

■随想

# 飯田線よもやま話

久保田 實 (高5回)

時刻表復刻版 (JTB出版局) という書物がある。

古くは大正十四年から昭和五十一年まで列車ダイヤの大きな改正があった年月を選んで当時の時刻表を復刻したものである。

これに最近の時刻表を加えて『時刻表に見る飯田線の歴史―飯田駅を中心にして』という文章をまとめてみた。

飯田線関係のデータ (乗換駅での接続、東京・名古屋・長野への所要時間を含む) を整理してみると興味深い変化が読み取れる。

今回はこれに各種出版物の資料を加え面白そうな話題をお目にかけることにした。

## オメガカーブの誕生

飯田線の名物としてオメガカーブを挙げている書物が多い。元善光寺・伊那八幡間、伊那大島・上片桐間、伊



●くぼた・みのる  
昭和9年飯田市箕瀬生まれ。早稲田大学政治経済学部を卒業後 (株) 小学館で主として営業畑で勤務。退職後趣味として「下伊那地方の苗字」「時刻表に見る飯田線の歴史」などをまとめている。

那福岡・飯島間などがそれだという。

これらのうち最もギリシャ文字の「Ω」に近いのが元善光寺・伊那八幡間である。

なぜこのような線路の形態になったのであろうか。その理由と開業当時の伊那電について少しお話ししよう。

大正十二年、待ちに待った電車がやってきて飯田駅が開業した。

開業に先立ち飯田駅の設置場所について議論があり、松尾・竜丘・川路・竜東南部各村は飯田段丘の下を希望し、飯田町・伊賀良・山本・会地各村などは段丘の上を希望した。

せっかく電車が来たのに段丘の下では町の商業が破滅すると伊原五郎兵衛が先頭に立って町の旦那衆も協力して資金を募り上郷境から飯田駅までの線路敷地と飯田駅設置の土地を伊那電に無償で提供し現在の位置に決定し

たのだという。

開業当時やって来たのはポール集電（明治・大正の写真集で確かめられる）車長8 m電圧600 Vのチンチン電車で、開業当時の時刻表は手元がないが、飯田・辰野間3時間43分というスローモーな運行であった。

大正十四年四月現在、運転間隔は76分ごと、一日辰野行き13本、伊那町・伊那大島行き各1本合計15本であった。飯田・辰野間所要時間は3時間10分、新宿まで最短で10時間38分を要した。

開業時の鉄道敷設免許は飯田町まででその先は決まっていなかった。

地域の有志が相寄って飯田鉄道株式会社を設立、飯田から下川路までの免許を取得したが着工前に伊那電に合併され昭和二年も押し詰まった12月26日天竜峡まで開通した。

このような経緯によってオメガカーブが誕生したのである。

下山村で下車し急ぎ足で伊那上郷に行けば同じ電車間に合うという。時刻表で調べてみると列車交換や時刻調整で飯田駅停車が15分以上あれば間に合いそうである。

## 駅の手前で電燈が消えた

豊川鉄道・鳳来寺鉄道・三信鉄道・伊那電気鉄道の四

社によって飯田線が「全線開通」したのは昭和十二年八月二十日である。

天竜峡以南の三信鉄道は天竜川の峡谷を縫うようにして敷設され、測量に苦慮し北海道からアイヌ酋長の川村カ子ト以下の測量隊を招いてやっと測量できたという。この区間はトンネルの多さから「三信地下鉄道」と揶揄された。

全線開通すれば豊橋・辰野間の直通運転が実現しそうなものであるが、実は昭和二十六年まで十三年にわたり全便天竜峡乗換であった。これは南部3社が1500 Vの電圧で運転していたのに伊那電は1200 Vだったことによる。

1500 V仕様の電車は1200 V地域では出力不足となり、1200 V仕様の電車は1500 V区間では過剰電圧によりモーターが過熱してしまう。

天竜峡駅直前・直後の短距離なら不具合は避けられるので駅進入は惰力で、発進は目いっぱい力で運転すれば何とかなかった。

三信電車が天竜峡駅に進入する直前のトンネル出口で車内灯が一度消えた。これはごく短い区間電気の供給が止められる死電区間と呼ばれているところを通過するためである。

このころ飯田線はかなり乗車効率が良く立ちんぼうの乗客も珍しくなかったが、天竜峡駅で乗り換えると逆に今まで立っていた人が座席を確保し、今まで座っていた人が立ちんぼうになるというようなことがしばしば見られたという。

## 旧型国電の宝庫と呼ばれて

昭和四十年代から昭和末にかけて飯田線は旧型国電の宝庫と言われていた。

この時代は人口の都市集中が進み大都会周辺の旅客輸送が巨大化した時期に当たる。都市周辺の電車は編成の長大化だけでは間に合わず、新型の高性能電車でどんどん置き換わりつつあった。現在の国電の鼻祖となる1001系(オレンジ色の中央線快速)が導入されたのは昭和三十二年ころであるが、この系統の電車が各線区に配属されていた。また横須賀線にはいわゆるスカセン型と呼ばれる新型電車が大量に投入された。その結果廃車にするには惜しい車両が膨大に発生することになった。

幹線を含む地方線区はまだ電化が進まず、ディーゼル化が中心なので旧型電車の受け入れ先にはならない。旧型の電車の嫁入り先は限られた電車区間にならざるを得ない。

受け入れ先の電車区間は多くはない。東日本でそここの距離を運行する線区は飯田線・身延線・大糸線・仙石線くらいしかない。私鉄に引き取られた車両もあつたろうが、数多くの電車がこれらの線区に転籍していったのである。

特に飯田線は運転距離が長く、必要電車数が多いので、関東から関西からさまざまな車種が導入された。もちろんそのほとんどは戦前製造の車両で昭和八年・九年製造のものも珍しくなかった。流線形電車は主に関西の阪和線から移動してきたものである。

これら旧型国電は若干の手直しはされていたろうが性能にばらつきがあり、ダイヤ編成となると最も性能の劣る形式の車両に合わせねばならないわけで、平均時速は伊那電時代より遅くなっている。鉄道ファン車両派にとっては格好な観察スポットであつたろうが利用者にとってはあまりありがたくない配置であつた。

## 全盛期の飯田線

最初に全盛期の飯田駅発の時刻表をお目にかける。

昭和36年名古屋・辰野間に準急「伊那」が、天竜峡・辰野間に準急「天竜」が運転を開始した。

「伊那」は名古屋直通で、飯田発16時16分、名古屋着

### 飯田駅発列車時刻表

昭和50年3月

太字急行

	下り	上り
4		
5	新宿 50	豊橋 34
6	長野 辰野 02 11	米原 46
7	辰野 伊那大島 辰野 13 29 53	豊橋 天竜峡 12 52
8	上片桐 22	豊橋 天竜峡 21 43
9	辰野 19	中部天竜 39
10	辰野 25	豊橋 22
11	上諏訪 50	平岡 天竜峡 12 48
12	長野 上諏訪 37 46	豊橋 36
13		
14	上諏訪 辰野 新宿 00 34 48	豊橋 20
15	辰野 48	豊橋 46
16	辰野 49	大垣 天竜峡 22 47
17	新宿 辰野 31 50	豊橋 52
18	辰野 辰野 12 56	
19		豊橋 20
20	辰野 46	天竜峡 03
21	辰野 37	平岡 07
22	伊那大島 48	平岡 天竜峡 14 49
23		天竜峡 05

飯田終点2本  
天竜峡・辰野間  
総運転距離  
平均時速

飯田終点3本

4,092.4  
31.2km/h

20時20分と4時間04分で行けるようになった。従来より約1時間の短縮である。

「天竜」は気動車で辰野で中央本線急行第一アルプスに併結され新宿まで直通した。飯田発5時50分新宿着11時55分所要5時間45分と初めて6時間を切った。帰りは新宿発17時20分急行「第2上高地」に併結、辰野から天竜峡行きとなり飯田着22時55分所要5時間40分、東京滞在約5時間半で急ぎの用事なら何とか日帰りが可能になった。往復とも従来より約1時間半ほどの短縮である。当初気動車で運転されていた「天竜」は昭和四十二年の中央本線電化完了とともに電車に置き換わった。

輸送需要の拡大とともに急行列車は増発を繰り返し、

昭和五十年には新宿行き3本、長野行き2本上諏訪行き、辰野行き各1本と合計7本。上り方面も名古屋以遠行き2本、豊橋行き2本天竜峡行き1本と合計5本が運転された。

昭和四十年から五十五年にかけてが飯田線の全盛期とあって良いだろう。飯田線が元氣だったのはこの時期までで昭和五十年名古屋、昭和五十九年新宿、昭和六十三年長野とハイウェイバスの運行が開始されると長距離客はほとんどバスに奪われ、Bクラスのローカル線が一挙Dクラスに転落してしまった。

飯田線の今後がどうなるのか、リニア新幹線が救済策になるのか成り行きが注目される所である。