

黒部

かつて、発電所建設のために敷設され、 今は観光客を乗せてひた走るトロツコ電車



写真◎伊奈英次

昔は切符に、「安全については保障をしません」と書かれていたという話を聞いて、内心ドキドキしていた。しかも、高所恐怖症なのだ。こんなかわいらしくて、小さな電車で（大きさは通常の電車の半分くらいしかない）、日本一深いV字峡谷を通って行くのかしら……と、そんな心配は、発車からわずか数分で、絶景の車窓にかき消されていった。

宇奈月から檜^{けやきだいら}平までの約20km、41のトンネルと22本の橋を渡る約1時間20分の旅。その間、線路を進むにつれ山はより険しく、眼下をうねりながら流れる黒部川はより碧く、空気はより澄んで冷たくなっていく。下をのぞき込むと黒部川の急流に吸い込まれてしまいそうで、まさに秘境という言葉がピッタリくる。一方で、その途上で通り抜けた新柳河原発電所、出し平ダム、黒部川第二発電所、黒部川第三発電所の存在を思うとき、この列車がまぎれもなく電源開発のためにつくられたことを実感する。

「トロツコ電車」の愛称で親しまれる黒部峡谷鉄道は、黒部峡谷の電源開発の工所用



終点の樺平は雪景色だった。中央に見えるのは黒部川第三発電所。



著名な建築家、山口文象がデザインした黒部川第二発電所。



眼下に黒部川を眺めながら行く鉄道の旅。



峻険な谷に架かる「後曳橋」。



「ねずみ返し」の岩壁。猫に追われたねずみが岩壁を登れず引き返したことから、その名がついたとか。



クリクリ目玉がかわいい機関車。客車には窓がなく開放感がある普通客車のほか、窓付きの特別客車などいくつかのタイプがある。



宇奈月駅から近い「新山彦橋」を渡るトロッコ電車。鉄道ファンの撮影ポイントとしても名高い。

の資材を運ぶ目的で、1926（大正15）年に宇奈月―猫又間が、'30（昭和5）年には小屋平まで、さらに'31年には小黒部まで、そして'37（昭和12）年には樺平までの全線が開通した。絶壁につけられたわずかな歩道しかない黒部峡谷にあつて、前述の発電所は、トロッコ電車なくしては決してつくることはできなかったのである。

地方鉄道法による営業の免許を受け、一般客を乗せるようになったのは'53（昭和28）年から。発電施設保守員の輸送を担うほか、現在では、年間50万人が訪れる観光列車となった。当然、冒頭の「安全の保障」の文言は切符から消え、現在では、安全が最優先されている。

冬、黒部峡谷は深い雪に閉ざされるため12月から4月下旬まで運転は休止されるが、休止前には、信号機や鉄柱、架線などを取り外し、雪崩などの雪害に備える。また、休止期間中に宇奈月のドックで車体の総点検を行うといい、保守・修繕はすべて社内直営で取り組んでいる。ATS（自動列車停止装置）や列車無線装置も全国に先駆けていち早く導入したらしく、先の心配は無用だったと改めて知った。

ちなみに、新旧いくつかの型式があるが、客車を引く機関車のほとんどが日立製だ。その愛くるしい機関車は、'75（昭和50）年に鉄道友の会が贈る「ローレル賞」を受賞。今も多くの鉄道ファンに親しまれている。