

魚梁瀬森林鉄道物語 安田線

明治43年(1910)から翌年にかけて高知支庁(現在の四国森林管理局)は田野から中山を経て馬路に至る総延長21.234kmの森林鉄道敷設。田野を起点とし不動へ東島～中山～馬路～2木のトンネルをくぐり魚梁瀬の山に至る。大正8年(1919)に蒸気機関車が導入され枕木の取り替えや木橋のトラス橋の鉄橋化などが行われた。木材を搬出するだけでなく通勤通学など生活の足としても利用されるようになり、中芸の人々の暮らしに森林鉄道はなくてはならないものとなっていた。木材搬出や交通機関として重要な役割を果たしてきた森林鉄道も奈半利電源開発に伴い県道が改修されトラックバスに変わっていき、昭和37年(1962)6月13日に廃止された。



明治40年(1907)馬路村日浦から安田川(国府川)まで11kmが敷設され魚梁瀬森林鉄道が完成した。

馬路の3kmほど上流で蒸気機関車が米田まで見に行っていた。また、遠征など特別な日には森林鉄道に乗って、安田の奥や奈半利の川沿いまで行くと、波打つ岸でみんなが待っていた。奈半利の子どもたちはトロッコ列車に乗って魚梁瀬へ行った。空を飛ぶ太平洋とは大違いだと思える。

ピーター打ち線路の保守点検・修繕の日常的な作業のひとつで、枕木の下に空いた穴を埋める作業。ピーターというリール式の道具を持って横並びになり、枕木の下にバウスを詰め込んでいく。音頭取りの掛け声に合わせて打ち下ろす音が聞こえてくる。

トロッコは板に車輪が付いた下駄の形をしたものだ。板から突き出した一本の棒がブレーキで止まるのを助ける。傾斜を下るときは、住民はリール式の道具や木田を敷いて急病人を救急搬送する大事な乗り物だった。

安田川線は曲がりくねった車道が、時にはトンネルをくぐらなければならない。カーブがきつい場合、何台もの貨車を連ねた材木搬出には適さなかった。奈半利線はこれに代わって直線に開設された。

トローは台車のこと。蒸気機関車が導入される前は、伐採した木材は山から平地へ下る自然の傾斜を利用して、木材の重さで滑走していた。人や牛馬がけん引する場合、トローは機関車の動力でけん引する場合、トロッコといい、当時、中芸の人々は「トロー」という略称で呼んでいた。明治44年(1911)に本格的に森林鉄道が始まった当初はトローを使っていた。木材を運搬し、木材の上に二頭を乗せて山から下り、山頂のトローが引いて山に引き上げられていた。

勾配がきつい箇所では、人もおりて貨車を押した。

トローを曳く犬。エス犬と呼ばれた(ツリノス)。大正5年頃。

坂田式制動器。トローはケヤキ製。

当時の写真現存品がとまどく発達している。

狭い客室なので花嫁の角隠しがつかない。安田川沿いの集落では、花嫁も森林鉄道で嫁入りし、嫁は川下からという言葉もある。そんな秋の日は森林鉄道の豆馬車が行った。

安田川沿いの集落では、花嫁も森林鉄道で嫁入りし、嫁は川下からという言葉もある。そんな秋の日は森林鉄道の豆馬車が行った。

昭和11年安田川線において、村営連絡線(客車)の運行が馬路～田野間で始まり、昭和38年自動車に置き換えられた。

森林鉄道は会議ができていないくらいガタガタ音で、車輪も小さく西平間がないくらい揺れた。

森林鉄道は中芸高校の通学にも利用され、多くの生徒が青春時代を支えた。

立田馬は田野と奈半利の分岐点として知られた。

奈半利にあった野木場も伐採された木材の一大集積地であった。法恩寺踏線橋の下でトロッコが大きな音を立てて、トロッコから木材が降ろされた。昭和39年頃には年間1,200隻もの接岸船が木材や製材品を奈半利港より積み出していた。

シユール車。アメリカ牛の異名を持つ。薪炭燃料のため出力が弱く、悪戦苦闘した。(大正10年頃)

高知県の中山間地域。暮らしは農業により支えられていた。

昭和30年代前半までは、燃料といえば木炭だった。この地域で生産された炭は馬に8俵を乗せて山から運び、神峰寺あたりの海岸で降り、小舟に乗り、沖に停泊している本船まで運び、大阪の木津川まで海路運ばれていた。都市の生活を支えてきた。

二十七八番新神峰寺。昭和30年代の若者の楽しみは神峰寺で若い衆で取る相撲だった。

エヤ道。土台は原木で、アーチ状の道石積み。石積み技術の高さを見ることができ、

中山。昭和18年頃、中山村。

田野財木場。魚梁瀬とを結ぶ森林鉄道の起点。田野の中心街を挟み、北側には又木、南側には製材と木炭貯蔵場があった。木材は海運で阪神方面などに出荷されていた。

準備完了。駅を待機中。

唐井。西島。

安田。不動。

八幡神社。踏線橋。

積み出し橋。

法恩寺。踏線橋。

法恩寺。踏線橋。

法恩寺。踏線橋。