

内田百間の日本郵船時代

——台湾旅行を中心として——

山 本 有 香

はじめに

内田百間は日本文学報国会への入会を拒んだ数少ない作家の一人として知られるが、にもかかわらず戦時下の一九四〇年代前半に旺盛な執筆活動を展開していたことはこれまで言及されてこなかった。日本文学報国会結成以前のいわゆるペン部隊にも加わらず、日中戦争から日本の敗戦までを通じて一度も従軍することのなかった百間が、その間も広範囲にわたる雑誌・新聞で活動を継続できた理由の一つは、この作家が一九三九年四月、日本郵船株式会社に嘱託社員として入社したことにある。友人の辰野隆の斡旋による就職で、業務は社内文書の文章指導というものだった⁽²⁾。

この日本郵船在職中に百間は、日本が植民地としていた台湾へ赴き、当地の印象を旅行記として発表した。本稿では、この旅行を中心とした百間の日本郵船時代の活動について、その特質を考察する。

内田百間の日本郵船時代

まず、次節で百間の旅行をめぐる当時の状況を確認し、旅行記の記述をもとに、利用した航路・鉄路や観光した場所を日程順に整理する。次に旅程の特徴と旅行記の性格を検討したうえで、この時期の日本郵船嘱託社員としての他の活動を取り上げ、その特質を明らかにすることを試みる。また、これをもとに、台湾旅行記を含む百間の執筆活動が、当時の旅行ブームの背景にある植民地主義の浸透において果たした役割についても一考を加えたい。

一 台湾旅行の背景

百間の台湾旅行は、のちの回想によれば、岡山中学の先輩で当時台南在住の中川蕃に誘われたことがきっかけとなって実現した。百間の書き記すところでは「郵船の嘱託になつてゐたから船はただで」、「会社から私一人用の一等船室を取つておいてくれた」ため、きわめて快適な船旅であったようである⁽³⁾。明治製糖株式会社の重役を務

める中川は門司で百間に合流し、現地での最初の三日間同行したのち、四日目からは秘書を派遣して付き添わせた。⁽⁴⁾四日目から六日目にかけて塩水港庁蘆荳支庁（現台南市麻豆）の明治製糖に投宿し台南見物をしているのも、中川の厚意によるものだろう。日本郵船の嘱託という肩書のおかげで「船はただ」である以上、当時複数あった日本の植民地のいずれにも行くことができた百間が台湾に向かったのは、友人が親身になって申し分のない旅行プランを用意してくれたからにはかならなかった。

一方、百間も船旅や海を隔てた土地の風景に全く興味がなかったわけではない。百間が日本郵船嘱託に着任してすぐに取り組んだのは、執務室に用意されていた「航路案内」を読みふけることだった。

……初めて日本郵船に出社した時、当てがはれた机の上に長方形の金網の籠が三つ並べてあった。その中の二つには既決未決の小さな木札がついてある。しかし私の決裁する書類が廻つて来るわけではない。籠の中に切符発売所の棚に列べてある様な各線の航路案内を積み重ねてくれた。新入りのおやちを一通り教育するつもりであつたかも知れない。又こちらでも初めの内はなんにも用事がなかつたから、毎日洋服を着用して物物しく出勤はするが、机に向かつて航路案内の小冊子を丹念に読むのが一日の仕事であつた。沢山あるので二日や三日では読み切れない。まだ読まないのを未決の籠に積み、読み了はつたのを既決の籠の中に重ねる事にした。

〔航路案内⁽⁵⁾〕

前述のように社内の文章指南役として入社した百間には、実際にそのような業務が回ってくることは少なく、勤務中「航路案内に読み耽つて到頭あらかた片附けてしま」うだけの時間があつた。しかしそれは「船会社に來たおつき合ひに読んだわけではな」く、「知らぬ海や港や島島の記述が面白かつた」からであるという。⁽⁶⁾

このように、中川が台湾旅行を提案する以前から、日本郵船に就職したことによって百間の心中にも「異国」にして「日本」である「外地」への関心⁽⁷⁾が醸成されつつあつたといえる。いいかえれば百間の台湾旅行は、本人の日本郵船入社と、友人からの個人的な提案の両方があつてこそ実現したということになる。次節からはその台湾行きで百間がどのような旅程をたどつたのかを、旅行記と日記の記述をもとに明らかにしていきたい。

二 百間のたどつた旅程

当時の百間の日記には、一九三九年十一月九日に神戸港を出発し、十二日から二十日まで台湾に滞在したのち、二十三日に神戸港へ再び到着したことが記されている。また台湾旅行記の一つによれば「日台」間の往復には神戸基隆線（航路）を利用し、往路は当時の日本郵船が所有する大和丸、復路は同じく富士丸に乗船した。⁽⁸⁾日記に記された台湾旅行の概略は次のようなものである。

まず、十一月九日に神戸を出て十二日に基隆へ着き、十四日まで

は現地在住の知人を訪ねたり、日本郵船関係の宴会に出席したりして過ごした。十四日遅くに夜行列車で台南に向かい、十五日から十七日までの三日間を台南見物に充てている。十八日に台北へ戻って再び日本郵船関係の宴会に出席した。十九日に休息を挟み、二十日に基隆へ向かい日本郵船基隆支社で講話を行ったのち富士丸に乗船し、二十三日に神戸に到着した。持病の発作が繰り返し起こっていたこともあり、全体としては強いて観光地に出かけない日も多く余裕のある日程だが、三日間の台南見物では前述の明治製糖を根拠地としてさまざまな場所に向かっている。

こうした旅で百間が用いた交通手段の中心は、鉄道である。右に示したとおり、前半は基隆から台北、中三日間は台南周遊、後半に再び台南から台北、そして基隆の順で主に島の西側を移動したのが百間の台湾めぐりだといえる。この五年前に台湾総督府交通局鉄道部より発行された昭和九年度の『台湾鉄道旅行案内』⁽¹⁰⁾を参照すると、以上のようなルートをとるためには、縦貫線と明治製糖線を利用することになる。旅行記に書き込まれた自動車、バス等の利用状況を踏まえ、台湾における九日間の移動手段を整理すると、百間が以下のような旅程をたどったことがわかる。

『台湾での旅程』三点リーダーは鉄道以外での移動を、括弧内は交通機関・手段を表す。地名・駅名等の表記は当時の資料による。以下の旅程の根拠となる一九四〇年代の台湾旅行に関する

テキストは、本稿の末尾にまとめて記載した。

同	一九三九年十一月十二日	日本郵船株式会社大和丸下船―基隆駅―台北…吾妻旅館―(バス?)―草山…大屯ホテル
同	十三日	大屯ホテル―(自動車)―吾妻旅館―台北市内散策―台湾拓殖株式会社―吾妻旅館―瓢亭
同	十四日	吾妻旅館―蓬莱閣―吾妻旅館―台北駅(縦貫線夜行)
同	十五日	(縦貫線夜行)―高雄駅…高雄市内散策―(潮州線)―溪州駅―(潮州線折り返し)―屏東駅…(自動車)…「蕃屋」(先住民居住。後述)―台南駅…台南市内散策―番子田駅―(明治製糖線番子田線)―麻荳駅…明治製糖株式会社
同	十六日	麻荳―(自動車)―台南市中散策…(自動車)…安平城―(自動車)―麻荳
同	十七日	麻荳―(明治製糖線番子田線)〔ガソリンカー故障のため、中途より自

動車に振替輸送)——佳里農場——蔴荳

…明治製糖株式会社

同 十八日 (縦貫線急行)——台北駅…吾妻旅館

…梅屋敷

同 十九日 吾妻旅館

同 二十日 吾妻旅館…台北駅——(縦貫線)——基隆駅…日本郵船基隆支社…日本郵船株式会社富士丸乗船

こうした旅程を『台湾鉄道旅行案内』と比較してみると、百間は必ずしも主要な観光地を回ろうとはしていない一方で、たとえば十五日の旅程に見られるように、縦貫線と潮州線(一九四一年に屏東線として全線開通。以下、一九三九年当時の名称である「潮州線」を表記に用いる)を利用してかなりの長距離を移動していることがわかる。

縦貫線については、十二日の基隆上陸から台北に向かう際にも乗車したことから、十四日から十五日にかけての夜行列車による台北——高雄間移動により、路線の大部分を「制覇」したことになる。また潮州線も始発駅の高雄から「台湾幹線のどん詰まり」すなわち終点である溪州まで乗車したうえで、復路で下車し観光するというように、路線をフル活用しての観光を行っている。

このように百間の台湾周遊の特徴は長距離移動にあり、旅程の大

半を公共交通機関での移動に充て、車窓から「異国」の風景を眺める時間が重視されていることがわかる。こうした旅行のありかたは『台湾鉄道旅行』に「遊覧順序」として掲載されているような、一定のエリアにおいて複数の有名な観光地を回るものとは性格を異にしており、むしろ公共の交通機関を利用することそのものをエンターテインメントとして捉えるものである。それを文章化した一連の文章は、台湾旅行記であると同時に文字通りの「鉄道旅行」案内だといえるだろう。

三 利用路線の性格

私が台湾にゐたのは九日間である。基隆に上陸した二三日後に夜行列車で台北を立つて台南に向かった。蕃仔田駅ではまだ暗かつたが、台南駅に著いた時は明かるかつた様に思ふ。初めの予定では台南で下車するつもりであつたけれど、ちつとしてゐれば汽車はまだ南の方へ行くのでその儘乗り続けて高雄へ行き、市中を一回りして更に乗りついで鉄線道路の南端の溪州まで行つた。(中略) 帰途は屏東と台南に寄つて、夕方蕃仔田線に乗り、社線に乗り換へて蔴荳の明治製糖の本社に帰つて来た。

(「基隆の結滞」)

前述のように百間は台湾旅行において、縦貫線と潮州線、そして明治製糖線蕃子田線を利用した。長距離移動に欠かせなかったのは

島の西側を南北に走る縦貫線であり、したがっておそらく最も長い時間乗車したのがこの路線ということになる。一方、高雄以南の周遊では潮州線（屏東線）が、明治製糖会社を旅の拠点としての農業地域観光では番子田線が主な移動の足になった。以下、各路線の特色を概観していく。

まず、縦貫線とは、当時の清が台湾を植民地化するにあたり基隆から台北、そして新竹まで敷設した路線を、日清戦争後に日本が島の領有と同時に接收し、一九〇八年に高雄へと延伸・開通させた路線である。⁽¹¹⁾これにより「台湾西部では南北の往来が容易になり、人や物の動きが飛躍的に活発になった」⁽¹²⁾ことから、植民地台湾における最も主要な路線の一つと位置づけられる。横路啓子は一九二九年の台湾、とりわけ台北の都市景観が「旅行者にエキゾチシズムを感じさせないほどに日本的であった」ことの背景に「内地」からの移住者の増加と渡航ルートの充実による「日本人社会の形成」を挙げているが、そのような「近代化」と「日本化」に、清朝の支配下で達成されなかった縦貫線の完全開通が大きく寄与したであろうことは想像に難くない。

こうした縦貫線のうち百間が台北から高雄まで乗車したのは、基隆〜高雄間を結ぶ一日二往復計四本の急行のうちの夜行列車で、一・二等寝台には車内扇風機・読書灯・喫煙室が完備されていた。⁽¹⁴⁾したがって百間の日記や随筆に詳細は記されていないものの、縦貫線の夜行は、長距離ではあるもののその分移動時間を快適に過ごす

ための環境が提供されていた車両であったといえる。このような充実した旅客車両を整備することもまた当時的大日本帝国が自らの「国力」をアピールする一形態であると同時に、「内地」からの旅行者を呼び込む一つの有効な手段となっていたと考えられる。

次に百間の利用した路線は、高雄駅で縦貫線から乗り換えた潮州線である。この路線は完成までに「淡水溪（現在の高屏溪）の長大な橋梁架設に手間取り工事進捗が遅れ」たという経緯をもつだけあり、車窓からは台湾最大の流域（面積を誇る高屏溪（当時の下淡水溪））を見下ろすことができた。この様子は百間の旅行記で言及されており、さらに列車が広大なバナナ畑沿いを走ってもいたと記されている。⁽¹⁶⁾つまりこの潮州線には、台湾南部の自然と産業が「異国情緒」を誘う風景として一望できるといふ特色があったことがわかる。「内地人」にとつて先ほどの縦貫線が設備の「近代化」を通して台湾を「発展」させているという日本のアピールを代表するものだとすれば、こちらの潮州線はそのようなフロンティアを求める植民地主義の心性を肯定し、なおかつ「近代以前」への郷愁に浸ることを許すローカル線だったといえるのではないだろうか。

そして最後に、潮州線を折り返し縦貫線に乗り継いだのち、番子田駅から乗り換えとなる明治製糖線番子田線は、その名前のとおり本来は台湾の特産品である砂糖黍を運搬するために製糖会社が用いる貨物列車の軌道であった。他の製糖会社線では一九二〇年代から旅客列車を導入するところもあったが、百間の台湾滞滞時の番子田

線では旅客の便乗が関係者に限って認められていたようである。⁽¹⁸⁾

こうした成り立ちのゆえに、番子田線の車体は小さく、砂糖黍畑の中を進む「機動車」と呼ばれるガソリンカーであった。⁽¹⁹⁾ 幹線である縦貫線の移動では見られない農業地域に足を伸ばしての観光は、本来は「砂糖の乗る汽車」⁽²⁰⁾に便乗するという興味深さとも相性の良いものであったと考えられよう。いうまでもなくこの砂糖黍畑の収穫は、当時の明治製糖株式会社によって原材料化・製品化され、台湾を含む「外地」と「内地」で消費されることになった。前述のとおり百間は台南地域の周遊に際して、明治製糖重役である中川蕃の計らいで同社を拠点にしている。そのような旅程で利用した明治製糖番子田線から見える砂糖黍畑は、いかにも「台湾らしい」風景として百間の心に印象づけられたと思われる。

このように百間が台湾旅行で利用した鉄道路線は、それぞれに異なる性格をもっている。前述のように移動手段や移動時間の楽しさを重視するという旅の特色は、こうした長距離移動と複数路線の利用によって実現されているといえる。こうした台湾旅行の模様をえがいた一連の旅行記は、一九四〇年代における百間の執筆活動であるだけでなく、所属する日本郵船株式会社とそれが推し進める植民地主義のもとで、「外地」への旅行ブームを宣伝する役割を果たしてもいたといえるだろう。

ところで百間が移動そのものを旅の楽しみにしていたとはいえず、いわゆる観光地にまったく興味を持たなかったわけではない。次節

では旅行記の中で取り上げられた当時の「観光地」に、百間がどのようなまなざしを向けていたかを検討することにした。

四 先住民族に会う

——「屏東の蕃屋」における「生蕃」

前述のように縦貫線夜行で台湾南部に向かった百間は、潮州線に乗り換えて終点までの景色を車窓から眺める旅程を選んだ。その復路には、屏東駅から自動車で当時「蕃屋」と呼ばれた先住民族の住居に立ち寄っており、そこでの体験を「屏東の蕃屋」(『海運報国』一九四〇年四月)に書き記している。

片側に生垣のある裏町の様な所を自動車走つて蕃屋の前に停まつた。目の下に見える位の低い屋根があつて、前面の片隅には暗い戸口が口を開けてゐる。この中に生蕃があるのだなと思つたが、しかしすぐ傍の樹蔭には縁台が据ゑてあり、又椅子テーブルも備へつけてある。そこは蕃屋の案内所であつて、硝子戸棚の中には清涼飲料水などが列べてある。

この「蕃屋」は、当時の台湾旅行にあつてごく一般的な行先であつた。百間が意外に感じたように「椅子テーブル」が備え付けられ、ソフトドリンクが用意されていたのもここが本来的な意味での先住民族住居とは異なり、「案内所」を設けた観光スポットになっていたからである。実際に『台湾鉄道旅行案内』でも屏東駅の項目

には「駅―飛行聯隊―台湾製糖会社工場―蕃屋、公園、阿緞神社」という「遊覧順序」が紹介され、「蕃屋」については「蕃人の家屋を其のまゝ、移し建てたもので、彼等が下山した時の宿泊所に充てると、⁽²¹⁾もに、彼等の風俗を紹介するものとして喜ばれてゐる」と記載されている。そのような「彼らの風俗を紹介する」先住民住居の様子を、百閒は次のように書いている。

反対の側に歩いて行くと、そこは壁際が一段高くなつてゐる。後から案内人がやつて来て、ここは身内の者が死んだ時に埋めておく所です。生蕃は死骸を家の外へ持ち出す事をしないと云つたので変な氣持がした。(中略)

三方は壁で塗りつぶし、一側にしか窓はなかつた。この窓の明り下の右と左に座が張つてあつて、一方には老婦人がゐた様であつたけれど、何だかむくむくしてゐて、私ははつきり様子を見なかつた。もう一つの座の上にあるのは生蕃夫人である。鏡台を置き、化粧品ものつかつてゐた様である。その壁にいろいろのポスターがぶら下げてあるのは、装飾をこらしたものだと思はれた。

百閒が当時の侮蔑的な表現で「生蕃」と繰り返し呼んでいることからわかるように、この民族は本来、山地に住む人々である。具体的にはこの「屏東の蕃屋」の中で「マイチヨス酋長」と呼ばれる住居の主が「パイワン族に属し、その中のライバアン社の頭目」であることが記されている。台湾先住民民族における「頭目」とは、清

朝由来の呼称で平民に対する貴族を意味することから、山中の集落である「ライバアン社」の代表者または主要な立場にある人物を移住させたのがこの「蕃屋」であるといえるだろう。⁽²²⁾

百閒が「変な氣持」や「一側にしか窓はなかつた」と違和感をもつて記しているように、パイワン族の死生観や住居の構造は「内地」のそれとは異なる点が少ない。たとえば「死骸を家の外へ持ち出す事をしない」のは、台湾先住民民族では屋内埋葬が一般的であることによるもので、社会人類学者の松澤貞子によればパイワン族は山上を死者の行き先と捉える一方で「祖霊はいつも子孫の身近にいるとも考え」ているという。⁽²³⁾ また窓が少ない理由は、先住民民族が生活の場としてきた山地の地形を生かして住居を建てていたことにある。すなわち「谷側を家屋の前面にして、斜面を家の壁として利用して」「家屋内を掘り下げた堅穴式住居」にすることが多かったため、⁽²⁴⁾ 一方向以上に風の抜ける窓を設ける日本家屋とは自然に異なる構造をもつことになったといえる。

しかしながらこうした民俗的背景にまでは分け入らず、単に「未開」性のあらわれとしてのみ住居を眺めるに過ぎなかったのが、百閒の先住民民族との出会いのようである。それはいうまでもなく百閒が当時の「内地人」の典型として、彼らを「生蕃」と呼んで見下し、「近代」を生きる自分には理解できない「陋習」ととらわれた人々としてとらえているからにはかならない。百閒の好奇の目と無知にもとづいた「蕃屋」に対する反応は、当時の「内地人」の一般的な

まなざしであるとも考えられよう。⁽²⁵⁾

なお、百間が訪ねた当時の屏東はすでに、清からの移住者が定着したのち、日本の「理蕃」政策の名のもとに先住民族の弾圧が繰り返され、彼らの多くが帰順を強いられたあとだった。こうした背景のもとで作られた「蕃屋」の存在は、先住民族に対し、政治的に弾圧を行うと同時に「内地人」が異国情緒を味わうための民俗的標本を提出させるという文化的な搾取があったことを如実に示している。

百間もそのような「蕃屋」の性質に若干の懸念をもったようである。一方でそれと同時にこの「住居」が、「内地人」が好奇の目で眺めるだけの場所ではなく、先住民に山地と平地を行き来する際の利便性を提供する施設でもあることを聞き、「内地人」の一方面的な搾取ではないと安心を覚えている様子が見られる。

この蕃屋の生蕃は、後の山の中にある一族の酋長なのだそうです。であるが、それが話し合ひで屏東の町中に降りて来て、この家の中に住んでゐる。さうして内地から来た旅行者に、山中の生蕃の生活を見せてくれる。私はさう云ふ事をするとき山中の一族が腹を立てはしないかと思つたけれど、実際は生蕃が山から屏東へ買物に下りて来れば、大概この蕃屋に立ち寄つて、泊まつて行つたりするさうである。

もちろん先住民が利用するからといって「内地人」の興味本位の視線が正当化されるわけではない。こうした展示物としての異文化といえ、このときから三十年以上をさかのぼる「人類館事件」が

まず思い浮かぶだろう。大阪での内国勸業博覧会に「展示」された「内地に近き異人種」⁽²⁶⁾は、観客から好奇の視線を浴び、結果として沖縄県や清国の人々の抗議活動を引き起こすことになった。松田京子はこの「学術人類館」が一九一二年の東京・上野での拓殖博覧会にも引き継がれ、その際には日本が支配下に置いていた五つの地域のうちとりわけ「台湾館はメインパビリオン内で最大の陳列スペースをもち」「台湾の産業発展の状況というモチーフと、文明による「野蛮」の教化というモチーフは、巧みに組み合わせられて展示されていた」ことを指摘している。⁽²⁷⁾

一方で「山中の一族が腹を立てはしないか」という百間の記述に一瞬現れる宗主国の人間として後ろめたさ、言い換えれば自分が差別する側に立っていることへの自覚と罪悪感、この作家が例えば「台湾館」に象徴される「文明による「野蛮」の教化」に対して、わずかながら躓きを覚えていたことを示唆するものといえよう。こうした視点は「屏東の蕃屋」発表当時の時勢を踏まえれば、文章中で安易に大きく取り上げられることは「帝国」への批判につながるため、危険を伴う。それでも「懸念」という形式で漏らされた植民地主義への疑問は、百間の心中に、台湾先住民に対する差別感情と相反しながら共存していた本音の一部とみていいだろう。

したがって松田の論旨に沿って「産業発展の状況」と「野蛮」の強化」という二つの「モチーフ」を念頭に百間の旅程を振り返ってみれば、前述の縦貫線を利用しての旅や、それ以前の台北での滞

在期間は前者を、そしていまの「蕃屋」という一種の「展示コーナー」が後者の役割を果たしていることは明らかだろう。その限りでは、百間の台湾旅行そのものが全体としては「台湾館」の展示を越える体験ではなかったとも見る事ができる。それと同時に、右に述べたような「懸念」として表出された植民地主義への疑問もまた、台湾旅行でその実態を目の当たりにしてこそ百間に芽生えた感情であり、前述のように「航路案内」を日本郵船の自室で読むだけでは知ることのなかった「帝国」に、自らが含まれているという現実の自覚であった。

このように百間がこの「蕃屋」で学んだとみられるのは、こうした先住民族の住居が「話し合ひ」により平地に移築され、案内係をつけた観光スポットになっていたことの背景にある、先住民族と「内地人」との「人種的優劣」の存在を前提とした一種の協力関係である。百間は先住民住居の周辺にいたマイチヨスの子供ムニに「穴明きの十銭を片手に三つ、片手に二つ、メて五十銭やつた」あとで、両親である「マイチヨス氏とルスルス夫人は、写真に這入る報酬として一同十銭づつ貰ふ」ことを聞き、「私はムニ坊にお金をやり過ぎたか知らと、後で心配」する。

こうした記述からは、山中からの移住を受け入れるかわりに「内地人」がここに来て記念写真を撮影するたびに彼らからわずかな金銭を受け取り、また山中に住む他のおそらくはパイワン族を中心とした先住民が宿泊費用を負担せずに平地へ行けるという条件で、こ

の「蕃屋」といういわば展示施設が開設されることになったという経緯が伺われるだろう。取引の非対称性は明らかだが、先住民族側ではこの「話し合ひ」に応じることで自らの集落や部族の「内地人」への帰順を示し、弾圧を避けるという目的もあったかもしれない。以上のような背景を踏まえると、百間が出会った「生蕃」とは文字通りのそれではなく、先住民族が自らを家族や生活空間もろとも「展示品」にした「生蕃」の標本であったといえるだろう。実際のところマイチヨスは「内気」な態度ながらも、百間と日本語で会話を交わしてもいた。そのような場所が旅行案内に記される程度に知られた観光地となっていたという事実は、日本の侵略に対する先住民族の反応が、帰順する「熟蕃」と抵抗する「生蕃」に単純に分けられるわけではなかったことを物語っている。

この点には前述のとおり百間もやや意識的であったと思われる。その意識は「屏東の蕃屋」の結末部分において、この時に撮影された写真を見た百間が冗談めかしながらも「マイチヨス酋長の引き締まった表情」に「顔のまはりが大きい計り」の自分を比較して「見られない醜態」だと嘆いてみせる場面で再び顔をのぞかせる。もちろんそれによって引き起こされたという「酋長を崇拜する気持」については割り引いて捉えなければならないが、先ほどの「懸念」と合わせてここにも、「文明による「教化」」の必要性に対する百間の疑いを垣間見ることができよう。⁽²⁸⁾

しかし一方でこの「蕃屋」が「内地人」のための展示施設である

だけでなく、先住民の宿泊施設としても利用可能であると注釈的に述べていることの意味を考えてみれば、観光スポットとしての「蕃屋」が百間の眼には「平和的」な「理蕃」の結果として映ったのではないだろうか。そのような見方は、侵略者の側に立つ百間にとって自らの暴力性を意識せずにすむ方法でもあり、加えて「生蕃」に現金を与えることで彼らの経済を助けているとさえ考えることもできる方法だったといえよう。

このように百間の台湾旅行における先住民との出会いは、すでにそれ自身が標本化され「内地人」用に整えられた旅行パッケージの一行程にすぎず、むしろそのような場所への訪問によって、「内地人」が植民地化した台湾において現地のとらわれ先住民とも「平和的に」共存しているという印象を得ることになった。その記録である「屏東の蕃屋」という文章もまた、こうした「理蕃」政策の複雑な実態を伝えながらも、それを擁護することの正当性を読者に印象づけたと考えることができるだろう。

むしろこうした旅行記は、すでに述べたように百間が日本郵船の一社員でありながら著名な作家でもあったことによって影響力をもち、広く読まれることになったと考えられる。いいかえれば前述のように個人的なつてと当時の職業的立場によって実現した台湾旅行は、これまで取り上げてきたような一連の旅行記を生み、それが当時の「内地」で発表されることで、観光的な興味において「内地人」を「外地」台湾へ惹きつける役割を果たしたのではないだろうか。

次節ではこうした百間の当時の作家活動について、日本郵船嘱託と作家という二つの立場をどのように結びつけて展開していたのかを、台湾旅行以外の主題をもつテキストにも目を向けながら考察していきたい。

四 日本郵船と百間

日本郵船入社当時の百間は『百鬼園随筆』（一九三三年十月、三笠書房）で当たりを取ってからの六年間に十一冊もの随筆集・小説集・童話集を上梓し、「奇人」という作家像とともにその名がすでに広く浸透していた。こうした書き手が「会社員」になった話題性からか、当時の『アサヒグラフ』では郵船での勤務について書いた随筆が本人の写真とともに「随筆家として令名高い百鬼苑、内田百間先生は、この程、日本郵船に入社、五十一歳の新入社員となりました。仕事は会社の書類や社員の文章の添削、ザット作文の先生といふところです。写真は腰弁を食べる百間先生」とのキャプションを添えて掲載されている²⁹。

また百間の入社と時を同じくして、日本郵船株式会社内に設置された郵船海運報国会の発行する雑誌『海運報国』が五月に創刊されたことも「新入社員」の百間に力を与えた。百間は与えられた執務室の六四三号室という番号にかけてこれを夢獅山房（むしさんぼう）と名付け、同誌の創刊から「夢獅山随筆」と題した連載を開始

した。⁽³⁰⁾やはりこの年の五月に創刊された文藝春秋社の雑誌『大洋』とともに、百間は恰好のタイミングで新たな発表の場を得ていたのである。

一方日本郵船にとっても、百間を採用することは、旅客船を利用した植民地への旅行ブームを後押しする広告塔の獲得という点でメリットがあったと考えられる。げんにこの年の七月、日本郵船は所有する客船への試乗を百間に提案しており、その横浜―神戸間周遊の経過を書いた複数の文章が九月には『海運報国』『中央公論』『改造』でそれぞれ発表されている。

そのうちの一つである『中央公論』に掲載された「波光漫筆」では、乗船する鎌倉丸について「総噸数は一万七千五百噸であつて」「日本の一番大きな船の一つださうである」と簡単に紹介した後で、甲板からは船が「大浪を切り分けて進んで行く」様子が眺められるのはもちろん、船内では「大変な御馳走」が供され、また「天然色のトーキー映画」も上映されることを記している。

こうした記述からは、百間が単なる移動手段を越えたエンターテインメント性を船の魅力として打ち出していることがわかる。これは前述の台湾旅行でも、長距離での移動それ自体を旅行の楽しみと位置付けていることと通じる発想だといえよう。さらにこうした自社の所有する客船の特徴を随筆というジャンルの枠内で「ありのままに」書く⁽³²⁾ことで、百間の旅行記や乗船体験記が、日本郵船にとって格好の宣伝になっていたことも容易に想像される。

加えてこの時期には、制定間もない「海の記念日」のPRを兼ねたこうした客船上での座談会がたびたび催されてもいた。「海の記念日」は明治天皇が函館から船を利用して帰京した史実にもとづき、「海運報国を合言葉に時局の荒波を乗り切つて活躍する」日の丸商船隊⁽³¹⁾（『朝日新聞』一九四一年四月二十五日）を顕彰する目的で通信省が中心となり、七月二十日をその日として一九四一年に制定された。⁽³³⁾

この「海の記念日」にあわせて朝日新聞社が開催した一九四一年七月十五―十六日の氷川丸船上座談会では、林芙美子や柳田国男をはじめとする「文化人」のほか、軍人を含む十六名の出席者に百間も「日本郵船顧問」の肩書で名を連ねている。この模様は朝日新聞紙上で「海ゆく座談会」として、同十八日から二十四日にかけて五回にわたり掲載された。このなかで百間は司会を務め、当日の出席者から「大東亜共栄圏を打ち樹てる大仕事」が「二千六百一年を更に邁つて御代の昔から与へられてゐた民族的の仕事」であるという見解や、「支那事変」に際して「海軍の手となり足となつ」て活動した商船関係産業を「海軍の相棒」と位置付け、発展の必要性を説く発言を引き出している。

また、これに先駆けてやはり日本郵船の所有する新田丸で催された船上座談会の内容は、「浮世はなれて海上閑談会」の見出しで『文藝春秋』一九四〇年六月号に掲載されている。同号ではヨーロッパにおける折からの戦火拡大を特集しており、真珠湾攻撃以前の日本

にとつての客船で行く海が経済活動による「報国」を象徴するだけでなく、「浮世はなれ」た場所でもあったことが伺われる座談会だといえるだろう。それはこれまで述べてきたような、「異国情緒」を求めている植民地旅行の推進とも共鳴する海のイメージだったのではないだろうか。

このように、船上座談会の出席者・司会者としてまさに適役であった百閒は、こうした形でメディアへの露出を重ね、日本郵船をホームグラウンドに植民地主義の宣伝役を担っていたといえる。その宣伝の手法とは、一方で「大東亜共栄圏を打ち樹てる大仕事」という英雄的な物言いを座談会の司会として出席者から引き出すことにあり、他方では複雑化する政治情勢や国際社会の様相をいつとき忘れられる客船や、それが目指す自国の所有物としての「異郷」の風景に言及することにあつた。すでに述べた台湾旅行においても、個人的なコネクションが先に立っていたとはいえ、結果的にこれまでに挙げてきた日本郵船嘱託社員という肩書での宣伝活動の一端として、その記録が機能していることは確かだろう。

おわりに

以上、内田百閒の日本郵船時代について、台湾への旅行を中心にその活動の特質を考察してきた。はじめに百閒の「外地」台湾への旅行をめぐる経緯を確認し、旅行記の記述をもとに、利用した航

路・鉄路や観光した場所を日程順に整理し、旅行の特徴と旅行記の性格について検討した。その結果、ガイドブックをなぞるような観光では必ずしもない旅程のなか、台湾西部を縦断するために利用したそれぞれに異なる性格の三種の路線からの風景が旅行記に書き込まれていることから、乗車時間をエンターテインメントとして捉える長距離移動の旅という点がこの旅の特質であることが明らかとなった。³⁴⁾

次に、旅行記の中で特に訪問先として取り上げられている「蕃屋」と呼ばれた台湾の先住民族住居について、百閒がどのような目でそれを眺めたかを検討した。はじめに『台湾鉄道旅行案内』および旅行記の記述からこの「蕃屋」が実際には山地を生活の場とするパイワン族の一家族を平地に家屋ごと移住させたものであり、「内地人」を利用客に想定した一種の生体展示施設であつたことを確認した。そのうえで、旅行記「屏東の蕃屋」において読み取れる百閒の台湾に対する印象、すなわち台湾先住民族との出会いが百閒に植民地主義への疑問を芽生えさせたものの、先住民族への見方も典型的な「文明化社会」から「未開社会」への好奇のまなざしを抜け出してはいないことを指摘した。そしてそのような視角での旅行記が当時の「内地」において、台湾先住民に対する差別感情への後ろめたさや侵略への罪悪感をわずかながら示唆しつつも、全体としては「理蕃」政策を正当化し、その暴力性を覆い隠そうと試みながら「外地」台湾へ「内地人」を惹きつける役割を果たしたという読解を

行った。

こうした台湾旅行とそれを文章化して発表することが当時の「内地」における植民地ツーリズムの発展へ働きかけた可能性を検討したのち、やや視点を広げてこの時期の日本郵船嘱託社員としての他の活動を取り上げ、その特質を考察した。まず、入社間もない頃の百間には、広く知られた作家が五十歳を過ぎて「新入社員」となったという話題性に加え、新たに創刊された『海運報国』や『大洋』などの雑誌がうってつけの執筆活動の場になったことを確認した。

具体的には、日本郵船が所有する客船に乗り込んでの座談会への出席を重ねていたことを取り上げ、「海の記念日」関連行事としての座談会における司会役を含む発言などとおして、まさに「海運による報国」を標榜する日本郵船の広告塔の役割を担っていたことを、この時期の百間の活動の特質として位置付けた。

以上の検討から、百間の日本郵船時代とは、台湾旅行を最大のイベントとして、植民地への旅行やそれに連なる海運産業がいかに「国家のために」重要な役割を果たしているか、また今後も果たしていくべきかを、随筆や座談会といった比較的気軽に読まれる文章類によって当時の一般市民に広く知らせる活動に力を注いだ時期であったと考えられる。こうした「時局」向きの活動は、『百鬼園随筆』で知名度を上げ、小説よりは随筆によって読者を獲得していた百間ならではの訴求力をもっていたのではないだろうか。

なお、百間是这样した座談会の記録を「新田丸座談会覚書」（『海

運報国』一九四〇年五月）や「氷川丸座談会覚書」（『海運報国』一九四〇年十月）などの随筆として発表してもいる。これら「座談会覚書」の中身は、百間が郵船嘱託にして作家であるという立場から、社内で座談会出席者の人選について受けた相談内容について出版社へ顔をつないだことや、数人については候補に挙がっていたものの出席がかなわなかったこと⁽³⁵⁾などを記した、やや興味深い楽屋話といったところである。

むしろ、座談会における会話はテキストとして流通することを前提とする以上、「覚書」はそこに掲載される予定の内容と重複してはならない。したがって記録されない出来事を点綴していくことが「覚書」の役割であるわけだが、むしろ日本郵船社員としての百間によるこうした「裏話」の発信によって、いかに多くの著名人が「海運報国を合言葉に」植民地と本国を結ぶビジネスに賛同していたかを印象づけることになったとも考えられよう。

こうした日本郵船時代の諸テキストからわかるのは、百間が自身の執筆活動を、広く名前の知られた作家という立場と日本郵船嘱託社員という立場の両方を巧みに結び付けて展開していたということである。いいかえれば、一方では従来の執筆活動の延長線上にあるかのような旅行記や乗船体験の記録という多数の随筆を発表することで、作家としての活動を発展させ、他方ではそれが日本郵船の企業PRとなり、あるいは郵船所有の客船による「外地」旅行の宣伝ともなっていたということになる。

このように日本郵船時代の百間のテキストには、この作家が日本文学報国会への入会を拒んだという事実だけでは捉えきれない、随筆のフィールドに根差した植民地主義の推進という方法で「時局」に適応した履歴が刻まれている。これらの変遷をより詳細に跡付けていくことによって、百間に対する従来の作家像を大きく更新する必要性が明確に浮かび上がってくるだろう。今後の課題としたい。

注

- (1) 『百鬼園 戦前・戦中日記 上』（以下『日記』と略記する）二〇一九年、慶応大学出版、二六六ページ。
- (2) 『日記』二六九ページ。
- (3) 『蕃さんと私』『毎日新聞』一九四九年十二月四日。
- (4) 『日記』三三四～三三五ページ。
- (5) 『アサヒグラフ』一九四二年六月二十四日。
- (6) 注(5)に同じ。
- (7) 戦前期の『航路案内』の記述について、荒山正彦は「日本の領域を、ツーリズムという実地経験で確認させる意図が込められている」ことを指摘している（「内地」と「外地」をめぐる海上ツーリズム」『関西学院史学』二〇一〇年三月、関西学院大学史学会。まず「航路案内」を通して台湾に触れた百間は、想像力を刺激する「日本の領域」に惹きつけられ、本稿で扱うようにやがてその実体験を記した一連の台湾旅行記によってこうした「意図」を結果的に再生産したことで、「内地」の読者の目を同様に「異国」的な「日本の領域」へと向かわせたといえよう。
- (8) 『基隆の結滞』『大洋』一九四一年六月、執筆者未見。
- (9) 注(8)に同じ。なお「一病息災」などの随筆で百間は、極端な頻脈の持病があったことを述べている。

- (10) 台湾総督府交通局鉄道部『昭和九年度版 台湾鉄道旅行案内』水谷真紀編『台湾のモダンリズム』二〇一二年、ゆまに書房。以下「台湾鉄道旅行案内」と略記する。
- (11) 高西鳳『植民地の鉄道』二〇〇六年、日本経済評論社、六〇九ページ。
- (12) 小牟田哲彦『大日本帝国の海外鉄道』二〇一五年、東京堂出版、二六ページ。
- (13) 横路啓子『台北の日本人社会——近代都市台北の成り立ちと台湾鉄道ホテル』和田博文・黄翠娥編『異郷』としての大連・上海・台北』二〇一五年三月、勉誠出版。
- (14) 注(10)文献、五六～五八ページ。
- (15) 注(9)文献、十三ページ。
- (16) 「バナナの菓子」『スキート』一九四〇年三月。
- (17) 注(10)文献、二八ページ。
- (18) 「小さな列車」『スキート』一九四一年一月。明治製菓株式会社のPR誌である『スキート』は当時、チョコレートやキャラメルなどの菓子類のほかにその原材料である台湾産の砂糖の製品化までに関する情報を大きく取り上げており、登場人物が製糖工場を見学する漫画の連載も見える。したがってこの旅行記も、そのような砂糖の生産過程をテーマとした記事の一部として同誌の中には位置づけられるといえる。
- (19) 注(15)文献に同じ。また「砂糖黍」にも同様の記述が見える。当時、短距離で砂糖を運搬する製糖鉄道の多くがこうした「軽快なガソリンカー」を導入していた（注(10)文献、五一ページ）。
- (20) 注(15)文献に同じ。
- (21) 『台湾鉄道旅行案内』一一四ページ。
- (22) 住田イサミ『台湾先住民族の刺繍と織物——階層制からみたパイワン群族』二〇〇二年一月、大修館書店、三三三ページ。
- (23) 松澤員子『先住民の系統と居住地域』国立民族学博物館編『台湾先住民の文化——伝統と再生』一九九四年三月、国立民族学博物館。

(24) 注(21)文献に同じ。

(25) とはいえ大東和重が國分直一の台湾先住民族の調査活動について指摘しているように、かりにこうした先住民族への深い関心をもって彼らを知ろうとしたとしても、そこで支配―被支配の隔たりが消えるわけではない。

先住民族への「内地人」の接近がこうした関係に一石を投じることは確かだとしても、「彼らの関係は明らかに対等ではなかった」のである（『台湾の歴史と文化 六つの時代が織りなす「美麗島」』二〇二〇年二月、中央公論新社、十七―二十七ページ）。したがって百間がたとえば国分や、水谷真紀の指摘する「保護された旅行者にとって目に留めたとしても通り過ぎてしまうような風景」を「自ら掴みに行くことを選んだ」野上弥生子（『台湾のモダニズム』注9文献『台湾のモダニズム』九二〇ページ）のような態度で先住民族に関心を寄せたとすれば、百間の立場とも相まってそれはまた別の問題を引き起こすことになったと考えられる。

(26) 「場外の余興」『風俗画報』一九〇三年六月十日、三七ページ。

(27) 松田京子「人間の「展示」と植民地表象——一九一二年拓殖博覧会を中心に——」『帝国の思考 日本「帝国」と台湾原住民』二〇一四年三月、有志舎、一五八―一六七ページ。

(28) こうした百間の植民地主義に対する批評性については、しかしながら同時に文明／非・文明の二項による対立と、「弱い」前者と「強い」後者という構造主義的な思考体系にとどまっていると見られることには注意しなければならない。

(29) 「腰弁の弁」『アサヒグラフ』一九三九年七月十二日。この頃こうした作家・文学者の「就職」は、大宅壮一や神西清など複数例があり「事変の余波で浮び上ったインテリ自由職業者の嘱託業」を批判的にとらえるむきもあった（『インテリの嘱託業』『読売新聞』一九三九年七月十三日夕刊）。

(30) 「夢獅山房」『海運報国』一九三九年七月、執筆者未見。

(31) 「日記」三〇一ページ。

(32) 書き手の実生活や感想を「ありのままに」書いているという了解のもと

で読解されるテキストをめぐるのは、一九二〇―三〇年代におけるいわゆる私小説の流行を背景に、随筆と小説のジャンルの境界が大きく変動していたことが注意される。一九三三年刊行の『百鬼園随筆』の内容と構成からは、このことを百間が強く意識していたことが伺える。山田桃子「戦前期『随筆』の流行と内田百間——『百鬼園随筆』刊行前後の問題を中心に——」（『日本近代文学』二〇一九年十一月、日本近代文学会）および拙稿「『百鬼園随筆』論——方法としての一人称から照射する「随筆」の範囲——」（『国文学研究』二〇一九年六月、早稲田大学国文学会）を参照。

(33) 「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う」（『国民の祝日に関する法律』第二条）ことを趣旨とする現在の「海の日」は実質的にこれを引き継いでいるといえる。

(34) このような移動そのものをエンターテインメント化する百間の旅行記は、『阿房列車』（一九五二年六月、三笠書房）に代表される「阿房列車」シリーズに引き継がれていくと考えられる。一度は焦土と化した日本列島の復興の模様を記していくという「阿房列車」の性格が、植民地ツーリズムを支える台湾旅行記を起点に育まれたという点は、一九四五年を一つの区切りとして百間の執筆活動を跡づけるにあたり興味深い経過といえよう。

(35) 新田丸船上座談会について、正宗白鳥、谷崎潤一郎、菊池寛、小林二三の四名は「差支へが出来て不参」であったという。（『新田丸座談会覚書』）

日本郵船時代の台湾旅行記および台湾関係文章一覧

題 名	初出年月日	初出誌	言及されている台湾の地名など	初 刊
蟻と砂糖	1939年 8 月	『スキート』	台湾の砂糖会社〔不詳〕	『船の夢』 1941年、那珂書店
大和丸	1940年 1 月	『大洋』	基隆、彭佳嶼	『船の夢』
バナナの菓子	1940年 3 月	『スキート』	下淡水溪、屏東、潮州	『船の夢』
屏東の蕃屋	1940年 4 月	『海運報国』	「蕃屋」〔先住民族住居〕、麻荳	『船の夢』
小列車 ^(注1)	1941年 1 月	『スキート』	番子田駅、明治製糖会社、麻荳	『船の夢』
基隆の結滞	1941年 6 月	『大洋』	彭佳嶼、基隆、上屋〔台北〕、番子田、台南、高雄、溪州、下濁水溪、屏東、麻荳、安平城、佳里農場	『船の夢』
神風機余録	1942年 1 月 28日	『アサヒグラフ』	台北、台南、高雄、屏東、潮州、溪州、鵞鑾鼻	『沖の稲妻』 1942年、新潮社
迎暑	1942年 7 月 22日	『アサヒグラフ』	基隆、台北、台南、屏東、北回帰線	『沖の稲妻』
砂糖黍	不明	不明	佳里農場	『船の夢』
時化	不明	不明	基隆、彭佳嶼	『船の夢』
波のうねうね	不明	不明	基隆	『沖の稲妻』
蓬萊島余談 ^(注2)	不明	『百閒座談』か		『百閒座談』 1941年、三省堂

(注1) 初出時の題名は「小さな列車」。

(注2) 本来は杉山平助との対談で、『中央公論』1940年7月掲載予定だったが検閲により掲載不可となった。

『百閒座談』では百閒の発言のみを収録している。