

博士學位論文

論文（要約）

戦前大阪の鉄道とデパート

—都市交通による沿線培養の研究—

平成 28 年 12 月 15 日

谷内正往

（全文公開に代えて）

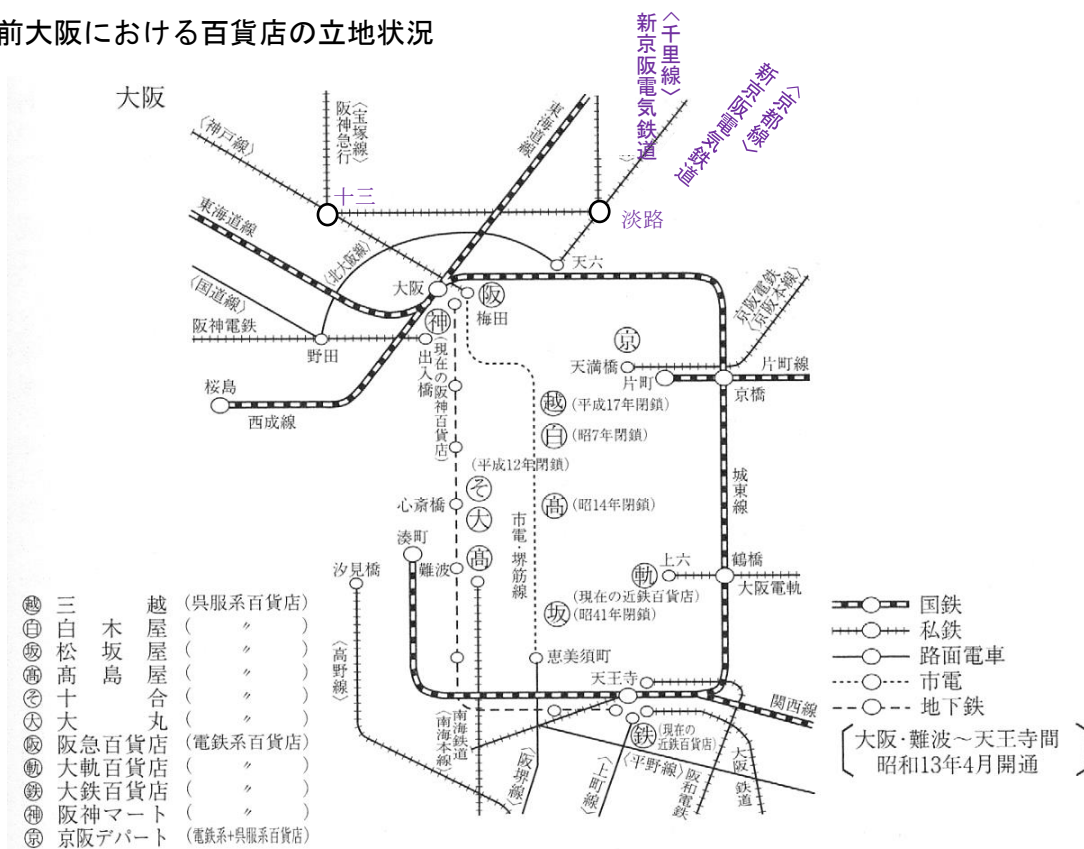
本研究（博士論文）の序章と終章以外はすでに書籍（谷内正往『戦前大阪の鉄道とデパート』東方出版、2014年）として刊行され、広く周知されています。そこで、序章と終章を公開することで、本研究の「全文公開」に代えさせていただきます。

序章 研究課題と方法

第1節 都市交通における沿線培養の手段としての兼業

昭和初期の不況時に、私鉄各社は本業の不振を経営多角化（兼営事業＝兼業）で挽回しようとした¹。関西の都市近郊私鉄は特にその傾向が強かった。電力事業、土地建物、自動車、野球場、遊園地、など兼業のうち、ターミナル・デパート(百貨店)も収益事業として人気があった。実際それなりに収益が上がっていたためである。大阪では、1929（昭和4）年の阪急百貨店（直営）、1932（昭和7）年の京阪デパート（別会社）、1936（昭和11）年の大軌百貨店（直営）、1937（昭和12）年の大鉄百貨店（別会社）が有名である。あと、直接経営はしなかったが1930（昭和5）年難波駅ターミナルに高島屋を誘致した南海鉄道（現、南海電気鉄道）や、1933（昭和8）年三宮駅にそごう（十合）を迎えた阪神電鉄があげられる。阪神電鉄は大阪梅田駅にも百貨店を直営しようとした（ただし未設）。いずれも電鉄駅の終点(ターミナル)に百貨店（デパート）を開いている。図1はそれぞれの百貨店の立地である。

図. 戦前大阪における百貨店の立地状況



出所：末田智樹「昭和初期から戦前期にかけての百貨店による新たな市場開拓と大衆化—大阪におけるターミナルデパートの成立を中心に」廣田誠編『近代日本の交通と流通・市場』清文堂、2011年、p116。

表は1934年の都市近郊私鉄各社の本業、兼業の営業利益の割合を示している。南海、大軌は本業比率が高いが、阪急、阪神は兼業比率が高いことがわかる。

¹武知京三氏によると「戦前昭和の不況期に私鉄の経営多角化は一段と進められたが、その方向は、(1)系列化を含めたバス事業への進出、(2)百貨店への進出、(3)不動産部門への進出などに集約されよう。第3の不動産部門は、第一次大戦後の土地ブームが終焉していたこともあって、以前に比べて高収益とはいえなかった。ただ電鉄各社の収益性が低下傾向を示した当時、特に兼業部門をもつ「関西型」私鉄は鉄道部門の不振を兼業部門でカバーできたのである。阪神急行電鉄（のち京阪神急行電鉄）がその典型であり、逆に兼業部門を余り持たないのが「関東型」私鉄で、(広域観光地<日光・鬼怒川温泉>の創造等があったが)東武鉄道がこれに代表しよう。もっとも、関西型の特徴である副業経営の重要性は、戦時中失われていった。特に1942（昭和17）年の電力事業統合によって収益性の高い配電部門を喪失したのが大きい」という（武知京三『日本の地方鉄道網形成史—鉄道建設と地域社会』（柏書房、1990年、p96）。

表. 在阪4大私鉄の営業利益の事業別割合（1934<昭和9>年上期）単位：%

		南海	阪急	阪神	大軌
本業	電車	63.7	48.5	42.3	85.0
兼業	電灯電力	37.9	8.4	45.2	13.0
	自動車	▲ 0.2			0.9
	遊園・土地建物	▲ 1.4	8.4	12.4	0.1
	百貨店		34.7		
計		36.3	51.5	57.6	14.0

（備考）▲は欠損を示す。

出所：大阪社会労働運動史編纂委員会編『大阪社会労働運動史』

戦前編・下、第2巻、大阪社会労働運動協会、有斐閣発売、
1989年、p1225。

中西健一『日本私有鉄道史研究』は、兼業の特徴を次のようにとらえている²。「兼業が、電力供給を別とすれば、社内副業として本業である鉄軌道営業を前提とし、これによって培養されながらこれを培養するという相互依存関係において営まれるものである限り、兼業の発展は本業である鉄道営業の発展によって規定される。……（西武、武蔵野鉄道のごとく）本業である鉄道営業が未発展であったり、著しく経営不振であったりする場合には、兼業の意欲はいかにつよくても、その発展は大きく制約されざるを得ないのである。」

すなわち、兼営事業は本業の鉄道営業の発展に合わせて相互依存的に営まれるという。本業が発展せずして、兼業だけが成功することはないというのである³。

引用文に「培養」という用語が出てくるが、これは自社の沿線乗降客を増やす「沿線培養」のことを意味しており、その手段には大きく2通り⁴ある。第1に本線に対する補助的な輸送事業（例、鉄道支線の敷設やバス・タクシーの運行等）によって、本線の乗降客を増やそうとするものと、第2に鉄道本業と兼業との相互依存関係によって本線の乗降客を増やそうとするものである。（引用文は、後者の意味で使用されている）。

ここから、本論文では「沿線培養」の手段の1つとして、兼業に焦点をあてる。兼業の中でも、とりわけ百貨店事業を中心に議論を展開していきたい⁵。鉄道会社の百貨店は、終着駅＝ターミナルにあるため、「ターミナル・デパート」とか「ターミナル百貨店」とか呼ばれる。

なぜターミナル・デパートを中心にするのか。それは鉄道史・百貨店史における空白部分であり、それを埋めるためである。第1に、鉄道史研究における兼業としてのデパート研究は阪急の事例だけが肥大化しており、その相対化が必要である。阪急以外にも電鉄系のターミナル・デパートは複数存在したが、その詳細についてはほとんど研究がない。阪急百貨店と他社のデパート（百貨店）は経営的にどのような位置づけにあったのか、また各社は阪急百貨店にどのような影響を受けたのか等を明らかにすることが必要だと考える。そのことによって、阪急の事例が改めて正当に評価されることになる。そして、他社の兼業に対する考え方、その行動原理の一端が解明できるのである。

第2に、百貨店史研究においては、呉服系百貨店や地方百貨店の研究蓄積は相当にあるのだが、なぜかター

²中西健一『日本私有鉄道史研究（増補版）』ミネルヴァ書房、1979年、p455-459。

³ここでは、「電力供給事業」を兼業から除く。なぜなら、同事業はそれだけで本業になりうる事業であり、また戦後は（地域独占事業となり）電鉄企業の兼業とは一切関係なくなるからである。

⁴西井和夫「書評：谷内正往『戦前大阪の鉄道とデパート』東方出版、2014年」『季刊・運輸政策研究』第18巻第2号（通巻第69号）、一般社団法人運輸政策研究機構、2015年7月。

⁵もちろん他の兼業も必要に応じて取り上げている。

ミナル・デパート研究は少ない。それは史料的制約があることと、研究者の多くが百貨店の文化史的な意義を重視してきたことに関係がある。もちろん、前述の阪急百貨店については膨大な研究がある。しかしそれは、経営者小林一三にスポットが当てられおり、どれも同じ史料を使い同じような結論に至っているところに問題がある。一部岩田屋等の研究があるにはあるが、絶対量として少ないのである。

そもそも、電鉄企業のターミナル・デパートは、私鉄の「沿線培養」手段の1つになるだけでなく、「旅客輸送」を中心とした都市交通の形成過程の一端を担い、さらにはターミナルの発展に寄与する⁶という意味においても重要である。例えば、戦前大阪の阪急百貨店はその象徴的な事例であった。しかも、それは単に電鉄系デパートの「新機軸」を意味するだけでなく、戦後の大阪地方の百貨店の隆盛（東京進出など）をもたらす契機にもなり、呉服系百貨店にも影響を与えた。

さらに、戦前の阪急、大鉄、大軌の電鉄系デパートは1,000人規模の女子店員の募集に苦慮し、自ら沿線に女子商業学校を設立して沿線培養の一助とした。

こうしたことから、都市交通における沿線培養の手段の1つとして兼業（特にターミナル・デパート）を研究対象とするものである。

第2節 鉄道史における兼業の研究

これまでの鉄道史研究においては、本業の輸送事業にスポットが当てられてきた。もちろん、電力事業や百貨店兼業についても一定の関心が注がれてきたのだが、戦前に関していえば、その数量的規模が小さいことや影響力測定の困難さを考えるとどうしても本業の「わき役」と言わざるを得なかった。

上述した通り、中西健一『日本私有鉄道史研究（増補版）』（ミネルヴァ書房、1979年）や武知京三『日本の地方鉄道網形成史—鉄道建設と地域社会』（柏書房、1990年）は兼業に関心を示しつつも、その詳細な検討をすることはなかった。

その点、松本和明「東京近郊私鉄の経営戦略と企業成長の研究—戦間期を中心にして」（明治大学『経営論集』第45巻2・3・4合併号、1998年3月）が戦前関東の私鉄の兼業についての本格的な分析を行った⁷。しかし、その後まとまった研究は続かず、大阪地方で個別企業の事例を分析したものも出ていない。

戦後は、石井晴夫「鉄道業における経営多角化の発展—公益事業経営の一考察—」（『運輸と経済』第44巻第2号、財団法人運輸調査局、1984年2月）が法規制の側面から兼業にアプローチしており、斎藤峻彦『私鉄産業—日本型鉄道経営の展開—』（晃洋書房、1993年）、正司健一『都市公共交通政策』（千倉書房、2001年、第Ⅱ部4～6章）、水谷文俊「私鉄経営とビジネスシステム」（『一橋ビジネスレビュー』第56巻第1号、2008年）など貴重な研究も存在する。

最近では、松崎朱芳「日本の大手私鉄事業者における経営多角化に関する一考察」（『青山社会科学紀要』第41巻第1号、青山学院大学大学院、2012年9月）もある。他に兼業を鉄道事業の多角化と考えると数量分析をしているものもあるが、いずれも現状分析がメインになっており歴史研究ではない⁸。

⁶ ターミナルについては最近、建築史の立場から石樽督和『戦後東京と闇市:新宿・池袋・渋谷の形成過程と都市組織』（鹿島出版会、2016年）が出た。

⁷他に、山崎佑次・棒澤芳雄・為国孝敏「戦前私鉄における兼業の役割に関する実証的研究—東京地域を対象として」（『土木史研究』第15号、1995年6月）がある。

⁸他に、石井晴夫『交通産業の多角化戦略』（交通新聞社、1995年）、広岡治哉「私鉄企業経営多角化の一断面—大手12社有価証券報告書分析」（『運輸と経済』第23巻第3号、1963年3月）、正司健一「京阪神都市圏私鉄の多角化経営」（『運輸と経済』第52巻第7号、1992年7月）、同「大手私鉄の多角化戦略に関する若干の考察：その現状と評価」（『国民経済雑誌』第177巻第2号、1998年2月）、森谷秀樹「私鉄大手15社の企業集団とその損益構造：連結・単独および事業セグメント別の動向」（『経済文化研究所紀要』（第9号、敬愛大学・千葉敬愛短期大学、2002年3月）、鎌田裕美「私鉄の兼業に関する一考察」（『交通学研究』第48号、2004年3月）、等がある。いずれも鉄道事業の制度や産業としてのあり方を問う現状分析が中心で、歴史に関心をもちつつも個別企業の事例まで掘り下げて検討したものはない。

和久田康雄『日本の私鉄』（岩波新書、1981年）は日本の私鉄を包括的にかつ歴史的に紹介した古典であるが、新書のため個別事例については詳しく触れていない。和久田康雄「駅のホテルと百貨店」（小池滋・青木栄一・和久田康雄編『世界の駅・日本の駅』悠書館、2010年）はホテルと百貨店の兼業について歴史的に分析したものであるが、経営数値等には触れていない。

欧米の鉄道企業経営は、日本とは異なった道筋をたどったために、兼業の研究が進展しているとは言いがたい⁹。

第3節 デパート（百貨店）史の研究

近年の百貨店史研究を簡単に見ておくと、初田亨『百貨店の誕生』（三省堂選書、1993年）、神野由紀『趣味の誕生』（勁草書房、1994年）が出て、山本武利・西沢保編『百貨店の文化史』（世界思想社、1999年）が、総合的な研究を意図しているという意味において、呉服系百貨店研究の1つの到達点となった¹⁰。

次に、藤岡里圭『百貨店の生成過程』（有斐閣、2006年）、末田智樹『日本百貨店業成立史』（ミネルヴァ書房、2010年）が続いた。前者は商業論の立場から、呉服店が百貨店化する過程をたどる中で、経営者が百貨店をどのような業態だととらえてきたのか、百貨店のコア・コンピタンス（独自能力）がどのように形成されてきたのかを明らかにしようとしている。後者は経営史の立場から呉服系百貨店のみならず、電鉄系の阪急百貨店、福岡の岩田屋についても「組織と戦略」に基づいて実証的な研究を進めている。

その後、碓井和弘「小林一三の百貨店経営と大衆」（『札幌学院大学経営論集』第2号、2010年8月）、末田智樹「昭和初期から戦前期にかけての百貨店による新たな市場開拓と大衆化—大阪におけるターミナルデパートの成立を中心に」（廣田誠編『近代日本の交通と流通・市場』清文堂、2011年）、川端基夫『アジア市場を拓く』（新評論、2011年）、大岡聡¹¹「1930年代の地方都市百貨店とモダニズム」（田崎宣義編著『近代日本の都市と農村』青弓社、2012年）、菊池敏夫『民国期上海の百貨店と都市文化』（研文出版、2012年）、青木均「昭和初期における百貨店の変容：小売営業形態論の再検討に向けて」（『愛知学院大学論叢商学研究』第54巻第1号、2013年12月）、山本真紗子「明治期高島屋貿易店の活動にみる百貨店としてのイメージ戦略の萌芽」（『コア・エシックス』第10号、2014年）、満菌勇『日本型大衆消費社会への胎動』（東京大学出版会、2014年）、国立歴史民俗博物館編『「江戸」の発見と商品化』（岩田書院、2014年）、武居奈緒子『大規模呉服商の流通革新と進化』（千倉書房、2014年）、加藤諭「戦前東北における百貨店の展開過程」（平川新・千葉正樹編『講座東北の歴史〈第2巻〉都市と村』清文堂、2014年）、木村晴壽「昭和戦前期の百貨店問題と中小小売商」（『松本大学研究紀要』第12号、2014年3月）、満菌勇『商店街はいま必要なのか—「日本型流通」の近現代史』講談社現代新書、2015年）等が発表されている¹²。

⁹ さしあたり、George W. Hilton & John F. Due “The Electric Interurban Railways in America” Stanford university press 1960. Sam B. Warner, Jr “Streetcar Suburbs” Harvard University Press and The M.I.T Press 1962. 東京市政調査会編・訳『メトロポリスの都市交通—世界四大都市の比較研究』日本評論社、1999年、青木栄一『鉄道の地理学：鉄道の成り立ちがわかる事典』WAVE出版、2008年、小池滋・青木栄一・和久田康雄編『鉄道の世界史』悠書館、2010年、を参照のこと。

¹⁰ これは海外の影響を受けたものと思われる（平野隆「イギリス百貨店史研究の動向」山本武利・西沢保編『百貨店の文化史—日本の消費革命』世界思想社、1999年）。海外の成果としては、Geoffrey Crossick and Serge Jaumain edited “Cathedrals of Consumption -The European Department Store, 1850-1939” Ashgate 1999. Kerrie L. MacPherson Asian Department stores, Curzon 1998.等がある。

¹¹ 他に、同「昭和戦前・戦時期の百貨店と消費社会」（『研究報告』第52号、成城大学経済研究所、2009年4月）がある。

¹² 最近では以下の研究が出ている。神野由紀『百貨店で「趣味」を買う—大衆消費文化の近代』吉川弘文館、2015年。谷内正往「戦前、三重県津市大門百貨店の創立」『大阪商業大学商業史博物館紀要』第16号、2015年10月。同「戦前神戸の百貨店—元町デパートを中心として」『大阪商業大学商業史博物館紀要』第17号、2016年10月。『国立歴史民俗博物館研究報告』第197号、2016年2月。加藤諭「戦前期東北の百貨店業形成—藤崎を事例に」荒武賢一朗編著『東北からみえる近世・近現代—さまざまな視点から豊かな歴史像へ』岩田書院、2016

こうした研究の多くは呉服系百貨店を中心としており、碓井、末田論文以外でターミナル・デパートを扱ったものは少ない。末田論文は大阪のターミナル・デパートはもとより、関東の事例にも踏み込んでいる。また、ターミナルデパートの定義を試み、研究の方向性を示唆している。しかし、限られた紙幅の中では十分な議論や検討ができなかったものと見られる。

確かに、阪急に限っては戦前のターミナル・デパート研究が存在する。しかし、それら多くは創業者小林一三の事業構想の一環として研究されたものである。また、阪急以外のターミナル・デパート研究は極めて少ないのが現状である。資料的な制約のためであるが、それにしても研究の蓄積が求められる。

第4節 研究方法

本論文ではまず、大阪を中心とした戦前のターミナル・デパートの創立事情を取り上げ、その経営動向を中心に検討していく。当時ターミナル・デパートの多くが大阪に集中していたからである。

方法としては、オーソドックスな歴史研究の手法を採用する。個別事例を実証的な方法でと付けていく。その際、できるかぎり具体的な経営数値を取り上げ、これまでの百貨店史研究との違いを出す。以下、具体的な論述の内容を記す。

第Ⅰ部「ターミナルデパートの誕生」においては、阪急の事例を再検討していく。第1章では、その前史でもある阪急マーケットについて、三越マーケットと対比させる形で取り上げている。そして第2章で阪急百貨店の大規模化とターミナル・デパートの特質を紹介している。すでに語りつくされた感のある阪急百貨店であるが、(序-1で示した通り) 鉄道事業の兼業の観点からその意義を再考すると、これまでとは違った「景色」が見えてくると考える。

第Ⅱ部「鉄道とデパート経営」においては、阪急以外の事例をとりあげる。すなわち、第3～6章において京阪デパート、京浜デパート(現、京急ストア)、大鉄百貨店(現、あべのハルカス近鉄本店)、三笠屋百貨店、大軌百貨店(現、近鉄百貨店上本町店)、阪神百貨店(戦前は未設)の創立事情や経営の特徴を検討している。従来ほとんど掘り下げて検討されることのなかった各店の動向を経営数値を元に実証的に明らかにしたい。

第7章では、戦前の地下鉄とデパートの関係にも言及する。路線距離がまだ短かった地下鉄にとっては、「沿線培養」のためにデパートが重要な役割を果たしたからである。

第Ⅲ部「沿線培養の諸方策」では、百貨店女子店員の教育・労働の問題と鉄道の観光・遊覧施策をとりあげている。これまであまり知られていない分野だからである。もちろん中には先行研究が豊富な分野もあるが、そこに新たな知見を追加できないかと試論的にとりあげたものもある。こうした分野が「沿線培養」のために多面的な貢献をしていると考える。

第8章では、各百貨店の女子店員イメージや高島屋の店歌体操など興味深い店員養成の事例を紹介する。

第9章では、電鉄系百貨店の女子商業学校を取り上げている。デパートの大規模化により、1,000人規模の女子店員が必要となり、各社は沿線に学校を設立したのである。

第10章で大軌(現、近畿日本鉄道)の「大軌参急観光協会」を紹介し、さらに阪急の箕面動物園、アド・ビル(広告家屋)などを取り上げている。

そもそも第10章は、ターミナル・デパートとは直接関係しないのだが、私鉄の「沿線培養」という意味では、ターミナル・デパートと同様の役割を持っているため、本論文に加えている。例えば、「大軌参急観光協会」は本体の電鉄の業績向上と歩調を合わせるように業績が上向いた。こうした事例が、実は「沿線培養」に多面的な貢献をしており、そのことによって都市近郊私鉄の兼業の意義がより明確になると考えるからであ

る。

終章 課題と展望

第1節 鉄道企業経営とターミナル・デパート

本論文では鉄道企業における「沿線培養」戦略を取り上げ、鉄道企業経営による多角化が都市交通の発展を促し、戦後の都市交通の原型を作り上げた経営について明らかにした。本論文が提示した新たな論点として、以下の諸点が挙げられる¹³。

1-1. ターミナル・デパート論の再検討

第I部では、阪急百貨店が大規模化するプロセスを宝塚少女歌劇石鹸から説き起こし、デパート経営が鉄道事業の兼業として重要な地位を占めていたことを経営数値で示し、さらにはそれが近隣小売商との対立、問屋筋の不平、阪神の百貨店構想への反発を生み出したことを明らかにした。

特に、阪神急行電鉄（現、阪急）が大阪梅田に「だけ」ターミナル・デパートをつくり大型化を進めたことは、（大都市に多店舗展開を進めた）呉服系百貨店の経営手法とは明らかに異なっており、ここに「沿線培養」を目的とする電鉄企業の兼業としてのデパート経営の本質があることを指摘した。その意味において、都市における小売商研究に新たな一面をつけ加える形となった。梅田におけるターミナル・デパート経営がその後、鉄道企業をはじめ、呉服系百貨店の新たな戦略として提示され、戦後における百貨店事業の発展を導いた点も見逃せない。本論文は戦前期の鉄道企業を事例として多面的に検討を行ったが、ターミナルにおける百貨店事業は鉄道業の発展を可能にただけでなく、百貨店業自身の新機軸としても後に活用されるに至った事実を明らかにしている。

1-2. 大衆消費時代における百貨店建設ブーム

さらに、これまでの百貨店史研究における反百貨店運動（百貨店法成立過程）に、阪急百貨店対近隣小売商という対立事例を新たに提示し、さらには阪神の百貨店構想から大型店同士の対立という事例も追加することができた。政策レベルから個別経営レベルへ、より実証的に研究を深化させることで、経営史の観点から百貨店の出店戦略と小売商、さらには競合百貨店との出店競争について一定の見通しを得ることに成功した。

第II部では、大阪を中心とした阪急以外のターミナル・デパートの創立事情と経営動向を明らかにした。阪急にやや遅れるも、京阪や大軌、大鉄は自社のターミナル・ビルの拡張（あるいは路線拡張）に合わせて本格的にデパート経営を開始した。

¹³本論文に先行して出版した拙著『戦前大阪の鉄道とデパートー都市交通による沿線培養の研究』（東方出版、2014年）が幸いにも2015年10月「第6回鉄道史学会住田奨励賞」を受賞した。その講評を一部抜粋すると以下の通りである。

「本書は、鉄道の兼業としての百貨店事業の鉄道経営に与えた影響にとどまらず、ターミナル・デパートと呉服系百貨店との関連や地下鉄沿線の呉服系百貨店と地下鉄の関係といった幅広い視点から論じている。さらに、百貨店の従業員の教育やそこから派生する女子商業学校の設立、沿線培養というキーワードから見た学校誘致、観光整備、情報発信などにも言及している。

本書が示した知見は、経営数値でターミナル・デパートの鉄道事業の兼業における重要性を示したこと、それにより近隣小売商や問屋筋との軋轢、鉄道他社のターミナル・デパート構想への反発などが生まれたこと、呉服系百貨店とターミナル・デパートや地下鉄との関係について特に人材移動の点から掘り下げたこと、電鉄系の百貨店の女子商業学校の設立についてその必要性や沿線培養効果について個別事例によって確認したことである。

本研究の鉄道史および百貨店史における学術的な意義は極めて高いものと評価され、住田奨励賞にふさわしいものということができる」（『鉄道史学会会報』第39号、2015年11月、p4）。

そこでは、呉服系百貨店の白木屋がターミナル・デパートに与えた影響を、その人材移動の点から掘り下げることができた。例えば、京阪デパートは白木屋と京阪電鉄の共同出資によって創立したものである。また、大軌百貨店の創立にはこれも白木屋経営者が引き抜かれて経営に当たった。

阪急百貨店でのターミナル・デパート経営が軌道に乗る中で、京阪や大軌などの大阪にターミナルを設置する鉄道企業もターミナル・デパートを設置する動きをみせ、大阪市の都市化にともない、鉄道ターミナルを中心とする新たな商業エリアの形成が進んだ事実も見逃せない。

一方、大阪地下鉄の事例によって、そごう、大丸、高島屋南海店など呉服系百貨店が鉄道と密接な関係にあったことも判明した。例えば、御堂筋がメインストリートになることを見込んでそごうは店舗入り口を心齋橋筋側だけでなく、御堂筋側にまで拡張した。鉄道と百貨店の「蜜月」は、東京だけではなかったのである。

大阪の都市計画によって、御堂筋を中心としたヨーロッパ型のエリア開発が進み、梅田と難波のターミナルが大阪の玄関口となるだけでなく、心齋橋でも地下鉄建設にともなう百貨店を核とした大衆向け商業エリアの形成が進んだ。大阪の都市化が関一による御堂筋建設と小売商業の発展と相伴うことによって初めて実現しえたのではなかろうか。それは大阪鉄道による阿部野橋駅の設置と大鉄百貨店の建設にも当てはまる。

1-3. 大衆消費時代における女性顧客層の役割

第Ⅲ部では、電鉄系百貨店の女子商業学校を取り上げて、百貨店の女子店員募集と鉄道の沿線培養の観点からその必然性を明らかにした。また、私鉄の兼業について、観光施設と広告の面からアプローチして、それらが沿線培養目的であったことを個別事例によって確認することができた。鉄道企業の経営では、百貨店などの多角化事業で女性従業員を積極的に採用し、大衆消費の時代に顕著な女性の社会進出と顧客としての女性層にターゲットを絞るなど、さまざまな経営戦略を展開する都市型ビジネスの代表的存在となった。

本論文では、第1に、これまで手薄であった百貨店の女子店員と教育・養成の問題について、ある程度まとまった道筋を立てることができた。すなわち、大阪市内の百貨店は店舗の品揃え、大規模化等に合わせて「小店員」から中等学校卒の女子店員を採用するようになった。店舗の大型化は、常時千人規模の女子店員を必要とし、しかも女子店員は数年で結婚退職することが多かった。

第2として、募集に苦慮した各店では、例えばそごうが社内で店員養成をして中等学校卒の資格を与えたり（パート社員を雇ったり）、電鉄系百貨店では自ら女子商業学校の設立に乗り出したりした。特に、電鉄系百貨店の学校設立は人材確保の手段であるだけでなく、「沿線培養」にも一役買っていた¹⁴。都市郊外の農村部では鉄道を使った通勤や通学が可能となり、都市へと買い物に出る機会が多くなった。とりわけ進学率が高まった若い女性たちは都市の文化にあこがれ、都市部の百貨店などに設置された食堂やカフェに通い、都会にあふれる西洋の文化に対して羨望の感を強め、百貨店の従業員として勤務することが理想の働き方として目に映った。

従来の都市史や鉄道史の研究では、大衆化という視点は提示されてきたが、消費社会における女性の活躍に関しては十分な解答が示されていなかったと考えられる。本論文では戦前から戦後へと象徴的な存在となる「デパートガール」の登場プロセスについて、沿線培養の観点から再検討を行い、女学校の設置、とりわけ鉄道企業が経営する女子商業学校に着目し、検討した。

戦前において企図した百貨店の従業員教育を目的に掲げた商業学校の設立は、続く戦後の沿線部における学校設立や学校経営への関与といった形で踏襲されていく。近鉄における帝塚山学園の設置と奈良の学園都市開発、阪急における関西学院大学の誘致など、沿線開発と（女子）教育機関の設置は密接な関係を有しつ

¹⁴戦後の一時期まで、電鉄各社が沿線に誘致した中等学校（現、高等学校）からデパート各社にインターン・シップとして職場体験することが続いた。

つ発展を遂げたのである。

以上のような沿線開発が都市小売業や大衆消費文化の発展に与えた影響に関して、これまでほとんど紹介されることがなかったという意味において、これは教育史のみならず、鉄道史における沿線開発の研究にも一石を投じるものとするものである。

第2節 今後の研究課題と展望

最後に、本論文における今後の課題と展望について述べておきたい。

第1に、本論ではターミナル・デパートや沿線培養についてのより細かな定義を避けてきた。まだ相当の事実確認や資料提示が必要であるし、早々の一般化は避けるべきだと判断したからである。そのため、同じターミナル・デパートでも電鉄会社直営の場合と、関連会社の場合、別会社の場合といった所有形態の違いがどこにあったのかを明らかにすることはできなかった。この点については、戦後の兼業を「電鉄内兼業」と企業グループ（企業集団）に区分して分析する手法があるが¹⁵、戦前との連続性を探るためにも戦後の事例研究が必要である。戦後小売業の発展における百貨店およびスーパー業界の役割とターミナルの小売商業施設の発展、沿線部における電鉄系の百貨店・スーパーの店舗増設と沿線地域開発との関連など、鉄道と小売商業施設との密接な関係について検証していくことで鉄道業の果たした役割を解明することが可能になるであろう。

第2に、本論文は大阪地方の個別ケースを重視したために、関東地方や他の地方の事例を取りこぼしてしまった。第1の課題とも関連するのだが、一層の資料収集により新たな事例を積み重ね、鉄道会社の兼業が沿線培養に及ぼす一般法則を見出す努力を今後も続けていきたい。とりわけターミナル・デパートについては、西日本の事例から検討を加える研究が多かった。東京の電鉄系ターミナル・デパート設立、そして東京近郊の百貨店進出が都市小売業の発展に果たした役割など、関西と比較しながら解明すべきテーマにも取り組みたいと考えている。

最後に、本論文は鉄道史研究から百貨店史研究に踏み込んで、さらには教育史、社会史等関連分野の成果にも多くを負っている。その意味において、鉄道史研究は都市化と小売業発展の観点から、より学際的に行われるべきだと痛感している。今後は、こうした関連分野も含めた何がしかの統一の見解の提示も積極的に行うべきであろう。それらの作業を通じて、近代日本における豊かな人間行動の社会経済史がより鮮明に描かれると思うからである。

¹⁵例えば、正司健一『都市公共交通政策』千倉書房、2001年、第Ⅱ部4～6章。