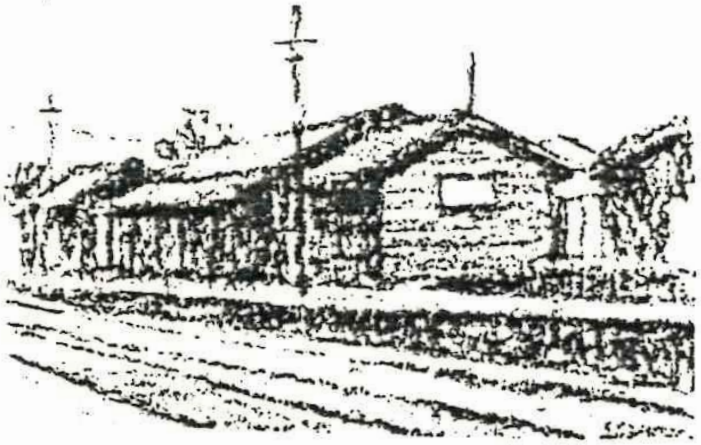
市史の窓 No.8

三度も悲運にないた寺田駅



旧寺田村役場の文書の中に、一九二一年（大正十）の寺田村停車場設置運動に関する史料があります。

奈良線が開通したのは一八九六年（明治二十九）ですが、京都・奈良間の中央に位置し、「寺田千軒」といわれた寺田村になぜか駅がつくられなかったのです。その理由は、大和街道と宇治―淀間の道路が交差する新田と京都―奈良間の古くからの宿駅で当時も人馬の継立をやっていた長池に駅がつくられた結果、駅間距離が短くなりすぎるので駄目になったようです。

しかし、村民にとっては目の前に汽車をみながら、いろんな農産物―寺田名産の芋や李（すもも）を荷車で伏見や京都、大津へ運ばねばならないのは、割切れない思いであったに違いありません。

そこで、停車場の設置を奈良鉄道会社に運動し成功するかにみえた時、会社が関西鉄道会社に買収されて中止となり、さらに関西鉄道に請願して測量も終わりいよいよ設置という時に、今度は国に買収されることになってまた立消えとなってしまったのです（一九〇七年（明治四十）。

ところが寺田村民の宿願が達せられそうな状況が、一九二〇年（大正九）に出てきました。奈良線新田駅と片町線長尾駅を結ぶ鉄道線路敷設のことが、衆議院の官報に出たのです。寺田村では翌年一月二十四日の村会で停車場設置の運動をすることを協議決定し、委員として田島仙太郎村長ら五名を選出、一行は二月二十一、二日ごろ上京、陳情書を関係方面に提出しました。

陳情書は、新田―長尾間の接続線を新田から奈良線沿いに寺田村まで敷設、村内に停車場をつくり長尾に接続するように訴え、奈良線は無理だから、新線が建設される機会に何んとしても寺田に停車場をつくってほしいという村民の切ない願いがこめられていました。

この陳情がどのように扱われたかはわかりませんがこの線は結局関東大震災や昭和恐慌のため実現せず、またもや住民の期待は裏切られたのです。

その後城陽駅が設置されたのは、これからさらに三十七年後の一九五八年（昭和三十三）のことです。