



近くのまちあるき 草津温泉 南牧 長野

軽井沢は標高約1,000mにあり、平均気温は7.8℃。札幌の平均気温(8.5℃)よりも低く、古くから東京近郊の避暑地として発展してきました。

江戸時代、中山道の宿場町だった軽井沢を、初めて避暑地と認めたのは英国人で、旧軽井沢に簡素な山小屋を建てたことが始まりでした。

軽井沢を大きく変えたのは信越本線の開通です。明治26年、碓氷峠区間の路線が開通したことで東京と鉄道で結ばれ、軽井沢は富裕層の別荘地として発展を始めます。



旧三笠ホテル



万平ホテル

その後、大手資本による別荘地開発が始まり、避暑地軽井沢は拡大の一途をたどりました。

いま、軽井沢町の人口2万人・9千世帯に対して、別荘は15,000棟を超え、いまでも年100~150棟のペースで増え続けています。

日本一の避暑地 軽井沢の原点である「旧軽井沢」を歩いてきました。

碓井峠越えの進化とともに変貌してきた町

大正初期、箱根土地(現プリンスホテル)、鹿島建設、野沢組などの大手資本による別荘地開発が始まります。

第一次大戦の好景気により生まれた、新たな有産階級の別荘地需要に応えたものでした。
碓氷峠のアプト式鉄道が電化され、東京からの旅程が5時間に短縮されたことも引き金になったようです。

これにより、別荘地は南方向へ大きく広がりはじめます。
そして、元の軽井沢は「旧軽井沢」と呼ばれるようになります。

航空写真をみると、旧軽井沢が北端に位置しているようにみえますが、これは大正期以降、新しい別荘地やゴルフ場の開発が、軽井沢駅の南方向に広がったためです。

長野オリンピックに伴い、長野新幹線と上信越自動車道が開通し、東京～軽井沢間は約1時間で結ばれます。

この近さは、軽井沢に移り住む人や、週末だけの観光客を呼び寄せることになりました。
軽井沢はいま、上流階級の避暑地から手軽な観光地へと、変わりつつあるようです。
旧軽井沢のメインストリートには、若者やファミリー向けの派手な店舗が次々オープンしています。

軽井沢は、碓氷峠越えの交通手段が新しくなるたびに、大きく変貌してきたといえます。

旧軽井沢のメインストリート



旧軽井沢の印象 浅間石と老木の並木

旧軽井沢の風景を印象づけているのは、浅間石の苔生した腰高の石積み、カラマツなど背の高い既存樹の老木並木、そして樹間から見える低層の別荘です。

浅間石は、小さな穴が無数に開いたスポンジのような黒い石で、明治大正期から地元石材として盛んに使われてきました。

既存樹の老木並木は、別荘が建替えられる際も伐採禁止になっているようです。道沿いには、コンクリートブロックや板柵の門塀は見あたりません。

賑やかなメインストリートから一本入ると旧軽井沢本来の風景が広がっています。数十年前からある、苔生した浅間石と老木並木を大切に保存することで、旧軽井沢の高貴な静寂は保たれています。



← 石積と並木の先に見えるのは、どれも、2階建て勾配屋根の別荘



⇒

三笠通りでは、石積とカラマツの並木が一直線に続く



碓氷峠 山中に残る明治の鉄道遺産



碓氷峠の山中には、明治期の最先端土木技術の結晶が残っています。まともな建設機械もなく、まだ人力に頼っていた時代、欧米の先進技術を貪欲に学び、日本中に鉄道を敷いた先達の執念が、その姿からは伝わってきます。

まちあるきの考古学

碓氷峠は中山道の難所として知られてきました。

それは、峠(横川～軽井沢間)の大きな高低差のためです。直線距離9.2kmに対して高低差550m、峠というより、山の斜面だといえます。

明治の鉄道技術者は、この難所を当時の最新技術を欧米から取入れることで克服しました。トンネルや橋梁の土木技術とアプト式軌道という鉄道技術。

戦後、アプト式軌道は廃止され、電気機関車2両を電車に連結して、その馬力を借りて峠を上り下りする方式に変わります。電車が東京方面から横川に着くと、最後尾に機関車2両を連結し、軽井沢に着くと取り外す。そんな面倒くさい作業を、特急あさまから普通電車に至るまで、一日何回も行われたのがこの路線でした。

長野新幹線の建設でも、峠の高低差を如何に高速で上るかが課題でした。そのため、安中榛名駅～軽井沢駅間の高低差650mを、大きく迂回するトンネルでつなぎ、距離を稼ぐことで克服したのです。



長野新幹線の安中榛名駅～軽井沢駅間は大きく迂回している。(下図)

