

大阪商船と近代ツーリズム

——二つのツーリズム空間という視点から——

荒 山 正 彦

はじめに——沖繩視察旅行団——

一九四〇（昭和一五）年、瀬戸内海航路をはじめ世界各地への海上航路を運行していた大阪商船株式会社は、自社の広報誌である雑誌『海』第一〇一号（二月一日発行）に「沖繩視察団募集のお知らせ」という広告を掲載した。この沖繩視察団は、大阪商船自らが主催した団体旅行で、同社の沖繩定期航路便を用いて沖繩を旅行する企画であった。国家をあげての奉祝行事がやがて繰り広げられる一九四〇年の、春浅い二月の雑誌『海』に掲載された広告の一文は次のようなものであった⁽¹⁾。

沖繩視察団募集のお知らせ　沖繩にはもう春が来ています。日本の内地でありながら遠く南に偏在するため、独特の南洋情緒を讀んでいる沖繩島は、最近視察観光客の新たな対象として関心を集めています。昭和一二年、大阪商船が優秀新造船波上丸・浮島丸の就航を記念して第一回の会員を募集いたしました以来、毎回ご好評を以て迎えられ、視察団を送ることすでに一五回に及んでいます。今回は爛漫の春から夏へかけてそれぞれの沖繩風

趣を深めるため、別記の通り八回にわたる視察団を募集いたすこととなりました。使用船は四千七百トンの浮島丸で、神戸を出帆して八日目神戸に帰着、那覇で三日間の碇舶中旅館を足場として貸切自動車でも最も合理的に名勝その他を訪れ、古典劇、空手術の見学などとあらゆる角度から沖縄を視察し尽くすものであります。

ここにみられるように、大阪商船では一九三七（昭和一二）年以来、一五回を数える沖縄視察旅行が実施されており、この年には第一六回（同年二月中旬）から第二三回（同年五月下旬）にわたる合計八回の沖縄視察旅行が計画されていた⁽²⁾。この一年に八回もの視察旅行団が予定されたのは、前年までの一五回の旅行団がそれなりに好評であったためであろう。旅行は往路・復路ともに船中で二泊ずつ過ごし、現地沖縄では二泊三日間の団体周遊が用意された、合計七泊八日の行程であった。また広告記事によれば、募集人員は毎回一等四名・二等一七名の合計二一名で、会費は一等二〇〇円、二等一〇〇円であり、費用には往復乗船賃、通行税、沖縄視察中の交通費、宿泊費、宴会費、チップなど一切を含んでいるという。そして広告の一文に記されているように、視察旅行の目的地である沖縄に関しては「日本の内地でありながら遠く南に偏在するため、独特の南洋情緒を讀んでいる沖縄島」と紹介された。

大阪商船が主催したこの沖縄視察団の事例は、日本における近代ツーリズムのさまざまな出来事のひとつにすぎない。しかしながら、単なるひとつの事例として捉えるのではなく、時間的・空間的な連続性をもつ近代ツーリズムの全体像を描き出すための、ピースのひとつとして位置づけられねばならない。たとえば、上記のような娯楽を主目的とする沖縄への団体周遊旅行は、一九七二（昭和四七）年の「日本復帰」以降に急速にすすめられたのではなく、昭和前半期においてもみられたこと、そして旅行の意味や価値は移りかわりつつも、近代期のある時期から今日までの歴史的な系譜の上に、現代の沖縄観光が存在するという時間的な連続性への理解が必要であろう⁽³⁾。また、団体旅行を組織した大阪商船は自社の沖縄定期航路を用いたのであるが、同社はただ唯一沖縄旅行のみを手がけていたのでは

ない。同時期において、世界各地への航路網を築いていた同社は、さまざまな地域への旅行に対しても大きな役割りを果たしていたと考えられる。こうした空間的な連続性という点においても、冒頭の一事例が持つ意義は小さいものではないと考えられる。

ところで、日本における近代ツーリズムは、近世までの旅・旅行を引き継ぎつつも、明治期以降における関所制度の廃止や、急速に形成され拡大された鉄道と船舶のネットワーク、外国人による旅行とその紀行文や旅行案内書の相次ぐ刊行、そしてさまざまな印刷メディアの発達などを契機として、一般社会にも普及した。しかしながらこれまでの研究において、そうしたツーリズム拡大の様相については明らかにされてきたとは言いがたい。たとえば、近代ツーリズムの歴史的な展開経緯に関する項目別年表はしばしば書かれてきたが、個別の事象に関する詳細な研究の蓄積と、項目間の有機的な関連は十分には描かれていない。また前述のように、ツーリズムは時間軸の年表上のみで整理しうる事象ではなく、空間的な広がりをもつ出来事である。日本の近代ツーリズムがどのような空間的な展開をみせてきたかについても、個別の事例は明らかにされつつも、全体像の把握は課題として残されている。日本における近代ツーリズム研究のレヴェューは他日を期したいが、いずれにせよ近代ツーリズムをめぐる研究課題が、時間的な系譜と空間的な展開の両面において存在することを確認しておきたい。

そこで本研究では、こうした問題意識のもとで、一九世紀末に創設された大阪商船に注目してみたいと考える。近代ツーリズムが成立し普及したとされる明治期から昭和戦前期において、大阪商船が果たしてきた役割はいかなるものであったのか。大阪商船を事例として描かれるツーリズム像は、おそらくは従来のツーリズム研究の視野を広げることにもなる。すなわちこれまでの研究では、主に鉄道との関連で陸上でのツーリズムが強調されてきたが、日本の地理的な環境をみるならば船舶のネットワークがもたらした海上ツーリズムの重要性には注目すべきである。海上ネットワークとツーリズムという視点からその空間的な展開を想像すると、いわゆる「内地」を出て、沖縄、台湾、

満洲、朝鮮半島、南洋、さらにはヨーロッパやアメリカを含めた旅行圏の存在が視野にはいることとなる。こうして、大阪商船という視座から描かれる近代ツーリズム像においては、戦前期においてすでにグローバルなツーリズム空間を有していたことが明示されることになろう。

本稿では、以上のような研究の見通しのなか、大阪商船そのものの成立と空間的なネットワークの形成をまず整理し、航路ごとの特徴を明らかにしておく。そして、今後の研究に向けての具体的な一次資料について、その概要を述べておきたいと考える。

一 物的なツーリズム空間——大阪商船の定期航路——

(一) 大阪商船の創設と定期航路網の形成

一八八四（明治一七）年五月一日、主として瀬戸内海から九州方面に航路を持っていた複数の汽船取扱会社が統合し、有限責任大阪商船会社が創設された⁽⁴⁾。大阪商船は、創立期には五五名の船主から現物出資された船舶九三隻を保有し、大阪を起点として瀬戸内海、山陽、山陰、九州東西沿岸、そして紀伊半島沿岸と四国各地へ至る合計二三線を運行していた。これとほぼ同じ時期の翌一八八五（明治一八）年には、郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が合併して日本郵船が創設され、大阪を起点に瀬戸内海を主な航路としてスタートした大阪商船に対して、日本郵船は横浜から北海道、小笠原方面を主な航路として創業した。この日本郵船と大阪商船は戦前期における二大船会社とよばれてきた。

大阪商船の定期航路網は、新たな航路の開設と従来の航路の廃止などを繰り返しながら、全体としては拡大した。具体的には、瀬戸内海を中心とした各種の航路に加えて、一八八五（明治一八）年には琉球航路、一八九〇（明治二

三)年には朝鮮航路、一八九六(明治二九)年には台湾航路、一八九八(明治三二)年には中国航路が開設され、さらに一九〇九(明治四二)年には樺太航路、一九一三(大正二)年にはインド航路、一九一六(大正五)年には南洋航路(ジャワ航路)とオーストラリア航路が開設された。また同じ時期に北米航路、南米航路、ヨーロッパ航路、アフリカ航路なども次々に開設された。

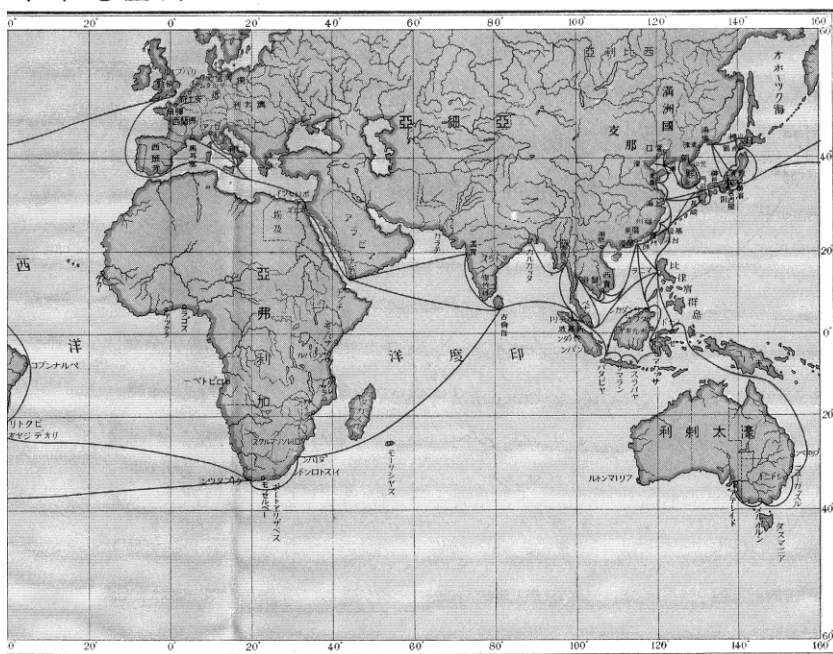
第1図は一九一八(大正七)年における大阪商船の定期航路図である。図の右端に位置する日本列島周辺の航路と、東南アジア・南アジア、オセアニア、さらにはアフリカからヨーロッパ、そして南北アメリカ大陸への航路網が形成されていたことが読みとれる。こうして大阪商船は、創業から三〇年あまりの間で、あまねく世界への定期航路を開設するに至った。すなわち一九一〇年代において、大阪を起点とした海上ネットワークが地球規模で完成したこととなる。二大船会社のもう一方の日本郵船でも、ほぼ同じようなネットワークが形成されたのであるが、航路のグローバルなネットワークは、ひとり日本を起点とするものだけでなく、一九世紀末から世界各地の港湾都市を起点として形成されてきた。日本はこうしたネットワークの一翼を担っていたのである。これは、船舶航路がつくりだした「地球の網の目」に、極東の日本もやや遅れてではあったが確実に組み込まれたことを意味している⁵⁾。

(二) 船舶の大型化——航路網の拡大とともに——

一般に船舶は、貨物専用船、船客専用船、そして貨物と船客を混載する貨客船とに分類されるが、大阪商船の定期航路では貨客船が主体であった。創業から三〇年あまりの間に形成されたグローバルなネットワークでは、さまざまな種類の荷物と、さまざまな目的をもった船客とが行き交っていたことになる。

第1表は、創業の一八八四(明治一七)年から戦時期に至るおよそ六〇年間の保有船舶隻数と貨物・船客運賃について一覧したものである。第1表の出典となる『大阪商船株式会社八十年史』ならびに『創業百年史資料』⁶⁾には、

大正七年末

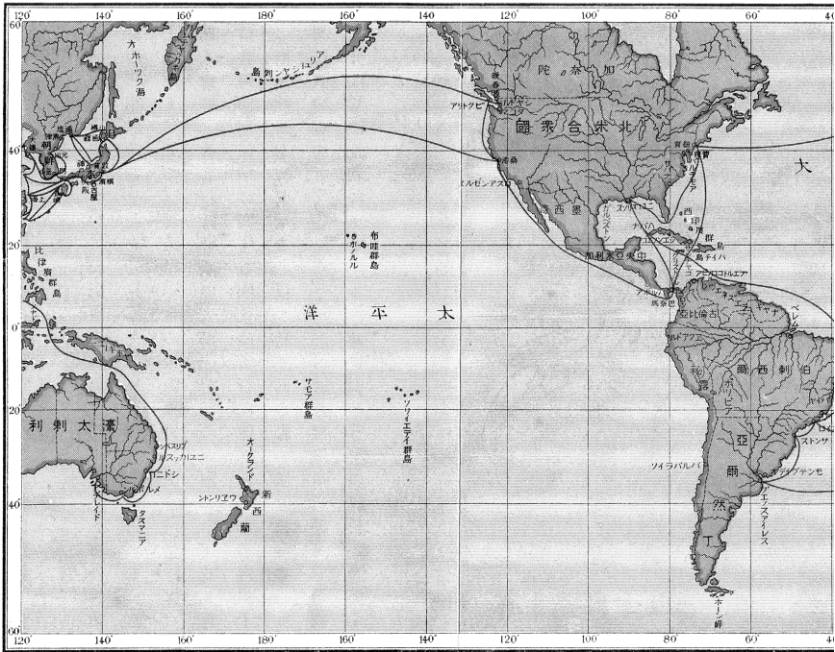


『大阪商船株式会社五十年史』（1934）より転載

明治一七年度以降毎年の統計数値が掲載されているが、ここでは便宜的に創業年と一八九〇（明治二三）年以降の一〇年ごとの数値のみを記し、適宜出典資料の数値を引用しながらその状況と推移をまとめることとしたい。

大阪商船では一八八四（明治一七）年の創業年において九七隻の船舶を保有していたが、それらの多くは木造の汽船であり、一隻あたりの平均は一七三トンほどの小型船であった。一九〇〇（明治三三）年における保有隻数は会社創業時よりも減少しているが、これはおよそ二五年間に購入や新造による増加が八六隻、解体と売却そして海難により減少したものが一一〇隻あり、当初のほぼ全隻が入替わり、結果的にこうした数値となった。なお、この間に総トン数は増大しているように、一隻あたりのトン数は大きくなり船そのものが大型化した。一九〇〇（明治三三）年以降においても同様に、隻数がただ増

定期航路圖



第1図 1918（大正7）年における大阪商船の定期航路図

加し続けたのではなく、毎年のように新造と購入による増加、売却と海難による減少が繰り返され、所有船舶数は一〇〇〜一四〇隻の間で推移した。そして、毎年の変動する隻数増減とは別に、総トン数の上昇に伴い船舶一隻あたりのトン数は飛躍的に増大しており、船舶の大型化は急速にすすんだことが読み取れる。このような船舶の大型化と共に航路のネットワークも拡大したことになる。

次に第1表の運賃欄に目を移すと、保有船舶の総トン数が増加するにつれて運賃収入の増大もみられたことがわかる。とりわけ一八九〇（明治二三）年以降の一〇年ごとに大きな増加をみせているが、ここで運賃収入増加の背景について簡単に触れておきたい。この時期の海運業界は一般に、戦争時とその直後に好景気がめぐってきている。戦時下では軍事物資と人員の搬送需要が増え、船舶の絶対数不足に伴い運賃単価が上昇したこと、とり

第1表 大阪商船の船舶隻数・貨物運賃・船客運賃
(1884年から1940年)

年 度	保有隻数	総トン	トン／隻	貨物運賃 (千円)	船客運賃 (千円)
1884 (明治17) 年	97	16,749	173	200	325
1890 (明治23) 年	56	16,067	287	406	428
1900 (明治33) 年	73	57,584	789	2,025	1,195
1910 (明治43) 年	107	132,652	1,240	7,828	3,202
1920 (大正 9) 年	133	400,702	3,013	70,889	10,143
1930 (昭和 5) 年	134	525,574	3,922	43,216	12,128
1940 (昭和15) 年	108	548,818	5,082	108,603	20,482

『大阪商船株式会社八十年史』(1966) および『創業百年史資料』(1985) より作成

わけ第一次世界大戦時にはヨーロッパなどの外国船が日本近海から引き上げたことで、日本の船舶会社の定期航路網がより強固になったこと、そして、日清、日露、第一次世界大戦を通して、日本を起点とする航路網それ自体が拡大したことによる⁽⁷⁾。

ところで、第1表の貨物運賃と船客運賃を比べると、一九〇〇(明治三三)年以降は貨物運賃の収入と船客運賃の収入が逆転し、総運賃収入の七〇八割が貨物運賃であったことがわかる。すなわち、大阪商船の航路ネットワーク上でのフローは、大部分が物流であったことになる。そしてこの傾向は、戦前期における二大船会社のもう一方である日本郵船においても同様であった⁽⁸⁾。いうまでもなく、ツーリズムは船客運賃に関わるものであるため、大阪商船の業績全体に占める船客の割合が貨物に次ぐものであったことは明らかであるが、このことをもって大阪商船が船客を重要視していなかったことにはならない。

船客運賃収入は、国内物価の上昇分を差し引いたとしても、大きな増加傾向を示していたと考えられる。とりわけ、第1表では一九一〇(明治四三)年から一九二〇(大正九)年までの一〇年間に急増しているが、これを『創業百年史資料』から各年次ごとに見ると、船客運賃の収入は一九一五(大正四)年までは三〇〇〇千円台

であったが、翌一九一六（大正五）年には四〇〇千円台となり、一九一八（大正七）年には六〇〇千円台、一九一九（大正八）年には八〇〇千円台となる。すなわち、大正初期の数年間に船客の運賃収入が急増し、その後も一九四〇（昭和一五）年まで船客の業績は右肩上がりを続けていた⁹⁾。そこで次に、船客のみに注目して航路別に船客数の推移を確認したい。

（三）九つの航路

第2表は大阪商船の定期航路を同社の会社史の区分にしたがって九つの航路に分類し、一九〇八（明治四一）年から一九四二（昭和一七）年までの航路別船客数を二年ごとに一覧したものである。表中の「日本沿岸」は瀬戸内海、紀州、九州などの航路がまとめられたものであり、「その他」はインド、オーストラリア・ニュージーランド、北米、南米、ヨーロッパ、アフリカの各遠洋航路を筆者がまとめたものである。以下第2表を参照しつつ、各航路の年次変化を含めて概要を述べたい。

日本沿岸航路は、大阪商船創業時からの航路であり、前述のように西日本を中心とした航路網からなっていた。一九〇一（明治三四）年には瀬戸内海北岸を横断する山陽鉄道が神戸から馬関（下関）までの全線を開業し、また一九〇六（明治三九）年には鉄道国有法が公布され西日本でも鉄道全盛時代が到来する。さらに大正期から昭和初期にかけては、大阪商船の關係会社として摂陽商船や土佐商船が創設され、瀬戸内海や四国の一部航路が移管されていく。こうした要因はありながらも、日本沿岸の船客数は一九二〇年代後半まではほぼ横ばいの数値を示している。船客数からみるならば、大阪商船にとって日本沿岸航路が重要視されるべき航路であったといえよう¹⁰⁾。

日本沿岸航路に次いで船客数が多いのは満洲航路である。満洲航路は、日露戦争時の一九〇五（明治三八）年一月の旅順開城とともに大阪大連線として開設され、一九四二（昭和一七）年までは大阪商船の独占航路であった。第2

第2表 大阪商船 船客数の推移
(1908年から1942年まで：2年ごと)

(単位：人)

年 度	日本沿岸 (千人)	満洲航路	台湾航路	支那航路	朝鮮航路	南洋航路	浦塩航路	樺太航路	その他 (千人)
1908(明治41)年	1,799	30,757	41,549	46,549	59,765	—	4,588	—	—
1910(明治43)年	1,846	35,113	51,352	39,505	62,462	—	2,613	7,084	2
1912(明治45)年	1,914	36,239	71,975	75,820	62,786	—	3,194	9,370	5
1914(大正 3)年	1,693	35,790	94,303	62,334	39,135	—	3,843	1,145	5
1916(大正 5)年	1,643	41,009	85,379	87,998	28,173	552	4,843	—	8
1918(大正 7)年	1,836	56,511	84,477	99,057	17,171	1,878	13,504	—	11
1920(大正 9)年	1,679	76,829	101,310	45,353	13,812	1,089	16,916	—	12
1922(大正11)年	1,514	57,776	79,180	63,798	11,813	2,422	8,536	—	10
1924(大正13)年	1,643	57,092	78,610	63,335	16,147	4,232	745	—	11
1926(大正15)年	1,828	70,930	106,011	85,178	23,114	11,405	976	—	18
1928(昭和 3)年	1,770	75,615	113,704	71,496	18,844	6,519	1,154	—	21
1930(昭和 5)年	1,554	92,696	112,038	109,740	4,823	11,924	—	—	26
1932(昭和 7)年	1,017	122,704	100,478	68,953	1,892	3,085	—	—	24
1934(昭和 9)年	1,096	184,209	104,714	98,069	5,379	4,971	—	—	32
1936(昭和11)年	983	203,858	112,536	116,500	6,949	6,268	—	—	23
1938(昭和13)年	934	249,386	133,463	47,444	7,142	4,340	—	—	18
1940(昭和15)年	1,029	357,962	213,127	43,837	10,090	5,302	—	—	27
1942(昭和17)年	351	222,816	34,578	—	—	9,204	—	—	—

『創業百年資料』（1985）より作成

表からもわかるように、満洲航路の船客数は一貫して増え続け、とりわけ一九三二（昭和七）年の「満洲国建国」以降の増加は著しい。このことから、大阪商船はいわゆる「満洲ツーリズム」に大きな役割を果たしていたことが想像される。

さて、これら二つの航路に次ぐ船客数を数えるのが、台湾航路と支那航路⁽⁴⁾である。台湾航路は一八九六（明治二九）年に大阪台湾線として開設され、以後参入する他社船もあったが大阪商船が優位に立ってきた航路である。また支那航路は、一八九七（明治三〇）年の上海航路をはじめとして、天津、広東、香港などへの航路を開設し、多くの船客を輸送してきた。満洲と同様に、台湾や中国南東地方へのツーリズムにおい

ても、大阪商船の持つ意義は大きかったであろうと思われる。

第2表からみると、以上四つの航路においてほぼ一貫して多くの船客がみられた。一方で、朝鮮航路以下の四つの航路では、廃止や縮小などがみられた。朝鮮航路は一八九〇（明治二三）年に大阪釜山線が開設されたが、一九二二（明治四五）年三月には朝鮮総督の発意により朝鮮郵船株式会社が設立され、一九三〇（昭和五）年にはそれらの同盟会が結成されたことで、大阪商船の持つ朝鮮航路のシェアは縮小した。また南洋航路は一九一六（大正五）年に台湾総督府の命令によって基隆ジャワ間の定期航路が開設され、毎年数千人から一万人の船客数を数えた。浦塩航路は一九〇七（明治四〇）年に開設されたもののやがて商況は不況となり、一九二九（昭和四）年には北日本汽船に航路が譲渡された¹²⁾。樺太航路は一九〇九（明治四二）年に開設されるが、一九一四（大正三）年には樺太庁の指導のもとで北日本汽船が設立され、航路は同汽船に譲渡されて大阪商船は撤退することになった。

以上のことから、大阪商船が多くの船客を取り扱った航路は、日本沿岸航路、台湾航路、満洲航路、支那航路であったといえよう。そしてこれに続いて南洋航路と一九二〇年代までの朝鮮航路があげられよう。統計上の船客数には、その属性を示すさらなる指標は存在しないため、船客の目的が移住であるのか、業務であるのか、あるいは観光旅行であるのか、その内訳や比率は明らかではないが、ここでツーリズムに関わると仮定しうる具体的な航路についてある程度の見通しができたこともまた事実である。

大阪商船の創設と定期航路網の形成に関する整理は以上である。ここまでで明らかにしてきたのは「物的なツーリズム空間」の生産というべきものである。たとえばヴォルフガング・シヴェルプシュ¹³⁾が、一九世紀における鉄道の発明と空間の拡大・空間の収縮について述べたように、大阪商船による航路ネットワークの形成は、近代ツーリズムを生み出す物的な空間の生産として捉えることが可能である。そこで本稿の後半では、もうひとつのツーリズム空間について考えてみたい。もうひとつのツーリズム空間とは、表象によってつくりだされる「質的なツーリズム空間」

である⁽⁴⁾。すなわち、定期航路網によって物的に形成された空間に対して、どこがツーリズムの空間であるのか、そしてまたいかなる意味においてツーリズムの空間であるのか、さまざまな印刷メディアによって表象されてきた。次章では、大阪商船が発行した印刷メディアの全体を概観し、具体的な事例として『航路案内』と広報誌『海』を取り上げ、今後の研究展望に代えたい。

二 質的なツーリズム空間——大阪商船の印刷出版物——

(一) その概要

近代のツーリズムにおいては、旅行案内書(ガイドブック)、旅行雑誌、新聞や雑誌の広告、パンフレットやリーフレット、旅行地図、ポスター、絵はがきなどのプリントメディアが果たした役割はとても大きい。これらは、本来はツーリズムの補完的な役割を担う媒介(メディア)であるかもしれないが、実際にはツーリズムそのものをつくりだすような大きな力を有してきた。しかしながらこれまでのツーリズム研究においてもまた、プリントメディアは必ずしも主要な研究対象とはされてこなかった⁽⁵⁾。本研究で注目している大阪商船についても、片上⁽⁶⁾が近代の瀬戸内海航路に注目するなかで、大阪商船の航路図や「瀬戸内海遊覧案内」などのリーフレットを用いて分析しているが、大阪商船の印刷出版物全体についての言及はしていない。

また大阪商船の会社史においては、創業一〇〇年を記念して刊行された『創業百年史』の「広報誌の刊行」という項目において、一九一四(大正三)年から英文広報誌として Official Guide for Shippers and Travellers to the Orient が毎年刊行されていたこと、そして一九二四(大正二三)年には広報誌『海』が発行されはじめたこと、さらに社内向けには「社報」と「商船通報」が発行されていたことが記されているにとどまり、印刷出版物の一覧や分析は

なされていない。

そこで本稿では、これまでの資料調査をもとに、『航路案内』と広報誌『海』についてそれぞれ一節を設け、概要を示しつつ今後の分析視点を考えてみたい。

(二) 『航路案内』

『航路案内』は、明治期後半から昭和戦前期にかけてさまざまな種類がみられた鉄道旅行案内書の系譜に類似すると考えられる。鉄道旅行案内書そのものについての体系的な研究はまだみられないが、たとえば瀬戸内海沿岸部においては、神戸から広島までをカバーする一八九四(明治二七)年の『山陽鐵道名所案内』や、山陽鐵道が神戸から馬関(下関)まで全線開通した一九〇一(明治三四)年に刊行された『山陽鐵道案内』などが、おそらくは初期の鉄道旅行案内書であろう。また、全国を一覧する本格的な鉄道旅行案内書としては、一九〇六(明治三九)年の鐵道國有法公布以後に刊行された『鐵道院線沿道遊覽地案内』(一九〇九・明治四二年)から『鐵道沿線遊覽地案内』(一九一三・大正二年)、『鐵道旅行案内』(一九二四・大正一三年)、『日本案内記』(全八巻、一九二九・昭和四年)一九三六・昭和十一年)へと連なる鐵道院・鐵道省系の案内書がその本流となろう。そしてこうしたおよその系譜と並行して、航路案内の刊行がなされていたと考えられる。

大阪商船の『航路案内』は、管見の限りでは次の四点である(刊行年順)⁴⁾。

- ① 『大阪商船株式会社航路案内』 寝々堂、一九〇三(明治三六)年、二一〇十四二四十二四十一九六頁。
- ② 『瀬戸内海航路案内』 大阪商船株式会社、一九一三(大正二)年、一六二頁。
- ③ 『航路案内』 大阪商船株式会社、一九一六(大正五)年、二二三二頁。

④ 『航路案内』 大阪商船株式会社、一九一九（大正八）年、一九二頁。

① 『大阪商船株式会社航路案内』（第2図参照）は大阪商船がはじめて刊行した航路案内であると考えられる。その全体は合計千ページにも及ぶ書物であるが、最初の二一〇ページと最後の一九六ページはさまざまな広告ページである。本文は四二四ページからなる具体的な航路案内と、二四ページからなる付録（船舶の一覧と里程表・運賃表）、そして冒頭に三〇ページあまりからなる港や航路上の風景写真が付されている。この航路案内の刊行時には、前述のようにすでに鉄道旅行案内書という書物は登場しており、『山陽鐵道案内』（一九〇一・明治三四年）と見比べると、形式や内容に多くの類似点のあることに気づかされる。本稿ではその詳細な比較を述べる余裕はないが、大阪商船が最初に刊行した航路案内のモデルとして、先行する鉄道旅行案内書が参照された可能性は高いと筆者は考えている。



第2図 『大阪商船株式会社航路案内』（1903・明治36年）の表紙

本文中の具体的な航路案内は、瀬戸内航路、南海航路、九州航路（大阪沖繩線を含む）、山陰航路、台湾航路、南清航路、韓国航路、揚子江航路、北清航路の順に記述されており、それぞれのページには「瀬戸内海航路図」「九州航路図」「山陰航路図」「台湾航路図」「南清航路図」が挿入されている。

航路案内の内容は、大阪商船の船舶を利用する旅行者にとってのさまざまな情報であり、旅館料理店、物産名物、名所旧跡の各項目が航路沿いの各地

ごとに紹介されている。これはちょうど、鉄道旅行案内書が、鉄道線に沿って各地の旅館料理店、物産名物、名所旧跡を順に紹介する手法と同じである。

②『瀬戸内海航路案内』はタイトルが示すとおり、瀬戸内海航路に限定された航路案内である。一九一〇年代のこの時期に、なぜこのような『航路案内』が刊行されたかについては、小西和の『瀬戸内海論』（一九一一・明治四四年）が好評を得て、瀬戸内海の風景がそれまで以上に注目を集めたことが一因であるとも考えられるが、明確な根拠はない。

『瀬戸内海航路案内』では瀬戸内海を次のように四つに区分して、それぞれの地域の「遊覧地案内」がなされている。四つの区分とは、大阪や神戸などを瀬戸内海東岸、高松や今治などを瀬戸内海南岸、別府や門司などを瀬戸内海西岸、宮島や尾道などを瀬戸内海北岸とするものである。また「瀬戸内海航路図」が添付されているほか、写真やイラスト、地図も用いられており、体裁はやはり鉄道旅行案内書のそれである。なお、発行元が大阪商船となり、他社の広告は掲載されていない。

③『航路案内』は『瀬戸内海航路案内』の出版から三年後に刊行された。六〇枚におよぶモノクロ写真のページと、カラー版の「航路図」「朝鮮叢島図」「瀬戸内海航路図」が付されている。航路案内の内容は、まず航路の概要を紹介した「航路の栞」（二～四ページ）において、「大阪より神戸へ」「関門より基隆へ」「基隆より香港へ」「関門より大連へ」など日本沿岸航路と近海航路の概要が紹介されている。本書の中心となる「各港要誌」（四二～一七四ページ）では、「内地各港」「台湾各港」「朝鮮各港」「支那各港」ごとに寄港地の名勝、旅館、料理店の案内がなされているが、瀬戸内海航路の記述はほとんどみられない。したがって、前述の『瀬戸内海航路案内』と本書を合わせることで一九一〇年代前半における大阪商船のほぼすべての定期航路についての案内書が完成したことになる。これは、鉄道院において『鉄道沿線遊覧地案内』（一九一三・大正二年）という全国を網羅する一冊の鉄道旅行案内書の

形態が完成する時期と、ほぼ同じである。

④右記の『航路案内』から三年後に発行されたこの『航路案内』は、全体のページ数をかなり縮小した形で刊行された。航路案内の内容に瀬戸内海航路の記述を欠いていることから、③の改訂版とみることができよう。しかしながら一九一六（大正五）年版には付されていたモノクロ写真のページはここにはなく、また「航路図」も別の航路図に差し替えられている。各航路案内の内容は、この二、三年の間に新たにインド航路、南洋航路（ジャワ航路）、オーストラリア航路、北米航路、南米航路、ヨーロッパ航路、アフリカ航路などが相次いで開設されたことを踏まえて、大きく様変わりした。航路案内の目次にしたがえば、北支那航路、台湾航路、浦塩航路、朝鮮航路、南支那航路、北米航路、南米航路、印度航路、豪州航路、南洋航路、北欧州航路、南欧州航路の各地が具体的に紹介されているのである。またこうした状況を反映して、世界全体の航路図と、朝鮮半島と中国を含む日本近海の航路図の二枚が付されている。とりわけ前者の「大阪商船株式会社航路図」は前掲第一図の「大正七年末定期航路図」とほぼ同じ時期のもので、第一章で述べたように、この時期において大阪商船の航路網が文字通りグローバルなスケールに拡大したことを表している。

さて、大阪商船は航路網を世界に広げた時点で、そうした航路網を見通した「航路案内」を刊行したのであるが、肝心の『航路案内』は一九一九（大正八）年版を最後に、これ以後は刊行されなかった可能性が高い。また、①④の『航路案内』も多くの版を重ねた形跡はない。「航路案内」と比較してしばしば引き合いに出してきた鉄道旅行案内書は、大正期から昭和初期にかけて次第に充実することに対して、航路案内はそうはならなかった。『航路案内』そのものの「利用のされ方」からも検討する必要があると考えるが、第2表でみたように船客数の推移だけを見るならば、船客数が減少しツーリストが減少したことでプリントメディアの役割が低下し、無くなったと結論することはできない。むしろ大阪商船では、書籍としての「航路案内」にかわる別の媒体を通して、自社航路の案内をするとい

う道をとったと考えられる。別の印刷出版物として想定されるものには、広報誌『海』、リーフレット、ポスター、絵はがきなどがあげられるが、ここでは広報誌『海』に注目してみたい。

(三) 広報誌『海』

雑誌『海』は、一九二四(大正一三)年七月に創刊され、一九四三(昭和一八)年八月までの二〇年間にわたって、合計一四三号が刊行された。創刊一号から四一号(一九三五・昭和一〇年一月)までの前半およそ一〇年間はほぼ季刊で刊行され、四二号(一九三五・昭和一〇年三月)から終刊一四三号までの後半およそ一〇年間はほぼ月刊で刊行された。判型は創刊一号から一三六号(一九四三・昭和一八年一月)まではA5版で、毎号のページ数はおよそ二〇〜八〇ページであった⁸⁾。雑誌の編集後記には、この雑誌は原則的には非



第3図 『海』第6号(1926・大正15年)の表紙

売品であり、船舶関係、学校、図書館などに無料配布されたこと、また発行部数が数万部を数えたことが記されている。第3図は、第六号(一九二六・大正一五年)の表紙であるが、毎号のようにイラストや写真によって表紙は飾られていた。

雑誌の内容を大まかにみると、大阪商船の定期航路上にある各地の旅行案内や紀行文を軸として構成されており、風景写真もふんだんに用いられている。雑誌の月刊化からしばらくの間は、写真を主として誌面を構成する「グラビア号」も企画され刊行

されている¹⁹⁾。また大阪商船の広報誌として位置づけられているため、同社の新造船案内や「定期表」と記された運行時間表、運賃表、そして大阪商船支店と取り扱い代理店などの情報がほぼ毎号掲載されて、他にも百貨店、旅館、飲食店の広告が数多く掲載されている。

これまで雑誌『海』については、引用例が数例あるものの、全体を見通した研究や分析の対象とはされていない。また戦前の二大船会社の一方である日本郵船では同様の雑誌は発行されておらず²⁰⁾、船舶による近代ツーリズムを論じるとき、この雑誌『海』はたいへんに重要なメディアであると考えられる。なお『海』が創刊された同じ年の四月には、日本旅行文化協会によって旅行の総合雑誌『旅』が創刊されているが、両者の関連性についても今後の分析課題であると考えている。

さて、ここで創刊号の目次をみておきたい。

『海』創刊号の目次

理想的消夏法	船に親しんでください	世界の公園瀬戸内海
四国霊山石鎚山と面河の勝	小松島海水浴	シヤンの海水浴
隠れたる名勝浦戸湾の涼味	内海名所五句	涼味を追うて紀の国へ
瀬戸内海と優秀船	海の女王蓬萊丸	天下の楽土別府温泉
マンゴーの実る瓜哇へ	東洋第一の青島海水浴場	瀬戸内海遊覧日程案
大連航路案内	蓬萊丸のうわさ	世界に雄飛する大阪商船

『海』創刊号は以上二八項目、一九ページから構成されている。「理想的消夏法」と題された自社船を用いての三日

間にわたる瀬戸内海遊覧の広告記事にはじまり、主として瀬戸内海の記事が多くを占め、後半にはジャワ（瓜哇）、チンタオ（青島）、大連といった「外地」への案内記事も掲載されている。こうした雑誌記事の内容を、全一四三号について分析することから、同時期における大阪商船と近代ツーリズムの実像を描く見通しは立つと考えられる。

ところで、本稿の冒頭にも引用した沖繩視察旅行団については、この雑誌『海』からどのようなことを知ることができるのであろうか。雑誌『海』にみられる沖繩に関する記事は、創刊号にはなかったものの、第二号には「南国の秋（琉球行）」（一九二四・大正一三年）、第三号には「避寒をかねて沖繩観光」（同）、第五号には「琉球への航路」（一九二五・大正二四年）、そして第六号には「琉球見物」と「沖繩航路案内」（一九二六・大正一五年）というように、雑誌刊行のごく初期からしばしばみられる。こうした状況は、一九三七（昭和一二）年に二隻の新造船「波上丸」と「浮島丸」^②が就航したことによりさらに拍車がかかることになる^③。冒頭で紹介した沖繩視察旅行団は、こうした新造船の就航を契機として実施されはじめたものである。一九四〇（昭和一五）年に実施された第一六回沖繩視察団の旅行についても、参加者の紀行文が第一〇三号（一九四〇・昭和一五年四月）に掲載されている。ここではその紀行文を要約しつつ、本稿の最後にこの沖繩視察団の経験的な様相を捉えてみたいと考える。

第一六回沖繩視察団に参加した河辺昌之による「沖繩の印象」（第一〇三号、三〇～三二頁）には、次のような寄稿がなされた（以下括弧内は紀行文からの引用）。

一九四〇年二月一三日の朝、一四名の参加者が浮島丸で神戸港を出港し、二日後の一五日午後四時近くに沖繩へ入港している。その第一印象を「憧憬の島に安着」したと記し、続けて「入港の光景もはなはだ印象的で島に船が近くと点々と丘の上に白く見えるもの、（中略）これが有名な墓であり、二月というのに翠緑滴ると形容したい緑の色、エメラルドの海の色、岸に打ちよせる白い波、そして最も絵画的に美しい効果をあげている赤い屋根の層々たる連り、夢の島という印象が旅人の胸にわく」と回想している。いわゆる「内地」とは異なる墓地の形態が注目され、

南国の風景が綴られている。

一行は、ただちに四台の自動車を手を連ねて波上神社に参拝し、この境内で、同船してきた神戸の小磯良平画伯、詩人竹中郁、二科会友伊藤藤繼郎たちと紹介しあって奇遇を喜んでゐる。その後一路糸満へ向かい、「沿道の風物何一つ珍しからざるはなく農作物の砂糖キビ、名知らぬ雑草、美しい南国の花などなど、夢のごとく見ているうちに糸満の町に入る」と、南の島のエキゾチックな印象がここでも繰り返される。そして糸満の風物に「船酔い気分もどこへやら、南国の風物ですっかり元気を取り戻し、旅館に引き上げ一浴してから三杉楼の懇親会に行く。ここで筆者は十二日出京の節日本民藝館の沖縄特別展の催し物として夜間その会場で見た琉球舞踊の素晴らしい美しさの猶一層本格的なものをこの三杉楼で見せられて感心した」と東京の日本民芸館で目にした琉球舞踊を、今度は本場で体験したことを記している²³。

沖縄での第二日は、「最も多くの沖縄の面に接触する日である」として、崇元寺、識名園、首里城、郷土博物館、沖縄神社をまわり、「島で生産される織物、染物、漆器、陶器、また南国味あふれる桃源農園などと、数えきれぬ観光視察」を経験している。また「特に筆者はこの壺屋に興味を抱いていて、有名な栄徳さんの工房で主人にあって旧知の話をしたり、濱田庄司さんの出来途中の品をみたり記念撮影までしてきたのは喜ばしかった。工業指導所では染織、漆器など伝統の技巧を新時代に適應するため鋭意改善しているのに注目した」としている。沖縄での第二日目には、主として「地場産業」に関する見学にあてられていたことが読み取れる。

「最後の日は往復二十里以上の行程である。自動車は南国の風景の中を飛ばす。残波岬に向かうのである。松並木、農家、またしても砂糖キビ、蘇鉄の群生、墓の丘の連続、ようやく残波岬に着く。しばし雄大な風景を觀賞してのち比謝川沖繩耶馬溪を見、その別荘風な家で昼食、製糖工場見学（中略）、古着市場で紅型染の断片などを買って求めて僅かに沖縄の記念物入手することができた。思えば夢のような三日間であった。筆者の二年越しの計画、す

ざればまた夢のごとき感が深い、雪の越路より馳せ参じてこの団体に仲間入りして今年は二度の春を味わう事になった」。

以上三日間の沖繩旅行で経験されたものといえば、南国の自然の風景と芸能（舞踊）、そして産業に関わるものたちであった。これは、同時期における沖繩へのツーリズムの一事例にすぎないが、こうした経験を雑誌『海』から複数読み取り、重ね合わせてゆくことにより、戦前期における沖繩へのツーリズムについて、具体的な様相は描けるであろう。そして同様に、大阪商船がつくりだした物的なツーリズム空間に対してなげかけられた、おそらくは輻輳したまなざしの分析は、今後の課題となろう。

おわりに

本稿では大阪商船を事例として、物的なツーリズム空間という視点から定期航路の空間的な展開を跡づけ、そうした空間に対する「空間の表象」を分析しうる同社の印刷出版物について整理を行い、具体的な事例の提示も試みた。本稿で取り上げたのはその一部にすぎないが、『航路案内』と雑誌『海』のさらなる分析と、本稿では取り上げなかったリーフレット類や英文広報誌などを含めた分析を今後の課題としたい。

附記

本研究にあたり、株式会社商船三井広報室では資料閲覧について格別の便宜を賜りました。ここに記して篤くお礼申し上げます。また本稿脱稿後、神田孝治（二〇〇四）戦前期における沖繩観光と心象地理、都市文化研究四、一一―二七頁が発表されていることに気付いた。本稿と重なる部分もあり、本文中において言及すべきであったが、筆者の怠慢により果たすことができなかった。

註

- (1) 旧字体漢字と旧仮名遣いは現代の表記に改めている。以下の書名・引用文もすべて同じ。
- (2) 『海』第一〇一号(二九四〇)の「大阪商船主催沖繩視察団募集」(三五頁)による。
- (3) 現在の沖繩観光のイメージ形成について、日本への復帰を起点と位置づける研究として、多田治(二〇〇四)『沖繩イメージの誕生——青い海のカルチュラル・スタディーズ——』東洋経済新報社、一七九頁があげられよう。しかしながら「沖繩イメージ」の形成プロセスは、少なくとも一九世紀後半から、場合によっては近世から検証する必要があると考える。
- (4) 大阪商船の創立に関しては次の三つの会社史において記述されている。神田外茂夫編(一九三四)『大阪商船株式会社五十年史』大阪商船株式会社、八八〇―七二頁、岡田俊雄編(一九六六)『大阪商船株式会社八十年史』大阪商船株式会社、八六七頁、財団法人日本経営史研究所編(一九八五)『創業百年史』大阪商船三井船舶株式会社、八六三頁。また、創立当初の正式な社名は有限責任大阪商船会社であったが、一八九三(明治二六)年二月三十一日に社名を大阪商船株式会社と改めた。本稿ではいずれの時代においても大阪商船という表記を用いることとする。
- (5) 一九世紀以降におけるグローバルなスケールでの海上ネットワーク形成については、野間恒(一九九三)『豪華客船の文化史』NTT出版、三二二頁に詳しい。なお、同書にも述べられているように、そうしたネットワークがグローブ・トロツタリのような旅行者をうみだしてゆく。
- (6) 財団法人日本経営史研究所編(一九八五)『創業百年史資料』大阪商船三井船舶株式会社、三〇〇頁。なお『大阪商船株式会社八十年史』は前掲⁽⁴⁾。
- (7) 小風秀雅(一九九五)『帝國主義下の日本海運——国際競争と対外自立——』山川出版社、三四一頁、片山邦雄(一九九六)『近代日本海運とアジア』お茶の水書房、三二七頁ほか。
- (8) 財団法人日本経営史研究所編(一九八八)『日本郵船百年史』日本郵船株式会社、九〇一頁、同編(一九八八)『日本郵船百年史資料』日本郵船株式会社、九一九頁による。
- (9) こうした船客運賃収入の増加に、ツーリズムがどの程度関わっていたのか、現在のところ明らかではない。この点は、質的なデータからの裏付けが必要であると考えている。
- (10) 複数あった日本沿岸航路のなかでも船客数の多寡は存在するが、日本沿岸航路の各航路ごとの分析は別稿に期したい。
- (11) 前掲⁽⁴⁾などの大阪商船の会社史にある表記にしたがい、ここで支那航路を中国航路とはせず、また括弧も付さずそのまま使

- 用する。
- (12) 第2表の浦塩航路において、一九一八(大正七)年と一九二〇(大正九)年の船客数が多いのは、シベリア出兵に関わる人員を輸送したことによると考えられる。
- (13) ヴォルフガング・シヴェルプシユ著、加藤二郎訳(一九八二)『鉄道旅行の歴史——一九世紀における空間と時間の工業化——』法政大学出版局、二六八頁。
- (14) 質的なツーリズム空間の生産についての実証的な先行研究として、滝波章弘(一九九五)『ギド・ブルーにみるパリのツーリズム空間記述——雰囲気とモニュメントの比較——』、地理学評論六八A—三、一四五—一六五頁、西村孝彦(一九九七)『観光空間の生産について——ギドブルーの検討を中心に——』、『文明と景観』地人書房、一八五—二七一頁、濱田琢司(二〇〇二)『観光ガイドブックに見る地域と工夫——九州のやきものの場合——』、地理科学五七—二、一〇五—一九頁があげられよう。
- (15) ツーリズムのプリントメディアに関する先行研究の整理も他稿に期したい。なお、先駆的な研究としては中川浩一(一九七九)『旅の文化史——ガイドブックと時刻表と旅行者たち——』伝統と現代社、二七八頁があげられよう。また吉田初三郎の鳥瞰図に関しては湯原公浩編著(二〇〇二)『大正・昭和の鳥瞰図師 吉田初三郎のパノラマ地図』平凡社(別冊太陽)、一五〇頁があり、温泉というテーマをめぐるプリントメディアの整理には関戸明子(二〇〇七)『近代ツーリズムと温泉』ナカニシヤ出版、二〇六頁、植民地時代の台湾へのツーリズムに関するプリントメディアの整理には曾山毅(二〇〇三)『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、三四二頁がある。
- (16) 片山広子(一九九七)『近代瀬戸内海航路の観光地に及ぼす影響——大阪を起点とする旅客汽船航路を通して——』、史泉八六、二〇—四〇頁。
- (17) この四点以外にも「航路案内」と題された大阪商船の出版物は存在する。たとえばリーフレットスタイルでの「航路案内」は数多く確認でき、また小冊子の形式で「浦塩航路案内」(一九〇八・明治四一年、一六頁)も刊行されているが、それらは簡易なプリントメディアとして別項目で整理すべきであると考えられるため、ここでの「航路案内」には含めていない。
- (18) 雑誌『海』の所収状況について簡単に触れておこう。二〇〇七(平成一九)年時点における国立情報学研究所による図書・雑誌の書誌・所在図書館情報検索システム(Webcat)によると、一四三号全数を所蔵する図書館はなく、全国でおよそ二一の図書館にその一部が所蔵されている。

- (19) たとえば第四五号（一九三五・昭和一〇年六月）は、「瀬戸内海特集」のグラビア号である。
- (20) なお、日本郵船の関連会社である近海郵船株式会社では、『海』の創刊年と同じ一九二四（大正一三）年に、B6版の雑誌『海の旅』を創刊している。筆者はその一部を所有するが詳細はいまのところよくわかっていない。
- (21) 浮島丸は一九四五年八月二四日に海難によって多くの犠牲者を出し沈没した。
- (22) たとえば、「沖繩の印象」「沖繩航路における新造船波上丸」「沖繩風景」（第六四号、一九三七・昭和一二年）、「沖繩を語る座談会」「沖繩話」（第六八号、同年）、「海から見た沖繩」（第六九号、同年）、「沖繩一見」（第七〇号、同年）、「沖繩の印象」（第七六号、一九三八・昭和一三年）、「沖繩の風景」（第七七号、同年）、「沖繩観光の思い出」（第八〇号、同年）、「沖繩の歌」（第八一号、同年）、「沖繩視察団とともに」（第八二号、同年）、「沖繩紀行」（第八四号、同年）、「沖繩航路の景観」（第八六号、同年）、「沖繩のこと」（第八七号、同年）、「沖繩の印象」（第八八号、一九三九・昭和一四年）、「沖繩観光」（第九三号、同年）など。
- (23) この年、東京の日本民芸館では沖繩特別展が開催されていたこと、またその会場では琉球舞踊が演じられていたことは、同時期における「内地」での沖繩イメージ形成を考えると、たいへんに興味深いと思われる。