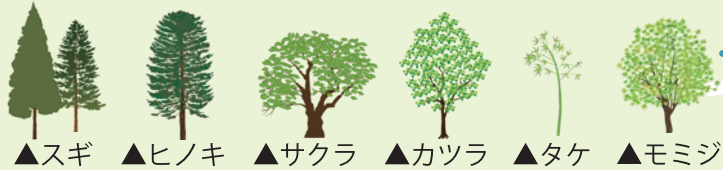


木々と歩く小田深山の道 旧森林鉄道 宮原～獅子越峠

- 旧森林鉄道軌道（推定）
- //// 石垣
- - - トロ乗りが歩いた登り道（推定）
- 旧架線区間（推定）
- 現存する建物
- 現存しない建物



宮原のにぎわい
廣瀬神社から旧宮原土場にかけて、かつて旅館や商店が立ち並び、山で働く人々にぎわっていました。

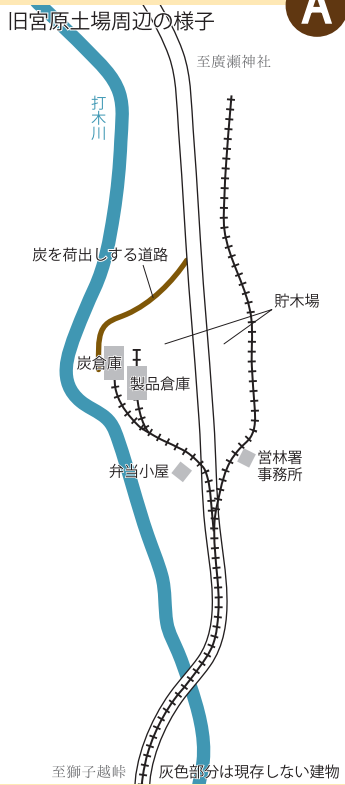


トロッコ



小田深山では大正12(1923)年に全長約17kmの旧森林鉄道が敷設され、木材や木炭、生活物資などが運ばれていました。獅子越峠（標高1010m付近）から宮原（標高230m）までの約10kmはトロッコを使って木材を下ろしていました。

1 木の集積所 旧宮原土場



旧宮原土場は旧森林鉄道の終着地点でした。ここには営林署事務所や炭倉庫、製品倉庫、弁当小屋と呼ばれる休憩所がありました。[左上]右に見える木造の建物は、炭倉庫です。獅子越峠からトロッコで木炭や木材が運ばれ、木炭はこの炭倉庫で降ろされ、木材は貯木場に積み上げられました。その後、淵首に製材工場ができると新たに製品倉庫ができ製品が運ばれました。[左中]保管された木材はトラックに積み京阪神の市場に運ばれました。[左下]営林署事務所前の様子です。事務所前に機関車の滑り止めに使う砂利の入った一斗缶があります。砂利は廣瀬神社裏の小田川から採取しました。

トロ乗りが歩いた登り道



かつて、旧森林鉄道の軌道とは別に、トロ乗り（トロッコの操縦士）が獅子越峠に登るための道がありました。トロ乗りは朝早くに宮原を出発して獅子越峠までの険しい道を徒歩で登り、旧宮原土場までトロッコで木材を下ろしていました。

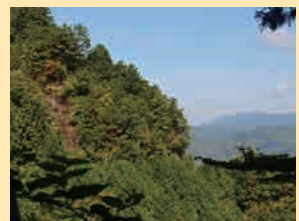
ボウタイノ

この付近はボウタイノと呼ばれています。かつて農家が数軒あり、トウキビ（トウモロコシ）を生産していました。獅子越峠から木材を下ろす際、積んだ木の上に5、6俵のトウキビを載せて打木まで下ろしました。

シイタケの原木生産

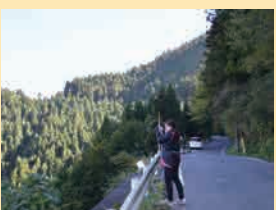


2 トロッコの難所 ゴンチョウ嶽



ゴンチョウ嶽は、崖に面しており旧森林鉄道の難所とされていました。昔「大中ごんちょう」という人がトロッコでこの場所まで来たとき、高さ数十mもある崖から下の谷に落ちる事故が起きました。しかし、運良く木の枝に引っかかり助かったことから「ゴンチョウ嶽」と呼ばれるようになりました。2枚の写真は[左]昔と[右]現在の同じ角度から撮影したものです。トロ乗りが歩いた登り道はここだけ軌道と重なりました。

3 トロ乗りとカツラの木



このカツラの木は旧森林鉄道が走っていた頃は今の道路の高さにあり、線路工夫は、このカツラの木の枝に弁当箱をかけ、作業が終わるとその弁当を食べていました。この土地は水が染み出て表層が崩れやすく、よく枕木が腐って線路が変形したそうです。そのため、線路が滑りやすくなっており「トロ乗りが泣く場所」と言われていました。

4 荷物の積み替え場 獅子越峠



獅子越峠は、旧森林鉄道の軌道上の最高点である標高1010m付近に位置しています。現在軌道跡は確認できませんが、ここでは荷物の積み替えを行っていました。小田深山で伐り出された木は「深山ドロ」と呼ばれるトロッコに積み、牛や馬、機関車によりここまで牽引されます。獅子越峠では宮原までの急斜面を下るために、プレーキがついた「小田ドロ」に木材を積み替えていました。積み替え後は終点の旧宮原土場に向け、高低差を利用して下りました。

架線集材



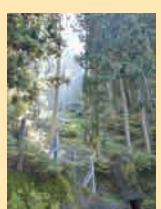
戦後の木材運搬には、トロッコによる運搬と架線集材（通称ワイヤー）が併用されていました。獅子越峠から打木にワイヤーをかけ、2箇所の中継地点で木材を掛け替えながら、滑車で下ろしていました。

5 泉賢盈氏の碑と武知勇記氏の碑



旧森林鉄道の敷設と、廃線後の林道整備に尽力した泉賢盈氏と武知勇記氏の功績を称えた石碑が建てられています。両氏の働きかけにより、小田深山の林業はより一層発展を遂げました。

急斜面を利用した架線集材（通称ワイヤー）での輸送区間



この区間では鉄道敷設以前、高低差140mの急斜面を利用して、木材を架線（ワイヤー）で下ろしました。

今なお残る軌道跡（枕木）



旧森林鉄道の廃線後、その多くが道路となり、遺構を確認することはできませんが、ここでのみ枕木や軌道の土手跡を見ることができます。

ドウダンツツジ並木

