



産業遺産学会が林鉄活動を評価 波賀元気ネットに功労賞

概 要	波賀町の地域づくり団体「波賀元気づくりネットワーク協議会」が波賀森林鉄道遺構の活用や保存・啓発活動を評価され、産業遺産学会の功労賞を受賞し、その伝達式が6月18日に行われます。同学会は産業遺産の研究や保存に取り組む学術団体で、同賞は学会員が表彰候補者を推薦し、学会での審査を経て決定されます。 受賞日 5月10日 伝達式 日 時 6月18日（日）10時30分～ 場 所 フォレストステーション波賀（波賀町上野 1799-6） 出席者 産業遺産学会 理事長 小西伸彦 兵庫県立歴史博物館 館長補佐兼事業企画課長 鈴木敬二 波賀元気づくりネットワーク協議会 会長 松本貞人ほか 協議会の活動歴 ・波賀森林鉄道に関する勉強会や遺構調査の実施 ・遺構を見学するモニターツアーの実施 ・先進地の視察や交流の促進 ・活動成果をまとめた「波賀森林鉄道ものがたり」の発刊 ・令和3年4月「波賀森林鉄道復活プロジェクト」の立ち上げ。50年以上も前に姿を消した森林鉄道を現代に復活させる計画に着手
参考資料	産業遺産学会ニューズレター 第26号（抜粋）
問合せ先	波賀まちづくり推進課 担当 瀧本 大貴 TEL 0790-75-2220

兵庫県宍粟市



目次	・波賀森林鉄道と波賀元気づくりネットワーク協議会の活動・・・1	・神戸らんぷミュージアム所蔵品、 「日本のあかり博物館」に・・・3	・テイメン株式会社の「倉敷脱脂綿」製造機械・・・4	・『集まれ！ おかやま 名もなき素敵な景色たち』Vol.2・・・7	・2022 年度全国大会 研究発表会・・・7	・2023 年度 推薦産業遺産・功労者表彰・・・7	・年会費納入・・・8	・ニューズレター・・・8
----	---------------------------------	--------------------------------------	---------------------------	--------------------------------------	------------------------	------------------------------	------------	--------------

短信

波賀森林鉄道と波賀元気づくりネットワーク協議会の活動

鈴木 敬二

I. はじめに

宍粟市波賀町は兵庫県中西部、宍粟市の北部に位置する。兵庫県の最高峰・氷ノ山（標高 1510m）など標高 1000m 級の山々に囲まれ、南北 32km、東西 10km に及ぶ町域の 93%が森林で、そのうち 43%を国有林が占めている。そのような国有林などの木材運搬のため、大正期から 1968（昭和 43）年まで波賀森林鉄道が用いられた。その路線網の延長は、昭和 20 年代には 50km 以上に達したとも言われる。

森林鉄道廃止後、国有林での林道やサイクリングロード整備などに伴い多くの廃線跡が失われたが、中音水（なかおんずい）線については、地元の波賀元気づくりネットワーク協議会（以下、協議会）のメンバーが調査を行った結果、橋梁・隧道などの遺構が良好な状態で残されていることが明らかになった。また、協議会では森林鉄道の普及、啓発に努め、これを活用した地域活性化を進めている。本稿では波賀森林鉄道の遺構の現況と、協議会の取り組みの概要を紹介する。

II. 森林鉄道敷設の歴史的背景

波賀町がある旧宍粟郡では、木炭の原料となる森林資源や砂鉄に恵まれたことから古代より製鉄が行われ、特に近世にはたたら製鉄が盛んに行われた。江戸時代には、製鉄用木炭を調達するための山林の多くは幕府領で、たたら製鉄の経営は、それらの森林資源を管轄する山方役所が商人に運上を納めさせ、請負稼ぎをさせる方式を取っていた。

明治期にはこれら天領の森林が一括して国有林になった結果、1882（明治 15）年には旧宍粟郡内の鉄山はすべて休山に追い込まれている。たたら製鉄に従事した者は他県の鉄山や、兵庫県内の生野、明延、神子畑と言った非鉄鉱山などへ移住するが、音水など波賀町内の集落では国有林での炭焼専業者として生計を立てた家が多かったと伝えられる。

III. 波賀森林鉄道の概要

波賀町域の国有林などから切り出された木材を、主に波賀町の中心部に所在する上野貯木場まで輸送するため、大正期から森林鉄道が建設された（図 1）。主な路線建設の経過は以下のとおりである。

1916（大正 5）年：音水一日ノ原間

1919（大正 8）年：支線の赤西線

1924（大正 13）年：音水―上野貯木場間の幹線

1937（昭和 12）年：中音水線

1943（昭和 18）年：兵庫鳥取県境戸倉峠付近の坂の谷線



図 1 波賀森林鉄道の路線図（文献 4 所収の図を一部加筆・修正した文献 3 の図より引用）

1947（昭和 22）年：日ノ原から索道を介して万ヶ谷上流を結ぶ万ヶ谷線と、赤西口から西側に分岐するカンカケ線

波賀町の急峻な山岳地帯において運材を行うのに際し、支線にはインクラインや索道を用いる箇所が多く、更にインクラインの先にも上部軌道が延びるなど、路線が変化に富んでいることが波賀森林鉄道の特徴と言える。

波賀森林鉄道は地元住民からは「林鉄」「トロ道」と呼び親しまれるような身近な存在であった。しかし町内の道路整備が進み、木材輸送の主役がトラックに移り変った結果、昭和 30 年代から路線の廃止が進み、中音水線の廃止（1968（昭和 43）年）により、波賀森林鉄道の歴史が幕を閉じた。

IV. 中音水線廃線跡の遺構

中音水線約 6.2km の廃線跡の一部には、橋梁や隧道などの遺構が比較的良好に残存している。以下にその概要を記す。

1. 橋梁

廃線跡に残存する 11 基の橋梁はすべて桁橋である。多くが単径間ないし 2 径間の小規模な橋梁であるが、終点近くに所在し「高橋（たかばし）」と呼ばれる第 10 橋梁だけは、5 径間と他よりも規模が大きい（写真 1）。いずれの橋梁も、コンクリート製または鋼製の 2 本の梁（桁）を橋台または橋脚に載せると言う単純な構造の橋梁である。なお、鋼製の桁を持つ橋梁は 2 基であった。いくつかの橋桁の上には枕木が載ったままの状態で見られるが、当地は冬季の積雪など自然環境が過酷な地域であり、廃止から 50 年以上後に枕木が存置されている状況が奇跡的であるとさえ感じられた。



写真 1 中音水線第 10 橋梁（2022 年 6 月 1 日）

2. 隧道

中音水線にはコンクリート造の隧道が 1 箇所残存している。ヘアピンカーブと表現したくなるほど回転半径の小さな曲線部分に設置されており、卵形の断面を有している。

3. 石積みの擁壁

中音水線の線路を敷く平坦地を確保するため、側

面が石積の堰堤が延々と築かれている。石積みの多くは、川原石を乱積みにして築いているが、場所によっては切り石を谷積みにした箇所も見られ、また一部にはコンクリート造の擁壁も認められた。現地では土石流などにより廃線跡が崩壊した箇所も認められることから、敷設当初は川原石を乱積みにしていたものを、土石流などに伴う路線の災害などに際して、切り石の谷積みなどにより復旧したものと推察される。

4. レール・枕木・犬釘

廃線跡のところどころに、レールや枕木が原位置を留めたまま残存している。枕木には、レールを固定するための犬釘が刺さったままのものも認められ、中には 2 本の犬釘が約 760mm の幅で打ち込まれた状態のままの枕木も現地に残されていた。

5. 作業員宿舎

中音水線の路線半ばよりやや終点寄りの地点に、作業員宿舎などの施設跡が残されている。風呂や便所、炊事用カマド、および発電小屋なども現存しているが、2018（平成 30）年の暴風雨により、わずかに残る木造の建物が損壊するなどの被害を受けた。森林鉄道が稼働していた当時を知る協議会メンバーのご教示によると、作業員は月曜日から土曜日まで住み込みで山中に勤務し、賄いの女性もこの宿舎に暮らしたと言う。周囲に散乱する食器や瓶類から当時の暮らしを感じることができよう。

V. 波賀元気づくりネットワーク協議会の活動

わが国では、明治から昭和期にかけて数多くの森林鉄道が活躍していたが、近畿地方、特に兵庫県では事例が少ないことから、この地域における国有林での木材輸送の役割を担った波賀森林鉄道は、貴重な産業遺産と言えよう。

2016（平成 28）年に設立された協議会では、人口減少が続き目立った観光地もない波賀町に活気を取り戻したいとの思いから、地元商店街において「軽トラ市」などのイベントを開催し、地域の賑わいづくりに努めるとともに、産業遺産である波賀森林鉄道を活かした地域づくりを目指した勉強会も行っている。設立の翌年からは現地調査やモニターツアー、廃線跡遺構の啓発活動を開始し、また、他県で同様の活動を行う地域の視察・交流を進めてきた。さらに活動の成果をもとに、冊子『波賀森林鉄道ものがたり～山がにぎやかだった頃～』を刊行し、普及に努めている。

このような状況の中、協議会では 2021（令和 3）年 4 月に「波賀森林鉄道復活プロジェクト」を立ち上げ、50 年以上も前に姿を消した森林鉄道を、現代に復活させると言う計画を開始した。具体的には町内の観光宿泊施設「フォレストステーション波賀」周辺に全長約 550m の路線を敷設し、音水ー上野間の幹線開通からちょうど 100 周年となる 2024（令

和6)年の復活運転実現を目指している。

現在の進捗状況については、2020(令和2)年11月に、国土交通省立山砂防事務所からトロッコ運搬用の機関車を1台譲り受け、フォレストステーション波賀の一角において動態保存を行っており、この機関車を利用して将来の復活運転に備えている(写真2)。また、2021(令和3)年度にはルート精査、法的規制の調査・申請関係調整協議、財源の研究やPR活動も行っている。



写真2 復活運転に備える機関車(2022年6月1日)

中音水線の廃線跡は、人里から離れた山中であるだけでなく、夏はヒル対策、冬は厳重な防寒対策が必要であるなど、現地を気軽に探索できるとは残念ながら言い難い。しかし、観光施設での復活運転を実施することにより、かつて盛んであった波賀町の林業や森林鉄道の歴史に、より多くの観光客が触れることができ、その結果、波賀町の活性化にも大いに役立つものと期待される。

同じような産業用鉄道復活の事例としては、宍粟市の北隣りに位置する養父市・明延鉱山の通称「一円電車」が成功例としてよく知られている。奇しくも隣り合う2市において、一方では二次産業の鉱物輸送用鉄道復活が実現しており、もう片方において一次産業の森林鉄道の復活がそれに続こうとしている。さらにそれらの相乗効果も期待されるのではないかと。このような活動が今後も末永く継続されるものと、大いに期待されるところである(写真は筆者撮影)。

謝辞

廃線跡の見学や本稿の執筆に際しては、松本貞人会長をはじめ協議会のみなさまから多大なるご協力を賜りました。厚く御礼を申し上げます。

参考文献

- 1) 角田徳幸『たたら製鉄の歴史』吉川弘文館、2019年。
- 2) 土佐雅彦「たたら製鉄から近代製鉄へ」『ひょうご歴史研究室研究紀要』第3号、兵庫県立歴史博物館ひょうご歴史研究室、2018年。
- 3) 波賀元気づくりネットワーク協議会『波賀森林

鉄道ものがたり～山がにぎやかだった頃～』、2021年。

- 4) 伊藤誠一『林鉄の軌跡―大阪営林局管内の森林鉄道と機関車調査報告書―』ないねん出版、1996年。
- 5) 西 裕之『全国森林鉄道』JTBパブリッシング、2001年。

神戸らんぷミュージアム所蔵品、「日本のあかり博物館」に

寺島 俊之

2022年2月28日に閉鎖した「神戸らんぷミュージアム」(神戸市中央区)は照明器具に関する企業ミュージアムとして関西電力(株)が運営していた。閉鎖後、所蔵品の大部分は「公益財団法人日本のあかり博物館」(長野県小布施町)に譲渡されたが、一部は関西電力(株)が引き続き所有し、神戸関電ビルディング1階ギャラリー(神戸市中央区)で展示される。

「神戸らんぷミュージアム」の前身は神戸の観光地・北野にあった「北野らんぷ博物館・赤木コレクション」で、創設者は赤木清士氏(兵庫県豊岡市出身、1932年―2019年)である。戦後、神戸市内で赤木工務店を創業し、1965(昭和40)年頃から灯火具や「古伊万里」の収集を始めた。1981(昭和56年)には所蔵品を基に「北野らんぷ博物館・赤木コレクション」を開設した。

1995(平成7)年に発生した阪神淡路大震災で博物館は被災した。収集品は関西電力(株)が継承し「神戸らんぷミュージアム」として1999(平成11)年より運営されてきた。

赤木清士氏は、近代化を象徴する器物のコレクターでもあった。「古伊万里」でも鉄橋や電線等が描かれた陶磁器も多い。

また、照明器具のみならず生活用具を始め、人力車や自転車等の乗物、医療器具等の多様な資料を収集した。生前より公開に使命感を持ち、収集品は下記に所蔵された。

- ①江戸東京博物館(赤木清士コレクション、約3000点)

明治初期の写真機材やガラス原板など映像音響関連資料が出色であり、「旧江戸城ガラス原板」「壬申検査関係ステレオ写真ガラス原板」は国指定重要文化財である。

- ②国立科学博物館(トヨタコレクション寄託、約1400点)

江戸期における日本のモノ造り技術の独創性・芸術性及び現代に至る連続性の調査研究に貴重である。

- ③兵庫県立陶芸美術館(赤木清士コレクション、約488点)