

ユングフラウ鉄道

出典: フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』

ユングフラウ鉄道（**Jungfraubahn**）はスイスの登山鉄道で、19世紀末から20世紀初頭にかけて建設された。終着駅のユングフラウヨッホは、ヨーロッパで最も高い場所に位置する駅である（海拔3454メートル）。

目次

概要

歴史

駅

車両

脚注

関連項目

外部リンク

概要

全長9.3キロメートル、三相交流電化50ヘルツ1125ボルトで軌間1000ミリ、シュトループ式のラックレールを用いたラック式鉄道で最大勾配は250パーミル。日本で最も急な勾配がある区間より、さらに3倍ほど急な傾斜である。始発のクライネ・シャイデック駅を出発すると、アイガー、メンヒ両山の山中をトンネルで通過し、ユングフラウの途中にある終点ユングフラウヨッホ駅まで登る。終点ユングフラウヨッホ駅はヨーロッパで最も標高の高い鉄道駅である。全区間の所要時間は上り52分、下り50分であったが、新型車両の導入に伴う2016年12月11日のダイヤ改正をもって上下線とも片道35分になった。トンネル内の区間も多く、風光明媚な景色が常に車窓から見られるわけではないが、トンネル内の二つの駅（アイガーヴァント駅、アイスメーア駅）が設けられ乗客は下車して駅舎の窓から周辺の山々を眺望できた。しかし、2016年のダイヤ改正を以てアイガーヴァント駅における停車は無くなった。この鉄道は、旅客を運ぶだけでなく、ユングフラウヨッホの諸施設のための水なども運搬する。

なお、案内上はインターラーケンからユングフラウヨッホに至る3つの鉄道(ベルナーオーバーラント鉄道^[1]、ヴェンゲルンアルプ鉄道^[2]、ユングフラウ鉄道)にミューレンバーン^[3](ラウターブルンネン-ミューレン山岳鉄道)を加えた4鉄道の総称として、ユングフラウ鉄道(Jungfraubahnen)

ユングフラウ鉄道



クライネ・シャイデック駅に停車中の列車

基本情報

国

 スイス

開業1912年

路線諸元

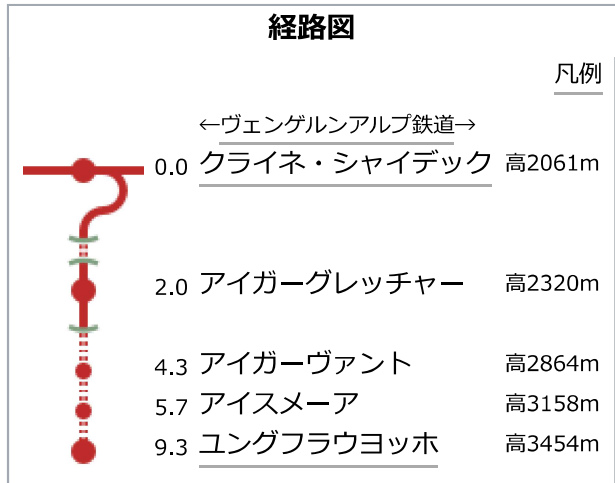
路線距離9.3 km

軌間1000 mm

電化方式三相交流1125V

最大勾配250 ‰

ラック方式シュトループ式



の呼称を用いることも多く、ベルナーオーバーラント鉄道を除く3鉄道はユングフラウ鉄道ホールディングス^[4]の100%子会社となっており、4鉄道とも運営はユングフラウ鉄道ホールディングスの67%子会社であるユングフラウ鉄道マネジメント^[5]が担当している。乗車券などは3つの鉄道共通で、インターラーケン - ユングフラウ間の共通乗車券が発券される。



ユングフラウ峰

歴史

19世紀前半、イギリスで鉄道が開通したことを皮切りに、ヨーロッパ各地で鉄道の敷設が進んだ。その多くは産業革命の進展と結びついたものであったが、交通網の拡大にともなって鉄道旅行が人々の余暇の過ごし方の一つとなった。こうした中、スイスへの観光客は増加の一途をたどり、19世紀後半より観光目的の登山鉄道がスイス各地で敷設されることになった。

既に1860年代より、ユングフラウを登る鉄道を敷設しようとする構想は示されていたが、資金的な問題などで実現不可能と思われていた。しかし、19世紀末までには資金繰りの目処がたち、1896年よりユングフラウ鉄道の建設が開始された。アイガー、メンヒ両山の内部をトンネルで通過するために蒸気機関車の使用が困難であり、当初は電気機関車、後に電車を用いることになった。（電気は豊富な水を利用した水力発電で供給された。）

1898年までにアイガー山麓（アイガーグレッチャー駅）までの路線を完成させ、部分的ながら営業が開始された。その後、堅い岩盤に苦しみながらも建設は進み、1912年8月にユングフラウヨッホ駅が開かれた。

建設期間中は、ユングフラウの山頂まで鉄道やロープウェイを建設する構想もあったが、資金の限界・観光客が高山病を発症するリスクなどを考えて、途中のユングフラウヨッホを終着駅とすることになった。山中のトンネルから外の景色を見るための展望台を設ける構想は、設計者のA.G.ツェラーによるものだが、彼自身は鉄道の開通前に死去した。

駅

クライネ・シャイデック駅 (Kleine Scheidegg)

ユングフラウ鉄道の始発駅で、ヴェンゲルンアルプ鉄道との乗換駅である。

インターラーケン・オスト駅からは、ベルナーオーバーラント鉄道、ヴェンゲルンアルプ鉄道を乗り継いで到達する。駅名はドイツ語で「小さい峠」の意味。

ヴェンゲルンアルプ鉄道は、ラウターブルネン - クライネ・シャイデック - グリンデルヴァルト間を結ぶラック式鉄道であるが、客車の方向固定（座席が勾配の上側と下側で異なる）と、常に勾配の下り側を電動車とする運転方式のため、サミットであるクライネ・シャイデック駅を越えて運転する列車はない。そのため、当駅は実質3路線が乗り入れる駅である。

常に乗換えの観光客で賑わっているが、駅前には古い山岳ホテルがありここに宿泊すれば、最終列車が下りた後に静かな周辺散策ができる。



クライネ・シャイデック駅

アイガーグレッチャー駅 (Eigergletscher)

この駅を出発すると、アイガーの山中を抜けるトンネルに入ることになる。途中下車をする人はそれほど多くはないが、駅前からは駅名の由来である「アイガー氷河（アイガーグレッチャ

一)」を目前にできる。またアイガーグレッチャー駅からクライネ・シャイデックまでの道のりは、アイガー・ウォークと呼ばれる下り坂だけの比較的手軽なハイキング・コースである。

アイガーヴァント駅 (Eigerwand)

駅名は「アイガーの壁」を意味する。三大北壁の一つで、これまでに多くの登山家の命を奪った「アイガー北壁」として知られる。かつてはトンネル内のホームに列車が数分間停車するので、その間に歩いてすぐの展望台から、ガラス窓越しに切り立った崖を眺めることができた。基本的に当駅で数分間の停車時間を取るのはユングフラウヨッホへ上がる列車のみであった。2016年12月の改正より全列車通過となった^[6]。

アイスメア駅 (Eismeer)

駅名は「氷の海」を意味する。トンネル内の駅。2016年のダイヤ改正後も数分間停車するので、展望台から氷河を眺めることができる。

ユングフラウヨッホ駅 (Jungfraujoch)

海拔は3454メートル。ユングフラウ山の鞍部に設置された駅で、トンネル内部にある。ヨーロッパでもっとも標高の高い鉄道駅である。駅の周辺は年間を通して雪に覆われており、夏でもスキー、スノーボード、チロリエンヌ、スレッジパークなど様々な雪上アトラクションが用意されている。一般人が到達できる最高地点は、エレベーターで昇る「スフィンクス展望台」だが、雪山経験者なら（十分な装備をした上でだが）4158メートルの山頂まで登山することも可能。近くを世界遺産にも認定されたアレッチ氷河が流れている。駅名は「ユングフラウの肩」の意味。

詳細は「ユングフラウ」を参照



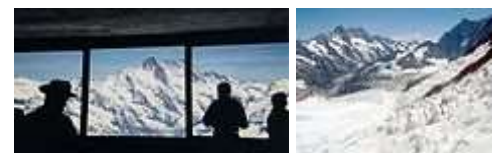
アイガーグレッチャー駅



ユングフラウヨッホ駅



アイガーヴァント駅、アイガー北壁からグリンデルヴァルトの町を見下ろす



アイスメア駅と外に広がる氷河



1912年製の電気機関車He2/2 9号機と1937年製の除雪車Xrote 51号機

車両

- 現在では列車は主にラック式電車で運行され、貨車も電車が牽引している。
 - BDhe2/4形
 - BDhe4/8形
- 開業以来使用されてきた電気機関車は歴史的車両として1機と、事業用として3機が残されている。

- He2/2形

脚注

1. [^] Berner Oberland Bahn(BOB)

2. [^] Wengernalpbahn(WAB)

3. [^] Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren(BLM)
4. [^] Jungfraubahn Holding AG

5. [^] Jungfraubahn Management AG

6. [^] 地球の歩き方 A18 スイス 2018～2019年版 ISBN 978-4-478-82183-1

関連項目

- スイスの鉄道
- スイスの鉄道運営組織一覧
- ベルナーオーバーラント鉄道
- ラック式鉄道

外部リンク

- ユングフラウ鉄道の公式サイト（ドイツ語）（<http://www.jungfraubahn.ch/>）
- スイス政府観光局　ベルナーオーバーラント地方（日本語）（<http://www.myswitzerland.com/ja/bernese-oberland1.html>）

「<https://ja.wikipedia.org/w/index.php?title=ユングフラウ鉄道&oldid=85777614>」から取得

最終更新 2021年9月28日（火） 06:43（日時は個人設定で未設定ならばUTC）。

テキストはクリエイティブ・コモンズ 表示-継承ライセンスの下で利用可能です。追加の条件が適用される場合があります。詳細は利用規約を参照してください。