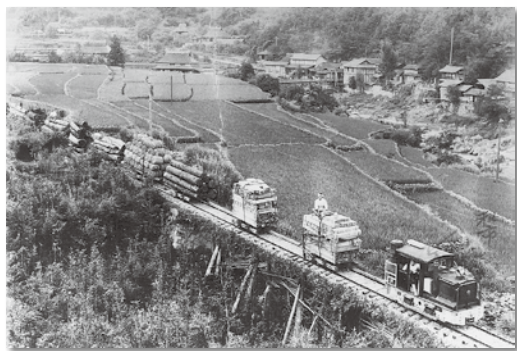


## 「波賀森林鉄道」

江戸時代の延宝七年(一六七九)、大和郡山から本多忠英が山崎藩一万石の藩主として入封すると、山崎の一部、一宮の北部、波賀・千種の全域は、幕府直轄領(天領)となりました。

明治二年(一八六九)の版籍奉還により、幕府直轄領や私藩領の山林は明治政府に帰属する官林となり、明治四十年(一九〇七)ごろにはほぼ現在の国有林の原形が整えられました。大正十三年(一九二四)には、大阪営林局山崎営林署が設置され、宍粟の国有林はその管轄となりました。とりわけ波賀町域は広大な森林資源に恵まれており、古くより木材の生産が行われていましたが、本



波賀森林鉄道 波賀町飯見付近

格的な製材業は、大正九年(一九二〇)に水車を動力とした製材工場が創設されたことに始まります。第二次世界大戦前後には、軍需用木材の生産でこの地の製材業は空前の活況を呈したといわれています。

ところで、奥深い森林で伐採された木材を集積し、幹線道路や貯木場まで搬出するために、機械のなかった時代には、人力や木馬と呼ばれる木製の運搬具などが使用されました。木馬は、やはり木材で作ったレール(木馬道)を使ってソリ状の運搬台を引き下ろす方法で、急勾配の山道を重い木材を載せて運ぶため、たいへんな危険を伴う作業でした。

木材の需要が増大するに従い、より近代的な搬出方法が求められるようになり、波賀町域においても森林鉄道が導入されることになりました。大正七年(一九一八)、建設工事が着手され、音水、赤西と上野貯木場を結ぶ幹線の延長二十四キロのほか、カンカケ、坂ノ谷、万ヶ谷などの支線が敷設され、総延長は四十数キロに及びました。また、各所には高低差のある山腹斜面にレールを敷いて荷物を昇降させるインクラインと呼ばれる装置もあり、音水のインクラインは二一〇mもの高低差がありました。

波賀の森林鉄道で活躍していた機関車には、野村組工作所、松岡産業、協三工業などのものがあり、昭和



インクライン

三十一年(一九五六)には、酒井工作所製の新鋭ディーゼル機関車が導入されました。この他にも木炭ガス機関車や蒸気機関車一両も運行していたほか、上部軌道では、山崎営林署製の小型機関車も使用されていました。昭和二十八年(一九五三)の時点では、保有台数十一両と大阪営林局管内では最多を誇っていました。トロリーの編成は、十三〜十五台の連結で、昭和初期には山崎営林署が開発した山崎式トロリー自動連結器が使用されていました。

このように宍粟の近代林業の象徴的存在であった波賀森林鉄道でしたが、昭和三〇年代になるとトラックによる輸送が主流となり、国道二九号の改良も進んだことから、昭和四十三年(一九六八)には、最後まで残っていた音水国有林の軌道も廃止されることとなり、同年七月十五日に惜しまれながら最後の運転が行われました。

(参考資料『波賀町誌』、伊藤誠一著『林鉄の軌跡』ないん出版ほか)

社会教育文化財課

### 編集後記

日毎に暑くなってきました。水田が太陽の日差しにキラキラと光るさまは正に初夏の風物詩です。ところで、皆さんは初夏といえば何を思い起こされますか。田植え、鮎の友釣り、衣替えなどいろいろありますが、蛍もその一つだと思います。昔はたくさん見られたそうですが、最近では、その数も減りつつあり寂しい限りです。いずれにしても自然が教えてくれる季節の移ろいは風情があつていいものです。行事やイベントの取材で月日の流れを感じる日々ですが、時には自然に目を向け季節を感じられるような記事もお届けできたらと思っています。

真