

【高坂ダム・大沢川発電所】

河川総合開発事業により、洪水調節と発電を目的とする多目的ダムとして、昭和38年4月に着手し、総事業費約16億円を投じ、昭和41年12月にダム本体と大沢川発電所工事が完了、昭和42年1月より発電を開始し、現在に至る。

ダム周辺は東北森林管理局でレクリエーションの森に、また、奥地は大沢川源流部県自然環境保全

地域及び山形県鳥獣保護区の指定を受けており、緑豊かで自然景観に恵まれている。

一級河川鮭川は、流路延長48km・流域面積870km²で、本地域は豪雨・豪雪地帯のため年間雨量が3,000mmと非常に多いため、高坂ダムにおいて洪水を調整し水害を未然に防ぐとともに、この豊富な水を発電に利用し年間18,000KWHの送電を行うなど、多目的の効果を十分発揮し、地域の発展に寄与している。

【高坂ダムパンフレット(山形県最上総合支庁建設部高坂ダム管理課)より】



貯水池全景



早春のダム放流



紅葉の高坂ダム



大沢川発電所



発電機



水車

【森林鉄道とトロッコ列車】

明治時代の後半、富国強兵と殖産興業に邁進していた時代において、急速に国産木材の需要が高まったが、当時の丸太の水上輸送は、「管流し(伐採現場から人や家畜の力により河川のそばまで運び、上流域で河川をせき止め、そこに丸太を浮かべ、堰を切ることにより鉄砲水とともに一挙に下流に押し流す方法)によっており、このような集積方法は**危険度が高く、多くの人命が失われたほか、丸太の損傷や消耗率も高く、流水量の季節変化により流送量も大きく左右されていた。**



そこで、**木材の計画的かつ安定的な輸送のため、「動力車がけん引する本格的な森林鉄道」として、明治41年に青森県で津軽森林鉄道が本格的に運用された。**戦時下に主運行した路線は軍需用材として広葉樹開発を担ったものが多く、ブナ材の増伐につながり、**大部分が山林である本町においても、同様の理由から森林鉄道が整備されたものと思われる。**

本町での森林鉄道は、昭和13年から昭和37年まで、釜淵を起点に小又、高坂を経由し、高坂ダムの上流にあった大川入りまでの28kmの

区間を運材用トロッコ6両、客車1両をけん引しながら、1日1往復し、ブナや杉の運搬を行った。(昭和39年林道廃線)

昭和57年、当時の松澤直太郎町長が、古くから林業が盛んであった本町の地域資源として、仁別森林博物館(林野庁秋田営林局)に静態保存されていた**ディーゼル機関車を購入し、修復したうえで町歴史民俗資料館敷地内に設置した。**

平成15年には、機関車の痛みが激しくなってきたことに加え、まむろ川温泉梅里苑の森林空間施設への集客効果を考慮し、町は森林鉄道整備事業を実施した。

この事業では、総事業費5,251万円を投じ、線路敷設1,043m、駐車場の設置、機関車のオーバーホール、客車の新設などを行い、平成16年5月から**梅里苑に隣接する体験交流の森で現在も運行されている。**

また、平成21年2月には、山間地の産業振興と生活を支えた森林鉄道の歩みを物語る貴重な資料として、**経済産業省の「近代化産業遺跡群」に認定された。**

