

1 大仏線の敷設

- ①関西鉄道は明治31(1898)年4月19日に加茂一大仏間、そして翌明治32(1899)年5月21日に大仏一奈良間(1.1km)を開通させた。これが世にいう「大仏線」である。
- ②加茂一奈良間(大仏線・9.8km)の路線設定については、木津一奈良間をすでに奈良鉄道(現JR奈良線ほか)が開業(明治29(1896)年4月18日京都・奈良間全通)していたため、奈良への路線を自力で敷設するための苦肉の策として、木津経由と比べてわずかに路線距離の短縮が可能であったルートが採択された。
- ③ただし、大仏線ルートは現行の木津一奈良間に比べて城和国境を成す丘陵部の奈良阪付近に最急勾配(1000分の25)で越えなければならない山岳区間が多く、特にトンネルの設けられた黒髪山付近は難所であった。
- ④大仏・奈良間は明治31年12月に竣工した。ここにすでに湊町・奈良間を開業(明治25(1892)年2月2日)していた大阪鉄道に接続し、間接的に大阪と名古屋とが結ばれることになった。
- ⑤なお、当時奈良駅は大阪鉄道及び京都一奈良間を開業していた奈良鉄道の両社が共用していた。関西鉄道はこの奈良駅の共同使用についての協定成立に日数を要したために、開通は半年後の明治32(1899)年5月21日となった。
- ⑥これにより、名古屋から亀山一柘植一加茂一大仏を経て奈良へ鉄道が通じた。

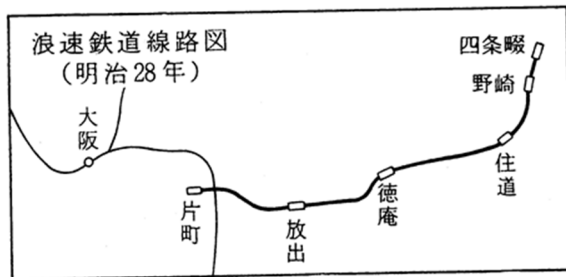


※その後の大仏線

- ①明治38(1905)年2月に関西鉄道は奈良鉄道の譲り受け、現行の奈良一木津間路線も掌中におさめ、加茂から木津経由奈良にまでの列車を走らせることになったが、それでも大仏線が存続したのは、名阪間直通時に木津経由と比べてわずかな路線距離短縮が可能であったためであろう。
- ②翌39(1906)年8月「大仏線」の廃止を決定、国有化(明治40(1907)年10月1日)直前の翌40年8月大仏駅を閉鎖。大仏線はわずか9年ばかりでその姿を消した。
- ③奈良県の郷土史界では「大仏線」、「大仏鉄道」の廃線跡巡りがブームで、Webサイトやガイドブックまで揃っている。

② 浪速・城河鉄道の合併—関西鉄道名阪間ルートの新たな戦略構想

- ①関西鉄道は明治32(1899)年5月21日に名古屋—柘植—加茂—大仏—奈良の路線を全通させ、すでに奈良・大阪間を結んでいた大阪鉄道会社の路線に乗り入れ、名古屋—大阪間の直通化を図るつもりだった。
- ②しかし、大阪鉄道とは創立以来のライバルで、さらに明治26年の奈良・柘植間の申請にかかわる競願問題が絡み、「大阪鉄道への乗り入れの交渉は困難」であろうと予想していた。
- ③乗り入れ交渉が困難と見ていた関西鉄道は、実は奈良進出の3年前の明治29年から独自に大阪都市圏進入を企図していた。
- ④この一連の動きとして、明治28年(1895)年8月22日に片町(大阪)・四條畷間(13.2km)の営業を開始していた「浪速鉄道」との買収・合併を、さらに明治29(1896)年5月に四條畷・新木津間(31.5km)の免許を取得し、未着工の「城河鉄道」(資本金80万円、山城・河内両国を連絡するという意味)の買収・合併工作が行われていく。



◎ 関西鉄道の企図した名阪間ルートの戦略構想

- ①関西鉄道は浪速鉄道と城河鉄道の買収・合併により、そこに必要な敷設・整備をおこない、その上で、関西鉄道の西の終端駅「加茂」と城河鉄道が免許を持つ終端駅「新木津」との間に路線を新たに敷設すれば、片町・四條畷・新木津・加茂間が接続し、大阪・名古屋間を奈良を経由せず自社ルートによって結べるという戦略構想を立てた
- ②そこで、浪速鉄道と城河鉄道の買収、合併交渉最中の明治29(1896)年1月25日に開催された臨時株主総会で「加茂・新木津間の敷設」が決議、その翌日に主管庁に免許交付の申請。

◎ 関西鉄道の大阪都市圏直接進入工作の仕上げの段階

(1) 7月：城河鉄道、浪速鉄道(7月16日)との合併契約締結

8月浪速鉄道(16日)、城河鉄道(26日)を買収・合併して事業を譲り受け、関西鉄道の延長線とすること認可申請(明治30年1月20日付で認可)。

浪速鉄道は明治30年2月9日、城河鉄道も同年2月26日に解散。

(2) 買収した「元城河鉄道免許線区」のうち四條畷—新木津間は明治30年下半期に着工。

明治31(1898)年4月12日四條畷・長尾間(13.3km)が、同年6月4日長尾・新木津間(18.2km)が開通。片町～新木津間が開通。これは現在の学研都市線の主要部を構成している旧片町線。

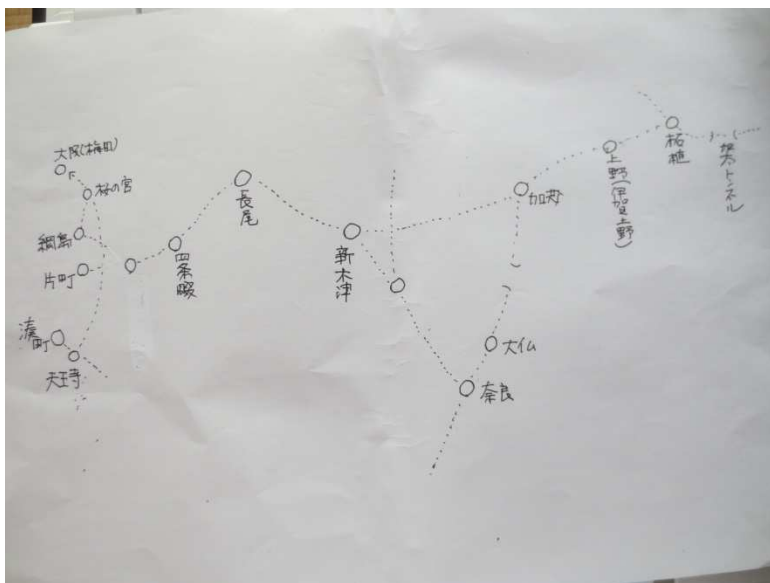
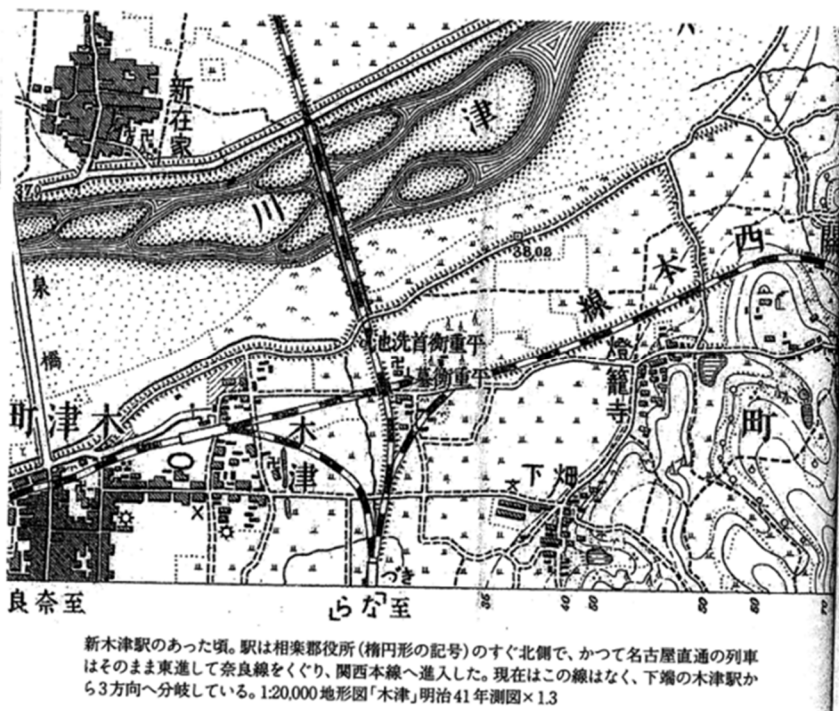
(3) 新木津・木津間の開通

買収した城河鉄道の終点新木津駅と奈良鉄道(明治29(1896)年4月18日に京都・奈良間全通)の木津駅とは離れていたため、明治30(1897)年5月にこの両駅の接続工事の認可。明治31(1898)年9月16日新木津・木津間(583.4m)が開通、奈良鉄道との連絡が実現⇒片町・新木津・木津間のルートが形成。

(4) 加茂—新木津間連絡線の開通⇒大阪(網島)—名古屋間開通

買収・合併した旧浪速鉄道と旧城河鉄道の両線を利用して奈良を迂回せずに名古屋・大阪間を最短コースで結ぶ路線の本免許を明治31年3月10日に受け直ちに着工、同年11月18日開通(大阪(網島)—名古屋間開通)。

※加茂—新木津間の鹿背山トンネルが老朽化して岩盤崩落の危険性があったため、新トンネル（不動山トンネル）を掘り直すことになり、昭和31年（1956）9月に完成、11月より使用を開始。



大阪ターミナルの整備・改良

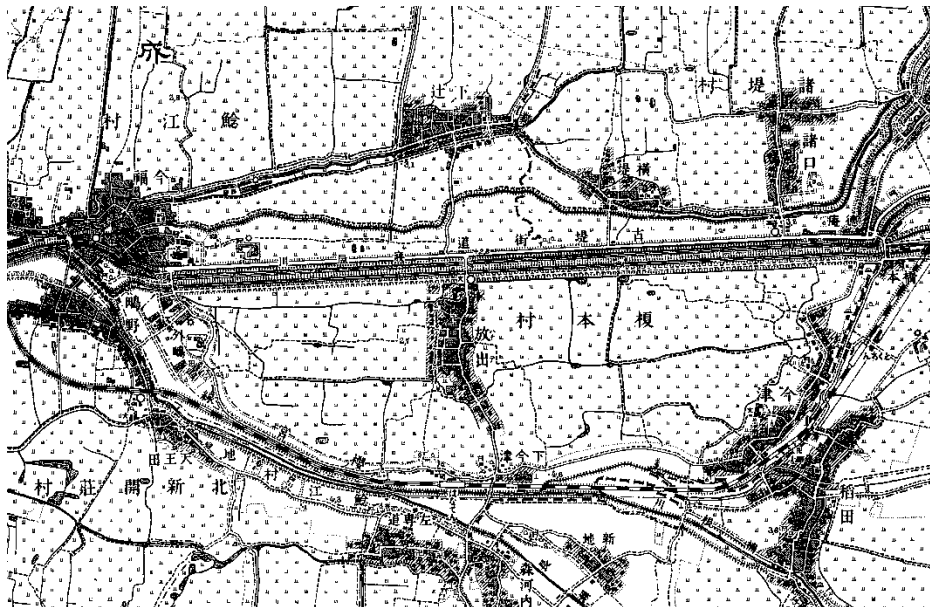
- ① 関西鉄道は明治29年来進めてきた浪速鉄道と城河鉄道の買収・合併と建設によって大阪市内に乗り入れ、「片町駅」を手に入れた。
- ② 片町駅の立地—寝屋川が淀川と合流する手前の河岸。市域内外の物流拠点。
- ③ 明治30年代に入り、大阪市の東郊（中河内地方）にも工業化→貨物輸送の増加→片町駅では長距離列車の発着や貨客の増加に対処するターミナル駅としては手狭で不便。
- ④ 放出以西の大阪市内進入ルート「旅客輸送に重点を置く路線」と、「貨物輸送専用路線」とに分離。
- ⑤ 「旅客輸送に重点を置く路線」—(a)列車の輻輳する既設線の放出・寝屋川間に1線を増設し、旅客線として使用。(b)寝屋川から分岐して大川（旧淀川）の左岸に敷設する新路線を建設し、片町駅の北西に位置する「網島」を客主の「大阪ターミナル駅」として整備。

⑥「貨物輸送専用路線」—放出・寝屋川・片町間の既設路線はそのまま貨物列車専用線として、片町を大阪の貨物ターミナルとして活用。

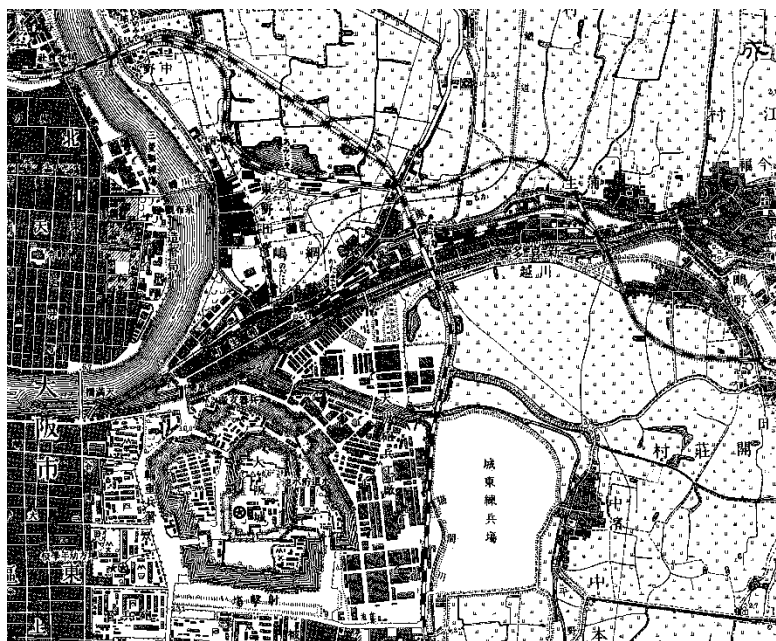
⑦放出・寝屋川—網島間は明治31（1898）年11月18日開通。この日には加茂・新木津間も開通⇒念願の名古屋—網島（大阪）間172.2キロメートルを奈良を經由せずに果す。

地図

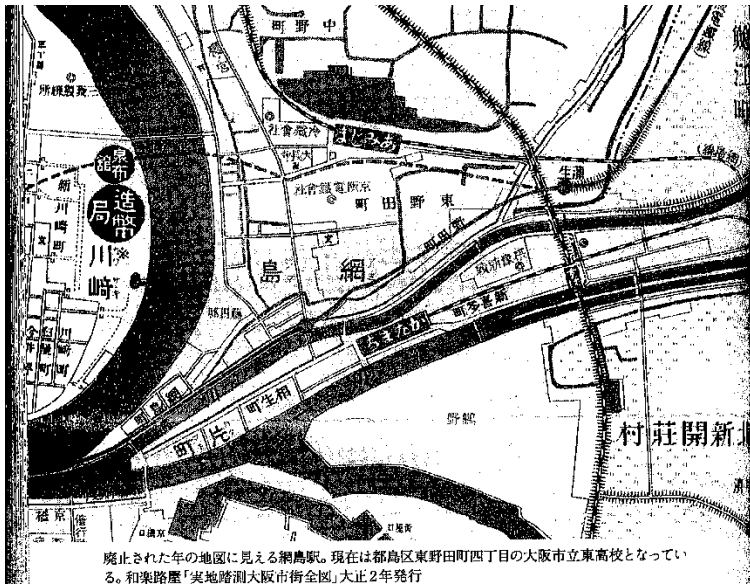
① 放出駅—寝屋川周辺地形図



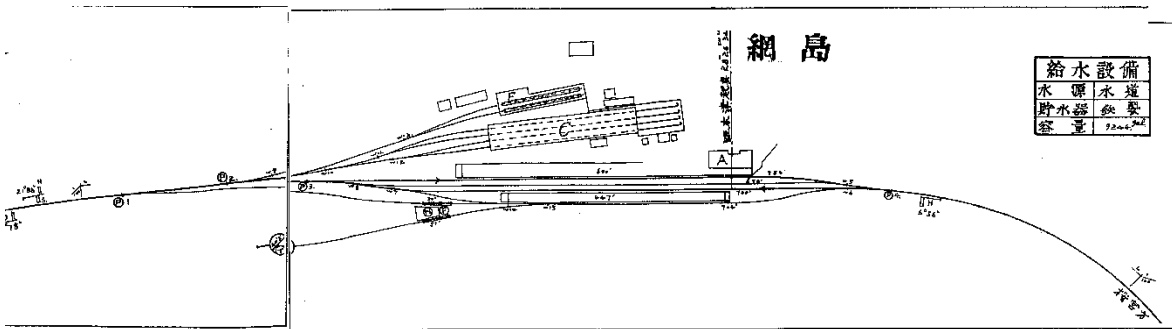
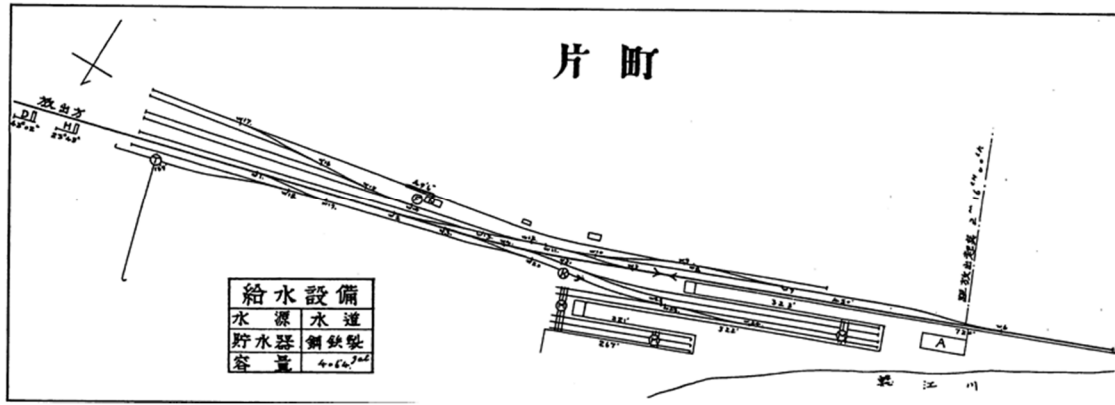
② 片町駅、網島駅周辺地形図



③ 片町駅、網島駅周辺地図



④ 片町駅。網島駅配線図



明治	西暦	関西鉄道
29	1896	1月26日：大阪・名古屋間を直接結ぶために加茂から新木津を結ぶ路線免許を申請 7月：城河鉄道との合併契約を締結 7月16日：浪速鉄道との合併契約締結 8月16日：浪速鉄道を買収・合併して事業を譲り受け、関西鉄道の延長線とすること認可申請 8月26日：城河鉄道の買収・合併の認可の申請（明治30年1月20日付で認可）。
30	1897	1月15日：柘植・上野（伊賀上野）間開通 5月：新木津・奈良鉄道木津間の接続工事の許可 明治30年下半期：四条畷－新木津間を着工 11月11日：上野（伊賀上野）・加茂間開通（名古屋・加茂間開通）
31	1898	3月10日 加茂から分岐して新木津と結ぶ路線免許を取得、着工 4月12日：四條畷・長尾間開通 4月19日：加茂・大仏間開通 6月4日：長尾・新木津間が開通（片町－新木津間開通） 9月16日：新木津・木津間開通（奈良鉄道と接続） 11月18日：加茂・新木津間開通。 11月18日：寝屋川（鴨野）・網島間開通。これにより大阪（網島）－名古屋間の路線は直結。 12月 大仏・奈良間竣工
32	1899	5月21日：大仏・奈良間開通（名古屋・奈良間開通）

今後の日程

◎平日大津生涯学習センター学習会 13:30

5月25日（木）『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 VII』 18:00から『親睦会』石山駅前「豊丸水産」

6月29日（木）『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 IX』

◎土曜日学習会 大津市生涯学習センター 13:30～

6月10日 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 VIII』

7月 8日 午前10:00～『近江鉄道敷設歴史研究 I』