桜井・和歌山線

・桜井線

概要

区間:奈良 -高田間・起点駅・奈良

距離:29.4 km

電化:全線直流 1500V

路線記号:U

奈良-高田間を結ぶ~~ローカル線~~もとい、大阪近郊区間の1路線。つまり、アーバンネットワークに属している路線である。もちろん ICOCA が使える。沿線には多くの古墳が残されているので、観光客には人気…なのかな

愛称

2010 年に開催された「平城京遷都 1300 年祭」などにあわせ、親しみを持ってもらえるよう愛称を公募。結果、沿線に日本最古の詩集「万葉集」で多く読まれる名所・旧跡が多いことから「万葉」と、奈良をイメージする言葉として全国に浸透している「まぼろば」の2語を合わせ、万葉まぼろば線という愛称が誕生した。

歴史

1.1893 年、大阪鉄道が王寺-高田間を延伸する形で桜井-高田間を建設。

2.5 年後、奈良鉄道によって京終-桜井間を建設。

3.翌年、奈良鉄道が奈良-京終間の貨物用仮連絡線を建設、同年に正式に開通し奈良-桜井間が開通。翌々年に、大阪鉄道が関西鉄道に王寺-高田間を譲渡。

4.1905 年、奈良鉄道が関西鉄道に奈良-桜井間を譲渡。

5.その後関西鉄道が国有化し、奈良-高田間で桜井線が開通する。

6.1980 年には全線が電化される。

近郊区間内には、同じような形で片町線(学研都市都市線)・おおさか東線・関西本線・和歌山線が国鉄に買収されている。これらの路線は電化工事・新車導入・直通運転など行われているが、この路線関しては**何も手を加えていない**(しいていえば愛称をつけたぐらい)

ではなぜこうなった

京都・大阪から奈良方面へ向かう重要な区間と位置付けた近畿日本鉄道が京都線・橿原線・大阪線・奈良線をあっという間に建設し、客をごっそり持っていったのが原因。JR 西日本は関西私鉄との競合が多く、京都-姫路間表定速度 86.2km の新快速(Special Rapid Service)とか、15 分に1本くる関空快速とかなり無理した荒業を行いシェアを取り戻そうとしている。が、さすがに敵の幹部クラスの路線に国鉄車と単線で勝負しても勝ち目のないと判断したのか、**何もしてない**。

ダイヤ

奈良-桜井間は約 30 分に1本、桜井-高田間は近鉄大阪線と併走しているので1時間に1本というありさま。また高田止まりが少なく桜井で折り返すか、そのまま和歌山線に乗り入れるかのどちらかである。主に、日中は和歌山行き、朝夕は王寺行きが多く、高田で乗車列車の反対方向との列車との待ち合

わせを行う。また、JR 難波行きの快速もあるが桜井線内は各駅に止まる。

車両

105 系(吹田総合車両所日根野支所)

桜井線の主力車両。3 ドアでトイレ付き、ワンマン運転に対応している。ラッピングがされている車両もある。まぁ、これじゃ近鉄には勝てないですよね。

▲105 系

103 系・201 系(吹田総合車両所奈良支所)

うぐいす色の塗装。朝ラッシュ時や、臨時列車での運用。

▲103 系

211 系(吹田総合車両所奈良支所)

朝ラッシュ時や、臨時列車で運用。こいつが主力になれば少しは近鉄に対抗できるかも…

▲221 系

駅紹介

奈良

奈良の中心地。関西本線は乗り換え。東大寺・春日大社・興福寺の最寄り駅。

京終

難読駅名その 1。正解は「きょうばて」。由来は奈良の都、平城京の果てだから。

帯解

難読駅名その 2。正解は「おびとけ」。安産祈願の帯解寺の最寄り駅。

櫟本

難読駅名その 3。正解は「いちのもと」

天理

近鉄天理線の乗り換え駅。奈良・桜井・高田駅と並ぶ乗降客が 4 ケタの駅。

巻向

箸墓古墳のある纒向(まきむく)遺跡の最寄り駅。

三輪

三輪神社の最寄り駅。

桜井

近鉄大阪線は乗り換え。日中、毎時 1 本はここで折り返す。

畝傍(うねび)

近鉄橿原線の八木西口駅は乗り換え。大和八木駅に利用客をごっそり持ってかれている。差としては、

73 倍くらい。

高田

和歌山線・近鉄大阪線は乗り換え。大阪線は大和高田駅が乗り換え。やはり、乗降客は近鉄に持ってかれている。

・和歌山線

概要

区間:王寺-和歌山間・起点駅・王寺

距離:87.5 km

電化:全線直流 1500V

路線記号:T

王寺-和歌山間を結ぶ、路線の大半がローカル線。全線がアーバンネットワークに属し、ICOCA が使える(誰も全線で使えるなんていっていない)。つまり、IC カードが使えるのは、大和路線からの列車が直通してくる、**王寺-高田間**の全体の 6 分の 1 の区間のみ。残りの 6 分の 5 はローカル線と化している。

歴史

1.大阪鉄道が王寺-高田間を建設。1891 年のこと。

2.5 年後、南和鉄道が高田-吉野口間を建設。後に大和二見駅まで延伸。

3.その 3 年後紀和鉄道が和歌山(現在の紀勢本線紀和駅)-橋本間を建設。同年、大阪鉄道が関西鉄道に吸収合併される

4. 南和鉄道と紀和鉄道が関西鉄道に吸収合併され、和歌山線の原型ができる。1904 年のこと。

5.その 3 年後、関西鉄道が国有化。ついでに、その際南海鉄道が建設した紀和-和歌山市間も国有化。

6.1972 年後、貨物線専用だった田井ノ瀬-和歌山間の旅客営業を開始し、紀和-和歌山市間が紀勢本線の一部となり現在の和歌山線が完成。

7.1974 年に元の本線だった田井ノ瀬-紀和間が廃止。

8.1980 年王寺-五条間が電化。4 年後に五条-和歌山間が電化し全線電化となる。

9.その後、王寺-五条間では直通運転を開始。

ダイヤ

・王寺-高田間

終日大和路線との直通運転を行っている。日中は 30 分間隔で快速列車が運転されている。(和歌山線内は各駅停車)朝夕は桜井線とも直通運転を行っている。主に王寺行き。1 日 2 本だけ JR 難波行きがある。

・高田-和歌山

和歌山線唯一の快速運転区間で、221 系で五条-JR 難波間で朝上り 1 本、夕下り 3 本(この列車は王寺-五条間各駅停車)。105 系で五条-和歌山間で朝夕 2 往復運転。停車駅は五条-粉河間の各駅と、打田・岩出・和歌山。日中では高田-粉河間 1 時間に 1 本、粉河-和歌山間で約 30 分に 1 本。また、桜井線とも直通運転を行っている。

車両

105 系(吹田総合車両所日根野支所)

桜井線同様、和歌山線でも主力車両。冷房がないのでバス用の簡易冷房を搭載。もちろん、ラッピングされている。和歌山線内の快速列車の運用にも当たる。安定のロングシート。

▲105 系　高野山の開創 1200 年祭記念ラッピング車

103 系・201 系(吹田総合車両所奈良支所)

王寺-高田間の大和路線の直通列車として運用に当たる。201 系の出番はやや少ない。

221 系(吹田総合車両所奈良支所)

基本王寺-高田間の大和路線の直通列車として運用に当たる。ただし、1 日 1 本五条からの快速列車の運用に当たる。転換式のクロスシート。

117 系(吹田総合車両所日根野支所)

旧新快速の車両。水色の和歌山色で運用に当たる。千葉の房総色のように、この色がなぜ和歌山色なのかは突っ込まないでおこう。

駅紹介

王寺

大和路線・近鉄生駒・田原本線は乗り換え。奈良県内の JR の駅では最多の利用客を誇る、県内西部のターミナル駅。ただ、ちょっと駅から離れると緑の多い風景となる。JR 駅構内に近鉄の待合室がある。

香芝

近鉄大阪線、近鉄下田駅は乗り換え。

高田

桜井線・近鉄大阪線、大和高田駅は乗り換え。桜井線との接続を行う。ただ、大体の桜井線方面の列車はそのまま直通する。ここから先はローカル線化する。配線の都合上、奈良-高田-和歌山間で運転する列車は方向転換しなくてはならない。

吉野口

近鉄吉野線は乗り換え。近鉄と JR 線が島式ホームで乗り換えられるので、改札内乗り換えができる。また、駅名表示板も JR のタイプが両路線で採用されている。

北宇智

かつて、関西地方唯一のスイッチバックが存在した。

五条

駅名は五「条」、市名は五「條」。間違えないように。

大和二見

奈良県中西部に位置するが、県内最南端の駅。理由としては、紀伊山地があって鉄道が敷けなかったから。

橋本

南海高野線は乗り換え。跨線橋に簡易改札があり、乗り換えがスムーズ。

粉河

ここから先は快速運転を行う。粉河寺の最寄り駅。

岩井

快速停車駅。乗降客はかなり多く、JR の和歌山県内だとしたら、TOP10 にはランクインする。

和歌山

紀勢本線・阪和線・和歌山電鐵貴志川線は乗り換え。県内の県庁所在地でもあり、乗降客も TOP。

最後に

風景は主に緑が多いです。また、古墳が多いです。つまり、歴史ある風景がこの路線からたくさん見られます。歴史に興味のあるかたは、ぜひ一度乗ってみてはいかがでしょうか。

最後までお読みいただき
ありがとうございました。