

新垂井駅を知って(覚えて)いますか？

大石に1986年まで旧国有鉄道(国鉄)の新垂井駅があったことを覚えている方も随分少なくなったことでしょう。

岐阜新聞を読んでいて下記の記事を見つけました。記事の中にあるように、私自身も垂井駅に行くべきところを新垂井駅に降り立ち途方に暮れたこと、1975年の万博に新垂井駅から普通列車のグリーン車で行ったことなどが思い起こされました。

廃駅となって35年、40歳以下の世代の皆さんには新垂井駅があったことすら記憶の外ではないかと思い、岐阜新聞社のご好意により、この資料を作成しました。

岩手地区を走る東海道線下り線の歴史を顧みて、岩手の昔をしのんで家族の話題にしていただければ幸いです。

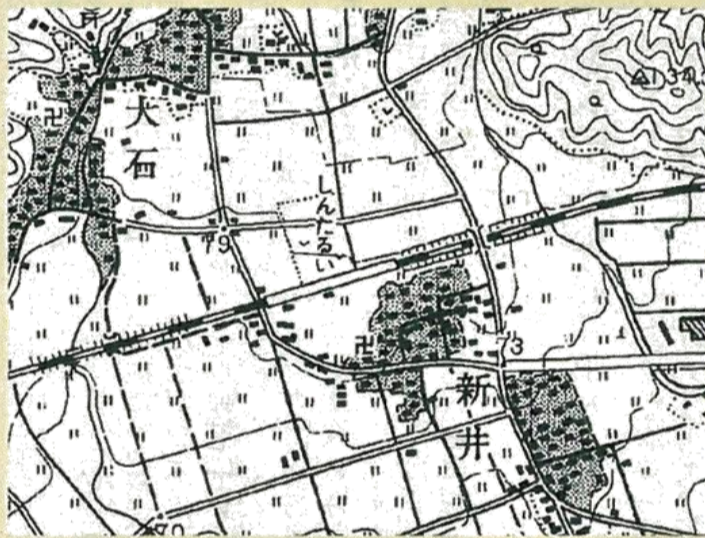
東京―神戸間を結び、県内も走るJR東海道線。県内区間では大垣―関ヶ原間で、支線の通称・美濃赤坂線とは別に、線路が二手に分かれている。そして、山に沿った北側の線路は、下りの特急列車と貨物列車だけが走る。そもそも、なぜ二つのルートがあるの？ 歴史を調べると、北側の線路が開通したのは太平洋戦争が開始した中。昭和の終わりまで「新垂井」という駅もあった。今は忘れ去られた戦争の歴史を秘めた線路だ。(瀬戸賞言)

大垣―関ヶ原間で二手に分かれる東海道線。一つは大垣駅を出た後、真西に進むルート。普通列車は上下線ともここを通り、垂井駅に停車する。もう一つは大垣市荒尾町で北上し、不破郡垂井町の北部を通る迂回ルートだ。JR東海によると、正式にはこの迂回線が東海道線の下り線。垂井駅を通る上下線は、東海道線の上り線と下りの通称・垂井線という。二手に分かれた下りの線路は関ヶ原駅の手前で再び合流するが、この迂回線に新垂井駅(同町大石)があった。

垂井町史に、その歴史が記されている。迂回線が開通したのは1944(昭和19)年10月。当時、東海道線は石炭を燃料とする蒸気機関車が走っていた。物資不足の時代で、運行する旧

ギボ そもそもなぜ?

大垣―関ヶ原間の東海道線は2ルート



廃駅になる前の昭和50年代の地形図に見られる「しんたるい」の駅名(国土地理院2万5000分の1地形図)



新垂井駅跡を通過する特急「しらさぎ」。今も当時のホームが残っている(向かって右側)＝不破郡垂井町大石

の迂回線を敷設することになった。

建設工事は「緊急突貫工事」(同)。3度のトンネル崩落事故を乗り越え、約13kmの迂回線を1年半で完成させた。工事には延べ60万人が関わり、「そのうち75%が朝鮮の人、あとの多くは地元協力者や学生、教

新垂井駅が役目を終えて廃駅となったのは86(昭和61)年のこと。今も石積みのホームが残り、その脇を特急列車と貨物列車がさっそうと走っている。昨年末には、日頃は深夜に走る佐川急便専用貨物列車「スーパーレールカーゴ」が、午前10時前に新垂井駅を通過する。その清流が造り出した自然豊かな扇状地。戦争遺構ともいえる新垂井駅のホームを残す東海道線の下り線は、今でも金沢や大阪に向かう特急列車と物流を担う貨物列車の運行を支えている。

昭和20年代から30年代頃の話やな」と当時を懐か

急勾配、迂回策の名残

国鉄も機関車、石炭、人員の不足にあえいでいた。特に大垣―関ヶ原間は急勾配の難所。坂を登る下り列車には補助機関車が必要で、石炭も人員も余分にかかった。そのため「抜本的緊急対策(同史)として、トンネルを設けて勾配が緩やかな所を通す、下り専用

跡を通過するという、鉄道ファン注目の光景も見られた。

「垂井駅で降りるつもりが間違えて新垂井駅に降りた人が多かった」とは、犬の散歩で通りかかった川口秀治さん(80)＝同町大石＝。大垣の高校に通っていた青春時代は、新垂井駅から山麓から流れ出る大石川

日曜
ぎぶ日和
Sunday Gifu News

1972年(昭和47年)の新垂井駅舎

