

用郷林道“七曲がり”の実態と その保存活用に向けて

樋口 輝久¹・浜元 宏明²・秋田 哲志³・篠原 智²

¹正会員 岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授（〒700-8530 岡山市北区津島中3-1-1）

E-mail:higuchi@cc.okayama-u.ac.jp

²岡山大学環境理工学部環境デザイン工学科（同上）

³岡山大学大学院環境生命科学研究科 博士前期課程（同上）

岡山県新見市の用郷林道は、用郷山国有林から木炭や材木等を搬出するために、広島大林区署によって明治45（1912）年に造られた林道である。その途中に、高低差約30m、石積みによるつづら折りの通称“七曲がり”が当時のまま現存している。本研究では、その構造、建設にまつわる歴史を明らかにするとともに、“七曲がり”を地域資産として保存活用するための方策を検討する。

Key Words : Nanamagari, forestry road Yogo route, Niimi city, preservation and utilization

1. はじめに

岡山県新見市は総面積の87%が森林で、古くから製鉄用の木材の伐採や木炭の生産が行われていた。明治45（1912）年に用郷山国有林から木炭や材木等を搬出するために、用郷から別所川に沿って、千屋茶屋まで全長6kmの用郷林道が建設された（図-1の実線）。途中、鳴滝付近の高低差約30mの難所を越えるため、広島大林区署から派遣された佐賀政光が、当初、将来の自動車交通を見越した設計をしていたが、地元の石工・池田金作の主張により石積みのつづら折り道に変更された（写真-1）。通称“七曲がり”の誕生である。戦後、自動車が普及し、別ルート（図-1の点線：市道西谷実谷線）で林道が新たに建設されたため、それ以降“七曲がり”は使われることなく、皮肉にも当時の姿のまま残った。

用郷林道については、地元の矢倉義澄氏（大正13年生まれ）によって長年調べられてきたが、その成果をとりまとめたものはない。同氏へのヒヤリングをもとに新見市森林組合代表理事の竹本俊郎氏が執筆した備北民報の記事²がある程度である。そこで本研究では“七曲がり”の実態を明らかにし、その情報を後世へ伝えるため、現地での測量と石碑の確認、国立公文書館等での文献調査と関係者へのヒヤリング調査を実施した。

なお、地元では“七曲がり”に再び光をあて、地域資産として、産業遺産として保存活用を図っていかうという動きが出てきている。その方策についても検討した。



図-1 用郷林道の位置図（国土地理院地形図に加筆）



写真-1 現在の用郷林道“七曲がり”（著者撮影）

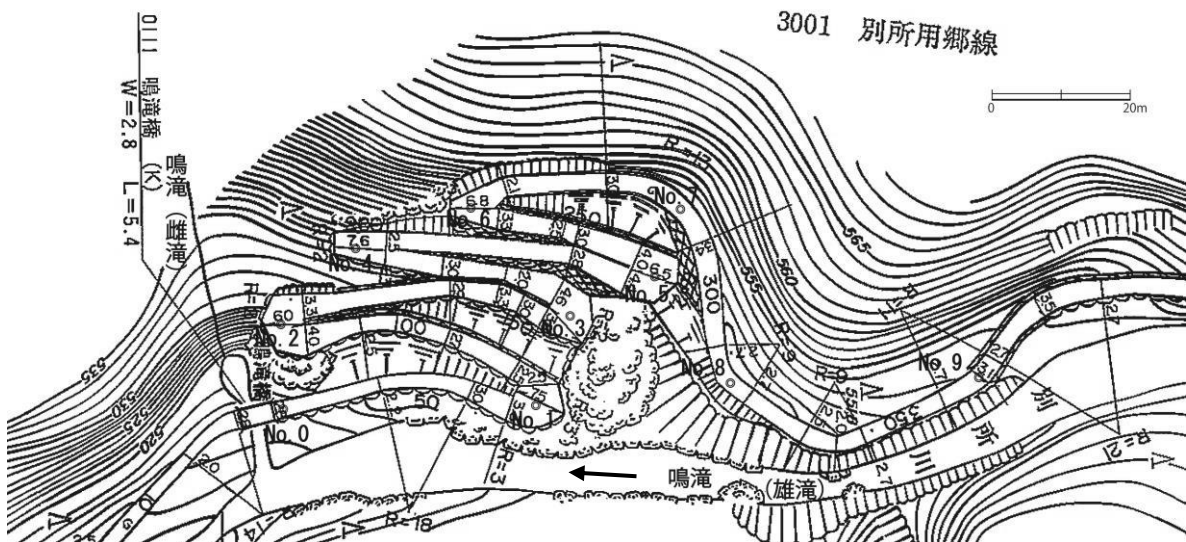


図-2 用郷林道“七曲がり”の平面図（新見市提供の平面図に加筆）

2. “七曲がり”の実態

(1) “七曲がり”の構造

完成当時から“七曲がり”と呼ばれていたが³⁾、図-2に示す通り、つづら折りを成すヘアピンカーブは、実際には6ヶ所で、上部はゆるやかなカーブが数カ所続いている。語呂合わせか、七の縁起を担いで“七曲がり”と呼ばれるようになったものと思われる。

鳴滝の雌滝にかかる鳴滝橋のたもとを始点（No.0）に、カーブごとに測点を設置し、鳴滝の雄滝の上を終点（No.9）とした測量結果を表-1に示す。延長約330m、高低差33.4mで、平均勾配は10.2%である。用郷林道が完成した頃に出版された『森林土木学』（1913年）には、「普通ノ積載量ヲ積載スルモ十二分ノマデノ勾配ヲ作ルモ支障ナシ又積載量ヲ減ジ六分ノマデノ勾配アルモノアリ」⁴⁾とあることから、通常8.3%，最大16.7%までであったことが分かる。なお、別ルートで林道が建設された頃の『實地應用 林道設計法』（1949年）には、下げ荷の場合、牛馬車道は6～7%，最大15%，貨物自動車道は6～7%，最大12%が示されている⁵⁾。したがって、勾配に関しては、自動車でも支障のないものであった。

自動車に対応できなかったのは、幅員、特に屈曲部の曲線半径である。幅員の最も狭い箇所が2.0m、屈曲部では2.5mしかない箇所もある。これでは軽自動車でも回轉は不可能で、かつてはスイッチバックをしながら通行したこともあったという⁶⁾。なお、前出の『森林土木学』（1913年）には、「牛馬車道ニ於テハ少クトモ八尺ノ幅員ヲ要スベシ尚ホ曲線部ニ於テハ…（中略）…最小幅員九尺トス」⁷⁾とあり、当時としてもかなり厳しいものであったことが分かる。用郷林道では、写真-2のような木炭運搬用の馬車が利用されていた。馬曳きは馬の右側に立ち、下りカーブでは手綱と荷車のブレーキを操作する必要があった。とりわけ左に曲がる際は道から落ちる

表-1 “七曲がり”の規模

測点	高低差(m)	延長(m)	勾配(%)
No.0	4.227	40.5	10.4
No.1	4.454	40.7	10.9
No.2	5.077	43.7	11.6
No.3	2.942	33.7	8.7
No.4	4.611	44.3	10.4
No.5	2.818	30.0	9.4
No.6	3.314	33.4	9.9
No.7	2.390	26.4	9.1
No.8	3.604	35.0	10.3
No.9			
合計	33.437	327.7	平均 10.2



写真-2 昭和初期の木炭運搬用馬車
（出展：『新見・高梁・真庭今昔写真集』）

ほど身を乗り出さなければ曲がれず，“七曲がり”の通行は命がけであったという³⁾。

“七曲がり”の構造は、写真-3からも分かる通り石積みの擁壁によって路面が構成されており、高い所では約7mの高さがある。No.1やNo.4付近は、岩盤が露出しているため、掘削して回転スペースが確保されている。また、No.8からNo.9にかけては切り通しになっているが、ここも岩盤が露出しており、林道を通すために岩を開鑿して、それを擁壁の石材にした痕跡が見られる。なお、節理が明瞭で石材にノミの跡は見られない。石積みには50～70cm前後の石材が多用されているが、最も大きなものは170×70cmの石材も使用されている。

写真-3 完成時の“七曲がり”（所蔵：渡邊英二氏）

“七曲がり”に関わる歴史的経緯については、No.2付近に建立された2基の石碑（写真-4、図-3・4）と、現場責任者であった林務技手の佐賀政光が宿としていた家の郷木与平氏（当時17歳ぐらい）から後年、矢倉義澄氏が直接、聞いた話に基づいている。

a) 道建設の経緯

用郷山国有林では、木炭の生産の他、栗・櫟・桜などが用材として伐採されていた。特に栗は、鉄道用の枕木としては西日本で最良品とされていた。これらの搬出路として明治43（1910）年、広島大林区署によって用郷林道の建設が着工された。当時、用郷が菅生村であったことから村役場を通る表菅生ルートも検討されたが、険しいため、別所を通る裏菅生ルートが採用された（図-1）。用郷山国有林を管轄していた新見小林区署が、明治41（1908）年に作成した「新見事業區施業案説明書」（国立公文書館つくば分館所蔵）には、「将来車道ヲ開鑿ノ必要ナルハ用郷谷ニシテ」と記載されている⁹⁾。

b) 林務技手・佐賀政光と石工・池田金作



写真-4 「建碑主唱者」(左)と「故林務技手佐賀政光君之碑」(右)

図-3 「建碑主唱者」

图-4 「故林務技手佐賀政光君之碑」

を収めるため人夫の計算などに追われていた。そうした苦労が重なり、病に冒され、後ろ髪を引かれる思いで、郷里に帰り療養することになった。当時、彼は26、7歳で身重の妻もいたという³⁾。結局、林道の完成を見ずに亡くなった佐賀の功績を讃えるために、新見小林区署長の久川武夫が「故林務技手佐賀政光君之碑」を建立した。その傍らには、「建碑主唱者」の碑もあり、佐賀の宿を提供した郷木駒吉、佐賀の碑を彫った石工の中島久松、完成時の写真を所蔵していた渡邊英二氏の祖父で、工事に従事した渡邊幸太郎らの名前が刻まれている（図-3）。

c) 林道の完成とその後

竣工記念に撮影したと思われる写真-3の裏書に、「明治四十五年三週」とあることから、林道の完成は同（1912）年1月中旬であろう。用郷林道の完成により、菅生村の木炭生産量は他町村を凌駕し、大正15（1916）年度には新見市全体の33%を占めていた¹⁰⁾。

木炭の搬出は、新見駅近くの現・新見市西方、高尾の馬曳きが担っており、一日一往復していた。早朝、用郷にやって来て、10時頃には積み終え、夕方、新見駅に到着し、荷下ろしした¹¹⁾。また、馬車が鉄輪の時は60～70俵、ゴム輪なら100～120俵の木炭を積んだという¹¹⁾。

戦後、次第に自動車が普及してきたため、昭和28（1953）年頃に、大阪営林署が林道の付け替えを計画した。既存の用郷林道を改修するなら230万円、表菅生ルート（図-1の点線：市道西谷実谷線）の新設なら280万円であったが、用郷から菅生村役場への道が整備されていなかったため、住民は後者を要望した³⁾。新見営林署が、昭和27（1952）年度に作成した「新見経営区 第六次経営案説明書」（国立公文書館つくば分館所蔵）には、林道、新設、自動車道、用郷林道、延長3,400m、幅員3.6m、単価1,092円、金額3,712,800円の記載がある¹²⁾。そして、新林道の完成により馬車から自動車へ転換され、「七曲がり」は利用されなくなっていった。

3. “七曲がり”の保存活用に向けて

(1) 保存状況

現在、用郷林道は市道別所用郷線として新見市が管理しており、年1回6月に草刈りが地域住民に委託されている。車両が通行できないため、生活道として利用する人はおらず、鳴滝への遊歩道としてわずかに利用されている程度である。そのため石積みの間から草木が生え、大きく生長しているものもある。今のところ石積みの崩壊は見られないが、このまま放置すれば、根が広がり崩壊する恐れがあるため、伐採が必要であろう。なお、周辺の木々も生長しているため、完成当時（写真-3）のように“七曲がり”の全貌を見ることはできない。

(2) 保存活用への方策

『阿哲郡誌』には、用郷林道が開通すると鳴滝の景観が世に知られるようになり、多くの人が訪れたことが記載されている¹³⁾。新見の一時代を築いた土木産業遺産の“七曲がり”に佐賀政光のエピソードを加えることによって、その魅力を増すことができる。現代においても鳴滝と合わせてPRすることが有効であろう。そのためにも“七曲がり”の土木学会選奨土木遺産への認定か、文化財指定が望まれる。また、地域創生をめざして産官学民の連携組織として設立された「鳴滝塾」においても、積極的な整備活動に取り組んでもらいたい。

4. おわりに

本研究では、用郷林道“七曲がり”の構造を明らかにし、歴史的経緯をまとめたが、本稿が選奨土木遺産認定あるいは文化財指定への一助となれば幸いである。そして、地域住民がそれを誇りにして、積極的な保存活用を行い、地域や世代を超えた交流に発展し、地域の活性化につながれば、これ以上の喜びはない。

謝辞：本研究を遂行するにあたって、矢倉義澄氏、竹本俊郎氏、榎日出男氏ならびに新見市建設部・安部学氏、伊藤信明氏、大月覚志氏にご協力を頂いた。また佐賀政光に関する情報を熊本大学政策創造研究教育センター・田中尚人准教授、同大学院修了生・山中孝文氏より提供頂いた。感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 新見市史編纂委員会：新見市史 通史編下巻，新見市，1991，p.56.
- 2) 竹本俊郎：阿哲郡誌から見る 名称鳴滝の用郷林道，備北民報，2011年7月9日付・同7月12日付.
- 3) 矢倉義澄氏へのヒヤリングによる.
- 4) 持田軍十郎：森林土木学，益有社，1913，pp.70-71.
- 5) 西垣晋作：實地應用 林道設計法，コロナ社，1949，p.35.
- 6) 新見市建設部・伊藤信明氏へのヒヤリングによる.
- 7) 前掲4)，p.66.
- 8) 広島大林区新見小林区：新見事業區施業案説明書，明治41年（平19農水20783100）.
- 9) 新見青年会議所創立10周年記念出版「写真は語る新見の変遷」特別委員会：写真は語る 新見の変遷，新見青年会議所，1978，p.大-16.
- 10) 社団法人阿哲郡教育會：阿哲郡誌下巻，1931，p.515.
- 11) 立石憲利：おかやまの炭焼き，伝統工芸木炭生産技術保存会，吉備人出版，2017，p.135.
- 12) 大阪営林局新見営林署：新見経営区 第六次経営案説明書 昭和27年度調査 実行期間自昭和28年度至同37年度，昭和27年（平19農水20788100）.
- 13) 社団法人阿哲郡教育會：阿哲郡誌上巻，1929，p.282. (2019.4.8 受付)