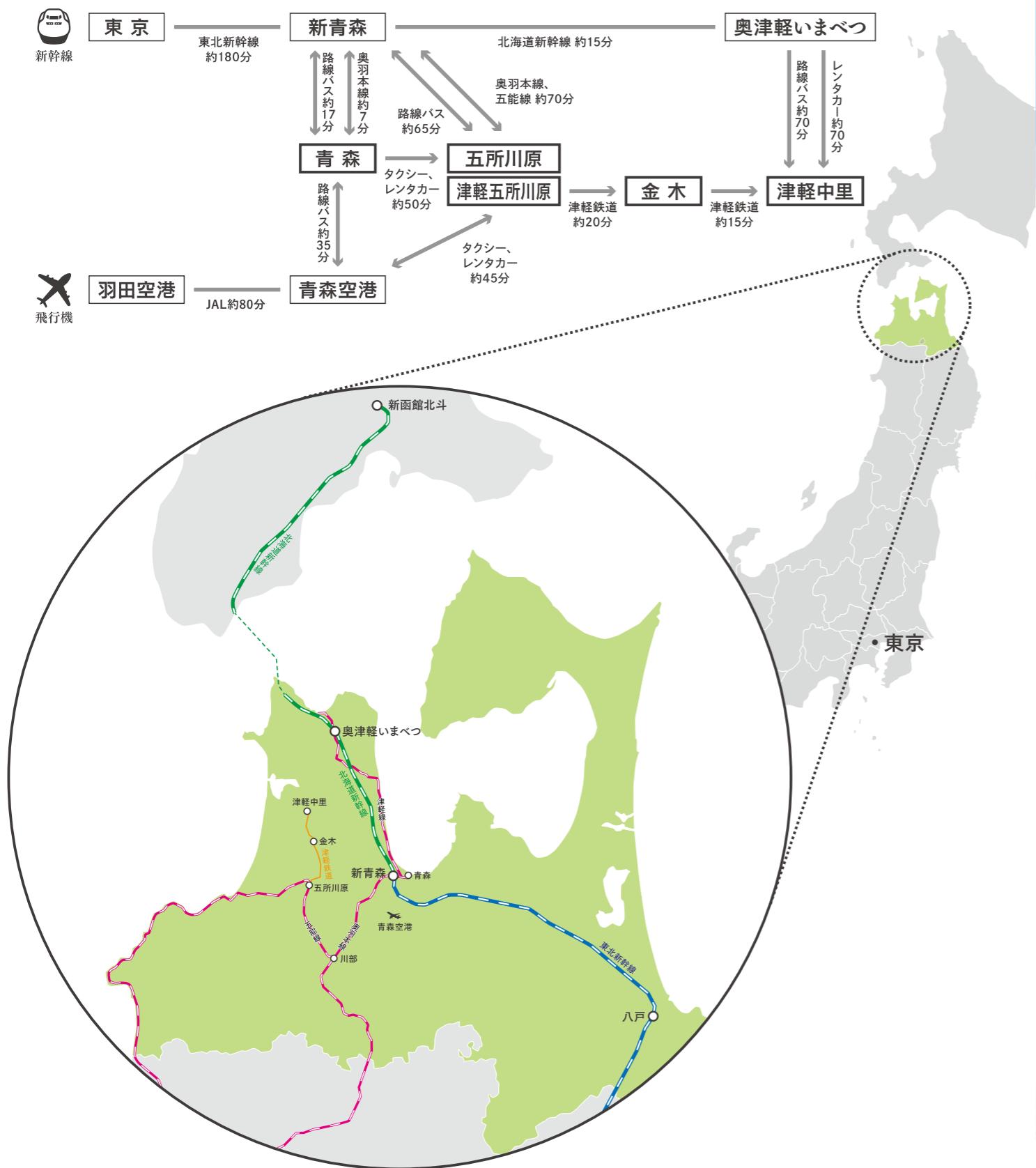


## アクセス



日本初・日本最長を誇った

# 津軽森林鉄道



# 津軽森林鉄道

本州の最北端に位置する青森県は、白神山地や十和田湖など美しく雄大な自然に恵まれています。県土の約66%を占める森林面積は約64万ヘクタールあり、津軽半島・下北半島の青森ヒバ、八甲田山や白神山地のブナ、県南地方のアカマツなど、地域によって特徴的な樹種が生育しています。中でも、木曽ヒノキ、秋田スギとともに日本三大美林の一つに数えられる青森ヒバは、青森県を代表する木として、「青森県の木」にも指定されています。津軽森林鉄道は、津軽半島の国有林に生育する青森ヒバを青森貯木場まで輸送することを目的に建設された総建設延長283kmの森林鉄道で、日本で建設された全森林鉄道の中で最大のものでした。また、蒸気機関車などの動力車によるけん引を前提とする日本初の森林鉄道でもありました。



## 津軽森林鉄道とは

現地での調査・設計が始められたのは明治38(1905)年。翌年11月に起工し、明治42(1909)年に開通しました。完成した津軽森林鉄道は、最盛期には一年間に7万立米もの木材を運搬して全国に青森ヒバを送り出し、また、沿線住民には生活路線としても親しまれました。しかし、第二次世界大戦の後、トラックによる木材輸送が発展していくと、次第に衰退することとなり、昭和42(1967)年11月に、その歴史に幕を閉じました。

今も残る軌道跡や橋梁などの遺構群、そして地図・写真類の資料は、平成29(2017)年、将来にわたって記憶・記録していくべきものとして、「林業遺産」に選定され、地域活性化の一役を担う遺産として注目されています。

## 津軽森林鉄道が「林業遺産」に選定されました

【選定遺産名】我が国最初の森林鉄道「津軽森林鉄道」遺構群及び関係資料群



林業遺産は、一般社団法人日本森林学会が、日本各地の林業発展の歴史を将来にわたって記憶・記録していく取組として、林業発展の歴史を示す景観・施設・跡地等、土地に結びついたものを中心に、体系的な技術や特徴的な道具類、古文書等の資料群を対象として選定するものです。2013年度の開始から2018年度までに23件が選定されていますが、東北地域では唯一、津軽森林鉄道が選定されています。

## 「林業遺産」に選定された4つの理由

① 津軽森林鉄道は、動力車によるけん引を前提とする日本初の森林鉄道で、全長は本線だけで67kmにおよび、日本で建設された全ての森林鉄道の中で最長を誇る。また、51路線の支線・分線を含めた総建設延長は283km、実運用最大延長は235km(1958年時)と日本最大であった。

② 後に日本各地の森林鉄道において活躍したボールドウイン社(アメリカ)製の蒸気機関車を動力車として最初に導入した。分水嶺(ぶんすいれい=峠)を越える路線としても最初のもので、2本の隧道(ずいどう=トンネル)が設けられるなど、その後の森林鉄道建設の基準となった。

③ 現在、本支線の軌道跡・相ノ股隧道・ヒバ製及び鋼製橋梁等の遺構が豊富に確認されるほか、ディーゼル機関車や客車なども保存されている。また、開設当初からの林道台帳や図面・写真類が多数保存されている。

④ 森林鉄道遺構を巡る「奥津軽トレイル」が設定されるなど、地域活性化の対象として見直されている。

\*日本森林学会林業遺産選定理由から

# 津軽森林鉄道の歴史を知る

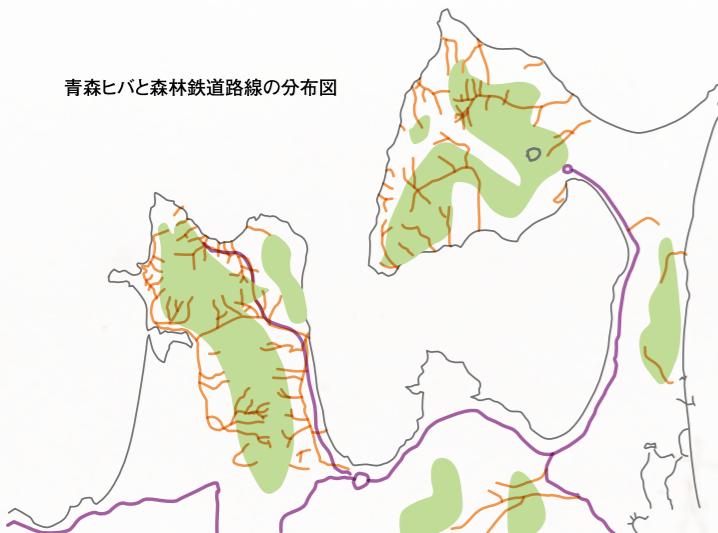
津軽半島は、下北半島とともに豊富な青森ヒバの資源に恵まれ、その木材は古くから建築用材などに利用されてきました。

従来、木材輸送は伐採現場から人力や畜力によって河川のそばまで運び、春先に雪解け水で増水した河川に流すことによって搬出していました。

しかし、この方法では運搬可能な森林資源の量や搬出の時期が限られるほか、施設や木材の損傷・紛失も多く、計画的な木材生産が期待できない状況にありました。明治時代になると、青森までの東北本線の延伸や日露戦争に伴う木材需要なども相まって、計画的な搬出が求められるようになります。

その輸送手段として計画されたのが津軽森林鉄道でした。

青森ヒバと森林鉄道路線の分布図



## 津軽森林鉄道の略年表

明治19(1886)年	青森大林区署設置(大小林区署官制)
明治24(1891)年	東北本線の青森延伸
明治32(1899)年	国有林野特別經營事業開始
明治37(1904)年	日露戦争開戦
明治38(1905)年	石川越ルート調査(~7月)
明治39(1906)年	六郎越ルート調査(~5月) 6月、大平・今泉間設計開始 11月2日、蟹田・大沢内間着工
明治40(1907)年	大平・今泉間竣工 ボールドワイン機関車3両導入
明治41(1908)年	7月、蟹田・大沢内間竣工
明治42(1909)年	11月30日、本線全線開通 12月12日、開通式
明治43(1910)年	青森運輸事業所設置 5月、運材列車運行開始
大正9(1920)年	運輸業務を大林区署利用課に移管
大正13(1924)年	青森営林局設置(営林局署官制)
大正14(1925)年	運輸業務を青森営林署に移管
昭和17(1942)年	油川飛行場拡張による本線迂回工事
昭和21(1946)年	運輸業務を行う青森森林事業場を開設
昭和24(1949)年	森林事業場を青森運輸営林署に改称
昭和42(1967)年	11月、津軽森林鉄道廃止

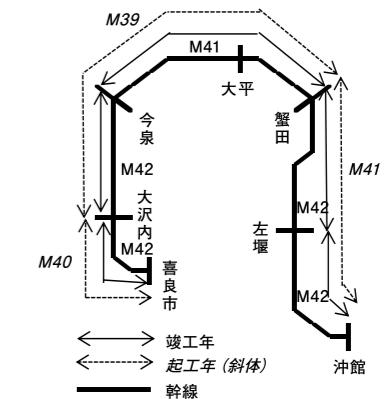
## 2つあった路線ルート

青森市沖館の青森貯木場を起点に、金木町喜良市(現在の五所川原市金木町)まで、本線67kmとその支線51路線が建設された津軽森林鉄道は、明治39(1906)年に起工しました。当初の計画では、内真部(うちまんべ・現在の青森市)から西へ進み、内真部山麓を通り、喜良市国有林を経由して喜良市貯木場へ至る24kmと、喜良市から中里(現在の中泊町)までの支線8kmの石川越ルートが計画されました。しかし、その後、大きく北側に迂回する六郎越ルートに計画を変更する案が浮上し、津軽半島のより多くのヒバ資源を開発可能な六郎越ルートが採択されて建設が進められました。

ルート案



津軽森林鉄道本線と建設経過



出典:日本森林林業振興会秋田支部・青森支部 (2012)「国有林森林鉄道全データ(東北編)」秋田魁新報社、青森営林局樹齢百年編集委員会 (1986)「樹齢百年 青森営林局の一世紀」林野庁青森支部分

## 本線建設の経過

本線工事は、明治39(1906)年11月に山越え区間から着工し、青森市沖館・蟹田(現在の外ヶ浜町)区間と、大沢内(現在の中泊町)・喜良市区間の3つの工区に分けて進められました。明治41(1908)年7月には、蟹田から内潟村大字今泉(現在の中泊町)に至る24.2kmが開通し、翌年11月に青森市沖館・喜良市までの66.9kmの全線が開通しました。着工からわずか3年で67kmもの本線が完成し、明治43(1910)年5月、晴れて運材列車が運行されたのです。

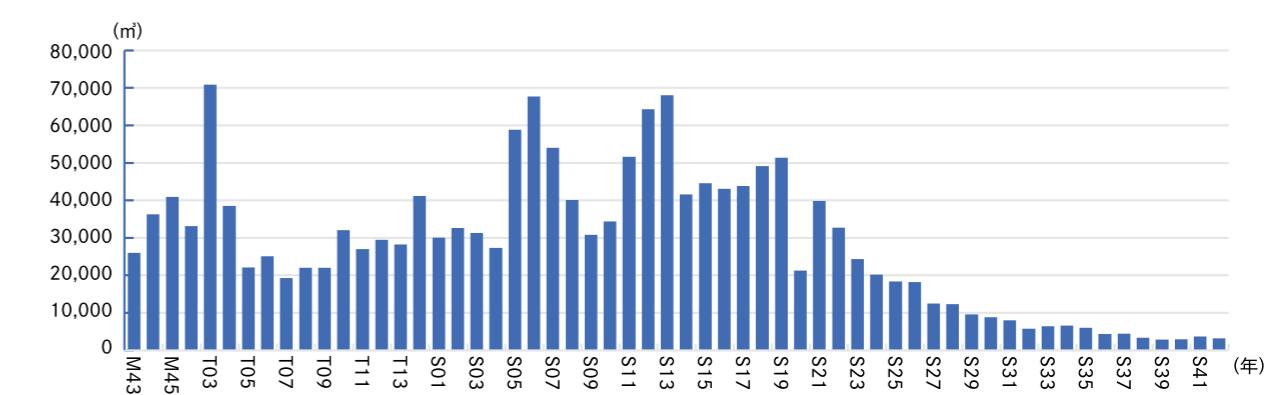
## 路線の特徴

津軽森林鉄道の本線は、大きく迂回した長大路線です。本線の途中には、中山山地があり、隧道が設けられました。その道のりは、青森貯木場から津軽半島の中山山地東側を北上して蟹田にいたり、そこから西へ進み中山山地を2本の隧道で越えて十三湖岸の今泉に下ります。さらにそこから南に向きを変え、金木台地を巻くように喜良市に達します。中山山地には逆勾配区間が存在していることから、木材を積載した列車をけん引するために我が国で初めて蒸気機関車が導入されたのです。

## 廃線

木材生産場所の変遷とともに支線の消長を繰り返した津軽森林鉄道は、昭和33(1958)年、実運用最大延長235kmと日本最大の森林鉄道となりました。しかし、第二次世界大戦の後、自動車の性能が向上してトラックによる木材輸送が発展していくと、森林鉄道による輸送は次第に衰退することとなり、津軽森林鉄道は、昭和42(1967)年11月にその全線が廃止されました。

津軽森林鉄道木材輸送量の推移



# 津軽森林鉄道の 機関車たち

活躍した機関車

津軽森林鉄道では、日本初となる機関車として、明治41(1908)年にアメリカから4両の蒸気機関車を導入しました。

4両のうち3両は、ボールド温イ社製リアタンク(水タンクを運転席の後部に配置)10t車で、シガートレインとしてさとうきびの運搬用に開発された車両です。そしてもう1両は、シリンダーが縦型に配置され、車輪への動力伝達が傘型ギアで行われる、ライマー社製シェー式13t車で、勾配区間登坂用として導入されました。この車両は、導入前に台湾の阿里山森林鉄道で試験運転が行われましたが、速度が遅く、脱線も多かったことから実際にはあまり活用されず、大正8(1919)年、高知大林区署が管理する魚梁瀬森林鉄道に移管されました。

その後、明治45(1912)年になると、ベルギーからコッケリー社製サイドタンク(水タンクをボイラーの両脇に配置)11t車が、そして大正12～昭和2(1923～1927)年にかけて、ドイツからアーサーコッペル社製サイドタンク5t車が5両、10t車が2両導入されました。

昭和初期になると、蒸気機関車に代わるものとしてガソリン機関車が導入され始めました。しかし、ガソリンが入手困難なこともあり、ガソリンの代わりに木炭ガスによる運転が行われる時期もありました。さらに戦後には、ディーゼル機関車が主流となり、協三工業製や酒井工作所製など、国産の機関車が数多く活躍することになります。この時活躍した協三工業製の車両は中泊町博物館に、酒井工作所製の車両は五所川原市金木町芦野公園に今も保存され、往時の姿を見ることができます。

## 現存する津軽森林鉄道の車両

\*博物館の詳細については「津軽森林鉄道の記憶」をご覧ください。



## 青森市森林博物館の車両（客車）



中泊町博物館の車両(協三工業製)



芦野公園の車両(酒井工作所製)



ボールドウイン社製蒸気機関車

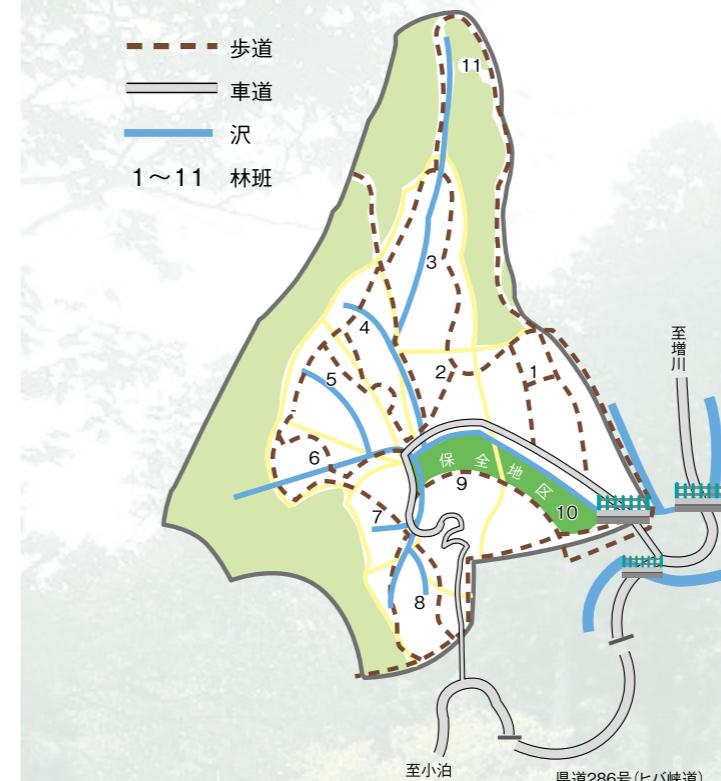


ライマー社製シェー式蒸氣機関車



シボレー改造車

# 90年も実験が続く増川ヒバ施業実験林



## 実験林の概要

増川ヒバ施業実験林は、JR津軽線の終点、三厩(みんまや)駅から南西に7kmほどの国有林内にあります。面積は196haあり、全体を地形に応じて11区画に分け、最奥の1区画を除く10区画を10年間で一巡するように実験計画が立てられ、実験が繰り返されています。実験の内容は、旧津軽藩の青森ヒバの取り扱い方法である青森ヒバ温存施策に倣って、青森ヒバの母木を残しながら天然力を活かして青森ヒバの若い木を育成し、持続的に利用できる生産力の高い森林に誘導させるものです。実験林の設定当初には、青森ヒバの老齢林が4割、ブナを中心とした広葉樹林が4割、青森ヒバと広葉樹の混交林が2割という状態でしたが、現在は、中小径木の青森ヒバを中心とした森林となっており、毎年の成長量も着実に増えています。

一方、大畠ヒバ施業実験林は、南部藩の取り扱い方針であるヒバ活用施策に倣って、青森ヒバの抜き伐りを繰り返すことによって青森ヒバと広葉樹との混交林型の森林に誘導させるものとなっています。



実験林入口の看板

松川 恭佐の  
プロフィール

明治23(1890)年に生まれ、大正7(1918)年に東京帝国大学林学科を卒業し、農商務省山林局に就職しました。大正15(1926)年に、青森営林局造林課及び計画課技師として着任してから昭和10(1935)年に熊本営林局に転勤するまでの約10年にわたり青森ヒバの取扱方法を研究しています。終戦前には、溝州国林野総局長を勤めて退官しました。戦後は、(社団法人)日本林業技術協会理事長として、林業技術の開発普及と技術者育成に邁進しました。

# 津軽森林鉄道の建設に 尽力した人たち

国有林は、明治2(1869)年の版籍奉還による官林とその後の所有権が不明な森林を土地官民有区分により編入した官有山林原野によって成立したものです。このうち、官林は江戸時代までは各藩やお寺・神社などが森林を所有しており、津軽を統治した弘前藩は領内各地の山林を「御留山」として立木の伐採を制限するなどして森林の保護育成を図っていたのです。

その後、明治14(1881)年に農商務省が創設され、同省山林局の所管となり、さらにそれから5年後には、北海道庁が管理する森林を除き、全国に21大林区署、その下に127の小林区署、67の派出所が整備され、本格的な国有林の管理と経営組織の整備が始まりました。なお、国有林という名称は、森林法が制定された明治30(1897)年からになります。

## 専任土木技術者の採用

国有林野特別経営事業が開始されたことで、木材搬出手段建設のために土木工事が行われるようになります。そのため、山林局では、専任土木技術者を採用するようになります。

明治34(1892)年、最初に採用された土木技術者は東京大学土木工学科を卒業した持田軍十郎という人物でした。その翌年、二人目として採用されたのが二宮英雄です。二宮は持田にとって、大学の一年後輩にあたります。

にのみや ひでお  
**二宮 英雄**

(青森大林区署・土木主任技師)

二宮英雄は、津軽森林鉄道の建設を指導するために、明治38(1905)年3月9日付で青森大林区署に派遣された山林局の専門土木技師です。派遣された当時、秋田大林区署の土木技師も兼務していました。

青森に赴任した二宮は、石川越ルートと六郎越ルートの調査を指揮し、短期間に計画案を作成しています。六郎越ルートが採択された後には、設計業務を取り仕切り、建設工事全体の陣頭指揮を執りました。全長67kmの津軽森林鉄道の本線が極めて短期間のうちに開通したのには、二宮の卓越した指導力があったからと言えます。

津軽森林鉄道の運行が開始された翌年の明治44(1911)年、二宮は台湾の阿里山森林鉄道建設の指揮を執っていた河合鉢太郎博士に招聘され、台湾総監府に出向しています。その翌年の1月8日、不運にも、設計測量中に伐倒木の枝が頭部に飛来するという事故で、殉職してしまいました。享年37歳という若さでした。二宮が殉職した阿里山二万坪には、殉職碑が建てられ、碑には、河合鉢太郎によって記された碑文が刻まれています。

● 明治8(1875)年

岡山県御津郡(現岡山市)に生まれる

● 明治35(1902)年

東京帝国大学工学部卒  
山林局2人目土木技師として採用

● 明治38(1905)年

青森大林区署兼秋田大林区署に発令

● 明治42(1909)年

全大林区署に専門土木技師を配置

● 明治44(1911)年

阿里山森林鉄道調査のため台湾赴任

● 明治45(1912)年

1月8日、二万坪にて殉職(享年37歳)



み き りゅうたろう  
**三木 隆太郎**

(青森大林区署・林業課長)

三木隆太郎は、明治39(1906)年、林業課長として津軽森林鉄道の石川越ルートと六郎越ルートの選定にあたり決断を下し、工事を計画・実行した林学士です。かねてより津軽森林鉄道の必要性を主張し続けた経緯からも、「津軽森林鉄道の生みの親」といって過言ではない人物です。

青森大林区署の場合、署長が文官(事務官)でしたので、ナンバー2の林業課長が技師(技官)のトップの地位にあたります。三木は、東京山林学校(現在の東京大学農学部、卒業時は東京農林学校林学部)に入學し、我が国初の林学博士となった中村弥六などの教えを受けました。

その後、宮城大林区署長に就任した三木は、明治43(1910)年、「国有林野産物売扱細則」を著しています。

かわい したろう  
**河合 鉢太郎**

(林学博士)

河合鉢太郎は、慶応元(1865)年、名古屋市生まれの林学博士です。明治23(1890)年、東京帝国大学農科大学林学科を卒業、明治30(1897)年、同校の助教授となり、同年、ドイツ、オーストリアに留学しています。明治36(1903)年に帰国して同校森林利用学教室の初代教授に就任しました。帰国の1年前から、台湾阿里山の森林調査を開始し、森林鉄道の設計を手がけています。幾多の苦難がありましたが、明治43(1910)年から建設工事が本格化し阿里山森林鉄道を完成に導きました。このため、「阿里山開発の父」と呼ばれています。

## 運転手に聞く



ふじた けんいち  
**藤田 健市**さん

私は、昭和27(1952)年に中学校を卒業した後、青森運輸営林署の津軽森林鉄道の助手として採用されました。

当時はまだ、木炭機関車が主流で、新米だった私は、朝まだ暗いうちにエンジンが始動しやすいように木炭を燃やしておく準備や、先輩の寝床上げも行うなど、雑用に追われて苦労しました。でもその後、一人前の運転手になると、機関車の運行に関する大きな特権が与えられるなど、良い時代もありました。

津軽森林鉄道の支線にあたる青岩(中泊町)付近は、急な勾配とカーブがある難所でした。そのため、機関車のスリップを防ぐために線路に砂を撒くなどしました。その効果もあり、ようやく木材を運搬できた時の喜びを今でもよく覚えていま

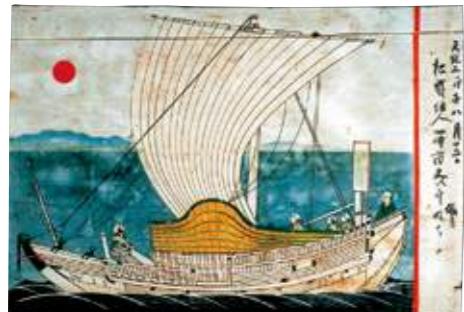


左端が藤田さん

# 津軽森林鉄道と地域社会



馬そりによる運材



富野猿賀神社に残る船絵馬



森林鉄道敷設に係る分筆図(明治40年)

## かつての運材

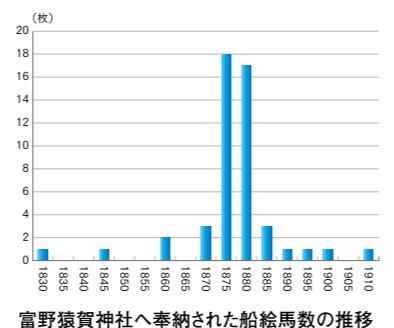
青森ヒバの産地である津軽半島では、長い間、木材の輸送は木材を冬に河川に堤を築いて雪解け水が貯まった中に木材を投入し、堤を決壊させて水と木材を押し流す「堤流し」や雪ソリ、馬や牛車など、人力や畜力に依存していました。交通網が整備されていなかったためです。

しかし、堤流しによる木材輸送は、土砂の流出や河床の崩壊、農耕地の決壊などの弊害が甚大であったこともあり、代わりとなる運搬手段の整備が急務となっていました。

## 水運から陸運へ

江戸時代の中頃から明治時代までは、海運が成長した時代です。また、内陸部から海までの輸送には、川が利用されていました。津軽地域における輸送も、岩木川を介した水上交通が主流でした。

中泊町の深沙大権現(猿賀神社)には、多くの船絵馬が奉納されています。船絵馬は、航海の安全を願ったもので、その数は、明治10年代をピークに下降に転じ、明治時代末に終わりを迎えています。一方、水運の衰退を機に満を持して誕生したのが津軽森林鉄道です。



## 敷設工事

津軽森林鉄道は、明治39(1906)年11月に起工し、明治42(1909)年11月末に竣工しました。そのうち、蟹田(現在の外ヶ浜町)～今泉(現在の中泊町)間の「相股隧道」「六郎隧道」工事は、窮民救済事業として実施されました。また、大正2(1913)年の大凶作の際にも、罹災農民の救済事業として、さまざまな土木工事が行われました。このように、森林鉄道の敷設・保全工事は、地域復興支援としての側面も併せ持っていました。

## 開業の心理的影響

昭和5(1930)年、五所川原～中里間を結ぶ津軽鉄道が開業しました。鉄道の開業は、ややもすれば交通未開地域に甘んじていた住民の誇りをも奮い立たせました。

津軽森林鉄道の誕生は、津軽鉄道の開業同様、物資の流通や沿線の開発といったハード面の実益はもとより、「近代化」を可視化し、地域住民に与えた心理的な高揚感も計り知れないものがあったと考えられます。

## 森林鉄道が運んだもの

津軽森林鉄道は、国有林のヒバ材の輸送を主体としながらも、薪炭や雑貨などの一般貨物や、民間の木材なども輸送しました。また、時には、急病人の搬送にも使われるなど、人々の生活にも役立っていました。

一方、戦後には、喜良市の開拓集落では、物資輸送を森林鉄道に依存し、また、金木～相内・脇元間では、利用組合による客車運行が行われました。このように、沿線の生活を支えた森林鉄道は、昭和42(1967)年11月、惜しまれながら半世紀にわたる歴史の幕を閉じたのです。

## 森林鉄道の遺産

廃止後、半世紀余りの歳月を経た津軽森林鉄道ですが、その遺産は今日でも目につくことができます。軌道跡の多くは林道や農道に転用され、トラック運搬などに活用されています。また、中泊町小泊と外ヶ浜町龍飛を結ぶ「龍泊ライン」、津軽山地を越えて外ヶ浜町蟹田と中泊町今泉を結ぶ「やまなみライン」といった幹線道路も、基本的に津軽森林鉄道の軌道跡を母体として整備されました。

## 停車場の風景

津軽森林鉄道の開通時、それぞれの停車場では、花火が打ち上げられ、音楽隊による演奏や相撲の興行などが行われました。また、開通した後も、児童生徒の社会見学をはじめ、見物客が大勢押し寄せ、車両運行に支障をきたすほどでした。

また、見物に集まる人たちを目当てに、そば屋や菓子屋などの屋台が登場したり、記念ハガキも販売されました。記念ハガキは飛ぶように売れ、初めて目にする「文明開化の象徴」に、沿線地域は大いに盛り上がったと伝えられています。

生れ故郷の暮瀬に汽車で行けると聞いた時の喜びは何んど言つたらいいが、文明の利器を得たといふより、何か自分の住んでいた方がバツと明るくなかった感じと、未開国でなくなりた誇りと、青森市内通学の生徒どもを並べた優越感が意識にふくれ上つて、審生活も日先の輝かしいものになった。津軽鉄道の開通は沿線住民に与えた光であつばかりでなく、この沿線に故郷をもつた人々に限りない恩恵をもたらし、少年であつた私はに希望と夢を与えた(後略)。

木立民五郎「津鉄懐想断片」(『津軽鉄道六十年史』)



人々で賑わう今泉停車場



機関手と砂撒き作業の女性たち



片刈石1号木橋(中泊町小泊傾り石)

# 青森ヒバの魅力と建築物



## 青森ヒバ

青森県を代表する木として「青森県の木」に制定されています。

ヒバは、ヒノキ科アスナロ属の日本原産の針葉樹です。このアスナロ属は、南方系の「アスナロ」と、北方系の「ヒノキアスナロ」に分類されます。北方系は南方系より良材であることから、古くから寺社仏閣などの建材として珍重されてきました。

一方、ヒノキは、ヒノキアスナロに似ていますが、枝葉の形状や鞠果の構造、含有する成分などに違いがあり、ヒノキ科ヒノキ属に分類されます。

## 日本三大美林

青森ヒバは、「木曽ヒノキ」「秋田スギ」とともに、日本三大美林の一つに挙げられます。中でも青森ヒバの蓄積量は、木曽ヒノキの約3倍、秋田スギの約7倍もあるとされ、将来にわたって安定供給できる資源です。

青森ヒバが豊富に現存しているのは、江戸時代から藩が若木を育て、大きく育った木だけを伐採する「天然更新」という方法で、厳しく山林を管理してきたからです。

## 郷土・環境

青森ヒバの生育範囲は、北海道檜山地方から栃木県日光付近までと広く分布しています。しかし、全国のアスナロ属の占める面積は、青森県が8割以上を占め、主に津軽半島と下北半島にかけて分布しています。

ある種の植物が最もよく繁殖し、成長する条件を備えた土地柄・風土を「郷土(ごうど)」と言います。青森県はまさに、「青森ヒバ」の郷土なのです。

## 青森ヒバの不思議

「総ヒバ造りの家には三年蚊が入らない」と古くから言い伝えられるように、青森ヒバ材で造った土台は腐りにくく、シロアリの被害を受けにくいくことでも知られています。青森ヒバはヒノキチオールなどの薬効効果がある成分を多く含み、その効力は切断・加工しても薄れることはありません。戦後から行われてきた青森ヒバの研究開発では、ヒバ精油は抗菌性・脱臭性・精神安定効果などがあるとして、様々な製品が開発されています。

ヒノキチオールはヒノキ科の樹木から抽出される成分ですが、「青森ヒバ」と「台湾ヒノキ」に多く含まれ、ヒノキそのものにはあまり含まれていません。



ヒバ精油



中尊寺金色堂(岩手県／平泉町) ※画像提供：中尊寺



弘前城(青森県／弘前市)



岩木山神社楼門(青森県／弘前市)



鶴田町鶴の舞橋(青森県／鶴田町)

# 津軽森林鉄道に会いに行こう。

林野庁ホームページでは  
全国各地の森林鉄道が  
多くの写真とともに紹介されています。

<http://www.rinya.maff.go.jp/index.html>  
ルールやマナーを守って、気持ちよく利用しましょう。

## 《北コース》 移動時間 約4時間50分 行程約185km

「小泊海岸林道」や「片刈石支線跡木橋」を巡る北コースでは、景勝軌道やスイッチバック・2連木橋等も見ることができます。

青森駅西口 → 0.7km 青森市森林博物館 → 0.3km ①青森貯木場跡 → 17.9km ②後潟支線跡 → 10.3km  
③瀬辺地川鉄橋跡 → 3.6km ④蟹田停車場跡 → 12.6km ⑤大川目沢川橋脚跡 → 11.1km ⑥今泉停車場跡 → 31.4km ⑭七ツ滝トンネル → 1.1km ⑮片刈石支線跡（みちのく松陰道入口～林道遺産の木橋往復約4.6km、20分）→ 33.7km ⑯増川林道桟橋跡 → 1.0km ⑯長川林道鉄橋跡 → 52.6km 青森駅西口

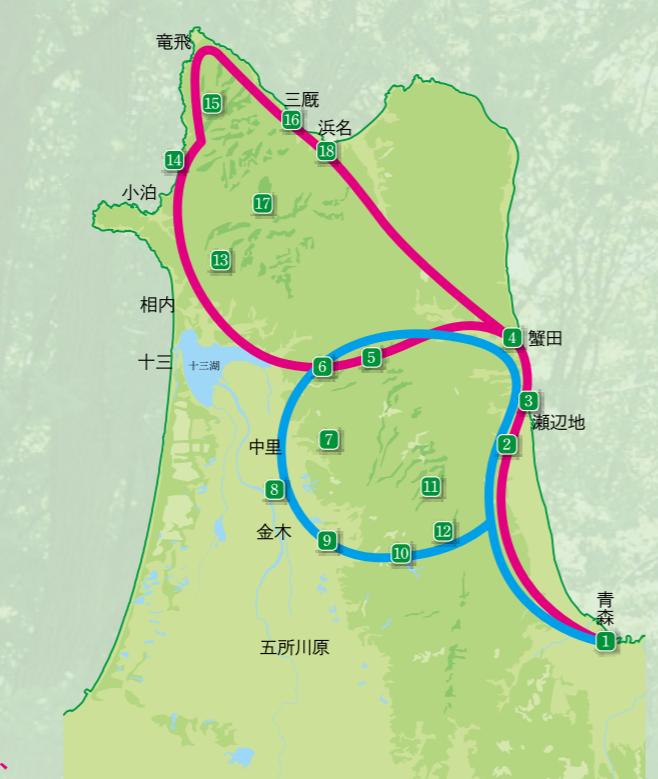
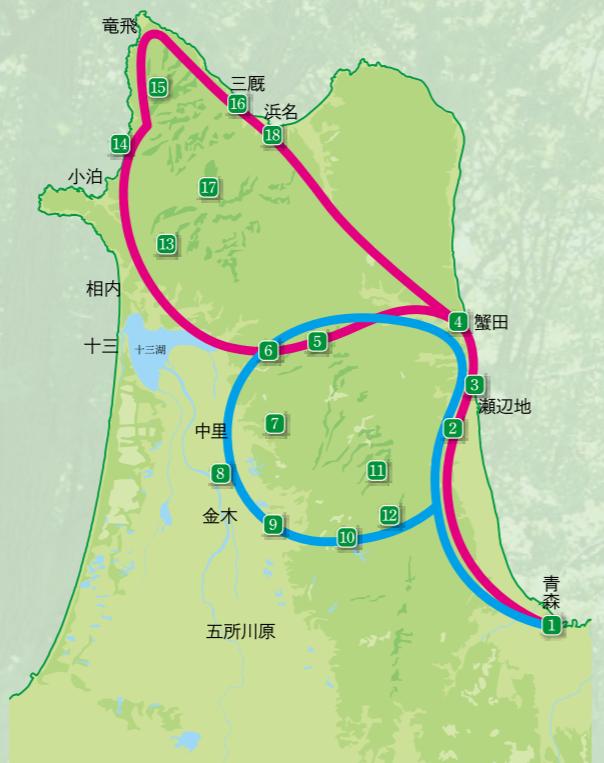
## 《南コース》 移動時間 約3時間 行程約110km

一日で巡るには、南コースをお勧め。用水路や農道等に利用されている軌道跡、停車場跡・支線跡等を見ることができます。

青森駅西口 → 0.7km 青森市森林博物館 → 0.3km ①青森貯木場跡 → 17.9km ②後潟支線跡 → 10.3km  
③瀬辺地川鉄橋跡 → 3.6km ④蟹田停車場跡 → 12.6km ⑤大川目沢川橋脚跡 → 11.1km ⑥今泉停車場跡 → 8.5km 中泊町博物館 → 1.9km ⑧大沢内本線軌道跡 → 4.7km 芦野公園 → 1.2km 津軽三味線会館 → 2.3km 喜良市停車場 → 3.2km ⑫喜良市川支線鹿の子線跡 → 30.2km 青森駅西口

※移動時間は季節・天候等により異なりますのでご了承ください

## 車で遺構を巡るモデルコース **Model PLAN**



## 奥津軽トレイル **Okutsugaru TRAIL**

奥津軽トレイル倶楽部では、青森ヒバ林と森林鉄道軌道跡を巡る3コースのトレッキングツアーを実施しています。ツアーでは、青森ヒバの神木や四季折々の表情を見せる自然、そして廃線から約50年経った今でも残る鉄橋・木橋跡、トンネル跡、レール・枕木跡などを見ることができます。こうした豊かな自然や森林鉄道の遺構の多くは国有林内にあるため、トレッキングを楽しむためには専属ガイドの同行が必要です。奥津軽の歴史や文化、暮らし、そして自然の生命力に触れるトレッキングに出かけてみませんか。

奥津軽トレイル倶楽部（一般社団法人かなぎ元気村）  
[http://www.kanagi-gc.net/okutsugaru\\_trail/](http://www.kanagi-gc.net/okutsugaru_trail/)  
五所川原市金木町蒔田桑元39-2 TEL (0173) 52-2882



津軽森林鉄道の遺構を訪れるには、専属のガイドが必要です。津軽森林鉄道の遺構は、その多くが国有林内であり現在は山林等となっていることから危険個所も多数存在します。観光等で訪れる際は安全のため事前に森林管理署等への入林の相談をいたたくようお願いいたします。なお国有林への入林については、林内で働く者の安全確保、森林生態系保全の観点から問題がある場合は入林を制限することもございますのでよろしくお願いいたします。

## 中泊町博物館

【アクセス】  
青森駅から車で75分  
五所川原駅から車で30分  
津軽中里駅から徒歩15分

ディーゼル機関車をはじめ、森林鉄道に関する様々な資料が展示されているほか、各種企画展も開催されています。

## 津軽森林鉄道の記憶

### 青森市森林博物館

【アクセス】  
青森駅西口から徒歩10分



旧青森営林局庁舎を利用した館内には、青森ヒバ等の樹木や、森林鉄道に関する様々な資料が展示されています。また、映画「八甲田山」のロケにも使用されました。

