

草軽電鉄歩き旅 2023



2023年11月

旅のチカラ研究所 植木圭二

かつて群馬県の草津温泉と長野県の軽井沢は鉄道「草軽電鉄」で結ばれていた。それは私が生まれて間もなくの1962年まで運行していた。私は友人たちと廃線後60年以上経った草軽電鉄の線路跡を歩く旅を企画して実行に移した。

序章 草軽歩き隊

■草軽電鉄

名湯草津温泉は、現在でも電車で直接行けないのでアクセスは良いとは言えないが、昔はもっと悪かった。

一方、別荘地として名高い軽井沢は江戸時代から中仙道の宿場町で栄え、明治時代になって避暑地で有名になり、1888年（明治21年）には鉄道が開通した。

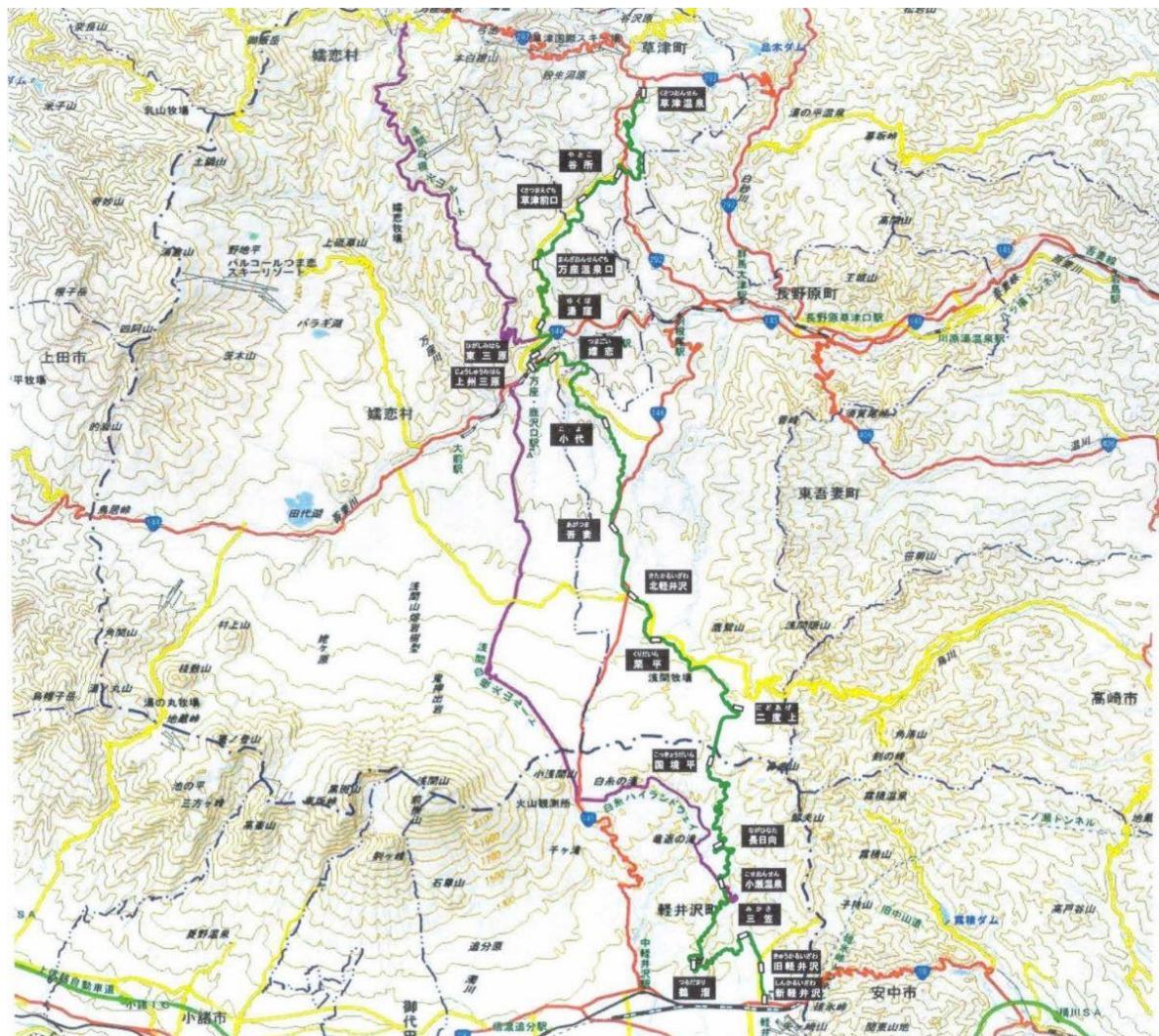
草津温泉の有志らはその軽井沢から鉄道を敷こうと発案し自らが出資して、軽井沢から草津温泉までの55.5kmを約3時間で結ぶ草軽電鉄を1915年から順次開業させていった。



【浅間山を背景に走る草軽電鉄(北軽井沢駅の写真)】

草軽電鉄は有志らが出資した私鉄なので建設費用を抑えるため山岳地帯を走るにも関わらずトンネルを掘らずに急カーブやスイッチバックを多用した。それゆえ急カーブを曲がるために線路幅は762mmを採用した。それはJR在来線の1067mmよりも狭く、世界標準の新幹線の1435mmの半分くらいしかない。おもちゃのような電気機関車（失礼！）が引く貨車や客車のサイズも小さく、平均時速20km以下という鉄道だった。

それでも第二次世界大戦直後には乗客数はピークの46万人を記録した。しかし国鉄（現JR）が群馬県の渋川～長野原（現JR吾妻線）を開業させ、長野原から草津温泉へ国鉄バスで接続させた。これによって草軽電鉄の乗客数は減少し、1962年に廃線になり、わずか47年間でその歴史に幕を下ろした。



【草軽電鉄の路線 緑色の線（嬬恋村観光商工課資料より）】

■草軽歩き隊

群馬県出身の私にとって草軽電鉄は憧れの鉄道だった。しかし運行していた当時、私は生まれていないか幼かったので乗ったことも見たこともなかった。従ってこの廃線跡を歩く計画はかなり前からあった。

今回その計画が実行されたきっかけは北軽井沢に別荘を持つ先輩がいて、その先輩にこの計画を話したら非常に乗り気で是非行こうということになった。別荘持ちの先輩、つまり“オーナー”は私が定年まで勤めた会社に、ある時期一緒に勤務していた。

そしてもう1人、草軽電鉄に興味を持っている人物がいる。最近私と一緒に沿線歩き旅をしている私の酒の“師証”なる人物で、その師匠も私と同じ会社に勤めていた。

かくしてオーナーと師匠と私は“草軽歩き隊”を結成し、草軽電鉄廃線跡歩き旅が始まる。

■実行前夜

草軽電鉄廃線跡歩き旅の出発前夜、私と師匠はオーナーの別荘に泊まり、草軽歩き隊の結成式兼作戦会議と称して飲み会をしようとしている。

オーナーの別荘には地下室があって天然のワインクーラーになっている。そして師匠はそこにある数百本のワインから飲みたいワインを物色している。

一方で私はお好み焼きを焼いている。私はかつて大阪に勤務していたことから大阪のお好み焼き屋に毎日のように通っていた。そして自分で焼くようになって既に 40 年近く経っているから、手慣れたもので、自称“お好み焼き大使”の焼く私のお好み焼きは、オーナーや師匠にも好評のようだ。

お好み焼きにはビールが合うが、食べ終わった後はチビチビと飲む酒の方が似合う。それは薪ストーブの前で炎を見ながら飲むからで、師匠が地下室から出してきた高級赤ワインにオーナーが用意してくれていたチーズの組み合わせが最高に旨い。オーナー曰く「赤ワインにはチーズだね、そして草軽電鉄を歩けば最高だ」と言っている。

私と師匠は相槌を打ちながら「草軽歩き隊に乾杯！」と赤ワインを飲み干した。



【別荘の薪ストーブと赤ワイン】

この別荘については旅行記「軽井沢の別荘泊 2019」に詳細を書いている。

第一章 初日

■別荘を出発

オーナーの別荘は北軽井沢にある。それは軽井沢と草津温泉のほぼ中間点なので、初日は北軽井沢から軽井沢に向けて約 28km を歩く行程を組んだ。

早朝に別荘を出て約 30 分歩き、国境平駅跡にやって来た。駅の“跡”と言っても線路も駅も、その痕跡さえ残っていない。それは草軽電鉄が廃線になった時に線路や施設を完全に撤去したからだ。私の想像では、土地は借地で元の状態に戻す必要があったからだろう。このあたりのことが親方日の丸で自前の土地に線路を敷設していた国鉄（現 JR）とは違う点だろう。

線路が敷かれていたと思われる道がある。車が通れる道だが、ここから先は立入禁止のバーが降りている。脇から入ることもできるが、“熊注意”や“自己責任”と書かれている。私たちは顔を見合わせ、「草軽歩き隊は自己責任ですよ」と言って道路に足を踏み入れる。

■廃線跡を歩き始める

いよいよ廃線跡を歩き始める。しかし営林署の職員が時々使う山奥の単なる道路で、全く廃線跡の雰囲気はない。ただ立入禁止なので、車にも人にも会わないので非常に歩き易い。そして何よりも静まりかえっている。その静まりの中で熊よけの鈴の音だけが響き渡る。鈴は 1 人が 1 個以上付けているので四重奏五重奏になっている。

長日向駅跡にやって来る。しかし何もない。それでも草軽電鉄は単線なので所どころの駅で上り下りの電車がすれ違うようになっているから何となく広い場所が駅の跡だと分かる。事前に調べてきた師匠が「この駅は地形の関係で電車は右側通行だった」と言っている。そういえば現代でも電車は全て左側通行をしていることに気が付く。



【長日向駅跡】

廃線跡は全て道路になっている訳ではなく、道路から外れることもある。いやむしろ外れることの方が多いかもしいない。

道路から横道に入り、何となく線路があったのだろうと想像できる平らな獣道（けものみち）のような所を歩いて行くと、その獣道が突然無くなって崖の上に出る。これはどうしたことかと崖の下を覗いて見ると川が流れている。

師匠は「この辺りに橋梁跡があるはず」と言っている。そう言われてよく見ると朽ち果ててはいるが石でできた橋げたが残っている。「この橋が草軽電鉄で最も高い柳川橋梁だ」と師匠が興奮して言っている。それはまるでジャングルの中で遺跡を発見したようなものかもしれない。私もオーナーも興奮しながら「草軽電鉄存在の証だ！」と言って写真を撮りまくる。



【柳川橋梁跡】

■昼食

橋梁跡から道路に戻り、さらに歩いて行くと先が開けて「ライジングフィールド軽井沢」というキャンプ場になる。もちろんキャンプ場から私たちが歩いてきた道に戻るには関係者以外立入禁止の標識がある。

このキャンプ場はキャンプ以外に BBQ やアスレチックができる。アスレチックはハーネスを着用する本格的のもので、オーナーは「今度は孫を連れて来たい」と言っている。

正午前、ここで昼食にする。昨日買い込んだおにぎり 2 個という質素なもので、師匠は「これでビールがあれば最高ののだが・・・」と口惜しそうに言っている。

キャンプ場のスタッフに私たちの目的を話して道を尋ねる。スタッフは詳しく教えてくれて、「熊には気をつけて下さい」と何気なく付け加えた。私たちは「やっぱり熊が出るのか」と言いながら熊よけの鈴を再度確認する。

■まるで遺跡

キャンプ場から少し歩くと小瀬温泉駅跡にやって来る。盛土がされていてそこに線路が敷いてあったことが容易に想像できる。少し広がっている場所には駅があったのだろう。その一部と思われる部品のようなものがある。それを3人でしげしげと見ながら、何に使われていたのか話し始める。

そんなことをしていると、まるで遺跡を発掘しているような気分になっている自分に気が付く。

私は遺跡を見る時に、ある言葉を思い出す。それはイタリアのポンペイに行った時に地元のガイドが発した「遺跡は想像力を働かせて見ろ」という言葉で、遺跡が現役だった当時のことを想像すると遺跡ほど面白いものはない。しかし想像しないと遺跡ほどつまらないものもない。



【小瀬温泉駅跡付近の盛土された線路跡】

鶴溜駅跡には木製の記念碑が立っている。記念碑には以下のように書かれている。

「草軽軽便鉄道開通 100 年記念 1915 年 4 月 22 日鶴溜駅跡」

「2015 年 7 月 21 日」とあるから 2015 年に 100 周年を記念してこの碑を立てたらしい。

やはり草軽電鉄はロマン溢れる鉄道として、現在でも人々の心に残っている。そして本日もそのロマンを求めて草軽歩き隊の3人が先人たちの夢の跡を歩いている。



【鶴溜駅跡の碑】

この辺りから別荘地になる。現在も人が暮らしている場所なので、草軽電鉄の痕跡は全く見当たらなくなる。遺跡は人がいなくなれば残るが、人が暮らしていると痕跡を見つけるのさえも困難になる。

私は、この状況を見てトルコのトロイ遺跡に行った時のことを思い出した。

トロイ遺跡は古い遺跡が何層にも重なっていて、紀元前 3000 年頃に始まる第 1 層から紀元前 350 年頃のローマ時代の第 9 層までが積み重なっている。有名なトロイの木馬が出てくるトロイ戦争は紀元前 1200 年頃の第 7 層と推定されている。使われなくなった街は遺跡として残るが、人々が生活している街はそのまま生き続けるので遺跡にはならない。

街は常に進化しており、侵略されて政権が変わった時、自然災害が起きた時などに大きく変わる。トロイは 3000 年以上もそう進化し続けて 1600 年前に人々がいなくなって進化が止まり遺跡として残った。

三笠駅跡付近は、現在は別荘地で人々が暮らしている“生きている街”なので、何の痕跡も見つけれない。

旧軽井沢駅の駅舎は、現在はレストランになっている。店の人に聞くと、「確かにこの店は草軽電鉄の駅舎でしたが、リニューアルする時に看板など全てを捨てました」と言っている。これは侵略されて政権が変わった時の街に似ている。



【旧軽井沢駅舎だったレストラン】

■新軽井沢

軽井沢駅にやって来る。今は JR の軽井沢駅だが、草軽電鉄では新軽井沢駅と呼んでいた。なぜ“新”がついたのか、それは軽井沢の歴史に関係する。

江戸時代、軽井沢は中山道の宿場として栄えていた。明治になって宿場の南約 1.7km の場所に信越線の軽井沢駅が出来た。そのために軽井沢駅付近を新軽井沢と呼ぶようになり、宿場付近を旧軽井沢と呼ぶようになった。従って草軽電鉄には旧軽井沢駅と新軽井沢駅があった。

新旧だけでなく、軽井沢という地名は四方に広がっているので、その他の軽井沢について書いておこう。

軽井沢駅の南は第二次大戦前から開発され始めたが湿地帯で開発が難航し、戦後はゴルフ場になった。現在はそのゴルフ場の南が別荘地になり南軽井沢と呼んでいる。

江戸時代の中山道の軽井沢宿の次の宿場は沓掛宿だったので、信越線の開通により沓掛駅が出来た。その沓掛駅は1956年に中軽井沢駅に改称され、以降その付近を中軽井沢と呼んでいる

小諸市と軽井沢町の中に御代田町がある。1957年にその一部が分離し軽井沢町に編入したため、西軽井沢という呼称が生まれた。現在は御代田町まで西軽井沢と呼んでいる。

長野県から碓氷峠を越えると群馬県になるが、東軽井沢を名乗っているゴルフ場が2つもある。軽井沢の北には浅間山があり、浅間山を越えた向こう側の群馬県の嬬恋高原を奥軽井沢と呼んでいる。確かに奥だが、これは行き過ぎだろう。もはや名付けた人の度胸に敬服するしかない。

北軽井沢は明日歩くので、ここでは触れないでおこう。

■草軽交通のバス

軽井沢から北軽井沢の別荘に戻るためバスに乗る。このバスは軽井沢と草津温泉の間を約80分で運行している。しかし草軽電鉄は約3時間かかっていた。

実は、私はこのバスの存在を今回の計画を立てるまで知らなかった。このバスは意外に便利で、オーナーの別荘から草津温泉まで約40分で行ける。東京～軽井沢は新幹線で1時間強だから東京から草津温泉まで2時間半で行くことができる。今後の旅行プランで使えそうだ。

バスは草軽交通という草軽電鉄の流れをくむ会社が運行させているので、車内では草軽電鉄を紹介するビデオが流れている。その中で日本初のカラー映画「カルメン故郷に帰る」のロケに使われたと紹介している。戦後間もない頃、つまり草軽電鉄が全盛期の頃になる。

この映画について調べてみた。

映画はほぼ全編がこの地域で撮影された。内容は都会でストリッパーをしているヒロイン（高峰秀子）が故郷で騒動を起こす喜劇で、戦後の自由で軽薄な風潮に対する賛否両論の世論を風刺し、新時代の意欲作と評された。草軽電鉄も当時としては意欲的な鉄道だから、ロケに使われたのだろう。

新軽井沢駅、いや今のJR軽井沢駅北口に草軽電鉄の電気機関車「デキ12形」の実物が展示してある。

残念ながら今回は立ち寄っていないが、これは草軽電鉄の遺品の中でも貴重なもので軽井沢駅北口の交番の横にある。

ついでに、草軽電鉄の新軽井沢駅は何の痕跡も残っていない。



【電気機関車「デキ12形」実物（草軽交通 HP）】

■別荘への帰途

バスを降りてオーナーの別荘に戻る途中のことだ。既に辺りは薄暗くなってきているが、別荘地なので街路灯もない。

すると師匠が、「何、あれ？」と声をあげた。

前方 200m くらいのところ、黒くて大きな動くものがあり、私の視界にも入る。ちょうどオーナーの別荘の少し先のあたりだ。

私たちは一瞬立ち止まった。この日一番の緊張が走る。

そして“まさか”と思いながらも、別荘までゆっくりと歩き始める。もちろん鈴を鳴らして、何でもいから大きな声で話し始めた。徐々にその大きな動くものの正体が見えてくる。

熊にしては大きすぎて、動きも緩慢だ。もう少し近づいてところで、それは黒い軽自動車がかまぼこを食べているところだと判明する。

緊張の糸が切れ、別荘に戻り明日のために鋭気を養う。夕食は贅沢な A5 ランクの肉料理で、もちろんビールやワインを美味しくいただく。師匠はアルコールなしの昼食だったので気合いを入れて飲んでいる。

この日の歩数は 47037 歩、約 30km を歩いた。計画よりも多くなっている。

第二章 2 日目

■北軽井沢

草軽電鉄跡歩き旅の 2 日目は北軽井沢の別荘から草津温泉を目指す。距離は 1 日目よりも少し長く約 33km、標高差もあり、500m 下って 600m 上る行程になっている。

別荘から歩いて栗平駅跡に来る。ここも人が暮らしており、駅の痕跡は何もない。

やや狭い平らな道には、30cm くらいの低い石垣がある。それは線路を通すために土を掘り下げた時に積まれたようだ。

古い石垣で、太い木の根が石垣の上にかぶさっている。つまり石垣を積んだ後に木が成長して今の姿になった。約 100 年前に開通したので、木が成長するには充分な時間だったのだろう。



【石垣を呑み込んだ木の根】

生活圏なので小学校がある。古い門があって門標には「長野原町立第三小学校」と刻まれている。ところが Google の地図では「北軽井沢小学校」になっている。一体どちらが正しいのかと、3人の意見が分かれる。

Google 信者の師匠は北軽井沢小学校を主張し、北軽井沢に別荘を持つオーナーも北軽井沢小学校派だ。群馬県出身の私は、長野原町は群馬県なのでまさか行政機関までもが隣の長野県の軽井沢は用いないだろうと第三小学校を主張する。ただ気になるのは、この古い門は現在使われていないらしいということだ。

少し歩いて校庭を回り込むと正門があり、正門には「長野原町立北軽井沢小学校」と堂々と刻まれている。もはや行政機関まで軽井沢を使っている。



【長野原町立第三小学校の門標】



【長野原町立北軽井沢小学校の門標】

住宅地に入ってくる。ここが線路跡だという確固たる証拠はないが、嬭恋村役場観光商工課作成の草軽電鉄の路線図ではこの辺りを通っていたと書かれている。通り抜けできるかを聞くために近くにいたおばさんに声を掛ける。

私たちがどんな目的でやって来て何処へ行こうとしているかを話すと、彼女は非常に興味を持って一緒に連れて行ってくれと頼んでくる。とにかく好奇心が強く話好きの人で、あの家に住んでいるから次回歩く時は誘って欲しいと言っている。私は「連絡先も分からないから、せめてお名前は？」と聞くと「〇〇キヌです」と教えてくれた。

私は名刺を渡して「ここに今回の旅行記を公開するのでそれを読んでください」と言って、彼女と別れる。

別れ際に彼女が「熊に気をつけてね」と言っていた。その口ぶりから想像すると、この地方は昔から熊が多く出没するらしい。草軽電鉄も熊に頻繁に遭遇したのだろうか。熊と格闘する運転手と車掌、それを応援する乗客たち、そんなシーンを想像してしまった。

■北軽井沢駅の駅舎

北軽井沢駅跡にやって来る。ここには駅舎や線路が残っている。残っているというよりも意図的に残してある。説明看板もあって、木製の電気機関車のモックアップも置かれている。

フォトスタンドがあるのでカメラを置いて写真を撮ると、それと同じ構図の運行当時の写真が説明看板にも貼ってある。昔はこんな風景だったのだろうと実物を見て想像できる。



【北軽井沢駅舎と電気機関車のモックアップ】

駅舎の隣には観光協会があって、草軽電鉄で実際に使われていた切符やレール、駅名の看板、電気機関車の図面も展示されている。観光協会の人に聞くと駅舎前の電気機関車のモックアップは実際のものよりも少し大きく作ってあるという。しかしそれでもかなり小さい。線路の幅は762mmで新幹線の線路幅1435mmの半分くらいしかない。

草軽電鉄の本物の遺品を見て、私たち草軽歩き隊の面々は先人たちの熱い思いや苦労を現実のものとして感じる。

それにしても群馬県長野原町の駅名を、なぜ軽井沢に“北”をつけたのだろうか。

それには諸説あるが、最もそれらしいのは別荘の開発業者が〇〇浅間高原と名付けて売り出したが売れなくて北軽井沢にしたら売れたという説だ。実は私もそう思っていたが、ここに来て実際の駅舎を見て以下の説を支持するようになった。

この付近の広大な土地を所有していたのは当時の法政大学の学長で、軽井沢が政財界人の別荘地として賑わっていたのに刺激され、学長は文化人向けに静かな別荘地を創ろうして「法政大学村」を開いた。

当時この地は「地藏川」という地名だったが、大学村の関係者が軽井沢の北に位置することから「北軽井沢」と呼び始めた。やはり軽井沢ブランドへの憧れがあって、おそらく意図的にそう呼んだのだろう。そのため草軽電鉄も開業当初は地藏川駅としていたが、1927年に北軽井沢駅に名称変更した。

その証拠に北軽井沢駅の駅舎の屋根の形は長野県に敬意を表して善光寺をモデルにしており、屋根の下には法政大学のHの文字が並んでいる。



【北軽井沢駅舎の屋根と法政大学のHの文字】

■高原キャベツと昼食

北軽井沢からだいぶ歩いて吾妻駅跡付近を通過するが、駅の様子は特定できない。

遙か正面に白根山を見て高原キャベツの畑が目の前に広がる光景はやはり群馬県の臭いがする。



【白根山とキャベツ畑】

そんな景色を眺めながら道端で昼食をとる。道端と言っても、人はもちろん車も滅多に通らないので気を使う必要もない。本日の昼食もコンビニで買い込んだおにぎり 2 個だが、目の前の高原キャベツの畑は見ているだけでも“おかず”になる。

■先見性

昼食の時、3 人の話題は草軽電鉄の先見性の話になる。

草軽電鉄は 100 年以上前に開業した。軽井沢と草津温泉という日本のツートップを結ぶ鉄道は今考えてもワクワクする。それも電気鉄道で、当時では画期的で先見性があった。何しろ草軽電鉄を廃線に追い込んだ旧国鉄の渋川と長野原間が電化されたのは草軽電鉄廃線の 5 年後だ。

私が考える廃線の理由は、鉄道輸送の最大の特徴“大量高速輸送”を果たせなかったことだろう。ちなみに東海道新幹線 16 両編成の乗車定員は 1323 人で、そして非常に速い。

そんな話をしていたら「先見性と言えば●●●だね」とオーナーが言った。それは私たち 3 人が勤めていた会社で、鳴り物入りで発足した、あるプロジェクトのことだ。先見性では際立っていたがそれを活かしきれずに終わった、草軽電鉄のてん末に似ている。そのプロジェクトに私たち 3 人も関係していた。

それは当時としてはまだ海のものとも山のものとも分からないマイクロソフトの Windows1.0 を採用し、世の中になかったコンセプトの商品を目指した。大変な苦勞の末に商品は何とか完成したが早々に撤退することになった。コンセプトも良く先見性もあったが、高速・大量処理という面で問題があった。その意味では草軽電鉄と重なる部分がある。

そして当時ベンチャー企業だったマイクロソフトは今や巨大企業になった。「マイクロソフトは私たちが育てたようなものだ」と誰かが言っていた。

■疲労

小代駅跡の場所は私たちが歩いている県道から少し離れた奥まった場所で、行くにはアップダウンが予想される。師匠が「駅の跡は何もないだろうね」と言うと、オーナーは片足を引きずりながら「それなら見なくてもいいよね」と反応する。その言葉に私も師匠もうなずく。

師匠は腰に疲れがきているようで、ストレッチをして腰を回している。

草軽歩き隊の隊員たちはだいぶ疲労がたまっているようだ。何しろ昨日は5万歩近く歩いており、本日も約2万歩も歩いている。実は予想していた距離よりも多く歩いている。それは草軽電鉄線路跡が通行できない区が多く、遠回りすることが多いからだ。

■もはや考古学

小熊沢の鉄橋跡は台だけが残っているが、説明看板も碑もない。知らなければ単なる石垣にしか見えない。

その鉄橋跡から歩いて数分で孺恋駅跡に到着する。かつてこの駅前には映画館や旅館があったというが、駅の痕跡を見つけるのも難しい。妙に広く平らな庭がある民家が目に留まるが、これだけでは何とも言えない。もはや考古学の世界に入り込んでいる。



【小熊沢の鉄橋跡】



【孺恋駅跡らしい広く平らな庭がある民家】

川幅がかなり広い吾妻川に出る。この川を渡らないと草津温泉には行けないから草軽電鉄の橋もかかっていたはずだが、なかなか見つけられない。吾妻川橋梁跡は現在の県道の橋のやや下流に架かっていたはずだと師匠が言っている。そういわれれば何となく痕跡を観ることができる。

やはり考古学か、草軽歩き隊は草軽発掘隊と化している。



【吾妻川橋梁跡 赤丸の部分】

その橋梁跡の延長線上に上州三原駅があったはずで、現在の群馬銀行孺恋支店の横の敷地には、ここに駅があったという説明看板が設置してある



【上州三原駅跡にある看板】

■作戦変更

計画は本日中に上州三原からさらに 14km を歩き草津温泉に行き、温泉宿に泊まることになっている。14km は平地ならば 3~4 時間で歩けるが、草津温泉は標高 1200m にあり、ここは標高 600m なので標高差 600m を上ることになる。それは今の隊員たちの状態からすると難しい。

実は明日の最終日は予定をいれておらず、何かあったら使おうと予備日としていた。

今の疲労状況を 3 人で話し合い、予備日を大胆に使うことになった。具体的には、本日はもう歩かずにバスで草津温泉に行き、温泉宿に泊まって鋭気を養い、明日は草津温泉から標高差 600m を下るといふ作戦が考えられる。

歩き旅、いや全ての旅は不測の事態に備えておくことが肝要だと改めて思い知る。

私たちが今いるのは JR 万座鹿沢口駅の近くで、残念ながら草津温泉までのバスは出ていない。JR 吾妻線に乗って長野原草津口まで行き、JR バスで草津温泉に向かうことになる。

しかし時刻表を見ると次の電車は 2 時間後になる。オーナーは北軽井沢に別荘を持つ人間として JR 吾妻線に是非乗りたいと言っていたが、さすがに 2 時間待ちには閉口している。

草軽電鉄を廃線に追い込んだ JR 吾妻線のこの状況を目の当たりにして、私の脳裏には“栄枯盛衰”という文言が浮かぶ。

私は駅のロータリーで暇そうに客待ちをしているタクシーの運転手に声を掛け、師匠とオーナーを呼び寄せてタクシーに乗った。運転手に私たちの旅の目的を伝え、草軽電鉄が走っていた道に沿って草津温泉を目指してもらおう。

約 20 分後に草津温泉に到着する。同じ経路を草軽電鉄は 1 時間 10 分かけて運行していた。

■ホテル櫻井

今回は草津温泉の宿の中でも最高級の「ホテル櫻井」を選んだ。その理由は歩き旅の疲れをとるために良い源泉があるからだ。

高級宿なので宿泊費は高いが、この宿には少しだけ眺望の悪い“訳あり部屋”があることも知っており、比較的安価で泊まることができる。

草津温泉には6つの源泉があることは温泉マニアなら知っているが、それ以外に独自源泉を持つ宿がある。ホテル櫻井の「わたの湯」もそのひとつで、とにかく素晴らしい源泉だ。

「草津の湯は万病に効き、治らないのは恋の病だけ」と昔から言われているが、わたの湯源泉は恋の病も治りそうな源泉と言っても過言ではない。

私たちはホテルに着いて早々に大浴場へ行き、わたの湯源泉に浸かる。とにかく“良い”の一言に尽きる。草津の湯は強酸性なので、ピリピリするが、それにも増して柔らかくも感じる。温泉ソムリエの私にして驚異としか言いようがない。

そしてこの効能によってオーナーも師匠も完璧に復活したようだ。2人は「万病に効くは嘘じゃなかった」と口をそろえて言っている。さらに師匠は「恋の病にも効きそうだ」と言うと、オーナーは「この歳になっても恋の病に陥ってみたい」と答えていた。

夕食後はホテル内で“湯もみショー”があり見物に行く。湯もみショーでは宿泊客が湯もみを体験できるので、師匠が飛び入り参加をする。ごちない湯もみではあったが、師匠の腰は完全に回復したようだ。

湯もみショーの後は、太鼓ショーになる。これが迫力満点で、6名のホテル従業員が太鼓を力いっぱい、リズム良く、息ピッタリに打っている。直ぐ近くで観ていた私の身体の内部まで太鼓の音が響き渡る。

「この太鼓は観るでも聴くでもなく、感じるものだ」とオーナーが言っていたのが印象的だった。



【湯もみショーと太鼓ショー】

第三章 最終の3日目

■笑顔の見送り

翌朝、チェックアウトのためフロントに行くとき昨夜太鼓を打っていた美人のスタッフがいる。

私が「太鼓良かったですよ」と言うと「ありがとうございます」と太鼓の勇ましさに反して優しい口調で応えてくれる。オーナーが「どのくらい練習したのですか？」と聞くと、彼女は「仕事が終わって毎日1時間半、最初は全くできなかったのですが、必死で3カ月間練習して何とかになりました」と笑顔で応えてくれた。

その笑顔が私たち草軽歩き隊の最終日の出発に華を添えた。

彼女の笑顔は良かったが、本日は今にも雨が降りそうな雲行きになっている。

■草津温泉駅跡

ホテルから東京方面に向かう途中の住宅地に浅間台公園という小さな公園があり、草軽電鉄の終点だった草津温泉駅跡がある。公園の隅には碑があり、その下には実際に使用していた線路がごくわずか10cmくらい顔をだしている。

これが草軽電鉄の最終地点の線路だと、感慨深く写真を撮る。



【草津温泉駅跡地の碑 足元の赤丸が線路】

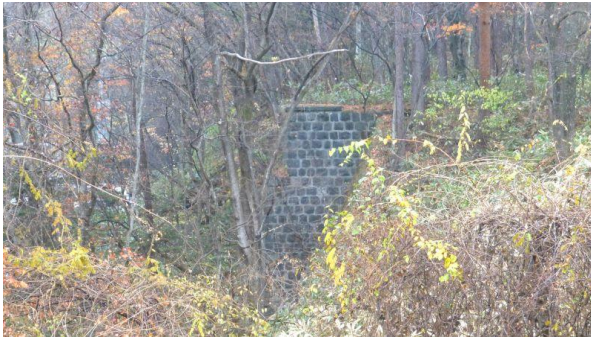
公園を過ぎて少し歩くと、今までこらえてきたどんよりとした曇り空はとうとうこらえきれなくなつて小雨が降り出す。

これからは昨日タクシーで上ってきた道とほぼ同じルートを歩いて下って行くことになる。

■再び上州三原へ

谷所駅跡付近にある巖洞沢の鉄橋跡は左右の橋脚が確認できる。これは気をつけていないと見過ごしてしまう。

草津前口駅跡近くの今井川の石橋も知らなければ見逃してしまう。いや、知っているも見つけれない。現在の道路に架かっている橋の下に石の土管のようなものがあって、水が流れている。この石の土管のようなものが今井川の石橋らしい。



【巖洞沢の鉄橋跡】



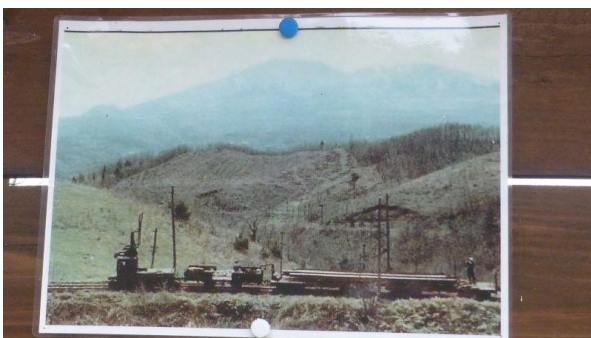
【今井川の石橋】

雨は小雨から少し強い雨に変わっている。そのため早く帰りたいという気持ち加わり、下り坂と相まって歩く速度は速くなっている。草津温泉の効能か、足がよく上がる。

笹見平という場所に売店がある。雨宿りがてら店番をしている人と話をすると、店の前の道路を草軽電鉄の電車が走っていたと言っている。その当時の写真が飾ってある。

万座温泉口駅跡も全く痕跡がない。

湯窪駅跡も同じだが、同名のバス停がある。



【笹見平の売店に飾ってある写真】



【湯窪駅跡付近 湯窪バス停】

東三原駅跡付近は2つのスイッチバックで急坂を登ったというので、かなりの急坂になっている。幸いにして私たちは急坂を下っているのが苦にはならないが、昨日歩いていたら大変だったに違いない。

昨日看板を見た上州三原駅跡に戻ってくる。草軽歩き隊はその任務を終えて解隊し、万座鹿沢口駅からJR吾妻線の電車に乗って帰途についた。

草軽電鉄の営業距離は 55.5km で、そのまま歩けば 85000 歩くらいになるが、実際に 3 日間で歩いた歩数は 108982 歩、約 70km になった。

これはオーナーの別荘から草軽電鉄線路跡に出る距離が加算されたこと以外に、線路跡を歩けない部分が多く、遠回りしたことが多かったためだろう。

終章 旅の記録

■旅の記録

実施は 2023 年 11 月 7 日（火）～10 日（金）の 3 泊 4 日、その行程を示す。

- ・ 1 日目 17 時 30 分軽井沢駅に集合、買い出しをして北軽井沢の別荘に到着し、夕食
- ・ 2 日目 7 時 30 分別荘を出発、国境平駅跡、長日向駅跡、柳川橋梁跡、
キャンプ場「ライジングフィールド軽井沢」で昼食、小瀬温泉駅跡
鶴溜駅跡、三笠駅跡、旧軽井沢駅跡、新軽井沢駅跡、バスで別荘に帰着
この日の歩数は 47037 歩、約 30km
- ・ 3 日目 8 時 30 分別荘を出発、栗平駅跡、北軽井沢小学校、北軽井沢駅跡、吾妻駅跡付近、
道端で昼食、小代駅跡付近、小熊沢の鉄橋跡、嬭恋駅跡、吾妻川橋梁跡、
上州三原駅跡、タクシーで草津温泉に行き「ホテル櫻井」にチェックイン
この日に歩数は 33981 歩、約 21km
- ・ 4 日目 8 時 30 分ホテル出発、オーナーは離脱し、師匠と私は歩き旅を続ける
草津温泉駅跡、谷所駅跡付近、巖洞沢の鉄橋跡、草津前口駅跡、今井川の石橋、
笹見平の売店、万座温泉口駅跡、湯窪駅跡、東三原駅跡付近、上州三原駅跡、
JR 万座鹿沢口で 12 時 47 分発の列車に乗り、車内で昼食、そして帰宅
この日の歩数は 27964 歩、約 18km
3 日間の歩数は 108982 歩、約 70km

1 人当りの費用は約 34500 円になった。詳細を以下に記す。

- ・ 宿泊費 ホテル櫻井 18130 円（1 人分 1 泊 2 食付き生ビール込み）
別荘の食料品代 約 5000 円（1 人分）
- ・ 昼食のおにぎり 約 500 円（1 人分）
- ・ タクシー代 7000 円（1 人分 2333 円 万座鹿沢口～草津温泉）
- ・ JR の交通費 約 8500 円（自宅～軽井沢、万座鹿沢口～自宅）

■参考資料

嬭恋村観光商工課作成の地図

<https://www.tsumagoi-kankou.shop/>

事前に作成した行程表を以下に示す。

草軽電鉄跡歩き旅（11月7日～10日）行程案

2023年11月6日 植木記

コンセプト：草軽電鉄廃線跡(営業距離55km)を歩き、先人の思いを体現する

日程	行程	宿泊
7日 火	17時30分軽井沢駅北口集合	別荘 夕食は大阪風お好み焼き
8日 水	朝7時別荘出発し、草軽電鉄廃線跡をトレースして軽井沢へ歩いて向かう。昼食は事前にサンドイッチなどを買っておく。15:40軽井沢発草津行きバスに乗り別荘に戻る、間に合わない場合は途中でバスに乗り戻る ※約28km、標高差上り約350m、下り約500m	別荘 夕食は焼肉
9日 木	朝7時別荘出発して草津温泉へ歩いて向かう。昼食は事前にサンドイッチなどを買っておく。草津温泉にたどり着かない場合は途中でタクシーを呼んで草津温泉へ行く ※約30km、標高差下り約500m、上り約600m	草津の高級宿 ホテル櫻井 草津町草津465-4 電話0279-88-1111 2食付17,600円 訳あり部屋で格安！
10日 金	草津温泉から帰宅。ただし歩き残し部分があれば歩き、バスまたはタクシーを使って最寄り駅から帰宅	

★草軽電鉄廃線跡は現在通行できない部分が多々あり、あまり無理をしない
★熊の目撃情報あり、ただし今年に限ったことではない