

魚梁瀬森林鉄道物語

魚梁瀬線

魚梁瀬杉は古来より太くて節がない淡紅色の高級材で、特有の香りを持つ全国屈指の銘木として知られ、土佐藩の御留山として厳重な管理の下、藩の財政を支える貴重な資源であった。

明治維新以降、多くの山林が国有林として管理されるようになり、当時の高知土木工務局(現四国森林管理局)により豊かな森林資源の搬出のために明治44年(1911)国鉄3番目の森林鉄道として馬路～田野間が開通。大正8年(1919)には魚梁瀬を經由して石仙にいた木材集積場に至る。本線からは何十本の支線が、広大な深い国有林の隅々まで張り巡らされ、国有林は「経営を支える大動脈」でもあり、同時に沿線に暮らす住民の生活に密接にかかわり、木材のみならず人や物資やあらゆるものを運び、中芸地域に深く濃く溶け込んでいた。

中芸地域の林業の中心地はやはり馬路村であった。森林鉄道をもっとも利用したのも馬路村民だ。明治29年(1896)の馬路官林署に続いて昭和4年(1929)には魚梁瀬官林署が開設された。一つの村に二つの官林署は異例であり、職員や家族は山村と思えない都市文化をもたらし、奥地にも事業市や宿舎がどんどん建設され多くの人が暮らした。

やなせ やなせ丸谷こいせん

いかなる災害が生じても生命の安全は損傷しないという物産に注意書きもされていた。

森林鉄道馬路村輸送部

客車の運分は馬路村森林組合が担っていた。

山行水長
魚梁瀬の山が
高くそびえ
安田川と奈半利川が
永久に流れる。
そして魚梁瀬森林
鉄道は長く長く
語り継がれて
いく。

ハツ杉

木材搬出専用として開設されたが、山で働く人たちの生活物資としてあらゆる文化を山奥まで運んでくれた。

山の命ともいわれた銘。馬路村では工務銘が大切に守られていた。そして父から子へと何代にもわたって受け継がれてきた。

北坂谷線

須恒谷線

安田川山線

宿谷分線

桶谷線

トロコ

河平支線

七ツ川線

大谷線

沢田ヶ生

大谷線

龜谷支線

南亀支線

丸山

魚梁瀬

谷山線

石仙

千本峠
柳屋山

宝蔵線

宝蔵山

宝蔵山

赤度支線

千本山

中川線

東川線
(雁巻支線)

雁巻山

高面支線

影地山支線

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

影五郎

魚梁瀬の山は
深く険しい
そしてスケールが
大きい。

甚吉森

西又山

山の奥で伐採された木材は山の斜面に滑り落ちて谷間に落ちたまま下に落ちる。インクラインという一種のケーブルカーが大活躍していた。

仙さんか伐倒した木も
大木にして、日用さんが
トビヤツルで木寄せをして
修繕や木屑も使って
人力で工場まで搬出していた。

お化け杉

サセダム建設と森林鉄道廃止が表面化。戦時体制下の高知県知事と森田電業全社、馬路村、高知官林局の三者協力が成立し、魚梁瀬の真珠丸山、白蛇山に全ての木材を搬出して、ダム建設に投入された。昭和18年(1943)に閉鎖された。歴史はもう二度と戻ってこない。

昭和のはじめ頃、官林署の子どもたちは小学校に入学すると魚梁瀬にあった児童合宿所で暮らした。昭和18年頃には小学校が中学3年まで100人以上の10人くらいが一間で寝起きし学校へ通った。土曜日にすると森林鉄道のガムテープ、お父さん、お母さんの待つ山の家に帰ることも待ちに待った特別な日だ。

白曜日、一日だけ親に甘えて月曜日の朝には合宿所に戻った。

No.135

馬路村朝出た機関車は石仙にあり、魚梁瀬の最奥から西川は線、中川線、東川線の順に貨車を連結し、最終的には25両ぐらいたって田野まで牽引していた。

当初、新加ヶ生-2本トンネル間は逆勾配となっており、これを克服するために大変苦労していた。手押しローの時代、大木は上ることができず、牛で曳き上げていた。

伐採された銘木は、心材部の品質向上のため「造板」という皮はぎをして搬出していた。

汽笛一声。ヤナセギと満載した列車が順次走る。

新加ヶ生はヤナセダムの建設地として22000人の関係者が在り、往來の人も多く、ひとたぎった。(昭和30年代前半頃)

静かな山に下った美しいエンジン音が鳴り響く。山の風景も林業の現場も大きく変貌していた。

杉
伐採と造板と専業とする職人集団。杉は一人仕事で出来高給であった。深い静かな山の中で鳥の声を聴きながら大きな銘木で何百年もの天然木に向かい合っていた。そして、そして伐倒した。

事務所、機関庫、材木集積場、終着駅。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。

馬路村馬路村42km。大正8年、石仙-田野間の幹線が開通し、支線機関による輸送の時代がスタートした。