

## 第4章 戦前日本の観光業と華中・華南 ——華中鉄道の旅客業務を中心に

瀧下 彩子

### はじめに

戦前の日本人は、華中・華南という地域にどのような印象を持っていたらうか。中原逐鹿の歴史の舞台が華北であるならば、華中・華南は六朝や唐宋の漢詩文に詠まれた豊かな自然の風景をイメージさせる地であったことだろう。青木正児の名著『江南春』が弘文堂から刊行されたのは、日本が南京を占領した四年後の1941年であった。そこに収められた「江南春」は、青木正児が1922年、35歳の時に蘇州や杭州、南京の名勝を旅行した際の記録である。1920年代は、近代の日本において、「旅行」という新たな娯楽が余暇の過ごし方として浸透していく時期であり、朝鮮半島や満洲、台湾への「海外旅行」が一般の日本人にも手のとどく贅沢として認識されつつあった。すでに1912年に、南満洲鉄道株式会社（以下、満鉄とする）は『満鉄沿線案内』を刊行し旅行客の便宜をはかり、また夏目漱石などの文化人を招待して、観光地としての満洲を日本国内に宣伝していたが、その効果は薄かった。ロシアによって建設された近代的な都市景観は満洲観光の「売り」ではあったが、中国らしさに欠けていたのである。1914年、第一次世界大戦に参戦した日本は、ドイツの租借地であった青島を攻略し、膠済線を一時的に占領して「山東鉄道」として運営した。青島守備軍鉄道部は、『山東鉄道旅行案内』（青島：青島守備軍民政部鉄道部、1921年）を刊行し、沿線の泰山や曲阜、春秋の斉の故地である淄博に観光客を誘致しようとしたが、山東還付条約により日本は占領地と膠済線を返還したため、これも実を結ばなかった。おりから、日本では登山と温泉旅行がブームになり、これに着目した満鉄とジャパンツーリストビューローは、満洲の温泉を開発すること

によって、視察+名山+温泉というパッケージツアーを確立し、ようやく満洲の観光業を軌道に乗せることに成功する。

同じ頃、華中・華南もまた観光地として一般の日本人に認識されはじめ、案内書が出版された。池田桃川『江南の名勝史蹟』（上海：日本堂書店、1921年）、日本郵船株式会社上海支店『上海近傍観光案内——上海・蘇州・鎮江・南京・杭州』（1926年）、『亜細亜大観——江南風物号』（大連：亜細亜写真大観社、1926年）、奥田正男『支那人の生活と江南の風物（海外風物叢書 第5編）』（名古屋：海外教育会、1929年）などである。青木正児の「江南春」には、西湖を訪ねた日本人が、そこに西洋建築があるのを見て「打ち壊した」と憤慨しているというくだりがある。この日本人観光客の反応は、当時の一般的な日本人が中国旅行に求めていた要素を如実に物語っているといえるだろう。彼らが江南の旅に求めたのは、漢詩文からイメージする古典的な「支那」の姿である<sup>(1)</sup>。なお、青木正児はこのような反応に対して、西域の文化や風趣が唐代の文化にいかにも豊かな影響を与えたかを例にとって反駁し、彼らの見識の狭量を批判している<sup>(2)</sup>。

一方、同じく華中・華南でありながら、上海は、「江南」と切り離されたイメージを持って存在した。そこは中国にあって中国ではなく、国際商業都市としての顔と「魔都」という裏の顔を持つ一種のアミューズメントパークである。これは、20世紀後半の香港に対して、私たちが抱いた印象と重ねることができるだろう。実際、上海の商業的機能は日中戦争の開始とともに、その文化や言語まで含めて、香港へと移転する。

1930年代には、満洲事変と第一次上海事変の影響により、大陸への観光客が一時的に激減するが、1937年7月の日中戦争の勃発はこの状況を一変させた。日本軍が華北を完全に制圧する以前から、北京や天津には投機目的の日本人が押し寄せ、空き家となった民家で商売を始めていたという。日本軍が華北の鉄道を占領し、満洲との通車が開始され、華北交通会社がこれを運営するようになると、慰問・視察を目的とした日本からの観光客が急増した。時にそのモラルを逸脱した行動は、現地に駐留する日本軍の悩みのタネとなり、『北支旅行の手引き』と題して旅行者に厳しく行動の自粛をうながす小冊子が配布されるほ

どであった<sup>(3)</sup>。日中戦争中、特に紀元二千六百年にあたる1940年前後の日本人の大陸旅行については、厳粛で宗教的な意味合いすら読み取ろうとする見方もあるが、むしろ慰問・視察の名目で物見遊山を楽しむ多くの観光客が存在したと考えられるのである。

以上のような戦前期の日本人の大陸観光について、筆者はこれまで、中国北部を分析対象としてきた<sup>(4)</sup>。本稿では、日中戦争中の華中・華南における観光業について、華中鉄道股份有限公司の関係資料と刊行物を参照しつつ検討したい。なお、本文中において中国東北部を「満洲」と表記すること、当時の日本人の中国観を特徴的に示す場合や原文からの引用に際しては、中国を「支那」と表記することをお断りしておきたい。



<図II-4-1>

『華中鉄道沿線案内』（華中鉄道、1939年）

## 1 華中鉄道会社の成立とその旅客事業

華中鉄道会社（以下、華中鉄道とする）は、日中戦争における日本の占領地域のうち華中・華南の鉄道の運営を担った組織である。先行研究としては、高橋泰隆『日本植民地鉄道史論』（東京：日本経済評論社、1995年）の第6章4節「華中鉄道会社の成立と営業の実態」があり、同社の成立の経緯や経営の特質について詳細に分析している。このほかに、日中戦争を契機とした鉄道省の労務管理について分析した林采成の研究<sup>(5)</sup>、日中戦争が華中・華南交通網に与えた影響に関する大野純也の研究<sup>(6)</sup>があるが、華中鉄道を直接的には扱ったものではない。

『日本植民地鉄道史論』は刊行からすでに25年が経過していることもあり、この間に華中鉄道に関しては新たな資料も公開されている。

## ① 国会図書館所蔵「華中鉄道関係資料」

国会図書館が2016年に公開した一次資料。全107件。PDFで目録が公開されている。

## ② 関根保右衛門著編『華中鉄道沿革史（未定稿）』（華鉄会、1962年）（以下、『沿革史』とする）

『沿革史』は「はしがき」によれば、戦後に華中鉄道の職員によって構成された華鉄会によって印刷配布されたものと考えられる。編述を担当した関根保右衛門は、華中鉄道の元社員であり、1940年3月当時は輸送課列車係長<sup>(7)</sup>、1945年5月に蚌埠鉄道管理局が設置された際には、業務課長と運転課長を兼職している<sup>(8)</sup>。華鉄会本部の北原信男（元華中鉄道東京事務所所長<sup>(9)</sup>）が関根に編述を依頼したのだが、関根が死没したため未定稿として印刷された。

ここでは、主として以上二つの資料を用い、華中鉄道の成立と旅客事業について再確認したい。

## （1）華中鉄道設立の経緯

第二次上海事変にはじまる華中での戦闘が、華北のそれとはまるで比較にならない激戦となったことは夙に知られている。戦闘は鉄道線上で行われ、線路と駅舎などの鉄道施設は、敵味方によって破壊された<sup>(10)</sup>。占領後の復旧から鉄道運用の開始について、高橋論文では、上海派遣軍と第一〇軍の南京進軍後、1938年4月以降に揚子江以南の鉄道について、軍事作戦輸送の合間に旅客輸送が開始されたことが簡潔にまとめられている。しかし、『沿革史』では、上海派遣車両組立班が早くも1937年11月には車両と線路の復旧を開始したと記す。これは、上海と大場鎮付近の制圧が完了し、次期作戦の兵站補給線を形成するために、軍属ではなく鉄道省からの出張として急派された人員であった。また、この派遣にさきだって、すでに上海には横浜正金銀行の2階に鉄道省の上海辦事処が開設されていた。この上海辦事処は満鉄の各地の事務所にならって、各種の調査や折衝連絡などを行うために設けられたものである。鉄道省の工務局長だった加賀山学は上海辦事処に派遣され、華中の鉄道経営について調査を行っ

た。その結果、京滬線（南京-上海）、滬杭甬線（上海-杭州-寧波）<sup>(11)</sup>の経営見通しについて消極的な判断を下し、むしろ膠濟線と北支の諸鉄道の充実に傾注すべきと述べている。その理由は以下の二点である。①江南の諸鉄道が無秩序な短路線の集合にすぎず、その施設が貧弱であること。②貨物輸送としては水運が発達しており、運賃は廉価であるため、鉄道は競合に耐えないこと。ただし、加賀山は日中戦争開始前の両線の貨物・旅客収入の数値を提示し、旅客収入の見込みはあるとする<sup>(12)</sup>。また、この調査とは別に、鉄道借款についての調査も行われ、華中南の鉄道の未払借款額が確認された<sup>(13)</sup>。

華中鉄道設立の事情を『沿革史』では以下の様に記す。

ここに於て、中支に於ける鉄道再建と後方輸送をいかなる機関にまかすべきかと云うことが問題になった。満鉄は、こと大陸の鉄道に関しては総て満鉄にまかせよ、と云う要望があり、……結局は後続部隊を養成する強力な機関を持っている、国鉄から派遣すべきである。と云うことになって、国鉄職員が身分保留のまま「中支那ニ於ケル鉄道業務ニ従事スベシ」と云う命令の下に、軍属として中支に派遣されることになったのである。<sup>(14)</sup>

華北交通会社の設立において「大陸鉄道一貫経営論」をうたう満鉄イデオロギーが、1937年末から1938年頃にかけて排除されることは、高橋論文でも指摘されている。華中南の鉄道については、より早い段階でこの判断が示されていた。これはまた、これらの鉄道を調査した満鉄が「経済線と目される一鉄道さへ発見し得なかつた」<sup>(15)</sup>と結論付けたことも理由として挙げられるかもしれない<sup>(16)</sup>。国会図書館所蔵の『華中鉄道関係資料』には、時期の異なる二つの「設立要綱案」がある。今その内容を比較すれば表II-4-1の通りである。

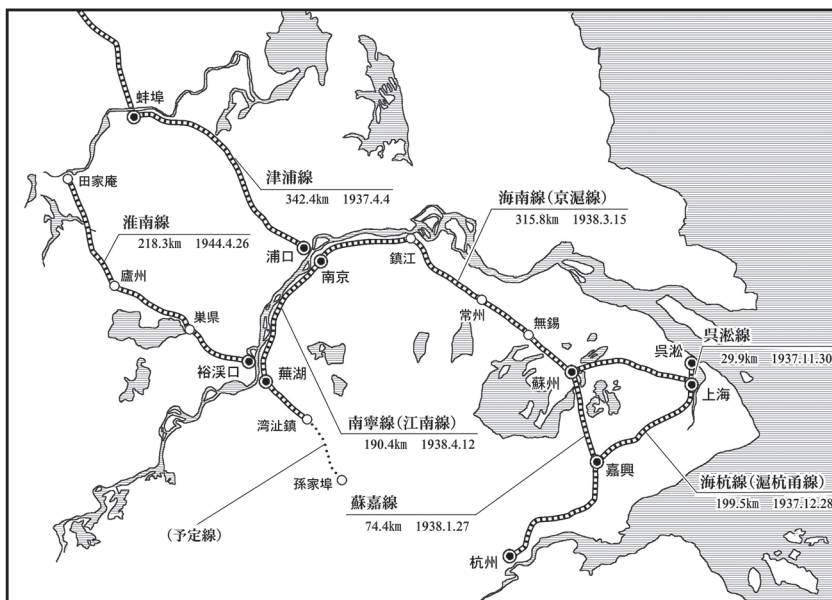
1939年4月に設立された華中鉄道株式会社は、この興亜院案に沿う形で設立された。資本金額内訳も興亜院案の通りである<sup>(17)</sup>。発足当初の営業規模は、海南線（上海-南京、-砲台湾、-間口）、蘇嘉線（蘇州-嘉興）、南京-孫家埠間、鉄道計800キロと自動車15路線、約890キロだったが、その後の復旧、延長工事

&lt;表II-4.1 華中鉄道設立要項案&gt;

書類日付等	1938.1.23	1939.2.13 興亜院案
会社名称	華中鉄道株式会社	華中鉄道股份有限公司
本店	南京	上海「維新政府特殊法人」
資本金	1 億円	50,000,000円
	維新政府 40,000,000円	維新政府 10,000,000円
	日本 50,000,000円 (うち25,000,000円は中支那投資株式会社から)	中支那振興株式会社 25,000,000円
	支那 10,000,000円	その他 15,000,000円

国会26, 同36により作成。

&lt;図II-4-2 1940年10月時点の華中鉄道&gt;



『華中鉄道営業路線略図』(華中鉄道股份有限公司, 1940)より作成。

により, 1943年8月末においては, 鉄道1,899キロ, 自動車20路線, 約2,700キロを運営した<sup>(18)</sup>。

(2) 華中鉄道の運輸事業

つぎに、華中鉄道の運輸事業内容について検討する。表II-4-2は、『沿革史』をもとに作成した1939年4月以降の業務別収入と高橋論文531頁の表6-35を比較したものである。華中鉄道は以下の様に変則的な決算期間を設定しているため、年度単位での収支を把握しにくい。

- 第1期 1939年4月30日～10月31日（6ヶ月）
- 第2期 1939年11月1日～1940年3月31日（5ヶ月）
- 第3期 1940年4月1日～1941年3月31日（1年）
- 第4期 1941年4月1日～9月30日（6ヶ月）

一方高橋表では、中支那振興株式会社に提出された事業報告をもとに、1940年度以降の旅客と貨物の収入を年度毎に千円単位の数値でしめしているが、1940年度の旅客収入と貨物収入を比べると、根拠となる値はおそらく同じであろうと考えられる。この表からは、設立後から3年ほどで、華中鉄道の収入が、旅客では約3.5倍、貨物では3倍の増加を示したことがわかる。次にこれを各線別の旅客・貨物量と比較して検討したい（表II-4-3）。

表の右側の数値は、1939年第1期と1941年の第4期の1日あたりの数値を比較した場合の増加率である。貨物の発送トン数を見ると、増加率は必ずしも大きくはなく、2倍以上の増加率を示すのは海杭線と津浦線、淮南線<sup>(19)</sup>のみであるが、収入は3倍近い増加を示している。高橋論文では、江南の鉄道はもと

<表II-4-2 業務別収入>

	旅客	高橋表	食堂車	貨物	高橋表	自動車	旅館	雑	欠損金	計
1939.4.30～10.31	25,643		270	29,276		611	0	427	12,800	69,027
1939.11.1～1940.3.31	43,629		834	43,702		1,715	0	1,040	848	91,768
1940.4.1～1941.3.31	78,951	79	2,096	72,603	73	6,238	1,348	2,022	0	163,258
1941.4.1～9.3	89,749	(1941年度) 95	3,596	85,082	(1941年度) 92	9,869	1,557	3,295	0	193,148
1942年度		122			146					(円)
1943年度		399			202					

(千円)

(千円)

『沿革史』 p. 125表から作成した1日平均収入。太枠内は、高橋531頁 6-35表の数値。

＜表II-4-3 各線別収入＞

(円)

		旅客・貨物 各営業キロ	1939.4.30 -1940.3.31	1940年度	1941年度 上半期	増加率
海南線	乗車人員(人)	311	3,746,000	8,579,000	5,043,000	2.5
	旅客収入(円)		7,677,000	21,416,000	11,862,000	2.8
	発送トン数(トン)	317	1,031,000	1,160,000	738,000	1.3
	貨物収入(円)		4,336,000	7,132,000	4,608,000	2
	計		12,013,000	28,548,000	16,470,000	2.5
海杭線	乗車人員(人)	194	725,000	1,758,000	1,237,000	3.1
	旅客収入(円)		897,000	2,727,000	1,917,000	3.9
	発送トン数(トン)	200	247,000	276,000	272,000	2
	貨物収入(円)		876,000	1,359,000	1,301,000	2.7
	計		1,773,000	4,086,000	3,218,000	3.3
蘇嘉線	乗車人員(人)	74	116,000	227,000	153,000	2.4
	旅客収入(円)		108,000	286,000	171,000	2.9
	発送トン数(トン)	74	24,000	8,000	5,000	0.4
	貨物収入(円)		63,000	39,000	33,000	1
	計		171,000	325,000	204,000	2.2
南甯線	乗車人員(人)	186	396,000	993,000	680,000	3.2
	旅客収入(円)		449,000	1,410,000	835,000	3.4
	発送トン数(トン)	192	149,000	147,000	123,000	1.5
	貨物収入(円)		713,000	1,034,000	627,000	1.6
	計		1,162,000	2,444,000	1,462,000	2.3
津浦線	乗車人員(人)	340	350,000	965,000	575,000	3
	旅客収入(円)		613,000	1,625,000	947,000	2.8
	発送トン数(トン)	348	123,000	409,000	213,000	3.2
	貨物収入(円)		1,694,000	4,254,000	3,718,000	4
	計		2,307,000	5,879,000	4,665,000	3.7
淮南線	乗車人員(人)	214	218,000	995,000	695,000	5.9
	旅客収入(円)		162,000	872,000	606,000	6.9
	発送トン数(トン)	424	50,000	527,000	486,000	17.8
	貨物収入(円)		148,000	2,138,000	2,496,000	31
	計		310,000	3,010,000	3,102,000	18.4
合計	乗車人員		5,551,000	13,517,000	8,383,000	2.8
	旅客収入		9,906,000	28,336,000	16,338,000	3
	発送トン数		1,624,000	2,527,000	1,837,000	2.1
	貨物収入		7,830,000	15,956,000	12,783,000	3
	計		17,736,000	44,292,000	29,121,000	3

『沿革史』53-54、127頁より作成。なお『沿革史』の営業成績に関する数値は、執務資料『華中鉄道の現況』（華中鉄道東京事務所、1942年）による（『沿革史』131頁）。



もと客主貨徒」であったが日本軍の運用目的に沿って「貨主客徒」に変化し、1942年頃からふたたび旅客収入が増えると分析している。しかし、『沿革史』の数値を参照するかぎり、発送トン数と収入額の間には相関関係が見られない。むしろ、日中開戦前の数値と比較した以下の表II-4-4では発送トン数は減少し、貨物収入は2倍以上に増加している<sup>(20)</sup>。

<表II-4-4 海南、海杭、津浦線の合算値による一日平均運輸量>

	1936年	1939年度	1940年度	1941年度 上半期
乗車人員(人)	39,504	14,348	30,964	37,459
旅客収入(円)	43,584	27,342	70,597	80,470
発送トン数(トン)	13,808	4,170	5,055	6,683
貨物収入(円)	22,904	20,554	34,918	52,607

『沿革史』127、128頁より作成。

これは、旅客・貨物ともに、大幅な運賃値上を行った結果である。旅客運賃では1.5～2倍。貨物運賃では、5倍前後の値上げがなされ、石炭については1940年11月に再度の値上げが行われた。『沿革史』では物価の急速な高騰をその理由としている。このようにして、華中鉄道の経営は3期日から黒字となり、配当があった。創業時に経理課長だった郷野基秀もまた、予想よりも早く黒字転化した理由として運賃値上げを指摘している<sup>(21)</sup>。

<表II-4-5 旅客運賃の変遷>

	日中戦争前	軍鉄道局 管理期	華鉄創立時	1939.6	1940.4	1942.12
1等	4.5	4.5	4.5	6.0	8.0	8.0
2等	3.0	3.0	3.0	3.0	4.0	5.2
3等	1.5	1.5	1.5	1.5	2.0	2.6
4等	0.715	1.0	1.0	1.0	1.2	1.5

(銭)

『沿革史』119頁より作成。日中戦争前の旅客運賃は、乗車キロ数によって若干の差異がある。表は20キロまでの乗車運賃。本表では省略したが、小荷物運賃についても3～4倍の賃上げが認められる。

異常ともいえる運賃の値上げを行ったことにより、華中鉄道の収支は改善された。しかし、社員の間には、運輸実績がぱっとしないという印象が強かった

&lt;表II-4-6 貨物運賃の変遷&gt;

	日中戦争前		軍鉄道局 管理期	華鉄創立時	1939.6※	1939.12	1940.8
1 級	1t 1km 77元	1t 20km	77	77	97.2	176	332
		1t 200km	451	451	544.9	875	1156
2 級	1t 1km 11元	1t 20km	45	45	59.4	150	195
		1t 200km	266	266	323.3	614	902
3 級	1t 1km 7.3元	1t 20km	30	30	41.4	130	164
		1t 200km	177	177	216.9	547	692
4 級	1t 1km 6.8元	1t 20km				115	144
		1t 200km				444	555
5 級	1t 1km 4.5元	1t 20km				104	123
		1t 200km				363	430
6 級	1t 1km 3.2元						(銭)

『沿革史』122頁より作成。日中戦争前の貨物運賃は1トン1キロメートルあたり6等級に区分されていたが、軍鉄管理以降1938年の改正までは手続きの簡素化のために3等級に設定された。

※原表では昭和12年6月と記すが、本文の記述内容にしたがい、14年6月に修正した。

ようである。創立四周年を記念する座談会での「華中鉄道が物質的に直接内地に貢献してをるものは何か、かう云った場合にさしてないんだよ。……軍需物資を低率の運賃で運んでをるといふのが関の山だものね。」<sup>(22)</sup>といったコメントはそのような心情を吐露したものだろう。

江南の鉄道はもともと旅客収入が有望であるということは、先の加賀山学の調査でも触れた。また、華中鉄道の創業後においても引きつづき開戦前の営業成績についての調査が行われている<sup>(23)</sup>。「客主貨従」と表現されるその傾向は、華中鉄道の運営下においても劇的に変化することはなく、伸び悩む貨物輸送量を補うために数度にわたる運賃値上げを実施せざるを得なかったと考えられる。

## 2 華中鉄道の旅行客誘致

上海、南京の二大都市をおさえ、蘇州、杭州などの観光地をひかえた江南の鉄道は、復旧すれば従前の旅客収入が見込めるはずであった。開業から1年後の『華中鉄道』の記事では、「中支那の現況は未だ所謂旅客誘致宣伝の積極的遂

行を行ふべき時期には到達してゐない」<sup>(24)</sup>とコメントをしつつ、旅客誘致の可能性について触れている。主要幹線（海南線、海杭線、蘇嘉線）は会社発足時には完全開通しており、華中鉄道では早くから観光客誘致を模索していた。

### （1）京滬・滬杭甬線当時の観光業の調査

前述のとおり、華中華南の鉄道は、戦闘によって線路や駅舎などの設備が完膚なきまでに破壊され、これにともない運営に関する資料もほとんど失われてしまった。そこで、華中鉄道調査課では、各地の図書館などを調査して資料を集め、事変前の観光業の実態をとりまとめている<sup>(25)</sup>。調査に用いられた資料の詳細は不明ながら、華中・華南への観光客誘致に対する見解は、華中鉄道株式会社の認識を反映していると思われる。

京滬々杭甬鉄道（以下は両路と称す）は江、浙両省を横断し、……毎日の往来旅客の数は実に7万人内外の多きにして、其の客運の発達は全国各路線に冠するも両路当局は尚此を以て満足とせず。……設備及び運行方面の改進に尽力する外又遊覧往復の発売以外に尚沿線の名勝風景古跡及び各地の林巖花木泉石の勝を以て各種遊覧旅行を挙行し、之に依り一般旅客を吸引して各地への登山、臨水、尋幽、探勝に赴しめ特別用務にあらずして出かけた旅行者に鉄道が其の行程を遂行し、そこで一般並に旅行必要な人々をして皆其の激励により翩然として鉄道の遊覧顧客たらしむ。<sup>(26)</sup>

「特別用務にあらずして出かけた旅行者」が宣伝者となり、「旅行必要な人々」を旅行者に転じさせることは、視覚メディアが充分発達していなかった当時の観光業にあって、今日よりも一層重視される課題だった。そのためには、旅行者が華中観光にもとめる要素を正確に把握する必要がある。この調査では、京滬線、滬杭甬線を利用したツアーの例として、以下を挙げている。

#### ・秋季旅行

- ①江蘇・浙江の名勝で中秋の名月を観賞。上海西方の青陽港から川船で

崑山に至り、馬鞍山で軽食をとりつつ月見をする日帰り旅行。参加者には月餅を配り、また現地では花火を打ち上げて興を添える。往復の鉄道・船賃をあわせて2元と安価なため、多くの旅客が利用した。

- ②上海・蘇州・蘇嘉日帰り遊覧旅行。朝7時に上海北駅を出発し、約2時間半で嘉興駅に到着。落帆亭（李白を祀る太白亭あり）、苗圃、煙雨楼（清朝皇帝南巡ゆかりの地）などを観光。午後2時に嘉興駅を出発し、約3時間で蘇州駅に到着。虎丘、西園、留園を観光後、現地のホテルで夕食。21時22分に呉県駅を出発し、22時50分に上海北駅に到着。全行程の鉄道乗車・特急運賃、車・船賃、朝・昼・晩の食事代を含め7元。
- ・海寧にて銭塘江の海嘯を見る観潮節の旅行。
  - ・国慶節の休暇を利用した旅行。
  - ・南京郊外の棲霞山などで紅葉を楽しむ旅行（観楓）。
  - ・京滬滬甬線主催の菊花展覧大会。
  - ・孫文の墓である中山陵を謁陵する旅行。
  - ・沿線各地の梅を觀賞する旅行（観梅）。

上海・蘇州・嘉興をめぐる日帰り遊覧旅行は、比較的治安もよく、日本人の中国趣味を満足させる小旅行として着目された。1940年の紀元二千六百年奉祝を旅客誘致の大きな機会として、華中鉄道はさまざまな活動を展開する。

## （2）直営施設の経営と観光客誘致

1940年、華中鉄道は、南京の首都飯店、嘉興の煙雨楼、杭州鉄道ホテル、西湖の西冷飯店を直営施設として開業した。これはあきらかに、紀元節を契機に増加が見込まれる日本人旅行者に対応するためである。この時期、中国を訪問した日本人の目的を旅行記や報告書の類いにもとめると、一般的には戦地慰問や現地視察、戦跡への巡礼と記されているのだが、南京の首都飯店はともかく、煙雨楼と西湖の西冷飯店を急ぎ開業した華中鉄道の対応を見れば、旅行の実態に本音と建て前があることが見えてくる。日本人旅行者の華中観光への視線については後述する。

<表II-4-7 旅客業務関係主要事項と刊行物>

年月日	主な出来事	刊行物
1939.4.30	会社創立。本社は上海の新亜細亜ホテル	8. 『華中鉄道沿線案内』
5.1	開業。軍鉄道局管理下にあった江南地方の鉄道を継承し運営を開始	
6.1	長距離バスの運輸事業を開始	
10	海南線に1等車を連結 ジャパンツーリストビューローにて乗車券委託販売	
7.	海南線急行列車に食堂車を連結	
8.1	中北支鉄道の旅客・荷物相互運送を開始	
9.15	総務部に愛路課を開設	
20	日滿支の旅客・手小荷物相互運送を開始 大東亜大陸旅行事情展覧会に参加	
10.1	軍の委託により、津浦線・淮南線の運営を開始	
20	南寧線に2等車を連結 新亜細亜ホテル内に上海駅派出所を開設 東亜土産物品展覧会に参加	
11.	淮南線に3等車を連結	
12.24	本社、閘北民徳路に移転 津浦線との連絡のため南京一浦口間に連絡線 紫金丸が就航 華中復興展覧会に参加	
1940.1.	「紀元二千六百年奉祝」行事参加	4. 機関誌『華中鉄道』
3.1	長崎案内所を設置（座談会では「長沙案内所」誤記か？） 南京の亜細亜ホテルを首都飯店と改称し、直営ホテルとして開業	
4.1	機関誌『華中鉄道』を創刊	
5.1	旧上海駅舎を復活使用開始 嘉興の煙雨楼、杭州鉄道ホテルを直営施設とし、開業	
10	杭州西湖畔の西冷飯店（レークビューホテル）を直営施設とし、開業	
6.1	海南線の列車最高速度が時速80kmに向上 海南線特別急行列車「天馬号」の運転を開始	
10.25	淮南線開通	
11.25	漢口事務所を設置	

1940.11.29	海南線爆破事故発生。外跨塘—蘇州間で地雷の爆発により、機関車、3等客車5両が脱線転覆。2等客車1両が脱線。死者75名、重傷46名、軽傷84名。	・『江南戦蹟』
1941.3. 5.1 8.10 9.1 11.20	「沿線案内記」シリーズを創刊 海南線急行列車「飛龍号」の運転を開始 海杭線急行列車の運転を開始 警護団を新設 海南線で寝台車を連結した夜行列車の運転を開始 津浦線の101列車、102列車を急行とする	3.『杭州』（沿線案内記1） 4.『蘇州』
1942.3.21 4.15 5.7 7.3 10.1 11.3 12.21	新築の杭州駅が落成 海杭線の急行に1等車を連結 軍管理下にあった上海のメトロポールホテルの経営を委託される 上海・昭南島直通鉄道建設計画調査委員会設立 浙贛鉄道整備局を設置 華中鉄道共栄会を結成し、雑誌『華中鉄道』にかえて『華鉄』を創刊 浙贛線金華—涇池間鉄道を軍より委譲される	6.『江南の旅』 7.『呉楚風物』
1943.1.1 4.25	東京事務所を東京支社に昇格 浙贛線金華—静江岸間の一般運輸営業を開始	10.『南寧線と淮南線』、『海杭線と蘇嘉線』、パンフレット『浙贛線』 10. 大谷光瑞『支那鉄道建設計画』 ・佐藤大雄『南京の古蹟』 ・華中鉄道東京支社『華中鉄道と中支那』
1944.3.	「華中鉄道江南叢書」を創刊	3. 上海市政研究会編『上海の文化』 4. 上海市政研究会編『上海に関する文献目録』 4. 内山完造『上海汗語』（江南叢書1）

		5. 陶晶孫『陶晶孫日本文集』(江南叢書2) 6. 小宮義孝『農曆新春』(江南叢書3) 11. 大谷光瑞『中支地誌』
--	--	--

華中鉄道営業課「一年間の業績を顧て」(『華中鉄道』1940年5月号, 46頁), 「座談会 創業への追想」(『華鉄 創立四周年記念号』1943年5月, 9-19頁)をもとに作成。

刊行物のうち出版月が不明のタイトルは刊行年の最後に記載した。



<図II-4-3> 『嘉興と煙雨樓』(華中鉄道株式会社, 1940年)

ここで、華中鉄道が日帰り観光地として着目した嘉興のガイドブックを参照したい。前項に紹介したように、嘉興は鉄道を利用した上海からの日帰り旅行が可能であり、またツアーを企画するための詳細なタイムテーブルが資料として残っていたことから、華中鉄道は逡巡せずに観光開発に着手したと考えられる。

観光のポイントは、嘉興駅前に広がる苗圃と煙雨楼である。落帆亭は戦闘によって破壊されていた。苗圃はもともとその名のとおり樹木の育成地なのだが、

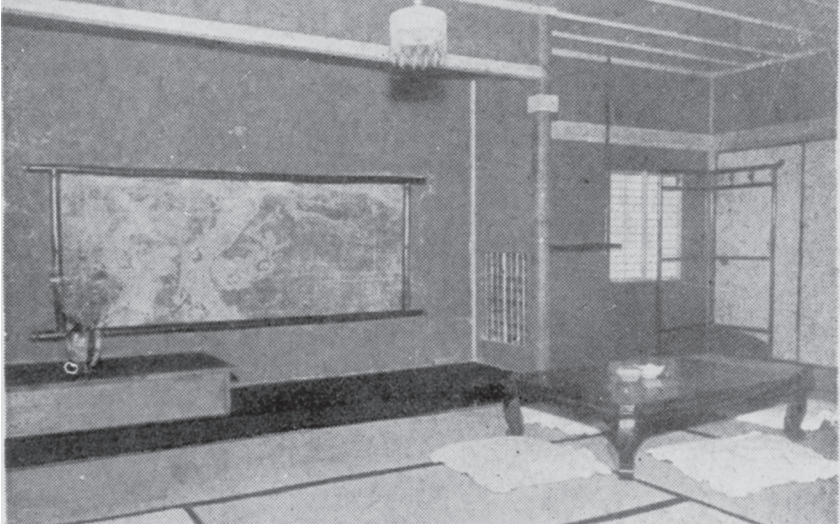
ここもまた事変による戦禍で荒廃していたという。しかし、華中鉄道はここを整備することで、バンガローやテニスコートを備えた公園に再生した。煙雨楼については和室や宴会場、浴場を備えた施設に改修し、3～8円で利用できる休憩所、旅館として経営している(図II-4-4)。一方、嘉興の街そのものについても、繁華街に「嘉興銀座」(図II-4-5)の名を冠して紹介するなど、日本人旅行者に居心地の良さを感じさせる配慮が見られる。

日本人旅行者を対象とした、このような観光開発は、満鉄が長年満洲で試行してきたスタイルである。「はじめに」で述べたように、今一つ観光地として認識されない満洲に旅客を誘致するため、満鉄は温泉に着目し、そこに和室を備えた旅館を建設する一方、周辺を公園化して一種の温泉リゾート施設を開発した。なかでも湯崗子温泉は鞍山製鉄所に近いこともあって人気を博し、婦人雑誌の附録で紹介されるほどであった。華中鉄道の嘉興開発は、規模は小さいものの、満鉄の観光温泉開発に似かよった味わいを感じさせる。

実際、華中鉄道は温泉開発も視野に入れていたようである。南京郊外には、著名な湯水鎮(湯山鎮)温泉があり、陸軍の療養施設が設けられていた。湯は高温で、湧出力は少ないがカルシウム硫酸温泉であり、蒋介石の別荘があったことでも知られる。1942年に刊行された『江南の旅』には、1泊10円の日本旅館があると記されている。また、これとは別に、淮南線巢県駅から東北9kmのところ半湯温泉があり、1941年年初に華中鉄道技術部が調査を行った<sup>(27)</sup>。この温泉はもっぱら地元住民によって利用されており、湯屋2棟のほかには特段の施設はないが、水質は無味無臭透明、摂氏60度程度で湧出し、湯量も多いとある。このため、華中鉄道は『江南の旅』で半湯温泉を紹介し、旅館などを建設すれば「中支随一の温泉場」になるだろうと述べている。

以上に示したように、華中鉄道の観光開発は、満鉄が蓄積してきた外地における旅客誘致のノウハウを踏襲したものであり、旅行者が満足する「支那」趣味を横溢させつつ、同時に日本的な居心地の良さを与えることが重要であった。創業間もない1939年6月には早くも海南線の特急に一等客車が連結されるが、そこには「中国情緒豊かな姑娘」が「サービスガールとして」登場する<sup>(28)</sup>。旅





<図II-4-4>

『嘉興と煙雨楼』口絵より「煙雨楼客間」



<図II-4-5>

『嘉興と煙雨楼』口絵より「嘉興銀座」



<図II-4-6>

絵葉書『中支那』第4輯（華中鐵道株式会社）カバー

人を煙雨楼へと運ぶ南湖の女性船頭も、同様に華中鐵道の観光ポイントであった（図II-4-6）<sup>(29)</sup>。

1920年代に中国を旅行した日本人は、ホテルに女中がない、畳の部屋が無いといった苦情を言うことが多かったというが<sup>(30)</sup>、1940年前後になると、このような要望への対応は外地観光業の基本方針になっていたと考えられる。

### （3）『中支那グラフ 吳楚春秋』と「江南叢書」の刊行

華中鐵道は旅客誘致のためのガイドブックや、社内誌のほかにも、多様な刊

行活動をおこなった。全頁に写真を配したグラフ誌『中支那グラフ 呉楚春秋』は、確認できる号数から推測すると、1940年秋の創刊と思われる。毎号A4版、32頁程度であり、年4回発行されている。表紙はいずれも彩色写真、本文はモノクロ写真と記事で構成される。記事の見出しは中国語であることが多く、記事本文についても中国語の対訳が付されている場合がある。

今、その構成を見れば以下の通りである。

1頁	東亜歴史的展開（汪精衛のアップ写真）
2頁見開	躍進都城的上海
2頁見開	華中鉄道常州向上の一瞥（日中文）
各2頁見開	現地将兵の日日 海軍，陸軍
2頁見開	華中六景——取自画家的画帖
2頁見開	故山夢記／小田嶽夫（小説）
2頁見開	名園と古塔
2頁見開	露天風景
2頁見開	杭州と蘇州そして揚州
	コラム 短歌と俳句
2頁見開	時代の人物 時代の動態（本多熊太郎，阿部信行，各種行事）
2頁見開	愛路訪日視察団
1頁	淮南線復興的成功！
	広告

この構成と記事の内容は、華北交通が刊行した『北支』に非常に似通っており、カメラマンや編集発行者が共通している可能性を感じさせる。記事の内容は、1941年2月号の例に示すように、中国の歴史と文化の豊かさ、戦争が終結し躍進しつつある現在の中国（図II-4-10）、それを助ける現地日本軍・日本人の活動、に大別される。その記事のブレンドが読者に与える印象もまた、『北支』と共通していると言えるだろう。悠久の歴史を持つ老大国は、強く統制された



<図II-4-7>

『吳楚春秋』10号  
(1943年2月)

<図II-4-8>

『吳楚春秋』同左号  
裏表紙

<図II-4-9>

『吳楚春秋』春光号  
(1941年2月)



<図II-4-10> 「躍進途上の上海」(『吳楚春秋』春光号, 1941年2月, 本文記事)

日本の指導によって、混乱と貧困から抜け出そうとしているというストーリーである。同時にまた、図II-4-7, 8, 9に見られるような美しいカラーの表紙やモノクロとはいえ高画質の写真は、華中への旅情を大いにかきたてるものであったかもしれない。

1943年以降になると、華中鉄道はパンフレットやガイドとは別に、華中・華南をより深く理解するための書籍を多く刊行した。これは、当時総裁室広報室長だった秋田正男の主導によるものである。特に1944年に企画された「江南叢書」は、秋田が内山完造と相談して創刊したシリーズであり、3巻まで刊行された。その内容には、題目としての日中相互理解を唱えるのではなく、江南の風土や文化に対する日本人の理解を深めようという姿勢が見受けられる<sup>(31)</sup>。また、このような出版活動の一環として、上海—昭南鉄道建設を積極的に謳う大谷光瑞の著書も2冊刊行された<sup>(32)</sup>。

### 3 華中の日本人観光客

日中戦争が勃発すると、多くの日本人が渡航して天津や北京へと向かい、中国人が避難したあとの家屋を利用して旅館や食堂などの商売を始めた。北支を日本が占領した後に大挙して流入するであろう日本人旅行客をあてこんだのである。1937年11月頃からこのような一旗組をはじめとする日本人旅客は増加の一途をたどり、その行動は無秩序なものとなっていった。1938年10月になると、満鉄と鉄道総局は旅行者に軍隊慰問に際しては節度ある行動をとるようにと呼びかけるようになった。この文言はその後も旅行案内や旅行年鑑に数度にわたって掲載される。

華中においてこの轍を踏まないために、華中鉄道は1939年に刊行した『華中鉄道沿線案内』の冒頭に、極めて厳しい注意喚起を記載した。

初めて中支那へ上陸された人々への注意事項（「注意事項」は大字）

- 一、幾万生霊の鎮まれる聖地を旅行するの態度を失はざること。
- 二、半面皮相の観察を為さざること。
- 三、大国民たるの態度を持し一般支那人に対し誤りたる優越感を以て望まざること。
- 四、現地の軍隊に迷惑をかけ、又不快の念を与ふるが如き言動を厳に慎むこと。
- 五、悪疫の警戒を周到にし、日本国内に病原を輸入せざること。
- 六、見聞せる軍の秘密を放言せざること。
- 七、通行証必要な場合は憲兵隊から交付を受くこと、但し写真二葉を要す。
- 八、許可されてゐる以外の場所で写真を撮影せざること。
- 九、好奇心にかられ危険な場所へ出入せざること。

四、六、八、九などは、北支における注意事項にも共通しており、当時の旅行者の問題行動の実態を反映している。華中版で特に強調されたのは、上海、南京攻略が激戦であり、多くの戦死者があったことである。『華中鉄道沿線案内』は、上海の項目で再びこれを強調する。

興亜の礎石として護国の鬼と化した英霊が静かに眠る路傍の墓標に、或は忠魂碑に蹲くとき誰か涙腺を濡らさざらんや、大和民族のために花と散った勇士の心を吾々はつよく心底に刻みつけ深く期するところがなければならぬ。<sup>(33)</sup>

また、『上海戦跡案内』を刊行し、市内の戦跡を華中鉄道バスでめぐる「巡礼コース」を設定するなど、旅行者の意識向上をはかった。

それでは実際の華中旅行はどのように進められたのだろうか。まず、1938年6月に実施された星製薬会社による、41名の団体旅行の記録を確認する<sup>(34)</sup>。一行は、皇軍慰問、戦跡視察、衛生状況の調査を目的とし、6月13日に神戸を発し、門司から上海に渡航、6月25日に長崎に帰着した。現地では、上海、南京、蘇州を列車で移動し、現地の部隊を慰問している。視察報告は40頁ほどで、各地点の戦跡と現地部隊についての言及が主な内容である。南京占領から約半年後の視察であり、「船が揚子江の江口に入ると一転して事変らしい気分になってきました」といった、生々しい事変直後の雰囲気に対するコメントが多く見受けられる。ちなみに、衛生施設についての言及はない。また、上海に向かう船上で団員41名が5円ずつを供出し、現地部隊に渡す慰問金を準備したことが記されている。

次に、華中鉄道社員による九江方面の調査旅行の様子を見てみたい。華中鉄道調査課は、南潯線（九江—南昌）の破壊状況を調査する目的で、1940年末に6名の調査団を組織した<sup>(35)</sup>。一行は、1940年12月8日に、特急「天馬」で上海から南京に移動し、その後船で九江に向かった。本来なら、ここから南昌方面に調査をするはずなのだが、本社から「九江にとどまらず漢口に向かえ」との

指示を受け、12月13日に漢口に移動する。これは、日本軍による江西省支配が不安定であったことが理由として考えられる。漢口に移動した翌日、一行は現地の富岡部隊に挨拶に行くが、ここで連隊長から、「出来得ル限り連隊本部ニ於テ資料ヲ求ムルコト 不審ノ点ノミニ就テ 現場ニ行キ調査スルコトトス」との注意を受けたため、5日間漢口にとどまり、工場の視察と資料調査を続けた。12月21日に漢口から九江にもどった一行は、ここから日通のトラックで陸路を移動し、南昌に一泊、その後12月26日には廬山におもむき、姑嶺飯店に宿泊した。姑嶺は廬山の名峰で、蒋介石はここにも別荘を持っていたことから、周辺には国民政府要人の別荘が点在し、外国人の避暑客も多く、一帯は南京や上海のようなモダンな町並みであったという。最後の廬山観光はともかく、この調査旅行は会社業務の必要によるものであり、視察後には報告書が作成されている。また一行は慰問品を持参し、現地部隊の注意にしたがって行動した。

華中・華南の視察や旅行についての報告書は、華北ほど多くはないが、その内容としては、以下の様な特徴があげられる。まず旅行者は、激戦地を目の当たりにしたことに興奮や衝撃をおぼえ、「戦場らしさ」や「戦争の雰囲気」といった高揚感と緊張に包まれる。この場合、旅行者のほとんどが男性であることも想起しておきたい。その高揚感はすぐに自身は戦勝国民であるとの認識に到達し、敗戦国中国の惨めさを痛感するに至る。そこから派生する感覚を旅行者たちは、「日本人でよかった」「国のために尽くそう」といった言葉で書きあらわしている。

ふりかえって、事変後に華北に入った旅行者の場合、この点拍子抜けする思いをしたはずである。華北では上海や南京のような激戦は発生しておらず、旅行者はより「戦場らしい」観光スポットを求めて立入禁止区域や撮影禁止場所にふみこんだ可能性が強い。しかし、華中ではそんな必要はなかったのである。1938年以降に上海に上陸した旅行者たちは、一様に激しい市街戦のあとに衝撃をうけ、あるいは興奮し、日本人であることを強く意識したと考えられる。実際には戦争は続いており、戦勝国も敗戦国も未だ定かではないのだが、それは今日から歴史を俯瞰する私たちの認識であろう。激戦の末に攻略した上海や首

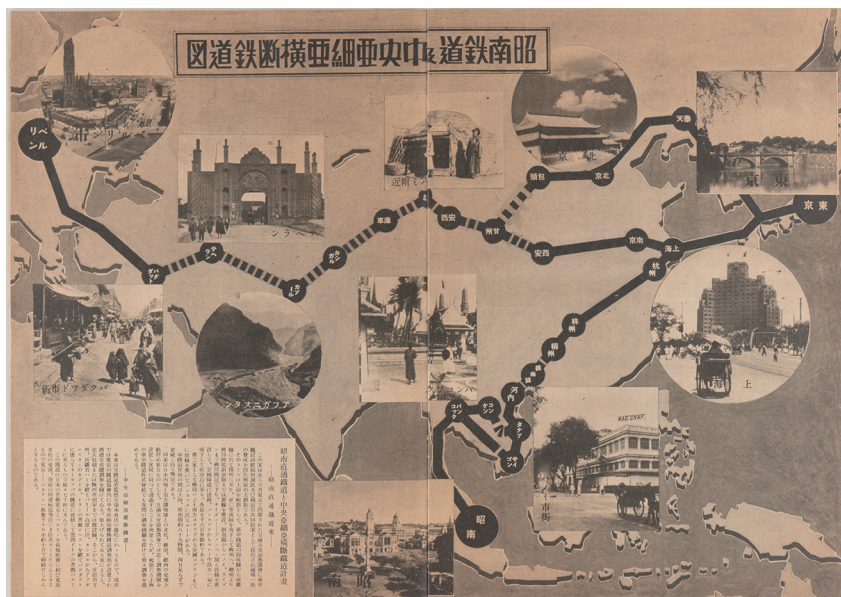


都南京に立ち、そこで多くの同胞が戦死した事実を前に、旅行者たちは厳粛な気分を共有したと考えられる。

## おわりに

第二次上海事変ののち、京滬・滬杭甬鉄道を占領した日本は、華中鉄道会社としてこれを経営したが、従来の研究ではその運営は貨物が主体であり、旅客運輸はおろそかにされてきたとの見方が強かった。本稿では、『華中鉄道沿革史(未定稿)』を資料としてこの点を検証し、華中鉄道の貨物運輸量が必ずしも急激な増加を示していないこと、旅客運輸にも重点がおかれ、旅行者誘致のために様々な活動が行われたことを示した。

1942年7月3日、華中鉄道は「上海・昭南島直通鉄道建設計画調査委員会」を設立し、華南の鉄道網を経由してシンガポールに至る鉄道の建設を発表した。



<図II-4-11>

「昭南鉄道及中央亜細亞横断鉄道図」(『呉楚春秋』10号, 1943年2月, 本文記事)

この計画については、『呉楚春秋』で佐藤栄作（当時、鉄道省監理局長）が<sup>(36)</sup>、『支那鉄道建設計画』（1943年10月）などにおいて大谷光瑞がその抱負を述べている。この計画は、日本から朝鮮半島、中国大陸を経由して東南アジアへと大動脈を伸ばすものであり、高架建設による高速鉄道の構想も示されるなど、華南の諸鉄道の延長にとどまるものではなかったが、華中鉄道としては、本格的な華南観光事業の端緒を開くプロジェクトと言えた（図II-4-10）。しかし、高橋論文も指摘しているように、1943年以降の戦況悪化にともない、新線の架設や観光事業を展開できるような状況は失われる。華中鉄道の運営においても、すでに1940年11月末には運行妨害工作による列車転覆事故が発生し、警護団の強化がはかられた。しかし、熱心な愛路村運動はからまわりし、華中・華南の鉄道では、たびたび運行妨害が行われた<sup>(37)</sup>。

『江南春』を刊行した翌年の1942年、弘文堂は今度は、桑原隲蔵の『考史遊記』を刊行した。桑原隲蔵は、1907年から2年間中国に留学し、陝西・河南・山東の旧跡や陵墓をめぐり、膨大な数の写真のガラス乾板をのこしていた。『考史遊記』は美しく印刷したこれらの写真に、桑原隲蔵の解説を付したものである。『北支』や『呉楚春秋』の刊行と『考史遊記』の刊行が同じ時期であることは、印刷技術における写真の再現度の向上という点で軌を一にする。また、このような読み物を歓迎する読者層が広く日本国内に形成されていたことも指摘できるだろう。1910年代以降、満洲や中国の限られた都市に旅行した人々のみやげ話は、印刷の悪い写真やイラストとともに日本人の心に棲みつき、憧れとも言うべき「支那」イメージを醸成してきた。それは、1940年代になって精緻なグラビアを与えられ、さらに増幅する。同時に、日中関係の進展（悪化）は、後進国、敗戦国、不衛生、貧しいといった現代「支那」のイメージもまた植え付けていくが、一方そういった負の要素は日本の教導によって改善され両国は共通の将来像をもつことができるとの認識を内包していた。戦争が終結してはならず、従って日本を拒む抗日政権が存在する中国は、憧れの「支那」、日本が庇護すべき「支那」のイメージを持つ日本人には理解出来ず、怒りすらさそう存在である。その相剋は解消されないまま、日本は敗戦を迎え、「支那」イメー

ジを見失う。

1945年以降、日本人の中国理解は、ある意味で再び隔靴搔痒の状態に置かれた。やがて「人民中国」というイメージを受容した人々は、壁の向こうに見え隠れする中国を咀嚼すべく、敗戦国民、戦争加害、あるいは出征経験といった各々の関心を起点に、再び歩みはじめる。

#### 注

- (1) この場合の「漢詩文」は日本語として読み下したものであり、その時点ですでに中国文学とはかけはなれた作品であることも付け加えたい。
- (2) 青木正児『江南春』（東京：弘文堂書房，1941年），6-9頁。
- (3) 1938年10月，満鉄・鉄路総局刊行。
- (4) 「戦前期満洲の三大温泉——旅行案内に見る旅館施設等の変遷」（『近代中国研究彙報』35号，2013年）115-178頁。「旅先としての華北」（本庄比佐子，内山雅生，久保亨編『華北の発見（東洋文庫論叢第76）』，公益財団法人東洋文庫，2013年）149-174頁，「支那」観光イメージの希求と発信」（貴志俊彦・白山真理編『京都大学人文科学研究所所蔵 華北交通写真資料集成（論考編）』，東京：国書刊行会，2016年）195-214頁。
- (5) 「戦争の衝撃と国鉄の人的運用」（『歴史と経済』53巻1号，2010年）46-62頁。
- (6) 「日中戦争期，華中・華南における粵漢鉄道と沿線交通網の諸相——武漢・広東陥落まで」（愛知学院大学大学院文学研究科文研会編『文研会紀要』25号，2014年）108-132頁。
- (7) 華中鉄道編集部編『昭和十五年三月一日現在 華中鉄道股份有限公司組織一覽表』より。
- (8) 『沿革史』29頁。
- (9) 前掲『昭和十五年三月一日現在 華中鉄道股份有限公司組織一覽表』より。
- (10) 前掲「日中戦争期，華中・華南における粵漢鉄道と沿線交通網の諸相——武漢・広東陥落まで」。
- (11) 以下，各線の名称について事変前の状況について述べる際は，京滬線（南京-上海），滬杭甬線（上海-杭州-寧波）等，日本軍による占領前の名称を用いる。
- (12) 加賀山学「占領地域に於ける支那鉄道の処理に就いて」1938年2月20日。国会図書館所蔵『華中鉄道関係資料』目録番号20-4（以下，「国会20-4」のように表記する）。
- (13) 「占領各線未払借款」（国会20-2）。著者，作成年月日の表記は無いが，鉄道省上海

辦事処用箋が用いられている。

- (14) 『沿革史』 5頁。
- (15) 鷺野沢「中支鉄道の特殊性とその運営」(『満鉄調査月報』18巻9号, 1938年) 81頁。
- (16) 満鉄を排除した経緯について, 華中鉄道業務局事業課長天坊裕彦は以下の様に回想している。「満鉄の総合経営といふものがちょうど非常に批判されてをった時期なんです。その轍を踏まないやうにといふことがその当時の支那事変処理の思想的な中心を為してをったといふ風に私は思ふのです。」(「座談会 創業への追想」『華鉄』7号, 1943年)。
- (17) 「華中鉄道株式会社 事業日論見書 収支計算書」(国会50)。
- (18) 『大陸年鑑』昭和18年版(上海:大陸新報社, 1942年) 173頁。
- (19) 淮南線は運炭線であり, 急激な貨物量の増加は, 華中鉄道が運炭線としての機能を重視して復旧をはかったことを示している。
- (20) 本稿では, 運輸キロ数を考慮しない単純な旅客数・貨物量による比較を示すが, 『支那占領地経済の発展』(東京:東亜研究所, 1944年)において福田恵は輸送距離を考慮した交通密度を分析し, 貨物・旅客ともに「その発展のテンポは同程度であり, ……貨客輸送発展のヒラキは見られない。」と結論付ける。
- (21) 前掲「座談会 創業への追想」18頁。
- (22) 同上19頁。
- (23) 金丸茂樹「事変前に於ける駅別統計其の他に就いて」(『華中鉄道』6月号, 1940年) 13-20頁。
- (24) 華中鉄道営業課「一年間の業績を顧て」(『華中鉄道』5月号, 1940年) 46頁。
- (25) 藤田生(華中鉄道調査課)「京滬滬杭甬鉄道の遊覧業務」(『華中鉄道』10月号, 1940年) 16-23頁。
- (26) 同上「はしがき」。
- (27) 華中鉄道技術部『半湯温泉調査報告』1941年1月29日(国会92)。
- (28) 前掲「一年間の業績を顧て」48頁。
- (29) 『嘉興と煙雨楼』の次のような紹介も, 日本人の旅情を充分意識したものと見えよう。「旅人は先づこの姑娘のウエルカムにロマンティックとなり」。ちなみに, この渡し船は華中鉄道の直営である。
- (30) 前掲「『支那』観光イメージの希求と発信」202-203頁。
- (31) 『陶晶孫日本文集』(江南叢書2), 『農曆新春』(同3)のあとがきに, 刊行の経緯がかいま見える。「内山のおじさんから御飯にさそはれた。いつてみると, それが華鉄

の「江南叢書」の出版の話の集りだった。華鉄の秋田氏が来てみて、結局、今日来た人は、とにかく一冊づつ出すこと、といふお話であつた。」(『農曆新春』307頁)。

- (32) 華中鉄道は『中支地誌』執筆のために西冷飯店の一室を大谷光瑞に用意し、また在上海大使館に依頼して印刷用紙を調達した。出版活動に対する秋田の並々ならぬ熱意が感じられる。『中支地誌』は1944年12月初めに刊行された。
- (33) 『華中鉄道沿線案内』11頁。
- (34) 『皇軍慰問中支視察旅行報告』(東京：星同窓会，1938)。
- (35) 「南潯線調査報告書」(1941年1月)(国会93)。
- (36) 「支那と観光事業——上海・昭南島鉄道」(『呉楚春秋』10号，1943年2月)。
- (37) 前掲『日本植民地鉄道史論』541-542頁。