

領土，歴史，アイデンティティ

——鮮満観光と大日本帝国の形成

ケイト・マクドナルド
(山本達也 訳)

1 はじめに

日本の運輸会社と政府機関が急ピッチで観光案内書を出版しはじめたのは1910年代から20年代にかけてのことでした。台湾，朝鮮，樺太（サハリン），南洋（ミクロネシア）を獲得し，日本の領土は20数年間で急速に拡大していました。1905年の日露戦争の終結調停では，日本はロシア所有の東清鉄道南支部と結びつきを得て，これを1906年には南満州鉄道株式会社（以下，満鉄）として日本の所有物とするのです。日露戦争から15年もたたないうちに，日本の領土規模は約2倍となり [Gann 1984:500]，旅行と観光というかたちで日本人や海外からの旅行者は新たに日本となった地へと向かっていきました。そこでいう日本とは，北は樺太や満州から南はミクロネシアにまでまたがる帝国だったのです。

本講演は，明治後期から昭和初期にかけての日本語英語双方の案内書における大日本帝国のふたつの地方，すなわち朝鮮と満州に関する表象を論じるものです。もちろん，ここでお話する内容は，けっして包括的なものではないことをお断りしておきます。

近年，帝国観光に関する論文が続々と出ています。朝鮮における歴史的観光地の考古学的発掘や設立，朝鮮や満州への学校視察政策，1940年に帝国全土でおこなわれた「不朽の帝国統治」紀元2600年の祝賀行事を宣伝するために利用された観光など，多岐にわたる話題においてきわめて実りの多い調査がおこなわれてきています [Pai 2010; Ruoff 2010; Young 1998:259-268; Ryang 1997; 長 2007; 高 2002]。本講演は，急成長しているこうした研究分野に貢献するものです。

本講演では，観光に関する出版物が満州と朝鮮における日本の支配を正当化するために用いていたふたつの修辭的用法に着目します。まず，1910年代の満鉄の周囲に張り巡らされた交通網の創設を論じ，それに続く1920年代の旅行案内書と旅程における「交通網の管理者としての日本」という言説について論じます。次に，朝鮮半島での日本の支配を正当化し，日本の一部としての朝鮮にふさわしい未来をもたらし¹⁾するための手段として，歴史を朝鮮の表象において活用していたことに注目します。

2 鮮満 I ——満州

1932年の満州国建設に先駆けて、1910年代から20年代にかけての満州と日本の関係は、非公式、もしくは半植民地的状況として描かれてきました [Myers 1989]。プラセンジツト・デュアラが述べるように、満州における「主権と権威」は1932年以降のものとして扱われてきたのです [Duara 2003]。しかし、日本が1905年に支配してからというもの、誰が満州の支配権をもっているのかという問題や支配の正当性を評価する基準は、世界では関心の向けられる議論となっていました。

1920年代までには、中国での反日民族主義的運動が示しているように、満州問題のみならず中国全域において外国諸政府が担うべき役割に関する緊張した状況がありました。第1次世界大戦中、日本政府は「21カ条の要求」への服従を中国に強制することで、遼東半島と大連 (C: Dalian) の租借権を24年から99年まで延長していたものの、満州支配の正当性をめぐる問題に関しては、安定しているとは言い難い状態でした。

しかしながら、「満州国」以前の満州に関する研究は、こうした非公式な帝国の権力がもたらす文化や権力の力学を見落としてきました。これら諸研究は、満鉄支配下における満州の経済的な発展や、満州での「特別利益」を維持しようとする軍事や外交にまつわる政策など、より公式なレベルでの関係性に焦点を当ててきました。³⁾日本と満州との関係における大衆や文化的な側面に関する研究は1932年以降の調査範囲に限定されていたのです [山室 1993; Young 1998]。しかし、満州での日露戦争に関する激しいまでのメディア報道や、それに続く（のちに満鉄となる）南満州での主要鉄道の譲渡に関連する式典などによって、満州は1900年代初頭から日本の大衆的・文化的・知的・生活圏へと組みこまれていたのです。そして、満州について日本人が見聞きする主な窓口のひとつが旅行でした。1906年、ロセッタ丸満韓巡遊船が、多数の新聞記者とともに満州へと出港しました。それは、高媛が指摘するように、満州における日露戦争後、初の「メディア・イベント」でした [高 2004: 45-57]。満鉄は、1906年の設立に続いて著名人を満州へ招待し、そのなかの一人である夏目漱石は、1909年の旅の記録を『満韓ところどころ』 [夏目 1915] として出版しました。⁴⁾満州における日本の主権は非公式なものであったにもかかわらず、日本が大陸上で新たに手にしたものを通して、メディアは多様なかたちで膨大な量の作品を生みだし、人びとを魅了したのです。

2-1 「地方的の鉄道」

日露戦争の終盤、南満州が東アジアに向けての物流や人の流れにとっての要衝となるか否かははっきりしていませんでした。日露戦争を終結させた1905年のポーツマス条約で、日本は大連から長春 (C: Changchun) にかけての満州南部の露領東清鉄道の支配権を得ました。一方、長春からハルビン (C: Ha'erbin) にかけての北部地域に関してはロシアが支配権を保持していました。この配分は両者を満足させるものではありませんでしたし、少なくとも日本としては全く満足のいくものではありませんでした。というのも、東清鉄

道は中国、満州そして実際はアジアの大半をロシアのウラジオストク港と結んでおり、大連にある満鉄の港は、大連—長春間の交通にのみ供するものだったからです。ポーツマス条約の8項は「ロシアと日本が満州において相互に結びついた鉄道サービスを調整するために、双方の独立した慣例〔当時日本は狭軌、ロシアは広軌と、異なったサイズの線路を用いていた〕に対しすみやかに結論を出すこと」を言い渡しました（Treaty of Portsmouth WP）。満鉄と東清鉄道のあいだで乗客と荷物の連絡運輸を認める合意がなかったら、満鉄はより大規模な鉄道システムに貢献できず、またそこから利益を得る能力をもたない「地方的の鉄道」（原文のまま）に終わってしまうのではないかと満鉄の責任者は危惧していたのです〔鉄道省運輸局編 1928:7〕。

満鉄が安定し、健全な財政が確保されるには、世界の最新の長距離鉄道で、東のウラジオストクと西のサンクトペテルブルグをつなぐシベリア鉄道に接続する必要がありました。ヨーロッパで続けられていた交渉により、「連絡運輸」契約を通して、シベリア鉄道はさらにその範囲をリガ、ベルリン、そしてついにはパリとロンドンにまで拡大していたのです。南満州と日本をヨーロッパへと結びつけることを可能にするこの新興の強力な経路へと接続するために、満鉄と日本国有鉄道は、中国京奉鉄道とともに東清鉄道およびロシアウスリ鉄道と連絡運輸契約を締結することを欲しました。1908年11月、日本とロシア政府は契約のために会議を開き、そこでの交渉は最終的に1911年3月1日の日本—ロシア間の連絡運輸の開始に結実しました。しかし、シベリア鉄道の周辺に設けられた新興の世界的交通路がウラジオストクに集中すると、大連や満鉄を排除し続けることになるのではないかと日本の代表団は憂慮していました。彼らは、1911年7月に開催された第6回シベリア国際接続運輸会議に出席するためにロンドンへと向かい、そこで、満鉄と大阪商船株式会社、日本国有鉄道の代表団は、新たな「東半球周遊券」と「世界周遊券」の観光目的地として日本を入れる契約締結をめざし、交渉を進めたのです。

1913年の6月、交渉から足掛け5年を経て、シベリア鉄道経由の日本—ヨーロッパ間の旅行が始まりました。数ヶ月後、鉄道局は新たに「世界周遊券」「東半球周遊券」を他の「シベリア経由周遊券」と同様に販売しはじめました。1905年の時点では誰も想像することのできなかった偉業でしたが〔寛 1928:11, 13; 木下 1915:90〕、1916年までには乗客は13日間でロンドンから東京にたどりつくことができるようになっていたのです。日本政府は、満州を世界的な交通網に首尾よく結びつけたわけですから〔鉄道省運輸局編 1928:20-22; 寛 1928:11, 13, 16⁵⁾〕。

先ほど申し上げた契約や、それに続く連絡運輸契約を通して、後藤新平、満鉄と日本国有鉄道は、日本が中心を占めるように交通網を配置しようとしていました。彼らが思い描いたのは、最終的には、日本—満州—ロシアの交通網によって、横浜から上海、東京からロンドン、はてはニューヨークから北京までを、乗り継ぎなく旅行できるようにしよう、という計画でした。ジャパン・ツーリスト・ビューロー（現・日本交通公社）の創始者であり鉄道院での運輸局長であった木下淑夫は、満鉄をアジアの人とモノの交通にとってもっとも便利な選択肢にすることで、日本は太平洋において重要な位置を占めることができる、と主張しました。1917年の著作で、「交通機関の便不便が人文の進歩、商工業の発達に大

影響を及ぼすと私が申す迄もない事柄である」と木下は論じています〔木下 1917:1〕。特に日本の場合、旧来の孤立主義的で退嬰主義的な環境はもはや存続不可能である、と彼は考えていました。木下は続けて、「日露戦役の結果として、日本は南満州に於て、今日の満鉄を享有することとなりました。此の鉄道は、北に於ては露西亞の鉄道に連り、又西に於いては支那の京奉線に相接し居るのでございます」と述べました〔木下 1917:5〕。相互依存は事実であり、そして、鉄道機関や船舶会社がこうした相互依存を促進するために契約を結べば、貿易や産業は東アジアでより早く発展する、というわけです。結局「是等各方面から考えたならば、日本は其の地理上に於ける形勝なる位置を利用して完備せる国際交通の便利より、以て太平洋交通の中心となり得るのである」という結論が導き出されました〔木下 1917:61〕。

私がここで注目したいのは、日本が中心たるために、交通網の整備という物質的な配置や、乗客は満州を通過して移動するよう推奨しようという会社間の合意に大きく依拠していたという点です。後藤新平は第5回日中連絡運輸会議を記念する演説において、出席者に対する歓迎の言葉のなかで、日本の地理的な位置づけを次のように規定しました。

北はロシア鉄道、南は中国鉄道と結びついており、それゆえ日本とつながる世界の高速線路の一部を構成する満鉄を我々が所有する限り、日本は太平洋上の交通および交通に関する自明の枢軸的中心であるのみならず、いわば、アジア大陸上のあらゆる旅行網にとっての肝要となる鍵を保持しているのです。大日本帝国のこうした地理的位置づけの結果として、日本鉄道は国内交通の円滑な働きを維持する機能をもつのみならず、同時に、大日本帝国を覆い、大日本帝国から分岐するこれら蒸気機関鉄道のさなかで完全なる中継ぎとしてふるまうという、より高い使命をもっているのです〔後藤 1917:4-5〕。

後藤は地理的リアリズムの言葉を用いて日本の位置の重要性を述べたわけですが、実際、後藤と木下が描いていた権力図は技術主義的なものだったのです。それは、交通網の管理者としての立場から東アジアの中心に日本を位置づけるものでした。

2-2 交通網の管理者としての日本

観光と旅行という観点から、これらの会議や契約は、最終的に、直接中国や日本内地に向かう代わりに、植民地朝鮮（K: Choson）や満州に旅行者をいざなうこととなった安売り切符や経路を生みだしました。彼らが提供したこうした切符や旅程の目的とは、後藤の言葉を借りれば、「こういった領土を世界によりよく知らしめるため」でした〔後藤 1917:7〕。日露戦争や日韓併合に関する報道を通して世界はすでに朝鮮や満州についてよく知っていたのですから、後藤の主張のなかに、朝鮮や満州は新たに大日本帝国の一部として知られるべきなのだ、という欲望があることを我々は読み取らねばならないでしょう。

東アジアにおいて日本の位置を重要なものとするのは、交通網と同様、その政治的関係にもかかわるものでした。満蒙文化協会の初代総督として、後藤新平は、海外における

日本のイメージを改め、内地にて民間レベルでの植民地政策としての巨額な事業を宣伝する絶好の機会として旅行や観光を捉えていました。多くの観光体制は、満州の本質にまつわる偏見を訂正しようとする狙いに基づいたものでした。満州に旅行者をもたらしよう働きかけたのはこうした人びとだったのです。大連港に到着した各汽船を迎えるために代表者を派遣していた満蒙文化協会は自らの使命を「満州と蒙古に関する真実を知らしめることである」と宣言しました。このことは「急務」でした。というのも、「満州と蒙古は極東の比較的奥まった地域から世界中が関心を抱く新たな段階へと突き進んでいた」からです〔満蒙文化協會出版編 1920: 130, 1921: 97〕。満鉄は日本の主要都市に鮮満

案内所を開所するとともに、日本人旅行者が大陸への旅行を計画し周遊する手助けをしました。日本こそが東アジアにおける交通を運営する義務をもつのだ、という後藤の主張と似たかたちで、1920年代には満鉄と満鉄の発行する旅行案内書が資本主義的に成功している満州像を提示することとなったのです。というのも、満鉄が物流や人の流れのみならず、さらには伝染病までも管理し、経済的拡大に貢献する環境を創出することとなったからです。能率的な動きの中でこそ「満州」という地域が確定されるべきである、ということが、旅行案内書や旅行の宣伝においてもっとも顕著なテーマのひとつとなったのです。

満鉄とジャパン・ツーリスト・ビューローが推薦する旅程では、満州は商業生産の中心地として、またこうした商業活動の要衝として表象されていました。埠頭から工場、炭鉱に至るまで、見るものすべてが、生産の規模の大きさや満鉄が物流を促進するために設置したインフラの壮麗さを証拠づけるものでした。満鉄の旅行案内書には、「満州の成功は目的をもった天然資源開発のたまものである」と書いてあります。満鉄理事であり、1933年に国際連盟を脱退するさいの日本の代表者としてのちに有名になる松岡洋右は次のように述べています。

日本国民は実に国を賭し血を流して、そうして随分借金をもして支那自らが露西亜に殆ど与えたも同じである満蒙の地を取り返したのであって、此点からすると満蒙に対して日本は支那以上に発言権を主張し得るのである〔松岡 1931: 27; Matsusaka 2001: 282-283⁶⁾〕。

日本が満州を中国人の手に返すことはほぼなかった一方で、大豆や高粱^{コリアン}のような農作物の生産と流通の拡大を図る満鉄と三井物産の努力は、世界市場で満州製品の存在感を突出させるという結果をもたらしました。日露戦争の3年前、満州産品は中国の輸出の4



図1 1914年の東アジアの旅行における満州の中心性を示す朝鮮鉄道の広告の詳細。

出典: *Official Guide for Shippers and Travellers to the Orient*. Osaka: Osaka Shōsen Kaisha, 1914

パーセント強を占めていたにすぎませんでした。しかし、1928年までに、中国の輸出全体の実に32パーセントを占めていたのです [Bix 1972: 428]。満鉄が満州経由で欧亜連絡路を作ったのと同様に、各国自身が地理上の位置づけを作らなければならないと案内書や旅程は論じていました。満鉄は満州を商品生産機械へと変貌させ、その過程で、満州は世界地図の上での存在感を与えられたのです。それは以前満州が決して浴したことののないような存在感でした。

満州観光ブームが始まった1924年、満州に関する2種の記述が世に出ました。ひとつは満鉄の『南満州鉄道旅行案内』です。もうひとつは田山花袋の『満鮮の行楽』で、これは満鉄が主催した満州と朝鮮旅行のあとに田山が出版したものです。1924年の案内書は、満鉄の『南満州鉄道旅行案内』シリーズの第5版でした。1909年に出版された初版は大連埠頭のパノラマ写真から始まるもので、当時そこは2本の棧橋といくつかの倉庫と砂利道の寄せ集め、という様相を呈していました [南満州鉄道株式会社編⁷⁾ 1909]。しかし、1924年までにその埠頭は変貌し、大連を象徴する中心地となったのです。汽船は日に5度から10度着岸し、南満州への入植者や投資家、旅行者を乗せてきました⁸⁾。揚げ場は、船と揚げ場にある線路とを行き来する中国人労働者でいっぱいでした。すぐそばには、大豆油を絞り取る工場が大きな音を立てて操業し、霧笛の音や御者の呼び声⁸⁾がその場を満たしていました。

1924年の大連の姿は騒々しい大都会というものでした。大陸の「玄関口」であり、多くの旅行者にとって大連は最初の停泊地でした。『南満州鉄道旅行案内』が続いて旅行者に訪れるよう提案するのは、大豆油工場や、海と大豆油工場のあいだにある「苦力^{クーリー}収容所」⁹⁾でした。『南満州鉄道旅行案内』によれば、「無自覚不衛生」の膨大な中国人労働者は公衆衛生にとっての脅威となっていました。いわゆる苦力たちのあいだで病気が発生すると、町全体が脅かされかねません。こうして、満鉄は労働者たちに「苦力収容所」にとどまるよう勧告したのです。そこで人びとは訓練され、監視され、必要とあらば隔離される、というわけです [南満州鉄道株式会社編 1924: 43-44]。埠頭地区から離れると、旅行者は大連の大広場に到着します。そこは大連の中心にある10方向からの道が交叉するロータリーで、旅行者たちはここを基点に大連の近代的設備を巡るツアーを続けたり、もしくは大連のヤマトホテルにチェックインしたりするのです。

1924年発行の『南満州鉄道旅行案内』が大連に続いて旅行者に勧める訪問先は、旅順^{りょじゅん}、營口^{えいこう}、鞍山^{あんざん}、遼陽^{りょうよう}、奉天^{ほうてん}、撫順^{ぶじゅん}、長春^{ちょうしゅん}、公主嶺^{こうしゅれい}、ハルビン^{あんとう}、安東^{あんとう}¹⁰⁾でした。旅順と遼陽を例外として、『南満州鉄道旅行案内』が旅行者に紹介する場所はほぼすべて産業インフラや満鉄の設備に関わるものでした。世界へと商品が流れでていく通路を形成する大連と營口とともに、鞍山や奉天の工場、撫順の鉬山、長春の鉄道や公主嶺の実験農場は、きわめて順調に作動する組織としての満州、という表象を完成させたのです¹¹⁾。

効率的な商業生産と物流を強く押し出す姿勢は、日本による支配を正当化する論調そのものでした。同1924年に朝鮮と満州を旅した田山は、こうした勤勉さを興奮させるものであるとともに困惑を生むものだと考えたようです。活力と絶え間ない活動に満ちた情景を描きながら、満州における交通の選択肢が多すぎることを論じる章では田山は次のように

語りはじめたのでした。「手を挙げさえすればよい、そうすれば3、4人の人力夫が停車して即座に業務に取りかかろうとするだろう。もし人力車が気に入らなければ、すぐさま馬車や自動車さえもが選択肢となる。価格は驚くほど安価である」など。彼は乗物の話題から離れ、乗物を操縦する者へと思いをめぐらせました。運転手や引き手は皆中国人で、揚げ場や大豆油工場の労働者たちもまた皆中国人だったことに田山は注目しました。

田山は自問し、また読者にも問いかけます。中国人、朝鮮人と日本人の何が違うのだろうか。日本人と他のアジアの隣人たちを区別する特質とは何だろうか。彼はさっさと朝鮮人をお払い箱にします。彼が言うには、朝鮮が「亡国」しているということはどんな旅行者にとっても明らかなのです。しかし勤勉な中国人は彼の見方に別の問題を想起させました。朝鮮人と違って、中国人は飲んだくれでもなければ怠惰でもない、と彼は記しています。もし満州の中国人が悪習にふけっていたならば、彼らは金と時間を女に浪費することしかないだろう。それならば、国家が近代化及び文明化を成し遂げるうえで、国民が勤勉であるということは唯一の前提条件ではないことになります。田山は埠頭で働く労働者たちについてしばし思案をめぐらせました。彼が得た答えは以下のようなものでした。中国人はあまりに勤勉で次の小銭に焦点を絞りすぎており、あらゆる労働がどんな目標をもつてなされているのか、という問題を考えていないのだ。「だから、表面は勤勉で、伶俐で、真面目だが、本当に目覚めて行っていないから、結局外国人に旨い汁を吸われるという形になっているんじゃないかね？ 百のものを得ることに汗水流して却って千のものが失っているのではないかね？」[田山 1924:8-9]。

3 鮮満Ⅱ——朝鮮

満州を経由してヨーロッパやその彼方へ旅行者をいざなうために後藤と木下が設けた経路を通して、日本人旅行者たちも朝鮮へ送りこまれていきました。実際、1912年までに、最速の経路を用いれば、旅行者は東京から下関、釜山（K: Busan）、京城（K: Seoul）、安東を経由して奉天へと62時間でたどり着くことができていたのです。たとえば、1923年にジャパン・ツーリスト・ビューローが出版した旅程の提案書には、もし朝鮮を縦断するのであれば、釜山奉天急行にぜひとも乗るべきで、満州へと至る鴨緑江鉄橋を渡るまえに京城で2日、平壤（K: P'yŏngyang）で1日過ごすべきだ、と書いてあります。朝鮮周遊11日の旅程は大邱（K: Taegu）をはじめとしたより多くの町を含んでいました。しかし、目的地を余分に加えても、行程上は幹線から半日外れるだけのことでした。釜山奉天幹線から大きくそれる唯一の旅程は、所要16日間の金剛山（K: Kūmgangsan）周遊でした。この旅行は、1923年当時、平壤からバスで6日半かかるものであり、7月～10月のあいだのみ催行されていました。同旅行案内書の1934年版においても、朝鮮縦断の基本的な経路にはほとんど変化は見られません。¹³⁾

「管理」や「動き」という修辭的表現が満州における日本の非公式的な主権を表象したのだとすれば、日本や海外の旅行者に向けた朝鮮にまつわる表象を埋め尽くしていたのは「進歩」や「歴史的紐帯」という修辭的表現でした。日本の満州経営を紹介した案内書と

違って、朝鮮を紹介した旅行案内書は日本の主権のもとに返還される過程としての朝鮮史を作りあげました。日本人と朝鮮人は同祖であるという前提から始まって、旅行案内書における歴史的なナラティブは三国時代（紀元前57年～紀元668年）から大日本帝国への朝鮮併合に至るまでの半島における政治統治の進展を辿っていくのです。旅行案内書では、朝鮮王朝時代（1392-1897）における中国の王朝の影響は、外国統治が主権国家に及ぼした悪影響の一例だとして扱われています。外国の権力の侵略によりかき回されたこうした直線的な朝鮮史の枠組みにおいて、日本による朝鮮の支配は、併合というよりもむしろ再結合なのだ、と案内書は位置づけています。

旅行者、特に日本の旅行者に日本人と朝鮮人の歴史的な結びつきを理解させようと観光産業が尽力した理由は、併合に先立つ日本のメディアにおける朝鮮の表象を考えてみればもっとはっきりします。ピーター・ドゥスが述べるように、1910年の併合以前は、朝鮮人の後進性は、朝鮮に向かう日本人旅行者を引きつけもしたし嫌悪感を抱かせもしたのです。旅行記において、しばしば朝鮮は「激しく嫌悪感を抱かせるものでないにしても奇怪で異様であり、朝鮮は外部から追い立てられることで変化することが必要だという印象をはっきり与えている」のでした [Duus 1995: 401]。極端ではない例のなかでも、人気の著述家であった沖田錦城が1905年に述べるには、「朝鮮における主な7つの生産物」とは「糞、タバコ、虱、情婦、トラ、豚、そして蠅」でした [沖田 1905; Duus 1995: 401-402]。しかし朝鮮人と日本人が起源を共有している、という同じくらい広く普及していた言説によって、こうした侮蔑的で敵意に満ちた観点は複雑なものとなったのです。アンドレ・シュミットは、1880年代後半以降の新聞、雑誌、学会誌では、朝鮮と日本の王宮の神話的な結びつきや、『古事記』や『日本書紀』の記述に基づいた朝鮮での歴史的な前例としての日本による支配に関する記事が増加している、と述べています [Schmid 2002]。沖田錦城や他の旅行者が朝鮮人に関する粗雑な意見を出版する1905年までに、「朝鮮と日本の太古からの関係は強く、そして疑いないものであったので、一流誌の記事が神話的故事を説明する必要はもはやなかったのです。というのも、読者はそれらにまつわる理解を共有していたのですから」 [Schmid 2002: 150]。

当時の研究が報告するところでは、昔から日本と関係のあった朝鮮人からその当時の悪習に染まった朝鮮人になった理由とは、自らの墮落とともに、数百年にもわたる中国支配の失敗によるものでした。ジャーナリスト出身の国会議員山路丈一の当時の言葉に依拠するならば、挫折した朝鮮史とは対照的に、「勤勉さ、辛抱強さの点で人々〔朝鮮人〕は日本人に決して劣るものではない。彼らに適切な指導者がいれば未来は明るいものとなるだろう」と考えられていました [Duus 1995: 407-408]。日本による朝鮮の植民地化は、半島の外国支配に終止符を打ち、朝鮮をより進歩した彼らの兄弟と再会させ、朝鮮人が最終的に文明化され啓蒙された社会の一員になるための環境や構造を作りだすことになるというのです。

1919年、首相の原敬は、朝鮮人と日本人の関係に関して広くいきわたっていた理解を、日本による朝鮮の植民地統治のために具体的な政策のなかにもちこみました。それは「内地延長」として知られ、内地の法政策や教育政策を朝鮮にもたらししたのです。当時の朝鮮

総督である斉藤実が実行した「文化政治」政策と結びついて、「内地延長」は、「朝鮮人を古代の朝鮮人から新たな日本国民に変えるためであり，そうすれば彼らには幸せと発展がもたらされるであろう」と原が考案したものでした〔小熊 1998:245〕。

日本で最初の公式旅行案内書である『英文東亜旅行案内』は，客観的かつ公平無私な歴史物語形式で，この朝鮮の過去と未来のきわめて政治化された解釈を表現するものでした。たとえば，『英文東亜旅行案内』が提示する簡潔な歴史概説が作りだそうとするのは，再会としての日本と朝鮮の合併，という見方であり，併合としてのそれではありませんでした。

大日本帝国の設立と同じころ，天皇家の始祖たちは朝鮮半島の南東部を支配していたようだ。朝鮮と日本の関係がきわめて密接だったころ，日本の天皇家と朝鮮の王家とのあいだの通婚すらおこなわれていた〔Imperial Japanese Government Railways ed. 1913:217〕。

しかしながら，日本と朝鮮の人びとが皇帝を祖先として共有するならば，どうやって当時の発展段階における著しい相違を説明することができるのでしょうか。歴史を現在にもちこむために，『英文東亜旅行案内』は中国が果たした役割を以下のように続けて述べています。

他方，中国との近接性のおかげで，朝鮮人はまた，かの国とも緊密な関係性をもってきた。ふたつの強大な隣人に挟まれたため，時がたつにつれて朝鮮は困難な局面に立たされた。ときには一方に，またときには他方についてまわることで，朝鮮はより強い側と常に癒着しようとしてきた。こうした優柔不断な政策のせいで幾度か両国間の平和に断絶がもたらされることとなった。それが直接的であれ間接的であれ，1894年から95年，1904年から05年のふたつの大きな戦争の原因となったのは朝鮮であった。最後の戦争ののち，朝鮮は日本の保護領となり，大日本帝国に完全に同意したうえで1910年の併合を迎えたのだ〔Imperial Japanese Government Railways ed. 1913:217-218〕。

ふたつの強国に挟まれた朝鮮の位置のせいで，朝鮮の人びとの性質に悪い影響が及んだのだ，という朝鮮史のこうした解釈は，朝鮮支配の正当性を主張する日本にとって，カギとなる論拠のひとつでした。ドゥスの言う「おべっか」や「事大思想」こそが朝鮮人の「根本となる特徴」であると考えられ，そのせいで強く独立した国民国家に彼らはなれなかったのだ，と考えられていたのです〔Duus 1995:407-413〕。しかし，朝鮮と日本が過去を共有していたという観念は，皇族の政治的起源の結びつきを文書化した歴史を使うことではっきり証立されておられ，そのことは朝鮮人を「文明化する」のを妨げるいかなる議論も同時代人たちに拒絶させることになったのでした。朝鮮の発展が十分でないのは歴史のせいであって，人種のせいではない，と理解されたのです。こうして，植民地統治

が引き起こした社会的政治的な地平における構造的な変化は、朝鮮をより明るい未来へと向かわせることのできるものだ、と考えられていたのです。

端的に言えば、旅行案内書は「朝鮮」を「朝鮮における日本」として作りだしました。旅行案内書は朝鮮の景観を日本史の博物館へと変貌させたのです。それが可能になったのは、「朝鮮内日本」という物語を語りかけてくるような観光地巡りを通してでした。¹⁴⁾多くの人が最初の訪問目的地とする釜山において、もっとも重要な観光地のひとつは任那(K: Imna) 遺跡でした。8世紀の『日本書紀』によれば、任那は大和朝廷が4世紀後半に釜山地方に打ちたてた軍政府でした。この説が正しいかどうかはいまでは議論の余地がある一方、当時の日本史と朝鮮史においては、任那は実在すると考えられていたのです。1937年の『東洋歴史大辞典』には任那に関する記載があり、『日本書紀』のような神話的な歴史から任那の存在の証拠となるものを並べていたのです[平凡社編 1937:103-105]。また、『英文東亜旅行案内』と1929年の日本語版『朝鮮旅行案内記』の双方とも景勝地リストに任那を載せていました。しかし『朝鮮旅行案内記』は『英文東亜旅行案内』よりも強い調子の記述をしています。すなわち、釜山の全地域は「すなわち日本に付属した任那地方である」と記していたのです[朝鮮総督府鉄道局編 1929:16; Imperial Japanese Government Railways ed. 1913:220]。

より近年の出来事かつ確証可能な歴史という点では、両言語の旅行案内書は、豊臣秀吉指揮のもと、1592年から97年にかけておこなわれた朝鮮出兵の際の大將であった加藤清正や小西行長にゆかりのある場所にかなり注目していました。文禄・慶長の役として知られるこの侵略は、最終的には半島での中国支配を終わらせることができませんでした。とはいえ、その失敗した侵略にゆかりのある場所や史跡が日本の旅行案内書から省かれたわけではありません。むしろ、日本人の植民地朝鮮観光の中心となったのです。たいていの旅行案内書には、時間に余裕のある観光客は半日釜山観光に費やして慶長の役のころに加藤清正が蔚山(K: Ulsan) ^{うるさん}に建てた城跡を訪れるよう書いてありました。1936年に三省堂が出版した冊子『朝鮮満州旅行案内』は、石壁の廃墟であるその場所を、加藤と浅野という2人の大將率いる3,000人の部隊が、中国朝鮮連合軍の包囲にもかかわらず必死に戦い続けた場所である、と記しています。その冊子はまた、蔚山の城址からそう遠くない場所にある同じ慶長の役のころの城址へも訪れるよう提案していました。文禄・慶長の役の他の城址に関しては、釜山から京城へ旅立つ際に車窓から眺めればよい、と指南しています。¹⁵⁾

京城に着くや否や、文禄・慶長の役での惨敗は後景に退いて、併合に先立つ5世紀にわたって朝鮮を統治してきた朝鮮王朝の遺跡や記念碑に焦点が移ります。旅程にもれなく含まれているのは、博物館、南山公園、独立門と同じく、李朝の徳壽宮(K: Töksugung) ^{とくじゅうきゅう}や慶福宮(K: Kyōngbokkung) ^{けいふくきゅう}への訪問でした。特に日本語版の旅行案内書では、朝鮮の過去を賛美するものの、日本が指揮をとってから生じた発展を示すための起点としてこれらの場所を役立たせようとしたのです。1929年に出版された『朝鮮旅行案内記』の京城に関する冒頭部では、町は朝鮮王朝の生ける記念碑である、と描かれていました。『朝鮮旅行案内記』は、百濟王朝の最初期から日本人の到着までのあいだに都市が被ってきた物理的な変容をたどっていきます。そして、『朝鮮旅行案内記』は旧市街の西門と北門が失

われたことを嘆きはするものの、以下のように読者を安心させるのです。

旧都の外観は失われたが、之に代わるに近代的都市の施設を以てしたので、建設や道路に市街美の見るべきものあって、その規模ももとに三倍余に当たる大市街を成している〔朝鮮総督府鉄道局編 1929:53〕。

近代建築や公園、神社によって、京城は総督が半島にもたらそうとした新たな朝鮮を具体化する存在でした。1920年代後半、朝鮮を「半島」、京城を「半島の首都」と言及することで、日本語の旅行記や案内書は以前の王朝（田山が言うところの「亡国」している国民）から京城を切り離しはじめました。雑誌や旅行案内書では、近代的な観光地は朝鮮の代わりに「半島」に置き換えられたのです。こうした場所の大半は京城で見出されるものでした。たとえば、京城にある半島ホテルと提携しておこなった宣伝の文句は「半島の豪華、観光京城の中心¹⁶⁾」でした。京城観光協会も「半島」を使いはじめました。京城観光協会は、町の位置づけを反映するために『京城案内』という冊子を改訂しました。1933年版の京城を扱った冒頭部には「京城は李朝五百年の首都、(中略)朝鮮半島に於ける政治、教育、軍事、金融、経済の中心地である」とあります〔京城観光協会編 1933〕。詳細ははっきりしませんが、おそらく1938年から41年のあいだに出版されたであろうその冊子の新版では、京城を強大な帝国に組みこむために、記述に以下のような変化が見られます。

京城は李朝五百年の首都、(中略)帝国の半島に於ける行政の中枢で政治、経済、軍事、教育、文化の凡ゆる枢機を集め、消費生産共に旺盛な総合的近代文化都市として我国七大都市の一に例し〔京城観光協会案内所編 n. d.〕。

総督府は「帝国の半島」〔鮮満案内書編 1938:37〕としての朝鮮の未来を京城の風景に刻みこみました。このことがもっとも明確に表れているのが、1920年代中ごろに完成した市政府総督府ビルの配置です。トッド・ヘンリーが書いているように、京城を「再空間化する」大規模な都市改革努力がおこなわれた理由の一部は、総督府ビルや新たな「精神的中心」である朝鮮神宮の周りに都市を据えつけるために、1920年代の都市計画者が都市交通の様式や流れを改めたことにあります。総督府と朝鮮神宮が終点となる南北を縦走する太平通りに町の中心が移るように総督府は新しい道を作り、古いものをまっすぐに正しました。『京城日報』が書いているように、太平通りにずっと沿って、「偉大なる京城の進歩と朝鮮の文化を象徴する大きな記念碑」が並んでいます。新市街の総督府ビルは数世紀のあいだ朝鮮の王族が使っていた徳壽宮の向かいにまっすぐにそびえたっていました。さらに大胆なことに、総督府は朝鮮王朝の王宮であった慶福宮の敷地内に本部を設置し、道から王宮が見えないようにしたのです。その過程において、総督府は王宮の敷地内に立っていた約400の歴史的建造物を、10戸を除いてみな取り壊したのです〔Henry 2006:53〕。

しかしながら、1930年代に京城の近代性についての修辞がさらに卓越するにつれ、旅行者たちは徐々に真の朝鮮らしさを探し求めるようになります。旅行者の多くは植民地朝鮮



図2 1934年ごろの京城の総督府本部。慶福宮の主たる建物が総督府の後ろ側、はるか右に見える。

出典：朝鮮総督府鉄道局編『朝鮮旅行案内記』（京城，朝鮮総督府鉄道局，1934年）

が日本に似ているのを不可解に思っていたのです。1930年，ある旅行者が「先生」にあてた一葉の絵葉書に京城の感想を書いています。筆者は京城の本町通がまったく朝鮮らしくない，と述べています。実際，「すっかり心齋橋筋を通る思いが致しました」と彼は述べているのです¹⁸⁾。京城の「日本らしさ」に言及したのは彼だけではありませんでした。「半日本化の京城」と題された文章で，京城駅で降車した際，心をよぎった「朝鮮気分」を期待していた，とある女性は書いています。彼女が驚いたのは，まるで自分が東京や大阪を通り抜けているかのような感じを抱いたことです。「此處の道は大阪の心齋橋のように幅の狭く，二三ヵ所はだらだら阪になっている。然し空気は心齋橋よりも銀座に近い」[葵イッ子 1929:77]。

国家政策，科学的教育，資本主義社会といった近代的な制度が1930年代に「半島」にもたらされる一方で，「朝鮮の文化」は芸術や民芸品に限られました。このような朝鮮文化は朝鮮の無時間的な美しさを表現するものの，政治や歴史的な意味を伝えるものではありませんでした¹⁹⁾。たとえば，1935年に出版された『旅』の朝鮮特集号では朝鮮の風習がもつ異国趣味が称揚されていました。「朝鮮の占い」「朝鮮の珍味」「白衣の朝鮮に行く」といった記事は，白衣がもつ奇異な魅力，朝鮮料理の異国風の味わい，そして日本人旅行者に別の世界を垣間見せるような朝鮮の奇習を描きだしていました。それらどの記事も，朝鮮の魅力と非近代的で産業化される以前の生活様式との出会いとを結びつけていました。

内地の旅に倦いた人は勿論のこと，めまぐるしい内地を離れて一度はあの長い煙管を一日中愛しているかに見える，事実悠々朝鮮の人の生活振りに接し，（中略）半島ののんびりとした旅をおすすめです [ジャパン・ツーリスト・ビューロー編 1935:72]。

1930年代の楽曲「アリラン」の大衆性に関する研究のなかでE・テイラー・アトキンスが述べているように、多くの日本人が朝鮮らしさとは、本物で純粋な経験を表すものである、と考えていました。それは、資本主義や近代性が要求するもののせいで日本人の手には届かなくなったものだったのです [Atkins 2010:165-168]²⁰⁾。

旅行者が渴望していたのは、本物かつ美化された朝鮮らしさを経験することでした。この文脈において、平壤市街地や特にその景勝地は、芸術や景観といった脱政治化された領域内に息づく本物の朝鮮らしさへの窓口を提供する役割を担うこととなったのです。満鉄京城管理局が出版した1920年代初頭の旅行案内書『平壤』によると、平壤は何千年にもわたって朝鮮史の中心地でした。古都の景観や遺跡のなかにそうした過去が漂っているのです。「大同 (K: Taedonggang) の流れ、城頭に超然たる牡丹・乙密 (K: Ulmildae) の翠巒、管だ見る山紫水明のその天地が、今我等に何を物語るであろう」 [満鉄京城管理局 n. d.: 2]。平壤の景勝地の大部分が文禄・慶長の役や日清戦争に由来するものであった一方で、お勧めの旅程としては朝鮮王朝期以前のあずま屋や門、その他の歴史的な遺跡が強調されていました。

しかし、他の何にも増して、^{キーセン}妓生学校の発祥の地として平壤は知られるようになりました。冊子『平壤』の1932年版が紹介するところによれば、「妓生学校は妓生として知られるものを訓練するための機関」でした。そこで女性たちは「おもに歌、踊り、土着の芸術を指導されていたのです」。学校は「平壤でも著名な場所のひとつと考えられるようになり、どんな旅程もここをはずすことはなかった」 [朝鮮総督府鉄道局編 1932:17-18]²¹⁾。日本語の観光出版物は、妓生のイメージであふれかえっています。冒頭部に、たくさんでないにしても「朝鮮の娘」、「洗い物をする朝鮮の女性」などの写真のほかに、妓生の写真を当然のものとして掲載する案内書が散見されました。ジャパン・ツーリスト・ビューロー出版の雑誌『旅』に1934年、植民地に関するフォトエッセイが掲載されたのですが、そこには朝鮮を表象するあるイメージがありました。それは朝鮮を女性や情景に還元するもので、そびえたつ金剛山の山頂の写真に、鉄製の壺で洗い物をする朝鮮女性の写真を二重焼きしてあったのです [ジャパン・ツーリスト・ビューロー編 1934b:n. pag.]。日本の観光客にとって、妓生との触れ合いは当たり前ではないにしてもありふれたものでした。たとえば、京城観光協会が出版していた冊子の語句集は、旅がもっと楽しいものとなるように、旅行者に簡単な慣用表現を教えるものでした。現地の妓生の写真に挟まれて、以下のような語句が収録されていました。「私はあなたを愛しています」「あなたは美人です」「自動車で一緒に行きましょう」「も一度歌って下さい」「ほんとに愉快でした」 [毛利編 1934:26-27]²²⁾。

時代がかったこの朝鮮の都市において、妓生学校は皇民文化の枠組みのなかで作りあげられた朝鮮人のアイデンティティの境界を簡潔に示すものでした。妓生という姿で、朝鮮人女性の身体は「平壤」市街地や「古朝鮮」を象徴していました。ちょうどそれはアメリカやヨーロッパの旅行者が「芸者」を真の日本の象徴であると解するのと同じでした。しかし、学校それ自体はまったくもって近代的な建造物でした。箕城^{きじょう}券番組合付属学芸部として公には知られた学校が、地元の貿易組合と提携して妓生のための訓練施設として開

所されたのは1907年のことでした。²³⁾箕城とは、平壤の昔の名前であり、箕子（紀元前200年）のころに使われていたものでした。一般的に知られるようになった妓生学校がお決まりの場として観光客の旅程に組み込まれるのは、1930年代初頭になってからのことです²⁴⁾ [篤臓 1922:119, 123]。京城に見いだされた進歩的かつ新興の「半島」とは対照的に、平壤が具体化したのは、凍結し、脱歴史化された「朝鮮」文化でした。1936年に出版された平壤を描くビネットは、都市を妓生の再生産機関へと還元することで、1930年代の朝鮮らしさに関してもっとも流通していたふたつの修辭的表現、すなわち情景と女性の身体を結合させたのでした。²⁵⁾「妓生の発祥地は妙香山（K: Myohyangsan）と満浦鎮（K: Manp'ochin）近くの川が作りだした境界のあいだであるにもかかわらず、洗練されていない女子が訓練を受けに平壤の妓生学校へとやってくる。それから、新たに独立した女性たちが平壤を彩る数々のもののひとつとして誕生するのである。」ビネットに付された解説文は、平壤は「歴史が生きる街」である、と締めくくっていました [ジャパン・ツーリスト・ビューロー編 1936:132]。

4 おわりに

本講演で私がお話ししてきたのは、観光にまつわる文献での朝鮮と満州の表象が、特定の政治的言説と物質的インフラの囲いのなかで生みだされてきた、ということです。日本語英語を問わず、旅行案内書、雑誌、パンフレットや映画でさえもが満州と朝鮮を、目的地として不可欠な特徴を備えた観光地の集まりとして紹介していました。しかし、旅行案内書や他の規範的な観光に関する記事はまた、本来観光地とは多様に読み解かれるものであるにもかかわらず、日本の帝国主義や大陸拡大主義を正当化するようなものへと解釈を矮小化してきたのです。満州や朝鮮を大日本帝国内の地と捉える支配的な解釈は、20世紀前半の流れのなかで変化したものの、日本による継続的な支配に貢献するような語りを物理的景観に刻み込むために観光や観光に関する読み物を利用する、ということに変化は生じなかったのです。日本や他の地域における帝国主義の文化的・大衆的側面を精査する際、観光の行程や観光地をこのようなやり方で検討することでわかることは、多様な規模（局的、地方的、国家的、国際的規模）での地政学的な関係性や、こうした関係性が生産される物理的かつイデオロギー的経済基盤に対して私たちは注意深くあり続けねばならない、ということなのです。

注

- 1) 地名について一言。朝鮮と台湾を日本内の場所に、満州を日本と親密な関係をもつ場所にする言説過程にとって、場所の命名は重要な要素でした。概して、日本語の案内書は朝鮮、満州、台湾の地名の漢字に振り仮名を振ることで、日本語の発音を付与していました。日本の組織が出版した英語版ガイドもたいてい日本名を用いてはいたものの、それほど画一的なものとはならなかったのです。日本政府が地理的に朝鮮を植民地化した凶悪さはあからさまなものでした。1916年に発表された『英文東亜旅行案内』の評論において、評者が語ったのは、ヨーロッパ人がこうした新しい名前に気付くのは容易ではない、ということでした。彼いわく、「多くの場合、ヨーロッパ人が慣れ

親しんだ名前が（新しい日本語の名前とともに）付与されている……しかし実際はヨーロッパ人旅行者に益しうるものであったのは明白である。というのも、朝鮮人のあいだに新しい日本名を普及させるのにはまだいくらか時間がかかるに違いないからだ。彼らのほとんどが日本語に慣れ親しんでいないのだから」。いくつかの例外はあるものの、特に朝鮮の事例において本論を通して日本名を用いることとします。また、可能なかぎり、地名の朝鮮語や中国語読みを挿入します。なお、本文中の朝鮮語読みは K、中国語読みは C で示すことにします。

- 2) たとえば、五・四運動や1923年の反日綿不買運動 [Banno 1989: 317-321]。さらにこれよりも早く1909年には、アメリカが満州における日本の「特別な興味」を認めないようになりました。中国への日本の「21カ条の要求」に対する国際的な反発は同様に日本にゆさぶりをかけました。
- 3) たとえば、Bix [1972], Matsusaka [2001]。
- 4) 日露戦争に関するメディア報道については片山 [2009]。大衆政治へのその影響については Gordon [1991: 26-27] を参照。ロセッタ丸周遊については、高 [2004: 45-57] が挙げられます。
- 5) ドーバー海峡、ブリュッセル、モスクワ、トゥラ、満州、釜山を経由したロンドン東京間の旅は14,145キロに及び、1913年当時で77,049フラン（二等客席）かかりました。大連経由の経路で来れば旅行者はもう少し短い経路で安く日本にたどりつくことができました（13,873キロ、75,350フラン（二等客席））。Imperial Japanese Government Railways ed. [1913: xxii-xxvi] を参照。
- 6) 松岡が本書を書いたのは1926年です。
- 7) 満鉄旅行案内シリーズについては高 [2004: 98-107] を参照。
- 8) 1922年だけで、3000隻以上の蒸気船が大連に着岸しました [南満洲鉄道株式会社編 1924: 32]。
- 9) 1924年には、満鉄沿いに280以上もの大豆油工場がありました。その3分の1が大連にあったのです [南満洲鉄道株式会社編 1924: 43]。
- 10) 中国語読みは、Lushun, Yingkou, Anshan, Liaoyang, Fengtian, Fushun, Changchun, Gongzhuling, Ha'erbin, and Andong.
- 11) 厳密には満州北部でロシアの影響圏にあったハルビンは、「人種の博覧会」として特に言及されていました。ロシア文化の吸収に加え、案内書が勧めるのは、1909年に朝鮮総督府として朝鮮の併合に反対する民族主義者安重根にハルビンで暗殺された伊藤博文の死を悼むことでした。それが起こったのは、日露戦争中、ネン川に架かる鉄橋を爆破するためにロシアの裏をかこうとした横沢正三と沖楨介という2人の志士を記念する石碑を伊藤が訪れた際のことでした（この2人は目標を達成する前に発見され、銃殺隊に処刑されました）。「哈爾賓駅頭不慮の死を遂げた伊藤公と共に、哈市の歴史を飾る二つのそして忘るべからず旧蹟である」 [南満洲鉄道株式会社編 1924: 254]。
- 12) 「新橋下関最大急行列車」『東京朝日新聞』朝刊、1911年7月8日。「関釜連絡改良案」『東京朝日新聞』朝刊、1912年3月31日。「釜山長春間直通」『東京朝日新聞』1926年6月12日。「世界の一新小路」『東京朝日新聞』朝刊、1912年6月2日。
- 13) 脇道は仁川 (K: In'chōn) に行くものでした [ジャパン・ツーリスト・ビューロー編 1923: 248-252, 1934: 683-684, 688-689]。
- 14) ソニア・リャン [Ryang 1997] が同様のテーマで「朝鮮内日本」について書いています。
- 15) これらの城の観光地としての発展に関しては太田 [2008] を参照。
- 16) 半島ホテルの広告、『観光朝鮮』1940年、9号。半島ホテルが開店したのは1938年です。「京城に半島ホテル」『旅』1938年6月号、109頁。
- 17) 今日の日本人街として知られる明洞 (K: Myeongdong)。
- 18) 平壤から大阪に贈られた葉書、1930年3月。山本俊介所蔵品より。高麗美術館監修。
- 19) ナチス期ドイツにおけるファシズムの勃興において政治の美学化は中心的な要素であったとヴァルター・ベンヤミン [Benjamin 1969] は書いています。1930年代に日本人が朝鮮文化を表象した事例では、ベンヤミンのそれとは少々異なっていて、朝鮮文化の存在を日本人は認めていたのですが、それは民族を媒介する反帝国主義的表現の潜在的な地平としてというよりも、過去の無時間的な芸術的感性のなかで凍りついた芸術品として認められていたにすぎません。言い換えれば、日本人による朝鮮文化の表象は、非政治的な美の領域の「安全な空間」のなかで作られていたのです。

- 芸術と政治に対するベンヤミン主義的なアプローチの一例として Brandt [2007:124-172] を参照。
- 20) 1930年代の朝鮮民俗芸に関する民衆の評価と再生産の政治学に関しては Brandt [2007:83-123] を参照。
- 21) 妓生の文化史については川村 [2001] を参照。
- 22) 20世紀において、買売春は旅の重要な構成要素であったことをここで指摘しておくことは重要でしょう。日本人男性が朝鮮について書いた旅行語りのもつ明白な特徴であったとはいえ、女性の身体を通して他文化を評価するという考えをもっていたのは日本人旅行者だけだったわけではありません。近代による差異化の構築を記しづける女性化は非西洋の表象にとって根本的な要素であり、それはエドワード・サイードが「オリエンタリズム」と名付けたものであったのです。マレク・アロウラ [Alloula 1986] が、官能的で魅惑的なアルジェリア人女性のポストカードを通したフランス人によるアルジェリアの表象に関する素晴らしく、そして心をかき乱す本を書いています。日本に旅行したアメリカ人やヨーロッパ人男性の多くは、芸者もしくは売春婦（彼らがその違いに頭を悩ますことはほとんどなかった）との出会いを旅のハイライトと考えていました。そういった出会いを描いたものとして Hughes [1956:240-250] を参照のこと。
- 23) 「券番」とは、容貌に値段をつけて、財政的なやり取りやその他の事務的な事柄を処理する現地の芸者や妓生が働く家の組合です。日本人の入植者が平壤に券番を作ったのか、朝鮮人が経営する組合だったのかまだ私にははっきりわかりません。
- 24) 旅程の比較にはジャパン・ツーリスト・ビューロー編 [1923:248-250, 1934a:708] を参照。
- 25) 背景や周囲をぼかした写真。

参考文献

- 葵イッ子 1929 「半日本の京城」『旅』6: 76-79。
- 太田秀春 2008 『近代の古蹟空間と日朝関係——倭城、顕彰、地域社会』清文堂出版。
- 沖田錦城 1905 『裏面の韓国』輝文館。
- 小熊英二 1998 「原敬「朝鮮統治私見」」『〈日本人〉の境界——沖縄、アイヌ、台湾、朝鮮 植民地支配から復帰運動まで』新曜社。
- 長志珠絵 2007 「「満州」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『帝国と学校』昭和堂, pp. 337-377。
- 筧正太郎 1928 「国際連絡運輸の過去現在将来」鉄道交通大学編『鉄道交通大学講座昭和3年版』日本交通学会, pp. 365-409。
- 片山慶隆 2009 『日露戦争と新聞——「世界の中の日本」をどう論じたか』講談社。
- 川村湊 2001 『妓生——もの言う花の文化史』作品社。
- 木下淑夫 1915 「国際鉄道連絡の寄与および将来」『太陽』21 (11): 88-99。
- 1917 『日支鉄道連絡運輸に就いて』木下淑夫。
- 京城観光協会編 1933 『京城案内』京城府教育會。
- 京城観光協会案内所編 n. d. 『京城観光のしおり』。
- 高媛 2002 「「楽土」を走る観光バス——一九三〇年代の「満洲」都市と帝国のドラマツルギー」吉見俊哉・小森陽一他編『岩波講座 近代日本の文化史 拡大するモダニティ 1920—1930年代 2』岩波書店, pp. 217-253。
- 2004 「観光の政治学——戦前、戦後における日本人の「満州」観光」東京大学文学部・大学院人文社会系研究科提出, 博士論文。
- 後藤新平 1917 「歓迎のあいさつ」鉄道院編『日支鉄道連絡運輸記念』鉄道院, pp. 3-15。
- 三省堂編 1936 『朝鮮満州旅行案内』三省堂。
- ジャパン・ツーリスト・ビューロー編 1923 『旅程と費用概算大正一二年版』博文館。
- 編 1934a 『旅程と費用概算昭和九年版』博文館。
- 編 1934b 「朝鮮」『旅』11: n. pag.。
- 編 1935 「朝鮮旅行案内」『旅』7: 72-73。

- 編 1936 「町の断面図——平壤」『旅』6:132。
- 編 1938 「京城に半島ホテル」『旅』7:109。
- 鮮満案内所編 1938 『朝鮮満州旅のしおり』満鉄株式会社東京支部。
- 田山花袋 1924 『満鮮の行楽』大阪屋號書店。
- 朝鮮総督府鉄道局編 1929 『朝鮮旅行案内記』京城, 朝鮮総督府鉄道局。
- 編 1932 『平壤』平壤, 朝鮮総督府鉄道局。
- 編 1934 『朝鮮旅行案内記』京城, 朝鮮総督府鉄道局。
- 鉄道省運輸局編 1928 『国有鉄道国際連絡運輸史』鉄道省運輸局。
- 夏目漱石 1915 『満韓ところどころ』春陽堂。
- 日本旅行協会朝鮮支部編 1940 『観光朝鮮』1940年, 9号。
- 平凡社編 1937-39 「任那」『東洋歴史大辞典』第7巻, 平凡社, pp. 103-105。
- 松岡洋右 1931 「動く満蒙」松岡洋右編『動く満蒙』先進社, pp. 1-30。
- 満鉄京城管理局 n. d. 『平壤』。
- 満蒙文化協會編 1920 “Manchuria Enlightening Society”『満蒙の文化』1 (1): 130-131。
- 編 1921 「紹介部の活動」『満蒙の文化』2 (9): 97。
- 南満洲鉄道株式会社編 1909 『南満洲鉄道旅行案内』南満洲鉄道株式会社。
- 編 1924 『南満洲鉄道旅行案内』南満洲鉄道株式会社。
- 篤藏 1922 「妓生学校」『平原』2号: 117-124。
- 毛利元良編 1934 『京城情緒』京城観光協會。
- 山室信一 1993 『キメラ——満洲国の肖像』中公新書。
- Alloula, Malek 1986 *The Colonial Harem*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Atkins, E. Taylor 2010 *Primitive Selves: Koreana in the Japanese Colonial Gaze, 1910-1945*. Berkeley: University of California Press.
- Banno, Junji 1989 Japanese Industrialists and Merchants and the Anti-Japanese Boycotts in China, 1919-1928. In Peter Duus et al. eds. *The Japanese Informal Empire in China, 1895-1937*. Princeton: Princeton University Press, pp. 314-329.
- Benjamin, Walter 1969 [1936] The Work of Art in the Age of Mechanical Reproduction. In Hannah Arendt ed. *Illuminations*. New York: Schocken Books, pp. 217-251.
- Bix, Herbert 1972 Japanese Imperialism and the Manchurian Economy, 1900-1931. *China Quarterly* 51: 425-443.
- Brandt, Kim 2007 *Kingdom of Beauty: Mingei and the Politics of Folk Art in Imperial Japan*. Durham: Duke University Press.
- Duara, Prasenjit 2003 *Sovereignty and Authenticity: Manchukuo and the East Asian Modern*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- Duus, Peter 1995 *The Abacus and the Sword: The Japanese Penetration of Korea, 1895-1910*. Berkeley: University of California Press.
- Gann, Lewis H. 1984 Western and Japanese Colonialism: Some Preliminary Comparisons. In Ramon H. Myers & Mark R. Peattie eds. *The Japanese Colonial Empire, 1895-1945*. Princeton: Princeton University Press, pp. 497-525.
- Gordon, Andrew 1991 *Labor and Imperial Democracy in Prewar Japan*. Berkeley: University of California Press.
- Henry, Todd A. 2006 *Keijō: Japanese and Korean Constructions of Colonial Seoul and the History of Its Lived Spaces, 1910-37*. Ph. D. Dissertation, University of California, Los Angeles.
- Hughes, Langston 1956 *I Wonder as I Wander: An Autobiographical Journey*. New York: Hill and Wang.
- Imperial Japanese Government Railways ed. 1913 *An Official Guide to Eastern Asia: Trans-Con-*

- tinental Connections between Europe and Asia*. Vol. 1: Manchuria and Chôsen. Imperial Japanese Government Railways.
- Matsusaka, Yoshihisa Tak 2001 *The Making of Japanese Manchuria, 1904-1932*. Cambridge, MA: Harvard University Asia Center.
- Myers, Ramon H. 1989 Japanese Imperialism in Manchuria: The South Manchuria Railway Company, 1906-1933. In Peter Duus et al. eds. *The Japanese Informal Empire in China, 1895-1937*. Princeton: Princeton University Press.
- Pai, Hyung Il 2010 Resurrecting the Ruins of Japan's Mythical Homelands: Colonial Archaeological Surveys in the Korean Peninsula and Heritage Tourism. In Jane Lydon & Uzma Rizvi eds. *Handbook of Postcolonial Archaeology*. Walnut Creek, CA: Left Coast Press, pp. 93-112.
- Ruoff, Kenneth J. 2010 *Imperial Japan at its Zenith : The Wartime Celebration of the Empire's 2,600th Anniversary*. Ithaca, N. Y.: Cornell University Press.
- Ryang, Sonia 1997 Japanese Traveller's Accounts of Korea. *East Asian Studies* 13/14:133-152.
- Schmid, Andre 2002 *Korea Between Empires, 1895-1919*. New York: Columbia University Press.
- Young, Louise 1998 *Japan's Total Empire : Manchuria and the Culture of Wartime Imperialism*. Berkeley: University of California Press.

インターネット資料

Treaty of Portsmouth

http://wwi.lib.byu.edu/index.php/Treaty_of_Portsmouth. 2010年6月15日閲覧。