

講演:2024.10.20
畝傍駅の130年を振り返る連続講演会Ⅱ
【2024.11.10版】

畝傍駅の130年を振り返る 連続講演会Ⅱ

主催: NPO法人八木まちづくりネットワーク・NPO法人大和八木まち創り会
協力: 近畿産業考古学会

テーマ「畝傍と橿原をめぐる近代史」について

畝傍駅に現在の駅舎が建てられた頃、八木から橿原神宮にかけて、町並みの様相が大きく変わりました。現在でもそのレガシーが受け継がれています。その時、何があったのでしょうか？身近な歴史を紹介します。

概要

畝傍駅に現在の駅舎が建てられたのが、昭和15年頃。この頃、八木から橿原神宮にかけて、町並みの様相が大きく変わりました。

たとえば、八木から奈良へ向かう国道と、橿原神宮へ向かう参拝道路とが結ばれるといった道路整備が行われました。この道路の大部分は現在、国道24号として奈良県の主要な交通路となっています。

また、橿原神宮が拡張されると共に外苑が整備され、さまざまなスポーツ・文化施設が設置されました。たとえば、大運動場や野外公堂、宿泊施設などからなる橿原道場、それに橿原文庫、大和国史館などがあります。

橿原道場は、現在は橿原公園に姿を変え、野球場やグラウンド、宿泊施設等が大いに利用されています。橿原文庫は、現在でこそ閉じていますが、長らく県立図書館として利用されていました。大和国史館はその後、橿原考古学研究所附属博物館となって今に受け継がれています。

このように、昭和15年前後に設置された各施設は、レガシーとして現在も生き続けているものと言えます。一体、この畝傍、橿原の地で、何があったのでしょうか。また、こうした大がかりな事業が実施されたことは、どのような意味があったのでしょうか。私たちの生活のごく身近にある歴史を振り返ることで、見えてくるものがあるのではないのでしょうか。(北山峰生)



JR畝傍駅前「橿原神宮」石碑(大正4年)

JR畝傍駅舎は、開業以来長きにわたり八木町(現・橿原市)とともに歩んできました。畝傍駅開業後の130余年、奈良県内の鉄道・道路網の整備や産業振興、橿原市の形成とどのように関わりながら歴史を歩んできたのかを、いっしょに考えてみましょう

■第1回講演会

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

講師: 中山嘉彦「畝傍地方の鉄道史-各路線・各駅の変遷-」[>>講演録](#)

■第2回講演会

2024年10月20日(日)13:30～
場所: 内膳町すみれホール5階大会議室

講師: 北山峰生「畝傍と橿原をめぐる近代史」

畝傍駅の130年を振り返る連続講演会Ⅱ

畝傍と橿原をめぐる近代史

JR畝傍駅舎は、開業以来長きにわたり八木町(現・橿原市)とともに歩んできました。畝傍駅開業後の130余年、奈良県内の鉄道・道路網の整備や産業振興、橿原市の形成とどのように関わりながら歴史を歩んできたのかを、いっしょに考えてみましょう

■第1回講演会 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
講師: 中山嘉彦「畝傍地方の鉄道史-各路線・各駅の変遷-」[>>講演録](#)

■第2回講演会 2024年10月20日(日)13:30～
場所: 内膳町すみれホール5階大会議室
講師: 北山峰生「畝傍と橿原をめぐる近代史」

申込不要、入場無料(先着順)
主催: NPO法人八木まちづくりネットワーク NPO法人大和八木まち創り会
協力: 近畿産業考古学会 <https://kaihon.jp/>

講演会Ⅱポスター



北山 峰生 (写真: 高本雅夫)

北山 峰生
きたやま みねお
プロフィール

奈良県立橿原考古学研究所調査
第一係長
関西大学大学院修了後、2000年に
橿原考古学研究所へ就職、奈良
県文化財保存課勤務を経て現職。



奈良県立橿原考古学研究所
<https://www.kashikoken.jp/>
橿考研チャンネル [>>](#)

畝傍と橿原をめぐる近代史

講師: 北山峰生 (奈良県立橿原考古学研究所)

2024年10月20日(日)13:30～

場所: 内膳町すみれホール5階大会議室

はじめに

私は、普段は主に奈良県内の発掘調査をしています。私の勤務する奈良県立橿原考古学研究所(橿考研)は奈良に本部を置く調査研究機関ですので、奈良のことなら時代を限らず、古代から近代まであらゆる文化財について詳しく調査しています。

畝傍駅は、今から約130年前(明治26年(1893))の開業ですが、現在見る駅舎の姿は昭和15年(1940))ごろのものです。その間、約50年。ある場所に鉄道が敷かれ、駅の姿が変わっていくということは町の歴史と関係があるわけです。今回は、明治の半ばから昭和にかけての約50年の間に、この橿原のまちに一体どういうことがあったのか、それが今の社会とどうつながっているのかを紹介していきます。

ということで、本日の話は

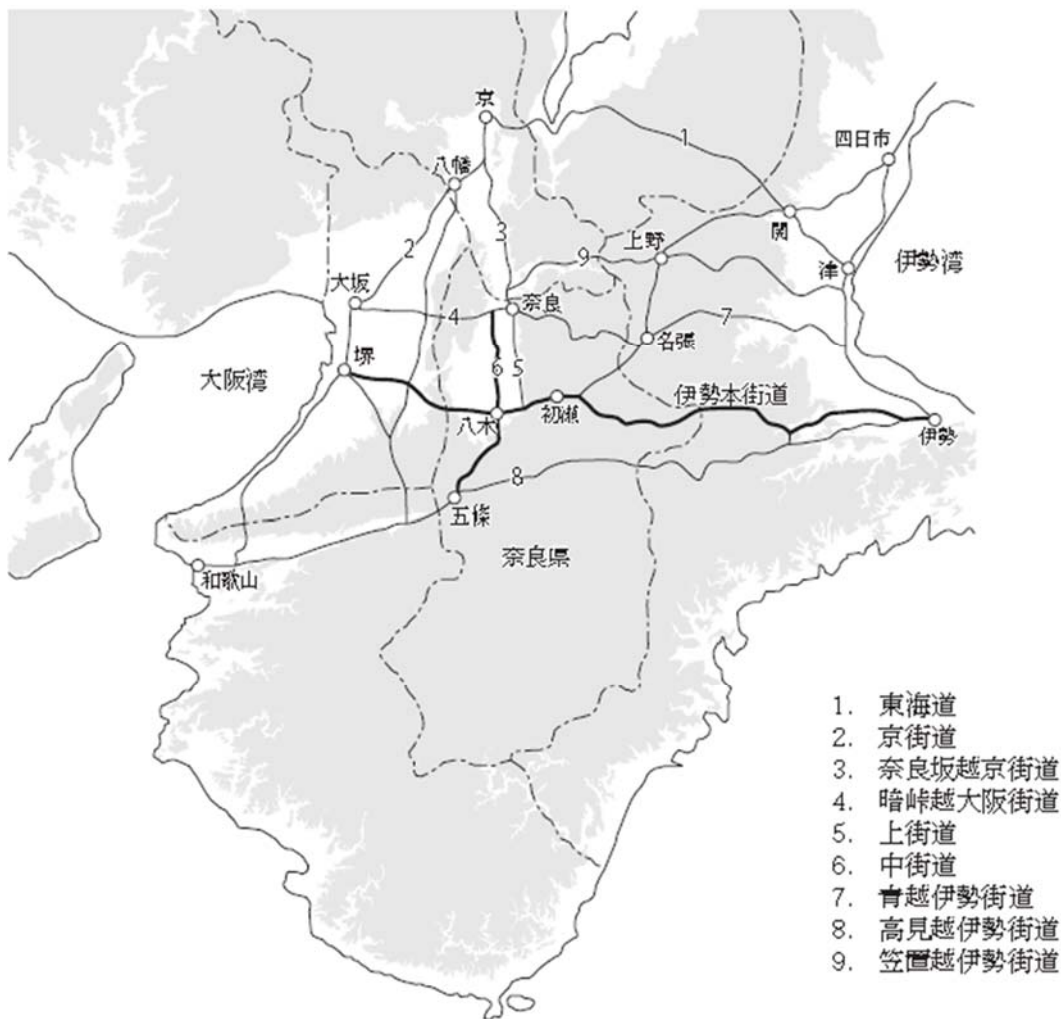
- ・大阪鉄道、大阪電気軌道(今のJR桜井線と近鉄)など、奈良の鉄道がどうやって敷かれていったか
- ・畝傍駅と神武天皇陵との関係・・・なぜ畝傍駅が設置されたのか
- ・大阪電気軌道畝傍線と橿原神宮との関係
- ・町並みが昭和15年前後に大きく形を変えた理由

の順に進めていきます。

奈良の鉄道

八木は交通の要衝です。そこから南へ下って橿原神宮前あたりまでが、本日の話の舞台です。

少し遡って江戸時代の近畿の主要な街道を見ておきます。奈良に関しては主要な街道が十字に通っています。南北に通る中街道は、古代に下ツ道と呼ばれ藤原京と平城京を結んだ重要な道で、今で言う国道24号にあたります。奈良では中世、近世、近代を経て古代につくられた幹線道路が今も残っているわけです。東西の道はだいたいどれも伊勢街道といいますが、その中でも伊勢本街道と呼ばれるもの



は、古代に横大路と呼ばれ藤原京と難波宮を結んでいた道です。これらの道が交差するのが、この会場のすぐ近くにある札の辻です。

こうした街道の交点付近に町が発達し、いち早く鉄道も敷かれていきます。奈良県の鉄道は、まず明治23年(1890)に大阪から王寺を通して奈良まで敷かれます。当時は大阪鉄道と言いました。その大阪鉄道が、その後明治24年から26年にかけて王寺から高田、さらに桜井まで延ばします。この時に畝傍駅も開業しました。その後、明治30年代にかけて五条へ、また桜井から北へと延び、これらが奈良県の鉄道の骨格をかたちづくれます。

その後鉄道網がさらに細くなっていき、それらはすべて今の近鉄になっています。近鉄の前身は大阪電気軌道。その大阪電気軌道が大正3年(1914)に今の奈良線を、大正12年(1923)に今の橿原線を敷設しました。畝傍駅ができて30年ほどしてから、橿原線がのびてきたというわけです。

ところで、畝傍駅の周辺に目を向けると、開業当時の施設が残っている場合があります。JR桜井線が飛鳥川を渡るところの橋をご覧ください。車で走っていても目立つので、ご存じの方も多いと思います。煉瓦造の橋脚があります。

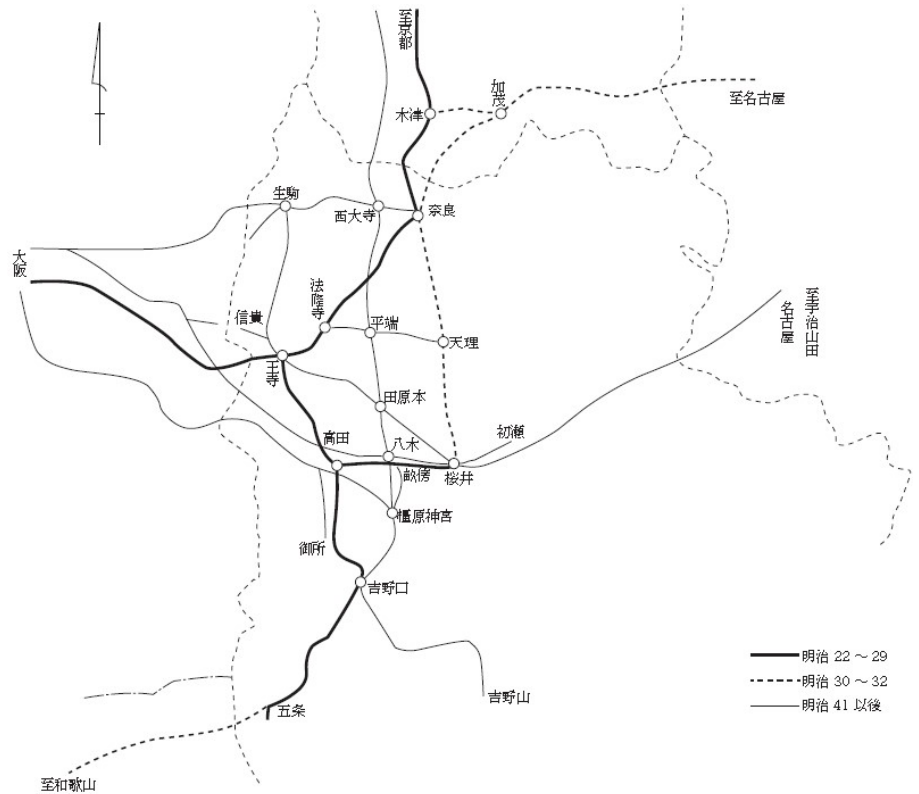
近世の主要な街道
(10/20配付資料から)



JR桜井線と飛鳥川



奈良県内の鉄道網図
(10/20配付資料から)



近鉄橿原神宮前駅

昭和15年、混構造、2階建、鉄板・切妻造棧瓦葺

皇紀2600年の橿原神宮参拝客を想定した駅舎で、村野藤吾の設計になる。祝典にあわせた橿原神宮神域拡張は、線路の統廃合と新駅舎を生み出した。(中略)

屋根は大和棟や神明造を、列柱は寺院や西洋の神殿さえ連想させる村野特有の絶妙な折衷を行っている。(2011奈良県近代和風建築総合調査報告書より)

煉瓦は、時代によって作り方や大きさが異なることがわかっています。だから、外面に現れた特徴をみたり、サイズを計測したりすることで、煉瓦の製作年代が絞り込める場合があります。この橋脚の煉瓦は、明治20年代の特徴が見られますので、この橋脚は開業当時のものだとは判断できます。

その他にも高田から桜井までの間に同じような煉瓦橋台が30箇所ほどあります。奈良県全体ということになると何百箇所にもなります。これらは煉瓦の製造や産業を研究するための資料となります。そんな中に畝傍駅もあるわけです。

次に大阪電気軌道、即ち近鉄も同様にみてみましょう。近鉄橿原線の上をJR桜井線が越える橋をご覧ください。本当は、JR桜井線の下を近鉄橿原線がくぐるという方が正確です。コンクリート製の橋台があります。橋台の上部は改修されているようですが、下部は古いコンクリートが残っているようです。大正か昭和初期のコンクリート橋台が残っているものとみられます。このように、鉄道関係の遺構は、近代日本の産業の移り変わりを考える上で、貴重な資料となっています。

近鉄橿原線の終点が橿原神宮前駅。この駅舎も昭和15年築ですので、畝傍駅とほぼ同時期に建てられたものです。実は、このことは決して偶然ではないのです。ある一つの理由からそれぞれ生まれた、いわば兄弟のようなものです。今日はこのあと、そこら辺の事情を話していくことになります。

畝傍駅と神武天皇陵

大正11年の地形図に、当時の地名が載っています。八木町、今井町、白橿村、真菅村などの地名がみえます。これらは、昭和31年に合併して橿原市と

なる町村です。白橿村は後に畝傍町となってから、合併します。畝傍駅は八木町にあります。「畝傍」という地名は、畝傍山の東側に字名としてあり、白橿村が後に畝傍町にはなりますが、畝傍駅が畝傍にあったことは一度もありません。それなのに、なぜ畝傍駅というのでしょうか。これは、大阪鉄道の創業の目的に関係します。

【史料1】大阪鉄道の鉄道敷設願（明治20年（1887））

「私共計画罷在候鉄道線路ハ、大阪南区御蔵跡ヨリ河州ヲ経テ、和州神武陵下今井町ニ至ル工事ヲ第一着手トシ（以下略）」

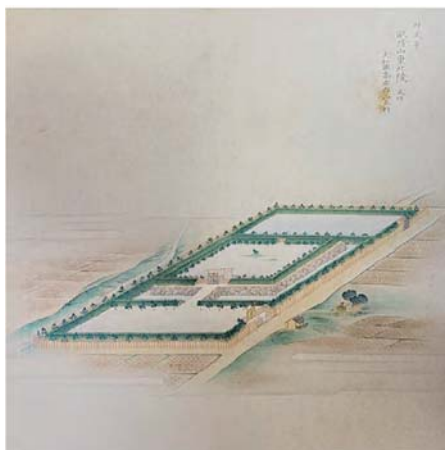
免許を申請する際に、大阪鉄道の第一の目的は大阪から神武天皇陵に近い今井町を目指すことだとうたっています。

【史料2】大阪鉄道敷設線路ニ付嘆願書

これは今井町に残っている文書です。ここでは、「大阪鉄道会社ニ於テ敷設セラル鉄道線路ハ、即大阪難波村ニ発シ、大和国神武天皇御陵下今井町ニ達スル」のが第一の目的で、「而シ以東ハ桜井ニ通シ、伊賀伊勢地ニ延長スル計画ヲ以テ出願」し、許可をうけたことが聞こえている、と述べられています。つづけて、いざ測量が始まってみると北ルートと南ルートの2本があつて、「其一本町ノ南面ニ有テ之レニ停車場ノ用地杭ヲ設ケラレ、其ニタルハ当町ノ北面ニシテ、人戸密集タル位置ニ有リ、左右ノ線路孰レモ確定セラル哉」からは北側のルートの方に確定しそうではないかと今井町の方々が心配している様子がわかります。さらに、そもそも大阪鉄道が免許を得た目的は、神武天皇陵への参拝人を運ぶことなのだから、より近いところ（南ルート）に敷くべきではないか、と主張しています。結局、この嘆願は受け入れられず、現在の位置、すなわち北ルートに決まってしまう。



大正11年（1922）測図 国土地理院
地形図



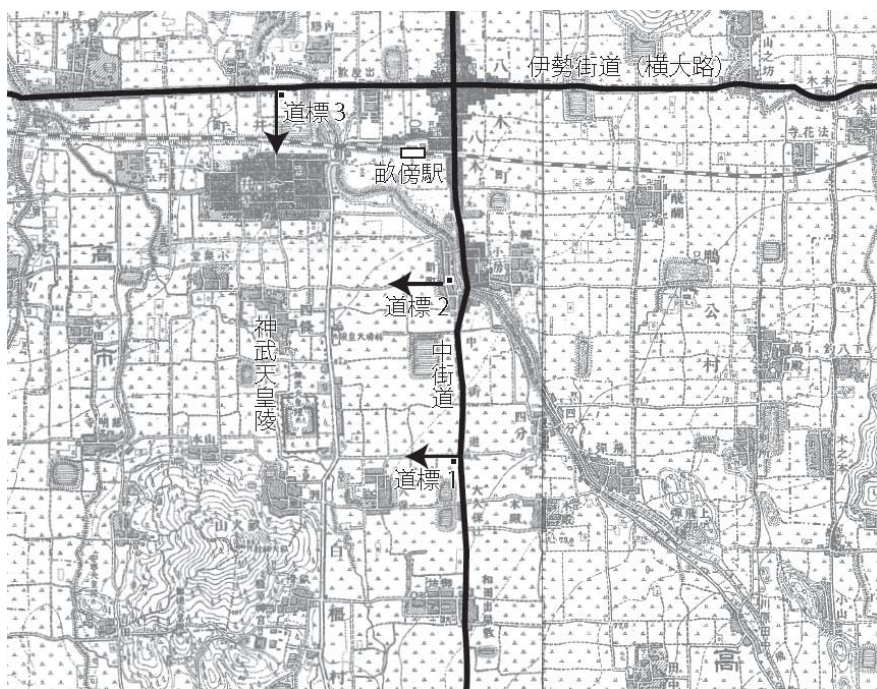
左：荒蕪図 右：成功図
幕末の神武天皇陵（『文久山陵図』
（10/20配付資料から）

これらの史料から、大阪鉄道は神武天皇陵への参拝者を運ぶことを第一の目的に掲げたことがわかります。江戸時代から明治時代にかけて、旅行といえば寺社や名所旧跡への巡礼が一般的で、そうした巡礼者をあてにして鉄道開業ブームがあつたことは事実です。ただ、『日本鉄道史 上篇』によれば、大阪鉄道はその後、大阪-桜井間および北今市-奈良間の敷設を請う内容に変更した上で許可を受けており、しかも蓋を開けてみればまっ先に大阪から奈良へ線路を敷いていますので、実際には奈良観光の客が目当てだったのかもしれませんが、このように、何がどこまで本音であつたのかはわかりませんが、とにかく神武天皇陵への参拝者を運ぶという名目を掲げることで、免許を得やすかったのだろうと考えられます。いずれにせ



畝傍駅と橿原神宮石碑(大正4年)

明治41年(1903)測図 国土地理院
地形図(10/20配付資料から)



よ、こうして神武天皇陵、つまり畝傍御陵をめざすということを謳っている以上は、その最寄り駅は畝傍駅にしかならなかったことでしょう。

神武天皇とは

ここで神武天皇について触れておきます。一体、どのような存在なのでしょう。神武天皇は『日本書紀』などに書かれている最初の天皇です。畝傍山の東南の橿原の地に帝宅をつくり、亡くなった後は畝傍山の北東陵に葬られたと書かれています。ここには畝傍山という地名が登場します。その神武天皇が何をしたかという、『日本書紀』には、この国を治めようと一念発起し、数々の敵をうち破り、最終的に自分に服属させた、ということが書かれています。こういうのを建国神話と言い、同じようなものが世界各地にあります。虚構と事実とが入り混ざっていて、書いてあることすべてが事実というわけではないのですが、登場する地名やゆかりのある場所を大事にしようという気持が生まれることは人情というものでしょう。

そんな訳で神武天皇陵というのは本当はどこなのかわからないし、存在したのかどうかさえ不明なのですが、それでもどこかに神武天皇陵を定めてきちんと祀ろうではないか、という動きが、歴史上なんどかありました。特に大がかりであったのが幕末の文久三年で、江戸幕府により天皇陵を全て修理する事業があり、この時に神武天皇陵も現在の場所に決められました。『文久山陵図』には、神武天皇陵の荒蕪図(修理前)と成功図(竣工後)が収められています。その後、明治政府がさらに神武天皇陵を整備します。

明治41年の地形図をご覧ください。三つの道標の位置を示しています。南端が明治13年(1880)、北端は明治9年(1876)で、いずれも鉄道敷設の前のもので、江戸時代からある街道からの分岐点に建っています。いっぽうまん中のものは明治33年(1900)の道標で、鉄道敷



神武天皇陵

設後のものです。これも、街道沿いの町の中に建っています。中街道や横大路から神武天皇陵へアプローチしていた当時の交通事情が現れています。なお、明治33年の道標には「八木ステーション」とあります。まだ近鉄が通る前のことで、八木駅は存在しない頃のことですので、畝傍駅を指しているものと考えられます。畝傍駅が、地元の方にとっては八木駅であったことが窺えます。



左:道標2 明治33年(1900)
右:道標3 明治9年(1876)

大阪電気軌道畝傍線と橿原神宮

さきほど、明治になって神武天皇陵が政府により拡張整備されると申し上げました。神武天皇陵が単独で整備されるわけではなく、畝傍山全体を一体として整備していった、その一環としてあったわけです。畝傍山の東南に宮を構え、東北に葬られたと『日本書紀』に記述されているわけですから、畝傍山そのものが神聖なものに違いない、という考え方がされたわけです。そのような中で、橿原神宮との関係が重要です。

橿原神宮は明治になってできた神社で、古くから村で祀られていた神社などとは違って、突然現れました。これは地元の有志が誘致したものです。地元の人々が畝傍出身の議員を担ぎ上げて進めていくのですが、神武天皇の橿原宮の跡地を調査・確定したから、国に買い上げて欲しいと言うわけです。そして、国もそれを認めて買い上げに応じるわけですが、いざ買い上げとなると、買い取り額をもっと高くと値上げ交渉までします。こうなると、神武天皇を敬う気持ちがあったのは確かでしょうけども、何が本音だったのかよくわからなくなります。さらにその後、宮の跡地に神社を建設してほしいと願い出ています。その際には、皇室の威徳を海外の人々にまで知らせめ、というような主張がみられ、どうも外国人観光客の誘致が目的ではなかったか、とも思われます。ともかく、こうしたさまざまな思惑があって、明治23年(1890)に橿原神宮が創建されます。

橿原神宮も最初はこじんまりとしていたようです。たびたび規模拡張を願い出るのですが、国は簡単には動きません。転機が訪れたのは大正4年(1915)で、大正天皇の御大典をきっかけに大きな予算が付きしました。御大典とは、天皇が皇位を継承し、前天皇の喪に服した後に即位式などの式典を挙げることです。大正4年、大正天皇は京都で即位式を行った後、畝傍へ行幸しています。



外苑の整備計画(『公園緑地』5-2より引用)(10/20配付資料から)



外苑の完成図(『公園緑地』5-3より引用)(10/20配付資料から)

おそらくこの時に、畝傍駅から西へ出て、今井町の東縁を通過して橿原神宮へ至る道路が、綺麗に整備されたのだと思います。畝傍駅前に道標が建っており、東と北に「橿原神宮」とあります。これは、東側の畝傍駅から、北側の東西道路へと人を誘導する役割を果たしています。この道標が建てられたのが大正4年の4月、同じ年の11月に天皇の行幸があります。この頃から動線が変わってきたのでしょう。

さて、橿原神宮は、期待通り観光客の取り込みに成功したのでしょうか？ どうも最初は訪れる人は少なかったようです。ただ、奈良は江戸時代以来の観光立県で、寺社仏閣への巡礼は盛んでした。和辻哲郎の『古寺巡礼』などが有名ですが、そうした文化人らの発信がブームを広げたのかもしれませんが。当然、人々の興味は奈良方面にあったのですが、明治末頃から、寺社巡りの中に橿原方面が組み込まれるようになったようです。

それは、なぜでしょうか。理由の一つに、日露戦争があるようです。日露戦争は、ご存じの通り日本が勝利したわけではないのですが、当時国内ではずいぶんと戦勝気分が盛り上がったようです。そうすると、当時軍隊の最高権力者は天皇ですから、その祖先である神武天皇を祀る橿原神宮にも注目が集まったというわけです。橿原神宮の西口(近鉄の橿原神宮西口駅に近いところ)の鳥居前に「橿原神宮」の石碑が建っています。その裏面には「明治卅七八年役(めいじさんじゅうしちはねんのえき)大勝」とあります。明治卅七八年役とは日露戦争のことです。当時の、戦勝ブームにうかれた様子が目に浮かぶようです。こうして、橿原に人々が集まるようになると、放っておかないのが鉄道業界です。大阪電気軌道が延びてくるわけです。

【史料3】大正6年(1917)大阪電気軌道から内閣総理大臣・内務大臣宛の陳情書

「奈良県下、北大和ノ平野ハ・・・土地豊饒、人口稠密、大和国ニ於ケル交通産業ノ中枢地タリ」、「土地広潤生産能力亦充実スルニ拘ラズ、今尚文明ノ恩沢ニ浴セズシテ、貴重ノ時間ト無用ノ労カトヲ空費シツツアル」「平野ノ南北ヲ縦断スル電気軌道ヲ敷設シ、以テ交通機関ノ普及ヲ図ラントス。是レ目的ノ第一ナリ」とあります。さらに続けて、「神武天皇畝傍山陵及官幣大社橿原神宮ハ肇国の宗祀ニシテ」「畝傍参拝ノ便弥々啓クルニ至レバ、国民ノ敬神思想ヲ自然ニ喚起シ参拝者ノ益々多カルベキハ必然ノ趨勢ナリ」「国民ノ思想上ニ及ボス影響ハ更ニ大ナル利益アルベキ」が第二の目的だと言っています。

ここでは、大阪電気軌道が、現在で言うところの橿原線、当時は畝傍線と言いましたが、それを敷設する際の目的が述べられています。奈良盆地の中央部は交通が不便であるから、そこに交通施設を提供して利便性を高める、との文言はもったもなことと言えます。つづいて神武天皇陵や橿原神宮に近い場所へ鉄道を通すことで、参拝者にとって便利になり、神や国家を敬う気持ちが自然と高まるであろう、というわけです。許可を得るためにこうした文言が必要であったのかもしれませんが、鉄道会社である以上は乗客の獲得が第一の目的であるにちがいない、橿原への延伸に利があったことを示しています。

昭和15年の「まちづくり」

ここまで、大阪鉄道と神武天皇陵、橿原神宮と大阪電気軌道が深いところで繋がっていることを述べてきました。こうしてできあがった鉄道やその周辺の町並みが昭和15年前後に大きく姿を変えることになります。いったい、何があったのでしょうか。

橿原神宮の外苑整備が行われますが、その計画図と完成図をご覧ください。大阪電気軌道、今の近鉄橿原線が大きく東に移設されています。道路と鉄道が変わっています。また長方形の街区の整備が行われ、これらは現在の世の中に直結しています。では、なぜそうなったか、それにはどんな意味があったのか、またそんな「まちづくり」を誰がしたのでしょ

一言で言えば、紀元2600年事業というものが実施されたからです。紀元とは単に始まりという意味ですから、何から数えて2600年なのか、が問題です。ここでは、神武天皇が即位した年を第一年として、昭和15年(1940)が2600年目にあたるというわけです。このような暦の数え方を、皇紀と言います。学問的には根拠のないもので、現在は一般的には使われていませんが、戦前にはこの皇紀が用いられていました。昭和15年がちょうど節目にあたるということで、全国的にさまざまな事業が行われたわけです。このように言うとか何か大きなイベントをやったみたいな印象があるかもしれませんが、そうではなくて、これをきっかけにして都市計画があった、そうした街作りの動きを、地域社会が原動力となって進めたということが大事です。

昭和15年に先駆け、昭和5年頃にオリンピックや万博を誘致することが永田町で議論されます。当時のオリンピックは西洋の大都市でのみ行われていましたから、それを日本に誘致することは、列強への仲間入りをめざす政府にとっては悲願でした。そのオリンピックが、昭和15年に予定されていたわけで、これはもう日本に呼び込むまたとないチャンスだと考えられたわけです。同じように、万博を呼び込む動きもありました。これらはどちらも実現しませんでした。そうした議論を通して、昭和15年、すなわち皇紀2600年という年に注目する気運が高まっていたわけです。ここで大事なのは、別に「2600年事業」という題目が先にあったわけではなく、さまざまな経済活動を進めるための理由付けに、「皇紀2600年」が利用されたということです。

奈良ではどうでしょう。

【史料4】1934年1月27日付け 奈良新聞

「橿原と奈良を結ぶ参宮自動車路を新設／紀元二千六百年祭までに竣成／貴衆両院へ陳情書」昭和十五年には神武大帝が祖国日本の礎(ママ)き給ひてより丁度二千六百年になるので」

「政府に於ても東京市に万国博覧会を開催し日本の文明発達を汎く全世界に輝かさんとしてゐる」

「建国の霊地に於てもその二千六百年祭を最も盛大に行ふべく」

「橿原神宮の所在地畝傍町で準備を進められこの程橿原神宮奉鑽会



橿原神宮拝殿



建国奉仕隊碑

裏面に、開始 昭和13年 6月 8日

終了 昭和14年11月26日



橿原道場建設之碑
上の写真は裏面



講演会の様子(写真:高本雅夫)

なるものを組織し」とあり、地元から動きが始まっていくようです。

昭和10年に、はじめて国家予算がつくことになります。奈良県から、国会においてある建議がなされます。具体的には、紀元2600年祭の挙行、橿原神宮外苑の拡張整備、国道15号(今の国道24号にあたる)の整備などを求めています。このうち、特に国道の整備は産業振興、外貨獲得に有益であるとの主張がなされています。このように、名目は国にとって記念すべき年だから、と言いつつも、実は地元の経済発展が重視されていたわけです。

さて、奈良県ではどのように事業が実施されたのかというと、国道の整備は国が実施しましたが、その他の大半の事業を県が進めていくことになります。現在、畝傍御陵前にある橿原公苑の一面に、奈良県が実施した事業の概要を記す石碑「橿原道場建設之碑」が建っています。この石碑自体の来歴については詳しく調査する必要がありますが、事業を端的に説明しているので便利です。

【史料5】橿原道場建設之碑

「奈良県ニ於テモ曩ニ奉祝会ヲ組織シ茲ニ此道場ヲ建設ス 以テ肇国精神ノ発揚ト国民体位ノ向上トヲ図ラントスル所ナリ 畝傍山ノ東南橿原神宮ノ外苑ニ当リ敷地三万八千九百十七坪ヲ占メ二万三千坪ノ大運動場一万人ヲ容ルベキ野外公堂及ビ建国会館橿原文庫大和国史館八紘寮橿原農園弓道場並ニ紫光館等ヲ擁シ堂々トシテ神域ノ一偉観タリ 始メ昭和十二年四月本会ガ此道場建設ノ計画を立ツルヤ株式会社大阪朝日新聞社首トシテ之ヲ賛シ相共ニ資金ノ募集ニ当ル 乃チ大阪電気軌道株式会社天理教教会本部原田積善会ヲ始メトシ多數ノ奉祝会員並ニ一般各方面ノ賛同ヲ得受クル所ノ寄附金ハ百六十八万圓ノ巨額ニ達ス 而シテ敷地土工ノ大部分ハ別ニ計画結成セル建国奉仕隊ノ努力ニ成リ」とあります。

このように、県は橿原神宮の外苑整備を実施したわけです。これはつまり、神宮の周辺に緑地帯を確保し、そこを公共で利用する場として整えたということです。この時に整備したさまざまな施設を総称して橿原道場といいます。資金繰りに大阪朝日新聞社が協力したほか、各方面からの寄附金を得て事業を遂行したこと、労働力は建国奉仕隊が担ったということなどが述べられています。

いろいろ施設の名前が挙がっています。大運動場は、言わずと知れたグラウンド。現在でも陸上競技場があります。野外公堂は多目的アリーナで、現在では屋内アリーナとなっています。建国会館は武道場で、それ以前から別の場所にあった建物を移築してきました。八紘寮は橿原神宮や畝傍御陵への参拝者へ宿を提供する宿泊施設。弓道場はほぼ同じ位置に今もあります。橿原文庫は主に日本史関係の図書を収蔵した図書館で、戦後も奈良県立図書館として使われていました。橿原道場の中では唯一、当時の建物が現在でも残っています。大和国史館は、工事の折にみつかった出土品を展示したり、日本の歴史を説明したりする施設です。

こうした事業の実質的な労働力は、建国奉仕隊でした。戦時下の動員体制があったことは確かでしょうけども、実際には大阪朝日新聞が運営

に協力したことで成り立ったものです。自社の2600年事業として建国奉仕隊の運営を位置づけて、協力したことで人が集まったのでした。

よく、橿原道場の施設名称は皇国史観に彩られていると言われます。しかし、実際には橿原道場の建設に国は関与しておらず、地元住民と県が進めたものです。国の予算を動かしたり、企業の協力を得たりするのに、大義名分が必要だったということでしょう。

工事をはじめるとすぐに、昔の人々が用いた道具、つまり遺物がたくさん出土し始めました。後に橿原遺跡と名付けられる遺跡が見つかったわけです。そこで、工事に先立ってまず遺跡の発掘調査を実施することになりました。これは、開発事業に先立って遺跡を調査し、歴史を明らかにする先進的な取り組みでした。この時、調査の指揮にあたったのが、当時奈良県の嘱託であった末永雅雄という人物です。その末永が構えた調査事務所が、戦後も奈良県の遺跡の調査にあたることとなり、現在は橿原考古学研究所となっています。

橿原遺跡から、どのような遺物が出土したのでしょうか。縄文土器や、石や骨で作った生活道具、狩猟や釣りの道具などがあります。西日本有数の縄文遺跡で、今でも縄文時代研究の一つの基準となっています。その出土遺物を展示したり、また日本史を説明したりするための施設が大和国史館で、これは現在は橿原考古学研究所附属博物館となっています。

まとめ

本日はいろいろな話をしました。もういちどおさらいしておくと、こういうことです。橿原の歴史と神武天皇とは縁が深く、切っても切れない関係にあります。幕末から近代にかけて、江戸幕府や明治政府といった国家権力により、神武天皇陵の整備が進められました。それだけではなく、民間でも神武天皇を顕彰する動きがあり、それは橿原神宮に結実します。

こうした「聖地」ができあがると、巡拝者が生まれ、そうした巡拝者の利便性を図るため、との名目を掲げて鉄道が敷設されます。大阪鉄道や、大阪電気軌道が乗り入れるわけです。何が本音で何が建前なのかはむずかしいところですが、巡拝者が鉄道の収入源だったのは確かでしょう。

やがて昭和15年、皇紀2600年を迎えます。国家予算を獲得して道路などのインフラ整備に成功します。このとき、畝傍駅の現在の駅舎も建てられました。また、地元の熱意を県が受ける形で、緑地帯の確保と文化施設の建設、街区整理が実施されます。これには鉄道（現在の近鉄）の移設を伴いましたが、この時に、橿原神宮前の現在の駅舎が建てられました。

こうして身近な歴史を振り返ってみたとき、国の施策や枠組みを上手に使って、町や未来を創ったのは地元住民の熱意であったということを感じます。



旧橿原文庫（後に奈良県立橿原図書館）
鬼瓦に「橿原文庫」の文字



建国会館（個人蔵）
右の立札に「奈良県主催国民体力向上修練会会場」とある



おわりに

現在、畝傍駅の活用に取り組んでいます。NPO八木まちづくりネットワークの一員でもあります。

今日のご講演で印象に残ったことは、2点あります。



畝傍駅の130年を振り返る連続講演会Ⅰ
中山嘉彦「畝傍地方の鉄道史-各路線・
各駅の変遷-」講演録は
<https://yagimachi-net.jp/>
よりご覧ください。

NPO法人 大和八木まち創り会
<https://www.facebook.com/yamatoyagilove>

近畿産業考古学会
<https://kinias.jp/>

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

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)。



[「JR畝傍駅舎の保全活用を進める会」HP](#)

ひとつは、現在残っているJR畝傍駅の駅舎は3代目ですが、短い期間
にどうして三回も建設されたかを考えたときに思い当たるのが「皇紀
2600年奉祝事業」ですが、今までそれは国家事業だと思っていたとこ
ろ、実は地元の要望を受けて奈良県が中心になって進めた側面が大き
かったことが、わかりました。

もうひとつは、大阪の朝日新聞が大きく
協力したということです。

それらを受けて、今後活用を考えるに
当たっても地元の要望を十分聞いてい
きたいし、聞いて欲しいと思います。

現在、畝傍駅について、橿原市が活用
事業の提案を募集されています。2024
年12月中旬までに何社かの提案の中
から事業者を決定し、その後JRとともに
事業を進めていかれる予定です。



NPO法人八木まちづくりネットワーク
米村 博昭(写真:高本雅夫)