

忘れられた植民地ツーリズムの軌跡



文学部教授 荒山 正彦

植民地ツーリズム

「植民地ツーリズム」ということばには、どこか違和感があるかもしれない。娯楽としての旅行や観光を意味するツーリズムと、支配や暴力を想起させる植民地とが結びつくことが想像しにくいからであろう。しかしながら、宗主国と植民地との支配／被支配関係のなかであらたなツーリズムが誕生し普及した事例は、ツーリズムの歴史のなかにはいくつも存在する。

たとえば、日本からも年間およそ100万人の旅行者が訪れるハワイ諸島は、19世紀末（1898年）のアメリカ合衆国によるハワイ併合前後から観光保養地として誕生し発展したものである。その観光地化は、太平洋最大の軍事拠点（パールハーバー・真珠湾）の建設と同時にすすめられたものでもあった。現在のインドネシア（かつてのオランダ領東インド）に位置するバリ島、現在のカンボジア（かつてのフランス領インドシナ）にあるアンコールワット、そしてイタリア・英国・フランスの植民地であった北アフリカの遺跡群をはじめ、宗主国／植民地という関係のなかで、ツーリズムの目的地として発見され、メディアで宣伝され、多くの旅行者を集める観光地となった事例は数多い¹⁾。

ところで、こうした植民地ツーリズムは、欧米諸国が主導したものばかりではない。日清・日露戦争を契機としてその版図を拡大した日本もまた、支配／被支配関係のもとで植民地ツーリズムをうみだしてきた。本稿の目的は、19世紀末からのおよそ50年間にわたって、日本がさまざまなかたちで領有し、あるいは獲得

した外地や植民地などへのツーリズムの軌跡を思い出すことにある。

20世紀前半期における日本の植民地とそれに準ずる領域とは、千島、樺太、関東州を含む満洲、朝鮮半島、台湾、南洋群島などである。こうした地域へは日本からさまざまな旅行者が訪れた。文字通り植民＝移住した人、仕事や業務で移動した人に加えて、学校の修学旅行や視察・見学の団体旅行、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（現在の財団法人日本交通公社ならびに株式会社ジェイティービー）などが企画したパッケージツアーに参加することで植民地への旅行を経験した人々も少なからずあった。

そこでまず、1冊の古い時刻表からその軌跡をたどってみたい。現在においても月刊で発行されている鉄道の時刻表は、日本では1894（明治27）年にはじめて出版された。創刊から今日まで120年近くが経過するが、過去の時刻表は実用的には価値がないために一般的には消耗品と考えられ、大学図書館のコレクションともなりにくい。しかしながら、その歴史的史料価値から今日では多くの時刻表が復刻されており、過去120年間近くの旅行のありさまを振り返る貴重な資料となっている。

1冊の時刻表から

その時代の朝鮮半島には2つの急行列車が走っていた。1つは午前7時30分に朝鮮南部の都市釜山（現在のプサン）を出発し、午後3時20分には京城（現在のソウル）、午後8時前には平壤（現在のピョンヤ

朝鮮における列車運行
(昭和9年の時刻表から)

ン)に停車し、さらに朝鮮と満洲との境界線を越えて、翌朝午前6時40分に満洲の奉天(現在のシェンヤン)に到着する「のぞみ」号である。

そしてもう1つの急行列車は、のぞみ号が釜山を出発したおよそ12時間後の午後7時20分に釜山を出発し、翌日の午前3時すぎには京城、午前7時すぎには平壤に停車し、その後、のぞみ号と同じように朝鮮と満洲の境界線を越え、1932(昭和7)年に「満洲国」の国都と定められた新京(現在のチョウシュン)へ午後9時すぎに到着する「ひかり」号である²⁾。釜山から京城までの片道運賃は、一等で19円85銭、二等で12円63銭、三等で7円であった³⁾。

さて、この時刻表は、JR各社の前身となる鉄道省が編纂し、ジャパン・ツーリスト・ビューローが発行した『汽車時間表』(1934・昭和9年)である⁴⁾。『汽車時間表』には、索引としての役割をもつ「鉄道路線図」が冒頭数ページに掲載されている。たとえばそこ

では、樺太や台湾の鉄道路線図が北海道や九州の鉄道路線図と同じページに併置され、外地や植民地の鉄道路線もあたりまえのように記されている。樺太や台湾にも北海道や九州と同じように日本語の路線名や駅名があり、時差のない同じ時間帯で列車が走り、海を隔てていても鉄道のネットワークは接続し、連続していることを物語っている。こうした鉄道路線図を通して人々は、日本の範囲が空間的にどのように広がりを持っているのかについて知り、あらためてその版図を確認したと考えられる。そして、鉄道路線図を眺めながら、時刻表の列車運行を追い、こうした広がりを持つ領域への旅行を想像することもまた、一般的であったと考えられるのである。

そうした旅行に直接関わる情報として、当時の時刻表にも現在のような旅行の広告ページが付されていた。この昭和9年の『汽車時間表』巻末にも30ページにわたる広告欄が設けられている。そこには各地にある温泉地や旅館、遊覧バスなどの宣伝広告が掲載されており、その見出しには伊豆、富士、日光などの文字がならぶ。そしてこれらの観光地とあわせて、朝鮮、樺太、台湾などの旅行広告も掲載されている。全30ページの広告のうち、1ページ大の広告を掲載している例が5件あり、それは東京遊覧バス、京都名所遊覧バスの2例と、あとは満洲(南満洲鉄道株式会社)、朝鮮(朝鮮総督府鉄道局)、台湾(台湾総督府鉄道局)という3つの地域の旅行広告である。

たとえば朝鮮総督府鉄道局による1ページ大の広告には、「史蹟に富む朝鮮へ 風光美に恵まれた朝鮮へ」という見出しで、各地の古蹟(慶州、扶余、開城など)、温泉(東萊温泉など)、自然の風景地(金剛山)が具体的に紹介されている。つまり



昭和9年12月号の時刻表の表紙。定価25銭で販売されていた。スキーのシュプールが表紙を飾る。



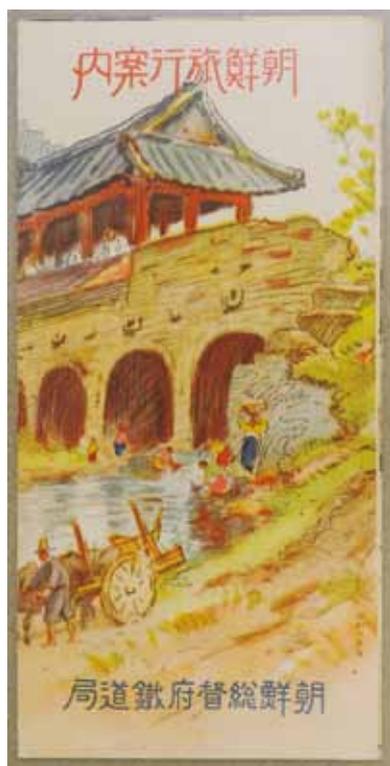
『汽車時間表』（昭和9年）に掲載されている「鉄道路線図」。
九州とならんで台湾の鉄道路線が描かれている。

この当時、満洲や朝鮮、台湾への旅行は、伊豆や箱根、あるいは北海道や九州への旅行の延長線上にある「手の届く」旅行地であった。

このように、1冊の時刻表のなかに植民地ツーリズムの様相をみつけだすことは、実はそれほど困難なことではない。今日数多く復刻されている戦前期の時刻表には、こうした植民地ツーリズムの記憶が刻まれているのである。

ツーリズムのリーフレットから

次に、植民地ツーリズムそのものを、よりはっきりみせてくれる資料をとりあげてみたい。ここに示したのは、『汽車時間表』に1ページ大の旅行広告を掲載した朝鮮総督府鉄道局が、1935（昭和10）年に発行したリーフレット「朝鮮旅行案内」である⁵⁾。



リーフレット「朝鮮旅行案内」
(朝鮮總督府鐵道局発行、1935年)の表紙。

「朝鮮旅行案内」は、大きさ 37 cm × 53 cm の一枚もののリーフレットで 12 分の 1 の大きさに折りたたんで、携帯することができるようになっている。おもて面は「朝鮮交通略図」と題された主題図と 10 枚の写真が組み合わされている。朝鮮交通略図には 1935 年

時点での半島内における鉄道、乗合自動車（バス）、海上航路が中心に描かれ、日本内地との連絡船や「満洲国」への鉄道ネットワークも示されている。また主な観光地、主な海水浴場、温泉、寺刹、山岳などの観光の目的地も地図上には記されている。地図の周辺に掲載された写真は、金剛山、朝鮮神宮、妓生、京城と平壤市内のみどころ、そして「日満を繋ぐ超特急ひかり」と説明された急行列車ひかり号などである。

リーフレットのうら面は、朝鮮の具体的な旅行案内となっており、面積地勢、気候、旅行季節などの「朝鮮の概略」、各路線の「沿線案内」、そして割引乗車船券の紹介、旅行日程案の記述がみられる。おもて面の交通略図とあわせて、朝鮮のみどころや旅行プランがわかりやすく示されている。その旅行案内の一部をここに抜き出してみたい。

朝鮮全体の旅行イメージを記す「旅行季節」の項目では、「朝鮮は至るところ海に、山に、半島特有の変化に富んだ自然の美を有し、(中略) 絢爛の春、百花の色彩とりどりに賑わう馬山・鎮海・京城・平壤などの桜はまさに内地の春をしのぐ美しさであり」、新緑や紅葉、スキー・スケートなど一年を通じて楽しめることがうたわれている⁶⁾。



リーフレット「朝鮮旅行案内」(朝鮮總督府鐵道局発行、1935年)のおもて面に掲載された朝鮮交通略図(部分)と写真(ひかり号など)。

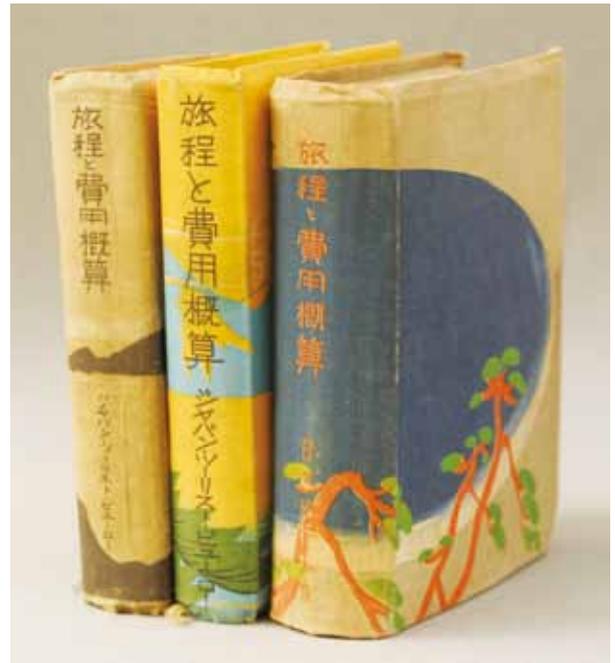
また「沿線案内」では、都市や風景地などの見学先が具体的に紹介され、大阪毎日新聞社が選定した朝鮮八景・八勝、各地の温泉地、海水浴場、避暑地なども個別に記載されている。そして「旅行日程案」の一例として、山口県の下関から朝鮮半島南部の都市釜山を經由して、再び下関へ戻る7日間のプランでは、関釜連絡線や朝鮮総督府の鉄道線「のぞみ」と「ひかり」を利用し、京城、平壤、慶州、そして満洲との境界線にある二つの都市である安東と新義州、東萊温泉・海雲台温泉をめぐる行程が示され、仮に三等の列車を利用すると交通費、宿泊費などすべて含めておよそ一人70円であったことも示されている⁷⁾。

こうした一枚もののリーフレットには、同時代のツーリズムの具体的な様相がさらによく示されているように思われる。ここでは1935年発行のリーフレットを取り上げたが、同様のリーフレットは、1920年代から40年代にかけて、朝鮮のみならず、満洲、台湾、樺太、南洋においてもさまざまに作製された。

それでは最後に、冒頭の『汽車時間表』を発行したジャパン・ツーリスト・ビューローによる植民地ツーリズムに関連する図書資料の一部をとりあげてまとめとしたい。

『旅程と費用概算』と『東亜旅行叢書』

2012年は、財団法人日本交通公社と株式会社ジェイティービーとが創立100周年をむかえる年である。両社は1912(明治45)年3月12日にジャパン・ツーリスト・ビューローとして創設されたことにはじまる⁸⁾。創設当初は日本への外国人旅客への斡旋業務を主としたが、1930年代に日本人旅行者へのサービスを大幅に拡大する。そして同じ1930年代からは、いわゆる日本内地での旅行斡旋ばかりではなく、1934(昭和9)年に満洲旅行のための雑誌『旅行満洲』を創刊するなど、日本から外地・植民地へのツーリズムに関しても



戦前期に発行された『旅程と費用概算』
(ジャパン・ツーリスト・ビューロー)。

大きな役割を果たしてきた。

ジャパン・ツーリスト・ビューローでは創設翌年の1913(大正2)年に月刊雑誌『ツーリスト』を創刊し、日本内地はもとより、外地や植民地への旅行情報を発信していた。そして1919(大正8)年に月刊雑誌『ツーリスト』の附録として、「旅程と費用概算」と題された旅行案内が発行された⁹⁾。翌1920(大正9)年から『旅程と費用概算』は一冊の単行本として発行され、戦前期においてもっともよく知られた旅行案内書のひとつとなった。ここでは、前述の『汽車時間表』や「朝鮮旅行案内」と同時期、1935(昭和10)年に発行された『旅程と費用概算』を事例にとりあげてみたい。

1935年版の『旅程と費用概算』は総ページ数812ページに及ぶ大著である。旅行案内書ではあるが、旅行先に持ち出して携帯するのではなく、机上で旅行計画を立てるときに用いられたと考えられる書物である。その内容は書名が物語るように、東京などを出発地点として、日帰りや1泊2日で近郊へでかける旅行から、10日間をこえる日程での九州一周旅行、2週間での

北海道・樺太遊覧旅行、22日間台湾遊覧旅行など、100例以上の旅程案がプランとして示され、その旅行費用の概算が示されているものである。

すなわち、この旅行案内『旅程と費用概算』を一覧すれば、その時代における主要な旅行先とその行程が明らかになるのである。さらに加えていえば、この資料は1920年からの20年間にわたって改訂と増補が繰り返されているため、『旅程と費用概算』を時系列に並べて分析すれば、戦前期のツーリズムの歴史を概観することもできる。

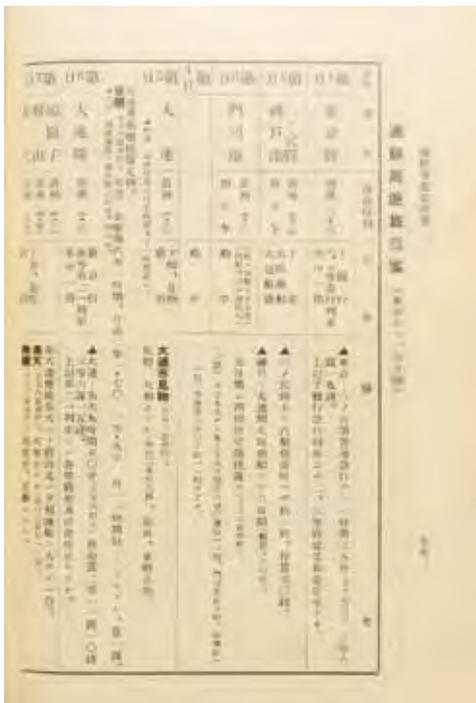
1935年に刊行された『旅程と費用概算』では、前述の「2週間北海道・樺太遊覧」と行程22日間の「台湾遊覧旅行」に加えて、「朝鮮金剛山探勝」（12日間）、「満鮮周遊旅程」（15日間）、「青島及鮮満周遊旅行」（21日間）、「内鮮満周遊」（20日間）などの植民地ツーリズムにかかわる旅行日程案とその費用が掲載されている。たとえば「満鮮周遊旅程」は、東京から三宮までは鉄道を利用し、神戸港から満洲の大連までは船の移

動、大連から満洲を北上し、「満洲国」の国都新京を経て朝鮮半島を北から南へ縦断し、釜山から連絡船で下関へ戻り、ふたたび鉄道で東京へ戻るというルートである。その費用の概算は、二等230円、三等135円、学生100円とされている¹⁰⁾。15日間の長期にわたる旅行としては、決して高額ではなく、11日間での東京北海道往復旅程がおおよそ二等150円、三等100円であったことと比べても、特別に高額でなかったことがわかる。1920年代の大正後期から昭和前半期にかけて、日本での植民地ツーリズムはそれなりに普及し、一般性をもった旅行形態であったことがここからうかがわれるのである。

ところで、『旅程と費用概算』は改訂と増補を繰り返すうち、総ページ数が増え続け、1930年代後半には1,000ページを超えてしまう。そこで、1930年代半ばから、各地方別に編集されたツーリスト案内叢書がシリーズとして刊行されるようになる。たとえば第1集は「北海道地方」、第7集は「九州地方」というように、それぞれ50ページあまりの単行本として発行された。

『旅程と費用概算』の内容は、こうして地方ごとに再編集されシリーズとして刊行されるようになった。ここでは植民地ツーリズムに関わる旅程について、現時点で確認していることを記しておきたい。

ジャパン・ツーリスト・ビューローが社名を東亜旅行社と変更した1941（昭和16）年に、ツーリスト案内叢書というシリーズ名も東亜旅行叢書へと変更された。地方ごとのナンバーはそのまま継承され第28集まで刊行されていたことが確認でき、第1集から第21集まではいわゆる内地の旅行案内となっている。ところが第22集以降では、第24集の『東印度諸島』、第28集の『満洲』を確認することはできるが、第22、23、25、26、27集の5種類は、その存在を確認できない。現時点では発行された形跡はみあたらず、発行が計画された痕跡もない。この未確認の5種類の東亜旅行叢



『旅程と費用概算』（1935年）から「満鮮周遊旅程案」（部分）。



ジャパン・ツーリスト・ビューロー（東亜旅行社）がシリーズとして発行した『ツーリスト案内叢書』（『東亜旅行叢書』）。第16集『山陽地方』（1940年）、第24集『東印度諸島』（1942年）、第28集『満洲』（1943年）。

書のなかには、少なくとも朝鮮や台湾の旅行案内が計画されていたのではないかと筆者は考えている。

こうした未確認の図書資料を含めて、近代日本の植民地ツーリズムの軌跡を知る手がかりの全体像がようやくみえてきた感がある。しかしながら、その整理整頓と分析は、筆者の今後の大きな課題として残されている。

おわりに

朝鮮半島を縦断し、満洲の各都市との間を結び付けていた「のぞみ」と「ひかり」は、1944年と45年に相次いで姿を消した。この2つの急行列車に、朝鮮や満洲で乗車した経験を持つ人々はほんとうに少なくなってしまったと思われる。ところが、そうした植民地での出来事とはおそらく不連続に、しかし決して唐突でもなく、戦後復興の象徴ともいえる東海道新幹線の列車名として、1964（昭和39）年には「ひかり」号が、そして1992（平成4）年には「のぞみ」号が「復活」した。そこに植民地遺産の継承と、記憶の断絶が確かにあることを感じざるを得ないのである。

【注】

- 1) 植民地ツーリズムについての文献としては、たとえば山中速人（1992）『イメージの楽園：観光ハワイの文化史』筑摩書房、エイドリアン・ヴィッカーズ（2000）『演出された「楽園」：バリ島の光と影』新曜社、パトリシア・モルトン（2002）『バリ植民地博覧会：オリエンタリズムの欲望と表象』ブリュッケ、などがある。
- 2) ここでは釜山駅発の時刻のみを示したが、のぞみ号、ひかり号ともに往路・復路の運行が毎日あった。ひかり号は1933（昭和8）年4月から、のぞみ号は1934（昭和9）年11月から、それぞれ10年間あまり運行されていたと考えられる。
- 3) 朝鮮半島から満洲へ向かう鉄道の切符は日本円で購入することができた。なお、1930年代と2011年現在との物価の比率はおおよそ1対2,000から1対3,000であるといわれている。
- 4) 『汽車時間表』の「時間表」という表記は、英語のtime tableを日本語にそのまま翻訳したもので、後に「時刻表」と改められる。
- 5) こうした一枚もののリーフレットは、写真や絵はがきなどならんで、ツーリズムの文化史をたどるときに非常に重要な資料であるが、それぞれが「図書」ではないため大学図書館のコレクションにはなりにくい。
- 6) 「朝鮮旅行案内」からの引用では、漢字とかなを現代仮名遣いに改め、一部の漢字はかなで表記した。
- 7) 前掲³⁾。1935年当時の70円は、2011年現在の15～20万円に相当する。
- 8) ジャパン・ツーリスト・ビューローは1941（昭和16）年に東亜旅行社と社名を変更し、1963（昭和38）年には営利部門が株式会社として分離し現在に至っている。
- 9) 日本交通公社編（1982）『日本交通公社七十年史』日本交通公社による。ただし筆者はこの附録「旅程と費用概算」（1919年）については未見である。
- 10) 前掲³⁾。現在の価格で計算するとおおよそ二等で50万円前後、三等で30万円前後、学生で25万円前後となる。

荒山 正彦（あらかま まさひこ）

関西学院大学文学部教授。大阪大学大学院文学研究科博士後期課程。専門は文化地理学・地理思想史。近代におけるツーリズムの文化史と風景論の系譜を研究テーマにしている。『郷土：表象と実践』（共著、嵯峨野書院、2003年）、『＜景観＞を再考する』（共著、青弓社、2004年）、『近代日本における視覚的経験：絵地図と古写真の世界』（共著、ナカニシヤ出版、2008年）、『観光の空間：視点とアプローチ』（共著、ナカニシヤ出版、2009年）、『人文地理学』（共著、ミネルヴァ書房、2009年）ほか。