

CPC JOURNAL

2025 第7号



江ノ電が走る街―「江ノ電沿線の近現代史」より

CPC JOURNAL

特集：鉄道沿線史の著者が自著を語る

- | | | |
|--|------------------|-------|
| ■「沿線史への招待」 | 専修大学教授 | 永江 雅和 |
| ■江ノ電のある風景 | さいたま市史編さん専門委員 | 大矢悠三子 |
| ■京急沿線の近現代史 あとがきのあとがき | 京都大学准教授 | 小堀 聡 |
| ■自著『相鉄沿線の近現代史』をめぐって
～若干の補足 | 元・横浜都市発展記念館調査研究員 | 岡田 直 |
| ■『西鉄沿線の近現代史』を書き終えて | 九州大学准教授 | 鷺崎俊太郎 |
| ■2府3県に跨る 500km 余の路線を相手に
「あとがき」をもう一度 | 奈良大学教授 | 三木 理史 |
| ■小社出版物案内／CPC 便り(7) | | |

「沿線史」への招待
永江雅和（専修大学教授／日本経済史）

「オレが下赤塚、東武練馬、上板橋、ときわ台…で、ノリタケが千歳船橋、経堂、豪徳寺、梅ヶ丘…ノリタケの方が坊ちゃんなんだよ」

もう何時の時分だったか記憶もあいまいなのですが、上京後に東京の地理もあいまいでJRと私鉄の乗り換えにも苦心していた頃、当時人気だったとんねるずが、テレビだったかラジオだったかでかわしていた会話が記憶に残っています。石橋貴明は東武東上線成増育ち、木梨憲武は小田急線千歳船橋だったか祖師ヶ谷大蔵だったか。板橋区稲荷台にある帝京高校の同級生として出会った2人の関係性について、石橋が自分は東武線育ちであり育ちが良くなく、ノリタケは世田谷出身で育ちが良いんだよ、という文脈だったように思います。特にとんねるずファンだったという自覚もないのですが、東京の出身の方が、自らの育ちを沿線で語るという話法が地方出身の私にはとても新鮮に聞こえたのだと思います。もちろんその後、関西出身の方々も阪急沿線、阪神沿線といった話法でこのような話をされることを知りました。

私が専攻していた日本経済史、なかでも農村史分野においては従来、近畿型・東北型・養蚕型といった地域類型論が存在していました。この累計は基本的に資本主義経済の浸透度合いを基準にする区分であったわけですが、私が主に研究してきた関東近郊の農村部においては適用が難しい概念でした。また地域経済は単独の市町村で完結するものではなく、個々の市町村の事例を繋ぐ「線」、或いは「面」を形成する方法論がないものかと考えることがしばしばありました。水系や街道といった資源や交通のつながりによって地域経済の断面図を形成するという方法論の模索が「沿線史」の背景にあったということになります。

そういう私が『小田急沿線の近現代史』という本を上梓するきっかけとなったのは、専修大学に赴任するご縁を頂いた後に、同僚先生方の薦めで2002年3月に閉園した向ヶ丘遊園について小文を執筆する機会を頂いたということと、また橘川武郎先生、粕谷誠先生主催の不動産史業研究会で、中村尚史先生による箕面有馬電気軌道による用地買収を巡る研究報告に触れたこととなります。それまで戦後農地改革や農地法を巡る研究に取り組んでいた私にとって、鉄道史が土地問題と密接に関わる分野であるという知見は大きな刺激になりました。先に遊園地を巡る史料を集めた経験を起点にして、鉄道用地買収や駅設置を巡る自治体と鉄道会社の交渉を明らかにする研究が、小田急沿線であらうかと思ったわけです。こうしてポツポツと集めた資料のエッセンスを、勤務先の講義で少しずつ開陳すると、学生からの反応が思いのほか良かった

こともあり、講義ノートが少しずつ分厚くなっていました。そのようなタイミングでクロスカルチャー出版の川角社長からお話を頂き、出版に至ったという経緯になります。

最初に執筆した『小田急沿線の近現代史』（2016年）は、不動産業史への関心から出発した影響が強く、用地買収を巡る駅設置を巡る鉄道会社と地元自治体との交渉過程に叙述の多くが費やされています。背景には創業者である利光鶴松の政治家時代に交流のあった、白山党・立憲政友会系の沿線有力者（森恪、伊藤華天、村野常右衛門等）との関係性があり、これが用地買収を円滑化させる要因になったという点が著者自身の学びとなりました。

『京王沿線の近現代史』（2017年）は、小田急の事例を相対化するために、並行して資料調査を行っていた京王電鉄の事例ですが、同社の前身である京王電気軌道が、軌道法に基づく路面軌道規格の会社として出発したことが一つの特徴として印象に残りました。実際には新宿に近い一部地域を除けば路面上を走行してはいないのですが、道路との接触が多かったことが、路線の変更や戦後の地下化を必然化したという過程が地方鉄道法準拠で専用軌道で出発した小田急との違いとして強く意識されることとなりました。また同書では、小田急書で不十分な叙述となってしまった、多摩ニュータウン関連について記述を補足できたと感じています。

『中央沿線の近現代史』（2020年）は、新型コロナウイルスに関わる緊急事態宣言の重苦しい社会的空気の中かで、執筆した記憶が残っています。当初から電鉄として出発した小田急、京王と異なり、蒸気機関車鉄道として出発した甲武鉄道の性格が路線選択や駅設置に与えた影響（主に蒸気機関車に必須となる玉川上水分水の確保、都心部の路線選択における江戸城外堀の活用）について言及出来たことが重要かと考えています。また同書ではこれまで主に郊外から新宿までの、いわゆる「郊外」を中心に叙述してきたなかで、中央線の新宿から東京までの都心部延伸について叙述を試みたことが、地方出身者である筆者にとっては新しい挑戦となりました。

鉄道史を専門とするわけではない筆者がこのような本を上梓することに、不安はありました（現在もあります）が、その後、多数の優秀な執筆者が参集してくださり、10冊に迫るシリーズになろうとしていることに驚きを感じるとともに、このような問題関心を共有してくださる執筆者が多いという事実喜びを感じています。またその一方で、それぞれの執筆者の方々が各沿線に投影されるイメージや方法論に豊かな差があるところが大変興味深いと感じております。シリーズを続けてくださった川角社長に深く感謝申し上げます。今後どのような形の沿線史が登場するのか、私自身大変楽しみです。

江ノ電のある風景

大矢悠三子(さいたま市史編さん専門委員 / 交通史)

初めて江ノ電と出会ったのは、私がまだ10代の頃でした。名古屋市生まれの私は、憧れを抱いていた鎌倉という土地に行けることに頭がいっぱいで、名前だけしか知らなかった江ノ電という電車でそれほどの期待を抱くこともなく初めての乗車を迎えたのです。

その時の私は、おそらく多くの人が感じたのと同じように、小さな車両が住宅の軒をかすめるように走ることに驚き、目の前にひろがる光る海とその向こうに同じく名前だけ知っていた江の島が横たわる姿に眼を奪われました。テレビの向う、書籍の上だけで知っていた景色に初めて足を踏み入れたこと、同時に口々通勤地獄・通学地獄と闘う東京圏から日帰りで行ける距離に別世界の風光明媚な景色が広がることに不思議な気持ちになったことを覚えています。

江ノ電を降りて江の島に渡ると、そこには懐かしい空気が流れていました。お祭りの夜店にも通じるワクワクした気持ちで、櫛に刺したイカの丸焼きを食べたことは今でも忘れていません。そんな遠い記憶を思い出しながら執筆したのが、第5章「湘南のランドマーク 不思議アイランド・江の島」です。節のタイトルにした「その時代遅れと最先端の魅力」という言葉は、研究と向き合った時間を経て感じ取った新たな江の島のイメージです。同じ事柄でも江の島が舞台になると違った色合いに見え、それがまた新たな魅力を形成する、そして湘南のランドマークである故に広く速やかに発信されていく……江の島はまるで不思議なトレンドジェネレーターのようなではありませんか。

江ノ電沿線の藤沢・鎌倉というところは地域に愛着と誇りを持っている地元愛の強い土地柄と言えるでしょう。第8章「鎌倉を愛した文士たち」では、鶴岡八幡宮の裏山にあたる御谷地区の宅地造成をめぐる反対運動を取り上げました。「鎌倉の自然を守る会」が起こしたこの運動は、のちに古都保存法が制定される契機のひとつになりました。そんな地元愛はもちろん住宅街にも存在します。私たちが住まいを選ぶとき、物件の内容だけでなく、周辺環境も選択の大きなピースだと思います。最寄り駅までの所要時間などの交通環境、コンビニやスーパーマーケットなどの小売店や医療機関、金融機関の有無など生活の利便性、治安状況など周辺の条件も含めて比較検討することでしょう。第6章「海岸線——「江ノ電のある風景」の変貌」を執筆しているとき、私は江ノ電沿線を住宅の候補に考えたときに、この地域を選ぶもうひとつの要素に気づきました。それは景観です。「目の前に広い海、美しい富士山と緑の江の島」と景色の美しさが広告に謳われた七里ガ浜分譲地域で、のちに高校建設計画が起った時、神奈川県が示した校舎の設計案では鎌倉の

景観が損なわれるということを鎌倉建築家クラブが指摘しました。その後、同クラブや都市計画市民懇親会が神奈川県教育委員会と折衝を重ね、四階建ての校舎建設回避など、地域に溶け込むことに成功したのが1976(昭和51)年に開校した神奈川県立七里ガ浜高校です。これは生活のなかで景観を大切に考えるというアイデンティティを示す例と言えるでしょう。

今から約半世紀前、廃線の危機にあった江ノ電を救ったのは、テレビドラマでした。ドラマの舞台として極楽寺駅と江ノ電の車両が毎週のように映し出され、それまで休日でも乗降者数が1,000人に届かない鄙びた駅だった極楽寺駅は突然脚光を浴びました。これが江ノ電の転換期となり、廃線危機から一転、以後多くの映像作品に登場するようになりました。やがて、江ノ電は実写だけでなく、「江ノ電」としてマンガやアニメーションの世界でも無二の存在感を示していたのです。

『江ノ電沿線の近現代史』のなかでもオーバーツーリズムの問題には触れましたが、本書出版後、コロナ禍を経て、その顕著な例としてメディアにも多く取り上げられたのが、江ノ電の鎌倉高校前1号踏切に押し寄せる観光客の姿でした。井上雄彦作『SLAM DUNK』(『週刊少年ジャンプ』、集英社)の連載終了から長い時を経て、映画『THE FIRST SLAM DUNK』(2022年)が公開されたことが大きな契機でありましょう。同作品の聖地巡礼として世界中からファンが集まってきたのです。

オーバーツーリズムに対しては行政も動きました。2022年のNHK大河ドラマ『鎌倉殿の13人』の放送によって鎌倉への観光客の増加が見込まれたため、鎌倉市役所では、オーバーツーリズム担当を観光課内に設置し、また分散型観光を推進する「鎌倉観光混雑マップ」「鎌倉フリー環境手形」「江ノ電鎌倉駅西口改札における社会実験(沿線住民の優先入場)」などの対策を講じています。観光地は混雑して当たり前、そんな考え方が長い間通用してきましたが、令和の現在、日本の各所でこの問題を再考し、様々な取り組みがなされているようです。

1902(明治35)年に藤沢から出発し、1910年に小町(現在の鎌倉)まで全線開通した江ノ電。その姿は海岸線だけでなく、住宅地でも山の中でも自然に溶け込み、海に浮かぶ江の島や遠くにそびえる富士山のように、江ノ電が走ることがナチュラルな風景となっています。多彩な顔を持つこの地を、1日乗車券「のりおりくん」と本書を手に散策し、読者オリジナルの『江ノ電沿線の近現代史』を語ってもらえることと、江ノ電のある街の風景がこれからも穏やかに続いていくことを願ってやみません。

京急沿線の近現代史 あとがきのあとがき 小堀 聡（京都大学准教授／日本経済史）

最初の「あとがき」でも記したように、『京急沿線の近現代史』の執筆を筆者が決断したきっかけは、京急大津駅前にあった小さな書店を、編集の川角功成さんがご存じだったことである。もっとも、川角さんとの出会いは2016年の5月だったから、18年12月末の刊行まで2年半以上を要した。実はこの間、執筆を後押ししたもう一つのきっかけがある。それは、17年12月30日、帰省先の北久里浜駅で、以下のポスターを目にしたことであった。

京急は創立120周年 これからもたくさんの笑顔を
乗せて
皆様のご愛顧により、おかげさまで京急は2018年
2月25日に創立120周年を迎えます。
…（略）…
2018年元旦

多忙な元旦を避けて、予め貼り出されていたのだろう。2018年が創立120周年だと筆者が気づいたのは、実はこのポスターのおかげであった。『京浜急行八十年史』を既に読んでいたにもかかわらず、である。というわけで、18年内の刊行が、新年早々の目標になった。

幸い、永江雅和さんの『小田急沿線の近現代史』に倣って12章にする構想は、既にできている。そこで、1～6月に毎月2章ずつ下書きすれば間に合うのではないかと考えた。これは計画通り進み、7～9月にかけて全体を修正したのち、入稿、そして校正。2018年末の帰省時には、文教堂横須賀MORE'S店（旧、平坂書房）で平積みの拙著を目にすることができた。印刷や宣伝・配本などにご尽力いただいた皆様に、この場を借りてお礼申し上げる。

執筆に際しては、たまたま手許にあった文献が、しばしば役に立った。たとえば、第11章で利用した『大津郷土誌』。これは、1981年の刊行時に祖父が入手していて、今回初めて通読した。また、『広報よこすか縮刷版』は、横浜市立中央図書館の郷土資料書架で偶然知ったもの。ちょうど古書店で安売りされていて購入したのが、2011年のことである。第9章に登場する馬堀自然教育園の資料も、脚注に挙げた土谷直人さんの卒業論文に触発されて、同じ頃を集めていた。まさに、犬も歩けば…、である。

この馬堀自然教育園に加えて金沢地先や北川湿地の埋立など、本書では環境史—自然環境と人間との相互作用の過程—を柱の一つに据えている。その際に最も気を付けたのは、反対運動や自然保護活動のみならず、開発側の構想・思想や動きについても、当時の資料に基づいて内側から描くことであった。むろん、反対運

動が環境保全に果たしてきた役割は少なくない。とはいえ、それが対峙した相手は何を考えていたのかについても公平に描いてこそ、日本の深刻な自然破壊の経験を将来に伝えることができるのではないか。

そこで拙著では、たとえば、金沢地先埋立を「横浜市全体」の観点から断行した飛鳥田一雄市長や、小網代開発を「三浦市衰退への危機感」から京急と一緒に進めようとした久野隆作市長について、彼ら自身の発言を引用しつつ紹介した。なかでもかなりの行数を割いた久野の叙述には、複数の方から好意的な感想をいただいた。拙著への反応のなかでも、とりわけ嬉しかったことの一つである。

久野市政には、拙著で触れられなかった功績もある。それは、1954年3月1日に端を発する水爆実験被害—ビキニ事件—について、記録集を刊行したことだ。ビキニ事件では第五福竜丸の被ばくがよく知られているが、放射能の検出はこれにとどまらず、周辺海域で操業していた多くの漁船が被害にあっている。そのなかには三崎から出港していたものもあり、大量のマグロが処分された。翌55年1月の三崎町消滅・三浦市成立も影響して、多くの関連資料が失われたが、事件の風化を懸念し、記録を後世に残すという観点から、久野市政は再調査を実施。その成果は『ビキニ事件三浦の記録』として、96年にまとめられた。現在では三浦市のウェブサイトでも、全頁がPDFで公開されている¹⁾。

この調査・執筆を実際に行なった森田喜一によると、制作は、以前から親交のあった久野からの依頼によるものであった。久野の家業は遠洋マグロ漁船の廻船問屋であり、ビキニ事件でも影響を受けていた（「平成4年三浦市議会第3回定例会会議録第1号」1992年9月9日、『タウンニュース』三浦版、2011年5月13日、24年2月2日）。久野にとってビキニ事件は、私事でもあったのだろう。

ちなみに、久野の前代市長の野上義一は、北原白秋の研究や句作などでも知られる。野上の白秋研究は『北原白秋—その三崎時代』にまとめられており、拙著でも参照した。副題にもあるように白秋の三崎滞在期間を追跡した作品であり、市長就任前年の1976年に刊行されている。

久野と野上とでは、京急の開発に対する姿勢は、かなり異なる。だが、京急沿線の貴重な近現代史を後世に伝え残した点に、二人の違いはなかったといえよう。筆者も、彼らと同じ役割を果たせているとしたら、幸いである。

¹⁾ https://www.city.miura.kanagawa.jp/soshiki/seisakuka/seisakuka_hisho/peace/bikini.html

自著『相鉄沿線の近現代史』をめぐる～若干の補足 岡田 直(元・横浜都市発展記念館調査研究員/歴史地理)

本書の「あとがき」にも書きましたが、我々がある地域の地理や歴史を語る場合、最も一般的に用いる地域単位は、都道府県や市区町村という地方自治体の行政区域になるでしょう。しかし、大都市圏に暮らし、日常的な移動に鉄道を用いていると、「〇〇市」や「〇〇区」と言うよりも、「〇〇沿線」や「〇〇駅周辺」など、鉄道の路線や駅を単位として説明をする方がわかりやすいことがしばしばあります。

行政区域の枠組みを外し、大都市圏をセクター状に区分する鉄道沿線を単位にして、地理や歴史を描いてみると面白いのではないかと。そんな関心から、もちろん鉄道そのものへの興味もあるのですが、本シリーズの一冊を担当させていただきました。もっとも、東京都心を中心に各方面へ複数の路線が放射状に広がる首都圏において、担当した相模鉄道(相鉄)は、その副次(サブ)的な核である横浜駅を起点に伸びる、いわば支線的な路線ということになります。

それでも相鉄沿線には、近年の新横浜線の開通で利便性を一変させた二俣川駅周辺や、林立する超高層マンションが「第二のムサコス(武蔵小杉)」として人気の海老名の街、そして、昨年にオープンした話題の大型商業施設「ゆめが丘ソラトス」など、注目を集める場所が連なっています。これらが一本の沿線地域としてどう連動しているのか、明確に説明することは難しいのですが、沿線が一つの魅力ある地域イメージを形成しつつあることは確かでしょう。

さて、行政区域にとらわれない地域単位として、冒頭でもう一つ上げたのは「〇〇駅周辺」です。それは「〇〇沿線」を構成する、表に出ていませんが、本書のもう一つのキーワードです。相鉄沿線をテーマにした本書では、その起点の横浜駅について、相鉄の取り組みんだ西口の商業開発に焦点をあてながら、とりわけ多くの頁を割きました。本稿では「〇〇駅周辺」の一例として、横浜駅をもう一度取り上げ、本書に盛り込めなかった事項を若干補足したいと思います。

横浜市では昭和初期、当時の中心市街地の辺縁部へ東海道本線の横浜駅が、つまり横浜という都市を代表する中心駅が移転されました。そこは内湾の埋立地で、大正前期までに複数の工場が立地していましたが、関東大震災で大火災が発生し、その後は空地となっていた場所です。新駅が竣工すると、表側の東口(現・西区高島二丁目)には国道と市電が走り、駅前広場が整備されます。一方、西口の駅裏(現・西区の南幸一丁目・二丁目、北幸一丁目・二丁目など)は昭和中期に至るまで空地のままで、資材置き場となるだけでした。

この東口と西口をあわせた横浜駅周辺には戦後、実際にどのような業種の商工業者が立地したのか、地図

やデータは割愛しますが、岡田(2024)をもとに概観し本書を補足しておきましょう。

今日に見られるような小売業(飲食店を含む)の集積は、1960年代から西口の南幸一丁目において圧倒的な規模で進みました。そして、1970年代後半以降、集積がさらに巨大化します。これが本書で取り上げた、相鉄の商業開発によるものであることは言うまでもありません。また、北幸一丁目においては、金融・保険業の集積が同じく1960年代から顕著になります。そして、やはり1970年代後半以降に圧倒的に巨大化します。それは南幸一丁目や、隣接する神奈川区鶴屋町にも拡散しました(加えて鶴屋町では旅館・ホテルと、各種学校等のサービス業の立地が増えます)。

一方、両町の一丁目よりも駅から離れる北幸二丁目や南幸二丁目では、1950年代から70年代においてもまだ製造業(工業)や建設業の立地が目立ちました。これらは1980年代以降、小売業などに転換します。また、東口の高島二丁目には戦前から戦後を通して、食堂や旅館・ホテルも見られますが、倉庫を含む運輸業が集積していました。商業開発は1980年代にまで遅れます。

このように横浜駅周辺では1960年代以降、西口の南幸・北幸一丁目を中心に金融・小売・サービス業が集積しました。その結果、横浜の都心機能の一部(経済・商業サービスの中枢機能)を担い、関内・伊勢佐木町の旧来の都心地区とで都心を二極化させていくことは、本書で述べた通りです。

横浜駅の駅前、特に西口に開けた横浜の中心商店街は、規模にしても東京の渋谷や池袋の繁華街に引けを取りません。しかし、問題は「〇〇駅周辺」という認識が強すぎてか、「南幸」「北幸」などの町名で呼ばれることがなく、この街を指す呼称が「横浜」という駅名しかないことです。パイオニアの相鉄は西口に「横浜センター」という呼称を定めたのですが、定着しませんでした。今日、「横浜の街」と言う場合、一般的には港湾都市横浜の全体を意味するはずですが、単に横浜駅周辺だけを指すことも多々あり、誤解も生じかねません。

例えば、東京駅前のビジネス街には「丸の内」、大阪駅前の繁華街には「梅田」や「キタ」という、通称される地名があります。また、神戸や名古屋、福岡の中心駅周辺に発達した商店街等にも「三宮」や「名駅」、「天神」などの、対象を特定できる適切な呼称が使われています。

横浜駅周辺の街を的確に指し示す何かよい呼び方はないものか、そんな懸案も補足して本稿の終わりとします。

【参考文献】

岡田直(2024): 高度成長期における横浜駅周辺の変容について～商工資料を中心とした考察、『横浜市史資料室紀要』第14号

『西鉄沿線の近現代史』を書き終えて
鷺崎俊太郎(九州大学准教授/日本経済史・歴史地理)

2009(平成21)年4月、私が九州大学へ着任して間もない頃のことです。当時、西日本鉄道株式会社(以下、西鉄)に勤務していた吉富実さんから、鉄道史の資料・書籍を収集した「山本魚睡コレクション」を、当研究室に寄託していただきました。

山本魚睡というのは、西鉄の社員だった方です。1978(昭和53)年に刊行された『西日本鉄道70年史』の奥付には、編集担当者に山本正治という本名で掲載されています。ご自身でも、鉄道に関する資料や書籍の収集をライフワークとし、後々それが立派な「コレクション」となっていました。2008(平成20)年刊行の『西日本鉄道百年史』にも、「山本魚睡コレクション」からの写真が、数々掲載されています。山本さんが亡くなったのち、ご遺族や吉富さんのご厚意によって、その一部が私の研究室へやってきました。

寄託されたコレクションのうち、重要な位置を占める資料が西鉄の社内報です。古くは5社合併・西鉄成立以前における九州電気軌道の『九軌社報』(創刊号は1931年7月)から、戦後の1976年3月に至るまで、西鉄で発行された社内報が、おかげさまで、いつでもすぐ手の届く距離に置かれていました。これらの社報を活用して、地元福岡の経済史研究ができないかと、私は思案していましたが、当時は江戸・東京の土地市場や不動産経営を分析した博士論文を執筆していたために、なかなか実行に移せませんでした。

そういう状況下でも、野球好きなゼミ生たちと「西鉄ライオンズの経営史研究会」を結成し、この社報から、終戦直後の都市対抗野球大会で優勝した西鉄野球部や、その野球部を母体として誕生したプロ球団・西鉄クリッパース(のちに愛称名を西鉄ライオンズと変更)に関する記事を拾い集め、プロ野球史における西鉄の役割や、戦後福岡の社会経済を探究する素材として活用していました。この課外活動は、幸運にも、テレビ、新聞、ラジオなど、あらゆるマスメディアで取り上げられたので、私としては、戦後の福岡や西鉄に対する県民の高い関心とその手応えを、感じ取ることができました。

2020(令和2)年、新型コロナウイルス感染症対策による「STAY HOME」の実施は、私の研究スタイルに大きな変化を与えました。都道府県を跨ぐ「不要不急」の移動を自粛させられたために、東京都や他府県へ資料を調査しづらい状況に陥りました。翌年度のサバティカル期間中には、東京の実家を拠点に研究生活に没頭したかったのですが、各地の資料館では相変わらず閲覧に厳しい制約が課されていました。そのために、福岡県をベースにして、何か地域のために貢献できる研究はないかと考えようになったのです。

その転機は、2022(令和4)年10月29日に突然訪れました。この日、首都圏形成史研究会の例会が、久々に対面で開催されることになりました。しばらく仲間と顔を合わせていなかった私は、もうカメラをオフにせず、マイクをミュートにしなくてよい会合へ出席すべく、福岡から横浜開港資料館へ文字通り飛んで行きました。この例会は、「『鉄道史』展示の現状と課題」というシンポジウムで、新たな発見を得た内容でしたが、それ以上に新たな「発見」となったのが、懇親会時に初めて挨拶を交わしたクロスカルチャー出版の川角社長でした。会ってわずか数分で、「福岡に住んでいるなら、『西鉄沿線の近現代史』を書いてみませんか?」と、仕事を依頼して下さったのです。この瞬間、『西鉄社報』の活用、地域に貢献できる研究、単著の出版化という3本の矢が、1つに束ねられました。

とはいえ、この時点では、私に西鉄電車に乗った経験がそれほどありませんでした。天神大牟田線に乗車しても、せいぜい太宰府まで。甘木線・貝塚線への乗車は、皆無でした。そこで、執筆のネタ探しのために、西鉄福岡(天神)駅を出発して各駅で下車し、周辺を歩きまわり、興味深いお家やお店があれば、アポ無しで取材に押しかける日々が始まりました。言わずもがな、その距離と時間は、徐々に延びていきます。そして主の方からお話を伺っていくうちに、既存の文献には出てこないようなエピソードを拾うことができ、歴史学にフィールドワークを混ぜたストーリーが、少しずつ固まっていきました。

たとえば、福岡(天神)駅から次の薬院駅で降りて、平尾浄水場の跡地へ向かうために浄水通りを歩いていると、偶然出くわしたのが、「ニッポンセーラー服発祥の地 福岡女学院跡」という電柱の看板でした。その真相を確かめるために、今度は福岡女学院の資料室(最寄駅は井尻駅)を訪問すると、かつて福岡女学院大学が小郡市にキャンパスを所有していた事実を耳にしました(最寄駅は大保駅)。そのキャンパス跡地がどうなっているのかを調べてみると、第一精工(現・I-PEX)株式会社が大学の建物を購入したことを知りました。そして、同社の企画営業部を通じて現況を見学し、民間企業が大学の建物を購入した経緯を理解できました。(詳細については、第1章と第5章をご覧ください。)

沿線史というのは、けっして鉄道自体の歴史ではありません。鉄道に沿った土地や空間全体の歴史を指します。そして、そこに行き交うヒト・モノ・カネ・情報、この空間をどのように利用していったのかを探索する学問だと思っています。近年、福岡は「住みやすい街」という評判を得ています。しかし、読者の皆さまには、大宰府政庁のいにしえから、長い年月をかけて「住みやすくしていった街」が福岡なのだという推移を、本書から味わっていただくと、少しは地域貢献を達成できたかなと、自負しています。

2府3県に跨がる500km余の路線を相手に 三木理史（奈良大学教授／歴史地理）

「あとがき」をもう一度

「あとがき」の繰り返しながら、筆者の担当した近畿日本鉄道（以下、近鉄）の2021（令和3）年における営業キロは501.1kmで、既刊の小田急120.5kmの約4倍、京浜急行87.0kmの約6倍、江ノ島電鉄10.0kmの約50倍、JR在来線の東海道本線に例えれば東京～膳所（滋賀県）間の501.9kmにほぼ匹敵します。ちなみに近鉄の営業キロ最長は1986年10月～92年10月の595.2kmで、あと少しで600km（東京～神戸間相当！）に達しつつあった時期もあったことを思えば、現状でも少し短縮されてはいます。

「鉄道沿線史」シリーズは、分量を限定しているわけではないようながら、200頁以内くらいに収めることは暗黙の了解事項のようです。とはいえJR東海道本線（京浜東北線）でいえば東京～大森間（11.4km）の通勤電車で10数分の距離相当の江ノ電と、かつては夜行列車で一晩かけていた東京～膳所間に匹敵する近鉄をほぼ同じ密度で扱うことは、上台無理な相談でした。

その点は川角社長も承知されていたようで、企画段階で近鉄の一線区（たとえば近鉄奈良線沿線の近現代史）でもいいですよ、というご意見も頂きました。すでに『中央沿線の近現代史』が刊行されており、それに倣うご意見ながら、方や元国鉄たるJRの一線区であり、全国的鉄道網の一角を成しています。小国鉄を他称されたこともあった近鉄とはいえ、民鉄の沿線は全国的鉄道網の一部とは異なり、その会社のカラーが投影され、特に在阪大手民鉄は阪急電鉄を筆頭に個性的カラーが定着しています。奈良線だけを取り出して、果たして近鉄沿線のカラーが描けるでしょうか？ 近鉄の代名詞でもある近鉄特急は、単なる速達や座席指定列車ではなく、広域に展開する路線を急行列車以下にはない縦横に跨いだ運転にこそ特徴があります。そのように考えていると、結局一線区に対象を絞ることも見送らざるを得なくなってしまいました。

そして、その広域路線網は、近鉄直系の大阪電気軌道（以下、大軌）を軸に、星の数といっても大袈裟でないほどの鉄軌道会社を合併することで成り立っています。その過程で大軌自体も関西急行鉄道、近畿日本鉄道と社名が変転し、その間には南海鉄道の合併や南海電気鉄道への分離など複雑な経過をたどってきました。執筆中は、そこに多数の被合併会社の複雑な変転を盛り込んで、本書の主題である沿線に言及する紙幅が得られるか？ というより残るか？ という根本的問題に悩みつづけました。

ネイティブユーザーの現地体験

筆者自身のことを振り返れば、生まれも育ちも近鉄

沿線の、いわばネイティブユーザーで、幸いに職を得た大学もまたそうでした。さらに近鉄が創業100年を記念して編さんした『近畿日本鉄道100年のあゆみ』の執筆者にも加えて頂き、また沿線の愛知県や奈良県十寺町、三重県伊賀市の自治体史編さんに関わる機会も与えられてきました。そのため1から勉強し直す点は少なかったものの、現状を見落とす可能性を危惧していました。

折しも川角社長から執筆のお話を頂いたのがコロナ禍真っ只中の2020年晩夏で、遠隔地へ調査に行きづらい環境にありました。そして乗客難に悩む近鉄が格安のフリー切符を乱発？ したのを好機に、それらを駆使して近鉄沿線をとにかく見直してみることにしました。前述の社史や自治体史の編さんでは資料調査に精を出しましたが、時間的に現地調査が不十分で、その分本書ではとにかく現地を歩くことにしました。

コロナ禍真っ只中で海外はおろか、国内移動も憚られるなか（広域の近鉄沿線は立派な「県を跨ぐ移動」ながら）、おかげでそれまで名前を知るのみの鼓ヶ浦海水浴場や生駒鋼索線の梅屋敷駅などにも足を運ぶことができました。またレンタサイクルを利用して明治期四日市港の修築工事に尽力した稲葉三右衛門縁の通称「潮吹き防波堤」や鈴鹿線沿線の旧軍施設跡地など、これまで訪ねたいと思いながらも機会に恵まれなかったところへもずいぶん足を運びました。そして、近鉄沿線には鳥羽線や志摩線沿線の海の幸から、津市内の多くの鰻料理店や天むすの発祥店、果ては「蜂蜜まんじゅう」なるB級グルメまで事欠かず、それらを味わうことも忘れませんでした。また、コロナ禍の観光客減少で特急券を買いやすくなった観光特急「しまかぜ」に乗車し、カフェ車両でスイーツも味わえました。

近鉄沿線には、それらに勝るとも劣らない数の古代の旧跡が、筆者の地元から勤務先にかけて集中しています。古市古墳群から明日香・藤原京、大和三山、平城宮跡、そしてその周辺に点在する多数の社寺仏閣には国宝級の文化財も珍しくなく、世界遺産に指定されたところさえ含まれています。コロナ禍でインバウンドはもちろん、日本人観光客も減少した当時、それらを静かな環境で楽しむチャンスではあったのですが、結果的にあまり足が向かず、結局割愛しました。唯一例外は、コロナ禍で大阪方面での実施を大学から認められなかった学生引率巡検に託け、津市郊外の浄土真宗高田派総本山専修寺と一身田寺内町を訪ねたことくらいでしょうか。

最後に言い訳を

さて、いよいよ執筆です。それらフィールドワークの成果を活かして沿線を存分に紹介できました…、と書ければよかったのですが、実物を手に取って頂ければ明白のように、シリーズ他巻とは異なって、すっか

