

平成24年11月9日

## 吉野線の歴史的建造物を巡ろう！

～吉野線開業100周年記念 近鉄社員のガイドによる歴史的建造物を巡るハイキングツアー～

近鉄では、沿線の観光資源のPRおよび地元と連携した観光強化の一環として、今年10月に100周年を迎えた吉野線沿線を舞台に、9月8日(土)から12月9日(日)までの約3カ月間、「吉野飛鳥 近鉄エリアキャンペーン」を実施しています。

本キャンペーンにおける吉野線開業100周年特別企画として、吉野線沿線の歴史的建造物を歩いて訪ねるハイキングツアー「吉野線開業100周年記念 近鉄社員が案内する歴史的建造物を訪ねて」を、12月1日(土)に実施します。

このツアーは、吉野線に残る歴史的建造物である薬水拱橋(くすりみずきょうきょう)や谷奥(たにおく)橋梁、阿田口(あたぐち)拱橋、吉野軽便鉄道吉野駅ホーム跡(現 六田駅)、吉野川橋梁、吉野駅舎を、普段は吉野線の線路や建造物などの保守・整備を行っている社員のガイドにより歩いて巡っていただくものです。

併せて、現存する日本最古のロープウェイで2012年度「機械遺産」に認定された、吉野山ロープウェイもご見学いただけます。

普段何気なく通り過ぎている道にたたく歴史的建造物をご鑑賞いただき、当社への愛着をより深めていただければと考えています。

詳細は別紙のとおりです。



(上) 大正12年当時の吉野駅  
(現 六田駅)

(右) 吉野川橋梁架設工事  
(昭和2年)



## 別紙

1. ツアー名称 「吉野線開業100周年記念 近鉄社員が案内する歴史的建造物を訪ねて」
2. 実施日 平成24年12月1日(土) 少雨決行(荒天中止)
3. 募集期間 平成24年11月10日(土)から11月25日(日)まで
4. 行程 薬水駅：8時30分集合  
薬水駅(8:30)・・・薬水拱橋...谷奥橋梁...阿田口拱橋...福神駅+++ (近鉄電車)+++六田駅  
...吉野軽便鉄道吉野駅ホーム跡(現 六田駅)...吉野川橋梁...吉野駅...吉野山ロープ  
ウェイ・千本口駅(解散：13:00ごろ)  
徒歩行程が約7キロメートルありますので、歩きやすい服装でご参加ください。  
添乗員は、薬水駅の集合から吉野山ロープウェイ・千本口駅解散まで同行します。  
昼食(弁当)は、吉野山ロープウェイ・千本口駅解散時にお渡しします。  
解散後は、初冬の吉野山散策などでお楽しみください。
5. 募集人員 50名 最少催行人員20名
6. 旅行代金 薬水駅から 大人 1,500円 子ども 1,410円  
他駅からの設定はございません。  
旅行代金には、福神駅～六田駅間片道運賃、昼食(弁当)代、諸税などを含みます。  
吉野山ロープウェイをご利用の場合は、別途料金が必要です。  
集合の薬水駅までと、お帰りの乗車券は各自でご購入願います。
7. お申し込み 以下の近鉄各駅営業所  
大阪難波、大阪上本町、鶴橋、布施、近鉄八尾、河内国分、大和高田、大和八木、榛原、  
名張、八戸ノ里、瓢箪山、生駒、大和西大寺、近鉄奈良、京都、大久保、新田辺、天理、  
王寺、大阪阿部野橋、矢田、藤井寺、古市、高田市、橿原神宮前、下市口、富田林、  
近鉄名古屋、近鉄蟹江、桑名、近鉄四日市、白子、津、伊勢中川、宇治山田、鳥羽

(以上)

(参考) 出典：日本機械学会機械遺産など

「薬水拱橋」(吉野郡大淀町薬水)

「谷奥橋梁」(吉野郡大淀町薬水)

「阿田口拱橋」(吉野郡大淀町薬水)

いずれも、薬水駅・福神駅間に現存する開通当初(大正元(1912)年10月)に設置された煉瓦を用いた構造物である。薬水拱橋、阿田口拱橋はアーチ橋そのものが、また、谷奥橋梁は橋台が、それぞれイギリス積みという積み方で施工されており、大正時代を感じさせる見事なデザインである。

また、ところどころに歯飾り(デンティル)という装飾も施されており、特に道路と水路をまたぐ2連のアーチ橋である薬水拱橋においては、鉄道橋梁では珍しい「薬水門」と書かれた篇額(へんがく)が取り付けられており、さらに歴史的な重みを感じるものである。(土木学会選奨近代土木遺産)

「吉野軽便鉄道吉野駅ホーム跡(現 六田駅)」(吉野郡大淀町北六田)

近鉄吉野線の前身である、吉野軽便鉄道の終点駅として大正元(1912)年10月25日に供用開始した。開業当初の吉野駅は、現在の六田駅の位置にあり、昭和3(1928)年3月25日、現在の吉野駅までの延伸時に「六田」と改称された。現在は、六田駅構内東側に旧吉野駅のホーム跡という立て札と開業当時のホーム跡がひっそり残っている。

「吉野川橋梁」(吉野郡吉野町上市～丹治)

現在の吉野駅まで延伸された時(昭和3(1928)年3月)に架設された。橋台面間長は242.4mあり、1～3連目および7～9連目は上路鋼板桁、4～6連目は上路プラットトラス桁を採用している。線路の高さは水面から約19mあり、吉野川を渡る近鉄電車の姿は絶好の写真撮影スポットとして有名である(土木学会選奨近代土木遺産)。

「吉野駅舎」(吉野郡吉野町吉野山)

昭和3(1928)年3月25日竣工。建設当初からのたたずまいが残され、奈良県下の伝統的な民家に見られる建築様式を取り入れた、近鉄でも数少ない木造大型建築物である。また、ホームを覆う上家の構造体は、軽快なトラスが組まれた特徴的な意匠となっている。平成15(2003)年には第4回近畿の駅百選に選定された。



「吉野山ロープウェイ」(吉野郡吉野町吉野山)

吉野山ロープウェイは、旅客運送用として1929(昭和4)年3月12日より「千本口」駅と「吉野山」駅間の全長349m、高低差103mに搬器(ゴンドラ)2台で運行開始した、国内現役最古のロープウェイであり、架設当初の形態を現在までよく保つものとしては世界最古級である。

技術的特徴として、2本の支索の間に走行機を配したえい索2本、平衡索2本による4線交走式機構が採用された(現在は平衡索を1本にまとめた3線交走式で運行)。また、駐車場や支柱の大型化を抑えるため勾配にあわせた搬器形状が採用されている。さらに、戦後主流となるロックド・コイル・ロープと呼ばれる表面を平滑化したロープの先進的使用もみられる。架線支持部材や支柱は、架設した安全索道商会(現安全索道)の保守により、80年以上経過した現在でも現役であり、これらは当時のわが国の材料力学、金属材料技術の優秀さを示す証といえる。日本機械学会の2012年度「機械遺産」に認定された。