

特濃！ 廃道あるき
第二八回

千頭森林鉄道 大間川線 前編



踏破難度特A級！川峡谷に潜む。
アルプス大間川
南長大林鉄に挑め！



by 平沼義之 (ヨツキれん)
位置 静岡県川根本町
探索日 2010年4月18日

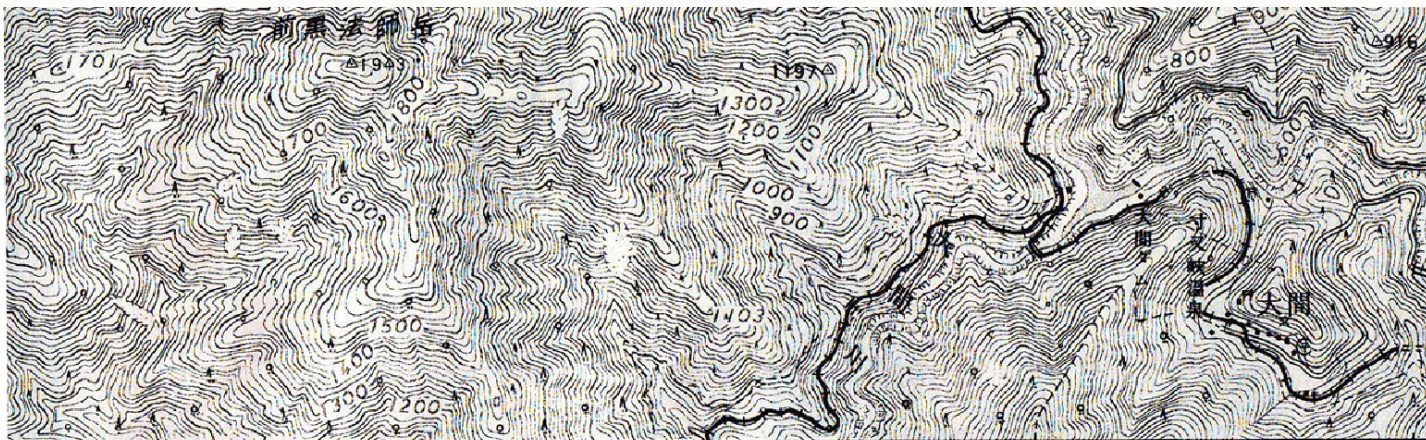
「日本の廃道」第50号を記念して、「特濃」では今回と次回にわたって、未だかつてない山岳的危険のるつぼ、山男の殿堂、南ア
ルプスにある第一級の林鉄跡をご紹介します。

期待して刮目せよ！

千頭森林鉄道 大間川線 [前編]

◇ 探索のきっかけは、一枚の旧地形図

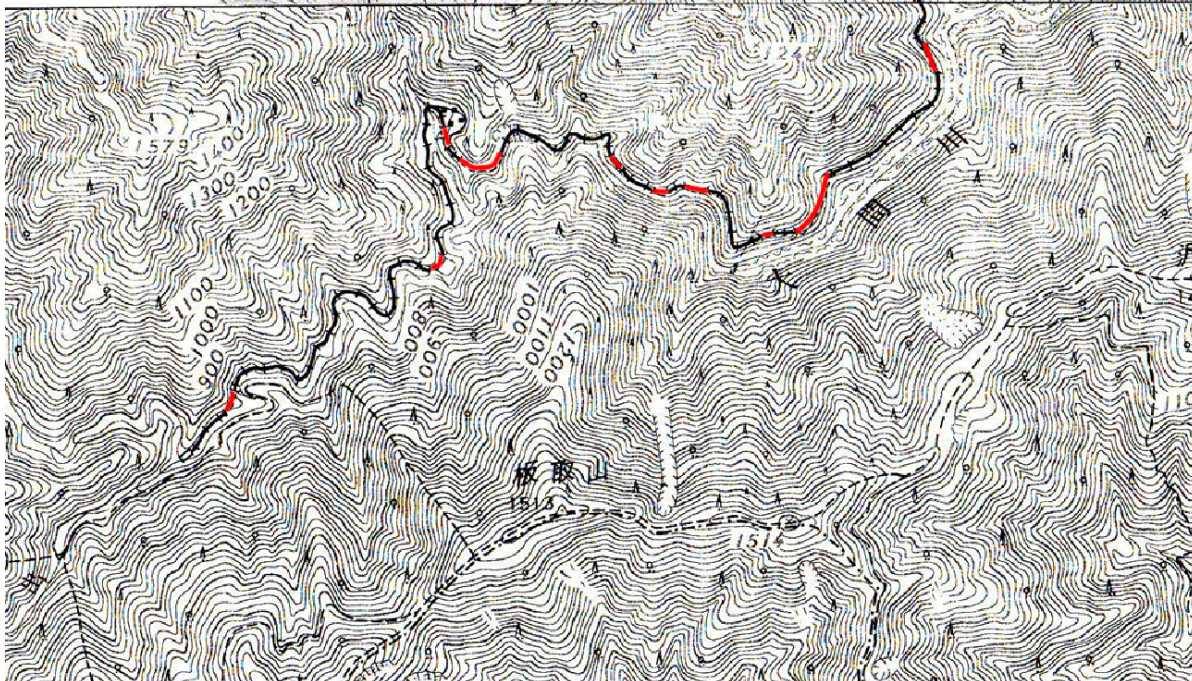
まずはこの地形図（昭和42年版5万図「千頭」「井川」）を見てもらいたい。



昭和42年版
井川・千頭

— 隧道

千頭森林鉄道
大間川線



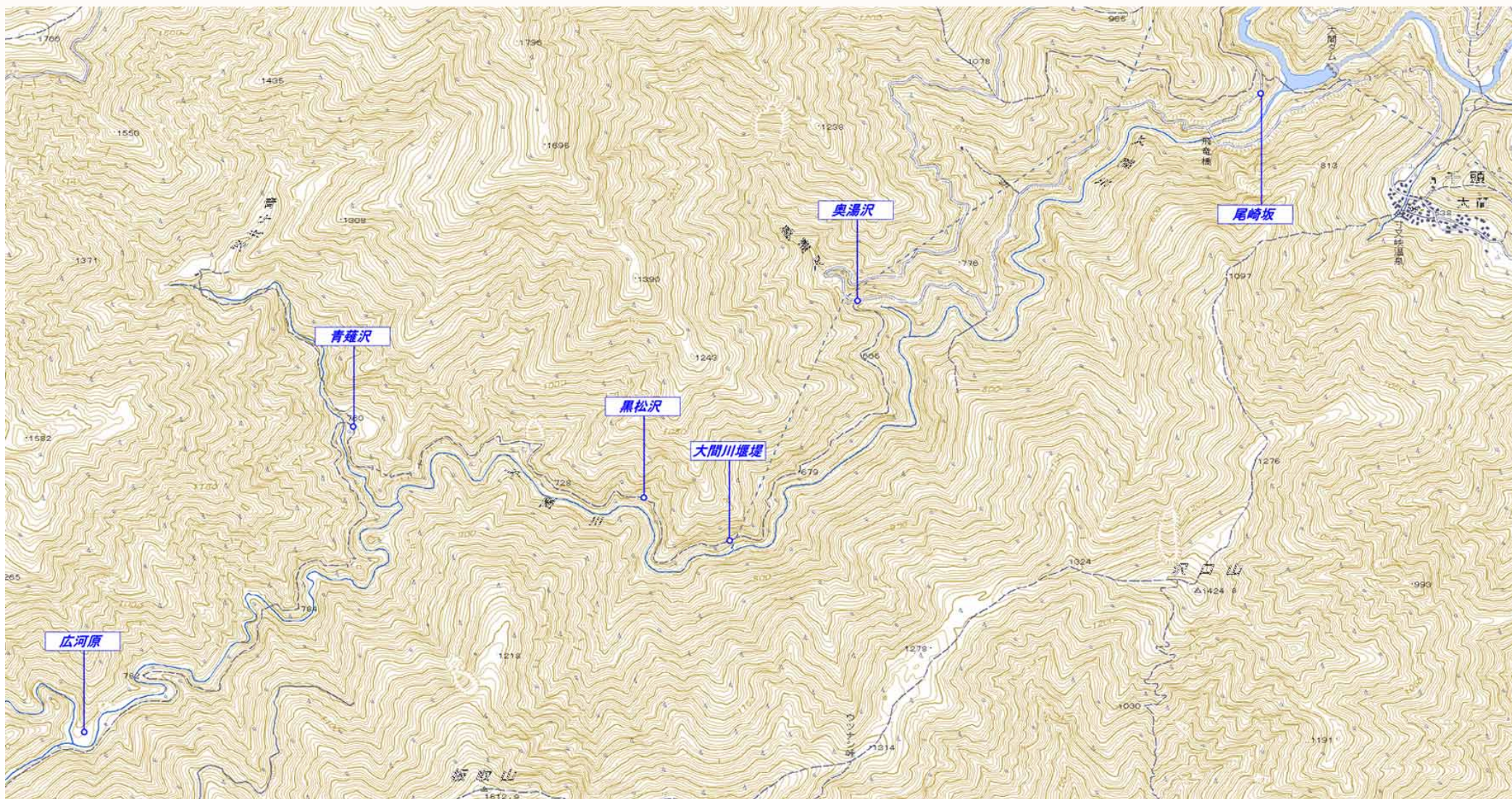
熱い！

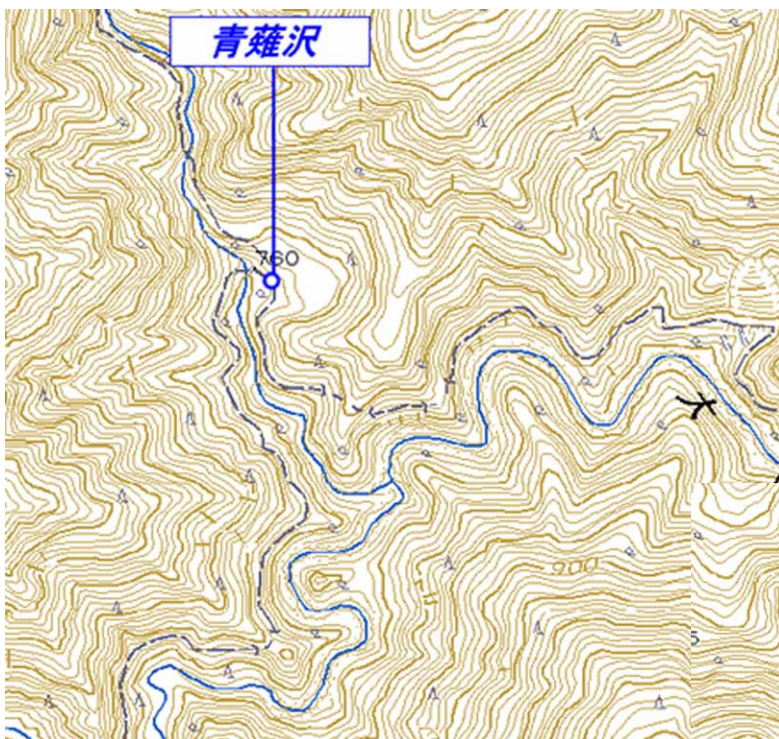
国土地理院の閲覧室の椅子に座って、何の気なしにこの図を見たときには胸が躍った。一本の林鉄上にずらりと並んだ隧道は、なんと10本もある。しかも、路線は随分と長い。おそらく10 km 近くある。

その「熱さ」に、文字通り身を焦がした私は、この2枚の地形図を迷わずゲットして帰った。それから「ウオツちず」にアクセスして、今の姿を確かめると…。

…ぶきぶき。

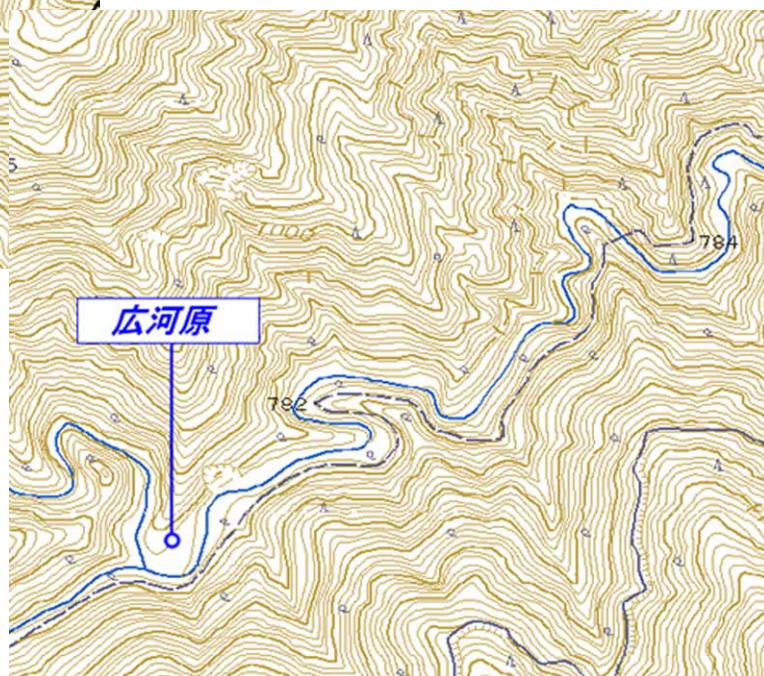
千頭森林鉄道 大間川線 [前編]





<地形図pickup>

起点から9kmの「青薙沢」付近には、10本とは行かないまでも、**3本の隧道が、破線の道に描かれていた**。オブローダー的に、こんなに分かり易い絵面ってない。でも、残りの隧道はどこへ行った？



昭和42年版では終点として「駅」の記号が置かれていた「広河原」周辺。確かにそれらしい平地はあるが、現在の「破線の道」は大部手前から対岸にある。とりあえず今回は、この場所を目指して歩くことになる。

昭和42年の林鉄は、平成22年現在の地形図では林道らしき車道や破線の道に置き換わり、一部は消滅していた。車道部分（起点側の約3km）はともかくとしても、残りの7kmはモノホンの「廃道」かも知れない。

どうやら今回は、マジネタだ。

千頭森林鉄道 大間川線 [前編]

◇ 数少ない事前資料から、全長が判明。

出会いが地形図ということ、この廃線の素性は別資料にあたる必要があった。林鉄だろうということは予想できたのだが、このエリアには一度も行ったことが無く、地形図の図名である「千頭」も「ちず」と読むものと勘違いしているほどだった。

とはいえ、この「千頭」という字面はどこかで見憶えがある。そう思ってから、定番書「全国森林鉄道」の中に〴〵再発見するのは、間もなくだった。

私が地図に見つけた林鉄は、全国有数の規模を誇った「千頭森林鉄道」の一部を構成する「大間川線」だったのである。

千頭林鉄大間川線については、同書が事前情報のほぼ全てにならざるを得なかった。ネット上には意外と思えるほど記録が無く、ただ登山家や釣り人たちによる、「大間川はヤマビルの巣窟」という、全く御免被りたい情報ばかりが横行していた。だが、この「ヤマビル情報」は大いに私を萎縮させ、探索実施を遅らせた第一理由となった。

次に「全国森林鉄道」の記述をベースに、大間川線の歴史を簡単に解説してみよう。

(千頭林鉄に関しては、「山さ行がねが 千頭森林鉄道」により詳しくまとめている…現在執筆中)

千頭森林鉄道 大間川線 [前編]

この山域からは近世において駿府城や江戸城の建材が大規模に伐り出されるなど、良材の産地としては高名だったが、海拔300mから2500mに達する高低差と、フォッサマグナが南北に横断する険しい崩壊地形のため、交通は極めて不便であり、皇室財産（千頭御料林）に組み入れられた明治期から、大正期を通じても、引き続き前時代的な「鉄砲だし」や「川狩り」といった河川集運材に頼っていた。

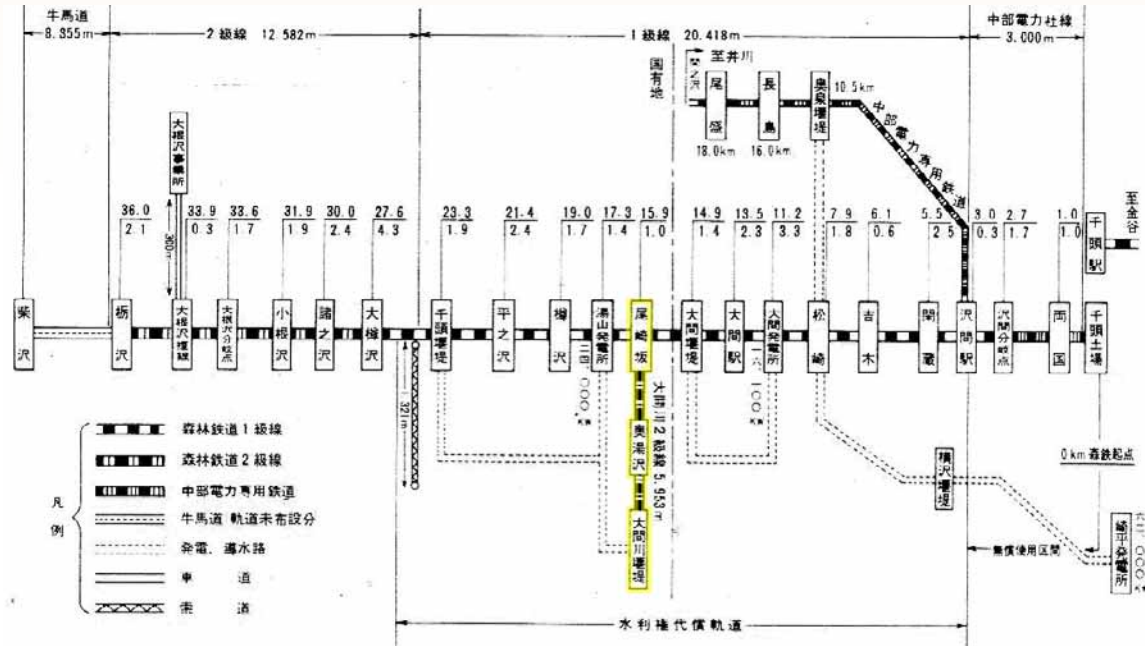
千頭林鉄誕生のきっかけとなったのは、寸又川の年間を通じて豊富な水量に目を付けた、第二富士電力株式会社による水路式発電計画である。当時、御料林を管理し、寸又川の水利権を有していた皇室林野局では、寸又川とその支流である大間川に堰堤（ダム）が建設されると従来の川狩りが不可能になる代償として、堰堤（取水地点）から放水地点までの森林鉄道の建設を要求し、同社がこの条件を呑んだことで、静岡県が建設を許可した。

千頭森林鉄道が全盛期に40kmを越える路線網を伸ばしていたのは、赤石山脈の高峰光岳に端を発する寸又川（大井川最大の支流）の流域である。



千頭森林鉄道 大間川線 [前編]

同社では工事資材を運搬する「寸又川専用軌道」の名目で、沢間〜千頭堰堤の寸又川沿いの本線（20, 418m）と、尾崎坂〜大間川堰堤（黒松沢）の大間川支線（5, 953m）を、昭和5年から9年にかけて建設した。そして一連の発電関連工事が終了した昭和13年12月に、全線が帝室林野局へと無償譲渡され、千頭森林鉄道になった。



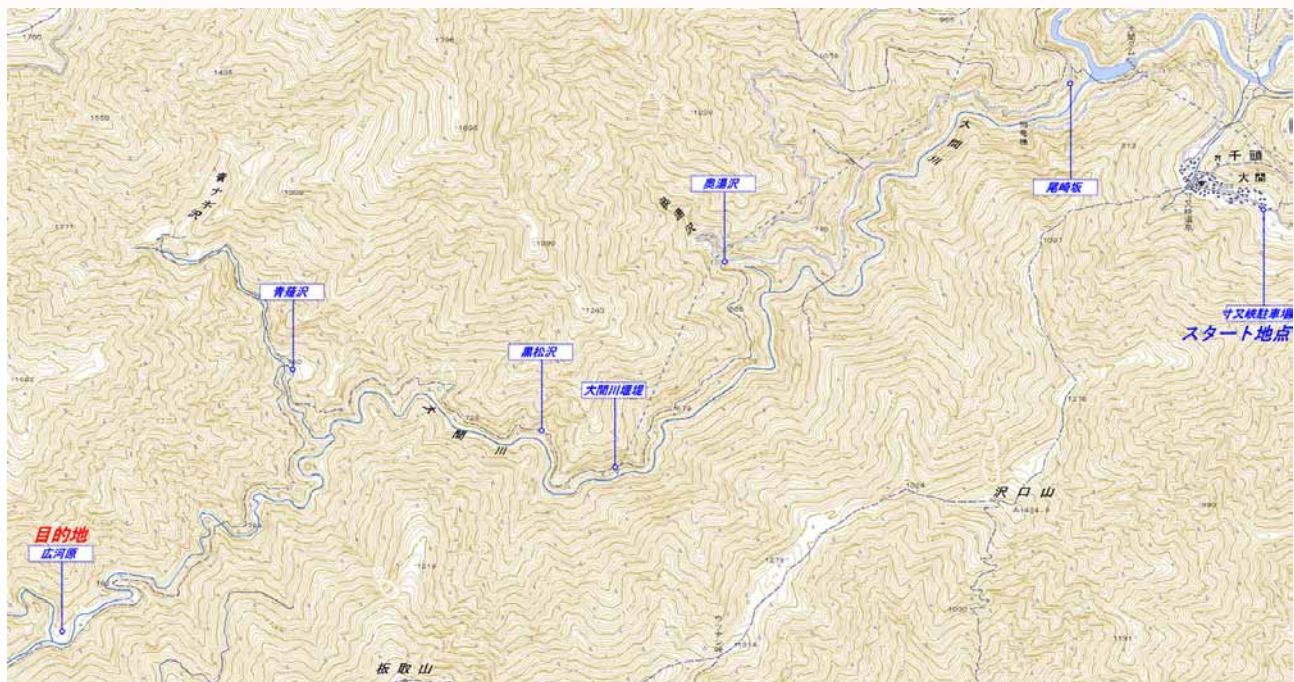
千頭営林署資料（昭和30年代初頭のものと思われる）にある路線図には、大間川2級線5953mが描かれている。

このような由来を持つ千頭林鉄大間川線は、森林鉄道二級線規格で、4〜5トンガソリンカー（戦前戦後の一時期は木炭ガス代燃車）牽引10輛編成程度の運材列車が運行した。

昭和22年に林政統一に伴って東京営林局千頭営林署に移管された後も大間川線は運用が続けられ、「昭和33年から37年にかけて大間川線の延長4, 535m（中略）を敷設し、

奥地開発を行った」（全国森林鉄道）が、以降は急速にトラック運材への転換が進められ、昭和44年、東京営林局最後の林鉄となった千頭林鉄は、30余年の歴史に幕を閉じたのであった。ということ、大間川線の全長は、昭和9年に敷設された

千頭森林鉄道 大間川線 [前編]



5,953mに、昭和37年の延伸区間4,535mを加えた、**10,488m**と考えられる。

私はこの5桁の数字と、ヤマビルの陰を胸に、いつになく神妙な心持ちで『計画書』にむかった。

◇ **初の単独山中泊必須の行程?!**

全長10.5kmの大間川線。千頭林鉄の本線が40km以上もあつた事から見れば短いのかも知れないが、私にとつて全くの処女地である「南ア」の踏査は、一筋縄でいかない予感がした。

まずポイントとなるのは実際の廃道の長さであるが、とりあえず中部電力の現役施設である大間川堰堤（約5km地点）までは現道と判断し、廃道は残り5km程度と想定した。

そして、この5kmの踏破には、最悪のケースで（片道）6時間を想定。かつ往

復とならざるを得ない（最長12時間）ので、車止めがある寸又峽温泉（大間集落）を起点として可能な限り自転車をういたとしても、一日で行って戻ってこられるかは微妙だった。

このような判断に基づき、今回は単独行としては初の「山中幕営」を前提とした装備で入山することとした。そのため「清水峠」以来となる60%のリュックを背負い、内荷は十分検討して軽量化したものの、普段とは比べものにならない重量になってしまった（30kg程度）。

また探索の時期についても、きっかけを得たのは秋口だったが、ヤマビルと日の短さを考慮のうえ、我慢して年を越し、2月頃から頃合いを見計らった。しかし結局は「廃道をゆく2」の執筆が明けた4月中旬までずれ込んだ。ヤマビルはG・W・頃には「ガンガン出る」らしいが…。

探索日…平成22年4月18日

メンバー…単独

手段…徒歩

装備…山中幕営一泊を想定



南アルプスの登山基地として知られる寸又峡温泉、その入口にある大駐車場が今回の出発地だ。

の先にもまだ幾筋かの道が延びているものの、いずれも南アルプスの険しい山岳地帯へ分け入る林道や中部電力の専用道路であつて、一般車は入れない。

前夜遅くにこの寸又峡温泉街の入口にある大きな駐車場に着いた私は、夜明けを待ってさつそく行動を開始。いつになく巨大化したマイリュックと、どこまで一緒に行けるか分からないが、時間短縮上の要となる自転車を準備。忘れ物をいつも以上に念入りにチェックした後、午前5時20分には林鉄の保存車輛に見送られながら、まだ薄暗いアスファルトへと漕ぎ出した。

寸又峡温泉のある場所が、千頭森林鉄道沿線では千頭に次ぐ有力な集落であった大間だ。静岡市街から“酷道”と“険道”を乗り継ぐこと50km余りで、この“終端”の地に辿り着くことが出来る。こ

千頭森林鉄道 大間川線 [前編]

かである。この道は千頭林鉄跡を拡幅舗装したものなのだ。それから少し進むと、絶壁の岩場を掘り抜いた天子トンネル



全長200mほどの天子トンネルも、拡幅はされているが、元は寸又川専用軌道（林鉄）の隧道。この開通で、はじめて寸又峡の奥にモータリゼーションがもたらされた。

ゲートを過ぎ、小さな地蔵や観光客向けの各種案内板などを見ながら進んでいくと、大間の狭くとも穏やかな盆地風景から一変し、寸又峡と称される寸又川の深い峡谷が右に寄りそってくる。それでも道自体の勾配は緩や

や自転車の通行に妨げはない。実際、は数名の登山者を追い越した。



実際、

寸又峡温泉街の間を縫うように走る1車線の県道を700mほど走ると、県道終点に写真のゲートがあり、一般車はこれ以上進めない。しかし、この先の道は寸又峡の観光名所である飛龍橋や「夢の吊り橋」へのハイキングコース、そして色々な山々への登山コースになっていて、歩行者早朝にもかかわらず、私

千頭森林鉄道 大間川線 [前編]

があり、抜けてすぐに大間堰堤や湖上に架かる「夢の吊り橋」方面への分岐がある。本線は直進だ。



林鉄廃止後は車道となった。

全長68mの飛龍橋は、千頭林鉄全線最長の橋だった。下を流れる大間川の水面との比高は60mくらいある。

さらに進んでいくと、前方の大間のV字谷を一跨ぎにする、アーチ型の巨大なトラス橋が見えてきた。

これが寸又峡の観光名所のひとつである飛龍橋だ。現在の橋は昭和30年代に千頭林鉄用の橋として架け替えられたもので、



寸又峡温泉より2.1kmの地点に架かる飛龍橋より、大間川上流の方向を望む。



飛龍橋の上から、これから向かう大間川を見渡すと、たちまちに息苦しさ、全身が強ばるのを感じた。今まで東北を中心に数々の林鉄を歩いてきた私だが、おおよそ交通を容れなさそうなV字谷には、この無人境がどこまで続いているのか途方もない奥行きが感じられた。轟々と谷に響き渡る溪声は冷徹である。

この山は、現役の登山道でさえ危険なのではないのか？ そんな場所で廃道なんて、冗談じゃないのか。私は再び生きてこの橋を渡れるだろうかと、リアルな不安を感じた。

飛龍橋を渡った先は丁字路になっており、本線（寸又右岸林道）は右折して尾崎坂経由から千頭堰堤方面へ向かう。これは千頭林鉄の軌道跡そのままである。

一方、今回探索する千頭林鉄大間川線へは、左の道から向かうのだが、最初のうちは軌道跡ではない。詳しくは次の図で。



飛龍橋北詰にある分岐地点。正面に立っているのは前黒法師岳の登山案内図で、左の大間川林道を示している。



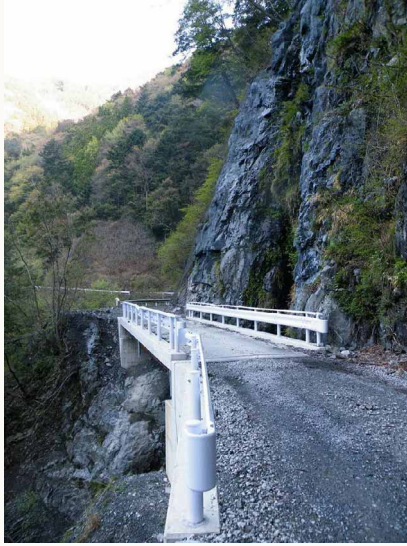
大間川林道に入ると10mほどで砂利道に。しかもバリケードが置かれ、「全面通行止」の表示であった。理由は特に示されていないが…。



図の通り、現在地である飛龍橋北詰の分岐地点と、林鉄時代の分岐地点（尾崎坂）は一致していない。両者の合流点は現在の大間川林道を100mほど進んだ地点で、仮に尾崎坂から軌道跡を進んだとすると約400mの地点である。（この区間の軌道跡は一部現存するが、朝の段階では先に進むことを優先し、帰路に改めて探索することとして先へ進んだ。）

千頭森林鉄道 大間川線 [前編]

林道起点から300mほどの地点に架かる無名の栈橋。銘板によると、本橋は平成20年に架け替えられた（復旧された）ばかりだが、周囲に林鉄時代の痕跡は全く見あたらなかった。



起点から550mほど進んだところで、前黒法師岳への登山道が分岐していた。だいぶ荒れた登山道に見えた。

気付かずに通り過ぎてしまった。



これまでの軌道由来の道に較べて、大間川林道の最初の100mほどは当初から自動車道として建設された区間のため、勾配が目に見えて厳しい。今日始めて身体に熱を感じたが、気温は5度くらいしかなかった。まだ汗をかくほどではなかった。そして林道はこの急坂で、軌道跡との間にある15mほどの高低差を一気に詰める。

その先の軌道跡と林道の合流地点だが、これはかなり不鮮明であり、往路では