

提示したデザインに市民が従う、というものではないのか。本来目指すべきは、封建的身分社会から近代市民社会へと移行すべき過程で日本が果たせなかった真の市民参加に基づく都市づくりであり、その歴史的基盤となる城下町からの物的遺産を再評価するという作業であろう。「城下町都市の上に重ねる」と言うとき、官僚や専門家が、近代を旧き良き時代と思い描き、思うがまま自由に都市づくりを行い得た（その意味で身分制社会の）封建領主と自らの姿とを重ね合わせる、という意味をも無意識のうちに胚胎してしまっているのであれば、それは由々しきことであろう。

都市計画など現実との積極的な対話が求められる分野において、計画対象がもつ歴史性が考慮され始めたことは歓迎すべきである。だからこそ、機を移さず、計画決定に至る手続きや計画の当事者の問題をも視野にいられた包括的な検討が、関連諸分野の研究者を含めて待望されている。翻って、地理学の分野をみると、学問的生産力を問われている現状を否定すべくもないが、歴史地理学や都市地理学に限らず人文地理学全般において越境もしくは他流試合を通じての鍛錬が、現在ほど要請されている時期はない、と言っても過言ではなからう。その意味からも、評者としては、本書を、単に新たな分析視角を提供したと評価し、それを借用するにやぶさかではない、といったようなただ乗的評価を下すのではなく、積極的に議論の素材となるような評価をしたつもりである。筆者を含め、大方のご批判を承りたい。

(木本浩一)

宇田 正・浅香勝輔・武知京三 編著：

『民鉄経営の歴史と文化—西日本編—』

古今書院 1995年9月

A5判 258ページ 2,678円

冒頭から言い訳めくが、弁解をさせていただく。本書の書評を引き受けたものの、実は評者の中で書評の根幹に関わる問題が未解決のままなのである。書評する場合に、その主たる対象読者層がどのあたりに設定されているかという問題と、共著の場合には全体的統一性と個々の執筆者の個性に関する問題には、一定の理解が不可欠のように思われる。しかし、評者は本書に関してそれらの点について、筆を執った現在でも十分な理解ができてはいない。

その第一の原因は、評者の浅学非才に起因することは言うまでもない。それは棚上げするとして、本書では一応細かな注記が略されていることから、啓蒙書を意図されていることはわかるのだが、それにしては特論的内容であり、一般読者が気楽に読めて民鉄経営への理解が深まるといったものともいえない。つぎに本書の各章に一定の共通認識があるのか、否かについては「各民鉄の歴史の個性と全体的な統一が共存することを期している」(iv頁)とあり、どちらにも解釈できる見解をとっている。

さて、本書の姉妹編『民鉄経営の歴史と文化—東日本編—』から3年を経て刊行された本書が対象とする西日本は、「東日本とは対照的に、その中核的大都市交通圏の鉄道輸送を支える柱は、民鉄にほかならない」(p.4)だけに、民鉄経営に関する関心も高く、今から15年余り前の朝日新聞の連載記事「関西の私鉄」も好評を博し、後に単行本にまとめられた。いわば、わが国の民鉄の「本場」である。但し、本書の扱う「西日本」は、京阪神地域より幅広く、中京地区から北九州地区までを含み。その都市部に所在する大手6社(名鉄・阪神・阪急・京阪・南海・近鉄・西鉄)ならびに準大手2社(山陽・神戸)を対象としている。

まず、全体の構成は冒頭に「総説」を配し、以下会社ごとに各説する章が8章並んでいる。「総説」(執筆：宇田 正)では、西日本私鉄の発達過程や現状を手際よくまとめており、そこでは東日本各社との比較、歴史的背景を概観した後に、沿線開発型経営を先発組の阪神・南海と、後発組の阪急を対比させつつ明らかにしている。さらに、そうした対比を踏まえて先発組(阪神)と後発組(阪急)の攻防が、

単なる旅客争奪にとどまらず、路線網の拡大にも影響していた事実を指摘している。また、こうした沿線開発型とは様相の異なる、公共サービス独占型経営を志向した企業として京阪をとりあげている。これら指摘された諸特徴は決して目新しいものではないが、限られた頁の中で的確にまとめたのは、長年鉄道史研究に携わってきた宇田ならではの成果であろう。ただ、宇田はこうした西日本民鉄の活発な活動から、「民鉄は(鉄道国有化:評者)以後法制上でも軽便鉄道、地方鉄道として国鉄に従属化を深めていったとみるのは正しくないであろう」(p.8)といった指摘に及んでいる。かかる指摘は阪神にはじまる「軌道系」民鉄にはある程度当てはまるものの、南海をはじめとした「鉄道系」に果して適合するであろうか。そもそも評者は「軌道系」と「鉄道系」の峻別にもっと目を向ける必要があるように思う。

つぎに各論編に移ろう。名古屋鉄道(名鉄・執筆:和久田康雄)形成には、名岐鉄道と愛知電気鉄道という二大柱が存在することに留意しながら、その車両・運転技術と経営者像に焦点を当てている。それらが都市間輸送を担う一方で、明治村のようなユニークな文化事業を展開させる基盤となったことは疑いない。同社の特徴を明確にとらえている点は賞賛に値しようが、取り上げられた電車も「ヒロイン」揃いなら、経営者も「英雄」揃いで、いずれも語り尽くされた事実が大方のように思われる。

名鉄とは対照的な取り上げ方をされたのが近畿日本鉄道(近鉄・執筆:宇田)で、先章が「英雄伝」なら、こちらはさしずめ「民衆史」の様相である。同線の中では超マイナーな吉野鉄道から大近鉄の経営の一端に迫ろうとする試みは新鮮である。そして、同鉄道が昭和初期に大軌と大鉄の覇権争いの渦中に置かれたことを勘案すれば、近鉄の「裏面史」を描く素材としては一定の意義を有することも納得できる。

つぎに南海電気鉄道(南海・執筆:武知京三)は後括型の構成をとっており、「おわりに」で南海の特徴をとして、①高収益性、②貨物比重の高さ、③定期旅客率の高さ、④兼営事業の立ち遅れ等が指摘されており、それ自体はある程度納得ができる。ところが、本文は阪堺鉄道の創業談、南海と阪堺電軌の確執、高野鉄道の形成で構成され、それらが終節のまとめにどのようにつながるのかが分かりにくい。触れられている事実には、これまで看過されてきた

ものが少なくなく、資料性は高いのだが…。

京阪電気鉄道(京阪・執筆:浅香勝輔)は、著者が独自に進めてきた民鉄の歴史的景観を読み解く方法(詳細は『民営鉄道の歴史がある景観』を参照)がここでも駆使されており、上記の経営史偏重で語られてきた各章とは異なった印象を与える。特に京阪が併用軌道や急曲線が多い線形を如何に克服していったのかという「技術史的視点」と、多角経営型の他社とは対照的な、鉄道主導型の経営に徹してきたという「経営史的視点」を分析指標にしており、各章の中で一見最も散文的な印象でありながら、意外に論旨が追いやすい。

阪急電鉄(阪急・執筆:作道洋太郎)は、いわゆる西日本の民鉄を代表する企業であり、わが国の民鉄経営を語る上では不可欠である。というのが通説であろうが、敢えて評者はもはや阪急、特に初期の小林一三から新たに学ぶべきものは少ない、と考えている。それは、高名な経済史家である筆者をもってしても、緻密ではあっても新鮮な「阪急論」にはなりえなかった本章が実証している。つまり、阪急一宝塚一小林一三という図式があまりにメジャーになりすぎた結果、史実が掘り尽くされてしまったのではあるまいか。今後は、他社の経営史研究を阪急並みに進め、それらとの比較の中で新たな「阪急論」を模索することが求められよう。

前章の阪急とは対照的に、老舗でありながら経営が地味で目立ちにくい存在であったのが阪神電気鉄道(阪神・執筆:小川 功)である。ここで取り上げられた香榎園、それに刺激されて開発された甲陽園、苦楽園等阪神初期の開発史の掘りおこしは、手垢じみた阪急の開発に年代的には先行するものが含まれるにも関わらず、これまで語られることが少なかつただけに新鮮味をおぼえる。さらに筆者が前著『民間活力による社会資本整備』(鹿島出版会)で示した、多角的な開発分析法を駆使してそれをまとめていることも、大きな効果をもたらしているように思われる。

神戸電鉄(神戸・執筆:天野健治)は、そのサブタイトル「—その経営と発展の素描—」に違わず、まさに会社史の素描に終始したという印象が強い。確かに大手各社に比較して話題も少ないのではあるが、いまさら会社史が求められるほど神戸はマイナー会社ではあるまい。

山陽電気鉄道(山陽・執筆:亀井一男)は、そ

のサブタイトル「その産業考古学的巡歴」がまず興味を引く。技術に目を向けた点は、京阪の場合と共に本書では異色といえようが、「産業考古学的」に対して一定の定義、あるいは筆者なりの視点が必要な気がする。そうでなければ、構造物中心の土木系から、電気・機械系に関連する車両、あるいは駅舎建築に関連する建築系、さらには地形の問題まで、あまりにバラエティに富みすぎていて、読者は筆者の意図が推し量れない。つぎに、それらの事実から山陽の鉄道史の何を読み取るかが問題であろう。これまでの鉄道史研究が経営史偏重で来たことには一抹の憂いを感じるものの、技術史的研究が史実の発掘はともかく、そこから何を読み取るのか、という根本的問題に回答を十分に提示しえていないのもまた事実であろう。

西日本鉄道（西鉄・執筆者：東条 正）は、西鉄形成の一翼を担った福博電車に関わった松永安左衛

門に焦点を当てている。戦前期には電灯事業と電気軌道事業の関係が密接であっただけに、のちに「電力の鬼」として知られる松永が電気軌道事業をどのように認識し、経営しようとしていたのかは興味深い問題といえる。特に明治40年頃という電鉄経営の草創期に松永が福岡県下の私鉄統合を腹案として有していたという事実（p.253）は、のちに電力事業再編成の立役者となる松永の経歴を考えれば、大いに注目に値する事実といえよう。さらに私鉄統合の研究においてもこれだけ早い時期から、かかる構想が見られたという事実は重要と思われる。

以上、本書の内容を各章ごとに概観し、私評を交えてきたが、冒頭にも断わったように本書の全体構成をどのように考えるかについて評者の考えがまとまっていないため、本書全体に関するコメントは差し控えることにしたい。

（三木理史）