

魚梁瀬森林鉄道物語 安田線

明治43年(1910)から翌年にかけて高知支庁(現在の四国森林管理局)は田野から中山を経て馬路に至る総延長21.234kmの森林鉄道と敷設。田野を起点とし不動へ東島～中山～馬路～木のノネルをくぐり魚梁瀬の山に至る。大正8年(1919)に蒸気機関車が導入され枕木の取り替えや木橋のトラス橋の鉄橋化などが行われた。木材を搬出するだけでなく通勤通学など生活の足としても利用されるようになり、中芸の人々の暮らしに森林鉄道はなくてはならないものとなっていた。木材搬出や交通機関として重要な役割を果たしてきた森林鉄道も奈半利川電源開発に伴い県道が改修されトラックバスに変わっていく中で昭和37年(1962)6月13日に廃止された。



明治40年(1907)馬路村日浦から安田川山頂までレールが敷設され魚梁瀬森林鉄道が完成した。

馬路の谷と山として蒸気機関車が来たら見て見に行きたい。また、遠足など特別な日には森林鉄道に乗って安田の奥や奈半利の川口まで行くと、波打る景色でみんなが感動した。奈半利の子供たちはトロッコ列車に乗って魚梁瀬へ行った。空をまわって太平洋とは大違いだと思える。

ピーター打ち線路の保守点検、修繕の日常的な作業の中心で、穴の下にこぼる空洞を埋める作業。ピーターというワイルドな道具を持って、橋並木となつて枕木の間にバラスを詰め込んでいく。音頭取りの掛け声に合わせて打ち下ろす音が道中響く。

トロッコは板に車輪が付いた木のシンクワレだ。板から突き出した一本の棒がブレーキで止まらなければいけない。傾斜を下るときは住民は取り出した板や木田を敷いて急病人を救急搬送する大事な乗り物だ。

安田川線は曲がりくねった車道が時にはトンネルをくぐらなければならない。カーブが90度、何台もの貨車を運ぶための材木搬出には適さなかった。奈半利線はこれに教訓にできる限り直線に開設された。

トローは台車のこと。蒸気機関車が導入される前は伐採した木材は山から平地へ下る自然の傾斜を利用して木材の重さで滑走していた。人や牛馬がけん引する場合もトローと機関車の動力でけん引する場合もトロッコといい、当時、中芸の人々はトローという略称で呼んでいた。明治44年(1911)に本格的に森林鉄道が始まった当初はトローを使わずに木材を運搬し、木材の上に大ニャンを乗せて山から下り、帰る空のトローが引いて山に引き上げられていた。

勾配がきつい箇所では人もおりて貨車を押した。

トローを曳く犬。エス犬と呼ばれた(ツリノス)。大正5年頃。

当時の写真現存品がとまどく発達している。

ショー車 アメリカ牛の異名を持つ。薪火燃料のため出力が弱く悪戦苦闘した。(大正10年頃)

高知県の中山間地域。暮らしは農業により支えられていた。

昭和30年代前半までは燃料といえば木炭だ。この地域で生産された炭は馬に8俵を乗せて山から運び、神戸のあたりで降ろし、小舟に乗りこえて沖に停泊している本船まで運び、大阪の木津川まで海路運ばれていく。都市の生活を支えてきた。

二十七番丸新 神の峯寺

昭和30年代の若者の楽しみは神の峯寺で若い衆で取る相撲だ。

イヤ隧道 土台は木橋組み。アーチ部分は石積み。石積み技術の高さを見ることができるといわれる。



狭い客車なので花嫁の角隠しがつくことが多かった。

安田川沿いの集落周辺は、おんなのせりとりが盛んだ。花嫁も森林鉄道で嫁入りし、嫁は川下けからという言葉もある。そんな祝いの日には森林鉄道の巨匠が通った。

昭和11年安田川線において村営連絡線(客車)の運行が馬路-田野間で始まり、昭和38年自動車に置き換えられた。

森林鉄道は会話ができにくい。ガタガタ音がした。車輪も小さく西平間がないくらい揺れた。

森林鉄道は中芸高校の通学にも利用され、多くの生徒が青春時代を支えた。

田野財木場 魚梁瀬とを結ぶ森林鉄道の起点。田野の中心街と接し、北側には又木、南側には製材と木炭貯蔵施設があった。木材は海運で阪神方面などに出荷されていた。

立田駅は田野と奈半利の分岐点として知られた。

林鉄の運転手は花形で人気があった。山に帰る前に運転手と記念撮影することも多かった。

奈半利にあった財木場も伐採された木材の一大集積地であった。法恩寺踏線橋の下でトロッコが大きな丸太を乗せて大音を立て、トロッコから木材が降ろされていた。昭和39年頃には年間1,200隻もの接合船が木材や製材品を奈半利港より積み出していた。

