

おこだに

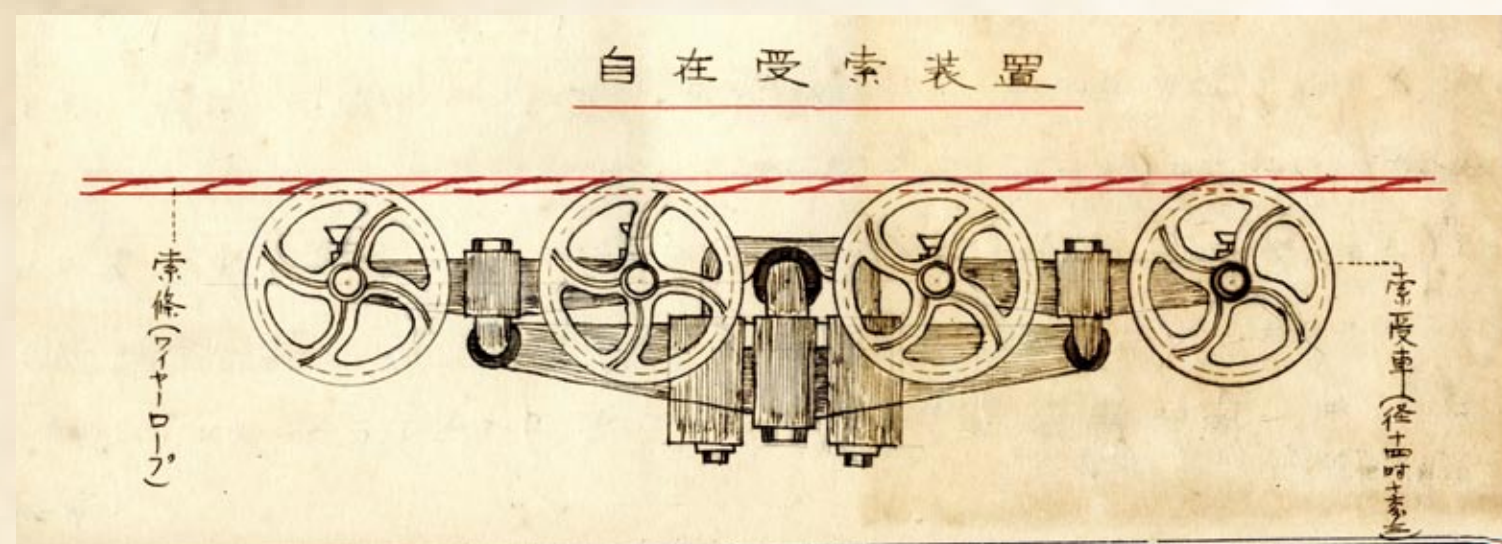
尾古谷中継駅



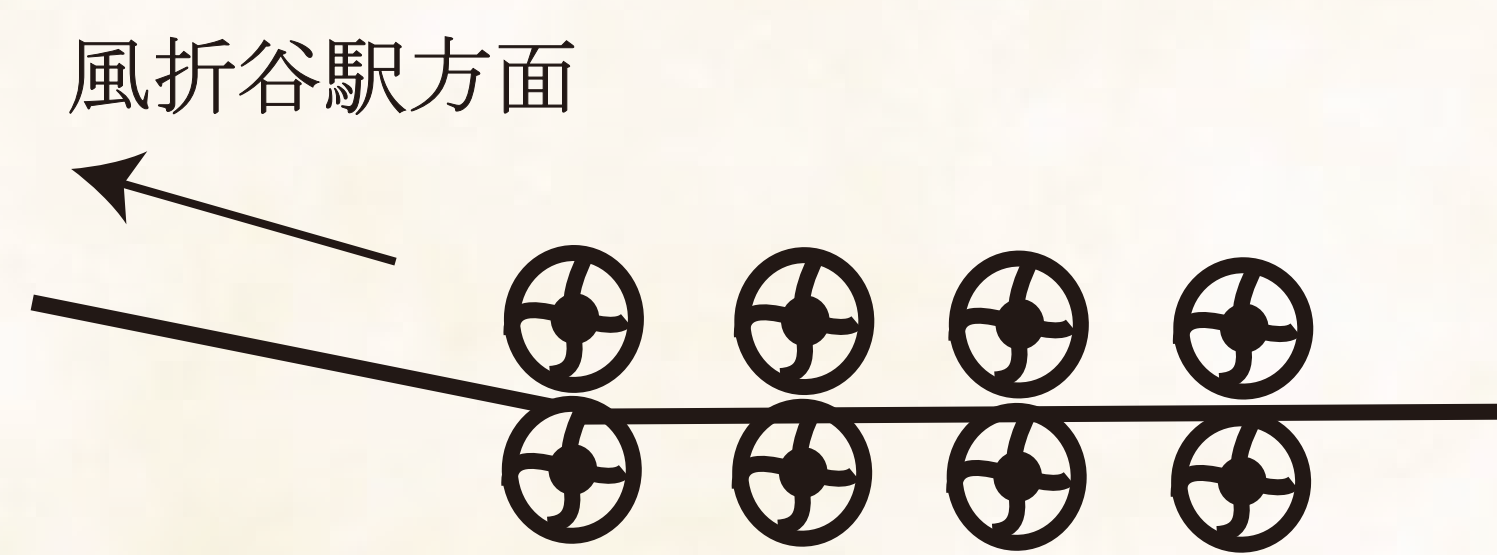
尾古谷中継駅

駅はなかった！ 屈曲支柱でもない一風変わった支柱

国土地理院の承認を得て切取り複製して使用しています



通常を受車



尾古谷支柱の受車（想像図）

かわいはんじょうき
『河合繁昌記』北山索道の追憶より抜粋

「・・・尾古谷駅は急降下と急上昇を調整する駅で、ここにはハンガーレールの備えはなく、そのまま搬車が受車にのって通過するだけである。ただ急勾配の手前に設置され、ここから平谷駅へはだいたい水平線になる。搬器の通過では重圧で受車に乗るが、ロープだけの通過なら空中に浮かび上がる。これを防止するために受車の上に押え車を設置し、通過するロープを安定するように作用させている。尾古谷駅は一風変わったロープ調整駅であった」

調査報告

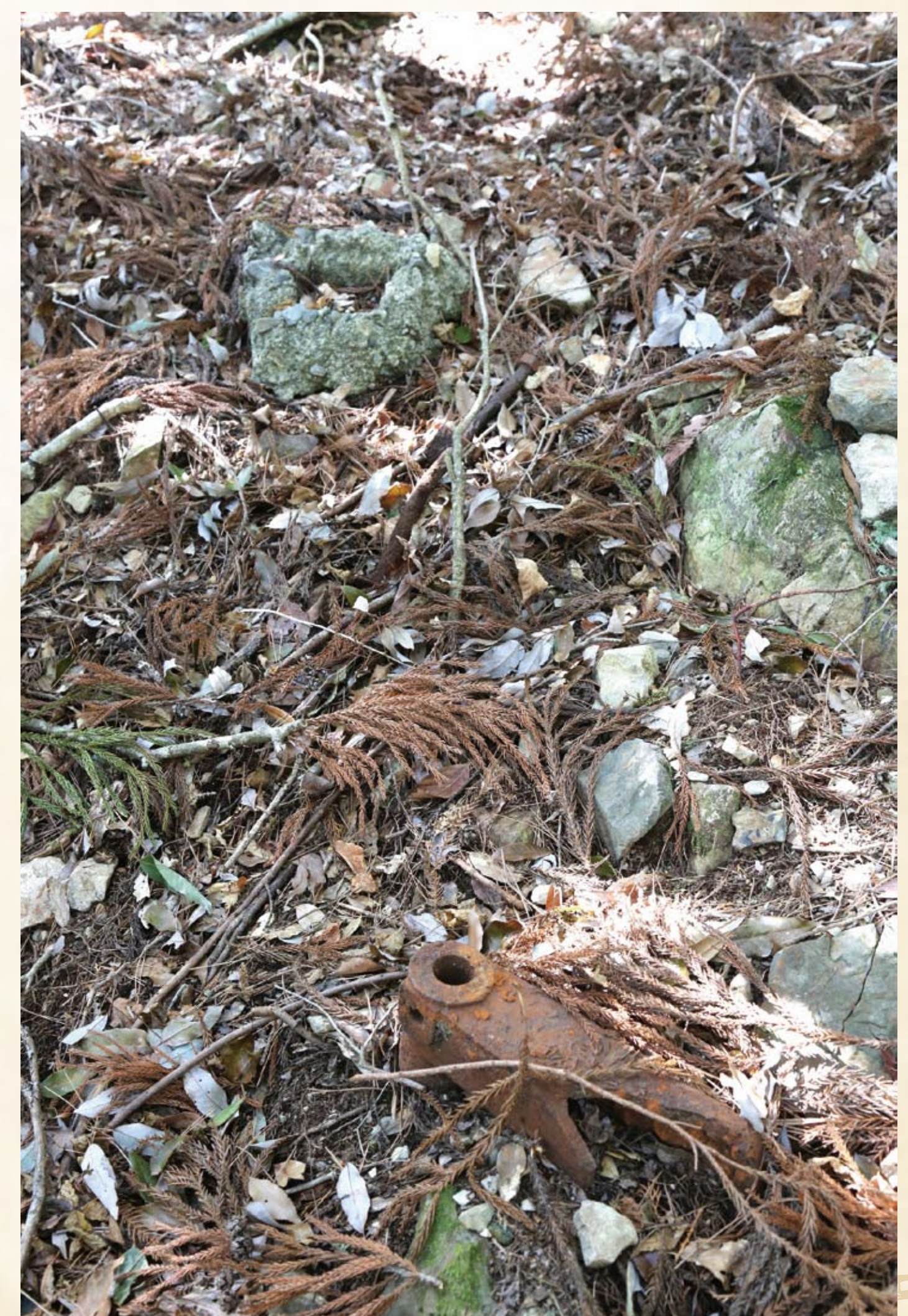
北山索道の中継駅でも1・2位を争うくらい駅跡にたどりつくのに困難であった。当然道は消失していて、国土地理院の地図を頼りに藪をこぎ、急こう配の斜面を上下してようやくたどりついた。

しかし、直線で約500m離れた2つの尾根上に同じような石積や支柱の基礎コンクリート片、また、受索の部品（滑車など）が散らばっていた。どちらが本当の駅なのか？

『河合繁昌記』の追憶文を読み返すと「ここから平谷駅へはだいたい水平線になる」と記されていることから、東側の尾根上にある支柱跡が尾古谷駅ではないかと考えられる。



斜面を切土して造成した駅跡



支柱の基礎コンクリート片、受索部品などが散らばる



路盤崩壊を防ぐ石積