

CPCリブレ No.18

エコーする〈知〉

近鉄沿線の近現代史

三木理史

近鉄開業125周年記念出版

広域路線型民鉄の典型で、営業距離数日本一の近鉄。“話題の”大和西大寺駅から書き始めて複雑な路線図・沿線史をわかりやすく描き出す。

クロスカルチャー出版

エコーする〈知〉 近鉄沿線の近現代史

三木理史

CPCリブレ 18



ISBN978-4-910672-15-1

C0021 ¥2000E

定価(本体2,000円+税)



1920021020001



オレンジと紺色のビスタカーII世



大和川を渡る河陽鉄道時代の列車1898年頃
栢原―道明寺間 写真所蔵:松永記念館

大阪、奈良、京都、名古屋。関西圏と中部圏の商圏を結ぶオレンジと紺色のビスタカーが、史跡豊富な古都や神社仏閣や風光明媚な観光地をつなぐ。沿線の発展史はもう一つの合併史でもある。

〈序章〉大和西大寺駅から 〈第1章〉民鉄最長路線の素顔 〈第2章〉奈良線・橿原線・大阪線西部 〈第3章〉京都線・生駒線・けいはんな線・難波線 〈第4章〉南大阪線・吉野線・道明寺線・御所線・長野線 〈第5章〉名古屋線・鈴鹿線・湯の山線 〈第6章〉生駒・西信貴鋼索線 〈第7章〉大阪線東部・山田線・鳥羽線・志摩線 〈終章〉中川短絡線から あとがき 関連年表



CrossCulture
Publishing
Company Ltd.

近鉄沿線の近現代史

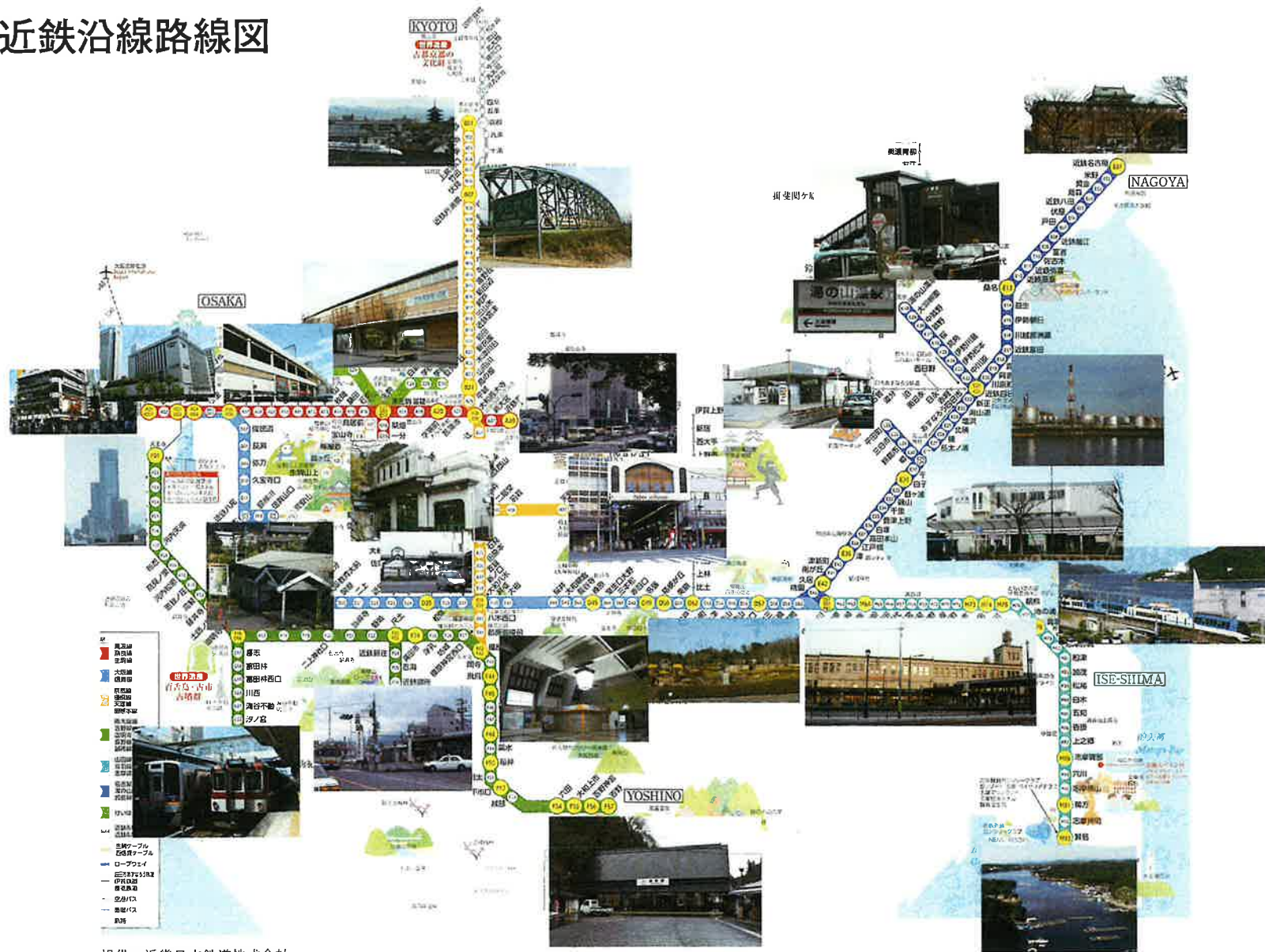
三木理史

序	大和西大寺駅から	1
第一章	民鉄最長路線の素顔	9
第二章	奈良線・橿原線・大阪線西部	33
第三章	京都線・生駒線・けいはんな線・難波線	61
第四章	南大阪線・吉野線・道明寺線・御所線・長野線	87
第五章	名古屋線・鈴鹿線・湯の山線	111
第六章	生駒・西信貴鋼索線	137
第七章	大阪線東部・山田線・鳥羽線・志摩線	153
終章	中川短絡線から	179
あとがき		185
関連年表		188

目次

CPCリブレ No.18

近鉄沿線路線図



提供：近畿日本鉄道株式会社

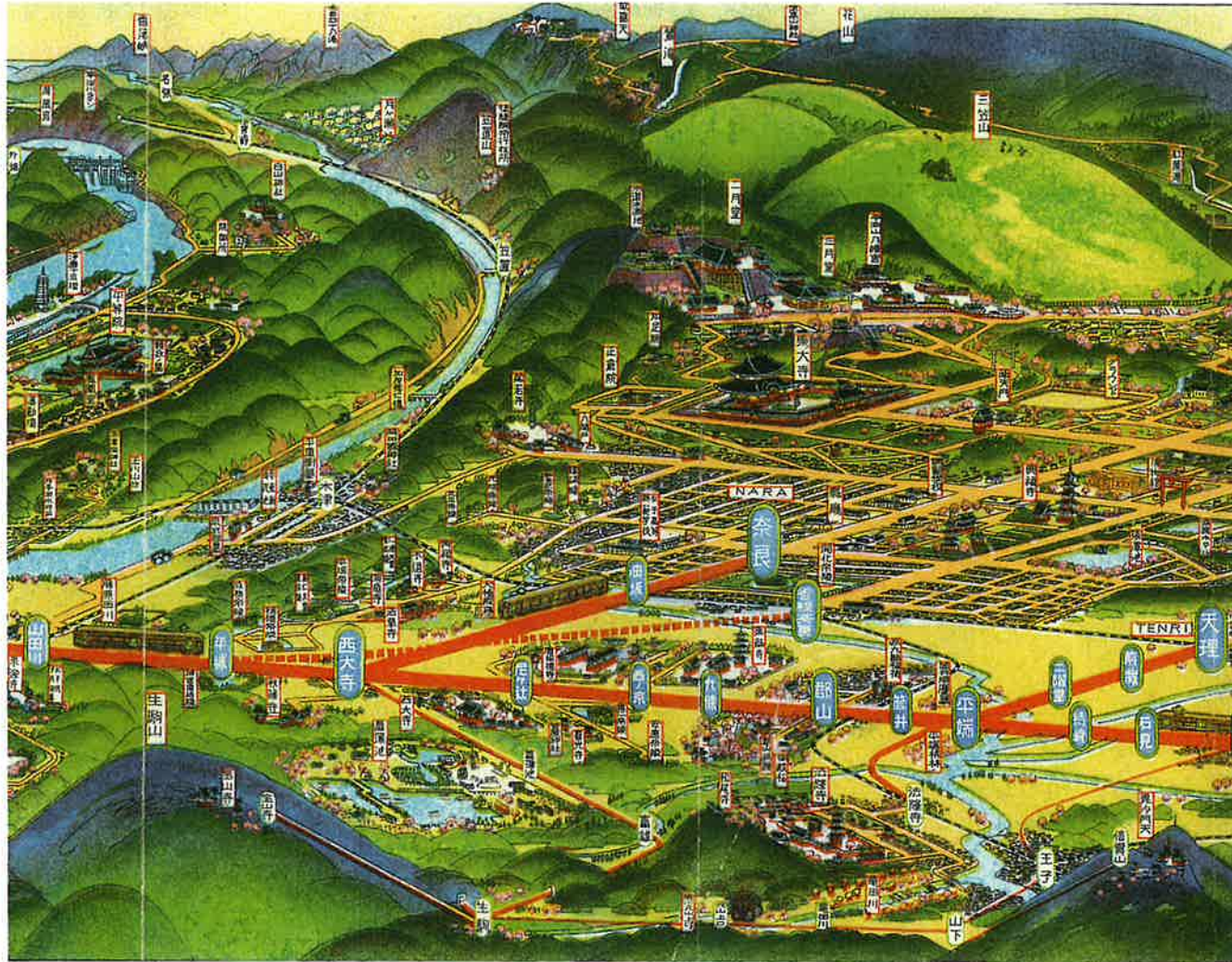


図 3-2 奈良電気鉄道の平城～省線奈良間の延長計画
 出所：奈良電気鉄道株式会社『奈良電気沿線名所図絵』（吉田初三郎画）（奈良大学図書館所蔵）

序章 大和西大寺駅から





写真序-1 複雑な配線が特徴の大和西大寺駅構内
1984年9月 大和西大寺駅 撮影：著者

創業の地

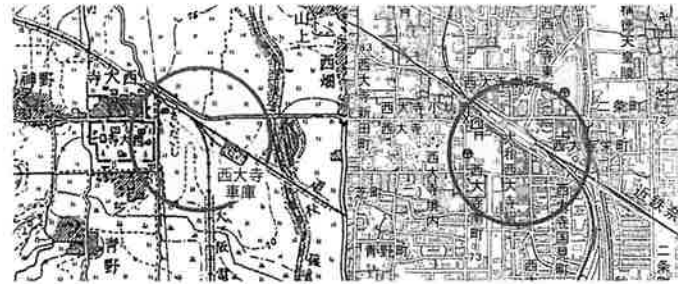
幻の大寺門前
JR東海の有名キャッチコピーといえば、「シンデレラ・エクस्प्रेस」や「そうだ京都、行こう。」などが連想され、いまから一〇余年前に奈良観光向けコピーの「幻の大寺西大寺」が浮かぶ方は多くないでしょう。しかし、当時東京メトロの一面分の吊広告すべてが大寺という車両さえあったほどの力の入れようでした。
大仏の鎮座する東大寺を知らない人は少ないですが、対応する西大寺の存在を意識する人は、それなりの「奈良通」のほうです。しかし、奈良で日常を過ごしてみると、実は東大寺より西大寺が馴染み深い存在だと気がきます。東大寺を冠した駅名は県内に古今共に存在せず、せいぜい往年の関西鉄道線（通称・大仏線）に大仏駅が存在した程度です。他方「幻の大寺」の門前の大和西大寺駅（以下、西大寺駅）は、「奈良の歴史観」から見れば「昨日」の域を出ない一九一四（大正三）年四月の開業ながら、一〇〇年以上の歴史を重ねて全列車の停車する枢要駅です。

ところがその乗降客数は約八六二万人で、近鉄の奈良市内の駅でも近鉄奈良駅（約二〇〇万人）や学園前駅（約九四二万人）にさえ及びません。庄巻は乗降客数よりも、駅の東西につながる複雑な鉄道線路のポイント群で、近鉄の奈良、橿原、京都の三線と車庫線が離合し、構内に三つのホームと五本の線路があります（写真序1）。

そして西大寺駅は、近鉄の前身である大阪電気軌道（以下、大軌）の上本町―奈良間で、現在の奈良線（制度的には布施―近鉄奈良間二六・七如）相当区間の開業によって誕生した近鉄創業路線上にあります。開業時の西大寺駅は、分岐路線もなく、周囲は盆地の田畑広がるなかに集落が点在するのみで、その位置も現在より一五〇mほど南東寄りの、まさに西大寺への参詣路との交差点にあったようです（図序1）。

上本町―奈良間の奈良線について畝傍線（現橿原線）の建設に着手した大軌は、その分岐点を西大寺駅に求めました。畝傍線は、古代下ツ道に沿うほぼ南北経路で、それを奈良線につなぐと、ほぼ直角で交わってしまうためか、畝傍線開業の一九二一年四月に駅を西北へ移設したようです。さらにその開業によって所要車両が増加するため、一九二〇年一月に西大寺車庫を開設しましたが、その位置は現在車庫のある橿原線に並行した秋篠川沿いの場所で

痛し痒しの平城京
その原因の一つとされる駅の東側に広がる平城宮跡は、一九〇五（明治三八）年に奈良市の植木商・棚田嘉十郎による平城宮跡保存運動にはじまり、大極殿朝堂院跡の史跡指定は二二（大正一一）年⁴⁾、大軌の開業がそのほぼ中間の一四年であったことも両者の宿縁を感じさせます。



図序-1 大和西大寺駅周辺の新旧比較
出所：時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ on the web」(©谷 謙二) <https://ktgis.net/kjmapw/> による。旧版図は1:25,000「奈良」(1925年10月発行)

はなく、奈良線に並行して設けられました。こうしてジャンクションに車庫を併設するという西大寺駅付近の基本構造は昭和を待たずに整ったこととなります。昭和に入ると、一九二八（昭和三）年一月に京都から奈良電気鉄道（以下、奈良電）が路線を延長し、後に近鉄に合併されて京都線となりました。当初、奈良電は奈良市街まで自社路線を延長するつもりでしたが⁴⁾、諸般の事情から西大寺駅で大軌に乗り入れ（三章参照）、その結果同駅は東西南北いずれにも路線の伸びる複雑な構造になりました。

日本屈指のジャンクション

西大寺駅を行き交う電車を眺めてみると、近鉄車両は当然ながら、京都市交通局や阪神電気鉄道の車両もやってきます。列車種別は特急、快速急行、急行、準急、区間準急、普通など多彩で、その行き先も付近で馴染みの奈良、大阪難波、神戸三宮、尼崎、橿原神宮前、天理、京都、新田辺、国際会館などに加え、鳥羽や賢島など日常的生活圏を越えた場所を指す列車もあります。そのためあまり耳にしない愛知県内の駅で人身事故や車両故障があっても、周辺に列車が数珠つなぎになります。それは近鉄が大阪府、京都府、奈良県、三重県、愛知県に跨がる広域路線網を基盤に、大阪高速電気軌道（大阪メトロ）、京都市交通局や阪神電気鉄道と相互直通運転を行いつながら縦横に列車を運行しているためです。そして近鉄の路線網は大軌創業線の奈良線を基軸に、周辺鉄道会社を合併することで生まれました。西大寺駅のジャンクションはまさにそうした広大な近鉄路線網の中核にあることを意識できる場です。

日本屈指のジャンクションとしてお馴染みの西大寺駅は、駅周辺に近鉄百貨店奈良店をはじめ商業地が広がり、開かずの踏切もあって相当以前から高架化が望まれてきましたが、いまだ実現していません。

大軌は、二章で述べる奈良市内の乗り入れに伴う用地買収の難航によって西大寺付近を
経過する現行経路を採り、その結果平城宮跡を横切ることになりました。その西大寺―新
大宮間は、車窓から復元された大極殿を眺望できる奈良線の見所の一つである一方、世界
遺産となった文化財保護の観点から移設を求める声も根強くあります。そして二〇六〇年
を目途に、ついに奈良県、奈良市と近鉄が南側の大宮通に奈良線を移設することに合意し
たと報道されています。その大宮通は、かつて大軌当初の敷設予定経路にほかならず（二
章参照）、歴史の因縁を感じざるをえません。

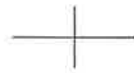
そうした近況に先立ち一九六四年に西大寺駅付近の改良工事を行い、駅を再び一四〇m
東方へ、奈良線と橿原線の分岐点も同様に二四〇m東方へ移設する西大寺駅二度目の大改
良によって、ほぼ現状の位置になりました。その改良と併せて、近鉄では新生駒トンネル
開通に伴う奈良線の輸送力増強による車両増加に向けて西大寺車庫の代替拡張を計画して
いました。車庫は、当初西大寺駅へはもちろん、奈良駅へもそのまま入庫できる効率的
な車両移動を考慮し、西大寺駅の東方一kmの位置に奈良線と並行して拡大する計画でした。
ところが、その場所が平城宮跡の一部に掛かって「遺跡保存の世論を尊重し」⁽⁶⁾て変更し
た苦肉の場所が現行の橿原線（旧畝傍線）に並行した西大寺車庫です。まさに古代のロマ
ンを求める多数の旅客を輸送する電鉄として痛し痒しの選択でした。

【註】

- (1) 奈良市統計書「統計なら」二〇二〇年版 (<https://www.city.nara.lg.jp/soshiki/7/103526.htm>) (二〇二二年六月一日閲覧)。
- (2) 大阪電気鉄道株式会社編『大阪電気軌道株式会社三〇年史』大阪電気軌道株式会社、一九四〇年、二六一頁。
- (3) 奈良電気鉄道株式会社史料編纂委員会編『奈良電鉄社史』近畿日本鉄道株式会社、一九六三年、四三頁。
- (4) 奈良地理学会編『大和を歩く―ひとあじちがう歴史地理探訪―』奈良新聞社、二〇〇〇年、六五頁。
- (5) 近畿日本鉄道株式会社編『最近二〇年のあゆみ』近畿日本鉄道株式会社、一九八〇年、七頁。



第一章 民鉄最長路線の素顔



第一章 民鉄最長路線の素顔

路線名	区間	営業キロ程	〔鉄道統計年報〕区分
難波線	大阪上本町—近鉄難波	2.0	大阪・京都・奈良線
大塚線	大阪上本町—三本塚	59.7	
奈良線	和歌—近鉄奈良	26.7	
京都線	京都—大和西大寺	34.6	
橿原線	大和西大寺—橿原神宮前	23.8	
天理線	串場—天理	4.5	
生駒線	王寺—生駒	12.4	
田原本線	西田原本—新王寺	10.1	
信貴線	河内山本—信貴山口	2.8	
けいはんな線	長田—宇都宮奈良登美ヶ丘	18.8	
南大阪線	大阪阿部野橋—橿原神宮前	39.7	南大阪・吉野線
吉野線	橿原神宮前—吉野	25.2	
道明寺線	道明寺—柏原	2.2	
駒形線	尺土—近鉄駒形	6.2	
長野線	古市—河内長野	12.5	
名古屋線	伊勢中川—近鉄名古屋	78.8	名古屋・三重線
湯の山線	近鉄四日市—湯の山温泉	15.4	
鈴鹿線	伊勢若松—平田町	8.2	
大塚線	赤目口—伊勢中川	49.2	
山田線	伊勢中川—宇治山田	28.3	
鳥羽線	宇治山田—鳥羽	13.2	
志摩線	鳥羽—賢島	24.5	
京阪神線	京阪神線	497.8	鋼索線
生駒鋼索線	鳥居橋—生駒山上	2.0	
西信貴鋼索線	信貴山口—富安山	1.3	
鋼索線合計		3.3	
	全線計	501.1	

表 1-1 近鉄の線名と区間、営業キロ程
 注：「鉄道統計年報」の区分に合わせるため原典の順序を一部入れ替えている。
 出所：近鉄グループホールディングス株式会社総合企画部 [KINTETSU HANDBOOK 2019] によって作成。



写真 1-1 地下区間に入ると天井の低さが大阪メトロ区間と共通するけいはんな線（撮影当時は東大阪線）
 1986年9月 荒本 撮影：著者

民鉄最長路線

一 近鉄線の区分と役割

二〇二一（令和三）年現在、近鉄の営業キロは日本の民鉄最長の五〇一・一kmで、二位の東武鉄道四六三・三km、三位の名古屋鉄道四四四・二kmを引き離しています^①。その営業路線は通称の「鉄道」に相当する鉄軌道線四九七・八kmと、通称「ケーブルカー」の鋼索線三・三kmから構成されています。前者は二路線、後者は二路線で構成され（表1-1）、ちなみに近鉄の過去の営業キロ最長は一九八六〜九二年の五九五・二kmです。現在の近鉄線の多くは「鉄道事業法」にもとづく鉄道線ですが、けいはんな線のみは相互直通運転する大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）線の準拠法規の関係で軌道線として扱われています（写真1-1）。

日本の鉄軌道に関する基本統計である国土交通省『鉄道統計年報』は、さまざまな運輸に関する数値を、近鉄線の場合、大阪・京都・奈良線、南大阪・吉野線、名古屋・三重線、西信貴鋼索線、生駒鋼索線に区分して公表しています（二〇一五年度現在）。但し、その区分は、軌間の相違をもとに、ついで府県境を基本としたものであり、実際の近鉄の路線名とは一致していません。

輸送量と輸送収入

一般に鉄道路線を知る基本的指標の輸送量と輸送収入から近鉄各線を見てみましょう。
 『鉄道統計年報』は、実に一八八六（明治一九）年刊行の『鉄道局年報』以来の数値を継続収録してきた由緒ある統計書です。

第三章 京都線・生駒線・けいはんな線・難波線

一 奈良を目指して

京阪と大軌の狭間で

線名をよそに奈良県域を走らず京都府内で路線の完結することが知られるJR奈良線は、奈良鉄道として開業し、江戸時代から畿内周遊で栄えた旧奈良街道に沿い、伏見町を出て宇治川、さらに木津川東岸を通り南下します。そのルートは、伏見町の南側が淀川の遊水池である巨大な巨椋池の残る低湿地のため、京奈間に安定路盤を確保できる経路が限られていることから決定づけられていました(図3-1参照)。



図3-1 京都市内から巨椋池付近の奈良電気鉄道の経路
出所：5万分1地形図「京都東南部」(1932年7月発行)。

ところが宇治川西岸を通って京都と奈良を結ぶ鉄道の敷設計画を、第一次世界大戦後の好況を機に一九一九(大正八)年一月に太田光熙(当時京阪電気鉄道常務)ほかの発起人が

奈良電気鉄道として出願しました。そして同時期に関西水力電気社長森久兵衛ほかの発起人が、ほぼ同じ区間の関西電気鉄道を出願し、それには全国的に電灯事業に関与した福沢桃介と併せて、大軌取締役の鍵田忠次郎の名が見られました。

区間の重複する二つの計画は、一九二二年七月に合同して奈良電気鉄道計画に一本化し、同年一月に免許を得て、二四年一〇月に京阪電気鉄道(以下、京阪)宇治駅と大軌西大寺駅間の変更路線の免許を得て、京阪、大軌両社の援助の下に二五年五月に奈良電気鉄道(以下、奈良電)を設立しました。監査役に京阪の太田光熙と、大軌の金森又一郎を選出した点が同社の将来を暗示していました。奈良電は設立から約四〇年間にわたって関西大手民鉄の両雄の間で翻弄されることとなります。

怪我の功名

奈良電は、一九二六(大正一五)年八月から工事に着手しましたが、当初の計画は伏見桃山駅から京阪本線に乗り入れて、起点を三条とする予定でした。しかし、当時すでに京阪本線の輸送量は飽和状態に近く、そこに相当本数の奈良電直通列車の乗り入れは困難であることがわかってきました。そこで一九二七(昭和二)年三月に京阪の伏見桃山駅から京都駅前間の延長線敷設免許を申請し、九月に免許を得ました。

ところで官設鉄道は、一八八〇(明治一三)年七月に東山と逢坂山の両トンネルを避け、

現在のJR奈良線京都―稲荷間と瀬田川沿いの廃線経路で大津（現膳所）に達してしました。その後一九二一年に東山と新逢坂山の二トンネルを掘削して現東海道本線経路に変更し、京都―稲荷間は奈良線に転用しました。奈良電は、京都―伏見間を、その国鉄奈良線の旧線路敷と、桃山―伏見間の国鉄貨物線の払い下げを受けて建設予定でした¹⁰⁾。

その間に京都市からは同市の都市計画事業の關係から市内区間の地下化を求められましたが、奈良電は経費上の理由で高架線にしたいと陳情しました¹¹⁾。さらに伏見町（現京都市伏見区）からも線路敷の高架化を求められ、また桃山―伏見間も当初国鉄貨物線と共用の予定でしたが、全線高架化を条件に鉄道省は払い下げを容認しました。

しかし小倉以北区間は、本来伏見支線として計画され、本線は宇治から小倉を経て南下するものですが、宇治―小倉間の工事を延期しました。怪我の功名のような高架線は、橋脚を用いない壮大な構桁橋の澁川橋梁で宇治川を渡り、南山城へと向かいました。

巨椋池干拓

琵琶湖を水源とする瀬田川（宇治川）に、三重県高見山地に発する木津川、南丹市を源流とする桂川の三川が京都府八幡市付近で合流して形成される淀川は、伏見城南方に前途の巨椋池という巨大な遊水池を形成していました。巨椋池に生息する多種多様な水生生物は、沿岸住民の生業や生活を支えた一方で、古くから洪水を繰り返してきたため治水工

事を重ねることになり、一九〇六（明治三九）年宇治川の付替によって河川と分離して水位の低下したのを機に干拓の機運が高まっていました¹²⁾。

奈良電の南山城への路線延伸はちょうどそのころでした。奈良電は巨椋池の東端を避けるように路線を敷設しましたが（図3-1）、それでも古くからつづいてきた漁業に影響を与えると考えられたのか、開業を前にした一九二八（昭和三）年四月に大池水産会に補償額五、七五六円を納めることで敷設の合意を得ました。その後から水流のなくなった巨椋池は媒介する蚊の大量発生によってマラリアの流行指定地となり、干拓が急務になってきたため、一九三一年一月に農林省が干拓事業の予算化を承認し、四〇年三月には国営干拓事業が完了しました。

現在京都線の向島―小倉間で車窓の西側（下り列車では右側）に拡がる広々とした空き地がかつての巨椋池の名残にほかなりません。

奈良乗り入れ

京都側で大阪と交渉不可欠な奈良電は、奈良側では会社設立以前の一九二四（大正一三）年三月に大軌との間に西大寺―奈良間の乗入契約を締結していました。さらに一九二七（昭和二）年一月には橿原神宮前までの乗り入れも追加契約しました。しかし、大軌奈良線の輸送量増加によって共用を困難とする奈良県知事の通牒を得て¹³⁾、同年一月に平

関西学術研究都市の開発

京都府、大阪府、奈良県の府県境に位置した京阪奈丘陵など奈良電沿線の開発は、古代から開けた畝傍線（のち橿原線）沿線はもとより、戦前期に着手した奈良線沿線に比べても遅れました。そのため奈良電が、一九六三（昭和三八）年一〇月に近鉄に合併して京都線となつて以後も、京奈間の観光客や既存集落の利用者が中心でした。ようやく一九七〇年代に日本住宅公団（当時）が、京都線山田川―平城間で開発に着手し、七二年一月に高の原駅を開設して大規模な「平城ニュータウン」を開発しました。さらに一九七八（昭和五三）年の「関西学術研究都市調査懇談会」の発足にはじまる関西学術研究都市（以下、関西学研都市）構想を発端に、八七年六月に「関西学術研究都市建設促進法」の公布・施行によつてその沿線で国家プロジェクトが開始しました⁶⁷。

筑波研究学園都市に比べて、国の施設の極めて少ない関西学研都市では、民間企業、特殊法人、第三セクターなどによる施設建設が中心となり、さまざまな職住近接を目指した住宅開発が進みました。その一つとして近鉄では、一九八九（平成元）年五月に近鉄不動産との共同開発となる木津川台住宅地の分譲を開始し、ケーブルテレビ対応の環境整備や歩車共存道路計画などの新しい街づくりを取り入れるとともに、一九九五年一〇月には大規模マンションの分譲も開始しました。また一九八六年に同志社大学および同志社女子大学を田辺地区に誘致したのを機に、教育機関の立地も進行的ことから、京都線には通勤

線が描かれています（図3-2）。



図3-2 奈良電気鉄道の平城～省線奈良間の延長計画
出所：奈良電気鉄道株式会社『奈良電気沿線名所図絵』（吉田初三郎画）
（奈良大学図書館所蔵）

城村から国鉄奈良駅間に支線敷設を申請し、二八年四月に免許を得ました。しかし、奈良電は一九二八年秋の裕仁天皇（のち昭和天皇）の即位大典に開業を間に合わせる必要から、同年一月にまず桃山御陵前―西大寺間と大軌線西大寺―奈良間で乗り入れ運転を開始しました。そして約二週間後に残る京都―桃山御陵前間も開業して、西大寺―橿原神宮前間での乗り入れ運転や京都―奈良間の急行運転も開始しました。

結果的に大軌奈良線への乗り入れは列車ダイヤの調整によつて実現しましたが、開業時に発行した吉田初三郎「奈良電気沿線名所図絵」には平城―奈良間の延長

あとがき

骨つき肉を味わうことが妙味の手羽先唐揚げに例えるなら、「○○沿線の近現代史」は鉄道の歴史が骨、その沿線に展開する歴史が肉であろう。そう思いつつ執筆してきた本書ながら、読者にずいぶん骨太な「手羽先」だという印象を与えることを恐れている。言い訳すれば、二〇二一（令和三）年現在でも近鉄の営業キロは五〇一・一kmで、本シリーズ既刊の小田急の二二〇・五kmの約四倍、京浜急行の八七・〇kmの約六倍、江ノ島電鉄の一〇・〇kmに至っては約五〇倍の路線規模（＝骨）であり、それらと大差ない分量に収めるには地域史（＝肉）が少なくなってしまうことをご容赦願いたい。

ところで、著者が大学に入学した年に刊行された徳永慶太郎『近鉄線各駅停車 I・II』（保育社、一九八四年）が、さしあたり本書の先駆にあたる著作であろう。この本は、表紙こそ近鉄電車が飾るが、まさに骨抜き肉を豊富なカラー頁で語り尽くし、巻末近くのモノクロ頁でわずかに骨を述べるといって、上質な手羽先唐揚げの構成であった。故徳永氏は、当時近鉄の現職広報部課長の傍ら、関西の古書業界でも知られた顔であり、その後開設された「近鉄資料室」（現在は休館）の基礎をつくられた。本書執筆の依頼を受け、まず取り出した二冊の先著を読み直しつつ、沿線に国内超一級の史跡豊富な近鉄沿線を肉尽くして語れば、いまも五〇〇kmを越える骨はずいぶん細って見えなくなると感じた。

また著者は、近鉄南大阪線沿線に生まれ育ち、現在は京都線沿線に職場があり、その職場には万葉集、平城京、世界遺産級の寺院や仏像群…の大家が溢れ、それらの方々を前に著者の乏しい肉の知識を披瀝しても叶うはずはないと萎縮してしまい、結局骨を語る事が本書の役目だと悟った。そして本シリーズの既刊分の執筆では、いわゆる原典の一次史料よりも、二次資料を中心にわかりやすくまとめることが、暗黙の共通認識になっているようである。著者もその点を意識して執筆したつもりながら、何分広域の近鉄沿線の隅々まで実証研究や、社史、自治体史の叙述が行き届いているわけではなく、やむをえず原典に拠らざるを得なかった箇所がある。もつともその箇所こそが実証研究上の空白であり、今後著者自身も空隙を埋める作業に精進したいと思う機会にはなった。

本書は、長年ご厚誼を得てきたクロスカルチャー出版の川角功成氏からのお誘いを発端に実現したことを記しておきたい。長年利用してきた近鉄線を見直すよい機会でもあったが、一方で前述のように既刊分の対象路線と比較して、何倍（場合によっては何十倍）もの路線距離の同線と沿線を限られた紙幅に収めることは殊の外大変な作業であった。その原稿は新たに書き起こしたのだが、序章は「世界遺産リレー連載・奈良の風景2―関西屈指のジャンクション・近鉄大和西大寺駅」（共同精版印刷『main21』第一七号、二〇〇八年）での既発表の内容にもとづいており、一章では『近畿日本鉄道一〇〇年のあゆみ』編さん時に作成されたデータを活用させて頂いた。また図版使用許諾を含めて近鉄グルー

プホールディングス、そのOBの武部宏明氏、奈良県立図書情報館、松永白洲記念館、奈良大学図書館など多くの方々にお世話になった。記して謝意を表したい。

二〇二二年一〇月

三木 理史

付記 本書はJSPS科研費一九K〇一一九五の成果の一部でもある。

一八九八(明治三一)	三月	河陽鉄道(現道明寺・南大阪線) 柏原―古市間運輸営業開始
一九〇七(明治四〇)	四月	奈良電気鉄道発起人に上本町―奈良間軌道敷設を特許
一九〇九(明治四二)	二月	初瀬軌道(現在廃止) 桜井―初瀬間運輸営業開始
一九一〇(明治四三)	九月	奈良軌道(株)創立総会開催
一九二二(明治四五・大正元)	一〇月	奈良軌道(株)が大坂電気軌道(株)(以下、大軌)に商号変更
一九一三(大正二)	八月	三重軌道(のち内部・八王子線) 日永―八王子村間運輸営業開始
一九一四(大正三)	一〇月	吉野軽便鉄道(現吉野線) 吉野口―吉野間運輸営業開始
一九一四(大正三)	六月	四日市鉄道(現湯の山線) 川島村―湯ノ山間運輸営業開始
一九一四(大正三)	七月	養老鉄道(のち養老線) 池野―養老間運輸営業開始
一九一五(大正四)	四月	北勢鉄道(のち北勢線) 大山田―楚原間運輸営業開始
一九一五(大正四)	二月	上本町―奈良(仮駅)間(現奈良線) 三〇・六km運輸営業開始
一九一六(大正五)	九月	天理軽便鉄道(現天理線) 新法隆寺―天理間運輸営業開始
一九一六(大正五)	八月	伊勢鉄道(現名古屋線) 一身田町―白子間運輸営業開始
一九一八(大正七)	一月	伊賀軌道(のち伊賀線) 上野町―上野駅連絡所間運輸営業開始
一九一九(大正八)	一月	東大阪土地建物(株)設立
一九二〇(大正九)	四月	大和鉄道(現田原本線) 田原本―新王寺間運輸営業開始
一九二二(大正一〇)	八月	生駒鋼索鉄道(現生駒鋼索線) 鳥居前―宝山寺間運輸営業開始
一九二二(大正一〇)	一〇月	大軌土地(株)設立
一九二二(大正一〇)	二月	合名会社京都物産館(現近鉄百貨店(株)) 設立
一九二二(大正一〇)	一月	天理軽便鉄道から新法隆寺―天理間(九・〇km)の事業を譲り受
一九二二(大正一〇)	四月	西大寺―郡山間(現橿原線) 五・〇km運輸営業開始
一九二二(大正一〇)	三月	奈良公園を国の名勝に指定

一九二二(大正一〇)	四月	郡山―平端間(現橿原線) 五・〇km運輸営業開始
一九二二(大正一〇)	五月	信貴生駒電気鉄道(現生駒線) 王寺―信貴山間運輸営業開始
一九二四(大正一三)	三月	平端―橿原神宮前間(現橿原線) 一三・四km運輸営業開始
一九二五(大正一四)	一月	奈良新温泉開業(一九三二年閉鎖)
一九二五(大正一四)	一〇月	足代(現布施)―八尾間(現大阪線) 五・二km運輸営業開始
一九二六(大正一五・昭和元)	三月	高田―八木間(現大阪線) 五・一km運輸営業開始
一九二六(大正一五・昭和元)	九月	八尾―恩智間(現大阪線) 四・二km運輸営業開始
一九二七(昭和二)	六月	あやめ池遊園地開園
一九二七(昭和二)	八月	大軌ビルディング(現近鉄百貨店上本町店) 竣工
一九二八(昭和三)	七月	恩智―高田間(現大阪線) 一六・五km運輸営業開始
一九二八(昭和三)	九月	参宮急行電鉄(株)創立総会開催
一九二九(昭和四)	一月	奈良電気鉄道(現京都線) 桃山御陵前―西大寺間運輸営業開始、大坂電気軌道への乗入れ開始(西大寺―大軌奈良間)
一九二九(昭和四)	一月	大軌八木―桜井間(現大阪線) 五・二km運輸営業開始
一九三〇(昭和五)	三月	生駒山上遊園地開園
一九三〇(昭和五)	九月	参宮急行電鉄伊賀上野―名張(のち西名張) 間二六・三kmの施設を賃借して運輸営業開始
一九三〇(昭和五)	七月	志摩電気鉄道(現志摩線) 鳥羽―真珠港間運輸営業開始
一九三〇(昭和五)	一〇月	参宮急行電鉄桜井―長谷寺間(現大阪線) 五・九km運輸営業開始
一九三〇(昭和五)	十一月	花園ラグビー運動場(現近鉄花園ラグビー場) 開場
一九三〇(昭和五)	二月	参宮急行電鉄長谷寺―榛原間(現大阪線) 四・五km運輸営業開始
一九三〇(昭和五)	三月	参宮急行電鉄松阪―外宮前(現宮町) 間(現山田線) 一七・九km運輸営業開始
一九三〇(昭和五)	九月	参宮急行電鉄外宮前―山田(現伊勢市) 間(現山田線) 一・三km運輸営業開始

一九三二 (昭和六)	三月	業開始 参宮急行電鉄榛原―伊賀神戸間(現大阪線)二・五・三km運輸営業開始
一九三二 (昭和七)	七月	参宮急行電鉄伊賀神戸―阿保(現青山町)間(現大阪線)二・四kmおよび佐田(現榊原温泉口)―参急中川(現伊勢中川)間(前同)一三・六km運輸営業開始
一九三六 (昭和一一)	四月	南和電気鉄道(現御所線)尺土―南御所町(現御所)運輸営業開始
一九三八 (昭和一二)	六月	山本―信貴山口間(現信貴線)二・八km運輸営業開始
一九四〇 (昭和一五)	一月	信貴山電鉄(現一部西信貴綱索線)信貴山口―信貴山門間運輸営業開始
一九四一 (昭和一六)	三月	参宮急行電鉄阿保―佐田間(現大阪線)一七・五km運輸営業開始
一九四二 (昭和一七)	四月	参宮急行電鉄山田―宇治山田間(現山田線)〇・六km運輸営業開始
	一月	参宮急行電鉄久居―津新町間(現名古屋線)五・三km運輸営業開始
	三月	参宮急行電鉄津新町―津間(現名古屋線)二・三km運輸営業開始
	四月	参宮急行電鉄合併に伴い伊勢電気鉄道(株)の事業(桑名―大神宮前間は八六・六km)を承継
	六月	参宮急行電鉄津―江戸橋間(現名古屋線)一・一km運輸営業開始
	一月	関西急行電鉄桑名―関急名古屋間運輸営業開始
	三月	参宮急行電鉄(株)を合併、関西急行鉄道(株)に商号変更
	四月	(株)関急旅行社(現近畿日本ツーリスト(株))設立
	一月	電気供給事業を関西配電(株)に譲渡
	二月	上本町―関急奈良間、布施―八木西口間および大和西大寺―八木西口間軌道を地方鉄道に変更
	二月	大阪鉄道(株)を合併
	二月	神都交通が北勢電気鉄道(株)、三重鉄道(株)、松阪電気鉄道(株)、志摩電気鉄道(株)、三重乗合自動車(株)、伊賀自動車(株)を合併、三重交通(株)に商号変更

一九四三 (昭和一八)	二月	道(株)、三重乗合自動車(株)、伊賀自動車(株)を合併、三重交通(株)に商号変更
一九四四 (昭和一九)	四月	信貴山急行電鉄(株)、南和電気鉄道(株)、大鉄百貨店を合併
	六月	関急百貨店を「関急百貨店上本町店」に、大鉄百貨店を「関急百貨店阿倍野店」に名称変更
	六月	南海鉄道(株)との合併を経て近鉄日本鉄道(株)の創立総会を開催
	六月	南海電気鉄道(株)に旧南海鉄道部門の事業を譲渡
	七月	上本町―近畿日本名古屋間特急列車運転開始
	七月	百貨店の名称を「近鉄百貨店阿倍野店」、「近鉄百貨店上本町店」に変更
	八月	プロ野球球団近鉄パールズ創設
	八月	名古屋鉄道との相互直通運転開始(団体旅客輸送限定、五二年終了)
	九月	宝来土地が近鉄不動産(株)に商号変更
	九月	名古屋線軌間変更(標準軌化)工事完了(名古屋線全線標準軌化)
	十月	鈴鹿市―平田町間(現鈴鹿線)四・一km運輸営業開始
	十一月	奈良電気鉄道(株)を合併
	十二月	三重電気鉄道が三重交通(株)から近畿日本四日市―湯ノ山間ほかの事業を譲り受け
	六月	新・生駒トンネル竣工
	六月	信貴生駒電鉄(株)を合併
	七月	三重電気鉄道(株)を合併
	八月	奈良線、京都線、橿原線、天理線、生駒線および田原本線において電車線電圧昇圧(六〇〇Vから一五〇〇Vに昇圧)
	九月	宇治山田―五十鈴川間(現鳥羽線)一・九km運輸営業開始
	十月	五十鈴川―鳥羽間(現鳥羽線)一・三km運輸営業開始、志摩線改良工事(標準軌化、電車線電圧昇圧、線形改良など)完了
	十一月	
	十二月	
	一月	
	二月	
	三月	
	四月	
	五月	
	六月	
	七月	
	八月	
	九月	
	十月	
	十一月	
	十二月	

一九七五(昭和五〇)	十一月	上本町―近鉄難波間(現難波線)二・〇km運輸営業開始
一九八六(昭和六一)	一〇月	西青山―垣内東信号所間八・二km複線化(大阪線全線複線化)
一九八八(昭和六三)	八月	長田―生駒間(現けいはんな線)一〇・二km運輸営業開始、大阪市交通局と相互直通運転開始
一九九四(平成六)	四月	京都市交通局との相互直通運転開始(北大路―新田辺間)
一九九六(平成八)	八月	志摩スペイン村(テーマパーク)「パルケエスパニーヤ」およびホテル志摩スペイン村)開業
二〇〇〇(平成一二)	三月	車扱貨物営業廃止
二〇〇三(平成一五)	四月	京都市交通局との相互直通運転区間拡大(新田辺―近鉄奈良間)、国際会館―近鉄奈良間急行列車直通運転開始
二〇〇四(平成一六)	一月	三岐鉄道(株)に西桑名、阿下喜間(北勢線)二〇・四kmの事業を譲渡
二〇〇六(平成一八)	三月	大阪バファローズオリックス野球クラブ(株)に球団事業を譲渡(球団の「大阪近鉄バファローズ」は「オリックス・ブルーウェーブ」と統合)
二〇〇七(平成一九)	一〇月	生駒―学研奈良登美ヶ丘間(現けいはんな線)八・六km運輸営業開始
二〇〇九(平成二一)	三月	桑名・揖斐間(養老線)五七・五kmおよび伊賀上野・伊賀神戸間(伊賀線)一六・六km事業形態変更
二〇一四(平成二六)	三月	阪神電気鉄道との相互直通運転開始(三宮―近鉄奈良間)
二〇一五(平成二七)	四月	あべのハルカスグランドオープン 近畿日本鉄道(株)が近鉄グループホールディングス(株)に商号変更

注：社名のないものは大軌、関急、近鉄に関する事項
被合併会社は開業のみ、合併は大軌、関急、近鉄本体への合併のみを採録

三木 理史 (みき まさふみ)

奈良大学文学部教授 (地理学科)。

1965 年大阪府生まれ。

関西大学大学院文学研究科博士課程後期課程中退。

専攻：歴史地理学、鉄道史。



主要著作

『局地鉄道』(搞書房、2009 年、第 10 回人文地理学会賞〔一般図書部門〕)

『都市交通の成立』(日本経済評論社、2010 年、2012 年度鉄道史学会住田奨励賞〔単行本部門〕)

『近畿日本鉄道 100 年のあゆみ』(共著、近畿日本鉄道株式会社、2010 年)

その他

近鉄沿線の近現代史

CPC リブレ No.18

2022 年 10 月 20 日 第 1 刷発行

著者 三木理史

発行者 川角功成

発行所 有限会社 クロスカルチャー出版

〒101-0064 東京都千代田区神田猿樂町 2-7-6

電話 03-5577-6707 FAX 03-5577-6708

<http://crosscul.com>

印刷・製本 (株)シナノパブリッシングプレス

© Masafumi Miki 2022

ISBN 978-4-910672-15-1 C0021 Printed in Japan