

永江雅和 著

『小田急沿線の近現代史』
『京王沿線の近現代史』

恩田 睦

ここでとりあげる2冊は、これまで農業や土地に関する経済史研究の業績を発表してこられた著者によって、近年精力的に取り組まれている小田急などの電鉄沿線の地域経済史研究の成果をもとにして刊行されたものである。タイトルで示されているように、個別電鉄会社の経営史というよりは、鉄道の建設に対する住民の反応や開業後における地域の変容が記述の中心になっている。以下では、書評対象の2冊の内容を簡単に紹介することにしよう。

『小田急沿線の近現代史』

第1章では、小田急の概要と創業者の利光鶴松の来歴が解説される。そして阪急の小林一三の経営手法である郊外の沿線開発は、後発企業である小田急にも少なからず影響を与えたとされる。そうであれば、本書の中で阪急と比較したときの小田急の沿線開発の特徴や独自性について言及があってもよかつたのではないかと思われる。

第2章では、関東大震災後における東京西郊の開発と小田急・京王・西武の各私鉄の延伸・開業が重なったことが新宿発展の契機になり、1960年代には小田急デパートや駅前立体広場が「新宿西口の新しい顔」になったことが述べられる。

第3章は、現在の代々木上原周辺では、小田急線開業後に箱根土地会社による住宅分譲と地主らによる貸地・貸家業への進出がみられたとされる。

第4章では、小田急線開業によって現在の世

田谷区域は田園地域から住宅地に変容し、サラリーマン世帯を吸収したことが述べられる。今日、高級住宅地として知られる成城は、成城学園の一教員である小原国芳により、当時東京市牛込区にあった同学園の移転先として着目された。小原は学校建設費の確保のため校地周辺の土地も買収し、一部を住宅分譲地とする「学園都市」として開発した。小原と地主の交渉の結果、小田急は鉄道用地を安価に買収することができた。

第5章では、戦前期に狛江駅付近で小田急が沿線開発の一環として経営した料亭が、地元の人々の生活水利権を侵害したとして逮捕者を出す事件に発展したこと、また戦後には住環境・生活環境を重視する「新住民」らが当時計画された多摩センター方面への新線計画に反発したことが述べられる。急速な地域開発に対して住民の賛否が割れていたことが窺える。

第6章では、1927年に開業した向ヶ丘遊園地について解説される。同園が集客施設として活況を呈するのは高度経済成長期のことで、春の花見に加えて大型催事、スポーツ施設の導入が来園者の増加をもたらした。ただ、他の電鉄会社の遊園地と比較したときの同園の特徴について説明があれば、さらに興味が引き立てられるのではないかと思われた。

第7章では、駅設置をめぐる小田急と住民の駆け引きが述べられる。柿生駅の設置では小田急が用地買収交渉で優位に立ったのとは対照的に、戦後の百合ヶ丘駅の設置交渉をめぐるのは住民側が住宅開発に積極的な東急の思惑を利用

することで小田急に対して優位に立ったことが示された。

第8章では、利光が多摩郡出身の民権運動家の村野常右衛門との親交をもち、政治的人脈を活かすことで小田急建設にかかる交渉を進めたことが述べられる。また、玉川学園の建設計画を立てた前述の小原国芳が、駅と住宅地そして校地を合わせた土地を買収し、金策に奔走したことが描かれる。小原が住宅開発のリスクの一部を負うことで、今日の小田急沿線における高級住宅地の学園都市は具体化した。

一方、第9章では、小田急による林間都市の住宅分譲計画とそれに付随する座間遊園地計画が思惑通りにならなかったことが述べられる。

第10章で、東京方面への便の悪い海老名では、大正以降に相模鉄道、神中鉄道そして小田急が相次いで開業し、交通の要衝になったことが指摘される。海老名と厚木においては住民が小田急延伸に協力的で、とくに厚木では町主導で駅周辺の住宅開発と商店誘致がなされた。

第11章では、伊勢原駅開業が大山参詣客の利便性を高め、鶴巻駅開業が小田急の観光地開発の意欲を高め、旅館「光鶴園」の開業、また旅館・別荘の誘致によって観光振興を促したことが述べられる。

第12章では、箱根が一大観光地としての地位を確立した要因について、小田原の有力商人による馬車鉄道（後の箱根登山鉄道）と小田急線の延伸、地元有志による道路改良、外国人客に対応できる富士屋ホテルなど宿泊施設の開業があげられている。また、戦後の箱根の交通をめぐる西武グループとの競合の激化がもたらした「箱根山戦争」とその後の観光開発の展開が解説される。ただ、箱根の観光振興という点では小田急ロマンスカーとその前身の週末温泉特急についても言及してはしなかった。

『京王沿線の近現代史』

第1章では、京王線が軌道法に拠る路面電車として敷設されたことが解説される。また、京王の特徴として戦後住宅地開発に取り組み一方で、レジャーや観光地開発には相対的に深入りしてこなかったとする著者の見解が示されている。

第2章では、新宿付近の住民が京王線建設に反対したことが述べられる。京王の計画は甲州街道に沿って路面電車として建設するもので、街道沿いの商店にとっては不都合な点もあった。

第3章では、用地買収に難航し、玉川上水跡に線路を敷設した京王に対して、住民が景観悪化を理由に非難したことが述べられる。著者は、住民の意見には見識のあるものがあり、一定の知識階層が居住していたのではないかと指摘している。

第4章では、京王線の開業前後における世田谷の変化が述べられる。千歳村では京王線が甲州街道沿いではなく村中心部を通過しない限り開発効果を得ることができないと陳情する住民がいた。この陳情は聞き入れられなかったが、京王による電灯電力供給の開始は、住民の生活や農家の動力源を変えていった。

第5章では、京王線とルーツの異なる帝都電鉄（現在の井の頭線）の建設と開業後の地域の変化が述べられる。帝都電鉄は3つの計画線を発表し、地主を競わせることで格安な価格で用地を買収した。また、帝都電鉄は、永福町以西で不動産事業を展開し、軍人や企業家が住む「お邸町」を形成した。住民は積極的に区画整理を行うなど、駅開設が不動産価値を高めることを理解していたことが窺えた。

第6章では、他の地域と比べて発展が低調であるという危機感から京王線の延伸を歓迎した調布では、電鉄開業に先行して電灯電力供給が開始されたことが述べられる。また、京王の旅

客誘致施設である多摩川遊園と京王閣について解説されるが、これらの施設が京王の収益にどの程度貢献したのかが気になった。

第7章では、府中への延伸とその先のルート決定の事情が述べられる。経営状況の悪化で敷設特許が失効した京王の代わりに設立された玉南電鉄では、補助金を申請するため地方鉄道法に拠ることとなり、そのルートは中央線と競合しないよう距離をあけたものになった。玉南電鉄は、補助金獲得に失敗し、京王に合併されたが、1933年に府中に移転開業した東京競馬場は有力な旅客誘致施設になったことが示された。

第8章では、聖蹟桜ヶ丘駅周辺の本格的な開発は、戦後の京王田園都市部による桜ヶ丘団地に端を発することが述べられる。著者は、「大東急」時代に東急の沿線開発手法が京王に継承されたと指摘する。また多摩ニュータウンにおける商業開発の制約が、京王による聖蹟桜ヶ丘の開発を促した。

第9章では、京王相模原線沿線の稲城地域では開発への意欲が強く、1960年代に遊園地「読売ランド」とゴルフ場が開業、また梨や桃栽培の観光農業化が促されたことが述べられる。

第10章では、現在の日野市域について、戦前期は遊園地など観光による旅客誘致策がとられていたが、戦後になると住宅地開発が進められたことが述べられる。1958年に開園した都立多摩動物公園をめぐる、京王は建設工事を引き受け、完成後に寄付するなど積極的に関与した。京王は、多摩動物公園への支線を建設して旅客収入の増加を図った。

第11章では、戦前期に存在した御陵線の沿線地域では、多摩御陵への参拝客で賑わったことが述べられる。戦後には高尾山への観光客が増え続けたことと、京王がめじろ台団地の開発計画を具体化することから、旧御陵線の一部区間を再整備したうえで高尾線が延伸された。

以上が2冊の内容の要約であるが、沿線の自治体史や郷土資料などから当時の人々の鉄道建設に対する認識や行動が描かれている。評者にとって、各沿線地域で鉄道建設や駅設置に対する人々の反応が異なった点が興味深かった。また東から西へ、現在の市区町域に合わせた章構成になっており、沿線地域を一応網羅できる点も好ましい。

一方で、気になった点を3点あげさせていただきたい。1点目は、2冊とも数値データが記載されていないことである。これには著者の考えもあるかと思うが、両電鉄の経営状況と輸送状況、沿線地域の人口・世帯数の推移を示す図表があれば、電鉄経営と沿線地域との関わりがより明確に理解できたのではないと思われる。

2点目は、小田急江ノ島線沿線の記述が林間都市計画にとどまっている点で、できたら江の島を含む湘南観光との関わりについても言及してほしい。

3点目は、上述した現在の市区町域に合わせた章構成ゆえの問題として、京王相模原線が複数の章にまたがって記述されており、土地勘のない読者には少し理解しづらいのではないと思われる。

とはいえ、『小田急沿線の近現代史』の「あとがき」で述べられているように、著者の講義ノートがもとになった書であり、2冊とも平易な文章表現でなおかつ「ですます調」で記述されており読みやすい。参考文献リストも充実しており、学生はもとより鉄道史や地域史に関心をもつ幅広い読者層に向けられているといえる。ぜひ一読をすすめたい。

(クロスカルチャー出版、2016年、171頁、1800円 [税別] / クロスカルチャー出版、2017年、174頁、1800円 [税別])

おんだ・むつみ 明治大学