

明治21年(1888年)3月、関西(かんせい)鉄道会社が四日市に設立され、8月から工事開始し、明治23年12月25日に四日市～草津間が開通しました。加太地区は、山あり、川あり、道ありの山間部。しかも、加太駅(標高約160m)から加太隧道(標高約270m)までの標高差で約110mの地形の為、隧道・橋梁・架道橋・築堤(堤防)などが造られ、鉄道遺産として、今に残ります。

【お願い】  
線路内には絶対に入らないでください。



①坊谷隧道

加太地区に造られた3つの隧道の1つで明治22年11月に着工し、1年後に完成。壁面はレンガであるが、壁柱・馬蹄形の坑門には笠石と帯石と多くの石を使用した構造物です。

②市場川橋梁

基礎部分2段の石積み以外は全てレンガ造り。特にスワリクワイには模様(雁木)が施され、坑門のデザインと共にこの橋梁の美しさを強調しています。

③加太駅

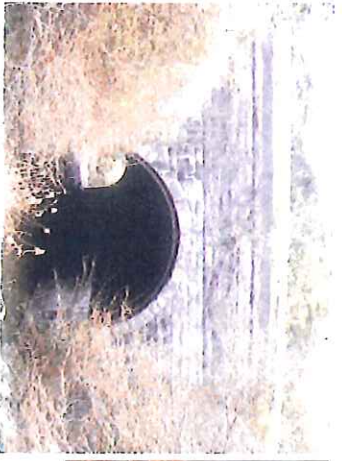
関西鉄道開通から、約6年遅れた明治29年9月29日に営業開始。駅舎・プラットホームなどに当時の面影が残っています。

④屋淵川橋梁・橋脚

橋梁を支える橋脚が2カ所、しかも四角錐台となっています。

⑤板屋川橋梁・橋脚

河原にそびえる十数mの橋脚は下部は五角錐台、上部は帯石、更に算木積みの隅石とレンガで構成された四角錐台で構成された見事な橋脚です。



⑥第165号架道橋

林道「板屋線」を跨ぎ、7-チ環のレンガ積、下部がレンガ積、上部がガラス積、雁木(鰯刃模様)、長手積といろいろなレンガ積みとなっています。

⑦大和街道架道橋

大和街道(旧R25国道)を跨ぐ、幅4.5m、長さ15.1m、7-チ環上部までの高さ約5mと立派な構造物です。特に追石や要石、扇額、内部のスワリクワイ下の布積等、どっしりとした石組みです。

⑧大蓋川橋梁

坑門幅7.3m、長さ約73mの水マツボで7-チ天井部分のレンガ(長手積)以外は全て石積みです。河床に敷き詰められた間知石、スワリクワイまでの10段の石積みが見所です。

⑩加太隧道

工事は加太側、柘植側及び中央部の縦抗(鉄道開設では我が国初めて採用された工法)の3箇所。全長930m、関西鉄道では最長です。

⑨中在家信号場

旅客や貨物を取り扱わない停車場の一種。列車の行き違いの為にスッチャバツク方式の線路となっています。