

# 新たな観光周遊ルートの形成

黒部宇奈月キャニオンルートの開放により、日本一のV字峡谷である「黒部峡谷」と世界的な山岳景観を誇る「立山黒部アルペンルート」を結ぶ新たな観光ルートが形成される。



立山駅までの所要時間			
車で	東京(練馬IC)	関越道・上信越道・北陸道 約4時間40分	立山IC 県道 約35分
	名古屋(一宮IC)	名神高速・北陸道 約3時間20分 東海北陸道・北陸道 約3時間	
	大阪(吹田IC)	名神高速・北陸道 約4時間	
電車で	東京駅	北陸新幹線 最速2時間5分	立山駅 徒歩 約5分 富山IC 富山地方鉄道 約65分
	名古屋駅	東海道新幹線+特急+北陸新幹線 最速2時間35分	
	大阪駅	特急+北陸新幹線 最速2時間35分	
飛行機で	羽田空港	全日空 約1時間 富山きとぎと空港 約30分	富山IC 富山地方鉄道 バス 約30分

宇奈月駅までの所要時間			
車で	東京(練馬IC)	関越道・上信越道・北陸道 約4時間20分	黒部IC 県道 約20分
	名古屋(一宮IC)	名神高速・東海北陸道・北陸道 約3時間40分	
	大阪(吹田IC)	名神高速・北陸道 約4時間20分	
電車で	東京駅	北陸新幹線 最速2時間17分	宇奈月温泉駅 徒歩 約5分
	名古屋駅	東海道新幹線+特急+北陸新幹線 最速3時間0分	
	大阪駅	特急+北陸新幹線 最速3時間0分	
飛行機で	羽田空港	全日空 約1時間 富山きとぎと空港 約30分	黒部IC 富山地方鉄道 バス 約1時間30分

※北陸新幹線は定期便のみ。乗り換え時間を含みます。

## 立山黒部アルペンルート



標高3,000m級の北アルプスを貫く、世界有数の山岳観光ルート。富山県と長野県をつなぐ37.2kmの交通路を、多彩な6つの乗り物で気軽に楽しむことができます。春の「雪の大谷」や、紺碧の水面に立山を映す夏の「みくりが池」、眼下に紅葉が広がる秋の立山ロープウェイなど、四季折々の魅力が満載です。

## 立山山麓



立山は万葉の時代より「神々が宿る山」とされ、富士山や白山と並ぶ「日本三霊山」として、山岳信仰の対象でした。信仰の拠点であった芦峯寺には、今も雄山神社や閻魔堂などがあり、立山信仰の原風景をなしています。また、落差日本一(350m)を誇る称名滝は、国の名勝・天然記念物に指定され、「日本の滝100選」にも選ばれています。

## 黒部峡谷トロッコ電車



清流の黒部川に沿って、宇奈月・樺平間の約20kmを片道1時間20分で進むトロッコ電車。深い峡谷を縫うように走り、カーブごとに景色が鮮やかに移り変わります。沿線には、高さ約60mの後曳橋や、河原を掘って湧き出る温泉、人喰岩、猿飛峡など秘境黒部峡谷ならではのスポットが多く、大自然を体感できます。

## 宇奈月温泉



黒部峡谷の玄関口にある、富山県随一の規模を誇る温泉郷。黒部川上流の黒龍温泉が源泉のお湯は、美肌の湯としての条件が揃っており、大正12(1923)年の開湯以来、長年愛されてきました。この地で味わう富山湾の新鮮な海の幸や黒部の名水で仕込んだ地酒、地ビールも絶品です。



# 2024年、始動。

世紀の大事業とよばれた「くろよん」完成からおよそ60年。黒部奥山の地底に存在する、日本経済を支えた電源施設群が、一般開放される。

立山黒部アルペンルートと黒部峡谷鉄道がつながるとき、立山黒部をめぐる新たな旅の物語が幕を開ける。



※記載内容は2024年3月16日現在のものです。予告なく変更する可能性があります。



# 人跡未踏の黒部峡谷に挑んだ電源開発の軌跡

～秘境の地底に広がる巨大な電源施設群を往く～

人跡未踏の黒部峡谷の奥地。

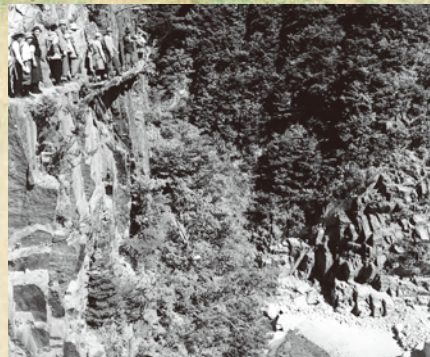
その美しく雄大な大自然を守るため、地底につくられた多様な電源施設や設備。当時の人類の英知を結集した電源開発の軌跡が目の前に迫る。

※黒部宇奈月キャニオンルート

黒部ダムと黒部峡谷の樺平を結ぶルートで黒四発電所の建設などに伴い、日本電力株や関西電力株が工事用ルートとして整備したもの。2018年に関西電力株と富山県が締結した協定により、安全対策工事完了後の2024年に一般開放を予定している。

## History

### 日本の建設史に残る、電源開発の物語



昭和4(1929)年に全通した日電歩道(提供:関西電力)

### 最大の難関「高熱隧道」

昭和11(1936)年、黒部川第三発電所と仙人谷ダムの建設がスタート。仙人谷までは急勾配なため、エレベーターと隧道(トンネル)による輸送を計画。隧道の掘削が進むにつれ温度は不気味に上昇し、高熱地帯に到達。作業員に冷水をかけながら昼夜交代で掘り進めるなど、工事は困難を極めた。さらに、作業員の宿舎を、大雪崩が襲来。4階建ての宿舎が1階を残して吹き飛ばされた。幾多の困難を乗り越え、完成した発電所の出力は当時日本最大を誇った。



建設中の黒部川第三発電所。昭和15(1940)年発電開始(提供:関西電力)



4℃の冷水が最大で毎秒660ℓも噴出した破碎帯(提供:関西電力)

### はじめは、秘境の調査

水力発電に適していながら、秘境と呼ばれた厳しい自然が人々の行く手を阻んできた黒部川。アルミ製造の電力を求めて、大正6(1917)年に初めて電源開発に向けた調査が始まった。調査や工事のため絶壁を削り、水平歩道(水平歩道～日電歩道)がかけられていったが、当時の幅は50センチほどであった。先人たちのまさに命がけの努力が多くの人々の暮らしを支える黒部川水力発電の礎となっている。

### 「破碎帯」との遭遇と突破

第二次世界大戦後、日本経済の復興が本格化するなか、電力需要の拡大を受け、昭和31(1956)年、「くろよん(黒部川第四発電所・黒部ダム)」の建設が始まった。翌年、大量の土砂と地下水が噴き出す地層「破碎帯」に遭遇。この状況は全国に報道され、建設は不可能かと思われたが、我が国の地質学会、土木学会の知識と経験を結集し、関係者の苦闘の末、7ヶ月を要して、破碎帯を突破。昭和38(1963)年6月、7年の歳月と延べ1,000万人もの人手を要し「くろよん」は竣工を迎えた。



### 1 豎坑エレベーター

200mの標高差を一気に昇降。山の中腹を垂直に貫く巨大なエレベーターは、急峻な地形のため、鉄道を延ばすことができなかったことから、昭和14(1939)年に設置され、建設当時その標高差は日本一を誇った。



### 2 高熱隧道

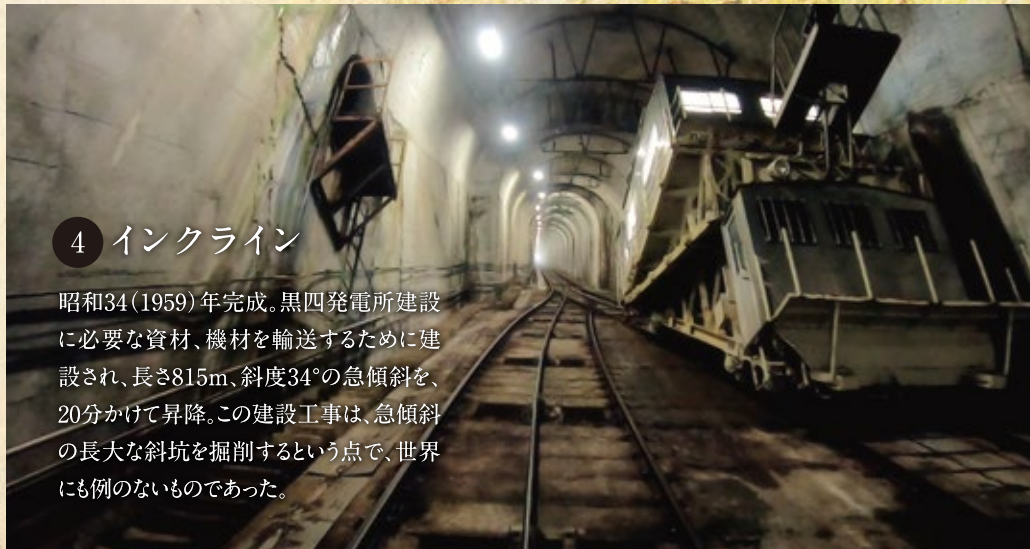
蓄電池機関車で通過する「高熱隧道」は、掘削時、岩盤の温度が160℃を超え、ダイナマイトの自然発火等があり、工事は難航した。現在も約40℃あり、列車内からも硫黄臭や熱気が感じられる。



※ルート上は、大部分がトンネル区間のため景勝地全てを眺めることはできません。

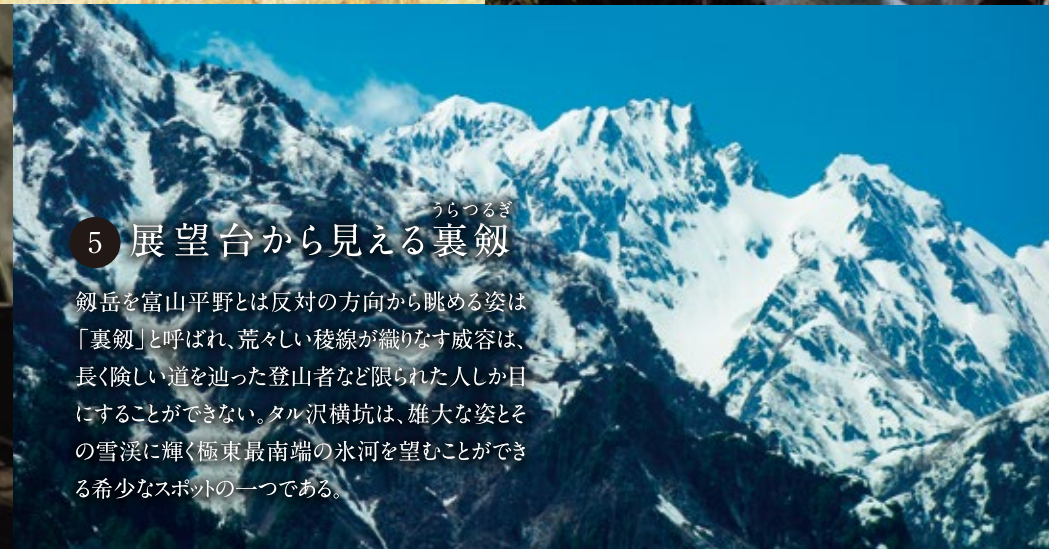
### 4 インクライン

昭和34(1959)年完成。黒四発電所建設に必要な資材、機材を輸送するために建設され、長さ815m、斜度34°の急傾斜を、20分かけて昇降。この建設工事は、急傾斜の長大な斜坑を掘削するという点で、世界にも例のないものであった。



### 5 展望台から見える裏剣

剣岳を富山平野とは反対の方向から眺める姿は「裏剣」と呼ばれ、荒々しい稜線が織りなす威容は、長く険しい道を通った登山者など限られた人しか目にすることができない。タル沢横坑は、雄大な姿とその雪渓に輝く極東最南端の氷河を望むことができる希少なスポットの一つである。



### 3 仙人谷

高熱隧道を抜けて、トンネルの外の仙人谷へ。標高859mの鉄橋からは、手前に仙人谷ダム、背後に山々と落差165mの雲切の滝を望む。

