

外地／植民地ツーリズムの空間

荒 山 正 彦

- I. 外地／植民地ツーリズムの概要とそのメディア
- II. 『旅程と費用概算』と外地／植民地ツーリズムの空間
- III. 満洲・朝鮮のリーフレット

I. 外地／植民地ツーリズムの概要とそのメディア

一般にツーリズムは、旅行者であるゲストと目的地であるホスト、そして両者を結びつけるメディアという三者から成り立っている。ツーリズムのメディアとは具体的には、鉄道や船舶のようにゲストとホストを物理的に結びつけるもの、旅行案内書やパンフレット・リーフレットのような印刷出版物などが考えられる。筆者は、ツーリズムそのものの成立や発展が、こうしたメディアの成立と発展によって生み出されてきたと考えており、その意味で、ツーリズムの研究においてメディアに注目することは有効かつ不可欠であるとする。そこで本稿においては、ツーリズムのメディアに注目しながら、近代期における外地／植民地へのツーリズムの分析を行いたいと考える。

近代日本における外地／植民地へのツーリズムは、およそ1900年代の初頭、明治30年代からはじまったと考えられる。19世紀はじめに行われた間宮林蔵による蝦夷・千島・樺太の探險にさかのぼるならば、その歴史はさら

に長くなるが、一般的には、日本内地での鉄道整備がすすみ、鉄道旅行というツーリズムのスタイルが定着しはじめた明治30年代に、外地／植民地へのツーリズムも黎明期を迎えたと思われるのである。

外地／植民地へのツーリズムとしてもっとも初期のものは、日露戦争後の日露講和条約（ポーツマス条約、1905・明治38年）の翌年に実施された「満韓巡遊船」による団体旅行であろう¹⁾。「満韓巡遊船」による団体旅行（1906・明治39年）は、朝日新聞社によるメディアイベントであったが、それ故に話題性があり、満洲や韓国への修学旅行ブームをつくったという。

また外地／植民地へのツーリズムに不可欠な条件として、内地からの海上航路があげられる。外洋航路を担ったのは、大阪商船（1884・明治17年創業）、日本郵船（1885・明治18年創業）、東洋汽船（1896・明治29年創業）の三社をはじめとする船舶会社である。たとえば大阪商船では1890（明治23）年に大阪釜山間の朝鮮航路を開設し、1896（明治29）年には大阪基隆間の台湾航路、1905（明治38）年には大阪大連間の満洲航路を開設している²⁾。こうした航路の開設が、ツーリズムの物的なメディアとして不可欠な条件にほかならない。

1900年代にはじまる外地／植民地へのツーリズムは、戦中期の1940年にかけて次第に拡大していったと考えられる。表1は、大阪商

キーワード：外地／植民地ツーリズム、リーフレット、満洲、朝鮮

表1 満洲航路と台湾航路の船客数推移(大阪商船)

単位：人

年次	満洲航路	台湾航路
1910(明治43)年	35,113	51,352
1915(大正4)年	39,976	81,677
1920(大正9)年	76,829	101,310
1925(大正14)年	66,636	95,415
1930(昭和5)年	92,696	112,038
1935(昭和10)年	207,710	113,100
1940(昭和15)年	357,962	213,127

財団法人日本経営史研究所編『創業百年史資料』
大阪商船三井船舶株式会社、1985、300頁より

船による満洲航路と台湾航路の船客数について、1910年から1940年までの30年間の推移を5年ごとに示したものである。この時期満洲への航路は大阪商船がほぼ独占し、台湾への航路は日本郵船などと競合していた。表1から読み取れるのは、1910年からその船客数が次第に増加し、1930年代以降大きく伸びてい

ることである。とりわけ、大阪商船が独占的に運航を担っていた満洲航路での船客数は、増加が著しい。こうした船客数のすべてが一般的な意味でのツーリストにはあてはまらないが、船客数の増加はツーリズムの拡大を示すひとつの指標であることは間違いないであろう。

船舶に関しては若干触れたが、ここで鉄道と船舶を組み合わせた移動についても確認しておきたい。表2はその一例である。表2は、1934(昭和9)年に鉄道省が編纂した時刻表³⁾をもとに作成したもので、東京から下関と釜山を経由して、満洲の奉天と新京を往復する鉄道と船舶の乗り継ぎをあらわしている。たとえば東京を午後23時発の夜行列車に乗ると、下関には翌日午後21時に到着する。下関からは鉄道省が運航していた関釜連絡船があり、さらに翌日の午前6時30分には朝鮮半島の釜山に到着することができた。そして

表2 昭和9(1934)年の時刻表にみる東京―朝鮮・満洲間の鉄道・船舶の乗り継ぎ

東京	発 23:00	発 15:00	新京		発 07:00 *Hi
	着 21:00 (+1)	着 09:30 (+1)			着 11:28
下関	発 22:30	発 10:30	奉天	発 23:00 *No	発 11:40
	着 06:30 (+2)	着 18:00		着 04:50 (+1)	着 17:10
釜山	発 07:30 *No	発 19:20 *Hi	安東	発 06:20	発 18:40
	着 15:20	着 03:05 (+2)		着 10:18	着 22:36
京城	発 15:30	発 03:15	平壤	発 11:23	発 22:41
	着 19:53	着 07:33		着 14:50	着 02:55 (+1)
平壤	発 19:57	発 07:38	京城	発 15:00	発 03:05
	着 23:55	着 11:30		着 22:50	着 10:50
安東	発 23:30	発 11:00	釜山	発 23:30	発 14:30
	着 06:40 (+3)	着 16:20		着 07:33 (+2)	着 19:30
奉天		発 16:30	下関	発 09:15	発 20:30
		着 21:00		着 07:10 (+3)	着 15:25 (+2)
新京			東京		

鉄道省編『汽車時間表』日本旅行協会、昭和9年、より作成

(+1)は出発日の翌日、(+2)は2日後、(+3)は3日後

*No 急行のぞみ号 *Hi 急行ひかり号

朝鮮半島の新義州と満洲の安東を境にして1時間の時差があった

釜山では到着から1時間後に急行「のぞみ号」が運行されており、京城から平壤、そして国境を越えて満洲の安東から奉天へと乗り継いで行くことができた。奉天には東京を出発してから3日後の午前6時40分に到着する。同様に東京を午後15時に出発する列車も、下関や釜山での乗り継ぎがうまくでき、釜山発の急行「ひかり号」によって新京（長春）まで行くことができた。満洲から東京への復路も同様に、鉄道と船舶の乗り継ぎが整えられていた。

外地／植民地へのツーリズムに関する旅行案内書にも触れておきたい。その最も初期のものは、京釜鉄道株式会社『京釜鉄道案内』（京釜鉄道株式会社、1905・明治38年）や統監府鉄道管理局『韓国鉄道線路案内』（統監府鉄道管理局、1908・明治41年）、台湾総督府鉄道部『台湾鉄道名所案内』（江里口商会、1908・明治41年）、南満洲鉄道株式会社『南満洲鉄道案内』（南満洲鉄道株式会社、1909・明治42年）などであり、以後1930年代後半までに増補改訂が重ねられた。

以上のように、外地／植民地へのツーリズムは、こうしたいわゆるメディアと不可分の関係にあったと考えられる。そこで第Ⅱ章では『旅程と費用概算』を資料として外地／植民地のツーリズム空間について分析し、第Ⅲ章では満洲と朝鮮における都市ツーリズムのリーフレット7点を資料として、ツーリズムの空間に関する分析を試みたいと考える。

Ⅱ. 『旅程と費用概算』と外地／植民地ツーリズムの空間

1912（明治45）年3月12日、東京の鉄道院においてジャパン・ツーリスト・ビューローの創立総会が開かれた。55名の出席者名簿の所属をみると、帝国ホテル、富士屋ホテル、京都ホテル、奈良ホテルなど当時の日本を代表するホテル関係者、さらには鉄道院、大阪商船、日本郵船などの旅客輸送機関関係者、

そして朝鮮総督府鉄道部、台湾総督府鉄道部、南満洲鉄道といった外地／植民地の旅客輸送機関関係者がみられる⁴⁾。また「ビューロー設立の趣旨」にも「日本郵船会社、南満洲鉄道会社、東洋汽船会社、帝国ホテル及我鉄道院の有志聯合の上「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」を設立せんことを期し⁵⁾とされた。

創設期においてジャパン・ツーリスト・ビューローが担った役割は、日本や東アジアを訪れる外国人旅行者の斡旋にあった。それは日本内地への旅行斡旋はもちろんであるが、満洲や台湾、朝鮮を訪れる、主として欧米の外国人旅行者に対しての斡旋業務も含まれていた。組織が誕生した1912年においてすでに大連支部、台湾支部、朝鮮支部が開設されたことから、ジャパン・ツーリスト・ビューローは創設期から外地／植民地を含めた旅行斡旋業務を目指していたものと考えられる。

そして、第一次世界大戦（1914～1918年）後の大正期中頃からは、いわゆる「一般邦人客」に対しても旅行斡旋業務を本格化し、1918（大正7）年には、日支連絡、日支周遊、日満連絡、日鮮満巡遊など、日本から外地／植民地を旅行する際の連絡キップの一般販売をはじめることとなった⁶⁾。このような状況のなか、日本人旅行者に対する案内書となる『旅程と費用概算』が刊行された。

ジャパン・ツーリスト・ビューローには、1913（大正2）年創刊の雑誌『ツーリスト』があった。『日本交通公社七十年史』によれば、この『ツーリスト』の附録版として、「和文の避暑地紹介」をした『旅程と費用概算』が1919（大正8）年に発行されたという⁷⁾。

『旅程と費用概算』は、初版から1940（昭和15）年までのおよそ20年間にわたり、増補改訂が繰り返され発行が重ねられた⁸⁾。同案内書は、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。

具体的には、東京近郊などへの日帰りや1泊2日の旅程から、関東近郊への4～5日間の旅程、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、さらには北海道から樺太、台湾、朝鮮半島、満洲などを2週間前後かけて周遊する旅程などであった。ジャパン・ツーリスト・ビューローが、創設当初は外国人旅行者に対して旅行幹旋を行っていた日本内地、台湾、朝鮮半島、満洲の各地の案内を、ここでは『旅程と費用概算』を通して日本人旅行者に対して行っているのである。

このように『旅程と費用概算』は、ジャパン・ツーリスト・ビューローという1つの機関が刊行し続けたツーリズムの印刷メディアである。したがって、その内容は継続的であり、時系列的な比較を可能にする。たとえば『旅程と費用概算』に記された旅程案や旅行案内を年次順に整理することによって、1920年から1940年にかけてのおおよそ20年間におけるツーリズム空間を時系列的に整理することができるはずである⁹⁾。そこでその分析の一例を次に示してみたい¹⁰⁾。

図1および図2はともに『旅程と費用概算』

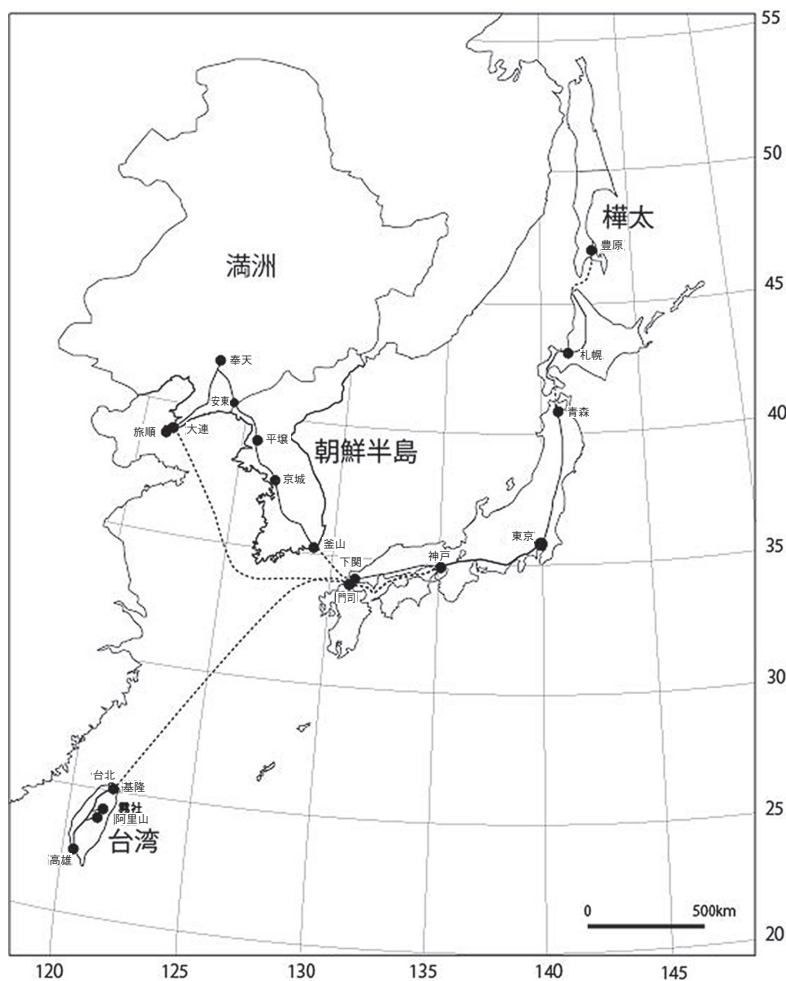


図1 1920年代はじめの『旅程と費用概算』によるツーリズム空間

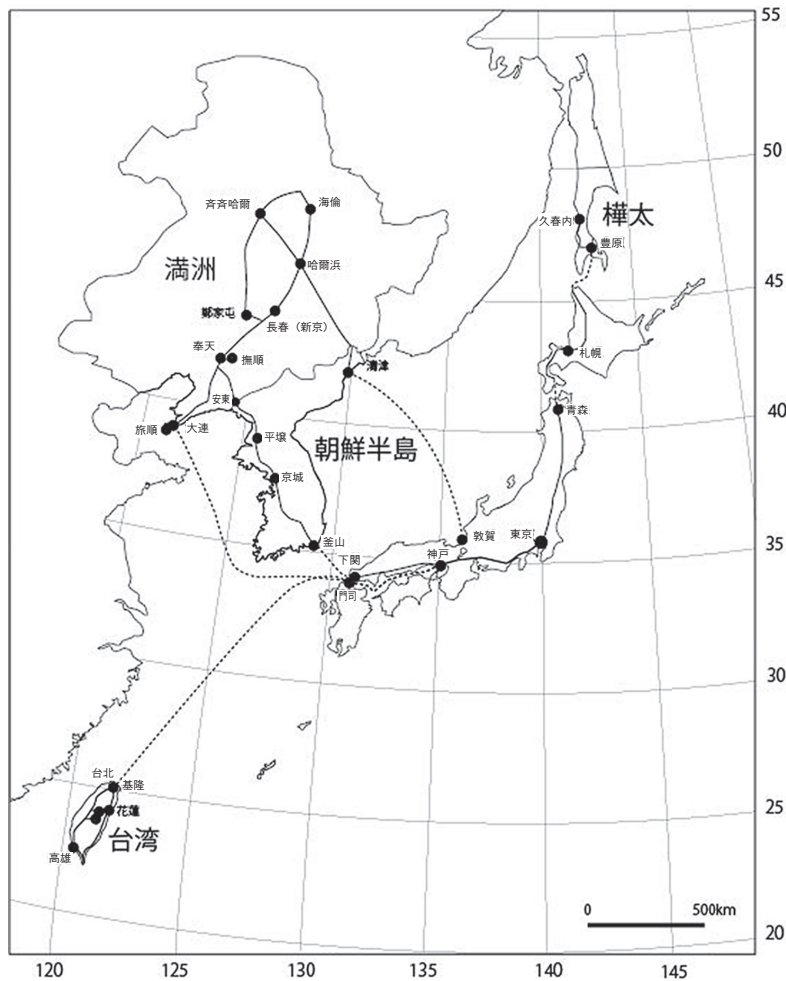


図2 1938年～1940年における『旅程と費用概算』によるツーリズム空間

算』を用いて、その旅程案の変化を模式的に示したものである。図1はおよそ1920年代はじめ、そして図2は1938年から1940年のものである。『旅程と費用概算』には、東京を起点として、北海道と樺太、台湾、朝鮮、満洲への旅程案が複数掲載されており、それらの旅程案を一枚の図に示した。図1と図2を比較すると、『旅程と費用概算』において記された樺太、台湾、朝鮮、満洲への旅程案は異なっている。たとえば樺太に注目すると、図1では樺太南端の都市豊原周辺のみが旅程に含まれていたが、図2では樺太西岸の久春

内にまで旅程が延ばされている。また台湾においても、図1では島の西半分と中央の高地が旅程に含まれていたが、図2ではそれらに加えて東海岸の花蓮と島を一周する旅程が加わった。朝鮮と満洲においても同様に変化がみられる。図1では朝鮮半島南部の釜山から京城、平壤を経て、満洲の安東から奉天に至る旅程と、奉天と大連・旅順をむすぶ旅程がみられるが、図2では、そこに敦賀から清津までの海上航路が加わり、さらに満洲の内陸部すなわち長春（新京）、ハルビン、齊齊哈爾などにも旅程は広がっている。

このように、『旅程と費用概算』を一覧することから、外地／植民地のツーリズム空間における通時的な変化を読み取ることができるのである。こうした分析と考察は詳細に検討されるべきであるが、ここでは、ツーリズム空間の通時的な分析視点そのものの必要性を確認するにとどめ、次章ではリーフレットを資料とした共時的なツーリズム空間の考察を試みたいと考える。

Ⅲ. 満洲・朝鮮のリーフレット

外地／植民地へのツーリズムに関する研究は、およそ2000年前後からはじまった¹¹⁾。しかしながらこれまでの研究においては、時間軸に沿った整理や空間的なスケールごとの分析は、必ずしも十分にはなされてこなかった。そこで本稿では、共時的な資料を用い、また都市という空間スケールを設定し、分析を行いたい。

そのためここでは一枚もののリーフレットを資料としてとりあげる。リーフレットは、旅行案内書のような書籍ではなく、一枚ものの印刷物や小冊子の旅行ガイドである。一般に旅行案内書よりも発行部数が多く、したがって多くのツーリストの目にとまる可能性が高く、旅行案内書よりも重要なメディアであったと考えられる。ここでは満洲の5都市(旅順、大連、奉天、新京、安東)、ならびに朝鮮の2都市(京城、平壤)を事例とする¹²⁾。

以上7点の資料についての書誌は表3にまとめた。

まず満洲5都市のリーフレットは、いずれも南満洲鉄道株式会社が1936(昭和11)年に印刷・発行したもので、表3で示したように、きわめて等質的な資料である。それぞれの発行部数も10,000～20,000部である。またリーフレットはタテ39cm×ヨコ53cmの一枚もので、折りたたまれ、12分の1の大きさ(タテ20cm×ヨコ9cm)として携帯できるようになっている。こうしたリーフレットがいつから発行されるようになったかについては、現時点では不明であるが、外地／植民地ばかりでなくいわゆる日本内地も含めて、大正期から昭和戦前期にかけて大量に出回ったと考えられる。

表4は、5点のリーフレットにおいて文章で案内されている事物を抜き出し、任意に設定した5つの項目に分類し一覧したものである。文章による案内がなされている事物は、旅順・大連・奉天ではいずれも16、新京では12、そして安東では7である。また表4の5つの項目は以下の通りである。「戦跡 忠霊塔神社」は、日清・日露戦争に関わる忠霊塔や戦争遺跡、神社など、「近代的建造物と施設」は、南満洲鉄道株式会社に関連した近代的な建造物や構築物、工場など、「新しい市街地商業地」は、日本によって形成された市街地など、「歴史 伝統 行事祭礼」は、日本が領

表3 7点の資料についての書誌

都市	印刷発行	印刷所	印刷年月日	発行年月日	発行部数
旅順	南満洲鉄道株式会社	満日社印刷所	昭和11年5月1日	昭和11年5月10日	10,000
大連	南満洲鉄道株式会社	満日社印刷所	昭和11年5月1日	昭和11年5月10日	10,000
奉天	南満洲鉄道株式会社	満日社印刷所	昭和11年5月20日	昭和11年5月25日	10,000
新京	南満洲鉄道株式会社	満日社印刷所	昭和11年8月10日	昭和11年8月15日	20,000
安東	南満洲鉄道株式会社	満日社印刷所	昭和11年5月20日	昭和11年5月25日	10,000
京城	朝鮮総督府鉄道局	—	昭和13年6月20日	昭和13年6月25日	30,000
平壤	朝鮮総督府鉄道局	朝鮮印刷株式会社	—	昭和11年版	—

表4 旅順・大連・奉天・新京・安東の各都市のリーフレット（1936年・昭和11年）において文章で案内されている事物

	戦跡 忠霊塔 神社	近代的建造物と施設	新しい市街地 商業地	歴史 伝統 行事祭礼	景勝地 公園
旅順	閉塞隊記念碑 白玉山納骨祠と表忠塔 戦利記念品陳列館 東鶏冠山北堡壘 望台 二龍山堡壘 松樹山堡壘 爾靈山／二〇三高地 水師營 露国忠魂碑 日清戦没の跡	工科大学		博物館（考古学的遺品など）	後楽園 大正公園 黄金台海水浴場
大連		大広場 南満洲鉄道株式会社 満洲資源館 工業博物館 中央試験場 地質調査所 衛生研究所 大連図書館 公学堂 鉄道工場 南満洲硝子株式会社 油房	市街地		中央公園と電気遊園 星ヶ浦 老虎灘
奉天	北大營 忠霊塔 奉天神社	鐵路総局 満洲医科大学 満蒙毛織会社 国立博物館	市場	実勝寺 西塔 同善寺 法輪寺 北陵 東陵 宮殿	小河沿
新京	寛城子 南嶺戦跡 忠霊塔 新京神社	国务院 宮内府 大同広場 関東司令部	商埠地 日本橋通		西公園 日本橋公園
安東	九連城（戦跡）	鴨緑江鉄橋 諸工場		満洲街（旧市街）	鴨緑江 鎮江山 元寶山

有する以前における歴史的な事物や遺産，そして「景勝地 公園」は，自然の風景地と近代的な公園の両方を含んでいる。

表4からわかるように，5つの都市を紹介するリーフレットの記述にはそれぞれ特徴がみられる。すなわち，旅順では戦跡・忠霊塔・神社に分類される事物の記述が最も多く，他方で大連では近代的な建造物や満鉄に関わる機関の記述が最も多いことがわかる。また奉天では，歴史的・伝統的建造物の記述

に特徴がみられる。1932（昭和7）年に「満洲国の国都」として制定された新京（長春）では，戦跡や忠霊塔神社と並んで，近代的な建造物，新しい市街地などの記述が多い。また，朝鮮半島との国境線に位置する安東では，もっとも多いのは景勝地であった。このように，満洲というひとつの領域に関するツーリズムのメディアであっても，都市ごとに特色があることがわかる。

同様に表5は，表4と同じ5都市のリーフ

表5 旅順・大連・奉天・新京・安東の各都市のリーフレット（1936年・昭和11年）において写真が掲載された事物

	戦跡 忠霊塔 神社	近代的建造物と施設	新しい市街地 商業地	歴史 伝統 行事祭礼	景勝地 公園
旅順	椅子山堡塁 二〇三高地 東鶏冠山北堡塁 東鶏冠山北堡塁の内部 水師營会見所 港口閉塞隊記念碑 露国戦没者墓地 白玉山納骨祠 白玉山表忠塔 旅順入城記念碑 二龍山日本軍坑道 戦利記念品陳列館	閩東州庁 旅順ヤマトホテル 旅順駅			旅大道路小平島 の 海蝕崖
大連	忠霊塔	満鉄本社 満洲資源館 近代都市の夜景 大広場とヤマトホテル 大連港	ショッピングセンター 夜景		星ヶ浦 老虎灘 港湾の点景
奉天	忠霊塔 大広場(日露役記念碑)	満洲国立博物館 ヤマトホテル	城内四平街	北陵 法輪寺 城門 城壁 東陵 実勝寺の跳舞会	小河沿
新京	忠霊塔 南嶺戦跡記念碑	宮廷府 大使館 ヤマトホテル歩廊	ショッピングセンター 吉野町 城内景観 国都新風景 (1) 国都新風景 (2) 国都建設譜		西公園
安東	表忠碑	安東駅前 鴨緑江鉄橋	市場通	鴨緑江節 満洲街	青嵐の五龍山 温泉の香たつ五龍背 筏す流 鎮江山公園 観桜 鎮江山の桜花 鴨緑江筏

レットに掲載された写真に注目し、画像とキャプションに基づいて分類・一覧したものである。5つの項目分類は表4と同様である。リーフレットに掲載された写真の数は、旅順が16、大連が10、奉天が12、新京が11、そして安東が13である。

ここでも5つの都市ごとに表4と同様の特徴がみられる。すなわちそれぞれのリーフレットの特徴として、旅順では「戦跡 忠霊

塔 神社」の写真が最も多く、また大連では「近代的建造物と施設」、奉天では「歴史 伝統 行事祭礼」、新京では「近代的建造物と施設」や「新しい市街地 商業地」、そして安東では「景勝地 公園」の写真が多く掲載されている。

すなわち表4ならびに表5からは、前述のように、満洲の都市それぞれにおいて、ツーリズムの対象とされた事物の属性には差異が

あるとこと、言い換えるならば、それぞれの都市ごとに特徴が付けられていたことがわかる。そして、リーフレットの発行年次をはじめ、形式や形態などがすべて等質であることが、こうした考察を導き出す根拠となっている点を改めて記しておきたい。

本稿の最後に、満洲のリーフレットで行った分析と同様の方法で、朝鮮の2都市を案内した小冊子とリーフレットを用いて、都市スケールでのツーリズム空間の考察を行いたいと考える。リーフレットの書誌を記した表3からもわかるように、ここでとりあげる京城と平壤の資料は、満洲5都市のリーフレットとは若干の形式と様式に差異がある。しかしながら表4ならびに表5で用いた5つの項目による分類を試みた。

表6は、表4と同じように文章で案内されている事物をそれぞれ抜き出し、任意に設定した5つの項目に分類し、一覧したものである。その内容は一見して特徴的であり、京城においては「近代的建造物 施設」および

「歴史 伝統 行事祭礼」に関する旅行案内が多く、また平壤においては「歴史 伝統 行事祭礼」に関する旅行案内が多いことがわかる。

さらに、満洲の5都市、ならびに朝鮮の2都市をあわせ、合計7都市の結果をもとに、模式的に一覧したのが表7である。表7は、表4・表5・表6においてまとめた5つの項目ごとに実数を集計し、特徴的に多い項目(◎)、これに準じて多い項目(○)、1～2例がみられる項目(△)を、それぞれ記号を用いて一覧したものである。表7からは次のようなまとめができる。すなわち、1930年代半ばにおいて、満洲と朝鮮の7都市は、それぞれ特徴的なツーリズムの空間として表象されていた。

旅順は戦跡や忠霊塔などの戦争の記憶に関わる場所、大連は近代的建造物が特徴的な場所、奉天と平壤は歴史的・伝統的事物が特徴的な場所、安東は自然の景勝地に特徴を持つ場所、そして新京と京城はさまざまな事物が

表6 京城(1938年・昭和13年)および平壤(1936年・昭和11年)のリーフレットにおいて文章で案内されている事物

	戦跡 忠霊塔 神社	近代的建造物と施設	新しい市街地 商業地	歴史 伝統 行事祭礼	景勝地 公園
京城	朝鮮神宮 博文寺	京城駅 商工奨励館 京城帝大 総督府博物館 朝鮮総督府 朝鮮ホテル 永登浦(工場地区) 清涼里	本町 龍山	南大門 東大門 普信閣 昌徳宮 昌慶苑 経学院 景福宮 徳寿宮 麻浦	南山公園 将忠壇公園 漢江 鷺梁津
平壤	玄武門 牡丹台			七星門 博物館 乙密台 箕子廟 永明寺 浮碧楼 妓生学校 大同門 練光亭 普通門 崇仁殿・崇霊殿	瑞気山公園

表7 7つの都市におけるツーリズム空間

	戦跡 忠霊塔 神社	近代的建造 物と施設	新しい 市街地 商業地	歴史 伝統 行事祭礼	景勝地 公園
旅順	◎	△			△
大連		◎			△
奉天	○	○		◎	
新京	○	○	○		△
安東		△		△	◎
京城	△	◎	△	◎	○
平壤	△			◎	

均等にツーリズムの対象としてまなざされていた場所であった。こうした都市スケールでの共時的なツーリズム空間の分析と、さらに異なるスケールでの分析、そしておよそ明治30年代から昭和戦前期にかけての通時的な分析とが、さらに積み重ねられねばならない。いずれもこれからの課題である。

(関西学院大学)

〔注〕

- 1) この団体旅行とその後にみられた、満洲と韓国への旅行ブームについては、有山輝雄『海外観光旅行の誕生』吉川弘文館、2002、232頁。によって論じられている。
- 2) 荒山正彦「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（関西学院大学人文学会）57-3、2007、1-24頁。
- 3) 鉄道省編『汽車時間表』第10巻第12号（通巻第117号）、ジャパン・ツーリスト・ビューロー、1934。なお本稿では同書の複製版を用いた。
- 4) 日本交通公社社史編纂室編『日本交通公社七十年史』日本交通公社、1972、28+993+200頁。
- 5) 前掲4）。
- 6) 前掲4）。
- 7) 前掲4）。ただし筆者はこの最初の『旅程と費用概算』（1919・大正8年）を確認できていない。
- 8) 『旅程と費用概算』は、戦後の1952年から

1970年にかけて、ジャパン・ツーリスト・ビューローから社名を改称した日本交通公社によって『旅程と費用』と改題され、再び増補改訂が重ねられた。その内容は戦前期の『旅程と費用概算』の「遺産」を受け継いだものとなっているが、樺太・台湾・朝鮮・満洲に関する記述はみられない。

- 9) 荒山正彦『『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—』関西学院大学先端社会研究所紀要8、2012、1-17頁は、こうした試みの一例と考えている。
- 10) この分析と考察とは、第56回歴史地理学会大会（2013・平成25年、砺波市）において口頭発表を行ったものである。なお論文としては未発表である。
- 11) 近代日本における外地/植民地へのツーリズムに関する初期の研究として、荒山正彦「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26、1999、1-21頁。内田忠賢「東京女高師の地理巡検—1939年の満州旅行—（1）（2）」お茶の水地理42・43、2001・2002、31-36頁・25-32頁。有山輝雄『海外観光旅行の誕生』吉川弘文館、2002、232頁。高媛「『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トゥルギー—」（小森陽一ほか編『岩波講座近代日本の文化史6』岩波書店、2002）、213-253頁。曾山毅『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、2003、342頁などがあげられる。
- 12) 筆者はかつて満洲5都市のリーフレットをとりあげ、本稿と同様の分析を試みている。荒山正彦「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、2008）、163-181頁。本稿では一部のリーフレットを差し替え、またその分析項目を若干修正し、あらためて考察した。またこうした分析や考察の例として、曾我誉旨生「旅行パンフレットが語る満洲」彷徨月刊2003-8、2003、26-29頁があげられる。