

魅力満載のローカル線！！

上伊那版

# JR 飯田線

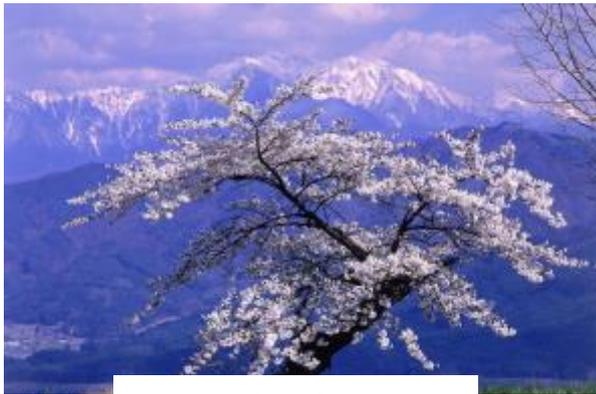
## 各駅停車の旅



自然と風土が織りなす

伊那谷劇場をお楽しみください

上伊那地域は、諏訪湖を源とする天竜川が北から南に流れ、東に南アルプスの女王と呼ばれる《仙丈ヶ岳(3013m)》や《塩見岳(3053m)》など 3000m 級の山稜が連なる南アルプス、西には《西駒ヶ岳(木曾駒ヶ岳) (2956m)》を主峰とする中央アルプスに囲まれた自然豊かな土地柄です。



三峰川から中央アルプス(伊那市)



高遠城址の桜(伊那市)



陣馬形山から中央アルプス(中川村)

## 伊那谷の自然



上: 塩見岳から中央アルプスを仰ぐ  
下: 千畳敷お花畑(駒ヶ根市)





# 歴史

平成八年	昭和六年	昭和一八年	昭和二年	大正一五年	大正二年	大正九年	大正八年	大正七年	大正五年	大正二年	明治四五年	明治四二年	明治四〇年			
飯田線(県内)貨物列車廃止	国鉄分割・民営化(4月)	飯田線が国有化(8月)	飯田線が全線開通(8月)	伊那松島に電車工場建設	辰野〜伊那松島間が現在路線に	高遠原〜上戸間開通(11月)	伊那電気鉄道株式会社に社名変更	飯島〜七久保間開通(7月)	伊那福岡〜飯島間開通(2月)	現在の辰野駅に乗り入れ(11月)	赤穂〜伊那福岡間開通(12月)	宮田〜赤穂間開通(10月)	伊那町〜宮田間開通(12月)	伊那松島〜伊那町間開通(5月)	辰野〜伊那松島間開通(12月)	伊那電車軌道株式会社設立(9月)

(飯田線の線名は、高山線を例に中間の都市名が採用されたそうです)

## 飯田線の始まり

明治25年鉄道敷設法の中で、中央線の県内ルートとして、伊那谷または木曾谷を経て名古屋へ通ずるルートが公表されました。(右写真は、京都鉄道博物館展示品)

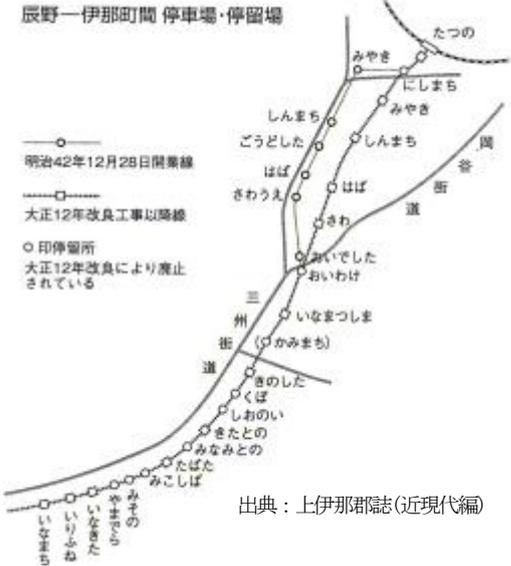
木曾ルートに決定されたことから、「官設鉄道がダメなら自分たちで」という動きのなかから、伊那電車軌道株式会社の設立に至りました。



## 飯田線のルート

明治42年、最初に開通したのは、辰野〜伊那松島間の8.6kmでした。辰野駅は、現在の中央線辰野駅から西側の離れたところで開業しました。これまで荷物運搬を担ってきた馬夫組合が死活問題として、飯田線の中央線への乗り入れに反対したためとされています。

これらの資料を参考に、当時のルートを歩いてみました。



伊那松島駅を出発して約1kmの追分踏切付近からそれて、箕輪バイパスを登り、三州街道(中山道塩尻宿から東海道岡崎宿)であった現在の国道153号沿いを通っています。羽場駅(現在の羽場駅より300m西側)を過ぎて国道を渡り、同地区にある北の沢川を渡河するため、明治26年に完成した「めがね橋」の上を走っていたとされています。



ゴルフ練習場前で国道を横断して天竜川に沿って走り、新町交差点から街中に入り、宮木郵便局（当時：宮木停留所）の交差点を直角に折れ、現在の伊那富橋上流で横川を渡河して、当時の終点駅の西町に至っています。

中央線辰野駅の1日の荷物処理可能取扱量が500トン程度に対し、飯田線の可能取扱量は1日200トン程度とされ、飯田線の貨物輸送の課題となっていました。両辰野駅間の運搬を担ってきた馬夫組合や周辺商店街の説得と鉄道改良が進められ、大正5年に中央線辰野駅の斜め前まで延伸されました。大正12年にこの区間のルートが、現在の飯田線ルートに変更されました。

## 飯田線全線開通と電源開発

伊那電気鉄道（辰野―天竜峡）、三信鉄道（天竜峡―三河川合）、鳳来寺鉄道（三河川合―大海）、豊川鉄道（大海―豊橋）の4私鉄が全線開通したのが昭和12年です。

しかし、各社の電圧が異なっていたことから、電圧の低い伊那電気鉄道の電車は、過電流になることから豊川鉄道に乗り入れることができませんでした。昭和30年に全線1500Vとなりました。

ところで、伊那電気鉄道の電源開発は早く、大正2年諏訪郡の砥川発電所（出力450Kw）の取得から始まり、大正4年に伊那市にある小黒発電所を買収、大正10年太田切発電所を新設後、伊那松島変電所（箕輪町）の増設、赤穂変電所（駒ヶ根市）と山吹変電所（高森町）の新設を行いました。その後も電源開発などを行い、鉄道経営を補う運転用電力の自給と電灯電力供給事業をすすめ、大正、昭和期には下伊那8村を除く伊那谷一帯の電気供給をおこないました。（昭和17年「配電統制令」により電気事業部門が中部配電会社に統合された。）



赤穂変電所（駒ヶ根駅東隣）



## 飯田線はJR東海に

昭和62年3月31日、国鉄が分割民営化される際、飯田線がJR東海になったのは、昭和18年の飯田線国有化までさかのぼります。

上伊那では政治や経済面だけでなく地域的にも長野管理局所管を望んだものの、下伊那では静岡管理局編入の要望が強かったとされています。

最終的には、当時、長野管理局管内は電化されていなかったため、電化の進んでいる東海道線のある静岡管理局に編入されたそうです。

国有化された当時、飯田線が日本で最も長い電化区間であったという歴史があります。

10年後の平成39年、リニア中央新幹線の開通が予定されています。飯田線の新たな歴史が始まろうとしています。



## 飯田線のあれこれ

### 国内 JR 線のなかで最も勾配が急な場所

沢渡～赤木間に 40% (1° - 31') の急勾配があります。長野新幹線開業に伴い信越線 (軽井沢～横川) が廃止されたことから、最も急勾配の線路となりました。



沢渡駅を出発し、しばらく直線を加速して進み、猪之沢踏切を過ぎると、この急坂を時速 80km で一気に電車は登っていきませんが、坂の上はカーブがきついため直ぐに減速します。下りは一気に通過していきます。

‰ : 1km 進んだ高低差を表わします。  
(40‰ = 1km で 40m の高低差)

### 飯田線のなかで最も標高が高い駅「羽場駅」

飯田線 195.7km 94 駅のなかで、最も標高の高い駅は羽場駅の 723m です。

この羽場駅は、全国 JR の中で最も標高の高い野辺山駅と同緯度にあります。なお、日本で最も高い駅は、千畳敷駅 (ロープウェイ駅) の 2612m です。



### 飯田線のなかでもレールの長さが違う

鉄道のレールの長さの規格は、25m が標準とされています。新幹線は 200m のロングレールを使用していて、そのロングレールの中古品を切断し、20m レールを小町屋駅付近では使用しています。



### 飯田線に蒸気機関車が走ったことがあるの？

飯田線は路線改良の遅れなどから特別列車を走らせることは難しいようです。また、プラットフォームの短い駅もあり、昭和 40 年代までに全駅 4 両編成に対応できるよう改良されました。

国内に現存する蒸気機関車は 606 両あります。そのうち県内に 34 両あり、上伊那地域には 3 両が静態保存されています。各市町村誌では、飯田線に蒸気機関車が走ったという記録は見当たりません。しかし、取材で知り合った古老の話では、第二次世界大戦中、飯田線は軍事的に重要な役割を果たしていたので、停電になっても輸送できるように試走する蒸気機関車を見たと言ってくれました。



(辰野町：荒神山公園)



(伊那市：伊那公園)



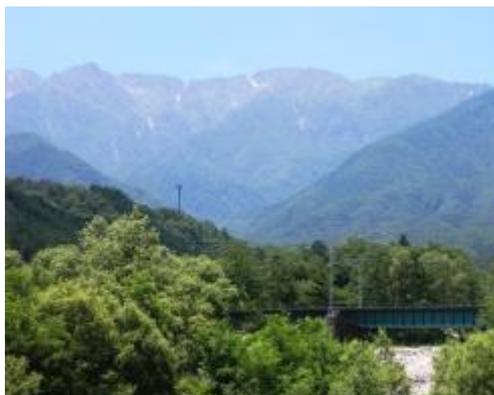
(駒ヶ根市：北の原公園)

## 天竜川右岸に特徴的「田切地形」

田切地形は、中央アルプスから流れ出す急峻な川が段丘を削り、V字形の谷をつくった地形のことで、天竜川右岸にみられます。この田切地形のV字谷に線路を敷設する場合、技術的、経費的な面から、一旦上流部に線路を曲げ、川を渡河し、再び下流に沿って線路を曲げる工法が採用されています。

この線路図が「Ω」形をしていることから、鉄道マニアは「オメガカーブ」と呼び、撮り鉄のスポットとなっています。

【与田切川：伊那本郷－飯島】



伊那本郷駅から与田切川の流れる林の中を抜け、向こう側にみえる飯島駅に向かいます。上の写真は与田切川を渡る鉄橋です。

【太田切川：大田切－宮田】



【中田切川：田切－伊那福岡】



Ωカーブで三連写。迫力があります。

天竜川本流との標高差がほとんどないため、Ωカーブの規模が小さくなっています。