

碓氷線 年表 碓氷馬車鉄道 編

明治11年9月6日	1878	明治天皇、御巡幸道路(剱石山迂回)を通り軽井沢へ
明治15年4月1日	1882	高崎郵便馬車会社(西北社)、高崎一坂本間に馬車輸送延長(東京一高崎一前橋)
明治16年2月3日	1883	碓氷新道(旧国道18号)工事開始 4里25丁18間 (18.7km)
明治17年5月20日	1884	“ 開通 費用 79,474円79銭8厘
明治18年10月15日	1885	高崎、横川間 鉄道開通 (後の信越線)
明治20年7月25日	1887	高瀬四郎(前橋)、矢島八郎(高崎) 群馬県知事へ「軽易馬車鉄道敷設願」提出
明治20年12月28日	“	同 認可が下りる (碓氷馬車鉄道会社 資本金 8万5千円圓)
明治21年1月	1888	群馬(長野)県知事へ上信国界より新軽井沢へ線路延長を出願
明治21年4月26日	“	横川駅よりレールの敷設に着手(坂本、原は一部専用軌道 碓氷新道利用)
明治21年5月12日	“	長野県知事より 上信国界～新軽井沢間、馬車鉄道敷設命令書下りる
明治21年7月10日	“	群馬県知事へ試運転願 提出 社長 高瀬四郎
明治21年8月9日	“	横川～坂本間 馬車鉄道 部分開業
明治21年8月30日	“	横川～軽井沢間 馬車鉄道 全線完成 群馬県による検査(9/3)
明治21年9月5日	“	碓氷馬車鉄道仮営業(12月1日本営業) 総延長距離 5里16丁(19.1km)
明治21年11月20日	“	軽井沢駅(直江津線 後の信越線) 開業
明治21年12月1日	“	直江津～軽井沢間 開通(直江津線) 上下線 一日3本 馬車鉄道 本営業開始
明治22年2月	1889	資本金8万5千円圓から20万圓に増資(工学会誌87号による)
明治22年3月	“	21年営業報告書 工事費(土木費 20,840円 レール、車輛付属品 41,828円)
明治22年4月	“	県知事へ営業年限を5年から30年に再申請
明治23年5月	1890	明治政府へ碓氷馬車鉄道買い上げの嘆願書提出(再三提出するも却下)
明治23年8月17日	“	「森 鷗外」碓氷馬車鉄道に乗る。(上田行) 後年その様子「みちの記」を発表
明治24年7月14日	1891	内務大臣 品川弥二郎へ嘆願書提出 社長 矢島八郎
明治24年～25年	“	荷車(3～4輛連結)により碓氷線工事資材(レンガ、セメント等)を運搬
明治26年4月1日	1893	碓氷線(アプト式)開業 碓氷馬車鉄道、輸送を停止
明治26年9月1日	“	碓氷馬車鉄道の資材を使い群馬馬車鉄道開業(高崎駅～渋川間)
明治26年12月31日	“	碓氷馬車鉄道会社、廃止
		碓氷馬車鉄道会社(群馬県上野国碓氷郡臼井町大字横川村)
		※ レール(梯子型)、車輛はドコービル社製(フランス)
		※ 購入車輛 76輛(内訳 客車2頭曳き10輛 貴重品運送車2輛 貨車60輛 雑貨運送車4輛) 1日4往復(開業時) 片道2時間半
		定員 上等 1頭曳き 5名 下等 2頭曳き 10名 下等 40銭 中等 60銭
		※ 直江津行 軽井沢 発 午前6時 10時40分 午後 4時30分(長野止)

碓氷線 年表 アプト 編

明治17年5月	1884	碓氷新道完成、碓氷線本格調査(中尾線・和美峠・入山峠ルート)
明治18年10月	1885	高崎―横川間 開通 (明治17年10月着工) 一日4往復
明治21年9月	1888	碓氷馬車鉄道開通 (碓氷新道) 一日4往復 所要時間 片道 2時間30分
明治24年3月	1891	碓氷線(中尾線、アプト式)着工 (パウネル、本間英一郎、渡辺信四郎)
明治25年4月	1892	碓氷第三橋梁着工、9月橋脚完成、12月竣工 設計 パウネル 古川晴一
明治25年7月	1892	横川機関庫完成 同年末、独、エスリンゲン社製 3900形4輛 索引定数70t
明治25年12月	〃	碓氷線(アプト) 完成 明治26年1月 試運転開始
明治26年4月	1893	〃 供用開始 一日4(旅客)、5(貨物)往復 (下り78分、上り80分)
明治27～29年	1894	第三橋梁補修工事 明治27年頃～ 排煙幕 (隧道番導入24時間交代制)
明治28年2月	1895	英、バイヤーピーコック社製3920形、2輛 31年3950形、4輛 導入
明治29年5月	1896	避線(丸山)350m 200‰ (昭和11年 土地売却) 同年、歯車援急車(ピフ)導入
明治34年7月	1901	機関車(長野野行51列車)退行事故、(技師、日鉄副社長、毛利男爵、令息死去)
明治38年10月	1905	熊ノ平信号場、停車場へ昇格、一日最大18往復、同年、鉄道国有法公布
明治39年5月	1906	石油パイプライン敷設 線路脇 自然落下 (～大正3年迄 8年間使用)
明治39年5月	〃	国産3980形導入(索引定数100t) 同年機関車、暴走事故、(乗員無事)
明治44年5月	1911	横川発電所、丸山、矢ヶ崎変電所開設 (電化工事は明治43年～44年)
明治45年5月	1912	電化完成、独、エスリンゲンアルゲ社製10000形(EC40) 片道47分(20往復)
大正4年7月	1915	10000形、新編成、横川寄り2輛 中間1輛、索引定数230t 草軽軽便鉄道開業
大正7年3月	1918	熊ノ平列車暴走事故(下り貨物、10004号機)乗員、駅員3名死亡、4名負傷
大正10年3月	1921	完全電化完了、大正8～12年 国産電気機関車10020形(ED40) 14輛製造
大正10～11年	〃	アプト、軌道、ラックレール大改修 11年、アプト式蒸気機関車廃止
大正15年	1926	スイス製ブラウン社10040形(ED41)導入(2台)、ボギー台車
昭和2年	1927	東京電燈(東電)より電力購入(同年、横川発電所予備化)
昭和4年	1929	横川発電所廃止 1号隧道西口にて粘着運転試験(ED41形2号機)
昭和9年3月	1934	ED42形完成、4輛製造、(全28輛) EC40形同11年、ED40、ED41形26年廃止
昭和12年	1937	熊ノ平変電区設置 (33年10月廃止) ED42形 順次増備(10～14号機)
昭和21年7月	1946	アプト区間での粘着運転試験、電力回生ブレーキ、(28年～全列車導入)
昭和25年6月	1950	熊ノ平駅、土砂崩れ事故 職員38名、家族12名死亡、重軽傷者24名
昭和26年	1951	国鉄と職員の浄財により「熊の平殉難碑」建立 ED40(2月)、ED41(12月)廃車
昭和29年10月	1954	上野―金沢間、急行「白山」新設、碓氷線、初の急行列車 ED42 1+3 輛にて
昭和36年5月	1961	上野―長野間、急行「志賀」、初の気動車急行(キハ57系)
〃 10月	〃	大阪―上野(大阪―青森)、「白鳥」、初の特急(キハ80系) ED42 横川方4輛にて
昭和38年9月	1963	9/30夜 アプト最終 横川発 3:55 (311レ旅客) 軽井沢発 4:00 (470レ貨物)

碓氷線 年表 粘着運転 編

昭和34年8月	1959	国鉄本社理事会にてアプト廃止、粘着運転、複線化案、決定される
昭和36年4月	1961	碓氷新線工事、起工式(4月5日 坂本)
昭和37年5月	1962	EF63形、試作機完成 6月より試験線(丸山～1号隧道)にて第一性能試験開始
昭和37年7月	"	高崎一横川間、電化完成 上野一軽井沢間、80系による臨時準急「軽井沢」
昭和38年1月	1963	第二性能試験開始、5月新線全線工事完了 EF63形2輛による性能試験
昭和38年7月	"	碓氷新線開通、軽井沢一長野間、電化完成記念行事、10月全面切り替え
昭和38年9月	"	9月30日アプト完全廃止、全列車新線、粘着運転に切り替え完了 ED42(12月)廃車
昭和38年10月	"	ダイヤ改正、キハ57系気動車急行「志賀」電車化、165系急行「信州」「戸隠」「志賀」
昭和40年10月	1965	金沢一上野、特急「白鳥」独立して特急「はくたか」へ、キハ80系気動車+EF63形2輛
昭和41年2月	1966	熊ノ平駅廃止 7月丸山一矢ヶ崎間複線化、10月「あさま」181系登場
昭和42年12月	1967	165系協調運転用試作車12輛製造(協調運転・・・EF63による電車統括制御方式)
昭和43年1月	1968	協調運転電力量産決定、169系、489系、189系等(末尾に9が付く 碓氷線用)
昭和43年10月	"	169系急行「妙高」「信州」12輛編成(ビュッフェ) 181系「あさま」8輛 一日3往復
昭和46年1月	1971	EF63形機関士一人乗務開始 11月 489系12輛による初の協調運転、
昭和47年3月	1972	特急「白山」489系、12輛編成(食堂車連結) 11月 2往復運転開始
昭和50年3月	1975	特急「あさま」一部489系による12輛化、189系開発(直流専用特急形183系1000番台)
昭和50年10月	"	EF63形4輛、上り線1号トンネル横川より、カーブにて暴走事故 乗務員3名重傷
昭和51年7月	1976	事故で廃車となった5号機、9号機に変わり、24、25号機新製配置(EF63製造終了)
昭和59年2月	1984	信越本線 安中一小諸間 貨物列車廃止 4月「サロンエクスプレスそよかぜ」14系
昭和60年3月	1985	上越新幹線、上野開通に伴い、特急「白山」3往復から2往復に減便 9輛編成
昭和61年11月	1986	特急「あさま」17往復体制、9輛編成 EF63 1号機 高崎第2機関区へ(展示用)
昭和62年3月	1987	横川運転区と改称 4月、国鉄分割民营、JR各社発足
昭和62年10月	"	準鉄道記念物「ED42」1号機、横川運転区検修庫にて動態復元、記念運転(同運転区)
昭和63年1月	1988	JR東日本による横川一軽井沢間、廃止報告を受け松井田町、廃止反対運動本格化
昭和63年3月	"	特急「あさま」18往復 うち8往復は11輛編成、高崎一長野間「信州リレー号」185系
平成元年1月	1989	整備新幹線建設促進委員会 高崎一軽井沢間、平成元年度着工、碓氷線廃止決定
平成4年7月	1992	松井田町、「並行在来線対策協議会」発足 翌月「うすいネイチャーランド21構想」発表
平成5年8月	1993	「碓氷峠鉄道施設」近代化遺産として国の重要文化財に指定される
平成7年2月	1995	群馬県、代替鉄道事業の成立の可能性について県議会にて発表
平成7年10月	"	群馬県、鉄道存続困難を表明、同年12月 存続断念を正式表明
平成8年1月	1996	代替輸送手段としてJRバス正式決定 5月 しなの鉄道(株)発足
平成9年6月	1997	信越本線、横川一篠ノ井間、9月30日廃止 最終認可
平成9年9月	"	下り最終、横川22:45「あさま37号」 上り最終、機関車回送(19号機+3号機)23:55着

碓氷線 年表 廃止後 編

平成9年11月	1997	「横川鉄道文化むら(仮称)」整備プラン公表 (松井田町)
平成10年3月	1998	町議会にて整備計画承認、(予算 鉄道文化むらー20億円 くつろぎの郷ー19億円)
平成10年7月	”	JR東日本(企画設計・展示車輛)の協力を得て「碓氷峠鉄道文化むら」着工
平成11年2月	1999	3月4日「財団法人碓氷峠交流記念財団」設立
平成11年4月	”	4月18日「碓氷峠鉄道文化むら」オープン、EF63形 24.25号機、動態保存
平成12年4月	2000	「(旧)軽井沢駅舎記念館」オープン、EF63形 2号機、静態保存
平成13年4月	2001	日帰り温泉施設「峠の湯」オープン
平成13年 月	”	横川ーめがね橋(旧第三橋梁)間、遊歩道「アプトの道」4.7km 完成
平成13年4月	”	ボランティアガイドグループ「文化財インストラクター碓氷線」発足
平成13年10月	”	10月14日「鉄道の日」イベントの一環として点検用車両、一般客乗せ丸山往復
平成14年 月	2002	旧「丸山変電所」、修復工事完了
平成17年 月	2005	「碓氷峠鉄道文化むら」ー「峠の湯」の間、トロッコ列車開通
平成18年11月	2006	「富岡製糸場と絹産業遺産群」として文化庁へ市町村、県の共同提案書提出
平成19年1月	2007	「富岡製糸場と絹産業遺産群」世界遺産、国内候補として暫定リストに登録
平成19年 月	2007	EF63形、11、12号機 横川駅旧4番ホームより移動し、動態復元
平成20年2月	2008	第4次「文化財インストラクター碓氷線」講習会、開催
平成20年7月	2008	トロッコ列車(機関車)老朽化のため、新造計画、安中市 (費用概算一億円)
平成20年8月	2008	世界遺産「平泉」延期を受け、県は遺産の法的整備、資産拡充へ(関係市町村会議)
平成21年4月	2009	「碓氷峠鉄道文化むら」開業10周年記念イベント、～5月
平成21年7月	2009	「シルクロードツアー」観光庁「ニューツーリズム創出・流通促進事業」に選定される
平成21年11月	2009	めがね橋、熊ノ平 周辺に駐車場計画 国に保安林解除申請 (C-40 C-84)
平成22年2月	2010	世界遺産、推薦書作成の為、国際専門家会議のメンバー、めがね橋視察
平成23年2月	2011	第5次「文化財インストラクター碓氷線」講習会、開催
平成23年4月	2011	めがね橋駐車場、遊歩道完成(県) バス4台 乗用車20台程度駐車可
平成23年4月	2011	県、世界遺産候補、4候補に絞込み(碓氷鉄道遺産は除外)
平成23年7月	2011	群馬ディスティネーションキャンペーン(7月1日～9月30日)
平成24年4月	2012	「アプトの道」延伸工事完成(めがね橋ー熊ノ平間 1.3キロ) 熊ノ平駐車場完成
平成24年7月	2012	ググっとぐんま観光キャンペーン(7月～9月)
平成25年7月	2013	7月31日 夜間の火事により「峠の湯」焼失 当面の間休止
平成26年2月	2014	第6次「文化財インストラクター碓氷線」講習会、開催
平成26年3月	2014	富岡市 安中市 軽井沢町 観光連携設立協議会発足
平成26年4月	2014	碓氷湖 トイレ新築工事完成
平成27年4月	2015	めがね橋駐車場にトイレ完成
平成27年12月	2015	「峠の湯」リニューアルオープン

