

第3章 変化のプロセスにみる流域の関係性

1. はじめに

第2章で見たとおり、四万十川流域は、上・中・下流域で、独特の地形・地質に規定されながら、魚類の生息環境や植生、生業、文化などの面でそれぞれ別個のまとまりを形成していると同時に、地域間に間接的な関連性を有し、流域全体として緩やかな一つのシステムをなしている。

流域全体を見通した際に上・中・下流域の関連性をさらによく見せてくれる事柄として、流域内における生活・生業など、人々の暮らしに関わる諸要素の歴史的变化を挙げなければならない。生活・生業の変化は、流域を細分化した地域ごとにみると、社会構造や自然条件の変化にともなう個別の事象に見えがちである。この場合、それぞれの変化は、地域が有する歴史の中の独立したできごとに矮小化されてとらえられる傾向があるように思われる。この変化の関係を流域全体を見通して具体的に捉えたものは見当たらない。流域全体という視点に置き直すことで、はじめて顕在化してくる地域相互の変化の連鎖というものがあるはずである。

四万十川流域でそうした事象が明瞭に現れるのが、林業や農業、そして交通体系の変遷の問題であろう。そもそもこの流域は、山林と港とが川や陸路で結ばれて関連付けられて成り立ってきた。特に明治からの近代林業の展開により、山－川－海が関連するあり方は維持されながらも、林野では森林軌道が整備され、水運との中継地は町場となり、また筏師が増加し、多くの林産物が集められた積出港は発展し、と、それぞれの地域は四万十川奥地の林産物産出量の増加により連鎖的に変化してきた。第2章で触れた農業についても、川の水利用や流通経路の変遷を通して見れば、同様の連鎖的变化が見出されよう。

交通体系の変遷に関しては、特に河川流通と陸上輸送との関係が注目される。河川流通が流域における重要な位置を占めていた四万十川流域であった

が、昭和初期から整備され始めた陸上輸送網は、戦後には完全にトラック輸送の時代へと入った。新たな拠点集落が形成される一方で、川沿いの集落や積出港は、場所の特性を活かしながら新たな生業に活路を見出してきた。

生活・生業に関わる変化を広域にとらえると、地域で独立した変化に見えた各事象が相互に関連性をもったものとして見えてくる、というのは、文化的景観のとらえ方としては不可欠な視点ではあれ、特段新しい方法論というわけではない。ここで試みたいのは、長い時間のスパンの中で変化をとらえるということである。上述の近代における農・林業や交通体系の変化は、短時間で起こったものではなく、ある一定の時間をかけておこっている。従って、そこには変化が流域全体に及んでいくプロセスというものがある。また、より長い歴史を繙いてみれば、流域でおこる生活・生業の変化は、1回ではなく、複数回あったはずで、それら相互にいかなる関係があるのか、ということも考えられるべきであろう。

本章では、こうした視点で流域をとらえるための導入として、前者、すなわち近代における変化のプロセスの中で、流域内各地域がいかなる関連性をもって動いていくのかを追っていく。特にこうした特徴が明瞭に認められる林業と河川流通の変遷を採り上げたい。

2. 林業の変遷

高知県における林業史に関しては参考文献1や4で体系的にまとめられている。また流域各市町の市史・町史では自治体単位での林業史が詳しく述べられている。本節ではこれらを踏まえ、林業の変遷を四万十川流域全体として置き直しつつ、その変化の中にある流域内の関係性を追うものとする。特に、現在の景観に直接の影響を与えている明治以降の国有林野事業に注目し、現地ヒアリング調査等を通じてその変遷と地域住民との関わり合いについてみていきたい。

(1) 明治から戦前にかけての林業

森林資源の現状 高知県は総土地面積の約84%を森林が占めており、全国的に見ても非常に森林比率の高い県である。平成12年世界農林業センサスによれば、四万十川流域に当たる旧8市町村(梼原町、東津野村、大野見村、窪川町、大正町、十和村、西土佐村、中村市)の林野面積は152,018haで、総土地面積の87.2%を占める。これは昭和35(1960)年の林野面積149,746haと比べるとこの40年の間で多少増加しているものの、その面積に大きな変化のないことがわかる。

樹林地では昭和35(1960)には天然林がその約6割を占めているが、その後の拡大造林の影響により人工林が増加し、平成12年には天然林が約2.5割、人工林が約7.5割となっている。林家数は昭和35(1960)年には10,019戸あるものが、平成12年には5,942戸まで減少しているが、なお生業としての林業が活発に行われている地域である。

土佐材の利用 高知の木材は、鎌倉時代から室町～南北朝時代の後村上天皇の時代にはすでに全国に知られていた。ヒノキ材は白髪山、スギ材は魚梁瀬山、野根山といったように、著名な山林がいくつかあった。

応仁2(1468)年に京都から下向した一条教房の

弟尋尊により記された『大乘院寺社雑事記』には、文明11(1479)年3月22日の項に以下の記述が見られる。

一、家門達用下山才木 自土佐御所 和泉堺二被
仰付之云々

御注文分

一丈三尺柱	三十本四六云々
八尺柱	二十本土居シキキ用云々
ケタ	十本四ヒロ
ヌキ	五十本二間木
板	五十枚三ヒロ
以上百十本	板五十枚

文明十一年正月十八日

この史料は、応仁の乱後の京都一条家の再建にあたり、中村に住む教房が、父兼良の邸宅を再建するために、木材が堺まで輸送された事を記した記事である。ここでいう下山材とは、下山郷と呼ばれていた現在の四万十市西土佐地域からの産出材である。

天正14(1586)年には、豊臣秀吉が奈良東大寺の大仏に匹敵する大仏を京都東山の方広寺に建立することを計画し、高さ六丈三尺(約19m)の木製金漆塗坐像大仏を造営、文禄4(1595)年に大仏殿がほぼ完成した。その際、土佐材を第1位に推し、九州、木曾、熊野とともに用材搬出の令を出し、長宗我部元親、信親父子自ら奈半利村の山林に赴き伐採を指揮した。

江戸時代に入ると土佐藩により山林は22種に分けて管理された。その内のひとつに留山という種別がある。これは藩により立入りが禁じられ、厳重に資源が管理されていた山林で、その後の国有林の基礎となっている。

また土佐藩家老だった野中兼山の時代には大規模な治水事業や用水開削を行い、その費用を捻出するために、林業開発を藩の重要施策として行った。野中兼山は小倉少助が国内の山林を視察して考案した輪伐法を実行に移したと考えられている。輪伐法とは、土佐国内にある約250万本8尺廻りの大木を1

年に5万本ずつ伐採すると50年かかるが、その間に7尺廻り以下の太木が成長している計算になるとする考え方で、現在の森林経営法に続く山林管理の方法と考えられている。

国有林の誕生 明治2（1869）年の版籍奉還、明治3（1870）年の社寺土地処分によって、それまで土佐藩が所有していた藩有林や社寺の所有していた社寺有林は新政府に移管され、「官林」（現在の国有林）と呼ばれるようになった。また、明治6（1874）年、地租改正法や地租改正条例などから成る太政官布告第272号が制定されたことを受け、土地の所有を確定することが急務となった。その結果、上記の森林に加えて所有者の明確にならない共有林の一部が国有地と見なされて、国有林が誕生した。これらを管理する専属の部局は、明治12（1880）年5月に設置された内務省山林局を嚆矢とする。明治14（1882）年4月には農商務省が設置され、森林に関する事務が農商務省山林局の所管となり、翌明治15年高知市に高知山林事務所が設置され、高知国有林としての林業経営がはじまった。

その後、明治19（1887）年4月に大小林区署官制が制定され、国有林管理上の基礎的な組織ができあがった。これにより従来の山林事務所は廃止され、代わって全国に21の大林区署が置かれ、さらに、大林区署の管轄下に127の小林区署と67の派出所が設けられた。四国には高知と愛媛に山林事務所が

設けられていたが、この時に高知大林区署と愛媛大林区署と改称され、そのうち高知大林区署の下には、野根、奈半利、北川、興津、長笹、下川口、二ツ谷、姫ノ井の8小林区署と、安芸、大栃、吉野、中村、田野々、本山、魚梁瀬の7派出所が設けられた。高知大林区署は明治26（1894）年に愛媛大林区署と合併して四国一円を管理するようになり、国有林関係の事業が積極的なされることになる。大正13（1924）年12月には「営林局官制」が制定され、大林区署が営林局、小林区署が営林署と改称されたことにより、高知営林局が誕生し、その下に17カ所の営林署が設けられた。こうした林業組織の整備強化につれて林業施策も多様化、広域化していった。

四万十川流域での国有林野事業 四万十川流域で林業が盛んになるのは、官行斫伐事業が着手されたことに始まる。官行斫伐事業とは製品生産事業のことで、伐木から商品材までの加工や、それに伴う副産物、木炭、板などの製品化を一貫して行った。明治41（1908）年には四万十町松葉川山に森ヶ内事業所が設置され、その後、中土佐町の島ノ川や四万十町の北ノ川、大道、四万十市の黒尊や藤の川などに次々と官行斫伐事業所が開設された。だがこの当時は従来どおり木立のまま民間業者に売却されるのが主で、国有林へ続く道は荷馬車や荷車が通行できるものさえ少なく、施業体制の充実とともに、山林からの搬出経路の確保が求められた。



図3-1 天然林の伐採（森ヶ内、大正12年）¹⁾



図3-2 荷馬車による輸送（久礼付近、大正12年）²⁾

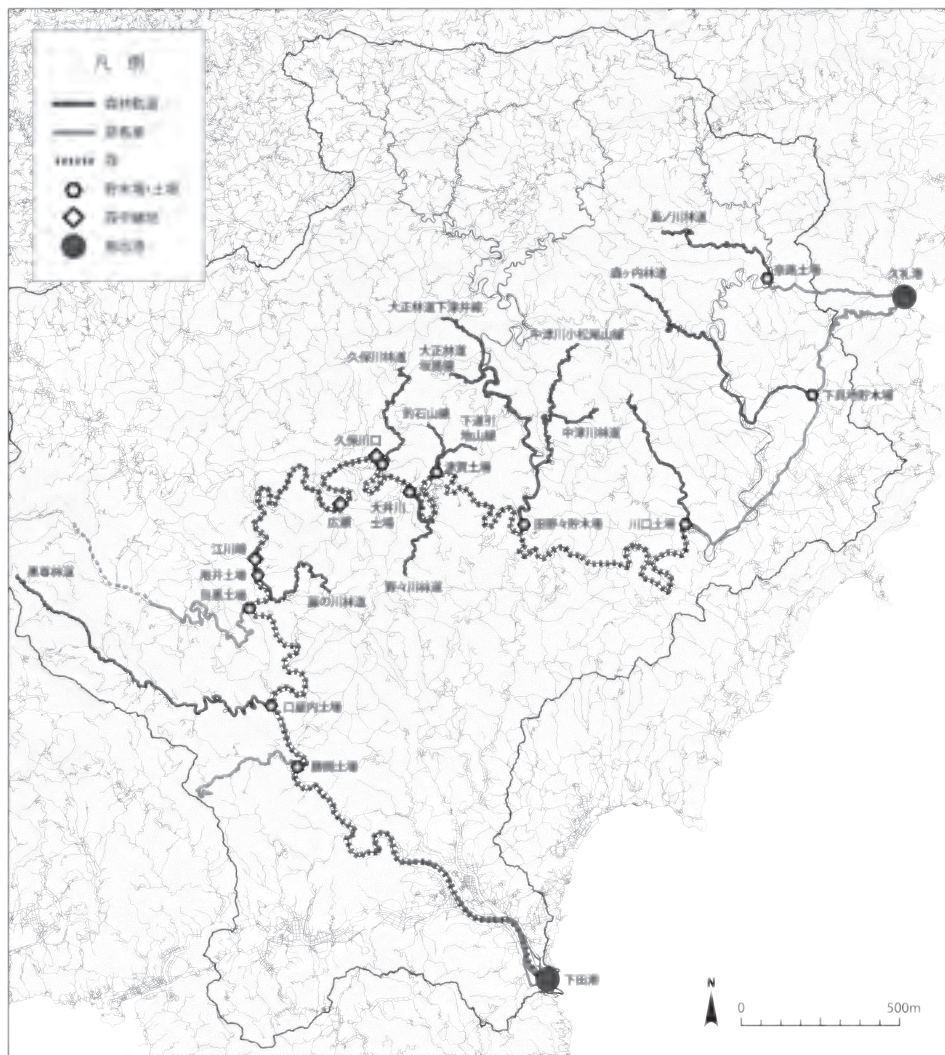


図3-3 森林軌道の位置

森林軌道の登場 各事業所は解説と同時に四万十川沿いから国有林にかけての区間に森林軌道を敷設していった。明治 43（1910）年に完成した森ヶ内林道を皮切りに、昭和 16（1941）年に敷設された大正林道下津井線まで十数路線が四万十川流域で木材を運んだ（各路線の詳細は後述）。こうした事業所の設置や森林軌道の導入により効率的に木材の切り出しが行われるようになり、下田港や久礼港にはそれまでとは比べ物にならないほど大量の木材や薪炭が水運や荷馬車で運ばれるようになった。

（2）四万十川流域の森林軌道

旧版地形図及び現地でのヒアリング調査等を通じて、四万十川流域では 12 路線の森林軌道を確認した（図 3-3）。

森ヶ内林道 明治 37（1904）年、四万十川流域で

の最初の森林軌道の敷設が四万十町森ヶ内で計画された。明治 41（1908）年に松葉川山に森ヶ内事業所が設置され、それに伴い松葉川から四万十町影野の下呉地までの 17307m の区間で森林軌道の建設がスタートした。軌道は明治 43（1910）年に完成し、当初は人馬によりトロッキを引いていたが、間もなくディーゼル機関車が導入された。下呉地からは七子峠を荷馬車で越えて、久礼港まで運ばれた。

昭和 22（1947）年に土讃線が開通し、影野駅が完成してからは下呉地－久礼間は鉄道輸送へと変化した。軌道は昭和 26（1951）年に廃止され、軌道跡は道路として整備されて山林からトラックで直接搬出されるようになった。現在の県道松原窪川線や県道作屋影野停車場線などに森ヶ内林道が踏襲されている。

島ノ川林道 明治 41（1908）年、中土佐町の大野見と久礼を結ぶ郡道吉野久礼線が開通した。開通以



図3-4 中津川からの材が集まる大奈路土場（大正期）³⁾



図3-5 藤の川官行斫伐事業所（昭和10年頃）⁴⁾



図3-6 黒尊川口に架かる黒尊林道の軌道橋（昭和初期）⁵⁾



図3-7 大正林道下津井線の佐川橋（昭和20年頃）⁶⁾

前は、木材は製品に加工して人の背で久礼港へ出荷するか、もしくは木材として冬場の下田港へ流すといった方法がとられていたが、開通後はほとんどが材のまま荷馬車で久礼港まで運ばれるようになった。

こうした中、明治 43（1910）年に地元からの土地提供により大野見奈路に土場が完成し、同年、島ノ川官行所は大野見奈路と島ノ川山を結ぶ軌道の敷設に着工した。2 年の歳月をかけて約 8km の軌道を完成させ、大正元（1912）年より斫伐事業をスタートさせ、島ノ川山 1141 町余と鴨川原山 57 町余（計 1188ha）の木材を伐採・搬出した。

島ノ川林道は大正 10（1921）年には北ヶ谷奥まで伸び、大正 14（1925）年にディーゼル機関車が導入され、昭和 27（1952）年まで利用された。

中津川小松尾山線・中津川林道 明治 42（1909）

年に小松尾山の立木の年期売払いを受けた須崎市の三浦木材は、明治 44（1911）年、四万十町大正中津川地区の中津川小松尾山から中津川と梶原川との合流点である大奈路地区までの 18km に中津川小松尾山線を敷設した。良材のモミ・ツガ・ヒノキといった材を大奈路まで人力でトロッコを押して運び、梶原川の水運を利用して河口の下田まで流材した。すべて切り出すのに 14 年間かかったという。

その後、大正 12（1923）年に中津川事業所が開設され営林署による伐木・搬出が本格化された。営林署は大正 14（1925）年に三浦木材既設の中津川小松尾山線の内 4km を買い上げ、同 15（1926）年度に成川山の方へ軌道を 2414m 延長させたが、昭和 8（1933）年からのトラック輸送の開始を契機に、敷設から 36 年後に撤去された。

国道 439 号線より分岐する現在の町道大奈路中津川線及び町道中津川成川線は中津川の軌道跡に整備され、大正中津川集落と町場とを結ぶ唯一の道路となっている。

下道引地山線・釣石山線 大正 5 (1916) 年、四万十町北ノ川に北ノ川官行斫伐事業所と津賀土場が設けられた。同年、木馬道であった下道引地山への山道に森林軌道 4423m が完成し、まず大滝山から木材の搬出が開始された。山から馬引きで搬出し、トロッコに乗せて四万十川沿いまで運び、そこで筏に組んで四万十川河口の下田港まで流した。トロッコは手押しだったため、山へ戻す際はテマ（女性人夫）や犬を用いる場合もあった。大正 11 (1922) 年、下道引地山での伐採・植林が終わったため軌道を西側の釣石山へ移し、その後、昭和 6 (1931) 年まで釣石山での施業は続いた。

大久保林道 北ノ川の西に位置する四万十町大道では堰出しによる木材搬出が主流だったが、大正の初め頃から牛馬による搬出に変わった。大正 13 (1924) 年に大道官行斫伐事業所が設置され、大正 15 (1926) 年に久保川林道 8586m が敷設された後は森林軌道での搬出が行われ、昭和 8 (1933) 年まで続いた。

藤の川林道 四万十市の西土佐藤の川には藤の川官行斫伐事業所が昭和 5 (1930) 年に開かれ、併せて用井土場と藤の川林道 13751m も設けられた（図 3-5）。用井土場で筏に組み、河口の下田まで約 45km を流して運んだ。この森林軌道は昭和 24 (1949) 年まで利用された後、昭和 27 (1952) 年にかけて自動車道へ改修された。

黒尊林道 大正 4、5 年頃、四万十市西土佐奥屋内本村から四万十川沿いの口屋内にかけての約 13km の区間に、地元からの要請を受けて馬車道が整備された。四万十川は渡し舟で渡り、現在の国道 441 号線へ接続していた。大正 5 (1916) 年に西土佐黒尊に設置された黒尊官行斫伐事業所はこの馬車道を譲り受け、その後、奥屋内本村から黒尊までの区間の

建設も行い、馬車や荷車で林産物の搬出を可能にした。口屋内まで運ばれた木材は筏に、木炭などは高瀬舟やセンバに積まれ下田まで運ばれた。

大正 11 (1922) 年頃からこの車道を利用した森林軌道の施設が始まり、大正 13 (1924) 年には黒尊大馬場と口屋内の区間での運行がスタートした（巻末図版 19、図 3-6）。昭和に入るとディーゼル機関車が導入されて 20 台ほどのトロッコを牽引して口屋内まで木材や木炭を運ぶようになり、さらに産出量を増やした。口屋内に運ばれた木材は当初、口屋内本村の農地などを利用して貯留していたが、昭和 2～3 年に合流点左岸側に口屋内土場が新設された（～昭和 34 年）。

軌道は昭和 25 (1950) 年から 27 (1952) 年にかけて廃止され、道の巾員を 3.6m に拡張して車の通行を可能とし、同時に口屋内の渡し舟は沈下橋へと姿を変えた。この自動車道の敷設にあたっては、口屋内の川砂利が道路面の基盤整備に用いられ、現在も四万十川右岸側にはこの川砂利をトラックの荷台に積載するための台座として建設されたコンクリート製の砂利集荷施設が残る（巻末図版 21・22）。

野々川林道 昭和 6 (1931) 年に閉山した北ノ川官行斫伐事業所は、四万十川を挟んだ対岸にある四万十町野々川に移り、昭和 7 (1932) 年に野々川官行斫伐事業所として移転した。また昭和 8 (1933) 年に閉山した大道事業所からも施業に携わっていた人員が野々川に移った。

昭和 8 (1933) 年に大井川土場が開設し、同年、釣石山線のレールやトロッコを再利用し、大井川土場から野々川山までの 8475m に敷設した。この野々川林道が完成する以前、すでに昭和元 (1926) 年に県道宇和島線（現在の国道 381 号）が全線開通していたため、大井川土場からは筏のほかトラックで宇和島の貯木場へも運ばれた。またトロッコは昭和 10 (1935) 年までは犬引きだったが、昭和 11 (1936) 年に入りディーゼル機関車が導入され、その後、昭和 32 (1957) 年まで活躍した。

大正林道坂島線・大正林道下津井線 昭和6(1931)年、四万十川と梶原川との合流点に当たる四万十町田野々に田野々貯木場が新設され、この年から四万十町下津井の坂島山へ通じる大正林道坂島線の敷設が始まった。昭和8(1933)年に梶原川をさかのぼった大奈路までの区間が完成し、昭和11(1936)年に坂島線は全線開通した。昭和16(1941)年には下津井の佐川山へ下津井線が延びた(図3-7)。

大正林道が整備される頃、四万十川流域は自動車輸送の時代へと変化しつつあった。窪川から宇和島への県道宇和島線は大正3(1914)年には田野々貯木場のある四万十町大正まで開通していたため、田野々貯木場に集められた木材のはトラックで久礼港へも運ばれた。

大正林道は四万十川流域最後の軌道として昭和35(1960)年にその役割を終えたが、四万十町により下道下津井間はウォーキングトレイルとして整備されている。その一部にある佐川橋(橋長82m, 幅員2m, 高さ20m)はメガネ橋との愛称で呼ばれ、秋祭りの際の牛鬼巡行のルートにも組みこまれて地域の象徴となっている(巻頭図版J、巻末図版17・18)。

荷馬車での搬出 奥山の国有林から四万十川沿いまでの搬出に森林軌道が導入される一方で、国有林の規模によっては荷馬車のみによる搬出が行われた地域もある。

四万十川支流の目黒川上流部の滑床一帯は愛媛県に位置し、宇和島営林署の管轄により大正12(1923)年に滑床官行斫伐事業所が設置された。この国有林から切り出された木材は目黒川沿い8kmを牛馬で引いて四万十市西土佐大宮まで運び、そこから目黒川と四万十川との合流点に設けられた目黒土場までの16kmを荷馬車で運んだ。

同じく、四万十市勝間の勝間山でも勝間官行斫伐事業所が開設され、勝間山から四万十川沿いの勝間土場までの10kmの区間を荷馬車で運び、木材は筏に組まれて河口の下田まで流されていた。

中流域に多い森林軌道 森林軌道の分布やそこで

の林業の経緯からは、四万十川流域での官行斫伐事業は中流域から活発に行われていたことがわかる。それは、中流域には留山に由来する良質な国有林が多くあったこと、水量が豊富で流れの穏やかな四万十川中流に近く河口の下田まで林産物を運びやすかったこと、西側は久礼港に近く峠越えの搬出が容易な立地であったこと、が要因と考えられる。

(3) 戦後の国有林野事業と地域住民

A 梶原町における国有林事業

四万十川流域の上流部に位置する梶原町は、総土地面積の約92%が山林と高知県内でもトップクラスの森林比率を誇る。梶原町では平成7年に町の面積の大部分を占める森林を対象として、育成・整備を目的に、鎮守の森造り条例を制定している。また平成12年10月には梶原町森林組合が持続可能な森林管理「森林と共生する林業」を推進する事業体を宣言し、FSC(森林管理協議会)の認証を受けるなど、森林や林業に対する新たな取り組みが活発に行われている地域でもある。

この地域を対象にヒアリング調査を実施し、特に戦後の国有林の林業施策と地域との関係を具体的に把握した。

近代以前の林業 現在の梶原町の基礎は、延喜13(913)年に津野経高が伊予国より入国し、伊予の技術を取り入れて急速に山野の開拓を進めたことによる。その後、江戸時代より山林を部落有地として共有財産とし、火入れをして採草し、また樹木を伐採して薪の採取や製炭に利用してきた。一部の奥山は留山と称する土佐藩の所有となり、御山方役所を設けて自由な伐採を禁じ、藩が必要とするときは払い下げて藩の財政を賄った。

国有林の確定 太政官布告第272号が制定後、それまで明確には認識されてこなかった梶原町奥地の部落有林が国有林となった。そのほとんどが天然林であったが、これは集落周辺の山林では焼畑や採草地とするために火入れをしており、その火が入らず

原生林として残った奥山が国有林となったためである。また山林にも全て税が課せられることになったため、国有林と民有林との区分を行う際に税金の支払いの難しさから住民が手放して国の所有となった山もあるという。

明治36(1903)年、梶原町内の国有林を南部(松原区)と北部(東西区・越知面区・四万川区)に分け、南部を田野々小林区第5松原保護区、北部を船戸小林区第4梶原保護区の所属とし、別々の管轄機関のもとでの管理がスタートした。

戦後の拡大造林 明治36(1903)年に保護区の区分けが行われたものの、実際に施業が盛んに行われ始めるのは昭和30年代に入ってからである。というのも、四万十川流域における国有林野事業は明治末から四万十川中流沿いを中心に始まり、その伐採と造林が大方終了した戦後になって、順次、梶原町へ移動してきたためである。

また昭和20年～30年代は戦後の復興等のため全国的に木材需要が急増した時期で、この需要に対応するため、政府は戦後の拡大造林政策を行い、伐採と造林を急速に行なった。拡大造林とは、主に広葉樹からなる天然林を伐採し、跡地や原野などを針葉

樹中心の人工林に置き換えることである。

この拡大造林の時期は燃料革命と重なる。当時の家庭燃料は木炭や薪が中心だったが、この時期に電気・ガス・石油に大きく切り替わっていった。木炭や薪などのエネルギー源として利用されていた里山の薪炭林はこの燃料革命とともにその意味を失っていき、パルプ用材供給のため伐採が進み、かわりに建築用材等になるスギやヒノキの針葉樹が植林され、さらに拡大造林は進んだ。スギやヒノキの木材価格は需要増加に伴い急騰していき、いわゆる造林ブームが起こった。全国的にみると、この造林ブームの間に植林された人工林は現在の人工林の総面積約1000万haの約4割を占める。梶原町内でも里山の雑木林や奥山の天然林にかわり、スギやヒノキなど成長が早い針葉樹の人工林が増加した。

B 林業と住民との関わり

拡大造林事業開始前の山林利用 国有林の伐採が本格化する以前は、梶原町の奥山一帯にはモミ、ツガ、ヒノキ、ケヤキ、マツ、アカガシ等を主体とした天然林が広がっていた。ただし、乾燥しやすく、また山道として活発に利用されてきた尾根筋沿いには、松明や煙草が原因で引き起こした山火事の代償として植林された数か所の人工林が見られたという。

梶原町南東部の高野山では平成元年に木材の切り出しが行われたが、その際に切り出されたスギの林齢は100年ほどであった。この山の当初の植林は明治から大正にかけての早い時期に国有林事務所によって植林されたことになる。

山脇博幸氏(島中在住)の話によれば、当時の国有林事務所は集落に近い場所に植林したいという意向を持っていたという。しかし地元からは、集落近くに植えると農地に日陰が生まれ、また山焼きの際に類焼してしまう危険があるとして受け入れられず、集落から離れた高尾山の尾根近くに植えることになった。その後、高野山の人工林は抜き伐りで地元払い下げられ、家屋の建築資材などに使われていた。また高野山南斜面の防火線には現在もユズリ

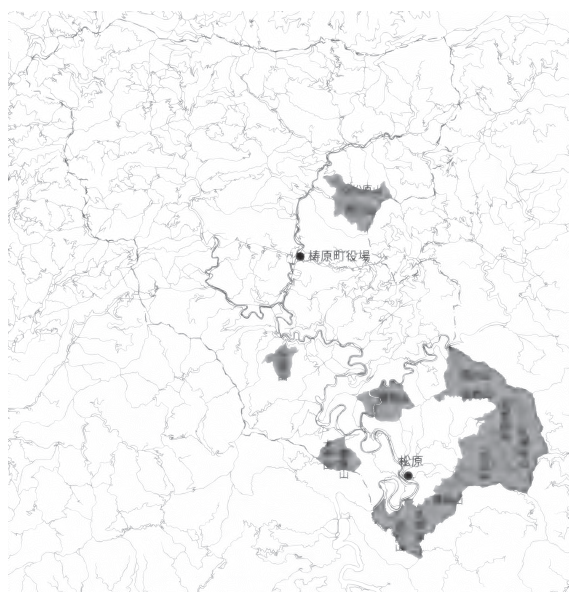


図3-8 梶原町の国有林分布

ハとシキミが生育するが、これはその当時に防火の意味も兼ねて植えたものと考えられる。

国有林での林産物生産 天然林であった国有林野では地元住民へのシイタケ原木の払い下げが行われていた。当時はカシノキやシイノキの巨木が生育しており、住民自ら切り倒してその場で切れ目を入れ、シイタケを採取したという。

第二次世界大戦中は航空ガソリン原料として松根油の利用が試みられたため、マツの伐根を直接乾溜して松根油を作っていた住民も数名いたり、また、昭和30年代初頭までは申請して代金を支払った上でマツヤニの採取も行ったりと、国有林からの様々な林産物が住民の生計を支えていた。

拡大造林事業の開始 昭和30年代に入ると経済成長に伴う木材需要の増大に応えるために戦後の拡大造林が急速に広がったが、梶原町南部における本格的な拡大造林もそのほぼ同時期である昭和32(1957)年に始まった。まず四万十町と接する足川山から伐採が始まり、当初は手鋸での作業であったが、間もなくチェーンソーや集材機が導入された。これにより作業効率は格段に上がり、伐採跡地に順次植林がおこなわれた。

この事業が開始された当時は永久団地という仕組みでの事業展開が計画されていたという。これは、足川山から伐採と植林をスタートさせ、そこから北西に、大畑山、久保谷山、五郎畑山などに順次移っていき、その作業が終了する60年後には当初植林した足川山で伐採と植林が可能となるというもので、60年のサイクルで伐採～植林～伐採を繰り返すという循環型の林業システムが考えられていた。

材木資源の伐採とその販売 当時、梶原町南部には松原担当区事務所があったが、国有林の伐採・輸送・販売の事業が本格的に事業化したことから、昭和32(1957)年に松原製品事務所、松原貯木場が設置された。その後、久保谷山の伐採が始まり、松原製品事務所に隣接して久保谷製品事務所が設けられた。製品事務所では材木の伐採及び販売を行い、そ

の後の植林や山林の維持管理を担当区事務所が行うという役割分担がなされていた。

伐採した木材は松原貯木場に運び出され、そこで月に1～2回程度セリが行われて材木業者により入札された。また、直営事業による伐採のほか、入札や随意契約により高知林業や四国林産、高知管材等の民間業者が伐採を行うこともあった。

木材を切り出した後に残された小木や枝などは、パルプの原料として地元の山林業者に払い下げられた。梶原町には、松原林産、川上林業、久岡産業という3つの企業があったほか、松原には個人経営の製材所もあり、そうした中で地元には山に関する多くの雇用が生まれた。

松原地区の人の増加 国有林事業の展開に伴い作業員も増加していった。足川山での伐採が始まった当時、常勤の作業員は30名程度であったというが、旧大正町での伐採・植林を終えた人々が順次移ってきたため、最盛期には常勤の作業員が100名程度、そのほか臨時的に雇用される作業員や請負の民間業者等が500名程度いた。

山林の維持管理を担った地域住民 植林に用いる苗木は四万十町江師にあった大正苗畑事業所で生産し、そこから松原に運ばれ、民有地で仮植してから山に植林された。植林を行う際の地ごしらえや夏場の植え付け、またその後の下草刈りなど人手が必要な作業には、地元住民を臨時作業員として期間を決めて雇用して補った。このほか、営林局から派遣された測量士が測量をする際の補助、歩道の修復、境界標の荷揚げ、巡視活動等も地元住民が担っていた。

地元から臨時で雇われる作業員の賃金は、日給払いのものもあれば出来高払いのものもあった。苗の植え付け作業は1日に植える本数が決められていてその本数を植え終われば1日分の賃金が支払われるという方法が採られていた。そのため密植造林が進み、現在、大畑山などでは1ha当たり4000本も生育する箇所も見られる。

境界の一部に設けられた防火線の刈り取り作業に

は小・中学校の生徒も参加し、作業賃は学校の収入になっていた。水平距離で4mと決められていた防火線は地域の歩道としても利用された。

このほか、地元消防団が山火事の予防活動を行うなど、国有林の維持管理は住民が担ってきた部分が大きく、地元住民による直接的・間接的な関わりを受けて成り立ってきたといえる。

拡大造林事業の終了と今後 永久団地という考えのもとに久保谷製品事務所が新設された当時、周辺の伐採が終了するまで約100年はかかると言われていた。しかしチェーンソーや集材機の導入、またトラック輸送の発展に伴い20年ほどで伐採・植林は終わった。昭和50年代初めには松原製品事務所、久保谷製品事務所、松原貯木場は廃止され、その後切り出される材木の大部分は、直接、四万十町田野々の貯木場まで運ばれている。

輸入木材の流通の本格化による木材価格の低迷により、国有林の木材は伐期になっているものの伐り出せる状態とは言えないのが現状である。こうした中、平成16～18年にかけて行われた辻尾山での植林では基本的にはヒノキを植えたが、集落の水道の水源になっている箇所については水源涵養機能を持たせるためにヒノキのほかにもコナラやケヤキ、ミズナラ等を植え、また梶原町中心部の水源地である芹川山と小松原山でも、伐採跡地にはミズナラやケヤキ、トチノキといった広葉樹の植樹を行っている。梶原町に限らず、四万十川流域の森林は流域の人々に森林資源という生活の糧を供給するだけではなく、有機質を含んだ水を供給し、独自の生態系を形成して多くの野生生物の生息環境を育み、流域全体を支えてきた。確かにいま林業は低迷しているが、里山と奥山、広葉樹と針葉樹といったそれぞれの機能を保ち、自然のサイクルの中で循環的に林野を活用する取り組みがスタートしていることは評価できるだろう。

（4）林業における連鎖

四万十川流域では、特に明治期以降の国有林野事業の展開に注目することで、流域の連鎖的な変化を捉えることができた。

当初は山から馬や人力などで行われていた集材が、各山へと伸ばされた森林軌道の敷設により搬出量を増やし、またトロッコも手押しや犬引きからディーゼル機関車で引くようになり、さらに手鋸や斧での切り出しから戦後はチェーンソーが導入され、伐り出し量は一気に増加した。

高南台地周辺の山々からスタートした森林軌道を用いた国有林事業は、その後四万十町から四万十市にかけての四万十川中流域へと移り、その中を点々と移動した。そして戦後に陸上輸送網が整った段階で梶原町南部の山林へと移っていた。

林野からの木材の搬出という役割を終えた軌道は車道へと姿を変え、現在は地域住民の暮らしに欠かせないものとなっている。

3. 河川流通の変遷

自動車や鉄道などの陸上輸送網が発達するまで、海と山とを結び、最も多くの物資輸送が可能な輸送路は河川だった。特に河川流通が大きく成長したのは藩政期で、年貢の輸送や商品流通の拡大が発展を促した。四万十川流域でのこうした水運に関しては参考文献7や8に詳しいが、本節ではこれを林業や河川特性との関係からとらえ直し、変化のプロセスについてみていくこととする。

一方、渡河についてはその変遷を詳細にまとめたものはなく、現地でのヒアリング調査結果を中心にその変遷を追っていきこう。

(1) 街道としての四万十川

A 川流しによる木材搬出

江戸から戦前にかけて、四万十川流域では大量の伐木を運び出すために河川が利用された。

流れが比較的急な本流の上～中流部や支流では堰を設けた管流しが主に用いられ、水量の豊富な四万十川中～下流部では筏流しが用いられた。

管流し 菅流しとは筏流しに対する流材の呼び名で、バラ流しとも呼んだ。筏流しが水量の豊富な河川で材木を組んで流すのに対し、菅流しは水量の少ない溪流などでばらばらにして流す点が異なる。

支流などの比較的狭い川では、材木で築いた堰に

菅流しで流した材と水を溜めてから一気に下流まで押し流す方法がとられていた。こうした搬出方法は「堰出し」や「鉄砲堰」、「鉄砲流し」などとも呼ばれ、水力利用形態の一つであった。

菅流しは材木の流失率や損傷率が高く、搬出日数が長期に及んだ半面、人手を必要とせず大量に搬出することが可能であった。軌道やトラック輸送が発達する中でも菅流しの流送法が依然として用いられたのは、大量に伐採される木材にトラック輸送だけでは間に合わなかったためである。

筏流し 菅流しよりも遅くまで四万十川で用いられたのは筏流しである。筏は主として春から夏にかけて行われ、激しい出水期を避けて流していた。

四万十川を流れていた筏には2種類あった。ひとつは古くからあった桁筏と呼ばれるもので、もうひとつはその後に導入された大和筏であった⁷⁾。桁筏は2間材(約6m、1間材もあった)を7～8尺幅に組むのが標準で、これを1桁という。4～5桁が連続固定され、これが1回の流送量であった。一方の大和筏は2間材の桁を7～10桁ほど連結するが、桁と桁も固定されずに葛で連結されているだけで、後尾になるにつれて多少桁幅の狭くなる特徴がある。

明治から昭和初期にかけて見られた筏は、多くが四万十町大正地域(旧大正町)から四万十市西土佐地域(旧西土佐村)にかけての国有林や民有林から切り出されたものである。途中、四万十町久保川口



図3-9 四万十町下津井附近での管流し(昭和20年)⁸⁾



図3-10 四万十市江川崎附近での筏流し(昭和12年)⁹⁾

や広瀬、四万十市西土佐江川崎などで筏師に乗り継がれ、河口下田まで下った。例えば、四万十町の北ノ川や野々川の官行斫伐事業所から四万十川沿いの土場に搬出された材は、小野集落の筏師によって筏に組まれ、まず久保川口まで流した。久保川口では久保川、小野集落の筏師が引継ぎ、引き継がない筏は小野や広瀬まで下った。

筏の中継地点は筏師の一日の行程を目安に設けられており、それぞれの地域の筏師が担当する水域の水筋や水流に慣れ、熟知している点も有効であった。中継地点からの帰路は自転車道が整備されてからは筏に積んだ自転車に乗って帰り、そうでない者は徒歩で帰った。

これら流材は人手も多くかかり、また天候に左右され、巨額の経費と長期間の労力を投じなければならなかったため、昭和に入ってから陸上輸送の発展とともに川流しは次第に少なくなり、昭和30年代を境に流域では見られなくなった。

B 川舟による林産物の出荷

四万十川は木材搬出だけではなく、四万十川流域からの林産物の搬出にも川は大きな役割を果たした。特に明治時代に入ると木炭や泉貨紙などの需要が多くなり、舟運が活況を呈するようになった。



図3-11 舟航区間と中継地の関係

四万十川流域の山の恵みを積み込んだ舟は河口の中村や下田へ向かい、帰りの便で塩や日用品などの物資をのせ、川をさかのぼって山間までもたらされた。

舟の種類 四万十川流域では河川の流路や河床形状によって、センビ、高瀬舟、センバと、大きさの異なる3種類の舟を使い分けて物資を輸送していた。

センビは、四万十川上流から中流の四万十町十川付近にかけて運行した。高瀬舟よりやや小型で、村々によって舟の大きさに差がある。長さ約9m、幅約1.2mで、木炭60～70俵（1俵＝約33kg）を積むことができた。支流で舟航していたのもこのセンビであった。

高瀬舟は、四万十町十川付近から四万十市中土佐江川崎にかけて運行した。長さ約12m、幅約1.6mで、木炭約130俵の積載量があった。

センバは、四万十市中土佐江川崎から四万十市下田にかけて運行した。高瀬舟よりさらに大きく、長さ約13m、幅約2mで、センビや高瀬舟の2～3隻分の木炭を運ぶことができた。帆を用いることもあった。

河川特性と舟航区間 現地での聞き取り調査の結果、四万十川本流におけるセンビ舟航の最上流部は四万十町の家路川ダムの2km上流の野地であったことが分かった。四万十町の商人が高知や大阪で仕入れた商品の多くは、明治期までは久礼港で陸揚げされて窪川までは馬と人の肩を利用し、明治中期以降に道路が整備されてからは車や荷馬車で運び、野地から舟に積みおろして四万十川中流を下った。

表3-1 四万十川本流の定繫船（『高知県統計書』より）

	運漕船	漁船	其他	計
M38	139	104	299	542
M39	104	107	329	540
M40	105	146	273	524
M41	77	91	296	464
M42	157	82	315	554
M43	132	90	313	535
T2	110	107	367	584
T5	218	69	218	515
T10	306	89	323	718

一方、梶原川における川舟航行の最上流地点は梶原町松原の島中で、小型のセンビが1艘が舟航していたという¹⁰⁾。それより上流は、八百轟と呼ばれる約2kmにわたる岩盤が露出する渓谷に阻まれ、舟の運航ができなかったためであろう。島中の舟に産物を託したのは梶原町の中でも中平地区までの南部地域で、中平以北は梶原街道を利用して直接高知や伊予へ出していた。島中から上流側の松原や中平まで溯上して蕨粉・カジ・ミツマタ・炭などの積荷を受け取り、四万十町十川まで運搬し、帰りには酒・醤油などを積荷とした。

四万十川上・中流域の急流を下ってきたセンビは四万十町最下流の集落である広瀬で高瀬舟に積み替えられるものと、四万十市西土佐江川崎でセンビに積み変えられるものの2種類があった¹¹⁾。広瀬より上流は小型のセンビが主であったが、高瀬舟も一部には運用していた。

これら舟航の最上流地点や川舟の中継地は四万十川の河川特性をよく表している。つまり、野地よりも上流は高南台地に当たり、舟での物流よりも陸路で久礼と結ばれていたこと、島中の北側は秩父帯が占め、梶原街道を通じた流通・往来が行われていたこと、広瀬や江川崎から下流は水量がさらに増え川砂の河原が見られること、といったように、四万十川流域のフィジオトープは川舟のあり方にも影響を及ぼしていた。

C 河川流通のその後

四万十川流域では明治30年代頃から道路開発が行われるようになり、それに合わせ、筏や川舟による物資輸送から徐々に荷馬車やトラックによる輸送が行われ始めた。そして高度成長期となる昭和30年から40年にかけて、水運から陸路へと完全に移行した。

こうした中、水運と共にあった四万十川の河口では、新たな生業としてヒトエグサの養殖をスタートさせた。ヒトエグサの養殖試験は下田地区で昭和23(1948)年から始まった¹²⁾。昭和39(1964)年に

は竹島川と四万十川との間の旧流路州を利用した堤防沿いにヒトエグサ養殖場を整備し、一時は全国生産の8割を占めるまでに成長している。

積出港としての下田の機能は陸上輸送網の発展に伴い徐々に低下していったが、新たな活路を見出す必要に迫られた下田の人々は船舶や筏の行き来が無くなった川辺に注目し、そこをヒトエグサの養殖場として利用した。河口の特質を活かしながら生業の転換を鮮やかに図った事例と言えるだろう。

(2) 川の遮断性と渡河の変化

今日のように架橋技術が発達する昭和30年代以前まで、四万十川流域での渡河に利用されていた主な手段は、大きく分けて、渡し舟(架線・滑車式、手綱式、槽漕式)、木橋(一本橋、板橋)、飛石渡り(飛石渡り、石橋)の3種類である。渡し舟は高南台地より下流の比較的流れが緩やかで川幅の広い箇所

渡し舟 沈下橋やトラス橋が架けられるまで、四万十川流域には数多くの渡し舟があり、対岸とつなぐ唯一の交通手段だった。

舟による渡しには、滑車と舟をワイヤーでつなぎ流れを利用して渡る架線・滑車式の渡し舟、架線と手綱を使って各人が手繰って舟を動かす手綱式の舟、小屋に番頭が当番制で常にいて槽で舟を漕ぐ舟の3種類があり、架線・滑車式と手綱式のものは引き舟とも呼ばれた。引き舟は川幅が比較的狭くて交通量の少ない場所に設置され、槽漕式のものは交通量の多い場所や川幅の広い場所で用いられた。これらの運営は、県営、市営、村営、私営、集落の運営など場所により様々だった。

四万十川で最後に残った渡し舟は四万十川河口の下田・初崎渡船で、平成17年末日まで運行されていた。

一本橋 一本橋は上流部の主要な箇所には架けられ、昭和30年代まで利用されていた。

一本橋の橋板には丸太を半分に割った材が、橋台には大きな岩が利用された。増水した際の橋板の流



図3-12 四万十町十川の渡し（昭和初期）¹³⁾



図3-13 「早瀬の一本橋」のわろう（津野町芳生野）



図3-14 一本橋の橋桁を結んだエノキ（梶原町竹の藪）



図3-15 カヌー発着場としての利用（四万十市口屋内）

失を防ぐため、橋板の一方の端をくり抜いてシュロ縄を通し、そのシュロ縄を周辺にある岩や樹木に結びつけていた。橋板が流された場合は橋台の上部が水面に現れる程度まで水が引くのを待ち、その時点で地区の男性が集まり橋板を上流まで戻す。まず、橋板の一方（下流側の方）を手前の橋台に固定し、もう一方を水に流しながら対岸の橋台まで渡す。これを徐々に持ち上げて橋台の上に乗せて復旧させていた。このような手順で行われるため、橋が流される毎に橋板は180°回転した。

川幅が広く一本の材では渡れない場所では、川の中に橋台を設け、それを利用して数本の橋板を渡した。川の中に設置される橋台には大きな岩を用いる場合もあれば、大振りの石をいくつか集めてそれをワイヤー等で結んで固定したものもあった。

川の中の橋台には、橋板の復旧を容易にするために、上流側に直径15～20cm、長さ4mほどの木材を斜めに据える場合があった。このように設置さ

れる橋台全体を「わろう」と呼び、常に水中に置かれる材にはクリなどの腐りにくい樹種が選ばれた。現在も津野町の「早瀬の一本橋」にこの構造を見ることができる。

一本橋の管理 一本橋の管理は地域によって様々であったが、例えば梶原町越知面では、日常的な管理は橋を主に利用する左岸の住民が行っていた。右岸に住む住民は、橋が流された際に架けなおしを手伝う程度の関わりだったという。

4本の一本橋が架けられていた大蔵谷ではそれぞれの橋に橋当番がいた。橋ごとに10軒前後の家で橋当番が組まれており、各家が持ち回りで担当していた。橋当番は日常的な管理のほか、増水時には橋板と岩や樹木を結ぶ綱を補強するなどの作業を行った。増水で橋板流された橋を復旧させると次の担当へと回る仕組みだった。

梶原では、橋板を結ぶ木にエノキが選ばれることが多かった。エノキは谷沿いの水分条件の良好な場

所に生育し、大径木に成長しやすいという特質を持つ。先述の大蔵谷の右岸、さらに、宮野々沈下橋跡左岸や竹の藪沈下橋左岸にもエノキの大木が残る。これらエノキの存在は、一本橋から沈下橋、抜水橋の時代へと変化する中で忘れられつつあるが、流域の変遷を語る上で重要な要素といえるだろう。

沈下橋の架橋 昭和30年代に入り、四万十川流域にも本格的な車社会の波が到来し、また川を介した物流の衰退により、流域では沈下橋の架橋が活発になる。この沈下橋は昭和30年代から50年代にかけて、主に渡し舟や板橋が利用されていた交通の要所に架けられてゆき、流域の景色は大きく変化した。

この沈下橋の特徴と架橋の背景の詳細については、第4章2節で述べることにする。

（3）河川流通における連鎖

流域に住む人々にとって、四万十川は地域の産物を運びだし、また、他地域から川を遡ってきた物資を入手できる物流の大動脈だった。それと同時に、その川は、対岸から対岸への人々の行き来を拒む存在でもあった。

筏や川舟から陸上輸送の時代へと変わったことで、四万十川は物流という機能をひとつ減らし、渡河という機能を増加させた。つまり、筏や川舟が川を流れていた時代であれば接触の恐れから容易に橋を建設することができなかったため渡し舟や一本橋などが利用されていた箇所に、沈下橋を架橋できるようになったのである。

橋脚の低い沈下橋の存在は、現在の四万十川の水辺のあり方も規定している。

四万十川の下流で動く大型の遊覧船は沈下橋に阻まれ上流側へ遡ることはできず、逆に、橋脚の低さを活かせるカヌーの通行は許している。それが結果的に、漁業や子供たちの遊びの場としての四万十川を維持することに繋がっている。沈下橋の架橋や構造も、「最後の清流 四万十川」に深く関係しているといえるだろう。

4. 連鎖する変化

林業と河川流通の関係を整理したものが図3-16である。

中流の高南台地以西から下流域にかけて、近代林業の象徴である森林軌道と水運が結びつき、結節点となる場所に集落が形成されてきたことがわかる。四万十川流域では、山から海へと流れる豊富な水の力を活かし、山林から生産される多くの林産物を筏や川舟で河口の下田港に運び、そこから京阪神へと移出していた。ただし土佐湾に近い高南台地周辺の山林では、森林軌道は四万十川ではなく直接陸路へと繋がり、林産物は火打ヶ森・五在所ノ峯山地を越えて久礼へと運ばれた。

昭和30年代に入り、四万十川流域にも本格的な車社会の波が到来することで筏や川舟は次第に数が減っていき、四万十川には沈下橋が架けられるようになった。国有林野事業は水運を利用できないために残されていた上流域の山林へと移り、下田港では上流域からの豊富な有機物と河口の汽水域を活かした生業としてヒトエグサの養殖を導入し、久礼港はカツオの一本釣り漁船の基地としての歩みを進めた。

現在、四万十川の特徴として取り上げられる沈下橋、またアオサ海苔やカツオといった特産物は、林業や河川流通に関連しながら、山－川－海が繋がった連鎖的な変化の象徴ととらえられるだろう。広域に及ぶ文化的景観では、人や物の動きに注目することでダイナミックな変化の関係をとらえることができるとともに、その中に展開する要素同士の関係の顕在化にもつながっている。

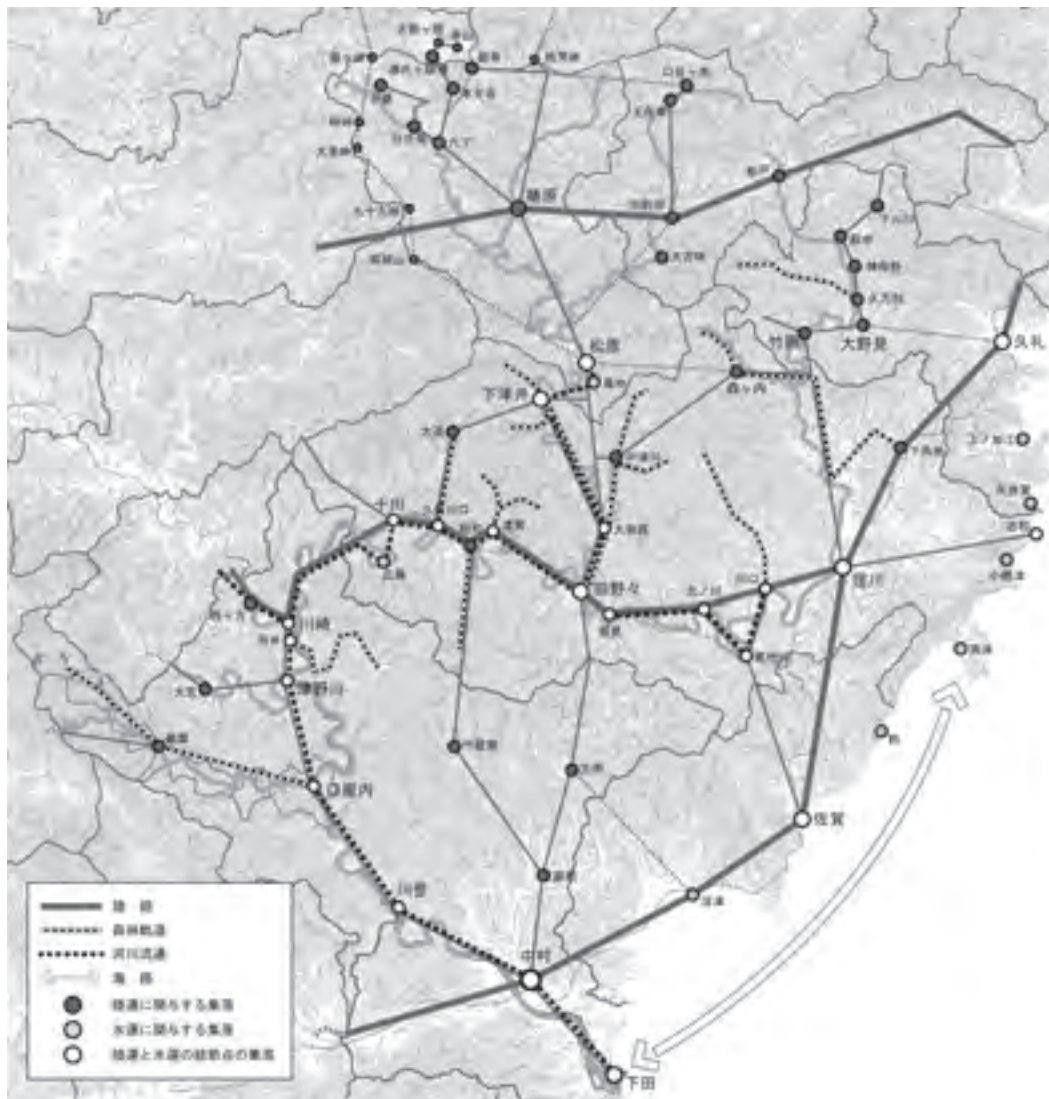


図3-16 林業と河川流通の関係

注

- 1) 高知営林局『製品生産の変遷』1973年。
- 2) 前掲注1『製品生産の変遷』。
- 3) 宅間一之・津野幸石監修『目でみる幡多の100年』郷土出版社、2007年。
- 4) 前掲注3『目でみる幡多の100年』。
- 5) 前掲注3『目でみる幡多の100年』。
- 6) 高知営林局『治山林道の変遷』1973年。
- 7) 十和村史編纂委員会編『十和村史』十和村、1984年。
- 8) 前掲注1『製品生産の変遷』。
- 9) 前掲注1『製品生産の変遷』。
- 10) 野本寛一『四万十川民俗誌』雄山閣、1999年。
- 11) 十和村史編纂委員会編『十和村史』十和村、1984年。
- 12) 中村市史編纂委員会編『中村市史 続編』中村市、1984年。
- 13) 前掲注3『目でみる幡多の100年』。

参考文献

- 1) 高知営林局（1935）『土佐藩林制史』
- 2) 津村久茂編（1951）『高知県史』上、高知県編纂会
- 3) 梶原町史編纂委員会編（1968）『梶原町史』梶原町
- 4) 高知営林局史編集委員会（1972）『高知営林局史』
- 5) 高知営林局（1973）『治山林道の変遷』
- 6) 高知営林局（1973）『製品生産の変遷』
- 7) 十和村史編纂委員会編（1984）『十和村史』
- 8) 坂本正夫（1994）『土佐の川舟民俗誌』和田書房
- 9) 窪川町史編纂委員会編（2005）『窪川町史』
- 10) 大正町史編集会議委員会編（2006）『大正町史 通史編』
- 11) 四国森林管理局（2007）『四万十川国有林の地域別の森林計画書（四万十川森林計画区）』
- 12) 四国森林管理局（2007）『第三次地域管理経営計画書（四万十川森林計画区）』