

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ようであったのかを、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