

小堀 聡 著

『京急沿線の近現代史』

永 江 雅 和

「京急では逃げられない」。本書の構想をご報告頂いた際に著者からうかがった言葉であり、本書中に記されている一節であるが、これは同じ関東私鉄である小田急電鉄が登場する西條八十作詞「東京行進曲」の一節、「いっそ小田急で逃げましょか」への対の節である。本書評を執筆するにあたり、この一節を反芻することとなった。本書のほか、クロスカルチャー出版社からは評者の『小田急沿線の近現代史』、大矢悠三子『江ノ電沿線の近現代史』等が刊行されているが、これらは当初からシリーズ化を企画したものではなく、従って執筆者間で企画会議を実施したことはなかったが、タイトルに「〇〇沿線の近現代史」と付することだけを共通項とすることと、評者から「沿線史」という概念だけを提示させて頂いたという経緯がある。本書はすでに第45回交通図書賞を受賞しており、優れた書評も出されていることから、本稿が「沿線史」という共通のテーマで著作を執筆した立場からのコメントであるをご理解頂ければ幸いである。

本書では第一章において京急沿線地域発展の世界史的位置を探る試みが行われている。1910年の運塚麗水のエッセイにおいて理想的な郊外生活地とされた京急沿線地域が、その後の沿線の急激な工業化に伴い、地形を含めてその姿を大きく変えていく過程が示されるように、京急沿線はその大部分が日本最大の工業地帯である京浜工業地帯沿岸部でもある。こうした沿岸工業地帯を人口的に造成し、加工貿易的な経済発展を行う工業化の形は19～20世紀における東ア

ジア工業化の先駆的事例と位置づけられている。

第二・第三章では、京急初期の行楽中心の地方鉄道時代が中心的に描かれる。第二章では京急のルーツとなる大師電気鉄道が1899年、川崎-大師間で創業した経緯が示されている。初期私鉄の一部が初詣等、宗教施設へ参拝エリア拡大需要を掘り起こしながら発展してきたことは、平山昇、鈴木勇一郎等、近年の鉄道史研究者によっても指摘されていることであるが、本書の叙述もこうした研究動向と整合的な指摘がなされている。また副業として展開された事業が電力供給事業に加えて運河開鑿であったという興味深い事実も指摘されている。第三章では今日京急の主要な路線をなしている空港線のルーツが、かつて羽田村にあった穴守稻荷参詣客の誘致であったことが指摘されている。穴守稻荷付近では自社運営の海水浴場を運営するなど参詣の行楽化が進んでいたことも示されているが、沿線の工業化に追い立てられる形で路線は延伸され、行楽施設はより外縁に移転してゆく形となった。

第四章～第六章では京浜直通と同地区の工業地帯化が描かれる。参詣・行楽客頼みの鉄道営業は不安定なものであり、京急は都心入口である官鉄品川駅との接続を目指していく。第四章では当初東京市外の地方鉄道であった京急が1904年の品川接続後、八ッ山橋を越えて高輪への接続を目指していく、「都心乗り入れ」への取り組みが叙述される。当初は改軌を行い東京電車鉄道（東京市電）に乗り入れる形で官鉄高

輪への接続が目指されるが、その後青山線構想、東京地下鉄との乗り入れ構想などを経て、戦後1968年にまでかけて都営浅草線との相互乗り入れを実現した過程が描かれる。第五章では1905年に川崎-神奈川間を開業させ、京浜間の直通を実現した京急と官鉄の競合の本格化と、それにとまなう鶴見・子安地区の行楽施設開発が描かれるが、その後工業地帯化を志向して合併地域の埋め立てを進める横浜市政のなかで、鶴見・子安地区の行楽地景観が失われ、京急もこうした動きに応じて行楽客依存体質からの脱却を進め、生麦住宅地に代表される、宅地開発に舵を切っていくことになる。第六章では関東大震災後の横浜を舞台として、復興過程で神奈川から横浜中心部への延伸を目指す京急と、五島慶太率いる武蔵電気鉄道との競合関係が描かれる。京急は国鉄横浜駅への乗り入れと、湘南電気鉄道との相互乗り入れにより黄金町-浦賀、金沢八景-湘南逗子という横浜以西の三浦半島につながる路線獲得を実現することとなる。

第七章以降の京急線は東海道線を離れて三浦半島沿岸へと向かっていく。第七章では京急宅地開発のなかで代表的かつ模範的な事例として上大岡の事例が紹介されている。戦前には路線延伸費用と、三浦半島の軍事要塞化進行により積極的な宅地開発を行ってこなかった京急が、終戦による軍事上の制約撤廃や米国の建設機械技術の導入により、横山地域を中心とする大規模な宅地開発を展開したことが指摘される。また臨海工業地域としての根岸湾埋立は、戦後米軍による接收地が多く、それゆえに戦後の発展に取り残されるという横浜市関係者の犠牲者意識を背景に叙述されている。第八章では、かつて別荘地として栄えた風光明媚な金沢の景観が、1930年代以降の軍需工場集積により、失われてゆく過程が描かれる。また戦後横浜市の革

新市政下における工業地帯分散化の過程のなかで、金沢が移転先として選択されていった経過が示されている。第九章では本線と逗子線の代表的な海水浴場であった逗子と馬堀の対比が行われる。1920年代より海水浴場として発展し、鉄道省による海の家まで開業していた逗子海岸での競合を避けて湘南電鉄が開発した馬堀海岸であったが、その後京急の開発重点が三浦海岸に移したことにより、馬堀の相対的地位は低下し最終的に海岸は西武系資本により埋め立てられてゆく。

第十章から第十二章では三浦半島における京急沿線史が描かれる。第十章では軍港都市である横須賀において京急（湘南電鉄）と海軍が基地の観光化を進めていった過程が示される。こうした動きは戦時体制下においては封殺されることとなるが、その後海軍基地町として発展してきた経験が、戦後米軍基地が置かれるようになって以後の横須賀経済との連続性として、その否定的意味合いを含めて描かれている。第十一章では造船の町としての盛衰を見せる浦賀と、大東急時代に五島慶太の主導のもとで行われた久里浜への延伸と、戦後横須賀市の長野市政下における久里浜地域の米軍接收地解除への取り組み、そして接收解除後の工業化への取り組みが描かれる。同地には横須賀市街で騒音・振動公害を指摘されていた中小鉄工業者が移転することにより都市問題の改善に一部寄与した事実が示されている。十二章では戦後久里浜線延伸による三浦市三崎口までの延伸と三浦海岸、油壺湾の行楽地開発、沿線の宅地開発が描かれる。そして民活の流れのなかで新駅建設と西海岸線道路を軸とする三浦市久野市政の開発計画が、市民の自然保護運動との対立のなかで流産していく過程が描かれる。

本書で描かれる京急沿線地域は、臨海工業地帯としてアジアで最も早く開発された場所であ

るだけに、工業化による経済的繁栄だけでなく、開発にともなう公害問題や自然景観の破壊、その後新興国のキャッチアップによる空洞化といった成長と衰退を、アジア地域において最も早く見せた事例と位置付けることができる。本書はこうした京浜沿岸地区の盛衰史に、鉄道史としての京急史を補助線的に位置付けることによって立体的な歴史叙述を行うことに成功している。特に戦後横浜市、横須賀市における戦後革新市政の開発、基地問題に対する取り組みが貴重な史料を用いて活写されている。鉄道会社の経営だけでなく、沿線自治体行政と居住する市民の運動にも十分な叙述が行われた点だが、本書が拙著を含む類書と一線を画するところとなった。

また鉄道会社としての京急電鉄の経営史についても、当初川崎市の参拝客を主要客層とした地方鉄道が、その後品川（東京）と横浜という二つの大都市圏に接続することにより大手私鉄へと成長していった過程が示される。その道筋も単調なものではなく、官鉄（国鉄）や東急系との激しい競合や買収、そしてこれに対抗するために当初行楽地として見込まれた大森海岸、羽田、新子安、乙艦の海岸線が沿岸の急速な工業地帯化に伴い次々と失われてゆくという激動にさらされながら、路線の延伸を続けて三浦半島へと延伸してゆく。近代化の荒波に翻弄されながらも軌道修正を重ねて成長していった京急の経営史の魅力も本書で見事に叙述されている。

最後に「京急では逃げられない」である。本

書中でこの一節は直接的には第十二章において北原白秋が一時居住した三崎まで京急とバスを乗り継いで向かった場合と、小田原急行鉄道（小田急）が新宿－小田原間で乗車した場合の「颯爽さ」を比較したものである。小田急線（当初小田原急行鉄道）は、明治初期以降東海道線、京急線の開業により急速に発展する神奈川県沿岸部と内陸部の格差拡大に危機感を深めた内陸部住民の要望を背景に開業した鉄道であり、開業と同時に新宿－小田原間の直通運転を実現させた、その高速性を、三崎口までの開業に創業から70年以上を要した京急と比較したとしても、それはある意味「後発性の利益」と称するべきであろう。ただ先進地帯であるがゆえに沿線の行楽地が次々と工業地帯に飲み込まれ、海軍要塞地帯（と米軍基地）に行く手を阻まれ、戦時期には東西の運行を遮断され、そして戦後には三崎までの延伸を果たせなかった京急沿線史の複雑さを思う時に、自嘲の気配のするこの一節の複合的意味を再び考えさせることとなる。

以上評者としては、「沿線史」という兼題に対して、想定をはるかに上回る句を詠んでみせられた凡庸な連歌師のような心境であるが、平凡ともいえる企画案からこのように優れた作品が執筆されたことを喜びたいということも本音である。本書がさらに多くの人に読まれることを望みながら評者の任を終えることとしたい。（クロスカルチャー出版、2018年、174頁、1800円〔税別〕）

ながえ・まさかず 専修大学