



専用線跡

元善光寺駅舎

JR飯田線

座光寺トリビア 元善光寺駅

Vol.4

考現学

麻績の里 座光寺便 37号 令和3年7月発行 ■麻績の里ふるさと応援倶楽部(飯田市役所座光寺自治振興センター)内 長野県飯田市中座光寺2535 0265-22-1401



案内人が着用するジャンパーのお披露目



激励に訪れた佐藤飯田市長とガイド員

浪漫の郷 座光寺

2000年浪漫の郷 委員会

2000年浪漫の郷委員会は、平成26年に恒川官衙遺跡が国史跡指定を受けたことを契機に座光寺地域自治会の自治委員会特別委員会として設置された組織です。

国史跡・恒川官衙遺跡や高岡1号古墳、元善光寺、耕雲寺、県宝・麻績学校校舎、県史跡・南本城跡、同じく石川除など、縄文から近代までの文化財がまとまっている一帯を「2000年浪漫の郷」と称して、数ある歴史文化や景観等を活かしたまちづくりを推進するための活動に取り組んでいます。

この度、昨年7月に新たに立ち上げたガイド組織「浪漫の郷座光寺案内人」の第1回目の研修会とあわせて、「浪漫の郷座光寺案内人」のロゴマークとジャンパーがお披露目されました。ガイドの際に案内人が着用するジャンパーは緑をシンボルカラーに、麻績の里舞台が象徴する桜の花びらでロゴをデザインしています。ジャンパーを着用したガイド員(総勢19名)は、「自分自身がガイドを楽しみながら、座光寺の魅力を発信したい」「リニア時代に向かって座光寺の魅力を発信していきたい」と決意を新たにしました。

3月に座光寺スマートICが開通し、都市との距離が近くなりました。新たな展開として南アルプスと伊那谷が一望できる場所が活動拠点の「パノラマファーム大門」や、産業振興と人材育成の拠点「エス・バード」など、新たな「モデルコース」の企画、南信州観光公社への積極的提案などに取り組み、「2000年浪漫の郷座光寺」を内外に発信していきます。



昭和12年頃の元善光寺駅。駅舎は現在もこの頃のまま

JR飯田線の歴史

- 明治40年(1907) 9月 伊那電車軌道創立
- 大正 8年(1919) 8月 社名を伊那電気鉄道に改称
- 大正12年(1923) 8月 辰野～飯田間が全通
- 大正13年(1924) 6月 飯田電気鉄道を合併
- 昭和 2年(1927) 12月 伊那電全区間の辰野～天竜峡が全通
- 昭和12年(1937) 8月 私鉄4社の路線が結ばれ、豊橋～辰野間が全通
- 昭和18年(1943) 8月 国有鉄道に移管。国鉄飯田線誕生
元善光寺駅、「座光寺駅」に名称変更
- 昭和25年(1950) 4月 座光寺駅から再び元善光寺駅となる
- 昭和62年(1987) 4月 国鉄分割民営化。JR飯田線となる

元善光寺駅 建設年月:大正12年12月 駅舎構造:木造寄棟造り、平屋建て 間口・奥行:8間×2・5間

いなかみさと (長野県飯田市) しもいちだ Shimo-ichida

座光寺の近代史の中でインフラ革命といえば、伊那電鉄(飯田線)と中央自動車道の開通が真っ先に挙げられます。人の移動も物流も空間が飛躍的に広がり、暮らしに大きなインパクトを与えました。

そしていま、三遠南信自動車道とリニア中央新幹線という21世紀のインフラ革命が近づいています。100年前に新しい交通インフラの表舞台となった元善光寺駅が、再びリニア駅とながる飯田線駅として注目されています。全容はまだわかりませんが、1世紀の時を経て過去と未来のインフラがつながることに、歴史の縁を感じます。

元善光寺駅

考現学

座光寺トリビュート Vol.4



元善光寺駅外観
駅舎入口上に貼られたJR東海の資産標。「T.12.12」は大正12年12月建築の意

外から眺める

大正12年12月建設の駅舎は、補修がなされてきたとはいえ、開設当時の姿そのままをとどめています。

駅舎入口の破風は門前町を意識しての設計でしょうか。現在残っている伊那電気鉄道（現JR飯田線の前身）時代の駅舎は、元善光寺駅のほか七久保駅（飯島町）、伊那大島駅（松川町）、鼎駅（飯田市）、伊那八幡駅（飯田市）ですが、駅舎玄関に破風が設けられているのは元善光寺駅のみです。この破風が和風の落ち着いた美しさを出しています。

このほか他の駅にない特徴として、降車口

の上屋（駅舎南の自転車が置かれている箇所）が2間分と広い点が挙げられます。彼岸を中心に多くの参拝者で賑わった元善光寺駅。一気に押し寄せる降車客に備えたものかもしれません。

プラットフォームから

タブレット扱い駅

元善光寺駅は、市田駅・飯田駅の間でタブレット閉塞を行う駅でした。



タブレット閉塞とは、同じ線路間に2つ以上の列車が走って衝突するのを防ぐために、金属製の円盤（タブレット）をもった列車だけが線路を走るようにする仕組みです。1番線プラットフォームにある飛び出した部分（写真）は、このタブレット閉塞器が置かれた箇所です。



プラットフォーム石積みの怪

列車の大型化や編成車両の多両化に伴い、プラットフォームも改築延伸されてきました。その名残を駅のプラットフォーム石積みを探してみよう。

残念ながら元善光寺駅のプラットフォームはコンクリートに覆われ、石積みの様子はわかりません（写真A）。しかし写真Bを見ると、左右で石積みの明らかな相違が見られます。

実は、市田駅（高森町）のプラットフォームはコンクリートに覆われていないため、石積みの変遷がよくわかります。市田駅の石積みで検証してみましよう。市田駅では3種の石積みを見ることが出来ます。

写真Cは辰野側の石積み。それが途中から写真Dの右部分の積み方に変わります。そして豊橋側の石積み（写真E）では、やはり右部分で積み方が平積みから谷積みに変わっています。

おそらく写真Cの下2段の平積み部が、伊那電開通時のものと思われる。その後車両の大型化に伴い、上に一段、さらにもう一段と積んでいったと考えられます。Dの石積み（右側部）が完成するのは、車両の3両編成化によるプラットフォームの延伸、同様にEの石積み（右の谷積み部）は4両編成化のための延伸と考えられます。



架線柱（線路左の鉄製柱）は伊那電開通時のもの。当初は緑色だったが、現在、多くは白く塗装されている

記憶の中の元善光寺駅

林 敏 さんに聞く
〈市場通り〉

林さんは昭和19年名古屋鉄道局に入社。定年まで国鉄（現JR）職員として奉職しました。かつての元善光寺駅の様子を語っていただきました。

駅前風景

「駅の前に八重桜があり、その脇に（相撲の）土俵があった。また電灯部、といわれていた電球の交換所があり、切れた電球を持っていくと、新しい電球をくれました。下部の金属部を再利用していたと思う。」

駅周辺の賑わい

「駅前には百貨店や旅館があり、元善光寺までいろいろな商店が軒を連ねていた。座光寺まんじゅうの店も多く、よく売れていた。」
「6年生の頃、秋の彼岸に駅で交通整理の勤労奉仕をした。満員の電車がここ（元善光寺駅）で空になったものです。」
「駅員は駅長、助役、乗務係、荷物係と4名が常駐しており、夜勤もあった。人の移動、貨物輸送、郵便と、鉄道がいろいろな役割を担っていた。」

郵便物も鉄道で

「昔は郵便も電車で、郵便物の専用車両があった。局員は荷物を受け取るとそのまま車両に乗り込み、移動中の車内で仕分けなどの作業を行っていました。個人が駅まで郵便物を持ちこむこともあり、直接受け付けてもいました。」

大きな物資は日通が

「駅の北に日通（日本通運）があり、貨物車への大きな物資は日通が扱っていました。日通は国鉄の子会社で、引っ越しやセメント・肥料のような大物を取り扱っていました。また、遠山谷からきた木材などが、ここ（元善光寺駅）から運ばれていきました。」



元善光寺駅（昭和59年）

専用線跡

かつて鉄道は物流の主役で、セメントや石油、肥料等が専用の貨物列車で運ばれていました。その後、国鉄の合理化から、貨物輸送は

測にすぎませんが、元善光寺駅の写真Bは、市田駅の写真Eと酷似しています。4両編成化に伴う延伸と考えられます。

元善光寺駅と沢渡駅（伊那市）に集約されることになり、その専用線が敷設されました。現2番線プラットフォームと並んで、当時造られた貨物列車の発着線が残っています。



かつての専用線橋脚跡