

新垂井線について

17-C H・T

新垂井線とは

新垂井線とは、東海道線の大垣駅から関ヶ原駅までの区間で垂井駅を經由する垂井線とは別に分岐している迂回線のことです。この迂回線は東海道線大垣駅を出発すると垂井線とは別に北へ分岐し、垂井町の北部を通り関ヶ原駅の手前で垂井線と合流していることから新垂井線と呼ばれています。



関ヶ原方面から大垣方面を望んだ新垂井線

本線とは別に迂回線が敷かれた理由

東海道本線が開通して以来、大垣駅から関ヶ原駅までの間に迂回線は存在しておらず下り線も上り線も本線の垂井駅を經由していました。しかし日本が太平洋戦争に突入り鉄道の輸送力を増強しようとした際、この付近には問題がありました。それは大垣駅から関ヶ原駅にかけて急勾配になっていることです。当時この区間の急勾配を突破するには通常運転で使用される蒸気機関車の後ろに補助機関車を増結させなければならず、下り線は大垣駅に停車し補助機関車を連結させていました。しかし戦時中であり、物資や人材が不足している状況で補助

機関車を増結して運転させるのは負担となっていました。そこでこの区間を結ぶ勾配の緩い、補助機関車を連結させる必要のない迂回線が敷かれたということです。また「本線とは別に迂回線が敷かれた理由」となっていますが、厳密に言えば垂井駅を経由する上り線と垂井駅を経由しない下りの迂回線が本線となっており、垂井駅を経由する下り線は本線ではなく「垂井線」となっています。

新垂井駅の設置

当初この迂回線に駅を建設する計画はなかったのですが、旧府中村(現在の垂井町)村長らの要請により同町の北部に新垂井駅が設置され、1944年に開業しました。

新垂井駅開業後

新垂井駅が開業し地域の人々にとって利便性が高まったようにも見えました。しかし単線かつ下り列車専用ということが弱点となり、利用客は元々あった垂井駅へと流れていきました。当初上り列車は垂井駅経由・下り列車は新垂井駅経由というものでしたが、利便性の悪さから下り列車も垂井駅を経由するようになり、新垂井駅の重要性が低下しました。徐々に利用客が減少し、開業から42年後の1986年に新垂井駅は廃止されました。



現在の新垂井駅の様子 プラットホームの跡が残っています。

現在の新垂井線・新垂井駅の様子

現在新垂井線に普通列車は運転されておらず、普通列車はすべて垂井駅を經由しています。ただ、垂井線は制限速度が 85km/h に制限されているため、貨物列車と名古屋と金沢を結ぶ特急しらさぎの下りは現在も新垂井線を經由しています。

また現在の新垂井駅は駅舎が取り壊されており、プラットフォームの跡だけが残っている状態となっています。

新垂井線を通過する貨物列車と同じく新垂井線を通過する特急しらさぎ



特急しらさぎについて

しらさぎは名古屋駅から米原駅を經由し、金沢駅までを結ぶ特急です。以前は福井駅まで乗り入れていましたが、北陸新幹線開業後は運行が取りやめられました。この特急は JR 東海と JR 西日本両社の区間を走行するため使用車両の 681 系・683 系には JR 西日本のイメージカラーである青色と JR 東海のイメー

ジカラーであるオレンジ色のラインが描かれています。



特急しらさぎの 683 系

参考文献：2020 年 8 月 8 日付中日新聞