

特選

根岸浩一 (JR東日本
上野駅勤務)

奈良県西吉野山中に 幻のループ線が 「あったァー!!」

もし〇〇が××だったら……

良いことにしろ悪いことにしろ、人はときどきそんな言葉をはく。人類の進化も、世界の歴史も、人生も、事件や事故も、男と女の関係も、しょせん世の中は偶然の積みかさね、だと言われる。

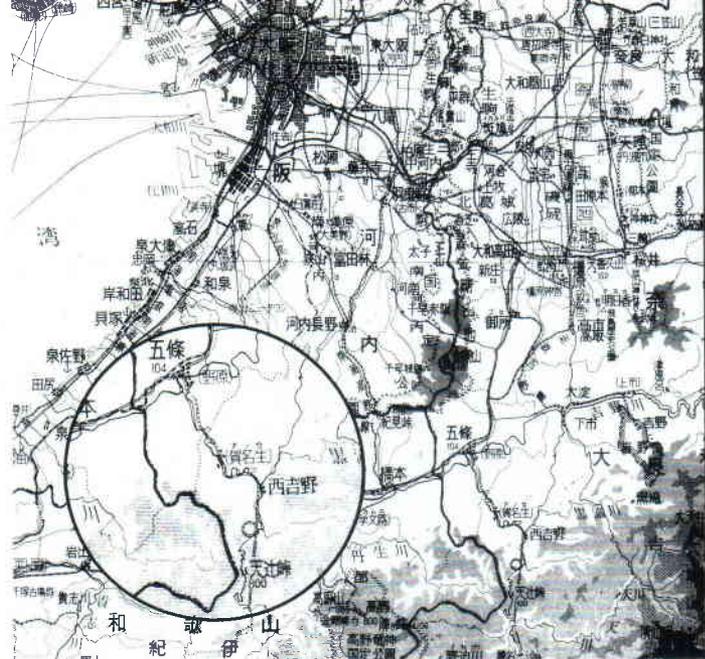
「世が世ならば…」という言葉も、古くから使われている。自分ではどうにもならない出来事、その地位から転がり落ちたり、その後の運命を大きく変えられた人の話などは枚挙にいとまがない。

それほどの価値を他人が認めてくれるかどうか知らないけれど、あの山奥のあの場所も、私にはそんなものの一つに思えて、仕方がないのである。

奈良県吉野郡西吉野村、改正鉄道敷設法別表82の一部、鉄道建設公団A B線、阪本線、そこにループ線建設の予定があるらしいことに気づいたのは、もうかなり前になる。たまたま広げた一枚の地図に、ハシゴ状に記された予定線のルートが、ちょうどそのあたりで、ブタのシッポのよう



電車が発車すると急に静けさにつつまれる五條駅。その駅舎の横からJRバス阪本線が発車する。



「二宮書店 現代地図標三訂版」から縮小して転載

に描かれているのを発見したのだ。

ループ線は、知ってのとおり全国に6ヵ所あるが、7ヵ所目を建設中(もちろん御多分にもれず、一連の事情によって、現在は工事凍結中)との話は聞いたことがなかった。これは本当にループなのか、ミスプリントなのか、確かめるとしたら、どこへ、なんて言って聞いたらよいのか。

いろいろ考えてみたものの、出しぬけに「ここにループ線ありますかァー」と聞く恥ずかしさと、めんどくささで、つついほうったままになっていた。

近鉄とJRを乗り継いで奈良県五條市へ向かったのは、6月の初めであった。別表82の計画は、この五條市から和歌山県新宮市へ抜ける「紀伊半島縦断鉄道」とも言える長大なルートで、地元の人は今でも、それを「五新鉄道」と呼んでいた。

そこへ行くにあたっては、2万5千分の1地図4枚を購入し、大ざっぱにはあるがループ線の有無を予想してみた。五新鉄道の工事は、すでに途中の城戸まで路盤が完成し、ずっとそのままになりそうな、仮営業(?)の形でJ

予選通過作品

- アンダーラインは2次予選通過/太字は3次予選通過作品(他は1次のみ通過)
- 越美南線ふたたび(河村 誠) ●飛騨路汽車旅(新島清澄) ●函館へ(佐藤信廣) ●くらしき従業員街道(平野修一) ●筒石への小さな旅(竹山 武) ●港の線路を探して…(中本 弘) ●終着駅だけカヤの外(平野修一) ●奈良県西吉野山中に幻のループ線が「あったァー!!」(根岸浩一) ●東京一富士五湖乗りくらべ(平野雅也) ●私の帰省旅行——JRでの信濃路(川久保克彦) ●急行みさき号(今中賢一) ●陰陽連絡急行みさき(一谷和郎) ●仙台駅(吉田二郎) ●JR東海横断列車 東へ!(大塚宏紀) ●野岩羽線はいま(普門一彰) ●筑豊遺跡めぐり(角谷佳紀) ●ドイツ最北の鉄道を訪ねて(永野晴樹) ●KSラストサマーラベル(谷杉 淳) ●関ヶ原鉄道絵巻(平手利松/細川正義) ●客車列車は旅の味(紅林奈美夫) ●小さな電車の小さな旅(大熊洋一) ●ビジネスエクスプレス「リょうもう」インとーぶ(内藤則孝) ●通い馴れた道いつまでも(中村哲也) ●「すずらん」の里(赤池祐一) ●千葉の親方E電再点検(竹次 徹) ●新線を待つ人と待たない人(川辺隆之) ●子が

- 線を抜く日まで(小林克己) ●上越国境晩秋(小林克己) ●山陰西線のんびり道中9時間半(山中隆司) ●輝くゴールデンライン(下条徹司) ●富士急行を訪ねて(山田 亮) ●もうひとつの日本海縦貫線「山陰本線」を訪ねて(西村浩一) ●山野終に魅せられて(長谷川武士) ●チンチン電車乗車記(石川利範) ●汽車旅症候群 with E・Eきっぷ(千葉 茂) ●夏の道東ひとり旅(高森啓介) ●ローカル私鉄を旅する(高村慎一) ●岡山臨港鉄道回想オリエンテーション(谷杉 淳) ●最後になる才1次特定地交線(内藤靖夫) ●天竜を駆ける(高杉和秀) ●小海線夏四題(滝 渡) ●築港線はどこへいく(北井隆雄) ●706号急行「だいせん」乗車記(片上正己) ●福知山線軽快旅情(後藤茂樹) ●広電アルバイト車掌かく闘えり(山田敦) ●袋小路最後の春 津軽半島のんびり紀行(宇田川忠俊) ●富士山の逆襲(大山寿一) ●丹後の特定地交線(松井堅治) ●姫路から京都へ(和田匡自) ●朝霞一池袋一西神田通勤電車'87年夏(飛田光一) ●中国海拔最高の鉄路-青蔵線507次の旅(宮川 董) ●ワンマン電車と新生JRとわが信州墓参の記(森野尹薫)

◀JR専用道はところどころ幅の広いところがありバスのすれ違いが行なわれる

▼左=カーブはゆるいが道幅は狭い ガードレールの低い橋の上はスリルがある
▼右=一般道との交差の少ない阪本線ではクルマの不法侵入はまずムリ



R(もちろん当初は国鉄)バスが専用道路として使っているが、地図上では城戸以南も、約2km先の宗川野の橋梁までは、細い道路の形で完成した路盤が描かれていた。

その先のルートは全くわからなかったが、新幹線ならともかく、在来線であるからには途中で駅がつけられることは当然考えられた。宗野川の少し南には、立川渡と呼ばれる小さな集落があり、駅をつくるならここだろうと予想した。その立川渡の標高は海拔約250mであった。

一方、計画の終点阪本は猿谷ダムの近くにあつて、約440mの標高があつた。水面下に駅はつけれないから、こちらの高さは動かしがたい。とすると、立川渡—阪本間の直線路離は約5.5kmだから、単純な割算をすると34.5%もの勾配がつづく計算になる。

35%までの勾配は電車専用区間なら珍しくないが、非電化区間ではあまり使われない。花輪線(33.3%)などの例もないわけではないが、トンネルなどの技術が進んだ近年、あえてそんな急勾配を必要とするコースを選ぶとは考えにくい。シロウトっぽい発想ながら、列車の速度や牽引定数を犠牲にする代わりに、建設費を節約するという考え方もできなくはないが、かつての鉄建公団がそんな設計をしたであろうか。また、立川渡—阪本間は地形から判断すると、いずれにせよ5km級のトンネルが必要だが、トンネルをくの字形に掘って勾配を緩和する方法も、あまり聞かない。

いろいろ考えたすえ私がくだした結論は、「ループは必ずある!」であつた。上越線の2ヵ所のループの標高差は46.5m(湯檜曾)と44.1m(松川)だが、立川渡—阪本間も5.5kmのどこかで約52mの高さをひねり出せば、勾配は25%に緩和される。同じ規模のループと、その前後のカーブをそこへ挿入したとすれば、ピッタリではないか…!

JRバス阪本線の乗場は、五條の駅前と言うより、駅舎の中のようなところにあつた。建物のわきへ張り出した軒下にバス1台がスッポリと収まっていて、乗客は雨にぬれることなく乗換えができる。小さなことだが、他の駅にも拡大してほしい、気のきいた方式であつた。

病院^が通い、といった感じの老人がほとんどの15~16人の乗客を乗せて五條駅を発車したバスは、市街地を抜け、吉野川を渡った少し先でその専用道へ入る。前に、「路盤は城戸まで完成している」と書いたが、吉野川の鉄橋だけはほとんど手をつけられていないので、そこまでは一般道路を走らなければならないのである。道路のわきに小さな門扉があつて、その中の両側を雑草に^はまされたヒビ割れだらけの舗装道路へ乗り入れると、そこがJR専用道であつた。路面が荒れていたのは入口部分だけで、築堤上の本線(?)に出ると、狭いながらも立派な道路になつていた。

廃止になつた路線にしる、途中で工事が中止になつた路線にしる、鉄道の用地はウナギの寝床で、ほかに使い道がないと言われる。複線ならともかく、単線では道路にもならない。しかしそんな中であつてこの阪本線は福島県の白棚線とならんで、鉄道からバス化のモデルケースとして注目に値するといえるだろう。

JR専用道といっても違反車の侵入などには対策が必要であるが、昔の廃止線と違って比較的新しい阪本線の場合、初めから踏切をできるだけ避けるように設計されているため、「ウツカリ入ると出られなくなる、メリットもある。すれ違いエリアをつくりにくいなどの問題もあるが、新しい路線は多くの点で有利である。安全性や定時性の面で、もっと発展してもよさそうな方式だと思うが、あとにつづく地域が現われないのは、並行する一般道路が整備されているケースが多いためであろうか。

カーブも勾配も鉄道用だから非常にゆるく、バスは切通しや盛土の上を坦々と走ってゆく。途中からは丹生川ぞいの深い溪谷に入り、橋とトンネルが多くなる。大型バスにはどちらもちょっと狭い感じだが、他のクルマに気をつかう必要もなく、コンクリートの橋を渡るときなど新交通システムのムードだ。いちばん前の席に坐つて見ていたら、バスの直前をリスが横切つていった。

五條から約30分で終点の城戸に着いた。小さいながら何軒かの温泉宿もある、山あいの静かな町だ。それでも西吉野村の中心にあたり、近くには立派な村役場も立っている。

専用道はそのまま駐車場の中を横切つて、高架橋で川を渡り、トンネルの中に消えていた。ここを見るかぎり、この先もバスを通すのに支障はなさそうに思えた。

10人ほどの客がどこかへ消えてしまうと、川音しか聞こえなくなる駅前(?)に突っ立って、さてこれからどうしたものか…と考えていると、平日でヒマそうな、前の売店のおばさんが話しかけてきた。

「お客さん、乗鞍岳にでも登るんですか」

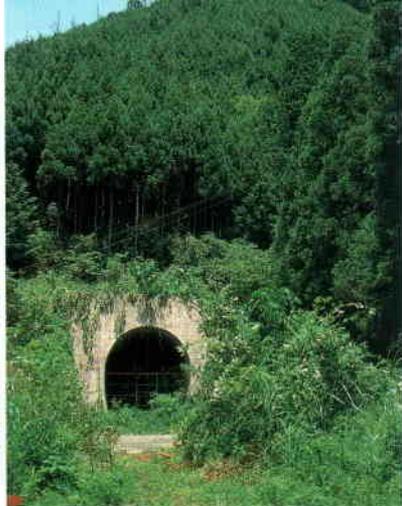
ナップザックを背負っている私を見て、おばさんはそう言った。あまり高くないが、乗鞍岳という山が、この少し奥にもあるのだ。

「いえ…、じつはちょっと調べにきたんですが、この先の工事はどのへんまで進んでいるのか、わかりませんかでしょうか?」

ちょうどよい…と云つては失礼だが、私はそのおばさんにそう質問してみた。



▲JRバス阪本線の終点 - 城戸 山間の小さな温泉町はいい雰囲気…



写真の左中央 - 4番目のトンネルの出口は深い森林の中に姿をかくしていた



阪本まで5km以上を貫通しているといわれるトンネル しかしこれもまた雑草の中で近寄れない



阪本までのトンネル真上からループの山を見る 左下の橋脚がなければなんの変哲もない山にすぎない

「工事？この鉄道の…!? そうやねえ、確かトンネルが3つ…4つやったかな。そのへんまでできとりまっせ。もうとっくに中止になっとなりますけど…」

ほんとうはいきなり「このへんにループ線ありますか？」と言いたかったのだが「なんですかそれ？」なんて聞き返されそうな気がしたので、一般的な工事の話などを尋ねるだけにしておいた。しかししばらく雑談するうち、おさえきれなくなって、さり気なくも思い切って「あの一、この近くでループ線の工事をしているって言う話は、聞いたことありませんか」とたずねてみた。

「ループ線？」

「あ、線路がこうグルッと回って…」

私は指で、例のブタのシッポを描きながら、そう言った。「ああ、そんな清水トンネルみたいなトンネルは、ないわよー」

清水トンネルを知っているところをみると、このおばさんもまんざら鉄道に無関心なわけではなさそうに思えた。その人にハッキリと「ないわよー」と言われてしまったのだ。正直のところ落胆した。予想はやはり間違いだったのか。しょせんはシロウトの測量にすぎなかったのか…

ちょっとヤケクソになった私は、思いきって村役場へと足を運んだ。

「この先の五新鉄道の予定ルートがわかる資料は、なんか

ありませんか」

そう言いながら、〇〇課、××課を3ヵ所ほどたずねた。鉄道の建設などすっかり忘れていたような表情ばかりが返ってきた。「さあ、わかりません」とあっさり言われるだけであったが、3ヵ所目の部屋の職員は「ここまでしかわかりませんよ」と言いながら、一枚の地図を見せてくれた。業務用の村全体図で、やはりルートは途中で切れていたが、2万5千分の1図では宗川野の橋までだったルートが、城戸から数えて4番目のトンネルを抜け、立川渡の近くまで伸びていた。駅の有無はともかく、立川渡を線路が通るのは予想どおりであった。もしかするとループ…?と思ったが、その場所でそれ以上聞いてみる気力は起きなかった。

おもしろかったのは地図上に描かれた工事線で、すべて完成した営業線を示す白黒のハタザオの線が使われていた。村役場特注の村全体図だからなのだろうか。

役所を出ると、とにかく立川渡まで行ってみようとして国道168号線を歩くことにした。国道は道幅も広く、大型トラックや観光バスも目立った。京阪神から十津川温泉を通して新宮や那智勝浦に抜けるには、都合のいいルートとなっているようであった。想像しても仕方のないことだが、ここにハイデッカータイプのグリーン車を連結した天王寺発・紀伊勝浦行き(京都発のほうがよい)ディーゼル特急を走らせたら…なんて、つい考えたくなる。

城戸から立川渡までの線路はほとんどトンネルで、途中3カ所のわずかな谷の部分で、地上に出ているだけであった。勝手に近道に利用され、事故やチカンが発生しては困ると思っただけか、トンネルの入口は厳重な柵で仕切られていたが、近寄るとヒンヤリした空気が流れてくるのは、現在使われている他のトンネルと同じであった。列車の写真も今までずいぶん撮っており、危ないけれどトンネルの入口におそろおそろ近づいて中をのぞいたこともあったが、ここに立っているとそうしたときのことが思い出され、今にも風圧で両側の樹木が揺れ始めヘッドライトとディーゼルエンジン音が中から飛び出してきそうな気がした。

城戸から3kmも歩いたであろうか。鉄道橋としてはユニークなスタイルの宗川橋梁を過ぎ、路盤が4番目のトンネルに入ると、村役場の地図のとおりその反対側の出口で、それはブツリと跡切れていた。出口は川の向こう側の深い森林に埋もれていて、よく見ないと見過ごしてしまいそうな場所にあり、近寄ってみようと思ったが樹木と雑草ばかりで、とても道を探すことは出来なかった。

そのトンネルの出口から延長線の方向に、なんらかの工事の形跡でもあれば…とも思ったが、100mほど先はお寺の裏に休耕田があるだけで、建設予定を示すクイー一本見当たらなかった。この草っ原やあの森が、もし世の中がどこかで違っていたら線路になっていたのだらうと思うと、妙な気分であった。逆に今あたり前のように列車の走っているところも、もとはこんな普通の風景だったのだらう、とも思った。自分になんの関係もない、本来どうでもよいことなのだらうけれど、今ここでこんなものを見ていると、ついそんなことを考えたくなる。

もうそのときは、半分あきらめの気持ちに支配されていたのだが、立川渡の集落を歩いていると一軒だけ商店があり、そこでジュースを飲みながら、店のおばさんに尋ねてみた。

「工事？鉄道のですか？ それならもうとっくに中止になっちゃりますよ」

ハイキングコースでもないのに、ナップザックを背負って現われた男を怪しむような表情で、おばさんは重々しく口を開いた。それでもずっと忘れていたことを、しばらくぶりに思い出すように、

「この少し先に、もう一つトンネルがありませ。この坂を15分も登って行けば見えますウ。それは確かもう10年も前に、阪本まで抜けちゃりますよー」と語った。

一瞬、まさか!と思った。もうひとつトンネルがあるだけでも意外だったのに、それが阪本まで貫通しているというのは、失礼だが信じられなかった。どちらかと言えば女性はこうした問題に疎いから、そのときは「記憶違い」だろうと思った。しかしループの有無はともかく、トンネルがもう一本あるのは確かそうだから、もう少し頑張ってそれを見に行くことにした。

考えてみれば鉄道の工事は、海底トンネルのように両端から進める必要はなく、道路さえあれば中間の何か所もの



国土地理院発行1:25,000地形図「富貴」「中戸」「猿谷貯水池」「南日裏」から縮小して転載

地点から同時に着工することができるのである。それがあまりにも見事にその先が跡切れていたので、つい錯覚してしまった。

坂というのは、国道168号線の旧道だった。舗装されてはいるものの普通車のすれ違いもむずかしそうな道が、くゞの字形に蛇行しながら、集落西側の山腹を登っていた。地元のクルマに数台出会ったほかには通るクルマもない、静かな道であった。

その道を10分も登ったときだったであろうか、4番目のトンネルの出口から推理して当然現在位置より下に見えるのだらうと思っていた次のトンネルが、坂を登ってきた自分より高い、谷を挟んだ反対側の山肌に見え始めたのだ。

「あったァー!!」

その瞬間、人気のない山の中で、声を出していたような気がする。トンネルが、ではない、やはりループ線がある!と直感したからだ。

そのときにはすべて見当はついていたのだが、念のために地図で確かめてみた。4番目のトンネルと、そのトンネルの距離は約600m。しかし標高差は少なく見積もっても50mはあった。そこにストレートに線路を敷いたのでは、箱根登山鉄道より急な83%もの勾配になってしまう。またカーブの連続で勾配を緩和するには、2つのトンネルの位置が近すぎる。この2つのトンネルを接続するには、ループ線しか考えられない。

ループ線の形跡はないか!?!と思ひながら、足早に坂道を登った。掘りかけのトンネルか、クイの一本でもあればと祈るような気持ちであった。しかしそのトンネルと、谷を挟んでややカーブして向き合った位置に、なにやら橋脚らしき物体がボツンと立っている以外には、なにもそれらしいものは発見できなかった。ループトンネルに着手すると

▼城戸から阪本へ向かって伸びる完成した高架橋とトンネル 右の建物は村役場



▶鉄道用としてはユニークな形状の宗川橋梁 列車が走っていたら好撮影地点となったことだろう



▲地元の話ではこの付近に駅がつくれる計画だったとか



◀左= 阪本までのトンネルに向き合うナゾの橋脚 右回りでループを登ってきた列車はこの谷を渡って最後のトンネルに進入するはずだった?
◀右= ループ線の想像図 写真の撮影地点は阪本までのトンネルの入口の真上

この旧道が遮断されるため、バイパスが開通するのを待って取りかかる計画だったのではないかと、思われた。

坂道をさらに登り、山肌にポッカーリ口を開けているトンネル入口への道を探した。しかし工事中止から長い年月の間にトンネルはおびただしい雑草に覆われていて、ここでもまたそこへ近寄ることはできなかった。

やがて坂道はそのトンネルの真上に出た。そこからはループ線がつくれるはずだった山を見渡すことができ、いま登ってきた道路と例の橋脚も見えた。ループトンネルを回り終えた列車が、この谷を渡って足もとのトンネルへ進入する姿を想像することは、楽しくもあり悲しくもあった。

地形から判断すると、このループは全体がトンネルの中に入ってしまう、上越線の湯檜曾のように上から下の線路を眺めることはできなかったであろうが、全国で7番目とあれば、それなりに注目される場所となったのは間違いなかった。目の前のただの山を見ていると、数奇な運命でスターになりそこねたドサ回りの悲哀が漂っているような気がした。

「このへんにループ線の計画があったのを、御存知ないですか？」

先ほどの店までもどると、またそこのおばさんに、今度はストレートにそう尋ねてみた。

「ループ線？」

「あー、線路がこうグルッと回って…」

「ああ、そう言えば、ルート線がそこで回るととか、言ううったなァー」

全国に6カ所しかなく、完成すれば7番目になるものが目とハナの先につくられようとしていたのだから、もう少し関心を持ってよ!と言いたくなるような返事だったが、マニアでもなければそれも無理からぬことなのかもしれない。

い、それに鉄道の工事自体、この付近の人々にとっては遠い昔の出来事になりつつあるのだろう。

「ここにちょうど飯場がありましてなア…『オバちゃんいっぺんトロ(トロッコ)に乗ってみんかい』言うんで、乗してもらって、阪本まで行ったことがありますウ」

いろいろ話しているうちに、おばさんの口からそんな言葉がもれた。先ほどは信じられないと思ったが、このおばさんがトロッコで阪本まで行ったと言うからには、その5km以上のトンネルが貫通しているのは、やはり事実らしかった。それにトンネル工事現場では「山の神のたたりがある」と言っていて、未完成のトンネルに女性が立ち入るのを嫌う。

ということは、城戸—阪本間はこのループ線の前後を除いて、路盤はほぼ8割方が完成していたことになるのではないかと。

「そんなにできあがっているのなら、そのうち列車が走るんじゃないんですか？」

そんなことは絶対ありえないと思っているクセに大まじめな顔をして、私はおばさんに尋ねた。われながらちょっとイヤな性格だと思った。

「さあ… ジェーアール、赤字やからねん」

おばさんは短くそう答えただけで、全く表情を変えないことはなかった。もうなんの興味もないような顔であった。

店の前でまた缶ジュースを飲みながら、もう一度「幻のループ線」の山に目をやった。ここから見えるそれは、狭い谷の両側につらなった新緑の山なみの一部でしかなかった。

ループ線に特別な値打ちがあるわけではないし、今どきそんなこと考えているほうが普通じゃないのかもしれない。しかし私にはこの村人が、掘り出されそこなった裏山の宝に全く気づかないまま暮らしているような気がして、なにかじれったさを感じずにはいられなかった。