

経営史学

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

2048 2011 1974
2047 2010 1973
2046 2009 1972
2045 2008 1971
2044 2007 1970
2043 2006 1969
2042 2005 1968
2041 2004 1967
2040 2003
2039 2002
2038 2001
2037 2000
2036 1999
2035 1998
2034 1997
2033 1996
2032 1995
2031 1994
2030 1993
2029 1992
2028 1991
2027 1990
2026 1989
2025 1988
2024 1987
2023 1986
2022 1985



論文

国策会社 電源開発(株)のダイナミズム
——「大容量海外炭火力の推進」を事例として——
伊藤 輝美

海外研究動向

フランスにおける経営史研究
ピエール=イヴ・ドンゼ

全国大会報告

統一論題：
経営史学の試練と未来
——方法論と研究言語の壁を超えて——

富士コンファレンス
国際セッション・パネル

書評論文

国家と都市のあいだの不健全な緊張関係
——『軍港都市史研究』I~VII——
稲吉 晃

書評

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てしよう。

『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年代には小田急ア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状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っては住民側が住宅開発に積極的な東急の思惑を利用

JAPAN BUSINESS HISTORY REVIEW

Vol.53, No.4 / MARCH 2019

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争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ほしかった。

『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む一方で、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げたものになった。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くり、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、京王がめじる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ろうかと思うが、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かと思われる。

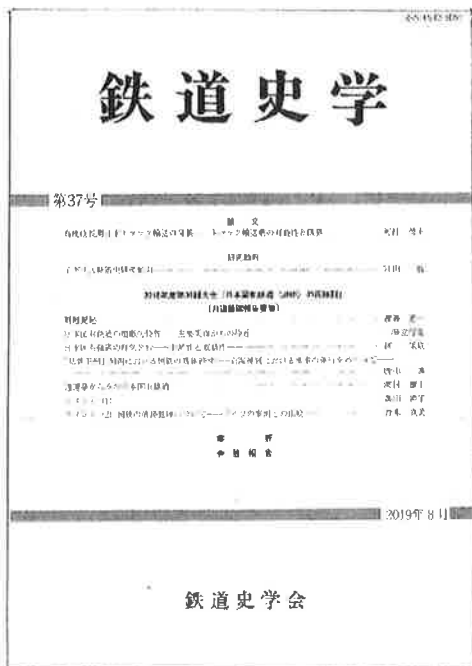
2点目は、小田急江ノ島線沿線の記述が林間都市計画にとどまっている点で、できた江ノ島を含む湘南観光との関わりについても言及してほしかった。

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かと思われる。

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



永江雅和著

『小田急沿線の近現代史』
『京王沿線の近現代史』

(小田急沿線)

クロスカルチャー出版 2016年3月刊
A5判 171頁 1,800円+税

(京王沿線)

クロスカルチャー出版 2017年4月刊
A5判 174頁 1,800円+税

特定の鉄道事業者をピックアップした図書をみると、鉄道研究者が著者・編者・監修者であるケースも多い。自らの研究成果を社会に還元するときに、図書の刊行は重要である。そのなかで、農業・土地経済史の研究者である著者が鉄道史の図書を刊行するのは珍しい。これは、著者が専修大学経済学部の教員着任前の面接で、現在の進めている研究以外に将来手がけてみたい分野について問われ、学校沿線の地域開発についても研究したい旨を回答したことと、着任後、同僚の教授から『小田急電鉄沿線新聞』(2006年12月廃刊)に沿線地域のコラムの執筆をすすめられたことを契機としている。著者は小田急電鉄および沿線地域の歴史を調査するなかで、取り上げるトピックが次々に浮上することにより、小田急電鉄沿線の世界に惹き込まれていった結果、経済学部の開講科目「現代日本経済史Ⅰ」の講義ノートになった。『小田急沿線の近現代史』(以下、「小田急沿線」)はこの講義ノートを骨子に、新宿から小田原(+箱根)へ向かって次の計12章で構成されている。

- 第1章 私鉄経営と沿線開発——「阪急モデル」と小田急
- 第2章 「副都心」新宿の形成と駅ビル建設
- 第3章 「ファッションの街」渋谷と代々木公園
- 第4章 世田谷の耕地整理と「学園都市」成城の建設
- 第5章 狛江市と「雨乞い事件」
- 第6章 生田村騒動とヶ丘遊園
- 第7章 駅前団地と多摩ニュータウン
- 第8章 町田の「三多摩壮士」と玉川学園

- 第9章 「軍都」相模原・座間と林間都市計画
- 第10章 海老名と厚木の駅前開発
- 第11章 大山・丹沢の観光と小田急
- 第12章 小田原・箱根の観光と交通

また、『京王沿線の近現代史』(以下、「京王沿線」)は著者が『小田急沿線』の姉妹本として位置づけていることもあり、新宿から八王子へ向かって次の11章で構成されている。

- 第1章 京王沿線の歴史を知るためのキーワード
- 第2章 副都心新宿の形成と京王線
- 第3章 玉川上水沿いを走る京王線——渋谷区旧代々幡村地域の事例
- 第4章 近郊農村から高級住宅地へ——京王線と世田谷の風景
- 第5章 環状鉄道の夢の跡——帝都電鉄から井の頭線へ
- 第6章 「東洋のハリウッド」——京王線と調布市
- 第7章 南下する玉南電鉄——府中市と京王線
- 第8章 聖蹟とニュータウン——京王線と多摩市
- 第9章 稲田堤の桜と多摩丘陵の開発——相模原線と川崎市・稲城市
- 第10章 動物園がやってきた——日野市と京王線
- 第11章 御陵線から高尾線へ——京王線と八王子市

『小田急沿線』と『京王沿線』の各章は、鉄道と地域(組織や住民を含む)の關係に着目していることが大きな特徴である。各章とも分かりやすい内容、読みやすい文章になっているため、評者は第1章、第2章、第3章……と読み進めていくうちに、著者の案内のもと、新宿から途中下車(+タイムスリップ)を繰り返しながら、小田原や八王子へ向かっているような感覚になった。各章の内容は紙幅の關係から割愛するが、全体的に都市と観光を軸にした章が目立つ。これは、著者が両鉄道の特色を記述するにあたり、都市と観光は重要度が高いと判断したためと考えられる。東京の副都心・新宿の形成、関東大震災(1923年9月)後に進行した世田谷の都市化、高度経済成長期の多摩丘陵での大規模な観光開発・住宅開発は

『小田急沿線』と『京王沿線』に共通するトピックであるが、本書を読み比べてみることににより、両沿線の相違点と共通点を見つけることが可能になる。本書は多数の文献(著者の論文を含む)に依拠しているが、著者の研究室がある生田キャンパス(川崎市多摩区、最寄り駅:小田急電鉄小田原線向ヶ丘遊園駅)界隈はもちろん、当該沿線の各地域へ足を運んだことにより得られた知見が反映されている。

『小田急沿線』と『京王沿線』で評者が注目したのは、随所にみられる著者のユニークな考察である。例えば、『小田急沿線』の第1章の「私鉄沿線の風景」(2-3頁)では、野口五郎のヒット曲「私鉄沿線」(1975年、作詞:山上路夫、作曲:佐藤寛)を手がかりにして、『私鉄沿線』の風景がつくられた背景を、民間鉄道会社の取り組みとそれに対する地域社会の呼応から取り上げている。また、『京王沿線』の第8章の「多摩ニュータウン計画の浮上と大規模開発」(110-112頁)では、多摩ニュータウンを舞台としたスタジオ・ジブリのアニメーション映画「平成狸合戦ぽんぽこ」(1994年、原作・脚本・監督:高畑勲)の世界と重ね合わせながら、短期間の著しい景観変容に対する住民の反応を「狸か狐に騙された」と表現している。著者の幅広い教養に裏付けられた考察があることにより、本書の価値が高まっている。

もし、当該沿線地域の読者を対象に、本書の内容についてアンケート調査を実施すると、「知らなかった内容が多い」の声が多数を占めるであろうが、「知っている内容が多い」の声も存在するであろう。いずれの声であっても、本書は鉄道や地域を見つめ直し、鉄道と地域の連携を考えていくうえで、重要な役割を果たしてくれるに違いない。しかし、本書を読んだで気になったことが3つある。

1つ目は、鉄道忌避に対する検証が十分でないことである。とくに、『小田急沿線』の第9章の「座間駅の設置と地元の反対運動」(107-109頁)では、小田原線の誘致が浮上した際に、座間村(当時)で地主百数十人が敷設に反対した理由を「若い者が町に出て行って身上をつぶす」、「交通事故が多発する」、「百姓に電車は要らぬ」、「線路により耕地が分断され、交通も不便になる」、「鶏

が卵を産まなくなる」など、「言い伝え」をそのまま引用している⁽¹⁾。著者は「言い伝え」を「事実」として記していないが、1920年代も全国各地で鉄道誘致運動がさかんに繰り返されていたように、地域社会では鉄道の有効性が認識されていた⁽²⁾。また、座間村以外の神奈川県内陸部の町村が小田原線の敷設に総じて協力的であったことを踏まえると、座間村での反対理由は不自然さが伴う。すでに著者は一次資料に近い根拠を提示することを研究課題に挙げている⁽³⁾。座間村で「言い伝え」が起こった背景を含めて、今後の研究に期待したい。

2つ目は、図と写真などの扱いが十分でないことである。図の場合、「小田急沿線」では、路線図(模式的、イラスト付き)しか掲載されていなかったが、「京王沿線」では、路線図のほか、沿線地域の概要をあらわした地図が9枚掲載されている。地図にスケールバーが入っていれば、沿線地域の空間的な把握がしやすかったと思われる。また、写真の場合、「小田急沿線」も「京王沿線」も多く掲載されている。写真のなかには著者が入手した史料価値の高い絵葉書も少なくない。可能な範囲で、各写真に撮影時期を示していれば、沿線地域の変容を理解しやすかったと思われる。

3つ目は、評者の無いものねだりかもしれないが、「小田急沿線」に、江ノ島線と藤沢市(片瀬・江ノ島地区)の内容が入っていないことである。これは紙幅の関係や、大矢悠三子氏の著書⁽⁴⁾の内容と重複するかもしれないと著者が判断した結果によるものであろう。しかし、高度経済成長期の初期、夏季の江ノ島線は小田急電鉄のドル箱路線であった。同線は海水浴客の利用で混雑が激しく、小田急電鉄が「すわってゆける海水浴」をキャッチフレーズに、輸送力の強化に取り組んだ事実⁽⁵⁾を踏まえると、入れてほしかった。

著者は「京王沿線」の「あとがき」のなかで、「近年の公共図書館や郷土資料館の置かれている状況、及び郷土資料保存に対する行政的サポートの貧弱さを顧みた時に、これら自治体の施設で刊行・保存されている自治体史や郷土史的業績の豊かさを紹介することに、本書のような著作の意義の一端があると考えられるようになった」(162頁)と

記している。この文章は、地域のあゆみをしっかり残していくことの大切さを指摘したものである。郷土史(誌)的業績は、鉄道敷設の反対理由の「言い伝え」を「事実」として記しているように、十分な注意を要するものが一部存在するが、地域の記録として貴重な史料である。これは、同じ地域で長年暮らす住民への聞き取り調査にも当てはまる。それゆえ、地域の記録を後世に残していくことは、これからの地域をつくるうえで不可欠な作業である。もし、行政的サポートの貧弱さが長く続けば、地域の記録が破棄されてしまいかねない。それゆえ、著者の指摘を自治体関係者は真摯に受け止めていただきたい。

最後に本書の内容に直接関係しないが、表紙のデザイン(著者の弟・永江智明氏が担当)について触れておきたい。「小田急沿線」は特急形車両・初代3000形の塗装(パーミリアンオレンジを基調に、灰色と白色の帯を配置)を、「京王沿線」は通勤形車両・初代5000系の塗装(アイボリーを基調に、えんじ色の帯を配置)をイメージしたと思われる。これらの車両は高度経済成長期に登場し、30年数年走り続けた名車として知られている。本書を手にしなが、懐かしさを覚えた当該沿線地域の読者も多いであろう。さらに、読者も著者も小田急電鉄と京王電鉄への愛着をいっそう深めたに違いない。

注

- (1) 加藤一雄「小田急よもやま話 上」, 多摩川新聞社, 1993年, 273頁。
- (2) 青木栄一「鉄道忌避伝説の謎——汽車が来た町、来なかった町——」, 吉川弘文館, 2006年。
- (3) 永江雅和「私鉄会社による路線・駅舎用地買収と地域社会——小田原急行鉄道線の事例——」『専修経済学論集』第48巻第2号, 2013年。なお、著者は同様のことを「京王沿線」の「あとがき」にも記している。
- (4) 大矢悠三子「江ノ島電鉄の近現代史」, クロスカルチャー出版, 2018年。
- (5) 「湘南の誕生」研究会編『湘南の誕生』, 藤沢市教育委員会, 2005年, 182-185頁。

(中牧 崇)

CPCリブレ No.6

エコーする(知)

小田急沿線の近現代史

永江雅和

いま、小田急沿線史がおもしろい!!

鉄道開発の醍醐味がく人と土地を通じて味わえる、必読の一冊 そうだったのか、ODAKYU EXPRESS—

クロスカルチャー出版

CPCリブレ No.6

エコーする(知)

京王沿線の近現代史

永江雅和

小田急に続く鉄道沿線史第2弾!! アメージングな京王線の旅— 鉄道敷設は地域に何をたらしたのか 京王線の魅力をたっぷりと分りやすく解説

クロスカルチャー出版

ISBN978-4-905388-83-0
C0021 ¥1800E
定価(本体 1,800円+税)

9784905388838
1920021018008

小田急沿線— それぞれの風景が窓外に広がる。さあ、歴史の旅に出よう

(第1章) 私鉄経営と沿線開発— 「私鉄モデル」と小田急 (第2章) 「前線志」新駅の形成と駅ビル建設 (第3章) 「ファッションの街」渋谷と代々木公園 (第4章) 山手線の沿線整理と「学術都市」成城の地誌 (第5章) 柏市と「柏台」の町 (第6章) 川口有馬と向ヶ丘遊園 (第7章) 駅前回廊と多摩ニュータウン (第8章) 川口回廊と「多摩川上」と川口駅 (第9章) 「東武」相模原・相模と林間部北方面 (第10章) 横浜各駅と日本の鉄道開発 (第11章) 大山・相模の観光と小田急 (第12章) 小田原・前線の観光と交通— あとがき— 関連年表、参考文献

クロスカルチャー出版

ISBN978-4-908823-15-2
C0021 ¥1800E
定価(本体 1,800円+税)

9784908823152
1920021018008

京王線— モダンなボーダーが、つないでゆく、郊外へ、すてきな旅はワクワク感たっぷり。

(第1章) 京王沿線の歴史を知るためのキーワード (第2章) 国都心形成と京王線 (第3章) 五井上水沿いを走る京王線— 京王川沿いに沿った沿線の町 (第4章) 近郊回廊から京王沿線へ— 京王線と世田谷の風景 (第5章) 京王沿線の歩み— 首都圏から沿線の町へ (第6章) 東武の沿線回廊— 京王線と京王線 (第7章) 南下する京王線— 相模原と京王線 (第8章) 相模原とニュータウン— 京王線と多摩川 (第9章) 前線回廊と多摩川沿線の開発— 相模原と相模原・相模川 (第10章) 沿線回廊がもたらした— 京王線と京王線 (第11章) 沿線回廊の沿線回廊— 京王線と六王子市— あとがき— 関連年表、参考文献

クロスカルチャー出版