

写真提供：赤城山頂駅サントリービア・ハイランドホール



赤城山鋼索鉄道 赤城山頂駅

赤城登山鉄道（あかぎとざんてつどう）

昭和32年（1957年）6月11日東武鉄道の出資で設立され、旧群馬県勢多郡黒保根村（現桐生市）の利平茶屋駅と同郡富士見村（現前橋市）の赤城山頂駅を結んでいた鋼索式鉄道（ケーブルカー）、ロープウェイ、リフト等の運営会社である。

1 鋼索鉄道概要

駅数：2 駅、起点：利平茶屋駅、終点：赤城山頂駅

開業：昭和32年（1957）7月21日

廃止：昭和43年（1968）6月1日（休止：昭和42年（1967）11月5日）

所有者：赤城登山鉄道

線路延長：水平長 1033.000 メートル、傾斜長 1100.518 メートル

軌間：1,067 ミリメートル、最小曲線半径 300 メートル、高低差 363.4 メートル

最急勾配：586 パーミル、最緩勾配：255 パーミル

※パーミル（‰）千分率（鉄道線路などの勾配）水平距離 1000 メートルあたりの高低を表す。

1000 メートル進んだ際に 10 メートル高くなる勾配は 10 パーミル。

使用車両：日立製作所製造、2 両（同型）A・B

塗装 黄緑色に 2 本の赤帯、のちに車体上部の窓周りを赤色に変更。

客車重量：9.5 トン

乗車人数：121 名（最大）

輸送能力：960 人/時間（最大）

運転速度：3.25 メートル/秒、所要時間：片道約 6 分

制動方式：テオドルベル式

鋼索：直径 38 ミリメートル

形式：交走式

1 本の鋼索（ケーブル）の両端に車両を繋ぎ、一方の車両を巻上装置の操作により引き上げると、井戸の釣瓶の様にもう一方の車両が降りてくる方式。赤城鋼索鉄道は交差部で複線となり車両がすれ違う。

2 旧赤城山鋼索鉄道赤城山頂駅駅舎及びプラットホーム

駅舎 鉄筋コンクリート造、地下 1 階、地上 2 階建、建築面積 201.46 平方メートル

外壁鉄筋コンクリート、塗装仕上げ

屋根鉄骨造鉄板葺、一部鉄筋コンクリート造陸屋根

（1）1 階 客席、展示スペース（待合室、改札、運転室、事務所、宿直室）

旧待合室 14.4 メートル×11.65 メートル、天井高約 3.6m

赤城山頂駅で乗客は事務室で乗車券を購入し待合室で待機後、事務室側の改札を通り、階段のプラットホームを降り、ケーブルカーに乗車した。山頂駅へ到着した乗客は、反対側のプラットホームの階段を上って駅舎に入り、改札を通過し屋外へ至る動線になっていた。プラットホームと駅舎内を仕切る建具は無く、吹き抜けとなっていた。入場口と退出口の間にケーブルカーの運転室があった。宿直室は 8 畳の和室であった。

（2）2 階倉庫（旧無線室）、屋上（電波塔跡）

2 階と屋上へは外部階段で上る。

2 階は無線室で、東武鉄道本社との連絡機能を持っていた。受信した指令等は階下の事務室に報告し、ロープウェイやリフト等の施設へは有線で連絡した。現在、機械設備は撤去され倉庫になっている。

屋上には電波塔が設けられアンテナが設置されていた。

（3）地下倉庫（旧機械室）

4.4 メートル×11.65 メートル、天井高約 4.15 メートル、柱にはテーパー、大梁にはハンチが付く。

ケーブルカー運転用巻き取り機、動力、電気設備が設置されていた。

主動力 200 馬力モーター、補助動力 150 馬力モーターほか変圧器等が設置されていた。

電動機により大型のワイヤー巻き取り機を稼働し、ケーブルカーを運行した。

階上の運転室とは階段でつながり、ほかにプラットホーム下への通路あり。

現在は、巻き取り機の基礎のみが残り、機器類は撤去されている。

（4）旧赤城山鋼索鉄道 赤城山頂駅 プラットホーム

鉄筋コンクリート造、階段状プラットホーム 1 基。（巾約 2.5 メートル、長さ約 19.36 メートル 2 面）

旧事務室側が乗車用で反対側が降車用。全面階段で踊り場が無く、勾配 5/10 の急勾配。

線路はコンクリートの床板に枕木を置きレールを敷く。プラットホームはコンクリートの束の上にレールが敷かれた。

ケーブルカー下に車両整備用の空間が設けられ点検・修理等を行った。

プラットホームにはレールを加工した柱と梁の構造体の上に屋根が架けられ、手すりが設けられていた。

3 ロープウェイ・リフトの事業内容

（1）赤城山ロープウェイ

運行区間：赤城平 - 地蔵峠間

開業：昭和32年（1957）7月27日開業

廃止：平成10年（1998）

（2）リフト

運行区間：赤城大洞 - 赤城平間

開業：昭和33年（1958）1月10日開業

廃止：平成10年（1998）

※赤城登山鉄道はケーブルカー廃止後、赤城山ロープウェイに社名変更し、昭和54年（1979）10月1日に東武興業に吸収され解散した。

4 旧赤城山鋼索鉄道の現在

赤城山頂駅：赤城山頂駅記念館「サントリー・ピア・ハイランドホール」として営業

一部増築、内部を改装。館内にケーブルカーの資料展示。

利平茶屋駅：利平茶屋森林公園内にプラットホーム跡が現存し、駅舎跡は東屋となる。石積みなどの構造物も残る。

路線：利平茶屋駅 - 赤城山頂駅間

一部に線路跡、橋脚、中間点のケーブルカー交差部跡などが現存し、利平茶屋駅から山頂駅までの軌跡を辿ることが出来る。

赤城山鋼索鉄道資料

赤城山鋼索鉄道 ケーブルカーのお話し

1 赤城山の観光開発のため
昭和32年7月21日に開通しました。

2 赤城山は標高1828m(くろび山)で東京から130km
ハイキングやキャンプ冬のスキー、スケートなど
一年中楽しめる県立公園です。

3 当時は前橋からの定期バスが開通したばかりで
他には交通手段がありませんでした。

4 そのため道路の整備や駐車場の新設とともに
利平茶屋-鳥居峠間にケーブルカーを作ることになりました。
その他大沼湖畔にロッジをまた地蔵岳に
リフトロープウェイを建設しました。

協力 東武鉄道kk

赤城山鋼索鉄道

1 やまあいの地形に合わせカーブが多いのが大きな特徴です。

2 旧国鉄 (JR) がイギリスから輸入した
ロンドンブリッジを使用しました。

3 当初の計画では乗用車が積めるようになっていましたが
安全のため人だけを運ぶようにされました。

4 まんがいちワイヤーが切れても
自動的に止まるようになっていました。

協力 東武興業 KK

線路延長	水平長	1033.000m
	傾斜長	1100.518m
両端高低差		363.420m
勾配	最急	586 ‰
	最緩	255 ‰
最大輸送能力	上り下りとも	360人/h
客車自重		9.5t
最大乗車人員		121人
運転速度		3.25m/sec
車両制動方式	ドドルベル式	
鋼索	直径	38mm

昭和32年(1957)11月赤城山鋼索鉄道開業
昭和42年(1967)11月に停止され後に廃止された

◎本図は、柳井福弥氏による「赤城山鋼索鉄道」図を参考とし作成しました

利平茶屋駅



桐生市黒保根町から
鋼索鉄道を辿り
赤城山頂駅へ



赤城山鋼索鉄道の路線



利平茶屋駅



駅舎跡に建てられた公園内の東屋



建設中の駅舎背面とプラットフォーム
ケーブルカー車両ナンバーB



プラットフォーム跡 (東屋背面)



東屋 (旧駅舎) から赤城山頂方面



覆屋支柱の痕跡とプラットフォーム跡

ロンドンブリッジと車両交差部



現在の交差部付近コンクリート製橋脚



山頂駅手前 御神水付近



建築中の橋梁（ロンドンブリッジ）



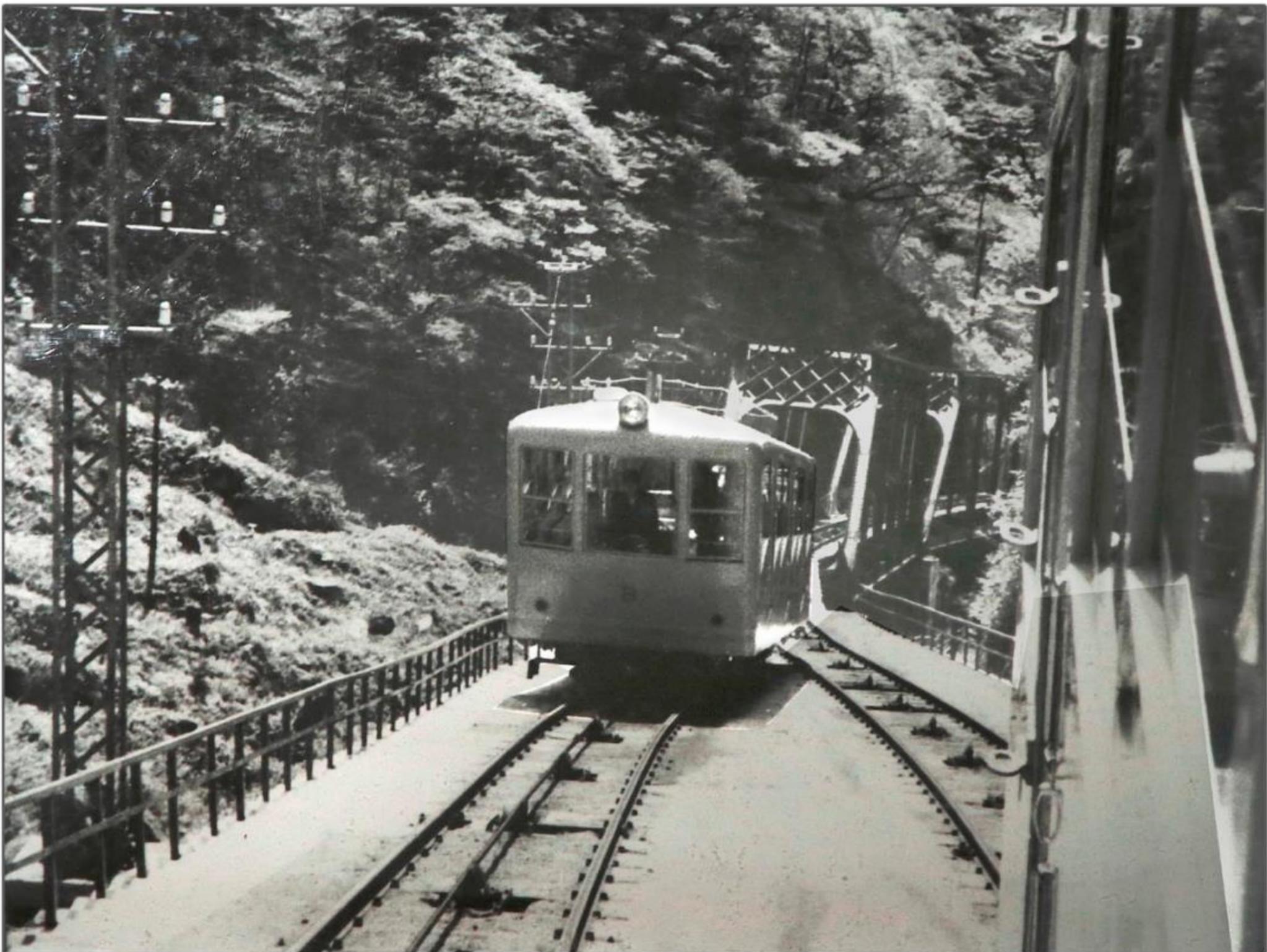
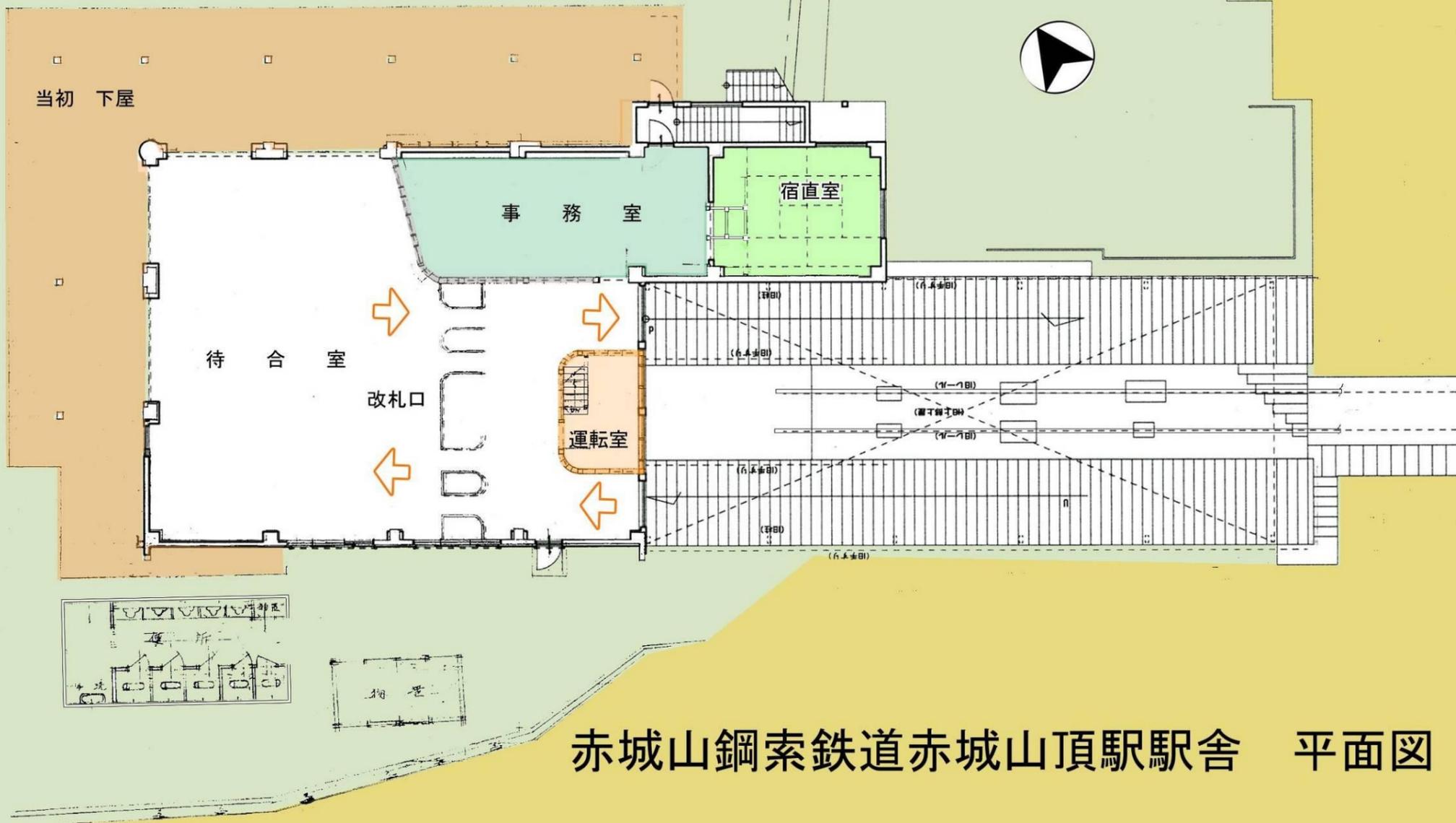
当初はプラットホーム上に覆屋が架かり、奥の現在展望窓となっている部分の両脇に乗降口、その間に運転席があった。



建設中の赤城山頂駅



プラットホームの急な階段



ロンドンブリッジの橋梁を行くケーブルカー

