

第4章 先行研究の概観

ここまで、アメリカ、中国(清)、江戸からアジア・太平洋戦争終戦までの日本の事例を見てきたが、本項ではその概観をする。

1. 3つの事例の概観

西部開拓の進展に伴う交通手段の獲得と郵便制度の整備の必要性によって大陸横断鉄道構想が登場してくる。大陸鉄道建設以前の東西移動は、南アメリカ大陸の南端を回って至るルートやパナマのジャングルを通るルートなど困難なものが多かったため、鉄道敷設の声が上がるようになっていた。パナマ地峡鉄道の建設などを経て、1869年に大陸横断鉄道が完成し東西が結ばれることになったが、「統合」といった観点での重要性も指摘されている。

政治家の発言からわかるように、アメリカを「統合」するためのシンボルとしての役割を大陸横断鉄道に担わせようとする意図が存在していた。奴隷制をめぐる南北対立が深刻化していた中、却って南部の北部化を招くとして反対にあい、より分裂を発生させてしまうような事態にもなったが、グレイの主張に見られるように自由州と奴隷州の融和の役割を担わせ、その解消を計るものとして考えられていた。また、アメリカ自らの手によって建設されたことで、独立国家としての経済的反映や威信に結びつくものと考えられており、その完成によって東西海岸に一つのアメリカという「家族」意識をもたらすものとされていた。

以上のように、大陸横断鉄道の建設によって、当時要請されていた東西間の交通手段の獲得だけでなく、東西両海岸のつながりや、自由州・奴隷州間の対立緩和の役割を期待され、さらに国家の威信を高め、国民意識を昂揚させるものとして考えられていた。直接は述べられていないが、大陸横断鉄道が、人々を結びつけるナショナル・アイデンティティとしての役割を担い、それを通じて共同体の一員として自己規定することができ「統合」が発生していると言えるだろう。

清では、19世紀の内外の危機に対処するために近代国家の構築が目指されたが、その中で統治体制の変革によって、各地域の交流を促進するために、従来よりも短時間で人々を結びつける電信、鉄道の敷設が求められていた。

紹介した事例では、19世紀に河運が変革を迫られることになり、太平天国の乱などを背景として海運への移行が進んでいった、日本の台湾出兵によって河運への回帰がもたらされた。大運河の建設も何度も上奏されることになったが、大規模な治水工事が伴うことによって困難に直面した。そういった中、従来の交通・物流システムを補完・代替するものとして鉄道が注目を集めるようになり、建設が進められることになった。

20世紀初頭に清は新政を行うことになったが、商部の設立によって鉄道建設が促進されるようになり、その際外国からの借款ではなく中国民間資本による建設が目指された。その際、政府側の上諭に見られる「社会の風気を開化」という言葉が明示しているように、鉄道建設による国内の近代化が達成されるとの意識があった。また陝甘総督の電報に見られるように、鉄道は「新しい風気を導入して辺境の人民を啓発する」ものであり、中央の改革に歩調を合わせるためにも必要であるとの理由もあった。

以上のことより、中国が近代国家建設をする過程で、交通・物流システムの再編に伴う建設という側面だけでなく、各地域の交流を容易ならしめるためであったり、中央の改革に地方が取り残されず全土で均質な改革を求めるためであったりと、近代国家的「統合」を達成するための手段として鉄道は考えられていた。

日本の事例では、江戸期の参勤交代と、それとの連続性を指摘できる明治期の天皇制確立と日本人意識の誕生ということが取り上げられた。

江戸時代の参勤交代では、各藩主が江戸に赴く際に大きな行列を伴ったことで將軍の権威を可視化させることとなり、民衆に共通の統治者としての將軍像を作り出し、その下での共同体意識を持つようになった。また、各藩士が江戸へ向かう際に各地を訪れたことで、単一国家の成員であるという認識を萌芽させることになり、さらにこの移動は江戸へと各藩の文化をもたらし、またそこで融合した文化を各地へともたらすことにもなった。

このことで、江戸を中心とした均質な文化が各地へと伝播することになり、ナショナルな文化を創造するに至った。また、街道整備によって各地への交通網が発展していったが、宿駅などは通行人と周辺村落からの徴発者が交わる場となっていた。そこでは、様々な情報が共有されたが、それが村落へもたらされることによって共同体意識を持つきっかけを作った。

以上のように、江戸期には参勤交代や街道整備が、藩士にも民衆にも共同体意識をもたらすきっかけとなり、国民意識を形成することとなったが、明治維新を経た日本は、多くを踏襲することになった。

国造など競争対象は数多くいた中、天皇の権威を打ち立てるために政府は「視覚的支配」に着目することになり、当時各地を繋げ始めていた鉄道にその役割が見出された。天皇や皇族が鉄道を利用して各地を訪れることで、権威性を帯びた列車を知覚し、共通の統治者としての皇室認識を民衆にもたらした。奉迎行事の規則が厳格化していくなどを経て、鉄道を通じた「視覚的支配」は、大正天皇の大葬と昭和天皇の即位によって確固たるものとなり、天皇を頂点とした統治が各地にまで行き届くこととなった。民衆の側は、鉄道会社の商業主義的戦略によって、江戸期より行われていた巡礼の再編成がなされる中で、鉄道を利用した旅を楽しむようになっていた。「国民」を作り出すための手段として寺社仏閣などの文化財が政府側に注目されたことともあわさり、新たな伝統として参詣が根付いていくこととなった。

「視覚的支配」をもたらす天皇・皇族の鉄道を利用した旅と、参詣のために民衆が鉄道を利用した旅。この二つの旅は、日本が「戦争の時代」を迎え、特に日中戦争に突入したことを大きな契機として交じり合うことになった。二つの旅が交錯することによって、その経験が共通のものとなり、共同体の一員としての自己を認識するようになった。

2. まとめ

ここまでアメリカ、清、日本と三国の事例を見てきたが、どの事例であっても、鉄道は物理的・地理的な繋がり以上のものをもたらすものとして考えられている。アメリカにおいては南北融和や「家族」意識をもたらすものとされ、清においては各地域の交流を促すことで中国という一つの共

同体意識をもたらすことになった。日本の場合も同様に、江戸期から連続した「視覚的支配」や民衆の旅行が交錯し、「日本」という共同体を認識させるに至った。これらのことから、鉄道には民衆を共同体認識へと駆り立てる性質が備わっており、国民の「統合」をもたらすものであるということが確認できる。