

JR美濃赤坂支線（東海道本線）

この話は、余りにも有名で、多くの皆さんが御承知のことと存じますが、盲腸線を語るのには、避けて通れない路線です。

その名も、「東海道本線 美濃赤坂支線」と東海道線の一部なのです。

登録路線長は、5.0km（所要時間＝7分）ですが、実質的には南荒尾信号所からの分岐と考えると実路線長は2.1kmとなり盲腸線の対象とした。

1889年（M22）御殿場、琵琶湖経由で東海道線を全通させたが、関ヶ原の坂道は25/1000と急坂であり、当時のSLでは、大垣駅で支援機関車（重連）を増結して運用する必要が判り、これでは速度が遅いし、機関車の連結／切離に時間がかかる等で迂回路線の計画がなされた。その迂回路線の当初の計画が、美濃赤坂、新垂井経由路線であったが、距離が長くメリットが少ないのと当時のSLの性能限界で登坂できるまで短くせよとの指摘で工事の途中に変更になり、10/1000の勾配で1944年に現在の新垂井経由（現在は駅は廃止されている）の下り線専用線路が完成した。

このとき工事変更で取残され、路線として運用されるようになったのが、美濃赤坂支線と言われています。従って、東海道線の残党として誇りを持っています。現在の路線運用は、321系2両編成の折り返し運転方式をとっていて、1～2本/時間とノビリしていて、乗客の殆ど住宅地のある、途中の荒尾駅で下車してしましますが、美濃赤坂は、中山道の宿場町として、皇女和宮が江戸へ下るときに宿泊した本陣のあることで有名らしい。

このように旅客輸送には、派手さはないが、美濃赤坂駅からは更に、「西濃鉄道」市橋線という路線（2.6km）がつながっており、途中には、乙女坂とか猿岩といった観光に役立つような駅名が登録されていますが、この路線は、伊吹山系の石灰石を運び出す目的で設置された鉄道で旅客扱いはしていないため、これらの駅は使用されていません。

この石灰石は、貨物列車として新日鐵（名古屋）まで毎日3本運行されており、JR貨物にとっては主要路線となっています。その美濃赤坂駅は、「JR東海」「西濃鉄道」「JR貨物」の3社に登録されているメヅラシイ駅です。



美濃赤坂駅
（JR東海）



石灰石列車
（西濃鉄道）



美濃赤坂駅の電気機関車
（JR貨物）

註：西濃鉄道は、西濃運輸とは全く関係のない会社です。