

# 魚梁瀬森林鉄道物語

## 奈半利線

中芸の豊かな森林資源を搬出するために敷設された森林鉄道。敷設計画があった時に候補地として上がっていた奈半利川沿いのルートだった。ところが明治32年(1899)「国有土地森林土地下法」により奈半利川沿いの国有林が係争となったため断念されていた。その後魚梁瀬〜馬路間の中で釈迦ヶ生〜又木間に逆勾配区間があり、川原勾配の路線が求められていたことから奈半利川沿いのルートが開設されていた。

昭和3年(1928)から実施計画が始まり、工事が進められるがこの時期は戦時体制で鋼材が不足したこともあり無筋コンクリート造で架けられた橋もある。昭和17年(1942)釈迦ヶ生に接続して全線が開通した。森林鉄道は昭和30年代に最盛期を迎え、沿線の人々の生活の足として、中芸の象徴的な存在として大いに活躍した。



森林鉄道は木材だけでなく生活物資の人も運ぶ山と街を結ぶ唯一の交通機関として活躍し、人々は愛着をこめて「ソコ」と呼んでいた。



保線と修理は森林鉄道裏方さんの内輪。どちらの手落ちがあっても安全運行は望めない。勘と経験と根気が必要で、最終に見えても最も重要な作業であった。



修繕の分事 女の人も多く従事していた。

軌道沿いは通勤通学路でもあり、子どもたちの遊び場でもあったが、事故などはなかった。

軌道沿いは人家が密集し、複線付近は軒下まで列車が走っていた。

西谷支線からは乗客も多く奈半利線はここの活劇場になっていた。



保線係は線路の保守点検や修理にあたり安全なまわ行を支えた。安全確認や除雪作業、レールの角度調整、枕木やレール交換などの仕事を担うことを「保線」と呼んでいた。



田野町木場には東部四番で使用される枕木専用製材所があった。

奈半利製材場と田野町木場の加工場

橋の口駅 運輸事務所、修理工場、各種倉庫などがあり、鉄道の中心駅であった。

奈半利修理工場は設備が良く、工員の技術も優れていて魚梁瀬、馬路、奈半利、野根山以外の森林区間の依頼が7割であった。昭和16年竣工、45年閉鎖。

修理工場に働く人は一家言を持った職人が中心。見ようかして頑固でも確かな力量と技術を持っていた。作った人、使った人、修理する人。信頼関係が安全運転の要となり、カッコよく不機嫌車が走れたのもよき裏方さんのおかげだ。

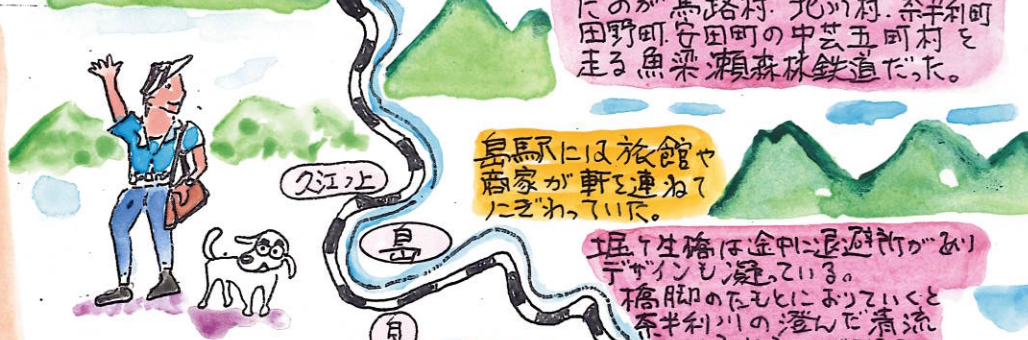


法恩寺 奈半利製材場



轟連絡所には女性の黒長髪がいた。とても人気があった。

かつて高知県各地に133路線1,071kmに及ぶ森林鉄道の時代があった。その歴史の中で最も規模が大きかったのが馬路村、北川村、奈半利町、田野町、安田町の中芸五町村を走る魚梁瀬森林鉄道だった。

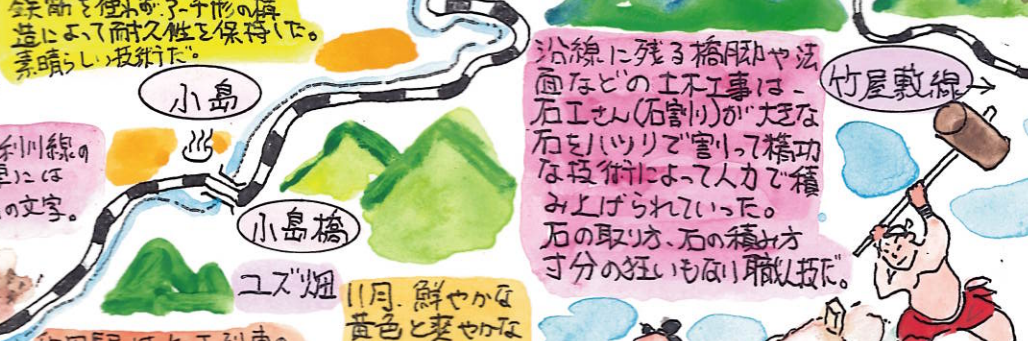


鳥馬には旅館や商家が軒を連ねてたざわっていた。

堀ヶ生橋は途中に退避所があり、デザインも凝っている。橋脚のなもとにあっていくと奈半利川の澄んだ清流にむかえることができて、とても気持ち良い。



二股橋 鋼筋コンクリート製の千橋。戦時中の資材不足の時代に鉄筋を代わりに用いた。構造上、耐久性を保持して、素晴らしい設計だ。



沿線に残る橋脚や法面などの土木工事は、石工さん(石割り)が大きな石をハツリで削り、精巧な技術によって人力で積み上げられていた。石の取り方、石の積みかた、寸分の狂いもない職人技だ。

竹屋敷線



石割りさん No.136



和田駅は上下列車の入れ違い駅。複線も長かったが、狩り時間も長かった。



11月、鮮やかな黄色と爽やかな香りに満ちあふれる。

国道493号線は森林鉄道の路線跡が転用されている。

出発前には話も弾む。

森林鉄道から日本一の山崎ロードへ

南国土佐の中芸地域、林鉄の線路跡は日本一の生産量を誇る柚子畑が広がる日本遺産に認定され文化と伝統が未来へと続いていく。

野根山街道

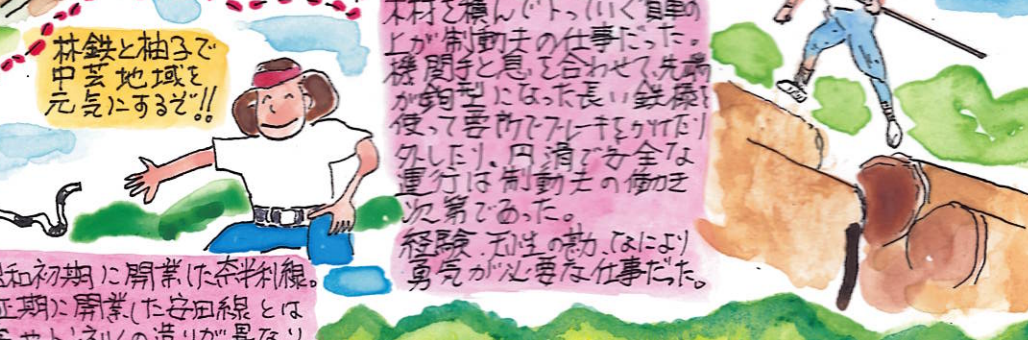


危険なこともなく、しんみり事故もなかった。



林鉄と柚子で中芸地域を元気にするぞ!!

木材を積んで下っていく貨物車が制動時の仕事だった。機関車と息を合わせて先頭が鉤型には下長い鉄線、夜、静かにレールを滑り下り、円滑で安全な運行は制動士の偉大な仕事だった。経験、天性の勘、そして勇気が必要な仕事だった。



昭和初期に開業した奈半利線。大正期に開業した安田線とは橋やトンネルの造りが異なり、戦時という時代と背景として、資材不足などと反映している。



木研の運搬、人びとの交通機関として大きな役割は果たした。奈半利川南岸開発に伴い、奥道が安田川西岸に改修され、バスやトラックへと切り替わり、昭和37年(1962)6月13日に廃止された。