

第3節 近世交通と「統合」

1. 先行研究の要約

この節では、近世日本において交通が国民統合にどのような影響を与えたのかを考察し、それを通じて鉄道が国民統合にどのように影響を与えうるのかを検討していく。

はじめに、今回取り上げる先行研究の内容を簡単にまとめておく。今回取り上げる先行研究は、コンスタンチン・ヴァポリス著『日本人と参勤交代』、辻達也、朝尾直弘編『日本の近世 第6巻情報と交通』「第一章近世情報化社会の形成」の二点である。

コンスタンチン・ヴァポリス著『日本人と参勤交代』は江戸時代の参勤交代の制度を広く近世日本社会に影響を与えたものとして様々な視点から参勤交代制度の与えた影響について考察している本であり、筆者はこの本を「参勤交代に近世日本の文化を形づける役割があったことを検証すると同時に、江戸に与えた社会・経済への影響をも検証するものである」¹としている。

第一章において参勤交代制度の起源や変遷、そして参勤交代に伴って行われる移動の実態を詳しく述べ、第二章では土佐藩を事例として参勤交代のルートや藩主の病気についてなど、実際の参勤交代の様子を史料を基に細かく描写している。

第三章は、大名行列が持った政治、文化的意味を中心に展開されている。大名による江戸への参勤は將軍權威を民衆に対して可視化する役割を果たし、また、大名行列は大名自身の權威を誇示する役割も持った。加えて、大名行列は時代を経るうちにパレードとしての性格を強め、文化的表象へと変容した、と筆者は述べている。

第四章から第六章では、参勤交代によって江戸に来た各藩の藩士の江戸での生活に焦点が当てられている。第四章では江戸へ赴任する藩士は

¹ コンスタンチン・ヴァポリス著、小島康敬/M・ウィリアム・スティール訳(2010)『日本人と参勤交代』柏書房 pp.8-9

どのような人物であったのか、史料をもとに細かく描写され、第五章では江戸の大名屋敷に焦点を当て、大名屋敷と国元、江戸の町との関係が詳述されている。

第六章では大名屋敷で暮らした藩士たちがどのような仕事をし、どのような余暇を楽しんだのかを論じ、そのうえで筆者は藩士たちが「江戸へ来ることによって、世界を広げ、新しい交流や文化活動に参加できた」²とし、参勤交代によって日本中で文化的変化が生じたとしている。

第七章では参勤交代が日本文化の形成に与えた影響について、新たな説を提示し論証している。

筆者は、これまでの「参勤交代によって江戸文化が全国に広がった」という説を否定し、参勤交代によって江戸を中継地として全国各地の文化が混ざり合い、それが全国に伝播していったと主張する。そしてその伝播の担い手は参勤交代で地方と江戸を往復した藩士たちであったとする。

この章では各藩の藩士が参勤交代から受けた影響に焦点を当てて上記の主張を論証している。そして最後に参勤交代は「高い水準で文化と体験を共有する人々を作り出す助けとなったのである」と述べて本を終えている。

続いて、(丸山 1992)では、前半に豊臣政権期から江戸にかけての幕府、大名、商人の各階層の情報収集の様子が概観され、続いて幕藩体制下の交通政策や交通体系、そこから見える幕府と藩の関係等が述べられている。

そして、このような交通体系やそれに基づく移動、それに加えて教育や出版がどのように情報のやり取りに関連しているのかを考察し、最後に情報に関する研究の展望を述べ、この章を閉じている。

2. 近世交通と統合

続いて、先に挙げた先行研究の中で、交通と国民統合との間の関係はどのように描かれているのか、見ていくことにする。

² コンスタンチン・ヴァボリス 前掲書 p.328

はじめに、『日本人と参勤交代』の内容から見ていくこととする。まず、参勤交代と交通の関係を確認しておくことにする。丸山雍成によれば、参勤交代制の確立が五街道を中心とする全国的な交通網や宿駅制度が整備される契機の一つであったという³。つまり、江戸時代の参勤交代制度は交通網の発展と密接に関連しているのである。

さて、同書の中で、参勤交代が国民統合に関係していると考えられる点は、三点存在する。

一点目は、参勤交代が将軍権威を民衆に可視化させた、という点である。ヴァポリスによれば、徳川将軍の権威は「中央にあって誰からも遠く、臣下は衛星のごとくその周りを巡るという、将軍の不可視性と不動性を基盤としていた」⁴という。そしてその権威を民衆に可視化させたのが、臣下である大名の江戸への参勤そして大名行列だったのである。つまり、参勤交代が民衆に共通の統治者を意識させる役割を果たし、民衆がその統治者を頂点とした共同体意識を持つ契機につながったといえるのではないだろうか。

そして、ここで将軍や各大名の権威を可視化させることに役立ったのが、大名行列に使用された数々の道具であった。代表的なものは、大名の乗った「駕籠」である。ヴァポリスによれば、大名の乗る駕籠はそれ自体が大名権威の象徴であったという⁵。その他にも大名によって行列内に配置できる数が決まっていた槍や、一部の大名のみが行列に加えることのできた薙刀などの道具も権威を象徴するものとされていた⁶。

二点目は、参勤交代によって江戸と地方を往復した各藩の藩士たちがその行程の中で様々な土地を通ることによって共同体意識を育むことができた、ということである。ヴァポリスは、参勤交代に伴う旅の中で、藩士たちは「自らが居住する地域が『日本』という名の藩や幕領、寺社領などの集合体の一部であると感じることができた」と述べている⁷。ま

³ 丸山雍成(1989)『日本近世交通史の研究』吉川弘文館 p.1-2

⁴ コンスタンチン・ヴァポリス 前掲書 p.108-109

⁵ 同上 p.147

⁶ 同上 p.150-151

⁷ 同上 p.343

た、この記述の後には、藩士たちが江戸にたどり着くまでに数々の町を見て回っている様子が描かれている⁸。

つまり、交通の発展に伴う参勤交代の旅によって、藩士たちは自分たちが「日本」という共同体の一部である、という意識を持つことになったのである。後の国民国家における国民意識の萌芽がここに見て取れるのではないだろうか。

三点目は、参勤交代によって江戸を中継地として均質な文化が全国に伝播した、という点である。ヴァポリスが述べるところによれば、江戸時代の文化は、参勤交代によって江戸にやってきた藩士たちによって持ち込まれた文化が江戸での交流によって融合し、それが藩士たちによってそれぞれの城下町に、そしてその周辺地域に文化を伝えることによって伝播していった⁹。その結果として19世紀初頭までには日本に「統一されたナショナルな(国家規模の)文化が存在するようになった」という¹⁰。

先に見たように同じ文化を共有することは国民統合の非常に重要な要素であり、これを実現させたのは、まさに交通網の発展による交流の拡大であるといえるのではないだろうか。

続いて、「近世情報化社会の形成」の内容から、交通と統合の関係性を探っていく。結論から言えば、参勤交代によって藩士たちが共同体意識を得たのと同じような現象が、民衆の間にも起こっていたのである。

丸山雍成によれば、街道筋の宿駅(宿場)では街道を通行する人々と周辺の村落から徴発されてきた人々などさまざまな階層の人々が集い、交錯していたという¹¹。そして、宿駅において様々な情報が旅人から周辺の村落へと伝わり、「各宿駅と周辺農村の人々の共通認識が次第に形成される一つの契機になった」¹²のである。

近世の宿駅は江戸幕府の交通網整備によって成立したものが多く¹³、交

⁸ コンスタンチン・ヴァポリス 前掲書 pp.344-345

⁹ 同上 pp.394-395

¹⁰ 同上 p.10

¹¹ 辻達也、朝尾直弘編(1992)『日本の近世第6巻-情報と交通』中央公論社 p.44

¹² 同上 p.47

¹³ 同上 pp.190-191

通網の整備が人々に共通の意識を持たせることに役立っているといえるのではないだろうか。

さらに丸山雍成は、多くの民衆が一斉に伊勢参詣を行う「御蔭参り」が「幕藩的割拠性の枠を突きくずし、日本全土を一体的なものとして認識させる契機となった」¹⁴としている。藩単位ではなく、日本という国を一つのものとして意識させることは、国民統合につながっていくものであると言える。そして、このような大規模な移動は、江戸期の交通網の発展がなければ実現しなかったであろう。この点から、江戸期の交通網整備が国民意識の形成に寄与したといえるのではないだろうか。

3、「統合」から見る近世交通と鉄道

最後に、ここまで見てきた近世における交通と統合の関係は、鉄道と統合の関係を考える上でどのように位置づけられるのか、検討していく。

はじめに、これまでの内容をまとめ、近世における交通と統合の関係を考えてみると、江戸期の交通網の発展が参勤交代や多くの人々の移動を可能にし、大名行列を街道沿いの多くの人に見せることによって将軍権威を多くの人に可視化させ、また、移動によってさまざまな知識や情報が拡散し、人々の交流が活発化したことによって、人々の間に共通の統治者を想像させ、また、共通の文化や意識が生まれ、国民統合につながっていった、ということができるのではないだろうか。

それでは、明治時代になり、日本各地に鉄道が開通していく段階になると、交通と統合の関係はどうなっていったのであろうか。

近世日本で見られた交通と統合の関係は、鉄道の時代になっても、同様のものが見られたと考えられる。大名行列が果たしていた、将軍の権威を視覚化するという役割は、明治期になると、天皇が乗るお召列車へと姿を変え、支配者の権威を民衆に視覚化させていく。

また、人々の交流という点から見ても、鉄道は近世期に見られたものと同じような役割を果たしていたと考えられる。

¹⁴ 辻達也、朝尾直弘 前掲書 pp.49-50

近世期に様々な人々が交錯した宿駅の役割は、明治以降は鉄道の駅や列車が果たしていくようになる。鉄道を利用するために、いろいろな属性の人々が駅に集い、同じ列車に乗り、様々な目的地に向かっていく。その駅や列車の中では様々なやり取りが交わされ、いろいろな情報や知識が交換されたはずである。

そして、そこで交換された情報や知識は目的地やその近くの駅で拡散されていっただろう。実際、鉄道が開業した時にはその駅の周辺には様々な店舗が立ち並ぶようになるなど大きく発展していく事例があり¹⁵、他の地域から列車で到着した人からそのような駅前の店舗を通してその地域に情報や知識が拡散されていったことが想像される。

また、鉄道で移動した人々は、江戸時代の藩士たちと同じように、様々な地域を鉄道によって通過しながら眺め、自らの居住する地域が日本の一部であるという認識を得たであろうし、鉄道網が東京を中心として放射状に形成された結果、江戸期にも増して東京が文化などの発信地や中継地としての役割を大きくしたとも考えられる。

このように、鉄道は近世交通が国民統合に果たした役割と、同様の役割を果たしていたのである。

では、何が近世期から変化したのであろうか。それは、鉄道は近世期の交通よりもより大規模に、効率的にその役割を果たした、ということではないだろうか。

鉄道の開業により、それまでの徒歩による移動と比べ、より高速で大規模に、広範囲にヒトやモノが移動するようになった。それに伴い、ヒトやモノ、情報の交流もより高速かつ大規模、広範囲になった。

具体的な事例を挙げれば、鉄道が旅の形態を変化させたという事例がある。

江戸から明治初期にかけて、庶民の旅といえば、農閑期の伊勢参りなどの長期に及ぶ旅行か、日帰りで行けるような徒歩圏の旅行のどちらかであった。それが、鉄道の開通によって日帰り圏が拡大し、各地への到達時間

¹⁵ 野田正穂は「川越鉄道の展開と地域社会」で川越鉄道入間川駅の事例を紹介している。

が短縮された結果、様々な場所への旅行を可能にしたのである。

水戸の偕楽園を対象とした三宅拓也の研究によれば、江戸期には交通の不便さから訪れる人が少なかった偕楽園は、鉄道の開通やその後の利用促進の施策により、東京から一日 1000 人規模の人が訪れるようになったという¹⁶。このような事例は他の鉄道会社でも見られ、鉄道会社の利用客増加のための取り組みが結果として国民統合に貢献することとなったのである。

このように、江戸期とは比べ物にならないレベルで人々が移動し交流した結果、江戸期の交通においても見られた共通の文化や意識の形成という作用がより強力に作用し、近代国民国家形成につながる国民統合を強力に後押ししたのではないだろうか。

鉄道は、人々を大規模に交流させることを可能にし、国民の間に共通の文化や意識が形成されるのを後押ししたのである。

¹⁶ 三宅拓也(2016)「明治・大正期の水戸・偕楽園と観梅列車—水戸における鉄道を利用した観光事業の成立と展開—」『観光研究』28 卷 1 号 pp.84-88