

書 評

青木 栄一 編

『日本の地方民鉄と地域社会』

古今書院 2006年11月刊

A5判 294頁 6,200円 (税別)

編者の青木氏は、本学会の前会長と併せて、鉄道史学会会長のご経歴もお持ちの名実共に斯界の第一人者で、紹介は不要であろうが、本書の成り立ちに関する説明は必要と思われる。本書は、氏が在職された都留文科大学および東京学芸大学で薫陶を得た指導生の、修学中の論文から秀作を厳選し、編者自身の研究視角にもとづき編まれた論文集である。「あとがき」によれば、氏の学芸大学退官を機に編集が進められていたようだが、転出先の駿河台大学での激務のため、刊行が今日まで遅延したという。近年、大部な退官記念論文集の刊行は珍しくなったが、本書はそうした状況も含めて記念論文集に新たなスタイルを提案したもののとして、まずは評価すべきであろう。

それらを踏まえつつ本書の内容を見ると、構成は「はしがき」以下、「Ⅰ. 地方民鉄の見方」、「Ⅱ. 民営鉄道と地域産業」、「Ⅲ. 地方小都市の鉄道導入」の3部から成り、Ⅰ. が編者自身による総論編、Ⅱ. とⅢ. が指導生の論文を加えて編集した各論編にあたる。そこで、書評の倣いにもとづき、順に内容を紹介し、個々の論評を加え、最後に全体に関わる私評を述べてみたい。

まず、「はしがき」では、日本の鉄道を歴史地理学的に研究するうえでの「メソスケール」分析の意義を述べ、その研究視角上の位置づけ、そして以後の各章とのつながりを述べている。

I部は「1. 鉄道と地域社会とのかかわり」、「2. 地域社会を通じての鉄道史研究」、「3. メソスケール鉄道史の意義」、「4. 地方局地鉄道の発達過程と政策展開」の4章を含み、これらは編者のこれまでの研究のエキスを集約したのものである。その内容を要約すれば、1. で鉄道が地域的存在となるプロセスを描出し、2. で鉄道史研究における地域的研究の出現過程とその論点を整理し、3. でメソスケールの鉄道史という研究視角の有効性を論じ、そして4. で研究対象の発達過程と政策展開を関連づけている。いずれも歴史地

理学と重要な関係をもつ内容であり、長年の研究蓄積を背景にした論述だけに論理に空転がなく、地に足のついた議論が展開されている点は見事というほかない。そのなかには、評者の勇み足の指摘に対する批判も含まれているが、その点は本書全体の私評として後述してみたい。

つぎにII部は4つの章から構成されている。「1. 民営貨物鉄道の役割と意義」はすべて青木氏の執筆であり、民営貨物鉄道の動向を1900年から2000年にわたって全国的視野——編者の言葉ではマクロスケール——で、氏が博士論文で用いたW. H. Wallaceの提唱した「輸送密度」¹⁾という指標から検証している。そして、日本の民営鉄道に関する貨物輸送の変遷を5期に区分する。ここでも長年の研究成果が如何なく発揮され、とかく雑駁になりがちなマクロスケールの分析を手堅く処理される青木氏の力量は見事の一言に尽きるが、2点ほど疑義を呈したい。まず、書名にもある「民鉄」や「民営鉄道」の定義を、青木氏は非国有鉄道で、かつ軌道と専用鉄道を除くとされるが、その定義では後述する本書後半の研究対象との間に齟齬を生じてしまっている。また、時期区分でも戦時期を戦前期に含めているが、国鉄のみならず、「民鉄」でも貨物輸送との関係から国家買収の対象となった会社(2. の事例はまさにこれに該当する)もあり、独立した区分に足る時期ではないだろうか。

1. 以後の各章は、概ね前半の総論部分が青木氏の論考、後半の各論部分が指導生(あるいは共同)の執筆という構成をとっている。「2. 日本の石灰石・セメント・砂利輸送と鉄道」では、1. で析出された民営貨物鉄道のうち運賃負担力の低い物資を輸送した鉄道を対象とし、1節で石灰石・セメントを、2節で砂利を、各々青木氏が概説し、それを踏まえて3節で事例とする浅野系鉄道(浅野財閥傘下の各鉄道)の形成過程を小松丘氏と、その輸送内容の分析を竹内敏浩氏との共同で、各々まとめている。1節は全国的視野からの分析だが、2・3節はいわゆる多摩地域が中心で、本書の主題をなすメソスケール研究の真骨頂をなしている。鉄道貨物のうち石灰石やセメント

は比較的早くから着目されてきたが²⁾、砂利は青木氏の着眼で認知されるに至った鉄道貨物品目といっても過言ではない。その点で本章は本書全体のなかでも見せ場の1つであるが、本書が主眼を置いているメソスケール鉄道史の有効性を示す場合に、果たして「浅野系鉄道」という括りが整合的かという疑問を感じた。その括りは、対象とした青梅（電気）、五日市、南武、鶴見臨港の各鉄道を経営史的に論じるうえで適切な括りだが³⁾、メソスケールという地理学的観点の有効性を主張するのならば、多摩地方や関東地方西部という地域を明示し、貨物鉄道とでも括った方が適格的ではなかったか。

「3. 小規模鉱山にかかわる鉄道」も、1. での分析を踏まえ、代表的輸送品目である鉱物、なかでも商品流通史研究で対象化されることの多い石炭ではなく、金属鉱を多く産出した東北地方を1節で青木氏が概説したうえで、2節で大野浩光氏の和賀軽便鉄道（通説の社名は和賀軽便「軌道」だが？）に関する論考を収めている。産出量も資本も共に小規模な鉱山にとって、その輸送に建設費の高額な普通鉄道を導入することは困難を伴い、人力や馬力等のより簡易な動力による軌道という選択肢は重要であった。先の浅野財閥でも初期には群馬県で馬車鉄道輸送を選択していたが、やがて安定的な原料供給に限界を感じ、原料山自体を転換した事例が渡邊前掲書第2章で論じられている。そうした点でも鉱山の規模は重要な規定要因だが、1節で青木氏の概説した鉱山の多くは財閥系の主要鉱山であり、2節で大野氏の対象とした小規模鉱山との隔たりを感じる。とはいえ、大野氏の論考は文書史料の欠落を聞き取りで補っており、和賀軽便鉄道が1922年に廃線になったことからすれば、氏が現地に赴いた80年代前半はおそらく古老からの聞き取りの可能なほぼ最末期にあたり、本節はその貴重な記録でもある。

「4. 水力電源開発と鉄道」は、輸送品目に視点を据えるのではなく、「電源開発」という建設経緯に着眼し、その資材輸送に利用された鉄道の完成前後の変化を明らかにしている。1節では青木氏が中部地方の電源開発と鉄道との関係を概説し、2節で大井川鉄道に関する栗原清氏との、3節で黒部鉄道に関する鶴見郁子氏との、各々の共著論文を収録した。2節では大井川沿いに建設

した鉄道が、大河峡谷への鉄道敷設に要する多大な建設費を電力資本が補填し、開業後の鉄道は発電所建設資材輸送を担うという相互依存関係にあったこと、さらに鉄道が大井川沿いの旧来の交通ルートを踏襲したため、木材流送との利害調整を必要とした一方で、その輸送が存立基盤の1つとなったこと、等を明らかにしている。一方、3節では、黒部鉄道建設が大都市資本の水力発電所建設の一環をなしたこと、その完成後の鉄道は観光開発へと活路を見出したこと、を指摘している。実証編2節は、いずれも商品流通史研究に見られない地域開発論とでもいうべき内容で、歴史地理学の面目躍如たるものを感じさせる。ただ、1節の概説には、そうした多角的な地域開発論的視角が後景に退いて、電源開発における鉄道建設論に終始しがちである点が惜しまれる。

そして、Ⅲ部は「地方小都市の鉄道導入」として、唯一概説に相当する章をもたず、木田清人氏の五城目軌道に関する論考のみを収めている。五城目町の中心市街地は明治期の奥羽線建設時にそのルートから外れ、その後大正期には一米線（一日市一米内沢間）建設を請願したが実らず、1920年に軌道条例によって自力建設を企図して22年に五城目軌道が開業した。そして、その資本構成も五城目町の地主や製材業者への集中を指摘している。評者には、その経過が地方小都市での近代交通への対応の典型例であることを理解できるが、それは評者が青木氏による他書での概説⁴⁾の主旨を知っているからであり、それを知らない読者ならば、なぜ五城目町というローカルな事例を取り上げて議論するのか、にさえ疑問を感じるはずである。その意味でも、青木氏には地方小都市と鉄道建設に関する概説を、また木田氏にはなぜ五城目かという理由づけを、各々是非望みたい。

そして、「あとがき」では、冒頭で述べた刊行の経緯が述べられ、締めくくられることになる。

さて、評者は、以下で本書全体に関する私評を、①本書を貫くメソスケールの鉄道史という研究視角の意義と、②青木氏の評者に対する批判の反批判、の2点から行ってみたいと考える。

まず、①のメソスケールとは、地理学において通念化しているマクロスケール—メソスケール—ミクロスケールという3段階の地域スケール論にほかならず、青木氏は本書でそれを鉄道史に当て

はめて議論していると考えてよいであろう。その3段階設定の研究上の意義は、既に40年近く前に浮田典良氏が農業地理学に重点を置いて論じたもの⁵⁾が、現在でも最も詳細と思われる。したがって、その発想自体は極めて地理学的であり、その利点は浮田氏が地図的スケールを例に説明するように、同一の地域を小縮尺図—中縮尺図—大縮尺図で各々見ることにより、各々の地域観がどう変わるかにある。その典型は浮田氏も例とする気候学的大気候—中気候—小気候の区分であろう。

したがって、メソスケールの鉄道史という発想は、単独で有効性を発揮するものではなく、マクロスケールとミクロスケールの成果を結合させる際に効果を発揮するという、青木氏自身の「はじがき」ii頁での指摘にも何ら異論はない。実際、本書に収録された指導生の実証研究は基本的にミクロスケール(Ⅱ部2章の小松、竹内両氏の論文はメソスケールとも解釈できようが)の観点からまとめたものである。それらを概説する青木氏の論考を得て、その成果がマクロスケールの鉄道史(Ⅱ部1章)に還元されている。確かにⅡ部2章のそれは、1章との連関が密接で、その効果が明確に現れているが、Ⅱ部でも3章や4章の事例のように各々の概説との連関が充分でなかったり、ましてⅡ部1章のマクロスケールの研究との非連続ではその効果が不明確の印象なしとしない。

本書をあくまで冒頭に述べた献呈論文集の新形態としてのみ評価するのであれば、それらの論旨の不統一は不問に伏してよいであろう。しかし、望蜀の念とは思いつつも、メソスケールの鉄道史の有効性を主張する研究書の1つとして見るのならば、それでは地理学の地域スケール論のもつ本質的有効性が十分に伝わらないように感じた。

実は、その点が②の内容とも関連をもっている。青木氏自身がⅠ部1章で述べるように、「メソスケールの鉄道史は、…(中略)…ミクロな視点で明らかにされた個々の事実を活用しながらも、それを全国的な鉄道史のなかに意義付けてゆくひとつの研究手法である(下線:引用者)」(20頁)。その点で評者がかつて「ミクロな鉄道史研究の成果を日本鉄道史の再編成に活用してゆく具体的な提言や方法論的議論はほとんどみられない」⁶⁾としたことは、メソスケール鉄道史論を無視した勇み足の指摘として率直に非を認めたい。

しかし、先にメソスケール鉄道史の本質をなす地理学の地域スケール論を、わざわざ浮田論文にまで遡って検証したように、メソスケールの研究は同一地域や対象に関するミクロスケールとマクロスケール双方の研究が存在してはじめて、有効に機能する研究方法である。そして、本来各々のスケールから導かれる結論の相違から、同一地域・同一対象について異なる地域像を描出してこそ、多様なスケールでの研究の展開意義がある。

青木氏は、岡山県の下津井鉄道を皮切りに、ミクロスケールの研究を多数蓄積し、その発起人の出身階層が地方の地主と関わることや、地域の産業と関係をもつことが多いといった卓見の見通しを示してきた⁷⁾。そこで析出された地主制との関わりや、沿線産業との密接な関係は論点として非常に興味深い内容である。それら地主制と地方産業との関係がメソスケールにおいてはどのような像となって現れるのか、あるいはマクロスケールにおいてはどうかなのか、といった点を深めなければ、地域スケール論から具体的な論点を導き出したことにならないのではないかと。つまり、スケールごとに異なった論点で議論しているのは、メソやマクロの各スケールの研究は常に概説以上の意義を見出しえないことになるだろう。

評者が前述の勇み足の指摘につづき、「近代交通を対象とする地方史研究は、30年の歳月を経ながら当初の目的すら達成していない」と酷評(これも旧稿で筆が過ぎた点は反省したい)した意図はまさにこの点にある。もちろん、旧稿をまとめるなかで青木氏のメソスケール鉄道史論を意識してはいたが、その有効性への疑念はメソスケールやマクロスケールの地方鉄道史研究が「概説」の域を出ていないと考えたからである。もっとも、評者も同一論点を常に異スケールで追究しなければならないとか、ましてや個別研究を概説より優位と思っているわけではない。むしろ、個別研究と概説は目的を異にすると考えている。すなわち、「概説」には一定の網羅性が求められ、明確な問題意識はときにその趣旨を妨げることもある。一方、個別研究は必ずしも網羅性を求められないが、問題意識の明確さこそが使命である。

青木氏が鉄道史においてメソスケールの論文が「いわゆる学界ではなく、学界に数倍する研究者と論文数をもつアマチュアの鉄道史研究者によつ

て開発された面が大きく、これまで市販の鉄道雑誌上で模索されてきた」(ii頁)と指摘するのもその点と符合する。すなわち、それは、これまでのメソスケール鉄道史が明確な問題意識、つまり論点の明確化よりも、商業誌のように網羅性が求められる領域で活用されてきたことを示している。しかし、そうした網羅性を求める商業誌的研究の要請と、問題意識の明確化を求める学会誌のそれには、自ずと内容や体裁にも相違があろう。

本書に収められたメソスケールの論文のいずれもが、青木氏による商業誌の特集号における概説であり、それを活用して指導生のミクロスケールでなされた個別論文の意義づけを行おうとされた意図自体は間違っていないと思われる。しかし、指導生の個別研究の多くは学会誌に掲載されたものゆえに、問題意識の明確化を志向している。その結果、前述の要約箇所では指摘した齟齬が本書の随所で生じたのではないか。網羅性と論点の明確化という相反する二面性の両立は、学術的成果において理想には違いないが、現実には不可能であろう。それは、講義で概論と特論、概説書と研究書が両立しないのと同様だと考える。

また、青木氏は、いわば日本の鉄道史研究における開拓者の一人で、その開拓時代には商業誌の網羅性や学会誌の論点の明確化を峻別するより、とにかくより広く原野を切り開く(論文を多産する)ことが求められていた。しかし、日本の鉄道史研究は、鉄道史学会の創立のみを取り上げても2008年で25年で、もはや草創期とはいえない。事実、50歳代以下の鉄道史研究者にアマチュアの研究遍歴をもつ人はわずかとなり、鉄道史研究の世界でも明らかに商業誌と学会誌に棲み分けが生じている。そうした状勢の変化も踏まえれば、学会誌に適合した論点の明確なメソスケールやマクロスケール鉄道史研究こそが求められる。

つまり地方鉄道史研究において、問題意識の明確化はミクロスケールに、網羅的概説はメソスケールに、各々偏って進行し、マクロスケールはいずれからも等閑視されてきた。換言すれば、本書は今後の地方鉄道史研究に対する鋭い展望の書である。すなわち、ミクロスケールにおいては網羅的な概説が、メソスケールにおいては問題意識の明確化が、そしてマクロスケールにおいては双方の研究の量的蓄積が、各々必要であることを如

実に示していることになるからである。

なお、細部に関することではあるが、本書は章・節立てが明確ではない憾みをもつ。つまり、最上位のⅠ～Ⅲ部を除いて、算用数字で番号が付与されているだけで、ときに章と節との区分に混乱が生じている。上記で○章や△節と述べたのも、評者が説明用に便宜的表現をしたに過ぎない。

青木氏は、単なるアカデミー地理学者にとどまらず、その有効性を隣接分野に向けて積極的に発信することを常に心がけてこられた(研究の学際化)。また、研究内容を一般社会の研究者や愛好者に平易に解説することにも常に腐心され(研究の社会的還元)、前述のように本書の骨格をなすメソスケールという観点もそのなかで醸成された。さらに、交通に関心を寄せる専攻生を分け隔てなく指導され(研究の教育的還元)、本書もその成果を公表する手段の1つである。そして、公職から退かれた後も、衰え知らずの健筆で、本書と相前後して好著『鉄道忌避伝説の謎—汽車が来た町、来なかった町—(歴史文化ライブラリー222)』(吉川弘文館, 2006)を上梓されている(研究の生涯教育的活用)。これら4点は、現在の大学に求められている機能の大半を網羅しており、氏が如何に偉大なる研究者兼教育者、いふなれば大学人であったかを示す一端と評者は考える。

評者自身は、いわゆる青木門下ではないが、学部生時代から現在に至るまで、さまざまなご指導を仰いできた。そのために本書に執筆された指導生の約半数は、青木氏から紹介されて、学生・院生時代の評者にさまざまな学問的刺激を与えて頂いた方々である。そうした意味で本書の刊行は、評者にとっても感慨一入のものがああり、歯に衣着せぬ書評となったがご寛恕を乞うこととしたい。

(三木理史)

[注]

- 1) 研究史的位置づけは、青木栄一「鉄道交通地理学の系譜と方法論に関する考察」,都留文科大学研究紀要4, 1967, 13~21頁参照。
- 2) 例えば、伊牟田敏充「セメント業における国内市場の形成」(山口和雄・石井寛治編『近代日本の商品流通』, 東京大学出版会, 1986), 303~352頁, はその先駆的かつ代表

的な研究であろう。

- 3) 渡邊恵一『浅野セメントの物流史—近代日本の産業発展と輸送—』, 立教大学出版会, 2005は, 事例も本節と共通する好例である。
- 4) 有末武夫他編『交通地理学』, 大明堂, 1968, 48~49頁 (執筆: 青木), 原田勝正・青木栄一『日本の鉄道—100年の歩みから—』, 三省堂, 141~188頁等が例である。
- 5) 浮田典良「地理学における地域のスケール—とくに農業地理学における—」, 人文地理 22-4, 1970, 33~47頁。
- 6) 初出は, 拙稿「近代日本の地域交通体系研究—研究方法と問題点をめぐって—」, 人文地理48-1, 1996, 69~88頁。
- 7) 青木氏のミクروسケール研究の主な知見は, 拙著『地域交通体系と局地鉄道—その史的展開—』, 日本経済評論社, 2000の第1章参照。