

#001

北陸新幹線に乗って、富山の旅



開通フィーバー



北陸新幹線E7系

フロア・シャンデリア
※北日本新聞社提供

呉羽山公園から望む立山連峰

半世紀という時間を想像してみる。私の人生全部よりもずっと長い時間を目を閉じて、遠い日に思いを馳せようにも、両親が出逢ってさえないほど昔すぎるので、考えるのをやめることにした。

えーい、行ってしまおう！45年来の悲願『北陸新幹線開業』を叶えた富山へ！

キトキト(注1)の魚に立山連峰の絶景。この時期なら蜃気楼だって出現するかもしれない。そして、忘れちゃいけないのが新設されたPC(プレストレストコンクリート)橋だ。見どころ満載の予感に胸を踊らせて、いざ行かん。二度目の北陸へ。

開業フィーバーの余韻が残る3月某日。早朝の東京駅ホームに滑り込んできたのは、E7系の新車両。その顔はなんだかへびみたい。目の奥に静かな強さを秘めているような気がして、吸い込まれるように乗り込む。

天井が高く感じるのは気のせいなのかしら？前後のスペースも十分あって足を伸ばしてもゆったり座れる。

やがて、音もなく走り出す「かがやき」号。富山まではわずか2時間8分。

ガイドブックをめくる間にも長野駅を通過し、トンネルを越えたらなんと雪景色が広がっていた。降ってこそいなかったけど、目前に迫ってくる山間に残った雪が朝の光を受けて少し眩しい。ほどなくして、富山駅に到着。改札を出て真っ先に目に飛び込んできたのは、七宝焼のような輝きを放つ「フロア・シャンデリア」だった。15センチ四方の工芸ガラスが敷き詰められ、天井のLED照明や外光を反射して、キラキラしている。実は富山市は、日本で初めてガラス造形作家を育成するための公立の専門教育機関を開校しているんだとか。その歴史は20年余りと短いものの、新たな地場産業として「富山のガラス」をアピールしたい狙いがあるのかもしれない。

柱には県産スギ材の化粧板が組まれ、伝統工芸の八尾和紙を施している。新幹線のデザインもそうだったけど、どうやらモダンな「和」がテーマのように、改札を抜けた瞬間から来訪者の目を楽しませようという工夫が随所に感じられて、気分がどんどん高揚してくる。幸い、天候にも恵まれそうな富山の旅。北陸に訪れたばかりの春を感じる旅になりそうだ。

注1)キトキト・・・富山地方の方言で「新鮮」



富山 神通川橋りょう

立山あおく芸術のまち 富山市

駅を出て、まずは呉羽山(くれはやま)へ。標高80メートルと小ぶりながら、南北に走って富山平野を東西に分かつ、呉羽丘陵の一部を成す重要な分岐点だ。その東側に位置する富山や魚津を「呉東(ごとう)」、西側の高岡や氷見を「呉西(ごせい)」と呼んで、昔から方言や風俗、天候の境とされてきた。有り体に言えば、呉羽丘陵を挟んで、関東っぽいか関西っぽいかに分かれるのだという。

さつそく、立山連峰の大パノラマを一望できる展望台、別称「立山あおく特等席」へと急いだ。快晴のこの日。麓は少し霞がかかっていたけど、山頂の尾根がくっきりと浮かび上がって見える。すごい！もったいい言葉はないかしら。頭の中をかき混ぜてみたけど見つからない。望遠鏡が設置されていたので覗いてみると、ちょうど富山駅を発ち、神通川橋りょうを渡る北陸新幹線が間近に見える。ますますテンションが上がってきた。

神通川橋りょうは、橋長428メートルのPCエクストラードーズド橋。高速で走る新幹線の線路は、

斜張橋に比べると主桁のたわみを抑えられるこの形式が適しているのだとか。そう聞けば「なるほど」とも思うけれど、実は連なる山々を模したかったのではないかしら、と勘ぐりたくなるデザインでもある。主塔から伸びたまっ白の斜材が6つの山を描き、立山連峰を表しているかのようで、青空にもよく映える。もしもこれを斜張橋で作ろうとしたら、高くそびえる主塔から末広がりに斜材が伸びて、富士山みたいになるのかなあ、なんて想像するのもちよつと楽しい。

おなかもすいたところで、市街地へ戻ってご当地グルメの「富山ブラック」ラーメンを試すことに。

発祥の地と言われる西町大喜・西町本店の暖簾をくぐったのは午前11時。「ご当地」や「元祖」を掲げる店によく見られるように、あるのは「並・大・特大」とサイズ違いのメニューだけだ。店主のこだわりが感じられる。

大人しく「並」を頼むと、出てきたのは黒いスープ。呆気にとられるほど真っ黒だ。

起源は1950年代。富山大空襲からの復興事業に従事していた肉体労働者のため、塩分補給として醤油を濃くしたスープを出し



「TOYAMA キラリ」ビル(西町南地区市街地再開発組合提供)



松川の桜とブロンズ像



富山ブラックラーメン

神通川橋りょう:4径間連続PCエクストラ ドーズド橋(橋長428m)

エクストラドーズド橋とは、主桁の外に補鋼材であるPC鋼材を配置した橋である。外観は斜張橋に似ているが、桁が荷重を受け持つ割合が大きくなるため、主塔が低く、斜材の角度が水平に近くなる。斜張橋より列車走行時のたわみを小さくできるなどのメリットがある。



たのが始まりだという。白いおにぎりだけ持参する人も多く、おかず代わりという役割もあったのだとか。確かに、一口すすっただけで塩辛い！邪道と言われるのを承知で、スープを残して店を後にした。

富山駅まで近いので、歩いて市街地を散策してみる。路面電車が発達しているのも、いつでも乗れるという安心感もある。すると、遠目にもよく目立つモダンな建物を発見！何十枚もの縦長のガラスとアルミ板、石材を張り合わせたモノトーンのビルだ。完成間近らしく、工事用のヘルメットを被った人が数人いたので尋ねてみると、富山市ガラス美術館や富山市図書館本館、カフェなどが入る市街地再開発ビルなのだという。

設計は、隈研吾氏が手がけたと聞いて納得した。最近では、東京の新歌舞伎座を手がけたことで知られているが、細長い木製の板を幾重にも組み合わせた造りに特徴がある、世界的にも著名な現代建築家だ。木の板を石とアルミ、ガラスに替えて富山らしさを打ち出した、この「TOYAMA キラリ」ビル(注2)は、きつと新たなランドマークになるに違いない。

市街地の中心を東西に流れる松川沿いも歩いてみた。神通川の本流だった時代もある河川で、かつては富山城の外堀と河川運路を兼ねたのだとか。現在は、両岸を桜並木の遊歩道に姿を変えた憩いの場になっている。開花期を迎えると見事な桜のトンネルをつくり、遊覧船も運航されるという。日本さくら百選の一つにも数えられる風光明媚なこのエリアには、ブロンズ像がたくさん設置されていた。铸物生産が盛んな高岡市に近いことと関係があるのかしら？彫像アーティストが多く住むのかもしれない。富山市がこんなに芸術性の高い街だなんて知らなかった。

注2)竣工は5月9日、オープンは8月22日予定

プレテンション方式単純PCU桁橋(橋長200m)

PCU桁橋とは、プレテンション方式で工場製作するU形の主桁の上にプレキャストPC板を置き、その上の床版部分を現場施工して一体化させた合成桁(コンポ桁)橋である。主桁を事前に工場で作成できるため、現場施工の省力化や現場での工期短縮ができるなどのメリットがある。

富山稲荷千歳高架橋

新旧が交差するコンパクトシティ富山市

もう一つの発見は、先にも触れた路面電車の発達に伴うコンパクトシティへの取り組みだ。富山市は、パリやバンクーバーと並ぶコンパクトシティの世界先進モデル都市の一つなのだといふ。その発端となったのが、旧JR富山港線を日本初の本格的なLRT(次世代型路面電車)化したこと。そこで、富山駅の北口から富山港へ走るLRT「ポートラム」に乗ってみることにした。

運賃は一律200円(注3)。市街地の区間では一般の自動車道路を走るので、見た目も乗り心地もバスのような路面電車に乗ったのは初めてだったから、自転車に乗った人と目線の高さが近かったり、交差点に入ったり、信号で止まったりするのがとても新鮮だった。ところが、3つ目の駅を過ぎた辺りで音が変わっていたことに気付いた。ガタンゴトン。スピードもさっきより出ている。市街地を過ぎ、ここからはマクラギやレールなどがある旧JR富山港線の線路敷を走るのだ。

終点まで行かずに東岩瀬駅で下車。神通川の河口東岸に位置するこの街には、江戸時代から続く古い町並みが残っている。

加賀藩の米蔵があり、港町として栄



ポートラム

えた岩瀬地区。明治半ばまで、北前船(注4)の船主(廻船問屋)や商人で大いに賑わったという。中でも五大家の一つ、森家は国の重要文化財に指定され、一般公開もされている観光スポット。屋久杉の板戸や小豆島から運んだ巨大な一枚岩など、各地を廻った廻船問屋らしい贅を尽くした屋敷で、ロシア産の琥珀まであった。

代々この町に住むという方から聞いた、廻船問屋にまつわる仰天エピソードがある。

通りには高い塀に囲まれた立派な屋敷が数軒立ち並んでいるのだけれど、よく見るとコンクリート塀の色が変わっている部分があったり、戸もないのに板塀の一部を切り出した跡を残した塀があったりする。これ、政府高官や位の高い人を屋敷に招き入れる間口を広く取るために、くり抜いた跡なのだとか。私のような庶民は、せつかく立

注3) 現金・大人の場合。専用ICカードは180円

注4) 北海道と大阪を結ぶ日本海航路の商船



枳田酒造店 外観



壁をくり抜いた跡(筆者撮影)



旧北国街道と北前船廻船問屋

派な塀なのに「もったいない」と思ってしまうけど、「壁をくり抜いてまでお迎えするようなVIPが訪れる家」という意味と、それを修復する財が十分にあることを示す意味があったそう。現在の価値で、年間1億円を売り上げる廻船問屋もいたというのだから、塀の修復くらいで四の五の言わないものなのかもしれない。

この一角に、富山を代表する老舗の酒蔵・枳田酒造店がある。友人の親戚筋という、要するにほとんど赤の他人なのだが、その不確かな縁をたぐり寄せて、酒蔵を見学させていただいた。

日本四大杜氏(とうじ)に数えられる「能登杜氏」の四天王・三丞氏が代々酒造りを行う老舗で、吟醸酒「満寿泉(ますいずみ)」は全国にファンがいる銘酒。その造り方を、枳田敬次郎会長自らが案内してくださった。仕込んで25日目の生搾りをいただくと、フレッツシユな味わいととも、舌の先が微かにピリっとするのを感じる。すると「炭酸ガスのせいですよ」と教えてくれた。

夜は富山市内に1泊。富山湾で捕れたキトキトの海の幸を求めて、お寿司屋さんへ向かう。

板前さんに勧められるまま前菜をオーダー。この地に春の訪れを告げ、「富山湾の神秘」と称えられるホテルイカの黒作り(塩辛)や「富山湾の宝



ホテルイカの黒作り(塩辛)



白えびの昆布メ

石」に例えられる白えびをいただく。うーん、しあわせ。中でも白えびの昆布メが絶品で、これぞ旅の醍醐味というもの。土地のものは産地で味わうのがやっぱり一番美味しい。素材が新鮮なのはもちろんのこと、長年受け継がれてきた最適な味や食べ方を料理人が知っているからだ。

ほかにも、その地形から「天然の生け簀」といわれる日本海屈指の好漁場・富山湾には、全国に知られていない魚が水揚げされる。コラーゲンたっぷりの深海魚「ゲンゲ」やツブ貝によく似た「バイ貝」、地元では「シビ」と呼ばれる本マグロの幼魚など、どれをいいたいても舌がうなる美味しさだった。

それもこれも北陸新幹線のおかげ、と言える大袈裟かしら?でも、富山湾の神秘や宝石がぐっと身近になったのは間違いない。

翌日は、いよいよPC橋めぐり。初日はほぼ観光で終わってしまったので、今日こそちゃんとPC橋を見に行こ

う。ターゲットを富山以東にしぼって北陸新幹線沿いをクルマで走る。2年前の北陸の旅(創刊号)で西側は福井まで足を伸ばしたので、今回は欲張らないことにした。

まずは、富山駅からほど近い富山稲荷千歳高架橋へ。架設地点は、橋のすぐ下をJR北陸本線と富山地方鉄道が並んで走る狭い場所。大型の機械を入れることができず、PC桁を現場で作れなかつたらしい。そこで、桁そのものを軽量化するため、新幹線で初めてプレテンション方式のPCU桁を採用。工場で作った同一規格のU字型主桁を使ったという。この方式は工期の短縮にも大いに貢献し、ぎりぎりのところまで開業に間に合わせることができたのだとか。スパン(支間長)は20メートル。線路脇から見上げると、同じ型の桁が並んでいるのが見て取れた。



稲荷千歳高架橋のPCU桁

黒部川橋りょう



6径間連続波形鋼板ウエブPC箱桁橋
(橋長344m)

波形鋼板ウエブPC箱桁橋とは、箱桁側面部分(ウエブ:写真の茶褐色部)をコンクリートから軽量の波形状の鋼板に置き換えた構造の橋である。ウエブを軽量化できるため、橋全体の重量を軽減できるなどのメリットがある。

ゆらめく蜃気楼のまち 魚津市から美肌の温泉郷・ 宇奈月温泉へ

そのまま下道を走り、魚津で少しだけ寄り道をした。有名な蜃気楼の展望スポットがあるからだ。

蜃気楼とは、大気中の温度差(密度差)によって光が屈折し、遠くの風景が伸びたり反転して見えたりする現象のこと。ここ魚津は世界でも類を見ないほど出現率が高いことで名高い。古くは、戦国時代の武将・上杉家の軍記「北越軍談」に、上杉謙信が1564年に目撃したという記述が残るといふ。

魚津港の埠頭に行くと、三脚を立てたり、双眼鏡を覗いたりしている人が20人ほど集まっている。話を聞いたのは、魚津蜃気楼研究会のみなさん。近隣に住む地元の方々に、シーズンが始まる3月下旬から6月頃まで、毎日のように観察するのだという。そのうち、一人の女性が「もう少し早く来れば良かったわね」と言い出した。この日の午前中に蜃気楼が出現していたというのだ。その時間帯は、目と鼻の先にある回転寿司屋で舌鼓を打っていたっけ…。最後の一皿を諦めていたら、見ることができたかもしれない。

悔しくて地団駄を踏んでいたら、研究会の副会長を務める桜井さんがステキな写真をプレゼントしてくれた。写っているのは、日本海側で最大級の斜張橋・新湊大橋(全長600メートル・射水市)の蜃気楼だ。平成25年4月25日に撮影したもので、朝から夕刻までの一日の移り変わりをとらえた貴重な一枚だった。返す返すも残念の一言に尽きる。

このまま粘っても今日はもう見られないだろうというので、当初の目的地・黒部川橋りょうへ。

この橋は、鉄道橋としては世界で初めてウエブに波形鋼板を採用したのだという。その名の通り、ウエブをコンクリートから波打つ鋼板に置き換えたもので、アコーデオンのような形状をしている。これでコンクリート桁より2割ほどの軽量化に成功しながら、高い強度を維持できたという。ちょうど流れる川の真上辺りに施されていたので、あまり近くまで行けなかったけど、川岸へ下りるとアコーデオンのような鋼板を確認することができた。茶褐色の部分だ。ここは海岸から近いので、風に乗って運ばれる海水に橋がさらされてしまう。そのため、表面に



上：新湊大橋 / 下：富山湾に浮かぶ新湊大橋の蜃気楼



波形鋼板



宇奈月温泉駅前にある温泉噴水

あえて致密な錆(さび)を施し、それ以上、錆が進まないように工夫された鋼材が使われているらしい。なるほど、茶褐色なのは錆の色だったのか。これで塗装も要らないのだという。

ここでまた少し寄り道を企み、宇奈月温泉へ。かつては無人の大地だったこの地に、約7キロ上流から温泉を引いたのは大正時代。黒

部川の電源開発が始まった頃にはかのぼるといふ。それが今では県内随一の温泉郷となり、黒部峡谷の景観を楽しむトロロコ電車の拠点にもなっている。

お目当ては無料の足湯「おもかげ」だ。弱アルカリ性の単純泉で、女子に人気が高い「美肌の湯」をちよつとだけでも体験したかったのだ。

温泉街の少し奥まったところにある公園の一角に、その東屋(あずまや)はあった。先客は4人。熟年の女性たちだ。そこに並んで座る。地元のおばあちゃんたちかしら。みんな色が白くてツルツルのきれいな足をしているので、すごく安心した。ツルツル美白・美肌になーれ。そう祈りながらお湯の中で足をマッサージすると、血行が良くなった足は白じゃなくて赤くなった。そんな私を見ておばあちゃんたちが笑うので、私も一緒に笑った。こういう交流もまた楽しい。

小さな東屋に新たに2人の女性がやってきたので、席を譲って足湯を後にした。

駐車場へ戻る途中、富山地方鉄道・宇奈月温泉駅の前にある広場を通ると温泉の噴水があって、周りを県花のチューリップが囲んでいた。赤・黄・紫。色も形も様々で、春はここにも訪れていた。

糸魚川 姫川橋りょう

7径間連続PCフィンバック橋（橋長462m）

PCフィンバック橋とは、桁両側の上に設けた翼壁部にPC鋼材を配置した構造で、橋脚の上では尖がった形をした橋である。桁に作用する力に対して、翼壁部に配置したPC鋼材と桁が一体化して抵抗するため、桁橋よりも桁高を小さくできるなどのメリットがある。

北アルプスと日本海に 囲まれたまち糸魚川市

さらに東へ。新潟との県境を越えて糸魚川市に入る。最後のPC橋は、姫川橋りょうだ。

この橋もまた、新幹線で初めてPCフィンバックを採用。魚の背びれに見えることから付いた名で、フィン内部にPCケーブルを埋め込んでいる。日本海からの距離はわずか700メートル。塩害対策なのだと思う。遠目からスレンダーな橋だなあと眺めていたら、河川の両側の堤防に道路が走っているのが見えた。道路の空間を確保する目的を兼ねているのかもしれない。

とは言うものの、12あるフィンは当然ながら、北アルプスの山並みを意識したデザインにもなっている。橋の北側からの眺めは、景観によくマッチしていた。

東京に戻るため、糸魚川駅へ向かう。かつてのレンガ車庫を復元したという3連アーチをくぐって構内へ入ると、あちらこちらで三角形のモチーフを見かけた。S字が連続する階段の手すり、壁や磨りガラスに刻まれた模様、濃淡に色分けされたホームのガラス窓。

というのも、北陸新幹線の駅には、地域それぞれの特徴を前面に押し出したデザインコンセプトがあるという。例えば、富山駅の場合は「立山あおぎ、心ときめく光の舞台」。金沢駅なら「まちがみえる、心と体に気持ちがいい駅」。そして、ここ糸魚川駅のコンセプトは「日本海、北アルプス、ヒスイ（翡翠）をシンボルとして」なのだとか。こうした三角形は日本海の波と北アルプスの稜線を表しているというわけだ。

そして、糸魚川駅で最大の特徴はと言えば「日本海にいちばん近い新幹線駅」。海までわずか400メートル。3階のホームから望む日本海は深い青が広がり、赤いタンカー船が横切る姿まではつきり見えた。

やがて各駅停車の「はくたか」号に名を変えた、あの懐かしいへビのような車両に乗り込めば、2時間半で東京だ。急いで帰る必要はない。シートに体を沈め、富山の旅を振り返る。新たに建設されたPC橋の数々。それぞれに異なる立地条件や景観に最適なPC技術が北陸新幹線を支えている。

鉄道・運輸機構北陸新幹線第二建設局
松橋貞雄局長インタビュー

「悲願」の開業、
その30年間を見つめて

全国新幹線鉄道網整備構想が発表されてから45年。ついにと言おうか、ようやくと言おうか。金沢開業にまでたどりついた北陸新幹線。その約30年間を見つめてきたのが松橋局長だ。

富山県に外向という形で初めて赴いたのは、国鉄民営化と同じ1987(昭和62)年。東北・上越新幹線に続く「整備新幹線」の建設は凍結されたまま、構想から既に15年以上が過ぎていた。

東北、九州としのぎを削る日々。時の中沖知事の号令の下、建設に向けて先頭切って走り回った。その甲斐あって、長野オリンピック招致を契機に長野開業までこぎ着けた。さらに10年が経っていた。「富山に新幹線が来るまでに、こんなに時間がかかるとは思っていなかった」

松橋局長はそう振り返る。富山を離れた時期もあったが、開業までの3年間は建設の責任者として陣頭指揮を執った。最後の区間となった富山駅付近の工事は、制約が多い狭い現場の上、北陸本線の高架化工事との競合でひよっとして間に合わないのではないかとこの考えが頭をよぎったこともあった。そのため、益も正月も返上してくれと作業員に頭を下げた。

開業が目前に迫るにつれて、地元



人々の熱い思いに触れる機会が増えていった。いよいよ試験列車に乗り込むと、沿道には待ちわびた人々の歓迎の笑顔が溢れていた。

「シーンと来るものがあつた」
開業式では、万感胸に迫る面持ちのかつての上司、中沖元知事とともに開業の喜びをかみしめた。

大阪につながるには、まだまだかかるだろう。それまでは東京との往来が盛んになると見ている。金沢の主力が観光なら、富山は日本海側を代表する工業地帯だ。本社機能の一部移転を黒部市で進めるYKKや、工場を移転する企業も増えていることから、今後も企業の誘致と地場産業の振興が街のさらなる活性化につながることを確信している。

「運転席の窓の曲げガラスや車輪を支えるベアリング、客席のシートもみんな富山県産なんです」
目を細めて話す松橋局長の表情は、窓から遠く望む立山連峰の稜線のように澄み渡っていた。

北陸新幹線の代表的なPC橋りょうMAP

