

現在の国鉄奈良線である「奈良鉄道」が開通し、長池駅が開業したのは明治二十九年(一八九六)でした。その後、「関西鉄道」を経て、明治四十年(一九〇七)に国鉄になり、現在に至っています。この間の、長池駅に関するいくつかの事実を書いてみましょう。

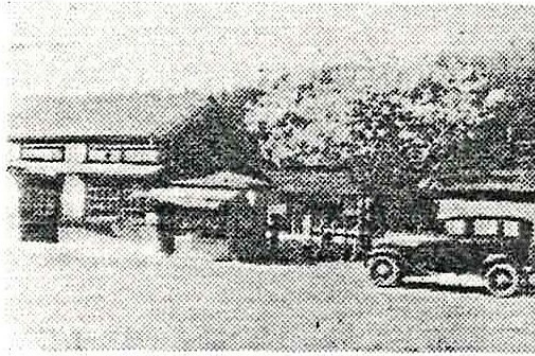
これは開通前の明治二十七年十二月のことですが、長池停車場の敷地工事の際、地主に無断で土砂は運ぶ、梨の木は掘りおこすというトラブルがありました。工事請負人が地主の制止をきかないので、「速やかにその土地を買収せよ」と富野荘役場から鉄道会社に照会している文書が残っています。

十五戸、陸運業者五十、同稼業五十一、人力車二十四、荷車五十と記されています。荷物数量は一ヶ年で、発千八百八十貫・七百九十個、着二千三百貫・千三十個、<sup>ソツキ</sup>立三万五百貫・三千七百個となっております。中継分が

発着の七〜八倍になっていることがわかります。運賃は、隣の玉水駅へは荷物五貫目につき二銭(人足は三銭、人力車は五銭、荷車は六銭)でした。

これも開通前の、宿駅としての大和街道・長池駅の状態です。当時、戸数百六

### 市史の窓 No. 36



昭和初期の長池駅 (写真提供 放示忠之氏)

## 長池 駅

百人となつて百人以上、一日平均で乗降それぞれ百二十人余であったことがわかります。日露戦争後の明治三十九年の長池駅の収入額は、七千九百四十七銭四厘であり、さらに明治四十年八月調では、駅員は十名でした。同じ時、宇治駅九名、新田駅七名ですから、むしろ長池駅の方が宇治駅より大駅であったわけです。

昭和になってから、長池駅発着時刻表が、「寺田村報」にのっています。昭和五年改正のもので、それによると、上り始発六時一分、終発午後十時四十分で、上り下りそれぞれ十三本の汽車が発着していました。もちろんSLです、今日のディーゼル車が上下各二十三本に比べるとのんびりした、楽しい風景だったでしょう。

より富野荘役場に配達区域の里程表を要請してきています。駅は通信の要にもなつたわけです。年代順で紹介しますと、翌明治三十一年の文書で、最近一ヶ年の長池駅の乗車人員四万五千七百六十二人、下車四万四千七百六十二人、下車四万四千七百六十二人と大きく増え、販路は、東京・神戸・大阪敦賀・名古屋であるとなつています。開通二ヨル経済ノ發展トノ関係ニツイテ」という鉄道省の調査に対する回答では、果実類の移出は、開通前の六万二千五百貫・六千二百五十円に対し、大正二年度では、二十一万二千五百貫・二万五千円と大きく増え、

下って大正四年三月、「鉄道