



さんといふ求めたりやが語え、最後は使役し
しとてふていたが、情が通れず消えて、文意と
していた意味がなくなつて、空しく語つた立山
が訪ね道の印象は実にキョー・レツなものでたつた。
片隅のころはたが富科生であつたため、
言葉とおどかしく(現在ともいふ)、現在華工
本利キを撮影旅行にともなうまい、ここにカ
マは感傷をか来てしまつた。それに当分はカ
マより先に高松まで行つておきてゐたがクロコ
コを東京に寄り歩くまでに既に死ななかつた。
こゝにしろたへに静寂の道の上から中央西國の

「その反動がどうかはわからないが、この立山との出会いによって、『これしかない!』と時間とお金の許す限り全力のエネルギーを注ぎできた。そして何回も通ううちに、すっかりトロッコの世界へ深くのめり込んで行ってしまった。」

なぜこうも立山（そしてその他のドロッグ）にひかれてしまったのか？ スイッチバック、オーバーハングの岩、QRループ、鉄鎖という一スカールの大きなレイアウトやBKW、北山、稜のDLといったドロッグそのものの魅力は素晴らしいが、それ以外のドロッグをとりまく大自然の美しさや厳しさ、絶頂の万々との出会い

[illegible]



冬休みに沿、モーターカーが駅前から一列に並び、それぞれの出発を待っている。背景の山々は遠くまで見わたる。

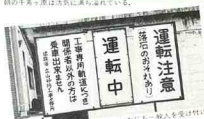
お買物とお風呂

軒かのお店を回る。

富山の駅前には、ちょっとアミ模みないな雰囲気のお店街がある。新鮮な海産物や干物、カッパや漬物などが並び、なかなか楽しいショッピングを体験できます。地産品のいかにも地味な感じがして、お土産にいい。都会感覚をなつかしむには絶好の場所がここ。

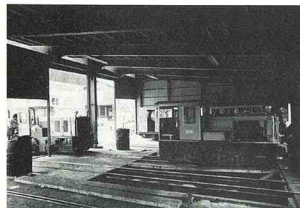
もう少し現代的なお買物をするんだら富山の街よりも、むしろちよと郊外のスーパーマーケットの方がいい。富山の街はそれから上流なエリアに点在するチェーン店のSPARなんかで安くてモノもそろっている。あとは適当なスーパーを何軒かハシゴして大量に食料を買い込んでおくのだ。

風呂の方は上流の上流温泉がメインで、富山まで出た時は、駅前の温泉街へ行く。たまの外食をする時は富山の街をぶらつき、温泉街でサッパリしたあとにその街のメシ屋（たとえば飯



「運転中」の看板がある。ここには「運転者のみ」の看板が掲げられている。

子会館とか）へかけ込む。このパターンは地元の人々が行っていた頃から続いているもの。こんな感じにたまに山を降りて街へ出て来ない。軌道沿いでのたれ死にしようの。だいたい3〜4日おき位に買い出しとお風呂ツアーを行うのだ。陽が落ちてしまえば、たいした明りがない軌道沿いの生活を続けている。富山のホオンのまぶしさが、ホームシックみたいな気分をさせてくれる。



「運転中」の看板がある。ここには「運転者のみ」の看板が掲げられている。

季節の中で

立山で一番いい季節はいつだろうかという話
が仲間内でよくでるが、四季それぞれすばらしい
要素が確かにあって、なかなか決断が附けな
い。しかし、どうしても一番をつけないとは
いえず、やはり晩秋と答えるだろう（もちろん
冬はお休み中のため除くが）。

雪もとけて立山の動物もトロッコも冬眠から
目覚める春は常盤川も水量を増し、木々も緑
となって美しい姿を見せてくれる。作業も自然

活況になるので、資材運搬の列車も増えて、思
わずエンタツしてしまうのがこの季節だ。また、
ボラボラと暮い夏の立山は、大群をいかでも休
閑に入れば風が涼しく標をなでるさわやかな気分
になど、撮影を終える夕方にひびくらの鳴く声
を聞くも、その日1日の満足感が湧いて、また
次の日へのやる気が出てくる。それに多くの鉄
チャンとも出合えて、情報交換などもできる楽
しい季節でもある。

では、どうしてそれらに比べて晩秋の方がい
いのかというと、まず紅葉がとにかく美しいから
だ（ただこれはその年によって美しさ、色に差
があり、冷寒の時は赤味や黄色味がたらず真茶

色の紅葉になってしまう残念なこともあった）
。またこの季節、夜になると冬が近いことを肌で
感じさせてくれる程寒く冷え込んでくるのだが、
かえって身も心もひきまわって増々写感が湧い
てくるのだ。さらに、夏とは反対に鉄チャンも
あまり来ないので、作園活動に専念できる季節
でもある。

そして、トロッコたちも冬眠の準備をするた
め追い込み作業が増える。当然撮影列車、資材運
搬列車もぐっと多くなるから、良い写真ができ
るチャンスも多くなる。しかし、何よりも晩秋
にひきつけられてしまったのは初雪を体験して
からだ。前日まで秋晴れのさわやかな日

であつたのが一夜明けると、なんとあたり一面
銀世界へと変わっていったのだ。その情景の
なんと美しいことか、おすか一夜にしてカラ
フルな紅葉から白一色という全く違う風景に突
えてしまう自然の力のすばらしさ。偉大さを表
めて感じさせてくれたのがこの晩秋だった。そ
れゆえにこれが立山で晩秋をBESTに選んだの
だ。また、我々はこの初雪の体験によって、立
山へと通うことを決定づけられたと言つてまさ
そうだ。それ程感動的なドラマがこの晩秋には
あると信じている。もし、まだ秋に立山をおと
すれたことのない人は是非行ってみることをす
めたい。きっと納得することだろう。



▼同じ場所なのに一日違うこのとおり、秋も深まり色が広が
っていき、寒気も出てくることでもある。



晩秋の風景を撮ってトロッコが行く。切り立った断崖の下を走る立山は山容もまた、美しく静か

お食事の話

物に立山には限らないが、我々のトロッコツアーでは何故か直休がたりまよのこになった。だいたい2〜3日以上かけてクルマで行くトロッコツアーの時は必ずといっていいほど鍋やコンロ等をトランクに積む。

別に経済的な理由がある訳ではないが、軌道脇でのホットな食事が絶高にイイ気分をさせてしまうのだ。

立山に来た時は、毎日が三食とも自分らで作り上げてしまうという家庭的？な食生活である。このため炊事用具の数もかなりの量だし、そのうえ一通り類々な調味料類も大げさで、撮影に来たのかメシを作りに来たのか戸惑ってしまう程だ。

朝はあれだけなので前夜の余り物で済ませるが、気が向くといきなりマトモなメシ炊きを始めてしまうこともある。

昼はだいたい基地（クルマ）を離れ、軌道沿いをウロウロしているの、携帯用のバーナーと小さい鍋を持ち歩き、その辺に湧き出る沢の水でインスタントラーメン等を作る。

メシの飽きか？は一日の締め括りでもあるし、出歩も張り業態にやることなしでいる。

最も多いメニューは我々の大好きな鍋物で、定番が熱燗な鍋には一番楽はめる。我々の場合「〇〇鍋」という定義づけは特にないので、その時にある材料をお好みで作る。

買い物に出かけた直後だとかなりリッチな鍋だが、水筒あたりで3日も暮らすと鍋の申身が



トロッコツアーの途中、立山の山道に走るトロッコ列車。撮影：中野 浩二

淋しくなってしまう。

このリッチな鍋から淋しい鍋までを総称して「立山鍋」と呼ぶ。この「立山鍋」を囲み、カシールを総々と空け、清酒立山の一升瓶を抱えて今日一日の成果を語り合い、明日に期待しながら酔う……。こんな道楽者のような生活が何日か続くのだからツアー後半になれば立山を離れるのがイヤになってしまうのだ。

但し、野外での楽しい食事も、天気次第では悲惨なものになってしまうことを書き加えておこう。



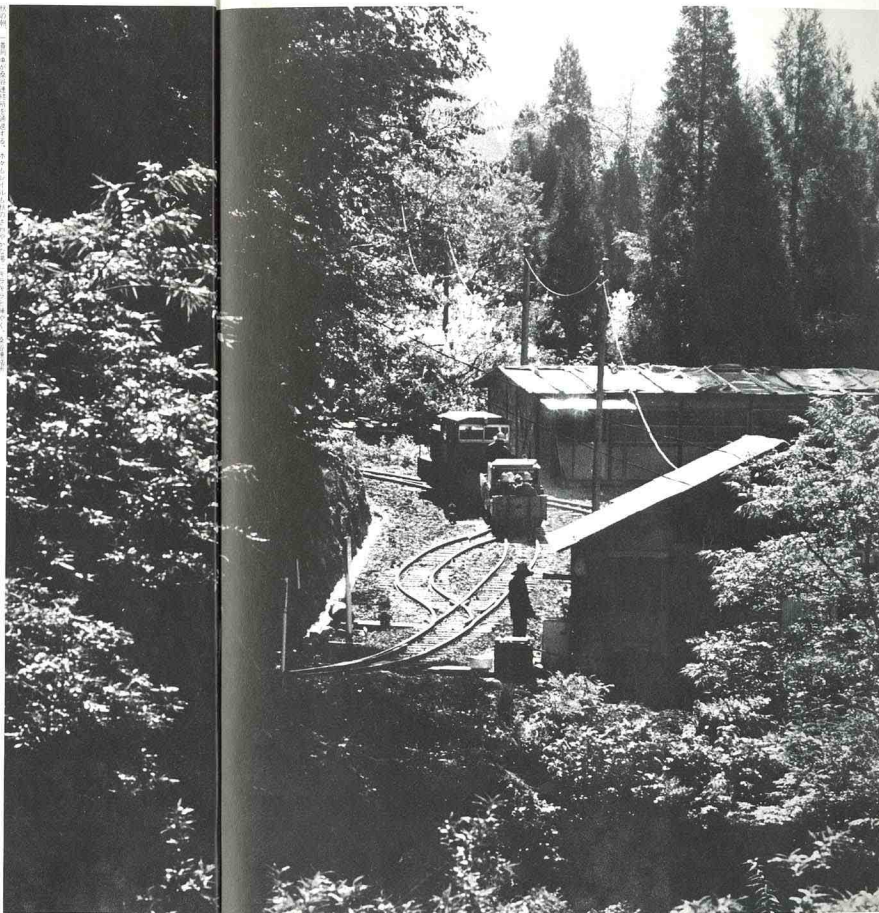
秋の山はもうすぐだ。透け、透けを隔たつ山道に走るトロッコ列車。撮影：中野 浩二



赤い立山線は立山の山道に走るトロッコ列車。撮影：中野 浩二



立山線は立山の山道に走るトロッコ列車。撮影：中野 浩二



立山線は立山の山道に走るトロッコ列車。撮影：中野 浩二

ANIMALS

立山はトロッコの宝庫であるが、野生動物の多いところでもある。冬は真白になる有名なライチョウ（4850mじゃない）をはじめ、ツキノワグマ、ニホンカモシカ、アナグマ、オコジョ、ニホンザルなど日本の代表的な哺乳動物たちがひそんでいる。トロッコのレールの上にも当然現われることもあるだろうが、残念ながらまだ我々の出会ったことはない。

屋久島のようにサルやクシカがよく登場してくるところもあるのだから、立山もそうなるかと動物好きの我々にとっては大変楽しくなる



のだが……。しかしある鉄道ファンは樺平の対岸の斜面でアッシュをかきわけいたら、ホシの10m先に黒い影を発見し、あとで考えたらあれはツキノワグマではなかったかとゾッとしたそうだから、ひょっとと出会うかもしれない。また、現場の方の話では、鬼ヶ城交差点のうら山の急斜面の岩壁に、朝平ればカモシカが住んで来てるって見えていることがあるそうで、よくもこんな足場の悪い所をヒョウゼンと素早くに登れるものだと感心するそうだ。ニホンザルの話では、作業中だったオオヤシロウの弁当がとられて食べられてしまったこともあるそうで、飯会ではちょっと開けた野生動物との出会いの話をたっふりと聞くことができる。

確かに時間をかけて待ち続けられれば、動物たちには会えるに違いないが、夜行性の動物の方がいたため、トロッコの走らない真夜中や早朝でないとは無理のようだ。水谷よりも更に高地に生息しているライチョウやウバは寝ている動物は



▲立山に生息しているライチョウ。この記念写真を撮った直後に、ライチョウと撮り合ってしまった。

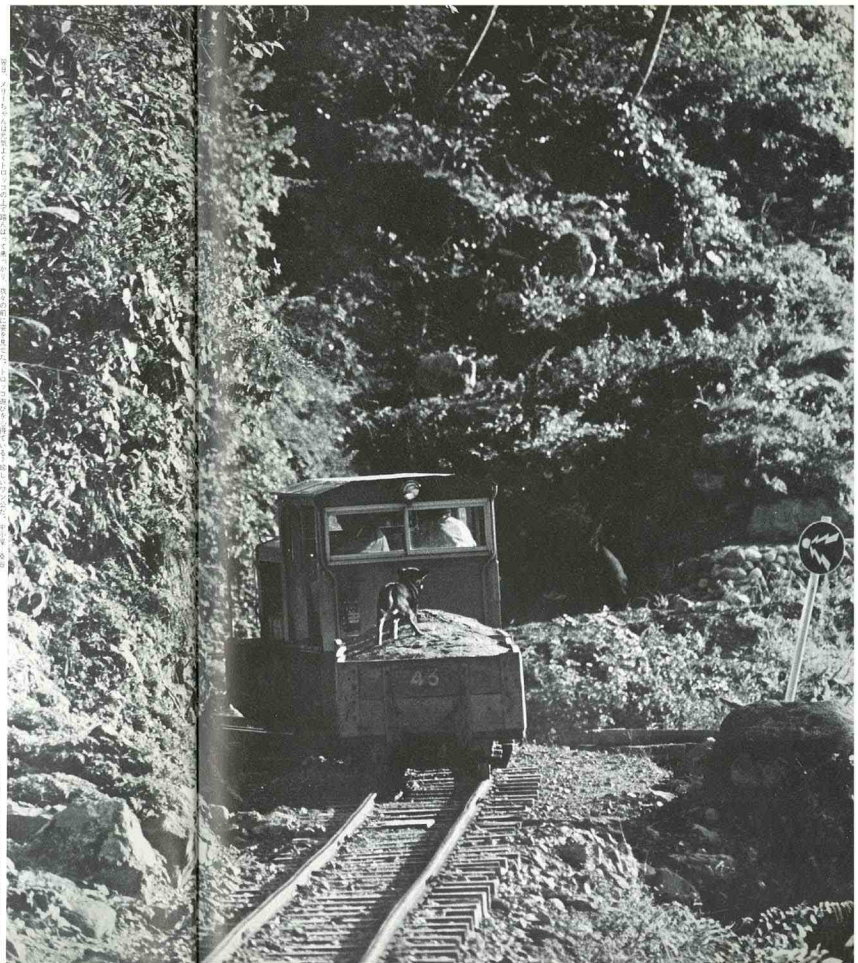
▶決してある樺平駅内をカモシカ歩き回るメリーちゃん。



別として、案外、他のツキノワグマやアナグマなどは、夜中にレールの上を我が物顔で歩いているのかも知れない。

そんな訳で野生動物にはなかなか会えないが、トロッコ好きの大「メリー」ちゃんとは必ず会える。樺平の建設会社の飯場で飼われているオス犬で、性格はおとなしくかわいいのだ。そしてこのメリーちゃんは我々同様トロッコ好きらしく、カメラはもちろん持ち歩かないが、トロッコに乗って千寿ヶ原へ、水谷へと忙しそうに飛び回っている。一度など、水谷に泊っていると夜中に窓の外にあやしくうごめく黒い影があり、なんだろうと思って見てみると、なんとメリーちゃんだった。我々に会うためにわざわざ来たのかどうかはわからない（聞いたけど答えてくれなかった）が、とにかく樺平の自分の家から18段スイッチバックを登り、トンネルを抜けて、はるばるやって来たらしかった。我々の正しい食事はほんの少しごちそうし、一緒に記念写真を撮らたら、ひきよめるのも聞かないでトロッコどこかへ行ってしまった。次の朝、樺平へ行ってメリーの姿が見えないので、どうしたのかなと思っていたら、そのあと水谷で我々が迎えたD.L.の列車に、足を広げふんばって乗り、なんとトロッコ遊びを楽しんでいた。残念ながらメリーちゃんはトロッコ乗りは乗車だった様子で、我々の存在に気づかず行ってしまった。

それからは会えていないが、今も死別しているだろうか？。今年立山に行ったら、まず樺平の勝手ならぬお手をしなくては、なにしろメリーちゃんは日本で一匹しかないトロッコ犬？。そして立山のアイドルでもあるのだから。（もちろん冬はふもとの方へ帰るで南極物語のクローゼットみたくに悲劇の日には金いません）





オーバーハングの下をくぐりながら、ランネタリ山の山頂にヘルメットを掲げているのが、いかにも主観トロコツロイ。

クルマの話

立山へクルマで通うようになってから数年たつが、現在ではクルマなしのツアーなど考えられなくなった。やはり現地で機動力を發揮し、そして大切な宿にもなり……クルマの存在はとも重要なものだ。

この数年間で、色々なクルマが我々の立山ツアーに参加した。時には旧車マニアの仲間がどこから探し出して来たベレ G に傾かれて行った事もあった。あれは重要だったので車内はクサいし、(クーラーなどない) すぐにオーバーヒートしてしまい悲惨だった。

最も多く走り出されたクルマはルーチェの R E 4 ダン。型は古いが規制前の 12 A がやたらと調子良く、1 速で 65 km/h、2 速で 125 km/h、3 速で 160 km/h を超え、最高速は 193 km/h (いすもメーター読みだから) まで、重たいボディを引っ張った。直線ではこのようにめっぽう速かったが、旧型のマツダ車特有の揺動と足回りの甘さが目立ち、コーナーの連続する山道やダート等は苦手であった。

私事だが、僕はこのルーチェからサバンナ R X 3、そして現在のコスモ R E ターボまで、マツダ車しか所有したことがない。ロータリー独特のフィーリングにかぶれてしまった事が第一の理由である。ライトチューンした R X 3 はもう廃車にしたが、近い将来、T S 仕様にして昔の日本 G P 気取りで FISCO をスポーツ走行する時を夢見て置きすに置ける。

現在のコスモは確かに速いが何となく味気なく飽きてしまった。マツダに限らず最近のクルマは皆、味気なさそうなモノばかりだ。昔のようにボディに熱い血が流れているようなクルマ、たとえばトヨタなら 1600 GT、2000 GT や ダルマ等、日産では GT R や 240 Z 等、マツダなら R X 3 や プレスト等々……男の血を騒がせるようなものがない。今のクルマがいくら DOHC は、インタークーラーだとかいっていても、単なる販売競争に振り回された馬力競争ではユーザーだてでデザンリしてしまう。

話がかなり脱線してしまっただろう。ところでソコッパにはどんなクルマが流通だろうか。快速ではハイオナーカーだトロコツの立地条件を考慮すれば 4 WD がいい。宿としての居住性では BOX だし経済面から見れば低燃費……と色々思い浮かべられるが、貧乏暇なしで働いている我々にとって、長期的なトロコツツアーなどそう度々行けるものではなく、結局ツアー中心に考えたクルマの選択は実際にはできそうもない。

東奥中川の川原を駆け下る我が山岳ツアー、ルーチェ。



トンネル&鉄橋

立山砂防軌道のトンネルは全部で11ヶ所があるが、形態はコンクリート製の鋼とアーチのもの、岩をくり抜いただけの素掘り、スノーシェッド風、さらに道の谷トンネルという寸法にも勝らないところだけのものや、現存のトロッコの中で(過去でも同じかも……)は最長の496mをはじめ、428m、345mといった本格的に長いもの等、いろいろなパターンのトンネルが存在している。きながらトロッコ用トンネルの足本市のようだ。他にこれ程のパターンのトンネルをもったトロッコはないだろう。

また、同じ長距離路線をはこる既久島でも、上カ所のコンクリート製を除いてすべて素掘りのトンネルで、長くてもせいぜい60mほどまりなのでバリエーション的には立山の比ではない。立山カルデラを控え、崖沿いの険しいところにレールが敷設されているため落石や崖崩れも多く、道床が削り上げられてしまうこともある。だから初めから無難なところはトンネルを掘ってくり抜いてしまふパターンが多い。これは最長の電々城トンネル(496m)の場合がそれで、大崩壊地帯を長大なトンネルで抜けてしまうのだ。また、かつては里山に回っていたレールも再三の被害ににりて山間へ敷きかえられたパターンもある。これはオーバーヘッドの谷が長くあたりである天鳥トンネルがその例で、崖の下がくり抜かれたスノーシェッド風のものだ。

トンネル工事といえは2年経前。ちょうどこれと同じ山間にトンネルを掘ってレールをつけかえる工事が素掘りのトンネルの近くで行われていた。ブルドーザーで掘り出された土り？をグラブフィーダーに載せてなんと珍らしいことにB.L(立山です)が運んでいた。近くに軌道のわきから60~70m下の河原へ向けて、ちょうど鉱山のズリ捨て場のようなものがあって、グラブフィーダーをダンブをしていた作業員が力あまってなんと、鉱車ごと捨てて(落っこして)しまった。誰もケガがなく安心して様子を見ていると、河原にいた作業員がクレーンで吊り上げてトラックにのせ、千寿ヶ原の方へ運ばれていった。しばらく待っていると、きき下へ落とされたグラブフィーダーがD.Lに引かれ特別列車？としてやってきて一件落着きとなった。立山でB.Lが見られるのも大変珍しいが、こんな大胆な？ダンブの方法は鉱山でも見たことがない。

トンネルに比べて今いまだバリエーションが少ないのが鉄橋だ。しかし、そこは立山のこと。ちゃんどどこでも途にかなるからニクイのだ。最長は60mの津之浦橋。あとはスズ谷橋や水谷橋のように床はあるが短いものばかりだ。金谷橋も現在は山間の短い木橋(ティンバー)だが大したものではない。になってしまったが、3年前の雪崩を受ける以前は津之浦橋と同じ60mの立派なガーター橋だった。その昔、トロッコ電車？で有名なK軍団がこの橋を舞台にして、夜

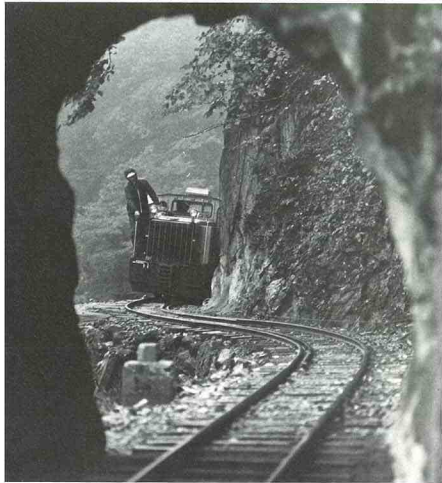
中に渡り板を駆け抜けるというアホな軽めしをしたといういわくつきの橋で、ウツサでは屋久島へバイクで行って軌道内を走るための特訓と称して、この渡り板の上をバイクで走ったとか。とんでもない方がいた。

それもうすでに10年前近くのことです。現在そんなアホなことをしたら(むかしも同じです……)ブツとばされるだろう。しかし、まあアホな一カ所じやありません。よくもこんなアホなこ

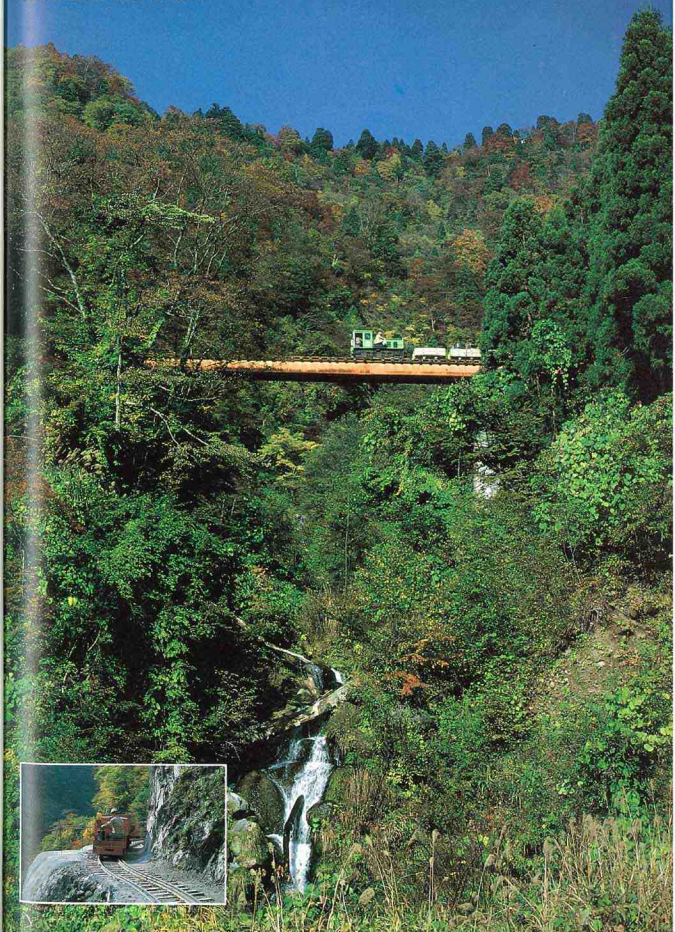
とを考えたものだ。この橋、60mの距離しかないとはいっても、川底までは50m位はある。我々も強度の高部懸橋ではないが、610mmのゲージに幅300mmの渡り板はJNR規格レールとの隙間はないといっても、やはり下をのぞけば足もすくむ。こんないわくつきの橋ももうないが、肝がぬしやバイクで走ろうとするツウモトロッコ鉄チャンももうない。ボツ個性時代になってしまったようだ(ただしKさんは今でも、荒気でツウモト社会人と生きている……)。

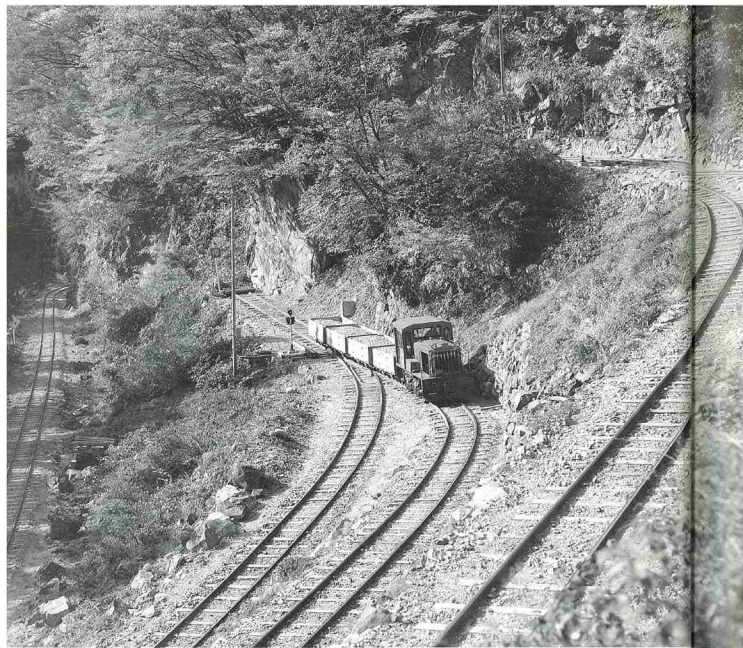


立山砂防軌道、新立山トンネル。左から右へ、トンネルを掘るための山崩れ防止とトンネルの掘削作業。



立山砂防軌道の鉄道は最も美しき鉄道であることだ。

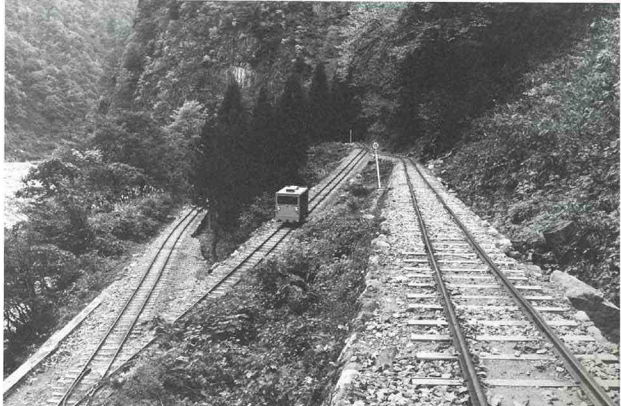




中津線通称を越えて最初のスイッチバックだ。この中津4段スイッチバックは、特急列車が通ることもないから、中津一乗車



まるで傾斜のレゾナンスのような天候の2段スイッチバックを登っていく「カーブ」の中津一乗車



スイッチバックの話

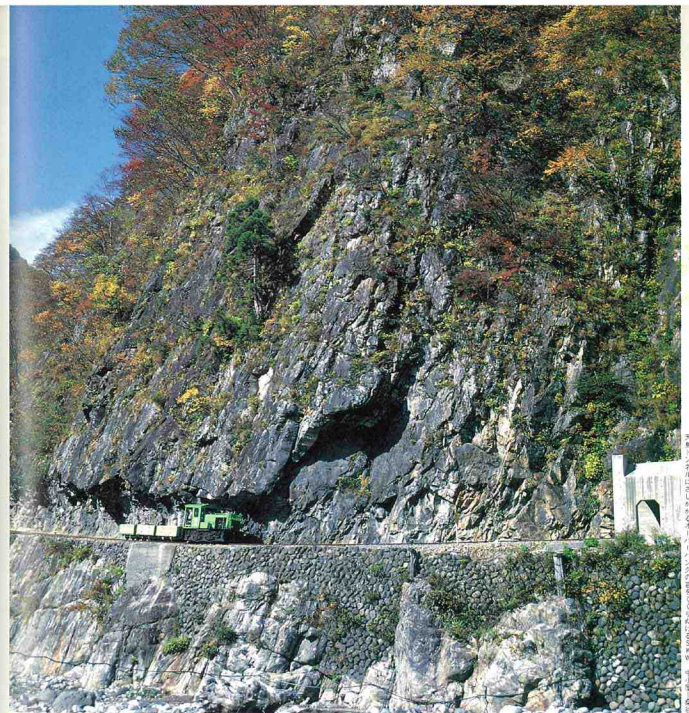
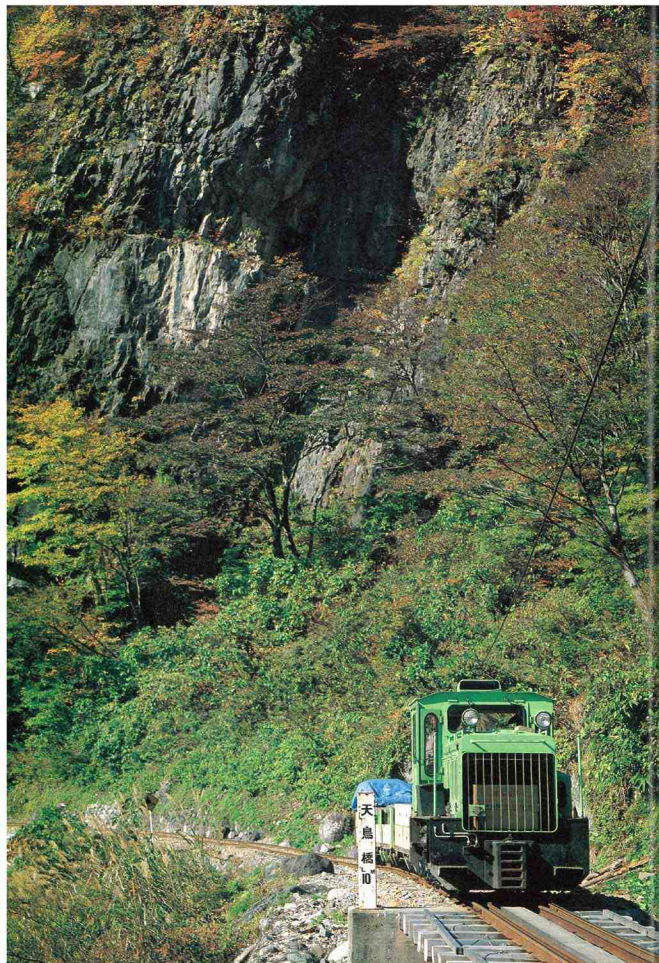
ガス管スイッチバックを走る多摩川沿い。左側は入庫、右側は出庫の方向を示す標識が設置されている。中津一乗車



立山砂防軌道といえばスイッチバック。スイッチバックといえは立山と切っても切れない関係にある。千寿ヶ原から水谷まで全長18.5kmに8ヶ所合計14段もスイッチバックがあるからだ。標準の18段をはじめとして8段、6段、4段、2段と、650mの高差差のはとんどをこれらのスイッチバックでかきいっている。かつての林鉄でもこれ程数多いスイッチバックを持った路線はなかったし、もちろん現存のトロッコでも立山砂防軌道だけのものだ。

初めて立山をおとすて、まず千寿ヶ原の横内から始まる6段に驚き、中小屋の4段やガス谷の寒則8段にはあまりの珍らしさにひっくり返った鉄チャンも多いはずだ。そして標準の18段、見上げれば200m程上りまでヒナ登りのようにつけられたスイッチバック。しかも雪で上の方がかすんでいる情景を目のあたりにしてチビリそうになったのは我々だけではないだろう。

ところで、このスイッチバックの段数の数え方が、普通は路線の段数を一段と数えられている。ところがここはポイントの数を一段としているのだ。だから一見5段と思えるのが実は4段、9段に見えるのが8段ということになるのだ。そして奇数だと進行方向が逆になってしまうので、すべて偶数だ。かつては千寿ヶ原横内のものが5段しかなかったこともあり、逆向き（推進）でスタートしていたが、現在は横内もその当時とはまるで変わり、スイッチバックも6段となって正面向きでスタートしている。また、ポイントの切り換えが3年前から半自動化している。以前は、DL（あるいはMC）の先頭にポイント係の人がぶらさがり、手動でいかに切り換えていたのが、運転室からレバーを押すだけの半自動のものとなっている。道々を新幹線の波が立山にもおし寄せているのだ、



▲立山駅に到着する列車。右側の山壁は、大規模な崩落が繰り返されている。左側の山壁は、崩落が繰り返されている。右側の山壁は、大規模な崩落が繰り返されている。左側の山壁は、崩落が繰り返されている。



Never Ending 立山砂防軌道

旅には必ず終わりが来る。もう1日、2日と延ばすことはあっても、永遠にそこにいることはもう旅ではなくなってしまふ。我々の立山の旅も必ず終わらねばならない。しかし、東部へ降り着くまでの生活があるからこそ、立山での生活が一段とすばらしいものになってくるのかも知れない。

では、この立山への旅が完全にピリオドを打ってしまうことがあるのだろうか……そんな不吉なことはもちろん考えたくはないが、永遠にいい切れない。現実には、すでに砂防

ダムが完成してしまふ。水谷への豪雨運搬もトラックで行われており、その不安は毎年ついで回っている。

しかし、今後の予定では新たに北陸のDLを購入したり、桑谷橋をかけるそうだからこの数年では数回のケースはなさそうだ。ただ、昨年からは軌道内への立ち入りが禁止されているので、強行突進などせず、立ち入るという、それなりの手を打たなくては行けないという、現実的で重大な問題は解決せず残されている。