

島崎藤村：現代世界における帰郷*

スティーヴン・ドッド
(芝原 宏治 訳)

要 旨

本論文においては、現代初期の日本に西洋から輸入された鉄道が、日本人による都市と地方の根本的な再解釈にいかにより大きな影響を及ぼしたかを論じる。考察は、地方に生まれ、人格形成期を東京で過ごし、成人後は、幼年期に過ごした故郷と本人との絆（失われた絆）を描き続けた小説家、島崎藤村（1872-1943）の半自叙伝的作品群（とくに『家』）を中心に展開し、若い藤村を東京へ運ぶことによって故郷を十分に体験する機会を彼から奪った破壊的な鉄道は、彼の「生産的再発見」を可能にしたものでもあったことを明らかにする。

キーワード：鉄道、都市、ふるさと、生産的再発見、否定的同定

0. 目的

現代日本の始まりは、通例、1868年とされる。この年に、250年以上続いた徳川幕府が崩壊し、若い明治天皇の名目上の指導のもとで、西洋志向の若い男たちが政権を握ったのである。この明治時代（1868-1912）の主要な関心事は、となりの中国を襲った悲劇的運命を避けることのできる、また、西洋の帝国主義的侵入に対抗することのできる、強い国を創ることであった。国家建設の一過程において、江戸という名称で呼ばれた前時代の行政管理の中心地が構築し直され、首都としての権威を与えられた。そして、以前は天皇の居所であった西方の京と区別するために、それは東京（東の首都）と名を改められた。

本論文において、私は、現代初期の日本に西洋から輸入された一つの革新的科学技術、すなわち鉄道が、いかに、日本人による都市と地方の徹底的再解釈に大きな影響を及ぼしたかを論じたいと思う。私の考察は、地方に生まれ、人

格形成期を9歳から東京で過ごし、成人後は、失われた絆——幼年期に過ごした故郷と本人との絆——を多年にわたり郷愁をもって作品中に呼び出し続けた小説家、島崎藤村（1872-1943）の半自叙伝的小説群を中心に展開する。

1. 鉄道と藤村

藤村は巨大な社会崩壊の時期に生きた。ある意味で、彼の経験は現代化の過程に直面した多くの人々に共通するものであった。他方、より具体的には、彼は、伝統からの内発的欲求ではなく、西洋からの圧力を出発点において受けた結果生じた文化の変貌を意味づけようとする非西洋人作家を代表するものとして、捉えることができるかもしれない。藤村は、都市生活の体験と、彼がその中で成長した精神環境に強く色づけられた見方を通して、自分の故郷を文字で構築するほかなかった。しかし、知の潮流はより大きな社会変革とかかわっており、社会変革

には、たとえば科学技術の発展が大きな役割を果たす。この点において、藤村による鉄道の描写を調べることは有益である。鉄道は、東京に発する新しい資本主義体制のシンボルとして働くばかりでなく、都市と故郷をつなぐ有形の絆として、また変化する両者の関係の重要な動因として、働くからである。

徳川時代には、江戸はすでに商業活動および文化活動の中心地になっており、周辺地域から多くの人々を引き寄せていた。最良の教育を受けさせるために息子を東京へ送り出した藤村の父親からも分かるように、この傾向は、明治になっても続いた。のみならず、より強くなりさえした。明治時代の終わりには、東京は疑いもなく明治憲法体制の政治的頂点に位置する都市になっていた。この東京を中心とする権威の重要な科学技術上のサインは鉄道であり、それは、進歩と文明と現代工業力の強力なシンボルとして働いた。帝国の権威と蒸気エンジンの恐るべき力との連合は、1872年における新橋・横浜間の鉄道開通式に明治天皇が臨席したことにより、いっそう強調された。そして、東京へ向かう列車は「上り列車」と、また、東京から出る列車は「下り列車」と呼ばれ、鉄道構造の（そして含意により政治構造の）頂点にある首都の位置が確認された。

鉄道組織は、主として、政府によって認可された民間鉄道会社の努力により、明治時代に急速な成長を遂げた。1883年から1903年にかけて、稼働線路は245マイルから4,500マイルに延び、1906年にはすべての鉄道組織を統合しようとする試みが国有鉄道化という形で始まり、1910年には稼働線路は5,000マイルを超えた。明治が終わるころには、鉄道はすでに社会統合および文化統合の強力な動作主となっていた。

鉄道の発達には常に好意的に見られたわけではなかった。環境汚染を嘆く人々もいれば、先祖から受け継いだ土地を手放すことを拒む農家もあった。だが、多くの人々にとって、鉄道は大きな可能性を秘めた未来のシンボルであり、不可避免的にそれは文化にかかわる想像を刺激し始めた。1898年から、博文館という出版社は、「鉄道小説 汽車の友」というタイトルの、鉄道を扱った大衆小説シリーズを出版した。非都市部

の住民に対しても、鉄道は経済繁栄の様々な可能性を開いた。要するに、鉄道は、抵抗の対象とされたところか、一般には歓迎されたのであり、最高の経済的条件を勝ち取るために線路を近くに通らせようとして古い商業の中心地どうしが争う原因ともなったのである。

そのような争いの一つが、藤村のふるさと木曾谷と、近くの伊那谷の間で起こった。その成り行きは彼の作品に反映されている。この争いは、国鉄中央本線の敷設からんで1890年代の初期に起こった。長野、山梨、群馬の中心的絹糸生産地を取り込もうとして、中央本線が、東京から、木曾谷と伊那谷のある長野県へ延びて、愛知県の名古屋まで到達するように計画されたのである。二つの谷の権益をめぐって熾烈な競争と働きかけが議会で行われ、1896年に木曾が勝利をおさめた。そして、この年に本線敷設工事が始まった。中山道がすたれたために商業が衰えていた木曾谷にとって、それは決定的な勝利であった。これに対して、伊那谷の絹糸産業は長期間の衰退に入った。

2. 藤村の『家』と鉄道

上に述べた例からも分かるように、相当数の地方住民にとって、鉄道は、彼らが生地を離れたことがなくても、新しい資本主義経済との直接的かつ営利的なつながりの可能性を開いてくれるものであり、改善された生活と、期待感を刺激する環境——東京の雰囲気と同じようにきわめて新しい環境——を約束するものであった。

しかし、明治後期のある一族をめぐる緊張を詳細に記述した藤村の小説『家』（1910-11）は、彼のふるさとに対する鉄道の影響をずっと否定的に描写している。実際、それは、彼が愛着をもって記憶していた場所の、悲劇的で、かつ、個人の思いと強く結びついた破壊に読者の目を向けさせる。〔細部を捨象して言えば〕小説は、姉のお種が住む田舎の橋本家を訪れた主人公の小泉三吉が、姉に従って、橋本家の丹誠こめた段地状の野菜畑と耕された地所を見ながら坂道を上っていくところから始まる。

坂の途中を横に折れると、百合、豆などの種類が好く整理して植付けてある。青い暗い南瓜棚の下を通過、二人は百姓の隠居の働いているところへ出た。

石垣に近く、花園を歩むような楽しい小径もあった。そこから谷底の町の一帯を下瞰することが出来る。¹⁾

この情景は、人間と土地とが融合して調和した生産的な全体を構成する、地方の素朴な美しさと単純さを伝えている。「南瓜」と「花」の間で目立たずに働く百姓たちは疑うことのできない自然の秩序の一部であるように見える。それは、数ページ前に描かれた秩序、すなわち、橋本家と「二代、三代も前からこうして通って来る」奉公人たちの関係が「普通に雇い雇われる者とは違って、寧ろ主従の关系到近」い秩序にも通じるものである。緩慢な時の経過とともに複雑な野菜生活のネットワークが発達し、百姓が居心地好くはめ込まれる安定した景観という想念を創り出したのだ。自分は「家の内にばかり引きこもりきり」だとお種は弟の三吉に告げるが、眼下に見える知人の家々を指さす彼女は、その土地の人間が織り上げてきたネットワークの確かな一部である自分を確信したはずである。

しかし、小説の終わりに近いところで12年後の三吉が再度ふるさとを訪れると、むかし彼の目を楽ませた景観を突っ切るようにして鉄道線路が敷設されようとしていた。

削り取った傾斜、生々しい赤土、新設の線路、庭の中央を横断した鉄道の工事などが、三吉の眼にあった。以前姉に連れられて見て廻った味噌倉も、土蔵の白壁も、達夫の日記を読んだ二階の窓も、無かった。梨畑、葡萄棚、お春がよく水汲に來た大きな石の井戸、そんな物は皆などうか成っていった。お種は手に持った箒で、破壊された庭の跡を弟に指して見せた。向こうの傾斜の上の方に僅かに木小屋が一軒残った。朝のことで、ツルハシを担いだ工夫の群は崖の下を通る。

人々が土地との強い一体感を感じることができた古い秩序、お春と井戸とが一体化して一つの記憶を構成した秩序は消え失せていた。大けがを思わせる「削り取った傾斜、生々しい赤土」は、土地の美観を損なうのみならず、家の痛手をも語るのである。お種の夫、達雄は、愛人と出奔して、お種を貧苦に陥れていた。長年にわたる家と奉公人との絆も変形し、「席の末にかしまって食う薬方の番頭も、手代も、最早昔のような主従の関係では無かった。皆な月給を取る為に通って來た」。

少なくとも藤村の目には、鉄道がもたらす利益は、長年の相互扶助的依存関係が非人間的で譲渡可能な性格をもつ金銭交換関係に取って代わられたため、さほど魅力あるものとは映らなかった。貨幣の使用は明治時代に始まったものではけっしてないのだが、藤村は、事実を見ず、それは、実用的ではなくても「花園を歩むよう」に「楽しい小径」を存在し得なくした過酷な経済体制をもたらしたと強く受け取れる描写をした。

鉄道がもたらす変化から利益を得た人々の金銭感覚、すなわち、彼が属する家の犠牲によって利益を得た人々の金銭感覚を、藤村は容赦なく描いた。二度目の帰郷のときに、三吉は満州へ渡った達雄のことを思い切るよう姉のお種に勧める。

「三吉——お前はそんなことを言うが、どうしても私は思い切れんよ。」

お種は心細そうに笑った。

ゴーという音が庭先の崖下の方で起った。工夫が石を積んで通る「トロック」の音だ。お種は頭脳へでも響けるように、その重い音の遠く成るまで聞いた。

残酷な運命に打ちのめされて、お種は、自分が丹誠込めた庭と同じように根もとまで痛ましく見えた。これに対して、養子の幸作と嫁のお島の運は、達雄の不行跡によって破産した家の業を彼らが受け継いでから、めざましく上昇した。

養子夫婦が入って来ると、急にお種は改まってしまった。幸作は橋本の菓を偽造したものから詫びを入れに来た話などをして、その男が置いて行った菓子折を取出した。

「どれ、皆なで偽菓の菓子をやらまいか」

と幸作は笑って、それを客にもすすめ、自分でも食った。

お種は若い嫁の方を鋭く見て、

「お島は甘いものが好きだに、沢山食べろや——」

「頂いております」とお島は夫の傍に居て。

「オオ、あの嬉しそうな顔をして食べることは——」

姑は無理に笑おうとしていた。

幸作のくだけた態度は、番頭から取り立ててくれた義母に対する敬意の欠如を表していた。他方、お島の愛想のよさは、お種の痛ましく衰微した境遇に対する思慮の浅い無関心を示していた。お種は、養子夫婦が去ったあとで着物の襟を広げて病み衰えた胸を三吉に見せた。そうすることによって、彼女は、不毛な感情の深さを表現したのだ。お種は「骨と皮ばかりと言っても可かった。萎びた乳房は両方にブラリと垂下っていた。三吉は、そこに姉の一生を見た」。この箇所シンボリズムは明白である。萎えしぼんでいくお種の命を食べるようにしてお島は菓子を食べて、自分を肥え太らせたのだ。しかも、古い世代と新しい世代の溝を埋める方法はない。幸作は古いやり方に背を向けた進取の気性に富む商人だからである。

こういう実際的な幸作のところへ、旧家の空気も知らないお島が嫁いで来た。達雄やお種から見ると、二人は全く別世界の人であった。若い夫婦はどうお種を慰めて可いか解らなかった。

実用と利益——すなわち新しい世界で成功する手段を若夫婦に与えた徳目——を、藤村は、お種の個人的欲求に対する冷たい無視を表すものと解釈した。そのような新しい手段は無作法で冷酷なもののように思われ、作家、藤村の中にあつたふるさとの温かい記憶をひどく乱すも

ののように思われた。このゆえにこそ、藤村は、古い世代が宿場町での商売を通して潤ったように、新しい世代は新しい環境を巧みに利用して潤ったというふうに好意的に書くことができなかったのである。かくして、鉄道線路によって文字どおり引き裂かれたふるさとは、未来の約束ではなく、過去とつながる失敗を具象するものとなった。

3. 生産的再発見

しかし、いま述べたような否定的態度にもかかわらず、藤村の鉄道に対する象徴的關係はそれほど明確ではない。藤村が苦勞して描写した鉄道の破壊性は彼が新しく住み着いたがむしろ新世界の否定できない特徴だが、鉄道は、東京に発する経済秩序、すなわち彼に一つの形の力を提供した秩序の物質的な表れであった。他の形の力が彼に対して否定されたにしてもである。中央集権を促進したもの、すなわち、少年だった藤村を東京へ運ぶことによって故郷を十分に体験する機会を彼から奪ったものは、また、生産的な再発見の道をたどって彼が故郷へ帰ることを可能にしたものでもあった。

このことは、宮崎湖処子の『帰省』（1890）における嶺雄が汽車の旅をして、自分が住むことをやめた幼少期のふるさとを堪能するまで賛美したのと同じように、藤村が鉄道を使って易々と故郷へ帰り、ふるさとの消失を心ゆくまで悲しむことができたという点において、文字どおり真であった。が、同時に、それは比喩の意味においても真であった。鉄道は、東京中心の社会体制および経済体制を思い起こさせるからである。そこにおいては、田舎出身でありながら今や日本の中心に住んでいる作家グループの一員として、藤村は、たとえ限定されたものであったにせよ、ふるさとに対して声をあげる權威をもっていた。

レイモンド・ウィリアムズは、自己の経歴をより一般的な社会潮流に折り合わせようとするときに作家が直面し得る問題について論じている。彼は「否定的同定」（negative identification）を説き、自分が所属する社会の状況にさ

らされた作家自身の露わな姿と苦悩が、同時代の社会史上の事実と同定される傾向を指摘した。²⁾「作家は現実の社会史を見ることができないというわけではない。彼は、しばしば、現在の事実としてのそれに対してきわめて敏感である。しかし、彼が内に抱える苦悩と、外の社会グループの苦悩との同定は、結局のところ、必ず否定的になる。現在は正確にかつ強烈に認識されるが、現在と過去との、また現在と未来との、実際の関係を作家は把握することができない。支配的な展開は、作家自身のそれ、つまり、作家自身の過去に対する感情と未来についての考えだからである。そこへ、真の意味での交わりによって、観察された現在が組み込まれてゆくのである」(Williams 1973:78)。³⁾

藤村による鉄道の効果のきわめて率直な描写は、昔の宿場町が栄えていたときに彼の家が旅人たちをもてなすことで栄えた事実由来する。したがって、回復不可能なやり方で故郷を新しい経済と結びつけることによって、鉄道が、彼の家をもり立ててきた社会秩序を破壊したそのときに、彼が歳月の経過を嘆いたのは驚くにたらないであろう。

4. 結 論

いずれにしても、昔のふるさは永遠に消え去った。もとのままの姿に戻すことは不可能である。藤村は、場違いな思いを抱えながら、文学の中においてであるにせよ愛しみをもって故郷へ戻る必要を感じた唯一の都市生活者ではない。[彼は、そうした人々の一人にすぎない。] 鉄道は、確かに、藤村の悲劇、安定したパターンからの藤村の遊離、破壊された藤村の記憶について語っている。しかし、作家としての自由を獲得させ、破壊された断片を自分の好みに合った形に結合させる機会を与えたのは、たとえその試みが必然的に喪失を確認させたにせよ、部分的なアウトサイダーとしての彼の位置であった。要するに、鉄道は、過去と現在の歴史的亀裂のサイン、都市と地方ばかりでなく、藤村の深いアイデンティティーをも回復不可能なまでに変えた亀裂のサインであった。⁴⁾

注

* インターネット配信されている原論文のタイトルは、“Shimazaki Toson: Making Home in the Modern World”である。アドレスは次のとおり。〈http://www.sidestreet.org/sitestreet_arch/dodd.html〉。

著者は、ロンドン大学東洋・アフリカ学院(SOAS)において実施されているプロジェクト“The City and Literature”の主催者の一人である。訳者は、論文中に提示されている都市とふるさとの見解と「生産的再発見」というアイデアに強い興味をもち、2002年の11月末に、出張中のロンドンで翻訳の許可を得た。作業中、訳者は、Eメールという手段によって著者と交信し、疑問を抱いた箇所の訳語について意見を乞うことを繰り返した。節分けと各節のタイトルは、読み易さを考えて新しく加えたものである。

1. ここで引用する藤村の文章は、すべて、新潮社の『島崎藤村集 新潮日本文学2』(1970)に収録された『家』からとったものである。なお、原論文は次の訳書から藤村の文章を引用している。Shimazaki Toson (1976). *The Family* (Segawa Seigle, Cecilia, Trans.). Tokyo: Tokyo University press.

2. 言い換えれば、社会史上の事実が作家の状況を通して理解される傾向をウィリアムズは指摘した。彼の“negative identification”は訳しにくい術語であり、この“negative”について、訳者は、「否定的」、「消極的」、「非建設的」などの案を示して著者のドッド氏に意見を乞うた。氏の返答は、希望のなさという点に着目すれば「絶望的」という訳さえ考えられるが、もとの術語が“the writer's positive role in a society”を否定していることを考えると「否定的」でよいと思われるというものであった。

3. 原文は次のとおり。

It is not that he [the writer] cannot then see the real social history; he is often es-

pecially sensitive to it, as a present fact. But the identification between his own suffering and that of a social group beyond him is inevitably negative, in the end. The present is accurately and powerfully seen, but its real relations, to past and future, are inaccessible, because the governing development is that of the writer himself: a feeling about the past, an idea about the future, into which, by what is truly an intersection, an observed present is arranged (Williams 1973:78).

Raymond Williams の *The Country and the City* は、山本・増田・小川 (1985) によって和訳されている。参考までに、彼らによる該当個所の訳を下に示す。括弧内の数字は訳書のページ番号である。

作家には本当の社会史を見ることはできない、ということではない。作家がひとつの眼前の事実として社会史をとりわけ敏感に感じとることはしばしばある。しかし彼個人の苦悩と個人を超えた社会集団の苦悩との同定は、結局は、消極的なものにならざるをえない。現在の観察は精確で説得力があるが、その現在と過去や未来がどのように関連しているのかというと、それははっきりしない。というのもこの詩 [ゴールドスミス の詩] の主要な発展が社会的な発展ではなく、作者自身の発展だからである。つまり過去につい

ての感情、未来についての観念であって、そのなかへ、観察された現在が、交差とでも言うべき方法によって巧みに取りこまれてしまうのである (109-110)。

「この詩の」という、対応するものが原文にない語句を訳者たちが付け加えたのは、Goldsmith の詩を論じているときに著者が negative identification について語ったからだと思われる。

4. 「要するに」以下の原文は次のとおり。

In short, the railway is a sign of historical rupture between past and present that has irrevocably transformed not only both urban and rural sites, but also Tolson's deepest sense of identity.

この文だけを取り上げて鉄道についての著者の考えを論じるのは危険である。全体を読めば分かるように、著者は藤村の創作活動に強く関与したものであるとして鉄道を捉えている。

引用文献

- Williams, R. (1973). *The Country and the City*. New York: Oxford University Press.
山本和平・増田秀男・小川雅魚 (訳) (1985). 『田舎と都会』(レイモンド・ウィリアムズ著). 東京：晶文社.

Shimazaki Toson: Making Home in the Modern World

Stephen DODD

(translated by Koji SHIBAHARA)

In this paper, I examine how one particular technological innovation introduced from the West during Japan's modern period – the railway – helped to contribute to a profound reinterpretation of an older Japanese perception of urban and rural sites. My study is centered around the semi-autobiographical writings of the novelist, Shimazaki Toson (1872-1943), who was born in the countryside, spent his formative years from the age of eight in Tokyo and then devoted much of his adult literary career nostalgically evoking the lost ties to the native place of his early childhood.

Keywords : railway, urban site, native place, productive rediscovery,
negative identification