

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 22

－変わり種の鉄道－

岡山大学工学部機械工学コース助教

大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行（47 都道府県を踏破済）。

はじめに

日々、満員電車で通勤されている方からすれば、鉄道は無味乾燥としたものに映るかもしれません。大量の乗客を安全確実に目的地まで運ぶのが、鉄道の大きな使命で、新幹線や通勤電車はそういった役割を立派に果たしているといえます。一方で、世の中には変わった鉄道路線も存在します。今回は、日本で一番古いケーブルカーと、深い峡谷を走る山岳鉄道をご紹介します。

1. 日本最古のケーブルカー！ 生駒ケーブル

急な傾斜をものともせず登るケーブルカー、観光地や登山で利用された方も多くと思います。今日ご紹介するのは、日本最古のケーブルカー、生駒（いこま）ケーブルです。



日本最古のケーブルカー、生駒ケーブル宝山寺線を走る「ブル」。ブルドッグを模したユニークなケーブルカーで、目の周りには電飾が光ります。



もう一匹で、ではなくもう1両の宝山寺線のケーブルカーは三毛猫を模した「ミケ」。ブルとミケ、どちらがお好みですか？

大阪府と奈良県の境にそびえる生駒山。大阪難波駅から近鉄奈良線に乗ると長い府県境のトンネルを抜けて20分余りで生駒駅に到着します。生駒山の中腹には「生駒の聖天（しょうてん）さん」と呼ばれ関西で広く知られている宝山寺（ほうざんじ）が、山頂には生駒山上遊園地があり、近鉄の生駒鋼索（こうさく）線、通称生駒ケーブルで訪れることができます。生駒ケーブルは、生駒駅に隣接する鳥居前駅から中腹の宝山寺駅を結ぶ宝山寺線と、宝山寺駅から生駒山上駅を結ぶ山上線の2路線に分かれています。宝山寺駅に掲示された案内によると、宝山寺線は大正7年（1918年）8月に日本で初めて営業を開始したケーブルカーで、昨年の夏に100周年を迎えました。宝山寺駅の周辺には住宅が広がっており、通勤・通学の足として使われるため早朝から深夜まで運行されるとともに、多くの参拝者が訪れるお正月に備え



ケーブルカーは中間点で車両がすれ違いますが、ケーブルカーなのに踏切があったり、もう1対線路があったり、色々とユニークな路線です。



宝山寺駅から麓を望む。左の車両は、ブルとミケが整備を受ける際や多客期のみ動きます。この日は、右下に見えるミケは試運転で動いていました。



木造の屋根の梁が、見事なシルエットを描く宝山寺駅のホーム。左の車両は通常は休んでいますが、正月には両線がフル稼働し、宝山寺へお参りする多くの乗客を運びます。



宝山寺駅の木造の屋根を望む。屋根の下に、チラッと休んでいる青いケーブルカーが見えます。駅の周辺では桜が咲き誇っていました。

て2対の線路が並行に設置されるなど、宝山寺線には他のケーブルカーにはない特徴があります。

鳥居前駅で出迎えてくれる車両は「ブル」と「ミケ」という、犬と猫の顔の形をしたユニークな車両です。幼稚園の送迎バスを連想させる強烈な車両で、生駒山上遊園地を訪れる子供たちに喜ばれそうなデザインです。隣のホームには多客期や施設の点検の時にだけ運行される、もう一方の線路の車両が休んでおり、こちらは普通のケーブルカーの形をしています。鳥居前駅を出ると急な坂の両側に住宅地が続く、ケーブルカーでは珍しい踏切も見えます。途中で車両がすれ違う時は、相手の鳴き声（例えばブルだと犬の鳴き声）が聞こえるという凝った演出もあります。鳥居前駅から5分かけて宝山寺駅に到着しますが、ここから先の生駒山上線は、さらに奇抜なデザインの



宝山寺駅から一本道を少し歩くと、参道の石段に出ます。参道の湧きでは、今が盛りと桜が咲き誇っていました。



石段が続く参道。飲食店などもあり、門前の情緒が漂います。「男はつらいよ」のロケ地にもなり、寅さんがマドンナ（松坂慶子さん）と歩きました。



参道を登り切って、ようやく宝山寺に着きました。屹立する岩山を後ろに、本堂（右）や聖天堂（左）など、たくさんの建物が所せましと並んでいます。



お参りを終えて、惣門から参道を望む。鳥居の向こうには左右に灯籠の並ぶ石段が続く、木々の間からは眼下に生駒市街が見渡せます。

車両で、巨大なケーキの形をした「スイート」と、楽器を演奏する動物たちがあしらわれた「ドレミ」の2両が走っています。

宝山寺駅を出て少し歩くと石段の参道にたどり着きます。石段を登って行くと、なぜかお寺なのに鳥居が有りますが、これはもともと鳥居前駅の近くにあったものを、生駒駅周辺の再開発の際に山上へ移設したものだそうです。鳥居をくぐって後ろを振り返ると、生駒市内を見晴らすことができ、参道の両側に並ぶ灯籠と相まって風情ある眺めを楽しめます。宝山寺の境内に入ると、背後にそびえる山肌の前に多くの建物が並び、独特の雰囲気があります。大阪からそう遠い所ではありませんが、俗世を離れたような気分を味わえる、週末に訪れたいスポットです。

（岡山大学職員組合 組合だより 211号より加筆のうえ再掲）



宝山寺駅から生駒山上駅を結ぶ山上線の車両も一風変わっています。宝山寺駅で発車を待つ「ドレミ」。先頭部はオルガンを模しているそうです。



こちらは山上線のもう1両の車両「スイート」。巨大なバースデーケーキが走る様は壮観です。梅雨の季節、紫陽花とのツーショット。

2. 深い峡谷を走る山岳鉄道！ 黒部峡谷鉄道

筆 者の趣味がローカル線の旅行であることをお話しすると「今までに一番印象に残った路線はどこですか？」と聞かれることがしばしばあります。この質問はなかなか答え難いもので、例えば「今まで食べた中で最も美味しい料理は何ですか？」と聞かれて即答できないことが多いのと同じことです。どの路線も相応に見どころがあり、どこが一番ということはありません。しかし、確かに思い出深い路線もいくつかあります。今回は、筆者の印象に残っている路線の一つ、黒部峡谷鉄道の旅をご紹介します。

黒部峡谷鉄道は、富山県の宇奈月（うなづき）駅から黒部川に沿って深い峡谷を走り、終点の樺平（けやきだいら）に至る鉄道です。黒部川沿いに水力発電所を建設するために戦前に作られ、今でも発電所やダムを維持管理するために電力会社の貨物列車が多く運行され、その間を縫うように観光客が乗車できるトロッキ列車が運転されます。深い峡谷に鉄道を通すため、左右のレールの間隔（軌間）はJRの在来線よりさらに狭く、たったの76.2cm（在来線は106.7cm、新幹線や一部の私鉄は143.5cm）しかないナローゲージ（狭い軌間という意味です）で、車両も小型のものが使われています。冬の黒部峡谷は深い雪に閉ざされることから運行は11月で終わり、一部の鉄橋などは解体してトンネルに収納し、翌年の4月中旬に運転を再開するという点も、他の鉄道に見られないユニークなところなのです。



宇奈月駅近くの展望台から見る新山彦橋。晩秋とはいえ雪がちらつく天候でした。ちょうど橋の上を短い貨物列車が走っていきます。



黒部峡谷鉄道といえば、やはり窓ガラスのないトロッキ列車。気候の良い時期に是非乗りたいものです。



黒部峡谷鉄道の重要な役割は沿線の水力発電所への輸送。写真のような貨物列車も多く走っていて、建設機械や自動車なども運びます。



宇奈月駅を出てしばらくすると見える宇奈月湖。この後も、いくつかのダムとダム湖が車窓に見えます。

黒部峡谷鉄道はゴールデンウィークや夏休みに多くの観光客が詰めかけるようですが、筆者が乗車したのは、年内の運行が終わる間近の晩秋のことでした。富山市内でも寒さが身に染みる中、富山駅から富山地方鉄道というローカル私鉄に揺られて1時間半余り、終点の宇奈月温泉駅に到着しました。この駅から少し歩くとトロッキ乗り場へ着きます。この時点で建物の下には雪が見られ、さらに駅の横にある展望台から黒部峡谷鉄道の赤い鉄橋「新山彦橋」を見下ろしていると、雪がちらついてくる始末です。

駅の窓口で予約しておいた切符を受け取る際に、窓口の方から「終点の樺平駅周辺は積雪が多く散策できません」と言われます。それで構いませんと答えて（口には出しませんが、乗車することが最大の目的ですので）、樺平から帰りの列車を1本早く変更してもらい、切符を受け取ります。黒部峡谷鉄道の名物列車は、側面の窓がないトロッキ車両ですが、寒い晩秋にこれに乗るのはお勧めしません。追加料金が必要ですが「特別車」と呼ばれる窓の付いた車両を予約しておいて正解だったと感じました。

ホームへ入ると、力強い顔をしたオレンジ色の電気機関車を先頭に2両つないで、7両のトロッキ車と6両の特別車から成る堂々たる15両編成の樺平行きが発車を待っています。先述の通り、レールの幅が狭い小型の車両で、屋根の高さが人の背丈とそう変わらず、身を少しかがめて車内へ入ります。前方のトロッキ車にはほとんど乗客がおらず、窓のある特別車は席がある程度埋まっています。反対側のホームには貨物列車が入ってきましたが、貨車の上に



写真右側で黒部川を跨ぐのは手すりのない橋。野生の猿が渡る「サル橋」です。よくあんな所を渡るなあと感心します。



こちらは川辺にたたずむ地蔵岩。確にお地藏さんに見えます。車内アナウンスが絶妙のタイミングで見どころを教えてください。

軽ワゴン車や建設機械を積んでいたりと、「峡谷美人」という沿線の駅や施設で出るゴミを運ぶ貨車があったりと、この鉄道が果たす役割がよくわかります。

宇奈月駅を出ると先ほど眺めた新山彦橋を渡り、列車は一路、黒部川に沿って轟々と走り出します。速度はそう高くありませんが、車両が小さいのと音がうるさいので、スピード感があります。車内では富山県滑川（なめりかわ）市出身の室井滋さんの案内放送が流れ、見どころを通過するときには絶妙のタイミングで教えてください。余談ですが、宇奈月から樺平へ向かう場合、大半の区間で川は列車の右側に見えますので、進行方向右側の席がお勧めです。しばらく走ると、さっそくダムが見えてきます。これは宇奈月ダムで、この上流側にはダム湖の宇奈月湖があります。やがて最初の駅である柳橋駅に着きますが、ここは列車がすれ違うためにある駅で、乗客は乗り降りできません。宇奈月湖の上にある新柳橋発電所に貨物列車専用の橋が通じており、今でも黒部峡谷鉄道が水力発電所の維持管理に使われていることがよく分かります。このような発電所へ続く線路は、この後も何度も見ることができます。

柳橋を出ると、線路の周囲にも白く雪が積もってきました。窓がある特別車に乗ってるものの、乗客の多くが写真を撮るために窓を開けているので寒いですが、寒さに耐えるだけの価値がある絶景が続きます。黒部川に手すりのない橋が対岸へ伸びているのが見えます。これは案内放送によると「サル橋」と呼ばれるもので、人ではなく野生の猿が渡るために設けられたそうで



黒蘆駅を出ると列車は急カーブを曲がり、後曳橋を渡ります。高さ60mの橋の上から川底を見下ろすと、目がくらみそう、まさに名前の通り後ずさりしてしまいそうです。



黒部川に設けられた出し平ダム。下流の宇奈月湖にある新柳橋発電所などへ送水しています。ここまで来ると山の斜面にも雪が見られます。

す。よくあんな手すりのない橋を渡るなあと、車内からはそんな声が聞こえてきます。さらに進むと、今度は岩の上に赤い頭巾をかぶった「地藏岩」が見えます。まさにお地藏さんのような岩で、寒さの中でも思わず頬が緩みます。

黒蘆（くろなぎ）駅は途中で乗客が降りることができる2つの駅の中の1つです。ここから山を越えると黒蘆温泉があります。ここで列車は大きく曲がって後曳（あとびき）橋という水色の鉄橋を渡りますが、この橋は高さが60mもあり、思わず後ずさりするのでこの名が付いたとか。

右手に出し平（だしだいら）ダムが見えてくると出平駅に到着します。この出し平ダムは、先ほどの新柳橋発電所にも水を送っているダムです。ここまでくるとかなり雪が深くなり、晩秋とは思えない様相を呈してきました。その後トンネルを何本かくぐると、右手に白い昭和モダンを感じさせる発電所が見えてきます。これは黒部川第二発電所で戦前の昭和11年に作られたものだそうです。この発電所への貨物線が分かれる猫又駅は、面白い名前の駅ですが、残念ながら一般の乗客は下車できません。

猫又を出るとお寺の釣鐘のような形をした綺麗な山が見えます。その名も東鐘釣山といい、さらに進むと一般の乗客も乗り降りできる鐘釣駅もあります。ここまでくると、窓外は吹雪となってきました。標高224mの宇奈月から、標高443mの鐘釣駅までくると、雪の深さも全く違います。ここから先、終点の樺平までは、窓外の吹雪を見ながら、樺平まで寒さに耐えます。もうここまでくると窓を開ける乗客もいませんが、それでも晩秋とは思えない天候



環境と調和の取れた白い建物が美しい黒部川第二発電所。手前の赤い橋は発電所に続く線路で、黒部峡谷鉄道から猫又駅で分岐したものです。



雪の積もった猫又駅では宇奈月行きの列車とすれ違います。さらにその右側にはダムや発電所で使う資材を積んだ貨物列車も停車しています。

の中、自然の厳しさを目の当たりにします。

宇奈月から1時間少々で終点の樺平に到着しました。駅周辺を歩きたいところですが、標高599mの樺平駅は足首くらいまで積雪があり、残念ながら散策路は全て閉鎖されていました。ここまで来た証拠に駅舎の写真を撮り、30分弱の滞在で折り返し列車に乗ります。駅の待合室にはストーブが焚かれ、売店では温かい蕎麦がよく売られています。まるで冬にどこかの雪国にでも来たかのようです。

黒部峡谷鉄道は運賃が非常に高いことでも有名ですが、冬季は運転できず、厳しい沿線環境の中で走っているのも、やむを得ないことだと思います。乗車時の天候と相まって印象深い乗車となりました。黒部峡谷鉄道は、冬場の運休期間を終えて、ゴールデンウィーク前には運行を再開します。変わり種鉄



左の梵鐘のような形の山は東鐘釣山。ちなみに西鐘釣山もあり、そちらは二つの岩が並びあう姿から夫婦岩とも呼ばれています。



宇奈月駅から1時間あまりで終点の樺平へ到着。駅は完全に雪に覆われていましたが、列車は力強く定刻に走っていました。



樺平から宇奈月へ戻ってくると、機関車はすぐ切り離されます。作業員の方と比べると、線路の幅や車両が小さいことが分かります。



宇奈月から富山まで戻り、冷えた体をJRの富山駅にある蕎麦屋さんで温めます。富山名物の「ますの寿司」(右)を添えた蕎麦の美味しかったことは、強く印象に残っています。

道の極致といえる路線ですので、ぜひ新緑の季節に足を運ばれてはいかがでしょうか。(岡山大職員組合 組合だより220号より加筆のうえ掲載)

おわりに

―― 見ると画一的に見える日本の鉄道にも、色々な変わり種があります。

また、地域ごとにも、特に私鉄にはいろいろな特徴があり、全国を旅行する際のちょっとした楽しみになっています。後半の黒部峡谷鉄道の記事は、通常の記事と比べると長いように感じられたかもしれませんが、これは岡山大職員組合の旅行記が第50回を迎えたときの記念号で、通常は1ページの誌面を2ページに増やして掲載しました。せっかく美しい景色の写真もあるのだから、増やしてほしいと組合の執行委員会をお願いしたところ、快諾を受け実現した思い出深い企画です。その号の旅行記の最後の結びに「おかげさまでこのフーテン旅行記は第50回を迎えました。2012年10月に連載を開始したときは、これほど長く続くとも思っていませんでしたが、読者の皆さんの反響が大きく、これまで続けることができました。日々、楽しみにしてくださっている方に感謝しながら、今後も楽しい旅行記を提供できればと考えていますので、今後とも、ご愛読をお願い致します。」と書いていますが、今でのこの気持ちを忘れずに、ほぼ毎月、新しい記事を提供しています。これからも、親しまれる記事でありたいと思っています。