

■ 論 文 ■

『旅程と費用概算』（1920年～1940年）にみるツーリズム空間 －樺太・台湾・朝鮮・満洲への旅程－

荒 山 正 彦
(関西学院大学文学部教授)

■ 要 旨 ■ 本稿は、1920年から1940年までの20年間にわたり、ほぼ毎年増補改訂により発行が重ねられた『旅程と費用概算』（ジャパン・ツーリスト・ビューロー編）を研究対象として、その書誌の整理をすすめるとともに、戦前期の外地／植民地（樺太、台湾、朝鮮、満洲など）への旅程が、同書の中にどのように描かれたかについて整理し、分析するものである。『旅程と費用概算』は、東京などを起点とした旅行のモデルルートと、その旅程にかかる費用の概算、そして各旅程地の旅行案内が記されたもので、戦前期の日本を代表する旅行案内書であったと考えられる。そこに描かれた具体的な旅程は、東京近郊への日帰りや1泊2日の旅行から、北海道や九州を10日間から2週間かけて周遊するもの、さらには台湾や朝鮮、満洲などを周遊する旅程まで、さまざまである。これらの「旅程」を整理することで、近代期におけるツーリズム空間の実態を明らかにすることが可能であるとする。本稿ではそうした視点から、1931年版の『旅程と費用概算』を任意にとりあげ、北海道・樺太、台湾、朝鮮半島、そして満洲への旅程を具体的に検討した。

■ キーワード ■ 『旅程と費用概算』、ツーリズム空間、外地／植民地、近代期

はじめに

本稿は、戦前期においてほぼ毎年増補改訂が重ねられ、発行が続けられた『旅程と費用概算』に注目し、そこから読み取りうるツーリズム空間を分析し、さらに樺太、台湾、朝鮮、満洲などの外地や植民地が、同時代の旅行の対象としてどのように位置づけられていたかについて明らかにするものである。

これまでの研究において、『旅程と費用概算』それ自体の成立や変遷、そして内容の時系列的な整理は行われてこなかった。同書は近代期のツーリズムを研究するための資料としてはしばしば用いられてきたが、体系的な分析はまだなされていない¹⁾。

『旅程と費用概算』は、1920年から1940年までの20年間にわたり、ジャパン・ツーリスト・ビ

1) たとえば金子（2009）など。

ユーローの編集によって増補改訂が繰り返され、発行が重ねられた。最初の1920年版は約100ページの小冊子にすぎなかったが、ほぼ毎年の増補と改訂によって総ページ数は増加し、3年後の1923年には300ページ、1929年には500ページ、1934年には700ページ、そして1938年には1000ページをこえる大著となった。最初の刊行からおよそ20年間で、総ページ数が10倍となったのである。

この20年間にわたる同書の基本的な内容は、東京などを起点とした旅行のモデルルートと、その旅程にかかる費用の概算、そして各旅程地の旅行案内から構成されている。そこに描かれた具体的な旅程は、鎌倉や江の島、伊豆半島など東京近郊への日帰りや1泊2日の旅程、富士五湖や磐梯山・猪苗代湖などへの3泊4日から4泊5日という短期間の旅程、北海道や九州を10日間から2週間かけて周遊するやや長期間にわたる旅程、さらには北海道と樺太、台湾、朝鮮半島、満洲などを周遊する2週間程度の旅程など、さまざまである。現在の日本の領域ばかりではなく、同時代における外地や植民地を含めた空間的な領域への旅行案内書であるという点が、明治期以降に次第に版図を拡大した近代日本の空間的なイマジネーションをよく表している。

つまり、同書に描かれた「旅程」を地図的に理解するならば、それらは印刷出版物によって形作られたツーリズム空間と言えるかもしれない。ただしそれは実際の旅行者が行動した空間的な範囲を示すものではなく、また個人の旅行記や団体旅行の記録といった具体的な旅行記録をマッピングしたものではない。すなわち『旅程と費用概算』に描かれた旅程とは、より社会的で一般性を持ち、印刷出版物を通して同時代の旅行者に提供された共時的な空間情報にほかならない。

したがって、ある年代に発行された1冊の『旅程と費用概算』を例にとり、その旅程を空間的に整理すれば、そこには、ある年代における東京を起点としたツーリズム空間が再現される。他方で、1920年から1940年までの20年間にわたって刊行された同書を時系列的に並べることで、ツーリズム空間の変遷を読み取ることができる。すなわち増補改訂が重ねられた一連の『旅程と費用概算』を分析することで、共時的なツーリズム空間と通時的なツーリズム空間の一覧が可能となるのである。

ところで、筆者はこれまで「戦前期における植民地ツーリズム」を研究テーマとしてきた。日本における植民地ツーリズムの研究は、1990年代後半以降、次第に成果は積み重ねられてきたが、その全体像はまだ十分に整理されていないと考える²⁾。この課題に対して『旅程と費用概算』はたいへんに有効な資料であると考えられる。すなわち、『旅程と費用概算』に記された外地／植民地の旅程に注目することで、「戦前期における植民地ツーリズム」を共時的に一覧することと、通時的に整理することができると思われるからである。

そこで本稿では、『旅程と費用概算』に描かれた外地／植民地の旅程を時系列的に整理し、ある年代における外地／植民地への旅程を具体的に分析したいと考える。ただし前述のように、『旅程と費用概算』の刊行から増補改訂までを整理した先行研究は管見の限り見あたらないため、本稿で

2) これまでの研究については千住（2011）において適切にまとめられている。特定の地域を対象とした植民地ツーリズムの経験的研究として曾山（2003）、植民地博覧会という視点からツーリズムにも言及する山路（2008）、そして日本的なナショナリズムとツーリズムの親和性を論じるルオフ（2010）などもみられる。

はまず『旅程と費用概算』それ自体の成立と変遷を、同時代におけるツーリズム空間の形成とあわせてまとめておきたい。

1. 近代期におけるツーリズム空間の形成

1) ジャパン・ツーリスト・ビューローの創設

2012年は、現在の財団法人日本交通公社と株式会社ジェイティービーという2つの組織の前身となるジャパン・ツーリスト・ビューローが創立されてからちょうど100年の節目である。ジャパン・ツーリスト・ビューローは、貴賓会³⁾の役割を一部引き継ぐかたちで、諸外国から日本に訪れるツーリストの誘致と斡旋を担う機関として、1912（明治45）年3月12日に誕生した。『日本交通公社七十年史』（日本交通公社社史編纂室編、1982）によれば、設立の1912年にはすでに大連支部、朝鮮支部、台北支部が開設され、また欧米主要都市にも案内所が設置されたという。1913（大正2）年には、日本を諸外国に紹介することを目的として、英文と和文との併記による機関雑誌『ツーリスト』も創刊された。

こうしてジャパン・ツーリスト・ビューローは、外客の誘致と斡旋を主たる業務としてスタートしたが、設立2年後の1914（大正3）年に第一次世界大戦がはじまり、これによって世界的に旅行者数は減少し、日本への外国人ツーリストも次第に減少した。そこでジャパン・ツーリスト・ビューローでは、旅行斡旋の対象を、日本に訪れる外国人に対してだけではなく、日本人に対しても広げてゆく。ちょうど明治期末から大正期のはじめという1910年代の日本国内では、鉄道の路線網の整備と船舶の航路網の整備、そしてこれらの交通機関を利用したツーリズムが拡大しつつあった。

2) 1910年代に至るツーリズム空間の形成

1906（明治39）年、日本では鉄道国有法の施行によって、上野・青森間など数多くの鉄道線を経営していた日本鉄道や、神戸・馬関⁴⁾間などの鉄道線を経営していた山陽鉄道をはじめ、全国各地に敷設された私鉄線を国有化し統合する動きがはじまった。この統合と並行して1908（明治41）年12月には明治政府が直轄する鉄道院が発足し、官営による全国的な鉄道ネットワークが誕生した。この鉄道ネットワークは旅行者の移動手段となり、近代的なツーリズムの空間をつくりだすことに寄与した。鉄道路線網という物的なネットワークが国土に形成されるに伴い、それらのネットワークを表象する印刷出版物の整備もすすんだ。これは物的なツーリズム空間を前提に成立する質的なツーリズム空間である。

鉄道院が発足した翌年、1909（明治42）年には、鉄道院の編集によって『遊覧地案内・鉄道院線沿道』（鉄道院編、1909）が発行された。この遊覧地案内は、鉄道国有法によって統合され、鉄道院の管轄下にはいった全国の鉄道沿線を案内するものであり、従来鉄道を利用して旅行をしてい

3) 英文表記は Welcome Society。1893（明治26）年、訪日外国人客を誘致・斡旋し、国際観光事業を推進する目的で設置された。中村（2006）を参照。

4) 現在の下関。

た人々に対して有益なガイドブックとなった。加えて、この遊覧地案内を手に取り眺めた人々のなかには、遊覧地案内を読んだことをきっかけにして、そこに描かれた旅行地へ実際に出かけ、「新たに旅行者となった人々」もあった。すなわちこの遊覧地案内の発行を契機として、日本全国を一冊で一覧しうる鉄道旅行案内書が数多く刊行されはじめるが、このことは、既存の旅行者に対する便宜というだけではなく、新たな鉄道旅行者を大量に生み出した要因になったともいえるのである。

明治政府が直轄する鉄道院は、1920（大正9）年に鉄道省へと改変されるが、戦前期においては一貫して鉄道沿線の旅行案内書を編纂し刊行し続けている。鉄道院から最初に発行された前述の『遊覧地案内・鉄道院線沿道』は、1910（明治43）年には『鉄道院線沿道遊覧地案内』と改題され、1913（大正2）年には『鉄道沿線遊覧地案内』、そして1914（大正3）年からは『鉄道旅行案内』となり、その後も増補と改訂が繰り返され戦前期を代表する鉄道旅行案内書となった。

また鉄道院では、日本内地を対象にした日本語による鉄道旅行案内書ばかりではなく、外地や植民地での鉄道旅行案内書の編纂と刊行にも大きな力を注いだ。鉄道院発足直後から構想され、1910年代に完成した全5巻からなる英文の鉄道旅行案内書 *An Official Guide to Eastern Asia : Trans-Continental Connections between Europe and Asia* はその大きな成果である。全5巻の内訳は、第1巻『満洲・朝鮮』（1913年10月発行）、第2巻『西南部日本』（1914年7月発行）、第3巻『北東部日本』（1914年7月発行）、第4巻『中国』（1915年4月発行）、第5巻『東インド』（1917年4月発行）というように、第1巻は満洲と朝鮮半島の案内にはじまり、日本内地と中国、そして東インド全域にわたる旅行案内書として完結された⁵⁾。

An Official Guide to Eastern Asia の編纂と平行して、鉄道院では外地や植民地での日本語による鉄道旅行案内書の発行にも関わりを持った。1909（明治42）年には『南満洲鉄道旅行案内』、1910年代には『朝鮮鉄道線路案内』、『西比利亜鉄道旅行案内』、『台湾鉄道旅行案内』が、南満洲鉄道株式会社や朝鮮総督府鉄道局などの編集によって刊行されている。このように鉄道院は旅行案内書編集の主体となり、日本内地ばかりではなく、近隣のアジア地域も含めた領域の旅行案内書刊行を1910年代に手がけていた。

他方では、陸上での鉄道国有化とその沿線旅行案内書の刊行がすすんだほぼ同時代に、海上においても移動ネットワークの形成がすすんだ。大阪や神戸を起点とする大阪商船会社と、横浜を起点とする日本郵船会社が、ともに1880年代に創設され、日本内地の沿岸を結ぶ海上ネットワークが整備されるとともに、1900年代初頭からは、朝鮮半島や満洲、台湾をはじめとする東アジア航路、インドなどの南アジア航路、さらには南洋群島やオセアニア、太平洋をはさんだアメリカ大陸、そしてヨーロッパへ至る航路などが相次いで開設された。こうして20世紀前半期において、世界の各地と日本を結ぶ海上ネットワークが整備され、このネットワーク上を旅行者が移動できるようになった。こうしたネットワークの整備と拡大に伴い、「海上ツーリズム」とも呼ぶべき旅行スタイルも一般に普及し、大衆化していくこととなる（荒山2007）。

5) *An Official Guide to Eastern Asia : Trans-Continental Connections between Europe and Asia* は2008年にエディション・シナプスから復刻され、その解題（老川、2008）に同書刊行の経緯が詳しく紹介されている。

以上のように、明治期末から大正初期にかけての1910年代において、日本内地と外地、そして植民地を対象とした鉄道旅行案内書が相次いで刊行され、また島嶼国日本と海外とを結びつける船舶ネットワークの形成によって、ツーリズムの空間が物的にも質的にも整備された。陸上交通と海上交通を組み合わせたツーリズムは、1910年代以降次第に拡大し、戦前期の1920年代から40年代にかけて大きく成長した（荒山2007）。そしてちょうどこの拡大成長期に、創設から7年目を迎えたジャパン・ツーリスト・ビューローによって、本稿で取り上げる『旅程と費用概算』の刊行がはじめられたことになる。そこで次章からは『旅程と費用概算』を具体的に整理し分析したい。

2. 『旅程と費用概算』の一覧と1931年版のツーリズム空間

1) 初年版から1940年版までの増補改訂について

まずは初年版の発行経緯について簡単にみておきたい。『旅程と費用概算』の初年版は1920（大正9）年の発行であるが、日本交通公社社史編纂室編（1982）によれば、その前年（1919年）7月に、ジャパン・ツーリスト・ビューローの機関誌『ツーリスト』の附録として、『避暑旅程と費用概算』というタイトルの小冊子が刊行されているという。現在のところ筆者はこの『避暑旅程と費用概算』を確認できていないが、先行する案内書の存在は、初年版の『旅程と費用概算』でも次のように記されている。

「昨年の夏、初めて本旅程を作製し一部希望者間に配布したが意外の好評を得た。それで今年は項目を増し、内容も一層正確を期し一般に実費提供する事とした」（ジャパン・ツーリスト・ビューロー編、1920）。

つまり、ジャパン・ツーリスト・ビューローの機関誌『ツーリスト』の附録として、夏期の避暑案内とその旅程、ならびに費用の概算をまとめた小冊子が「一部希望者」に配布されたことがはじまりであり、翌1920年に、その後シリーズとして20年間継続される『旅程と費用概算』の発行へとつながったと考えられる。本稿では夏期の避暑案内に限定されたこの附録は対象とせず、1920年版を初年版として以下に一覧したいと考える。

初年版は1920年発行であるが、一方で最終版は何年の発行であり、その間にどれだけの増補改訂が行われたのであろうか。最終版として確認できるのは、戦前期においては1940年版である⁶⁾。この戦前期の最後に出版されたと考えられる1940（昭和15）年11月15日発行の『旅程と費用概算』の奥付には、「昭和十三年六月二十日印刷、昭和十三年六月二十五日発行、昭和十四年十月二十日二十七版発行（一部訂正）、昭和十五年十一月十五日三十七版発行（一部訂補）」と印字されている。文字通りに解釈すれば、1938（昭和13）年に大きく改訂された『旅程と費用概算』が、一部の訂正と増補を経て1940年に37版を数えたことになる。現時点では38版以降を確認していないため、この37版という増補改訂の数字がほぼ現実的なものであると筆者は考えている。

6) なお戦後の1952（昭和27）年には、『旅程と費用』というタイトルで再版されている。

表1 『旅程と費用概算』の増補と改訂（1920年から1940年まで）

	発行年	総ページ数	旅程のページ数 (外地／植民地)	旅程数 (外地／植民地)
1	1920（大正9）	106	105（18）	29（4）
2	1923（大正11）	320	296（56）	93（10）
3	1926（大正15）	346+28	307（50）	96（9）
4	1929（昭和4）	13+540+46+34	540（73）	123（9）
5	1931（昭和6）	23+594+46+32	594（74）	94（7）
6	1934（昭和9）	28+738+32+62	738（106）	121（7）
7	1938（昭和13）	34+1030+28+58	1030（164）	119（8）
8	1940（昭和15）	34+1050+17+96	1050（184）	119（8）

そこで『旅程と費用概算』の増補改訂を一覧するために、最初に刊行された1920年版と戦前期最後に刊行されたと考えられる1940年版、そしてこの20年間に発行された『旅程と費用概算』から6冊を選び、合計8冊を一覧することで20年間にわたる増補改訂の時系列的な変化を概観してみたい。選び出した8冊は、発行年の間隔が2～3年ごととなっており、これらを一覧したのが表1である。

表1は8冊の『旅程と費用概算』を発行年順に並べ、その「総ページ数」と、総ページから目次、附録、広告の各ページを抜いた「旅程のページ数」、そしてモデルルートとして案内されている「旅程数」の順に示している。また、旅程のページ数と旅程数の2つの項目に関しては、後に分析する「外地／植民地」の内数を括弧内に記した。ここにみられる外地／植民地とは、樺太、台湾、朝鮮、満洲、支那（中国）である。なお表中の「総ページ数」では、1926年版では本文から独立した広告覧のページ番号を付し、さらに1929年版以降では目次、本文、附録、広告のページ番号を付している。

さて、増補改訂の規模を知るため、「旅程のページ数」の変化をみると、1920年版では105ページであったが、3年後の1923年版では約3倍の296ページ、1931年版では594ページ、1938年版では1000ページを超えている。すなわち初年版の発行から十数年間で、旅程本文のページ数は10倍に増加したことになる。この増加傾向と同様に、括弧内の外地／植民地を対象とした旅程のページ数も増加している。

次にモデルルートとして提示されている「旅程数」に注目してみたい。旅程の具体的事例は次節で検討するため、ここでは旅程数の変化のみをみておきたい。表1からわかるように、「旅程数」は「旅程のページ数」ほどには増加していない。すなわち1920年版の29旅程から1923年版の93旅程へと、この期間に約3倍の旅程数に増加するものの、その後は93～123旅程の間で変化しており、1923年版以降に旅程数の大きな変化は見られない。これは『旅程と費用概算』の増補改訂が、モデルコースとしての旅程を次々と増加させたのではなく、各旅程地における具体的な旅行案内の記述内容が拡大し充実したことによるものである。これと同様に、外地／植民地への旅程数も『旅程と費用概算』全体の傾向と同じく、1920年版の4旅程が1923年版の10旅程へと増加するが、1923年版以降では7旅程から10旅程の間で変化しているにすぎない。

すなわち、『旅程と費用概算』においてモデルコースとして提示された「旅程」は、1920年代前

半にはほぼ完成され、1940 年まで大きな変化を見せることがなかった。これは『旅程と費用概算』がつくりだした通時的なツーリズム空間が、1920 年代前半期から 10 年間あまりの間に大きな変化がなかったことを示唆している。ただし、詳細な検討は今後必要であるとも考えられる。本稿では次に、共時的なツーリズム空間について検討してみたい。

2) 1931 年版に描かれた旅程

ここでは表 1 に掲げた 8 種類の『旅程と費用概算』から任意に 1 冊を選び出して、その旅程案を一覧してみたい。前節で指摘したように、旅程案そのものは 1923 年版以降はほぼ固定化してきたことから、ここでは初年版出版からおおよそ 10 年後、1931 年版の『旅程と費用概算』を取りあげたいと考える。

表 2 は、1931 年版の『旅程と費用概算』に掲載された合計 94 の旅程を、同書の地域区分に従って分類し、それぞれの地域区分にある具体的な旅程の一部を列記したものである。

例えば「東京近郊、箱根、伊豆、房総方面」は、東京市内とその近郊への旅程であり、具体的な旅程として「鎌倉・江の島」「三浦半島」などの海岸の景勝地、あるいは「多摩御陵参拝」といった天皇陵への参拝、「湯河原・熱海」など近郊の温泉地への旅程もみられる。次の「東北方面」では、北関東の「日光・中禅寺湖・湯本」、遠くは青森県と秋田県の県境に位置する「十和田湖」への旅程が掲載されている。また「上越、信越、北陸方面」と「中部および東海道方面」では、登山を目的とした旅程案も多く含まれる。このように全体を一覧すると、その旅程は全国各地に等しく行き渡っていることがわかる。すなわち 1920 年代から 30 年代にかけて、北海道から九州に至る広

表 2 1931 年版『旅程と費用概算』に記載された旅程

地域区分と旅程数	具体的な旅程
東京近郊、箱根、伊豆、房総方面	23 東京見物、鎌倉・江の島、三浦半島、湯河原・熱海、伊豆温泉、伊豆大島、小笠原秩父長瀬、相模川下り、多摩御陵参拝、外房めぐり、成田詣で、筑波山、ほか
東北方面	12 日光・中禅寺・湯本、裏日光・鬼怒川峡谷、塩原温泉、那須温泉、磐梯山・猪苗代湖田沢湖、男鹿半島、出羽三山、松島および金華山、十和田湖、羽越温泉、ほか
上越、信越、北陸方面	9 佐渡、伊香保、上州温泉、赤城登山、妙義登山、浅間登山、信越・北陸名所黒部峡谷、白山登山
中部および東海道方面	12 富士五湖、富士登山、昇仙峡および身延山、日本アルプス登山、木曾御岳登山美保・久能山、浜名湖・蒲郡、天竜川下り、恵那峡、木曾川下りと長良川鵜飼、ほか
京阪、伊勢、大和、奈良、紀州方面	15 京都見物、保津下り、比叡山、琵琶湖、宇治川下り、大阪見物、初瀬・室生・香嵐渓月ヶ瀬・笠置、伊勢参宮、吉野、高野山、和歌浦、南紀名勝、大和名所、ほか
山陰、山陽、四国方面	7 天橋立・城崎、出雲大社・松江・美保関、祖谷谷・琴平・屋島、室戸岬・鳴門・屋島瀬戸内海名所、長門峡、青海島
九州方面	5 雲仙、長崎・阿蘇・別府廻遊、天草島・雲仙、九州一周、別府・耶馬溪・雲仙・阿蘇
北海道方面（樺太を含む）	5 東京北海道往復、北海道遊覧、北海道・樺太、ほか
台湾、朝鮮、満洲、支那方面	6 台湾、東京朝鮮往復、朝鮮金剛山、鮮満周遊、青島および満鮮、支那周遊

い空間がツーリズムの対象とされていたことがわかる⁷⁾。

このように全国的な広がりをも旅程案のなかで、「北海道方面」に地域区分された「北海道・樺太」という旅程が1件、そして「台湾、朝鮮、満洲、支那方面」という地域区分のそれぞれの地域への旅程案が6件みられる。この7件の旅程は、外地／植民地を目的地とするもので、具体的には次章において述べるが、たとえば「北海道・樺太」への旅程は、北海道の周遊旅行に数日間の樺太旅行を組み合わせたもので、樺太が北海道旅行の延長線上に位置づけされているのである。『旅程と費用概算』の旅程案に、樺太への旅程と「台湾、朝鮮、満洲、支那方面」への6つの旅程とが、内地の旅程案と同じように列記されていることは、戦前期における日本や日本人にとってのツーリズム空間が、外地／植民地をも含めたものであることを物語る。これは前述した鉄道省による一連の旅行案内書と同様である。

ところで、『旅程と費用概算』の総ページ数が増大し、数百ページを超えるようになると、各地域別に分割され再編集された『ツーリスト案内叢書』の発行が、ジャパン・ツーリスト・ビューローによってはじめられる。表3はその一覧である。ジャパン・ツーリスト・ビューローは、1941（昭和16）年に、社名を東亜旅行社と変更することから、この叢書名も『東亜旅行叢書』へと改められる。表中にみられるように、1935（昭和10）年9月に1号「北海道・樺太」が発行され、日本各地の旅行案内が次々と発行された。1940年までに内地をカバーする叢書シリーズが完成している。ところが外地／植民地に関しては、1号の樺太と、28号の満洲、そして『旅程と費用概算』ではカバーされなかった24号の『東印度諸島』があるのみで、他方で22、23、25、26、27の各号は管見の限りにおいては未刊行である。『旅程と費用概算』から派生した「ツーリスト案内叢書」に外地／植民地が十分にカバーされなかった点と、22号など5冊の欠号のある点など不明な点も

表3 ツーリスト案内叢書・東亜旅行叢書のタイトルと初版年月

号数	叢書のタイトル	初版発行年月	号数	叢書のタイトル	初版発行年月
1	北海道 樺太地方	1935年9月	15	伊勢参宮	1939年11月
2	四国地方	1935年12月	16	山陽地方	1939年8月
3	大和めぐり	1936年3月	17	東海地方	1939年9月
4	湘南 箱根 伊豆地方	1936年6月	18	阪神地方	1939年11月
5	日光 塩原 那須 上越地方	1936年8月	19	京都地方	1940年12月
6	信越及羽越線佐渡地方	1936年11月	20	東京地方	1940年9月
7	九州地方	1936年12月	21	関西聖地巡拝	1940年1月
8	東北地方	1937年3月	22	未刊	
9	房総 水郷 常磐地方	1937年6月	23	未刊	
10	中部山岳地方	1937年7月	24	東印度諸島	1942年11月
11	富士及甲信地方	1936年12月	25	未刊	
12	北陸 高山線地方	1938年1月	26	未刊	
13	紀伊 熊野地方	1938年9月	27	未刊	
14	山陰地方	1938年12月	28	満洲	1943年11月

7) この点の詳細な検討は他日に期したいが、1931年版の旅行案内書に描かれたツーリズム空間が表2にみられるような広がりをみせていることは、日本の観光史を記述するうえで重要であると考えられる。

多いが、ここでは、1930年代半ばにおける『旅程と費用概算』の増補改訂と平行して各地域別の叢書が刊行された点のみを指摘しておきたい。

それでは次章において外地／植民地の旅程をとりあげ、その時系列的な変遷と、任意に選択した1931年版の『旅程と費用概算』にみられる具体的な旅程をまとめていきたい。

3. 外地／植民地はどのようなツーリズム空間として描かれたか

1) 外地／植民地への旅程（1920年～1940年）

第2章でとりあげた8冊の『旅程と費用概算』において、外地／植民地はどのように描かれたのであろうか。表4は1920年版から1940年版までの合計8冊に掲載された外地／植民地の旅程案を目次にしたがって抜き出したものである。表1ですでに述べたように、外地／植民地を対象とした旅程数は、1920年版では4旅程、1923年版からは7旅程から10旅程の間で推移している。ここでは20年間の変遷を概観しておきたい。

1923年版の『旅程と費用概算』以降、同じように継続されている旅程には、たとえば北海道と樺太を組み合わせた「東京－北海道－樺太往復旅程」があげられる。旅程の名称が「遊覧日程」や「視察日程案」などと移り変わるが、旅程の内容はほとんど変化していない。また「台湾旅行」、「朝鮮金剛山探勝」、「朝鮮往復旅程」、「鮮満旅行日程」という5つの旅程も同様に、旅程の名称は少しずつ変化するものの、旅程の日程や行程、旅行の内容にほとんど変化は見られないである。

一方で、表中右覧の「支那」と「朝鮮・満洲・支那」の旅程案は、1934年版までは毎年掲載されているが、1938年版以降は姿を消している。これは1937（昭和12）年にはじまった日中戦争の影響によって、旅程案の掲載が取りやめられたからである⁸⁾。

以上のように、支那（中国）への旅程を除けば、外地／植民地への旅程案そのものは大きな変化をみせていない。すなわち、『旅程と費用概算』で描かれる外地／植民地への旅程は、ある程度定式化していたのではないかと考えられる。

次に外地／植民地への旅程にかかる費用の概算についてみておきたい。表5は、1931年版の『旅程と費用概算』に掲載された外地／植民地への7旅程全てと、費用を比較するために内地の3旅程を選び、その旅程日数と費用の概算をまとめたものである。まずは内地の3旅程を簡単にみておきたい。

表中の旅費は、東京からの運賃、宿泊費などを全て含んだ旅行費用の概算である。東京から2泊3日の日程で旅程案が組まれている「富士五湖めぐり」では、2等列車を利用した場合には22.58円、3等列車を利用した場合には16.32円と計算されている。1930年代と2010年代の現在との物価比を、およそ1対2000と考えるならば、2等列車の利用で約5万円、3等列車の利用では約3万2千円程度となる。また東京から鉄道を利用して神戸に出て、そこから瀬戸内海航路を利用して瀬戸内海沿岸の名所をめぐる10日間の「瀬戸内海名所巡り」では、2010年代の価格に換算して2等

8) なおこれらの旅程案はなくなるが、同書における支那（中国）方面への旅行案内の記述は1937年以降も残されている。つまり、旅程案というモデルコースからは姿を消すが、旅行地としては継続して記述がなされた。

表4 外地／植民地への旅程

	樺太	台湾	朝鮮	朝鮮・満洲	支那	朝鮮・満洲・支那
1920年 (大正9)			朝鮮金剛山探勝	満鮮旅行日程	支那週遊旅程	
					支那週遊旅程	
1923年 (大正12)	東京－北海道－樺太往復旅程	台湾旅行	朝鮮金剛山探勝	満鮮旅行日程	支那週遊旅程	満鮮、支那観光旅程
			朝鮮往復旅程		支那週遊旅程	青島及満洲旅行
1926年 (大正15)	東京－北海道－樺太往復旅程	台湾旅行日程	朝鮮金剛山探勝	満鮮周遊旅程	支那周遊旅程	鮮満支那観光旅程
			朝鮮往復旅程		支那周遊旅程	青島及満鮮旅行
1929年 (昭和4)	東京－北海道－樺太往復旅程	台湾旅行日程	朝鮮金剛山探勝	満鮮周遊旅程	支那周遊旅程	鮮満支那観光旅程
			朝鮮往復旅程		支那周遊旅程	青島及満鮮旅行日程
1931年 (昭和6)	東京－北海道－樺太遊覧日程	台湾旅行日程	朝鮮金剛山探勝	満鮮周遊旅程	支那周遊旅程	青島及満鮮旅行
			東京朝鮮往復旅程			
1934年 (昭和9)	北海道・樺太遊覧日程案	台湾遊覧旅行日程案	朝鮮金剛山探勝日程案	満鮮周遊旅程案	中国漫遊旅程案	青島及満鮮旅行日程案
			東京－朝鮮往復旅程案			
1938年 (昭和13)	東京－北海道・樺太遊覧日程案	台湾遊覧旅行日程案	朝鮮金剛山探勝日程案	鮮満周遊旅程案A		
		台湾視察十三日間日程案	東京－朝鮮往復旅程案	鮮満周遊旅程案B		
				内鮮満周遊券第六号乙経路日程案		
1940年 (昭和15)	東京－北海道・樺太視察日程案	台湾観光旅行日程案	朝鮮金剛山探勝日程案	鮮満周遊旅程案A		
		台湾一周日程案	東京－朝鮮往復旅程案	鮮満周遊旅程案B		
				内鮮満周遊券第六号乙経路日程案		

表 5 1931 年版における外地／植民地への旅程日数と旅費

旅程	日数	2 等旅費	3 等旅費	学生旅費
東京－北海道－樺太遊覧日程	13	190.98	101.32	
台湾旅行日程	20	251.00	143.34	
朝鮮金剛山探勝	12	152.94	95.83	
東京朝鮮往復旅程	11	168.95	90.60	78.32
満鮮周遊旅程	14	208.08	119.27	94.93
支那周遊旅程	21	402.71		
青島及鮮満旅行	21	437.76	245.02	182.52
富士五湖めぐり	3	22.58	16.32	
瀬戸内海名所巡り	10	118.88	69.24	
別府・耶馬溪・雲仙・阿蘇廻遊	13	137.90	87.74	

単位：円

利用で約 25 万円、3 等利用で約 15 万円である。さらに、より長期間の周遊旅行で九州の中部をめぐる「別府・耶馬溪・雲仙・阿蘇廻遊」では、2010 年代の価格に換算して 2 等利用で約 28 万円、3 等利用で約 18 万円である。以上の 3 旅程は同時期における国内旅行の標準的な内容であり、平均的な旅費の概算である。そしてその費用の概算は、現代の国内旅行と比べても、ほとんど違和感のない価格であることもわかる。この点を踏まえて外地／植民地への旅費を検討してみたい。

たとえば「東京朝鮮往復旅程」では、旅程日数が東京からの往復を含めて 11 日間、旅費の概算が 2010 年代の価格に換算して 2 等利用で約 34 万円、3 等利用で約 18 万円である。同様に北海道と樺太を組み合わせた「東京－北海道－樺太遊覧日程」や朝鮮と満洲を組み合わせた「満鮮周遊旅程」では、旅程日数が東京からの往復を含めて約 2 週間、旅費の概算が 2010 年代の価格に換算して 2 等利用で約 38～42 万円、3 等利用で約 20～24 万円である。こうしてみると、外地／植民地への旅程は、日数的には国内の周遊旅行とあまり変わらず、その旅行費用も国内旅行の 2～3 割増しの料金で実現が可能であることがわかる。

すなわち、外地／植民地へ旅行は、日程的にも金額的にも、決して大きな数字にはならず、内地旅行の延長線上にあるといえる。表 5 の「朝鮮金剛山探勝」と「別府・耶馬溪・雲仙・阿蘇遊覧」とは、日数にも旅行費用にも大きな違いはみられないのである。

そこで本稿の最後に、1931 年版の『旅程と費用概算』から、外地／植民地の旅程を 4 例とりあげ、具体的な行程案と旅行先での見学地について、同時代の旅行環境を踏まえながらまとめた。ここでとりあげる 4 旅程は「東京－北海道－樺太遊覧日程」、「台湾旅行日程」、「東京朝鮮往復旅程」、「満鮮周遊旅程」である。いずれも表 4 で述べたように、1920 年代初期から『旅程と費用概算』には掲載され、1940 年版まで継続して旅程案として掲げられ続けたものである。

2) 北海道・樺太への旅程

表 6 は、東京から北海道を経て樺太を周遊する旅程案に記載された移動の行程と主な見学地である。行程は 13 日間で、旅行 6 日目に稚内からの定期船で樺太に上陸し、島内に 3 泊したのち、旅行 9 日目に往路と同じ稚内港へ戻っている。ここでは樺太での旅程に注目してその見学内容を整理

表6 「東京－北海道－樺太遊覧日程」(1931年)の行程と主な見学地

日程	移動の行程	主な見学地
1	東京上野→	
2	→青森→函館→湯ノ川温泉(泊)	函館(函館公園・函館八幡宮、五稜郭公園ほか)
3	湯ノ川温泉→函館→小樽(泊)	
4	小樽→札幌→豊平→定山溪温泉(泊)	小樽(小樽公園、手宮古代文字ほか)
5	定山溪→札幌→岩見沢→(車中泊)	札幌(北海道庁、北海道帝国大学、植物園ほか)
6	→稚内港→大泊港→豊原(泊)	豊原(樺太神社、旧市街、樺太庁博物館ほか)
7	豊原→小沼→栄濱→豊原→真岡(泊)	小沼(庁立農事試験場)
8	真岡→豊原(泊)	真岡(真岡港、市街)
9	豊原→大泊港→稚内→(車中泊)	
10	→旭川→岩見沢→登別温泉(泊)	旭川(第七師団、常磐公園、近文旧土人部落ほか)
11	登別温泉→室蘭→(船中泊)	室蘭(日本製鋼所、室蘭港ほか)
12	→青森→(車中泊)	
13	→東京上野着	

→：鉄道など陸上の移動 ～：船舶による海上の移動

したいと考える。

旅程案の案内文には「樺太の存在がハッキリと世人に意識されるに至ったのは、寧ろ最近のことに属する」として、交通不便のために顧みられることもあまりなかったが「海陸交通網も面目を一新し、樺太への往来はきわめて便利に」なり、「北僻の地樺太も、今や正しく世の所謂文化圏内に入るに至ったのである」と位置づけされている。この時期、稚内と大泊(樺太)との間には鉄道省の連絡船が定期運行されており、海上の移動は8時間であった。旅程の案内文には、東京から大泊まで、途中に寄り道をしなければ50時間35分で到着できると記されており、東京からの移動はかなり便利に整備されていた。

また樺太の魅力として「海に陸に天然の富源を豊蔵し、帝国北門の宝庫とも目すべき樺太の天地は今や多数内地人士の来訪せられむことを切望して居るものである」とされ、天然資源の豊富さが同地の魅力であるとされている。樺太での見学地の傾向は、実は北海道とよく似ている。ともに近代期以降に開拓された北方の大地という共通性があり、旅行の見学地の特徴としても連続しているという印象を持つ。少し具体的にみてみよう。

日程6日目の見学地豊原は、樺太庁の首都で、旧市街にはロシア統治時代の家屋が建ち並んだ。旅程の案内文には「其ロシア式丸太建築の様式は旅行者の好奇心を惹くに充分である」と紹介されている。そのほかに官幣大社の樺太神社、樺太本島の特産品が陳列された樺太庁博物館などがあげられている。日程7日目の小沼での庁立農事試験場は「農事に関する大規模の試験調査を行い、傍ら農事の改良指導にあたっている」と紹介され、樺太での農業の実情が見学の対象とされている。

以上のように樺太での滞在は、全行程の4分の1程度の時間にすぎないが、天然の資源や産業、ロシア統治時代のまちなみ、そして日本の統治を象徴する神社などが見学地としてとりこまれていることが読み取れる。

3) 台湾への旅程

表7は、台湾への行程と主な見学地をまとめたもので、その行程は東京から鉄道で神戸三宮を経由して、大阪商船の定期船で台湾の基隆へ渡り、台湾島内を12日間かけて周遊し、再び往路を東京へもどるというものである。1931年時点における台湾への旅行事情を、『旅程と費用概算』の記述からまとめておきたい。旅程案の中では「台湾への交通は極めて便利である」と強調され、神戸や門司から台湾の基隆への定期航路が大阪商船会社によって1週間に3往復運航されていたことが明記されている。また台湾に島内では鉄道の整備がすすみ、島の南北間の移動にも大きな問題はなくなっていた。

日本内地と台湾との間には1時間の時差はあったが、日本の紙幣はそのまま台湾島内でも使うことができ、現地で必ずしも台湾銀行券へ両替する必要はなかった。台湾における旅行環境は、1931年時点においてかなり整っていたことが記されている。

「旅行の季節」については次のように紹介されている。「気候の上から云えば春4月、5月の交、秋9、10、11月頃最も刊行の好適期なるも、真に南国情緒にひたり龍眼、椰子、マンゴウ等の本島特有の珍菓を賞味するには夏期休暇の頃を可とす。又ザボン、文旦、ポンカン、木瓜等を味わい、製糖会社の作業などを視察するには11月頃から3月頃迄が好適である」。すなわち、台湾は1年を通して見所があること、旅行の目的地として最適であることが記されている。このあたりは前述の

表7 「台湾旅行日程」（1931年）の行程と主な見学地

日程	移動の行程	主な見学地
1	東京→（車中泊）	
2	→三宮・神戸港～（船中泊）	
3	～門司～（船中泊）	
4	～（船中泊）	
5	～基隆→台北（泊）	台北（新公園、植物園、商品陳列館、龍山寺）
6	台北滞在（泊）	台北（台湾神社、圓山公園、樟脳阿片製造所ほか）
7	台北→台中（泊）	台中（台中公園、台中神社、帝国製糖会社ほか）
8	台中→彰化→二水→霧社（泊）	霧社（自然の景勝地）
9	霧社→日月潭（泊）	日月潭（自然の景勝地、本島第一の湖水）
10	日月潭→二水→嘉義（泊）	嘉義（営林所製材所、嘉義神社、農業試験所ほか）
11	嘉義→阿里山（泊）	阿里山（山岳の景勝地）
12	阿里山→嘉義→台南（泊）	
13	台南→高雄（泊）	台南（孔子廟、開山神社、台南神社ほか）
14	高雄→屏東→高雄→（車中泊）	高雄（屏東公園、台湾製糖会社、灯台、旧砲台ほか）
15	→台北→北投温泉→草山温泉→北投温泉（泊）	草山温泉、北投温泉
16	北投温泉→台北→基隆～（船中泊）	
17	～（船中泊）	
18	～（船中泊）	
19	～神戸港・三宮→（車中泊）	
20	→東京	

→：鉄道など陸上の移動 ～：船舶による海上の移動

樺太とは記述の力点が異なっている。

次に表7にまとめた行程と各地での見学地をごく簡単にみておきたい。行程は、東京から台湾までの往路・復路ともに足かけ4日間を要していたが、日本国内の鉄道から台湾航路に乗り換える神戸での待ち時間は、たとえば往路でおよそ1時間40分であり、必要以上の待ち時間がなく鉄道から船舶への乗り換えが可能であった。旅程案では5日目の午後、台湾の基隆に上陸し、台湾島内での11泊12日間の旅程がはじまることになる。

この旅程案では台湾の北岸基隆から台北を経て、台湾島の西岸を台南・高雄まで南下し、再び往路を北へ戻るというものであり、行程の途中で島内中央部にある山岳地帯を往復している。表7を参照してそれぞれの見学地を整理すると、台北、台中、嘉義、台南でのそれぞれの神社や、都市部での公園、そして各地で製糖会社や製材所、農業試験場など産業に関わる見学地、台北の龍山寺や台南の孔子廟といった現地の文化・宗教施設、そして霧社や阿里山などの自然の景勝地が具体的な見学地となっている。この具体的な分析などは他日に期したい。

4) 朝鮮半島と鮮満への旅程

最後に朝鮮半島と満洲への旅程について具体的にまとめておきたい。表8は朝鮮半島への旅程、表9は満洲と朝鮮半島とを組み合わせた旅程である。ここでもまずは1931年時点における朝鮮半島と満洲への旅行事情を、『旅程と費用概算』の記述から抜粋しておきたい。朝鮮半島への交通路のなかで最も一般的であったのは、東京から下関までは鉄道省の夜行列車で移動し、下関から朝鮮半島の釜山までは鉄道省が運航していた定期連絡船に乗り朝鮮に上陸するルートである。このルートは日露戦争の終結後、1905（明治38）年から1906（明治39）年にかけて相次いで整備され、さらに釜山からは朝鮮総督府鉄道局の鉄道線に乗り換えて、京城から平壤を経て、満洲との国境線まで連続して移動することが可能であった。

一方海上航路を用いて満洲へ至るルートとしては、東京から神戸三宮へ鉄道省の夜行列車で移動し、大阪商船が運航していた神戸・大連間の定期船に乗り換えるという方法であった。神戸・大連

表8 「東京朝鮮往復旅程」（1931年）の行程と主な見学地

日程	移動の行程	主な見学地
1	東京→（車中泊）	
2	→下関～（船中泊）	
3	～釜山→京城（泊）	
4	京城滞在（泊）	京城（南大門、朝鮮神宮、商工奨励館、景福宮ほか）
5	京城→仁川→京城→（車中泊）	京城（パゴタ公園ほか）、仁川（月尾島ほか）
6	→平壤→安東（泊）	平壤（七重石塔、大同門、牡丹台、乙密台ほか）
7	安東→（車中泊）	安東（日本人新市街、鎮江山ほか）
8	→大逆（泊）	大邱（達城公園、新羅時代の古墳ほか）
9	大邱→釜山～（船中泊）	釜山（龍頭山、大正公園、絶影島ほか）
10	～下関→（車中泊）	
11	→東京	

→：鉄道など陸上の移動～二船舶による海上の移動

表9 「満鮮周遊旅程」（1931年）の行程と主な見学地

日程	移動の行程	主な見学地
1	東京→（車中泊）	
2	→三宮・神戸港～（船中泊）	
3	～門司～（船中泊）	
4	～（船中泊）	
5	～大連（泊）	大連（市街）
6	大連滞在（泊）	大連（満蒙資源館、油房、大広場、星ヶ浦ほか）
7	大連→旅順→大連→（車：中泊）	旅順（戦蹟）
8	→湯崗子→宮山→撫順→奉天（泊）	鞍山（製鉄所）、撫順（炭鉱、露天掘ほか）
9	奉天→（車中泊）	奉天（宮殿、北陵、法輪寺ほか）
10	→安東→平壤→（車中泊）	平壤（七重石塔、大同門、牡丹台、乙密台ほか）
11	京城滞在（泊）	京城（南大門、朝鮮神宮、商工奨励館、景福宮ほか）
12	京城→釜山～（船中泊）	
13	～下関→（車中泊）	
14	→東京	

→：鉄道など陸上の移動～：船舶による海上の移動

間は、神戸・基隆間までの航海よりも数時間短く、およそ68時間であった。1931年版の『旅程と費用概算』に掲載された朝鮮と満洲への旅程はいずれも、これらのルートを通過するものであった。

日本と朝鮮との間に時差はなく、満洲との間には1時間の時差があった⁹⁾。通貨に関しては、朝鮮半島においても満洲においても日本の貨幣が流通しており、満洲北部地域へ移動しない限りは両替の心配はなかったようである。

また、満洲と朝鮮半島に対しては、いくつもの周遊券が発売されていた。たとえば、朝鮮半島と満洲を周遊する「日鮮満周遊券」、単純往復の「朝鮮・満洲往復割引乗車券」や「大連経由満洲往復割引乗車券」、学生団体のための「学校教職員及学生割引」などである。こうした周遊券は樺太や台湾にはあまりみられず、朝鮮と満洲への旅行に対するサービスであった。それではここでも具体的な行程を簡潔にたどっておきたい。

表8、表9の「主な見学地」からは、見学地の特徴をみることができる。朝鮮半島の京城では神社や歴史的建造物、そして産業に関する施設など、平壤では歴史的建造物などが見学の対象となっており、台湾の各都市における見学地と共通性を持っている。また満洲の大連でも現地の産業に関わる見学地や市街地が見学地として列記されている。満洲では製鉄所や炭鉱、そして旅順の戦跡といったそれぞれの都市に特徴的な見学地が旅程に組み込まれていることが読み取れる。この満洲への旅程における見学地は、1930年代に満洲各地で発行された観光のリーフレットに記載された見学地とも重複する¹⁰⁾。

9) これは南満洲鉄道沿線との時差である。満洲北部の東支鉄道沿線地域との時差は36分間であった。

10) 荒山（2008）において、リーフレットを用いて1930年代の満洲ツーリズムの具体的な見学地を整理した。

おわりに

本稿ではジャパン・ツーリスト・ビューローによって発行された戦前期の『旅程と費用概算』を資料として、近代日本におけるツーリズム空間を検討してきた。その結果、同書の「旅程」を手がかりにすると、近代日本におけるツーリズム空間は、内地の全域に加えて、樺太、台湾、朝鮮、満洲などの外地／植民地を含めたものであったことが明らかとなり、またそうしたツーリズム空間の原型は1920年代初めには確立していたと仮定できた。一方で外地／植民地への旅程も、『旅程と費用概算』の旅程案を時系列的に整理する限り、1920年代はじめにはその原型はできあがっており、1940年まで大きな変化は認められなかった。

今後の課題は、本稿では紙幅の関係で詳細な検討ができなかった旅程案の具体的な検討と、『旅程と費用概算』で提案された旅行プランが、実際の旅行にどのように反映したのかについて、たとえば団体旅行の記録を照合することで検討すべきであると考えている。

参考文献

- 荒山正彦（2007）「大阪商船と近代ツーリズム」、人文論究（関西学院大学人文学会）57-3、1～24 ページ。
- 荒山正彦（2008）「リーフレットからみる満洲ツーリズム」、中西僚太郎・関戸明子編著『近代日本の視覚的経験－絵地図と古写真の世界－』ナカニシヤ出版、163～181 ページ。
- 荒山正彦（2010）「『内地』と『外地』をめぐる海上ツーリズム－戦前期における日本一周船と日支遊覧船－」、関西学院史学（関西学院大学史学会）37号、1～17 ページ。
- 老川慶喜（2008）「復刻版『東亜英文旅行案内』 解題：後藤新平の大陸政策と『東亜英文旅行案内』」、『鉄道院編纂 東亜英文旅行案内 別冊解説』エディション・シナプス、22 ページ。
- 金子直樹（2009）「国内観光とガイドブックの変遷」、神田孝治編著『観光の空間－視点とアプローチ』ナカニシヤ出版、123～132 ページ。
- ジャパン・ツーリスト・ビューロー編（1920）『旅程と費用概算』博文館、23+594+46+32 ページ。
- 千住一（2011）「日本統治下台湾・朝鮮・満洲における観光に関する研究動向」、地域創造学研究Ⅶ（奈良県立大学研究季報 22-2）、83～96 ページ。
- 曾山毅（2003）『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、342 ページ。
- 鉄道院編（1909）『遊覧地案内・鉄道院線沿道』鉄道院、80 ページ。
- 中村宏（2006）「戦前における国際観光（外客誘致）政策－貴賓会、ジャパン・ツーリスト・ビューロー、国際観光局設置－」、神戸学院法学 36-2、361～387 ページ。
- 日本交通公社社史編纂室編（1982）『日本交通公社七十年史』日本交通公社、993+200 ページ。
- 山路勝彦（2008）『近代日本の植民地博覧会』風響社、314 ページ。
- ルオフ、ケネス・J. 著、木村剛久訳（2010）『紀元二千六百年－消費と観光のナショナリズム－』朝日新聞出版、303 ページ。

Enlargement of the Colonial Tourism in Japan of the 1920s to the 1930s

ARAYAMA, Masahiko

(Kwansei Gakuin University)

Abstract

This paper will clarify the colonial tourism in Japan of the 1920s to the 1930s. A series of tourist guidebooks “*Ryotei to Hiyougaisan*” (Itinerary and expense for tourists) of the Japan Tourist Bureau issue were used for this studies. *Ryotei to Hiyougaisan* was written about a day trip or a short trip in two nights, three days around Tokyo and a tour in a week or 10 days for Hokkaido, Kyusyu, and the Tohoku region. Furthermore, the book was written about a tour for Saghalien, Korea, Taiwan and Manchuria where overseas territories or colony for modern Japan.

Key words: *Ryotei to Hiyougaisan*, tourism geography, overseas territories, modernity