

「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周遊船——

荒 山 正 彦

はじめに

本稿の目的は、一九二九（昭和四）年と一九三〇（昭和五）年に実施された日本一周船と、翌一九三二（昭和六）年の日支周遊船を事例として、戦前期における「内地」と「外地」を結びつけた海上ツーリズムの実例を明らかにすることにある。

十九世紀後半以降、海上での定期航路網がヨーロッパやアメリカを中心にして世界各地で形成され、一八八〇年代にはイギリスのトマス・クック社が主催する世界一周の団体旅行が実施されるなど、海上のネットワークを利用した周遊旅行が地表面上のさまざまなところではじまった。ヨーロッパからみて地球の反対側に位置するバリやタヒチの観光開発も、こうした船舶による海上ネットワークがもたらした一つの「成果」であった。

日本を含む東アジアにおいても同様に、各地で植民地経営をおこなっていたイギリスなどによる海上ネットワークの構築をはじめとして、十九世紀後半から海上での定期航路網が形成されはじめた。そして日本を起点とした主たる

海上ネットワークも、一八八〇年代に相次いで創設された大阪商船と日本郵船によって形成され、これらによって物資の流通はもちろん、人々の移動にも大きな変革がもたらされることとなった。十九世紀後半から戦前期にかけての近代日本では、幕藩体制下の領域だけではなく、北海道や沖縄を版図として組み込み、その後も北方の島々や南方の台湾、そして朝鮮半島、満洲、南洋群島などへも領域を拡大した。そして、こうして拡大した領域と「内地」とを結びつける船舶の定期航路が開設され、航路のネットワーク拡大に伴い、ツーリズムの空間も拡大した。⁽¹⁾

したがって、本稿でとりあげる日本一周船の「日本」とは、現在の日本の領土とは一致しない。筆者はこれまで、近代日本における植民地ツーリズムをテーマとし、日本から満洲へのツーリズムに焦点をあてて研究をすすめてきた⁽²⁾が、本稿では、満洲を含めた近代日本のツーリズム空間の全体像を把握する手がかりとして、「内地」と「外地」を結びつけた日本一周船に注目してみたいと考えるのである。

また、本稿でとりあげる日本一周船と日支周遊船は、一九一二（明治四五）年に創設されたジャパン・ツーリスト・ビューロー⁽³⁾と、前述の大阪商船とが、単独で主催または共同で主催した団体旅行であった。この旅行では、通常の定期航路が用いられたのではなく、大阪商船が所有する亜米利加丸がチャーターされた。すなわち、一般的な定期航路を組み合わせて利用した個人や集団のツーリズムではなく、出発から帰着までのすべてがパッケージされた団体旅行であったことが、この日本一周船と日支周遊船の特徴である。

さてここで、三回にわたる周遊旅行を明らかにする一次資料と、本稿における分析視点についてあらかじめまとめておきたい。一九二九年における第一回目の周遊船については、その実施を報じた雑誌『ツーリスト』と、雑誌『海』⁽⁴⁾の編集後記、同じく『海』に掲載された紀行文が確認できている。しかしながら一方で、第一回目の周遊船については、参加者募集のための広告や、そもそもこうした周遊船の実施がいかなるプロセスを経て実現したかについ

てなど、不明な点が少なくない。そこで第一回目の周遊船については、次章において、主催者による報告から旅行の概要を把握し、紀行文の記事からその周遊ルートを設定したいと考える。

次に一九三〇年における第二回目の周遊船については、『海』に掲載された最初の参加者募集広告と、これとは旅程が異なる参加者募集の広告で『ツーリスト』と『海』に掲載されたもの、そして周遊旅行の実施を伝える『海』の記事、さらに『海』に掲載された紀行文などが確認できる。第二回目の周遊船については、第二章において、最初の参加者募集広告から日本一周船の意義をまとめ、さらに変更された旅程について整理し、最終的な旅行行程を紀行文の記述から明らかにしたいと考える。

最後に一九三一年における第三回目の周遊船については、参加者を募集する一枚もののリーフレットと『海』に掲載された紀行文が確認できる。第三回目の周遊船については、第三章において、参加者募集の概要について第二回目の周遊船との比較でとらえ、その旅程の特徴を整理したいと考える。

一 第一回目の日本一周船

最初の日本一周船は、一九二九年八月はじめから九月にかけてのおよそ三〇日間の日程で実施された。前述のようにこの周遊船については、主催者による報告がジャパン・ツーリスト・ビューローの雑誌『ツーリスト』誌上に、「全日本一周船の成功」というタイトルで次のように掲載されている。⁽⁵⁾

この夏休みを利用してのツーリスト・ビューロー主催全日本一周旅行はバイカル丸不時事故の結果、亜米利加丸に由り八月七日大連出発、青島、台湾、長崎、宮津、北海道、樺太、千島等を視察し九月二日予定の如く大阪

に於いて解散した。この計画は主として愉快なる海上生活と、台湾、樺太、千島等の視察にあつたのであるが、幸い予定通りの参加者を得、旅行中一人の病人もなく、然も至る所珍しき日本一周船として非常な歓迎を受けた。参加者の多数は実業家、会社員、学生等で比較的教育家の少なかつたことは遺憾であつた。これは計画発表の時期が遅かつた為で、次回には教育家の参加をお勧めしたい。この計画に対して大阪商船、満鉄、鉄道省等より多大の便宜を与えられ且寄港地先々の官民有志よりも特別の厚意を寄せられたが、ここに深く謝意を表する次第である。

ここでは、当初「全日本一周旅行」にあつてバイカル丸を利用する予定であつたが、事故のため亜米利加丸に変更されたことが記されている。バイカル丸は大阪商船の神戸―大連間を運行していた定期船であつたが、この周遊船が計画された同じ年一九二九年六月に座礁事故を起こしている。⁽⁶⁾バイカル丸にかわつて第一回目の日本一周船として使用された亜米利加丸は、当時の外洋航路船としては平均的な大きさである総トン数六三三三トンの貨客船で、一九一一年(明治四四)年に大阪商船が東洋汽船会社から購入した船舶であつた。⁽⁷⁾この亜米利加丸は、翌年と翌々年の第二回、第三回の周遊船としても利用されることになる。

前述のようにこの第一回目の日本一周船に関する周遊旅行計画の発表や、周遊船の企画経緯をうかがい知る資料は管見の限りにおいてみあたらない。また参加者の紀行文は残されているが、参加人数や旅行費用などについても現時点では不明である。しかしながらこの報告記事からは、わずかな参加者イメージと旅程の様子などを読み取ることができる。たとえば大阪商船の雑誌『海』の編集後記では、次のような報告が記されている。⁽⁸⁾

日本最初の試みであるジャパン・ツーリスト・ビューロー主催の日本一周遊覧船なる我社の亜米利加丸は八月三日午後四時万歳声裡に神戸港を出航、大連、青島、台湾、北海道、樺太、千島への約一ヶ月の航程に上がりま

した。海国日本の真面目を發揮する此壯図に榮あれと私は心から祈っています。

以上のことから、この第一回目の日本一周船は、ジャパン・ツーリスト・ビューローが主催し、大阪商船が船を提供することを実現したものであったことがわかる。⁽⁹⁾

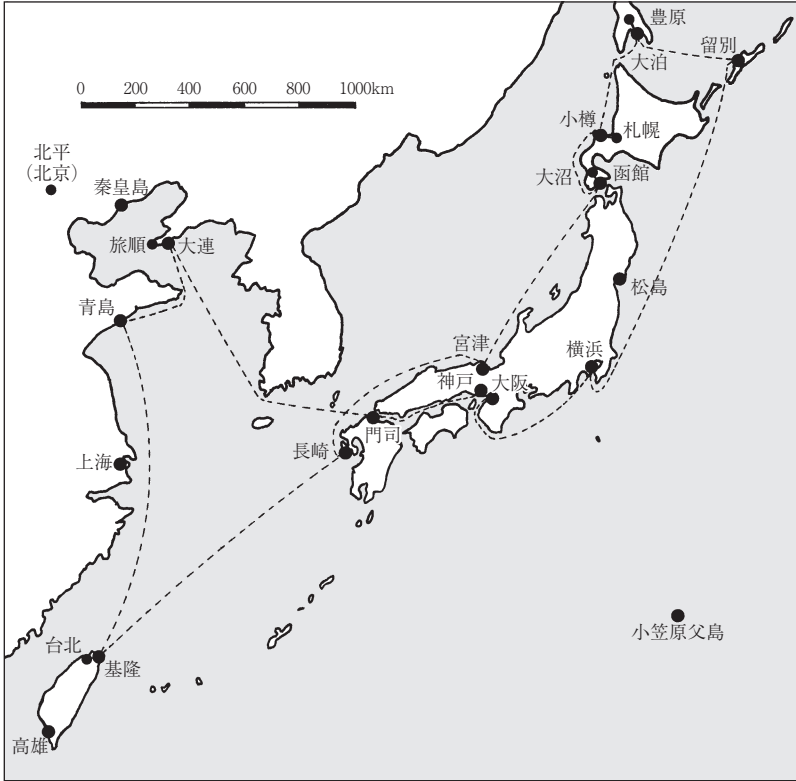
次に周遊のルートについて確認しておきたい。第一回目の日本一周船については、荒木潤「一九二九年の日本一周船旅を語る」が『海』二三号（一九三〇年）に掲載されている。この紀行文をもとに旅程を図示したものが図1である。ここではその旅程を紀行文から簡単にみておこう。

八月三日午後四時に神戸港第三突堤を出港した亜米利加丸は、瀬戸内海の多島海を抜けて門司を経由し、八月六日には大連港に入港している。ここでジャパン・ツーリスト・ビューローと大阪商船の関係者から盛大な出迎えを受け、「外地」での周遊旅行がはじまった。

翌八月七日は旅順へ向かうが、紀行文では「聖旅順弔意」と記されている。周遊旅行団は同日に大連を出発し、次に山東半島の青島へ向かった。青島への到着は八月九日であった。紀行文ではここで、「日本人の建設した大連と、独逸人の建設した青島と、露西亜人の建設した旅順とを対照する機会を得た」と述べている。

その後亜米利加丸の一行は黄海から東シナ海を南下し、台湾の基隆と台北を見学した。台湾を後にして一行は北上し、九州の長崎をへて京都府の宮津へ至った。宮津では日本三景のひとつ「天の橋立」が見学コースとされた。一行はさらに日本海を北上し、函館から陸路で大沼を往復し、湯の川温泉にも投宿している。函館からは小樽へ入港し、やはり陸路で札幌を往復している。

日本海を北上した亜米利加丸の一行は、八月二四日に樺太の大泊へ入港し、陸路で豊原を往復、そして千島列島択捉島の留別を経由し、太平洋側を南下して、横浜から大阪へと帰着している。大阪への帰港は九月二日であった。



「内地」と「外地」をめぐる海上ツーリズム

図1 第1回目の日本一周船（1929年）の旅

図1からもわかるように、この周遊船の旅は、一九二〇年代後半における日本の領域をほぼ一周するものであった。この第一回目の周遊船を踏まえて、翌一九三〇年夏には第二回目の日本一周船が企画され、実施された。本稿では、その最初の計画から実際の旅程までを、次の第二章で整理したいと考える。

一一 第二回目の日本一周船

ジャパン・ツーリスト・ビューローの雑誌『ツーリスト』一〇九号（一九二九年）に掲載された「全日本一周船の成功」に「次回」が予告されていたように、一九三〇年の夏に再び、日本一周船の団体旅行が企画された。その初出は大阪商船の雑誌『海』に掲載された広告記事であるかと考えられる。

一九三〇年四月に発行された『海』二二号には、「夏涼しい日本一周の船旅」と題して「北は日本三景及び千島樺太巡り 南は支那、台湾、琉球の名所遊覧」を掲げる広告記事が掲載された。この第二回目の日本一周船は、最初に発表された周遊行程から、次に発表された周遊行程には若干の変更があり、さらに実際の旅行中にも行程の変更が起きた。そこでまず最初の周遊行程を明らかにしておきたい。

一九三〇年夏の日本一周船は、夏季の避暑旅行としての意義が強調され、従来の汽車の旅行ではなく船の旅が推奨されている。また第一回目の周遊旅行では、およそ一ヶ月の期間で一周旅行が実施されたが、第二回目の企画では、日本一周を前半の「南行」と後半の「北行」との二行程に分割し、両行程に連続して参加する「全行」への参加とともに、どちらか一方への参加者も募ることとされた。『海』二二号（一九三〇年）に掲載された広告記事は次の通りである。

灼熱の夏、山上に、海浜に、暑さを忘れる事は安閑な消夏法に相違ありません。併しながら二月余りの長い夏をひと所に止まって居るといふ事は单调倦怠を免れません。そうかといって暑苦しい汽車の旅には今更心惹かれそうにありません。茲に御披露申上げる日本一周旅行はジャパン・ツーリスト・ビューロー及弊社共同主催の

下に、六千噸の手頃な優秀客船亜米利加丸を使用致し、心地よい様に改造を加えて、先の通り盛夏七月二五日神戸より差建て、約一ヶ月の日子を費し、南北二段に分ちて日本全土及び隣国一部の名勝古蹟を訪ね廻る計画であります。(中略)。併しながら結局断行するに至ったのは同時に海国民にせめてアウトラインだけなりと、日本国土の所在及び外貌を实地に就き知らしめて置きたいとの念願もあつたからであります。

広告記事前半の内容は前述の通りであるが、最後の一文は、同時代における日本の領域を、ツーリズムという実地経験で確認させる意図が込められている。これは戦前期における日本から満洲などへの植民地ツーリズムの「目的」としてもしばしばみられたことである。⁽¹⁰⁾

次に旅程と参加費用について確認しておきたい。周遊の日程は、前述の広告記事に「南北二段に分ちて日本全土及び隣国一部の名勝古蹟を訪ね廻る計画」とあるように、二つの行程に分割された。前半の「南行」は、七月二五日に神戸を出航して、満洲の大連から中国の北平（北京）、上海、台湾の基隆、沖縄をまわつて八月一三日に大阪へ帰港するもので、後半の「北行」は、八月一日に大阪を出航して、紀伊半島の鳥羽から横浜、石巻、千島の留別、樺太の太泊、そして北海道の小樽・函館を経て日本海をまわり京都府の宮津から関門海峡にはいり、瀬戸内海の宮島を経由して八月三一日に神戸へ寄港するというものである。

この第二回目の日本一周船の旅程計画は、第一回目とおよそ同じ行程であり、前年の経験をほぼそのままのかたちで再現したものといえる。また特徴的なのは、「北行」の行程において、松島（石巻）・天の橋立（宮津）、宮島といういわゆる日本三景を見学地として設定していることであろう。戦前期においても、日本三景は日本の海岸風景を代表する風景地として広く認知されていたことから、海上を移動する船舶でのツーリズムの旅程に、この三景が組み込まれたことは妥当なことであつたと考えられる。

また雑誌『海』の広告記事には、これらの周遊旅行への参加費が掲載されている。表1はこれを一覧したものである。この費用には、全行程の乗船運賃のほか、各地での汽車賃と車馬賃、宿泊料金、弁当代金が含まれていたようである。一九三〇年と現在との物価の比率を一对二〇〇〇と想定すると、一等での全行程参加費用はおよそ一五〇万円、三等での全行程参加費用は五〇万円あまりとなる。またもつとも安価な三等での「南行」ないしは「北行」のみの参加費用はおよそ三〇万円であったことになる。

以上が第二回目の日本一周船についての最初の広告内容である。前述のように、一九三〇年の日本一周船は、最初の広告から旅程を一部変更した。変更後の旅程については、大阪商船の雑誌『海』二三号（一九三〇年七月）とジャパン・ツーリスト・ビュローの雑誌『ツーリスト』一一七号（一九三〇年六月）において改めて広告されている。

表2は変更後の最終的な旅行日程を一覧したものである。前半の「南行」は、七月二五日に神戸を出港し、瀬戸内海から門司を経由して遼東半島の大連をめざしている。ここから陸路の移動となり、日露戦争の激戦地・旅順を最初の見学地としている。五日目には大連市内の自由行動をはさみ、次の見学地は中国の北平（北京）である。ここでは歴史的な建造物や遺産が見学の目的地とされた。旅程の後半は上海での三日間の滞在と、台湾南部・屏東と台湾北部・台北が目的地とされている。最初に計画されていた沖繩へは寄港せず、台湾から直接大阪に帰港するというものである。後述のようにこの「南行」コースは、ほぼそのまま翌年の日支周遊船に引き継がれることになる。

「内地」と「外地」をめぐる海上ツーリズム

表1 最初に広告された第2回目の日本一周船（1930年）参加費用
単位：円

	一等	二等	三等
南行	400	280	150
北行	350	250	130
全行	750	480	250

『海』22号（1930）より作成。

表2 第2回目の日本一周船（1930年）旅程表
 →：船舶での移動（亜米利加丸） =：陸上の移動（鉄道・自動車）

南行コース			
1	7月25日	神戸→	午後2時神戸港を出航
2	7月26日	→門司→	
3	7月27日	→ → →	(終日航海)
4	7月28日	→大連=旅順=大連	旅順・戦跡見学
5	7月29日	大連→	大連・自由行動
6	7月30日	→秦皇島=北平	
7	7月31日	北平	北平・旧蹟見学
8	8月1日	北平=秦皇島→	
9	8月2日	→ → →	(終日航海)
10	8月3日	→ → →	(終日航海)
11	8月4日	→上海	上海・自由行動
12	8月5日	上海	上海・市内見学
13	8月6日	上海→	上海・自由行動
14	8月7日	→ → →	
15	8月8日	→高雄=屏東=高雄=	屏東・市内見学
16	8月9日	=台北	
17	8月10日	台北=基隆→	台北・市内見学
18	8月11日	→ → →	(終日航海)
19	8月12日	→ → →	(終日航海)
20	8月13日	→大阪	
北行コース			
1	8月15日	大阪→	午後6時大阪港を出航
2	8月16日	→ → →	(終日航海)
3	8月17日	→横浜→	横浜・自由行動
4	8月18日	→ → →	(終日航海)
5	8月19日	→二見→	小笠原諸島父島・見学
6	8月20日	→ → →	(終日航海)
7	8月21日	→ → →	(終日航海)
8	8月22日	→ → →	(終日航海)
9	8月23日	→留別→	千島列島択捉島・見学
10	8月24日	→大泊=豊原=大泊	豊原・市内見学
11	8月25日	大泊→	大泊・市内見学
12	8月26日	→小樽=札幌=小樽	札幌・市内見学
13	8月27日	小樽→	小樽・市内見学
14	8月28日	→函館=大沼=函館	大沼・見学
15	8月29日	函館→	
16	8月30日	→石巻=塩竈=石巻→	松島公園・遊覧船巡遊
17	8月31日	→横浜→	
18	9月1日	→大阪	

広告「日本一周の船旅」（ツアーリスト117号、1930年）より作成。

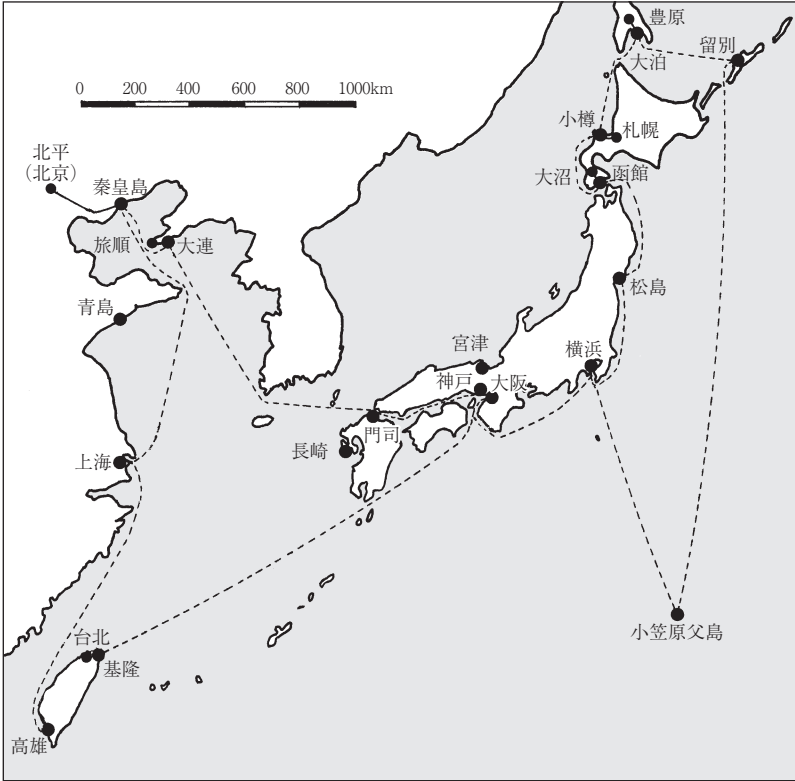


図2 第2回目の日本一周船（1930年）の旅程

一方表2の「北行」は、「南行」が大阪へ帰着してから一日を挟んだ八月一五日に大阪を出港し、横浜を経由して小笠原諸島父島の二見を目的地としている。小笠原諸島への寄港は、最初の広告にはなかったものである。小笠原諸島を出港して行程九日目には択捉島の留別を見学し、翌日からは樺太の豊原と大泊の見学が予定されている。その後北海道の小樽と札幌、そして函館と大沼をめぐり、最後には石巻に寄港し塩竈と松島の遊覧を日程に組み込んでいる。「北行」は、最初の旅程にはなかった小笠原諸島への訪問を加えたことで、日本三景の天の橋立（宮津）と宮島への寄港予定がなくなると

いう大きな変更があったことになる。こうした行程の変更に伴い、周遊旅行への参加費用にも若干の変更があった。⁽¹¹⁾

第二回目の日本一周船についても紀行文が確認できる。前半の「南行」については、小幡駿吉「船から見た日支風景」が『海』二五号（一九三一年）に、後半の「北行」については、布田虞花「小笠原・千島・樺太・北海道」が『海』二六号（一九三二年）に掲載されている。小幡と布田はともに『海』の編集者であり、同誌の編集後記を執筆している。図2は、これら二つの紀行文をもとに旅程を图示したものである。

一九二九年と一九三〇年の日本一周船の旅程を比較すると、その寄港地や見学地にくつかの差異は認められるものの、日本の「内地」と、北方ならびに満洲、中国、台湾といった「外地」を組み合わせて旅程を組む基本形は継続されたとみることができよう。こうしたある意味でユニークな日本一周船は、この後再び企画されることはなかったと考えられる。

三 第三回目の日支周遊船

一九三一年における第三回目の周遊船は、日本一周ではなく、前回の「南行」のみをほぼ再現したものとなった。その行程は、八月三日に神戸を出港し、台湾、香港、上海、青島を周遊して同月二四日に神戸へ帰着するものとして計画された。この行程では、これまでのように日本内地を周遊することはなく、主として中国の沿岸部が目的地とされた。主催者である大阪商船とジャパン・ツーリスト・ピュアローが発行したリーフレット「第三回日支周遊船」（一九三二年六月）には、次のような宣伝文が掲げられた。

中華民國——膨大なる国土と数億の人口、五千年來の文化、全世界に發展する華僑、中華民國は世界の奇蹟で

あり謎であります。我々は先祖が学んだ如く現在の民国からも何か知ら教えらるるものがあります。又其処には無尽の工業原料があり、無限の商品販路があり、無垢の企業地が残されています。我々は日本の為め、民国の為め、東洋の為め、先ず民国を視察し、研究し、理解せねばなりません。此意味に於て我社はジャバン・ツーリスト・ビューローと共に昨年、一昨年と二回に亘り、多大の犠牲を払い、日支周遊船を企画し、暑中休暇を利用して、便利に、安全に、しかも最も経済的に民国を視察し得しめて絶大の賞賛を博しました。茲に本年も引続き第三回日支周遊船の計画を発表します。

ここには、一九三一年六月時点における日本から中国への意味づけが読みとれよう。周知のように、この年の九月一八日には、南滿洲鐵道の線路を爆破した柳条湖事件を端緒として滿洲事変がはじまり、いわゆる十五年戦争の起点となった年である。こうした滿洲事変前夜のタイミングにおける、日支周遊船への参加募集の呼びかけは、中国には多くの学ぶべき点があるとしつつも、「無尽の工業原料」や「無限の商品販路」、「無垢の企業地」といった開発や開拓の可能性に重点が置かれている。前年の日本一周船で強調された「夏季の避暑旅行」といった意味はずいぶん後退したことになる。このリーフレットでは、さらに続けて次のような宣伝文が続く。

パパヤの稔る我等が台湾と、大英帝国東洋の根拠地香港とを視察して、彼我植民政策の長短を知り、民国革命発祥の地広東と、国都南京に民国の政情を探り、蘇州、杭州に悠久なる古き支那を見、世界人の都、ジャズと競馬の狂想曲上海にモダン支那を発見し、青島に世界大戦をちよっぴり回想するなど、実益と、趣味と、享楽を兼ねた男性的旅行であり、涼味津津たる避暑旅行であります。

日支周遊船の旅程に含まれる台湾についても、英国の植民地香港との比較が示唆され、この旅行が娯楽よりも、植民地を含めた周辺領域への「視察」の意味が込められていることに注意したい。避暑の海上旅行という要素は、ここ

ではわずかに付加されているにすぎない。

第三回日支周遊船の参加募集リーフレットには、募集人員と費用の記載もなされている。資料によれば、参加費は全行程の乗船運賃のほか、各地での汽車賃と車馬賃、宿泊料金、弁当代金が含まれ、一等四八〇円（募集三四名）、二等三三〇〜三五〇円（同五六名）、三等二〇〇円（同二〇〇名）であった。

表3は、前述のリーフレットをもとにしてその旅程を一覧したものである。八月三日に神戸を出港し、瀬戸内海を通過して門司を経由し、最初の見学地を台湾の台北に予定している。台北では二日あまりの見学時間が設けられており、神社や（台湾）総督府といった日本の植民地化と関わりの深い場所の見学や、龍山寺などの旧来の生活様式に関わる場所への見学などが混在している。旅程六日目には台湾南部の台南と高雄の見学が予定され、台北と同じように日本との関わりを想起させる場所と植民地化以前からの歴史的な場所への見学が混在している。

行程は台湾から北上し、香港と広東の見学を経てさらに北上し上海へと至る。上海ではおよそ三日間の滞在が予定され、その間に蘇州と杭州への周遊も組み込まれている。その後の旅程は中国の首都・南京を経て、山東半島の青島を経由して門司から神戸へと帰港している。この旅程での見学地は、台北、台南、高雄といった日本の領域内と、香港、上海、蘇州、杭州、南京、青島といった領域外とを目的地としていることに特徴がある。第二回までの日本一周船では、いわゆる「内地」と「外地」の目的地が複数組み合わされて設定されていたが、第三回の周旅船では周旅の空間が縮小したことになる。こうして一九二九年にはじまった日本一周船は三年目にして縮小し、翌一九三二年には実施されなかった。

表3 第3回目の日支周遊船（1931年）旅程表
 →：船舶での移動（亜米利加丸） =：陸上の移動（鉄道・自動車）

1	8月3日	神戸→	午後2時神戸港を出航
2	8月4日	→門司→	
3	8月5日	→ → →	（終日航海）
4	8月6日	→基隆=台北	台北：台湾神社、北投温泉
5	8月7日	台北	総督府、博物館、植物園、商品陳列館、市場、龍山寺ほか
6	8月8日	台北→台南=高雄→	台南：開山神社、台南神社、孔子廟、関帝廟ほか 高雄：壽山館、西子湾港間、旗後半島
7	8月9日	→ → →	（終日航海）
8	8月10日	→香港=広東	香港：市街、競馬場、香港大学、郊外ドライブほか 10、11日の両日は団員を2班にわけて香港と広東を交互に見学
9	8月11日		
10	8月12日	香港→	
11	8月13日	→ → →	（終日航海）
12	8月14日	→ → →	（終日航海）
13	8月15日	→上海	新公園、市街、静安寺、外人墓地、徐家ほか
14	8月16日	上海=蘇州=上海	蘇州：虎邱、寒山寺、北寺の塔
15	8月17日	上海=杭州=	杭州：三潭印月、浄慈寺、岳王廟、枚鶴亭、孤山公園
16	8月18日	=南京→	鶏鳴寺、明故宮、明孝陵、中山先生陵墓、莫愁湖、清涼山
17	8月19日	→ → →	（終日航海）
18	8月20日	→ → →	（終日航海）
19	8月21日	→青島→	屠獸場、海水浴場、会娃岬砲台、忠魂碑、青島神社ほか
20	8月22日	→ → →	（終日航海）
21	8月23日	→門司→	
22	8月24日	→神戸	

リーフレット「第三回日支周遊船」（大阪商船、ジャパン・ツーリスト・ビューロー、1931年）より作成。

おわりに

以上のように、大阪商船とジャパン・ツーリスト・ビュローが主催した周遊船は、一九二九年八月から九月にかけて第一回目の日本一周船が実施され、翌一九三〇年に第二回目の日本一周船、そして一九三一年にはその周遊範囲と期間をおよそ半分とした日支周遊船として実施された。おわりにかえて、同時代における船舶を用いた周遊旅行全般について付記しておきたい。

本稿でとりあげた三回の周遊旅行は、これまでみてきたように、主として船舶を用いた海上ツーリズムである。日本における二大船舶会社である大阪商船と日本郵船では、一九二〇年代以降にツーリストとしての船客へのサービスを拡大する。数日間で瀬戸内海の島々や寄港地をめぐる遊覧から、一〇〇日間あまりで世界を一周する遊覧まで、多くの団体旅行を企画し実施したのであった。そしてここには、本稿の事例と同様に、ジャパン・ツーリスト・ビュローも介在している。本稿でとりあげた日本一周船と日支周遊船は、そうした同時代の海上周遊旅行の一例として位置づけられる。これらの周遊旅行の紀行文をさらに分析すること、同時代の海上ツーリズムの見取図を描くこと、そして冒頭にも述べたように、近代日本のツーリズム空間の全体像を把握することがこれからの研究課題にはかならない。

注(一) 大阪商船の定期航路網とツーリズムに関しては、荒山正彦(二〇〇七)「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―」、人文論究五七―三、一―二四頁を参照されたい。

- (2) 荒山正彦(一九九九)戦前期における朝鮮・満洲へのツーリズム―植民地視察の記録『鮮満の旅』から―、関西学院史学二六、一―二二頁、荒山正彦(二〇〇二) 戦跡とノスタルジアのあいだに―「旅順」観光をめぐる―、人文論究五〇―四、一―一六頁ほか。
- (3) ジャパン・ツーリスト・ビューローは、一九二二(明治四五)年に外国人観光客の誘致を主たる業務として創設された。戦前期には東亜旅行社、東亜交通公社、そして戦後には日本交通公社、JTBなどと社名を変更し現在に至る。雑誌『ツーリスト』はジャパン・ツーリスト・ビューローの機関誌であり、雑誌『海』は大阪商船の機関誌である。
- (4) 『ツーリスト』一〇九号、一九二九年。本稿の引用では現代仮名遣いに改めた。以下での引用もこれに準ずる。
- (5) 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、三〇〇頁による。
- (6) 前掲(6)。
- (7) 『海』二〇号、一九三〇年。
- (8) 『日本交通公社史編纂室編(一九八二)『日本交通公社七十年史』日本交通公社、九九三―二〇〇頁に掲載されている「年表」には、「昭和4・9・3大連支部主催、アメリカ丸で第1回日本一周視察団出発(12・8帰着)」とされているが、この日程は誤りであろう。またここではジャパン・ツーリスト・ビューロー大連支部が主催したと明記されているが、この点についても今後確認が必要であると考えている。
- (9) こうした点はとりわけ修学旅行において顕著であった。たとえば上原義正(二〇〇三)「修学旅行を通じての人材育成―明治末期から大正初期における長崎県立対馬中学校の韓国・朝鮮への修学旅行の研究―」、日本特別活動学会紀要十一、三五―四六頁、宋安寧(二〇〇五)「広島高等師範学校における満韓修学旅行、研究論叢(神戸大学)一二、五九―七八頁、長志珠絵(二〇〇七)「満洲」ツーリズムと学校・帝国空間・戦場―女子高等師範学校の「大陸旅行」記録を中心に―、駒込武・橋本伸也編著『叢書比較教育社会史 帝国と学校』昭和堂、三三七―三七七頁ほか。
- (10) 一等(全行六八〇円、南行四五〇円、北行三五〇円)、二等(同四六〇―五三〇円、同二八〇―三五〇円、同二四〇―二八〇円)、三等(同一九〇―二八〇円、同一三〇―一八〇円、同一〇〇―一五〇円)。また募集人員は一等三〇名、二等五八名、三等三〇〇名であった。『海』二三号(一九三〇年)による。