



魚梁瀬森林鉄道物語

奈半利線

中世の豊かな森林資源を搬出するために敷設された森林鉄道。
敷設計画があった時に候補地として上がっていた奈半利川沿いの
ルートだった。ところが明治32年(1899)「国有土地森林土地下度法」に
より奈半利川沿いの国有林が係争となったため断念されていた。
その後、魚梁瀬〜馬路間の中で新道々生〜又木間に逆勾配区間が
あり、川原勾配の路線が求められていたことから奈半利川沿いのルートが
開設されていった。

昭和3年(1928)から実施工事が始まる。工事が進められるがこの時期は戦時体制で鋼材が不足したこともあり無筋コンクリート造で架けられた橋もある。
昭和17年(1942)秋田県生に接続して全線が開通した。
森林鉄道は昭和30年代に最盛期を迎え、沿線の人々の生活の足として、中支の象徴的な存在として大いに活躍した。

森林鉄道は木材だけでなく生活物資の人も運び、山と街を結ぶ唯一の交通機関として活躍し、人々は愛着をこめて「ガツ」と呼んでいた。

二股格
二股コンクリート製の千楕形
管中の資材は、その間に
敷設した鉄筋の形状により、
耐力性を保持して、
素晴しい投打下。

車連絡所には
サトウの馬長さん
がいた。
とても人気があった。

かつて高知県各地に133路線1000km
に及ぶ森林鉄道の時代があった。
その歴史の中で最も規模が大き
たのが馬路村、北川村、奈半利町、
田野町、安田町の中芸五町村を
走る魚梁瀬森林鉄道だった。

島尻には旅
商家が軒を連
にぞわっていた。

堀や橋は金川に遡遊河があり
デザインも凝っている。
橋脚のなもとにふりていくと
奈半利川の澄んだ清流
にふれることができ
とても気持ち良いと美しい。

保線と修理は森鉄鉄道裏方さんの
内輪。どちらに手落ちがあっても
安全運行は望めない。
馬と経路と根気が
必要で、最終に見えても
最も重要な作業であった。

明神口

上庄

西谷稿

修繕の仕事
女の人も多く従事していた。

軌道沿いは通勤
通学路でもあり、
子どもたちの遊び場でも
あったが、事故などはなかった。

軌道沿いは人家が
客真し。複線
車下あれあれに
走っていた。

保線係は線路の保守点検や修理にあたり安全な歩行を支えた。安全確認や除草作業、しールの角度調整、杭木やしール交換などの仕事を担う「修繕」と呼んでいた。

西谷支線からは
乗客も多く奈良
線はここで乗員
になっていた。

柏木

加茂

中田真太郎

討幕運動のみならず
将来を見据えて
柚子栽培を奨励し
幅広い視野と行
動力を持つ郷土が
誇る慣入。

国道493号線は
森林鉄道の路盤
跡が転用されて

出発前には
話も弾む。

森林鐵道

う日本一の竹藪
 南国土佐の中芸
 林銓生の線路図
 日本一の生産量
 るゆづり田が
 る日本遺産に言
 され文化と伝系
 来へと続いてい

野根山街道

危険なこともなくしんみり
事故もなかった。

林鉄と柚子で
中芸地域を
元気にするぞ!!

木材を積んで下っていく貨車の上が制動夫の仕事だった。機関車と息を合わせて、先頭が鉤型になった長い鉄線が、優て善くてブレーキが下り外しで、内滑り安全な運行は制動夫の傍かまじ次第である。経験、天性の力、心により勇気が必要な仕事だった。

昭和初期に開業した半井線
大正期に開業した安田線とは
構造的に造りが異なり
戦争という時代を背景とし
資材不足などと反映している。

不研の運搬、人びとの交通機関
として大きな役割を果して来た。
奈半利川電源開発に伴い、県道が
谷田川西岸に改修され、バスで
トラップへと切り替わり、昭和37年
(1962)6月13日に廃止された。

修理工場に働く人は一言
 持った職人が中心
 気まぐれな性格で頑固でも確かな
 力量と技術を持っていた。
 作った人、修理する人。
 信頼関係が安全運転の
 要となり、かつては修理車が
 走れたのもよき裏方さんがあって。

奈良利修理工場は設備
良く、工員の技術も豊富
で、奈良県内各所、奈良
野根以外の営業も
依頼が7割あった。
昭和45年終業

汪恩壽

奈半利島