永江雅和氏に聞く、『小田急沿線の近現代史』、『京王沿線の近現代史』、『中央沿線の近現代史』の「沿線三部作」（クロスカルチャー出版）

点から線へ、線から面へ

小田急、京王、ＪＲ中央線の沿線から見えてきた、三多摩地域の近現代史

永江雅和

NAGAE Masakazu 専修大学経済学部教授

先ごろクロスカルチャー出版より、永江雅和氏の『中央沿線の近現代史』が刊行された。既刊の『小田急沿線の近現代史』、『京王沿線の近現代史』とあわせて、「沿線三部作」が出揃ったことになる。東京の中央から西部の多摩地域に伸びる、由緒ある三本の鉄道の沿線、駅や町のこれまでの歩みを知るには、格好の三冊である。続くコロナ禍で遠出もままならないが、せっかくの秋の行楽日和、本書を手に、都心の密を避けて、沿線巡りや東京近郊への小さな旅に出かけるのも一興であろう。

さっそく『中央沿線の近現代史』を携えて中央線に乗った。本書にも登場する、武蔵野の面影を残す国立駅近くで、三部作をめぐって著者の永江氏に話をうかがった。（聞き手・米田綱路〔本紙編集〕）

鉄道沿線の近現代史への着目

――「沿線の近現代史」に取り組まれたきっかけについてお伺いします。

永江　二つの動機がありました。一つは、住んでいる場所に対して関心を持つことができるような授業や研究をしたいという思いがありました。私は地方出身ですので、鉄道路線があるかないか、ということにしか関心がありませんでした。ところが上京してみて、各鉄道路線にそれぞれカラーがあるかのように語られていることを知って、とても新鮮でした。そして、そこには何らかの文脈があるのではないかと考えたのですね。

私は本来、農村史が専門ですが、農村史をどのように色分けしていくべきか、という考え方を意識しながら、鉄道路線についても調べてみようと思った動機には、その文脈をたどってみたいという気持ちがありました。

専修大学に就職しましたので、まず、最寄りの小田急線沿線について知識を深めていきたいと考えました。経済史や経営史においては、阪急電鉄の創始者である小林一三が有名ですが、それとの比較を意識しながら小田急線について一から調べていきました。

それから、もう一つの動機は、私が農村史の研究者であることと関わっています。院生時代は農村に入って、一つの村の資料を徹底的に読むトレーニングを積んできました。たしかに、それはそれで重要なことですが、一つの村について詳しくなるということからの知識の広がりに、少し苦しんだのです。

経済史の世界では、農村を東北型と近畿型および養蚕型等に分類する類型論のスキームがあります。ですが私自身、郊外で育ったこともあって、農村と都市の間の郊外をどう位置づければいいのか、ということへの関心がありました。ですから、一つの村だけを研究するのではなくて、何らかのつながりをもったまとまりとして自治体史を研究するほうが面白いのではないか。そう考えるなかで、研究のツールとして鉄道路線に着目したのです。

またこれまで地域研究者として、自治体史の作成に携わってきました。たとえば兵庫県の小野市史や、東京都の狛江市史、神奈川県の小田原市史、静岡県の沼津市史、千葉県史などですが、たくさんの時間と労力が投入され、数多くの研究者が参加されています。ですが、正直言って、あまり読まれていないことへの悔しさがありました。地元にとって貴重な知識が多く書かれている貴重な資料なのですが、分厚いし、図書館の郷土資料室などに収められて、手にとってくださる方は限られている。図書館が地元の資料をきちんと蒐集し、自治体が自治体史を作っていることは、もっと広く知られるべきだと思います。

この「沿線三部作」は、それまでの一次資料による研究とは違って、沿線自治体の図書館を総当たりし、広く二次資料を読んで書きました。できるだけたくさん脚注をつけるように心がけましたが、読者の方々に、皆さんの住んでいる自治体にはこれだけ郷土史の本があり、いろいろな人が歴史を調べてきたのだということをアピールしたかったのです。ですから、参考文献リストだけでも見ていただきたいですね。

▼永江雅和著『中央沿線の近現代史』10・20刊、A5判一九八頁・本体二〇〇〇円・クロスカルチャー出版

小田急線と京王線の特徴と沿線

――一つひとつの自治体史をもとに、鉄道の路線によってそれらをつなぐようにして書かれたわけですね。小田急の次に京王線の沿線史を書かれたことには、何か理由がおありだったのですか。

永江　まず小田急は勤務校のキャンパス所在地の沿線史ということで取り組んだわけですが、自治体史と同じで、一つの沿線を知っていることで、はたしてどれだけ語ることができるのかをつねに考えてしまいますし、やはり何らかの比較の軸が必要だと考えました。

私自身、中央沿線に住んで、小田急沿線で働いているのですが、その間を走る京王線とは従来ご縁が薄く、そもそも電車を見ることがあまりない。私にとっては長らく幻の電車だったものですから、よけいに好奇心をもって調べました。

――『京王沿線の近現代史』で、京王線のことを「インビジブル（不可視）」な路線だと書かれています。

永江　そうですね。育児に入ってからはよく乗車するようになったのですが。調べていくうちに、見えなかったことには理由があるということがわかってきました。甲州街道と並行して走っているので、交通渋滞をいかに避けるかが重要だった。私は自動車で甲州街道を走ることがありますが、国立－新宿間に京王線の踏切が一つもないのです。つまり、地下化したり、路線を変更してそれを実現した。だから京王線を見たことがなかったのですね。

一方、府中市内で旧甲州街道を走っていますと二回、踏切に当たります。そして南に走り出すのですが、調べてみて、地方鉄道法の補助金獲得のために南下ルートを選択したのだということがわかりました。結局その補助金は獲得できなかったのですが。

▼永江雅和著『京王沿線の近現代史』17・4・15刊、A5判一七六頁・本体一八〇〇円・クロスカルチャー出版

小田急線は地方鉄道法による専用高速鉄道です。その点、鉄道に詳しくない私にとっては、「ふつうの」電車です。それと比較しますと京王線は、元々は路面電車で、しかも敷設は鉄道事業より、沿線に観光を誘致する沿線事業のウエイトのほうが大きく、そういう個性が際立つ路線なのですね。

――京王線は東京都内だけを走る通勤電車に徹している、とも書かれています。

永江　いわゆる「阪急モデル」の鉄道は、終点に観光地や野球場、遊園地を置いたり、宝塚大劇場を置いたりする。小田急は、終点が箱根や江ノ島という、わりと典型的な阪急モデルの路線構造ですが、京王は終点に高尾山があるといっても、近年まではそれほど高尾山推しだったわけではない。むしろ、小田急よりも通勤にかけるウエイトが高いし、小田急のロマンスカーのように専用特急車両がないですね。私の子どもは新幹線やロマンスカーなど、格好いい特急車両で鉄道を覚えていくようなところがあります。京王には子供がおもちゃでパッと欲しがるような観光車両が少ないです。私自身、年季の入った鉄道ファンではありませんでしたので、よけいに京王線の印象が薄かったということもあります。

――逆に、鉄道ファンや鉄道ライターでは書けない、鉄道のみならず沿線の歴史、経済、社会などをトータルにとらえたところに、「沿線三部作」の特徴がありますね。

永江　そうおっしゃって頂けるのはありがたいです。いまの鉄道会社はほとんどグループ内に住宅事業やバス事業を含んでいます。とりわけ京王グループではバスが重要で、鉄道は短いけれども、バス網が広大に伸びていますし、きちんと書かなければいけなかったのはむしろバスだったという心残りがあります。

▼永江雅和著『小田急沿線の近現代史』16・3・31刊、A5判一八〇頁・本体一八〇〇円・クロスカルチャー出版

私の出身地である福岡県を走る西鉄も、電車以上にバス路線が広大ですし、山梨県の富士急も鉄道は短く、遊園地やバス事業がメインの会社です。ですから、鉄道会社の鉄道以外の事業活動に注目するのは、それこそ鉄道ファンや鉄道専門の書き手ではない人間がすべきことなのだと思います。

鉄道沿線と地域との関係を考えたとき、鉄道会社としては住宅開発や商業活動を含めた事業全体で採算性を考えてきたのだと思います。大学などの学校誘致もそうした沿線開発戦略に位置付けられると思います。そうした文脈で申し上げると、小田急・京王で取り上げた多摩ニュータウン方面の新線である、小田急多摩線と京王相模原線は少々特殊な事例です。もともと、この両路線については、採算がとれないという理由で、両社とも延伸に消極的だった経緯があります。たとえば、多摩ニュータウンは東京都と建設省（現国土交通省）の行政的プロジェクトで、民間の小田急や京王が自力で沿線開発が難しいのです。だから、鉄道会社からすれば旨味がない。小田急は新百合ヶ丘から分岐して多摩ニュータウンに入るまでの、新百合ヶ丘駅周辺を重点的に開発しています。それでも、多摩線に入ると、小田急の収益性は低下してしまうというのが現状です。

小田急多摩線の沿線は、昔は完全に薪炭林で、江戸に木炭を供給する林業の地でした。そこを切り拓いて線路にしていった。そして土地改良事業や区画整理事業をどんどん進め、土地を買い占めて宅地化を進めていきました。それに対して地元の人たちは、先祖代々の土地を買い占められるだけでは困ると、自分たちで造成を行い地主になることを目指した。ですが、造成には知識や技術が要ることなので、結局、両者は協力することになります。土地改良や区画整理事業の組合は地元の人たちが作り、事務局は小田急や小田急不動産が協力していく。沿線人口が増えると、小田急にとってもプラスになりますから、地元と小田急とが交渉することによって、双方がウィンウィンになるという関係を目指してきたのだと思います。

――専修大学と小田急との関係はいかがでしょうか。

永江　双方にどういう関係があったのかは把握しておりませんが、生田駅の付近に専修大学と明治大学のキャンパスが集中しているのは、小田急の歴史から見ると、昭和初期における沿線の軍事化と深く関わっています。登戸から相模原にかけては軍事施設が集中的に造られまし（∠）

（∠）た。一九三〇年代の昭和恐慌期に沿線に軍事施設が造られたことで、結果として小田急の経営を支えたのです。軍事化にはネガティヴな側面がある一方で、小田急の経営が維持された側面もあるということですね。

戦後になると、それが次々と不要になります。中央沿線でも全く同じことが起こるのですが、軍事施設の跡地に、新制大学のキャンパスが移転していく。軍事から教育へ、という施設の移行が沿線で起きるわけです。

中央線でいえば、三鷹にあるICUは元中島飛行機の研究所ですし、小金井にある東京学芸大学のキャンパスも元は軍事施設でした。

このように、小田急線と京王線、中央線を調べていくことによって、多摩地域を線から面にしていくことができたかなと思っています。最初は自治体史を点のように調べていた。それが一本の鉄道史を調べると、それが線になる。その線が三本になると、面になるということですね。このようにして、私の知識も点から線へ、線から面へ、というふうに広がってきたという気がします。

鉄道と沿線の地元との関係

――中央線は、多摩地域を東京の一部として組み込んでいく役割を果たしたインフラであったと、『中央沿線の近現代史』に書かれています。中央線の各駅をたどっても、日本近現代史のトピックスと重なる、歴史を結ぶ大動脈の路線であることが本書からよくわかります。小田急線や京王線とは異なる、中央線の特徴についてはいかがでしょうか。

永江　それまで私鉄を二つ見てきたわけですが、ではJRはどうなのだという自問が出てきました。中央沿線は自分が住んでいる所でもありますし、先ほど申しましたように、多摩地域を線から面にしていくプロセスとして、中央線をきちんと調べてみようと思って取り組みました。沿線には都心部も含まれるということで、一番ハードルが高かったのですが、ようやくまとめることができたのが、この『中央沿線の近現代史』です。

中央線は小田急線や京王線と比べて歴史が最も古く、明治期の甲武鉄道に始まります。二つの私鉄と比べて最もちがうのは、最初に蒸気機関車が走ったことです。当初駅の数も新宿から中野、（武蔵）境、国分寺、立川と非常に少ないです。それから、蒸気機関車は電車と違って水が要ります。もともと中央沿線は新田開発の土地ですから、住民が少なく、水が少ない所です。そこに、水を大量に必要とする蒸気機関車を走らせたので、インフラを整えなければならなかったのですが、この点で地域との軋轢があったことがわかりました。貴重な生活用水を奪われたくないと、駅設置に難色を示した所もあったようです。その一方で、武蔵境や国分寺や立川の指導者たちは、用水を提供してでも鉄道を敷くべきだという主張をした。将来的に蒸気機関車は電車になり、水は要らなくなってしまうわけですが、そんなことは当時の人たちにはわかりません。ただ、この時点での選択、決断は地域の発展に大きく影響することになりました。

中央線と小田急線、京王線とを比べた場合、土地の歴史が最も古いのは小田急線という印象があります。鎌倉御家人たちが住んでいた地域で、政友会系の政治家もしっかり根付いていましたし、歴史の深い地域です。次は甲州街道筋を走る京王線です。江戸時代の街道沿いに宿場が形成されていきました。それらに比べて中央沿線の歴史は浅く、元々人があまり住んでいない所に、玉川上水を引いたことで新田開発が進み、人が住むようになった。

地名を見ると、たとえば吉祥寺は元々、水道橋と御茶ノ水の間にあった寺でしたが、火災で檀家の人たちが焼け出されて、移住した場所が現在の吉祥寺です。それから、三鷹に上連雀と下連雀という町がありますが、この連雀とは、元は神田の地名です。これも火災で焼け出された人たちが移住してきた所です。

つまり、江戸で災害があったときに、移住した人たちが住み着いた地域ですから、経済的な自立性が元々弱く、時々江戸まで出稼ぎに出ないと成り立たない、「江戸通い」の地域だったわけです。ですが、そこに鉄道を敷くことによって、元々の縁に加えて、さらに強力な動脈が造られ、そのつながりが地域の振興効果をもたらした。こうして、本来はもっと古くから発展していた甲州街道筋の京王線や、小田急線沿いよりも発展する地域になっていったわけです。それが中央線の大きな特徴です。

中央線が難しいのは、そもそもの前身の甲武鉄道は八王子で終わっていたのが、中央本線が名古屋まで伸びていき、その一部として計画された鉄道という要素が加わったことです。当時の政府の国家構想の一部という性格が強いので、阪急型のような民間の沿線開発が介在する余地はないですし、せいぜい小金井桜を少し観光名所にするぐらいのものでした。

沿線開発に関しては、むしろ地元の人たちが頑張ったのです。国鉄やJRが取り組んだのは民衆駅形式の駅ビルと高架事業ですね。JRになってからのエキナカ戦略と地域経済の関係性がポジティブなものであるのかについて、私は現時点で疑問を持っています。

――駅の外に人がますます出なくなり、地元を衰退させかねないということですね。

永江　ええ。JRの基本的態度は、国鉄時代に地元と行った交渉や約束を、分割民営化の後は継承しない、というものです。

小田急や京王の人と話していると、エリアマネジメントといって、鉄道会社と地域は一蓮托生の関係であると少なくともおっしゃいますし、関連担当の職員もいらっしゃいます。JRの人とお話ししたことがないので、アンフェアかもしれませんが、エキナカのテナントを見ていると、そういう考えがあるのか疑念が生じます。もちろん、エキナカができたことで、地元の商店との相乗効果があるというご意見があるかもしれませんが、それには検証が必要ですね。

駅を造るときには、鉄道用地は地元住民から買収されます。甲武鉄道は国の政策が絡んでいたので、買収価格はわりとしっかりしていた。ですが、駅敷用地は寄付なんですね。つまり、駅の立地用地はもともと地元が寄付しているのです。そこでエキナカのような大家業を堂々と展開するのは、腑に落ちない気持ちがあります。寄付を受けた土地でテナントから賃料を取るわけですから。

JR東日本が国鉄時代の巨額の負債を努力して減らしていかなければいけないという課題のなかで、一生懸命に企業努力をしている。それは気持ちとしては理解できるのですが、エキナカが経営の柱の一つであると堂々と言われますと、旧くからの地元住民の方々はちょっと複雑な気持ちになるのではないかと思います。

ですから、現在の問題は、沿線と鉄道会社とは本当にウィンウィンなのか、ということです。それは私鉄とJRの沿線史の双方を調べることによって、ある程度言えるようになってくるのではないかと思います。

コロナ禍で密の歴史の反動は出てくるか

――「沿線の近現代史」三部作をまとめられたことによって、さまざまなことが見えてきたわけですね。

永江　やはり大きいのは、先ほど言いました、点から線へ、線から面へ、ということです。それから、この三沿線は私にとって、三多摩の歴史であることが大きいです。東京市と多摩地域の関係を遡ると、もともと多摩地域は神奈川県だった。それが、東京への三多摩編入運動が起こり、東京に組み込まれたわけですね。

小田急線で見ると、それ以前は世田谷から西は神奈川県だった。中央線で見ると三鷹辺りから西が多摩で、電話番号の市外局番も03でなくなります。

府中や八王子に住んでいる人は、東京都民という意識よりも、多摩の人間であるという意識が強いです。もう少しベタな言い方をすると、日野の人たちは新選組が大好きですね。徳川の元々の御料地である多摩の人間なのであって、薩長が造った東京なんて、という気持ちが、自由民権運動の背景にあったりする。

ですから、多摩は東京のなかでも、植民地的性格をもっているし、反骨の気概がある地域だと思います。

ただ、そういう所を徐々に東京に取り込んでいく過程があった。ましてや、私のように上京してきた人間がどんどん住み着いていくので、国立や狛江などの自治体では、昔ながらの多摩の人たちと、戦後に新住民として東京に移り住んできた人たちが対立するケースが出てきたわけです。文教都市問題をめぐっても、新住民は文教都市を推進したいけれども、昔ながらの地元の人たちは、商売に制約がかかると反対する。そこに、保守と革新が対立する歴史が重なります。

ですから、鉄道ができることによって地域が発展した歴史と、新住民が入ってくることによって地域の秩序が揺らいでいく歴史の双方が、そこにあるということです。

実は、あとがきに書こうとして結局は書かなかったのですが、コロナ禍による緊急事態宣言のもと、瞬間的に勤務校の仕事が一瞬止まったので、もういま書くしかないと、この『中央沿線の近現代史』を集中して書いた経緯があります。

鉄道沿線の近現代史を見ると、火災で外延的な拡大をしたり、関東大震災で東京の西側が発展したりというふうに、災害によって首都圏の町並みが大きく変わってきました。小田急、京王、中央線の三路線もその影響を強く受けています。

では、はたしてコロナ禍でそれがどのように変わっていくでしょうか。コロナ禍が生じて以来、満員電車の感染リスクを避けるためにも、首都圏離れが少しずつ起きつつあるという報道を耳にします。私の勤務校でも、地方出身の学生がなかなか上京してくることができないという状況もあります。ひょっとすると、都市が密になってきた歴史の反動が、コロナで出てくるのかもしれません。

実際、鉄道会社の今年の営業成績は非常に下がると思いますが、今後それが沿線にどういう影響を及ぼしていくのか。沿線の近現代史をたどってみて、いま、一つの大きな歴史の転換を迎えている可能性もあると考えています。

（了）

event

クロスカルチャー出版
鉄道沿線史ブックフェア

▼鉄道沿線史ブックフェア開催中　紀伊國屋書店新宿本店（℡03－3354－0131）地下1階、地図・旅行ガイドフロアの鉄道書売場において新刊『中央沿線の近現代史』の刊行を記念したブックフェアが開催中。クロスカルチャー出版刊行の鉄道沿線史シリーズ5点を集めた貴重な機会。

No. 5　いま小田急沿線史がおもしろい!!
小田急沿線の近現代史
●永江雅和（専修大学教授）
●A5判・本体1,800円＋税　ISBN978-4-905388-83-8
鉄道からみた明治、大正、昭和地域開発史。鉄道開発の醍醐味が〈人〉と〈土地〉を通じて味わえる、今注目の1冊。

No. 6　アメージングな京王線の旅!
京王沿線の近現代史
●永江雅和（専修大学教授）
●A5判・本体1,800円＋税　ISBN978-4-908823-15-2
鉄道敷設は地域に何をもたらしたのか。京王線の魅力を写真・図・絵葉書入りで分りやすく解説。年表・参考文献付。

No. 8　湘南の魅力をたっぷり紹介!!
江ノ電沿線の近現代史
●大矢悠三子
●A5判・本体1,800円＋税　ISBN978-4-908823-43-5
古都鎌倉から江の島、藤沢まで風光明媚な観光地10キロを走る江ノ電。"湘南"に詳しい著者が沿線の多彩な顔を描き出す。

No. 9　120年の京急を繙く
京急沿線の近現代史
●小堀聡（名古屋大学准教授）
●A5判・本体1,800円＋税　ISBN978-4-908823-45-9
第45回 交通図書賞受賞
沿線地域は京浜工業地帯の発展でどう変わったか。そして戦前、戦時、戦後に、帝国陸海軍、占領軍、在日米軍、自衛隊の存在も――。

No. 14　鉄道沿線史シリーズ 5
中央沿線の近現代史
●永江雅和（専修大学教授）
●A5判・本体2,000円＋税　ISBN978-4-908823-73-2 C0021
［最新刊］
小田急、京王線に続く第3弾! 東京の大動脈、中央線の今と昔。街並み、乗客、列車、駅、この4つを平明に書き記した著者の歴史家としての視点が冴える。

Crossculture Publishing Company Ltd.
手軽に読めて面白い。【エコーする知】
〈CPCリブレシリーズ〉
好評鉄道沿線史5点＆
最新刊4点一挙掲載!!

《読書の秋、話題の本》

No.10　資料調査のプロが活用術を伝授!
目からウロコの海外資料館めぐり
●三輪宗弘（九州大学教授）
●A5判・本体1,800円＋税　ISBN978-4-908823-58-9
米、英、独、仏、露、韓、中の資料館めぐりに役立つ情報が満載。リーズナブルなホテルまでガイド、写真30枚入。

No.11　スイスワインと文化　【別冊】ワイン市場開設 スイスワイン輸入・販売会社10社を一堂に!
オシャレなスイスワイン　観光立国・スイスの魅力
●井上萬葡（ワインジャーナリスト）
●A5判・本体1,800円＋税　ISBN978-4-908823-64-0
ワイン、チーズ、料理そして観光、どれをとってもスイスの魅力が一杯。ワインを通したスイスの文化史。

No.12　図書館・博物館・文書館関係者並びに若手研究者必携の書
アーカイブズと私　―大阪大学での経験―
●阿部武司（大阪大学名誉教授・国士舘大学教授）
●A5判・本体2,000円＋税　ISBN978-4-908823-67-1
経済経営史研究者が図書館・博物館・大学と企業のアーカイブズに関わった経験などを綴った好エッセイ。

No.13　不平等と序列社会を超えて
格差・貧困の社会史
●庄司俊作（同志社大学名誉教授）
●A5判・本体2,000円＋税　ISBN978-4-908823-65-7 C0036
新型コロナ感染症問題で新たな格差、貧困、分断が世界的に顕在化、まさに時宜を得た企画。

クロスカルチャー出版　〒101-0064 東京都千代田区神田猿楽町2-7-6
TEL 03-5577-6707　FAX 03-5577-6708　■[illegible]