

(3) 営業成績表

鉄道事業（本線）

項目 \ 年度	平成26年度	平成25年度	前年比 %
期末営業キロ	39.5 キロ	39.5 キロ	100.0
営業日数	365 日	365 日	100.0
旅客人員	571,050 人	574,817 人	99.3
定期外運賃	630,250 千円	534,417 千円	117.9
定期運賃	32,434 千円	44,176 千円	73.4
手小荷物運賃	1,144 千円	1,252 千円	91.4
旅客運輸収入計	663,828 千円	579,846 千円	114.5
運輸雑収	17,208 千円	27,723 千円	62.1
収入合計	681,036 千円	607,569 千円	112.1

鉄道事業（井川線）

項目 \ 年度	平成26年度	平成25年度	前年比 %
期末営業キロ	25.5 キロ	25.5 キロ	100.0
営業日数	365 日	365 日	100.0
旅客人員	89,976 人	101,835 人	88.4
貨物トン数	448 トン	1,408 トン	31.8
定期外運賃	48,073 千円	58,933 千円	81.6
定期運賃	—	—	—
手小荷物運賃	59 千円	63 千円	93.7
旅客運輸収入計	48,132 千円	58,996 千円	81.6
貨物運輸収入	870 千円	1,615 千円	53.9
運輸雑収	204,164 千円	215,961 千円	94.5
収入合計	253,167 千円	276,572 千円	91.5

(注) 運輸雑収に損失補填金を計上しております。

自動車事業

項目 \ 年度	平成26年度	平成25年度	前年比 %
期末営業キロ	16.4 キロ	16.4 キロ	100.0
営業日数	290 日	365 日	79.5
旅客人員	87,016 人	103,569 人	84.0
旅客運輸収入	32,404 千円	38,676 千円	83.8
旅客運輸雑収	1,423 千円	1,389 千円	102.4
収入合計	33,827 千円	40,065 千円	84.4

企画運営事業

項目 \ 年度	平成26年度	平成25年度	前年比 %
旅客運輸収入	49,106 千円	— 千円	0.0
旅客運輸雑収	4,213 千円	— 千円	0.0
収入合計	53,320 千円	— 千円	0.0

その他事業

項目 \ 年度	平成26年度	平成25年度	前年比 %
不動産収入	65,902 千円	65,024 千円	101.4
その他収入	16,835 千円	12,613 千円	133.5
収入合計	82,738 千円	77,637 千円	106.6

(4) 直前3事業年度の財産および成果

区分	平成23年度 第30期	平成24年度 第31期	平成25年度 第32期	平成26年度 第33期
営業収入	千円 993,003	千円 1,062,725	千円 1,001,847	千円 1,104,090
当期純利益又は 当期純損失(△)	千円 △ 77,117	千円 △ 18,102	千円 △ 85,429	千円 2,027
1株当り当期純利益又は 1株当り当期純損失(△)	円 △ 18.3	円 △ 4.3	円 △ 20.3	円 0.4
総資産額	百万円 4,234	百万円 4,219	百万円 4,283	百万円 4,192

(注) 営業収入に井川線の損失補填金を計上しております。

1. 営業収入

平成 24 年度営業収入 1,062,725 千円
 平成 25 年度営業収入 1,001,847 千円
 平成 26 年度営業収入 1,104,090 千円

来客数 → 432,000 人（平成 26 年度の定期外旅客数）

収入割合

チケット収入？ 64.4%（710,758 千円 ※鉄道本線・井川線旅客運賃）
 記念品収入？ 0.0%（大鉄商事の売上にあたると思われるため）
 家賃収入 6.0%（65,903 千円）

2. 組織構成

管理者（常勤取締役）5 名
 管理職（部長、次長、課長）12 名
 営業（役員、管理職含む）10 名
 路線維持（保線区）6 名
 蒸気機関車保存（車両区）14 名
 47 名

3. 給与の割合

給料 66.1% 手当 22.4% 賞与 11.5%

[手当の種類]

基準内 役職手当、家族手当、精勤手当

基準外 時間外手当、休日出勤手当、深夜勤務手当、中間拘束手当、宿直手当

平成25年度版
安全報告書



平成26年9月報告
大井川鐵道株式会社

1. ご利用の皆様へ

ごあいさつ

日頃は、大井川鐵道をご利用いただきましてありがとうございます。

当社は、公共交通機関の使命である輸送の安全の確保を第一に考え、その社会的責任を果たすべく今年度も役職員が一丸となり取り組んでまいりました。

また、安全で安定した鉄道輸送をお客様にご提供できるよう、役職員の安全意識・技術力の向上を図ると共に、各関係機関のご理解とご支援をいただき施設の改良や整備に努めてまいりました。

本年は「きかんしゃトーマス」の運行により大勢のお客様がお越しになり、当地の美しさや良さを知って頂く機会を得ることができました。

一方、当社を取り巻く社会環境は、沿線地域の人口減少と少子高齢化が進む中でますます厳しさを増しており、公共交通としてのあるべき姿が問われる時期を迎えています。

今後とも安心してご利用いただける鉄道であることを目指すことはもちろん、皆様に愛される観光鉄道として今後もお役に立てるよう、地域との連携に一層努めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法に基づき平成25年度における輸送の安全を確保するための当社の取り組みにつきまして、広く皆様にご理解をいただくために作成いたしました。

ご一読いただき、皆様のご意見やご感想をいただければ幸いです。



大井川鐵道株式会社

代表取締役社長 **伊藤 秀生**

2. 基本方針と安全目標

1 基本方針

当社は、安全第一の意識をもって輸送の安全を確保するための管理の方針その他事業活動に関する基本的な方針を定め、安全の確保に関する業務の実施状況等を踏まえ、必要に応じ見直します。

なお、次のように「行動規範」を掲げ、社長以下従業員全員に周知・徹底しております。

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- (2) 輸送の安全に関する法令および関連する規程をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- (4) 職務の実施に当たり推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをします。
- (5) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- (6) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に努めます。

2 安全目標

「鉄道運転事故ゼロ」の継続

3. 平成25年度安全重点施策の実施結果

安全性向上及び安全目標を達成するため、安全管理規程に基づいて策定した平成25年度安全重点施策の実施結果は以下の通りです。

1 経営管理部門

- (1) 設備投資計画の実施(地域公共交通確保維持改善事業)

設備投資における工事については無事故で実施することができました。平成26年度も計画に沿って実施します。

(2) 年2回の幹部による職場巡視の実施

交通安全運動時や年末年始安全総点検期間中に実施しています。今後も引き続き実施します。

(3) ヒヤリハット報告の環境づくり

鉄道管理会議の中で職場長への聴き取り調査を実施し、その内容も含めてヒヤリハット報告書を整理し、安全衛生委員会の中で再度その内容を確認し再発防止策等報告内容に対する回答内容の検討会を設けることにしました。引き続き報告の体制づくりと、すみやかな職場への回答及び周知を実施します。

2 乗務区(本線・井川線)

(1) S L列車停車駅での連結状態（連結器）確認の完全実施

S L列車の途中停車駅で到着後発車までの間、連結器及び錠浮上防止装置の状態について、複数人数による確認の励行に努めました。

また、車両納庫時は、走行時における錠上げ浮上りの形跡の有無や錠浮上防止装置の変形等の有無について確認の実施に努めました。

(2) 連結及び解放時の指差確認喚呼の完全実施

列車組成時において、指差確認喚呼による連結状態（連結器・錠上げ）及びカプラーの状態確認を実施しました。引き続き確実な点検実施に努めます。

3 管理駅(本線・井川線)

(1) ホーム内の旅客安全確認の完全実施

列車到着時における構内放送の実施、出札時における旅客への注意喚起、ホーム内見回り点検の実施に努めました。また、ホーム混雑時における団体旅客の入場制限や構内放送等の実施を強化し、接触事故防止に努めました。

(2) 連結時における連結状態確認の完全実施

指差確認喚呼による車両連結状態の確認及び錠浮上防止装置の状態確認の徹底に努めました。

(3) 適切な旅客案内の励行

旅客安全確保のための注意喚起、お客様の旅行計画に沿った列車時刻の案内、観光地の紹介に努めました。

(4) 旅客の安全な誘導案内の完全実施

昨年に引続き、列車の組成や両数に合わせた客車乗降口の案内と、接触防止対策を実施しました。

バス利用のお客様に対して、スムーズな乗り換え案内に努めました。

今後も引き続きホーム混雑時に入場口の変更や構内放送等を行ない接触防止に努めます。

4 運転指令(本線・井川線)

(1) 異常気象・輸送障害時等における状況把握と適切な運行指示及び関係部署への運行状況の連絡徹底

輸送障害発生時における敏速な状況把握と復旧手配に努めました。また、異常気象時、輸送障害発生時等におけるホームページや同報無線等を利用したお客さまへの情報提供に努めました。

5 車両区(本線・井川線)

(1) 車両故障の低減

平成25年度の車両故障件数は本線は28件、井川線は10件で本線は前年度と比べ1件減で、井川線は10件で前年度と同様でした。

今後も車両検査方について基本を常に確認し、車両各部の動作不具合による車両故障の更なる低減に努めます。

6 電気区及び通信班(本線・井川線)

(1) 輸送障害、ヒューマンエラー「ゼロ」

平成25年度の電気施設の故障件数は、本線は6件(内、輸送障害は2件)で前年度と同様でした。ヒューマンエラーによる故障発生は0件でした。

今後も引き続き輸送障害、ヒューマンエラー「ゼロ」に努めます。

(2) 施設故障の低減

平成25年度の井川線における電気施設の故障件数は、0件（輸送障害も0件）でした。

今後も引き続き施設故障0件に努めます。

7 保線区(本線・井川線)

(1) 線路巡視、未処置箇所低減

平成25年度の本線における落石(崩土含む)や倒木発生件数は、20件（内、輸送障害は3件）で前年度と比べ4件減（輸送障害は1件減）でした。

また、未処置箇所低減のため、線路巡視後の速やかな対応に努めました。

(2) 落石等危険箇所の点検強化

平成25年度の井川線における落石(崩土含む)や倒木発生件数は、10件（内、輸送障害は8件）で前年度と同様、（輸送障害は1件減）でした。

今後も引き続き落石等危険箇所の点検強化に努めます。

4. 事故等の発生状況とその再発防止措置

1 鉄道運転事故

平成25年度は、鉄道運転事故が1件発生しました。
なお、過去3年間の鉄道運転事故の発生件数と死傷者数の推移は次のとおりです。

年 度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
事故件数	0	0	0
死 傷 者	0	0	0
内死亡者	0	0	0

2 災害（土砂崩落）

平成25年度は大規模な土砂崩落はありませんでした。しかし、台風や大雨の影響で落石等が発生し、これにより列車に運休や遅れが発生し、利用者の皆様に大変ご迷惑をおかけいたしました。

3 輸送障害（30分以上の遅延や運休）

平成25年度は、設備故障が2件、倒木等自然災害が11件、車両故障が8件、合計21件の輸送障害が発生しました。

今後とも設備、車両の点検強化・線路巡視の強化・法面の点検および計画的な危険木の除去を行ない、安全運行に努めてまいります。

4 インシデント（事故の兆候）

平成25年度において、中部運輸局（国土交通省）へのインシデントの発生報告はありません。

今後も引き続き事故の防止に努めてまいります。

5. 輸送の安全確保のための取組み

輸送の安全確保のために、下記の安全対策を行ないました。

1 整備事業等の実施

（大井川本線）

- ・ 連動装置更新工事（家山駅）
- ・ 重軌条交換工事（L=1202m）
- ・ 橋梁の樹脂注入マクラギ化（173本）
- ・ 軌道道床硬質化（道床の砕石交換）
- ・ 高熊トンネル補修工事



(井川線)

- ・ 軌条交換 (L = 4 2 0 m)
- ・ マクラギ更换 (1 7 7 2 本)
- ・ 総搦き固め (6 5 1 4 m)
- ・ 軌間整正 (6 1 4 5 m)



2 経営幹部による職場巡視

年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施期間中に、会社幹部による各職場の巡視を行ない、安全輸送に関する訓示を行なうとともに、職員への安全意識の高揚に努めました。



3 鉄道管理会議の実施

毎月1回、運輸部門（各現場長を含む）・営業部門合同による作業計画、営業計画の確認を行ない、相互の連携を図っています。

特に繁忙期の前、イベント等の計画時には輸送の安全に留意し、綿密に打合せを行っております。



4 安全教育

- ・ 平成25年9月9日に突発的地震が発生したことを想定し、情報伝達訓練及び自主防災訓練を行ないました。
- ・ 平成25年12月10日に鉄道部門の職場を対象に合同で教育を行ないました。
軌条面から車両の床下機器までの高さを実際に測定し、落石等を床下に巻き込んだ際の床下機器への影響を学びました。
- ・ 1年間を通してその他の職場においても、事故事例や災害事例をもとにその時期に適った教育訓練等を実施しました。
今後も継続して「教育及び訓練計画」に従って各種教育並びに訓練を行ない、安全管理体制の強化に努めます。



5 訓練

平成25年12月10日に鉄道部門の職場を対象に、入換訓練を行ないました。

合図の出し方やポイント先端軌条の確認方、進路確認方等の基本動作の確認、指導を行ないました。



6 安全のための投資

平成25年度の施設・車両などへの安全関連設備投資額は131,094千円でした。

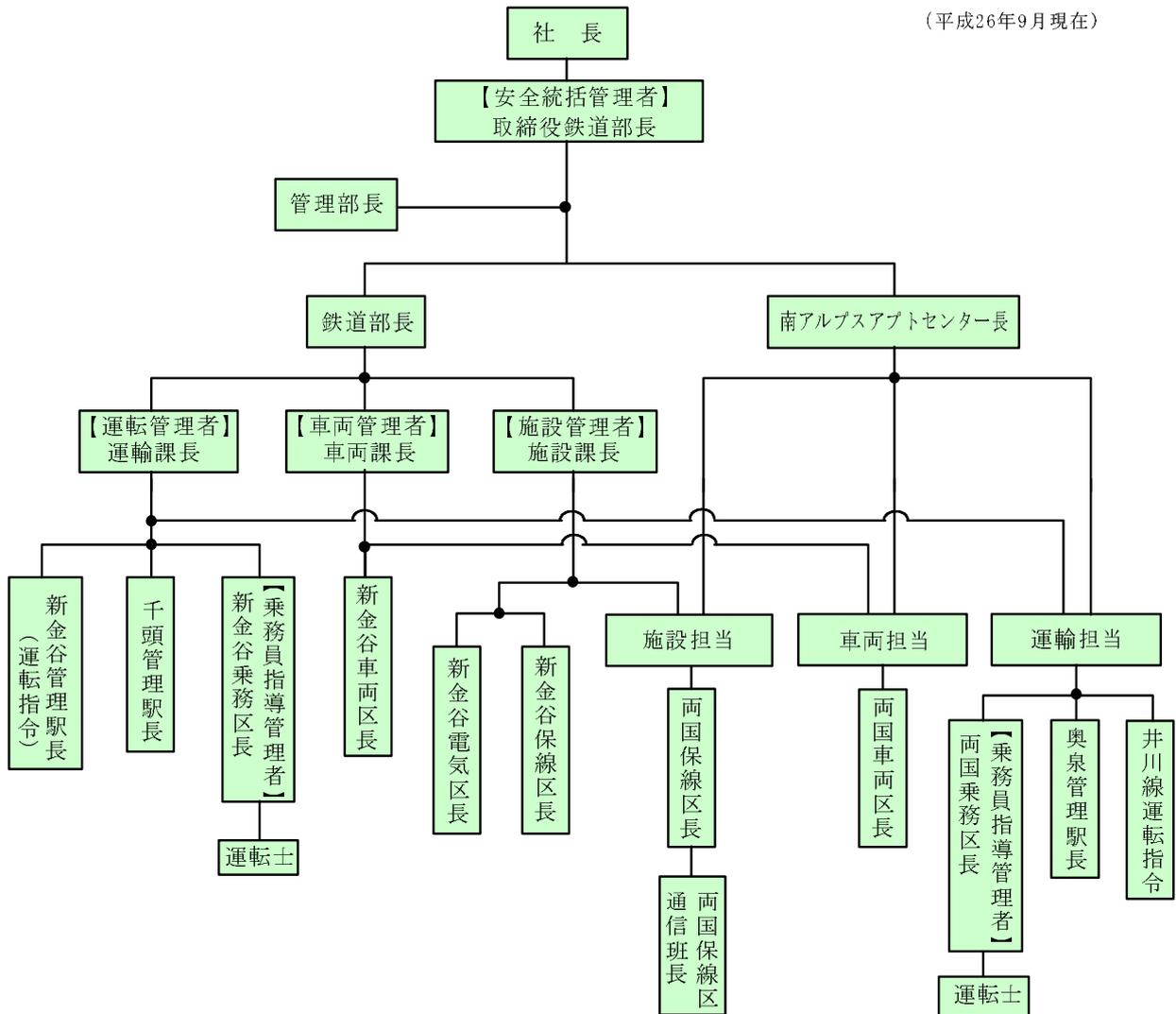


6. 当社の安全管理体制

平成18年10月に安全管理規程を制定し、社長をトップとする安全管理組織を構築・運用しています。この組織の中で各管理者それぞれの責務を明確にし、安全確保のための役割を担っています。

役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
取締役鉄道部長 (安全統括管理者)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
運輸課長 (運転管理者)	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する。
新金谷乗務区長および 両国乗務区長 (乗務員指導管理者)	運転管理者の指揮の下、所属する乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
施設課長 (施設管理者)	安全統括管理者の指揮の下、土木施設および電気施設に関する事項を統括する。
車両課長 (車両管理者)	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。

(平成26年9月現在)



7. 沿線の皆様へのお願い

1 踏切事故防止について

平成25年9月30日に交通安全運動の一環として、踏切を通行するドライバーや歩行者に対し、安全確認の協力を呼びかけ安全啓発グッズの配布を行いました。

また、新金谷駅及び金谷駅においても鉄道利用のお客様に対して、同様に踏切の安全について注意を呼びかけました。



踏切では一旦停止して左右の安全を確かめてください。また、警報機が鳴ったら踏切内に進入しないでください。

万が一車が踏切内に閉じ込められた時は、車で遮断竿を押して脱出してください。

踏切およびその付近で異常を発見した場合、お手数ですが警報機に取付けてあります緊急連絡先（大井川鐵道鉄道部 TEL0547-45-4113）まで、ご連絡下さいますようお願いいたします。



2 夜間作業のお願いについて

鉄道工事は、安全を確保するために夜間作業となることがあります。沿線の皆様にはご迷惑をおかけすることもございますが、可能な限り静かに短期間に行うよう努めてまいります。何卒ご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。



8. 連絡先

安全報告書へのご感想、当社の安全への取組みに対するご意見をお寄せ下さい。

〒428-8503

静岡県島田市金谷東2丁目1112の2

大井川鐵道(株)鉄道部

TEL0547-45-4113 FAX0547-45-4115

E-mail unyu@oigawa-railway.co.jp

月～金 9:00～17:00（年末年始を除く）

平成26年度 職場内教育及び訓練実施実績

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
各職場共通									合同訓練		安全講習会 (ヒヤリハット)	
新金谷駅	構内入換訓練 研究問題					新金谷駅構内 入換訓練						新金谷駅構内 入換訓練
千頭駅	規程類、研究問題の実施			規程類、研究問題の実施		規程類、研究問題の実施						
新金谷乗務区	添乗指導・出庫点検指導 非常処置訓練	出庫点検指導 非常処置訓練				新金谷駅構内 入換訓練	フォークリフト講習 玉掛け講習			フォークリフト講習		新金谷駅構内 入換訓練
車両区				入換訓練 (構内運転)		溶断訓練					雪害対応訓練	
電気区		(変電所) 受電切替操作										玉掛け講習
保線区						トラッカスター講習会 軌陸車講習					小型車両系建設 機械講習	

蒸気機関車乗務員非常応急処置訓練

(踏切事故、列車の落石、倒木衝突等を想定した対応訓練)

内容：運転指令への報告方、けが人への対応、車両点検及び損傷箇所の応急処置方等



会社の概要

黒部峡谷鉄道株式会社

平成25年4月

目 次

会社の沿革 -----	P. 1
軌道の敷設 -----	P. 2
事業の概要 -----	P. 3
機構表 -----	P. 4
列車運行の概要 -----	P. 5
一般旅客数の推移 -----	P. 6
土地・建物の概要 -----	P. 7
車両の概要 -----	P. 8
線路他の概要 -----	P. 9

会社の沿革

黒部川の開拓

- 明治42年 福沢桃介が黒部川を視察するも、電源開発を断念。
- 大正8年 高峰譲吉が東洋アルミニウム(株)を設立し、黒部川の電源開発に着手。
「日本電力(株)」が設立される。
- 大正10年 東洋アルミニウム(株)が鉄道敷設のため『黒部鉄道(株)』を設立。
黒部鉄道(株)は、大正11年、三日市～下立間、大正12年に桃原(現宇奈月)まで開通したが、昭和18年に富山地方鉄道(株)に合併される。
- 大正11年 日本電力(株)が東洋アルミニウム(株)の筆頭株主(95%)となり、日本電力(株)が黒部川の電源開発、鉄道事業、温泉事業などの権利を得る。

日本電力(株)による軌道施設、電源開発

- 大正12年 宇奈月～猫又間 および黒薙支線の軌道敷設に着手。
- 大正15年 専用鉄道 宇奈月～猫又間が開通(11.8Km)
黒薙線 黒薙～二見間が開通(1.7Km)
- 昭和2年 「柳河原発電所」(当初出力36千KW)が運転開始。
- 昭和5年 専用鉄道 猫又～小屋平間が開通(5.7Km) [宇奈月より17.5Km]

この鉄道は、発電所建設のための資材運搬専用鉄道であるが、当初から地元の人達の利便を図るため、「無料便乗」という形で乗車していただいていたが、昭和4年からは、年ごとに増える観光のお客さまに対応するため、便乗料金を徴収した上で一般のお客さまにも開放することが認められた。当時の便乗証には「便乗ノ安全ニ付テハ一切保証致シマセン」と書かれていた。
- 昭和6年 専用鉄道 小屋平～小黒部間が開通(1.4Km) [宇奈月より18.9Km]
- 昭和11年 「黒部川第二発電所」(当初出力63千Kw)が運転開始。
- 昭和12年 専用鉄道 小黒部～樺平間が開通。
これにより、宇奈月～樺平間 20.1Km の全線運転開始となった。

電力再編を経て黒部峡谷鉄道の発足

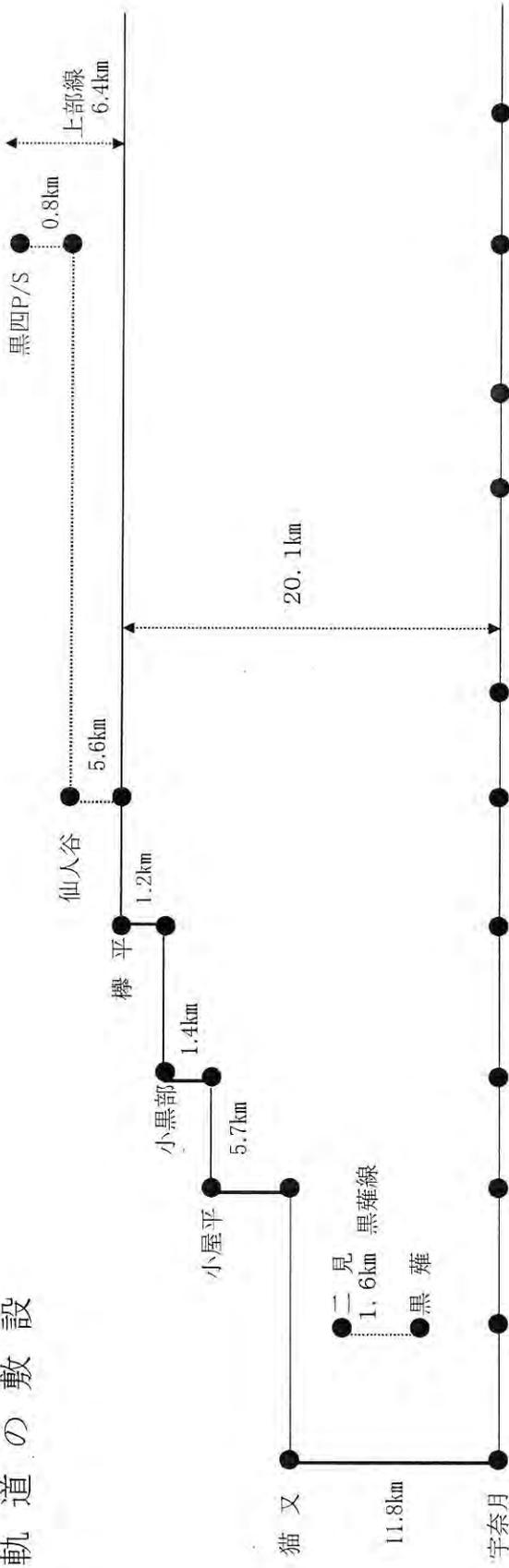
- 昭和14年 黒部上部軌道 樺平～仙人谷間が開通(5.6Km)
電力国家管理法により「日本発送電(株)」が発足。
- 昭和15年 「黒部川第三発電所」(当初出力80Kw)が運転開始。
- 昭和16年 電力統制令により日本電力(株)が解体し、『日本発送電(株)』に統合される。
- 昭和22年 「黒薙第二発電所」(当初出力5.5千Kw)が運転開始。
- 昭和26年 電力再編成令により、黒部川水系の電源は【関西電力(株)】に引き継がれる。
- 昭和28年 関西電力専用鉄道(宇奈月～樺平間)が地方鉄道業法による旅客輸送許可を得、〈黒部鉄道〉として営業運転を開始。
- 昭和34年 黒部鉄道 鐘釣駅 完成
- 昭和38年 黒部上部軌道 仙人谷～東谷[黒四発電所前]間が開通。
これにより、黒部上部軌道の全線運行開始。
「黒部川第四発電所」が運転開始。

昭和46年 黒部峡谷鉄道株式会社 設立

昭和28年、関西電力が地方鉄道業法の許可を得て、黒部鉄道として宇奈月～樺平間の営業運転を行ってきたが、観光客の増加に伴い、電源開発の資材、人員輸送主体から旅客輸送へと移行していくことを踏まえ、より一層のサービス体制の充実、運転保安体制の確立を目的に鉄道専門の会社として、黒部峡谷鉄道株式会社が関西電力の子会社として設立されるとともに、地方鉄道事業の譲渡許可を受け、昭和46年7月1日より営業運転を開始。

- 平成23年 黒部峡谷鉄道株式会社 創立40周年を迎える。

軌道の敷設

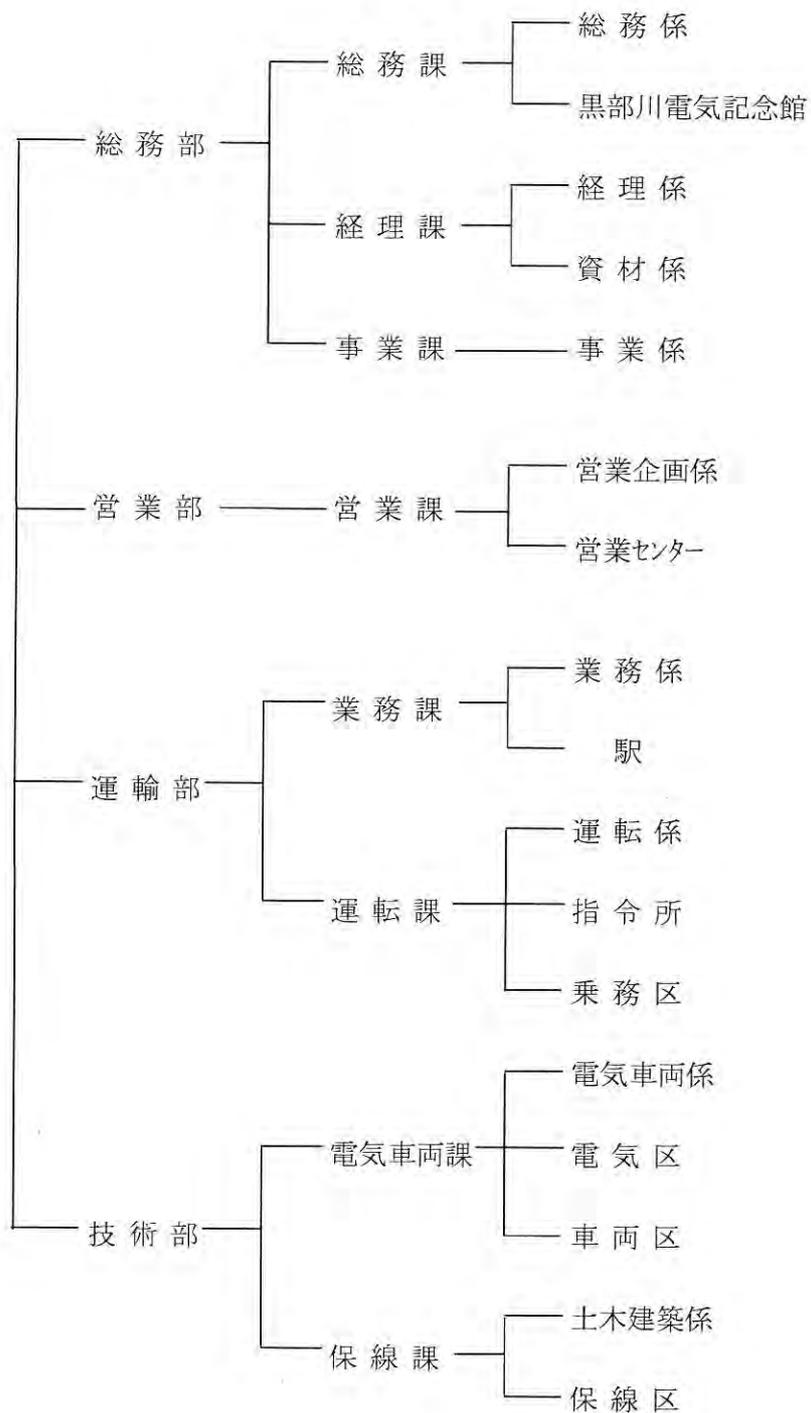


大正 (年/月)	15・10	専用鉄道	宇奈月	猫又	運行開始(日電)		
	15・10	同	左	黒薙	二見	運行開始(日電)	
	5・8	昭和	同	左	猫又	小屋平	運行開始(日電)
	6・8	同	左	小屋平	小黒部	運行開始(日電)	
	12・7	同	左	小黒部	榎平	運行開始(日電)	
	16・9	同	左	榎平	仙人谷	運行開始(日電)	
	16・10	同	左	日電	から日電	に引継	
	26・5	同	左	日電	から日電	に引継	
	28・11	地方鉄道	宇奈月	榎平	平間地方鉄道に変更許可		
	38・8	専用鉄道	仙人谷	黒四P/S	運行開始(日電)		
	46・7				黒部峡谷鉄道設立、日電より地方鉄道譲渡		

事業の概要

<p>地方鉄道 業</p>	<p>営業区 間 宇奈月～樺平 20.1km</p> <p>輸送内 (24年度実績)</p> <p>(1)一般旅客74.0万人/年 (乗降客)</p> <p>(2)定期旅客 人員 11.0千人/年 (乗降客)</p> <p>(3)関西電力旅客 人員 29.2万人/年 (乗降客)</p> <p>(4)一般 貨物 4.4千トン/年</p> <p>(5)関西電力 貨物 39.0千トン/年 (定期貨物含む)</p>
<p>付帯事</p>	<p>売店 宇奈月・鐘釣・樺平</p> <p>食堂 宇奈月・樺平・鐘釣(そばコーナー)</p> <p>喫茶 宇奈月・樺平</p> <p>駐車場 宇奈月 12,500㎡ (大型車30台・普通車350台)</p>
<p>受託業</p>	<p>関西電力専用鉄道・運輸施設の運転、保全</p> <p>黒部川電気記念館</p>

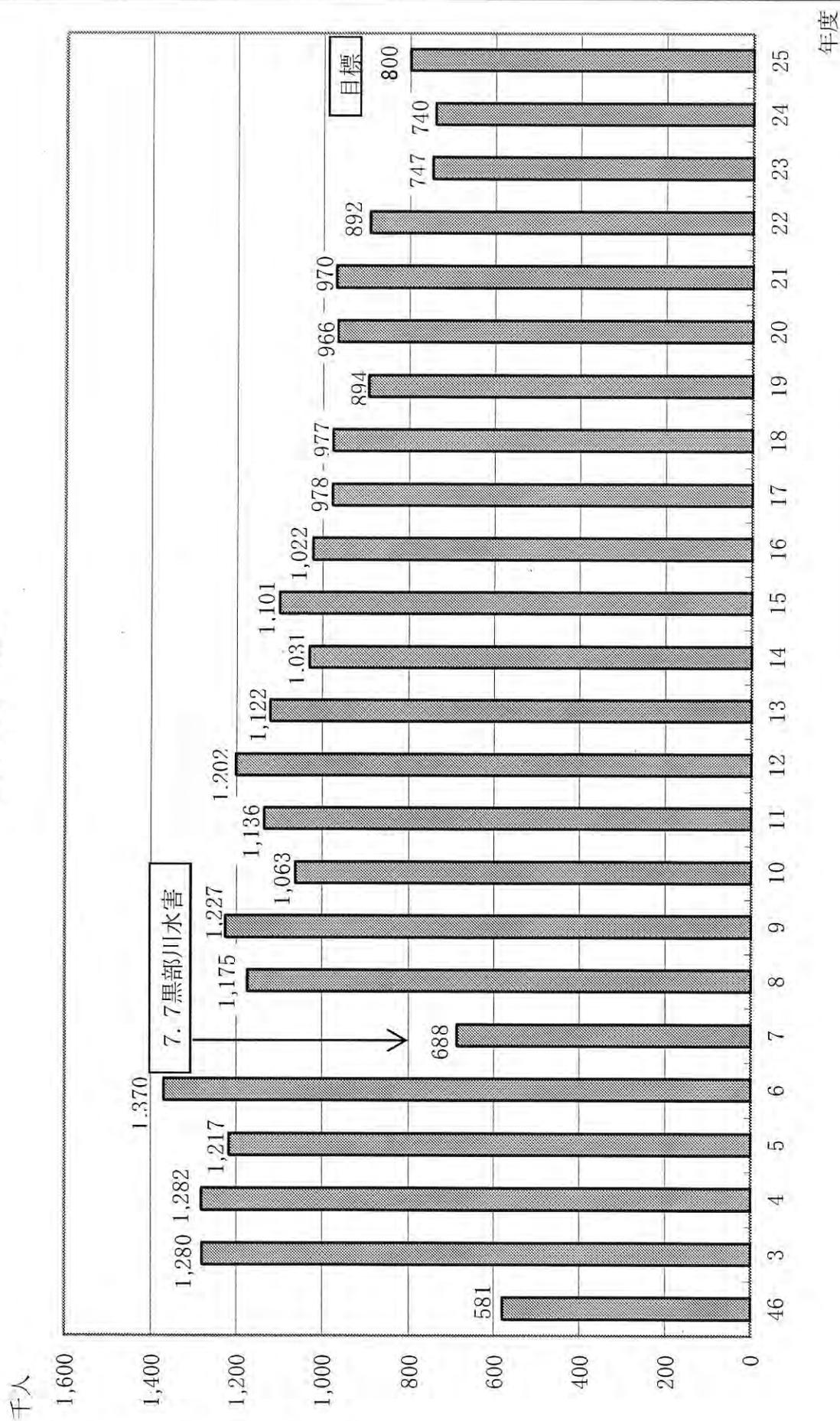
機 構 表



列車運行の概要

一般旅客営業期間	(24年度)	4月18日～11月30日
所要時間	約80分	(宇奈月～樺平)
平均時速	15.5 km/h	
定期列車運行本数 (24年度)	(7/14～8/31ピーク時期)	
	一般旅客	長編成 18本
		単編成 1本
	関電混合	7本
		計19本
		合計 26本
貨物列車等運行本数	15年 (5月～11月)	3.5本/日
	16年 (5月～11月)	2.6本/日
	17年 (5月～11月)	3.0本/日
	18年 (5月～11月)	3.5本/日
	19年 (5月～11月)	3.0本/日
	20年 (5月～11月)	2.3本/日
	21年 (5月～11月)	3.7本/日
	22年 (5月～11月)	5.0本/日
	23年 (5月～11月)	4.7本/日
	24年 (5月～11月)	5.1本/日
年間乗車効率	(17年度 一般旅客)	34.7%
	(18年度 一般旅客)	34.7%
	(19年度 一般旅客)	31.6%
	(20年度 一般旅客)	33.9%
	(21年度 一般旅客)	34.0%
	(22年度 一般旅客)	31.1%
	(23年度 一般旅客)	27.2%
	(24年度 一般旅客)	27.6%
一日最大乗車実績	(平成6年8月15日)	16,260人

一般旅客数の推移

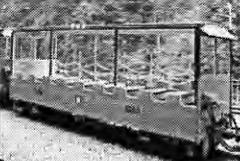


土地・建物の概要

設 備	概 要		
土 地	黒部峡谷口11番地 他 32,793㎡		
(駅 舎)			
宇 奈 月 駅	1 棟	延	2,051㎡
鐘 釣 駅	1 棟	延	72㎡
樺 平 駅	1 棟	延	1,423㎡
そ の 他 駅	7 棟	延	92㎡
(車 庫 ・ 事 務 所)			
検 修 庫	3 棟	延	2,365㎡
事 務 所 及び電気記念館	1 棟	延	1,510㎡
倉庫詰所その他	15 棟	延	721㎡
(社 宅 ・ 寮)			
厚 生 会 館	1 棟	延	218㎡
ア パ ー ト	1 棟	延	506㎡

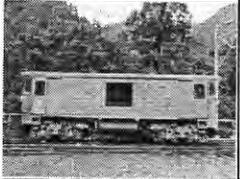
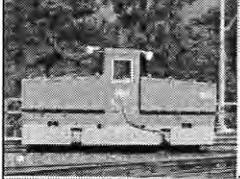
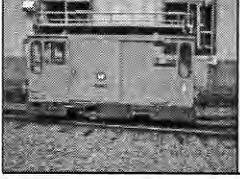
車両の概要(本線用)

平成25年4月現在

	21 両 (7月、2両増設予定)	箱形電気機関車 (長編成可能)
	4 両	凸形電気機関車 (短編成用)
	13 両 (2編成)	2000形客車 (特別車両)
	22 両 (4編成)	2500形客車 (リラックス車両)
	2 両	2550形客車 (リラックス車両)
	6 両 (1編成)	2800形客車 (リラックス車両)
	12 両 (2編成)	3100形客車 (リラックス車両)
	56 両 (8編成)	1000形客車

	23 両	ハ形客車 (密閉車含む)
	152 両	貨車 (無蓋車)
	3 両	貨車 (有蓋車)

補助車両

	2 両	ディーゼル機関車
	2 両	バッテリー機関車
	2 両	保線車

本線用主要車両計

機関車	25	(内関電 8)
客車	134	(内関電 10)
貨車	155	(内関電 118)

線 路 他 の 概 要

本線路（軌間 762 mm）

営業本線路長		20,120 m	
トンネル部	41ヶ所	延 8,314 m	41.3%
橋架部	21ヶ所	延 724 m	3.6%

信号保安設備

信号保安装置	単線自動閉塞方式		
自動列車停止装置	変周式(絶対停止付2点間速度照査付)		
	地上子 313ヶ	・速度照査用 272個(136組) ・絶対停止用 41個	合計313個
列車無線装置	基地局 8局	・宇奈月、柳橋、森石、笹平、猫又、鐘釣、四平、樺平	
	移動局 58局	{ 内訳 機関車 31局 携 帯 27局	

変電所(整流器) 6ヶ所 計 2,100 kW

宇 奈 月	300 kW	直流 600 V
柳 橋	300 kW	〃
笹 平	300 kW	〃
猫 又	600 kW(300kW×2台)	〃
小 屋 平	300 kW	〃
樺 平	300 kW	〃

以安全運行提高旅客滿意度為目標

(2013 年度 安全報告書)

【摘錄】

2015 年 5 月 12 日

黑部峽谷鐵道株式會社

1 · 基本的的方針

本公司以「安全及服務」為中心，回應社會的信賴，提供最好的服務為「經營理念」及行動準則，制定安全第一具體化的行動規範，社長以下全體同仁上下一心全心致力於輸送安全・穩定運行。

經營理念	我們提供“安全・安心”和“夢・感動”以得到客戶滿意及社會貢獻為目標。
行動準則	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一切為客戶著想，是我們的原點。 ○ 誠實以取得客戶對我們的信賴。 ○ 走在時代尖端，靈活的發想，創造新價值。 ○ 從事事業的每個人，都是不可替代的財產。 ○ 遵守規則，並維持品質，同時行動上也通社會情理。

行動規範	<ul style="list-style-type: none"> ① 本公司團結合作，努力確保運輸安全。 ② 了解並遵守法律、法規執勤。 ③ 清楚了解運輸安全狀況。 ④ 嚴格執行確認、做最安全的處理。 ⑤ 事故災害時以搶救人命為最優先。 ⑥ 傳達情報不遺漏，確保透明度。 ⑦ 經常抱持問題意識、勇於挑戰變革。
------	---

2 · 安全重點對策

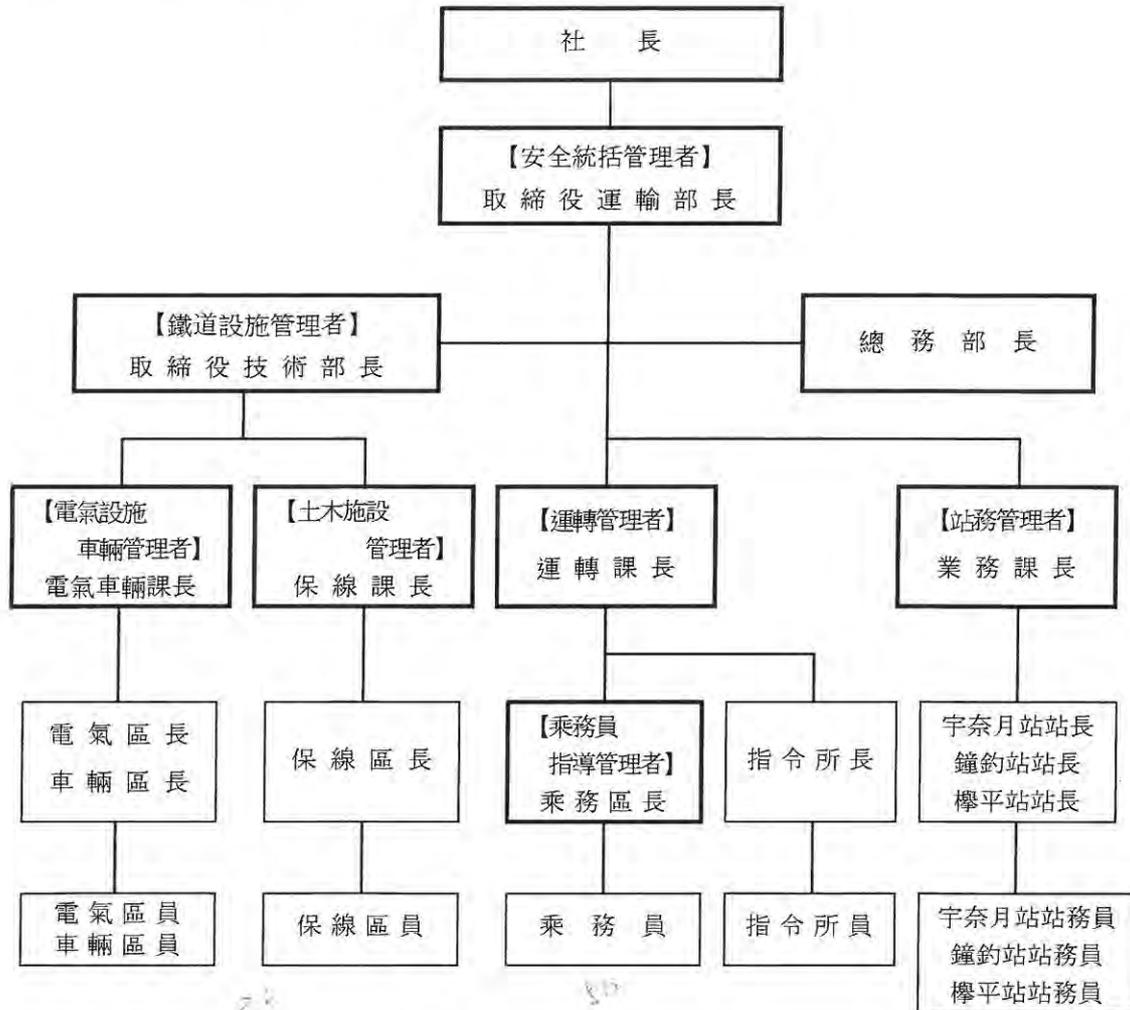
2013 年建立以下的安全管理方案，不斷致力於安全運輸。

區 分	實 施 項 目	實 施 內 容
確保安全運行	活用數據庫 (DB) <i>data Base</i>	<ul style="list-style-type: none"> ・活用重大事故 DB，提升風險管理，防範於未然 ・活用保全 DB 系統反應於修改計劃上
	排除運行阻礙要因	<ul style="list-style-type: none"> ・遵守基本規定及勵行確認指差喚呼 ・徹底執行相互確認及複誦 ・排除習以為常、先入為主、緩慢作業
	提高安全意識	<ul style="list-style-type: none"> ・設定安全駕駛的自我目標宣言
教育及訓練	強化乘務員指導	<ul style="list-style-type: none"> ・主管點名列席、指導 ・駕駛技能、出庫檢驗、組成檢驗・調車作業
	事故災害時的應對訓練	<ul style="list-style-type: none"> ・事故災害時的情報連絡訓練、復舊訓練 ・藉由運轉阻礙研修活動強化早期復舊體制

3 · 安全管理體制和方法

(1) 安全管理體制

本公司的安全管理體制如下。



(2) 輸送安全委員會設置

設置	2007年8月21日
目的	以確保輸送安全為目標・作成計畫、把握實施狀況、情報共有化
舉辦	每月1回（原則上為每月最後一周的周四）
構成	委員長：取締役社長 副委員長：運輸部長（安全統括管理者） 委員：技術部長（鐵道設施管理者）、總務部長、運轉課長（運轉管理者） 業務課長（站務管理者）、保線課長（土木設施管理者） 電氣車輛課長（電氣設施・車輛管理者） 事務局：運轉課、保線課

(3) 安全管理方法

a · 輸送安全委員會、1回/月定期舉辦，審議調整以下內容，根據定期報告將管理者間的情報共有化。

- | | | |
|----------|--------------------|--------------|
| (審議調整事項) | · 運輸安全委員會的營運方法 | · 安全報告書的發佈方法 |
| | · 整備安全管理的結構 | · 行動規範公司內部周知 |
| | · 內部監查的實施報告和方法重新評估 | · 次年度經營計劃的內容 |

- | | | |
|----------|-----------------|-------------|
| (定期報告事項) | · 來自運輸局等機關的指示事項 | · 事故障礙的發生狀況 |
| | · 建設工作進度 | · 教育訓練的實施狀況 |

b · 通過內部監查等確認安全管理是否確實有用，必要時修正或有好的事例則將它發展到其他單位，使這些技術及經驗能被展開運用。

c · 事故及障礙發生時，關係者合力迅速準確地應對，並舉辦檢討會探討原因及對策，以防止再次發生。

d · 建立社內標準培育工作人員，計畫性地取得資格，藉由教育訓練提升員工素質。

4 · 提升安全性

(1) 確保安全運轉

a · 傳達準確的情報及共有化

- ① 異常時將情報迅速報告給各相關單位，以確保安全運行。並增設雨量測量器及緊急地震速報受信裝置，把握重要地點的正確數據，將大規模地震所引發的事故災害降到最小。
- ② 進一步提升安全管理系統，活用重大事故數據庫努力防範於未然。
- ③ 提升針對列車空轉及滑行等預測及對應方法，努力排除運轉阻礙要因。

b · 排除運轉阻礙要因

- ① 遵守列車調車時的程序，取得適當的信號及相互確認，努力排除要因並確保安全。
- ② 確定沿線的作業·工事施工時的作業實施要領，排除運行阻礙要因同時，與合作公司組成「安全衛生推進會」。

c · 安全意識高揚

- ① 全體乘務員設定、攜帶年間安全目標並定期自我評價，以提高安全意識。
- ② 將全體乘務員所設定的安全目標刊載於安全運轉宣言書，藉由宣言提高安全意識。

(2) 教育及訓練

確保運輸安全的相關人員，確實補充，確保必要人員。另外，每個部門皆實施技術研修、技能講習，除了技能培訓課程的實施，我們也聘請社外講師進行專門研修及資格取得講習會，並鼓勵參加各種講習會，致力於人材養成。

a. 乘務員的資質管理

有計畫地實施駕駛技能的導遊指導及作業列席指導，致力於乘務員資質的維持管理。最近3年的導遊指導實績如下。

類 別		年 度		
		2011 年度	2012 年度	2013 年度
指導者（運轉課人員）數（人）		27	25	26
總指導次數（次）		931	884	857
被指導者數 （人）	運轉士	30	29	29
	車 掌	21	21	20
	合 計	51	50	49
平均指導次數 （次／年・人）	運轉士	20	19	20
	車 掌	17	16	14

b. 事故災害時的應對訓練

活用冬季營業休止期間，定期實施事故、災害時的應對訓練。2013 年度的訓練內容如下。

名 稱	訓 練 內 容	實 施 日・參 加 者
列車故障時的情報連絡訓練	・列車故障發生後立即根據發出的障礙等級（1-3）向運輸部、指令所、車站、乘務員等各所連絡情報	2014年2月19日 運輸部 約35名
災害發生時情報連絡及負傷者救出・復舊等實務訓練	・災害發生後設置非常災害對策本部，全公司的各班、社外等連繫情報之訓練及各所、新川地區消防組合的聯合訓練 ・災害現場（預設宇奈月車站內） ①情報連絡及情報傳達 ②負傷者・誘導乘客 ③救出重傷者・救命救護 ④發生列車恐怖事件	2014年3月12日 消防本部・宇奈月消防署・他署 20名 本公司 全體從業員

【災害發生時的情報連絡及救出負傷者・復舊等實務訓練】



c・冬季的教育訓練

① 直營車輛的維護（12月～3月）

車輛區員的其他乘務員及站務員，直營（全體約80人）細心維護機車、客車，同時努力理解構造、機能，維持技術實力。

② 乘務員・指令員聯合訓練（1月～3月）

活用冬季暫停營業期間，定期實施模擬事故、災害發生時的應對實務訓練。

③ 車輛運轉及乘務員的熟悉訓練（4月）

維修保養後的車輛行走實際線路試驗檢查，針對冬季期間駕駛業務暫停的乘務員，實施熟悉訓練。

【車輛】

機車		貨車	
車種	數量	車種	數量
電氣機車	25輛	無蓋貨車	152輛
內燃機車	2輛	有蓋貨車	3輛
蓄電池機車	2輛		
機車合計	29輛	貨車合計	155輛
客車		特殊車	
車種	數量	車種	數量
開放型客車	75輛	特殊車	2輛
密閉型客車	62輛		
客車合計	137輛	特殊車合計	2輛
全車輛合計		323輛	



(電氣機車)



(開放型客車)



(內燃機車)



(密閉型客車)



(蓄電池機車)



(特殊車)



(無蓋貨車)



(有蓋貨車)

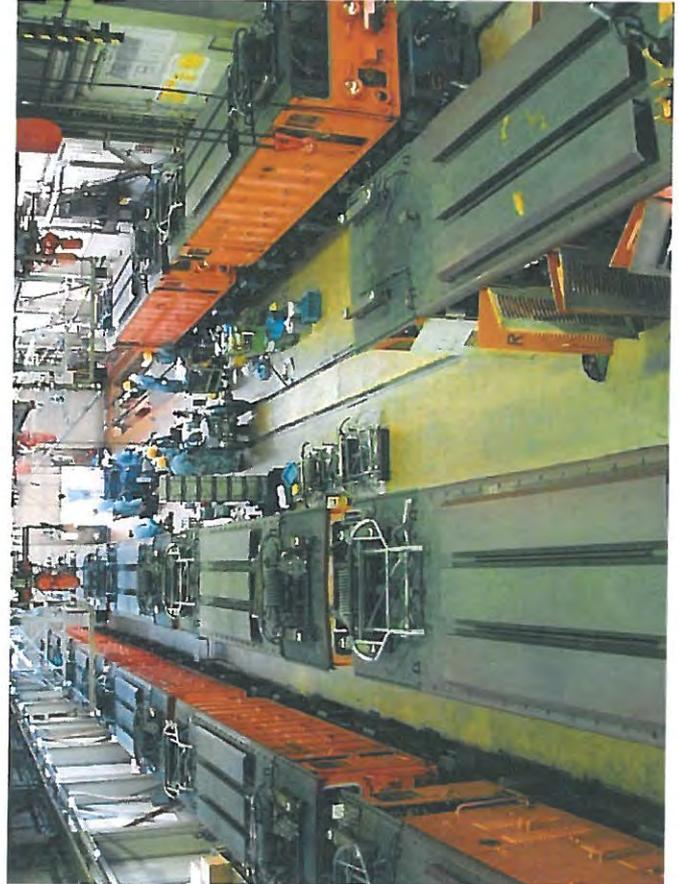
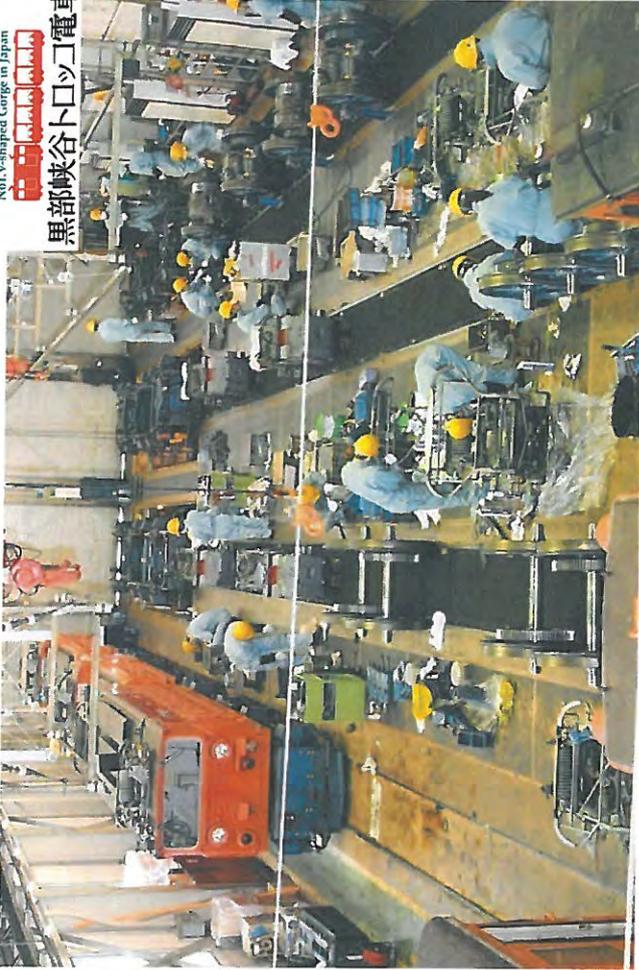
車輛檢查實施周期表

2004年8月2日

電氣機車		列車檢查	月重要部份檢查	月檢查	臨時檢查	重要部份檢查	全面檢查	備註
整備實施基準	蓄電池機車	3天內	---	3個月內	新製、改造、修繕、運行休止等車輛，每次實施※②	4年內	8年內	
	客內燃機車					4年內	8年內	
	貨保線機車					4年內	8年內	
						4年內	8年內	
						2年6個月內	5年內	
						3年6個月內	7年內	
電氣機車	E H R	2天內	---	3個月內	新製、改造、修繕、運行休止等車輛，每次實施※②	4年內	8年內	①月重要部份檢查 a. 保養電氣機車直接控制裝置的接觸面 b. 更換空氣壓縮機的潤滑油 ②臨時檢查 冬季運行休止的車輛、重要部份、非全面檢查的車輛，使用前檢查。
	E D R							
	E D M							
	E D S							
	E D							
	D D	每2週※①-a	3個月內	新製、改造、修繕、運行休止等車輛，每次實施※②	4年內	8年內		
	保線車							
	BB(下部)							
	BB(上部)							
	1000形							
其他	2000形	每日	---	3個月內	新製、改造、修繕、運行休止等車輛，每次實施※②	4年內	8年內	
	2500形							
	2800形							
	3000形							
	ハ形(開放)							
客車	ハ形(密閉)	每日	---	3個月內	新製、改造、修繕、運行休止等車輛，每次實施※②	4年內	8年內	
	ハ形(耐熱)							
	ワ							
	ト、ト、ヲ、チ							
	チ、ム、シ、ホ							
貨車	每次抵達宇奈月	---	3個月內	2年6個月內	5年內			

社內規定

No.1 Y-shaped Gorge in Japan
黒部峡谷トロッコ電車



～黒部峡谷の歴史～

秘境・黒部峡谷の素顔

黒部峡谷は、日本アルプス（北アルプス）ほぼ中央の鷲羽岳に源を発し、長さ 86km、標高差 3,000m を流れ下る黒部川の上・中流地域に、切り立った深い V 字峡を形成する大峡谷です。昭和 9 年（1934 年）12 月、中部山岳国立公園に指定されました。峡谷は、立山・剣岳・薬師岳などの立山連峰と白馬岳・五竜岳・鹿島槍ヶ岳などの後ろ立山連峰の間に、黒部川の侵食によって深く刻まれ、八千八谷といわれる多くの溪流を合わせながら、黒部川扇状地を経て日本海に注ぎます。

黒部峡谷流域の平均傾斜は 36 度と非常に勾配が強く、30 度～45 度の部分が全体の 70% にも及びます。また流域が豪雪地帯に位置するため四季を通じて黒部川の水量が多く、また河川勾配が平均 1/40 と急で、流れも速いのが特徴です。また黒部川は、水のきれいな川としても知られており、黒部川扇状地扇端部の湧水地帯は、環境省認定の名水 100 選にも選ばれています。

かつての黒部峡谷

天正 11 年（1583 年）、越中領主佐々成政が遠江国（浜松）の徳川家康に同盟を求めに赴く途中、多くの犠牲を払いながら厳冬季の黒部峡谷を横断した、いわゆる「さらさら越え」はよく知られています。

また徳川時代には、加賀藩によって任命された「奥山廻り役」という山林監視役だけが、「山の様子、口外無用のこと」という厳しい掟のもとで入山が許される「藩領防備政策」が行われました。

黒部峡谷は地形が急峻で雪崩も多く入山が容易でないことから、その歴史を伝える資料が少なく、一般の人にとっては「魔の山」とされ、永い間厚いベールに包まれていました。

電源開発のはじまり

やがて時代は明治に移り、冠松次郎らの探検によって黒部峡谷の姿が徐々に知られるようになります。そこで、ほかに類を見ない黒部川の豊富な水量や急流が、水力発電に適していることが注目され、大正時代の初め頃から電源開発を目的とした踏査が度々行われるようになります。

しかし黒部峡谷の両岸は、峻立した岩壁の連続でわずかな歩道があるのみ、とても電源開発の工事が出来る状況ではありません。そこで考え出されたのが「黒部軌道」でした。現在は、トロッキ電車の愛称で親しまれている鉄道ですが、その生い立ちは電源開発のための工事用資材の運搬に敷設されたものです。

大正 12 年（1923 年）9 月、まず宇奈月～猫又間の工事に着手。大正 15 年に難工事の末、

開通したのを皮切りに、昭和 5 年には小屋平まで、同 6 年には小黒部までと次々に伸長。昭和 12 年（1937 年）7 月、櫛平まで総延長 20.1km の黒部軌道が完成しました。

一方、発電所建設工事も大正 13 年（1924 年）9 月に着手。こちらも大洪水や大雪崩などに見舞われる難工事となりましたが、昭和 2 年（1927 年）11 月、柳河原発電所が運転を開始、調査開始から数えて 10 年後のことでした。

軌道の延長に伴い、発電所建設も進んでいきます。昭和 11 年（1936 年）10 月には黒部川第二発電所が運転を開始、同年 8 月には黒部川第三発電所の建設工事が着手されました。

その後のあゆみ

櫛平からダム地点の仙人谷までの約 6km は、河床がさらに急勾配な上、両岸に絶壁が立ちだかっているため、軌道を延長する事が出来ず、そのため山中にトンネルを掘り、高さ 200m のエレベーターを設置。そのエレベーターで地中を垂直に上昇した所から、改めてトンネルを掘り進むという方法がとられました。ところがトンネルの途中に、岩盤温度が 160℃にも達する高熱地帯があり、難工事のすえ、昭和 14 年（1939 年）に貫通しました。黒部川第三発電所は多くの困難を克服し、昭和 15 年（1940 年）11 月に運転開始となりました。その後も電源開発の歩みは続き、やがて「世紀の大工事」と賞賛された黒部川第四発電所（クロヨン）の建設へとつながっていくのです。

そして黒部峡谷鉄道へ

黒部軌道は、電力会社の専用鉄道として、建設用の資材や作業員の輸送が主な役割でした。時には、便乗のお客様に「生命の保障をいたしません」とキップの裏に書き、これを了承の上でご乗車いただいた事もありました。

その後、峡谷の自然を求めのお客様の増加と地元の方々の強い要請から、昭和 28 年（1953 年）11 月に地方鉄道法による営業の免許を受け（関西電力㈱黒部鉄道）、さらに昭和 46 年（1971 年）5 月関西電力㈱から独立し、黒部峡谷鉄道として現在に至っております。

黒部峡谷鉄道の紹介

こんにちは

はじめに黒部峡谷についてですが

黒部峡谷は、長さ86キロ、標高差3000メートルにわたって日本海に流れ込む黒部川によって形成された日本一深いV字型大峡谷です。この大峡谷沿いを縫うように走るのが黒部峡谷鉄道です。

次にこの鉄道の歴史についてですが、1923年(大正12年)から黒部川の電源開発のために造られ1937年(昭和12年)に終点樺平まで14年の歳月をかけて完成した鉄道で、ダムや発電所建設用の資材や作業員の輸送を行ってきました。その後、黒部峡谷の大自然を求めのお客が増加したため1953年(昭和28年)に旅客輸送の免許を受けて営業を開始しました。当初は電力会社が運営しておりましたが、1971年(昭和46年)に黒部峡谷鉄道(株)として発足したものです。

次に黒部峡谷鉄道についてですが、富山県最大の宇奈月温泉を起点とし、終点樺平までの約20キロを走る鉄道です。

列車の平均速度は約16キロ、終点樺平までの所要時間は片道約1時間20分です。線路幅は、762ミリで新幹線の約半分というミニ鉄道で「トロッコ電車」の愛称で親しまれています。

営業期間は、毎年4月20日から11月30日までとなっております。

列車は13両編成で最大定員は時間によって異なりますが350名～450名でピーク時は、一日19本の列車が運行されます。

国内では、立山黒部アルペンルートと並んで山岳観光の中心地となっており毎年80万人の観光されるお客様が訪れます。

最後に黒部峡谷の自然についてですが、四季折々の美しさがあります。春は、沿線の所々に見ることができる残雪と新緑が美しいことです。夏は、トンネル内の冷気、黒部川の清流が涼を求めてくる多くの人たちの心を癒やしてくれます。秋は、10月中旬頃からナラ、ブナ、カエデ等が色づき始め11月中旬まで全山紅葉の黒部峡谷を楽しむことができます。

是非とも皆様方のお越しをお待ち申し上げ、ご紹介させて頂きました。ありがとうございました。

●宇奈月駅（一般乗降可能駅）

距離：0.0km

標高：224m

乗換：富山地方鉄道本線 宇奈月温泉駅

トロッコ電車の始発駅

●柳橋駅（一般乗降不可駅）

距離：2.1km

標高：266m

駅前には、西洋城郭風の新柳河原発電所がある。

昔、この付近の溪流に、柳のような華奢な橋がかかっていたので、柳橋と呼ばれるようになった。

●森石駅（一般乗降不可駅）

距離：5.1km

標高：309m

昔、加賀藩は領外からの越境者や木材の盗伐を取り締るため、黒部奥山廻役という役人に巡視をさせていた。

そのころ民有地と加賀藩の直轄地との境界に大きな石があったため、「森の中の石」から、「森石」と名付けられた。

●黒薙駅（一般乗降可能駅）

距離：6.5km

標高：326m

専用鉄道時代の駅名は「後曳（あとびき）」

昔、ここを通って山に入った人は、あまりの谷の深さに思わず後ずさりしたと言われたところから命名された。

駅から600メートル上流まで20分ほど歩くと、宇奈月温泉の元湯・黒薙温泉がある。

昔、このあたりできこりや猟師たちが、自給自足のために「黒く焼かれた薙畑」を作ったことから「黒薙（くろなぎ）」と命名された。

薙畑は、中部地方に伝わる古くからの農法で、山の急傾斜地から草や樹木を薙倒して焼き、焼畑にするものです。

●笹平駅（一般乗降不可駅）

距離：7.0km

標高：327m

このあたり、昔は笹やススキが生えているだけの物寂しい野原だったことから、「笹平」

と名付けられた。

●出平駅（一般乗降不可駅）

距離：9.1km

標高：370m

駅前には「出し平ダム」がある。

黒部の奥山には珍しく、黒部川の本流に険しい岸壁ではなく平地が突き出しているので、「出平（だしだいら）」と名付けられた。

●猫又駅（一般乗降不可駅）

距離：11.8km

標高：358m

駅前には黒部川第二発電所がある。

猫又駅を出発し、次の小さなトンネルを出たら左前方、発電所の右奥に「ネズミ返しの岸壁」が見える。

猫に追われたネズミがどうしても岸壁を登れずに引き返したことから「猫又（ねこまた）」と名付けられた。

さらに追ってきた「猫もまた・猫も又」同じように引き返したためこの付近は、「猫又」と呼ばれている。

●鐘釣駅（一般乗降可能駅）

距離：14.4km

標高：444m

河原に湧き出る温泉で知られている。

ここ鐘釣は、お寺の釣り鐘を伏せた形をした山が近くにあることからつけられた。付近には別名「夫婦岩（めおといわ）」とも呼ばれる西鐘釣山がある。

●小屋平駅（一般乗降不可駅）

距離：17.5km

標高：532m

奥山に出入りする人たちの小屋があったことから、この名がついたと言われている。

●樺平駅（一般乗降可能駅）

距離：20.1km

標高：599m

トロッコ電車の終着駅

昔ケヤキの大木が生い茂っていたことからつけられた。

こあ
れれ

黒部峡谷



資料を参考としたものについては、既に数値の修正をされているものや、適切を欠くものがあったかと思いますが、「概要」の範囲としてご理解いただければ幸いに思います。

H15.7

はじめに

黒部峡谷の「景観」は、その神秘さに特徴がある。それは、厳しい自然が育んだ「美」であり、絶え間なく躍動する自然が、四季折々に織りなす「美」である。

深山幽谷に咲く一輪の花にも風格と気品を感じるとき、必ずや邪念が浄化され、大自然と共に有る喜びを見出すであろう。まさに日本一と言われる所以である。悠久の歴史を経て創り上げられた黒部峡谷は、電源開発の斧が入られたとき始めて我々に開かれてから一世紀にも未たない。

この「小冊子」は、黒部峡谷を、より深く理解していたくために、峡谷の自然と開発のあゆみ等について纏めたものである。



目次

- 1 P～3 P 黒部峡谷の自然
- 4 P～7 P 黒部峡谷の開発
- 8 P 黒部峡谷鉄道の沿革
- 9 P～12 P 黒部峡谷鉄道の概要
- 13 P～19 P 鉄道沿線の紹介
- 20 P～25 P 地名の由来



峡谷の形成

北アルプスの中央部に位置する鷲羽岳（標高 2,924m）に源を発し、立山連峰と白馬連峰を分断し、八千八谷と称される渓流を集め、日本海に流れる延長86kmの黒部川によって形成されたV字形峡谷

流域面積

約682km²

流域傾斜

平均傾斜36度（全体の70%が30度～45度）

気温

年間平均10.7℃（小屋平観測地点）

高山地帯の谷の特色を有しており、小屋平付近の峡谷地帯では平野部より1ヶ月程度気温の上昇が遅れる。小屋平で最高を示す8月は平野部の6月下旬頃の温度以上には昇らないと言われている

降水量

年間平均3,800mm～4,000mm（小屋平観測地点）

積雪量

最深値460cm（小屋平観測地点、昭36.2.19）

河川勾配

平均勾配1/40（猫又～樺平1/35 樺平～仙人谷1/25）

河川水温

7月平均…11.2℃ 8月平均…13.5℃

河川流量

年間平均約25億トン（H4～H13の10ヶ年平均で愛本、音沢および宇奈月の3地点合計、うち宇奈月地点は7.5億トン）

国立公園指定

昭和9年12月4日、中部山岳国立公園に指定
富山、長野、岐阜、新潟の4県にまたがる広大山岳公園（面積1,697.68km²）



名勝天然記念物
指 定

昭和31年9月7日、黒部峡谷(下ノ廊下…十字峡、白竜峡、半月峡)、
(上ノ廊下…黒部ダムから上流)が指定される

特別名勝、特別
天然記念物指定

昭和39年7月10日、猿飛峡(別名景雲峡)
奥鐘山(標高1,543m…一枚岩の断崖絶壁)が指定される

温 泉

宇奈月温泉…源泉地黒薙から7km引湯 (大正13年)

黒 薙 温 泉…単純硫黄泉、98.5℃、慢性消化器病
神経痛他 (嘉永2年)

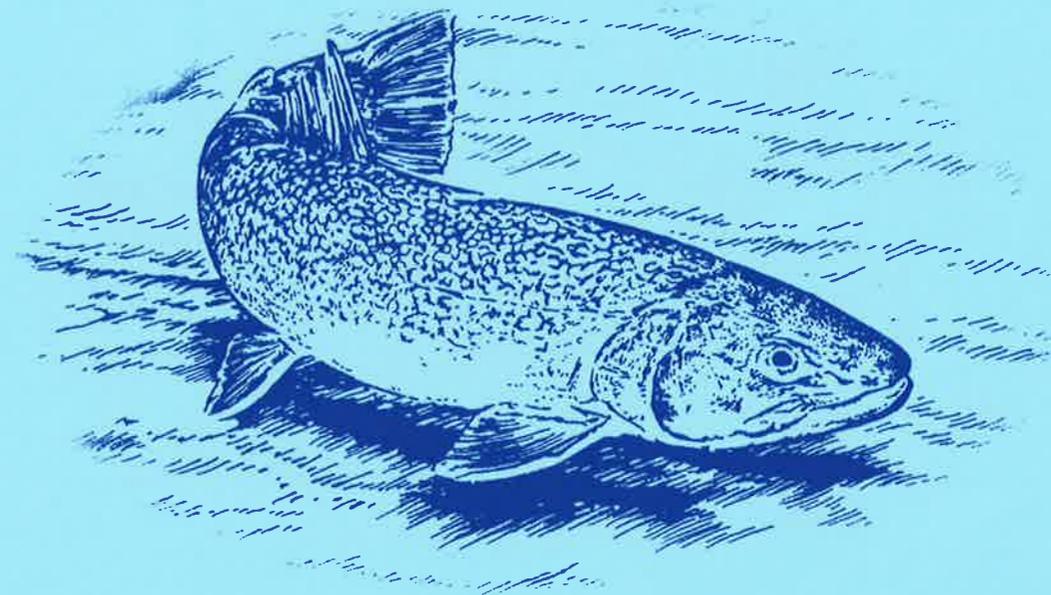
鐘 釣 温 泉…単純泉、53.8℃、リュウマチ、神経痛 (文政2年)

名 剣 温 泉…単純泉、64.0℃、リュウマチ、神経痛 (昭和47年)

祖母谷温泉…単純泉、96.0℃、リュウマチ、神経痛 (明治38年)

動 物

- (哺乳類) ニホンツキノワグマ、ホンドキツネ、ホンドテン、ニホンアナグマ、ホンドリス、ニホンザル、ニホンカモシカ
- (鳥 類) ウグイス、ヤマガラ、シジュウガラ、ホオジロ、カケス、アオバト、キセキレイ、カワガラス
- (両棲類) ハコネサンショウウオ、ヒキガエル、カジカガエル、トノサマガエル、ヤマアカガエル
- (爬虫類) アオダイショウ、マムシ、シマヘビ、トカゲ、ヤマカガシ



植 物

- (昆虫類) オナガアゲハ、カラスアゲハ、カブトムシ、クワガタムシ、イナゴ、バッタ、キンスジコガネ、エゾゼミ、ミンミンゼミ
- (陸産貝類) クロイワマイマイ、ノトマイマイ、ヤマメタニシ
- (魚 類) アユ、ニジマス、カワマス、サケ、ヤマメ、イワナ、ウグイ、アブラハヤ
- (常緑樹) スギ、ヒメコマツ、ツガ、ネズコ(別名クロベ)
- (紅葉樹) ヤマモミジ、コミネカエデ、ナナカマド、ヤマウルシ、ケヤキ、アカシデ、シブキイタヤ
- (黄葉樹) イタヤカエデ、オオバクロモジ、カツラ、ブナ、ミズキ、フクザクラ、トチ
- (黒褐色葉樹) ヤマハンノキ、ミズナラ
- 高山植物 昭和29年3月29日、白馬連山の高山植物が特別天然記念物に指定(キヌガサソウ、ニッコウキスゲ、ハクサンコザクラ、シナノキンバイ、コマクサ、ミヤマキンポウゲ、オオサクラソウ、アオノツガザクラ、ムカコユキノシタ、ウルップソウ)



- 明治44年 登山家、冠松次郎が初めて白馬岳を越え、黒部川支流祖母谷へ下る
- 大正6年 逓信省（通産省）技師、山田胖（明治43年東京帝大土木工学科卒業、福岡県出身）により黒部川電力開発担当として水力調査のため初めて黒薙まで踏査
- 大正7年 高峰譲吉博士（タカジアスターゼ発明、富山県出身）黒部川の水利権を取得
- 大正8年 日本電力株式会社設立（日電）
- ” 古川合名会社黒部川水力探検隊を組織し、下流より棒小屋沢まで調査
- 大正9年 東洋アルミナム株式会社設立（高峰譲吉、山田胖等による。）
- ” 冠松次郎、平ノ小屋より下ノ廊下を踏査
- ” 東洋アルミナム(株)、樺平～十字峡（冠松次郎命名）間の道路開削測量開始（18.4km）
- 大正11年 東洋アルミナム(株)が黒薙、愛本温泉を買収、黒部温泉株式会社設立
宇奈月温泉の設立計画始まる
- 大正12年 黒部川水系の電源開発事業の経営権を東洋アルミナム(株)から日本電力(株)に移譲、日本電力(株)黒部軌道第1期工事(宇奈月～猫又間、11.8km)着工



- 大正12年11月 黒薙から宇奈月に引湯成功（約7km）
- ” 宇奈月温泉開湯
- 大正13年 日本電力(株)が柳河原発電所建設に着工し、さらに黒部川調査隊を編成し、立山越えで上流踏査
- 大正14年 日本電力(株)、日電歩道樺平～平ノ小屋間の開削に着手
- 大正15年 黒部軌道、宇奈月～猫又間開通（11.8km）
- ” 日本電力(株)が黒部川上流の水利権取得
- 昭和2年11月 柳河原発電所竣工（最大出力54,000kW）(平成5年宇奈月ダム建設に伴い廃止)
- 昭和4年 日電歩道、樺平～平ノ小屋間開通（約35km）
- 昭和5年 黒部軌道、小屋平まで延長完工（宇奈月～小屋平間17.5km）
- 昭和7年 立山・黒部国立公園に指定
- 昭和9年12月 中部山岳国立公園となる（昭和6年3月帝国議会において「国立公園法」が可決。指定第1号は、昭和9年3月瀬戸内海、雲仙天草、霧島屋久で同年12月中部山岳を含め5箇所が指定。平成9年現在、全国で28箇所が国立公園に指定されている。）
- 昭和11年10月 黒部川第二発電所竣工（最大出力72,000kW）
- 昭和12年7月 黒部軌道、樺平まで延長完工（宇奈月～樺平間20.1km）



- 昭和13年 豎坑エレベーター完工（東洋オーチス製、昇程194.42m）
- 昭和13年12月 志合谷作業員宿舎が表層雪崩により83名死亡
- 昭和15年 黒部軌道、上部線完工（豎坑上部～仙人谷間6.4km）
- 昭和15年1月 阿曾原作業員宿舎が表層雪崩により火災発生28名死亡
- 昭和16年10月 電力国家管理法により電力統制令が施行され、日本発送電株式会社（日発）に継承
- 昭和17年 愛本変電所完成
- 昭和18年 内山のとちの森（柳橋対岸）が富山県天然記念物に指定
- 昭和21年5月 宇奈月温泉大火（住宅261棟、非住宅13棟、倉庫9棟、飯場2棟焼失）
- 昭和26年5月 過度経済集中排除法により電力再編令が施行され、開発事業設備関係が、日本発送電^{（株）}より9電力会社に分割され、関西電力株式会社に継承
- 昭和27年7月 黒部峡谷の観光郵便切手発行（10円）
- 昭和28年11月 地方鉄道法に基づく営業認可（名称、関西電力^{（株）} 黒部鉄道）
- 昭和30年 黒部川水力調査により、黒四（黒部川第四発電所）計画出来る。
- 昭和31年2月 猫又作業員宿舎が表層雪崩により21名死亡
- 昭和31年7月 黒四建設着工



- 昭和38年6月 黒部川第四発電所竣工（全地下式、最大出力335,000kW）
- 昭和38年10月 新黒部川第三発電所竣工（最大出力105,000kW）
- 昭和41年9月 新黒部川第二発電所竣工（最大出力74,200kW）
- 昭和46年7月 関西電力^{（株）}より分離独立し、黒部峡谷鉄道株式会社発足
- 昭和60年 出し平ダム竣工（重力式コンクリートダム）
- 昭和60年7月 音沢発電所竣工（最大出力124,000kW）
- 昭和62年5月 樺平ビジターセンター開設（黒部峡谷の自然を正しく知り、親しんでもらう目的で峡谷の誕生から、地形、生物、開発の歴史、四季の景観などイラスト、写真、標本、マルチイメージスライドで紹介）
- 昭和62年5月 黒部川電気記念館開設（水力発電の取組みを、より理解してもらう目的で、黒部峡谷の全貌と、文明文化の開発に挑む人間のドラマや、黒部川にまつわる伝説など映写装置、パノラマ、パネルなどで紹介し、また屋外には電源開発の初期に活躍した、米国ジェフリー社製の電気機関車を展示している。）
- 平成5年4月 新柳河原発電所竣工（最大出力41,200kW）
- 平成12年6月 宇奈月発電所竣工（最大出力20,000kW）



- 大正15年10月 日本電力(株)黒部建設所事務係の所管に属し、専用鉄道として宇奈月～猫又間(11.8km)の運輸部門を運営
- 昭和16年10月 電力統制令により、日本発送電(株)に移譲され、日本発送電(株)黒部川支社庶務係に属し運輸部門を運営
- 昭和22年10月 日本発送電(株)黒部川支社運輸係として、独立運営
- 昭和26年5月 過度経済集中排除法の指定を受け、電力再編成令により、関西電力(株)の所管となる
- 昭和26年6月 関西電力(株)北陸支社黒部川電力所事務所に所属し、黒部川運輸事務所として継承される
- 昭和27年8月 黒部川電力事務所の機構縮小により、北陸支社黒部川運輸事務所として、支社直轄機関となる
- 昭和28年11月 下部軌道(宇奈月～樺平間)が地方鉄道法に基づく営業線として認可され、営業線(下部)および専用線(上部)を業務区間として運営
- 昭和46年7月 関西電力(株)より分離独立、黒部峡谷鉄道(株)として発足現在に至る
- 平成5年7月 黒部峡谷鉄道(株)の本店を大阪市から宇奈月町に移す



名 称	黒部峡谷鉄道株式会社
所 在 地	富山県下新川郡宇奈月町483-4
設 立 年 月 日	昭和46年5月4日(営業開始…昭和46年7月1日)
資 本 金	2億5千万円
業 種	地方鉄道業他(営業軒数…20.1軒)
許 可 年 月 日	昭和28年11月16日
機 構	3部、7課、21係 (平成15年4月1日現在)
従 業 員 数	246人 (平成15年4月1日現在)
鉄 道 の 形 態	
(運 転 方 式)	自動閉塞式 (昭和32年10月3日)
(線 路 方 式)	単 線 式
(電 気 架 設 方 式)	シンプルカテナリ方式
(運 転 保 安 設 備)	列車自動停止装置 (昭和43年9月6日)
	列車遠隔制御装置 (昭和51年6月10日)
	列車無線装置 (昭和56年6月16日)
	変電所遠隔制御装置 (昭和51年6月10日)



(車 両)	電気機関車	ED凸型…… 3両 (東洋電機製作所)
		EDS凸型… 1両 (日立製作所)
		EDM□型… 5両 (日立製作所)
		EDR□型… 12両 (日立製作所)
		EHR101型… 1両 (日立製作所) … (昭和50年8月)
		EHR102型… 1両 (日立製作所) … (ローレル賞受賞)
	内燃機関車	DD22型…… 1両 (協三工業)
		DD24型…… 1両 (日本除雪機)
	蓄電池機関車	BB型…… 2両 (神戸製鋼所)
	客 車	開放型…… 79両 (アルナ工機)
		密閉型…… 59両 (パノラマ車、リラックス車) (アルナ工機)
	貨 車	無蓋車…… 167両 (アルナ工機、汽車会社、日本車 両、加藤車両、北陸電機他)
		有蓋車…… 5両 (アルナ工機)
特殊車…… 2両 (協三工業)		
全車両合計 339両 (平成15年4月1日現在)		

(鉄道 の 特性)	旅客営業期間	4月中旬～11月30日
	軌 間	762mm (ナローゲージ) (JR在来線1,067mm、新幹線1,435mm)
	軌 条 重 量	22kg～30kg (1m当り) (JR在来線50kg～60kg、新幹線60kg)
	線路最小曲線	曲線半径21.5m (JR東海相模線107m、箱根登山鉄道30m)
	最 高 所 駅	樺平駅、標高599m (JR東日本小海線野辺山駅1,346m)
	最 急 勾 配	50パーミリ (JR東日本信越本線横川～軽井沢間66.7パーミリ、 箱根登山鉄道80パーミリ)
	直 線 線 路	最長296m (JR北海道室蘭本線28.736km)
	駅 区 間 距 離	平均…2.2km 最短…0.5km 最長…3.2km (JR線、最短…0.45km 富山港線大広田～東岩瀬間 最長…68.2km 新幹線博多～小倉間)
	トンネル数	41ヶ所 最長…1,073m



橋	梁	21ヶ所	最長…166m(新山彦橋)	最高…60m(後曳橋)
運	転	速度	平均…16km/h	最高25km/h
	(時速)		(JR在来線120km/h)	
電	圧	直流600ボルト		
		(富山地方鉄道	直流 1,500ボルト	
		JR在来線	交流23,000ボルト、	
		JR新幹線	交流25,000ボルト)	
最大けん引数	旅客列車…13両	全長108m		
	(JR新幹線	ひかり号…16両	全長400m)	
乗車定員数	1両当り…36名(普通車)			
	(JR線	サハ105形…152人)		
動力車馬力	ED凸型	30.5kW×4	(165PS)	
	EDM型	35kW×4	(190PS)	
	EDR型	42kW×4	(228PS)	
	DD型	208PS		
	BB型	24.6kW×4	(133PS)	
	(JR線	DD51型2,200PS)		



黒部峡谷の自然は、四季折々にそれぞれの特徴がある。残雪と若葉の香りが漂う新緑の季節、緑を縫うトンネルの涼風も爽やかに、森林浴に親しむ真夏の季節、満山を紅に染めたダイナミックな芸術の秋、年輪を刻む大樹の肌をじかに触れ、雪化粧を装う峰々を仰ぎ見る晩秋、黒部峡谷ならではの景観がある。

トロッキ電車の警笛は、谷間にこだまし、古来魔の川と恐れられた黒部川に沿い、紆余曲折しながら走ってゆく。

ときには数百メートルの断崖を仰ぎ、あるいは真下に岩をかむ激流を見ながら、大小のトンネル、本流を横断する鉄橋など、変化に富んだ風景の移り変りは、感動的に旅情を綴ってくれる。

宇 奈 月
(標 高 224 m)

黒部峡谷鉄道は、軌間762mm、全国でも珍しく「トロッキ電車」の愛称で知られ、宇奈月を起点に、新山彦橋(長さ166m、高さ40m)を渡り、峡谷沿いに41のトンネルと、21の橋を渡り約1時間20分をかけ、終点の樺平に向う。

宇奈月駅前には、昭和62年4月にオープンした黒部川電気記念館があり、「くろよん」発電所(最大出力335,000kW)など水力発電所の建設歴史や、黒部峡谷の全貌、黒部ダムの実タイム画像、



伝説等をパネル・写真・映写装置により紹介している。また、屋外には米国ジェフリー社製の開発初期に活躍した電気機関車を展示し、先人が残した自然と人間のドラマを伝えている。

「囲ひ無き 山の車の席買ひて、四里上りゆく黒部の紅葉」

与謝野晶子

電源開発の先駆けとなった、柳河原発所は宇奈月ダム建設に伴ない廃止されたが、その代替として建設された西洋の古城を思わせる新柳河原発所(最大出力41,200kW)や、地域住民が永劫の安泰を願い、郷土出身の日展作家、故佐々木大樹(昭和53年11月没)の作品「平和の像」(高さ21.8m、事業費3億5千万円)を仰ぎ見て、さらに奥地へと進む。

「橡の実と、いうて拾ひてくれしかな」高浜虚子

峡谷の冬の到来は早く、そして長く厳しい。鉄道に平行して続く冬期歩道や、眼下には、ゼットストリームが描く「水と岩の芸術」を眺めながら、気笛一声中部山岳国立公園へと進んでゆく。

「黒部峡谷流るゝ水も、石と石とのあひをゆく」野口雨情

柳 橋
(標高 265 m)

森 石
(標高 309 m)



黒 薙
(標高 326 m)

黒部川の支流、黒薙川に架る「後曳橋」(長さ64m、高さ60m)や水路橋がある。「後曳」は、黒部峡谷の代表的な景観であり、また、両岸相迫り100mにもおよぶ絶壁は黒部峡谷の縮図とも言える。断崖に咲く一輪の花、岩肌へへばりつくように生きるツガ、ネズコやヒメコマツの芸風は、自然の摂理に耐えてきた生命力を表し、秘境と言われてきた黒部峡谷の「らしさ」を感じさせてくれる。

「夕立や、黒薙にぎり黒部すむ」堀内文象(昭和27年毎日新聞社観光百選、名勝俳句)

笹 平
(標高 327 m)

後曳橋を渡りトンネルを抜けると峡谷には珍しく自然がひらける。昔は、ものさびたススキや笹の原であったことから「笹平」と名付けられたのであろうか。

「吹かれる、ススキの中を通りけり」(国立公園百選句)

出 平
(標高 369 m)

背をきそい、そり立つ出六峰の峰の重なり、白緑の湖面に写した峻厳な山容は、自然と科学の調和によって創り出された「美の世界」であり、神秘的な景観となっている。

出し平ダム(昭和60年完成)は大正末期以来、60有余年に亘る黒部峡谷の電源開発に有終の美を飾るにふさわしく、新しい観光名勝と



してスタートしたのである。湖面は出平より猫又まで2.7kmにおよび鉄道は湖面に沿い、なだらかな下り勾配で進んでゆく。

「野にすすき 多きが如く滝多し 黒部の山の水上の山」

与謝野晶子

200mにおよぶ対岸の「ネズミ返しの岩壁」や、黒部川第二発電所（最大出力72,000kW）の、華奢な建物、神秘的な自然と文明によって創り出された構造の調和が、黒部峡谷に格調高い景観の美を添えている。さらに猫又から、カツラや、トチ、ブナの原生林を抜け、対岸にはサンナビキ山（標高1,949m）の威容を仰ぎ、前方にそびえる東鐘釣山（標高759m）の豪壮な断崖、錦繡関の感動的な展望など、他に類を見ない景勝を眺め鐘釣に至る。

「おほけなく トロ押し進む奥山の 黒部の秋の錦繡の関」

与謝野晶子（昭和8年）

自然の息吹きが漂うこの辺りは、深山の極致とも言える幽玄な世界を創っている。昼なお暗いブナ、カツラの原生林を歩き、河鹿なく河原に立ち、万年雪を眺めながら野趣溢れる露天風呂に浸るのも黒部峡谷の「らしさ」があり、旅情の深まりを一段と感じさせてくれ

猫 又
（標高 358 m）

鐘 釣
（標高 443 m）



る。また鐘釣は、兩岸にそびえる百貫山（標高1,970m）と西鐘釣山（夫婦岩、標高740m）に挟まれ、こゝに繁茂する原生林によって日照時間が短く、清冽な流れや万年雪が涼風を呼び「夏知らず」の別天地となっている。

「巖殿の湯や夜をさびて 河鹿啼く」 幸田露伴

小屋平ダム（昭和11年竣工、重力式コンクリートダム）で堰きとめられた水は、黒部川第二発電所に導水されている。黒部川には、黒部ダムのほか4箇所（4箇所）のダムがあり、川の氾濫や水力発電に大きな役割りを果している。

「荒れくるう黒部の水をももひろの 眼下に見つつ渡る鉄橋」

万造寺 齊

自然に調和した西欧風の櫛平駅（昭和43年竣工）は、白馬岳、剣岳、立山や下ノ廊下を経て黒部ダムに通ずる登山基地である。

観光郵便切手（昭和27年7月5日発行）に紹介された吊橋は、いま橋脚の面影を一部に残し、奥鐘橋（長さ86.6m、高さ34m）に替り、本流を横断している。ここから展望する、奥鐘山（特別名勝特別天然記念物、標高1,543m）の豪壮な絶壁や黒部川第三、新黒部川第

小 屋 平
（標高 531 m）

櫛 平
（標高 599 m）



三発電所の威容は、先人が残した自然と人間のドラマを物語っている。また、猿飛峡（別名景雲峡）は峡谷に沿い、600m下流に位置し、奥鐘山と共に特別名勝特別天然記念物に指定され、本流では最も狭く猿が飛びこえたということから名付けられ、3～4mの川幅をゼットストリームとなって流れている。

さらに、白馬岳への登山コースである祖母谷峡の散策もよい。朱塗りの奥鐘橋を渡り、人喰岩の歩道を抜け、名剣温泉（駅より徒歩15分）の露天風呂や祖母谷温泉（駅より徒歩50分）の露天風呂、さらには、湯煙が谷間を覆い湯の香漂う祖母谷地獄（祖母谷温泉より徒歩5分）への散策は、自然の神秘さを満喫させてくれる。樺平ビジターセンター（昭和62年竣工）は駅に隣接し、峻険で雄大な峡谷の景観や、開発の歴史、動・植物など写真やイラスト、標本・マルチイメージスライドなどによって紹介し、黒部峡谷を正しく知り、自然をより理解していただく目的で開設されている。

「猿飛や、木の根にすがり汗を拭く」 吉沢無外

黒部川上流の山岳地帯は、積雪の多いことや、年間の降雨量が、3,800ミリから4,000ミリにも達する我が国でも稀にみる多雨量地帯であ

水力発電所
（関西電力系）



る。また、平均河川勾配の1/40という急勾配は、理想的な条件をもつ水力電源の宝庫となっている。しかし、自然の摂理は異常なまでにも厳しく、人間を拒みつづけてきたが、大正の末期遂に科学がこれを制覇し自然のエネルギーを文明の灯にかえてゆくのである。鉄道の沿線に見られる発電所は、極く一部にすぎず「くろよん」や、全地下式発電所をあわせ、10発電所がある。

愛	本発電所	最大出力	30,700kW	発電開始	昭和11年6月
黒部川第二	〃	72,000kW	〃	〃	11年10月
黒部川第三	〃	81,000kW	〃	〃	15年11月
黒部川第二	〃	7,600kW	〃	〃	22年12月
黒部川第四	〃	335,000kW	〃	〃	36年1月
新黒部川第三	〃	105,000kW	〃	〃	38年10月
新黒部川第二	〃	74,200kW	〃	〃	41年9月
音 沢	〃	124,000kW	〃	〃	60年7月
新柳河原	〃	41,200kW	〃	〃	平成5年4月
宇 奈 月	〃	20,000kW	〃	〃	12年5月
		合計	890,700kW	（黒部川水系 関西電力）	



宇 奈 月
(う な づ き)

「ウナヅキ」の語源については、3つの説があるが定説はない。先年国会図書館から来町し「町名の由来」について質問をうけ、次の3説を紹介すると「はい、ウナヅキました」というユーモラスな返し言葉があったと言う。 「宇奈月町史」より

- (1)温泉街の入口を流れる谷川の上流に「不動の滝」という滝があった。昔、内山に住む狩人で信仰心の深い、治郎右衛門が猟に出て滝つぼに至ったところ、滝つぼの中に聖徳太子の尊像があってその「みけん」から尊い光が輝いていた。これを見て治郎右衛門が「ハハン」とうなずいたことから、この谷を「うなずき谷」とよぶようになり、古来この話が町名の起りとされてきた。
- (2)「うなずき谷」とは「ぶなつき谷」の転訛で、ブナヤツキ（槻）の生い茂っている谷ということから名づけられたのではないかと言う説もある。昔、この地方に多くの木地屋がいて近くの山や谷に入り、木地の材料を探し歩き、いまの「宇奈月谷」においてブナヤツキ（けやき）の林を発見し、伐採地となし生業にかかわりの深い、ブナ、ツキの名をとり、「ブナツキ」といったのが、いまの「宇奈月」とやさしく文字をあて、美化した佳名となった。



黒 部
(く ろ べ)

- (3)昔、愛本から内山、それから現在の「宇奈月温泉」に至るところまでの道は、ダラダラ坂が続き一気に歩くと胸が苦しくなる程の「胸つき八丁」坂であった。そこで「ムナツキ」が「ウナヅキ」に転訛した。
- (1)黒色を帯びた水はけの悪い土質をクロベと言ひ、それに関連してつけられた。
- (2)こし地紀行（元禄年間）に「相本という所に河あり、黒辺河と言。深き谷河なり…」のように黒部は山深く、木立ちが真黒に生い茂り、陽の目も見えない辺りをさして「黒辺」と呼びこれが美化して「黒部」の文字に転用された。
- (3)黒部奥山には槻（ネズコ）が多く生え茂っている。槻を別名、黒檜（クロベ）ともよぶが、この黒檜が黒部の文字に転用されたとされる。
- (4)妖怪もこもる、黒部八千八谷の水を集め、新川平野を年々荒していた暴れ川を、古来「魔の川」として恐れられていた。この魔の川をアイヌ語でグルベツと呼び、これを美語転訛して「くろべ」と呼ぶようになった。



柳 橋
(やなぎばし)

この名の由来は、昔柳河原発電所の余水路にある溪流に柳のような「きゃしゃ」な橋がかかっていた。これを古老が「柳橋」と呼んだことから、この名が付けられた。

森 石
(もりいし)

昔、加賀藩の黒部奥山廻り役と言う役人がこの地の森にある大きな石を目じるしに、峰から峰、谷から谷を見廻り盗伐を防ぎ、森林を守っていた。この時の「森にある大きな石」から森石と呼ばれるようになったと伝えられている。

黒 薙
(くろなぎ)

内山、音沢は古くから薙畑を作り、小豆や粟の穀類のほか大根など野菜類も作っていた。今日のように黒部奥山への往来が容易でなかった時代は、その場その場での自給自足の生活を余儀なくされていた。「くろなぎ」もおよそ、山廻り役人が、山が一般に解禁された後に、樵夫か、湯治人の薙畑の「黒く薙されたさま」を見て黒薙と呼ぶようになったのではないだろうか。

後 曳
(あとびき)

黒部川の支流黒薙川にあり、両岸相迫る絶壁で昔は、黒部奥山に立入る人がこの断崖に阻まれ、後ずさりして引返したことからこの名がつけられたもので、黒部峡谷の代表的な景勝地のひとつでもある。



笹 平
(ささだいら)
出 平
(だしだいら)
小 屋 平
(こやだいら)
櫛 平
(けやきだいら)

鉄道の沿線には「平」のつく地名が多い。

駅名の笹平、出平、小屋平、櫛平のいずれも、先人が名付け传承されているもので定説はない。「笹が生え茂り、たけのこがよく出る平だから笹平」「黒部奥山には珍しく突き出している平だから出平」「奥山に出入りする人達の小屋があるから小屋平」「櫛の大木が生え茂っていたので櫛平」のように、地形と、そこに存在する「物の特色」と組み合わせ、素朴であるが親しみを持ち、馴染みやすいように名付けられたのではないだろうか。

出 六 峰
(だしろっぽう)

出平駅の対岸に六つの峰が背をきそいあうように、そり立ち、急峻な山容は春夏秋冬、趣を異にし感動的な美観を呈している。

この六つの峻険な峰の重なりを表現し名付けられたもので、沿線随一の断崖絶壁の山である。

ネズミ返しの岩壁

(1)猫又駅下流の対岸にある200mにもおよぶ断崖で、高床式倉庫にネズミの侵入を防ぐために作られた装置にも似た、切り立った岩壁であることから名付けられた。

(2)河口から猫に追われてきたネズミも、この岩壁に阻まれ上りきれず、進退きわまり引返したということから名付けられたという説もある。



猫 又
(ね こ ま た)

(1)「ネズミ返し」の説にちなんで、進退きわまったネズミが引返したので「猫も又」引返したということからこの地を、猫又と呼ぶようになった、と言う童話のような説がある。

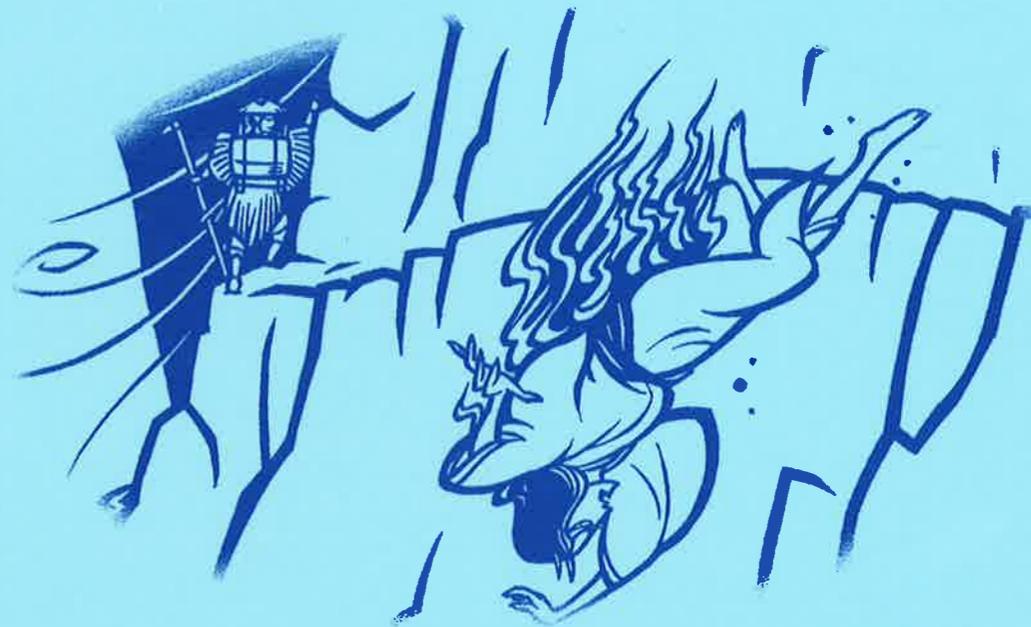
(2)むかし、富士権現に仕える老猫で、猫又と言う怪獣がいた。ある日、源頼朝が富士の巻き狩りをしたとき、猫又は数多くの獣と共に狩り出され、逃げ場を失い軍兵を喰い殺して逃げ帰った。ところが富士権現は立腹し、「血に汚れた汝のような奴は、この地におくことはならぬ」と言って富士山から追放され、山から山へ流転し、遂に黒部の山に棲みつくようになった。この山が猫又山(標高2,378m)と言われ、その名からつけられたとも伝えられている。

錦 繡 関
(きんしゅうかん)

昭和3年10月、故久邇宮様をご探勝のとき、東鐘釣山の断崖を色どる壮観さは、自然が織りなす錦繡そのものであり、風光絶佳なところから命名された。

鐘 釣
(かねつり)

お寺の「つりがね」を伏せたような山があるところから、つけられたもので、「つりがね」との紛らわしさをさげ、「かねつり」と呼ぶようになった。



猿 飛
(さるとび)

黒部川本流で最も狭いところで、昔、猿が飛び越えたと言うところから名付けられた。

人 喰 岩
(ひとくいいわ)

岩壁をえぐり取って作られた歩道は、怪物が顔いっぱい口を開け、くゞるようにして往来する人を飲み込む形想にも似ていることから、このような名がつけられた。

祖 母 谷
(ばゞだに)

むかし、嫉妬心の強い妻「お新」と器量よしの夫「竜左衛門」という夫婦があった。ある日、片ときも竜左衛門の側から離れようとしないうお新を、言葉巧みに信州へおちのびようと企らんだ。竜左衛門は大嵐の夜、遂にこれを決行した。ところがこれに気付いたお新は怨念を燃やし、竜左衛門を追った。左右に分れる闇夜の谷を右に逃れる竜左衛門、左に追いかけるお新、夜の暗闇に険しい崖路、2人とも深い谷底へ足を踏み外し落ちて死んでしまったと言う。このことにちなんで、お新の死んだ谷が祖母谷、竜左衛門の死んだ谷が祖父谷と呼ばれるようになったと伝えられている。

祖 母 谷 地 獄
(ばゞだにぢごく)

嫉妬心の強い「お新」が、怨念の炎で熱湯を湧き出させているという言い伝えと、さながら地獄の絵巻図を見るような風景から名付けられている。いつも濁っている熱湯が、毎年お盆の朝だけは、きれいに澄むという言い伝えが残っている。