

# 大杉谷国有林からの手紙

## 12通目 ～大杉谷国有林への道～

新年あけましておめでとうございます。

今年も、「大杉谷国有林からの手紙」をよろしくお願いします。

大杉谷国有林も大寒に向け、日ごとに、水たまりの氷や日陰の雪が多くなってきましたが、例年に比べると少し暖かさを感じる寒の内です。

平成29年、最初の手紙で何をお伝えしようかと考えながら、大台林道を運転している時、ふと、「今、何気なく走っているこの道、どんな歴史があるのだろうか?」と思い、決めました。

大杉谷国有林へは、奈良県上北山村にある大台ヶ原ビジターセンターから山を下るコースと三重県大台町にある第三発電所登山口から宮川沿いに山を登るコースが一般的です。

しかしながら、前回お伝えしたように、大杉谷国有林には、過去には大杉谷軌道（森林鉄道）が存在し、現在は大台林道（自動車専用道）が健全な山づくりの重要な役割を果たしています。

はじめに、大杉谷軌道ですが、「尾鷲林業」として全国的にも林業が盛んな尾鷲地域には、古くから木材運搬用の民間鉄道があり、今から120年前の1897年（明治30年）頃には、既に運行されていたそうです。

その後、大杉谷国有林（当時の御料林）からの搬路決定に際し、官民境界である水越峠近くまで建設が予定されていた大河内土工保護森林組合の船津林道（軌道）に接続することになりました。

これにより、大杉谷から紀勢東線（現在のJR紀勢本線）船津駅に隣接する船津貯木場まで、インクライン、軌道、索道をつないだ大規模な木材の搬出路網が形成され、1932年（昭和7年）から大台林道千尋線が開通する1966年（昭和41年）までの30数年にわたり、国有林から多くの木材を運搬していました。



大台ヶ原の霧氷 (大杉谷国有林における二ホンシカ森林被害対策指針実施委員会森正裕委員提供)



材を運ぶ大杉谷森林鉄道

現在、記録として残っている森林鉄道の路線のデータは、

- ・延長は、39.5km（うちインクライン：0.89km、索道：1.95km）
- ・軌間（線路の2本のレールの間隔）は、762mm
- ・動力は、内燃（木炭代燃、ガソリン、ディーゼル）となっています。

きっと、急峻な山や谷を多くの木材を積んで、力強く走り抜けていたと思いますが、高所恐怖症の私は、写真を見ているだけで、少し震えを感じました。今で良かった！

その後、大杉谷国有林でも、トラックによる運材が主流となり、昭和32年に自動車専用道の開設が始まりました。

それから、20余年、紀北町の海山から大杉谷に向けて林道が開設され、昭和54年には、5路線、約52kmにも及ぶ林道網が整備されました。

これで、木材の搬出や植栽、保育などの健全な山づくりが可能となりました。

また、電力会社による電源確保のための施設整備や桃の木小屋、栗谷小屋への資材運搬などにも利用されています。

しかしながら、大杉谷国有林は、全国有数の多雨地域であることから、平成16年の台風21号、平成23年の台風12号などにより、大きな被害を受け、現在でも2路線が崩土や路肩決壊で通行ができない状況にあります。

このため、計画的に復旧・改良工事を行い、現在、3路線、約37kmの林道を使って、森林整備を行っています。

また、これまで何回かご紹介させていただいたニホンジカの捕獲にも、地池林道が大きな役割を果たしています。

このように、健全な森林づくりに不可欠な林道ですが、ほとんどが未舗装であり、落石や崩土も頻繁に発生することから、私たち職員も、雨が強い時には山に入らない、雨が強くなってきたら直ぐに山を下りるなど、慎重に慎重を重ねて通行しています。

しかし、尖った石の角でタイヤの脇を切り、パンクをすることがよくありますので、時間に余裕を持って、出かけるようにしています。先日、山からの帰り道、パンクをしました。暗くなりかけた山の中で、一人でタイヤ交換するのは、非常に心細いものです。

いずれにしても、私達が健全な森林づくりができるのも、先人たちが切り開き、残してくれたこの林道があるおかげです。今後もこの道が大杉谷の未来へつながっていくことを信じて仕事に取り組んでいきたいと思っています。



大杉谷索道の人搬用箱（栗谷小屋）



27年度の改修により通行可能となった地池林道

**（発行：三重森林管理署 尾鷲森林事務所 地域統括森林官）**