特集

日本の土木を読み解く旅

インフラツーリズムで触れる先人たちの志

橋やダム、道路に鉄道、日々の暮らしを支えるこれらのインフラストラクチャー・社会基盤を、観光振興に向けた原資として活用する。それがインフラツーリズムの主たる目的だ。観光というフィルターを通して土木構造物に注目を集め、その重要性や意義を伝えることは、建設業界の魅力を知る重要な機会になる。普段は目にすることのない構造物の果たす役割と仕組み、技術、そして歴史と人の痕跡を訪ねる。「理解」するだけではなく、土木が放つインパクトを「体感」することによって、インフラの見え方が変わってくるはずだ。絶景のなかで先人の英知と志、土木の魂に触れる旅に出よう。

文：槌田波留基　P6-7 写真：西山芳一

定期的に公開されている首都圏外郭放水路。人知れず河川の氾濫に備える「防災地下神殿」の威容は、改めてインフラの意義を教えてくれる。

心をゆさぶるのは「そこ」にあるストーリー

都市鑑賞者 八馬智氏

千葉工業大学
教授
八馬 智 *Satoshi Hachima*

「インフラツーリズム」とは何なのか。土木の魅力を多数の著書で広く伝えている、千葉工業大学の八馬智教授にお話を伺った。

土木の「景観」から何を読み解くのか

―「インフラツーリズム」という言葉が生まれたのはいつ頃のことなのでしょう。

土木構造物や社会基盤の景観を観光資源として活用し、同時に地域の活性化につなげていこうとする取組みがインフラツーリズムです。その概念は二〇一三年に国が取りまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」のなかで示されました。

しかし、土木構造物を風景や景観として捉えようとする萌芽はそのずっと以前からありました。一九八〇年代後半に「シビックデザイン」という言葉が生まれ、公共土木施設においても地域の歴史や文化、生態系に配慮したうえで使いやすく美しくあるべきだという考え方が提唱されました。そのおよそ一〇年後には特定の構造物をコレクションするマニアたちがインターネット上に登場して、工場や団地、鉄塔、高速道路のジャンクションといった構造物を独特の視点で写真に切り取り公開し始めます。その後、二〇〇七年発行の『工場萌え』という写真集が話題になったことをひとつのきっかけとして、土木が〝ドボク〟と呼称されて市民権を得るようになりました。やがて、それらが構成する景観を味わい楽しむ「都市鑑賞」という視点も標榜されています。私は大学教員ですが、時と場合によっては都市鑑賞者と自称しています（笑）。

―先生ご自身は学生時代に工業意匠を専攻されていました。少々畑が異なるようにも思いますが、土木構造物に興味を持たれたきっかけを教えてください。

当時はバブル期で、ただ単に消費を促すことを目的としたデザインというものに懐疑的でした。そんな頃に橋梁デザインを手掛けていた杉山和雄先生と出会い、橋がデザインの対象であることを初めて知りました。先生の研究室で土木デザインに目覚め、卒業後はコンサル会社に就職しました。某社の広告コピー「地図に残る仕事。」というフレーズを目にしてやりがいを感じたことも憶えています。その後大学へ戻り、構造物と人や社会が捉える「景観」の関係性について研究を重ねてきました。風景をどのように捉えるか、そこから何がわかるのか日々考えています。

感動から生まれる知識欲

―インフラツーリズムを通して土木構造物やそれが醸す景観に触れる際に重要な視点とは何でしょう。

普段あまり意識することがない土木施設が「見える」ようになることで、景観は土木と社会を接続するアイテムになり得ます。インフラツーリズムではその景観をどうやって分析するかが重要な観点になります。地域の文化や歴史、そこに暮らす人々の日常を景観から見出すことが肝になる。ダムにしても橋梁にしても、その地域の困りごとや地形的な課題を解決するために整備されたものです。インフラを見ればその土地のことがわかってくる。そこを起点として遡るように地域を知ることができるはずです。

―土木構造物に触れる際にはそうした意識を常に持っておくことが重要なのでしょうか。

そうとは限りません。最初は風景の持つインパクトに対して表層的に反応するだけでいいのです。「デカい！」とか「かっこいい！」とか、そうした感覚から興味をふくらませることが出発点になるのですから。大自然のなかに人工的な巨大構造物がある、その違和感や衝撃が感動として刻まれる。そこからなぜこのダムはこのようなカタチをしているのか、この橋はどうやって架けられたのか、そうした疑問が生まれ、自ら調べはじめる。そもそもインフラツーリズムに参加しようとする人たちは、土木構造物や社会基盤に興味を抱いている人たちです。インフラを目の当たりにした際の感動が「もっと知りたい」という欲求を刺

激して、各々が理解を深めていくことが理想だと思います。

―素直に感動して、その感動を次の興味につなげていくということですね。

土木の意義、重要性を大上段に掲げると「お勉強」を目的とした社会科見学になる可能性があります。そうなると知識だけが先行してしまい、その背景にあるストーリーが置き去りになってしまう。本物の土木、その構造物がある風景に対峙した時の感動体験を大切にしていくべきだと考えています。

―インフラツーリズムの目的のひとつとして地域の活性化があります。一般の方にとっても土木に触れる絶好の機会になると思うのですが。

インフラツーリズムは公共事業や建設業界を社会に接続させる大きなチャンスでもあります。でも、まだまだ進化の余地がある。インフラを観光資源として活用することを考えれば、温泉巡りや郷土料理を楽しみながら「そこ」に行くことそのものが面白さでもありますよね。更に土木は一品生産。観光しながらそこだからこそ成立している風景に触れ合って、その結果、土木を体感することになります。

その体験をよりリアルなものとするために、ガイドの手法も検討の余地があるでしょう。先人たちの血のにじむような尽力や英知、技術革新のエピソードは大きな要素になりますが、合わせてその地域の地理、地形的な条件、歴史や文化といったストーリーを提示することも大切です。苦労話だけではなく、土木に触れるきっかけとなるストーリーがあれば、参加者は知的好奇心を大きくゆさぶられることになる。それがインフラツーリズムの根底にある面白さなのではないでしょうか。

自然の力である「土砂」を人為的に制御しようとする総合的な技術「砂防」。そこには「自然と人為の境界」が発露している。

スペースや内観を優先した結果、外壁・天井に配置されたパイプやダクト。これを偶発的に生まれた「日常の絶景」と見なすこともできる。

津波などの災害から海岸線を防護する消波ブロック。隊列を組んで自然の猛威に立ち向かう兵士たちを想起させる。

無数のコンテナが積み上げられた港湾の風景には、効率を極限まで追求したために生じた「非日常性」「抽象性」が潜んでいる。

長崎のめがね橋。

「必要に迫られたカタチ」のインパクトを読み取る

―土木が織りなす風景と向き合う時に、その見方、秘訣のようなものはあるのでしょうか。

土木構造物は、大きな力を持つ自然と向き合い、あるいは抗い、あるいは歩み寄った結果として成立しているので、地形の制約を受けながらも、何らかの使命を果たすためにつくられた「カタチ」であり風景です。だからこそインパクトがあるのですが、そのリアリティこそがインフラツーリズムに参加される人たち、特に若い方々が求めている感動体験を醸すのだと思います。

都市鑑賞者の立場から、景観の見方をいくつかの視点に分類してみたことがあります。例えば、これはいかにも土木的な視点ですが「人知れず日常を守っているシステムに目を向ける」こと。長崎のめがね橋は誰もが知るインフラですが、その両サイドに氾濫時に水を逃がすバイパス水路が設けられている。ひっそりと都市を守っている土木の仕事がそこにあります。また、砂防の技術は崖崩れ、土石流といった桁外れの自然の力に対して人が暮らすまちを防御している。そうした「都市の外側にある自然と人為の境界を見に行く」ことも大きな気付きを促してくれます。

―その気付きと感動を、積極的に発信し共有する地域の動きも更に広がっていますね。今号では、インフラツーリズムの例として「廃線ウォーク」と「黒部宇奈月キャニオンルート」を取り上げています。

安中市の廃線ウォークにしても、キャニオンルートにしても、普段の生活からはかけ離れた「非日常」を感じられると同時に、先人の技術力や社会基盤の重要さを体感できるまたとない機会になります。特に鉄道は地域との関連性が高いので、その成り立ちや背景を知ることは、資料などからは読み取れないリアリティに触れることにもなります。ストーリーを語ることができる案内人の存在も重要でしょう。ただ肌で感じるよりも、そのインフラの意義を深く理解できるはずです。

いずれにせよ、こういった既存の施設を利活用して地域文化を掘り起こし、活性化や観光資源につなげる事例は、他地域の参考になるでしょう。

―土木がつくる風景を改めて観察、解析することはその地の歴史や文化に目を向け、そこに暮らす人たちのことを理解すること。ひいては自分自身を見直すことになるのかもしれませんね。

土木に触れる、その風景に対峙することは社会の仕組みを知ることにもつながっていくでしょう。更にその社会の構成員である自分自身に気が付くことにもなる。インフラツーリズムがそうした契機になることを願っています。

軌道を歩いて辿る歴史の裏にある想い

碓氷峠　廃線ウォーク

旧国鉄の廃線跡を巡る

一八九三年に開通し、群馬県横川と長野県軽井沢を結ぶ旧信越本線は、急勾配の碓氷峠を、線路に設けられたノコギリ状のレールと機関車の歯車を噛み合わせながら登坂走行する「アプト式軌道」で知られる鉄道だった。この「旧線」の廃線後、横川～熊ノ平間が「アプトの道」として整備され、ハイキングコースとして人気を博している。途中にある碓氷第三橋梁（めがね橋）や丸山変電所をはじめ、その遺構は「旧碓氷峠鉄道施設」として国の重要文化財に指定されている。

更に一九九七年に廃線となった「新線」、熊ノ平～軽井沢間を結ぶルートを含めた「廃線ウォーク」のコースが現在注目を集めている。JR横川駅からアプトの道を辿り「峠の湯」まで、そこからは通常は立ち入り禁止の廃線区間を軽井沢まで巡る。途中、昼食の「峠の釜めし」やトンネル坑内での映像鑑賞、めがね橋の眺望などのコンテンツを堪能しながら軽井沢まで約一一キロメートル、高低差五五〇メートルを踏破する。休憩を含め約五時間のイベントは単なる観光コンテンツにとどまらない。日本の鉄道の歴史とこれを支えてきた人々の息吹を身をもって知ることができるユニークなインフラツーリズムだ。

一般社団法人 安中市観光機構
上原 将太 *Shota Uehara*

達成感だけで終わらないためのヒント

第一回の廃線ウォークは二〇一八年の十月。それ以来、月平均三回から四回の開催で、現在に至るまで累計七、〇〇〇名を超える参加者を数える。運営するのは市の観光協会を前身とする（一社）安中市観光機構だ。二〇一七年頃から地域のコンテンツを生かした観光商品を開発しようと市民・事業者が集い、ワークショップを開催していた。その過程で俎上にのぼったのが、普段は立ち入ることのできない軽井沢までの廃線区間だ。廃線ウォークを担当する同機構の上原将太氏にお話を伺った。「アプトの道が既に活用されていたので、眠っている線路も観光資源に変えられるのではないかと考えました。ジャングルのようになっていた沿線の草刈りを終えて『とにかく歩いてみようか』と、アグレッシブな姿勢で進みましたが、正直なところ出口が見えないチャレンジで始まったイベントです。歩いてみて、本当に出口が見えなかったですし」と笑いながら教えてくれた。

それが二〇一八年九月のこと。十月の開催は決まっていたので一カ月ほどで企画をまとめなければならない。最初に軽井沢まで歩いた印象は「達成感があるけど、もの足りなさがある」といったものだったと明かす。「これじゃダメだと。軽井沢までは一〇キロメートルを超える行程。本当に着くことができるのか？といった不安感もありました。そんな感覚をお客様に味わわせるわけにはいかない。そこでこの鉄道にかかわっていた人たちの記憶、知られざるエピソードをふんだんに交えながらガイドで盛り上げていこうということになりました」。

白羽の矢が立ったのが上原氏の祖父だった。かつて国鉄に勤めていたことは知っていたが、よくよく話を聞くと碓氷峠の路線を機関士助士として実際に乗務していたことがわかった。往年、横川は労働者のまち半分が国鉄職員という鉄道のまちだった。しかし経営の健全化、赤字路線の廃止といった紆余曲折を経て横川～軽井沢間は廃線となる。旧国鉄マンの心中に深い無念さがあったことを初めて知ったと上原氏は話す。歴史に翻弄され、若くして職を追われた祖父の口も重たかったという。「それでも廃線ウォークの話をすると少しずつ口調もほぐれてきました。働いていた頃のアルバムを見せてくれたり。ガイドとして当時の国鉄マンの想いとこの地の歴史を伝えていこうと、それが廃線ウォークのコンセプトになりました。イベントではそうした流れも包み隠さずご紹介するようにしています」と上原氏は話す。

秘められた旧国鉄マンの想いを伝える

祖父の他にも、当時のエピソードを寄せてくれる人たちが増えていった。機関車を連結して碓氷峠を越える。誰もがその特殊な仕事に誇りを抱いていたことは明らかだった。「そのプライドというボールを私たちに投げてくれた。受け取ったボールを今度は私たちが参加者に手渡していく、そんなイメージで続けてきました」。

廃線ウォークのガイドはアルバイトの大学生と二名体制だったが、この

次世代に向けて制作したショートフィルム「横川のまちに汽笛は鳴り止まない」では、当時の映像を織り交ぜながら碓氷線の開通から廃線までの歴史を解説している。上原氏の祖父も出演した。

安中市は、文化財インストラクターを養成し、碓氷第三橋梁（めがね橋）（左）での定点ガイドや丸山変電所（右）の内部公開を実施。これらの世界文化遺産登録を目指すプロジェクトチームを発足し取組みを加速させている（左写真：西山芳一）。

碓氷峠第９号トンネル。奥の光は８号トンネルの入口だ。約6㎞のアプトの道には1から１０号のトンネルがある（写真：西山芳一）。

る「人」の想いを伝えたいとこう言葉を続ける。「トンネルの坑口は国道沿いなど人目に付くところはレンガではなく壮麗な石組みになっています。土木に意匠性を反映させたいという気持ちの表れでしょう。と、偉そうに話していますがすべて土木学会をはじめ専門家の方々に教わってきたことです」と再び相好を崩した。

人の力で百年続くイベントに

廃線跡の補修、備品の購入には資金が必要だ。二〇一九年の台風で損傷した箇所もあるが、修復を諦めざるを得ないところもあった。昨年、安中市観光機構はサポーター制度としてクラウドファンディングを立ち上げた。支援者はサポーターに登録され、現在九〇名ほどが草刈りなど定期的にルートの整備を行っている。そうした活動も含めてインフラツーリズムだ。上原氏は廃線ウォークは「人の力」で成り立っているとこう話す。「リピーターも多く、一回目に参加した小学一年生が六年生になって今でも訪れてくれます。だいぶガイドが上手くなったとほめてくれる方もいる。そうした方々がいる限り十年、二十年、いや百年続くイベントにしたいと考えています」。

加えて建設業界の力にも大きな期待を寄せている。「現在、鉄道や道路をはじめとするインフラの改築やメンテナンスが全国で進められていますよね。廃線ウォークのルートをその技術の実験や研究のフィールドとして使っていただきたいと考えています。例えば七十年の時を経たトンネルの打音検査など、貴重な体験ができるはずだと土木学会の方々とも話をしているところです」。

群馬大学と共同で軌道を走行するEVモビリティの開発も進行中。三月からは通年開催となる夜間の廃線ウォークも始まり、トンネルと沿線の森や、法面を生かしたプロジェクションマッピングが好評だという。

「出口が見えないチャレンジ」で始まった廃線ウォークは、スポーツ庁・文化庁・観光庁が実施する「スポーツ文化ツーリズムアワード２０２３」で文化ツーリズム賞を受賞した。この唯一無二のインフラツーリズムは、着々と進化を遂げている。

夜間の廃線ウォークでは、ランタンを手にした参加者が約2㎞のコースを散策する。プロジェクションマッピングを用いた光と音の演出を楽しみながら、地域の歴史や魅力を知ることができる。

新ルート始動! ニッポンの電力を生み出した裏側に迫る

黒部宇奈月キャニオンルート

工事用輸送路がインフラツーリズムのルートに

富山県の黒部峡谷に屹立する黒部ダム。黒部川第四発電所を擁することから〝くろよん〟の通称で知られる日本のダム建設の金字塔だ。竣工は一九六三年、戦後復興に向かう関西エリアの電力不足を解消することを目的として建設された。映画『黒部の太陽』をはじめとする名作の舞台にもなったこのダムを知らない読者はいないだろう。

黒部ダムに至るルートはインフラツーリズムのルートとしても白眉。その新たなコースが一般開放・旅行商品化されることになった。某大手情報誌が昨年発表した「死ぬまでに行きたいインフラ」のランキングで第一位に輝いた「黒部宇奈月キャニオンルート（以下、キャニオンルート）」だ。黒部峡谷鉄道の終点である欅平駅と黒部ダムを結び、全長一八キロメートルをトロッコやインクライン（傾斜鉄道）で乗り継ぐ。黒部ダムとそれ以前に建設された仙人谷ダムの建設を目的として拓かれた資機材の輸送路がそのままインフラツーリズムのルートとして一般開放・旅行商品化される。しかし、六月末に予定されていた開始日は、能登半島地震の影響とみられる落石によって黒部峡谷鉄道の橋梁の一部が破損、残念ながら十月頃に延期されることが報じられた。それでも新ルートの一般開放・旅行商品化を心待ちにしながら鋭意準備を進める人々がいる。現地に赴き様々な声を集めた。

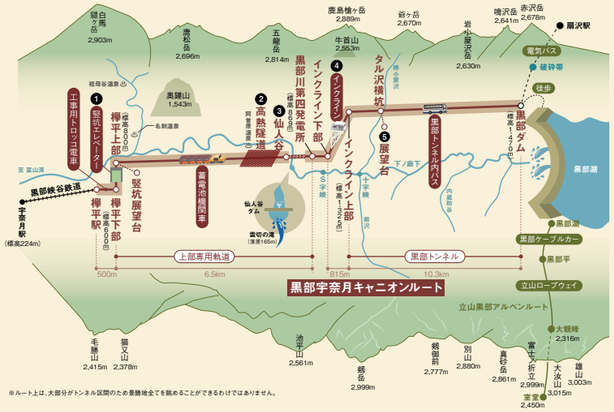
最初にお会いしたのは、現在東京富山県人会連合会の会長を務める、元日建連理事の大田弘氏。高校時代に『黒部の太陽』を観て土木を

工事は、大量の土砂と最大で毎秒660ℓ（水深40mの水圧相当）もの地下水が噴き出す破砕帯という地層にも苦しめられた。苦闘は7カ月に及んだ（提供：関西電力㈱）。

目指し、〝くろよん〟建設に携わった。大手ゼネコンに就職。後年、会社のトップを務めあげた後に出身地である宇奈月町に戻った。以降、講演や特別ガイドを通して黒部ダムをはじめ地域を支える土木の広報活動に力を注いでいる。今回の取材にも同行、ご案内いただいた。「キャニオンルートが一般開放・旅行商品化されると、立山駅から東進して〝くろよん〟に至る立山黒部アルペンルートとつながります。東京の山手線のようにぐるっと回ることができる周遊ルートが構成されることになるのです。地元では期待感が高まっています」と話す。

東京富山県人会連合会 会長
(元 日建連理事)

大田 弘 *Hiroshi Ota*



川が錯綜するといわれる黒部川扇状地の独特な地形、立山の山奥でこの富山平野を守る世界に冠たる砂防群の歴史など、富山の土木の来し方行く末を「ここだけのハナシ」を交えながら次々と披露してくれる。その語り口こそが本来のインフラツーリズムには欠かせないものだった。

黒部川電気記念館(写真:西山芳一)

土木のリアルを体感する

黒部峡谷鉄道の始発駅、宇奈月駅前の「黒部川電気記念館」を訪ねた。黒部川の電源開発の歴史、黒部ダムを含む水力発電設備のメンテナンスで現在も供用されている。その作業工程を縫って、ほとんど素掘りだった上部軌道トンネルに、地質に応じた更なる補強のための約八、五〇〇本のロックボルトを打ち込み、厚さ五㌢以上にもなるモルタルを約四〇、〇〇〇平方㍍にわたって吹き付けた。安全対策工事は日常作業が終了した夜八時から明け方の三時まで。冬場でも四〇度以上になる高熱隧道付近では熱中症対策をしながらの過酷な工程になった。「土木の多くは目に見えないところにつくられています。特にこのルートはほとんどが地下施設。それでも一般開放・旅行商品化された暁には、硬い岩盤や隧道内の高熱を体感して、先人たちの苦労を知っていただくことができるでしょう。土木屋としてもとてもありがたい機会になると思っています」と水田所長は期待を寄せている。

関西電力株式会社
再生可能エネルギー事業本部
黒部川水力センター 所長

水田 潤一 *Junichi Mizuta*

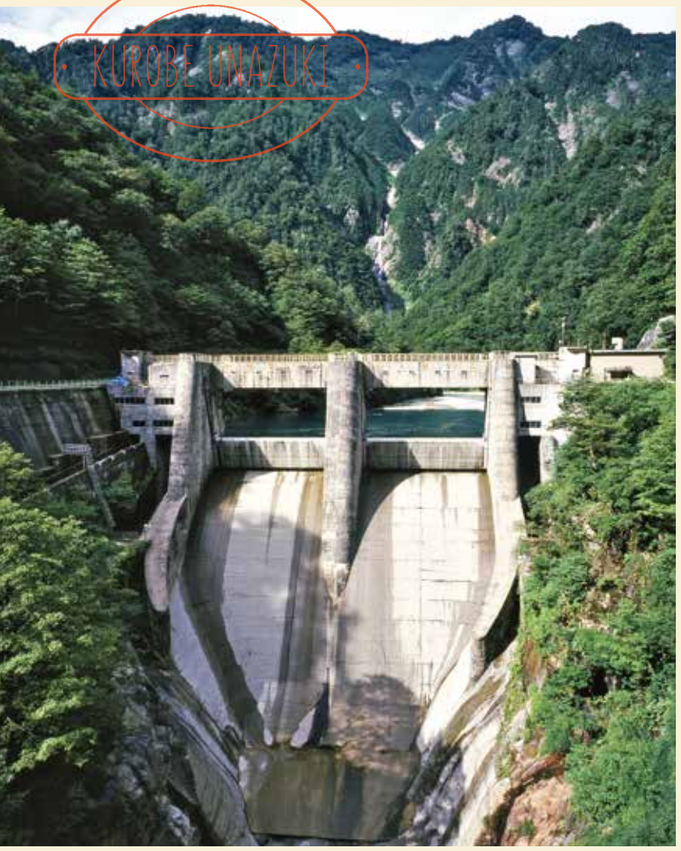
峡谷の自然の力を利用した水力発電の仕組みを紹介するミュージアムだと大田氏が教えてくれた。確かにジオラマシアターやパノラマ映像、豊富な写真、資料で黒部ダムや黒部峡谷の全体像を概観することができる。キャニオンルートに進む前に訪れるべき必須のスポットと言えるだろう。

隣接する関西電力㈱黒部川水力センターでは、水田潤一所長に新ルートの一般開放・旅行商品化に向けた想いを改めて伺った。「欅平から黒部ダムまでのルートは、これまでにも機を見て公募制でご案内してきましたが、恒常的に公開することで地域の一員として観光振興にも貢献できるのではという意識が強くなりました。二〇一八年に富山県と『黒部ルートの一般開放・旅行商品化に関する協定』を締結、今日までに準備を進めてきたところです」。その協定では県が旅行商品の企画と運営を、関西電力がルートの安全確保を担い概ね五年間で安全対策工事を実施することになった。利用者数は原則として六月から十月で八、〇〇〇名、天候などの条件が整った年については年間最大で一〇、〇〇〇名の範囲内で設定される。

ルートは、「現役」で稼働する黒部ダムを含む水力発電設備のメンテナンスで現在も供用されている。その作業工程を縫って、ほとんど素掘りだった上部軌道トンネルに、地質に応じた更なる補強のための約八、五〇〇本のロックボルトを打ち込み、厚さ五㌢以上にもなるモルタルを約四〇、〇〇〇平方㍍にわたって吹き付けた。安全対策工事は日常作業が終了した夜八時から明け方の三時まで。冬場でも四〇度以上になる高熱隧道付近では熱中症対策をしながらの過酷な工程になった。「土木の多くは目に見えないところにつくられています。特にこのルートはほとんどが地下施設。それでも一般開放・旅行商品化された暁には、硬い岩盤や隧道内の高熱を体感して、先人たちの苦労を知っていただくことができるでしょう。土木屋としてもとてもありがたい機会になると思っています」と水田所長は期待を寄せている。

キャニオンルートでは、長いトンネルを抜けた先で黒部ダムの雄大な光景に出会うことになる。水田所長はその「ピュアな美しさ」に加え背景も体感してほしいとこう話す。「小説や映画を通して知っていたことを確認する。逆になぜこの山奥にこれほどの人工物を擁した壮大な光景が広がっているのか、興味を刺激されて歴史や構造をもっと知ろう、学ぼうとすることもあるでしょう。どちらの楽しみ方でもいい。そのきっかけがこのルートになれば嬉しいですね」。関西電力は「『あたりまえ』を守り、創る」をステートメントに掲げている。水田所長はその言葉に力を込めた。「人がいて電力

関西電力は黒部宇奈月キャニオンルートの一般開放・旅行商品化を控え、上部軌道を走る蓄電池機関車2台と耐熱客車10両を新たに更新する。自動列車停止装置や非常脱出口を備えた新車両で万全の安全対策を講じる(右写真提供:関西電力㈱)。



宇奈月側から高熱隧道を抜けた先に見える仙人谷ダム(写真:西山芳一)

ケーブルカーの一種で、資機材運搬のために建設されたインクライン。長さ815m、斜度34度の急傾斜を20分かけて昇る。

方、これだけの構造物をつくり上げた『人間力のすごさ』を感じてほしい。〝くろよん〟は昔話ではありますが、そうしたことを忘れてはならないと強く思っています」。

「鉄道なくして、電力なし」

黒部川の電源開発の歴史は黒部峡谷鉄道の敷設から始まったと言っても過言ではない。宇奈月～欅平を結ぶこの工事専用鉄道の全長は二〇・一キロメートル、標高差三七五メートルを一時間二〇分で走破する。一九二三年に関西電力の前身である当時の日本電力㈱が作業員や資機材の運搬用鉄道として建設に着手、一九三七年に全線開通した。「鉄道なくして、電力なし」という言葉があると教えてくれたのは黒部峡谷鉄道㈱の青島郁男取締役総務部長だ。「開通当初から一般の方、観光目的のお客さまも利用されていたのですが、当時の乗車証には『便乗の安全については一切保証致しません』と書かれています。命の保証はなかったということですね」と語った。その後、観光利用への要望が高まり、一九五三年に黒部鉄道として営業運転がはじまる。「宇奈月周辺は温泉と秘境がセットになった観光地として名を馳せ、ピーク時には年間一〇〇万人を超えるお客さまが訪れました。今でも観光用と作業用、二足の草鞋を履く珍しい鉄道です」と話す。

黒部峡谷鉄道株式会社
取締役 総務部長
青島 郁男 *Ikuo Aoshima*

が生まれる。私たちはその『あたりまえ』を守り続けている、そのリアリティを是非とも実感していただきたいと考えています」。

大田氏もこう言葉を重ねる。「黒部ダムは戦後復興、経済発展を支えてきました。これを達成した先人たちの志、その時代の人々の生き

蓄電池機関車で通過する高熱隧道。掘削時は岩盤温度が160℃を超え、ダイナマイトが自然発火するなど工事は難航した。

急峻な地形で鉄道を延伸できなかったことから設置された竪坑エレベーター。200mの高低差を一気に昇降する。

キャニオンルートの一般開放・旅行商品化に向けて最大限配慮するのはやはり安全の確保だ。非常時に緊急車両を走らせるための、鉄道と並走する道路などは一切ない。「かつて黒部奥山を踏破しようとした大学のワンダーフォーゲル部の方が続行困難となり、『タクシーを呼んでください！』とダム管理事務所に駆け込んできたことがあったそうです。そうしたアクセスは今も皆無です。万が一の時どうやって避難するか、厳格なマニュアルを整備し、訓練を繰り返して安全確保のために万全な体制を敷いています」と気を引き締めている。

ツアーには旅行社のガイドとともに同社のガイドサポーターも随行する予定だ。「私たちは黒部峡谷を知り尽くしていると自負しています。ツアーの催行では接客のプロであるガイドさんにはかないませんが、地形や歴史、施設の仕組みなどに精通した者が同行します」。観光案内とは一味違う、黒部の電源開発に対する理解を促していきたい

資材運搬用に建設された黒部峡谷鉄道。トロッコ電車に揺られ、沿線にある高さ約60mの後曳橋や人喰岩、猿飛峡などの景色も楽しめる。

と抱負を語ってくれた。キャニオンルートの基点は欅平だが、この峡谷のインフラツーリズムは同鉄道の宇奈月駅から始まることは間違いなさそうだ。

「生きている谷」で歴史と土木に触れる

「キャニオンルートの一般開放・旅行商品化に向けたルートの安全対策工事はコロナ禍と重なりました。工事が間に合うか心配しましたが、関西電力さんが総力戦を展開してくれました。心から感謝しています」と話すのは富山県観光振興室の宮崎一郎室長だ。延期にはなったが、十月の一般開放・旅行商品化に向けて着々と準備を進めている。

宮崎室長はキャニオンルートを踏破した時のことを鮮明に覚えている。「地中にこれほど巨大なインフラがある、そのインパクトはとても大きかった。地下で休むことなく稼働するインフラは他にないでしょう。先人が命を賭して構築した社会基盤です。県としてもその事実を忘れてはならない。単なる探検、アドベンチャーにしたくはないと関西電力さんも願っている。そのコンセプトを共有していきたいと考えています」。宮崎室長は、当時の英知を結集した先人たちの想いを知ってもらうためにもまずはキャニオンルートの一般開放・旅行商品化に向けて万全の態勢で臨むとこう話してくれた。「黒部峡谷は生きている谷です。崩落もあり、訪れるたびに表情が変わる。その絶景を楽しみながら、黒部の歴史、土木の意義を紐解いていただきたいと切に願っています」。

同時に観光振興にも大きな期待を寄せている。北陸新幹線の敦賀延伸もあり、黒部ダムに対する関心度は急速に高まっているという。「福井や金沢を出発点にしてそこから高山を回り宇奈月温泉へ、また、長野方面からは大町ルートで黒部を

富山県理事・地方創生局 次長
観光振興室長
宮崎 一郎 *Ichiro Miyazaki*

抜けて金沢で食を楽しむといった多様なルートのバリエーションが生まれます」。これまでは黒部峡谷鉄道で欅平まで行ったとしても、再び戻らなければならなかった。Uターンするのは辛いものがあったと苦笑する。七月にはJR大阪駅直結の商業施設に北陸三県のアンテナショップ『HOKURIKU+（プラス）』も開業予定だ。「富山と関西エリアの親和性はとても高い。関西にお住まいの皆さんの暮らしを支える電力の源が黒部にある、という理解も深まっているようです」。これを機に富山を全面的にアピールしていきたいと意気込む。平地が多く大規模なダムがないイギリスをはじめ、海外からも衆目を集めている。インバウンド需要も期待される。

黒部ダム以外にアピールすべき富山県のインフラツーリズムは？と尋ねると「たくさんありすぎて」と笑いながらこう答えてくれた。「高岡のまちなみ、内川の港湾エリアなどがありますが、将来的には『立山砂防』をご紹介したい。世界遺産登録を目指しています。ハードルは高いけれどトライしていきます」。