

## 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」<sup>1</sup>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」<sup>1</sup>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」<sup>1</sup>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

---

<sup>1</sup> 『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。