



[書 評]

井田泰人編著『鉄道と商業』（晃洋書房，2019年）

高 橋 愛 典

原稿受理日 2020年6月2日

1. はじめに

「鉄道と商業」の関係は、特にわが国では、身近かつ深い。身近なところでは、阪急の創業者・小林一三翁（以下「小林」）の発案による私鉄（電鉄）系百貨店は、特に大都市圏で多くの人々の生活と生活様式ライフスタイルを支えている。深いところでは、商学の学問体系との関連である。これについては以前評者が言及したとおりであるが（高橋愛典「ロジスティクス研究の方法に関する試論」『商経学叢』第56巻第1号，2009年），20世紀初頭に当時の事情に沿ってわが国ならではの商学が成立したとき，すでに鉄道が全国的な路線網を形成しつつあり，鉄道貨物輸送が物流に革命的变化を及ぼしていたことが，商学における交通論の科目・分野の成立に大きな影響を与えた。こうした事情から，本書のタイトルを見ただけで，胸が躍り出す向きも多かろう。評者もそのひとりである。

本書の目的は，編著者の手による「Introduction」（「はじめに」ではない）のタイトルにもあるように「鉄道史と商業史の融合」にある。実際，「鉄道と商業」は，鉄道史学会第33回大会における統一論題シンポジウム（2015年10月4日）のテーマであり，本書はこのシンポジウムでの研究報告の内容を中心としている。その点で本書は，きわめてチャーミングな装丁（㈱クオリアデザイン事務所が担当）とは裏腹に，近現代史学の専門書である。

2. 本書の構成と概要

本書の構成および各章の概要は以下のとおりである（括弧内に各章の著者名を敬称略で示す）。

Chapter 1 「『鉄道史』と『商業史』についての融合的研究」（井田 泰人）は，本書の目的と問題意識を掘り下げ，先行研究の整理と紹介に徹している。シンポジウムの冒頭，朝

からの開催でまだ参加者も少ない時間帯に、10分程度でさらりとまとめられる報告内容であるが、多種多様な先行研究が、研究手法と研究対象によって周到に分類されている。ここまでだけでも編著者の「鉄道と商業」への思い入れがひしひしと感じられ、続く内容に大きな期待を抱かせる。

Chapter 2 「小林一三の再評価 一箕面有馬電気軌道の創業時を中心に」(鈴木 勇一郎)は、前述のようにわが国で「鉄道と商業」に触れるときに不可欠な、小林の功績を評価している。もちろん小林については、前章と同様、先行研究の涉猟のみで紙幅が尽きかねない。本章はそれに加えて、主題にあるように「再評価」を果敢に試みている。小林が、学生時代に自ら小説をものして郷里の新聞に連載し、宝塚歌劇の草創期には自ら脚本を執筆するほどの文才に恵まれていたことはよく知られているが、それゆえに「自伝『逸翁自叙伝』が発信した物語の拘束性の強さ」(p.36)は意識すべきところであろう。要は小林は、自らの功績を、学生・就活用語でいうと「盛った」点が多いことが明らかになり、今日の再評価の潮流につながっているのである。

Chapter 3 「立地と規模から見た商業の変化の交通との関係 一名古屋市を事例として」(関谷 次博)は、副題にあるように愛知県名古屋市を対象に「鉄道と商業」の関係論じたものである。名古屋の百貨店といえば、栄(城下町)―松坂屋―呉服系と、名古屋駅(駅前)―名鉄―私鉄系の2つの軸が想起されるが、2軸の関係とその変化(例えば市営地下鉄東山線の開業による名駅―栄間の交通利便性向上の影響)が論じられている。図3-3「鉄道と百貨店の関係」(p.73)は、名鉄名古屋(旧・新名古屋)駅の乗車人員を横軸、名鉄百貨店の売上高を縦軸に取ってプロットし、1970年代から2010年代前半までの私鉄(および私鉄系百貨店)のビジネスモデルの変化を、簡潔かつ巧みに図示している。著者の主著『物流発展と生産性』(晃洋書房, 2019年)にも同様の図がある(p.123, 図4-3「貨物駅数と貨物駅発着トン数の動向(1951~73年)」で、わが国の鉄道貨物輸送における貨物駅数を縦軸、発着トン数を横軸に取って、貨物駅の集約=減少と鉄道貨物輸送の盛衰の相関を検討している)。著者がお得意とするところの「データをして語らしめる」手法である。

Chapter 4 「戦前期盛岡における百貨店の展開と旅関連催事 ―ジャパン・ツーリスト・ビューローと呉服系百貨店―」(加藤 諭)は前章までと一転し、地方都市を題材としている。本章は、岩手県盛岡市で今日も代表的な百貨店である川徳の事例から、昭和戦前期における小売店の合従連衡と、それに伴って既存小売店が百貨店へと成長するプロセスを詳細に描き出している。地方都市では私鉄も私鉄系百貨店が出現しなかった場合が多く、盛岡もご多分に漏れない。だとすれば本章は「鉄道と商業」からかけ離れるように思われ

るが、そうではない。副題にあるように、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（現・JTB）が百貨店にテナント（案内所）を出店し、百貨店とタイアップして旅行関連の催事を多数企画していた様子が明らかになる。昭和戦前期における消費社会の高度化の中で、旅行もまた百貨店で扱うに足る「買い回り品」「専門品」となった様子が手に取るようにわかる。それはもちろん、盛岡に限定されない全国的な現象であり、さらには台湾や朝鮮半島の主要都市でも見られた。

Chapter 5 「ターミナルデパートの素人経営を編み出した阪急百貨店」（末田 智樹）は、対象が阪急に回帰する。阪急百貨店の素人経営とは、運輸系の業務を思い描いて入社したはずの大卒社員たちが、思いもよらず「全くズブの素人のみ」として百貨店経営に関与することを意味している。その具体的な内容や人材形成についてここで紹介するときりがないが、小林独りでは構築しえなかった私鉄系百貨店のビジネスモデルが、素人たる部下たちによって案出されるプロセスが詳細に描かれている。それらビジネスモデルの中には、戦後の高度成長期になって見事に花開いたものも多い。

Chapter 6 「阪急百貨店の経営戦略を受け継いだ東西の百貨店 一東横百貨店、岩田屋、天満屋、名鉄百貨店一」（末田 智樹）は、阪急が全国の百貨店（とその来店交通との関係性）に陰に陽に与えた影響をつぶさに論じている。特に、福岡市や岡山市といった地方都市（今やどちらも政令指定都市だが…）に目配りしているところが興味深い。これら地方都市の百貨店には、前述のように私鉄系は少なく、大都市の呉服系と私鉄系の影響が、あたかも汽水域のように入り混じっている。その中で、岩田屋が九州鉄道福岡駅（現・西鉄福岡（天神）駅）に隣接する実質的なターミナルデパートとして1936年に開業し、天満屋が1949年に「バスステーション」を設置するなど、公共交通（鉄道・バス）との関連は深い。阪急の影響は、実はそこにも読み取れる。

Chapter 7 「鉄道と行商」（山本 志乃）は、前章までの「商業」が百貨店を意味してきたことを考えると、議論の大きな転換点となっている。本章は、著者の名著『行商列車』（創元社、2015年）のいわばダイジェスト版であり、近鉄が伊勢の漁場と大消費地大阪を結んで運行していた「鮮魚列車」に関する民俗学的研究である。なお、近鉄の鮮魚列車は、本章の研究対象である行商人の減少に伴い2020年3月のダイヤ変更をもってついに廃止され、一般列車（快速急行）に「伊勢志摩おさかな図鑑」と称される専用車両1両が連結されるのみとなった。鮮魚列車と比べ、車両のデザインはすっかり垢抜けたものとなったが、本章で描かれる鮮魚列車の盛衰と合わせて、感慨深いものがある。

Chapter 8 「大阪の鉄道と地下街」（谷内 正往）は、著者の主著『戦前大阪の鉄道とデ

パート』(東方出版, 2014年) および『戦前大阪の鉄道駅小売業』(五紘舎, 2017年) のいわば続篇として, 大阪のターミナル駅周辺の地下街の歴史を, 太平洋戦争を挟んで迎っている。写真や図表を駆使してヴィジュアルな理解を促す著者の書きぶりは前著から受け継がれている。梅田の大阪駅前地下街にあった「アリバイ横丁」は, 阪神百貨店の建て替えをはじめとする再開発事業に伴ってついに閉店となった。その構造を図示した図 8-4 (p.203) は, 今や貴重な歴史の証人である。

Chapter 9 「戦災復興と駅前商業空間の形成 —姫路民衆駅を事例に一」 および Chapter 10 「駅前商業空間の発展 —姫路民衆駅と地元商業の関係—」(藤井 英明) はいずれも, 駅から城へと続く兵庫県姫路市の中心市街地における商業空間の歴史を, 戦後復興から高度成長期にかけて迎ったものである。民衆駅とは「国鉄の駅改築費を地元自治体や民間資本に出資させる代わりに, 駅本屋(駅の建物)の中に出資者らの店舗や事務所等を入居させるスペースを設けるというもの」(pp.217-218) であり, 国鉄の時代からの「駅ビル」や「ステーションビル」, 姫路駅の場合は「姫路駅デパート」と屋号で呼んだほうがわかりやすかろう。直前の Chapter 8 に比べると図面は少なく, 特に姫路に馴染みが薄い読者にはヴィジュアルによる直感的な理解は難しいかもしれないが, 一方で注は詳細かつ飽きさせないものばかりで, 本格的な史学の論文の趣が強い。

3. 本書の特徴

本書の特徴は, 評者の見立てによれば, 以下の3点に集約されよう。

第一に, 本書のテーマから当然のごとく想起される小林の功績を, 複数の章で積極的に再検討していることである。すでに述べたように小林に関する先行研究は汗牛充棟であり, 鉄道史学会のような場では, もはや手垢が付いた研究対象であるとさえいえる。しかし本章では, Chapter 2, Chapter 5, Chapter 6 のように新しい史料をもって果敢に分析し, 新たな小林像の提起を試みている。小林がわが国の私鉄(およびそのグループ経営)のビジネスモデルを案出してから1世紀が過ぎ, その限界がいろいろと指摘されている今日, 史学の観点から小林の再評価を進める意義は大きい。

第二に, 「鉄道と商業」の関係を論じつつも, 都市を眺め分析する方法論を提示していることである。わが国の都市の成り立ちとして, もともと城下町であり, 近代に城下町をかすめるようにして鉄道が敷かれ, 駅前商店街ができて旧来の(城下町の)商業地との合従連衡が生じ……という概説を, 評者はかつて試みたことがあった(高橋愛典「駅再開発

と都市機能の再編」『鉄道ジャーナル』2015年8月号)。本書の事例でいえば、名古屋・盛岡・岡山・姫路が典型例であろうし、大阪や福岡にも当てはまるかもしれない。本書の貢献は、「鉄道史と商業史の融合」の観点に立って、わが国近現代都市史の事例研究とその集大成を試みたことにもある。NHKの人気テレビ番組「プラタモリ」は、地理学や地球科学（地学）の観点からも好評を得ている。とはいえ評者にいわせれば、プラタモリではどうしても自然・環境地理学や地形・地誌の話が多く、都市が形成された史的背景や、その人文地理学（歴史地理学・経済地理学・交通地理学などを含む）的な考察が十分でない回も散見される。都市史を掘り下げていくと、テレビでは扱にくいテーマに突き当たることもあるのだろう。そのとき、なお残る謎を解くには、視聴者自らが都市史を紐解く必要が生じる。本書で示された「鉄道史と商業史の融合」の観点は、その学術的手法を探る際にも、きわめて有用である。

第三に、すでに触れたように、学会のシンポジウムでの報告内容を柱として発刊に至ったことである。そのシンポジウムには、実は評者は開催校のスタッフとして参加していた。史学系の学会大会に出席すること自体が初めてであり、統一論題シンポジウムの企画・運営において、評者がこれまで参加してきた他の学会とは大きな違いがあることを知った。他の学会の統一論題では、よりアップトゥデートな問題意識のもと最新の話題が取り上げられる傾向が強く、シンポジウムのパネリストに実務家や政策担当者が招聘されて研究者と議論することが一般的である。これに対して史学系の学会では、本書の「まえがき」や「Introduction」にもあるように、シンポジウム開催の1年前（あるいはそれ以前）から周到な企画がなされ、必要に応じてパネリストが集合してリハーサルを行うなど、及びもつかないほど作り込まれるようである。それだけの内容が、学会誌の「報告要旨」（本書のもととなったシンポジウムであれば、『鉄道史学』第34号、2016年、pp.47-57）に短くまとめられるだけであれば、学会員以外の眼に触れる機会が限られてしまい、もったいないと評者は感じた。編著者もそれに飽き足りなかったことが、本書の出版企画を立ち上げたきっかけだったとみられる。シンポジウムではChapter 4とChapter 6に相当する研究報告はなかったものの、編著者が別途執筆を依頼したという。また、姫路駅に関する研究報告は、本書ではChapter 9とChapter 10の2つの章にまたがるほど浩瀚なものとなった。こうして、1日のシンポジウムが1冊の専門書に値するほどの厚みと深みを持っていたことが、いわば実証されたのである。編著者はその後も、史学系の学会で一層興味深いシンポジウムをいくつも企画されている。それをまた書籍にまとめる予定もお持ちである。本書のような形の出版企画が定着することを、評者は切に願う。

4. お わ り に

評者による本書の内容に関する論評は以上で尽きたところであるが、どうしても付言しておきたいことがある。装丁についてである。

本書の装丁がチャーミングであることは、冒頭で指摘した。本書を出版した晃洋書房からは、京都に本社を構えることもあって評者の上司・同僚・研究仲間が数多くの書籍を出版している。また、評者の専門からすれば、1980年代から90年代にかけて「現代交通経済学叢書」という空前絶後のシリーズを発刊していたことが非常に印象深い。しかし恐縮ながら、装丁のセンスは今ひとつ、という時期が続いた。現代交通経済学叢書の一冊として『私鉄産業』を執筆された故・斎藤峻彦先生（近畿大学名誉教授）は、語り口調が穏やかで、他人や物事の批評をされるときもきわめてマイルドであったが、自著を含めてであろう、「晃洋書房の本はどうも装丁が……」と苦笑しながらおっしゃっていたことが思い出される。それがもう、近年では見違えるほどであり、同じ出版社とは思えないといっても過言ではない。本書の装丁のチャーミングさは、史学の専門書としては異例といえよう。

さらに、カバーを取っても表紙のデザインに工夫が凝らされており、芸が細かい。鄙びた駅のプラットホームの端っこ、上屋のないところに建っている、懐かしい駅名標を模したイラストに、あたかも駅名のように「鉄道と商業 井田泰人編著」と書かれ、ご丁寧に「隣町」「次の駅」と隣の駅名の表示を模して書かれている。これには驚いた。

本書が「鉄道と商業」という駅であるとすれば、隣の駅に相当する、鉄道に近くてかつ広い概念は「交通」であり、反対方面（商業）の隣の駅は「流通」であろう。本書が、「鉄道史と商業史の融合」という目的を見事に達成したからには、次は「交通史と流通史の融合」、さらには「交通と流通の融合」を企図し、史学のみならず商学の学問体系にも揺さぶりをかけることを、期待してやまない。

