

## 【75】国境の長いトンネルを抜けると雪国であった

これはあまりにも有名な、川端康成の小説「雪国」の冒頭の一文です。

群馬県と新潟県とを結ぶ当時の国鉄の「上越線」が、利根川の上流を遡って行って日本一長い清水トンネル(9,700m)をくぐり抜け、新潟県側の信濃川の支川、魚野川(うおのがわ)の谷に顔を出したときの光景です。関東側は上天気なのにトンネルを境にして北陸側は一転して雪に埋もれているということも想像させる描写です。

この状況を土木屋の眼で見ると色々と考えさせられることもあります。それは鉄道の線路と地形の関係です。河川下流域の平野部や海岸地域では、鉄道は東海道線や山陽線のように河川を横切る機会が多くそれだけ沢山の橋を渡ります。東海道線では在来線は、東京駅と大阪駅の間で、多摩川から淀川まで15本の一級河川の本川を渡ります。

一方、日本列島は基本的に山地であり、海岸から内陸部へわけ入るとなると道路でも鉄道でも山地から流れて来る河川の谷間を遡ることになります。島の中央部を走る背梁山脈を越えて反対側の海岸へ出るには、谷の奥まで詰めて、道路ならば急坂を登って峠を越えて行きますが、鉄道は勾配に弱いのでトンネルで抜けるか、ループ線、スイッチバック、アプト式などの特殊な方式で斜面をよじのぼるしかありません。冒頭の上越線は、ループ線とトンネルの組み合わせで上越国境の一番険しい谷川連峰を突破しています。

こういう山地の横断鉄道は北海道から九州まで全国至る処に多数ありますが、近年、航空路、新幹線、高速バスの普及により、昔日のような重要性が失われ、地域的なローカル線になってしまった路線が少なくありません。前記の上越線もその例に漏れず、東京と新潟を結ぶ重要幹線の一部を担っていた60年前の昭和39年(1964)には、一日に片道当り、鈍行9本、急行9本、準急と特急各1本ずつ計20本の列車が走っていたのですが、現在では季節列車を別にして、鈍行のみがわずか5本という有様です。

今、横断鉄道で一番元気なのは意外にも、岡山県の倉敷と島根県の米子を結ぶ全長143kmの「伯備線」(はくびせん)です。山陽と山陰を結ぶ大動脈として一日当たり片道11本の特急「やくも」と東京発出雲市行の今では珍しくなった寝台特急の「サンライズ出雲」の計12本の特急が走っています。伯備線は倉敷を出ると、一級河川「高梁川」(たかはしがわ)に沿って走り、山間の小都市新見(にいみ)の先で県境の分水嶺を谷田トンネルでぬけると、山陰の一級河川日野川(ひのがわ)の流域に出て日野川の谷を下って河口近くの米子に到ります。ほぼ全線が河川に沿った鉄道で、河川の眺めが楽しめる路線です。

経済力や技術力の低かった時代には、山間の鉄道は、金がかかる橋やトンネルを出来るだけ避け、少々の急カーブや急勾配も我慢し、地形に順応したルートを計画したことが今の目で見ても良くわかります。筆者も夏には、「大井川鉄道」、「長良川鉄道」、「わたらせ渓谷鉄道」などの谷間のローカル線の旅を楽しみたいと期待しています。