

立山黒部の旅 2023



2023年5月

旅のチカラ研究所 植木圭二

道路の両側に雪の壁がそり立つ景色、春のこの時期にメディアで紹介されるその雪の壁が見たくて立山黒部アルペンルートを妻と2人で巡ってきた。このルートは個人旅行では行程が組みにくいため旅行会社のパッケージツアーを利用した。

■トロッコ電車

私たちが参加したツアーの正式名称は「立山黒部アルペンルート・絶景トロッコ電車 5つの日本一と7つの乗り物で巡る旅 2日間」というもので、たくさんの“日本一”とたくさんの乗り物を体験できることが売りにしている。ツアー参加者は全部で47人、私たちは長野県の上田駅で新幹線を降りて旅行会社が用意した大型バスに乗り込んで黒部峡谷に向かっている。

バスは富山県の宇奈月温泉に到着する。最初の乗り物は宇奈月温泉から出ているトロッコ電車で、既にかなり多くの人々が乗車を待っている。

トロッコ電車が走る黒部峡谷は、“日本一”深く広い峡谷で、それゆえ豊富な水資源を利用した発電所を関西電力が建設するためにその資材運搬のための鉄道を敷設した。

険しい山の中を走るので線路の幅はJRの在来線よりも狭い。駅前の黒部川電気記念館には当時使われていた小さな電気機関車が展示してある。レトロな雰囲気はそのままに、架線から電気を取る部分を触角とするとまるで昆虫のように見える。

現在この鉄道は発電所やダムのメンテナンスにも使われているが、観光用トロッコ電車が主役になっている。



【当時の電気機関車】

ちなみにトロッコ電車が走る黒部溪谷には黒部川が流れており、上流には有名な黒部ダムがある。しかし黒部ダムの水が黒部川に流れているだけでトロッコ電車に乗っても黒部ダムには行かない。つまりトロッコ電車と黒部ダムは基本的には関係がない。私はここに来て初めて知った。

トロッコ電車に乗り込み、出発する。車窓からの眺めは絶景を売りにしていただけたことがあって抜群に良い。“車窓”とは書いたがトロッコ電車なので窓はない。そのため視野が広く、体全体で春の風を直接感じて実に気持ちが良い。

黒部川の水は明るい緑色をしており、周囲の深い新緑の木々とのコントラストも良い。渓谷なので兩岸に山があり、高い山なので上の方には雪が残っている。さすが日本一の渓谷という言葉に納得する。



【トロッコ電車からの黒部渓谷の宇奈月湖】

トロッコ電車の車内アナウンスが流れ、前に見えるのが新柳河原発電所だと案内している。しかし目の前にあるのはヨーロッパの古城のような建物で、とても発電所には見えない。

その古城風の発電所と緑色の川の水と線路や架線とのコラボレーションは多少奇妙な気はするが、何とも言えない雰囲気を出している。とても日本とは思えず、写真を撮って友人に送ると「そこはヨーロッパのどこ？」と返信がきた。



【新柳河原発電所】

このトロッコ電車は、今の時期は終点まで運行しておらず宇奈月から途中の笹平で折り返し運行をしている。上流の積雪状況によって2~3週間後には終点まで運行することになっているが、それでもほぼ満員で運行している。

宇奈月駅に戻って料金表を見ると今回乗った宇奈月~笹平の往復が1320円、宇奈月~終点の檜平までの往復が3960円と書かれている。約40人乗りで8両編成なので300人くらいが一度に乗れるので、終点まで往復すると120万円になる。1日10往復の時刻表になっているから、これは凄い金額になる。まあ、余計な心配か。

■宿はシンプル

トロッコ電車を降りて白馬岳の麓にある長野県の白馬村にやって来る。今宵は白馬村の栂池高原の「ホテル サンプラザ栂池」に泊まる。この宿はスキーや山登りに使うホテルなのであまり豪華ではないが、かえってそのシンプルなところが良さそうな気がする。

実はこのツアーではグレードの違う宿が選べることになっているが、ツアー客のほとんどは追加料金の掛からないこの宿を選んでる。私もそうだが、今回の旅は乗り物に乗ることに徹して宿にはこだわらないお客が多いからだろう。

大浴場に行く。ここも至ってシンプルだが、それでも温泉になっていて、サウナもついている。自称ハード・サウナーの私にとっては実にありがたい。

サウナに入り、風呂上がりのビールを飲もうとフロントの女性スタッフにビールの自販機を聞くと、彼女は「館内にもありますが、ホテルの目の前のコンビニで買った方が安いですよ」と商売っ気がない。しかしそれは親身になっての言葉なので好感が持てる。

夕食は、最近多いビュッフェスタイルではなく個別に提供される。その量は適量で、あまり多くの料理は並んでいない。宿によっては“これでもか”攻撃を仕掛けて、お客が食べきれないことを良とするところもあるが、貧乏性の私は残すことを悪としてつつい食べ過ぎてしまう。しかしこの宿は粗食とは言わないまでも、その心配はないだろう。それでも信州牛のすき焼きは美味で、信州蕎麦も付いているのにご飯のお代わりをする始末だ。貧乏性ではなく単に食い意地が張っているだけか。



【ホテルサンプラザ栂池の外観と夕食】

私たちの隣のテーブルの女性グループの会話が聞こえてくる。ドイツのドレスデンのビールが美味しかったとか、トルコのイスタンブールのサバサンドの味はどうだったとか、ギリシャのサントリーニ島のワインがどうだったとか、それぞれの自慢話のオンパレードだ。その全ての場所は私も行っており楽しく聞かせてもらえた。そういう私が一番自慢をしているのかもしれない。

そんな海外旅行マニアもこのツアーに参加しているのだから、コロナ禍で鬱積していた旅行欲が爆発したのだろう。ここに来て一気に国内各地の観光地にもお客が増えているように感じる。

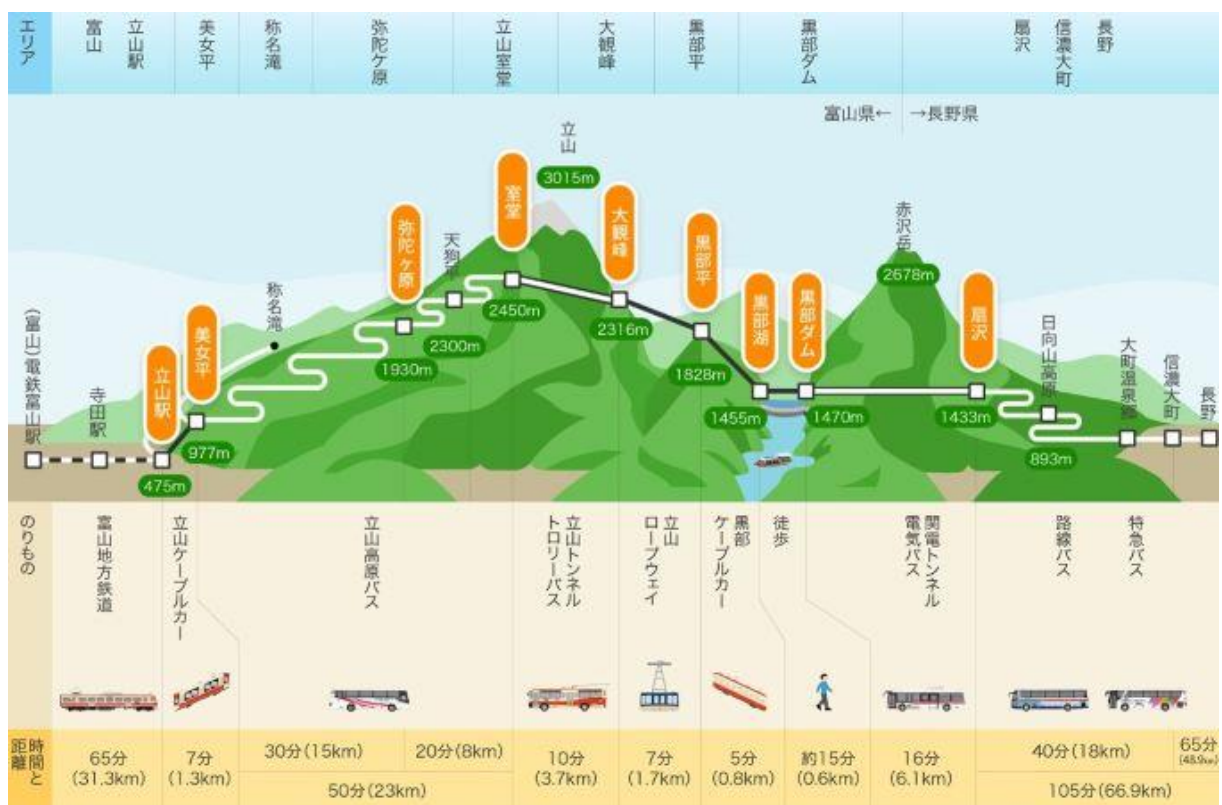
その背景には海外からのインバウンド客の急激な増加があり、本日乗ったトロッコ電車も半分以上は外国人だった。その中でも中国人が大半を占めていた。今回のこのツアーにも中国人7~8人のグループが参加していて賑やかにしている。

私は、最近行った海外旅行で添乗員から聞いた話を思い出した。その添乗員が日本国内のツアーの添乗をしたら、参加者の半分くらいは中国人だったという。中国人がグループで参加して、グループの中の1人は日本語を話せるが他は中国語しか話せない。そのためツアー内は中国語が飛び交い、あたかも中国人に乗っ取られたようだったという。彼らは何故参加するのかというと、日本国内ツアーの価格が中国人向けよりも日本人向の方が安いからだという。

■立山黒部アルペンルートに登る

2日目は朝7時前の出発になる。国内ツアーでこんなに早く出発するのは珍しいが、今回のツアーのハイライトは立山黒部アルペンルートで、その行程が詰まっているから致し方ない。

私たちは白馬村を後に、その南の長野県大町市にバスで移動する。大町は立山連峰の東側に位置し、これから様々な乗り物を乗り継いでその立山連峰を越えていくことになっている。



バスが到着したのは関電トンネル電気バスの扇沢駅で、この駅から電気バスに乗り換えてトンネルを抜けて黒部ダム駅まで行く。まだ8時前なのに多くの人々が電気バスの発車を待っている。

全長6.1kmのトンネルは黒部ダムを造るために資材や重機を運ぶ目的で掘ったもので、工事は困難を極めたという。困難の原因は破碎帯によるもので、破碎帯とは地層の中で粉々に砕かれた岩が一定の幅をもって延びている部分を言う。そこに水が貯まっていてその水に悩まされ、そのため多数の死者が出ることになった。その時の様子が小説「黒部の太陽」で紹介され、後に三船プロと石原プロ製作で映画化された。

私たちが乗ったバスは難工事の末に貫通したトンネルを抜けて行く。破碎帯の部分に差し掛かるとバスの車内アナウンスが流れトンネルの照明も青くなってその場所を教えてくれる。そんな難工事を想像しながら、バスはわずか16分で黒部ダムに到着する。

黒部ダムは大きい。いやそんな当たり前の言い方ではなく、“超下級”、とにかくでかい。堤防の高さは実に168mもあり“日本一”高い。

そしてこのダムは大きさだけでなく形状が非常に美しい。独特のアーチ形状は芸術的な曲線で、ある種の美学を感じる。アーチ形状は堤防にかかる水圧を計算して湾曲させて両側山腹の岩盤に分散させる構造になっている。従ってこの水圧に耐えられる強固な岩盤が必要であり、この黒部ダムではさらに両側にウイングを設けてある。

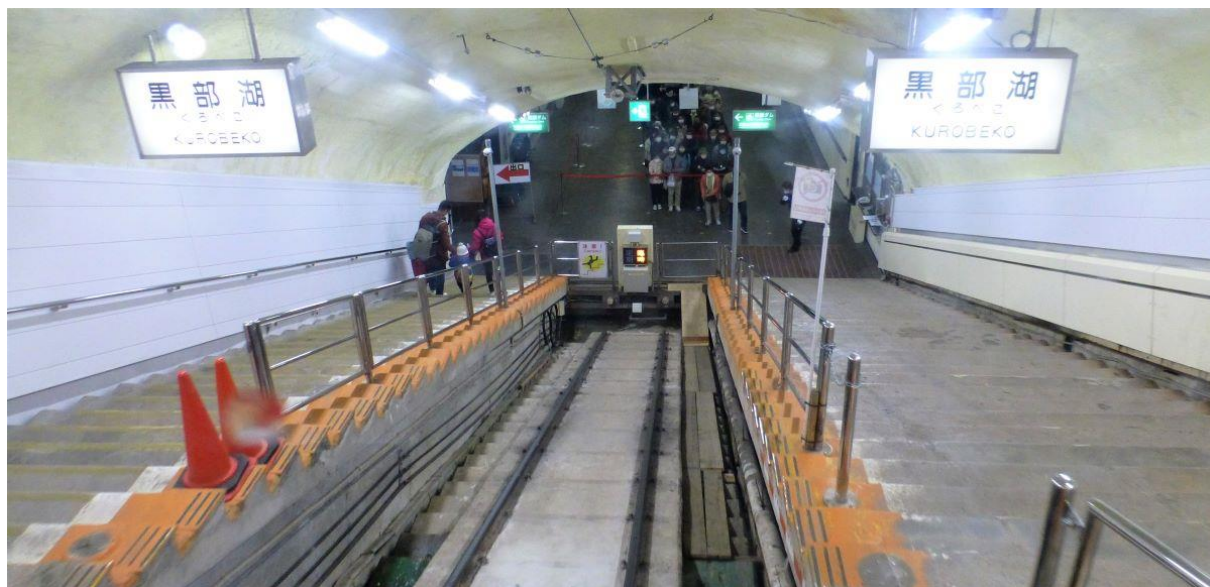


【黒部ダム全景 堤防の上の道を歩く人々 堤防のウイングも見える】

ダム湖の水は緑色がかっているが、昨日のトロッコ電車を見た川の水ほど鮮やかな緑色ではない。このダムを水源としているのに色が若干違うのも面白い。

この水は専用トンネルを通過して約10km下流の地下に建設された黒部川第四発電所に送られて545mの落差で発電する。その発電所の名称から黒四ダムとも呼ばれると案内看板に書かれている。1956年着工し、難工事の末に1963年完成した。その5年後に映画が公開された。

ダム の 堤防 の 上 の 道 路 を 歩 い て 黒 部 湖 駅 に や っ て 来 る 。 駅 は 標 高 1455m で、こ こ か ら ケーブルカー に 乗 っ て 373m 上 の 黒 部 平 駅 ま で 登 る 。 こ の ケーブルカー の 線 路 全 て が 地 下 に あ る と い う の が 珍 し く、日 本 で こ こ だ け だ と い う。



【黒部湖駅を出るケーブルカーの後部から見た黒部湖ホーム】

ケーブルカーは黒部平駅に着き、次はロープウェイに乗り換えるのだが、これが凄い。

このロープウェイは環境保護のために支柱を一本も使っていない、いわゆるワンパス方式では“日本一”長い。私が驚いたのはロープウェイのゴンドラが着く遙か先にある大観峰駅で、標高3000m級の立山連峰の土手っ腹に四角いコンクリートの穴があいており、まるで秘密基地の入口のようだ。



【立山ロープウェイ 正面は立山連峰】



【ゴンドラが着く大観峰駅】

その秘密基地にゴンドラが到着する。ここ大観峰駅は標高2316mで、秘密基地には見張り台のような場所もあって、約1000m下にある黒部ダムを眼下に見ることができる。

秘密基地の奥は“日本一”高い所にあるトンネルで、立山連峰の山体を抜けて室堂駅に繋がっている。トンネル内は昔懐かしいトロリーバスが運行しており、早速乗り込み出発する。

バスの車内アナウンスではトロリーバスは現在日本国内ではここでしか走っていないと紹介している。ちなみにトロリーバスとは道路の上に張られた架線から電気を取って走るバスのことで、電車なので排気ガスを出さず、バスなので線路が要らないという両方の長所を持っている。しかし日本ではこれが最後ということだから、その時代的な役割は終わったのだろう。

その理由は、昔は電気を貯めることができずに架線から電気を取っていたが、今はバッテリーの性能が各段に向上してその必要がなくなった。そのためアルペンルート最初の扇沢駅で乗った電気バスはバッテリーを積んで自力走行をしていた。

約 10 分後、標高 2450m の室堂駅に到着する。この駅が“日本一”高い所にある駅だという。

■雪の大谷

室堂駅の近くに「雪の大谷」という雪の壁に囲まれて名所になっている道路がある。私はその壁に囲まれた道路を歩きたくてこのツアーに参加したと言っても過言ではない。

雪の大谷に向かう道路を多くの人たちが歩いている。私たちもその流れに乗って歩いて行くと、途中で温度計があって氷点下 5°C を示している。

道路を歩いて行くと道路脇の雪の壁の高さが最初 2~3m だったが、しだいに高くなる。

“高くなる”と書いたが、実際には雪の上の面の高さはあまり変わっておらず、道路が少し坂道で下っているので雪が積み上がっていくように感じられる。つまり私たちは大きな谷の底の方に向かって降りていて、雪の表面の標高は変わらないが、道路面が下がっているので高くなったと感じていたに過ぎない。そのことに気付いた時に「雪の大谷」は地名ではなく、ただ単に大きな谷のことを言っているのだと分かり、そんな私は自らを褒めてあげたくなった。

谷に雪の吹き溜まりが出来て、雪の自重で押し固められ、その深さは毎年変わり、今年は 13m になっている。



【雪の大谷 今年の最深部 13m の地点】

そしてその時、私の脳裏にある企画が浮かんだ。それは今人気の大リーグの大谷翔平を招いて命名式&開通式をするというもので、名実ともに「雪の大谷」になり、「世界の大谷」になる。いやそれは世界中からあまりに多くの観光客が殺到し、かえって困るかもしれない。

さて実際にここに来てみて不思議に思うことは、この道路をどうやって掘ったかだ。13mもの雪の重みで押されて固められているから重機を使ってもそう容易ではない。そんなことを考えていたら、この道路を開通させる作業方法が書かれた看板を見つける。

そこには作業は雪が固いうえに雪原のどこを掘ったらいいか分からないから難しいと書かれている。確かにそうだ。下は道路になっているとはいえ、一面が雪景色の上なのでどこを掘ったらいいのか分からない。そこで作業方法としては、最初に高精度なGPSを装備した除雪用ブルドーザで道路の位置を特定してパイロット除雪を行って道筋をつけてから、それに沿って大型ブルドーザ2台で上から徐々に雪を掘って、最終的に道路が出るまで掘り下げていくと書かれている。

私はその説明を読んで、「なるほど」と小声を發した。

この大きな谷以外の場所はロータリー除雪車で除雪すると書いてある。そのロータリー除雪車には「立山熊太郎」というと立派な名前が付けられており、立山熊太郎は何代にも引き継がれていて現在は5代目になっている。

駅前の駐車場を見ると立山熊太郎と大型ブルドーザが展示されている。いや正確に言えば、展示と言うよりも雪がいつ降ってもいいように常に出勤できるように待機していると言った方が良さだろう。



【室堂駅前の駐車場 右側が大谷、手前に立山熊太郎とブルドーザ】

室堂駅の待合室で昼食を食べる。駅の2階のレストランは大勢の観光客たちでごった返して入口には長蛇の列ができています。1杯1000円もする立ち食い蕎麦にも結構な人数が並んでいる。

私たち夫婦は昨夜泊まったホテルの前のコンビニでパンを買っていたので、それを昼食とした。コンビニを教えてくれたホテルの女性スタッフに感謝だ。

■立山黒部アルペンルートを下る

昼食の後、ここからは下りになる。標高 2450m の室堂駅から標高 977m の美女平駅までの標高差約 1500m、23km の道のりをバスで降りる。このバスは普通のディーゼルエンジンのものだが、一般車両は通れない道路なので必要最小限の環境負荷で済ませている。

バスは先ほど歩いて見てきた雪の大谷を通り抜けて行く。

雪の大谷を紹介する写真や動画で、バスが雪の壁の脇を走り抜けるシーンがあるが、今そのバスに私たちが乗っている。

しかしながら車窓から見るよりも歩いて見る方が迫力満点で感動的だ。



【雪の大谷を通過するバスの中から撮影】

美女平駅に着き、最後はケーブルカーで立山駅に向かう。標高差約 500m を 1.3km のレールで下るので最高斜度は 29 度とかなり急斜面だ。それを約 7 分で下って立山駅に到着する。

時刻は午後 2 時、私たちは立山黒部アルペンルートを 5 時間半で巡ってきた。

切符売り場で料金表を見ると、立山黒部アルペンルート通し切符は片道 10940 円と書かれている。私はこの料金が決して高いとは思わない、むしろ安いと思う。それはそれだけたくさんの乗り物、多くの“日本一”を体験ができたからだ。

駅には昨日から旅行会社がチャーターしたバスが待っている。バスは今朝私たちをホテルから扇沢駅まで運んで、私たちがアルペンルートを巡っている間に、立山駅まで移動して待機していた。ツアーの場合はこういうことが可能になるが、マイカーやレンタカーを使う個人旅行ではそうはいかない。これが今回ツアーを利用した最大の理由になる。

立山駅には私たちのバスだけでなく、たくさんのバスが乗客を待って待機している。大きな駐車場にはバスがざっと 50 台くらいあるだろうか、圧巻の光景だ。

そんなバスの中でも珍しい香川ナンバーのバスを発見する。

私はそのバスに近寄って、立ち話をしていたバスガイドと運転手に「四国から来たのですか？」と聞いてみると、「そうです、香川県から瀬戸内海を渡って来ました」と言っている。そして私は運転手に「道はわかりますか？」と聞くと、「いつも来ていますから、それなりに」と返ってくる。次にバスガイドに「この辺りの観光ガイドもするのですか？」と質問すると、彼女は「ガイドは出来ませんが、お客さんは皆疲れて寝ていますから問題ありません」と明るく答えてくれる。

そして私たちは再びバスに乗って長野県の上田まで戻るのだが、どうも腑に落ちないことがある。それは立山駅の近くに新幹線の駅があるのに、なぜ上田まで戻るのか。昨日も新幹線を上田で降りてバスに乗って日本海側の宇奈月温泉まで来たが、どうして遠い上田のバスを使うのか。

少し考えた末に、私には2つの理由が思い浮かんだ。

ひとつはバス不足だ。富山黒部アルペンルートが開通して雪の大谷が現れるこの時期には地元バスの確保できないということかも知れない。そもそも通年でのバス需要が見込めないから、バスの台数が少ないのだろう。

そしてもうひとつは費用だ。新幹線を上田駅で降りず黒部宇奈月温泉駅や富山駅まで来ると、その区間の往復の新幹線代が1人当たり1万円位高くなる。バスはどうせ2日間チャーターしており、高速道路料金などが加算されても参加人数で割れば大した金額にはならない。

結局その2つの理由を考えると、四国からバスを走らせてここまで来ること理解できる。

■このツアーは高いか？

今回のツアー代金は45900円、昼食も付いていない1泊2日のツアーにしてはやや高い感じがする。では果たして本当に高いのだろうか。ちょっと検証してみる。

公共交通機関の交通費は東京～上田の新幹線往復6820円、トロッコ電車1320円、アルペンルートが10940円、合計で19080円になる。宿泊費はサンプラザ梅池のHPによれば標準8580円となっている。これに2日間のバスチャーター費用を30万円として1人当たり6400円になり、以上の合計は34060円になる。団体割引でこれから1～2割安くなるから約3万円と見積もれる。

この約3万円がこのツアーの原価で、それはツアー代金の2/3程度なので意外に原価率は高い。つまり旅行会社は高い原価でやりくりしており、ツアー代金は妥当と言っていいだろう。

ちなみに原価以外の残りの金額、つまり1人当たり15900円(47人分で747300円)は旅行会社の比例費(添乗員費用など)と固定費(会社維持に必要な費用)、そして利益になる。

ついでに全く同じ行程を個人旅行で行こうとして、バスを新幹線やタクシーなどで置き換えると3万円くらい高くなる。そこで宿泊地を宇奈月温泉に変更して行程を組み換えてみた。

1日目：東京→(新幹線11550円)→黒部宇奈月温泉→(私鉄640円)→宇奈月温泉→
トロッコ電車往復(1320円)→宇奈月温泉泊(2食付10000円)

2日目：宇奈月温泉→(私鉄2140円)→立山→立山黒部アルペンルート(10940円)→扇沢→
(タクシー8000円、4人ならば2000円)→信濃大町→(JR特急7390円)→東京

合計金額は45880円、偶然とはいえツアー代金45900円にほぼ等しい。ジパングクラブが使えるれば4万円くらいになるので個人旅行でもメリットがありそうだ。ただし切符の手配や時間管理は自分で行うことになる。

このことから今回のツアー代金は決して高くはない。

■温泉評価委員会

私は温泉宿を評価する温泉評価委員会、通称「おひょい」を立ち上げている。それは温泉宿に泊まった時に組織される勝手気ままな委員会で、委員は同行した人になる。何が良かったとか悪かったとか、あれこれ話し合っって評価項目を5段階で評価し、委員会として評価値を算出する。ただし今回は私1人の意見で決定した。

評価項目は泉質、風呂、料理、コスパ、サービス、建物・部屋、立地環境の7項目で、平均値を総合点としている。温泉は泉質と風呂で分けており、立地環境はかつて秘湯度という項目だったが、都市型の温泉もあるのでロケーションや景色を総じて評価するようにしら。

評価基準は5段階としてその定義は、5は驚き感動、4は普通に良い、3は可もなく不可もない、2は普通に悪い、そして1は失望落胆としている。

今回泊まった白馬村の「ホテル サンプラザ 樽池」は泉質3、風呂3、料理4、コスパ5、サービス4、建物・部屋3、立地環境4、総合点3.71になった。ツアーなので私が直接宿泊料を払っておらず、コスパについてはHPで調べた2食付8580円という価格で評価した。

泉質は温泉成分表が見つからなかったの宿のHPによれば、ナトリウム塩化物泉（弱アルカリ性低張性高温泉）だった。

■旅の記録

実施は2023年4月23日（日）～4月24日（月）の1泊2日、その行程を以下に示す。

- ・1日目 朝8時東京駅集合、新幹線で上田駅まで行きチャーターバスで宇奈月温泉へ、途中の高速道路SAで軽い昼食を食べ、宇奈月温泉に到着して、黒部溪谷鉄道の宇奈月駅14時14分発のトロッコ電車に乗って笹平駅へ、笹平駅から再び宇奈月駅に戻り、バスで白馬温泉に行き18時に「ホテルサンプラザ樽池」にチェックイン
- ・2日目 朝6時55分宿を出発しチャーターバスで移動して長野県大町市の扇沢駅から8時30分発の電気バス乗車し黒部ダム駅へ、黒部ダム見物して、黒部湖駅からケーブルカーで黒部平駅、ロープウェイで大観峰、トンネルトロリーバスで室堂室堂の「立山・雪の大谷」を散策、室堂駅で昼食、室堂から美女平駅までバス、ケーブルカーで立山駅へ、14時に立山駅到着、チャーターバスで上田駅まで戻り夕食、新幹線に乗り東京駅に21時16分到着、解散後に帰宅

総費用は2人で約10万円になった。その詳細を以下に記す。

- ・ツアー代金 91800円（2人分 阪急交通社に支払い）
- ・東京駅までの交通費 約2500円（2人分、往復）
- ・昼食2回分、飲み物など 約5000円（2人分）