

鉄道と「統合」
—メディアの役割を考える—

一橋大学鉄道研究会

はじめに

弊団体の研究誌をお取りいただき、ありがとうございます。私どもの研究誌では、毎年「鉄道と実社会の関連性」というコンセプトを根幹に年ごとにテーマを変えながら鉄道の役割を考察しています。一昨年は直通運転の利便性を、昨年は廃止路線問題について扱い、ともに数量的な分析をメインとした研究内容となりました。しかし、今年はその方向性を転換し、社会学的な質的分析をベースに多くの新聞記事の参照やテキストマイニングを用いた内容となっております。そのため、これまで研究誌をお読みいただいた方には全く新しいものと感じられるかもしれません。

さて、「鉄道」の役割と聞いて、最初に想起されるものは何でしょうか。第一には「運搬」の役割でしょう。大量の人や物資を迅速かつ安定的に輸送できるという点は鉄道の大きな特徴です。また、私どものようなマニアにとっては、鉄道は「趣味」としてそれ自体で目的になっているともいえます。乗り、撮り、音、模型などとその趣味も細かく分ければ多岐に渡ります。しかし、それ以外の重要な役割として、鉄道はそれが走る地の「象徴」となるという側面も考えられるのではないかと、ということに焦点を当ててこの研究を進めました。ここ最近、全国各地で多く見られるジョイフルトレインはまさにこの一例でしょう。たとえば、弊団体が今夏のサークル旅行で訪れた愛媛県の松山市には「坊っちゃん列車」という SL が路面電車の軌道をゆっくりと走っています。運搬機能という面では普通の車両に比べて輸送量でもスピードでも劣りますが、乗って・見て楽しい列車として周りの観光客から大きな人気を集めていました。まさにこの列車が松山の風景の「象徴」としてとらえられていた、といえるでしょう。

本研究では対象範囲をさらに拡大し、鉄道は「国」としての統合意識・愛着意識を想起させる象徴としての機能も有しているのか、ということを検討しました。本書では現代日本のみならず明治期以降の近代日本や他国の事例も対象とし、多くの新聞記事を参照して文章の質的分析やテキストマイニングソフトを用いる手法を採りました。第1部の第3章では「先

行研究」としてアメリカや清国などの事例を参照し、第2部では近代日本を4つに区分して参照した新聞記事の分析結果をまとめる、という構成となっております。至らぬ点は多々あるかと思われませんが、これまでとは大幅にテイストを変えた今年の研究誌をお楽しみいただければ幸いです。

一橋大学鉄道研究会第56代部長

鉄道と「統合」

—メディアの役割を考える—

<< 目次 >>

はじめに	2
目次	4

第1部 問題の設定

第1章 研究に先立って	9
第2章 先行研究について	11
第3章 先行研究	
第1節 アメリカ大陸横断鉄道の事例	13
第2節 清国における事例	21
第3節 近世交通と「統合」	26
第4節 近代日本における鉄道と「統合」の事例	33
第4章 先行研究概観	38
第5章 問題の設定	42

第2部 新聞記事の分析

第1章 記事の抽出方法および分析方法	47
第2章 新聞記事分析	
第1節 1888-1905年	55
第2節 1906-1915年	58
第3節 1916-1930年	62
第4節 1931-1945年	69

コラム 関門トンネル開通時の公募歌	72
コラム 東名高速道路開通に関する新聞報道	76

第3部 結部

第1章 分析概観	81
第2章 考察	84
おわりに	88
参考文献一覧	90
バックナンバーのご案内	102
一橋大学鉄道研究会 活動紹介	103
部員ひとこと	104

第1部

問題の設定

第1部では、定義した「統合」と鉄道との関係を、先行研究を見ていくことで確認する。そのうえで、本研究での問題を明らかにする。

第1章 研究に先立って

本稿では、研究に先立っていくつか言葉の定義をし、全体の構成を示す。

1、「統合」の定義

主として本研究では、鉄道と国民化との関係性を取り扱っていくことになるが、この国民化といった言葉をここでは「統合」として定義していく。

「統合」とは辞書によると「二つ以上のものを一つに統合させること。統一。」とされている(『広辞苑 第六版』岩波書店)。辞書の定義から国民に関して考えると、それまで国民でなかった人々を、「〇〇人」などの共通にアイデンティティの下、一つに統一していくことと考えることができる。

「統合」に関してより深く考えるため、「Nation」という言葉を手がかりとしてみる。津田 2016 では、「Nation」という言葉には二つの側面が有り、それは(1)文化や言語などを共有するエスニック集団の成員としての側面と、(2)主権国家の成員という側面であると指摘している¹。成員の帰属先がエスニック集団か主権国家かといったところで二つの側面を指摘できるということであるが、どちらの側面を強調するかによって「統合」の意味合いは大きく変わってくることとなる。後述の先行研究の先取りとなってしまうが、日本における鉄道と国民化との関係性を考えていくと、近代国民国家を成立させ、他の列強諸国と同等な主権国家であることを示そうとしていたことから(2)の性質を読み取れ、また台湾や朝鮮などの植民地の人々を「日本」というエスニック集団の成員とさせようとしていることから(1)の面も読み取れることから、(1)(2)どちらの側面も有していることに気が付くことになる。

ナショナリズムについて論じたものとして、現代でも数多く引用されているのがアンダーソンによる「想像の共同体」論である²。多くの議論を呼

¹ 津田正太郎(2016)『ナショナリズムとマスメディア—連帯と排除の相克』勁草書房 pp.15-18

² B.アンダーソン、白石さや、白石隆訳(1997)『定本想像の共同体—ナショナリズム

んだものであるが、メディアとの関係について、民衆を共同体の一員として想像させるための共通認識をもたらすものと指摘されている(大石 2012:14-17)³。「一日だけのベストセラー」とアンダーソンが例えた新聞については⁴、ほぼ同時刻に同じものを消費するという共通の経験を民衆に与え、「対面的な接触を遥かに越える規模の共同体に対する想像力を喚起するうえで重要な役割を果たした」⁵と指摘している。

以上 Nation という言葉とアンダーソンの「想像の共同体」論から考えて、「統合」を「自らを、文化・言語などを共有する一つの国民共同体の成員として規定すること。もしくは規定させられること」と定義する。

2. 本研究の構成

本研究の構成としては、まず第1部では「統合」と交通・鉄道に関する先行研究を紹介し、その概観をした上で「統合」に関するメディア(新聞)が報じる鉄道にどのような関係があるのかという問題を設定する。第2部では、新聞記事の抽出方法と分析方法を確認した後、1888年から1945年までを四期に分割し分析を行っていく。またコラムとして、新聞社による鉄道を題材とした公募歌と、鉄道とはやや離れてしまうが戦後の東名高速道路開通がどのように報じられていたのかを分析したものを設けた。第2部を受け第3部では、分析を大まかにまとめた上で、最後に設定した問題に対する考察を行う。

の起源と流行』NTT出版

³ 大石裕(2012)『戦後日本のメディアと市民意識—『大きな物語』の変容』ミネルヴァ書房

⁴ B.アンダーソン 前掲書 p.61

⁵ 津田 前掲書 p.8

第2章 先行研究について

1、「祝！九州」と「統合」から考える鉄道の性質

2011年3月12日、九州新幹線が全線開通した。前日に発生した東日本大震災の影響で、祝典イベントは軒並み自粛されることとなったが、その中の一つに全線開通にあたって作成された「祝！九州」¹というCMがあった。このCMは、七色のラッピングを施された新幹線が鹿児島中央―博多駅間を走行し、通過時に沿線の人々が思い思いの形で自由にエールを送るというものであった。

東日本大震災で被災した人々だけでなく、日本全体を勇気づけるものとしてこのCMは大きな反響を呼ぶことになったが²、ここで注目したいのは鉄道と先に定義した「統合」との関係である。天野祐吉が「沿線からかけつけた人たちがこのドキュメンタリー風のCMの主役なのだ³」と言っていることからわかるが、このCMには新幹線によって沿線の人々が「主役」として「九州新幹線全線開通」という共通の経験をすることになった。こういった動きは九州内だけに留まらず、このCMが世に出た時期には、2010年12月4日の東北新幹線全線開通も合わせ、新幹線によって列島が一本のレールでつながることとなったため、「列島をつなげるものとしての新幹線」という体験を多くの人びとの間で共有させることとなり、「自らを、文化・言語などを共有する一つの国民共同体の成員として規定すること」が可能になったと考えられる。つまり、鉄道が共同体意識を昂揚させ、人々に「統合」をもたらすものであるということができるようになる。

しかし、この考察は、あくまで推測の域を脱しないものであり、問題設定をする前に今一度確認しておく必要がある。そこで、先行研究として鉄道と「統合」に関するものをいくつかピックアップし、それを紹介する

¹ ホームページは見るできないが、CMについては各種動画サイトで見る事ができる。

² 『朝日新聞』 2016年4月23日 朝刊

³ 『朝日新聞』 2011年5月11日 朝刊

ことを通じて、上記の九州新幹線にみられるようなことが言えるのかを検討することとする。

2. 先行研究として本稿で取り上げるもの

先行研究として本稿で扱うものは、海外の事例として 19 世紀に建設されたアメリカ大陸横断鉄道、近代化を目指す中での清の交通政策、また日本の鉄道登場前の江戸時代の 3 つを取り扱い、交通と統合というより大きな視点から俯瞰する。その上で明治期日本における政府側・民衆側両者と鉄道の関係について見ていく。以上を通して、鉄道が民衆に「統合」をもたらすものであるかどうかを確認する。

第1節 アメリカ大陸横断鉄道の事例

この節ではアメリカの大陸横断鉄道と国家統合について扱う。なお、不可能であると考えられていた大陸横断鉄道構想について、アメリカはどうか考えていたのか、どう効果があったのか、統合とは関係があるのかなどを見るのが本章の目的のため、初めての大陸横断鉄道の開業までを扱うとする。

1. 当時のアメリカの歴史

まずはアメリカの大陸横断鉄道計画が唱えられた時期の歴史を以下に記載する。

1829年に就任した7代大統領ジャクソンの時代から始まるが、ジャクソンの時代には、これまで進んでいた西部の開拓¹がより進むことになった。というのも、その時代、「マニフェスト・ディステニー(明白なる天命)」というスローガンのもと、白人による西部開拓が正当化されたからである。

アメリカの領土拡大はさらに続き、1845年にはテキサスを併合、1846年にオレゴン併合、また1846年から1848年まで続くアメリカ＝メキシコ戦争に勝利し、ニューメキシコ、カリフォルニアを獲得した²。そのカリフォルニアでは1848年に金鉱が発掘され、ゴールドラッシュが起こった。そのように領土を西へ拡大していく中で、西部開拓が進み、ゴールドラッシュにより、さらに促進されたのである。その開拓は一方で負の面として先住民の強制的な移住、排除が行われた。

次に説明するのは、大陸横断鉄道の整備と同時期に発生した、南北戦争である。戦争の前提として以下の表のように、合衆国北部と南部の間の地域の対立があった。

¹ 1829年までに、1783年7月4日に13州がイギリスから独立(独立戦争)、同年独立戦争の講和条約であるパリ条約で、ミシシッピ川以東のルイジアナを獲得、1803年にはフランスからミシシッピ川以西のルイジアナを購入、1819年にフロリダをスペインから購入、というように拡大していった。

² 1867年にロシアからアラスカを買収し、現在の合衆国の領土がほぼ完成した。

	産業	支配層	奴隷制	貿易	政党
北部	商工業	商工業者	反対	保護関税貿易	共和党
南部	農業(奴隷使用のプランテーション)	プランター	賛成	自由貿易	民主党

表 1-3-1-1 南北戦争ごろの南北の州対立

特に奴隷制をめぐる対立は奴隷を使用したプランテーションを営む南部にとっては産業の衰退とも関わったので、激化することもあった。領土拡大を通じて、新たな州が誕生するが、その州を奴隷州、自由州(奴隷制なし)にするかで南北の州が対立した。そのため 1820 年には、ミズーリ協定が結ばれ、北緯 36 度 30 分以上は自由州という取り決めでいったん双方が妥協をした。しかし 1854 年のカンザス・ネブラスカ法により、奴隷州・自由州の判断は住民投票で決めることとなり、票の獲得争いが生じて国民の分裂が進んだ³。

そのような中、1860 年に黒人奴隷廃止を公約にしたリンカン(リンカーン)が大統領に当選すると、南部の州は分離し、アメリカ連合国を建国した。1861 年に南北戦争が勃発し、北部のアメリカ合衆国と南部のアメリカ連合国に分かれ、内戦がおこなわれた。当初は南部が優勢であったが、北部は、ホームステッド法⁴という、自作農の推奨の法令を出し、これは西部開拓民に有利であったため、西部の支持を獲得した。さらに奴隷解放宣言で黒人・国外からの支持も獲得し、1865 年に北部が勝利した。

ホームステッド法により、西部への移民が増加する中、1869 年に、大陸横断鉄道が完成し、より開発が進んでいった。

2. 最初のアメリカ大陸横断鉄道完成までの歴史

(1)大陸横断鉄道構想の始まり

この項では初めての大陸横断鉄道、太平洋鉄道が敷設されるまでの沿革

³ 奴隷廃止運動などが起こり、例えばストウ夫人が『アンクル＝トムの小屋』を書き、奴隷制に反対した。

⁴ 公有地に 5 年間定住し、開墾した者は一体範囲まではその土地を無償で獲得できる法律。

を記す。なぜなら太平洋鉄道が初のアメリカ大陸横断鉄道であり、東西をつなげたという意味では、その過程は 2 本目、3 本目とは大きく意義に差があると考えたからである。以降の項では、布施将夫⁵、宗像俊輔⁶、クリスティアン・ウォルマー⁷の論文、著書を参考としている。

そもそもなぜ大陸横断鉄道が必要とされたのだろうか。

1840 年代の 10 年はアメリカの、アラスカを除く、ほとんどの領土が現在の領土と一致するくらいまでに拡大した。そのように西部に拡大した領土へどのように移動するかが問題となった。この問題は西部への移住者だけでなく、アメリカ合衆国の郵便公社にとっても問題であった。そもそも鉄道がない時期のアメリカ東西海岸の移動手段は 3 つで、南アメリカ大陸南端にあるホーン岬経由の危険な海路①、または、インディアンに襲われる危険性がある、陸路によるロッキー山脈越え②、または海路で海岸沿いを移動し、ジャングルのパナマ地峡を陸路で越え、再び海路で向かう行き方③である。どれもリスクを伴う方法であるが、それらの中で選択せざるを得なかった。一方で、西部や太平洋への関心の高まりから、西部探検が 18 世紀初頭にはなされ、事情は知られるようになっていた。そのような中で、アメリカで鉄道が初めて走り出したころの 1830 年代から、1840 年代になると、一般人も巻き込み、太平洋と大西洋を結ぶ鉄道を要請する動きが活発化した。

そして、1846 年からは郵便制度の整備とセットに、大陸横断鉄道の審議が始まることとなった。その後 1847 年に大陸横断鉄道の推奨する計画を議会に提出したのが、商人エイサ・ホイットニーであった。

ホイットニーの提案した計画ではミシガン湖畔から太平洋岸のピュージェット湾に至るものであったが、議会の反応は芳しくなかった。理由としては、実現性の面と建設・運営面の 2 点が挙げられる。1 点目の実現性

⁵ 布施将夫(2003)「アメリカ大陸横断鉄道の建設構想--19 世紀中葉から立法化までの議会動向を中心に」『人間・環境学』第 12 巻, 京都大学大学院人間・環境学研究科, pp.143-158

⁶ 宗像俊輔(2016)「鉄道がつくったアメリカ：2 つの大陸横断鉄道と国民統合」

⁷ クリスティアン・ウォルマー著, 安原和見・須川綾子訳(2012)『世界鉄道史：血と鉄と金の世界変革』河出書房新社, pp.194-234

に関しては、計画が巨大すぎるため、その当時では非現実的と、議会では消極的な見方があったようである。さらに2点目の建設・運営面では、私人ホイットニーに合衆国の公有地を渡すことや鉄道の線路使用料、そしてホイットニーの裁量によるルート選定が行われる恐れから、議会の中では反対姿勢の立場もあったようだ。そういったために、ホイットニー案は手詰まり感が出ていた。

(2) パナマ地峡鉄道計画

その代替として考えられたのが、パナマ地峡鉄道であった。なぜアメリカの領土でないパナマに「アメリカの大陸横断鉄道」が構想されたのだろうか。そこには外交政治が関わっていた。パナマでは、その当時の有力者ヌエバ・グラナダが独立運動を行っていたが、その独立応援をアメリカが行う見返りに、アメリカに交通路整備の権益を与えていたのであった。パナマ北部まで東海岸側から海路で運び、パナマ地峡鉄道によってパナマ内を移動し、パナマ南部まで運び、そこから船舶で西海岸に運ぶというものであった。つまり③ルートのジャングルを鉄道で越えてしまおうという策であった。すでに、先述のアメリカの郵便公社によって、移住者、陸軍の通信手段としてパナマまで行く海路自体は両海岸から整備されていて、現実的な案ではあった。

しかし当然、パナマ地峡鉄道にも問題がある。そもそもヌエバ・グラナダとの条約の内容が鉄道建設の権利を与えているかという解釈問題から、太平洋地域・西部地域と東海岸を「点と線」でしか結べておらず、「『面』としてアメリカのコミュニティー同士を結ぶことには、なお疑問を差し挟む余地があった」と宗像は述べている。

パナマ地峡鉄道計画への批判が議会でされるなか、議員のトーマス・H・ベントンやジェファソン・デイヴィスは、パナマ地峡鉄道が一時的な使用に限ったものだとし、いずれはアメリカ合衆国本土を通る鉄道を望む主張を行っている。そして結局、1855年にパナマ地峡鉄道は完成に至ったのであった。

(3) 大陸横断鉄道(法案では太平洋鉄道と呼ばれることもある)

先述のとおり、ホイットニーが 1844 年に議会に大陸横断鉄道の計画を出したが、議会は消極的であった。しかし、1850 年近くになると、議会も大陸横断鉄道の議論を本格化させる。その理由としてカリフォルニアのゴールドラッシュや、「明白なる天命」というスローガンのもと行われた西漸運動の中で、鉄道の需要が高まったことがある。1853 年に大陸横断鉄道の調査法案が可決され、ミシシッピ川から太平洋岸までの最も現実的で経済的なルートの探索が陸軍に命じられた。

その探索の結果も含め、ルートは様々⁸提示されたが、探索に行った各陸軍部隊がそれぞれが調査したルートを推奨する報告を行ったことや、各議員が各ルートに賛成反対、追加などを行い、混乱を極めた。

また、各議員の意見対立は 1854 年のカンザス・ネブラスカ法制定後、南北戦争直前の時期は南部の州、北部の州の対立が顕著になった。太平洋鉄道は自由州・奴隷州の融和についても狙われたようで、ベンジャミン・E・グレイによって、自由州、奴隷州の両方の結節点を通るターミナル構想が掲げられていた。一方で、南部の州では太平洋鉄道が北部の自由州制度を南部へ広げるもの、南部特有の制度・価値を壊すものとみなされていたため、アイバーソンは、北部の望むように鉄道を作るのであれば、南部側にもう 1 本作りたいと主張していた。加えて、奴隷制に厳しい北部への不信感を露わにして、北部の対応次第では、連邦から脱退するという意見まで現れていた。太平洋鉄道計画は国民統合を目指したものであるが、逆に分裂を招きかねない事態も起こってしまっていた。

1861 年に南北戦争が始まると、北部のアメリカ合衆国は当初劣勢に立たされたため、軍事的要請に応じた議会が開催され、鉄道建設の審議はあまりなされなかった。しかし 1862 年になると、議論が、議会の委員会でも活発化し、6 月末には大陸横断鉄道は北緯 41 度線を本線とする立法化まで進んでしまった。ここで立法まで進んだ理由として、南北戦争により、北緯 41 度線ルートのライバルであった南部の議員がいなかったことが推測される⁹。法案は成立したため、戦争中、建設は始まったのである。建

⁸ ホイットニー案、南部ルート案(北緯 32 度線上)、北緯 47-49 度線上案、北緯 41 度線上、北緯 35 度線上など。

⁹ 南部の州は南北戦争時、アメリカ連合国に属する州が多かったため、合衆国議会に

設はカリフォルニア州サクラメント～ネブラスカ州オマハまでの2,800km以上の区間で、ユタ州プロモントリーを境に、東半分はユニオン・パシフィック鉄道、西半分をセントラル・パシフィック鉄道が建設することになった。

建設時の詳しい内容は割愛するが、中国系移民、アイルランド系移民など移民を使用した建設が行われ、そこでは労働の問題など様々な問題が起こっていた。そして、1869年5月10日にプロモントリーで2つの鉄道が結ばれ、太平洋鉄道が開通するのである。

3. 大陸横断鉄道の目的とその意義

ここからは大陸横断鉄道、特に太平洋鉄道までの目的と意義を見る。

(1)政治家の発言から見る大陸横断鉄道の目的

まず議会に太平洋鉄道計画を提出したホイットニーは4つの意図があったようだ。1つ目は合衆国全体の利益に資するような「国家的な幹線鉄道」の建設である。2つ目は鉄道により、旅程が短縮され、世界商業が変革するとした「(重商主義的効果も見こした)諸大陸間の交通路の完成」である。そして3つ目、4つ目の意図として、移民移住やアメリカの国家思想普及としての「(内陸)開発路線」や「(アメリカの政治的特質を伝える)媒介のシンボル」が挙げられる。

パナマ地峡鉄道計画が討論されていた時期には、トーマス・H・ベントンが「鉄道をアメリカの国家的事業として行うことはアメリカの自尊心を高める」と述べた。またジェファソン・デイヴィスは、鉄道のあるべき姿としてアメリカ領内に散在した人々はやコミュニティーを結び付けるものと考えていたようで、「アメリカ人やその財産、地理的に離れた土地をアメリカにとどめるにはできる限り鉄道と直接的に接続させるべき」としていた¹⁰。この時点では先述のとおり、カリフォルニアなどのアメリカ西海岸には「片道切符」状態であったことから、確実なルートを作り上げ、アメリカの地理的な一体化を通じて統一を図ろうとする意思がうかがえる。

は参加しなかったと推測する。

¹⁰ 両者ともパナマ地峡鉄道では不十分で、いずれはアメリカ合衆国内を横断する鉄道を、と考えていた。

太平洋鉄道計画が議会の中で積極的に取り上げられる時期には、ホイットニーと同様の考えを持つ議員が存在していたが、各議員がそれぞれ推薦するルートを採用してもらうために、ホイットニーと同様の考え方をし、自説の説得力増強のために持ち出したに過ぎず、結果として大義名分のような状態になっていた。

他にも興味深い考えがある。ラファイエット・S・フォスターが「アメリカは過去の鉄道は鉄を他国に依存してきたことを指摘し、太平洋鉄道法案の目的は、アメリカの潜在的資源の発展、雇用促進などであり、太平洋鉄道はアメリカとしての繁栄を促し、独立国家としてのプライドに傷つけられた傷を和らげることになるとした。またウィリアム・ビグラも、太平洋鉄道は他の事業よりもアメリカを特に代表し、国産鉄で「アメリカの鉄道」をアピールしたいと考えていた。このように、多くの鉄を使う、大陸横断鉄道での国産鉄使用により、アメリカ合衆国が経済的独立し、アメリカの国家威信と結びつくのではないかと考え、国家産業振興の目的を持っていた議員がいたと見られる。

そしてジェームズ・A・マグドゥガルは、太平洋鉄道の完遂は大西洋に住む人、ミシシッピ流域に住む人、太平洋に住む人の連合が成立できるとした。またジョン・B・ウェラーは、カリフォルニア州は熱意と愛国的貢献をもち、連邦とつながろうとしていると述べたうえで、ロッキー山脈の反対側の、連邦側にもそう感じてほしいとしている。その有効な手段が東西海岸を行き来できる交通で、大陸横断鉄道であるとし、その完成で、両海岸は平等で一つの家族としての意識が芽生えると期待していた。このように、地域的なつながりやそこから統一感が生まれるとまで期待していた政治家もいたようだ。

(2)大陸横断鉄道の意義

(1)ではどのような目的があったのか、政治家の発言から見てきたが、結局完成した初めての大陸横断鉄道はいかなる意義があるのだろうか。

まずクリスティアンは「プロモントリー・ポイントで鉄道が結ばれた日は、アメリカ史の暦においては、国が統合され、ばらばらだった州が真のアメリカ合衆国になった記念の日だ」と述べている。

また、「大陸横断鉄道の完成は沿線諸州の牧畜と農業の発展に寄与し」¹¹、ともあり、産業の発展に協力したことは明らかである。

さらに「広大な西部への領土拡張と人口移動が行われたこと」が「西部フロンティアの存在と西漸運動がアメリカ人独特のものの考え方や行動様式を育む上で重要な役割を果たしたこと」から、私見ではあるが、特に人口の移動を活発化させた大陸横断鉄道は、アメリカ人の考え、行動様式をより効果的に育んだことも考えられる。

4. まとめ

以上から、アメリカ大陸横断鉄道の構想段階には、まず開拓民や郵便、軍事的な移動手段として考えられていた。また期待されたこととして、国民統合の手段や、考え方を広める手段であったが、南北戦争前には、特に後者の役割が南部の価値観を破壊するものとする見られていたようだ。さらにアメリカ国産鉄の使用など、国民統合のための威信高揚と産業振興の両方を意図するものもあった。そしてその効果として、実際に地理的な結びつきが生まれたことで、国家が統合されたと評することも可能であろう。

¹¹ 田尻信市「大陸横断鉄道と西部『開拓』 多文化主義の視点を取り入れての授業構想」<http://www.juen.ac.jp/shakai/beinichi/vol3/jitusen/en/en06.html>

第2節 清国における事例

この節では、千葉正史(2006)『近代交通体系と清帝国の変貌』日本経済評論社、を取り上げ、辛亥革命前の清朝において、国家が全国に鉄道を建設することによって国民統合を実現することが目指されていた、という事例を紹介する。

1. 先行研究の概要

上記の先行研究は、中国近現代史研究の一端として位置づけられるものであり、近代において中国の統合が再編される過程を、交通体系の近代化に伴う変容を通じて考察したものである。

近代を迎えた時点での中国は、専制国家による政治的統合のもとにあったものの、その統治のあり方は一元的なものではなかった。17世紀初頭の建国以来、清朝は段階的に支配を拡大させ、その範囲は東三省(満州)から内地十八省、蒙古(モンゴル)・西藏(チベット)・新疆(東トルキスタン)へと広がっていった。だが、清朝は各地域の多様性に合わせて個別の形態により統治する多元的な体制を確立した。その例として、遊牧民に対する部族を単位とした間接的支配や、統合原理としてのチベット仏教理念の共有、満州語の使用といったことが挙げられる。

しかし、清朝末期の19世紀後半以降、清朝はそうした多元的な統治のあり方を変容させることとなる。欧米諸国の進出や、義和団事件等の反乱の続発といった危機が訪れ、清朝は改革に取り組むことを余儀なくされたためだ。近代化が進められ、政治体制の面では立憲制の導入を柱とした近代国制への移行が課題になった。これは、中国における最初の体系的、持続的な国民国家建設の取り組みとなる。主権を確定させるうえで、「ナショナル・アイデンティティー」の共有が必要になった。国民意識を媒介として社会を構成する一人一人をまとめあげるため、社会の様々な面で改革が迫られた。例えば、学校教育制度の導入による教育の普及は、最重要課題として取り組まれた。

これに伴い、領域統合の面でも、それまでの多元的な統治体制の解消が

必要となった。中国内地と、チベット等の「藩部」と呼ばれる地域では、従来別々の統治体制が取られていたが、改革に伴い漢語や儒教イデオロギーに基づく道德概念など、内地漢人社会の文化を藩部にも広めていくこととなった。そのため、それまでは漢人の進出が大きく制限されてきた藩部に対して、移住や通婚など、交流の促進が図られて、内地各省との一体化が進められた。

そうした交流を促進し、政治統合や社会統合を実現させるうえで、広大な領域を従来よりも短時間で結びつけることのできる電信・鉄道という国家的交通体系は、欠かすことのできない存在として求められ、構築が進められたのである。

2. 国民統合の観点からみたときの先行研究

上記の先行研究では、国家の政治的・社会的な統合を実現するために、政府側と地方側の双方が電信と鉄道という近代的な国家的通信・交通体系の構築を求め、それが実行に移されたという事例が多数示されている。ここでは、この先行研究のなかで、本研究との関連が深い鉄道建設の事例が紹介されている箇所を2カ所取り上げ、その概要を紹介する。

1か所目が、第Ⅱ部第3章「国家的物流体系の維持と鉄道建設の契機」のなかで言及されている、19世紀後半ごろの鉄道建設の事例である。ここで鉄道建設の議論が本格化したきっかけは、それまで国家的物流体系の主要な担い手であった河運の限界が露呈したことである。

中国では、前漢武帝期より本格的に、国家的物流のシステムを構築してきた。食糧や塩・茶など生活必需品を中心に、社会再生産の上で不可欠な物資を必要に応じて全国規模で再配分するシステムは、専制国家の統合を支えるうえで不可欠であった。こうしたシステムは、特に隋唐時期以降に大きな発展を見せ、食糧生産の中心地が政治的中心である華北黄河流域より遠隔にシフトしていくのに対応して、長距離を結ぶ大規模な水運輸送システムが構築されていった。これが漕運制度と呼ばれるものである。

この漕運制度は、19世紀になって変革を迫られることとなる。その最初の試みが、1824年の黄河氾濫による江蘇省北部での洪水被害を受けて行

われた、1826年の上海～天津間での海運実施である。これは、民間海運業の発達により、積載量の大きい船を大量に雇用することができたことによって可能となった措置である。その後も、大運河の治水問題や、1851年の太平天国の反乱で大運河が遮断されたこと、第二次アヘン戦争(アロー戦争)後の諸外国との緊張緩和などを背景に、漕運制度は河運から海運への移行が進んでいった。

しかし、1874年の日本による台湾出兵を契機に、河運への回帰を求める動きが強まる。清朝政府が海防体制の構築に取り組むことを迫られるなか、河運を維持するために大運河を改修するよう求める上奏が、1875年4月に御史の劉瑞祺より出され、以後も同様の提案が相次いだ。それらに対して、政府も前向きな姿勢はとったものの、その実行には黄河と大運河の治水問題が絡むことで、直ちには困難とした。

こうした状況で、河運の機能を補完、代替するものとしての鉄道の建設が、清朝政府内でも本格的に議論されるようになっていった。台湾出兵後の海防体制強化をめぐる検討では、李鴻章により電信と鉄道の導入が提唱された。まずは、北洋海軍の燃料供給のために開発された開平炭鉱の所在地である、直隸省東部の唐山より西南の胥各荘に至る全長約10kmの唐胥鐵路が1881年に開通した。その後、紆余曲折はあったものの、1888年には唐胥鐵路が天津まで延伸し、1906年には北京から長江流域の漢口を結ぶ京漢鐵路が全線開業するなど、徐々に建設は進められていった。

2か所目が、第Ⅲ部第7章「立憲改革と社会統合手段としての鉄道建設の課題」で言及されている、20世紀初頭の鉄道建設の事例である。ここでは、義和団事件後の新政による商部の設立が、鉄道建設促進の大きな契機となった。

清朝の新政下においては、商部の設立によって、実業振興政策が積極的に推進されたが、その一環として、それまでの外国からの借款ではなく、国内資本による民営での鉄道建設が奨励された。社会的にも「救亡」(＝亡国の危機を救う)意識の高まりとともに、地域の利権を守るべく民営での鉄道建設が目指され、東南地域においては各省ごとに民営による鉄道建設が進んでいった。

蒙古・新疆・青海・西藏といった西北各地域では、民営による鉄道建設は進まなかったが、ロシアの進出に対する危機意識から、統治強化策の一つとして鉄道建設計画が持ち上がった。ここでは、民間からの出資は得られなかったものの、軍事上の重要性があることから、再び借款による建設が進められた。ただ、借款の際の中国側の条件は、以前よりも改善されていた。1908年の政府による上諭では、以下のように述べられており、(借款をしてでも)鉄道建設を進めよ、という趣旨がみられる。

「鉄道は交通政策上の重要分野である。商業を利し災害を救い、軍隊を輸送し軍需物資を運び、さらに社会の風気を開化し産業を振興させるに、いずれもこれに頼らぬものはない」¹

さらに、1908年には、その8年後に立憲制へ移行することが決まったが、議会を開設するにあたって、全国から議員を迅速に招集する手段が必要になったことも、鉄道建設を後押しした。

また、政府側だけでなく、地方の側からも、鉄道建設の要求が出されるようになった。その理由としては、辺境地域への列強諸国の進出強化への危惧や、交通が不便ゆえに国内の変革から取り残されてしまうことへの懸念があった。後者の理由で甘肅省への鉄道建設を訴えた、陝甘総督の長庚の電報では、次のように述べられている。

「是非ともすみやかに内地各省の新しい風気を導入して辺境の人民を啓発すべきであり、また辺境の産物を輸送・交易し、新政を実施すべきであります。そのためにも、甘肅・新疆への迅速なる鉄道の建設は、今日の西北辺境地域における急務であるのです」²

このように、政治的統合を維持すると同時に、社会全体があらゆる面で一体化された近代国民国家的な統合を実現するための手段として、全国各地域を短時間で緊密に結び付ける手段の存在が必須の前提であり、通信の

¹ 千葉正史(2006)『近代交通体系と清帝国の変貌』日本経済評論社, p.346

² 同上 p.356

みならず運輸面でも全国的な近代交通体系の確立が課題とされた、というのが筆者の主張である。

3, 鉄道と統合を考える上での先行研究の位置づけ

この先行研究では、鉄道の建設が国民の政治的・社会的統合につながったのかどうか、という結果の部分の検証までは行われていない。1911年に辛亥革命が勃発して、清朝政府が打倒されたことを鑑みれば、その直前になってようやく本格化した鉄道建設政策の効果を検証するのは困難だと考えられる。

しかし、この先行研究では、清朝において中央や地方の官吏が、国民の社会的統合を果たすための手段として鉄道建設を要求していた、という事実は明確に示している。前項で引用した、清朝政府による上諭と陝甘総督の電報が、その客観的証拠である。その中でも、鉄道による国民の社会的統合という観点でみた際に重要なのは、清朝政府の上諭にみられる「社会の風気を開化」という言葉と、陝甘総督の電報にみられる「内地各省の新しい風気を導入して辺境の人民を啓発すべき」という言葉である。内地と藩部の区別なく、国民一人一人に対し「自分は中国(清朝)という近代国家に属する一個人である」という意識を根付かせる一つ的手段として、鉄道の建設による交流の促進が目指されたのである。

したがって、この先行研究は、鉄道というものが為政者によって社会の統合を実現するものとして捉えられ、その建設を要求されることがある、という1つの事例を示すものであるといえるだろう。

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将軍権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権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とはならないだろうか。

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

第4節

近代日本における鉄道と「統合」の事例

本項では、前項でみた江戸期における日本の交通と「日本意識」との関係が明治日本においてはどのようなものであったのかを、原武史(2011)と張イクマン(2015)を中心にみていく。

1. 王権による鉄道利用と「視覚的支配」の確立

前項でも述べたが江戸期においては、参勤交代によって各藩主を江戸へと呼び寄せる姿を見せることで将軍権威を可視化し、人々に共通の支配者意識を持たせ、そのもとでの共同体を意識するようになったとされたが、原はこれによってもたらせられる統治を「視覚的支配」と呼んだ。「視覚的支配」とは、高位の権力者を目にする儀式が定期的に行われることで、支配の正当性を生み出し、政治秩序を可視化することである¹。参勤交代の場合、その政治的権威を象徴するものは、大名行列が通過する際の先頭が発する「伏せ」の声や、通りの掃除や日の使用の禁止などの規制もあったが、何よりも行列や藩主たちが乗った籠であった。つまり、参勤交代中人々が視覚できるのがその二つであり、「権威者の力(聖俗の別に関わりなく)が階層的な支配秩序をあらゆる物体に移し替えられ」²、それ自体に権威性が宿るようになった、ということであり、後者が明治期にも見られることになる。

明治政府は、維新によって政権を獲得したものの、当時まだ日本国内には、東西本願寺や出雲大社など、江戸幕府の支配に取って代わろうとする勢力が多く存在していたこともあり、権力基盤を固められていなかった。そこで着目したのが参勤交代であり、従来の権威にとって代わるような皇室のそれを打ち立てようとした。そういった中で、当時日本中で建設が進

¹ 原武史(2011)『可視化された帝国—近代日本の行幸啓 [増補版]』みすず書房 p.11

² 張イクマン(2015)『鉄道への夢が日本人を作った—資本主義・民主主義・ナショナリズム』朝日新聞出版 p.181

んでいた 1872 年に開通したばかりの鉄道に白羽の矢が立った。

1890 年代以降、天皇は各地への訪問のために鉄道を盛んに使用するようになった。それまでの行幸啓においては、鉄道ではなく神輿を利用してしたことなどから、庶民は天皇や皇族を視覚でき、天皇や皇族自身も庶民を視覚することができた。しかし、この時期には鉄道によって移動するようになったことで、直接の視覚を果たすことができなくなった。直接の視覚が不可能になったが、ここで重要なことは、上述した江戸期の籠と同様の役割を列車が担った、ということである。原は、「王の二つの身体」³というカントローヴィッチの概念を援用し、王の「政治的身体」と化したお召し列車が民衆に視覚されることによって「視覚的支配」が発生し、さらに、通過する際の奉送行事が整備されていくことでより強化され、「あたかも権威者がそこにいるかのように」なり、「新しい現実になっていった」⁴。とはいえ、この段階では奉送行事も儀式的・形式的なものではなく、「視覚的支配」の確立には今しばらく時間がかかった。

1900 年頃から、当時皇太子だった大正天皇が非公式ではあるものの、台湾、朝鮮を含め日本全土を列車でまわっていった。その過程で、皇太子は民衆の前によく現れ、時に会話することによって、「自然的身体」を示し「万世一系」の皇室を象徴することとなった。一方で、巡行の際にあまり格式ばったことは求められず、また皇太子自身が嫌っていたために「王の二つの身体」の分裂を引き起こし、両者は緊張関係にあった。

このように「王の二つの身体」がなっていたが、1900 年代から 1910 年代にかけて奉送行事の規制がより進み、儀礼化が進展していった。特に象徴的なのが、1915 年の即位礼と大嘗祭であり、沿線の準備やお召し列車内に神器の複製が置かれたことによって、「魔法をかけられた動く祭壇となり」、「天皇制イデオロギーに基づく一大宗教儀式」となった⁵。このようにして、行幸啓と奉送行事が一体化していく中、民衆はお召し列車を視覚することで、「同じ共同体にいると実感するようになってい」き⁶、それが

³ 為政者の身体を、肉体的な自然的身体と、王権の象徴としての政治的身体の二つにわけて捉えた。

⁴ 張イクマン前掲書 p.187

⁵ 同上 p.196

⁶ 同上 p.198

大正天皇の大葬と昭和天皇の即位例によって「視覚的支配」、さらにはそれによって天皇制が完全に根付くことになった⁷。

こうして「御召列車が幾度も使われたことで、天皇や皇太子は臣民を統治する主体として自らを認識し、そのように振る舞うにいたる。他方、鉄道網の沿線や駅で奉迎送行事が行われたことで、自分たちは臣民なんおだという感覚が庶民のあいだで共有されるようになる。このふたつの要素が作用して、鉄道は『力のネットワーク』になり、人々が日本全体に思いを馳せることが可能とな⁸り、国民を「統合」する装置としての鉄道ができあがった。

2. 民衆による鉄道を利用した世俗的巡礼の確立

前稿によると、江戸時代には、藩士が参勤交代によって江戸へと参る途中に、様々な町を通過することで、地理的に「日本」を意識することになり、さらに江戸への移動によって均質な文化が日本全土に広まった。また、伊勢神宮などへの巡礼が流行したが、その後巡礼地や目的が世俗化していき、旅が広く行われるようになっていったことも、認識の強化につながっていた。

張は柳田国男の論考を基に興味深い指摘をしている。明治維新を経て日本が近代化していく中で、鉄道網が形成されていくが、先述の文化の伝播の速度を格段に早め、さらに旅を促進することにもなった。鉄道によって中央の文化は農村部まで速度を伴って伝播し、生活様式を広め、標準化することになった。その一方、旅に関しても、巡礼本位であったり農村の関係からの解放を意味したり江戸期の流れを汲んだものであった。鉄道によって各地がつながったことで、「旅に出たい」という意思が具体化させることができるようになり、そのものを想像することができるようになった。以上のことから、鉄道は「各地で人の想像を掻き立てると同時に、地方の文化を全国規模で標準化していった」ことが分かる⁹。

先述した通り、国内で天皇の権威を打ちたて、支配の正当性を示すため

⁷ 張イクマン前掲書 pp.198-200

⁸ 同上 p.203

⁹ 同上 p.211

に多くの苦慮をしていったが、参勤交代を参考に鉄道による「視覚的支配」が確立されていくことになった。同時期、鉄道は後発の近代国家「日本」を国民国家として対外的に認められるために、神社仏閣など伝統的文化財の保護へと目を向け始め、「国家の基礎を『国民』によって固める必要に迫られた」¹⁰。

一方で鉄道会社側でも、巡礼のための割引切符を発行したり設備を改良したり商機拡大を行っていた。鉄道会社は、新規乗客の獲得や増収を狙い、それまで行われていた参詣を新しいものに作り上げた。

江戸時代に行われていた参詣は、現在のように決められた日に神社仏閣に参るようなものではなく、また対象も民衆が徒歩で行くことのできる範囲内にあった。明治に入り、鉄道網が都市部を中心に拡大していく中で、鉄道会社の商業主義的戦略による特定の寺社仏閣へと民衆を向かわせるような広告の掲載や各種割引切符の発行による他社との競争を通して、その手段が鉄道となり、対象を郊外にまで拡大していった。その中で、現在でも初詣の行き先として有名な成田山や川崎大師が巡礼地として作り上げられていった。こうして、「鉄道会社の発明した初詣は一種の『伝統』として定着」¹¹し、「都市住民は宗教的娯楽と世俗的巡礼という要素を併せ持つ旅を体験」することになった¹²。

3. 二つの旅の交わりと「日本人」の確立

天皇制イデオロギーの確立・浸透のために鉄道が効果的に使われる一方で、民衆は鉄道会社によって創造された初詣などの巡礼のために利用するようになっていた。この二つの旅は、日本が「戦争の時代」を迎えるにあたって合流することになった。

37年の日中戦争勃発以降も、鉄道会社は巡礼などの広告を掲載し、宣伝を行っていた。しかし、その文言はそれまでとは打って変わり、時局迎合的なものになっていき、軍国主義的なスローガンがおどるようになっていた。とはいえ、「戦争の時代」にあって巡礼は民衆にとって数少ない娯楽で

¹⁰ 張イクマン前掲書 p.213

¹¹ 同上 p.216

¹² 同上 p.220

あった。時局迎合的な軍国主義的スローガンのおどる広告を打つことによって旅を正当化し、そういった中で娯楽として民衆は旅を行った。そういった段階で、スローガンを通して見ることのできる戦争が、娯楽の巡礼と結びつくようになり、民衆にとって「戦争を支持する行為は楽しみと化し(参詣者は事実上の旅行をしていた)、戦争はうま味のあるものになった(鉄道会社は乗客を増やしている)」¹³。

このようにして、天皇制確立という国家イデオロギーに基づく天皇・皇族の鉄道利用と、鉄道会社の商業主義に基づく民衆の参詣の際の鉄道利用が交錯することになった。多種多様な旅行が同じ一つの経験となり、共同体の成員としての自己を想像することが可能になった。このことが、「視覚的支配」を強固なものとし、「日本」「日本人」を作ることになった¹⁴。

¹³ 張イクマン前掲書 p.233

¹⁴ 同上 p.235

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權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。

第5章 問題の設定

1、「統合」という観点と日本の事例

第1章において、統合を「自らを、文化・言語などを共有する一つの国民共同体の成員として規定すること。もしくは規定させられること」と定義したが、そのもとで(津田 2016)¹の提唱するピラミッド型のナショナリズムを考えてみる。

津田の理論では、「明確な境界線をもった単一の共同体」としての認識＝認識的ナショナリズムをその第一段階とし、その上に「国益」を求める理念的ナショナリズムが成立するとされている。ここでの定義を鑑みると、「統合」と呼んでいるものが発生するのは、共同体形成に文化や言語の共有が求められている認識的ナショナリズム形成の段階であると言えよう。また、共同体形成において、ナショナルアイデンティティ＝共通コードとしての文化が重要であるが、メディアはその文化に少なからぬ影響を与えている。メディアは情報を収集し広く人々に伝達しているが、その過程において言葉の使用法やニュースバリュー、その他の価値観などの文化的要素を掬い上げ、取り込むことで規定・再生産させている。読者はそれを受容することで、その再生産された文化に対し合意、時には拒絶を与え、認識の枠組みを形成する。再びそれをメディアが掬い上げ、読者が受容し...といったサイクルが生じる。このサイクルの中で共有すべき文化が生じ、人々は一つの共同体を「想像」することとなり、「統合」が発生すると考えられる。

以上のことに関して日本の鉄道についてどのようなことが言えるのだろうか。維新後、天皇を中心とした支配体制の構築を目指した日本であるが、その過程において鉄道が大きな役割を担ったことは先行研究で述べられている。江戸時代の参勤交代の流れを汲んだ天皇・皇族による行幸啓は、沿線の人々が駅やホームで通過するお召し列車に対して儀礼的な行為を行っていたことに示されるような「視覚的支配」によって天皇制の確立に

¹ 津田正太郎(2016)『ナショナリズムとマスメディアー連隊と排除の相克』勁草書房

大きく寄与した。沿線の人々は、天皇・皇族が乗車するお召し列車を「視覚」することによって、自らを、天皇を中心とする国民(臣民)共同体の成員の一人であると位置づけるに至ったというわけである。

天皇が鉄道を利用し帝国全土を巡ったことで列車それ自体が政治的身体となり、沿線の人々は走る列車を視覚することで一人の天皇を頂点とした共同体の一員であると認識するに至り、こうして「統合」が発生する。

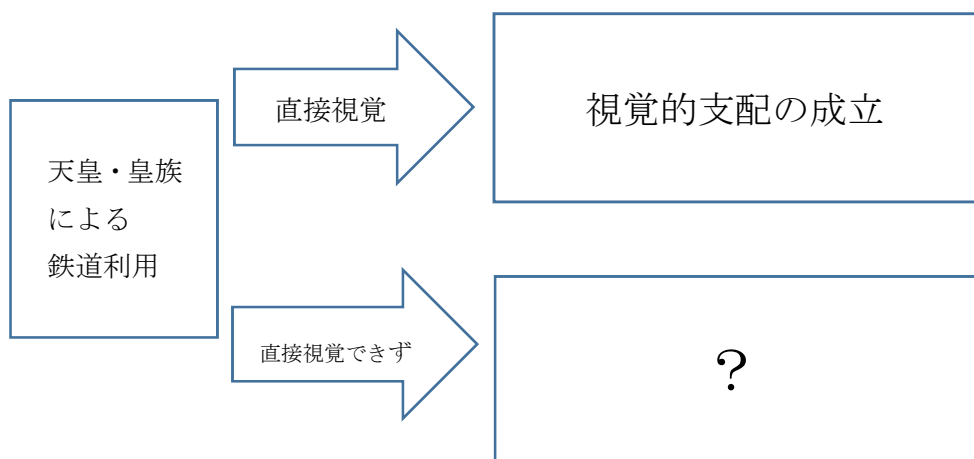


図 1-5-1 本研究における問題の所在

2. 本研究の疑問および目的

図 1-5-1 を参照してほしい。図上半分の直接視覚できる民衆についての「統合」発生に関しては、先述の先行研究によってその過程・結果が詳細に示された。一方、当時数多くいた直接天皇を視覚できない人々はどうであっただろうか。そのような民衆は天皇をメディア越しに視覚していたと考えることができる。マクルーハンの言葉を借りるなら、メディアは身体機能を拡張するものである(マクルーハン 1967)。車や自転車は足を拡張したように、ラジオは聴覚を拡張する。新聞についても、情報を得ることが視覚や聴覚などを動員していることを考えると、同様のことが言える。つまり、メディアを通じて機能を拡張させ、天皇を視覚しているということができる。そうであるならば、沿線の人々にも「視覚的支配」が成

立しているはずである。

先に紹介した先行研究の中でメディアに触れていたものもあり、原は大正後期の新しいメディアの登場によって、「視覚的支配」の対象をより拡大したと指摘している²。しかし、図 1-5-1 の下部に示された過程に関してはより深い考察が求められるように思われる。したがって、本研究では「統合」の段階において、メディアが報じる鉄道にどのような影響力があったのか明らかにすることを目指す。そのため、新聞記事の分析を通じた考察を行う。

² 原武史(2011)『可視化された帝国—近代日本の行幸啓 [増補版]』みすず書房 pp.268-278

第 2 部

新聞記事分析

第 2 部で分析の方法を確認し、対象の期間を四期に分け実際に新聞記事を分析する。そのことで、新聞の報じる鉄道のもつ影響を考えていく。

第 1 章

記事の抽出方法および分析方法

この章では、研究の進め方について説明する。

1. 記事の抽出方法

この研究では、鉄道を題材にメディアが国民意識に与えた影響について調査する。研究対象が第二次世界大戦以前であることを鑑みると、当時存在していたメディアとしては、書籍・ラジオ・新聞が挙げられる。しかし、書籍は 1 冊の情報量が膨大であるため、経年的、横断的な分析をするには適さない。また、ラジオ番組に関しては、音声データのほとんどにアクセスすることができない。

以上の、特性を鑑みたとき、我々が現実的に分析対象とできるのは新聞のみである事がわかる。そのため、この研究では新聞記事を題材に研究を行うこととする。なお、扱う新聞は、1888 年からすべての時代の記事をデジタルアーカイブとして閲覧できる朝日新聞を採用した²。また、1888 年 7 月 10 日からアジア・太平洋戦争終戦(1945 年 8 月 15 日)の間に、記事の中に「鉄道」の文字が含まれるものは 85,561 記事と膨大であり、そのすべてを検証することはできないため、ここでは、その中から、以下の要領で抽出した 200 件のサンプルについてのみを分析することとした。

①「鉄道」の文字が含まれる 85,561 記事それぞれを日付順に 1~85561 とナンバリングし、乱数生成ソフトによって記事の抽出優先度を決定する。

②記事の抽出優先度順に各記事を閲覧し、その記事が鉄道に関連する記事であればサンプルとして採用し、そうでなければ不採用とし、抽出優先

¹ 朝日新聞の創刊は 1872 年であるが、本研究では東京版を扱うため 1888 年からとする。

² 「開蔵Ⅱ」(<http://database.asahi.com/index.shtml>)からデジタルアーカイブとしてアクセスすることができる。以後、抽出された記事はすべて「開蔵Ⅱ」を利用したものである。

度次点の記事の閲覧に移る。

なお、「鉄道に関連する記事である」とは、「その記事の伝える内容のテーマが鉄道に関係する出来事であること」を意味する。そのため、以下のような記事は「鉄道に関連する記事である」とは言えない。

- ・位置関係の説明

例)東武“鉄道”沿線で火事があった。

- ・記事の主題がほかにある場合

例)なお、この日、〇〇市長は△△鉄道開通記念式典にも参加している。

③以上を、200件のサンプルが抽出されるまで繰り返す。

抽出した記事は以下の通りである。

	Sample No.	年数	日付	記事名
1	27075	1905年	7月24日	(広告)東京市街鉄道株式会社 乗換切符
2	81159	1937年	9月8日	北支経済安定には金融の疎通が緊要 青木対満事務局次長等現地実務調査/1、北支金融問題の一時的対策 2、北支金融問題の根本対策
3	74067	1930年	3月2日	これは乙な香の物弁当 行楽を前に鉄道省の新案
4	49803	1914年	7月8日	仙石総裁招待会
5	57376	1919年	1月2日	山の手線の脱線椿事 架線修繕車と電車衝突 三時間の不通
6	29932	1906年	8月26日	小倉鉄道創立総会
7	7191	1896年	8月22日	台北鉄道発起
8	15594	1900年	6月4日	軍艦を増派す可し
9	9704	1897年	10月12日	東海道鉄道全通期
10	34312	1908年	4月22日	急行列車大船停車
11	101	1888年	9月7日	日光鉄道
12	27345	1905年	8月20日	一昨日の市参事会(深川本郷区長決定)
13	47085	1913年	3月8日	外債及国債問答 大蔵所管予算会
14	36946	1909年	4月21日	荷馬車に顎を碎かる
15	75849	1932年	1月6日	滿蒙の一頭政治
16	7683	1897年	1月26日	予算分科会 第一科 第四科 第五科
17	60455	1920年	5月11日	仏国と鉄道政策
18	14002	1899年	9月18日	京仁鉄道開通
19	85311	1944年	5月31日	親切職員を表彰 東鉄
20	65223	1922年	12月7日	東人西人
21	4180	1894年	2月10日	佐倉鉄道株式会社創立委員長江川永修移転
22	3253	1893年	1月15日	院内鉄道修正派に反対
23	73030	1929年	5月1日	工務関係の改良費予算 各鉄道局改良事務所の割当額決定す
24	51658	1915年	6月20日	内国電報 長谷川局長帰任(神戸)

25	3515	1893年	3月28日	岐阜の私設鉄道
26	38070	1909年	8月20日	中央西線名古屋延長
27	77831	1933年	8月20日	北満鉄交渉に新代表を派遣 露国立銀行の参与官
28	58340	1919年	5月30日	再び新借款団に就て/社説
29	63769	1922年	2月14日	議会閑話
30	6764	1896年	7月11日	近江鉄道株式会社 近江鉄道株式会社高校 役員上任 広告
31	9980	1898年	7月23日	京釜鉄道及賠償厳談
32	44937	1912年	2月18日	(広告)正誤/17日鉄道院倉庫課広告中汽缶管(鋼又は チャーコール鉄)とある汽缶管(鋼又はチャーコール鉄) の誤り 扱い店
33	77931	1933年	12月16日	鉄道益金繰入、応諾し得ず 三土鉄相反対の論拠
34	38565	1909年	10月10日	塩原電気会社設計
35	33466	1908年	1月16日	満鉄並行線問題 (少々重大となる)
36	67917	1924年	11月3日	待てどもども来ぬ電車<写>
37	82160	1938年	7月19日	青梅鉄道で16人重軽傷
38	73505	1929年	8月29日	検事局の緊張 一大疑獄を予想して
39	22460	1903年	8月9日	京釜鉄道の短期社債
40	68462	1925年	3月6日	東京版/陰悪な情勢 関東水力買収問題 市会が近く迫 つて演説会や強硬談判/後藤子と安田家 想像されて居 る策動 果してこんな裏面もあるか
41	19881	1902年	7月24日	街鉄東電交渉再燃
42	45585	1912年	5月23日	熱海線の再調査
43	37236	1909年	5月28日	購買組合理事の罪悪
44	58377	1919年	6月5日	米鉄管理損失
45	51887	1915年	8月2日	本社浦潮特電 東鉄沿線出水 列車不通
46	70241	1926年	5月12日	財界いろいろ/南洋ゴム総会 東電増灯計画 製粉協 定行悩 十四年度郵貯 上旬鉄道貨物 米製鋼注文残 上海罷業平穩
47	67833	1924年	10月21日	東京版/議長選挙は延期して昨日の東京市会 小弥次を 浴びながら円太郎その他を附議
48	66183	1923年	9月1日	支那紙の日英警備案是非
49	14662	1900年	1月24日	玉川堤官木盗伐
50	16613	1901年	1月24日	一鼎百珍
51	49844	1914年	7月12日	東人西人
52	54951	1917年	7月29日	背広に赤靴で 石井特派大使の出発 東京駅は帝都の 大頭株を網羅した様な盛観
53	81259	1937年	10月11日	事変以来の戦果 艦艇18、飛行機324爆破 海軍側
54	71025	1927年	1月20日	頻々たる年少者の自殺 10年2000円で買われた子 守り娘の鉄道自殺 きのう船橋「兄弟地蔵」の前で 主家は出たが帰る故郷は遠く
55	38309	1909年	9月12日	借款金授受期
56	79164	1935年	7月10日	鉄箒/交通統制
57	17720	1901年	7月17日	九州鉄道開通と不通
58	78523	1934年	9月24日	事故防止に、新に調査委員会 鉄道省の非常対策
59	31309	1907年	2月23日	米国移民法反対(吾移民業者の主張)
60	32764	1907年	8月12日	東鉄重役の凝議

61	43900	1911年	9月14日	無法なる要求
62	62843	1921年	8月20日	元田鉄相発熱 別府に静養中
63	73136	1929年	4月3日	鉄道疑獄 4氏収容 強制処分で
64	11531	1898年	9月5日	今後の経済界如何 物価の前途 金融と金利 産業の 回復如何 貿易の状勢 財政の方針
65	20669	1902年	11月26日	陸軍雑俎
66	44483	1911年	11月18日	陛下御還幸 久留米御発輦 御召艇御移乗
67	36561	1909年	2月28日	吉田川一部埋立却下
68	21363	1903年	4月5日	露国の自国船保護政策
69	38948	1910年	1月13日	東武官鉄の妥協
70	16023	1900年	8月23日	露国通信 満州の紛乱と西伯利亜の動員 聖得彼堡 珠城生
71	70243	1926年	6月26日	新造する砕氷船 沈没した対馬丸の代りに
72	31942	1907年	5月9日	市街鉄道車掌同盟罷業
73	24483	1904年	5月18日	開戦当時旅順の惨状
74	63982	1922年	4月6日	東亞勸業の事業
75	4263	1894年	3月24日	四日市桑名間鉄道
76	73827	1929年	12月7日	未成線中止は、党勢に大影響 与党の幹部、急にあわ てて首相、蔵相に懇請
77	65012	1922年	10月25日	緩急栓
78	64414	1922年	7月11日	米鉄罷業悪化 IWWの参加
79	51266	1915年	4月13日	房総特報／武勲赫々たる鉄道隊 戦功を語る勇士の戒 衣 千葉街の天地歓呼湧く
80	51854	1915年	7月27日	朝鮮共進会計画
81	7880	1897年	2月25日	京仁鉄道権利分配の交渉事情と其謝絶
82	11713	1898年	9月28日	長夜物語
83	69486	1925年	12月6日	財界いろいろ/大株決算 日本綿花配当 鬼怒水電増配 京浜倉庫連合 小田原急行鉄 交換規約改正 独銀利 下不能 英国炭鋳補助 キューバ新糖 審し品目修正 案 紡績委員会
84	72561	1928年	8月12日	満鉄の信託計画 設立準備進む
85	41380	1910年	11月17日	行徳電鉄
86	11031	1898年	6月26日	会社近事彙法 曾我子爵と日鉄社長
87	53747	1916年	9月25日	青鉛筆
88	51545	1915年	5月28日	(広告)東京鉄道管理局 東北 岩越 奥羽線列車時刻 改正
89	28252	1906年	3月9日	鉄国特別委員会
90	61939	1921年	3月14日	米鉄道株暴落
91	59549	1919年	12月8日	ス氏帰米せん
92	54511	1917年	5月2日	電灯案会議 地域及料金協定 全員委員に附託
93	10873	1898年	6月4日	株は釘付
94	78127	1934年	3月8日	3線削除論敗れ、鉄道原案通過す 貴院第6分科会
95	48879	1914年	1月11日	政党と半官事業／社説
96	25557	1904年	10月19日	傷病兵当到着
97	48802	1913年	10月15日	撤兵提議と仏国 日本には有利なり
98	6090	1896年	4月9日	善光寺の大法会
99	21839	1903年	6月2日	街鉄延期派の協議会
100	13362	1899年	6月30日	納会の株式(引緩み)前場 後場 東株また挫折す 金 返鉄道の払込 受渡高 公債小緩み

101	78470	1934年	8月23日	満鉄拉賣線運賃引下げ
102	61400	1920年	10月23日	鮮鉄
103	82135	1938年	7月15日	鉄道野球大会開く
104	28570	1906年	4月11日	伯林電報(日独郵報社取次)ウエスヴキアス噴火
105	31142	1907年	2月2日	貨車の分離衝突(東海道線佐野駅)
106	17105	1901年	4月5日	南阿戦法
107	33319	1907年	10月14日	東鉄株と営業状態
108	50119	1914年	8月20日	支那の態度(小策を廃せ)/社説
109	35923	1908年	10月25日	独逸財政案の不入望
110	50780	1915年	1月14日	亀山新任徳島県知事(台北)
111	33055	1907年	9月10日	(広告)帝国鉄道庁計理部 物品購入入札広告
112	33388	1908年	1月6日	英露鉄道連絡(英露協約の結果)
113	16205	1900年	10月2日	南清特電 独逸の秘密方針
114	38724	1909年	10月26日	伊藤公狙撃さる 藤公即死【大阪】
115	73229	1929年	7月13日	寛城子の電信電話も完全に回収さる
116	23652	1904年	1月30日	日本鉄道会社線によると北海道移民…
117	37446	1909年	8月20日	中央西線は去る七月十五日…
118	56826	1918年	8月19日	ご騷擾 鉄道の影響例年八月は鉄道の旅客、貨物…
119	84062	1941年	7月13日	東亜の問題を衝く 特派記者の現地報告(5)ノ北支の交通と治安(上) 建設に揚る「戦果」 資源開発線も大進軍 鉄道・道路ノ北京にて新延修三
120	647	1889年	7月2日	汽車賃値下 甲武鉄道…
121	75804	1931年	12月20日	兵賊討伐の徹底
122	755	1889年	8月13日	三鉄道会社の競争 九州炭山の…
123	77141	1933年	2月13日	少年職工轢殺
124	28661	1906年	2月13日	鉄道国有案
125	50302	1914年	9月24日	鉄道理事兼任(九月廿三日)
126	50254	1914年	9月15日	市電料金軽減調査
127	74855	1931年	3月7日	鉄道交渉打合せ 昨日、木村高両氏会見
128	52599	1916年	2月7日	有害無益の妥協 仲小路廉氏談
129	40330	1910年	7月13日	九州線の木材運賃
130	65421	1923年	2月22日	外交質問継続 貴院予算総会(夕刊の続)
131	25569	1904年	10月21日	鉄道馬車(佐賀)
132	30612	1906年	10月25日	東北線運賃低減
133	26392	1905年	5月24日	三電鉄の割引六日より
134	82670	1939年	4月20日	魔の関門豆トンネル開通す 鉄相の電鍵一閃 海上に届けと"万歳!"/その瞬間前田さん緊張
135	34935	1908年	7月4日	米原事件と鉄道庁 各方面の動揺
136	53135	1916年	5月27日	朝鮮鉄道局官制改正
137	78287	1934年	5月11日	(広告)三原山登山鉄道
138	47154	1913年	3月19日	十三年式地下鉄道<写>
139	53793	1916年	10月5日	局長東北線視察
140	24031	1904年	3月19日	満州土民の恐慌

141	24858	1904年	7月8日	鉄道速成運動(長野)
142	9578	1897年	9月28日	函樽鉄道社長と北垣氏
143	16828	1901年	2月24日	甲武線停車場増設
144	46731	1912年	10月28日	低利資金中止説/社説
145	44680	1912年	1月11日	汽車雪中に埋没 北海道の大吹雪
146	18593	1901年	11月21日	漫遊記(第16) 営口(牛荘港)の未来 三山生
147	74612	1930年	12月13日	鉄道失業公債 1200万円程度 大蔵省側の容認額
148	29185	1906年	6月15日	本社朝鮮特電 福島次長一行
149	42821	1911年	5月23日	新繭と生糸 信州製糸家の談
150	53400	1916年	7月20日	宮廷録事/閑院宮小田原御成/有栖川大妃御快癒/石井外相参内/高田文相参内/侍従武官差遣
151	40812	1910年	9月6日	後藤総裁の巡視
152	28448	1906年	3月27日	鉄国公債交附期間
153	6340	1896年	5月17日	上越鉄道株式会社創立事務所株式申し込みを謝絶す
154	79554	1936年	1月7日	起債市場活気づく 大口も楽観
155	20522	1902年	11月1日	内地北海道連帯運輸
156	59731	1920年	1月27日	政友調査総会
157	1645	1891年	4月2日	鉄道の死体
158	8517	1897年	5月18日	台湾島巡視(28)黒崎美智雄
159	69966	1926年	4月30日	(広告)東武鉄道株式会社 決算公告
160	15198	1900年	4月10日	轢死と水死
161	65251	1922年	12月10日	公債緊縮とはあんな程度か 若槻礼次郎氏談
162	13122	1899年	5月22日	経済学協会
163	60162	1920年	3月29日	鉄道雇傭人年金
164	30272	1906年	9月19日	(広告)鉄道作業局経理部 物品購入札
165	77189	1933年	3月16日	満鉄増資委員会
166	77561	1933年	8月1日	内鮮満鉄道連絡協議会 来月15日頃、大連で
167	82542	1939年	3月19日	堰も遂に空し 今年も"官吏の洪水"
168	38979	1910年	1月16日	電灯瓦斯報償契約協商(東鉄兼業課税)
169	22480	1903年	8月11日	電気鉄道取締規則(昨日公布警視庁令第三十二号)
170	14342	1899年	10月22日	黄塵録
171	74164	1930年	4月25日	犬養総裁の質問要点 理論で勝とうとする野党
172	53430	1916年	7月24日	岑氏停戦を命ず 竜濟光將軍逃亡の準備/広西軍湖南保護/北軍考感黄陂に急行/山東督軍後任運動暗闘/陳宦氏北上す/贈与の乗車券を拒む
173	12115	1899年	1月16日	岩越鉄道株主の移檄
174	31509	1907年	3月17日	印度人の鉄道工夫
175	42343	1911年	3月28日	西伯利經由小包郵便
176	47173	1913年	3月25日	四鉄道案可決 多治見線は有望
177	84833	1943年	2月21日	ガス木炭確保 生産予定に達す
178	55421	1917年	11月5日	在露邦商引揚 近く暴動勃発の惧あり
179	57596	1919年	2月10日	支那の現勢/吉会借款本契約 十日より交渉開始
180	48734	1913年	12月4日	八王子瓦斯紛擾

181	51399	1915年	5月1日	先帝陛下思召実現 東清副総裁と連絡
182	76021	1932年	3月1日	満州への農村移住希望者に一言す/前満鉄理事 男爵大蔵公望(寄)
183	84922	1943年	4月8日	(広告)同文書院「土木工学基礎本 鉄道」「電気化学要論」
184	62040	1921年	3月25日	九州電力合同協議
185	61413	1920年	10月25日	新銀行団の事業 北京に総事務所設立/新銀反対意嚮世論喚起を企図す
186	67730	1924年	10月1日	保留案件をを除いて整理閣議漸く一段落 重要案の運命と未審議の諸案件 各相漸次歩み寄る/懸案の片づくのは 四日頃の見込/審議済案件の実行手続 第二次整理委員会開く/噂ほどの議論はない 犬養通相談/非難は覚悟 浜口蔵相談
187	78527	1934年	9月24日	架橋工事から人夫墜落
188	39577	1910年	3月29日	高等愚連隊の検挙 詐欺、誘惑らざるなし
189	41044	1910年	9月23日	横商役員会の決議
190	44554	1911年	12月1日	本社上海特電 未曾会有の激戦 漢陽戦況 両軍の武勇 砲弾居留地に落つ 黎元洪の意気
191	56699	1918年	7月25日	所沢航空隊の新隊長河田中佐 門外漢だからミツシリ勉強 鳴滝大佐談
192	37887	1909年	8月8日	安奉線問題の自由解決/社説
193	17739	1901年	7月19日	降雨と鉄道視察
194	60817	1920年	7月18日	満鉄政府引受株
195	61037	1920年	8月16日	新借款団真相 ラ氏の陳述書
196	51348	1915年	4月26日	老人の鉄道自殺
197	40515	1910年	8月9日	大蔵省諸問題 勝田理財局長談 不動産銀行設立問題 国庫制度改正問題 満鉄社債募集
198	20117	1902年	8月25日	官鉄敷設方針変更/社説
199	55856	1918年	2月25日	本野外相伏奏
200	82397	1939年	2月4日	「勤労階級」へ快報 独逸から500人招待

2. 分析の方法

メディアの報じる鉄道、特に新聞記事においてどのように報じられており、それが先に定義した「統合」との間にどのような関係があったのかを分析していく。先にも述べたが、メディアは民衆のニュースバリュー等の価値観を掬い上げ、それを規定・再生産する形で記事が作成されている。そのため、新聞上に民衆の「統合」に関する考え、価値観が反映されていると思われるため、新聞記事の分析を行う。まず、分析する新聞記事の期間は1888年から1945年であり、この57年間を抽出された記事数および時代背景を鑑み、(1)1888~1905年、(2)1906~1915年、(3)1915~1930年、(4)1931~1945年の四期に分割した。それぞれの時期について、政治・経済・

軍事的なできごとなど、当時の日本の社会状況を簡単に振り返り、その上で抽出された記事の分析を行う。分析にあたって特に注目したのが、(1)「天皇」「皇族」「臣民」などの言葉が記事内に登場するかどうか、登場した場合はその言葉がどのような文脈で用いられているか、(2)「日常のナショナリズム」³の直示を記事内に見出されるかどうか、(3)天皇制国家の確立に伴って新聞記事での報じられ方が、時代によってどのような変化がするのか、の三点である。最後にそれらから読み取れることをまとめという形で記載する。

以下 200 記事に関して四期に分けて分析していく。

³ 国民共同体が確立されそれが自明視されるようになると、共同体を想像することは意識的でなくなり、「無自覚かつ常識的な意識の枠組みとして埋没していく」こととなる(津田 2016:85)。そのようなナショナリズムをマイケル・ビリッグは「日常のナショナリズム」といい、それを象徴するようなものは日常生活の中に違和感なく紛れているとされている。マスメディアによって報じられるものには、「用いられた基準点(発話者、発話時間、発話の場所)を明確にすることなしには指示対象を確定できない語」(津田 2016:101)である直示(例えば「我国」「われわれ」、また英語の定冠詞“The”が用いられる言葉)が多数使用されている。鉄道が新聞で報じられる際に以上のような直示がどのように用いられているのかをみることで、「統合」がどの程度まで進展したのかを見て取ることができると考えられるため、分析のポイントとした。

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。

第2節 1906-1915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

本稿では明治後期から大正初期にあたる1906年から1915年までの新聞記事を分析対象とする。この時期は外交面において大きな変化があった。分析対象の初年である1906年の前年に締結したポーツマス条約により、日本は朝鮮半島における権益を確定させた。これは1910年の韓国併合に繋がることになる。さらに南満州鉄道を獲得し、自国の影響圏を満州に広げることに成功した。また、同時に国際社会における日本の地位が飛躍的に向上したのもこの時期であった。かねてからの悲願であった関税自主権の回復は1911年であり、以後戦前の列強諸国の一角となる足掛かりを築いたのもこの時期と言えよう。

鉄道という点に着目すると、南満州鉄道以外で最も大きなトピックスは鉄道国有化だろう。20世紀に入って軍事的緊張が高まる中、主要鉄道が民営であるということは株主に各種情報を公開する必要があり、場合によっては外国人株主に軍事機密が伝わることも考えられたのだ。紆余曲折を経て17の私鉄が1906年から7年にかけて買収され、1908年には鉄道院が発足する。以後80年ほどにわたって日本の主要鉄道は国有化される。

2. 記事の分析

ここでは、(1)1906年から1910年と、(2)1911年から1915年の2期に分け、「鉄道」というワードの登場する新聞記事を分析する。

(1)1906年から1910年

1906年から1910年にかけて、鉄道というキーワードは外交や国外の話題においてよく用いられている。例えば1908年1月16日の南満州鉄道の記事では、権益争いにおける鉄道の重要性が暗に説かれている。これは鉄道の線の性質がよく表れていると言えるだろう。同種のものには1909年8月8日の記事でも取り上げられている。

また変わったものとして「横須賀に向かう客の利便のために、東海道線

の急行列車を大船に停車させるダイヤ改正を行った」といった内容の記事があるが、これは軍事輸送における鉄道の有用性を表しているといえられる。また国外の火山の噴火についてのトピックで鉄道への被害が協調されている記事もあり、当時の陸上交通における鉄道の地位は現在より高いことが推察される。

さて、ここまでの内容では直接国民意識につながるようなものは見つからなかった。しかし、鉄道と国外の権益を結び付けた記事はいくつか存在したことから、この時期は日本の海外進出・開発において鉄道を積極的に利用しようという姿勢がみられる。すなわち、単なる国内の統合というよりはむしろ帝国主義的な意味合いで鉄道が評価されているのではないだろうか。

(2)1911年～1915年

この期間の新聞記事において、鉄道というキーワードは様々なジャンルの話題で使用されており、特定のジャンルの記事で多く使われている、といった様子はみられない。鉄道そのものを扱った記事としては、1912年5月23日の「熱海線の再調査」というタイトルのものが挙げられる。この記事では、旧東海道線国府津～沼津駅間(現 JR 御殿場線)の短絡線として計画されていた、熱海線(現 JR 東海道線国府津～沼津駅間)のルート決定の進捗状況について書かれている。明治に引き続き、大正に入っても鉄道建設が活発に行われていた状況を読み取ることができ、広がる鉄道網に対する国民の関心が高かったことを推測することができる。

次に、「鉄道」と「統合」という視点で当時の記事をみていった際に、注目すべき記事を1つ紹介したい。

それは、1911年11月18日の、「陛下御還幸 久留米御発輦 御召艇御移乗」という記事である。この記事は、天皇が行幸先から帰る「還幸」の様子を書いたもので、行在所のある久留米から門司までお召列車、門司から下関はお召艇、下関から行在所のある三田尻まで再びお召列車で移動したという内容である。

この記事では、天皇、すなわち「大元帥陛下」は、国民から盛大に歓迎される存在として描かれている。そのことをよく表しているのが、記事内

に描かれた、お召列車通過の際の沿線住民の様子である。久留米からお召列車が発した後、「附近の庶民も亦御道筋に堵列して奉送し御車の畑の中遠く消え行くまで去らざりき」¹とある。なお、天皇はそれに対して、「此等官民の哀情を思召され御召列車をして田代駅に十分御停車又中の原御野立所の下にては徐行せしめ給ひぬ」¹とあり、沿線住民の熱意に込んでいる様子が分かる。また、門司から下関までお召艇で移動する際には、「港内の警備艦朝日の皇禮砲殷々たり」¹とあり、軍も天皇に対し最大限の敬意を表していることがうかがえる。

これらの記述をみると、記事を読んだ国民が国家、あるいは天皇に対する忠誠心を高めることは十分に考えられる。なぜなら、ここでは軍や沿線住民、政治家などが天皇に対して最大限の敬意を払っている様子が描かれ、また言葉遣いも尊敬語や謙譲語を多用しており、天皇の神聖さを印象付けているからである。

また、鉄道はここでは、直接的に国民の統合意識を高める存在として描かれているわけではない。しかし、天皇が乗車しているお召列車を直接見たり、あるいは新聞記事を通して、沿線住民が熱心にそれを見送る様子を知ったりすることによって、天皇に対して国民がある種の畏怖の念のようなものを抱き、天皇への忠誠心、ひいては国家への一体感を高める媒介としての役割を担ったとも考えられるだろう。

3. まとめ

ここまで、1906年から1915年の「鉄道」というワードを含む新聞記事を分析してきた。まず、鉄道そのものを取り上げた記事でこの期間における鉄道の報じられ方をみると、南満州鉄道の記事からは、①国外における帝国支配の影響力拡大のための手段、東海道線の急行列車の記事や熱海線の記事からは、②国内で物資や人を目的地へ迅速に移動させるための交通インフラ、という当時の鉄道がもっていた2つの側面を読み取ることができる。

また、国民の統合に鉄道がどのように関係しているか、という視点で見

¹ 『朝日新聞』1911年11月18日朝刊

ると、第2節の後半で分析したように、鉄道は天皇の行幸の際の交通手段となることにより、いわゆる「視覚的支配」を浸透させる役割を果たす存在であるといえる。つまり、天皇のために特別に運行される列車を国民が直接見について歓迎したり、その様子を新聞が伝えたりすることによって、国民の抱く天皇への忠誠心や国家に対する一体感が高まり、自分は大日本帝国の一員であるという国民意識が強まることが考えられる。

第3節 1916-1930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

本章では1916年から1930年までの新聞記事を扱う。この期間は、第1次世界大戦、終結後の軍縮時代、軍縮から軍拡へ反発する時代の3期間に大まかに分けられる。

1914年から始まった第1次世界大戦では、直接の戦禍に巻き込まれなかった日本は、日英同盟を理由に、中国におけるドイツ領を接收、占拠し、中国には二十一か条の要求を突きつけ、中国への進出をますます進めた。産業の中国の進出も起こり、その例として、中国で工場経営をする紡績業(在華紡)が挙げられる。

1917年にはロシア革命が起こり、翌年には社会主義国家の誕生を恐れた日本含む列国はシベリア出兵を行った。日本国内ではその影響で米価が急騰し、米騒動が起こった。その結果として、「平民宰相」と呼ばれる原敬を首班とする立憲政友会¹の政党内閣が成立した。しかしそれも長続きせず、1921年に原敬が暗殺され、1924年に憲政会の加藤高明による内閣が成立するまでは3代の非政党内閣が続いた。

一方で国外では、1918年に第1次世界大戦が終結する。国際連盟ができ、国際協調路線に変わった中で、軍縮が行われた。1921年から始まった、ワシントン会議において、太平洋地域に関する四ヶ国条約、中国に関する九ヶ国条約²、海軍軍縮条約が結ばれた。

国内の社会では、第1次世界大戦が総力戦であったことを背景に、労働者の権利や国民の政治参加を求める声が高まった。ロシア革命や米騒動から社会運動が活発化し、労働運動も大きく高揚した。またそのような中で、普通選挙運動も盛り上がった。1923年には関東大震災が発生した。

1924年には、原敬以来の政党内閣として、憲政会の加藤高明による内閣が成立した。加藤は、1925年には普通選挙法と治安維持法を成立させ、社

¹ 立憲政友会の公約は鉄道拡充、高等教育増設などの積極政策である。

² 中国の主権尊重、門戸開放、機会均等の原則が決められ、日本は第1次世界大戦時に接收していた、山東半島の旧ドイツ権益を返還することになった。

会の流れに対応する策を取った。また外交では幣原喜重郎外相のもとに幣原外交という協調路線を取り、中国に対しても不干渉主義を掲げたが、経済的な懸案には非妥協的であった。

しかし、1927年に田中義一内閣ができると、一転して中国に対しては強硬政策をとるようになった。当時の中国は国民革命軍を中心に、全国統一の動きがあり、中国南部の広東から北上し、各地域を制圧していく事態が起こっていた(北伐)。そのような中で日本は山東出兵を行い、また満州の軍閥、張作霖を支援し、北伐に対抗したが、張作霖が国民革命軍に結果として敗北した。帰還途中の張作霖を、満州にいる陸軍である関東軍が乗っていた列車ごと爆破した事件も発生した(張作霖爆殺事件)。その背景として、満州を直接支配しようとする関東軍の一部の思惑があったとされている。

経済面を見ると1920年には戦後恐慌が発生したうえ、1923年の関東大震災により日本経済は大打撃をうけた。1927年には金融恐慌、1929年の世界恐慌の影響から昭和恐慌が起きるなど、1920年代の日本は慢性的な不況に見舞われた。1929年には当時の浜口雄幸内閣が前日銀総裁である井上準之助を蔵相にし、緊縮財政を行っていたが、昭和恐慌は、緊縮財政の一環として行われた金輸出解禁の不況と、世界恐慌の影響で、二重の打撃を受けた。

2. 記事の分析

この期間では、「鉄道」はどのように報じられてきたのだろうか。本章では対象とする時期を1923年以前の前半と以降の後半に分けて分析する。

まず前半における記事の中でみられるのが、鉄道と財政の関係、言い換えれば、鉄道と政府の関係の記事である。そこでは鉄道は比較的、批判的な見方をされている。

1916年2月7日³の記事では、検察官・官僚・貴族院議員経験者である、中小路廉による談話を取り上げている。その中で、「鉄道は依然として血の出るとき非常特別税にて経営する一方には高利の内債二千万円を募集

³ 『朝日新聞』1916年2月7日朝刊

して低利の外債を償還し利鞘においてみすみす国庫の損失をきたすをも顧みざらんとす。鉄道のごとき現に一千八百万円の純益を挙げつつある者に対しては冗費を節約しその純益の範囲内においてこれを経営するかあるいは金融市場の状況に応じ内債を募集してその他改良拡張を計るべきにあえて租税を以てこれが建設改良費に充てた他方には不利を冒してまでも外債仮替をなさんとす。」と述べている。当記事をまとめると、非常特別税という税金を、出血のようにまるで無制限かのように使っている一方で、高い利子の国内債券を発行し、低い利子の国外債券を返し、利子の差を、先述の税金で補填していることが国庫損失を生んでいると批判している。そもそも 1800 万円の純利益を上げている鉄道であれば、その利益に収まるよう節約して市場の状況から国内債券で賄うべきと述べている。

また批判的な見方ではないが、1922 年 12 月 10 日⁴の記事 では、若槻礼次郎 は、公債と中でも鉄道の公債についての減額のテーマを取り上げていた。その中で、「公債支弁中主なる鉄道公債」と述べ、公債の中でも主たるものは鉄道の公債ということを示している。

一方で、批判的な見方が少ないのが、中国東北部(以下、満州)や朝鮮の鉄道に関する記事である。1910 年に併合し、植民地となった朝鮮における朝鮮鉄道や、経営権を獲得している南満州鉄道株式会社 (以下満鉄)に関する記事も見られた。1920 年 10 月 23 日⁵の記事には、朝鮮鉄道の経営を満鉄に委託していたが、契約を取り消して、朝鮮総督府自らが運営しようとしていた事案につき、「元来鉄道の経営を満鉄に委託したるは朝鮮鉄道の統一を図り大陸に対する交通政策上より来れるもの」という立場から、現状維持で契約を維持する論が強く、そのままであろうという内容があった。このことから、朝鮮半島の鉄道を満鉄に任せることで、朝鮮半島から満州まで一体性を持たせられるために、満鉄に経営委託をしていたのではないかと推測できる。そのような推測と、満鉄が日本からの出資の半官半民の会社であったことから、この委託契約というのは、植民地内の交通の一体性を持たせ、経済的な一体化や軍事的な可能性も狙ったものではないのだろうか。というのも満州事変が起こっていない時期に、朝鮮総督府(一応国

⁴ 『朝日新聞』1922 年 12 月 10 日朝刊

⁵ 『朝日新聞』1920 年 10 月 23 日朝刊

内扱いも可能)が満鉄(日本国外)の経営まで行うというのは、侵略ともとれ、外交的に危険性が高い。一方で、満鉄が朝鮮鉄道の経営をするのであれば、実体は兎も角として問題はないと言える。

さらに、中国に関しては批判的要素が一層薄まる。1919年5月30日⁶の記事では、イギリス、アメリカ、日本、フランスの4国の銀行家代表の協議会が開かれ、対支新借款団組織大綱という借款について議論がなされたことが記載されていた、その中で、「新借款団が円満に活動し、実際問題として支那幣制の改革断行、未設鉄道の敷設、電信線の増架、運河の浚渫、水災害の排除、鉱山の開掘等着々実現せらるるに於ては是れ独り支那一国の幸福のみならず、各国も共に其利を享け、特に地理的に接近せる我国が受くる利益多大なるものあり。」と記載があり、鉄道も含めたインフラ整備が、特に地理的に近接する日本は利益を得ると、見なされていたようだ。他にもそのような考え方が出てきている。同年2月10日⁷の記事には、吉会鉄道への借款の本契約交渉が始まった記事があり、やはり中国には出費を惜しまないようである。

このように見ると、国内の鉄道には厳しい見方、植民地など日本列島外の鉄道へは、政府が管理しても構わない、つまり出費を厭わない姿勢があるように見える。なぜであろうか。先述のとおり、公債に関しては鉄道への公債が主を占めていた。一方で国家支出(一般会計)では1921年には軍事費が5割近くを占めていた。この状況からすれば、軍事費も削るべきという旨の主張が同時になされるべきであるが、それが無いのは時代の背景もあると考える。1919年まで続く第1次世界大戦期には軍事費を削るわけにはいかないし、第1次世界大戦終結後は国際協調路線に入るため、軍事費は削られる中で、鉄道だけ無駄遣いともとれる出費を許されるだろうか⁸。そのように軍事費には手を付けられないため、それ以外で出費が目立つ鉄道関連費に関して、批判的な見方がされるのは不可避ともいえる。さらに朝鮮・満州に関しての出費は、大陸進出を狙う日本には、軍事的に有

⁶ 『朝日新聞』1919年5月30日朝刊

⁷ 『朝日新聞』1919年2月10日朝刊

⁸ 軍事費と減額の関係の記事は、1920年代前半に10個以上表れているが、国際協調路線の影響が大きい。また第1次世界大戦期には余り見られていない。

利に働くこともあるため、あまり問題には出来なかったのではないだろうか。

後半の時期の記事においても最も多く見られたのは、鉄道の建設・改修や国有化といった財政支出に関わる記事であり、こうした問題に関する記事は1924-30年までに6件みられた。また、直接財政支出に関する話題が出てきたわけではないものの、鉄道建設に関する疑獄を扱った記事が2件見られた。こうした傾向からは、この章の前半で扱った時期から引き続き、鉄道について、その財政支出が注目を集めていることがうかがわれる。

古い記事から見ていくと、1924年10月1日の記事は行財政整理に関する閣議を扱ったものであった。この記事は主に財政支出を巡り、支出を削減する立場の浜口大蔵大臣と各省の大臣が議論を行ったことを報じたもので、その中で今後鉄道に関する特別会計が今後議論されるであろうといったことが触れられており⁹、鉄道に関する費用が削減の対象として槍玉にあげられていたことがわかる。同年10月21日の記事は東京市会における電気軌道事業費追加予算、1929年5月1日の記事は昭和4年度の鉄道改良費予算を報じたもので、特に後者については1000字以上を割いて各鉄道局でどういった工事にいくらの予算が費やされるのかも含めて記述されており、鉄道の整備やその予算が注目されていたことがうかがわれる¹⁰。また、1930年10月13日の記事は当時の恐慌を受けて行われた失業者救済の為に鉄道公債増発が決定したことを報じている。この中では高架工事など、鉄道に関する既定の計画を実現させるための名目として失業者救済が使われているのではないかとの懸念があるとの議論があるとされ¹¹、鉄道整備予算に対して疑いの目が向けられていることがわかる。

また、この時期は鉄道が政局と結びつくようになった点も特徴としてあげられ、政局に絡んだ記事は、1929-30年に3件見られた。1929年12月7日の記事では「首相、蔵相に懇請 鉄道既定計画の中止は総選挙を前に控え党勢膨張に影響するところ甚大であると見なし¹²」との記述があり、

⁹ 『朝日新聞』1924年10月1日朝刊

¹⁰ 『朝日新聞』1924年10月21日朝刊、『朝日新聞』1929年5月1日朝刊

¹¹ 『朝日新聞』1930年10月13日朝刊

¹² 『朝日新聞』1929年12月7日朝刊

鉄道の整備が党への支持獲得に直結していたことがうかがわれる。また、上記の 1930 年の記事では鉄道公債増発が議会での公債に関する議論に結びつくことを懸念する意見が紹介されている。さらに同年 4 月 25 日の記事では、当時の野党で議席数も少なかった政友会が、越後鉄道に関する疑獄問題で内閣の小橋文部大臣を追及することを狙っていたことが報じられており¹³、これにより議会における論戦を有利に進めようと意図していたことがわかる。このように鉄道建設が政局と結びつくようになった原因としては、本格的な政党政治の成立が考えられる。政党が地域からの支持を集めるための手段として、多額の建設費など疑問の目を向けられつつも鉄道の整備を推し進めた一方、政党間の議会における論戦が従来より重要になったため、そこで有利に立つために鉄道に関する疑獄や予算支出が他政党の議員や閣僚への追及に利用されるようになったと考えられる。

鉄道の疑獄について述べた記事では 1929 年の 4 月 3 日と 8 月 29 日のものがある。これはともに「五大私鉄疑獄」と呼ばれた私鉄の国有化や免許申請にあたっての贈収賄事件を指していると考えられ、この事件について 8 月 29 日の記事においては「昨秋の市疑獄と並ぶ大事件となる可能性がある」「世上の疑惑極度に高まって来たので」との記述があり¹⁴、鉄道に関する汚職が重大な問題としてとらえられていたことがわかる。こうした鉄道疑獄への世論の厳しい見方が、上記の 1930 年の記事において鉄道公債の発行が既存の計画を実行するためのものとみなされるのではないかと懸念にもつながったのではないかと考えられる。

この時期の社会的な動きに関連した記事では、怠業問題の報道もあげられる。1924 年 10 月 4 日の記事では、当時隆盛を見せていた労働運動が東京市電の従業員の間でも広まったことを示している¹⁵。この記事の中では、当時強まりつつあった警察などによる取り締まりの対象にならないようにする為か、規則に違反しない形で怠業をしていた様子が述べられている。

前半の部分に引き続き、この時期にも日本が進出を進めていた大陸における鉄道の動きが報じられている。1928 年 8 月 12 日の記事では満鉄の関

¹³ 『朝日新聞』1930 年 4 月 25 日朝刊

¹⁴ 『朝日新聞』1929 年 8 月 29 日朝刊

¹⁵ 『朝日新聞』1924 年 10 月 4 日朝刊

連会社について、1929年7月13日には満鉄の電線が切断された事件などが報じられている¹⁶。中でも大陸における鉄道の役割の大きさを示しているのが1923年2月22日の記事である。この記事において、貴族院において質問をした阪谷芳郎は「山東鉄道を支那に還付した為に却って日支の間に紛乱を起す原因を為し惹いては我邦人の発展に害を貽しつつ」あると述べている¹⁷。これに対し答えた外務大臣も還付の取り消しなどには言及しないものの、「山東鉄道を支那に於ける我国の商工業の利益に重大の関係がある」と同意している。こうしたことから、大陸における鉄道が日本の国益に直結するものだとの見方が共有されていたと考えられる。また、これらの答弁の中には「我邦人」「我国」など「日常のナショナリズム」の直示にあたる単語があり、こうした大陸における鉄道の議論をする中で暗黙のうちにそれらを「われわれの」鉄道とする認識が生まれていた。

3. まとめ

この時期における鉄道に関する報道の最大の特徴は、前半、後半ともに一貫して鉄道への財政支出についての報道が多かったという点である。こうした報道の中で、鉄道は多額の公債を発行し、財政支出を行って整備を進めているという共通の条件に加え、前半の時期は軍事費が削減される中でも鉄道へは多額の支出が続けられている点が問題視されたこと、後半は鉄道に関する疑獄事件や、多額の公債を発行しながら行われる鉄道整備が国会での論戦において与党や政府への追及の種として使われたといった事情も加わり、批判的な見方をされる傾向にあったといえる。

一方、大陸における鉄道は対照的に肯定的な見方がなされている。こうした鉄道は日本や大陸に居住する邦人の利益につながるものとしてとらえられており、前半においては国内の鉄道であれば批判的に見られがちな財政支出が肯定され、後半においては見解が対立しがちな閣僚と非与党議員の論戦でも国益に資するもの、と一致していることからそのことがうかがえる。特に後半の時期の記事では鉄道を「我邦人」「我国」の利益につながるものと表現しており、「日常のナショナリズム」の直示が見出された。

¹⁶ 『朝日新聞』1928年8月12日朝刊、『朝日新聞』1929年7月13日朝刊

¹⁷ 『朝日新聞』1923年2月22日朝刊

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」、とのことであった。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っ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いと見込まれる。

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った。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った。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った

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。

コラム 関門トンネル開通時の公募歌

歌詞公募によって軍歌がつけられるのは日清戦争に始まったことであり¹、1937年に日中全面戦争がはじまると近衛内閣が「国民精神総動員運動」を推進し、国民を戦争協力へ駆り立てるが、その一環として公募歌募集や軍歌の選定が積極的に行われるようになった²。さらに、このような公募歌については、メディア間の競争もあり懸賞金が高騰し、応募が殺到することとなった³。

1942年、太平洋戦争のさなかに関門トンネルが開通した。これは本州と九州がわずかに十分足らずの鉄路で結ばれたことを意味しており、日本国民が挙げて待ち望んでいた社会基盤整備の達成であった⁴といえ、それを記念して、上記のような公募歌の流れをくむ形になる朝日新聞主催の「躍進鉄道歌」の公募が行われた。前文には、

「顧みれば明治五年、新橋、横浜間に初めて鉄道が敷設せられて満七十年、意義深くもこの年この聖戦下関門海底鉄道隧道は世界注視の裏にいよいよ開通し、東亜共栄圏において日本を盟主とする鉄道永遠の躍進はここに力強くも約束されるに至つた、鉄道省および本社はこの機に際し雄渾明朗なる歌曲をもつてこの大事業を永久に記念し、鉄道輸送に対する国民の協力心をより一層交流振起するため、左記規定により『躍進鉄道歌』を募集することになった、奮つて力作を寄せられんことを」⁵

とあり、内容については、「前期の趣旨に副ひ、かつ行進集会をはじめあらゆる勤労作業等の場合に広く唱和し得るもの、章節は三節あるひは四節、歌詞のみにて可」⁶と規定されている。

この公募の結果、次のような「みくにの汽車(躍進鉄道歌)」、「海の底さへ汽車は行く」の2曲がつけられた。

¹ 小村公次(2011)『徹底検証 日本の軍歌』学習の友社,p.122

² 同上,p.125-126

³ 辻田真佐憲(2014)『日本の軍歌』幻冬舎新書,p.174

⁴ 田村喜子(1992)『関門とんねる物語』,毎日新聞社,p.178

⁵ 『朝日新聞』1942年9月19日

⁶ 同上

○「みくにの汽車(躍進鉄道歌)」⁷

詞 橋本竹虎
曲 山本芳樹

1. 窓に富士山青い空 みくにの汽車は昼も夜も
あの野この原越えて行く 明治の代かやすみなく
いまは三万五千キロ
2. 雨、風、霧を突切つて いくさの中へまつしぐら
兵隊さんや砲戦車 どしどし送るたくましい
汽車の手柄は殊勲甲
3. 見事出来たぞ関門の つなぐトンネル海の底
聞くも楽しい素晴らしい 弾丸列車走らせて
行つてみたいなどこまでも
4. 時間正しく親切な 御国の汽車は世界一
広い南の国々に みのるバナナや椰子の実を
やがて運んでくれるだろ

○「海の底さへ汽車は行く」⁸

詞 坂本正雄
曲 大久保徳二郎

1. 世紀の誉だ 雲に鳴る 汽笛の音もたからかに
あげた勲だ日本の 誇だ御国の大鉄路
※(すめらみ民の血に燃えて 海の底さへ汽車は行く)
2. 銃後も戦だ汗みどろ きつと勝ち抜く意気込みに
そえる誠だ新鋭の 兵器だ轟くこの車輪
※繰り返し
3. アジヤは夜明けだまつしぐら 進む先駆の日の丸に
おくる光だ百万の 見方だ我らの輸送陣
※繰り返し

⁷ 『朝日新聞』1942年11月5日

⁸ 同上

まず、歌詞については、「御国の汽車は昼も夜も(略)明治の代から休みなく今は三万五千キロ」、「時間正しく親切な御国の汽車は世界一」、「日本の誇りだ御国の大鉄路」といって日本の鉄道網を称賛し、「兵隊さんや砲戦車どしどし送るたくましい汽車の手柄は殊勲甲」、「新鋭の兵器だ轟くこの車輪」といって鉄道が軍事上重要なインフラであることを印象付けたうえで、「見事出来たぞ関門を繋ぐトンネル海の底」、「海の底さへ汽車は行く」と関門トンネルの開通を誇示している。このことから、この2曲は、関門トンネルの開通を自国の鉄道網への誇りをかきたて、戦争遂行のうえで大変有意義でおめでたい出来事として観念させる効果を持っていたといえる。

また、歌詞は七五調の文体でできており、これは覚えやすく、替え歌も容易で、作詞の素養のない一般国民でもパズル感覚で作りやすかった⁹ので、公募歌の歌詞にはうってつけであったのかもしれない。

両曲とも付点八分音符と十六分音符の組み合わせでできる「ぴょんこ節」といわれるリズム¹⁰でできている。これについて團伊玖磨は、「ラッタ・ラッタ(ピョンコ・ピョンコ)という調子のいい音型が繰り返されることからつけられた名称で、わかりやすく覚えやすいため人々はこれに飛びつきました」¹¹、また明治二十年以降これが多用されたことについて、「日清戦争に勝利した高揚感、国民としての誇らしさが、軽快に手を振って歩くという行動と結びついて、人々の心をとらえた」¹²と説明している。

当時の朝日新聞においては、「みくにの汽車」について「汽車の進行が旋律となって節々に織り込まれ」¹³、両曲について「明朗闊達のうち到我が躍進鉄道を象徴した旋律によつて綴られてゐる」¹⁴と喧伝されているが、この二曲は上記の明快な「ぴょんこ節」を利用して汽車が走ってゆく様子を描写し、勇ましい汽車の姿を印象付けようという理念の下で作

⁹ 辻田前掲書,p.39

¹⁰ 小村前掲書,p.176

¹¹ 團伊玖磨(1999)『私の日本音楽史』,NHK ライブラリー,p.199

¹² 小村前掲書,p.176

¹³ 『朝日新聞』1942年11月11日

¹⁴ 『朝日新聞』1942年11月10日

曲されたという側面があることが伺える。

また、「海の底さへ汽車は行く」については歌詞部分すべてが七音からなる西洋音階の第四音(ファ)と第七音(シ)が抜けた「ヨナ抜き音階」になっており¹⁵、「御国の汽車(躍進鉄道歌)」についても第四音が二回、第七音が一回登場する以外はすべて「ヨナ抜き音階」になっている¹⁶。堀内敬三著『定本日本の軍歌』に収録されている長調でつくられた曲のうち七音からなる西洋音階の長調でつくられた曲は4曲だけであり、ほかは「ヨナ抜き長音階」もしくはそれに一音加えた六音からなる曲である¹⁷ことから、両曲は戦時中に良く歌われた曲に共通する性質を持っている。

以上のように、この公募によりできた「みくにの汽車(躍進鉄道歌)」、「海の底さへ汽車は行く」の両曲は、関門トンネル開通を誇示し、戦意をかきたてる内容の歌詞を持つのみならず、日本人にとって親しみやすいリズムと音階を持ち、戦時中の人々を惹きつける効果を持っていたと考えられる。

¹⁵ 譜面は『朝日新聞』1942年11月11日による

¹⁶ 譜面は『朝日新聞』1942年11月10日による

¹⁷ 小村(2011),p.172

コラム

東名高速道路開通に関する新聞報道

1. 概要

本稿では、鉄道と並んで現代の主要な交通インフラである高速道路の開通にあたってのメディアの報道を検証し、メディアにおいて高速道路がどのように受け取られていたかを検証する。なお、本稿では当時の主要なメディアであり、データベースから当時の報道の検索が可能な新聞のうち、朝日新聞、毎日新聞、読売新聞の3紙を対象とした。

2. 東名高速道路について

東名高速道路は、日本初の高速道路として建設が定められた名神高速道路に続いて1960年7月に施行された東海道幹線自動車国道建設法において建設が定められ、2年後の1962年5月には東名高速建設の施行命令が出された。その後、1968年の4月には東京―厚木間などの3区間が開通し、翌年の1969年5月には全線が開通した¹。

こうして東名高速道路が建設された背景には、経済効果の面での期待があった。当時東海道経由の高速道路建設を提唱した者の根拠としては、もともと「人口や工業施設が密集した地域を通すことで経済効果も大きい」というものがあり、またワトキンス調査団も「現在の交通需要を満たし、ごく近い将来の経済発展に十分な容量を確保することである」とした²。

3. 新聞の報道

東名高速道路の全面開通に至るまでには道路建設の決定、一部区間の開通、全線開通など様々な節目があったが、その中でも各紙の報道が最も多

¹ 『毎日新聞』1969年5月26日朝刊

² 高速道路調査会「高速道路50年の歩み 目次と本文(統合版)」

<https://www.express->

[highway.or.jp/info/document/50th_history_a3.pdf#search=%27%E6%9D%B1%E5%90%8D%E9%AB%98%E9%80%9F+%E6%AD%B4%E5%8F%B2%27](https://www.express-highway.or.jp/info/document/50th_history_a3.pdf#search=%27%E6%9D%B1%E5%90%8D%E9%AB%98%E9%80%9F+%E6%AD%B4%E5%8F%B2%27)

かった東名高速道路全通前後の報道を見ていく。

まず、各紙ともに上記の高速道路建設の目的ともされていた経済的な効果について社説を中心に指摘していた。朝日新聞は三大都市圏がつながり、ヒトとモノの移動は一層活発になること、毎日新聞は物資の大量輸送、輸送時間の短絡が可能になること、読売新聞は走行時間の短縮や工場建設といった沿線開発が進むことなどを挙げ、東名高速道路による経済効果に言及していた³。また、各紙ともにこうした効果が期待される一方で、課題としてはIC付近の流通センターやアクセス道路(読売新聞)、アクセス道路や市街地の道路(毎日新聞)、一般道路へのアクセス、IC付近における公共施設(朝日新聞)といった、高速道路を中心とした物流を支える高速道路外の施設やインフラの整備を共通してあげており⁴、こうした点が当時広く課題として受け止められていたと考えられる。

こうした経済効果を最大化するための課題に加え、高速道路の安全性といった面にも各紙が懸念を示している。この背景としては東名高速道路全通の前日にも開通済みの区間で死亡事故が起こり、高速道路の安全性への注目が高まったこと⁵が考えられる。この問題に対し、読売新聞は社説内で交通ルールの順守を求める、毎日新聞は免許制度やドライバーの意識など、安全面の課題を指摘するなどしている⁶。

また、各紙は東名高速道路が優れたものであるとする発言を多数紹介している。毎日新聞は日本道路公団の「世界のハイウェイと比べても引けを取らない」とする発言や西ドイツの技術者が「日本人が日本人の手で作った最高級の道路だ」と激賞したという件を紹介している⁷。読売新聞も高速道路建設の外国人コンサルタントによる「世界一美しい道だ」「日本の道路技術者たちに敬意を表したい」といった発言を、朝日新聞は同じく名神高速道路のコンサルタントの「西ドイツの最高のアウトバーンと匹敵しうる

³ 『朝日新聞』1969年5月27日朝刊 『毎日新聞』1969年5月27日朝刊
『読売新聞』1969年5月27日朝刊

⁴ 同上

⁵ 『毎日新聞』1969年5月26日朝刊

⁶ 『毎日新聞』1969年5月27日朝刊 『読売新聞』1969年5月27日朝刊

⁷ 『毎日新聞』1969年5月26日夕刊

素晴らしい高速道路だ」とする評価を紹介している⁸。このような、かつて日本を技術面で指導する立場にあった外国人技術者が日本が作った高速道路を称賛する、という内容を各紙が報じる価値があるとして紙面に載せている背景としては、こうした「優れた」高速道路を日本の復興、あるいは発展の象徴とみなす見方があったのではないかと考えられる。一方、こうした中で主に「日本」「日本人」といった表現を用いて報道されており、「我が国」などといった暗黙の裡に「日常のナショナリズム」が見いだされるような報じ方はなされていなかった。

上記の内容や開通式の式典、開通後の様子など、東名高速道路全通に関しては各紙が共通して報じる内容が多かった。一方、1紙のみが報じた内容としては、朝日新聞が社説で指摘した今後の高速道路建設に関する財政的な問題や開通効果があるのかどうかという懐疑を示したことがあげられる⁹。第2部の記事分析で鉄道において建設費の問題が大きく取り上げられたことを紹介したが、高速道路についても同じ見方があったことがうかがわれる。一方、この問題を報じたのは1紙のみであり、批判的な見方が多かった同時期の鉄道建設費の問題と違い、この時点ではそれほど財政面からの批判は広がっていなかったといえる。

⁸ 『朝日新聞』1969年5月26日夕刊 『読売新聞』1969年5月26日夕刊

⁹ 『朝日新聞』1969年5月27日朝刊

第 3 部

結部

第 3 部では、第 2 部をまとめたうえで、第 1 部で示した問題を、分析結果からどのようなことが言えるのかを考察する。

第1章 分析結果概観

ここまで、19世紀終盤からアジア・太平洋戦争期までの期間に的をしぼって「鉄道」に関係する記事を参照し、その記事と国民の統合意識の概念とのつながりを検討した。以下より、そのまとめを記載する。

第1節で扱われた1888年から1905年は「近代国家」となるべく日本が軍事・インフラ・法律その他諸々の制度を整えている最中の時期であり、うちインフラ・交通政策の大きな柱として鉄道はまさに人気ビジネスであった。そして、この時期の鉄道に関する記事からは、一般の人々の普段の生活の中に「鉄道」という要素が入り込み始めた、という様子がまずうかがえる。新駅の開業、新線誘致を唱える沿線住民の運動、(大災害、と称するには至らないほどの)自然災害による路線の不通、運賃の引き下げなど、今日では地方紙レベルでしか報じられないであろう出来事の数々が全国紙の朝刊にて掲載されていた。ここから、鉄道は国民の日常に根付いたものになっていたことが読み取れる。しかし、一方で行政の立場としての国家は鉄道をさほど肯定的なものとして見ていなかった。行政の立場としての国家からは鉄道ビジネスは「金食い虫」とされ、鉄道国有化論については「暴論」とさえも称された。すなわち、民衆目線からの鉄道への「統合意識」「愛着意識」は根付き始めたと評価できるが、国・行政の目線からは、鉄道は“遠ざける”とも表現できるような姿勢を取られ、ゆえに「統合意識」や「愛着意識」はまだ十分に育っていなかった、ということだ。

第2節では1906年から1915年を取り上げた。この時期は朝鮮や満州を実行支配し始めた時期であり、また鉄道事業の面でも1906年に鉄道国有法が公布され国有化されたという重要な出来事があった。前章の時期には「暴論」とされた国有化に翻って踏み切られた背景は何であり、そこで鉄道への見方はどう変化していったかを中心に記事を参照した。この結果、鉄道への歩み寄りがみられた大きな要因は軍事面での需要にあったと読み取れる。帝国主義的な進出をさらに進めつつあった日本にとって、武器や兵力の迅速な輸送は不可欠であった。そこで鉄道での輸送に白羽の矢が立ち、行政が一転して鉄道業を受け持つに至ったと考察される。また1908

年と 1909 年の満鉄に関する記事では、満州という地に日本の鉄道の線路を敷くことで権益者が日本であることを外部に明確に示した、という内容が記載されていた。上記のことから、鉄道には一般民衆と密接に絡んだインフラとしての側面に加え、国策と直接に関連する政策用具としての見方も付与された、ということが言えよう。また、1911 年に出された、天皇が御幸の際に乗車したお召列車についての記事にも興味深い記載が見られた。列車が通過すると、沿線住民や駅の利用客はみなそちらを向き、頭を下げたり国旗を振ったりなどして熱心にそれを見送ったという。鉄道が国民の統合意識・忠誠意識を集中させる象徴となった一例として、こちらの出来事もまた非常に重要なものである。

第 3 節では 1916 年から 1930 年を扱った。この時期は第一次世界大戦を終えて世界的に軍縮、協調の色合いが濃くなった時期であり、また世界恐慌の影響を受けて経済的に困窮した時代でもあった。しかし、そのような状況下ながら満州・朝鮮への支配は依然として維持され、日本はさらなる権益拡大へ向けて様々な政策を実行した。田中義一内閣下で 1927 年から 3 回にわたって行われた山東出兵などがこの例に該当する。そして、この時期の鉄道に関する記事はその世相を如実に反映していた。まずは、軍縮によって国家予算のうち軍事費の割合が低下したこと、そして恐慌で経済難に陥ったことから、建設や維持に莫大な費用を要する鉄道業に再び批判的な態度がとられたことが挙げられる。鉄道に対する国家予算は浪費とさえ捉えられた。しかし、一方で満州・朝鮮の鉄道についてはおおむね肯定的な評価を受けていた。関連記事の多くで、これらの鉄道は日本の大陸政策の肝となるという主旨の記述が確認された。前時期と同様に、この鉄道は国策上依然重要度が高かった、ということである。さらに、これをめぐる国会答弁を報じた記事では「我邦人の」「我国の」等のワードが散見された。これらを総合するに、この時期は内部の鉄道は前時期から一転して批判対象となったが、外部の鉄道は「日本の」ナショナリズムを想起させるに有効な装置としてはたらいっていた、ということが読み取れる。

第 4 節で対象とした 1931 年から 1945 年にかけては、満州事変を皮切りに国連からの脱退や国家総動員法の制定、さらには日中戦争、アジア太平洋戦争の展開など日本が軍国主義国家として進んでいく様子が顕著に

なる。この時期にも、鉄道に関する記事の色合いには若干の変化がみられた。まず、1931年の記事では国内の鉄道事業への出資に懐疑的な議員の意見に対し、たとえ不採算でも維持すべきだと当時の鉄道省大臣が述べたことが大々的に報じられた。発言者が鉄道側の人間であるとはいえ、この出来事が大きく報じられたことは国内の鉄道に対する批判的な見方を転じさせる狙いがあったのではないかと推測される。また、一方で前時期から肯定的な評価を受けていた満州・朝鮮の鉄道に対しては依然としてその姿勢が維持された。関連記事では、満州、朝鮮、そして日本をつないで鉄道を管理することで日本の勢力範囲をより明示的に示せると掲載されていた。しかし、上記以外の記事は鉄道そのものに焦点を当て、他の領域からは独立して語るという姿勢を取っていたこともまた明らかとなった。例えば新線敷設の記事ではその工事形態や沿線の歓迎ムードを、各主要路線の採算状況をまとめた記事では経済的な現状と今後の展望を述べるにとどまった。これらを総合すると、鉄道は国民の統合意識を想起させるものとしてこの時代も一定の機能を課されたものの、一方で1つのビジネスとしてそれ自体で独立したもの、という見方の方が優勢になったことが読み取れる。

以上を踏まえ、鉄道と統合意識の関連性には次のことがいえる。まず、民衆目線か行政目線か、国内の鉄道か国外の鉄道かによってその度合いは変化する。またそれが確認された文脈もお召列車の記事や植民地鉄道の記事など多岐に渡った。しかし、そのそれぞれにばらつきが見られたにせよ、多かれ少なかれ鉄道は統合意識やナショナリズムの象徴として一定以上の効果を有していたこともまた判明した。まとめると、鉄道に対して批判的な趨勢が形成されていた時期や、このような意識とはさほど結び付けて考えられていなかった時期が存在したものの、鉄道は国の意識の象徴としてひろく機能していたとは十分に評価できるといえよう。

第2章 考察

第1章では分析結果の概観を示したが、本項ではそこからどういったことがいえるのか、また第1部第5章で示した問題についてどのように見られるのかを記述していく。

1. 価値観を掬い上げるメディアと鉄道

先にも述べたが、メディアには民衆のニュースバリューなどの価値観を救い上げ、それを規定・再生産したものを報道として再び民衆に提供する性質を持っている。その繰り返しメディアによってなされていくが、その中でナショナルアイデンティティが形成されていくことになり、「統合」が発生する。このような観点から分析を手掛かりにどのようなことが言えるだろうか。

第2章第1節で分析した結果からは鉄道の話題の多くが生活感の伴ったことであったという点に着目できよう。鉄道が日本に輸入され1872年には新橋～横浜(現桜木町)間が開通したが、10年以上が経過したことで、鉄道に対する意識は奇異なものから生活の一部へとなくなっていった。そういった価値観が新聞によって回収されていき、それが再び示されたという様子が見て取れよう。

第2節で扱った時代は、韓国併合など対外的に強固な姿勢を示すようになる時期であるが、満鉄の記事など、鉄道に関する報道からもそのような意識は見取れる。また、興味深いものとして挙げられていた天皇の還幸に関する記事では沿線の民衆の熱烈な様子が示されているが、直接には描かれていないが鉄道を利用することを通じた「視覚的支配」の意識が民衆の意識の中にも見て取ることができる。以上のことから、この時期に報じられた鉄道に関して、明治維新後40年が経過し内政や生活が安定してきたこの時代にあって、朝鮮や満州などの海外進出への足掛かり・手段として考えられており、また天皇を中心とした支配体制への隷属といった民衆の意識が反映されているといえることができる。

第3節においては第2節の時期に見られた対外的な姿勢はより強くなっ

ていく一方、大正デモクラシーを背景として、国内では国有化など財政面での批判の対象として取り上げられるようになっていた。また、この時期には「日常のナショナリズム」の直示が見られるようになるが、対外的な意識の高まりによる他国と自国の比較がなされるようになったこともあり、鉄道を通じた共同体の想像はもはや無意識になされるようになっていった。

第4節の時期は、満州事変を機に「戦争の時代」に突入していくことになるが、抽出された記事の多くは時局柄、戦争に関するものが多かった。「戦争の時代」を迎え戦争へと民衆を動員していく上で改めて「国民」像を定義する必要が表れていたが、民衆の意識もそれまでの時代と比較して昂揚していくことになり、新聞記事においてもそれは如実に反映されている。また、戦争それ自体が民衆にとっての共通の経験となり、それを基として共同体を想像することにもなる。分析結果には明確にそのようなことが示された記事が見られないとされているが、日本による華北における鉄道建設の「戦記」を示した1941年7月13日の記事¹など、対外進出の手段としての鉄道を見て取ることができ、戦争に思いをはせる手段として卑近な鉄道も用いられたと考えることもできる。

以上より、価値観の掬い上げとその規定・再生産というメディアの性質から考えると次のようにまとめられる。すなわち、明治維新を迎えた日本では1872年に鉄道が開通したが、10年ほど経過すると日常生活の風景の一部になっていき、その変化は新聞の鉄道報道から読み取ることができる。内政や生活での安定が見えてきた明治の後半には、韓国併合など対外的な意識が昂揚していくこととなり、その手段としての鉄道が新聞紙上をにぎわし始める。同時に、「視覚的支配」の意識の上での浸透も新聞紙上に見て取ることができるようになる。大正デモクラシーを経験し、鉄道は政治の舞台で糾弾されることになるが、一方で対外的な意識も引き続き強く見て取れる。またこの時期には、「日常のナショナリズム」の直示がみられるようになることから、民衆の意識として共同体を想像することは無意識化することとなった。「戦争の時代」を迎えた日本では、引き続き対外進出の手

¹ 朝日新聞 1941年7月13日 朝刊

段としての鉄道が見て取れるが、戦争それ自体を想像させせるものとしての側面も担っていたと考えられる。

2. メディアの報じる鉄道と「統合」

第1部第5節では目的を「『統合』の段階において、メディアが報じる鉄道にどのような影響力があったのか明らかにする」こととしたが、最後にここまでを踏まえこれについて言及する。

前項でも確認したが、民衆の価値観や意識がメディアによって回収・再提示されることから、鉄道報道を通じて「統合」に大きな影響を与えたことを確認できた。どのように鉄道報道が影響を与えたかという点、大きく分けて二つを指摘することができる。

一点目が、分析の第一期に見られたように鉄道経験が日常化していくことで共通の経験となっていったことや、「戦争の時代」にあって戦争を想起させるものの一つとして鉄道を報じることで、経験を共有する場となったことである。共通の経験から一つの共同体の成員であると規定することが「統合」であるが、その共通の経験がメディアによって与えられ認識することで「統合」が発生する場面において、新聞はその場として機能していたということができる。

二点目が、先行研究の項でも見たが「視覚的支配」の対象を拡大したことである。すでに原によって指摘されていることではあるが²、新聞記事は、天皇・皇族を直接視覚できない人々に間接的に「視覚」を与えることとなった。価値観や意識を回収したこれらの記事は、それらを与えるだけでなく天皇・皇族の視覚経験も共有させることで、それらを基としてより「統合」が発生すると考えられる。

以上のことが、「統合」の段階におけるメディアの報じる鉄道の影響として挙げるることができる。

3. 本研究の限界

「統合」とメディアの報じる鉄道との関係について二点結論として出す

² 原武史(2011)『可視化された帝国—近代日本の行幸啓 [増補版]』みすず書房 pp.268-278

ことができた。しかし、本研究において至らない点が数多くある。

まずテーマ設定が漠然としていたために、方向性を明確化できなかった。研究方法に関して、本来であれば新聞記事のテキストマイニングによる量的調査を行い、それと質的調査によって得られたことを合わせることで、「統合」との関係を探っていこうとしていた。しかしながら、量的調査に関して思うように分析することができず、結局このような形で質的調査のみといった形になってしまった。研究方法の迷走があったために、調査・執筆の方針を固めるまでに時間がかかってしまった。また、先行研究に関しても調査不足が否めない。さらに鉄道研究会としてこのテーマを扱うには、なんらかの形で鉄道に着地点を求める必要があると思われるが、それが十分に達成できているとは思われない。

以上のように多くの問題点を抱えていると思われるが、今後なんらかの形で補うことができるのであれば、より一層の調査を行い、結論を修正することができればと思う次第である。

おわりに

まず、ここまで一橋祭研究「鉄道と『統合』—メディアの役割を考える—」をお読みいただいたことに、感謝の意を表します。ありがとうございます。

さて、昨年度までの一橋祭研究をご存知の方からすると、本年度の研究は、ボリュームも減りその内容も大きく違った方向に向いていることにお気づきいただけたかと思います。近年を振り返ってみますと、鉄道会社の経営や直通運転の効果を数値化して考察するなど、数字を扱う商学・経済学的なアプローチを採る研究を多く行ってきました。そういった状況をふまえ、数年来行われていなかった人文社会的なアプローチを採る研究を行いたいと考えたのが始まりでした。研究担当者は元々メディアに興味関心を持っていましたが、そういった興味と鉄道研究会での一橋祭研究を結び付けることができないかと考えた結果、この「鉄道と『統合』—メディアの役割を考える—」というテーマにたどり着き、研究案として練っていきました。

ボリュームの減少に関しては、来年度以降大きく部員数が減少すると思われるため、これまでの人海戦術的な研究手法から脱却しようと考え、事例研究の数を例年より絞ったために発生したことです。やや物足りないと思われるかもしれませんが、来年度以降に向けた試みということでご容赦いただければと思います。

鉄道と国民や近代化に関しては、これまで多くの研究がなされ、多くの言説が生まれてきました。鉄道が作られることによって、それまでつながることのなかった地域がつながり、経済的な効果だけでなく人の交流を促進し、民衆に共同体の一員としての意識を持たせることになり国民や国家を作り出したことは本論の中でも触れたとおりです。鉄道が国民・国家を作る。隅々まで鉄道が敷設された現代においては、なんとも想像することが難しいことかもしれません。昨年の研究で見たとおり、

地方の路線においては廃線の流れが押し寄せており、「鉄道の終わり」には常に目が向いていると思いますが、そういった中「鉄道の始まり」に思いを寄せ、そこからわれわれ自身のことを考えてみることもまた一興。本研究がそのきっかけになるのであれば、それは喜ばしい限りの話であります。

最後になりますが、すべての点において至らず、原稿を執筆していただいたり資料収集に協力していただいたりした一橋鉄研の皆様には、多くのご迷惑をおかけしました。「今年度の研究は大丈夫だろうか？」と思われたかがおそらく多くいらっしまったかと思いますが、そういった中でも最後まで協力していただいたからこそこのような形で研究誌を完成させることができました。いくら感謝しても足りないとは思いますが、ここに深い感謝の念を表します。ありがとうございました。

一橋大学鉄道研究会2018年度研究主担当

一橋大学鉄道研究会2018年度研究副担当

一橋大学鉄道研究会 2018 年度研究副担当

参考文献

※インターネットサイトに関しては 2018 年 11 月 22 日付で閲覧・確認を行っている。

第 1 部

第 1 章

- ・新村出編(2008)『広辞苑 第六版』岩波書店
- ・津田正太郎(2016)『ナショナリズムとマスメディアー連帯と排除の相克』勁草書房
- ・B.アンダーソン、白石さや、白石隆訳(1997)『定本想像の共同体ーナショナリズムの起源と流行』NTT 出版
- ・大石裕(2012)『戦後日本のメディアと市民意識ー『大きな物語』の変容』ミネルヴァ書房

第 2 章

- ・『朝日新聞』 2016 年 4 月 23 日 朝刊
- ・『朝日新聞』 2011 年 5 月 11 日 朝刊

第 3 章

第 1 節

- ・布施将夫(2003)「アメリカ大陸横断鉄道の建設構想--19 世紀中葉から立法化までの議会動向を中心に」『人間・環境学』第 12 巻, 京都大学大学院人間・環境学研究科,pp.143-158
- ・宗像俊輔(2016)「鉄道がつくったアメリカ: 2 つの大陸横断鉄道と国民統合」
- ・クリスティアン・ウォルマー著,安原和見・須川綾子訳(2012)『世界鉄道史: 血と鉄と金の世界変革』河出書房新社,pp.194-234
- ・田尻信市「大陸横断鉄道と西部『開拓』 多文化主義の視点を取り入れたの授業構想」

<http://www.juen.ac.jp/shakai/beinichi/vol3/jitusen/en/en06.html>

第2節

- ・千葉正史(2006)『近代交通体系と清帝国の変貌』日本経済評論社

第3節

- ・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
- ・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
- ・野田正徳(2003)「川越鉄道の展開と地域社会」野田正徳、老川慶喜編『日本鉄道史の研究—政策・金融/経営・地域社会』八朔社
- ・丸山雍成(1989)『日本近世交通史の研究』吉川弘文館
- ・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巻1号、83-96頁

第4節

- ・原武史(2011)『可視化された帝国—近代日本の行幸啓 [増補版]』みすず書房
- ・張イクマン著、山岡由美訳(2015)『鉄道への夢が日本人を作った—資本主義・民主主義・ナショナリズム』朝日新聞出版
- ・平山昇(2015)『初詣の社会史：鉄道が生んだ娯楽とナショナリズム』東京大学出版
- ・津田正太郎(2016)『ナショナリズムとマスメディア—連隊と排除の相克』勁草書房
- ・マクルーハン(1967)『人間拡張の原理』竹内書店

第5章

- ・津田正太郎(2016)『ナショナリズムとマスメディア—連隊と排除の相克』勁草書房
- ・原武史(2011)『可視化された帝国—近代日本の行幸啓 [増補版]』みすず書房

第2部

第1章

・「聞蔵Ⅱ」 <http://database.asahi.com/index.shtml>

・津田正太郎(2016)『ナショナリズムとマスメディアー連隊と排除の相克』

勁草書房

第2章

第1部

- ・『朝日新聞』 1888年9月7日朝刊
- ・『朝日新聞』 1889年7月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1889年8月13日朝刊
- ・『朝日新聞』 1891年4月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1893年1月15日朝刊
- ・『朝日新聞』 1893年3月28日朝刊
- ・『朝日新聞』 1894年2月10日朝刊
- ・『朝日新聞』 1894年3月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1896年8月22日朝刊
- ・『朝日新聞』 1896年7月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1896年4月9日朝刊
- ・『朝日新聞』 1896年5月17日朝刊
- ・『朝日新聞』 1897年10月12日朝刊
- ・『朝日新聞』 1897年1月26日朝刊
- ・『朝日新聞』 1897年2月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1897年9月28日朝刊
- ・『朝日新聞』 1897年5月18日朝刊
- ・『朝日新聞』 1898年7月23日朝刊
- ・『朝日新聞』 1898年9月5日朝刊
- ・『朝日新聞』 1898年9月28日朝刊
- ・『朝日新聞』 1898年6月26日朝刊
- ・『朝日新聞』 1898年6月4日朝刊
- ・『朝日新聞』 1899年9月18日朝刊
- ・『朝日新聞』 1899年6月30日朝刊

- ・『朝日新聞』 1899年5月22日朝刊
- ・『朝日新聞』 1899年10月22日朝刊
- ・『朝日新聞』 1899年1月16日朝刊
- ・『朝日新聞』 1900年6月4日朝刊
- ・『朝日新聞』 1900年1月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1900年8月23日朝刊
- ・『朝日新聞』 1900年10月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1900年4月10日朝刊
- ・『朝日新聞』 1901年1月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1901年7月17日朝刊
- ・『朝日新聞』 1901年4月5日朝刊
- ・『朝日新聞』 1901年2月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1901年11月21日朝刊
- ・『朝日新聞』 1901年7月19日朝刊
- ・『朝日新聞』 1902年7月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1902年11月26日朝刊
- ・『朝日新聞』 1902年11月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1902年8月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1903年8月9日朝刊
- ・『朝日新聞』 1903年4月5日朝刊
- ・『朝日新聞』 1903年6月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1903年8月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1904年5月18日朝刊
- ・『朝日新聞』 1904年10月19日朝刊
- ・『朝日新聞』 1904年1月30日朝刊
- ・『朝日新聞』 1904年10月21日朝刊
- ・『朝日新聞』 1904年3月19日朝刊
- ・『朝日新聞』 1904年7月8日朝刊
- ・『朝日新聞』 1905年7月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1905年8月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1905年5月24日朝刊

第 2 節

- ・『朝日新聞』1906年8月26日朝刊
- ・『朝日新聞』1906年3月9日朝刊
- ・『朝日新聞』1906年4月11日朝刊
- ・『朝日新聞』1906年2月13日朝刊
- ・『朝日新聞』1906年10月25日朝刊
- ・『朝日新聞』1906年6月15日朝刊
- ・『朝日新聞』1906年3月27日朝刊
- ・『朝日新聞』1906年9月19日朝刊
- ・『朝日新聞』1907年2月23日朝刊
- ・『朝日新聞』1907年8月12日朝刊
- ・『朝日新聞』1907年5月9日朝刊
- ・『朝日新聞』1907年2月2日朝刊
- ・『朝日新聞』1907年10月14日朝刊
- ・『朝日新聞』1907年9月10日朝刊
- ・『朝日新聞』1907年3月17日朝刊
- ・『朝日新聞』1908年4月22日朝刊
- ・『朝日新聞』1908年1月16日朝刊
- ・『朝日新聞』1908年10月25日朝刊
- ・『朝日新聞』1908年1月6日朝刊
- ・『朝日新聞』1908年7月4日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年4月21日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年8月20日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年10月10日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年5月28日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年9月12日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年2月28日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年10月26日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年8月20日朝刊
- ・『朝日新聞』1909年8月8日朝刊

- ・『朝日新聞』 1910年1月13日朝刊
- ・『朝日新聞』 1910年11月17日朝刊
- ・『朝日新聞』 1910年7月13日朝刊
- ・『朝日新聞』 1910年9月6日朝刊
- ・『朝日新聞』 1910年1月16日朝刊
- ・『朝日新聞』 1910年3月29日朝刊
- ・『朝日新聞』 1910年9月23日朝刊
- ・『朝日新聞』 1910年8月9日朝刊
- ・『朝日新聞』 1911年9月14日朝刊
- ・『朝日新聞』 1911年11月18日朝刊
- ・『朝日新聞』 1911年5月23日朝刊
- ・『朝日新聞』 1911年3月28日朝刊
- ・『朝日新聞』 1911年12月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1912年2月18日朝刊
- ・『朝日新聞』 1912年5月23日朝刊
- ・『朝日新聞』 1912年10月28日朝刊
- ・『朝日新聞』 1912年1月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1913年3月8日朝刊
- ・『朝日新聞』 1913年10月15日朝刊
- ・『朝日新聞』 1913年3月19日朝刊
- ・『朝日新聞』 1913年3月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1913年12月4日朝刊
- ・『朝日新聞』 1914年7月8日朝刊
- ・『朝日新聞』 1914年7月12日朝刊
- ・『朝日新聞』 1914年1月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1914年8月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1914年9月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1914年9月15日朝刊
- ・『朝日新聞』 1915年6月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1915年8月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1915年4月13日朝刊

- ・『朝日新聞』 1915年7月27日朝刊
- ・『朝日新聞』 1915年5月28日朝刊
- ・『朝日新聞』 1915年1月14日朝刊
- ・『朝日新聞』 1915年5月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1915年4月26日朝刊

第3節

- ・『朝日新聞』 1916年9月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1916年2月7日朝刊
- ・『朝日新聞』 1916年5月27日朝刊
- ・『朝日新聞』 1916年10月5日朝刊
- ・『朝日新聞』 1916年7月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1916年7月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1917年7月29日朝刊
- ・『朝日新聞』 1917年5月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1917年11月5日朝刊
- ・『朝日新聞』 1918年8月19日朝刊
- ・『朝日新聞』 1918年7月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1918年2月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1919年1月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1919年5月30日朝刊
- ・『朝日新聞』 1919年6月5日朝刊
- ・『朝日新聞』 1919年12月8日朝刊
- ・『朝日新聞』 1919年2月10日朝刊
- ・『朝日新聞』 1920年5月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1920年10月23日朝刊
- ・『朝日新聞』 1920年1月27日朝刊
- ・『朝日新聞』 1920年3月29日朝刊
- ・『朝日新聞』 1920年10月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1920年7月18日朝刊
- ・『朝日新聞』 1920年8月16日朝刊

- ・『朝日新聞』 1921年8月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1921年3月14日朝刊
- ・『朝日新聞』 1921年3月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1922年12月7日朝刊
- ・『朝日新聞』 1922年2月14日朝刊
- ・『朝日新聞』 1922年4月6日朝刊
- ・『朝日新聞』 1922年10月25日朝刊
- ・『朝日新聞』 1922年7月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1922年12月10日朝刊
- ・『朝日新聞』 1923年9月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1923年2月22日朝刊
- ・『朝日新聞』 1924年11月3日朝刊
- ・『朝日新聞』 1924年10月21日朝刊
- ・『朝日新聞』 1924年10月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1925年3月6日朝刊
- ・『朝日新聞』 1925年12月6日朝刊
- ・『朝日新聞』 1926年5月12日朝刊
- ・『朝日新聞』 1926年6月26日朝刊
- ・『朝日新聞』 1926年4月30日朝刊
- ・『朝日新聞』 1927年1月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1928年8月12日朝刊
- ・『朝日新聞』 1929年5月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1929年8月29日朝刊
- ・『朝日新聞』 1929年4月3日朝刊
- ・『朝日新聞』 1929年12月7日朝刊
- ・『朝日新聞』 1929年7月13日朝刊
- ・『朝日新聞』 1930年3月2日朝刊
- ・『朝日新聞』 1930年12月13日朝刊
- ・『朝日新聞』 1930年4月25日朝刊

第4節

- ・『朝日新聞』 1931年12月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1931年3月7日朝刊
- ・『朝日新聞』 1932年1月6日朝刊
- ・『朝日新聞』 1932年3月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1933年8月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1933年12月16日朝刊
- ・『朝日新聞』 1933年2月13日朝刊
- ・『朝日新聞』 1933年3月16日朝刊
- ・『朝日新聞』 1933年8月1日朝刊
- ・『朝日新聞』 1934年9月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1934年3月8日朝刊
- ・『朝日新聞』 1934年8月23日朝刊
- ・『朝日新聞』 1934年5月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1934年9月24日朝刊
- ・『朝日新聞』 1935年7月10日朝刊
- ・『朝日新聞』 1936年1月7日朝刊
- ・『朝日新聞』 1937年9月8日朝刊
- ・『朝日新聞』 1937年10月11日朝刊
- ・『朝日新聞』 1938年7月19日朝刊
- ・『朝日新聞』 1938年7月15日朝刊
- ・『朝日新聞』 1939年4月20日朝刊
- ・『朝日新聞』 1939年3月19日朝刊
- ・『朝日新聞』 1939年2月4日朝刊
- ・『朝日新聞』 1941年7月13日朝刊
- ・『朝日新聞』 1943年2月21日朝刊
- ・『朝日新聞』 1943年4月8日朝刊
- ・『朝日新聞』 1944年5月31日朝刊

第3部

第2章

- ・『朝日新聞』 1941年7月13日朝刊

・原武史(2011)『可視化された帝国—近代日本の行幸啓 [増補版]』みすず書房

コラム

公募歌

- ・小村公次(2011)『徹底検証 日本の軍歌』学習の友社
- ・辻田真佐憲(2014)『日本の軍歌』幻冬舎新書
- ・田村喜子(1992)『関門とんねる物語』毎日新聞社
- ・『朝日新聞』1942年9月19日朝刊
- ・『朝日新聞』1942年11月5日朝刊
- ・團伊玖磨(1999)『私の日本音楽史』,NHK ライブラリー,p.199
- ・『朝日新聞』1942年11月11日
- ・『朝日新聞』1942年11月10日

首都高速

- ・『毎日新聞』1969年5月26日朝刊
- ・『朝日新聞』1969年5月27日朝刊
- ・『毎日新聞』1969年5月27日朝刊
- ・『読売新聞』1969年5月27日朝刊
- ・『毎日新聞』1969年5月26日夕刊
- ・『朝日新聞』1969年5月26日夕刊
- ・『読売新聞』1969年5月26日夕刊
- ・高速道路調査会「高速道路50年の歩み 目次と本文(統合版)」

https://www.express-highway.or.jp/info/document/50th_history_a3.pdf

