



大杉谷国有林からの手紙



46通目 ～東洋一の大杉谷索道～ 2020年6月

今回の大杉谷からの手紙は、大杉谷の歴史を題材として、その昔東洋一と言われた大杉谷索道（架線）に焦点を当ててご紹介します。

(1) 大杉谷索道を訪ねて

大杉谷国有林に入り、昔の森林鉄道跡を通る大台林道千尋（せんびろ）支線を進むと、奥に苔むした状態でひっそりと佇む巨大な構造物が現れます。赴任当初はなぜこのような山奥にコンクリートの構造物があるのか不思議に思っていました。森林鉄道跡の調査や大杉谷の歴史を調べるうちに、昔の索道跡ということが分かりました。

写真1は、千尋架線場跡です。昔の面影はほとんど残っていませんが、立派な石垣や索道を支えていたアンカーの跡、そして38通目でご紹介した水越谷（みずこしだに）森林鉄道の始点の遺構が今もなお残っています。



写真1 今の千尋架線場跡

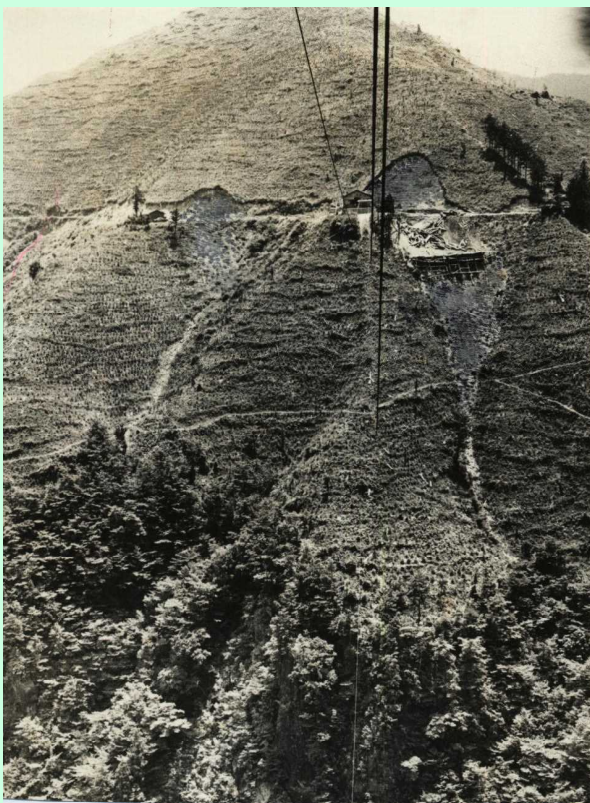


写真2 索道上から対岸の日浦杉を眺める

(2) 大杉谷索道の概要

写真2は、索道から始点の日浦杉架線場方面を撮影した白黒写真です。

この長大な大杉谷索道は昭和7年（1932）に建設が始まりました。様式としては釣瓶（つるべ）複線式という方法（二つのゴンドラが互いに行き交うロープウェイのような方式）で、木材の自重で中間まで下ろし、上り坂になってから木炭ガス・ガソリン両用のエンジンで一気に引き上げて運搬を行っていたようです。

また、東洋一と称された理由は宙に浮いている長さで、有効延長1283mで中間支柱を用いない索道は、その当時に類を見ない大きさで、「東洋一ノ称アリ」と施業案基本簿に記載があります。メインのロープ（主索）の太さは30mmで長大な架線を支える為にかなり太く、高さも谷底から主索までの高さが約325mもあり、途方もない高さです。実際現地でも索道があったであろう場所をのぞいて見ましたが、木が生い茂ってはいるものの、とても上り下りできる場所ではなく、「良くこんな所に作れたな」と言うのが正直な感想でした。

(3) 大杉谷索道の作設方法について

では、このような大きな構造物をどのように作成したのでしょうか？個人的に気になり索道の作設方法を調べて見ると、帝室林野局時代の論文に詳細な記述がありました。方法を下記に簡単にまとめると、

①初めに、始点と終点が見通せるように、間の木を全て伐採します（かなりの急傾斜で大変です）

②次に始点から滑車に通した細い9mm ロープの両端を下ろし、終点からも細い9mm と中くらいの14mm のロープを下ろして、一番下の宮川で両方のロープを結び、巻上げ機で結んだロープを巻き上げます。（写真3のAの部分）

③ロープの巻き上げを繰り返し、細い9mm から14mm (B~C)、そして主索の30mm (C~E) に変更し、順々にロープを太く張っていき、最後に基礎の部分に主索を繋いで完成です (F)。

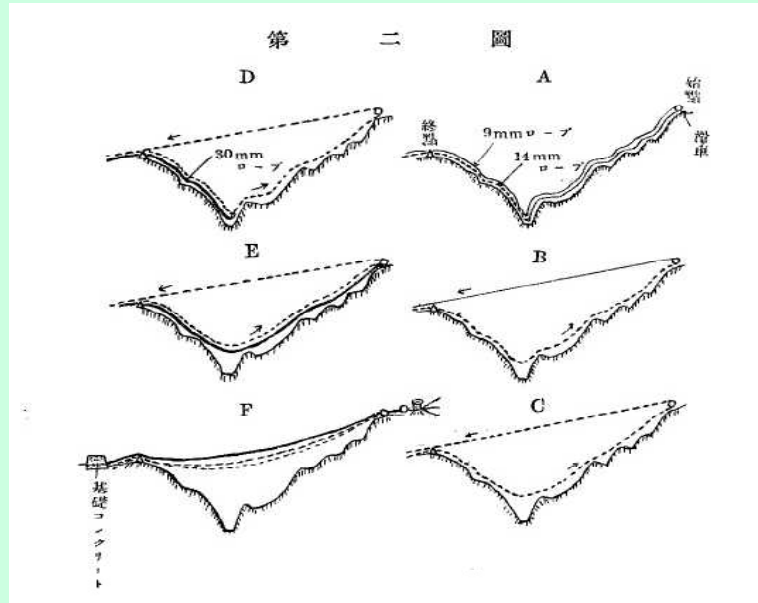


写真3 主索仮設方法の図（千村,1934より引用）

この方法は、現在の林業の架線集材の作設時にも用いられているのですが、当時最大級の長さで、急峻で名高い大杉谷では体にロープをくくりつけて木の伐採を行ったり、ロープを谷底に下ろしたりとの記載があるため、文章を読んでいるだけでも作設するための労力は並大抵ではなかったと思います。



写真4 木材の運搬状況（奥の滝は千尋滝）

(4) 木材の搬出について

写真4は、木材を実際に運んでいる様子です。人が丸太の上に乗っているのが確認できますね。

索道の運搬は、7人の作業員が木材の積込や荷下、機械の運転作業を行っていました。運搬時間は、だいたい1往復に6分から6分25秒ほどかかり、1日の最大運転回数は74回で、1回の最大搬出量は、伐採直後の皮がついた状態のブナの木で、元口（木の太い方の直径）が97cm、末口（木の細い方の直径）が76cm、長さ4.6m、重さ2800kgの木材を運搬した記録が残っています。

これほどの大規模な工事により作られ、利用された大杉谷索道は、廃止される昭和41年(1966年)まで、木材の搬出や苗木等の資材の運搬、生活物資や人員の輸送など幅広い用途で使われ、大杉谷の歴史に多大な影響を与えていました。

(5) 大杉谷索道にまつわる昔話

最後になりましたが、写真5は、人運搬用の荷台で人員輸送をしている写真です。深さ15cm のどこにでもありそうなこの荷台ですが、数々の興味深い話が伝わっています。その1つを今回ご紹介します。

あるとき、林野庁の推薦状を持って全国の山奥の事務所を慰安して回っていた浪曲師親子がいました。大杉谷の奥の事業所に向かう時に索道を使ったのですが、終点の手前で運が悪くエンジンが故障してしまい、地上から100mの高さで宙ぶらりんになってしまいました。最初は静かに待っていたそう

ですが、10分、15分…と時間の経つにつれて芸者さんがパニックになり、「助けてくれー！」と良く通る声で叫びはじめました。それでも動かず、しまいには母親が帯ひもをほどいて下に垂らし降りようとしたのを、職員が「降りるな！」「すぐに動く！」と叫び、悲鳴と怒号が渦巻く中必死で静止して事なきを得たそうです。その後エンジンが再始動し到着したのですが、恐怖で顔は青ざめて箱から降りることができず、夜の慰安会も恨節とヒーヒー声を聞いたただけだったという話が残っています。



写真5 人運搬用の荷台での人員輸送

上記の物語の他にも、

「初乗りの 鉄索寒し 生命あり」

「絶景や 初乗り架線 夢心地」

「ホッとして 降り立つ架線の 長きかな」

などの作業員や索道に乗った方々の詠んだ歌が残っており、当時の人々に強烈な印象を与えていたことが分かります。

様々な物語を生んだ人運搬用荷台は現存しており、大杉谷国有林内の旧造林宿舎を改修して作られた栗谷木屋宿舎の入口に飾られています。(第12通目に写真があります) 今でも見ることができますので、登山の際に機会がありましたら是非足を運んでいただければと思います。

〈参考文献〉

- ・千村吉雄, 帝室林野局名古屋支局, 長径間鐵索運材設備に関する實驗報告, 1934, 日本林學會誌第十六卷第十二號 P60~74
- ・大杉谷国有林の施業変遷史, 1981, 尾鷲営林署 編
- ・三重県の森林鉄道 ー知られざる東紀州の鉄道網ー, 2013, 片岡督・曾野和郎 著 P135~P148

2020年6月

編集: 三重森林管理署 尾鷲森林事務所 係員
発行: 三重森林管理署 尾鷲森林事務所 地域統括森林官