

2017年8月31日

関電黒部ルートの利用方法についての私見

阿曾原温泉小屋 佐々木泉

先日、「立山黒部」世界ブランド化に付いての意見書でも触れましたが、関電黒部ルート開放について、推進側の富山県と管理者の関西電力との意見が、かみ合っていない様なので、数値やデータは専門的な所に確認していただくとして、噛み合わない論点をみんなに考えてもらえればと思って書き出してみました。

記

1. 安全対策

先の意見書でも触れましたが、最重要事項かとおもいます。関電が公募制で運用してから、二十年間事故が無いのは事実かも知れませんが、傍で見ていてギリギリの事やっている様な気がします。商品化と銘打って解放するのであれば、当然国の安全基準に沿った対策を行ってから利用するのが筋でしょうが、莫大な費用はどうするのでしょうか。

- ・ 高熱帯を走らせるリスク
はっきり解るかどうかは別として、地質の専門家の本格的な調査は今までに行われたのだろうか？（藪蛇になるのを恐れているのか）
- ・ 素掘りで露岩のトンネル
結構短いスパンで点検していますが、たまに落ちています。
雨が續くと、素掘りの岩の割れ目からの湧水量がかなり増える事実。
- ・ 避難路の確保は
万が一車両火災等トラブルが有っても、外に出る事が出来る場所が少なくないか？
外に出られても、阿曾原以外は険しい送電線巡視路しか無いため観光客ではとても歩けません。
以前、阿曾原・新阿曾原の横坑が落盤して、屈み込まなければ通過出来なくなることが有った。（現在、新阿曾原は使用不能）
いろいろな問題は、関西電力から県の推進委員会に説明されているでしょう

が、これでも、今まで事故が無かったから大丈夫と言えるのでしょうか。

山岳地帯での観光開発と利用は、通過または安全地帯での滞在だけの観光客への対応と、フィールドに積極的に出てゆく登山者・スキーヤー等が混在しているため、利用者全員が納得できるような管理はなかなか難しいと感じています。

しかし、交通機関を整備して山岳地帯へ色々な人を送り込むのであれば、安全対策を整えるのが当たり前ではないでしょうか？

2. 利用料金

今まで通りの、公募の様な利用形態にして、運賃を取らずに運行する様な事が伝わってきました。

黒部ルートと同じように、映画「黒部の太陽」で紹介され、工事終了後に解放された関電トンネルの、黒部ダム～扇沢間のトロリーバス運賃はもらっているのだから、利用料金を徴収して安全対策・運営費用に充てるのが筋ではないでしょうか。

以前、関係者から

「黒部ルートの安全対策には、数百億円単位の対策費用の試算が出ていて、県にも説明したことがある」

と、莫大な費用が掛かる事を聞いたことが有ります。

仮に、利用運賃で安全対策費用を捻出するとなると、一万円の運賃で20年間無事に動かして、やっとペイできるとの事も県には説明してあると聞きました。

はたして、ほとんどがトンネルで真っ暗な中を一万円払ってまで観光客が来てくれるのでしょうか？

現在の、アルペンルートの日本人客の減少は運賃が高すぎるとの意見が有るのはご存じのはず。

取りあえずの対策は関西電力に任せて、利用者からは徴収せずにお茶を濁すのでしょうか？

ソコソコな対策では、意味が無いかと思います。

先の意見書にも書きましたが、万が一事故が発生すれば、有り得ない訴訟と想っていても、管理側が敗訴している事実を忘れてはいけません。

3. そもそも富山の為になるの？

現在の、バッテリー車を利用しての輸送能力では、

- ・スピードが遅すぎる（リニアを持って来れば？）
- ・単線だしダイヤを増やすのもそれほど期待出来ない
- ・牽引能力から輸送人員も自ずと制約が有る

等、素人の私でも一日の輸送能力は期待出来ないと思いがつきます。

午前中、朝一番の黒部ルートの特急列車に乗車するには、始発の宇奈月・扇沢の時間が早くなりますが、観光客がそれほど早く動き出すでしょうか？

更には午後便のお客さんが、全員富山に宿泊してくれたとしても、**繁忙期でも50人前後**ではないでしょうか？

シーズンを平均すれば、もっと少ないはずです。

「その程度の」と言っては失礼ですが、もっと費用を掛けずに集客できる術は有るのではないのでしょうか。

これを突破口に、「将来はもっと多く」と目論んでも、現在の車両・設備では、それほど多くは望めないのは素人でも解ります。

4. 国との約束と言うけれども

確かに、ダム工事が終了した時点での契約は有るのは分かります。

しかし、まず安全確保が最優先されなければならないのではないのでしょうか。契約時の世論と現在のご時世が全く違っているのは、皆さん分かっているはずです。

当時では想像も付かない位の、**権利意識の高まりと対策費用の高騰**は大きな問題ではないのでしょうか？

不幸な事に、関電側と行政・マスコミ側とのやり取りを見ていると、理解し合えていないところが有るのではと感じます。

黒部全体の事を考えると、県も関電も大きな役割を果たしています。

「関電だけが、黒部から利益を吸い上げている」みたいな捉え方されていたのでは、話が前に進まないのではないのでしょうか？

良い悪いは別として、**関電にぶら下って収入・保障を得ている、企業・団体等**が、驚くほど沢山ある事も黒部で生活して分かってきました。

元々「一般公募枠」も地元の強い要望への妥協の産物だと思うし、一昨年から立坑エレベーターの開放にも踏み切って譲歩もしてくれていると私は見て

います。

「絶対に開放はダメとは言いません」、しかし冷静に考えてみれば莫大な費用を掛けても、安全に不安が残って、集客もそれほどの効果が見込めないのであれば、考え直す余地や他のアイデアも出てくるのではないのでしょうか？
ここは立ち止まって、再検証や費用負担を含めた試算等をしてみてはどうかと思います。
このまま強引に進んでは、後悔する日が必ずやって来ると考えます。

5.最後に一言

私は黒部で小屋を経営しておりますが、関西電力から仕事をもらって生活している訳ではありません。

時々、依頼を受けて作業に出ますが、大岩壁等危険個所での作業・ヘリコプターでは近づけない場所への運搬作業等々、一般的な建設作業員では困難な仕事が出た場合にのみ、臨時の下請け作業員として出ております。

「会社を立ち上げて、常に仕事を受けてもらえないか」との、話しもありました。

しかし、関西電力・峡谷鉄道・国交省等の仕事を当てにする事は、平時でも作業員を確保しておかねばならず、食べさせてゆく為に仕事を回してもらう立場になるのが嫌なので会社を作って来ませんでした。

なぜならば、「みんなの黒部」で大きな仕事をしている組織の都合で進める、開発や工事に疑問を感じた時に反論し辛くなるからです。

行政の仕事にしても、入札不調になるような登山道の新設工事、業者委託では誰も受けてくれない様な仕事をこなして来ているのは、担当に確認してもらえれば分かるはずです。どこにも借りは作らずやって来た積りです。

黒部の事を思うと、現在のゴタゴタを見ていて情けなくなってきた意見を書いてみました。

以上