

赤城山鋼索鉄道赤城山頂駅一

上段写真：赤城山頂駅から仰ぎ見る満点の星空、中段写真：山頂駅建物から桐生市黒保根町方面を望む。雲の合間に青空が見える。

下段写真左：山頂駅展望台から桐生市黒保根町方面を望む。一面の雲海。写真右：雲がはれて黒保根町の山並みから遠方のスカイラインを望む。

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）、ロープウェー、リフト等の運営会社である。

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 注：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、定員 121 名、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
型式	交走式

旧赤城山鋼索鉄道赤城山頂駅駅舎及びプラットホーム

駅舎概要	鉄筋コンクリート造、地下1階、地上2階建、建築面積 175.66 平方メートル（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階	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 3.6 メートル 赤城山頂駅で乗客は、北東に面した入口から入場し事務所で乗車券を購入して待合室で待機後、事務室側の改札を通り、階段のプラットホームを下り、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運転室があった。宿直室は 8 畳の和室であった。
2階 旧無線室 屋上電波塔	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。ここで受けた指令等は階下の事務室に報告し、他の施設の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、機器類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。
地階 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。 東南突出部地階を含む駅舎の地下室で内部に柱の無い 14.4 メートル × 11.65 メートル、天井高約 4.15 メートル、広さ 167.76 平方メートルの空間である。柱にはテーパー、大梁にはハンチが付く。 注：「ハンチ」とは、強度を高めることを目的とし、鉄筋コンクリート造りの建物で床やスラブ、梁が柱に接する部分を大きくした物のこと。断面を大きくすることによって、端部に働いてくる剪断力や曲げ、モーメントに対して対抗する。背を大きくした場合には垂直ハンチ、幅を大きくした場合には水平ハンチと呼ぶ。 地階はケーブルカーを運行する動力室であり、運転用巻き取り機及びモーター、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、電動モーターにより大型のワイヤー巻き取り機を稼働してケーブルカーを運行した。階上の運転室とは階段で連絡し運転席から直接行き来できた。プラットホームの下からケーブルカーアンダーホームへ抜ける出入口もあり車両整備を行った。
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 メートルのプラットホーム 2 本で構成） 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、勾配が 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。 ケーブルカーアンダーホーム下に車両整備用の空間が設けられ点検・修理等を行った、作業員は機械室からプラットホーム下に設けられた通路で出入りした。 現在は撤去されているが、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。

赤城山ロープウェイ

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解散した。

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）

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）

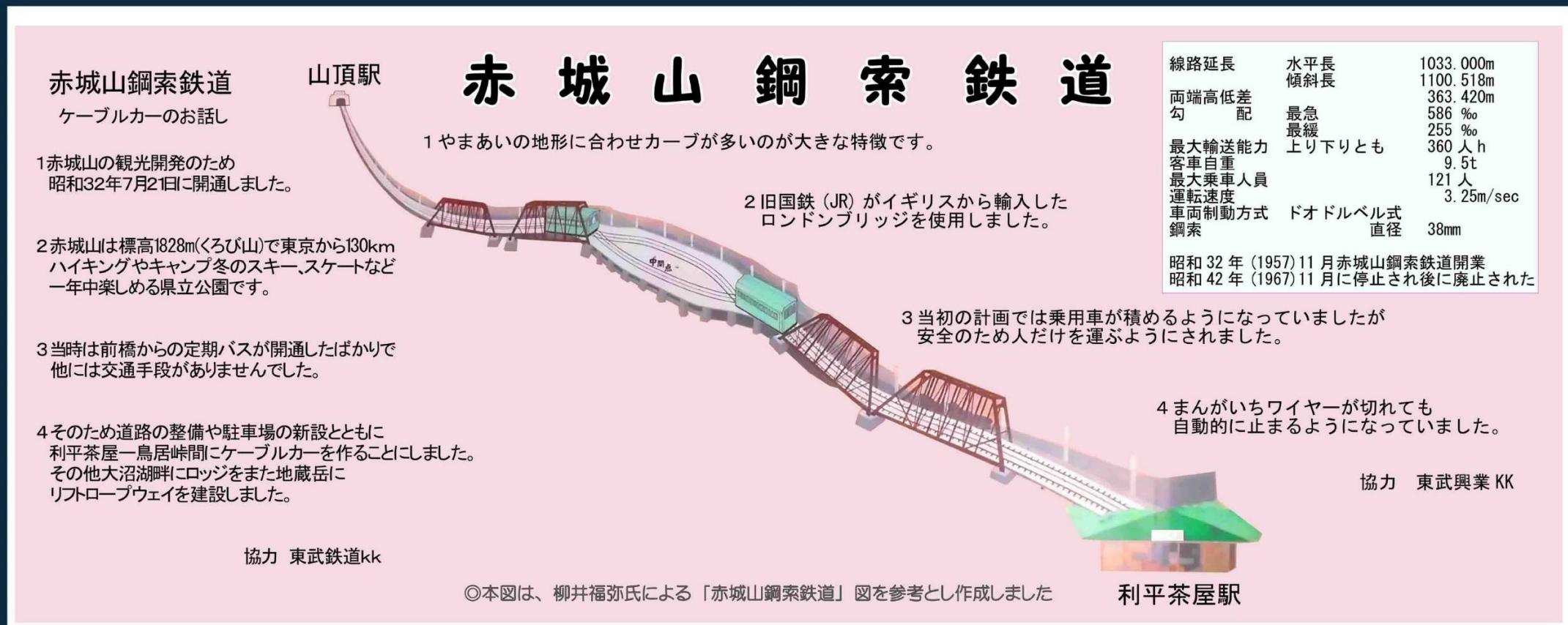
旧赤城山鋼索鉄道赤城山頂駅駅舎及びプラットホームの現在

赤城山頂駅：株式会社ほぼ日が取得し、内外装を改修「ほぼの駅 AKAGI」として営業

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、駅舎跡には公園の東屋が建てられている。

路線の現在：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遺残する。

赤城山鋼索鉄道資料



赤城山鋼索鉄道経路図 ケーブルカーは利平茶屋駅から山頂駅まで鉄橋を渡り二股の交差地点をすぎて急勾配の路線を山頂駅へ向う。片道約6分



桐生市黒保根町から鋼索鉄道を辿り山頂駅へ至る経路地図。黒保根町を走る国道122号を水沼地区から主要地方道沼田・大間々線へ分岐し、柏山地区の赤城山参道一の鳥居跡を主要地方道渋川・大間々線へ進み二の鳥居へ、さらに進んで利平茶屋森林公園へ向う。公園内（駐車場有）北の東屋（山頂駅跡）のプラットホーム跡を上り橋梁や路線跡を辿り赤城山頂へ至る。

赤城山鋼索鉄道の路線



写真左：営業時の利平茶屋駅、駅名プレートの下に庇がつく。写真右：現在、利平茶屋駅跡には東屋が建てられており背後にはプラットホームと赤城山頂へ向かう路線の跡が残されている。



写真左：建設中の利平茶屋駅とプラットホーム。ホーム内には2両のケーブルカーが縦列し保管されている、前方の車両ナンバーは「B」
写真右：現在の利平茶屋東屋背面と赤城山頂へ向かう階段状のプラットホーム跡。



写真左：右側には切石積みの擁壁が続く。下には階段状のプラットホーム跡。写真右：プラットホーム脇に認められる覆屋の支柱痕跡。



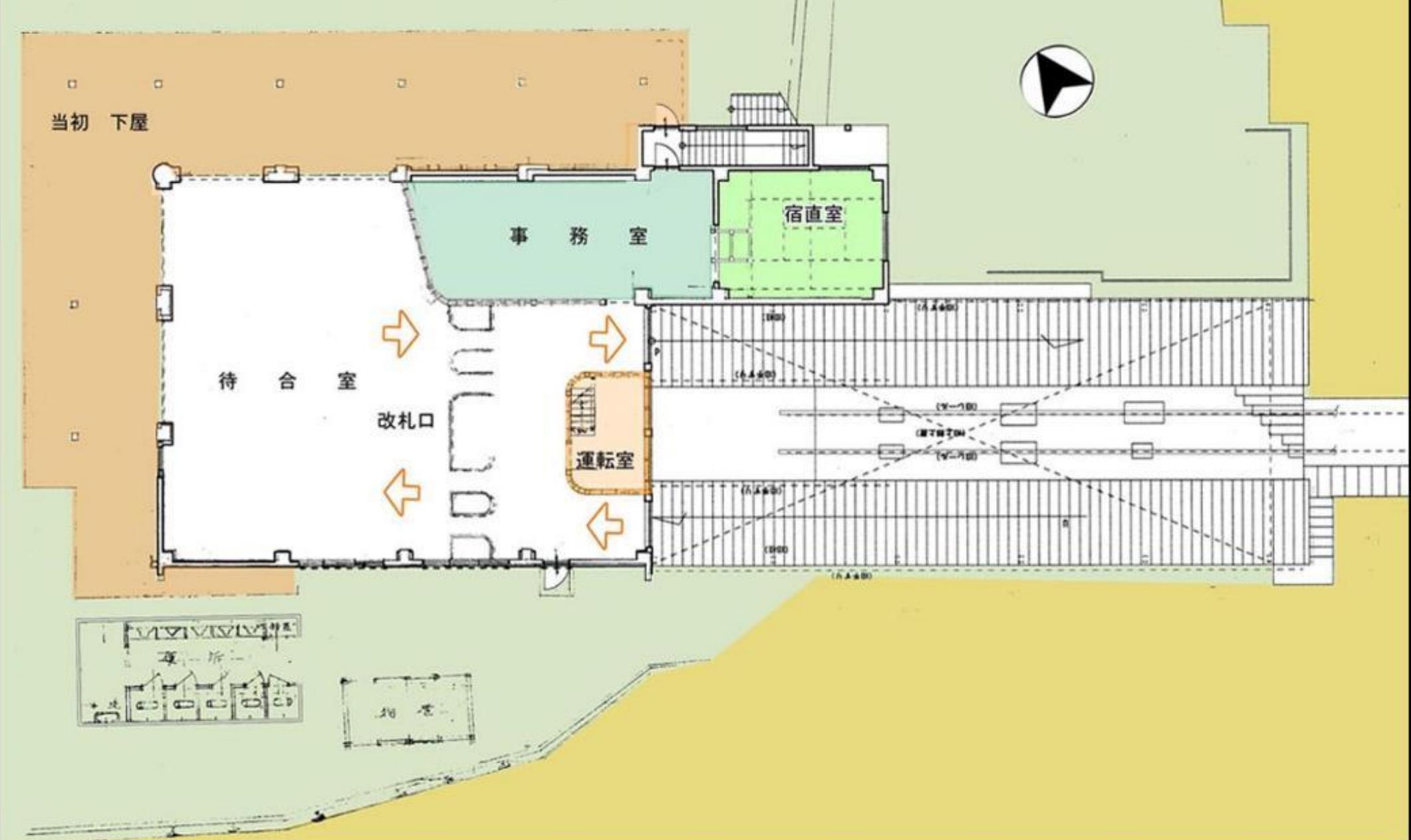
左写真：営業時のケーブルカーアリと上りの交差部。写真右：交差部の前後に上りと下りのケーブルカー。



写真左：工事中のロンドンブリッジの鋼材を使用した鉄橋。写真右：現在の草木に埋もれた橋脚跡付近



写真左：建設工事中の赤城山頂駅。写真右：現在の山頂駅とプラットホームと営業時の覆屋の架かるプラットホームとケーブルカー



駅舎当初1階平面図：向って左から待合室、中央右寄りに改札、その先に運転席を挟んでプラットホームへ向う乗降口が配される。



旧黒保根村の利平茶屋駅を出発し、交差部に入り赤城山頂駅へと向うケーブルカーの写真。線路中央から車両下へ続く駆動用ケーブルが見える。

