

## 地域社会における草軽電鉄のあゆみと意義

### 身近な地域の交通発達に関する授業実践

院 17 期 大 島 登志彦

#### I. はじめに

身近な地域へのアプローチは、学校教育においても日常生活においても要求されるが、中・高等学校における社会科教育は、全国的・国際的視野を中心に行われているといえよう。したがって、生徒は、社会科学習のなかで重要な位置づけをもつ地域探求や実態把握を行うべき機会は少ないのである。

身近な地域に関する学習領域は幅広いが、本稿は、筆者が1985～87年度に勤務した群馬県立嬭恋高等学校において、筆者の専攻領域の一端である交通発達と地域社会の変遷を身近な地域で捉えて教材化・授業実践することを通して、生徒の知的好奇心や学習意欲の向上につなげることを試みたものである。教材内容は、交通機関の変遷はもちろん、過去の交通機関の歴史を刻む遺跡・面影の現状把握も目標とした。

嬭恋高等学校の所在する吾妻郡嬭恋村は、群馬県の北西端に位置し、主要集落の多くが国道144号線に沿い、日常生活においては自家用車に依存する傾向が強い。しかし、これは近年の傾向であって、地域社会と密接に関連しながら発達してきたのは公共交通機関であろう。すなわち、近代交通機関のなかった時代は長野県上田市へ、草軽電鉄の開通によ

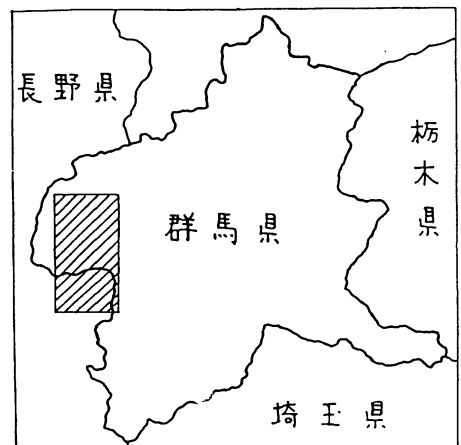
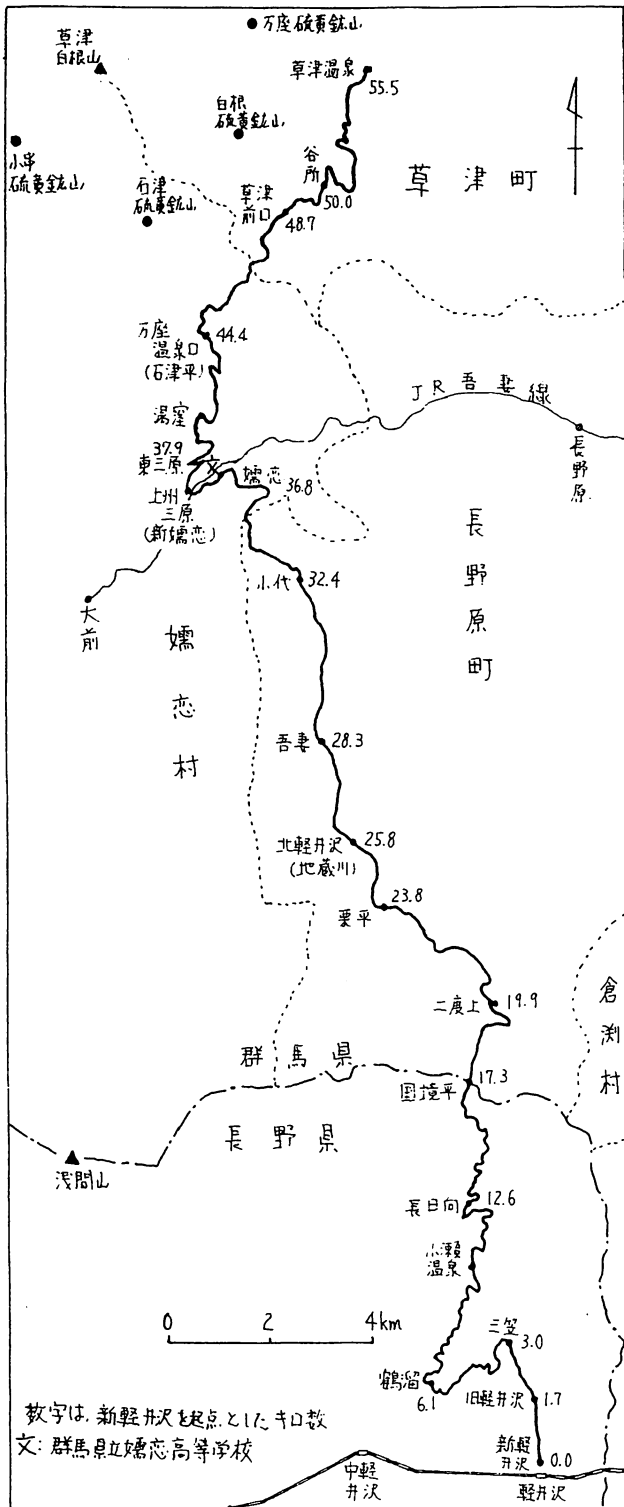
って軽井沢と連絡し、さらに近年は、国鉄（JR）吾妻線を通じて、渋川市や高崎市との結合を強めている。このような事情をふまえ、下記4項目を1時間づつで取り扱うべく指導計画をたてた。

1. 交通発達の概要と嬭恋村の位置づけ
2. 草軽電鉄
3. バス交通の盛衰
4. JR吾妻線(元国鉄長野原線のあゆみ)

ただし、本稿ではとくに、地域社会の近代化への橋渡しの存在となった草軽電鉄に関して、筆者が作成・実践した教材事例を紹介するものである。

#### II. 草軽電鉄の概要

草津温泉への足を確保するために敷かれたのだが、同時に嬭恋村の交通の近代化の先駆となったのが草軽電鉄である。草軽電鉄は、1909（明治42）年に草津町の有志によって発起、翌年に免許を受け、1912（大正元）年に会社が設立した。そして、軽井沢（国鉄軽井沢駅前に位置した新軽井沢駅）より1915（大正4）年から逐次部分開業し1919年11月7日に嬭恋村内に達し、1926年9月18日に新軽井沢—草津温泉間で全通した延長55.5kmの軽便鉄道である。会社名は、設立当初草津軽便鉄道とされたが、1924年に草津電気鉄道



第 1 図 草軽電鉄の線路概要

に、さらに、1939年(昭和14)年に草軽電気鉄道にそれぞれ社名変更され、「草軽電鉄」の名で親しまれた。以下本稿でも草軽電鉄と記していく。

草軽電鉄の特徴は、標高1,000 mの軽井沢から、長野・群馬県境の峠を越えて北軽井沢、そして800 m以下の嬬恋村の中心集落である三原を通り、再び1,200 mの草津温泉へかけ登る典型的な高原鉄道でありながら、トンネルが一つもないことである。すなわち、山にぶつかると迂回し、急勾配があるとカーブとスイッチバックを繰り返したため、直線距離で30 km足らずしかない区間に50 km以上ものレールが敷かれたのである。軽井沢から乗車すると、まず白樺林をぬけて浅間山を背にして一路北上し、小さな駅で客の乗降を見守り、草津白根山麓にさしかかると、今度は浅間山はじめ群馬県西部の山々を箱庭の如くに一望しながら草津温泉まで、風光明媚な高原旅情を満喫できた。車両も、L字型の旧式電気機関車と木造客車が主体だったので、わが国最高の情緒豊かな鉄道だったといわれている。

貨物輸送は、嬬恋村まで開通した頃、吾妻川流域で羽根尾・今井・熊川(第一・二)の各発電所が建設されたため、その資材輸送に貢献した。また、沿線に全国有数の硫黄鉱山が点在したため、その輸送の最前線にあったのも草軽電鉄だった。

列車は、1936(昭和11)年現在、新軽井沢―草津温泉間に7回、3時間かけて運行して

いたが、第二次世界大戦後は、国鉄長野原線(後に吾妻線)の開通によって、草津への足としての使命を奪われ、硫黄の輸送もしだいにトラックが主体となった。このため、北軽井沢以北の輸送量は激減し、直通列車は6回、所要時間は逆に3時間30分にスピードダウンしている(第1表)。

こうして、社会の近代化にとり残された鉄道と化したのが、1959年には台風7号によって吾妻川橋梁が流出し、とどめをさされたかっこうになった。復旧のきざしのないまま、翌年4月25日に新軽井沢―上州三原が廃止に至る。残りの上州三原―草津温泉間も、乗客の減少と輸送効率の悪化によって、1962年1月31日限りで廃止されたのである。その後、会社は草軽交通と社名変更し、バスとタクシー事業を充実させて現在に至っている。

嬬恋村内の鉄道路線跡は、大部分消失してしまったが、吾妻川橋脚の残骸がわずかに残るほか、東三原駅のスイッチバックは、道路に転用されている。また、三原集落より草津への道路の多くの区間は線路敷を利用して作られているし、その道路沿には、湯窪駅跡に硫黄倉庫の残骸と「帝国硫黄株式会社有地」の看板が、石津集落東端に草軽電鉄の変電所だった建物の一部が残っている。

廃止されて25年以上たった現在なお、草軽電鉄の活躍は、沿線住民はもちろん、全国の鉄道愛好者に語り継がれている。それは単にレトロブームや郷愁だけでなく、時代を超越

第1表 草軽電鉄・国鉄長野原線利用による草津温泉への所要時間の推移

区 間 (利用交通機関)	1936年	1950年	1959年	1988年
軽井沢―草津温泉(草軽電鉄利用)	3時間00分	3時間15分	3時間30分	1時間55分 (バス利用)
渋川―長野原(国鉄長野原線利用)	—	2時間00分	1時間10分	1時間00分
長野原―草津温泉(バス利用)	50分	1時間00分	50分	30分

※ 全列車、バスを平均したおおむねの所要時間

資料：各年次発行の時刻表、黒岩保美編(1981)：『草軽電気鉄道』

第2表 授業で配布したプリントの資料内容

図 1.	草軽電鉄の線路概要（本稿第1図）
図 2.	婦恋かるた（1985年婦恋村発行）にみる草軽電鉄
図 3.	草軽電鉄全通当時（1926年）における群馬県の鉄道概要
図 4.	婦恋村内各駅の当時の線路配置 <sup>1)</sup>
表 1.	草軽電鉄時刻表（1936年） <sup>1)2)</sup>
表 2.	草軽電鉄時刻表（1959年） <sup>1)2)</sup>
表 3.	国鉄長野原線時刻表（1950年） <sup>2)</sup>
表 4.	国鉄長野原線時刻表（1959年） <sup>2)</sup>
表 5.	軽井沢－草津間バス時刻表（現在） <sup>2)</sup>
表 6.	草軽電鉄略年表
表 7.	吾妻郡の交通機関の変遷略年表
表 8.	草軽交通のバス事業の変遷略年表

注 1) 黒岩保美編（1981）：『草軽電気鉄道』より引用

2)) これらの表をまとめて、本稿第1表を作成

第3表 授業で使したスライドの内容

○ 非電化時代の蒸気列車（創業当初） <sup>1)</sup>	2 枚
○ 北軽井沢駅（当時と現在を比較） <sup>2)</sup>	3 枚
○ 小代駅付近（ 同 上 ） <sup>2)</sup>	3 枚
○ 小代－吾妻間の橋脚（当時の姿と現在の橋脚残骸） <sup>2)</sup>	2 枚
○ 吾妻川橋梁の橋脚の残骸（1982年）	1 枚
○ 上州三原駅（当時と現在の跡地を比較） <sup>2)</sup>	3 枚
○ 東三原駅のスイッチバック（当時の線路状態と現在の姿） <sup>2)</sup>	3 枚
○ 湯窪駅跡（1982年）	1 枚
○ 草津温泉駅（当時） <sup>1)</sup>	2 枚
○ 草津温泉駅跡の記念碑	1 枚
○ 黒岩芳平（草軽電鉄創立者）の顕彰碑（草津町）	1 枚
○ 保存されたL字型電気機関車（軽井沢町公民館）	1 枚
○ 物置に転用されている客車（群馬県勢多郡北橋村）	1 枚

注 1) 黒岩保美編（1981）：『草軽電気鉄道』からの複写

2) 同 上 と筆者撮影のものを比較

※ その他は筆者撮影

第4表 授業の展開

	時間	指導内容	学 習 活 動	指導上の留意点 <sup>1)</sup>
前 時		本時までの 宿題指導	<ul style="list-style-type: none"> <li>草軽電鉄に関して、両親から話を聞いてくる(思い出話など)。</li> </ul>	⇒どこまで、ていたか。 どんな鉄道だったか。 本教・所要時間・運賃など。
導 入	5 分	草軽電鉄の 概要を知る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>草軽電鉄に関して、両親から聞いたことを語り合う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>草津と軽井沢の間を走っていた。</li> <li>昔あった電車。</li> <li>お父さんが勤めていた。</li> </ul> </li> <li>草軽電鉄がどんな鉄道だったかを確認する(路線・時刻・駅など)。</li> <li>嬬恋村内にあった駅、嬬恋カルタにのっていることなどを知る。</li> </ul>	⇒発問して、教人の生徒 に自由に語らせる。 ⇒図1-4、表1-2、草軽電鉄開 休書籍 <sup>2)</sup> などと参照させる。
展 開	13 分	草軽電鉄が 建設された意義 と、廃止までの 足とりの足とる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>草軽電鉄開通以前の嬬恋村への交通事情と建設過程を知る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>前橋・高崎・東京へ行くのにどうしていたか。</li> <li>鉄道建設が、大正時代と通して行われた要因。</li> <li>現在のJR吾妻線のルートで鉄道建設がなされなかった要因。</li> </ul> </li> <li>草軽電鉄の歴史と概観する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>会社の創立</li> <li>嬬恋村への延長と全通</li> <li>輸送事情と地域社会への利便性(観光客・碩黄の輸送)</li> <li>廃止への足とり</li> </ul> </li> </ul>	⇒図3を参照させる。 ⇒図3を参照のうえ発問する。 ⇒本稿でまとめたことを 表にして参照させる(表6-8)。 ⇒右流黄に関してよく図1。
	12 分	草軽電鉄が 廃止に至った要因 を考察する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>国鉄長野原線(渋川ー長野原間)開通ととの影響となる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>大正時代にすでに予定線</li> <li>群馬鉄山開発のため安買工事(開業当初渋川ー長野原間2時間)</li> <li>デューセル化によるスピードアップ(渋川ー長野原間1時間10分)</li> </ul> </li> <li>台風の被害が運送したことを知る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1950年7月台風(廃止申請直後)</li> <li>1959年台風1号(休止⇒廃止)</li> </ul> </li> <li>バス事業の積極的経営に方針転換した状況となる。</li> </ul>	⇒表1-4の時刻と参照する と、草軽電鉄は戦後スー ドダウンしてしまつたのにこれ。 国鉄長野原線が草津への 便利な足となったことと 確認させる。
	15 分	草軽電鉄の 遺跡の現状を知る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>スライドを通して、草軽電鉄の当時の姿と現在の遺跡と見る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>当時の列車・駅の様子</li> <li>廃線跡の現在の姿と鉄道記念物(保存車両・記念碑)</li> </ul> </li> </ul>	⇒スライドと見せて 順番に解説する。
ま と め	5 分	本時のまとめ と次時の学習を知る。 身近な地域から 再発見を知る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>草軽電鉄の歴史・嬬恋村における草軽電鉄の利便性と再確認する。</li> <li>次時の学習事項(本時の感想文と書く)を知る。</li> <li>駅跡や廃線跡と自主的に見学して、当時と現在と比較する必要性を促す。</li> </ul>	⇒ノートにまとめておくように 指示する。

注1) この項で記した図表の番号は、第2表のものと対応する。

2) 黒岩保美編(1981):『草軽電気鉄道』(プレスアイゼンバーン)

3) 思い出のアルバム草軽電鉄刊行会編(1987):『写真集 思い出のアルバム草軽電鉄』(郷土出版社)

した高原旅情をかもしだしていたこと、さらには、地域社会の交通近代化に重要な使命を果たしたためと考える。

### Ⅲ．授業の展開と生徒の反応

嬭恋高等学校は、各学年普通科2クラス(A・B組)・商業科1クラス(C組)で構成され、地理は、2年次において普通科4単位・商業科3単位で行われている。本教材は、単元の切れ目または定期試験終了後の地理の授業の一環として、1988年2月16日(火)の1・2時限に2年A組(男子12名・女子14名)・2年B組(男子14名・女子13名)で授業実践した(いずれも普通科)。その際、第2表に囲んだ資料をB4版3枚にまとめて印刷したプリントを配布し、第4表の授業展開で行った。なお、後半20分で使用したスライドは、第3表に囲んだ内容である。

生徒の反応は、2A・2Bとも、男子5名程度が、教室後部にすわってほとんど授業に参加していなかった(通常の授業でさぼり易い者とは異なっていた)ほかは、筆者の予想以上に興味を示した。とくに、日頃なじみのない木造の小さな旧型客車や廃止跡のスライドに驚かされたようだった。しかし、筆者の意図した鉄道建設の歴史的背景や廃止に至った要因など、鉄道と地域社会の関係を説明し始めると私語が多くなり、資料の図表にはほとんど理解を示していなかった。

### Ⅳ．おわりに

次時において、本授業の感想を書かせた。驚かされたことは、授業を行った両クラスは、村外在住者1名だけでほぼ全生徒が嬭恋村内に在住しているうえ、生徒会行事で行われている遠足で廃線跡の一部を見学しているにもかかわらず、ほとんどの生徒が草軽電鉄のことを今まで知らなかったように記載していたことである。両親あるいは近所での語り伝えは行われていると思ったが、そうでなかったのか、あるいはまったく関心がないため、忘れてしまったのだろうか。そのため、現在の交通機関と比較して、草軽電鉄の膨大な所要時間や本数の少なさ、JR吾妻線やバスとを比較する思考にも至らなかったようで、単に、「草津や軽井沢に電車で行けてよい」、「あんな面白い形の電車が今でもあれば……」というたぐいの感想が多かった。すなわち、地域社会における鉄道のあゆみと意義は、十分生徒に伝わらなかったようである。しかし、昔、面白い鉄道があったことはほとんど全員が知り、一部の生徒は、当時と現在の姿をスライドで比較・感嘆したことを論じていた。身近かな地域に対して、新しい発見はなされたといえよう。

おおしま としひこ  
群馬工業専門学校専任講師  
〒379-21 前橋市駒形町

1015-3