

「木馬は本来木曾の運搬法にアラズ」木曾における木馬発祥の考察

資料館スタッフ 中畑孝史

1. はじめに

木馬運材は、梯子状の櫓の一種である木馬を、人力でけん引して木材を運搬する方法で、明治から昭和にかけて全国各地で広く行われていた。長野県木曾郡上松町内でも過去に行われていたことから、令和4年(2022)に町制施行100周年を迎えた上松町の記念行事として「世界木馬引き大会」が開催されたのを発端にして、木曾における木馬の発祥を調べることになった。

木曾における木馬運材の発祥が不明確であり、これまで調査研究されたことも無く、木馬運材がいつ・どこで・どのようにして広まったのか考察する。

2. 木馬の発祥

令和4年(2022)9月に町制施行100周年を迎えた長野県木曾郡上松町では、町制施行100周年記念行事として、「全国木馬引き大会」と「世界木馬引き大会」を開催した。令和4年(2022)10月8日に全国大会を開催し、100mの距離を1チーム8人で、総重量450kgの木馬を引いてタイムを競い、令和4年(2022)11月3日の世界大会では、全国大会で選出された上位3組が世界記録に挑戦した。木馬は全国各地でも盛んに行われ、明治から昭和にかけて木材の運搬に利用されたが、熟練された技が必要とされ、時には運搬中に死傷者が出ることもあった。先人の苦勞をしのび、林業の町である誇りを後世に伝えるべく、30年以上前年ほどの木材祭り（現ひのきの里の夏まつり）のなかで第1回大会が開催され、全国でも類を見ない、上松独自の木馬引き大会には、毎年町内外から多くの人が参加する。令和6年(2024)も第34回「全国木馬引き大会」が開催され、大人の部に22チームが参加した。

大正3年(1914)に上松町内の御料林で木馬運材が行われた記録があり、これに関連して大会を主催する上松町観光協会から木曾山林資料館に木曾における木馬の写真やその歴史についての問い合わせがあった。これを受けて、木曾における木馬の発祥を調べることになった。



図1 木材木馬出し仕様の挿絵
『吉野林業全書』より

木馬を運材方法として記述する明治期の文献は、明治19年(1886)12月発行の『大日本山林会報告第五拾八号』に、川瀬善太郎の「紀伊國高野山所見」がある。運材に「キンマ」と称する橇に類する器具で、道路に敷いた長材の上を滑り下ろし、「キンマ」を利用することで、木材の損傷が少なく多く用いられた。

明治31年(1898)10月発行の『吉野林業全書』の「第八十四 木材木馬出し仕様」では、木馬の作り方、通路の仕様およびその運搬方法が挿絵とともに解説されている(図1)。この挿絵では、通路に等間隔で敷いた小丸太の上を、人夫が肩に引綱をかけて木材を引きながら、油塗りで小丸太に油を塗って、滑りを良くして木材を引き出している。なお、『完全復刻吉野林業全書 原文・原画対照現代語訳付』が昭和58年(1983)5月に発行されている。

明治38年(1905)12月発行の『紀州尾鷲地方森林施業法』は、尾鷲における木

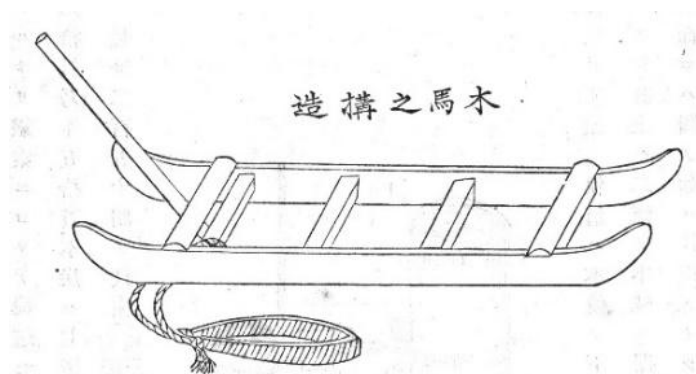


図2 木馬之構造の挿絵
『紀州尾鷲地方森林施業法』より

馬運搬の発祥は明治25年(1892)に土佐人夫より伝わったことが記述され、木馬の構造の挿絵が挿入されている(図2)。この挿絵では、木馬両側の木馬板を横木で梯子状に組み立て、進行方向側に木馬の方向を調整する梶棒と肩にかけ綱が描かれている。

また、『林業技術史第1巻地方林業編上』によれば、天竜(明治

23年(1890)に金原明善が応用)・青海(明治30年(1897)頃に紀州より導入)の地域でも明治期に木馬が始まったとされ、以上のように木馬は明治時代に各地で行われていた。

3. 木曾の木馬運搬

明治40年(1907)10月17日の大日本山林会第18回総会(現在の長野県上田市で開催)において、御料局木曾支庁長和田國次郎の講演「目下林業の収益増進策」に木馬運材に関する発言があった。

運材における陸運は、道路・鉄道・索道・滑路の四つに区分することができ、滑路には、修羅・栈手・木馬・橇の四つの方法がある。

木馬は、元来土佐地方で多く行われたもので、今日は各地で応用されている。路面に枕木を並べて、木馬をその上に滑らせて運材する方法は、極めて簡単・便利で、唯勾配に制限があるが、費用も案外に少なく、発達しない運材方法であるが簡便で経済的である。

この講演から、和田木曾支庁長の木馬の評価が高いことが読み取れるが、注目する点は、木曾における木馬の応用に関する現状や予定等の言及が無かったこと

である。また、この時の資料として配布された冊子『信濃山林誌』は、木曾御料林における運材方法を、「山落し・小谷狩・軌道運搬・大川狩・筏送り」に分類し、木馬の記述が無いことから、明治40年(1907)10月の時点で、木曾御料林において木馬は使用されていなかったと考える。また、これ以前の史料に木馬の記録が無いことは無論であり、具体的な発祥を言及した史料・研究報告等も無い。

明治43年(1910)から大正元年(1912)の間の木曾山林学校3年生による3回の御料林視察旅行は、現在の上松町・大桑村・南木曾町内の御料林を目的地とした。

『岐蘇林友第35号』の記事「御料林視察日誌」に、大正元年(1912)9月9日に柿其(南木曾町)において、柿其伐木所の木馬道を見学し、木馬運搬法の説明を受けたことが記述され、現時点でこの記事が木曾における木馬の最も古い記録と考える。明治43年(1910)に柿其の視察は無かったが、明治44年(1911)の視察は、阿寺(大桑村)から峠を越えて隣接する柿其まで出向いていた。この時の記事は視察場所のみの記述で、具体的な視察の内容が不明であるが、柿其まで行く理由に木馬の視察があったと推測する。

木曾山林学校3年生が木馬運材を見聞した翌年の大正2年(1913)10月に発行された冊子『木曾の林業』は、当時の運材事業を「山落し・小谷狩・木馬運搬・軌道運搬・索道運搬・大川狩・筏送り・馬車運搬・鉄道輸送」に分類した。その中で木馬運搬は、柿其及び湯舟澤(岐阜県中津川市)の伐木地において山落しや小谷狩の一部に代用し、その運搬距離は、実行した年で相違するが約800～1,600m、木馬及付属用品は人夫持ちで、賃金の支払いは出来高払と記述した。

つまり、明治40年(1907)以降に「木馬運搬・索道運搬・馬車運搬・鉄道輸送」が導入され、明治末頃より木曾における新たな運材技術の導入と多様化が始まったのである。

4. 木曾における木馬の導入

大正9年(1920)の長野県主催第2回高等林業講演会(長野県松本市で開催)における元帝室林野管理局木曾支局長内藤善助の講述を記録した『木曾御料林提要』は、木曾山林学校の発行である。この講演で内藤は、木馬運材と橇運材の相違を解説しているが、「両者とも本来木曾の運材にアラズ」と木馬が木曾発祥で無いと断言し、当時から橇及び木馬の仕様や発祥が不明朗だったと考える。木馬運材夫について内藤は、和歌山県・高知県等が優れており、特に高知県を重視し、橇運材夫は秋田県・青森県を重視しているとし、高知県・秋田県の出身者が軌道運材にも従事したと講じた。

『大正十年度帝室林野管理局木曾支局事業要覧』は、木曾支局及び各出張所の管理面積・造林・造材運材・人夫人員経費・収入支出・職員数等をそれぞれの一覧表に示し、その中に「官行伐木事業人夫出身地別表」がある。

大正10年(1921)度における木曾御料林の伐木運材事業は、人夫3,414人(男性3,256人、女性158人)が従事した。長野県外出身者の男性は1,547人で全男性

の 47.5%を占め、その内岐阜県出身者が 1,122 人で県外出身者の 72.5%を占めた。県外の出身地は、全国各地の 28 府県（朝鮮を含む）で、岐阜県が一番多く、富山県 119 人、高知県 76 人と続いた。木馬運材に関係がある三重県 16 人、奈良県 7 人、和歌山県 1 人であることから、高知県出身者が重要視され、高知県出身者が木馬運材・軌道運材に大きく寄与していたことが分かる。なお、秋田・青森の人夫は 74 人で、橈運材・軌道運材に従事したと考える。

現在も木曾町福島に所在する岡本写真館（S・OKAMOTO）が発行した「木曾谷運材の実況（木馬）」の絵葉書である（写真 1）。当時の木曾で行われていた運材方法の修羅・棧手・小谷狩・大川狩・木馬等を撮影した写真絵葉書 9 枚の内の 1 枚で、明治 40 年(1907)から大正 6 年(1917)の間に発行された。なお、一部の写真撮影が明治末期であることが判明していることから、この木馬の撮影も同じ頃の明治末期と推測する。



写真 1 絵葉書 木曾谷運材の実況（木馬）

この絵葉書は、枕木状に丸太を並べた盤木の上を運材夫が木馬を引いている状況で、2 台の木馬の後方には、木馬を肩で担いだ運材夫が木馬道を上っている。木材に打ち込まれた鋤を掴む運材夫の腕は力強く、肩に掛けた綱と全身の力を込めて木馬を滑り下ろす姿は、木馬運材が重労働であることを伝えている。この木馬の撮影場所は不明であるが、木曾に木馬が伝わった初期の様子と考える。

5. 木曾の木馬の考察

当時の木曾の運材方法は、修羅・棧手が主流であり、木馬を使った新たな運材方法を知った木曾の人たちは、この斬新な木材の運搬方法を受け入れ、その後木曾各地で官民の区別無く木馬運材が行われるようになったと推測する。

和田木曾支庁長は、宮内省御料局入省前の明治 27 年(1894)から明治 29 年(1896)は、農商務省山林局高知大林区署長に任じられ高知へ赴任していたことか

ら、土佐における木馬の実態を知り得ていたと思われ、木馬運材の技術力を有した運材夫集団との人脈、高知県出身者募集の仲立ち等があったと推測する。

名古屋から始まった中央線の延伸工事は、明治35年(1902)に岐阜県中津川市、明治42年(1909)に南木曽町・大桑村まで開通した。同じ頃の明治40年(1907)に湯舟澤、明治41年(1908)に柿其の伐木事業が始まり、木馬運材は木曽南部の御料林から始まったと推測する。そして、中央線の木曽延伸に合わせて御料林の多くの伐木事業が明治40年(1907)から明治44年(1911)の間に始まった。当時は、木曽独自の修羅や栈手などによる木曽式運材が主流であった。しかし、この方法では木材の損傷や多くの人員を必要とするなどの問題点があり、それが木馬の導入を促進したと考えられる。そして、明治44年(1911)に中央線が開通し、木曽を経由して名古屋と東京が一本の鉄道で繋がり、木材生産の増産が見込めたことによって、効率性・経済性を考慮した木材運搬が求められ、かつ人の移動が容易になったことから、中央線開通を契機として木曽で木馬運材が始まったと考える。

6. おわりに

明治末頃より木曽御料林に全国各地から多くの人々が集まり、高知の木馬・秋田の櫓等、他地域で発達した多様な運材技術が木曽に伝わった。

木曽の運材方法に木馬を思い浮かべることがあるが、その伝来は他地域よりも遅く、明治41年(1908)から明治44年(1911)の間に、当時の御料局の主導で、まず木曽の南部地域に導入されたと考える。しかし、数少ない史料から得られた推測の範疇であり、その発祥を記した記録が今後発見されることに期待したい。

参考文献 ※木曾山林資料館所蔵

大内晃ほか(1972) 青海・西山林業技術史 林業技術史第1巻地方林業編上. 社団法人日本林業技術協会. P206~208※

兼山芳夫(1972) 天竜林業技術史 林業技術史第1巻地方林業編上. 社団法人日本林業技術協会. P376~378※

川瀬善太郎(1886) 紀伊國高野山所見. 大日本山林会報告第58号. P593~597※

倉田吉雄 岡本隆次(1962) 和田国次郎履歴概要 林業先人伝—技術者の職場の礎石—. 社団法人日本林業技術協会. P280~282

信濃山林会(1907) 信濃山林誌. 信濃山林会. P38~53

土井八郎兵衛(1905) 紀州尾鷲地方森林施業法. P76~79※

土倉梅造監修(1983) 完全復刻吉野林業全書 原文・原面对照現代語訳付. P151~152※

帝室林野管理局木曽支局(1921) 大正10年度帝室林野管理局木曽支局事業要覧※

内藤善助講述(元帝室林野管理局木曽支局長)(1920) 木曽御料林提要. 長野県木曾山林学校※

西筑摩郡役所(推定)(1913) 木曽の林業. P48~49

森庄一郎(1898) 吉野林業全書. P274~277※

和田国次郎(1908) 目下林業の収益増進策. 大日本山林会報第302号. P112~121

不明(1910) 運材実地見学. 岐蘇校友第14号校友会雑誌部. P11※

不明(1911) 見学旅行. 岐蘇林友第24号芦澤書店. P11※

三年記者(1912) 御料林観察日誌. 岐蘇林友35号芦澤書店. P9~10※

長谷川毅(1922) 小川事業区に於ける伐木運材事業概況. 岐蘇校友第152号木曾山林学校々友会. P6~7※