

る。

本書に編集者が掲載しなかった論文が多数あるが、故人の「研究業績一覧」の中に三重県や滋賀県から北アメリカに移民した論文が三編発表している。これは1981年、1982年、1985年に発表している。この3編の論文は福田 徹の事例研究と地域展開の諸論文を次々と発表した後年の論文であることに注目して、福田 徹が主張しようとした新田論の「新構想」の内容をうかがい知るものが、ここにあったことを私は強く感得するものである。実は私は早くから福田 徹と新田研究についていろいろと何回となく話し合っている。拙著『新田開発』を公刊してから30年後に福田 徹が新田研究を開始したことに大なる期待を待ったからである。ことに福田 徹は内地留学をしたころ、千葉大学の山田安彦研究室を選び、ここで山田安彦の指導をうけながら、関東地方の新田を調査していた。この時に私は福田 徹と数時間にわたって会談した。まもなく福田 徹はアメリカに移民集落の調査に出かけた。この調査が福田 徹の新田研究の「新構想」を確実に確立したはずである。福田 徹は近世の新田、中世の荘園、古代の条里型水田と開発の性格のちがいをつかみ、さらに北米の移出民の集落開発はアメリカという国土・社会的条件の異なる土地において、過去から身につけていた日本人の開発様式がいかに変容するか、なにが変容せずにあるかをつきとめて、時代という環境、風土という環境のちがいの中にひそんでいる開発の本質がいかなるものであったかを主張しようとしたのであると想像する。これが福田 徹の新構想からなる新田研究であったと私は思うのである。

しかし、内地留学が終了して勤務校にかえったのち、1985年に「滋賀県における北米移民の空間分布」の論文を発表した。それからまったく忽然と急逝した。この電話を京都の友人から夜にうけて、私もまったく茫然とした。福田 徹が新構想の新田研究を発表しないでしまったことは残念であった。それ以上に、福田 徹その人を失ったことには痛恨極まるものがあつた。「近世新田とその源流」の中には福田 徹の新構想の論文は、いまだ発表していないから掲載されていない。あるいは遺稿集を編集した4人の先輩・親友や序文をよせた院生時代の指導教官は「なにか新構想が芽生えていた」ことを感じとっていたと思う。私は『近世の新田とその源流』を一読して、私が30年前に発行した『新田開発』と異なる

視点からみた著書が出現するという期待が消えさつたことを残念に思う。(菊地利夫)

佐藤博之・浅香勝輔著

『民営鉄道の歴史がある景観Ⅰ』

古今書院 1986年7月

A5判 216ページ 1,500円

従来 of 歴史地理学においては、近代交通に対する関心はさほど高いとは言えず、鉄道開通ともなう交通路の変遷といったテーマが時たま取りあげられる程度にとどまっていたといえよう。

しかし、この数年、近世・近代の交通に対する再評価の気運が全般的に高まってきており、たとえば、地理学の分野においても、中川浩一氏の『地下鉄の文化史』1984、および『バスの文化史』1986、(ともに筑摩書房刊)といった成果をあげることができる。

日本大学理工学部教授の浅香勝輔氏も中川氏らと共に、交通の歴史地理学に深い関心を寄せてこられた一人であり、その結実が本書となって現われたといえよう。もう一人の著者である佐藤博之氏は、京阪電鉄の常任監査役であり、浅香研究室と佐藤氏との交流の中ではぐくまれた成果が本書に盛り込まれている。

さて、内容を簡単に紹介すると、

- I ずい道(近鉄生駒ずい道他)
- II 橋りょう(東武利根川橋りょう他)
- III 線路(名鉄枇杷島分岐他)
- IV 駅(南海浜寺公園他)
- V 施設(阪神尼崎の豊安室)
- VI 廃駅(東武旧・隅田公園駅他)
- VII 連絡線(小田急松田)
- VIII 築堤(京阪鴨川べり他)

の8章から成り、川勝南海電鉄会長と根津東武鉄道社長の序文が寄せられている。

各章の構成からもわかるように、大手私鉄沿線の様々な施設、設備、建造物等を取りあげ、その建設過程を通して、鉄道によって生み出された歴史的景観を探るという手法がとられている。

文中には、地形図と写真が多用されることによって視覚的効果を高め、理解を促進している。また、大手私鉄各社の社史や社内資料が豊富に引用され、手がたい実証研究としての価値を高めている。とりわけ、印象深かったのは、京浜急行の旧・平沼駅の箇所である。

第2次大戦中に廃駅となり、横浜大空襲で焼け落ちて廃墟と化したこの小駅を、京浜急行は今なお、いわば“原爆ドーム”として保存しているのである。日常的な通勤風景の中に、ともすれば埋没してしまいがちな廃駅の姿に、みごとに歴史的景観としての意味づけが与えられているのは感動的であった。

一方、単に典拠を文献資料のみに求めるにとどまらず、たとえば、阪神電車の尼崎の霊安室の項では、職員からの聴きとり調査によって、この“historical landscape of fear”がよく描き出されている。社史等の引用で、固くなりがちな内容が職員の談話などのエピソードをはさむことによってうまく柔らげられており、知らず知らずのうちに引き込まれていく構成となっている。

ただ、評者が感じた若干の点をコメントさせていただくと、まず、特に、ずい道と橋りょうの章で、社史の引用によって、特定の大手建設会社が高く評価されている等、全般的に、企業側の立場が色濃くにじみ出ていることが気にかかる。

それに対し、鉄道を利用し、育てあげた地域住民側からとらえた考察には乏しいように思われる。

(田園調布駅の項あたりには若干散見するが…)

鉄道の歴史がある景観とは、単に鉄道関係の諸施設にとどまらず、鉄道が開通し、駅が開設されることによって発展、変貌していく沿線の景観も当然含まれるはずである。その意味で、本書には、まだ従来の産業考古学的の研究にとどまっている部分もあると言っては言いすぎであろうか。

もちろん、広くみれば、堀淳一氏のローカル私鉄の廃線跡歩きをまとめた著作(『消えた鉄道を歩く』講談社文庫、1986)なども、鉄道の歴史地理的研究に含まれるのであろうが、今後さらに研究対象や研究目的を絞っていく必要があるだろう。

“写真のある「あとがき」”でも触れられ、表紙カバーにもなっている阪急梅田駅など、少年の日の記憶に旧駅が残る評者としては、阪急グループの駅周辺の開発にともなう梅田駅界隈の景観変遷については、もっと詳述していただきたいところである。

同時に、京阪電鉄は著者の佐藤氏の勤務先という関係からか、巻末でエッセイ風に触れられるにとどまっているが、やはり評者の幼時の記憶に残る天満橋ターミナルや、新駅開業後もバス停に残された「京阪東口」の名称(評者の高校の最寄りバス停であった)もなつかしく、この両駅の景観変遷につい

ては、ぜひ項を設けていただきたかった。

しかし、幸い本書は第I集であって、あとがきによれば、三部作が予定されているとのことであり、続くシリーズに大いに期待したい。

さらには、国鉄が民営・分割化されようとしている現在、地方交通線の中には、第三セクター化や廃線となっていく路線も少なくない。大手私鉄14社をとりあげた本シリーズが完結した、その次の段階として、ぜひ滅びゆく国鉄の歴史的景観をとりあげるシリーズも企画していただくことを著者に熱望して、筆を置きたい。(岩鼻通明)

八日市市史編さん室編

『八日市市の地名と景観』資料集Ⅱ

八日市市教育委員会 1986年3月刊

B5版 153ページ 1,500円

野洲町史編さん室編

『明治の村絵図』古絵図集成

野洲町 1986年3月

B5版 75ページ(付図5) 1,500円

旧来より、条里型地割の復元や集落形態・土地利用の研究などに、地籍図が有効に用いられてきた。これに加えて、近年は日本地理学会の「地籍図研究グループ」(主査:西川 治)が設置されるとともに、地籍図の研究つまりその資料吟味の研究へと深化している。しかし、地籍図は、近世期の村絵図と比較して、資料集などとして公刊されることが少なかった。

このたび、滋賀県の八日市市と野洲郡野洲町において、地籍図の資料集が『八日市市の地名と景観』と『明治の村絵図』として刊行された。図版も多くなり、財政的にも困難な点が少なくなかったものと推察される。

さて、『八日市市の地名と景観』の構成は、次のとおりである。

1. 御園(13地区)
2. 建部・八日市(10地区)
3. 玉緒(6地区)
4. 中野(5地区)
5. 市辺(6地区)
6. 平田(6地区)

概説

地籍図は、1.御園から6.平田まで旧町村ごとに、明治26年測図の地形図を利用した検索図を添えて、