



線路敷きの法面に生えた木を伐採しています。

活動開始から3年目の風景
事務局

2018年7月から草刈り活動を開始して第3号の会報になります。本会報は、年に2回、9月末と3月末に発行します。

会報第3号は、廃線記念日の9月30日に発行する予定でしたが、大変遅くなり年末の発行になってしまいました。

2018年に活動を始めた当初は、草木に埋もれた線路を掘り出すのがやっとでした。とりあえず線路敷きを歩いてきて廃線ウォークに使える程度にはなりました。2019年には、線路近傍に残る切り株や障害物を除去して軌道自転車の走行試験が行えるまでにしました。2020年には、線路敷きのパラスト近傍に

碓氷峠 鉄道再生研究会 会報

令和2年9月30日発行
第3号(年2回発行)
発行責任者 樽村純一
〒379-0223 安中市松井田町二軒在家 307-8
TEL: 027-393-1531
usuito.ge@gmail.com



写真上 蘇らせた夏場の上り線の風景
写真下 蘇らせた県道脇の信越本線の風景



蔓延する灌木や蔓を除去、さらには線路敷きの法面のコンクリート格子の中に生えた木々を伐採して線路の景観を蘇らせる活動を開始しました。

夏場の草が茂る時期でも線路とコンクリート格子の土手が見えて往時の信越本線碓氷峠の景観を感じられるようになりました。

上の写真は、1号トンネルに近い下り線側から見た上り線の風景です。下の写真は、県道北軽井沢1松井田線に並走する線路の法面のコンクリート格子です。草木に埋もれていた状態からコンクリート格子が見えるように木々を伐採しました。往時にはこのエリアは写真の撮影ポイントになってい

て多くの鉄道ファンが集まる場所でした。奥に見える格子は下り線の法面です。我々の力では、ほんの限られた区間しか伐採が出来ませんが、現場打のコンクリート格子が城壁のように連なる風景を蘇らせて、このエリア全体を碓氷新線の鉄道公園として保存していただきたいと思います。

活動経過

2018年
4月1日 メンバー5名で碓氷峠鉄道再生研究会(通称「碓氷線草刈りの会」)を結成
安中市へ線路敷き立入許可申請書を提出
5月17日 安中市の市民活動推進事業補助金に「碓氷峠鉄道保存事業」で応募書類提出
5月25日 安中市の市民活動推進事業補助金に「碓氷峠鉄道保存事業」で応募書類提出
6月26日 応募者多数にてよりプレゼンテーションを予定
7月1日 3団体の採用枠に対して6団体が応募
安中市役所にてプレゼンを行う。(3名にて出席)

← 計16回の作業 →

7月1日 7月から作業を開始して12月22日まで、計16回、延べ196時間の作業を行い、上り線を発掘し線路敷きを普通歩けるまでに整備しました。

12月22日 上り線1号トンネル出口まで到達して初年度の草刈り作業を完了。

2019年
1月5日 軌道自転車の検討を開始
2月13日 軌道自転車の歴史、種類、構造等に関する調査を行い碓氷線の6.6、7パールの勾配に対応出来る構造を検討、試作の構想を準備。

2019年
4月17日 軌道台車にエンジン噴霧器を搭載、除草剤撒布試験。
5月9日 県道立休交差点付近から東側の峠の湯付近までの草刈りを実施。
6月13日 草刈りと切り株や蔓の除去を実施。第1回目の軌道自転車走行実験、課題抽出。
7月3日 1号トンネル出口までの草刈り作業を行う。
8月2日 東吾妻町の自転車型トロップの試験走行会を見学。県道立休交差点から東側の草刈りを行う。
9月18日 ゴルフ場付近の倒木処理
10月3日 除草剤散布を3回行う。希釈度を変えて効果確認。3.5倍くらいで効果あり。
11月8日 東吾妻町の自転車型トロップの深谷コース試乗会参加
12月12日 線路にかかる立木伐採と切り株除去。軌道自転車走行試験
2020年
1月14日 軌道自転車走行実験ビデオ撮影実施。草刈り作業灌木切り作業実施。
2月13日 軌道自転車走行実験。灌木切り作業、枯れ草除去作業。ビデオ撮影実施。
3月5日 線路脇の立木伐採と処理。線路法面の敷の刈り取り。線路法面の倒木処理。

2019年度に計18回の作業、計7回の走行試験、合計25回の活動を実施

蘇った線路の景観 2020年8月



2020年
4月 作業回数3回 延べ人数7人
5月 作業回数4回 延べ人数12人
6月 作業回数4回 延べ人数9人
7月 作業回数3回 延べ人数4人
8月 作業回数2回 延べ人数5人
9月 作業回数3回 延べ人数7人
草刈りと除草剤散布作業を実施。

線路の草刈り活動を線から面に広げて、碓氷線の往時の景観を蘇らせる試みに取り組んでいます。
軌道自転車については、部品の耐久性に問題があるため6月以降実験を中断して、改良の準備をしています。

2020年 微力ですが碓氷線の景観を蘇らせて保全を考える活動を実施中

会員募集中・ご寄付も募っています。

入会・ご寄付のお問い合わせはホームページから、またはEメールにてお願いします。

Eメール; usuito.ge@gmail.com

【振込先口座番号】

ゆうちょ銀行 記号; 10470 番号; 30923081

他金融機関から振り込む場合

店番; 048 普通預金 口座番号; 3092308

名義人; 碓氷峠鉄道再生研究会

検索 →

碓氷峠鉄道再生研究会

http://www.bea.hi-ho.ne.jp/ef62/



会員のコーナー
碓氷峠に鉄道事業の復権を自指す

碓氷峠が廃線になった理由の一つに、碓氷峠に鉄道を存続させるためには、年間100億円赤字になるといったJRの試算があった。試算の内容詳細は判りませんが、赤字が高額になる理由は、碓氷峠の勾配が急であること、運行に補助機関車が必要であること、そして、その当時JR東日本は、年間4000億円近い営業利益を上げていたことが100億円という金額が大きいの、当時の群馬県も三七で引き受けることが出来ず鉄道存続は断念された。

それから20余年の歳月が流れ、技術の進歩は目覚ましく、現在の技術をもってすれば、補助機関車無しで66.7パーミルを走行できる車両が出るはずだ。架線のいらない蓄電池式車両であれば排気ガス問題もなくトンネル内を走行できる。現在、技術で車両を造れば、年間の赤字額100億円は、1億円くらいまで圧縮することができるのでは無いだろうか。長野県と群馬県が折半で補填できる

碓氷峠の廃線に際し地元で鉄道存続運動があったことを紹介しておきますよ。

事務局
会報第2号で「碓氷線が廃線になった経緯を書きましたが、今回は、碓氷峠の廃線に反対して当時の碓氷郡松井田町で行われた鉄路存続運動について紹介しておきますよ。」

「広報まついだ昭和63年10月号」に掲載された記事から抜粋して当時の雰囲気を紹介いたします。

碓氷峠の廃線に沿線では反対の人は多かったですが、残念ながら目立った鉄路存続運動をやったのは松井田町だけでした。信越線沿線の自治体が挙って碓氷峠の廃線に反対しては、碓氷峠の隣りに済んだかもいれませんが新幹線が通る軽井沢町と安中市では碓氷峠の隣り沿線が通るエリアでは在来線はJRから経営分離して三七セクに移管するのが原則ですが、群馬県内の信越線は、例外的にJR経営のまま残りました。

これは、碓氷峠を廃線にするためには群馬県の承が必要であったためです。当初から三七セクを持ち出せば、群馬県や沿線自治体の協力が得られず碓氷峠の廃線に反対する勢力が大きくなってしまったため策案として「信越線のJR経営を残した」と考えられました。

程度の金額まで赤字が圧縮できる見込みがあれば、碓氷峠の鉄道事業の再開を検討すべきです。

事業者は、毎年4000億円以上の営業利益を上げていたJR東が望ましいですが、コロナの影響で今期には赤字に転落するので容易には引き受けられないでしょう。喜ぶ企画を次々に打ち出していますが碓氷峠の鉄道事業までは手を出さないで運営することも初め投資が必要なので群馬県単独では難しいでしょう。長野県側の住民から碓氷峠の鉄道再開の要望が出てくることも必要です。

碓氷峠の鉄道事業再開は、たいへんハードルが高いですが、我々にできることとしては、気長に構えて、碓氷峠の鉄道復活の世論形成に関与していくことだと思います。

そのためには、信越本線の廃線跡を草刈りや灌木刈りなどで整備して、往時の景観を蘇らせる。今にも列車が走ってきそうな線路の景観を碓氷峠を訪れた人に見てもらうことにより、碓氷峠に鉄路復活ができてくたという思いを感じていただき「碓氷峠に鉄道を復活させて」という世論が巻き起こることを密かに期待しております。(編)

鉄道再生の試み

1997年に廃線になった碓氷峠の鉄道を再生しようという試みは過去にもありました。

2006年ごろに鉄道文化むら館長で碓氷峠交流記念財団理事長の櫻井正氏が、廃線の下り線を使用し、延伸させる観光鉄道構想を計画して新聞記事になりました。櫻井理事長の考えでは、2003年3月施行の改正鉄道事業法で鉄道事業への参入が緩和されたのを活用し、特定の鉄道の観光鉄道で鉄道事業化したことでした。

しかし、当時の安中市の岡田市長と意見が合わず、櫻井理事長が辞任することにより観光鉄道構想は頓挫してしまいました。その後、の財団理事長が鉄道再生を語る人は居なくなりました。観光鉄道構想が頓挫したのは残念ではありますが、あのトロッコ列車で開業にならなくて良かったと思っっています。なぜならば、スピードが遅くて輸送力が無いトロッコ列車では、軽井沢まで往復に時間がかかりすぎて事業として成り立たないからです。観光鉄道で事業化するためには、トロッコよりも高速で輸送力のある車両が登場することが必要になります。



信越線存続へうねり高く

町民大会が熱気にあふれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

「JR東日本に」廃止反対の波状攻撃

松井田町を中心とする「信越線存続運動」は、町民大会が開かれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

「若者男女に行動の輪が浸透」

町民大会が開かれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

台湾製レールバイク

4人乗りでペダルを漕いで進みます。電動アシストが効いて碓氷峠の勾配も軽く登れます。碓氷峠の勾配を考慮して対策した特別仕様の試作車だそう。

国産レールカート

安中市観光機構が開発依頼をしたのは、群馬大学大学院モビリティ社会実装研究センターで開発し、製造は、小型低速電動バスを製造している株式会社リンクトゥギャザーに依頼する形で進められました。当初は、電動アシスト自転車が開発スタートしたのですが、電動アシストは得意分野ではないためEVに切り替え「レールカート」という名称に変えようです。試運転は2019年1月に峠の湯近くの線路で行われ

その場で、ジャッキアップして車体を持ち上げて、手で押して方向転換することが出ます。単線の線路でも往復運行が出来る優れた機能です。

安中市観光機構が開発依頼をしたのは、群馬大学大学院モビリティ社会実装研究センターで開発し、製造は、小型低速電動バスを製造している株式会社リンクトゥギャザーに依頼する形で進められました。当初は、電動アシスト自転車が開発スタートしたのですが、電動アシストは得意分野ではないためEVに切り替え「レールカート」という名称に変えようです。試運転は2019年1月に峠の湯近くの線路で行われ

上り線の軌道自転車実験

今までの、鉄道再生を自指していたのは、廃線の下り線側です。上り線は終結時から遺棄された状態ではほとんど自然の山に還ってました。私たちは、市庁の許可を受けて草刈りや樹木の伐採を行い1号トンネル出口までの露天工事を整備して軌道自転車の走行実験が出来るまでになりました。

手作りの起動自転車実験した範囲では、電動アシスト無しで碓氷峠の勾配を漕いで登れます。前後のタイヤがレールに接している方式なので下り坂での制動性能も問題無さそうです。上り線側の景観を維持するために軌道自転車を利用できないか模索中です。

当初は5人のメンバーで草刈りを始めました。現在は、協賛員を含めた11名です。細々と活動してきている方がおられました。ご協力下さい。(編)

会報への投稿も募集中。今回は、3月31日発行



町民大会が開かれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

「JR信越本線」の廃止に反対しよう。町民大会が開かれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

山本富雄参議院議員は、「生来線廃止はまだ案である。地域の事情や動向を斟酌すれば、信越線は残すべき期間である。政府決定を待ちながら、地域の実情を踏まえた地元政治家の務め、党派を超えて運動を盛り上げていく」とあつた。

中尾雅弘衆議院議員は、「全国で生来線が残り、信越線が廃止されていく状況は、国に反対を表明し、断念を促す必要がある」と述べた。

山本富雄参議院議員は、「生来線廃止はまだ案である。地域の事情や動向を斟酌すれば、信越線は残すべき期間である。政府決定を待ちながら、地域の実情を踏まえた地元政治家の務め、党派を超えて運動を盛り上げていく」とあつた。

中尾雅弘衆議院議員は、「全国で生来線が残り、信越線が廃止されていく状況は、国に反対を表明し、断念を促す必要がある」と述べた。



町民大会が開かれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

町民大会が開かれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

町民大会が開かれた。町民大会には約1000人が参加し、町民大会が熱気にあふれた。

※山本富雄参議院議員は、現在の群馬県知事山本一太氏の祖父上です。