

西濃鉄道 ～東海道本線の“終点”美濃赤坂から金生山の麓へ～

西濃鉄道は東海道本線美濃赤坂から金生山麓に点在する石灰工場を結ぶ貨物専用路線です。毎日 3 往復(日曜日は運休で、昼の 1 往復は臨時便)、石灰を載せた貨物列車が赤坂の路地裏をゆっくりと走っています。

✦ 車輛の特色

西濃鉄道には現在 3 両のディーゼル機関車が在籍しています。しかし、大抵は 1 両しか使用しないので、1 両は予備車として美濃赤坂駅で待機し、1 両は検査を受けていることなどが多いです。

貨物列車に使用されている貨車は矢橋工業所有のホキ 9500 形とホキ 2000 形で、ホキ 9500 の一部とホキ 2000 形には石灰が飛散ないようにカバーが取り付けられていることが特徴となっています。現在、ホキ 9500 形はホキ 2000 形によって置換えが進められており、運用を離脱した車輛は美濃赤坂駅構内で解体されています。



▲美濃赤坂駅構内に残る西濃鉄道線用コンテナ車。ホキ 3000、ホキ 7300 を改造したもので、3 両が存在した。現在でも 1 両が姿を留めている

✦ 路線の特色

西濃鉄道の路線は現在では美濃赤坂から乙女坂を経て猿岩に至る市橋線のわずかに 2.0km しかありません。しかし、かつては美濃赤坂から美濃大久保でスイッチバックして昼飯に至る 1.9km の昼飯線が存在し、市橋線は 0.6km 先の市橋まで伸びていました。どちらも 1990 年代前半までは貨物列車の設定があり、列車が乗り入れて

いましたが、それ以降は休止となっていました。そして 2006 年に廃止の手続きが取られ、現在では草生した線路と錆びたレールが残るのみとなっています。

西濃鉄道は金生山から算出する大理石と石灰石の輸送のために敷設された鉄道です。それまで輸送は杭瀬川の水運や、馬車に頼っていましたが、これらの方法には限界があり、1927 年に西濃鉄道が設立され、1928 年に市橋線と昼飯線のそれぞれが営業を開始しました。1930 年から 1945 年までは市橋線でガソリンカーを用いた旅客営業も行われており、当初は大垣—市橋間で、1935 年からは短縮されて大垣—赤坂本町間で営業がなされました(美濃赤坂駅はホームが無い線を通っていたために通過)。赤坂本町駅のホームは現在でもわずかに痕跡をとどめており、往時を偲ばせます。

線路は大垣市赤坂町の市街地を通り抜けて行きます。民家の軒先のような場所や、お茶屋さんの店先などを掠めて赤いホッパー車が走って行く様子は一見の価値があります。途中にある石引神社は境内に線路が横切っており、全国から多くのファンが集まる名撮影スポットとなっています。



▲石引神社境内を横切る貨物列車

DD40 形 ～西濃鉄道の主役～



西濃鉄道 DD40 形は 1964 年から 1972 年にかけて三菱重工三原工場で製造された 40t 級ディーゼル機関車です。1964 年製の DD401 と、1969 年製の DD402、1972 年製の DD403 の 3 両が製造されましたが、DD401 は 1991 年に廃車となっています。

DD401 と DD402、DD403 の仕様は大きく違っており、DD401 のエンジン出力が 230 馬力×1 基で、車輪にロッドが付いていたのに対し、DD402、DD403 は 520 馬力×1 基となり、ロッドはありません。

毎日の運用が終了すると機関区の方が



ほうきで車体を掃除する姿が見られたり、正月には正面にしめ縄が取り付けられるなど、大切に扱われているようです。

DD402、DD403、全長：11,000 mm エンジン：12DH20LT (520PS) DD401 に限り、全長：11,250mm エンジン：DE25L (230PS)

DE10 形 ～最後の DE10 形基本番台～



西濃鉄道の DE10 形は国鉄清算事業団から譲り受けたもので、DE10-148、545 をそれぞれ DE10-501、502 としました。1992 年に樽見鉄道へ 502 を譲渡したため、以降 DE10 形は 501 のみの存在となっています。運用は DD40 形と共通となっており、ここ数年は土曜日によく運用されることが多くなっています。DE10 形の 0 番台は 1966 年から 1970 年の間に 158 両が製造されたもので、客車列車の牽引も見越して SG (暖房用蒸気発生装置) も搭載されました。しかし、客車・貨物列車の削減で運用を失った結果、JR では消滅し、西濃鉄道 DE10-501 の 1 両だけが生き残っています。

