

魚梁瀬森林鉄道物語

魚梁瀬線

魚梁瀬杉は古来より太くて節がない淡紅色の高級材で、特有の香りを持つ全国屈指の銘木として知られ、土佐藩の御留山として厳重な管理の下、藩の財政を支える貴重な資源であった。明治維新以降、多くの山林が国有林として管理されるようになり、当時の高知木材区署(現四国森林管理局)により豊かな森林資源の搬出のために明治44年(1911)国産3番目の森林鉄道として馬路~田野間が開通。大正8年(1919)には魚梁瀬を經由して石仙にわたる木材集積場に至る本線から何十本の支線が広大な深い国有林の隅々まで張り巡らされ、国有林は経営を支える大動脈でもあり、同時に沿線に暮らす住民の生活に密着しかかわり、木材のみならず人や物資やあらゆるものを運び、中芸地域に深く濃く溶け込んでいた。



やなせ

やなせの丸いこくせん

いかなる災害が生じても生命の安全は祈禱しないという物騒な注意書きもあつた。

森林鉄道馬路村輸送部

客車の運行は馬路村森林組合が担っていた。

乗車心得

山行水長

魚梁瀬の山が高くせびえ、安田川と奈半利川が永久に流れる。そして魚梁瀬森林鉄道は長く長く語り継がれてゆく。

中芸地域の林業の中心地

馬路村であった。森林鉄道をもっとも利用したのも馬路村民だった。明治29年(1896)の馬路官林業に続いて昭和4年(1929)には魚梁瀬官林署が開設された。一つの村に二つの官林業は異例であり、職員や家族は山村と思えない都会的文化をもたらし、奥地への事業用宿舎がどどんと建設され多くの人が暮らした。

木材搬出専用として開設

された山で働く人、地元の人たち、外來者など、物産としてあらゆる文化を山奥まで運んでくれた。

山の命ともいわれた銀

馬路村では工術鋸が多く使われていた。そして父から子へと何代にも継がれてきた。

日露戦役の戦利品

として、馬路村と交渉し、明治40年安田川線、113kmに戦利品として、軌道上にトラックに積んで運ぶのは安田川山が日本で最初の記録である。

安田川山線

杉

伐採と造材と専業とする職業集団。杉は一人仕事で出来高給であった。深い静かな山の中で鳥の声を聴きながら大きな鋸で、何百年もの天然木に向かい合っていた。ゴシゴシと切り伐り倒した。

河平支線

昭和34年(1959)に静かな山に下った美しいエンジン音が響き、山の風景も林業の現場も大きく変貌していった。

七七川線

大谷橋

丸山

国有林の木材を伐採する上では大丸と呼んでいた。

南島支線

釈迦ヶ生はマナセダムの建設地として2000以上の関係者が住み、往來の便も97%を占めた。(昭和30年代前半頃)

釈迦ヶ生

昭和17年(1942)釈迦ヶ生、橋谷口が完成。これにより魚梁瀬森林鉄道が全線開通。

大谷線

馬路を朝出た機関車

は石仙に向かい、魚梁瀬の最奥から西川支線、中川支線、東川支線の順に貨車を連結し、最終的には25両ぐらいたんを牽引していた。

汽笛一声、ヤナセギ

と満載した列車が轟々と走る。

伐採された銘木は、心材部の品質向上のため「造材」という皮はぎをして搬出していた。



魚梁瀬の山は

越吉森

深く険しいのでスケールが大きい。

仙さんが伐倒した木を

大材にして、日置さんがトビヤツルで木寄せをして、修羅や木馬を使って、人力で工場まで搬出していた。

山の奥で伐採された

木材は山の斜面に滑り落ちて、台車に積んだまま下に降り、インクラインという一種のケーブルカーが、大谷まで運んでいた。

江戸時代に御留山

として伐採が禁止されていたため、ヤナセギの巨木が林立している。

富山の葉巻も西川の

奥まで泊まり込みで売りに来ていた。

幕政時代の御留山は

盗伐などの取り締まりが厳重であった。安芸郡に設けられた山崎村のつらつらまき、魚梁瀬に設置していた。

マナセダム建設と森林鉄道

止り表面化、戦後関係争いと高知県の幹線として、電気会社、馬路村、高知官林局の三者協定が成立し、魚梁瀬の集積場丸山台地に全てが初動し、そしてダムに注いでいった。湖底に沈んだ暮らしを刻んだ歴史はもう二度と戻らない。

昭和のはじめ頃、官林署の子どもたちは

小学校に入学すると魚梁瀬にあたる児童合宿所で暮らした。昭和18年頃には小学校が沖学3年まで100人以上いた。10人くらいが、一週で宿舎まで通った。土曜日にになると森林鉄道のガソリン車でお父さん、お母さんの待つ山の家に帰ることを待ちに待つ特別な日だった。

改造された自動車や汽車が

動き出す前に試走して安全確認をする。石や枝葉など障害物を取り除く。

日曜日、一日だけ親に

甘えて、月曜日の朝には合宿所に戻った。

