

三信鐵道建設概要を読み解く【社会的背景編】

— 選択の背景と、その後に残されたもの —

著 者：大平明広

発行年：2026 年

目次

序章.....	1
第1章 三信鉄道建設概要「總説」の読み取り.....	2
第2章 内陸縦貫構想と三信鉄道.....	3
第3章 平岡ダム・発電所建設と三信鉄道.....	4
第4章 インクラインという仮設構造物.....	5
第5章 人びとの生活と鉄道.....	7
第6章 危険を知らながら使われた鉄道.....	8
第7章 なぜ、大きな危険をおかしてまで、ここに鉄道を通したのか.....	9
参考文献.....	12
おわりに — なぜ、大きな危険をおかしてまで、ここに鉄道を通したのか —	13
付録1 三信鉄道建設概要 總説 原文 一頁から四頁.....	14
付録2 三信鉄道建設概要 總説 現代語訳 (SI 換算)	17
付録3 平岡駅および平岡発電所付近の航空写真	18
付録4 天龍村における鉄道・発電事業の推移.....	20

序章

三信鐵道建設は、昭和初期における我が国鐵道建設史の中でも、地形・地質条件および施工環境の両面において、特異な条件下で進められた事業である。

しかし、その建設過程の全体像を体系的に記録した資料は多くなく、個別の工事内容や現場の実態については、今日なお十分に明らかにされているとは言い難い。

本稿は、昭和十二年に三信鐵道株式会社により刊行された『三信鐵道建設概要』を基礎資料とし、同書に記された記述を丹念に読み解くことによって、【社会的背景】の視点から三信鐵道建設の一端を明らかにすることを目的とする。

三信鐵道建設は、急峻な地形と脆弱な地質条件の中で行われた難工事として知られている。

『三信鐵道建設概要』の總説においても、その困難さは繰り返し強調されており、建設に携わった側が、この工事をいかに特異なものとして位置づけていたかがうかがえる。

しかし、本稿の関心は、工事の難易や技術的達成そのものにあるのではない。

また、三信鐵道建設が地域にもたらした影響を、善悪や功罪といった評価の枠組みで整理することでもない。

本稿で問い続けるのは、

『なぜ、大きな危険をおかしてまで、この地に鐵道を通す判断がなされたのか』

という一点である。

三信鐵道は、私鉄として建設された路線であるが、その構想や役割は、当時の国家的な交通・産業構想と切り離して考えることはできない。

東海道線と中央線を結ぶ路線として位置づけられたこと、天竜川流域における発電事業や資源輸送との関係、さらには山間部を鐵道網に組み込むという発想は、いずれも戦前期の時間軸の中で理解される必要がある。

一方で、その鐵道は、建設されただけで完結する存在ではなかった。

鐵道は地域の生活に入り込み、人びとはそれぞれの立場で、その存在に適応しながら生きてきた。

危険を承知で線路を利用した記憶や、工事に伴って設けられ、やがて姿を消した仮設設備の存在は、公式記録だけからは読み取れない側面を示している。

本稿では、『三信鐵道建設概要』を基礎資料としつつ、行政資料、航空写真、地名、証言、そして筆者自身の記憶を手がかりに、三信鐵道建設をめぐる社会的背景と、その後の地域の姿を整理する。

ただし、断定できない事柄については推測を避け、記録と記憶が示す範囲に留めることを基本姿勢とする。

答えを提示することよりも、
当時なされた判断と、その判断の中で人びとがどのように生きたのかを、同じ時間軸の上に置くこと。

それが、本稿の目的である。

第1章 三信鐵道建設概要「總説」の読み取り

『三信鐵道建設概要』の總説は、三信鐵道建設がいかに困難な工事であったかを強調する書き出しから始まる。

急峻な地形、脆弱な地質、測量や施工の困難さが列挙され、通常の鐵道建設とは異なる条件下で工事が行われたことが繰り返し示されている。

この總説は、単なる工事の概略説明ではない。

工事に伴う困難をあらかじめ整理し、体系的に示すことで、三信鐵道建設という事業の性格そのものを位置づける役割を担っている。

特に注目すべき点は、總説において困難さが「結果」として語られるのではなく、建設を進める前提条件として示されていることである。

すなわち、困難であることは想定外の事態ではなく、当初から織り込まれた条件として扱われている。

このような記述は、『三信鐵道建設概要』が、単に工事の経過を記録するための文書ではなく、将来的な評価や引き継ぎを意識して編まれたものであることを示唆している。

三信鐵道は私鉄として建設された路線であるが、将来的な国有化や譲渡を視野に入れ、建設の困難性と投入された労力を、あらかじめ明確に言語化しておく必要があったと考えられる。

總説における「難工事」の強調は、誇張や自己主張として読むべきではない。

むしろ、建設を担った側が、この路線を通常の採算事業とは異なる位置づけで捉えていたことの表れと理解するのが自然である。

困難であったからこそ、その困難を正確に示す必要があったのであり、それは後の評価に耐え

る形で事業の意義を示す行為でもあった。

また、總説では、三信鉄道が東海道線と中央線を結ぶ路線として構想されたことが述べられている。

ただし、この「結ぶ」という表現は、戦後に形成された幹線ネットワークを前提とした接続概念とは異なる。

当時の文脈においては、未接続であった山間部を鉄道網に組み込み、国土全体を連続した空間として機能させるという発想の中で用いられた言葉であったと理解する必要がある。

このように、『三信鐵道建設概要』の總説は、
三信鐵道建設を
「困難であったが、それでも進められるべき事業」
として位置づけるための文章である。

本稿では、この總説を出発点として、そこで語られた建設の意義が、どのような社会的背景の中で形成され、また、地域の生活の中でどのように受け止められていったのかを、順を追って検討していく。

第2章 内陸縦貫構想と三信鉄道

三信鉄道建設の構想は、天竜川流域における個別事業から発したものではない。

その出発点には、戦前期における鉄道網構想の中で、内陸部に残された空白をいかに埋めるかという課題があった。

当時、南側では鳳来寺鉄道が、北側では伊那電気鉄道がすでに開通しており、内陸部を南北に結ぶ鉄道網は、未完成ながらも連続性を帯び始めていた。

この状況において、中津川と身延線の間にもう一本の縦貫鉄道を必要とする発想が生まれたことは、鉄道網全体の構成から見て自然な流れであった。

三信鉄道は、この既存路線群の間に残された空白を埋める形で構想された路線である。それは、地域振興や個別産業のための鉄道というよりも、内陸部を鉄道網に組み込み、国土を連続した輸送空間として成立させるという、戦前期の鉄道思想に基づくものであった。

この構想を具体的な路線として成立させる過程で、天竜川流域という地理的条件が現実の検討対象として浮上する。

急峻な地形と大きな高低差、豊富な水量を持つこの流域は、施工上の困難を伴う一方で、水力

発電をはじめとする大規模事業の成立可能性を併せ持っていた。

『三信鐵道建設概要』の總説において、三信鐵道が東海道線と中央線を結ぶ連絡路線として位置づけられている点も、この文脈の中で理解される必要がある。

ここでいう「結ぶ」とは、後年の幹線輸送における効率的接続を意味するものではなく、内陸部に残された鐵道網の空白を解消し、全体を一体として機能させるという発想に基づく表現であった。

このように、三信鐵道建設は、

- ・ 先に鐵道網の必要性があり、
- ・ その実現の場として天竜川流域が選ばれ、
- ・ 結果として発電事業や資源輸送と結びついた

という構造を持っている。

本稿では、次章において、この構想が具体的な事業としてどのように展開され、また施工者の側からどのように受け止められていたのかを、平岡ダム・発電所建設との関係から検討する。

第3章 平岡ダム・発電所建設と三信鐵道

三信鐵道建設の構想は、内陸部に残された鐵道網の空白を埋めるという発想から出発したものであった。

しかし、その構想が現実の事業として具体化する過程において、天竜川流域が持つ水力資源の存在は、無視できない要素として立ち現れてくる。

天竜川は急峻な地形と大きな高低差、豊富な水量を併せ持つ河川であり、近代以降、水力発電の適地として注目されてきた。

この流域で大規模な発電事業を行うためには、資材・人員を恒常的に輸送する手段が不可欠であり、その前提条件として鐵道の存在が強く求められた。

平岡ダムおよび平岡発電所の建設は、こうした条件のもとで進められた事業である。

発電専用ダムとして計画・施工されたこの事業は、天竜川流域における近代的電力開発の一環として位置づけられるが、その工事過程において、三信鐵道が果たした役割は小さくない。

資材の輸送にあたっては、鐵道によって平岡駅まで運び込まれた物資が、さらに工事現場へと搬送される必要があった。

このため、平岡駅構内の引込み線や、斜面を下る仮設の運搬設備が設けられ、鐵道と工事現場

とを結ぶ一時的な動線が形成された。

これらの設備は、工事の進行とともに設置され、工事終了後には撤去されたものであり、恒久的な構造物として残ることはなかった。

施工にあたっては、**熊谷組**が関与している。

同社の社史においては、後に控える発電事業への参加を見据え、困難を伴う三信鉄道建設にあえて関与した旨が記されている。

この記述は、鉄道建設そのものの目的を示すものではなく、むしろ、施工者の側がこの鉄道をどのような位置づけで捉えていたかを示す資料として理解すべきであろう。

すなわち、三信鉄道は、平岡ダム・発電所建設のために敷設された鉄道ではない。

しかし、発電事業という具体的な工事が進められる過程において、三信鉄道は不可欠な輸送基盤として機能し、その存在意義を現実の事業の中で示した。

この関係は、目的と手段の単純な因果関係ではなく、

- ・ 内陸縦貫鉄道構想としての三信鉄道が先にあり
- ・ その結果として、天竜川流域における発電事業と結びついた

と捉えるのが適切である。

本章で扱った平岡ダム・発電所建設は、三信鉄道が担った役割を具体的に示す一例に過ぎない。

次章では、この発電事業に伴って設けられ、やがて姿を消した仮設構造物——インクラインを取り上げ、鉄道と工事現場を結んだ一時的な空間について検討する。

第4章 インクラインという仮設構造物

平岡ダムおよび平岡発電所の建設に伴い、三信鉄道と工事現場とを結ぶための一時的な運搬設備が設けられた。

その代表的なものが、平岡駅構内引込み線から天竜川沿いの工事現場へと資材を降ろすために設置されたインクラインである。

インクラインは、傾斜地において貨物を運搬するための設備であり、通常の鉄道とは異なる用途を持つ。

本件におけるインクラインは、恒久的な輸送路として計画されたものではなく、発電所建設という期間限定の工事を支えるために設けられた仮設の構造物であった。

天龍村が整理した資料によれば、このインクラインは昭和十五年十月に建設されたとされている。

平岡駅構内の引込み線から旧天竜橋付近に向けて、急傾斜を一直線に下る工事用の運搬路として機能し、幅は約三・七メートル、延長は約二百メートルと記されている。

鉄道によって運び込まれた資材を、さらに工事現場へと搬送するための合理的な動線であったことがうかがえる。

インクラインの構造について、同資料ではこれを「傾斜鉄道」と説明している。

また、枕木や線路が取り外された状態で、約二十メートルにわたる敷地跡が確認されているとも記されており、レールを敷設した軌道式の設備であったと理解されている。

一方で、当時敷設されていたレールの軌間や、使用された車両の形式、動力方式については、一次資料による具体的な記録は確認されていない。

そのため、本稿では、天龍村資料に示された内容に基づき、インクラインが軌道式であったとする理解を紹介するにとどめ、構造の詳細については踏み込まない。

このインクラインの特徴は、その一時性にある。

工事の進行に合わせて設けられ、役割を終えると速やかに撤去されたため、現在では全体像を確認することはできない。

しかし、地名や屋号として残る「インクラ」という呼称、直線的で不自然な勾配を持つ道の痕跡、そして地域住民の記憶の中には、この設備が確かに存在していたことが示されている。

インクラインは、三信鉄道と発電所建設という二つの事業を物理的につなぐ装置であったが、その存在は公式記録の中では大きく扱われることは少ない。

それは、この設備が「完成後に残るもの」ではなく、「工事を進めるためだけに存在したもの」であったからである。

しかし、地域の視点に立てば、この仮設構造物は決して取るに足らない存在ではなかった。資材が運ばれ、人が行き交い、急傾斜を下る動きが日常の風景として刻まれる中で、インクラインは短い期間ながらも、地域の生活空間に確かに入り込んでいた。

このように、平岡のインクラインは、三信鉄道という恒久的なインフラと、発電所建設という一時的な工事とを結びつけるために現れ、そして消えていった空間であった。

その痕跡は、構造物としてはほとんど残されていないが、地名と記憶の中に静かに留められている。

※天龍村公式 HP には、工事用インクラインを地上から撮影した写真が掲載されている。

本編付録に示した航空写真で確認できる線形と整合するものと判断される。

第5章 人びとの生活と鉄道

三信鉄道が開通したとき、この地域の人びとの生活は、静かに、しかし確実に変化した。それは祝賀や高揚といった形で語られる出来事ではなく、日々の営みの中に、少しずつ入り込んでくる変化であった。

中井侍などの山間地では耕作地が極めて少なく、採れる穀物にも限界があった。

人口が増えれば、その分だけ生活はすぐに行き詰まるため、農業だけで暮らしを維持することは容易ではなかった。

そのため、人びとは人口を増やさない形で生活を成り立たせる道を選び、山と川に依存した生業を続けてきた。

林業によって木材を生産し、それを筏に組んで天竜川を下るという営みは、この地域における重要な生業であった。

天竜川は生活の場であると同時に、外部とつながる数少ない動線でもあり、人や物の移動は川に大きく依存していた。

鉄道が通る以前、人びとの移動範囲は限られており、現金収入を得る機会も多くはなかった。

しかし、三信鉄道の開通によって、遠方へ働きに出ることが可能となり、米や生活物資を購入するという選択肢が生まれた。

それは、生業の内容が変わるというよりも、生活の成り立ちそのものが切り替わる出来事であった。

一方で、鉄道は単なる移動手段として存在したわけではない。

線路は集落のすぐそばを通り、トンネルや橋梁は日常の風景の一部となった。

鉄道は遠くから眺める施設ではなく、生活空間の中に組み込まれた存在として受け止められていた。

学校帰りに電車に乗り遅れ、線路沿いを歩いて帰ったという証言も残されている。

天龍川で泳ぐために、駅から線路沿いを歩いたという記憶も語られており、線路は生活動線の一部として使われていたことがうかがえる。

電車が来るかどうかの判断については、線路の様子から察する方法を上級生から教わったという証言もある。

こうした知恵は、公式に教えられたものではなく、日常の中で受け継がれてきた生活知であった。

また、学校帰りに電車に乗り遅れ、線路沿いを歩いて帰った際、列車が通る場面ではトンネル内の退避所に身を寄せたという証言も残されている。

その行為が周囲に知られ、翌日、学校で校長から注意を受けたという。

これらの行為は、現代の感覚から見れば危険なものとして映るかもしれない。

しかし当時の人びとにとって、それは無謀な行動ではなく、日常の延長にあった。

危険であるかどうかよりも、見つかるか、見つからないかという感覚で語られるところに、当時の鉄道と生活との距離感がよく表れている。

三信鉄道は、建設された瞬間に完成した存在ではなかった。

人びとの生活の中に取り込まれ、使われ、危険と折り合いをつけながら共存されることで、地域の鉄道として機能し始めたのである。

こうした記憶や証言は、公式記録には残りにくい。

しかし、鉄道建設が地域にもたらした変化を最も具体的に示すのは、こうした生活の中で語られてきた事実である。

第6章 危険を知らながら使われた鉄道

三信鉄道は、開通と同時に安全な施設として完成したわけではなかった。

急峻な地形の中に敷かれた線路、連続する隧道と橋梁は、建設段階から危険を伴う存在であり、その性質は供用開始後も変わらなかった。

しかし、その危険性は、地域の人びとにとって未知のものではなかった。

鉄道は遠くから眺める近代施設ではなく、日常の生活空間に入り込んだ存在であり、危険を含んだまま使われることが前提となっていた。

昭和10年前半生まれの世代には、学校帰りに駅へ荷物を置き、線路沿いを歩いて天竜川へ向かい、不生沢との合流点付近で泳いだという記憶が残されている。

線路は移動のための特別な施設というより、川へ向かう近道として認識されていた。

昭和20年代前半生まれの世代には、学校帰りに電車に乗り遅れ、線路沿いを歩いて帰ったという証言がある。列車が通る際には、隧道内の側壁に設けられた退避所に身を寄せ、その行為が後に知られて学校で注意を受けたという。

この証言からは、危険な行為であるという認識が存在すると同時に、それが現実に行われていた生活の一部であったことが読み取れる。

昭和 40 年代後半に生まれた世代にも、同様に学校帰りに線路沿いを歩いたという記憶が残されている。

電車が来るかどうかについては、線路の様子から察する方法を上級生から教わったとされ、こうした判断は公式に教えられたものではなく、生活の中で共有された知恵であった。

これらの証言に共通しているのは、危険を認識しながらも、それを完全に排除することはできなかったという点である。

鉄道は、使わなければならない存在であり、避けて通ることのできない動線であった。

一方で、こうした行為が無条件に容認されていたわけではない。

学校や周囲の大人たちは、線路内への立ち入りを問題として捉え、注意や叱責という形で制止を試みていた。

鉄道は、自由に使える空間ではなく、常に緊張を伴う存在として意識されていたのである。

危険であるか、安全であるかという二分法では、この状況を正確に捉えることはできない。

そこにあったのは、危険であることを理解したうえで、生活の中に取り込まれた鉄道の姿であった。

三信鉄道は、地域にとって利便性と危険性を同時に内包した存在であり、その両面と折り合いをつけながら人びとは暮らしていた。

それは特別な判断ではなく、日常の中で繰り返されてきた選択の積み重ねであった。

第 7 章 なぜ、大きな危険をおかしてまで、ここに鉄道を通したのか

三信鉄道建設は、地域の生活改善のみを目的として計画されたものではなかった。

その構想は、より広い視野のもとで立てられたものであり、当時の交通政策および産業構想と深く結びついていた。

三信鉄道は、東海道本線と中央本線を結ぶ連絡路線として位置づけられていた。

この発想は、第二次世界大戦以前の時代背景のもとで形成されたものであり、幹線同士を内陸部で連絡させることに意味が見いだされていた。

したがって、この構想を戦後の視点のみで単純に読み替えることはできない。

すでに鳳来寺鉄道や伊那電気鉄道といった私鉄路線が開通していたことも、この構想を現実的なものとしていた。

これらの路線は、それぞれ単独では完結しにくい性格を持ち、相互の連絡によって初めて交通網としての価値を高める存在であった。

三信鉄道は、その空白を埋める路線として構想されたと考えられる。

一方で、天竜川流域は急峻な地形と大きな高低差を有し、豊富な水量に恵まれた地域であった。

この条件は、水力発電という新たな産業の可能性を強く示していた。

ただし、鉄道建設と発電構想は同列に並ぶ目的ではなく、連絡路線という構想を基軸としながら、発電という将来的価値が重ね合わされていったと捉える方が自然である。

天竜川によって刻まれたこの地域の地形は、単に急峻であるというだけではなく、当時の測量技術をもってしても容易に把握できるものではなかった。

谷は深く、尾根と斜面が連続し、視界の利かない地形が広範囲にわたって続いている。

そのため、三信鉄道建設に先立つ測量においては、従来の測量方法だけでは対応が難しく、特別な技術と経験をもつ測量者が必要とされた。

この地にアイヌ民族の測量隊が招かれたことは、当時の地形条件がいかに厳しいものであったかを示す一例である。

ここで重要なのは、その是非や評価ではなく、通常の延長線上では計画・施工できない路線であったという事実である。

建設の困難さは、地形や地質の問題にとどまらず、工事全体の進め方にも影響を与えた。

『三信鉄道建設概要』の総説には、この区間がいかに難工事であったかが繰り返し強調されている。

その記述は、単なる工事報告ではなく、この路線が特別な条件下で建設されたものであることを、国鉄に示す意図を含んだ文章として読むことができる。

実際、建設を担った熊谷組は、後に控える天竜川流域での発電事業への参画を見据え、三信鉄道建設という難工事に関わったことが社史に記されている。

鉄道建設は、それ単体で完結する事業ではなく、その先に続く国家的規模の事業へと連なる入口でもあった。

ここで問うべきなのは、三信鉄道建設が「無理な工事」であったかどうかではない。

当時の立場に立てば、この路線を通すことは、危険や困難を承知のうえで引き受ける価値のある判断であったと考えられる。

三信鉄道は、地域のためだけに敷かれた鉄道ではなく、発電事業のためだけに存在した路線で

もない。

交通、産業、国家構想が重なり合う中で、この場所に鉄道を通すという判断が下されたのである。

その結果として、鉄道は人びとの生活の中に入り込み、危険と隣り合わせの存在となった。しかしそれは、想定外の結果ではなく、ある程度織り込まれた現実であった。

三信鉄道建設とは、一時の出来事ではない。

数十年先を見据え、地域と国家の将来像を重ね合わせたうえで選択された、長い時間軸の中の判断であった。

この章では、その判断が正しかったかどうかを結論づけることはしない。

ただ、なぜ大きな危険をおかしてまで、この地に鉄道を通す必要があったのか。

その問いを、当時の視点に引き戻してここに置いておく。

この問いの先に、地域の生活があり、人びとの記憶がある。

それらを受け止めたうえで語られる言葉が、最後に置かれる「おわりに」である。

参考文献

- ・三信鐵道建設概要 三信鐵道株式会社, 1933年(昭和8年)
- ・熊谷組社史 熊谷組 編 熊谷組, 1968
- ・牧田甚一追悼集 「牧田甚一追悼集」編纂委員会 編纂 熊谷組, 1987.11
- ・天龍村ホームページ 最終観覧日: 2026年1月24日
- ・国土地理院ホームページ 航空写真(昭和23年・昭和51年) 最終観覧日: 2026年1月24日
- ・佐久間町史 下巻 佐久間町, 1982.10。最終観覧日: 2026年1月24日
- ・水窪町史 下 水窪町, 1983 最終観覧日: 2026年1月24日
- ・地元住民による聞き取り証言
(昭和12年生まれ/昭和20年代前半生まれ/昭和40年代後半生まれ)
※氏名は本文中の扱いに従い匿名とした。聞き取り期間1980年~2025年

おわりに — なぜ、大きな危険をおかしてまで、ここに鉄道を通したのか —

先日、実家に帰省した。岡谷で乗り換え、そこから南下し、飯田方面の電車に乗った。車窓から見える景色は、左右どちら側も、のどかだった。

山は穏やかで、川は静かに流れる。たまに踏切の音が聞こえ、遮断機の前に車があることも、ないこともある。現在の飯田線を、ただ移動手段として眺めれば、危険を感じる場面はほとんどない。

しかし、その印象は、すべての区間に当てはまるものではない。

天竜峡駅を過ぎたあたりから、車窓の片側は、トンネル、石垣、あるいはコンクリートの壁が連続し、視界が大きく制限される。

そのため、乗客はほとんど例外なく眺めのよい谷側に腰を掛け、車内の座席配置が自然に偏る。山と川の間押し込められた線路は、今もなお、この場所が鉄道を通すには容易でなかったことを黙って伝えている。

本稿では『三信鉄道建設概要』を主に社会的背景から読み解いてきた。

そこで見えてきたのは、三信鉄道建設が、単に地域の利便性を高めるための事業ではなかったという事実である。

東海道本線と中央本線を結ぶ連絡路線という構想、

そして、天竜川の高低差と豊富な水量がもたらす水力発電の可能性。

この二つが重なり合う中で、この地に鉄道を通すという判断が下された。

急峻な地形は測量すら容易ではなく、アイヌ民族の測量隊を招くという選択がなされたことも、その困難さを物語っている。

施工に携わった企業や技術者たちは、この路線が通常の延長線上にはないことを承知のうえで、工事を引き受けていた。

— なぜ、大きな危険をおかしてまで、ここに鉄道を通したのか —

本稿は、その問いが生まれた時代と社会的背景を示そうとしたに過ぎない。

ただ一つ言えるとしたら、

『そこには危険を引き受けてでも鉄道を通すだけの大きな意味があった』

ということである。

三信鐵道建設概要 (一頁から四頁 原文 文章部分)

總説

本線は鐵道國有法豫定線區間に屬し愛知、静岡、長野の三縣に跨り豊川、鳳來寺、伊那電氣等の各鐵道を通じて國有鐵道東海道線、中央線を連絡し中部日本の交通網に一新紀元を劃するものにして、將來豊橋築港完成し之れを活用する暁には更に一層其機能を遺憾なく發揮するを得べし。

本線は東海道線豊橋驛より中央線辰野驛に至る幹線の間中に位し、鳳來寺鐵道三河川合驛に端を發し伊那電氣鐵道天龍峽驛に接續する延長六十七軒に亘る鐵道なり。之れが民間敷設の計畫は遠く大正十五年一月沿線資源開發の目的を以て未延道成當社創立發起人總代として免許申請せるに始まり、爾來幾多の經緯を経て昭和二年七月鐵道省の敷設免許を受けたるにより茲に愈々實行に移り同年十二月當社成立し、昭和三年四月南北兩方面より測量に著手し、北線に於ては昭和四年七月天龍峽温田間、南線に於ては昭和五年二月三河川合三信三輪間の工事施行認可を得、引續き線路選定の完了に伴い數區間に於ち順次認可を受けたるものなり。

而して天龍峽門島間は昭和四年七月起工し、三河川合三信三輪間は昭和五年二月起工したるも時恰も經濟界不振の影響を蒙り資金調達意の如くならず、之れが爲苦心焦慮辛ふじて点龍峽門島間(八軒三分)を昭和七年十月、三河川合三信三輪間(六軒一分)を同八年十二月に、三信三輪中部天龍間(十一軒一分)を昭和九年十一月開業するを得たり。然るに幸ひ同年十二月各方面の後援に依り資金調達を得たるを以て殘區間の工事を續行し、數度の部分開業を経て昭和十二年七月大嵐小和田間の竣工により茲に全線を見るに至れるものにして起工以來實に八ヶ年の歳月を費し、殊に本線は隧道一七ヶ所延長三二軒三分、橋梁九七ヶ所延長四軒餘にして線路總延長に五割二分の重要建造物を占むるを以て、建設費總額金一七、二〇五、一三三圓(貨客増加に備ふる車輛其他設備費を除き)一軒二五六、七九三圓を要せり。

工事施工申請区間		哩	鎖	節	線 半徑	最 小曲	最 急勾配	豫算金額		一哩當り金額		認 可 年 月 日
延	長							円	円	円	円	
三河川合三輪村間	三	七二	〇六七	十鎖	四〇分ノ一	二、一五九、二二三	五二〇	四七九、八二七	四四九	昭和五年二月五日		
三輪村 佐久間間	八	三九	二五六	十鎖	四〇分ノ一	四、二二〇、〇〇〇	五二四	四九六、四七〇	六五〇	昭和五年十月二十九日		
佐久間 滿島間	十五	二四	二六〇	十鎖	六〇分ノ一	四、八五九、九七八	一九三	三一七、六四五	六三三	昭和九年十月三日		
滿島 溫田間	五	一四	三九一	十鎖	六〇分ノ一	二、五八〇、七七一	七五八	四九六、三〇二	二六一	昭和六年十月二十七日		
溫田 天龍峽間	八	七二	六九八	十鎖	六〇分ノ一	四、四四九、三三九	九七〇	四九九、九二五	八三九	昭和四年七月四日		
計	四一	六二	六七二			一八、二六九、三二三	九六五	四三七、二三九	六〇一			

工事施工申請区間表

開業区間表

開業区間	停車場名	所在地	位置		距離	開業年月日
			程	程		
三河川合 三信三輪間	三河川合驛	愛知縣北設樂郡三輪村大字川合	〇	〇	〇	鳳來鐵道既設
	三信三輪驛	愛知縣北設樂郡三輪村大字長岡	六	一	六	昭和八年十二月二十一日
	出馬驛	靜岡縣磐田郡浦河町大字浦川	一〇	二	四	昭和九年十一月十一日
	浦川驛	靜岡縣磐田郡浦河町大字浦川	一二	一	九	昭和九年十一月十一日
三信三輪 中部天龍間	下河合驛	靜岡縣磐田郡浦河町大字川合	一四	七	二	昭和九年十一月十一日
	中部天龍驛	靜岡縣磐田郡佐久間村大字半場	一七	二	五	昭和九年十一月十一日
	天龍山室驛	同 磐田郡佐久間村大字佐久間	二四	四	七	昭和十一年十二月十日
中部天龍 天龍山室間	大嵐驛	靜岡縣周智郡水窪町大字大嵐	三一	三	六	昭和十一年十二月二十九日
天龍山室 大嵐間	小和田驛	靜岡縣周智郡水窪町大字小和田	〇	三	〇	昭和十二年七月
大嵐 小和田間	伊那小沢驛	長野縣下伊那郡平岡村大字平岡	三四	七	〇	昭和十一年十二月三十日
小和田 滿島間	滿島驛	長野縣下伊那郡平岡村大字平岡	四〇	六	三	昭和十一年十二月三十日
	溫田驛	長野縣下伊那郡泰阜村字溫田	〇	八	九	昭和十一年四月二十六日
滿島 溫田間	門島驛	長野縣下伊那郡泰阜村字米山	五三	五	四	昭和十年十一月十五日
	天龍峽驛	長野縣下伊那郡路村折金	五八	七	七	昭和七年十月三十日
門島 天龍峽間	伊那電氣鐵道既設		六七	〇	三	

付録2 現代語訳 (SI 換算)

総説

本線は鉄道国有法の予定線区間に属し、愛知・静岡・長野の三県にまたがり、豊川・鳳来寺・伊那電気の各鉄道を通じて、国有鉄道の東海道線および中央線を連絡し、中部日本の交通網に新たな一時代を画するものである。将来、豊橋築港が完成しこれを活用するようになれば、その機能はいっそう十分に発揮されるであろう。

本線は、東海道線豊橋駅と中央線辰野駅とを結ぶ幹線の間中に位置し、鳳来寺鉄道三河川合駅を起点として、伊那電気鉄道天竜峡駅に接続する、延長 約 67km の鉄道である。この民間敷設の計画は、大正 15 年 1 月、沿線資源開発を目的として、未延道成を当社創立発起人総代として免許申請を行ったことに始まる。その後、幾多の経過を経て、昭和 2 年 7 月に鉄道省の敷設免許を受け、同年 12 月に当社が成立した。昭和 3 年 4 月には南北両方面から測量に着手し、北線では昭和 4 年 7 月に天竜峡—温田間、南線では昭和 5 年 2 月に三河川合—三信三輪間の工事施行認可を受け、引き続き線路選定の完了に伴い、数区間において順次認可を受けた。

天竜峡—門島間は昭和 4 年 7 月に起工し、三河川合—三信三輪間は昭和 5 年 2 月に起工したが、折からの経済不況の影響を受け、資金調達は思うように進まなかった。このため、苦心の末、天竜峡—門島間 約 8.3km を昭和 7 年 10 月に、三河川合—三信三輪間 約 6.1km を昭和 8 年 12 月に、三信三輪—中部天竜間 約 11.1km を昭和 9 年 11 月に、それぞれ開業するに至った。

その後、昭和 9 年 12 月に各方面の後援により資金調達が可能となったため、残区間の工事を継続し、数度の部分開業を経て、昭和 12 年 7 月に大嵐—小和田間が竣工し、ここに全線が完成した。起工以来、実に 8 年の歳月を要した。

本線は、隧道 171 か所 (延長約 32.3km)、橋梁 97 か所 (延長約 4km) を有し、これら重要構造物が線路総延長の 約 52% を占める。建設費総額は 17,205,133 円 (貨客増加に備える車両その他の設備費を除く) で、1km 当たり 256,793 円 を要した。

付録3 平岡駅および平岡発電所付近の航空写真



写真1 1948年（昭和23年）3月2日 米軍撮影

画像右側中央に満島驛が確認でき、左下には建設途中の平岡発電所が写っている。



写真2 写真1の拡大

満島驛から鶯巣方面へ引込み線が延び、そこから天竜川を渡る橋梁方向へ、インクラインが一直線に下っている様子が確認できる。

このインクラインは昭和15年に設けられた工事用設備であり、戦時下の工事中断を経て、戦後の平岡ダム・発電所工事再開（昭和24年）に伴い再び使用されたものである。



写真3 1976年(昭和51年)10月22日 国土地理院撮影



現在の国道418号線付近から天竜川を渡る橋梁方向へ、直線的に伸びる細い道状の痕跡が確認できる。

写真4 写真3の拡大

付録4 天龍村における鉄道・発電事業の推移

- ・ 昭和 11 年 4 月 26 日 三信鐵道 満島—温田間 開業
- ・ 昭和 11 年 12 月 30 日 三信鐵道 小和田—満島 開業
- ・ 昭和 12 年 7 月 三信鐵道 大嵐—小和田間開通により全線開業
- ・ 昭和 15 年 7 月 平岡ダム 着工
- ・ 昭和 15 年 10 月 インクライン建設 平岡駅（当時満島驛）天竜橋間
- ・ 昭和 18 年 8 月 1 日 三信鐵道 国有化され飯田線（国有鐵道）となる
- ・ 昭和 19 年 平岡ダム 資材不足のため工事中断
- ・ 昭和 23 年 3 月 2 日 航空写真 撮影
- ・ 昭和 24 年 平岡ダム 工事再開
- ・ 昭和 26 年 平岡ダム・発電所 運転開始
- ・ 昭和 27 年 平岡ダム・発電所 竣工（引き渡し）
- ・ 昭和 27 年 11 月 15 日 駅名改変 満島駅から平岡駅

奥付

著 者 大平 明広
題 名 三信鐵道建設概要を読み解く【社会的背景編】
発行年 2026 年