

LAZONA ラゾーナ

## 藤尾歴史散歩

藤尾学区まちづくり協議会歴史文化部会



## 第12回 旧東海道線逢坂山トンネル跡

明治初期の鉄道技術では、長大なトンネル工事を避けた線路敷設が求められましたので、鉄道は京都を出ると東山を避けて南下し、伏見（現在の奈良線のコース）から六地蔵を廻って山科盆地を北上し、山科小野から大谷を経て大津（現在の浜大津）へ至るものでした。（当時の路線では、駅は京都を出て伏見・山科・大谷・馬場・石場・大津の順）

●旧東海道線逢坂山とんねる跡石碑（昭和三十七年十二月日本道路公園）



（現大谷団地）

大谷側と浜大津側との高低差が大きいため、逢坂山を短いトンネルで抜け、馬場停車場（現在のJR膳所駅）でスイッチバックして浜大津港にいたるルートが定められたのです。（逢坂山トンネル大津側出口と浜大津の標高差45メートル。）

初めて日本人の手のみによって完成した日本の鉄道技術

このトンネルは、明治11年から13年までの2年の工期で建設された、全長約664メートルにおよぶものです。それまでの鉄道敷設工事は、外国人技術者の手を借りて設計建設されていたが、このトンネル工事はイギリス人の指導を受けたものの、初めて日本人の手のみによって完成した日本の鉄道技術の第一歩となる工事でした。トンネルの西側には大谷駅が設けられており、明治天皇が鉄道開通直後の明治13年7月に大谷駅でお召列車を下車されてトンネルをご覧になった記録が残っています。

このトンネルは、大正10年7月に急勾配を解消するため建設された新逢坂山トンネルの現在線に切り替えられて廃線となりました。トンネルは廃線後も残されていましたが、名神高速道路の工事が始まり、名神のトンネルが旧東海道線廃線敷と重なるため、大谷側のトンネル入口は埋められて、碑が大谷団地入り口の現在地に立てられています。（旧東海道線のトンネル入り口は碑の位置から約30メートル程度下になります。）（文・松井佐彦）



●旧東海道線廃線敷と重なった名神大谷側のトンネル入り口（下方）

バックナンバーご希望の方は市民センターまで

