

# 魅惑のケーブルカー

2年 もっちゃん

ケーブルカーが好きなのである。

鉄道好きの方から見れば、ケーブルカーは普通鉄道ではない『邪道』の存在かもしれないが、とにかく好きなので語らせていただく。

## ケーブルカーとは？

日本では、ケーブルカーというと一般に鋼索鉄道を指す。車両は、2本の線路の間に敷かれたケーブルをつかんで山を登り下りする。

ケーブルカーの魅力として挙げられるのは、やはりそのスリルだろう。ケーブルカーで山を登る際には、一番前で山頂の方向を見ているのも悪くはないが、車両の後方を眺めながら登るのが良い。山麓駅を離れるにつれて、少しずつ視界が開けていき、絶景が広がっていくとともに、ケーブルカーならではの急傾斜のスリルが味わえる。僕は、ジェットコースターは高さがあるうえに動きが速すぎて苦手だが、ケーブルカーならば急傾斜の怖さはあってもスピードは出さない。「のんびりとしたスリル」が、絶妙なのである。

また、後述するがケーブルカーは基本的に観光目的で作られるもの、生活に必要な路線ではないため時代に流されやすいという特徴を持っている。オタクの発想としては、だからこそ応援したくなるのだ。

## トラのケーブル！！ ～信貴山を登るケーブルカー～

僕は小さい頃からケーブルカーは大好きで、家族旅行のたびに予定に組み込んでいた。ここ最近、ケーブルカーに乗る機会は減っていたが、ケーブルカーの魅力を再発見する機会となったのが、今年2月の近鉄西信貴(にししぎ)ケーブルの乗車である。

大阪府と奈良県にまたがる信貴山の山頂には、「信貴の毘沙門天」と呼ばれる朝護孫子寺があり、昔から参拝者が絶えない。またこの寺にはその昔、聖徳太子が寅年・寅日・寅の刻に訪れたらしく、トラに縁のある神として信仰されている。僕が信貴山を目指したのは、阪神タイガースのファンとして優勝祈願をしたかったからである。



姫路の祖母の家を朝出発し、大阪環状線の鶴橋で近鉄大阪線に乗り換え10分ほど、河内山本でさらに信貴線に乗り2

駅、西信貴ケーブルの出発点、信貴山口駅に着く。

電車を降りると、階段状のホームに「山を登るぞ！」と気合いを入れて待機しているケーブルカーが見えた。さすがはトラの寺に向かうケーブル、前面にはトラの絵があしらわれ、その横には「ようこそ信貴山へ」の文字。

乗り込むと、他のケーブルカーと同様に車内も階段状に座席が並んでいる。急勾配を登るケーブルカーは、傾きに対応した特殊な車両構造になっているというわけだ。

ケーブルカーは、車両が下に敷かれたケーブルをつかみ、それを山頂の巻き上げ機が巻き上げることで山を登っていく、という構造になっている。さきほど「気合いを入れて待機している」と紹介したが、実は車両には動力はなく、言ってしまうえばケーブルをつかんでおけばいいのである。気合いを入れるべきなのは山頂にある巻き上げ機だ。

西信貴ケーブルは信貴山の参拝者を運ぶため昭和5年に開業したが、戦時中に不要不急の鉄道路線を廃止しレールを撤去、鉄材として武器生産に役立てるという政策に伴い休止に追い込まれる。ケーブルカーは山頂の寺社への参拝客用に作られた場合が多く、普通の鉄道のように生活路線として利用されるケースは少ないので、この時多くのケーブルが不要不急路線に指定されて廃止に追い込まれてしまった。

しかし、この西信貴ケーブルは戦後昭和32年に見事復活を遂げる。後ほど、廃止とされてしまったケーブルカーも紹介するが、いま運行されているケーブルカーは時代に流されながら、今日まで生き延びてきた貴重な存在なのである。



さて、信貴山口駅を出発した西信貴ケーブルは、雪の積もる中、徐々に深山幽谷の世界へ入っていき、カーブやトンネルを経て7分で山頂の高安山駅に到着。大阪平野を見下ろす絶景に心が洗われた。信貴山寺で「タイガース必勝お札」をゲットした僕は、下山しようと山の逆側の信貴山バス停を目指した。

左がその信貴山バス停の待合所の写真であるが、どこか鉄道駅の雰囲気がないだろうか。実はこの建物、昭和58年に廃止となった近鉄東信貴ケーブルの山頂駅として働いていたものなのだ。先ほど乗ったのは西信貴ケーブル。つまりその昔は、山の東西両方をケーブルカーが上り下りしていたのである。信貴山寺がいかに熱く信仰されていたかがわかる。

東信貴ケーブルは晩年、周辺の宅地化に伴い道路整備の支障となるなど、気の毒な邪魔者扱いを受けた。山頂駅の跡から、現在は遊歩道となっている廃線跡を眺めていると、時代の潮流に飲み込まれた東信貴ケーブルの無念が心に沁みる。

## 近場、関東のケーブルカーたち

ケーブルカーに乗ってみたいと思った、そこのあなた！！ 近場の関東地方にも、魅力的なケーブルカーがたくさんありますよ！！

### 高尾登山電鉄(東京都八王子市)

京王線で新宿から1時間ほど、高尾山口駅で降り5分ほど歩くと、もうそこは高尾山ケーブルの始発駅、清滝駅だ。都心から一番近いケーブルカーということになる。ケーブルカーと並行してリフトが運行されており、登山者はどちらかを選ぶ形になるが、このレポートをお読みの方は迷わずケーブルカーを選んでいただくと信じております。



というのも、このケーブル、日本鉄道最急勾配区間(31度の傾斜)を持つというまさに「日本一のケーブル」なのである。乗っていただくほかない。写真は2007年のものだが、現在はこの車両ではない、新しい車両に入れ替えられている。新型車両が投入されるというのは、ケーブルカーが元気な証拠であり、嬉しいことである。山頂の高尾山駅から山道を15分ほど登れば、山岳信仰の寺・薬王院に着く。

### 箱根登山鉄道鋼索線(神奈川県足柄下郡箱根町)

箱根湯本から箱根登山鉄道に乗り40分ほどで、温泉街・強羅に到着する。その強羅から出ているのが、同じく箱根登山鉄道が運行する箱根登山ケーブルカーである。



大正10年の開業と歴史はかなり古いが、現在運行されているのはワインレッドのスタイリッシュな2両編成。さすがは箱根を走るケーブル、なんと山岳鉄道の本場・スイス製の車両である。

途中駅が4駅もあるのはケーブルカーとしては珍しいが、もともとは強羅の別荘地の利便性向上のために敷設されたものというからうなずける。

ケーブルカーで早雲山へ登った観光客たちは、箱根ロープウェイに乗り継ぎ、

大涌谷や芦ノ湖といった観光地を目指していく。

この他にも関東地方では、箱根の十国峠、神奈川県の大山、東京・青梅市の御岳山、茨城県の筑波山でケーブルカーが現役で活躍している。ぜひ足を運んで、ケーブルカーの魅力を生で体感していただきたいと思う。

新車を投入したり、車両がスイス製だったり、元気なケーブル路線を紹介したが、最後にみてもらうのは残念ながら廃線となってしまったケーブルカーである。

### ひっそりとたたずむ「義経号」～屋島ケーブル廃線跡を訪ねる～

僕は小学3年までの3年間を高松で過ごした。中学生になり、久しぶりに高松に帰る機会があった。仲の良かった友達とも再会を果たし、充実した高松での時間になったが、僕にはもう1人、再会しなければならない人がいた。まあ、人というか車両なのであるが、屋島ケーブルの「義経号」である。

高松市の屋島は、瀬戸内海に突き出た台地で、源平の戦いの古戦場として知られ、「多島美」の瀬戸内海が一望できるビュースポットとしても有名である。山頂には四国八十八ヶ所の札所、屋島寺に、水族館もあり、四国を代表する観光地であった。

高松市街から屋島の山麓まで、現在のことでん志度線に乗って訪れた観光客を屋島山上へ運ぶべく、昭和4年に開通したのが、屋島ケーブルである。戦時下で休業を余儀なくされるが、戦後昭和25年に新車両を導入し復活する。それが、「義経号」なのである。

しかし、この屋島ケーブルを時代の波が襲う。昭和36年に山頂へ向かう有料道路、屋島ドライブウェイが開通。モータリゼーションが進み屋島への観光客はマイカーで訪れることが多くなっていく。そして時代が進むにつれて、徐々に屋島自体が観光地としてにぎわいを失ってってしまう。年間250万人を数えた観光客も、2000年以降は60万人前後に。美観を汚す廃屋も増えていった。

屋島ケーブルは古い車両を走らせ続け、時代に抗い頑張っていたが、平成16年、ついに力尽き廃線となってしまった。僕は小さいころ、廃線直前の屋島ケーブル「義経号」に乗ったが、車両や駅施設、すべてがかなり古びており、失礼ながらスリルを感じるほどであったのを記憶している。



とても寒い中、琴電屋島駅に降り立った僕は、ケーブルの出発点だった場所に続く坂道を登っていく。観光客も消え、さみしくなった道を5分ほど登ると、屋島登山口駅だった建物が現れる。

建物前面に書かれた「屋島ケーブル」の文字は意外にもしっかりと残っているが、ケーブルに乗る観光客が訪れることはもうない。駅の横のスペースは、現在はタクシーの営業所として機能して



いる。そのスペースを通り、駅構内へと進んでいくと、ついに「義経号」が姿を現した。

営業当時からかなりの古さを露呈していた車両だけに、塗装もところどころ剥げ落ちるなどしているが、それでも「義経号」は今にも発車しそうな形でホームにたたずんでいた。

ホームの奥へ進み、「義経号」が多くの観光客を運び何度も登り下りした廃線跡を眺める。いまなお山頂まで続い

ているレールとケーブル。廃止から10年近くが経っても、線路も車両も駅もそのままの形で残されているのだから、復活させようという議論が起こってもおかしくないところだが、そんな気配もなく、屋島ケーブルはいまだ観光客を待っているかのように静かに時を刻んでいる。

写真を撮っていると、「もう一度お客さんを乗せて山を登りたいんや。」と、「義経号」が語りかけてくるように感じられた。寒風吹きすさぶ中、観光客が絶えたひと気のない坂道を下りながら、またその時が訪れる奇跡を願った。

## おわりに

今も元気なケーブルカー、廃止になったケーブルカー、いろいろ紹介させていただいた。

ケーブルカーに乗って山を登り、絶景を眺めるというのは今も昔も変わらず魅力的な旅のスタイルである。

一方で、屋島のように、戦争やモータリゼーション、観光の衰退などという時代の波にのみ込まれ、消えていったケーブルカーも少なからずある。ケーブルは住民の生活に必要な路線ではない場合が多く、普通鉄道に比べ弱い存在だ。

山頂まで車で乗り付けたのでは絶対に感じられない、山登りの魅力がケーブルカーにはある。屋島ケーブルのようなケースでも、山麓の駅の駐車場を充実させ、車で来た人もケーブルで登れるような環境を整備すれば、乗客の減少は食い止められたかもしれない。

ケーブルカーを愛するものとして、一つでも多くのケーブルカーが末永く元気に活躍してくれることを願ってやまない。

写真はすべて筆者によるものです。以下、参考文献。

新・鉄道廃線跡を歩く 各号 今尾恵介編著 JTB パブリッシング

日本鉄道旅行地図帳 各号 新潮社 JTB 時刻表 各号

四国新聞記事 追跡シリーズ 屋島再生にケーブルカーは必要か 2004/10/17

([www.shikoku-np.co.jp/feature/tuiseki/272/index.htm](http://www.shikoku-np.co.jp/feature/tuiseki/272/index.htm))