

碓氷峠の鉄路再考 —鉄路の必要性和復活への視点—

西野 寿章(高崎経済大)

98.9.18

(1)横軽廃止前夜

- ◆フィーバー
→消え行くものへの郷愁
→社会問題としての認識希薄
- ◆史上に残る来訪者
- ◆全国的に廃線が知れ渡る
↓
復活への手懸かり？

(2)廃止後の碓氷峠

- 新幹線
 - * 大幅な時間短縮を実現
 - * 特急料金必要

- * 新幹線不通時の代替輸送 手段の不備
- * 危機管理システム欠落

(3)鉄路の必要性

1. 公共性からの視点

廃止=非公共性の認知？



当初予想を上回るバス乗客→増便でも積み残し
* 一時的？

継続的=公共性発生(98.12よりバスが往復増便される)
県境交通の特性

* 隣接地域の移動・利用は少なくとも、広域ネットワーク
機能の重要性存在

* 安全・安価=公共性

高齢化→公共交通機関の重要性

2. 地域間ネットワークからの視点

第5次全国総合開発計画=新国土軸構想

→地域連携軸による国土形成

→地域は、連携と交流により発展

→鉄路廃止=距離感増幅交流分断

∴地域間交流促進に鉄路は必要

3. 地球環境・エネルギー問題からの視点

地球環境問題の顕在化

・CO2による地球温暖化→自動車社会の再考必要エネルギー問題
・石油=有限資源

・日本=資源少国→持続あるエネルギー政策の重要性

1km運ぶための1人当たり消費エネルギー

鉄道 =102 Kcal

バス =159

自家用車=715

環境・エネルギー問題の視点からも鉄路が必要

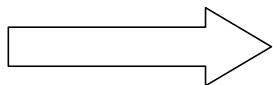
持続可能な開発 Sustainable Development



将来の世代の欲求を充たしつつ、

現在の世代の欲求も満足させようとする開発

鉄路の高い必要性→次世代に碓氷峠をこのまま引き継ぐのか？



(4) 鉄路復活への視点

段階的復活

1. 中・短期的→保存鉄道

- ・公共輸送ではなく、鉄道文化村、アプト軌道遊歩道、坂本宿などを巡る足として整備
- ・急勾配鉄道の文化的保存
- ・公共輸送機関としての役割再認識に至るまでの鉄路維持・管理

2. 長期的→公共輸送機関

- ・地球環境問題、エネルギー問題の一層の深刻化中での鉄道の見直しが必要な時期が必ず来る。

(5) 保存鉄道の現状

1. 日本

非公共交通線での保存鉄道→明治村(愛知県)
京都市電・SL列車

市営三笠鉄道記念館(北海道)など

* 1kmを超えるものはない

* 廃線を復活させた例もない

公共交通線での保存列車→大井川鉄道(静岡県)
トラストレイン

JR東日本・西日本・九州の
SL列車の運行

2. 海外の保存鉄道

保存鉄道発祥の地: 英国

* 140路線

* ナショナルトラスト運動

* 鉱山鉄道の復活例が多い

* 産業考古学→SLも文化

* 保存鉄道ごとに保存協会設置

地元自治体も参加して地元の財産として守る

(6) 碓氷線保存鉄道化への視点

碓氷線の特性: 急勾配→勾配克服の鉄道史の集積
信越本線→6.7% 専用機関車による粘着方式
箱根登山鉄道→80% 電車2-3両による粘着方式
大井川鉄道→90% アプト式(一部区間)

- 碓氷線も「文化」「財産」の視点から「保存」できないか
- * 箱根登山鉄道型電車による保存鉄道化が最も現実的。
- * あくまでも「鉄路」を保存することが第一義。

(7) 保存鉄道としての成立条件

■ 車両→箱根登山鉄道車両1両か2両

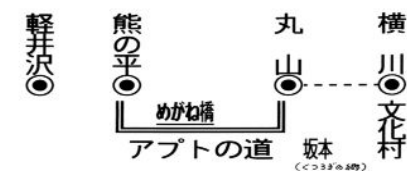
■ 旧軌道の保存→下り線の保存

■ 資金→全国の碓氷峠愛好者、沿線住民からの
寄付金 → 長期的には公的支援

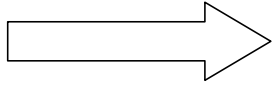
■ 運行上の法的問題→保存鉄道の運行条件の研究
→軌道敷の公園化の研究(国土利用法との関係)

■ 運営組織→ボランティア・NPOによる保存機関
の創設 → 財団化 → 沿線自治体の参加

現状のままだと



- ▶ 熊の平への交通 バス?
- ▶ 熊の平に駐車場用地なし
- ▶ 軽井沢から誘客方法?
- ▶ 子供からお年寄りまで、誰もが自然・峠文化を学び、楽しめる? ♪もみじ



第1段階



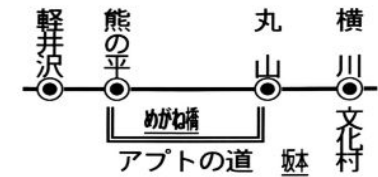
- ▶ 丸山・熊の平に簡易駅開設
- ▶ 周遊ルート開発
- ▶ 休日・夏休み, 新緑, 紅葉シーズンに運行

第2段階



- ▶ 長野県側との連携
- ▶ この段階でも保存鉄道
- ▶ 休日・夏休み, 新緑, 紅葉シーズンに運行

第3段階



- ▶ x年後
公共交通機関として復活

- 碓氷峠・鉄道必要性の再認識
- ▷ 保存鉄道の継続
- ▷ 環境・エネルギー問題