

トンネル扁額で巡る大阪の鉄道史

村田 幸雄

【目的】

鉄道トンネルの扁額には、トンネル建設責任者の鉄道経営に対する思いの字句が揮毫されている。初期の鉄道トンネル扁額には、トンネル完成の喜びの字句が、その後の扁額には、トンネル建設の意義、揮毫者の経営観等が文字で書かれており、鉄道史の上で興味深い資料である。

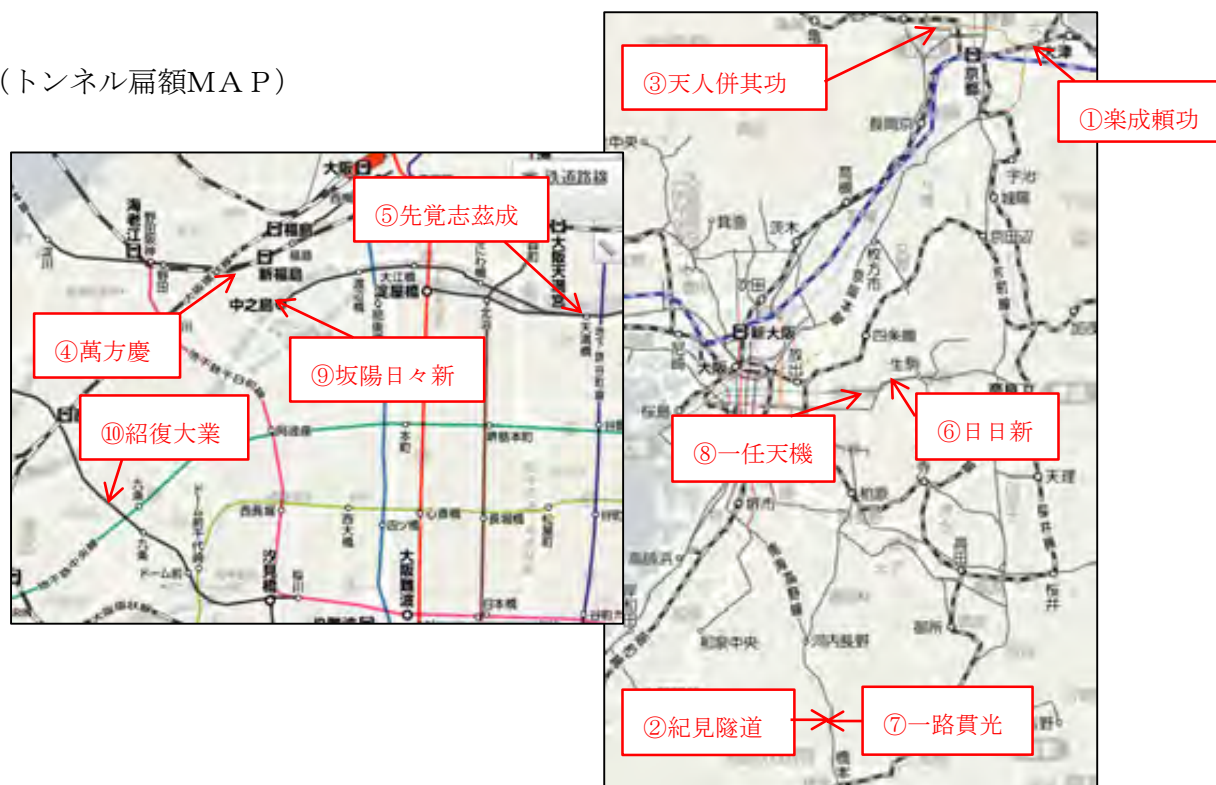
昨今の鉄道人気で、鉄道遺産が観光資源として注目されているが、鉄道遺産といえば古い駅舎・橋梁・高架橋・トンネルが取り上げられ、トンネル扁額は注目されていない。

「大阪のトンネル扁額」に注目し、「トンネル扁額」から大阪の鉄道史を振り返り、「大阪のトンネル扁額巡り」を提案したい。

【内容】

大阪近郊の「トンネル扁額」について、大阪の鉄道史の流れを踏まえて、揮毫者、出典、扁額の字句の意義、を紹介した。又、これらの扁額巡りのモデルコースを提案した。

(トンネル扁額MAP)



【結果】

今回は、大阪近郊の特に重要なトンネル扁額を取り上げたが、大阪近郊にはまだ多くのトンネル扁額が存在する。今後は、それらも含めて、トンネル扁額を鉄道遺産の重要な素材として紹介したい。

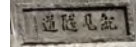
○大阪近郊の鉄道トンネル扁額

(1)鉄道開業の時代のトンネル扁額



①「落成頼功」

(2)五大私鉄の基礎づくりの時代のトンネル扁額

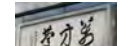


②「紀見隧道」



③「天人併其功」

(3)私鉄の大阪都心乗り入れに関するトンネル扁額



④「萬方慶」



⑤「先覚志茲成」

(4)輸送力増強の時代のトンネル扁額



⑥「日日新」

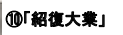
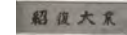
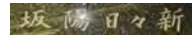


⑦「一路貫光」



⑧「一任天機」

(5)第3セクターによる新線建設に関するトンネル扁額



⑨「坂陽日々新」

⑩「坂陽日々新」

⑪「坂陽日々新」

⑫「坂陽日々新」

(1)鉄道開業の時代のトンネル扁額

・官設鉄道

- 明治5年 日本で初めての鉄道が、新橋～横浜間に開通。
- 明治7年 大阪～神戸、開通。
- 明治10年 大阪～京都、開通。
- 明治13年 京都～大津、開通し、順次鉄道網が整備。

・鉄道トンネル

- 明治4年 大阪～神戸間の天井川であった石屋川に、日本初の鉄道トンネルが、外国人技術者によって建設。
- 明治13年 京都～大津間の逢坂山トンネルが、初めて日本人技術者のみで完成。

①旧東海道本線・逢坂山トンネル

「落成頼功」 三条実美（明治13年）



- 明治13年、京都～大津間の逢坂山トンネル建設時に、太政大臣・三条実美により揮毫。太政大臣が揮毫していることで、工事の重要性が分かる。
- 明治庚辰七月／三条実美の署名。
明治庚辰七月は、明治13年7月のこと。
- 「日本人の技術でこのトンネルが（落）成」
落は落盤に通じるため、楽に置き換えられている。
逢坂山トンネルは、日本人技術者による初めてのトンネルで、完成を喜ぶ表現になっている。

(2)五大私鉄の基礎づくりの時代のトンネル扁額

・明治14年 日本鉄道が設立。

- 日本で初めての私鉄。半官半民の会社。
- 現在のJR東北本線、高崎線、常磐線等の前身。

・明治18年、難波～大和川間、阪堺鉄道が営業開始。

- 阪堺鉄道は日本で最初の純民間資本の私鉄。
- 阪堺鉄道の成功が鉄道ブームを引き起こした。

・明治20年代 関西鉄道、大阪鉄道、西成鉄道、高野鉄道等設立。

- 関西鉄道、大阪鉄道、西成鉄道は後に国有化。高野鉄道は南海鉄道に吸収。

・大阪の五大私鉄は明治末期から大正初期にかけて開業した。

- 明治36年、南海鉄道（南海）、難波～和歌山間を全通
- 明治38年、阪神電気鉄道（阪神）、出入橋～岩屋
- 明治43年、京阪電気鉄道（京阪）、天満橋～五条
- 明治43年、箕面有馬電気軌道（阪急）、梅田～宝塚、石橋～箕面
- 大正3年、大阪電気軌道（近鉄）、上本町～奈良

②南海高野線・紀見トンネル

「紀見隧道」 根津嘉一郎（大正3年）



- 大正3年、高野登山鉄道が河内長野～橋本間の紀見トンネルを完成時に、社長・根津嘉一郎により揮毫。
- 署名の青山は根津の号。根津の屋敷が東京青山にあり、青山を号とした。
- 根津は、東武鉄道・社長で、高野登山鉄道の社長から南海鉄道の会長に。
- 根津の鉄道経営に対する基本方針は、「鉄道は延長しなければ儲からない」。
- 経営不振の東武鉄道を路線延長、日光・鬼怒川温泉の観光開発で再建。
- 南海高野線が全線開通出来たのは根津の功績。
- 経営不振の高野鉄道を引継ぎ、沿線の観光開発で再建。高野登山鉄道、南海鉄道の経営者として高野線を全通させた。
- 高野鉄道（明治33年、汐見橋～河内長野開通）、高野登山鉄道（大正4年、汐見橋～橋本開通）、南海鉄道（昭和5年、汐見橋～高野山全線開通）

③阪急京都線・西院地下トンネル

「天人併其功」 太田光熙（昭和6年）



- 昭和6年、京阪電気・新京阪線の西院～大宮間の地下線開通時に、社長・太田光熙により揮毫。
- 「天の力と人の力が合わさって成し遂げられた」
関西で初めての地下トンネルの完成を喜ぶ表現。東京地下鉄は昭和2年（浅草～上野）、大阪地下鉄は昭和8年（梅田～心斎橋）
- 太田は京阪電鉄の社長時代に、新京阪線の建設、和歌山、滋賀に営業拠点を拡大、名古屋までの鉄道路線を計画等、京阪王国を形成。
- 戦時体制下の昭和18年、京阪は阪急と合併し、戦後分離。
- 分離の際、新京阪線は阪急に引き継がれた。京阪にとっては不本意な結果。

* トンネル建設のリスクが大きい時代で、扁額の字句はトンネル完成を喜ぶ表現。

(3)私鉄の大阪都心乗り入れに関するトンネル扁額

- ・明治36年、大阪市電開通(花園橋～築港)。
- ・大阪市は市内に市電網を構築し、「市内交通市営主義」の方針。
- ・大阪市は、戦前戦後を通じて、私鉄各社の市内都心部への乗り入れ計画を排除したが、乗り入れを果たした私鉄の扁額を紹介。
- ・1960年代以降、市内交通事情の悪化と市財政の負担増等で、大阪市は、私鉄の都心乗り入れを順次認可するようになった。

京阪 昭和38年 天満橋～淀屋橋
 阪急 昭和44年 地下鉄堺筋線乗り入れ
 近鉄 昭和45年 難波乗り入れ
 近鉄 昭和60年 けいはんな線が地下鉄中央線乗り入れ
 京阪 平成20年 中之島線開通
 阪神 平成21年 なんば線開通

④阪神本線・福島地下トンネル

「萬方慶」 今西與三郎(昭和14年)



- ・昭和14年、大阪駅前地下線建設時に、社長・今西與三郎により揮毫。
- ・「全ての人が慶ぶ」
 出典は、書経の一節「爾惟徳罔小 萬邦惟慶」。
 (君が徳を行えば、それがどんなに小さなことであっても、天下の万国は、それを頼りにして慶ぶ)
- ・原典の「邦」を「方」に替えている。
- ・西梅田から現在の梅田駅までのわずか800mの延長で、市営地下鉄、国鉄、との連絡の利便性が向上し、新梅田駅の拡張で輸送力の向上がはかれた。地上にターミナル百貨店建設用地を確保。この工事が「利用者にとっても阪神にとっても喜ばしいことであつた」ことを表現している。

⑤京阪本線・天満橋駅

「先覚志茲成」 村岡四郎(昭和38年)



- ・昭和38年、天満橋～淀屋橋間の地下鉄線が開通時に社長・村岡四郎が揮毫。
- ・「先輩達の宿願(大阪都心部への乗り入れ)をやっと達成出来た」
- ・京阪は大阪・高麗橋を始点とする路線特許を取得し、会社創立。大阪市の市内交通市営主義に阻まれ大阪側始点を天満橋に後退し明治43年営業開始。
- ・戦前、戦後を通じて様々な路線計画を作成し大阪都心部への進出を図るも、大阪市の反対、資金問題で、ことごとく失敗した。
- ・扁額には、宿願が達成できた感慨が表現されている。
- ・この額は、当初天満橋地下トンネル入口に設置されていたが、旧天満橋駅跡にOMMビルが建設される際に、京阪天満橋駅に移設された。

(4)輸送力増強の時代のトンネル扁額

- ・高度経済成長期に、大阪府の人口は急増。
 昭和35年 5. 5百万人 → 昭和50年 8. 3百万人(51%増)
- ・昭和40年代から郊外での宅地開発ブームが起り、郊外と都心を結ぶ路線の輸送力増強が、私鉄各社の経営課題となった。
- ・近鉄は生駒山に、南海は紀見峠に新たなトンネルの建設が必要。

⑥近鉄奈良線・新生駒トンネル

「日日新」 佐伯勇(昭和39年)



(新生駒トンネル建設工事記録 より)

- ・奈良地区の住宅地開発等による人口増加で、大型車両の投入が必要になり、新生駒トンネルが建設された。
- ・昭和39年、新生駒トンネル開通時に、社長・佐伯勇が大阪側に「日日新」、奈良側に「又日新」の額を揮毫。
- ・出典は「大学」の「苟日新 日日新 又日新」。
- ・(殷の湯王は洗面器にこの字句を彫りつけて、毎朝顔を洗う度見て自戒した)
- ・「日日新」は佐伯の座右の銘。
 佐伯は部下によくアイデアを出せと要求した。
 座席予約システム、二階建電車、おしぼりサービス、車内電話、車内トイレ等、佐伯が社長時代に、近鉄が日本で初めて導入。

⑦南海高野線・紀見トンネル

「一路貫光」 川勝傳(昭和51年)



- ・昭和51年、南海高野線の紀見トンネルが複線化された時に、南海電鉄社長・川勝傳により揮毫。
- ・「一本の鉄路が貫き通った」
- ・昭和40年代から、南海電鉄は、狭山ニュータウン、美加の台、橋本林間田園都市等積極的に宅地開発し高野線の複線化が必要になり、紀見トンネルの複線化が行われた。
- ・川勝は昭和43年から昭和63年まで、最後の南海ホークスのオーナーを務め、「2シーズン制」と「指名打者制」を提唱し、パリーグに導入した。

⑧近鉄けいはんな線・新生駒トンネル

「一任天機」 佐伯勇(昭和61年)



(80年のあゆみ より)



- ・近鉄けいはんな線は、沿線の人口増対応で近鉄奈良線のバイパスとして建設。
- ・昭和61年、新生駒トンネル建設時に近鉄・会長の佐伯勇が揮毫。
- ・出典は「菜根譚」の「水到渠成、瓜熟蒂落、得道者一任天機」
(じっくりと機を熟すのを待つべき)
- ・「一任天機」は佐伯の経営観のひとつ。
昭和34年の伊勢湾台風で名古屋線が運転不能に。この状況を逆手に利用し、長年の経営課題であった名古屋線のゲージ統一と復旧を一気にやり遂げた。「一任天機」を実践。
- * 佐伯の扁額の特徴は、自身の経営観を表現。近鉄の天皇と云われた佐伯らしい撰文。他に、近鉄大阪線新青山トンネルに「徳不孤」を揮毫している。

(5)第3セクターによる新線建設に関するトンネル扁額

- ・都心での新線建設に莫大な資金が必要になり、リスク回避から第3セクターでの建設が行われるようになった。
- ・鉄道会社、府、市、銀行、電力会社等が出資。
- ・第3セクター方式で建設された新線
 - 昭和55年設立 大阪高速鉄道(大阪モノレール)
 - 昭和63年設立 関西高速鉄道(JR東西線)
 - 平成8年設立 大阪外環状鉄道(おおさか東線)
 - 平成20年設立 中之島高速鉄道(京阪・中之島線)
 - 平成21年設立 西大阪高速鉄道(阪神・なんば線)
- ・扁額の揮毫者も電鉄会社本体の責任者とは別の人物。

⑨京阪中之島線・中之島駅

「坂陽日々新」 秋山喜久(平成20年)

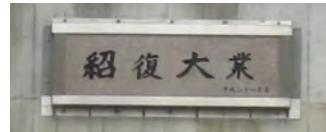


(「坂陽日々新」は、トンネル扁額ではなく新線開通の記念碑)

- ・平成20年、京阪中之島線開通時に、元関経連会長で、「中之島みらい協議会」会長の秋山喜久により揮毫。
- ・「大阪は、新たな東西の客路を得て、日々新しく変貌、発展しようとしている」
- ・京阪中之島線は、中之島西部地域の開発を目的に、第三セクターの中之島高速鉄道(株)が建設、保有。

⑩阪神なんば線・西九条地下トンネル

「紹復大業」 本庄義信(平成21年)



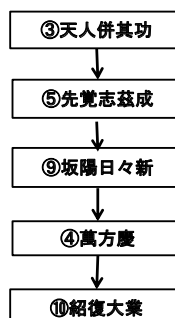
- ・平成21年に、阪神なんば線の西九条～大阪難波開通時に西大阪高速鉄道(株)社長・本庄義信により揮毫。
(西九条～大阪難波間を建設し、保有する第三セクターの会社)
- ・出典は書経盤庚「紹復先王之大業 底綏四方」
(前の時代から偉大な事業を継承して、世の中を安定させよう)
- ・阪神の難波進出は、戦後すぐに構想されていたが、大阪市の反対、地元商店街の反対、建設費の高騰等で着工延期。
平成21年に第三セクター方式で開通。

○モデルコース

①逢坂山、生駒山、紀見峠に建設された鉄道トンネルを巡る



⑤都心部に建設された地下トンネルを巡る



特に、大阪市内の4つの扁額を巡るコースは1時間で巡ることが出来、お奨めです。

