

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。