

北陸線敷設に関する鉄道会議議事録 (抄)
(第一回「鉄道会議議事速記録」全)

北陸線 (書記北陸線路議案を朗読す)

線路の形勢設計の概況

北陸線

(金津經由ルートのみ抜粋)
.....福井市の城東に達す。敦賀より此に至る 38 哩 (マイル) 58 鎮 (チェーン) なり。(1 マイル=1609m 1 チェーン=20m 計 62302m)
是より同市人家稠密 (ちゅうみつ・・密集) の処を避け右折左旋し田圃を過ぎ国道の下に於いて 800 呎 (フィート 1 呎=0.3048m 計 243.8 メートル) の橋梁を以てして森田に出、徳分田大関の諸村を経て金津 (停車場設置見込) の東に至り 70 呎 (21.3m) の橋梁を以て竹田川を渡り附するに 300 呎 (91m) の避溢橋 (ひえつきょう・・陸上橋) を以てする。是より溪谷の間に入り紆遶 (うかい) して青野木に至り小丘を越えて細呂木川の谷に沿いて上がり熊坂峠に至り 22 鎮 (440m) の隧道を穿ち (うがち・・掘る) 国道に沿いて下り熊坂村より国道を右に離れ大聖寺に達す。

以上線路設計の概況なり。具に (ここに) 全線の距離及び工事の要項を挙げれば左の如し。

距離	敦賀より福井金沢を経て富山に至る 123 哩 57 鎮余 (199 km)	
土工	84 万 3 千 610 立坪	
橋梁	209 ヶ所	延長 1 万 4 千 846 呎 (4525m)
隧道	15 ヶ所	延長 1 万 8 千 727 呎 (5708m)
停車場	23 ヶ所	
最急勾配	40 分の 1	
最急弧線 (こせん・・弓状の線)	15 鎮半径 (半径 300m)	
興業費 (工事費)	720 万 6 千 93 円	
	毎 1 哩に付き 5 万 8 千 246 円	

議論 (事務方より三国經由ルート否定の説明有り) 第二読会議事録

山口桂蔵「本員は此の北陸線の設計は真に適当に出来て居ると考えますから原案に賛成致します。殊に此の坂井港に寄らずして真っ直ぐに往くと云うことは至極軍事上に於きましても利益のことであると思ひます。唯一之希望を当局の御方に対して述べて置きとうございます。それは杉津と申す今の

駐車場の出来るあの近傍（きんぼう・・近辺）で山の半腹（はんぷく・中腹）を線路が通ることになって居る。是が海上から誠に能く（良く）見られる様に思いますから、是を愈々（いよいよ）工事に着手（着手）すると云う場合には何れ（いずれ）多少の御改良になることと思ひますが成るべく海上に対して掩（お）はれる様に御注意になって設計になることを希望致します」

渋沢栄一「只今絵図面に就いて（ついて）当局者の御説明を伺いましたが、此坂井港若しくは（もしくは）伏木あたりの海岸に接続せぬと云うことは斯る（かかる）理由と云うことは承りましたが再び熟案（熟慮）して見ますと、茲（ここ）に北陸鉄道を定めて此工事をやって往くに付いては、其の必要な場所を限りますのは鉄道其の物自身の経済（採算）をしても欠ける所がありはしないか、一応どうしてもできぬものであるかと云うことを当事者の御方に御伺い申しとうござります」

松本荘一郎「誠に御允も（ごもつとも）の御尋ねと存じますが、第一に坂井港に付きましては地方に於いても是非あれに線路を寄せて貰いたいと云う希望が厚うあるのみならず或いは寄せた方が鉄道の経済上から申しても能（よ）くは無かろうかと申すので、即ち測量は本線路と同様に精密な測量を遂げたのであります。然るに（しかるに）其の結果は曩に（さきに）申し上げた通り余程迂回（うかい）致しましたので殆ど6哩（9654m）と記憶致しますが、それが為に線路が延びるそうして坂井港はどう云うものであの形を為して居るかと云うと即ちあれが総て彼地方の物貨を輸出入致します咽喉の地（いんこうの地・・要地）であります。然るに其の鉄道が再び敦賀の方から通じると今迄坂井港に出たものは鉄道に依らず出ることが出来る、這入る（はいる）にもそうである、且つ坂井港に流れて居る川がありますが、今御話の米の如きも此の川に依りて坂井港に出て居る所が鉄道が川を横切つて居る其の近傍（近辺）に於いて直ちに川から・・川船から揚げまして之を汽車に積み込むことが出来る。恰も（あたかも）山陽鉄道会社の線路で加古川の停車場から川の淵に故さらに（ことさらに）支線を引いて米の出ます期節（時期）にはそこより西の宮住吉の米を出すのを積み込んで居る、あれに類似したようなことも将来或いは出来るであろうと思ひます。

何れ（いずれ）に致せ本線路を6哩近くも迂回しますと云うと、福井近傍より東の方に当たる即ち金沢の人或いは富山の人にしても鉄道を利用する人間並びに運搬する貨物は悉く（ことごとく）迂廻（うかい）した所を通らなければならぬ、鉄道の方（鉄道会社）では迂廻すればそれ丈（だけ）哩数に乗じて賃銀（料金）を余計取るから格別直接に利益上から関係は無いかも知らぬが

鉄道を利用する人の方からは随分迷惑な訳である。

故に本線は此の様な所を迂廻すべきもので無かろう云う考えを以て廻らないことに致したのであります」

渋沢栄一「再び御説明で能く分かりましたが、私は其の仕舞いに御述べになりました支線云々を果たして此の布設があつた以上に必要があつたら其の時にと仰しゃらぬ（おっしゃらぬ）で併せて此の布設の設計を御立てなさつたら能くは無いかと希望するので、坂井港の実況は極く（ごく）詳に（つまびらかに）は心得ませぬ、其の聚散（しゅうさん・・集散）する貨物も粗雑であるか、又は価（あたい）の高い目方の少ないものであるか・・・迂廻することがどうしても不利益であるならば支線を接続させると云う設計が希望したいのでござります」

松本荘一郎「弁論ではありませぬが今の支線の事に就いて申しますが、御承知の通り法律上此の北陸線は敦賀より福井金沢を経て富山に至る線路となつて居りますから是に猶（なお）支線をつけると云うことになりますと、是は一つ支線のことを法律外のものであらうと存じます。之を今設計をして直ちに議する杯（など）と云うことは逆も（とても）できるものではないと存じます」

石黒五十二「別段に御異論も出ませぬ様でありますから採決にならんことを望みます」

議長（川上操六）「格別御議論もない様でありますから直ちに確定議に致しとうございます。御同意の御方は起立して下さい」

起立者 過半数

議長「過半数でございます」

※松本荘一郎 米国に留学、土木工学を学ぶ。鉄道長長官、逓信省鉄道局長、鉄道局長官等を歴任。その間、各地の鉄道布設の調査にあたる。

※渋沢栄一 旧幕臣。明治政府に請われ大蔵省に入省。後に実業界に転身、「日本資本主義の父」と称されている。

々前カラ測量ニナツテ居リマスガ、ヒヨツトシタラ宜イ線ガ
 アルト云フ御見込デアリマスガ
 ○松本莊二郎(十八番) 木芽峠——是ハ予テ御聞及ビニナ
 ツテ居ル通り前ニ私線ノ企テノアル時ヨリ當ニ一番六ヶ敷所
 トシテ技術者ヲ随分隨テラシメテ所デアリマス、遂ニ夫レ
 カヲメニ明治二十二年頃ニ私設ヲ願出マシタ時分ニモ此部
 分丈ハ除イテ他ノ部分ヲヤリタイト云フコトヲ願出シタ位デ
 此度ハ幸ニ測量ニ從事シタ者ガ大分居リ合セマシタノデ、恰
 モ曩ニ試ミテ無駄ナ所ヲ二度スルヤウナ差支モナク始ヨリ十
 分ニ線路ノ取レサウナ所ヲ探究ラシタ所ガ遂ニ此度ノ結果ヲ
 得マシタノデ、曩ニ測量シタ時ヨリハ隧道モ余程短カイ是レ
 ナラバ敷設スルコトモ六ヶ敷ハ無カラウト云フ所ヲ撰ビ出シ
 テ技術者モ満足ニ思フテ居ル線路デ、此上猶ホ予測シタ所謂
 性質上カラ先日來度々申サユウニ實際布設ラスル時分ニハ猶
 ホ幾分ノ改良ノ出来得ルデ或ハアラウカト思ヒマス、出来得
 ルコトヲ希望シテ居リマスケレドモ、更ニ勾配其外ニ就テ大
 ニ改良スルノ見込ハ無イト考ヘマスソレヲ申上テ置キマ
 ス
 ○有島武(三番) 別段御議論モ無イヤウデゴザリマスガ御

議論ガナイヤウナラバ採決ヲ願ヒマス
 ○議長(川上操六) 第二説会ニ移リタイト思ヒマスカラ御
 同意ノ御方ハ起立シテ下サイ
 起立者 過半数
 ○議長(川上操六) 過半数

北陸線

第二説会

○山口圭蔵(二十五番) 本員ハ此北陸線ノ設計ハ誠ニ適當
 ニ出来テ居ルト考ヘマスカラ原案ニ賛成致シマス殊ニ此坂井
 港ニヨラスシテ真直ニ往クト云フコトハ至極眞事上ニ於キマ
 シテモ利益ノコトデアルト思ヒマス、唯一ノ希望ヲ當局ノ御
 方ニ對シテ述べテ置キタウゴザリマス、ソレハ杉津ト申ス今
 ノ停車場ノ出来ルアノ近傍山ノ半腹ヲ線路ガ通ルコトニナ
 ツテ居ル、是レガ海上カラ載ニ能ク見ラレル様ニ思ヒマスガ
 又、是ハ愈ヨ工事ニ着手スルト云フ場合ニハ何レ多少ノ御改
 良ニナルコトノ思ヒマスガ成ルベク海上ニ對シテ擁ハレル様
 ニ御注意ニナツテ設計ニナルコトヲ希望致シマス
 ○渡沢栄一(二十四番) 只今繪圖面ニ就テ當局者ノ御説明
 ヲ伺ヒマシタガ、此坂井港若クハ伏木アタリノ海岸ニ接続セ

スト云フコトハ斯カル理由ト云フコトハ承リマシタガ再ビ熟
 案シテ見マスルト、茲ニ北陸鉄道ヲ定メテ此工事ヲヤツテ在
 クニ付テハ、其必要ナル場所ヲ限リマスノハ鉄道其物自身ノ経
 済ヲシテモ欠ケル所ガアリハシナイガ、一応ドウシテモ出来
 スモノデアアルカト云フコトヲ當任者ノ御方ニ御伺ヒ申シタウ
 ゴザリマス
 ○松本莊二郎(十八番) 誠ニ御尤モノ御尋ネト存シマスガ、
 第一ニ坂井港ニ付キマシテハ地方ニ於テモ是非アレニ線路ヲ
 寄セテ實ヒタイト云フ希望ガ厚クアルノミナラス或ハ寄セテ
 方ガ鉄道ノ經濟上カラ申シテモ能クハ無カラウカト申スノデ
 即チ測量ハ本線路ト同様ニ精密ニ測量ヲ遂ゲタノデアリマス、
 然ルニ其結果ハ曩ニ申上テタ通り余程迂回致シマシタノデ殆
 ド六哩ト記應致シマスガソレガ為メニ線路ガ延ルサウシテ坂
 井港ハドウ云フモノデアノ形ヲ為シテ居ルカト云フト即チア
 レガ總テ彼地方ノ物貨ヲ輸出入致シマス咽喉ノ地デアリマス、
 然ルニ其鉄道ガ再ビ敷設ノ方カラ通スルト今迄坂井港ニ出タ
 モノハ鉄道ニ依ラス出ルコトガ出来ル、進入ルニモサウデア
 ル、且ツ坂井港ニ流レテ居ル川ガアリマスガ今御話ノ米ノ如
 キモ此川ニ依テ坂井港ニ出テ居ル所ガ鉄道ガ川ヲ横切ツテ居

ル其近傍ニ於テ直ニ川カラ——川船カラ揚ゲマシテ之ヲ汽車
 ニ積込ムコトガ出来ル、恰モ山陽鐵道會社ノ線路ガ加古川ノ
 停車場カラ川ノ洲ニ故ラニ支線ヲ引ヒテ米ノ出マス期節ニハ
 ソコヨリ西ノ宮住吉ノ米ヲ出スノヲ積込ニア居ル、アレニ類
 似シヤウナコトモ將來或ハ出来ルデアラウト思ヒマス、何
 ニ致セ本線路ヲ六哩近クモ迂廻致シマス云フト、福井近傍
 ヲリ東ノ方ニ當ル即チ金沢ノ人或ハ富山ノ人ニシテモ鉄道ヲ
 利用スル人間並ニ運搬スル貨物ハ悉ク迂廻シタ所ヲ通ラナケ
 レバナラス、鉄道ノ方デハ迂廻スレバソレ丈哩數ニ乘シテ賃
 銀ヲ余計取ルカラ格別直接ニ利益上カラ關係ハ無イカハ知ラ
 スガ鉄道ヲ利用スル人ノ方カラハ随分迷惑ナ訳アル、故ニ
 本線ハ此様ナ所ヲ迂廻スヘキモノデアカラウト云フヲ考ヘラ
 以テ廻ラナイコトニ致シタノデアリマス
 ○渡沢栄一(二十四番) 再ヒ御説明ヲ能ク分リマシタガ私
 ハ其任舞ニ御述べニナリマシタ支線云々ヲ果シテ此布設ガア
 ツタ以上ニ必要ガアツタラ其時ニト仰シヤラスア併セテ此布
 設ノ設計ヲ御立テサツタラ能クハ無イカト希望スルノデ、
 坂井港ノ実況ハ極ク詳ニハ心得マセヌ、其聚散スル貨物モ粗
 雜デアアルカ、又ハ価高イ目方ノ少イモノデアアルカ……迂廻

9004

406-3