

**市民活動推進事業
補助金を活用して
信越本線碓氷峠の
景観を復旧**

『碓氷峠の信越本線
跡の景観復旧事業』
2年目の報告

安中市には、市民活動推進事業補助金という制度があります。地域の活性化、地域の課題の解決を目的として市民団体が新たに取組む事業に対し、補助金を交付しますという安中市独自の制度です。補助金は3年間に最大で45万円が支給されます。

当会は、この制度に応募して採用され、今年度は2年目の活動になりました。補助金の有効な活用方法として、廃線後25年の歳月が経ち、線路近傍に自然に生えた木が架線柱よりも遙かに大きくなっていました。素人が伐採したのでは、架線や電柱を損傷する恐れがあるためプロの林業屋さんに委託して大きな木を伐採してもらうことにしました。事業は、3年計画で遂行するよう毎年の整備範囲



事業1年目の昨年、左の写真の①のエリアが整備範囲です。上下線連絡通路付近までの約250mの区間で、線路敷き近傍や法面のコンクリート格子のなかに生えた大きな杉の木を含めて約120本の木を除去しました。作業完了時の写真を下段に添付します。

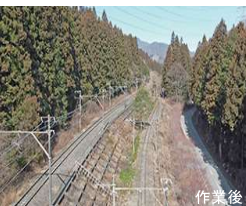
事業2年目の今年は、②のエリアの整備です。昨年整備した区間を延伸して



事業1年目実績（下り線1号トンネル出口付近から約250mの区間を整備）



今年度の事業実績（勾配標レプリカがある辺りの軽井沢側）



今年度の事業実績（ドローンにて撮影）

オレンジカードの場面に出来る下り線側からの眺め

を予定しました。

次の上下線連絡通路付近までの約150mの区間の線路敷き近傍に生えた立木を伐採して整備しました。作業前と作業後の写真を添付します。昨年と今年で約400mの区間の景観を蘇らせることが出来ました。来年度は、③のエリアの伐採を予定しています。



令和5年3月31日発行
第8号（年2回発行）
発行責任者 梶村純一
〒379-0223 安中市松井田町
二軒在家 307-8
TEL: 027-393-1531
usuito.ge@gmail.com

碓氷峠
鉄道再生
研究会
会報第八号

今年度の事業区間 伐採状況報告

今年度の伐採区間は、昨年度の西側の約150mの区間です。県道脇もみじ並木横の二つの階段に挟まれた辺りの線路敷き近傍の木を伐採しました。景観が蘇りました。

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 作業回数23回延べ人数68人 延べ作業時間170時間

**廃線後の歳月を
語る松の木を残す**

廃線後の歳月を経て、線路近傍に自然に生えた木も大きくになりました。電柱の倍くらいある木もありました。25年を経てこれだけ大きくなることを示す生き証人として松の木を1本切らずに残しておきました。廃線跡を整備しないので、放っておくと、線路敷きはこの高さの木々で覆われて碓氷の山に戻ります。整備した区間が、再び山に還らないよう、今後の活動を未永く続けていければ良いと思います。



編集後記

この活動を続けて5年になります。当初、5人で開始した活動は、この人数で出たことないと言われてましたが約6か月かけて上り線の線路を山から救出しました。今日、ここまで出来たことに感謝です。馬鹿なことにつき合ってくれた仲間と支援者の皆様、線路敷き立ち入り許可を迅速に出してくれた観光課、市民活動推進事業補助金に採用してくれた市の関係者の皆様、鉄道設備を傷めずに伐採するプロ集団の皆様に感謝申し上げます。（嶋）



信越本線横川—軽井沢間廃線 1997年9月30日
約400mの区間の景観を再生 2023年3月1日
(撮影:2023年3月1日)

会員募集中・ご寄付も募っています。 2023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: 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/>

会員からの寄稿コーナー

線路敷き近傍に生えた大きな樹木の伐採作業

線路敷き近傍に生えた木々も大きくなり素人では伐採できなくなりまして。昨年に引き続き伐採のプロジェクトに依頼して伐採作業を行いました。

素人がチェーンソーで切るのとの大きな違いは、木に登って枝落としや、先端部から切り落とすに詰めていき、最後に幹を切り倒すという手法です。また、倒す方向をコントロールするため、幹の高いところまで登って、ロープを括り付けて張力をかけてから切り倒します。



礎子に絡みついた枝の処理も必要です。架線設備を傷めないよう細心の注意を払っての作業です。



会員からの寄稿コーナー

鉄道再生への思い

かつて高崎に住んでいた頃、自宅の南側の水田を隔てて越前本線が東西に走っており、汽車の往來を眺めることができました。小学生の頃に電化された、中学生の頃に複線化された記憶があります。高度成長に伴って輸送力の増強が求められていた時代でした。お召列車が通ることを聞きつけて、やや、手を取ったこと懐かしく思い出します。鉄路により「関東と信越つなく高崎市」「上毛かるた」を実感できる風景が窓外にありました。

歴史を遡ると、「碓氷峠の関所跡」(「上毛かるた」の関所が、峠を降った横川に設けられたのは元和九年(1623年)です。現在、関所跡には東門が立ち、関所関係の古文書が残されています。今年に関所が設けられてから四百年に当り、記念の行事が予定されていると聞いています。江戸時代、中山道を往來した人々の中には、森鷗外著『伊沢蘭軒』の主人も含まれ、長崎への旅の途上、「碓氷関を經」て峠道にある茶店に至り「日本紀に倭武尊あづまを望れし事あり。此所ならん」と紀行に記しています。明治になり、西南戦争後、北陸東海御巡幸の際

天皇は峠道の途中で輿を降りて歩かれたそうです。その直前には、イギリス公使館のアーネスト・サトウが立山・飛騨への行き帰りに峠を通っています。鷗外自身も、軍医副に任官後、公用旅行の途上、峠道を登って軽井沢に至っています。さらに、ドイツ留学から帰って来て後、今度は新たに敷設された馬車鉄道に乗って、その乗り心地の不快感を綴っています(この年離婚)。その翌年、正岡子規も馬車鉄道を利用して、「見あぐれば信濃につづく若葉哉」の句を残しています。

横川駅と軽井沢駅を結ぶアプト式鉄道は明治二十六年に営業が開始され、当初は蒸気機関車が列車を押し上げていました。それが電気機関車になったのは明治四十五年です。その一年前に夏目漱石が夫人同伴で長野への講演に出かけており、往路に信越本線を使っています。高崎から軽井沢までの様子を日記に次のように記しています。

高崎で山が見える。段々高くなる。横川といふ駅に碓氷嶺一里とあった。○トンネル四十程抜けて熊の平といふ停車場前後ともトンネルの中の小さな駅である。汽車は何の為に停るにや/下りて見ると汽任に水を入れる為なり、よくこ

んな高い所で供水の便があると思ふ。汽任車は真ん中に一つ、後ろは一つ、なり○トンネル二十六を出ると軽井沢なり、…

ちなみに、長野県の県歌「信濃の国」にも「穿つ隧道二十六」とあります。

両駅間には、1964年の東京オリピック開催の前年に、別ルートで通常の気路が敷設され、新型の電気機関車(EF63)により列車を押し上げる方式に切り換えられたので、アプト式鉄道は廃止されました。その三年後には複線化され、在来線の改良が完成しました(「新線」と呼びます)。複線化の際、熊の平駅以西は、アプト式鉄道時代のルートを利用してトンネル等を改築してあります。この結果、熊の平駅そのまま残されました(レール等は撤去)。その後、この区間は遊歩道「アプトの道」となり、トンネル等がアプト式鉄道時代の遺構として国の重要文化財に指定されています(そのうちの一つが、碓氷第三橋梁(通称めがね橋)です。なお、近年熊の平以西の碓氷第十三橋梁(中尾川橋梁)等が追加指定されました)。

JRRが発足して十年経過した後、新線による列車運行は新幹線の開通と同時に廃止されたので、信越本線

は、群馬県側は横川駅止まりとなり、両駅間はバス運行となりました。ただし、新線のレール及びその他の施設は往時のまま残されていますが、普段は立ち入り禁止ですが、普段は立ち入り禁止ですが、普段は立ち入り禁止です。筆者も軽井沢側から熊の平まで歩いてきたことがあります(会報二号の拙稿「鉄路再生と文化遺産の活用」参照)。

現在、「アプトの道」は熊の平止まりになっており、新線は「廃線ウォーク」開催時以外は鎖されています。そのため、歩いて行くほかありません。そこで、新線に敷設されているレールを利用して移動手段を導入できないか(ただし、急勾配など安全性の確保は必須です)と考えていたところ、本会会員(地元有志の方々)が、新線の一部区間において、除草・伐木作業の傍ら、「軌道自転車」の走行実験を行っていることを知り、また、観光関係団体(「レールバイク」や「レールカート」)の試運転を行ったと聞きました(会報三号、七号参照)。実際に供されたレールを利用して移動手段で軽井沢を訪れることが可能になります(残念なことには、近年の豪雨によりバラ

ストが流されレールが浮いてしまった区間があります)。(※下記災害情報参照)

横川駅の所在する旧松井田町(その後、安中市と合併)の人口は減り続け、JR発足前後には一万九千余であったのが直近では一万二千余です。高崎駅と横川駅との間の平均通過人員(一日1km当りの人数)の推移をみると、JR発足の年度では二万六千弱であり、五年後には二万九千余となったものの、その五年後(新線の運行廃止年度)にはほぼ半減し、それから二十年後(2017年度)には四千四百二十九、さらには直近の2021年度には三千四百六十にまで落ち込んでいます。群馬県内にはこれより少ない線区があり、筆者の知人が市長を務める長野県の飯山市(人口二万人弱)を通る飯山線でも、新幹線の駅ができたにもかかわらず減り続け、長野市寄りの区間(豊野-飯山)で千四百三十八です。新幹線が県間輸送を担ったことや沿線人口の減少、自動車へのシフトなどにより、列車による人の往來が減少しています。

このような状況を見るに、今からでも遅くはないから、前記のような「ささやかな鉄道再生」から始めて、いつかは登山鉄道のように本格的輸送手段を導入することなど、人の往來を

増やす試みを本格化してはどうかと思いが募ります。新線の列車運行廃止から二十五年が経過し、旧線・新線を含めた鉄道遺産の活用について、地域全体で知恵を出し、見通しを立てる時期にきているのではないのでしょうか(会報七号に「未来への展望」等が掲載されています)。この地域には、関所跡のほかにも松井田城址など見るとべきものが多くあります。私のおすすめる、旧松井田町役場の庁舎です(写真、建築家の白井晟一氏が設計)。横川駅の手く先には「碓氷峠鉄道文化むら」があります。ここではアプト式電気機関車(ED42)やEF63(一定の条件下で下り運転体験できる)が来場を待っています。ぜひとも信越本線を利用して訪れていたいただきたいと思っています。

※災害情報



『2019年の台風19号により下り線第9号トンネルが被災』

台風19号の豪雨で中尾川が増水し中尾橋の所であふれ出た水が第9号トンネルに流れ込み、線路のバラストを押し流して、線路が枕木ごと宙に浮いた状態になってしまいました。この状態でも、レールワークも走れません。廃線ワークもトンネルを迂回して実施しております。鉄道が運行されてない廃線なので復旧予算もつかず放置されています。クラウドファンディングに頼るしかないのでは、心細い状態です。

下り線第9号トンネル(軽井沢側)ここから中尾川の水が浸入

トンネル内部ではバラストが流されて枕木が宙に浮いてます



旧松井田町役場 白井晟一氏設計 昭和30年竣工