

野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編

日本の鉄道——成立と展開

日本経済評論社、1986年5月

A5判、417ページ、2,800円

例外はあるけれども（たとえば松好貞夫・安藤良雄編著『日本輸送史』昭和46年 日本評論社）、わが国で交通運輸史ないしは交通経済史というと近世までを対象時期としたものが大きいウエイトを占め、近代以降は手薄になる傾向があった。近代的交通手段の代表たる鉄道についても同様である。これは、近現代を古代～近世なみに歴史の対象時期とみなす立場をとるのにある種のたじろぎが伝統的に存したことや、さらには鉄道というこれまでになかった画期的な技術工学的交通システムを歴史の中で位置づけるのに、これまた一種の戸惑いがあったことと無関係ではなかったと見るのがちずぎだろうか。

それはともかく、本書はその「はしがき」でみずから高らかに謳いあげているように、わが国で初めて作られた日本の鉄道史の本格的な概説書である。もっとも、これまでに『日本鉄道史』（1921年刊）や『日本国有鉄道百年史（1969～72年刊）』などお上の編纂した国鉄のいわゆる《正史》や、鉄道会社が作った社史のほか、本書の編者でもある原田勝正氏や青木栄一氏の一般向概説書（原田・青木『日本の鉄道——100年の歩みから』1973年 三省堂、原田『鉄道の語る日本の近代』1977・1983年 そしえて）はあったが、総合的で客観性をそなえた鉄道史はこれまで手にすることができなかったのである。その意味で本書の上梓は斯界にとって慶賀すべき事始めであり、期待をもって本書を繙いたのは評者だけではあるまい。編者ならびに執筆者諸氏のバイオニアとしての労苦に深い敬意を表する所以である。

さて本書は標記4氏の編者のほか、星野誉夫・武知京三・桜井徹・石井常雄・宇田正・和久田康雄・今城光英・佐藤豊彦・三宅俊彦などの総勢13氏による共同執筆書である。各執筆者はそれぞれ政治学・経済学・経営学・経済史・社会史・地理学・技術工学などの深い専門的素養をそなえたレールウェイファールで、鉄道史学会の中核メンバーとして日本の鉄道史研究の最前線で活躍する学究である。

まず第1章（原田）は幕末期における鉄道知識の

導入過程と建設への動きを前史的に展望し、これを受けて第2章（星野）では王政復古以降の創業期における鉄道建設の推移が殖産興業政策との関わりの下で描かれ、工部省の官鉄論と大蔵省の民鉄論の対立問題について、当初から官鉄論が政府部内で承認されていたわけではなかったと論じている。

明治20・30年代の産業革命期をとりあげた第3章では、まず第1節（老川）が工業化と鉄道の関係にふれている。そして鉄道建設が重工業を促進するよりもむしろ貿易入超を増加させ金融逼迫をもたらして産業発達を阻害した事実や、当初は長距離道路輸送の担い手だった内国通運会社が鉄道貨物輸送の末端輸送業者に化していった姿を描いている。また第2節（老川）では井上勝の鉄道政策論に触発されて成立した鉄道敷設法が本邦鉄道建設の基本方針になったことが論じられ、第3節（野田）では私鉄の資本調達の問題、第4節（青木）ではお雇い外国人の技術指導から自立していく過程が叙述される。なお、第5節（武知）は鉄道労働者の形成とその組織化をとりあげている。

第4章の第1・2節（桜井）では国有化への過程とその意義、問題点が論じられる。とくにそれまで不統一だった運賃率が一部を除いて統一され、通算による遠距離通減制の採用で全体としての運賃の低減が図られた事実の指摘は、現今の動向と対比して興味を呼ぶところである。第3節（石井）は植民地化と鉄道の役割りを、とくに台湾と朝鮮の場合について考察している。

第5章は国有化以後の鉄道政策として、第1節（原田）で広軌改築問題の経緯と第二次世界大戦後の新幹線計画へのつながりが、また第2節（青木）では車両類の製造技術の確立、電気鉄道の発達など鉄道技術の進歩とこれに伴う輸送サービスの向上が、さらに第3節（青木・老川）では地方交通の発展を図る目的で公布された軽便鉄道法・軽便鉄道補助法に基づき普及した軽便鉄道と地域社会との関係が論じられる。第4節（石井）では日露戦役後緊密化した大陸との政治経済的関係をふまえて形成された国際連絡運輸の背景と成り行きが説かれ、併せて満鉄についてもふれている。第5節（武知）は国有化以後におけるいわゆる国鉄大家族主義労務政策の

展開と、関西主要電鉄を例とした電鉄労働力の形成や問題点を論じている。

第一次世界大戦後から昭和恐慌期前までを対象にした第6章では、第1・2節(宇田)で鉄道が重化学工業化の進展に果たした役割りと鉄道行政・鉄道政策が論じられ、行政組織は充実したが政党政治家たちによる《我田引鉄》政策で国鉄の合理的な経営がないがしろにされ、「いまに残るその赤字体質の禍根をいたずらに培った」と断じている。さらに第3節(和久田)は第一次大戦後の都市化の進展に伴う都市内鉄道と郊外電鉄の発展を、また第4節(武知)は国私鉄労働者の組織化と労働運動の高まりをとりあげ、第5節(青木)は鉄道と観光開発との関連のほか、これに関係の深い登山鉄道の発達についてふれている。

第7章は昭和恐慌から第二次大戦期までを扱っており、第1節(宇田)では恐慌と自動車の進出の中で鉄道省が全輸送体制を掌握するために自動車交通を支配下に収めていく状況を描き、第2節(野田)は恐慌・不況下における私鉄の経営危機をとりあげ、これが私鉄の多角経営を促進して却って経営を圧迫し交通統制の問題を具体化させる要因になったと論じている。第3節(青木)は昭和前半期における鉄道技術が描かれ、輸送能力を向上させるため勾配区間の改良、別線建設、車両改良などが具体的事例によって示される。また第4節(和久田)は自動車との競合関係を調整する交通統制の問題をとりあげており、臨戦体制に入ってから郊外私鉄の統合ならびに電力国家管理と私鉄の問題に言及している。なお、第5節(原田)は戦時下の鉄道の役割りと被災状況を描いている。

第二次大戦後を対象時期とする最後の第8章では、まず第1節(原田)が敗戦直後の混乱と復旧ならびに占領下の輸送体制を描き、さらに国鉄の公共企業体への移行をとりあげて、政府による財政・業務についての強い監督・規制によって国鉄自身が当事者能力を十分に持ち得ず、公共企業体としての欠陥が最初から内包されていたと指摘している。第2節(老川・青木)は高度成長期の鉄道輸送システムにふれ、三大都市圏への輸送量の集中と各種輸送機関の輸送シェアが変化して国鉄財政が悪化していった有様を描いている。また第3節(青木)では幹線鉄道の近代化と輸送力増強の問題がとりあげられ「《動力分散方式》という日本独特の(旅客)列車運転パターンが定着するに至った事情を述べるとともに、電化

方式の変遷や新幹線にも言及し、新幹線と国内航空との競合分界距離を考えている。第4・5節(今城)では通勤輸送に果たす都市交通機関としての鉄道の拡充と国私鉄ローカル線の衰退の問題が、また第6節(今城)では今日における国民の最大関心事の一つである国鉄財政の破綻と「改革」問題にふれている。そこには多分にトピック的な要素が含まれており、鉄道史の叙述部分としてなじみにくいにもかかわらず、大胆かつ確に問題の本質と「改革」の方向が示され、これをもって全体が結ばれている。

なお、補論として鉄道史研究の視点と問題点が青木氏によって論じられ、わが国における鉄道史研究の歩みとその位置づけが試みられる。そして従来のマクロ的視点から脱却して社会経済史と技術史の視点を踏まえたミクロでしかも総合的交通体系の中での鉄道史の研究を強調するとともに、アマチュアによる鉄道研究の意義も評価している。

以上章節建ての構成を小走りで紹介してきたが、《歴史地理学》誌上における書評ということも念頭におきつつ若干の私見を述べてみたい。

120年近くの時間的間隔をもつわが国の鉄道史を、限られたスペースに時系列的な流れに沿って概説風に収めることは非常に困難な仕事だと考えられるにもかかわらず、無味乾燥な編年史的叙述に墮することなく分担執筆者の叙述成果を尊重しながら集大成した編者の見識と手腕を高く評価したい。また各執筆者は専門分野の立場から、時としては従来の通説に対する問題提起を行うなど深い研究から生まれてきた成果を存分に活かしており、単なるテキスト的な概説書にとどまらない高い水準が保たれている点に敬意を表するものである。

しかしその反面、概説書としての構成や内容にやや均質さが不足し、荒削りな点も散見されるのは事実である。このことは「はしがき」で編者自身が、「叙述に若干の重複がある、国鉄に比重がかかっている、日本やアジア周辺地域の交通体系とのかわりについての全般的な論究が弱い、政策と技術との関係についての体系的な把握が弱い」と認めるところである。これらのことは、歴史の浅い斯学の研究の深化がまだ均等に進んでいない現状を反映するもので、本書の価値をいささかも減ずるものではない。

もとより本書は歴史地理学プロパーの立場からもなされたものではないので、空間的視点へのこだわりを後生大事にしてきた歴史地理学が本書にそのことを期待するのは見当外れである。しかし鉄道体系

の空間的パターンの変遷に関して資料③(青木)「日本の鉄道網の発達」はその全般的な概観を効果的に行なっているのが注目される。さまざまなタイプの鉄道史をもつ英国には、『英国鉄道の地域史』(Thomas, D. St. J. & Patmore, J. A. eds.: A Regional History of the Railways of Great Britain. 14 vols. David & Charles, N.A. 1961~83, ただし、最終巻の第15巻は準備中)という鉄道史が刊行されている。一般のアマチュア向けの性格も有していて、鉄道史として高度のレベルを目ざしたものではないが、空間的視点に立って英国の鉄道史を地域ごとに分冊の形でとりまとめており、わが国でもこのような体裁をもった鉄道史の出現が待ち望まれる。

概説書であるため、ディテールを極力捨象した叙述方式がとられざるを得ないのは当然であり、このためマクロな方向に傾くのは止むを得ないことである。空間的視点の尊重というのはミクロな地方的ディテールをいちいちとりあげるといふことでは決してないが、沖縄本島や淡路島の鉄道についてはモータリゼーションによる初期の廃止鉄道としてふれる価値があると考えられ、また資料的な制約はあろうが樺太の鉄道についてもふれてほしかったと思う。

巻末に掲げられている年表については私鉄関係のものや、鉄道以外の主要関連事項(例えば高速自動車道など)がもう少し盛り込まれた方が便利であり、また明治5年までは日本史学が一般にそうしているように旧暦のままの月日を採用する方が適当のように考えられる。なお、本書についての他誌における書評の中ですでに言及されていることであるが、索引はぜひ必要であり、また章や節の末尾に随時コラムとしてとりあげられている「人物紹介」は、頁を追って本文を読み進んでいくとき却って思考を中断・散乱させることになるので、別に章節を立てて一括していただきたいかった。

以上思いつくままに望望の言辞を弄したが、このことが本書の価値をなんら減じるものでないのはむしろ、わが国における鉄道史の研究に偉大な足跡を残すものとして高く評価されることであろう。

(木村辰男)

オギュスタン・ベルク著(宮原信訳)

空間の日本文化

筑摩書房、1985年6月

B6判、291ページ 2,000円

本書の著者(フランス国立社会科学高等研究院教授、日仏会館フランス学長)は、これより先に、L'espace Géographique 誌の日本特集号(IX-2, 1980)にも執筆しており、日本の空間構成に関心を寄せていた。本書の原著は1982年にフランスで出版されているが、「日本語版」の構成とは若干異なっている。2部構成の原著のうち、第1部は序文に簡略にまとめられ、第2部以下が本書の中心になっている。広く日本で読めるようになったのを機会に、改めて本欄で紹介する。フランス人という「外の目」に映る日本の空間は、「内の目」をもつ者にとって大きな刺激となろう。

本書の構成は以下のようになっている。

I 環境に置かれた主体 空間の精神的組織化

- 1 主体は適応可能である
- 2 象徴は有効である

II わがものとなった列島 空間の技術的組織化

- 1 広がりは集中しうる
- 2 空間は面的である

III 国土の一体化 空間の社会的組織化

- 1 決定的に重要なのは細胞
- 2 隣が標準である

結論 日本の範列

本書は、空間の質は「主体が客体に対して自らを定義する方法によって決定される」という考えをもとに、主体と客体との関係の認識論的議論から始まる。第I部では、*subject*(主体、主語、主題、主観)と、他人や世界などの客体との「境界の位相」を明らかにすることに主眼がおかれる。言語化程度が相対的に少ない、したがって「主体をその環境からできるだけ離すまいとする」擬声語、擬態語の多用。文脈によって変化する多様な人称、主語と述語の関係、ヤマトコトバにおける「自然」概念の不在など、日本語では主体と客体との区別が必ずしも判然となされてはいないことを述べ、「主体の状況依存的傾向」を指摘する。

次に、空間それ自体を意味づけるメタファーとして、「間」や「縁」の論理が指摘される。「間」、すなわち「意味をになった間隔の設置」によって空間にリズムが生じ、「縁」によって異なるもの(A、B)の接触が仲立ちされ、AでもなくBでもない「第3の媒介項」の機能が果たされる。また、習慣(コンセンサス)による均質的場を前提として、書体の「真行草」などに見られるような簡略化、公式