

第1節 1888-1905年

1, 扱う記事の期間, 期間中に発生した日本史上の出来事

この稿では1888年から1905年までの新聞記事を対象として分析を進める。この時期は日清、日露という二つの戦争をはじめ、北清事変など、多くの戦争を経験した時代であった。そして戦争と共に、日本が近代国家としての骨格を整え、飛躍していく時代でもあった。

1889年の大日本帝国憲法発布、1890年の第一回帝国議会開会や民法や商法などの各種法典の整備をはじめとして、地方自治に関する制度など、近代国家として必要な各種制度が整備されていったのがこの時代であった。

また、1894年の日英通商航海条約の調印から始まる一連の条約改正により、幕末期に結ばれた不平等条約が一部改正され、1902年にはイギリスと日英同盟を締結するなど対外的な地位も向上していった。

また、1895年には台湾を併合するなど、帝国主義への道を歩み始めた時代でもあった。

国内政治の面では、1898年に初の政党内閣である第一次大隈重信内閣が成立するなど、近代的な政治体制が少しずつ整いつつあった。

経済の面に目を転じてみると、1886年頃から1889年頃にかけて鉄道や紡績を中心に会社設立のブームが起き、日本でも産業革命が始まった。その後、日清戦争で得た賠償金を元に様々な金融、貿易制度を整え、再び企業勃興のブームが起きるなど本格的な資本主義が成立するに至った。

このように、この時期は現代の日本の原型が形作られていった時代だったのである。

2, 記事の分析

続いて新聞記事の分析に入る。この時期の鉄道に関する記事の大まかな特徴は、まず、鉄道に関する日常的な記事が多い、ということである。例えば、鉄道による人身事故や列車内での出来事などに関する記事

が多い。鉄道が人々の生活に密着していたことの現れと考えられる。

また、鉄道の開通や、鉄道の敷設計画、鉄道敷設の運動、新駅の開業といった事柄に関する記事が関東、東海、東北、北海道、植民地台湾など様々な地域に複数みられ、その内容も、自分らの町に対して有利になるように敷設計画を変更するようお願い出た、新駅開業を歓迎した、などプラスの内容の記事が多かった。

これらから、この時期は鉄道網が形成されていく時代であり、鉄道が人々にとって重要な交通インフラであったことが読み取れ、また鉄道網の形成と共に鉄道が人々にとって身近になっていく様子が見えてくる。

一方で、1898年の国の財政を論じた記事では鉄道国有化論を「暴論」と酷評していたり、1902年の記事では不採算が予測される路線の建設中止を主張しているなど、財政的な面では鉄道はいわゆる「金食い虫」として批判の対象となっていたことがわかる。

また、当時の鉄道が国策に協力的であったことがうかがえる記事もあった。1904年の記事では、北海道への移住民に対しての運賃割引を日本鉄道が行っており、北海道開拓という国策に鉄道会社が協力していたことがわかる。

鉄道と国家統合の観点から見ると、鉄道が人々の交流を促したことがわかる記事があることが重要だろう。1896年の記事では、長野県善光寺で行われる大法会の参拝者に対し、復路運賃の割引を日本鉄道が行う、ということが報じられており、鉄道会社の施策により人々の移動が後押しされた事例を見てとることができる。

また、この時代も後期になると、北清事変や日露戦争が起き、戦争関連の記事も多くなってくるが、これらの記事の中に鉄道は多く登場する。例えば、戦争被害の一例として鉄道の被害が取り上げられたり、地域を表す際に鉄道の駅名や路線名が使われていたりする(この事例は併合後の台湾に関する記事においても見られる)。

また日露戦争中の記事には鉄道保護の厳命が記事になっていたり、鉄道が軍事上重要なインフラの一つとして注目されていたことがわかる記事も複数存在していた。

また、少し鉄道からは離れるが、この時代の記事には朝鮮半島や台

湾、清王朝に対するものも存在し、その中には「土人」「土着」といった差別的な用語が使用されている。そこから当時の日本の優越意識が見て取れる。

3, まとめ

最後にこれまでの記事の分析をまとめ、メディアに見られた鉄道像やメディアと国民統合の関係について見ていくことにする。

この時期の新聞上では、鉄道の建設を求める声や鉄道開通を喜ぶ声が多く取り上げられており、鉄道は重要インフラとして、一般の人々に肯定的にとらえられていたことがうかがえる。そして、鉄道にまつわる些細な事柄が多く紙面に載っていたことから、当時の人々にとって鉄道に関する話題はとても身近であったといえるだろう。ただ、財政的な面から鉄道建設を批判的にとらえる意見も存在し、鉄道が常に肯定的に捉えられていたわけではないこともわかる。

鉄道と国家統合の観点から見てみると、鉄道が人々の移動を促進し、交流を促していたことがわかる。鉄道会社は様々な施策を行い、時には国策に協力しながらも、多くの人々を日本全国に運んだ。

そしてこのような鉄道会社のキャンペーンの多くは、今回の分析で見たように新聞の記事や広告で人々に伝わったことだろう。鉄道とメディアが協同して国民統合につながって言った事例と捉えることができるのではないだろうか。

最後に、メディアと国家統合の関係を抜き出して見ておくと、当時の記事では外国、特に東アジアの国や地域に対して差別的、あるいは高圧的な論調を見せることが多く、対外的な優越意識を煽り、国民のナショナルな感情にメディアが火をつけていたといえるのではないだろうか。