

つめ、語り合い、さらに実際に歩き、見聞きしてみるとどうなるか」、「長谷川一氏を中心に、主婦28名男子12名の計40名の市民グループ」、「道中絵図をカラー印刷で複製しながら、自分たちの目と手と足で、『今様』風に解説し分析し、見学案内記として作ってみようではないかということになった」、「寺社、町並、地名の由来や考証、出入りの人物評伝、自然風物描写や時代環境などの勉強に取り組んだ成果が本書である」、「具体的な地理感覚のない歴史意識は、迷える小羊のようなものだ」、「いわゆる概念や教条や概念の積み上げや膨大な資料文献の羅列でしかない歴史書では地域民衆の真実の姿は描写できない」、「歴史を具体的に考えるためには、その歴史事実の発生する場である地理の状況を前提として配慮してみる必要がある。そうしてみればじめて完全な姿で歴史を復原できるということになる。」

この推薦文の引用によって、この本が何を指しているかが、読み取れるのではないか。

本書の特徴を述べる。まず、これが市民の手で作られているということである。地域史の分野ではもう我孫子の活躍は特筆すべきものがあるのだが、とうとうそれが地理の分野まで来たということである。本書を地理の本と限定することには疑問を持たれる向きもあるのだけれど、敢えてこれを地理の本とすることにしたい。

これを市民レベルでつくられてしまうと、まさに我々若い者が叱られてしまう。一主婦とはいえ、その学問に対する情熱は、知識は、ひたむきさは、大学学部レベルを越えてマスターレベルにも匹敵するだろうか。

さらに、その対象をこれまた市民にあわせているために叙述も簡明であり、歴史や地理というやたらに難しいという一般のイメージを払拭させる役割の一端をも担っているだろう。

また、地についたと言うか、肌に触れると言うか、テーマ的にも身近なものを選んでいる。これは市民が市民の為に研究しているという姿勢と無関係ではあるまい。加えて本書は、前述のように、絵図、現在の風景、地形図、関連の写真、図等により視覚に訴えている。目で見て楽しめる本なのだ。取っ付き易いとも言おうか。歴史や地理にさほど興味が無い人でも、十分に鑑賞に耐え、楽しめるであろう。

これはなにを意味するかというと、裾野を広げる役割を果たす。学問とはなににも大学や一部の研究機

関だけのものではない。レベル的云々ということとは別としても、普通の人にもわかるものでなければいけないと考える。私個人の考えを述べさせてもらえば、どうもいわゆる研究論文というものは、変に難しい。難しすぎるものが多くないだろうか。なるほどそれはあたり前なのかもしれない。が、お叱りを承知で敢えて言わせてもらえば、難しく言うのは誰にでもできるのだ。本当に困難なのは、それをいかに易しく言い表わすかではないだろうか。学問そのものの本質よりも、修辞に重きがかかっているが如くではないか。そのような考えに立てば、この本の位置づけが自ら明らかになるであろう。

私はこの本をほめるだけにしようとも思う。それは、自身の反省を促す意味もあるのだ。しかし、敢えて注文をつけさせていただけば、まず絵図そのものに関しての言及がほとんど無いことである。いわゆる史料批判とでもいうべきものか。しかし、これも何回も触れているように自らの手で解説をしようということに重きをおいているためか。

次に、絵図全体の写真等がないので、この道中絵図のイメージを具体的にはつかみにくくしているのではないだろうか。小さくとも一枚くらいは全体を見渡す物が欲しかった。さらに、絵図の部分と地形図とを対比させているのだが、それが必ずしもわかり易くないと感じられる向きもある。ただ並べるだけでも効果はあるのだが、もうひと工夫欲しいところである。この後者の2点は、少なくとも地図等を見慣れていない人々には理解がしにくいと感じられる。

最後に、この小文が本書を正確に読み取り、紹介できたかにはおおいに疑問がある。ただ私にとっては、この本を読んでみて、地方史研究の一方の到達点をみたという感じがしたことである。今後も、市民の手でこのようなおもしろいものを作られるような、広い意味での社会教育の発展を願う次第である。

(小川健太郎)

佐藤博之・浅香勝輔 著：

『民営鉄道の歴史がある景観Ⅱ』

古今書院 1988年7月

A 5判 354ページ 1,500円

同じ著者による『民営鉄道の歴史がある景観Ⅰ』が刊行されたのは、1986年7月であったから、丁度2年目に第Ⅱ巻である本書が世に出たことになる。

第I巻については、岩鼻通明氏が『歴史地理学』第135号(1986年12月)に書評をしておられるが、第II巻が刊行されたのを機会に別の角度から本書をとりあげ、短評を試みたい。

本書は当然のことながら第I巻と極めて類似した内容構成となっていて、次のような鉄道施設をとりあげている。

- I. 橋りょう(入間川<西武>, 岩槻陸橋<東武>, 木曾・長良・揖斐川<近鉄>, 矢部川<西鉄>)
- II. 駅(多磨霊園<京王帝都>, 九品仏<東急>, 京急安浦<京浜急行>, 片瀬江ノ島<小田急>, 布袋<名鉄>, 箱作<南海>)
- III. 地下駅(博物館動物園<京成>, 西院<阪急>, 春日野道<阪神>)
- IV. 線路(人車軌道以来の柴又一金町間<京成>, 荒川右岸堤防に沿う線路変更<東武>, 箱根登山鉄道への乗り入れ<小田急>, 福間一宮地岳間の線路変更<西鉄>, 深草一墨染間の軍道<京阪>, 吉野鉄道以来の吉野線<近鉄>)

巻頭に故川勝傳(南海電気鉄道会長), 根津嘉一郎(東武鉄道社長)両氏の序文, 巻末に「写真のあるあとがき」が付されているが、これも第I巻とまったく同じ構成である。

大手民鉄の施設をアトランダムにとりあげ、それを中心とした景観を歴史地理学の視点から記述するという手法は本書によってはじめて行なわれた方法であり、このあたりに著者による鉄道の歴史景観に対する新しい考え方があるように思われる。とはいうものの、鉄道の歴史景観とはいかなる意味をもち、いかなる視点で研究されているのであろうか。実は第I巻をみても、第II巻をみても、著者はこれについてあらたまった説明は何もしておらず、いきなり個々の具体的な鉄道施設についての記述がはじまっている。「そんなことは個々の記述を読めば自然にわかる」と著者はいいたいのかもしれないが、新しい分野だけに少々気になるところであり、これまであまり鉄道には関心をもたなかった歴史地理学者が本書をひもといいた場合に本書のもつ意義を十分に理解することはむずかしいのではないか。そこでこの書評も、そのあたりから入っていこうと思う。

著者の一人である浅香氏が「鉄道の歴史景観」についていろいろと書かれるようになったのは、かなり以前からであり、1970年代の鉄道雑誌をみると、大手民鉄の駅や線路、その他の施設を中心とした多

くの地理的エッセイが同氏によって発表されている。評者の知る限りでは、1972年の「東武ターミナル風物詩」(鉄道ビクトリアル263号)が最初のものである。そこに展開されたのは、鉄道施設にかかわる景観を鉄道と地域社会の接点と考え、長い歴史のなかで変ってゆく各時代のニーズや流行、技術レベルによって積み重ねられてきた景観を総合的に把握しようとする著者の姿勢であった。それはもともと鉄道が好きで、多くの鉄道、とくに民営鉄道をみてきた著者が体験のなかで少しずつつくりあげてきた鉄道研究の視点であったといえよう。浅香氏が「鉄道の歴史景観」研究の重要性を地理学界向けに訴えたのは、1981年に発表された「鉄道と歴史的景観」(地理26巻11号, 特集:歴史的景観の保全)あたりにはじまり、ともすれば、地理学徒から無視されがちであった鉄道施設にかかわる景観に関心を向けようとする試みがなされてきた。

浅香氏が長年にわたる「鉄道の歴史景観」研究の意義や方法を理論化したものとして、1988年に発表された「民営鉄道の歴史的景観への研究的視座」(鉄道史学6号)がある。そのなかで浅香氏はこの研究の課題を次のように意義づけている。

“民営鉄道の歴史的景観の研究は、単なる「形」や「美しさ」を追求することではない。高度経済成長期の激しい都市化・工業化の中で、機能優先の画一的な民営鉄道の運営が促され、民営鉄道各社の掛けがえのない歴史が軽視されてきた。そうした経過をへても、各社それなりの歴史的景観は、今日もなお数多く所在している。そうした歴史的景観を評価し、価値意識を組織するための努力をする。また、歴史的景観の景観内部の景観構造、あるいは景観構造因子の特性を解析することによって、民営鉄道各社の個性、特色を形づくっているものを保全する。(後略)…”

また、“個性ある歴史的景観を見せる地域的なまとまりを「景域」と呼び、その規模に応じて「大景域」「中景域」「小景域」に分け、また小景域よりも小さい単位で特に強い個性をもつまとまりを「特別地域」として考える”のであり、景域を設定する基準として、「自然系の基盤的なまとまり」「土地利用等の同質的なまとまり」「その民営鉄道の歴史的なまとまり」「『見え方』の空間的広がり」があげられている。さらに景観を構成する要素を、自然系、土地利用系、土木技術系、架線系、建築系、都市工

学系、生活動線系、心象系に類型化し、それぞれに  
民営鉄道の歴史的特性が具現していると説かれてい  
る。

「鉄道の歴史景観」にかかわる著者の立場や視点、  
研究史をここで紹介したのは、これらが本書では体  
系だって触れられていないからである。研究の立場  
や視点が明らかにされていないと、一般の読者はせ  
っかくの研究をディレッタントイズムと考えがちで  
あり、これは著者にとってはもとより、読者にとっ  
ても不幸なことであろう。とくに地理学を含む社会  
・人文科学系の学界では、鉄道研究に対して夜郎自  
大的な偏見がまだ多分にのこっているの、「鉄道の  
歴史景観」を体系的にとりあげようと真剣な努力  
を重ねている著者の仕事が単なるディレッタント  
イズムとしてとらえられることを恐れる。この書評  
において、本書のもつ研究のパイオニアとしての価値  
に言及するゆえんである。

本書でとりあげられた民営鉄道の諸施設には共通  
した特徴がある。それは記述対象となった施設がい  
ずれも大都市圏に路線網をもつ大手私鉄であるため、  
都市化の進展によって鉄道の輸送需要がとくに1960  
年代以降急速に大きくなり、橋りょうや駅の改築・  
増築が不可避となって、その結果、明治・大正期や  
昭和初期につくられた景観が積木細工のように累層  
して、各時代の特徴を物語っていることである。西  
武鉄道の入間川橋りょう、京王帝都電鉄の多磨霊園  
駅、東京急行電鉄の九品仏駅などの記述は、都市化  
による施設の輸送力強化への対応のノウハウがよく  
示されている。各時代の建築様式や工事手法、使用  
材料などが景観的にちぐはぐにつながっている状況  
や当時の社会環境は、残された記録や文献を丹念に  
あたって著者によって刻明に記述されており、それ  
ぞれの施設の見事なモノグラフとなっている。記述  
は鉄道の施設にとどまらず、周辺地域の歴史景観に  
も触れる部分もあって、鉄道が地域社会の景観に及  
ぼしている影響の大きいことを表現している。

著者が本書でとっている記述方法は徹底的な帰納  
法である。巻末の「写真のあるあとがき」のなかで、  
著者は「具体的な事実としての生の歴史景観から、  
帰納的に考える思考方法を堅持し、抽象的な概念か  
ら演繹的に考える手法は避けた」（334頁）といっ  
ている。この方法は間違っていないと思う。しかし、  
本書を一読して、著者が「鉄道の歴史景観」を多  
くの事例から帰納的に体系化し、類型化し、あるいは

は対比しようとする試みが十分になされているとは  
いえないように思う。もちろん著者もこのあたりの  
努力はしていて、九品仏駅のような配置の類似例と  
して、同じ東急の等々力駅や京王帝都電鉄の東松原  
・上北沢両駅を写真とともにとりあげている。おそ  
らく著者は本書にとりあげた施設の数十倍以上のも  
のについて観察しているはずで、歴史的景観を構成  
する要素ごとにこれを類型化してゆく十分な知識と  
能力をおもちである。事例研究というものは、それ  
ぞれの事例がどのような位置にあるかある程度ま  
で示しておく必要があり、なぜ、入間川橋りょうが  
とりあげられたのか、なぜ九品仏駅が記述の対象と  
なったのかを示してもらわないと、「帰納的」な手  
法が十分に生かされてはいないと評せざるを得ない  
のである。本書がさらに第Ⅲ巻の刊行を予定されて  
いるような大冊となることを思うと、歴史的景観の  
体系化、類型化、対比などに十分な踏みこみが感じ  
とれないのは残念な気もするのである。

鉄道の歴史的景観については、すでに建築史研究  
で多くの駅舎がとりあげられており（ただし、研究  
対象はもっぱら駅舎であり、プラットホームや線路  
配置については未開拓である）、また近年は土木史  
研究が盛んとなって、橋りょうやトンネル、線路な  
どが調査されている。これも近年大きくとりあげら  
れるようになった産業考古学は、これらをさらに拡  
大した広い分野を含んでいる。著者のいう「歴史的  
景観」は、ともすれば技術史中心の考え方になりや  
すいこの分野の研究を、さらに広い歴史地理学な  
かにとりこむという野心的な試みであって、従来の  
建築史、土木史、交通経済史、都市発達史、等々の  
分野で築かれてきた成果を歴史地理学の世界にとり  
入れ、総合してゆくものといえるであろう。この壮  
大な試みについて評者は、同じ鉄道の歴史地理学的  
な研究を続けてきた者として、大いに声援を送りたい  
気持である。

最後に、こまかい点で若干のコメントをお許しい  
ただきたい。

その一つは、著者が本書の研究対象を民鉄に限定  
し、国鉄（JR）をとりあげないことを弁明している  
部分である（331～332頁）。こと歴史的景観に関し  
ては、民鉄と国鉄とを区分する大きな理由はないよ  
うに思う。著者は原田勝正氏の著作の一部を引用して、  
民鉄と国鉄（JR）の性格の違いを述べているが、  
あまり説得力はないように思う。むしろ弁明や理由

づけをするよりも、著者の好みであると正直に開き直ったほうがよいと思う。もし多少なりとも意味のある限定理由を考えるとすれば、主として大都市圏の民鉄をとりあげていることが重要であろう。

次に、史料を正しく用いて厳密な記述を心がけている著者にしてはいささか不用意な一文があることを指摘したい。それは多磨霊園駅のはじめの部分(62～63頁)で、甲武鉄道建設計画にあたって、甲州街道の宿場町が鉄道通過に反対し、“明治21(1888)年1月、測量技師は大きな地形図を広げると、赤鉛筆でグイッと一直線を引いて測量を始め”とあるところである。そもそも甲州街道沿いの宿場町の鉄道反対は歴史的に証明された事件なのであろうか。いわんや、“赤鉛筆でグイッと一直線”などという後人のヨタ記事を見てきたように断定的に書くのは、まじめな学術書としては避けるべきであったらう。

ともあれ、鉄道の歴史に関心をもつ研究者にとって、本書はまず産業考古学的なアプローチの面白さやノウハウをふんだんに盛りこんだものであり。さらにその上に立って、「景観」という概念が鉄道にかかわる施設の歴史を総合的に解明してゆこうとする新しい試みを提唱するパイオニア的著作として記憶されるであろう。

(青木 栄一)

木村 礎 編著：

『村落景観の史的研究』

八木書店 1988年12月

B5判 599ページ 18,000円

かつて「地域」や「景観」といった概念は、地理学固有のものであった。「地域」が経済学や歴史学に取り入れられたように、「景観」が歴史学や建築学に導入されつつある。まさに共通の基盤の上で議論する時代に至ったように思われる。

本書は、編著者である木村 礎氏を中心とした明治大学スクールによる1978年から1987年に至る10年間に及ぶ現地調査に基づく、利根川中流域を研究対象地域とした通時的「景観復原の書」(3頁)である。村絵図や地籍図を資料とした条里地割や村落形態の復原は、まさに歴史地理学の研究手法であった。本書において、このような研究手法が忠実に行われていることは、歴史地理学の分野で村落研究がかつてほど隆盛でない今日、再評価する必要がある。さらに、いわゆる Real World の復原を基礎と

して、その上でいかなる説明を加えるのか、またどのような解釈を下すのか、といった点に歴史地理学の視角が必須とされよう。

さて、本書は次のように構成されている。

## 序章 展望

第一編 なぜ村落景観を一研究の意義と方法一

第二編 古代の地域景観

第三編 中世の村落景観

〔付論〕 中世における真壁氏の村落支配

第四編 中利根水系の治水と利水

一 利根川水系における地域景観の変貌—治水及び利水・開発の时期的特質—

二 水からみた近世の村落景観—小貝川・桜川流域を中心として—

三 利根川東流と五霞村

四 水のもたらす村落変貌と村一慶応二年、長井戸沼正面堤修復一件から—

第五編 近世の村落景観(一)—地域景観の変貌—

一 近世初期新田開発と村落景観

二 中期以降の新田開発と村落景観(1)—飯沼の場合—

三 中期以降の新田開発と村落景観(2)—小貝川中流域鳥羽谷原の場合—

四 村絵図にみる村落景観の変貌

第六編 近世の村落景観(二)—個別村落景観の変貌—

一 蛇池村—水田志向の村—

二 浦向村にみる開発の諸形態—高外地と水田開発の動向を追って—

三 百戸村—近世耕地開発の一類型—

四 山村—古新田の開発を中心—

五 鎌庭村—慶長・寛永期を中心—

六 猫島村—草切り伝承を持つ村の成立過程—

終章 さまざまな意味

以下、本書の構成に沿って内容を紹介しよう。

まず序章では、「村落を基軸として、日本社会の本質を追究」(3頁)するとして本書の目的を明言するとともに、その具体化への方法に遺物・遺跡、文書・記録、絵図・地図、現地観察という多様性をあげ、「村落」「地域」などの用語を規定している。さらに、研究対象に平野を選択した意義や研究対象地域の概観、本書の各編の要約と位置付けがなされている。なお、「地域景観」については第二編(44頁)で触れられているものの、「景観」そのものの