

黒部峡谷は、今なお現代の秘境である。岩をはむ溪谷の流れ、日本一の深さといわれるV字状の谷、いつまでも消えない万年雪。そして何しろ、峡谷沿いに点在する温泉へ行くのに、自動車は使えず、トロッコ鉄道を利用しないと行けない、というのがいい。

この鉄道は、水力発電工事のときにつくられた資材・人員輸送用のものが、旅客用にも供用されたものだ。それ以前は、どうしても乗せてほしいという人に、「命は保証しませんよ」という条件付きで乗せたことがある、という。1日17往復の単線鉄道なので、1時間に2、3本の列車しかない。少ないときは1本。自動車文明ともいわれる今日、めずらしく自動車を排除した貴重な秘境といえる。もっとも上流部の黒四ダムへは、別ルートでトロリーバスや地下ケーブルを利用すると、ハイヒール姿でも行けるようになったが。

宇奈月駅から、天井部に幌をかぶせただけのトロッコ鉄道に乗車。いくつかの大小のダムを通りすぎ、眼下で岩にくだける急流に肝を冷やしながらか、峡谷美を満喫する。トンネルにはいると、6月だというのに身体にあたる風が冷たい。ブルブルっとして鳥肌がたつ。

トロッコにゆられて、30分も走ったのであろうか、斜め下方に「赤い橋」が目にはいる。「緑」のなかの「赤い橋」だから、あぎやかだ。黒部川第二発電所に隣接する目黒橋である。発電所は、昭和9年(1934)に竣工。発電所の竣工は2年遅れて昭和11年。7万2000kwの出力は、完成当時、東洋一といわれた。

この辺りは、中部山岳国立公園に属するため、構造物は、地域環境との景観的配慮を考へて設計されている。白を基調にした発電所の建物は、装飾のない、スッキリしたデザインで、様式としては、窓や壁面など建物全体がバランスのとれた「国際建築様式」である。

発電所へわたる赤い橋も、建物とのバランスを考へて採用されている。それは、小さいながらも重量感のある橋形とし、しかも「赤」という「緑」の山間のなかではひじょうに目立つ色を使って、橋の小ささを補っているのだ。

発電所の白い建物と赤い橋は、互いの美しさをひき立てあいながら、黒部峡谷のランドマークになっている。

設計者は、山口文象。土木の世界でも馴染みのある建築家である。彼は、関東大震災後の復興橋梁のデザインを手がけた人物であるからだ。

山口文象と復興橋梁とのつながりを、象徴的に物語る構造物が、「赤い橋」。まったく同じタイプの橋が、復興橋梁にも存在する。日本橋川の第一橋梁の豊海橋だ(No. 71)。永代橋のすぐ近くにかかり、互いに見通すことができる。恐竜のような永代橋に対応させるために、重くてガッシリしたタイプの橋を架設した、といわれる。実際、橋形を検討するために描いた山口文象のスケッチのなかにも二つの橋の図が残されている。

発電所へわたる「赤い橋」は、東京と黒部とを遙かに結ぶかけ橋でもあった。〔IT〕

竣工年月：昭和9年(1934)

所在地：富山県宇奈月町

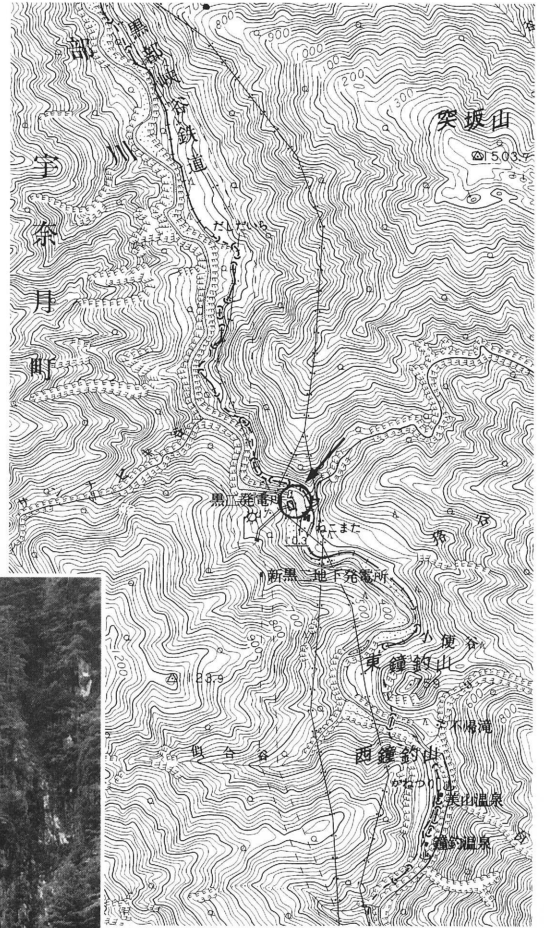
河川名：黒部川

橋長・幅員：約75m×3.05m

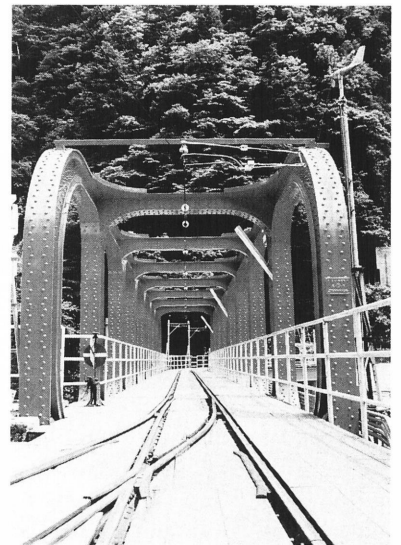
径間数・各鋼桁全長(実測値)：②1×11.0m+①1×29.3m+②1×8.3m+②1×11.2m+
②1×12.5m

形式：①下路フィーレンデール、②上路プレートガーダー

▼赤い橋と緑は補色の関係だから華やかだ。



(1:50,000 黒部)



豊海橋より曲線がやわらかい。
〈1986年6月、撮影・共に伊東 孝〉