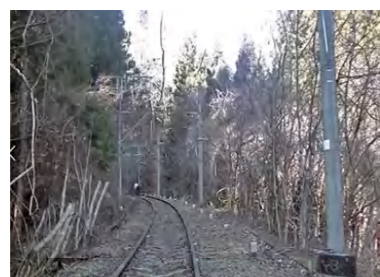
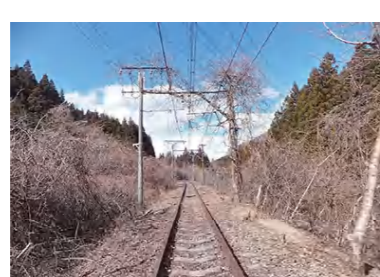
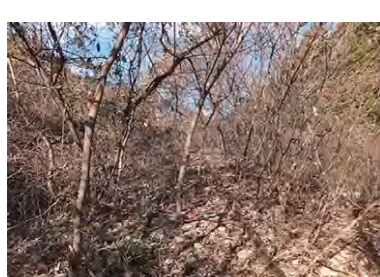


2018年7～11月



2020年2月



活動開始から2年目の風景
事務局

2018年7月から草刈り活動を開始して第2号の会報になります。本会報は、年に2回、9月末と3月末に発行します。

2018年の活動で草木に埋もれていた上り線を発掘して年末には線路敷きを歩けるまでになりました。

2019年には、レール近傍の切り株や蔓などの障害物を除去して線路の整備を進めて軌道自転車の走行実験が出来るまでになりました。活動開始して2年目の線路の写真を左に示します。1年目は線路の両側に残る荒削りの草刈りですが、2年目には整備を重ねて綺麗になってきました。今にも列車が走ってき

そうな光景が出現しました。この線路の状態を未永く維持するために軌道自転車の導入を提案したいと思っております。

碓氷線と軌道自転車

軌道自転車は鉄道会社の保線用や廃線観光用に実用化されています。観光用には岐阜県の神岡鉄道や秋田県の小坂鉄道の軌道自転車が知られています。

碓氷線に軌道自転車を導入するためには、6.6.7パーミルの傾斜がある線路を軌道自転車が安全に走行できるかどうかの確認が必要ですが、過去に安中市議会が軌道自転車導入の質問ができたことがありましたが実際に軌道自転車を走らせて確認してみる段階までは進みませんでした。

そこで当会で軌道自転車

を製作して実際に線路上を走らせてみて、碓氷線にも軌道自転車が走れるという実証実験を行うことにしました。

6月に試作機で初回の試験走行を行いました。脱線ばかりでまともに走れるところまで行きませんでした。試験走行を重ねて脱線対策を行い、何とかレール上を足漕ぎで走れるようになったのは12月でした。

テストコースも上り線1号トンネルから峠の湯東側のアプトの道分岐点の付近までの約1200mの区間

をレール近傍の切り株や蔓などの障害物を除去してガイド輪が引っかからないように整備しました。

2020年1月になって、軌道自転車にビデオカメラを搭載し前記区間を走行させて運転席ビデオを撮影しました。廃線から22年ぶりに線路上を走行する乗り物から撮ったビデオは感動的でした。軌道自転車ではありませんが、ついに伝説の碓氷線の一部を復活させたのです。流れる映像を見ながら草刈りをした仲間と協賛で支援していただいた皆様に感謝です。

碓氷線の景観を考える

碓氷線のトンネル手前の露天の部分の線路には特徴があります。線路の土手は現場打ちのコンクリート格子で固められ、格子の中には大きな割石が詰められて城の石垣のようなイメージがあります。このような工法が見られるのは碓氷線だけだと思われませんが二十余年の歳月で草木に覆われて隠れてしまっています。微力ですが当会の力で区間を戻って、これらの草木を取り除き碓氷線の現役時代の景観を取り戻したいと考えております。

碓氷峠鉄道再生研究会

会報

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



2018年 活動経過

4月1日	メンバー5名で碓氷峠鉄道再生研究会(通称:碓氷線草刈りの会)を結成
5月17日	安中市へ線路敷き立入許可申請書を提出
5月25日	線路敷き立入許可書受領
5月26日	安中市の市民活動推進事業補助金に「碓氷峠鉄道保存事業」で応募書類提出
6月26日	応募者多数によりプレゼンテーションにて選考
7月1日	3団体の採用枠に対して6団体に応募
7月1日	安中市役所にてプレゼンを行う。(3名にて出席)
6月28日	不採用が決定
7月1日	事業計画と実効性に乖離が感じられるとの意見あり
7月1日	市の補助金事業には不採用になったが自前にて活動を開始する。
7月1日	7月から作業を開始して12月22日まで、計16回、延べ196時間の作業を行い、上り線を発掘し線路敷を普通歩けるまでに整備しました。
12月22日	上り線1号トンネル出口まで到達して初年度の草刈り作業を完了。
1月3日	軌道自転車の検討を開始
1月3日	軌道自転車の歴史、種類、構造等に関する調査を行い碓氷線の6.6.7パーミルの勾配に対応出来る構造を検討、試作の構想を準備。

2019年

4月17日	軌道台車にエンジン噴霧器を搭載、除草剤散布試験。
5月9日	県道立体交差付近から東側の峠の湯付近までの草刈りを実施。
5月29日	30日
6月13日	18日
6月13日	草刈りと切り株や蔓の除去を実施。第1回目の軌道自転車走行実験、課題抽出。
7月3日	18日
7月3日	1号トンネル出口までの草刈り作業を行う。
7月3日	第2回目の軌道自転車走行実験を行う。
8月2日	29日
8月2日	東吾妻町の自転車型トロツコの試験走行会を見学。
8月2日	県道立体交差から東側の草刈りを行う。
9月18日	18日
9月18日	ゴルフ場付近の倒木処理
9月18日	軌道自転車走行試験
10月3日	31日
10月3日	除草剤散布を3回行う。
10月3日	希釈度を変えて効果確認。
10月3日	35倍くらいで効果あり。
11月8日	8日
11月8日	東吾妻町の自転車型トロツコの溪谷コース試乗会参加
11月8日	軌道自転車走行試験
12月12日	20日
12月12日	線路にかかる立木伐採と切り株除去。軌道自転車走行試験
12月28日	28日
12月28日	軌道自転車走行実験ビデオ撮影実施。草刈り作業灌漑機作業実施。
1月14日	16日
1月14日	30日
1月14日	軌道自転車走行実験ビデオ撮影実施。草刈り作業灌漑機作業実施。
2月13日	20日
2月13日	27日
2月13日	灌漑機作業実施。枯れ草除去作業。ビデオ撮影実施。
3月5日	27日
3月5日	27日
3月5日	線路脇の立木伐採と処理。線路法面の藪の刈り取り。灌漑機と倒木処理。

2019年度に計18回の作業、計7回の走行試験、合計25回の活動を実施

2020年 4月からの活動予定

線路の草刈り活動を線から面に拡げて、碓氷線の往事の景観を蘇らせる試みに取り組みます。区間を限定して線路脇や法面の草木を除去します。

軌道自転車については、速度計/距離計を取り付けて制動特性/登坂性能等の試験を行い数値で示せるデータ取得を目指します。

草木を除去するとこんな景観になります。作業前にはこの一帯はは草木に覆われていました。

2020年 軌道自転車改良と碓氷線の景観保全を考える活動を予定。

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/

碓氷線が廃線になった経緯を知っておきましょう

当会は、碓氷峠の廃線跡の草刈りを行い線路の再利用を考える会ですが、信越本線横川・軽井沢間(通称・碓氷線)がなぜ廃線になったのか、廃線までどのような動きがあったのかを碓氷線の歴史の最終章としてと知っておく必要があると思います。

幹線鉄道の複線区間で廃線になったのは、信越本線横川・軽井沢間が日本で初めてです。地域が衰退して利用者が減って鉄道が廃線になったのではなく、活きている幹線の大動脈をいきなり断ち切るように廃線にしてしまったのです。

碓氷峠の鉄道に関心がある人は廃線の経緯をご存じだと思いますが、碓氷峠の鉄道の最終章を知る上で読んでおくべき資料・文献等を下記に紹介しておきます。何れもインターネットで検索すれば見ることが出来ます。資料3については、全文を読みたい場合は事務局に連絡下されば提供します。下記の年譜を見ると整備新幹線と引き換えに在来線は廃止や分断で利用者の負担が増えています。在来線の冷遇切り捨ての象徴が碓氷峠なのです。廃線跡の線路を活性化して維持することは碓氷線の切り捨てを風化させないことに通じます。

廃線までの年譜

- 昭和62年 (1987年) 12月**
JR東日本が「新幹線建設の場合、横川・軽井沢間は廃止」と運輸省に報告
- 昭和63年 (1988年) 10月**
在来線廃止反対町民大会を松井田町で開催、参加者4100名、国会議員4名が出席【資料1】
- 平成2年 (1990年) 12月24日**
「整備新幹線着工等についての政府与党申し合わせ」で「建設着工する区間の並行在来線は、開業時にJRから経営分離することを認可前に確認すること」が決定する【資料2】
- 平成3年 (1991年) 6月**
松井田町が設置した「信越本線横川・軽井沢間鉄道輸送方策調査委員会」が「平成2年度調査研究報告書」を発行。補機なし運行の可能性について言及、信越線利用者へのアンケート結果を報告【資料3】
- 平成7年 (1995年) 10月16日**
群馬県知事小寺弘之氏が記者会見で鉄道存続断念を表明する。
- 平成8年 (1996年) 12月25日**
「整備新幹線の取り扱いについて政府与党合意」で「建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にJRから経営分離することとする」が確定【資料4】
- 平成9年 (1997年) 9月30日**
信越本線横川・軽井沢間の鉄道輸送廃止に。
- 平成15年 (2003年) 3月**
北陸新幹線長野・金沢間が開通。在来線の信越本線長野・妙高高原間は、「しなの鉄道」(北しなの線)に、妙高高原・直江津間は、「えちごトキメキ鉄道」(妙高はねうまライン)に分割されました。
- 平成17年 (2005年) 3月**
北陸新幹線長野・金沢間が開通。在来線の信越本線長野・妙高高原間は、「しなの鉄道」(北しなの線)に、妙高高原・直江津間は、「えちごトキメキ鉄道」(妙高はねうまライン)に分割されました。

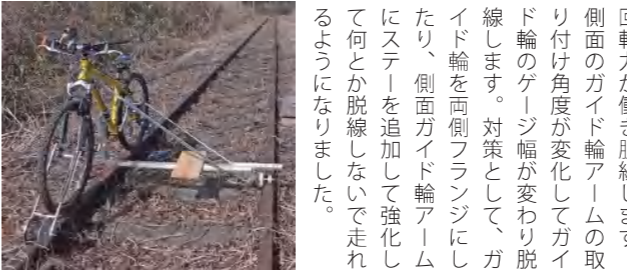
信越本線の分断から解体へ

北陸新幹線長野・金沢間が開通。在来線の信越本線長野・妙高高原間は、「しなの鉄道」(北しなの線)に、妙高高原・直江津間は、「えちごトキメキ鉄道」(妙高はねうまライン)に分割されました。北陸本線は金沢・直江津間がJR西日本から経営分離され、石川県部分は「IRいしかわ鉄道」、富山県部分は「あいの風とやま鉄道」、新潟県部分は「えちごトキメキ鉄道」(日本海ひすいライン)に分断されました。

【資料1】『広報まついだ No.375 昭和63年10月号』 信越線存続運動 松井田町での集会在り掲載されています。
 【資料2】『整備新幹線着工等についての政府与党申し合わせ』 並行在来線のJRからの経営分離が出される。
 【資料3】『平成2年度調査研究報告書』 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)発行
 【資料4】『整備新幹線の取扱いについて政府与党合意』 並行在来線のJRからの経営分離が確定する。
 【参考資料1】『在来線横川―軽井沢間をめぐる地域社会の対応と展望』 大島登志彦 高崎経済大学 鉄道ピクトリアル1993年1月号記事
 【参考資料2】『在来線横川―軽井沢間存続断念までの経緯と問題点』 大島登志彦 高崎経済大学専 鉄道ピクトリアル1996年11月号記事
 【参考資料3】『整備新幹線着工の政治過程』 角一典 北海道教育大
 【参考資料4】『国土交通軸整備と地域公共交通』 池田昌博 KOALA 都市創生交通ネットワーク理事
 ※これらの資料は、『』内のタイトルで検索すればインターネット上で見ることが出来ます。

碓氷線への軌道自転車導入の実証実験

線路敷きを草刈りして整備しても、またすぐに草が生えてきます。草刈りした線路を維持する方法の一つとして軌道自転車の導入を検討することにしました。安中市議会の議事録に軌道自転車の導入に関する議論が載っていました。当時の松井田支所長の見解では、碓氷線は勾配がきついで軌道自転車の導入は難しいと言った結論でした。それであれば、私たちの会で軌道自転車を試作して実際に碓氷線の線路で走行試験を行い、碓氷線が軌道自転車で使用できるものかどうかを実証実験をしてみようと言ったことで検討を開始しました。



普通のマウンテンバイクにレールに載せるためのガイド輪を前後に付加し、側面にもレールの間隔に合わせてガイド輪を付加します。付加部品を取り外せば、普通に道路を走れる自転車に戻ります。自転車は26インチを使用したので軽乗用車でも運ぶことが出来ます。試運転を始めると脱線はかりでまともに走れません。三輪構造なので漕ぎ出すと回転力が動き脱線します。側面のガイド輪アームの取り付け角度が変化してガイド輪のゲージ幅が変わり脱線します。対策として、ガイド輪を側面フランジにしたり、側面ガイド輪アームにステーを追加して強化して何とか脱線しないで走れるようになりました。

線路近傍の切り株や蔓を除去して、上り線1号トンネル出口から東側の約1200mを整備して軌道自転車の走行試験を行いました。ハンドルにビデオカメラを据え付けて走行中のビデオを撮影しました。廃線後2年を経た線路を走行する車両から撮ったビデオは、往時の運転席ビデオのように感動的でした。



軌道自転車から運転席ビデオを撮影

現時点までの走行試験では、碓氷線の勾配は、登坂は多段変速機で対応可能、下り坂は、前後のゴムタイヤのブレーキで制動性能はOKとの感触を得ています。今後、さらに改良と試験を重ねて碓氷線に軌道自転車が運行できることを実証して行く予定です。(事務局)

会員のコーナー 人に優しい交通手段を 碓氷峠にも

私たちが間もなく運転免許許証を返納する世代になります。そのときには、タクシーが公共交通機関を使用し買物に出かけるしかありません。

私の母親の例では、タクシーアンドライドで鉄道を利用して高崎に買物に出かけていました。碓氷峠が廃線になる前には、軽井沢にも買物に出かけていました。軽井沢は東京の賑わいと同じで買物するには魅力のある街です。駅の近くで買物が出来ますので高齢者にも通じています。

しかし、碓氷峠の廃線でバス輸送になってからは、横川駅での乗り換えが不便なと、長時間峠のカブで揺られるので高齢者は軽井沢に行けなくなりました。私たちが高齢者になる近未来には、碓氷峠に鉄道輸送が復活し、高崎から軽井沢あるいは高崎から小諸への直通列車が出来て、軽井沢に杖を頼りに出かけることを夢見ます。(嶋)



軽井沢駅から見た碓氷峠方面

鉄道再生と文化遺産の活用

三月末を迎え、東京では雪が舞っています。皆様の地域では如何でしょうか。私は、東京在住のため物理的な活動ができないので、協賛会員として入会させていただきました。

旧線は「アプトの道」として一般の利用に供されていますが、「アプトの道」は熊ノ平で折返しとなっています。そこで、一昨年の十二月、廃線ウォークに参加し、軽井沢側から熊ノ平まで新線(下り線)を降ってきました(写真)。



新線(下り線)13号トンネル出口

参加者は、私以外に百二十人。単に歩くだけでなく、新線に敷設されているレールを利用し軽井沢まで行くことができるようにすれば、この地域を訪れる人が更に増えるのではないのでしょうか。下り線で軽井沢へ登り、上り線で「峠の湯」(あるいは下り線で「鉄道文化むら」・「碓氷関所跡」)まで降りてくるというのが私の夢です。そうすれば、熊ノ平や新線沿線(例えば、重要文化財の中尾川橋梁付近など)の賑わいが期待できます。また、そこに「アプトの道」や旧中山道(い



第1号ヘッドマーク

「第1号」 軌道自転車試作機「第1号」(勝手に命名しました)

研究開発は担当者の熱意と創意工夫で順調に進んでいます。最初の走行実験(2019年6月18日)から何度も実証実験を繰り返して走行の安全性を高めてきました。

「第1号」の魅力は何と言っても6.6.7パーミルの線路上を自転車で自力走行できること。碓氷峠の景色を楽しみながら快走する日を夢見しています。



登り坂を走行中

インストラクターの心構え

だいぶ暖かくなってきました。自然は正直です。今年もまた春が巡ってきました。考えてみますとちょうど1年前、インストラクターとしてめがね橋の上たちました。最初は先輩Kさんの話に聞きほれていました。あんなにすらすら説明できるのかと・・・。不安になったこともありますが、最近話にも慣れて、説明も無難にこなしています。ただ知識をひけらかすあまり、一人よがりになっていないか?お客さまはあまり聞きたくないのに、無理強いをしていないか?。反省することは多々あります。いよいよ今年もシーズン開幕です。(ちょっと大げさですが・・・笑)

ブルートレインの想い出

鉄道の話題では11年前の3月で、東京発最後のブルートレインといわれている「富士・はやぶさ」が廃止となりました。ブルートレインがなくなるのは残念です・・・。以前より夜行列車を使っていた自分としても寂しい限りです。前年3月14日、寝台急行「銀河」大旅行がなくなりました。この時は運良くキップがとれたので、最後の「銀河」に乗ることが出来ました。終点大阪近く、最後の万感もった、車掌さんの挨拶が忘れられません。「富士」は昔、結婚式出席の為に、西鹿島まで乗ったことがあります。当時、東京駅を夕方4時に出た列車は着いたのが、翌日お昼過ぎだったと記憶しています。食堂車もこのときが初めて最後の体験でした。(カシオペアや北斗星の食堂車と違い、昔の食堂車です。Iエプロンをしたメイドさんがいた?)昔、家族で乗った寝台特急「さくら」の、4人用コンパートメントも今では、いい思い出です。

あさま37号に乗って

さて忘れられないラストランといえば、平成9年9月30日 長野行 最後の特急あさま「37号」です。この日は朝、軽井沢に行き駐車場に車を預けて、電車で高崎の会社まで行き、

帰りに、(私事ですが、この年の10月 22年勤めた会社(高崎市)を退職しました)。高崎から軽井沢までの最終「あさま」に乗る事が出来ました。横川駅を離れる長い長い汽笛(EEF63のホイッスル)が今でも耳に残っています。碓氷線 104年の歴史に幕が下る瞬間でした。あれから22年、いろいろな事がありました。さあ皆さんはどんなことがありましたか・・・。(高木)



横川駅を出発する「あさま37号」

9月30日は、会社を早退して最後の信越線の旅で普通列車で峠を越えて上田の手前まで行ってきました。折り返し上りの普通列車に乗って幸いにも小諸から窓際に座れました。これで軽井沢から横川まで最後の車窓ビデオを撮ることが出来ました。沿線の人出は凄かったです。矢ヶ崎の右側の山の方はカメラを構えた



ラストホイッスルを響かせて追憶の後方へ

特急あさまが長い警笛を鳴らして動き出しロクサンもホイッスルを全開で別れの挨拶です。列車の叫びが聞こえなくなるまで見送りました。高木さんあれに乗っていたのです。(嶋)