

常願寺川上流域の地鉄の駅舎巡り

駅と駅周辺の風物誌

1. はじめに

富山東部の立山連峰は主に常願寺川を介して富山平野に恵みの水を与え、電力を生み出し、そして立山一帯が貴重な観光資源となっている。この資源を生かし、富山と東京を直に結びたいという地元経済人の情念が富山駅から立山駅まで電車を走らせ、立山駅以东はアルペルートとして立山奥地を開発したのである。

電車路線については1937年に(富山電気鉄道により)富山から粟巣野までが開通し、1954年には立山駅(千寿ヶ原が1970年に改称)まで延伸された。その後、アルペルートが1954年から美女平まで、1964年には室堂までの運行、1971年には長野県扇沢までの全通となった。こうして歴史を作ってきた地鉄の立山線は沿線の多くの方の期待を一身に背負い、また住民の生活路線として、その役割を担ってきた。

ここでは、そんな地鉄沿線の生活模様を駅舎巡りとして書き記し、当時も今も変わらぬ富山における思いを風物詩として捉えることにした。扱った駅は順に大庄、上滝、岩峯寺、横江、千垣、有峰口、本宮、粟巣野、立山である。

なお、本稿は論文ではなくあくまでも風物の記録誌である。

◆アルペルートについて

アルペルートは富山県側の立山駅から長野県側の扇沢駅までを総称している。このうち、長野県側では関電が事業主体であり、富山県側はすべて黒部貫光の民間が主体である。

富山県側では1954年から立山ケーブルが立山～美女平に、高原バスが1964年に美女平～弥陀ヶ原～室堂に運行した。

一方、黒部側からは1964年から扇沢～黒部湖のトローバスが運行し、1969年に黒部平～黒部湖に地下ケーブル、1970年に大観峰～黒部湖のロープウェイ、その後(1971年には)室堂～大観峰のトローバス(当初はデイゼルス)が運行した。

これをもって、長野県側の扇沢駅から富山県立

山駅までつながった。1971年前までは、年間30万人程の観光客が以降100万人オーダーとなった。

2. 富山県東部の鉄道の歴史

○現在の路線

- 本線：富山、稲荷町、寺田、上市、滑川、魚津、黒部、新黒部、宇奈月：53.3km
- 立山線：富山、寺田、五百石、岩峯寺、立山：34.0km
(実際の立山線：寺田・立山：24.2km)
- 上滝線：富山、稲荷町、南富山、岩峯寺：17.3km
(不二越線：稲荷町・南富山 23.3 km)、
(実際のの上滝線：南富山・岩峯寺 12.4km)

○歴史、上新川、中新川中心の歴史

- 1914 富山～南富山(堀川新)
- 1921 南富山～上滝～岩峯～横江
- 1923 横江～千垣
- 1930 富山電気鉄道設立
- 1931 電鉄富山～田地方～上市
- 1937 千垣～粟巣野
- 1943 富山地方鉄道設立
- 1955 粟巣野～立山 富山から立山まで全通
- 1969 立山線が五百石経由に変更となる。
これに伴って、元の路線が不二越線、上滝線となる。
- 1971 立山線に国鉄JR、名鉄の列車が乗り入れ。
1983に名鉄が、1999にJRが乗り入れ廃止



地鉄路線図 地鉄 HP より引用

3. 大庄から立山までの駅

大庄

十数年前に火災にあったが、もともとは木造の価値ある駅舎であった。今は以前の再建とまではいかないものの現代風に建て直された。駅には広場と割合広い自転車置き場があり、通勤通学買い物客の便がはかられている。

駅周辺一帯は水田地帯であったので、住宅団地があり、公共施設としてモダン建築の大庄コミュニティセンターもあり、同じ大山でも上滝とは異なった様相の地域である。



大庄駅 上：駅広場、下：駅舎

上滝

立山参拝の富山側最南端の場所が上滝である。ここから岩嶽寺を経て芦嶽寺に行く道と、大川寺河岸段丘を登って、常願寺川左岸沿いに奥に入っていく道とがある。これらの道に加えて、大沢野、富山、福沢に向かう道がここ上滝を基点として結ばれている。駅前広場にはそんな雰囲気醸し出されており、また駅舎にはそんな風情が静かに漂っている。今、駅舎はクリーニング屋と同居の形になっているが、かつてはそれなりの重みがあったものと思われる。



上滝駅 上：駅舎、下：駅構内

大川寺

大山寺地区には禅宗の立派なお寺がある。その寺の横の広大な敷地を利用して戦前から公園が整備され、大川寺公園と称していた。その後 1958 年には遊園がオープンし、富山では唯一のアミューズメント施設とあって、大いに賑わっていた。そんな遊園ではあったが、次第に客足が遠ざかり、時には園内に客が数人もいないこともあり、結局 1996 年に遊園が閉鎖され、今は草ぼうぼうの荒地となっている。

駅は大川寺の河岸段丘崖にへばりついた形と成っている。遊園時代はたくさんの乗降客があったが、今では閑散としている。なお、年始には雄山神社参拝の富山側の拠点駅として賑わっている。参拝はここから歩いて河川対岸の神社に行くのである。



上：大川寺駅舎、下：大川寺遊園跡

岩峯寺

南富山からの路線と五百石からの路線が合流する駅である。近くには雄山神社があり、毎年、年始には大いににぎわっている。

駅については、大規模木造で気品があり、地铁の中では群を抜いて存在感がある。このためであろうか、映画「剣岳、点の記」では明治期の富山駅として撮影された。

少し立山信仰について述べる：この地は、立山参拝の拠点であった。今でもここから立山に向かう旧道がある。またその道に沿って 33 個の石仏が設置されている。駅から少し歩くと 1 番目は熊野神社付近にあったという。なお、33 番目は室堂平にあるという。



岩峯寺駅 上：駅舎、下：駅構内

横江

岩峯から立山までは山間の路線となり、両側から山が迫りだしてくる最初の駅がこの駅である。ここから先はもちろん山間である。そんなところに何の気負いもなく木造で落ち付いた感じの駅がこの先続いている。横江に限らず現存する健在な木造駅には、当時から利用客の姿が目に見えようである。

この地では二つの特徴あるケーション&建造物がある。第一に横江頭首工がある。この頭首工にて常東常西の農業用水取り入れ口がある。これまでは、下流域にて堤防の横腹をぶち抜いて用水取り入れ口を設けていたが、これでは堤防全体を弱くし、洪水の可能

性が高くなるとのことで、頭首工を一本化して横江に設置したのである。

第二には、この地が尖がり山の登山拠点になっている。この山は円錐形であるためか、宇宙人が作ったピラミッドとって話題になった山である。登りに 30 分程度であるにもかかわらず、立山一帯の大パノラマが展望できる。



横江駅 上：駅舎、下：駅構内

千垣

常願寺川を川沿いに登ってきて、川右岸の最後の駅が千垣駅である。ここから電車は常願寺川を鉄橋で横断し、小見地区へと向かっていく。電車が鉄橋上を走行するシーンには大変な迫力があり、全国から写真ファンが詰め掛け撮影している。



千垣駅 上：駅舎、下：駅構内

実は、当初計画の路線は千垣から芦峠を抜けて千寿原を横目に見ながら藤橋までのルートであった。ところが有峰の電源開発のために路線が左岸側小見地区にまわった。このため、芦峠住民のためにアクセス用の路線バスが準備され運行となった。その後、バス路線が廃止され、芦峠の雄山神社や立山博物館や遙望館へはマイカーでしか行けなくなった

有峰口

以前は小見とっていた駅である。小さいながらも駅前広場があり、木造としては一番収まりのいいしゃれた感じがする駅である。当地には亀谷温泉があり、その後に電源開発による潤いもあって、賑わいが続いている。以下に見ていこう。

(1) この地にて常願寺川と合流する和田川の電源開発で奥に有峰ダムがあり、その周辺に有峰森林公園が併設され観光客が集まっている。しかもそこには平家の落人が住み着いたという伝説もあり、ミステリーも有峰を彩っている。なお、薬師岳登山についてはここから有峰林道を経て折立が登り口となっている。

(2) 白樺ハイツという保養施設が温泉地として有名であり、ファンが多い。またこのハイツ対面には、大山歴史民俗資料館があり、大山の歴史がPRされている。



有峰口駅 上：駅舎、下：駅構内

本宮

江戸期には立山参拝には、芦峠を通る常願川右岸ルートと本宮を通る左岸ルートがあり、左岸ルートの要として本宮神社が隣と構えている。しかし今では左岸ルートは見る影もない。

近代に入って 50-60 年前からは、極楽坂スキー場利

用のスキー客で駅が賑わっていた。駅からスキー場には 40-50 分程スキーを担いで歩いたものである。その後は道路が整備され、スキー場アクセスバスが走ったが、すぐにスキー場の駐車場が整備され、マイカー来場が全盛となった。加えて、スキー場へのアクセスバスが本宮駅ではなく立山駅が起点となってからは本宮駅がさびれてしまった。

なお、本宮駅で思い出すことあり。スキー客で賑わっていた頃、駅前にうどん屋があり、電車待ちの時にはここで食したものである。

駅舎そのものは簡単なつくりに見えるが、本宮メイン道路に面しているのも、風情が感じられ、存在感が何処となく漂っている。



本宮駅 左：駅舎、右：駅構内

栗巣野(廃止)

1937 年に富山から栗巣野まで一気に路線が開通した。もともとは、電源開発のために作られた駅だったためか、当初から賑わいはなかった。第一に、栗巣野の村へは駅から 30 分程登らなくてはならず、利用にはかなり大変であった。第二に、立山に登山する方々がここで下車して立山奥地へと歩いて行った時代はあったが、その後、栗巣野から立山まで路線が延長され、立山登山・観光客はすべて立山駅下車となってからは、本宮駅は衰退の一途となった。

また、50-60 年前、栗巣野スキー場で賑わっていたが、それももっていた。スキー場そのものが小ぶりであったため、隣の極楽坂スキー場に勝てなかったのである。

そうこうしているうちに 1981 年に駅は廃止された。今は電車がその付近を通過していくが、何もないとこを当時の思いをはせることなく駆け抜けていく。



栗巣野駅跡 駅舎巡り HP より

立山

立山駅は、アルペンスト玄関口にふさわしく 1982 年に新築された。以前の姿がまるで思い出せないが、山のマンを感じさせる駅だったに違いない。

それはさておき、駅は 2 線方式であり待機線もある拠点駅としての十分な機能を備え、立山ケーブルへの乗り換えもスムーズになるように設計されており、駅前広場もバスターミナルとしての様相もあり、また周辺に土産物屋食堂などを構えて存在感抜群である。

そんな駅に、1970～1983、1990～1999 には大阪や名古屋から直接列車が乗り入れていたことがあった。今では、観光バスとマイカーが押しかけ、駅は大賑わっているものの、それはケーブル乗車のためであり、立山線電車の利用客ではないところに、寂しさは隠せない。とはいえ、拠点駅のいでたちは今も変わらない。



立山駅 上：駅南面、中：駅東面、下：駅構内

5. まとめ

立山線の駅舎を中心にして周辺の風物をみてくると、常願寺川上流部にマンを寄せる先人たちの思いと地域の住民の皆さんの生活の営みの思いとが交錯してくる様子が感じ取れる。このような思いそのものが風物を介した歴史ということになるだろうか。そんな歴史と風物が面白く楽しく著者流に伝えたつもりである。

なお、市民生活でも観光でも軽便鉄道時代を入れれば鉄道 100 年。この間、市民生活を支えており、やはり歴史の重みを感じられるかと思う。その意味で駅巡りに大きな価値が見出されたといえる。