

# ポスターに見る

## 観光国家・満洲の実像

青梅市立美術館学芸員 田島奈都子



### 1. はじめに

戦前期に満洲と呼ばれた、現在の中  
国東北部に対する現代日本人の認識は、  
国策的な移民の推奨を受けて大量の日  
本人が入植したものの、戦争末期と戦  
後の混乱によってその多くが犠牲になっ  
た、悲劇的な土地というものであろう。

ところが、戦前期の日本人にとって  
の満洲は、台湾や樺太、朝鮮と同様に  
バスポートなしに行ける最も近い外国  
であった。しかも、回国には多様なルー  
ツを持つ人々が暮らしていたことから、

前述した地域よりも国際色が豊かであ  
り、日本人が憧れる西洋的な要素も兼  
ね備えていたことから、多くの日本人  
が観光目的でも渡っていた。

そのようなことを踏まえて、本稿で  
はあまり語られることのない満洲の観  
光地としての側面を、現存するポスター  
を中心に紹介していくことにしたい。

### 2. 南満洲鉄道株式会社と観光

戦前期の中国東北部の開発は、一九  
〇七年に設立された南満洲鉄道株式会  
社（以降、満鉄）によって長らく担わ

れてきた。同社は社名が示す通り鉄道  
会社であり、旅客の輸送も当初から担  
っていた。しかし、長距離の鉄道は、  
同社が開発した鞍山炭田で採掘された  
石炭などを運ぶ貨物路線としても利用  
され、その運賃が同社の収益となっ  
ていた。

もっとも、こうした満洲から産出す  
る豊富な天然資源に対しては、欧米列  
強も高い関心を示していた。このため、  
満鉄は会社設立から十年が経った一九  
一〇年代後半から、毎年大判のポスタ  
ーを製作するようになるが、それらは一  
九一八年の真山孝治による《SOUTH

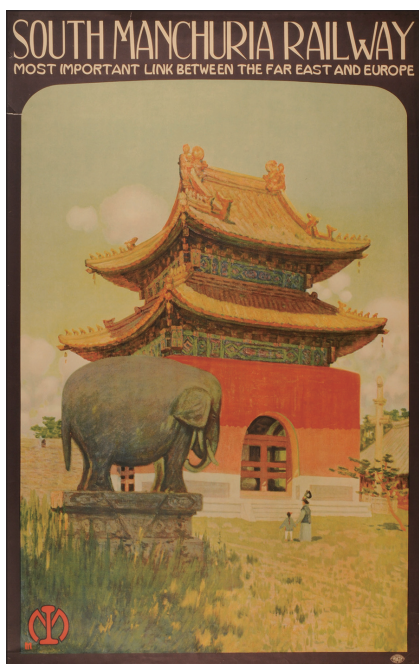


図1 1918年 真山孝治《SOUTH MANCHURIA RAILWAY (城門と象の置物)》函館市中央図書館蔵

MANCHURIA RAILWAY (城門と象の置物)》【図1】のような、沿線で見られる景物や民俗を題材にした、「観光」的な側面が強調された作品であることが多かった。

旅行代理業が十分に発達せず、各地方自治体もそうした活動に対して、必ずしも機能的に動けなかった戦前期の日本においては、鉄道会社や海運会社といった旅客の「足」を担う会社が、観光事業者としての役割を果たしていた。したがって、満鉄が【図1】のような作品を製作したり、一九一八年に満洲への旅行と移民を斡旋する満鉄の専門機関として、満鉄鮮満案内所を開設したりする行為は、理にかなった活動であった。しかし、同社の大判ポス

ターのほとんどが、本作のように旅情を誘うようなデザインであり、なおかつ表記言語が英語、もしくはそこに日本語(中国語としても通用)が併記された作品であった理由は、同社が国際的な企業であると同時に、同社を實質的に管轄下に置く当時の日本政府が、欧米に対しては同社を、満洲と呼ばれた中国東北部の資源開発を含む各種開発の中心企業ではなく、純然たる旅客輸送を担う鉄道会社であると、思わせたかった面も多分にあった。

もっとも、満鉄が観光も担う鉄道事業者として、旅行者に対し一層の利便性や快適性を与えようとしていたのも確かであり、その様子は一九一九年頃の北蓮蔵による《THE SOUTH MANCHURIA RAILWAY



図2 1919年頃 北蓮蔵《THE SOUTH MANCHURIA RAILWAY (円窓の美女)》函館市中央図書館蔵

《THE SOUTH MANCHURIA RAILWAY (円窓の美女)》【図2】にも見て取れる。

束髪姿の日本人女性を主題とした本作は、一見すると同時代のビール会社や百貨店のポスターと同じように見えてしまう。しかし、この時代以降の交通関係のポスターにおける女性や子どもは、安全快適に移動が可能であることをうたう象徴であった。しかも、彼女のいる一等車の車窓越しには、満洲特有の風景も垣間見え、同地への憧れを抱かせることも忘れてはいない。ただし、本作においてより注意しなければならぬのは、画面左下の囲みで示された、日本と満洲とを結ぶ大連港の

様子である。

船舶と列車が向かい合うこの図は、同港を発着する両者のダイヤが連動していることを示しており、会社の垣根を超えたこの連携は、時間的な損失を最小限に抑えたい旅行者にとっては、一枚の切符で船舶から鉄道へ乗り継げることを含めて、ありがたいサービスとして好評を博した。

### 3. 一九三〇年代の満洲渡航

満洲への日本人の渡航は、一九三二年の満洲国の建国と、国策としての開拓移民の入植が相まって、一九三〇年代に入ると急速に増加した。後者のほとんどは、三等の片道切符を使っての渡航であった。しかし、満洲の建国に携わる人々や、開発と発展の著しい現地を訪問・視察する人々の中には、それなりの地位や身分を持つ人物もいた。こうした状況を受けて、満洲航路は急速に拡充が図られることになった。従来この航路に充当されていた船舶の大部分は、別の航路を引退した年式

の古いものであった。しかし、大阪商船株式会社は利用者の増加を受けて、一九三五年には吉林丸（六七八三トン）と熱河丸（六七八四トン）を、一九三七年には黒龍丸（七三六九トン）と鴨緑丸（七三六三トン）といった、大型船を新たに建造したうえで配船しており、この結果一九三〇年代後半の日満航路は、一か月当たりの往復の便数や旅客定員数が大幅に増加した。

一方、この時代になると一九三三年の吉田初三郎による《日本海中心時代来る 北日本汽船株式会社》【図3】が示すように、福井県や富山県、新潟県などに所在する日本海側の港から出発し、清津をはじめとする現在の北朝鮮の港に到着し、そこから陸路で満洲に入るルートが拡充も図られた。かつての北前船の航路上に位置する日本海側の自治体は、鉄道網の整備による海上輸送の減退によって、経済力や

存在感を急速に失いつつあった。このため、今後の発展が見込まれる満洲とつながることに対しては期待が大きく、実際にこの航路は移民や渡航にも大いに利用された。

ところで、満洲への渡航は他国へのそれと大きく異なる場所があり、それが何かというと「団体」を基本としていた点にある。通常、各種旅行案内における運賃は、一人当たりの金額が記された後に、団体をはじめとする各種割引料金が紹介される。しかし、日満航路の料金は、団体に対する料金の説明が先になされ、その後一人当たりの料金が案内される場合が多かった。



図3 1933年 吉田初三郎《日本海中心時代来る 北日本汽船株式会社》  
函館市中央図書館蔵

日本から満洲への渡航者の主体が、開拓移民であったことを考えれば、団体料金を先に記した方が、案内書としても利便性が高く現実的だったのかもしれない。ただし、移民を除いても日滿航路の利用者には、常に団体が多かったのも確かであり、中でも顕著だったのが三等利用の場合で、個人旅行者と比べて、大幅な運賃の割引が行われる学生の修学旅行であった。

例えば、一九三二年に発行された『大陸を歩みて』は、東京府立第一商業学校（現、東京都立第一商業高等学校、渋谷区所在）における、過去六回にわたる修学旅行の記録をまとめたものである。五年生の生徒（当時は男子のみ）がほぼ全員参加した修学旅行のルートは、時代によっても違いがあるものの、一九三〇年五月末から実施された第六回目に関しては、東京から鉄道で下関まで行き、そこから関釜連絡船に乗って釜山に入り、以降は朝鮮半島を慶州、大邱、京城、平城と周遊し、そこから満洲の安東に進み、撫順、奉天（現、瀋陽）、長春、哈爾濱、吉林、

湯崗子、周水子、旅順、大連、青島、上海、杭州、上海、南京、蘇州、上海と、ここまでは陸路を鉄道で移動し、上海から船舶で長崎に帰国し、そこからは再び鉄道で神戸、三宮、京都と進み東京に戻る、全日程が約一か月にわたるものであった。

移動に時間がかかることを差し引いても、同校の修学旅行の日数が、短期留学に近いものになっていた理由は、この旅行が卒業後の進路を見据えたものであったことにある。このため、参加する生徒も真剣であったが、彼らを受け入れる外地の各機関も、内地の有名企業から引く手あまたの同校の優秀な生徒を、この機会に獲得すべく必死であった。事実、釜山駅や奉天駅などの主要駅においては、地元名士でもある駅長が生徒たちを出迎え、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（現、JTB。以降JTB）の社員と三井物産株式会社駐在員が、ほぼつきっ

きりで彼らを案内し、彼らも各地の大企業や領事館、商工会議所などを表敬訪問し、その折にはかなり職位の高い人物が、生徒への対応をしている。

もちろん、一九二〇年代後半以降になると、日本国内においても観光開発が進み、新中間層と呼ばれるサラリーマン世帯も、年に一度程度は泊りがけの家族旅行を楽しめるようになった。したがって、彼らよりも経済的余裕のある層は、より遠くに長期の旅行を楽しめるようになり、そうした層にとつての満洲は格好の旅行先と見なされた。その実態を示すのが、一九三二年の《夏休に満洲へ 大阪商船》【図4】であり、大阪商船株式会社はこの時代



図4 1932年《夏休に満洲へ 大阪商船》名古屋市博物館蔵

になると長期休暇が取りやすい夏季に、

二週間程度で満洲の主要都市を巡るようなパッケージツアーを売り出した。本件に呼応した旅行案内によると、最も一般的な周遊ルートは、海路で大連に上陸し、同地で二日程度過ごした後、旅順、営口、湯崗子温泉、撫順、奉天、新京（現、長春）と巡り、再び奉天に戻ってそこから大連に出て、海路で日本に帰るというものであり、こうした企画が数年間行われたことを考慮すると、それなりに好評を博したものと思われる。

さて、従来の日本から満洲への渡航は基本的に海路であり、その後は鉄道を利用して目的地に移動することになるが、一九三二年に満洲国が成立すると満洲航空株式会社（以降、満航）が東京と満洲国の首都新京を結ぶ定期路線を就航させたことから、これ以降は空路が満洲への新たな交通手段に加わった。当時、東京から新京に行く最も一般的なルートは、神戸もしくは門司までが鉄道で、そこから大連までが船舶、その後は再び鉄道となり、それらの組み合わせにもよるが四泊五日くらいの時

間を要した。

それに対して羽田から新京へは、途中に京城（ソウル）で補給を受けるものの、一九四〇年に運行が開始された特急便であれば、約九時間で結ばれていたのであるから、多忙な政治家や軍人の中には、

飛行機を移動手段として活用した人物もいた。しかし、一便あたりの輸送人数が十人程度、運賃が全ての列車と船舶を最安の三等で利用した場合の四倍近くにのぼるとなると、残念ながら戦前期の飛行機は日満間を結ぶ主要な交通手段にはなれなかった。

もっとも、飛行機は手紙や小包を運ぶ手段としても活用されていたことから、羽田と新京を結ぶ定期路線の開通や高速化は、両国間の情報のやり取りを迅速化させた。また、当時の飛行機や航空会社は今日以上に、その国の国力を象徴する存在であり、建国間もな



図5 1938年《安全、快適、空之旅》満洲航空株式会社 モデル：李香蘭 名古屋市博物館蔵

い満洲国が独自の航空会社を持ち、日本と定期路線を持つことには、その自体に政治的意味合いが大きかった。したがって、日中戦争が開戦した翌年の一九三八年の満航のポスターが、「日本語が堪能な満洲人」ということになっていった、満洲映画協会を代表する女優・李香蘭（山口淑子）を主題にした《安全、快適、空之旅 満洲航空株式会社》【図5】であったことや、日本国内においては戦争の長期化によって市民生活がかなり厳しくなっていた一九四三年になっても、同社が中西徹による大判フルカラーの《満洲航空株



図6 1943年 中西徹《満洲航空株式會社》名古屋市博物館蔵

式会社》【図6】を世に出せた背景には、政治的な力や思惑が働いていたと見るべきである。

当時の満航は満洲国にとって、満鉄と同様の国際社会に出して遜色のない、国家を代表するフラッグ・カンパニーだった。ただしそれゆえに、常に表と裏の顔を合わせ持ち、恩恵を受けると同時にある種の義務も負わされ、日本の敗戦によって会社の命運も尽きることになった。

#### 4. 満洲国内の観光需要の開拓

前述したように、一九二〇年代後半以降の日本においては、旅行が余暇生活を充実させる手段の一つとなってお

り、そのような内地の習慣は日本人が多く暮らす国や地域においても、徐々に広がっていった。特に満洲の場合、訪ねるべき場所は無限に存在したうえ、日本に本社を置く企業の満洲駐在者の給与額は、特別な手当てが加算

されたことから国内在勤時よりも高く、物価の安い満洲での暮らしは、経済的な面では相対的に日本にいるときよりも豊かになりがちであった。

労働者であると同時に可処分所得の多い消費者でもある、満洲在住の日本人の旅行需要を目覚めさせ、それを獲得しようとする行為は、海を渡ってくる旅行者を相手にするよりも客単価としては低かったと思われる。しかし、

一九四五年の終戦時に満洲に在留していた日本人の数が、一五五万人であったことを考えると、対象者が多いだけに一人一人

から得られる利益は薄くとも、積算するとかなりの利益となる可能性が高い。ましてや、満洲国内の在留邦人は一年を通じて旅行者になれば、彼らは街中の商店や飲食店にもお金を落とすとしてくれることから、地域全体の活性化や底上げにとっては実はありがたい存在でもあった。

したがって、そうした事実気付いた自治体の中には、大連市産業課のように自らポスター用原画を広く募集し、当選作をポスター化するを通して旅客の誘致を図ることもあった。その実態を示すのが、一九三五年の《大連》【図7】であり、本作は同年実施されたポスター懸賞募集の一等当選作であり、作者は大連在住の猿田俊夫であった。



図7 1935年 《大連》名古屋市博物館蔵

さて、満洲観光を促したものとして旅行雑誌を忘れてはならず、中でもJTB大連支部が一九三四年六月に創刊した『旅行満洲』は、同地に特化した専門誌だっただけに、その果たした役割は大きかった。一九三七年四月発行の伊藤順三が描いた『旅行満洲』第四巻第四号表紙【図8】がその最たる例であるが、同誌の表紙には毎号旅情を掻き立てるような写真や絵画が採用された。そしてそれに続く巻頭ページには観光地を写した写真が数枚紹介され、巻末には日満間を結ぶ主要な航路や鉄道、飛行機の時刻表が必ず掲載されていたことから、同誌は文字通りの旅行

稿を介した経済的な面のみならず、記事の執筆や挿絵の揮毫に満鉄の社員が従事するなど、同社からかなり広範囲な協力を仰いでいた。なお、満鉄は一九三四年に世界に誇る高速列車として、大連と哈爾濱の間にあじあ号の運航を開始しており、以降、同社はこの列車を自社の顔として積極的に売り出した。しかし、満鉄の力をもつてしても広大な満洲を、鉄道だけで網羅することはできず、地域の実



図8 1937年4月 伊藤順三『旅行満洲』第4巻第4号表紙

雑誌であった。ただし、同誌には同時に文芸やスポーツ、美術、映画、祭郷土玩具などに関するページも毎号設けられていることから、その実態は旅行を中核とする、満洲の文化全体を幅広く紹介する総合雑誌であった。ちなみに、同誌は広告の出

情に合わせて路線バスや自動車、船舶なども運航していた。その一端を示すのが、ソ連との国境沿いの松花江（スンガリ）などの水運を紹介する、『一九三九年以降の『三江は招く 満鉄北満江運局』【図9】であり、この航路は満洲北部の物流を支える大動脈であると同時に、夏場は観光遊覧船としても人氣が高く、その様子は『旅行満洲』にも写真付きでたびたび紹介された。

## 5. 満洲観光の終焉

一九三七年七月に日中戦争が開戦となり、九月から国民精神総動員運動が



図9 1939年以降『三江は招く 満鉄北満江運局』名古屋市博物館蔵

開始されると、以降の日本においては市民生活にも戦争による影響が顕著に出るようになった。観光に関して述べると、それまでのポスターはその土地の名所旧跡を題材にした、旅の楽しさを前面に押し出すようなデザインであった。しかし、戦時期には単なるレジャーや物見遊山的な観光がはばかられ、社寺仏閣への参詣は武運長久を祈る場として、また登山や水泳などは体力増強や心身鍛練のための手段としてのみ認められることになり、ポスター上にもそのようなキャッチコピーが付加されるようになった。

それに引き替え満洲の場合は、満鉄にしても海運会社にしても一九四一年までは、従来通りの観光的色彩の強いポスターを製作しており、一九四三年に中西徹による《満洲航空株式会社》【図6】が世に出されていたことを考えると、日本国内よりも旅行に対する締め付けは緩かったと考えられる。そしてそれを裏付けるように、一九三四年六月に創刊された『旅行満洲』は、一九三八年四月発行の第五巻第四号からは

『観光東亜』、一九四三年七月発行の第十巻第七号からは『旅行雑誌』と誌名を変えながら、一九四四年八月発行の第十一巻第八号までは発行され続けた。

もっとも、最末期の同誌はページが最盛期の半分以下となり、多くの読者は同誌から観光情報を得ていたのではなく、戦争の影響から不規則にながちな、交通機関の最新の運行情報を得ていたものと思われる。それでも、同誌がこのような時期まで編集発行できた背景には、その担い手として満鉄が深く関与していたこともあるが、日中関係が悪化する中においては、観光が両国の友好関係をつなぐ最後の手段であったことが大きい。そのような意味においては、同誌の終刊は一つの雑誌の終わりというよりも、その後の歴史的展開を合わせて考えると、日中関係の完全な破綻を象徴しているようでもある。

## 6. おわりに

戦前期の日本側からの満洲観光やそれに伴う開発には、立場の違いを悪用

した搾取的な面が少なからず存在し、それらが日本人と現地の人々との間における、不信や軋轢につながることもあった。それでも、観光が草の根的な友好関係を築く最初の一步や、最後の砦となることは現在でも変わりがなく、コロナ禍で落ち込んだ日中間の観光需要が復活すること、そしてそれを通して冷え込んだ両国の関係が、改めて良好になることを期待してやまない。

(2023年3月6日・公開講演会)

### 筆者略歴(たじま・なつこ)

東京都出身、筑波大学大学院博士課程芸術学研究科満期退学。現職は青梅市立美術館学芸員。

専門は戦前期の日本製ポスターを中心とするデザイン史であるが、戦前期に日本の印刷会社が上海に進出し、現地でポスター製作を担っていたことから、2010年代の10年間、集中的に戦前期の中国製ポスターの調査研究を行った。本発表と関連する著作や論文が多数ある。