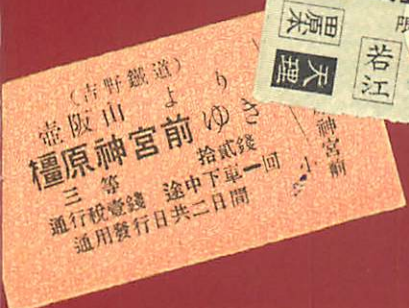


第92回
企画展

近鉄電車展Ⅱ

—大和ゆかりの路線100年—



天理大学附属天理参考館

はじめに

今年^{かしはら}は近畿日本鉄道^{たわらもと}樺原線全通や南大阪線の大阪阿部野橋駅が開業して100年となります。また奈良電気鉄道(現京都線)の合併60年を迎えます。本展では、樺原線、南大阪線、京都線、田原本線、吉野線等、奈良やその周辺路線の中で節目にあたる路線を中心に取り上げ、近畿日本鉄道が今日の姿になりゆく経緯や、交通が地域に与えた経済・観光・文化等の影響についてご覧いただきます。

明治31(1898)年に道明寺線等を開業した河陽鉄道をルーツに持つ大阪鉄道が、大阪市内進出の第一歩を踏み出したのは、大正12(1923)年4月、後に南大阪線となった道明寺～大阪天王寺(大阪阿部野橋)の開業です。それに先駆け、同年3月には奈良県を南北に走る大阪電気軌道(大軌)の畝傍線(現樺原線)が全線開業し、周辺の小私鉄であった天理軽便鉄道や大和鉄道は大軌の傘下に入ることになりました。大正～昭和初期には新規路線の開業が活発に行われ、西大寺以北については、京阪と大軌が出資した奈良電気鉄道が昭和3(1928)年に京都まで開業しました。当初より樺原線と直通運転を行い、昭和38(1963)年、近鉄京都線となりました。

明治末期の主要私鉄国有化を経て規制緩和が進み、関東・関西などの都市部ではアメリカのインターアーバン(都市間電気鉄道)をモデルに、現在の大手私鉄が多く開業しました。その一つである近鉄は、阪奈間の都市間交通という枠にとどまらず、自社路線の拡張に併せ旧来型の鉄道を買収してエリアを拡大し、住宅地開発、遊園地、球団・劇団経営等の輸送量増加策だけでなく、奈良・京都そして三重の寺社仏閣や観光地をクローズアップし、再評価しました。新規路線開業やM&Aがダイナミックに行われていた頃に光を当てることで、日本最大の私鉄黎明期における脈動を感じていただければ幸いです。

天理大学附属天理参考館



1 8区片道乗車券
大正12年3月 大軌

畝傍線全通時の大軌線内乗車券。大阪電気軌道は軌道法監督下で敷設されたため、大正期、普通乗車券は車内売りが原則で、主要駅の出札と車内は、共通した軟券の小型乗車券を使用した。全通時の初乗り運賃は1区8銭で通行税1銭がプラスされて9銭だった。



2 5区往復乗車券
大正12年3月 大軌

凡例

- 本書は、天理大学附属天理参考館第92回企画展「近鉄電車展Ⅱ—大和ゆかりの路線100年—」(会期:2023年4月12日～6月5日)の展示解説図録である。
- 本展は近畿日本鉄道株式会社、天理市、天理市教育委員会、歴史街道推進協議会の後援を得て当館の主催により開催した。
- 展示資料はすべて天理大学附属天理参考館の収蔵品である。
- 本図録に掲載している資料は展示資料の一部である。
- 資料キャプションは、番号・資料名・発行(入手)年代・資料寸法(縦のみ、原寸の場合は省略)・発行会社・付帯情報を記載している。資料名は原題もしくは展示用表題を付した。
- 会社名は便宜上、以下の通り一部省略した。
大阪電気軌道→大軌、参宮急行電鉄→参急、関西急行鉄道→関急、近畿日本鉄道→近鉄、大阪鉄道→大鉄、信貴生駒電鉄→信貴電、奈良電気鉄道→奈良電、日本国有鉄道→国鉄、京阪電気鉄道→京阪
- 本展の開催にあたり、以下の団体、個人の方々からご協力をいただいた。(敬称略、順不同)
近畿日本鉄道株式会社、近鉄グループホールディングス株式会社、池田和政、加田芳英、本本和彦、白石雄介、杉原俊男、藤浦哲夫

畝傍線・橿原線

大正3(1914)年4月30日には上本町～奈良を開業した大阪電気軌道(大軌)は、さらなる路線延伸を目指し、大正5年3月20日、西大寺駅から国鉄畝傍駅付近に至る路線の出願を行った。当時、大軌以外では国鉄関西線・桜井線・和歌山線等が運行していたが、奈良県北和・中和地域を南北に貫く同路線開通は、地域の利便向上が大きく期待されるものであった。大正6年1月20日には橿原神宮へのアクセス向上を念頭に、西大寺橿原神宮間で再出願を行い、大正7年11月19日には営業継続に支障を来すことが予想される天理軽便鉄道・大和鉄道の合併が条件として認可に至った。

西大寺・郡山間、郡山・平端間、平端・橿原神宮前間の3区間に分けて敷設工事を進め、大正12年3月21日に西大寺・橿原神宮前間の畝傍線(現橿原線)が全線開業した。上本町・橿原神宮前間で直通運転を開始し、1時間20分で結んだ。当初は西大寺・平端間および八木(現八木西口)・橿原神宮前間が複線、平端・八木間が単線であった。開業後の平端・八木間は、乗車人員が想定よりも多かったため、石見・八木間は同年12月24日に、平端・石見間は大正13年3月2日にそれぞれ複線運転を開始した。畝傍線の開業は大軌の奈良線においても好影響を与え、奈良駅の乗降者数が大幅に増加した。昭和14年7月28日の橿原神宮前駅整備事業完成と共に、畝傍線から橿原線に名称変更した。

3 招待乗車券

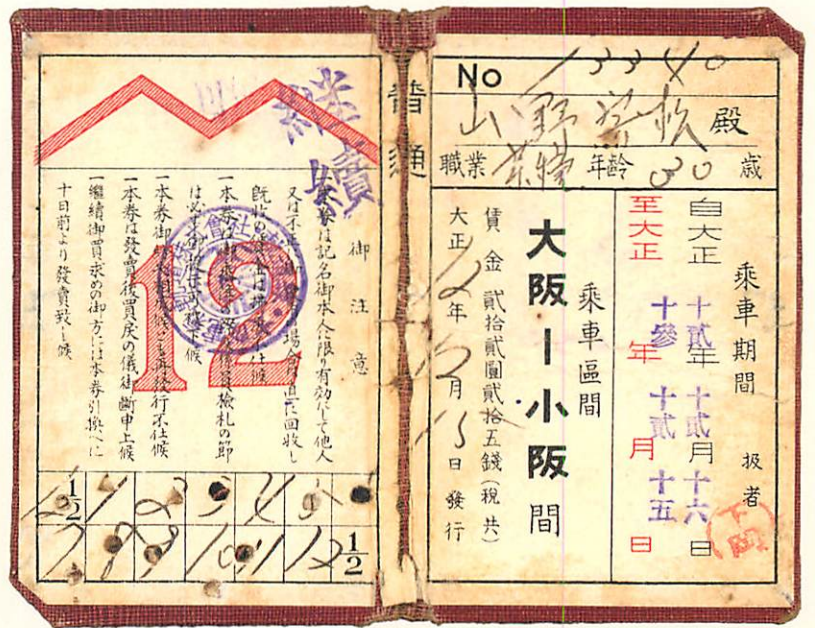
大正12年3月20日 縦12.2cm 大軌

大正12年3月21日郡山・橿原神宮前が開業、畝傍線(西大寺・橿原神宮前、現在の橿原線)が全通した。開業前日、橿原神宮前広場において開催された祝賀会参加者用に配布された乗車券。



4 畝傍線名所案内

大正12年3月 17.3cm 大軌
全通時に発行された沿線名所案内書。大軌の路線図と、畝傍線・天理線・法隆寺線周辺の紹介が詳しく記載されている。



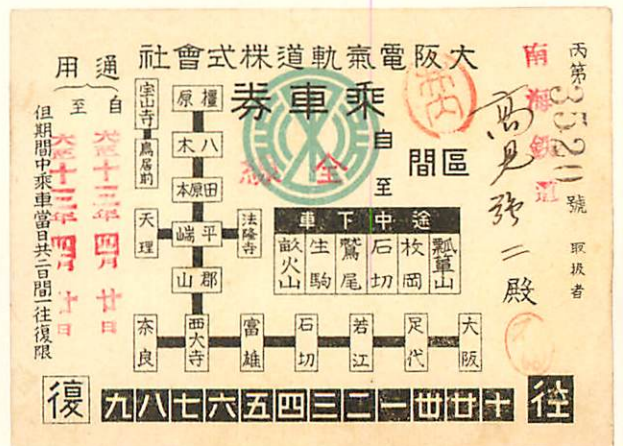
5 普通定期乗車券

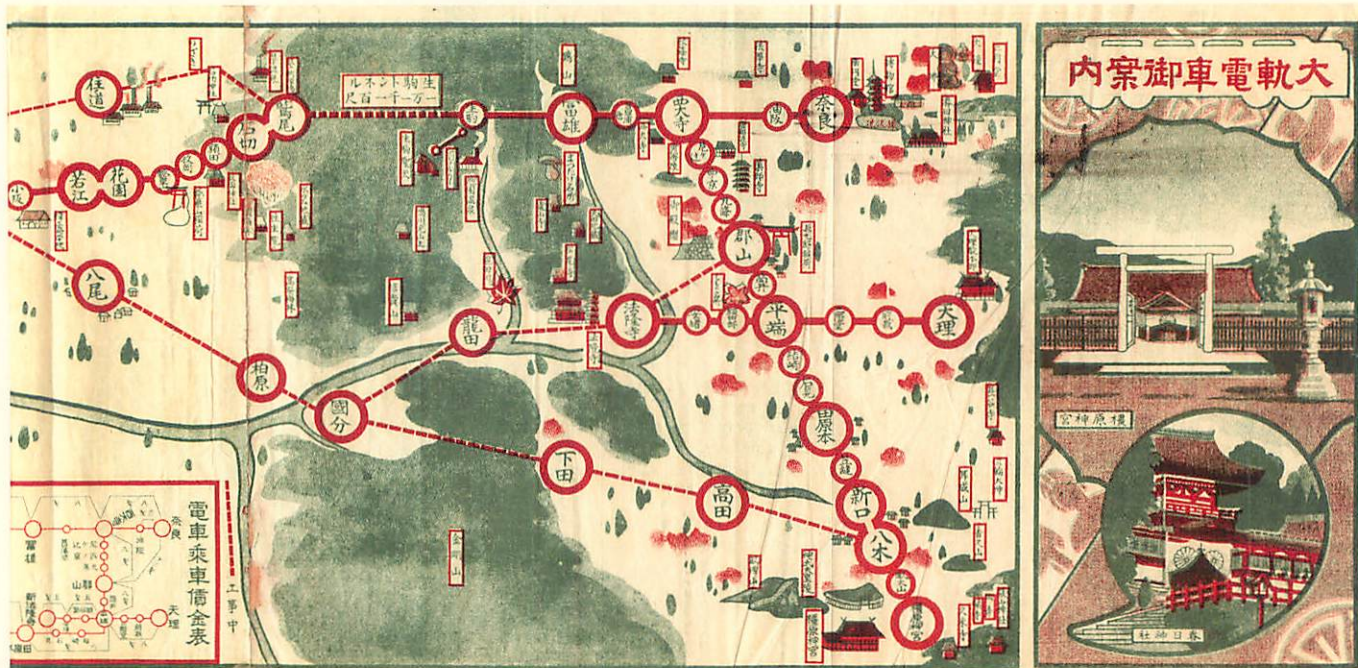
大正12年12月 大軌

大正後期の1カ年普通定期乗車券。2つ折りで、長期の使用に耐えられるよう、表紙は堅牢に加工されていた。

6 無賃乗車券

大正13年 大軌
主に外部の関係者に交付した無賃乗車券、大正13年3月時点の大軌全線が描かれている。

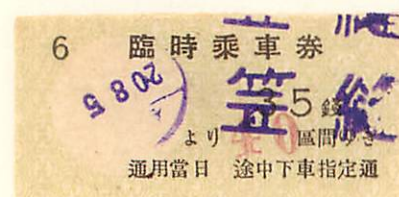




7 大軌電車御案内

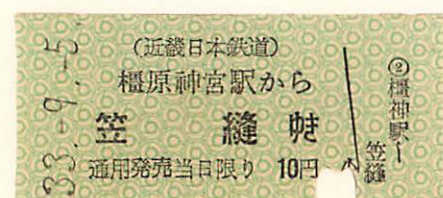
大正12年 縦19.6cm 大軌

表面には路線図、裏面に沿線案内や運賃表がある(掲載は表面の右側～中央部分)。郡山・橿原神宮前間の畝傍線、天理線、法隆寺線、奈良線のほかに、現在の大阪線である足代(布施)・八木等の工事中の路線や国分・郡山、鷲尾・天満のような未成線も記載されている。



9 臨時乗車券

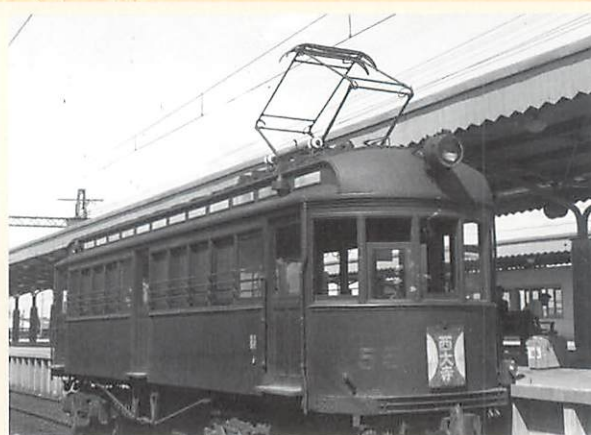
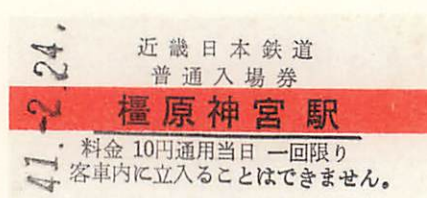
昭和20年8月 近鉄
笠縫より40銭。臨時乗車券は正式な営業規定には制定されていない様式の乗車券のこと。戦時中、物資が不足して乗車券の紙も節約のため、薄紙となったり、古紙を再利用した乗車券が使用された。



10 常備片道乗車券(左) 11 普通入場券(右)

昭和33年9月 近鉄 昭和41年2月 近鉄

橿原神宮駅から笠縫ゆき片道乗車券(硬券)と橿原神宮駅入場券(硬券)。橿原神宮駅は橿原神宮に対する配慮から、「橿原神宮駅」が駅名で、「駅」が駅名に付いている珍しい駅だった。乗車券の表記にも駅が記載されていたが、普通入場券は「橿原神宮駅」とはなっていない。昭和45年3月1日に「橿原神宮前」駅に改称された。



8 デハボ51形55号写真

昭和15年9月 大軌 橿原神宮駅

12 京都—橿原神宮駅間 特急運転開始記念特急券

昭和39年10月 近鉄

昭和38年に奈良電気鉄道が近鉄に買収合併され、京都線となった。京都線、橿原線開業以来、初めての有料特急の運転を記念して発行されたもの。座席指定で1日6往復運行。車両は旧奈良電のデハ1200形電車等を特急専用車両に改造した680系特急車2両編成が使用された。



天理軽便鉄道

明治31(1898)年、奈良鉄道(現 JR 桜井線)が開業し丹波市駅が設置され、多くの天理教信者が利用していたが、大阪方面からは関西鉄道(現 JR 関西本線)の奈良駅を経由していたため、法隆寺から丹波市までを短絡し、利便向上を目指して計画されたのが天理軽便鉄道であった。大正4(1915)年2月7日に新法隆寺・天理間を開業したが、前年の大正3年には大軌が開業したこともあって営業成績は低迷していた。その状況を受けて大正7年11月に許可された大軌の西大寺・橿原神宮前間敷設の付帯条件には、営業が立ちゆかなくなることが想定される天理軽便鉄道の統合または損失補償が含まれていた。大正9年10月12日には、大軌と天理軽便鉄道との間で、鉄道譲渡に関する契約が締結され、引き継いだ新法隆寺・天理間の路線は大軌「天理線」となった。

天理軽便鉄道は、軌間が762mm、動力が蒸気であったが、大阪方面からの利便を向上させるため、それぞれ標準軌への改軌、電化工事を施行し、大正11年4月1日には上本町・天理間の直通運転を開始、同区間を1時間7分で結んだ。これに併せて、線名変更を実施し、平端・天理間は従来のまま「天理線」、新法隆寺・平端間は「法隆寺線」とした。法隆寺線には昭和3(1928)年7月1日にガソリンカーが投入されたが、戦時中に不要不急路線に指定されたため昭和20年2月11日に運行を休止し、昭和27年4月1日に廃止となった。



13 常備片道乗車券

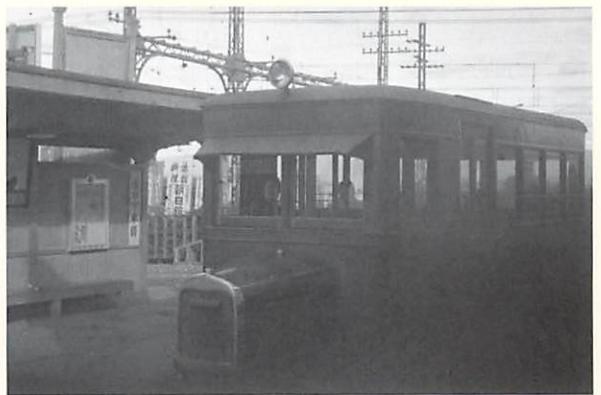
大正7年2月 天理軽便鉄道
二階堂より郡山ゆき、鉄道院線(国鉄)連絡、
新法隆寺駅乗換。硬券。



| 最著下段 | 運ハ | 通 用 票 價 目 録 | 日 2 | 安 天 |
|------|-----|-------------|-----|-----|
| 大和安堵 | .36 | 2 | 2 | 郡 法 |
| 天 理 | .39 | 2 | 2 | |
| 大軌郡山 | .39 | 2 | 2 | |
| 新法隆寺 | .41 | 2 | 2 | |
| 西大寺 | .47 | 2 | 2 | |

15 準常備片道乗車券

昭和10年3月 大軌
橋寺より西大寺ゆき、硬券。吉野線
の橋寺駅は現在の飛鳥駅。畝傍線・天理線・法隆寺線の駅が入った準常備片道券。



16 キッド2ガソリンカー写真
昭和15年9月 大軌 平端駅



14 1区片道乗車券

昭和6年頃 大軌
法隆寺線専用の軟券。法隆寺線は、昭和3年からガソリンカーの単行運転となった。ガソリンカー車掌が発売した1区券。全線は2区間で、区界駅は大和安堵駅だった。

生駒鋼索鉄道

生駒鋼索鉄道は宝山寺参拝客等の輸送を目的に、大正7(1918)年8月に日本初の営業用鋼索鉄道として鳥居前・宝山寺間を開業した。営業成績は良好で、大正11年1月に大軌への合併にあたっては、大軌株式1.8株に対して生駒鋼索鉄道株式1株という好条件であった。生駒山上の開発を計画し、その利便を図ることを目的に、昭和元(1926)年12月30日には鳥居前・宝山寺間を複線化し、昭和4年3月27日宝山寺・生駒山上間にも鋼索鉄道を開業した。

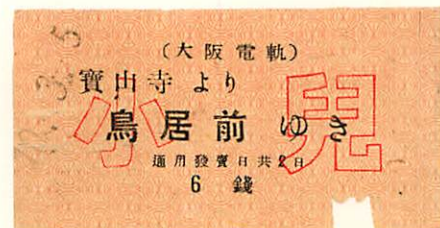


17 片道乗車券

大正11年頃 大軌
大軌に合併直後のもの。生駒鋼索鉄道の社紋の上に大軌社紋のゴム印が押されている。

19 生駒山上 別荘地 山の家御案内

昭和10年4月 縦16.0cm 大軌
生駒山上の開発を進めていた大軌が発行した分譲別荘地案内の表紙。昭和4年に開園した生駒山上遊園地のシンボルである飛行塔がデザインされている。



18 常備片道乗車券

昭和10年3月 大軌
宝山寺より鳥居前ゆき、小児用、硬券。

河陽鉄道・河南鉄道・大阪鉄道

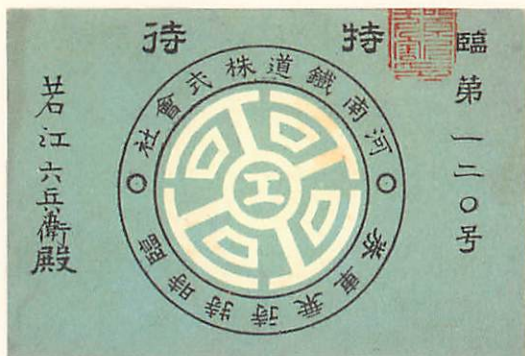
近鉄の前身鉄道会社の中では最初の開業として、明治31(1898)年3月24日に河陽鉄道が柏原・道明寺・古市を開業し、同年4月には古市・富田林を開業した(現在の道明寺線、南大阪線、長野線の一部)。しかし営業成績が芳しくなかったため、救済策として明治32年5月に河南鉄道を設立して事業一切を引継ぎ、同年12月には富田林～長野(河内長野)を開業した。そして大正8(1933)年3月には大阪都市部への進出を見ずえて大阪鉄道と名称変更を行った。

道明寺・大阪天王寺間については、当初単線の蒸気鉄道として計画していたが、大阪都市部へ乗り入れることを考慮し、電気鉄道へと変更し他区間の電化も行うこととした。道明寺・大阪天王寺間のうち、道明寺・布忍間は、大正11年4月8日に電化開業して、初めて電車運転が開始された。布忍・大阪天王寺間は、大正12年4月13日に営業を開始、当初終点は大阪天王寺駅と名乗ったが、1年後の大正13年6月に大阪阿部野橋駅に改称された。非電化の既設線も電化工事が順次進められ、大正13年6月1日に全線が電車運転となった。

次に、奈良方面への路線延伸のため各地の敷設免許を取得していた大峰鉄道と南大阪電気鉄道(共に未開業)との交渉を進めた。大峰

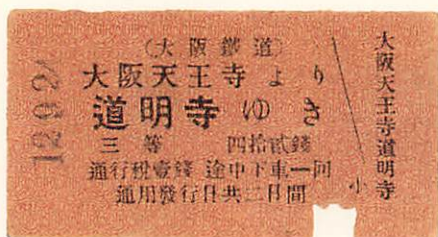
鉄道は大半の株式を取得し傘下に収め、南大阪電気鉄道については大正15年11月1日に合併して古市・高田・桜井間の免許を取得。古市から北葛城郡高田町(現大和高田市)を経て久米寺へ至る経路で路線敷設を進めることとなった。その際、建設費を調達するために増資を図ったが、折しも金融恐慌の最中であったため難航し、最終的に大軌が資本参加することとなった。古市・久米寺間21.2kmが昭和4(1929)年3月29日に開業、久米寺で吉野鉄道に接続し、大阪阿部野橋～吉野間の直通運転を実現した。

紀元2600年にあたり、大阪鉄道は大軌と昭和14年7月に橿原神宮駅(現橿原神宮前)を共同使用駅とするなど関係が緊密化し、昭和15年頃、大軌が大軌鉄道に対し合併交渉をもちかけるものの、条件面で折り合わなかった。その後、国策により鉄道省の仲介がおこなわれ、大軌の後継である関西急行電鉄(関急)と合意に至り、昭和18年2月1日に合併、南大阪線となった。また、大阪鉄道の合併に伴い同社の傍系会社であった南和電気鉄道および大鉄百貨店も、昭和19年4月1日関急に合併された。



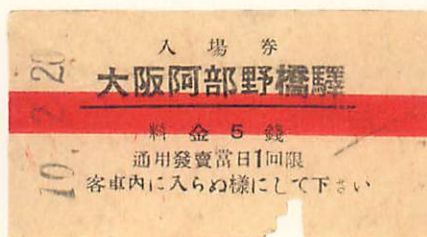
20 臨時特待乗車券

明治36年4月 縦6.0cm
河南鉄道
全線を1往復、5日間有効の無料乗車証。裏面には注意事項が記載されており、社長名(野田吉兵衛)・社印がある。



21 常備片道乗車券

大正12年9月 大鉄
大阪天王寺より道明寺ゆき、3等、硬券。大阪天王寺駅開業間もない頃のものの。鉄道省大阪印刷場での印刷(委託調弁)を依頼したため、当時の鉄道省(国鉄)の地紋となっている。



24 入場券

昭和10年2月 大鉄
大阪阿部野橋駅、硬券。



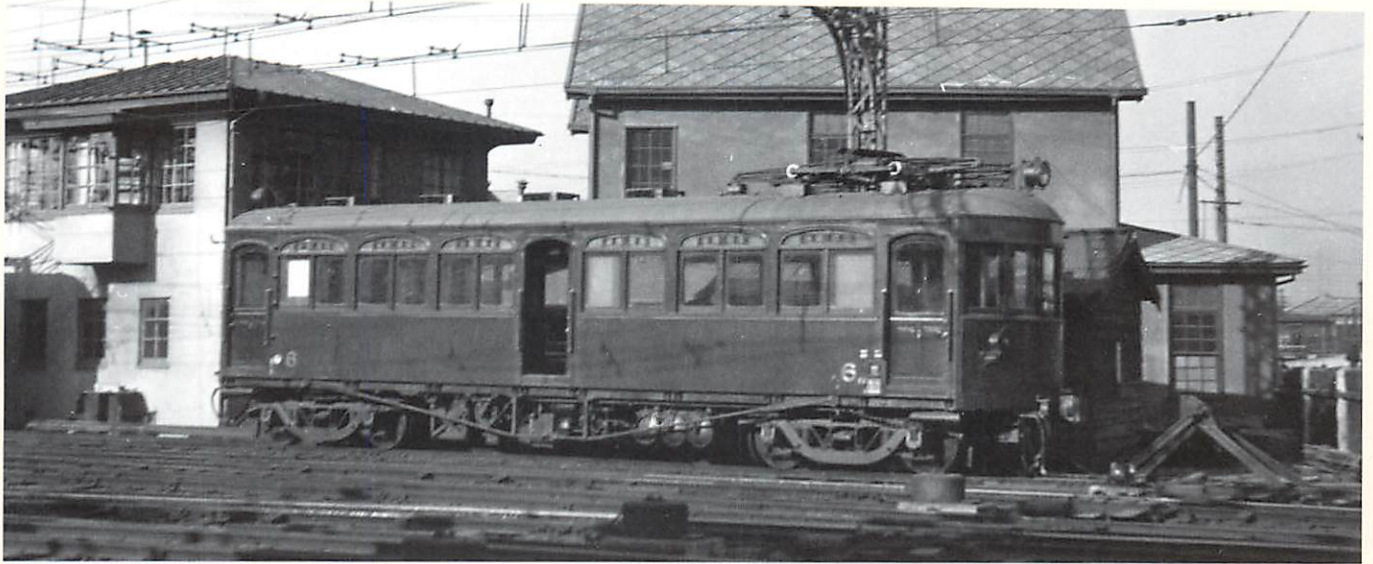
23 第二種回数乗車券(右)

昭和4年頃 大鉄
北田邊・大阪阿部野橋間。綴り込み式の表紙(右上)と券片(右下)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 甲 補充片道乗車券 No. 24 | | | | | | | | | | 第 230 号册 | | | | | | | | |
| 原切符 | | | | | | | | | | 運 賃 | | | | | | | | |
| 河 | 北 | 恵 | 御 | 土 | 柏 | 譽 | 旭 | 甘 | 汐 | 二 | 三 | 四 | 五 | 六 | 七 | 八 | 九 | 十 |
| 堀 | 田 | 我 | 陵 | 師 | 原 | 田 | ヶ | 山 | ノ | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 |
| 口 | 邊 | 荘 | 前 | 里 | 南 | 田 | 岡 | 前 | 宮 | 六 | 七 | 八 | 九 | 十 | 十 | 十 | 十 | 十 |
| 自 | | | | | | | | | | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 |
| 至 | | | | | | | | | | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |
| 車 | | | | | | | | | | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 | 銭 |
| 間 | | | | | | | | | | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 |

22 補充片道乗車券(左)

昭和2年頃 大鉄
昭和4年3月に久米寺まで開業する直前の車内発売片道乗車券。



26 デイ1形6号写真

昭和14年12月19日 大鉄
大阪阿部野橋駅。デイ1形は日本最初の高压電流1500V を用いた電車。

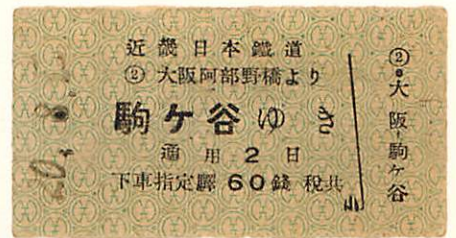


25 大鉄沿線御案内

昭和8年 縦10.0cm 大鉄
路線図のほかに、沿線遊覧案内、運賃表が記載されている。表紙のデザインは、大鉄沿線の主要観光地である吉野山の桜をイメージしたものであろう。

28 南大阪線輸送力増強記念乗車券

昭和32年11月1日 縦6.2cm 近鉄
藤井寺駅発行。描かれている電車は、通勤型6800系で、日本初の高加速・高減速ができる電車として快足を誇った。斬新なオレンジ色で登場し「ラビットカー」の愛称が付けられた。



27 常備片道乗車券

昭和20年8月 近鉄
大阪阿部野橋より駒ヶ谷ゆき硬券。関西急行地紋に近畿日本鉄道表記された過渡期券。大鉄は戦時中の国策により関西急行鉄道に吸収合併され、昭和18年2月1日に会社は解散した、その後、関急は南海と合併して昭和19年に近畿日本鉄道が設立。



29 常備片道乗車券

昭和39年1月 近鉄
藤井寺から大阪阿部野橋ゆき、黄土色地紋の軟券。近鉄の自社線内常備乗車券には、硬券と軟券の2種類があり、各駅の判断によりどちらかが設備された。軟券は10枚綴りで、硬券より発売の手間が少なく、旅客の多い区間や硬券箱の設備がない簡易な売り場で多用された。昭和38年、当時混雑していた駅出口の集札業務軽減を目的に、一部着駅別で乗車券の地色を変える制度が始まった。通常は緑色であったが、上本町駅ゆき淡赤色、奈良駅ゆき灰色、阿部野橋駅ゆき黄土色など、カラフルな乗車券は昭和45年まで発行された。

吉野軽便鉄道・吉野鉄道

観桜客や金峯山寺へのアクセス、貨物輸送を目的に明治44(1911)年3月31日に吉野軽便鉄道として設立、大正元(1912)年10月25日に吉野口・吉野(現六田)間を開業し、翌年吉野鉄道に名称変更を行った。堅調な貨物輸送を背景に、大正12年12月5日に既設線を電化すると共に、吉野口・橿原神宮前間を開業し、大軌畝傍線と連絡運輸を開始した。そして大正13年11月1日に橿原神宮前・畝傍間を開業して、国鉄畝傍駅に乗り入れた。

一方、吉野方面への営業エリア拡大を目指し、吉野鉄道を傘下に収めたい大軌は、吉野へトンネルを経由する短絡ルート of 鉄道を出願、昭和3(1928)年に免許が下りたことで、吉野鉄道との交渉をすすめ、昭和4年8月1日に吉野鉄道を合併、大軌吉野線となった。

吉野鉄道の路線を承継した大軌は、当時直通運転を実施していた大阪鉄道と乗り入れに関する協議を行った。大軌としては自社線からの直通運転が望ましかったが、そのためには軌間の拡幅が必要であり、その頃には大阪鉄道との資本関係もできていたため、従来大阪阿部野橋・吉野間の直通運転を継続させることとした。

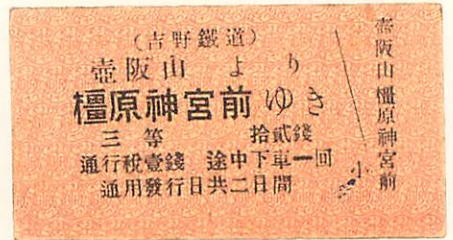
31 大軌電車吉野電車沿線案内

大正14年頃 大軌・吉野鉄道
大正12年、吉野鉄道が大軌との連絡運輸を開始した。桜の一大観光地である吉野山をアピールするため両者共同で制作した沿線案内で、路線図、運賃等に加え、各駅周辺の寺社仏閣・名勝などを詳しく記している。なお、路線図は大軌・吉野鉄道の路線が強調して描かれ、大正13年に接続した国鉄畝傍駅への路線は外されている。



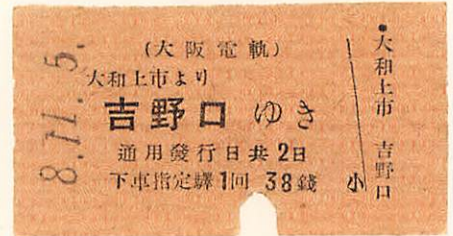
32 常備片道乗車券

大正15年頃 吉野鉄道
壺阪山より橿原神宮前ゆき。鉄道省大阪印刷場で印刷された硬券。民間印刷会社での地紋印刷は昭和初期から。



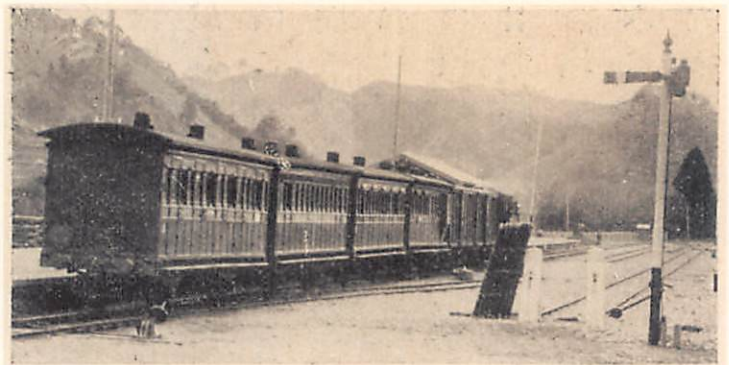
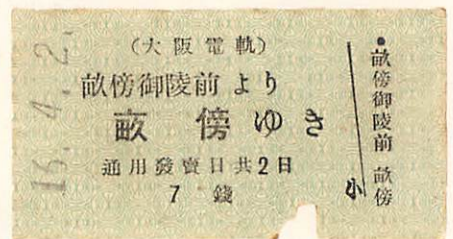
33 常備片道乗車券

昭和8年11月 大軌
大和上市より吉野口ゆき硬券。



34 常備片道乗車券

昭和16年4月 大軌
畝傍御陵前より畝傍ゆき硬券。昭和16年の紀元2600年記念事業として、橿原神宮神域拡張・御陵整備が行われることとなった。付近の鉄道移設を含めた大工事が実施され、昭和14年7月28日から新線での営業が始まり、総合駅としての橿原神宮駅が開業した。この時、旧線の神武御陵前駅は移設され、新駅「畝傍御陵前」駅が開業した。



30 吉野鉄道車両写真『吉野鉄道名勝案内』より

大正2年4月 吉野鉄道
吉野鉄道名勝案内は、多くの観光案内書を作成し観光客誘致に尽力した森永規六によるもので、約50ページからなる観光案内冊子。

35 特急かもしか号ヘッドマーク

昭和36~40年 縦58.8cm 近鉄
阿部野橋・吉野間を走ったかもしか号は、昭和34年7月に不定期快速列車として運転を開始し、昭和36年に不定期特急列車(料金不要)になった。このヘッドマークは特急となった際のもの。

36 特急かもしか号

さよなら運転写真
昭和45年11月29日
吉野駅



大阪阿部野橋—吉野間特急運転開始記念 昭和40年3月18日



近畿日本鉄道



37 大阪阿部野橋—吉野間特急運転開始記念特急券

昭和40年3月 近鉄
南大阪線～吉野線を結ぶ、初めての有料特急列車。新製の16000系特急専用車両により、昭和40年3月18日より1日6往復の運転で開始された。

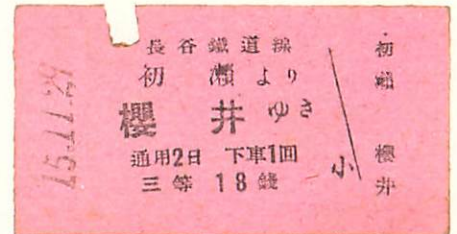
初瀬軌道・初瀬鉄道・長谷鉄道

産業・交通の要衝である桜井から、長谷寺の門前町までの利便向上を目的として、軌道条例に基づき計画された初瀬軌道は、明治42(1909)年12月11日に桜井・初瀬間5.6kmを開業した。明治45年1月に施行された軽便鉄道補助法の適用を受けるため、同年2月10日に初瀬鉄道に名称を変更し、軽便鉄道への指定変更を行った。大正4(1915)年2月1日には、新たに長谷鉄道株式会社を設立して初瀬鉄道の事業を引き継いだ。その後、伊勢方面への路線を出願するものの、競合する大和鉄道が許可を得ることとなり、免許の条件に付されていた長谷鉄道の統合もしくは損失補填する旨に基づき、昭和3(1928)年1月8日に大和鉄道を傘下に持つ大軌に合併され、長谷線となった。昭和4年末に参宮急行が長谷寺まで開業し並行線となり、合理化のため翌5年にガソリンカーが導入されたが、昭和13年2月1日に廃止となった。



38 常備片道乗車券

大正4年頃 初瀬鉄道
初瀬より桜井ゆき硬券。



40 常備片道乗車券

昭和15年11月 大軌
初瀬より桜井ゆき硬券。昭和3年1月8日に大阪電気軌道に合併され大軌長谷線となったが、法隆寺線と同じく鉄道法下であったため、長谷鉄道線の表記がある。

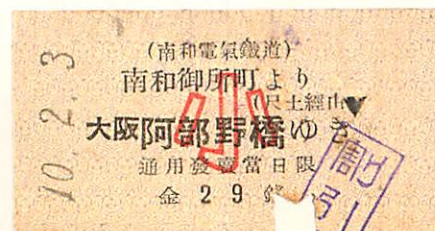


39 常備片道乗車券

大正11年2月 長谷鉄道
初瀬より慈恩寺ゆき硬券。
初瀬鉄道は大正4年に別会社、長谷鉄道に事業譲渡された。

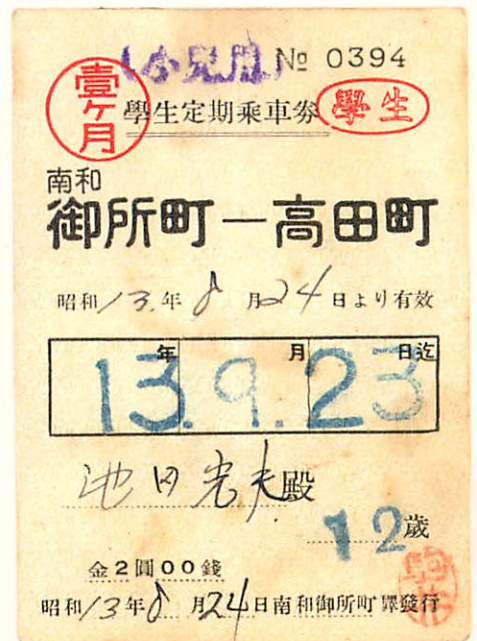
南和電気鉄道

南和電気鉄道は、奈良県南部への進出を狙った大阪鉄道が設立したもので、昭和5(1930)年12月9日に尺土・南和御所町(現近鉄御所)間の運輸営業を開始した。その後、五條町から和歌山県伊都郡学文路村(現橋本市)に至る路線12.5kmを出願し、免許を得るが、親会社である大阪鉄道が古市・久米寺間開業後に経営危機に陥ったため、路線計画は未成のまま終わった。昭和18年2月1日に大阪鉄道が関急に合併され、昭和19年4月1日には南和電気鉄道も関急に合併され御所線となった。



42 常備学生定期乗車券

昭和13年8月 南和電気鉄道
南和御所町・高田町間1ヶ月用。親会社である大阪鉄道の定期券の様式をそのまま使用している。



41 常備片道乗車券

昭和10年2月 南和電気鉄道
南和御所町より大阪阿部野橋ゆき硬券、小児用。

大和鉄道

明治43(1910)年の軽便鉄道法の公布を受けて、田原本の有力者等が中心となり、明治45年7月14日に田原本鉄道(大正6年に大和鉄道に変更)を設立。大正4(1915)年7月に田原本・新王寺間の着工に至った。第一次世界大戦による資材不足や風水害の影響で開業が遅れたが、大正7年4月26日に田原本(現西田原本)・新王寺間の運輸営業を開始した。所要時間は43分であった。

田原本・桜井間については大正8年11月19日に免許が下りた。前年の大正7年11月には大軌の西大寺・橿原神宮前間の免許が交付されたが、交付にあたって開通後大和鉄道が経営難に陥った場合、その買収統合を行うことが条件とされていた。大正11年9月3日に田原本・味間間2.6km、大正12年5月2日に味間・桜井町4.5kmがそれぞれ開業し、新王寺・桜井間が74分で結ばれた。しかし、この時点では桜井町駅は桜井駅と0.4km離れており、桜井町・桜井間の工事が完了して国鉄および大軌長谷線との接続が容易になったのは昭和3(1928)年5月1日であった。

大正12年3月に大軌の西大寺・橿原神宮前間が開業し、営業収益が減少したため、大軌に対し買収の交渉を行ったが、譲渡価格の面で合意に至らなかった。買収は畝傍線の免許交付における条件であっ

たが、延長区間の田原本・桜井間の扱いが問題とされたからである。しかし大軌としても、伊勢方面への進出のため、大和鉄道が大正11年6月7日に取得していた桜井・名張間の免許が重要であったため、交渉の結果大正14年には大和鉄道の株の大半を入手し、傘下に収めた。そして同年10月8日に名張・山田(現伊勢市)間の鉄道敷設免許を申請し、昭和2(1927)年4月19日に許可が下りた。しかし、同計画は大和鉄道のもとで実現されることはなく、大軌が設立した参宮急行電鉄に免許が譲渡され、参急によって敷設されることとなった。

その後、田原本・桜井間は営業不振が続き、同区間は関急線や国鉄線で代替が可能であったことから、昭和18年12月、国から不要不急線に指定され、昭和19年1月11日に営業を休止し、レール等の資材は転用された。戦後、同区間の運転再開はされず、昭和33年に廃止手続きが行われた。

新王寺・田原本間については、戦後の石炭不足で運転が困難になったため電化・改軌工事を行った。昭和36年10月1日に近鉄合併を前提に、まず、信貴生駒電鉄に合併され信貴電田原本線となり、3年後の昭和39年10月1日に近鉄田原本線となった。

No 19

| 月日 | 片道 |
|-------|----------|
| 1 1 | 大輪田ヨリ |
| 2 2 | 大輪田ヨリ |
| 3 3 | 櫻井町 貳拾八錢 |
| 4 4 | 大福 拾八錢 |
| 5 5 | 大泉 拾六錢 |
| 6 6 | 味間 拾五錢 |
| 7 7 | 田原本 拾壹錢 |
| 8 8 | 黒田 九錢 |
| 9 9 | 箸尾 八錢 |
| 10 10 | 池部 四錢 |
| 11 11 | 新王寺 四錢 |
| 12 12 | 通行税共 |

43 車内片道乗車券

大正14年頃 大和鉄道
大輪田より新王寺ゆき、小人用。鉄道省桜井線桜井駅に近接する以前の桜井町駅が終点だった頃のものの。

甲第 26 號冊 車内發賣片道乗車券 0037

| 發 驛 | 新王寺 | 大輪田 | 池部 | 箸尾 | 黒田 | 田原本 | 寺川 | 味間 | 大泉 | 東新堂 | 櫻井 | 通用 |
|-----|-----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----------------------|
| 着 驛 | | | | | | | | | | | | 小兒 無札 乘越 割増 |
| 日 附 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 20 | 30 |
| 運 賃 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 20 | 30 |

(大和鐵道株式會社)

45 車内発売片道乗車券

昭和初期 大和鉄道
昭和7年5月開業の寺川駅が表記されている。

44 汽車時刻表


昭和6年10月5日 縦13.2cm 大和鉄道
内側には時刻表、外側には路線図・運賃表などが記載されている。表紙に掲載の車両はレールカー(ガソリンカー)レカ1か。

昭和六年十月五日改正

汽車時刻表

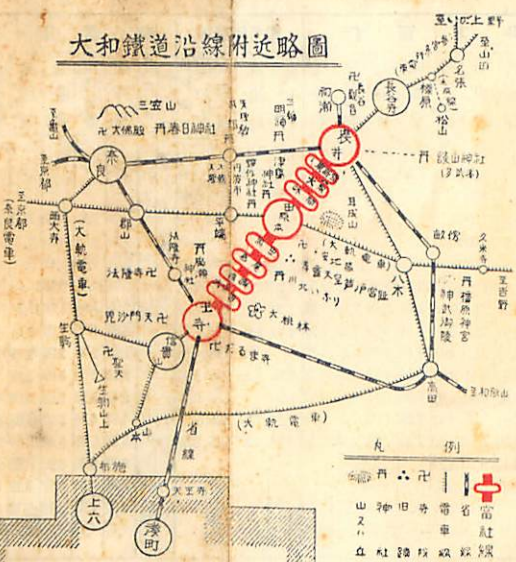
(レールカー併用)

信貴山 長谷寺 多武の峰 大和鐵道



大和鐵道

大和鐵道沿線附近略圖



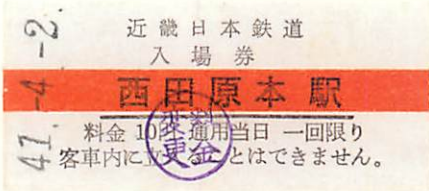
旅客運賃表

| 運賃 | 運賃 | 運賃 | 運賃 | 運賃 |
|----|-----|-----|-----|-----|
| 四 | 五 | 六 | 七 | 八 |
| 九 | 一〇 | 一一 | 一二 | 一三 |
| 一四 | 一五 | 一六 | 一七 | 一八 |
| 一九 | 二〇 | 二一 | 二二 | 二三 |
| 二四 | 二五 | 二六 | 二七 | 二八 |
| 二九 | 三〇 | 三一 | 三二 | 三三 |
| 三四 | 三五 | 三六 | 三七 | 三八 |
| 三九 | 四〇 | 四一 | 四二 | 四三 |
| 四四 | 四五 | 四六 | 四七 | 四八 |
| 四九 | 五〇 | 五一 | 五二 | 五三 |
| 五四 | 五五 | 五六 | 五七 | 五八 |
| 五九 | 六〇 | 六一 | 六二 | 六三 |
| 六四 | 六五 | 六六 | 六七 | 六八 |
| 六九 | 七〇 | 七一 | 七二 | 七三 |
| 七四 | 七五 | 七六 | 七七 | 七八 |
| 七九 | 八〇 | 八一 | 八二 | 八三 |
| 八四 | 八五 | 八六 | 八七 | 八八 |
| 八九 | 九〇 | 九一 | 九二 | 九三 |
| 九四 | 九五 | 九六 | 九七 | 九八 |
| 九九 | 一〇〇 | 一〇一 | 一〇二 | 一〇三 |



47 常備片道乗車券

昭和38年10月 信貴電
 箸尾から大和八木ゆき、田原本經由近鉄連絡、硬券。
 昭和36年10月に信貴生駒電鉄に合併され、同社の田原本線となり、わずか3年後に近畿日本鉄道となった。



48 入場券

昭和41年4月 近鉄
 西田原本駅、硬券。昭和39年10月の近鉄合併により、田原本線の田原本駅は西田原本駅に改称された。



46 1号写真

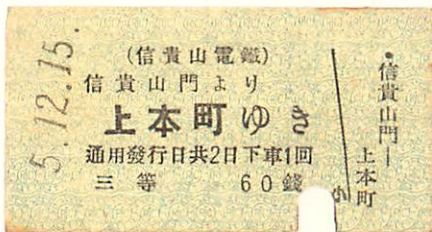
昭和14年12月12日 大和鉄道 田原本駅
 大正9年10月、雨宮製作所製のC型タンク機関車。同型の3号とともに、昭和25年の電化まで活躍した。

信貴山電鉄・信貴山急行電鉄

昭和初期、神社仏閣へ参拝する人々は現在よりも多く、特に信貴山朝護孫子寺は戦勝祈願の故事があり時節柄多くの参拝客で賑わった。当初は、信貴生駒電鉄が大正11(1922)年に開業した奈良側(東側)から上るルートしか交通機関はなく、人口の多い大阪側から(西側)からのルートを開発したい大軌は、大阪線の河内山本から路線を延長し、新たに鋼索線と山上鉄道線を敷設する計画を具体化し、子会社として信貴山電鉄を昭和3(1928)年5月に設立した。昭和5年12月15日に大軌信貴線の河内山本・信貴山口間2.8kmの鉄道線とともに、信貴山電鉄の経営による鋼索線、信貴山口・高安山間1.3kmと、山上鉄道線の高安山・信貴山門間2.1kmが開業した。これにより、大阪側から信貴山へのルートは

利便性が向上し信貴山はより一層賑わいを呈した。

信貴山電鉄は昭和6年11月2日に信貴山急行電鉄に社名変更した。山上鉄道線は参拝旅客がほぼ対象の観光鉄道で珍しい存在であった。第二次大戦の戦局の悪化と共に遊覧施設の統制が行われ、昭和18年に、鋼索線と山上鉄道線が不要不急線に指定され、昭和19年1月7日に運転を休止、資材の転用が行われた。会社組織は関急を経て近鉄本体に合併され消滅し、戦後、昭和32(1957)年3月21日に鋼索線だけが再建され営業を再開し、山上鉄道線は路線跡を利用した近鉄バス専用自動車道となり鉄道同等線として営業した。鉄道線同等営業は昭和47年12月10日まで行われた。



49 常備片道乗車券

昭和5年12月 信貴山電鉄
 信貴山門から上本町ゆき、開業初日の硬券。昭和5年12月15日に開業した山上鉄道線の信貴山門駅からケーブル線(鋼索線)経由で、信貴山口から大軌で上本町までの連絡乗車券。

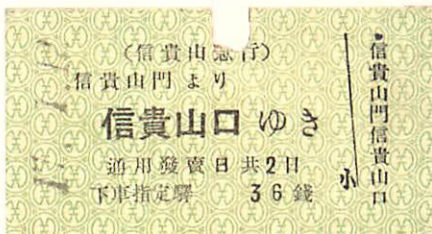


ループヶ山貴信登らか西
内案御山安高



52 信貴山ケーブル開通記念乗車券

昭和32年3月 縦15.8cm 近鉄
 昭和19年1月7日から運転休止していた西信貴鋼索線は昭和32年3月21日から運転を再開した。

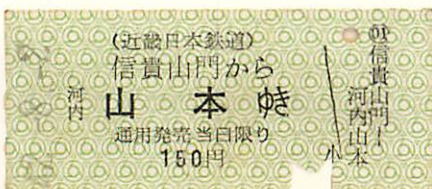


51 常備片道乗車券

昭和17年1月 信貴山急行電鉄
 信貴山門より信貴山口ゆき硬券。昭和6年11月2日から信貴山電鉄は信貴山急行電鉄に社名変更した。

50 高安山御案内

昭和5年 縦13.6cm 信貴山電鉄



53 常備片道乗車券

昭和42年8月 近鉄
 信貴山門から河内山本ゆき硬券。通常の鉄道線の券のように見えるが、信貴山門からバスケーブル鉄道連絡乗車券。昭和47年まで鉄道の駅とみなして、信貴山門駅が存在した。

信貴生駒電気鉄道・信貴生駒電鉄

大正8(1919)年12月設立の信貴生駒電気鉄道に源流を持つ信貴生駒電鉄は、国鉄の王寺駅前を起点に信貴山朝護孫子寺への参拝の便を図ると共に、大軌の生駒駅への鉄道建設を目的とし、大正11年5月16日に王寺・山下(現信貴山下)間の平坦線および山下・信貴山間の鋼索線を開業した。信貴山下・生駒間については、関東大震災の発生で資金調達に影響が出たため延期されたが、生駒・枚方間を結ぶことを目的として設立され工事が進んでいなかった生駒電気鉄道との合併を大正13年7月6日に実施。さらに、新会社信貴生駒電鉄に移行し、京阪電気鉄道の太田光熙が社長を兼任していた合同電気からの出資を受けることとなった。そうして、昭和元(1912)年12月28日に王寺・新生駒間の運輸営業を開始した。新生駒駅から大軌の生駒駅までの0.7kmは昭和2年3月に竣工し、同年4月1日には王寺・生駒間の全線開業を果たした。当初、所要時間は45分で、同年6月1日には31分まで短縮された。

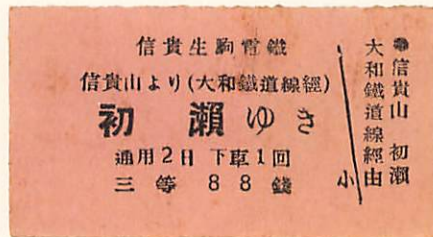
枚方・生駒の未開通区間は、昭和4年7月10日に枚方東口(現枚方市)・私市6.9kmを開業したが、営業成績は振るわず、昭和5年12月に

大軌系列の信貴山電鉄が大阪側からの信貴山ルートを開通させたことの影響が大きく、信貴電の経営は危機に陥った。そこで、信貴電は自社で枚方・生駒間を建設することは断念し、昭和6年8月に枚方東口・私市間の運行を京阪に委託し運営から離れた。そして昭和14年5月1日に京阪出資の別会社、交野電気鉄道に枚方東口・私市の鉄道施設と私市・生駒の敷設権を譲渡した。同区間は昭和20年5月に戦時合併で京阪神急行電鉄となり、現在は京阪電気鉄道交野線として存続している。

昭和16年3月末時点で信貴電株式の過半数を所有していた東邦電力(合同電気の後身)は国策で電力統制が強化される中、兼業の鉄軌道事業は分離しなければならず、信貴電株式は関西急行鉄道に譲渡、完全に後の近鉄系列となった。戦後、子会社の整理統合で昭和36年10月1日に大和鉄道を合併して、信貴電が存続会社になり、3年後の昭和39年10月1日に近鉄に合併され、生駒線、田原本線として現在に至る。



54 常備片道乗車券
大正12年頃 信貴生駒電気鉄道
信貴山より王寺ゆき硬券。



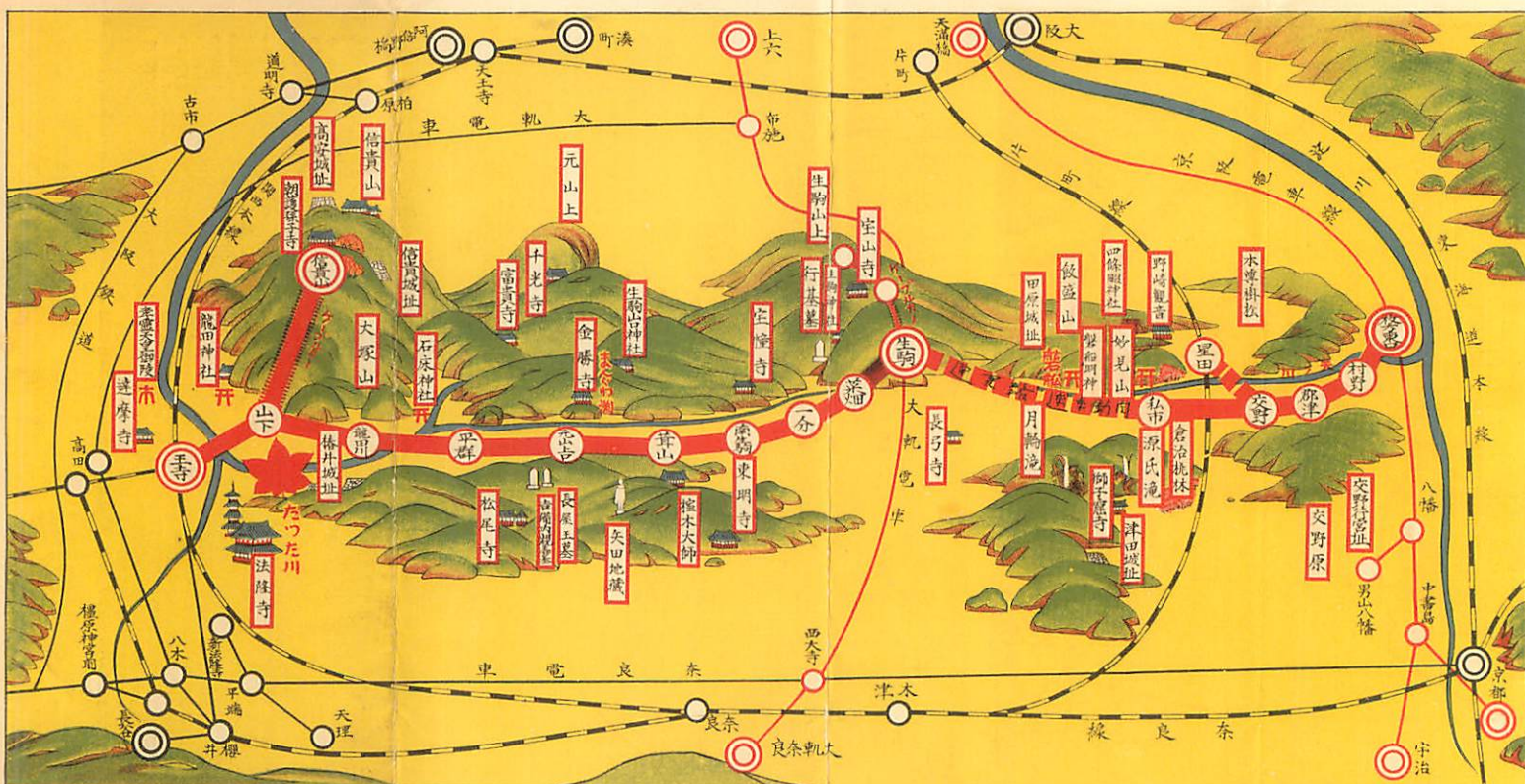
55 常備片道乗車券
昭和初期 信貴電
信貴山より初瀬ゆき硬券。信貴生駒電鉄(ケブルー電車)→大和鉄道→大軌長谷線の連絡券。

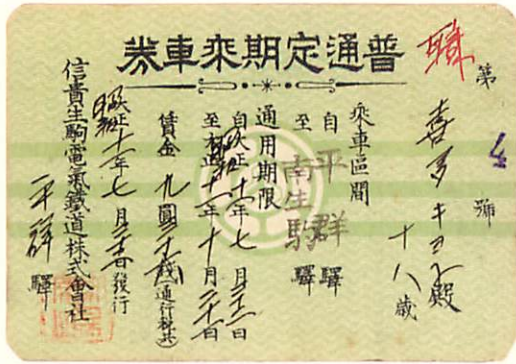


57 常備片道乗車券
昭和20年11月 関急
関急奈良より南生駒ゆき硬券。関急から信貴電への連絡乗車券。

56 沿線遊覧名勝旧跡御案内

昭和4年12月 縦19.2cm 信貴電
昭和4年7月10日の枚方東口・私市間を開業直後に制作されたもので、この路線図は東(奈良側)から西(大阪側)を望む構図。





58 普通定期乗車券

昭和11年7月 信貴電
平群・南生駒間、3ヶ月券。発行は昭和11年だが、元号は大正表記で社名も信貴生駒電気鉄道となっており、開業時に製作された定期券と思われる。他社より小型で独自の様式。



60 常備往復乗車券

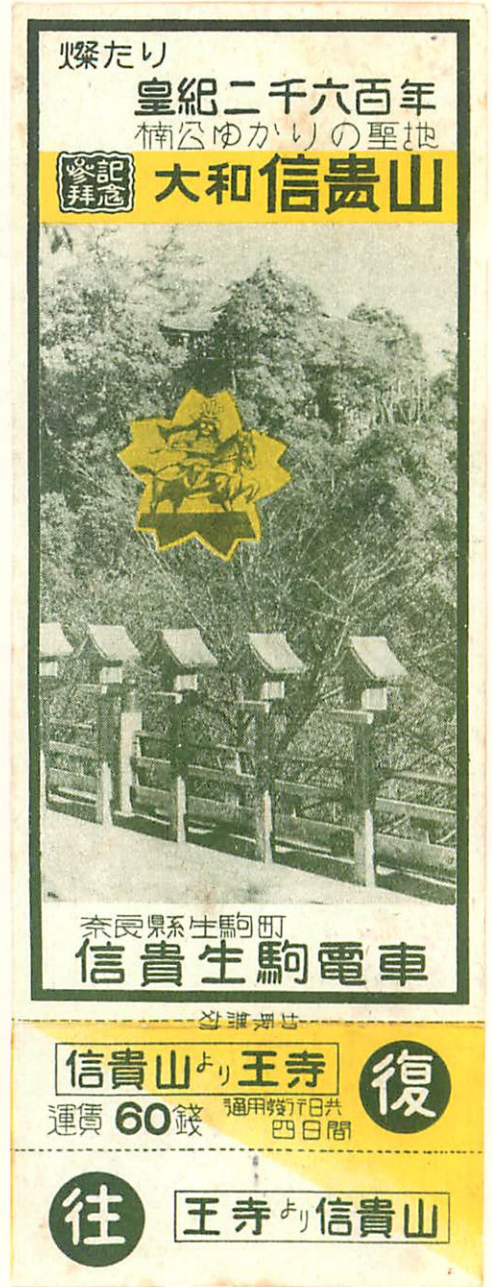
昭和34年10月 信貴電
生駒から一分への往復乗車券。

信貴生駒電鉄 甲種 車内補充乗車券 No. 0731号册 No. 0012

| 発 | 王 | 信 | 勢 | 龍 | 平 | 元 | 東 | 南 | 一 | 菜 | 生 | 信 | 新 | 大 | 池 | 著 | 但 | 黒 | 田 | 小 | 概 |
|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|------|---|---|----|-----|---|---|---|---|---|
| 駅 | 寺 | 貴 | 野 | 田 | 野 | 山 | 山 | 生 | 菜 | 菜 | 貴 | 貴 | 王 | 輪 | 輪 | 尾 | 馬 | 田 | 原 | 児 | 算 |
| 附 | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 20 | 30 | 31 | 下 | 通 | 有 | 概 | | | | | 方 |
| 運 | 0 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 500 | 1000 | 車 | 用 | 料 | 算 | | | | | 変 |
| | | | | | | | | | | | | | 指 | 当 | 手 | 額 | | | | | 乗 |
| | | | | | | | | | | | | | 定 | 日 | 回 | | | | | | 越 |
| | | | | | | | | | | | | | 額 | | 1 | 2 | | | | | 割 |
| | | | | | | | | | | | | | 算 | | 個 | 個 | | | | | 増 |
| | | | | | | | | | | | | | 額 | | 70 | 140 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 額 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 額 | | | | | | | | |

61 車内補充乗車券

昭和38年頃 信貴電
昭和36年に合併した大和鉄道の駅名(田原本線)が入った車内乗車券。信貴山下から王寺ゆきで発売。



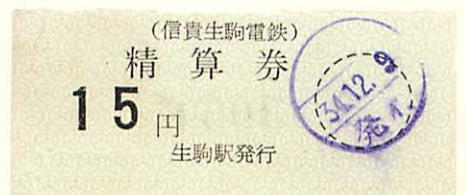
59 大和信貴山参拝記念往復乗車券

昭和15年 信貴電
皇紀二千六百年を記念し発行された信貴山・王寺間往復乗車券。



63 モ400形405号写真

昭和47年 近鉄 生駒駅
400形電車は、昭和3～5年の間に日本車輛・藤永田造船所で製作された、大軌初の半鋼製車体の電車。晩年は生駒線でク305号と共に2両固定編成で運行。400形は昭和52年頃まで使用された。



62 精算券

昭和34年12月 信貴電
生駒駅で着駅精算した際に使用された。

奈良電気鉄道

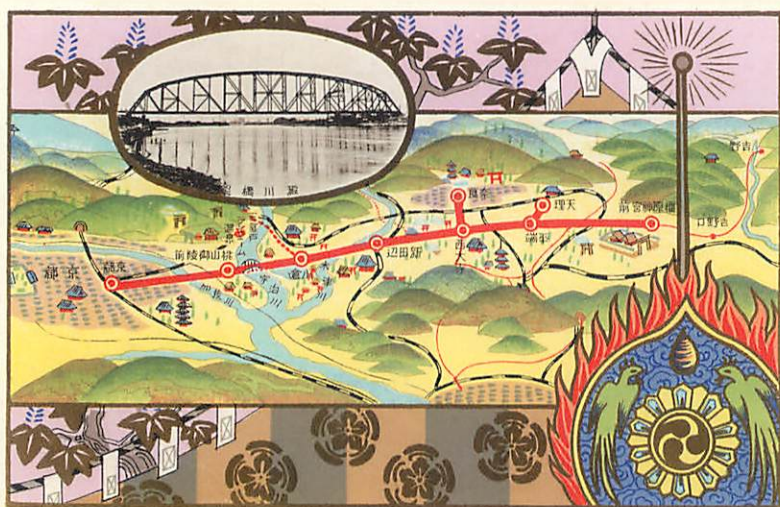
奈良電気鉄道は大正14(1925)年5月6日に設立、大株主に大軌と京阪がほぼ同数の株式約22%を保有する形で発足した。当初計画では、京阪に中書島から乗り入れ、西大寺で大軌に乗り入れて京都と奈良を結ぶ計画であったが、国鉄奈良線京都・桃山間の路線ルート変更に伴い不要となった線路用地の払い下げを受けられることとなり、自社で京都駅への路線を建設した。昭和3(1928)年11月に開催される御大典に向けて、建設工事を急ぎ、同年11月3日に桃山御陵前・西大寺間、15日に京都・桃山御陵前間がそれぞれ開業。大軌路線への乗り入れを開始した。

その後、路線拡張のため小倉・玉造間や奈良・桜井間等の免許を得たが、昭和恐慌の影響などで経営が悪化し、資金調達が難しくなったため、別会社(京阪急行電鉄)を設立しようとしたが失敗し、新規路線計画は頓挫した。戦時中、鉄道省による交通統制を受け、連携強化という観点から京阪神急行電鉄との相互直通運転を行うため準備を進

め、終戦後の昭和20年12月21日、奈良電気鉄道が三条駅まで、京阪神急行電鉄(分離後は京阪電気鉄道)が京都駅までそれぞれ乗り入れを開始した。

戦時中大きな戦災は免れたものの、昭和28年秋の台風13号による被害や昭和29年の国鉄奈良線のディーゼル化に加え、奈良電の労使関係の悪化、争議頻発が問題となった。大株主であった、近鉄・京阪とも合併を含めた経営再建に関する協議がなされたが、営業圏拡大を目指す双方とも譲らず、水面下での株式の調達が行われていた。昭和36年9月に近鉄が奈良電株の過半数を保有するにいたり決着、翌年に斡旋を受け京阪保有の全株式を譲り受けて、奈良電は近鉄の子会社となり、昭和38年10月1日に近鉄に合併、京都線となった。

近鉄にとって奈良電合併は、東海道新幹線の旅客を京都から自社沿線の観光名所に誘致して行くうえで利点は大きかった。昭和41年12月20日に念願の京都・宇治山田間の有料特急列車が運転を開始した。



64 奈良電気鉄道絵葉書

昭和3年11月 縦9.1cm 奈良電
開業を記念して発行された3枚セットの1枚。左上部の写真、澁川橋梁は開業に合わせて建設された宇治川にかかるトラス橋で、現在登録有形文化財指定されている。

5.10.3.
奈良電気鉄道
(伏見驛發行)
伏見より
通用當日限
(大軌線運帶)

| 着驛 | 最下段 | 運賃 | |
|----|-----|-----|----|
| 郡山 | 山端 | ・73 | 郡山 |
| 平天 | 理 | ・81 | 平天 |
| 天 | 本 | ・89 | 天 |
| 田原 | 木 | ・89 | 田原 |
| 八 | 原 | ・97 | 八 |
| 八 | 原 | ・97 | 八 |

65 準常備片道乗車券

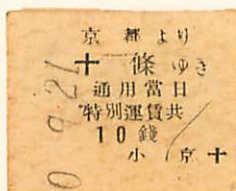
昭和5年10月 奈良電
伏見より橿原神宮前ゆき硬券。大軌連帯運輸・指定補充乗車券であるが、戦後同様の券は大軌連絡運輸・準常備片道乗車券と変更された。

66 沿線御案内

昭和7年～14年 縦19.4cm 奈良電
吉田初三郎の弟子、城下豊栄による鳥瞰図が掲載された沿線案内。自社線を中心に、開業時より乗り入れをしている大軌線も強調して描いている。

67 常備片道乗車券

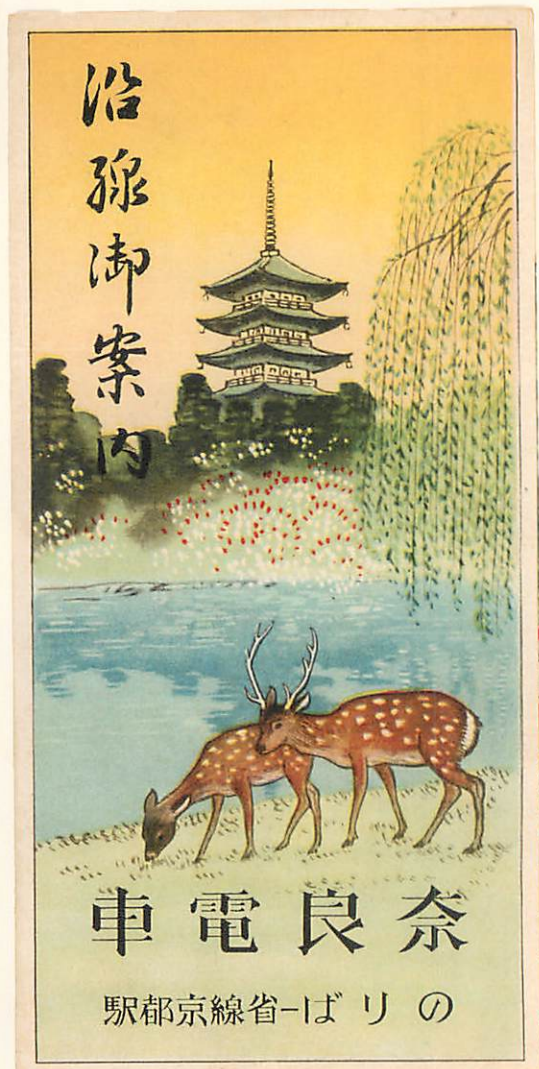
昭和20年9月 奈良電
京都より十条ゆき硬券。戦時中物資の節約で、従来の片道乗車券の半分の大きさの乗車券が国鉄で発行され、一部の私鉄でも採用された。一見往復乗車券の復片に見えるが、左右とも同区間が印刷された券を1名だと半分に切断して発売した。同番号の券が2枚存在することになるが、「い」「ろ」の記号を付けて区別した。本券の裏面は関西急行の地紋が刷られており、残紙利用である。

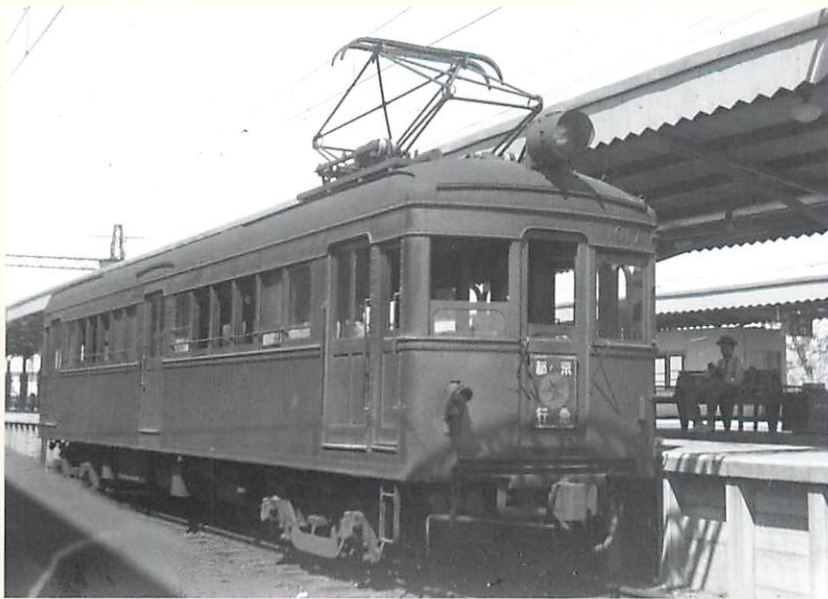


(表)



(裏)





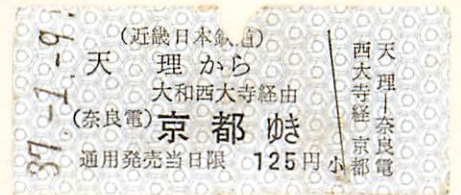
68 デハボ1000形1017号写真

昭和15年 奈良電 橿原神宮前駅
 昭和3年10月、日本車両製。内装には優美な装飾が施され、奈良電の主力として活躍した。合併後は近鉄モ430形となり、昭和44年9月、京都線が600Vから1500Vに昇圧する際に引退した。



69 常備片道乗車券

昭和36年3月 奈良電
 平城から三条ゆき、京阪連絡、硬券。平城駅最寄りの奈良競輪場でのレース開催日に発売した券。中央に競輪図柄が刷り込まれている。全国の公営競技場では、場内で帰りの乗車券の前売りを行ったり、運営側による運賃の一部負担(無料の帰り券交付)を行った。



70 常備片道乗車券

昭和37年1月 近鉄
 天理から奈良電京都ゆき硬券。合併前の連絡券、(奈良電)の表記がある。



71 天理教団参券

昭和38年7月 奈良電
 奈良電京都・天理間。天理教信者帰参用乗車券。天理では近鉄地紋の券が発売されていたが、奈良電地紋の券は前売りに限り販売された。昭和38年の「こどもおちばがえり」時のもの。

72 車内指定補充券

昭和38年11月 縦16.6cm 近鉄
 新田辺列車区、京都線車掌用。合併により、京都線に新田辺列車区が発足し、近鉄の車内乗車券が使用された。「田」は新田辺列車区の略記号。補充券の下側に綴じ代があり、甲片(旅客用)・乙片(報告片)が二枚セットになっている。右手で入缺する際に便利なよう、京都線の駅名が右側に並んでいる。また左側には当時乗り入れを行っていた京阪の駅名がある。

(近畿日本鉄道) 発行者印

④ 車内指定補充券

甲第 00275 甲片 No. 44

| 車内指定 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 新田辺 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 新田辺 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| 新田辺 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |

経路: 橿原線 奈良線 大和八木 丹波橋

駅名: 橿原 奈良 大和八木 丹波橋

金額表:

| 駅名 | 金額 |
|------|------|
| 東山三条 | 5円 |
| 奈良四条 | 10 |
| 奈良五条 | 15 |
| 奈良七条 | 20 |
| 東福寺 | 25 |
| 鳥羽街道 | 30 |
| 伏見稲荷 | 35 |
| 深草 | 40 |
| 藤森 | 50 |
| 園田 | 60 |
| 伏見桃山 | 70 |
| 中津島 | 80 |
| 淀 | 90 |
| 八幡町 | 100 |
| 京阪橋本 | 200 |
| 掛川 | 300 |
| 敦野 | 400 |
| 枚方市 | 500 |
| 枚方公園 | 1000 |
| 香里園 | 2 |
| 天満橋 | 3 |
| 渡月橋 | 4 |
| 六地藏 | 6 |
| 黄檗 | 8 |
| 遠野 | 10 |

©裏面の記載事項にご注意ください。

73 京都一奈良間特急運転開始記念特急券

昭和39年12月 縦6.1cm 近鉄
 京都・橿原神宮駅特急に2ヶ月遅れて、京都・奈良の有料特急が運転開始された。



第92回企画展 近鉄電車展Ⅱ—大和ゆかりの路線100年—

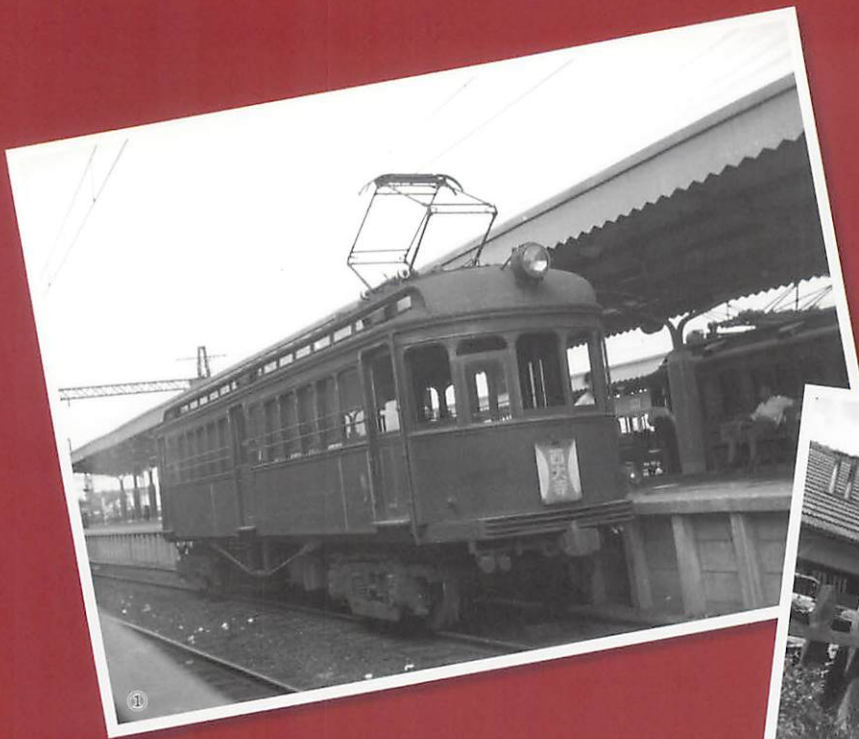
主催/天理大学附属天理参考館 会期/令和5年(2023)4月12日~6月5日

後援/近畿日本鉄道株式会社、天理市、天理市教育委員会、歴史街道推進協議会

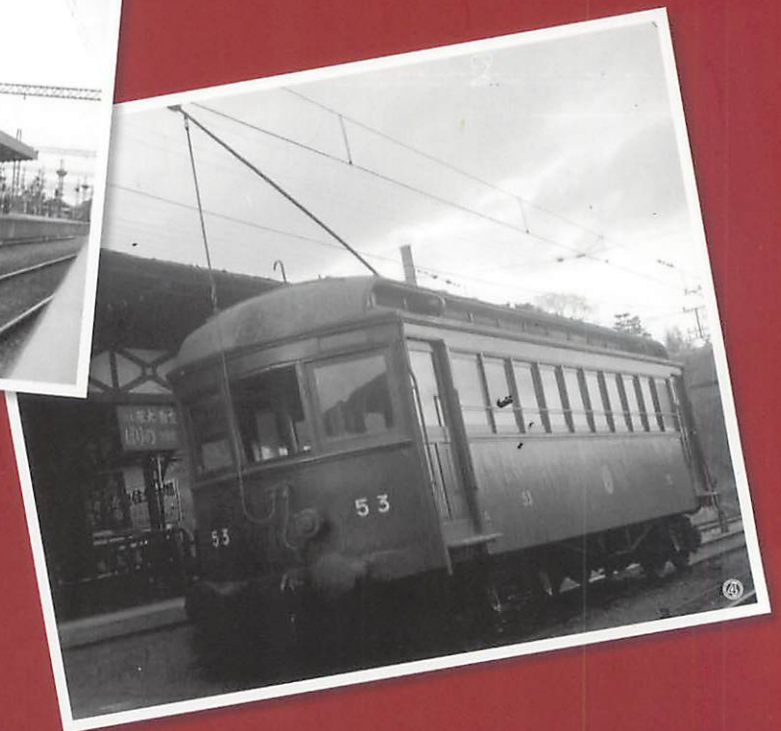
編集/天理大学附属天理参考館 交通文化室(担当:乾誠二)

〒632-8540 奈良県天理市守目堂町250番地 TEL 0743-63-8414 FAX 0743-63-7721 URL https://www.sankokan.jp/

発行/(学)天理大学出版部 印刷/関西美術印刷(株) 発行日/令和5年(2023)4月12日 1300部 ISBN/978-4-909401-27-4 C1065



92nd Feature Exhibition Kintetsu Railway II
2023
Tenri University Sankokan Museum



- ① デキ150形151号写真 昭和15年9月5日 大軌 叡傍線橿原神宮前駅
- ② キハ2号写真 昭和15年9月5日 大軌 法隆寺線平端駅
- ③ デハ6号写真 昭和15年9月5日 大軌 吉野線橿原神宮駅
- ④ 51形53号写真 昭和14年12月12日 信貴電 信貴山下駅