

立山黒部の開発と観光の諸相 —大正期から立山黒部アルペンルート全線開通において—

森山 義和

はじめに

立山黒部アルペンルートは今日、富山県を代表する観光地として国内外の旅行者を引きつけている。しかし、そのイメージは、雄大な自然や爽快な乗り物体験といった現代の印象が中心であり、そこに至る歴史的経緯に注意を払う人はどのくらいいるだろうか。多くは、立山黒部に特別な関心を持たず、「山とダムがある場所」という程度の認識にとどまっているのではないだろうか。しかし、史料を読み解くと、立山黒部の観光地としての成立には、大正期から昭和期にかけての政治・経済・自然保護・観光理念が複雑に絡み合い、そこに人々の夢や葛藤が折り重なった「物語」が存在していることが見えてくる。

本稿では、「立山」と「黒部」という別個の地域がいかにして「立山黒部」という一体的観光地として認識されるに至ったのか、その歴史的過程を多角的な視点で再構成したい。地域開発、行政判断、土木建築などのダイナミクスが、どのように一つの観光地像を作り上げていったのかを探りたい。

1. 立山黒部という風景の誕生

大正15年（1926）5月5日、富山県庁において「立山保勝会」の発起人会が開かれ、正式に組織が発足した。この保勝会は立山連峰と黒部峡谷の景観を保護し、観光の利便性を高めることを目的とする組織であった。発起人には県内各郡の代表者24名が名を連ね⁽¹⁾、県主導のもとで立山と黒部をまとめて観光開発の対象とする新たな構想が動き出したのである。ただし、この時点では人々の間に「立山黒部」という一体的な認識はなかった。立山はあくまで宗教的登拝の山として、黒部峡谷は水力発電開発や秘境探勝の場として、それぞれ別個のイメージを持っていた。しかし保勝会は、これらを結びつける枠組みを初めて行政的に提示した点で、のちの「立山黒部」を考えるうえで極めて重要な役割を果たした。

立山保勝会の事業計画は、発足当初から壮大であった。前年の大正14年（1925）に発表された雑誌『庭園』⁽²⁾の記事には、弥陀ヶ原を中心とする一大観光地化構想が掲載されていた。例えば、別館を持つホテルの建設、地獄谷からの引湯による温泉経営、称名峡から弥陀ヶ原への索道鉄道（ケーブルカー）の建設、藤橋から称名瀑間の自動車道路新設、さらには千垣—藤橋間の鉄道延伸までが含まれていた。現代の観光開発と比較しても大掛かりであり、当時の富山県がどれほど観光開発に熱意を抱いていたかがうかがえる。

しかし、この野心的な計画は、実現可能性の面で課題が多かった。索道鉄道や鉄道延伸といった大規模インフラの整備には莫大な時間と費用を要し、自然景観を損なう恐れも大きい。そこで最終的な事業案では、宿舎の建設、登山道の改修、危険箇所への対策といった基礎的整備が優先されることとなった。

この現実的な方向転換の裏には、吉澤庄作の存在があった。魚津中学校の博物教師であり、黒部峡谷の調査・紹介に尽力してきた吉澤は、保勝会の計画に意見を求められ、黒部方面も含む実務的な整備案の作成に協力したとされる。吉澤はすでに大正11年（1922）に「黒部保勝会」を設立しており、黒部峡谷の登山案内や地図作成に取り組んでいた。この活動経験が立山保勝会の計画にも反映され、立山と黒部を結ぶ観光理念は徐々に形を整えていった。⁽³⁾

立山保勝会の総則第一条には、「立山連峰及黒部峡谷ノ勝景ヲ保存シ」と明記されている。これは、行政文書において両者が一体として扱われた最初期の例である。岡正雄知事の挨拶文でも、立山と黒部が「霊峰

と秘峡」という対のイメージで語られており、両者を結び付ける意識が強調されていた。⁽⁴⁾

それまで、立山と黒部は地理的にも観光的にも別個に扱われていた。黒部保勝会も黒部峡谷だけを対象としていた。しかし、立山保勝会の登場によって、両者を総合的に扱う枠組みが初めて明確化される。かつて吉澤庄作が「立山及び黒部峡谷」という表現を用いたことはあったものの、それが一般的に広まっていたわけではない。大正15年の保勝会設立は、「立山黒部」という語が県内外に浸透していく契機となった可能性が高い。事業内容には、名勝記念物の保護、道路整備、宿舎建設、調査研究、広報などが掲げられ、現代の観光行政にも通じる理念が確認できる。特に、名勝記念物の保護を第一に挙げている点は、後の国立公園化を強く意識したものであった。⁽⁵⁾

立山保勝会の設立は、大正時代に高まった国立公園制定の動きと密接に関連している。大正5年(1916)以降、内務省衛生局と史蹟名勝天然記念物保存協会の2つの流派が、自然保護と観光開発の在り方をめぐって競い合いながら、国立公園候補地の調査を進めていた。しかし大正10年(1921)、造園学者・田村剛が個人的見解として国立公園候補地を発表した際、上高地や白馬は挙げられたものの、立山と黒部は含まれていなかった。これが新聞で大きく報じられたことで、富山県内には危機感が広がった。さらに同年夏、衛生局による日本アルプス調査でも立山と黒部は対象外とされ、県の焦りは増していった。⁽⁶⁾

状況を変えたのは、朝香宮鳩彦王が剣岳・立山登山後に、五色ヶ原や黒部の猿飛付近を「国立公園に値する」と賞賛したことである。⁽⁷⁾この発言は富山県にとって追い風となり、県議会は立山連峰の国立公園化を求める建議を提出した。

一方黒部峡谷では、民間企業による水力発電開発が急速に進められ、土砂投棄や景観破壊が社会問題となっていた。これを受けて岡知事は大正13年(1924)に黒部峡谷を国立公園として指定するよう国に申請し、翌年には県議会も同趣旨の建議を提出した。こうした経緯は、黒部峡谷の国立公園化が観光促進とともに、自然保護の観点からも緊急性が高い問題と認識されていたことを示している。

大正14年、国立公園に関する国の議論は一時停滞したが、その中で立山保勝会は独自に活動を進めた。それは、単なる観光整備にとどまらず、富山県全体が官民連携で立山黒部の価値を全国レベルへ訴えるための政治的基盤を作る役割を担った。

保勝会の事業計画には、11カ所の宿舎建設、山岳道路の改修、危険箇所改善などが含まれており、今日の観光ルートの前身ともいえるインフラ整備が構想されていた。また「山岳館」と呼ばれる博物館の建設計画も盛り込まれており、自然標本や文集・絵画の展示など、立山黒部の文化的価値を伝える場が計画されていた。⁽⁸⁾

昭和2年(1927)の国立公園協会設立により、国立公園制定運動はさらに活発化した。富山県では、称名川第二発電所の建設、自動車道路の改修、八郎坂の整備、休憩所の設置など、立山黒部全域を見渡した整備が進められた。昭和6年(1931)には日本アルプス国立公園富山県期成同盟会が設立され、弥陀ヶ原中央ホテルの建設やインクライン敷設など、より具体的な開発計画が立案された。これらは立山保勝会の事業計画を引き継ぐ形で構築されたものであり、保勝会が昭和初期の観光開発の基盤となったことが理解できる。

昭和9年(1934)12月4日、ついに立山と黒部峡谷は上高地・白馬とともに「中部山岳国立公園」として指定される。長年の行政努力と地域の働きかけが結実した瞬間であった。

戦後、昭和25年(1950)、毎日新聞社が「日本観光地百選」を実施した際、富山県は立山と黒部峡谷を一体として推薦した。この事実は、大正期から続く「立山と黒部を一つの観光地として捉える」という県の方針が、戦後も継承されていたことを示す。

結果として、黒部峡谷が溪谷部門第9位、立山が山岳部門第17位を獲得した。⁽⁹⁾

ここに至って、「立山黒部」という名称は完全に市民権を獲得し、のちに立山黒部アルペンルートという具体的な観光ルートの構想につながっていく。

2. トロッコ列車の始まりと黒部川鉄道軸の形成

北陸線が富山に、信越線が直江津に到達した明治末期、両都市の間に横たわる新川地域は、地図の上でぼっかりと空白を残していた。

明治35年（1902）、政府は関東・関西を結び、日本海沿岸を貫く幹線整備の必要性を認識し、富直線建設に向けた調査を開始した。工事は明治40年（1907）に富山方から、翌41年（1908）には直江津方から着手された。

明治41年11月、富山―魚津間が開通し、続いて明治43年（1910）、魚津―泊間が結ばれた。三日市駅（現JR黒部駅）と生地駅の開業は、新川地域にとって長年の夢の成就であった。

大正2年（1913）4月、富直線は全線開通し、名称も北陸本線と改められた。信越線経由で東京まで約16時間であった。⁽¹⁰⁾

黒部鉄道とは、現在の富山地方鉄道本線の宇奈月温泉―電鉄黒部間と、昭和44年（1969）まで営業されていた富山地方鉄道黒部支線（電鉄黒部・JR黒部間）を合わせた全長17.1kmの鉄道であった。

黒部鉄道は、大正時代末期、高岡市出身の高峰讓吉を代表とする東洋アルミニウム(株)がアルミニウム精錬のために黒部川の電源開発を目的とし、発電所建設資材の運搬路線として計画されたのが始まりである。その後、沿線住民の強い要望や宇奈月温泉や黒部峡谷など観光開発をするために旅客・貨物兼用鉄道として敷設された。その起点は黒部川左岸に位置する省線三日市駅とされた。⁽¹¹⁾（この当時は、鉄道省が鉄道事業を直接実施していたため、省線と呼称していた。）

大正10年（1921）12月、東洋アルミニウムの子会社として黒部鉄道株式会社が設立後、大正11年（1922）8月、三日市と下立の間10.1kmの鉄道建設工事が開始され、約3ヶ月という短期間で竣工し、同年11月1日に開通した。軌間1067mm（狭軌）、直流600Vによる、当時の先端技術を駆使した新川地域初の電気鉄道であった。⁽¹²⁾

また黒部鉄道は、この頃三日市―石田港間、泊―愛本間、泊―小川温泉間などの路線について、鉄道建設計画を立案するようになった。これは、温泉や海水浴場を中心とした鉄道沿線の観光開発をすることで乗客を増やそうと考えていたためで、この時期に宇奈月の温泉リゾート開発が本格的に開始された。

大正12年（1923）1月、黒部鉄道は、大阪にあった日本電力株式会社の子会社となったが、その後も工事が進められ、同年11月21日、下立―桃原間の第2期工事が完成し、三日市駅から桃原駅に至る全長17.1kmの黒部鉄道全線が開通した。

大正13年（1924）3月、桃原を宇奈月に改称後、黒部鉄道は、黒雉などの温泉開発、宇奈月台地における旅館・別荘地の分譲、テニスコート・プール・スキー場などの宇奈月のリゾート開発、更には石田港線の敷設による石田浜海水浴場の整備を進めた。

翌年、路線は宇奈月（旧桃原）まで延伸され、黒部峡谷の入口と平野部が結ばれた。軍隊による橋梁・軌道敷設、弥太蔵発電所の完成など、鉄道・電力・観光が一体となった開発が進む。旅館や別荘、テニスコートやスキー場と、宇奈月は近代的リゾートとして姿を整えた。⁽¹³⁾

富直線と黒部鉄道は、単なる交通施設ではなかった。それは、人びとの移動を変え、産業を興し、風景と時間を塗り替えた存在であった。

黒部峡谷鉄道の起源は、観光ではなく、電力であった。その前身である黒部専用鉄道は、黒部川の水力を電力へと変えるため、日本電力株式会社によって建設された工事用鉄道である。人を運ぶためではなく、資材を、そして労働を、峡谷の奥深くへ送り届けるための鉄路であった。

大正12年、柳河原発電所建設のため、宇奈月―猫又間で黒部専用鉄道の敷設が始まった。黒部峡谷は、急峻な地形と激しい自然に支配された土地である。線路は谷に寄り添うように敷かれ、通常の狭軌（1067mm）よりさらに狭い762mmのナローゲージが採用された。小さな車両は、まるで峡谷に身を低く

して進むかのようにであった。資材は省線三日市駅に集められ、黒部鉄道で宇奈月へ、さらに専用鉄道に積み替えられて現場へ送られた。洪水や雪崩に阻まれながらも工事は進み、大正14年（1925）6月、宇奈月―佛石間で列車の運転が始まった。昭和2年、柳河原発電所は発電を開始し、黒部の水は電気となって都市へ流れ始めた。

電源開発はさらに上流へと及び、猫又、樺平へと発電所建設が進められた。それに伴い、鉄道もまた一歩ずつ峡谷を遡る。昭和5年（1930）に小屋平、昭和12年（1937）には樺平まで延伸され、宇奈月―樺平間20.1kmが完成した。この時点で、黒部専用鉄道と黒部鉄道を合わせた約37kmの「黒部川鉄道軸」が形成される。石田港の浜辺から三日市、宇奈月温泉街を経て、峡谷最奥の樺平へ、省線三日市駅を結節点とする一貫した輸送体系が、ここに完成したのである。⁽¹⁴⁾

昭和初期、恐慌の影響で鉄道経営は厳しさを増した。こうした中、佐伯宗義は「一県一市街化」という理念のもと、富山電気鉄道を設立し、県内私鉄の系統化を構想した。北陸本線と並行する路線であったが、「競争ではなく循環交通である」と説き、滑川―西三日市間の免許を得る。昭和11年（1936）、西三日市（現・電鉄黒部）への乗り入れが実現した。しかし、富山電気鉄道と黒部鉄道の接続は円滑とは言えず、宇奈月への旅客増加は限定的であった。⁽¹⁵⁾

日中戦争、そして太平洋戦争へと向かう時代の中、昭和18年（1943）、県内鉄道は統合され、富山地方鉄道が誕生する。電圧やホーム高の違いという技術的障壁を越え、同年11月、ついに電鉄富山―宇奈月間の直通運転が実現した。富山、立山、宇奈月が一本の線で結ばれた瞬間であった。

第二次世界大戦後、アメリカの日本占領政策のもと、戦時統合により設立された日本発送電株式会社が分割され、黒部川上流域にあった発電所や黒部専用鉄道は関西電力株式会社が管理することになった。

この鉄道は、電力会社の工事用鉄道として敷設され、発電所建設用の資材や作業員輸送に重点がおかれていたので、昭和20年代後半は、黒部峡谷の探勝を希望する一般の観光客には便乗者證を交付して乗車を許可されていた。また、工事用鉄道という性格上、観光客が手にする便乗者證の裏には「安全については一切保証しません」などと印刷してあった。

こうした中、その景観を一目見たいという人々の思いは年々強まり、工事用鉄道に乗車を希望する観光客が増加したこと、そして地元の人々からの強い要望もあり、昭和28年（1953）11月、観光客に安全で快適な輸送サービスを提供するために、国の地方鉄道としての認可を受け関西電力黒部鉄道が発足した。そして観光客のためのトロッコ電車の運行が始まり、現在に至っている。昭和46年（1971）には、黒部峡谷鉄道株式会社として独立し、令和8年（2026）に55周年を迎える。

黒部峡谷鉄道の歴史は、鉄道が何のために敷かれ、いかに意味を変えていくかを示す典型例である。資材輸送の道は、やがて人の憧れを運び、工事用トロッコは、峡谷の時間をゆっくりと語る存在となった。

黒部の鉄路は、単に峡谷を貫いたのではない。それは、人と自然、産業と観光を、一本の線で結び続けてきたのである。こうして、電源開発のために敷かれた鉄路は、自然と人とを結ぶ鉄道へと生まれ変わったのである。

3. 黒部川の電源開発

北アルプス鷲羽岳に源を発する黒部川は、全長約85kmという短い流路の中で、一気に日本海へと流れ下る日本有数の急流河川である。この川の真の姿は上流にあった。切り立った断崖と深い谷が連なる黒部峡谷は、まさに秘境であった。

大正時代に入り、冠松次郎らによる探検と記録によって、黒部峡谷は初めて科学的・地理的な調査の対象となる。踏み跡すらない原始の谷を進んだ探検記は、この地に眠る膨大な水力エネルギーの存在を世に伝えた。近代日本が産業化を進める中で、急峻な地形と豊富な水量をもつ黒部川は、次第に「未踏の秘境」から

「活用すべき自然資源」へと認識を変えていく。

黒部川の電源開発を最初に構想したのは、東洋アルミニウム株式会社で、その代表取締役は、消化薬「タカジアスターゼ」の発明や止血剤「アドレナリン」の発見により、科学者として世界的に著名な高峰讓吉博士であった。大正8年（1919）、東京の日本橋に設立された同社は、アルミニウム精錬に不可欠な大電力を、水力発電によって賄おうとし、水力部長の山田絆によって黒部川の電源開発調査が進められた。当時、日本の産業界は、第一次世界大戦の影響を受けて好景気であったが、アルミニウムについては需要が大きいにもかかわらず全て輸入に頼る戦略物資であり、その国産化は国家的課題でもあった。博士は、米国アルコア社の技術と、日本の安価な水力電気を組み合わせるという日米共同の企業を運営しようと計画したのである。⁽¹⁶⁾しかし、戦後不況と博士の死により、この事業は実現を見ないまま終わった。それでも、黒部川の実地調査、鉄道計画、宇奈月温泉の開発といった準備は、その後の本格的電源開発への重要な布石となった。

黒部川の電源開発を引き継いだのが、日本電力株式会社である。同社は「電源ありてこそ産業あり」という理念のもと、黒部川の発電所建設を進めた。

昭和2年には柳河原発電所が完成、実質的な黒部川第一発電所である。昭和11年、黒部川第二発電所と小屋平ダムが建設された。直線で構成された端正な姿の発電所は建築家山口文象のデザインであった。黒部峡谷鉄道の猫又駅の近くから対岸に白い黒部川第二発電所と赤い目黒橋が見える。

しかし、黒部川の発電所建設は、単なる土木工事ではなかった。最大の課題は、発電所そのものより、そこへ至る道をどうつくるかであった。

建設にあたって直面した最大の問題は、建設用ルートの開削とそのための資材の運搬方法であった。樺平から上流は峻険さが一層厳しく絶壁が立ちはだかり、調査測量のために開いたわずかな歩道（現水平歩道）が断崖に取り付けてある程度で、河川もさらに急勾配となり、流れも急になっていた。つまり樺平から上流は、断崖が連続し、軌道を延ばすことすら不可能な地形であった。そこで技術者たちは、当時日本最大級となる高さ約200mの豎坑エレベーターと、山腹を貫く仙人谷までの軌道隧道を組み合わせた立体輸送システムを考案する。これは、「黒部ルート」（樺平～仙人谷～黒部ダム）と呼ばれるものであった。

「黒部ルート」は、日本電力（株）が黒部川第三発電所の取水予定地（仙人谷ダム）へ資材輸送を行うために建設した樺平から仙人谷までの軌道隧道（上部専用軌道）と、後に関西電力が黒部川第四発電所、黒部ダムの資材輸送用として建設した黒部ダムから仙人谷までのルートを総称したものである。

「黒部ルート」建設はいずれも社運を賭けた難工事であったことから、人員と資機材運搬に必要な最小限の設備（例えば上部専用軌道の列車幅は乗用車並みの約1.6m）として設計され、現在もお発電所やダムなどの電力供給関連設備を支える不可欠な工事用輸送ルートとして機能している。

黒部川第三発電所（仙人谷ダム）建設にあたり、まず樺平に当時日本一の高さを誇る200mの豎坑エレベーターと仙人谷までの軌道隧道を設けることになった。建設工事は、昭和11年9月から3つの工区（豎坑部分、豎坑－阿曾原、阿曾原－仙人谷）で一斉に開始された。この建設工事では、技術者と作業員は想像を超える自然条件に直面した。

翌12年の「阿曾原－仙人谷」工区では、隧道掘削が進むにつれ岩盤温度が小刻みに上昇を続け、発破が終わって岩盤の温度を測ると、阿曾原横坑の岩盤温度は約65℃にも達していた。予想以上の高熱で、ついには100℃以上に達する高熱地帯に遭遇した。

しかし、時代は昭和13年（1938）4月に国家総動員法が公布され、日本全体が戦争遂行に突き進むことになった激動期であり、軍需資材生産の原動力として電力資源の開発は至上命令であった。黒部川第三発電所建設に従事する作業員にもその影は落ちており、人海戦術で突破するより手がなかった。

阿曾原横坑口を広げ、黒部川の冷えた風を隧道内に入れ、幾分熱気をやわらげて工事を開始したが、横坑の掘削が進むにつれ岩盤温度のあまりの高熱のため人夫にホースで冷水をかけ、また岩盤にも水をかけて掘り進んだ。その熱気は作業員にとって耐え難いほどで、体力の消耗も著しく、また、岩盤からの熱湯噴出で

火傷を負う者も続出した。このトンネルを掘り進めていた労働者の多くが、当時日本に働きに来ていた朝鮮の人々であった。高熱隧道では2時間で5円、1日に10円は稼いでいた。⁽¹⁷⁾(昭和10年、東京における土木労働者および人夫一世帯あたり月平均収入は20円78銭であった。)

7月に入ると温度計は100℃を越すようになり、ついに8月28日、ダイナマイトの装填作業中、突然ダイナマイトが爆発し6人の作業員が死亡、6人が重傷を負う悲惨な事故が発生した。⁽¹⁸⁾

この事故により工事の中止命令が出されたが、日本電力株式会社では、いま工事を中止することは、会社の存亡にかかわるとして、対策と検討を重ねた。ダイナマイトと岩盤の間にエボナイト管や割竹などの断熱材をはさんで自然爆発を防ぐ対策など、当時最先端の技術と工法が用いられ、工事は再開された。

隧道工事は、困難を極めたものの「隧道の貫通なくして工事の完成はありえない」と、昼夜兼行で進められた。しかし、さらに追い打ちをかけたのが、爆風を伴う「泡雪崩」である。宿舍を吹き飛ばし、多数の命を奪った雪崩災害は、自然の脅威を改めて突きつけた。

昭和13年(1938)12月中旬、隧道工事関係者は二度目の越冬作業に入った。12月27日午前3時半、志合谷に泡雪崩が襲来、4階建ての宿舍が1階部分を残して吹き飛ばされ、死者84名を出す大惨事が発生した。

昭和15年(1940)1月にも発生し、周辺に100年を超えるブナの大木が林立した土地に設営した阿曾原宿舍に直撃、阿曾原宿舍は倒壊し、死者28名を出した。⁽¹⁹⁾

戦時色が濃くなってきた折、自然の猛威による大惨事を被りながらも、軍部からの強い要請も受け、工事は「苦しみを乗り越えて前進するのみ」と続行された。

幾多の困難と犠牲を乗り越え、昭和14年(1939)8月、軌道隧道の高熱地帯を貫通した。導水路の最終難関であった阿曾原～仙人谷間も翌15年6月に貫通に至った。多数の犠牲者を出しながらも軌道トンネルを貫通させ、まれにみる難工事は完成した。

それは、自然を完全に克服した勝利ではない。自然の力を畏れ、制御し、共存しようとした技術と人間の努力の結晶であった。

昭和15年11月、黒部川第三発電所は発電を開始した。最大出力8万kWは当時日本最大であった。

黒部川の水力発電史は、日本の近代技術史そのものである。同時に、それは自然の厳しさと向き合いながら、エネルギーを社会へとつなごうとした無数の無名の人々の記録でもある。

最後に、山田胖(1886～1964)の残した業績について触れたい。黒部鉄道の敷設とその運営に尽力し、地域の振興発展に大きく貢献したことである。黒部開発の拠点として宇奈月の開発の重要性に着目し、近い将来黒部峡谷観光の基地になることを想定し、黒部川での電源開発に不可欠な輸送路として鉄道敷設を主導した。工事専用線ではなく、将来の地域発展を見据えた「貨客両用の地方鉄道」とする判断は、彼の先見性を象徴しており、その献身的な努力とともに高く評価されている。⁽²⁰⁾

4. 「くろよん」の建設

北アルプスの深奥を刻みながら流れる黒部川は、古くから人の立ち入りを拒む厳しい自然として知られてきた。しかし同時に、その急峻な地形と豊富な水量は、水力発電という近代技術にとって比類なき可能性を秘めていた。大正期以降、黒部川水系では日本電力を中心に水力発電事業が進められ、戦前には樺平から御前沢に至る調査・測量用の歩道も開削された。この「旧日電歩道」は、現在も関西電力の管理のもと、下ノ廊下へ至る唯一の登山道として静かに往時を伝えている。

しかし、戦中から戦後直後にかけて、日本の電源開発は長く停滞を余儀なくされた。戦後の急速な経済復興は、皮肉にも深刻な電力不足を生み、昭和20年代後半には関西地方で長期にわたる電力使用制限が実施されるという社会問題に発展した。

昭和26年(1951)、電力事業再編によって発足した関西電力にとって、この電力不足の克服は最重要課

題であった。火力発電の大型化が進む一方で、当時の火力発電所は需要変動への即応性に乏しく、調整力に優れた大規模水力発電が強く求められていた。

こうした社会的要請のもと、関西電力は黒部ダムと黒部川第四発電所、いわゆる「くろよん」建設という未曾有の巨大プロジェクトを決断する。この計画自体は、大正期から構想されていたものであり、黒部川最奥部に巨大ダムを築くという発想は決して突発的なものではなかった。しかし、それを戦後日本の技術力と組織力で実現することは、文字どおり社運を賭した挑戦であった。

昭和31年（1956）7月、長野県大町市に建設事務所が設置され、黒四建設は本格的に動き出す。

黒部峡谷の奥地に短期間で大量の資材を運び込むには、従来の富山県側の黒部ルートだけでは不十分であった。そこで新たに計画されたのが、立山を越えず、長野県側から直接ダム地点へ至る「大町ルート」である。その核心をなすのが、赤沢岳・鳴沢岳間の北アルプス山腹に扇沢からダム地点へと掘り進められる5.4kmの、資材輸送の新たなバイパスを設けた大町トンネル（現・関電トンネル）であった。もちろん、立山の室堂を経由する立山ルートによる人力輸送とヘリコプター空輸で徐々に建築資材を運んで、ダム本体の基礎工事と大町トンネルの迎え掘りを進めることも同時に行われた。

同年10月に始まったトンネル掘削は、厳冬期にも休むことなく続けられ、当初は順調に進行していた。だが、昭和32年（1957）5月1日、大町坑口から1,691m地点で事態は一変する。⁽²¹⁾

地盤が盛り上がり鉄製の支保工が支保工は押し曲げられ、トンネルは崩壊寸前の危険な状態に陥った。同時に切羽が崩れ落ち、100m³の岩片と土砂を押し出し、上部からは毎秒660リットルもの地下水が噴出した。これが破碎帯と呼ばれる、岩盤の中で岩が細かく割れて地下水を溜め込んだ軟弱な地層であった。猛烈な勢いで噴き出す水と土砂、もろく壊れて崩れ続ける壁面によって、工事は困難を極め、7月16日には大量の湧水と土砂崩壊が起こり、これ以上掘削作業を進めることが不可能になってしまった。⁽²²⁾山が、人の侵入を拒むかのような瞬間であった。

工事は一時中断を余儀なくされるが、ここで日本の地質学・土木工学の知見が総動員される。学会や技術者、現場作業員が一体となり、注入工法や排水対策など、あらゆる可能性が検討された。「黒四に手を貸そう」という合言葉は、社内外に支援の輪を広げていった。⁽²³⁾

こうした支援と国内の地質学や土木工学の知識と経験を結集して対策を講じた結果、掘削は再開された。そして同年12月、7ヵ月に及ぶ格闘の末、ついに約80mの破碎帯を突破した。昭和33年（1958）2月、大町トンネルは貫通を果たす。この難工事は後に『黒部の太陽』として記録文学・映画に描かれ、日本社会に強い印象を残すこととなった。

トンネル開通後、資材輸送は飛躍的に効率化され、工事は驚異的な速度で進展する。破碎帯による遅れを取り戻すかのように、黒部峡谷では昼夜を分かたぬ作業が続いた。

昭和38年（1963）8月、高さ186m、堤頂長492mの黒部ダムが完成。総工事費513億円、延べ約1,000万人の労働力、殉職者171名という、数字の背後に多くの犠牲と努力を刻みながら、くろよん建設は結実した。黒部川第四発電所は最大出力25万18,000kW（1969年時点）を誇り、関西地方の電力不足解消に大きく貢献するとともに、日本の高度経済成長を支える基盤となった。

昭和46年、立山黒部アルペンルートが全線開通し、かつては技術者と労働者しか足を踏み入れなかったこの地は、多くの人々が訪れる「見せる土木遺産」となった。つまり、黒部ダムは、単なる発電施設ではない。そこには、戦後日本が自然と向き合い、技術を信じ、人の力を結集して未来を切り拓こうとした物語が刻まれており、展示された1枚の写真、1つの工具、一断面の岩石が、その壮大な歴史の語り部となっている。

5. 戦後の立山開発の進展

昭和27年（1952）3月30日、富山県総合開発計画が県知事に答申された。ここから立山の本格的な開発

は始まる。これは、戦後日本が国土の再建と産業復興を国家的課題として掲げた時代の産物であり、昭和25年施行の国土総合開発法に基づく制度的枠組みの中で策定されたものであった。

『富山県史』には「昭和二十六年（一九五一）、富山県総合開発計画の一端を担うものとして、立山山岳地帯総合開発計画の構想とその実施計画案が策定された。」⁽²⁴⁾とある。具体的に示すと、昭和26年11月に「立山山岳地帯総合開発第一期目論見調書」が作成された。12月1日、立山開発懇談会が富山県庁にて高辻知事以下25人の出席で開催され、立山開発会社設立委員会が設置された。同月13日に、同設立委員会が県庁にて高辻知事以下13人の出席で開催され、発起人選定の小委員会が設置された。18日、同小委員会が富山県庁で開催され発起人15人を選定。24日に、発起人会が開催され、社名（立山開発鉄道株式会社）、設立時の発行株式数、発起人総代（佐伯宗義）、定款が決定された。

立山開発鉄道株式会社は、昭和27年4月1日に設立されるが、その準備は総合計画の審議と並行して進められたのである。「立山登山道路計画圖」を見ると、室堂から一ノ越を越えて御山谷を黒部川河畔まで下り、計画段階の黒部ダムの上堤とトンネルを通るルートが書かれている。このように、計画当初は富山県と長野県とを道路で結ぶ構想であった。

立山一帯は、この計画において、山岳観光地としてのみならず、水力発電、治山治水、林産・鉱産資源の供給地として重視され、とりわけ黒部川水系は、将来の大規模電源開発の中核に位置づけられていた。黒部川第四発電所、いわゆる黒四の建設構想は、こうした総合開発思想の中で具体性を帯びていく。巨大ダム建設は、単独の発電事業ではなく、地域構造そのものを組み替える事業であった。

黒四ダム建設において最大の課題は、険しい黒部峡谷の奥地へ、いかにして人と資材を送り込むかという問題であった。既存の黒部川筋の輸送路だけでは工事は成り立たず、新たなルートの確保が不可欠であった。しかし富山県側では、信州側からの新交通路整備によって、黒部川の水資源が県外へ流出する可能性が強く警戒されていた。このため、黒部川の開発は、立山側からの輸送路整備と不可分のものとして構想される。ここに、ダム建設と山岳交通整備が一体となった立山総合開発という思想が形成される。黒四ダムは、立山を越える「道」を必要とし、その道はまた、ダム建設を現実のものとする条件でもあった。

この構想を具体化した中心人物の一人が、立山開発鉄道株式会社初代社長・佐伯宗義である。佐伯は『自叙伝』で、「昭和四十六年、四十年來の念願であった立山連峰貫（貫）通は、紆余曲折を経てついに成就し、長野県大町と富山市は直結するに至ったのである。」と記し、富山と信州を山越えて結ぶ立山連峰貫通が四十年來の念願であったと述べている。

佐伯は、観光を単なる景観消費としてではなく、「文化の生命力を心で見る行為」と捉え、交通整備こそが文化と産業の基盤であると考えた。この思想は、後に立山黒部貫光株式会社へと受け継がれ、黒四ダム完成後の地域像を方向づける理念となった。

昭和26年5月1日、国策会社日本発送電は9電力会社に分割され、富山県内では関西電力・北陸電力の2社が事業を展開する事となった。

関西電力は、日本発送電から引き継いだ電源開発計画の内、黒四（富山）、万波、下小鳥、御母衣（以上岐阜）の水力発電計画を「大規模四大火力代用開発計画地点」と位置づけ、具体的な建設計画を検討していた。

一方、旧県営鉄道を引き継いだ富山地方鉄道は、立山観光開発の検討に入っており、また富山県も山岳観光だけでなく、治山治水、電力、林産、地下資源などの開発を目的とした「立山山岳総合開発」計画を検討していた。

そして、電力資源開発、治山治水、林産資源開発、山岳観光資源紹介等立山一帯の総合開発を図るため、同年12月より県や各自治体、経済界、富山地方鉄道及び電力会社を交えて立山開発事業の促進方法についての協議が行われた。その結果、まず交通輸送施設の整備を図るため、昭和27年4月、富山地方鉄道、関西電力、北陸電力などの出資により立山開発鉄道株式会社が設立された。同社の目的は、（1）地方鉄道（鋼索鉄道）及自動車に依る一般運輸事業、（2）観光ホテル事業・温泉の経営・土地建物の経営・スキー場・

遊園地・其他観光施設の経営鉱業及林業の経営、(3) 特殊需要者に対する電力の供給事業、(4) 其他目的事業達成上必要なる事業の経営又は投資、であった。⁽²⁵⁾

立山開発鉄道は、昭和27年8月に千丈ヶ原(→千寿ヶ原)ー美女平間の鋼索鉄道敷設免許を取得して12月に工事に着手し、交通整備が進められた。翌28年には美女平ー弘法間の自動車道路が着工され、同30年(1955)にこの区間でのバス営業が開始された。昭和29年(1954)4月1日には富山地方鉄道より小見ー栗巣野間の鉄道及び栗巣野ー千丈ヶ原間の鉄道敷設免許を譲受け、同年8月には栗巣野ー立山仮駅間の鉄道と美女平までの鋼索鉄道が営業を開始した。この鋼索鉄道には、貨物輸送の要請に応えられるよう、連結・解放可能な附随貨車を設けられ、今も使用されている。⁽²⁶⁾

昭和30年7月には立山仮駅ー立山間及び美女平ー弘法間のバス営業が開始された。立山駅から美女平駅まで自動車道路は整備されていなかったため、バスは鋼索鉄道の客車に連結された貨車に積載して美女平へ運ばれた。なお、立山駅の駅名は立山→千寿ヶ原(31年)→立山(45年)と変更されている。

当初弘法までだったバス路線は自動車道路の延伸に伴い、昭和33年9月には弥陀ヶ原、39年6月には室堂まで開通した。この間31年10月には弥陀ヶ原ホテルも営業を始めており、立山開発鉄道は所期の目的を達成した。

この交通網は観光客のためだけのものではなく、黒部ダム建設を背後で支える実務的インフラでもあった。鋼索鉄道には貨物輸送を想定した附随貨車が設けられ、道路未整備区間では、バスそのものを貨車に載せて輸送するという工夫も行われた。これらの試みは、黒部ダムという巨大土木事業が、立山地域を一種の実験場として発展させていったことを物語っている。

一方、昭和31年に本格化した黒四ダム建設の進展を受け、同35年(1960)には立山黒部有峰開発株式会社(TKA)が設立され、ダム完成後を見据えた広域観光・交通構想が検討された。技術的・管理的制約から成果は限定的であったが、その構想は後に立山黒部貫光株式会社へと引き継がれていった。

黒部ダム完成後も、立山側から黒部湖へ至る交通整備は段階的に進められ、昭和46年(1971)、立山駅から長野県扇沢を結ぶ立山黒部アルペンルートが全線開通した。この山岳ルートは、日本有数の観光地として知られる一方で、黒部ダム建設という国家的事業の記憶を内包する「生きた土木史」でもある。なお、使命を果たした立山黒部有峰開発株式会社は昭和29年10月に、立山開発鉄道株式会社は平成17年(2005)にそれぞれ立山黒部貫光株式会社に合併された。

黒部ダムは、戦後日本の電力不足を克服するために築かれた巨大構造物であると同時に、立山一帯の交通、観光、産業構造を根底から変えた存在であった。立山総合開発と立山黒部アルペンルートの成立は、ダム建設を中心に、人・技術・構想が幾層にも積み重なって形成された歴史の地層ともいえる。

6. 立山開発から立山黒部アルペンルートへ

黒部ダムは、戦後日本の電源開発と土木技術の到達点として知られる。しかし、その完成は終点ではなかった。巨大ダムを築いたものの、そこへ至る道は依然として険しく、限られた関係者しか近づけない存在であり続けていた。立山黒部運輸事業とは、黒部ダム建設によって切り拓かれた山岳開発の成果を、社会に開かれたものとするための「次の一手」であり、いわばダム建設史の後編に位置づけられる事業であった。

昭和40年(1965)1月中旬、佐伯宗義社長は立山黒部貫光株式会社設立の挨拶に各方面を回る一方、会社機構の整備と主要人事の決定を急いだ。並行して進められたのが、官庁許認可の取得である。運輸事業の認可、国立公園事業の執行認可、国有林野の貸付申請、これらは地表に現れない作業であったが、黒部ダム建設においても同様に、長期にわたる行政折衝が工事の前提条件であったことを想起させる。

同時に、立山黒部有峰開発から人員を引き継ぎ、さらに関西電力、北陸電力、立山開発鉄道から出向社員を受け入れることで、黒部ダム工事を経験した技術者たちが再び集結した。ここに、ダム建設で培われた知

識と現場感覚が、運輸施設建設へと引き継がれる体制が整えられたのである。

3月以降、関係省庁や自然公園審議会への計画説明が重ねられるとともに、黒部川流域で電源開発を進めてきた関西電力との協議が本格化した。とりわけ、黒部第四発電所建設を熟知する野瀬取締役（技術顧問）との技術的会談は、ダム工事で得られた経験を新事業にどう生かすかという、実践的な議論の場であった。4月には旅客自動車運送事業および索道事業の免許が交付され、立山トンネルの詳細設計を中心とする技術・経済両面の検討が急がれた。トンネル掘削は、黒部ダム建設でも最大の難関であり、その慎重な検討姿勢には、過去の苦闘が色濃く反映されていた。

この時期、事業の行方を左右する最大の課題は、3施設（立山トンネル、ロープウェイ、ケーブルカー）を同時に着工するか否かであった。

関西電力は、ダム建設で得た「確実性重視」の立場から、地下ケーブルカー→ロープウェイ→トンネルという段階的建設を提案した。これは経済的にも安全な方法であった。

佐伯社長率いる事業側は、3施設が一体となって初めて黒部ダムへの通路として機能すると主張する。部分的な完成では利用価値が生まれず、事業全体が成立しないという判断であった。この対立は、黒部ダム建設時にも繰り返された「慎重さと挑戦」の葛藤と重なる。

最終的に、昭和40年8月12日の東京会談において同時着工方針が決定される。⁽²⁷⁾ここに、黒部ダム建設で示された「全体を貫く決断力」が、再び発揮されたのである。

同時着工の合意を受け、準備工事は一気に進展する。黒部ダム右岸から大観峰へと架設される工事用重索道は、かつてダム建設資材を空輸した索道の記憶を呼び起こす存在であった。10月から11月にかけて、安全祈願祭、起工式、披露パーティーが相次ぎ、事業は公式に「始動」したことを社会に示した。

施工業者の選定では、黒部第四発電所工事に携わった間組や前田建設工業が選ばれた。これは、技術力だけでなく、黒部という過酷な現場を知る企業でなければ、この工事を任せられないという判断の表れだろう。最終的には事業費増額という決断を経て、12月18日に契約が成立し、計画は不可逆的な建設段階へと移行した。12月22日、4億円の増資により資本金は8億円となり、会社は創立1年目を終える。

この一年間に完成したのは、トンネルでも索道でもない。しかし、黒部ダム建設史の観点から見れば、この時期こそが、次なる山岳大事業の基盤が固められた決定的な段階であった。

黒部ダムが「電力を生む構造物」であったとすれば、立山黒部運輸事業は、その成果を社会へとつなぐ「動脈」である。この創成期の歩みは、ダム建設の歴史が終わらず、形を変えて続いていくことを静かに物語っているのである。

6-1. 昭和41年（1966）について

昭和41年、立山黒部アルペンルートの建設は、冬季の積雪期を終えた早春から本格的に始動した。1月より関係者は現地に入り、積雪調査、除雪対策、建設事業所の組織体制の検討など、諸般の準備を進めた。特に積雪調査隊の派遣は、アルペンルート建設における除雪計画の精緻化に不可欠であり、雪害による工期遅延を未然に防ぐための科学的基盤となった。

3月に入ると、工事は具体的な形を帯び始めた。25日、住友電工によって黒部側の工事用配電線への通電が開始され、翌26日には間組が黒部ケーブルカー下部駅舎付近よりトンネル導坑の掘削に着手した。一方、室堂側では前田建設工業が立山登山道の除雪を既存組織と協力して実施するとともに、雑穀谷から刈安平（現・桂台道路）間における資材輸送用索道の架設工事を開始した。これにより、資材輸送と現場準備が同時進行的に進められ、立山トンネル室堂側本工事への布石が整えられた。

4月下旬には黒部建設事務所がタンボ平に設置され、成瀬大治所長（関西電力出向）が運営に当たった。これに続き、5月上旬には室堂建設事務所が室堂平に開設され、鴻野稔所長心得（北陸電力出向）が指揮を執った。両拠点間には電話回線も開通し、施工管理体制の遠隔連絡網が確立された。さらに、5月19日に

は黒部ダム右岸から新丸山（黒部平）への工事用貨物軽索道が完成し、室堂側への資材輸送が飛躍的に効率化された。しかし、黒部ダムから二の沢（大観峰）への重索道工事の遅延により、立山トンネル黒部側の本格掘削開始は延期を余儀なくされ、関係者の間には懸念が生じた。

室堂側については、雑穀谷一刈安平間の資材輸送用索道が7月上旬に完成し、室堂への資材輸送に実質的な力を発揮した。これにより、工事は年度初期の準備段階から実施工段階へと移行しつつあった。9月末の時点で、立山トンネル全長3511m中160m、黒部ケーブルカートンネル全長828m中231mの掘進が記録され、年度末までに冬季を迎えるにあたり、進捗状況が把握された。⁽²⁸⁾

10月以降、厳冬期に入る前に、工事の遅延挽回策が協議され、11月15日の第9回取締役会では、日本開発銀行に対する正式融資申し込みが決議された。同会において工事進捗について説明された内容は以下の通りである。

「融雪期は例年より1か月以上遅れたが、室堂側では11月の好天に恵まれ、工程の遅れは概ね回復した。黒部側では地下ケーブルカーのトンネル掘削が順調に進行する一方、二の沢からの立山トンネル工事は輸送索道の架設遅延により着手が遅れた。しかし、11月中の索道架設作業に全力を注ぎ、翌春の早期着手に備えた資材集結体制を整えた。」⁽²⁹⁾

この時期、会社組織も整備され、11月下旬には富山市桜町に新設された富山地鉄ビルに本社を移転した。黒部ケーブルカーのトンネル工事は厳冬の中で12月25日まで継続されたが、立山トンネル黒部方の本格工事は準備段階にとどまった。同時に、建設資金の確保も進められ、株主割当による第2回増資が実施され、12月22日には登記が完了し、払込資本金は12億円に達した。⁽³⁰⁾

このように、昭和41年の工事開始期における立山黒部アルペンルート建設は、現場の物理的準備と事務・資金体制の整備が並行して進められた年度であった。特に、積雪対策、資材輸送索道の整備、事務所設置、融資交渉と増資実施という多面的な作業が同時進行的に行われたことが、後の本格施工の基盤を築いたことが特徴である。

6-2. 昭和42年（1967）について

昭和42年、立山黒部アルペンルート建設は、工事遅延の挽回と本格施工への移行を軸として進められた年度である。黒部側における立山トンネルの掘削は、昭和41年に重索道建設の大幅な遅延により横坑のみの進捗に留まり、本坑の施工には手を付けることができなかった。これに伴い、ヘリコプターや人力による資材輸送、索道工事の応援作業、作業員の手待ちなどが発生し、年度末には工事遅延による損害補償が行われた。

遅延挽回策として、作業員の増員、掘削用ジャンボ機の導入、ズリ出し用ダンプカーの強化が実施され、加えて二の沢（大観峰）および新丸山（黒部平）のロープウェイ駅舎建築工事の基本設計決定による早期施工体制が整えられた。このため、施工主体である間組と当社との間で緊密な協議が繰り返され、工程管理と技術的調整が密接に行われた。

黒部ケーブルカートンネルについては、冬期にも掘削が継続され、3月末時点で全長828m中449mの掘進が達成された。ロープウェイ工事の基本設計は、昭和41年11月の索道規則改正を踏まえ、設計委託先である大岡山設計事務所および安全索道株式会社と当社との間で精緻な協議が重ねられ、運輸省との許認可手続きまで進められた。

当年の工事目標は、立山トンネル室堂側1848m掘削、黒部ケーブルカートンネル9月掘削完了・巻立て継続、ロープウェイの基本設計承認後5月着工、立山トンネル黒部方の遅延挽回策実施による円滑施工であった。5月末には黒部・室堂両側で本坑掘削に着手したが、6月17日には室堂側で破碎帯に遭遇し、掘削は難航した。これに対して、各界の専門家を交えた調査団が派遣され、迂回坑による突破が図られ、8月初めから本格掘削が開始された。⁽³¹⁾

黒部ケーブルカー下部駅舎は、関西電力の既存施設と密接な関係があることから同社による建設となり、当社はこれを借り受ける形で運用することとなった。ロープウェイ駅舎建設は、安全索道による見積もりで進められ、二の沢・新丸山の駅舎建築は間組が担当、予算総額6億5289万円以内で契約が締結された。

資金面では、日本開発銀行の融資決定に向けた現地調査が実施され、6月22日に融資内定が理事会で了承された。続いて、日本興業銀行、日本長期信用銀行、日本不動産銀行、北陸銀行および市中銀行に対し協調融資の折衝が行われ、工事計画の説明と現地視察が尽くされた。11月には融資内定を受け、一部資金が交付され、12月22日には3回目の増資として4億円を払い込み、資本金は16億円となった。

工事進捗の総括として、黒部側立山トンネルは2つの断層破碎帯を突破し、3番目の破碎帯に一部突入、進捗は814m(51.5%)に達した。室堂側は軟弱層を迂回坑で突破し1293m(66.8%)を掘進、両者を合わせ2107m(60.3%)の掘削が完了した。室堂トンネル(室堂～浄土沢間)は10月27日に貫通を果たし、工期延長と工費増加を伴う軟弱層突破に対して、取締役会により迂回路を本ルートに変更する承認が得られた。⁽³²⁾

昭和42年の立山黒部アルペンルート建設は、工事遅延への対応と本格施工の着手が年度を通じて両輪となった時期である。黒部・室堂両側でのトンネル掘削、ロープウェイ・ケーブルカー駅舎建設、資材輸送索道の整備、資金調達と融資交渉が密接に絡み合い、多面的な調整と科学的・技術的工夫によって工程が進められたことが特徴である。特に、破碎帯・軟弱層の克服、冬季施工継続、資材輸送の柔軟な対応は、後の本格施工と工事完成への礎を築いたといえる。

6-3. 昭和43年(1968)について

昭和43年は、立山黒部アルペンルート建設において、立山トンネル本格掘削の進展と破碎帯・軟弱層への対応、ロープウェイ・ケーブルカーの建築・機械工事の整備が年度の中心課題であった。前年から続く地質的困難と厳冬期施工の影響を受けつつも、各工区で計画的な施工管理と専門的技術の導入が行われた。

(1) 立山トンネル工事(室堂～二の沢間：全長3557m)

室堂側では、前年に設けた迂回坑を切り広げる作業を4月中旬から開始し、6月1日より本坑掘削に着手した。全長908mの室堂トンネル本体は10月に掘削とコンクリート巻立てをほぼ完了したが、主トンネル(延長1071m)では、起点から約500m地点で第2破碎帯に遭遇し、517m地点で湧水を伴う軟弱部に直面した。軟弱層は推定幅15mに及び、導坑掘削を進めながらも、12月3日に57m地点で掘削を中止し、ボーリング調査(40.8m)を実施した。調査結果からは、花岡片麻岩が亀裂帯と風化帯を形成しつつ漸次良質化していることが判明した。湧水量は1分間に1500リットル、水圧は6kg/cm²程度で、水温は2.5度であった。⁽³³⁾これにより、残長367mの掘削が残されることとなった。

黒部側では、例年のない積雪と軟地質の影響で作業員宿舍の大半が損壊し、臨時宿舍の建設などが急務となった。6月1日から本坑掘削を開始し、中沢トンネル(延長571m)は同月中に掘削を完了し、巻立て作業に移行した。主トンネル(延長1007m)は第3破碎帯まで無事通過したものの、9月30日に第4破碎帯に突入し、842m地点で湧水を伴う砂質ローム層に遭遇した。残長165mについては、本坑で3本のボーリングを実施するとともに、左側に沿った作業坑で排水ボーリングも兼ねた地質調査を行った。

これらの作業に並行して、地質・水質に関する専門家調査が行われ、「破碎帯突破対策協議会」において慎重な検討が重ねられた。最終的に、半花崗岩層と滞留水を伴う砂質ローム層の存在が確認され、ボーリング調査により湧水量は最大で1分間当たり1600リットル、水圧は最大12kg/cm²から5.1kg/cm²まで低下していた。年末時点での立山トンネル全体の掘削進捗は3027m、残長530m、掘進率約85%、コンクリート巻立ては1370mで進捗率56%、総合進捗率は約70%に達したが、当初計画の年度内完成は達成できなかった。⁽³⁴⁾

(2) 立山ロープウェイ工事 (二の沢～黒部御前間：全長1702m)

昭和42年末までに両端駅舎の掘削はほぼ完了し、一部基礎コンクリートを打設していた。昭和43年は6月下旬から基礎コンクリート打設を開始し、年末までに二の沢駅は地下1階・地上2階、黒部御前駅（新丸山駅を改称、現黒部平駅）はプラットフォーム部を除き本体部打設を完了した。建築進捗率は二の沢駅66%、黒部御前駅82%に達した。⁽³⁵⁾

立山ロープウェイは当時の日本における初の1500mを超える長大スパンであり、法定限度1000mを超える部分については特別認可を取得する必要がある。10月19日付で施工認可が下り、昭和44年6月にはロープ延線および機械装置据え付けに着手する予定であった。

(3) 黒部ケーブルカー工事 (黒部御前～黒部ダム間：全長828m)

ケーブルカートンネルは昭和42年9月15日に貫通しており、冬期間も作業を継続した結果、昭和43年6月までに全断面掘削を完了した。コンクリート巻立ては510m（進捗率61.6%）、レール敷設は185m（進捗率22.3%）に達し、年末には未敷設箇所はわずか30mとなった。⁽³⁶⁾ 建築工事では、黒部湖駅（旧黒部ダム駅）はほぼ完成、黒部平駅（旧黒部御前駅）の本体工事も8月中旬までに終了し、巻上機器の据え付けもほぼ完了した。

昭和43年の立山黒部アルペンルート建設は、本格掘削の進展と地質的困難への科学的対応、長大スパン索道建設の法的調整、ケーブルカー施工の最終仕上げが年度の中心となった。立山トンネルでは破碎帯・軟弱層・湧水という極めて複雑な地質条件に対して、迂回坑掘削やボーリング調査を組み合わせた科学的・技術的工夫が適用され、総合進捗率約70%を達成した。ロープウェイ工事では、1500m超スパンという画期的構造の施工認可を得ることで日本における長大索道建設の先例を作り、ケーブルカー工事は掘削・巻立・建築・機械据え付けの全過程が完成間近となった。

本年度の経験は、立山黒部アルペンルート建設の技術的成熟期の到来と、地質・法規制・施工条件の総合調整による山岳観光インフラ整備の先駆的事例として、我が国の建設史に重要な位置を占める。

6-4. 昭和44年(1969)について

立山黒部アルペンルートは、日本有数の豪雪地帯である立山黒部地域において、観光と交通を両立させる巨大大業として構想された。昭和40年代後半、黒部ダムの完成を契機に、その周辺で進められた交通インフラ整備は、単なる山岳施設の建設ではなく、山と人とを安全かつ恒常的に結びつける近代土木の試みであった。昭和43～44年にかけては、立山トンネル、ロープウェイ、ケーブルカー、ターミナルビルといった主要施設の建設が集中し、アルペンルート全体の運営基盤が確立される重要な時期であった。

昭和43年6月19日、黒部ケーブルカーの運賃料金設定が運輸省に認可され、同年7月20日には営業を開始した。この開業は、アルペンルートが「人々に開かれた山岳交通」として機能する第一歩であり、黒部ダム完成後の山岳開発史における象徴的出来事であった。

開業に先立つ準備は、冬季を含む周到な計画の下で実施された。電車線の架設や巻上機器・電気設備の完成、ロープや客車の工場製作、延線・据え付け、そして試運転・調整運転といった一連の工程が順次実施され、7月の営業開始に至った。また、資本増強や営業年度の変更など経営的な基盤整備も並行して行われ、アルペンルート運営の持続可能性が確保された。

(1) 立山ロープウェイ工事

立山ロープウェイの建設は、黒部ダムを核とする山岳観光網の拡張に直結する重要事業であった。黒部平駅、大観峰駅の建設は、豪雪期の除雪作業から始まり、コンクリート打設、内装工事、機械据え付けといっ

た工程を経て進行した。特筆すべきは、直径 5.4cm、長さ 1710 m、重量 28 トンのメインロープの搬入である。富山側からの搬入が不可能であったため、大町トンネルを経由して黒部ダム上を通過させる必要があった。ダム管理側の慎重な安全確認を経て、特別補強を施したうえで搬入が許可され、山岳交通の難題を技術力と計画力で克服したことを示す。⁽³⁷⁾ロープウェイは年内に試運転を行い、翌春に調整運転を経て翌夏に開業予定となった。この過程で、富山地方鉄道から運転要員の出向を受け入れ、技術継承と運転訓練を並行して実施したことも特筆される。

(2) 立山トンネル工事

立山トンネルはアルペンルートの核心的構造物であり、昭和44年当時もお室堂方・黒部方の双方で断層破砕帯や大量湧水に阻まれて難工事が続いていた。冬季の湧水量調査では、前年12月時点の1,500リットル/分が150リットル/分まで減少するなど、⁽³⁸⁾自然条件の変化を見極めながら工事計画を調整することが不可欠であった。

掘削は導坑工法により先進ボーリングで地質と湧水状況を確認しつつ進められ、室堂方では12月15日に貫通を果たした。黒部方では、地盤内水圧の低下を目的とした排水ボーリングと、断層破砕帯45メートルに対する薬液注入工法を実施。これは低温微粒子地盤下での国内初の試みであり、所期の効果を発揮して掘削突破に成功した。これにより、アルペンルートの核心である立山トンネルは、計画から4年の歳月を経て完成を迎えた。

さらに、集中豪雨や道路遮断といった自然災害に直面しつつも、ケーブルカーや索道、ヘリコプターを活用した資材輸送によって工事を継続し、翌年以降の運行に必要な工事用資材の備蓄も可能にした。

(3) 室堂ターミナルビル工事

室堂ターミナルビルは、立山トンネルバス停留場・発着場を含む交通施設と、ホテル・宿泊施設を併せ持つ拠点である。4月中旬から除雪、6月下旬よりコンクリート打設を行い、運輸施設部分の整備を優先した。しかし、集中豪雨による資材輸送路の寸断により、建設計画の一部は中断せざるを得なかった。運行バス発着場は10月5日までに屋根までの工事を完了し、ターミナル部分は1階床までの躯体工事を終えるなど、自然条件を考慮した柔軟な進行管理が行われた。

昭和43～44年の立山黒部アルペンルート工事史は、完成と未完成が交錯する時期であった。黒部ケーブルカーの開業やロープウェイの架設によって観光交通は形を成す一方、立山トンネルやターミナルビル工事は自然条件に翻弄されつつも着実に進められた。

この時期の工事史は、単なる建設の記録ではなく、山岳自然に対する技術的挑戦、人材と資材の巧みな管理、持続可能な運営体制の構築という多層的努力の結晶を示している。アルペンルートの完成は、黒部ダム建設史の延長上に位置し、自然条件との対話と技術的創意の積み重ねによって成し遂げられたものである。

6-5. 昭和45年(1970)、46年(1971)について

昭和45年、立山黒部アルペンルートの建設は、全線開通に向けた最終段階に差し掛かっていた。立山トンネル、室堂ターミナルビル、立山貫光ターミナルのホテル部、ターミナル前面の駐車場、さらに桂台～美女平間の一般自動車道など、多岐にわたる施設が相互に関連し、工程の遅滞なく進行するための精密な調整が行われた。

事業の推進には資金面の整備も欠かせなかった。2月の取締役会では、株主割当による増資や一般公募増資、日本開発銀行などからの第二次借入計画が諮られ、4月には融資審査が行われた。こうして事業の財政基盤は確立され、山岳地帯での大規模工事の遂行に備えた。⁽³⁹⁾

同時に、これまで日本道路公団が管理していた美女平～追分間の道路は、4月1日付で富山県に無償移管

され、以後は県が管理・整備・除雪を担当することとなった。除雪は4月8日から美女平を起点に奥へ進められ、月末には弥陀ヶ原、5月13日には室堂まで完了。これにより、立山トンネル工事用の大型ブルドーザーによる資材輸送路が確保され、現場は着々と開業準備に入った。

さらに、立山開発鉄道の室堂までのバス運行は6月1日に開始され、日本国有鉄道（現JR）、名古屋鉄道の千寿ヶ原乗り入れも7月15日に実現するなど、山岳交通網の接続も整備された。

（1）立山トンネル工事

立山トンネル工事は、前年12月に室堂方の導坑が貫通したことにより、黒部方からも乗り込みが可能となり、作業は前年より1か月早く2月20日に始まった。室堂側では3月1日、坑内最大の障害である大量湧水に対応するため、大型下水渠の掘削を開始。融雪湧水期前の5月10日までに完了し、導坑断面の切り広げ作業は順調に進み、9月11日に完了。その後の巻き立て作業も9月16日に終了した。8月1日にはアスファルト舗装工事に着手し、一部軟弱路面に苦慮しながらも10月末に完了。照明や通信設備の設置も厳冬期作業を強行して翌昭和46年3月初旬に完了し、4月開業に向けた準備が整った。⁽⁴⁰⁾残工事として坑外の土捨場整理や作業場敷地の復旧が残るのみで、緑化工事は室堂ターミナルビルの完成後まで保留された。

一方、黒部方では3月1日から作業を開始し、室堂方のズリ運搬作業を3月13日に完了。引き続き仮建物敷設や二の沢広場の除雪を行い、5月12日には大観峰駅内仮設宿舎から仮建物宿舎への移転を完了した。破碎帯以奥の断面切り広げ作業は4月22日から再開し、7月8日に終了。巻き立て作業も10月下旬に完了した。並行して行われたコンクリート舗装工事は11月8日に全線完了し、坑内照明・通信設備も翌3月初旬に完成予定となった。⁽⁴¹⁾これにより、開業に直接関わる坑内作業はほぼ完了し、残されたのは坑外の整備のみとなった。

（2）大観峰駅・室堂駅工事

大観峰駅では、黒部平駅との工事用索道撤去後、地中梁と上屋屋根のコンクリート打設が進められ、11月6日に躯体工事が完了。内部足場の撤去や内装・付帯設備の仕上げは翌昭和46年3月末までに完了予定であった。

室堂駅では、前年に躯体工事を終えた発着場に続き、旅客ターミナル部分の躯体工事を10月下旬に完成させた。1階の登山者通路や診療所など、旅客利用に直結する部分も立山貫光ターミナルにより施工され、翌3月末までに完了予定。こうして4月の立山トンネル開通に万全の態勢が整えられた。

11月初め、87人乗り自動開閉式ワンツーマン型バス4両が立山ケーブルカー経由で坑内に搬入され、厳重な試運転と各種保安テストに合格した。昭和46年度には8両に増車される予定であった。

バスは、トンネル内最高速度25km/hに制限されながらも、パワーステアリング、排気制御、チューブレスタイヤ、集中ターボチャージャーなど安全性・走行性能に配慮した装備を有し、旅客サービス向上のためラインライトや背当分割式座席も設けられた。⁽⁴²⁾

立山ロープウェイは昭和44年12月から機器の微調整を行っていたが、昭和45年5月に国内初の救助搬器設備を取り付け、6月末には社内検査と運輸省検査に合格。誘導無線による電話および運転制御装置も国内初の画期的技術として試験研究補助金交付対象事業に指定された。

ロープウェイの開通式は7月24日に黒部平駅で神事とテープカットが行われ、翌25日には営業開始。350名の参会者が山岳交通の新時代の幕開けを祝った。

昭和46年4月16日、官庁による竣工検査が終了し、運賃も認可。4月24日には立山トンネル開通式が神事中心に執り行われ、翌25日、黒部ケーブルカー・立山ロープウェイの営業再開とともに専用旅客バス運行が開始され、立山黒部アルペンルートは全線開通を果たした。

5月28日・30日には地元、株主、名士ら740名を招いた試乗会が開催され、6月1日には政官界、財界、

地域住民など多数を招き、富山市体育館で全線完成式典および全通記念パーティーが盛大に催された。佐伯社長はこの席で、技術的・自然的・経済的困難を乗り越え、地域社会の協力のもとで全線完成に至った経緯を述べ、事業への執念を記した著書『立山連峯貫通と地方自治の独立』を刊行した。⁽⁴³⁾

昭和45～46年の立山黒部アルペンルート建設は、豪雪、湧水、破碎帯、資材運搬など多くの自然的・技術的困難に挑んだ期間であった。立山トンネル、室堂・大観峰・美女平の駅舎、ロープウェイ、トンネル内バスなどの完成は、人間の創意工夫と技術力、計画力、そして地域社会との協働の成果である。

全線開通により、立山黒部アルペンルートは単なる観光路線ではなく、日本の山岳交通史における技術的・社会的偉業として記録され、地域経済と観光振興に貢献する歴史的プロジェクトとして後世に語り継がれるものとなった。

7.アントレプレナーとしての佐伯宗義

黒部川の電源開発と立山黒部アルペンルートの開発に不可欠な役割を果たした人物として、佐伯宗義が挙げられる。佐伯は、まさにアントレプレナーであった。アントレプレナー (entrepreneur) とは各自の収集可能経営資源 (資本、人材、技術等) 以上のものを組織化して、高い経営理念に導かれて収益性をも確保するような事業者をいう。⁽⁴⁴⁾富山県の交通・地域開発に生涯を捧げた佐伯の思想と実践を、「富山県一市街化」構想および立山黒部アルペンルートの実現過程を軸に辿り、彼のアントレプレナーシップについて探してみたい。

佐伯は30歳代という比較的若い時期に、富山県の地勢に着目した「富山県一市街化」構想を打ち出した。立山山麓から日本海へと流れる四大河川に沿って点在する私鉄路線を統合し、県全体を一つの都市のように機能させようとするこの構想は、「教育、文化、勤労の機会が県下のどこからでも均等に与えられねばならない」という佐伯の強い信念に基づいていた。そして、その理想を現実のものとするための前提条件こそが、交通機関の整備であった。⁽⁴⁵⁾

この思想形成には、佐伯自身の原体験が影響している。生まれ故郷の芦峯寺は、富山市中心部から24kmの山間地にあり、交通の不便さは日常の実感であった。⁽⁴⁶⁾また、信達軌道の経営を引き受ける際に母から掛けられた「儲からない仕事でも、社会に必要欠くことのできない仕事をやりなさい」という言葉は、⁽⁴⁷⁾佐伯の事業選択の基準となり、彼を生涯にわたる公益企業経営へと導いた。この言葉に象徴されるように、佐伯にとって事業とは利益追求ではなく、社会に資する具体的手段であった。

「富山県一市街化」の実現に向け、佐伯は既存私鉄の買収や統廃合、新線建設を繰り返しながら構想を進めていく。しかし、彼自身が潤沢な資金や資産を持っていたわけではない。佐伯の最大の経営資源は、人脈と説得力、そして構想を実現しようとする情熱であった。時代の変化や戦後の社会体制の転換に応じて構想は微調整を迫られたが、その都度、新たな実現手段を模索し続けた点に、佐伯の動的なアントレプレナーシップを見ることができる。

昭和18年、佐伯は「富山県一市街化」が一応の達成を見た判断し、次なる目標として立山連峰の貫通構想を掲げる。立山を越えて富山市と長野県大町市を直結し、北陸と信州を結ぶ広域的な公益経済圏を形成するという、この構想は、佐伯が若い頃から心中に描いてきたものであった。その背景には、芦峯寺の神職の家に生まれ、千年に及ぶ立山信仰の只中で育った経験がある。佐伯は『自叙伝』において、立山と自己とを不可分の存在として捉え、いつかは立山を開いた祖先に匹敵する足跡を残し、立山を「21世紀的に」開発する使命を自らに課していたと述べている。⁽⁴⁸⁾

長年にわたる構想と働きかけの結果、昭和35年、富山県議会において立山黒部有峰地帯の開発に対する出資が決定される。これを契機に、富山県、関西電力、北陸電力、立山開発鉄道が結集し、立山黒部有峰開発株式会社 (TKA) が設立され、佐伯は取締役、のちに社長としてその中核を担った。さらに、冬期の道

路遮断を補完するためロープウェイ導入が決まり、立山黒部貫光株式会社（TKK）が設立される。「観光」ではなく「貫光」と名付けられた社名は、自然を消費するのではなく、大自然を貫いて交通路を開くという佐伯の理念を象徴している。

立山黒部貫通事業の最大の難関は、標高2,000mに位置する立山トンネルの掘削であった。昭和41年に始まった工事は、集中豪雨による輸送路の崩壊、長大な破碎帯、毎分63 t に及ぶ湧水など、過酷な自然条件に阻まれた。冷水の中での作業は長時間続けることができず、工期は当初予定より2年遅れ、昭和46年ようやく貫通を果たす。しかしこの困難を乗り越えた結果、富山側からの立山黒部アルペンルートが全線開通し、霊山立山の壮大な景観が一般市民に広く開かれることとなった。

佐伯は、『富山地方鉄道五十年史』理念編において結びの言葉にオーストリアの諺「十分は十分でない」を引き、現状に満足することの危うさを説いている。超長期プロジェクトを一つ終えるごとに、彼はさらに高い目標を掲げ、挑戦を続けた。その構想図には北廻り新幹線の路線まで描かれていたという。佐伯の事業は単なるインフラ整備にとどまらず、地方自治と公益の基盤を築く試みであり、その根底には一貫した社会観と使命感があったことが明らかにされている。⁽⁴⁹⁾昭和56年（1981）、87歳でその生涯を閉じるまで、佐伯は未来を見据え続けた。

以上のように、佐伯は単なる鉄道経営者ではなく、公益性を軸に行動した稀有なアントレプレナーとして位置づけられる。市場での収益最大化ではなく、社会にとって「必要欠くべからざるもの」を実現するために資源を探索し、人を動かし、時代とともに構想を更新し続けた点に、佐伯の思想と業績の核心があるといえる。

おわりに

大正15年の立山保勝会設立を起点とし、立山黒部が一体的観光地として成立していく過程は、行政、観光開発などと複雑に絡み合いながら形成される、単なる地域史を超えた、ダイナミックな社会の変遷であった。

今日、私たちが利用するアルペンルートも、遠い大正期に芽生えた「立山と黒部を共に守り、共に活かす」という理念の延長線上にある。また、ダム湖を見下ろし、ケーブルカーやバスで山を越える体験の背後には、戦後復興期の切実なエネルギー需要と、それに応えようとした人々の構想と労苦が横たわっている。黒部ダムの建設史は、単なる工事の記録ではなく、日本が自然と向き合いながら未来を築こうとした、一つの物語と言えるだろう。

立山黒部の物語は、単なる観光地の歴史ではなく、人々が自然とどのように向き合い、それを未来へどう引き継ごうとしたのかを示している。

【謝 辞】

黒部川の電源開発について、黒部市歴史民俗資料館と関西電力株式会社北陸支社からご教示をいただいた。また、立山黒部アルペンルートの開発工事については、立山黒部貫光株式会社からご教示いただいた。末筆ながら深く感謝の意を表します。

【註】

- (1) 高野 靖彦「立山保勝会の設立について―大正期における立山登山環境整備の一齣」(『研究紀要』第26号所収、富山県[立山博物館]、2020年3月刊) 100頁
- (2) 「時報 立山保勝會の計畫」(『庭園』第七卷第十號所収、1925年刊) 28頁
- (3) 註(1)に同じ、98～99頁

- (4) 註(1)に同じ、99頁
- (5) 註(1)に同じ、98頁
- (6) 註(1)に同じ、97頁
- (7) 富山県[立山博物館]平成29年度後期特別企画展『宮様、山へー大正期登山ブームのなかの皇族登山ー』、展示解説書(富山県[立山博物館]、2017年9月刊)34頁
- (8) 註(1)に同じ、100頁
- (9) 高野 靖彦『立山観光ヒストリア』(北日本新聞社、2025年7月刊)250頁
- (10) 富山地方鉄道株式会社『富山地方鉄道五十年史』(富山地方鉄道株式会社、1983年3月刊)104頁
- (11) 註(10)に同じ、151頁
- (12) 註(10)に同じ、151頁
- (13) 註(10)に同じ、153頁
- (14) 黒部市歴史民俗資料館 第5回特別展『黒部の鉄道史 ～電源開発の軌跡～』、展示解説書(黒部市教育委員会、2010年7月刊)5頁
- (15) 註(10)に同じ、226頁
- (16) 註(14)に同じ、12頁
- (17) 宇奈月町歴史民俗資料館 第11回特別展『黒部川のあゆみ 峡谷観光と電源・温泉開発』、展示解説書(宇奈月町教育委員会、2003年8月刊)7頁
- (18) 註(17)に同じ、7頁
- (19) 註(17)に同じ、7頁
- (20) 註(14)に同じ、14頁
- (21) 黒部市歴史民俗資料館 第8回特別展『黒部ダムを探る ～黒部ダム建設50周年～』、展示解説書(黒部市教育委員会、2013年6月刊)7頁
- (22) 註(21)に同じ、7頁
- (23) 関西電力五十年史編纂事務局『関西電力五十年史』(関西電力株式会社、2002年3月刊)392頁
- (24) 『富山県史』通史編Ⅶ現代(富山県、1983年3月刊)512頁
- (25) 富山県[立山博物館]令和4年度前期特別企画展『いざ、立山へ！ー鉄道にみる立山観光ー』、展示解説書(富山県[立山博物館]、2022年7月刊)9頁
- (26) 註(25)に同じ、9頁
- (27) 立山黒部貫光三十年史編集委員会編『立山黒部貫光三十年史』(立山黒部貫光株式会社、1995年10月刊)124頁
- (28) 註(27)に同じ、126頁
- (29) 註(27)に同じ、126頁
- (30) 註(27)に同じ、126頁
- (31) 註(27)に同じ、128頁
- (32) 註(27)に同じ、129頁
- (33) 註(27)に同じ、130頁
- (34) 註(27)に同じ、131頁
- (35) 註(27)に同じ、132頁
- (36) 註(27)に同じ、132頁
- (37) 註(27)に同じ、135頁
- (38) 註(27)に同じ、135頁
- (39) 註(27)に同じ、137頁
- (40) 註(27)に同じ、138頁
- (41) 註(27)に同じ、138頁
- (42) 註(27)に同じ、139頁
- (43) 註(27)に同じ、140頁
- (44) 田中祥子「研究ノート ある地方鉄道創業者のアントレプレナーシップ」(『高岡法学』第33号所収、高岡法科大学、2015年3月刊)50頁

- (45) 佐伯宗義『自叙伝』（佐伯芳子、1982年刊）91～92頁
 (46) 註（45）に同じ、91～92頁
 (47) 註（45）に同じ、64頁
 (48) 註（45）に同じ、9頁
 (49) 註（44）に同じ、66頁

年代	立山黒部アルペンルート関係	黒部川電源開発関係
明治5年	1872	9/12（新暦10/14）、新橋一横浜間（29km）開業【日本初の鉄道】
明治25年	1892	6、鉄道敷設法が施行され敦賀一富山間の鉄道官設の方針を決定し翌年着工
明治41年	1908	11、官設富直線、富山一魚津間が開通、富山駅が現在地に移転
明治45年/ 大正元年	1912	1、立山軽便鉄道開創
大正2年	1913	4、官設富直線、青海一糸魚川間が開通し、米原一直江津間が全線開通。北陸本線と称する 5、富山電気軌道開創
大正6年	1917	6、立山軽便鉄道が開立山鉄道に改称
大正8年	1919	12、東洋アルミナム開の設立 12、日本電力開の設立
大正9年	1920	樺平から上流へ水平歩道開削開始
大正10年	1921	3、立山鉄道、五百石一立山（現岩峠寺）間開通 4、県営鉄道、南富山一上流間開通 8、県営鉄道、上流一岩峠寺間開通、立山鉄道に接続 10、県営鉄道、岩峠寺一横江間開通
大正11年	1922	11、黒部鉄道開、三日月一立間開通
大正12年	1923	4、県営鉄道、横江一干垣間開通 11/21、黒部鉄道開、下立一桃原（大13.3字奈月に改称）間全線開通〔三日月駅（現JR黒部駅）から桃源駅（現宇奈月温泉駅）まで〕 11/22、宇奈月温泉開湯 黒部専用鉄道、宇奈月一猫又間で軌道工事開始
大正13年	1924	5、黒部鉄道開が黒部水力開と黒部温泉開を合併 9、山彦橋（黒部橋）の完成 仏石橋の完成 2、日本電力開により柳河原発電所新設工事着工
大正14年	1925	水利権を日本電力開に引き継ぎ 後曳橋の完成 仙人谷地点から日電歩道（旧日電歩道）の開削開始 冠松次郎が黒部川下廊下を完全廻行十字峠を命名
大正15年/ 昭和元年	1926	10/23、日本電力開による黒部専用鉄道、宇奈月一猫又間で運転開始
昭和2年	1927	後曳水路橋の完成
昭和3年	1928	黒部川第四発電所地点調査開始 1、柳河原発電所竣工（50700kWとなり、当時としては日本最大出力の発電） 鐘釣橋の完成
昭和4年	1929	日電歩道全通（小黒部谷～平ノ小屋間約3km）
昭和5年	1930	2、富山電気鉄道開設立 4、黒部鉄道開、三日月一石田港間営業開始
昭和6年	1931	3、富山電気鉄道開が立山鉄道開を合併 8、同、富山田地方一上市口間、寺田一五百石間開通 10、同、電鉄富山一富山田地方間開通
昭和8年	1933	6、黒部川第二発電所新設工事着工
昭和9年	1934	目黒橋の完成 北アルプス一円、中部山岳国立公園に指定
昭和11年	1936	9、黒部川第三発電所新設工事着工 6、富山県営愛本発電所の完成 小屋平ダムの完成 10、黒部川第二発電所の完成 10、富山電気鉄道、魚津一西三日月市間の開通により全線開通
昭和12年	1937	高熱トンネルに遭遇 6/30、黒部専用鉄道、宇奈月一樺平間全線で運転開始
昭和15年	1940	仙人谷ダムの完成 11、黒部川第三発電所運転開始 5/30、黒部鉄道開、三日月一石田港間廃止
昭和16年	1941	9/3、黒部専用鉄道上部軌道、樺谷一仙人谷間開通 12/1、富山電気鉄道開、富岩鉄道開・富南鉄道開と合併
昭和17年	1942	愛本変電所の完成
昭和18年	1943	1/1、富山電気鉄道開を母体とする県下交通大統合により富山地方鉄道開が成立 6/1、富山地方鉄道開、富岩線が国に移管され富山港線となる
昭和22年	1947	4、佐伯宗義、衆議院議員に初当選（昭24・27・28・30・35・38・44の8回当選）
昭和24年	1949	黒部川第四発電所開発構想発表
昭和25年	1950	5・6、「富山県議会」に2回にわたって、佐伯宗義、副知事成田政次らによる「座談会 観光放談」が掲載される 6、国土総合開発法施行（5/26、制定）
昭和26年	1951	6、第1回富山県総合開発審議会開催 7、高辻知事立山視察 9、富山地方鉄道名義で鋼索鉄道（千寿ヶ原一美女平間1.3km）敷設を申請 9、富山地鉄、千丈ヶ原一称名間バス営業開始 12、立山開発懇談会を県庁にて開催、立山開発会社設立委員会を設置 12、立山開発会社設立委員会を県庁にて開催、発起人選定小委員会を設置 12、発起人選定小委員会において発起人15人を選定 12/24、立山開発会社設立発起人会を開催し、社名立山開発鉄道株式会社、発行株式数、発起人総代佐伯宗義、定款を決定
昭和27年	1952	3、第2回富山県総合開発審議会開催、総合開発計画を知事に答申 4/1、立山開発鉄道開（TKR）設立 8、鋼索鉄道免許状（鉄監第992号）下附 12、鋼索鉄道の地鉄線を千丈ヶ原（千寿ヶ原）で行う
昭和28年	1953	9、県と共催で鋼索鉄道及び弥陀ヶ原県有自動車の修祓式を挙行。美女平一弘法間県有料道路着工
		11、関西電力黒部鉄道、宇奈月一樺平間旅客営業開始

年代		立山黒部アルペンルート関係	黒部川電源開発関係
昭和29年	1954	4、富山地鉄から立山線小見一粟巣野間(5.0km) 鉄道事業と粟巣野一千寿ヶ原間(1.2km) 鉄道敷設免許を譲受(運転管理は委託) 8、立山開発鉄道、平垣線(粟巣野一立山仮間) 開通 8、立山ケーブルカー(立山一美女平間) 営業開始	
昭和30年	1955	7、平垣線(立山仮一立山間) 開通。県道美女平一弘法間開通。美女平一弘法間バス営業開始。立山駅一称名間バス営業開始(～33年) 7、富山地鉄、電鉄富山一千寿ヶ原(立山) 間直通運転開始	
昭和31年	1956	4、駅名立山を千寿ヶ原に改称 7、美女平一弘法間、弘法一追分間を日本道路公団へ移管し立山有料道路となる 8、黒部川第四発電所新設工事着工(大町トンネル掘削開始) 9、弘法一追分間開通(県)。同区間バス営業開始 10、弥陀ヶ原ホテル営業開始	7、黒部川第四発電所新設工事着工 大町ルート道路部の建設工事開始 大町トンネルの大町側からの掘削開始 ダム側からの大町トンネル迎え掘り開始 ダム地点道路の一部建設工事開始 工事用宿舍の建設水路トンネル・黒部ルートトンネル等発電所側掘削開始 地下発電所横坑の掘削開始 軌道延長工事の掘削開始 黒部ルートトンネル坑口への資材運搬用ドラムウェイおよび人用ロープウェイの建設 黒部鉄道および上部軌道の補強
昭和32年	1957	4、美女平一弥陀ヶ原ホテル間雪上車営業開始 11、富山地鉄、千垣一芦峯寺間バス営業開始	5、大町(関電)トンネル破砕帯に遭遇 12/2、大町(関電)トンネル破砕帯を突破 ダム工事用道路およびケーブルクレーン・パッチャープラント等の仮設備建設工事開始 黒部ルートトンネルのダム側からの掘削開始 発電所・変電所アーチ部の掘削開始
昭和33年	1958	5、信濃大町一黒部ダム間の大町ルート全通(2/25、大町トンネル貫通) 7、関西電力弥陀ヶ原一室堂間輸送路を県に移管、県道として供用開始。美女平一室堂間ハイヤー営業開始 9、追分一弥陀ヶ原間開通(県委嘱、自衛隊施工)。同区間バス営業開始	2/25、大町(関電)トンネル開通 ダムコンクリートの打ち込み開始 水路トンネルダム側からの掘削開始 黒部ルートトンネル開通 発電所・変電所本体の掘削開始 発電所・変電所のコンクリート打ち込み開始 発電所～黒部ルートトンネル間インクライン使用開始 水圧鉄管水路トンネル(斜坑)の完成
昭和34年	1959	2、黒部川第四発電所黒部トンネル貫通 6、千寿ヶ原ホテル開設 9、黒部川第四発電所ダム定礎式	4、高岡軌道線(新高岡一新湊間)を富山地鉄(株)から加越能鉄道(株)に譲渡 ダムコンクリート打ち込み続行 水路トンネルのコンクリート巻き立て完了、引き続きグラウト施工 水圧鉄管備え付け開始 1、2号水車発電機備え付け開始
昭和35年	1960	5、立山黒部有峰開発(株)(TKA) 設立。社長に山田昌作	ダムコンクリート打ち込み標高1,380mまで完了、貯水池一部湛水 水路トンネルグラウト完了水圧鉄管備え付け完了 水圧鉄管備え付け完了 発電機2台備え付け完了
昭和36年	1961	6、美女平ロッジ営業開始(昭42.3/25、美女平ホテルに改称)(TKR) 10、追分一室堂間一般自動車道着工(TKA)	ダムコンクリート打ち込み完了 1、黒部川第四発電所一部発電開始
昭和37年	1962	4、小見一千寿ヶ原間鉄道事業を富山地鉄(株)に譲渡。千寿ヶ原ホテルの主力株を引き取り経営(TKR)	3号水車発電機備え付け開始、年内に完了 8、全発電機運転開始
昭和38年	1963	6、関西電力(株)、黒部川第四発電所竣工 7、一般自動車道弥陀ヶ原一天狗の鼻間営業開始(TKA)。弥陀ヶ原一美松坂間バス運行開始(TKR) 9、一般自動車道天狗の鼻一天狗平間営業開始(TKA)。美松坂一天狗平間バス運行開始(TKR)	6/5、黒部ダムの完成 黒部川第四発電所の完成
昭和39年	1964	6、一般自動車道追分一室堂間営業開始(TKA)。天狗平一室堂間バス営業開始、美女平一室堂間直通運行開始(TKR) 7/14、立山高原バスライン美女平一室堂間開通式 8、関西電力トロリーバス扇沢一黒部ダム間営業開始 12/25、立山黒部貫光(株)(TKK) 設立。社長に佐伯宗義	10、東海道新幹線(東京一新大阪間) 開通
昭和40年	1965	2/12、社章と社旗制定 10、長野県大町有料道路開設 11/2、室堂、黒部ダムで黒部ケーブルカー、立山ロープウェイ、立山トンネルバス運輸施設工事起工式	
昭和41年	1966	3/25、黒部ケーブルカー着工 4/12、黒部、室堂で建設事務所開設 4/29、立山トンネル着工(7/28、中沢トンネル(雷殿一大観峰間)、8/一、主トンネル(浄土沢一雷殿間)) 9、一般自動車道桂台一美女平間起工式(県、TKA共催) 12、「立山ルート緑化研究委員会」発足	新黒部川第二発電所運転開始
昭和42年	1967	6/1、室堂トンネル掘削開始 6/16、主トンネル室堂方で第1次軟弱層帯に遭遇(9/3、突破) 9/15、黒部ケーブルカーのトンネル貫通 10/27、室堂トンネル貫通 12/24、立山貫光ターミナル(株)設立(TKT)	
昭和43年	1968	7/21、主トンネル室堂方で第2次軟弱層帯に遭遇(9/11、突破) 8/13、中沢トンネル貫通 9/30、主トンネル黒部方で破砕帯に遭遇(翌年8/13まで工事中止) 10/20、立山ロープウェイ着工	
昭和44年	1969	5/28、天皇皇后両陛下、第20回全国植樹祭に行幸啓(5/24-29。富山地鉄・立山ケーブルカーでお召車を運転。大観台へ) 7/20、黒部ケーブルカー(黒部平一黒部湖間) 営業開始(7/19開通式) 11/5、立山トンネル舗装工事と室堂・大観峰バスターミナル工事着工 11/23、主トンネル黒部方破砕帯突破 12/9、立山トンネル全線貫通	10、北陸本線、全線複線電化完成
昭和45年	1970	4、美女平一追分間道路を日本道路公団から県へ移管 7/1、富山一大町間貫通ルートを「立山黒部アルペンルート」と命名。立山ケーブルカー千寿ヶ原駅を立山駅に改称 7、国鉄、急行「立山」「むろどう」、名古屋鉄道、急行「北アルプス」が、富山地鉄立山駅へ直通乗り入れを開始 7/25、立山ロープウェイ(大観峰一黒部平間) 営業開始(7/24開通式) 12/15、立山トンネル工事完成。一般自動車道桂台一美女平間供用開始	
昭和46年	1971	4/25、立山トンネルバス室堂一大観峰間営業開始。室堂一黒部湖間全線開通 5、桂台一美女平間、追分一室堂間自動車道を富山県道路公社(4/1、設立)へ譲渡(TKA) 6/1、立山黒部アルペンルート全線開通。立山有料道路(桂台一美女平間・追分一室堂間) 供用開始	5/4、関西電力(株)が子会社として黒部峡谷鉄道(株)を設立(7/1、営業開始) 10、国鉄、急行「ゆのくに」(翌年3/15「立山」に変更)が、富山地鉄宇奈月温泉駅(8/1、宇奈月から改称)へ直通乗り入れを開始
昭和47年	1972	7、立山トンネルに雷殿開設 9/1、ホテル立山営業開始(TKT)	
昭和48年	1973	6/18、関西電力(株)、黒部川第四発電所など電源開発工事終了	10、国鉄、急行「うなづき」が、富山地鉄宇奈月温泉駅へ直通乗り入れを開始