

浅野の「トロッコ道」

浅野のトロッコと言つても知る人も少なくなった。トロッコとは狭い軌道で巾60cmぐらいのレールの上を、四輪の車に巾一m20cm位、長さ一m50cm位の台があつて、その上に物を載せて走る車のことで、簡単に言うとそんな車がレールの上を人力または汽閥車に引かれて走るのだ。

なぜ浅野かと言えば、今から七〇余年程前大正時代の初期に扇田の下川反、今の武田製材所附近一帯に浅野製材所の工場があつた。この工場は有名な浅野セメントの創始者であり、また海運貿易、炭鉱、電線等で浅野財閥を築いた浅野総一郎が資金を提供し、緑川賢策が実質經營した工場で、緑川爺が浅野氏の知遇を得て資金提供となつたので、浅野の名をつけたようである。木材は大葛方面や糸柄沢方面から運んだが、その運搬にトロッコが使用された。当時の扇田にあっては唯一の工場で雇用人も沢山居つて、正門裏門には門番がいて関係の無い者は許可を得なければ、出入りは出来なかつた。釜を焚いているので高い煙突が立つていて、朝、昼、夕と汽笛を鳴らし、時計の余り音としていなない當時では時刻の目安になつたし、私達子供に親は

「浅野の笛が鳴つたら家サ来い」と言つたものだ。

残念なことに不幸出火によつて全焼し、大館駅前にあつた北秋木材会社に、主力が注がれ再建を見ることが出来なかつたが、県内屈指の北秋木材会社の前身は浅野製材会社であつた。このことについては誰か詳しく述べる人もあるから今は省くことにし、私の言いたい木材運搬のトロッコ道、然も大葛方面への道はどう変つたかを述べることにしたい。

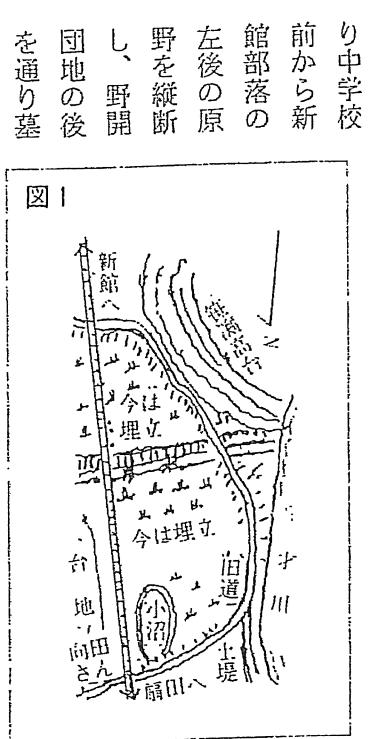
最初は八幡平に産する硫黄を運ぶに敷かれたようで、八幡平・焼山にも硫黄採取の跡があるし大場谷地には集積の跡があつて此處から鉄索で芦内沢へ運び、積み替えてトロッコで扇田へ下したようだが、間もなく硫黄採取が廃止となり、また営林署と共用で木材運搬が主となつた。その合い間には大葛方面から木炭が沢山運ばれて來たものだ。その当時は大葛村は県内では檜内村について第二の産炭地であった。また交通の不便な当时であったので急患の輸送や急用の伝達等にも利用されて、トロッコは大事な交通・通信の機關でもあつた。浅野工場焼失後は営林署の専有となつたが、当時の営林署は小林区署と書いて役場の隣、今の駐車場の右側が、その場所である。

それではトロッコ道を尋ねることにしよう。浅野工場裏門から出ると、小倉製粉・バラ園の前の道路は、もと軌道

の跡で、二井田道路を横切つて営林署長官舎の前を通り花輪線を越えて左へ曲る。営林署の木材は大葛から来るとそのまま真直ぐに土場へ入る。左へ曲つて大葛の方へ進むと新丁の犀川端の家並のある道路はトロッコ道であつた。さらに進むと扇田から東館への道路と交叉する。ここを子供の頃は「向田の踏切」と呼んでいた。それは花輪線を越えると向田の家が唯一軒で、もとは高台にあつたが、今は高台も削られ路面も高くなつてその感がなくなつた。

新館、独鉱への道路は犀川の土堤を歩いて毎瀬団地の後、高台の下を通うて、軌道を横切つて農協給油所の辺から坂を登ることになる。その軌道は今は變つて直線道路になつた。

トロッコ道と旧道へ図1のようになる。



地の左を通って味噌内川口の村の中を抜けて行く。味噌内川の手前から真直ぐに独鉱に入る今道はトロッコ道で、旧道は左の山岸を曲り曲りして庚申塚の前を通って独鉱に入り郵便局の前に出る。その旧道に沿った家の人口は旧道の方にあったのが、軌道跡が新道になったため裏が表に変わつて入口になつた。

ヘ

図2 モとの中学校があつたので、中学校通りと呼ばれた道はトロッコ道で独鉱を横切つて上へ行くと犀川へ突きあたる。此処に長い木橋があつて川を横断して田園の中を走つて柄井沢（集団移転して今は無い）に出て、村をつきぬけて大葛地区へ入る。そして右の山の下、犀川に大体沿つて長部、森越を通り大葛には入らないで大谷の川上が終点となる。独鉱から先の方は道路には利用されず、その跡は今も幾分知られる所もある。以上述べたようにトロッコ道は直線が多いので昔の曲りくねつた道とは比較にならぬ程短距離である。軌道が廃止となつて町が営林署からゆく

跡

すりうけて改修し、新しい道路に利用することになった。思えば昭和になつて六〇年、色々な移に変わりがあつたものだ。

これを書くにあたり、小林吉三郎氏、山本栄氏のご教示にお礼を申し上げる。

（扇田 淳助）

先駆・大谷～扇田間

達子森の山頂に立つて比内町を見回すと、扇田から東館大葛方面にかけて田圃の中を一直線に延びる道路のようないものが目に入つてくる。

これは営林署の軽便軌道の前身が浅野軽便軌道であることを知つている人は数少なくなつた。浅野軽便軌道は明治末期から大正中期にかけて当町の産業、経済、交通などの発展に大きい役割を果してきたことを思えば、誠に感無量のものがある。この浅野軽便軌道はいつ、どのようにして誕生し、また消え去つていったのか振り返つてみたい。

東京の実業家、浅野総一郎氏が明治三十二年より鹿角郡長谷川村（現在の鹿角市八幡平）熊沢に熊沢硫黄鉱山を経営し、その本拠を扇田において大谷と扇田の間に一五

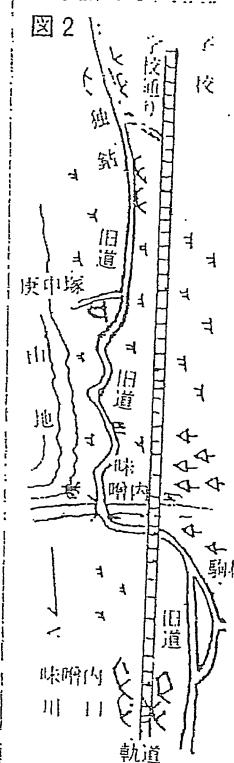


図2

kmの軽便軌道を敷設して硫黄を運搬してきたが、これが世にいう浅野軽便軌道である。八幡平国立公園の焼山の中腹から硫黄を採掘し鉄索で山を越して大谷まで出し、そこから軌道で扇田駅へ運んだのである。

ところが、明治三十五年にこの硫黄鉱山が経営不振のため廃山してしまつたのである。廃山後はこの軌道を利用して東館村中野、大葛村長部の両事業区の国有林の特売払下げをうけて製材業を始めることとし、明治四十一年五月より扇田町押切一五番の一に浅野製材所を設立し、製材、製板事業を經營したのである。明治四十五年五月に能代の秋田木材株と共同事業として資本金十五万円で浅野製材株を創立し事業を拡張した。統いて大正八年十月には大館町の平泉製材所と合同して資本金七十万円に増額し、浅野製材株を發展的解散して北秋木材株と改称したのである。

この工場、事務所、付属建物の坪数は一六五坪、一二〇馬力の蒸気機を輸入し、また最新式の製材機械一五台を設

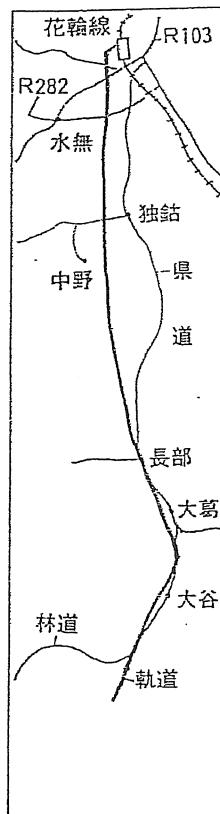
備して年間五万石の製材能力を誇る大工場とし、当時の木材産業界に君臨したのである。

しかし、二年後の大正十年六月にこの工場は全焼してしまつた。その後すぐに本工場を大館付近に新築し、扇田には敷地面積五、四九七坪、建物六八九坪（四棟）電動機三台（八二馬力）製材機械十一台、製材能力一日八〇石の分工場を建設したのであるが、これも数年にして火災にあつたので続く災害に耐えきれずついに廃業することと決定したのである。

浅野軽便軌道もこの製材工場と運命を共にしたのであるが、この軌道の重大な価値を認めていた営林署側は早々この施設を買収し、路盤の整備やカーブの改良などを行ってスピードアップや積載能力の向上を図つて運営してきたが、トラックなどの目覚ましい進出に抗しきれず昭和四十年頃までに全線を廃止してしまつたのである。

このような運命をなつた浅野軽便軌道も、やがて人々の記憶の中から消え去つていくことだろうと思うと、何か寂しい気がしてならない。

（明石 栄一）



一片の土器一枚の写真

題から書くと一片の土器の方より書かなければならぬ

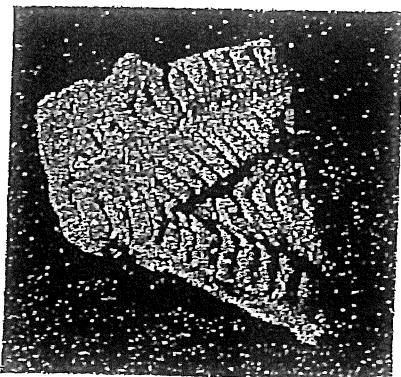
が、先号に明石（栄）委員が「浅野軽便軌道」なるこぼれ話を執筆したのに關し、私の祖父が勤めていた関係で、それに関した写真が私の家に数枚残っているので、まずそれについてみたい。

「カンコノキシャッコ」と言う呼び方で親しまれていた軌道の六十五年間の歴史は、前号に詳しく述べた。範ちゆうを出ないが、一枚の写真を見ながらその頃をのぞいてみたい。

明治四十年、町立扇田病院設置の件が認可され、予算六千五百円

で五百五十余坪の病院が現在地に十一月建てられた。

寄付者の中に浅野製材代理人緑川賢策、五百円の名が見られる。



然と名人芸を見せた。と記している。

大正十一年芥川龍之介の筆による「トロッコ」の一小さい黄色の麦藁帽子の思い出は、その時代の人との中には多かれ少なかれあるのではなかろうか。

昭和四年北秋木材（浅野製材製材所）が大館へ、軌道は宮林署が犀川南側に移している。

軌道も太葛まで架線し直し、十七年には三岳炭鉱が石炭を、宮林署が丸太を運び、軌道の最も賑やかな時代を迎えている。

その軌道も太平洋戦争と言う日本国の大惨な運命と共に資源が枯れ、ついに立ち直れず廃止になつたことは記憶に新しい。

さて、地上から地下に筆は下りるが写真の土器は今秋竣工を見る病院の医師住宅予定地より発見されたものである。縄文中期円筒土器上層B類と言われ五千年～五千年前のもので、その時代の代表的な文様の爪形文が見られる。この爪形文は竹を割って作るもので、大まかな土器には大変良く似合い、美的観賞にたええる出土品が出る場合もある。

またこの土地の土器は赤身を帯びた土で出来ているのが特色であると言われる遺跡地で、今後の発掘が大いに期待される。

この年五月に明治三十三年創立の浅野總一郎経営の硫黄山が廢業。その鉄道に着目した緑川氏が、丹内沢糸柄沢等の立木特売の先例を開いて、扇田川端に浅野製材所を開設した。

そして、写真のような運材の風景が住民の目にふれた。

この写真に「写真集大館」を編まれた石井博夫氏は、北秋田鹿角郡境一帯の無尽蔵と言われた秋田杉を森林軌道で、秋田鐵道（花輪線）の扇田駅まで運ぶトロッコ群である。

大正時代は、まだガソリン車や機関車が運行されていないので、もっぱらトロッコに頼り、冬は一部馬ソリを用いた。いわばトロッコ万能で一車を一人で操作し、

いとも単純で一見危険千万なブレーキをあやつって整

このように一片の土器、一枚の写真が語りかけて来る歴史的なものは私個人の趣味を超えて町の歴史、しいては日本の歴史の発掘となる例は多々あることを知つてほしいと思う。

（山田 福男）