

碓氷峠鉄道施設群の世界遺産登録推進に対する
提言書

安中市長 岩井均 様

令和5年12月18日

公益財団法人鉄道総合技術研究所 アドバイザー

小野田 滋

高崎経済大学 名誉教授

大島 登志彦

歴史的建造物修復コンサルタント

高村 功一

元国土技術政策総合研究所 シニアフェロー

長谷川 直司

安中碓氷ユネスコ協会 会長

柴野 薫

NPO法人碓氷峠歴史文化遺産研究会 理事長

萩原 豊彦

世界遺産としての碓氷峠鉄道施設群について

碓氷峠の鉄道施設群は、京浜地区と京阪神地区を結ぶ中山道鉄道の一部として計画され、明治 26 (1893) 年に横川～軽井沢間が開業した。この区間は、約 550m という標高差を克服するためにイギリス人技師による路線調査が行われ、アプト式鉄道がドイツから導入された。それまでの鉄道建設の大半は平坦地に敷設されていたが、本格的な山岳路線として、26 箇所トンネルと 18 基の橋梁が建設された。

その後、蒸気機関車の煤煙の問題を克服するために、この区間を電化して蒸気機関車から電気機関車に置き換えることとなり、明治 45 (1912) 年に日本の幹線鉄道としてははじめての電化が行われた。碓氷峠の鉄道では、外国の技術に依存しながらも、日本の鉄道技術が自立するための要素技術が導入され、その後の日本の鉄道の発展にも大きな影響を与えた。また、長野方面から東京・横浜方面への生糸などの輸送路としても重要な役割を果たし、陸上交通輸送機関として日本の近代化を支えた。

その後も、昭和 38 (1963) 年にアプト式から粘着式（一般の鉄道と同じ方式）に転換するために新路線が建設され、当時の最大径間の鉄筋コンクリートアーチ橋を架設するなど、海外から導入された鉄道技術を国産化して独自の技術へと進化させた歴史がこの路線に積層している。また、碓氷峠は江戸時代からの交通の要衝であり、鉄道以前の碓氷峠を出発点とし、新幹線へとつながる歴史ストーリーを描くことも可能である。

ユネスコの世界遺産委員会が認定する世界遺産は、「文化遺産」「自然遺産」「複合遺産」の categories に区分され、「文化遺産」はさらに「記念工作物」「建造物群」「遺跡」に大別されており、碓氷峠の鉄道施設群は「建造物群」に該当する。世界遺産登録のためには、顕著な普遍的価値の証明がなされていること、国内における万全の保護措置がなされていることを前提として、登録のための要件を満たしている必要があり、また認定に至るまでの手続きとして、国内での「暫定一覧表」への登録、「暫定一覧表」から国内の審査を経て世界遺産委員会への推薦などの手続きを経なければならない。また、近年の傾向としてストーリー性や海外との関係性などが重視され、関係する複数の遺産を構成要素としてあるテーマのもとに登録されるケースもあり、構成要素となることを念頭にした他の遺産との連携なども視野に入れる必要がある。

このように、世界遺産に登録されるための道のりは容易ではないが、碓氷峠の鉄道施設群は登録のための条件が整っており、体制を整えてその実現に取り組むことを求めるものである。