

## 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)<sup>1</sup>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

---

<sup>1</sup> 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

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。

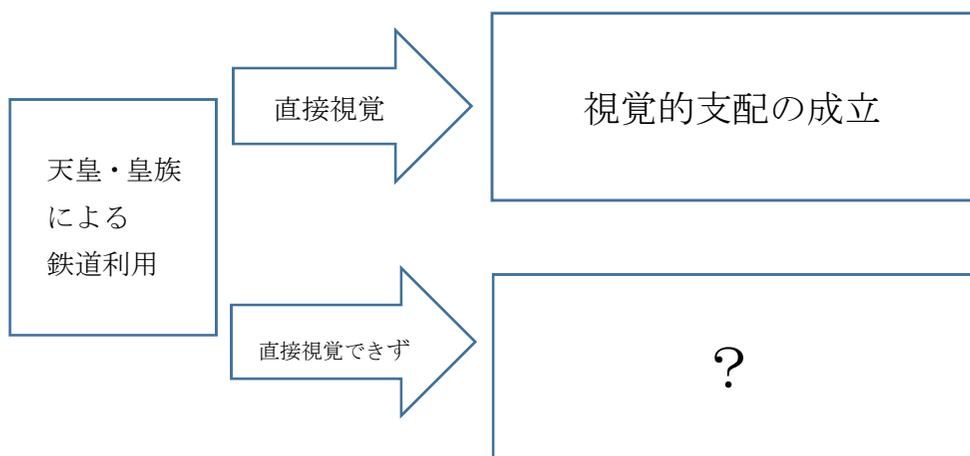


図 1-5-1 本研究における問題の所在

## 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、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<sup>2</sup>。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。

---

<sup>2</sup> 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