

信越本線碓氷峠 廃線から25年

信越本線横川ー軽井沢間の廃線跡の景観を維持し再利用を考え、その先の鉄道事業復活まで考えましょう！

この申し合わせが成立した背景は、北海道大学文学部の角一典氏の論文「並行在来線経営分離問題をめぐる政治過程 北陸新幹線建設における信越本線経営分離を事例として」に詳しく

1990年（平成2年）、整備新幹線の取り扱いは、並行在来線の経営分離が決定しました。碓氷峠が廃線になった経緯を振り返ってみましょう。

◆平成2年12月24日の「政府・与党申し合わせ」で、並行在来線の経営分離が決定しました！

政府・与党 申し合わせ

1990年

◆平成2年12月24日の「政府・与党申し合わせ」で、並行在来線の経営分離が決定しました！

書かれています。要約すれば、並行在来線が、新生鉄道会社（JTR）の経営上の負担にならないように経営移管することです。

昭和62年 12月17日 JTR東日本が「新幹線建設の場合、横川ー軽井沢間は廃止」と運輸省に報告

昭和63年 12月24日 町議会全員協議会合で在来線存続を申し合わせ

昭和63年 1月8日 町議会臨時議会で「在来線廃止反対特別委員会」の設置

並行在来線の廃止決定は、信越本線の横川ー軽井沢間が全国で1例目でした。（1997年に廃止）

北海道新幹線の札幌延伸に伴い経営分離される予定のJTR函館線は、長万部・小樽間140キロを廃線としバス転換することが今年3月の沿線自治体の協議会で決まりました。

平成2年 8月9日 横川ー軽井沢間廃止に関する利用者アンケートを実施

平成2年 12月24日 町議会で「横川ー軽井沢間存続再考を求め」決議

平成2年 12月24日 町議会で「横川ー軽井沢間存続再考を求め」決議

1月5日 沿線市町、国、県、地元国会議員、JTR東日本に存続の陳情

2月12日 「在来線廃止反対協議会」を設置（委員数220名）

平成9年（1997年）9月30日 信越本線横川ー軽井沢間が廃線に

平成9年（1997年）9月30日 信越本線横川ー軽井沢間が廃線に

平成9年（1997年）9月30日 信越本線横川ー軽井沢間が廃線に

平成10年 10月16日 群馬県知事が記者会見で「鉄道断念」の意向を示す

平成10年 10月16日 群馬県知事が記者会見で「鉄道断念」の意向を示す



夏場は草に覆われてしまいましたが、3月に往時の景観を蘇らせました。

活動経過
2018年度 作業回数16回 延べ人数65人 延べ作業時間196時間
2019年度 作業回数25回 延べ人数67人 延べ作業時間201時間
2020年度 作業回数34回 延べ人数85人 延べ作業時間259時間
2021年度 作業回数30回延べ人数115人 延べ作業時間345時間
2022年度4月～8月 作業回数8回延べ人数22人 延べ作業時間66時間

廃線後21年間放置され草木に埋もれていた上り線を整備し蘇らせました

当会は、2018年7月より草木に埋もれた上り線の整備活動を開始しました。廃線後21年の歳月を経た線路は完全に草木に埋もれて碓氷の山に還った状態でした。線路の間に生えた樹木も多く、電柱の高さを超える木々もありました。この状態から5か月をかけて線路を掘り出しました。



県道立体交差付近（軽井沢側）



県道立体交差付近（横川側）



県道脇1（横川側）



県道脇2（横川側）



県道立体交差西側付近（軽井沢側）



県道脇3（軽井沢側）



県道脇第3階段付近（軽井沢側）



1号トンネル手前カーブ付近（軽井沢側）



1号トンネル出口付近（横川側）

会員募集中・ご寄付も募っています。 2022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

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
検索 [碓氷峠鉄道再生研究会](http://www.bea.hi-ho.ne.jp/ef62/)
<http://www.bea.hi-ho.ne.jp/ef62/>

【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



信越本線横川—軽井沢間 再生への試み

観光鉄道で復活の構想は途中で頓挫 2006年

碓氷峠交流記念財団の初代理事長櫻井正一氏が構想した案。財団法人「碓氷峠交流記念財団」が2006年9月の臨時理事会で、2000年施行の改正鉄道事業法に基づき「特定目的鉄道」として国土交通省関東運輸局に許可申請を行うことを決めた。しかし、2006年に松井田町は安中市と合併。合併後の選挙で当選した安中市の岡田義弘市長は構想に賛成せず櫻井理事長が辞任して碓氷線の「観光鉄道化構想」は頓挫しました。岡田市長には、残高が256億円となり、大規模な赤字執行はできない。財団で赤字が出れば安中市が被ることになる。最悪の場合、市は財政健全化計画の対象自治体になるであろうとのこと。

（分析レポート・ぐんま）
2007年2月号記事「信越本線横川—軽井沢間復活に赤信号」から抜粋）

当時の新聞記事等で話題にならなかった計画が、進め方や計画自体に無理がありました。特定目的鉄道の観光鉄道として事業化するとうい方向性は、今後の碓氷峠の参考になると思います。



2019年8月の試運転 (上毛新聞記事より)



2019年11月の試運転/実証実験 峠の湯付近の下り線にて



草刈り作業等の移動用・資材運搬用に開発中の軌道自転車 (碓氷線の急勾配に対応可能なことを実証済み。)

碓氷線の廃線ウォーク 2018年

一般社団法人安中市観光機構が2018年10月より下り線の廃線ウォークを事業として開始しました。2019年には上り線のコースも加わり、熊ノ平折り返しコースやアップの道の組み合わせなどコースメニューも増えました。アップの時代の鉄道遺構等の近代化遺産の文化財や粘着運転のロクサン時代の線路が残っています。104年の碓氷峠の歴史をその体感できます。新緑や紅葉の時期の碓氷峠の風景は人を魅了します。

廃線ウォークは、今年の11月に累計で5000人を超える観光イベントになっております。

台湾製レールバイクの試運転 2019年

2019年に熊ノ平で台湾製レールバイクの試運転が行われました。電動アシスト自転車と同じコンセプトでペダルを漕いで動かします。アシスト比はよく考えられており碓氷峠の勾配をたいへん楽に登れます。摩擦力の大きい車輪や方向転換の方式などよく考えられた構造です。自分の足で漕いで進むという体感的な楽しさは遊園地の電気自動車とは味わえない感覚です。技術的にも優れていると思います。軽井沢観光協会としての台湾製のレールバイクを軽井沢の線路で使用する構想のようです。2021年に軽井沢駅構内で試乗会が行われました。

レールバイクからレールカートへ 2019年

安中市観光機構は、群馬大学研究・産学連携推進機構次世代モビリティ社会実装研究センターで開発してシンクタンクギャスター社で試作したレールカートと称する電動軌道車の試運転を2019年11月に行いました。その後、改良を加えてED42やEF63を模した外装を付けて試運転を今年8月に行いました。2019年8月に行いました。19号の下り線9号トンネルが被災して線路が宙に浮いた状態になってますので早急な復旧作業が必要です。

上り線の再利用を考える 2019年

上記の企画は、何れも廃線跡の下り線を使用する計画になっております。一方上り線のほうは遊歩道アップの道で横川側から峠の湯の手前までの間は、線路が舗装で固められて埋められてしまっておりますので鉄道車両を横川側から乗り入れることはできません。上り線を再利用しないのもったいないので。当会では、上り線を再利用するアイデアも景観維持作業に関連して検討しています。一例として、移動用や資材運搬用に勾配対応型の軌道自転車や軌道台車、更には軌道台車を自走型にしてリアルゲージの鉄道模型なども面白いと思います。将来、鉄道事業の復活が下り線を使用して実現されたときには、観光機構の廃線ウォークやレールカートは、上り線を使用すれば、碓氷峠の鉄道事業と観光事業は両立できると思います。

信越本線横川—軽井沢間 未来への展望

鉄道事業としての碓氷峠復活を目指す

碓氷峠に鉄道事業が復活することによるメリットを考えてみましょう。

①軽井沢町には、年間850万人もの観光客が訪れております。対策としてパークアンドライドを提唱しては、小諸方面だけでは不十分です。峠を越えては、碓氷峠の混雑緩和に役立つとともに群馬県側への観光客誘致に役立ちます。

②碓氷峠の廃線で行き止まりの盲腸線と化した信越本線高崎—横川間の乗客が増えます。沿線の人口減で収益が悪化した信越線を活性化して存続できます。

③峠のカールに揺られた不便なバス輸送よりも最短距離で行ける鉄道の復活により、峠を挟んだ両県の人々の往來が活発になり地域の活性化と経済効果が期待できます。

④新幹線料金の要らない在来線の鉄道網を再構築することが出来ます。分断された旧信越本線の線路が再びつながれば日本の鉄道の未来に希望を持てます。

技術の進歩によりコストも変わる

JRの試算によると碓氷峠に鉄道を存続させるためには年間10億円の赤字になると言われていました。試算の明細は公開されていませんが、従来通りのEF63型機関車で運行する場合、碓氷峠の補助機関車専用設計されたEF63は大きく、それに見合う電力も設備も必要でしたので運行と維持管理する費用は高額になることは容易に想像できます。

今日では、鉄道車両の技術は進歩しました。最新の技術を盛り込んだ車両で見積もりは赤字額は圧縮されるところと思われます。例えば、①架線や電車設備の要らない蓄電型電車設備の要らない②軽量で低消費電力、急勾配にも対応できる【LRT】の現時点では碓氷峠に使用可能な車両はありませんが、最新技術を盛り込んだ新型車両で見積もりを行えば年間10億円も赤字にはならないはず。運賃収入だけで黒字にするのは困難だと思えますが人の往來による経済効果を考えたら多少の赤字でも鉄道復活を考えたのも良いかと思えます。

事業者はどこになるか?

碓氷峠に鉄道事業を復活させる場合の事業者について考えてみましょう。

候補としては、

- ①JR東日本
- ②JTB
- ③群馬県の第3セクター
- ④その他民間会社

などが考えられます。

【上下分離方式】で列車の運行だけを行う会社として、京都府後鉄道の例があります。【第2セクター】の「北近畿タンゴ鉄道株式会社」が鉄道施設等を保有し、列車の運行は公募で応募したMILER ALLIANCE株式会社が選定され、MILER ALLIANCE株式会社が設立して運行を行っています。MILER社は、高速バスなどを運行している外資系のバス会社です。鉄道事業への参入は初めてですが三セクで行き詰っていた事業を経営の改善で建て直しているようです。

このように、三セク経営で不振の鉄道事業に公募で異業種のバス会社が参入して経営を立て直し成功している事例がありますので参考になります。

碓氷峠の観光と鉄道事業の両立を

軽井沢町には、年間850万人もの観光客が訪れております。その1/10でも峠を降りてきてもらえば経済効果は大きいでしょう。レールバイクやレールカートでは輸送力がありませんが、程度高速度で大量輸送の可能な車両が必要になります。即ち碓氷峠の鉄道事業としての復活が鍵になります。

信越本線横川—軽井沢間には、上り線と下り線の2本の線路があります。鉄道事業として復活させるのは横川まで線路がつながっている下り線です。上り線の線路は、遊歩道で舗装されてしまっているため鉄道車両は進入できません。下り線は、観光機構の廃線ウォークで主に使用されたり、レールカートの導入が計画されてますので鉄道事業復活と相反すると思う人もいられるかもしれませんが、上り線は本格的な鉄道車両は乗り入れできませんが軽量なレールカートや配置可能なレールカートや廃線ウォーク等の観光事業には上り線を使い、下り線は鉄道事業復活に使えば碓氷峠での大量輸送と観光事業が両立できると考えられます。

用語解説

【第2セクター】
第一セクター（国や地方自治体）と第二セクター（地元などの民間企業）が共同出資してできた事業体を「第三セクター」と呼びます。

【上下分離方式】
上下分離方式では、官民が役割を分担し、下部にあたる線路や車両などの施設を公的主体が保有・維持することと安全面・持続性を向上させ、上部にあたる交通事業を民間企業が行い、インフラのリース料や保守料を公的主体に支払うという形を採る方式です。

【特定目的鉄道】
2000年3月施行の改正鉄道事業法で鉄道事業への参入の需給調整規制が廃止され、従来の免許制が許可制に緩和されました。規制緩和の対象は、鉄道事業法施行規則第六条の二で「景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の運送を専ら行うもの」と規定されました。

【LRT】
Light rail transitの略。次世代型の路面電車システムという。ライトレールともいう。登坂性能が高く電磁吸着ブレーキを備えた蓄電型の車両も開発されている。