

築堤の上を駆け抜けた、男たちの夢

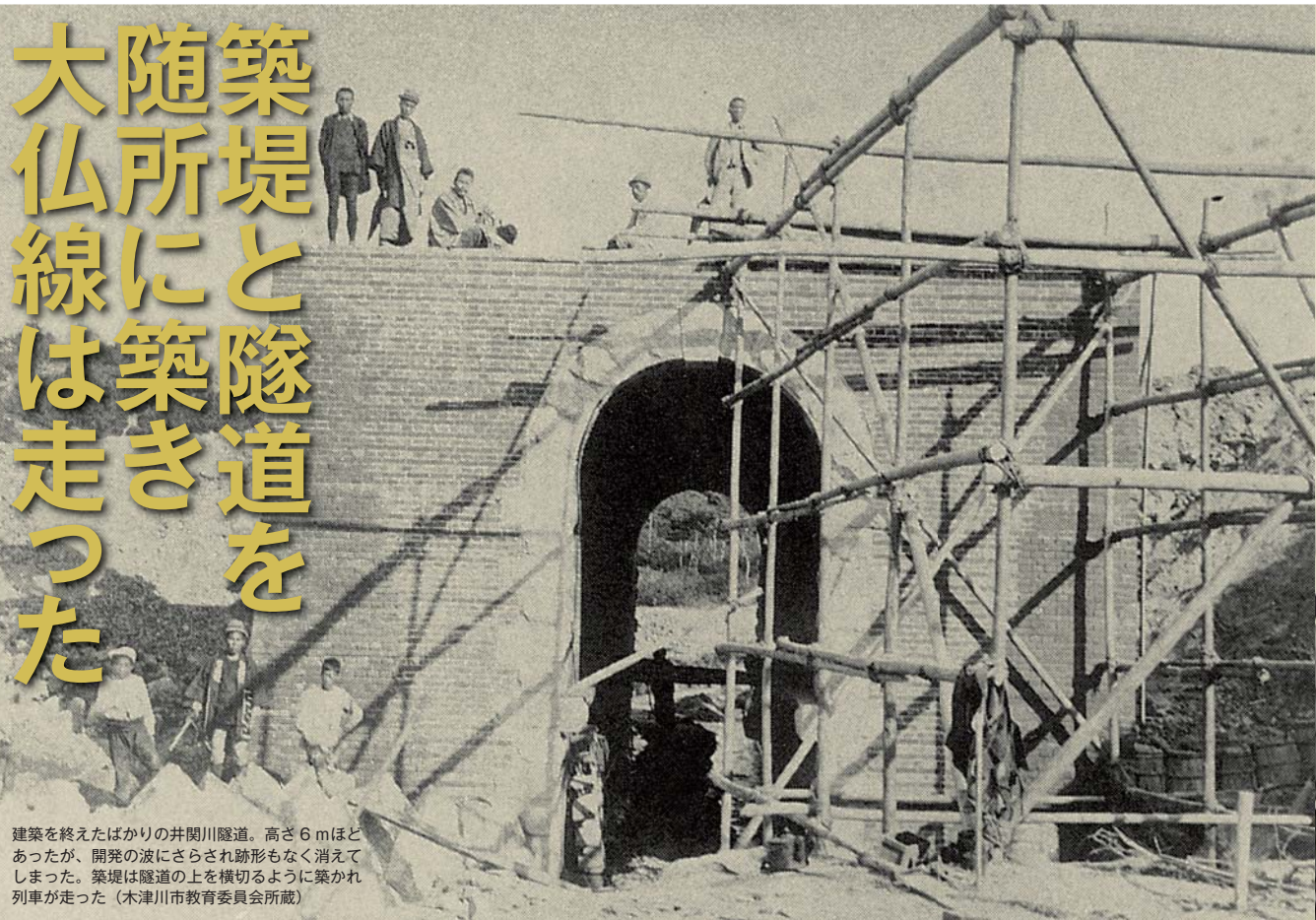
青草を散らして、一陣の赤い風が野を駆ける。
黒煙を吐き、動輪を軋ませ、急勾配の坂を登る。
いまは微睡める赤煉瓦の隧道も、蔦絡み草茂れる盛土も、
遙か遠くにいつてしまった男たちの、熱き夢の轍。

大郷愁の 大仏鉄道



築堤の上を行く蒸気機関車。急勾配で知られた関西鉄道亀山一祐橋間が（木津川市教育委員会所蔵）

築堤と隧道を
随所に築き
大仏線は走った



建築を終えたばかりの井関川隧道。高さ6mほどあったが、開発の波にさらされ跡形もなく消えてしまった。築堤は隧道の上を横切るように築かれ列車が走った（木津川市教育委員会所蔵）

日本に鉄道が開業したのは、明治5年（1872）10月14日のこと。明治3年にイギリスから技師を招き、翌年には「日本の鉄道の父」と呼ばれる鉄道庁長官の井上勝が陣頭指揮に立って建設を推し進めた。新橋―横浜間の開業は、当初「火事が怖い」「宿場が廢れる」などの苦情が上がったものの、海上を走らせるとして問題を回避、結局大人気となった。京阪神では明治7年（1874）5月11日に大阪―神戸間が開通、明治10年（1877）に京都まで結ばれた。

そんな文明開化の靴音喧しい時代から21年後の明治31年（1898）4月19日。京都府南部の加茂から奈良の大仏駅へ、煙を吐いて走る赤い蒸気機関車の姿があった。イギリスから輸入された機関車は、電光号と名付けられ、貨車と客車を引いて加茂と奈良を往復した。路線建設がはじまったのは明治30年。10kmに満たない短い路線はわずか9年で幕を閉じたにもかかわらず、沿線に暮らす人々に強烈な印象を与え、長く記憶に刻まれた。それが「大仏鉄道」である。



黒髪山トンネル。トンネル入り口の破風の意匠は奈良側（南、写真）と木津側（北）とで異なり、木津側の方が平たい印象を受ける（46ページ）。奈良側には2つ、木津側には1つ、関西鉄道の社章が組み込まれた（木津川市教育委員会所蔵）