

北海道の製材業史話

(1)町から消えた‘木工場’

林政ジャーナリスト 坂 東 忠 明



このたび本誌では、林業・林産業の盛衰を受け止めてきた製材業に焦点を置き、「北海道の製材業史話」として、製材業をさまざまな角度から再考し、地域と共に歩む製材業の発展の道を考えてみたいと企画いたしました。製材業の事情に詳しくない私ですが、製材業の産業としての重要な役割、使命を問い合わせつもりで小さな連載をはじめることにいたしました。

■駅裏の木工場

1928年（昭和3年）12月、稚内と旭川間に宗谷本線が全線開通した。259キロメートルの長い路線。起点の旭川駅から終点の稚内駅のあいだには53駅が設けられた。今から88年前のことである。それが今では22駅しかない。無人駅や廃止された駅が増えた結果である。鉄道ファンは秘境駅と持てはやし、観光スポットにしている。地元民にはやりきれない思いだ。

さらにJR道支社は赤字路線の維持が困難であるとし、宗谷本線自体の廃線を検討中である。これに対して沿線の12市町村議会議長は、住民の総意を持って、平成28年10月6日、「存続は地域活性化に欠かせない」とJRに要請した。

道北地方は1989～96年に天北、名寄、深名各本線と美幸線、興浜北線・南線、羽幌線がすでに廃止され、沿線住民は鉄道を失ったことの影響がどれだけ大きいかを知った。地域の疲弊に拍車をかけることへの危機感が募っている。私は宗谷沿線の中川町の佐久で生まれ名寄市で育った。宗谷本線の行末には自然と思いが傾く。

幼少期の昭和30年頃、線路を挟んだ家の向いには大きな‘木工場’があった。K木工場と記憶している。冬になると丸太を積んだ馬橇そりがやって来て貯木場はいつもいっぱいになっていた。馬橇の列はずつと続いており、子供たちは馬の横を通り抜けながら下校していた。

駅から‘木工場’に引き込み線があり貨車が並んでいた。毎日のように旭川方面に向かう蒸気機関車は石炭



佐久駅周辺にあふれた丸太

と丸太を積んだ貨車を連ねて走る。その様子を飽きずに眺めていた。原木の大半が国有林から伐り出され、枕木やインチ材として出荷されていた。

木工場は木の匂いがして気に入っていた。夏ごろには貯木場に丸太も少なくなり、子供たちは欠けた帶鋸の歯を拾い集めたり、おが粉の山を登ったりして危険な遊び場になっていたことを思い出す。

敗戦後、復員した父は農家の長男であったが、農家を継がずに営林署の担当区の職員に採用され、もっぱら伐木調査に従事していたようだ。時々、酒の飲まない父は夜更けまで帰ってこなかった。当時、営林署職員と地元の‘木工場’などとの付き合いがあった。子供の私もK木工場の社長宅に遊びに行くほどの‘付き合い’だったことを思い出す。まことにおおらかな時代であった。

■消えた製材工場

あれから60数年経った現在、宗谷本線の沿線から製材工場は次々と消え、どこの駅裏も大きな空地になっている。引き込み線はなく、駅も無人となった。

「製材業者登録名簿（昭和35年度）」によれば、当時、全道には1,123社の製材工場があり、このうち上川管内には173社、網走管内の232工場に次いで多かった。旭川市を除くと宗谷沿線では美深町の10工

場が最も多かった。昭和17年、戦時大増伐の要請を受けて、美深町と仁宇布間に森林軌道が敷設され、昭和30年に廃止されるまでの13年間、毎年数万m³の木材が輸送されていた。

特に注目されたことは、昭和22年、美深林務署が直営の製材工場を完成させたことである。



中川町佐久のK木工場の全景

自動送材車付48インチ帯鋸1台、テーブル式42インチ帯鋸1台、24インチ丸鋸2台、最大113馬力、従業員約30名を擁する規模の大きい製材工場が稼働し、民間事業者に少なからずの影響を与えたはずだ。民間だけでは手に負えないほどの事業があったのだろう。美深林務署管内の製材工場は、昭和37年にその役割を終えるまでの間の13年間に約9万m³の原木を消費し約6万m³を製材販売したという実績を残した。

一方、民間では松浦周太郎が経営する天塩川木材工業（株）（1944-1997）は、美深町に合板工場と製材工場、中川町佐久に製材工場を持つ、道北一の製材工場であった。天塩川木材は、平成9年12月、拓銀の破綻の影響を受けて倒産し、「木材王国美深」に衝撃を与えた。

美深町史には、「鉄道開通以来、美深町駅ホームから眺められた山のように積まれた木材も、平成10年にはその姿を消し、一つの時代の終わりを告げた」と記されている。このように美深町は道北の中核的な製材工場のある町だったが、現在は1社の製材工場が稼働しているに過ぎない。美深町仁宇布にある道有林の片隅には、昭和46年指定の原生保存林（約35ha）が保護され、往年の豊かな森林をわずかにその面影をとどめている。

■減り続ける製材業

戦時体制下、木材統制による木材の供出、その影響が払拭されないままに戦後を迎え、国内経済の復興需要や台風15号による倒木処理が続く状況の中で、製材業は国民の住宅確保や公共事業の拡大にその役割が期待され、本道の製材工場の数は1,000工場を越えていた。

やがてそれが過剰設備となって製材業界に打撃をあたえることになった。昭和36年の1,400工場をピークに製材工場は減少傾向に入ったが、外材輸入の攻勢や不況業種の指定、広葉樹資源の枯渇化のなかで製材工場は減り続け、昭和46年には1,000工場、平成8年に500工場を割り、平成21年には200工場以下と歯止めがかかっていない。

製材工場が整理、再編されるなかで1工場当たりの出力数が300kW台に達したのは平成22年以降である。

平成26年現在、製材工場は187工場だが、森林資源に見合った工場の適正配置や成長産業化をめざすための体制改善などの課題解決に迫られている。

■次世代に託されたこれからの製材業

宗谷本線が開通する以前、道北の天塩港は木材の積出港として知られ、天塩川の流送で沿線の森林は天塩港に集荷されていたが、木材は鉄道輸送に代わり、今度は宗谷本線の沿線は製材工場で栄えるようになった。

それも長くは続かず、やがて製材業が次々に廃業し鉄道沿線も過疎化の波のなかに飲み込まれ、鉄道廃線が迫っているのである。町から消えた製材工場。町の様子は一変し人々は去ってしまった。輸送手段が船から鉄道やトラックに代わったからではない。敗戦後の混乱と経済復興に貢献した地方の大小の製材業ではあったが、森林資源は有限だった。「木工場」が無くなつて知る繁栄のありがたさを感じた。あの賑やかさをもう一度取り戻したい。次世代の製材業を託された経営者達は、「持続的な森林の管理」を担う考え方に対する活路を見出して、どのように北海道の製材業の将来を語るのだろうか。

【参考文献】

- 1 美深町史 平成23年7月
- 2 美深林務署30年誌 昭和57年3月
- 3 道有林経営80年誌 昭和63年3月