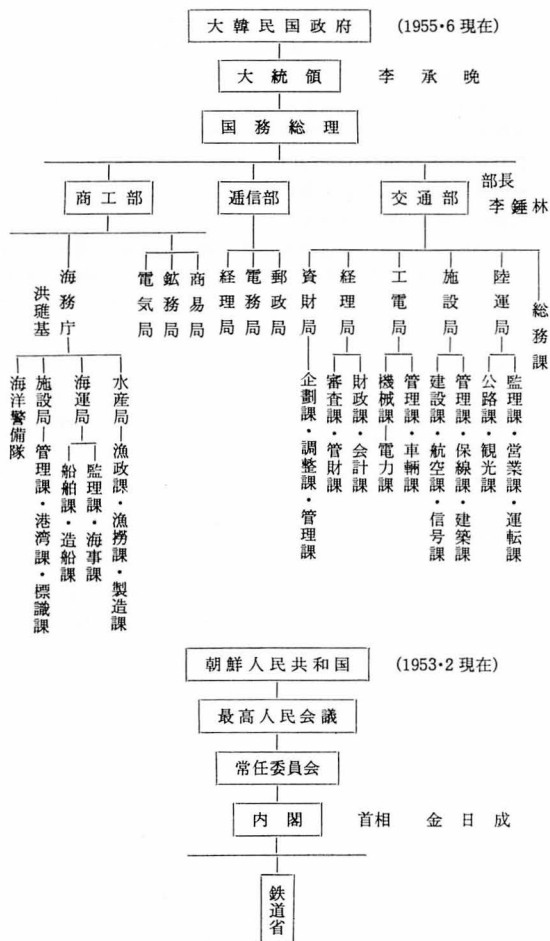




(しゅんこう)中央を鉄道線路とし、その両側に各幅2.6mの歩道を設け、桁(けた)はいずれも弓状形鋼桁を用い、第9連目を開閉式とし、船舶の通行に支障なからしめた。昭和9・11列車回数の増加に應ずるため、開閉式を廃止した。

京元線 龍山・元山 223.7km
 明治37・8わが政府は日露戦争の必要により京城より元山を経て、さらに必要によっては豆満江岸に至る軍用鉄道の敷設を決定し、同年11月臨時軍用鉄道監部をして建設に着手させた。しかるに間もなく戦争が終了したのでその必要がなくなったので、明治39・9統監府鉄道管理局に引継ぎ工事をいったん中止した。その後明治44・4工事を再開し、大正3・8・16全線を竣工、営業を開始した。

湖南線 大田・木浦海岸 261.1km
 支線 裡里・群山港 24.7
 明治43・5測量に着手、43・10起工、大正3・1・11井邑・松汀里間57kmの竣工を最後とし、湖南線全線の営業を開始した。群山支線は明治45・3・6に完成した。

平南線 平壤・鎮南浦 55.2km
 初め臨時軍用鉄道監部がこの鉄道の敷設計画を樹て、明治38・8測量を行ったが、線路敷設に至らずそのままに終わった。明治42・9建設に着手、翌年10・16全線を開通した。

平壤炭礦線 大同江・勝湖里 23.3km
 明治42年韓国農工部は沿線の無煙炭の開発に資するため、大

同江から専用鉄道を敷設し、その列車運転を鉄道管理局に委任していたが、総督府鉄道局の設置を見るにおよんでその所管に移した。その後小野田セメント会社が専用軽便鉄道として敷設した美林・勝湖間11.4kmを買収し、補足改良工事を施工したほか、営業キロを若干延長した。

鎮海線 昌原・鎮海 20.6km

鎮海軍港と京釜および晋州線との連絡を目的として計画されたもの、明治43・7予測量を行い、大正7年敷設が決定され、大正9年実測を終り、工事に着手。大正15・11・11全線の開通をみた。同線には長大な長福山隧道があり、これを貫通するに、2箇年余を費し、工事は困難であった。

咸鏡線 元山・会寧 629.24km

この線は、明治41年統監府において計画されたが、実際に建設に着手されたのは大正3・4である。線路はおおむね海岸を走るため難工事が多く、全線の開通は昭和3・9・1で、工事開始以来実に15年の年月と9,085万3千円の経費を費した。

本線各区分間の工事概要

区 間	キロ程	起 工	開 通
(南部)			
元山・文川	20.1km	大正 3・10	大正 4・8・1
文川・永興	34.4	3・11	5・9・21
永興・咸興	69.3	7・6	8・12・1
咸興・西湖津	17.7	10・10	11・12・1
西湖津・退潮	18.3	10・11	12・9・25
退潮・陽化	58.0	11・7	13・10・11
陽化・俗厚	14.1	12・9	14・11・1
俗厚・新北青	8.8	12・10	15・11・11
新北青・盤松	15.6	14・10	昭和 2・12・1
盤松・群仙	23.9	15・9	昭和 3・9・1
(北部)			
群仙・端川	31.5	大正 15・5	昭和 2・11・1
端川・日新	22.5	11・6	大正 13・10・11
日新・城津	19.9	8・10	
城津・吉州	42.3	11・9	大正 14・10 昭和 2・12・1
吉州・龍洞	38.9	大正 14・10	
龍洞・極洞	8.0	" 15・4	" 2・8・1
極洞・水南	16.0	" 12・10	大正 15・12・1
水南・朱乙	36.2	" 11・5	" 13・10・11
朱乙・鏡城	12.2	" 8・9	" 10・11・11
鏡城・羅南	14.9	" 7・6	" 8・12・1
清津・輪城	9.0	" 3・10	" 5・11・5
輪城・蒼坪	42.8	" 3・10	" 5・11・5
蒼坪・会寧	41.6	" 5・7	" 6・11・25
計	624.2km		

幹線の建設に伴って順次つぎの各支線が建設された。

線 名	区 間	距 離	起 工	開 通
会寧炭礦線				
会 寧・鶏林	11.7km	大正 15・ 5	昭和 3・ 8・11	
北青線				
新北青・北青	9.3	昭和 3・10	" 4・ 9・20	
遮湖線				
曾 山・遮湖	4.9	" 3・ 9	" 4・ 9・20	
鉄山線				
羅 興・利原鉄山	3.0	" 3・ 9	" 4・ 9・20	
川内里線				
龍 譚・川内里	4.4	(借上営業)	昭和 2・11・ 1	