



朝の高崎駅発車表示板

# 首都圏・長野間の大幅な時間短縮を実現。 人々の生活が大きく変わった

文・写真・柿岡 圭

新幹線初の斜張橋である  
第二千曲川橋りょう



高崎駅（上）と朝の乗車風景（右）



北陸新幹線（高崎・長野間）は、鉄道・運輸機構（当時は鉄道公団）が整備し、平成9年10月1日に開業させた区間。かつて信越本線は、群馬・長野県境に碓氷峠が立ちはだかる交通の難所だった。上野・長野間は、特急「あさま」で最速2時間39分。現在は北陸新幹線「かがやき」が最速1時間19分と、所要時間を在来線時代のほぼ半分に縮めた。軽井沢や上田といった東信地方は首都圏とのアクセスが劇的に改善され、今では首都圏の通勤圏となっている。開業から24年、新幹線通勤が定着して新しい生活スタイルが確立しつつある、同区間を旅した。

## 800人が暮らしを楽しむ 定住型リゾートタウン

朝7時台の高崎駅上り新幹線ホームは、通勤・通学客でにぎわっている。上越新幹線「たにがわ」や北陸新幹線「あさま」が到着するたびに、多くの人が車内に吸い込まれていく。

新幹線通勤がすっかり定着した高崎駅下りホームから、8時22分発「あさま603号」で出発しよう。こちらは座席に余裕がある。郊外に出たところで上越新幹線と分かれ、右に榛名山、左前方に妙義山を見て榛名山麓の丘陵地を通過する。2488mの里見トンネルを抜けると、わずか9分で安中榛名駅に到着だ。

安中榛名駅は、群馬県安中市北部にある駅だ。市街地までは5kmほど離

# 特集 北陸新幹線(高崎・長野間)のその後

## ◆北陸新幹線路線図



## ◆北陸新幹線の歩み

昭和48年11月	全国新幹線鉄道整備法に基づき北陸新幹線の整備計画を決定
平成元年 11月	高崎・軽井沢間工事着手
平成3年 8月	軽井沢・長野間工事着手
平成9年 10月	高崎・長野間開業
平成10年 2月	長野冬季オリンピック・パラリンピック開催
平成10年 3月	長野・上越間工事着手
平成17年 4月	富山・金沢間工事着手
平成18年 4月	長野・金沢間全区間認可
平成24年 6月	金沢・敦賀間工事着手
平成27年 3月	長野・金沢間開業
平成28年12月	敦賀・京都間のルート決定 (小浜・京都ルート)
平成29年 3月	京都・新大阪間のルート決定 (南回りルート)
令和5年度末	金沢・敦賀間完成予定



安中榛名駅のホーム



都心方面への通勤利用も多い安中榛名駅

れており、1日の平均乗車人数は285人(令和元年度)と、北陸新幹線の駅では最も少ない。開業当初は駅周辺に何もなく、「新幹線の秘境駅」と言われた時代もあった。今は、駅前の秋間みのりが丘に全国初となる新幹線駅前の定住型リゾートシティ「びゅうヴェルジェ安中榛名」が整備されている。JR東日本が駅周辺約48・7haの土地を開発したもので、令和3年10月現在、337世帯783人が暮らしている。

駅は標高約300mの高台にある。住宅街は緩やかな南向きの斜面に広がっており、駅前のパノラマパークに立つと、妙義山を背景にゲートボールを楽しむ人々が見えた。住宅街には暖炉や薪ストーブを備えた家やリバー



安中榛名駅前に整備されたパノラマパークと秋間みのりが丘(びゅうヴェルジェ安中榛名の町名)



安中榛名駅の窓口。子ども達による塗り絵が展示されている(上)。「あさま」の旅といえども昔も峠の釜めし(左)



軽井沢駅橋上駅舎。観光客も戻りつつある

## 群馬・長野県境の碓氷峠を軽々と越える

10時52分発「あさま607号」に

カヤックが置かれた家、あるいは庭に天体望遠鏡を備えた家などがあり、住民が生活を楽しんでいる様子が伝わってくる。

1時間余り散策を楽しみ安中榛名駅に戻ると、売店が開いていた。「峠の釜めし」で有名なおぎのやの売店だ。きつぷ売場の上には、地元の子ども達が描いた電車の塗り絵が掲示され、改札横には日本初のマラソンと言われる「安政遠足」(安中藩の家臣が安中城から碓氷峠まで走った競技)のレリーフがある。小さいながらも工夫がちりばめられた楽しい駅だ。

乗って軽井沢へ。秋間トンネル(8295m)、一ノ瀬トンネル(6165m)、碓氷峠トンネル(6092m)と、三つの長大トンネルを連続30パーミル(%)の勾配(1000m進むごとに30mの高低差)で通過し、群馬・長野県境の碓氷峠を越える。標高差約550mの碓氷峠は、昔から信濃へ向かう人々を阻む難所だった。ほぼ片勾配であるため、どうにかしてこの高低差を登らなくては長野県に入れない。従来の新幹線の規格は最大勾配15%だが、これでは軽井沢までに登り切ることができなかった。そこで30%の連続勾配に対応できる車両の開発が進められ、約20kmに及ぶ連続30%区間が設けられて軽井沢駅乗り入れが実現した。



明治時代創建の旧駅舎の一部部材を使って復元した、しなの鉄道軽井沢駅



旧ホームに保存展示されている国鉄時代の車両達

秋間トンネルの建設には、掘削工併進工法（ECL工法）が新幹線として初めて導入された。これは掘削と同時にコンクリート一次覆工を行う工法で、長大トンネルでも効率的な施工が可能となった。秋間トンネルで培われた技術は、その後より経済性と施工性が向上したSENS工法に進化し、東北新幹線や北海道新幹線の建設に活用されている。

峠の釜めしを食べながらそんなことを考えていると、視界が開けて軽井沢駅に到着した。全国有数の避暑地として知られる軽井沢は、標高約1000m。新幹線の開業と前後して駅南口にアウトレットモールがオープンし、今では日帰りでも気軽に楽しめるリゾート地だ。JR軽井沢駅に隣接する、しなの鉄道軽井沢旧駅舎口は、明治43（1910）年に建てられ、新幹線開業時に取り壊された駅舎を復元したもの。ホームには、かつて碓氷峠を越えたEC40形アプト式機関車と、EF63形電気機関車が保存展示されている。アプト式とは、軌道中央に歯状レール（ラックレール）を設置し、機関車側の歯車（ピニオンギア）と噛み合わせて急勾配を登る方式で、碓氷峠では昭和38年まで使用された。



国の重要文化財に登録された旧信越本線碓氷第三橋りょう



軽井沢・佐久平間では車窓から浅間山がよく見える



急速施工が実施された五里ヶ峯トンネル

車を借りて、アプト式鉄道の遺構を見に行こう。軽井沢駅前から国道18号を東へ5分も走ると、突然県境とつづら折りの険しい峠道が始まる。150ものカーブを越え、明治25（1892）年竣工の碓氷第三橋りょうに着く。200万個ものレンガを使った国内最大級のレンガ造鉄道橋だ。碓氷峠は明治の鉄道技術の粋を尽くして乗り越えた難所だった。その北側を貫くトンネルを、北陸新幹線は時速260kmで軽やかに通過する。この路線を毎日東京への通勤に使っている人がいると聞いたら、明治の鉄道人ほどんな顔をするだろう。

### トンネルをくぐり抜け、橋りょうを渡る

軽井沢に戻り、14時17分発の「あさま613号」に乗車した。まずは明るいうちに長野まで乗り通してみよう。車窓右手に見事な浅間山が広がった。佐久平駅を過ぎると、今度は左手に蓼科山と八ヶ岳が現れる。妙義山、榛名山、浅間山と、北陸新幹線は多数の名山を鑑賞できる路線だ。ここから北陸新幹線は千曲川を3度渡る。二つめの第二千曲川橋りょうは、鉄道橋としては日本初となる全長270mのPC斜張橋だ。主塔と橋桁をケーブルで直結した吊り構造の橋で、上田ハープ橋の愛称で親しまれている。

上田駅の前後では左手に千曲川が寄り添う。上田駅を発車し、高崎・長野間で最も長い五里ヶ峯トンネル（1万5175m）へ。このトンネルは、開業当時日本で5番目に長い鉄道トンネルだった。長野オリンピック開催の4カ月前である平成9年10月の開業に間に合わせるため、わずか36カ月



17時頃から提灯に明かりが灯る長野駅

で建設されたことで知られる。最新の高速施工システムを活用し、1カ月平均150mの速度で掘削したというからすごい。

五里ヶ峯トンネルを抜けると千曲川と犀川を渡り、14時47分長野駅に到着。折り返し「あさま622号」となるので、上り14番ホームに入る。

長野駅は、蕎麦処信州の中心だけあって、駅構内に4軒もの駅そば店がある。13・14番ホームの店は「新幹線そば店」。山菜そばは、地元栄村で収穫された山ウドやワラビなどの旨煮を使っておりひと味違う。

山菜そばを食べて、発着する新幹線や待合室に飾られた旧長野駅の陶板壁画などを眺めているうちに、早くも日が暮れてきた。善光寺口の柱に掲

げられた、「縁」と書かれた提灯に明かりが灯るのを見届け、1日を終えた。

### 新幹線通勤は

### カフェで過ごすような気分

翌日は、朝7時に上田駅からスタート。上田は「信州の鎌倉」とも呼ばれる歴史あるまちで、真田家の城下町としても発展した。上田駅のファサードは「蔵」をイメージしたデザインで、壁面に並ぶ真田六文銭を表した照明が美しい。真田氏ゆかりの上田城址公園も徒歩圏内だ。

上田からも、多くの人が新幹線で高崎・東京方面へ出かけていく。朝のラッシュを観察し、車で五里ヶ峯トンネルや第二千曲川橋りょうを撮影してから佐久平駅へ向かう。



待合室には旧長野駅舎の壁画がある



長野駅名物の駅そば（下りホームは閉業）。地元の山菜などを使う



長野駅の14番ホーム



真田六文銭の意匠が施された上田駅



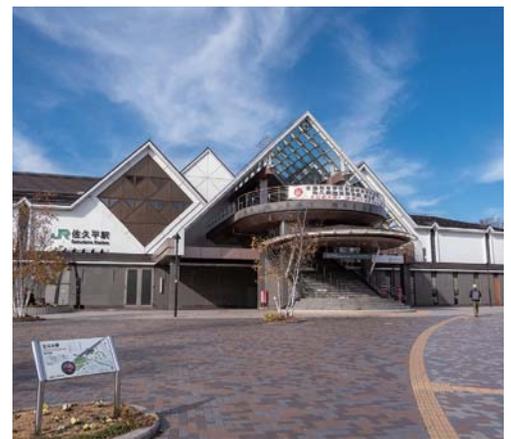
上田駅から近い上田城址

佐久盆地の中央に位置する佐久平駅は、北陸新幹線の中でも定期券利用者が多い駅だ。令和元年度の1日平均定期乗車人数は1062人。利用者の約4割が定期券客だ。

佐久市は、北陸新幹線をはじめ上信越自動車道や国道140号などが集まる交通の要衝だ。医療機関が充実していることでも知られ、周辺の小諸市や御代田町などとともに、都会からの移住先として注目されている。以前は現地での就労が移住のハードルとなったが、リモートワークが普及した現在は、在宅勤務と新幹線通勤を組み合わせ、首都圏の企業に勤めながら移住する人が増えている。

そんな生活を送る一人、小諸市在住の小山剛さんを訪ねた。東京都内の、ログハウスなどの住宅を企画・販売する企業に勤める2児の父。平成25年に一家で神奈川県から移り住み、佐久平駅から新幹線通勤を行っている。

「結婚して、住まいをどうするかと考えた時に、新幹線通勤という言葉が頭をよぎりました。小諸は妻の故郷で、私も地方出身です。マンションよりは戸建てに暮らしたいという思いがありました。首都圏で庭付きの一戸建てを買おうとすると、通勤時間に相当時間をかけなくてはなりません」(小山さん)



佐久平駅併設の佐久プラザ

同じ長時間通勤なら、新幹線で小諸から通うこともできるのではないかと。試しに週末を奥さんの実家で過ごし、月曜に新幹線で通勤してみた。渋谷のオフィスまでは2時間余りかかったが、

「満員電車で1時間乗るよりも、はるかに楽でした。会社からの理解も得られ、平成25年5月に小諸へ移住して、新幹線通勤を始めました」

毎朝、6時40分頃に車で自宅を出て、佐久平駅7時過ぎの「あさま」に乗る。8時半頃東京駅に到着し、山手線で渋谷へ。オフィスには9時前に着く。

「車内では、タブレットでメールをチェックするなどして、その日やるべきことを確認します。必ず座れまから、出勤前にカフェで過ごすような

気分ですね」

帰りは、早ければ19時半の「あさま」に乗って、自宅には21時頃着く。ちょうど子ども達が寝る支度をしている頃で、少し遊ぶ時間も作れる。通勤費は、駐車場代など一部が自己負担となったが、首都圏で戸建てを買うことに比べればそれほどの負担ではないそうだ。

「終電が22時過ぎと早いのですが、そのぶんメリハリをもって仕事ができます」

平日の生活リズムは、移住する前とほとんど変わらなかったという小山さん。一方で、休日の過ごし方は大きく変わったという。

「小諸の地域おこしの取り組みに関わることが増えました。住んでみると、



上田駅付近を走行する「あさま」



奥さんの故郷である小諸で充実した日々を送る小山さんご一家(上)。リモートワークを行う小山さん(下)



おしゃれ田舎プロジェクトでオープンしたサイフォンコーヒーカフェ彩本堂



小諸駅にオープンした「小諸駅のまど」



新幹線が停車せず心配された小諸ながら、小山さんを含めた若い人たちのまちづくり活動が活発。無料の電動カートによる市内観光の実証実験も行われている

## 首都圏と地方の人をつなげる 新幹線

小諸にはまちを元気にしようとしている面白い人が、若い人を含めて大勢いたんです」

ある時、たまたま誘われてバーベキューパーティーに参加したことがきっかけで、地元の人々とのつながりが広まった。行政と民間有志が連携し、小諸で創業したい人に空き店舗を紹介する「おしゃれ田舎プロジェクト」や、小諸駅前の遊休地をリノベーションして子ども達の遊び場に生まれ変わ

らせた「まちタネ広場」など、さまざまな地域の活動に参加するようになる。小諸から首都圏に勤務し、地方のことも都会のことも分かる小山さんは、今や小諸の地域づくりに欠かせない存在だ。

もっとも、現在はコロナ禍のため、勤務はリモートワークが中心だ。緊急事態宣言中は、完全に在宅勤務になったという。

「最初は、それほど影響がなかった。で便利な時代になったなと思う反面、同僚などの雑談がなくなったりと、新しいアイデアが生まれにくくなったと感じています。やはり、ある程度オフィスに通うことは必要なのだと気が付きました」

緊急事態宣言が解除された現在は、

週2回程度東京に通っている小山さん。現在は、小諸に移住を希望する人向けの新しい住宅を企画している。南向きの緩斜面を利用し、共同農園なども備えた住宅地で、建物の密度は通常の建売住宅の半分程度。首都圏の会社に勤めたまま、美しい自然と歴史に囲まれた小諸らしい生活を実現できる。

「コロナ禍を経験して、住まいは都心でなくてもよいと気付く方が増えています。でも、北陸新幹線のような都会と直結する高速鉄道がなければ、それは理想に終わってしまうでしょう。私も、新幹線によって人生が大きく変わりました」

小山さんの話を伺ううちに、小諸を歩いてみたくなった。急きよ市内に

宿泊し、翌日小諸市内を散策してみた。しなの鉄道小諸駅からは、乗合電動カート「egg」の試験運行が行われており（令和3年11月27日で一旦試験運行終了）、15分ほどで市街地を一周。歴史ある街並みに古民家を使ったりカフェや老舗味噌会社が運営するデリカテッセンなど、新しい店がいくつも見つかった。小諸駅にも、自由に過ごせる電源カフェ「小諸駅のまど」がオープンしている。北陸新幹線が通らなかった小諸市だったが、新幹線が地域の人と都会から来た人を結び付け、魅力あるまちに進化しようとしている。

北陸新幹線東京・長野間の開業から24年。コロナ禍を乗り越えた先には、新しい地域の姿が待っている。