

観光鉄道における虚構性の研究

観光社会学からみた“擬制鉄道”の
非日常性

小川 功

Isao Ogawa

跡見学園女子大学 / 教授
滋賀大学 / 名誉教授

I はじめに

鉄道分野はもちろん、観光分野での先行研究者である青木栄一氏は編著『日本の地方民鉄と地域社会』の中で、特殊鉄道の一形態である「工事資材輸送用の鉄道」を取り上げ、「発電所建設工事に用いられた簡易軌道の実態は、ごく一部のものを除いてはあまりよくわかっていない。鉄道史研究のなかでも盲点になっている部分である」¹⁾、「この種の鉄道は従来の鉄道史の研究対象になることは稀れであった」²⁾と総括している。筆者は近年地域社会との関係に力点を置いて観光現象の本質に迫ろうとする観光社会学の視点から、観光客に感動を与える「非日常性」の本質に着目し、観光全般、観光地、遊園地等の虚構性に関する研究³⁾を継続している。今回は「非日常性」の極致ともいふべき観光鉄道として、青木氏指摘のように先行研究が十分とはいえない不思議極まりない「特殊鉄道」分野を対象に取り上げる。

非日常性ある旅といえば、人は豪華客船による世界一周や豪華列車による大陸横断の高価な観光鉄道の旅を思い浮かべるだろう。しかし本稿で主題とする現実離れた観光鉄道は、①遊園地の遊戯鉄道等ではなく区間距離も十数kmある本格的な運輸施設である。②本州から遠く離れた島

1)2)47) 青木栄一編著『日本の地方民鉄と地域社会』古今書院、平成18年、p190, 203

3) 拙稿「観光における虚構性の研究－観光社会学の視点で捉えた『旅の疑似体験』－」『彦根論叢』第403号、平成27年3月、拙稿「遊園地における虚構性の研究－観光社会学からみた奈良ドリームランドの「本物」「ニセモノ」論－」『彦根論叢』第404号、平成27年6月、拙稿「観光地における虚構性の研究－観光社会学からみた観光地の「本物」「ニセモノ」論－」『彦根論叢』第405号、平成27年9月参照。

4) 各営林局が発行した雑誌『林友』等は調査できておらず、『林業技術史第四巻 林業機械』掲載の文献リストを参照するに止めた。また国会図書館所蔵マイクロには徳島県の地元紙『徳島毎日新聞』、特にライバル紙・『徳島日日新聞』には欠号が多い。

の最南端、交通が極めて不便な奥地に存在。③営業を行っていた期間が極めて短く、かつ廃止されて相当年月が経過。④このため鉄道としてほとんど無名の存在で、これまで専門誌⁴⁾等でも管見の限りでは取り上げられたことがない。⑤正規に免許を受けた私鉄でないのに観光客を乗せ有料で相当回数を反復営業実施した。⑥法人形態が株式会社・合資会社・合名会社・有限会社ではなく、森林法に基づく特殊な法人。⑦機関車は導入せず、動力は人力・畜力併用、ロバとイヌを使用⁵⁾したなど、筆者にとっては「非日常」の極致と思える数々の虚構性を有する特殊鉄道であって、主題に相応しいと判断した。

しかしその反面、あまりに特殊な法人、特殊な動力、とてもこの世のものとは思われず、架空的で虚構かと思われる可能性も高く、時節柄万一同にも捏造かと思われ読者やその筋に誤解されないために、筆者としては対象とした観光鉄道の実在性を担保する公的な証拠資料を最初に提示しておく必要がある。まず観光名所の王余魚(かれい)滝近辺に軌道が確かに存在した事実は陸地測量部が昭和8年修正測図した五万分の一地形図「桜谷」に皆瀬-王余魚滝間「林用軌道」として「特種鉄道一軌」の記号で描かれている。また森林鉄道領域での基礎資料として重要な旧川上村備付「林道台

本稿では『徳島毎日新聞』を単に徳毎、『徳島日日新聞』を単に徳日と省略したように、類出する基本文献、新聞雑誌、紳士録等は以下の略号を使用した。①地誌／阿波…徳島県社寺兵事課編『阿波案内』徳島県、昭和4年4月。／郡誌…『海部郡誌』海部郡誌刊行会、昭和2年。／町史…『海南町史』海南町教育委員会、昭和41年。／下巻…『海南町史 下巻』海南町、平成7年。／②森林鉄道／高知局…『高知管林局史』高知管林局、昭和47年。／報告…『林業金融基礎調査報告(22)』全国森林組合連合会、昭和31年11月。／優良…大日本山林会編『優良森林組合事例』昭和6年。／風土…大阪毎日新聞編『経済風土記 四國の巻』刀江書院、昭和5年。／宮本…宮本常一、田村善次郎『林道と山村社会』、宮本常一『宮本常一著作集』第48巻、平成18年。／西…西裕之『全国森林鉄道』JTBパブリッシング、平成13年。／技術史…『林業技術史第四巻 経営編、防災編、機械・作業編』日

帳』に同軌道の主な要項が他の資料と矛盾なく正当に記載されていることも確認できた。

次に特殊な法人として平井土工森林組合が大正12年5月18日設立認可されたことは記事(T12.5.19徳日②)で確認でき、昭和2年4月18日事務所を徳島県海部郡川上村大字小川字皆ノ瀬41番地ノ1に移転したことは登記公告(S2.4.22徳毎①)で確認できる。当該情報に依拠して請求した徳島地方法務局発行の「森林組合登記簿謄本」で平井土工森林組合が当該軌道の築造と運搬等を目的として存在したことを証明できる。さらに同組合経営の森林軌道が本来の「林産物の搬出だけでなく、地域の人々の生活物資も『トロ』に積んで押し上げた…平井の重要交通機関だった」(下巻、p775)だけでなく、本稿の主題たる観光鉄道としても一時期ながら十分に機能した事実は林野庁図書館等を含め入手し得た諸資料を駆使して以下の本文において可能な限り実証していきたい。

II 徳島県の民営森林軌道の概要

明治2年藩籍奉還により幕府・諸藩の森林は政府所有の官林に編入された。しかるに阿波藩は「家老井上高格の英断によって…藩有林はことごとく従来からの村役人・地主・商人層に払い下げら

本林業技術協会、昭和49年。／③紳士録・会社録／渋谷…『大地主名簿』渋谷隆一編『都道府県別資産家地主総覧』徳島・香川・高知編』日本図書センター出版年、平成10年。／商工S5…『大日本商工録』昭和5年。／商工T3…鈴木喜八・関伊太郎編『日本全国商工人名録』大正3年。／資信…『商工資産信用録』商業興信所、大正元年。／帝信T14…『帝国信用録』帝国興信所、大正14年。／帝信S11…『帝国信用録』帝国興信所、昭和11年。／要T11役…『銀行会社要録』東京興信所。／名宝…『帝国実業名宝 醤油、味噌之部』商進社、大正8年。／登記…平井土工森林組合閉鎖登記簿(昭和38年移記 徳島地方法務局)

5) 拙稿「観光コンテンツとしての森林鉄道の魅力-王滝、川上、婦恋の“擬制鉄道”群の観光社会学的考察-」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第21号、平成27年12月参照。

れ」(高知局, p544) たため、「徳島県内には、藩有から編入された国有林はわずかで、そのほとんどが民有林となった」(高知局, p442) とされる。このためでもあろうか隣県・高知県は日本有数の林業地として本格的な官営森林鉄道が多く存在したが、徳島県は林鉄末期の昭和27年度末でも民有軌道がなお58.2km (宮本, p49) も存在する特異な地域である。

西裕之氏の『全国森林鉄道』巻末資料には徳島県の森林鉄道として祖谷山林道、祖谷山林道11支線の官営のほか、勝浦郡福原村福原に本社を置く①殿川内森林鉄道合資会社(民営)を記載している。このほか川上村には本稿主題の②平井土工森林組合の軌道、③相川軌道⁶⁾、那賀郡日野谷村の④薩摩藤太郎⁷⁾ 経営軌道、勝浦郡福原村の⑤八重地土工森林組合が築設する軌道⁸⁾、森林鉄道の敷設計画があった⑥木頭森林組合⁹⁾、

認可された三重水力電気設置の⑦祖谷川運材軌道(T13.8.8徳毎⑤)など、少なくとも数件程度の民営森林軌道(計画を含む)の存在が確認できる。「幅二呎六吋で十二封度を使用」(郡誌, p193)した当該軌道の路線概要は「川上村林道台帳」により、[表-1]のように判明する。

徳島県の風景を紹介する「阿波の風光」の歌詞に、「王余魚の滝は九十九の白糸垂れて美を誇る」(風土, p195)と歌われる阿波第一の名瀑「王余魚滝の神秘境」(風土, p208)は大阪毎日新聞により「実に荘厳な気に満ちてゐる」(風土, p195)と評されている。王余魚滝の伝説として「一名を王余魚滝と云ひ、往古夫滝の下流に王余魚の浮遊するを見しより名づく」と云ふ。昔此の里に独居の樵夫あり。或時容顔美麗の女人来りて示して曰く、「我は南海の竜女なり。竜神命なり。『阿波の国平井の山中に王余魚滝と云ふ浄地あり…』¹⁰⁾という話が

[表-1] 平井土工森林組合軌道の概要

| | | 巾員m | 延長m | 県費 | 自費 | 建設費計円 |
|------------|---------|-----|--------|--------------|---------|---------|
| 本線 | 皆の瀬～大木屋 | 2-3 | 19,577 | | 204,574 | 204,574 |
| 大比支線 | 字大比地内 | 2 | 54 | 571 | 1,446 | 2,017 |
| 川又線 | 字川又地内 | 2 | 169 | 100 | 808 | 908 |
| 王余魚谷支線 | 王余魚谷地内 | 2 | 2,243 | 1,900 | 10,284 | 12,184 |
| 皆ノ瀬橋(鉄線吊橋) | | 6尺 | 30間 | 同線最大の立派な橋梁 | | |
| 乙女橋(鉄線吊橋) | | | 20間 | 海部川を左岸に渡る箇所 | | |
| 轟橋(鉄線橋) | | | 20間 | 海部川と王余魚谷の合流点 | | |
| (参) 相川軌道 | 岡東～上皆津 | 1.8 | 13,752 | 10,567 | 113,392 | 123,954 |

[典拠資料] 「川上村林道台帳」『林業金融基礎調査報告(22)』全国森林組合連合会、昭和31年11月, p168～9、『海部郡誌』, p193。『海南町史』, p263 では本線約40km、大比～川又間支線約12km。

6) 機械化, p173に記載の徳島県海部郡川上村の軌道に該当

7) 薩摩藤太郎(那賀郡日野谷村)は諸材木(商工S5, p7)、角三商会(徳島市中州堀裏町、諸木材及製板)共同経営者(商工T3, pア5)で、大正6年軌道野浦・杉山線(那賀郡日野谷村谷～日野谷)約15kmを起工、大正9年完成した。(技術史, p23)

8) 低利融資を受けた(T13.8.8徳毎⑤/S2.4.22徳毎①)

9) 木頭森林組合の設立は大正15年「夏期、小幡知事は県外事業家と図り木頭に森林鉄道を敷設し、其条件として水利権を与へるの企画を起し」(郡誌, p194)たことに起因する。昭和2年6月28日木頭森林組合は「森林鉄道の敷設計画に関し先進地を視察研究」(S2.6.29徳毎②)すべく木曾、吉野等を実査した。なお昭和2年3月3日八重地土工森林組合は事業目的を「関係地内ノ軌道林道ノ築設及林産物搬出」(S2.4.22徳毎①)に変更し登記した。

あった。川上村の奥地の「物資の運搬はすべて高瀬舟による海部川の利用」(報告, p129) しかなく、「用材や木炭を人肩によるのでは大変だということ」で軌道を施設」(報告, p129) することとなった。大正12年春に「川上村に於て村道開鑿の計画あり、林業家に寄付を求めたるに、山林地として車道よりも寧ろ軌道の有効なる意見続出」(優良, p256) した。軌道敷設は自動車運材に比して一般に「多額の建設費を要するから連年多量の運材を行わなければ不経済」¹¹⁾とされるため、当時の沿線地主は将来の産出量を相当強気に見込んでいたのである。『海部郡誌』には「名東郡殿河内森林軌道の例に倣ひ」(郡誌, p193) とあるように、より正確には徳島県勝浦郡福原村福原に本社を置く殿川内森林鉄道合資会社¹²⁾の成功例に刺激され、折からの好景気で木材価格が急騰しており、未利用の豊富な山林資源を抱える大地主たちの間に巨額の投資を敢行しても「林道網の整備を進める気運」(下巻, p667) が高まっていたと思われる。

そこで殿川内森林鉄道のような合資会社形態ではなく、当時制定された新しい「法律の規定に基き厚き保護の下に自由に活動なし得る森林組合」(郡誌, p195) 形態に着目し、「軌道を管理、維持するために森林組合を設け利用料を徴収」(報告, p129) することとなった。こうして平井土工森林組合は「海部川の上流、高瀬舟の終点」(報告, p130) である「皆ノ瀬から海部川の上流」(下巻, p775) に当たる「大木屋三か山の所有者」(下巻, p774) であった森六郎外24名の発起者の提唱で、「徳島県海部郡川上村大字平井及小川一部」(優

良, p253) の台帳面積3008町4反9畝14歩を組合地区として「大字平井、寒ヶ瀬、川又、大木屋、以上部落有森林¹³⁾にして軌道開さくに要する道路用地に該当する場合は無償無条件にて組合に使用せしむることとす」との「大正12年5月に組合加入決議を見」(報告, p31) て、「組合地区内に森林を所有する左記部落は協議の結果組合員に加入」(報告, p31) することとなり、地区内の単独所有者私人・法人102名、共有者12名に「一名の異論もなく森林組合を設立」(優良, p256) した。「名東郡殿河内植林軌道の例に従い、川上村の豊富な林産物を運搬するために森林軌道を敷設」(町史, p263) するため、大正12年5月18日森林組合設立を許可され(登記)、監事に就任する上田紋蔵(死亡後大正14年2月25日監事に就任した上田類太郎)の住所に一致する「徳島県海部郡川上村大字小川字皆ノ瀬十六番地」(登記)を事務所として「森林産物搬出ノ施設ヲナス」(登記)目的で、「出資又ハ費用分担ノ方法」を「森林ノ面積ニ比例シテ之ヲ定ム」(登記)るなど、「村外のM家、K家の2大地主によって占められている」(報告, p34) 川上村の「山林所有者其他有志が協力して」(郡誌, p193) 大正12年6月1日登記された。

登記簿に記載された設立時の役員は[表-2]の通りである。役員のうち大正元年12月発行『商工資産信用録』、大正14年3月発行『帝国信用録』に記載するのは本計画を主唱した理事の森六郎一人であり、他は少なくとも徳島県レベルで有力な商工業者の域には達していなかったと思われる。徳島県多額納税者の森六郎は肥料、染料、材木、

10) 宮坂宥勝、梅原猛、金岡秀友『密教の文化』春秋社、昭和52年 p251

11) 『林業機械化ガイドブック』地球出版、昭和34年, p208

12) 鉄道運輸会社の殿川内森林鉄道合資会社は明治41年9月徳島市の木材問屋・原伊代次らにより林産物運搬の目的で徳島県勝浦郡福原村に資本金3万円で設立され、明治39年3月1日に測量に着手、明治42年3月約12kmの軌道を竣工、21日開通式を行った。営業税155円(商工S5、渋谷, p78)、殿

川内森林鉄道合資会社の沿革は記念碑(大正三年甲寅三月廿一日徳島県勝浦郡長正七位勲六等登原猪之助謹撰並書)同社刊行の社史「合資会社殿河内森林鉄道沿革」(大正3年、総25頁)を参照。

13) 例えば組合事務所を置いた大字小川字皆ノ瀬41番1の土地台帳・登記簿を閲覧すると、「所有主氏名」は「皆ノ瀬字」(台帳)「字皆ノ瀬」(登記)と記載されている。

醤油(帝信T14, p20)等を手広く扱う徳島市通町の有力な商人で、(株)森六商店代表取締役、日本製鉛取締役、徳島製函、重要物産信託各監査役(要T11 役下, p218)を兼ねた。

また後任の組合長となる森下元太郎(鞆奥町大字鞆浦字南町)は勝浦、那賀両郡、徳島市等に耕地を有し、小作人の戸数255戸(渋谷, p31)の大地主であり、木材業の傍らカネ今カネ大の商号で米商、物品販売業をも営む地元の資産家であった。非役員ながら「轟滝と平井森林軌道」と共に「川上の三大名物」(S6.5.14徳毎②)に数えられた村長谷崎加太郎も巨額の補助金を捻出した軌道敷設の立役者であった。

「森林軌道九哩敷設 平井森林土工組合創立 海部郡川上村平井森林土工組合は既報の如く組合設立の認可されたので二十四日午後一時より鞆奥町金元半蔵氏方にて会員七十二名集合

し県林業課竹内¹⁴⁾県属臨席、役員選挙の結果組合長に多田岩太郎氏当選し、氏議長となり大正十二年度予定事業及び低利資金借入の件を議定し八時閉会した。同組合は川上村会の補助として三万円を支出し残りは低利資金十万円借入事業遂行の筈で七月上旬測量に着手、川上村皆之瀬より平井字大木屋への軌道一万間(九哩)を敷設するもので、工費十三万円を要する見込」(T12.5.27徳毎②欄外)

「平井土工森林組合事業 八月上旬より起工海部郡川上村平井土工森林組合は二十三日鞆奥町里屋旅館¹⁵⁾で重役会を開き、新任技師長山口三二氏から工事の実地踏査報告あり、外数件を付議した。同工事は二ヶ年の継続事業で十数万円を要するとの事である。川上村では同組合へ三万円を寄付する事となり、既に村会では満場一致で議決してゐる。組合は農工銀行から五万円の

[表-2] 平井土工森林組合設立時役員一覧

| | | |
|----------------|-------|--|
| 組合長 | 多田岩太郎 | 川東村大字大里字浜崎、林業(帝信S11, p21)、船主、創立総会で組合長当選 |
| 理事 | 森 六郎 | 徳島市通町、肥料商、醤油醸造業、大正13年所得90,993円(大所得者, p18) |
| 理事 | 坂本縫吉 | 川上村大字平井字寒ヶ瀬 |
| 理事 | 大沢久太郎 | 浅川村大字浅川浦、大地主 |
| 理事 | 元木貞吉 | 鞆奥町大字鞆浦字仲町、製材業、大正13年所得41,321円(大所得者, p20)、鞆奥の樵木商人で村外大地主 |
| 理事 | 三浦松太郎 | 鞆奥町大字奥浦字町内、木材(帝信S11, p49)、相川土工森林組合長、村外大地主 |
| 理事 (後任の組合長) | 森下元太郎 | 鞆奥町大字鞆浦字南町、大地主、木材業、米商、営業税41.35円、所得税140.48円(商工T3、渋谷, p68)、大正13年所得31,565円(大所得者, p21)、営業税42円、所得税776円(商工S5, p75)。明治44年川上村にカネ今製板所創業 |
| 理事 | 工藤常太郎 | 川上村大字平井字平井 |
| 監事 | 川脇常太郎 | 浅川村大字浅川浦、物品販売業、営業税31.34円、所得税49.74円(商工T3, p68)、製材・木材商、営業税30.07円、所得税…円(商工T3, p68) |
| 監事 | 上田紋蔵 | 川上村大字小川字皆ノ瀬(事務所所在地)。大正13年9月13日死亡(登記) |
| 監事 | 平岡菊太郎 | 川東村大字大里、大正13年11月26日死亡(登記) |

[典拠資料] 平井土工森林組合閉鎖登記簿(昭和38年移記 徳島地方務局)。属性は特記以外は「海部郡誌」、「海南町史」など。徳島県海部郡、住所の地番は省略した。

14) 竹内常蔵は殿川内森林鉄道の開削、敷設の作業に従事した人物。

15) 里屋旅館は徳島県社寺兵事課が当地で推奨する「旅館里家(鞆奥町奥浦)」(阿波, p86)と同一か。

借入をなし八月月上旬から起工する予定で工事は競争入札とするか随意契約として請負に付するか未定であるが、神戸市からは重成隆哉氏来県して同地に滞在し、又川東村伊沢福七、川上村谷田治平諸氏¹⁶⁾を始め数名も工事請負の希望があつて目下入乱れて暗中飛躍を試みてゐる」(T13.7.27 徳毎②)

「皆ノ瀬から大小屋川又までの軌道22km総工事費219,683円で敷設を始め」(報告, p31) 大正12年第1回測量、大正13年3月第2回測量、大正13年7月第3回測量(郡誌, p193)、大正13年8月着工、大正13年度に6,597mの土工事、大正14年度に5,793mの土工事、大正15年度に6,919mの土工事を施工、19,309mの軌条を敷設(優良, p256)して大正「十五年七月を以て竣工するの予定」(郡誌, p193)が大正15年「11月1日に落成」(報告, p31)、平井森林軌道落成式を挙げた。(下巻, p774) この結果、「皆ノ瀬から上流にも森林軌道が入り、林産物の運搬、人や品物の移動がしだいに活発化…奥浦の発展はめざましいものがあつた」(下巻, p715) という。軌道完成を目前にした大正15年6月20日組合は事業目的を「関係区域内ノ軌道林道ノ築設及森林産物搬出ニ必要ナル一切ノ施設」(登記)に変更し7月26日登記し、「施設物の利用」を落成式後の「大正十五年十一月開始(優良, p258)した。

平井土工森林組合は昭和2年4月18日事務所を皆ノ瀬41番地ノ1(S2.4.22徳毎①、登記)に移転した直後の6月27日海部郡鞆奥町で理事会開催、「県から勝野技師出席、借入金の処理其他につき協議」(S2.6.29徳毎②)している。郡誌には「本軌道敷設の経費が二十万円の予算であつて、其資金調達方法は川上村より三万円の補助を得、

残額は県の援助に依り低利資金を借入れて償うてゐる。之が償還の方法は林産物搬出の運賃にて利益を挙げ年賦を以て返還する筈」(郡誌, p194)としており、これが当面の懸案であつた。

Ⅲ 平井土工森林組合経営軌道の“擬制鉄道”化

ちょうどこのころ「日本新八景候補地」に王余魚瀧が選ばれ、主宰者の大阪毎日では昭和2年6月25日「交通は徳島から南岸廻りの定期船によるか、或は徳島から阿南鉄道で古庄駅に出でそこから乗合自動車で鞆奥町に出るか、あまり交通の便には恵まれてない、しかし滝までの海部川の溪谷美またすてがたいものがある」(S2.6.25大毎②)と紹介した。「阿波の南方(みなみかた)」(大毎, p146) 徳島県那賀、海部両郡は県都から隔たった僻陬の地で、大正期にも「一哩の鉄道もない」「阿南海部の地は…山岳重疊たる処にして交通の不便なる事県下一と称せら」(T12.6.12徳日夕①)れ、昭和初期でも「昔から原始的産業に従ひ、生活程度も低かつた」(風土, p213)とされ、現在の徳島市民の声でも「ここはたどり着くのが大変でした。徳島駅から車で約3時間!」¹⁷⁾もかかる遠隔地である。

こうした王余魚瀧への交通不便を解消し、観光客に海部川の溪谷美を鑑賞させ、かつ懸案の森林組合借入金の処理策が観光客に軌道に便乗させる方法であつた。

昭和6年大日本山林会が編纂した『優良森林組合事例』には「五九平井土工森林組合」が「一二両神施業森林組合」などと共に選ばれている。両神施業森林組合は別稿¹⁸⁾で述べたように、観光客に対して軌道の有料便乗を積極的に推進した

16) 類似の重成千代吉は神戸市旗塚(帝信T14, 兵庫, p89)の、伊沢福七は川東村の、谷田治平は村内の各々土木請負業者(S6.6.20徳毎⑦)

17) WEB「阿波十二景今昔その12～轟の滝～阿波十二景絵葉書」小山助學館HP (koyamajyogakukan.com/kyodosho/201301_12.php)

18) 49) 両神施業森林組合、奥秩運輸組合は拙稿「特殊鉄道の奪還・自主管理と地域コミュニティ-奥秩父林用軌道群の観光社会学的考察-」『跡見学園女子大学観光コミュニティ学部紀要』第1号、平成28年3月参照。

森林組合である。優良林組合の意味に「資金を借入れ…運賃利益をもって年賦返還を行った」（下巻, p775）返済力も含まれていると解すれば、両神と同様に、「林産物の搬出だけでなく、地域の人々の生活物資も「トロ」に積んで押し上げ」（下巻, p775）た。同組合の軌道利用料は「補修費、耐用年数を見込み、年間その林道より搬出される木材石数と見合わせて決定する。又その軌道施設当時借入金によってなしたなら、その利子をも含めて計算」（報告, p134）した。その延長線上に折から「日本新百景」に選定された王余魚滝への観光客激増を奇貨として員外利用の運賃利益をも積極的に追求した点も評価されたのかもしれない。

同組合が農林省山林局に提出した軌道の「施設物の利用」実績数値によれば[表-3]中央の「上雑貨」の摘要欄には「食料品日用品その他」（優良, p258）とあり、鉱石は「昭和四年に三菱金属鉱業株式会社が、平野鍋吉から…買取」（下巻, p715）した浅川鉱山ではなく、沿線奥地の轟鉱山の「鉱石の運搬は山道は木馬、壑谷から森林軌道によって皆ノ瀬まで運ばれ」（下巻, p723）たことを示すものと思われる。筆者が本稿の主題として特に問題とするのは昭和2年度から独立した内訳種目として登場する「トロ貸切」「トロリー貸切代」の摘要欄に「特殊貨物運搬の為」（優良, p258）と記

載されている点である。昭和元年度の摘要欄には「杉、檜、榎、樅、松材、板、雑木、樵木、木炭、その他日用品雑貨」（優良, p258）とあり、特記した鉱石でもなく、これらのいずれとも全く性質を異にする「特殊貨物」とは一体何を意味するのだろうか。「農林省山林局に於ては…特に其の成績優秀と認むべきもの」（優良, p1）として調査した結果を大日本山林会が『優良森林組合事例』として発行したものに堂々と掲載された数値である。よほど、農林省山林局・大日本山林会の視座から逸脱した特殊性を具備した「トロリー貸切代」であったことが強く推測される。大正7年1月県道298号海部川線輛奥～小川間が車道として開通、「大正6年県道（現在の海部川沿の道路）が改修され大正13年に6人乗りのバスが入った」（報告, p32）結果、大正12年の阿南自動車の広告にも沿線観光地として終点の皆瀬の奥に王余魚之滝の絵が描かれている。この「皆の瀬から滝まで西約七軒」のトロッコとは[表-1]に掲げた皆の瀬～大小屋間の平井土工森林組合軌道の本線と王余魚谷地内の王余魚谷支線を貸切のトロッコが便乗した観光客を乗せて直通運行したことを示すものと考えられる。

昭和初期に発行された当地の絵はがきを検索すると、少なくとも数種¹⁹⁾の存在が図書館等で確

[表-3] 平井土工森林組合軌道使用料徴収高内訳(昭和1~4年)

| 人員 | 名 | 使用料 | 円 | 上雑貨 | トロ貸切 | 円 | 鉱石 | 円 |
|----|-----|-----------|----------|------|----------|----------|--------|---|
| S1 | 120 | 4,562.79 | | NA | … | … | … | … |
| S2 | 293 | 11,346.80 | 1,713.14 | … | 40.50 | … | … | |
| S3 | 206 | 17,553.48 | 2,632.65 | 52回 | 286.27 | 87,840kg | 163.84 | |
| S4 | 236 | 17,511.47 | 2,178.93 | 209回 | 1,227.26 | 98,520kg | 183.74 | |

[典拠資料] 大日本山林会編『優良森林組合事例』昭和6年, p258~

19) ①徳島市の書店・小山助学館が昭和の初めに発行した「阿波十二景絵葉書」(12枚組)の十二景目(王余魚之滝)、②「川上村観光協会」が「日本新百景」選定の昭和2年以降に発行した「王余魚瀧 日本新百景」(10枚組)、③「王余魚滝保勝会」が発行した「王余魚瀧参道 十影」(10枚組)、④「王余魚滝保勝会」が昭和12年ごろ発行した何枚かの絵葉書シリーズ。「同地方発展策を研究」(S3.7.28徳毎①)する地域

活動として昭和3年7月28日川上村轟神社夏祭りにあわせて「轟瀧を如何に天下に宣伝すべきか」(S3.8.2徳毎⑤)との研究会が現地で開催され、梅枝轟神社宮司、佐出神職、谷山轟神社総代や井上徳島毎日主筆等が「具体的方法及びこれが設備の…意見の交換を行った」(S3.8.2徳毎⑤)と報じられた。

認でき、昭和初期に川上村一帯の有志・諸団体が日本新百景に選定された王余魚瀧の観光に相応の努力を払っていたことがわかる。このうち、筆者が所蔵する③のシリーズには「王余魚瀧参道 十影の内軌道側 保勢²⁰⁾」と「王余魚瀧参道 十影の内軌道側 上瀬戸峡谷」と題する写真があり、「上瀬戸峡谷」には海部川沿いの崖の上には貧弱な軌道らしきものが写されている。③のシリーズはタイトルにわざわざ「軌道側」を使用するなど、多分に軌道の乗客を意識し乗客向に販売した絵葉書と考えられる。

しかし昭和8年平井土功森林組合長森下元太郎は相川土功森林組合と連名で衆議院に「森林組合融通資金年賦償還期間延長ノ請願」を提出した。請願の要旨は「徳島県海部郡川上村平井及相川土功森林組合ハ国家ヨリ低利資金ヲ借り入れ、数年前森林軌道ヲ敷設シ大ニ森林ノ経済的価値ヲ増加セシメタルモ、其ノ後財界悪化シ既定計画ニ依ル収入激減セル為、償還財源欠乏シ、既定ノ年賦償還方法ヲ励行セラルルニ於テハ組合ハ当然破産ノ運命ヲ免レサル状態ニ在リ。依テ既定ノ年賦償還法中五箇年間ノ据置期間ヲ設ケ、且之ニ伴フ年賦期間ヲ延長セラレタシ²¹⁾」というものであった。これに対する政府の意見は「大蔵省預金部ノ融通ニ係ル農山漁村方面ニ対スル各種低利資金ノ償還緩和ノ要ヲ認め、右資金ノ借受主体ノ能力ヨリ見テ真ニ其ノ償還困難ナリト認めラルルモノニ付テハ新ニ償還資金ノ供給ヲナスコトシ目下貸付手続中ニ属ス²²⁾」とあり、借換資金が認められた。昭和6年優良森林組合に選定された組合が翌々年に早くも返済猶予を申し出た背景は「其後財界悪化し既定計画に依る取

入激減」であった。収入の一定割合を占めるまでに急拡大した特殊貨物運搬も昭和恐慌の深刻化で「激減」を余儀なくされたのであろうか。ここに請願提出の前年の昭和7年4月時点で「王余魚瀧…海部川に沿ひ廻り行く、今は近くまで自動車の便がある²³⁾」との興味深い記述がある。もしこのころ公営自動車の路線が終点の皆ノ瀬から滝の近くまで延長されたことを意味するとすれば、同組合の「特殊貨物」が激減し森林組合の全国大会での陳情につながった可能性もあろう。

戦後になって昭和31年8月時点で「軌道は逐次車道に切り換えられつつあり、平井部落では寒ヶ瀬まで車道に改修されたし、奥地、川又、大小屋線も今年度…切り換えられる予定」(報告, p33)で、「軌道はまだ残存しておところが1/3程度あり」(報告, p134)、「軌道による山稼で生活していた『トロ乗』と呼ばれる人々は、車道の切換によって大方は失業」(報告, p33)した。また「昭和26年より林道の改修が町に移り、林道の開発が進むに従い軌道の手数料は漸次低率となってきて森林組合の運営を困難ならしめ…組合経理は倒産寸前の様相を示し」(報告, p130)、昭和8年の請願文通り「組合ハ当然破産ノ運命ヲ免レサル状態」に陥った。なお管見の限りでは戦後の徳島県の観光地の中で轟の滝が大きく取り上げられているような全国レベルの刊行物に接することが出来なかった。

IV 平井森林軌道での想像を絶する「非日常」体験

以上のように平井森林軌道の利用実態は林業

20) 平井の保勢地区には昭和10年11月「とどろき保勝協会」が石碑を建立している。(上巻, p1169)

21) 22) 「森林組合融通資金年賦償還期間延長ノ請願ニ関スル件」『公文雑纂・昭和8年 第三十二巻・帝国議会四・請願一』昭和8年3月22日内閣作成(国立公文書館所蔵)。当資料には「土功」と表記。昭和6年の全国大会で三浦副組合長が同趣旨を陳情済。

23) 小川國太郎「商工五十年感想史 付阿波名勝紹介」ミヤコ印刷所、昭和7年4月, p69

面の公式資料からは容易に解明できなかったが、地元新聞に僅かに見出させた同軌道の事故報道から類推してみよう。昭和2年5月28日利用者の字椋谷の少女二名は「叔父…の所有トロッコに叔父と共に乗り遊び中あやまって五十間も下の箇所へ転落し…裂傷を負うたが、場所が懸崖をさけたため一命を取止め得た」(S2.6.3徳毎③、個人情報削除)という「トロッコに乗った叔父姪 崖へ落下」(S2.6.3徳毎③)する事故が発生した。わずか10日後の昭和2年6月8日にも平井森林軌道の利用者の「日稼」OはK家の「田植の日傭」に行きトロッコに稲苗を積み、傍らに…外三名を乗せ字蔭と称する勾配の森林軌道を疾駆中、字椋谷橋に差しかかった利那、トロッコの激しき動揺に…外一名は橋際に振り飛ばされ…も橋の中央より高さ七間の谷間へ投げ墜とされ頭部顔面左足等に重傷、其他同乗の二名も橋の終端の曲線にてトロッコの脱線と共に墜落負傷」(S2.6.16徳毎③、個人情報削除)するという「稲苗を積んだトロッコ 同乗の五名墜落 一名は惨死四名は重傷」(S2.6.16徳毎③)を負った大事故が発生した。先の事故の利用者は字椋谷の21歳のトロッコ所有者が少女二名と「乗り遊び中」、後の事故の利用者は大字平井の56歳の「日稼」の「田植の日傭」の際の事故であり、いずれもプロの森林軌道従事者による山林作業とは言いがたい森林軌道の員外利用の結果であった。純然たる山間部ではない路線のため、当初から員外利用の多い森林軌道であったと思

われる。

同軌道の特徴として、①元来村道整備の代替案として計画され、②敷地は組合員たる地主から無償提供、③敷設工事費の一定割合を村が税金を投入して整備した準「村道」、④走行するトロッコの「台車」は利用料金支払を長期契約している組合員・沿線住民らの個人所有(プライベート・キャリアー)、⑤利用者は一台に5名程度までの同乗者を乗せ、⑥自ら手動の制動をかけて運行、⑦すぐ下が崖になった勾配・湾曲路線を、⑧今日の遊園地の“遊戯鉄道”並に相当の速度で「疾駆」するため、⑨報道された大事故を含め、事故が日々多発する危険な軌道であった。

戦前期の徳島県の案内記・観光案内書²⁴⁾として少なくとも数点の存在が確認できる。このうち『阿波案内』の「轟滝」の項目には鞆奥町「奥浦より皆瀬へ約四里自動車の便がある、皆瀬からトロリー道一里更に坂道一里にして轟滝に達する。…自動車は奥浦にて一旦下車し奥浦より皆の瀬行に乘替す。皆の瀬より轟滝迄約二里、此間御好みに依り『トロッコ』に乗用出来る」(阿波, p86)と明記されている。巻末に海部郡町村自動車公営組合、阿南自動車協会等の昭和3年4月1日改正時刻表を添付するなど、交通機関や地元町村等から最新の情報を直接収集できる立場にある徳島県社寺兵事課自らが編集した公式ガイドブックであり、その記載内容は信頼できよう。また昭和初期に発行された最も定評ある観光案内書として鉄道省が

24) ①石毛賢之助『阿波名勝案内』黒崎書店、明治41年、②阿波名勝会機関誌『阿波名勝』各号、③鳴門保勝会編『鳴門案内』鳴門保勝会、大正11年再版、④岡本吞洋『東洋一位阿波名所案内』2版、阿波名勝保勝会、大正15年、⑤徳島県社寺兵事課編『阿波案内』徳島県、昭和4年4月

25) 阿南自動車協会の路線図は「星越」(阿波、巻末)を南端としており、阿南自動車から「海部郡町村自動車公営組合」へと「必ず那賀と海部の郡境、星越峠の山の中で、自動車の乗換へを強要される」(風土, p208)点も正確に記載されるなど、『阿波案内』『日本案内記』の記述の信頼度は高い。「公営自動車営業地図」「沿道の名所旧蹟」にも皆ノ瀬終点に「轟の滝一にかれい滝(川上村)」(T12.6.12徳日夕①)を記載。

26) 52) 鉄道省編『日本案内記 中国・四国篇』日本旅行協会、昭和9年3月, p413～4

27) トロッコ貸切代の制定と専用の「トロ乗り」職員の適切な配置等を含む。例えば高知営林局安芸営林署の伊尾木軌道(横荒作業所～伊尾木貯木場28.83km)の場合、1915年には牛を利用してトロリー運材を行っていたが(技術史, p230)、「トロ乗り人夫は約60名で各々犬2頭乃至3頭あて飼育して従事している、犬の総頭数は150頭に達する」(高知局, p304)ほど多数配置していた。また秋田県抱返り溪谷の営林署林用手押軌道の場合では昭和14年10月の旅行案内に「日曜祭日には特に営林署の許可を得て便乗することができる。トロは無料であるが、手押人夫賃として一人に付一円

編纂して傍系の日本旅行協会が昭和9年3月に発行した『日本案内記 中国・四国篇』の「轟滝」の項目にも『阿波案内』等も参照したと思われる以下の交通案内がある。「日和佐町から自動車を利用、西南二五軒の奥浦にて一旦乗換へ²⁵⁾、更に海部川に沿って廻り、西北約二〇軒の皆の瀬下車、皆の瀬から滝まで西約七軒、トロッコに便乗する事が出来る」²⁶⁾

これら官製観光案内書の記述から、昭和3年ごろから少なくとも9年ごろまでの時期には轟滝を訪れる一般の観光客多数が皆ノ瀬～轟滝約7kmの間、平井土工森林組合軌道のトロッコに便乗出来るような各種の準備体制²⁷⁾が既に整っており、徳島県や鉄道省が公共交通機関に準ずるものと判断して自ら編纂する観光案内書に堂々と記載されたものと推測される。偶然にトロッコの運行に遭遇した少数の観光客が運転中の地元民にヒッチハイク的に頼み込んで幸運にも便乗させてもらえたというようなレベルではないと考えられる。組合の使用料徴収高のトロ貸切回数が昭和3年52回286.27円、昭和4年209回1,227.26円と4倍にも激増しているのは、昭和4年4月10日トロッコ便乗を記載した『阿波案内』が発行されるなど、観光客側のトロッコ認知度が飛躍的に高まったことの反映でもあろう。

筆者所蔵分の「分れ」と見られる同種の別の絵葉書「王余魚瀧参道 平井軌道 王余魚滝保勝会発行」²⁸⁾と題する貴重な画像一枚もWEB上で存

在が確認できる。この絵葉書には白ワイシャツにネクタイ、山高帽の紳士然とした男性2名と和服姿の女性1名、木製のハンドブレーキを操作する「トロ乗り」と思しき屈強な髭の男性1名の合計4名が1台のトロッコに乗って海部川の溪谷を廻っている探勝風景が鮮明に写されている。恐らく『阿波案内』『日本案内記』などを見た県内外からの観光客3人連れが組合に「トロリー貸切代」(昭和3年平均5円50銭、昭和4年平均5円87銭)を支払い、「トロ乗り」の運転する「皆の瀬から滝まで西約七軒、トロッコに便乗」した事実がこの画像から確認できよう。さらに筆者を驚愕させ、極度の「非日常性」²⁹⁾を感じさせたのが、トロッコの動力がなんと耳の垂れた脚の長いたった一匹の可愛らしい「洋犬」であった点である。非力な小さな犬が大の大人4人を乗せ、健気にトロッコを牽引して、海部川を廻って王余魚滝まで引っ張りあげ、帰路は犬もトロッコに乗り込んで「トロ乗り」がブレーキを操作しながら皆ノ瀬まで下っていったのである。通常の森林軌道で犬を使用するのは、隣県の高知県魚梁瀬³⁰⁾などで「空車曳上げは荷役用の犬2頭に曳かし、上げ荷がある場合には夜間牛に曳かせてあげた」(高知局、p204)のであるが、平井軌道では1台の貸切代5円50銭程度の有料での旅客営業において、上りの動力として「洋犬」を1頭曳きで使役していたことになる。

先行研究によれば、畜力としてロバを利用した例として徳島県海部郡川上村の軌道³¹⁾があるとき

位で、1台に2人を要する。ときには人夫雇入れ不能のため利用できないことがある」(橋本正夫著『汽車・水車・渡し舟』p123)と注意喚起されている。

28)「犬曳 軌道」でヤフー検索「Xm3452 風俗 王余魚谷 平井軌道 犬曳き」裏面「union postale universelle carte postale・utsunomiya星印」(aucview.aucfan.com/yahoo/1321767158/)。因みに筆者は当該絵葉書を模写してその道の有識者相当数に鑑定方を依頼したが、初見との返答が多く、従来あまり流布していない代物かと思われる。

29) 森林鉄道等特殊鉄道の「非日常性」に関して別稿を予定している。

30) 橋本正夫氏は昭和36年7月高知県の安田川森林鉄道を訪れ、須垣谷線の危険な上部軌道で「伐採人夫や犬と共に箱の上にしがみつき」(橋本正夫「安田川森林鉄道を訪ねて」『鉄道ファン』11号、p53、橋本正夫「小さな軌道を訪ねて」朝日カルチャーセンター制作、昭和57年、p7)ながらも、元氣一杯の逞しい使役犬の台車の上での様子を撮影(橋本、p10)している。しかし隣県へ足を伸ばした様子はない。また昭和45年ころから全国の森林鉄道跡を訪ねた「汽車くらぶ」の「訪ねた森林鉄道の一覧」(「残された森林鉄道を求めて」『鉄道ファン』136号、昭和47年8月、p68～69)にも四国は安田川しか表示されていない。

31) 小林裕「林業経営と機械化の歴史」昭和38年、p173

別途前 至同国阿寒郡舌辛村中雪裡 糶 (哩) 程 糶数二八・七八六 哩数一七・八八七⁴¹⁾であった。『鶴居村史』によれば、当該殖民軌道の運行主体は藻琴線等と同様な①「雪裡線運行組合」(昭和29年鶴居村に移管)のほか、時期や線区により②「トロボイ」(馬力という動力を提供する組員である馭者)、③「貸トロ」業者、④「客トロ」業者に加えて、昭和16年10月⑤藤村敏一(二代目運行組合長)が経営者として新動力「自走車」を運行⁴²⁾して新たに参入するなど、多種多様な専門業者が重疊的に併存していた。

元来「農家の共同利用」だった殖民軌道の中でも「距離、貨物等より見て馬力の共同利用は不適當⁴³⁾な路線、すなわち根室線、枝幸線では「沿線付近漸次移民の増加に伴い、該地方の開発著しく進捗し、農作物或は日用雑貨等の輸送年次激増を見、馬力による運行は到底…時代に副はざるものあると、輸送力の増進並運賃の軽減を図る為、路線の要部を改良して動力を瓦斯倫機関車とし…直営を以て運輸事業を開始⁴⁴⁾した。「馬力に依り農家の共同利用に供する」旧型の殖民軌道を権宜の措置として黙認するまではよいとしても、雪裡線の藤村敏一などのように「ガソリン機関車による運輸事業を直営し旅客及貨物運賃を収受⁴⁵⁾する「時代に副」った進歩形の殖民軌道なるものは、一体一般の普通鉄道とどこが異なるのであろうか。実質は違うのに恰もそうであるかのように見せかける「擬制」鉄道が「別段法的根拠も持たずに⁴⁶⁾無免許私鉄として道内に長らく存在したのである。「運輸省に営業免許の認可申請が出されていない模様で、会社が無断で工事をした」(S38.8.6読売③) 蔵王モノレールの戦後の事例や、青木栄一氏が「専用鉄道ですらなかったであろうから、一種の

モグリ営業であろう⁴⁷⁾と判断した西山温泉湯治客に親しまれた戦前期の早川軌道、さらに「監督局には何も手続がなかったので、これは不都合千万だ⁴⁸⁾と鶯沢鉱山馬車鉄道の湯治客の運輸営業に激怒した戦前期の鉄道監督当局者でなくとも正に異常であって、その運行風景は早川、鶯沢、蔵王などと共に「非日常」の極致にあったと筆者には感じられる。こうした北方の殖民軌道方式が「阿波の南方」の「特区」でも事実上適用されていたものと解釈すればよいのではなかろうかと筆者は考えている。殖民軌道・簡易軌道に見られた敷地・軌条・動力・車両ごとに資金の出所や所有者等が別々に存在する社会資本の整備方式(細分化された一種の上下分離方式)が本稿の平井軌道や、別稿⁴⁹⁾で紹介した奥秩運輸組合の場合もとっていたものと考えられる。奥秩父の農民が地域の生業に不可欠な林用軌道群を大企業との裁判で支配権を奪取するなどの実行使により住民自身が軌道群を自主管理した事例である。全国レベルでこうした特殊鉄道を概観すれば、平井、奥秩、殖民軌道とも、軌道の下部構造の整備を国や電力会社など資力ある機関等に委ねつつも、利用する地域住民自らが運輸組合を組織して公共交通機関に準ずるものとして運営管理するという形で、「共同利用に供する」一種の住民参画システムと理解できる。換言すれば、今日の「コミュニティ・ビジネス」性を色濃く有する、地域密着型の公益事業である。実はそのそもこの「民営社会資本」はその限界を筆者なりに論じてきた領域であった。しかし殖民軌道・簡易軌道は開拓途上にあった北海道の奥地、しかも山間僻地の地域住民限定の特殊な交通機関であり、昭和30年代という「この時期に開拓地の奥まで足を運んだ⁵⁰⁾外

42)『鶴居村史』昭和41年、p240

46) 50) 湯口徹『簡易軌道見聞録』プレス・アイゼンバーン、昭和54年、p96, 3

48)『喜安健次郎を語る』昭和34年、p298

部旅行者は物好きな鉄道愛好者の中でも「実際に乗車走破した鉄道好きは少なかった」⁵¹⁾という事情もあって筆者ごとき腰抜けの弱輩者は容易に近付けぬ辺境魔界に相違なかった。

同様に「農家の共同利用」に任せていた本稿主題の平井軌道も滝見客相手には事実上犬車を貸出し旅客運賃相当額を収受する方式を併用した。しかし平井土工森林組合の経理上は「軌道使用料徴収高」内訳で「特殊貨物運搬の為」の「トロリー貸切代」（優良、p258）と記載されている。森林組合の建前上、旅客運賃を収受する運輸事業の直営表示までは踏み切れなかったのであろう。前述の案内書にも「トロッコに便乗する事が出来る」⁵²⁾「御好みに依り『トロッコ』に乗用出来る」（阿波、p86）と有料運行の表示は避け、注意深く単に「便乗」「乗用」との表現にとどめている。殖民軌道藻琴線の乗車券には「本軌道乗車中に起きた事故一切は組合で責任を持ちません」⁵³⁾旨の文言があり、旅行者は「いくら便乗でも乗車賃を支払っての乗車だのにと、驚きもしどんなことが起きるか不安にかられた」⁵⁴⁾という。平井軌道での有料便乗の詳細を示す情報には残念ながら接するまでに至っていないが、組合自身が相当台数のトロッコを所有して「貸トロ」業者を兼ねたのか、あるいは旅行業者的な立場で「貸トロ」業者、犬曳きの「トロボーイ」等を束ねて、「犬曳きトロッコで行く王余魚滝探勝」旅行商品として造成し販売したのか、「トロリー貸切代」の領収書としての乗車券はどのようなものだったのか…など興味はつきない。「犬曳きトロッコ」絵葉書発行元の「王余魚滝保勝会」なる団体が実質的に平井土工森林組合の別働隊組織であったと仮定すると、赤沢森林鉄道の立派な木製プレートと同様に絵葉書が乗車券代わり

に交付された可能性もあろう。北の殖民軌道並に幻の秘境であった南の平井軌道は昭和31年8月時点で1/3程度残存し、昭和32~3年頃には全廃された。同軌道には神秘境の王余魚滝への探勝ルートとしての別の側面もあり、観光案内書に記載されたり、何種類もの絵葉書が発行されるほど便乗によって不特定多数の一般観光客の目に触れる機会も少なくなかったことから、今後とも当時の旅行記、紀行文の類に末期の消息が記されていないかなど、有料便乗の詳細を解明するため、「非日常」の極致の探索を続けたい。

51) 今井啓輔『私が見た特殊狭軌鉄道』第1巻、レイルロード、平成23年、p12

The Study of Fictitiousness in Sightseeing Railways **Unusualness of “Fictitious Railways” from a Tourism-Sociological View-** **point**

Isao Ogawa

When one thinks of unordinary trips, an around-the-world cruise on a luxurious ship and a transcontinental trip on a deluxe sleeper train come to mind. Yet this paper will discuss the opposite of these types of travel: namely, low-class trips by what the author calls “fictitious railways.”

The mysterious and fictitious railways run by a private logging train company existed briefly before the Second World War on the southern edge of Shikoku Island, and vanished without being noticed. People used the service to enjoy a scenic view of a valley with a famous waterfall from a train that did not have a roof or even seats.

Trolley trains on Yakushima Island - a World Heritage Site - and the Kurobe Gorge have been serving the same function for tourists. But the Shikoku one is unique in that a car with several adult passengers was pulled by a western dog up a several-kilometer slope to the waterfall.

The train service was sold to tourists by the Sightseeing Railways, which was founded and run by a cooperative association of the owners of a local mountain and forest. Even though the association was approved by the Ministry of Agriculture and Forestry, it did not have a license issued by the Railway Supervision Bureau to operate a commercial train service. Thus, it was an unlicensed, fake railway company.

So why was it able to provide the service? The answer can be found through examination of similar unlicensed railways operating in Hokkaido at the time of its original development in the 1930's. Remote mountain areas where regular railways were unlikely to be developed were considered special districts, and the bureau was lenient concerning train services in those areas and did not apply strict regulations there.