

書 評

野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜 編：
『多摩の鉄道百年』

日本経済評論社 1993年11月

A 5判 306ページ 2,884円

同じ対象に関心を持ちつつもアプローチの異なる研究者が歩調を合わせて一書をもつのは難しいという。また、自分の研究テーマを一般の読者に平易に語るのも難しいと聞く。そのような二重の困難を越えてまとめられた一書を、評者ごとき浅学非才の若輩が評することにためらいを禁じえない。

さて、関西在住の評者には寡聞であったが、昨年1993年は関東地方で「多摩東京移管百周年記念事業」が盛大に催されていたようである。それに刺激されて鉄道史学会の関東地区の有力メンバーを中心に多摩の鉄道に関する通史を編もうという機運が生じ、その結果生まれたのが本書である。鉄道史学会は、さまざまな専門分野の研究者が集う学際的学会として、ここ10年間に近代交通史研究に多大の貢献をしてきた。それだけに本書の執筆者も、鉄道史の老舗である経済史・経営史は言うに及ばず、政治史、歴史地理学など多彩である。

ともかく本書の内容に入るが、序章（原田執筆）で本書における「多摩」の地域的規定がなされる。そこで展開される原田の空間的視点は鋭く、時に地理学者かと錯覚させられるほどで、簡潔でツボを押さえた問題提起をなしている。これを受けて多摩の鉄道史を大きく5期に分け、第1章「多摩の夜明けと鉄道」（老川・原田）、第2章「多摩の産業と鉄道」（老川・青木・渡邊恵一）、第3章「多摩の郊外化と鉄道」（青木・中川浩一・野田・鈴木文彦）、第4章「多摩の都市化と鉄道」（和久田康雄・中川・山田俊明・青木・鈴木）、第5章「多摩の現状と鉄道」（青木・鈴木・山田）が展開され、これらを受けて終章「多摩の将来と鉄道役割」で都市化（東京化）・技術・計画をキーワードに青木が締めくくっている（各章は共同執筆ではなく、細分化された項目ごとを各人が執筆している）。

ところで、本書は固い研究書にとどまらず、一般向けを意図した教養書であると「はじめに」は語る。共同執筆であることと教養書を意図したこと、この2点を欠いて本書を評することはできない。こうし

た地域鉄道史の類書はこれまでに例がないわけではもちろんない。実際、編者の一人老川も『埼玉の鉄道』（埼玉新聞社、1982）を上梓しており、また一般書の形態では本書とほぼ時を同じくして、静岡県遠州鉄道が創立50周年を記念して『遠州地方の交通発達史』を出版した。すなわち、鉄道史専門の研究者の共同執筆による教養書であることが本書の最大の特色なのである。

まず全体を通じて、前半（第1章・第2章）は既往の豊かな個別研究の成果を背景に、きわめて明確な問題意識の下に論が展開されているのが特徴であろう。一方、後半（第3章～第5章）は個別研究が乏しい中で、必要事項が要領よくまとめられているという印象が強い。本書をあくまで研究書としてのみ評価するのであれば、後半は全体を通じての問題意識が不明確であると酷評すべきかもしれない。だが、本書を教養書として見たとき、後半は多岐にわたる内容について社会・政策・経営・技術と鉄道との関わりを多彩に描いていて興味深い。対して前半は、もちろん原田が政策や技術の問題に触れてはいるが、いずれの項目も関東地方に関する老川の研究¹⁾を無視できないためか、鉄道史＝商品流通史の色彩が濃く、多摩の鉄道を理解しようと本書を手にした一般読者は戸惑いを感じるかもしれない。本書の前半と後半の対照性は、奇しくも本書のねらいを反映してしまったという印象が強い。

つぎに、既に別稿²⁾で触れられてしまったが、全体を総括する地図を欠いてしまった点があげられる。したがって評者のように当該地域に土地勘のない者にとっては、内容がつかみきれない個所が少なからずあった。これだけの豊富な内容であるから、本書の規定する「多摩」の地域概観図、明治・大正期から戦前の敷設路線と計画路線を示した地図、戦後の路線概観図（もちろん路線の帰属事業者の区別できるもの）の3枚は最低折り込んでいただきたいかった。

さらに、これも既に加藤が指摘しているが²⁾、戦時期に関する記述の重点が軽すぎるように思われる。これには、鉄道史において第二次世界大戦期に関わる個別研究がきわめて少なく、評価が定まっていなことも大きな原因の一つではあろう。しかし、評者のように明治期の二度の鉄道建設熱の総決算が

1906～1907年の鉄道国有化であったのに対置して、軽便鉄道建設ブームの総決算を第二次世界大戦前・中期の交通統制として考えている者からすれば、陸上交通事業調整法の対象地域に含まれ、また戦時買収線区も存在する地域であることを念頭に置いた時、加藤の指摘するように一章を立ててしかるべきであったように思う。

第4に、鉄道史を広義に解釈してバス（乗合自動車）をも対象に含めた点は高く評価できるし、執筆者（鈴木）も適任であろう。ただ、前述の戦時期的問題同様、乗合自動車についても個別研究が少なく、鈴木をしてもその欠を補いえなかったという印象をもった。すなわち、地域交通の中で乗合自動車をどのように位置づけて論じるかという点に関しては議論が乏しく、事業者や路線の推移を記述的に整理するという方法が従来とられてきたにすぎない。しかし、そろそろ学的批判に耐える方法を模索する時期にきているのではないだろうか。限られた紙数の中で他の執筆者と歩調を合わせつつ新しい視角を示すというのは無理な注文とは思いつつも、評者にとっては最も期待を抱いていた個所の一つだけに残念であった。せめて『全国乗合自動車総覧』に記載されたデータの範囲内だけでも、多摩地域と関東の他の地域、あるいは関西の類似地域の事業展開を比較して、地域性だけでも浮き彫りにして欲しかった。

第5に、技術的要素の取扱いの問題がある。鉄道史は技術史との接点を避けることができない。技術史の専門書は別として、本書のように社会科学を基調とした教養書の場合、必要最小限の技術史的知識を読者に提供したうえで社会科学的事象との関連を説明するのが一つの方法と思われる。その意味で第1章3節において原田が甲武鉄道の電化にともなう列車運転の変化から沿線の市街地化を説明したのは、成功した例といえよう。しかし、和久田が第4章1節で中央線用国電の配置内容から戦後復興の進展を指摘した個所や、5節で八王子機関区の動力車の配置種類から動力近代化の進展を指摘した個所は、よほど鉄道技術に関心のある読者以外ではまず執筆者の意図が押し量れないのではないか。これらの個所では車両の形式を生データの示すより、17m車X両、気動車Y両というように加工したデータで示した方が、本書の意図からしても親切であったように思う。

第6に、章・節間に重複個所や執筆者間の認識の

相違が少なくない点をあげねばならない。本書が共同執筆書であることの宿命であるといえればそれまでであるが、例えば横浜鉄道については原田が第1章3節で、老川が第2章1節で論じている。同鉄道は蚕糸業中心の八王子と輸出港横浜を結ぶ近代日本のシルクロードに敷設されたにもかかわらず、実際には生糸輸送への貢献が意外に低かったと考えられている。その横浜鉄道の貨物収入減少の原因について、商品流通史の視点から老川は、1909年下期からの恐慌の影響や他の輸送手段への依存が可能であったことをあげている。一方の原田は、横浜鉄道の横浜港への結節性不備という地理的条件から説明を試みており、その対照性は研究書として見るときわめて興味深い。このような重複は研究の進展上有益であり歓迎できよう。

しかし、野田が「昭和初期までの多摩は吉祥寺などの一部を除けば東京市民が居住するところではなく、庶民にとっては行楽地、上流階級にとっては別荘地であったといえよう」（P. 133）と述べている個所などは、青木が本書でいう「多摩」地域の鉄道において、1920年代から急速な沿線の都市化が進んでいた（P. 106）と指摘していることと矛盾するような印象を抱いてしまう。

その他、本書には珍しい写真を含め多数の図版が挿入されている。中でも山田の撮影による再開発前の国鉄横浜線原町田駅前と再開発後のJR横浜線町田駅前の写真は、わずか10年にして一変してしまった景観があまりにリアルでショッキングでさえある。

評者の思い違いや無知を顧みず、ずいぶん勝手な評を述べてきたが、つまるところ以上の問題点は、今日までの鉄道史研究が質・量共に明治期に偏重していることに端を発しているように思われる。このような地域鉄道史の教養書を専門研究者の手で編集してみると、日頃の研究の問題点がこれほど明確に映し出されようとは、評者自身意外な感をもった。まさに教養書は研究の鏡である。

〔注〕

1) 老川慶喜（1983）：『明治期地方鉄道史研究』日本経済評論社、同（1992）：『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社。

2) 加藤新一（1994）：「書評『多摩の鉄道百年』」鉄道ピクトリアル、587、P. 71。

（三木 理史）