



大杉谷国有林からの手紙



38通目 ～僅かに残る森林鉄道の軌跡～

大杉谷国有林は、かつて「御杣山(みそまやま)」として神宮の式年遷宮造営に必要な御用材を管理していました。その後、宮内省御料局を経て、帝室林野局の管理のもと「御料林(ごりょうりん)」として役割を果たしてきました。現在の国有林は、昭和22年の林政統一により、農林省、宮内省、内務省所管の国有林が農林省所管に統一され現在に至っています。

かつて昔は、大杉谷の材の価値が高まるとともに多様な運材方法が採用され、峻険な地形にもか

かわらず森林鉄道、索道、インクライン(※)と先人の知恵の結晶ともいえる搬出方法が考案され、リレー方式で木材が船津まで運ばれていました。そのなかで木材を奥山から輸送できる森林鉄道敷設は、「秘境の地」大杉谷から多くの材を効率的に供給する大きな原動力となりました。今回の手紙では現地の写真や実際に歩いた時の感想を踏まえながら、森林鉄道水越線についてご紹介していきたいと思います。



写真1 大杉谷森林鉄道



写真2 車輪とインクライン跡

※インクラインとは、斜面上にレールを敷き、台車に材を積載し、傾斜を利用して材の自重で上部から下部へ運材を行う運搬方法のこと。台車については巻取式ドラムを使用して上部に巻き上げて繰り返し使用していました。

今回歩いた水越線は、全長2,545mの区間であり、東洋一と言われた大杉谷索道と、水越線始点の水越峠から船津の貯木場までを繋ぐインクラインと下流の森林鉄道を結ぶ中間の部分に当たります。始点近くには小屋の跡があり、インクラインの稼働に

従事した多くの作業員の方々の生活を垣間見ることができました。

写真2はインクラインと森林鉄道を結ぶ地点付近に落ちていた車輪を載せてみました。森林鉄道あるいはインクラインの台車の車輪なのでしょうかととても年期が入った品物です。写真右奥の岩には、インクラインの取り付け基部があったであろう大きな構造物もあり、大規模な木材の搬出施設であったことがうかがえます。これを人力で作った方々の熱意にとっても感動します。



写真3 森林鉄道線路の跡地に生えたヒノキ

その後1 kmほど進んでみましたが、構造物はあっても線路などはあまり無く、本当に残っているのだろうかと不安に思っていた最中、写真3のような光景が出てきて安堵しました。

この場所では線路が変形していて、橋の上に乗っているわけではありませんでしたが、以前はこの上を鉄道が行き交っていたのを思わせる場所でした。もう一つ驚いたのが、写真3の少し左に移っているヒノキが森林鉄道の真ん中に悠然と生えていたことです。この森林鉄道は昭和34年に大台林道が完成してから随時廃止され使われなくなったため、その機に乗じてヒノキが隙間から生えてきたのだと思われます。樹齢としては50年～60年ほどでしょうか？日が当たりにくい為それほど大きくは育っていませんが、時代の変化を間近で感じることができました。



写真4 森林鉄道跡と苔むした橋

さらに奥へ進んでみると、はっきりと橋や橋脚が残っている場所にたどり着きました。(写真4)

大杉谷国有林はその名の通り、多くの峡谷を含む急峻な地形のため、森林鉄道敷設の際、至る所に写真4のような立派な橋が架けられ、急峻な部分は岩肌を切り開き棧橋（さんばし）の上にさらに棧橋を組み立てる「高棧橋」などの工法が用いられていました。（写真5）

高棧橋などの工法に加え、長大かつ複雑な木材の搬出系統であったため、台風や豪雨による故障も多かったようです。現在でも谷の部分で土砂流出と浸食があり、橋が土台ごと壊れて線路が宙づりに残っている箇所もあり、確認できたのは全てが綺麗に残っているのは2箇所だけでした。

また今回歩いた水越線は昭和30年頃まで手押し式のトロッコであり、昭和30年代中頃に廃線されるまでの数年間は木炭やディーゼルの機関車で積荷を牽引していたようです。現在では搬出した木材を大台林道を使いトラック運搬していますが、森林鉄道・索道・インクラインを用いた材の運搬の難しさとそれに伴う苦勞が忍ばれます。

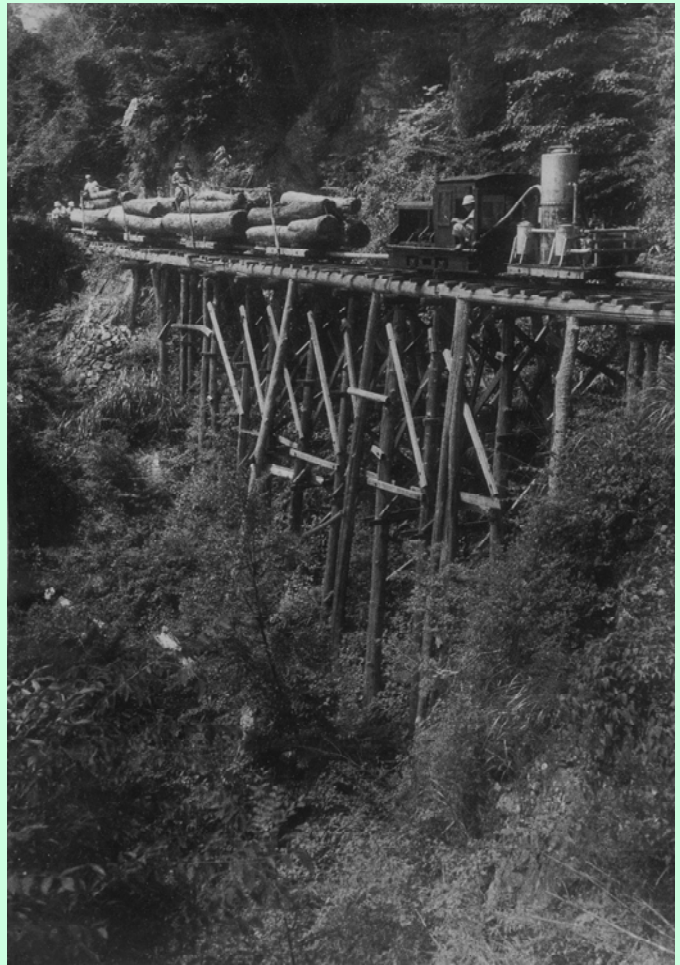


写真5 急峻な箇所で作られた棧橋

森林鉄道の遺構を歩いたのは今回が初めてだったのですが、大規模な搬出系統や構造物に驚嘆するとともに、今まで自然の面から見てきた大杉谷国有林に歴史的な重み加わり、自分の中でより魅力が深まった体験となりました。また来年度も大杉谷の様々な魅力を皆さんにご紹介していきたいと思えます。

参考文献

- ・大杉谷国有林の施業変遷史,1981,尾鷲営林署 編
- ・三重県の森林鉄道 一知られざる東紀州の鉄道網一,2013,片岡督・曾野和郎 著

行:三重森林管理署 尾鷲森林事務所 地域統括森林官