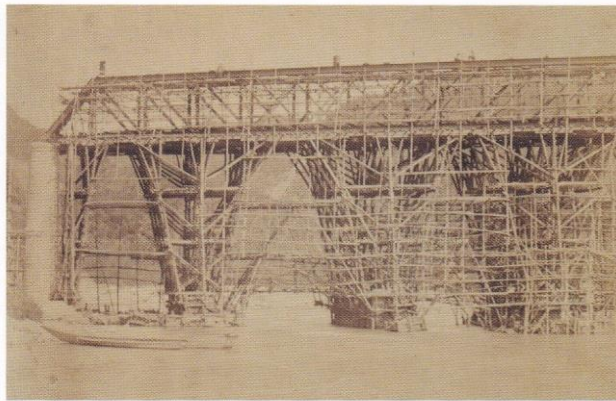


関西鉄道⑧ 大阪までの開通と大仏鉄道

西羽 晃

関西鉄道は明治 28（1895）年 11 月 7 日に名古屋―草津間が全通した。さらに柘植から大阪・奈良への延長工事が進められ、同 30 年には木津川橋りょうが完成し、加茂まで通じた。



木津川橋梁トラス組み立て(当館蔵)  
足場式架設工法による工事の様子がみてとれる。

(大垣市奥の細道むすびの地記念館企画展「那波光雄」図録より)

加茂駅からは現在の片町線の一部を通り、大阪・網島駅（現在は廃駅）に達したのは明治 31 年 11 月 18 日であった。ここに名古屋―大阪（網島）間は 1 日 5 往復の直通運転が開始された。

一方、奈良へは加茂駅から大仏線（通称大仏鉄道）が明治 31 年 4 月 19 日に大仏駅（東大寺転害門まで約 1.8 km）まで開通していたが、さらに奈良駅まで

延長されたのは同 32 年 5 月 21 日であった。大阪の湊町（現 JR 難波）駅と奈良駅の間は大阪鉄道が開通していたので、名古屋からは奈良乗り換えで大阪まで行くことができた。同 33 年 6 月 6 日には関西鉄道は大阪鉄道を買収した。



(奈良市・木津川市発行「幻の大仏鉄道」パンフより)

さらに大仏線を通らずに加茂から木津を経て奈良に至る路線が出来て、現在の関西本線の路線が完成し、名古屋—大阪・湊町間は 1 日 7 往復の直通運転となった。この路線は官設鉄道（現 JR）東海道線の名古屋—大阪間よりも距離が約 23 km も短かった。そして名古屋—大阪間は官設の東海道線と民設の関西鉄道とが乗客と貨物の激しい取り合い競争となった。再々の値下げやサービス競争が繰り広げられたが、日露戦争が始まり、軍事輸送などで競争どころではなくなり、明治 40 年 10 月 1 日に国有鉄道法が成立して、関西鉄道は国有鉄道となり、競争もなくなった。