

## 山河美しき上州を旅する — 山紫水明と温泉の鉄路 —

四十七都道府県ブランドイメージ最下位を隣国・野州と争ふ。頭に血が上った殿様（ヤマモト知事）が騒いでいらっしゃるが勝手番付如き気にしなさんな。上州は山紫水明、山あり川あり名物温泉多数。最下位の理由は海なし+群馬という野暮な地名にありはしないか？上野・上州・上毛・上野毛と改名すべし。 <三級鉄乗りファン・銭屋小金丸>

### ■上州の地勢

上州三山、赤城・榛名・妙義山、どれも個性的。北方の越後境は谷川岳に代表される三国連山、信州沿いには浅間山。上越二千メートル級山々のおかげで越後は雪深く、関東は空っ風。山深き地だから川が多く様々合流して大利根や渡良瀬川を作る。

古代は上野毛君が東国最有力者。上州南部から武州にかけて大古墳群を作った。律令制度では数少ない「上国」。親王受領というありがたい土地柄。そういえば常陸・上総も然り。中世では新田さんが大奮闘したがお隣の足利君に負けた。戦国期に入ると相州・甲州・越後の戦国三人組に攻められ分割。名物は①赤城おろし②国定忠治③かかあ天下。うーん。大前田親分をはじめ幕末侠客は知行分割成れの果て。両毛共に十八世紀後半から人口減。そのせいか車の運転がアライという噂あり。

さて現在は人口百九十万人余で県庁所在地人口が二位とはお珍しい。平成合併でだいぶ様相も変わった<図表1>。

農産物は何と言っても孀恋キャベツ。山一つ越えた信州はレタス名産地。さらに下仁田ネギ、蒟蒻も挙げられる。畜産物も豊か。江戸期は桐生を中心とした絹織物で鳴らした。三井・松坂屋・白木屋といった大呉服商が買い出し発注して歩いた。明治には富岡製糸場が設立され、昭和に入ると中島飛行機創業（太田市）、北部は織物機械・パチンコ・金型・自動車と四段活用。織物産地繁栄は桐生に住んだ晩年の坂口安吾や当時の映画でうかがい知れる。

もう一つ上州名物はフクダ（親子）、ナカソネ（大勲位）、オブチ（株上がれ）と四人もの宰相が同一選挙区から生まれた。維新長州はいざ知らず東国では南部と並ぶメダリスト。蒟蒻やうどんが頭脳にいい？

### ■碓氷峠は鉄の近代化遺産

<埼玉鉄>が大宮中心に対して、<上州鉄>は高崎が鉄拠点、<右頁・図表2>にまとめた。

新幹線は高崎駅を過ぎすぐに分岐。北に向かう。大好きだった上越新幹線二階建てがなくなりいささか寂しい。長野・北陸と名前の変わった新幹線は間もなく関西に達する。また名称は変化するのだろうか。ところで上毛高原・安中榛名は新幹線駅とは思えない寂しさ、特に後者は・・・

<上州鉄>は何と言っても高崎線（旧信越本線）が

<図表1> 群馬県市町村別人口トップ10  
（2022年6月1日現在）

群馬県	191.5万人
1.高崎市	37.1
2.前橋市*	32.9
3.太田市	22.1
4.伊勢崎市	21.1
5.桐生市	10.3
6.館林市	7.4
7.渋川市	7.3
8.藤岡市	6.2
9.安中市	5.4
10.富岡市	4.6

\*県庁所在地

（群馬県移動人口調査を元に作成）

特筆される。中山道沿いを北西に向かった信越本線は高崎を過ぎ碓氷峠に向かう。奇怪な妙義山と時々噴煙でお騒がせする浅間山の間。隧道+アプト式と近代産業技術を集めて千メートル足らずの峠越え。今新幹線は難なく通る。碓氷峠と言えばヤマトタケルが振り返り亡き妻に未練タラタラし、吾妻郡・吾妻線と地名路線名にもなっているが異説あり\*1。歌人・連歌師・武将・大名・無宿者が行き来した峠。旧中山道では坂本宿と軽井沢宿。鉄道ができてからは「峠の釜飯」という名物も一丁上がり。釜飯の入れ物はお隣の民芸で名高い益子焼。昔は信州・越後さらに北陸を結んだ。今は高崎ー横川を結ぶ通勤通学電車で五両編成。沿線には信越化学・P&Gや東邦亜鉛といった化学・鉱業工場が目立つ。横川は当然関所も多く逸話伝説があり歴史資料館が設置されている。今はJRバス小一時間で軽井沢到着。

かった。長岡ー越後湯沢。高崎ー水上は大正年間に開通していたものの三国山脈が立ちほだかっていた。考えてみると毎年のように三国峠越えをしていた謙信公は偉い。東海道線丹那トンネルと並ぶ二大工事・清水トンネル(9.7キロ)は昭和六年完成し東京ー新潟は急行で四時間短縮された。「トンネルを抜けると雪国だった」というかの名台詞は清水トンネル完成以降のお話。現在は高崎ー渋川ー水上ー長岡が運行されている。渋川から水上までは利根川本流の曲がりくねった川、紅葉多彩な岸壁、貯水ダム湖、山々の眺望が続く。路線は何度も利根川を渡る。盆地状地形の沼田駅。ホームに「尾瀬沼最寄り駅」とあるが、本当は結構遠いよ！沼田駅を過ぎると高原列車の趣。水上駅は標高500メートル弱で霧や雨が多くしばしば天気が急変する。気になるのは駅手前に放置されたホテル・旅館の廃屋群で、鬼怒川温泉と似る。これは観光には大マイナス。

さて清水トンネルは中がループ状で見所満載。トンネル駅も含め鉄オススメ路線。ところで越後湯沢につくと「雪国」というよりリゾートマンション林立乱立でバブ

## ■雪国からバブルへ

上州と越後を直接結ぶ上越線開通には時間がか

<図表2> 上州の鉄路



ルが夢の跡と言った風情。

## ■草津の湯でも治らない

渋川から西に向かうのが吾妻線。日本鋼管が昭和二十年に鉄鉱石運搬用として開発し戦後旅客用になった。今でも渋川駅手前に大同特殊鋼工場が鎮座します。電車はひたすら温泉郷やスキー場を目指す。とにかく温泉また温泉。上野発特急「草津」が昼に3本(平日は2本)出ている。昔活躍した651系で古臭く速度を上げるとガタガタ音を立てる。渋川から先の風景はずっと川沿いで桜・農家・古寺が美しく、一時必要性が侃侃諤諤だった八ツ場ダム湖底を通る。特急は長野原草津口止まりで名湯草津温泉はここからバスで小一時間。各駅電車はスキーのメッカ万座を経て大前止まり。ここはもう一山超えると真田六文銭故旧の信州。

## ■東西を結ぶ両毛線

上州民の足と言わば両毛線。高崎・新前橋から野州小山、一日一本水戸線経由で勝田まで延びる。両毛線は上州の主要都市を結ぶ。元々は桐生を中心とした絹織物輸送用として出発。天気の良い日は赤城の裾野を広く眺められる。伊勢崎を過ぎ国定・岩宿駅辺りは円墳が目立つ。岩宿は戦後間もなくアマチュア考古学者相沢さんの手で初めて旧石器が発見された地。駅で結構大勢の人が降りるので考古学ブーム凄し<と思ったが、よく見ると競輪場に向かう中高年だった。

前号で紹介した八高線は高崎駅三番ホーム端から一両編成気動車が発車する。大抵は児玉や高麗川行き。武州隣接の藤岡市内を走る。

## ■三つの地元私鉄

東武伊勢崎線は羽生を超え館林から蜘蛛の巣のように支線が広がる。館林と言えは皇太后美智子さま御実家正田家。製粉・醤油業。ご成婚の頃は粉屋娘という陰口があった。伊勢崎線は上州に入り足利で野州にちょい寄って再度上州入り。ここからは単線が

増えるが「たたら」「県(あがた)」と駅名も由緒ありげ。太田から伊勢崎に向かう電車(伊勢崎線)と赤城に向かう桐生線に分岐。両毛線と東武は伊勢崎のほか野州足利、佐野、栃木と何度も連絡する。また太田・館林からは小泉線が出ている。

東武系列で中央前橋\*2から西桐生を結ぶのが上毛電鉄。基本的に前橋と桐生を結ぶ路線で赤城山の広い裾野を走る。二両編成が多く昼間は自転車を持った主婦老人がのんびりと乗ってくる。実に長閑な電車で沿線も由緒ありそうな農家や古い一軒家が多い。春先は庭の木と花々が咲き乱れ「かかあ天下」恐怖イメーと異なり奥ゆかし。駅名的には上泉・大胡と剣聖と謳われた新陰流開祖・上泉伊勢守由来の駅名が懐かしい。

一方高崎から西に向かう上信電鉄。高崎商科大学、県立自然史博物館、世界遺産富岡製糸場を通る。明治三十年(1897年)開業の古い歴史を持つ私鉄で高崎一下仁田を結ぶ。JR高崎駅からカラフルな(ちょっと古い)電車が見える。山名駅までは南下、あとは盆地を西に進む。最後の下仁田駅に向かうと勾配がきつく急に山岳列車の趣でその変化に驚く。下仁田駅からはバスで鉱山跡など山地に入る地域は<ジオパーク>に指定されている。山三つ越えると信州佐久平。

なを桐生から東武赤城線相老駅を経て足尾銅山に至るわたらせ溪谷鉄道があるが、これは野州で紹介する。

国鉄は資金力技術力で峠を超え隧道を完成させた。清水トンネルは新旧合わせて三本もある。どれも難工事で多くの犠牲者が出た。改めて合掌。また大水が湧き出たこともある。一方地元私鉄は盲腸線で終わった。上州は自動車製造県であり自動車利用率が高い。高速道路・北関東自動車道と整備された地だけに上州鉄の生き残りもなかなか大変である。

\*1: 『日本書紀』『古事記』では足柄峠。でも絵になりセリフが決まるのは碓氷峠。足柄山じゃ金太郎さんになっちゃう。ところがどっこい相模説も根強い、『更科日記』作者は足柄道を通っている。古代では足柄峠ちよい南の碓氷古道があった。こっちにも浅間山(せんげんさん)もあるが、山の中であまり見通しが良くない。この勝負古事記が優勢?

\*2: 前橋駅は新前橋、前橋、前橋大島、中央前橋と四駅ある。桐生も桐生(両毛線)、新桐生(東武)、西桐生(上毛電鉄)と近くに三つある。地元民はともかく旅行者は迷う。