



活動開始から3年目の風景
事務局

2020年の活動は、碓氷線の景観を蘇らせることを考慮に入れて作業を行いました。線路敷きの法面に生えた灌木の伐採や線路脇の数の伐採など地道な作業を行いました。



碓氷線の特徴の一つに、線路敷きの法面を現場打のコンクリート格子で固めて、格子の中に割石を積むという工法が採られています。しかし、20余年の歳月で格子の中には木や草がはえてしまい、格子が覆われて見えなくなるような状況になっていきます。

限られた区間ではありませんが、格子内に生えた木々を伐採して廃線前の景観を蘇らせました。この辺りは、峠を下りてきたEF63を撮影するのに絶好の場所でした。JR東日本発売のオレシジカードの図案に使われた数々の名ショットはこの辺りで撮られています。



冬場の作業風景

葉が落ちた冬場には、線路敷きに張り出した灌木や立木の伐採を行います。廃線から20余年の歳月で線路敷き周辺には大きな木も生えていますのでチェーンソーを使用した伐採も行います。今期は、上り線と下り線の間のエリアに生えた木も可能な範囲で伐採しました。下り線の法面のコンクリート格子もよく見えるようになり廃線前の景観に近づいてきています。



冬場の伐採作業で、木々が張り出して薄暗い隘路だった辺りも開けによって明るくなりました。



大きく育った木を架線や信号線を切らないように伐採するのは、素人には難しい技術です。将来的に寄付金や補助金等で資金的に余裕が出来たら林業の専門家に頼んで伐採することも視野に入れています。



碓氷峠鉄道再生研究会
会報

令和3年3月31日発行
第4号 (年2回発行)
発行責任者 増村純一
〒379-0223 安中市松井田町二軒在家 307-8
TEL: 027-393-1531
usuito.ge@gmail.com



活動経過

2018年	作業回数16回 延べ人数65人 延べ作業時間196時間
2019年	作業回数25回 延べ人数67人 延べ作業時間201時間
2020年	作業回数3回 延べ人数7人 景観を取り戻す作業と軌道自走車の走行実験を実施
3月	作業回数3回 延べ人数11人 枝下ろしと樹木伐採作業を実施
4月	作業回数3回 延べ人数8人 枝下ろしと樹木伐採作業を実施
5月	作業回数3回 延べ人数9人 枝下ろしと樹木伐採作業を実施
6月	作業回数3回 延べ人数9人 草刈りと枝下ろし作業を実施
7月	作業回数3回 延べ人数4人 草刈りと除草剤散布作業を実施
8月	作業回数2回 延べ人数5人 草刈り作業を実施
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
10月	作業回数1回 延べ人数3人 草刈りと枝下ろし作業を実施
11月	作業回数1回 延べ人数3人 草刈りと枝下ろし作業を実施
12月	作業回数3回 延べ人数9人 枝下ろしと灌木伐採作業を実施
2021年	1月 作業回数3回 延べ人数9人 枝下ろしと灌木伐採作業を実施
	2月 作業回数3回 延べ人数8人 枝下ろしと樹木伐採作業を実施
	3月 作業回数3回 延べ人数11人 枝下ろしと樹木伐採作業を実施
	年間作業回数34回 延べ人数85人 延べ作業時間259時間

線路の景観の変化を比較



2019年度の景観

線路近傍に残った切り株や線路敷きの立木を除去して軌道自走車の走行実験が可能ないようにレール近傍を整備しました。



2018年度の景観

7月から活動を開始して上り線1号トンネル出口まで到達したのが12月下旬でした。線路近傍のラフな整備のみを終了。



活動開始直後の状況はこんな感じでした。陶当たりの良いエリアでは、草や灌木が巨大になっておりました。

活動の初年度は、山に選った線路を掘り出して線路敷きを歩ける状態になりました。2年目は、レール近傍に残った切り株等の障害物を取り除き軌道自走車の走行実験が出来ようになりました。

3年目は、線路敷きの周辺も含めた碓氷線の景観の再生にトライしました。今にも列車が来そうな景観を蘇らせました。



2020年

線路敷きに蔓延している蔓や灌木類を除去して整備。限られた区間で碓氷線の景観を蘇らせた。往事の景観を再現。

2021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; usuitouge@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/





【碓氷峠の登り口】 左から峠の湯、アパートの道、峠の湯駅への線路、下り線、上り線



【峠の湯と坂本の町並み】



【県道と並走する碓氷線】 左から下り線、上り線、県道（霧積線）



【露天エリアからトンネルへ】 左から下り線2号トンネル入り口、上り線、県道北軽井沢線、山の上の電線は柏崎原発から東京への高圧線



【碓氷線残雪の風景】 上段の線路の左端は下り線1号トンネル出口、葉が落ちた冬場は、コンクリート格子が良く見えます。



【碓氷線残雪の風景】 上段の線路は下り線、下段は上り線、その右側は松井田町が植えたモミジ並木、県道（霧積線）



令和3年度の重点テーマ
今までの3期の活動で、線路敷きは復活を遂げました。当初の作業ではノコギリとチェーンソーが主役でしたが、現在では、普通の草刈り機と除草剤で線路の機能を維持できるようになりました。
令和3年度の活動では、碓氷線の景観を維持する作業の他に、鉄路（上り線）の露天部分、再生を考慮する活動も行っていく予定です。具体的には、線路作業の移動手段としての軌道自転車の実験・改良検討や資材運搬用の軌道台車の改良などが候補になっています。

令和3年度の重点テーマ

『信越本線横川・軽井沢間鉄道輸送方策調査委員会報告書』を紹介しておきます。

信越本線碓氷峠の鉄路廃止の動きに際し、碓氷峠の地元の碓氷郡松井田町では、1990年6月に『信越本線横川・軽井沢間鉄道輸送方策調査委員会』を発足させ横川・軽井沢間に適切な鉄道輸送方策に関する調査・研究を行いました。委員会は学識経験者と松井田町関係者により構成されました。『信越本線横川・軽井沢間鉄道輸送方策調査委員会メンバー』

- 委員長 高岡勇輔
- 委員 高岡経済大学教授教務部長 青木栄一
- 東京学芸大学地理学科教授 石川弘道
- 高岡経済大学助教授 内田武夫
- 松井田町助役 大島登志彦
- 群馬工業高等専門学校講師 小西純一
- 信州大学工学部助教授 佐藤一雄
- 松井田町議会議員 田島二郎
- 埼玉大学教授工学博士 中山孝
- 松井田町議会特別委員 西野寿章
- 高岡経済大学講師地理学 八木富男
- 日本鉄道OR会高岡地方本部長（碓氷線調査者） 上原収
- 松井田町企画課長 松井田町企画課 事務局 松井田町企画課

委員会は、約一年間活動して1991年6月に、『信越本線横川・軽井沢間鉄道輸送方策調査委員会 平成2年度調査研究報告書』を発行しました。報告書では、左記の4つのテーマが報告されています。
・信越本線横川・軽井沢間補機無し運転の可能性について
・利用者アンケート調査結果
・北陸新幹線開通後の新幹線輸送予測とその問題点
・在来線存続の意義と必要性

能と結論付けています。しかしながら、当時は、そのまま碓氷峠に使用できる車両は無かったため、車両の改造や新規開発が必要でした。そのため、初期費用が、群馬県の試算によると130億円以上と見込まれ、小寺知事が鉄路存続を断念しました。
この報告書発行から6年後の1997年9月30日に信越本線碓氷峠は廃線になりました。報告書の内容まで紹介するスペースがありませんので、表紙と目次のみを掲載しておきます。



信越本線 横川・軽井沢間 鉄道輸送方策調査委員会 平成2年度調査研究報告書

平成3年6月

信越本線 横川・軽井沢間 鉄道輸送方策調査委員会 松井田町図書館

110661628

目次	
1. はじめに	1
2. 信越本線横川・軽井沢間補機無し運転の可能性について — 既存急勾配鉄道の調査から —	2
3. 利用者アンケート調査結果	13
解説編	27
分析編	27
4. 北陸新幹線開通後の新幹線輸送予測とその問題点	39
5. 在来線存続の意義と必要性	43
6. おわりに	45
付録1 利用者アンケート調査票	47
付録2 利用者アンケート調査・自由意見50例	57
付録3 関連新聞記事	66