東京学芸大学リポジトリ
Tokyo Gakugei University Repository

中央線が直線であることの植民地主義的な意味：社会科・地歴教材開発の観点から

メタデータ	言語: Japanese
	出版者:
	公開日: 2013-02-15
	キーワード (Ja):
	キーワード (En):
	作成者: 及川,英二郎
	メールアドレス:
	所属:
URL	http://hdl.handle.net/2309/132462

東京学芸大学紀要　人文社会科学系Ⅱ　**64**: 71－87，2013.

中央線が直線であることの植民地主義的な意味

―― 社会科・地歴教材開発の観点から ――

及　川　英二郎*

人文科学講座歴史学分野

（2012年8月31日受理）

要　旨

JR中央線の一部区間が直線なのは，アフリカ・アラブ・アメリカの国境線が直線であるのと同じなのではないか。本稿は，こうした疑問について，社会科・地歴の教材開発という観点から考察するものである。

まず，「１．授業実践での導入」で，中央線が直線になった経緯についての《うわさ》を紹介したうえで，「２．甲武鉄道の歴史」では，青木栄一氏の研究を参考にしつつ，「鉄道官僚の高圧性」という問題を，当時の社会状況との関係で論じた。また，「３．武蔵野は原野だったか」では，江戸期以来の新田開発の歴史をふまえ，そのうわさが虚偽であることを確認したうえで，『小金井市誌』を使い，当時の階層分化の様子を，近年の民衆史研究の知見を生かして論じた。また，＜補足１・２＞を付して，「原野」という表象の問題と「直線」がもつ暴力性について論じた。「４．鉄道技師　仙石貢」では，『土木建築工事画報』という雑誌の記事を使って，直線が引かれる経緯と，朝鮮における鉄道敷設との関係を論じた。そこでは，インフラ整備の背後に，「死刑にするぞ」という明からさまな脅しが控えていることを強調した。

キーワード：仙石貢，中央線，直線，植民地

はじめに

JR中央線（以下，中央線）の一部区間が直線なのは，アフリカ・アラブ・アメリカの国境線が直線であるのと同じなのではないか。本稿は，こうした疑問について，社会科・地歴の教材開発という観点から考察するものである。

中央線に関しては，『日本鉄道史』や『日本国有鉄道百年史』などの社史があるほか，多数の研究が蓄積されている[1)]。それらの主な観点は，資本主義や産業発達史との関係，都市形成史研究，会社の経営分析などである。そのなかで，青木栄一の研究は異色であり，また重要である。本稿も，その著書『鉄道忌避伝説の謎』（2006）に多くを学んだ。ただ，後述するように，同書の関心は主に全国に流布された鉄道忌避伝説の信憑性と，鉄道の路線決定との関係にあり，当然といえば当然かもしれないが，本稿のように，直線であることと植民地主義とを連結させる着想はない。その他，鉄道敷設の軍事的背景や朝鮮での鉄道敷設との関係について指摘した研究はあるが[2)]，管見の限り，本稿のような直感に訴えかける視座は見受けられない。手堅い実証研究にとっては，敬遠される設定ということであろう。

もともと，本稿のきっかけとなったのは，2009～2011年度に，東京学芸大学社会科教室（A類・B類）の学部３年生を対象に開講した「社会科教育臨床」という授業である。2011年度のシラバスでは，その「ねらいと目標」を以下のように説明した[3)]。

「「臨床」を教育・学習を通じての児童・生徒と教員の具体的な相互交流という意味で理解すると

＊　東京学芸大学（184-8501　小金井市貫井北町4-1-1）

き，学校での社会科学習は単なる知識の一方的な教授・習得ではなく，子どもの身近な家庭や地域に始まる“実際の社会認識”（実感）とそれに基づく主体性を尊重したものになるだろう。では，子どもたち一人ひとりの実感をできる限り活かした臨床的な教育はどのようなものとなるのか。本授業は，この問いに対して，教育現場の実際を踏まえつつ，社会科を構成する６つの分野からの多面的な提案をもとにして，学生が自分自身の答を得られるよう共同で探究していくことをねらいとする。」

ここでいう６つの分野とは，社会科教育そのものを専門としない，いわゆる専門科目（地理学・歴史学・哲学・法学政治学・経済学・社会学）のことである。この授業では，これら６分野の教員が，学生の専門性の向上に資すという従来の一般的な形式ではなく，小・中・高での教育実践をよりリアルに想定し，教材や論点を提供することを課題とした。半期15回分のうち，前半は小学校・中学校の教員を招いての講演と質疑応答で構成し，後半は６分野から１回（90分）ずつ，リレー形式で講義を行った（その間，学生によるグループディスカッションを３回配した）。この後半部分において，私が歴史学分野から，やや背伸びをして提供したのが，本稿の内容である[4)]。

そのさい，シラバスにあるように，「身近な家庭や地域に始まる“実際の社会認識”（実感）」に即して取り上げた題材がJR中央線である。そして，それをアフリカ・アラブ・アメリカの国境線と関係づけるために設定したのが，「植民地について考える」というテーマであった。

ここで，「植民地支配」ではなく「植民地」という呼称を用いたのは，後述するように，制度的な植民地支配には限定されない，「植民地主義」的な感性や目線をも対象化したかったからである。そして，４章で紹介するように，最終的には『土木建築工事画報』という雑誌（1931年12月号）の記事を使って，生徒に民主主義について考えさせるというのが，本授業のねらいである。

この授業は，教員志望の大学３年生を対象に実施したものである。実際に教育実践として活用するさいには，小・中・高それぞれの学年やクラスに応じて，適宜アレンジしてもらいたい。また，学習指導要領との関係で言えば，周知のように現在，社会科・地歴の学習指導要領では，「愛国心」と「国際協調」とが並列される構成となっている。両者をいかに関係づけて理解するかは種々議論があろうが，私は少なくとも，国や社会を現行のまま無批判に愛すべきではないと考えている。そうではなく，愛すべき対象になるよう働きかけ・関与し・改善していく。それが，民主主義の前提であり，市民社会の構成員に求められる姿勢であろう。その意味で，過去から学び，反省し，国際協調に資すべき事象は多い。「植民地」というテーマも，その点，欠かすことのできないテーマである。加えて，学習指導要領で強調される地理的分野との連携という点に鑑みれば，本稿で提示するのは，実は，まことに適切な教材であることも付言しておきたい。

とはいえ，「身近な家庭や地域に始まる“実際の社会認識”（実感）」から「植民地について考える」という設定は，必ずしも容易なことではない。多くの生徒は，「身近」であることと「植民地」との間に距離感を覚え戸惑うであろう。そうした戸惑いに配慮することなく授業を展開すれば，説教がましい押しつけになったり，不用意な誘導感を招かないとも限らない。

しかし，その点，例えば「オリエンタリズム」の語で知られるパレスチナ出身の英文学者エドワード・サイードは，文学作品を分析するにあたり，流布された文化概念が，自国の文化を崇拝するだけでなく，「日常世界を超越するがゆえに，日常世界から隔離されたものと考えてしまうこと」に注意を促している[5)]。このことは，「身近な家庭や地域に始まる“実際の社会認識”（実感）」を扱うさいにもあてはまるであろう。サイードが警告するこの日常世界からの「隔離」こそは，マジョリティの無知と無関心の温床となるものにほかならない。その意味では，上記の戸惑いは，むしろ問題の核心といってもよいのである。この戸惑いを避けて通るわけにはいかない。

今日，一方で，高校無償化からの朝鮮学校の除外問題に端的に見られるように，日々，植民地主義的な現実を生きる生徒がいるなかで，他方，この切迫した現実に対するマジョリティの隔離が深化している。この状況にいかに対処するか。地理学分野と連携するメリットだけではなく，私は，そうした問題意識とともにこの教材を提案したいと思う。

１．授業実践での導入

関東の地図を眺めれば，新宿からいったん北上し，西に一直線にのびる中央線が目にとまる。明らかに不自然なこの直線距離は，いかにして実現したのであろうか。

まず，鉄道の直線距離について，おの・つよし『鉄道ものしり辞典』から，1977年現在の国内順位を示

しておこう[6)]。

室蘭本線：白老～沼ノ端（28.7km）

函館本線：光珠内～滝川（22.8km）

中 央 線：東中野～立川（21.7km）

その後，東北新幹線の開通によって順位は変動したが，1889（明治22）年に開業した中央線の直線距離21.7kmが，北海道内の路線とあわせて，1世紀近く上位3位を占めていたことは示唆的である。北海道の鉄道は，1880（明治13）年の幌内鉄道を嚆矢に，1891（明治24）年には，現在の直線区間を含む路線が開業している[7)]。ここでは，写真や地図などを使って，これらを効果的に提示したい。

ちなみに，直線距離で世界1は，オーストラリアの南部，ナラーバー（Nullarbor）平原を東西に走る大陸横断鉄道478kmである[8)]。東京～京都間の新幹線が走行距離513.6kmなので，それを直線で結んだほどの距離に相当しよう。スケールの違いに驚愕するばかりである。オーストラリアの大陸横断鉄道についても，インターネットやテレビ番組などを有効活用したい[9)]。

ただし，こうした導入は，興味を喚起するのには有用だが，要注意でもある。私自身，慣れないパワーポイントの練習をかねて本授業を家族の前で試行したさい，鉄道での楽しいはずの“旅ロマン”が，やがて「植民地」の問題に移行していく予想外の展開に，悲鳴すら浴びた。日常生活での「身近さ」との距離感には，充分配慮する必要があろう。

しかし，同時に旅は植民地と不可分であることも，ここでは強調しておかなくてはならない。旅行記がオリエンタリズムに大量の，しかも一方的な情報を提供しつづけてきたことは，前述したサイードの『オリエンタリズム』に詳しい。「オリエンタリズム」とは，「オリエントを支配し再構成し威圧するための西洋の様式」であり[10)]，それは東洋を他者として一方的に表象することで西洋の自画像を作り上げると同時に，そうした表象を通して，他者をあくまでも客体とみなし，表象する側に，相手を知悉するかのような主体的で優位な位置を確保する。権力関係にともなうそうした言説の総体が，オリエンタリズムにほかならない。

そして，東洋についてのこうした表象のなかには，「陳腐な決まり文句」が数多く含まれている[11)]。例えば，“神秘的”・“エキゾチック”・“無主の地”・“無傷の大自然”・“怠け者”・“食人種”などがあげられよう。今日，さすがに“怠け者”・“食人種”ほど露骨な表現が公的場面で使われることはないが，観光産業が唱道するツーリズムには，“神秘的”・“エキゾチック”・“無主の地”・“無傷の大自然”に類するキャッチフレーズが，手を変え品を変え登場していることも事実である。なかには，“食人種”にちなんだ祭礼や，それを連想させるイメージが，メディアを通じて誇示されることもあろう。

重要なことは，生徒が日常的に浴びるこうした「決まり文句」が，今日なお継続する植民地主義的な現実への感度を鈍らせ，マジョリティの無知と無関心を助長していることである。「植民地」との関係性を問う本授業は，こうした“旅ロマン”に無防備であることの危険性を問うものでありたい。

そのことを確認したうえで，まずは，中央線が直線になった経緯に関する巷間の《うわさ》をチェックしておこう。概ね，以下の3点に整理されよう。

・甲州街道沿いの住民の反対があった。

・それに困った鉄道技師が，地図に直線をひいた。

・武蔵野は当時，原野だった。

これらの《うわさ》については，今日，インターネットを通して，ある程度の情報をすぐに入手できるので，生徒に調べさせることも困難ではない。自治体史や副読本，また中央線関係の案内書などにも散見されるので参照されたい。

そのうえで，こうした《うわさ》の信憑性を確かめるために，以下のような3つの柱をたててみよう。テーマごとに班分けし調査させるのも効果的である。

一，甲武鉄道の歴史

二，武蔵野は原野だったか

三，鉄道技師　仙石貢

以下，2・3・4章に分けて考察していく。

2．甲武鉄道の歴史

中央線は，1889（明治22）年，新宿～八王子間で開通した。現在のJR中央線の前身は日本国有鉄道だが，1907（明治40）年の鉄道国有法までは，私設の甲武鉄道会社によって運行された。

中央線敷設に関しては，菅原恒覧「新八線沿革」の叙述が基本となる[12)]。鉄道省による『日本鉄道史』（1920）や，国鉄による『日本国有鉄道百年史』（1974）も，同書を底本としている[13)]。それを参考にしながら，ここでは甲武鉄道開業にいたる経緯を，長谷川と青木の要約をもとに整理しておこう[14)]。

＜表1＞から確認できるように，当初，玉川上水沿いに馬車鉄道として計画された甲武鉄道は，青梅街道沿いへの路線変更や蒸気鉄道への動力変更を経て，1889（明治22）年，新宿－八王子間で開業した。ここには，まず，《うわさ》にあるような，甲州街道沿いの

＜表１＞

1883（明治16）	馬車鉄道を東京府に出願，却下される
	玉川上水沿い（新宿－羽村）
1884・４・22	甲武馬車鉄道の敷設と会社組織の請願，資本金30万円
	玉川上水沿い（新宿－和田・堀ノ内－福生－羽村－八王子）
1885・５・25	計画一部変更（「諸事整頓仕候ニ付」），資本金35万円
	青梅街道沿い（新宿－上保谷新田－昭島－八王子）
８月	〈請願書〉「鉄道馬車開設之儀ニ付願」　･･･A
1886・１・20	東京府・神奈川県・埼玉県知事から内務大臣山県有朋宛
	「甲武間馬車鐵路設置之義ニ付伺」提出　･･･B
10・２	山県より回答：「馬車鐵路開設ニ付免許命令書」
11・10	東京府・神奈川県・埼玉県知事，同「命令書」下付
12・14	馬車鉄道から蒸気鉄道への変更出願
1887（明治20）	武甲鉄道会社，武蔵鉄道会社との競合
1888・１月	測量・敷設を鉄道局に委託，四等技師仙石貢が指定される
３・31	馬車鉄道から蒸気鉄道への変更出願の許可，資本金90万円
６・28	工事開始
７月	仙石に代わり原口二等技師のもと，野村五等技師が工事担当
1889・４・11	新宿～立川　開業
８・11	立川～八王子　開業

計画そのものの存在が見られないことに注意したい。

青木栄一の丹念な実証研究によれば，甲州街道沿いの住民が，鉄道敷設に反対したという事実を裏付ける史料はない。また，現在の位置に直線が引かれたというのも，鉄道側からすれば，むしろ理想的な線形であり，技術合理的な観点で説明すべき問題であるという。さらに，当時の鉄道官僚は，住民の反対ごときで路線を変更するものではなかった。「明治期の鉄道官僚は今よりはるかに高圧的であった。（中略）明治の鉄道官僚はそんなに甘いものではない」[15]。

私の関心は，まさにこの鉄道官僚の高圧性にこそあるのだが，これついては後述する。他方，青木の関心は，官僚のこうした高圧性にではなく，全国に広がる「鉄道忌避伝説」の信憑性にある。青木によれば，北海道と沖縄を除く全国の自治体史を中心に，地域住民が鉄道建設を忌避したという伝説が広く流布されているという。その内容は，宿場がさびれるといった不安や，農作物への煤煙被害，火災などを危惧するもので，概ね鉄道への初歩的な不安に発し，やがては鉄道の有用性に目覚めていくといった，いわば文明開化の混乱にまつわる定型だ。中央線の敷設に対して，甲州街道沿いの調布や府中で住民の反対があったというのも，その代表的な事例である。

しかし，そうした伝説は，戦後，自治体史が編纂される過程で，さしたる検証もなく流布された虚像であると青木は指摘している。中央線についても，『武蔵野史』（武蔵野市役所，1948）や『調布町沿革史』（調布町役場，1951），『八王子市史』（八王子市役所，1963），『三鷹市史』（三鷹市，1970），『府中市史』（府中市，1974）などの記述を１つ１つ検証する青木の立論は手堅く，反論の余地のない説得力をもつ。今後の自治体史が，こうした知見をふまえるべきことは，言うまでもない。

また，青木によれば，新橋－横浜間に最初に鉄道がひかれた1872（明治５）年から15年近い歳月のなかで，鉄道に関する知識や情報は相応に伝播したはずであり，むしろこの時期は，1892（明治25）年に鉄道敷設法が公布される前後の鉄道誘致ブームと時を同じくしている。反対運動は，そうした全国的な動向と逆行しているのであり，よほどの理由がないかぎり，反対運動が発生するとは考えられないというのが青木の論旨である[16]。

ただし，ここで注意しておきたいことは，「忌避伝説」を否定することは，言うまでもなく，忌避感情そのものの存在を否定することではないという点である。青木が問題にしているのは，主に地域住民の反対運動と路線決定との因果関係であり，さらにいえば，明治期の民衆は鉄道を忌避したにちがいないという，

流布された一面的な思い込みを否定することである。運動の不在は感情の不在を意味しないし，むろん，“鉄道建設を誰もが歓迎していた”といった新たな思い込みの根拠になるべきものでもない。青木の議論の主旨がその点にないことは，その慎重な論の運びからも確認できるが，そのことを重々承知したうえで，それでもなおこうした主張が，場合によっては一面的な誤読や単純化を招きかねない点は，教育実践の場では特に注意を要しよう。とりわけ，“鉄道建設を誰もが歓迎していた”といった種類の思い込みは，後述するように，植民地支配と近代化との関係を論ずるさい，往々にして見え隠れする詐術となるからである。この時期の鉄道建設をめぐる地域住民の対応には，誤解や無知を含む忌避感情から，積極的な誘致にいたるまで，様々な思惑が交錯していたというのが妥当であろう。

また，その点から言えば，例えば青木も注目している次の文書は，むしろ沿線住民にとっての鉄道のイメージを知るリアルな史料でもある。

これは，1885（明治18）年８月，東多摩郡・南豊島郡の角筈，柏木，幡ヶ谷，中野，本郷，雑色，和田，永福寺，和泉の各村から連名で東京府知事に提出された「鉄道馬車開設之儀ニ付願」という請願書である。長谷川孝彦の論文で紹介されており，東京都公文書館所蔵「稟申録」に収められている[17]。（年表中A，以下〈請願書〉と略記した）。

「(前略)実地御取調相成候如馬車道布設相成候テハ線路近傍ノ地ニ於テ各耕作場ヲ横断セラレ農事培養運搬ノ不便ハ勿論馬車往復ノ為メ自然田畑作モノ露ヲ払ヒ幾分カ禾穀ノ成熟ヲ妨ケ候缺ト憂慮致居候且右ニ付民有地買上ケ等ノ儀ハ尤難儀仕又馬車道新設相成候様成行候ハハ甲劦青梅両街道附村々ニ於テ商業ヲ失ヒ随テ両街道ノ衰微ヲ来シ候缺ト一同深ク苦心仕鉄道馬車開設候テハ一同難渋仕此段奉懇願候也」

青木による現代語訳も，あわせて参照されたい[18]。

「先日調査された馬車鉄道の件ですが，田畑を分断するので農作業には不便であり，馬車鉄道の通過で作物成熟の妨げにもなるかもしれません。民有地買収も難しいでしょう。それに甲州街道や青梅街道筋の商店も衰えて街道筋全体の衰微を来たす虞もありますので，住民一同は困っております。馬車鉄道にはなにとぞよろしく（許可を与えないように）お願いいたします」

この〈請願書〉は，いまの新宿から西，杉並区あたりまでの地域で確認できる馬車鉄道についての反対表明であり，調布や府中とは異なるが，甲州街道沿いの反対という《うわさ》の原型となった１つであろう。長谷川はこの〈請願書〉を，1886（明治19）年１月20日，東京府・神奈川県・埼玉県の３知事から内務大臣宛に提出された「甲武間馬車鐵路設置之義ニ付伺」の一節と関係づけている（年表中B）。その一節とは次のようなものである[19]。

「尤鐵軌布設之路線ニ係ル村方之内聊故障等モ有之候得共，斯ノ如キ新事業ヲ起ニ方テハ他ノ一方ニ向ヒ一時多少之不便ヲ感スルハ固ヨリ數ノ免サル儀ニ有之」

ここにあるように，Bで一府二県の知事が内務大臣に対して「村方之内聊故障等モ有之」と指摘しているのが，Aで東京府知事に提出された〈請願書〉に対応していると長谷川は見ているのである。そして，「甲武鉄道の敷設を妨げていたのはこの反対によるものであって，現在の中央本線が新宿を出てから一旦北上し大きく西に弧を描いて中野に向かっているのはこのためである」と論じている[20]。

これに対して青木は，この〈請願書〉について，次のように評価している[21]。

「馬車鉄道建設と沿線産業との因果関係があいまいというか，きわめて空疎な表現であり，理路整然とはいいかねる文書であるが，明治一八年という日付からみても，文中に反対の対象が馬車鉄道である旨を明言しているので，甲武鉄道がまだ馬車鉄道として計画されていた時期のものである」。

青木は，「馬車鉄道は道路上を走るものであり，蒸気鉄道とは建設ルート選択の基準は大きく異なる」として，「この反対の文書はあくまで馬車鉄道に対するものであって，蒸気鉄道に計画を変更した後の甲武鉄道とは関係のない文書である」と推定している[22]。青木と同様に長谷川も，甲州街道沿いの反対については否定的であるが，中央線の路線決定と地域住民の反対との因果関係については肯定的であり，青木のように，これを馬車鉄道に限定して理解する立場とは異なる。

たしかに，新宿から一旦北上して迂回するルートがいかなる経緯で決定されたかについては，この〈請願書〉だけでは即断できない。しかし，青木の「あいまい」・「空疎」・「理路整然とはいいかねる」といったにべもない評価も，いささか飛躍があろう。

まず，1885（明治18）年８月に提出されたこの〈請願書〉からうかがえることは，第１に，「農事培養運搬ノ不便」「田畑作モノ露ヲ払ヒ幾分カ禾穀ノ成熟ヲ妨ケ」とあるように，農業への様々な悪影響である。これは，馬車鉄道に限らず，蒸気鉄道にも等しくあて

はまる一般的な問題であろう。

そして第２に，「甲劦青梅両街道附村々ニ於テ商業ヲ失ヒ随テ両街道ノ衰微ヲ来シ候」とあるように，街道沿いの商業への悪影響である。村々が街道の往来との関係で賑わっていた状況は，鉄道の敷設によってその往来そのものが鉄道に奪われ，やがては駅舎を中心とした地域経済へと変貌して行く。そのことを，当時どこまで正確に予測していたかは別として，計画予定地の青梅街道沿いにしても，計画のない甲州街道沿いにしても，人や物資の往来が鉄道に奪われ，それまでの状況が一変することへの不安はあったにちがいない。その点，計画予定地であった青梅街道筋にとっては，馬車鉄道になるか蒸気鉄道になるかで，さらに状況は変わったであろう。他方，計画予定地ですらない甲州街道沿いの場合は，馬車鉄道であろうが蒸気鉄道であろうが，往来が激減する悩みは同等に深刻だったはずである。

この他に，こうした住民の不安を示すものとしては，例えば中村建治『中央線誕生』が，同年９月，和田村三ヶ村（現・杉並区）から南多摩・南豊島郡長に出された反対意見を紹介している[23]。

「今般，南豊島郡角筈村より神奈川県八王子間の鉄道馬車線路を新設することにつき，村内の苦情の有無を調べるように，との御達でしたので住民の声を聞きました。

線路は和田村南部の和泉・永福寺両村の北部の耕地を突っ切って敷設すると聞きます。

本村はもともと耕地が痩せており，そのうえ耕地は手狭なので他村への出作人が多く，実に貧村でようやく露命をつなぐ家が多いのが現状です。

線路が敷設され，耕作地が取られると，今以上に耕地が減る心配があります。そして地所を耕作する箇所が分断され，この二倍か三・四倍の道を迂回しなければなりません。迂回すると，肥料や収穫等の運搬が大変です。

また，馬車鉄道の敷設で自然作物の露を払ってしまい，幾分かの収穫の成長を妨げます。近隣に瓦礫等が投交する心配もあります」。

残念ながら，同書では総じて典拠が示されていないため，本稿執筆時点で原史料を確認できなかった。さらに同書自体，小説風に編まれており，「筆者の創造（ママ）を加え考察した」とあるので注意を要するが[24]，この反対意見については巻末の年表にも明記されており，史料的根拠はあるものと思われる。和田村は，前掲〈請願書〉にも含まれる村であり，記述に重複する描写もあるが，耕地が痩せて貧村であることや，鉄道敷設で耕作地が減ることなど，民衆生活のより具体的な実状を理解することができる。

また当時，請願書を提出する者が，生活者の視点を代弁するとは限らないことにも注意しなくてはならないだろう。後述するように，松方デフレを前後するこの時期，階層分化の進行は激化しており，声なき声は著しく増加していたはずである。そうした声にまで視野を広げたとき，それが文書として残っていることは，むろんきわめて稀である。

ともあれ，甲州街道沿いの反対ゆえに路線が変更されたという《うわさ》との関係で私見を整理すれば，以下のようになる。すなわち，たしかに甲州街道沿いの計画は確認できないし，それゆえに，その計画への反対も事実無根の可能性が高い。しかし，農業や商業への悪影響を憂える声は，甲州街道にしても青梅街道にしても存在した。そのさい，馬車鉄道と蒸気鉄道の違いは，鉄道敷設側の技術合理的な視点からは重要だとしても，地域住民にとっては副次的な意味合いしか持たなかったであろう。そして，路線決定に関わる鉄道技師が，こうした世論や風潮を意識することは，充分あり得ることである。この時期，投機的な動向を含む鉄道誘致ブームがある一方で，生活とは別次元に建設される鉄道への住民感情には，それを忌避するものから歓迎するものまで様々であった。そして，そこで鉄道を敷設する側が，技術合理的な姿勢を貫いたとすれば，それはたしかに，住民の生活次元とは乖離した高圧的なものだったといわざるをえない。

３．武蔵野は原野だったか

次に，武蔵野は原野だったとする《うわさ》について検証しよう。

まず，この《うわさ》は明確に虚偽である[25]。ただし，例えば関島久雄「甲武鉄道二三の疑問点を解く」では，「極端ないい方をすれば無人の原野に近い」という慎重な表現が使われている[26]。「無人の原野に近い」は，たしかに間違いとはいえないだろう。些細な違いかもしれないが，武蔵野における江戸期からの新田開発の歴史をふまえれば，無視できない差である。

江戸期の新田開発については，すでに多くの研究があるので，自治体史などを参考に調査してもらいたい[27]。また，明治初年の地図を，鉄道敷設前後で比較するのも効果的であろう[28]。

そのうえで，「身近な家庭や地域に始まる“実際の社会認識”（実感）」をふまえ，私の職場がある小金井市周辺の様子を確認しよう。まず，1978年編纂の『小

金井市誌Ⅴ地名編』に，「明治初年の村の状態」という一節があるので引用したい[29]。

「戸籍区の設置に先立ち，上・下小金井村，下小金井村新田３ケ村の村方三役が連著して品川役所に提出した『戸籍並田畑反別芝外共書上』が残存する。（中略）この３ケ村の農家戸数は137，人口818人である。１戸当たり約６人が住んでいたことになる。当時の農家としては，普通の家族数である。耕地は1,114畝，畑14,189畝，合計値の92.7％は畑であり，完全に“畑場の村”である。（中略）１戸当たり所有耕地の平均は約111畝であるが，これを（中略）各戸の所有高によって分析すると，階層分化の著しく進んでいたことがわかる。中位階級は28％に下落し，上位６％，下位60％，極貧６％となっている。幕末から一般農家への貨幣経済が浸透し，農作物の商品化も進み，農民の生活は著しく困窮化していった。」

階層分化の実態が，下層60％・極貧層６％といった数字とともに示されている。

次に，1970年編纂の『小金井市誌Ⅱ歴史編』に，「明治十年代の村」として次のような記述がある[30]。

「明治十三年の小金井村『皇国地誌』（大久保家文書一七七）によると，上・下小金井村を合わせた小金井村は，この年戸数二〇四戸，人口一〇九一人を数え，このうち農業を業とするもの男二五〇人，女二〇〇人，工商を業とするもの男五〇人，糸織を業とするもの女一〇〇人で，その余は男女とも老幼で無業であったという。農業に従う者のほかに，工商を業とする者もようやく増加し，近郷や東京・八王子へ売却する生産物も，次第にふえていた。」

行政区の異同を考慮しても，この間の人口の増加と，産業の多様化を確認できるが，その中で，貧富の差が一層拡大していった様子が，以下の記述から分かる[31]。

「このような諸産業の発展の中に，村では富裕なものとそうでないものの格差も次第に大きくなってきていた。明治十四年二月，地租五円以上を納付する者は小金井村・小金井新田・梶野新田・関野新田の四カ村で九六人見られるが，高額の地租を納めている者は小金井村に集中し，六五人を数える。（中略）富裕な農民の成長の半面に土地を失う農民が続出する。このころ小金井地方の諸村で，小作農の存在もようやく目立ちはじめた。」

周知のように，江戸後期からの商品経済の浸透と階層分化の進展は，明治期，とりわけ松方デフレを契機に深刻化した。その中で，自由民権運動の展開を含め，鉄道敷設に対する反対や誘致などの意思表示は，主に地主や資本家を中心とした中・上層によって行われたと見ることができよう。そして，前述したように明治初年にあって，下層はすでに60％，極貧層は６％を占めていた。

そうした下層以下の動きとして，この地域で突出しているのは，言うまでもなく1884（明治17）年の秩父事件である。近年の民衆史研究は，「近代化」がもつ負の側面とそれへの民衆の抵抗を，より具体的に検証しているが，例えばこの秩父事件は，近代的な民主主義を志向する自由民権運動の一環というよりも，基本的には負債騒擾としての性格を有しており，それまでの貸借慣行とは異質な銀行や金融システムへの反近代的な抵抗であった[32]。こうした抵抗は，鉄道一般が生活に与えるネガティヴな要素への反発とも無関係ではないはずである。そして，『小金井市誌Ⅱ歴史編』に見られる「明治十年代の村」にも，秩父事件をとりまく環境と同様の状況が，以下のように描かれている[33]。

「このような村の富裕層は新しく起こってきた産業を背景とした商業，たとえば生糸・繭の仲買いなどに手を出すとともに，質商であったことが注目される。このころの小農経営は決して安定したものでなく，小農の間には借金せざるを得ないものが絶えず出てきている。明治十二年後半から十三年前半にかけての小金井村・小金井新田・梶野新田では，土地を「書入れ」して借金している例を多く見受ける」。

また，秩父事件が警察組織を壊滅させ遁走させたこと，小川町などの商業先進地では反乱に対して自衛軍が組織されたこと，反乱が最終的に軍隊を動員して鎮圧されたことなどの事実は[34]，近代的国家制度が，まだまともに機能していない状況を如実に示している。明治政府にとってこの状況は，日露戦後の地方改良運動にまで持ち越される懸念材料であった。中央線の直線距離が設計された1888（明治21）年当時，わずか４年前に生起した秩父事件の記憶は，さぞかし生々しかったにちがいない。

さらに，自由民権運動についても，演説会に見られる運動形態などに，近代一般のそれとは異質な要素を読みとる視点が提起されている[35]。こうした要素は，日比谷焼き打ち事件をはじめ，米騒動にまでおよぶ民衆騒擾の特徴でもあった[36]。このように，民衆史や社会史研究の近年の知見をふまえれば，同時期の産業資本の動向や鉄道誘致ブームを，社会全体の傾向として

過大評価することはできない。明治初期の文明開化にともなう混乱が収まって以後，社会が一様に「近代」に切り替わったわけでは決してないのである。

ともあれ，以上のような文脈において，当該期，民衆に伏在していたにちがいない多様な感情を想定したうえで，そこに高圧的に臨む鉄道官僚の営為を意味づける必要があろう。以下，本教材の射程をできるだけ広げるために＜補足１・２＞を付したが，授業実践では適宜省略し，４章「鉄道技師　仙石貢」に進んでもらいたい。

＜補足１＞　「原野」とオリエンタリズム

「武蔵野は原野だったか？」という問いに，「原野ではなかった」と答えたうえで，ここでは急いで留保を付したい。すなわち，原野ではないから問題なのではないし，原野ならば問題がなかったわけではない。「原野」と見なす行為そのものに，オリエンタリズムの仕掛けが潜んでいる。

その点，前述したように，直線距離の上位を，中央線とともに北海道の路線が占めていることは示唆的である。『日本鉄道史』には，資料として室蘭線敷設に関する請願書がいくつか掲載されているが，そこには「原野多ク」「人稀ナル」，「人烟稀疎渺茫限リナキノ広野」，「本道未開ノ地」といった決まり文句が，予想どおり頻繁に登場する[37]。北海道開拓と鉄道敷設との関係については機会を改めて詳論したいが，そこがもともとアイヌの生活圏であることは言うまでもない[38]。

周知のように1899（明治32）年，悪名高い「北海道旧土人保護法」が制定された。アイヌに対する同化政策の総決算とも言える同法は，アイヌに強制する農業化や日本語化を法制化したものであるが[39]，テッサ・モーリス＝鈴木によれば，この「旧土人」という規定そのものに，同化政策の矛盾を隠蔽するカラクリが含まれている[40]。すなわち，もし本当に“同じ”ならば敢えて「同化」する必要はないし，敢えて「同化」しなくてはならないほど“違う”と観念しているならば，「同化」そのものを正当化する根拠が疑われる。このパラドクスを解決したのが，近代歴史学特有の発展史観であった。アイヌを「昔の日本人」＝「旧土人」＝「子供」と見なすことで，同じ日本人であると同時に違う日本人でもあるという“離れ技”を一挙に実現したのである。言うまでもなく，こうした発展史観は，同時代のアフリカやアメリカの住民を「原始人」，すなわち「昔の人類」と見なし植民地化してきた文明の論理に典型的なものである。あまり知られていない事実であるが，大森貝塚を発見し，日本における近代考古学の祖とされるエドワード・モースが，大森貝塚に「食人種の証」を見ていたことは，そうした文明の論理の典型的な事例といえるだろう[41]。

こうした論理を，当時から，日本の歴史学や文化人類学が継承し流布してきたのであるが，この認識は，残念ながら今日でも根強く，後を絶たない。例えば梅原猛は，21世紀も近い1990年になお，「アイヌ文化にはもっとも純粋に縄文文化が残されている」と強調し，それを自然に優しい「狩猟採集文化」として称揚している[42]。さながら，相手を子供あつかいしたうえで，子供の純粋さを美化する大人気取りの口調だが，テッサ・モーリス＝鈴木は，アイヌが犬の飼育や麦・黍・豆などの農業，金属加工までをも営んでいた事実を示しながら，「アイヌの農業の性質についてこれほど多く知られているのにもかかわらず，（中略）いったいどうして，アイヌは梅原猛が主張するように狩猟採集社会の生き残りのモデルケースと考えられるというのか」と批判している[43]。彼女によれば，狩猟採集に特化して見えるアイヌの状況は，江戸期以来の和人との関係史をぬきには語れない。

ともあれ，「旧土人」や「狩猟採集文化」と同様，「原野多ク」「人稀ナル」「人烟稀疎渺茫限リナキノ広野」「本道未開ノ地」といったステレオタイプな表象も，こうしたアイヌへの同化主義的な目線と無関係ではない。それはオリエンタリズムの常套句にほかならない。そして，「武蔵野は原野だった」（だから直線を引いても問題ない）といった，依然として効力を失わない《うわさ》そのものが，そうしたオリエンタリズムに荷担する無神経な感性といえるのである。

＜補足２＞　似たような直線を探せ

ここで，アフリカ・アラブ・アメリカの国境線を生徒に想起させても良いだろう。世界地図を見ればすぐに気づく不自然な直線である。そこには言うまでもなく，植民地宗主国同士のパワーポリティックスと，生活者とは無縁に行われた一方的な線引きの歴史がある。

むろん，すべての直線が不自然なわけではないし，直線ではないからといって自然なわけでもない。例えば，朝鮮半島を南北に分断するいわゆる38度線は，それ自体直線ではないが，その暴力性を示す代表的な事例である。ブルース・カミングス『朝鮮戦争の起源』は，この分断線がアメリカ政府内で決定される経緯について，以下のように印象的な場面を引用している[44]。

「彼らに与えられた時間は30分であり，作業が終

わるまでの30分間，三省調整委は待つことになっていた。（中略）そのとき手もとにあった地図は壁掛けの小さな極東地図だけであり，時間的な余裕がなかった。ボンスティールは北緯38度線がソウルの北方を通るばかりでなく，朝鮮をほぼ同じ広さの二つの部分に分かつことに気づいた。彼はこれだと思い，38度線を分断線として提案した。」

あの苦悩と悲劇をもたらした南北の分断線は，たった30分の思いつきで提案されたものだったのである。

もとより，国境線の確定は機械的で暴力的だ。明治期，ロシアと日本の間に引かれた国境線が，当地の住民に何を刻み込んだかは，テッサ・モーリス=鈴木が詳述するところである[45]。また，ベネディクト・アンダーソンが国民国家に特有の感触を印象づけるのに，交流の密だった近隣の部族よりも，まったく見知らぬ遠方の部族と帰属意識を同じくする不思議さを，インドネシアの国境線を事例に説明しているのも，線引きの暴力性を含意したものといえるだろう[46]。直線は，そうした国境線がもつ不条理な存在感を，とりわけ際立たせるものである。“この調子で境界が引かれたら，どんな気持ちがするだろうか”。こうした問いから，生活の不便さや家族に会えなくなる苦悩などを，教室でリアルに想像させることも重要であろう。

中央線の話に戻れば，鉄道はむろん「境界線」ではないし，国境線ほどの分断を生活者にもたらすわけではない。しかし，現代的な現象になるが，例えば開かずの踏み切りなどは，その不便さや分断感を想像するのに格好の事例かもしれない。あの踏切が，一生開かなくなったら，どうなるだろうか？

また，不自然な直線としては，唐突かもしれないが飛行場の滑走路を思いつく生徒もいるだろう。卓見なので，的確に対処したい。例えば，敗戦後，米軍の直接軍政下に置かれた沖縄では，農地が強制的に接収され，滑走路が作られていった。農地がブルドーザーで掘り起こされていく光景が，生身を切り裂くような痛みをともなっていたことは，多くの証言者が強調するところである。また，道場親信によれば，「満洲」から引き揚げてきた開拓農民にあてがわれたのは，条件の劣悪な成田の三里塚であった[47]。翻弄されつづけた農民の生活は，滑走路の建設によって再び翻弄されることになる。

この他，植民地朝鮮での道路建設について，山田昭次が，「えんぴつ道路」という呼称を紹介している点も参考になる。それは，「憲兵が机上で鉛筆を使って計画し，工事を強行したところから生まれた名称」であった[48]。

ともあれ，ここで考慮すべきは生活者の視点であり，「直線」そのものではない。「直線」が象徴しているのは，インフラ整備などにともなう暴力性であり，「直線」は，そうした普遍的な問題に気づくためのきっかけに過ぎない。その点を考慮せずに「直線」さがしに没頭し，それを自己目的化すべきではないだろう。この点は，授業実践にあたって注意を要するところである。

4．鉄道技師　仙石貢

鉄道技師が地図に直線を引いたという点については，今のところ，技師本人による説明を見たことはないが，1974年発行の『日本国有鉄道百年史』では，その附録に仙石貢の事績として以下のように伝えている。《うわさ》の出典としては，最も正統的なものと言えるだろう[49]。

「明治21年には甲武鉄道いまの中央線の測量をやった。約6か月だったが，このとき長いこと日本一の直線路で有名だった新宿を出てから立川までの線を決めた。地図に定規をあててグーンと一本直線を引いてこれでよいと言った話は，いまも語り草になっている。」

また，仙石貢については，この『日本国有鉄道百年史』の附録のほか，『鉄道先人録』や『コンサイス人名辞典』なども参考になる。さらに，本稿冒頭で言及した『土木建築工事画報』（1931年12月号）には，「仙石貢氏の経歴」が載っているので，ここではまずその全文を引用しておこう＜表２＞（西暦年は引用者，旧字は新字に改めた）[50]。同誌については，PDF化されており，インターネット上ですぐに入手できる。「仙石貢」で検索すれば，７～８項目目には出てくるので，生徒が自力で到達する可能性も高い。

仙石貢は1857（安政４）年，土佐藩に生まれた。29歳で鉄道四等技師となり中央線の設計を担当した後，欧州視察に出ている。また，『鉄道先人録』によれば，日清戦争で陸軍の御用掛を勤めた[51]。その後，筑豊鉄道や猪苗代水力電気で実業家に転身する。『コンサイス人名辞典』では，同時期「日本窒素肥料重役」をしたという記述もある[52]。1908年に憲政会から衆議院議員となり，大隈内閣で鉄道院総裁，加藤高明内閣で鉄道相を勤めたあと，1929年８月から1931年６月まで満鉄総裁を勤めた。「満洲事変」の直前である。病気で同職を辞任した後，『鉄道先人録』によれば，同年10月30日に死去した[53]。

このように仙石貢は，「鉄道技師」という初発の肩書きからは，にわかに想像し難い経歴の持ち主である。憲政会系の政治家として，鉄道相や満鉄総裁などの要職を勤めたのは，比較的穏健とされる幣原外交期になるが，帝国経営の中枢にいたことに変わりはない。鉄道院総裁を勤めた大隈内閣は，悪名高い対華21箇条要求で知られる内閣でもある。

そのうえで，ここでは以下，『土木建築工事画報』に掲載された２つの追悼文を引用したい。いずれも文責者は当該雑誌の記者とされている。

（１）「図上立処（たちどころ）に一線」

まず，國澤新兵衛による「仙石さんの印象」の１節である。國澤は，仙石と同じ高知県出身の鉄道技師で，1864（元治元）年生まれ，仙石より７歳年下になる。1889（明治22）年，東大の土木学科を卒業し九州鉄道に入った後，逓信省や鉄道局を経て，1906（明治39）年，南満洲鉄道創立時の理事となり，その後副総裁に就任している。1920（大正９）年には衆議院議員に当選。1928（昭和３）年，朝鮮京南鉄道の取締役会会長を経て，1937（昭和12）年に，日本通運の初代社長に就任した[54]。1953（昭和28）年没。

その國澤の追悼文に，直線が引かれた経緯について，以下のような回顧談がある[55]。

「現在の中央線の一部をなしている，東中野から立川に至る線路が，帝都の郊外であり乍ら能くあの様に一直線に出来たものと思われるが，あれも甲武線時代に仙石さんが測量設計をして，日本国内に無二の長き直線が出来上ったものである。

当時大久保附近には植木屋が多くあって，鉄道が敷かれると云ふので，一晩の内に種んな木を植えたりなどして，移転料を得ようとしたものだが，仙石さんはそんな事には関（ママ）わず，曲線一ケ所を入れたのみで，其先はあの長い一直線にされ

＜表２　仙石貢の略歴＞

1857	安政四年二月　高知市に生る。
1878	明治十一年七月　東京大学理学部土木工学科卒業
	同年九月　東京府土木掛
1881	明治十四年　東京府を辞職し旧東北鉄道の創立事務に従事
1884	明治十七年二月　工部省御用掛
1885	明治十八年十二月　鉄道権少技長
1886	明治十九年五月　鉄道四等技師
1888	明治二十一年六月　鉄道工事実地取調のため欧米各国巡回を命ぜらる（約一ヶ年半）
1890	明治二十三年五月　鉄道三等技師
1891	明治二十四年　工学博士の学位を得
1893	明治二十六年三月　鉄道会議々員
1896	明治二十九年四月　逓信省鉄道技監高等官二等
	同年九月　鉄道局運輸課長心得兼汽車課長心得
	同年十月　依願免本官，筑豊鉄道専務取締役社長
1897	明治三十年八月　九州鉄道専務取締役副社長
1898	翌年四月　社長に就任
1906	明治三十九年四月　満鉄設立委員
1911	明治四十四年十月　猪苗代水力電気会社専務取締役社長
1914	大正三年四月　鉄道院総裁
1915	大正四年三月　高知県選出代議士に当選
	同年四月　大礼使参与官
	同年九月　依願免本官
1924	大正十三年六月　任鉄道大臣
1926	大正十五年六月　依願免本官
1929	昭和四年八月　満鉄総裁就任
1931	昭和六年六月　病気のため辞任

た。恰度ロシアの皇帝ツァーがモスコーから，ピータースブルグまで鉄道線路を決める時に，図上立処に一線を入れたのが現在の直線鉄道となっているのと相似ている様である。今日中央線の電化になっても，あの直線々路が大変有効なものとなっている。」

この記事によれば，仙石は投機的な動きにかまうことなく，中央線の直線距離を設計した。それは，まるでロシアの皇帝が「図上立処に一線を入れた」のと同様のふるまいであったというのである。明治期の高圧的な官僚の一面を的確に描写した回顧談である。ちなみに，ロシア鉄道は1851年，モスクワとサンクトペテルスブルグ間で開通した[56]。

この『土木建築工事画報』の引用も，仙石本人の説明ではなく，その意味ではやはり「うわさ」の域を出ないが，経過した年月や同郷者であるといった関係性から考えて，今のところ，文章化された中では最も“本丸”に近い「うわさ」の１つといえるだろう。

また，同記事の末尾には，「尚ほ明治二十七八年役，即ち日清戦争の時は陸軍省御用掛りとして陸軍と鉄道省とに立ちて偉功を奏せられた事も大なる事績である」と付記してある[57]。『鉄道先人録』にもあるように，仙石は日清戦争にさいして，陸軍の御用掛として朝鮮におもむき鉄道敷設に関与した。この点は，以下の古川の回想と関連する。

（２）「測量杭を抜盗った者は死刑に処す」

次に引用するのは，古川阪次郎の追悼談「仙石貢博士に就て」である。古川は，『日本国有鉄道百年史』で「鉄道界の名物」と評される鉄道技師で，1896（明治29）年，中央線笹子トンネルの掘削で手腕を発揮し，1913（大正２）年には鉄道院副総裁となっている[58]。1858（安政５）年生まれ，仙石より１歳年下で愛媛県出身。1941（昭和16）年に死去した。彼が副総裁をしていた時の鉄道院総裁が仙石貢である[59]。その古川の追悼談に，以下のような記事がある[60]。

「明治二十二年に私は当時の鉄道長官井上勝氏と意見が合わないで九州鉄道会社へ転じた。

明治二十七年に井上勝氏が鉄道を辞めて引退したので，私は再び政府の鉄道に戻る事になった。

恰度其頃に日清戦争が起り，鉄道敷設の役を引受けて仙石君と私とが戦地へ行く事になった。先づ朝鮮に往って，京城と釜山との間を踏査した。一行は仙石君と私と其他に測量班を加え，我々は乗馬で旅行した。踏査した処は部署を定めて夫々の地へ測量班を残して置ながら，我々は京城へ帰った。其間約二ヶ月程の旅行であった。

鉄道工事としては先づ京城と仁川との間を起工する事になり，其準備中であったが，遂に平和になって，鉄道も一時見合す事になった。然し此間に京城，釜山間の測量を完成した。而して今日の京釜線の基本となったものがそれである。

京仁線起工の時は仙石君が，時の朝鮮公使井上氏に種々と談判して，漸く起工しようと云う事になったが，①中心線を測量して杭を入れると，翌日は其杭が全部無くなっている，実にケシからんと云うて朝鮮の役人に強硬な談判をした結果，②測量杭を抜盗った者は死刑に処すと言う布告を掲示した様な事もあった。」（下線・番号は及川）

これは，朝鮮の京釜鉄道・京仁鉄道敷設に関する貴重な証言である。いずれの鉄道も現在使用されており，京城と仁川を結ぶ京仁線は，ソウル市内の地下鉄１号線に連結している。1899（明治32）年に開通した。

もとより，日本国内の鉄道敷設も，軍事的側面をもつことは周知のとおりである。西南戦争の財政難で私設化した鉄道網は，軍部の後押しで整備が促進され，1906（明治39）年には国有化された[61]。

他方，朝鮮での鉄道敷設は，日清戦争時から着手された。その過程は，土地略奪と労働力収奪に抵抗する沿線住民のすさまじい抗日闘争の過程だったと，鄭在貞は述べている[62]。鄭在貞の研究によれば，京仁鉄道を含む京釜鉄道は，日本が朝鮮侵略を遂行するために政治的・軍事的・経済的な力量のすべてを傾注して敷設した最初の海外鉄道である。その敷設構想は1880年代から朝鮮侵略論とともに台頭した。そして，日清戦争下の1894（明治27）年８月20日，日本はソウル一円を軍事的に制圧するなか，親日政府に強要して「日朝暫定合同」を締結する。その骨子は，朝鮮政府が京釜鉄道と京仁鉄道敷設権を日本に暫定的に譲渡するというものだった。その後，朝鮮政府の抵抗や列強の介入などによって紆余曲折を経るが，1898（明治31）年，「京釜鉄道合同」の締結により敷設権が日本に正式に譲渡されることになる[63]。

これらの時期をはさんで，日本は敷設予定地の測量調査を，第１次（1892年８月）・第２次（1894年11月）・第３次（1899年３月）・第４次（1900年３月）・第５次（1903年３月）の計５回実施している[64]。古川の上記追悼談によれば，その第２次調査に，陸軍御用掛として関与したのが仙石貢であった。

さて，ここで注目したいのは，引用文の最終段落で下線をひいたところである。ここにあるのは第１に，測量して杭を入れると翌日には抜かれているという指

摘。第２に，それに対して杭を抜き盗った者を死刑に処すと布告しているという指摘である。

①せっかく測量したのに！

まず，第１の点である。これは，場合によっては“せっかく測量したのにどうして”といった疑問を喚起するにちがいない内容である。この時期の朝鮮民衆に対する日本の武力行使を考えれば，いかにも暢気でスジちがいな疑問だが，植民地支配による「近代化」を肯定的にとらえ，鉄道建設を誰もが歓迎したかのように思い込む立場にとっては，意外と核心に迫る感性である。

これまで，ダムや鉄道建設などのインフラ整備をもって，植民地支配は近代化に寄与した＝良いこともしたといったすり替えが，繰り返し流布されてきた。早くに顕在化した例で言えば，1953年10月15日，第３次日韓会談の席上，日本の植民地支配を「朝鮮人に有益だった」と言い放った日本側主席代表・久保田貫一郎の発言がある[65]。近年の，自由社版の歴史教科書で取り上げられている八田與一の台湾ダム建設なども，こうした認識の延長にあるといってよい[66]。

また，民主的プロセスを無視して，軍事独裁政権下でも近代化が可能であるとしたいわゆる「近代化論」の着想が，1980年代には植民地研究において継承され，韓国や台湾の経済成長との関係で植民地支配を意味づける視点が提起された（植民地近代化論）。この視点は，韓国内でのニューライトの動きと相まって，現在の新自由主義的な動向と合流している。近年の育鵬社版の歴史教科書などは，そうした動向を反映した典型といえるだろう[67]。

以上のような植民地近代化論に対して，逆に，「近代」そのもののもつ抑圧生や暴力性を批判する「植民地近代論」または「植民地近代性論」と呼ばれる視角が提起されている[68]。立場が正反対なので注意しなくてはならない。ただ，ここでは争点を「近代」そのものの当否というステージに移行させる前に，前者の植民地近代化論が持つ初歩的な問題点を確認しておこう。

すなわち第１に，植民地近代化論による歴史叙述が意図的に見落としているのは，これらのインフラ整備が，徹頭徹尾，宗主国日本の利益に結びつけられていたという事実である。それがその地に刻む歪んだ構造は，植民地支配による収奪の明白な帰結にほかならない。

しかし，この＜植民地支配＝収奪＞という図式だけでは，実は，「奪うだけではない」という，一見もっともな事実確認に，有効に対処することができない。そして，この「奪うだけではない」といった事実確認から，「良いこともした」（“せっかく測量したのに”）といった感性までは，ほんの一歩に過ぎないのである。このように，収奪だったか否かという二元論は，多くの場合，良いことだったか否かという価値判断とともに提示される。そうした土俵に乗らないためにも，ここでは第２に，下線部②との関係で，以下の点を忘れるべきではないだろう。なるほど奪うだけではなかったし，鉄道やダムも作っていった。しかしそれは，「死刑にするぞ」という脅しをともなって挙行されたものにほかならないのである。

②杭を抜いただけで死刑？

これは，決して冗談なのではない。例えば，糟谷憲一によれば，日露戦時の1904年７月，朝鮮の軍事支配を遂行した日本の韓国駐箚軍は，軍用電信線や軍用鉄道を破壊した者を死刑に処する軍律を施行している[69]。また，同時期，カナダ人記者のマッケンジーが撮影した写真には，実際，鉄道破壊の嫌疑で処刑される朝鮮民衆の姿がとらえられている[70]。古川が上記の追悼談で回想する布告の存在は，古川の証言以外にはまだ確認できないが，日清戦争時の段階でも，鉄道を敷設する日本側の担当者に，そうした強硬姿勢が見られたとしても不思議ではない。

日清戦争下，戦病死者の数は日本側２万人・中国側３万人に対し，朝鮮では５万人という数字があげられる。井上勝生の研究によれば，その背景には，日本政府による朝鮮民衆の組織的な虐殺，すなわちジェノサイドがあった[71]。

日清戦争時，折からの甲午農民戦争（東学農民運動）に対して，日本政府は「ことごとく殺戮すべし」という，東学農民の皆殺し作戦を決行した。この作戦は，出先の軍隊の独走ではなく，広島に置かれた大本営を中心に，有栖川宮参謀総長・川上操六参謀次長兼兵站総監・伊藤博文総理大臣・陸奥宗光外務大臣などの合議のもと立案・決定された政府の正式方針であった。それは当時，きわめて異常な事態であったと井上は論じている[72]。

> 「朝鮮の民乱（一揆）に対する処罰は，日本の百姓一揆への処罰と較べて伝統的に寛大であり，処刑は指導者一，二名にとどまり，むしろ民乱で追及された不正官吏がかならず処罰された。（中略）江戸時代の百姓一揆処罰も，野蛮・過酷なものでなかったこと，むしろ江戸時代を野蛮視した明治政府の民衆反乱鎮圧方針の方が厳格であったこと

は，近年の民衆史研究者によって明らかにされつつある。」

こうした状況をふまえて，上記の古川の追悼談を読めば，測量調査のための「二ヶ月程の旅行」が，いかなる環境下で行われたのかが想像されよう。当時，敷設予定地の京畿道・忠清道・慶尚道などでは東学農民軍主導の抗日闘争が展開されており，1894年11月に実施された第2次調査は，沿線住民の激烈な抵抗によって現地での調査ができないほどであった[73]。こうした中では，「死刑にするぞ」という布告が発せられることは，充分あり得ることなのである。

鉄道敷設がそもそも軍事的性格の濃いものであったことを想起すれば，これらの事態もあるいは不思議なことではないかもしれない。ともあれ，ここで生徒に考えてもらいたいのは，鉄道敷設をしたのだから「良いこともした」のではなく，「死刑にするぞ」と脅してまで強行された鉄道敷設とは何であったのか，という点である。

結果のみで判断しようとする近代化論の問題は，過程における合意の有無とその意義を問えない点にあることは明白だ。この合意のプロセスこそは，民主主義そのものにほかならない。すなわち，植民地について考えるということは，まさにこうした意味において，民主主義とは何かを考えることと同義でなければならないはずである。「死刑にするぞ」と脅してまで強行されるインフラ整備は，果たして「良いこと」と言えるのだろうか。

以上，『土木建築工事画報』の追悼文から，ちがう著者によるちがう項目を並列した。むろん，この組み合わせは，仙石の経歴や鉄道の軍事的要素を顧慮すれば，さほど突飛なものとも言えないだろう。ただ，一国史的な枠組では，組み合わされることのない回想であろうし，中央線にのみ着目するなら，あるいは組み合わせるべきではない回想とも言えるかもしれない。その点，ここで私が最終的に意識するのは，やはりサイードが提起する次のような手法である[74]。

「対位法的なパースペクティヴを駆使することによって，（中略）かけはなれているようにみえる経験が，それぞれ，それ独自の将来像なり発展速度をもち，それ独自の内的構造をもち，それ独自の内的首尾一貫性と外的関係システムをもちながらも，同時に，それらすべてがたがいに共存し作用しあっていることを，わたしたちは見抜き，解釈できるようになるべきなのだ。（中略）小説にせよ，独立運動にせよ，両者を，たがいに他をぬきにして表象したり解釈しようものなら，両者の重大な乖離に現実の帝国の経験がかかわっていることを見失うかもしれないのである。」

サイードが「対位法的なパースペクティヴ」，または「対位法的読解」と呼ぶこの手法は，国民国家内部で自足しがちな文学研究を，帝国的な視野において読み直すものであり，「かけはなれているようにみえる経験」を並列させ，「両者の重大な乖離に現実の帝国の経験がかかわっていること」を暴き出すものである。この手法を，仙石貢という人物の経歴や，19・20世紀の鉄道史にも適用することができるだろう。

また，そう考えれば，逆に「両者の重大な乖離に現実の帝国の経験がかかわっていることを見失う」ようなメカニズムを，これまでの鉄道史や鉄道史研究の叙述そのものに読み取っていく作業も，今後必要になってくるだろう。鉄道技術者の合理的な視点は，ともすれば人間不在となる。そこにたとえ直接の悪意がなかったとしても，それはオリエンタリズムそのものと言うほかない。にもかかわらず，それが“剛毅な性分”として肯定的に描かれ，あまつさえ美談として流布される。“旅ロマン”は，こうした傾向をさらに助長するであろう。鉄道史の叙述は，その男性的気質も含め，改めて点検されなくてはなるまい。

おわりに

2001年，この職場に赴任したばかりのころ，ある宴席で年長の卒業生に言われた台詞を，私は今でもよく覚えている。「国内なのに，ナンデ植民地なの？」。

これは，本稿で取り上げたように，中央線が直線になっていることと，アフリカ・アラブ・アメリカの国境線が直線であることとが，植民地主義的な意味において連関しているのではないかという私の意見に対する，反射的な嘲弄であった。どこかの女子高で歴史の教師をしているとかいうこの俗悪なOBが，自らの出身大学に来た新参者を小馬鹿にしながらくり出す言動の数々は，その場にいる老若男女へのありとあらゆるハラスメントに満ちており，それらの言動が，ウルトラ右翼の知事さえ批判すれば政治的なアリバイ証明にでもなるとばかりに，見え透いた保身のなかで発せられていたところに，私は“歴史業界”特有の卑小さを痛感した。この手の輩は，その後も周辺であとを絶たない。本稿のそもそもの動機は，恐縮ながら，こうした俗悪な輩に対する強い嫌悪感にある。

ところで，その彼が言外に想定している“植民地は国外である”といった認識が，二重に間違った稚拙な認識であることを，以下確認しておこう。

第一に，戦前の大日本帝国において，植民地は国内であった。台湾や朝鮮などの植民地住民は，強引に「日本臣民」とされたのであり，地域によって国籍付与の経緯こそ違え，基本的に日本国籍を持つ者とされ，そのように対外的に説明された[75]。例えば朝鮮の場合，独立運動を取り締まる見地から，ロシア領内にあっても「日本臣民」として対処され弾圧されたのである。“植民地は国外である”といった認識は，むしろ戦後日本社会に特有の，それ自体すぐれて歴史的な感性である。“歴史”を生業とするならせめて，そのことに敏感でありたい。

第二に，植民地であるか否かという線引きそのものが，実は恣意的であり，機械的に固定できるものではない。

例えば日清戦争後，台湾を領有するにあたって政府部内では，台湾をそれまでの領土，すなわち「内地」と同様にあつかうか，それとも「植民地」として区別するか，意見の対立があった[76]。後者の「植民地」論は，お雇い外国人のカークードや，第３代台湾総督の乃木希典によって主張された。乃木はそのさい，「本島ニ於ケル日本臣民ノ権利」を守ることを根拠にして，台湾に憲法を適用することに反対した[77]。

これに対して，前者の「内地延長主義」は，当時外務次官だった原敬の意見書に見られる。原は1896年に提出した意見書で，「台湾は内地と多少制度を異にするも之を植民地の類とは看做さざること」を主張している[78]。法制局長官の梅謙次郎も，北海道や沖縄の例をあげて，台湾を「内地」同様に扱うよう進言している[79]。

結局，「植民地」として扱う案が採用され，「台湾に施行すべき法令に関する法律」（通称「三一法」）が10年間の時限立法として制定された。これは，その名が示す通り，台湾で法令を施行する方法を規定したものであるが，そのさい憲法を適用しないということ，すなわち，議会の「協賛」を得ることなく，行政府が自由に法令を制定できることが定められたのである。戦前，欽定憲法として悪名高い大日本帝国憲法も，欧米標準を満たして条約改正に資する都合上，行政府の恣意的な権力行使を議会が牽制する体裁を整えていた。その議会との関係を絶つこと。これが憲法の適用外＝「異法域」にすることの意味である。

こうして，植民地では総督府に絶大な権限が付与された。1896（明治29）年の三一法は，10年後の1906（明治39）年に六三法として更新され，1910（明治43）年には朝鮮にも同様の法律が制定される。国内であるにもかかわらず「異法域」として憲法の適用外にされるという，いわば国家による公然とした差別体制を背景に，植民地では義務教育が否定され，内地とは異なる戸籍制度が設けられ，普通選挙法と治安維持法のセットも，前者ぬきで後者のみ改悪適用されるなど，さまざまな差別制度が現出した[80]。

ともあれ，以上のように，「内地」と「植民地」とを分ける線引きが，あるタイミングで制度的に行われたのである。このことは逆に言えば，それ以前の時期は，制度的に見れば，もっと流動性があったことを示している。また，制度面での線引きと意識面あるいは実態としての線引きが別次元であることは言うまでもない。戦後，植民地支配が終わっても植民地主義は継続し得るし，大日本帝国下，「内地」においても植民地主義が健在だったことは，「内地延長主義」の範型とされるアイヌや沖縄への処遇からも了解されよう。

世紀転換期は，世界的には帝国主義の時代と言われている。それは同時に，鉄道敷設の時代でもあった。1880年から1910年の30年間に，全世界で65万7800km，年平均２万2000kmの鉄道が敷設されたという[81]。朝鮮半島でも，植民地化される1910年までに，1000kmあまりの鉄道が，日本によって敷設された[82]。日本で複数の直線距離が生まれたのも，この時代である。冒頭で紹介した直線距離の順位を，改めて思い起こしてみたい。

室蘭本線（1891）：白老～沼ノ端（28.7km）
函館本線（1891）：光珠内～滝川（22.8km）
中央線（1889）：東中野～立川（21.7km）

ここに京仁線を加え，関連する項目を追加して年代順に整理すれば以下のようになる。

1880（明治13）　幌内鉄道開業
1884（明治17）　秩父事件
1889（明治22）　中央線開業
1892（明治25）　室蘭本線開業
1894（明治27）　日清戦争
1899（明治32）　京仁線開業
1899（明治32）　北海道旧土人保護法

一瞥してただようこの空気感については，多言を要すまい。中央線の沿線住民に対する鉄道官僚の目線は，アイヌや朝鮮人に対する鉄道官僚の目線と連続しているし，さらにはここに，ロシアやオーストラリアの鉄道，アメリカの大陸横断鉄道などを追記してもよいだろう。国境の内外を問わず，当該期に共通する植民地主義的な姿勢や感性を確認できよう。生活とは別次元に敷設された中央線は，同時期の他の鉄道とともに，一国内に限定して見るのではなく，こうした世界の動向と関連づけて理解する必要があろう。とりわけ「内

地」と「植民地」とで線引きされる前後の世紀転換期には，植民地主義的な鉄道敷設の論理が，いわば「内地」に張り出し，飛び地となって表面化しているのである。中央線が直線であることは，そうした“張り出し”の最前線であるといってよい。

前述したように，本教材は，最終的には民主主義そのものを考えるために考案したものである。インフラ整備は，みせかけの合意や，弱味につけ込んだ合意をともないつつ，暴力的に行われることが多い。それは今日，原発問題によって，改めて骨身にしみて実感するものである。

ところで，原発問題への教訓を再考するうえで，1950年代に顕在化した水俣病事件が示唆するものは多い。そして，その由来を探れば，再びこの世紀転換期の社会状況と鉄道史の接点に逢着する。

加害企業であるチッソに仙石貢が重役として関与していたことは，前述した『コンサイス人名辞典』で指摘されている。また，姜在彦編『朝鮮における日窒コンツェルン』によれば，チッソの起点となった曽木電気株式会社（1906年設立）をめぐって，鉄道院や九州鉄道との間に何度か交渉がもたれている。とりわけ，チッソが鉄道院に売却した曽木電気を，1918年に買い戻すさい，仙石の判断で法的障害を越え，大隈内閣による緊急勅令で買い戻しが実現した事実は，仙石を介した産・官の癒着構造を示す事例として重要であろう[83]。仙石の実業家としての活動やチッソとの関係については他日を期したいが，「職工を牛馬のごとく」使役したというチッソの非人間的な経営は，周知のように朝鮮窒素を経て，戦後水俣に還流する。植民地主義のこうした循環運動とその延長にある今日の原発問題は，“戦後日本は民主化した”“植民地は過去のことである”といったありがちな思い込みが，いかに楽観的で浅薄なものであるかを思い知らせてくれる。植民地主義は今もなお，決して他人事ではない。

さて，最後に，蛇足になるが，サイードの言葉を引用して本稿をしめくくりたい[84]。

> 「わたしが本書を執筆する理由のひとつは，海外領土を求め，海外領土に関心をよせ，海外領土を意識することがどのくらい広がりをもっていたかを証明すること（中略）であり，またさらに批評家にとってもこうした題材に着目することが，いかに作品を豊かなものにし，またいかに重要であるかを証明することである。（中略）この種のことに注目することで，読者は，十九世紀や二十世紀の正典的作品を，これまでにない新鮮な角度から解釈できるのである。」

旅好き・鉄道好きの私としては，本稿で述べてきた経緯を知ったうえで，豊かで新鮮な旅を生徒に満喫してもらいたいと思う。

注

1）正史としては，『日本鉄道史』（鉄道省，1920），『日本国有鉄道百年史』（日本国有鉄道，1974）がある。その他，関島久雄「甲武鉄道二三の疑問を解く」（『成蹊大学政治経済論叢』10-2，1960）・「甲武鉄道（一）～（四）」（同11-2・12-1・12-4・13-2，1961～1963），今城光英「甲武鉄道会社の成立と展開　上・中・下」（『大東文化大学経済学会　経済論集』31・34・39，1981～1985），長谷川孝彦「甲武鉄道成立の前提」（『国史学』139，1989）といった研究論文や，原田勝正・青木栄一『日本の鉄道　100年の歩みから』（三省堂，1973），原田勝正『鉄道の語る日本の近代』（そしえて，1977），老川慶喜『明治期地方鉄道史研究』（日本経済評論社，1983），野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『多摩の鉄道百年』（日本経済評論社，1993），多摩の交通と都市形成史研究会編『鉄道とまちづくりのあゆみⅠ』（東京市町村自治調査会，1995），中村建治『中央線誕生』（本の風景社，2003），青木栄一『鉄道忌避伝説の謎』（吉川弘文館，2006）などの著書がある。

2）原田勝正『鉄道の語る日本の近代』（前掲）。

3）東京学芸大学ホームページより。

4）授業づくりにあたっては，地理学分野の椿真智子・中村康子両先生よりご教示いただいた。記して謝意を表したい。また，ご著書から多くを学んだ青木栄一氏は，私が赴任する前に退職されたので面識はないが職場の大先輩である。あわせてお礼申し上げたい。

5）E・サイード『文化と帝国主義１』（みすず書房，1998），p５。

6）おの・つよし『鉄道ものしり辞典』（新人物往来社，1977），p56。順位については直線距離の起点のとりかたで若干の異同がある。

7）『日本鉄道史』上編（前掲），p300以下。

8）おの・つよし前掲書，p56。

9）例えば朝日放送「世界の車窓から」No,7798。（http://www.tv-asahi.co.jp/train/contents/world/0130.html，2012・8・29閲覧）

10）E・サイード『オリエンタリズム　上』（平凡社ライブラリー，1993），p21。

11）E・サイード『文化と帝国主義１』（前掲），p59。

12）菅原恒覧『甲武鉄道市街線紀要』（甲武鉄道，1896）。この資料は，国会図書館電子資料で現物を見ることができる。その他，資料検索については本学附属図書館の高橋

隆一郎氏より的確なサポートを得た。お礼申し上げたい。

13）青木栄一『鉄道忌避伝説の謎』（前掲），p73。
14）長谷川孝彦「甲武鉄道成立の前提」（前掲），青木同前書。
15）青木前掲書，p51。
16）同上，p42。
17）長谷川前掲論文，pp.82-83。
18）青木前掲書，p78。
19）長谷川前掲論文，p71。
20）同上，p83。
21）青木前掲書，p78。
22）同上，p79。
23）中村建治『中央線誕生』（前掲），pp.92-93。
24）同上，p５。
25）例えば青木前掲書（p186）は，鈴木理生『東京の地理がわかる事典』（日本実業出版社，1999）が，「無人の原野に引かれた二四キロの直線路」と説明している点を紹介し，批判している。
26）関島久雄「甲武鉄道二三の疑問を解く」（前掲），p４。
27）例えば，小平図書館のホームページにある「武蔵野の新田のあらまし」なども有用である。（http://library.kodaira.ed.jp/local/tkk/tkk15/tkk15_02.html，2012・8・29閲覧）
28）山口恵一郎［ほか］編『日本図誌大系』（朝倉書店，1972-1980）。
29）『小金井市誌Ⅴ地名編』（小金井市誌編さん委員会，1978），pp.40-41。なお，引用文は一部，同書に添付された「正誤表」によって訂正した。
30）『小金井市誌Ⅱ歴史編』（小金井市誌編さん委員会，1970），pp.400-401。
31）同前書，pp.402-405。
32）安丸良夫『文明化の経験』（岩波書店，2007）参照。
33）『小金井市誌Ⅱ歴史編』（前掲），pp.403-405。
34）中島久人「秩父事件における警察と地域社会」（『歴史学研究』860，2009）参照。
35）安丸良夫『文明化の経験』（前掲）参照。
36）藤野裕子「都市民衆騒擾期の出発―再考・日比谷焼打事件―」（『歴史学研究』792，2004）参照。
37）『日本鉄道史』（前掲），p323・p325・p888。
38）例えば，白老にあるアイヌ民族博物館しらおいポルトコタンのホームページ参照。（http://www.ainu-museum.or.jp/index.html，2012・8・29閲覧）
39）高木博志「アイヌ民族への同化政策の成立」（歴史学研究会編『国民国家を問う』青木書店，1994）など参照。
40）テッサ・モーリス=鈴木『辺境から眺める』（みすず書房，2000），p52。
41）エドワード・S・モース「大森介墟古物編」（東京大学法理文学部発行，1879，吉野作造編『明治文化全集　第二十四巻』日本評論社，1930所収），p267。この点については，冨山一郎「国民の誕生と「日本人種」」（『思想』845，1994），p41参照。
42）梅原猛・藤村久和編『アイヌ学の夜明け』（小学館ライブラリー，1994，原本は1990），p14。
43）テッサ・モーリス=鈴木『辺境から眺める』（前掲），p56。
44）ブルース・カミングス『朝鮮戦争の起源　第１巻』（影書房，1989），p179。
45）テッサ・モーリス=鈴木前掲書，第三・四章。
46）B・アンダーソン『増補　想像の共同体』（NTT出版，1997），pp.196-197。
47）道場親信「戦後開拓と農民闘争」（『現代思想』2002・11）。
48）山田昭次「日帝植民地時代」（『世界』465，1984・８），p26。この指摘は，東京学芸大学修士課程の島崎絢氏のご教示による。貴重な情報提供に感謝したい。
49）『日本国有鉄道百年史』（前掲，1974）附録，p21。この箇所は長谷川孝彦「甲武鉄道成立の前提」（前掲，1989）も紹介している。その他，関島久雄「甲武鉄道（一）」（前掲，1961，p68）では「青年鉄道技師仙石貢がその性格の示すように，大久保から立川まで一直線に路線を計画し測量する」とある。また，おの・つよし『鉄道ものしり辞典』（前掲，1977，p56）では，「明治二十一年一月，新宿－八王子間に線路を建設することにきまり，測量技師は大きな地図をひろげると，赤エンピツでグイと一直線に引き，「これでいいだろう」と測量に出かけました」と描写されている。
50）『土木建築工事画報』第七巻第十二号（昭和六年十二月一日発行，工事画報社）。この雑誌は1925年２月，工事画報社より発刊され，16巻９号（1940年９月）まで継続したのち，『土木雑誌』（土木雑誌社）となって20巻（1940年）まで刊行された。その後，土木技術社が1944年５月から９月まで『土木科学』（１巻１～４号）を発刊し，戦後，1946年６月から同社『土木技術』（１巻１号）となって現在に至る。
51）日本交通協会鉄道先人録編集部『鉄道先人録』（日本停車場株式会社出版事業部，1972），pp.201-202。
52）三省堂編集所編（藤原彰ほか監修）『コンサイス人名辞典―日本編―』（三省堂，1976）。
53）『鉄道先人録』（前掲）。
54）前掲『鉄道先人録』・『コンサイス人名辞典』参照。
55）『土木建築工事画報』第七巻第十二号（前掲），p９。
56）ロシア鉄道（Russian Railways）ホームページ参照。（http://eng.rzd.ru/statice/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=30&，2012・8・29閲覧）
57）『土木建築工事画報』第七巻第十二号（前掲），p９。

58)『日本国有鉄道百年史』(前掲) 附録, p19・p18・p10。
59)『鉄道先人録』(前掲)。
60)『土木建築工事画報』第七巻第十二号(前掲), p 6 。
61) 原田勝正『鉄道の語る日本の近代』(前掲), p114。
62) 鄭在貞『帝国日本の植民地支配と韓国鉄道　1892 ～ 1945』(明石書店, 2008), p103。
63) 鄭在貞同前書, 第 1 章。
64) 同上。
65) いわゆる「久保田妄言」については, さしあたり歴史教育研究会(日本)・歴史教科書研究会(韓国)編『日韓歴史共通教材　日韓交流の歴史』(明石書店, 2007), p305 など参照。
66)『新編　新しい歴史教科書』(自由社, 2010) の問題点については, 横浜教科書研究会編『自由社版『新編　新しい歴史教科書』でどう教えるかVol.3』(同発行, 2011) 参照。
67)『新しい日本の歴史』(育鵬社, 2011) の問題点については, 子どもと教科書全国ネット21編『中学校歴史・公民育鵬社教科書をどう読むか』(高文研, 2012) 参照。
68)「植民地近代(性)論」については, 板垣竜太「〈植民地近代〉をめぐって」(『歴史評論』654, 2004), 趙景達「植民地近代性論批判序説」(『歴史学研究』843, 2008) など参照。
69) 糟谷憲一「朝鮮近代社会の形成と展開」(武田幸男編『朝鮮史』山川出版社, 2000), p257。
70) 韓永愚『韓国社会の歴史』(明石書店, 2003), p501 (F.M.マッケンジー撮影, 『大韓帝国の悲劇』所収)。この写真は, 一橋大学博士課程の加藤圭木氏のご教示による。記して謝意を表したい。
71) 井上勝生「東学農民軍包囲殲滅作戦と日本政府・大本営」(『思想』1029, 2010), p41。
72) 同上, p33。
73) 鄭在貞『帝国日本の植民地支配と韓国鉄道』(前掲), p77。
74) E・サイード『文化と帝国主義 1 』(前掲), p81。
75) 百瀬孝『事典　昭和戦前期の日本』(吉川弘文館, 1990), p 5 。植民地のなかでも, 樺太や南洋群島, 関東州は別個の扱いを受けた。
76) 春山明哲「明治憲法体制と台湾統治」(『岩波講座近代日本と植民地 4 』岩波書店, 1993), 駒込武『植民地帝国日本の文化統合』(岩波書店, 1996) 参照。
77) 駒込同上書, p36。
78) 春山前掲論文, p36。
79) 駒込前掲書, p36。
80) 植民地朝鮮における教育の実態については金富子『植民地期朝鮮の教育とジェンダー』(世織書房, 2005), 戸籍制度については水野直樹「朝鮮人の名前と植民地支配」(同編『生活の中の植民地主義』, 人文書院, 2004), 同『創氏改名』(岩波書店, 2008), 治安維持法については同「治安維持法の制定と植民地朝鮮」(『人文学報』83, 2000), 選挙制度については岡本真希子「アジア・太平洋戦争末期における朝鮮人・台湾人参政権問題」(『日本史研究』401, 1996) など参照。
81) 瓜生卓爾『鉄道統計研究』(鉄道生活社, 1929), p18。この点については, 鄭在貞『帝国日本の植民地支配と韓国鉄道』(前掲), p67より再引用した。
82) 鄭在貞同上書, p68。
83) 姜在彦編『朝鮮における日窒コンツェルン』(不二出版, 1985), pp.90-91。
84) E・サイード『文化と帝国主義 1 』(前掲), p141。