

『交通東亜』とその周辺

—戦争末期の旅行規制をめぐる軋轢—

赤井 正二ⁱ

1924年設立の「日本旅行文化協会」（1926年「日本旅行協会」に名称変更）の機関紙として刊行された『旅』は、旅行雑誌のなかでも、一つの雑誌の歴史が日本の旅行文化の発展の歴史と重なるという特異な位置にある。『旅』が戦争末期の休刊（1943年—1946年）を挟みつつ、2012年休刊にいたるまで長期にわたって同一名称（発行母体は変わるが）で発行されたことはよく知られている。しかし、戦争末期（1943年8月）に『旅』が休刊されてから終戦直前までの間、雑誌『交通東亜』（1943年10月創刊）として姿を変えながら実質的に継続されたことはあまり知られていない。本稿の目的は、第一に、戦時期の旅行の在り方についての変化を踏まえて、第二に、『交通東亜』の分析を通して、この雑誌の特徴と意義を明らかにすることである。あわせて、第三に、「戦争と旅行」という論点に関して三つの時期区分を提起する。『交通東亜』は、一方で戦時体制下の交通政策の理解、とくに旅行の統制・抑制への理解を求めめることを目的としたが、他方、東南アジア諸地域や中国大陸の歴史、文化、風俗、生活者への憧憬を表現し続けた。また、「戦争と旅行」という論点では、1937年から1945年の時期を次の三期に区分することができる。第一期は1937年（昭和12年）7月から1940年（昭和15年）末まで（動員—積極的適応期）、第二期は1941年（昭和16年）1月から1942年（昭和17年）前半まで（統制—適応・脱法期）、第三期は1942年（昭和17年）後半から終戦まで（抑制—違反・不服従期）である。

キーワード：『交通東亜』、『旅』、東亜交通社、国鉄、旅行制限

はじめに

旅行雑誌は文化的な行動としての旅行の発展にとって極めて重要な役割を果たしてきた。旅行の目的地の紹介、宿泊施設の紹介、交通手段の紹介といった旅行情報の提供を軸に、旅行の仕方のいわば「見本」となるルポルタージュなど、旅行雑誌はその記事によって、旅行の内容や形のさまざまな広がりを作り出す媒体となってきた。

1924年に設立された「日本旅行文化協会」（1926

年「日本旅行協会」に名称変更）の機関紙として刊行された『旅』は、このような旅行雑誌のなかでも、鉄道省との深い関係のもとで公共政策上の機能も果たしたという点で、また戦争末期の休刊（1943年—1946年）を挟みつつ2012年休刊にいたるまで（発行母体は変わるが）長期にわたって同一名称で発行されたという点で、一つの雑誌の歴史が日本の旅行文化の発展の歴史と重なるという特異な位置にある。

しかし、戦争末期（1943年8月）に『旅』が休刊されてから終戦直前までの間、雑誌『交通東亜』（1943年10月創刊）として『旅』が姿を変えながら実質的に継続されたことはあまり知られていない¹⁾。

1941年12月のいわゆる「大東亜戦争」の開始によ

i 立命館大学産業社会学部教授（衣笠総合研究機構）

り、1937年の日中戦争に始まる「総力戦体制」は末期的な「決戦体制」に入り、「不要不急の旅」はやめて「決戦輸送体制」に協力することが強調された局面で発行された雑誌であるために、そこに旅行文化の展開に資する内容が見られるわけではない。

しかし、このような状況下での発行であるために、戦争末期の旅行の実態や、旅行雑誌というものの本源的な要素を垣間見ることが出来るのではないだろうか。雑誌『交通東亜』はいわば「極限の旅行雑誌」だったのではないだろうか。

本稿の目的は、1) 旅行雑誌と新聞の記事が映し出した戦争末期の交通政策と実情を踏まえて、2) 雑誌『交通東亜』の記事など内容を分析することによって、この雑誌の旅行文化史上の特徴を明らかにするとともに、3) またこれを通して「戦争と観光旅行」という論点についての一つの視角の可能性を提示することである。

1. 『旅』の終刊と『交通東亜』の発刊

1943年(昭和18年)9月号が「日本旅行倶楽部」の機関誌としての『旅』の終刊号となり、1943年(昭和18年)10月号が『交通東亜』の創刊号である。この間の事情は1962年の『日本交通公社五十年史』と1982年の『日本交通公社七十年史』では次のようにまとめられている。

『五十年史』「16年度に入って出版業務は時局下の用紙統制の強化によって一般に整理統合の運命におかれた。これよりさきビューロー創業以来の機関紙であった英文定期刊行物の「ツーリスト」も用紙配給をとめられて廃刊となり雑誌「旅」も出版統制の余波をうけ情報局当局と折衝の挙句にようやく「交通東亜」と改題して余命を保つ有様であった。この時期に「交通東亜」の編集員としては戸塚文子女史と北条誠氏(作家)があったのである。……昭和20年に入っては空襲の激化に印刷機械も破壊され用紙の配給の途絶え、僅かに大型時刻表1万部、線路別時刻表10万部、雑誌「交通東亜」2万5千部を発行す

るにとどまり終戦を迎えるのであった」²⁾。

『七十年史』「日本旅行倶楽部の機関誌「旅」は、用紙難のため減頁を重ねて、グラフ頁の印刷も困難な状態になり、ついに出版統制による用紙配給うち切りとなって九月三日休刊のやむなきにいたった。……終刊となった「旅」に代る機関誌の発刊を考え「交通東亜」と題して用紙の配給をうけて同じ十八年十月十五日創刊し、山下一夫、戸塚文子、北条誠の三名をスタッフとして約一万部を発行したが、これも二十年二月の空襲時までのわずか一年半しか続かなかった」³⁾。

両者の記述において、一方は「2万5千部」とし、他方は「約一万部」としているように、部数の違いが目立つが、いずれにしても決して少なくはない部数であった。

また特に両者ともに、『旅』と『交通東亜』が連続するものとして位置づけられていることに注意したい。『旅』と連続するということは、この雑誌にどのような性格を与えどのような矛盾に直面させたのだろうか。

以下『旅』の休刊に至る経過を、まず二つの時期に区分して、まとめておきたい。第一期は、1937年(昭和12年)7月の日中全面戦争の開始から1940年(昭和15年)後半までの時期であり、第二期は、1941年(昭和16年)から1943年(昭和18年)後半までの時期である。

a) 第一期 1937年(昭和12年) - 1940年(昭和15年) 総動員体制と厚生運動

開国と維新によって近代化過程が開始されて以来、量においても質においても順調に発展してきた近代日本の旅行文化にとって大きな転換点となったのは、1937年(昭和12年)7月からの日中全面戦争の開始である。戦争の影響はすでに1934年(昭和9年)ごろの雑誌『旅』の記事に徐々に現れてきたが、戦争との関わりを直接に持たずに推移した日常生活と同様に、旅行や観光も全面的に戦時体制に組み込まれてはいなかった。しかし、1937年(昭和12年)9月

から、第一次近衛内閣による「国民精神総動員」運動による「総力戦体制」の構築が開始される中で、旅行文化が平和を前提とする文化として発展してきた時期の終焉が始まる⁴⁾。1938年（昭和13年）に入ってから雑誌『旅』の誌面にも明らかな変化が現れる。1938年（昭和13年）1月号では、「国民精神総動員！」と題したグラビアで靖国神社や絵画館、街頭での軍国調の風景、3月号では、「ヒトラー青年」の紹介、「三月の健康街道を往く（健康コース案内）」などの記事が登場する。

1938年（昭和13年）1月に厚生省が発足し、4月に日本厚生協会が創立され、「厚生運動」が総力戦体制の一翼を担うことになる。この厚生運動の推進組織である「日本厚生協会」には、東京市、大阪市などの大都市行政組織と並んで、日本旅行協会、日本観光連盟、日本山岳会、日本体育協会などの団体も参加した。旅行や観光に関する政策は従来主として運輸交通政策に位置づけられてきたが、こうして「厚生運動」の枠組みにも組み込まれ、「体位向上」「心身鍛練」「祖国認識」といった用語が「趣味」「行楽」に取って代わることになる⁵⁾。

日本厚生協会の創立の契機となったのは、1940年（昭和15年）開催予定の東京オリンピックに合わせた「世界レクリエーション会議」の日本開催であった。東京オリンピックは1938年（昭和13年）7月に中止が決定されたが、それに代わって「厚生大会」が、1938年（昭和13年）11月東京で第一回、1939年（昭和14年）11月名古屋で第二回、1940年（昭和15年）10月大阪で第三回（興亜厚生大会）、さらに1942年（昭和17年）8月満州で「東亜厚生大会」が開催された。日本厚生協会が「日本レクリエーション協会」に受け継がれたように、この厚生運動の主たる内容はスポーツ競技であるが、広く余暇の「善用」・活用による心身の保全を基本目標としていた。

「第一回日本厚生大会趣意書」では「厚生運動」の目標は次のように規定されている。

「凡ソ厚生運動ノ目標ハ国民ノ日常生活ヲ刷新シ特ニ余暇ノ善用ニ意ヲ注ギ健全ナル慰楽ヲ勸奨シ心身

ノ錬磨ニ資シ情操ヲ醇化シ以テ国民親和ノ実ヲ挙グルニアリ、之レ畢竟国民ノ資質ノ向上ヲ図リ国本ヲ涵養スル所以ニ外ナラズ……」⁶⁾

余暇の活用による心身の保全という目標が、どのような政策として具体化されたかについては、「第二回日本厚生大会ニ対スル厚生大臣諮問事項」にたいする「答申」に見ることができる。「時局下ニ於テ最モ有効適切ナル厚生運動ノ種目及之ガ実施方法如何」という諮問に対して、この答申では、労働者、傷痍軍人、一般家庭婦人、児童、農民、青年を対象とした政策を提起し、特に労働政策については、「時局産業従業員ノ過労ヲ防ギ其ノ活動力ヲ維持センガ為左ノ各般ノ方途ヲ講ズルコト」として、労働環境などの条件改善とともに、「団体的戸外運動例ヘバ体育大会、武道大会、各種競技会、体操大会、登山、徒歩旅行等ヲ奨励スルコト」⁷⁾を提起していた。また特に青年対象の政策は次のようなものであった。

「青年ニ対シテハ一般的ニシテ有効ナル体育トシテ山野ノ跋涉ヲ奨励シ政府、公共団体又ハ其ノ施設トシテ聖地、史蹟地、保健地等ニ厚生道場其ノ他簡易宿舎ヲ建設シ且跋涉路、道標等徒歩旅行施設ヲ整備スルコト」⁸⁾

「青年徒歩旅行」はこの時期の日本旅行協会が提唱した旅行スタイルであり、「厚生運動」の一環と位置づけられ、また青少年を対象とすることから文教政策にも位置づけられることとなった。雑誌『旅』の1938年（昭和13年）4月号では、「僕の少年時代の剛健旅行」の特集が生まれ、6月号では、「感心した旅行公德」が特集されるとともに、「青年徒歩旅行資料展を見る」という記事において「青年徒歩旅行」という言葉が初めて登場し、8月号で「青年徒歩旅行コース」が特集されるに至る。

1938年（昭和13年）6月に、鉄道省、厚生省、文部省と青少年団、ツーリスト・ビューローなどが「青年徒歩旅行連絡委員会」を結成する。鉄道省は全国に26コースを指定し、徒歩旅行の団体旅行については運賃を五割引とすることとした。

率は低いと同様の割引措置は、社寺詣、ハイキン

グ、スキーにも適応された。他方では、こうした措置の裏側で、「祖國認識」と「心身鍛練」に結び付かない梅、桜、汐干狩、紅葉などの季節臨時列車は廃止された。

1938年（昭和13年）の夏、日本旅行協会は、青年徒歩旅行の普及のために、各地のデパートなどで「青年徒歩旅行の夕」を3回、「青年徒歩旅行展覧会」を18回、「青年徒歩旅行打合せ及び懇話会」を27回、「青年徒歩旅行連絡委員会」などを開催した。⁹⁾

青木槐三（1897年-1977年）は、鉄道専門のジャーナリストであるが、ジャパン・ツーリスト・ビューローの文化部長や日本旅行倶楽部の事務局長として『旅』の編集にも携わるなど鉄道関係の幅広い活動経歴をもつ人物である¹⁰⁾。青木は、戦時期の旅行と観光の裏話的な経過を後に詳細に残している¹¹⁾。まず、青年徒歩旅行の企画に、鉄道省、ツーリスト・ビューロー、文部省、軍部、百貨店などがそれぞれどのような意図や思惑をもってかかわったのかについて。

「この時代（日中戦争初期…引用者）に鉄道の企画で喝采を博したのは、青年徒歩旅行の提唱であった。青年徒歩旅行は独逸のワンダー・フォーゲルの真似であったが、二十五歳以下の連合青少年団、ボーイスカウトなどの団体に五割引で徒歩旅行をさせるもので、非常時に許された旅行の一つのタイプであった。青年徒歩旅行運動は近衛内閣の時で、……この時文相になった荒木貞夫大将は関係がある。……

荒木貞夫はあれでなかなか渋味もあった男で、青年徒歩旅行の計画を持っていくと、青少年を質実剛健に歩かせることは大賛成だ、独逸の青年のように日本の青年を訓育することはさらに結構だとばかり大賛成で、三越の鉄道、ツーリスト・ビューロー共催の青年徒歩旅行の展覧会に見物に来た。

その展覧会は、この間故人となった観光連名前事業課長安倍貞一の企画したもので、荒木文相は、一時間あまりをかけて丹念に安倍の説明をきいて会場を歩いた¹²⁾。

青年徒歩旅行の服装の前に来ると、国民服に似た

カーキ色のハイキング服を撫でて、

「なかなか立派なもんだ」

と言った。説明役は、

「こんな立派な服を着ないでもあり合せの服で青年徒歩旅行は出来ます。質実なこの種の旅行には汚れてさえないければ古服で結構なのですが」

と弁明した。すると荒木文相は

「いや三越じゃとて儲けなければなるまい。せいぜい立派な服を売るがいいよ。服装はきちんとしている方が、徒歩旅行運動もさかんになるであろう」

と言った。

荒木はチョッピリ鎧のかげから文化人らしいことを洩らした上、

「青年徒歩旅行 荒木貞男」と色紙に書いて帰って行った。

これで青年徒歩旅行だけは軍の圧迫もなく、楽々と大手を振って山野を跋涉することが出来た。

このお墨付きの色紙はビューローの本部に掲げておいて、ハイキングを青年徒歩旅などと、看板だけ塗りかえて、依然としてやっていた。すると大尉級の軍人が、団体旅行など怪しからんとつつついても大将がいいと言ったと、この色紙を持ち出すと黙って帰って行ったものだ。

続けて、青年徒歩旅行の普及と衰退について、とくに戦時色が強すぎて敬遠されたのが衰退の原因だと云うことについて。

「青年徒歩旅行（ワンダー・フォーゲル）は名鉄局長をした田中信良などが早く目をつけたが、この運動は東鉄旅客掛長だった故人高橋定一（前華北交通総務局長）などが東京で実行に移した。ハイキングやスキーの大家茂木慎雄が研究して、実行面を本省旅客課宣伝の吉田團輔などと指導したものだ。

全国の学校や寺院や街道筋の旧本陣などを宿舎にして、汽車に乗るより歩きまわる方に重点を置き、野外の炊さんや簡易宿泊の経験を重んじたが、その両端の汽車賃の方は国民体位の向上のためとあって五割引という大幅のものであった。

三、四十人が一隊となって、太陽を象徴する黄色



青年徒歩旅行の鐵道省ポスター
(左下に三本足の烏の隊旗)

地に黒く三本足の烏を描いた隊旗を先頭に、軍隊式に行軍するもので、その第一回は相模野に向かって行進し、参加者三百人余であった。

この妙な隊旗は私の発案で前記の安倍貞一が苦心して図案化したもので人気があった。言うなれば旅行の軍隊行軍化なのであった。

三本足の烏の隊旗は太陽信仰の印で、旅行の変型につれて生みだされ、奇妙なものであった。

この青年徒歩旅行は、軍人文相御推薦とあって一時は大流行であったが、やはり苦勞を伴う旅行なので、いつの間にか消え、その流行期間は僅か二年にすぎなかった。

だからこそ此處に記して置きたいと思うのであってすでに、これを記憶している人も少ないであろう。線香花火のように消えたところを見ると、やはり時局便乗色が濃すぎた結果であろう¹³⁾。

1938年（昭和15年）以降、「青年徒歩旅行」と並んで打ち出された旅行スタイルが「敬神崇祖の旅」であった。伊勢神宮を初めとする各地の神社、楠木正成などの銅像や博物館、各地の城郭、国立公園などを目指した旅行が、スキーや駅スタンプの収集など「趣味の旅行」に代わって、推奨された。

「敬神崇祖の旅」についても、青木はその経過を次のように記している。

「青年徒歩旅行と併行して行なわれた時局型旅行は敬神崇祖の旅行、いいかえれば江戸時代から存した神もうで、お寺参りの方は数種のパンフレットが出来、南朝の忠臣の遺蹟めぐりなどさかんであった。これは日露戦争のあった明治三十七、八年に、日本の旅行界はどんな風であったかを調べて見ると、戦勝祈願で全国の神社仏閣が大変な賑やかさであったことが判り、この古い新聞記事から思いついた趣向であった。……ただ、旅行者は旅行がしたいから戦勝祈願に名をかりて、付近の名勝や温泉で、息抜きをしようというのであったから、案内記に書いてある神社の縁起を神主から長々と一席ブタれるには心中閉口していたのである¹⁴⁾。

b) 第二期 1941年（昭和16年）- 1942年（昭和17年） 遊覧旅行の抑制

日中戦争の激化に伴って、1938年（昭和13年）4月に「国家総動員法」が制定実施され、車両などの輸送用物資は「総動員物資」となり統制対象となった¹⁵⁾。

運輸量の激増に対して、昭和15年までは、関門トンネル建設、広軌新幹線計画、朝鮮海峡トンネル計画、大量輸送適合型の機関車開発など、輸送力を増強する個々の対策で対応することが試みられたが、戦局が膠着し長期化が不可避となるにつれて、資材の供給不足、改良工事の延期、車両増備・線路増設の困難などによって、軍事輸送確保のためには、輸送システムを総合的に調整することが必要となってきた。個々の輸送力増強計画から次第に総合的な調整の措置に重点が移動することになった。

国家総動員法の具体化の一環として、1940年（昭和15）年2月1日、陸運統制令が公布された。陸運統制令は、鉄道大臣に、陸上運送事業者に対する貨物運送に関する各種の命令権限、重要物資の大量輸送に際して協力義務を課す権限などを付与するものであった。

以後、輸送システムの総合的調整のなかで、物資輸送を確保するために旅客運輸を統制することが主要課題の一つとなるのだが、まさにこの点に、戦時

体制と旅行者との軋轢が集中的に現れてくることになる。

団体旅行の規制は、1940年（昭和15年）11月10日の紀元二千六百年の奉祝行事以前にすでに開始されていた。1940年（昭和15年）の3月から4月の時点では、例年増発されていた近距離のお花見列車は廃止された。しかし他方では、「遊樂旅行はご遠慮下さい」という条件付きではあれ、長距離の臨時列車はまだ増発されていた。

紀元二千六百年の奉祝行事終了後は、戦時体制の引き締めが一層強化されるが、輸送システムのもっとも分かりやすい問題点は混雑という現象であるので、混雑緩和が政策的な目標となる。混雑緩和のためにもっとも強く制限対象となったのが「遊覧旅行」だった。例えば次のような新聞記事が典型的である。

「混雑極まる列車 インフレに浮かれた旅行者 消費規正の徹底へ 太田正孝」「近頃汽車の混雑は、どうしたことか。西へも東へも、どの列車も満員である。特急券や寝台券は、なか／＼手に入らない。それも本當に忙しい人たちが、忙しく働いてゐるための記者の混雑ならよい。しかし、ちかごろのは、ちがふ。いわゆるインフレにうかれた物見遊山や、形ばかりの何々大會へ集まるための往來がふえているのである」¹⁶⁾。

8月には、企画院で検討していた「国民奢侈生活抑制方策」が各省で具体化され、「遊覧旅行」の制限も盛り込まれ、「遊覧団体旅行の制限、特に新聞社旅行會による所謂會員募集の遊覧旅行抑制 個人旅行についても出來得る限り遊覧旅行を制限するよう指導する、遊覧船の運航を休止または制限すると同時に用途につき適當な指導をする」¹⁷⁾とされた。また年末には、寝台車と食堂車の連結を廃し三等車の増結、急行列車の乗車制限、学生割引証による乗車券発売停止など、「空前の乗車制限」が行われた¹⁸⁾、以後、春秋の行樂シーズンと盆暮れの帰省シーズンの旅行制限が行われることになる。しかし、こうした措置にもかかわらず団体旅客は増加した。

次の「團體客の取り扱い 旅行協會に任ず 混雑に國鐵の悲鳴」との新聞記事に1941年（昭和16年）当時の団体旅行の種類の高さを確認することができる。

「鐵道省では最近旅客の殺人的混雑にもかわらず、団体旅客の輸送には特別の手配を行ひ乗客の希望にそふやう輸送の円滑を圖つて來たが、昨今國鐵の事務はます／＼多忙を極めるばかり、その上殊に団体旅客は激増の一途を辿る傾向にあるので団体旅客の取扱ひの改正に取掛つてみたところ、この程その大綱が出來上つた、それによると現在普通團體のみの幹旋取扱ひを行つてゐた日本旅行協會にその取扱範圍を擴大させるというところに重点をおき、原則として、

- 一、内原訓練所に入所訓練をうけるための団体旅行
 - 一、各商店、工場、會社の従業員の厚生旅行
 - 一、學生、生徒、兒童の參宮團體
 - 一、一般、學生勤勞奉仕團體
 - 一、日滿支の一般旅行團體
 - 一、視察團體
 - 一、相撲、俳優等興業團體等の特別團體、勤勞奉仕團、日滿支團體、視察團體
- を取扱ふ……」¹⁹⁾

1941年（昭和16年）11月に「改正陸運統制令」が公布され、旅客と貨物の輸送の計画性の向上、現存設備・資材の合理的利用、陸上運送事業の統合などを内容とし、鐵道大臣の権限を一層強化するものであった。「不急の輸送の抑制」「不急事業の休廃止」「緊急輸送の強行」等の実施などが可能になった。

軍關係輸送の増加、大陸との交通量の増加、資源開發、經濟統制とならんで、これまで船舶やトラックで輸送された物資が、商船の軍事転用とガソリン消費規制強化によって、鐵道輸送に転嫁されたことが鐵道の過度の負荷の要因とされ、これを「輸送の計画化と統制の強化」によって乗り切るとの方向が示された。

太平洋戦争開始1年目、初期には華々しい戦果もあったが、1942年（昭和17年）6月のミッドウェー海戦での敗北を境として不利な状況が続き始めた。

このような状況を背景として1942年（昭和17年）10月「戦時陸運非常体制要綱」が決定された。この措置は、「改正陸運統制令」を引き継いで、第一に計画輸送の強化、第二に海上貨物の陸運転移を柱としているために、鉄道貨物輸送量は一層増加した。施設の老朽化、資材不足、熟練労働者の軍要員化、未熟練労働者と女子職員への交替、このような条件も重なり、旅客輸送制限が喫緊の課題となった。

この「戦時陸運非常体制」を構築するために、様々な制限措置が追加される。まず東京鉄道管理局管内では、11月から旅客列車の削減とともに、土曜日、日曜日および祝祭日に乗車指定制、急行列車の近距離乗車制限などを行い、温泉地熱海に向かう旅客と買出し旅客の封鎖を狙った²⁰⁾。

しかし、このような制限も必ずしも強権的に行われたわけではなく、例外や抜け道があった。1942年（昭和17年）11月12日付け朝日新聞の記事「旅行制限“急用”に親心 各驛長の裁断にまかす」は次のように説明している。

「来る十四日から東鉄指定区間に実施される旅行制限（當日乗車券発賣禁止）にあつては、軍務はもちろん令状を提示するので問題なく、官公廳の要務を帯びる出張などの場合は公務割引證を提示すれば許可され、また定期券および前々日以前に発賣された回数券は當日も使用出来るが、一般乗車券と同様回数券の當日賣りはしない。なほその他人事の急に際しては各乗車駅々長の裁断にまつこととなつてゐる」。

1943年（昭和18年）7月から、国鉄は「旅客運送規則」の一部を改正し、次の五項目の旅客規制を一層強化した。

「(一) 集團旅客の調整とその運賃割引制度の修正
(二) 會合割引の廢止 (三) 途中下車の取扱ひ一部改正
(四) 乗車券の寸法縮小 (五) 全急行列車に対する乗車列車の指定」²¹⁾

とくに（三）の内容と理由は次のように説明されているが、途中下車前途無効を覚悟して温泉地に行く者が多かったことに留意したい。戦時体制初期の

積極適応的・便乘的行動が抑制されたときに、いわば脱法的な行動が登場したのである。

「乗車券の制限発賣をする区間では、從來任意に途中下車した者には前途無効の取扱ひをしてきたが、この制限を無視して依然統制を紊す者が少くないので今後はこの場合原券を無効とし、さらに別に相當運賃とこれと同額の増運賃を取る、例へば名古屋行の切符で熱海に途中下車すれば、無札旅客と同様に取扱はれ、名古屋行切符を没収されるほか、熱海までの運賃とその同額の増運賃を拂はねばならぬ、また乗越しも増運賃を取つて輸送調整の徹底を期する」²²⁾

途中下車した場合には、原券を没収することに加えて下車駅までの倍額の運賃を科したわけである。しかし、後に見るように、こうした措置もほとんど効果を上げることができなかった。

c) 旅行規制をめぐる『旅』誌上での意見交換

こうして、1940年（昭和15年）の前期から旅行の制限が強化され、1941年（昭和16年）11月の改正陸運統制令の実施、12月の太平洋戦争開戦、1942年（昭和17年）10月戦時陸運非常体制要綱の決定と、統制が厳しくなった訳だが、旅行制限が強化されるにしたがって、旅行という文化の存在そのものが問われるようになる。

1940年（昭和15年）の後半以後、雑誌『旅』は、不要不急旅行の中止、遊樂、避暑、登山、温泉旅行の中止といった旅行制限の方針に沿って編集され特集が組まれることとなる。例えば、

1941年(昭和16年)9月号 旅の理念 今日の旅行観
1941年(昭和16年)10月号 今日の旅行観
1941年(昭和16年)11月号 旅行の計画化
1941年(昭和16年)12月号 旅行の計画化
1942年(昭和17年)4月号 旅行と情操教育
1943年(昭和18年)1月号 戦時旅行の指導講座
1943年(昭和18年)3月号 旅行指導 婦人の立場から・遊樂旅行批判
1943年(昭和18年)4月号 旅行指導 婦人の立場か

ら・遊樂旅行批判

このような特集を組みながら、1943年（昭和18年）5月号から「旅行指導雑誌」という位置づけられることになる。

これらの特集の中で、旅行の在り方をめぐる識者・文化人の様々な意見が出されるが、それらは、「遊覽的な旅行」は中止すべきという点では一致していても、「不要不急の旅行」を全面的に抑制すべきという意見と、厚生、保養、慰安、敬神崇祖、健康増進といった目的の旅は許容すべきという意見に大別することが出来る。

まず、不要不急旅行の抑制に重点を置いた意見。

「要するに止むを得ざる用事以外の旅行は一切見合わせる事」内田清之助²³⁾

「旅を行楽の一断面と考へる思想を一擲し、國家に對する職責上必要歟可からざる目的に限定することを要望する。」渡邊萬次郎²⁴⁾

「今までのやうに、婦人がざらびやかな衣裳で旅をする非常識が、自然にみとめられて來るでせうし、……旅行が實用本位になる筈だと存じます」村岡花子²⁵⁾

「物見遊山の團體旅行など、絶體に廢止したいと思ひます。よく何々講など、いふ信仰團體で、その實、遊びや見物の旅行團體のために、一般の旅行者が迷惑してゐるのを見かけます。信仰といふ名目はいいのですが、實際は困つたものと思ひます」中村武羅夫²⁶⁾

「不健康な旅客の來遊を或る程度に制限するが一番よいと思ひます。/時節柄、道德的反省に待つことは手緩く且つ無效と思ひます」神近市子²⁷⁾

しかし、そうした制限の下でも、慰安旅行や厚生旅行の必要性、また旅行の教育的効果への訴えは残り続けた。

「時局下の旅は用件本位とすること、遊覽は平時のこととしてよかるべく、但し老若弱きものの保養の旅、青年男女が體力鍛練の旅はこの限りにあらずと存じます」新井格²⁸⁾

「所謂旅は身心鍛練がその目標でなければならぬ

ので、物見遊山は斷然慎まなければならない。……處が斯くいふものゝ、それだからとて旅は一切してはならぬと嚴禁するのはどうかと念ふ。又身心鍛練といふても悉くりユクサツクを背負つて、乗物に乗つてはいかぬ、歩かねばならぬといふのも無理であろう。ゴムでも何でも年柄年中張り切つて居ると終ひには切れる虞もある」服部文四郎²⁹⁾

「現下の非常時局に於て、必要の用向は別として、觀光や慰安の爲の旅は見合はせたが宜からうと云ふ人があるが其れは甚だ認識不足と思ふ。……國民擧つて大いに働かんとするには、旅行に依つて肉體も精神も時々慰めることが最も必要であると確信する」坪谷水哉³⁰⁾

「旅行をおつづくに思はず、相當の年になれば一人で遠方へ行く元氣のあること、外地や海外へまでも出かける機會を與へることが、日本人の將來の活動が今までとは比較にならぬ程擴大になつた今日に於て特に切要なるを覺える」安倍能成³¹⁾

「忙しい中をさいて遊樂旅行に出るといふことは、再び歸つて仕事を元氣よくやるのに大切なことだと思ひます。……私は忙しい男性の方達が少しでも厚生の意味での御旅行をなされるやうに念じてゐます。」黒田初子³²⁾

「此の頃では工場、銀行、會社、組合等の小團體遊覽旅行を少なからず見受けます。工場や會社等の費用でする場合は、懷は殆どいたまひない譯ですが、それだけにかういふ旅行が多いといふ事にもなりませう。/平常の疲れをいやし、浩然の氣を養ふ事も必要でせうから、あながち悪いとも申されませんが、家や子供に縛りつけられてゐる主婦からみれば、工場や會社、組合等で主婦を初め家族も一緒に慰安していただくやうな催し、一割合に近いところで映畫會、運動會でも結構です—をしていただくべからんうにうれしか知れませぬ。」市川房枝³³⁾

「厚生運動」の立場から、勤勞者の実態を踏まえて、「勤勞者の旅」の必要性を鋭く求めたのは鈴木舜一³⁴⁾であった。

「戦時陸運體制が閣議によつて決定をみると「遊び

歩く」ことが「悪」になつたといふ感じを強く與へ、生産擴充に總進軍を敢行してゐる勤勞者にとつて、従來いはれてゐた慰安、娯樂をすべて採りあげてしまひ、これが戦時國民生活だと決めてしまつたやうな矛盾を味はせ「勤勞者にはお氣の毒ですナ」といふやうな言葉を私共も屢々、耳にし出した。……「息抜き」や「氣晴し」によつて、明日の勤勞エネルギーの蓄積を、極力、逕通してゐる厚生運動の立場からすると、一體、こんなことでいゝのかといふ感じを鋭く與へもする。……戦時陸運體制をもつと強化しても、尚、日本に於いては、勤勞者のたのしみを十分尊重して、汽車の旅を考へて行く事が出来る、と考へて行くべきだと信じてゐる。そこに「勤勞の尊尚」が生まれ「勤勞の生産性」がもたらされるとすれば、戦時下であればこそ、勤勞者の旅が正當に考へられて然るべきだと思つてゐる。」鈴木舜一³⁵⁾

青木槐三が描く1942年（昭和17年）頃の情況は、極めて跋行的であり、一方での旅行自粛と、他方での遊覧旅行の盛況という事態が同時に見られるようになった。

「さて、翌十七年を迎えると、輸送の緊急下ではいかに旅行好きの日本の大衆も、もはや遊覧旅行は大詔奉戴日や隣組の手前もあつて、断念せざるを得ぬ状態になっていた。／ところが、実際は一向に旅行の自粛は出来なかつた。遊覧旅行どころではない。親の死に目にあつた旅行すら困難であつたが、温泉地はごった返す盛況であつた」³⁶⁾。

「昭和十七年の鉄道の乗客の有様はどうであつたか。その旅行に現われたところはまずまずその数を増し、通勤、通学、工具輸送、公務の旅行、応召、見送人の旅行等でどの列車も満員であるのに、なお遊覧旅行者は増加する一方で、列車は混雑を繰返し、発着は遅れ、乗越しができ、いくつ鉄道が不急不要の旅行を遠慮して欲しいと種々のポスターを掲げ、種々の方策を樹てても糠に釘であつた」³⁷⁾。

こういう跋行的な情況は、規制をかいぐる脱法的な行為が広範に拡がっていたことを示している。増大する貨物輸送を確保するために旅客輸送を削

減せざるを得ないという点では一致していても、旅行の全面的な削減を指向するか、「厚生運動」的な観点での旅行の確保を指向するかという方向性の分岐はあつた。また、こうした政策次元での分岐とは別に、旅行制限政策の抜け道を探る脱法的な仕方でもさまざまな観光的・娯樂的な旅行が行われていた。つまり政策と現実との乖離も深く進行していたのである。

戦時下の旅行の在り方をめぐるとした意見の交換が行われつつ、また他方で、政策と現実との乖離が進みつつ、太平洋戦争の敗色が濃くなる中で、雑誌『旅』は終刊を迎えることになる。

終刊の前月号には、「乗らずに歩け！」大東亞決戦下、鐵路の擔ふ使命は愈々重大性を加へて來た。列車はあげてこれを大切なるモノの輸送へ、直接に戦争に關係のない旅行は總て中止しよう、山も海も徒歩で行け！乗らずに歩く旅のみが戦時下に許された唯一の旅行策だ」とのリードの記事が掲載される。目的地までの汽車利用を前提した青年徒歩旅行はこうして幕を下ろされた。

2. 『交通東亞』が映した戦争末期の軌轢

a) 雑誌と記事の概要

『旅』の発行母体であつた「日本旅行倶楽部」の活動停止と「新團體による新運動」という予告が『旅』1943年（昭和18年）7月号に掲載され、『旅』1943年（昭和18年）8月号（終刊号）では、『旅』が「東亞旅行社の機關誌として更に重要な使命を帯びて決戦下の東亞交通界に貢献する筈」³⁸⁾であることが予告され、次のような形で連続性が強調された。

「『旅』は廢刊になりますが、然し雑誌はなくなる譯ではありません。もつと時局に相應しい新しい雑誌に生れ變る為の廢刊なのです。今度は名實ともに東亞旅行社の機關誌として、大東亞にどつかり腰を据ゑた決戦型の新雑誌が生れ出る筈です」³⁹⁾。

『交通東亞』1943年（昭和18年）10月号（第1巻・第1号）に掲載された「男爵 大藏公望」名の「發刊

の辞」は以下の通りである。

「今回雑誌「旅」に代えて、本社は機關誌「交通東亜」を發刊することとなつた。「旅」は十年の歳月に互り讀者諸君にいたしましたれつゝ、時に應じて旅行の知識を供與し、旅客を啓蒙する役割を果した。東亜旅行社もまた二十年の社歴を通して、内外旅行者の斡旋に當り、東西人文の交流に貢献を致して來た。

然るに大東亞戦争が決戦段階に進むや内外の情勢は全く相貌を一變するに伴ひ東亜旅行社は昨年十二月八日、大東亞戦争一周年を期し飛躍的な改組を行ひ、その性格に於て、規模に於て、また構想に於て、面目を一新して時局の要請に應へることとなつた。

即ちその業務の内容は、或は戦時下の旅行規正の協力であり、國策旅行の指導であり、或いは國情文化の紹介であり、その地域は滿洲、支那大陸はもとより遍く南方共榮圏に互るのである。

本社の新しき使命と抱負に基き「旅」もまた「交通東亜」と改稱せられ、ここにその創刊號を出すに至つた。その目標とするところは、一つには時局下の複雑なる交通事情を平易に報道して旅客の理解に資し、以て決戦下の旅行規正と輸送力増強の一助ともなし、一つにはまた廣く共榮圏各地の未知なる自然、人文の姿、建設進行の實相等を紹介して、雄渾なる大東亞建設の構想に資せんことを期するものである。讀む人、希くば「旅」に寄せられた同情を層一層この雑誌の上に與へられんことを」⁴⁰⁾。

『交通東亜』の目標が、第一に「時局下の複雑なる交通事情を平易に報道して旅客の理解に資し、以て決戦下の旅行規正と輸送力増強の一助」となることであり、第二に、「廣く共榮圏各地の未知なる自然、人文の姿、建設進行の實相等を紹介」することとされていたように、(1) 交通政策を解説して統制への理解をもとめる記事と、(2) 占領地域・戦闘地域を紹介する記事がこの雑誌の主要な柱となっている。(3) また旅行雑誌として、鉄道関係の科学読み物や小説、時刻表などが掲載されている。発行当初は40ページを超える分量があったが、昭和19年末ごろには20ページ程度になっている。

『交通東亜』が發刊された時期は、一方では旅行の抑制がますます強化されたが、他方では、人々の多様な旅行への意志や必要性はいっこうに衰えはしなかった、そういう時期である。こうしてこの時期は、第一に、交通システムの維持をめぐる政策的模索、また第二に、政策と実態との乖離の拡大によって特徴づけることが出来る。そうしてまたこの時期は、政策的な抑制が不服従の行動によってしだいに不可能になり、総合的な交通システムの構築という政策目標自体が破綻していく時期でもある。

『交通東亜』はこのような二つの矛盾を映し出すことになる。

b) 旅行制限の展開

旅行制限の二つの方法、量的制限と質的制限

前節でみた、旅行全般の制限と厚生の旅行の確保という指向性の分岐は、政策的には、交通の「量的制限」と「質的制限」という二つの手法の差異として具体化される。

旅行の「量的制限」とは、さまざまな形での旅客列車の削減と切符の販売数の制限といった措置を意味し、「質的制限」は、旅行目的に応じた制限を意味している。「量的制限」は、1937年(昭和12年)の日中戦争の全面化から始まったが、「質的制限」が正式に政策に盛り込まれるのは、1941年(昭和16年)11月の陸運統制令全面改正からである。その第2条は、「鉄道大臣ハ命令ノ定ムレ所ニ依リ国ノ営ム運送事業ニ関シ一定ノ人若ハ物ノ運送ヲ拒絶シ又ハ運送ノ順序若ハ方法其ノ他ノ事項ヲ指定シテ運送ヲ引受クノレコトヲ得」⁴¹⁾とされた。しかし、「質的制限」が恣意的でなく国民の理解を得られる形で行うのは極めて困難であったと思われる。陸運統制令全面改正以降も「量的制限」と「質的制限」との関係については、議論が続くことになる。

福井福太郎(当時、鉄道省業務局制度課鉄道官)は、旅客運送の量的な制限は、「消極的な方法」であり、「時局下重要な旅行も不必要乃至不急の旅行も、其間殆んど區別を設けず、一視同仁的な取扱ひをし

てゐる點に頗る不合理不公正」として、その問題点を指摘する。この観点から、団体旅行の目的による制限とその運賃割引制度の修正、会合割引の廃止、途中下車の取扱い一部改正などを含む1943年（昭和18年）7月からの「旅客運送規則の一部改正」を「質的統制」という理想への第一歩と位置づけた⁴²⁾。

「戦時陸運非常体制に関する基本方針」に従って国鉄は10月から時刻表を改正したが、『交通東亜』創刊号において、この改正について堀木謙三（当時鉄道省業務局長）は、貨物列車の増発が主目的であり、同時に通勤通学用の列車は確保するので、結局一般旅客用の普通列車と急行列車は三割削減するなどの説明をした上で、質的調整については慎重だった。

「国鉄一日の乗降客は一日約七百萬あるが、そのうち定期の旅客を除く一般旅客が三百數十萬ある。これを一々質的に調整することは、勞力其の上から全く不可能で、これは各國共手を焼いてゐる問題である。情況によつては、今後鐵道が強制力を以て、實際戦争の性格に合はな旅行は排除すると云ふ處迄行かないとは言えないが、目下は未だその準備時代で、今度の時刻改正がどの程度國民に理解されるかを暫く見度いと考へてゐる」⁴³⁾。

同じく『交通東亜』の創刊号では、「ドイツの許可制旅行」というタイトルの記事で、切符は市内各所の「ライゼビューロー」でのみ販売し、乗車許可証も「ライゼビューロー」に割り当てられていて、早い者順に交付しているという「乗車許可証制度」の実態が紹介されている。また「世間の人間は警察や戸籍吏には中々嘘を吐き難いらしいが、鐵道には實に徹底的に嘘を申告するものだ」⁴⁴⁾という交通省書記官の話を紹介している。

『交通東亜』1944年（昭和19年）1月号に「對談・決戦下の輸送を聴く」運輸通信相鐵道総局長官 長崎惣之助と、東亜交通公社本社文化部長 入澤文明との對談が掲載される。この對談の中で、国鉄の対応は生ぬるいという批判に対して、長崎は質的制限に同意しがたい鐵道人の「本能」について語っている。

「一般旅客も御存知の通り「不要不急の旅行は一切止めましょう」と官民協力の下に声を大きくしてゐるんな運動をやつてゐるがなかなか減少しない。…われ／＼が若し安易な道を求めんとするならば……旅行者の立場や事情など考へないでどし／＼輸送調整を強化して行けばいいわけなんだがわれ／＼輸送人は物や人を運ぶことを己の任務としてゐるのであつて、與へられた條件の許す限り一人でも多くの旅客を一噸でも多くの荷物を輸送したいといふ本能みたいなものを持つてゐるんですね。だから強權を發動して人や物を押さへるよりは出来るだけ運んでやりたい運ばねばならぬといふやうな氣持を有つてゐる。だからわれ／＼輸送部門の擔當側から斷を下すべきではないと私は考へてゐる。」⁴⁵⁾。

1944年（昭和19年）2月「決戦非常措置要綱」が閣議決定され、3月にそれに基づいて、新たな旅行制限措置が「旅客ノ輸送制限ニ関スル件」として発表される。「旅行ノ自肅徹底ヲ期スルト共ニ旅客輸送（通勤及通学ヲ除ク）ノ徹底的制限ヲ実施」するとの方針の下で、運賃の値上げ、定期券での乗り越し禁止などと並んで、「乗車券ノ発売制限ヲ強化シ特ニ長距離旅行ニ付テハ旅行目的ニヨリ質的制限ヲ併用ス」として、長距離旅行については「質的制限」を導入することとした。これを具体化する措置として、近距離と長距離についてそれぞれ次のような措置を執ることとした。

「(1) 概ネ100軒以内ノ近距離旅行ニ対シテハ乗車券ノ発売枚数割當ニ依リ数量的ニ制限ス

(2) 概ネ100軒ヲ越ユル遠距離旅行ニ対シテハ軍人及官吏ノ公務旅行ニ付テハ所属官公衛ノ証明、其ノ他ノ旅行ニ付テハ警察署ノ証明又ハ之ニ準ズベキモノニ依リ質的ニ制限スルト共ニ前号ニ準ジ数量的ニモ之ヲ制限ス」⁴⁶⁾

「質的制限」についてはこうして「旅行証明制度」として実施されることになったが、その詳細は次のようなものだった。

「旅行証明制度 差当り東京都区内、川崎市内、横浜市内駅発の場合に実施する。警察署の旅行証明を要

するのは大体100軒以上、時間にして2時間以上列車に乗る遠距離旅行をする場合は本人又は代理人が現住所(旅行の場合は所在地)所轄の警察署、派出所備付の旅行証明書に住所、氏名、年齢、旅行事由、乗車船区間を記入し係員の証明をうける。この証明書を旅行者は駅に呈示して乗車券を購入する⁴⁷⁾。

旅行規制の方法をめぐる議論は、このような経過を経て、近距離は量的制限、遠距離については量的制限と質的制限との併用という形で整理され、実施されることとなった。

しかし、遠距離については量的制限と質的制限とを併用するというのは、質的制限の核心である「旅行証明制度」が、初めからその実効性に疑問が持たれていたからである。堀木鎌三(当時鉄道省業務局長)は、「警察の証明を例にとつて見ても、先ず警察の方で輸送量と睨み合せて証明書を発行させるといふことは実際問題として非常に困難である。だからたとへ証明があつても量的制限は避けられないといふことになる⁴⁸⁾」と述べている。

警察による証明書はその濫発などによって結局機能せず、1944年(昭和19年)9月以降、「旅行証明制度」は廃止され、5月から実施されていた「前日申告制」は残されたが、現場駅長の判断に委ねられた。続いて1945年(昭和20年)5月に、全国主要都市には「旅行統制官」と「旅行統制官事務所」を置き、緊急要務者に対する乗車券発売の特別承認など、駅長の業務を分担することとなった。このように終戦間際まで旅行制限の試行錯誤は続けられたのだが、このことはまさに、どのように規制強化しようとも、様々な手法で規制をくぐり抜け旅行者が決して減少しなかったことを示している。

次に、規制と旅行者との関係を見てみよう。

c) 抑制政策と旅行実態との乖離

「不要不急の旅」の代表としての「遊覧旅行」の実態を把握する試みが何度か行われている。

1942年(昭和17年)5月の調査について、吉田邦好「最近の旅客輸送調整」のなかで、次のように紹

介されている。

「昨年五月、東京、名古屋、広島、福岡、仙臺、札幌の各都市について、夫々の局が、旅客の申告に基づく旅行目的調査を試みたが、調査都市の平均を求めて、百分比に出してみると、左の如き数字となつた(通常日調査) 通勤、通学 三八% 軍務、公用 九% 社用其ノ他職務 八% 私用 四一% 遊覧 五% 遊覧と明らかに名乗る者は、全體の僅か五%であるが、私用四〇%には、或る程度遊覧分子も混つてみると見るのが、至當であらう。…然し結局、旅客の目的調査を経た上で、旅行を許可することは、恐らく至難なこと⁴⁹⁾。

宮脇俊三氏は、「昭和一七年の末から一八年の夏休みにかけて、私は近距離・中距離旅行にしばしば出かけている⁵⁰⁾」が、その目的が汽車に乗ることと山歩きだが、買い出しを兼ねたものだったと回想している⁵¹⁾。息抜きや気晴らし、見物、必要物資の買い出し、旅が多目的化していき、目的別の分類は不可能になっていく。

「私がしばしば近距離・中距離の旅に出かけたのは、汽車に乗ることや山を歩くのが目的ではあったが、同時に、田舎に行けば何かしら腹のたしになるものが手に入るからでもあった。つまり買い出しを兼ねていたのである。大きな荷物を背負った買い出し部隊で、汽車はますます混雑するようになった。これに対して「鉄道は兵器だ」「決戦輸送の邪魔は買い出し部隊」といった標語が駅に貼られたりしたが、効果はほとんどなかったと言ってよかった」。

1942年(昭和17年)10月からの「戦時陸運非常体制」のもとでも、民間旅行斡旋業者700社以上の活動が続いていた。「神社佛閣などへの戦勝祈願や錬成に名をかりて、潜行的に温泉地帯の遊覧や買出旅行を斡旋」する業者があるとの理由で、1943年(昭和18年)12月にそれら業者に対する取り締まりが試みられた。

「旅行斡旋業の取締が強化される—「旅行會」などの看板を掲げて、一般の旅行を斡旋してゐる業者は現在起業許可令に基いて承認されてゐるが、その数

は意外に多く、全国で七百二十二名（東亜交通公社の百五十二名を除く）にもものぼつてをり、国鉄で団体割引制を停止して以来、業者の中には神社佛閣などへの戦勝祈願や錬成に名をかりて、潜行的に温泉地帯の遊覧や買出旅行を斡旋するものが出沒、決戦輸送の足並みを乱してゐるので、……今後は旅行斡旋業者の事業内容を反復検査して、いかゞはしい者を嚴重取締る⁵²⁾

このような状況の下で、1944年（昭和19年）2月からの「決戦非常措置」が決定され、実施に移される訳だが、旅行の制限強化に対して、強い不満の声があがる。朝日新聞1944年（昭和19年）4月9日付けの「旅行制限その後 堀木業務局長と一問一答」「社線の行過ぎ是正 ほしい利用客の自覚 定期券乗越禁止は變へぬ」と題する記事は、特に定期券での乗り越しに対する措置（悪質な場合は定期券没収と三倍の運賃の徴収）への不満が強いとしている。

この時期の実態について、宮脇俊三氏は次のような抜け道があったとしている。

「国電区間の切符ならば自由に買えるので、それを使って乗越す、という方法もあった。「乗越し」作戦は距離による旅客規制の弱点をついたもので、広くおこなわれていた。とくに日曜日になると、食糧買出しのリュックザックを背負った人たちが、国電区間の切符や定期券で汽車に乗りこみ、近郊の農村地帯の駅まで乗越した。そういう状態であったから四月から「乗越し」は厳しく禁止された。けれども、通路までいっばいの列車では車内検札はなく、目的地の駅に着いてしまえば、罰として「発駅からの三倍の運賃を徴収」はされても、送還されるわけではなかった。三倍であれ五倍であれ、ヤミ食糧の価格に比べれば、ものの数ではなかった⁵³⁾。

また『交通東亜』1944年（昭和19年）6月号には、「旅行の非常措置その後」として「東京地区の昨年」と「京阪神の實情は」という報告が掲載される。東京地区については「徹底して来た申告制」「楽になった通勤通學」などの小見出しで効果が次第に現れて来ているとしているが、最後に「苦言少々」とし

て極めて深刻な實情を報告している。東京駅改札での事故件数は、昭和17年度は656件だったが、18年度は1832件となった。期限切れの定期券による不正乗車、定期券での乗越しができなくなった為に区間外での下車を、駅職員の制止にもかかわらず、強行するなどの明確な違反が増えたとしている。この報告が示しているのは、もはや抜け道を探すというような脱法的な行動ではなく、違反を隠さない不服従的な実力行使が目立ち始めたということである。

こうした不満の声や違反行為の増加に直面して、6月から、旅行証明書と前日申告書が必要であったのを証明書を以て申告書に代えることにし、また定期券で乗り越した場合は定期券を没収としていたが、乗越区間の三倍の料金を支払うだけで、没収は取りやめになった。また9月から警察による旅行証明書が廃止されることとなった⁵⁴⁾。

定期券による乗越に対して原券没収の措置がなくなると、今度は不正に定期券を入手し、闇行商や買い出しに使う者が増えた。このため違反に対して取締の強化も試みられた。警察による証明書が廃止されてから、切符を求める行列は長くなる一方で、「どうにもならぬ⁵⁵⁾」事態に立ち至った。

終戦直前1945年（昭和20年）5月から全国主要駅には「旅行統制官」と「旅行統制官事務所」を置くこととなったが、統制官は旅客の嘘に悩まされることになる。

「六月十日から旅客統制官が生れて駅の切符は全部統制官の手に移つた、拒絶を含む順序発賣は駅の統制官、當日賣りの緊急要務者用の特別詮議は統制官事務所の統制官が引受ける。／一、旅客はまた裏を行つた、某軍需監理官発行の証明書三枚に親子三人の名を書きつらねて統制官の前に現れる “親子三人でここへお勤めですね” “いや実は私も勤めていないです” 単純にかうほろを出す者、“君も官吏だし僕も官吏だ” 統制官を前に極めつける者⁵⁶⁾

戦争末期の旅行の姿を一変させたのは、1944年（昭和19年）末頃からの空襲と艦載機からの攻撃であり、「列車も郊外電車もしばしば機銃掃射をうけ

るようになった。列車内では腰掛の下にうずくまったり、停車した貨車の下にもぐりこんだり、空襲サイレンと共に列車をとめて、走って付近の防空壕に待避したり、……。二十年の旅行は空爆下の旅行であったともいえる⁵⁷⁾。列車は疎開者で超満員になった。終戦までに東京の人口は戦前の4割に減った。

3. 戦争末期の異国憧憬

旅行雑誌としての『交通東亞』

a) 記事の概要

『交通東亞』は、「時局下の複雑なる交通事情を平

易に報道して旅客の理解に資し、以て決戦下の旅行規正と輸送力増強の一助」となることを第一の柱とし、「広く共栄圏各地の未知なる自然、人文の姿、建設進行の実相等を紹介」することを第二の柱としている。この第二の分野の記事は、対象となった地域（南方諸国〈西南太平洋地域〉、満州、華北・華中・華南、国内の疎開先）での生活文化やその変化などの写真と素描、報道、紀行文、評論などである。

第二の分野の記事の中心となっているのは、「特輯グラフ」と題された写真と解説文のページであり、確認できたすべての号に4ページを使って掲載されている。

表 『交通東亞』「特輯グラフ」の表題と画家・漫画家による外国報告（『交通東亞』各号目次と本文より作成）

		「特輯グラフ」の表題	画家・漫画家による外国報告
1943年 (昭和18年)	10月号	現地報告・再生スマトラ風物詩	佐藤啓「南の繪と文 比島人の信仰」 田村孝之介「南の繪と文 ビルマ人の身だしなみ」
	11月号	自粛しませう買出部隊	中村直人「雨の飛行基地（繪と文）」 笹岡了一「新国旗の下に（繪と文）」
	12月号	大東亞建設戦二周年	大久保作次郎「南方画信 繪と文 昭南の日本語熱」 鈴木榮次郎「南方画信 繪と文 フィリピンの鐵道」 三雲祥之助「南方画信 繪と文 はだしの生活」
1944年 (昭和19年)	1月号	南の日本語學校	柏原覺太郎「文と繪 南の乗物」 渡邊浩三「文と繪 決戦下の雪國」 庫田焜「文と繪 かちめの山」
	2月号	ボルネオ現地報告	茨木衫風「南方素描 ジャワの新舞踊」 清水登之「南方素描 ボルネオの親分「ガニ」」
	3月号	岩盤に挑む（北支鐵道建設記）	田中忠雄「繪と文 北洋に闘ふ船員魂」
	4月号	配備全し・疎開輸送陣	小林清榮「南方小景 繪と文」 太田三郎「スレンダー」
	5月号	鐵道の防空訓練	向井潤吉「サイゴンにて 繪と文」
	6月号	ジャワの學校	可東みの助「中支漫畫行」 鈴木亞夫「コブラの踊り 繪と文」
	7月号	(不明)	
	8月号	南への鍊成道場	高島達四郎「印度兵の出征 繪と文」 島田啓三「南方漫畫行（フィリピン・セレベス）」
	9月号	華中鐵道警護團	小早川秋聲「外蒙古 文と繪」 深澤省三「文と繪 北支最前線」 清水崑「南支漫畫從軍」
	10月号	留日南方學生の訓練	有岡一郎「晝と文 ガメランの夜」
	11月号	滿鐵の少年輸送兵士	池田さぶろ「漫畫現地報告 闘ふ滿州産業」
	12月号	北の防人	
1945年 (昭和20年)	1月号	その後の疎開児童	田邊三重松「雪中の温暖工場 繪と文」

また、東南アジアと中国関係のルポルタージュや紀行、歴史研究などの記事を執筆したのは、従軍記者、陸海軍の報道班員、省庁の事務官、日本放送協会、大学教授、雑誌記者などの肩書きを持つ人物であるが、特に目立つのは、「繪と文」というかたちで、東南アジアと中国の自然と風俗を描き語った画家と漫画家⁵⁸⁾である。

ここでは、「特輯グラフ」の題と「繪と文」などの題で記事を掲載した画家、海外を対象とした作品を掲載している漫画家をまとめておく。

b) 表紙画

「特輯グラフ」の写真と解説文や画家による「繪と文」、さらに海外を対象とした漫画と並んで、あるいはそれ以上に「広く共栄圏各地の未知なる自然、人文の姿、建設進行の実相等を紹介」の役割を果たしていたのは、表紙のカラー印刷された絵画であろう。裏表紙が「勝つ為にまだある無駄を国債 債権へ」などと国債購入を訴える大蔵省のポスターや郵便貯金を訴える通信院のポスターであるのに対して、表紙は、南方の赤い花、民俗、市街地など、異国への憧憬を誘う絵画が採用されていた。もちろん戦時色が皆無である訳でないが、戦闘機、日章旗、兵士が描かれる場合があってもそれはきわめて慎ましいもので、しかも3つの号の他は異国の平穏な自然、日常の風景、風俗を描いている。

確認できた各号の作家、タイトル、表紙画は以下の通りである。

1943年(昭和18年)10月号
中村研一「南方の花」



1943年(昭和18年)11月号
宮本三郎
「フィリピンの子供」



1943年(昭和18年)12月号
向井潤吉「南京城外」



1944年(昭和19年)1月号
伊東深水「ダイヤ族の男」



1944年(昭和19年)2月号
福田豊四郎
「ワット・プラケオ」



1944年(昭和19年)3月号
伊原宇三郎「ビルマの瘤牛」



1944年(昭和19年)4月号
栗原信「椰子割」



1944年(昭和19年)10月号
脇田和
「フィリピンの田園少女」



1944年(昭和19年)5月号
中山巍「南方の女」



1944年(昭和19年)11月号
酒井亮吉「舊城内の露店」



1944年(昭和19年)6月号
鶴田吾郎「高砂族」



1944年(昭和19年)12月号
柏原覚太郎「マニラの街」



1944年(昭和19年)8月号
笹岡了一「マビニの雨」



1945年(昭和20年)1月号
池田永一治「社頭の荒鷲」



1944年(昭和19年)9月号
清水登之「高粱の秋」



戦時中に戦争画の展覧会は多数開催されたが、陸軍省は、「戦争美術展覧會」(陸軍美術協会・朝日新聞主催、陸軍省後援)という戦争画の展覧会を、昭和14年7月に第一回東京(上野・東京府美術館)を始めとして、横浜・静岡・名古屋・大阪で開催し、昭和16年7月に第二回を、上野公園内の日本美術協会で開催した。太平洋戦争の開戦と共に第三回展が

企画され、報道班員として次の十五名の画家が南方に派遣された⁵⁹⁾。藤田嗣治、伊原宇三郎、中村研一、宮本三郎、寺内萬治郎、猪熊弦一郎、小磯良平、中山巍、田村孝之介、清水登之、鶴田吾郎、川端龍子、福田豊四郎、山口蓬春、吉岡堅二、これらの画家に「作戦記録画」の作製が期待された⁶⁰⁾。

『交通東亞』の表紙に採用されている絵画やスケッチの多くは、このような経過で作製されたものの一部と思われるが、日常生活、著名な建物、特長ある自然風景の絵が選択された。たとえ戦時下でのそのような日常が暴力によって破壊されていたとしても、雑誌の表紙としてこのような絵が選択されたことの意味は何であろうか。

「作戦記録画」では苛烈な戦場や戦闘前後の兵士が多く描かれているのに対して、『交通東亞』の表紙となったのは、異国への憧憬を表現した絵やスケッチであったことは、『交通東亞』がともかくも「旅行雑誌」であったことを示しているのではないだろうか。たとえ旅行抑制の理解をもとめることを建前とする雑誌であったとしても、創刊に至る経過も、読者も、さらに編集者も旅行雑誌『旅』の延長であったのであり、表紙こそ、この雑誌の深い矛盾を端的に表している。

この雑誌の編集に携わった戸塚文子は、昭和21年の雑誌『旅』の復刊号の表紙について次のように語ったことがある。

「何といっても思い出は、昭和21年秋の復刊号。今でも覚えているのは表紙。それまでは必ず女性の顔のっていたけど、どうしても人間のいない、それでいて旅情の漂う表紙が作りたくてね。場所探して、構図決めて、信州の信濃追分まで出かけたの。あのホームの柵とコスモスの咲いている写真、好評でしたよ」⁶¹⁾。

『交通東亞』の表紙にもこのような戸塚の選択が働いていたことは十分考えられる。旅行が政策的にも抑制され、また疎開や買出しの旅というように観光的な要素の余地がほとんどなくなる時期に、なお表紙や記事の中に異国の自然と風俗文化を垣間見さ

せることによって、旅行の文化を生き延びさせたことにこの雑誌の意義がある。

4. 「戦争と旅行」をめぐる3つの時期

戦時体制における文化的な活動の在り方について、赤澤史朗、北河賢三は『文化とファシズム』の序において、1937年から1945年の時期を三期に区分している。第一期は、1937年の日中全面戦争の開始から1940年の近衛新体制の成立以前までであり、「新たに国家総動員の課題に応じて、「国策協力」に向けて国民や文化人の動員をはかる「積極的」統制政策」を指向しつつもなお「自由主義的な思想・文化の流れはなお持続している」時期である。第二期は、1940年の近衛新体制の成立から太平洋戦争開戦までの時期である。この時期には、一元的な統合への動きが強まるが、その組織がいかなるものかなどについて「文化人の自主性を擁護しようとする志向と、これとは逆に国家統制を貫徹させようとする方向の二つ」がせめぎあう。第三期は、太平洋戦争の時期であり、「国策協力」のための組織の一元的統合が完成」するが、「国策協力」団体相互間や、「国策協力」団体の内部で、かなり異質な志向を雑居させることにもなった」時期である⁶²⁾。

本稿で採用している時期区分は基本的にはこの区分に準拠してはいるが、「戦争と旅行」に限定し、さらに旅行者の対応に注目して、1937年から1945年の時期を次の三期に区分している。第一期は1937年（昭和12年）7月から1940年（昭和15年）末まで、第二期は1941年（昭和16年）1月から1942年（昭和17年）前半まで、第三期は1942年（昭和17年）後半から終戦までである。

第一期は、1938年（昭和13年）4月の「国家総動員法」「陸上交通事業統制法」によって総力戦体制の構築が開始される時期であり、旅行の抑制が始まるが、厚生運動（青年徒歩旅行など）の昂揚や戦時景気によって、戦時体制に積極的に適応した（便乗した）ツーリズムの展開があった時期（動員－積極

的適応期)である⁶³⁾。

第二期は戦争が拡大し太平洋戦争も始まる時期であり、鉄道省の「鐵道旅客運輸の新体制」(1941年(昭和16年)1月)、「陸運統制令全面改正」(1941年(昭和16年)11月)など抑制強化政策が打ち出されるが、太平洋戦争の初戦の戦勝気分もあり、規制をかいくぐる脱法的な動きも顕著であった(統制-適応・脱法期)。

第三期は1942年(昭和17年後半)から終戦までであり、「戦時陸運非常体制要綱」(1942年(昭和17年)10月)、「決戦非常措置要綱」(1944年(昭和19年)2月)による「旅行ヲ徹底的ニ制限」する政策が打ち出されたが、利用者の反発により「旅行証明書」が5ヶ月で廃止になるなど、混乱が著しくなり意識的な違反も増加した。統制と不服従がせめぎあう時期(抑制-違反・不服従期)である。

旅行に関する総力戦体制が個々の制度の整合的な体系だった時期など少しもなかった。軍事輸送優先の観点から旅行の全面的抑制を目指す方向と厚生運動の観点から旅行の余地を残す方向との葛藤、旅行制限における量的制限と質的制限をめぐる意見の差異、抑制政策と国民の旅行意欲との軋轢、このような不協和が終戦までつづき、また戦後にも続くことになる。

凡例

・引用文中内の「…」記号は引用者による省略を示し「/」記号は改行箇所を示している。

注

- 1) 交通公社の『日本交通公社五十年史』および『日本交通公社七十年史』での記述を除けば、櫻本富雄氏が紹介しているだけであろう。櫻本富雄『探書遍歴 封印された戦時下文学の発掘』新評論、1994年、第24章「『交通東亞』を読む」参照。
- 2) 財団法人日本交通公社『日本交通公社50年史』昭和37年9月1日発行、245-246ページ。
- 3) 財団法人日本交通公社編『日本交通公社七十年史』昭和五十七年三月十二日発行、86-87ページ。
- 4) 旅行が遊覧であるので自粛せよという意見はすでに1937年(昭和12年)の日中戦争の全面化直後からあったが、その時点ではまだ、反論する意見も強かった。例えば次のような主張。西村真次「旅の真髓」(『旅』1937年(昭和12年)11月号2-3ページ)「支那事変が勃發してから遊覧旅行などは不謹慎だといふので、大分旅行者が減つたといふことだが、私の立場から観れば、旅行は何も遠慮すべき事ではない。…人はよく遊山々々といふが、遊山は必ずしも悪いことではない。遊山には色々の目的がつきまるとつてある。週末旅行は一週間の疲労を癒す為めで、つまりレクリエーションである。病氣をしたとき薬を服用するやうなものだ」。
- 5) 「日本厚生協会」については、以下の文献を参照。高岡裕之編『資料集 総力戦と文化 第2巻』大月書店、2001年、高岡裕之『総力戦体制と「福祉国家」一戦時期日本の「社会改革」構想』岩波書店、2011年、また都筑真・浅野哲也・村井友樹・佐藤亮・大熊廣明「戦時下における日本の厚生運動—厚生大会(1938-1940)を中心として—」筑波大学体育科学系紀要、2011年。
- 6) 高岡裕之編『資料集：総力戦と文化(第2巻) 厚生運動・健民運動・読書運動』大月書店、2001年、3ページ。
- 7) 前掲同書、14-15ページ。
- 8) 前掲同書、15ページ。
- 9) 『日本交通公社五十年史』188-189ページ。
- 10) 青木は第一回厚生大会の会議委員も務めている。
- 11) 青木槐三『人物国鉄百年』中央宣興株式会社出版局、1969年。
- 12) 『朝日新聞』1939年8月1日夕刊掲載の広告によれば、都新聞社・日本旅行協会主催、内務省・文部省・鉄道省・厚生省後援の『青年徒歩旅行展覧会』は1日より15日まで、日本橋三越の4階と5階で開催された。『旅』1938年9月号の「青年徒歩旅行展から」という記事に詳しく紹介されている。
- 13) 青木槐三『人物国鉄百年』中央宣興株式会社出版局、1969年、185-187ページ。
- 14) 前掲同書、187-8ページ。
- 15) 戦時期の鉄道輸送のデータは、日本国有鉄道編

- 『日本国有鉄道百年史 第10巻』723ページ等を参照。
- 16) 朝日新聞1940年(昭和15年)5月30日付。
 - 17) 朝日新聞1940年(昭和15年)8月18日付。
 - 18) 朝日新聞1940年(昭和15年)12月15日付。
 - 19) 朝日新聞1941年(昭和16年)2月4日付。
 - 20) 朝日新聞1942年(昭和17年)11月11日付け。
1940年(昭和15年)4月から米、みそ、砂糖、マッチなど生活必需品に切符配給制が導入され、1941年(昭和16年)4月から東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸の六大都市で米穀の配給通帳制と外食券制が導入されたことから、食料を求めている「買出し」旅行が増えることとなり、「遊覧旅行」とならんで「買出し旅行」も「不要不急の旅」として質的規制の対象となる。
 - 21) 朝日新聞1943年(昭和18年)5月29日付。
 - 22) 同上
 - 23) 『旅』1940年(昭和15年)9月号 時局下の旅 32ページ。
 - 24) 『旅』1941年(昭和16年)9月号 今日の旅 観 4ページ。
 - 25) 同上。
 - 26) 『旅』1941年(昭和16年)10月号「今日の旅 観」「遊びの旅は廢止すること」2-3ページ。
 - 27) 『旅』1943年(昭和18年)3月号「主婦の立場から遊樂旅行批判」11ページ。
 - 28) 『旅』1940年(昭和15年)9月号「時局化の旅」32ページ。
 - 29) 『旅』1941年(昭和16年)9月号「旅の理念」3ページ。
 - 30) 『旅』1941年(昭和16年)10月号「今日の旅 観」「働くために慰安が必要」4ページ。
 - 31) 『旅』1942年(昭和17年)4月号「旅行と情操教育」「視野を擴げる」4ページ。
 - 32) 『旅』1943年(昭和18年)3月号「主婦の立場から遊樂旅行批判」11ページ。
 - 33) 『旅』1943年(昭和18年)4月「婦人の立場から・遊樂旅行批判」「家族中心の厚生旅行が望ましい」13ページ
 - 34) 鈴木舜一は、『年少者就職の予備的知識』(1932年)、『勤勞青少年の文化と教育』(1941年)、『南方労働力の研究』(1942年)、『今日の勤勞問題』(1943年)、『働く者の生活設計』(1943年)、『働く女性のために』(1943年)、『勤勞文化』(1943年)、『工場の四季』(1943年)などの著書がある。また、厚生運動的な観点からの旅行についての最もまとまった分析は、1941年(昭和16年)4月号に掲載された権田保之助の「健全娯樂としての旅行」であろう。この論考については、拙稿「『趣味の旅 行』と「モダン・ライフ」—大正・昭和前期における旅行文化の展開と旅行論—」『立命館産業社会論集』2011年3月、第46巻4号、立命館大学産業社会学会、所収、pp.1-20、を参照。
 - 35) 『旅』1943年(昭和18年)1月号「勤勞者と旅」10ページ。
 - 36) 青木槐三『人物国鉄百年』中央宣與株式会社出版局、1969年、190ページ。
 - 37) 前掲同書、192ページ。
 - 38) 『旅』1943年(昭和18年)8月号、3ページ。
 - 39) 『旅』1943年(昭和18年)8月号、「編輯後記」72ページ。
 - 40) 『交通東亞』1943年(昭和18年)10月号(第一巻・第一号)3ページ。
 - 41) 『日本国有鉄道百年史 第10巻』728ページ。
 - 42) 『旅』1943年(昭和18年)7月号、福井福太郎「決戦鶴制下の強行調整」8-9ページ。
 - 43) 『交通東亞』1943昭和18年10月号「何故列車時刻を改正したか」6ページ。
 - 44) 『交通東亞』1943昭和18年10月号、志鎌一之「ドイツの許可制旅行」10ページ。
 - 45) 『交通東亞』1944年(昭和19年)1月号、5ページ。
 - 46) 『日本国有鉄道百年史 第10巻』743-744ページ。
 - 47) 『日本国有鉄道百年史第10巻』3月30日「告示第126号 旅客及荷物運送戦時特例」745ページ。
 - 48) 『交通東亞』1944年(昭和19年)4月号「旅客輸送の決戦非常措置 國民の自肅に懇ふ」5ページ。
 - 49) 『旅』1943年(昭和18年)3月号、9ページ。この同じ調査について、青木槐三は次のように述べている。「五月には東鉄で初めて旅行目的の調査をやった。調査表に氏名、年齢、目的、下車駅等を記入させたが、その目的の項は軍務、社用、通勤、通学、家事、保養、訓練、勤勞奉仕、鍛鍊旅行、遊覧など書かせたが、誰も遊覧保養などと書

- くものはいなかったが、事実は遊覧目的が五割もあるという有様であった」(青木槐三『人物国鉄百年』中央宣興株式会社出版局, 1969年, 193ページ)。
- 50) 宮脇俊三『増補版 時刻表昭和史』角川書店, 1997年, 160ページ。
- 51) 前掲同書, 164ページ。
- 52) 朝日新聞1943年(昭和18年)12月16日付「決戦へ捧げん輸送力 千人が自肅すれば…優に送れる帝都一日分の野菜 痛は買出部隊 旅行會をご法度に遊覧と買出しに断」。
- 53) 宮脇俊三『増補版 時刻表昭和史』角川書店, 1997年, 185ページ。
- 54) 青木槐三『人物国鉄百年』中央宣興株式会社出版局, 1969年, 216ページ。「五月三十一日になって、乗越しは絶対禁止だが、乗継ぎ券をホームで売ると発表した。…警察の証明も初めのうちは多少効果があったが、後には全く乱発されたり、警察に顔のきくものには無制限に出されたり、この種の方法の欠陥が判り、五カ月でやめてしまった」。
- 55) 朝日新聞1944年(昭和19年)10月8日「旅客よ・もつと自肅しよう まだ名案のない“前日申告制”」。
- 56) 朝日新聞1945年(昭和20年)7月30日「見えぬ苦闘で果たす 未曾有の重責 旅客は戦友愛の自肅を」「裏をくゞる旅客」。
- 57) 青木槐三『人物国鉄百年』中央宣興株式会社出版局, 1969年, 237-8ページ。しかし、艦載機の攻撃が始まっても、宮脇俊三は次のような手段を使って買い出しに出かけていた。「艦載機の来襲があってから数日後、私は級友を誘って湯河原へミカンの買い出しに出かけた。……東京から湯河原まで東海道本線で行くと、乗車券の発売制限があるので、私たちは小田急で小田原まで行くことにした。私鉄には発売制限がなかったのである。小田原から先は東海道本線だが、湯河原まではわずか一五・二キロなので切符は自由に買えた」(宮脇俊三『増補版 時刻表昭和史』角川書店, 1997年, 205-206ページ)。
- 58) 記事の他に横山隆一が「をぢさん強行」を1943年(昭和18年)10月号から1944年(昭和19年)4月号まで、「強力をぢさん」を1944年(昭和19年)5月号から10月号まで連載している。
- 59) 『大東亞戦争 南方画信』陸軍美術協會出版部發行, 1942年(昭和17年)9月。『大東亞戦争 南方画信 第二輯 大東亞戦争便覧特輯号』陸軍美術協會出版部發行, 1942年昭和17年12月, 参照。
- 60) 戦争美術については、次の文献を参照。丹尾安典他『イメージのなかの戦争』岩波書店, 1996年。神坂次郎他『画家たちの「戦争」』新潮社, 2010年, とくに所収の川田明久「戦争美術とその時代」。針生一郎他編『戦争と美術 1937-1945』国書刊行会, 2007年。もりたなるお『芸術と戦争—従軍作家・画家たちの戦中と戦後—』産経新聞出版, 2007年。溝口郁夫『絵具と戦争—従軍画家たちと戦争画の軌跡』国書刊行会, 2011年。飯野正仁編『戦時下日本美術年表 1930→1945』藝華書院, 2013年。
- 61) 『旅』1989年(平成1年)9月号「原生花園の命名」。
- 62) 赤澤史朗, 北河賢三編『文化とファシズム』日本経済評論社, 1993年, 7-8ページ。
- 63) この時期を特徴づける国策に積極的に適応し便乗するツーリズムの展開をもって戦時下の旅行の在り方として一般化することは適切ではないだろう。この時期については、次の文献を参照。高岡裕之「観光・厚生・旅行—ファシズム期のツーリズム」赤澤・北河編『文化とファシズム』日本経済評論社, 2001年, 所収。工藤泰子「戦時下京都における国策としての観光」『日本観光研究学会第24回全国大会論文集』日本観光研究学会, 2009年。ケネス・ルオフ『紀元二千六百年 消費と観光のナショナリズム』(木村剛久訳)朝日新聞出版, 2010年。

A Study of Travel Magazine “Kotsu Toa” : Conflicts over Travel Restrictions in the Last Period of the War

AKAI Shojiⁱ

Abstract : “Tabi” (Travel), a bulletin published by the Japan Travel and Culture Association founded in 1924 (becoming the “Japan Travel Association” in 1926), was a unique travel magazine with a history that reflected the history of Japanese travel culture. “Tabi” is well known for having been long published under the same title (but by different publishers) from 1924 to 2012, though its publication was suspended during the final stage of World War II (1943 to 1946). However, it is a less well-known fact that it actually continued to be published during the late war period in a different form, as a travel magazine titled “Kotsu Toa” (first published in October 1943).

The purpose of this paper is to identify the characteristics and significance of the magazine, firstly by exploring the changes that travel underwent during the war and secondly by conducting analysis of the characteristics of “Kotsu Toa.” In terms of “war and travel,” this study also proposes dividing the period between 1937 and 1945 into three stages.

“Kotsu Toa” was intended to enhance the public’s understanding of the government’s transport policy during the wartime years – controlling and restraining the travel of civilians in particular. At the same time, however, the magazine continued to describe a longing for the history, culture, customs and people of Southeast Asian countries and China. From the perspective of “war and travel,” the period of 1937 to 1945 can be divided into three stages: first, July 1937 to the end of 1940 (mobilization – the positive adaptation period); second, January 1941 to the first half of 1942 (control – the adaptation/evasion of law period); and third, the second half of 1942 to the end of the war (restraint – the non-compliance/disobedience period).

Keywords : “Kotsu Toa,” “Tabi,” Toa Kotsu Co., Japan National Railways, travel restrictions

i Professor, Faculty of Social Sciences, Ritsumeikan University (Kinugasa Research Organization)