

旧大阪鉄道亀瀬隧道 資料

<概要>

- ・大阪・奈良間における最初の鉄道は大阪鉄道（現関西本線）によるもので、「亀ノ瀬隧道」は明治22（1889）年に着工、明治25（1892）年1月に完成した。長さは439メートルであった。このトンネルの西口近くの一部分が今回見つかった。
- ・トンネル内部構造の煉瓦組積法は、起拱線から下部の側壁はイギリス積みを採用し、上部のアーチは長手積みである。
- ・大正13（1924）年には先の単線トンネルとはコースを変えて、長さ703メートルの単線トンネル2本が設けられ線路が増設（複線化）された。
- ・大正期のトンネルは線路増設時に新たに掘削されたものであるが、大阪行きのトンネルの西口より246メートルは明治期のトンネルの一部を活用していた。つまり奈良方から大阪方へ向かう列車は大正期の坑門から入り、明治期の坑門から出ていたのである。

<参考図書>

- 宮脇俊三『鉄道廃線跡を歩く』Ⅸ JTB 平成14（2002）
 小野田滋『鉄道構造物探見』 JTB 平成15（2003）
 今尾恵介『新・鉄道廃線跡を歩く』4 JTB 平成22（2010）

<年表>

M21 (1888)		大阪鉄道設立
M22 (1889)	3	亀ノ瀬隧道着工
M22 (1889)	5.14	湊町～柏原
M23 (1890)	9.11	柏原～亀ノ瀬（仮）
M23 (1890)	12.27	王寺～奈良
M24 (1891)	2.8	稲葉山（仮）～王寺
M25 (1892)	2.2	亀ノ瀬（仮）～稲葉山（仮）
M33 (1900)	6.6	大阪鉄道→関西鉄道 買収
M40 (1907)	10.1	関西鉄道 国有化
M44 (1911)	11.5	青谷信号場設置
T12 (1923)	12.15	柏原～青谷（信） 線路増設
T13 (1924)	3.29	青谷（信）～王寺 線路増設
S 2 (1927)	4.19	青谷信号場→河内堅上
S 6 (1931)	11.29	西口から100m付近で隆起、亀裂発見
S 7 (1932)	1.22	下り線不通
S 7 (1932)	2.1	上り線不通
S 7 (1932)	2.20	亀ノ瀬東口（仮）・亀ノ瀬西口（仮）開業
S 7 (1932)	6.1	柏原（仮）開業（現安堂町付近か）
S 7 (1932)	7.1	迂回新線工事着手
S 7 (1932)	12.31	新線（単線）開通 柏原（仮）廃止
S 7 (1932)	12.31	藤井信号場設置
S 8 (1932)	1.1	亀ノ瀬東口（仮）・亀ノ瀬西口（仮）廃止
S10 (1935)	12.22	河内堅上～王寺 複線化
S10 (1935)	12.29	藤井信号場廃止
H25 (2013)	2.2	柏原市指定文化財

M10 (1877)		京阪神間全通
M18 (1885)		阪堺鉄道（難波～堺）
M28 (1895)		大阪鉄道（城東線・大阪環状線の東半）、片町線
M31 (1898)		河陽鉄道（近鉄道明寺線）
T 3 (1914)		大阪電気軌道（近鉄奈良線）

<資料作成> 柏原市教育委員会 文化財課 石田成年

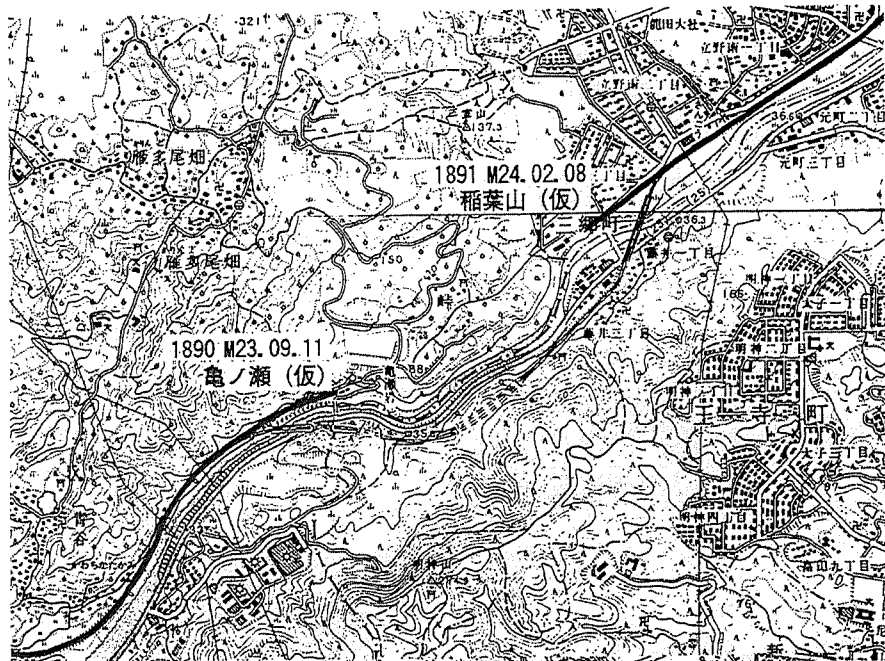


図1 亀ノ瀬トンネル開通前夜

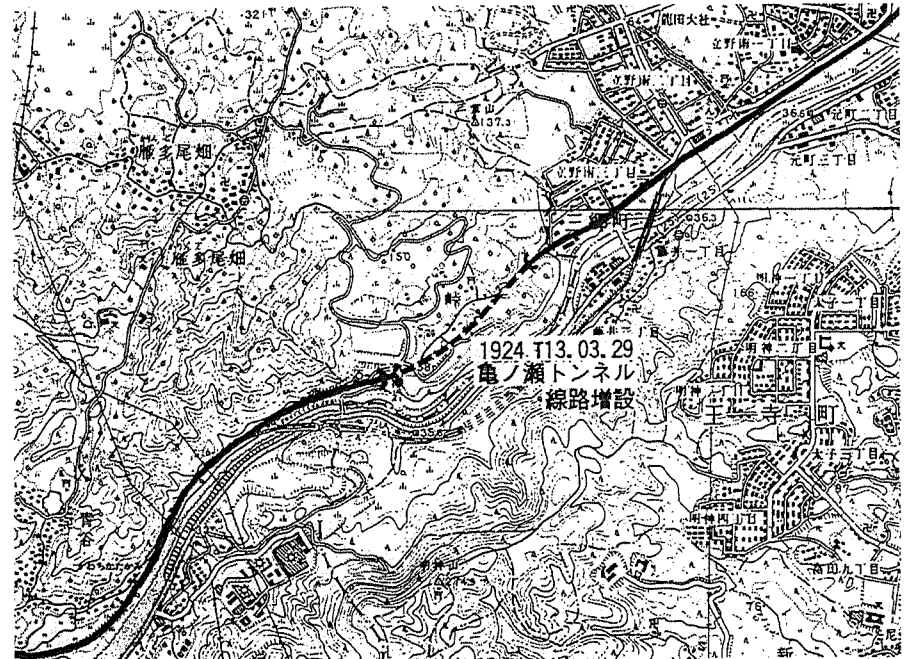


図3 青谷信号場 (現河内堅上)・王寺間複線化 (単線×2本)

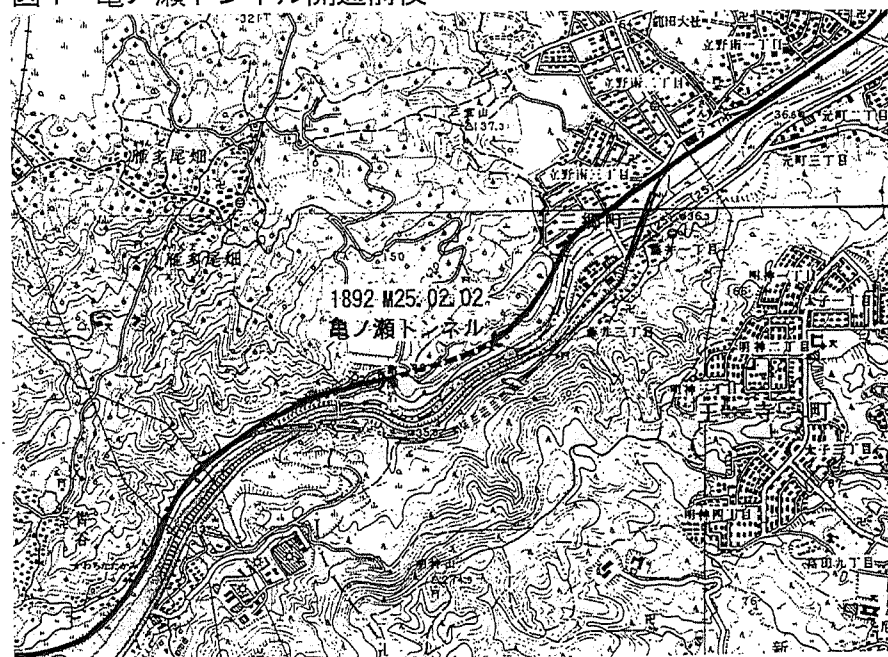


図2 亀ノ瀬トンネル開通

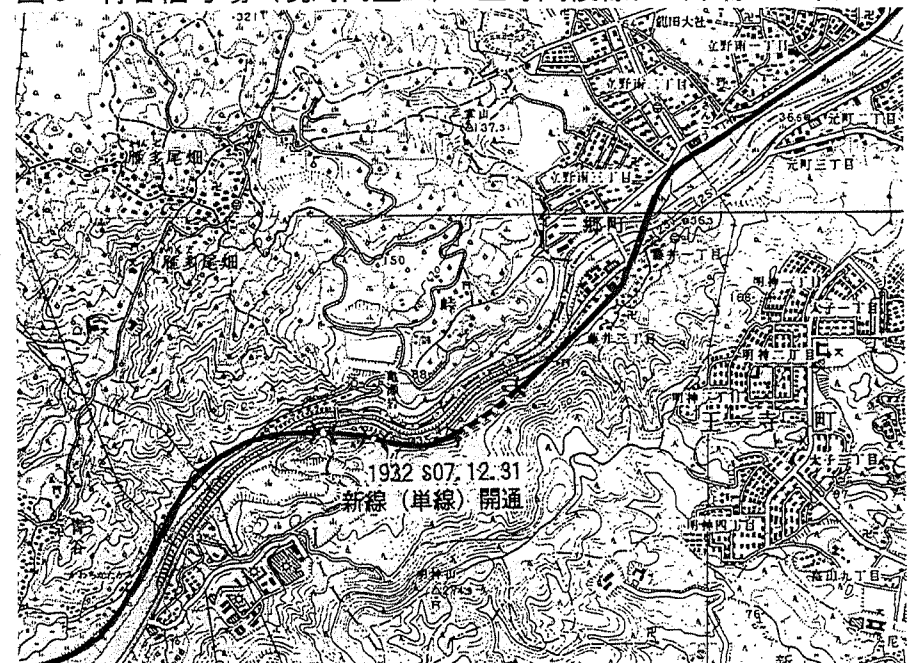
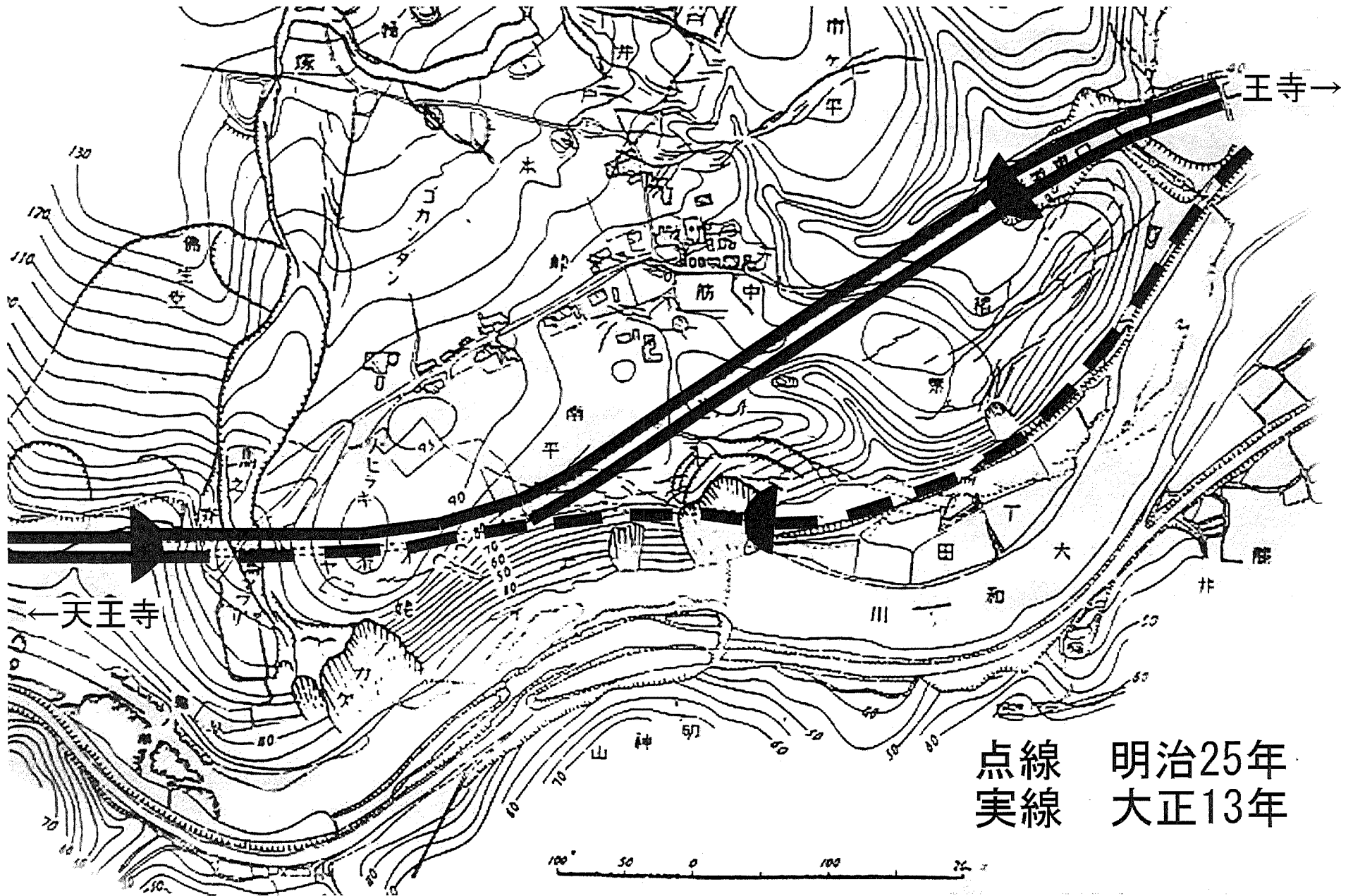
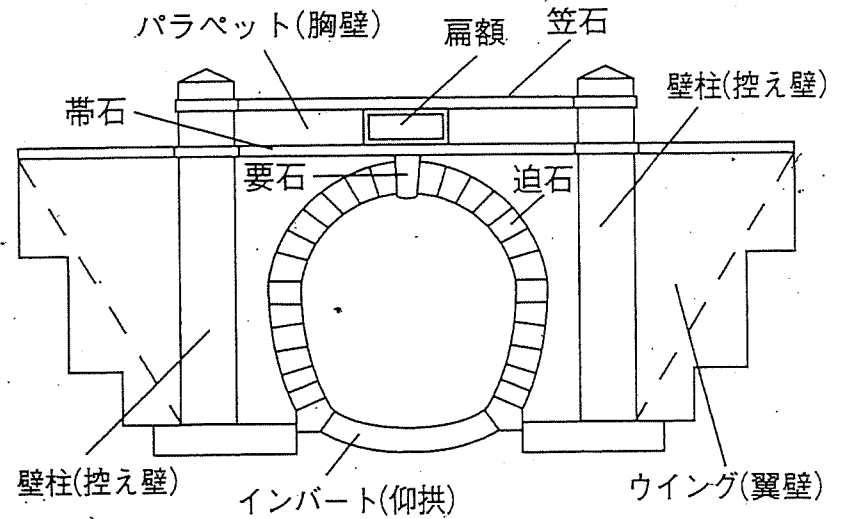
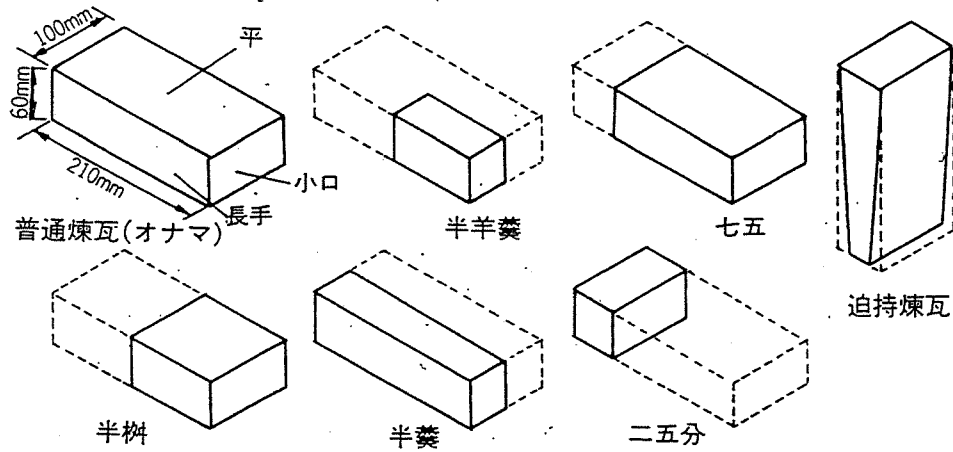


図4 新線 (単線) 開通



煉瓦の形状寸法

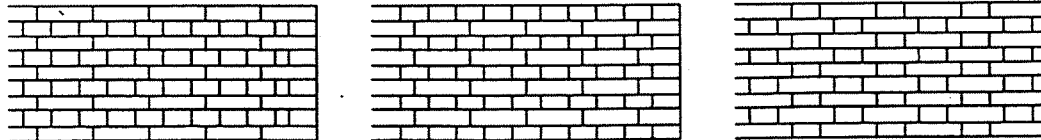


れんがの積み方



(a) 長手積み

(b) 小口積み



(c) イギリス積み

(d) オランダ積み
(一般にはイギリス積みに含まれることが多い)

(e) フランス積み

鉄道構造物におけるれんがの積み方

(○: 一般的, △: ごくまれ, ×: 実例未見)

構造物の種類		長手積み	イギリス積み	フランス積み	小口積み
トンネル	アーチ	○	×	×	×
	側壁	△	○	△	×
	坑門	×	○	△	×
アーチ橋	アーチ	○	△	△	×
	側壁	×	○	×	×
橋梁下部構造	橋台	×	○	△	△
	橋脚	×	○	△	×
土留擁壁		×	○	△	×
ホーム基礎		×	○	△	×
建築(駅舎・油庫等)		△	○	△	△