

## TATEYAMA ALPINE LINE

## 2フーターに惹かれて立山参り

建設省立山砂防工事事務所

軽便鉄道も今や実質的には存在しなくなり、林鉄も完全に永遠の過去となってしまう現在、ナローガンの間で最も注目をあびているのはなんといいてもここ、豆山軽便鉄道ではないだろうか。

常盤寺川に沿う18.5kmの2ftゲージ、愛らしいが力強いSKW酒井や、新鋭北陸重機の5tドリたち、そしてかわいいモーターカー。18段基橋を筆頭にスイッチバックの連チャン、素掘りワゴンやオーバーハング、偉大な堤景にいだかれ鉄軌道チックな沿線、そしてなによりもこの軌道をささえる人々の心のやさしさ……。とにかくこの

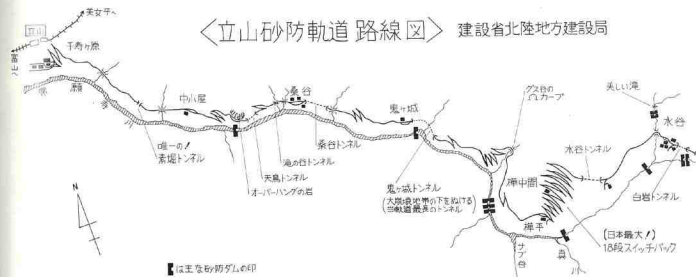
2フィーターのよさをいい出したらキリがない。文句なく最高のナローである。それゆえ、この魅力的な2フィーターに惹れる熱狂的な信者もいて、年に1度（2～5度の人もあるが）の立山参りをカガさず必ずやってくる人も多いというのも無理はない。

立山信者、あるいはナローファンの間では、立山とか立山砂防といえはすぐわかる。それで適用するが、ここはなんと／おそれなくも建設省が管理している砂防ダム建設など、治水工事のための資材や人員輸送を目的として作られた鉄道で「建設省立山砂防工事事務所管轄の立山砂防工事用材料運

「養軌道」というのが正式名称なのだ。むかしは建設省の管理していた軌道としては、河川工事や砂防工事などかなりあったが、すべてダムに変わってしまい、いま残っているのは立山だけ。

春から秋にかけて毎日走る（冬期間は運転中止）列車の運転もひんぱんで、ナロー特有のうらぶれたムードは全くみられない。

熱狂的倡者となってしまった我々は、まだしても立山参りに来てしまい、さっそく終点水谷まで、18.6kmの夢とロマンの旅が始まった。



【は主なモッダムの印】



18段スイッチバックを入車列車が登る 樺平―樺中間/’80.8

**立山砂防工事事務所専用軌道選定表** (55.5 作製)

The chart is a grid with stations A through H on the vertical axis and time intervals from 0 to 15 minutes on the horizontal axis. Diagonal lines represent the movement of trains. A legend indicates that solid lines represent '上り列車' (upward train) and dashed lines represent '下り列車' (downward train). Below the chart is a table for '選定' (selection) with columns for '種類' (type) and '時間' (time). The table lists various train types and their corresponding times, including '上り列車' (upward train) and '下り列車' (downward train).







A close-up photograph of a metal component, likely a part of a machine, with the number '153' painted on it. The component has a complex shape with various bolts and a central opening.



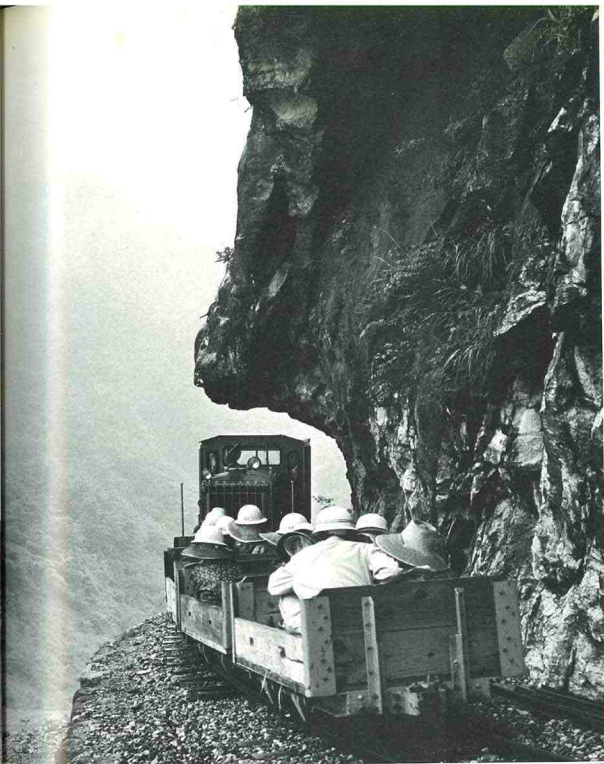
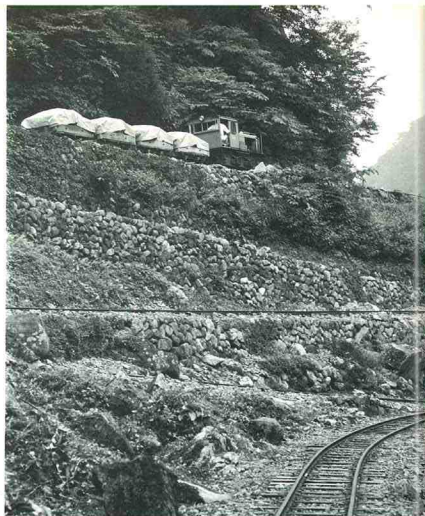
朝1番 桑谷泊りだった列車が中小屋を通過／'80

〈オーバーハングと滝の谷トンネル〉

中小車をすぎると最初のスイッチバックに到着。このあたりからひとつのハイライต์が始まる。勾配もくつときつくなり、Dしたちのエンジンもうなり出す。オーバーハングの岩があるのは、2 番目のスイッチバックをすぎたすぐのところだ。わりやりのいうかやむをえずというか、岩をかき取ってレールが敷かれていて、まるで岩の腹の下を走っているようなのだ。しかも川側は断崖絶壁、今にも下に落ちそうな急カーブだらけで、まさにスリル満点なところなのだ。

懸つく岩もなく急カーブの連続を進むと、世にもめずらしい滝の谷トンネルをくぐる。滝つぼや上にレールを敷くために、滝の流れをトンネルですらして、その中を列車が通って行くという、たぶん他に例を見ないだろう実にユニークなシステムなのである。思わずにいゝV&Aという言葉が口をついて出てしまう。

中小車を出るとすぐ 4 段階連続のスイッチバックに入る／'80.8



まるで壁紙のようにせり出した岩 こんなオーバーハングモノローならではの光景／'80.8

TATEYAMA ALPINE LINE







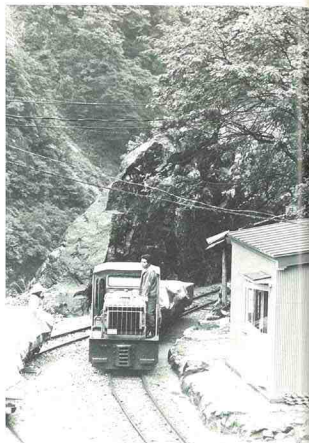
# 《鬼ヶ城》

常盤寺川の川面もだいぶ狭くなり、夏でももう緑い森のカーブを  
進むと、小じんまりとて実にはまいださまいの鬼ヶ城駅跡所だ。  
その名のとおり、構内の入口には鬼のような岩が門柱みたいにそそ  
り立っている。

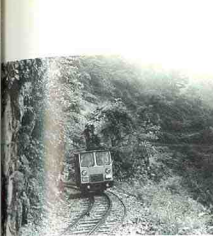
このオバサンともお茶をすりながらいざいざ話こんでしま  
った。この小駅の真山の急な岩垣にカモシカが出て来たとか、つい  
最近、クマガイレールの近くに飛来したとか、サルに弁当を持ってい  
かれた時のくやしがつたことなど、都会では決して体験できそうに  
ない話をしてくれるのだった。とにかく面白い人なことが起こると  
いう。小屋の裏山からドカンと岩が落ちてきたり、今朝も両車が脱  
線して台車が壊れたり、Dシガエンコしたり……。随分のたつもの  
忘れて働き入ってしまうのだった。



鬼ヶ城の詰所にて／'80.9



雑貨列車が鬼ヶ城を通過していく まるで模様のレイアウト／'80.9

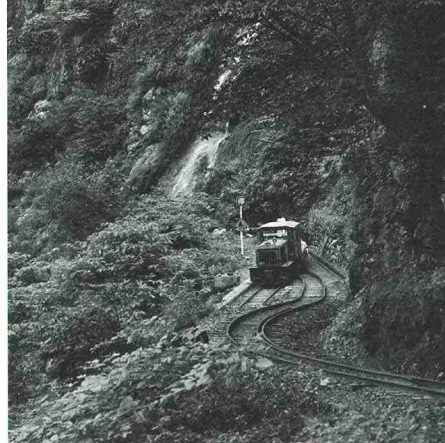


岩の隙からモーターカーが飛び出てきた／'80.9

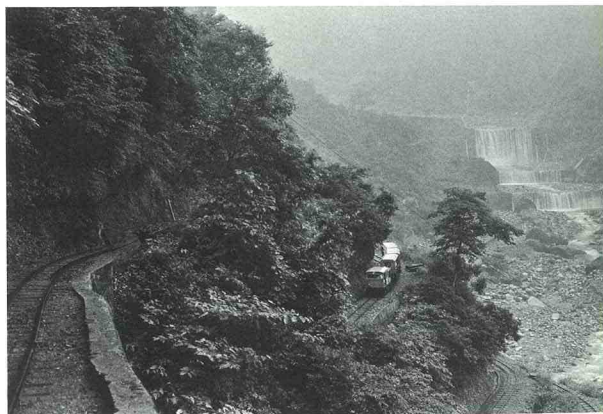
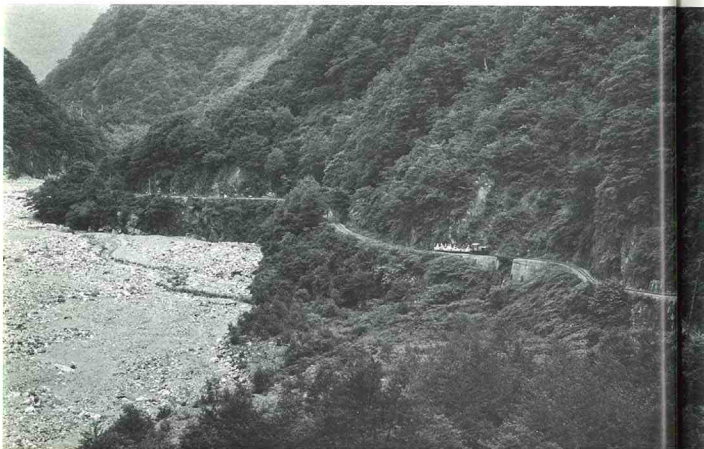
## 《大フカン》

鬼ヶ城を出てすぐの長いトンネルを抜けて、さらに進むと視界が急に開け、遠く真  
横にスイッチバックが見えてくる。

このスイッチバックに立つと、立山砂防  
でも格にフカンがさくのだ。マメツブみだ  
いな口したちが、カーブをうなうなとや  
つて来るのがよく見える。いわば立山「狩場」  
のお立ち台なのだ。思わずシャッターを切  
る暇がふえてしまう。

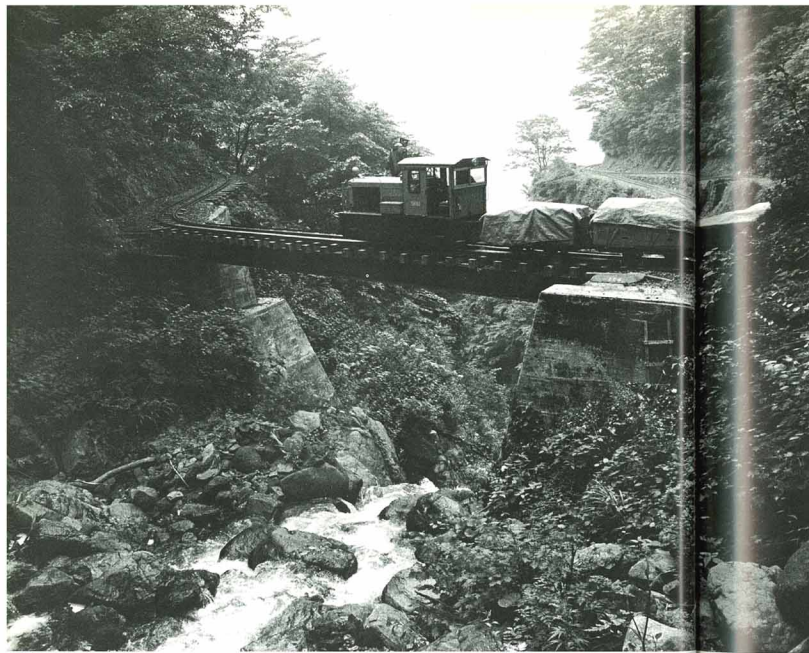


軌道は滝にぶつかって行き止まり 急勾配のスイッチバックが続く箇所だ／'80.8



霧の中 サブ台の砂防壁をバックに ヒナ渡のようなスイッチバック／'80.8





グス谷は急カーブとスイッチバックが組み合わさった名所 列車の足下には清流が轟々と響きをたてている／80.8

#### 〈急カーブ〉

大フカンが終わり、さらにつづいているスイッチバックを繰り返すと、すぐ正面に麓が見えてくる。グス谷と呼ばれているところで、ここがまた実にすごいオメガカーブなのだ。列車はギシギシときしき、麓のすくわきをかすめて小さな鉄橋を渡り、このオメガカーブをさつて行く。まさに奇跡の忠実というか、バカ正真正正カーブなのだ。こんなすごい情景を見ていると、大畑のループや更紗信号所のシャトルループもすっかり忘れてしまう。

このグス谷の麓の水がまた実にいい。夏の暑い時でもキンキンと冷めたく、顔を洗うとなんとさわやかな気分にしてくれる。



列車はスイッチバックを登りつめた 背後にはさらに高い山々が聳んでいる／80.8



薄暗い谷に夕陽が迫るころ 続行列車が駆けおりて行く／80.9

#### TATEYAMA ALPINE LINE

当線さつての急カーブ 狭い谷間に車輪のきしみが響く／80.8





# 《樺平》

レールは一段と川原より高さを増し、新  
電機駆動のカーブをうねうねとたどって、  
対岸にあごの細く美しい滝が見えてくる  
と樺平である。この境内はつづつと広く、  
数本のヤードや対岸への索道もある。タ  
ム工事現場が近いため建設会社の駅場もあ  
り、にぎやかだ。

ここ樺平までの列車もあり、DLや観光  
がひと休みしていることもある。それらの  
わきに立ち、はるか上の方を見上げると、木  
陰の奥に18段スイッチバックが見えるのだ  
つた。

## TATEYAMA ALPINE LINE

### 18 段 スイッチバック

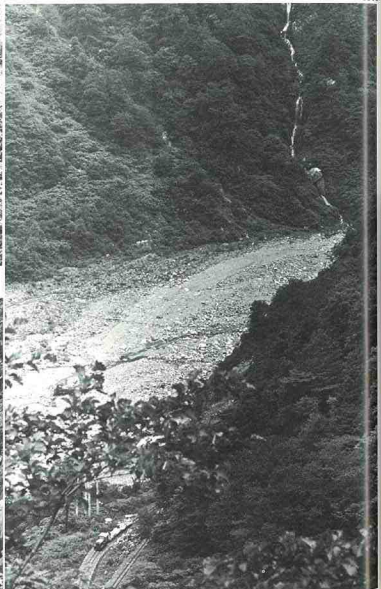
バス谷を過ぎると樺平はもうすぐだ。右手に真川と瀬川の合流点が見えてくる。/ 80.8

18段スイッチバックの真下から眼下に樺平の連絡所を望む。/ 80.8

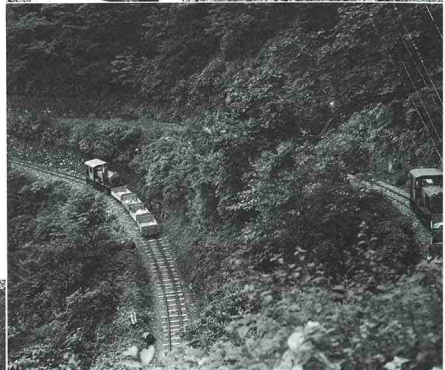


切り立った岩壁をつたって通うように進むモーターカー。/ 80.8

樺平連絡所の風景。/ 79.8



樺平を出た正面の18段スイッチバック  
は驚かせる。そのおもしろさは、そのま  
でに感じられる。/ 80.8



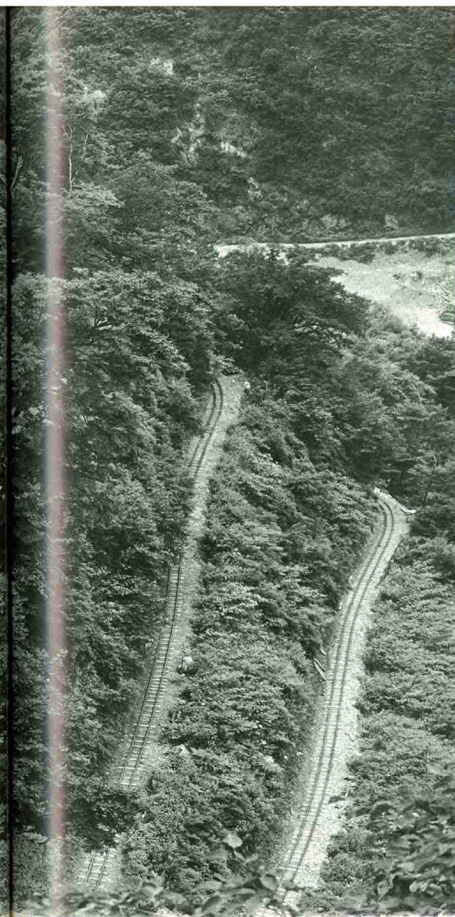
スイッチバックを次々と通行列車が下っていく。/ 80.8

18段スイッチバックを行く乗客の通行列車。/ 79.8



山腹の小さな谷間に所轄の機関車、林道を走る。/ 80.8





標平を出るといよいよハイライト、18段スイッチバックだ。D1たちのエンジンは一音うなり出し、スイッチバックに挑む。スプリングポイントを渡り、ガリガリッとギヤチェンジを繰り返す。1つの山の下方から上まで、急斜面にヒナ登のようにスイッチバックがつけられている。この1980年代に、まだこんなにもすばらしい鉄道情景があったとは……と、思わず発狂してしまいそうなのだ。過去のナローでも、こんなにまで圧倒されるスイッチバックはあつてであろうか？それは思わず眼をのむすこい情景なのだ。(なんとも我々の恋しい比喩ではうまく表現できないのだが…)

その名のとおりスイッチバックの中間にある標中間遊路所を走り、30分ぐらいこの谷間にエンジンのうなりを響かせると、標平の構内にははるか眼下にマメつぶのようになつて消えて行く。

このすばらしいドラマの舞台スイッチバック、そのわけには必ず立派な「短絡歩道」がついている。つまり歩いて行く時に、なにも列車と同じようにスイッチバックを繰り返さなくてもいいように山道がついているのだ。我々もこれをうまく利用して、列車がスイッチしている間に次の段へ先回りしてシャッターを切るのだ。ここ18段スイッチバックだけでなく、他のスイッチバックにもあるので、歩いていくと18.5kmもなく、もっと短い距離で水谷へ行くことができるし、次々と先のスイッチバックに食れば枚数もかせる。ただし美しんといが…。

**TATEYAMA  
ALPINE  
LINE**



# 〈水谷〉

18段スイッチバックが終わったトンネルをぬけると、すがすがしい風がホオをなでる。工事用の引き込み線のポイントを通りカーブを切ると、正面の山の奥く美しい滝が目に飛びこんで来る。その光景に思わず息をのみ、まるで別天地に来てしまったような気分になる。その滝のすぐ近くが終点水谷である。意外にも開けている谷で、山小堀風の水谷出張所やプレハブの建設会社の倉庫所が建っていてにぎやかなところだ。そして、愉快な女医さんらしい診療所がある。「こんな山奥までよく来るね」と目を丸くして大きな声で笑いにはばかれた。



18段スイッチバックが終わったトンネルをぬけると、すがすがしい風がホオをなでる。工事用の引き込み線のポイントを通りカーブを切ると、正面の山の奥く美しい滝が目に飛びこんで来る。その光景に思わず息をのみ、まるで別天地に来てしまったような気分になる。その滝のすぐ近くが終点水谷である。意外にも開けている谷で、山小堀風の水谷出張所やプレハブの建設会社の倉庫所が建っていてにぎやかなところだ。そして、愉快な女医さんらしい診療所がある。「こんな山奥までよく来るね」と目を丸くして大きな声で笑いにはばかれた。

顔をきつてきたら私たちは千ヶヶ谷へ下る準備を整えて休んでいた。昼すぎに登ってきた経路（食料品などの物資専用）列車で、オバサンたちが手押し車に荷物をおろして、忙しそうに動いていた。古ぼけた機関車や列車。そこにたざむむどした。機能的な客用列車もあって、こんな情景は今までの頭の中でしか考えられなかったと思っていたが、現実のものなのだ。

木葉を通して透れてくる光はやさしく山奥の入口奥へ行き着く場所だ。／'80



千ヶヶ谷からはるばる水谷へ来る旅は、何では絶対に体験できないすばらしいものだ。思わず「VIVA立山砂防！」と叫んでしまいたくなる。

列車はこの先白岩トンネルの中へつづいていくが、このトンネルの出口のあたりで降りていて、たまたし列車は入らず、その先は完全に道路となってダム工事現場へと向かっていた。

水谷の先トンネルの中へつづいていく。／'80

赤坂小堀の用水路と水谷の先トンネル。／'80



水谷のデルタ線で働く／'80



終点水谷の風景 山荘奥の建物がいかに立山らしい／'80.9

## TATEYAMA ALPINE LINE

水谷の先 トンネルを抜けると軌道は突然途切れてなくなる。かつてはこの先にもスイッチバックがあり採砂場にいた。／'80.8



モーターカーは手押式の小きなターナブルで方向転換をする／'80.8



水谷に繋ぐ庫面たち 掃りの準備も整った／'80.9

これまでこの先トンネルの奥は降りつづいてきた。そしてそこで改めて、こんなにもすばらしい立山の大自然の中で降りひけるられるナローのドラマに惹かれている自分たちに気が付くのだ。

まだまだ、我々のこの2フィーターに惹かれた立山乗りはつづくことだろう。しかし、それが遠切れたときにはこそ、日本の本格的ナローが本当に消えるときのような、不吉な予感がしてならない。

だからこそ、2フィーターナローのユーティピアとして1日でも長く活躍してくれることを祈りたくなるのだ。我々は今なんといつも「立山信者さんだから……」

立山砂防軌道 FOREVER / © CORONA

