

特集

世紀転換期における 「移動の自由」

世紀転換期と東アジア

序 言

このような共通テーマを持った研究の2004年度における「まとめ」として、ここに3本の研究論文を書き、該年度の研究代表としての筆者がここに総論を書くことになった。

書き進め、想を錬る過程で、この「自由」が「近代」という概念の中でいかに重要なものであったか、そして、「前近代」のながい歴史時間の推移、発展を通じ、人々はいかにこの自由を手に入れたい、と願ってきたことかを思い知らされた気がする。その一端は筆者がその論文のはじめの部分でも日本と中国の例を若干引きあいに出して述べたつもりだが、そこで言い足りなかったことを若干言っておきたい。

そもそも「移動の自由」とは即物的に言うならば、人類がこの空間を

自在に移動したい、という願望にかかわるものである。これを達成するためには安全に、安楽に、しかも短時間のうちに、(大量の人間を同時に、ということも含まれる)という欲求がつきまとい、それには何よりも鉄道、航空などの技術的な問題がかかわってくることは自明である。しかしそれだけでは十分でない。いくら技術が発展しようとしても、それを認め、うながし、育成する、という政治風土がなければ決して人類はここに到達できなかった。そのことは明治初年の鉄道開設以来の歴史を見ても当然理解できるであろうし、大正期以後に旅行を楽しむことが徐々に一般化し、現在に至っていることについても以下の論文に具体的に述べられている。しかし、やはり根本は「人類がこの空間を自在に移動できたら」という願望を持ちつづけたことにあるのであって、それは遠く、神話の時代にまで遡るであろう。

そもそも、空間を自由に移動する能力は人間ならぬ神のみが行える能力であった。

人と神との根本的な相違は、大別して次の2点であろう。

1. 永遠の生命か、有限の生命か。
2. 天上に住むか、地上に暮らすか。

この2点によって永遠の生命をもち、天上に住むのが神であり、有限の生命しか持たず、地上の居住を余儀なくされているのが人間であるとされるのは東洋も西洋にも共通しているだろう。

橋本の論文ではとくに言及されていない西洋の事例から神話時代に遠くない、ホメロスの例を1、2例示してみよう。その「イーリアス」には神の立場から見た人間に対する侮蔑的表現がしばしば見られ、それは、

「この地の上に呼吸をし、うごめいている、ありとあらゆる^{しょうるい}生類中にも、人間ほど、憐れにみじめなものはない」(ゼウスの言葉として、『イーリアス』第17巻、呉茂一訳、筑摩書房、世界文学大系1、1961年 による)のように表現される。当時、鉄道のなかった時代には、もっとも速く、大量に移動するには陸上交通よりも船であったから、そのことは「オデュッセイア」には「速い船」などの表現で頻出する。前掲の引用で「地上に生活する生き物のうちのもっともみじめな存在」という意味の言葉は中国では当てはまらない(儒教では人は「五行」〈ここでは「万物」というくらいの意味〉の中でも最もすぐれた存在とされているから)。しか

し、その点を除けば天界を自在にすばやく移動できる能力では人はとうてい神に及ばなかった。その「飛行」の能力と、不滅の生命という資質を何とか我が身に備えようとした願望が中国の「仙人」の形象に表われ、有限の生命であるが故に、その移動にも安全性とスピード性が今も問われている、と言えよう。その願望は至るところ、「千里の馬」や「空飛ぶ絨毯」というイメージに至るまで表れていて、今日まで語りつがれ、読みつがれている次第である。ただここでは、そうした願望にもとづく人類の工夫が政治制度の制約の中でどうなるか、ということをも1、2言及しておこう。

科学技術が一朝一夕に成るものでないことはすでに周知のことで、発明発見以前のさまざまな実験、試行錯誤があったのだが、それを許し、奨励するか、弾圧し、禁止するかには地域文化によって大きな違いがあった。

中国の儒教文化はかわった試みを「妖」とみなし、新しい発明者を「妖人」としてむしろ政治弾圧の対象とするから、せつかく古代にすでに墨子など、空中飛行の実験と発明がありながら実現しなかった。日本も江戸時代にはその儒教文化が支配的で、岡山の表具屋幸吉の飛行の体験などもあったらしいが町奉行に呼び出されて、翼を取り上げられ、本人は追放の処分にあったようだ。この話は南方熊楠の「飛行機の創製」(『南方熊楠全集(三)』、平凡社、1971年)にくわしい。

西欧では商人階級が次第に権力の表面に出てきて、それが1つの大きな要因となって近代科学技術への道が開けたのだ、とジョゼフ・ニーダム氏は説いている(『東と西の学者と工匠(上)』、山田慶児訳、河出書房新社、1974年)。では日本ではどうだったか、中国ではどうだったか。両国とも、商人階級が権力の表に立つことはなかった。日本で言えば江戸時代(いわゆる「幕藩体制下」)にあっては「商」は最下級の存在で、それに対する最上階級の「士」(武士)側の「商」に対する憎しみは「世事見聞録」(武陽隠士著、文化13(1816)年)には「穴にすとも可ならんか」(岩波文庫、1994年、巻七、417ページ)(キリシタン同様に「生き埋めにしてもよい」の意味)の一言で表現される。また、中国の最後の王朝、清代は、商人は3代つづくこともないぐらいで、金が確実に手に入る道は役人となるか、又はそれと結託した高利貸資本の持ち主になるかしかなく、これでは決してまともな資本主義的資本の生まれる道は両者

ともになかった。日本で近代化にいちやく成功したのは、藩の財政立て直しに成功したいわゆる「薩長」などの西方雄藩による「倒幕開国、尊皇」の成功であって徳川政権が倒れたのちは「薩長」中心の「藩閥政府」が権力の中心にすわったことは歴史的事実である。かくして政権をとって間もない明治政府が、国民の耳目を驚かし、新政府を支持するように持って行かせるために行ったのが鉄道の開設であったことは、原田勝正の著作に詳しい。せっかくの「移動の自由」もその技術的側面ばかりに目を向けるようになったのもそのためである。大分遅れて、日露戦争後、やっと重工業中心の本格的産業が始まり、次第に国民生活に余裕が生まれてくると、ここに初めて「旅行」が娯楽として——たとい東京の近郊で日帰り可能な距離であったにもせよ——定着してくる。そうして「旅行者」と組んで「ガイドブック」が書かれ、それによる文筆で生活できるだけの人物も現れる。そのことは奥須磨子の「資料・松川二郎」に詳しい。それにつづく原田勝正の論文「北東アジアの鉄道史における1906年」は日露戦争後に始まった「満鉄」が、のちのち、今日の「新幹線」の実現につながることになった、という事実もあるし、同時に当時の最新の技術力を駆使しての広軌による特急列車「あじあ号」の出現は、大いに「移動の自由」へのあこがれを、一気に距離、時間ともに拡大させたのである。

しかし、それが同論文にも述べられているとおり、東アジア全体を植民地化するための布石であり、鉄道自体、軍事輸送を本命とするものであった以上、旧日本帝国軍隊による戦域の拡大と、戦局が厳しくなるにつれ、「移動の自由」もはかなく消滅せざるを得なかったこと、松川二郎等のつくりだした「旅行ブーム」と同じ運命をたどったのであった。

(世紀転換期研究会代表者 橋本 堯)
