

モンゴル人と「回民」像を写真で記録するというこ
と：

「華北交通写真」からみる日本占領地の「近代」
(交感するアジアと日本)

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2015-03-12 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 松本, ますみ メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.14945/00008105

モンゴル人と「回民」像を写真で記録すること —「華北交通写真」からみる日本占領地の「近代」—

松本ますみ

目次

はじめに

- 1 華北交通写真コレクションの来歴と内容
- 2 「華北鉄道」という特殊会社と広報
- 3 写真というメディアと『満洲グラフ』
- 4 華北交通写真コレクション（京大人文研 36,534点）の性格、『北支画刊』『北支』の内容
- 5 モンゴル人と「回民」像を写真で記録すること

おわりに

はじめに

華北交通株式会社（股份公司）（以下、華北交通）という交通会社が盧溝橋事件以降、日本の中国華北占領地にあった。営業範囲は華北占領地と内モンゴルの一部（蒙古聯合自治政府内）であった。華北占領地とは山西、山東、河北、河南のいわゆる中華民国臨時政府の範囲で北京、天津、青島、済南などの大都市を含んでいた。華北交通は南満洲鉄道株式会社（以下、満鉄）ほど有名でなく、専門研究も比較的に少ない。しかし、従業員数11万人（中国人、日本人含む）、鉄道営業キロ6,000キロ、その他、バス運行を含む自動車輸送と運河や河川を利用した水運を行う大規模な国策会社であった。また、交通関係事業以外に、経済調査、農民調査、農林試験場経営、学校経営、病院経営、ホテル経営、警護組織の訓練、宣撫活動、広報活動なども行う、満鉄職掌とよく似た経営形態の会社であった。

日本敗戦後、この華北交通は解散したが、所有する写真とネガ36,000点余りが京都大学人文社会科学研究所に移され、キャビネットに収められて保存されていた。戦後長い間その存在はごくわずかな関係者が知るのみであった。近年（2013年～2014年）、この写真をデジタル化する作業が進められ、全貌が明らかになりつつある。本論では、これを華北交通写真コレクションと呼ぶことにする。

本論では、第一にこの華北交通写真コレクションの性格を日本と中国・「蒙疆」史の中に位置づけることとする。第二に、モンゴルとモンゴル人、イスラーム（当時は回教や回回教と呼ばれた）とムスリム（当時は回民、回回と呼ばれた）が、どの

ように表象され、特に日本人読者にどのようなイメージを与えたのか、ということ
を考察していく。

1 華北交通写真コレクションの来歴と内容

京都大学人文科学研究所所蔵の華北交通写真は、全部で36,534点（ネガとポジ）
が存在している。ポジは台紙に糊付けされて、①通し番号、②撮影者、③撮影年月
日、④撮影場所、⑤キャプション等の情報が付されている。なかには掲載雑誌や、
掲載時の注意、自家用などの情報が手書きやスタンプで記されているものもある。
すべての写真にほぼ共通しているのは①の通し番号のみで、②以下⑤までの情報が
記されていないものも多い。また、並び方も順不同で、撮影者、場所、日時など、
ほとんど脈絡なく並べられている。たとえば、あるリールは40枚ぐらい内モンゴル
の写真がつづくとなると、突然北京の公園ができてきたり、突然天津の街並みが出
てきたりという塩梅である。

ただし、その内容を精査していくと満鉄北支事務所時代の写真（1938年2月ごろ
から撮影開始）と華北交通時代の写真（1939年～1942年）が混在していることが
わかる。カメラマンはのべ41名（苗字のみ）が確認できる¹⁾。吉田潤以外は華北交
通社員の公式名簿に掲載されていないものが多数なので、おそらく満鉄あるいは華
北交通の嘱託もしくは、プロで日本と大陸を往復していたカメラマンの手になるも
のであろう²⁾。ふれた写真が少ないこと、動きが速い被写体も果敢に撮っているこ
と、アングルが高い位置や低い位置から対象を狙い、俯瞰や躍動感を表現しようと
していることからすれば、表現を重視したプロフェッショナルであることは間違い
がない。

ちなみに、『津浦線』（満鉄北支事務局 1938年8月10日）というパンフレットに
は、北支旅行注意として、「写真撮影は厳重な制限を受けている。必ず官憲の許可を
求めることを忘れてはならない。写生、模写も同様である。」とある。さらには『北
支旅行の手引き』（1938年9月30日 pp. 4-5）にも、「北支旅行に関しては写真機の携

¹⁾ 順不同で、西、西森、前島、加島、田中、安藤、山口、河合、湯本、木崎、山之内、松本、安福、湯
本、竹島、中山、大坪、城所、橋爪、吉田、豊田、奥蘭、桑園、竹島、橋本、有澤、加藤、長谷川、佐々
木、竹島、石、岩村、戸田、小倉、奥元、折田、伊藤、吉岡、河合、板屋、木崎の41名。城所（英一）
は、『華北交通昭和17年版』（華北交通1941: 84）で、弘報主幹の肩書をもっている。満鉄からの異動組
である。

²⁾ 1942年に北京で華北弘報写真協会が北京大使館の外郭団体として設立された。日本と大陸の間を兵
役逃れの日本人カメラマンが複数いきかい、北支の産業の写真、日本軍の活躍の写真をとった。華北交
通資業局弘報課のカメラマン吉田潤が勤めていた東亜交通公社がそれらの写真を買取った（白山2014:
295-296）。華北交通写真もこのようなプロセスで集められた可能性があるが、断定もできない。今後の
研究が俟たれる。

帯は差支えないが、撮影に当たっては特に慎重を期することを心がけなければならない。何と言っても未だ戦時体制下にあるのであるから、軍事上その他撮影禁止となっている地帯もあるので、列車上からの撮影はもとより、視察観光地における撮影など取締官憲又は案内人に付きあらかじめその指示をうけ万全を期することが必要である。」と撮影禁止場所が細かく官憲によって決められていること、その理由が戦時体制にあることを示唆している。したがって、華北交通コレクションはプロのカメラマンによる写真であるが、厳しい検閲を受けて残ったものであることは言を俟たない。

華北交通写真コレクションの来歴については、次の記述が類推の助けになる。すなわち、『華北交通外史』昭和63年5月20日発行の「あとがき」に、「故加藤新吉資業局長が終戦後苦心して持ち帰り、進駐軍の没収を免れる為に秘かに京都大学人文科学研究所に寄託された約3万余の写真のネガの一部を全所梅原教授の御厚意により掲載出来た事も何よりでした。……」。

この記述によると華北交通写真は大陸から加藤新吉が持ち帰ったことになっている。また、進駐軍の没収を避けて京都大学人文科学研究所に託したとわかる。また1988年の段階での梅原教授とは、梅原郁のことであろう。すなわち、梅原はこのコレクションの存在を知っており、華北交通関係者に

写真の提供を行っていたことがわかる。ただし、加藤が大陸から持ち帰った、という記述には半分疑問が残る。『北支』は現地編集であったが、ネガは高速便で東京の出版社に送られ、華北交通の東京支社に存在した可能性が高いからである。それは、以下のような広告でもわかる。「グラフは全部オリジナルなネガで北京から到着します。それを東京で最新版のグラビア機にかけますから、素晴らしい出来栄です」(『朝日新聞』1939年6月20日広告欄)。この記述によって、ネガの一部が華北交通東京支社に所蔵されていた可能性は否定できない。

さて、このコレクションの存在は京大人文研ではごく限られた関係者の間では知られていたというが、ごく最近までその存在の公開を控えていた。というのは、だれがいつ寄贈したという証拠書類がない以上、コレクションの所有権がどこにあるのが解らなかったからであるという。しかし、戦後70年近くたち、著作権も切れて



きたこと、さらにはデジタル技術を駆使したアーカイブ化が各地の図書館博物館で盛んになる現状をかんがみ、デジタル化を2013年ごろからすすめ、2014年には全デジタル化が完成した。あとは、内容分析、分類、データ化と公開を待つのみである。2016年には関連書籍の発刊と展示会をする予定である（京都大学貴志俊彦氏談）。

2 「華北鉄道」という特殊会社と広報

本論に入る前に、この華北交通という満鉄に比べて圧倒的に存在感が薄く、いまやその存在すら忘れかけられた交通会社の説明を簡単にしておきたい。盧溝橋事件後、日本軍の華北の軍事占領と鉄道接收後、満鉄北支事務局の経営をへて、1939年4月に「華北交通」は正式に成立した。ただし、北支那開発株式会社という特殊法人の子会社という位置づけで、かつ日華合弁会社という形態であった。この華北交通設立当初、中国人従業員6万人、その多くは北支鉄道出身者、日本人従業員2万人の内、1.5万人は満鉄からの異動組であった。満鉄とは別会社と言っても非常に満鉄色の強い組織であったことは間違いない。

さて、華北交通の前身である満鉄北支事務局は北京市の中心長安街に本拠を置き、華北占領後接收した鉄道経営を行っていた。広報にも力を入れ、満鉄の弘報部のやり方をなぞる形で満鉄北支事務局弘報課が設立された。華北の「安定」が確保されるやいなや、内地日本人向けに各種旅行案内書や広報誌『北支画刊（グラフ）』（1938年4月～1938年12月）など刊行した。『北支画刊』の発刊が決定されたであろう1937年末～1938年1月、2月といえば、山東省の省都済南を占領（1937年12月27日）、天津―済南線が開通し（1938年2月16日）した頃で、日本軍が破竹の進撃を徐州に向けて行っていたころの頃のことである。徐州陥落は1938年5月20日である。

満鉄北支事務所の業務を受け継ぐ形で成立した華北交通（1939年4月～1945年8月）は、民間に広くその設立を知らしめるため、『華北交通会社一覧』（1939年8月）という小冊子を発行した。最初の広報活動といっても過言ではない。そこには、次のように会社の性質が書かれている。すこし長いが以下に引用する。

華北交通株式会社は、今次支那事変の最も輝かしい戦果の一つとして、日華蒙協力の上に創設された特殊会社であり、華北・蒙疆に於ける交通の総元締である。現代の交通機関は国家の骨格、社会の血管、産業文化開発の礎石である。特に、華北・蒙疆の如き防共特殊地域にあっては、軍備であり防共の城砦でもある。建設作業と軍事行動が同時に行われればならぬ現状に於て、その整備如何は直ちに国家の消長、社会文化の盛衰に影響する。大陸交通の任務の特に重大

なる所以である。華北交通会社は日華合弁の株式会社である。但し、従来の通年における所謂合弁会社—列国利権の仮面たる合弁会社ではなく、満洲における日本の満鉄の如く、飽くまで東亜新秩序の建設、あらゆる意味における興亜の大業を日華合同の目標とする合弁組織である（下線：引用者）。

すなわち、華北交通は日中戦争の赫々たる「成果」として誕生した交通会社であること、軍備・警備・防共と同時に建設（開発）を行い、興亜の名の下に東亜新秩序を打ち立てるための大動脈を運営していると自らを位置づけている。

株式会社としては、資本金3億円。出資内訳は北支那開発株式会社1億5千万円、満鉄1億2千万円、中華民国臨時政府3千万円であるが、会社組織である以上、目的は、営業利益を上げることであることはいうまでもない。輸送に関しては旅客輸送よりも物資輸送に力点を置いていた。同じく『華北交通会社一覧』には、華北交通の輸送網（鉄道延長7,000キロ、自動車路9,000キロ、水運路5,000キロ）があるところ、すなわち占領地の運ぶべき「物資」として、次のようなものを具体的に挙げている。石炭（1,300億トン）、鉄鋼（3億トン）、各章の耕地面積と農民の人口に占める割合（8割）、塩（110万トン）、棉花（6億疋）、小麦（130億疋）、高粱（80億疋）、牛（470万頭）、緬羊（480万頭）、山羊（530万頭）、豚（930万頭）、苦力（300万人 満洲向け）である。人間を家畜と並べているのは現在では人権無視の噴飯ものではあるが、当時は「苦力は動く「材」扱いであった。

華北交通社訓は、以下のとおりである。

1. 善隣協和ノ大義ヲ宣揚スヘシ
 1. 大陸交通ノ使命ヲ達成スヘシ
 1. 滅私奉公ノ職責ヲ完遂スヘシ
 1. 修身齊家ノ常道ヲ躬行スヘシ
- （『華北交通 昭和十七年度版』p. 37）

このように、善隣協和、滅私奉公、儒教的精神のスローガンのもとに、日本人従業員たちもまた個人の意思や人権を尊重されことなく、職務に忠実に、大陸交通＝植民地交通＝日本を中心とした東亜の秩序を守り拡大する動脈とならんことを目的とする全体主義的な会社組織の中で忠実な歯車として働くことを余儀なくされた。

華北交通は広報の方面でも「満鉄魂」を引き継いだ。広報担当は資業局資料課という部署で、ビジュアル雑誌『北支』、『華北』、概説書『華北交通』など刊行、内部広報誌として『興亜』を刊行した。『北支』の編集者は加藤新吉である。なお、『北支』がいったん紙不足で刊行打ち切りになった後、1944年1年間短期間刊行された『華北』は現地編集でなく、東京麹町内幸町1-2-1にあった華北交通東京支社からの編集発行となっている。華北交通の関連会社に華北電影³⁾がある。

華北交通の広報活動は資業課の加藤新吉が中心となって組織をし、華北・蒙疆占領地各所にカメラマンを派遣し、写真を撮った。それらは自社の広報誌のみならず、さまざまなメディア（各種商業新聞、内閣情報局編集の『写真週報』1942年11月29日号、タイアップした刊行物（隈元（1941）、絵葉書）や戦意高揚イベント（たとえば、1939年4月1日～6月20日の大東亜建設博覧会（大阪朝日新聞）於 阪急西宮大運動場）でも使用された。写真の管理は厳しかったようで、華北交通写真の台紙には「使用の場合は華北交通株式会社の出典を必ずだすように」との但し書きがついている。

3 写真というメディアと『満洲グラフ』

戦前の日本では写真は貴重品であった。ライカ IIIa であればカメラは850円、大卒の初任給が70円のころであるから、いかに高級品であったかわかる。フィルムも高価であった。民衆にとって写真は街の写真館でお澄ましして記念日に直立不動で撮るものであったし、個人でカメラを持って撮影ができる、というのは、大体上層階級のジェンダーでいえば男性の道楽に属していた。したがって、カメラとフィルムを購入し、撮影し、現像し、ネガにし、引き伸ばし、印刷できるということは、社会階層の上位にあるものの特権であった。

また、写真は能弁で百の言葉を費やすよりもなにかを表現するためには能弁である。それが商業雑誌、政治宣伝雑誌、教科書、読み物、絵葉書等に使われる場合は、職業写真家の写真が使われた。写真家はほとんど例外なく男性であった。

戦前・戦中期日本で本国より遠く離れた植民地や、傀儡政権・国家で撮られた写真は、いかに検閲が浸透していようと、さまざまな意味で、ジェンダーの不平等、エスニシティの不平等、階級の不平等、さらにはそれらが組み合わさった複合差別を映し出す鏡である。被写体・題材や撮影場所の選択、複数のネガの中からの選択、トリミングや角度、ライティング、演出、本人の追求する「芸術性」など、編集者・制作者・撮影者の意図や無意識・潜在意識が濃密に関わる。

そこには、撮るものと、撮られるものの非対称性がいつも存在していた。かつて、

³⁾ この会社は満洲映画協会を模したように占領政策を正当化する宣伝映画をつくった。華北電影についての論考は少ないが、さしあたり、『映画旬報』1942年11月1日「華北電影特輯」でその概略をつかむことができる。それによると、1939年11月に創立（中華民国臨時政府25万円、満洲映画協会25万円、松竹・東宝など内地映画組合10万円、興亜院より20万円の出資金）。制作したのは文化映画、劇映画、京劇映画などが中心で各地を巡回上映した。華北交通写真と親和性が高いと思われるのが、文化映画のジャンルで宣撫工作宣伝、治安工作、開発などの「武器」としてまっさきに撮影されることが決定した。北支方面軍からの依頼作品が多かったが、その内容といえば「愛路厚生列車」「胡同」「運河の朝暮」「棉花」「五臺山」「新生華北」さらには、1942年11月段階で制作中とされるのが「蝗」「軍馬」「拓け行く山西」「聖地雲崗」「五穀豊登」などで、華北交通写真のカメラアイとの相似性が見て取れる（鈴木1942）。

エドワード・サイードは西欧人がムスリムをフィルムに撮るということについて次のように述べて、西欧社会とイスラーム世界の非対称性の問題を取り上げた。

ムスリム社会や第三世界の人は誰もが承知していることだが、フィルムの内容がどうであろうと、フィルムの制作、つまり情景を映像にする行為そのものが、いわゆる文化的力、この場合は西洋の文化的力に由来する特権なのである。つまりニュースや映像を実際につくって配信すること自体、お金よりも強力であった。単なる資金よりも西洋でものをいうのは、このようなシステムであるからだ。……すべてのムスリムは、適切でない断定的かつ総括的な言葉で表現されやすい。つまりひとりのムスリムは、全ムスリムおよびイスラ^{ママ}ム全体の典型として見られるのである（サイード 1986: 96-98）。

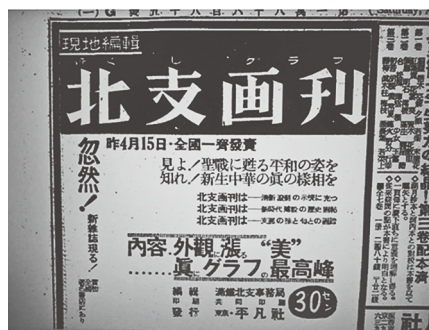
映像を撮る側と映像を撮られ制作される側（被写体になる側）は、もともと不平等な関係性の中にある。両者の平等性を担保するためには被写体になる側が撮られたり語られたりすることに関して、「これは事実誤認だ」と効果的に発言する方法を持たなければならない。また立ち上がってそれを主張する場所や機会がなければならない。

同じことが、日本の植民地支配時期の写真やフィルムにもいえる。情景の映像化とは、文化的な力の均衡が欠如したところに表れる。検閲する力とは軍事支配・経済支配・文化支配する力のことであり、その意味では、当時発行された日本人の手によるグラフ誌や写真集は当時の情景をリアルに表出しているとして手放しで礼賛することはできない。被写体になった側は、自らフィ

ルムに雑誌に絵に映し出された姿をみて「これは間違っている」「これはやらせだ」と反論できる機会も場所もなかったからである。

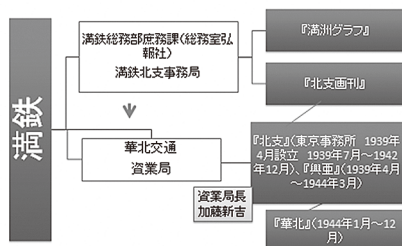
日本人写真家の中には芸術の対象として「外地」を被写体として選んだものもいる。白淵白陽（1889-1960）のようにモダニズム的写真表現の場を満洲に求め、『満洲グラフ』（1933年～1944年1月）を創刊し、当時としては斬新なモンタージュやクローズアップ手法を取り入れてその絵画主義的な写真手法の実験場としようとしたものもいる（飯沢2002）。

しかしながら、『満洲グラフ』は報道誌というよりはむしろプロパガンダ誌という性格を担わされた。最初は満洲という地とグラフ誌という発表媒体を得ての芸術性



をめざしていたが、のちに「ありのまま」を描くというリアリズムを目指していくことになる。そこには「明るい満洲を撮してくれという弘報処長」の意図⁴⁾と、体制による強い検閲の力が働いていたことは言を俟たない。白淵は『満洲グラフ』から1937年ごろから手を引き、そののち『満洲グラフ』は皇軍の支那における「快進

満鉄系プロパガンダ雑誌の流れ



撃」を伝える御用広報誌のような誌面作りとなる。すなわち、『満洲グラフ』は創刊当時の写真実験的なメディアとしての性格を一辺させ、『アサヒグラフ』や『支那事变画報』と歩を同じくするように、ひたすら無敵の皇軍の活躍を讃え、軍事占領の正当化を絶好のタイミングとアングルで記録し、特に内地に住んでいる日本人に対して発信する紙面に変わっていく。いわゆる宣伝色

よりも、報道色が強くなっていく。もちろん、宣伝であれ報道であれ、いずれも検閲を受けたものではあったが。

そして、その一方で北支占領地の「安定」を宣伝する役割を担い始めたのが『北支画刊』である。『満洲グラフ』に発刊広告を掲載したうえで、満鉄北支事務局編集の『北支画刊』(1938年4月～)は「忽然」と世に出る。普通、新しい雑誌はその発刊の辞を雑誌内に掲載するものであるが『北支画刊』にはどこにもその記述がない。ただ、比較の観点からすれば、ぼんやりとその意図が透けて見える。

『北支画刊』は同時期の『満洲グラフ』と比較すると、グラフ誌という意味では共通しているが、刻一刻の戦時報道がない。「皇軍の快進撃」の刻一刻を描かない、という意味では両者の誌面構成はまったく異なっている。一言でいえば刺激的な一喜一憂のニュース性がないのである。『満洲グラフ』が「動」であれば、『北支画刊』は「静」である。日本軍占領地の「平和」と「安定」の風景を淡々と美しく描く、いわば、イメージを醸成するための「上品」な宣伝誌・教養誌の役割を担った。それは、かつて白淵白陽が目指したような写真の芸術性とは異なる。「ありのまま」のふりをし、粉飾し、占領を正当化・美化し、「北支」の風景を化粧したように美しく見せかける作為であった。

⁴⁾ 武藤富男のこと(白山 2014: 218)。

4 華北交通写真コレクション（京大人文研 36,534点）の性格、『北支画刊』『北支』の内容

1) 概観

満鉄北支事務局は1938年4月から12月まで『北支画刊』（平凡社発売）を、華北交通は『北支』（1939年6月～1942年8月まで、第一書房発売）、『華北』（1944年1月～12月まで、配給制にて日本出版配給）月刊雑誌として発刊していた。価格は30銭。これは、

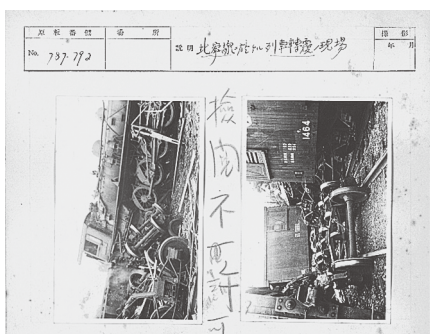
『写真週報』の10銭よりは高いが、ほぼ同時代の子供向け講談社の絵本読み物（手元にあるのは『コドモエバナシ ナスノヨイチ ハタラクコドモ』大日本雄弁会講談社、1943年6月号、全36ページが45銭。ただし、絵刷）よりも安いこと、紙質が上質であることと、ページが多いこと（全49ページ。写真週報は24ページ）からみれば順当な価格帯であるといえる。また、読者対象は「子供から婦人まで」、一般大衆向けであることがわかる。ただ、巻末に15ページほどある小論文や随筆は子供むけとはいえない。両誌はA4変版、同じ大きさで、コンセプトも紙質もほぼ同じである。華北交通の社史は次のように記している。

「北支」は北支事務局発行の「北支画刊」を改題し、一般弘報誌として資業局編集、共同印刷株式会社の美術印刷により昭和14年7月第一書房から発行された。本

誌は北支の文物、風俗、政治、経済の紹介を内容としたが、毎号50頁にわたる掲載写真は江湖の好評を博した。「北支」は一般に市販（一部30銭）とされたほか図書館などに寄贈されていたが、昭和17年秋に至り資材の欠乏と情報統制のため、情報局から廃刊するよう指令があり、折衝の結果「北支」を「華北」と改題し、その内容に時局色を盛ること及び発行所を東京第一書房から会社発行として続刊することになった。（『華

北交通株式会社社史』華交互助会、1984、p. 127）

華北交通写真を俯瞰してみるに、『北支画刊』『北支』に掲載された写真が多く含まれていることに気付く。逆にいえば、これら雑誌発刊のために毎月企画会議が開かれ、カメラマン派遣の場所が決定され、予算がつけられ、ネガが集められ、キャプションと短文が添えられ、現地編集にかけられ、東京で発刊されたことになる。さ





らには、『北支画刊』『北支』不掲載の写真は華北交通写真にも多々あるが、「検閲不許可」の烙印をつけられているのは、管見のかぎり、「匪賊」に線路破壊され脱線転覆したとみられる一枚の機関車の現場写真のみである。これら雑誌には「(北支) 方面軍検閲済」と最終頁にかならず記されているので、カメラマンとしては自己検閲をするほうがフィルムの無駄を省き、上司の叱責を受けることなく保身を図ることにつながる。

当時の新聞広告をみると、編集方針としてのキーワードを見て取ることができる。『北支画刊』では「美」「清新」「澆刺」「新時代建設」「平和」「真相」を謳う。

『北支』第二号の広告では、「カメラとペンの高速度ニュース映画、大陸経営の国際版、どの頁を見ても知って置かねばならぬ現地写真ばかり、現地のことなら何から何まで一切わかるように現地編集ではなくては出来ないフレッシュな内容、グラビアは全部オリジナルなネガで北京から到着します。それを東京で最高級の

グラビア機にかけますから素晴らしい出来栄え。大陸の実際がはじめて分かったと驚異的な感嘆と支持！子どもから婦人まで、キビキビ見よ！颯爽たる大陸の力強い呼吸！グラフと記事の強烈な収穫！」などと仰々しい言葉が並べ立てられている(『朝日新聞』1939年6月20日)。

要するに、教養、新鮮、美、建設、颯爽、オリジナル、といったキーワードが並び、唯一無二の大陸をしるための情報誌、という役割を与えられている。

「キビキビ」という形容詞通り、発刊当時の1939年段階では、たしかに、比較的新しい写真が収められていることがわかる。たとえば、1939年6月号の表紙は天安門前の華表をバックにした若い「中国人」女性であるが、この写真のポジは、華北交通写真コレクションに所蔵されており、1939年4月に吉田という名のカメラマンが撮影したということがわかる。なお、この「吉田」とは、おそらく吉田潤⁵⁾であろう。

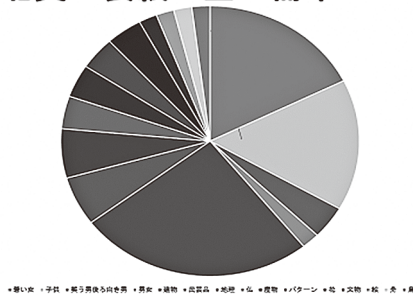
さて、これらの写真群の構成のプロトタイプの一つとなったのが、「観光」「名所」

⁵⁾ 1941年段階で吉田潤は華北交通弘報写真室主任、北支写真家集団を組織し『現地作家写真集 大陸の風貌』1941年を出版している。http://www.jps.gr.jp/center/main_content/researched/photographer/yosida/yosida.html (2015年1月29日閲覧)

いうコンセプトである。南満洲鉄道株式会社総裁室弘報社『北支ところどころ』(1938年6月1日発行)という一般向けの観光案内(全39ページ、ルビつき)を見ると、あらたに占領した北支・蒙疆各地の名所旧跡が歴史案内とともに紹介してある。ざっと以下に列挙してみよう。

北京(故宮(記述では紫禁城)、繁華街、東交民巷、古都、モダニティ)、天津(天津港、白河における貿易、租界、公園、国際色、経済都市、競馬)、済南(旧都、商工業、東洋文化発祥の地(太公望)、大明湖と小清河、趵突泉、城壁)、泰山(泰山信仰、泰山詣で、登山)、曲阜(孔子、聖廟)、青島(ドイツの異国情緒、日本の租借、国際都市、貿易港、邦人経営紡績業・事業)、石家荘(物資の集積地)、芝罘(米国軍の避暑地、満洲への渡場)、太原(赤化の克服、近代都市、郊外の炭鉱、五台山、恒山)、保定(商業、軍事的要衝)、通州(冀東政府、大運河、開灤炭、長蘆塩、棉花、通州事件)、張家口(蒙支貿易の関門・集積地、駱駝運送(7万頭)、天然曹達等)、大同(雲崗大仏、何十万の石仏、芸術)、厚和(綏遠)(新興蒙古の首都、陝西、甘肅、新疆との交易地)、包頭(京綏線の終点地、黄河水運、羊皮筏、駱駝隊、交易物、王昭君の墓)

北支 表紙 全50冊中



これらの観光キーワードと、華北交通コレクション群のテーマは一定の整合性を保っている。

『北支』表紙についても、ある方向性がある。全50冊を調べてみると、図のようなデータが得られる。すなわち、表紙を飾るのが、約三分の一までが「女・子ども」であるという特徴である。また、ほぼ同率で歴史的「建物」がカバーを飾っているというのも興味深い、そのすべてが、歴史的

的建造物である。また、その歴史的建造物をそば華北交通の機関車が爆走、という「近代」と「古代」を対比させるような構図もある。いずれもアングルや対象は占領地の「真実」を捉えておかかつ芸術性富むもの、が選択されている。

2) コレクションの写真は何を語るのか

① 植民地的知

まず、第一に、中国に関する「知」を網羅しようという努力である。一言で言えば、占領地の人(若い女性、子供中心、日本によって組織された現地人の青年隊)、エスニシティ(モンゴル人、ムスリム、満人。朝鮮人は皆無)、日常生活、豊かさ、素朴さ、対日協力者、歴史、文化、風俗、産物、芸術、風景、農業、林業、建築、

工業、鉱業、資源、人的資源、交通、駅、街並み、地形、宗教的建造物、歴史的建造物、観光資源など、ありとあらゆるものである。日本あるいは東亜新秩序にとってプラスの評価を下しえるものに限った。さらにいえば、東亜の先進、建設に貢献しうると判断されたもののみ被写体とし残そうという意図が見える。特に、北京の写真は相対的に多い。華北交通本社が北京の中心の長安街にあるということもあるのだが、なおさら、日本人の憧れと欲望の「中華」（特に北京）、故宮、それに付随する権力の中枢機関である中南海、北海公園等を支配することができた興奮を読者と共有しようとしている。日本による軍事支配を示唆する写真もあるが、比率的には多くない。「仏教寺院」「仏像」「儒教」「廟会」に関連する写真も多いが、これは日本文化のルーツでもあるという意識を見る者に強く持たせるものであった。

さらには、初めて見る刺激的な風景や人、風習に関するエキゾチズムに関するものも数多い。女性や子どももこのエキゾチズム分類に入る。さらに、漢人以外の異民族に関する多くの写真が存在する。特に、モンゴル表象に関しては多くの枚数がある（約1,500枚）。日本人にとっては人口に膾炙したチンギス・ハーンの世界と草原、果てしない地平線の広がる「蒙疆」、さらにはそこから果てしなく続くユーラシアに対する「あこがれ」、遊牧生活に対するぼんやりとした「夢」、勇猛果敢な尚武の精神、モンゴル相撲、「モンゴル人と融和できるはずという思い込み」（言語学的、人種的類似性）、豊富な羊毛、山羊、牛、馬、駱駝などの家畜の衣料の原材料として、食料として、交通手段としての利用可能性、モンゴル大地の地下資源の利用可能性が語られる。

しかし、そこには、他方でモンゴル人の「後進性」に対する「侮蔑」もいり混じっていた。近代的医学からみれば衛生面での大問題、「グロテスクな面をまとい踊るラマ教の祭礼」、猟奇的風葬、屍骸をそのまま原野に遺棄する蛮風」「男子の約半数がラマ僧になってしまうという経済の観点から見た非効率性」「人口増加率の低さは分娩措置の未熟」（『北支』1939年11月）に対する日本人の近代性を自負する優越感も透けてみえる。

エキゾチズムといえば、まったく未知の宗教生活と生活様式をもつムスリム（回民）も写真に多くおさめられた。清真寺、墓、葬式、経堂（マドラサ）、礼拝、清真菜、経典なども含めて。華北交通写真ではそれでもモンゴル関連写真よりもずっと少なく200枚程度である。いずれにしても、そしてこれら植民地的「知」は当時の日本の軍事目的であった防共と抗日勢力の排除の必要性を補強するものであった。

不可知のものに対するエキゾチズムを突き詰めていえば、美しくも、貧しく（弱く）、悠久の歴史があるも先進日本の手伝いを必要とする地、北支・蒙疆とそこに住む民のイメージを写真によって固定化する役割を考えることができる。

具体的にこのコレクションについての具体的な分類内容をみてみよう。

「交通」に関しては、戦略物資を輸送する近代性を表わす鉄道、バス、トラック、船の敷設・運用・整備・警備・乗客や物資の様子が描かれた。戦略物資は鉱物原料、石炭、棉花、塩、皮革、農産物、「苦力」などが被写体となった。近代性の対極としての伝統的駱駝運輸や羊皮の筏の表象も多い。

「文化・民俗・遺跡」に関しては、花、商店の看板、屋台、大道芸、書店、市場、支那家屋、春節、楽器、食べ物、什器、骨董、祭、墓、城壁、故宮、万里の長城、胡同、北海公園、萬壽山、白雲觀、雲崗の石仏、清真寺などの写真が残されている。

「教育」の表象も多い。新民学院、華北交通中国人社員子弟のための扶輪学校、自由学園、北京女子師範、北京大学、燕京大学、国立北京芸術専門学校、日本人学校、愛路婦女隊の日本語教習、ムスリムのための新月女子中学などである。特に、国立北京芸術専門学校では女性が油絵でヌードデッサンをする図など、ジェンダー規範の攪乱を狙った写真もある。

「医療」は近代化に欠かせない。各地の鉄道病院、北京協和病院などの他に、愛路厚生列車という「愛護村」住民に簡単な医療活動を行う瞬間を撮った写真も多い。この厚生列車・自動車は、いわゆる宣撫工作の一環で、民衆に生活必需品を安く頒布したり、種を無料でわけたり、老人には杖を与えたり、劇団、軽業師を載せたりして、集まった民衆の歓心を買ひ、あわよくば親日感情を醸成すること目的としていた。このような場面を捉えた写真もまた多い。

「宣撫工作」の結果としての、愛路青年隊、愛路婦女隊、愛路少年隊、ポスターや紙芝居、さらに彼ら・彼女らに対する訓練や動員の姿もある（後述）。

では、この植民地的知でないものは何か？映されていないものは何か？それは、華北交通写真では皇軍の戦闘場面であり、日本への潜在的敵対者である漢人の成年男子であり、カメラに笑顔で応じない庶民像であり、天皇像でもあった。皇軍が写っているのは移動中や、休憩中、現地人との「暖かい交流」などの例外的場面である。漢人成年男子が映りこんだ写真もあるが、それらはみなおしなべて「安定」を暗示する穏やかな顔をしており、敵対的あるいは憤怒の表情のものはない。捕虜を見せる写真もない。漢人青年男子に関しては、日本軍の指導の下での軍事教練中の青年団の精悍な写真は多く、従順な日本の「友軍予備軍」としてのイメージを醸成している。

② 在留邦人の自画像

第二が、北支における在留日本人の「活躍」を見せることである。内地にいる読者に対して、北支の仕事の機会の多さを示唆する写真群である。満鉄社員や華北交通社員の集団行動、仕事、社員とその家族（妻、こども数人という核家族）の平穏な生活、独身女子社員の写真がそれにあたる。また、日本人向けの商売（飲食店、

髪結い、衣料品、医者、宿等）が成り立っていることも見せる。大日本国防婦人会の女性たちが揃いの割烹着にタスキ、白足袋姿で奉仕している姿も見せる。それは、日本人は北支という別天地で東亜新秩序という世紀の大事業への参加し、貢献しているのだ、というイメージや、北支において日本人は天皇の御稜威のもとに安全が保証されているというメッセージを届け続ける。

キーワードは日本による「建設」・「発展」と「安定」であり、裏を返せば日本人の先進性・優越性による「(植民地としての) 東亜経営」・「武力占領」、「お国（神国日本）のための」自己犠牲の正当化ということになる。その証拠に、東亜の「安定」をもたらすために「尊い犠牲」として人柱となった日本人の慰霊碑や忠霊塔に関する写真も多い。そして、それら写真の多くには、日本人に混じって中国人（それも多くが若い女性）が「感謝の」礼をしていたり、清掃などの勤労奉仕をしていたりしているのが写されている。忠霊塔以外に、各地の神社（北京神社、青島神社、蒙疆神社（張家口）等）の写真もまた数多い。

③ 鉄道警護をめぐる諸言説

華北交通は特に鉄道経営に力点を置いた組織であった。これは、満鉄北支事務局時代から継承したものである。鉄道警備は警察や日本軍でなく、華北交通の職掌とされ、警務局が担当局であった。武装した警務従事員（多くは退役軍人）は「戦時」は「敵」と戦い、「平時」は鉄道警察権を行使して、「敵」の摘発や情報収集、あるいは設備の警護にあたる。特に、「共産分子」の摘発と地下組織の殲滅が主な仕事であった。それゆえ、アメと鞭の宣撫工作の重要な柱として、「愛路」運動の指導者となっていた（『華北交通』昭和17年度版、p. 29）。

愛路村とは線路をはさんで10キロを「愛護村」とし、匪賊来襲の警戒を村民にさせる、というシステムで、満洲国で実際に行われていたやり方を踏襲したものである。1942年段階で、愛護区561、愛護村10,277、村民13,097,438人と、華北人口の三分の一を網羅していた⁶⁾。特に、愛路青年隊、愛路少年隊、愛路婦女隊などを組織し、「共産分子」の到来を華北交通側に知らせる役割を担わせ、現地民内部の分割統治を行った。それとともに、外国人による華北・蒙疆の軍事占領という現実を現地人に骨の髄まで知らしめた⁷⁾。また、華北鉄道は鉄道をはさんで一定の幅で高粱のような背の高い作物を作付けすることを禁じた。これは、「匪賊」の隠れる場所を

⁶⁾ 華北交通会社警務局「鉄道愛護村民活躍状況」昭和17年8月（山口大学図書館蔵）。

⁷⁾ 山東省南部の愛護区安邱村に関する華北交通の報告によると、愛護村といいながら、村人を賦役に徴用しその数莫大であった。1938年には賦役延べ人数9,402名、1940年には1月から9月だけで12,630名の賦役をかされていた。賦役の内容は公所建設、鉄道、農村振興会建設、道路工事で、ほぼ強制的な賦役であった。時期的に農産物の収穫と重なり、農民からは大きな不満の声があがったという。華北交通「鐵路愛護村民態調査報告書 膠濟線岢嵐山愛護区（安邱県）岢嵐莊『華北交通調・1』第2号、1940年10月。

減少させることが目的であった（「宣撫班を語る」『北支画刊』No. 8, 1938年11月）。

宣撫工作、愛路運動（工作）の発明者とされるのが、八木沼丈夫（1895–1944）である。「宣撫」とは、戦争の破壊に続く建設のために、「作戦によって敵を撃破し宣撫によって民心を安定啓蒙し政治によって社会機構を復活し統治の実を挙げる近代戦の型」⁸⁾をなぞり、八木沼が発案したものである。1937年8月にはすでに北支占領地での実行計画案が出され⁹⁾、実施されるようになった。愛路工作は、警備・保安・思想工作（反共工作）、産業助成であるとともに、農村青年の「科学的指導」のための愛路青年隊、少年隊、婦女隊等を結成し、上記警備・保安・思想・産業助成のための訓練、授産を行うというものであった。

華北交通写真は、このような愛路運動、愛護村における宣撫工作、愛路青年隊、愛路少年隊、愛路婦女隊の写真と彼ら・彼女らを「指導」する日本人警務従事員の姿を克明に記録する。その指導内容といえば、主に「滅共」思想を注入することにあった¹⁰⁾。さらには、北京、天津における女性警察の雇用をして身体検査を駅で行わせ、警察犬と伝書鳩の育成までおこない、非常時に備えた。女性警察（中国人女性で北支鉄道時代の従業員をそのまま雇用）、警察犬訓練、伝書鳩の飼育の写真もまた多い。いずれも、現地人像は、「日本のために奉仕すること」「日本の精神と軍事力に服従すること」は自分たちの幸せ、と読み取れるような表情をしている（あるいはさせられている）。ちなみに、華北交通は現地採用で漢人男性従業員も多く採用しているが、彼らをクローズアップしてその働きぶりを賞賛するような写真は多くはない。

『華北交通昭和17年度版』は次のように続ける。

もとより、いざとなれば皇軍の協力と指導を受けるのであるが、交通会社自体がかくの如く大規模の警備機構を持っていることは大陸交通の著しい特徴であって日本はもとより諸外国にもその例をみない。華北交通の敬遠の苦心の一つもここにあるわけである。

このように「治安強化」の対象となった「愛護村」の人々は、相互に厳しい相互監視体制のもとに置かれ、疑心暗鬼の不安な状況に置かれた。特に、敵性村の可能性があると見られた村には軍、警務従業員による厳しい摘発・検挙・弾圧が行われ

⁸⁾ 今井精造「大陸国策を現地に視る」⑩ 挺身・宣撫の辛苦 鉄路を守る“愛路村”『朝日新聞』1939年2月9日。

⁹⁾ 11 駐屯軍宣撫班第1期宣傳計画概要（昭和12年8月10日）『JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C11110458800, 宣撫班小史（防衛省防衛研究所）』

¹⁰⁾ 34. 北支滅共委員会期定『JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B02030559500, 支那事変関係一件 第十九巻（A-1-1-0-30_019）（外務省外交史料館）』19枚目。

た¹¹⁾。いったん戦闘になれば、現地人はまっさきに犠牲になった¹²⁾。諜報工作要員として育てられた愛路少年隊の隊員の中には、戦闘に巻き込まれて死亡したり、逆に共産党に拉致拷問されたり、死刑になったりしたものもいた。この事実、のちの中国側の告発をまつまでもなく、当時の内地の子ども向けの読み物『愛路少年隊』（隈元 1941: 3）の前文に陸軍大将奈良武次が次のように述べていることからわかる。

支那の少年少女たちが……皇軍勇士や鉄道関係の密偵となって、第一線の花と散ったものや、あるひは小漢奸として、共産軍に銃殺されたもの等、等……かうした戦に敗れた国々の、不幸な少年少女たちさへが、こんなに雄々しい覚悟をもっていること……私は日本の少年少女の皆さんが、この事実を参考として、戦争に負けるということが、如何に悲惨なものであるかとふことをよくよく自覚して（ほしい）。

中国の子どもたちを「少年密偵」に仕立て上げ、日本の最大の敵、共産分子との戦いの中で最前線の要員として利用していることを日本陸軍大将自身が認めている。そして、（日本との）戦争に負けた民として中国人をとらえ、日本によって利用され死に至らしめられた子どものことを引き合いにして日本の子どもへの「戦敗」への恐怖を煽っている。非常に悪質な文章である。愛路少年隊の子どもは訓練とは名ばかりで、「捨て駒」になる練習をさせられていたということになる。これが「支那に勝っている」「日華親善」の当時の皇軍と日本人居留民の常識であった。もちろん、華北交通写真には戦闘のおどろおどろしい写真はほとんどない。

ただ、日本人指導員による軍事訓練を受ける愛路少女隊、愛路少年隊員の表情には明らかに怯えが映し出されているものが多い。敵＝「共産匪」を「悪魔」であると思わされること、その撃滅のために自分の命を捧げてよい、と思い込ませるように思想を変えていくのも「訓練」で日本語教育を含む宣撫工作であった。目の前の指導員たる日本人指導員の少年少女への扱いのひどさ（言葉の暴力、身体的暴力）に関しては、少年少女は恐怖のあまり異議申し立てができない。日本人の初年兵すらも上官の命令に絶対的に服従させられ人間性を失わされたのと同じか、それ以上の仕打ちである。

したがって、現地中国人の日本人に対する目には厳しいものがあつた。華北交通

¹¹⁾ 「JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C13031982500、治安強化運動指針（第1～3集）昭和17年8月（防衛省防衛研究所）」（2枚目，3枚目）。

¹²⁾ 華北交通会社警務局 ibid. には、1941年までの3年間で中国人の村民だけで603名が殉職あるいは戦死して弔慰金を払った、と記録されている。

社内報『興亜』（昭和15年8月5日）には、次のような中国人からみた日本人像が掲載されている。

▼日本人は恐らく全部といひたいほど誤れる優越感を持って暴言を吐き、腕力を振ひ、中国人を侮辱迫害してゐる。

▼同種同文を振り廻しただけでは東亜新秩序は建設されない

▼日本人の中国婦人に対する態度は不遠慮といふよりも侮蔑的である。

▼日本人と外国人とを比較するとき、日本人の優越性を疑はざるを得ない。

さらには、匿名であろうが、日本人のある投書では、青島の第一公園で華人少女をカメラに収めることにかなりの努力を要したと述べた上で、「中国人一般の多くが、日本人を恐れてゐる。…それは日本人の偉大さに対する恐れではない。怯えてゐるそれであった」『興亜』（昭和15年10月）

恐怖で占領地の民を支配することにつながる治安工作は、華北交通にとっては喫緊の課題であった。宇佐美莞爾総裁は1942年4月17日ラジオ演説に次のように述べている。

その北支・蒙疆の現状に鑑みまする時、建業の根幹でありますところの交通の任務は、直ちに以て皇道宣布の基地たるべき任務に通ずることを痛感いたしました、発奮興起、ひとしお使命の大なるを思ふのであります。

…皇道の宣布は、客観情勢に対応して種々の実践となって現はるのではありませんが、北支・蒙疆におきまする当面の問題は先づ治安の強化であります。…

北支・蒙疆に於ける交通網は皇道光被の基地であり、十二万社員、就中、3万5千の日本人社員は、皇道宣布の使徒であるといふ自覚と信念に燃えて、ひたむきに不惜身命、同僚八百の屍を乗りこえまして、一途に大陸建業の礎石となる決意を固め、以て皇軍の治安工作に協力致しております（『北支』1942年7月号 pp. 35-36 太字：筆者）。

当時の「建設」とは、皇道の正しさを大陸に宣教することでもあった。日本色に大陸を染め変えていくことであった。それには犠牲はやむを得ない、犠牲者は顕彰されるべし、という人命軽視の思想もここでは横溢していた。中国人従業員の「戦死」も鉄道襲撃事件が起これば「殉死」

張家口地方會	
金壹千圓	元張家口 雲務段 吉田卓一君
金四百圓	元張家口 雲務段 岡田武雄君
金四百圓	元張家口 雲務段 小林 幸三郎君
金四百圓	元張家口 雲務段 堀野壽夫君
金四百圓	元張家口 雲務段 守田耕次君
金四百圓	元張家口 雲務段 下地肇明君
金四百圓	元張家口 雲務段 渡邊高義君
金四百圓	元張家口 雲務段 井上四郎君
金四百圓	元張家口 雲務段 飯塚藤雄君
金四百圓	元張家口 雲務段 喜代吉君
金四百圓	元張家口 雲務段 藤川賢二君
金四百圓	元張家口 雲務段 趙全福君
金四百圓	元張家口 雲務段 張樹仁君
金四百圓	元張家口 雲務段 馮 亮君
金四百圓	元張家口 雲務段 師文瑞君
金四百圓	元張家口 雲務段 桑永富君

として扱われ、弔意金が支払われたが、その額は日本人重要員の殉死の場合の4分の1から20分の1であった（『興亜』昭和18年（1943年）5月号）。かくも中国人従業員＝敗戦国あるいは被占領地の現地人の命の値段は低いものであった。

なお、華北交通は交通会社なので、もちろん、鉄道の補修や鉄橋の架け替えなど、土木工事に關するものや、鉄道開通と運行、バスの運行、道路建設、運河と船舶による輸送に關する内容の写真もまたあまたであった。

しかし、何度も強調したいのは、華北交通社内報『興亜』には、日本人の不作法さ、下卑や優越感を諷めるような文章が何度も載っているのに、対外的（特に内地の日本人向き）グラフ誌『北支』には、そのような日本人居留民の浅ましくも恥ずかしい実態は全く言及されていないことである。文字では、表現できることを写真では敢えて表わさない。写真のほうがある方面では文章よりも宣伝性が強い、ということであろう。逆に、美しい風景写真、素朴な住民の表象と麗しい宣伝文句（日支連携、東亜新秩序）などで日本の絶対的義さを信じ込んだ読者もまた多かったことであろう。

5 モンゴル人と「回民」像を写真で記録するということ

1) 『北支画刊』『北支』のモンゴル・蒙疆・回民表象

さて、さきほど、モンゴル人とムスリム（回民）の枚数が多い、ということ述べた。モンゴルに関しては写真1,500枚程度、イスラーム・ムスリムに関しては200枚程度が残っているのだが、ではそれが『北支画刊』『北支』としてグラビアに載るとどれぐらいのパーセンテージをしめるのだろうか？

まず、すぐに気づくのがモンゴル・蒙疆写真のおおさである。



北支画刊 No. 6. 1938年9月

『北支画刊』5号（1938年8月）は、駱駝の顔が表紙で、中を開けると駱駝と草原とゲルの写真が全体の70%を、徳王の写真が10%ぐらいと、政權の顔であるはずの徳王の写真よりも人物のいないモンゴル平原の写真のほうが多くて面積を占める。このページのキャプションは蒙古連盟自治政府、蒙疆聯合委員會の「コミンテルンに対する東洋民族の前衛としての」理念をもつ蒙疆とされている。写真をみると、そこにいるモンゴル人よりも広大な障壁地帯としての重要性を示唆される。さらに、次の2ページのグラビア写真は「蒙古の交易」と題され、駱駝の隊商、チャハルの

塩、蓄積された張家口の羊毛、荷揚げされる羊毛と運搬する人の様子を描くが、なによりも駱駝に注意を集中させるような紙面づくりとなっている。特に、物資の中継点としての張家口が強調されてキャプションに記される。表紙を入れると、モンゴル表象は18.75%である。

『北支画刊』No. 6（1938年9月）では、蒙疆表象はグラビアページで20%、イスラーム表象（内モンゴルの回教）を入れると33.3%を占める。

『北支画刊』No. 8（1938年11月）は、見開き2ページに「蒙古高原の晩秋」さらに次の2ページで「蒙古の競馬」を低いアングルから取り上げて、草原を疾風する六騎の馬の迫力あふれる躍動感を捕らえている。また、同じ号では「厚和」のチベット仏教寺院五塔山や城壁、町並み、駱駝の隊商の少年など写真が掲載されている。この号だけでグラビアページの20%がモンゴル関係である。いずれも、日本人にとっては物珍しい旅情溢れる風景である。

この編集方針は、華北交通に業務が移管され、『北支』（1939年6月～）として再出発しても不変であった。

『北支』50冊中、25冊（半数）にモンゴルに関するグラビアが載っている。さらに、精査していくと、グラビア総計791頁中、122.7頁分 15.5%がモンゴル関係である。また、2冊に1冊はモンゴル関係の情報が載せられている。総計36,000枚の写真であればモンゴル関係2,000枚は全体の5.5%にあたる。モンゴルが北支・蒙疆写真全体からの比率からいえば、非常に露出度が高いということはできるであろう。編集者の興味と内地日本人の興味がモンゴルに関して一致したということを示唆する。

興味深いのは、パミール高原、カスピ海ごえでユーラシア大陸を鉄道で結ぶ「夢」が「華北交通青年隊行進歌」に歌われていることである。歌詞は以下のとおりである。

- | | |
|---------------|---------------|
| 1. 戈壁の砂漠に風荒れて | 2. 黄河の水のゆくところ |
| 黄塵空を蔽ふとも | 興亡古来常なきを |
| 大地を踏んでゆるぎなく | 歴史を茲に更めて |
| 隊伍堂々進むべし | 世紀の楽土うちたてむ |
| 我等鉄道成年の | 我等鉄道青年の |
| 見よ堅剛の意気と熱 | 識れ高遠の大理想 |

3. ヒマラヤの嶺高からず
タリムの盆地遠からず
若き先駆の力もて
やがて往くべしカスピ海
我等鉄道青年の
聴け遠大の建設譜

4. 今し亜細亜の朝ぼらけ
旭日燦とかがやけば
若き生命の火と燃えて
五色に映ゆる旧山河
我等鉄道青年の
おゝ栄光の大使命

また、社内誌『興亜』33号（1942年3月）には次のような「大陸鉄道の歌」が宣撫という概念をつくった八木沼丈夫、作曲は公募で、楽譜付で掲載されている。歌詞は以下のとおりである。

1. 世紀の道の暴び寄る
いまこそ我等いざ起たむ
恩讐を超えし彼方に
相誓う興亜の一路
脈打つ鉄路まっしぐら

2. あゝ天雲の徂き向う
東亜はやがて結ばれむ
友邦の防備（そなえ）揺るがず
共栄の基はここに
貫く鉄路まっしぐら

3. 亜細亜に国す10余億
焰と燃えて地に喚べ
東に道あり義あり
輝きて闇をば照らす
轟く鉄路まっしぐら

4. 時往きめぐり五千年
目にさやかなり暁のいろ
喚びかわし肩さし組て
建設譜高く唄わん
脈打つ鉄道まっしぐら

『日本イスラーム史』を書いた小村不二男は、厚和の「西北事情研究所」に当時勤務していたが、彼は1938年ごろからモンゴル・ブームが始まったという。日本の国策が、モンゴルからその先への伸張を見るようになった。小村はいう。「この内蒙地帯こそ、かのシルクロードを通じて東西トスキスタンの回教密集地帯へ接続し、さらに中央アジアのステップ地帯を横断し一路西進すればトルコのイスタンブールまで内陸続きで到達する最短距離の起点に当たっている」。盧溝橋事件をきっかけとして、日本人の大陸へ、イスラームへの知の欲求が高くなった。それは、『満洲グラフ』に満洲国にも居住しているムスリムの記述がほとんどないのに（むしろ白系ロシア人の写真や著述が目立つ）、「事変後」の『北支画刊』『北支』では、「回教」特集が組まれていることからわかる。また、当時、にわかにモンゴル関連本、「回教」関連本が「緊急」出版されたことから、その当時の事情を推測することができる。大久保幸次、小林元『現代回教圏』1936年、小林元『回回』、「回教圏攷究所」の設立

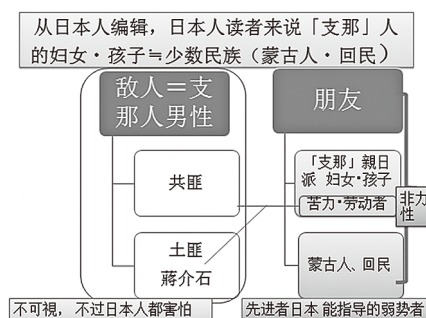
(1938年3月)、雑誌月刊『回教圏』(1938年7月)、「大日本回教協会」は機関紙『回教世界』を1939年4月に創刊、1941年まで続いた。外務省調査部も1938年5月に機関紙『回教事情』を出し始め、4年間続いた。大日本回教協会『回教圏早わかり』1939小林元『回回』博文館、1940、『回教圏史要』1940、井筒俊彦『アラビア思想史』博文館、1941、前嶋信次『アラビア民族史』1941、参謀本部編『回教圏提要』1942、『概説回教圏』1942 など枚挙にいとまがない。

モンゴルからシルクロード、というユーラシア防共回廊の夢が、モンゴル・ブームを巻き起こした、といっても過言ではない。したがって、日本人カメラマンが撮影旅行でモンゴルの写真を撮ったとしても、それは、モンゴルがその先に遥かに横たわる中央アジア、ヨーロッパへの通過点というイメージを読者が想像できる地でもあったからであろう。

たとえば、昭和17年9月『北支』(特輯回教及び回教徒)の前文には次のようにある。

今や回教圏の重要な一環が既に我が共栄圏の傘下に入り来った今日……傘下回教徒の指導に萬遺漏なきを期し、以て堅牢なる共同体を建設して、これも我等の子孫に受け継がせねばならない。」「北京の回教徒を知ることは、とりも直さず西北の回教徒を知ることになり、そして其のことはやがて、世界の回教徒をしるよすがともなるのである。さうして更にそのことが、世界の回教徒の日本及び日本人に対する感情や態度の形成に重大なる影響を及ぼす。

京包線の終点は包頭であったが、その先の鉄道を、甘州―ハミートルファン―カシュガル―カブール―テヘラン―バグダード―イスタンブール―ベルリンとヨーロッパにまで伸ばす中央アジア横断鉄道(防共鉄道)という壮大な計画(湯本昇「中央アジア横断鉄道建設論」東亜交通社、1939年)があった。その第一線基地として「包頭公所」という諜報機関が作られた。鉄道と道路による新たな「シルクロード」の建設には、途上にいるムスリムの調査・懐柔は必要である。したがって、「蒙疆」におけるモンゴルとムスリム(回民)の写真を見る者は、日本のユーラシア鉄道支配の夢の中では次のように置き換えられたであろう。すなわち、「漠たる沙漠とその住民を親日的に工作して、防共工作に従事せしめ、最終的にはナチスドイツと組んでユーラシアを支配する道具とする」と。



さて、華北交通は警務業務を行い、日本人従業員の他に現地中国人を雇用して治安維持業務を行った。では、いわゆる蒙疆地域ではどうか？これが北支とは若干異なる。

「厚和日本憲兵隊ハ治安維持ノ為メ警察務ノ執行ニ当リ蒙古側警務機関、鉄道警務機関ヲ一元的ニ区処統制シ以テ親日防共ヲ根本ノ基調トシテ警務ヲ処理セシメ」¹³⁾

とあるように、蒙古側の警務機関は日本憲兵隊の統制下にあった。すべて防共という目的のために、「むやみに蒙古人の独立を煽動してはない」「回教徒は親日・防共を旨とする」「各民族に民族協和の趣旨に基づき各民族の平等を具現するものとする」モンゴル人の自主性は当初の約束とは違い軽んじられたことになる¹⁴⁾。

日本人・軍部が一番恐れていたのは「共産党分子」である。そのためには利用できるものはすべて利用した。ラマ教勢力の優遇と利用、さらには日本への親日意識の醸成もその一環である（金2009: 128）

筆者は以上のような図を考えてみた。日本人カメラマンが華北交通に配属されて執拗に撮ったもの、それは図で言えば右側の（朋友）で、支那親日派、若い未婚女性、子ども（2歳から10歳ぐらい）、苦力とともに、エスニシティであれば蒙古人、回民像（いずれにしても男女、年齢関係なし）が分類される。いずれも先進日本が指導を請け負う弱者という位置づけである。言い換えれば、エスニシティのジェンダー化／女性化ともいえよう。その一方、敵は不可視の存在ではあるが、日本人はみな恐れている。それは共産党分子（共産匪）であり、土匪であり、蒋介石であった。敵の表象をなすだけ避けること、味方の姿をやらせも含めて、多く誌面に紹介すること、これが『北支』の「リアリズム写真」に基づく「宣伝」であった。実際には、回民にもモンゴル人にも反日パルチザンがおり、女性にもパルチザンがいた。それは理解していたはずの日本側であるが、それらの差異を捨象して単純化してしまうこと、それこそがグラフ誌におけるプロパガンダであった。

『北支』に描かれた人間像 もの

笑顔

姑娘、子ども、豊裕工作下の老人、親日家
花、足跡、民具、切り紙、年画、大連画、祭り、燈籠、書画、文房、文房、動物、歴史博物館、風景、現地に特見道山

非・笑顔

愛路少年隊、青年隊、婦女隊、苦力、大日本国助婦人会、中国婦人会
建設、訓練、非・笑顔の後ろが「先遣隊」にあるという逆説、皇軍への感謝、対日協力者

不可視

若い健気盛りの男性、共産「匪」、蒋介石、毛沢東、紅槍会、キリスト教
戦争の実態（敵軍の気分を少しはするもの）
飢え、屈辱、敗戦状態、ナショナリズム、帰郷、干渉の痛手、日本人にとっては「恐怖」

¹³⁾ JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C11110705900、厚和憲兵分隊関係法規資料 昭和13年～15年（防衛省防衛研究所）。

¹⁴⁾ 「28、蒙疆重要政策ニ対スル思想統一ニ就テ」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B02030558900、支那事変関係一件 第十九巻（A-1-1-0-30_019）（外務省外交史料館）。

2) リアリズムでないイメージ報道

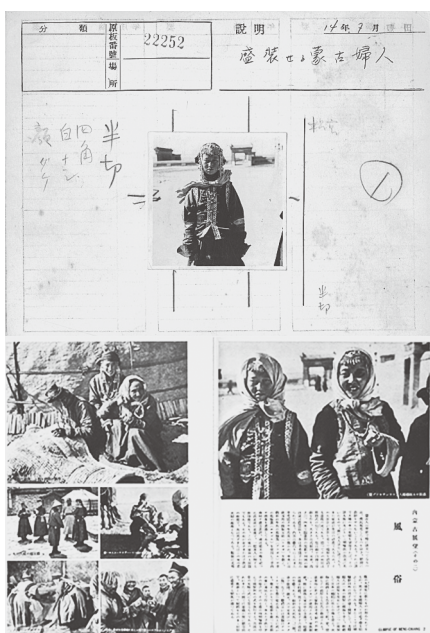
「キビキビ」とした編集方針であったはずの『北支』であるが。華北交通写真をみると、1938年ごろから華北交通成立の1939年以降、1942年6月7日で41名のカメラマンによる撮影ツアーは終わる。1942年ごろから、現地協力をえた写真旅行、あるいは戦局の悪化で「明るい写真」を撮影することが困難になってきた。それゆえ、1940年～1942年発行の『北支』は、2～4年前の写真を使いまわすようになる。「キビキビした写真」が撮れぬまま2～4年も古い写真を掲載し続けた。現在であればFacebookに昔の写真を「今」このようであるとアップし続けるようなものである。撮影年月日を『北支』に載せないゆえに、「支那の治安の悪さ」を新聞等でなんとなく

知っている読者でも『北支』をみているだけであれば現地の平和と安定を信じたであろう。そういう意味では報道誌としてこの雑誌は機能しておらず、ひたすら粉飾した美的なイメージを創り上げることに躍起になっていたということがわかる。逆に、「興亜記念週間」など（盧溝橋事件○周年）など、日本人が中心となった記念記事や写真に関しては、報道としては時間軸にそって正確を期している。

典型的な時間のかく乱を図った例として『北支』Vol. 3. No. 3の写真をみよう。「蒙古の生活」として、見開きで4枚の写真が上がっているが、印象深いのは右ページの女性の写真である。

この写真のオリジナルが華北交通写真にある。撮影されたのは昭和14年（1939年）

7月、撮影者は豊田、「盛装せる蒙古婦人」とキャプションにある。興味深いのは、後ろの門や建造物を消していること、隣の女性の服をトリミングしていることであろう。これと同じようなシーンを『北支』読者は知っているはずである。それが、下の『北支』1939年11月号である。ほぼおなじ時に撮られた写真で、二人の女性がほぼ同じアングルで撮られている。この写真では、後



『北支』1941年3月

ろの門も映っている。キャプションは「盛装せる既婚婦人（ウランチャップ盟）」と場所まで明示してある。ほぼ同じ写真をなぜ2回使ったのか？一つ考えられるのは、単なるイメージであれば反復使用は許される、と編集者が考えたであろうこと、もう一つ考えられるのは、特に1941年3月の写真の場合、茫漠とした草原に1人たたずむ、モンゴル人女性像というのがビジュアル的に美しい題材であると考えたからなのだろう。ここでは挙げないが、他にも特に漢人の女性像に関しては、撮られた時期から数年後に登場する写真が『北支』には多い。多くがプロのモデルを使ったと思われる微笑む美女と名所旧跡（天壇、北海公園など）の組み合わせである。

モンゴル表象と回教表象を比べるための一例として、蒙古特集としての『北支』Vol. 5, No. 7（1943年7月）と回教特集としての『北支』Vol. 4, No. 9（1942年9月）をみてみよう。『北支』Vol. 5, No. 7は口絵が表紙を含めて13ページ分すべて蒙古特集である。「蒙疆」の地図。「蒙疆」の聖戦完遂のための兵站基地と防共の砦としての地政学的意義、日本による発展、京包線の鉱産物輸送手段としての役割、畜産物の輸送手段としての役割、各地の画像イメージ、駱駝輸送、「起ちあがる蒙古」としての徳王、演習、蒙古騎兵隊の閲兵、興安学院の青年たちの訓練風景、日本語の授業、女性であれば興安高等女子国民学校の手芸、体操、搾乳、オルドス、「怠け癖の蒙古人」を指導した邦人指導官の手柄によるモンゴル人の定着農耕（大樹湾）、スルタ祭などの写真と解説が並ぶ。これらは華北交通写真コレクションによると、ほとんどが1939年、1940年、1941年に撮られている。

『北支』Vol. 4, No. 9（1942年9月）は、表紙をいれて12ページが回教特集、8ページが蒙古特集となっている。したがって、正確には回教と蒙古の特集号である。「回教徒の子供」「回教徒」「コーラン 沐浴」「北支回教徒の教育」「北支回教徒の寺院」の他に、「世界の回教徒」「甦へる回教徒」「回教圏の文化」と続き、あとは「放牧」「包頭」「包頭周辺」「多倫の廟会」と続く。それらキャプションを読めば、当時の編集意図がわかる。いわく、回教圏が日本の傘下にはいったことの重要性、歴代政権に圧迫された中国回教徒、中国回教徒を知ることが世界の回教徒を知るよすがること、北支の回教徒学校における日本語教育、清真寺の様式さまざま、職業、中国以外の「我が東洋の民族」としてのアラビア、インド、中央アジアの回教徒、反白人の抗争意識など。モンゴルの部は、茫漠たる土地、交通の要衝としての防共陣営の拠点など、である。

一言で言えば、イスラームもモンゴルも日本の戦略的重要性としての「ヒト」と「文化」・「土地」・「空間」として利用可能性を捉えており、工作対象となる人々が占領者をどう見ているのか、あるいは歴史的に育まれ生きるための根源となった深淵な思想内容については写真グラフは語らなかった（語りえなかった）。そのような内容は専門誌である『蒙古』『回教圏』などにわずかに書かれているに過ぎない。

興味深いのは、日本の肝いりで運営されているモンゴル人や回民のための近代学校の表象である。そこ（『北支』 Vol. 5, No. 7（1943年7月））に映されているのは日本式の軍隊式訓練・演習・実践様式、日本語授業（キャプションはないが、蒙疆学院？）である。キャプションにはこうある。「邦人指導官によって魂が打ちこまれてゆく、蒙古の青年は近頃面構へまで日本人に似てきた」（野外演習）「日本精神を学びとらんとするその真剣な姿勢を見よ」（剣道）「自覚した者の爽快な気合ひ」（合気道？）。

『北支』 Vol. 4, No. 9（1942年9月）の「北支回教徒の教育」にはこうある。「北支に於けるほとんど全回教学校の授業の中に日本語の時間を週二回以上とってゐないものは無くなった。その中でも北京西北学院の如きはアラビア語を廃止して日本語を三時間も取り入れるやうになった。…我々は幼き回教徒に真実の日本を知らしめなければならない」

確かにモンゴル人も回民は教育によって、いや他者日本との出会いによって自らの歴史や文化に目覚めた面は否めない。異文化との衝突なしに自分たちの文化の覚醒はなかっただろう。

しかし、筆者に知る限り、これらは粉飾された写真である。特に、北支において、近代学校に行っている回教徒の子供はほとんどいなかった。日本の監視あるいは暴力的支配の入った近代学校には目もくれず、日本語にも興味なく、多くの子どもたちは普通に経堂（清真寺付属のマドラサ）アラビア語とペルシャ語を学んでいた（Matsumoto forthcoming）。日本軍の「天敵」であった抗日をさけぶイスラーム改革主義者たちはすでに武漢をへて重慶や桂林といった奥地に国民党とともに撤退していた。その意味では、これらの近代学校の写真群は、ごく一部のみを取り出した宣伝であり、リアルな当時の教育の姿を映していたとはいいがたい。

3)『北支』に不掲載の写真群

モンゴル写真は1,500枚といった。当然掲載に採用されていない写真も多い。解りやすいのは徳王の1939年蒙古聯合自治政府の首席就任に続く、山下泰文^{ともゆき}大将（当時、北支那方面軍参謀長）との握手の様子である。徳王が下手に出た姿は、いかにも蒙疆政権の対日従属を表わすようで、痛々しい。また、日本人居留民が割烹着で国防婦人会のそろいの襷をつけているところ、蒙疆学院に回民学生がいたことを象徴的に示す寮に掲げられた新月の旗なども興味深い。また、モンゴル語冊子の印刷の様子を克明に記している記録も興味深い。興亜回教青年団の実弾をつかった軍事教練の様子や山東各級回教連合会反英防共大会（1939年9月2日 於済南清真南寺）もまた新発見のものである。

これらの写真群をインターネット等で公開していくことにはいろいろなメリット

とデメリットがあるだろう。

問題点は以下のとおりである：

1. あきらかに顔が特定できる人たちに「親日派」の烙印が押され、その子孫が弾圧されることはないか。
2. 場所の特定がされにくい 撮影時期も判らないものが多い写真をどう扱うか。
3. あきらかに「やらせ」写真が多い（特に女性と子ども）が、資料的価値があるかどうか。また、中国人の自尊心を傷つけるのではないか、ナショナリズムに火をつけるのではないか。

メリットは次のとおりであろう：

1. 失われた風景を現在に甦らせること、特に全く街が変貌した北京、天津、青島、済南、呼和浩特など。また、失われた農耕生活や遊牧生活のある程度の実態を確認することはできるであろう。
2. 日本占領地の実態、特に愛路運動の非人道性を知らしめることができる。まだ思考力のない子どもに戦争協力、それも内戦参加に強要しているのは問題である。
3. イギリスの大学がしているように当事者、あるいはその子孫にphoto returnプロジェクトも興味深い（Bulag談、2014年12月11日於愛知大学）。

いずれにしても、『華北交通写真』は戦争の真実というよりは、むしろ美化され粉飾された占領の宣伝というものを考えていくためにも、プロパガンダと写真、さらには写真家と編集者、読者の間を考える格好の題材であることは間違いがない。そこに植民地的知を脱植民地的知に転換していくヒントが隠されているように思われる。

おわりに

日本の華北蒙疆占領地において、華北交通カメラマンは未婚女性（姑娘）、子どもの笑顔をクローズアップして映した。彼女たちの笑顔は日本による秩序・安定・平和の象徴であった。占領地における愛路青年隊、婦女隊、少年隊は秩序安定が実は危ういことの暗喩である。彼らは限りなく敵に近い味方で、そんな親族が共産党側にいるかもしれない人々に防衛をやらせるというのだから。その上で、日本はまた先進の使徒として中国人女性を使う。彼女たちを「名誉大和撫子」化し、日華友好の代表でいることを見せる。秩序安定とは、民心の掌握と植民地的経営の安定（他人の土地の侵略者の意識なし）である。それは日本の側からすれば「宣撫工作」の成功に他ならない。

そして、その女性と子どものカテゴリーに分類されたのが、エキゾチックで「親日的」と想像されたモンゴル人と回教徒であった。漢人男性成人は危険であるが、

防共という観点からすれば、モンゴル人と回民はその地勢的条件から、漢人との抗争の歴史から、宗教遵守の立場から、防共という使命のためには必要であると思わせるように仕立てたのが「華北交通写真」写真であった。まんまとその宣伝は効果を上げたであろうことは、度重なる『北支』における両エスニシティの群像から見る事が出来る。しかし、本当に彼らカメラマンや編集者がモンゴル人、回民を理解していたのか、ということははなはだ疑問である。彼らが見ていたのは幻想の想像上の異民族で、ただその歴史と東亜新秩序における役割を列挙し、勝手に日本のために貢献しうる、と夢想していただけなのであるから。そこにカメラの向こうの人々への「愛」があったかといえ、疑問を呈さざるを得ない。

その意味では、「華北交通写真」を分析することで、当時の日本の独りよがりな対アジア認識の一端を見出すことができる。再度くりかえそう。植民地的知とは、決して被植民地化された人たちの知とは一致しない、ということだ。この写真群は、お互いに写真をみつ、対話を繰り返すことで過去を見つめなおす一助となることだけは間違いない。

参考文献

一次資料

華北交通写真（京都大学人文科学研究所蔵）

華北交通「鐵路愛護村実態調査報告書 膠濟線岾山愛護区（安邱県）岾山莊『華北交通調・1』第2号，1940年10月．

南満洲鉄道株式会社『北支ところどころ』弘報叢書，1938年6月．

満鉄鉄道局営業局旅客課『北支旅行の手引』満鉄総局，1938年10月．

華北交通『華北交通会社一覧』1939年8月．

『北支画刊』

『北支』

『華北』

『華北交通 昭和17年版』

『興亜』

『写真週報』

隈元常矩『愛路少年隊』第一公論社，1941．

鈴木重三郎「華北電影製作近況」1942年『映画旬報』11月号．

高津彦次『蒙疆漫筆』河出書房，1941．

二次資料

- 福田英雄『華北の交通史』TBSブリタニカ, 1983.
- 社団法人華交互助会『華北交通株式会社社史』1984.
- 華北交通外史刊行会『華北交通外史』1988年5月20日.
- 貴志俊彦『満洲国のビジュアル・メディア』吉川弘文館, 2010.
- 小村不二男『日本イスラーム史』日本イスラーム友好協会, 1988.
- 飯沢耕太郎「写真のユートピア—淵上白陽と満洲写真作家協会」『環』No. 10, 2002.
- 金海『日本在内蒙古殖民統治政策研究』社会科学文献出版社, 2009.
- 林采成「戦時期華北交通の人的運用の展開」『経営史学』Vol. 42, No. 1, 2007, pp. 3-26.
- 西原和海「写真に見る「満洲」イメージ」『環』No. 10, 2002, pp. 268-276.
- 菊池俊介「日本占領下華北における新民会の女性政策について」『現代中国研究』(32), 1-18, 2013.
- Matsumoto, Masumi. "Why was Persian Learning Excluded?" In Lipman, Jonathan ed., *Sino-Muslim Intellectual Evolution: Four Centuries of Islamic Thought in Chinese*, Edinburgh University Press, Forthcoming.
- 広中一成『ニセチャイナ』社会評論社, 2013.
- 白山真理『〈報道写真〉と戦争—1930-1960』吉川弘文館, 2014.
- サイード, W・エドワード (浅井信雄, 佐藤成文訳)『イスラム報道』みすず書房, 2003.
- 湯本昇『中央アジア横断鉄道建設論』東亜交通社, 1939年.
- 新保敦子「西北回教聯合会におけるイスラム工作と教育」『早稲田大学教育学部 学術研究』No. 48, 2000.
- 新保敦子「日本占領下の北京における回民教育」渡部宗助, 竹中憲一『教育における民族的相克』東方書店, 2000.
- 内田知行 柴田善雅『日本の蒙疆占領』研文出版, 2009.
- 山崎典子「日中戦争期の中国ムスリム社会における「親日派」ムスリムに関する一考察：中国回教総連合会の唐易塵を中心に」『中国研究月報』Vol. 65, No. 9, 2011.
- 安藤潤一郎「日本占領下の華北における中国回教総聯合会の設立と回民社会—日中戦争期中国の「民族問題」に関する事例研究へ向けて」『アジア・アフリカ言語文化研究』No. 87, 2014.
- 王 柯「日本侵華戦争与“回教工作”」『歴史研究』2009-5.