

三木理史 著
『都市交通の成立』

日本経済評論社 2010年2月
345頁 6,200円+税

本書の著者の三木理史氏（奈良大学文学部地理学科准教授）は、関西大学在学中から近代日本の鉄道の歴史地理（ないし鉄道史）に強い関心を抱き、この分野の先学である青木栄一氏によって確立された方法を援用することから始めて、しだいに独自の研究を展開してきた。

その成果は、本誌143号（1988）に論説として掲載された「近代交通形成過程における鉄道交通の機能変化—三重県伊賀地方の場合—」（関大の学部卒業論文の副論文に基づくもの）を嚆矢とし、その後も次々と公にされてきた。単行本としてまとめられたものだけでも、『近代日本の地域交通体系』（大明堂、1999）、『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）、『水の都と都市交通—大阪の20世紀—（近代日本交通史9）』（成山堂書店、2003）、『近・現代交通史調査ハンドブック』（古今書院、2004）、『局地鉄道』（塙書房、2009）があり、本書はこのテーマに関する6冊目の単著ということになる。さらにここ数年は、日本統治下の樺太に関する歴史地誌学的な研究や近代の日本各地で刊行された写真帖に関する研究にも精力的に取り組み、それぞれについて一般読者を想定したと思われる書物を著している¹⁾。

本書の内容を一言で表現するならば、近代の大阪を対象として都市交通の成立過程の諸問題を論じたものであり、その意味では上記の著者の前著の内『水の都と都市交通—大阪の20世紀—』と共通する性格を有している。前著との違いは、前著がどちらかと言えば一般読者を対象とした通史的なもので、論述の根拠となった資料等の引用を省略するなどした箇所もあったのに対して、本書は純学術書として、取り上げられるテーマがやや絞り込まれている一方で、典拠明示などが厳密になされているという点に求められる。

本書の構成を見ると、序章に始まり、続いて第1章から第10章までの本論的な部分、そして最後に終章が配置されている。そして第1章から第10章までは、第1章から第3章までが第一部 都市

交通と領域性、第4章から第7章までが第二部 旅客輸送の大量化、第8章から第10章までが第三部 都市交通における物流、というように三つの部にまとめられている。なお第4章の内容を補うものとして、その直後に「補論」が添えられている。

これらの章のほとんどは、著者が2000年から2009年までの間に、種々の学術雑誌や論文集的な書物に寄稿した論文に基づいており、本書掲載時に若干の加筆修正が施されていると思われるものの、章ごとにかなり独立した性格を有しているように読みとれる。そうしたことから、この書評ではまず章（あるいは部）ごとに紹介・論評を行い、その後に本書全体を通じての意見・感想を記すこととしたい。

序章は〈「都市交通」の概念的成立²⁾〉と題される。ここでは、都市交通が従来とかく「都市内部における旅客交通」の意味合いで用いられてきたことから脱却し、都市内部の交通に加えて都市と郊外との間の交通をも含めるとともに、これまでの都市交通研究では扱われることのあまり多くなかった貨物輸送をも視野に入れた都市交通研究を目指すことが宣言され、その上で、関連する国内での先行研究の展望が行われている。研究対象を旅客輸送に限ることなく、貨物輸送をも含めた上で両者の関係をとらえようとしている点は卓見であり、本書のオリジナリティを主張できる部分と言えよう。

第一部は第1章〈都市交通の萌芽と領域性〉、第2章〈戦間期の都市膨張と交通調整〉、第3章〈交通調整の戦前・戦後と都市交通審議会〉から構成され、第1章から第3章まで、おおむね時代順の論述となっている。これら三つの章を通じてのキーワードとしてまずあげるべきものは交通調整である。交通調整の主な内容は、評者の理解では、その地域の交通事業経営の主体をどこがになうかという点に関する関係者相互間の調整であり、こうしたことが行われたこと背景には、大阪市当局の市営主義があった。これらのテーマは、一見すると地理学の研究対象からはやや距離があるようにも感じられるが、この点について著者は、領域性というもう一つのキーワードを考察に加えることによって、地理学的研究としての特徴を打ち出すことに成功している。ここで領域性

というのは、1889（明治22）年の市制施行から1897（同30）年の第一次市域拡張、さらに1925（大正14）年の第二次市域拡張と、大阪市の行政領域がしだいに拡大する中で、当初からの市域、以後それぞれの市域拡張時に新たに加わった部分というように、市街化の実態の面でかなり性格を異にする地区が形成されたことに基づいている。ここでは、大阪市役所や大阪市公文書館、あるいは大阪市立中央図書館などの所蔵資料がフルに利用されており、市営主義の時代を追っての推移が解明されている。

次に第二部の内容に移る。第4章「通い」の成立は、通勤及び通学の総称としての「通い」が、近代の大阪においていつごろからどのようなことを背景として出現・増加していったのかを明らかにしようとしている。今日であれば、通勤・通学の実態の究明に対しては『国勢調査報告』がごく普通に用いられるが、戦前期に関しては、この資料は1930（昭和5）年についてしか利用できない。そのため著者は、いくつかの交通機関における回数券や定期券の制度的導入の実態を掘り下げたり、雇用主による通勤費用の負担がいつごろ始まったのかを、労働経済学の研究成果を援用して解明したりするなど、いわば側面からの考察をも含めて追っている。

第4章の内容を補うものとしての補論「通い」の再生産構造—大阪の近郊住宅地・池田町室町の事例から—では、私鉄企業による郊外住宅地開発の先駆として知られる室町住宅地の、1958年における居住者名簿の分析が試みられる。名簿の中に記された各居住者の室町住宅地での居住開始年と、名簿作成時点でのその職業のデータを分析することにより、同住宅地に入居したサラリーマン層の子弟が、少年期に電車通学を経験した上で、就職後にも電車通勤を続けているという可能性を指摘している。

「通い」の成立事情の解明という点については、著者の努力にもかかわらず、第4章及び補論を通じてなお十分説得的な論証に成功しているとはいえないように思われる。資料の制約はたしかに存在するであろうが、今後は、住所の入った諸官公庁、企業、学校等の職員名簿や中等学校の生徒名簿といった資料の掘り起こしが期待される³⁾。

第5章は「都市鉄道」の成立」と題される。

「都市鉄道」とは、「既往の鉄道と軌道や、国鉄と私鉄という技術的・制度的概念を超越した、都市圏における新たな輸送機関」（158頁）を意味し、もともと都市間鉄道として建設された国有鉄道や南海鉄道（後の南海電鉄）と、軌道法に基づいて建設された阪神・京阪などの私鉄が、交通需要の増大への対応を模索する中で、ともに両者の中間的な性格をもつ「都市鉄道」に転化していく過程が論じられている。

第6章「旅客輸送の高密度化と「都市鉄道」」では、戦時体制期（1937～50年を想定）を主な対象として、交通需要の増大と、それに対応しきれない事業者側の諸事情、それらに基づく輸送の高密度化が論じられている。とりわけ、阪神電鉄・大和鉄道（現近鉄田原本線）・大阪市電気局（1945年より交通局）の3企業を事例として、詳細な分析が行われている。

第7章「戦時体制期と「都市交通」の展開」は、戦時中及び戦後の混乱期における都市交通の実態を、技術統制という側面に焦点を当てて論究したものである。技術統制とは、戦争遂行のための物資統制と関係して、鉄道運行にかかわるさまざまな面で、国鉄・地方鉄道・軌道全体を通じる規格を定めることを意味している。こうした統制は、戦時下だけでなく部分的には戦後もしばらくの間、維持された。本章は技術論にかなり踏み込んだ内容であり、この方面にある程度の予備知識がないと、十分に理解することが困難かもしれない。また前章の内容との違いが、章の表題に適切に反映されていないのではないかと感想を抱く。

第8章から第10章までが第三部を構成する。第8章「都市交通と社会資本の利用分担」は、大阪市内での旅客輸送と貨物輸送の関係を論じている。道路幅の狭さもあって明治期にいったん盛んになりかけた巡航船による旅客輸送が、貨物輸送の妨害要因になったことから十分に発展しえず、結局道路拡幅を伴う市電建設に向かっていかざるを得なかったとの指摘（250頁）は興味深い。

第9章「戦前期の石炭消費と都市内輸送」は、大阪に出入りする貨物として、戦前のかかなり長期間を通じて重要な地位を占めた石炭の輸送実態について、一般的な統計資料に加え、大阪独自の資料である『大阪府下石炭需用高統計表』などをも

用いて解明したものである。ここでは、九州北部および山口県の炭田地域から帆船や舢舨（曳船に牽引）によって運ばれてきた石炭が、大阪市内の主要河川の河口部で積み替えられ（一部は積み替えを行わずにそのまま）、市内の河川を溯って需用先の工場・発電所等まで輸送されていたことや、大阪市内から貨車に積み替えられて、近畿各地とりわけ内陸部へと運ばれていった石炭も多かったことが示されている。本章は、評者にはとりわけ強い説得力が感じられ、本書中の白眉ともいえるべきものと思われた。

第10章〈生鮮食料品輸送と中央卸売市場の成立〉は、大阪中央卸売市場の成立（1931年）の前後における大阪市内への生鮮食料品の入荷状況と、それをになった交通手段の変化について、各種統計書掲載の定量的資料に加え、『大阪府下市場調査』などの定性的資料をも併用しつつ論じている。

終章「都市交通」の成立は全体のまとめともいえるべき章であり、各部・章の内容の簡単な要約と、本書全体の結論、さらには今後の展望が記されている。

以上、本書の章ごとの内容を紹介するとともに、若干のコメントを行った。以下、それらを踏まえて、本書全体に対する感想・論評を記すことにしよう。

本書を通読してとりわけ印象的であったのは、著者がつねに一次資料を探り、それに基づいた論述を行おうとしている点である。これはあるいは当然のことのように思われるかもしれないが、近代の歴史地理に関心をもつ者の中には、文献についてはしばしば二次的・三次的資料で事足りりとして、オリジナリティの主張はただ地図の利用という1点のみによって行うという風潮が、評者自身の反省を含めて、しばしばみられる。その点、著者の姿勢は貴重なものである。著者が長年にわたって史学研究者と共通の土俵の上で研究活動を行ってきたことが、この点の背景に存在するのであろう。

このような方法上の基盤に立って、著者は、近代の大阪における交通の在り方の変化過程について、ほぼ余すところなく解明することに成功したと言ってよい。とくに前著『水の都と都市交通』と併読するならば、それはなおのことである。近

代の大阪を対象とする歴史地理学分野からの研究成果として、高く評価すべきであろう。

しかし本書の中には、評者にとって多少理解困難であった点や、こういうことについても知りたかったという点が、いくつか存在することも事実である。

最初に指摘したいのは、本書中にしばしばみられる「 」でくられた用語についてである。章の表題に用いられているものとしては、「都市交通」・「通い」・「都市鉄道」の三つがあげられる。これらのうち「都市交通」については、一般に用いられている意味よりもやや限定的な意味（著者は概念としての都市交通の意味とする）で用いることから「 」を付けるとされている（1頁）。その、より具体的な意味として、著者は『地理学辞典』における〈都市交通〉の項目（青木栄一氏執筆）に依拠し、「都市交通」を、都市内部の交通に加えて都市と郊外を結ぶ交通をも含む概念と理解する。そのこと自体は評者も理解できないわけではない。しかし、その一方で評者には、本書中に頻出する都市交通という用語について、「 」が付いている場合とそうでない場合の意味の違いが、必ずしも上記の著者の用語法の原則に従っている箇所ばかりとは思えないのである。

一方「通い」と「都市鉄道」については、必ずしも一般に用いられている用語ではないことから「 」が付けられていると考えられ、「都市交通」の場合とは多少意味合いが異なる。評者の見解では、「都市鉄道」については「 」を付ける用語法に十分納得できるが、「通い」については、これまでごく普通に用いられてきた通勤通学という言葉に代えて「通い」というカッコ付きの語を用いることの積極的意義を見いだしがたい。評者や、より上の世代の者にとっては、^{かよ}通と聞くと、通帳のことを想起してしまうというのも、その一因である。

つぎに指摘したいのは、本書の表題についてである。本書の表題はあまりにも一般的であり、本書の内容を過不足なく表現しているとは言えないのではなかろうか。大阪に関する研究であるということを、副題でもよから添えておくべきではなかったか。もとより、市販される単行本の表題については著者の一存では決まらず、出版社の意向がかなり強く反映されるということは事実であ

ろう。その場合、出版社はより一般的な書名を主張するというのも、よく耳にする話である。それらのことは承知の上で、あえて本書の表題に関する感想を記しておきたい。

評者がこのようなことを記すのは、本書があくまでも大阪にその対象を絞り、他都市との比較の上での大阪の位置付けを行うということが、少なくとも本書の表面には現れていないと感じられるからである。この点が評者にはかなり残念に思えるのである。もちろん、研究史の項目（序章）では大阪以外の研究についても広く目配りがなされているが、結論というべき終章では、本書で明らかにされた大阪の諸事実についての相対化がなされているようには読みとれない。たとえば、近代の日本の大都市における交通発達の地理学的研究の先行例としての林上氏が示した名古屋の事例⁴⁾と大阪の事例とでは、どういう点が共通し、どういう点が相違するのか、相違の理由は何なのか、といった点は、著者にぜひふれていただきたかったことがらである。

本書程度の頁数をもつ書物において、誤植・誤記の類が皆無ということはありません。評者も完璧さを求めるわけではけっしてない。しかし、書評という以上、気づいた若干の点について指摘しておくことは必要であろう。おそらく誤りと思われる箇所としては、「等閑に伏され」（87頁，214頁）、「クローズ・ド・ドアー制」（106頁）、「市街居住のすすめ」（149頁）、「車両両良」（表9-2，218頁）などがあり、他にも、表5-3（174頁）において、太字で表記すべき文字がそうになっていないとか、表9-2（273頁）において、明らかに誤りと思われる数値（1930年と1935年の暖厨房用計）が記載されているなど、いくつか気になる点が目

についた。増刷の機会があれば再検討・訂正をお願いしたい。

こうした瑕瑾にもかかわらず、評者は、本書が近代の大阪の交通の歴史地理、あるいは近代の大阪の歴史地理一般や交通の歴史地理一般に対して寄与するところはきわめて大きいと考える。これらのテーマに関心をもたれる方々に対して、ぜひ一読をお薦めする次第である。なお評者は日本の近代の都市についての研究を細々と行っており、都市の交通についても近代・現代を問わず、少なからぬ関心を有してきた。ただ、近代の交通に焦点を絞った研究を行ったことはなく、また大阪についても研究経験はほとんどない。そのため、あるいは著者の意図した点を十分汲みとれていない箇所があるかもしれない。その場合には著者の御寛恕をお願いしたい。

（山田 誠）

〔注〕

- 1) それぞれ、『国境の植民地・樺太』塙書房，2006，と『世界を見せた明治の写真帖』ナカニシヤ出版，2007。
- 2) 以下、章の題目を示すのに〈 〉の記号を用いるが、これは評者によるものである。本書では、章の題目の冒頭や末尾に「 」のつくケースが多いため、こうした表記法をとる。
- 3) 本書よりも後に公表されたものではあるが、岡田 直「近代の横浜における都市通勤圏の形成について—銀行員住所録による考察—」横浜都市発展記念館紀要 6，2010，44-58頁，は、そうした試みの一つである。
- 4) 林 上『近代都市の交通と地域発展』大明堂，2000。