



① 森林鉄道の台車に載せられる心柱用材
巨大な材なので載せ換えるだけでも現地
関係者総出で半日以上かかった

「姫路城心柱用材」その三
前代未聞の「トリプル・スカイライン方式」で谷の対岸まで運ばれた心柱用材は森林鉄道の軌道に載せられ、木材業者に引き渡されたことで付知営林署の生産事業としては終了となりました。

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紹介します。

シリーズ

秘蔵写真

今は昔の林業

第 53 回

中部森林管理局総務課

井上 日呂登



② 森林鉄道での長い用材の運搬イメージ
カーブでは台車の間隔を詰めて曲がる

木材業者が地元の営林署OBを雇い入れ、以降の運搬作業を引き継ぎました。通常の木材であれば必要な長さで切られて運ばれるのですが、今回は長い材のままではなければならぬので、五両の台車を用いて十六キの軌道を手動ブレーキで制動しながら下ろすこととなりました。何しろ長さ二十八キもの用材ですので、カーブでは台車位置を前後に調整しながら慎重に少しずつ動かされました。

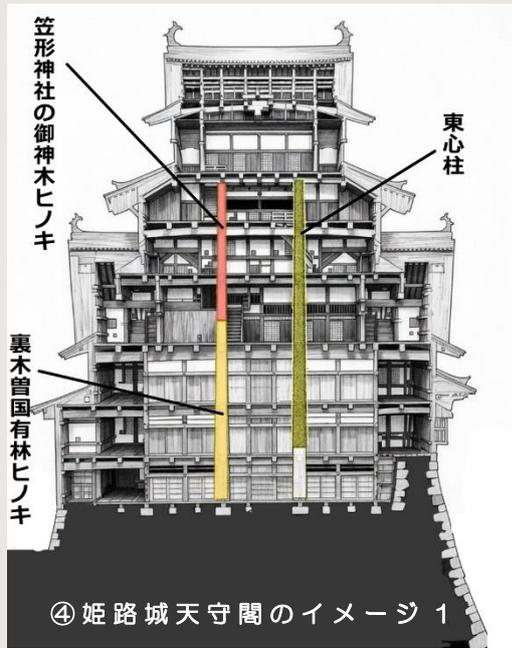
軌道を用いての山下りが始まって五、六日が経過し人里に近づいた頃、重大事故が発生してしまいます。なんと台車が転覆して心柱用材が折れてしまったのです。慎重に慎重



③ 下付知で北恵那鉄道の貨車に載せられる
裏木曾の心柱用材

を重ねて下ろし、やっと比較的平坦な場所となり、これからディーゼル機関車で引いてもらおうという場所で操作のミスで用材が台車もろとも軌道から転落し、先端から七、八キのところからポツキリと折れてしまいました。
「シンバシラオレタ ムネン」との電報は姫路城関係者を愕然とさせました。しかし、他の木を新たに探すことも工期の関係で不可能です。不幸中の幸いとして、折れ口は比較的きれいであり、手を加えれば他の木と継ぐことが可能だと判断されました。

旧・西心柱はツガとモミの二本の柱を「継いだ」ものであり、「昭和の大修理」では将来を見据えて丈夫なヒノキの一本柱にしようと試みられたのですが、結果的に元のよう二本の柱を「継ぐ」かたちとなりました。

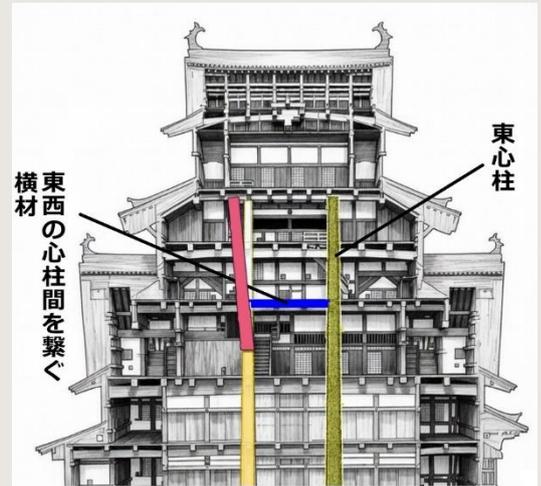


こうして事故に遭いながらも用材は使われることとなり、下付知の貯木場まで運ばれました。そして下付知から北恵那鉄道で国鉄中津川駅まで、その後は国鉄で姫路へと送られていきました。姫路城西心柱としては裏木曾から送られたヒノキの根元から十五・六段の部分が使われることとなり、上部は心柱用材の候補でもあった地元の兵庫縣市川町の笠形神社の境内の御神木ヒノキを「継ぐ」ことになりました。



◎平成 27 年に岐阜県中津川市と兵庫県市川町によって作られた姫路城西心柱用材の継手構造のレプリカ（中津川市役所ロビー）

後日、運搬中に折れたことが不幸中の幸いであったことに関係者は気付くことになりました。工事の過程で明らかになったのですが、「継ぐ」心柱でないと構造的に天守閣が組めないことが判明したのです。西の心柱が一本柱であったのなら、下層の工事が進むと固定され、上層で二本の心柱を繋ぐ横材を入れられなくなってしまうのです。



◎ 姫路城天守閣のイメージ 2 2本継ぎの西心柱であることのできる東西の心柱を繋ぐ横材を入れること

「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。」



気が付いてみれば元々が二本継ぎの西心柱であったのも理由のあることであり、全ては収まるべきところに収まったとも言えます。岐阜県中津川市と兵庫県市川町では姫路城西心柱となった二本の木を後の交流事業で「運命の木」と呼んでいます。確かに何かの「縁」を感じさせるような逸話です。

参考文献
「随想 姫路城の心柱物語」(福山幸七/名古屋営林局 O B) / 「古写真で振り返る「昭和の大修理」解説資料」(姫路市立城郭研究室) / 「築城譜 国宝姫路城昭和築城二十周年記念誌」(加藤得二)
画像①は福山氏が姫路城管理事務所に寄贈したアルバムより(現在は姫路市城郭研究室が所蔵)