

## プロローグ

ある旅の終わり、ある駅にて。私は一枚のポスターを見つめていた。



大蛇窟<sup>ぐら</sup>。大台ヶ原山に登った者は必ず立ち寄るだろうという奇勝。いつかこの写真の場所に立ちたい。あれを見てみたい。しかし、一人で行けるだろうか？ あ、そこまで到達できるだろうか？ そう思いながら、睨めつけるような目でポスターを見つめていた。

夕闇迫るホームに客はまばらだ。カタン。コトン。カタンコトン。レールがかすかに音を立て始める。アナウンスも始まった。それを聞きつけたか、ハイキング帰りと思える熟年の女性グループがホームに入ってきた。大台ヶ原の最寄駅であるこの駅において、見かけるハイカーはほぼ100%、大台帰りとみてよい。

ポスターの前に立ち尽くしている私のそばを、彼女らは過ぎる。会話が否応なしに耳に入ってくるのは、私とそのポスターを注視していたからなのか、それとも誰かへのあてつけだったからか。

「今日、これが見えるところまで行ったのよね〜」

「そうそう。なんていうんだっけ？ ダイジャント力？」

「あの先端まで行けるかと思ってたけど、違ったねえ」

「つまんなかったねえ」

「全然疲れなかったものね」

標高1500mの高みに広がるテーブルマウンテン・大台ヶ原山。日本百名山の1つ。かつては2日掛かりで登らなければならなかった深山だが、昭和36年にその核心へ車で乗り込めるドライブウェイが開かれてからは、日帰りで行くことができ、誰でもこのポスターの眺めを得られる世界となった。汗ひとつ流すことなく登れる山・大台ヶ原山。その客寄せパンダになり下がった大蛇岨。

いま自分はそれに大きな畏怖を抱いている。この構図の足元にトロッコ軌道と隧道があり、それらが東大台の森を丸裸にした過去に思いを廻らしている。その破壊の歴史を知って登る人はほとんどいまい。それが今どうなっているのかを知っているのは、さらに少ないだろう。

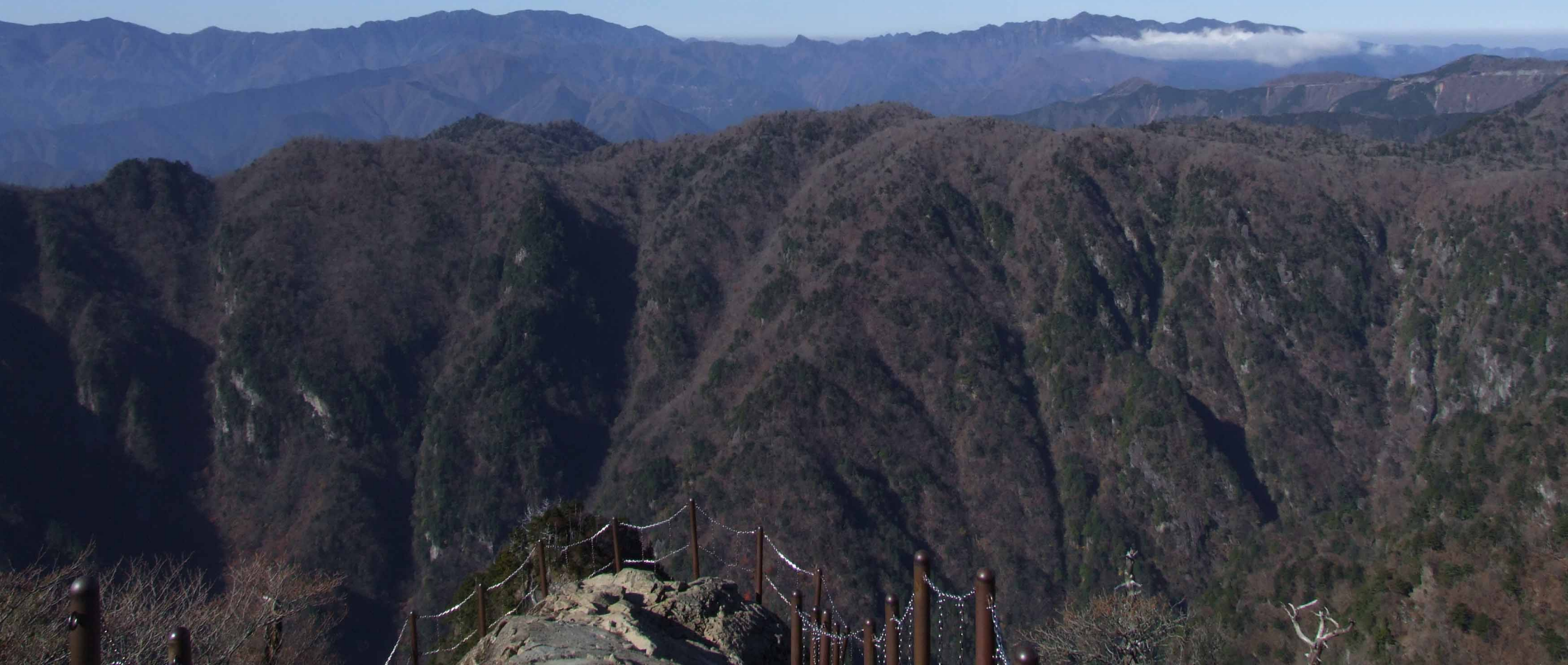
カメラポーチからデジカメを取り出し、縦に構え、感光度を800に上げてポスターを切り撮った。そうして山のような荷物と自転車を手繰り上げ、列車に乗り込んだ。先ほどのグループが羨しい会話を続けている。



# 大台林業軌道探索OFF報告

## 資料編

2009.11.22./23. by nagajis



## はじめに

2009年11月に奈良県大台ヶ原山で行なった探索OFFの報告（前編）である。探索対象は大正半ばに開かれたトロッコ軌道跡。四日市製紙という製紙会社が敷設したもので、実際にはその子会社・大台林業株式会社が建設し運用したものだから、より正確に言えば大台林業軌道ということになる。なお探索対象とした区間は人力による手押し軌道である。

大台林業軌道と大台ヶ原山の開発史は切っても切れない関係にある。先に大台の歴史について述べておくほうが理解の助けになるだろうと思う。

## 大台ヶ原山とは

大台ヶ原山は大和・紀伊・伊勢三国の境にあり、紀伊半島のなかでは比較的海寄りの位置にあたるが、その山深さは他の峰々を圧倒している。大台ヶ原「山」とはいうがそういう単独峰があるわけではなく、経ヶ峰、三津河落山、日出ヶ岳、正木



嶺等のピークの連なりと、それらから長く緩く裾を引いた高原とからなる山塊を総称してそう呼ぶ。頂きに広がる準平原は深く険しい谷が重畳するこのエリアの中にあつてひとときわ異彩を放つ平面だ。それが昔人の注意を引いたのも道理で、この平原を指して「大平」と呼んでいたのが、いつしか「大台ヶ原」となり、地形図の図葉名になった頃から「山」つきで呼ばれるようになった



と、何かに書かれてあつたように記憶する。

弓なりになった山域の縁から、ワサビ谷、高野谷、ナゴヤ谷、シオカラ谷等の水が集まって東ノ川をなす。大台周辺は「年に400日雨が降る」と揶揄されるほど雨が多いいエリアで、その大量の水が一所に集まる結果、落差数百mの大地溝を隣り合わせに持つ高原、という独特の地形が生まれ

た。この東ノ川による侵食こそが大台ヶ原を秘境たらしめた根源であり、人の接近を阻む天然の逆茂木であった。それもとびきり巨大で、効果的な。

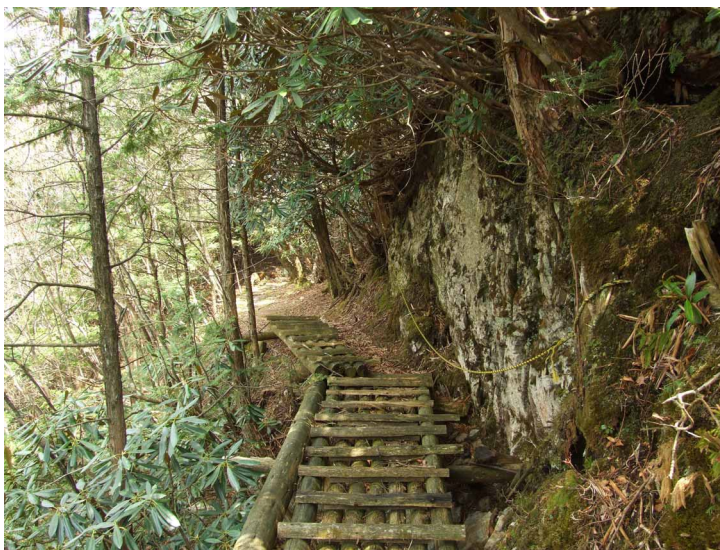
## 大台ヶ原の開拓史

大台ヶ原に西隣る大峰山脈は古く中世から修験道の道場として開かれていた。それに対して大台ヶ原の開山は遅い。記録に残る最初の入山者は天台宗の僧侶・丹誠上人といわれ、慶長11（1606）年のことだとされる。その後も幕府の採薬使が数回訪れた程度で、地元猟師や樵でさえも入山をためらい、背中に篠竹を生やした巨猪が棲むだの、一本だけ出たが生き血を吸うだのと噂されるような魔境であった時代が長い。

容易に人を寄せつけず、林業が盛んな吉野郡中にあってもなお未開拓の秘境であった大台ヶ原も、やがてその持つ森林資源に目がつけられるようになる。明治2年に宇治の興聖寺が開山を試み、今日西大台と呼ばれる辺りで田畑を開墾しようとした記録がある。しかしこれは年平均気温6℃弱、夏場でも20℃を上回ることはなという寒冷な気候に退けられ、開山ともども断念した。西大台には今でもその痕跡と「開拓」という地名が残っている。

これは大台ヶ原そのものではないが、初めてこの山域の開発に成功した例として土倉庄三郎による大杉谷西谷の伐採が挙げられるだろう。大杉谷は大台ヶ原の北東面をなす大峡谷で、その最奥地にあたる西谷は大台同様の千古不伐の森だった。明治初年に官有林に編入され、その立木の払い下げを受けた庄三郎は、その対価として川上村入ノ波から三重県北牟婁郡船津村に至る林道を開き、西谷の伐採を行なっている。この時開かれた道・船津街道は俗に土倉街道と呼ばれ、後述する古川嵩の<sup>かたむね</sup>大台教会設立や大杉谷国有林開発にもつながっていく。これが明治27年前後のことだとされている。

大台教会の設立者・古川嵩の入山はそれに先駆けること3年前。独自に創始した自然神道（御岳信仰に源を持つという）を修める



ため、単身大台ヶ原に入って年の大半を過ごすようになった。やがて土倉庄三郎をはじめとする地元名士の信奉を得、山頂に大台教会という修行道場を開く（明治32年）。このとき教会の建物や船津街道から山頂に至る登山道（筏場道）は庄三郎が一建立で寄進したものだと言われている。ともかく大台ヶ原に至る道ができ、人が恒常的に立ち入るようになったのは、やっとこの頃の話だ。

大台教会は教義の館というだけでなく、大台ヶ原登山者の宿泊施設としても機能した。北からは筏場道が通じ、南からも逆峠を経由して大台教会に至る道、紀州の林業家・土井家が寄進した参詣道である尾鷲道ができ、以降大台ヶ原山への入山者はそこに降る雨のごとくに繁くなる。

## 四日市製紙による大台伐採

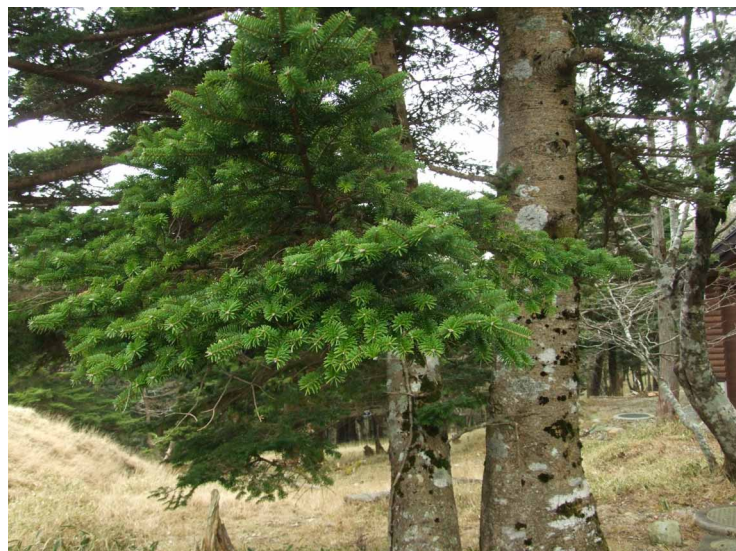
自然崇拜の宗教家が居を構え、静かに悠遊し、またその自然に惹かれた登山家たちが数日ばかりで登ってくる深山であった大台ヶ原。その安穩は大正半ばに破られる。四日市製紙が大台ヶ原の山林約700町歩を伐採し始めたのは大正5（1916）年のことである。

大台ヶ原にはトウヒやモミなど針葉樹の森が広がっていた。木の繊維が長く、パルプに向く木質であった針葉樹は製紙業者がこぞって買い求める対象だった。ただしこの頃国内の針葉樹林は大手製紙企業によって買い占められていて、その食指が樺太にまで伸びようかという時代だった。四日市製紙が大台に目をつけたのも、後発企業であったため他に条件のよい所が残っていなかったからだと言われている。

大台ヶ原には特にトウヒが多かった。トウヒは標高1500m



から2500mにかけての亜高山帯に育つマツ科の針葉樹で、大台ヶ原付近が自生の南限になるともに、日本では珍しい「トウヒ純林」があったとされる。他のマツ科樹木に比べて大雪に弱く、北日本や中部ではかえって生育しにくかったこと、および腐朽木に着床し生育する性質が大台ヶ原の多雨気候にマッチしていたことが、こ



トウヒ

の特殊な森を生み出したらしい。ともかく当時の大台ヶ原には尺<sup>メ</sup>（木材の体積を一辺1尺の角材で換算したもの）で100万本以上に相当する適伐木があり、中には幹回り一丈（約3m）を超える巨木もあったという。

そのような森が手付かずで残っていたのは、ひとえに搬出径路の確保が難しかったためである。当時大台ヶ原に通じていた道はいずれも歩道でしかなかったし、谷は川流しが不可能な荒れ沢であるか、真下に高さ100m近い飛瀑が控えているかで、伐つても運び出す手段がなかったのだった。

それでも人の欲は限界を超える。それが文明の原動力でもある。

## 大台林業軌道

四日市製紙が取った戦略は、トロッコ軌道を新設して運び出すという、ありきたりだが力づくなものだった。大台ヶ原から三重県北牟婁郡相賀村の檜山まで、尾根伝いに延長6103間（約11km）ものトロッコ軌道を引き回し、運び出そうという作戦。ともかく地図を見ていただきたい。山頂を飛び渡るようにして伸びるト口道は一言で言って「無茶」である。東ノ川の侵食で囲い込まれた大台ヶ原の核心部、広大なトウヒ林が広がっていたシオカラ谷へは2本の隧道を穿って呐喊とっかんしていた。檜山から下ろされた後も銚子川沿いに敷設した長10kmの軽便鉄道で相賀港まで運ぶという豪華仕様（これは後に国に買収され相賀林鉄となった）。それだけの設備を作ってもなお採算が取れるほど、大台ヶ原の森は豊かであり、それを欲する力も巨大であったということだ。

四日市製紙は大台伐採に際して「大台林業株式会社」なる子会社を設立、軌道の敷設や運用、伐採に当たらせた。大正7（1918）年発行の「三重県史」上巻・製紙の章にこの軌道のこと書かれている。書が編まれていた頃にはすでに銚子川沿いの軌道（第一期線・相賀港から木津まで）を完成させ、第二期線として木津から上流の猪の谷までの測量を終えていたらしい。また第三期線猪の谷から岩井谷上（檜山のことか）までは索道で、第四期線たる大台ヶ原までのト口軌道は設計中、といったことも書かれている。（地図はウオツちずをご参照いただきたい。範囲が広過ぎて一枚に収まらない。檜山北の支谷が猪の谷）

## 伐採の実体

軌道がいつ開通したかは定かでないが、大台山頂の伐採は大正5年度から約10年間続いたとされる。この期間を長く感じるか短く感じるかは人それぞれだろう。

伐採開始直後に第一次世界大戦が始まり、端緒はその好景気に乗ったものの、それが終わって木材価格が低迷し出すとたちまち見合わない山になってしまった。四日市製紙自身も大正8年に大手製紙企業の1つ・富士製紙に合併され、大台林業とその山林は軌道敷も含めて富士製紙の所有物となっている。伐採は富士製紙時代にも続けられたようだが、もともと富士製紙は身延に広大な山林を所有していたから、不便な大台は勢いないがしろな扱いになっていったようだ。結局大台の伐採事業は大正14年に終了している。理由は「木材不況に打ち勝てず」。ちなみに軌条や索道その他の施設はしばらく残置され、昭和8年になってようやく撤去されたという。それほどアクセスが困難で、富士製紙にとっては厄介物だったということだろう。

四日市製紙の伐採により大台ヶ原の東半分（会社が購入した約700町歩の山林のうち450町歩）が伐採された。その模様は、伐採たけなわなりし頃の大台ヶ原山に登った華族・徳川頼倫らの旅行記に記されている。少し長くなるが引用してみよう。

「斯くばかり蒼古曠閑なる境域を破壊し去らんとするもの現はれたるは悲むべく又た嘆ずべし、伯母が峯より続く当面の辻堂山、板が谷、北山川の峡谷に傍へる西原一帯の原始林は、今よ

り十数年前に、四日市製紙株式会社を買収するところとなりしが、欧州大戦の影響によりて紙価の騰貴したるを奇貨居くべしとして、遽かに斧斤を此の山に入れ、製紙原料として今や盛んに濫伐しつつあり、曾つては頽嵐峭緑、美しかりし古林の峯は頓みに童禿の山となりて、無数の切株の参差として碑碣のごとく立てるさまは、さながらの大墓田を見る心地して、満目荒寥たり（中略）

一行の秀が嶽に嚮ふ途中、伐られたる巨木の僵る響の、遥雷の度るがごときを聞く、其の聲山谷に舐して物凄く、古林の木精、聲を合わせて慟哭するものに似たるなり、僵木の聲を聞くごとに、古川道場主は鉄拐のさましたる例の杖を掲げて、あれ々々又た悪魔が木を倒すよと叫ぶなり、一行惆悵として低回去るに忍びず」

（「大臺か原登山の記」）

徳川頼倫は紀州徳川家の第15代当主。南方熊楠とも交遊があり、のちに貴族院議員として史蹟名勝天然紀念物保存法の制定にも力を尽した。天下の名勝・大台ヶ原の伐採には異を唱える側であつて、右の紀行もその観点から書かれたというバイアスを考慮して読むべきかも知れない（発行元は吉野郡役所で、これは後述する吉野郡林業技師・岸田日出男が彼らを乞うて招いたという経緯の結果である）。とはいえ伐採の模様を生々しく伝える数少ない文章の1つであることに変わりはない。同書には旅に同行した日本画家・小川千甕による挿絵も載せられている。これは他の挿絵が現地と対比できるほど写実的なので強ち誇張ではないと思う。少なくとも高橋由一が三島新道を恣意的に描いたようなとは違つう。



伐木したる鹽辛谷

「大臺か原登山の記」より引用



伐採した側からも見てみよう。富士製紙の末流である新富士製紙の社史に伐採の様様を写した写真が二点載せられている。一枚は「軌道終点」という注釈があり、複線になった軌道から丸太がゴロゴロ転げ落とされている写真（残念ながらここは今回の探索対象外にある。ついでに三重県のwebサイトにもう一枚、岩井谷のインクラインの写真がある。社史の写真の麓側ということになるのだろう。これも探索範囲外）。もう1つは大台ヶ原山にあったという貯木場。映っている人物と比べると、いかに巨木の多かった森であったか察せられる。製紙側にはこの他にも十数枚の写真が残っているほか、事業報告という形で大台伐採の記録が残されているというが、私はまだ見していない。

先に書いたように、四日市製紙の求めたトウヒ林はシオカラ谷に集中していた。事前の立木調査ではこの谷に尺×10万本のトウヒを数えている。そのシオカラ谷の森は徹底的に伐採されたうえ、運び出せなかったトウヒ丸太が山をなして朽ちているという。四日市製紙の大台伐採を語る資料では必ずといっていいほど触れられているエピソードである。そもそも四日市製紙の伐採自体が、

大台の自然保護という文脈のなかで触れられることが多く、たいていは否定的な扱いがなされている。

「伐採の実態」なる章題をかかげて書き立てたのは、何も四日市製紙の自然破壊を糾弾せんがためではない。その対極にある過度の自然保護主義に翻す反旗でもない。過去に行なわれた人の営み、しかもその全貌が必ずしも正確に伝わっていないそれに興味があつて、判断材料として提示するために書いておきたいと思うからだ。四日市製紙はなぜ大台に目をつけたのか。どうやって搬出したのか。なぜシオカラ谷の材木は運び切れなかったのか。その辺りの分析なくしては、このとんでもない軌道を描き尽くせないと思う。少なくとも、伐採跡だと知らずに「大自然だ！」と感嘆する愚、逆に伐採跡だからといって十把ひとからげに否定する愚は避けたいと思い、あれこれと文献をあたって見たが、そもそも山の知識に乏しい私には分不相応の目論見であつたかも知れない。

ともかくも、開発に翻弄されている大台ヶ原である。山頂に至るドライブウェイも開通当初は目の敵にされた。年に数十万単位の人が入るようになったことで山が荒れ、植生が損なわれたと嘆く声も根強く、管理する側訪れる側の間には深く埋めることのできない溝が横たわっている。そんな渦中で四日市製紙の伐採は曖昧なまま、自然破壊の先鞭として否定される一方だ。もしその論調を拡張すれば、土倉庄三郎の大杉谷開発だって業極まりない自然破壊であつたことになる（事実そうなのだろうが、この扱いの違いは何だ？）。ひいては私の好きな「道」それ自体が須く自然破壊ということになる。その辺りの線引きを、自身の目で見て、考えてみたい、というのがこのOFFの裏に設けた個人的なテーマであつたりする。

## 伐採をきっかけにした保護運動

筆が滑ったついでに、当時の人々が四日市製紙の伐採をどのよう  
うに受け止めたか記してみたい。この頃日本はめざましい近代化  
を成し遂げ、列強国と肩を並べるまでになっていた。すべての産  
業行為は自然保護に優先し、原生林＝無価値な山林を開墾・開発  
することはむしろ善であった。四日市製紙による大台買収と伐採  
も、当時としてはごく普通の事業と捉えられていたはずで、その  
証拠に軌道の敷設によって到達困難な深山に容易に登れるよう  
なることを歓迎する声さえあった。

そのような世相のなかで、大台ヶ原の貴重性に着目し、伐採中  
止と保存を訴えた一団があった。博物学者・白井光太郎や吉野郡  
技師であった岸田日出男らだ。

少し話が前後するが、大正4年という年は大峰山脈・大台ヶ原  
一帯の登山が小さなブームを巻き起こした年だ。新聞社主催で探  
検隊が結成され、「大和アルプス」と銘打たれたこの山地の縦走を  
競ったり、奈良の実業家が縦走隊を組んで山々を歩いたりしてい  
る。そんな縦走隊のなかに岸田日出男の姿があった。もともと山  
好きであった彼だが、この時は大峰・大台の山々の開発可能性を  
探るための参加であり「原始林の如きものは無用の長物だから速  
やかに経済的に利用せねばならぬ」とさえ考えていたという。そ  
れが翌年には180度の転換をして、大台伐採に猛反対をするの  
である。

きっかけは大正5年に行なわれた講演会であった。ちょうどこ  
の頃「吉野山保勝会」という団体ができ、吉野山の風致保存運動  
を展開しつつあった（会長は吉野郡長・谷原岸松）。その保勝会が  
催した講演会に白井光太郎が招かれ、「吉野名山の保護に就て」と

題する講演を行ない、大台ヶ原伐採に異義を唱えた。それを聞いての大悟であったという。

白井光太郎は、明治28年、まだ未開に等しかつた大台ヶ原に入り、トウヒ純林を見出し出してその価値を世に知らしめた人物である。

「大台山の価値は其原生林と奇勝とにあり、（中略）然るに今日聞く所に依れば山下の地元の村民は現今洋紙原料の欠乏に際し山上樹木の需要あるを以て好機逃す可からずとなし金山の樹木を僅々十五万円に某々会社に売却し、会社は將に之が伐木に着手せんとしつつありと。嗚呼中央政府及伊勢、紀伊、大和三国の為政者は宮川、紀の川、吉野川の水源の涸渇するをも意とせず会社が為すが儘に放任して顧ざるか。是実に無責任の甚しきものにして政府あつて政府の実なく、治水の根本を忘れ、国家の名勝を破棄し、貴重の天然物を暴殄するを看過し、之を不問に附せるの誹を免るるを得ざるべし。敢て所見を述べて為政者の反省を促すと云爾」

（講演録より）

白井はただ学術上の価値だけで保存を訴えたのではなかった。吉野連山には多くの先駆者（大台を開山した丹誠上人、畔田伴存ら幕府の採薬師、そして大台を愛した松浦武四郎、等々）の足跡があることに触れ、そうした先人の歴史が森とともに失われてしまふことも惜しんだのであった。

岸田はすぐに白井や谷原らとともに大台保存運動を展開する。まず着手したのは山域の法的な保護だった。明治30年に公布され



た森林法で、明確な理由と必要とがあれば個人所有の山林であっても保安林（伐採制限のある区域）に指定することができるようになっていたことを利用し、現地を保安林に編入しようというものだった。残念ながらこの策は遅きに失し、ごく一部が編入されるに留まった（大正6年）が、岸田はその後も大台ヶ原山頂で講演会を開くなどしてトウヒ林伐採の現状を訴え続けた。名勝保存協会の会長を務めていた徳川頼倫に大台ヶ原登山を勧めたもその一環であった。

岸田はこの一件を機会として、大台ヶ原一帯の自然の保護とその紹介に心血を傾けるようになった。昭和11年に大台ヶ原が吉野熊野国立公園に指定されたのも岸田の尽力があったというし、戦後になって大杉谷一帯が沈む巨大ダム計画が持ち上がった時も猛反対をし、ついに退けるという功績も挙げている。大台ヶ原の父と呼ばれる所以である。ちなみに彼は吉野周辺の民俗にも興味を抱き、地名収集や伝承の聞き取り調査を行ったりもしている。「日本狼物語」という著述もある（確かこれが、明治半ばに狼が絶滅したという話の典拠となっているはず）。

## 奈良県に提出された「搬出道路新設」申請

探索対象の話に戻る。

短期間しか使われなかったこの軌道は、どこをどう通っていたのか、どの程度活用されたか、はっきりしないところが多い。一次ソースとなるはずの内部資料が、四日市製紙を引継いだ新富士製紙に残されているというが、私はそこまで当たることができなかった。そのかわり、資料を典拠として書かれた論文数編と、四日市製紙が奈良県に提出した工事申請書を見ることができ、そこからかなりの詳細を知ることができた。ここまで記したことはおもに前者の論文に拠った。後者は文書名を「大台ヶ原山木材搬出道路新設許可一件」といい、奈良県立図書情報館に収蔵されている。四日市製紙による工事申請から許可に至るまでの仔細を綴った一帳簿だ。以降はこれに基づいて軌道にまつわることを書き並べてみたい。

四日市製紙が提出した資料は大きく4つに分けられる。土地利  
用や工事請負に関する証明書類、潰地面積、橋や暗渠、棧橋、隧  
道の設計に関する数値表、どの場所をどの程度掘鑿するか／盛土  
するかを列記した土坪表、そしてそれらの算出に用いたと思われる  
図（以降潰地図）である。

証明書類によれば山上の軌道延長は6103間（約11km）で、  
うち2305間（約4.2km）が奈良県側にあつた（奈良県側幅員は  
1間（1.8m）・最急勾配1／18（5.6%）・最小半径7間（12.6m））。  
大正5年に工事請負者の入札が行なわれ、藤村繁太郎なる人物が  
1万9600円余りで落札している（山上軌道全線一括で）。数値

表は図1のようなもので、例えば暗渠なら用いる部材の長さ、幅、厚さ、価格等を事細かに列記したものだ。起点からの距離も記されているので、これを読み込むと路線にある橋梁、暗渠、石垣の位置はもちろん、それらの構造までわかる仕組みになっている。暗渠は第一号から第六号まであり、幅・深さともに1尺程度の小さなものから6尺×4尺に及ぶ大きなものまであった、などということまでわかる。

数値表のなかで最も興味深いのは、起点から155間〜175間の間に計画された栈橋だ。長20間（約36m）のこの栈橋には様々な部材が使われているが、それら部材と「柱」の長さ、並びの順序から推測していくとおおよその構造が推測できる。最大で9mの高さの橋脚をもつ6スパンの方丈桁橋であったようだ（図2）。

次に興味を惹くのは、やはり隧道だろう。起点から182間〜260間（長76間・約138m）と266間〜375間（長105間・約190m）に隧道が、6間ほどの明り取り？を挟んで立て続けに穿たれている（図3-2）。その設計からすれば大蛇窟・蒸籠窟の付け根に2隧道があったことは確実視されるのだが、それを地形図に落とし込み、位置を特定することは難しい。二つの窟に挟まれた谷は外側よりも深く掘れ込んでいて、この長さの隧道を立て続けに通すのは一筋縄ではいかないのだ。

土坪表は一見すると無味乾燥な数値の羅列だが、じっくり見ていくと有益な情報をいくつも引き出せる。例えば起点から10間〜30間の間にすさまじい土工量の工作物がある。仮にこの場所の軌条敷を1.8mとし、切取工盛土工の断面を直角三角形とみなして高さを算出すると、100m超になってしまう。複線であったとしても50m。恐ろしい何かがあるか、もしくは前提条件が間違っているかだろう。

軌道の線形は潰地図から見て取れる（但し本当に線形のみで、位置特定の日印になるような記載はない。わずかに一カ所、奈良・三重県界が記されているだけだ）。軌道起点はシオカラ谷と思われる谷にあり、そこから台地状になった大台ヶ原の腹を反時計回りに巡って三重県界に達している。文字にすると簡単なものだが、そのルートがいかにとんでもないものか……。起点から200間進んだところでいきなり行き当たる最大の難所。蒸籠窟、大蛇窟の大絶壁。特に蒸籠窟の垂直壁は高さ150mにも達している、軌道はこの付け根辺りをブチ抜いている目算になる。このほかにも先述の栈橋がシオカラ谷く蒸籠窟間に計画されている。そこにそれがあることはわかっていても、実際どんな世界が展開されているのか予断を許さない、極限のトロッコ軌道である。

以上の情報を総合すると、路線は図4のようになる。ネット上でも線形復元を試みた方がおられるが自分の予想とは少し違うようだ（「適当ですよ！」と断っておられるし）。またこの軌道を歩いた記録がないわけでもない。それを読み込んでしまうと本当に二番煎じ三番煎じになってしまいそうだったので、できるだけ自身拾ってきた一次ソースから探索計画を立てることにした。参考にさせていただいたサイトにはこそつとお詫び申し上げておく。

なお、申請書の提出は大正6年夏になっている。当然ながら申請は奈良県に関する区間のみで、三重県側の軽便軌道とトロッコ軌道は、すでに完成しているかほとんど完成間近であったのだろう（大台の伐採は大正5年度から行なわれている）。また、認可は大正7年3月に降りているが、その前から工事は進められていたらしい。というのも前記「大臺か原登山の記」に大蛇窟付近で発破工事の音を聞いたという記述があるからだ。



第 九 號 暗 渠 設 計 書

一 暗 渠 長 拾 貳 尺 參 寸 內 法 巾 貳 尺 高 貳 尺 參 寸

此 金 拾 參 圓 五 拾 五 牙 四 厘

側板	深	桿	橫	橫	名	材	長	厚	尺	數	單	全	價	備
左	右	左	右	左	木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
一三	二六	二七	三〇	三三	木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
二六	三三	三三	三三	三五	木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		

下 兩 一 號 主 自 費

第 十 號 暗 渠 設 計 書

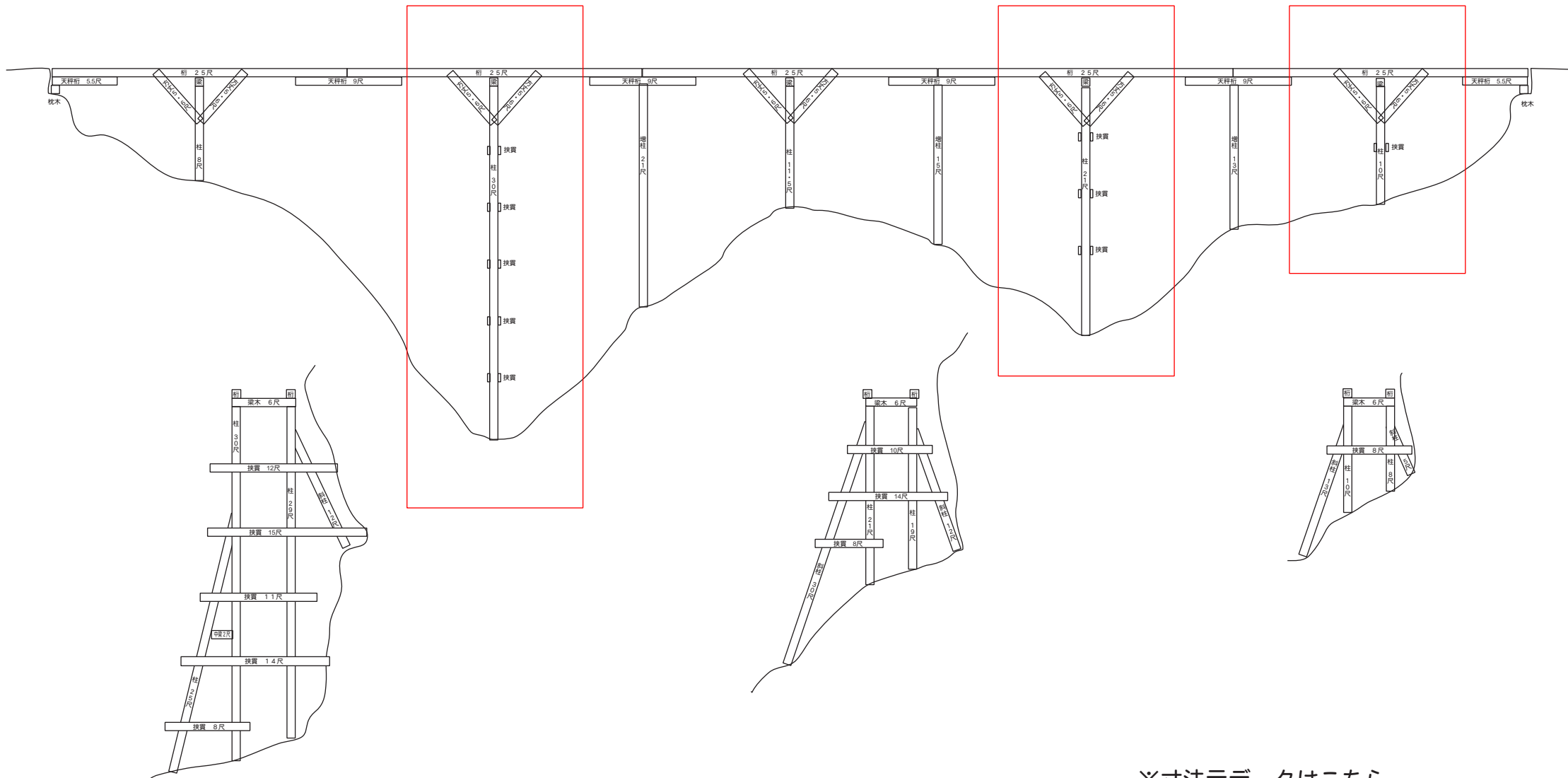
一 暗 渠 長 拾 貳 尺 參 寸 內 法 巾 貳 尺 高 貳 尺 參 寸

此 金 拾 參 圓 五 拾 五 牙 四 厘

側板	深	桿	橫	橫	名	材	長	厚	尺	數	單	全	價	備
左	右	左	右	左	木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
一三	二六	二七	三〇	三三	木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
二六	三三	三三	三三	三五	木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		
					木	木	二五	三	二七	二	二七	五二		

床 板 採 付 左 手 備 任 上 式

# 図2



※寸法元データはこちら。

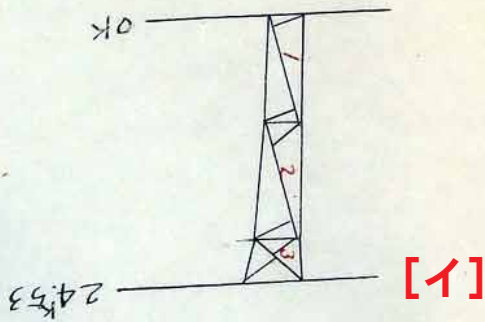
天秤桁、斜柱、増柱の位置は想像。

図3-1



大字西原字大窪山千百八十六番  
 山林及別五百町步内  
 式敵十四步

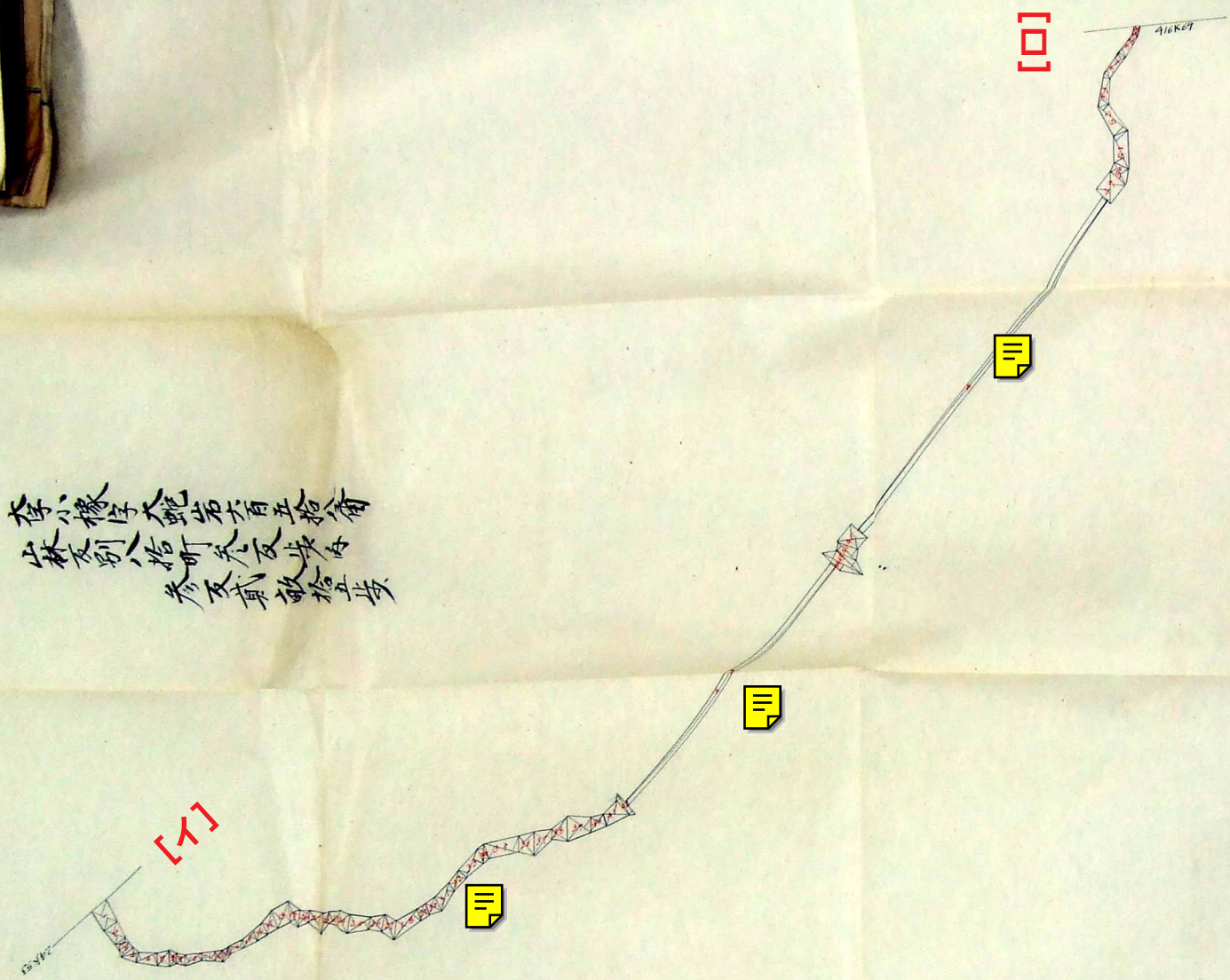
[起点：シオカラ谷側]



及別	二敵拾四步
二階	七三九
合計	一四七八
三與八	
(3)	五八三五
	七五
(2)	一〇五三五
	五〇
(1)	一〇三五

图3-2

李公椽字太蛇岩六百五拾翁  
 山林友别，拾町叁反步内  
 叁反步敬拾五步



- (1) 1.5  
 (2) 1.5  
 (3) 1.5  
 (4) 1.5  
 (5) 1.5  
 (6) 1.5  
 (7) 1.5  
 (8) 1.5  
 (9) 1.5  
 (10) 1.5  
 (11) 1.5  
 (12) 1.5  
 (13) 1.5  
 (14) 1.5  
 (15) 1.5  
 (16) 1.5  
 (17) 1.5  
 (18) 1.5  
 (19) 1.5  
 (20) 1.5  
 (21) 1.5  
 (22) 1.5  
 (23) 1.5  
 (24) 1.5  
 (25) 1.5  
 (26) 1.5  
 (27) 1.5  
 (28) 1.5  
 (29) 1.5  
 (30) 1.5  
 (31) 1.5  
 (32) 1.5  
 (33) 1.5  
 (34) 1.5  
 (35) 1.5  
 (36) 1.5  
 (37) 1.5  
 (38) 1.5  
 (39) 1.5  
 (40) 1.5  
 (41) 1.5  
 (42) 1.5  
 (43) 1.5  
 (44) 1.5  
 (45) 1.5  
 (46) 1.5  
 (47) 1.5  
 (48) 1.5  
 (49) 1.5  
 (50) 1.5  
 (51) 1.5  
 (52) 1.5  
 (53) 1.5  
 (54) 1.5  
 (55) 1.5  
 (56) 1.5  
 (57) 1.5  
 (58) 1.5  
 (59) 1.5  
 (60) 1.5  
 (61) 1.5  
 (62) 1.5  
 (63) 1.5  
 (64) 1.5  
 (65) 1.5  
 (66) 1.5  
 (67) 1.5  
 (68) 1.5  
 (69) 1.5  
 (70) 1.5  
 (71) 1.5  
 (72) 1.5  
 (73) 1.5  
 (74) 1.5  
 (75) 1.5  
 (76) 1.5  
 (77) 1.5  
 (78) 1.5  
 (79) 1.5  
 (80) 1.5  
 (81) 1.5  
 (82) 1.5  
 (83) 1.5  
 (84) 1.5  
 (85) 1.5  
 (86) 1.5  
 (87) 1.5  
 (88) 1.5  
 (89) 1.5  
 (90) 1.5  
 (91) 1.5  
 (92) 1.5  
 (93) 1.5  
 (94) 1.5  
 (95) 1.5  
 (96) 1.5  
 (97) 1.5  
 (98) 1.5  
 (99) 1.5  
 (100) 1.5





# 图3-4

存小椽字自棚字自五拾五番  
山林多别四拾八町五及步之内  
虎町巷及式拾四步



[終点・紀和国境]

Handwritten notes and measurements in Japanese, organized into columns and rows. The text includes numerical data and descriptive notes, likely related to the map's survey or land records. The handwriting is dense and covers the bottom half of the page.



正木ヶ原

堂倉山

山頂駐車場

桥梁

尾鷲辻

[終点]

[起点]

栈橋

蒸籠岩

大蛇岩

白崩

隧道

図4

以上がOFF前に手に入れ、理解してOFFに臨んだ情報である。終了後にもう2、3の資料を得たがこれはルポの終わりに紹介したい。時間の都合上ここで終わらなければならぬことは、ここまで読んで下さった皆様に対してお詫びする。次号まで、次ページ写真で我慢していただきたい。この構図のなかに大台製紙軌道がある。

(つづく)

#### 参考文献

- ・川端一弘、篠田真理子「大正期の森林伐採と自然保護思想の嚆矢―四日市製紙による大台ヶ原トウヒ林伐採について―」、生物学史研究no.68(2001)
- ・川端一弘「四日市製紙による大台ヶ原トウヒ林伐採について補足」、生物学史研究no.70(2002)
- ・川端一弘「四日市製紙資料から復元した伐採前の大台ヶ原林相」、生物学史研究no.81(2009)
- ・奈良県庁文書「大台ヶ原山木材搬出道路新設許可一件」(1918)
- ・吉野郡役所「大臺か原登山の記」吉野郡役所、大正7(1919)年
- ・各種webサイト、blog



## この記事の感想をお聞かせください。

公式サイトアンケートのほか、下記フォームからお送りいただくこともできます。企画への感想、誤字脱字の指摘にもどうぞ。

### 1. この記事はいかがでしたか？

←つまらない・役に立たない	ふつう	おもしろい・役に立つ→		
1	2	3	4	5

### 2. コメントをどうぞ！

(空欄でも結構です。内容は「日本の廃道」公式サイトや本誌で公開する場合があります。公開を希望されない場合は「公開不可」にチェックを。)

公開不可

次号発行まで保留