



八木札の辻交流館からみる愛宕祭

NPO 法人八木まちづくりネットワーク

■活動の目的

歴史的文化遺産を活かしたまちづくり この法人は、奈良県橿原市八木及び八木周辺の歴史、文化及び歴史的な建築物や町並み等を歴史的資産と位置づけ、これを活かした「まちづくり」のための事業を行い、八木及び八木周辺の活性化に寄与することを目的とする。

■活動の種類

歴史的文化遺産の調査・研究と活用提案

- (1)社会教育の推進を図る活動
- (2)まちづくりの推進を図る活動
- (3)学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動
- (4)国際協力の活動
- (5)子どもの健全育成を図る活動
- (6)経済活動の活性化を図る活動
- (7)前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動

<https://yagimachi-net.jp/>



河合 正 (写真: 高本雅夫)

八木のまちづくり活動について

NPO 法人八木まちづくりネットワーク理事長 河合正



中秋の名月とは名ばかりの猛暑日に、お集まりいただきありがとうございます。

橿原市八木札の辻は古代の交差点で、東西に旧横大路(近世には旧伊勢街道)、南北には旧下ツ道(近世は中街道)が交差する交通の要衝であり、今でも伝統的な町家や町並みが残されています(橿原市指定文化財1、国の登録有形文化財5)。そのほか八木といえば、江戸末期の儒学者谷三山の生家があり、また中南大和の夏祭りの最後をかざる「八木愛宕祭」は有名です。

八木のふたつのNPOでは、こうした歴史的な町並みや文化を活用したまちづくりを進めてきました。

鉄道といえば、小さい頃鉄道に関して、汽車と電車という言い方がありました。汽車は今のJR、電車は今の近鉄のことでした。また鉄道用語でしょうか、ダイキ(大軌)、ショウセン(省線)、ダイテツ(大鉄)、カンキュウ(関急)、サンキュウ(参急)・・・といろいろあり、当時はまだよくわからなかったのですが、それぞれに歴史や経緯があり、そのおかげで橿原市が発展してきたのだと思います。

この度は近畿産業考古学会のご提案・協力で「畝傍駅の130年を振り返る連続講演会」を企画いたしましたので、どうぞ楽しんでください。



西国三十三所名所図絵

講演会開催の経緯

近畿産業考古学会 二階堂達郎



近畿産業考古学会は、産業遺産や産業に関する文化財の調査研究や保存活用を目的に活動しています。対象には、例えば工場、機械設備、鉱山などがあり、鉄道・道路などのインフラも含まれます。

「畝傍駅の130年を振り返る連続講演会」企画の経緯は、今井町の町並みをはじめ多くの歴史的な建造物があるこの地域には、学会としても興味を持ち、過去2回見学会で訪れています。それらを機会にJR畝傍駅駅舎の行く末に関心を持ち、保存活用についてまだ不透明な時期でしたが、八木のまちづくり団体にお声掛けさせていただきました。

畝傍駅の今後については「地元の声が第一」ですが、弊会の研究実績を披露・還元して何かの役に立てばと、複数の講演会の開催を提案しました。近畿産業考古学会では、2001年度から3年度にわたり、奈良県が実施した近代化遺産調査に協力した際に、畝傍駅駅舎とも関係深い昭和15年の紀元二千六百年奉祝事業についても取り上げていたことも背景にありました。

今回の連続講演会の初回講師をつとめる近畿産業考古学会中山嘉彦会長は、鉄道技術史を研究し、近年奈良県や橿原市周辺の鉄道・駅舎について論文を著しています。今日は、畝傍駅を含むこの地域の鉄道史について講演します。

また次回は、橿原考古学研究所の北山峰生先生にご講演をお願いしています。紀元二千六百年奉祝事業は、都市、鉄道、道路整備など広範に行われ、橿原考古学研究所もその事業の一環として古代遺跡の調査をするために設立されています。

講演会開催が決まって後、2024年8月22日橿原市より、畝傍駅駅舎を保存して民間事業者から活用案を募集すること、また今後のプログラムの発表がありました。今回の企画が、JR畝傍駅駅舎の保存活用に貢献できればと願っております。



二階堂 達郎 (写真: 高本雅夫)

近畿産業考古学会 について

産業考古学は、産業遺物・遺跡＝産業遺産の調査、保存および記録を行い、その資料を研究対象として、文献研究だけでは十分に知れない過去の産業発展の実態を解明し、その歴史的意義を探索します。産業遺産の調査は、物の調査であるとともに情報の収集であり、物の保存は必ず情報の保存を伴わなければなりません。したがって、これから地方史(郷土史)、民俗学(民具学)、技術史、産業史、社会・経済史、経営史など歴史学を進めるには、産業遺産の調査、それに関連する情報の研究、そして、物と情報の保存、記録が欠かせず、それぞれの立場の人々との共同研究によって成り立っています。「近畿産業考古学会」は、産業遺産の調査、保存、記録および研究に関心をもたれるあらゆる職業の、また色々な分野の同好の士が参加できる開かれた学会です。個人でも、企業や博物館など法人でも、会員になることができます。また、この地域の産業遺産に関心のある人ならば、近畿在住でなくても一緒に活動したいと考えています。多くの方の参加をお待ちしています。

<https://kinias.jp/>

畝傍地方の鉄道史

-各路線・各駅の変遷-

講師: 中山嘉彦 (大阪学院大学教授、近畿産業考古学会会長、産業考古学会理事)

2024年9月16日(月・祝)13:30~

場所: 橿原分庁舎「ミグランス」4F コンベンションルーム

講演を基に一部省略・抜粋していますことをご了承願います(…で表わします)。【 】はよみがな

近鉄特急の色

画面に出ている色味は何でしょうか?との問いかけに聴衆から

「近鉄特急の色です!」

近鉄特急の色は変遷しています。近鉄の色の変遷を振り返ります。

近鉄(近畿日本鉄道株式会社)の母体は通称大軌【だいき】、大阪電気軌道株式会社です。

1914年(大正3)4月に大阪上本町から奈良まで走っていた車(車両)の色は、五位堂検修車庫に一両、保存車がありわかります。いわゆる茶色(漆色)でした。当時は木造車で床部の台枠と柱は鋼鉄製でそれ以外は木張りであったので、その交換時に塗装された木片を一部持ち帰っていたものが見つかり、それをサンプルにすることで、塗料会社で当時の車の色を再現することができたそうです。

1928年(昭和3)から大軌の車はダークグリーンになり、大阪線の桜井から東に走る参宮急行電鉄株式会社(参急【さんきゅう】、大軌の子会社)の車は茶色でした。双方が合併した1941年(昭和16)以降はどちらの車もすべてダークグリーンになりました。その当時特急はありましたが座席指定ではなかったところ、昭和22年10月8日に座席指定になったときの色が画面の色(下は紺/青紫PB、上はクリーム/黄Y)です。

当時有料の車を作ってどうするんだ、という話がありましたが、木張りの窓をガラス張りに整備、それが定着し翌年にレクレーションカー(展望車)ができ、昭和33年6月に初代ビスタカー(10000型)が登場、上の色が薄いオレンジ色YRになり、それがさらに平成の初め透明感のある色になり、最近になり現在のクリスタルホワイト(アイボリー)とオレンジになります。

よって、画面の色は「昭和22年10月~昭和35年1月の近鉄特急の色」が正解です。



畝傍駅の130年を振り返る連続講演会 I
「畝傍地方の鉄道史」講演録
<https://yagimachi-net.jp/>より

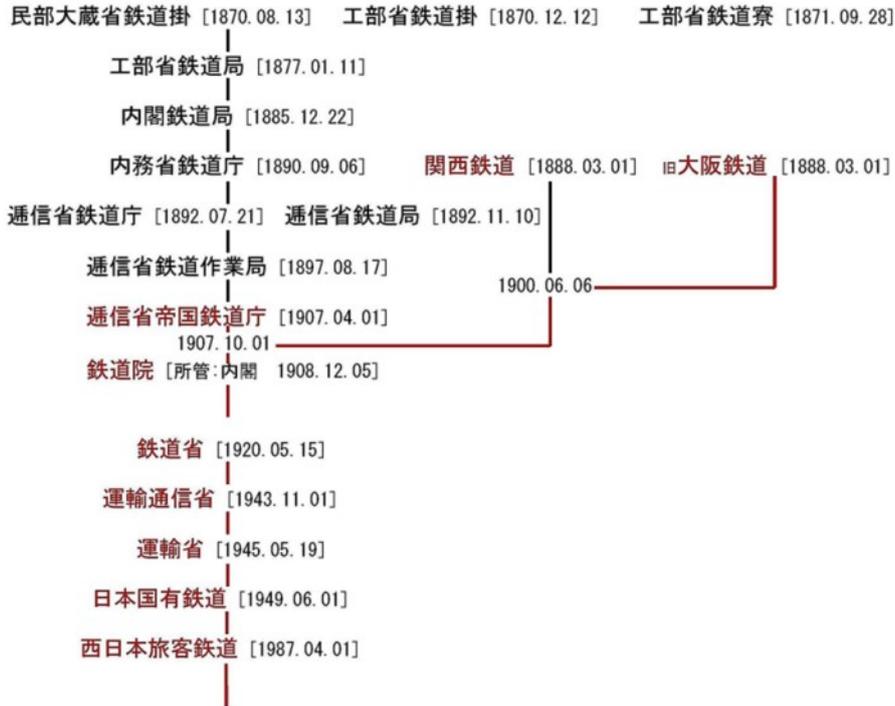


耳成山の手前を走る近鉄特急



長谷寺-椋原間を走る近鉄特急 上下共
1964年(昭和39) 写真:河合正

西日本旅客鉄道沿革 [畝傍地方関連]



畝傍地方の鉄道事業者について

現在この地域の鉄道事業者は、畝傍駅を通る西日本旅客鉄道(JR)と近畿日本鉄道があり、鉄道事業者の歴史はふたつに分かれます。

JRの系譜としての鉄道事業は、明治のはじめ富国強兵・殖産興業をつかさどる工部省の一環で鉄道が始まりました。その後「運ぶ」と言うことで、郵便と電信そして鉄道も逓信省、その後1908年(明治41)には組織が大きくなり鉄道院が独立し、1920年(大正9)鉄道省となります。なお、畝傍駅がかかわる系譜を赤色で表わしています。

近畿地方の鉄道の中で、官営鉄道、官設鉄道、国営鉄道により敷設されたものは、神戸から東と、大阪から今の中央卸売市場に向かう支線ぐらいで、他はほぼみんな民営鉄道でした。

最初に畝傍駅を通る鉄道は大阪鉄道が敷設しました。現在の環状線の東(京橋、鶴橋を通る)城東線と大和路線、桜井線も同様です。ただし大阪鉄道はふたつあります。畝傍駅を作ったのが旧大阪鉄道(旧大鉄【だいてつ】)で現在の近鉄南大阪線を作ったのは新大阪鉄道(新大鉄)です。大阪鉄道は1900年(明治33)関西【かんせい】鉄道に合併され、大民営鉄道となります。関西鉄道は当時官設鉄道とサービス合戦をしました。・・・

1907年(明治40)国防の観点で民営鉄道を国営化することになりま



中山 嘉彦 (写真:高本雅夫)

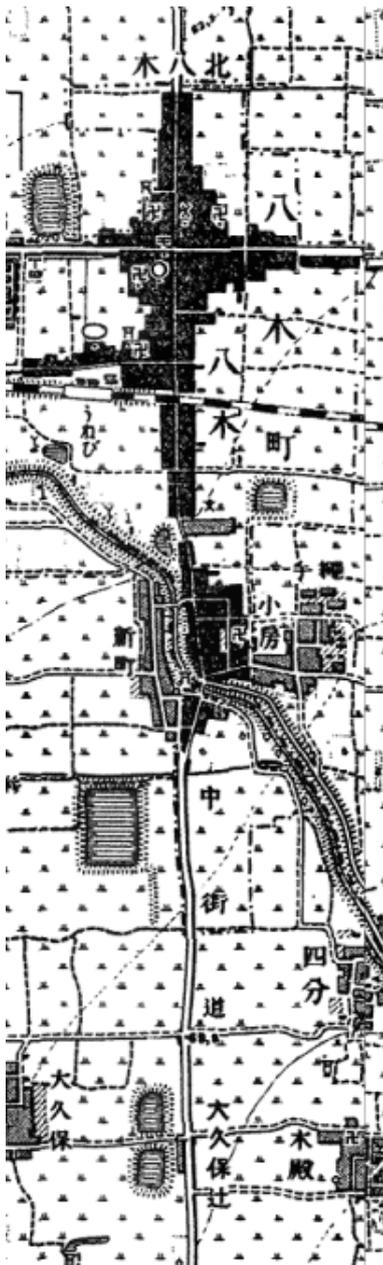
中山 嘉彦
 なかやま よしひこ
 プロフィール

関西学院大学大学院単位取得退学後、1991年に大阪学院大学へ着任。2018年より産業遺産学会理事、2022年より近畿産業考古学会会長。

■最近の論文

近畿産業考古学会 近畿の産業遺産 No.17「榎原神宮駅とその周辺地域—大阪鉄道の駅名称を踏襲した大阪電気軌道—」中山嘉彦 (2024年3月31日 抜刷版・近畿産業考古学会発行)





1908年(明治41)測図 国土地理院地形図

す。が、近畿では4つの民営鉄道がそのまま残ります。近江鉄道、現在の近鉄南大阪線の河南【かなん】鉄道、現在の南海電気鉄道高野線である高野鉄道、現在の南海電気鉄道南海本線の南海鉄道です。このことで構造的には、この四つの民営鉄道にも古いものがあるということです。

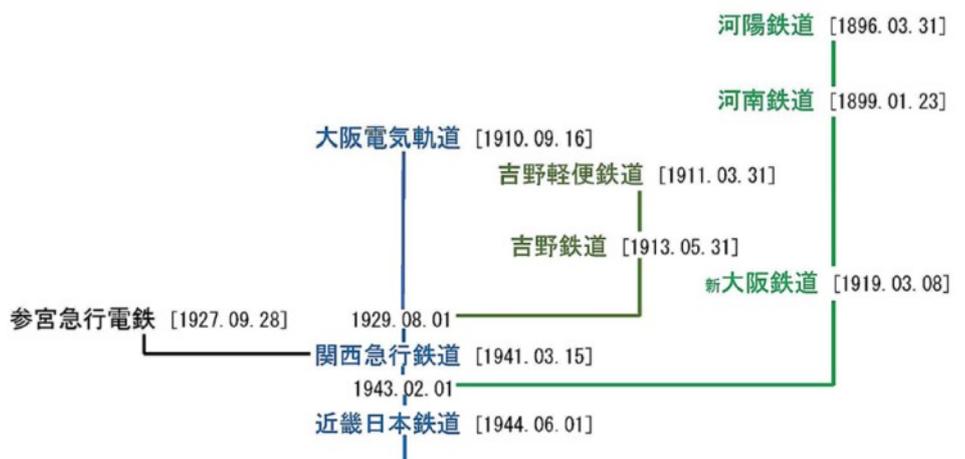
1907年の国有化後は、鉄道院を経て1943年(昭和18)運輸通信省になり、1945年(昭和20)5月19日運輸省、1949年(昭和24)6月1日日本国有鉄道になります。

通常経済学においては、経済活動する家計/個人、企業/法人、政府/公共と、3つのグループに分けますが、日本国有鉄道は企業と政府を足して2で割った、公社になります。日本電信電話公社、日本専売公社と同じです。その後日本国有鉄道は赤字となり、1987年(昭和62)分割民営化で西日本旅客鉄道になります。

近鉄(近畿日本鉄道株式会社)について

近鉄はたくさん合併をしています。・・・(下図参照)。

近畿日本鉄道沿革 [畝傍地方関連]



「橿原神宮駅でございます。」について

かつて電車に乗っていて気付いたことがありました。「次は橿原神宮駅でございます。」です。乗降駅を告げる案内アナウンスは、通常「次は大阪です。」などと「○○○○○○(駅名)です。」とは言いますが、「橿原神宮駅でございます。」のような「駅」をつけません。ホームの駅名表示もそうです。この言い方は、久米寺の北側にあった元大阪鉄道の駅名を大阪電気軌道が継承、尊重したなごりだったのです。

河内国分、伊勢中川、大和八木などの旧国名をつける駅名とつけない駅名があるのも、鉄道会社による違いだったようで他にもいろいろな旧

鉄道会社のなごりがあります。・・・

畝傍地方の鉄道路線開業史

一番古い開業が今のJRの高田-桜井駅で、旧大阪鉄道から関西鉄道になります。その後国営鉄道になりますが、桜井線に決められたのは1909年(明治42)10月12日で、その後西日本旅客鉄道になり、さらに2010年(平成22)に桜井線は万葉まほろば線になります。

この後の鉄道開業は1923年(大正12)と大きく時代が開きます。

現在の橿原線、平端-旧橿原神宮前駅は、大阪電気軌道畝傍線でしたが、関西急行鉄道になり橿原線となり、その後近畿日本鉄道橿原線になります。

畝傍地方の鉄道路線開業史

- 1893年 5月23日 高田-桜井駅
[旧大阪鉄道→関西鉄道→国営鉄道桜井線→西日本旅客鉄道桜井線
1909.10.12 桜井線 2010.03.13 万葉まほろば線]
- 1923年 3月21日 平端-旧橿原神宮前駅
[大阪電気軌道畝傍線→関西急行鉄道橿原線→近畿日本鉄道橿原線]
- 1923年12月 5日 旧橿原神宮前-吉野口駅
[吉野鉄道→大阪電気軌道吉野線→関西急行鉄道吉野線→近畿日本鉄道吉野線]
- 1924年11月 1日 畝傍-旧橿原神宮前駅
[吉野鉄道→大阪電気軌道吉野線→関西急行鉄道小房線→近畿日本鉄道小房線]
- 1929年 3月29日 古市-久米寺駅
[新大阪鉄道本線→関西急行鉄道天王寺線→近畿日本鉄道南大阪線]

現在の吉野線、旧橿原神宮前駅-吉野口駅は、元々吉野鉄道により吉野口から六田まではできていたところ、北に延ばし1929年(昭和4)に大阪電気軌道吉野線に変わります。後、関西急行鉄道吉野線、近畿日本鉄道吉野線となります。

畝傍-旧橿原神宮前駅ができたのは1924年(大正13)11月1日で、吉野鉄道と続く大阪電気軌道の時代は吉野線ですが、関西急行鉄道になって小房線に変わります。橿原神宮前の北と南で線を分けたわけです。それから近畿日本鉄道になってからも最初は小房線が残っていました。

現在の南大阪線の古市-久米寺駅は、1929年(昭和4)3月29日に現在の橿原神宮前駅を久米寺駅と呼び開業した当時は新大阪鉄道本線でした。関西急行鉄道になり一年ほどは天王寺線と呼び、その後に近畿日本鉄道南大阪線となりました。



橿原神宮前駅



まほろば線 最新型の227系電車
(写真:高本雅夫)



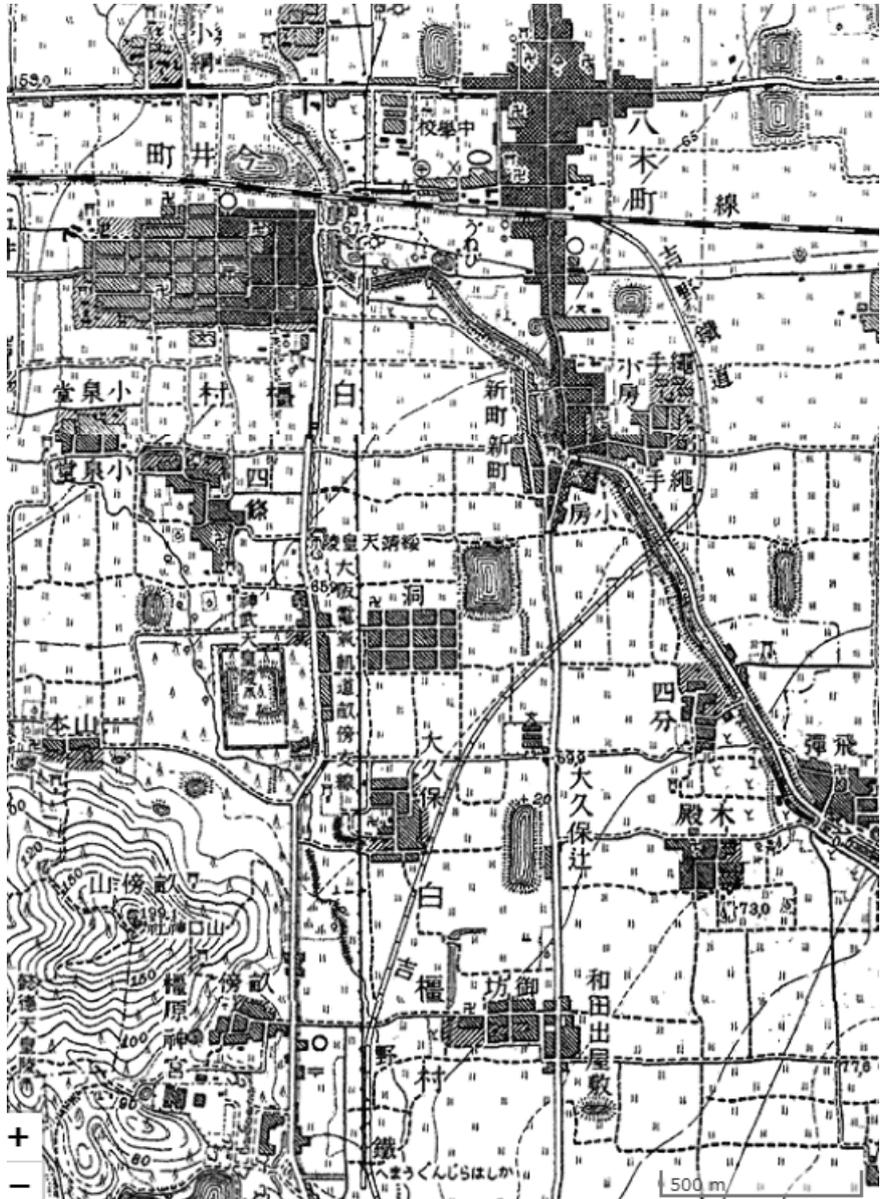
JR畝傍駅にて 奈良行き車両



国道165号線からみるJR畝傍駅

畝傍地方の鉄道路線の変遷

現在の橿原線は南に向かって現在のJR万葉まほろば線をくぐり奈良県立医大のところで東に曲がっていますが、紀元二千六百年(昭和15)までは曲がらずまっすぐ南、旧橿原神宮前駅に向かっていました。そこへ吉野鉄道が南から久米寺駅(今の橿原神宮前駅)がまだないまま旧橿原神宮前駅につながっていました。



1922年(大正11)測図 国土地理院
地形図



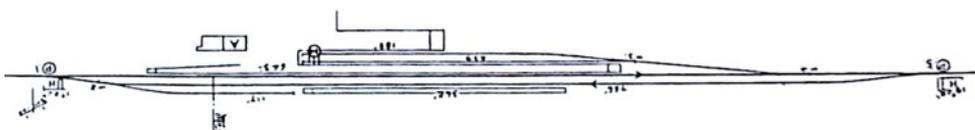
西からみる畝傍駅と堤

元々吉野鉄道は蒸気機関車で狭軌(線路幅1067mm、今のJRと直通運転できる状況)なので、旅客輸送に優位な大阪電気鉄道(線路幅1435mmの標準軌)に乗り換えしやすいよう考え、旧橿原神宮前駅の相対【あいたい】ホームで、すぐ向かい側で大阪電気鉄道に乗り換え、畝傍駅に行けるようにしました。

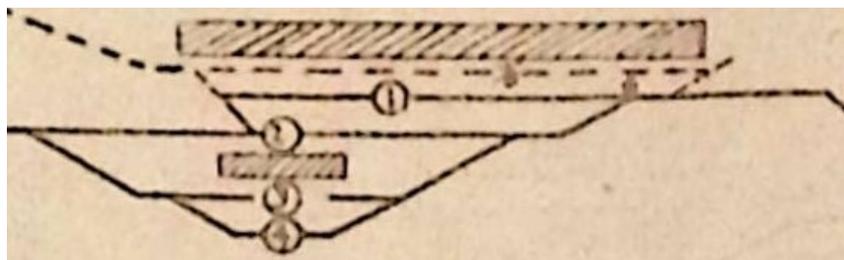
また今の南大阪線には、現在の橿原神宮西口駅(当時大和池尻駅)の東、久米寺の北側の踏切(橿原神宮西口第三号踏切)の横で二両程度分の駅がありました。この駅が初代の橿原神宮駅で、今回調べて初めてわかりました。

吉野鉄道が大鉄に久米寺駅(今の橿原神宮前駅)を作ってくれるように頼んでいます。現在の橿原線の特急ホームの東側に紀元二千六百年までは駅があり、畝傍駅から大勢の旅客を乗せて蒸気機関車が来ていたのです。・・・

畝傍駅の配線の変遷



国有化の後1910年(明治43)の配線図ですが、元の大阪鉄道のとときそんなに変わっていない図と思われます。当時ホームはふたつあります。その間に行き違える線路と貨物経路と思われる側線【そくせん】が現在の畝傍駅東側の駐車場に向かってあったようです。



1941年(昭和16)12月の関急の運転取扱心得の図では、駅はもっと大規模になっています。4番ある線路の内2.3番は現在の王寺行のホームと思われます。その昔吉野鉄道から来る列車のホームがさらに南側にあったと聞いていますのでそれが4番でしょう。ホームの姿はありませんが。

この配線図で1番気になったのは、吉野鉄道(後の近鉄)が入ってはいけないうち省線【しょうせん】(鉄道省・運輸省の管理に属した鉄道線)とホームのない機回し線(駅および車両基地の構内において機関車を付け替えるための線路。機回り線とも)があることです。今の畝傍駅に線路は2本しかありません。桜井行きホームの向こう側には王寺行のホームがあるだけです。

現在、貴賓室からホームに向かう階段は非常に緩やかで、現在のホームまでスペースがあります。このことからかつては駅舎のすぐ南にもう1本線路があって、今の桜井行きの線路は元の機回し線であったのではと思います。即ち昔のホームはもう少し北側にずれてあったのでは。なお、今の畝傍駅桜井行きのホームでは階段を上がりさらにア



畝傍駅貴賓室からホームに上がる階段

■9/16の講演後の考察

1. 跨線橋設計(大正14年4月27日付吉鉄第99号申請、5月8日付監第1135号認可)
2. 一部線路変更(昭和3年10月18日付吉鉄第63号届出)

1.はおそらく木造の旧跨線橋を指すと思っております。

講演会以前は南側市道部分にありました旧ホームへ跨線橋を延長したと考えておりましたが、吉野鉄道開業時にはこのホームがなかったことがわかりました。

このときの配線は現在の状況に似ておりまして、南側3番のりば(現在は軌道なし)に到着しており、旧跨線橋すべてを吉野鉄道が建造したのでないかと考えるようになりました。

2.に昭和3年大札時に畝傍駅配線を拡張した旨がでてまいります。6月23日付で大阪鉄道局長村上義一氏(昭和22-26年に近鉄社長)から吉野鉄道へこの拡張を急務すると伝えられ(大工辰第446号)、同社がそれに応じるようになったと記しています。

講演会に聴衆の方がご持参の工事古写真はこの拡張を写したのもかもしれません。講演会でもご覧いただきました配線や南側市道部分の旧ホームはこの拡張時の建造かもしれないと考えるようになりました。(2024.09.24 中山嘉彦)

1948年(昭和23)の空中写真
畝傍駅周辺 国土地理院



国土地理院の空中写真(昭和23年)を見ると跨線橋が今より桜井側で長く南に伸びているのがわかります。現在の道路と私有地辺りにホームがあったということです。

畝傍駅の敷地がとても広がったわけがこうした変遷にあると思われ、次回講師の北山先生のご専門ですが、掘ってみるといろんなことがわかるかもしれません。

畝傍駅の用地と流通

法務局で旧土地台帳(明治20年代～昭和34年まで)を見ると、土地の持ち主の変遷がわかります。

土地の地番の枝番が非常に複雑で推測を挟みますが、かつてもっと広がった畝傍駅用地、いったい誰が購入したのでしょうか。

畝傍駅開業当時の大阪鉄道かと思いきや、大阪鉄道は必要最小限しか購入していませんでした。その後国営鉄道になり大正時代のはじめに駅舎を建替えたときに土地収用法(公共事業の用地取得に際して地権者の同意が得られない場合などに、その土地を取得するための法的手段を定めたもの)が適用され、少し敷地を広げていますが、軌道の両側のみです。

広大な用地を購入したのは、吉野鉄道だったのです。吉野鉄道が南側に多く用地を購入したのはわかるのですが、北の現在のロータリーの一部も購入しています。そこで吉野鉄道の畝傍駅に果たした役割はもっと重要視すべきと思いました。旅客や木材の輸送が目的だったかも知れません。さらに南側の用地の名義が本来は吉野鉄道から大阪電気軌道、関西急行鉄道、近鉄となるはずが、長く吉野鉄道名義のままであったこともわかりました。1954年(昭和29)によりやく近畿日本鉄道、そして半年後近鉄不動産の名義になり宅地として売り出されたと思われま

写真家の紹介

Photo Office 雅 高本 雅夫
公益社団法人 日本写真家協会 会員



講演会の様子(写真:高本雅夫)



講演会の様子

当時駅から木材を出すという点では桜井駅がダントツで多く(20万トン/年)でした。1925年(大正14)の木材の到着量は上位から京終、丹波市、壺坂(現在の掖上)、桜井、奈良、吉野口、高田、五條、畝傍です。発送量は、桜井、吉野口、壺坂、畝傍の順でした。ちなみに、畝傍駅での木材の発送・到着量はほぼ同じですが、意外にも石材の到着量が非常に多かったことがわかります(石材の発送量は吉野口が1番)。大正期に畝傍駅で石材の到着量がこんなに多かった理由は何だったのでしょうか？教えてください。

古くから街道が行交う中和の中心地として畝傍があったといえ、それがこの流通量にも表れているといえます。



2021年(令和4)の空中写真
国土地理院



1948年(昭和23)の空中写真
小房線 国土地理院



「まちおこしフェスタin大和八木 2024」の案内ポスター
場所:畝傍駅前の八木春日神社
出し物:立山、あて物、あひるすくい、サイダー、焼き鳥、セルフ綿菓子、フルーツパー、ポケモンアンバサダーによるカビゴンとの記念撮影イベントなど

NPO法人大和八木まち創り会

■大和八木の町がもっと楽しく、活気のある町になればいいな、と思ってる人達が集まっているボランティア団体です。

現在は主に、子供たちと地域の清掃活動や、地元のお祭りや小学校のイベントのお手伝いをしています。

のんびりペースで楽しみながら活動しています。一緒に楽しんでくれる仲間を随時募集中です。(公式ページFBより)

<https://www.facebook.com/yamatoyagilove>

編集 NPO法人八木まちづくりネットワーク

電子メール: info.yaginet@gmail.com

URL: <https://yagimachi-net.jp/>

※無断転載はご遠慮下さい。

講演と配布資料に基づき、また講演者のご指導を得て編集しています。特記なき写真等はNPOメンバー撮影やフリー素材を利用しています。お気づきの点などありましたら、ご連絡お願いいたします(080-3800-5650)。

おわりに



畝傍駅前の八木春日神社「まちおこしフェスタ in 大和八木 2023」の様子

本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございました。私たち大和八木まち創り会は、八木まちづくりネットワークとともにいろんな企画や勉強会、イベントを行っています。

今日の講演を通して、八木に住んでいても知らないのこと、また鉄道や駅にこんな歴史的な変遷があったのだと気付かされました。

八木は古代から江戸時代にかけて道を中心に賑わった町ですが、今後10年、20年、いえもっと100年、200年先に駅、そしてこの町がどうなっていくかに想いを馳せて、次回10月20日の第2回講演会「畝傍と橿原をめぐる近代史」を楽しみにしていますので、ご興味のある方はまたぜひご参加ください。

畝傍駅の130年を振り返る連続講演会 II
2024.10.20北山峰生「畝傍と橿原をめぐる近代史」
[講演録>>](#)



NPO法人大和八木まち創り会理事長
窪田 貞俊 (写真: 高本雅夫)