

南満洲鉄道株式会社に見る ホテル事業に関する基礎研究

—— 運輸部営業課の運営管理であった

1907年(明治四十年)八月～1927年(昭和二年)十二月を中心として ——

浮 田 英 彦

Key words : 満鉄, ホテル事業, ヤマトホテル

0. はじめに

南満洲鉄道株式会社(以後、満鉄と称す)⁽¹⁾は、1906年(明治39年)に設立され、1945年(昭和20年)まで中国東北部という他国の領土において、鉄道と付帯事業、付属地の経営を行うという特異な性格を有する半官半民の会社である。鉄道事業を中心としていたが、その事業は多角的であり、鉱工業から行政、教育、衛生に至る、満洲経営⁽²⁾の基軸的な存在となった。1906年11月(明治39年)東京に本社を設置、翌年本社を大連に移し、東京に支社を設置する。南満洲鉄道第四次十年史には1938年(昭和11年)に満鉄が投資している関連企業は実に80社を数えている。本稿は、満鉄の多角的な事業から、主として運輸部営業課1907年(明治40年)8月～1927年(昭和2年11月)が運営管理にあたったホテル事業(ヤマトホテル)についてその特徴を論じ、ホテルという装置であるモノを通じて満鉄のホテル事業とは何であったのかを把握することを目的とする。また、植民地政策とホテル事業との関連性、

及びその使命を解明することにより、真のホテル事業とは何かという解明を試み、わが国のホテル事業へインパクトを与えることを最終の目的としている。

満鉄は、時代背景を受け、ホテル事業の統括管理機構を6回に渡り改編し運営にあたっている。この事実関係を辿り研究をすすめることから、満鉄が創業時の管理機構であった運輸部営業課に置かれた期間を本稿の研究対象とする。

1. 背景と目的

1.1 背景

満鉄に関する先行研究は、既に多くがなされている。それらの研究には、大きく分けて二つの方向性を見ることができる。まず、満鉄を植民地に設置された鉄道会社と見る観点である。満鉄が鉄道会社であった事は正しいと考える。なぜならば、収益の構成から鉄道事業主体であるとする考えからである。もう一つは、侵略するうえでの支配機関という観点である。満鉄が実に多くの事業を展開している事は既に述べた通りであるが、鉄道事業とは無縁と言っている炭坑、鉄道附属地の行政などを行っている事に着目した場合、侵略支配という側面を戒う事は出来ないと考える視点である。このような側面から多数の研究が行われている中で、なぜ、満鉄の付帯事業であるホテル事業を論じるかは、次の理由からである。

1.1.1 文装とホテル経営

まず、満鉄の経営に大きな影響を与えたと考えられる初代総裁後藤の経営に関する概念に触れる必要がある。後藤はその概念を文装武備という表現を用いている。文装武備とは「文事的施設ヲ以テ他ノ侵略ニ備エ、一旦緩急アレバ武断的行動ヲ助クルノ便ヲ併セテ講ジ置ク事」。更に、小林は後藤の言葉を以下のように引用している。「植民地は単に武力に頼るだけではなく、

教育、衛生、学術といった広い意味での文装的施設を屈指する必要がある、植民地の人々の間に日本に対する畏敬の念が生じれば、有事に他国かたの侵略を防ぐことができるというのである⁽³⁾。また、蘇は、「文装の武備は武装の文弱に相對する言葉であり、鐵道を中心にして、各種の産業を發展させ、大規模な移民を行い、中国東北地方での日本人の勢力を育てれば潜在の軍備となる。これが後藤の植民地政策の核心である。」と述べている⁽⁴⁾。また、後藤は文装武備論を「王道すなわち文明の利器によって支配すべきである。霸道すなわち軍事力によって支配しようとしても失敗する」と説明している。何れにしても、この考えは、後藤が1890年（明治23年）のドイツ留学において、医学知識、特に衛生制度学を学んだ事と、台湾総督府民政長官時の実務経験が影響しているものと考えるのが妥当であろう。満鉄は文装的な施設の設置に対し、武備的な要素をカモフラージュする必要から、綿密な科学的調査を行う必要性があった。これが後藤の医学的見識の科学的調査と結びつき、後の調査部へと發展していくのである。そして、満鉄の文装的施設の設置と都市計画が相俟って、軌道の広軌道への変更に伴う輸送力の増強、各港湾施設、教育、医療施設の近代化が文装武備の概念の基に多角的に經營されたのである。

その中で、主要幹線の駅と都市開発の中心的な存在として、近代的設備を持つ都市型ホテルが建設された⁽⁵⁾。これが満鉄のホテル事業であり、各地に開設したヤマトホテルである。

1.2 研究意義と目的

本稿の目的は、満鉄という一つの鉄道会社でありながら、侵略の支配的組織という側面を持つ企業が生み出した、ホテルという装置（モノ）を通じて、満鉄のホテル建設における性質を検証しようと試みることである。なぜ、ホテルという装置なのかという点については以下の理由による。先ず、満鉄の多角的な經營という側面からのアプローチでは、当時のデータを用いた研究分析が既に行なわれている。又、鉄道会社という側面からのアプローチでは、

路線網、運送量、車両、路線計画建設などの研究分析が多く行なわれている。しかし、満鉄が満洲の地に数多く作り出し、今もって現存し、都市の一部として機能しているモノであるホテルを対象とした研究は皆無とっていいからである。

1.3 用語に関して

満洲国に関しては、正当性が無い国家であったことは多くの研究の通りである。また、満洲国という呼称も、現在でも必ずしも歴史的用語として定まっているとはいえない。しかし、西澤の述べる「日本にとっては歴史的な呼称として成立していると考える」を支持し、本稿においても満洲という呼称を用いた。併せて、地名、固有名詞などに関しても当時の表現を優先した。なお、原文が片仮名表記されている引用文は、必要に応じて平仮名に改めている。研究の中心をなす南満洲鉄道株式会社については、満鉄の略称を用いている。また、用語の叙述の仕方に関しては、特定の価値観を込めたものではない。満州の表記は、中見のいう「戦後の日本では満洲はなぜか『満州』と表記されている。清朝時代において、満洲が満州と書かれることは無論なかった。州は洲の略字で、しかも洲は当用漢字にないという反論があるかもしれない。」⁽¹¹⁾、等を参考として本稿では満洲と統一して用いている。満洲は、地名ではなく民族名であり、満州と表する用い方は、いわゆる地域行政区分としての「州」ではなことを付け加えておく。

2. ヤマトホテルの構想

ここでは、なぜ満鉄がホテル事業を行うことになったのかという点と、初代総裁である後藤の思想的影響を確認しながら、満鉄ホテル事業の創業期について考察する。

2.1 公としてのホテル事業

後藤の考えたホテルとは単にステーションホテル的なものではないことが、多くの資料から読み取ることができる。鶴見は、「伯は満鉄に赴任すると、すぐ各地にホテルを建てた。人はこれを伯の道楽として笑い、ないしは伯の贅沢として攻撃した。またある人々は、ホテルが自給自足の成績を挙げざるどころから、これをもって失敗と考えた。これを弁護する人々も、単に世界の公道たる満鉄であるから、外国人の宿泊に便なるようにしなければと説くくらいなもので、伯の真意を諒解した人はまことに少なかった。」と述べている。ここから分かることは、当初から理解されてのホテル事業ではなかったことが想像できる。

しかし、ホテル事業は後藤が単独で進めた事業では決してなかったことが、以下より確認できる。

2.1.1 会社設立命令と定款

1906年（明治39年）6月7日勅令第142号により設立命令を受ける。同年7月13日設立委員80名を設け、同月8月1日に設立委員長寺内正毅外80名をもって命令書を発布している。特に注目したいのは、第三条である。「其社ハ沿道主要ノ停車場ニ旅客ノ宿泊食事及貨物ノ貯蔵ニ必要ナル諸般ノ設備ヲ為スヘシ」とあり、ホテル事業が当初から計画として組み込まれていたものであることを証明するものである。さらに、1906年（明治39年）公布の勅令142号により満鉄は設立された。定款の第四条には「鉄道ノ便益ノ為左ノ付帯事業ヲ営ムコト」と定めている。これらのことからしても満鉄のホテル事業は、初代総裁の後藤の単独による意思で行われたのではなく、政府の命令に沿って、公明正大にホテルの建設と事業とが推進されたことを示すものである。但し、事業規模や指針に関して、後藤の思想が間接的ではあるが影響を及ぼしていることが、鶴見などから確認できる。

南満州鉄道株式会社定款

第一章 総則

第一条 本会社ハ南満州鉄道株式会社ト称シ明治三十九年勅令第百回十二号ニ依リ日本帝国政府ノ命令ヲ遵奉シテ設立スルモノトス

第二条 本会社ノ株主ノ責任ハ其ノ株式ノ金額ヲ以テ限度トス

第三条 本会社ハ本社ヲ大連市ニ支社ヲ東京ニ置ク

第四条 本会社ノ目的ハ左ノ如シ

- 一 大連長春間鉄道
- 一 南関嶺旅順間鉄道
- 一 大房身柳樹屯間鉄道
- 一 大石橋營口間鉄道
- 一 煙台煙台炭鉞間鉄道
- 一 蘇家屯撫順間鉄道
- 一 奉天安東県間鉄道
- 一 鉄道ノ便益ノ為左ノ付帯事業ヲ営ムコト
- 一 鉞業殊ニ撫順及煙台岩坑採掘
- 一 水運業
- 一 電気業
- 一 倉庫業
- 一 鉄道付属地ニ於ケル土地家屋ノ経営
- 一 其ノ他政府ノ許可ヲ得テ営業

(以下略)

出所：南満州鉄道株式会社十年史

2.2 ヤマトホテル

鶴見は、大蔵官僚の阪谷芳郎が満鉄の理事の田中清次郎にホテルの必要性を説いたと述べている。さらに鶴見は、その件を田中が後藤に報告した際に、名称の件になり、田中が「満鉄ホテルとしたら」と進言したところ、後藤は

「ヤマトホテル」と主張、田中は、その時の後藤は極めて強硬であったと述べていたことを記している。なぜ、後藤が「ヤマトホテル」の名称に拘ったかに関しては、現在ではそれを検証することはできないが、鶴見などの後藤関連の研究から推察すれば、それは現在のような観光振興政策とは異なり、満洲という植民地政策の中で、後藤の示す文装の一つとして、外国人を積極的に誘致することで文化水準の高いことを誇示しようとする狙いがあったのではなかろうかと推察できる。が、後藤一人の考えから「ヤマトホテル」という名称が決められたのではなく、むしろ植民地における政策として全体が正当化という誇示という力に引きつけられたと見るべきであろう。いずれにしても、日本を指す「大和（ヤマト）」という日本固有の言葉を使用することのパブリシティ効果に狙いがあったと考えられる。その広告塔が、満鉄ではホテル事業であったことに研究の意義があると考える。

3. ホテル建設

ホテル事業は、述べるまでもないが装置産業である。多大な先行投資を必要とし、建設に関する時間、労力などが多大に必要となる。しかし、本国からの往来が増加するとともに、満鉄は宿泊施設を必要とした。中には賓客も当然あったため、施設的に整ったホテルの必要性に迫られた。そこで、新規開業ではなく既存の建物を使用しての開業となった。本社が置かれた大連に、1907年8月1日（明治40年）大連ヤマトホテルを開業する。このホテルはロシア統治時代のダルニーホテルの跡であり、その一部を改修したものであった。客室数も僅か13室で、付属施設に球戯室、バーを新築修繕したものであった。

3.1 本格的ホテル事業

満鉄本社が置かれた大連は、欧亜連絡のための上海航路と満鉄線の接続地であったため、訪れる人々は満鉄関連だけではなく、欧米人や賓客も多かつ

た。しかし、客室13室ではとてもそれを賄うことはできない。さらに、1908年（明治41年）に大連・長春間の急行列車の運転が開始されると、溢れた宿泊者を寝台列車や上海航路の船の中で宿泊させるという慢性的オーバーブッキング状態が生じるに至った。これに対して、満鉄は周囲の住宅を宿泊施設にして対応するが、解消には至らなかった。そこで、満鉄本社が旧ダルニー市役所（東清鉄道大連事務所）から移転するに伴い、改修して客室36室を造り、従来の建物は別館として使用した。この対応から、満鉄本社がいかに旅客の増加に対する件を重要視し、ホテル事業を逸早く軌道に乗せることを第一に受け止めているかということがわかる。このことは、満鉄十年史669頁に確認することができる。

また、宿泊客に夏目漱石がいた。漱石は、1909年（明治42年）、旧友である二代目総裁中村是公の招きで大連ヤマトホテル別館に宿泊している。漱石は、「その施設が万端すべてのもの皆、西洋人本位になっている」、さらに、「我々日本人の趣味に適した施設は省かれんとしている」としている。漱石にとっては不本意であったように読み取れるが、漱石が、西洋人本位という感を強く抱いたことは、施設的には相応なものであったものと推察してよいと考える。

いずれにしてもオーバーブッキングを根本的に解決するには至らず、ついに、満鉄は大連市の中央広場（現在の中山広場）に面したところに、ホテルを新築することを決定した。満鉄十年史668頁に、当時の繁忙の状況とその困窮にあたっての対応が以下のように記述されている。「然ルニ営業開始以来漸次宿泊客ヲ増シ、屢満員ヲ告ゲ、来客謝絶ノ状態ナリ、コエテ踰エテ明治四十一年六月本線ニ広軌列車運転シ、同八月上海航路ヲ開始シ、次デ十月大連、長春間ニ急行列車運転セラレ、哈爾賓經由欧亜連絡成ルニ及ビ、宿泊旅客数益増加シ、到底之等ノ旅客ヲ収容スルコト能ワザルヲ持テ、一時応急ノ施設トシテ「ホテル」ニ接近セル社宅用建物二棟ニ設備ヲ施シ、十箇ノ客室ヲ造リタルモ、尚悉ク来客ヲ収容スル能ワズ、無止神戸丸ニテ海上ヨリ来リ欧州ニ向ウ旅客ニハ、請ウテ之ヲ寝台車に収メ、又急行列車ニテ北方ヨリ

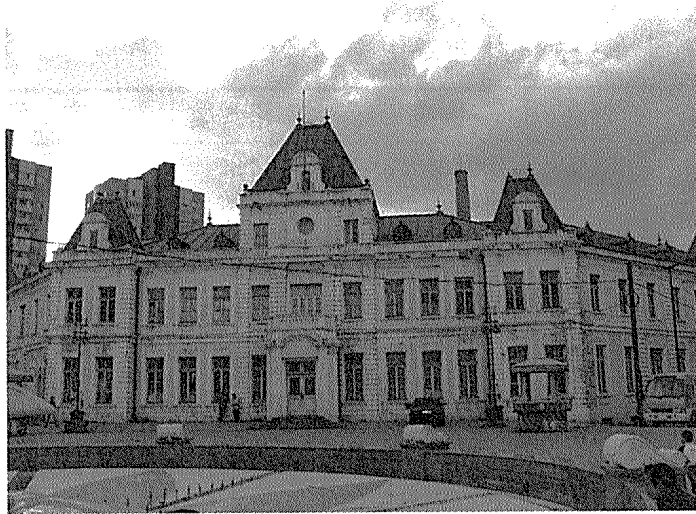


図1 大連市に現存する旧ダルニー市役所。
2006年9月調査時に筆者撮影

来り上海ニ到ラントスル旅客ハ、之ヲ神戸丸ニ赴カシムルガ如キ窮策ヲ採レリ。」当時の困窮状況が詳細に確認できる。このようなことから、明治41年11月、新規ホテルの、設計に着手した。が、開業まで数年を要するため、別館で対応するというを決めるに至ったのである。図1は現存する旧ダルニー市役所である。

4. 満鉄ホテルチェーン

ここでは、満鉄創業期のホテル事業で開業したホテルがどのようなホテルであったか、という概略をまとめる。尚、本稿では創業期運輸部営業課にその管理が置かれた1907年8月（明治40年）から1927年12月（昭和2年）までをその対象とした。よって、各ホテルの概要に関しても1927年（昭和2年）までの状態である。表1はそれをまとめたものである。また、表1の作成に当たり、以下の二点を付け加えたい。一点目は、満鉄会報⁽⁶⁾では、満鉄固有事業として、満鉄が創業時から企画開設したホテルは6カ所であるとし、五龍背ヤマトホテルを加えている。これは、満鉄のホテル事業を創業期、受託事業と日満両国交通一元化推進事業という事業体の特性から分類している

表1 運輸部営業課により管理運営されていたヤマトホテル。南満州鉄道株式会社十年史，三十年略史を参考に筆者が作成。

	名 称	所在	開業年	本格営業	客室総数 (室)
1	大連 ヤマトホテル	大連	1907年 明治40年開業	1914年 大正3年	115
2	星ヶ浦 ヤマトホテル	大連市 近郊	1910年 明治43年開業	1909年 明治43年	本館20, 新館29, 分館60
3	旅順 ヤマトホテル	旅順	1908年 明治41年開業	1929年 昭和4年	15
4	奉天 ヤマトホテル	瀋陽	1910年 明治43年開業	1929年 昭和4年	71
5	長春 ヤマトホテル	長春	1908年 明治41年開業	1909年 明治43年	旧館25, 新館54

ためである。二点目は、客室数に関して文献で若干のバラつきがあることである。これは、満鉄の事業が軌道に乗りだすと、旅客の増加に伴い改修、増築を繰り返していることから、既存の客室数に新館の室数を単に足した場合、既存の客室が取り壊される等のマイナスを考慮していなかったりするため、どの時点からの営業室数であるかを把握することが難しいホテルもあるためである。

4.1 大連ヤマトホテル

1907年8月(明治40年)ダルニーホテルを改修し、客室13室で開業。1908年(明治42年)に満鉄本社(旧ダルニー市役所)の移転に伴い、その跡を改修して客室36室を造りそれまでの建物を別館とした。1909年6月7日(明治42年)に工事に着手し、1914年3月(大正3年)に竣工した。内装と備品を整え同年8月1日に大連市の中央広場に面している場所に開業。建物は、ルネッサンス式の4階建てで、建坪は694坪、総工費は90万円、客室数は105室、宿泊定員175名。施設は、暖房に蒸気暖房を使用し、エレベーターを備え、屋上には庭園を備えた。この庭園とは南満州鉄道株式会社第二十年史の掲載

写真から推測するに、現在のルーフガーデンに近いもので、ホテルの施設としては完成度が高いものであったと推察できる。さらに、大小のバンケットホールと、理髪室も備えていた。FB⁽⁷⁾関連では、南満洲鉄道株式会社十年史には、メニューはターブルドート式⁽⁸⁾をとり、料金は朝食1円、昼食1円50銭、夕食1円75銭とシアラカルトに関しては、随時顧客の注文に対応したとある。さらに、料金体系に滞在日数における延泊割引を設け、1ヶ月以上の滞在者には朝食料金を1ヶ月25円、昼食35円50銭、夕食36円75銭とし、さらに朝食昼食のセット料金を50円、朝食夕食55円、昼食夕食65円、朝食昼食夕食80円というセット価格を設けていた。当初、宿泊料金は一泊食事を含む料金体系をとっていたが、1909年7月（明治42年）以降は食泊分離を行っている。図2は現存する旧大連ヤマトホテルである。



図2 大連市に現存する。旧大連ヤマトホテル。現在の大連賓館。
2006年9月の調査時に筆者撮影

4.2 星ヶ浦ヤマトホテル

大連近郊の星ヶ浦に1909年（明治42年）10月、洋風別荘五棟、日本風別荘3棟、合計8棟からなるコテージ式で開業。経営形態を立地によるマクロ分類するならば、当時では最新のリゾートホテルである。翌年8月客室10室に
応接室、広間、食堂、などを設け、本館棟として同年9月19日にホテルとし

て本格営業する。また、ホテルの周囲約37,000坪を借受、植林、庭園を施し、テニスコート、屋外運動場、遊泳者用の脱衣場、貸しボート4隻、ヨット1隻など備えた。さらに、1910年（明治44年）8月には本館と別館を接続し、客室4室、球戯場、バーを設けた。1913年（大正2年）7月、洋風別荘四棟を増築、1915年（大正4年）にはゴルフ場を竣工している。わが国のゴルフ場は、既に神戸、横浜、雲仙などで開設されていたが⁽⁹⁾、ホテルに併設されたゴルフ場としては、伊豆川奈ホテルの開業が1936年（昭和11年）であるから、当時の日本が関係した地域では、この星ヶ浦ヤマトホテルが最初のものとなる。星ヶ浦の西端には、「星ノ家」と呼ばれた日本料理に対応する施設が造られた。長谷川は、設計者小野木の回顧から以下のように「星ノ家」について解説している。「料亭星ノ家第一期の建築は、木造平屋建赤煉瓦葺の、お粗末のもので八畳間が六室程度、海に面して並列し、南側に一間幅の縁側と、北側に三尺幅の廊下を通路に配し、東端に十五畳の床の間付広間を設け、其の他に、営業人に住居、炊事場、浴室、便所、広間等を配置したに過ぎない。」⁽¹⁰⁾。当初は、大連ヤマトホテルの出張所という位置にあったが、1910年（明治44年）7月26日経営を独立している。南満州鉄道株式会社十年史670頁には、「満州ノ一大名勝ト為リ満州及我鉄道を紹介スル上ニ於テ多大ノ効果アルニ至レリ」とある。要するに後藤のいう文装という意味からすれば、この星ヶ浦のリゾート開発は、満鉄にとって内外に対するプロパガンダ的要素が含まれていたかは定かでないが、結果的にそのような要素を包含することとなったといえよう。

4.3 旅順ヤマトホテル

1908年（明治41年）3月21日、旅順新市街中村町にあった、ロシア統治時代に工事中であった建物1棟を借り受けて修繕し、客室15室で開業。その後1925年（大正14年）から2ヵ年にかけて大規模な改修を行っている。その後、旅順民政署から委託されて経営していた黄金台別荘を別館として払い下げを受け、1928年（昭和3年）に増築し、翌年から客室16室で本格的な営業を開

始した。

4.4 奉天ヤマトホテル

1910年（明治43年）10月，奉天駅の竣工に伴い，その駅舎の中に併設され，客室12室で開業した。その後，最大の鉄道付属地である奉天の整備が進むに従い，人口増加に伴う経済活動の活発化により，ホテルの利用者が増加したため，1913年（大正2年）に駅舎の2階部分全てを客室として30室に増設した。しかし，客室不足の解消には至らなかったため，満鉄は，1924年（大正13年）新規ホテルの設計図案を募集し工費180万円をかけて，1926年（大正15年）新規ホテルを着工，1929年（昭和4年）4月竣工，客室71室を備えた新館を中央広場に建設した。この新館竣工に関しては，躯体は言うに及ばず，設備等はホテル産業論的な視点から，詳細に調査研究する価値のあるものと考えられる。が，本稿は先にも述べたように，運輸部営業課にその管理が置かれた1927年（昭和2年）までを対象としているため，詳細は，別途，統括機構が運輸部営業課から独立し南満州鉄道旅館株式会社となる調査研究で明らかにする。図3は現存する旧奉天ヤマトホテルである。



図3 現存する旧奉天ヤマトホテル。現在のホテル遼寧賓館。
2007年9月の調査時に筆者撮影。

4.5 長春ヤマトホテル

吉林省に位置していた新京の旧称が長春で、満州国建国にあたって新国家の首都となった際に新京に改称された。1945年（昭和20年）8月、日本の敗戦と満州国の消滅後、市名は長春に戻された。したがって、長春ヤマトホテル、新京ヤマトホテルという二重の名称を用いたものである。

長春ヤマトホテルは、1908年（明治41年）10月1日、東清鉄道長春倶楽部の建物を改修して、客室10室で開業した。満鉄は、1907年（明治40年）9月に、長春での鉄道付属地の造成が行われる前に、長春ヤマトホテルの建設敷地を定め起工した。1909年（明治42年）10月に本館の工事を完成。1910年（明治43年）2月1日に正式開業をしている。客室総数25、宿泊定員35名、延坪424坪、2階建て、バンケットホール、応接室を備えた。満鉄は、ヤマトホテルのチェーン化にあたり、特にこの長春を重要視していたことが伺われる。それは、大連ヤマトホテルの開業からわずか2ヶ月たらずで開業していること、また、南満州鉄道株式会社十年史673頁に「長春ハ我終端駅ニシテ東清及吉長鉄道ニ接続スルノ重要地點タルヲ以テ会社ハ一大ホテルヲ建設スルノ計画ヲ立テ」とあることがその理由である。さらに、西澤は、建築史的な観点からアール・ヌーヴォー様式に触れている。「日露の接点となった長春のヤマトホテルにそのアール・ヌーヴォー様式が用いられたのは、東清鉄道本社屋をはじめハルビンに多数建てられたアール・ヌーヴォー建築の影響であると考えるのが道理であるが、満鉄にとっては東清鉄道への対抗意識の表現であると位置付けられよう。」と述べている。図4は現存する旧長春ヤマトホテル（旧新京ヤマトホテル）である。

5. おわりに

都市型ホテルは、その地域では象徴であり、地域を訪れる人々には、その地域文化を計るうえでの指標のひとつともいえる。そして訪れた人々をもてなす重要な使命を持っていることを地域の人々は知っている。しかし、ホテ



図4 長春市の旧長春ヤマトホテル（旧新京ヤマトホテル）。
現在のホテル春誼賓館。2007年9月の調査時に筆者撮影。

ルに従事している内部の関係者はそれを知らない、と筆者は言い切る。特に地方都市で著しい、止まらない単価の下落、また安価な宿泊施設の進出、消費者ニーズの多様化等など、現在各方面で述べられている通りである。さらに、追い討ちをかけるように、就労人口の減少からする人員確保という問題もある。2007年問題と称した、外資系高級ホテルチェーンの進出ラッシュでやっと世界的な都市となった東京は別として、地方では厳しい状態が続いている。上昇しない所得に長時間の就労環境などの状況下で、各成員の業務意識がビジョンをもてない状態になっていると指摘できる。こうした問題は各成員に問題があるのだろうか、否、そうではない。問題は事業レベルである。わが国のホテル産業には以下の点が抜け落ちていていると考える。それは、1. マーケティングに関する認識欠如、2. チェーン統括能力不足、3. 人材育成能力の欠如、そして最後に、4. ビジョンがない、などである。これらは特に、外資系ホテルチェーンと単純比較した場合に感じられる点である。これらの問題が複合して、現在の厳しい経営環境をもたらしている要因の一つになっていると考える。

さて、解決するにはどのようにしたら最良なのかという点であるが、先に

述べたように、ホテルはその地域の文化の象徴である。であるから、外資系の模倣であってはならない。地域固有の価値を伝えることのできる場でなければならない。それを求めた日本人の経営によるホテルチェーンが過去に存在した。それが満鉄ホテルチェーンである。本稿の目的はこの壮大な事業から、ホテル事業のポジションとは真にどこに存在するのか、わが国固有のホテル事業とはいったい何なのか、という視点からアプローチを試みるものであり、ホテルは地域文化の創造を担う重要な産業であることを業界成員が認識できるように、過去からインパクトを与えたいと考えるものである。また、先にも述べたように侵略するうへの支配機関という性格も背景としながら満鉄のホテル事業を捉えていくものとする。

本稿は、満鉄ホテル事業に関する基礎研究である。今後は、昭和3年1月の南満洲旅館株式会社設立から終戦までの開業ホテルを調査するとともに、アコモデーション (accommodation)、クイジューヌ (cuisine)、サービス (service) といった観点から研究を行う。今後、文献の消失等が壁となることは予想されるが、現地調査、関係者のインタビュー等を得ながら、その真相にせまりたい。

注

- (1) 満鉄とは、南満洲鉄道株式会社 (South Manchuria Railways Co.) の一般的な略称である。日露戦争 (1904年-1905年) の勝利の結果、ロシアから譲渡された東清鉄道の支線・長春～大連間の鉄道施設・付属地そして、物資輸送の目的として設けられた、軽便鉄道安奉線「安東 (現・丹東) ～奉天 (現・瀋陽) 間の鉄道」および付属地の経営がその目的であった。初代総裁には台湾総督府民政長官として植民地行政に従事した後藤新平が就任した。
- (2) 日本で満州と呼ばれる地域は、(旧) 満洲国の建てられた地域全体を示すことが一般的解釈であり、それは中華人民共和国の「東北部」と呼ばれている地域がそれにあたる。現在の遼寧省、吉林省、黒龍江省の三省に加え内モンゴル自治区の東部がその範囲である。

- (3) 参考文献「3」40頁
- (4) 参考文献「2」41頁
- (5) 都市ホテルの定義。ホテルの形態に関しては、国や地域など複合的な要因を基に分類される。その分類は、時代の変化、生活環境の変化により流動的であるが、何かの形で規定しなければならない。現在では立地や市場の特性または、価格帯や運営・経営形態等という分類が一般的であるが決定的な解釈はない。しかし、一般的には、都市部に立地するホテルであり、その機能は宿泊施設にとどまらず、レストラン、バー、宴会場、など多機能性を有する大型ホテルであると解釈できる。
- (6) 参考資料「3」
- (7) food and beverage food 料理と beverage 飲料の頭文字をとった略称。
- (8) table d'hôte 西洋料理の定食。à la carte は一品料理。
- (9) 参考文献「12」15頁
- (10) 参考文献「13」250頁
- (11) 参考文献「18」25頁

参考文献

- 「1」 鶴見祐輔著（2005）「正伝後藤新平第四巻」藤原書店
- 「2」 蘇 崇民著（1999）「満鉄史」葦書房
- 「3」 小林英夫著（1999）「満鉄 知の集団」吉川弘文館
- 「4」 木村吾郎著（1998）「日本のホテル産業史」近代文藝社
- 「5」 明治百年史叢書（1974）「南満洲鉄道株式会社十年史」原書房
- 「6」 御厨 貴著（2004）「後藤新平」藤原書店
- 「7」 青山 侑著（2004）「都市政策の父・後藤新平の都市論」藤原書店
- 「8」 鶴見祐輔著（1943）「後藤新平伝」太平洋協会
- 「9」 明治百年史叢書（1975）「南満洲鉄道株式会社三十年略史」原書房
- 「10」 「満鉄ヤマトホテルの思い出」（1986）東京ヤマト会
- 「11」 西村貫一著（1996）「日本のゴルフ史」雄松堂出版
- 「12」 長谷川暁（1994）「日本ホテル館物語」プレジデント社
- 「13」 運輸省（1946）「日本ホテル略史正統」日本ホテル協会
- 「14」 北田 倫著（1981）「幻のホテル」南風書房
- 「15」 「南満洲鉄道旅行案内」（1930）南満洲鉄道株式会社
- 「16」 「南満洲鉄道株式会社二十年略史」（1974）南満洲鉄道株式会社
- 「17」 財団法人満鉄会「満鉄四十年史」（2007）吉川弘文館
- 「18」 中見立夫（2006）「満洲とは何だったのか」藤原書店

参考資料

- 「1」 2007年4月9日ヤマト会会長秋本嘉明氏自宅にてインタビューを行う。ヤマト会とは、満鉄会の会員の中でヤマトホテル関係者による組織である。次第に会員が減少する中で、当時満鉄のホテル事業に関する証言を得る重要な組織である。
- 「2」 満鉄会：満鉄会には、日本国内居住地域の満鉄会（例：大阪府満鉄会）、満洲における各地区の満鉄会（例：撫順会）、職域中心の満鉄会、養成機関出身者の満鉄会など、多彩な会がある。（財）満鉄会は、こうした各種満鉄会の連絡センター的な役割を果たしている。出所：（財）満鉄会広報資料。
- 「3」 「満鉄会会報第212号」（財）満鉄会