

伊那田島駅から辰野駅まで 47.5km 25 駅をご紹介します。

## 伊那田島 (いなたじま) 中川村

標高 635m

1 日平均乗車人員 18 人(うち定期利用 13 人)(H25)

線路は村の片隅をかすめるように走り、手前の上片桐駅、次の大沢信号所はともに松川町にあります。



## 高遠原 (たかとうばら) 飯島町

標高 665m

1 日平均乗車人員 31 人(うち定期利用 27 人)(H25)

駅までの道が狭く車で行くことができませんが、駅から中央アルプスを仰ぐことができます。

大正7年に開通してから2年間、旅客などが馬車の乗り継ぎのため、にわか造りの町が駅前にでき、にぎわったとされています。



## 七久保 (ななくぼ) 飯島町

標高 695m

1 日平均乗車人員 199 人(うち定期利用 175 人)(H25)

駅は段丘の上にあります。周辺は南駒ヶ岳などを背景に、水田に映る電車を撮影するビュースポットとして有名です。



## 伊那本郷 (いなほんごう) 飯島町

標高 645m

1 日平均乗車人員 52 人(うち定期利用 47 人)(H25)

この駅には構内踏切や跨線橋がないため、反対ホームには道路を渡って行きます。列車交換部分が複線化されたように見えますが、単線路線です。春には駅横の梨畑の花と中央アルプスの共演が楽しめます。



## 飯島 (いじま) 飯島町

標高 647m

1日平均乗車人員 353人(うち定期利用 288人)(H25)



町の玄関駅です。JR東海から駅無人化提案を受けて、平成25年から町が切符販売業務をおこなっています。阿部知事も実際に切符を購入し、飯田線の車窓を体験しました。

駅前に「まちの駅いいちゃん」ができ、情報ステーションのほか、電車通学の中学生が、帰宅前の列車待ちのときにみんなで宿題ができるよう工夫されています。



## 田切 (たぎり) 飯島町

標高 637m

1日平均乗車人員 38人(うち定期利用 29人)(H25)



現在の駅は、築堤上にある高架駅です。急な階段を上らなければなりません。旧駅は、100m手前の140Rの急カーブのところにありました。

古老の話では、連結する車両が走るようになりホームを長く拡張したので曲がったホームになった。乗り口が2か所から3か所タイプの電車が導入され、大きくカーブした電車とホームの間に50cm以上の隙間ができるようになったことなどから、駅を移設したとされています。

1990年代に漫画の舞台となり、聖地巡礼の元祖として全国からファンが集い、「田切ネットワーク」が結成されました。今でも定期的に駅舎掃除などの活動やイベントがおこなわれています。



## 伊那福岡 (いなふくおか) 駒ヶ根市

標高 663m

1日平均乗車人員 301人(うち定期利用 264人)(H25)

この駅は待合室しかありませんが、モニュメントのように特徴ある建物です。田切地形を迂回するオメガカーブ(Ω)をデザインしたものです。高校生の通学用に、1日1本だけこの駅止まりの電車が運行されています。



ホームが三層になっていますが、一番下の1層目は伊那電気鉄道の開設時のものです。当時はほとんど段差なく乗降できました。電車の近代化とともにかさ上げされてきたことがわかります。



## 小町屋 (こまちや) 駒ヶ根市

標高 672m

1日平均乗車人員 688人(うち定期利用 637人)(H25)

1面1線ホームのこの駅は、平成20年に待合室とホームが線路の西側から東側に移されました。移設前は、電車を降りた高校生がホーム脇の踏切からホームまで滞留し、全員下車できずに電車が遅延することが問題となっていました。



## 駒ヶ根 (こまがね) 駒ヶ根市

標高 674m

1日平均乗車人員 560人(うち定期利用 369人)(H25)

旧名「赤穂駅」は、赤須村と上穂村の名前をとって大正3年に開業しました。伊那電気鉄道の本社は東京の京橋で、ここ赤穂支社が事実上の管理機能を担っていました。昭和34年に駒ヶ根駅に改称。静岡鉄道管理局から大幅な権限を委譲され、中井侍駅一宮木駅間の業務機関の指揮監督をしていました。

平成25年にJR東海から無人化提案を受け、市は簡易委託駅とするとともに市民サービスコーナーを駅舎内に移転させました。



## 大田切（おおたぎり） 駒ヶ根市

標高 649m

1日平均乗車人員 74人(うち定期利用 52人)(H25)

太田切川の横にあり、ホームは大きくカーブしています。この太田切川を境に、東日本文化圏と西日本文化圏に分かれるといわれています。江戸時代は南側は天領、北側は高遠藩領となっていました。



## 赤木（あかぎ） 伊那市

標高 637m

1日平均乗車人員 57人(うち定期利用 46人)(H25)

旧街道の町はずれの水田地帯の一面に駅があります。沢渡駅との間は山を切り開き、表木城跡を分断するかたちで線路が敷設され、急勾配区間が続きます。



## 宮田（みやだ） 宮田村

標高 648m

1日平均乗車人員 347人(うち定期利用 283人)(H25)

昭和31年「みやた」から「みやだ」に呼称変更され、構内には撤去された貨物ホームの遺構が残っています。また、駅前の公園には中央アルプスを源とする150年の時を経た湧水が出ています。



## 沢渡（さわんど） 伊那市

標高 614m

1日平均乗車人員 531人(うち定期利用 495人)(H25)

昭和42年伊那女子高校（現在の伊那西高校）の開校にともない、利用客の増加に対応するために駅舎の待合室が拡張されました。その壁面には、同校美術部の生徒が描いた絵があります。



昭和22年になると戦後復興工事が盛んとなり、制限以上の積み荷が運ばれ、レールが沈む問題がありました。その沈んだ箇所には礫を入れるため、飯田線で天竜川に近いこの駅に引き込み線が造られました。その後、地元の陳情により専用側線の認可を受け、企業がこの専用線を利用し、貨物取扱駅として活躍しました。



## 下島（しもじま） 伊那市

標高 623m

1日平均乗車人員 71人(うち定期利用 51人)(H25)

この駅周辺は、かつては田園地帯でしたが、近年、郊外店や住宅の進出がみられるものの、利用者は多くありません。伊那市駅との駅間は3.5kmで、上伊那管内で最も長い距離です。駅前の高段には庚申塔や道祖神などが並び、薬師堂もあります。



## 伊那市（いなし） 伊那市

標高 640m

1日平均乗車人員 1184人(うち定期利用 822人)(H25)

飯田線の県内駅で最も乗車人員が多く、駅長と駅員が配置されるJR東海の直轄駅となっています。また、上片桐駅（松川町）から宮木駅（辰野町）の各駅を管理しています。



飯田線の踏切の数は約420か所、平均で466mに1か所あるそうですが、伊那市内には踏切が多く、赤木駅一沢渡駅間で7、沢渡駅一下島駅間で6、下島駅一伊那市駅間で14、伊那市駅一伊那北駅間で9、伊那北駅以北で2か所あるとされています。特に伊那市駅と伊那北駅間は0.9kmなので、100mに1か所の割合で踏切があります。その沿線では、都会の私鉄沿線を思わせるような下町風景をみることができます。伊那電気鉄道が敷設し、廃止となった入舟駅のホーム跡が、現在もなおその姿をとどめています。



## 伊那北（いなきた） 伊那市

標高 643m

1日平均乗車人員 1084人(うち定期利用 946人)(H25)

明治45年、開業当時の駅は、田んぼの中に6尺間口に奥行き3尺の板囲い程度で、雨露をしのぐ程度だったそうです。駅の北側に伊那営林署（現在の南信森林管理署）があり、当時は、長谷地区などから運び出された木材の最終貯木場として、素材、製材、木炭等を取り扱っていました。



## 田畑（たばた） 南箕輪村

標高 650m

1日平均乗車人員 140人(うち定期利用122人)(H25)

田んぼの中に建つ待合室のみの駅で、道路から見えるのですが、ぐるりと遠回りしないと駅に行くことができません。天竜川堤のすぐ横にあるため、大洪水がおこると浸水する恐れがあります。



## 木ノ下（きのした） 箕輪町

標高 676m

1日平均乗車人員 421人(うち定期利用367人)(H25)

大正6年の大火で類焼したものの、大正から昭和期にかけて製糸業を中心に栄え、駅も次第に大きくなり、貨物ホームが設置され、木材や米の積み出し、肥料の入荷で駅周辺は活気に満ちていたそうです。近所に住む古老の話では、保線作業用車庫の隣に日通倉庫、手前の踏切脇には踏切番小屋があり、踏切の管理をしていたそうです。



## 北殿（きたとの） 南箕輪村

標高 661m

1日平均乗車人員 281人(うち定期利用233人)(H25)

県内の村の中で最多の人口（1万4千人余）を有する南箕輪村の玄関駅となっています。たびたび呼称変更し、現在は開業当時と同じ「きたとの」となっています。

平成元年4月、構内で長野行き下り3両編成の列車に、天竜峡行き上り2両編成の列車が追突し、下校途中の高校生や高遠の花見帰りの乗客など多くの負傷者がありました。このような大事故は、国鉄分割民営化されたJR東海として初めての経験とされています。



## 飯田線を走る車両たち

飯田線北部を走る車両は3車種です。



<211系>

<213系>



<313系>

## 伊那松島（いなまつしま） 箕輪町

標高 680m

1日平均乗車人員 441人(うち定期利用 341人)(H25)



伊那電気鉄道が国有化されたため、戦後、各地の旧型電車や電気機関車が飯田線に集められたことから、“飯田線は旧型国電の宝庫”という異名で、マニアの間では有名でした。戦前型旧型国電は、昭和58年8月のさよなら列車の運行をもって姿を消しました。

急勾配が介在し、駅間距離が極端に短く、飯田線特有条件を満たす特定のローカル線運用を主眼に設計された119系（デザインも飯田線独自）に切り替わりました。

現在、駅から少し離れた郷土博物館前に、ED19型電気機関車が展示されています。大正15年に使用開始され、昭和35年に伊那松島機関区に配属となり、飯田線を15年間走り、昭和50年に引退しました。

明治42年開業時は路面電車形式の電車でスタートしました。その後、伊那電気鉄道の電車車庫や鉄道工場、変電所などが併設され、鉄道の拠点となりました。

昭和58年には伊那松島運輸機関区に併設されていた車両基地が豊橋機関区に集約され、現在はここから発車する電車の留置施設になっています。

平成12年には3番線ホームの線路が撤去され、平成25年からは町が切符販売業務をおこなっています。



## 信州デスティネーションキャンペーン プレイベントの車両たち

平成28年7月、信州デスティネーションキャンペーンのプレイベントとして、特別列車が大八回りを走行しました。



## 大正 12 年 3 月 地方鉄道格上げ改修工事による新線切り替えで誕生した駅

### 沢 (さわ) 箕輪町

標高 702m

1 日平均乗車人員 300 人(うち定期利用 257 人)(H25)

昭和 29 年、列車の快速化と 4 両編成化されましたが、ホームが短く 4 両対応ができませんでした。その後、ホームの延長工事などがおこなわれましたが、平成 20 年に下り線が廃止され、現在は、下り線の上に踏切があります。



### 羽場 (はば) 辰野町

標高 723m

1 日平均乗車人員 186 人(うち定期利用 152 人)(H25)

国道 153 号から東に約 400m の田んぼの中にあります。開業当時は段丘の高いところにあつたため、電車が登ることができず、車掌が飛び降りて、車輪に摩擦抵抗を与えるための砂をまいたりしたそうです。新線切り替えにより 300m ほど東側の低い位置に移されましたが、飯田線で最も標高が高い駅となっています。平成 10 年に伊那電型駅舎の面影を残す駅舎が解体され、現駅待合室に変わりました。



### 伊那新町 (いなしんまち) 辰野町

標高 719m

1 日平均乗車人員 69 人(うち定期利用 55 人)(H25)

上下線が島式ホームにある駅です。昭和 41 年に輸送力増強のため、列車交換ができる駅への改良工事が行われ、単線駅であったものを、上り線を増設して現在の形になりました。

\*開業当時は辰野駅を起点として、辰野行が「上り」としていましたが、静岡管理局管轄になったことから、豊橋行きが「上り」に変更されました。



### 宮木 (みやき) 辰野町

標高 720m

1 日平均乗車人員 592 人(うち定期利用 543 人)(H25)

昭和 61 年頃まで業務委託で乗車券を販売していた木造の小屋がホーム上にあり、「ホームに入らないと買えない入場券」として話題となりましたが、平成 10 年に解体されました。

現在の駅周辺は、並木道路があり、小学校や飲食店などが並んでいます





## 辰野 (たつの) 辰野町

標高 722m

1 日平均乗車人員 581 人(うち定期利用 373 人)(H25)(JR 東、東海)

飯田線の北の境界駅です。JR東海は飯田線下りの場内信号からで、駅舎はJR東日本が管轄しています。飯田線の多くの電車が岡谷駅発着となっているため、乗客は岡谷駅で乗り換えて各方面に向かいます。昭和58年7月、塩嶺トンネル(5994m)開通により、塩尻―みどり湖―岡谷間の11.7kmの新線に切り替えられ、それまでの「大八回り」といわれる塩尻―辰野―岡谷間から約16km短縮されました。中央線辰野駅に初めて汽車が停車したのは明治39年6月のことですが、もし当初から中央線がみどり湖経由で大八回りの辰野駅を通過していなかったら、今の飯田線はどうなっていたでしょうか。



番外

## 大沢信号所 松川町

高遠原駅から約1km、伊那田島駅から約1.5kmの間にある飯田線唯一の電車交換を目的とした施設です。

昭和41年、輸送力強化のための交換施設として、伊那本郷駅、伊那新町駅の増設と同時に新設されました。

係員が常駐し、電車が次の区間に進むタブレットという列車通行票の受け渡しをしていましたが、昭和58年飯田線のCTC化により無人化されました。



## 長野県魅力発信ブログ 上伊那地域版 い〜な上伊那

【 <http://blog.nagano-ken.jp/kamiina/> 】

地元の県職員が、その地域の隠れた魅力を発掘してブログでお伝えしています。

上伊那地域では、平成24年に「上伊那地域魅力発掘探検隊」を結成し、職員が取材した記事を毎日更新しています。

歴史、祭り、おすすめの食事処など、情報が満載です。上伊那地域においでの際は、是非ご覧いただき、ご旅行の参考にしてください。

本パンフレットに掲載している記事・写真は、「い〜な上伊那」(H28.6～H28.12)に連載するために取材・撮影したものとこれまでに当ブログで紹介したものです。参考資料については、ブログに掲載しています。

平成29年3月発行 編集発行：長野県上伊那地方事務所