

[特集：香港の過去と現在]

『大旅行誌』の思い出に記された香港

——昭和期の記述より——

Images of Hong Kong Seen by Toa Dobun Shoin Students
in their Description in Showa Period

塩山正純

SHIOYAMA Masazumi

愛知大学国際コミュニケーション学部

Faculty of International Communication, Aichi University

E-mail: shioyama@aichi-u.ac.jp

摘要

东亚同文书院大学は近代在于上海的一所日本学校，该校的学生在毕业之前都必须得做一项現地調査，称之为大旅行。该調査的主要目的地为中国国内以及其周围地区，其中有一部分調査路线经过香港赴广东、云南等国内的南部地区以及东南亚、台湾等方面做調査。本文以当时的学生关于香港的旅游记录为核心资料，初步探讨昭和初期的日本知识青年对作为当时英国殖民政策的根据地和近代亚洲的先进城市的香港的印象和看法。

1. はじめに

東亜同文書院生による大調査旅行は、香港をメインの調査対象地とするものこそ少ないが、南方を主目的地とするコースも比較的多かったことから¹⁾、南方方面や広東をはじめ

1) 加納 (2017) p. 167によると東亜同文書院の大調査旅行のうち、約8%にあたる54路線が、東南アジアを経由した旨を述べている。なお筆者の調査によれば1909年の第7期生がインドシナ半島を訪れた記録があり、合計55路線となる。岩田 (2017) pp. 220-221の表によると81路線が台湾を訪問しており、調査対象地として南方がそれなりに重視されていたことが分かる。

とする中国国内への中継地として香港を経由するケースがかなりの頻度で見られる。郭(2007)の大調査旅行の路線一覧に基づけば、昭和期では60コースが香港を調査地または経由地としている²⁾。当時の香港は、東亜同文書院の所在地である上海にならぶ当時の東アジアにおける一大国際都市であったが、塩山(2017a)でも指摘したように、「正課」の調査対象たる目的地ではない中継地・香港での束の間の滞在は、各々が自由なスタンスで東西異文化接触の現場としての香港で見聞を広める得難い機会でもあった。交通至便な現代の感覚からは却って贅沢とも言える中継地・香港での数日間の滞在の記録は、当時の知識人である書院生たちが当時の一大国際都市・香港でどのように過ごして、何を見たのか、我々の眼前に当時の香港を生き生きと蘇らせてくれる。また、『大旅行誌』の記録は、時代の移り変わりによる香港の変化も映し出す歴史の記録、観光の記録として利用することも期待できるのである。塩山(2017a)では大正期以前の香港経由35コースの香港滞在中の記述を辿ったが、本稿では昭和期の60コースを対象として、大正期の『大旅行誌』の記録、昭和期の紀行文その他の同時代資料とも比較しつつ、昭和初期の書院生が記述した香港像を明らかにするとともに、「正課」外の時間の無駄遣いにもみえる街歩きの意義についても考えてみようとするものである。

2. 見どころと街並み

2.1 景色

昭和11年(1936年)、33期生が香港到着の様子を「島又島、青い芝生で掩はれた美しい島を廻つて、香港の内海には入る。北欧の峡湾を思はず細長い島の間を暫く行くと、香港の街が見え出す。ドライブウェイに綾なされた山腹に、綺麗にビルディングが立ち並んで居た。真青な水、緑の山のスロープ、屹立する灰色のビル、美しい対照である。平凡な上海の景色に見慣れた眼にはエデンの園だつた」[大旅行誌 28: 300]と記したように³⁾、香港は周囲の海とともにその全体が「一幅の画」と言える美しい景観を形成している⁴⁾。また、日本郵船株式会社船客課(1936)『渡欧案内』が「遊覧所」の筆頭に挙げるように、中心部の街路などの街並みそのものが見所であり⁵⁾、書院生(24期)もその国際色豊かな

2) 但し、『大旅行誌』本文に香港に関する記載があっても、郭(2007)の路線一覧に採録されていないものもあり、香港に立ち寄った路線数は郭(2007)が明記する60プラスアルファということになる。

3) このほか、1927年19期生の[大旅行誌 19: 344]や1936年33期生の[大旅行誌 28: 466]など、海路にて到着の様子を記述したものが複数ある。

4) 宮川(1922) p. 73「宛として一幅の画に接するの感じがいたします」参照。

5) 日本郵船株式会社船客課(1936)は「遊覧所」の項の筆頭に「市街」を挙げ、さらに主要な通りとして Connaught Road、Des Voeux Road、Queen's Road の3つを挙げている。

賑わいの様子を「繁華なメインストリートを見物する。市街の雑沓は上海程ではないが、可成りの繁華を見せてゐる。英国の陸海軍人が誇りやかに歩いてゐて、彼等の東洋政策根拠地の気分を濃厚にみなぎらしてゐる。両側の高い洋館に、調和のとれた二階附きの電車が走つてゐる。英国人支那人日本人印度人……等、雑多の人種を見受けることは上海と変りない」[大旅行誌 19: 409]と記述している。

昭和期から一年ばかり遡る1924年(大正13年)に香港日報社が出した『香港案内』が「遊覧地」として、ピーク鉄道(ケーブルカー:筆者注)、ビクトリヤピーク、植物公園、寶雲路、瀘水池、香港島一週、銅像四辻(Queen's Statue、現在の「皇后像広場」:筆者注)、図書館と博物館、ハッピーバレー、ウエストポイント(原文は「ウエスト、ポイント」)、夜景(原文は「香港の夜景」)を挙げているように香港には名所も数多い⁶⁾。こうした数多くの見所のうち、大正期以前の旅行記等で言及される双璧はピークからの眺めとピーク或は海上からの夜景であったが⁷⁾、大正期以前の書院生による『大旅行誌』の記述にも香港を経由した殆どどのコースがこの二つを楽しんだ様子が記されている⁸⁾。昭和期に入っても、やはり「香港島はピークの上の俯瞰図と海上からの夜景に香港ならではの味がある」[大旅行誌 21: 28]という記述に代表されるように、香港を経由したほとんどの班がピークと夜景を楽しんだ様子を話題にしている。

昭和期に入ってから旅行案内書でも、例えば日本郵船株式会社船客課(1936)『渡欧案内』がピークを「港内は勿論九龍半島の全景が一瞬の中に入り、その絶景は此地過ぐる人の見落すことの出来ない所であります。ピーク鋼索鉄道の頂点より山を廻る散歩路あり、散策に好適であります」と評するように⁹⁾、ピークは香港の見所の定番であった。『大旅行誌』でも「唯ケーブルカーでピークに昇り、このピークから見下した全市街のパノラマは絵も亦及ばざるの嘆を發する程よい。この景色に接してはじめてこゝまで来た甲斐があつたと満足してゐた。ピークを環る歩道もすてきだ。海から見た街の景色も亦よい。」

6) 香港日報社(1924) pp. 42-47参照。

7) 明治末から大正にかけての資料では、三木(1911) p. 21は「香港で見物すべき場所は先づ御定りのピークだ」と言い、夜景についても川瀬(1908) p. 86「日が没すると水際からピークの頂巔まで、数千の電灯、奇光皎々(中略)高きは星辰の如く、低きは蛍光の如く」、越村(1919) p. 55「香港遊覧者の見落とす可からざるものは香港の夜景とす(中略)さては市街の無数の灯光晃々として、宛かも一大蜃籠を見るが如く真に之れ天下の奇観と称すべし」など言及しているものは多い。

8) ピークに関しては[大旅行誌 4: 176]等、記述も数多いが、イギリス及びイギリス人の植民地建設・建設のスケールの大きさを景色にリンクさせて記述したものが目立つ。もう一方の夜景については、[大旅行誌 13: 269][大旅行誌 14: 295][大旅行誌 13: 452][大旅行誌 14: 210][大旅行誌 14: 210][大旅行誌 12: 305][大旅行誌 8: 263][大旅行誌 15: 411][大旅行誌 16: 141]など多数あり、夜景の「美」そのものに感嘆する心情を記したものが多い。

9) 日本郵船株式会社船客課(1936) p. 21参照。さらに伊藤友治郎(1933) p. 5にも類似した記述がある。

という上記の案内をなぞったような記述も見られ¹⁰⁾、相変わらずその絶景のパノラマを楽しんでいる。さらに日本占領期に入った1942年の滞在でも、戦争の匂いを肌を感じつつも「香ヶ峯」と改名された名所ピークには訪れてその美しい眺めを堪能したようである¹¹⁾。

もう一つの見所である夜景については、例えば大正15年に、滝沢七郎（1926）『旅券を手にして』が「船より見る夜の香港は実に美事の者である。全山に光る幾万の電灯は、五彩の星を一時に撒き散らしたやうで世界の港で香港の夜景程よい夜景は外にはないと言われたがほんとにそうであつた」と記しているが¹²⁾、昭和期の『大旅行誌』でも夜景に関する記述はかなりの頻度で現れる。1例のみ彼らの地元上海と比較して「けれども香港は上海に較べて活気が無い。自慢の夜景も未だネオンライトを用ひてゐない。それは、気抜けしたサイダーの味だ。現代人の感覚は、もつと強い刺戟えなければ動かされない。」[大旅行誌 22: 294]と記述するものもあるが、総じて『大旅行誌』の記述は「美しい灯で、夜の女王のやうに光り輝く香港の夜景」[大旅行誌 19: 233-234]や「船の中から目に映る電飾されたその姿は何時迄も一行をして舷側を離れせしめなかつた程の美しさ（中略）地上に移された天河と言へば万事を尽す」[大旅行誌 23: 352]のように肯定的で¹³⁾、さらに「香港の夜景！ 無数の地上の星。赤く青く白く、美しき南国の女、ミスほんこんの夜の飾り。ウエストポイント一帯が一番灯が密で、其から灣仔の方、李園リーガーデンの赤いイルミネーションが眼につく、ピークには首飾の様に自動車道の灯が二重三重に連つてゐる。全く壮麗な観物である。然し間もなく九龍の波止場から、再び見上げた時其の輝く一つ一つが、皆天に地上の苦惱を訴へてゐる悲のまたゝきの様に感じられた。あの小さい島に、あんなに沢山の人が生と闘つてゐる。自分は一個の旅人としての自分の姿を其処に見出した。」[大旅行誌 20: 125-126]のように詳細なものも多いことから、書院生にとっては香港滞在中の最も印象に残った見所であつたものと考えてよいだろう。このほかに夜景の美しさをイギリス人の植民地経営の成功と結びつけた「世界一を誇るその夜景の星の如き水晶の如き千万の灯火が瞬く限り英人の不撓不屈の精神より成り立つた香港の繁栄は永久にその燦たる光を極東の浩洋に投げるだらう。」[大旅行誌 25: 460]のような記述も見られる。

10) [大旅行誌 24: 422] 参照。

11) [大旅行誌 33: 368] の「ビクトリアピークも今では「香ヶ峯」と改命されて登山電車が通つてゐる。頂上に登れば四海の眺望は全く瀬戸内海と同じやうに美しい。スコールに逢つて山上の癡屋に入ると戦争の匂が強く鼻を打つ。」参照。

12) 滝沢七郎（1926）p. 19参照。

13) このほか [大旅行誌 19: 411] の「美しい香港の夜景に見とれ」、[大旅行誌 19: 522-523] の「絢爛、壮麗、筆力は之を形容するにあまりに薄弱」、[大旅行誌 20: 125] の「名高い香港の夜景」、[大旅行誌 22: 255] の「香港の夜景！ 天下第一と称讃されて居るが、なる程立派なもの」、[大旅行誌 29: 200] の「墨絵の山に無数の星を鏤めたやうな夜景は美しい」等の記述がある。

2.2 インフラとしての道路

インフラについては、まず道路の様子に関する記述を見てみよう。日本では明治末期から大正期にかけて、ようやく東京・大阪といった大都市部で道路の整備・舗装が行われつつあったが¹⁴⁾、日本人訪問者による「往来は何処に行つて見ても皆コンクリートで立派に固めてある」といった記述から¹⁵⁾、当時の香港の整備された立派な道路や、コンクリート、アスファルトによる舗装が目ざされていたことが窺える。同じく明治末期から大正期の書院生の場合は、彼らに地方出身者が多かったためでもあろうか、「山には縦横にコンクリートで堅めた通路が通つて居て」[大旅行誌 6: 264]、「アスファルトで固められた平かな道路は蜒々として」[大旅行誌 14: 546] など、書院生たちの出身地にまだそれほど舗装された道路もない時代に、舗装が完備された香港の道路のコンクリートやアスファルトのことを、ことさらに記述している様子が見てとれる。

昭和期に入っても、[日本少年少女文庫刊行会 1928: 15] が「道路は海岸に並行して幾筋も開かれてゐる。この並行道路もこれを結びつける坂道も、皆コンクリートで固められてゐる上に、夜中に撒水車で洗ひ清めるのだから、雨が降つても靴が汚れる心配もなく、自動車でも埃が立たず誠に気持がよい。泥を飛ばして人に迷惑をかけることなど更にはない。こんな道路は日本にも欲しいものだ。どんなに便利で気持が良くて衛生に適ふことであらう」と記述するように、依然として香港の道路事情について讃辞をおくるかのような表現が見られる。昭和期の書院生による記録でもまた、イギリス人による道路建設に言及したものが多い。「裏海岸——曲折した、或は坦々たる自動車道、英国人の自然への挑戦である。」[大旅行誌 21: 16]、「あの香港の背面の山々は実によく開発してあつて、ドライブ・ウエイが四通八達してゐるのです。そしてその道が皆な舗装されてゐるに実気がよかつたです」[大旅行誌 26: 207]、「山の上までアスファルトを敷いたドライブ・ウエイ」[大旅行誌 27: 265]、「あの高いヴィクトリア山の頂上迄よくもあんなに立派なアスファルト道路を附けたものと英人の努力に感心させられる。而も羊腸と迂回せるその道は虹橋路の道路などより一層完備され排水も土沙崩防止も電灯装置も何から何迄行き届いてる」[大旅行誌 26: 207] など多くの記述があり、さらに日本占領期の1942年当時に至つても [大旅行誌 33: 368] に「綺麗に舗装された道路も今では「明治通」「昭和通」等々

14) 塩山 (2017a) でも触れたように、国土交通省 HP「道の歴史」の記述によると、自動車通行のための道路の舗装は、東京に初めて自動車が登場した明治36 (1903) 年、東京・大阪などの大都市で本格的にアスファルト舗装による道づくりが始まったのは大正8 (1919) 年のことであり、すでに主要道路がアスファルト舗装されていた香港の様子に書院生が感嘆したのも首肯ける。

15) 三木 (1911) p. 22参照。また、三木 (1911) p. 21は「上海に比べては一層市街が繁華で建築は壮大なこと、林 (1923) p. 12は「香港附近は石灰に富み、セメントの安価なること労銀比較的低廉なる」ことを指摘し、服部 (1925) p. 246は「アスファルト道路が開設せられ、自動車がヒュー—駛つてをるには、サイエンス万能を叫ばずには居れぬ」という。

日本名に改められてゐる。日本だ!! と思はれるが住民は悉く支那人だ。何か妙な気になる」というように、舗装された道路に着目した記述が依然として見られる。

3. 宿泊と飲食

次に昭和期の書院生たちが香港滞在中、何処に泊まっていたのか、そして何を食べていたのかという生活の面に注目してみたい。

3.1 宿泊

その他の南方の各地と同じく、香港にも例えば東京ホテル、松原、野村、いろは、朝日に代表されるような日本人の経営による宿泊施設があり¹⁶⁾、大旅行調査の初期から書院生たちは、外国資本や中国人の経営による宿ではなく¹⁷⁾、ほぼ例外なく日本人経営の旅館に投宿していたことが『大旅行誌』の記述からも見てとれる。大正期までは松原旅館・松原別館、千代田、旭、吉岡、野村といった旅館に宿泊して、畳や風呂など久々の「日本」を堪能した様子が窺える¹⁸⁾。とりわけ数多くの書院生が投宿した先は埠頭附近コンノートロード19号(或は18号)の松原旅館であり¹⁹⁾、大正期以前の35コースの記述に計16回「松

16) 前田(1919) p. 134-135には「今より約七八年前迄(つまり1910年頃:筆者注)は旅館、料理店、洗濯業、理髪店、木工業、靴店其他一切の雑業は至つて微々たるものにして殆んど言ふに足らざりしも、漸次日本人の増加するに従ひ日本との交通頻繁となり、現今に於ては奈何なる雑業も営まれ殊に旅館料理店等は著しく発達して不自由を感じざるに到れり。○旅館業は最近に至つて設備を整へ、既に純日本式の旅館ありて其の主なるものは一、東京ホテル 一、松原旅館 一、野村旅館 一、いろは旅館 一、朝日旅館 等にして」とある。また、山田純三郎が最高級の東京ホテルに宿泊していたことも、『大旅行誌』の記述「広東に着いたら孫逸仙を訪問する気なので、丁度東京ホテルに投宿中の南京書院卒業生山田純三郎氏を訪ね紹介状を貰つて帰る」[大旅行誌 14: 296] から見てとれる。

17) 例えば中国語による当時の香港ガイドブックである陳公哲(1938) p. 73-76(『香港指南』)には「中国旅館」が49軒、西洋資本による「外国旅館」が4軒掲載されているが、日本人の経営による宿泊施設は掲載されていない。

18) [大旅行誌 9: 478] 参照。

19) 所在地は越村(1919) p. 43による。また『香港日報』(1909)各号の広告欄には「香港海傍干那道拾八号」とある。宿泊料については、梶原(1913)は「宿料は一日三食東京野村は二円五十銭乃至五円松原はそれより安い」と言い、鉄道院(1919) p. 421は「日本旅館」は「東京ホテル宿料五弗以上、松原旅館宿料三弗五〇以上、野村ホテル宿料二弗五〇以上、日の出旅館宿料二弗五〇以上、以上孰れもConnaught Rd.にあり」、一方で「当地第一流の欧風旅館」は「宿泊料は室代、食事代共七弗以上各種あり」と記載する。また越村(1919) p. 43によると、日本旅館では、東京ホテルが最高で一等6弗、二等4弗、松原は一等4弗50仙、二等3弗、三等1弗50仙、野村・旭・吉岡等は一等3弗、二等2弗50仙、三等1弗、一方、欧風旅館は6弗以上、最高級では10弗以上となっている。この外に海外事情研究会(1922)にも簡単な紹介がある。

原」の文字が登場する。当時、松原は旅館の格では上位に位置していたが²⁰⁾、『大旅行誌』の幾つかの記述から、彼らが松原に投宿して利用していたのは安値での宿泊が可能な「楼上の大広間」での雑魚寝や「屋根裏の四階」などの部屋であったことが分かる²¹⁾。

ところが、昭和期に入ると、それまで頻繁に利用されていた「松原」の名が『大旅行誌』の文面から消える。当時の上流階級向けの船旅のパンフレットである日本郵船株式会社(1936)『濠洲航路案内』の寄港地・香港の項で、宿泊料六弗以上の日本旅館として、東京ホテル、松原旅館、千歳別館の三軒のみが挙げられているように、松原旅館が完全に高級化して、或いは書院生が雑魚寝できるような大広間や屋根裏が利用できなくなって、避けられる傾向にあったのかも知れない。昭和期の『大旅行誌』の記述で「旅館」の文字が現れるのは20カ所あるが、そのうち宿泊先としてその名称まで明記されているのは吉岡、千代田、旭(或は朝日)、吾妻の4軒であり、これら4軒に投宿先が固定されている。日本人小学校校長の好意で同教員宿舎へ間借りする、というような大正期には見られたケースは昭和期では見られなくなる²²⁾。香港日報社(1924)『香港案内』等の旅行案内書によると²³⁾、大正期の書院生が投宿した先は吉岡を除いていずれもセントラル界隈の中心地、つまり下船してすぐの地区にあったが、昭和期に名前の上がる4軒は千代田を除いていずれも海傍東街、すなわち庶民の居住区である灣仔地区に位置しており、投宿先の傾向に変化が見られることが分かる。

昭和期でもそれまでと同じく旅館で「主人の好意にあまへて入浴」[大旅行誌 19: 344]したり、「一月振りのスキヤキ」[大旅行誌 19: 366]をつついたり、「久々に旭館で畳の上に横に」[大旅行誌 19: 522]なったり、「船から降りた我々には畳の上が何より嬉しかつた」[大旅行誌 21: 39]のように、依然として日本的なものを懐かしく楽しんでいた様子が窺える。また、書院生が投宿した旅館の経営者のなかには親身に彼らに世話を焼いた人物もあるようで、とくに旭旅館の主人中村氏については26期生が様々な話題の中でその名を記述しており、水不足の香港で特に彼らのために風呂を立ててくれたことを「血の出る様な水で夕刻風呂を立ててくれた旅館の厚意には深く感謝せずにはゐられなかつた」[大旅行誌 21: 40]と記し、海防行きの客船への乗船交渉に苦戦する彼らに助太刀してくれたときには「我等の此の悲境に深く同情され種々対策を講じ大阪商船に交渉の結果、日本人使用禁止のデツキパツセンヂヤーを許可してもらつた」[大旅行誌 21: 45]と記し、

20) 注7)と同じく前田(1919) p. 135には「最も確実信用あるは松原旅館なりとの風評あり」との記述があり、当時の日本人が経営する旅館のなかでも格式が高かったことが窺える。

21) [大旅行誌 3: 420] 及び [大旅行誌 9: 478] 参照。

22) [大旅行誌 15: 691] の記述「どうやらこふやら山の中腹の日本小学校に行き(中略)丁度教員が帰国して住宅があいてゐるといふので、幸ひそれを借る事にした」参照。

23) 越村長次(1919) p. 43、鉄道院(1919) p. 421、香港日報社(1924) p. 60参照。

さらに手元不如意な彼らに配慮し宿泊費の支払いを猶予されたことを「我等の此の悲境に深く同情され種々対策を講じ大阪商船に交渉の結果、日本人使用禁止のデツキパツセンヂヤーを許可してもらつた」[大旅行誌 21: 45]と記すなど、かなりの紙幅を割いて感謝の気持ちを表している。さらに日本占領期になると、1942年の40期生に「総督部外事課の前島先輩（中略）の御配慮と総督部の御厚意で、九龍の東亜ホテルの豪壮な部屋に泊めて戴く」[大旅行誌 33: 354]という記述があるように、領事館に勤める同窓生の配慮と領事館の厚意で最高級の東亜ホテルに宿泊する機会を得たこともあったようである。

3.2 飲食

大正期に香港を経由した35コース『大旅行誌』では、「旅費に乏しい身」ゆえ²⁴⁾、「食」をテーマにした記述が見られず、日本人倶楽部や金陵酒樓、陶々仙館といった会場で催されたイベントとしての歓迎会について記述している他は、様々な活動について記すなかで、久しぶりの「牛鍋」²⁵⁾、中華では舌鼓を打った「蛙」²⁶⁾、果物では「荔枝」²⁷⁾、その他「カツプエアレキサンドラ」での小食²⁸⁾、「レモネード」²⁹⁾、「ストロベリー、アイスクリーム、ソーダウォーター」などの単語が断片的に現れるのみである³⁰⁾。

昭和期になっても、やはり限られた予算で旅せざるを得ない故の節約によるものか³¹⁾、1例のみ「マンゴステン」を食べた記述があるが³²⁾、果実を売る露店やアイスクリーム売りを見かけても買ったという記述はなく³³⁾、いずれにしても飲食に関する記述は少ない。26期生が「聯陞、統一、金陵、万国、陶園の五大酒家」を挙げるが具体的な記述はなく³⁴⁾、やはり大正期以前と同じく「先輩の歓迎会に招かれ、本場の広東料理に舌鼓をならし、寛いだ懐旧談に花を咲かせた」[大旅行誌 19: 409]ときに、それぞれの会場として「銀龍」「大三園」「陶々仙」「南園」などの広東料理店の店名を紹介するのみである³⁵⁾。34

24) 「旅費に乏しい身の安閑と香港に居る訳に行かぬ」[大旅行誌 6: 335] 参照。

25) [大旅行誌 9: 479] 参照。

26) 林 (1923) p. 12に「午後一時香港ホテルの別館に入り、ホールに於て昼餐を喫し、更にドライブを続け、晩に市の西端（ウエスト、ポイント）の金陵館に支那料理の饗応を受く、室名づけて「白壁」と云ふ蓋し白玉、ヒスイ等を以て満室を飾るが故なり」。

27) 「夜荔枝を食ふ、甘み云ひ難し」[大旅行誌 13: 177] 参照。

28) [大旅行誌 11: 200] 参照。

29) [大旅行誌 14: 548] 参照。

30) [大旅行誌 17: 477] 参照。

31) 「学校よりは送金出来ぬ慎重行動せよとの返電を受けた」[大旅行誌 21: 45] ように限られた旅費をやりくりして旅しているために、「食」に関してはかなり切り詰めていたことが想像できる。

32) [大旅行誌 27: 265] 参照。

33) [大旅行誌 19: 409]、[大旅行誌 20: 120] 参照。

34) [大旅行誌 21: 16] 参照。

35) [大旅行誌 23: 77]、[大旅行誌 24: 421]、[大旅行誌 24: 429]、[大旅行誌 29: 149] 参照。

期生が「粵菜の粋に心動」き、「蛇料理蛙料理や幸多し」と「粵菜に暑忘れて談じけり」の2句を詠んでいるのは一興である³⁶⁾。食事の場面を詳述するのは1例のみで、1931年(昭和6年)に28期生が「或る日久し振りでレストランに立寄つた。そこは四層の建物のフロアにある狭い一室であつた。しかし極度に利用したマホガニーの美しさと、清楚な少年のウエーターは気持がよかつた。私はその一隅に腰を落すと私の奇妙な癖の一つである慎重な態度で色々の設備を見廻した。そしてそれ等が上海に見られぬ洗練さと趣向を持つて居る事を知つて、今日こゝに来た事が無駄でない事を嬉しく思つた。料理は定食をとつて見た。それはその日のメニューが私の最もすきなものを示して居るからであつた。ふわりと焼いた子供の拳程の大きさのパン二つ、有平糖のやうに巻き上つた少し許りのバタ、筋の通つた柔らかい肉、肉果核果、雑菜のスープ等があつた。殊に果物に眼のない私は高脚のガラス皿に盛られた果物を嬉しく思つた。この様なレストランは幾多もある事を後になつて発見した、しかし慣れない処で口に不向きなものをたべなければならぬ危惧の念は私を他に導かなかつた。」[大旅行誌 23: 77]と記している。「エイヤツ」と飛び込んだ店が間違いでなかつた安堵と、限られた旅費のなかで他の店も試すようなこれ以上の冒険は出来ないという様子が手にとるように伝わってくる。

4. 乗り物

塩山(2017a)でも触れたように、香港は、香港島のビクトリア湾岸に沿った平地、そこから後方に聳える山々に向かう斜面、そして対岸九龍との間のビクトリア湾という地形ゆえに、平地、高地との連絡、そして香港島・九龍半島間の連絡のための三つの交通手段があつた³⁷⁾。特徴的なものとして例えば、明治末期には「電車、人力車、支那輿、ケーブル(原文ママ)ルガー」[中村・押川 1908: 234]が挙げられ、大正期には「一本線の電車、二頭の牛を附けた撒水車、赤い地に真鍮粉の梨地をした力車」[与謝野 1914: 12]を挙げている。昭和期になると、日本郵船の2冊の渡航案内書が乗物として香港・九龍間 Star Ferry、モーターボート、自動車、人力車、轎、電車、「ピーク」鋼索鉄道を挙げ³⁸⁾、小学生用の地理参考書が「この香港の島の周囲は、道が綺麗に出来てゐますので、自動車で一周することができます。島の上へ行くには、蒸気力で引くケーブルカーで登ります。(中略)この香港と対岸の、九龍半島の九龍の街との間の海は、東洋でも有名な良い港でありますので、世界交通の要点になつてゐます」[小学生全集編集部 1929: 28]と記述している。昭和期の

36) [大旅行誌 29: 149] 参照。

37) 海外事情研究会(1922) p. 284及び塩山(2017a) p. 156参照。

38) 日本郵船株式会社(1936) p. 12、日本郵船株式会社船客課(1936) p. 20参照。両者の記述は類似している。

書院生たちは香港での交通手段をまとめて「二階電車、ケーブルカー、九龍側とヴィクトリア側とを繋ぐ連絡船、ピークの頂上迄通づる整然たるドライブ・ロードを見えつ隠れつ走る自動車等、其等のものが遠くから見ると真夏の昼の夢の如くに静かに動いてゐた」[大旅行誌 28: 466] と記したりもしているが、こうした交通手段のそれぞれは、当時の書院生の目にはどのように映っていたのであろうか。

4.1 平地を疾走する市内電車

日本国内でも 1895 年の京都を皮切りに、明治末から大正にかけて大都市ではすでに市内電車の営業は始まっていて、市電そのものは当時としても珍しいものではなくなっていたが、大正期以前から『大旅行誌』で繰り返し登場するのが香港島の沿岸を東西に一本の線で結ぶ二階建ての市内電車であり、それは昭和になっても変わらず、「両側の高い洋館に、調和のとれた二階付きの電車」[大旅行誌 19: 409]、「こゝの名物である二階電車」[大旅行誌 21: 14]、「有名な二階電車」[大旅行誌 21: 39]、「珍しい二階電車。」[大旅行誌 27: 265] のようにことさらに「二階」という言葉が現れ、「高い電車の窓から街を見下して乗つてみると何となく気持ちが良い。何だか始めて汽車に乗つた子供が窓ぎはではしやぐ様な嬉しい気になる」[大旅行誌 23: 347] のように、珍しい乗物に乗った嬉しさを童心にかえったような記述も見られる。一方で、「電車待つ腹立しさの暑哉」[大旅行誌 29: 149] とその暑さを歌には詠みながら、大正期以前には多数見られた「電車の二階は狭い香港では好個の避暑地である」[大旅行誌 12: 100] のような「二階」部分の涼む場所としての役割についての言及が、なぜか昭和期になるとぱったりと見られなくなるのは不思議ではある。

4.2 平地と高地とを連絡するもの

大正期以前に、書院生はこの乗物を「ピーク」或いは「ピークカー」とも呼び³⁹⁾、また単なる交通手段としてではなく、「小天地の娯楽物」[大旅行誌 13: 269]、「二千余尺の高峰を四十五度の急傾斜を以て上下する電車で全然人間技とは思はれない施設である」[大旅行誌 16: 520] という記述に見られるようにアミューズメントの一種と捉えていた面もある。上述したように昭和期になっても、『大旅行誌』で夜景と並んでピークが最高の名所の一つとして記述されており、書院生はピークへの交通手段でありアミューズメントの一種としての乗物に注目し、「香港に行く者は誰でも Peak Tramway に乗つて見る」[大旅行誌 18: 45]、「ドライブと登山電車は香港独特の設備で、一度香港に遊んだ者は必ず一度は経験すべき」[大旅行誌 18: 46]、「香港に遊ぶ者の誰もが経験する Peak Tramway」[大

39) [大旅行誌 13: 269]、[大旅行誌 14: 210] 等の記述による。

旅行誌 19: 409-410] 等と記述している。また、この鋼索一本で登る心細い乗物に対して、「東洋でも、ケーブルは今日さう珍しくない乗物である。然しガーデン路の停留所からあの無気味な綱と傾斜した線路を見ると、切れないだらうか？ いや開通してから未だ曾て切れた事はない等と云ふ心細い自問自答を知らぬ間にやつてゐた」[大旅行誌 20: 123]、「交通機関としてのケーブルカーは決して稀しくないが（中略）一度抱いた不安を如何とすることも出来なかつた」[大旅行誌 22: 238-239] というように恐怖心を抱く小心者もあつたようである。面白いのは大正期以前に「ピーク」或いは「ピークカー」と呼んでいたものが、昭和になると「Peak Tramway、登山電車、ケーブル、ケーブルカー」というようにその呼び方に変化が見られることである。

4.3 海上交通

昭和期の書院生は、香港島と九龍半島の間のカトリア湾で「魚鱗を敷きつめた様な藍青の海面を、絶えず神経的な汽笛で掻き乱しながら、ランチ、曳船、フェリー、モーターボートが南京虫の様にかけ廻」[大旅行誌 21: 13] の様子を記し、国際港の賑わいを描写している。頻りに記述されるのは香港九龍間の渡船で、様々な記述から、この時代にはすでに多くの勤め人が九龍に居住し渡船で香港島に出勤していたこと⁴⁰⁾、5分毎に便があつたこと⁴¹⁾、所要時間は5分から10分であつたこと⁴²⁾、運賃が「十仙」であつたこと等⁴³⁾、当時の様子が垣間見える。また、同じく香港九龍間の渡船については「自分達はフェリーに乗つて、名高い香港の夜景を見様とした」[大旅行誌 20: 125] ように、夜景と絡めた記述もあり、大正期以前と同じく前述の「夜景」を海上から楽しむスポットとしての役割も大きかつたのである。さらに「ゆら／＼と無数の光が映える、十分毎に通ふ九龍との連絡船の幅広い汽笛がずつしりと夜の海をふるはせる」[大旅行誌 29: 200] というように、海上交通の照明も香港の夜景の一翼を担っていたことも記している。

4.4 島を一周する自動車

外務省通商局（1917）『香港事情』が「数年前までは二十余台に過ぎざりしが目下約六十台に増加せり多くは貸自動車にして市内に四五箇所の貸自動車営業あり一時間料金四

40) [大旅行誌 20: 121] の「狭い島より空気の好い対岸の方が、と云ふ訳で今九龍に住んで島のオフィスに通つてゐる人が可成多い。其んな人達が朝夕のラッシュアワーに棧橋へと馳けるのだから、フェリーは実に忙がしい。こちらの棧橋へ着いてガチャンとプランクを渡すと、降りる人乗る人が我先にと列を作つて走り出す」や [大旅行誌 23: 160]、[大旅行誌 25: 460-461] の記述による。

41) [大旅行誌 21: 18] の「五分に一度のフェリーを待つ客」参照。

42) [大旅行誌 30: 314] の「フェリーで十分位ひ」、[大旅行誌 21: 18] の「僅かフェリーで五分」参照。

43) [大旅行誌 23: 160] の「十仙さへ支払へば向ふ岸の九龍迄綺麗なフェリーボートが」、[大旅行誌 25: 460] の「一往復銀二十仙で、関門連絡船におとらない立派なボート」参照。

弗乃至六弗にして貸与に应ず」というように⁴⁴⁾、大正期には香港でも自動車徐徐に身近な存在になって、市街地はもとより郊外まで足をのばして香港島全体を見てやろうという時代であった⁴⁵⁾。1921年(大正10年)19期生も「島廻りは香港に来た誰しもがやると云ふ行事の一つだと聞いてゐる」[大旅行誌 14: 545]、或いは「刺戟がない電車による遊覧は単に騒雑な市中を一步も出る事は出来ない」[大旅行誌 14: 546]と記し、「香港の遊覧は此の(自動車による: 筆者注)島廻りによつてはしまゝめて完全に達せられる」[大旅行誌 14: 546]とも考えていたようである。これは『香港案内』(1924)の「ピーク鉄道遊覧に次で旅客の試むべきは香港島一週ドライブであらふ」や⁴⁶⁾、戦前の東京ホテルの名刺(発行年不詳)が「重なる遊覧場所」の最初に「香港一週」を挙げていることと一致する⁴⁷⁾。

昭和期になると香港では自動車急激に増加して、1928年再版の『香港案内』によると当時すでに「四千台を突破する勢ひ」であったようである⁴⁸⁾。自動車による香港島一周もより一般的になったようで、『香港案内』は「ピーク鉄道による其の附近の遊覧に次いで旅客の試むべきは香港島の一周である、アスファルトのなめらかな美しい山道を迂回曲折して谷より海へ海より断崖へと馳駆する車上から発するものは只讚嘆の声である」と言い⁴⁹⁾、『香港年鑑 昭和十六年版』も「旅行者の日程の第一に上るもの」として1頁強の紙幅を割いて説明している⁵⁰⁾。

昭和期の『大旅行誌』は18箇所自動車ドライブを取り上げており、この娯楽活動に対する関心の高さを象徴している⁵¹⁾。多くの記述が「香港郵便局、滙豊銀行、ヴェクトリア女皇紀念塔、新司法院、練兵場を過ぎ、更に、公園路、登山電車ステーション等を右

44) 外務省通商局(1917)『香港事情』p. 133「自働車」の項参照。

45) 同じく外務省通商局(1917) p. 133の「米国より輸入せるもの多し」や滝沢七郎(1926)『旅券を手にして』p. 17「英国製の高級車のみである」の記述から、英米両国からの輸入自動車が主流であったことが分かる。

46) 香港日報社(1924) pp. 44-45参照。

47) 貸自動車の料金については、香港日報社(1924) p. 26の「市内各所に貸自動車屋があり又辻待合自動車がある前者は一時間料金四弗乃至六弗位で後者は一哩四十仙である」、東京ホテルの名刺の「自働車 一時間 四人乗四弗 全 六人乗六弗」と案内している。このほか滝沢七郎(1926) p. 17の「乗車賃は約東京位であつた」、『香港案内』(1928昭和3年再版) p. 34の「市内各所に貸自動車屋があり又辻待合自動車などあるが前者は一時間料金三弗乃至六弗位で後者は一哩四十仙見当である」等参照。

48) 香港日報社『香港案内』(1928昭和3年再版) p. 34の「香港の自動車は近年急激に増加し現在では四千台を突破する勢ひを見せ九龍方面の交通は殆んど自動車によつて保たれてゐると言つても過言ではない」参照。

49) 香港日報社『香港案内』(1928昭和3年再版) p. 63参照。

50) 香港日本商工会議所(1941) pp. 183-184参照。

51) なかには[大旅行誌 19: 549]「香港徒歩一周 香港島のドライブと云ふ常套語があるが、我々にはさうした余語はない。最後に一つ大元気で徒歩一周をやろう」のように徒歩で一周した強者もある。

に廻り、其他幾多の建物の間を通つて段々と島廻りをする。道路は良し、運転手はなれたもの、速力三十哩を超える事普通だ相た。急カーブを此の調子でやられると大抵の者はひや／＼する。かくて上記の建物市街を通過しつゝ Repulse Bay Hotel まで至り、其処より新設された道路を一直線に走り、スタンレイギヤツプを通過する頃より下り坂となり、海浜の村々まで下つて来るが、又上り坂となつて、ヴェクトリアの山頂の見える頃は、下界の全景はほしいまゝに之を眺める事が出来る」[大旅行誌 18: 45-46]、或いは「乾魚の臭がする支那町をぬけて、香港大学の横を登ると、坦々たる自動車道路^{ドライブウエー}は牧場の中を抜けたり、アバーデンの漁港の海岸を走つたりしてゐる、島の南側に来ると松の木越しに海はサファイヤの蒼、エメラルドの緑、色々変化を見せて輝いてゐる。岬を一つ大きくカーヴすると、OH, REPULSE BAY! 夢と現実との、自然と人工との、海と山との偉大なる調和。ホテルの建物は砂糖菓子の宮殿の様に烈日の下に輝いてゐる。白砂を嘔む海の其の蒼さ！」[大旅行誌 20: 124] のように、コースや景色、自動車が疾駆する様子を事細かに描写する⁵²⁾。

そして、自動車による香港島一周を「このドライブと登山電車は香港独特の設備で、一度香港に遊んだ者は必ず一度は経験すべき」[大旅行誌 18: 45-46]、「此のドライブとピーク登りだけは如何な事があつても決行なさる様御奨めする」[大旅行誌 19: 344-345]、「香港に来てピークドライブをしない日本人は日光に行つて華嚴の滝を見ないと々だなどゝ言つたら余りに仰山だが斯く言はまほしき程迄に此のピークドライブは愉快的遠乗り」[大旅行誌 23: 351-352]、「香港島一周のクウペのドライブは一生忘れられない思ひ出」[大旅行誌 25: 460] のように、経験すべき娯楽活動として積極的に紹介する⁵³⁾。

34期生が詠んだ「梅雨晴のドライブウエイ島の峰」と「ドライブに暑熱の苦をば吹飛ばせ」[大旅行誌 29: 150] の両句は、香港島一周のドライブの爽快さを端的に言い表していると言えようか。

4.5 人力車と轎

大正期の香港では、「香港側に千五十台、九龍側に三百五十台、合計千五百台^マ」、さらに自家用が約三百台の人力車があり、「藤及竹を以て作れる椅子形のものに二本の棒を通し二人又は四人の苦力を以て担はしむるものにして香港の丘陵地方及山腹と平地との間

52) このほか [大旅行誌 19: 233]、[大旅行誌 19: 410]、[大旅行誌 20: 318]、[大旅行誌 21: 43]、[大旅行誌 22: 294] 等もコースや景色、自動車の走る様子などを詳細に記録している。

53) このほか [大旅行誌 19: 410]、[大旅行誌 20: 318]、[大旅行誌 26: 207]、[大旅行誌 28: 420] 等もドライブを積極的に推薦する記述がある。

を往復するに使用」された「轎子」とともに⁵⁴⁾、いずれも香港で欠くことの出来ない重要な交通手段であったはずである。にも拘らず、自動車による香港島一周のドライブを喜々として描写するのは対照的に、大正期以前の『大旅行誌』ではほとんど目にして見えずの様子である。昭和期の『大旅行誌』では1例のみ「私はすべてが珍らしくうつる中に又面白いものを見た。それは黄包車であつた、上海のと寸分の差異を持たぬものであつたが、その車夫が幾分か洗練されて居る様に思はれた。而も彼等の口にする言葉は広東語でなくて無意識に修得した英語であつた。彼等は客に乗用を強制はしなかつた、又賃金に関しては冷淡であるかの如く客の支払ふ額を受取つて居た。しかしそれは彼等の品性の美化を語るのではなくて足台の後方に貼付された賃金表の威力によつてであつた。そこには六吋平方の白色のセルロイド板が打ち付けてあつてその表面には時間建に計算された賃金が黒色の落付いた文字で記載されてあつた。Every ten minutes Ten Cents Every half hour 20 cents Every an hour 30 cents Every Subsequent hour 30 cents」[大旅行誌 23: 76] という詳しい記述があるが、興味の対象は外見ではなく、書院生が注目したのは車夫の英語とセルロイド版に英語で明記されたその料金システムであつた。そのほかには「ピークを登る轎子」[大旅行誌 27: 264]、「超モダンな流線型の自動車とともに、無数の人力車が近代都市の交通機関として必要不可欠な存在価値をもつてゐる支那である」[大旅行誌 30: 312] というそっけない記述があるのみである。

5. 訪問と面会

5.1 領事館

大正期以前の『大旅行誌』には「領事館」ということばが延べ19箇所あり、香港到着の折は、卒業生の勤務する企業と併せてほぼ定例として訪問していたこと、領事館には卒業生も勤務していたこと、領事館の貧相な佇まいを嘆く様子などが窺えた。昭和期に入ってもコンスタントに訪問して情報収集したり、色々と面倒を見て貰ったりする傾向に変化はないが⁵⁵⁾、依然として領事館の貧相さには違和感を覚えたようで「宏壯なアーパ^{ママ}トメントの、五階の、陰鬱な一室に我が帝国の領事館を見出した時、在支領事館中建築の美を以

54) 外務省通商局 (1917) p. 133 「人力車」及び「轎子」の項参照。合計台数は同書の記述のまま引用したものである。また、滝沢七郎 (1926) p. 17でも「人力車は全部木車、ゴムの平タイヤ。殆んど二千台もあらんかと思はるゝ (中略) 此の外に支那一流の輿がある、生活費の安い所として其の賃金も思ひの外安く、乗り人があるのだ」と記述する。

55) [大旅行誌 20: 318] の「色々と御面倒を見て下さつた、領事館や草野氏に対し満腔の謝意を表します」、[大旅行誌 28: 420] の「領事館の先輩を問ふて、早速歓迎会を開いていたゞき、終つて領事館の車でドライブ」等の記述による。

て誇る汕頭領事館の新しい印象があっただけに、妙にぎこちない感じを与へられた」[大旅行誌 19: 409]と記している。これとは別に、大正期には複数回あった在留邦人の社交兼娯楽機関である日本人倶楽部に関する記述が昭和期には見られなくなる⁵⁶⁾。

5.2 東亜同文書院の同窓生・先輩諸氏

香港で先輩諸氏を訪問した記録は数多く、当時の香港での東亜同文書院の卒業生の活躍が実感される。第一は先輩による歓迎会で、「在香港先輩方の開いて下さる歓迎会場陶仙樓に赴く」[大旅行誌 19: 344]、「先輩の歓迎会に招かれ、本場の広東料理に舌鼓をならし、寛いだ懐旧談に花を咲かせた」[大旅行誌 19: 409]、「夜は銀龍なる飯店に先輩諸氏の招宴に預る、粵菜の粋に心動く」[大旅行誌 29: 149]など多数の記述が見られるが⁵⁷⁾、御馳走になったのはいずれも本場の広東料理であり、和食や西洋料理は登場しない。

このほか、「藤枝さんの奥さんに案内していただきピーク廻りに行つた」[大旅行誌 20: 37]、「幸ひ先輩のM氏の厚意で、住宅を解放して貰ふことが出来た」[大旅行誌 30: 305]、「先輩若林氏の御心配に依て多大の便宜を得、O.S.Kの地厘港の船客となる」[大旅行誌 24: 430]、「先輩の御配慮と総督部の御厚意で、九龍の東亜ホテルの豪壮な部屋に泊めて戴く」[大旅行誌 33: 354 (40期1942)]等の記述に見られるように観光、生活、旅程などの面で随分と世話になる機会があった⁵⁸⁾。

また、先輩木村氏訪問の事例で「満州事件及上海事件が如何に南支沿岸の経済戦線に狂を生じたか、如何なる影響を南支貿易の市場に及ぼしたか、国策の犠牲となつた南支の居留民が如何に深刻な不景気の苦難を受けつゝあるか活眼して見るべきである等先輩口調で話される。支那人の徹底的のボイコットに生活線を根こそぎされた居留民が生活の糧に困じて漸次的に不良化しつゝあることも話された。支那人が国家的に又は国民的に其の個人主義的観念から轉換して帰一されつゝある事実を多く見受けられる、と種々有益な話を聞いて」[大旅行誌 24: 419]と記すように、卒業生を通じた情報収集も行っており、さらに日本占領期には先輩を通じて「磯貝総督の香港統治の根本方策を伺ふ事が出来た」[大旅

56) 大正期以前の日本人倶楽部の詳細については林 (1917) pp. 70-82に、日本人懇和会、日本人慈善会とあわせて詳細な説明があり、同時期の『大旅行誌』には「六時日本人倶楽部にて同窓先輩諸士の温かき歓迎を受く」[大旅行誌 7: 203]、「此の夜日本人倶楽部にて同窓諸先輩の歓迎宴に招れ候」[大旅行誌 8: 235]に、[大旅行誌 9: 479]、[大旅行誌 11: 203]を合わせて4例の記述があるが、昭和期には日本人倶楽部に関する記述は見られなくなる。

57) このほか [大旅行誌 20: 37]、[大旅行誌 20: 318]、[大旅行誌 23: 77]、[大旅行誌 24: 421]、[大旅行誌 24: 429]、[大旅行誌 28: 420]等にも歓迎会の記録がある。

58) このほか [大旅行誌 28: 433]、[大旅行誌 24: 430]、[大旅行誌 33: 354]等にも先輩諸氏やその周辺から便宜を供された記述がある。

行誌 33: 355] ようである⁵⁹⁾。

5.3 香港日本人学校と川北校長

香港日本人学校は1907年（明治40年）に「香港本願寺小学校」と称して灣仔本願寺布教所に開校して以来、1945年（昭和20年）にイギリス軍へ校舎を引渡して廃校、翌1946年（昭和21年）に日本人の最後の引揚げが完了するまで抑留所で授業を継続し、香港での初等教育の役割を担った機関である。書院生も『大旅行誌』にこの香港日本人学校を訪問し校長の川北長一郎と面会したことを記録しており、大正期以前では1920年代の2グループが日本人学校校長の川北長一郎と接触したことを記述している⁶⁰⁾。昭和期では、1932年に29期生が同校を訪問し⁶¹⁾、同校の概況を「現在の在留民数は約千人不足で、児童数も百四十人位のものださうである。先生が皆で六人である。児童の出入がはげしいので教育上困難を感じてゐるとの話だつた。校舎は山の中腹から少々下位に位して、眺望のきく、モダンな建築で、小学校としては立派なものだつた」[大旅行誌 24: 420]と記しているが、この記述に見られる「児童数も百四十人位」という数字は、当時の実際の在籍児童数に合致する。また川北氏との面談の様子を「仲々気持ちよく対応されて話は上海事件、満州問題などそれへの方面に渡り、何時つきさうでもなかつた。長く在支してゐられる関係で面白い支那観を持つて居られる。支那人と温情的に接触してゆけば尽きない興味が持てるとも云つて居られた」[大旅行誌 24: 419-420]と記述しており、香港での滞在期間の長い川北氏から得られる知見が少なくなかったことを示している。この記述からも、当時すでに香港の日本人コミュニティで重要な役割を果たしていた日本人学校への訪問と川北校長との面談は、様々な情報を得られる良き機会として書院生の訪港のたびにコンスタントに実現していた可能性が窺える。

59) これら『大旅行誌』の記述に見られる木村、津波、川勝、若林、前島などの卒業生諸氏の詳細については、滬友会（1955、1982）『東亜同文書院大学史』等からフルネーム、出身地、卒業年次、戦後の活動等が確認できるが、記述に登場する人物の詳細については続稿にて詳細に扱うこととする。

60) 小島勝（2004）pp. 46-48によると、同校校長の川北長一郎は1920年に着任、1933年の退任まで、24年の長きにわたって校長を務めた。同校の生徒数は、大正期の書院生の訪問があった1922年（大正11年）は103名、1923年（大正12年）は80名である。大正期の『大旅行誌』の記述は「七月二日 終日雨、香港日本人小学校長川北氏来訪ビールを傾けつゝ快談す」[大旅行誌 14: 296]、「どうやらこふやら山の中腹の日本小学校に行き川北氏を訪問した」[大旅行誌 15: 691]の2例である。

61) 前掲の小島勝（2004）p. 49によると、昭和期には概ね百数十名の規模で推移し、書院生の訪問があった1932年（昭和7年）の生徒数は147名であった。昭和13年から16年にかけて一旦二桁台に減少するが日本占領期には再び増加し、昭和17年103名、昭和18年333名、昭和19年468名、昭和20年239名であった。

6. 日本人・中国人への視線

6.1 日本人とそのコミュニティーへの視線⁶²⁾

大正期以前の『大旅行誌』の記述は、同時代資料に儘見られる東アジアに対する上から目線のように、日本人の「偉大さ」をことさらに強調する記述がまず見られず、英国・英国人の「偉大さ」と対比してか、「湾仔の日本下級商人の生活のみじめなのを見ては誰でも気の毒に思はぬものはないだろう」[大旅行誌 9: 480]、「こゝに住む同胞今や約二千であるが、其勢力の微弱なること、上海の夫よりも甚だしい（中略）特に情ないのは吾総領事館である。十階の狭苦しい頂辺にあつて、エレベーターの昇り下り不便甚だしい、夫でも日章旗だけは十階の窓からニユツト出してあるのを見ると涙がこぼれる」[大旅行誌 12: 305] という風に、日本人の情けない様子を描写した内容に終始する。さらに「共食ひ」は日本人到る処の通弊である。湾仔は日本人町である。湾仔の重要な日本人が女であることは勿論である」[大旅行誌 12: 101] のような湾仔地区についての記述は多く⁶³⁾、所謂「からゆきさん」への言及も散見されるが、いずれも概略的な記述にとどまり、その詳細まで語るものは皆無であった⁶⁴⁾。また、日本人とそのコミュニティーとはいっても、そこで言及されるのは下層に位置する人々のことが多く、所謂上流階級についてはほとんど触れられていない。

昭和期に入ってもその傾向に変化はなく、書院生が『大旅行誌』で日本人の街として紹介するのは、「日本人の多いのが湾仔、香港の虹口である。」[大旅行誌 20: 125]、「上海で虹口一帯がそうである様に香港のワンチャイも、此が日本人街であると呼ばない方がよい程、他の場所と較べて見劣りがする」[大旅行誌 25: 460] 等の記述に見られるように大衆、下層の居住区とされる湾仔のみである⁶⁵⁾。香港に住まう人間そのものに焦点をあてた記述に登場するのも主に「こゝにゐる日本人の大部分が馬券を買つたり、打牌したりして賭博的な根生に墮してゆくらしい。一つは暑気が強い故で一般に気力が減じて投げやりの性格に変化してゆくらしい」[大旅行誌 24: 421] に見られる退廃的なキャラクターや、「日本人は何処へ行つても暈と障子がなければ住めない……世界主義を知らない時代

62) 江戸期から現在までの香港日本人社会については、香港日本人倶楽部史料編集委員会（2006）pp. 25-58に概説的な記述がある。

63) [大旅行誌 8: 237] 等は湾仔地区についてさらに詳細に記述している。

64) 呉偉明（2008）pp. 94-95, 99-103は、日本人の売春業が当時の香港における日本人コミュニティー及び経済活動において一定の勢力を持っていたことを指摘する。また村岡伊平治（1960）pp. 4-6でも香港時代を回想するなかで明治18年当時には「町にはすでに日本人の女郎二百名ばかりおり」との記述があり、宮岡謙二（1968）pp. 111-116も当時の香港湾仔地区における日本人の売春業に関する記述が見られる。

65) その他 [大旅行誌 23: 347]、[大旅行誌 30: 310] 等も湾仔に言及している。

遅れの」[大旅行誌 21: 15] 情けない人物像である。サラリーマンが登場する「香港の日本人の生活は上海の日本人の生活とそっくりだ。その日その日をあそんで暮す所謂有閑サラリーマンと、苦しみにあへぎつゝある貧乏商人。そしてその中間が何もない。植民地の生活とはみなあんなものかと考へさせられる。」[大旅行誌 25: 460] のような記述もあるが、昭和期の『大旅行誌』で描写される香港は、まるで中間層のない現代社会の鏡のような状況である。

所謂「からゆきさん」については、香港の日本人社会、或いはその経済活動において一定の勢力を持っていたにも拘らず、大正期以前には幾つかの断片的な記述しか無かったが、昭和期になっても、1つの例外を除き全く触れられていない。その1つの例外は、会話体で感想めいた内容を記したかなりの長文であるが、末尾のやり取り「『彼等は余りにひどく生活に叩きつけられたもんだから生存に恐怖を感じてゐる。だから観念的であり消極的でありずる――べつたりな運命の道を歩いて平然としてゐる。故郷とか国家とかそんな物は彼等の生存に対して要求されるに余りに高尚すぎる。生存すればそれで良いのだ。差当り淋病とか梅毒とかに取憑かれて生命の恐怖に脅かされない様に願ふ位が積の山だらう譬へ表面だけでも。存外面白いもんだよ、君試みに行つて見給へハハハ、』『ほほ――止めてくれ、然し来年の今頃と言へばもう斯んな事に減らず口を叩ける呑気な学生では無いんだが差し詰め就職が無い時は俺等も所謂その「唯生きて行く者達」の仲間であるかも知れない。今日言ふ身も明日は言はれる身だまこと転変の人生だからなあ……』」[大旅行誌 23: 348] から、「からゆきさん」の話題に乗じて自らの卒業後を心配する気持ちを表したのものにも見える。

また、日本占領期には、占領後の香港経営のあり方に関する見解を記したのもあり、「総督部は、勿論軍人中心に構成されてゐるが、その外に文官としてあらゆる種類の人間が、香港再建に召されてゐる。書院の卒業生も六七人居られた。香港滞在中最も頼もしく嬉しく感じた事は、在住日本人の悉くが聖なる建設事業にたづさはる事に無上の^{マツ}衿りを感じつゝ、文字通り不休の活躍を続けて居り、逞しい建設の息吹きがひし――と感得された事である。この逞しい建設の意欲の中から、必ずや何物かゞ生れるであらう事を確信して、満ち足りた気持を抱いて帰途に着いた」[大旅行誌 33: 357] と述べる一方で、同時に「英国のクラウンコロニーとしての香港から、皇土香港への輝かしき再出発の時期であるが故に、過渡期であるが故に、総督部の施政方針は、百万支那民衆に依つて、大いなる期待と、猜疑とを以つて注目されてゐるのではないだらうか。この故にこそ目前の小さな利害は無視してゞも、支那民衆の心をしつかりと掴んで行かなければならぬと思ふ。若し万一怨嗟の声巷に満ちてゐるとすれば由々しき問題である」[大旅行誌 33: 356] とも述べており、そこに住まう被支配者である中国人についての配慮が欠落すれば禍根を残すこ

とになると指摘している⁶⁶⁾。

6.2 中国人とそのコミュニティへの視線

大正期以前の旅行記などには、中国人やそのコミュニティに対する否定的な記述が多く、確かに『大旅行誌』でも中国人の能力を小さく見積って「事務的、経営的才能に缺如して到底自己夫自身の開発をも為し得ない支那人」[大旅行誌 14: 547] のような記述もある。一方で、例えば「支那人は、金利に抜目がない、外人に虐げられて権利を剥奪され取扱を犬猫と等しくされても、彼等は黙々として実質の上に牢固たる、勢力を築き得る。山西人。広東人を中心とした南北行を除外しては今や香港の取引は立ちゆかぬ」[大旅行誌 12: 101] のように中国人のしたたかさを肯定的に捉える記述や、支那人街の所在地や特徴を事実として客観的に記述したものが数多く見られた⁶⁷⁾。

昭和期になっても、外見的に分かり易い中国人の特徴として「汚ない苦力が一杯群れて、広東人通有の大食と悪食とをやつてゐる」[大旅行誌 20: 120-121]、「考ふる事もなく黙々と炎天下に重荷を搬ぶ裸体の苦力」[大旅行誌 29: 148] 等のように大正期以前と同じく「苦力」を度々記述したり、偽金を掴ませる手際の良さや⁶⁸⁾、中国人の大声や騒がしさ⁶⁹⁾、最底辺の路上生活者の様子を描いたりしている⁷⁰⁾。さらに「苦力」を象徴的に取り上げて、「バンドに出れば薄暗闇の雑踏に無数の苦力群が餓鬼のやうにウヨ〜してゐる。猜疑、陰険、貪慾、破廉恥、そんな形容詞はトツクに通り越して、只食はんが為にのみダニのやうに地上に生活してゐる彼等が蠢いてゐる。平素は此等の情景を見る度に憐憫の情とともに又一種得も言はれぬ親しみと尊敬に似た気持ちさへ感じることがある」[大旅行誌 28: 468] と述べるが、そこには猜疑、陰険、貪慾、破廉恥、ダニ、憐憫、親しみ、尊

66) 原田杏太郎 (1942) pp. 175-176 「皇軍は、攻撃開始後僅か十八日にして之を攻略、世界を驚嘆せしめたものである。(中略) 香港島上陸に際して我が精鋭は、豪胆にも海峡を泳ぎ、機雷源を突破して、敵陣に突入した。要塞攻略に、敵前を泳いで渡るなどと云ふ事は欧米人の夢にも想像いうる所であらうか。世界戦史上においても古今未曾有の壮挙である」等のような非常に極端な記述は見られない。

67) 例えば [大旅行誌 8: 236]、[大旅行誌 12: 304-305]、[大旅行誌 14: 547] [大旅行誌 14: 552] 等がある。

68) [大旅行誌 30: 309-310] 「香港では依然としてこれ (贋造：筆者注) が横行してゐる。うつかりしておれば十枚の中二三枚も掴みさうである。支那人は実に手ぎわよく、これを下へ落してみても、その音でとつさの中に判断する」参照。

69) [大旅行誌 20: 120] 「町の角で、MAGNOLIA 雪糕を売る支那人の大声も暑い」、[大旅行誌 28: 433] 「支那人つて奴は南京虫と同じで、昼の宿屋は静かですが、夜になると麻雀を打つは、胡弓を弾くは、果ては妓女が押し掛けて来るはで、中々熟睡させてくれません」参照。

70) [大旅行誌 30: 310-311] 「襤褸きれにくるまつた支那人がゴロ〜頭を並べて、歩道一ぱいに臥つてゐる。異様な臭気が鼻を打つ。大きな碗で粥を啜つてゐる子供もある。充血した眼でぼんやり往来を見ながら胸をはだけて、煤けた破れ団扇を使つてゐる女もある。薄暗い路地の口には昼だといふのに賤業婦の影も見られる。」参照。

敬など様々なキーワードが複雑に入組んだ心情が表されている。同時に「汝等何故目を覚まさぬ！」と怒鳴つて見ても、馬耳東風。而も大部分の中国人が斯くの如きならば、生さしい日支親善の口号など称へてゐても屁にもならぬと痛感す」[大旅行誌 28: 468]とも述べ、友好の題目だけを唱えていても何も状況の変わらないことも当時の書院生たちは実感している。

さらに、香港の中国人が西洋文明を受容した事例としてレディファーストを挙げ、「男尊女卑といふ言葉が支那にあるが、近代化した支那人の間ではもうこの言葉は通用しない。乗り物に乗る時でも、髪にパーマメントをしたほどの婦人ならば、さつと同伴を後に乗り込んで仕舞ふ。座席の無い時など、これも所謂近代化した青年なら、自分が立ち上つて席を譲る。彼女は男にさうさせるのが、当然の権利でもあるかのやうに傲然と腰を下してすましこむ」[大旅行誌 30: 313]と記述している。

しかし、中国人に関して精力的に記述しているのはむしろ内面的な特徴である。中国人街の堅利地街ケネディータウンの様子を描いた「彼等は大通の上に、商号の旗と一緒にボロ洗濯物を日干しする勇敢性を持つてゐる」という記述は、「コムニストや工人等のボイコットよりも英国の経済的を脅す」[大旅行誌 21: 15-16] 中国人の粘着力の比喻であり、さらに「英国は香港建設には成功して居る、が、年々其の基礎を堅めて行く支那人の潜航的経済発展力に耐へられるであらうか？」[大旅行誌 22: 255]、「英国人よりも支那の方が強い様である。今や香港は大英国の支配権と支那人の経済力との葛藤があつた小さい島を中心として闘争を続けて居るのである。」[大旅行誌 22: 256]、「香港の人口は大約六十万に近く其の九十%は支那人である。経済的実力も支那人に依て左右されてゐる。形式的には英国の都会であるが実質的には巖として支那人の市街である。」[大旅行誌 24: 421]等の記述で、次第に支配者であるイギリスを脅かさんと実質的な実力をつけていく中国人の様子を描写している。

その特徴の根っこにある支配者を同化する中国人の伝統にも書院生は注目する。確かに香港は「上海よりは洗練された街」で「行き交ふ支那人も極度に欧化されてゐる」[大旅行誌 30: 308]が、「支那人は何れの民族の統治下に於ても、喜んで幸福に行き行かれる民族である。(中略) たゞ生命の安全と物的保証とさへあれば、支配者が何人であらうと、そんなことは一向に無関心である。元や金や清に幾百年もの間征服され続けながら、彼等自身の営みを幸福に続けることが出来た支那民族である。香港の支那人にとって、南京が陥落したとか、徐州を放棄したとかいふニュースは、白系ロシア人が追はれた故国に対す

るよりも、もつと無関心で居られるかも知れない」[大旅行誌 30: 308-309] ののである⁷¹⁾。

また、書院生の心情の特徴でもある北京語への憧れとも相通じる記述もあり⁷²⁾、「広東人は北方の支那人と異なつて食ふことだけは相当に凝つてゐるさうで、大阪の人間の生活に似てゐる。しかし、一般に骨格が悪く肉づきも余りよくない。何となく貧弱で人相が悪い。人の質も下卑て見える。北方人の聖人然とした面相には及びもつかない」[大旅行誌 24: 419-430] などは北方人に対する無批判な礼賛とその比較対象としての広東人を容赦ないこき下ろしが特徴的であるが、執筆した書院生はおそらく大阪出身ではないのであろう。

7. イギリス・イギリス人への視線

大正期以前の『大旅行誌』では、塩山 (2017a) に挙げた「こゝで、吾が物顔に振り舞ふ人種は、矢張謹直にして保守的、常識に富み慣例的なるジヨンブルである。領有後七十余年結据経営よく今日の盛大を致した、目下は押しも押されぬ、東亜に於ける大ブリテン国の策源地である。占領当時は岩角露出せる不毛の島嶼にして、極めて不健康地であつた。其のため新植民地の悪気に倒れ、流行病に死するもの算なかつた。然共彼等は不撓不屈、惨憺たる浮目に遭ひつゝ、貴重なる人命と、鉅万の資とを投じ、樹木を移植し、市街を設計し溝渠を穿ち、街路を整へ、衛生的設備を完ふして、今日の香港を創造したのである。嗚呼彼のアングロサクソンの気魄の夫に、植民的才能の優秀にして、英人の足印する処、何れの天涯なりとも、小ブリテン帝国を樹立せずんばやまない、彼等の意気や敬す可きではないか」[大旅行誌 12: 305-306] 等の記述に代表されるように、自らも植民地経営者たる列国の末席に加わつた者の意識によって思考されたものが多数見られた⁷³⁾。

昭和になつても、「市英国の陸海軍人が誇りやかに歩いてゐて、彼等の東洋政策根拠地の気分を濃厚にみなぎらしてゐる」[大旅行誌 19: 409] を端緒とする1920年代の記述では、イギリスやイギリス人の描写が肯定的なものが大勢であり、香港における植民地経営に対する評価も「島全体をして、かくまで文化設備を施してゐる英国の努力の跡が窺はれる」[大旅行誌 19: 411]、「大英国の偉大を讃美させられる (中略) 英国は此が建設に絶大の努力を傾注し (中略) 専心の苦闘を続けたのであつた。(中略) 大英国国民の特性、偉大

71) [大旅行誌 30: 314] にも「元来、支那人は異常な同化力を持ち、同化されることの少い人種であつた。彼等は、古来より支那に侵入して来た夷狄を全く同化して来た。満洲民族がそのよい例である。政治的には漢族を支配しながら、何時のまにか自分等の言語を忘れ、文化を忘れて、四億の渺々たる漢族に同化されてしまつてゐる」という同趣旨の記述がある。

72) 塩山 (2017b) pp. 249-252 参照。

73) 塩山 (2017a) pp. 161-163 参照。

さがあった。官民一致、堅忍不拔の精神は（中略）実に賞揚措く能ざるものがある」[大旅行誌 19: 521-522]、「土木工事が上手で好きな英国人は、コツコツと島の修理にかゝつた」[大旅行誌 19: 547]、「世界要害の悉くを掌中に収めて、よくぞこのやうに大規模に経営し得た彼等の精力と達見」[大旅行誌 20: 122] といったイギリス礼賛の記述は続く。

そして1930年代も当初は、香港経営の成功要因を列挙しつつ⁷⁴⁾、「香港は英国の王冠中最も燦ける宝玉となつた」[大旅行誌 23: 74] と述べて、さらに数年は「そしてどうだあのピークの頂上迄立ち竝んだ建物の驚異は。之総て堅実なる英国々民性の発露だ」[大旅行誌 23: 159]、「流石に英国が経営する市街らしく大きな洋館が緑の山を背景に古色を帯びて聳えてゐる」[大旅行誌 24: 419]、「現在観るが如き美麗極りなき一大文明都市を生み出したことは、全く魔法にも似たる努力の結晶だ。」[大旅行誌 25: 459]、「堅忍不拔着々建設の実をあげ来つた根強い英国人の努力が、遂に今日の香港を完成したのだ」[大旅行誌 25: 459-460] といった似たようなキーワードによる言い回しによるイギリス礼賛が続く。

しかし、1934年には『大旅行誌』にも「彼等（イギリス：筆者注）が世界の歴史上一番卑劣な野心から起した戦争で支那から割譲させた」香港は「英国人の威張つてゐる町」[大旅行誌 26: 206] だというように、イギリスへの評価に微妙な変化が現れる。勿論その後も、香港をして「かくも絵のやうな文明都市にしたのは、実に英人の堅忍不拔な努力であつた」[大旅行誌 30: 306] のように礼賛する記述や、「英国の海賊の帝国主義に対しては、言ひ知れぬ反感を懐くとともに、彼等の撓まざる努力と熱意に対しては、深い敬意を捧げないわけにはゆかぬ」[大旅行誌 30: 306-307] のように敬意と反感の交錯する記述が無いではないが、1936年以降はイギリスに対する評価の変化が顕著になる。

つまり「所詮はこの貧乏なる東洋に彼等白人が余計に喰ひ下つてゐることは如何にしても許さる可きことでない。と思ふと胸の中から香港に対する羨望の念とともにグーツと複雑な感情がこみ上げて来る」[大旅行誌 28: 467] や、「一世紀に垂んとする搾取の足溜り場として英国が今日の地盤を築いた香港」[大旅行誌 29: 200]、「一孤島を現在の香港にするまでに英人が注ぎ込んだ費用は実に莫大なものであつたであらう。然しその巨額も、今日まで英人が東洋から搾取したものに比すれば、その何パーセントにしか過ぎない」[大旅行誌 30: 307] のように、イギリスが香港で行ってきた植民地経営という一つ的事象に対する評価が「努力への礼賛」から「イギリスによる搾取」に置き換わっていくのである。「イギリスによる搾取」という評価の根底には、1942年の香港占領を詠んだ川田順の歌「英吉利の罪悪史は今日終らむと岩石に刻りし文字が豫言す」や「盗み掠め騙り搾り

74) [大旅行誌 23: 74-75] ではイギリスの香港での植民地経営の成功要因として6項目を挙げている。

し一世紀の罪悪のをはりと火焰降りつつ」に通じるものがある⁷⁵⁾。同様の变化は香港の位置づけを表す名称にも見られ、1927年（昭和2年）にはイギリスの「東洋政策根拠地」[大旅行誌 19: 409]であったものが、1942年には「東亜侵略根拠地」[大旅行誌 33: 336]となり、「東洋政策」が微妙に変化して「東亜侵略」に置き換わっているが、この表現は同じく1942年の『大東亜太平洋圏の新展望』に現れる「この陥落は執拗極りなき英国東亜侵略の一大拠点を抹殺する」と一致する⁷⁶⁾。

そして日本占領期には、さらに「その眼で又、ホテルの横に、銀行の前に、嬾いウインクを投げる辻姫の群を見なければならなかつた。こゝにも亦哀れな生存競争の敗者の群が！」[大旅行誌 33: 354]や「電車通の側に捕虜収容所の一つがあり英国兵が収容されてゐる。「ざまあ見やがれ唐変木!!」と云ひ度い様に思はれるが罵倒するには余りにも哀れな彼等だ」[大旅行誌 33: 368]のように暫時の敗者イギリスに対する上から目線の記述も散見される。

8. ことばについての記述

メインランドの中国を旅した書院生が「ことば」について豊富な記述を残したのとは対照的に⁷⁷⁾、香港滞在中の記録にはほとんど記述らしい記述がなく、いずれも感想めいたものに限定される。

大正期以前では、英語について「殊に英語は当方が不得手なる」[大旅行誌 8: 234]や「西洋人は口早々何かしら喋り続けた。夫は英語だか何だか、又何を云つてゐるのか一寸もわからなかつた」[大旅行誌 14: 549]、日本語については「何処へ行きますか。」「何時行きますか」など問ふ」[大旅行誌 14: 550] 生半可な日本語の中国人の話題があり、中国語についても「官話は全く支那人に通ぜず之には少からず手甲擦り申し候」[大旅行誌 8: 234]、「車夫がおかしな支那語を使ふ」[大旅行誌 14: 295]等、書院で学習したことばが役に立たないことに言及した記述があった。

昭和期になっても「ことば」を語らない傾向は変わらず、わずかに香港の若い女性の「唄つてゐる様な広東語」[大旅行誌 20: 124]、人力車夫（原文は「黄包車」：筆者注）の口にする言葉が「広東語でなくて無意識に修得した英語」[大旅行誌 23: 76]であること、現地の「使慣れないイギリス語」[大旅行誌 29: 148]、九龍停車場で隣の「支那人が高声で話しかけてきた」広東語が分からなかつたこと [大旅行誌 30: 317]などを断片的に記

75) 川田順（1942）p. 87及びp. 92参照。

76) 欧文社編輯局（1942）p. 20参照。

77) 塩山（2017b）pp. 245-264参照。中国大陸を旅した書院生たちは官話、北京のことば、中国人との会話、西洋人との接触、言語接触の事例など、さまざまな言語事象について記述している。

述しているが、ただ一つ、広東料理店で思いがけず見かけた「女招待」の紅唇からころび出る「調つた音律の響をもつ北京語」[大旅行誌 30: 317]については余程の思い入れがあったのか⁷⁸⁾、「十七位の乙女であらう」という彼女の年齢、「近代支那には珍らしいS巻」の髪型、女招待が「この地方で客を呼ぶ一手段として広く用ひられる様になつた」という伝聞、「相当の教養もありその挙動も賤しい処はなかつた」こと、さらに「眼鼻立ちのはつきりした表情の強い顔は人を恐れない小さな野獣の様な快活さと無邪気さを持つて居た」外見に至るまで、印象の数々を事細かに記している。

9. 総体的印象と感想

大正期以前の書院生は、住みたくなる程に魅了された香港を⁷⁹⁾、与えられた旅費の乏しさゆえに満喫しきれなかつた名残惜しさを感じつつ⁸⁰⁾、総じて「さても香港はよき処ぞかし」[大旅行誌 3: 420]に代表されるような好印象を抱いて後にしている⁸¹⁾。さらに、その好印象は総じて「英国人の殖民地としての労力に感歎の声を発せずにはゐられまい」[大旅行誌 14: 546]、「流石は理智に富む英国人が畢生の腕を振つて築き上げた東亜の一大根拠地と點頭かれる所が多い」[大旅行誌 16: 519-520]、「今更ながら英人の鋭眼と之れが建設に払つた偉大な努力が思はれる」[大旅行誌 16: 520]など植民地経営者たるイギリス人に対する肯定的な評価と結びついていた。

昭和期に入っても、5年ほどの間は「従前には数人の漁師によつて占められてゐた住所が、今では香港商業の大中心地であり、英国東洋政策の根拠地に一変したのである」[大旅行誌 18: 45]のような香港発展について記したもの、「其の人種の雑多なる事上海と等しく、マレー人、印度人、日本人、海洋州、アメリカ、及支那人と云つた工合である」[大旅行誌 18: 45]や「英国人支那人日本人印度人……等、雑多の人種を見受けることは上海と変りない」[大旅行誌 19: 409]のように国際都市としての香港を記したもの、或いは「瀬戸内海を想はせる嶋影を数巡して目前に浮き上つた大嶋こそ憧憬の香港だ。山頂高く白雲棚引き、白亜の大厦高楼樹間に点在し、全くお伽話の国へ来た様な柔かい感じが

78) 「女招待」は『漢語大詞典』(1989第一版)第4巻p. 259に“旧指服务性行业中雇用来招待顾客的青年女子(旧時サービス業で雇用され顧客の接待をした若い女性を指す: 筆者訳)”とあり、老舎『老字号』の用例を挙げる。[大旅行誌 30: 317]では広東料理店「大三園」のウエイトレスを指している。

79) [大旅行誌 14: 295]の「一行のもの皆んな香港に住みたいと云つてる、すつかり気に入つたらしい」その他の記述に拠る。

80) [大旅行誌 17: 171]の「這麼都会地に長居すると、旅費がなくなるので、見るべき所も見残して立たねばならぬ」参照。

81) その他、[大旅行誌 13: 177]の「あこがれの地香港」、[大旅行誌 13: 413]の「何れにしる香港はよきとこ(中略)嗚呼香港は良い所だ」等、類似の記述が多数ある。

する。對面の九龍又美麗に、高壯な洋建築群をなしながら見もせぬ英国を思はせる。心自ら勇躍するを覚るのだつた」[大旅行誌 21: 39] のように香港とイギリスへの憧憬を吐露したもの等、肯定的なものが中心であった。

それが1930年代に入ると僅かながら変化があり、「香港は上海に較べて活気が無い。自慢の夜景も未だネオンライトを用ひてゐない。それは、氣抜けしたサイダーの味だ」[大旅行誌 22: 294] のように香港に対してやや冷淡な物言いが現れ、そして「二階電車のうなりと数十となく淀泊せる港の船の汽笛が大英帝国主義を謳歌するよう。然し、思へ華かなるべき裏面に如何なる犠牲のあるかを。」[大旅行誌 23: 160] のように表面的な繁榮の陰にかくれた裏面の犠牲に言及する。そして「香港は流石音に聞えた東洋の大都、山紫水明、輪奐の美備はらざるなしの境、而もその人工美の中に東洋人としての反抗を覚えさせられる。ビクトリア・マウンテンのドライブ・ウェイを見る時鴉片戦争が想はれ、バンドに並んだ諸高層建築を眺める時英国の華やかな極東政策の基礎が躍る。駕りに乗る西洋人は益々考慮の中に沈み、之を運ぶ苦力の顔には代金を想ふ喜びのみ浮ぶ」[大旅行誌 28: 434] のように、西洋人が拵えた都市の繁榮に対して東洋人としての反抗心を表すようになる。同じく1936年の記述には「日本は躍進しなければならぬ。最後の目標さへ誤らず、正しいものなれば、「帝国主義」と云はれても「侵略主義」と云はれても、又誇大妄想的な一部の中国人の「抗日救国」などに眩惑されることなく、只管目標に向つて力強く進まなければならぬ」[大旅行誌 28: 468] といった言説が現れる。

さらに日本占領期の1942年には、『大旅行誌』で記述される内容も極端に変化する。「本年一月二十六日皇軍の香港完全占領以来その内容はがらりと変貌した。香港在住の中国人、国難をよそにアメリカナイズされた享樂をひたすらに追ひ続けた彼等も完全に近代装備化された皇軍が、その比類なき攻撃精神によつて驕子英兵を瞬時に覆滅し去り、百歳彼等の頭上高く君臨したユニオンジャックが引き下されて、燦として日章旗の翻るのを迎いだ時、その深い迷夢から飄然として醒めざるを得なかつたであらう」[大旅行誌 33: 336] という記述などは、朝日新聞社（1942）の記事「香港も終に潰えたのであるが、思えば香港は面積こそ小さいが、総督を戴く歴とした英国直轄植民地、今次欧洲大戦以来三年、独伊の猛攻をもつてすら未だ英国から一植民地をも奪ふことの出来ないのに対し、わが軍は開戦以来僅か二句を出でずして早くもその根拠地を完全に占領し、輝く日章旗を打ち樹て」などの勇ましい言説と見事にシンクロしているのである⁸²⁾。そして日本領土となった香港に対しては、「大日本帝国領土となつた香港だ。（中略）向ふの方に豪勢な街が見える。香港だ！ 総督府は元の香港上海銀行の建物で実に堂々たるものであり市街全体が立派なもので上海よりも立派に思はれる」[大旅行誌 33: 367] のように再び親しみを覚え

82) 朝日新聞社（1942）p. 387参照。

るのであった。

10. さいごに

本稿は昭和期の大調査旅行のうち、香港を経由する60コースの同地滞在に係る『大旅行誌』の記述について、大正期以前の『大旅行誌』の記述や同時代資料と照らし合わせつつ考察してきた。

具体的な旅の足跡については、大正期以前と同様に、同時代の資料でも紹介されているような行くべき所に行き、乗るべき物に乗り、見るべき所を見ているが、とくに自動車が急速に普及してきた時代背景と一致してか、昭和期には自動車による香港島一周の思い出の記述に紙幅を割くことが多くなった。一方で、飲食については、大正期以前と同様に公式の宴会等の会場やカテゴリーとしての「広東料理、粵菜」のほかには具体的な記述に乏しい。旅費に苦勞する書院生としては空腹を満たす必要最低限以上の贅沢は敵であったのかも知れない。宿泊先については、大正期以前には松原旅館をはじめとするセントラル地区の「高級」に位置づけられる日本旅館を好んで利用して「日本」を堪能していたが、昭和期になると主な宿泊先は灣仔地区の旅館に変わり、ことさらに日本的なものを記述する傾向も無くなった。

様々な事象に対する「印象」については、大正期以前に比べて記述の量そのものが増えて、内容にも時代の影響を受けた変化が窺える。中国の専門家として養成された彼らにしてからが、大正期以前の記述では中国系住民やそのコミュニティーに対しては、「いない」に等しい扱いしかなかったのが、昭和期になると、次第に実質的な実力をつけて支配者であるイギリスを脅かさんとする中国人の様子を描写するようになり、その根っこにある支配者を同化する中国人の伝統にも注目する。また、植民地経営者イギリスに対する印象でも、大正期以前には羨望・嫉妬・卑屈・賞賛などがないまぜになった表現ながらほぼ肯定的に記述し、当時の平均的日本人の中国・東アジアへの目線とは一線を画していたと言える。しかし、東アジアを取り巻く時代の変化や日本による占領に至る過程で徐々に変化し、時代の大勢が反米英に傾いて行く中で、国際都市上海で学び中国エキスパートとして養成された「国際派」である書院生をしても、日本占領期になると、ついには批判的な記述も散見されるようになる。しかしその一方で、占領後の日本人による香港再建について言及する際に、被支配者である中国人についても考慮に入れるべきとの主張もするなど、公平・中立的、客観的な考え方を維持することが困難であったこの時代にあっても、一部ではあってもフラットな思考も持ち合わせていた書院生が確かに居たという側面も垣間見ることが出来るのである。

付記：本稿は、科学研究費補助金・基盤研究(C) 課題番号: 15K01896の「香港」を対象とした考察と現地調査の成果の一部である。

使用資料

『東亜同文書院大旅行誌』（雄松堂2006オンデマンド版）原典詳細については省略

参考文献

- 朝日新聞社（1942）『南方圏要覧』（朝日新聞社）
- 伊藤友治郎（1933）『南洋旅行案内』（南洋専修学校出版部）
- 岩田晋典（2017）「大調査旅行における書院生の台湾経験——“近代帝国”を確認する営み」加納寛編『書院生、アジアに行く 東亜同文書院生が見た20世紀前半のアジア』所収（あるむ）
- 欧文社編輯局（1942）『大東亜太平洋圏の新展望』（欧文社）
- 海外事情研究会（1922）『海外渡航研究』（邦文社）
- 外務省通商局（1917）『香港事情』（啓成社）
- 郭晶（2007）『東亜同文書院大調査旅行之研究』愛知大学大学院中国研究科博士学位請求論文
- 梶原保人（1913）『閩南遊記』（民友社）
- 加納寛（2017）「書院生、東南アジアに行く!! ——東亜同文書院生の見た在留日本人」加納寛編『書院生、アジアに行く 東亜同文書院生が見た20世紀前半のアジア』所収（あるむ）
- 川田順（1942）『史歌太平洋戦』（八雲書林）
- 川瀬三郎（1908）『紅波遺稿』（非売品）
- 漢語大詞典編輯委員会（1989）『漢語大詞典』（第一版）（漢語大詞典出版社）
- 小島勝（2004）「香港日本人学校の動向と香港本願寺」『仏教文化研究所紀要』（龍谷大学仏教文化研究所）
- 吳偉明（2008）「戦前の香港における日本人コミュニティの歴史的及び社会的研究」『日中社会学研究』（日中社会学会）
- 国土交通省 HP (<http://www.mlit.go.jp/index.html>) アクセス日：2017年2月7日
- 越村長次（1919）『南洋渡航須知』（南洋協会台湾支部）
- 塩山正純（2017a）「『大旅行誌』の思い出に記された香港——大正期の記述を中心に」加納寛編『書院生、アジアに行く 東亜同文書院生が見た20世紀前半のアジア』所収（あるむ）
- 塩山正純（2017b）「『大旅行誌』にみる書院生の「ことば」へのまなざし——大正期以前の記述より」松岡正子ほか編『歴史と記憶 文学と記録の起点を考える』所収（あるむ）
- 小学生全集編集部（1929）『小学生全集第五十九巻 世界一周旅行』（興文社、文芸春秋社）
- 滝沢七郎（1926）『旅券を手にして』（明文堂）
- 陳公哲（1938）『香港指南』（商務印書館）（2014年復刻版）
- 鉄道院（1919）『朝鮮満洲支那案内』（鉄道院）
- 中村直吉・押川春浪（1908）『亜細亞大陸横行』（博文館）
- 日本少年少女文庫刊行会（1928）『漫遊写真だより』（日本少年少女文庫刊行会）
- 日本郵船株式会社（1936）『濠洲航路案内』（日本郵船株式会社）
- 日本郵船株式会社船客課（1936）『渡欧案内』（日本郵船株式会社船客課）
- 服部源次郎（1925）『一商人の支那の旅』（東光社）
- 林金五郎（1917）『南洋前編』（桐生屋出版部）
- 林安繁（1923）『欧山米水』（非売品）
- 原田杏太郎（1942）『大東亜戦争勝利の記録』（新紀元社）
- 香港日報社『香港日報』（香港日報社）（1909（明治42）年9月1日、9月8日、11月2日）
- 香港日報社（1924）『香港案内』（香港日報社）
- 香港日報社（1928昭和3年再版）『香港案内』（香港日報社）（濱下武志・李培徳『香港都市案内集成第9

卷』ゆまに書房)

香港日本商工会議所 (1941) 『香港年鑑 昭和十六年版』 (香港日本商工会議所)

香港日本人倶楽部史料編集委員会 (2006) 『香港日本人社会の歴史』 (香港日本人倶楽部)

前田宝治郎 (1919) 『南方研究第一書香港概観』 (前田宝治郎)

三木克己 (1911) 『欧洲絵行脚』 (画報社)

宮岡謙二 (1968) 『娼婦 海外流浪記』 (三一書房)

宮川義雄 (1922) 「香港便り」 『廿周年記念号』 (佐賀県立佐賀商船学校)

村岡伊平治 (1960) 『村岡伊平治自伝』 (南方社)

与謝野寛・晶子 (1914) 『巴里より』 (金尾文淵堂)