

# 碓氷峠廃線ウォーク 2025



2025 年 5 月

旅のチカラ研究所 植木圭二

5 月の中旬、私たちはかつて碓氷峠を走っていた信越線の線路を歩く廃線ウォークというイベントに参加して群馬県の横川駅から長野県の軽井沢駅までを歩いた。そこで数々の感動があったので、報告したい。

## ■碓氷峠と鉄道

1893 年（明治 26 年）に信越線の群馬県横川駅から長野県軽井沢駅まで、碓氷峠越えの区間が開通した。すでに高崎駅から横川駅、軽井沢駅から直江津駅は開通していたので、これによって東京から群馬・長野・新潟が鉄道で繋がり、当時最大の輸出品であったシルク（生糸）を東京や横浜まで大量に輸送できるようになった。

横川駅～軽井沢駅は営業距離 11.2km、標高差は 552m で 66.7 パーミル（水平に 1000m 走る間に 66.7m 登る）という急勾配を登るためアプト式を導入した。アプト式とは線路の中央にノコギリ型のラックレールを置き、機関車の車輪に取り付けた歯車を噛み合わせて登る方式で、滑ることなく登れる代わりに遅いというデメリットがあった。

開業当初は横川駅から軽井沢駅までトンネルが 26 もあり、蒸気機関車の煙がトンネル内に充満し機関士や乗客が窒息する恐れがあったので、1912 年（明治 45 年）に日本初のアプト式電気機関車の運行が始まった。

さらに時代が進むとアプト式では高速輸送に対応できず、1963 年（昭和 38 年）新しく線路を建設し、アプト式をやめて電気機関車 2 台でけん引する方式に変更した。

最初は単線だったが、輸送力強化のため 3 年後に複線化した。

1998 年は長野オリンピック開催の年で、それに間に合わせるように 1997 年 10 月から北陸新幹線が長野まで開通した。そのため信越線の横川駅～軽井沢駅間は 1997 年 9 月末で廃線になり、104 年間の運行に終止符が打たれた。



【廃線ウォークのパンフレット】

話を整理すると、①最初はアプト式の蒸気機関車の単線、②同じアプト式だが電化、③新たにアプトでない新線を単線で新設、④新線を複線化、⑤新幹線開通により在来線は廃線。

①②は同じ線路で、③と④で1つずつ追加し都合3つの線路が建設された。

現在、アプト式の線路はレールが撤去され舗装された遊歩道になっている。それ以外の2本は立入禁止でJRではなく安中市が管理している。

## ■旅が始まる。

その廃線区間を歩く廃線ウォークというイベントがあり、安中市の安中市観光機構が主催している。休日開催が基本だが、私は電話で平日開催をお願いして今回の開催に至った。

今回一緒に歩くメンバーは私を含めて4人、北軽井沢に別荘を持つその名も“オーナー”と、私が酒の師と仰ぐ“師匠”、10年来の旅友で最近歩き旅にはまっている歩き人はウォーカーだから“ジョニー”としておこう。

ジョニー以外の3人は2023年11月に草軽電鉄の廃線跡を歩いた。その時は線路が撤去された廃線跡だったが、今回は線路がそのまま残っている。(旅行記「草軽電鉄歩き旅2023」参照)

## ■ソースかつ丼

イベント開催の前日、私が運転する車は4人を乗せて横川駅にやってくる。昼時なので駅前の食堂に入ると、メニューにソースかつ丼がある。

ソースかつ丼の4大聖地の桐生は、ここから離れているが同じ群馬県内にある。自称ソースかつ丼評論家の私はある種の期待をしてソースかつ丼を注文する。オーナーとジョニーは「一度も食べたことがない」と言っており、結局4つ注文する。

出てきた丼は、白米にキャベツを敷いてトンカツを乗せ、上からソースをかけている。4大聖地のソースかつ丼はどれもカツを特製ソースにくぐらせているが、これはそうではない。だからソースかつ丼というよりも、トンカツにソースをかけて丼に乗せただけと言っていいだろう。

それでも食べてみるとなかなか美味い。注文を受けてからカツを揚げていたからサクサクして、三元豚なので肉質もいい。初体験の2人も満足そうに食べている。

私は「本物のソースかつ井は、もっと美味しいよ」と言おうとしたが、水を差すこともないので口をつぐんだ。

店を出る時、店主に「ここのソースかつ井は、いつ頃からですか？」と聞くと、店主は「10年くらい前にお客さんに言われて始めました」と言うから、特に名物ではないらしい。



【横川駅前の食堂のソースかつ井】

私は店主に「桐生に行くと、全く違うソースかつ井に出会えますよ」と言って店を後にする。

#### ■碓氷の関所跡

ソースかつ井が出てくるのを待っている間に「碓氷関所 開設 400 年」というやや日焼けしたポスターが店内に張られていたので、すぐ近くにある「碓氷関所跡」を見に行く。

関所跡は門だけ残っている。説明看板には、1623 年開設してこの門は当時のものではなく復元したものだと書かれている。それでも門をくぐると当時の旅人になった気分になる。

明日の廃線ウォークでも碓氷峠の県境を越えるから、この気分を味わうことができる。

私は群馬県出身、オーナーは軽井沢に別荘があるから碓氷峠は珍しくないが、あとの2人は歩いて碓氷峠を越えたことがない。



【碓氷関所跡】

## ■めがね橋

横川駅から車で約10分、名物橋梁の「めがね橋」にやって来る。長さ91m、高さ31mでレンガ造りとしては日本最大の鉄道橋で、それはもはや芸術品と呼ぶにふさわしい。

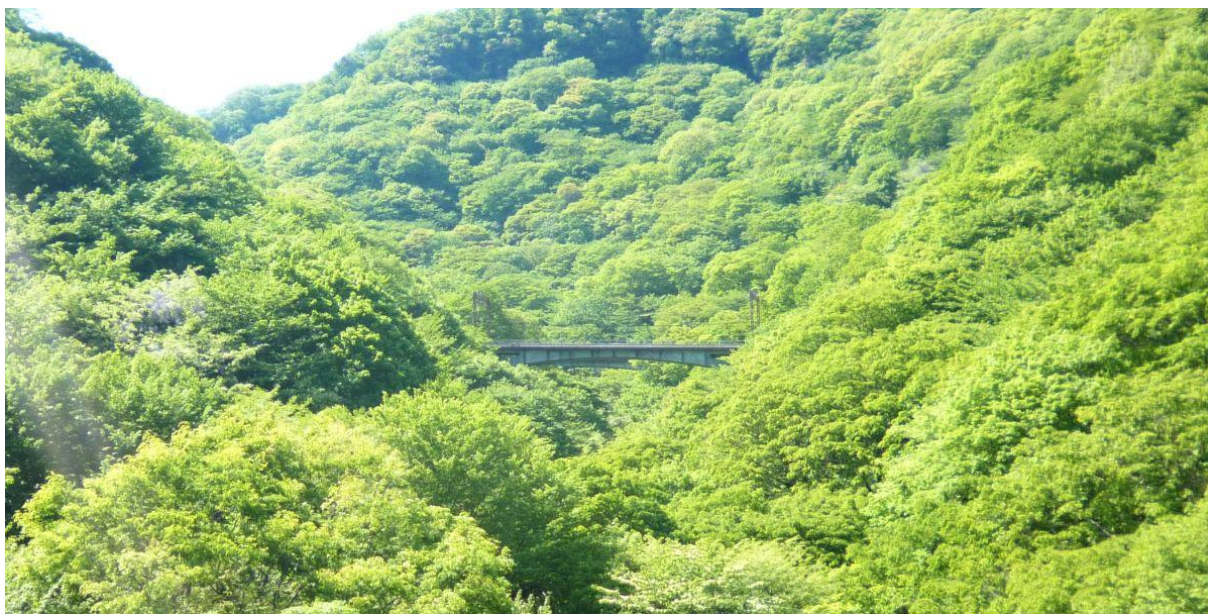
最近足腰を鍛えているジョニーが高さ31mを登り始める。私たちも後に続く。



【めがね橋を下から見る】

めがね橋の上は、ノコギリ型のラックレールも線路も全て撤去されて、コンクリートで舗装されて遊歩道になっている。この遊歩道が「アプトの道」と呼ばれており、一般開放されており誰でも歩くことができる。

谷の上の方に鉄橋が見える。私は3人に「あれが明日、廃線ウォークで歩く鉄橋ですね」と言うと、彼らは「本当?!あそこを歩くのか」と興奮気味に言っている。



【めがね橋から見た信越線の鉄橋】

めがね橋の両端はトンネルで、その内部も整備されており照明が灯っている。そしてトンネルの内部は涼しくて、風が吹き抜けている。

#### ■前夜祭

その日の夜は、前夜祭としてオーナーの別荘で盛り上がる。話題は草軽電鉄跡の“道なき道”を歩いた時の話になる。線路があったと思われる盛り土、森の中に残っていた鉄橋の橋桁、運よく熊に遭遇しなかったこと、地元のオバサンと一緒に連れて行ってくれとお願いされた。そして明日の廃線ウォークの話などと尽きない。

早く寝るつもりだったが、師匠とジョニーが実によく飲み、ワインが何本も空いてしまう。

#### ■廃線ウォークのイベントが始まる

翌朝は車で軽井沢駅まで行き、車を置いてバスで横川駅に向かう。そして午前 11 時、横川駅から廃線ウォークが始まる。

廃線ウォークは、線路を管理する安中市の外郭団体の安中市観光機構が主催しており、そのため対応もしっかりしている。伴走車が付き、体調を崩したら伴走車に乗せてもらえる。イヤホンガイドも用意されており、ガイドの声が非常に良く聞こえる。ガイドは 34 歳の安中市の男性職員で、年間 70 回もここを案内しているという。

参加者は 35 人くらい。平日なので小中学生はいないが、中高年を中心に男性が多く、若者もいる。鉄道マニア、廃線ウォークマニア、写真マニア、山歩き愛好者などが集まっている。

#### ■アプトの道

最初は線路と並走するアプトの道を歩く。アプトの道は一般開放されているので、ハイキングの人も歩いて来る。ガイドは「一般の人が来ますから道をあけて下さい」と言い、「こんにちは」と大きな声で挨拶する。



【線路と並走するアプトの道を歩く】

「碓氷峠鉄道文化むら」には各種鉄道車両が野ざらしで置かれている。その中に二重連結された電気機関車があって、絶好の写真スポットだとガイドが教えてくれる。

二重連結の電気機関車は急坂を登るために横川駅で連結された。その連結作業に4分間を要したので、その時間を利用して“峠の釜めし”を販売したとガイドが説明すると、多くの参加者が驚いている。停車時間が長いのは釜めしの販売のためと思っていたらしい。

電化した時に造った「旧丸山変電所」がある。古いレンガ造りの建物なので重要文化財に指定されており、ここでもガイドは写真撮影のための時間をたっぷりとってくれる。



【旧丸山変電所】

歩き始めて約1時間、「碓氷峠の森公園」に到着すると、昼食に峠の釜めしが用意されている。伴走車が先回りして届けてくれたものだ。

伴走車も市の職員が運転しており、釜めしの配布も空き容器やゴミの回収も職員総出で行っている。

そして釜めしの包装紙には廃線ウオークのロゴが入っている。

最近はどこへ行っても地方経済の衰退が感じられるが、ここは官民一体で地域を盛り上げている。私は何となく嬉しくなってしまった。



【峠の釜めしと包装紙の廃線ウオークのロゴ】

#### ■立入禁止区間へ

昼食後、いよいよ立入禁止区間の線路上を歩く廃線ウオークになる。線路には下り線で18、上り線で11のトンネルがあるから8～9割がトンネルになっている。



【立入禁止区間に入る】

ここで上り線、下り線について書いておこう。

列車の上り下りの定義は東京駅を起点に、東京駅から離れる方向が下り線になる。だから横川駅から軽井沢方面へ向かう列車は下り列車になる。ところが実際には列車は碓氷峠を目指して山を登って行くから、ややこしい。

複線なので上り下りの2つの線路があり、トンネル入口も左右2つある。

今回私たちは軽井沢に行くので下り線を歩く。そして下り線のトンネル入口は必ず左側になる。それは日本の鉄道は全て左側通行になっているからで、そうなった理由は明治時代に技術支援を受けた英国の鉄道と同じにしたからだ。



【トンネルに入っていく参加者たち】

トンネルの中に入るとかなり涼しい。外気温は21℃くらいだが、内部は15℃くらいだろうか。ガイドの話では夏でもあまり変わらないというから避暑にはもってこいかもしれない。



【トンネルの中のウォーキングの様子】

トンネルを抜けると鉄橋に出る。鉄橋の下は谷になっており、かなり深い。参加者たちは恐る恐る下を眺めている。そもそも線路に立ち入ることさえ禁じられているから、鉄橋から下を見ることなど通常はあり得ない。



【鉄橋の上の線路】

昨日歩いためがね橋が見える。ということは、昨日見ていた鉄橋を、今は私たちが歩いていることになる。

ガイドが「めがね橋に人がいるので、手を振ってください」と言うと、皆が一斉に手を振る。それに気が付いてか、めがね橋の観光客も手を振り返してくれる。この何ともほほえましい光景にほんのり暖かい気持ちになる。



【鉄橋から見ためがね橋】

線路はゴツゴツした石が敷かれ、枕木があってレールが乗っている。枕木は木製ではなくコンクリート製になっている。

ガイドは「石の上よりも枕木の上を歩くと楽ですよ」と言っているが、枕木の間隔は大人の歩幅よりも少し短い。ガイドは「小学生にはこの間隔が合っているようで、後半になると大人は疲れてくるのに、小学生は元気だから困りますよ」とこぼしている。

この区間のトンネルや橋梁は当時の日本の最新鋭の技術を集結して建設したので、多くの鉄道技術者が勉強に来るとガイドが説明してくれる。本日も土木を勉強している学生が、卒論のために参加していると紹介してくれる。

#### ■色々な出し物

線路をただ歩いているだけではつまらないので、トークをはじめ“出し物”が用意されている。

トンネルの壁や入口、そして枕木にも、各種刻印が打たれており、その一つひとつの意味をガイドが克明に説明してくれる。

ガイドは、「これらの知識は今まで廃線ウォークに参加してもらった専門家から聞いたことばかりです」と言っている。鉄道オタクだけでなく実際に鉄道会社に勤めていた人や、その設備を作っていた人も多く参加しているという。

夜間の廃線ウォーク「ナイトウォーク」もやっているという。約2kmのコースにプロジェクションマッピング、照明、音楽技術で展開されるオリジナルストーリーをたどりながら歩くもので、夜の廃線と周囲の自然を楽しめるものだと言ガイドが説明してくれる。

そのためのスクリーンや機材が線路脇に置かれており、それらは全て完全防水で、結構高価な機材が多い。安中市の本気度が伝わってくる。



【ナイトウォークに使われるスクリーン】

長いトンネルのほぼ中央に 35 人全員が立ち止まって、ガイドのカウントダウンにより全員のヘッドランプの明かり消す。すると全く何も見えない真っ暗闇の世界になる。

このような完全無の世界は通常は経験できない。都会は少なからず照明があり、山や海でも月や星があるからだ。

真っ暗な無の世界は空虚を感じる。それは般若心経の世界観と似ている。

夜間ではなくても、トンネル内は暗いのでプロジェクターを使って短編動画を壁に上映してくれる。スピーカーも用意されており、トンネル内の反響で重量感ある音が再生される。

動画の内容は、碓氷峠と鉄道の歴史とそれに関わる人々の姿で、実に分かり易い。

#### ■旧熊ノ平駅

長い 3 番トンネルを抜けると目の前が開けて、旧熊ノ平駅に出る。

横川駅からアプトの道だけを歩いてくれば、この駅がちょうど折り返し地点になる。

実は昨日、めがね橋の上を歩いた時に、この旧熊野平駅から歩いてきたという人に出会った。その時私は「往復するのが大変でしょう」と言うと、その人は「タクシーで熊ノ平駅まで来たから片道のハイキングです」と言っていた。

このすぐ近くを国道 18 線の旧道が通っているので、タクシーでも来られる。そしてここから横川駅までは片道約 6.1km のアプトの道で、全て舗装された下り坂なので比較的歩き易い。

旧熊ノ平駅は横川ー軽井沢がアプト式で開通した時は、蒸気機関車の給水給炭所だった。その後、後に鉄道駅に昇格したが、複線化により信号場に降格し、1997 年の廃線で廃止された。

開通時は単線だったので、この駅は上り下りの列車がすれ違うために設けられた。しかし山に挟まれた狭い土地なので、すれ違い用の線路を作るにはトンネル内で分岐させなければならない。それは工事も運用も大変になる。

そこで本線のトンネルの隣に行き止まりの短いトンネルを掘って、列車の最前部を一旦退避させ、次にバックして最後尾をまた別の行き止まりトンネルに入れ、再び前進させて本線隣の乗降用ホームがある線路に停めた。一種のスイッチバックになっていた。

既にかいたが、この区間は通常 3 つのトンネルが並んでいるが、行き止まりトンネルが残っているのでこの駅だけ 4 つのトンネルが並んでいる。



【旧熊ノ平駅のトンネル 左の 2 つが複線化のトンネル、右の 2 つがアプト式のトンネル】

ガイドはこの付近は紅葉がとても綺麗だと言っている。「♪秋の夕日に 照る山もみじ」の歌い出しで始まる童謡「もみじ」は、この付近の紅葉を歌にしたと言われている。

#### ■本物のラリーが観られる

そのガイドが、とんでもないことを言っている。

それを要約すると、「昨年 6 月に国道 18 号の旧道を全面通行止めにして、『モントレイ 2024』という全日本ラリー選手権が開催された。ラリー車が猛スピードで走行し、タイムを競う国内最高峰の大会で、その時にこの廃線ウオークのこの線路からレース観戦をして大変好評だった。この区間は一般人立入禁止で、道路に近いから特等席になる。そして今年も『モントレイ 2025』が開催されるから、廃線ウオークと称した特等席ラリー観戦はいかがですか？」というものだ。

何ということか。私は我が耳を疑った。

国道 18 号の旧道は今回歩きながら横目でチラチラ見ていた道で、かなり近くを通っている。そこを猛スピードでラリー車が走り、間近で見ることができるとても考えられない。

そもそも日本で国道を全面通行止めにしてラリーができるのか。それはまるで地中海のモナコ公国の F1 レースだ。

安中市はモータースポーツの団体と連携し、国土交通省や警察も動かして凄いいことをしている。そしてこれに一枚加わろうとしている廃線ウオークもなかなかのものだ。

#### ■動物と遭遇

先頭を歩くガイドが「今、トンネルの外にカモシカがいますから、静かに出口に来てください」と言っている。トンネルを出るとカモシカがこちらを向いて立っており、私たちが写真を撮り終わるのを待っていたかのように去って行った。安中市は野生のカモシカまで協力者になっているのだろうか。



【線路脇にでてきたカモシカ】

参加者の誰かが「熊は出ないのですか？」と聞くと、ガイドは「目撃情報はありますが、遭遇したことはありません。でも熊避けスプレーがありますから大丈夫です」と言っている。

実は本日の朝のことだ、私たちが別荘から車で軽井沢駅に向かう途中、ジョニーが「あれ、熊と違う？」と言い、師匠も「そうだ、熊だ」と言うので、私は慌てて車を停めてバックさせた。そして国道から 50m くらい入った場所に黒いものが動いている。どうやら子熊のようだ。

全員が驚いて、すぐにスマホを取り出して写真を撮る。しかし上手く撮れたのはオーナーだけで、それでも熊と判別するのはかなり難しい。

オーナーは「30 年近く別荘に通っているけど、熊は初めてだね」と言っている。

実は私も野生の熊を道路からとはいえ、見るのは初めてだ。



【子熊らしき黒い物体】

ガイドは「山蛭（ヤマビル）に注意して下さい、見つけたら私を呼んで下さい」と言っている。払い落すには技術が必要だという。

そしてガイドの足に付いた山蛭を見せてもらおうと、これが意外に小さい。

山蛭は 20℃を超えると出てくるから、これから夏に多くなる。本日は約 21℃だから山蛭はまだ少ない。トンネル内はもっと気温が低いから夏でも心配無用とのことだ。



【山蛭】

#### ■ 廃線ウォークを終えて

最後の 18 番目のトンネル内に群馬県と長野県の県境があり、そこを越えて長野県に入る。昨日も碓氷関所の門をくぐったが、昨日と違う達成感があるのは実際に歩いたからだろう。

トンネルを出て 17 時過ぎに廃線ウォークが終了する。昼食も含めて約 6 時間で 11.2km を歩いた。歩数計は約 2 万歩を示している。

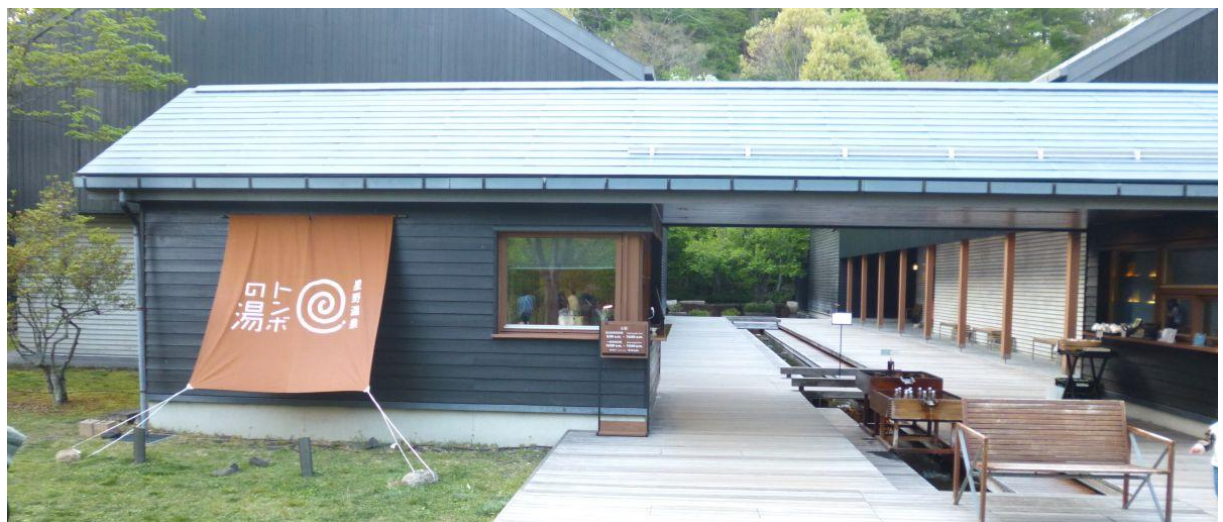
師匠は、中高年の夫婦が途中でリタイアして伴走車に乗ったのを見たと言う。通常の山歩きではそういかないが、伴走車があるのでありがたい。

それにしてもガイドは最初から最後までしゃべり続けだった。お蔭で様々なことを聞くことができてとても勉強になった。それは鉄道の話、信越線の歴史、地域や観光、ガイドの個人的なことまでにも及んだ。もしもガイドのトークがなければ無味乾燥の歩き旅になっていただろう。

ガイドの熱心さにも感心するが、安中市など地域社会の本気度を感じた。

#### ■ 温泉と打ち上げ

軽井沢駅前の駐車場に置いた車で別荘に向かう。軽井沢は、あの高級ホテルの星野リゾート発祥の地で、その関連施設が多くある。その中の「星の温泉トンボの湯」で立ち寄り入浴をする。



【トンボの湯の入口】

大きな内湯と大きな露天風呂、そして露天風呂のすぐ隣にログハウス風のサウナがあって、露天の水風呂もある。さすがに素晴らしい一言に尽きる。

泉質は低張性弱アルカリ性、ありきたりの温泉だが、高温で湧出量が毎分 400 リットルと多いため、全ての浴槽は源泉かけ流しで、毎日換水しているというこだわりがある。

私たちはこのこだわりの温泉に浸かって、廃線ウオークの疲れを取って癒される。湯上りの皆の顔は爽快感と満足感に満ちていた。

別荘に戻り、まずはキンキンに冷えたビールで乾杯する。“喉越しの爽快感”、そして“五臓六腑に染み渡る”という言葉を実感する。

乾杯の勢いそのままに打ち上げに突入する。

ワイン好きのジョニーが、地下室のワインセラーから次から次へと好きなワインを持ってきては開けていく。

結局、昨夜の前夜祭と本日の打ち上げを合わせると、ワイン 7 本、缶ビール 24 本を飲み干してしまった。

それほどまでに充実感や達成感のある廃線ウオークだった。



【2 晩で開けたワイン】

## ■旅の記録

実施は 2025 年 5 月 13 日（火）～5 月 15 日（木）の 2 泊 3 日で、その行程を示す。

- ・ 1 日目 9 時に自宅を出て最寄り駅で参加メンバー全員集合し出発、12 時横川駅着  
駅前の食堂「松一」でソースかつ丼の昼食、「碓氷関所跡」見物、  
「めがね橋」と「アプトの道」を散策、スーパーで買い出しをして別荘着
- ・ 2 日目 8 時 30 分に別荘を車で出て、軽井沢駅前の駐車場に駐車して 9 時 20 分発のバスで  
横川駅へ行き、11 時より廃線ウオーク開始、12 時に「碓氷峠の森公園」で昼食  
17 時軽井沢駅で廃線ウオーク解散、車で「星野温泉トンボの湯」立ち寄り、  
19 時別荘に戻る
- ・ 3 日目 9 時に別荘を出て、軽井沢駅で解散、16 時に車で帰宅

費用は 1 人当たり約 19000 円、詳細を以下に記す。

交通費 1 人当たり約 3500 円

|       |                      |
|-------|----------------------|
| 高速道路  | 約 7000 円（車 1 台分）     |
| ガソリン代 | 約 4300 円（車 1 台分）     |
| 駐車場   | 700 円（軽井沢駅前）         |
| バス代   | 520 円（1 人分軽井沢駅から横川駅） |

廃線ウオーク関連 1 人当たり 8500 円

|           |                                 |
|-----------|---------------------------------|
| エントリー費用   | 8200 円 (昼食込)                    |
| ヘルメットレンタル | 300 円                           |
| その他       | 1 人当たり約 7000 円                  |
| 食費        | 約 5700 円 (4 人分夕食×2、朝食×2 朝、ビール代) |
| 入浴        | 1350 円 (星野温泉トンボの湯の立ち寄り湯代)       |