

関西地方における寺社参詣鉄道の成立と発展について

正会員 京都大学工学部 教授 天野 光三
" 全日本コンサルタント(株) 前田 泰敬
" " 二十軒起夫

History & Development of the Pilgrimage Railways in Kansai District

by

K. Amano, Y. Maeda, & T. Nijukken

概 要

関西地方には、古来よりの伝統と格式を持ち、多くの参詣客で賑わう寺社・仏閣が数多く存在している。これらの寺社への参詣客輸送を主な目的として、明治から昭和初期にかけて多くの地方鉄道・軌道や軽便鉄道が設けられた。

関西鉄道(現JR関西線)に接続して、伊勢神宮と結ぶ『参宮鉄道』(現JR参宮線)が、明治26年に開業したのを始めとして、明治31年には高野山と大阪を結ぶ高野鉄道(現南海高野線)が開業した。その後、能勢電車、水間鉄道、天理軽便鉄道(現近鉄天理線)、生駒ケーブル、参宮急行電鉄(現近鉄大阪線・山田線)など数多くの路線が次々と生まれた。これらの鉄道の中には、第二次大戦末期に不要不急路線として資材供出の犠牲となったものも少なくない。このような寺社参詣鉄道は、安定した寺社参詣旅客の輸送需要に支えられて発展していき、大軌(現近鉄)系のように次々と路線の拡大をはかっていった会社も見られる。

しかし、戦後、昭和30年代に入り、観光ニーズの多様化や、急速なモータリゼーションなどにより乗客の大幅な減少が引き起され、経営基盤が揺り動かされている鉄道路線も少なくない。また一方では、能勢電鉄や水間鉄道などのように、都市化の波に洗われ、通勤通学輸送を主体とした都市近郊鉄道に脱皮しつつある路線も出てきている。これらの鉄道について路線の成立と発展過程をふりかえり、大阪都市圏の鉄道網整備に果たした役割について、その意義を考察するものである。

(観光、寺社、鉄道史)

1. はじめに

我が国においては、明治から大正にかけて、幹線鉄道網の整備が急速に進められていった。また、これらの幹線鉄道との連絡をはかり、一地域の交通の便を目的とした鉄道や軌道が次々と開通していった。このような時代背景の中で、寺社や名所旧跡など観光地への輸送を主な目的とする鉄道・軌道が生れてきた。

当時の観光の中心は、『お伊勢参り』『高野山参り』など信仰の対象としての神社仏閣への参詣であり、縁日や祭礼の時はもちろんのこと普段でも多くの参詣客で賑わっていた寺社も数多い。

このような寺社参詣を主な目的とする鉄道は、路線は短いものの常時安定した需要に支えられ、着実に発展していった。

また、鉄道建設の主目的が、地方における足の

確保や産業振興であっても、沿線の寺社への参詣客が大きな比重を占める鉄道も数多く、鉄道成立の原動力の一つとなり、安定した需要を確保するのに大きく貢献した。このように、鉄道網、特に地方路線、枝線系の整備促進に、寺社参詣鉄道の果たした役割は決して小さなものではなく、単なる観光輸送にとどまらず、地域交通の発展に大きく寄与してきたことをあらためて高く評価したい。

また、これらの寺社参詣鉄道は、今日、観光構造やニーズの変化や、自動車交通への転換が進む中において存立基盤が揺らぎはじめているものもあるが、一方、大都市近郊においては、『能勢電鉄』や『水間鉄道』などのように住宅開発の波に洗われ、都市鉄道への脱皮が始まっている鉄道路線もみうけられるようになってきた。

このような寺社参詣鉄道は、北海道を除いて全国に分布しているが、古来からの寺社が数多く祭られている関西地方にその例が多い。今回は伊勢地方も含めて関西地方における事例をとりあげて調査、分析を試みた。

2. 寺社参詣鉄道とは

ここでは、寺社参詣鉄道とは、特定の寺院、神社等への参詣客輸送を主な目的として設立された鉄道・軌道と定義する。しかし、純粋にこの目的だけのために設立された鉄道は、鋼索鉄道以外ではそれほど多くなく、実際には、沿線集落の足や、物産品輸送のために設けられた鉄道が多い。また、主目的は、沿線の利便や産業振興となっているが、沿線に有名な寺社が存在し、多くの参詣客輸送で賑わっている鉄道もある。このような鉄道も、広義には、寺社参詣鉄道に含まれると考えられるが、多くの鉄道では、このような性格は多かれ少なかれ兼ね備えておりその範囲の限定は難しい。しかし、いずれの場合も、参詣客輸送は安定した需要となっており、鉄道経営に大きく寄与したものと考えられる。

なお、関西地方には少なかったようであるが、馬車軌道や人車軌道によるものも、明治時代には、いくつか建設されている。今回はまだ十分な調査に至っていないため、今後の課題の一つにしたい。

3. 関西地方における事例と沿革

寺社参詣客輸送を主な目的として設立された鉄軌道は、北海道を除いて、全国に分布しているが、関西地方をはじめとする西日本に数多く見られる。

これは、古い歴史と伝統を有する寺院や神社は、圧倒的に西日本に多いという歴史的背景からきている。また、鋼索鉄道（ケーブルカー）は、全国で約40路線の開業を見たが、うち約半数が近畿地方に存在する。そのうち、寺社参詣を主目的とするものはその大部分が関西地方に集中しており（営業中のものが10社）、他の地方では、関東で、『御岳登山鉄道』（東京都）と『大山観光電鉄』（神奈川県）、四国で『屋島登山鉄道』（香川県）と『八栗箸蔵ケーブル』（同）などがあるに過ぎない。

これは、関西には、高野山、比叡山、信貴山、妙見山など山岳仏教寺院が数多く存在することからきている。

次に、全国の寺社参詣鉄道の社名、線名を見ると『○○参宮鉄道』あるいは『○○参宮電鉄』とつけているものには、『参宮鉄道』（現JR参宮線）『参宮急行電鉄』（現近鉄大阪線・山田線）をはじめ、鹿島、琴平、宇佐などが存在したが、社名としては全て消滅し、僅かにJR参宮線が線名として残るにすぎない。伊勢神宮だけは、単に『参宮』と呼ばれ、他は全て固有名称で呼ばれていたのも、当時における国家神道の権威をうかがわせている。

一方、寺院の名称を冠しているものは『永平寺鉄道』（現京福電鉄永平寺線）、『水間鉄道』、『鳳来寺鉄道』（現JR飯田線の一部）などあまり多くなく、寺院の場合は『叡山電鉄』『比叡山鉄道』、『高野鉄道』（現南海高野線）や『信貴山電鉄』（現近鉄西信貴鋼索線）など山名を冠することが多い。

これは、有力な仏教寺院が山岳信仰と結び付いた形で古くより深山に設けられたことによる。また、多くの寺院では、寺名より山号の方がよく知られていることもあろう。例えば、高野山は金剛峯寺、信貴山は朝護孫寺、比叡山は延暦寺である。

なお、仏教寺院、神社以外への参詣鉄道では、天理教本部への『天理軽便鉄道』（現近鉄天理線）がある。これは宗教名を冠した唯一の例と思われる。（今の天理市は、当時、丹波市町と称していた。）

次に、これらの鉄道の開業時期を見てみよう。

関西における最初の寺社参詣鉄道は、明治26年(1893)に開業した伊勢神宮への『参宮鉄道』(現JR参宮線)、明治31年(1898)の『高野鉄道』(現南海高野線)であり、続いて明治36年(1903)に伊勢市内電車の『宮川電気』(→三重交通神都線、廃止)の開業を見ている。これらはいずれも、伊勢神宮と高野山という当時の関西における代表的寺社である。

また、明治18年(1885)に、我が国における最初の純民間資本による私鉄として、大阪と堺を結ぶことを主な目的とする『阪堺鉄道』(現南海木線)が開業したが、この沿線にある住吉大社への参詣客輸送が大きな比重を占めていたため、広い意味での寺社参詣鉄道の第1号と考えられる。

この時代において他の地方では、明治22年(1889)金比羅宮への『讃岐鉄道』(現JR予讃・土讃線)、明治30年(1897)には成田不動尊への『成田鉄道』(現JR成田線)などが開業している。

その後、明治から大正、昭和にかけて幹線鉄道や都市近郊電車の発展につれて、寺社参詣鉄道が次々と開業していった。『能勢電気軌道』(現能勢電鉄)『大津電車軌道』(現京阪石坂線)、『近江鉄道多賀線』、『京都電灯叡山電鉄線』(現叡山電鉄)、『信貴生駒電気鉄道』(現近鉄生駒線)など数多い。

また、その多くは幹線のフィーダーとして培養線のような意味あいも高かった。

大正から昭和にかけての大きな特徴としては、ケーブルカーがブームとなり次々と建設されていったことがあげられる。

我が国における最初の鋼索鉄道は、大正7年(1918)に開業した『生駒鋼索鉄道』(現近鉄生駒鋼索線)であり、宝山寺への参詣客で非常に賑わった。

このケーブルは、大正15年(1926)には複線化された。これは、我が国唯一の複線ケーブルである。

その後、信貴山、摩耶山、妙見山、比叡山など次々と開業していった。なおこの時期に開業したのは、全国で22社を数えるが、そのうち箱根・筑波・高尾など以外はほとんど関西地方である。

昭和にはいつてからは、鋼索線の他、『鞍馬電気鉄道』(現叡山電鉄鞍馬線)、『愛宕山鉄道』(廃止)、『参宮急行電鉄』(現近鉄大阪・山田線)などの開業が見られる。路線数は、昭和5年の31路線

をピークとして、時代は戦争へ向かって大きく流れ始め観光目的の鉄道建設は許されなくなってきた。

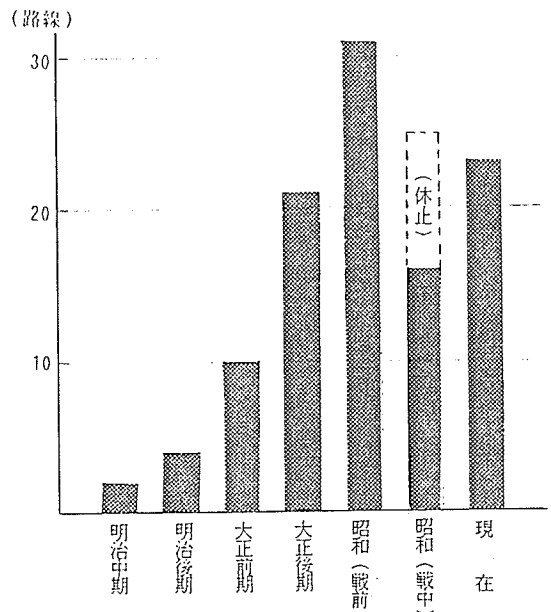
さらに戦争末期には、これら寺社参詣鉄道の多くは遊覧線とみなされ、不要不急路線として昭和19年(1944)、企業整備政策により休廃止されることになった。その数は休止8路線、廃止4路線に及ぶ。

特に鋼索線では、生活路線という名目で生駒山、高野山、信貴山(東)などが営業を継続したにすぎない。鉄道線でも、『愛宕山鉄道』『朝熊登山鉄道』や『信貴山急行電鉄』『近鉄小房線』などが休廃止になった。これら休廃止路線のレールや電車線など、資財の多くは撤去され、戦争遂行のために供出されていった。

戦後、これらの鉄道も復興とともに順次復活されていったが、『愛宕山鉄道』『朝熊登山鉄道』や『信貴山急行電鉄山上線』などはついに復活されなかった。これらは、ドライブウェイの開通などにより、既にその使命を終えたのであろう。

戦後になり、昭和36年(1961)に、伊勢市内の『三重交通神都線』、昭和58年(1983)に、『近鉄東信貴鋼索線』が廃止された。これらはいずれも自動車への転移が主な原因であろうと考えられる。

関西における寺社参詣鉄道の事例と概要を(表-1)に、また、路線数の推移を(図-1)に示す。



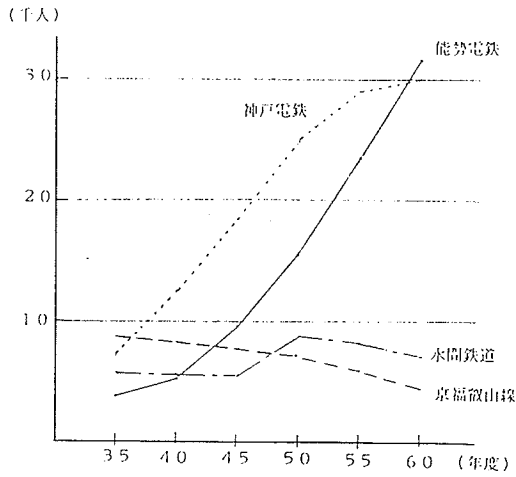
(図-1) 営業路線数の推移

(表一) 関西における寺社参詣鉄道の事例と概要

府県名	鉄道名	関係寺社区	区間	延長	種別と軌間	開業年月	開業時の名称	休止年月	復活年月	特記
滋賀	近江鉄道	多賀大社	高宮～多賀	2.5km	鉄道線 1,067mm	大3.3.8	同一	-	-	
	多賀坂本線	石山寺 延暦寺	石山～坂本	14.2	軌道線 1,435	大2.3.1	大津電車軌道	-	-	
	比叡山鉄道	(比叡山) 延暦寺	坂本～延暦寺	2.0	鋼索線 1,067	昭2.3.15	同一	昭19一時休止	-	比叡山ドライブウェイ (昭33 開通)
	京阪電車	石清水八幡宮	八幡市～男山山上	0.4	鋼索線 1,067	大15.6.22	男山索道	昭19.2.11 廃止	昭30.12.3	
京都	叡山電車	(比叡山) 延暦寺	出町柳～八瀬遊園	5.6	鉄道線 1,435	大14.9.27	京都電燈	-	-	昭61.4 京福電鉄より分離
	叡山電車	"	八瀬遊園～比叡	1.3	鋼索線 1,067	大14.12.20	"	昭19～20一時休止	-	比叡山ドライブウェイ (昭33 開通)
	京福電車	鞍馬寺	宝ヶ池～鞍馬	8.8	鉄道線 1,435	昭3.12.1	鞍馬電気鉄道	-	-	昭61.4 京福電鉄より分離
	鞍馬電車	"	山門～多宝塔	0.2	鋼索線 800	昭32.1.1	同一	-	-	宗教法人による経営は全国で唯一の事例
	丹後神宮鉄道	成相寺	府中～森松	0.4	鋼索線 1,067	昭2.8.13	成相鋼索鉄道	昭19.2.11 廃止	昭26.8.12	
	天橋立鋼索線	愛宕神社	恵山～清滝	3.3	鉄道線 1,435	昭4.4.12	同一	昭19.2.11 廃止	せず	
	(愛宕山) 鋼索線	"	清滝川～愛宕	2.0	鋼索線 1,067	昭4.7.25	"	"	"	
	能勢電車	能勢妙見宮 本滝寺	川西能勢口～妙見口	12.3	鉄道線 1,435	大2.4.13	能勢電気軌道	-	-	
	妙見鋼索線	"	黒川～山上	0.6	鋼索線 1,435	大14.8.1	妙見鋼索鉄道	昭19.2.10 廃止	昭35.4.22	開業時は、滝谷～妙見山間1.5km上郡線と下郡線があり、下郡線のみ復活
	兵庫	六甲摩耶鉄道	(摩耶山) 天上寺	摩耶～アト下～摩耶	0.9	鋼索線 1,067	大14.1.6	摩耶鋼索鉄道	昭19.2.11 休止	昭30.5.7
和歌山	南海電車	(高野山) 金剛峯寺	極楽橋～高野山	0.8	鋼索線 1,067	昭5.6.29	高野山電気鉄道	-	-	高野山道路
	高野鋼索線	"	汐見橋～極楽橋	65.1	鉄道線 1,067	明31.1.30	高野鉄道	-	-	昭4.2.21高野下～極楽橋間 高野電気鉄道により開通
	水間鉄道	水間寺	貝塚～水間	5.5	鉄道線 1,067	大14.12.24	同一	-	-	
大阪	近畿日本鉄道	(信貴山) 朝護孫子寺	山本～信貴山口	2.8	鉄道線 1,435	昭5.12.15	大阪電気軌道	-	-	

府県名	鉄道名	関係	神社	区	間延	長	種別と軌間	開業年月	開業時の名称	休止年月	復活年月	特記
大阪	西信貴鋼索線	〃	〃	信貴山口～高安山	1.3km	鋼索線 1,067mm	昭5.12.15	信貴山電鉄	昭19.1.7 休止	昭32.3.21	信貴生駒スカイライン (昭39.開通)	
	信貴山急行電鉄(山上)	〃	〃	高安山～信貴山門	2.1	鉄道線	昭5.12.15	〃	昭9.1.7 休止 (昭32.3 廃止)	セ	信貴生駒スカイラインに代替	
	近畿日本鉄道生駒線	朝護孫子寺宝山寺	〃	生駒～王寺	12.6	鉄道線 1,435	大11.5.16	信貴生駒電気鉄道	-	-	-	
	(東信貴鋼索線)	(信貴山)朝護孫子寺	〃	信貴山下～信貴山	1.7	鋼索線 1,067	大11.5.16	〃	昭58.9.1 廃止	-	-	
	槻原線	槻原神宮	〃	大和西大寺～槻原神宮前	23.8	鉄道線 1,435	大10.4.1	大阪電気軌道	-	-	-	沿線には、西大寺、栗師寺、唐招提寺など寺院が多い。
	南大阪線	〃	〃	大阪河内野原～槻原神宮前	39.8	鉄道線 1,067	昭4.3.29 (古市～久米寺)	大阪鉄道	-	-	-	前身は、河内鉄道 (柏原～雷田林間、明3開業)
	(小房線)	〃	〃	政傍～槻原神宮前	3.0	鉄道線 1,067	大3.11.1	吉野鉄道	昭20.6.1 休止 (昭27.4. 廃止)	セ	昭25.6まで貨車區通線として存置	
	大阪線・山田線	伊勢神宮	〃	上本町～宇治山田	137.3	鉄道線 1,435	昭5.12.20 (大阪・山田直通)	参宮急行電鉄	-	-	-	大13.10.31 大軌により、布施～八尾間開通 参急線は、桜井～宇治山田間 97.5km
	天理線	天理教本部法隆寺	〃	新法隆寺～平端～天理	9.0	鉄道線 762,1,435	大4.2.7	天理堅便鉄道	昭20.2.11 法隆寺～平端間 休止 (昭27.廃止)	-	-	大11.4.1 平端～天理間改軌電 化 平端～法隆寺間762mmゲ ジの堅便鉄道
	生駒鋼索線	宝山寺	〃	鳥居前～宝山寺	1.0	鋼索線 1,067	大7.8.29	生駒鋼索鉄道	-	-	-	
(長谷鉄道)	長谷寺	〃	桜井～初瀬	5.6	鉄道線 1,067	明42.12.11	初瀬軌道	昭13.2.1 廃止	-	-	蒸気動車 → ガソリンカー	
(三重交通都)	伊勢神宮	〃	伊勢市内	14.0	軌道線 1,067	明36.8.5	宮川電氣	昭36.1.19 廃止	-	-		
(朝熊登山線)	(朝熊山)益剛証寺	〃	桶部～平岩	4.3	鉄道線 1,067	大14.8.26	朝熊登山鉄道	昭19. 休止 (昭37.6 廃止)	セ	伊勢志摩スカイライン (昭39.開通)		
(朝熊鋼索線)	〃	〃	平岩～朝熊岳	1.1	鋼索線 1,067	大14.8.26	〃	(" ")	〃	〃	〃	
J R 参宮線	伊勢神宮	〃	多気～鳥羽	32.0	鉄道線 1,067	明26.12.31	参宮鉄道	-	-	-	参宮鉄道は、津～山田間57.5km 明40.10.1 国有化	
(伊勢電気鉄道)	〃	〃	桑名～大神宮前	83.1	鉄道線 1,067	大4.9.10	伊勢鉄道	昭17.8.11 新松阪～大神宮前 廃止	-	-	昭5.12.25新松阪～大神宮前 開通昭11.9.15参急行電鉄 と合併 桑名～津間は現近鉄線	

(注) 鉄道名の()は、現存しない路線を示す。



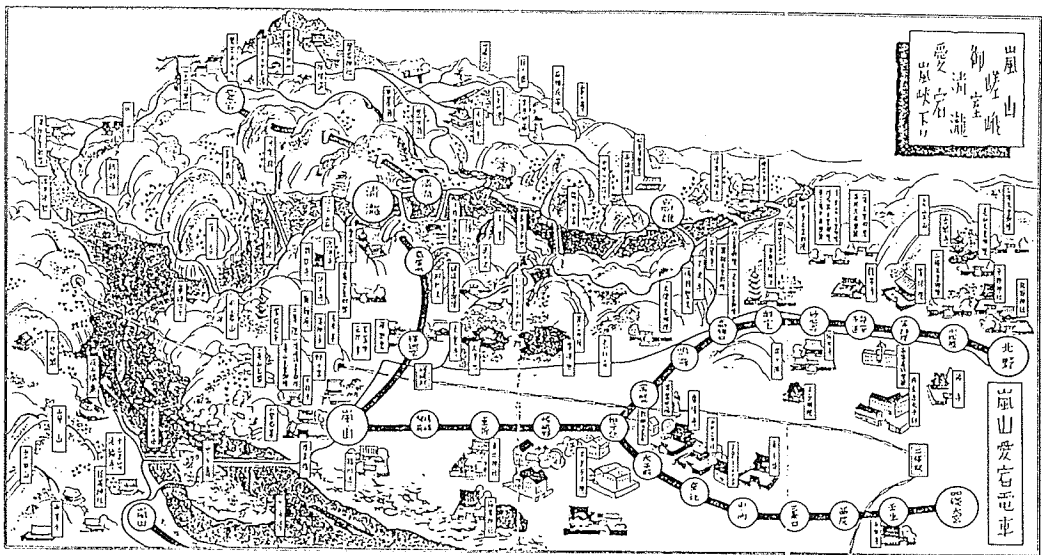
(図-2) 輸送密度（1日平均）の比較
 (輸送密度=人キロ/営業キロ)



(図-3) 寺院風建築の水間鉄道水間駅

昭和35年では、各社とも約4～9千人の水準である。ところが、昭和60年度では、能勢電鉄の伸びが著しく、近年都市化の目立つ神戸電鉄をも上回っている。一方、叡山線は、低下の一途をたどり、4400人と25年間で半減している。また水間鉄道は、一旦増加したものの近年は若干減少傾向にある。都市化状況が対称的な能勢電鉄と、叡山線では、順位がまったく人替わってしまっている。

このような寺院風の駅舎は、この他にも、叡山電鉄鞍馬駅や南海電鉄高野山駅などに見られ、いかにも寺社参詣鉄道の雰囲気をかもしだしている。



(図-4) 嵐山愛宕電車（愛宕山鉄道）開業当時の観光案内パンフレット（近鉄資料室所蔵）

4. 寺社参詣鉄道のこれから

前節でも、少し述べたように、戦後の急速な高度成長による社会環境の劇変は、これら寺社参詣鉄道を取り巻く環境に大きな変化を及ぼしている。

まず第一に、観光パターンの大きな変化があげられる。その昔、貴族から庶民に至るまで観光といえば、まず『お寺まいり』や『お宮まいり』であった。

これは、当時の信仰心の厚さからくるものだけでなく、他に手軽で魅力的なレジャーがあまり無かったこともあろうと思われる。

しかし、近年では、レジャーは多様化し、寺社参詣の持つ魅力度は、若者層をはじめとして大幅に低下していると思われる。もちろん、正月や祭礼の時には、多くの参詣客で賑わっていることには変りない。

第二に、交通手段の変化があげられる。

モータリゼーションが急速に進む中、昭和33年に『比叡山ドライブウェイ』、昭和39年に『信貴生駒スカイライン』など山上の寺社まで、マイカーや大型バスで登れる有料登山道路の建設が相次ぎ、ケーブルカーなど電車利用客の減少があいついだ。

また、これらの鉄道の多くは、参詣客輸送だけでなく沿線地域のローカル輸送も担っているが、モータリゼーションの進展により輸送量の減少が見られる。そこで、各鉄道とも、徹底した合理化と、多大の企業努力によって辛うじて存立しているのが現状である。これらの鉄道の輸送密度の経年変化を示したものが(図-2)である。

しかし一方、『能勢電鉄』や『近鉄天理線』『近鉄生駒線』などに見られるように、大都市近郊では住宅地の郊外遠隔化などにより、都市型通勤鉄道への脱皮が始まっている路線もある。

今、建設中の関西国際空港に近い『水間鉄道』や、『鴨川電鉄』(工事中、三条～出町柳間)によって京都・大阪の都心へ直結される『叡山電鉄』などの今後の注目される。

また、『南海電鉄高野線』や『近鉄大阪線』(旧参宮急行電鉄)『近鉄橿原線』『近鉄南大阪線』(旧大阪鉄道)などは、早くから都市高速鉄道への転換がなされていたと考えられる。

また、関西には鋼索線が多く見られるが、これらの交通機関としての今後については、前述したように決して明るくは無い。しかし、観光施設としてとらえると、変化のある風景、自然との親しみ、乗物としての楽しさなど『くるま』とは違った付加価値をプラスαする工夫を重ねることによって、魅力のある観光登山鉄道として生き残っていく道があろうと思われる。スイスの登山鉄道の良き先例がある。

このように従来の寺社参詣鉄道は今、近代的観光鉄道あるいは都市鉄道への脱皮が迫られている。

ところで、中小の寺社参詣鉄道の多くが、近年まで近代的鉄道に脱皮しえなかった原因の一つに次のようなこともいえないだろうか。

同時期に建設された阪急神戸線、新京阪電鉄などの都市高速鉄道は、都市間を最短距離で結ぶことを目標に作られたため、沿線の間隔部は人家も少なく多くの需要を見込めなかった。したがって、自ら需要を生み出すために、積極的に計画的な住宅開発や遊園地などの観光開発を進めていかざるを得なかった。これが、その後の私鉄による不動産開発やレジャー開発の原点になったものと考えられる。

ところが一方、寺社参詣鉄道の場合、一般的には既存の街道や集落に沿って敷設されることが多く、常に一定の需要が見込まれ、また参詣客という安定した需要があったために、自ら積極的に沿線開発を行なって需要を増やそうという意識が薄かったのではなかろうかとも思われる。

今後の課題として、この両者の沿線発展状況の違いを、地域特性だけでなく、鉄道の性格の違いにも着目して分析することにより、これからの都市あるいは地方の整備と、鉄道など交通機関の整備の進め方について、何らかの方向性を見出だしえないかと考えている。

交通基盤のストックとしての寺社参詣鉄道をこれからも有効に活用していくことは、地域整備の上からも非常に重要であり、また先人の貴重な遺産を受け継ぎ発展させていっていただきたいものである。

なお、調査にあたり適切な助言と、貴重な資料を提供していただいた近畿日本鉄道(株)資料室に深く感謝する次第である。

(以上)



(図-5) 高野山電車(高野山電気鉄道)観光案内パンフレット (近鉄資料室所蔵)

(参考文献)

- 1) 和久田康雄、『資料・日本の私鉄』、鉄道図書刊行会、昭和43年 6月
- 2) 『民鉄要覧』、運輸省監修、鉄道図書刊行会、昭和62年度
- 3) 『都市交通年報』、運輸省監修、運輸経済研究センター、該当各年度
- 4) 近畿日本鉄道㈱、『最近20年のあゆみ』、昭和55年10月
- 5) 能勢電気軌道㈱、『風雪60年史』、昭和45年 3月
- 6) 信貴生駒電鉄㈱、『信貴生駒電鉄社史』、昭和39年12月
- 7) 京福電気鉄道㈱、『京福電気鉄道30年史』、昭和47年 3月
- 8) 京都電燈㈱、『京都電燈株式会社50年史』、昭和44年11月
- 9) 水間鉄道㈱、『水間鉄道 50年の歩み』、昭和48年 4月
- 10) 前田泰敬、東大阪地域の発展過程に関する交通史的研究、学位論文、昭和61年12月
- 11) 『関西の鉄道』、No.8、p7～9、藤井信夫、京阪電鉄建設の経緯、関西鉄道研究会、昭和58年 1月
- 12) 『鉄道ピクトリアル』以下の各号、鉄道図書刊行会
 - ・藤井信夫、水間鉄道、No.10巻12号臨時増刊、p57～60、昭和35年12月
 - ・矢納重夫、三重交通神都線、No.128、p77～86、昭和37年 2月
 - ・藤井信夫、能勢電気軌道、No.212、p76～85、昭和43年 7月
 - ・近畿日本鉄道特集、No.313、昭和50年11月 および No.398、昭和56年12月
 - ・関西地方のローカル私鉄特集、No.445、昭和60年 3月
 - ・武部宏明、開通当時の天理軽便鉄道、No.455、p108～111、昭和60年11月
 - ・南海電気鉄道特集、No.457、昭和60年12月