

写真とエッセイ

大井川鐵道の旅



高野 敦 志

目次

はじめに

大井川鐵道と寸又峽

高千穂鐵道を訪ねて

嵯峨野トロツコ列車に乗る

土合駅と天神平

40 34 26 4 1

はじめに

ここでは『大井川鐵道の旅』と題して、鉄道に関するエッセイ四編を集めることにした。冒頭に掲げた「大井川鐵道と寸又峡」は、静岡県の金谷から千頭までの本線と、千頭から井川までの井川線について扱った。二〇一四年（平成二六）以降、井川線は接岨峡温泉・井川間が、土砂崩れのために不通となっている。現在、不通区間での工事が進められており、二〇一六年（平成二八）十一月頃に開通する見込みとなっている。次に掲げた「高千穂鐵道を訪ねて」は、宮崎県の高千穂鐵道を扱った。二〇〇五年（平成一七）の台風で五ヶ瀬川にかかる橋梁が流され、延岡・高千穂間が全線不通のまま二〇〇八年

（平成二〇）に廃止された。廃線後、二〇一〇年（平成二二）から、高千穂・天岩戸間に観光用のトロッコ列車が運行され、現在では高千穂橋梁まで区間が延長された。

「嵯峨野トロッコ列車に乗る」は、京都府の嵯峨野観光鐵道について扱った。山陰本線の複線化にともない使用されなくなった旧線に、観光用のトロッコ列車を走らせるようになったもので、嵯峨・亀山間を三十分ほどのんびり走っている。

最後の「土合駅と天神平」で扱った土合駅は、上越線の上りが地上駅、下りが新清水トンネル内にあり、鉄道マニアなら一度は訪れたい珍しい駅である。

二〇一六年四月三十日

高野敦志

大井川鐵道と寸又峽

鐵道マニアにとって、一度は乗ってみたい路線の一つが大井川鐵道である。本線には蒸気機關車が走り、井川線には日本で唯一のアプト式区間がある。でも、なぜ「鐵道」でなくて「鐵道」なのか。新字の「鉄」では「金を失う」と書き、地方のローカル線では縁起が悪いから、あえて旧字を使い続けているのだという。

二〇一三年（平成二五）の夏、かつて鐵道マニアだった僕は、友人とともに、東海道本線の金谷駅に降り立った。大井川鐵道の金谷駅は、少し離れた位置にある。蒸気機關車に乗るのだが、



喜びそうである。昭和十七年製の機関車で、北海道の士幌線しほろを走っていたものだという。

本線を走る蒸気機関車は特別列車で、本線の終点千頭までは、家山駅しか停車しないのだが、速度は自動車よりも遅い。ただ、何でも速ければいいというものではない。沿線の人々の暮らしや、河原が広がる大井川をのんびり眺められるのだから。

トンネルが近づいてきた。手



新金谷駅までは電車で移動することになっている。一駅間輸送するのにやって来たのは、近鉄で活躍していた黄色に藍のラインが入った車両。内部は改装されていたものの、かなりのご老体である。

新金谷駅発の蒸気機関車は、青いペンキを塗られて、目玉に長いまつ毛、蝶ネクタイちょうをつけた、機関車トーマスの友達みたいな顔をしている。小学生が



川線は、中部電力が井川ダムの建設資材を運ぶために敷設したものを、大井川鐵道が旅客用に転用したものである。車両は小型のトロツコ列車で、戸の開け閉めも手動である。トンネルなどは、つるはしの歯の痕がそのままだし、山あいにつながる川岸の林を、縫うように走っていく。野趣あふれる路線であり、鉄道マニアにはたまらないだろう。アップトいちしろ駅では、アップ



前で汽笛が鳴った。懐かしい音が響く。車掌をしているおぼさんの仕事は、車内のガイドをするだけではない。歌をうたったり、ハーモニカを吹いたり、お土産まで売っているのだから、八面六臂の働きである。こうした奮闘があるからこそ、地方のローカル線は支えられているのである。

大井川鐵道の本線は、千頭駅が終点である。それから先の井



ト式のラックレールを嚙^かんで走る電気機関車を連結する。井川線は一駅間だけが電化され、残りの非電化区間は気動車が牽引していく。電気機関車が後部から接近し、連結部が触れ合った途端にガチャンとつながった。ここからは三本のラックレールが歯車と噛み合うように、左右のレールの中央を凹凸状に延びている。

長島ダム駅までは、ゆっくり

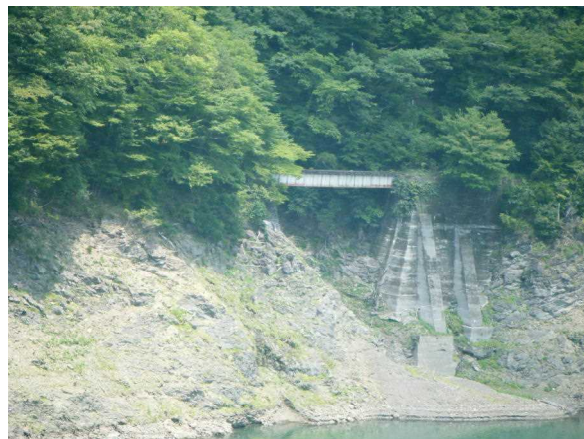
カーブしながら上るので、後ろの車両から前方の気動車を見ることが出来る。運転しているのは気動車だが、馬力を出して押し上げているのは電気機関車である。千メートルで九十メートル上るルートで、トンネルを出た後は右折するので、アプトいちしろ駅からいかに急坂を上ってきたかが分かる。

駅に到着すると電気機関車は切り離し、トンネルの手前まで下っていく。上りが来ると、機関車はまた接近してきて、今度は先頭になった電気機関車が、急坂をブレーキをかけながら下っていく。

井川線は長島ダム建設で、ルートの一部が水没することになった。アプト式の新線が引かれた理由として、短期間で代替の



ひらんだ駅を過ぎたトンネル内には、沿線の自然や、トロッコ列車の風景、湖上の駅での結婚式の様子をスライドで展示している。観光客への心遣いを感じられ、至れり尽くせりである。奥大井湖上駅も素晴らしい眺めである。これが晩秋だったら、なおさらである。蛇行する接^せ岨^そ湖に突き出した岬には、湖上をまたぐ形で二本の鉄橋が架けられ、駅が湖に浮かんで見え



レールを引く必要があつたこと、信越本線の横川〜軽井沢間で廃止された後、日本には存在しなかったアプト式を井川線で復活させることで、観光路線として乗客の増加が見込まれたことなどが挙げられるだろう。放置された旧線の鉄橋やトンネルは、新線からも見ることができず、手入れがされなくなると、たちまち構造物は錆び、くすんで色を失っていく。



なのだが、大井川の深い緑が映え、木漏れ日が風で揺れていた。さざなみ立つ湖面の光が戯れたりなど、目を楽しませるものに事欠かない。

閑蔵^{かんぞう}駅から井川駅までは枝葉の下をくぐり、ひたすら山奥を走る森林鉄道の雰囲気に浸される。終点なのにレールはさらに伸びて、トンネルの中へ続いている。堂平までの区間は貨物線で、事実上廃止状態のままであ



ることから命名された。翌日、下車して散策してみようということになった。

尾盛^{おもり}駅は導水トンネル建設に携わる作業員のため、宿舎が設けられた駅あり、周辺には民家もなく通じる道路もない。秘境駅として紹介されたこともある。

トコトコ進むトロツコ列車は、スピードもバスの半分以下

る。

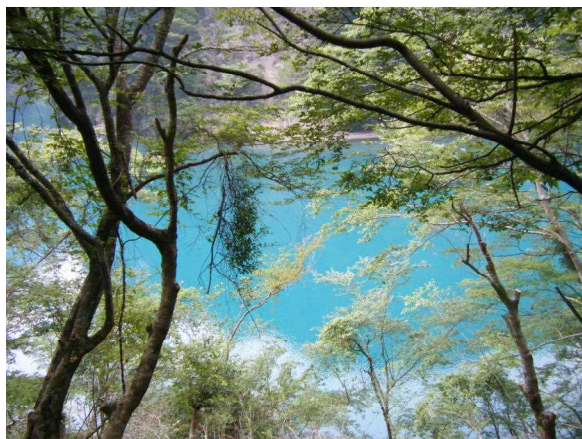
井川駅で折り返しの列車が発車するまで、二十分ぐらいしかなかったが、友人と井川ダムまで小走りで行き、写真を撮ってきた。どこにでもある、素っ気ないコンクリートの壁である。寸又峡に出るには、千頭まで戻らなければならないのだが、時間を節約するために、井川線の閑蔵駅で降りて、バスで千頭に出ることにした。

井川線と比べて、半分以下の時間で戻ってこられた。駅前で大井川鐵道関連の展示を見た後、寸又峡行きのバスに乗った。所要時間は約四十分。山道を上りきった所で、右側に今日泊ま

る宿が見えてきた。寸又峡温泉終点で降り、宿でチェックインした。まだ午後四時ぐらいなので、友人と相談して、寸又峡の夢の吊り橋に行くことにした。

*

寸又峡というのは大井川の支流、寸又川にできた深い溪谷で、川の水面までの高低差は百メートルに達する。都会の人間には意外と知られていない秘境で、大井川鐵道が目当ての観光客が、旅の疲れを癒すには持ってこいである。



頭から寸又峡温泉へ宿泊客を運んだりもした。列車が走っていた頃のことを想像してみる。レールが撤去された跡を、てくてく歩いていった。長いトンネルも残っている。抜けて少し行ったらところで、鋼鉄の階段で谷間に下りていく。

大間ダムが貯めた青みがかつた水は、自然のものとは思えないほど鮮やかで、周囲の音を吸



寸又峡温泉のバス停から先に進むと、千頭森林鉄道の大間駅舎が残っていた。実は、一九六八年（昭和四三）まで千頭から大間、さらに栃沢まで、三六キロにも及ぶ森林鉄道が走っていた。その年に全線が廃止された後、軌道跡が、遊歩道として整備されたのである。

鉄道マニアだった頃の思いがよみがえった。伐採した木材を運ぶために引かれたのだが、千



い込むほど沈黙している。下りきった所に夢の吊り橋はある。この橋を渡ったカップルが結ばれたことから、いつしかこの名で呼ばれるようになったという。

川幅が広く、足下

あしもと

の板は間隔があり、ロープにつかまりながら、曲芸師にでもなった気分になる。物を落としたら青い淵に落ちてしまう。しかも、歩くたびに共振するように揺れるので、なかなか前に進め

ない。友人は面白がって、その様子を動画に撮影していた。

渡りきった後、対岸の山道を上っていった。尾崎坂展望台まで来た。ここにも森林鉄道が走っていたという。とすると、先ほど軌道跡から谷間に下りた先で、かつてのレールは寸又川を渡っていたことになる。

帰りは元来た道に戻ることにした。吊り橋は戻る人々で渋滞していた。一方通行だからである。夕食は六時からだったが、汗だくだったので、先に温泉に入ろうということになった。

食事する前に、露天風呂に入ることにした。男湯の露天風呂は岩風呂だった。泉質は強アルカリ性で透明だが、微かな硫黄臭がしてなめらかである。全身がすべすべになるので、美人の

湯として知られている。

厚木の七沢温泉のことを思い出した。温度は内風呂よりも露天風呂の方が若干低めて、長湯するのには最適である。こんな温泉だったら、しばしば足を運びたいところである。

夕食はイノシシ鍋、ヤマメの焼き物、刺身、茄子の天ぷら、茶碗蒸し、煮物、味噌汁、漬け物など。静岡の食べ物はしつかり味つけしてあって、輪郭の分かる味である。北海道出身の友人も、漬け物のしょっぱさには驚いていた。でも、どこか懐かしい。父方の祖父母は静岡出身なので、本家の料理はみな味が濃かった。

*

朝食をしてチェックアウト。バスに乗って井川線の奥泉駅で降りた。昨日もここから寸又峡温泉に出られたのだが、始発で座るために千頭駅まで戻ったのである。

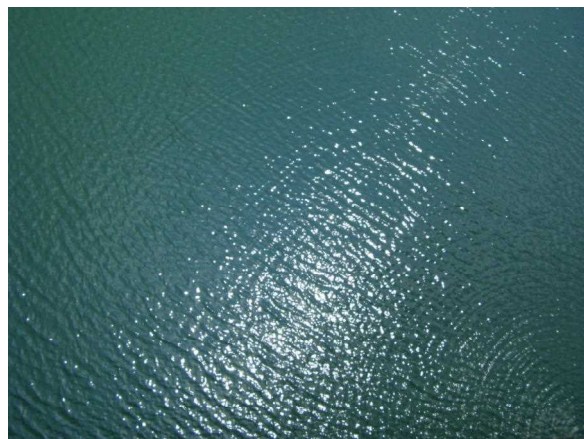
井川線にしては珍しく、奥泉駅には駅員がいる。下りのトロッコ列車に乗る。今日もアプトいちしろ駅でいったん降りて、アプト式区間を上る電気機関車の接続を見た。長島ダム駅での切り離しも見ていた。今日の目的は、奥大井湖上駅である。蛇行する接岨湖に突き出した岬にあり、鉄橋脇の歩道で対岸の山に渡ることができる。

じられる鉄道である。

駅のすぐ裏手の山に登る。丸太によるロッジが建っている。ホームには鐘があつて、結ばれることを願った男女が鳴らして



んだとき、日本では廃止されていたアプト式を採用したり、湖上に駅を作ったり、トンネル内にスライドを飾ったり、日常生活の息苦しさからの解放を願う人々への想いが、随所に感



山側から鉄橋や静まり返った水面を見つめる。湖の色は濃い抹茶のような鮮やかな色である。朝日を浴びて湖面がきらめいている。森林に囲まれた湖で、周囲に住宅などもない。普通の鉄道は旅客用に敷設されるのだが、ダム建設のために引かれた井川線は、^{ひとけ}人気がない森の中を無頓着に走って行く。そのワイルドさが魅力なのである。

ダムで旧線の一部が湖底に沈

いる。のどかな雰囲気なので、長い時間いても退屈しそうになり。

高千穂鉄道を訪ねて

二〇一一年（平成二三）の秋のこと、友人と阿蘇をドライブ



したとき、高千穂峡まで足を伸ばすことになった。瓊瓊杵尊ニギギノミコトが降臨したとされる高千穂の峰々の下にある溪谷である。阿蘇の古火山の溶岩が五ヶ瀬川に流れ込み、急激に冷やされ

たことから、柱状の岩となったと言われている。晴れていれば滝の水が日光を浴びて、薄暗い谷川に虹がかかるところが美しいのだが、今日これから述べるのは、高千穂鉄道についてである。

高千穂鉄道は一九三二年（昭和七）、宮崎県延岡から建設が始まり、一九三九年（昭和十四）に日ノ影までが、国鉄日ノ影線として開通を見た。一九七二年（昭和四十七）に高千穂まで延長され、国鉄高森線（現、南阿蘇鉄道）と接続して、九州中部横断鉄道となるはずだったが、トンネル工事の異常出水によって、高千穂〜高森間の建設は放棄された。国鉄高千穂線の廃止が決まった後、一九八九年（平成元）から第三セクター高千穂鉄道として生まれかわり、神話の里を走る観光路線として人

気を集めた。とりわけ、天岩戸駅の手前にかかる高千穂橋梁は、川面かわもからの高さが東洋一で、天空をトコトコ進む列車の姿は、鉄道の絶景の一つとされた。しかし、二〇〇五年（平成十七）の台風により五ヶ瀬川下流の橋が流失し、運休が続いていたが、二〇〇八年（平成二十）には全線の廃止が正式に決定した。

さて、最初の話に戻るが、高森からの山道を進む車中で、僕は居眠りをしてしまった。友人が旧高千穂駅に着いたと、僕を起こしてくれた。実はレールと高千穂鉄道の車両が見えたから、勘違いしても仕方がないのだが、そこは大量の出水という難工事のまま放置された、高千穂〜高森間に設置された「トンネルの駅」だった。

開通しなかったトンネルは、掘り進めた部分が焼酎を醸造す



旧高千穂駅に着いた。駅は谷間にあるので、階段を下りていかなければならない。駅舎の中には職員がいて、土産などを売っている。掲示の案内によると、エンジン付きのトロッコで、天岩戸駅まで走ることができらしい。受付の女性に訊いてみると、運転は男性の職員が行い、料金は入場料込みの往復で八百円とのこと。

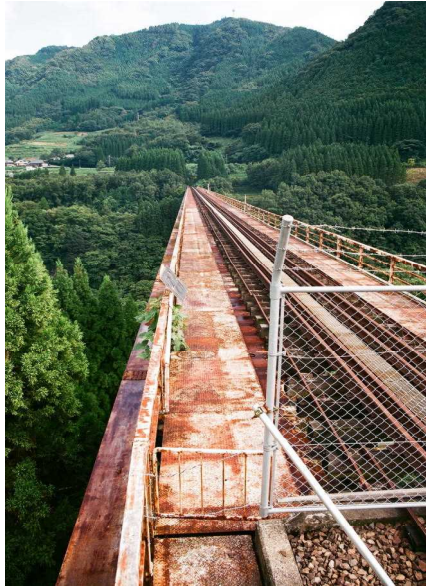
友人を説き伏せて乗ってみた。他に乗客はいない。トロッコ改造



る酒蔵として利用されていた。アルコールの匂いが漂う空間は、酒樽が棚に横積みになっていた。彼方まで伸びるトンネルに、ついには列車は通らなかつたということを考える、感慨に似た思いに浸された。トンネルの外に設置された高千穂鉄道の車両は、払い下げられて食堂として用いられていたのだが、その食堂も閉店となり、無料の休憩場として開放されていた。

のスーパーカートは、簡易座席がつけられているだけで、線路から数十センチの高さしかない。こんな低い高さで普通の線路を走るのは初めてだ。

いざ、出発！ と誰かが叫んだわけではないが、実際走り出すと、かなりのスピードが出て、まともに風を浴びるから迫力がある。エンジンの振動が足に伝わって、マッサージされているように血流が良くなる。雑草が生い茂った上を、車体は駆け抜けていく。トンネルに入ると、国鉄時代に掘られたもので明かりがない。真っ暗な中を、エンジン響かせ進んでいく。冷気が顔を打ち、すべてが後ろに流れていく。僕は力の^{みなぎ}漲りを感じる。スーパーカートは風になった。谷間を抜け、道路をまたいでカーブを進む。一駅間だから十分近くかかる。



天岩戸駅が見えてきた。前方の高架橋の手前に金網が張ってあり、これ以上は進めないようになっている。車体は停車し、運転手の老人がホームに上がって下さいと言った。鉄橋

は錆びていたし、駅は入口がふさがれ、看板も薄汚れており、まさしく廃墟のようになっていた。

十五年ほど前、僕は天岩戸駅の下にあるユースホステルに泊

まった。東洋一の高さを誇る鉄橋から谷を見下ろしたり、下から天上を進む列車を仰いだりした。その鉄橋も錆び果てて、列車の重みに耐えられるか心もとなかった。余りの変わりように、もの悲しい気分になってしまった。

高千穂鉄道の廃止が決まった現在でも、復活させようという動きはあるというが、廃墟となった施設を見ると、復活するのはかなり困難なのではないか。近いうちに駅舎は解体され、トンネルは封鎖され、鉄橋も撤去されようとしている。スーパーカートに乗れるのも、あと何年か心もとない気がした。

嵯峨野トロッコ列車に乗る

京都を訪れたときに、嵯峨野観光鉄道に乘ろうと思っていた。山陰本線の嵯峨^{うまほり}馬堀間が、一九八九年（平成元）電化および複線化のため、新線に切り替えられると、旧線は廃線となったが、保津^{ほづきやう}峡沿いの美しい風景を見せる観光鉄道として、一九九一年（平成三）に復活したものである。二〇一二年（平成二四）七月中旬の豪雨で三週間ほど運休していたが、京都に来る数日前には運転を再開していた。

京都駅に着いた当日、今は嵯峨野線と呼ばれている山陰本線で、嵯峨嵐山駅（旧嵯峨駅）へ出た。ちょうどお昼時だったので、腹ごしらえしようということになった。駅前の「嵐山カレ



トロツコ嵯峨駅へ向かう。時間
の余裕があれば、嵯峨野観光
鉄道が運営するジオラマも見
るといい。巨大な鉄道模型で
ある。入口の横にあるのは見
本で、入場料払って中に入ると
、体育館ほどの広さに、東寺
や清水寺、京都タワー、路面
電車、京都の街並みが再現さ
れ、入り組んだレールを、本
物を小さくしただけの列車が
、トンネルを抜けて橋を渡り
、立体交差で駆け抜ける。



ー」という店に入った。友人が
京野菜カレーを注文したので、
僕も同じ物を頼んでみた。九条
ネギと万願寺唐辛子、ナスが載
っているもので、カツもトッピ
ングしてもらった。刻んだ生の
ネギがカレーに合うなんて：
。万願寺唐辛子は甘く、ナス
の方もうまい味がある。これは癖
になりそうだ。豆腐が載ったサ
ラダと、アイスコーヒーもつい
ていた。

ていく。人が立てる跨線橋こせんきょうに上がると、模型の全体を眺め渡すことができる。

圧巻は時間によって、会場の明るさが変化することである。天井が暗くなってきた、ジオラマにも夜が訪れた。列車にも街の家々にも明かりがともった。見上げると、プラネタリウムのように、頭上で天体がまたたいていた。ただし、お愛嬌なのは、星の電源が LED（発光ダイオード）である上に、等間隔に並んでいるという点である。

午後三時過ぎのトロッコ列車に乗りこんだ。遊園地の乗り物みたいに座席は狭いし、椅子の背は直角だから、大柄な男にはちよつときつい。しばらく、嵯峨野線と並行して走り、古い煉



瓦造のトンネルに入った。明治時代に造られたもので、薄暗くて中は狭い。しかも、トロッコ列車は天井があるのみで、ガラス窓などないのである。車輪がレールをこする音で、会話もまなならない。耳の中がぐわんぐわんうなり出す。

トンネルを抜けると、左側に保津川が見えてきた。川岸にはまばらに木が生えている。流れはそれほどきつくない。川面に

は空の色が映っている。前方に緑色の鉄橋が見えてきた。橋を渡ると川は右側になって、座っている位置からはよく見えない。むしろ、そちら側の方が早瀬であり、景色も変化に富んでいる。川下りの舟も見える……。

終点のトロッコ亀岡駅は、新線との合流地点にあった。隣の駅まで線路がつながっていればいいわけだが、もう一本引くのでは費用がかさむし、新線をのろのろしたトロッコが走っているのは、特急などの運行に支障が生じてしまうのだろう。

嵯峨野観光鉄道は、馬堀駅の手前の田園地帯で、尻切れトンボみたいに終わる。もう一度自宅で楽しみたければ、売店でトロッコ列車のDVDを買うといい。四季の風景が楽しめる上に、全線の乗車状況も録画されている。

土合駅と天神平

一つの駅が地上の上り線ホームと、地下の下り線ホームに分かれていて、しかも、高低差が八十メートル以上の駅がある。新清水トンネルの中を、下り線が走っているためである。こんな世にも珍しい駅が、上越線の土合駅である。二〇〇七年(平成十九)八月、利根郡みなかみ町の猿ヶ京温泉に一時泊した僕は、友人とともに鉄道マニア





に向かって五百段近く伸びている。薄暗くて所々にしか、蛍光灯がともっていない。下方に豆粒ほどの人が見えた。あそこまで下りるのは、やはりマニアに違いない。あまりの深さに足がすくんだ。

上越線の土合駅から、谷川岳ロープウェイ土合口駅までは、徒歩で十五分ほどかかる。僕の場合は、友人の車で移動することにした。ビル状の駐車場に、車は止めるよ



の名所に足を運んだ。
土合駅の駅舎が見えてきた。上越新幹線が開通して無人駅になり、さびれている上に補修もされていない。見捨てられた駅という感じがする。鉄道マニアらしい学生が、構内でキャンプしていた。上り線ホームに出ると、すがすがしい高原の風が吹いてきた。

下り線ホームは地下深くにある。長い渡り廊下を百メートルは下ったろうか、先には急な階段が地底



うになっている。

ロープウェイに乗ると、窓から風が入ってきた。クーラーのように涼しい。上から下りてくるゴンドラとのすれ違いが、とても速く見える。それは双方ともに動いているので、実際に移動している速度の二倍に見えるからだ。

天神平の駅から、さらにリフトが伸びている。とりあえず、展望台まで乗っていくことにした。谷川連峰が一望に見渡せる。岩肌が

鋭利な刃物のように、彫刻刀で荒削りしたオブジェといった感じである。これで雪が積もっていれば、申し分がないのだけけれど。低木の緑と白い岩肌が、まだら模様となっている。

天神を祀る神社に詣でて、そこから向かいの山を撮影する。反対側は険しい尾根続きで、谷川岳の登山道が続いている。道といっても足下はきわめて危うい岩場ばかりで、ちょっとした不注意で滑落しかねない。

この山で滑落したので、偶然ぎっくり腰が治ってしまったおじいさんがいる。それをきっかけにして、登山三千回を目指しているという話を、友人が話してくれたときだった。偶然、ご本人が目の前に立っていた。菅笠には登山目標三千回と書いてあった。



谷川岳や岩場の高山植物を撮影していた。夢中になっていて、帽子をどこかに落としてしまった。光が強い上に次第に気温も上がり、高地にいるという気にならなかった。

谷川岳登山口と反対方向に進み、高原植物の咲く斜面を下りていった。ウグイスの声が聞こえる。七月の花である百合は、すでに終わって種ができていた。咲いているのは、シモツケソウなど地味な赤

い花が主体だった。

青空が広がり、地平近くには夏雲が広がっている。斜面を下りきった所が、水芭蕉の自生地らしい。わずかに湿ってはいたが、大部分が乾燥してしまって、湿地の様相は帯びていない。