シリーズ 秘蔵写真

今は昔の林業

第52回

中部森林管理局総務課
井上（いのうえ） 日呂登（ひろと）

今は昔、山村に暮らす人々とその生業としての林業を当局秘蔵の写真とともにご紹介します。

「姫路城心柱用材」その二

①丸太を滑らす簡易な道「サデ」に載せられた用

苦労の末に発見され伐採された姫路城西心柱用材でしたが、裏木曽で記録されている中でも指折りのこの巨木を運び出すことがまた一大事でした。通常なら五㍍や六㍍といった長さに玉切りして運び出すものですが、今回は城を支える心柱用材が求められているので、長いままで運ばねばなりません。細い先端を一部切ったものの、それでも長さ二十八㍍、重さ約十㌧ものヒノキ大材を動かすことになりました。

当初、姫路城関係者と木材業者はヘリコプターでの輸送を考えていたのですが、急峻な地形と気象条件の厳しさ、用材のあまりの重量から不可能と判断されました。そうなると運材のノウハウを持った地元・付知営林署（現在の東濃森林管理署）が山からの運材の大部分を助力せざるを得なくなりましたが、用材が発見された場所は搬出路も無い奥山であり、当時の唯一のルートである森林鉄道は幅六百㍍・高さ百㍍以上の出ノ小（いでのこうじ）路谷を挟んだ向かい側。どうにかして、巨木を谷の対岸まで動かすことが難題として立ちはだかりました。

当時の付知営林署は裏木曽の大径材を各地の神社仏閣の戦後修復等に生産した経験を持つ集団でしたが、彼らをもってしても扱ったことのない巨木です。架線で対岸に渡すにしても、通常の林業架線で運べるサイズではありません。そこで全国の営林署に情報を求めたところ、九州で二本のケーブルを併用して五㌧余りの貴重材を運搬した事例が見つかりました。このアイデアから、三本のケーブルと三台の集材機を併用して荷重を分散しながら用材の谷渡しをする「トリプル・スカイライン方式」が考案されました。

この運材方法の実現に向けて入念な検討がなされましたが、前代未聞の方式であり、現場で発生する問題を修正しながらの架線設営が完了したのは、巨木の発見から一か月以上経過した昭和三十四年六月半ばとなっていました。運材はまず、伐採した地点から数百㍍の斜面を大勢の人手で慎重に動かされ、古い「サデ」（丸太を滑らす道）

②昭和三十四年、伐採される前の姫路城西心柱用材。樹高三十五㍍のヒノキ巨木であったとされる。

の跡や木馬道を利用しながらウインチと人力で架線設備の場所まで引っ張られました。六月二十二日、「トリプル・スカイライン方式」による巨木の谷渡しの日となりました。用材には搬器（はんき）（架線集材で木材を吊るす滑車）が多数取り付けられ、「念には念を入れよ」と蜘蛛の巣のように補助のワイヤーが張まわされました。午前十時、関係者や話を聞きつけた報道陣が見守る中、谷向こうに備え付けられた三台の集材機によって運材が開始。あまりの規格外の用材の大きさに勝手が分からず、最初は危なっかしい場面もあったようです。

③根元を集材機で引き上げながら
巨大な用材に搬器やワイヤーを取り付ける

谷渡しが行われた出ノ小路の谷は、時に予想外の突風が吹くことが知られており、万が一これが吹いたらどうなるかが大いに懸念されたのですが、幸いにして初夏の快晴の中、風も殆どなく、六百（メートル）余の空中の運材は無事に進んでいきました。関係者の緊張の中、巨大な用材はゆっくりと、約十分程で谷を渡りきり、対岸の山腹に到着した際には大きな歓声があがったそうです。

④出ノ小路谷を前代未聞の「トリプル・スカイライン方式」
で渡される姫路城西心柱用材の巨木

半年間あまり、この心柱用材にかかりきりであった関係者は大いに安堵し、本件はこれで殆ど成功したも同然かと思われました。しかし、実際はそうではなかったのです。

参考文献：「随想　姫路城の心柱物語」
福山幸七（名古屋営林局 OB）著　非売品

写真②～⑤は福山氏が姫路城管理事務所に寄贈したアルバムより
（現在は姫路市立城郭研究室所蔵）

⑤無事に対岸に渡り切り山腹に突き刺さる
姫路城西心柱用材

ここで紹介している写真は、当局サイト「モノクロ森林紀行」で紹介しております。
これは、カラー写真のない時代へ時を超えて！
むか～しの写真を紹介するサイトです。
当サイトへは、下記コードを読み込んでください。