

# 全国枕木協会について

荒井 浩\*

## 1. はじめに

全国枕木協会(以下、同協会)は、平成26年(2014年)5月に開催された第47回定時総会をもって解散に至り、その長年にわたる協会の役目を終えた。言うまでもなく防腐業界と木まくらぎとの歴史は古く、現在もなお、鉄道インフラを支える欠くことのできない重要な鉄道用軌道材料のひとつとして、全国の鉄道運行を下支えしている。筆者は、解散時に同協会の事務局を務めていた経緯から、その沿革や木まくらぎに関する歴史の概略を記録としてまとめてみることにした。

なお、「まくらぎ」という名称は、英語 railway sleepers の和訳からつけられたものと推察される。かつては、「枕木」と画一的に標記されていた時代もあったかもしれないが、現在では、その多くがPCまくらぎ(プレストレストコンクリートまくらぎ)、RCまくらぎ(鉄筋コンクリートまくらぎ)、鉄まくらぎ、合成まくらぎなど、木製以外のものでも占められるようになったことから、本稿では、木製のまくらぎを「木まくらぎ」と標記し、後述するJIS規格上の標記と一致させることにする。

## 2. 木まくらぎの歴史

わが国の鉄道の歴史を紐解くと、明治5年(1872年)に遡る。創業当時の鉄道技術は、すべてを英国に依存しており、東京の新橋-横浜間の鉄道建設では、当初、鉄まくらぎが輸入された。しかしながら、鉄まくらぎよりも国産木まくらぎの方が安価であり、かつ日本の環境にも適しているとい

うイギリス人技師長モレル氏の進言により、鉄まくらぎの使用は一部にとどまり、素材の木まくらぎが使用される方針がとられた<sup>1)</sup>。

新橋-横浜間の運行回数は、1日10往復程度であったが、木まくらぎの腐朽が甚しく、良材を入れるのに相当な苦労があった。そして、その対策のひとつとして、明治7年(1874年)にクレオソート油を注入したマツの木まくらぎ1000本が英国より輸入され、川崎-鶴見間に敷設されたのが、国内における防腐木まくらぎの最初の使用である<sup>2)</sup>。防腐木まくらぎを使用した結果は成績が良く、当初からその利用価値が認められていたが、生産設備等の関係で一般的に流通するには至らず、その後、線路の延長、時代の経過とともに、素材木まくらぎの需要は、年々莫大に膨らんでいった。一方、1880年~90年代は、木材消費量の約80%以上を燃料材(薪炭)が占めており、官設鉄道に使用される木まくらぎには、その樹種がクリ・ヒバ・ヒノキ等の5~6樹種に限られていたことや、これらの樹種は建築用材や家具類などにも利



写真1 明治時代、新橋駅前付近における鉄道馬車

\*日本木材防腐工業組合 まくら木委員会 委員長/株式会社ザイエンス