

移動の自由の獲得

橋本 堯 所員・表現学部教授

１．はじめに

人間が封建社会の絆から脱したとき、さまざまな「自由」を獲得した。その中でも「移動の自由」を手に入れたことは大きいと思う。以下、まずそのことについて述べてみたい。

「移動の自由」とは何か。

まず、交通手段の発達。これがいちばん目につきやすい。

かつて科学技術が発達する以前の段階に生きた人間は日本でも中国でも旅をするのに歩行を余儀なくされた。

於路免不得饑餐渴飲、夜住曉行。……

(道中、飢えては食い、^{かつ}渴しては飲み、夜になれば^{やど}宿をとり、朝早くまた出発する、というのがおきまりでした)(馮夢竜『警世通言 21』(明代) 人民文学社、1956年、訳文は筆者)

という具合であった。

動力としての馬や^{かこ}駕籠など、多少の工夫が加わってもこの状況に大差はなかった。それが鉄道の実用化、営業の開始となって状況が一変したことはいまさら説くまでもない。

……日本橋を朝立ち⁽¹⁾しても、ようやく川崎で昼食というのが常識とされていた当時、新橋から列車に乗れば、午前9時か10時には横浜に着くことができる。日本橋を起点として約1.5～1.7倍の移動空間の拡大が実現する。(原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館、平成3年、p.20)

(1) “お江戸日本橋七つ立ち……”という天保年間(1830～43)から流行した俗謡にもある“七つ立ち”とは午前4時ごろを指す。時雨音羽『日本歌謡集』(社会思想社(現代教養文庫)昭和38)参照。

などを見てもそのことは良くわかるし、更にこうした鉄道の発達には単に「移動空間の拡大」ととどまらず、同書の23ページに指摘されているとおり、

……身分制の排除に始まり、相互に権利を認め合い、尊重する姿勢、これは公共輸送機関として成立している鉄道が本来システムとしてそなえているものであった。

ということを意味するものである。

「鉄道」という近代の科学技術の成果は目立ちやすいが、後に述べるように日本の前近代は「幕藩体制」によって人々はきびしく、「移動の自由」に制限をかけられていたから、「廃藩置県」(1871(明治4)年7月)など制度の改革が本質的に大きな問題であったことは、言うまでもない。

2. 前近代における「移動」の自由への願望——中国の事例——

では前近代ではどうであったか。その前に前近代に生活する人々にとって「移動の自由」に対するあこがれや願望がいかに強烈なものであったかを中国と日本の例でしめしておこう。

筆者は文学が専門なので、まずこの方面の資料を拾いあつめておく。

第一に気がつくことは古今の古典文学の代表的な作品の多くが、人間の「旅行」を題材として展開させている、という事実である。

『西遊記』

この作品、三蔵法師(玄奘)がインドへお経(大乘仏典)を取りにゆく、という唐代の史実をふくらませて、虚構に虚構を重ね、たがいにまったく無関係だった説話を結合させて作られた、それだけに人気の一大長編小説であること、今更説きたてるまでもなかるう。

全百回(百章)の長さにわたるこの小説の、第13回から98回までの主要な部分が三蔵法師と、その従者たちの「旅」の物語である。それにしても始め従者も含めてすべて生身の人間ばかりで構成されていた「旅」の1行も14回以後は、三蔵法師は別としてすべて異形の、超能力をもつ「守護神」格の従者に入れかわってゆく。この「従者」たち——乗馬までが、罪を犯した竜神の化身となる——と「西天取經の旅」を妨害するさまざまな妖怪、途中の住民たちとのかけひきや戦いが、物語の主な素材であるが、それにしてもこう

した長い旅が、いかに労苦を伴うものであったにせよ、「旅」という「移動」そのものに関心がもたれるのでなければ、これだけの虚構の発展の作品はできあがらなかったであろう。「守護神」格でもっとも中心的に活躍の場を与られている孫悟空自身、一飛び十万八千里（約9000キロ）という、すばらしい速度で飛行する術を心得ていることなどもそうした「移動の自由」へのあこがれの強さを示す材料になるだろう。

『西遊記』と並んで中国で人気ある、同じ明代にテキストが成立している『水滸伝』においても事情はほとんど変わらない。こちらで活躍するキャラクターはおもに「賊」と言われる身分の人々で、頭目の宋江はじめ計108人の小英雄、大英雄のことごとくが、それであった。この人々、物語の第70回（代表的なテキストでは全120回ある）において「梁山泊」という山東省の根拠地に集結することになるが、それまで各地にちらばっていたものがいろいろな事情から「賊」の身分になって各地をまわりながらここにたどりついて一大「賊」集団になるのである。良く知られているように、旧中国の戸籍制度は良民と賊の戸籍は別々であって、良民は定住するかわりに徴税の対象となるが、賊は定住せず、移動は勝手だが徴税も免かれる。この点、「自由」ではあるが、「賊」に身分を変えたとなん、——つまり何らかの犯罪を犯して「賊」になったので——官憲、役人からは「お尋ね者」としてたえず逮捕される危険をその身に引きうけなければならない。

以上の「身分上の制約」には十分注意すべきだが、なおもっと古い事例を挙げてみよう。小説が成立する以前の古代に遡っても、「移動の自由」への強いあこがれは連綿として見出すことができる。『史記』や『戦国策』などの、本来別の目的で編集された文献の中に含まれている物語で、格段に人気があり、後代になって小説や戯曲の題材にもなっているものがある。孟嘗君の「函谷関」や「鷄鳴狗盗」の物語、蘭相如^{りんしょうじょ}の活躍する「完璧」^{かんぺき}の故事、刺客^{けいか}の荊軻の秦王暗殺失敗の故事などである。これらはいずれも中国の済（山東省）から秦（陝西省）又は趙（河北省）から秦、あるいは燕（今の北京）から秦への移動を伴う物語りで、そこが魅力を構成する重要なポイントであることは疑いもない。同時にこれらの中心人物はそれぞれの国家の君主（又はそれに近い人物）からの使命をおび、君主権に近い身分であるがゆえに可能な行動であったことも見逃すことはできないだろう。だから、時代が下るにつれて権力に近い人物でも反権力を構成する人物でもなく、移動の自由をもたなかった人々との間に起る矛盾を描くようになるのも理解できるだろう。「科挙」という一種の国家試験を受けに上京の旅に出る人物と、故郷に残され

た妻との間に起きる事件を描く『琵琶記』のような作品、また北から南への商売の旅に出る「山西商人」とその妻との間に生ずる話柄を描いた「蒋興哥」（『古今小説』第1巻所収）の物語などはその例で、さきほどの『水滸伝』でも、「賊」でも「官憲」でもない庶民の視点も十分に活写されているのである。ここでは庶民は水滸伝の英雄、つまり「賊」のために巻き添えとして無惨に殺される姿が描かれているのに注意すべきだろう。

日本では「賊」が中心人物になるような文学が人気を占めることはない。理由は身分制度と幕藩体制のしめつけが強く、「賊」=悪・不正義とみなす文化が支配的であったことによるだろう。水滸伝の翻訳は三国演義に比べてはるかに遅く、それは言語が難解という理由だけではなかったと思われる。

3．前近代における「移動」の自由への願望——日本の事例——

次に日本の事例を考えてみるに、ここでも事情はほぼ同然といえるだろう。

いわゆる「王朝文学」として知られるものの中に『土佐日記』『更級日記』などがあって、いずれも旅が重要な素材となっていること、また『竹取物語』のような虚構の文学でも、その中の中心部として『かぐや姫』をめぐる五人の貴公子の求婚という一種の探究の旅——、不完全ながら『アーサー王物語』の中の「Quest—探究の冒険」につながるものがあることを思わせる——がある。その他、『伊勢物語』『奥の細道』『東海道中膝栗毛』など、旅そのものがテーマの作品に対する根強い人気の作品を列挙しただけでも十分であろう。大事なことは、日本においても前近代では人々は定住を余儀なくされているのが一般であって、「旅」に加わり、「旅」を行うことができたのは特殊な任務や事情、あるいは仕事とか、そういう人との関係を抜きには考えられないということであろう。

『折りたく柴の記』などにもそうした事情を読みとることができる。

同書巻の上に「高滝某との再会奇譚」⁽²⁾という話をのせている。それによれば当時播磨の国の宍粟（現、兵庫県宍粟郡内。旧城下町のあった山崎町あたりか。）の領内にいた武士が不意に逐電し、翌年の正月元日に隣の林田領（現、姫路市の一部に「林田」の町名がある）で殺人を犯し、犯人は自分だという証拠をそこの領主の屋敷の正門前に立て札を立てて書き記したまま行方不明となった事件があって、後年この話を伝えた人物（著者新井白石の父）が公務で上総の国（現、千葉県中央部。現市原市内、小湊鉄道に高滝の駅名あり）

(2) このタイトルは原文にはなく、改造社版（昭和12年刊）に付せられた目次によった。

へ赴いたとき、60歳近いこの人物に逢って当時のいきさつを聞いた話である。それは、当時、川での魚取りに夢中になって丸腰のまま、つい、林田の領内まで下ってしまい、警備の武士に捕えられ縛られるところを涙を流して謝罪し、やっとのことで許されて帰ることが出来たが、この屈辱から及んだ凶行だったというのである⁽³⁾。

このことから考えるに、幕藩体制の下では、支配階級の武士といえども自分の藩内から他の領内にうっかり入ってしまうととんだ目にあうことがよく描かれている。

また長崎県立図書館蔵の「渡辺文庫」の文書によれば、備前の藩士中邨^{なかむら}岳^{がん}州^{しゅう}（岳は巖と同じ）が長崎に遊学するため、備前を出発したとき、通常の原因では許されないで、「病気のため温泉治療」といつわって藩外へ出ることができた由が書かれていて、やはり移動の自由が尋常の手段では果たせなかったことが伺われる。天保11年（1840年）ごろのことである。

また、平賀源内（1728～79）のように江戸中期に物産学者、戯作者として自由奔放に生きたかのように見える人物であってもその所属する高松藩を出たのちは「永生浪人」として他家への仕官を禁ぜられる、という代償を払わなければならなかった。このような体制にある時は、人々は異国や他国の情報に強い関心をもつのは当然で、大黒屋光太夫の陳述にもとづき桂川^{ほしゅう}甫周の編集、著作になる『北槎^{ほくさ}聞略^{ぶんりゃく}』（1794年）鈴木^{ほくし}牧之^{まき}の『北越^{ほくえつ}雪譜^{せつぷ}』（1835年刊）などのほか、国内の主な旅行記だけでも古川^{ふるがわ}古松軒^{こしょうけん}の『西遊^{せいゆう}雑記^{ざつぎ}』『東遊^{とうゆう}雑記^{ざつぎ}』（1783～88年以後）橘南谿^{たちなんせき}の『東遊^{とうゆう}記^き』（1795～97）菅江^{すがえ}真澄^{ますみ}の『真澄^{ますみ}遊覧^{ゆうらん}記^き』（1801年以後）などを数えることができる。いずれの場合もこうした記録を作ることができたのは著者の身分、家業、役職とかかわり、あるいは不幸な境遇、運命によるものであって、決して近代人のもつ自由にもとづいた自発的行為の結果でないことを重ねて強調しておこう。

4. 「移動」の自由と福沢諭吉

ただここに、幕藩体制の中で生き、明治まで生きぬいた福沢諭吉の行動について、その自著『福翁自伝』によってすこし具体的に事情を述べてみよう。なぜなら、諭吉自身が、九州の中津藩の下級武士で、のち兄の死によって家督を継ぐ、という身分の変更がある中で、中津から長崎へ、長崎から大阪へ、さらに江戸へという旅を成しとげたいきさつがくわしく語られているからで

(3) 新井白石（1657～1725）の父が若かった時分の思い出話とあるから、その50年以前（父の死は1682年、享年82歳）と見られる。

ある。この間、長崎から危うく中津へ呼びもとされそうになったり、大阪へついたのち、兄の死（同時に家督を相続する）のために再び中津に戻らねばならなかったり、の曲折を経ているので、この間の「移動」がどれほど困難であったかを知るためにも便利であるからだ。

普通、一般の町人が旅行するには、「手形」とか「切手」と称する一種の通行証文がなければならない。これを発行するには居住地の名主や五人組などの証明が必要である。福沢は武士であったから、途中の河川の渡船は無料で済んだものの、道中の宿屋に泊めてもらえず、たいへん苦勞をしたようだ。ただ、中津藩には大阪の堂島に中津の蔵屋敷があって、兄が存命中で、そこに兄が藩から勤務のために滞在しているかぎり（最初の大阪行と、そこで緒方洪庵の塾には入れたのはこの事情にもよる）諭吉の滞在も可能だった。その前の、最初の長崎行も、藩の公用で兄が出立する際、その兄の供をするという名目で許された行為だったのである。しかし、長崎で世話になった人物が、中津藩のさる隠居の息子で、その人物との関係で諭吉の母が病氣といつわり、国元に呼びかえす手紙が従兄から来て、（実はさきほどの人物—奥平壹岐という—の画策であつたらしい）諭吉はやむなく帰国せざるを得ない事情に落ちる。幸い、その手紙を書かされた従兄が中々の人物で、別紙にこの間の事情をすっぱぬいたものを添えてくれていたので、諭吉も表向きは帰国の勧告に従うふりをして長崎を出るが、途中で同行者と別れ、江戸へ向かうつもりで、大阪に寄り、中津藩の蔵屋敷に勤務中の兄を頼って一時滞在するのである。

以上を少し整理すると次のようになるだろう。

- 1．最初の長崎遊学——長兄が正式の藩士で、その兄の公用に伴として同行。
- 2．長崎から大阪へ——一度国から呼び戻しの手紙があつたのを、理由が虚偽とわかり、途中ひそかに非合法で大阪に向う。
- 3．大阪の藩の蔵屋敷に勤務していた長兄が、年期が終り、兄とともに一時中津へ帰国する。（安政3年（1856）の5月か6月）
- 4．再び大阪へ。（同年8月）
- 5．同年9月、長兄の死亡のため、国から手紙で呼び戻される。国へ戻ると諭吉はすでに相続人になっていて、以後は「部屋ずみ」ではなく正式の中津藩士なので小土族としての勤務を命ぜられるようになる。
- 6．3度目の大阪行。同年11月——今度は藩の許可が必要になる。本人は「蘭学の修行」という理由を書こうとするが、其筋の人の意見で、「砲術

修行のため」としなければ許可されないというので、願書をそのように書いて許可される。(もとより、大阪へ行って砲術修行などできるはずもないが「国防」が大問題となった当時の事情のせいである)

このあと大阪で緒方塾に在学し塾長となるが(1857年、諭吉24歳)翌年、念願の江戸行が実現する。この度は江戸にいる藩家老の奥平壹岐⁽⁴⁾から江戸の藩邸で蘭学塾を開くことになり、その教員として使いたい、ということだったから、まさに「藩命」—公用—で江戸に出立する。以後、咸臨丸に乗りこんで初の渡米(1860年)。遣欧使節として渡欧(1862年)。軍艦受取の一行に加わり、2度目の渡米を行う(1867年)というわけで幕末に3回の海外旅行も行なったが、この3回が3回とも、関係者につてを求めて、随員に加わることができたので実現した。うち、遣欧使節の一行に加わったときは手当として四百両もらったと『福翁自伝』には書いてあるし、その『福翁自伝』によれば1867年の再度の渡米の際にはアメリカと日本の間に太平洋横断の郵便船も開通したので、4千トンの「コロラド」という船で行くことができ、船中の一切が「実に極楽世界」で、咸臨丸のときとはまったくちがっていたのである。それでも当時はまだ幕末だから、以上の点でも明らかなとおり、権力階級の武士であっても(武士だからなおさらといえるかも知れないが)、一切の旅行は公用の機会を得なければならなかったのが当時の事情であった。

尚、福沢がそれほどにしても自藩から外へ出たかった理由は『福翁自伝』に言うとおりの「——抑も私の長崎に往ったのは、唯田舎の中津の窮屈なのが忌で——堪らぬから、文学でも武芸でも何でも外に出ることが出来さへすれば難有いと云ふので出掛けたことだから——」(同書34ページ「長崎遊学」というのが動機である。ここに言う「忌で——堪らぬ」というのは「福翁自伝」の別の箇所の表現を借りると「家老の家に生まれた者は家老になり、足輕の家に生まれた者は足輕になり、先祖代々、——中略——何年経ても一寸も変化と云うものがない」⁽⁵⁾(振りがなは筆者による)ということですので熊沢蕃山(1619 - 91)が『集議外書』(巻九)で指摘する世襲制への批判⁽⁶⁾とまったく通ずるものだから、この要求は福沢の『学問のすすめ』(初編)の冒頭に云う「天は人の上に人を造らず、人の下に人を造らずと云へり。されば——中略——万人は万人皆同じ位にして、生れながら貴賤上下の差別なく」

(4) この人物こそは長崎から諭吉を国もとへ呼びかえすための策謀をめぐらせた人である。

(5) 同書「幼少の時」21ページ。

(6) 『日本の歴史』(19・元禄時代)(小学館、1975年)で担当著者の尾藤正英氏が指摘している。(同書131ページ。「光政(池田光政のこと)と蕃山の対立」の項。

と同じく近代化への自由の根幹をなすものである。

ここで一言、日本と中国のちがいを文化史的に述べれば、中国が「陽明学派」から、急進的な「左派」を生み、李贄（卓吾）などを経て皇帝否定の近代化にすすんだのに比べ、日本は熊沢蕃山のような陽明学派の流れは、文化的には大きな影響力を発揮しないまま、儒教文化にいう「易姓革命」という皇帝の権力の性格さえ十分に評価されぬまま、事態は次第に国家主義的国家観のほうに流れが強まって明治維新を迎えてしまった点にある⁽⁷⁾。

5. 近代日本へ

ところで、国家主義的国家論の幕末期における代表といえど何といっても相沢安の『新論』であろう。漢文で書かれたこの書は成立は1825（文政8）年、出版は1857（安政4）年であるから、この年代は「異国船打払令」に始まり、その廃止（1842年）、更に「安政の大獄」（1858年9月）と、外交的には「開国が攘夷か」、権力問題では「尊皇か佐幕か」で世論は大きくゆれ、次第に「倒幕開国」に向かって行った。その間、一貫して変わらず、むしろ強まって行ったのが「尊皇」であったと見てよい。その意味で『新論』は「尊皇攘夷」のイデオロギーづくりに貢献した力は大きかった。だが、この時期であったから、まだ『新論』は徳川幕藩体制そのものは否定しておらず、家康のことを「東照宮」と称して尊敬し、それ以前の武士による政権とは異なる、という認識を示している。会沢のこの書が献上された相手は藩主徳川^{なり}齊修であったという立場をもよく示している。だからこの書をつぶさに点検して、著者が抱いていた次の政権構想は「倒幕」ではなく、「公武合体」であったと読みとれる⁽⁸⁾。これは後年（安政の大獄から翌年にかけて）取った態度とも一貫していると見なければならぬ。しかし、本書が明治以後、その用語（「国体、億兆心を一にして」などの⁽⁹⁾おなじみの言葉）とともに日本人に大きなイデオロギー的影響を与えたのは、皮肉にも「倒幕、開国」後の世界であった。

いま、福沢諭吉の考え方の中で、「移動の自由」の希求の根本に「世襲制」

(7) 平賀源内の『風流志道軒』（宝暦13年・1763年刊）の巻5にはじまり、会沢安の『新論』（文政8年・1825年著）に完成する。関連して筆者に「大和魂の成立」（『国民形成における統合と隔離』、日本経済評論社、2002年、所収）という論文がある。

(8) 同書「国体」上などをみると、「東照宮」（家康）は、天皇の治世の方針をよく継いで2百年にわたって太平のうちに日本を治めた、という趣旨の記述が見られる。つまり幕府と公（天皇中心の権威）は矛盾しない、とする立場。

(9) 『教育勅語』（1890・明治22年発布）をさす。

があり、このところでどういう態度を取るかという点では熊沢蕃山とも共通する問題認識があることを考えた。そこで『新論』がこのことについてどう考えていたかをあらためて見直してみたい。結論をさきに言えば『新論』は明らかにこの問題についてはすくなくとも表面上は福沢諭吉とは全く対局的である。なぜなら『新論』はその冒頭、「国体上」の章からいきなり「帝王の恃みて以て四海を保ち、而して久しく安く長く治り、天下動揺せざるの所の者は万民を畏服して一世を把持するの謂に非ず」と説きおこすからである。この「久しく安く長く」という会沢の理想はまさに福沢がもっとも嫌った「田舎の中津の窮屈」であり、「家老の家に生まれた者は家老になり……」という状況ではなかったのか。しかも『新論』は続けて言う、「而して億兆、心を一にして、皆其の上に親しみて離るるに忍びざるの実こそ誠に恃むべきなり」と言う。そのことは更に「夫れ天地剖判し、始めて人民有りしより、天胤、四海に君臨し、一姓歴歴、未だ嘗て一人も敢て天位を覬覦せしもの有らず、以て今日に至りしものは豈其れ偶然ならんや」と続けるところを見ると、これはあきらかに世襲制の賛美にほかならないではないか。しかも会沢の主張がいかにも「尊皇」から説きおこしながら、そのあとに「討幕」とは行かなかったのも、さきほど確認したとおり、福沢の立場とは異っている。福沢は積極的に「討幕」の立場には立たなかったけれども、あきらかに「佐幕」ではなかった。一方、会沢は家康を「東照宮」と称し、ほとんど絶対化するかに見えながら、最終的には明治政府のがわについた。このちがいと、共通点は一体何なのか。これをはっきりさせなければこのこの2人を引きあいに出して「移動の自由」を論ずることはできないだろう。

6. 福沢と幕末の移動の自由

今日、福沢諭吉の書いた文章のうち、真疑の確かでないものに対する疑問もいくつか出ている。ここではそのことに立ち入るわけにはゆかないが、筆者は一言で言えば「火のないところに煙は立たぬ」という立場である。福沢の思想の中には後年、對外侵略を肯定するような論調が見られる変化——それがどこまで踏み込んだものであるかは別として——が、早くも、『学問のすすめ』の段階で見られると思うからである⁽¹⁰⁾。

「国の恥辱とありては日本国中の人民一人も残らず命を棄てゝ、国の威光を落さゞるこそ、一国の自由独立と申すべきなり」(初編)

(10) 以下に引用する“初編”“三編”の文言など。

「初編第六葉にも云へる如く、日本国中の人民一人も残らず命を棄てゝ国の威光を落さず……」(同、三篇)⁽¹¹⁾

とくりかえすのは会沢が『新論』に言う、「億兆心を一つ」にして、と全く同一内容と言わねばならぬだろう。日清戦争期の軍歌「死ねや死ね」⁽¹²⁾とのちがいを考えるのは非常に困難である。そのことは、福沢が新しく成立した明治政府をほとんど絶対的に考えていることと不可分であって「本国の富強」(初編)「政府の法」(2編)などであり、第2編に旧幕府時代の政治が身分差別がきびしく、不平等不公平が甚しかったことを強く批判している。それは良いとして、それに代った明治政府への立ち入った分析は全くなく、「新政府と人民とは双方一致の上約束を取りきめたのだから、人民の側から政府に対する不服、不平のありようがない」という趣旨のことまで言いきり、「等しく恩のあるもの」として権力者を見なしている。

これを要するに、福沢は「平等」を唱えながら、残された「不平等」や「世襲」の問題には論及せず、明治政府がどのようにして幕府の政権と交替できたのか、という点については一言の説明もなく、ただ賛美するばかりのように見える。

一方会沢安のほうはどうか。『新論』や『迪彝篇』には「移動の自由、不自由」に直接該当する言説は見られないが、『福翁自伝』で言う、この自由に関して最大の障害をなすものが「身分制」であり、「世襲制」であることに気づいた筆者は、この点にしばってその著の主張を検討してみた。以下3点に整理して述べてみたい。

第1に「世襲制」これは天皇が「万世一系」であることを主張するところ『新論』に3カ所以上、『迪彝篇』に4カ所以上あり、しかも「易姓革命」⁽¹³⁾をみとめない立場であって平賀源内のような露骨な中国蔑視⁽¹⁴⁾こそないものの、この考え方をつきつめて行けば容易にそこに至るのは必然と見られる。

第2に、ここにいう「易姓革命」の否定と、「万世一系」つまり「不易の基」⁽¹⁵⁾(新論の「長計」の篇)という、絶対至尊の天皇のことにかぎらず、「血胤」がもっとも重要であることを主張し、その「血統」を絶やさないために

(11) この主張は吉田松陰とも共通する。同人の著『講孟余話』巻四上、四月三日、告子下篇第二章に言う「武士たる所は国のために命を惜しまぬことなり、弓馬刀槍銃砲の技芸に非ず、国のために命さへ惜しまねば、技芸なしと云ども武士なり。」とある。(岩波文庫本、昭和18年刊による)

(12) 鳥居枕編『大東軍歌』(明治28年刊、国会図書館蔵)所収。

(13) 中国で皇帝が交替し、その時、当然ながら姓も変わるのでそう言う。

(14) 風来山人(平賀源内)作『風流志道軒伝』巻五の後半部分参照。

(15) ふり仮名は筆者による。

も、異姓の養子をとることさえも否定していることを見なくてはならない。つまり、父系であること同時に「血統」までも問題にするもっともきびしい「世襲制」を主張するのであって、これにかかわる主張が『新論』で2カ所、『迪彝篇』で2カ所見られる。

第3に、農民（「民」という用語で）に「恒心」を強要し、「天祖」（天皇の祖先）の賜^{たまもの}としての土地に縛りつけ、農業生産にのみ従事させようという思想（新論で3カ所）とか革命、変革の否定の主張、（新論で2カ所、迪彝篇で2カ所）「虎の山にある」の譬^{たとえ}を使って、英雄、豪傑の「移動」を許さない考え、（新論で2カ所）国防の任務からの自由な移動の制限、（新論で1カ所）商行為の自由を認めないこと（新論で1カ所、新しい文化思想に接するのを禁止する主張（これは新論の「虜情」をはじめ、迪彝篇でもしきりに強調されている）等々、このイデオロギーが明治政府に採用されると、幕藩時代とかわりなく民衆にとっては窮屈きわまりない生活を強いられることがはっきりするであろう。帝国憲法下におけるさまざまな思想弾圧のもとがこの『新論』の国家主義的国家論によってできあがっており、それが第2次大戦後の「新憲法」の成立までつづいたばかりか、その国民に与えた文化的影響力の及ぶところ、2004年の現在に至るまでなお後遺症をかかえたままであることを銘記すべきであろう。

ここでは最後に、第2次大戦が日本の敗色が濃くなった1944（昭和19）年ごろには、観光目的では汽車の切符も売ってくれなくなった筆者の実体験をつけ加えて、次の章に進むこととしよう。とまれ、文明開化の主導者のように見える福沢諭吉も、国家主義に徹する会沢安も、思想的には共通の土台に立つと言わざるを得ない、というのが現時点での筆者の分析である。このことは福沢の『西洋事情』およびそれが全集に組み入れられた時点での著者の手になる「緒言」においても変わらない。『西洋事情』の初編の目次には交通、鉄道関係の項目——「蒸氣機関」「蒸氣船」「蒸氣車」（以上巻之一）また同書外編には「旅行の法則」という段落もありながら、ここでは危険防止の規制を加えることだけを記し、「旅行の自由」の権利についてはまったく言及がない。同じく同書二編をみると、蒸氣機関を発明したワット（J. Watt）の略伝をのせ、文中明らかにかれの発明は家を出て諸方に赴き、多くの協力者を得て後に成功したことを記しているから、それこそ「移動の自由」なくしてはかなわぬ近代技術の開発であって、福沢自身、幕末にあって移動の自由がなかったために緒方洪庵塾に入るのに苦労したことを述べているから、このことに言及がないのはむしろ奇妙である。とにかく、福沢の「自由」にはこの

「移動」の自由の表現はなく、せっかくの交通手段の発達も、その技術的な側面のみに目を奪われていて、やはり「近代社会を支える基本的な原理や理念についての認識」⁽¹⁶⁾が不十分であったことを示している。

（福沢の『西洋事情』に関しては昭和44年岩波書店（再版）全集本の第1巻所収のものを用了。）

7. 植木枝盛の「日本国国憲案」に見る「移動」の自由

では最後に、明治の日本の段階で、「移動の自由」を積極的に標榜したものはいなかったのか、というと、筆者の管見するところ、すくなくとも1人はいる。その人物とは自由民権運動家の1人、植木枝盛^{えもり}⁽¹⁷⁾である。

その著『民権自由論』は植木の主著でもあり、家永三郎氏の解説によれば、「平易な口語体でできるだけ広い読者層を開拓しようとした目的が首尾よく実現し、福沢の『学問のすすめ』同様に偽版まで続出し、明治10年代のベストセラーのひとつになっている」と言う。

この『民権自由論』では今日からみても重要で、福沢などの著作には見えない面白い指摘もあるが、これに付録された「民権田舎歌」と称する歌謡体の文中にある

自由じゃ自由じゃ人間は自由
行くも自由よ止るも自由

という文言などはなお抽象的表現ではあるが、すぐつづけて

からだ
骸は動き、足^あしゃ走る
視たり聞いたり皆自由

とあるから、この行く自由、止まる自由が「移動の自由」を含むものであることは明らかだろう。

更に明治14年8月（1881年）起草稿本『日本国国憲案』によればその第四編「日本国民及日本人民の自由権利」と称して第五十八条の条文に、

(16) ここについても、本論冒頭に引用した原田勝正氏の『日本鉄道史』第一部「導入から自立へ」1. のシステム認識の弱点の項に言う記述と合致する（刀水書房、2001年刊、41ページ）

(17) 以下植木枝盛の著作の引用はすべて『植木枝盛選集』（岩波文庫、家永三郎編、1974年刊による）

日本人民ハ何クニ住居スルモ自由トス又タ何クニ旅行スルモ自由トス

と明瞭に書かれている。そしてこの条文は第六条(第一編、「国家ノ大則及權利」)の

日本ノ国家ハ日本国民各自ノ私事ニ干渉スルコトヲ施スヲ得ス

の規定や、信仰の自由の規定(第五十条)またこの「国憲案」が連邦制を前提としているので、第十三条に言う「日本聯邦ハ日本各州ニ対シテ其一州内各自ノ事件ニ干渉スルヲ得ス」等の地方自治の保障のための諸条文などを参照すれば、ここに言う「旅行の自由」が文字どおりの「自由」であることを理解できる。そして、この「旅行の自由」は単に国内だけのことなく、第六十三条に「日本人民ハ日本国ヲ辞スルコト自由トス」とあるから当然今日で言う海外旅行の自由にまで手を広げたものと言えよう。更に六十四条には「日本人民ハ凡ソ無法ニ抵抗スルコトヲ得」とあって今日に言う「抵抗権」も認めているからこう言う立場は国家主義的国家観をもつ会沢正の対局をなすものであると言えよう。結局植木枝盛の『日本国国憲案』は「大日本帝国憲法」の制定によって歴史の表舞台からは消えたかに見えるが、前掲の家永三郎氏によれば「日本国憲法と植木枝盛草案との酷似は、単なる偶然の一致ではなくて、実質的なつながりを有する」のである⁽¹⁸⁾。で、筆者の小論につづく奥須磨子氏の論文にも明らかとなり、「移動の自由」は帝国憲法の下でも新たな進展を見せることになる。それは一時的にもせよ、明治の初頭にこのような主張と、それに共感を持つ人士が存在したからである、と思うのである。

(18) 家永三郎氏の解説では「戦前におけるほとんど唯一人の植木枝盛研究者であった鈴木安蔵が植木枝盛草案その他を参考にして起草したものであるから」とその理由を述べている。