

畝傍駅の130年を振り返る連続講演会

1. 畝傍地方の鉄道史-各路線・各駅の変遷-

2. 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。

関連情報はNPO法人八木まちづくりネットワークHP(随時更新)

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

■第1回講演会

2024年9月16日（月・祝日）13:00開場、13:30開演

場所：橿原分庁舎「ミグランス」4F コンベンションルーム

奈良県橿原市内膳町1丁目1-60（近鉄大和八木駅前 カンデオホテルズ奈良橿原）

講師：中山嘉彦氏（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）

講演テーマ：「畝傍地方の鉄道史-各路線・各駅の変遷-」

この講演では畝傍地方に敷設されましたJR西日本桜井線（万葉まほろば線）、近鉄橿原線・吉野線・南大阪線の開業後を追うとともに、畝傍駅・小房駅・畝傍御陵前駅・橿原神宮前駅のこれまでの伝承と異なる変遷を説明します。

■第2回講演会

2024年10月20日（日）13:00開場、13:30開演

場所：内膳町すみれホール 5階大会議室

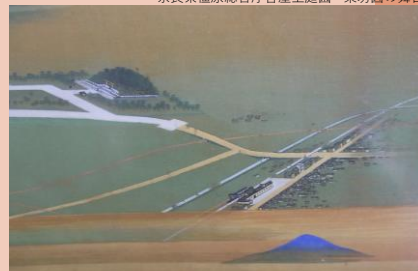
奈良県橿原市内膳町1丁目2-24（近鉄大和八木駅前）

講師：北山峰生氏（奈良県立橿原考古学研究所 調査第一係長）

講演テーマ：「畝傍と橿原をめぐる近代史」

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。

奈良県橿原総合庁舎屋上庭園 条坊図の舞台



橿原神宮境域並畝傍山東北麓参道拡張整備御園 吉田初三郎 昭和15年



畝傍駅の建物財産標（鉄 旅客上家 0002 昭和3年9月）



畝傍駅

■申込不要、入場無料(先着順)

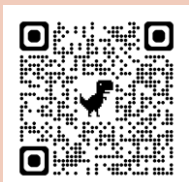
■主催

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://kinias.jp/>



連続講演会の概要

畝傍駅の130年を振り返る 連続講演会の案内

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。130年目を越えたこの機会に、同駅舎と橿原市や奈良県との歴史的なかかわりを振り返ってみることは、意義があると思います。このテーマに基づく連続講演会を企画いたしました。多くのみなさまのご参加をお待ちしています。

この畝傍駅は、1893(明治26)年に、大阪鉄道が高田駅-桜井駅間を延伸した際に開業しています。これにより、奈良盆地と大阪とを結ぶ鉄道路線が確保され、その後、関西鉄道への譲渡（1900(明治33)年）や国有化（1907(明治40)年）を経て、現在の桜井線（愛称は「万葉まほろば線」）に至っています。戦後になって自動車による輸送が本格的に普及するまで、旅客・貨物輸送の主役となっていました。畝傍駅の開設は八木町の構造も大きく変え、駅前を東西に延びる道沿いに役場・銀行・郵便局・旧畝傍中学校が立ち並ぶようになりました。

ご存じの通り、現在の駅舎は1940(昭和15)年開催の紀元2600年大祭記念事業に合わせ、畝傍御陵や橿原神宮への参拝者の乗降駅として建て替えられました。この風格ある建物が建てられたのと前後して、現在の国道24号につながる幹線道路が整備されたり、それ以外にも道路・鉄道の付け替えや土地区画整理、スポーツ・文化施設（後の橿原公苑）が建設されたりするなど、さまざまな事業が実施されており、これらが橿原市の都市整備を促したことは疑いありません。

畝傍駅が、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。

■中山嘉彦（近畿産業考古学会 会長）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。

■北山峰生（奈良県立橿原考古学研究所 調査第一係長）プロフィール：

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。

■申込不要、入場無料（先着順）

■問い合わせは【携帯：090-1077-3296】もしくは、
下記HPの【問い合わせフォーム】をご利用ください。

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



- 定員に達し次第、入場を締め切らせていただきます。
- 発熱(37.5度以上)や、せきなど風邪の症状ほか体調に不安のある方はご来場をご遠慮ください。あらかじめご了承ください。
- 天候等の理由で不開催となった場合は、NPO法人八木まちづくりネットワークHPに記載します。

畝傍駅の130年を振り返る連続講演会 講演テーマについて

■ 畝傍地方の鉄道史 -各路線・各駅の変遷-

9月16日

畝傍地方に鉄道が初めて敷設されたのは、大阪鉄道（初代）が高田駅－桜井駅間を開業した1893（明治26）年です。蒸気機関車が客貨車を牽引していました。その後、1900（明治33）年の関西鉄道への譲渡、1907（明治40）年の国有化、1980（昭和55）年の電化を経て、JR西日本桜井線（万葉まほろば線）になっています。

電車が初めて走ったのは大阪電気軌道畝傍線（現在の近鉄橿原線）平端駅－旧橿原神宮前駅間が開業した1923（大正12）年です。一方、輸送形態を蒸気機関車の客貨車牽引から電車へ変身させたのが吉野鉄道（現在の近鉄吉野線）で、1923（大正12）年の旧橿原神宮前駅－吉野口駅間が開業したときに電化し、翌年に旅客・貨物の輸送拡大をめざして畝傍駅へ延伸しています。そして、1929（昭和4）年には大阪鉄道（2代、現在の近鉄南大阪線）が古市駅－旧久米寺駅間を電車で開業しています。

この講演ではこれらの路線の開業後を追うとともに、駅舎建替・路線移設等で大きく変貌した畝傍駅・小房駅・畝傍御陵前駅・橿原神宮前駅について、これまでの伝承と異なる変遷を説明します。（中山嘉彦）

■ 畝傍と橿原をめぐる近代史

10月20日

畝傍駅に現在の駅舎が建てられたのが、昭和15年。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、大運動場や野外講堂、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）

