



森林鉄道に乗って天間ダムの起工式に臨む山崎岩男知事
1961(昭和36)年10月16日・県史編さんグループ所蔵

天間林村は開墾と開拓、きな役割を果たした。

そして開発の歴史を背負っている。同時に資源の供給地として注目され続けてきた。太平洋戦争末期に月間産出量が日本一となった上北鉾山も、「神風鉾山」と呼ばれ、軍需資源の供給に大

上北鉾山で産出された鉾石は、架空索道によって野内駅に運ばれた。しかし、鉾山で働いていた人々は、乙供駅から森林鉄道に乗って鉾山へ向かった。この鉄

乙供駅と坪川流域の間に敷設されている。正式には坪川林道といったが、乙供森林鉄道とも呼ばれた。この鉄道のおかげで、林産物が乙供駅に集積され、同駅周辺は大いに栄えた。

1936(昭和11)年、日本鉾業株式会社が上北鉾山の操業に着手すると、乙供森林鉄道は鉾山軌道にも兼

その後も走っていたが、3年後に廃止された。そして1973(昭和48)年、鉾山自体が事実上閉山となる。当時の乙供森林鉄道を写した珍しい写真がある。ベレー帽に眼鏡の男性は山崎岩男知事。天間ダムの起工式へ臨んだ時のものだ。同ダムは敗戦後の食糧増産と開拓事業を意図した土地改良事業の一環として計画された。夏のヤマセと冬の積雪に悩む天間林村は、ダムによって本格的な開田をし、農家経営の増収と安定化を見込んでいたのである。

天間林村の

開墾・開拓・開発精神

中園 裕

(県民生活文化課

県史編さんグループ 主幹)

用される。昭和30年代の記録によると、1日2往復走っていたが、12月から3月までは雪のため、千曳駅から1日1往復、馬そりが代行している。

上北鉾山は戦後も隆盛を保った。だが徐々に操業が悪化し、1960(昭和35)年に鉾山軌道が撤去された。乙供森林鉄道自体は、

8(昭和43)年に完成。2年後、ダムの建設に伴う田畑の整備事業も完了した。天間林村には美田が広がり、敗戦後の土地改良事業は成就するかに見えた。しかし、皮肉にも政府は整備事業が完成した1970(昭和45)年より、米の生産調整に着手。いわゆる減反政策が始まった。この農政の大転換

は、水田の改良と稲作中心の農業構造を基盤とする土地改良事業に大きな衝撃を与えた。

2005(平成17)年3月31日、天間林村は七戸町と合併。新たに七戸町となった。その七戸町に新幹線の七戸十和田駅が建設された。新幹線到来を機会に、天間林地区を含む七戸町民は街並みを整備し、外来客の呼び込みに取り組んだ。地元の特産物を使った新商品の開発も積極的に行った。その結果、長いもやニンニクなど、この地域の作物が高い評価を受けた。質量共に優れた畑作物は、天間林村時代からの歴史が証明している。それは七戸町になっても変わらな