

第4節 1931-1945年

1. 扱う期間, 期間中に発生した日本史上の出来事

本稿では1931年から1945年までの新聞記事を対象として分析を進める。序盤の代表的な出来事はやはり1931年の満州事変の勃発であろう。翌年には満州国の成立を宣言し、この地域一円を実行支配した。これによって国際社会からの非難を受けるが、さらに翌年には国際連盟からの脱退を表明し、国際社会からの孤立を強めた。領土拡大を目指す軍部の意向が政治に直結する「軍国主義国家体制」が強化され、1937年から日中戦争が始まり、さらなる兵力と国力の増強が求められた。こうした中で、国家として一致団結して戦争に臨むためには、改めて「国民」像を定義する必要があった。1938年の国家総動員法制定はまさにその象徴たる出来事だ。こうして「総力戦」体制を整えた日本はさらに戦争を拡大し、1941年の真珠湾攻撃から、太平洋戦争が開始された。だが、日中戦争との並行による疲労と、長く続いた戦争による国力が消耗した日本は劣勢に追い込まれ、1945年にポツダム宣言を受諾した。帝国拡大を図った日本は、国家と国民の多大なる疲弊と犠牲を鑑み、「敗戦国」としての立場を受け入れる結果となった。

2. 記事の分析

この時期の新聞記事において、「鉄道」ははたして国民に国家の意識を植え付ける装置として機能していたか。以下よりこれについて検討する。

まず、満州国成立が宣言された直後の段階における記事には興味深い記述が見られた。鉄道事業から得た国家の利益金を他の事業に繰り入れるべきという意見に鉄道省大臣が反発する、という題の記事である¹。曰く、過剰な余剰金が発生しない限りは、「国有鉄道事業の性質から言って」鉄道から出た益金は既存路線の運賃引き下げや新線敷設に充てるべきであり、また「もし益金を一般会計に繰り入れることとなると鉄道の建設のごときは

¹ 『朝日新聞』1931年12月16日朝刊

打算的になり経済的に見て不利益な路線の建設は見合わす事となる」が、これは「不経済線といえども国策的に必要な路線は建設計画に入れている方針に背反する事となる」、とのことであつた。ここからは、鉄道というのが一つの「国有事業」として決して小さくない存在を有するものであることが示唆される。

同時期に出された「内鮮満鉄道」²に関する協議会についての記事³にも心を引く記述が確認された。こちらの記事の原文を引用すると、「目下仮営業中である敦園鉄道の本営業開始は愈々来る九月一日と決定されるに至つたがこれが正式開通は同時に北鮮鉄道はもちろん日本海を経て内地と船車連絡し日本の大陸政策確立上至大の関係があるので敦園線および北鮮鉄道の運賃政策および本経路による朝鮮に対する通関手続問題をその他を審議すべき、とのことである。ここから読み取れるのは、日本本土～朝鮮～満州を一筆で連絡するこの路線は、いち帝国としてさらなる領域拡大を志す最中にある日本の大陸政策確立上にとってカギを握るとみられていた、ということだ。もしこの計画が実現まで至っていれば、日本本土と朝鮮・満州をつなげるシンボルとして、一般国民にもこれらの地区が日本の勢力の一部であることをより明確に認識させただろうと見込まれる。

しかし、少なくともランダムに抽出されたこの時期の多くの鉄道関連の記事において、鉄道を国家的な政策・意識と結び付けさせるような記述は確認されなかつた。参照した記事の多くは、鉄道そのものに言及しており、国家・国民の意識にまでは踏み込んでいなかった。たとえば1939年の関門海峡開通についての記事⁴においても、この大工事が完了したことへの祝福や称賛のコメントを掲載するにとどまり、それを国家への称賛に発展させるということは確認されなかつた。また、紙面の大部分を占めて掲載された1941年の東亜地区における新線敷設・運用の記事⁵においても、日本

² 朝鮮と満州を連絡する鉄道路線を指し、日本海での船車連絡によって日本本土と直通させる計画があつた

³ 『朝日新聞』1931年8月1日朝刊

⁴ 『朝日新聞』1939年4月20日朝刊

⁵ 『朝日新聞』1941年7月13日朝刊

国内の国家意識高揚とは独立した形で当地区における鉄道事業の実績やさらなる発展を華やかな言い回しを用いて祝う、という形を取っていた。そのほか、国内の鉄道事業に関する会計報告の記事や廃線決議に関する記事、観光地への新線敷設を紹介する記事などもすべてその具体的なテーマに特化した内容で綴られていたことがこの質的内容分析から明らかになった。

3. まとめ

以上より、この時期における「鉄道」の報じられ方については次のことがいえる。まず、鉄道を国民・国家総合体における一種の「シンボル」ととらえ、これを基軸に統一意識を助長するような報道はたしかに存在することである⁶。このことは冒頭にも述べたように、この時期は益々の意識統一の必要性や帝国主義思想の高まりによって引き起こされたためであろうということが考えられる。一方で鉄道に関連した他の記事の多くは、鉄道開通に伴う地域活性化や経済的側面における鉄道事業という文脈で独立して綴られていた。対外的な戦意が高まり、かつそれゆえに国家共同体としての団結が必要とされたこの時期においても鉄道を統一意識と結びつけるような記事がほとんど見られなかったという分析結果から、鉄道は、地域の盛り上がりや経済の発展の象徴としての意味合いこそ大いに有していたが、国民意識・国家意識の象徴としての評価はいまひとつであったのではないかと考察される。

⁶ しかし、それがはっきりと確認されたものは割合としてかなり少なかった。