

鉄道史研究の課題*

原田 勝正**

はじめに

鉄道史は、1960年代後半からにわかに研究者が増加し、1983年にはそれらの人びとが集まって鉄道史学会が結成され、この学会がひとつの中心としての機能をもつこととなった。そして現在まで多くの研究業績が発表され、独自の研究領域を形成してきた。しかしその実質的内容を探ると、独自の研究領域確立には、なお多くの問題を内包しているように思われる。とくに既成の政治史、経済史、社会史、文化史といった包括的な研究分野とのかかわりという点から見ると、独自性の確立には、なお研究の方法についての検討が必要と考えられる。

そこで、鉄道史という研究分野の成立、その動機となった問題意識、対象にたいする分析の視点、分析の方法などの推移を概観しながら、現在、鉄道史研究が抱えている問題点について考えることとする。

1

「鉄道史」という用語を冠した書物の最初の例は、鉄道省が鉄道創業50年にあたって刊行した『日本鉄道史』(上中下3巻, 1921年)にさかのぼることができよう。その前にも植田啓次『提要鉄道発達史』(著者刊行, 1909年)という例があるが、ともかくも『日本鉄道史』は、植民地を除く日本国内の鉄道全体についての最初の歴史叙述を完成したと言えよう。この本は、官撰のいわゆる「正史」に属するもので、歴史研究の成果としての鉄道史とは言いがたいものであったが、この本が刊行された同年に、長崎高等商業学校(現・長崎大学経済学部)教授武藤長蔵

* 1998年4月2日, 受理, 鉄道システム, 鉄道政策, 技術史, 地域史, 文献史料, 産業遺産

** 和光大学

は、門司市青年会館で開かれた鉄道50年記念講演会で「本邦鉄道史上第一に記載さるべき事蹟に就て」と題する講演を行ない、1860年代半ばの長崎における蒸気機関車運転の史実を論証した。その演題に登場した「鉄道史」は、官撰の「鉄道史」と異なる客観的な研究分野としての内容をもっていて、このあたりから、鉄道史は一定の研究分野としての自己主張をはじめたと考えられる。

これより前、鉄道院は、1916年に、『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』（上中下3巻）を刊行、この本は『日本鉄道史』に先立つ官撰書でありながら、客観的な資料による鉄道の輸送機能についての体系的叙述を実現した。書名に「鉄道史」の用語はないが、鉄道史の最初の成果としては、むしろこの本を挙げるべきではないかと思う。この本は、当時の鉄道院運輸局長木下淑夫のもとで、木下の主張である「鉄道を社会の中に位置づける」方策の一環として刊行されたものであった。それは近代史の流れにどのように鉄道を位置づけるかという問題意識を明確にもつものではなかったが、この本に示された史料の排列とその処理方法は、その後の鉄道史研究の原点をなしたと考えられるのである。

こうしてその端緒を發した鉄道史の研究は、しかし、独自の研究の基盤を確立するまでに、その後約30年の歳月を要した。この間、1933年に刊行された『日本資本主義發達史講座』（岩波書店刊）において、小林良正「交通機関の發達と内外市場の形成——展開」（上下）が同講座第二部資本主義發達史に發表され、上編の第二章で鉄道の發達を概観し、国内市場形成とのかかわりという視点から問題を提起した。

この論文につづいて、この講座に参加した山田盛太郎は、この講座に寄せた3編の論文をまとめ、1934年に『日本資本主義分析』として刊行（岩波書店）、その中で軍事的要請に対応する鉄道の發達と、重工業成立基盤としての鉄道の機能とを、日本資本主義体制の推移に位置づける視点を明らかにした。

鉄道史の基本的な問題提起と、近代史における位置づけは、1930年代前半におけるこれらの成果によって成立した。しかし、その後の展開は、1945年の敗戦を待たなければならなかったのである。

第2次大戦後、1950年代初頭にかけて、つづげざまに3点の成果が生まれた。

大島藤太郎『国家独占資本主義としての国有鉄道の史的發展』（1949年）

島 恭彦『日本資本主義と国有鉄道』（1950年）

富永祐治『交通における資本主義の發展』（1953年）

がそれである。この3点は、いずれも日本資本主義の成立、展開過程における鉄道の役割を明らかにするという方法を通じて、鉄道史を近代史研究の分野に位置づける基礎作業となった。

鉄道史は、この段階で研究の基礎的な立場のあり方を確立した。しかし、当時の研究状況は、その内容を充実させるには研究者の数が少なく、全般的に見て史料搜索の姿勢に具体性が欠け、到底研究を深化させることは不可能というほかない状態であった。しかし、1962年の地方史研

究協議会大会(岡山)で、山本弘文、大島藤太郎両氏が、近代的交通資本の創出過程における鉄道の位置づけについて、従来に比べてはるかに具体的な問題の所在を指摘した。さらに、1963年には田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』が刊行された。とくにこの本は日英両国にわたる基本的な一次史料にもとづく成果として、鉄道史研究における史料収集のあり方に大きな示唆を与えた。また、この本は、それまで資本主義体制の枠を前提として方法論を設定してきた鉄道史研究に、政治史の方法による鉄道史のあり方を考えるという、あたらしい分野を切り開いた点でも注目された。

経済史の分野では、これより前の1958、1959年に石井常雄「両毛鉄道会社における株主とその系譜」(『明大商学論集』419, 10, 1958年)、「両毛鉄道会社の経営史的研究」(『明大商学研究年報』4, 1959年)が発表され、企業の個別研究にあたらしい方向を示唆した。

このようにして、ほぼ1950年代末から60年代初頭の時期が、鉄道史研究を本格的な軌道に乗せる転換期となったのである。

2

私的な回想にわたるが、1960年に日本国有鉄道が、総裁室に修史課を設置して『日本国有鉄道百年史』の編纂を開始した。筆者は1961年からその編纂嘱託として迎えられ、編纂計画と執筆に従事することとなったが、この『百年史』を鉄道史の視点からどのように組み立てるかについて、最初はまったく暗中模索の状態であった。しかし、前記の田中、石井両氏の業績、さらに1962年に完成した日本通運株式会社の『社史』につよく触発されて、まず政治史、経済史の方法を導入してその内容を充実しつつ、日本資本主義の成立と展開という枠組みを踏まえる方向の可能性を探ることとした。たまたま前記日本通運『社史』の完成などが契機となって、1963年には交通史学会が結成され、この学会を足がかりに上記のような鉄道史の方法を検討する機会をもつことができるようになった。同年5月の第1回定例研究会で、筆者は「わが国鉄道史研究上の成果と問題点」と題して報告を行ない、鉄道史研究における以下の6つの視点を提案した。

- (1) 国家による鉄道建設政策の意義
- (2) 地方経済の要求と反撓
- (3) 軍事的機能の評価
- (4) 国有政策の決定過程
- (5) 独占資本段階における役割
- (6) 戦時段階における輸送機能

そして、この6つの視点を通じて問題とすべき課題として、

- (a) 鉄道企業における機構・資本構成・経営方式の特殊性の分析
- (b) 他の輸送手段との比較研究

(c)輸送手段としての進歩を可能にした技術的諸条件の分析
といった方法のあり方を提起した。

いまこのような問題提起をふり返ると、社会・文化などの分野をふくめた近代化という問題意識が欠けていること、同時に、技術の位置づけが構造化されていないことなどに気付く。それらは、当時の問題関心の中に近代化という視点がまだ十分な比重をもっていなかったことが、その最大の原因というべきであろう。

しかし、じっさいに鉄道史の独自の研究の分野は、1960年代半ばに入るところから次つぎに発表される報告や論文によって切り開かれていった。

その中で、まず顕著に見られたのは、地域と鉄道との関連を探る視点に立つもので、

本田紀久子「横浜鉄道にみる私有鉄道の一構造」(『交通文化』5, 1965年)

川田礼子「中央線の建設とその経済的背景」(『交通文化』5, 1965年)

浅香幸雄「明治後期における駿甲連絡鉄道の建設運動」(『東京教育大学地理学研究報告』IX, 1965年)

宮川秀一「阪鶴鉄道の敷設をめぐる」(『兵庫史学』47, 1967年)

日野尚志「北九州・筑豊地域における鉄道の発達と現況ならびに鉱工業生産と輸送の関係について」(『有明工業高等専門学校紀要』3, 1967年)

などが、その先駆をなしている。これらに共通する特色は、地域を産業という視点からとらえる方法がとられていることにあり、その意味で資本主義体制と鉄道とのかかわりという従来の問題意識を、いわばこのミクロな視点から具体化するというあたらしい方向が示されたと見られる。

しかも、これらの研究には、従来の経済史的方法が示していた一定の(もしくは公式化された)枠組を乗り越えて、地域状況の変化を具体的にとり上げつつ、そのような地域の変貌と鉄道とのかかわりを跡づけるという姿勢が、かなりつよく現れるようになった。そのことを可能にしたのは、これらの研究が一次史料を、地域についても鉄道についても積極的に探索して利用したことによる。この姿勢は、1960年代に入ると近代史研究全般に現れた傾向で、近代史研究は実証的な研究への志向を本格化しつつあり、鉄道史もまた、このような傾向の一環をなしたのである。

3

1960年代後半から1970年代にかけて、鉄道史研究は、その主流を上記のような地域との関連をめぐる問題提起に、その基礎を据えていった。各地の研究者による下記の業績がその例である。

関島久雄「甲武鉄道二三の疑問点を解く」(『成蹊大学政治経済論叢』10・2, 1960年)以下の甲武鉄道についての研究

藤沢晋・在間宣久「中国鉄道の設立とその資本・営業の展開過程——私鉄の設立・経営とその国有化をめぐる問題として」(『岡山大学教育学部研究集録』28, 1969年)以下の中国鉄道についての研究

吉沢 誠「善光寺白馬電鉄の研究」(『信濃』235, 1971年)

原田雅純「岩鼻軽便鉄道について」(『群馬文化』135, 1972年)ほか

老川慶喜「明治前期八王子における鉄道敷設の動向——市場圏の形成という視角から」(『地方史研究』146, 1977年)ほか

宇佐見ミサ子「小田原電気鉄道の成立と展開」(『小田原地方史研究』10, 1980年)

これと同時に、企業経営のあり方や資金調達にはじまり、経営組織とその運用をめぐる問題点についての研究が急速に進んだ。星野誉夫氏の日本鉄道会社をめぐる研究はその先駆で、その後小川功、桜井徹、武知京三、野田正徳ら各氏の業績があい次いだ。

星野誉夫「明治期の私鉄と銀行——日本鉄道会社と第十五国立銀行を中心に」(『交通文化』5, 1965年)

星野誉夫「日本鉄道会社と第十五国立銀行」(『武蔵大学論集』17-2~6, 1970年。同19-1, 1971年。同19-5, 6, 1972年)

桜井 徹「日本鉄道会社の資本蓄積条件と国有化問題—国家独占生成に関する準備的考察」(『大阪市大論集』25, 1976年。26, 1977年)

武知京三「日清戦争後鉄道会社の株式とその系譜」(『青鞞女子短期大学紀要』6, 1976年)

小川 功「二十世紀初頭におけるわが国生保の財務活動——鉄道金融を中心として」(『生命保険経営』45-6, 1977年)

小川 功「明治末期、大正初期における生保の財務活動—電灯、電鉄事業への関与を中心に」(『生命保険経営』48-5, 1980年)

今城光英「阪堺鉄道会社の設備金融」(『経営史学』13-2, 1980年)

野田正徳『日本証券市場成立史——明治期の鉄道会社と株式会社金融』(1980年)

同時に、地理学の立場からする青木栄一氏らの問題提起が、歴史学の立場とは異なる地域構造についての分析視角のあり方とその有効性を実証していった。

青木栄一・亀田郁子「黒部鉄道の建設とその性格——電力資本による地域開発の一例」(『新地理』17-4, 1970年)

青木栄一「東濃地方における鉄道網の形成」(『東京学芸大学紀要』第3部門社会科学28, 1976年)

淡野明彦「私鉄資本の進出に伴う秩父地方の変容」(『地理学評論』47-8, 1974年)

中川浩一「成田への鉄路をめぐる」(『鉄道ビクトリアル』184, 1966年)

これらの成果は、1960年代半ばから出てきた歴史学の立場に立つ地域史の研究と同様に、いわばミクロなアプローチのあり方を推進することとなったが、地理学の方法の導入によって、

鉄道史の独自の立場はさらにつよめられるという効果をもつにいたった。

このようなマイクロな立場にたいし、鉄道政策についての分析も、従来の「枠」を乗り越えて具体的な問題、たとえば鉄道敷設法、鉄道国有といった個々の事例をとり上げるものが増えてきた。以下に示すような研究成果がその例である。

原田 勝正 「鉄道敷設法制定の前提」(『日本歴史』209, 1965年)

宇田 正 「わが国鉄道事業経営史における政府と企業——『鉄道政略』の展開過程」(『経営史学』6-1, 1971年)

中西 健一 「鉄道国有への道と『ビスマルク的国有』」(『経済学雑誌』46-3, 1962年。のち『日本私有鉄道史研究』(1963年)に収録)

とくに鉄道国有については、中西健一氏の、いわゆるビスマルク的国有をめぐる論点が、従来の鉄道国有をめぐる議論を深化させるとともに、その客観的要請、とくに日露戦争後における「戦後経営」との関連をあらたな視点として提起した。『日本国有鉄道百年史』第3巻、第5巻の叙述には、不十分ながらこのような客観的状況の影響と、当時形成されつつあった政党政治家の発言権の強化にともなう政策決定のあり方の変化の反映とが指摘された。

しかし、鉄道国有による効果については、十分な分析が行なわれているとは言えない状態で、経営組織、輸送状態とその効果など国有鉄道そのものの研究は、現在でもほとんど未開拓である。わずかに広軌改築について筆者の下記英文論文があるが、日本語では未発表である。

K. Harada: The Technical Progress of Railways in Japan in Relation to the Policies of the Japanese Government (Papers on the History of Industry and Technology of Japan Vol.II. Ed. by E. Pauer Marburg 1995)

植民地鉄道についても、鉄道国有後において進行する植民地支配を鉄道から分析した成果は、1995年に刊行された下記の著作によってはじめてひとつの段階を画した。

高橋 泰隆 『日本植民地鉄道史論』(1995年)

以下のような鉄道国有をふくむ包括的な、鉄道政策の推移については、鉄道創業以来、国鉄の分割・民営化の時期までを通観した下記の研究があり、政策の流れを知るうえで便利である。

鉄道政策研究の変遷に関する調査委員会編 『鉄道政策論の展開——鉄道政策研究の変遷に関する調査』(運輸経済研究センター, 1988年)

1950年代から1960年代はじめにかけて、それまでの方法についての反省をふくめて提起されたあたらしい研究の軌道は、一方で、いわばマイクロな領域の研究を深化させつつ、他方で、不十分ながら鉄道政策の推移を軸とするマクロな視点を発展させるという、二つの流れをつくり上げることとなった。国鉄の分割・民営化という経営体の到達した節目と符節を合わせるように、1980年代の後半にいたって、このような流れがかなりはっきり見えるようになったのである。

この時期までに、鉄道史は独自の研究領域を形成してきた。その現れは、冒頭に述べたように1983年に実現した鉄道史学会の結成であった。1970年代に入って、鉄道史について関心をもつ研究者が、史料の採訪などのために百年史を編纂中の国鉄本社総裁室修史課を訪れることが多くなり、交通史学会の活動が停止してからは、同課が鉄道史研究の史料や研究動向の情報交換の場所として機能するようになった。そして、1974年に『国鉄百年史』が完成して修史課が廃止されたのちも、総裁室文書課が従来からの国鉄関係の史料の保管整理のほか、百年史編纂関係の史料をはじめとする資料整理の作業をつづけたので、修史課の果たしてきた機能は一時的にここに移った。

これと同時に日本経済評論社が鉄道史資料の復刻事業を開始し、その事業に、それまで国鉄に集まっていた研究者が参加することになって、情報交換の場所は同社に移ることとなった。鉄道史学会結成の動きは、この段階でにわかにより具体化し、1983年8月19日、法政大学で結成の大会が開かれた。

この学会の結成前後に、にわかにより議論されるようになったテーマとして、鉄道技術の位置づけという点があった。

当時、政治史、経済史といった既成の研究分野とのかかわりや、地理学、社会学とのかかわりなどについて、これらをすべて明らかに処理することはできなかったが、鉄道史は旧来の大学における学部・学科の編成ともつよいかかわりをもつ歴史学の分野構成から自由に具体的な対象そのものを学問の分野として確立するという方向づけは、ほぼ共通の認識として成立したように思う。

しかし、鉄道技術の扱いということになると、技術史を政治史や経済史といった分野構成と同列に見るべきか否かといった疑問や、いわゆる「理科」の分野とされる技術を、「文科」の歴史学に果たしてとり入れられるのかといった疑問などが、いくつも投げかけられてきた。

もとより、技術ないし技術史をどのように位置づけるかについては徹底的な議論が必要である。この議論を欠いたまま現在まで来てしまったことに忸怩たるものがあるのだが、学会発足当時には、鉄道という研究対象の総体的把握のうえで、また鉄道の歴史的な流れを一定の歴史像として再構成するうえで、技術とのかかわりを無視しては全体像を構成できないといった立場を主張するに止まったのである(原田勝正「鉄道史研究における政策と技術」1983年8月19日、第1回研究大会のさいの報告。『鉄道史学』第1号に収録)。

この同じ大会の報告で小山徹氏は「鉄道史における工学技術——序論」(『鉄道史学』1に収録)と題する報告を行ない、線路(交通路)と車両(交通具)とを基礎構造としてもつ鉄道においては、技術は自然科学的な要素をもつとともに、社会科学的不いし人間科学的要素をもつと述べ、技術と鉄道とのかかわりを明らかにし、そのような立場から鉄道史に、社会科学的不いし

は人間科学的視点を据えることを提唱した。この報告によって、鉄道史研究における技術の位置づけは、ひとつの方向を見出すことができたと思う。

約200人の会員を擁する鉄道史学会の活動は多彩であった。年1回の大会には必ず共通論題を設け、そのテーマは、都市交通、都市化など地域にかかわるもの、経営者像をはじめとする経営にかかわるもの、植民地支配にかかわるものにはじまり、技術、文化、政治のような既成分野との関係を追究するもの、さらに観光を軸に鉄道経営のあり方を問うもの、また東京、名古屋といった具体的な地域交通体系に鉄道を位置づけるものが次つぎに登場した。

このほかに、東京または京阪神で、それぞれ年2回程度の例会を開き、そこでは個々の自由なテーマによる報告を主体として運営したが、第2次大戦中における鉄道技術をテーマに、シンポジウム形式の例会を開く試みも行なわれた。そこから三木理史、渡邊恵一氏らの地域と鉄道とのかかわりのついでのあらたな方法や、宮下弘美氏の鉄道企業についてのあらたな分析視角など、貴重な成果が生まれてきた。

これらの共通論題や自由論題による報告の多くは、2年度にわたって3冊発行する方式の機関誌『鉄道史学』にその多くが掲載された。そのように論文としてまとめることによって、学界における鉄道史研究の分野の定着は、しだいに現実性を増すことができるようになった。このほかにも、会員が属する大学や研究機関における紀要類に発表される論文も増加し、1990年代にかけて鉄道史研究は空前の盛況を示すにいたった。

しかし、こうした盛況にもかかわらず、鉄道史の研究には大きな問題が横たわっている。そのひとつは史料の問題、他のひとつは鉄道をシステムとして、とくに技術を媒介として把握する姿勢の弱さという問題である。史料についてみると、最近地方公共団体が編纂する県史、市史、町史などの資(史)料編には、必ずといってよいほど鉄道の史料が収録され、あるいは別編としてその地域の鉄道史をまとめるものも現れるようになった。この背景には、それらの機関が所蔵する史料を整理して文書館、史料館を設置する動きがつかまつったこと、また研究者の鉄道史料公開の要求が、研究のひろまりとともにつかまつったことなどが挙げられるであろう。しかし、これらの資(史)料編には、重要な史料が欠落していたり、場合によっては他の機関が編纂した資(史)料編から引用または転載して、原典に当たっていないのではないかと思われるものも散見される。

また前にも触れた日本経済評論社による鉄道史資料の復刻も、もっとも基本的な史料の復刻が、著作権問題その他の事情で中絶するというように、史料の公開・復刻には多くの難問が生じてきた。

もうひとつのシステムとして鉄道を把握する姿勢を歴史研究の方法においてとるという問題は、極めて困難な要素をもっている。というのは、その方法の確立には鉄道の基本的なシステムについての認識が要請されるにもかかわらず、こうした基本的なシステムの認識が十分に進んでないという状況が見られるからである。この点については次章で見ることとしよう。

いま見たように現在、鉄道史研究が逢着している問題は主として2つあるが、その第一の史料にかかわる問題については、たとえば満鉄の史料を保管する中国、とくに中国東北の図書館・史料館との関係のあり方にも現れている。これは国際的な研究交流の方法をいかに構築するかという問題につらなるであろう。単に自分の研究のために史料を収集すればよいとするエゴイズムは国際的な研究の交流を阻害する。しかし、その交流の実現には現状ではなお多くの障害がある。そのことの認識なしに、史料探訪を行うことはできない。

また文献史料だけでなく、遺物、遺構を史料としてどのように読み解くかといった問題も生じてきた。1985年に産業考古学会が発足して、ようやく近代産業遺産の調査・保存・復元が高唱されるにいたったが、これまで文献史料だけから鉄道史を考えてきた研究者が、これらの「現物」から研究を進める方式はまだ確立しているとは言えない。そこには「現物」をもとに考える研究者と、文献史料をもとに考える研究者との間に奇妙な「垣根」があり、それをまとめる方法はまだ十分に育っているとは言えない状況である。

その橋渡しを可能にする要素を求めていくと、そこには技術への眼のあり方といった問題が生まれてくると思う。この問題は、現在の鉄道史が抱える第二の問題、つまりシステム認識のあり方として挙げられよう。

文献史料を扱う場合に、徹底した史料批判が求められることは言うまでもない。営業報告書の記述や、企業が発表した統計の数量だけで論文を書く危険は論を俟たないところであるが、それらの内容に立ち入って疑問を提起する場合には、その背景にある政治情勢や企業の経営方針などについての知識が要求される。そこまでは多くの研究者は足を踏み入れていくことができる。しかし、経営組織やその運用技術、線路、車両を基本に置く鉄道のシステムについての知識がよわい場合には、その疑問を深めることはできないであろう。少なくとも、鉄道を技術にもとづくシステムとして把握する力がない場合には、文献についての史料批判は不可能であるし、「現物」を見て考えることなど到底及ばないで終ることになる。

事あらためて技術史の方法を論じる前に、鉄道というシステムがもっている技術の集積とその機構を有機的に把握することが、研究者には不可避的に課せられているはずである。このように考えてくると、鉄道以外の分野についても同様のことが言えると思われるが、技術の視点、技術の知識は、鉄道史の研究者にとって、絶対に必要な資格条件とされるのではなかろうか。

このことは、従来の鉄道史研究にとって、大きな変革を求めることになると思われる。たとえば、坂上(山岡)茂樹「鉄道車両産業」(産業学会編『戦後日本産業史』, 東洋経済新報社, 1995年)は、国鉄の車両を中心に据え、車両の設計・製作を通じて、関係部署の人的構成が技術の流れにもたらした作用・影響に言及した画期的業績である。しかもそれは車両の技術に止まらず、国鉄の組織のあり方、経営の方針を考える場合にも非常に大きな示唆を与える材料を提供して

いる。したがってこの論文は、単に技術史の論作として限定されるものではなく、国鉄の経営の体質や、外からの政治的なはたらきかけにたいする内からの対応にまたがる問題提起として受け止めなければならないと思う。

このようにして、すでに個別の限定された分野を越えてあらたな問題提起を行なう業績が現れている。1997年度の経営史学会大会（福岡大学）で報告された中村尚史「日本鉄道業における運行システムの形成」も、運転システムの成立を、時間意識の変革にさかのぼって解明する試みとして注目される。この問題を運転乗務員の技能を支える時間感覚と結びつけて解明するためには、なお究明を要する問題が横たわっているが、ここには技術を媒介要因としてシステムの運用に迫るあたらしい研究の方向が示唆されている。

このように見てくると、これまでなかなか踏みこめなかった技術的視点が、鉄道史の総体的把握を可能とするひとつの決定的な「鍵」として、すでに登場していることを知ることができるのである。

そこから考えられるのは、鉄道史の方法のあたらしい視点ないし、それをもとにした体系の確立の可能性である。それは、「つくり」または同時に「扱う」立場における技術、それと、この2つの立場にもうひとつ「使う」立場を加えた場合の文化、この技術と文化とを鉄道史の方法の軸として措定することの可能性の摸索である。文化の視点については、1990年に鉄道史学会が大会の共通論題として「鉄道と文化」を採り上げたとき、安部誠治氏が問題提起を行い、これは『鉄道史学』第10号（1991年10月）に「鉄道と文化—その分析視角と方法に関する試論」と題して収録された。しかしここで提起された鉄道が生活にもたらした影響、さらに植民地支配における文化破壊といった論点は、その後十分に検討されているとはいえない。

もし、あらたな学問ないし科学の体系として鉄道史をつくり上げるとするなら、まず鉄道を「つくり」、「扱い」、「使う」人間主体の、鉄道にたいするかかわりという視点から出発すべきではないか。そこに、人間が鉄道をつくり、これを扱う技術のあり方が問われ、それを使う立場をふくめて、それらの作業と成果とを文化という範疇で捉えるべきではないか。こうした視点こそが鉄道史を考える基本的な立場として、まず求められるのではないかと考える。

その上に立って、政治、経済、社会などさまざまな視点から個々の事実照明を当てる作業が成り立っていく。これまでの鉄道史には、この後の作業を先にして、基本的に究明されるべき人間と鉄道とのかかわりが、どちらかといえば疎外され、または、別の次元の視点として置かれてきた。そこに、脱人間的な歴史研究が横行する結果が生まれてきた。人間を中心に据える方法が欠落する限り、そこには、学問を人間の営為のうえに体系化するという作業は成立し得ないであろう。

人間の、対象にたいするはたらきかけの方法としての技術と、その過程そのもの、さらにその成果としての文化とを、鉄道史の研究の前提として常に置くこと、それからあたらしい鉄道史の基礎はつくり上げられる。近代社会における学問の一定の限界には、こうした立場の欠落

が、もっとも基本的な原因としてはたらいっていたように思われる。いま、わたくしたちは鉄道史におけるあらたな体系の構築を通じて、学問のあり方を基本的に問い直す契機をつくることになるかもしれないという見通しを立てるところに来ているのではないかと考えるのである。

例えばC.B. Davis d K.E. Wilburn Jr. "Railway Imperialism", 1991, 原田勝正, 多田博一監訳『鉄路17万マイルの興亡』(日本経済評論社, 1996年)所収の諸論文には, 鉄道史の方法について上に挙げたような意味での新鮮な示唆が多くふくまれている。この本からもわれわれは鉄道史のあらたな方向を見出すことができるように思う。史料の面でも方法の面でも鉄道史はより積極的な方向の確立を, いま求められているというのがいつわらざる実感である。