

## 《講演録》小田急沿線の近現代史

なぜ駅はそこに作られたか

永江 雅和  
(専修大学経済学部教授)

\*本稿は、平成三〇年一月二三日に、専修大学生田キャンパス一〇号館一〇三〇一教室において、専修大学と公益財団法人小田急財団が共同で主催した「永江雅和氏講演会」での内容をなすものである。当日は、応募八〇〇名のなかから抽選で選ばれた約三五〇名が参加した。

なお、この講演は、【専修大学創立一四〇周年記念事業】の一環であり、生田キャンパス開設七〇周年記念特別展示「学びのまち」多摩区の源流をたずねて―小田急線の開通と生田界隈の変わり―の記念講演でもあった。

原稿作成に際しては、専修大学大学史資料室が録音データを反訳したものをもとに、加筆・修正を施した。

### 自己紹介

専修大学経済学部教授の永江雅和です。本日はよろしくお願

いいたします。大変秋晴れの良い天気で、山の上まで登っていただきありがとうございます。私個人としまして、もうちょっと、これだけ天気が良いとむしろロマンスカーに乗っていただいて箱根のほうまで乗っていただいたほうがよろしいのではないかという状況なのですけれども。とはいえ、この生田緑地も非常に景観がきれいなところでございます、毎日専修大学の学生さんが少し汗をかきながら登っていただいて、授業をさせていただいています。

ご紹介いただきましたが、私は福岡県の生まれでございますが、少し自分の生い立ちを考えますと私鉄の沿線というものと切り放し難い人生なのかなというふうに今思っております。幼少期は福岡県の西鉄貝塚線千早駅の最寄りで育ちました。その後、父がマイホームを買いました、それが西鉄大牟田線の小郡駅。西鉄団地という団地がありまして、そこに実家を買いました。さらに幼少期に両親に遊んでもらったところと言えば、到津遊園というところで、

これも西日本鉄道が経営している遊園地で、そこで何度も迷子になりました。そういう生まれ育ちでございまして、それで上京しますと東京都の小平市に住むことになりました。最寄り沿線は西武の多摩湖線でございまして、そこから都心に出る時は西武新宿線で新宿まで出るか、JR中央線が出るかというような感じであったわけです。その後、大学院へ進学しまして、小田急沿線の専修大学に奉職させていただく縁がございました。その過程でちょうど私が奉職したタイミングでモノレールが廃止になって、それから向ヶ丘遊園が、今学生さんからは、「向ヶ丘遊園って遊園地があったのですか」なんて聞かれるんですけど、そういう遊園地があった地に就職させていただきました。毎朝、小田急に乗って、小田急が走っているところを見ながら仕事をさせていただいております。

### 経済史における鉄道業の位置づけ

私の専門は日本経済史という分野なのですが、少し堅苦しい話ではできるだけ短くしていきたいのですが、日本経済史という学問分野において鉄道の研究というのは非常に紆余曲折がございまして。かつて主流であったマルクス主義系歴史学からはやや否定的なニュアンスで研究がなされてきました。経済史研究において、鉄道の役割というのは軍事的側面が非常に強調されるという面がございました。それから地域においては地主制研究というものが非常に盛んでした。私の指導教官はその道の大家でありました。その鉄道と

いうのは小作の方々の農業の資本を地主が吸い上げて、それを鉄道資本に移していく。そのバイパスなのだということです。あまり鉄道のイメージが良くない方向で研究されてきたという傾向がございました。ただ、この日本経済史研究でも近年潮流が変わってまいりました。一つ重要なのは在来産業論という議論が近年発達してまいりました。地方に鉄道が敷かれているということが地域経済を活性化させている側面が重視されるようになってまいりました。当然ながら地域に鉄道が敷かれることによって、その沿線に人口が増加していく。商業集積が進んでいく。地価の増大を通じて経済活動が活発化していく。そういった側面を評価するという学問潮流が近年では活発になってきているわけでございます。

### 経営史学における「阪急モデル」

それから経営学の領域である経営史学では、非常に有名な事例であります。現在の阪急の創業者である小林一三氏の経営手法を中心に、鉄道会社が日本の郊外の町並みを作ってきたのだという議論が存在します。鉄道会社の経営と地域の関係について、私が本日少し付け加えたいところは、鉄道沿線地域の発達というのは、もちろん私鉄のユニークなビジネスモデルの結果、発展していったものですねけれども、それは当時の地域の方々との共同作業であったのだらうという点です。なかでも今日のお話では駅にできるだけ集約して、あまり長引かないようにしたいと思っております。

す。

阪急モデル、小林一三モデルにつきまして、小林一三氏は最近ドラマにも登場されて、知名度が上がっておりますが、もとより経営史、鉄道史分野では知らない人のいない非常に有名な経営者であります。日本の近代の鉄道の出発点は新橋〜横浜を出発点とする東海道線のように、常に人口と物流が完成している地域同士を結ぶというところからスタートいたします。ただそういう所謂ドル箱路線と言いますか、最初から収益が約束されているところは、官鉄と言いますか、国家が買収を重ねて取り込んでいく、ということが起こります。ですので、日露戦争期以降に新しく登場していった民間鉄道会社というのは、そういった利益が約束された地域にはなかなか線路が敷けない。むしろ郊外で住民も少なくて収益も約束されていないところに鉄道を敷かざる得ないという状況がありました。阪急のルートであります箕面有馬電気軌道というのがそういう性格の鉄道でありまして、小林一三氏がそこに自ら住宅地開発を行って住民を創出する。ターミナルには百貨店をもつてくる。終点には遊園地を置いたり温泉地を開発したり、有名な宝塚歌劇団を作って。特に下りですね、下りの方向に学校を誘致する。運輸業はおそらくラッシュアワーが偏るのはあまり望ましくないと考えられます。したがって朝の上り需要だけが急激に増えてしまうと、下りがガラガラになってしまって輸送効率が良くない。そうしますとターミナルや下り方向に学校などを誘致していただくと、上りと下りのバラン

スが取れていくということがございます。この専修大学も小田急電鉄の下り方面に立地している大学ということで、沿線には成城大学をはじめとして、明治大学に、日本女子大学、東海大学といった様々な大学が立地しているということでもあります。このビジネスモデルはその後東急電鉄や小田急電鉄、京王電鉄、西武鉄道、そういった様々な民間鉄道会社が採用していくものになっていったわけでありまして。このような経営史的な観点を前提にしながら、以後お話を進めていきたいと思っております。

#### 駅設置の経済性

続きまして駅のお話です。本日タイトルは私も色々頭をひねりまして「なぜ駅はそこに作られたか」という話になっているわけですが、要点の整理をここで行っておこうと思えます。駅は鉄道にとつて当然必要な施設ですけれども、増やせば増やすほどいいのかと言いますと、もちろん住民の方々からは自分の家からできるだけ近いところに駅ができてほしいと思うわけですが、鉄道会社の経営の観点から見ますと、多ければ多いほど良いということにはなりません。メリットは明確です。多ければ乗客数が増加いたしますので収益が向上する。これは言うまでもございません。さらに駅が多ければ多いほど駅近に住宅地開発のチャンスが増えていきますから、当然ながら沿線人口も増加していくだろうと。この二つは核心的な利益ということになると思えます。

ではデメリットがあるのか。一つ目は、まず駅というのは一定の面積を必要とします。鉄道の線路も用地面積はそこそこかかりますが、駅になりますと、またさらに広い面積を面で買収しなければなりません。買収費用がかさむという問題が起こります。二つ目は無人駅でない限り、駅を置いたら駅員さんが必要になります。当然、最低一人二人といった社員を雇わなければならない。安全確認に責任を持つ人々ですから、安い給料で雇うわけにもいけません。ということが増えるに従って駅員さんの雇用を増やしていかなければならないという問題が生じてきます。

三つ目は駅が増えれば増えるほど、電車は発車して停まって、発車しては停まってということを繰り返していきますから、運行速度が低下してまいります。鉄道が少ない時にはあまり問題にならないのですが、例えば小田原急行鉄道、現在の小田急電鉄さんに関して言うと、新宿〜小田原間でスタートしていますから、東海道線と潜在的に競合するという問題もありますし、場合によっては京王電気軌道、現在の京王電鉄さんと競合する可能性も出てくる。そういった時にやはり小田原や多摩センターへの到達速度が犠牲になってしまふと競争力の面で問題になってしまふので、できることならスピード面に関しては競合他社から遅れたくない、という問題も生じると思います。今日複雑線化とダイヤ改正においても重要視されておりませんが、多摩ニュータウンに京王電鉄さんより遅れないように到達しなければならないという競合関係も存在するわけでございます。

ます。

四つ目は三つ目に関連するんですけども、当然ながら強大な電車をストップ&ゴーで動かしていくことになりまして、コスト面がかかってくる。加速・減速を繰り返していくことによって運行コストが増大していく。結局、だんだん駅が増えていって、さらにスピードアップも同時に追求していかなければならない。小田原急行鉄道さんは当初一部単線で発足していますが、たぶん追い越しの問題が発生してきて、特急電車はどんどん追い越していかなければいけない。線路、駅の体制なんかも増やしていけないといけませんし、最後は複線から複々線に増やしていくというような、さらに用地買収が巨大に発生する改革を行っていかなければならない。駅が増えていくということは鉄道会社にとっては、加速度的に費用が増加していくという問題も孕んでいます。これは経営側の立場に立つて考えました。

#### 会社別の駅間距離

では駅間距離の最適な数字というのはどういうことになるのか。私は技術者ではありませんので正確な数字をはじき出す能力は持っておりません。なので、近々の鉄道で比較しています。一つは甲武鉄道、現在のJR中央線です。JR中央線というのはですね、実は甲武鉄道創業時点では駅がものすごく少ないんです。新宿からスタートして、中野から武蔵境まで行く。そこから国分寺まで行き立

川、八王子です。全然駅がない。これはなぜかと言うと、スタートが蒸気機関車だからです。蒸気機関車というのは電車に比べて圧倒的にスタートとストップにはエネルギーが必要になる。なので、元々八王子への物流輸送を中心に構想したということもあったと思うのですけれど、甲武鉄道は蒸気機関車である間は非常に駅が少なかつたのです。駅が増えていくのは電化が進んでからです。電車になるとそのコストが減っていくという問題がありました。

二つ目は京王電気軌道、現在の京王電鉄であります。京王電鉄はですね、小田原急行鉄道に比べると創業当初における駅間距離が短い。それはなぜかというと京王電気軌道は元々は路面電車をルートとしている鉄道であるからと考えられます。比較的軽量ですし路面電車でストップ＆ゴーが容易なものとなっています。もう一つ言うと、駅ではなくて無人の停車場が多いので用地買収コストも相対的に少なかったものと考えられます。なので京王電鉄さんは世田谷、調布ぐらゐまでの間は非常に短区間に停車場を置いていて、小田急電鉄さんより駅間距離が短いという状況になっております。

最後が今回の主役であります小田原急行鉄道になるわけですが、これは当時地方鉄道法という法律に準拠して作られている専用軌道であります。京王電気軌道の路面電車規格に比べれば、しっかりと駅を作る必要がありますので、敷地の負担が非常に大きいということになっていく。ですので駅間距離は蒸気機関車でスタートした甲武鉄道が一番長い。地方鉄道法の専用軌道である小田原急行

鉄道がその次。路面電車の京王電鉄さんが一番短い距離で作るということになりました。

ここで、当時の証言で、玉川大学の創立者である小原国芳氏。『私の履歴書』の記事を読んだことがありまして、ちょっとこれを拾ってみました。この小原国芳氏は成城学園前駅と玉川学園前駅の設置に積極的に関わった人物でありまして、例えば玉川学園を小原氏が作ろうとした時に駅を同時に設置してほしいと小田原急行鉄道に交渉したわけですが、駅ありきで学校の場所を決めてらっしゃる。そうすると新駅を置ける場所はどこかというところから、彼は学校の場所を捜し始めるのですけれど、当時小田原急行鉄道と交渉の過程で出てきた数字というのは、新駅の設置条件として駅間距離が三マイル以上離れていることという話になっていたと証言されています。つまり約4.8kmなので、間に一個駅を置くわけですから、駅間は2.4kmということになると思うんですね。それくらいの駅間距離が当時の小田原急行鉄道にとってはギリギリの駅間になるというような話であったかと思えます。その過程で、今の町田と鶴川駅の間にあります、現在の玉川学園前に駅を設置したという経緯になります。当時の駅間距離に関する具体的な証言や資料は、これ以外なかなか見つけられなかったのでご紹介させていただきました。

### 用地買収の困難性

では次にまいります。小田原急行鉄道というのは昭和二年、一九

二七年に創業された鉄道なのですが、私が電鉄会社の用地買収というものを最初に論文で読ませていただいたのが阪急電鉄の箕面有馬電気軌道に関する論文でありました。東京大学の中村尚史教授が書かれている非常に面白い論文で、この論文があまりにも面白かったので僕はこの道にはまり込んでしまったのです。どういうことかと申しますと基本的には鉄道会社の買収だということを伏せて買収を行っている。つまり地元の方々からすれば、ここは鉄道会社が買収しているのだということがばれると、買収の過程で地価が跳ね上がっていきますので、なかなか用地買収が困難になってしまう。小林一三氏の発想は、鉄道の線路だけの用地買収を行うのではなくて、沿線に広大な住宅地を作って、それを分譲することによって収益を上げようというモデルでしたから、ばれてはまずい。これ、実はあとで裁判になっている事例もあるそうです。

あとはどういう形でどういう用地を中心に狙ったか、ターゲットにしたかと言いますと、当時は日露戦争後の市町村合併が推進されている最中でした。その過程で村有地であるとか、部落有地ですとか共有地を合併する時にどうするかという問題が発生しておりまして、鉄道会社に売ってしまえば現金化されるので買収されると部落有地の処理が楽である、そういう事情が存在しました。それによって比較的、箕面有馬電気軌道はタイミング的に恵まれた時期に用地買収を行うことができたのですが、小田原急行鉄道が創業した時点での用地買収はその頃と比べると非常に条件が困難であったと私は

考えます。どういうことかと申しますと、そもそも新宿〜小田原間のこのラインは、かつて武相中央鉄道という鉄道が構想された地域でありまして、一度鉄道熱が高まった地域なのです。地元の住民の特に厚木ですとか、町田ですとか、秦野といった候補地に挙がった地域の住民の方々は、当然神奈川中央部を横断してくれる鉄道を待ち望んでいたわけではありますが、しかし鉄道が来るということ自体に関しては既に情報をお持ちである。ですので、阪急のように覆面で用地買収を行うことはほぼ難しい状況でありました。そうなるのと、小田原急行鉄道の用地買収関係者たちにとって地元の方々と交渉する、交渉材料というのが、地域が発展するから何とか協力してくれという言い方しかない。もちろんこれが王道であるわけなのですけれども、なかなかそれだけだと交渉カードが足りないという問題が存在しました。当然用地買収というのは、鉄道の運行が始まる前に行わなければならないので、莫大な負債がまず最初に発生します。多くの鉄道会社というのは、実はこれに耐えられずに途中で破綻するんです。今の我々は完成した鉄道会社だけを見ているわけですが、鉄道史のなかでは資金難や用地買収の不調で空中分解した会社がたくさんあります。ですから最初の用地買収に成功するかどうか徹底的に経営上の重要な条件になります。そのために小田原急行鉄道は地元の方々との協力関係も築きながら、ある種の駆け引きも駆使しながら用地買収を進めていったということがございます。

別会社になってしまうのですけれども、帝都電鉄さんがございま

す。これは今の京王井の頭線に相当する鉄道会社ですが、実は創業者が鶴松利光氏という方で小田原急行鉄道と同じです。この帝都電鉄の場合は路線計画を三つ構想して、地元の住民の方により良い条件を出していただいて、ここに行きますというような交渉を行ったという話が残っています。

## 駅の種類

駅というのが今回のテーマであるわけですが、お話をするにあたって便宜的に駅を分類してみました。会社の方々がこのような分類をするとは思っておりませんが、私が今日お話をするにあたって分類させていただいたものです。一つはターミナル駅でございまして新宿でございます。二つ目が拠点駅といって沿線のかなり重要な市街地で、ここを通らないことはほぼ考えられないと思われるところ。町田、厚木、秦野といった地域が新宿と小田原間ではかなり重要な市街地になるかと思えます。三つ目は河川駅でありまして、小田原急行鉄道は多摩川、相模川、酒匂川と大きな川を三つほど渡っております。この渡る前後に駅を設置しているケースが非常に多いのですけれど、これは当時の事情がございまして。それから今日の私の話にオリジナリティが少しでもあるとすればこの四つ目の境界駅です。当時の自治体の境界部分に作られた駅が小田原急行鉄道さんには非常に多い。駅名で残っているところが多いですが、例えば祖師ヶ谷大蔵、愛甲石田という感じです。今の自治体は合併し

てしまっているのわかりづらいのですが、設置当時の自治体をよく調べてみると、小田原急行鉄道の駅は自治体と自治体のちょうど狭間の位置に置かれているものが多いということがわかってまいります。その他にも相武台前という駅、今は座間市の駅というイメージがありますが、ほぼ相模原市との境界にございます。相模原市の一部はかつて新磯村といまして、こちらもちょうど境界駅になるものだと考えられます。五つ目は請願駅と呼ばれるもので、これは地元の住民の方々の請願によって作られた性格の強い駅であります。成城学園前駅、玉川学園前駅は、先ほどの小原国芳氏の請願によって作られたものでありますし、百合ヶ丘駅、開成駅などもそういった地元の方々の要望により作られた性格を持っております。それから六番目。交差・分岐駅というのは、要するに鉄道自体が分岐する時にどうしても駅があつた方が望ましい。あと他社の路線と交差する時にも駅があつた方が望ましいということです。こういった順番で整理させていただいてご紹介をしようと思えます。

## ターミナル駅新宿の事例

では一つ目はターミナル駅の新宿駅。私は一九八〇年代に上京してきました。東京に住み着いた人間ですので、そういう世代の人間にとつてみれば新宿駅というのは既に西口に高層ビル群が開発されてしまっていて、東京の中核都市であることは自明でありました。むしろ東京の入口に位置する大都市、大都会だというふうになってい

るわけですが、歴史を調べていきますと、新宿というのが昔から江戸・東京の中心であったかという決してそうではないことがわかります。江戸時代にはそもそも御府内、江戸ではないという地域でありますし、極端に言えば関東大震災より前、新宿というのはそれほど大きな町ではないというふうに考えるべきかと思えます。新宿駅というのが元々作られましたのは、日本鉄道株式会社の品川線、現在の山手線が民間鉄道であった時のことであります。その一つの駅として誕生するわけですが、その後、先ほど申し上げた現JR中央線・甲武鉄道のターミナル出発駅となりました。ここで山手線と中央線の交差駅として少し存在感は増してまいります。ただ、甲武鉄道の時代においても、新宿駅というのはほとんど貨物駅のような扱いであって、今のよう一日何百万人も人をさばくような巨大な、人が乗り降りするような駅ではなかったというふうに言われております。

新宿が急激に発展する機会となりましたのは、一九二三年の関東大震災であったと多くの文献が指摘しております。関東大震災による被害は山手線の東側、東京東部で顕著でありました。それに比べてまして、山手線の西側に属する渋谷や新宿といった武蔵野台地のあたりは元々地盤が強固で、一段地形が高い。ですので、関東大震災をきっかけとしまして、東京の人口は山手線の東側から西側に大きく移動していくということが起こりました。地盤の強固な武蔵野台地に人が移動してきて、地域の開発が進んでいったという事情がご

ざいます。例えば伊勢丹がかつては関東大震災前は神田にあった。それが関東大震災後に神田が徐々に廃れていったので、新しい場所をどこにしようかと調査をした結果、新宿の地に新たな拠点を定めます。そういう関東大震災前後の東京の人口移動と商業集積の変化というものがあつたわけでございます。

ところで新宿のなかでも現在の新宿駅がある地域は中心ではありませんでした。私も京王電鉄の勉強をさせていただいて知ったのですが、昔の京王電鉄の始発駅は現在の新宿西口に駅があつたわけではなくて、南側のガードを潜って新宿三丁目の方まで入り込んでいました。少し東方の追分と呼ばれる地域の方が新宿の中心地でありまして、現在のJR新宿駅、小田急、京王が密集している地域というのは新宿のなかでも西の外れに位置するところ。そして西側の淀橋と呼ばれている地域はまだ完全に開けていない地域であつたわけです。日本の鉄道でよくある話なのですけれども、既に市街地があるところに新たな鉄道を敷こうとすると、当然立ち退きが発生するので地元の住民からは抵抗が出ます。京都等もそうなのですけど、中心市街地から少し離れたところに駅ができる傾向があります。この点に関しては以前、本学の寄付講座で小田急電鉄の大須賀頼彦相談役がヨーロッパのような石造都市では、鉄道を市街地内部に敷設することが困難であるという話をしてくださいまして、ああ言われてみればそうだなと。ヨーロッパだとそもそもターミナル駅が分散していますね。それに比べれば日本の木造建築の都市というのは鉄

道が入り込みやすいとは言えるのですが、それでも完全に市街地の中枢に後から鉄道が入り込むことは難しい。これは後に町田などでも問題になってまいります。ただ、私は小田急電鉄と新宿にとつてみれば、新宿駅が西寄りの現在地にできたことは良かったと考えています。なぜなら西側に広大な開発余地が残ってしまっていて、浄水場があったわけですけど、浄水場が移転した後で西口の総合開発が進むことになって現在の高層ビル群が建設できた。それが新宿という土地の都市としての伸びしろであったわけで、これがもつと駅が中心部に入り込んでいたら、開発余地は非常に少なかっただろうと考えているわけです。

実は小田急電鉄の社史の方を拝見しておりますと、元々はもう少し山手線の内側に入り込んで駅を設置する計画であったと記されております。しかし、これは政府の方から、むしろ省電、今のJRです、ね、の駅に接続してくれという要請を受けて、現在のJR駅と併設するかたちで始発駅を作ることになったというのです。これは小田原急行鉄道の当時の判断ではなかったことになりませんが、繰り返しますけれども、結果として新宿西口を広大に開発する余地ができたということは新宿という町にとつても良かったことだったのではないかと思います。

小田急電鉄による西口の開発の代表例は、現在の立体駐車場になつている新宿西口の開発と小田急百貨店のビルであったと思えます。西口の立体広場は、小田急電鉄が新宿副都心建設会社の委託に

よりまして、一九六四年から六六年にかけて開発した場所です。私も上京当時にあの辺り何度か、ここは一階なのか二階なのかわからず迷子になった経験がありますが、あの広大な立体構造の駐車場で小田急電鉄が建設されたということは、私もこの研究を始めてから知ったことであります。現在は南側にバスタ新宿（新宿南口交通ターミナル）ができました、集積の場所が拡散しつつありますけれども、当時としては世界最先端の駅前広場を開発することができたと。これも新宿の発展において大きな役割を果たしたことになるのではないかと考えております。

#### 駅間の広い町田駅

以上が新宿のターミナルとしての話でありまして、続きまして拠点駅ということで町田、厚木、秦野とお話していきたいと思えます。私はかつて沼津で仕事をしていたことがございました。JR横浜線で町田まで出まして、町田から当時、小田急のロマンスカーが沼津までの直行便があつたんですね。御殿場線を通つて。それに乗らせていただいて沼津まで仕事に行っていた時代があります。その時に思ったのが、なかなか乗り換え距離が大変だなと。横浜線から小田急線の駅間がなかなか長くて、その間が二、三分かなと思つていたら、思ったよりも駅間が長く、慌てた覚えがあります。実はかつては駅間がもつと離れていたという話をうかがいました。

これはどういふことかと申しますと、横浜線（横浜鉄道、一九〇

八年開業）と小田急線（小田原急行鉄道、一九二七年開業）というのがですね、創業時のタイミングがかなりずれておりまして、横浜線の町田駅はかつて原町田駅と言いまして、もう少し南側にございました。小田急線の町田駅はかつて原町田駅が既にあるので新原町田駅という形で開業されたわけでありまして。小田急線が敷かれた時点で既に横浜線を開業して二〇年近くが経過してございましたので、横浜線の原町田駅付近にかなり商業地が集積しておりました。ここ以後から小田急線が交差ししようとすると、当然大量の立ち退きが発生してしまいます。もちろん乗り換えの利便性としては交差、同じ場所に交差した方がいいに違いないのですが、おそらく用地買収が極めて困難であったのか、原町田駅（横浜鉄道）よりもかなり四〇メートルくらい北側の位置に新原町田駅（小田原急行鉄道）が作られたということになっています。これはなかなか二つの鉄道が同時期に交差して別会社で作られるというところはございませんので、ある程度止むを得ざる事情があったかと思いますが、その後再開発事業が町田で進められた結果、JR駅が少し小田急線の方に移動しまして、現在のような位置になっているわけです。地元の方は現在のターミナルプラザというところに、かつての改札の跡が残っていることをご存知ではないかと思いますが、一度ご覧になっていただければと思います。

### 本厚木駅の駅前開発

続きまして本厚木駅であります。本厚木駅と申しますのは、海老名市側に厚木駅があるからでございます。そもそも何で海老名市に厚木駅があつて、厚木市にあるのが本厚木駅なのかというお話は、本日お話ししていますと時間が足りないと思ひますので、拙著など関連文献をご覧になっていただければと思ひます。本厚木駅に關してお話したいことは、この用地がどういふ方々の土地であつたかということでありまして。駅前開発はどのような形で行われたかということも含めてお話ししたいと思いますけれども、厚木という町はかつて神奈川県中枢部の相模川の河川流通の拠点でありました。丹沢から木材を川で下つて運んでいって、それを建設用資材として活用するということ、その木材を流してきて木を集めるということが厚木の由来になつたという説もございます。

しかし東海道線が開業して以降、神奈川県を中心地が沿岸地帯に偏つてきまして、内陸部の厚木は相対的に衰退の危機に瀕してしまつた。先ほど申し上げた武相中央鉄道につきましても、町田や厚木の有力者の方々が積極的に誘致をして、都心に直通する線を敷いてほしいと請願をしておりました。ですので、小田原急行鉄道に關して私が史料で調べている限り、最も熱烈な歓迎を示しているのがこの厚木地域であります。ほかの地域だと何らかの交渉の過程が見えるのですが、厚木に關しては条件闘争らしきものも史料的に発見できないというような状況であります。厚木も旧市街地よりも少し

離れた位置に駅が作られてはいるのですが、ではどういふ方々の土地であったのかという点、当時の厚木町の有力者の方々が土地を差出す形で駅を設置しているということがわかります。現在の本厚木駅が開設された当初、表口は南口にあつたと言われております。駅前は当時の厚木町長でありました後藤さんという方の水田です。この水田用地を小田原急行鉄道に寄付する形によつて本厚木駅が、当時は相模厚木駅と言いましたが、作られたということでありまして。さらに厚木町では、駅前通りを整備して、駅前開発を町を挙げて行つていくことがわかります。北口も、町の助役である中野さんという方の所有地でありました。この辺りも農地で、田んぼであつたということから、旧市街地のど真ん中ではなくて旧市街地から少し離れた農地の部分を使つていくことがわかるわけです。自らの農地を提供して駅を設置し、しかも駅前道路を自費で建設している。現在の一番街通りという商業地区になつてはいる通りですけども、これも地元の方の無償協力によつて駅前道路が整備されているのです。厚木に関しましては、小田原急行鉄道の開業をどの地域でも望んでいたということと、地域の有力者の方々の駅用地の提供や、駅前通りの開発ということに関して非常に積極的な協力が見られる地域だということができます。

### 秦野町に作られなかつた大秦野駅

町田、厚木と代わりまして市街地として大きかつたと考えられる

のが秦野であります。秦野町というところは、地域に南秦野村ですとか、西秦野村といった小さな村に囲まれていた地域なのですが、中核は秦野町でありました。しかし、実は現在の秦野駅というのは、かつての中心地であつた秦野町の外に設置されました。これはなぜか。秦野駅に行つていただくとわかると思うんですけど、水無川を渡つた対岸に市役所等、旧市街地があるのですね。ここは、昔は南秦野村でした。ですから、あの地域で最大の、一番大きな町であつた秦野町に駅はできずに、その隣村の比較的小さな南秦野村に今の秦野駅ができていくことになりました。これには、秦野町の方のお家騒動と言ふか、それが関わつていふようになります。西側に渋沢という駅がありまして、これは当時西秦野村と言いましたが、この渋沢駅に関して言うと、当時小学校建築をめぐつて村政が対立状況にあつたようなのですが、小田原急行鉄道敷設という事態に際して村政対立は一時休戦して、駅設置には協力しようということでは、一度は町内に停車場の設置を要望して、敷地として三〇〇〇坪を寄付することが町議会で決議されているんですけど、その場所の詳細を巡つて村内で紛争が起きています。この議論が、関東大震災を挟んでしまったことによつて長期化し、なかなか解決できないという状況になりました。その間に南秦野村が、秦野町の方で決まらなかつたらウチに来てください、という誘致活動を行います。結果として、駅（当時は大秦野駅）は南秦野村に設置されると

というような事情がありました。この秦野町でもめた原因につきましては、少々デリケートな問題を含んでいたようですが、いずれにせよ、地域の方で駅の誘致に意見がまとまらないと、結果として駅が来ないという事態も起こりました。それを象徴しますが、この秦野駅の事例であります。

### 河川駅と川砂利輸送

三つ目は河川駅ということで、ここは少し簡単にさせていただきますが、東京、首都圏の私鉄の歴史を語るうえで非常に重要なものになってくるのは川砂利という存在であります。関東大震災から後、日本の建築物復興の過程でコンクリート建築が増えていきます。その材料として、国内で調達可能な資源として、多摩川や相模川、酒匂川といった河川に到達する川砂利というものが、非常に重要な建築資材として活用されてまいります。東急も京王も小田急もすべてそうなんですけれども、旅客営業のほかにもこうした川砂利を運ぶ貨物営業を同時に行って副収入源としていました。したがって、こうした川沿いに別の会社が鉄道を敷いていると、例えば南武線ですね。南武鉄道が敷かれていて交差駅となっている。今のJR相模線も交差していて厚木駅となっている事情もありますが、どのみち交差駅となることと、河川の近くに駅を作っておくと貨物の積み込みには便利であるということもありまして、多摩川沿い、相模川沿いにはその地域の市街地の中央から少し離れた川沿いに駅が作ら

れるという傾向がありました。

この近くで申しますと和泉多摩川駅もそうした形で、狛江村の中心部からは少し離れた場所に作られています。ただ狛江村としては和泉多摩川駅だけだと不便ですので、もう少し村の中心地に近い場所に駅を作ってほしいと交渉した結果、もう一つ現在の狛江駅ができたという経緯があります。ちなみにこの専修大学の最寄り駅である向ヶ丘遊園駅もかつては稲田村という村でございまして、南武鉄道と交差するために設置された登戸駅（当初は稲田多摩川駅）と同じ村内でしたから、当初はやはり登戸駅一つでよかつたんだろうという話になっております。ただ、これも地元の要望により、もう一つ村の中心地に今の向ヶ丘遊園駅（当時は稲田登戸駅）が設置されたという事情がございます。

### 境界駅はなぜ生まれたか

続きまして境界駅です。先ほど少し申し上げたところですけれども、小田原急行鉄道という会社は大手私鉄のなかでは相対的に後発の鉄道であります。したがって、どちらかというと地域の地主さん方の間で、鉄道会社との買収の時にどういう交渉が行われるのかということに関して情報が普及している時代に創業されました。現在、私は狛江市史の編纂もお手伝いさせていただいているのですが、狛江の地主さんたちの手紙のなかに、沿線の他自治体の地主さんと、相互にどういう交渉が行われて、いくらぐらいで買収された

んだということを情報交換していることがわかります。これはおそらく小田原急行鉄道の用地係の担当者にとっては非常に難しい状況であったと考えられます。

それから、小田原急行鉄道の駅が当時の自治体単位で、どのようできたかということ、調べてみたのですが、先ほどのような厚木であるとか、町田であるとか、秦野であるところには、当然ながら駅ができるのですが、それ以外の小さな村についても、おそらく原則一つの村に一つの駅を置いていくという方針ではあったかと思えます。ただ、先ほど境界駅、例えば愛甲石田、それから祖師ヶ谷大蔵、相武台前という二つの自治体の間に駅ができたケースというのは、当初の計画として二つの村の間くらいに駅を計画しておいて、二つの村で一つの駅にしましょうよという交渉を行ったのではないかと思えます。それでお互いの村に誘致合戦をしてもらって、買収価格を下げてもらって、駅の用地も寄付していただきたいと。そういう交渉を行ったのが境界駅の発生した原因であると考えられます。その結果、決着がつかなかったところはいくつか残ってしまいました。境界駅が存在しているというのが私の理解です。小田急沿線というのは駅を作る時に駅用地を地元が寄付したというケースが多数あります。これは小田原急行鉄道側の要求であったことは事実のようですが、それが特殊であったのかと申しますと甲武鉄道（現JR中央線）の時もほぼ同じことが行われています。地元側が要求して駅を置いてほしいという時は、駅の用地は地元側が寄

付するというのが国鉄時代にも行われております。ですから、これは小田原急行鉄道側の要求が特殊なものであったわけではないというのが私の認識です。

境界駅に話を戻しますが、例えば愛甲石田駅は、愛甲郡南毛利村というところと中郡成瀬村石田集落という、つまり南毛利村と成瀬村という二つの村のちょうど中間点に駅が置かれます。それから祖師ヶ谷大蔵駅ですが、今の世田谷区域西部には、かつて千歳村と砧村の二つの村がありまして、祖師ヶ谷大蔵駅は千歳村と砧村のちょうど中間になります。北口が千歳村で南口が砧村になっています。この辺りにつきましても村同士の競争が発生しており、その間を取る形で駅が設置されたのではないかと考えられるわけです。当然すべての地域が境界駅になったわけではなくて、交渉の結果、境界駅にならなかったところの方が多数あるということが実態であると考えております。

### 柿生駅設立の詳細

また柿生駅のある柿生村につきましては、西隣は鶴川村でありまして、現在の町田市ですが鶴川駅があります。創業時の交渉の過程で言いますと、駅の設置について会社側では、柿生と鶴川境の一本松付近に一ヶ所だけ駅を置くと最初は提示しました。しかし、鶴川村にとっても柿生村にとっても村境の辺鄙な場所に駅ができるくらいだったら、村の中枢地に駅を作ってほしいと双方から要求が出ま

す。それで会社に交渉したところ、会社では地元の方々の協力如何によつては考慮するとの回答を得ました。ただし地元の方も駅の設置と用地買収に協力していただきたいと。この結果、柿生村の住民の方々は当時の上麻生というところを駅を中心にする決めて、この駅用地一〇〇〇坪を地元負担で買収して、これを小田原急行鉄道に寄付する形で駅の設置をお願いすることとなりました。おそらく鶴川村でもこのような交渉を行つて用地を寄付する形で駅を設置したのだろうと考えられます。この柿生の資料はなかなか詳細なことまで書かれていまして、では負担部分がどうなっているのかという話にまで段々と細かくなつてくるのですが、一ヶ所の住民だけが一方的に負担するということにはなつておりません。柿生村の集落はですね、上麻生、片平、栗木。片平とか栗木とか黒川は多摩線の沿線になつている地域でありますけれども、多摩線がまだ構想されていない時代でございますので、当然ながら柿生村がその村唯一の駅ということになります。駅から近い、或いは駅ができることによつて利便性が高まるであろうという地域で傾斜配分を行つて、一番駅が近い上麻生の地域が一五〇〇円を出す。それから片平、栗木といった地域や黒川といった地域がもう少し出すという形で、集落ごとに負担区分を決めて、駅用地を買収して駅を作つてもらつたというのが柿生駅の経緯であります。なかなか地元負担区分の金額まで出て来る資料というのは沿線でもあまりありませんので、かなり貴重な資料であると思います。

#### 向ヶ丘遊園駅の設置事情

それから専修大学に一番近い向ヶ丘遊園駅。かつては稲田登戸駅と申しました。こちらはこの大塚新平という方の本に書いてあるのですが、証言者は近くにございます丸山教の教主の方で伊藤六郎兵衛氏の証言で、こういう話が残っています。小田原急行鉄道は建設願書に生田の根岸に登戸駅という名義で、急行停車駅を予定して、鉄道省からも認可になつていた。登戸という地名は稲田地域一帯を指す地名でありますので、今の登戸駅周辺だけをいう地名ではありません。登戸駅と向ヶ丘遊園駅の辺りは稲田村と言ひまして、生田駅の方には生田村という村がございます。根岸という地名は、ちょうど今の陸橋がある場所でそこが村境ですので、当初の駅建設構想は稲田村と生田村の村境の根岸に計画されていたという証言であります。南武鉄道がある関係で今の登戸駅はたぶん確定だったのだと思いますが、今の向ヶ丘遊園駅の場所は予定されていなかった。しかし、生田村の方がもめたという証言がこの後出てきます。生田村というのは谷沿いに東西に長い村でございます、現在の生田駅と読売ランド前駅と百合ヶ丘駅すべてが旧生田村エリア。東西に長い村なので、東の端っこの根岸だけに駅ができるというのは西側の住民からすると納得し難い。しかも当時読売ランド前駅に細王舎という農機具メーカーがありまして、この社長さんがかなりの有力者だった。ですから読売ランド前辺りの方に駅を作つてほしいと、費用も自分が出す。そういう運動をしまして、生田村議会

もかなり紛糾します。この過程で生田村の駅設置が非常に不透明になってきたので、こちらに話が来たのだと、伊藤六郎兵衛氏は証言しております。元々稲田村の方では登戸駅では村の端っこすぎて、根岸にしても登戸駅にしても村の中心から外れているので、今の向ヶ丘遊園駅の辺りが望ましいと要求していたのだけでも、当初はなかなかのんでもらえなかった。しかし隣の生田村がもめているので、それでもいいですよという話になったという証言です。この後、生田村の方がびっくりしまして、またこちらもめるんですが、当時の橋樹郡役所が仲裁に入って、結果として生田村にも今の生田駅と読売ランド前駅が、当時は東生田駅と西生田駅という形で建設されることになりました。百合ヶ丘駅はその後の話です。

### 学園都市成城学園

請願駅と駅用地寄付であります。請願駅というのは、おそらく小田原急行鉄道さんの方では設置を想定していなかったのですが、地元住民の請願によって新たに作られた駅の事例であります。最も代表的な事例は成城学園前駅であります。現在の小田急沿線で最もブランドイメージの高い地域だと考えられますが、同地はかつて砧村の平地林でありました。地主さんは砧村の方ではなくて、川崎の鈴木さんという方の所有であったという話になっていきます。成城学園というのは元々の成城学校が新宿にございまして、それが関東大震災から後、郊外に移転が構想されていきました。それで、郊外に学校

を作るのはよろしいのだけど、できるだけ駅から近い場所がよろしいということで、当時主事であった小原国芳氏が用地買収と場所選定の責任者となります。世田谷の砧村付近を小田原急行鉄道という新しい鉄道が通るといふ情報を察知した小原氏が、地主と小田原急行鉄道の用地交渉に参加します。小原さんの証言によると、鈴木さんどうですか。小田急さんは停車場の敷地一八〇〇坪、私は残り全部を買います。小田急さんには坪三円で、私の方は倍の六円、いかがでしょうか。これはどういふことかと申しますと、地主さんと小田原急行鉄道の間で用地買収価格がもめていて、地主さんは三円よりもちょっと高い金額を要求していたのだけでも、小田急さんは坪三円で何とか買収させてほしい、という要求をしていたそうです。そこで、小原国芳氏が小田急さんには三円でよろしいじゃないですか、その代わり私が残りを坪六円で買いますからと言って仲裁したのだという証言であります。実はこれも、細かに計算していくと色々と数字が合わないところが出て来るのですが、いずれにせよ、成城学園前駅の用地買収に小原氏が関わったこと自体は間違いないなろうというふうに考えております。成城学園というのは学校経営という観点と、不動産業という観点からも重要な事例でありまして、学校用地のほかに周辺の住宅地になる用地を買収して、そこを学校関係者や、ご家族などが住む住宅地を作って、それを分譲して販売します。そしてその販売収益を学校建設資金に組み入れるという形で行った学園都市と呼ばれる町づくりを行いました、非常に先

進的な町づくり開発を行った事例として知られています。これと同じ町づくりの手法を玉川学園でも小原氏が行っているということでもあります。

### 百合ヶ丘駅設立の住民請願

この成城学園前駅と玉川学園前駅はこの小原氏という個人の力量が大きい請願駅であるわけなのですが、地域住民の方々の請願駅という意味で重要なのは百合ヶ丘駅であります。こちらはかつては生田村に属する地域でした。生田村と柿生村に跨る地域であるわけなのですけれども、生田村というのは先ほど申し上げたように谷沿いに東西が非常に細長い自治体でした。東の端に東生田駅（現生田駅）ができてまして、ほぼ中央部に西生田駅、現在の読売ランド前駅ができています。西側の高石地域というところが空白地帯になっておりまして、こちらの住民の方々がここにも駅を置いてほしいというような運動を戦後になって始めております。ただ、最初は、成城大学の移転計画でありましたり、あとPL教団の誘致という話をし何とか駅設置運動を進めるのですが、いずれも首尾が上手くいかない。それでも粘り強く交渉して、沿線開発を東急電鉄にお願いするぞというような取引カードを提示して話を進めたのだという話も残っています。結果として駅を作る方向で進むのですが、当時の百合ヶ丘駅周辺の土地というのは、まだ農地になっていてるところが多くて、当時は農地法で農地転用が非常に厳しく規制がかかっていま

したので、百合ヶ丘駅設置は難航しております。最終的に決め手となったのは、日本住宅公団による団地の建設であったということになるかと思いますが、それにしても地元の方々の請願から一年かかっていたの駅設置の実現ということで、非常に苦勞の多かった駅設置であろうかと思えます。この百合ヶ丘駅の設置と周辺開発については、『喜劇 駅前団地』という映画がございまして（一九六一年、東宝）、フランキー堺氏と森繁久彌氏と坂本九氏が出演しております。しかもできたばかりの百合ヶ丘駅がそのままロケ地で使われていて、エキストラも地元の方々の方々だったと言われております。カラーで一九六〇年前後の百合ヶ丘地域の風景が観られる資料的な映画としても非常に面白い作品であります。

### 多摩線敷設と新百合ヶ丘駅

最後に分岐駅。分岐駅・交差駅はたくさんあつてお話ししたら時間が足りなくなってしまうのですが、近くの駅ということで新百合ヶ丘駅を紹介させていただきます。新百合ヶ丘駅というのは、実は先行の多摩線の建設とともに作られた駅でございます。地元の方ももちろんご存じだと思いますけれども、今となつては麻生区の中核的な駅になっておりますので、学生に話しますと「えっそんなに新しく作られた駅なんですか」とビックリされます。

この駅をめぐるのは多摩ニュータウン計画と議論が関わっております。多摩ニュータウン計画は、東京都と建設庁、日本政府が推

進したものですけれども、当然ながらあの地域に巨大ニュータウンを作るとなると、新たな通勤手段が必要になる。当初は高速道路も想定されたようですが、いや高速道路では絶対に運びきれないというところで、当初、小田急電鉄と京王電鉄と西武鉄道の三社に新線の建設を依頼します。途中、西武が断念しまして、小田急と京王二社が多摩線と相模原線を建設するということになりました。実は小田急の新線につきましては、当初、喜多見〜狛江間で線路を分岐させて調布市を少し通って、調布市に多摩川住宅という団地があるので、その前を通って川を渡って入るという構想であったと言われております。しかし、この計画が途中で変更になります。これは原因が複数あると思っております。一つは狛江の住民の方々の反対運動があつたということ。もう一つは、この当初の計画だと、新線の小田急と京王の並走区間が長すぎて、お互いに乗客の取り合いになってしまふということで、その離れている距離を広げる必要があつた。おそらくこの二つの理由から、百合ヶ丘駅の先に分岐点を作って多摩線を作るという計画になりました。百合ヶ丘駅と柿生駅間。実は私の知る限りにおきまして、小田急電鉄というのは創業以来路線を変更したことがほとんどない。地下化したものはありますけど。京王電鉄と比較すると非常によくわかるんですけど、京王電鉄さんは元々路面電車だったので、非常に路線の変更が激しいです。しかし、専用軌道であつた小田急電鉄というのはほとんど路線の変更が発生しておりません。唯一、大きく変わったのがこの新百

合ヶ丘駅のところで、かつては小高い丘を、S字に回避して走っておりまして。新百合ヶ丘駅というのは、この小高い丘を丸ごと切り開いて、その地域に新駅を作って追い越し線と多摩新線の分岐線を建設したというものであります。これは地元の方々の証言で、次のようなものがござります。昭和四五年か六年頃、百合ヶ丘駅と柿生駅の間に小田急が新しい駅を作るそうだというウワサを聞いた。突然目まぐるしいように色々なパワーシャベルやタンクのような工事車や一〇トン以上もあるダンプカーが走り回り、アレヨアレヨと見ている間に山林だった所が切り払われ、またたく間に住宅地が出現した、それはまるでアラジンがランプをこすって一日で都市ができ上がったような感じであつた、と急速な工事で新百合ヶ丘駅という駅を建設したという証言であります。

#### 駅設置が地域に何をもたらしたか

以上、少し駆け足で小田急線の駅が設置されるにあつたつてのエピソードをご紹介します。それは地元の方々と小田原急行鉄道、小田急電鉄との交渉の結果、色んな駅ができてきたということがあります。やはり最後に申し上げたいのが、沿線の住民にとって、特に厚木ですとか、町田ですとか、秦野といった地域の住民にとって、小田原急行鉄道は非常に待ち望まれていた鉄道であつたということでありまして、この近辺の柿生といった地域に關しましても、やはり非常に大きな変化をもたらした鉄道ということ

であります。「小田急柿生駅誕生―これはまさに神奈川の僻村からの脱出と柿生村全村民は大いに喜んだ」。私自身も農村研究をやっている関係で、この川崎の地域に鉄道が敷かれていない頃というのは陸の孤島のようなイメージで、農村研究では扱われていた地域であります。これが小田原急行が敷かれることによって、一気に都市近郊地域として開発が進んでいくことになりました。「若い人たちは都会に憧れる、農業を嫌う人たちもたくさんあって農業経営上の異変もあった。しかし、必ずしも悪い面ばかりではなく、良い面からみれば都市との交流もできたのであるし、通勤、通学には便利となり、文化的立場から云えば大なる発展を遂げ、生活水準も高まり、今日の基礎づくりができたものである。無医村に近いこの地にも、柿生駅近くの踏切り横に村野医院が開院された」。先ほどの『喜劇 駅前団地』という映画で、その百合ヶ丘駅の前に無医村の地域であった地域に、新しく森繁久彌氏が開業しようとするんですけど、もう一人そこを狙って女医さんが開業しようとして、それを相互にライバル視し合うところからコメディにもなっている展開でございます。当時の現実の一端を表しているシナリオであります。

さらに、農業に関しても悪いことばかりではありませんでした。

「柿生駅には、貨物専用の引き込み線も新設されてね。そこから地元名産の禅寺丸柿や野菜などを貨車に満載して、東京方面へどんどん出荷してゆくわけです。柿のシーズンになると駅の周辺は大変な

にぎわいでしたよね」。また稲田村の昔の証言を聞いていまして、小田急線ができる前というのは、この地域は梨農家の方が多かったわけで、宿河原の桃と稲田、多摩川の梨になるんですけど、それを北千住の青果市場まで、かつては大八車で運ばれていたということになります。京王線ができてから、多摩川の渡しを渡船で渡って国領の方まで歩いて、そこから乗れるようにはなったと言います。正直、私の年代で農作物を満載した大八車とか、風呂敷包みを背中に背負って、北千住まで歩くというのはちょっと考えられませんが、たぶん国領にたどり着く前に腰を痛めちゃう。ですからやっぱりそういった意味では、農作物を出荷するという観点から言いますと、小田原急行鉄道が敷かれたということは、この地域の農業にとっても重要な役割があったと考えられるわけがあります。

#### 沿線地域と鉄道会社の新たな協力関係の模索

最後にまとめさせていただきます。小田急電鉄の創業は地域の発展を望む地元住民の期待に応えるものであり、沿線地域経済の発展に貢献したことは疑いありません。一方で用地買収や事故・騒音問題等で鉄道が個々の地域住民に対して負担を強いてきた経緯も、もちろん存在するであろうと思います。したがって、今後も私鉄会社と地域関係が双方向的であるWin-Winであるべく相互の協力・努力が必要とされるのではないかと考えます。今年私は小田急電鉄社員の方々の寄付講座をうかがいまして、一方で京王電鉄の方

の取り組みもうかがいましたが、多摩地域の人口がやはり減ってきている。私は中央線の国立市に住んでいるんですけど、国立市も人口が減っているんですが隣の立川も減っている。先日、府中の伊勢丹が閉店するというニュースがあつて、あれも地域に激震が走つたと私は思っているんですけど、やはりそういった沿線の、東京近郊においても人口が減少している社会があるなかで、人口の減少というのは鉄道会社の経営にももちろん不安要素になりますが、なによりも地域の人々にとつても地域の発展という観点では不安な要素になるんだろうと考えます。したがって、寄付講座のなかでエリアマネジメントという言葉を今回拝聴させていただいたわけなのですが、地域と鉄道会社というのは、新しい形の相互協力を一層を進めていくことが今後求められていくのではないかと。そのようなことを申し上げさせていただきまして、本日のお話を終わらせていただきますと思います。ご清聴ありがとうございました。ひとつひとつの資料につきましては、基本的には地域の郷土史家の方々が丹念に集められた資料を、私が図書館で集めさせていただいたものであります。そうした地域の資料を集めて、証言を残してくださった方々に、私から改めてお礼を申し上げます。本日はどうもありがとうございます。