

原田勝正 著：

『駅の社会史——日本の近代化と公共空間——』

中央公論社（中公新書） 1987年10月

新書判 216ページ 540円

鉄道の駅というものは、私たちの生活空間のなかで重要な地位を占めている。とくに、大都市の住民にとっては、毎日の通勤・通学は駅を通じて行なわれ、買い物は駅前商店街やターミナルデパートであり、観光旅行や出張も駅から出発して駅に戻ってくる。

鉄道「斜陽」時代ともいうべき現代の日本では、日常生活における駅の地位は、大都市地域を除けば確かに低下しているといつてよいであろう。しかし、ほんの30年ほど前の時代には、私たちの毎日の生活における駅とのかかわりはもっと大きなものであった。明治以来、鉄道は日本の近代化を促進する大きな柱の一つであったし、鉄道は日本人のモビリティを満足させる最も重要な交通機関であった。ということになれば、鉄道と地域社会との接点ともいうべき駅は、正に地域社会の玄関口であり、また商品流通の拠点でもあって、その歴史は「社会史」と名付けるにふさわしい内容を多く含むはずである。

鉄道駅に関する歴史的研究は、建築史的なアプローチではやくからはじめられていた。駅を構成する建築物は、社会的な存在であると同時にすぐれて経済的なものであり、ある時は国威を代表する政治的なものであって、それぞれの条件が駅の建築様式に反映し、まことに個性的な建築物をつくりあげていることはやくから注意をひいていたからである。しかし、近年の「駅史」研究は駅を地域社会の構成要素の一つとしてとらえ、人々の日常生活とのかかわりで描こうとする傾向が強くなっている。「駅の社会史」の誕生である。同時に、日本の近代史・社会史のなかで駅をとらえるという研究視点も注目されるようになってきた。地理学の立場からいえば、それはすぐれて歴史地理学的な研究テーマであると考えてよいのではないだろうか。

前置きがいささか長くなったが、本書は「公共空間としての駅を、日本の近代化の過程で、その指標としてとらえるということ」（本書「あとがき」）を意図し、日本の駅の歴史をこのようなアプローチでまとめようとした通史である。実は個々の駅の歴史

についての社会史的な視点を含めたアプローチはすでにいくつか刊行されているが、日本の駅の通史をこのような視点でコンパクトにまとめようとしたのは本書が最初のものであると思う。

本書は次のような章節から成っている。

- ・はじめに——二つの「文明開化」の眼から見た駅
岩倉大使一行の見た駅、夏目漱石の洞察力
- I. 馬の駅から汽車の駅へ
駅と停車場、駅の語源と歴史
- II. 大衆化・大量化現象の先駆——近代化の先取り
ターミナルの位置をきめる、駅の位置と利用者、貨物駅と水陸連絡駅、市民生活と駅
- III. 利用者の要求への対応——駅の改良
変貌する駅——名古屋駅の場合、使いやすい駅へ、棧橋と離別した駅
- IV. 改良挫折の要因——戦争と駅
品川駅の改良、すべてを戦争へ
- V. 移動の拠点と公共の空間——戦後の駅
敗戦と駅、復興への道程、駅の行方
- ・あとがき

巻頭の「はじめに」で、はじめて欧米の鉄道駅を見た日本人の印象が紹介される。彼らはそこで、近代文明を象徴するターミナル駅の巨大さと壮麗な外観に驚くとともに、「その規模の大小を問わず、そこに、市民革命を通じて移動の権利を獲得した人びとが、平等な人格を保障されて集まって来る場所」（p.14）としての駅のもつ特質を確認する。そこには産業革命の成果としての近代化という視点で駅を考えるだけでなく、近代市民社会の成立という意味での近代化の視点が必要である、と著者は主張する。そしてその両方の視点から公共の空間としての「駅の社会史」が構成されると説くのである。

第I章では、「駅」や「停車場」という語が鉄道の施設名として定着してゆく過程が述べられる。いうまでもなく、「駅」なる用語は律令制の時代の宿駅に由来している。著者は明治前期における鉄道の部内・部外のさまざまな公文書を引用し、また市町村制の施行なども関連づけて、明治20年代前半に「駅」と「停車場」が公的な用語として定着したことを明らかにする。鉄道史の専門家だけに、著者の

このあたりの記述はなかなか厳密で慎重であり、現代的な意味における用語の定義づけやその空間的範囲が大正期の規定によって明確化された事実にも触れている。同時に、公用語としての「駅」の系譜だけでなく、一般庶民のほうも「ステーション」「蒸気車会所」「鉄道館」などの用語を経て、「駅」を慣用するようになる道程にも著者は言及しているが、実態を示す文献は引用されていない。当時の文学作品などから、そのあたりの経過が明らかにできないものであろうか。

第Ⅱ章と第Ⅲ章では、多くの大衆に利用されるようになった駅の姿が描かれており、このあたりから本書は本格的に「社会史」らしくなってくる。

第Ⅱ章はとくに駅の位置と基本的な構造、機能についての社会史であり、明治から大正初期にかけての駅の姿が述べられる。

鉄道の駅が都市の市街に対してどのような位置に設けられるのか、その決定要因を考えるというテーマは「社会史」のなかでも重要な地位を占めるのではないかと思う。過去の地理学の世界では、駅が開設されて市街の領域や景観がどのように変わったかという視点だけが強調された傾向があるが、駅の立地要因についてももっと論じられてよいのではないか。この章の内容はその意味でも示唆される面が多ある。

実はこのテーマを論ずるためには、駅をつくるにあたっての鉄道側の都合、たとえば線形や勾配、架橋といった土木技術的な条件、あるいは列車運転上の条件を正しく理解する能力をもつことが不可欠である。本書で述べられている大阪駅の位置決定のエピソードは、創業期の鉄道にとって駅の位置や構造は列車運転の便利さを第一義として決定された事実を教えてくれる。全国的なネットワークを目指して、次々と線路を伸ばしてゆく明治期の国鉄や大私鉄が、欧米の大都市で多く採用されていた頭端式よりも列車運転に便利な通過式の構造を採択したという史実の最初の例として、著者は「大阪駅の位置決定は、日本の鉄道技術史上画期的な意味をもっている」(p. 52)と評価するのである。

鉄道網が全国に広がるようになると、駅の立地と市街地との関係にもいろいろな事例がでてくる。たとえば宿場町や伝統ある城下町が鉄道や駅を忌避した話は全国にたくさんある。本書でも、甲州街道沿いの宿場の反対で甲武鉄道が東中野から立川に至る

一直線の線路選定を行なった話とか、岡崎駅が城下町の中心から3kmとはなれて設けられた話などのように、全国的にも有名な鉄道忌避伝説が紹介されている。

著者は鉄道の建設に際して「忌避」と「誘致」という対極的な動きがあったというが、評者はすでに論じたこともあるように¹⁾、明治10年代後半以降の鉄道忌避伝説は厳密な調査によって再検討の必要があると考えている。もっとはっきりいえば、この時代に鉄道忌避という地域社会側の行動が起りうる可能性は極めて低いとみている。むしろ地域社会の意志よりも、地形的条件に基く線形、勾配、架橋など、鉄道側の建設、運転に少しでも有利な状況をつくりだそうとする鉄道側の強烈な意志が、現実には最大の決定要因となっていたのではないだろうか。

また、著者は当時の鉄道が「全国的な鉄道網を意図して線路の建設をすすめていく場合、南北に長い列島の縦貫鉄道の必要性からも、大都市のターミナル駅は、いちいち市街の中心部近くにまで入って、そこに頭端式停車場をつくることは不可能であった。」とし、当時の地方中心都市の駅は「いずれも、中間駅としての性格をつよもち、駅の位置は市街の中心部からはずれていた。」(ともに p. 54)と述べる。この記述はマクロ的には間違っていないと思う。しかし、各都市の当時の市街地の拡がりや駅の位置との関係を見ると、上の記述だけでは説明できないものを感じる。というのは、市街地と駅との中間にはかなり広く田畑が存在している都市が多くみられるからで(つまり、駅は必要以上に市街地から離れているようにみえる)、通過式停車場の場合でも、その意志さえあれば、もっと駅を市街地に近づけることは可能と思われるのである。そうすると個々の都市についての事例研究が必要となるわけであって、今後の駅の歴史研究の重要なテーマとなるのではないだろうか。それほど駅の立地に関するまじめな事例研究は少ないのであり、先に示した著者の記述は、一つの結論としてよりも、新しい問題提起のかたちで書かれるべきであったのではないだろうか。

鉄道の軍事的意義については、日本の鉄道史研究では第二次大戦前から論じられてきたが、抽象的、観念的な議論を脱して、具体的な事例を通じて論ずる姿勢は本書の著者である原田氏がパイオニアとして確立した分野である。本書にも軍事輸送と駅との関連は各所で言及がなされており、九州鉄道の足立

駅に関する記述（第Ⅱ章）がある他、第Ⅳ章の後半は品川駅における軍事輸送の詳細な実態例が明らかにされていて、本書のなかでも最もいきいきとした記述の部分であるといえよう。

さまざまな形態の鉄道の利用が進み、著者のいうところの「鉄道の民衆化」が拡大すると、利用者である民衆にとってより使いやすい駅を目指した改良の時代がはじまる。大正期から昭和初期の大都市において典型的にみられたこの種の駅の変化は、鉄道史研究の専門家は別として、一般には比較的知られていない部分である。客貨分離による旅客駅、貨物駅、臨港駅のような駅の専門化、利用者の大量化した大都市の郊外駅などの状況が第Ⅱ章の後半で述べられたあとを引き継いで、第Ⅲ章と第Ⅳ章の前半において、いくつかの大都市の駅における改良の実態が語られる。名古屋駅と大阪駅、および東京地区の貨車操車場についての記述はとくに具体的であり、わかりやすいし、事例としても適切といえよう。

第Ⅴ章は「戦後の駅」という副題がついているが、内容的には、終戦後の混乱期を含む昭和20年代の話題が主になっている。8月15日の終戦の日前後の駅をめぐる人の動きの変化や個人々の哀歎、あるいは占領軍と鉄道などのテーマはそれなりに面白いが、エピソード紹介の段階にとどまっているような感じもする。だから、本書の結びの部分ともいべきこの章に属する「駅の行方」とうまくつながらない感じがする。著者は「市民の「財産」としての駅」（p. 210）を強調し、公共の空間として企業の私的利潤追求の場となつてはならないと主張する。それはもちろん正論であるが、本書の構成と展開のなかでそれを主張するためには、戦後40年間の鉄道駅のあり方についての記述がほしいところである。新書というスペースの極めて限定された書物のなかでこのことを著者に要求するのは酷かもしれないが、明治以来の鉄道中心の交通構造が大きく変わってしまった時代における駅の実態や問題点について触れるところが無いのは、本書のもつ意義が大きいだけにまことに惜しい気がする。

本書の内容を章を追って紹介するとともに、評者の勝手な感想を述べてみたが、全体としてみれば、本書は日本の鉄道史学の世界において「駅の社会史」研究の扉を大きく開き、そこに存在するさまざまなテーマや問題の所在を適切に示唆したものと評することができよう。本書は日本の駅についての社会史

的な視点に立つ通史の最初のものとして、そして今後の研究の最初の一里塚としても高く評価すべきものと思う。

欧米諸国の鉄道史研究においても、駅史研究の重要性は次第に高まっているように思われる。

建築史的視点をはなれて、社会史的な見方を導入した近年の論考としては、評者の狭い知見ではあるが、Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise—Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Hauser Verlag (1977) が、駅を主たるテーマとしたものではないにしても、鉄道の普及とともにもたらされたさまざまな文化的ショックのなかで、駅を通じてもたらされた多くの変革をとりあげている。この本は1982年、加藤二郎氏によって『鉄道旅行の歴史——19世紀における空間と時間の工業化——』の書名で訳書が法政大学出版局から刊行され、評者もそれによってその内容を知った²⁾。同書の第11章「都市への入口——駅」では、駅が「都市空間と鉄道空間という二つの全く違った領域を、調停するための実用的機能、つまり刺戟保護の機能を果たしているのである。」（訳書 p. 215）とし、そこから駅の内部構造を説明するが、その記述は一般的、抽象的であって、具体的な駅についてはあまり触れていない。

明確に駅の社会史を名乗ったものとしては、Jefrey Richards & John M. MacKenzie: *The Railway Station, A Social History*. Oxford University Press (1986) が最近刊行された。この本は世界の鉄道駅の歴史を「社会史」的に描こうとした本文 395 ページの大冊であり、ここには、建築物としての駅、駅の社会的影響、駅と国家の政策、駅と階級・人種問題、駅の種類、商品流通のなかの駅、働く場としての駅、戦時の駅、駅のなかのサービス設備、絵画・詩・絵はがき・ポスターのなかの駅、文学と映画のなかの駅、といった章立てがなされている。事例は豊富であるが、「社会史」の意味があまりにも広く拡散してしまっているし、社会的影響や国家政策、階級・人種問題にかかわる章は、駅というよりも鉄道全体に関連するような記述が多い。ただ、都市計画における駅のあり方を述べた部分もあって興味を惹く。

そもそも「社会史」という用語はかなりあいまいな内容をもつものであるが、上記のリチャーズとマッケンジーによる『駅の社会史』にくらべると、原

田氏の『駅の社会史』は、新書という本の性格からくるコンパクト性を強く要求されたにせよ、「社会史」の意義づけが極めて明確になされているところに一つの特徴がある。このことが、駅を極めて具体的にとりあげながら、駅のもつ社会的意義を通史としてまとめることに成功させたといえるのではないだろうか。その意味では、日本の鉄道史研究の質の高さを示しているといえよう（ただし、決してリチャーズとマッケンジーの著作の質が低いといっているのではない）。

最後に、「駅の社会史」研究をより発展させるために、本書があまり触れなかった分野や研究視点について述べてみたい。

一つは、本書がもっぱら国鉄の駅だけを記述の対象としていて、私鉄駅にはあまり触れていないことである。ここでいう私鉄とは、明治期の幹線鉄道を経営した大私鉄のことではなく、主として明治末期から大都市地域の郊外電車として発達し、拡大する大都市地域の住民の足となった鉄道のことである。著者のいう「公共空間」としての駅を国鉄とは異なる方法で追求してきた日本の私鉄駅についての研究を積み重ねてゆくことは、日本の「駅の社会史」に新しい局面を拓くものと思う。とくに現代の大都市交通にいちやく適応した独特の駅を考えたのは、国鉄よりも私鉄が先輩であることに注目してほしいと思う。

第2は、地域社会の側から駅をみる視点がもっと強調されてよいのではないかということである。本書でとりあげた駅の実態は鉄道側からの視点が強印象を受ける。もちろん、文学作品を通じての駅の

利用にかかわる描写はあるが、地域社会の人々が鉄道や駅をどのように考え、利用していたのかを、都市発達史や流通史、産業史などの視点を加味して理解することが「駅の社会史」に有用なのではないだろうか。

第3に、本書のような多くの具体例をとりあげた内容を理解するには適切な地図の援用が必要なことである。本書は、その意味では地図が少なすぎる。また多くの略図も説明的には不十分である。たとえばp.51の大阪駅をめぐる路線計画案にしても、当時の大阪市街地の拡がりや主要河川の記入がほしいところである。

本書は新書という形態にも示されているように、決して学術書ではなく、教養書、啓蒙書の範疇に入るものであろう。しかし、日本の鉄道史研究の流れの上で、本書の果す役割は決して小さいものではないと思う。

〔参考文献と注〕

- 1) 青木栄一「鉄道忌避に対する疑問」新地理29—4, 1982, pp. 1~11.

青木栄一「名古屋鉄道のあゆみ——その路線網の形成と地域開発——」鉄道ピクトリアル473, 1985, pp. 65~81. (とくに岡崎における鉄道忌避伝説についての記述)

- 2) 青木栄一〔書評〕『ヴォルフガング・シベルグシュ(加藤二郎訳): 鉄道旅行の歴史』サンケイ新聞, 1982年12月13日朝刊, および鉄道ジャーナル192, 1983, p. 154.

(青木栄一)