇ノ鼻に軌道分岐点と建物数棟が描かれて、この辺に当初木村林業の工場があったと考えられる。しかし大正15年木村林業は経営方針の変更により、槇ノ鼻～銀鏡間の軌道（恐らく槇ノ鼻以北も）を売却し組合からも脱退したと推測される。福川同様大正バブル崩壊で減資に追込まれ、再建に奔走したのではなかろうか。その後の経緯は未解明ながら最終的に木村林業から継承した「銀上軌道も昭和22年頃に廃止」（廃線、p216）され、西米良の100ha以上の村外山林大地主に木村姓は見当たらず、代わりに「昭和15年頃」（西米良、p583）進出した大阪市の清水産業など「古い事業製炭者」（西米良、p582）と製紙会社が並ぶ。

銀上軌道と接続し台車を直通させるなど一体関係にあった銀鏡軌道の末期からある程度木村林業側の盛衰も窺うことができよう。銀鏡軌道の経営も決して順調でなく昭和14年9月3日代表社員浜砂正治が死亡⁶³⁾し「残存社員二名ハ出資額

微小ニシテ会社存続ヲ為スコト能ハズ、一途ニ廃業、解散ノ外ナク」⁶⁴⁾と、当然に「廃業が考えられ…村当局は、買取してでも存続させる決意で訴訟を起し」（命脈）た。14年6月13日銀鏡軌道は柳生勝弘なる鉄材業者⁶⁵⁾と「軌道の軌條及其ノ付属物件の売買契約」（和解）を締結した。「会社ハ度々運賃ノ値上ヲ行ヒ、又相当ノ純益ヲ拵ゲ居ルニ拘ラズ（建設資金ハ二万六千円ナリトス）欠損続ケ居レリト称シ、鉄価ノ暴騰ニ乗ジ利益ヲ獲得センコトヲ企画…昭和十四年五月二十五日会社ノ営業廃止及解散ノ決議ヲ為シ、其ノ許可ヲ主務省ニ申請スルノ暴挙ニ出デ」（和解）、「翌六月十三日ニハ被告＜柳生＞勝弘ニ右軌道ニ敷設シアル軌條及其ノ付属物件ヲ代金五万六千円ニテ売却スルノ約ヲ結ビ、被告＜柳生＞勝弘ハ之ヲ買受クルノ約ヲ為シ」（和解）た。このため14年8月「村トシテハ…公益上ノ必要ニ基キ、既ニ軌道及其ノ付属物件買取ノ意思決定セリ…不取敢仮処分ヲ申請シ権利ノ保全ヲ為シタル上、本訴ニ及ビ」（和解）、東米良村後藤正亮を原告とし合名会社銀鏡軌道と柳生勝弘を被告とする「営業継続義務確認其他請求訴訟」（和解）を起した。16年7月28日付宮崎地方裁判所竹田博吉裁判長の和解調書には「会社ハ少クトモ十箇年ハ本件営業ヲ継続スルコト」（和解）等の和解条件が示された。双方が受け入れた結果、「宮崎地方裁判所ニ繫属中ナリシ訴訟事件ハ…和解成立シ会社ハ営業ヲ継続スルコトト相成」⁶⁶⁾った。昭和25年度の公式統計まで営業キロ11.1km、車両数無蓋3

58) 「企業情報／谷口本店」(www.taniguchi-honten.jp/about/index.html)。昭和37年(1962年)株式会社谷口本店設立(資本金200万円)代表取締役谷口善典。清武町の谷口家は昭和41年頃には西米良で642haの山林を保有する「古い事業製炭者」(西米良、p582)。

61) 福川林業も「鉄道開通を見越して無尽蔵の山林」(『宮崎県政八十年史』第1巻、p36)に着目した。

62) 郷土史『東米良』平成元年に依拠した橋本正夫『汽車・水車・渡し舟』平成5年、p111。昭和7年修正の5万分の1地形図「尾鈴山」には銀鏡軌道所属の銀鏡以南の軌道と何ら

の区別なく、銀鏡以北も特種軌道として銀鏡軌道に接続して描かれている(『全国人車データマップ』葛飾区郷土と天文の博物館、平成18年、p76)。清砂武昭氏によれば三塚には「戦前は林業会社の事務所が連なっていた」(廃線、p217)由。

63) 64) 昭和14年11月3日鉄道監督局宛会社回答、鉄文。

65) 柳生勝弘の正体は不明ながら、監督当局の認可を受けることなく勝手に線路を撤去した富士軌道の場合は親会社の東京電灯が昭和12年12月持株3,340株を屑鉄商に捨値で売却した故の暴挙であった(別稿を予定)。

66) 昭和16年9月4日鉄道省監督局宛宮崎県経済部、鉄文。

両として掲載されるが、実際には24年5月13日合名会社銀鏡軌道は解散⁶⁷⁾、「昭和25年6月をもってレールを撤収、売却され」(命脈)た。

IV 福川=木村両家の 山林事業・山五林業の軌道

山五林業は昭和8年7月資本金10万円で福川忠平の自宅(東京市芝区白金今里町)に設立(諸S10上,p397)され、清算した旧福川林業の未稼働山林やカナダ政府からの伐採権等を継承したと推測される。福川は一時財界活動から身を引いた模様であったが、戦時景気とともに8年12月樺太の泊岸炭鉱⁶⁸⁾(諸S10上,p267)、10年加奈太木材設立など活動を再開、加奈太鉱業⁶⁹⁾、保土ヶ谷曹達、山五林業、鳳泉無煙炭等各社の取締役を兼ねた。一方同社取締役を兼ね共同出資者の木村桂七郎は木村林業社長を引退寸前と見られ、相続人の木村金助の住所も従前の浜松市から桂七郎自宅・浜寺に移転、まもなく木村林業は収束に向ったかと推測される。銀鏡軌道に接続した軌道の経営主体を「奈良県の木村林業(株)」(命脈)と所在地を奈良県と誤記する文献も見られるのは、木村林業の事業が奈良県を拠点とする山五林業に移管・統合された可能性を示唆するものと想像される。11年12月期の持株は福川家4,000株、木村家2,000株、その他4,000株⁷⁰⁾(要S12,p244)で、出資額が多く代表権を有し社も

置いた福川家側に山五の主導権があったと考えられる。

11年12月末時点では資本金を50万円に増資して事業拡大に備え、20万円払込済み、水無山出張所を奈良県の最南端、吉野郡十津川村滝川に、五條出張所を奈良県五條町二見に、大阪営業所を大阪市大正区小林町に置いた。11年12月期には賞与850円を計上し、前期、当期とも6%配当を実施した。役員・大株主は次の通り(要S12,p244)。

代表取締役 福川陸平〔白金、1500株、忠平長男M44生(人事,p57)、水無山出張所主任〕

取締役 福川忠平〔白金、1500株、加奈太木材、加奈太鉱業各代表取締役、泊岸炭礦、鳳泉無煙炭、保土谷曹達⁷¹⁾各取締役(要S12,役下,p112)〕

取締役 木村金助〔浜寺、1000株、五條出張所主任、木村林業取締役(要S8,p103)、山五林業取締役のみ(要S16 役下,p269)〕

監査役 木村桂七郎〔浜寺、1000株、木村林業社長(要S8,p103)〕

大株主 福川俊文〔1000株、忠平妻M12生(人事,p57) S12.4死亡〕

「東京に本社をもつ山五林業KKは、昭和一二～一三年頃から滝川に大規模の製材工場を設け、一五年から一六年にかけて内原地内に四四〇町の共有林を買い取って、主として黒木の製板を行った。工場の規模は機械一〇台、動力約五〇馬力、年間の製材石数二・二万石前後で、伐採箇所から工場までは軌道を敷設⁷²⁾した。

67) 和久田康雄『私鉄史研究資料』, p180。

68) 泊岸炭礦は樺太の旧内路村(泊岸)地域に存在した炭鉱で、昭和12年5月20日に日本製鉄に買取された(『日本製鉄株式会社史 1934-1950』昭和34年, p358)。

69) 加奈太鉱業は昭和14年7月現在で東蒲原郡西川村の新潟鉱山(銀、銅、亜鉛、鉄)の鉱業権者(『鉱区一覽』東京鉱山監督局, p26)。

70) 昭和16年では福川陸平3,100株、木村金助2,250株、その他株主4650株(要S17, p385)であり、木村金助は木村桂七郎の持株を相続したものと考えられる。また筆頭株主で忠

平長男・福川陸平(出征中か)に代り、忠平「二男 大三、四生」(『人事興信録』大正7年、ふ, p57)の福川正三が取締役就任。正三は「慶大卒。家業の山五林業の経営に参加、現在取締役」(『年鑑人物情報事典』第2巻, p1018)。

71) 保土谷曹達の創業者・磯村音介の妻ナツ(明治15年生まれ)が福川忠平の妹にあたる。

72) 『十津川』十津川村役場、昭和36年, p909。

73) 『奈良県史 第1巻地理』昭和60年, p566。

5年に開設された滝川集落から栗平川に沿って上流の栗平集落を経て、栗平で分岐する支流「ウオノ谷(魚の谷)」間の木馬道を改修して「栗平土工施業森林組合が栗平線を開設し、同一〇年には四キロメートルの軌道さえ敷設」⁷³⁾したのであった。同森林組合(奈良津川村大字内原)は5年3月31日設立され、組合員は「内原の奥里一帯の大地主鶴谷氏ら」⁷⁴⁾7名であった。いわゆる「栗平林道」は上記の木馬道を「昭和一〇年山五林業が名義を借りて軌道に改修、水無まで延長」⁷⁵⁾たとされる。栗平土工森林組合の軌道と山五林業の軌道とを同一視する見方⁷⁶⁾の妥当性を山五林業の11年12月期の貸借対照表から読み解くと、主要な資産勘定は山林22.6万円、製材工場6.1万円、栗平森林土工組合14.5万円、自動車組合2.4万円、大和索道1.3万円ほかであった。(要S12,p244)山五林業に肝心の軌道勘定が見当たらない代わりに土工組合、自動車組合、大和索道への貸付金等の与信総額が18.2万円に上っている。既存の自動車、索道の長期利用のため各運営主体に差入れた保証金だけでなく、自らは軌道を築設せず組合に建設費相当に見合う金銭を貸付けたと解される。森林組合への14.5万円貸与の真意とは組合が設けた既存木馬道を利用する便宜、組合ならばこそ受けられる勸銀からの低利融資がフルに活用できる利点を考え森林組合の名義を借りて軌道に改修したのであろう。

16年「木材統制法」の制定後も奈良県の中核会社・奈良県木材(株)と請負契約を結び、その委

託工場として終戦時に至るまで黒木の製材と出荷を行った。戦後においても全国版の木材集荷配給機構である日本木材(株)の占領期の清算過程で中心資産たる「立木類は太平木材(株)山五林業(株)に特讓して…有体財産の土地建物は山五林業(株)、浜吉田電気製塩所に特讓した」⁷⁷⁾と二度も名前が出るなど、業界でも相応の地位にあったことが窺える。

「滝川～笹滝間の旧内原林道も昭和一五年に前記<組合>名義で山五林業が開設した。軌道延長二キロにおよんだ際に敗戦となり、昭和二八年に当初の契約に基づいて軌道を撤去した」⁷⁸⁾が、遺跡として吊り橋等が残っている。⁷⁹⁾その後も山五林業は企業として存続しており、たとえば29年末で奈良県吉野林業地帯と徳島県木頭林業地帯の大規模な所有者として「和歌山市の三興林業、東京都の山五林業をはじめ都市の木材会社」⁸⁰⁾の名前が出ている。また34年現在で山五林業は内原地区の「奥地一帯に一、四〇〇町(一五〇万石、町当たり一、〇〇〇石)を所有し、蓄積量は全体の七割」⁸¹⁾を占めていた。

V | むすびにかえて

奥日向の「秘境」「荒蕪地」「辺陬の地」⁸²⁾などと称された米良荘には神話に彩られた神楽などの無形文化遺産や「日向嵐山」(原田,p43)こと杉安峽、「米良第一の難所」(戦史,p237)「米良の軽井沢」(原田,p119)と称される天包山などの

74) 前掲『十津川』, p970、『全国森林組合一覧』昭和7年, p40。

75)78) 前掲『十津川』, p970。山五の出張所を置いた水無山は栗平で分岐する支流「水無谷」(『地理院地図』電子国土Web)周辺か。

76) 「栗平施業土工森林組合がのっとられた」(旧道倶楽部録[長年日記])とする「旧道倶楽部録」主宰者は奈良県庁文書を閲覧、現地調査し「山五林業軌道(栗平土工森林組合軌道)」を『日本の廃道』第108号、平成27年4月(www.the-orj.org/ORJ_1504)に発表している。

77) 『占領期閉鎖機関とその特殊清算』第2巻、閉鎖機関整理委員会, p609。

79) 『奈良県の近代化遺産-奈良県近代化遺産総合調査報告書』奈良県教育委員会、平成26年。

80) 河野健二「林業地帯:奈良県吉野林業地帯と徳島県木頭林業地帯の歴史と現状」林業問題研究会、昭和31年。

81) 前掲『十津川』, p969。

82) 原田種夫「一ッ瀬ダムとその周辺」九州電力企画、昭和38年, p127, p142, p101、宮崎県立本庄高校郷土部編『西米良村史資料』昭和36年。

知られざる観光資源も豊富にあり、また明治10年西南戦争の末期に西郷軍の敗走ルートにも当るため、菊池氏と同様「世を憚る落武者」(戦史,p242)の哀しい物語が多数伝承されている。次年度のNHK大河ドラマなどを機に観光面でも神話の里が脚光を浴びることを期待したい。その際には旧国鉄妻線の方に珍しく連続する民営特殊軌道3線と宮崎県営森林軌道が集積していた全国的にも稀なるトワイライト・ゾーン⁸³⁾であった特異性をも十分に発信して頂きたい。とりわけ当該特殊軌道群に深く関わった福川=木村両家のように、これだけ長期間にわたり日本国内で何本もの森林鉄道を繰り返し敷設し、昭和28年まで運行⁸⁴⁾し続けるなど、森林鉄道にこだわり、鉄道施設を誇示し続けた民間の林業経営者はまず見当たらないと筆者は考えるからである。民有林の森林鉄道・軌道は概して資料が乏しく開業・廃止・設置主体等の基本データすら欠く場合も珍しくなく、巨大企業の傘下路線を除いて経営者の人物像まで判明する場合は少ない。本稿はなお未解明な点が多く残されたとはいえ、一応福川=木村両家の連携の一端に迫ることができた。今後は全国の山奥に朽ち果てて放置されている林鉄遺跡等の観光コンテンツ化に必要と思われる物語性付与の視点から、林鉄敷設に関わったリスクな山林資本家の調査を継続したい。

84)昭和27年度末の奈良県下の民有林森林鉄道は6,224m(宮本常一『宮本常一著作集』第48巻,平成18年,p49)であり、山五の軌道が大宗を占めていた。なお、林野庁の林業統計上昭和43年度末まで民有林森林鉄道が存続していた。

Japanese Capitalists Constructed Private Logging Railways

Focusing on Fukukawa and Kimura's Forest Investments in Miyazaki Prefecture

Isao Ogawa

In Japan, forest railways were built primarily by the national government due to the enormous construction costs involving such projects. Thus, it was exceptionally rare for private forest management companies to construct logging railroads. Most private railroads were low cost, low standard tracks built on a small scale without motive power to minimize the capital investment. However, Miyazaki and Tokushima Prefectures, with relatively small areas of national forests, were among the few regions where private timber lines developed extensively.

Chuhei Fukukawa and Keishichiro Kimura, visionary forestry entrepreneurs from Shizuoka Prefecture, worked closely together to develop the nation's inland mountain forests. From the late Meiji to the early Taisho periods (1900-1920s), when public transportation systems, such as railways and roads, had yet to be established, Fukukawa and Kimura's forestry firms built a series of logging railroads in the backwoods of Miyazaki and other prefectures to transport felled logs by steam locomotive and trolley. In addition, they are believed to have been deeply involved in the construction and management of several forest railways across the country. Their businesses reached a peak with the unprecedented economic prosperity during World War I, apparently making it easier for the two venturers to raise huge amounts of construction funds. The foresters' aggressive

business tactics were also reflected in their aspirations for full-scale overseas expansion, as in the case of Fukukawa's purchase of timber licenses on the Queen Charlotte Islands from the Canadian government in 1920.

However, Fukukawa and Kimura's forestry businesses seem to have suffered severe losses after the collapse of the bubble economy following the end of World War I, with a steamship company also run by Fukukawa going bankrupt. Even so, they continued to pursue their ambitions of developing remote forest areas. Amid the economic boom immediately before World War II, they worked with the forestry company *Yamago Ringyo* to develop a vast area of forests in the southernmost part of Nara Prefecture and completed a new private logging railway in 1935. Probably no other private forestry company, except the giant trading firms and paper manufacturers, has ever achieved such success in railway development focused on logging railroads, building one timber line after another across Japan over a long period of time, with trains continuing to run until 1953.