

黒部ルートに行く

八田 義一

今年（2012年）、三船敏郎・石原裕次郎主演の映画「黒部の太陽」完全版が四十数年振りに全国再上映され話題を呼んだ。数年前にこの映画の元となった木本正次著「黒部の太陽」を読み、半世紀前になされた関西電力黒部川第四発電所建設工事のことに深く関心を抱くようになった。しかし、不覚にもそれまで黒四発電所がどこに建設されたのかよく知らなかった。広く知られた黒四ダムのごとは勿論知っていたし、ダムへは山登りのついでに何回か行ったこともある。しかし一般人の行けない発電所なんぞには全く関心はなく、せいぜいダムの傍の地下にあるのだろうと勝手に思い込んでいた。しかし、改めて調べてみると黒四発電所が実はダムから10キロ下流の黒部峡谷の難所下の廊下S字峡右岸の地下にあることを知って俄然興味が湧いてきた。黒部峡谷下の廊下がいかなる所であるかを知っている自分にとって黒四発電所が半世紀前、このような秘境黒部の難所に建設されたことは今頃になってではあるが、大きな驚きであった。しかし、立山黒部アルペンルートの途上にある黒四ダムはいつでも誰でも行けるが、黒四発電所は関係者以外の一般人は行けない所だと思っていた。だが、今年になって映画「黒部の太陽」のことでいろいろ調べている時に黒四ダムから樺平までの「黒部ルート見学会」なるものがあることを知った。そこで早速この見学会に応募し、運良く抽選に当たったので9月に黒部ルートの全行程を踏破し黒四発電所を訪れる事が出来たのである。以下は黒部ルートの見学記である。

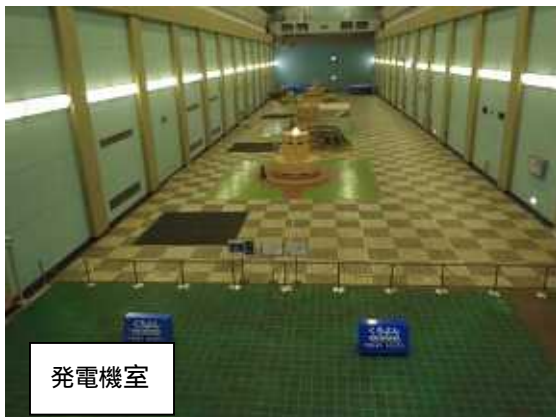
9月27日朝、大町の宿を発って扇沢から黒四ダムに向かった。ダムには何回か来ているが、今回初めて展望台に上がりたつぷりと眺望を楽しんだ。天気は一点の雲もない快晴で、満々と水を湛えた黒部湖の奥に赤牛岳が見えた。

10時半に集合場所に集まる。黒部トンネルの入口で空港ばりに金属探知機で厳重にチェックを受けた後、全員ヘルメットをかぶりバスに乗込んだ。総勢30名でガイドが一人付く。10時50分黒部トンネル専用バスで出発。ここからは初体験の行程である。10.3キロ先の作廊谷のインクライン乗場まで40分の行程だ。このトンネルは黒四発電所建設のための資材、機材を運ぶために掘られ、昭和34年に開通した。出発して10分ほど行った所で停車。「タル沢横坑待避所」の標示がある。下車してこの横坑に行く。少し歩くと横坑の出口に来た。なんとそこからは黒部別山の山稜の向こうに剣岳が見えるではないか。正面に三の窓雪渓、三の窓、チンネからハツ峰の岩壁、そしてハツ峰の向うに剣岳本峰が見える。碧空を背にくっきりと弧を描いた三の窓があざやかだ。この時期に三の窓雪渓にはまだたつぷりと雪が残っている。こんな所で突然こんな素晴らしい光景に出くわして大感激。滅多に見られないアングルのひとときわ豪快な剣岳の山容だ。黒部の谷から剣岳が見えるのは恐らくここだけだろう。写真を撮りまくってバスに引き返した。

車内でガイドの説明があった。このトンネルは全断面掘削工法という工法で掘られ、トンネル内は自然換気となっている。黒部川の上流側、下流側双方から掘り進んだがトンネルの貫通地点での坑道の食いちがいの誤差はわずか4cmだったとのこと。このトンネルの右奥(上流から見て)にはトンネルと200mから600mの間隔でダムから発電所まで導水管を敷設するトンネルが掘られている。これも上下双方向から掘り進んだが、貫通地点での坑道の食いちがいの誤差はわずか2cmだったという。ダムから発電所までの標高差は約600m。上下双方向から斜めに掘ってこの誤差だからその正確さは僕の様な素人には驚きだ。

バスの終点でありインクラインの乗場である作廊に着いた。ここまでダムから145m降っている。このインクラインは発電所建設の資材、機材を運ぶために建設されたが、人員も運ぶ。発電所まで距離815m。標高差456m。斜度34度の急斜面を20分かけて(時速2.4kmで)ゆっくりと降って行く。インクラインに乗っていると斜坑の中をジリッ、ジリッと慎重に降りて行くような感じだった。インクラインのトンネルの両端には非常用に一人一人やっと通れるくらいの階段が取付けられている。2390段あるという。

発電所に着いた。標高869m。地図で見ると黒部峡谷下の廊下S字峡の右岸辺りである。その地下に東京ドームほどの空間が掘り抜かれ、そこに黒四発電所が設置されているのだ。



発電所の心臓部たる近代的な発電機室や制御室、それに立派な応接室、会議室、駅舎の諸施設などを見学したが、これらが下の廊下の地下深くにあるなんて想像も出来ない。半世紀前の黒四建設工事がどれほどの難工事であったことか……。発電所の制御室は現在は遠隔操作となっており、整備の時以外は無人だという。素人には驚く事ばかりだ。この空間をくりぬいた時の土砂はどこへどの

ようにして運んだのかと思い案内の人に訊いたところ、幾つもの横坑を掘り、それを使って運び出し東谷など幾つかの地点に捨てたとのことだった。

昼食を入れて発電所滞在時間は70分。1時10分、発電所を出発、樺平へ向かう。ここからは上部専用鉄道に乗る。これは仙人谷ダムと水路トンネルを建設するために造られた輸送ルートで樺平まで6.5km、32分で行く。トンネルの内径が小さい上、途中高熱地帯(吉村昭の小説「高熱隧道」に描かれている)を通るため架線が引けないので蓄電式バッテリー駆動車と耐熱式客車が使用されている。車内は狭い。7,8人乗ると一杯だ。荷物を膝に乗せ、身を寄せ合って座る。出発してすぐに一旦外部に出た。そこは仙人谷ダム駅だ。下車してプラットフォームからダムと周辺を眺める。このダムの水は樺平の黒部第三発電所へ送られている。再び出発してトンネルに入る。いくらも行かぬ内に車内が蒸し暑くなってきた。ガイドがドアを開けると生暖かい空気が入って来る。高熱隧道だ。吉村昭の小説に描かれた戦前の超過酷な隧道工場の現場を今通っている。往時の工事の時は岩盤温度が最



上部専用鉄道発電所駅

高 160 度にまでなったというが、今は 40 度位だという。騒音の激しい車内だがガイドさんは大きな声で一生懸命いろいろ説明してくれる。やがて車内の温度も正常に戻り、ガタガタ列車にゆられて狭いトンネルを行く。今通っているトンネルの 150m 上には榎平から阿曾原まで黒部の断崖に取付けられた旧日電歩道(水平歩道)が通っている。48 年前、東京オリンピックの年の 7 月、剣岳合宿のため

この道を 40 kg の荷物を担いで 7, 8 時間歩いたことがある。若かったせいかこの目も眩む断崖の細い道をさしたる恐怖感もなく重荷に喘ぎながらも元気に歩いたものだった。思えば僕はこの時初めて黒部の谷に入ったのだった。当時は考えもしなかったその道の地下にあるトンネルを今こうして通っている。なにやら懐かしくも感慨深いものがある。志合谷駅に着き、黒部川の断崖につけられた狭いプラットホームに出ると目の前に奥鐘山が見え、遠くに雪のように白い白馬鑓ヶ岳と天狗ノ頭の山並みが見えた。程なく終点の榎平上部駅に到着。そこからは竖坑エレベーターに乗って榎平へ降る。なぜ「上部駅」なのか。榎平から仙人谷ダムまでの河川勾配が 1/24 で標高差が 250m という急峻な地形のため榎平から黒部川沿いに鉄道をのぼすことが出来なかったため、200m 上部にトンネルを掘って上部専用鉄道を敷き、その始点を「上部駅」としたのである。この竖坑エレベーターは車輛が積めるよう床に線路が敷いてある大きな物だ。200m 降り、工事用トロッキ電車に乗り、500m 行った所が黒部ルート終着の榎平だった。14 時 10 分着。ここで解散。後は黒部峡谷鉄道トロッキ電車に乗り、黒部峡谷の景色をノンビリと眺めながら宇奈月に向かった。

今回の「黒部ルート」は僕にとって初めての所であり、またいつでも簡単に行ける所ではない上、普段滅多に乗ることのないいろいろ面白い乗物に乗り、あたかも少年時代に戻ったようなワクワクした気分でたどった大変楽しい旅だった。今から半世紀前の昭和 30 年代に秘境黒部で展開された関西電力黒部川第四発電所建設工事が空前絶後の大工事であったことを改めて確認出来た旅であった。



上部専用鉄道のトンネル。6.5 km 先の榎平まで続く。途中“高熱隧道”を通る。