

現在、「複線電化促進協議会」(会長、島城陽市長)によって複線電化の運動が進められていて、国鉄奈良線の発端は、一八八九年(明治二十二年)設立の「奈良鉄道株式会社」です。

発起人は久御山の浮田桂造、田辺の西川義延等十一人で、資本金は百万円、京都・奈良・桜井間の鉄道敷設を申請し、京都・奈良間のみ認められました。

着工は恐慌や路線決定の難行で遅れ、日清戦争直前の一八九四年(明治二十七年)にやっと京都から起工しました。

そのころ宇治川と木津川の鉄道架設に関して、付近の住民が堤防に危険を及ぼすといふことで府に反対の陳情をし

ています。

翌年の一八九五年(明治二十年)十月十九日に電車の側面に蒸気機が走り、九月五日に、京都・伏見間が衝突する大事故があり、

開業まもない十一開通し、城陽の地を初めて汽車開通し、さらに一八九九年(明治三十三年)には奈良・桜井間が開通しました。

長池駅はこの時開業したわけですが、旧富野荘村役場の「鉄道用地台帳」によると、里開地区では線路敷設のため立退きになった家もあることがわかりました。

一九〇四年(明治二十七年)末に「奈良鉄道」は「関西鉄道」に合併され、そして一九〇七年(明治四十年)十一月一日には「鉄道国有法」によって買収国有化され、「国鉄

正十五年)二月十三日に梅の花見の時期だけの臨時停車場として設置され、その後、一九三三年(昭和八年)の十二月一日に正式な駅になりました。

また城陽駅が設置されたのは、すつと遅れて、一九五八年(昭和三十三年)七月十一日のこと

です。

さて、長池駅のできた年の三運動の力で「複線電化」を一月十三日には、玉水・木津間が、四月十八日には木津・奈良間が

利用者急増の折から、住民

でも電化されず、その不便さ

に乗じて現在の近鉄が発展することになったのです。

その支線はなぜか冷遇され、通勤客が増加するようになって

しかし、その後関西本線と

良線」となったのです。

正式な駅になりました。

また城陽駅が設置されたのは、すつと遅れて、一九五八年(昭和三十三年)七月十一日のこと

です。

さて、長池駅のできた年の三運動の力で「複線電化」を一月十三日には、玉水・木津間が、四月十八日には木津・奈良間が

利用者急増の折から、住民

でも電化されず、その不便さ

に乗じて現在の近鉄が発展することになったのです。

その支線はなぜか冷遇され、通勤客が増加するようになって

しかし、その後関西本線と

良線」となったのです。

## 国鉄奈良線のあゆみ



明治38年頃の関西鉄道の機関車

市史の窓 NO. 4

間が開業されましたが、当時の十数名の死傷者が出ました。路線は竹田街道で、日本最初の「京都電気鉄道」と平面交叉し、一月二十五日に桃山・玉水間が

四月十八日には木津・奈良間が