

第三章 線路延長

第一節 京都大津間鐵道

工部省員ノ
東海道踏査

明治二年十一月鐵道敷設ノ廟議決シ幹線ハ東西兩京ヲ連絡シ枝線ハ東京ヨリ横濱ニ至リ又琵琶湖邊ヨリ敦賀ニ達シ別ニ一線ハ京都ヨリ神戸ニ至ルヘシト定メラレタルモ爾來東京横濱間大阪神戸間ノ敷設ヲ令セラレタルノミニシテ未タ其他ノ線路ニ及ハズ、而モ幹線トシテ東海道ヲ採ルヘキカ、將タ中山道ヲ擇フヘキカニ就テモ尙ホ未定ニ屬シタリ、仍テ先ツ此問題ヲ解決センカ爲工部省ハ出仕佐藤與之助〔政養〕准十等出仕小野友五郎ノ二名ヲ派シテ東海道ヲ踏査セシヌタリ、四年正月該兩名ハ其踏査ヲ畢リ東海道筋巡覽書ヲ以テ復命シタリシカ之ニ意見ヲ附シテ東海道ヨリモ寧ロ中山道ヲ專要トスル所以ヲ陳ヘ併セテ敦賀線ノ必要ナルコトニ言及セリ〔第六章第一節參照其意見ノ一節ニ曰

乍去中山道ト雖モ鐵道落成年數ハ豫メ五六年相立可申依テハ先差向キ神戸大阪ヨリ西京ニ通シ大津石場ニ至リ同處ヨリ湖水十六里餘相隔候海津ヨリ越前敦賀港ヘ御開相成候ヘハ里數合二十五六里御入費大率三百萬兩ニテ御

成功ニ可相成右御成功相成候上ハ湖水上ニハ蒸氣船ヲ以テ十六里餘運送ヲ助候事故神戸ヨリ敦賀マテ道程四十五六里御取開ノ姿ニ相成申候

京都敦賀間測量

是ヨリ先明治三年秋京都府ハ越前方面ヨリ京都ヲ經テ鐵道ヲ敷設シ北海ノ物産ヲ南海ニ輸送スルノ國益ナルコトヲ建言シ政府ニ促ス所アリ、政府ハ素ヨリ敦賀線敷設ノ必要ヲ認ムルヲ以テ翌四年三月九日京都ヨリ敦賀マテ測量スヘキコトヲ工部省ニ命シタリ、然ルニ當時已ニ大阪神戸間ノ工事開始セラレタリシカ京都大阪間ニ對シ何等ノ命無キニ先チ京都敦賀間ノ測量ヲ命セラレタルニ疑義ヲ抱キ同月十日測量ハ鐵道敷設ノ目的ヲ以テ爲スヘキカ、將タ『道筋一通り里數高低等ノ測量』ニ止ムヘキカラ同出タルニ線路測量スヘシトノ指令アリ、依テ鐵道敷設ノ目的ナルコトヲ明ニセリ、而シテ翌四月京都大阪間ノ測量ヲモ令セラレタリ、是ニ於テ鐵道掛ハ六月十六日京都ニ出張所ヲ置キ京都大阪間ト共ニ京都敦賀間ノ測量ヲ始ム、傭英國人建築師「ブランドル」京都大津間ヲ擔任シ出仕佐藤政養出張所ノ事務ヲ管理セリ、而シテ京都大津間最初ノ測量ハ明治五年ニ終了シ六年秋再ヒ京都敦賀間ノ測量ニ著手シ傭英國人建築師「セルヴィントン」「ゴールウェー」「ホルサム」之ヲ分擔シ七年十二月「ゴールウェー」滿期解傭ト爲

ルニ及ヒ「ポツター」之カ後ヲ承ケタリ、同月更ニ美濃路ヨリ名古屋ニ至ル線路ノ測量ヲ令セラル

鐵道頭ノ鐵道進業建議

明治九年二月井上鐵道頭ハ書ヲ伊藤工部卿ニ呈シテ創業當初ノ豫定遲々トシテ進マザルヲ慨シ進業ノ發令アランコトヲ請ヘリ、其書ノ略ニ曰『今日京阪ノ業既ニ央ニ過キ京越ノ測量モ竣ヲ告ゲ尾線亦業ヲ卒ルト雖モ一步他ノ測量ニカク、ルヘキノ命ナク一里他ノ建築ニ着手ノ令ナシ内外官工コレヲ使フニ業ナク是ヲ用フルニ地ナク殆ト將ニ無事ニ苦シマントス爰ニ於テ舉察其務ムル所ノ方向ヲ失シ是ヲ勝ニ問フ勝マタ答フルニ窘シム故ニ僚佐ノ紛議ヲ生スル素ヨリ宜ナラスヤ既ニ可務ノ事ヲ務メ可興ノ業ヲ興シ而シテ今如此躊躇進ム能ハサラシムルモノハ抑誰カ尤ソヤ凡我國地ノ膏腴ト鑛山產物或ハ國民製造ノ諸品絹帛陶器漆器ノ類ニ至ルモ各國傳ヘテ精巧ヲ賞スルニ之ヲ措テ顧ミズ遊手徒食其窮乏ニ陥ルモノ擧テ數フ可ラズタマ々々業ヲ得タリトシテ是ニ安ンスルモ或ハ牛馬ノ任ニ換ハリタトヘハ人力車ノ如キ數里ノ遠キヲヒキテ其得ルトコロ纔ニ一日ノ飢ヲ充タスニ足ラス此ノ如ク土地開ケス人民卑劣ヲ窮ムルモノ國ニ運輸交通開ケサルニ因スルニ非ス哉故ニ去歲地方官ノ會スルニ當リ道路ノ議アリ廟堂ハヤク爰ニ見アルハ實

ニ欣へ 今コノ鐵道ヲシテ琵琶湖ヲ懷ニスルノ業ヲ全フシ續々原野ヲ通シ山岳ヲ穿チ終ニ全國ヲ網羅シ大ニ國ノ辨利交通ヲ成スニ至ラハ膏地以テ開クヘク鑛山以テ柘クヘク人民則業ニ就クヘシ夫如此ハ國富サラント欲スルモ富サルヲ得ス弱ナラント欲スルモ得ヘケンヤ勝今如此陳腐ノ說ヲ閣下ニ言フ閣下ハ夙ニ卓見ヲ以テ此業ヲ起スノ人ナリ鐵道ノ利害得失ハ明知スル所ニシテ所謂佛ニ向テ法ヲ說クノ誹リヲ免カレスト雖モ勝此職ヲ辱フシ身ヲコノ鐵道ニ委ネ曾テ國家ノタメニハカルニ世ヲ開化ノ域ニ進メ國勢ヲシテ一振セシムルモノハ鐵道ヲ措テ何ヲカ求メン而シテ今日ノ萎靡ヲナスハ到底國家ノ爲メニ非ナルヲ信ス故ニコノ陳腐ノ說ヲ吐露ス閣下勝力職ニ盡スノ微衷ヲ察セハ大ニ廟堂ニ議ヲ起シ以テ進業ノ令ヲ發セン事ヲ希望ニ堪ヘサルナリ』ト、十二月鐵道頭ハ再ヒ書ヲ工部卿ニ呈シテ決斷ヲ促シタリ、其略ニ曰『嚮キニ京阪ノ工事殆ント工ヲ畢ヘントスルニ際シ京以東ノ起業未タ命ヲ得サルヲ以テ嘆々ノ肺肝ヲ陳シ僚佐ノ所見ヲ併セテ之ヲ閣下ニ聞ス閣下果シテ覽觀ヲ賜ハリシヤ否ヤ爾來數月未タ可否ノ明答ヲ辱フセサルノミナラス閣下落握ノ一報ヲタモ見ル能ハス熟々創業ノ初メヲ推考スレハ維新ノ後未タ日ナラスシテ廟堂夙ニ鐵道創

再建議

工ノ議ヲ定ム眞ニ非常ノ英斷千歳ノ美事ト謂フヘシ是ノ時ニ當リ封建ノ殘夢未タ覺メ斯曇昧ノ舊套未タ脱セス事務惣倥異議百出スルニ際シ之レニ當ルヤ猛進セサルヘカラス之ヲ處スルヤ敢爲ナラサルヘカラス務メテ舊慣ヲ破却シテ開明ノ域ニ駿々タラサルヲ得サリキ降テ方今ニ至ツテハ國是既ニ定リ百事稍、緒ニ就ク爰ニ於テ靜カニ利害ヲ計リ順進漸行セサル可カラサルノ秋ナリ焉ソ國家ノ府庫ヲ傾ムケ萬性ノ膏血ヲ擲テ一工事ノミニ從事スヘキノ理アランヤ嘗テ閣下カ阪地ニ來ルノトキ懇々勝ニ諭ストコロ勝素ヨリ其然カルヲ知レリ其レ然リ豈其レ然ランヤ閣下等此至難ノ路ニ立チ此至樞ノ衝ニ當ルト雖モ素ヨリ統御ノ術ニ富ミ向背ノ機ニ敏ナルヲ以テ一振首能ク國家ノ大難ヲ抑ヘ一首肯以テ天下ノ大利ヲ揚ク進退疾舒意ノ如クナラサルナシ何ソ夫レ機ニ應スルニ敏ニシテ事ニ處スルニ勇ナル而シテ獨リ鐵道ノ一邊ニ向ツテ一首肯シテ之ヲ振起セシムル能ハサルハ抑又何故ソ勝今國家ノ爲ニ計ルニ既往ノ方向ヲ一變シ繁ヲ去リ簡ニ就キ一歳ノ經營ヲ度リ一年ノ經費ヲ定メ隨テ成レハ隨テ開キ積ムニ歲月ヲ以テシ加フルニ勉強ヲ以テシ務メテ大業ヲ永遠ニ期スルニ加カス是勝カ區々當職ノ微志敢テ再言スル所ナリ願クハ速ニ明答ヲ賜ヘ』ト、

鐵道局長太
政大臣ニ建
言ス

翌十年二月鐵道局長ハ更ニ一書ヲ三條太政大臣ニ呈シテ鐵道事業ノ不振ヲ懇
ヘタリ、其要ニ曰『今般京神間鐵道開業式被爲執行 不肖勝該業ニ從事スルコトヲ
以テ辱クモ意外ノ褒勅ヲ賜ハリ續テ嚮日工部少輔ノ大任ヲ蒙リ鐵道局長ノ命
ヲ拜セリ朝恩優渥感戴措ク所ヲ知ラス益此業ヲ盛大ナラシメ愈腳精職ヲ奉シ
報効ノ期アランコトヲ冀望スルノ外他念アラサルナリ依之熟々創業ノ始ヲ推
考スルニ維新ノ後未タ日ナラシテ廟謨夙ニ鐵道創工ノ議ヲ定ム其規畫ノ略ニ
云東京ヨリ兵庫ニ至リ別ニ横濱ニ至ルノ枝線アリ又一線ハ琵琶湖ヨリ敦賀ニ
至ル是ヲ期スルニ三年乃至五年ニシテ成功ヲ得ヘシト嗟呼盛ナリト云ハサル
ヘケンヤ今茲十年丁丑ニ至リ凡ソ年ヲ經ル八年纔ニ京濱間ト京神間ノ業成ル
ノミ豈ニ微々ト言ハサル可ケンヤ廟堂素ヨリ統御ノ術ニ富ミ向背ノ機ニ敏ナル
ヲ以テ千緒百般意ノ如クナラサル無シ而シテ特リ鐵道ノ一邊ニ向テ振起セ
シムル能ハサルハ抑又何ノ故ソ若夫巨費ヲ憂ルトスルカ巨萬ヲ貸與シテ惜マ
サルモノアリ是他ナシ勸工勵業ノ忽ニスヘカラサルノ故ナルヘシ而シテ獨リ
異シム樞要緊急ノ鐵道ニシテ萎靡逡巡此ノ如クナルヲ夫レ鐵道ノ如キ假令數
十萬ノ巨費ヲ費スモ茲ニ幾數里ノ築造ヲ成シ許多ノ國益ヲ興スニ非ズヤ且今

諸省廢寮官員減削ノ日ニアタリ勝少輔ノ大任ニ舉ケラレ局長ノ命アリ加之昨
日ノ褒詞ノ如キ益此業ヲシテ盛且大ニシ不肖勝等ヲシテ大ニ盡ス所アラシメ
ントスルカ如シ然ルニ若シ勝カ盡サントスル所ノ業萎靡ニ附スルモノトセハ
素ヨリ鶴退セラレテ可ナルモノナリ何ソ此ノ如キ寵榮ヲ蒙ルヲ得ンヤ冀クハ
微衷ヲ亮察セラレ其言フ所ヲ採テ以テ大ニ盡ス所アラシメンコトヲ』ト
九年四月傭英國人建築師長ボイルハ『西京敦賀間並中山道及尾張線ノ明細測量
ニ基キタル上告書』ヲ以テ建築師等ノ測量ニ關スル結果ヲ報告シ京都大津間、鹽
津敦賀間及尾張線ノ徑路、建築方法、建築用物品及人夫、運輸、地質検査、運貨計算等
ヲ詳細ニ舉示シタリ、即チ左ノ如シ

西京敦賀間並中仙道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル上告書

第一區 西京ヨリ大津米原並鹽津ヲ經テ敦賀ニ至ル

西京ヨリ琵琶湖ノ東邊ヲ經テ敦賀ニ至ル鐵道線路ノ測量及概算ハ明治七八
ノ兩年間ニ成リ而シテ之ヲ建築スルノ主意ハ西京以西ノ線ヲシテ東京ニ向
ツテハ東北内部ノ地方ト又敦賀ニ於テハ北海濱ト接續セシメンカ爲延長ス
ルニアリ

以下陳述スル上告ハ主ニ此ノ線路ノ南部北部中部ノ壹部ヲ各自ニ委任測量シタル「セルヴィントン」「ホルサム」並「ボットー」ノ三氏ノ手簿ヨリ拔萃シタル者ナリ

全線ヲ四部ニ分チ以テ順次ニ之ヲ上告スヘシ而シテ其ノ各部ノ延長左ノ如シ

シ

西京ヨリ大津ニ至ル 十哩

大津ヨリ米原ニ至ル 三十五哩

米原ヨリ鹽津ニ至ル 十六哩四分ノ三

鹽津ヨリ敦賀ニ至ル 十三哩半

西京敦賀間ハ大津ヨリ湖邊ニ達スル枝線ヲ合シテ總計七十六哩ナリ

第一課 一般ノ景況及地勢

西京「ステーション」ヲ發シ鴨川ニ達スルノ間線路ノ經過スペキ地所ハ水性質ニシテ豊饒ナリ而シテ又能ク水利ヲ得タル者ナリ

鴨川ヲ經テ伏見街道ニ至ルノ間地勢漸次ニ高度ヲ爲シ茶其ノ他ノ乾地作物ヲ產シ所々ニ樹林竹藪ノ混在スル有リ夫ヨリ谷口村ヲ經テ大津伏見ノ往還

ニ在ル大宅村ニ至ルマテハ概ネ田地ノミナリ谷口村ヲ過キテ後屢々張出シタル山鼻ノ間ニ流通スル谷ヲ横切ルヘシ而シテ此ノ山鼻ハ草木ヲ生シ又中古火性ノ地形ヲ存セリ

此ノ山脈ヲ離レ豊饒ニシテ充分ニ水利ヲ得タル谷間ヲ横切り大宅村ヲ經テ廣大ナル竹林ニ進入スヘシ是ニ至リ地質始メテ瘠瘦シ耕作ニ適セザル所少カラズ

西京大津間六哩半ニ至リ豊饒ナル小谷ヲ横切り凡ソ四分ノ一哩間ハ高地ニシテ茶園或ハ竹藪ナリ夫ヨリ東海道追分村ニ至ルマテハ地勢稍よ豊饒ニ屬ス其ノ後線路ハ高大ナル山路ニ登リ東海道ニ達ス其ノ兩側人家連密ナラズト雖或ハ之ヲ貫通シ或ハ田畠或ハ竹藪或ハ不毛ヲ經過シテ進行スヘシ此ノ山路ハ太タ狹隘ナリ而シテ其ノ兩側ハ太タ高カラズト雖嶮岨ナル爲ニ耕作ハ曾テ爲シ得ヘカラズ唯矮短ナル松樹其ノ他ノ雜木ヲ生ズルノミナリ大津ニ達スル前隧道山ノ西南ヨリ流出スル一小谷アリ茶並桑ヲ繁植セリ而シテ其ノ茶ハ上等ノ品位ナリト云フ

隧道山ニ松樹或ハ其ノ他ノ矮木ヲ繁茂セリト雖其ノ土質ノ不良ナルト其ノ

山面ノ峻急ナルカ故ニ耕作ハ爲シ能ハズ

隧道山ヲ離レ線路ハ竹ヲ繁植シタル低キ山丘ノ麓ニ傍ヒ琵琶湖ノ邊ニ達ス
ル斜面ニ在ル田地竝樹木ヲ經テ大津驛ニ至ルヘシ

大津米原間大津ヨリ十二哩間ハ概ネ田地ノミナリ

西京ヨリ以東二十二哩間ニ於テ渡渉スヘキ河ノ顯著ナル者ハ鴨川瀬田川及野洲川ナリ西京ノ北ニ於テ鴨川ニ枝流ヲ設ケ西京伏見間ニ舟路ヲ開ケリ然ルニ水底太タ淺キカ故ニ唯荷足ノ輕キ船ノミ運送シ得ヘシ

瀬田川ハ西京ヲ距ルコト十二哩ニシテ琵琶湖ヨリ單一ノ出路ナリ兩岸堤防ノ際常ニ満水セリト雖下流ニ於テハ危難ナル急流有ルカ故ニ舟行スヘキハ湖水ヨリ僅々ノ距離ノミ

旱魃時候ノ水平ト記錄ニ遺リタル最大洪水ノ水平ト比較スルニ其ノ差凡ソ九尺ナリ

野洲川ハ曾テ舟行スヘカラズ

西京ヨリ以東二十二哩間ノ地勢景況ヲ概スル時ハ左ノ如シ

最初三哩間ハ地質豐饒ニシテ耕作竝水利其ノ宜キヲ得居住人民モ稠密ナ

リ夫ヨリ四哩半ニ至ル即チ一哩半間ハ山丘多ク耕作竝居住人民ハ疎薄ナリ四哩半ヨリ九哩半ニ至ル迄ハ地質稍シ豊饒ニ屬シ線路ノ近傍ニ於テハ住民モ稠密ナリ夫ヨリ二十二哩ニ至ルマテハ土地太タ豊饒ニシテ能ク耕作シ充分ニ水ヲ利シ住民モ稠密ナリ

六哩ヨリ十二哩ニ至ルマテハ都テ中古火性ノ地質ニシテ其ノ峨々タル景色太タ美ナリ

二十二哩ヨリ米原ニ至ル間ハ地勢概シテ平坦ナリ然レトモ近江國ノ東境ニ連列シタル高山ヨリ湖邊ニ張出シタル狹低ナル山鼻數條有リテ屢々平坦ヲ中絶セリ

此ノ山脈ハ都テ前世動物ノ遺體ヲ存セズ柔軟ナル土性石及中古火性石ヲ以テ成立セリ而シテ水晶質ノ石竝中古火性石ノ爆發ニ依テ此ノ土性石ノ石脈ヲ種々奇異ニ變換セシ所太タ多シ又平坦ナル地位ニ弗然尖出シタル中古火性石ノ小丘數個有リ而シテ是等ハ都テ往時火山氣ノ動搖ヨリ生シタル者ナルコト明白ナリ

線路ハ此ノ國境ニ存在セル高山ヨリ湖水ニ流出スル數多ノ大河ヲ渡ルヘシ

而シテ此ノ河ハ屢々急劇ナル出水ニ觸レ山谷ヨリ流出シタル砂石ヲ以テ底面ヲ漸次ニ堆積スルカ故ニ概シテ河底周圍ノ地面ヨリ高キヲ一種固有ノ形狀トス因テ此ノ地方ノ人民ハ其ノ兩側ニ堤防ヲ築キ以テ水害ヲ防禦スト雖河底漸次ニ埋ルカ故ニ兩側ノ堤防ヲ築足シ絶エズ注意シテ之ヲ修繕スルヲ要ス然ルニ其ノ堤防ノ破壊ニ依テ人命及所有物ヲ損亡スルノ大災ニ罹ルコト少カラズ

平坦ナル地所ハ豐饒ニシテ專ラ米麻絹並種油ヲ產シ住民稠密ニシテ耕作水利トモ各其ノ宜シキヲ得タル者ナリ

在來地盤ヲ下ルコト三四呎ニシテ細石ノ地層トナリ又平均七呎ノ深キニ至レハ都テ青粘土ノ山脈ナリト覺ユ故ニ此ノ地方ニ於テハ橋臺築造ハ極メテ容易ナルヘシ
米原ノ前途ニ於テ地勢ノ記載ヲ要スル者ハ琵琶湖ノ北端ヨリ北海邊ニ連續スル山脈ナリ此ノ山ノ南ハ其ノ山鼻ヲ以テ湖水ノ北部ヲ圍ヒ北ハ其ノ枝山ノ張出スルニ依テ敦賀灣ノ周圍ニ連ル

琵琶湖ノ水面ハ海面ヨリ高キコト凡ソ二十八丈ナリ

此ノ山脈ニ於テ線路ノ經過スヘキ嶺ハ海ト湖トノ中途ヨリ湖ニ近クシテ海面ヨリ高キコト八十四丈ナリ而シテ此ノ嶺ハ近傍山脊ノ最低キ點ニシテ双方漸次ニ高度ヲナシ海面上三百丈ニ及フ所有リ此ノ連山ノ地質ハ火性水性石及古生水性ノ石灰石ニ混和シタル大古火性石ニシテ屢々中古火性石ノ貫徹スル者アリ而シテ此ノ中古火性石ハ專ラ南方ノ山鼻ニ現出セリ

山谷山峽並其ノ傍ノ平地ハ都テ此ノ岩石ノ碎爛物ニテ埋塞サレ而シテ線路ノ經過スヘキ谷側ニ張出シタル山鼻ハ低ク且空氣雨露等ニ抵觸スル多年ニシテ變性シ又冰雪ノ効キニ依リ累積シタル碎石ノタメニ其ノ外見ヲ變換セリ此ノ近傍ニ於テ偶々土質ノ地所有リト雖通常丸石ニ混シタル粗砂ノ地質ナリ

第二課 線路及其ノ建築ノ方法

第一章 西京ヨリ大津ニ至ル 十哩間

西京「ステーション」構内ニ於テ竹田街道ノ西側ヨリ東ニ向テ進ミ二十鎖半徑ノ彎曲ヲ以テ右方ニ曲リ源坐村ノ東北隅ヲ經テ「ステーション」ヲ距ル半哩未満ニシテ鴨川ヲ斜ニ渡ルヘシ

鴨川ノ幅ハ線路ニ於テ五百呎ナリ

此ノ橋梁建築ノ仕様ハ七十呎ノ鍊鐵桁七個ヲ煉化石ノ圓筒ヲ沈メタル上ニ花崗岩ニテ築立テタル橋臺へ架渡スヘキ目論見ナリ

河底ノ上面最低キ點ニ於テ鐵道堤防面ヲ距ルコト十五呎ナリ

洪水ノ時ヲ除クノ外常流ハ太タ淺シ而シテ目今探得セル河底ノ景況ニヨレハ此ノ橋ヲ建築スル極メテ容易ナルヘシ

鴨川ヲ渡ル後線路ハ再右方ニ曲リ伏見街道ノ西側ニ傍ヒ南方ニ進行シ西京ヨリ一哩半ニシテ此ノ街道ヲ同平面ニ横切ルヘシ夫ヨリ鴨川谷東側ノ山ノ西麓ニ在ル谷口村(西京ヨリ二哩四分ノ三)ニ至ル迄ハ地勢漸次ニ高度ヲナシ線路ノ傾斜ヲ百分一トス

夫ヨリ山路ニ入ルニ從ヒ曲度傾斜兩ナカラ急ナルヲ要シ傾斜ハ五十七分一ヨリ四十分一ニ至リ始メテ嶺ニ達スヘシ

夫ヨリ東北ニ向ヒ四哩半ノ間四十分一ノ傾斜ヲ進行シ此ノ山脈ノ東麓ニ於テ琵琶湖ヲ周圍セル山脈ヲ分割スル谷間ニ下ルヘシ

此ノ山路ヲ通過スルカ爲線路ノ工業ハ輕易ナル掘削築堤路上ニ架スル橋梁

四分ノ三哩間往還位置變換及惡水竝養水井路ニ架スル橋梁等ナリ
此ノ谷間ニ在ル村落竝伏見西南ノ地方ニ運送便ナルカ爲茲ニ一ツノ「ステーション」ヲ要スヘシ

此ノ谷間ノ最低キ點ヨリ先途三哩半ノ間登ルコト直徑四百四十呎ニシテ穿隧道ヲ要スル山嶺ニ達スヘシ此ノ如ク急峻ナル地勢ヲ容易ニ登リ得ヘキ線路ヲ撰出スルハ太タ難シ然ルニ地勢ヲ細密ニ検査シ數回ノ平面竝高低測量ヲナセシ後遂ニ高大ナラザル堤防ヲ此ノ谷間ニ築キ以テ隧道ヲ要スルノ地位ニ至ル迄ハ四十分ノ一ノ傾斜ニ登リ得ヘキ線路ヲ發見セリ依テ三哩間ノ四十分一ノ傾斜竝半徑二十鎖ノ彎曲ノ連續ヲ以テ山丘ノ麓ニ傍ヒ小山村ノ上邊ヨリ流出スル山峽ニ達スヘシ高大ナル築堤ヲ要スル此ノ山峽ノ中間ニ小山川有リ平常ハ殆ト乾涸セリト雖洪水ノ時其ノ劇烈ナル溢水ヲ避ケンカ爲十二呎ノアーチ三連ノ橋ヲ要スヘシ夫ヨリ此ノ峽間ニ張出スル山鼻四分ノ太タ急峻ニシテ隧道ヲ要スル地位ニ至ルマテハ街道ノ北側ヲ進行スヘシ

之ヨリ先キ東海道ハ太タ狭隘ニシテ右方ニ曲折スル山間ヲ通過スト雖細密ナル地理點検ノ後之ニ隨進セズ線路ノ正面ニ隧道ヲ穿チ一直線ニ進行スル目論見ノ最良ナルコト明ナリ

此ノ山路ノ南面ヨリ流出スル一ノ小流アリテ隧道ニ達スル前線路ヲ横切ルコト數回ナリ而シテ其ノ時々徑十二呎ノ「アーチ」ヲ要ス又街道ノ位置變換ヲ要スルコト四分ノ一哩間ナリ

隧道ノ西南口ヲ入ルコト小距離ニシテ西京ト琵琶湖トノ間ニ於テ線面ノ最高點アリ西京「ステーション」ヨリ高キコト三百九十四呎ニシテ穿隧道スル山ノ頂ハ此ノ點ヲ超ユルコト二百六十五呎ナリ隧道ノ長サ二千二百二十呎ニシテ其ノ通過スル所ハ大略山石ニシテ許多ナル煉化石ノ裏面ヲ要セザル者ト想像ス

隧道ノ東北口ハ街道ニ接スルカ故ニ之ヲ越ユルカ爲ニ一ノ桁橋ヲ要スヘシ隧道ヲ經過シ西京ヨリ九哩ニ至リ殆ト平坦ナル地位ニ達スル迄ハ都テ四捨分一ノ傾斜ヲ要スヘシ夫ヨリ線路ハ些少ナル傾斜ニシテ琵琶湖ノ南方ニ在ル大津驛ノ上邊ヲ經テ石場ノ對岸ニ至ルヘシ此ノ所ハ湖水面ヨリ高キコト

四十七呎ニシテ湖邊ニ張出スル鐵道枝線ノ分頭ナリ此ノ枝線ハ凡七十分一ノ傾斜ニテ四分ノ三哩間ヲ經過シ湖邊ニ達スヘシ而シテ此ノ「ステーション」ハ旅客待合所ノミナラズ荷物庫並埠頭等ヲ要スヘシ

第二章 大津ヨリ米原岐頭ニ至ル三十五哩

大津岐頭「ステーション」ヲ發シ線路ハ東南ニ向ヒ膳所栗津ヲ經過シ東海道ヲ同平面ニ越エ瀬田川(西京ヨリ十二哩)ニ達スルマテハ地勢漸次ニ降ルカ故ニ些少ノ傾斜ヲ要ス線路ハ湖水ヲ距ル凡ソ八百呎ニシテ此ノ河ヲ東ニ向ヒ渡ル而シテ其ノ幅一千三百四十呎ナリ

此ノ河底ノ上面モ低キ點ニ於テ鐵道堤防面ヲ距ル三十一呎四吋ナリ地質ヲ検査センカ爲深サ十七呎ノ坑ヲ鑿リタルニ左岸ノ外面ヲ除クノ外河底ハ都テ細石ノ地層ナリ

此ノ河ノ橋梁ハ七十呎ノ鍊鐵桁二十箇ヲ下端ニ螺旋ヲ付シタル鐵管或ハ鍊鐵ノ圓筒ノ上ニ架スヘク目論見タリ

瀬田川ヲ距ル僅ニシテ手械川ヲ越エ而シテ舟運送ノ輜輶スル湖水ノ入江ヲ大江村ニ於テ渡リ草津驛(西京ヨリ十六哩)ニ達スルマテハ東海道ハ北方凡ソ

四分ノ一哩ヲ隔テ之ニ並列シテ僅ニ高低アル地所ヲ東北ニ向ヒ進行スヘシ而シテ中間ニテハ狼川ヲ除クノ外工業ノ顯著ナル者ナシ
西京ヨリ十二哩半ニ至リ「ステーション」ヲ置キ以テ近傍ノ諸村及其ノ地方ニ關スル湖水運送ノ便ニ供スヘシ

狼川ハ洪水ノ時ヲ除クノ外乾涸ナリ此ノ河底其ノ周圍ノ地面ヨリ太タ高キカ故ニ隧道ヲ穿ツヲ要ス而シテ其ノ長サハ四十四呎ナリ

草津驛ハ東海道中仙道ノ岐頭ニシテ東海道ヲ越エ南方ノ諸邑ニ往復運送ノ要點ナルカ故ニ一ツノ「ステーション」ヲ置クヘシ

草津川ハ西京ヲ距ルコト十六哩四分ノ一二シテ狼川ヨリ大ナリト雖其ノ景狀相類スルカ故ニ亦隧道ヲ要ス而シテ其ノ長サ二百三十一呎ナリ

夫ヨリ拾九哩ニ至ルマテハ數條ノ井路ヲ渡ルカ故ニ小徑ノ陰渠ヲ要スルノ外著シキ工業無シ線路ハ一直線ニシテ緩カナル傾斜ニテ進行スヘシ

二十哩ニ至リ野洲川ニ達ス此ノ河底モ亦周圍ノ地面ヨリ高シト雖隧道ヲ穿ツニ至ラズ力メテ之ヲ造ルハ經濟ノ道ニ反キ企望スヘキ方法ニモアラズ故ニ七十呎ノ桁十五個ヲ煉化石ノ圓筒ヲ沈メ石ニテ築キ立タル橋臺上ニ架シナリ

シ此ノ橋ノ前後ノ堤防ニ大ナル傾斜ヲ與ヘ以テ此ノ高點ヲ經過スヘク目論見タル後線路ノ上流下流ヲ細密ニ點検シ其ノ景狀ヲ熟知スルニ方リ此ノ目論見ノ最良ナルヲ確知セリ

河幅ハ千十六呎ニシテ河底ノ最低キ點ハ線路堤防面ヨリ十五呎三吋ナリ河水ハ常ニ絶エズト雖非常ノ洪水ニアラザレハ満水スルコト無シ然レトモ河底急斜ナルカ故ニ洪水ハ其ノ水勢太タ劇烈ニシテ兩岸ヲ破壊スルコト屢々ナリ

此ノ危害ヲ豫防センカ爲此ノ堤防ヲ修繕シ又近傍ノ養水井路ニ供スル陰渠ノ外ニ橋ノ前後ニ各徑十二呎ノ「アーチ」四連ノ避溢橋ヲ築キ以テ水ノ流通ヲ自由ナラシムヘシ

河底ノ砂並砂利ヨリ成立スルコトハ深サ十四呎ノ土質検査坑ニテ明ナリ然ルニ此ノ時ニ方リ坑中ヨリ湧出スル水勢甚シク粘著力ヲ有セザル土質ノ崩壊スルカ故ニ深キニ至リ得ザリシナリ

八幡街道(二十一哩半)ノ南側ニ三等「ステーション」ヲ置クヘシ

野洲川ヨリ米原ニ至ルノ間線路ハ琵琶湖ヲ距ルコト二哩ヨリ遠カラズシテ

進行スヘシ而シテ工業ノ顯著ナル者ハ諸種ノ橋梁河下ノ隧道常樂寺村ノ岩山隧道長延ナル築堤彦根米原間ノ岩石ノ切割等ナリ

野洲川ヨリ二哩半ヲ經テ屋ノ棟川ニ至ル而シテ河底ノ平地面ヨリ高キ三十三呎ヲ下ラズ故ニ線路ハ長サ百六十呎ノ隧道ヲ穿チ河下ヲ経過スヘシ紺地寺川ハ仁保川ノ枝流ニシテ平地面ヨリ高キコト二十三呎ナリ而シテ七十呎ノ桁橋ヲ架シ其ノ前後ニ百分一傾斜ノ堤防ヲ築キ仁保川ニ至ル

仁保川ハ七十呎ノ桁十個ノ橋梁ヲ要ス

之ヨリ先キ著シキ工業ハ常樂寺村ニ於テ湖邊ニ在ル沼地ノ築堤ナリ而シテ此ノ堤防ハ記錄中最大ナル洪水面ヨリ高キヲ要スルハ當然ナリ輓近著シキ洪水ハ慶應元年五月並六月ニシテ冬時候ノ常水平面ヲ超ユルコト九呎ナリ其ノ他常樂寺米原間ニ低地數箇所有ルカ故ニ長大ナル堤防ヲ要スヘシ常樂寺村ノ先途ニアル隧道ハ山頂ヨリ低キコト百五呎其ノ長サ三百呎ニシテ山ノ兩面ヨリ鑿開スヘシ而シテ建築ハ難カルヘカラズ

三十一哩八分ノ七ニ於テ張出スル岩山ヲ切割ルヘシ而シテ其ノ最深キ所ハ二十八呎トス

三十三哩四分ノ三ニ至リ愛知川ヲ渡ルヘシ

此ノ河ノ兩側堤防ノ間ハ千六百五十呎ニシテ屢々洪水ニ觸ル

深サ十四呎ノ土質検査ニ據レハ河底ノ地層ハ細石竝砂ナリ然レトモ二十五呎ノ深キニ至レバ良質ナル粘土ノ地層ヲ得ルト云フ

此ノ河ニ架スヘキ橋梁ハ七十呎ノ桁二十個ニシテ其ノ先後ニ百分一傾斜ノ高大ナル堤防ヲ築キ以テ橋面ト平地面トノ高低ノ差ヲ補フ

次ニ渡ルヘキ者ヲ宇曾川(西京ヨリ三十五哩半)ト名ケ七十呎ノ桁五個ヲ要ス河底ノ位置他ニ比シ地盤ヨリ低キコト數呎ナリ深サ十六呎ノ土質検査ニヨレハ十四呎以降ハ粘土ニシテ上部ハ都テ細微ナル砂ナリ

河ノ北岸ニ在ル堤防ニ接シ徑十四呎ノ「アーチ」四連ヲ築キ堤防ト本流トノ距離百八十七間ノ中央ニ同種ノ「アーチ」四連ヲ築クヘシ

藻ヶ山ニ於テ岩丘ヲ切割ル深サ二十七呎ナリ

高宮川(三十八哩半)ハ七十呎ノ桁十二個ノ架橋ヲ要シ此ノ橋ノ前後凡ソ十五鎖ヲ距テ溢水ヲ避ルカ爲ニ徑十呎ノ「アーチ」五連ヲ要スヘシ

芹河橋ハ七十呎ノ桁四個ヲ要ス而シテ河底ノ最低キ點ニ於テ土質ヲ検査セ

シニ砂利、砂砾石灰ノ石塊ヲ經テ拾參呎ノ深キニ至リ青粘土ノ地層ニ至レリ
四十一哩四分ノ一ノ近傍ヨリ四十五哩ニ至ル迄線路ハ湖邊ニ傍ヒ進行シ堤
防ノ高サハ概ネ十呎ナリ大原村ノ地方ニ至リ小距離ナレトモ數箇所ノ岩石
ヲ切割ルヲ要ス

東川ノ橋梁ハ七十呎ノ桁橋ナルヘシ河底ノ土質ハ深サ四呎ニシテ青粘土ノ
地層ニ至レリ

米原ハ盛大ナル湖水運送ノ輜輶スル所ナレハ舟舸ノ通路ニ便ナル爲桁行四十呎
ノ橋ヲ架シ其ノ近傍ニ於テ新ニ埠頭ヲ築キ以テ汽船運送ノ便ニ供スヘシ

米原驛ノ近傍四十五哩ニ於テ岩石ノ深サ三十三呎ニ至ルヲ切割ルヘシ
西京ヨリ四十五哩ニシテ敦賀線ト中仙道線ノ岐頭ヲ造リ適當ナル「ステーション」ヲ設置スヘシ

八幡街道(西京ヨリ二十二哩)ノ岐頭ヨリ米原「ステーション」ノ中間ニ四箇ノ「ステーション」ヲ要スヘシ八幡、能登川、河瀬、彦根是ナリ

第三章 米原岐頭ヨリ鹽津ニ至ル十六哩四分ノ三

米原岐頭「ステーション」ヨリ北ニ向ヒ敦賀線中仙道線ノ兩線並列シテ進行シ
四分ノ三哩ニ至リ互ニ分離シ敦賀線ハ小距離ノ堤防ヲ經過シ天野川ニ至ル
ヘシ而シテ七十呎ノ桁二個或ハ三個ノ橋梁ヲ架シ四十九哩半即チ長濱ニ至
ルマテハ都テ低キ堤防ノミヲ要スト雖四十八哩ニ至リ些少ナル岩石切割ヲ
爲スヘシ

長濱ヲ發シ線路ハ西北ニ曲リ姉川(五十二哩半)ニ達スルマテハ低地ニシテ高
大ナル築堤ヲ要スヘシ

姉川ヲ渡ルノ地位ハ其枝流妹川ノ落合ヲ下ルコト凡ソ八分ノ三哩ニシテ湖
水ヲ距ルコト一哩半ナリ

米原岐頭ヨリ姉川ニ至ルノ間ハ大略田地ノミニシテ大ナル井路或ハ谷川許
多ナルカ故ニ降雨スレハ出水ノ度ヲ種々ニ變シ堤防ヲ溢レ出テ水損ヲ釀ス
コト屢々ナリ故ニ陰渠ノ外ニ桁行十二呎乃至二十呎ノ橋梁ヲ設ケルルヘカラス

長濱ヨリ西山ニ至ルノ間ハ其ノ地質都テ細石層ニシテ橋臺ヲ築造スルハ容
易ナルヘシ

姉川橋ノ前後ニ百分一傾斜ノ堤防ヲ要スヘシ姉川ヲ渡ル後線路ハ漸次ニ右方ニ曲リ凡ソ六哩ノ間殆ト直線ニシテ漸次ニ高度ヲナス土地ヲ進行スヘシ而シテ漸次ニ湖水ヲ遠カルヘシ

湖水ト線路ノ間ニ一ノ山脈アリ多少ノ高低アリト雖漸次ニ高度ヲナシ山本山ニ於テ其ノ極ニ至ル姉川橋ハ其ノ先後ニ避溢橋ヲ要シ其北方ニ於テ田川ニ架スル橋梁ヲ要スル等ニテハ長濱以北ニ於テ最モ顯著ナル工業ナリ

姉川ノ常流ハ太タ淺シ炎天ノ時候ニ於テハ其枝流姉川ハ全ク乾涸セリト雖降雨スル時ハ湖水ニ流出スル水量夥多ニシテ線路ノ近傍ニ於テ兩岸ノ堤防面ヲ下ルコト僅ニ一二呎ニ至ルマテ満水シ堤防ヲ破壊スルコト少カラスト雖是レヲ防禦スル難カルヘカラス河底モ劇流ノ爲ニ變換セシコトナシ故ニ河ノ南側ニ小徑ナル水道數個ヲ設ケ本橋ハ長サ六七十呎ノ鐵桁ヲ石ニテ築キタル橋臺ニ架渡シ北側ニ於テモ南側ニ等シク小徑ナル水道ヲ石ニテ築立テ之ニ田川ノ桁橋ヲ加ヘ築造スヘシ橋臺ノ地質ハ末尾ニ附錄スル土質検査坑ノ表ニ於テ見ルヘシ

姉川ヲ渡リ平地面ヲ過クルノ間井路其ノ他建築ノ方法ハ都テ此ノ河ノ南方

ノ平地面ニ於テ施シタル者ニ異ルコトナシ五十八哩半ニ至リ太タ深キ掘割ヲ要ス其ノ土砂ヲ以テ前後堤防ノ置土ニ供シ又將來必要ノ「バラスト」ヲモ掘取り得ヘシ

此ノ掘割ヲ過キ直ニ餘吾川ニ達ス此ノ橋梁ハ石ニテ築立テタル橋臺ヘ桁ヲ架渡スヘシ而シテ此ノ小流洪水ノ時ハ其ノ兩岸堤防ノ間水筋ヲ變換スルコト有リト雖堤防ヲ破壊セシコト未タ曾テ有ラザリシハ蓋シ其ノ上流ニ在ル小湖ニ於テ其ノ劇烈ナル水勢ヲ碎クカ故ナリト見ユ

餘吾川ヲ過キ線路ハ左方ニ急曲シ從前ノ方向ト殆ト正角ヲナシ西山ト大音村トノ間ニ在ル山丘ニカヽリ百分一傾斜ノ隧道ニヨリ山丘ヲ貫通シ再右方ニ屈曲シ山梨村ノ近傍ニ現出スヘシ

此ノ地ノ湖水面ヨリ高キ凡ソ七拾呎ナリ

然ル後凡ソ一哩ノ間湖邊ニ傍ヒ飯ノ浦(小港ノ名)ノ裏手ニ穿ツヘキ隧道ヲ越エ夫ヨリ反曲ヲナシ以テ湖水ノ北阪ニ於テニツノ入江ニ境界セル急峻ナル山鼻ニ至リ之ヲ六十六分一傾斜ノ隧道ニテ經過スヘシ

北方(六十一哩四分ノ三)ニ在ル入江ハ鹽津ニ達スル前ニシテ堤防ヲ築キ渡ル

ヘシ

鹽津ノ裏手ニ在ル山鼻ヲ切割リ街道竝入江ヲ斜ニ通過シ六十二哩ニ至リ湖水ノ北邊ニ流出スル一小谷ノ間ニ進入スヘシ
餘吾川ヨリ鹽津ニ至ルマテハ僅ニ二哩四分ノ三ナレトモ堅硬ナル中古火性石ノ地質ニシテ高大ナル掘割或ハ特別ナル鑿開機械ヲ要スル隧道或ハ湖水中ニ築造スヘキ長延ナル堤防等有ルカ故ニ其ノ距離ニ比スレハ最大ナル費用ヲ要スヘシ

此ノ中間ノ隧道ハ深遠ナル掘割ニ狹マレ而シテ其ノ山ノ前後ヨリ鑿開スヘキカ故ニ掘割ノ工業ヲ稍ミ卒業スルノ後著手スヘシ

井路ニ關スル工業ノ顯著ナル者ナシ唯鹽津ニ於テ往還竝舟路ノ上ニ桁橋三箇ヲ架スヘシ而シテ其ノ橋臺ノ地質善良ナラザルカ故ニ多分ノ費用ヲ要スヘシ其ノ他鹽津ノ街道ニ一ノ桁橋ヲ斜ニ架スルヲ要ス

鹽津「ステーション」ハ此ノ橋ノ近傍ニ在ルヘシ

西京ヨリ鹽津ニ至ルマテハ其ノ地方ニ索ル所都テ同一ナリト雖鹽津敦賀ハ湖水ト海濱ヲ接續スルカ爲ニシテ其ノ目的トスル所自ラ異リ米原岐頭ヨリ

鹽津ニ至ルマテ四個ノ「ステーション」ヲ要スヘシ長濱、弓削村ノ近傍、柳野村ノ近傍、飯ノ浦是ナリ

第四章 鹽津ヨリ敦賀ニ至ル十三哩半

鹽津ヨリ線路ハ西北ノ方ニ向ツテ進行シ前章ノ終リニ述ヘタル谷間ニ傍ヒ中村及余村ヲ經過シ此ノ谷ノ東側ニ於テ山麓ニ傍ヒ進行スル凡ソニ二哩間ハ直線ナリト雖六十三哩半ニ至リ谷間急ニ狹隘ニ陥リ屈曲傾斜兩ナカラ增加ス故ニ七十二哩ニ至ルマテハ十五鎖乃至四十鎖半徑ノ彎曲線ノミニシテ直線ハ唯ニ曲線ヲ接續スル所ニ在ルノミ其ノ傾斜ハ二個ノ「ステーション」ニテ三百分ノ一ヲナスノ外都テ二十七半分ノ一ヨリ七十五分ノ一ナリ

七十二哩半ヨリ敦賀ニ至ルマテハ地形平坦ナリ

余村ノ北端(西京ヨリ六十三哩半)ニテ岩石ヲ混交スル深キ掘割ヲ要シ六十四哩四分ノ一ニ至リ谷川ヲ渡リ岩石ノ山鼻ヲ切割ルコト一二回ニシテ沓掛村ニ至リ而シテ山嶺ニ登ルカ爲急斜ヲトリ六十六哩ニ於テ再谷川ヲ渡ルヘシ此ノ中間ニ於テ都テ高大ナル築堤掘割相交替シ顯著ナル工業ト云フヘシ鹽津ヨリ此處ニ至ル迄線路ハ敦賀街道ヲ距ル僅ニ三十間ヲ超エズシテ進行

シ之ヨリ相分離シ線路ハ當時人跡殆ト絶エタル古街道ニ傍ヒ左方ニ曲リ狹隘ナル谷間ニ入り以テ新街道ノ嶺(鹽津峠)ニ比スレハ著シク低キ山脊ニ登ルヘシ

古街道ハ新道野新道麻生口及曾々木ヲ經テ疋田村ニ於テ新街道ニ合併ス古ハ新ヨリ遠程ナルコト凡ソ一哩半ナリ

此ノ頂上ニ達スル前五哩間ニ於テ工業ノ著シキ者ハ土工ニシテ其ノ他ノ工業ハ大略左ノ如シ

橋梁ノ數許多ナラス而シテ其ノ一ハ「アーチ」橋ナリ

兩側太タ急峻ナル四所有リ茲ニ凡ソ二百七十呎ノ「アーチ」ヲ要スヘシ然レトモ疊垣ハ僅ニシテ足レリ

長延ナル陰渠數箇所ヲ要スルト雖悉ク山側ニ於テノ工業ナルカ故ニ著シキ技量ヲ要スル者ニアラズ

此ノ中間ニ於テハ過度ナル傾斜ヲ用ヒ來リシカ故ニ停車線二條ヲ布キ以テ列車ノ急轉等ヨリ生スルノ災害ニ供スヘシ其ノ一ハ「ステーション」ニ設備シ其ノ二ノ位置ハ未タ定ムヘカラズ

新道村ニ達セサル前長延ナル山鼻ヲ切割リ六十六哩四分ノ三ヨリ六十九哩四分ノ三ニ至リ低地ニ達スル迄ハ三十分一ノ傾斜ニテ谷間ノ兩側ニ傍ヒ下ルヘシ

曾々木村ノ近傍ニ於テ此ノ谷筋ハ鈍角ヲナシ左方ニ屈曲シ曾々木村ヲ過キテ線路ノ谷川ヲ横切ルコト二回ナリ

頂上ヨリ下ル三哩間ハ登ル時ニ等シク高大ナル土工岩石切割ヲ著シキ工業トス然レトモ之ニ加ルニ掘割ニ於テ線路ノ兩側ニ高大ナル張石ヲナシ又山峠ヲ横切ルニ方ツテ其ノ兩側ノ峻岨ナルカ爲ニ格別ナル方法ヲ設ケ數多ノ陰渠ヲ築造スルヲ要ス曾々木村ノ近傍谷ノ曲折スル所ニ於テ谷川及街道ヲ横切ルカ爲ニ彎曲ナル橋梁ヲ架シ疋田村ニ近接シテ此ノ谷川ヲ再經過スルニ方ツテ前條ニ同一ナル方法ヲ施シ暫ク進行シ谷川ノ水筋ヲ變換シ左方ニ在ル追分村ノ谷間ヨリ流出スル疋田川ノ枝流ニ一ツノ小橋梁ヲ要スヘシ此ノ中間ニ於テノ建築ハ都テ在來ノ石層ヲ採用シ得ルト雖工業場ニ其ノ物品ヲ運送スルニ太タ不便ナル所アルカ故ニ却テ他所ノ建築ニ超越シタル費用ヲ要スヘシ

此ノ中間ニ二三ノ停車場ヲ設クヘシ而シテ其ノ位置ハ未タ定メザリシト雖テ道ノ口村ニ至ルマテハ此ノ谷ノ傾斜ニ從ヒ進行シ平坦ナル敦賀地方ニ現出スト雖其ノ急度ナル傾斜ヲ保持ス

疋田川ノ水筋ノ位置ヲ變換シ之ヲ横切ル各二回ナリ
西京ヨリ七十五哩三十鎖ニシテ線路ハ敦賀街ノ西方凡ソ四分ノ三哩ヲ距リ
敦賀灣ノ西南濱ニ接シタル松林ニ達シ以テ此ノ線路ノ結尾ニ至ル前二哩半間ハ直線ニシテ結尾ヨリ前一哩間ハ滿潮水面ヨリ凡ソ十呎ノ高サニシテ平坦ナリ

線路ノ測量ハ七十五哩五十一鎖ニ至ル迄全備セリ而シテ剩餘ノ二十一鎖ハ三哩許ヲ隔テ此ノ灣ノ西邊ニ傍ヒ沓ノ浦港ニ線路ヲ延長スル時ノ爲ナリ此ノ良港ハ日本船ニ適當シタル繫場ヲ有シ敦賀港ニ於テハ禦キ能ハザルノ北風並西風ヲ充分ニ防クカ故ニ冬時候ハ特ニ大船ノ入津スルコト太タ多シ

敦賀ニ達スル前五哩間ノ工業ハ太タ輕易ナリ

掘割ハ築堤ニ比スレハ少シ而シテ築堤ニ要スル土砂ハ線路ノ左右ヨリ取ルヘシ

疋田川ノ大屈曲セルニ箇所アリ其ノ一ハ川筋ノ位置ヲ變換シ其ノ一ハ洪水ノ時ニ方ツテ其ノ傍ヲ經過スル線路ヲシテ破壊セザルカ爲石垣ヲ築造スヘシ

此ノ中間ノ陰渠ハ格別記載スヘキ者アラズト雖山谷ヲ越エ平坦ナル地ニ現出セシ後疋田川ヲ渡ルコト二回ナリ最初ハ數連ノ「アーチ」ヲ要シ其ノ後ハ石ニテ築造シタル橋臺ニ架渡シタル桁橋ヲ要スヘシ

此二橋ノ間ニ於テ洪水ノ堤防ヲ屢々破壊セシコト有リト雖適當ナル修繕ヲ加ヘ豫防スルトキハ別ニ避溢橋ヲ要セザルヘシ

疋田川ノ北邊ヲ流通シ第二橋ヲ下ルコト小距離ニシテ本流ニ合併スル水流アリ二連ノ「アーチ」ヲ以テ越エヘシト雖水害ヲ豫防センカ爲水筋ノ幅ヲ廣メント欲スルトキハ「アーチ」數連ヲ増加スヘシ
橋下ノ地質ハ在來地盤ヨリ下ルコト僅ニシテ都テ細石ノ地層ナルヘシ

鹽津ヨリ敦賀ニ至ルノ中間ニ二個ノ「ステーション」ヲ設置スヘシ其ノ二ハ大浦(鹽津ノ西南ニ在ル湖港街道ト本街道トノ岐頭ニ置キ其ノ二ハ疋田村ニ置キ以テ大浦ノ西南ニアル海津港地方ノ運送ヲ受領スヘシ
鹽津敦賀間ノ線ノミ先ツ開キ營業スルニ於テハ鹽津並敦賀ノ兩「ステーション」ハ其ノ品等並築營ノ方法ニ至ルマテ相對シタル者ニテ各荷物庫客車庫及汽車庫ヲ要ス其ノ他湖水ト海濱ニ於テ船載ノ便ニ適當ナル方法ヲ設クル等ノコドヲ要スヘシ然ルニ余カ薦陳スル如ク同時ニ敦賀米原間ノ線ヲ建築スル時ハ米原ニ於テ内國鐵道本線ニ分支スル所ニ於テ主重ナル汽車庫ヲ設立スヘキハ當然ナリ

第三課 建築用物品並人夫

第一章 西京大津間

此ノ地方ニ產出スル石ノ最衆多ニシテ建築用ニ最良質ナル者ハ花崗石(一名御影石)ナルヘシ而シテ其ノ性粗質ニシテ是ヲ整理スルニ難カラザル「サイヤナイト」質ナリ(「サイヤナイト」トハ花崗石ノ一種ニシテ黑色ナル金星石ヲ缺キ之ニ代フル)
西京ヨリ北七哩ヲ距テ比叡山東南三十哩ヲ距テ笠置山南方二十哩ヲ距テ木

津山ヨリ此ノ石ヲ產出ス而シテ之ヲ要スルノ地ヨリ遠隔スルヲ以テ使用スヘカラズト見察スト雖過半ハ水路ノ便ヲ有スルカ故ニ其ノ距離ヲ以テ論スヘカラザル者アリ譬へハ平均立二才ノ石ヲ西京ニ於テ償求スルニ最遠ナル笠置山ノ石ハ立一才ニシテ二十五錢近距離ナル比叡山ノ石ハ三十三錢ナリ然レトモ都テ一個ノ才數增加スル時立一才ノ償騰貴ス
煉化石製造ニ適宜ナル粘土ハ西京近傍ニ於テ產出ス
石灰ハ西京近在ニアリ

人足ハ夥多ナリ

第二章 大津米原間

小山近傍(七哩)ノ山ニ於テ花崗石ノ現出スルアリ而シテ其ノ石帶ハ小山ノ山脈ヲ傳ヒ線路ノ下手ヲ距ルコト一哩半ニシテ瀬田川ヲ通リ石山ノ南腹ニ連續セリト見ユ

大津近傍ニテハ三井寺ニ花崗石ノ現出スルアリト雖大津瀬田間ノ建築ニハ膳所ノ城石ヲ採用セハ其ノ便利且廉價ナルコト言ヲ待タス
十六哩ニ至リ草津ノ南方三哩半ヲ距リ草津川ノ上流ニ在ル桐生村ノ近傍ニ

花崗石ヲ産スル所アリ而シテ之ヲ草津ニ於テ償求スルニ立一才ニ付其ノ價粗石ハ十八錢整理シタル者ハ二十八錢ナリ草津ヨリ他方ニ運送スル賃錢ハ立一才ニ付日本一里毎ニ三錢ナリ

野洲川ニ至リ線路ヲ距ル凡ソ四哩ニシテ花崗石坑有リ而シテ其ノ價ハ野洲川橋建築場ニテハ運賃ヲ合シ立一才ニ付二十三錢ナリト云フ

是ヨリ先途米原ニ至ルマテハ尋常間知石ノ外良質ナル石ハ線路近傍ニ太タ稀ナリト雖彦根ニ對岸シタル小松村ニ於テ良質ナル水性花崗石或ハ「サイヤナイト」石ノ大坑アリ而シテ其ノ小形ナル角石ヲ彦根ニ於テ償求スルニ其ノ價立一才ニ付二十錢ナリ其ノ切出シ竝運送ノ方法ヲ改良スルニ於テハ其ノ價ヲ大ニ減少シ充分其ノ用所ニ於テ採用シ得ヘシ又此ノ坑ヨリ產出スル板石ヲ小徑ナル陰渠ノ蓋石ニ用フル時ハ其ノ品位最良ニシテ其ノ價モ廉ナルヘシ

煉化石製造ニ要スル粘土ハ所々ニ存在セリト雖石ヲ得ルノ便宜キカ故ニ格別ニ要スルノ外採用スヘカラズ

大津ノ西凡ソ一哩半ヲ距リ小關峠ニ接スル山竝石場ノ近傍ヨリ產出スル石

灰ヲ以テ十哩ヨリ十六哩即チ大津草津間ノ建築ニ供シ野洲川ノ上流凡ソ四哩ノ所ノ石灰ヲ十六哩ヨリ二十二哩ニ至ルマテ採用スヘシ都テ此ノ石灰ハ未タ試験セズト雖強質ナルヘシ

瀬田川底ヨリ掘上ケタル貝殻ヲ以テ小量ナル石灰ヲ製シ得ヘシ
彦根米原ニ製灰場アリ而シテ彦根製石灰ハ芹川底ノ石灰石塊ヲ燒キタル者ニシテ目今彦根ニ於テ最良品ニシテ壹升ノ價十錢トス

伊吹山ヨリモ同種ノ石灰ヲ產出ス

永久造營ニ用フヘキ良質ナル木材ハ此ノ地方ニ於テ太タ稀ナリ
此ノ地方ニハ人民繁殖セルカ故ニ農業ニ從事セル人夫太タ多シ而シテ其ノ

賃金ハ一日二十錢ト計算シテ可ナリ

築堤ニハ過半掘割ノ土砂ヲ用フヘシ而シテ此ノ土質ハ柔軟ナル岩石或ハ土性石ナルカ故ニ之ヲ鑿開スル難カラズシテ築堤スルニハ最良ナル物質ナリ地下熱氣ノ爲ニ放射シタル火性石ニ會遇スルニ非レハ掘割ハ破裂法ヲ要セズ

「モルタル」用ノ砂竝「バラスト」ハ湖邊並諸所ノ河底ニ存在セリ

米原西山間ニ要スル荒石ハ線路ノ東方ニアル山丘ヨリ研出シ得ヘシト雖車道ヲ缺乏スルカ故ニ巨額ノ運送費ヲ要スヘシ角石ハ前章ニ記載シタル小松村石坑ヨリ湖水ヲ運送シ夫ヨリ小船ヲ以テ各所工業場ニ分配スヘシ西山余村間ニ於テハ建築用ニ供スヘキ石ヲ缺ケリ其ノ近傍ニ中古火性石存在セリト雖其ノ断面ヲ正シク整理シ難キカ故ニ尋常張石ノ外採用スヘカラズ

是ヨリ北方ニ於テハ線路ノ掘割ヨリ花崗荒石ヲ研出シ得ヘシト雖之ニ要スル陰渠或ハ石垣ハ過半掘割ノ卒業ヲ待チ能ハサルカ故ニ多分ノ費用ニ係ラズ線路外ヨリ鑿開スルヲ要スヘシ

此ノ中間ニ於テ石灰性ノ石層一二箇所ヲ有スト雖空氣ニ抵觸シ變質スルカ故ニ建築用ニ適セズ

敦賀ノ北方ニ於テ綠色ノ砂性石有リ特別ノ用ニ供スルカ爲目今之ヲ鑿出スト雖橋臺築造ニ適スルヤ否ヲ確定スルニ尙検査セザルヘカラズ然レトモ之ヲ整理スルハ太タ容易ナリ

此ノ地方ノ石灰ハ悉ク前條ニ記載シタル者ト同種ニシテ太タ強質ナルカ故ニ他ノ物品ヲ混和セザレハ建築用ニ適セズ

煉化石製造ニ供スヘキノ粘土ハ此ノ地方所々ニ現存セリト雖近傍ヨリ石ヲ求メ得ヘキ時ハ格別ニ要セズンハ煉化石ヲ天然石ニ代用シ其ノ利有ルヤ否ヤ判決シ能ハズ

長濱ノ南方ニ在ル粘土ヲ鹽津ニ運ヒ製造スル瓦壺或ハ土壺等ハ太タ良質ナリ此ノ粘土ヲ以テ煉化石ヲ製造セハ堅硬ナル者ヲ產スヘシ故ニ此ノ近傍ニ於テ適宜ノ方法ヲ設ケ之ヲ製造シ而シテ陰渠等ヲ建築スル石ニ代用セハ其ノ費用ヲ減少スヘシ

砂ハ各工業場ノ近傍ニ現在セリ

「バラスト」ハ線路或ハ其ノ兩側ヨリ充分掘取リ得ヘシ而シテ此ノ中間ノ南方ニ於テ得ル者ハ細石ニシテ其ノ他ハ粗砂ナリ

此ノ地方ニ產出スル木材ハ大略松樹ニシテ固質ナル者ハ太タ稀ナリ臨時造營ニ供スヘキ者ハ線路近傍ノ地ヨリ求メ得ヘシ

木之本村ノ近郷東野ニ於テ槐材ヲ產出スレトモ唯其ノ地方ノ用ニ供スルノ

此ノ線路ノ北部十五哩間ノ建築中ハ數多ノ人夫ヲ他方ヨリ雇入レ市街或ハ
大ナル村落ニ隔ル所ニ於テハ臨時居住ヲ設備セザルヘカラズ日本人民ハ住
居食物等ニ要スル所太タ簡易ナレトモ之ヲ給與シ以テ不充分ナル住居ニ多
數ノ人夫ヲ群集セシムルカ爲疾病等ヲ發スルヲ豫防セズンハ工業ヲ連綿進
歩セシムル能ハザルヘシ

第四課 運輸

第一章 西京大津間

大津驛ニ輻輳シ又之ヲ經過スル旅客ノ數ハ太タ許多ナリト雖目今營業セル
運送(第貳表ヲ見ルヘシ)ノ景況ニ依テ計ルニ荷物運輸モ亦盛大ナリトス
琵琶湖ニ在ル諸驛竝他邦ヨリ輸出シタル物品ハ水路ニ依テ大津驛ニ輻輳シ
夫ヨリ荷車ニテ西京ニ輸入スル有リ又伏見ヲ經テ海邊ニ運送スル有リ而シ
テ大津ヲ出入スル物品ハ概ネ魚、炭、穀物、木根絹、茶其ノ他天生物、製造品並包裝
シタル荷物等ナリ

第二章 大津米原間

湖邊ニ在ル市街ト大津間ヲ蒸氣船ニテ運送スル荷物竝旅客ハ夥多ナリト云
フヘシ而シテ地方商業ハ隆盛ニシテ人民ハ有福以テ満足セリト見ニ

左ニ記載スル市街ハ線路ノ經過スル地方ニ於テ顯著ナルモノナリ

草津(西京ヨリ十六哩)ハ人口凡ソ四千ニシテ東海道中仙道ノ岐頭ナリ

八幡(西京ヨリ二十七哩)ノ人口ハ凡ソ六千ヲ有シ一年間ニ七萬合利ノ輸出入
品ヲ運送スル隆盛ナル市街ナリ

常樂寺(八幡ヨリ二哩)ノ人口ハ凡ソ千三百ニシテ此ノ市街ハ盛大ニシテ一箇
年ノ輸出入品十萬合利ニ至ル

此ノ地方ハ藍ノ製造場ニシテ常樂寺竝近郷ニ於テ一箇年ニ凡ソ百六十合利
ヲ製ス

能登川ノ人口ハ常樂寺村ニ等シク而シテ商業ハ專ラ麻ニシテ壹年間ニ製織
スル麻布凡ソ一萬二千九ナリ

彦根(西京ヨリ四十一哩)ハ元彦根侯ノ居所ニシテ近江國ノ府ナリ其ノ人口二
萬八百ト云フ而シテ此ノ市街ノ商業ハ盛大ナリト雖雜業ニシテ定リナシ
米原(西京ヨリ四十五哩ニシテ大津ヨリハ水陸共ニ三十五哩但陸路ハ線路ニ

テ計算スハ蒸氣船輜輶ノ地ニシテ美濃國加納ヲ經テ東京ニ至ル中仙道線ト敦賀線ト分岐スル所ナルカ故ニ始終肝要ナル市街ナルヘシ

大津米原間三十五哩ノ鐵道建築ヲ止メ米原敦賀間ヲ建築シ而シテ二三哩計ノ鐵道ヲ建築スル費用ヲ以テ上等湖水蒸氣船四艘ヲ造リ大津米原間ニ置キ以テ敦賀往復並中仙道通行ノ諸運輸ニ便ナラシムレハ西京並大阪ヲ北海ニ接續スルハ充分ナルヘシ

第三章 米原敦賀間

長濱ハ人口凡ソ五千七百ニシテ其ノ近郷共ニ絹並縮緬等ヲ織製シ之ヲ輸出スル許多ナリ

現今ノ景況ニヨレハ鹽津敦賀間ノ運輸ハ專ラ北國ヨリ輸入シ鹽津ニ於テ湖邊ノ諸村其ノ他内部ノ地方ニ水路ヨリ分配スル肥シ用ノ乾魚ニシテ一箇年間ニ凡ソ五千四百萬斤ヲ運送ス而シテ鹽津ヨリ北方ヘノ輸出ハ太タ輕少ニシテ石灰油、鐵具等ノ如キ舶來品並土器、塗物等ナリト

鹽津ヨリ北ノ地方ハ穀類ヲ產スル些少ニシテ漸ク土地人民ノ用ニ足ルノミ然レトモ南ノ地方ハ豐饒ニシテ其ノ生産ハ土地人民ノ要スルヨリ超ユルコ

ト太タ多シ

輓近休業スト雖敦賀ノ西方ニ鐵山並石炭山アリ然ルニ線路ヨリ道路不便ナルカ故ニ此ノ荷物ヲ受領スルコト能ハザルヘシ

敦賀ヲ開港場トナシ敦賀ヨリ鹽津並米原ニ到ル鐵道ヲ開クニ於テハ商業ヲシテ隆盛ナラシメ鐵道運輸モ從テ盛大ナルヘシ既ニ斯クノ如クナレハ鐵道ハ北海濱ノ諸國ヨリ南海ノ諸港ニ至ルノ運送又開港ハ南ヨリ北ニ至ルノ運輸ヲ增加シ以テ雙方運輸ノ高ヲ平均スルニ依リ其ノ高ノ増加ニ準スルノ運轉費用ヲ要スル事ナシ故ニ其ノ費用ヲ減少スト云フテ可ナリ

千八百七十四年並五年ノ冬ニ爲シタル經驗ニ依リ鹽津敦賀間ノ線路ハ大雪ノ爲ニ閉塞スルコト有リ而シテ之ヲ豫防スルニ適宜ノ方法ヲ施サザルヘカラズ

此ノ害ヲ防禦スル爲毎年一二箇月ノ間雪鋤數個ニ特別ナル汽車並炭水ヲ添ヘ山路ノ頂上或ハ其近傍ニ備置クヘシ

此ノ上告書ヲシテ尙審カナラシメンカ爲鐵道管内地方ノ圖面ヲ附加セリ(圖面略)

第一附錄

西京敦賀間鐵道ノ一部分長濱敦賀間ニ於テ地質検査坑ノ深サ竝地質ヲ顯
ハス表(表略)

第二附錄

大津ヨリ西京竝大阪ニ輸入スル物品ヲ現今ノ方法ニテ運送スルト鐵道ニ
テ運送スルトノ貨銀ヲ一年間比較シ其ノ差ヲ顯ハスノ表

運送高	現今方法ノ運賃	鐵道ノ運賃	小計
	一駄或 ハ一石或 ハ一石或	小計	小計
四十六萬五千駄	西京大津間運送物品	一石、四〇円	三五、三五円
五十萬石	大津西京間運送物品	合、四五、〇〇〇	一〇〇、五〇〇
十五萬石同	同	一〇〇、四〇〇	一〇〇、五〇〇
	斷	一〇〇、四〇〇	一〇〇、五〇〇
	一箇年ノ費用	五三、五〇〇	二三、三五
二十七萬八千二百五十二駄	伏見大津間運送物品	三五、六九、五五	四〇、二五
二十五萬石	大津伏見間運送物品	一、〇〇〇、二五〇、〇〇〇	一、〇〇〇、二五〇、〇〇〇
	一箇年ノ費用	三九、五五	二三、三五

四十八萬六千五百六十三駄

伏見大津間河船運送物品 大阪

元、一五

大阪間一箇年ノ費用

貳八、七

一〇〇、七七

二三、四二

三〇、四二

總計

合、二五

三〇、四二

奎、七六

一駄ハ凡ソ三百斤ポン三十六貫日ナリ

第二區 中仙道竝尾張線

第一部 米原ヨリ岐阜竝加納ニ至ル

二十八哩六十八鎮

第二部 加納

ヨリ名古屋竝宮ニ至ル

二十二哩六十三鎮

小計五一哩五一鎮ニシテ測量全ク落成ス

第三部 加納ヨリ土田村ニ至ル

凡ソ十六哩

總計六十七哩五一鎮ヲ合併シ一區ト爲ス然ルニ第一部第二部ハ一種ノ線
路ナレトモ第三部ハ西東ノ兩都府ヲ接續スル中仙道ノ一部分タルニヨリ之
ヲ測量スルノ原意ニ於テ素ヨリ異ナリトス

第一課 一般ノ景況並地勢

以下陳述スル者ハ重ニ琵琶湖ノ東邊米原驛ニ於テ西京敦賀間ノ線ヨリ分岐シ尾張灣頭ニ於テ東海道ノ東濱宮驛ニ至ルノ線路ナリ

此ノ線路ハ其ノ通過スル地方ノ運輸ヲ便スルノミナラズ第一ニハ琵琶湖ヲ東海濱ニ接續シ第二ニハ米原以北ノ線路ト共合シ相對シタル海濱ニ通運ヲ開キ第三ニハ米原以南ノ線路ト共ニ東西ノ都府ニ跨ル内國鐵道主線ノ一部ヲナシ其ノ支線ヲ以テ南海濱ニ接スル等ノ便益ヲ有ス

琵琶湖ノ地平ト尾州灣頭ヨリ北方ニ擴張セル廣大ナル平原ノ間ニ一ノ山脈アリ其ノ最急ニ突出スル者ヲ伊吹山ト云フ

伊吹山ノ南ハ直ニ低地ニシテ山脊ト云フニ足ル者ナク東西ニ流出スル河ノ源ヲナセリ

中仙道ハ此ノ低地ニ突出シタル數多ノ小丘ヲ繞行シ第一部第三部ノ線路ハ其ノ街道ニ傍ヒ山間並平原ヲ經過スヘシ

此ノ山脊ハ湖水面ヨリ高キコト三百二十呎ニシテ海面ヨリハ六百呎ナリ

此ノ山丘ノ東ヨリ流出スル數條ノ小流平地ニ至リ諸種ノ大小河ニ合併シ遂

ニ尾州灣頭ニ達ス故ニ此ノ地方ニ於テ殊ニ著眼スヘキハ水利ニアリ

大河ノ上流ニ於テ大ニ降雨シ出水スル時ハ河俟ニ於テ水平ノ平均ヲ失ヒ垂井合渡川(二十五哩四分ノ二)ノ中間ニ在ル低地ノ水道其ノ他小河ノ流通ヲ塞キ低地ニ於テモ同時ニ降雨スル時ハ其ノ擁塞シタル水ヲ以テ此ノ地面ヲ覆フヘシ

此ノ地方河口ノ上流下流ニ於テ降雨スルコト十八時間ニ至レハ諸運送ハ船ニテノミ爲シ得ヘシ輓近降雨ノ烈カリシトキ堤防ヲ破壊シ十二呎乃至十五呎ノ深サニ溢水セシコト數方里ノ廣キニ至レリ

前文ニ述フル者ハ都テ此ノ平地ニ關スルニアラズ譬へハ第二部線路ノ通過スヘキ地方ハ大略海面ヨリ高キコト僅ナレトモ未タ曾テ水害ニ罹リシコト無ク其ノ產出スル者ハ過半烟作ナリ而シテ第三部線路ノ經過スヘキ木曾河ト北方山脈ノ間ハ都テ平坦ニシテ樹木ヲ繁殖セリト雖其ノ地位高キカ故ニ洪水ノ憂ナク又之ヲ流通スル水道太タ稀ナルカ故ニ概ネ耕作ニハ適セズ

第二課 線路並其ノ工業

西京敦賀間ノ鐵道ト此ノ線路ノ岐頭ハ米原驛ノ北隅ニ在リト雖之ヨリ北凡

ゾ四分ノ三哩間ハ兩線相併列シテ進行スルカ故ニ本道ヲ除クノ外他ノ工業ハ都テ共用シ得ヘシ而シテ其ノ工業ハ僅ノ掘割岐頭ステーションノ一部分ニ始マリ次ニ漸次登リ傾斜ヲ附シタル小堤防ヲ築キ而シテ天野川ノ左岸ニ接シ著シク突出シタル山丘ノ鼻頭ヲ通過スル爲掘割ヲ要スヘシ

之ヨリ兩線相分離シ敦賀線ハ天野川ヲ渡リ中仙道線ハ二十鎮半徑ノ彎曲ニテ東ニ回リ此ノ川筋ニ傍ヒ醒ヶ井驛ニ至ルヘシ

天野川ノ支流ハ都テ當地平面ヨリ高キカ故ニ其ノ前後ニ百分ノ一ノ傾斜ノ堤防ヲ築キ桁橋ヲ架スヘシ

此ノ支流ノ最大ナル者ハ二生川ニシテ六十四呎ノ桁二個ノ橋梁ヲ要シ其ノ他ハ都テ小流ナルカ故ニ格別ナル工業ヲ要セズト雖惡水並養水井路ニ陰渠ヲ要スルコト許多ナリ

岐頭ヨリ醒ヶ井ニ至ル四哩間ハ土地ノ登升スルコト平均凡ソ二百分一ナリ而シテ此ノ驛ニ至リ天野川ハ北ニ流レ線路ハ三十鎮半徑ノ彎曲ヲ以テ枝流梓川ノ谷間ニ入り東ニ向ヒ五十分一ノ傾斜ニテ今須崎ニ登進スヘシ

醒ヶ井ヲ發シ線路ハ中仙道ヲ同平面ニ横切リ梓川水流ノ方向ヲ變換シ此ノ

谷ノ南側ニ傍ヒ岐頭ヨリ五哩半ニシテ梓村ニ達スヘシ

梓村ヲ發シ直ニ六十四呎ノ桁二個ノ橋ニテ梓川ヲ渡リ高大ナル掘割ヲ經四十鎮半徑ノ彎曲ニテ左方ニ回リ以テ此ノ谷ヲ離レ市場川(天野川ノ支流)ノ水源ニ至リ而シテ急度ノ傾斜ハ此ノ所ニ於テ終ル

夫ヨリ嶺ニ達スルマテ凡ソニ哩間ハ地平高低ノ差太タ僅ニシテ水流ハ都テ線路ヲ横切ルカ故ニ堤防ヲ築キ陰渠ヲ設クヘシ而シテ市場川ハ四十呎桁ノ橋梁ヲ要スヘシ

此ノ橋ニ近接シタル柏原(岐頭ヨリ七哩)ニ「ステーション」ヲ置クヘシ

山嶺ニ於テハ工業ノ著シキ者ナク東西ニ流水ヲ分離スルノ界ヲ表スルニ足ル者ハ唯些少ナル掘割ノミ然レトモ之ヲ越エテ後ハ掘割築堤相交替シ五十分一ノ傾斜ニテ谷間ヲ下リ其ノ屈曲スル處ニ於テ中仙道ノ直下ヲ貫通シ而シテ二十鎮半徑ノ反曲ヲ以テ谷ノ向フ側ニ移轉シ今須驛(岐頭ヨリ九哩)ニ達スヘシ

今須驛ニ於テ南北ノ山ヨリ流出シ下流ニ至リ合併スル二川ヲ分界セル山脊ヲ通過スルカ爲少シク登進ス而シテ中仙道ハコノ山脊ノ四處ヲ越ユルト雖

線路ハ直下ニ隧道ヲ穿チ一哩半徑ノ彎曲ニテコレヲ經過スル後再下降ス
五十分一ノ傾斜十八鎖乃至二十鎖半徑ノ彎曲或ハ高大ナル築堤掘割等ヲ要
スルカ故ニ此ノ線路中最大ノ難所トス

岐頭ヨリ十哩半山中村ニ於テ徑十呎ノ「アーチ」連ヲ要スル水道アリ之ヲ距
ル僅ニシテ中仙道ヲ徑十五呎ノ「アーチ」橋ニテ横切ルヘシ

夫ヨリ深キ掘割ヲ經高サ凡ソ十五呎ノ築堤竝「アーチ」ニテ小崎川ノ谷ヲ渡ル
ヘシ是ヲ此ノ線路中大工業ノ終點トス

小崎川谷ヲ經線路ハ些少ナル傾斜ニテ登進シ松尾村(岐頭ヨリ十一哩)ニ於テ
中仙道ヲ同平面ニ横切ルヘシ夫ヨリ線路ハ掘割或ハ築堤ヲ要セズ在來地盤
ヲ進行スト雖關ケ原(岐頭ヨリ十一哩半)ニ於テ其ノ傾度ヲ少シク減少スルノ
外垂井驛ニ達スルマテハ都テ五十分一ノ傾斜ニテ相川谷ノ南側ヲ下ルヘシ
此ノ中間ニ於テ中仙道ヲ横切ルコト數回ナリ而シテ其ノ最初ハ十五呎ノ「ア
ーチ」ヲ要シ其ノ他ハ同平面ナリ

垂井驛ニ於テ地勢大ニ開濶シ線路ハ南方ニ曲折セル相川ヲ六十四呎ノ桁四
個ノ橋梁ニテ斜ニ渡リ其前後ニ於テ一哩半徑ノ彎曲ヲナシ小傾斜ニテ下ル

コト凡ソ一哩半ニシテ廣大ナル平地ニ達スヘシ
此ノ平坦ナル地面ハ海面ヨリ高キコト凡ソ二十呎ナリ

米原垂井間ノ線路ハ山谷ノ形勢ニ依テ其ノ位置ヲ撰ヒタル者ナルカ故ニ半
ハ十八鎖乃至百六十鎖半徑ノ彎曲ヲ要セシト雖垂井以東ニ於テノ不動點ハ
架橋スヘキ處竝大垣加納ノ二街ノミナルカ故ニ垂井加納間ハ都テ直線ノミ
ニシテ彎曲ハ唯直線ヲ接合スルカ爲要スルノミ

此ノ中間ニアル河ハ都テ平地面ヨリ高ク就中三十呎ニ至ル者アル故ニ其ノ
前後ニ五十分一或ハ六十分一ノ傾斜ヲ要ス而シテ其ノ重ナル者ハ呂久川合
渡川ナリ

呂久川岐頭ヨリ二十二哩半ハ九十二呎ノ桁九個合渡川(岐頭ヨリ二十五哩四
分ノ二)ハ九十二呎ノ桁十八個ヲ要シ赤坂川佐井川竝後呂久川ハ六十四呎ノ
桁二個或ハ三個ヲ要シ其ノ他數多ノ小橋梁或ハ陰渠等ヲ要スヘシ
大垣竝加納ニ於テ廣大ナル「ステーション」ヲ要スヘシ而シテ其ノ之ヲ加納ニ
要スルハ將來中仙道線ヲ開クニ方ツテ岐頭タルカ故ナリ

加納岐阜ステーションヲ距ル僅ニシテ第二第三部線ノ分頭有リ第三部ハ木

曾川兩側ニ嶮山相接シ其ノ谷間ヲ狹隘ナラシムル地處ニ至ルマテハ數哩ノ間平坦ナル地面ヲ殆ト直線ニ進行スヘシ第二部ハ半哩半徑ノ彎曲ヲ以テ加納街ノ外邊ヲ経過シ中仙道ヲ同平面ニ横切リ岐阜街道(名古屋岐阜間ノ往還)ノ東側ニ傍ヒ進行シ堺川ヲ六十四呎ノ桁三個ノ橋梁ニテ渡リ其ノ屈曲スル水流ニ傍ヒ少シク下流ニ至リ一直線ニ木曾川ノ北岸笠松驛(加納ヨリ三哩)ニ達スヘシ

線路ニ於テ木曾川ノ幅ハ合渡川ヨリ狭シト雖此ノ地方ニ於テハ著シキ川筋ナリ而シテ之ニ達スルカ爲二十一鎮半徑ノ彎曲ヲ要シ其ノ橋梁ハ九十二呎ノ桁十六個ナルヘシ

此ノ橋梁ノ近傍ニ笠松「ステーション」ヲ設クヘシ

線路ハ此ノ河ノ南岸ヨリ五十分一ノ傾斜ニテ常地平面ニ下リ二哩半徑ノ反曲線ヲ以テ岐阜街道ヲ横切リ黒田村(加納ヨリ五哩)ヲ過キ加納ヲ距ル六哩ノ處ヨリ一ノ宮竝四ツ屋村ヲ經テ十三哩ニ至ルマテハ一直線ニ進行スヘシノ宮(加納ヨリ八哩)ニ一ノ「ステーション」ヲ置キ其ノ他四ツ屋加納ヨリ十三哩)ノ近傍岐阜竝大垣街道ノ分頭ニ於テ一ノ「ステーション」ヲ置クヘシ

此ノ長延ナル直線ヲ進行シテ後再長延ナル直線有リ五條川新川竝枇杷島川ヲ経過シ而シテ茲ニ直線ノ中間ト竝其ノ端尾ニ於テ街道ヲ同平面ニ横切ルニ方リ二哩半徑ノ彎曲線ヲ要ス

木曾川五條川間ニ於テハ著シキ工業ヲ要スル水道ナシ其ノ最大ナル橋ノ桁行僅ニ六十四呎ニシテ陰渠ハ都テ小徑ナリ線路傾斜ハ黒田村ノ近傍ニ於テ高マリタル養水井路ヲ経過スル時ヲ除クノ外五百二十八分一ヲ超ユルコトナシ

五條川ハ六十四呎ノ桁三個新川ハ六十四呎ノ桁四個ノ橋梁ヲ要シ各其ノ前後ニ六十六分一傾斜ノ堤防ヲ築クヘシ

線路ハ枇杷島川ノ近傍ニ於テハ斜ニ架シタル橋梁ノ下ニ街道ヲ横切ルヘシト雖名古屋廓外ニシテ盛ニ運送スルノ地ナルカ故ニ街道破損スヘカラズ然ルニ之ヲ掘下ケズンハ橋下ニ充分ナル距離ヲ與ヘ得ザルカ故ニ枇杷島川ノ南岸ノ堤防面ヲ長延シ此ノ地平ニ架橋スヘシ

枇杷島川ノ橋梁ハ九十二呎ノ桁七個ニシテ其ノ前後ニ五十分一傾斜ノ築堤ヲ要スヘシ

線路ハ夫ヨリ名古屋ニ於テ「ステーション」ニ適宜ナル地位ニ達セんカ爲一哩半竝六十鎮半徑ノ反曲ヲ爲シ太タ迂遠ナル路程ヲ取ルヘシ

此ノ「ステーション」ノ位置(加納ヨリ十八哩四分ノ三)ハ堀河ノ岸ニ在ル低地ニシテ市街ノ中心ニ對岸シタル所ナリ而シテ堀河ハ水運ノ便ヲ有シ之ヲ横切ル街路數條ナルカ故ニ之ニ架スル橋梁モ亦數多ナリ

コレヨリ線路ハ南ニ向ヒ一哩半ノ間直線ニ進行シ而シテ半哩半徑ノ彎曲ト五十分一ノ傾斜ニテ堀河橋ニ達スヘシ

此ノ橋梁ハ六十四呎ノ桁三箇ニシテ西東ノ方向ニ架渡スヘシ

枇杷島川ト堀河ノ間ニ橋梁或ハ陰渠ヲ要スル養水竝惡水井路數條有リ堀河橋ヲ渡リ線路ハ三百三十分一ノ傾斜ヲ以テ第二部線中無類ノ深遠ナル掘割ヲ經過シ名古屋宮本街道ノ堀下ヲ通過シ而シテ七十鎮半徑ノ彎曲ヲ以テ右方ニ回リ夫ヨリ直進シ宮驛ノ濱邊ニ於テ海運陸揚場ノ近傍ニ設クヘキ宮[ステーション]加納ヨリ二十二哩四分ノ三ニ達スヘシ

前條ニ述ヘタル掘割ヲ經テ後宮[ステーション]ニ至ルマテハ些少ナル傾斜ヲ下リ而シテ「ステーション」地内ニ於テ僅ニ登進シ以テ此ノ線路ノ結尾ニ至ル

ヘシ茲ニ於テ登進スル所以ハ將來東ノ入江ヲ越エ線路ヲ長延スルトキニ方リ其ノ傾斜ヲ變更スルニ自由ナラシムルカ爲ナリ

山路ヲ昇降スルニ方ツテ止ムコトヲ得ズシテ設ケタル五十分一傾斜ヲ此ノ線路ノ極度トナシ全路ニ偏ク之ヲ用ヒ亦時トシテ水害ヲ受クヘキ低地ト雖之ヲ防禦スル堤防ヲ設ケズ常地平面ヲ經過セシムルハ建築入費竝其ノ時間ヲ減少センカ爲ナリ元來此ノ線路ハ都府ト開港場ヲ直ニ接續スル者ト同視スヘカラザル者ニシテ二等線路ト見做シ得ヘシ

「ステーション」ノ建築モ缺クヘカラザルモノノミニシテ其ノ他ハ運送繁殖シ速度ヲ増加シ旅客ト荷物ノ運輸ヲ別ニスルヲ要スル日ニ至リ純利金ヲ以テ之ニ供スヘシ

此ノ上告書中橋臺ニ關シ一言モ述ヘザリシハ地質検査坑ヲ鑿リ以テ細密ニ吟味セズンハ唯外面ノミニテ明瞭ナラザルカ故ナリ

然リト雖僅ニ一二件ヲ除クノ外明言スヘキ者ハ橋臺築造ハ大ナル費用ヲ要スヘカラズ而シテ其ノ最著眼スヘキハ垂井合渡川間ノ地質外ハ粘土ノ薄層ニシテ夫ヨリ水氣ヲ帶ヒタル細石ノ位置セル處ナリ

此ノ外部ノ粘土ヲ貰キ水氣ニ抵觸スヘカラザル橋臺ヲ築造セント欲スルトキハ格別ナル方法ヲ設ケザル可ラズ其ノ他ノ大河ニ關シ明言シ得ヘキハ橋梁ヲ架スヘキ處ニ於テハ非常ナル洪水ナリト雖其ノ流道ヲ變換スルモノアルヘカラズ

第三課 建築用物品人夫等

目今此ノ地方ヨリ研出ス石ハ太タ僅ニシテ且線路ヨリ隔絶シタル所ニアリ湖水ト此ノ平原ノ間ニ在ル山嶽ハ都テ建築ニ採用スヘキ石層ヲ有セズ唯凝固シタル粘土或ハ土盤石ヨリ成立スマタ之ニ混入セル結晶石灰石ハ此ノ地方ニ於テ強質ノ石灰ヲ製シ耕地ノ肥シニ適用スルノミ

米原近傍ニ於テ採用スル石ハ都テ湖水ノ彼岸ニ在ル小松村ヨリ輸入スル水性花崗石或ハ「ザイヤナイト」石ナリ

赤坂驛ノ北方凡ソ十五哩ヲ距テタル處ニ於テ小松石ニ類似シタル純精ノ「ザイヤナイト」石ヲ發見シタリ然レトモ運送スルニ太タ不便ノ地位ナリ

大垣ノ南凡ソ十哩ヲ距リ津屋村ニ於テ良質ナル花崗石ヲ產出シ岐阜其ノ他水運ノ便ヲ得タル地方ニ於テハ專ラ之ヲ採用ス

名古屋近傍ニ於テ採用スル花崗石ハ凡ソ二十哩ヲ隔テタル大和ヨリ輸入スルモノナリ

此ノ平原ノ東方ニ在ル火性ノ山丘ヲ貫通スル順正ニ位置シタル中古火性石有リ而シテ良質ノ品位ナルカ故ニ鵜沼小牧等ノ市街ニ於テ華麗ヲ要スルノ工業ニ採用ス

此ノ地方ニ於テ產出スル石灰石ノ大略前文記載スル所ノ如シ然ルニ赤阪ニ於テ良質ナル石層少クトモ二層存在スヘシ而シテ其ノ距離線路ヨリ僅ニ二哩未滿ナルカ故ニ目今ノ場合ナレハ最良質ニシテ廉價ナル品物ナルヘシ
煉化石製造所ハ鵜沼驛ノ東南凡ソ二十五哩ヲ隔テ久尻村ニアルノミ然レトモ垂井加納ノ間ニ於テ良質ナル粘土充分存在スルカ故ニ遠隔ノ地ヨリ輸入スルハ無益ナルヘシ

松並杉ノ小材ハ此ノ地方ノ山林ニ存在スト雖大材ハ都テ岐阜ノ東北二十哩ヲ距テタル郡上郡ヨリ輸入スルヲ要ス

赤阪ノ北方五哩許ヲ隔テ藤代ニ於テ良質ナル槐材ヲ產出シ檜ハ木曾川ノ谷間ニ茂盛ナリ

都テ水運ニ便ナル地處ニ於テハ良材ヲ廉價ニ充分求メ得ヘシ
前ニ記載セルカ如ク此ノ地方ニ於テ產出スル石灰ハ都テ強質ナルカ故ニ燒
粘土或ハ火山灰ヲ混合シ再之ヲ燒クニ非ズンハ永久建築ニ採用スヘカラズ
故ニ多少ノ「セメント」ヲ海外ヨリ輸入スルヲ要スヘシ

大川ノ底ニ存在セル砂ハ都テ最良質ニシテ之ヲ第一部線路ノ工業場ニ運送
スルノ費用ハ巨大ナルヘカラズ第二部ニ於テハ線路ノ近傍ニ坑ヲ穿チ以テ
良質ノ砂ヲ得ヘシ

第一部ノ全線並第二部ノ小部分ニ於テ要スル砂利ハ大略川々ノ兩岸間水ノ
流通セザル處ニ坑ヲ鑿リ水面ヲ下ラズシテ採リ得ヘシ小量ノ砂利ハ山嶺ノ
近傍ニ在ル二箇所ノ掘割ヨリ出ツヘシ

第二部ノ端尾ニ於テハ名古屋宮間ノ掘割ニ存在スル砂利多量ナルカ故ニ砂
ヲ代用スルヲ要セズ人夫ハ山間ノ地方三四哩ヲ除クノ外都テ夥多ナリ
長大ナル橋桁ハ都テ舟運スヘキ大河ニ架スル爲ナルカ故ニ諸橋梁ニ要スル
鐵具ノ運送ハ容易ナリト雖其ノ長大ナルカ故ニ數多ノ小船ヲ編列スルヲ要
スヘシ

舟運スヘカラザル川ニ架スヘキ橋桁ハ都テ其ノ長サ十二呪乃至二十呪ナリ
山岳多キ地方ニ於テハ「アーチ」橋ヲ築造スヘシ

本道用鐵具「レール」ノ類凡ソ十哩半ニ要スルノ數量ヲ米原ニ備ヘ置キ其ノ餘
ハ四日市ニ回送シ他船ヲ以テ大垣笠松竝宮ノ各處ヘ凡ソ同數量ヲ配置スヘ
シ

第四課 運送竝「ステーション」

此ノ地方ニ於テ重ナル產物ハ穀類茶綿竝絹ニシテ輸出スル量夥多ニシテ木
綿或ハ絹布ヲ織製スルモ盛ナリ又土器竝紙類ヲ專ラ製造スル處ヨリ他方ニ
輸出スル太タ許多ナリ

之ニ反シ鑛業ヲ營ム者無キカ故ニ此ノ地方ニ要スル諸金屬竝鐵具ハ他方ヨ
リ輸入スヘシ

鐵道線路ハ現今運送ニ供スル車馬道ノ過半ニ傍ヒ進行シ而シテ第二部全路
竝米原大垣間等ノ地方ニ於テハ其ノ運送ノ專領ヲ期シ得ヘシ

鐵道ニ遠隔シタル桑名或ハ四日市港ニ重量ナル物品ヲ運送スルトキハ目今
水路ヲ専用ス而シテ線路ハ此ノ水路ヲ經過スル毎ニ十字形ヲナスカ水運ヲ

奪ヒ得ヘキハ唯平原ニ在ル大垣岐阜竝笠松ヨリ灣頭ニ在ル名古屋ノ如ク水路ニテ運送スルトキハ最初一河ヲ下リ再他ノ河ヲ上リ迂回ナル通路ヲ要シ鐵道ニ據レハ其ノ運送ヲ一直線ニ爲シ得ヘキ便宜ヲ有スル地方ニ於テノミニナリ

名古屋竝宮ハ積年經驗シタル如ク灣港漸次ニ埋堆スルカ故ニ桑名或ハ四日市ニ勝レル港ナルコトハ期シ難シ

左ニ揚載スル表ニ據リ「ステーション」ヲ要スル地ノ遠近ヲ比較シ其ノ距離ノ小ナル者ハ前條ニ述ヘタル運送ヲ專領シ得ヘキ地方ニシテ其ノ大ナル者ハ水路運送ヲ主用スル地方ト見ルヘン

米原ヨリ哩程 地名 「ステーション」ノ等級

零	米原	結尾
三哩半	醒ヶ井	三等
七哩	柏原	二等
九哩四分一	今須	三等
十一哩半	關ヶ原	二等 第一部

十五哩 垂井 三等
十九哩四分三 大垣 一等
二十八哩四分三 加納竝岐阜 一等
加納ヨリ哩程

三哩 笠松 二等

八哩四分一 一ノ宮 二等

十三哩 四ツ屋 二等

十八哩四分三 名古屋 一等

二十二哩四分三 宮 結尾

中仙道竝尾張線ニ關スル報告書ハ重ニ其ノ測量ヲ監督シタル上級建築師「イー、ジー、ホルサム」氏ノ筆頭ニシテ同氏カ卓絶ナル思慮竝技倅ヲ以テ此ノ測量ヲ卒業シ余ヲシテ満足セシメシコトヲ爰ニ記載スルノ便ヲ得テ喜悅スルコト少カラズ

雜記

右ニ記載シタル百四十四哩ノ鐵道線路ハ四季變更ノ時々數回自ラ地勢ヲ研

究シ當寮ノ官員並地方官吏ニ協議シタル後ニ決定シタル者ニシテ之ヲ撰出スルニ方ツテ拒防スル者モナク又競争スル者モ無キカ故ニ偏重ナク自由ニ計畫ヲ爲スノ僥倖ヲ得タリ

此ノ線路ハ在來ノ運送道路ニ傍テ隨行シ從來渴望シタル南北海濱ノ接續ニ供スル者ナリ

平地ニ於テハ諸種ノ源流ヲ有スル大河流通スルカ故ニ時々水害ニ罹リ山地ニ於テハ前文記載スル者ノ外數多ノ難事有ルカ故ニ同地勢ナル他國ニ等シク日本ニ於テモ良工ニシテ堅牢ナル鐵道ヲ建築スルカ爲巨額ノ費用ヲ要スヘシ而シテ最初築造シタル時ニ比シ目今建築費ノ減少セシハ内外官員ノ實地經驗並近時教導シタル技術助官其ノ他日本職員ノ其ノ技藝ニ熟練シタル實效ナリ前文記載シタル數部ノ線路明細測量圖面ニ據テ計算セシニ線路ノ工業ステーション車輛等ノ費用ヲ合シ單線鐵道之ニ屬スル枝線竝人馬通行道ヲ加ヘ一哩ニ付平均七萬五千圓ヲ超ルコト有ル可ラズ當時營業スル線路四十哩ニ於テ收納ノ金額明治八年中商業衰微ノ時ト雖一週日間每一哩ニ付三百三十圓ナリ依テ此ノ上告書ニ載スル線路ニ於テハ其ノ收納金ハ一週日

間每一哩二百五十五圓ヨリ多カラズ其ノ收納金十分ノ六ヲ運輸費ニ要スト見做シ建築費用每一哩七萬五千圓ノ利潤ハ一年七分ニ當ルヘシ

此ノ上告書ニ附スル圖面(圖略)ハ當時既ニ落成スル神戸ヨリ大阪ヲ經テ西京ニ至ルノ線路並將來建築スペキ西京ヨリ大津ヲ經テ米原ニ至リ夫ヨリ分離シテ一ハ敦賀ニ至リ一ハ加納竝名古屋ヲ經テ宮ニ至ルノ線路ヲ表ハスモノナリ

千八百七十六年(明治九年)四月神戸ニ於テ書ス

鐵道建築師長 アール、ワイカルス、ボイル

京都大津間
起工聽許
九年十二月二十六日工部卿ハ京都大津間鐵道建築費金八十八萬九千二百八十圓(臨時費及外國人屬員給料ヲ除ク)ノ概算ヲ提示シ本年度省費中ヨリ若干ヲ流用シ先以テ工事ニ著手センコトヲ稟請シ政府ハ翌十年二月一日ヲ以テ之ヲ聽許シタリ

明治十年二月西南ノ役起リ之カ爲政府ノ支出甚タ多クシテ財政上鐵道ヲ顧ルノ餘力ナカリシカ九月以後騒擾漸ク鎮定シタレハ翌十一年四月政府ハ大隈大臣卿ノ建議ヲ容レ起業公債トシテ一千二百五十萬圓ノ六分利附内國債ヲ募集

シタリ、該公債ハ港灣道路ノ修築、鐵道敷設、礦山及炭山採掘並士族授産等ノ用途ニ充ツルモノニシテ募集實額一千萬圓ノ配賦額ハ内務省四百二十萬圓、工部省四百二十萬圓、開拓使一百五十萬圓、募集費十萬圓ニシテ工部省ノ額ヲ細別スレバ、京都大津間鐵道建築費一百三十三萬三千九百十四圓、米原敦賀間鐵道建築費八十萬圓、東京高崎間鐵道線路測量費六千圓ニシテ其他ハ院内、阿仁礦山開坑費、油戸炭山興業費等ナリトス。

工部卿ノ伺
書

明治十二年三月八日伊藤工部卿ハ京都大津間鐵道建築起業ニ關シ伺書ヲ提出セリ、其要ニ曰、京都ヨリ敦賀港ニ至ル鐵道線ノ測量ハ明治六年ヨリ著手シ同九年ニ至リ稍、卒業ニ及ビ其經費ノ如キモ實ニ十有餘萬圓ノ多額ヲ要セシノミナラズ、其勞力モ亦容易ナラズ、然ルニ爾來數年ヲ經過スルニ隨ヒ線路地勢モ變更シ測量標柱等モ年月ニ腐朽シ尙ホ數年ヲ重ヌルトキハ前後巨多ノ勞費モ俱ニ徒爾タルヲ免レズ、加之京都大阪間鐵道モ既ニ開業以來漸次隆盛ニ赴キタルニ僅ニ京都大津間ノ缺線ノ爲該地方ノ便利ヲ完ウスル能ハズ、隨テ賃金收入ニモ影響ヲ及ホシ遺憾渺カラズ、就テハ金一百三十三萬三千九百十四圓ヲ目途トシ該線路ノ内京都大津間ノ建築ヲ開始セントスト、該伺ハ四月十一日ヲ以テ聽届

申
鐵道局長答

ケラレタリ、而シテ該伺書ノ概算金額ハ建築費八十八萬九千二百八十圓ニ臨時費及外國屬員給料ヲ其五割ト見積リ加算シタルモノニシテ去八年春建築師長「ボイル」ノ概算ニ依ルモノナルモ實際ノ施工ニ際シテハ五割ノ加算ヲ必要トセザル見込アリ、然レトモ其要否ハ實際著手ニ至ラザレハ確認シ難キヲ以テ伺書ニハ之ヲ加算シタリ、斯クシテ該伺允可ヲ經タルヲ以テ五月二十一日工部卿ハ鐵道局長ニ對シ本年度幾何ノ建築費ヲ要スルカ該費額ト事業奏功ノ目途トヲ取調ヘ申出ツヘシト令達シタリシカ六月鐵道局長ノ答申ニ曰、最初概算書提出ノ時ヨリ已ニ三年ヲ経過シタレハ再調スヘキ廉渺カラズ、元建築師長取調ノ總額ハ八十八萬九千二百八十圓ナルモ八年地租改正ニ依リ高價ト爲リタル地所ノ買上費增高、人民居宅取除手當料廉増、隧道穿通器械費廉増、外國注文品輸入稅廉增、合計五萬千八百五十二圓ヲ加ヘ不用ニ歸シタル費額即チ屬員居宅費、運轉器械費、臨時費用竝外國工師屬員費用、合計二十三萬千九百九十二圓ヲ減セハ七十萬九千百四十圓ト爲ル、之ニ内外役員俸給其他廳中費十四萬三千圓ヲ加ヘ八十五萬二千百四十圓ヲ以テ京都大津間建築總費トスト。

京都大津間
起工

チ京都深草間ハ七等技手武者滿歌、深草山科間ハ七等技手千島九一、九等技手長谷川謹介、山科逢坂山間ハ八等技手國澤能長、九等技手島田延武、逢坂山大津間ハ八等技手佐武正章ノ擔任トシ少書記官十二年四月少技長飯田俊徳ヲ董理者トセリ、九月鴨川鐵橋ノ架設ニ著手ス、十月五日逢坂山隧道東口ノ掘鑿ヲ始メ十二月五日同西口ノ掘鑿ニ著手ス、翌十二年三月十九日大津湖濱ニ沿フ枝線ノ土工ヲ起ス、同年五月十四日鴨川以東勸修寺村ニ至ル四哩間ニ土砂運搬ノ爲機關車ヲ往復セシム、九月十二日逢坂山隧道導坑貫通ス。

京都大谷間
開業

明治十二年八月十八日京都ヨリ大谷ニ至ル八哩十一鎮ノ工事竣功ス、依テ假運轉ヲ開始シ毎日九回ノ旅客列車ヲ往復ス、賃金上等四十錢、中等二十五錢、下等十二錢、往復上等六十錢、中等三十五錢トス、十月貨物列車ノ運轉ヲ開始ス、同月京都稻荷間往復切手ヲ發行ス。

大津枝線建
築變換

是年八月二十七日鐵道局長ノ意見ニ據リ大津枝線建築方法變換ヲ指令セラル、該意見ノ要ニ曰、該枝線最初ノ計畫ハ本線ヨリ約四分ノ一哩ノ延長ヲ以テ湖邊ニ出ツルモノニシテ工費約二萬千圓ヲ要スル豫算ナリキ、而シテ該線ハ京都ヨリ敦賀ニ走ル本線ニ對シ補助線タルニ過キザルモノナリ、然ルニ大津以東ノ本

線敷設ハ急速ニ決シ難カルヘキヲ以テ差向該補助線ヲ本線ノ一部トシテ經營シ以テ湖上トノ交通ヲ確實ニスルヲ要ス、之カ爲該線ヲ北方湖邊ニ沿ヒテ築出し四分ノ三哩延長シ停車場地內在來ノ船入場ヲ擴メ又新ニ一箇所ノ入江ヲ設クルノ必要アリ、此等ノ費用ヲ通計スレハ約十萬圓ヲ要スルモノ京都大津間工事豫算八十五萬餘圓ノ内ニテ之ヲ支辨スルヲ得ヘシト

京都大津間
竣工

明治十三年六月二十八日逢坂山隧道工事竣工ス、其長サ七百十碼トス、井上鐵道局長文ヲ撰シ之ヲ西方洞口ノ頂石ニ勒シ七月十四日三條太政大臣亦字ヲ題シ之ヲ東方洞口ニ刻ス、該隧道ノ竣工ヲ以テ京都大津間全部落成シ本線及支線ヲ合シテ十一哩二十六鎖ト爲レリ、其最急勾配ハ四十分ノ一二シテ軌條ハ每碼重量六十一封度半ノ双頭鋼製ノモノヲ用キ鑄鐵「ボット、シリーバル」ヲ敷置セリ、逢坂山隧道及鴨川鐵橋ヲ工事ノ主要ナルモノトシ全線ニ用キタル煉瓦ハ堺煉瓦工場（明治六年民有ニ歸ス）ノ供給ニ係レリ、停車場ハ稻荷、山科、大谷、馬場、石場、大津ノ六箇所トス、全線ノ工費約六十九萬五千三百圓ニシテ豫算額ニ比スレハ一割七分ヲ剩ス、工事擔任者中六等技手國澤能長拮据精勵シ功勞アルヲ以テ三等技手ニ拔擢セラル、少技長飯田俊徳、權大書記官野田益晴亦之ニ與テ大ニ力アリ、而シテ

鐵道工事邦
人ノ手二行
ハル

井上鐵道局長亦親ラ現場ニ臨ミ工事ヲ督勵シタリ、從來鐵道工事ハ傭外國人ヲ以テ擔任者ト爲シタリシカ京都大津間起工以後單ニ外國人建築師ヲ巡視ヲ請フニ過キズシテ工事施行ハ凡テ邦人之ニ當リ而モ鐵道局長直ニ現場ニ於テ諸員ヲ指揮シタレハ爾來傭外國人ハ工事ニ關シ唯間接ノ位置ヲ占ムルニ止マレ

リ

車駕西巡、
列車ニ乘御

是年七月車駕西巡、十四日ヲ以テ京都大津間列車ニ乘御、京都停車場ニ於テ鐵道速ニ落成シ満足被遊旨御沙汰アリ、井上鐵道局長、野田權大書記官、飯田少技長ニ賞ヲ賜ヒ僚屬以下ニ酒饌料ヲ給セラレ又京都御駐輦中鐵道局長ニ御陪食仰付ラル、其際局長ハ京都敦賀間線路略圖ヲ觀覽ニ供シ演說書ヲ以テ京都大津間工事ノ景況ヲ奏シタリ、即チ左ノ如シ

京都大津間鐵道景況演說書

京都大津間ノ鐵道枝線ヲ併テ十一英里四分ノ一ニシテ一昨十一年八月ヲ以テ起工シ經路都テ山間溪上ナレハ其建築容易ナルニハアラサリシモ久シク該延線ヲ希望セシ餘リナランカ人々奮テ進歩ヲ競フノ狀アリ一ヶ年ヲ経過セスシテ京都ヨリ大谷マテノ八英里間ヲ成功シ乃チ運輸ヲ開キタリ其殘ル

所ノ線路モ亦同時ニ落成ノ目算ナリキ然ルニ大谷ニ接シ逢坂山アリテ此レニ「トンネル」ヲ設ケサルヲ得ス此ノ「トンネル」タルヤ西ハ大谷ヨリ東ハ關寺町ニ至ル延袤三百六十四間ニシテ之ヲ鐵道通スル爲十一年十月及十二月ヲ以テ東西ヨリ工ヲ起シ翌年九月中途ニ相會シ全ク開通ス然ルニ其石質堅脆度ニ過キ皆ナ蓋壁トスルニ適ハス故ニ洞中悉ク煉化石ヲ密疊シテ其潰崩ヲ防ク今年六月廿八日卽チ二十閱月ヲ以テ全ク工ヲ竣ヘ汽車ヲ通スルヲ得タリ是ヨリ先キ 皇國ノ鐵道河床ヲ橫斷スルノ「トンネル」ハ既ニ之レ有レトモ唯是瓦石大樋ヲ河底ニ設クルト一樣ノミ山巖ヲ鑽透シテ長サ數百間ニ涉ル真ノ「トンネル」ト稱スヘキモノハ實ニ此ノ逢坂山ヲ嚆矢トナス又大津「ステーション」建築ノ如キハ未タ全備ノ域ニ至ラス惟汽車ヲ通シ旅客貨物ノ搭載ニ於テハ目下ノ不便ヲ防キ以テ運輸開業ノ期ニ進メタリシニ幸ヒ當度 御巡幸ニ奉遇セルヲ以テ御乗始ヲ待チ其翌十五日ヲ以テ開業セリ

抑大津「ステーション」タルヤ琵琶湖ノ運輸ヲ接續スルノ要地ナレハ其結構頗ル盛大ナルヘキニ目今ノ姿ハ四圍狹隘一棟數間ノ乗車場アルノミ之ヲ目擊スルノ人或ハ其不用意ニ驚カン然レトモ凡ソ「ステーション」ノ構造タル未タ運

輸ヲ開カサルノ前ニ於テ物貨ノ聚散旅客ノ來往等ニ付徒ニ坐上ノ空想ヲ以テ之ヲ設ケ成サハ他日實際ニ臨ミ多少ノ障碍ヲ釀生シ又如何トモシ難キアルハ年來經驗ニ乏シカラス殊ニ大津ノ地タル從來脈絡ヲ遠ク北海ニ通シ又沿湖各地ヨリ美濃尾張ト相應スルノ好位置ヲ有スト雖湖ト接續ノ陸運便ナラサルヨリ其國々ニ產スル盛大ノ貨物ヲ此ニ聚メ又散スルノ道ニ乏シカリキ今既ニ鐵道ヲ此ニ通シ又現ニ米原敦賀線ニ著手シ尙ホ續ヒテ中山道ノ部分ニ及ホサハ物貨ノ運輸極メテ自由ヲ得從テ湖上運輸ノ形勢モ必ス一變スヘキヲ信ス然レトモ其一變スル所ノ順序緩急如何ニ至リテハ未タ目的ヲ立ツルニ由ナシ故ニ目今ノ趣向ハ唯日用ヲ辨スレハ足レリトシ他日追次ニ目的ノ定マルニ從ヒ除々ニ擴張ヲ計ラントス

一體此ノ線路ノ里程ハ僅ニ十有餘英里ニ過キスト雖地面ノ凹凸大ナルモノアリテ數丈ノ深キ切削或ハ高キ築堤ヲ要シ全路將ニ平坦ノ地ナカラントス且其架スル所ノ橋梁ノ如キモ其長大東京線中ノ六郷ニハ比匹シ難キモ鳴川等アリテ其數八個所ニ及フ是等ノ橋梁多クハ最高ノ築堤上ニ架スルヲ以テ桁ノ位置其水面ヲ距ル三四丈ノ高キニ至ルアリ又湖中ニ築出ス所ノ線路モ

殆ト一英里ヲ占ム之レニ加フルニ逢坂山ノ「トンネル」アリ其工事ノ多端ナル既成線路中何レノ部分ニ對照スルモ未タ曾テ見サル所ニシテ其建築ノ難易言ハスシテ知ルヘキナリ然ルニ起工ヨリ竣工ニ至ルノ歲月ヲ數フレハ二十餘閱月ニ過キス其間鐵條其他ノ百物ヲ外國ノ舶載ニ待ツ等ノ事アルヲ以テ之レヲ觀レハ未タ遲延セリト謂フヘカラス

經費ニ至テハ實際使用スル所ヲ當初ノ豫算額ニ比スレハ凡ソ一割餘ヲ減シ而シテ事業ハ却テ當初ノ目的ヨリ稍大ナルモノヲ成セリ殊ニ此經費ニ充テラレシモノハ客歲募集ノ起業基金ノ一部分ナリシカ試ニ其基金ヲ以テ起セル他ノ諸事業ヲ看ルニ利益ノ大ナルハ恐ラク此線路布置ノ右ニ出ルモノナカルヘシ

夫レ多端蟠錯ノ線路ニシテ成功ノ遲延セサル費額ノ減少スル如斯モノハ何ニ由テ然ルヤ蓋シ從事諸員ノ年來經歷セシ實驗ノ功用漸次其端ヲ露シ事ヲ處シテ其當ヲ得タルニ因ルカ故ニ將來他ニ延線スルニ方テヤ其竣工ノ期ト經費ノ額トハ此線路ヲ以テ標準トナセハ尙減縮スルモ增加スルノ患ナカルヘシ

是ヨリ先キノ建築ハ、皇國ニ於テハ未曾有ノ事業タル故建築師ハ固ヨリ工夫ニ至マテ皆外人ノ手ヲ藉ラサルヲ得サリシカ近來追々内國ノ技手工夫事業ニ習熟シ外人モ頗ル減員セシニヨリ此線路ノ工業ハ大概内人ヲ使用シテ成功セシメタリ此例ヲ推ストキハ數年ノ後ニハ外人ハ唯質疑ノ員ニ供フルノ地位ニモ至ランカ

前陳ノ如ク建築ノ首尾今日ニ至リシハ勝ノ次官權大書記官野田益晴少技長飯田俊徳與リテ力アリト申スヘシ俊徳ハ建築ノ課長タリ加ルニ平生能ク技手ヲ調提ス益晴ハ會計倉庫等事務ノ課長トシテ頗ル黽勉措辨セリ此兩課長モ年來各課ノ事ニ經驗習熟シ各其任ニ適當セリ若シ此兩課長ノ裨補微リセハ此榮耀ヲ荷フニハ至ラサラン

右ハ京都大津間鐵道布設ノ實況ヲ記セシモノナリ而シテ今又此ニ該鐵道開業前後ニ亘リ神戸京都間運輸ノ状情ヲ附スルノ要タルヲ知ル夫レ鐵道ハ新線ノ愈延フルニ從テ在來線ノ功用愈加ハルモノナリ故ニ京都大津間ノ延線未タ開カサル時即チ去ル十一年度中ハ神戸京都間ニ於テ運輸セシ旅客ノ員數ハ百八十二萬人餘ニシテ貨物ノ數量ハ一億千二百十六萬斤餘ナリシニ十

二年度ニ至テハ同鐵道ニテ旅客ノ員數ハ二百五十五萬人餘貨物ノ數量ハ二億六百八十九萬斤ニ上レリ試ニ是等兩年度ノ差ヲ算當スレハ十一年度ノ十一年度ヨリ増スフ旅客ハ四割餘ニシテ貨物ハ八割四分餘ニ當リ從テ純益金モ無慮十一萬圓ヲ増セリ是畢竟十二年度ハ京都大津間ノ延線竣成シ彼は相待テ利便ヲ益セシニ因ルナリ延線ノ利益又大ナラズヤ

茲ニ回想スレハ一昨十一年 御巡幸ノ際ニハ京都大津間ノ建築日尙ホ淺キニ依リ 凤輦ヲ該間ニ奉迎スルヲ得サリシ處幸ニ當度ハ大津ニ奉迎スルヲ得タリ鐵道ノ年ニ月ニ延暢スルハ特リ勝等力職ニ於テ欣喜ニ堪ヘサルノミナラズ實ニ億萬ノ蒼生 陛下ノ聖恩ニ潤フ廣天涯ナカラントス尙ホ次後ノ御西幸迄ニハ幾部ノ線路ヲ落成シ 凤輦ヲ中山道ノ中ニ奉迎スルヲ得ンヲ懼願ノ至ニ候

明治十三年七月

鐵道局長

技監 井 上 勝 謹 奏

錢、中等四十五錢トシ該區間ヨリ京都神戸間ノ各驛ニ瓦ル旅客賃金ハ既定ノ賃
金ヲ之ニ加算シタル額トス

營業統計

明治十三年度末ニ於ケル京都大津間興業費ハ金七十五萬二千五百七十圓、二
八百六人ヲ算ス、其乗客賃ハ十萬八千三百二十圓貨物賃ハ一萬七千五十八圓、雜
入ヲ合セ合計十二萬五千四百六十七圓ニシテ營業費ハ六萬六千四百五十五圓
ナリトス

水害
太湖汽船會社
明治十四年九月十三日暴風雨ノ爲諸川漲溢シ橋梁破損シ山科川附近殊ニ甚タ
シク之カ爲列車ノ運轉ヲ中斷シ十八日ニ至リ復舊セリ、後十七年七月十五日山
科川復溢水ノ爲旅客列車ノ運轉ヲ中斷シ二十一日ニ至リ復舊セシモ其間貨物
列車ハ全ク運轉ヲ絶止シタリ

十四年九月大津ニ於テ太湖汽船會社ノ設立アリ、鐵道ト連絡シテ旅客貨物ヲ取
扱ハシコトヲ請願シタルニ由リ十月之ヲ許可シ鐵道局長ヨリ頭取藤田傳三郎、
副頭取前川文平副頭取兼支配人堀江八郎兵衛、取締中野權一、同淺見又藏、同北川
彌平ニ對シ左ノ要領ヲ通知シ十五年五月ヨリ實施セシメタリ

熟ラ江州南北間ノ運輸ノ大勢ヲ觀察スルニ數年ヲ出テスシテ必其景況ヲ一
變スヘシ但タ其原因タル湖南湖北ニ鐵道ノ布設アリテ江北江南各自ノ運輸
之ヲ既往ニ比較シテ利便數層ノ上ニ達スヘキニ在ルヲ以テ該間ノ運輸愈益
盛大ヲ加フヘキヤ言ヲ待タス是ノ故ニ湖ノ東西ヲ問ハス更ニ鐵路ヲ延布シ
テ之カ辨用ニ供スルハ固ヨリ不可トスヘカラスト雖モ太湖天然ノ水利アリ
テ鐵道ニ代フルニ太甚キ不便アリトセス故ニ先暫ク之ヲ該湖ノ水運ニ托セ
ントスルニ隨ヒ其立テサルヘカラサル規模ノ要款ヲ考フルニ以下五項ヲ以
テ其主目トス

一 旅客貨物ノ運輸ニ供スル汽船ハ都テ其船體機關等十分堅牢安全ノモノ
タルヘシ但シ其使用ノ船舶ヲ以テ運用不適當ノモノト思量セハ其筋ノ檢
査ヲ請ヒ果シテ堅牢安全ヲ缺クモノアレハ直チニ補理改良ヲ加フヘシ
一 旅客運輸船ハ大津長濱ノ間ヲ二時間乃至二時半間ニ少ナクトモ一回渡
航シ得ヘキ丈ヶ速力ヲ有スル汽船若干隻ヲ用テ大津長濱トモ鐵道ノ二列
車毎ニ一回ツ、發船セシムヘシ但鐵道ノ二列車毎ニ發航セシムルハ長濱
敦賀間ノ鐵道全成ノ後タルヘシ故ニ該鐵道全通ニ至ル迄ハ其發航度數ハ

便宜指揮ニ及フヘシ

一 貨物運送船ハ其主用適應ノ速力アル汽船ヲ用フヘシ而シテ其發航度數ノ如キハ實際ニ當リ適宜ニ之ヲ定ムヘシ但其適宜トスルハ物貨ヲ停滯セシメサルヲ標準トス

一 汽船ノ運賃ハ大津長濱間ノ航路ヲ三十英里ト定メ旅客及物貨トモ汽車賃格ノ上ニ出ツヘカラス

一 旅客及物貨ノ取扱方ハ丁寧直實ヲ旨トシ且其賃格ノ如キモ成ルヘク下廉ヲ取り而シテ右ニ係ル定則等公衆ニ對シ施行スヘキモノハ私ニ之ヲ制定スヘカラス

以上各項即規模ノ要目ニシテ必服膺セサルヘカラサルモノナリ然リ而ノ眼ヲ轉シテ目下湖上ニ泛ヘル汽船ヲ見又其會社ヲ見ルニ船數ト云ヒ會社ト云ヒ既ニ其形ヲ爲セリ故ニ其汽船改良増補ヲ加ヘ且其社則ニ訂正釐革ヲ施スアラハ或ハ我局ノ手ツカラ水運ヲ營ムヲ要セス我ニ代リテ此目的ヲ達シ得ルニ至ラント思考シ之ヲ縣廳ニ議シ之ヲ各社員ニ謀リテ遂ニ太湖汽船會社ナルモノ、設立アツテ其用務ニ當ランコヲ出願スルニ至レリ就テハ該社ニヲ得ルモノトス

明治十四年十月

井 上 鐵 道 局 長

於テ任スル所我局自カラ經營スルニ齊シク即チ前節ニ掲タル規模ノ要目ヲ確守シテ背ク所ナキ限リハ望ノ如ク其附屬汽船ヲ以テ湖南湖北ノ鐵道ト運輸ノ連絡ヲ通シ車船相待テ公衆ノ便用ヲ達スヘク且大津長濱間渡航ノ旅客及貨物ニ限リ其汽船券ト與ニ各停車場ニ於テ發賣取扱フヘシ右ハ十五年五月ヨリ實行シ爾後双方トモ滿一ヶ年前ノ報告ヲ以テ何時タリトモ解罷スルヲ得ルモノトス

太湖汽船會
社保護請願

明治十五年三月敦賀線長濱柳ヶ瀬間開通シ十六年五月關ケ原線關ケ原長濱間、十七年四月敦賀線全部同年五月大垣線大垣關ケ原間亦開通シ隨テ大津長濱間ノ汽船連絡ハ越濃地方ト京阪トノ交通上最モ重要ノ機關ト爲レリ、然ルニ太湖汽船會社ハ營業上ノ收益衆カラザルヲ以テ十七年六月政府ノ保護ヲ請願セリ、其願意ニ曰、目下會社所有ノ汽船十九艘、一千三百六十餘噸ニシテ湖上汽船ノ總數ノ十分ノ九ヲ占メ長濱大津間、大津鹽津間ノ航行ニ任シ公益尠カラザルモ其運賃取扱ハ鐵道局トノ契約制限アルカ爲利益却テ他ノ汽船會社ニ劣ル所アリ、故ニ此際資本金六十萬圓ノ四分即チ二十四萬圓ヲ政府ヨリ株金トシテ下付セ

ラレ之ニ對スル配當金ハ半額ヲ政府ニ納メ半額ヲ株主へ割増スルノ特典ヲ與ヘラレタシト、然ルニ井上鐵道局長ノ意見ハ之ト趣ヲ異ニシ當初ニ於ケル會社ノ設立ハ政府ノ勵獎ニ出テタリト雖政府獨リ鐵道連絡ノ便ヲ假ラント欲セシニ非ズ、兼テ運漕業者ノ爲ニ地歩ヲ作リシモノナレハ會社ハ之ニ因縁シテ特別保護ヲ要請スヘキ理由ナシ、其收益多カラザルハ寧ロ世上一般ノ不景氣ニ因レリ、唯夫レ發著時間、貨客運賃等ノ制限ヨリ生スル會社ノ不利ハ政府ニ於テ傍観シ得ヘカラズトセハ別ニ一案アリ、即チ會社ハ五十萬圓ノ資本ヲ以テ大津長濱間ノ鐵道連絡ニ任スルモノトシ積立金ハ六朱、配當ハ一割トシ之ニ充タザルトキハ不足額ヲ政府ヨリ補助スルモノトスヘシ、但シ補助額ハ一萬二千圓ヲ超ユルコト無シト謂フニ在リ、政府ハ鐵道局長ノ意見ヲ採リ十月十八日左ノ命令書ヲ會社ニ交付シタリ

命 令 書

太 湖 汽 船 會 社

今般其社ノ汽船ヲ以テ大津長濱ノ鐵道ト連絡ヲ通スル爲補助金ヲ下附スル所ノ條款左ノ如シ

第一款

會社ノ資本ハ金五十萬圓トシ大津長濱間鐵道連絡ノ連漕ヲ爲スヘシ

第二款

汽船ノ改造若クハ新造及ヒ船舶大修繕費非常積立金ハ資本ノ六銖タルヘシ而シテ配付金一割ニ上ラサル片ハ政府ヨリ其不足ヲ補助スト雖モ其補助額ハ金一萬二千圓ヲ超ヘサルヘシ

但保存費ハ積立金六銖ノ外トス

第三款

此補助金ハ長濱大津間ノ鐵道線路連接ヲ爲ス以上ハ下附セサルモノトス

第四款

會社ノ船舶大津長濱間鐵道連絡ニ供スルモノハ政府ノ認可ヲ受クヘシ

連絡ヲ爲スヘキ船舶發著ノ時間並ニ運賃ハ政府ノ命ニ從フヘシ

第六款

會社ハ年四度精確ナル決算書ヲ製シ政府へ差出スヘシ

第七款

政府ニ於テ要用ト認ムルトキハ臨時監査官ヲ派シ船舶及ヒ帳簿等ヲ検査スルヲアルヘシ

第八款

鐵道事務ニ關シ往復スル吏員ハ無料乗船ヲ許スヘシ但是等ノ吏員ハ各自所屬ノ官衙ト會社トノ間ニ於テ豫約スル者ニ限ルヘシ

第九款

此保護ノ主旨ヲ完全ナラシムルカタメ臨時適宜ノ手續ヲ更定スルハ政府ト會社ノ間ニ於テ協議ノ上時ニ之ヲ行フ事アルヘシ
右之通相達候條承諾ノ上ハ請書可差出候事

明治十七年十月十八日

工部卿 佐々木高行

十七年十一月二十六日鐵道局長ハ命令書第七條ニ依リ會社帳簿ノ監査ニ關スル手續七款ヲ會社ニ通達シタリ

貨物列車ニ
客車附隨
湖東線開通 明治十八年度ニ於テ長濱ヨリ來レル旅客ヲ京都及大阪ニ達セシムル爲馬場發最終貨物列車ニ三等客車ヲ附シ以テ敦賀大垣方面ト京都大阪方面トノ交通ヲ便ニシタリ、然ルニ十九年六月太湖汽船會社ハ之カ接續ヲ廢シタルヲ以テ同月三十日限ツ該客車附隨運轉亦廢止シタリ

明治二十年五月湖東線起工セラレ二十二年七月一日開通シ爾來京都馬場間ハ東海道本線ノ一部ヲ爲スニ至レリ〔京都大津間ニ屬スル線路、停車場、車輛、運輸數量、營業收支ハ神戸大津間ニ含マルルヲ以テ之ヲ第二章ニ掲出シタリ〕

第二節 敦賀大垣間鐵道

測量團ノ分派

明治四年三月京都敦賀間測量ヲ令セラレ、傭英國人建築師「ウキンボール」敦賀方面ヲ擔任シ翌五年ニ至リ一旦測量ヲ終了シ六年秋再ヒ之ヲ開始シ傭英國人建築師「ホルサム」之ニ從事シタリ、七年十二月京都敦賀間測量不日終了スヘキヲ以テ更ニ美濃路ヲ經テ名古屋マテ測量スヘキ旨ヲ令セラル、依テ建築師「ホルサム」ヲ監督トシ助役ニウコムヲ之ニ附シ測量團ヲ三組ニ別チ派遣シタリ、其第一組ハ米原赤坂間ヲ擔任シ建築師「デューウイング」助役「ハーデー」之ニ當リ第二組ハ赤坂土田間ヲ擔任シ建築師「ボッタ」助役「ファガン」之ニ當リ第三組ハ加納宮間ヲ擔任シ建築師「デー」助役「キンドル」之ニ當レリ、然ルニ八年九月五日暫ク測量ヲ休止スヘシトノ命ニ接セリ、是レ七年佐賀ノ變アリ、又征臺ノ役アリ、國家多事ニシテ財政ニ餘裕ナク鐵道建築ノ如キハ之ヲ他日ニ讓リ以テ國帑ノ窮乏ヲ救フヘキ場合ナリシヲ以テ已ム無ク休止ヲ令セラレタルモノトス、依テ米原ヨリ加納ヲ經テ土田ニ至ル間並ニ加納ヨリ名古屋及宮ニ至ル間ノ實測ヲ了シ之ヲ以テ一旦終局トシ測量標杭保存ノ法ヲ定メ以テ後日ノ起業ヲ待チタリ、尋テ九年四月

米原敦賀間
鐵道建築費

建築師長ハ京都敦賀及中山道尾張線ノ測量報告ヲ提出シタリ〔本章第一節参照〕明治十一年政府ハ起業公債一千二百五十五萬圓ヲ起シ米原敦賀間鐵道建築費トシテ八十萬圓ヲ工部省ニ令達シタリ尋テ之ヲ増加シテ一百五十二萬二千百七十圓トセリ

井上工部卿
同

明治十二年八月二十七日井上工部卿馨ハ太政大臣ニ同書ヲ呈シテ曰敦賀線ハ日本内地ヲ中斷スルモノニシテ政略上ヨリ論スルトキハ便益ヲ生スルコト必然ナルヘキモ實地ニ就テ之ヲ目擊スルニ起業公債ヲ以テ其建築費ニ充ツルモ運輸收入ハ以テ其利息ヲ償フ能ハザルノミナラズ營業費ノ若干ヲ補填スルヲ要スヘシ故ニ線路ヲ轉シテ大津ヨリ直ニ大垣ニ至リ更ニ名古屋及宮三達セシムルヲ得策トセンカ又ハ東京府下ヨリ高崎ニ延長スルニ於テハ乗客貨物ノ數敦賀線ニ數倍シ其收入ハ能ク公債ノ利息ヲ辨シ資金ノ償却モ容易ナランカ又諸縣下第一等道路中ニ運送ノ不便ナルモノアルノミナラズ人力車モ通シ難キ場所ヲ有シナカラ唯東京大阪等ノ人民ノミ運送ノ便利ヲ得テ他縣下ノ人民往々其不便ニ苦シムハ公平ナラザルカ故ニ鐵道ノ延長ハ暫ク停止シ其費ニ充ツヘキ資金ヲ以テ通路ヲ修築シ運送ノ便益ヲ公平ニ得シメンカ以上三説中孰レ

大藏省ノ答
申

ニカ評定セラレタシト該伺ニ對シ太政官ハ之ヲ大藏省ニ諮詢シタリシカ其答申ニ曰道路修築ハ各府縣一般ノ土功ニシテ別ニ方法モ有ルヘク鐵道建築ノ問題ニ干與スヘキ論旨ニアラズ唯近來敦賀ヨリ鹽津ニ至ル道路ハ人民ノ協力ヲ以テ稍改良シ鹽津ヨリ大津マテハ汽船ノ行通日ニ繁盛ニ赴クカ故ニ此際鐵道ヲ建築スルハ不急ニ屬スルヲ以テ宜シク該線ヲ廢シ別ニ東京ヨリ前橋ヘ延長スヘシ斯クシテ清水越新道開鑿ノ上ハ信濃川ヲ通シテ北海ニ達シ得ルヲ以テ物貨運搬人民往來ノ便益ハ却テ名古屋宮ニ達スルニ數倍セん抑鐵道建築ノ事業ハ不容易ノコトナルヲ以テ一旦著手シタルモノヲ中絶スルハ技術ノ進歩ヲ妨クル所以ニシテ損失亦大ナリ故ニ主義ヲ變セズシテ單ニ線路ヲ轉スルハ可ナレトモ道路修築ニ換フルハ不可ナリ況シヤ鐵道建築ハ起業公債ノ本旨ナルヲヤト之ニ關シ關係各省間ノ所見相和セズ議論紛々トシテ決スル處ナカリシカ太政大臣ハ十月九日ヲ以テ工部卿ノ伺ニ對シ『米原ヨリ敦賀ニ達スル線路建築ト可相心得事』ト指令シ前計畫ヲ遂行セシメタレハ翌十日工部卿ハ鐵道局長ニ米原敦賀間鐵道建築起工スヘシト達シ鐵道局長ハ技手及屬吏ヲ長濱以北ニ派遣シ線路ノ實測ニ從事セシメタリ

線路變更ニ
付鐵道局長
上申

明治十三年二月十日山田工部卿ハ敦賀線中變換ノ件ヲ上申シ十四日允可ヲ得タリ、該上申ハ井上鐵道局長ノ意見ニ據ルモノニシテ敦賀線カ琵琶湖ノ北岸タル、鹽津ヲ經ヘキ豫定ナリシヲ變更シ西山村ヨリ直ニ北行シ木ノ本、柳ヶ瀬ヲ經テ麻生口ニ達スル一線ヲ敷設スルモノニシテ之ヲ鹽津經由線ニ比スレバ地形良好ニシテ人口モ稍多ク建築費ノ如キモ増加セザルヲ以テ鹽津經由ヲ廢セントスルニ在リ、鐵道局長ノ意見書ハ左ノ如シ

今回米原敦賀間鐵道起工ノ許可ヲ得タルニ付漸次工業ニ著手スルノ際ニ臨ミ尙又反復思慮セシニ一ノ稟議ヲ經ザルベカラザルモノアルニ依リ茲ニ其事由ヲ具陳セントス抑モ曩年內國鐵道ノ規模ヲ立ラル、ヤ先づ東西兩京ヲ連接セシムルヲ以テ基本トセラレシニ該事業タル固ヨリ宏大ニシテ一舉成功スルアタハザルヲ以テ之ヲ區分シ其最便ナルモノヲ擇ビ之ニ著手セシメラレタリ乃チ先づ東京横濱間神戸大阪間ニ著手シ次テ大阪京都間ニ及サレ此ニ至テ洛東線路ノ中ニ就テ又其最便ナルモノヲ選拔セラレシニ大津以東ハ琵琶湖ニ水路ノ便アルヲ以テ暫ラク之ニ藉テ代用ヲナサシメ越テ湖北ニ就テ北海ヘノ一線ヲ開ケバ南北兩海ヲ貫通スルノ捷徑ナルベシト議決セラ

レ先づ京都大津間ハ本支兩線ノ咽喉タルヲ以テ無論之ヲ第一ノ位置トシ之ニ次テ琵琶湖ノ北岸ニシテ最モ北海ニ近キト北海ノ港灣ニシテ最モ湖濱ニ接スルモノトヲ選擇セラレシニ便チ鹽津ト敦賀ト其選ニ當レリ之ヲ第二ノ位地トセリ是レ湖北ノ線路ニ鹽津ヲ必要トセシ原由ナリ然シテ此ノ鹽津敦賀間タル永ク弧立セシムベキモノニアラズ必ズ時機ヲ以テ大津ヘノ連絡ヲ取ラザルヲ得ズ然ル時ハ線路ハ湖ノ西岸ニ沿フベキカ將タ東岸ニ沿フベキカヲ計較セラレシニ西岸ハ大概寒鄉貧村ニシテ通商興産ノ目的少ナク東岸ハ之ニ反シ且ツ後來中山道ノ基本線ヲ延長スルニ米原ノ邊ヨリ東進スペキヲ以テ即チ東岸ト決セラレ先づ鹽津ヨリ長濱ヲ經テ米原ニ達スルヲ一區トシ米原ヨリ彦根能登川常樂寺八幡草津等ノ有名ナル市街ヲ經テ大津ニ會合スルヲ一區トシ此順序ニ據テ各測量ヲ終レリ然ルニ當時故アリテ建築躊躇シテ加納ニ達シ又分ツテ宮ニ達スルノ線路ヲ測量セシメタリ而シテ其第一ナル京都大津間ハ既ニ工業ニ就テ落成將サニ近キニアラントス然ルニ過般大津ニ次テ起工スベキモノハ第二ノ位地即チ鹽津敦賀間ナルヲ以テ該間起

工ノ令ヲ發セラレントスルノ際ニ當リ該間ノミニテハ區域狹隘ニシテ頗ル動作ノ自由ヲ得難キヲ以テ請テ米原マテヲ許可セラレタリ固ヨリ該間ハ曾テ精細測量ヲ終ヘタルニ依リ速ニ建築ニ著手スルモ毫モ障碍ナシト雖今此ニ鹽津ヲ心トシテ敦賀ヲ先ニシテ米原ヲ後ニスルノ豫定ニ拘ラズ一時米原敦賀間ヲ通觀シ其地理ニ就テ熟慮スレバ豫定ノ線路ヲ少シク變換セザルベカラザルモノアリ抑モ鹽津ヨリ敦賀ニ達スルノ線路ハ僅ニ十三〔マイル〕半ナレトモ中間沓掛村ヨリ疋田驛ニ達スル凡ソ六〔マイル〕間ハ溪澗ニ沿テ新道野ノ峠ヲ上下スルヲ以テ元來此ニ一ノ隧道ヲ要スベカリシヲ漸ク工風ヲ費シ隧道ハ省キ得タレ凡其勾配急ナルハニ十七分ノ一ヲ要シ緩ナルモ七十五分ノ一ニ下ラズ而モ猶櫛比突出セル山嘴上ヲ通過スルヲ以テ數丈ノ截割埋立等構造頗ル煩重ニシテ費用モ亦タ巨多ナリ而シテ此線路タル徒ニ湖海ヲ連續スルノ用アルノミ其中間ハ山村僻陬ニシテ僅ニ居民自ラ衣食スルノミ他方ニ搬出スペキ產物モ見ヘズ鐵道ノ功用ヲ藉テ進歩スペキ事業モ見ヘズ故ニ此ノ間ノ鐵道ハ正ニ室家ニ階廊ヲ存スルト一般ナリ又顧ミテ鹽津ヨリ米原ニ達スルノ線路ヲ視レバ鹽津ト西山村トノ間ニ賤ケ嶺等ノ高嶺湖瀬ニ突起

シ東北ニ盤亘スルニヨリ勢ヒ山腹ヲ洞シ道ヲ通スルノ外術策ナシ故ニ長短ノ隧道三座ヲ要シ之ヲ通算スレバ長サ一〔マイル〕ニ及ヘリ而シテ其前後二〔マイル〕間ハ渾テ併列セル山嘴上ヲ經ルヲ以テ岩ヲ听リ谷ヲ埋ルノ功容易ナラズ其煩勞ハ殆ント二〔マイル〕間ノ隧道ヲ作ルニ均シカルベシ又鹽津ヨリ隧道ニ至ルマテノ間湖岸灣曲弓形ヲナスニヨリ弦狀ヲ以テ水面ヲ直行スル長サ二十〔チエイン〕深サ二十尺ノ築堤ヲ必用トス建築ノ煩重ナル此ノ如シ而シテ其鹽津西山間ノ距離ハ僅ニ二〔マイル〕半ノミ抑モ鹽津ノ地形タル三面山嶺ニ圍繞セラル、ニヨリ北ハ敦賀ニ出テ東ハ西山村ニ連ルモ皆峻嶺ヲ經過セザルヲ得ズ故ニ線路ノ難澁ナル前述ノ如シ而シテ此難澁ナル線路ヲ求メシニ乃チ西山村ヨリ北行シ木之本柳ヶ瀬等ノ諸驛ヲ經又タ西向シテ麻主口〔疋田驛ヲ南ニ距程〕ニ出ルノ新道ヲ尋得タリ因テ該道實際ノ難易ヲ探究セナレバ職ニ於テ盡サハル所アルヲ以テ便チ其沿道概測ヲ試ミシニ此ノ線路タル或ハ良便ナランカト思考セリ乃チ左ニ其概況ヲ具陳セン

新路試測ノ起頭ハ西山村ノ東邊ニ於テセリ(長濱ヨリ)此ヨリ北行數十「チャイ」
ン平田ノ間ヲ經過シ木之本驛ニ至ル此驛北國街道ニシテ戸數凡ソ三百此邊
ハ四面山遠ク田廣シ多ク桑樹ヲ培ヒ蠶時長濱等ニ輸出スルト云フ此ヨリ北
國街道ニ沿ヒ數村落ヲ經テ北行五「マイル」半ニシテ柳ヶ瀬驛ニ至ル此ノ驛戸
數七十餘此邊ニ至リ腹背ノ山勢漸ク迫リ耕地隨テ狹シ多ク炭薪ヲ產シ四邊
ニ輸出ス柳ヶ瀬ヨリ北行一「マイル」半ニシテ椿阪驛トノ中間ニ於テ街道ト分
離シ線路ハ方向ヲ西ニ轉シ南北一帶ノ山脈ヲ一「マイル」或ハ六十「チャイン」ノ
隧道ヲ以テ通過スペシ木之本驛ヨリ此ノ隧道口ニ至ルマデ地勢漸次ニ高度ヲ
倣スニヨリ都テ百二十分一ノ勾配ヲ以テ進行シ隧道口ニ至テ全ク高點ニ達ス
隧道ハ三四十分一ノ勾配ヲ以テ下行スペシ但シ勾配ヲ四十分一ニ限レバ勢
ヒ隧道ノ長サヲ剩加セザルヲ得ズ其レヲシテ極短ノ點ニ安置セシメントス
レバ勾配ノ急ナル三十分一ニモ至ルベシ然ル時ハ隧道ハ稍短縮シテ目下建
築ノ費用ヲ節減スルト雖此ノ如キ急勾配ナレバ永世汽車運轉ニ貰カラレザ
ルノ冗費ヲ要スペシ故ニ隧道ノ長サハ極短ノ點ヨリ剩加スルコト五「チャイン」
乃至十「チャイン」ニ止ルモノナラバ成ベク四十分一近クノ勾配ヲ以テ成功

セシムベシト思案セリ隧道ヲ出又タ四五十分一ノ勾配ヲ以テ西向下行シ刀
根村ヲ經ル三「マイル」程ニシテ麻生口ニ達シ豫定ノ線路ニ會合スルヲ得ベシ
而シテ試測ノ里程ヲ通算スルニ豫定ノ線路(西山村ヨリ鹽津ヲ經麻生口ニ)ヨリ僅
ニ七十「チャイン」ヲ剩加スルノミ且ツ試測ノ全路ヲ通覽スルニ渾テ豫定線ノ
地形ヨリ平穩ナリ

以上試測ノ概況タリ顧テ豫定線ト難易得失ヲ比較スレバ彼ハ二十七分一ノ
勾配ヲ要シ此ハ三四十分一ノ勾配ニ止レリ彼ハ一「マイル」ノ隧道ヲ要シ此モ
隧道ノ工事ハ大差ナシト雖前後ノ截割ハ彼ヨリモ易カルヘシ彼ハ土功ノ困
難ナル前述ノ如シ此ハ彼ニ比スレハ稍容易ナルヲ覺フ且ツ彼ハ階廊様ノ鐵
道タリ此ハ沿道ノ村落鐵道ニ藉テ物産ヲ振興スルノ目的ナキニモアラズ而
シテ湖船ト汽車トノ接合所ハ長濱ヲ以テ鹽津ニ代ヘバ湖ト海トノ距離ニ於
テ少シク懸隔ヲ増シ鐵道往復上稍遲緩ノ恐レアルモ他ニ前述ノ利益アレバ
之ヲ以テ功罪相償フベシ殊ニ鹽津ハ溪澗ニ介在スルノ小村落ニシテ向來商
工ヲ勸誘スルノ目的アルナシ長濱ハ湖邊屈指ノ市街ニシテ四方ノ貿易素ヨ
リ多シ其地形モ可ナリ良好ナルヲ以テ少シク浚築ノ工ヲ加ヘ停車場ヲ濱涯

ニ設置セバ水陸ノ運輸ヲ接續スルニ十分ナルベシ故ニ鹽津ヲ去テ長濱ヲ取ルモ得多クシテ失少カルベシ且ツ夫レノミナラズ後來敦賀ノ線ヲ延シテ北陸地方ニ及サル、ノ機會モアルベシ然ル時ハ敦賀以東ハ木ノ芽等ノ峻嶺屏立シテ東西ヲ隔断セルニヨリ之ニ鐵道ヲ敷カントスルハ實ニ困難ト謂フベシ又海濱ニ緣テ道ヲ通センカ懸崖巍峩亦タ容易ナラズ今試測線ニ從ヘバ椿阪驛（柳ヶ瀬ヨ）ヨリ柵ノ木崎ヲ踰ヘ板取今庄武生等ヲ經テ福井ニ達ス道程凡ソ十七里ナリ板取邊マテノ四五里間ハヤ、難路ト雖亦タ敦賀ヨリ木ノ芽崎ヲ踰ルノ比ニアラズ板取以北ハ平原坦途タリ且ツ福井以北モ亦タ坦途ニシテ金澤等ヘ通セリ故ニ若シ此路ニ由テ延線ヲ計ラバ敦賀ヨリスルヨリ頗ル容易ナルベシ此等ノ故ヲ以テ豫定線ヲ廢シ試測線ヲ用ユルヲ當今ノ要務ト臆斷ス然シナガラ其經費ハ未ダ精細測量ヲ經ザルヲ以テ今豫メ決定シ難シト雖工程容易ナレバ經費モ減少スベキハ當然ナレバ必ズ豫定線ヨリ輕減ナルベシ

右意見ノ趣旨逐一認可セラレ果シテ豫定線ニ於テ豫算セシ金額ヲ出デシテ試測線路落成スルモノトセバ右線路變換ノ儀許容セラレタク尤モ此等ノ

得失ヲ等閑ニ付シ今日ニ至リ僅ニ穿議ヲ遂ゲンハ固ヨリ不注意ニ可有之モ事實初項具狀ノ通リ嚮キニハ第一第二ノ便宜ヲ逐フノ豫定ニ拘泥シ他ニ游目ノ暇ナク且ツ經驗ノ力モ昔日ハ今日ニ若カザリシ今米原敦賀間ヲ一時ニ舉行セラル、ニ依リ此ノ意見ヲ陳述スルノ好機ヲ得タリ凡ソ已往ノ可決セシ所ヲ後日ニ改悛スルハ人情ノ屑シトセザル所ナレモ此等ノ得失ハ後來ニ大關係ヲ有スベキニ付改悛ヲ憚ルニ忍ビズ乃チ地圖ヲ具シ及御評議候且又本條外ニ聊カ附言ヲ要スルモノアリ長濱ヨリ米原ヲ經ズシテ直チニ中山道關ケ原ニ出ルノ街道アリ其道程ハ凡ソ五里ナリ米原ヲ經ルヨリ凡ソ二里ヲ減縮セリ然シ此ノ街路ハ未タ槩測モ試ミザレバ鐵道敷設ニ適スルヤ否ハ今斷言シ難シ目今ノ勢ニテハ何所ヲ問ハズ湖濱ニ於テ一ノ舟車接合ニ十分ナル場所ヲ存置スル以上ハ線路ハ成ベク東方ニ向テ進延スル方得策ナラン必シモ米原ヲ經ルニ及バザルヘシ故ニ此ノ街路モ亦タ長濱米原間起工以前ニ其難易ノ景況ヲ探究セザルベカラザルモノト思考ス然シナガラ兩條トモ書ハ言ヲ盡サザレハ仔細ノ狀況ハ面對ノ時ヲ以テ詳悉スペク候也

明治十三年一月

鐵道局長 井 上

勝

工部卿山田顯義殿

長濱敦賀間
起工

十三年四月柳ヶ瀬山〔長サ一千三百九十三碼〕及刀根山〔二百十碼〕隧道ノ工事ニ著手シタリ、爾來漸次長濱敦賀間ヲ起工シ少技長飯田俊徳董理ノ下ニ工事區域ヲ二分シ七等技手木村懋、五等技手長谷川謹介之ヲ分擔シタリシカ尋テ之ヲ五分シ七等技手木寺則好、六等技手長江種同、准奏任御用掛本間英一郎之ニ加ハリ幾モナク木寺則好長濱關ケ原間ニ轉シ隨テ全線四工區ニ別タレ長濱中ノ郷間、木村懋中ノ郷柳ヶ瀬山間ハ長江種同、柳ヶ瀬山麻生口間ハ長谷川謹介麻生口敦賀間ハ本間英一郎之ヲ擔任セリ。

軌條敷設

金ヶ崎停車場
始
貨物運輸開始

是年十月一日敦賀ヨリ二哩間軌條敷設ヲ了リ機關車ヲ以テ建築用品ノ運搬ヲ受ケ爾來之ヲ金ヶ崎停車場ノ位置トシ其一端ニ阜頭ヲ築キ之カ位置標識ノ爲其終點ニ夜間燈火ヲ掲クルコトトセリ（後大正二年十月燈標ヲ廢ス）。

明治十四年二月十三日敦賀ヨリ疋田ニ至ル間ノ貨物運輸ヲ開始ス、但シ建築未タ竣リシニ非ザレハ連日時刻ヲ定メテ發車スルニアラズ工事都合ノ許ス限り苟主ノ希望ニ應シ運送スルモノトシ其賃金ハ普通ノ倍額ヲ徵シタリ。

金ヶ崎丸建

造
是年五月六日鐵道局用汽船金ヶ崎丸神戸「キルビー」造船所ニ於テ建造成ル、長サ一百二十呎半、幅十八呎三吋、深サ七呎八吋許、走力一時間十海里、噸數八十噸トス、建造ノ目的ハ建築用品ヲ搭載シ敦賀ニ回漕スルニ在リ。

敦賀練工事
報告

賀間新線路ノ位置ハ首端ヲ長濱ニ起シ北ニ向テ姉川、田川妹川ヲ經、九英里四分ノ一ニシテ木ノ本ニ至リ北國街道ニ沿ヒテ殆ト平坦ナル道路七英里半ヲ過キ柳ヶ瀬ニ達ス、長濱ヲ距ル十六英里四分ノ三トス、此間線路ノ工業及傾斜彎曲共ニ輕易ニシテ唯其要工トスルモノハ兩架橋ノミ、其一ハ姉川ニシテ長サ三百五十尺、其二ハ妹川ニシテ長サ二百八十尺トス、而シテ柳ヶ瀬ノ北端ニ於テ高嶺ノ線路ニ横ハルアリ、即チ久々坂峠ニシテ其高數百尺ヲ下ラズ、是ニ隧道ヲ穿ツ長サ四分ノ三英里ニシテ四十分一ノ勾配ヲ要ス、而シテ此度ヲ以テ降ルコト三英里半ノ所ニ至レハ其度少シク減殺セラレ尙ホ降ルコト一英里半ニシテ疋田ニ達シ舊線路ニ沿ヒ行クコト二英里許又右方ニ分レ敦賀ノ東濱ニ至リテ止ム、即チ長濱ヲ距ル二十七英里ナリ、該改定線ノ舊測定線ニ比シ便利ナル所以ハ鹽津疋田間ノ崇山峻嶺及米原南端ノ沼澤卑濕ノ地ヲ避ケ得タルニ在リ、而シテ琵琶

湖上直接ノ地ニ停車場ヲ設クルヲ以テ湖上船輸トノ交通自由ナルコト大津停車場ニ讓ラザルヘシ、又北方ニ於テモ線路盡クル所ハ敦賀ノ東端海ニ瀕スルノ地ニシテ水ニ在リテハ湖海ノ船舶ト直通ノ便ヲ占メ陸ニ在リテハ江越市街密接ノ利ヲ領ス、蓋シ舊測定線ニ於テ其首端ヲ米原ニ置キシ趣旨ハ該所ヲ以テ幹線即チ中山道線ニ接合セシムルノ注點ト爲スニ在リキ、然レドモ其幹線ヲシテ更ニ長濱ニ迂回セシメ改定線ト連絡セシムルモ聊ガ得失利害アラザルナリ、抑、昨十三年四月起工ヨリ是月ニ至ルマテ竣功ヲ告ケシハ土工七萬七千餘立方坪、即チ全數ノ八分餘ニシテ刀根山、曾々木山等ノ隧道ヲ開鑿シ、姉川、妹川及田川ニ架スル所ノ橋梁ヲ構造シタル等工業頗ル繁劇ニシテ且ツ最モ困難ナリトス、既ニ過ル四月二十日曾々木山隧道ノ坑石崩潰シ、坑夫二名壓死シタルカ如キ亦以テ其一班ヲ徵スルニ足ラン、而シテ工業ノ秩序整然トシテ進歩シ現ニ長濱ヨリ木ノ本ニ至ル九英里間ハ汽車鐵軌ヲ駛行スルニ至レリ云々

敦賀線建築費増額

明治十五年三月三日敦賀線建築費ニ關スル稟請〔十四年四月二十六日附〕ニ對シ指令アリ、其要旨ハ曩ニ敦賀線建築費ヲ一百五十二萬二千百七十圓ニ増額セラレシモ尙ホ一百一萬五千九百六十一圓ノ不足ヲ生スル見込ナルニ由リ別途下

付セラルルカ、又ハ東京横濱間鐵道ノ收入益金ヲ以テ充當セラレタシト謂フニ在リ、之ニ對シ明治十四年度ニ於テ二十五萬圓ヲ下付セラレ殘額ハ十五年年度以降ニ下付スヘシトノ指令アリ

十五年三月十日敦賀金ヶ崎ヨリ柳ヶ瀬隧道西口ニ至ル八哩七十六鎖並ニ長濱ヨリ柳ヶ瀬ニ至ル十五哩五鎖工事略成ル、依テ同日ヲ以テ運輸ヲ開キ敦賀柳ヶ瀬隧道西口間往復一回、敦賀麻生口間二回運轉シ長濱柳ヶ瀬間亦同二回運轉セリ、其旅客賃金ハ普通ノ例ニ依リ貨物賃錢ハ種類ヲ以テ等級ヲ設ケズ、神戸大津間ニ於ケル各級品賃率ヲ平均シテ其倍額ヲ徵セリ、四月十六日列車發著時刻ヲ改メ金ヶ崎柳ヶ瀬隧道西口間及金ヶ崎麻生口間各往復二回トス、翌十六年十月金ヶ崎麻生口間運轉ヲ廢シ金ヶ崎柳ヶ瀬隧道西口間ノミトス

十五年四月二十四日米原敦賀間線路ノ一部ヲ變更シ長濱ヨリ關ケ原ニ延長シ之カ爲建築費金三十萬圓正貨八萬圓ヲ增加セラレタシトノ工部卿稟申聽届ケラレ十六年度以降ニ於テ費金下付ノ指令アリ、是ヨリ先十四年六月二十一日鐵道局長ハ工部卿ニ意見ヲ呈シ關ケ原線ノ必要ヲ陳ヘタルニ由リ工部卿ハ同年

七月一日該意見書ヲ副ヘ太政大臣ニ稟申シタリ、鐵道局長ノ意見書ハ左ノ如シ

鐵道局長ノ意見

長濱關ケ原
間延長允可

米敦間線路中長濱米原間ノ建築ヲ廢シ代フルニ長濱ヨリ直行關
ケ原ニ向テ延線スヘキ儀ニ付伺

米原敦賀間ノ起工ヲ令セラレテヨリ長濱米原間ヲ除クノ外各部トモ便宜ニ建築ニ著手セシカ以來月ヲ閱スル凡ソ一週年トス今茲ニ其建築ノ景況ヲ概言スレハ該行線ノ凡ソ中央ノ處ニアル柳ヶ瀬ノ洞道ハ昨年ヲ以テ開鑿ノ工ヲ起セシモ其延袤六十五鍾ノ長キニ及ビ加フルニ岩質脆弱ニシテ半疊瓦ノ工ヲ施サハルヲ得ザル等ノ故ヲ以テ巨大ノ費額ヲ其開鑿機械等ニ費サハルヨリハ今一週年許ニテハ全通ヲ得ヘカラザルヘシ而モ今其巨額ヲ費スハ策ノ得タルモノニ之レナキヲ以テ極メテ節減ノ道ニ依ラザルヘカラス然ルトキハ今ヨリ三四年ノ後ニ非レハ竣工難カルヘシ故ニ全路ノ開通ヲ見ルヘキノ日ハ未タ近キニ非ズト雖モ其北部敦賀ヨリ麻生口間ノ地タルヤ鹽津街道ニ當ルヲ以テ旅客貨物ノ往復繁ク且其里數モ殆ント街道ノ半程ヲ占ムルカ故ニ運輸上人畜ノ勞ヲ省キ衆庶ニ利便ヲ與フル少カラズ依テ此一分線ヲ以テ獨立ノ運輸ヲ開カハ全線開通ノ盛ニコソ及ハザルヘキモ相應ノ收益アルヘシ且其南部ニ於テモ柳ヶ瀬ヨリ長濱ニ至ル凡ソ十六英里ノ間近傍各地方ノ

交通少カラザルノミナラズ從來北國街道ニ來往スル所ノ旅客貨物皆此線路ノ便ニ頼ルヘキヲ以テ該分線モ亦獨立シテ開業スルニ十分ノ功用アルモノトス而シテ該南北兩分線ノ建築タル土工ノ如キハ既ニ八九分ヲ成就シ其他ノ工業モ殆ント成功ニ至リシ場所アリ此勢ヲ以テ推セハ今年ヲ出ズシテ共ニ開業ノ運ニ至ルヘシ是ヲ以テ從來該建築場ニ從事スル技手屬官等モ逐次閑散ニ趣キ他ノ新建築場ニ移スヘキノ時期ニ及ハントス然ルニ差當リ著手スヘキ部分ハ豫定ノ如クナレハ長濱ヨリ米原ニ至ル間タリト雖モ該間ノ義ニ付テハ昨十三年一月米敦間線路ノ交換意見上申ノ序ヲ以テ粗端緒ヲ開陳セシ如ク該線亦變換致候方然ルヘキノ意匠ヲ以テ曩日長濱ヨリ直チニ中仙道關ケ原ニ出ツヘキ線路ノ測量ヲ試ミテ長濱停車場ヨリ東行シ臥龍山ノ麓ヲ繞リ春照藤川等驛村ヲ經彌高、藤等ノ河流ヲ渡リ伊吹山麓ニ沿フテ關ケ原驛ニ達ス里程凡十四英里トス而シテ工事ノ難易ヲ考フルニ傾斜度ノ急ナル或ハ四十分一ヲ要スル所アリト雖モ其他指シテ難工ト稱スヘキモノナシ然ルニ豫定ノ測量ニ緣テ該驛ニ達スル線路ヲ視レハ長濱ヨリ米原ニ沿テ中仙道ニ出テ該驛ニ達ス里程十六英里餘ニシテ其間柏原今須邊ニハ「トンネル」ヲ

要スヘク工業固ヨリ新線ニ比シテ難多ク且里程モ凡二英里ヲ増ス故ニ敦賀ノ線ヲ中仙道ニ控シ琵琶湖ト連絡セント欲セハ斷然新測線路ニ由ルヲ至便ト認ム抑近來中仙道ノ行旅一般ニ米原ヨリ船ニ湖水ニ就クハ論ヲ待タズ東海道ニ由ルモノト雖モ多クハ桑名ヨリ舟行大垣ヲ經テ中仙道ニ出テ湖水ニ就ケリ故ニ米原ノ地ハ旅客貨物頗ル輻湊セリ然ルニ該地タル前部ニ泥沼アツテ船舶自由ノ出入ヲ妨ケ湖ト交通ノ利ニ乏シク且其位置モ背後ニ山ヲ控ベテ開闊ナラズ爲ニ停車場ヲ置クニ便ナラズ故ニ水陸ノ便共ニ米原ヨリ長濱ヲ優レリトス就中北陸ニ往來スル者ノ如キハ大ニ其便利ヲ増スヘシ然ルニ其線路タル十四英里ナレ凡既ニ起工ヲ許可セラレタル長濱米原間ノ四英里ヲ減スレハ其實新ニ増加スルモノハ僅ニ十英里而已十英里ヲ以テ十二英里ニ代用スルトセハ得失ハ辨セズシテ知ルヘシ況ンヤ其十英里ノ如キハ尋常ノ十英里ヨリ功用遙ニ多キ地位ナルヲヤ故ニ敦賀ノ線ニ嗣テ舉行スヘキモノハ此線路ヲ措テ他ニ求ムヘキモノ無シト臆斷セリ依テ其経費ヲ豫算候處前述ノ如ク長濱ヨリ關ケ原ニ至ルハ十四英里ナレ凡廢スヘキ線四英里ヲ差引キ残十英里ニ對シ需要スル金額ハ凡五十萬圓ナルヘシ然レ凡其内二十萬右ノ條款至急御許可有之候様致度此段相伺候也

十四年六月二十一日

井上鐵道局長

山尾工部卿殿

圓ハ已ニ許可セラレタル豫算額ニ殘餘ヲ生スヘキ見込アルヲ以テ流用支辨ヲ得ヘシ故ニ今新ニ三十萬圓ノ増額アラハ建築上差問ナカルヘシ然シ右ノミヲ以テ鐵條十五英里分ヲモ購買致ス譯ニハ不參候間之レニ對スル費用ハ別ニ正貨ヲ以テ凡ソ八萬圓タケ相増サレ度候運轉車類ハ米敦間ノ爲メニ求メタルヲ流用シテ當分相辨シ置キ運輸開業ノ後其實況ニ應シテ手當可致候右ノ條款至急御許可有之候様致度此段相伺候也

井上局長外
二名ノ建言書

然ルニ之ニ對シ何等指令ヲ得ザリシニ由リ鐵道局長ハ十四年九月十一日工部卿ニ評決ノ速ナランコトヲ促シ山尾工部卿ハ十六日再ヒ之ヲ太政大臣ニ上申シタリ越テ十五年二月井上鐵道局長野田權大書記官飯田權大技長ハ連署ヲ以テ建言書ヲ作リ十八日之ヲ工部卿ニ呈シ佐々木工部卿ハ三月三日之ヲ太政大臣ニ進達シタリシカ四月二十四日ヲ以テ長濱ヨリ東進シテ敷設スルノ稟申允可セラレタリ該建言書ハ首トシテ沿海地方船舶ノ利未タ其用ヲ極メザル所ニ敷設スルハ鐵道ノ濫用ナルコトヲ說キ東京青森間鐵道ノ不急ヲ論シ次ニ東京

前橋間ト長濱大垣間トノ樞要ナルコトヲ主張セリ、其書中ニ曰

(前略)勝等先ツ牒首具陳スル所ノ地位ヲ擇フノ法ニ據テ斷案ヲ下セハ東京ヨリ高崎ヲ經テ廄橋ニ達スルモノト江ノ長濱ヨリ直行シ濃ノ關ケ原ヲ經テ大垣ニ至ルモノトノ共計百英里許ノ線路ヲ認テ目下第一ニ著手スヘキモノト断定ス其考案如何トナレハ即チ東京廄橋間ハ經路平直工ヲ施シ易シ故ニ資本少シテ利益多キハ他線ノ比スベキニアラズ且運輸モ頗ル繁盛ノ地タルハ世人ノ熟知スル所ナレバ又辯ヲ費サズ以下單ニ長濱大垣間ノ景況ヲ略述スヘシ此線路タル西端即チ長濱ハ琵琶湖ニ接シ其西ハ汽船ヲ介シテ大津線ニ連絡スヘク北ハ敦賀線ト相連テ北海ニ達スルヲ得東端即チ大垣ハ濃尾ノ沃野ヲ控ヘ南ノ方堀川ノ便アリテ勢ノ四日市ト相通ス夫レ四日市ハ南海ニ面セル一良港ニシテ數百噸ノ船ヲ繫泊セシムヘシ故ニ延線大垣ニ及ヘハ此ヨリ四日市ノ間ハ暫ク鐵道ヲ敷カザルモ水運ノ利ヲ藉テ運輸ノ便全ク南北兩海ノ間ニ疏通スルヲ得僅ニ二三十里ヲ以テ海路數百里ニ換フルヲ得ヘシ且駿遠三等ノ州ニ便利ヲ及ス尠シトセズ加之果シテ此線ニシテ敷設ヲ畢ヘハ縣治兵制ノ配置ニ影響ヲ及シ頗ル經費省略ノ路ヲ開クヲ得ヘシ(中略)

然リ而シテ之ヲ築造スルノ費額ト其支出ノ方法ト愚意ノ存スル所ヲ供具スレハ前断舉ル所ノ兩線路ノ長サ共計百英里許竣工ノ期ハ線路平易ナルニヨリ著手ヨリ起算シ三箇年ヲ過キズシテ全線落成スルヲ得ン而シテ此經費ヲ概算シテ無慮五百萬圓トナサハ必大出入アルナケン之ヲ支辨スルノ方ハ毎歳已成鐵道ヨリ獲ル所ノ純益ヲ二分シ其一半ヲ積テ之ニ充テシメラル、カ若クハ純益額ノ中ニ就テ其資本原額ニ對シ年五分ニ當レル金額ヲ拔テ國庫ノ收入ト豫定シ其殘餘實額ハ多寡ヲ問ハズ皆此資本ニ充テラル、カノ二途ニ於テ裁可セラレンヲ要ス但此方法ノ施行ヲ許スヘキノ年數ハ其費額ヲ支辨シ卒ハルノ時ヲ以テ其期限ト爲スヘシ然リ而シテ方今每歲收ル所ノ純益ハ概計壹百萬圓ニ内外ス若シ其半ヲ折テ前断ノ資金ニ充テラルレハ漸ク十年ヲ經テ其額ヲ全フスルヲ得ン或ハ其年五分ニ餘レル所ノ實額ヲ以テ之ニ充テラル、ト爲ルモ亦當サニ之ニ齊シカルヘシ然ルニ工業ハ三年ヲ出ズシテ竣ヲ告レハ需用ト供給ト相俟タザルヤ必セリ之ヲ給スルノ策如何只公債ヲ募ルニ在ノミ果シテ公債ヲ募レハ將ニ何ヲ以テ其息ヲ支ヘントスルカ宜シク其線路ニ獲ル所ノ純益ヲ以テ自ラ之ヲ支ヘシムヘキノミ蓋シ工期三年

ト云ト雖モ著手一年ニシテ必其幾分ヲ竣エニ年ニシテ必ス其過半ヲ成シ三年ニシテ乃チ全ク工ヲ竣フ其間成ルニ隨テ運輸ヲ開ケハ其所獲ノ純益ハ以テ息ヲ支フニ足ルヘキナリ第四年已降ニ及ンテハ固ヨリ全線路ノ所獲ナレハ其純益滋多カラシ復タ息ヲ支フニ於テ何カアラン如此ニシテ徐ニ彼ノ資本完具ノ日ヲ待チ其償還ヲ了ヘハ不知不識百英里ノ鐵道純益官有ニ歸セシ以上供具シ了テ茲ニ勝等力切ニ請願スル所ハ其一前斷ノ兩線路ヲ前斷ノ方法ニ據テ築造スルヲ認可セラル事其二果シテ其認可ヲ得ハ各區起工シ先後緩急ヨリ構造ノ程度資金ノ料理ニ至ルマテ舉テ勝ニ委任セラル、事其三凡ソ會計ノ事ハ一般ノ成規ニ拘ハラズ適實ノ方ニ依テ之ヲ處置スルヲ特許セラル、事是ナリ蓋シ會計ノ事タルヤ費途異ナレハ則チ其處方モ亦殊ナラザルヘカラズ例之スルニ司法省ノ費途ハ多クハ俸給旅費ノ類トシ工部省ノ費途ハ主トシテ工費ニ屬ス其單少ナル俸給ノ類ニ係ハルモノト稠大ナル工費ニ屬スルモノトハ其會計ノ處方固ヨリ同一ナルヘカラズ加之縱令同一ノ俸給ト雖モ定期室中ニ座シテ其務ニ服スル徒ト明暗時ヲ選ハズ山野ニ跋涉シテ其職ヲ執ル輩トハ其支給ノ方ニ於テ自カラ別ナカルヘカラズ然ルニ從

來一定ノ成規アリ其費途ノ異同ニ拘ハラズ一ニ其處方ヲ制限ス豈ニ冗員贅費ト事務ノ濫滯ト之レ無カラント欲スト雖凡得ンヤ是レ其合計上特許ヲ請ハザルヲ得ザル所以ナリ果シテ之ヲ嘉納セラレンカ政府ハ別ニ官吏ヲ擇シテ我局ニ下シ我會計ノ事ヲ直管セシメ併セテ其處方ノ規外ニ規アルヲ監視セシメテ可ナリ(下略)

十五年六月八日米原敦賀間ノ名稱ヲ廢シ敦賀關ケ原間ト稱ス、十日長濱關ケ原間ノ工事ヲ開始ス、其擔任者ハ長濱龍ヶ鼻間ハ四等技手木村懋、龍ヶ鼻關ケ原間ハ四等技手木寺則好ニシテ權大技長飯田俊徳之ヲ董理セリ

關ケ原線工事報告
明治十六年四月二十五日鐵道局長ハ長濱關ケ原間鐵道建築ニ關シ山縣工部卿代理ニ報告スル所アリ、其大要ニ曰、關ケ原線茲ニ工ヲ畢リ來五月一日ヲ以テ運轉始業セントス、此延線ハ十五哩ニシテ其間一二ノ河流アレトモ其幅狹隘ニシテ架橋築堤ノ工事困難ナラズ、然レトモ山谷ヲ經過スルヲ以テ四十分ノ一分傾斜アリ、爲ニ岩石開鑿等ノ工事甚タ容易ナラズ、建築費ハ敦賀長濱間ノ豫算殘額ト通貨三十萬圓並銀貨八萬圓ノ増額ヲ以テ過不及ナシ、工事監督ハ飯田權大技長、會計倉庫ノ調理ハ野田權大書記官之ニ當リ僅ニ一箇年ニシテ竣工スルニ至

リタルハ拮据盡力ノ功ナリ、開通ノ上ハ中山道物貨運輸ノ便昔日ニ倍蓰スヘキモ如何セン關ケ原ハ山僻ノ小村落ナルヲ以テ此地ニ線路ノ終點ヲ置クハ鐵路ヲ設クルノ大趣旨ニ戻ル、依テ之ヲ大垣マテ延長シ而シテ大垣ヨリ水路ヲ以テ東南ノ海港ニ達セハ初メテ敦賀四日市ノ兩港ヲ連接シ水陸運輸ノ效用大ニ舉ラント、工部卿代理ハ翌二十六日該報告ヲ太政大臣ニ進達セリ

長濱關ケ原
間開通

是年五月一日長濱關ケ原間工事落成シ運轉ヲ開始ス、延長十四哩二十五鎖、最急勾配四十分ノ一ニシテ每碼重量六十一封度半ノ平底鋼軌條ヲ敷設ス、其長三十呎ニシテ爾來此種ノ軌條ヲ官線一般ノ基本トセリ、停車場ハ春照、關ケ原ノ二箇所トス

鐵道局長關
ケ原大垣間
延長意見

是月十七日鐵道局長ハ更ニ關ケ原大垣間鐵道敷設ノ必要ヲ稟請シタリ、其要領ハ先ツ線路ヲ大垣ニ延長シ之ヨリ四日市ニ至ルニハ水路ニ依ラシメ鐵道ハ東進シテ岐阜ニ至リ兩岐ト爲リ一ハ名古屋ニ延ヒ一ハ中山道ニ至ルヘシ、今ヤ工事ヲ中止スルハ得策ニアラズ宜シク大垣線ヲ竣工スヘシ、其工費ハ五十萬圓ヲ要スト謂フニ在リ、其全文ヲ左ニ掲ク

關ケ原大垣間鐵道敷設ノ儀稟請

關ケ原大垣間鐵道敷設ニ就キテハ曩ニ既ニ敦賀關ケ原間柳ヶ瀬隧道ヲ除ノ外鐵路竣功ノ事ヲ上申スルニ當リ苟カ卑見ヲ陳シ且ツ其以前ニ於テモ鐵道延線資金ノ儀ヲ稟請シ其理由ヲ上申セシヲ以テ今更ニ多言ヲ要セズト雖猶一二意見ノ前議ヲ補ハント欲スルモノアリ元來關ケ原大垣間鐵路ノ如キハ越前ノ海港ヨリ尾勢ノ間ヲ横截シ敦賀四日市間ノ連絡ヲ通シ次ニ大垣ヨリ岐阜ニ布線シ更ニ分レテ兩岐トナリ一ハ延ヒテ名古屋ニ至リ又一ツハ中仙道ノ線路ニ應シ以テ大ニ運搬ノ利便ヲ擧クルノ目的ニ出テタルモノトス而シテ此線ノ工事漸次功ヲ呈シ今正ニ關ケ原ニ達スルニ至レリ然レトモ猶一歩ヲ進メテ大垣ニ至リ舟楫ノ利ニ依リ以テ四日市ニ通ズルニ非ルヨリハ其運輸ノ便宜ヲ充分ナラシムル能ハズ遂ニ當初政府カ大ニ此線ニ望ム所ノ満足ヲ缺クコトナキヲ保シ難カラシ殊ニ四里有餘ノ工事ニシテ忽チ南北兩海ヲ連接セシムルニ至ルノ大利ヲ措キ之ヲ坐視スル如キ固ヨリ策ノ得タルモノト云フ可ラス加之其工業ヲ中止シ復更ニ之ヲ起スノ不便ハ資材ヲ購買シ職夫ヲ使役スルノ上ニ於テ其事業ヲ連續スルノ便宜ニ比スルニ霄壤啻ナラザルハ亦曩日稟請セシ所ニ外ナラズ其得失既ニ前陳ノ如シトセハ敦賀關ケ

原間ノ工事ヲ竣ルト同時ニ關ヶ原大垣ノ工事ニ從フハ順序ノ措ク能ハザル所ノモノナラン是レ小官カ茲ニ直ニ工事ノ著手ヲ稟請スルノ理由ナリ若夫レ工事從事ノ目途ニ至リテハ其允准ヲ得タルノ時ヨリ大凡滿一周年ヲ期シテ此業ヲ竣ルモノトシ工程ノ里數四里有餘ニ及ブヲ以テ費ス所ノ豫算金額概ネ五十萬圓ヲ要スルモノト定メタリ而シテ此金額ノ如キハ之ヲ十六十七兩會計年度ニ分割シ以テ交付セラルモ敢テ妨ケナシト思考ス且ツ又將來ノ目的如何ノ如キハ關ヶ原大垣間ノ鐵路ニシテ其功ヲ竣ルアレバ四日市ニ達スルノ利ハ舉ケテ之ヲ舟楫ニ委シ而シテ更ニ岐阜ニ向ヒテ線路ヲ布設シ乃チ漸次ニ名古屋及中仙道ノ工事ヲ擴張シ以テ前陳ノ目的ヲ達セントス就中大垣岐阜間線路ノ如キ美濃川其他數條ノ江河ニ横架スルヲ以テ其利便爲ニ大ニ意想ノ外ニ出ルモノアラントス是レ小官カ曩ニ稟請セシ所ノ主旨ヲ執リ以テ本務ヲ履行セント欲スルノ順序ナリ其費用ノ支途及將來著手ノ順序ノ如キ萬一他日ニ於テ鐵道延線資金交付ノ稟請ヲ允可シ鐵道營業ヨリ生スルノ益金ニ就キ其三分ノ一ヲ本廳ニ委托セラルノ事ニ決セハ小官等本務ヲ整理スルニ當リ敢テ措置シ滯滯ヲ憂ヘザルヘシ閣下願クハ前述ノ頗末

ニ就キ目下工事ヲ中止スルノ得策ニ非ルヲ諒察シ關ヶ原大垣間鐵道布設ノ儀速ニ御裁定アランコトヲ切ニ稟請候也

明治十六年五月十七日

井上鐵道局長

工部卿代理山縣參事院議長殿

該稟請書提出ノ後鐵道局長ハ大藏卿ニ對シ茲ニ謂フ所ノ工費五十萬圓ハ概略ノ計算ニシテ機關車ノ如キハ他線ノ分ヲ流用シ得ヘキヲ以テ差向通貨四十萬圓ヲ豫算ト見做スモ苦シカラズトノ意ヲ陳ヘタリ、而シテ工部卿代理ハ五月十八日ヲ以テ鐵道局長ノ稟請ニ基キ太政大臣ニ上申シ太政大臣ハ八月六日ニ至リ大垣延線ハ通貨四十萬圓ヲ目途トシテ施工スヘシト指令セリ、依テ十一月十六日關ヶ原大垣間ノ工事ヲ起シタリ、其工事ハ權大技長飯田俊德董理ノ下ニ二等技手佐武正章之ヲ擔任セリ

十六年九月二日鐵道局勤務准奏任御用掛白木久風ニ敦賀關ヶ原間ノ運輸事務ヲ擔任セシム、翌十七年二月十九日權少技長松田周次ヲ鐵道局勤務トシ敦賀大垣間ノ建築ニ從事セシム

長濱築港貿易收銀

事由ニ日、同港ハ小艇出入ノ爲設備シタルモノニシテ大船ノ入港不可能ナリシヲ以テ長濱神戸町淺見又藏ハ築港ノ工事ヲ起シ大船出入ノ便ヲ計リ築港費償却ノ爲入港船舶ヨリ金員ヲ徵スルノ手續ナルモ湖上運搬ニ依リテ鐵道ト連絡スル緊要ノ場所ト爲リタル今日入港稅ヲ徵セラルハ船舶所有者ノ困難トル所ニシテ延テ連絡上ニ影響ヲ及ホシ爲ニ運輸ノ便ヲ缺ク無キヲ保セズ、就テハ寧ロ築港ヲ鐵道ノ一部ト見做シ神戸棧橋ノ振合ヲ以テ當局ノ有トセハ公私運輸上ノ利便ナリト思料ス、依テ工事實費金三萬六千四百圓餘ヲ當局建築費ノ内ヲ以テ支辨シ之ヲ買收シタシト

長濱金ヶ崎
間全通

是月十六日柳ヶ瀬ヨリ柳ヶ瀬隧道西口ニ至ル二哩三十鎖ノ工事竣成シ長濱金ヶ崎間全通セリ、全線二十六哩三十一鎖ニシテ最急勾配ハ四十分ノ一トス、軌條ハ長濱關ケ原間ニ同シト雖其長二十四呎ナリ、工事ニ用キタル煉瓦ハ堺煉瓦工場ヨリ供給シタリ、中間停車場ハ大寺、河毛、高月、木ノ本、中ノ郷、柳ヶ瀬、刀根、疋田、敦賀ノ九箇所トス、是日列車ノ發著ヲ改メ金ヶ崎長濱間、長濱關ケ原間一日各三回往復トス

關ケ原大垣

是年五月二十五日關ケ原大垣間工事竣成シ運輸ヲ開始ス、距離八哩三十八鎖ニ

間開業

シテ停車場ハ垂井、大垣ノ二箇所トス

水害

是年七月十六日暴風雨ノ爲諸川漲溢シ線路ヲ破壞シ定時運轉ヲ爲スコト能ハズ、依テ臨時列車ヲ敦賀及長濱ヨリ發シ中間ニ於テ乗客ヲ移乗セシム、二十五日運轉舊ニ復セリ

荷物貢錢

是年九月長濱關ケ原間ニ於ケル大貨物、手廻小荷物、小包荷物等ノ貢錢ハ一般定期ニ依ルモ長濱敦賀間ハ重量十貫目ヲ以テ一箇トシ一哩五厘ノ割合ヲ以テ徵收スルコトセリ

停車場開廢

明治十八年三月敦賀大垣間内ニ上阪井ノ口ノ二停車場ヲ開設シタリシカ十二月上阪停車場ヲ廢シ翌十九年刀根、河毛、大寺ノ三停車場ヲ廢ス

電話機設備

十八年八月一日金ヶ崎柳ヶ瀬、長濱ノ三箇所ニ電話機ヲ設備セリ

大垣武豐間
開通

是ヨリ先明治十七年五月中山道幹線ノ一部トシテ大垣加納間八哩五十六鎖ノ工ヲ起シ後二十年一月二十一日開通シタリ、又武豐線ノ工事開始セラレ十九年三月武豐名古屋間開通シ六月名古屋木曾川間開通セシカ二十年四月木曾川架橋落成シ二十五日大垣武豐間五十一哩五十四鎖全通スルニ至リ隨テ敦賀大垣間ニ連絡スルヲ得タリ、翌二十一年一月湖東線ノ起工アリ、二十二年七月一日開

湖東線開通

營業統計

通シ茲ニ關ケ原大垣間ハ東海道線ノ一部ト爲リ又米原長濱間開通シ之ヲ以テ長濱敦賀間ニ連絡シタリ、同時ニ米原ヨリ春照ノ東方深谷ニ至ル新線竣工シ爾來深谷長濱間ノ運轉ヲ廢止セシモ二十四年一月十二日之ヲ貨物列車ノ運轉ニ使用シタリ〔第六章第二節参照〕

敦賀大垣間興業費ハ明治十八年末ニ於テ金二百九十八萬七百三十三圓ヲ算シ二十一年度末決算額ハ金三百四十二萬千四百六十九圓内金四十五萬八千二百七十四圓ハ中山道公債金ノ支辨ニ屬シ其他ハ起業公債金及補足金ノ支辨ニ屬ス」トス、開業以來ノ益金ハ十四年年度ニ於テ興業費ノ六厘二毛ニ當リ十六年年度ニ於テハ一分二厘ト爲リ十九年年度ニ於テハ四厘五毛ト爲レリ、各年ノ線路、停車場、車輛、運輸數量、營業收支ハ左ノ各表ニ示スカ如シ

敦賀大垣間線路停車場車輛

現 在	開業 線路	停 車 場	車	機 關 車	客 車	貨 車	輛
明治十五年六月	二四〇一 <small>哩</small>	一三 <small>箇所</small>	三輪	一〇	一	一	四八

明治十六年六月	三八・二六	一五	五一	一一〇	一一〇	一一〇	一〇八
同 十七年六月	四九・一四	一五	一四三	一四三	一四三	一四三	一四三
同 十八年六月	四九・一四	一七	三四	三四	三四	三四	三四
同 十九年三月	四九・一四	一二二	二二二	二二二	二二二	二二二	二二二
同 二十年三月	〔九六・〇六〕	一二三	二一三	二一三	二一三	二一三	二一三
同 二十一年三月	〔一〇〇・六八〕	一二四	二一四	二一四	二一四	二一四	二一四

備考
〔括弧内ノ數字ハ大垣武豐間ヲ含ム
明治十八年以前ノ車輛ハ工部省沿革報告ニ據リ十九年、二十年ノ車輛ハ備外國人英文年報ニ據ル〕

敦賀大垣間運輸數量營業收支

年 度	運 輪 數 量	營 業 收 入	營 業 費 用	營 業 支 支
明治十四年	七三・六五八人	三〇三・九八八	九・一八八	五七三頓
同 十五年	七三・六五八人	三〇三・九八八	九・一八八	二二・〇七一円
同 十六年	三四〇・九五五	二四・一二二	九二・二九七	五一・九七八
同 同				五四・一五二
同 同				六一・〇三三
同 同				一七・八二七
同 同				三一・二六四
同 同				六〇・九三円

第三章 線路延長

一九二

明治十七年度	三九、二一〇	一〇三、〇九一	九九、五六九	三五三
同十八年度	〔三三三、八三七〕	〔六五、五六三〕	〔五八、二三一〕	〔七、三三三〕
十九年度	〔三三七、七四六〕	〔五九、一六二〕	〔一〇九、四九四〕	〔一三三、八九二〕
二十年度	〔七八三、五四一〕	〔八三、一八四〕	〔一四八、〇八一〕	〔一一七、三八六〕
同				〔一三〇、六九五〕

備考

括弧内ノ数字ハ大垣武豊間ヲ含ム

明治十七年度以前ノ營業收支ハ工部省沿革報告ニ據ル

明治十七年度以前ノ各年度ハ七月ヲ以テ起り翌年六月ニ終リ、十八年度ハ七月
ヲ以テ起り翌年三月ニ終ル