

**廃線から26年
碓氷峠の鉄道事業
復活に最大の危機
が訪れています**

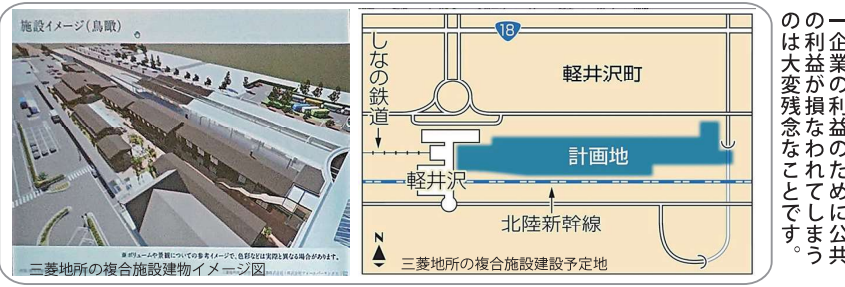
『三菱地所の軽井沢駅北口開発計画で軽井沢の東側の玄関口が閉じられようとしています』

しなの鉄道の所有していた軽井沢駅東側の信越本線の線路跡地を三菱地所が土地を借りて建物を建設し、テナントに貸すという形で、ホテル、温浴施設、店舗（飲食・物販）を計画しています。計画では平屋の建物を中心に6棟がそれぞれ独立して配置されています。土地の所有者であるしなの鉄道は、軽井沢駅の旧信越本線のホームを解体して、矢ヶ崎に向かう約650mの線路や架線も撤去してしましました。

碓氷峠の鉄道事業を復活させるにしても軽井沢駅まで線路を敷設することは不可能になります。軽井沢町の東側の玄関口は「永遠に閉ざされてしまうことになり



駅から横川方面へ約650mは、しなの鉄道所有地。矢ヶ崎のトンネル入口（出口）から約200mは安中市が所有。しなの鉄道は、三菱地所に土地を賃貸するために、令和5年5月に旧信越本線の線路を撤去しました。安中市所有分のみ残っています。



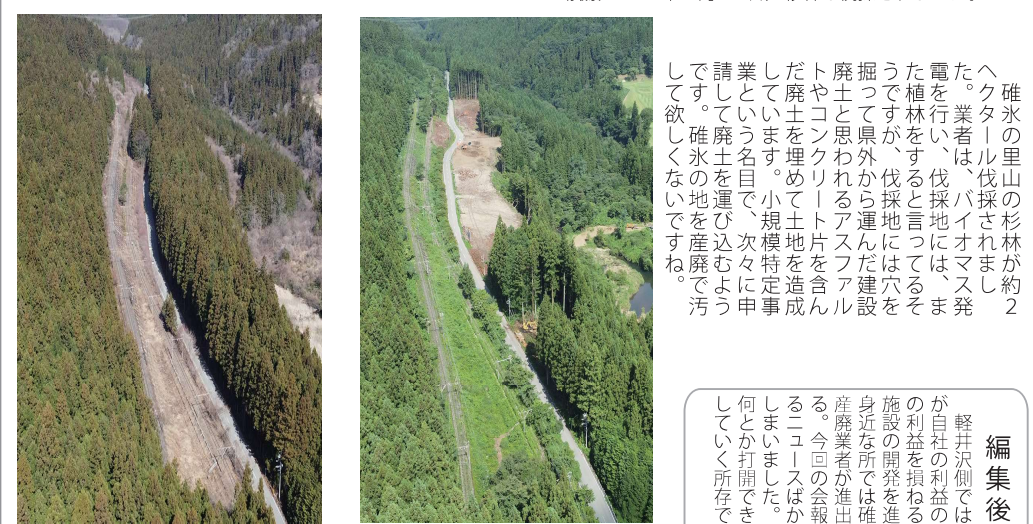
碓氷峠鉄道再生研究会 会報

令和5年9月30日発行
第9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**
会報第九号

**変わりゆく軽井沢駅
東側の風景**

旧信越本線が発着していた1番線、2、3番線ホームは解体撤去された。往時の名残を残すモニメントは消えてしまいました。矢ヶ崎方面に連なる線路や架線も撤去されて更地になりました。



編集後記

軽井沢側では不動産業者が自社の利益のために公共の利益を損ねるような複合施設の開発を進めている。身近な所では碓氷峠の麓で産廃業者が進出してきています。今回の会報は気が滅入るニュースばかりになってしまいましたが、どちらも、何とか打開できないか注視していく所存です。(嶋)

会員募集中・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: usuitoige@gmail.com

検索 → **碓氷峠鉄道再生研究会**
<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

碓氷峠に鉄道事業を復活させるメリット

軽井沢町には、年間85万人の観光客が訪れ、オーバートーリズムになっております。軽井沢町の車の混雑・渋滞は凄まじく軽井沢の印象を損ねております。

碓氷峠の東側に複合施設を造って線路が繋がらなくなることで碓氷峠の鉄道事業復活はほぼ不可能になります。

軽井沢町の観光客が訪れる、公共の利益が損なわれる、一企業の利益のために、軽井沢町の東側に複合施設を造って線路が繋がらなくなることで碓氷峠の鉄道事業復活はほぼ不可能になります。

0万人の観光客が訪れる、オーバートーリズムになっております。軽井沢町の車の混雑・渋滞は凄まじく軽井沢の印象を損ねております。

碓氷峠の東側に複合施設を造って線路が繋がらなくなることで碓氷峠の鉄道事業復活はほぼ不可能になります。

軽井沢町の観光客が訪れる、公共の利益が損なわれる、一企業の利益のために、軽井沢町の東側に複合施設を造って線路が繋がらなくなることで碓氷峠の鉄道事業復活はほぼ不可能になります。

対象駅 小諸駅、御代田駅、信濃追分駅、中軽井沢駅 (軽井沢交通快活化対策のチラシから抜粋)

鉄道運賃

小諸駅	軽井沢駅	大人 480円	小人 240円
御代田駅	軽井沢駅	大人 310円	小人 160円
信濃追分駅	軽井沢駅	大人 240円	小人 120円
中軽井沢駅	軽井沢駅	大人 230円	小人 120円

運行時間 裏面に時刻表を掲載

駐車場 軽井沢駅、小諸駅、御代田駅、信濃追分駅、中軽井沢駅

料金 小諸駅 P1 市路小諸駅駐車場 (無料) 24時間まで500円
御代田駅 P1 御代田駅北郷駐車場 (無料) 24時間まで500円
信濃追分駅 信濃追分駅前駐車場 (無料) 24時間まで200円
中軽井沢駅 中軽井沢駅前駐車場 (無料) 24時間まで500円

備考 ※小諸駅と御代田駅の駐車場は、左下の図を参照ください。

軽井沢を訪れる人は年間850万人もいます。そのうちの10%でも群馬県側に呼び込めれば大きな経済効果が見込めます。輸送力のある車両での鉄道事業復活が望まれています。

軽井沢の観光客を呼び込めれば、群馬県側の効果も大



矢ヶ崎トンネル付近の安中市市有の線路敷き

軽井沢側にも安中市の土地があった... 軽井沢側にも安中市の土地があった... 軽井沢側にも安中市の土地があった...

軽井沢側にも安中市の土地があった... 軽井沢側にも安中市の土地があった... 軽井沢側にも安中市の土地があった...

軽井沢側にも安中市の土地があった... 軽井沢側にも安中市の土地があった... 軽井沢側にも安中市の土地があった...

軽井沢側の観光客を呼び込めれば、群馬県側の効果も大... 軽井沢側の観光客を呼び込めれば、群馬県側の効果も大...

軽井沢側の観光客を呼び込めれば、群馬県側の効果も大... 軽井沢側の観光客を呼び込めれば、群馬県側の効果も大...

軽井沢側の観光客を呼び込めれば、群馬県側の効果も大... 軽井沢側の観光客を呼び込めれば、群馬県側の効果も大...

軽井沢町の佐藤雅義町長は、「碓氷・軽井沢間の鉄道復活を望む中、しなの鉄道側に鉄道を1線だけは残すよう要望。返答あり」と議会の記録が残っています。当時のしなの鉄道社長は井上雅之氏。佐藤町長は、軽井沢駅の東側を玄関口と呼ぶことで協議を進めています。安中市の岡田市長とも何度も会ったことが窺えます。

1997年に信越本線横川・軽井沢間は廃線になりましたが、松井田町や軽井沢町で高崎経済大学地域政策学部の西野寿章先生の講演などが残り、鉄道復活を目指す気運が残っておりま

軽井沢町の推測 変化についての推測

していないで通告無しで進めるといふのは、仁義を欠いた行為であり、安中市や軽井沢町の関係がギクシヤクシヤするようになっています。

碓氷峠の廃線後 しなの鉄道社長と関連自治体首長の推移 (敬称略)

年号西暦	年号和暦	イベント	しなの鉄道社長	軽井沢町町長	松井田町町長	安中市市長	群馬県知事
2023	令和5年	信越本線線路撤去	土屋智則	土屋三千夫		岩井均	山本一太
2022							
2021			春日良太	藤巻進	2006年に安中市と合併	茂木英子	大澤正明
2020							
2019	令和元年						
2018	平成30年		玉木淳				
2017		トンネルシェルター					
2016			浅海猛				
2015		北陸新幹線開業					
2014							
2013	平成25年						
2012							
2011							
2010							
2009							
2008	平成20年			佐藤雅義			
2007			井上雅之				
2006		観光鉄道構想頓挫					
2005							
2004							
2003	平成15年		杉野正				
2002							
2001							
2000							
1999							
1998							
1997	平成9年	信越本線横川軽井沢間廃止、しなの鉄道開業		松葉邦男	内田武夫		小寺弘之

しなの鉄道社長の変遷... しなの鉄道社長の出身母体により経営の考え方を推測出来ます。近年は、県職OB社長なので、県も黙認の計画だと推測できます。

- ・杉野正
- ・井上雅之
- ・浅海猛
- ・玉木淳
- ・春日良太
- ・土屋智則
- ・エイチアイエス
- ・JR東日本
- ・スカイマーク
- ・東京海上日動
- ・長野県職員
- ・長野県職員

碓氷峠に鉄道事業復活の可能性はどうか? 1999年、整備新幹線の取り扱いは、整備新幹線と既存の区間の並行在来線着工する区間の並行在来線から分離することを認可前確認する」という内容が盛り込まれました。この申し合わせにより、JRは新幹線開業後、並行して走る在来線を運行しなくても良いことになったのです。新幹線開業に伴いJRから分離された在来線は、地元自治体などが出資する第三セクター鉄道が引き受けて列車運行を継続することに引き受けられ、地元の自治体は、碓氷峠の点で地元自治体が引き受けられない場合は、碓氷峠の点で地元自治体が行うことになりました。

前述のように、碓氷峠の線路の境界は峠のピークと越えた軽井沢側に入ったところにあります。JRから経営分離されたこの区間の経営は、規定によれば群馬県が出資する第三セクターが行うことになりました。しかし、碓氷峠は勾配が急で特殊な機関車を使用しているため、経費がかかり、当時のJRの試算で年間の赤字額は10億円になるとの赤字を断念して廃線が決まりました。



四半世紀前の試算では、碓氷線を維持するための年間の赤字額は10億円でしたが、技術の進歩により今では、補助機関車を使わずとも峠を往來できる車両も可能であり、架線の要らない蓄電式車両も可能である。赤字額はかなり圧縮できることが想像できます。

線路敷きは、現在は、安中市所有になっていますが、碓氷峠に鉄道事業を復活させることしたら、群馬県が主導して第三セクターを立ち上げて実施するのが妥当だと思えます。しかし、実際に、JR経営の現在の信越線をどうするか、峠を越えるための初期費用や経費がかかるのには群馬県だけでなく問題もありますので長野県との協議も必要でしょう。碓氷峠に鉄路復活の実現が容易ではないと思います。

復活に赤信号! しなの将来の再信号は可能だ!!

「復活に赤信号! しなの将来の再信号は可能だ!!」

「復活に赤信号! しなの将来の再信号は可能だ!!」

「復活に赤信号! しなの将来の再信号は可能だ!!」

「復活に赤信号! しなの将来の再信号は可能だ!!」

※過去の復活構想 『余話として、過去の復活構想を紹介いたします』

2005年頃に、当時の碓氷峠交流記念財団の理事長が提唱した復活構想がありました。

2000年3月施行の改正鉄道事業法で「特定目的旅客鉄道」を経営する規定が新設されました。一般の鉄道が新設されました。緩い観光用などの鉄道に適用される制度です。この制度を利用してトロッコ列車で「観光鉄道」として復活させようという構想です。当時は、鉄道文化村が年間30万人近い入園者がありましたので大きな構想もできたのかもしれません。当時、安中市との合併問題もあり、財団の理事の間では承認されましたが、根回し不足や、諸般の事情により2006年に構想は頓挫しました。その後、具体的な復活構想は出てきません。