

島崎藤村『春』論

——繰り返される岸本の「旅」——

鈴木 里奈

はじめに

島崎藤村『春』が旅をする岸本の物語だということとは、これまで幾度も指摘されてきている。物語の最後で北へ向かう以前にも、岸本は物語のなかで旅を繰り返す。漂泊をし続ける岸本にとって、その「旅」はどのような意味を持つているのだろうか。『桜の実の熟する時』の結末部での西への漂泊からの帰還が『春』の物語の幕開けとなる。岸本を出迎えるために、東京の友人たちが東海道で待つ場面では、その帰りを待つ青木、菅、市川の三人は、彼が旅へ出たことについて口々に意見する。

「姉は又、何事も知らないものですから、一途に僕を頼りにしてるんです。僕が旅にでも出て了うものなら、後はどうなるか知れない。今一步——というところで、僕は考へました。」

「そこで考へるのが至当だね。」

「岸本君の行き方は左様ぢや無い。彼の男が考へる時分には、最早一步踏み出して了つてる。」(略)

「岸本君のやうに破つて出ようとしたところで——畢竟奈何なる。そこが悲しいところさネ。束縛といふ執念深い奴は何処迄も人間に随いて廻るよ。」(略)

「流石の岸本君も弱つて来るだらうなあ」と市川が言つた。

「行くところまで行つて見なければ承知しないといふ男だ。」

「彼の男は昔からああいう風でした」と昔も寝ながら腿を突出す。

主人公である岸本が登場するより前に、友人らによつて彼の性質が語られている。「岸本捨吉像」は、友人からみた彼を始点として形成されるのだ。岸本を待つ三人は、彼の到着を待ちながら彼の話をし続けている。

三人の前に姿を見せた岸本は、「寒い山国の生れということを示している」見た目に「傲岸であると同時に柔弱な、過激であると同時に臆病な、感じ易いと同時に愚図々々した」性質が加わり、「容貌を沈鬱」にみせている。「沈鬱」さをみせる岸本の旅の動機は、後に語られる。岸本の旅のきっかけは、教え子である勝子への恋心を断ち切ろうとしたことからであった。「放浪したり、慟哭したりして、胸の苦痛を忘れようとした」とあるように、岸本は西へ向かうことによつてその思いを打ち消そうとしたのだ。しかし、西への旅を終えた岸本は物語の最後で再度旅立つてゆく。

藤村の述べる「三つの春」を経た岸本の旅は、どのような意味をもつのか。佐藤三武朗は、岸本の精神に占める「旅」について、次のように分析する。

小説の終章には、冒頭とは全く別人の岸本がいる。人生の苦悩にあえぎ、既に奈落を知つて慄然とした姿である。光に満ちあふれた春の明るさとは違う暗澹たる冬の心象風景から岸本は一步も出てはいない。『春』は逆説的な意味で人生の冬を実感するところに開始すると言えよう。

「ああ、自分のようなものでも、どうかして生きたい」——『春』における岸本が最後に口にする言葉である。ここに込められた思いは、陰鬱で悲劇に溢れたものであったと断言できるのだろうか。本章は、岸本の漂泊の足跡を辿り、その「旅」が岸本をいかなる姿を導いていくか明らかにすることを目的とする。

第一節 国府津での岸本

『春』のなかで岸本は旅を思い立ち、人生を新たに見つめなおす契機としている。西から帰り、北へ向かうほかに岸本は旅をする。その間で、岸本の足取りの分岐点となる場所として挙げられるのが国府津である。国府津に至るまで岸本は、「真の放浪、真の漂泊はこれからだ」という顔付³をしながら心を躍らせ、目的もなしに歩いた。疲れ果てて休息をとった場所は、路傍の土の上であつた。

粉とした土の臭気を嗅ぎながら、彼は身の周囲を眺め廻した。唯一人——斯うなると寂しいところを通り越してシーンとして了う。最早、何にも無いと言つて可かつた。有るものは、薄い日の光と、戦慄慄へている自分ばかり——斯様な風になつて、長いこと岸本は悄然眺め入つて居た。

鎌倉の漂泊では、岸本の旅において浮かび上がる「寂しい」という感情は、「何も無い」という域にまで達した。旅に行き詰つた岸本は、自殺を試みる。とどまつた旅と人生の終わりとを同じにしようと思ひながらも、自分のまだ知

らないことが世の中にあふれていることを「つまらない」として思いとどまつた。自殺をしようとした岸本については、目崎徳衛が次のように分析している。

この時点で危うく彼を生へつなぎとめた「知らないこと」への未練は、のんきな近世的「好奇心」などではない。³

「不可解な生そのものに密着して、どこまでも歩いていこうとする」と目崎は続ける。旅へ向かうときは「死」を覚悟した岸本は、それに勝る「生」きる理由を見つけたため、世に戻ることを選択する。選択の場所は、漂泊によつて行きついた国府津である。

国府津は、青木のいる場所だ。岸本はこの場所で、再出発の準備をしようとする。ここで岸本は、自分自身の「帰る場所」について考え始める。岸本は東京にある「恩人の家」と「西京」とで揺れ動く。

岸本は国府津で、「二つの道」の選択について熟考する。当初は西京の旅で世話になつた峰子に心惹かれ、旅での思い出をたどりながらそれらを「忘れ難いこと」と思ひ、西

での生活を希求する。しかし、国府津で青木に相談をした際、「焼木杭に火」という一言をうけたのち、いよいよ東京へ帰る決意をみせる。言い換えれば、西京に甘えることを選ばない、と岸本が決心したので。

国府津という場所は、岸本が西の旅から帰るも、真に帰る場所を見つけれないまま漂泊を続け、どこに帰るべきなのかを見つめなおすための空間である。この場面で、岸本が青木と関わるなかで彼に変化が生じ、そして東京へ戻ると一つ決断をしたことが書かれていると指摘できる。

なぜ国府津でなければならなかったのか。それは、青木がいる場所だからである。冒頭で青木が詩の朗読をする際、仲間内で唯一岸本だけが「胸を躍らせ」、青木の言うことに対し「一々思い当たる」と感じている。『桜の実の熟する時』では、青木との出会いが書かれているが、そこからすでに岸本は青木について特別な存在と感じている様子もみられる。では、岸本が東京へ戻ると決心した国府津で、尊敬の念を抱いている青木から感じ取ったものは何か。

青木にとって恋愛は「彼の眼を眩ました」ものであり、結婚は「造作もなく彼の心を失望させた」ものである。し

かし、結婚に失望するも、青木は「家庭に束縛されてゐる自分を嘲り笑いながら、一層深く妻を愛するやうに成つた」のだ。家庭からの束縛に苦しみながらも、妻を手放そうとは決してしない青木の姿勢がうかがえる。国府津で岸本は、理想的な恋愛や仕事などが現実によつて突き放されながらも、それらを切り捨てることのない青木の姿を目にしている。「束縛といふ執念深い奴は何処までも人間に随いて廻るよ」という青木の言葉が、岸本の心に残ることとなった。青木の生き方を見て東京へ戻った岸本は、東京を捨てきれない現実を見つめなおすのだ。一度関係があつた東京にある恩人の家の束縛からは、簡単に逃れられるものではないことを岸本は自覚する。

旅の途中では、岸本は自分の「希望」「恋」「若い生命」を絶とうとしたが、これからの行く末について岸本が考え、迷つた故の行爲であろう。青木の来た道を岸本が自分自身と置き換えて考えることができたことは、二人の人生に対する深い苦悩や考えに共通項があつたからなのだ。

西京の旅から戻る岸本をみて、青木は「往時の自分を視る」ようだと感じている。岸本は青木の足跡をたどるよう

に、東京にある〈家〉を捨て去らないことを決める。実際、東京に帰ってすぐに岸本は兄や田辺の家に謝罪している。

これは、一度〈家〉を切り捨てようとしたことに対し岸本が大きな問題として考えていたことがうかがえ、東京へ戻ることの懸念事項は〈家〉にあることが指摘できる。「斯うして漸く三度目に、岸本はツライ／＼思を我慢しながら、可憐しい東京へ帰ることが出来た」とあるように、青木の言葉を受けて岸本は〈家〉へと帰っていく。さらに岸本は、東京へ帰ってすぐに兄や田辺の家に詫びを入れている。『桜の實の熟する時』において田辺の家の人々を「恩人」としながらも、黙って「家出」をした姿との対称性が指摘できる。『桜の實の熟する時』において田辺の小父らを裏切つて漂泊に向かった岸本の姿が書かれることにより、『春』でのこの帰還に岸本の成長を感じとることが可能になるのだ。

また、岸本が青木の人生を自身に投影する段階では、必ずしも青木は岸本に全面的に受け入れられているわけではないことも示す必要がある。国府津から東京へと青木が場所を移ると同時に、青木は彼自身が一種の幻影であると感ずるようになっていった。それに耐えられず、徐々に破滅

へと近づいて行く青木を岸本は「薄気味悪く思」うようになる。青木に距離を置く岸本の心情が、ここで明確に現れる。

青木の歩いた道をすべてなぞるのではなく、一歩引いた状態から考えることを岸本はたびたび試みている。岸本が東京へ戻ることを決めた理由のひとつに、青木と全く同じ道をたどるのではなく自分なりの道を見つけ、やり直そうと試行錯誤した跡もみることができるとの。岸本は青木の生き方を受け入れるだけでなく、一度受け止めながらも違和感を持ち、そのままなぞることはしない。

細川正義は、国府津の場面について「捨吉の一つの旅の終焉と新たな戦いの開始を暗示する重要場面」と指摘している。国府津から新橋へ向かう汽車の中で、岸本と青木は「あまり言葉も交さなかった」とあり、さらに青木は「堅く窓口のところを捉まつて、何処か怖いところへでも持つて行かれるような、不安に堪えないという眼付」をする。青木の「不安」の理由は明かされない。しかし、岸本の新たな決心との関わりを否定することはできない。以前の自らの姿を岸本に感じていた青木は、これから新しい人生の

扉を開けようとする目の前の友人の身を案じていたことが推測できる。岸本にとって国府津は「死」を選択しようとして試みるも、改めて「生」きようと思う場所である。

第二節 移動の空間

漂泊の連続のなかで、移動の繰り返しは必然となる。岸本は常に移動をし、その都度己と向き合う場面が見られた。そこで、本節ではその軌道を形成する移動と方法について論じていく。

岸本の移動を考えるにあたり、当時の交通網について整理しておこう。『春』の時代である明治二〇年代後半付近の日本は、明治五年の東京・横浜間の旅客鉄道を皮切りに鉄道が発展していく最中であった¹⁵⁾。その進歩によって起こる変化はどのようなものであったか。李孝徳は次のように述べている。

各地域が短時間で結ばれ、自由な交通・流通が可能になれば、いきおい各地域が持つ伝統的な時空構造は変容

を被り、均質化せざるをえなくなる。(略)各地域の社会的な時間は鉄道のタイム・スケジュールに拘束されることで連結し、統一されるのだから、鉄道網によって結ばれる地域の時間はきわめて均質的なものとなる¹⁶⁾。

鉄道の発展により、移動する過程が近代になって均質化したことが指摘されている。『春』の時代は、まさにこの均質化されていく流れのなかにあったといえるだろう。李はさらに、均質化が起こったことにより、地域的な特色は残りつつも各地域は交通上の中継地点(過程)として把握されるようになる¹⁷⁾と続けている。では、その均質化が起こったからの旅はどのように変容していくのか。この点について、ヴォルフガング・シヴェルプシュは次のように説明している。

風景の中では、われわれは常に、一つの場所から他の場所へとたどるだけだ。どの場所も、目に見える範囲内にある隣接の場所との関係で、もっぱら規定されている。われわれは、一つの部分空間からもう一つの別の空間に

到着するだけで、われわれが旅する場所は、どの場所も全体を見通せる状態にはない。さて、地理的空間の方は一つのまとまった空間であり、その限りにおいては、全構造が見通せる空間である。この空間内のどの場所も、全体の中にあるその位置により規定され、結局は、この空間を秩序する座標系のゼロ点との関係に規定されている。地理的空間は組織化されている^{〔7〕}。

ここで述べられている風景の中の空間とは、鉄道網の発達する以前の、すなわち土地の「均質化」が起こる前に旅人が経験するものである。鉄道旅行が可能になることで、風景の空間は地理的空間のなかに収束されていったのだ。汽車に乗り北へ向かう岸本の姿が書かれている。『春』のなかで繰り返される漂泊への入り口として、鉄道が用いられることは最後の北への旅のみである。ここでの鉄道旅行は、岸本にとっていかなる意味を持つのか。

当時の移動手段として、『春』のなかでは鉄道馬車や人力車が登場する。これら移動手段と鉄道との間には、「均質化」が行なわれた以前及び以後という隔たりが生じる。鉄道馬

車に関しては、線路を持つていたものの、その正確性は保証されていなかったため、「均質化」の下に存在する交通手段とは認められない。

当初の途中の道は、相当なものであった。五月の開始から間もなく、玉ノ井で出水があった。どこに道があるのか。わからなくなるほどで、別当は道を探りながら馬を引いて、やっと通ることが出来たという。途中の道が悪いので、車が破損したり、馬がたおれたり遅延することとは絶えずあり、六時に着く予定が、八、九時になることもしばしばあった^{〔8〕}。

人力車に乗って登場するのは勝子である。岸本も市川の家の方へ「相乗りの人力車」を呼び、青木とともに向かう様子がみられるが、その移動の過程については一切書かれていない。『春』のなかでは、勝子のみが人力車に乗っているときの精神が明らかになっているのだ。

友達として長く交際を続けるといふより外に、岸本に

対して自分の執るべき道が見当たらない。(略) 一生の友達——何という楽しい思想だらう。これが前の夜に一晩かかつて考えつづけて、落ちて行ったところであつた。勝子は車の上でもこの思想を繰返した。(七十)

「車の上」とあるが、勝子が「思想」をめぐらせた人力車は、どのような空間であつたのか。齊藤俊彦は次のように説明する。

なにしろ、時速四キロの徒歩にくらべ、八〜一〇キロのスピードアップである。当時の道は悪いうえに、鉄輪を巻いた木製車輪のこと、ガラガラと震動が激しい。それさえ我慢すれば、腰をおろしたままで訪問先の玄関に横付けできるし、何か所か回つて用事を済ますこともできる。今までの何倍も高能率、しかも疲れも少なくて済むのである。^{「9」}

徒歩よりも早く目的地に到着できる人力車は、その移動に激しい震動を伴う。鉄道馬車もまた、同等の性質を持つ

ことが指摘できる。

車は小さく軽く、乗りごこちは極めて悪かつた。そして線路はいくぶん狭い峠路の上に敷かれ、あまり堅固でなかつたから、乗っている間はかなりハラハラさせられた。^{「10」}

菅の下宿から出るとき、岸本は鉄道馬車で帰路につく。

上野広小路から銀座まで乗つたとされるも、ここでも人力車のとくと同様に乗車した事実のみが書かれる。勝子の「思想」が人力車で語られるのに対し、岸本は汽車でその精神を明らかにする。また、岸本は人力車の車夫について言及するが、勝子はその存在を感じている様子すら見せない。岸本が悩み、どうしたらよいかわからなくなっている勝子の真相は、人力車でのみ語られる。『春』における人力車は、勝子の「思想」を映し出す場所として用いられているのだ。

「旅」を通じて人生を考える岸本は、そのための移動手段である鉄道においてはその精神を明らかにするものの、近距離間の移動でのみ利用する人力車では、思い悩むことを

しないのだ。それゆえに、人力車で唯一明かされる勝子の「思想」を見過ごすことはできない。しかし、勝子は「思想」のなかで岸本に「博愛」を向けようとするも、岸本と言葉の譲り合いをし、その思いを告げることはなかった。

岸本の一方的な思いでなく、勝子の思想が語られることにより、岸本の物語はここで一旦勝子の物語へと変化する。岸本にとって西の旅は勝子から離れるためのものであったが、岸本が旅以前に彼女と向き合うことを怠ったことが、勝子の思いをくみ取り損ねたことを表しているのだ。人力車という限られた空間における秘められた思想によって、勝子から離れようとしていった岸本が、むしろその関係性を閉ざさないようにするために遠くへ出向き、やり場のない気持ちを昇華しようとした可能性が生じる。ここで初めて、単に勝子との恋愛関係が成立しなかったのではなく、教師と生徒という立場ゆえにその愛が実を結ばなかったものだということがうかがえる。岸本が勝子との交流を望んでいたというよりも、勝子に岸本を訪れようという気持ちがあった。しかし勝子の「思想」は岸本と会ってすぐにはやむやみになってしまう。

大いに話そうではないか、と岸本は行ったものの、さてそんなら何を話すかというに、何事も大に話すようなことが無かった。話すことが無いというよりは、話せなかった。それに、勝子の方から言っても、寝ずに考えて来たことが有る位だから、それを言う為にやって来たような場合で有りながら、友達として長く交際おうの何のとは口へ出なかった。(七十一)

二人が今までの関係以上の付き合いをし始めるには、時間が経ちすぎていたのだ。岸本は勝子へ自ら思いを告げることはいよいよなかった。

西の漂泊から戻り、北へ向かう物語のなかで、岸本は前節で述べたように幾度か旅に出ている。具体的には、漂泊先の西京、結末部で向かった北、姉とともに訪れた上総、友人とともに廻った吉原、八戸への旅、鎌倉方面への漂泊が挙げられる。では、数々の移動を繰り返した後に北へ向かう際、西のから帰りと比較してどのような変化がみられるのか。岸本の内面における変化は、すでに佐藤三武朗に

よつて「終幕における旅こそ『芸術の春』『理想の春』に敗れた人間の、新たなる旅の開始」と論じられている。佐藤は冒頭と結末部での違いを次のようにまとめている。

「自然と人生とに対する物の見方も改まり」という言葉が示すように、自然主義文学者の目をもつて、自己と自己の周辺（社会）に起こる一切を客観視しようとする態度がそこにはある。言うまでもなく、ここにはもはや『春』の冒頭における岸本の姿はない。¹¹

岸本が旅を経て全く違った人間へと変化したことをうけて、『春』はどのような物語として読むことができるようになるのか。旅をする岸本が『春』の主題となるとき、旅先でなにかを選択するために悩んでいる岸本の姿は前節の「二つの道」からも分かるが、佐藤氏の指摘にもその変化は述べられている。では、旅をしていない岸本は旅先の岸本がする「選択」をしていないといえるのか。

岸本が生活する際、移動手段でしばしば徒歩が選ばれる。金銭に不自由していた岸本は、近隣で誰かと会ったり、漂

泊したりする際は徒歩に頼ることが多かった。彼が西の漂泊から帰って東京に着いた際は、「罪人のように人目を憚ったり、震えたりし」ていた。世話になった家を出て長らくそこを空けていた岸本にとって、「東京の土を踏む」という行為そのものが家の人たちに対するうしろめたさを感じさせる。

岸本にとって東京を感じさせるものは、万世通いの馬車の通行を示すラッパの音である。それにもかかわらず、やはり自分の足で「東京の土」を踏んだときに恐怖を感じるのは、その地点がかつての家へと導く道路であるからといえよう。東京に降り立った瞬間から、岸本は移動のなかにいるのだ。

徒歩で移動する時間も、岸本は何か考えごとに費やす。旅の移動に限らず、岸本は考える。しかし歩きながらの悩みは、どこか漠然としている。

夕方の空は蒼黒く変つて来た。彼は自分の生涯も同じように幽暗く変りつつあることを感じた。而して、怖しい勢で、荒れ廃れて了うような気がした。（三十六）

旅のなかで抱える「生きる」ことへの希望や迷いとは異なり、ひとり歩きながら岸本が考える根幹には諦めすら感じられる。旅に出る決意を持たない岸本は、具体的な目標を失った状態なのだ。つまり、旅へ向かう準備が整った状態というのは、やみくもに遠くへ行くこうとしているのではなく、何かしら悩みを解決しようと前向きな思いや決意を抱えている。岸本の旅が何かを選択するためにあることが、旅をしていない場面と比較することで明確になるといえる。

おわりに

「ああ、自分のようなものでも、どうかして生きたい」
こう思つて、深いく溜息を吐いた。玻璃窓の外には、灰色の空、濡れて光る草木、水煙、それからションボリと農家の軒下に立つ鶏の群れなぞが映つたり消えたりした。(百三十二)

北へ向かう岸本は、これから行く先に思いを向けながら、

自分の将来を案じる。『春』は岸本の旅に始まり、旅に終わる物語であるが、その旅の過程——旅の動機ではなく、移動の心情についても書かれている。移動空間における岸本の考えは、いかなる人間像を映し出すのだろうか。

岸本が北へ向かう際に乗る汽車は、三等室だ。明治期における三等室、つまり下等車は、進行方向の横手方向に向かい合ひに座席を配置し、定員数を稼いだ。優良車がロングシート、下等車がクロスシートと、現在と異なつて¹⁾いる。岸本のいう「同じ室内に腰掛けて」いる幼い娘とは、クロスシートで空間をともにしていることを指す。

今後の人生について思い悩む岸本は、ひとり静かに物思いにふけており、乗客でいっぱいになっていることを悟らせない。目の前に座る同乗する幼い娘にすら、盛岡出身である勝子の面影を感じており、精神的な「個」の空間を岸本は創り出している。それは、電車という他者とともに過ごす空間のなかで岸本が『春』の主人公である条件を前提に成立する²⁾。汽車に乗った岸本の姿は、「均質化」された土地上を旅して、漂泊者としてまた次の中継地点へと向かつているように見える。しかし、本節冒頭に続く『春』最

後の二文で、岸本の「個」は失われる。

人々は雨中の旅に倦んで、多く汽車の中で寝た。

復たザアと降つて来た。(百三十二)

溜め息を吐いた後に、玻璃窓の外の景色を眺めているのは岸本である。しかし、次の文から主体が車内の「人々」に変わる。岸本は主人公、つまり『春』においてテクストの動的要素としてこれまで存在していたが、汽車で寝ている「人々」と一括りになることで、その主人公としての役目が消失する。八月の末に上野の停車場に集まった「手荷物」を提げたり、洋傘を持ったりした男女の旅客」の一部となり、『春』は物語を終える。岸本の仙台行は、新たな自我を模索する場として書かれているのではなく、迷いにあふれた「人生の春」のなかから抜け出したことを示唆しているのだ。

岸本は青木や蒼ら友人と関わり合い、そして助けられながら旅を続けた。周囲の人の助けなしに旅へ出ることは不可能だという点では、西への漂泊と北の旅に変化はみられ

ない。唯一、二度目の「家出」においては恩人の家へあいさつをし、筋を通してから家を出たことが指摘できる。

『春』のなかでこれまで移動を重ねながら、どうしても家のことが見捨てきれずに、自分の進みたい道を押し殺してきていた。西への漂泊時では、何もかもを捨てて旅に出ることへの陶醉もみられ、旅における主役になりきって様々な場所へ飛び交う。岸本は旅を重ね、自身を見つめなおすことで、様々な道へ向かうことに悩みを重ね苦しみながらも、自我を一步一步確立させていく姿がみられた。旅は岸本にとって、自己を模索する過程を示し、主人公であることを証明するための手段だった。

しかし、北への旅は岸本はいち乗客のなかに溶け込み、誰に見られている意識を持たずとも自分の人生を歩む決心をするのだ。北へ向かう決心をした岸本は、行く先に悩むことがなくなったため、物語から去って行く。ゆえに、陰鬱さの象徴のような溜め息や天気は、岸本の暗い未来を暗示しているのではない。悩める『春』の物語を脱却したことを示している。

〔注〕

- 1 亀井勝一郎が岸本を「旅人」と評する（亀井勝一郎『島崎藤村 漂泊者の肖像』日本図書センター、一九九三・一）ほか、岸本が旅する物語として先行研究において認識されている。
- 2 佐藤三武朗「島崎藤村における「旅」…自我の確立を目ざして——『春』を中心に——」（『比較文学』第三一号、一九八八・三、日本比較文化会）
- 3 目崎徳衛『漂泊 日本思想史の底流』（一九七五・四、角川選書）
- 4 細川正義『『春』の世界』（『島崎藤村研究』第四号、一九七九・五、双文社）
- 5 「牛車・荷車・人力車といった従来の輸送手段に加え、明治二十八（一八九五）年には京都に、明治三十五（一九〇二）年には東京に市街電車が出現し、明治三十三年以降には自動車もかなり普及して、都市近郊の人間の輸送・移動も大きく変わり始めるのである」と李孝徳によって述べられている（李孝徳『表象空間の近代 明治「日本」のメディア編制』一九九六・二）。明治三十九年の鉄道国有化の際には、全国の線路の総延長距離は明治二二年の一〇〇〇マイルから五〇〇〇マイルにまで広がっ

ており、『春』の時代は自動車登場以前の鉄道発達における過渡期であったことが認められる。

- 6 前出『表象空間の近代 明治「日本」のメディア編制』（注5に同じ）。
- 7 ヴォルフガング・シヴェルプシュ『鉄道旅行の歴史—19世紀における空間と時間の工業化』（加藤二郎訳、一九八二・一一、法政大学出版局）
- 8 篠原宏『東西交流叢書3 明治の郵便・鉄道馬車』（一九八七・四、雄松堂出版）
- 9 齊藤俊彦『くるまたちの社会史 人力車から自動車まで』（一九九七・二、中公新書）
- 10 前出『東西交流叢書3 明治の郵便・鉄道馬車』（注8と同じ）。
- 11 前出『島崎藤村における「旅」…自我の確立を目ざして——『春』を中心に——』（注2に同じ）。
- 12 高梨秀爾・芳賀徹・老川慶喜・高木博志編著『鉄道がつくった日本の近代』（二〇一四・一一、成山堂）。
- 13 ロトマンは、主人公について「テキストの動的要素である」と定義した上で「題材（プロット）のあるテキストにおける登

場人物たちは、なんらかの空間の一部である不動的人物と動的人物に分けられる」と述べている（ロトマン『文学と文化記号論』磯谷孝訳、一九七九・一、岩波現代選書）。

※本文の引用はすべて、『島崎藤村全集 第三卷』（筑摩書房、一九八一・二）による。