

## 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。その繰り返しが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」像を定義する必要性が表れていたが、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<sup>1</sup>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

---

<sup>1</sup> 朝日新聞 1941年7月13日 朝刊

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くことや、「戦争の時代」にあつ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<sup>2</sup>、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ことができる。

---

<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

### 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。