

# 選択的記憶と戦略的忘却： 日本における歴史の商品化と産業遺産

クリストファー ガーティス  
Christopher GERTEIS

## はじめに

本研究は、日本の産業史が「産業遺産」として再構築される過程を批判的に考察し、企業、政府、地域社会などの多様なアクターが、観光や経済発展のために歴史的故事を戦略的に操作していることを明らかにする。明治時代を巡る現代の記憶と記念施設の事例研究を通じて、選択的記憶と戦略的忘却のダイナミクスを分析することにより、本論文は歴史の商品化の社会政治的含意を探究し、これらの慣行が公共の記憶を再形成するだけでなく、遺産保存の名目の下で現代の権力構造を永続化させていることを明らかにする。本稿では、日本の産業化の歴史が「産業遺産」として再構築され、観光資源化されるプロセスにおける、企業や政府、地域社会などの多様なアクターによる「歴史の変換」に着目し、産業遺産をめぐる言説と表象の政治学を批判的に考察する。明治時代の産業遺産の事例を通して、一見独立した営為が織りなす「選択的記憶」と「戦略的忘却」のダイナミクスを分析し、歴史の商品化とツーリズム化が持つ社会的・政治的含意を浮き彫りにすることを目指す。

日本の産業化の歴史が「産業遺産」として再構築され、観光資源化されるプロセスには、様々なアクターによる巧みな「歴史の変換」が見られる。この変換は、単なる歴史の記録や保存ではなく、過去を現在の目的に沿って戦略的に解釈し、表象する営為である。産業化の過程で重要な役割を果たした企業は自

らの歴史を誇るべき物語として語り直し、一方で政府や地方自治体は、産業遺産を地域活性化の切り札として位置づける。こうした動きは、日本の産業の発展を称揚する一方で、植民地主義や戦時中の負の遺産をしばしば軽視するという両義性を孕んでいる。本稿では、こうした織りなす「選択的記憶」と「戦略的忘却」のダイナミクスに着目し、産業遺産をめぐる言説と表象の政治学を批判的に考察する。これにより、歴史の商品化とツーリズム化が持つ社会的・政治的含意を浮き彫りにすることを目指す。

産業遺産の形成においても、企業、政府、地域社会など多様なアクターが、各々の利害関心に基づいて歴史を語り、表象していく。これらの語りは、時に協調し、時に競合しながら、産業化の過去をめぐる公的記憶を形作っていく。一方、「選択的記憶」は、過去の出来事が意図的に選択され、再構成されることを意味する。ある側面が強調される一方で、別の側面は軽視ないし忘却される。この選択性は、しばしば現在の価値観や政治的関心を反映している。本研究は、こうした理論的視座から、日本の産業遺産が構築される過程を丹念に追ひ、その背後にある力学を読み解いていく。これにより、一見中立的に見える産業遺産という概念それ自体が、いかに特定のイデオロギーや権力関係を内包した言説的構築物であるかを明らかにする。

デイヴィッド・ローウェンタールとピエール・ブルデューの概念は、日本郵船（NYK）による自社の歴史の選択的な提示を分析する上で有益な視座を提供する。ローウェンタールは、遺産とは現在の目的とニーズに役立つように形作られた過去の選択的な解釈と表現であると論じている。NYKが自社の歴史の特定の側面、すなわち日本の経済発展における同社の役割や豪華客船サービスなどを強調する一方で、植民地支配や戦時中の侵略への関与を最小限に抑えたり省略したりする決定は、まさにローウェンタールの概念と合致している。NYKは、現在のブランドイメージを高め、過去の不正義の認識を最小限に抑えるために、戦略的に自社の歴史を構築しているのである。

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産

同時に、ブルデューの文化資本の概念は、NYKが自社の歴史を通じて象徴的価値を蓄積し、社会的・経済的利益を追求する方法を理解する上で有用である。NYKは、自社の博物館や記念船を通じて、日本の海事史における同社の役割を称揚し、ブランド価値を高めている。この選択的な歴史の提示は、ブルデューが指摘する、支配的な文化的嗜好に適合する物語が優先的に形成され、前面に押し出される過程の一例と言える。

これらの理論的枠組みを用いて、NYKの事例を分析することで、企業による歴史的故事の戦略的な構築が、日本の産業遺産をめぐる言説にどのように反映されているかを明らかにすることができる。NYKが自社の歴史を選択的に提示する手法は、のちに日本政府が採用することになる、日本の産業化の成果を称賛し、その負の側面を覆い隠すアプローチの先駆けとなっている。このように、ローウェンタールとブルデューの概念を適用することで、企業や国家が歴史的故事を操作し、集合的記憶を形成する権力のダイナミクスに光を当てることができるのである。

蒸気船によって日本へと運ばれた朝鮮人や台湾人の移民労働者の経験は、単に過酷な労働条件と差別というだけでなく、より複雑な民族的差別化と植民地支配のダイナミクスに特徴づけられていたと言える。日本の企業は民族的差異を利用し、朝鮮人や台湾人労働者により過酷な条件を割り当てることで、彼らを支配下に置き、低賃金と劣悪な労働環境を正当化しようとした。こうした民族別の職務分担は、植民地労働者の搾取を容易にするだけでなく、日本人労働者との連帯を阻害することで、労働組合の結成を妨げ、植民地支配を維持するための重要な戦略としても機能したのである。

しかし、朝鮮人や台湾人の労働者たちは、こうした民族的差別と抑圧に抗い、時には日本人労働者とも連帯しながら、ストライキなどの抵抗行為を通じて自らの権利を主張した。彼らは単なる受動的な犠牲者ではなく、厳しい状況の中でも主体性を発揮し、植民地支配に挑戦する存在でもあったのだ。グラム

シ理論の応用が示唆するように、こうした移民労働者の経験は、強制と同意の組み合わせを通じて支配を維持しようとする植民地支配のヘゲモニー構造に対する複雑な反応の一端を表している。つまり、東アジアの工業化の過程で、蒸気船によって運ばれた移民労働者は、民族的差別化と過酷な労働条件に組み込まれることで産業資本主義のヘゲモニーを支える従属的な存在として位置づけられたが、同時に、そのヘゲモニーに抵抗し、交渉する主体でもあったのである<sup>1</sup>。

これらの洞察は、東アジアにおける日本の植民地工業化の事例に生産的に適用することができる。ファイソン氏が実証しているように、日本の植民地当局は、朝鮮と台湾の工業労働力を統制するために、民族的差異と労働関係を積極的に操作した。差別的な管理慣行の導入と植民地労働の商品化は、グラムシとウェルズが概説したヘゲモニー戦略の延長線上にあるものと見なすことができ、支配の維持と資本主義的搾取の促進を目的としていた。さらに、ウェルズ氏が強調する植民地ヘゲモニーの社会政治的意味合い、特に合意に基づく統治の欠如による強制への偏りは、東アジアの被植民地人の経験と共鳴している。植民地支配の道徳的・倫理的正当性の欠如と、力と抑圧の露骨な使用が相まって、植民地の遭遇を特徴づける抵抗と交渉の複雑な力学に寄与したのである。

この理論的観点は、日本の植民地工業化のより広い文脈を明らかにするのに役立ち、資本主義の拡大と帝国主義的支配のグローバルなプロセスの中に位置づけることができる。強制と同意の二重戦略、およびそれらの植民地での不均等な適用に取り組むことで、地域の産業変革を形作った権力関係と矛盾のより

---

<sup>1</sup> Ambaras, David Richard. *Japan's Imperial Underworlds : Intimate Encounters at the Borders of Empire*. Cambridge University Press, 2018; Faison, Elyssa. *Managing Women : Disciplining Labor in Modern Japan*. University of California Press, 2007; Kawashima, Ken C. *The Proletarian Gamble : Korean Workers in Interwar Japan*. Duke University Press, 2009.

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産 nuanced な理解を發展させることができる。さらに、ウェルズ氏のグラムシ理論の適用は、ヘゲモニー構造に直面した被植民地人の主体性と抵抗を考慮することの重要性を浮き彫りにしている。植民地支配者は、強制的および同意的な手段の両方を通じて資本主義の枠組みを課し、支配を維持しようとしたが、被植民地人はこれらの戦略の受動的な受容者ではなかった。ファイソン氏が示しているように、日本における朝鮮人女性労働者と沖縄人女性労働者は、自分たちに課せられた民族的・ジェンダー的ヒエラルキーに抵抗し、それを覆す方法を見出し、集団的アイデンティティを築き、植民地の職場における権力関係に挑戦したのである。ウェルズ氏の理論的洞察を東アジアにおける植民地工業化の実証的事例研究と統合することで、近代世界の形成における構造と主体性、支配と抵抗の複雑な相互作用の分析を豊かにすることができる。植民地労働と民族的差別化の特定の歴史を、資本主義のヘゲモニーのより広い枠組みの中に位置づけることで、植民地主義と帝国主義の永続的な遺産のより包括的な理解を發展させることができるのである。

日本郵船の設立は、日本が工業化の途上で直面した複雑な挑戦と機会を体現している。その創設は、国内外の市場へのアクセスを拡大し、急速に成長する産業基盤を支える物流と通信のインフラを確立することを目的としていた。しかし、このような経済的発展の物語は、日本の帝国主義の拡大と深く結びついている。日本郵船は、アジア太平洋地域における日本の植民地的野心を実現するための重要な手段となり、輸送と通信の主要な役割を果たすことで、その野心の達成を支援した。この過程で、日本郵船は、帝国主義下での企業の役割と、産業の発展が国家の植民地的企業にどのように寄与したかの明確な事例を提供する。その成功は、植民地からの資源の流れを管理し、新たな市場を確保することにより、日本の産業化と帝国主義の拡大を同時に促進した。

この研究は、社会史と文化史の方法論を活用し、記憶研究と言説分析の枠組みを用いて、歴史が権力関係や文化的プロセスによってどのように形成される

かを検証する。公式記録、写真、映像資料、および企業の広報資料を分析することで、植民地時代の労働者の存在を含む日本の近代産業遺産における支配的ナラティブの形成過程を追求する。このアプローチを通じて、選択的記憶の構築とその背後にある複雑な権力関係を明らかにし、歴史的不平等、国家アイデンティティ、日本の植民地主義の遺産に対する深い理解を促進する。帝国主義の遺産と現代社会の構造に根深く組み込まれた影響を、社会史と文化史の視点から分析する。特に、植民地時代に形成された支配的なナラティブが現代の企業活動にどのように影響を与えているのか、そして多国籍企業、特に日本郵船の発展におけるその影響を詳細に検証する。この分析は、公式記録、文献、視覚資料を通じて、帝国主義が引き起こした歴史的、社会的影響を深く掘り下げ、植民地時代の労働者の存在意義を含めた諸側面を再評価する。また、公式記憶ナラティブに挑戦し、それを複雑化する個々の証言に焦点を当てることで、選択的記憶の構築とその社会的、文化的影響を明らかにし、日本とその植民地の間の複雑な関係性を解明する。このアプローチは、歴史的不平等、国家アイデンティティ、および日本の植民地主義の遺産に関する議論を新たな視点から考察するための基盤を提供する。

産業遺産の観光資源化は、歴史的、文化的、経済的側面が複雑に絡み合った現象である。この主題は、デイヴィッド・ローウェンタールとピエール・ブルデューが提供した理論的視座から批判的に考察することができる。ローウェンタールは、遺産とは単なる過去の回顧ではなく、現代社会のニーズや市場の要請に呼応するように選択的に再構築されたものであると述べている。このような選択的な枠組みは、観光客の関心を高める物語を強調する一方で、労働争議、技術革新、環境への影響など、歴史的文脈を全体的に理解するために重要な要素を覆い隠してしまうことがある。

同時に、ブルデューの文化資本とハビトゥスの概念は、主流の文化的嗜好に合致する物語が観光セクターにおいて優先的に形成され、前面に押し出される

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産仕組みを理解するための枠組みを提供している。市場性と消費者の嗜好によって促進されるこのような特定の物語の優先化は、歴史の描写を形作るだけでなく、歴史の物語の真正性と完全性を歪める可能性がある。すなわち、市場性は低いが同等に重要な歴史的事実を省略した、歴史のサニタイズドバージョンを提示するのである。産業遺産を促進する際のこのような選択的記憶の実践は、歴史の複雑さに対する一般の理解を歪め、歴史の多面的な性質を反映した包括的な物語よりも、消費しやすい物語を優先させる可能性がある<sup>2</sup>。

ローウェンタールは、遺産とは単に過去を無邪気に称えるものではなく、現在のニーズに合わせて構築された存在であり、大衆消費のために洗練され理想化されていると論じている。かつては重大な労働争議や生態学的課題の舞台であった産業遺跡が、人間の創造性と回復力の達成を前面に押し出し、好ましくない側面を軽視した遺産の観光名所へと変貌することが多い。この変容は、消費可能でマーケティング可能な遺産体験を創出するという経済的要請によって推進され、これらの遺跡の商品化につながっている。この過程がもたらす観光や地域開発などの経済的利益は、しばしば歴史の複雑さを単純化された物語に還元するというコストを伴う。

本論文では、フーコーのディスコース理論、サイードのポストコロニアル批評、トルイヨの歴史的ナラティブ分析、ローウェンタールの遺産研究を組み込んだ理論的枠組みを用いて、日本郵船（NYK）のような多国籍企業が歴史的ナラティブをどのように操作しているかを考察する。これらの企業のナラティブは、単に過去の出来事を語り直すだけでなく、現代の企業や国家の利益に資する戦略的な構築物であり、知識生産と権力構造の相互依存性を示すものである。

---

<sup>2</sup>Lowenthal, D. (1998). *The heritage crusade and the spoils of history*. Cambridge University Press; and Bourdieu, P. (1986). *The Forms of Capital*. In J. Richardson (Ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education* (pp. 241-258). Greenwood.

それは、企業と国家を結びつける相互に連関する階層性を反映し、永続させるものでもある。フーコーの「権力／知」の概念は、これらのナラティブが権力のメカニズムであることを明らかにしている。一方、サイードの枠組みは、オリエンタリズムの基盤を解明し、それらがいかに帝国主義的な事業を正当化し、日本の経済政策を合理化するために植民地への家父長的なイメージを構築しているかを示している。トルイヨの歴史生産の政治学に関する洞察は、企業のナラティブがいかに都合の悪い歴史的真実、特にNYKの植民地搾取や戦時中の残虐行為への関与を選択的に排除したり、周縁化したりしているかを浮き彫りにしている。ローウェンタールの研究は、企業が複雑な歴史的現実をどのように浄化され市場性のある遺産へと変容させ、公共の記憶を歪曲し、植民地時代や戦時中の行動の残酷な現実を矮小化しているかを明らかにしている<sup>3</sup>。

これらの理論的視点を総合すると、包括的な批判が形成され、これらのナラティブが日本の植民地支配と戦時中の関与の真の範囲と性質を曖昧にする可能性のある国民アイデンティティに寄与し、歴史的現実の重要な側面を省略した浄化された遺産を永続化させていると主張できる。この統合は、企業のナラティブ、国民アイデンティティ、植民地主義と資本主義の永続的な遺産の相互作用について、ニュアンスのある理解を提供し、企業の日本における歴史がどのように記憶され表現されているかを批判的に再評価する必要性を強調している。

産業遺産は、教育的、美的、象徴的価値を通じて文化資本—社会経済的利益をもたらす属性—を蓄積する。この文化資本は、遺跡の魅力を高めるだけでな

---

<sup>3</sup> Foucault, M. (1980). *Power/knowledge: Selected interviews and other writings, 1972-1977*. Pantheon Books; Lowenthal, D. (1998). *The heritage crusade and the spoils of history*. Cambridge University Press; Said, E. W. (1978). *Orientalism*. Pantheon Books; Trouillot, M. R. (1995). *Silencing the past: Power and the production of history*. Beacon Press.

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
く、地域社会および広範な社会的文脈の中でその重要性に対する認識も高める。さらに、ブルデューの社会的場の概念は、政府機関、地域社会、民間投資家、遺産の専門家といった異なる利害関係者がこれらの場をどのように操るかを分析することを可能にする。各主体は遺産の物語に対して様々な程度の力と影響力を持っている。この枠組みは、複数の主体が産業遺産の保存と表現をめぐって交渉する、遺産管理の競争的かつ協調的な性質を浮き彫りにする。

これらの社会的場における権力の力学は、産業遺産の物語を誰が支配しているかを理解する上で重要である。政府や政策立案者は、しばしば遺産の指定権限を持ち、観光を通じた経済的利益を約束する産業史のどの側面を保存し、推進するかに影響を与える。対照的に、地域社会は、労働条件や環境劣化の現実など、自らの経験や記憶を反映した物語を擁護し、地域の歴史とアイデンティティの表現を優先させるかもしれない。利益動機に駆られた民間投資家や開発業者は、歴史的正確性や深みを犠牲にしても、商業的成功を最大化する遺産の側面に焦点を当てるかもしれない。

産業遺産の商品化における文化資本と社会的場のこの相互作用は、遺産管理におけるバランスの取れたアプローチの必要性を強調している。政策と実践は、主流の遺産表現において周縁化された物語を含む幅広いスペクトルの物語を包含するよう努めるべきである。遺産観光に関連する経済的目的がこれらの遺跡に内在する文化的・歴史的価値を覆い隠さないようにするためには、利害関係者の協調的な関与が不可欠である。包括的な物語の構築を促進し、経済的価値と文化的価値のバランスを取ることで、遺産管理は、産業遺跡に関連する多様な歴史とアイデンティティをより全体的かつ尊重したものになりうる。

この統合的アプローチは、産業遺産を消費可能な観光商品へと変容させるプロセスを批判するだけでなく、これらの遺跡の表象と保存を形作る社会経済的な力についての洞察を提供するものである。このアプローチは、遺産をめぐる語りにより批判的に関与することを促し、産業遺産の経済的可能性とその歴史

的真正性の両方を尊重するアプローチを提唱するものである。したがって、この理論的枠組みは、歴史ツーリズムの商品としての産業遺産の商品化に内在する課題を検討し、対処するための堅固な基盤を提供するのである。

## 日本郵船と日本の産業化

「海援隊」の思想に触発された岩崎彌太郎は、土佐で海運事業を始めることを決め、藩のために汽船を購入し、資金を調達する中で、経営技術を身につけた。その結果、1870年には、東京、大阪、高知を結ぶ九十九商会（のちの三菱商会）を立ち上げた。しかし、1873年に三菱商会が国内外の定期航路の開設を目指したところ、PM社を含む外国企業の障壁に直面した。この時期、内外航路は欧米の海運企業によって独占され、日本は実質的に彼らの支配下にあった。「日本の代表として、航路を取り戻す必要がある」と考えた岩崎彌太郎の下、三菱商会は1875年にPM社の独占していた日本と上海間の航路に定期船を就航させた。この競争は厳しいものだった<sup>4</sup>。

日本郵船の社史によれば、岩崎は近代的な経営手法を早期に取り入れ、貨物を担保とした金融サービスを開始するなどして、三菱商会の基盤を強化した。結果として、激しい競争を勝ち抜き、市場を獲得した。その後、PM社が日本の沿岸航路から撤退し、上海航路を引き継いだP&O社も撤退した。1876年には、三菱会社（郵便汽船三菱会社と改称）の努力により、日本の海運企業が航路を自由に運用できるようになった。1877年の西南戦争では、郵便汽船三菱会社が軍事輸送を主導し、海運事業を大きく発展させた。1885年、郵便汽船三菱会社は共同運輸会社と合併し、日本郵船会社が設立された。この合併は、当時の日本海運界を代表する二社が一つになったことを示すと共に、日本郵船

---

<sup>4</sup> 日本郵船歴史博物館．“日本郵船の歴史．”アクセス：2024年3月30日．  
<https://museum.nyk.com/history.html>．

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産の航路が世界を横断する決意を象徴していた。

日本郵船は、その背景には日本の海運業界における深い歴史が存在する。江戸時代から、菱垣廻船、樽廻船、北前船などの伝統的な「大和船」が多数の船主によって沿岸航路に運航されていた。これらの在来船主は、西南戦争後に「大和船」を洋式帆船に切り替え、1887年頃からは汽船の購入に乗り出し、その運航を開始した。1892年、これらの小規模船主は、政府の補助を受ける大企業である郵船や商船に対抗するため、日本海運業同盟会を組織し、郵船や商船を「社船」とし、それ以外の船主を「社外船」と呼ぶ体制を確立した。1893年に日本郵船が国内外の航路から海外の航路へと焦点を移し、ボンベイ（現ムンバイ）航路の開設に踏み出したことである。これは同社にとって沿岸から遠洋海運への転換点となり、日本の紡績業がリードする中でインドからの綿花輸入量が急増する中、ボンベイ・日本海運同盟として知られる英国、オーストラリア、イタリアの企業連合によって支配されていた日本とインド間の航路に新たな局面をもたらした。これらの企業による高額な運賃は、日本の産業成長の大きな障壁となっていたが、日本郵船は同盟からの競争中止の強い要求にも屈せず、紡績連合会との1年間の輸送契約を締結し、ボンベイ定期航路を開設した。大幅な価格下落に直面しながらも、適正価格の維持を図り、2年間の激しい競争の末に競争停止を提案したのは同盟側だった。日本郵船のボンベイ航路は国際的に認知され、企業は近海海運から遠洋海運へとその事業範囲を拡大していった。

この歴史的転換点は、日本の海運業界全体にとっても重要な意味を持ち、日本政府が汽船海運の重要性を認識し、「航海奨励法」及び「造船奨励法」を公布した1896年には、日本郵船は北米シアトル航路、欧州航路、オーストラリア航路といった三大遠洋航路の開設に成功し、海運業界の新たな発展の時代を切り開いたことを示している。このような歴史的背景を踏まえると、日本郵船の航路網の拡張とその成功は、単に経済的な成長だけでなく、国家の支援と海

運業界内の戦略的な動きが相まって実現したことがうかがえる。日本郵船の主要事業は大規模一般貨物輸送であったが、二〇世紀に至るまで、クルーズ客船事業もまた重要な収益源であった。同社が戦前に所有した船舶の大多数は、積み荷と共に上流階級の日本人とヨーロッパ人を乗せる数十室の一等・二等客室が設えられた貨客船であった。日本郵船の創生期については、驚くほどの量の記録を戦前・戦中期に作られた販売促進資料から拾い集めることができる。同社は、一九〇一年に初めて、極東アジアを巡るクルーズ客船旅行を楽しむ上流階級の乗船者向けに絵図付きガイドブックを発行した。明治時代の定期刊行物『風俗画報』の有料臨時増刊であった『乗客案内郵船圖會』は、明治時代の上流階級に西洋文化のスタイルを教えるという『風俗画報』の総体的な使命と一致した国内向けの読み物として製作されたといえよう。大洋を横断するエリート旅行者が楽しむ贅沢な船上生活を短い記事と解説付きの絵図を用いて紹介したガイドブックは、明治の文明開化論の中心を成す多くの近代出版物の一つとして刊行されたのであった。

日本郵船はこの絵図付きガイドブックのために、当時の理想的な客船を代表する船舶として、三五〇〇トンのスコットランド製客船春日丸を採用した。グラスゴウのネイピア・アンド・サンズ造船所で建造され一八九八年に日本郵船に納入された春日丸は、中規模の貨客船で、二〇世紀初頭に横浜発上海経由シアトル行き航路に就いた船舶群の登場を予期させるものであった<sup>5</sup>。重要なことに、『風俗画報』の絵師は、貨客船を二〇世紀初期の資本と帝国との多層的接続点として例示するかのよう、非常に細かいシーンで空間や風景を切り取り、それぞれの場面を紙面一杯に分割して描写することで、春日丸を近代における新興の帝国主義国家の断面図として描いた<sup>6</sup>。編集者野口勝一と絵師山本

<sup>5</sup> 春日丸は一九三五年に引退し、スクラップとして売却された。

<sup>6</sup> Wray, *Mitsubishi and the N.Y.K.*, 227-287, 289-307.

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
松谷は、一等・二等船客が社交場、理髪店、喫煙室、食堂、豪華絢爛な客室にいる様子や、乗組員がもてなす近代的なアメニティーと快適な空間、そして、乗船客が豪華な料理を楽しむ様子を描いた。野口は贅沢な欧風料理のメニューを記載し、山本は素晴らしく整っている一等・二等客室の図解を描いた。春日丸の一等船客は、フォーマルなドレスコードに従い、上品で優雅に振舞うことが求められた<sup>7</sup>。

ヨーロッパや米国の競合企業と同様に、当時の日本郵船の客船では、財力に加えて人種と民族によっても等級が定められていた<sup>8</sup>。日本人と中国人でも非常に高価な一等室の料金を支払うことができる場合は、ヨーロッパや米国の乗客と共に飲食したり社交の場に参加したりすることができたが、春日丸の半分以上の乗客と記録されていない甲板下作業員は中国人と朝鮮人であり、彼らは下等船客である日本人と、ほとんどが白人の欧米人であった上等船客から隔離されていた（図表1、2）。下等船客の日本人、植民地時代の朝鮮人と中国人の三等船客には国籍によって分けられた別々の共同寝室と生活スペースが与えられた。欧米人の下等船客に対しては日本郵船の乗客ガイドが「アジア人」と呼ぶ乗客からは別にされたいだろうと考え、彼らのために「等級間」普通船客室を設けていた<sup>9</sup>。

---

<sup>7</sup> 甲板下には中国人や韓国人の労働者がいて、石炭を掘ったり、日本人やヨーロッパ人の士官が甲板で操船したりしていた。“Yusen Zue’ - An Illustrated Guidebook for Steamship Passengers - Cabins,” *NYK Group Newsletter SEASCOPE*, no. 191 (May 2003); “Barbershop,” *SEASCOPE*, no. 190 (April 2003); “Amusing Games,” *SEASCOPE*, no. 189 (March 2003); “Social Halls,” *SEASCOPE*, no. 188 (February 2003); “Dining Rooms,” *SEASCOPE*, no. 187 (January 2003).

<sup>8</sup> 一八九〇年代には、船よりも多く目的地により早く到達できるようになった鉄道が、海運業者に代わって国内郵便の主要な輸送手段となっていた。

<sup>9</sup> また、『郵船圖會』には、ウェイター、メイド、サロン係などの外国人家事労働者が描かれているが、下甲板船員の大部分は無視されている。『郵船圖會』（一九〇一年）。



図1 「春日丸」の一等室と二等室  
出典 野口勝一「乗客案内郵船圖會」(1901年)



図2 「春日丸」の三等室  
出典 野口勝一「乗客案内郵船圖會」(1901年)

日本郵船の広告では、この船内環境について同社の客船では三等船客でさえも快適に過ごせるのだと謳っている。しかし、「アジア人」の三等船客は、国籍別に部屋を提供され、デッキでの催し物や上等船客のための甲板下共同スペースにはアクセスできなかった。人種と民族ごとに分離された三等船客は、一〇〇人もの共同部屋で寝食を共にした。水は配給され、同社の判断に基づき乗船客の民族料理として定められた食事が、民族ごとに指定された共同スペースで調理され、提供された。食事と寝る場所以外に中国人の乗船客に提供された唯一とも言える楽しみは、アヘン喫煙の中毒症状を軽減するためにアヘン窟でアヘンを吸うことであった。このアヘン窟は不定期に設置された<sup>10</sup>。

日本郵船はこの絵図付きの旅行雑誌を年に一度出版し、一九二〇年代中頃には、エキゾチックな船旅を英語圏の旅行者にも販売することを目的に、英語版シリーズとして『Glimpses of the East』を出版した<sup>11</sup>。一九四四年まで毎年出版されたシリーズで繰り返し取り上げられた記事には、日本が近代の帝国主義国家として発展する中で同社が担った歴史的役割が詳述された。いかに日本郵船が帝国日本の勃興に一躍を担ったかが屈託もなく記され、数十年に渡って出版された同誌は、日本郵船がどのようにして一九二〇年代中頃に客船事業に乗

---

上杉恵美「『郵船図会』を通して知る明治期の日本郵船のホスピタリティ」(『Journal of Hospitality and Tourism』一〇(一)、明海大学、二〇一四年)一〜一〇頁。山田勉生「船にみる日本人移民史：笠戸丸からクルーズ客船へ」(『中央公論社』、一九九八年)三三〜四四頁。

<sup>10</sup> 山田勉生『船にみる日本人移民史：笠戸丸からクルーズ客船へ』(中央公論社、一九九八年)。林芳典『二引の旗のもとに：日本郵船百年の歩み』(日本郵船株式会社、一九八六年)。

<sup>11</sup> 一九〇〇年から一九二〇年まで『The Travel Bulletin, Tokyo, N. Y. K. Line』、一九二一年から一九二四年まで『Glimpses of the East』、一九二五年から一九四二年まで『Glimpses of China, Japan, and the East』、一九四三年から一九四四年まで『Glimpses of the East: NYK Official Guide』と誌名が変更された。

り出したかを語り、さらには海外旅行が可能となった富裕層の拡大に伴い、経営陣たちが売り込みのためにどのようにして同社初の高級客船を一九二八年に発注したかを語っている。これらの短い歴史物語において、戦間期の日本郵船がいかに高級客船事業の黄金期に、その最高峰に君臨していたかを熱く回想しているのである。

さらに日本郵船の広報資料もまた、同社が一九二〇年代後半に就航させた高級客船を中心に据えた海運の歴史物語について誇り高く語っている。日本郵船初の高級客船は、香港、上海、神戸、横浜、ホノルル、シアトル、サンフランシスコ、ロサンゼルスを結ぶ、同社最高水準の太平洋横断航路に就航した。日本郵船の欧風高級定期船は、財政と広報の両面で成功を収め、一九三九年には、乗客九〇〇名余り、二五ノットを超えるスピードでの輸送が可能となる二隻の客船を新たに発注した。これは、業界最高速度での太平洋横断を実現するものであった。この二万七〇〇〇トンの客船二隻が予定通り建造されていれば、当時としては最も優れた高級客船と言えるものになっていたであろう。しかし、一九四一年末、三菱長崎造船所で建造途中であった両船は、帝国海軍により徴用された。海軍は両船を改造した上に、日本郵船がヨーロッパ客船事業のために発注していた比較的小型の客船三隻とともに、航空母艦として就役させたのである。同社の社史によれば、一九四二年四月には、全船舶が政府の直接管理下に置かれ、貨物船三六隻および客船氷川丸のみが戦争を生き抜いたのであった<sup>12</sup>。

戦時中の愛国的熱狂の極みにおいて『Glimpses of the East』の編集者たちは、日本郵船社長寺井久信のメッセージを掲載した。そのメッセージの中で寺井は次のように述べている。日本郵船は、新たな世界秩序の形成において勇敢にその役割を務めている。現在の対立が終結次第、本社は、すでによく知られてい

---

<sup>12</sup> *Glimpses of the East: NYK Official Guide* (Tokyo: Nippon Yusen Kaisha, 1943): 1-6.

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
る全世界に渡るサービスを再開するのみならず、特に諸島間貿易に注目した大  
東亜共栄圏内サービスの開始に全力を捧げる準備ができています。したがって、  
これまでイギリス、米国、オランダ籍船舶によって独占されてきたこれらの地  
域のサービスは大きく改善され、略奪の重荷による経済的またはその他の不正  
に抑圧されてきた膨大な数の原住民全体にとっては、自由、幸福、繁栄の拡大  
が期待されている<sup>13</sup>。

このように同誌には、太平洋戦争に至るまで、日本の帝国拡大を共に歩ん  
できた日本郵船の歴史物語が恥じることもなく掲載された。実際、年刊ガイドブ  
ックの一九四三年と一九四四年の両号は、台湾と韓国併合に際する日本郵船の  
国家への貢献と、ハワイと南北アメリカへの日本臣民の官約移民事業において  
日本郵船の船舶が担った役割を物語ることで、日本郵船と帝国日本の長期にわ  
たる協力関係を強調したのである。これらのガイドブックおよび日本郵船の他  
の戦時の宣伝刊行物は、その説得力にはかなり疑わしいものがあるものの、同  
社が戦時中の海上輸送の中枢にあったことを示している。一九四四年までには、  
政府の管理下に置かれていた日本商船の大多数は、すでに東アジアおよび  
東南アジア航路の海底深くに沈んでいた。国家への協力が強制されたものであ  
った一方で、実質的に仮初めの民間企業に過ぎなかった日本郵船の経営陣が、  
近代日本という帝国主義国家との長期に渡る蜜月を賛美する愛国的物語を公に  
作り出したことは非常に意味深いことだと言える。

## 日本郵船物語

日本郵船は、三菱財閥の源流企業である。同社の経営陣は、二〇世紀初頭以  
来、自社の歴史的立ち位置に対する社会からのまなざしを強く意識してきたと  
言える。そのために同社では戦前・戦後を通して定期的に社史を編纂してき

---

<sup>13</sup> *Glimpses of the East*, 7-14.

た。その社史における組織の歴史物語は様々なテーマによって織り成されている。この事実から、歴史家は、そもそも販売促進を目的に書かれた社史を、社会的責任と慈善活動の宣伝広報という視点から読み直し、さらに考察を深めることができるのである。日本郵船の刊行物における自社の歴史の見せ方には、一九世紀および二〇世紀における日本の帝国主義の拡大において同社が担った重大な役割を一部覆い隠しながら、日本の海事史における役割の重要性を宣伝する歴史物語が提示されている。その物語を通じて、読者は同社が世界的に傑出した地位に上り詰めたという足跡は、日本のグローバル経済大国としての躍進と相まって起こったこととして理解できるのである。またもう一つ重要なことに、この物語の中で戦前・戦中の新興の帝国主義国家である日本と同社との親密な関係を隠すことはなかった。むしろ日本郵船の公式な歴史物語では明確に誇りをもって帝国時代の軍産複合体の主要メンバーとしての同社の企業活動を叙述し、販売促進の一助としていた<sup>14</sup>。

一九八〇年代後期、日本郵船の経営陣は、市場競争の苛烈化と人件費の増大に因應するため、航海船舶と船舶の運用を直接管理する下請け企業を、主に東南アジアを拠点とする海運経営管理グループに売却した。この動きによって、日本郵船は東京を拠点に世界中の系列子会社と下請け企業との契約関係を管理し、比較的小規模の人員によって運営する代用持株会社となった。この体制は一九九〇年代中頃までは成功しているように見えたが、ヨーロッパと南北アメ

---

<sup>14</sup> 日本郵船の公的社史の中で最も古いものは一九三〇年代半ばに出版された『日本郵船株式会社五十年史』であり、工業化と企業の成長を当時のナショナリズムの昂揚と同調させながら描いている。一九八八年に刊行された最新版『日本郵船百年史』は、ナショナリズムの喧伝を封印し、高度経済成長期における日本郵船の活躍を加えた金融史的内容となっている。日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』（日本郵船、一九三五年）、日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』（日本郵船、一九八八年）。

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
リカにおける顧客対応重視への経営転換、および中国との貿易の増加を受け  
て、経営陣は世界中にある日本郵船の持つ船舶と港湾施設の直接管理権の返還  
を要求した。その結果として新たに生まれた巨大国際企業はさらに利益を拡大  
し、社員も多国籍化していった。二〇〇八年までに日本郵船は、二兆五〇〇〇  
億円（一九二億ポンド）を超える総収益と一六〇〇億円（一二億三〇〇〇万ポ  
ンド）の純利益を計上し、世界の三大海運輸送企業の一つとなった。また、日  
本郵船のグローバル化の結果として、同社が抱える約五万五〇〇〇人の社員の  
大多数が、第二次世界大戦の記憶を色濃く残す国の国籍保持者となった。この  
ような国際的な地位の上昇と社員構成の変化は、東京を拠点とする日本郵船の  
上級管理職に様々な難題を投げかけることとなった。中でも大きな問題の一つ  
は、同社の一二〇年の歴史の中にある望ましくない過去の記憶をいかにして掘  
り起こすことなく、グローバル企業としてのアイデンティティを構築するかと  
いう点であった<sup>15</sup>。

日本郵船の最も古い公式な社史の中では、商売を目的とした美辞麗句が並べ  
られ、創業間もない日本郵船が激しい国内競争の中で、いかにして横浜と上海  
の繊維輸出業者をヨーロッパと米国の海外顧客に繋げ、事業の大部分を国外輸  
送にシフトさせたかを語っている。ライバル企業との幾度かの合併を経て、日  
本郵船は政府の取り立てにより、日清戦争（一八九四～五年）では部隊輸送と  
貨物輸送の独占権を得たとしている。日本の新興軍産複合体の中核として、日  
本郵船は日露戦争（一九〇四～五年）においても、再び政府からの海運契約を  
請け負った。さらに、日本の中国侵略により新しい港と輸送ルートへのアクセ  
ス権を獲得すると、日本郵船は台湾と韓国に新たに確立された植民地と日本を

---

<sup>15</sup> “NYK Financial Results for the Year Ended March 31, 2009 (FY 2008),” Accessed  
January 16, 2023, <https://www.nyk.com/>; and “Human Resources Data (as of March  
31, 2009),” *NYK CSR Group Report 2010* (2010): 11, IV, accessed January 16, 2023,  
<https://www.nyk.com>.

つなぐ貨物輸送の立役者となった。第一次世界大戦開戦までには、日本郵船は帝国内外を繋ぐ世界の七大海上輸送会社の一つとなったと語るの<sup>16</sup>。

### 一 読み替えられる社史

一九五〇年以降、日本郵船が展開した歴史叙述の目的の多くは、日本帝国史に同社が加担したことを曖昧にする目的のために作られたものであった。戦後、連合国軍の占領開始に伴い、残存していた船舶の管理権は連合国軍に強制的に接収されていたが、一九五〇年に日本郵船は通常運航を再開する許可を得た。それにより、日本郵船は巨額の政府補助を受け、貨物事業の再建を開始することができたのである。また、貨物事業の再開に加え、同社は、戦時中は病院船として、連合国軍占領時代前半は食料と復員兵の輸送のために使用された氷川丸を改造し、太平洋横断客船として復帰させた。氷川丸は、航空産業との厳しい競争で一九六〇年代初期に旅客船市場が低迷するまで、政府高官、留学生、そしてフルブライト奨学生の日米間の往来を繋いだ。

日本郵船による太平洋横断旅客事業の終焉は、日本発着の大規模原料および商用貨物輸送の最有力企業として同社が台頭する始まりを示すものでもあった。一九五〇年中頃から一九六〇年中頃までの一〇年間は収益がなかったものの、幾度にも渡る政府主導による産業強化策の波に乗り、日本郵船は、日本の輸出貿易の急成長とともに成長したコンテナ貨物部門の主要企業として、その地位を確立した。日本郵船は日本の輸出工業生産の重要な輸送企業であり、戦後日本を特徴づける急速な経済成長は、同社が世界中の市場に商品を輸送することができたからこそ可能となったと言えるのである。

---

<sup>16</sup> William D. Wray, *Mitsubishi and the N.Y.K., 1870-1914: Business Strategy in the Japanese Shipping Industry*. Harvard East Asian Monographs (Cambridge, Mass.: Council on East Asian Studies, Harvard University: Distributed by Harvard University Press, 1984), 1-53, 213-225.

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産

帝国主義時代の誇り高き貢献に関する豊かな歴史的記録にも関わらず（もしくは「そのせいで」と言えるかもしれないが）、日本郵船は一九四五年以降、先の時代の歴史叙述が賛美した同社の戦前および戦時中の業績を控えめに扱わなければならない現実に苦心した。一九七〇年代に入って日本郵船は財政的な問題に引き続き注力していたが、一九八〇年代になると、経営陣は同社の創立一〇〇年の公式な歴史を編纂することで、社の歴史的重要性を再定義することを目指した。一九九〇年代初期から中頃にかけて、経営陣の関心はバブル崩壊後の経済的困難に占められたが、二〇〇〇年代初期におけるビジネスプランの転換とそれに続く急成長に伴う小さな変化として、再び同社の歴史的役割の広報に大きな重要性が見出されるようになり、自社の歴史の解釈を少しずつ変化させていった。

二〇〇二年、日本郵船の経営陣は、社会的責任（CSR）事業計画の一部として、同社の歴史博物館の改装に着手し、長年にわたる「歴史事業」を再編成した<sup>17</sup>。これまで日本郵船の歴史の大部分は、横浜海岸通沿いの日本郵船歴史博物館に勤務する広報担当の社員によって広報されてきた。現代の西洋諸国家にとって、大聖堂と同様に、歴史博物館は慈善事業という衣をまといつつ、自信と自負の記念碑的存在として都市景観の中にそびえ立っている。日本郵船博物館は、同社の歴史的意義を補強し、名声を高めるための手段として、一九九〇年初頭に設立された<sup>18</sup>。二〇〇三年に社会的責任事業計画の下でリニューアル・オープンし、経営陣は博物館のスタッフに対して、歴史的資料の保存、「海事思想」の一般市民への普及、そして、企業理念である「誠意、創意、熱意」を世界中の社員の心に浸透させるという任務を課した。広報担当によって

---

<sup>17</sup> 「博物館へようこそ 歴史博物館の社会貢献活動」（『YUSEN』、二〇〇六年二月号 特別編）。

<sup>18</sup> “Human Resources Data,11, IV.

運営されている博物館は現在、近現代日本の海事史について一般市民およびグループ社員を教育する場として活用されている<sup>19</sup>。

近年の研究では、近代国民国家の形成において、博物館や美術館がいかに重要な役割を果たしたかが明らかにされている。博物館は、国民が共有する歴史や習慣を定義することで、国家の中心性を証明し、国民に自分たちの属する国家を意識させ、統一された過去の物語を作るのに用いられた。二〇世紀半ばには、国立歴史博物館が、地域や国のエリートが社会的記憶を形成し、地域社会や国家のビジョンを提示する重要な場として登場し、博物館は近代市民育成の装置として国家にとって不可欠な存在となったのである。

日本郵船の博物館の三つの任務を遂行するため、学芸員は、地元の小学校の

---

<sup>19</sup> また、日本郵船は横浜市の歴史的なウォーターフロント再開発プロジェクト地区に隣接しており、中心組織ではないものの、建物の使用料と資金を寄付し、ウォーターフロントの文化的・経済的復興を支援している。横浜市は、北欧や米国のウォーターフロント再開発プロジェクトと同様に、ウォーターフロント地区において、現代的なアミューズメント、レストラン、ショッピング施設を提供し、最初の条約港としての横浜の物語や、国際貿易港としての横浜の一五〇年の歴史の大半を支配した日本株式会社の地位を示す記念地区を織り込んだ複合的な計画を策定している。以下参照。  
“Geographic Planning Collaborative, Inc, “Waterfront Reuse,” accessed February 22, 2009.

[http://www.gpcinc.net/projects/yokohama\\_waterfront\\_reuse.shtml](http://www.gpcinc.net/projects/yokohama_waterfront_reuse.shtml); “Hikawamaru, “Yokohama Convention and Visitors Bureau, accessed February 22, 2009.

<http://www.welcome.city.yokohama.jp/convention/eng/search/details.php?fid=E012>; “Introduction to Minatomirai,” accessed February 22, 2009. accessed February 22, 2009.  
<http://www.minatomirai21.com/english/about.html>; and “Yamashita Park/Port Areas,” Yokohama Convention and Visitors Bureau, accessed February 22, 2009.

<http://www.welcome.city.yokohama.jp/eng/tourism/spot/spot1000.html>; “BankArt,” <http://www.bankart1929.com/>; and “About MM21 Town Guide Committee,” accessed February 22, 2009.

<http://www.minatomirai21.com/english/committee.html>.

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
児童たちが描いた海の絵の展示や消費生活による海洋汚染の危険性などの教育  
展示など、様々な企画展を開催した。また、月に一度の音楽会、海洋科学者や  
日本郵船の船員、経営陣などによる定期的な講演会等を開催した。その甲斐が  
あってか、二〇〇三年のリニューアル・オープニング以来二〇〇九年まで、博  
物館には一〇万人を超える人々が来館している。このように日本郵船博物館は  
ヨーロッパ、オーストラリア、南北アメリカにおける航路沿いにある他の多く  
の海事博物館と同様に、公共教育の場としては悪くない成果を上げ、同社の公  
式な歴史物語を展開する主要な発信地としての役割を担っているのである。つ  
まり、日本郵船の企業広報部門が運営している博物館は、現代日本の海事産業  
と国家の近現代海事史における同社の役割を広報宣伝する場として活用されて  
いる<sup>20</sup>。

しかし、企業のブランド価値を高めるために設計された民間博物館もまた、  
国家の背後にある神話を構築する上で同様の役割を担ってきた。例えば、米国の  
銀行ウェルズ・ファーゴは、主要都市に同社が出資した地域歴史博物館を展開  
している。これらの博物館には、歴史的な写真や一九世紀の美術品といった  
西洋美術品に加えて、同社のブランドアイコンであるウェルズ・ファーゴ馭馬  
車（コンコード・コーチ）を常設展示し、銀行ブランドの宣伝を行っている。  
他の例としては、米国航空機会社ボーイングの飛行博物館やドイツのメルセデ  
ス・ベンツ、日本のトヨタ自動車が同じような目的のもとに設立した博物館が  
あり、日本郵船が横浜に設立した博物館もその一つと言える<sup>21</sup>。

横浜の歴史的建造物でもある日本郵船博物館は、同社の組織の記憶の形成の

---

<sup>20</sup> Steven C. Dubin, *Displays of Power: Memory and Amnesia in the American Museum* (New York: New York University Press, 1999); Barbara Kirshenblatt-Gimblett, eds., *Destination Culture: Tourism, Museums, and Heritage* (Los Angeles: University of California Press, 1998).

<sup>21</sup> Nick Nissley and Andrea Casey, "The Politics of the Exhibition: Viewing Corporate

ために中心的な役割を担っている。二〇世紀後半の高度産業化社会の現象として、企業博物館が歴史、国家、文化の概念を普及させる一助となっていることが挙げられる。私立の歴史博物館は、しばしば、地域や国家の歴史でよくなされる大きな歴史物語の中で、特定の企業の歴史を語り直すことがある。日本郵船博物館は、一九二〇年代の横浜郵船の建物をそのまま再建したビルの一階にある。博物館は、訪れた人々を同社が誇る黄金時代へと時空を超えて連れていく。九つの常設展示には、日英両言語によってパネルの解説がなされ、歴史的な写真や図表、年表、地図、実物資料などを展示している。各時代の船舶や事務所から回収された貴重な資料が数多く紹介され、これらの資料を通して、同社の歴史が通史的に展示されているのである。

またドキュメンタリー映像を製作し、現存する実物資料だけでは語ることのできない歴史物語を補足している。それらの映像は常設展示の壁に埋め込まれたビデオ・スクリーンで上映されている。戦後に日本郵船が語ろうとしてきた物語は、第二次世界大戦前から、戦時中の出来事、そして、戦後に至る悲劇的な英雄譚である。しかし、博物館で上映している『日本郵船物語』と言うドキュメンタリー映像は、まるで旅行ガイドが旅行先の案内するようなやり方で、同社の歴史を取り扱っているのである。そのため、その映像が生み出す歴史物語全体は、博物館の本来の目的でカバーし切れない多面的な歴史を示すことになっている。船上生活やエキゾチックな寄港地の様子を視覚に訴えるように展示することで、娯楽の一環として知識が得られるような展示となっている<sup>22</sup>。

---

Museums Through the Paradigmatic Lens of Organizational Memory," *British Journal of Management* 13, S35-S45, (2002) を参照。ウェルズ・ファーゴ、ボーイング、メルセデスベンツ、トヨタの各社博物館のより詳しい情報については以下の各社ウェブサイトを参照のこと。 <http://www.wellsfargohistory.com/museums/museums.htm>, <http://www.museumofflight.org/>, <http://www.museum-mercedes-benz.com/> および <https://toyota-automobile-museum.jp/> (二〇二三年一月一九日閲覧)。

国立の歴史博物館と同様に、日本郵船博物館の展示は、西洋諸国の東アジア進出により、日本は経済発展を追求しグローバルな強国としての地位を獲得するために自国防衛を余儀なくされたのだと語り、つまり、そのような世界情勢に起因するものの所産として、日本近代史を叙述している。特に博物館の展示スペースの中心に位置する二つの展示エリアは、日本郵船の企業アイデンティティの核心をなす歴史物語を語っている。博物館は、同社が一八八五年以来、三菱の貨物輸送ネットワークの要であったことを示すと同時に、一九三〇年代のクルーズ客船事業の写真や装飾品を展示することで、同社の絶頂期を表す証としている。またクルーズ客船氷川丸の実物展示は、一九二〇年代から一九三〇年代にかけて同社が総力を挙げて建造した誇るべき産物であることを物語っている。その船内ではマーク・シモンがデザインした優れたアールデコ様式のインテリア等の写真や装飾品を記念碑的に展示している。来館者はそれらの展示品を通して、戦間期の日本郵船客船が醸し出す魅惑的な第一級の船上体験を追体験できるようになっているのである。

同社の戦時中に関する展示は黄金期の展示エリアのすぐ隣に設置されているが、華やかな戦間期とは対称をなす戦中期の展示は、比較的厳粛な様子で展示されている。壁一面の地図には、戦時中に撃沈された日本郵船船舶一八五隻が最後に確認された位置が示されている。その展示の隣には、コンピューター端末があり、来館者は戦時中に命を落とした日本郵船船員の名前を検索できるようになっている。また端末からは、これらの乗組員が最後に乗船していた船舶も特定することができ、彼らの日本郵船での活躍に関する簡単な歴史を読むことができるようになっている。ここで語られる戦争の経験談は重苦しいもので

---

<sup>22</sup> 林譲治「増大した艦船に対する人材供給の実態」(『帝国陸海軍補助艦艇：総力戦に必要とされた支援艦艇群の全貌』、学習研究社、二〇〇二年)。防衛研修所戦史室『海軍軍戦備 (2) 開戦以後』(朝雲新聞社、一九七五年)二八〇～二八五頁。

ある。この戦時下における同社の厳粛な歴史展示は、日本郵船の誇るべき絶頂期の華やかな展示とともに中央の展示エリアを二分しているのである。

この厳粛な戦中期の展示には隠された目的がある。展示の壁に付けられた解説では、戦時中、陸海軍に徴用されていなかった船舶は既に全て国有化され、政府の船舶運営会の管理下に置かれていたため、日本郵船とその社員は戦争に参加せざるを得ない状況であったということが強調されており、同社には選択の余地がなかったと説明している。この主張には真実が含まれるものの、戦時船舶運営会が一九四二年四月に設立された際、日本郵船の代表取締役社長大谷登がその総裁に任命されたことは特筆すべきことである。日本最大の海運会社のトップが総裁に選ばれたことは理に合った任命であったが、大谷がこの役職に任命されたという事実は、日本郵船が戦時国家体制に対して多岐に渡る関与をしていたことを示している。よって、同社は単に勅命に従っただけであるという主張では容易にはこの立場を打ち消すことはできないのである。

日本郵船が戦後に作り出した歴史物語では、明治から大正、昭和初期までの同社の航海を特徴づけた帝国主義の拡張政策における日本郵船の役割があまり強調されていない。展示では、同社が戦争へと導いた責任について言及されおらず、また、軍産複合体の一部としていかにして戦争の準備と供給に関与したかについて論じられていない。展示を通じて、日本郵船は、戦争で命を落とした五〇〇〇人の乗組員と海に沈んだ一八五隻の船舶の記憶を称えている。しかし、これらの船とともに沈んだ貨物に含まれる、軍事物資はもちろんのこと、乗船していた乗客については言及されていない。戦時中に乗客名簿が失われたため人数は確定されていないが、海で命を落とした者の多くが、事実、日本郵船社員の責任下で海上輸送された植民地臣民および敵国の捕虜であった。日本郵船の船舶は陸海軍に徴用され、あるいは船舶運営会の直接的な管理下に置かれていたため、日本郵船の責任ではなかったと説明する一方で、戦後の経営陣と歴史部門の担当者は、それでもなお、戦時中に沈没した船を日本郵船の

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
「失われた船舶」と捉えていることが展示で示されている。

戦後、大部分の船舶は没収され、その後の連合国軍管理下において、つかの間の業務停止期間を通じて、日本郵船の関係者は表面上、戦争という過去からの決別を強調し、戦争に荷担したという歴史から免れた形で同社を再建することができたと言えよう。また実際、戦時中に船舶がほぼ全滅した（一九四五年には、二〇〇隻を超える船舶中三七隻のみが生き残っていた）からこそ、日本郵船は過去からの物理的な決別を強調できたとも言えるのである。戦争を生き延びた商用貨物船舶もまた一九五〇年代中頃までには全ての航海を終えている。海底に沈んだ日本郵船の英雄たちを追悼する展示では、同社の過去が持つブランド価値を失うことなく、戦争協力についての大衆的記憶をさらに忘却させる目的があったと考えられるのである。

## 二 社史として売られるノスタルジー

日本郵船における公式の社史は、理想的な過去へのノスタルジックな憧れと一体になったものである。日本郵船の貨物輸送は、戦後、主力事業であり続けた一方で、一九九〇年代に、戦間期の客船事業に関する大衆的記憶を利用すべく、豪華クルーズ客船事業に再び参入した。ポスト航空機時代におけるクルーズ客船事業への再進出は、ロサンゼルスを拠点にするクルーズ事業であるクリスタル・クルーズとして実現したものであった。日本郵船のマーケティング担当者は、クルーズ客船クリスタル・ハーモニーのニューヨーク初寄港を、同社のグローバル企業としての再興を印象付ける好機として利用した。広報チラシの一つは、その初寄港を以下のように称えた。「日本郵船が多くを失った戦争からほぼ半世紀が経った今、純白に輝く『クリスタル・ハーモニー』がニューヨークに寄港した。祭典の賑わいと厳かさの中で、歴史的瞬間が刻まれた。『クリスタル・ハーモニー』は、この四〇年来、初めてニューヨークに寄港する日本最上級の豪華クルーズ客船であった」<sup>23</sup>。

盛況な米国市場の要求を満たすため、クリスタル・クルーズは事業を開始した。日本の経済不況にも関わらず、米国の好景気は、カリフォルニアを拠点とした日本郵船の客船事業を急成長させた。日本郵船のクルーズ船客事業は業界の顧客満足度調査では常に高い評価を得て、業界アナリストは日本郵船の客船市場への復帰を称賛したのであった。最初のクリスタル・クルーズに次いで、クルーズ客船クリスタル・ハーモニーが成功をおさめたことで、日本郵船はさらに一九九五年にクリスタル・シンフォニー、二〇〇三年にクリスタル・セレンティという二つの豪華クルーズ客船を就航させた。日本国内でも同様の成功を期待し、一九九一年に日本郵船は、乗客定員数六〇〇人のクルーズ客船飛鳥をもって日本を拠点とした客船事業を再開した。バブル崩壊後であった一九九〇年代中頃の経済不況の中、その出だしはゆっくりしたものであったものの、日本の中流層の顧客には長距離および短距離の豪華クルーズ客船旅行を、エリート層には年に一度のグローバル・クルーズ客船の旅を提供することで、日本郵船の飛鳥事業は大事業へと成長したのであった。二〇〇五年には、老朽化した飛鳥を引退させ、日本郵船はロサンゼルス拠点にあったクリスタル・ハーモニーを乗客定員数八〇〇人の飛鳥Ⅱに改修し、日米の両社間を繋ぐ沿岸間クルーズと地域別クルーズを合わせた、年に二度の世界一周クルーズ船旅行を日本市場に向けて再運航した<sup>24</sup>。

---

<sup>23</sup> NYK Crystal Cruises, “Crystal and its Noble Parents: Nippon Yusen Kaisha (NYK Line),” accessed January 26, 2009.

[http://www.crystalcruises.com/files/NYK\\_History.pdf](http://www.crystalcruises.com/files/NYK_History.pdf); NYK Corporate Communications Group, “Profile,” accessed September 21, 2022.

<http://www.nyk.com>; NYK Corporate Communications Group, “Publications,” accessed January 15, 2023. <http://www.nyk.com/english/profile/publications/>.

<sup>24</sup> “Cruise Service,” accessed February 19, 2009.

<http://www.nyk.com/engliSH/service/cruise/index.htm>.

日本郵船の収益の大部分が貨物輸送事業から来ていることを鑑みると、同社のクルーズ客船事業は、むしろ市場での企業ブランド・イメージを高める広報宣伝における重要性が認識されていたと言える。クルーズ客船事業は利益を上げてはいたものの、この部門の収益は、日本郵船の二〇〇九年業務純益の一パーセント未満であり、また当該事業は二〇〇五年にようやく利益を出し始めたばかりであった。二〇一五年にクリスタル・クルーズを売却したが、日本郵船によるクルーズ客船事業への投資については、不確かな財政状況でもあり、客船事業での市場占有率を増やすという希望的観測だけでは全てを説明できないのである。つまり、クルーズ客船事業は、日本郵船のブランド・イメージの向上を目的とした同社の威信をかけた商品ラインとしての役割を果たしており、同社の消費者イメージ向上に大きな影響を与えていたのである<sup>25</sup>。

日本郵船はクルーズ客船事業から利益を得ながらも、豪華クルーズ客船事業を通じて同社の歴史的重要性を普及しようとしたのである。日本郵船のマーケティング資料と企業広報では、しばしば、同社のクルーズ客船事業に関する公共イメージを利用し、日本の戦間期のクルーズ客船事業との歴史的な繋がりを人々に広めようとした。日本郵船は、他の多くの企業と同様、顧客の品質要求に応えるために絶え間ない探求を続け、その一環として、会社の歴史の中の不快な側面を隠蔽するために、肯定的な部分を強調した明るい物語を作り出したのである。

日本郵船は、乗船体験を通して洗練された上質な生活を乗客に提供したのである。そして、その美しい内装とエキゾチックな寄港地で滞在するという希少な体験空間の中で、その品格や高級感を味わうことによって、乗船する人々に

---

<sup>25</sup> 二〇〇九年、日本郵船のクルーズ船は、総収入三億一〇〇〇万ポンドに対して九〇〇万ポンドの営業利益を上げ、その利益率は三%で、同社の総営業利益の一%未満に過ぎない。“NYK Annual Report 2010,” Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, 2010. January 19, 2023. <http://www.nyk.com/>.

戦間期における日本郵船の豪華クルーズ客船の歴史をノスタルジーとともに思い起こさせるのである。米国における日本郵船の商品ラインは、高級感と文化を感じさせるものであるが、それに加え、大多数の顧客が外国人であったために、乗船客に対して同社のアイデンティティの核心にある歴史的名声を学ぶことができるようになっていた。読み物から船上での催し物、記念品に至るまで、乗客が歴史的枠組みの中でクルーズ船上の経験を理解できるようにデザインされていた。そこで乗客に同社の望ましい過去を追体験してもらうことができたのである。また、ギフトショップでは、日本郵船が日米両ラインの豪華クルーズ客船事業の黄金時代とする過去の時代の宣伝広報資料や美術品などの様々な複製品も売られていたのである。

博物館は、同社の威信をかけたクルーズ客船事業と強く結びついている。博物館のアーカイブは、日本郵船のマーケティング戦略のあらゆる歴史資料を保管しているだけでなく、同社の歴史的客船事業を取り上げる企業出版物のために歴史物語を作り出している。この客船事業と博物館の関係が密接なものであることを示す事例として、初代と二代目館長は、それぞれ日本郵船が所有する三隻のクルーズ客船のうち一隻の指揮をとっていたことが挙げられる。これは、同社に勤める船長八〇〇人の誰もが羨む任務である。二〇一五年にクリスタル・クルーズを中国企業に売却したが、二〇一四年まで、博物館とクルーズ客船事業の関係は、博物館建物の三階に郵船トラベルクルーズセンターが置かれていたことから明らかである。博物館とセンターは、クルーズ客船元船長の指揮の下、日本郵船の海事史事業のために一貫したプラットフォームを作り出したのである。

### 三 社内関係者のための歴史

日本郵船は、社内向けにも歴史物語を丁寧に作り上げている。市場で商品を販売するために活用することが歴史事業の主要目的である一方で、日本郵船は

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
同社の人事関係プログラムの不可欠な一部としても歴史を編纂しており、博物館は社内および社外の両方にとって重要な発信地となっている。二〇一〇年代まで、社内通用言語は、東京本社では日本語であったが、海外で勤務する合計四万五〇〇〇人の従業員が日常業務に用いる言語は英語であった。特筆すべきことに、二一世紀初期における日本郵船の社員人口構成は、いくつかの点で十九世紀後半の状況と酷似している。明治時代、日本郵船の乗組員は必然的に多民族であった。ヨーロッパから船舶を購入し、航海士と上級機関士をヨーロッパと米国から採用していた。外国人上級船員は、いずれは彼らに取って代わると同社が期待して精選した少数の日本人を指導した。しかし、大勢の甲板下作業員、特に船内の巨大ボイラーに石炭を入れる火夫は、韓国と中国の植民地からの臣民であり、彼らの人数は記録されていないものの、彼らによる低賃金労働は同社が上げる収益に大きな意味を持っていたのである。一九二〇年中頃までには、日本郵船船舶の船長および航海士の大多数が日本国籍保有者となったが、甲板下作業員は多民族で雇用し続けた。

その状況の中で経営陣は、甲板上の全従業員を徐々に単一民族とすることを試みていった。当時の多くの日本人はこの方針を西洋の海運業者と技術的に同格となった証拠として理解していた。また日本郵船保有船舶の技術革新もあり、多くの甲板下作業員を必要とする石炭動力から少数の専門技術者だけで運航が可能な重油動力に移行したことによって、甲板上下共にすべての船員を日本人にすることが容易になったのである。従って、一九三〇年代と一九四〇年代には日本の商用海運船舶では、日本国籍保有者のみが乗組員として勤務していたのである。この雇用体制は戦後当初の三〇年間を通して持続したが、一九八〇年代に入ると、海運業というブルーカラーの仕事より、ホワイトカラーの仕事に関心をもつようになった日本の高等学校卒業生を新入社員として迎えることができなくなり、その結果として日本郵船船員の急速な高齢化が進んだのであった。

日本郵船の経営陣は、この高齢化問題に対応するため、利便性の良い船籍に同社の船舶を再登録し、運航事業を主に東南アジアの海運物流パートナー会社に下請けとして出すようになった。経営陣が船籍の変更を決定した詳細な理由は定かではないが、実際、一九八〇年代には業界でよく見られる慣習であったことに加え、海運貿易に入る若い日本人男性の数が減少したことに関連して、多国籍化する組織を直接管理することに、経営陣は利点を見いだせなかったと考えられる。一九八〇年代初期に下されたこの経営判断については、一九九〇年代後半に同社がその方針を転換し、日本人航海士のもとにフィリピン人船員を乗せた船舶の船籍を再び変更し始めた時に、その重大性が鮮明になった。

この巨大多国籍企業の社内報を読むと、運営上のダイナミクス、特に経営陣が社員とどのようにコミュニケーションを図ろうとしたかについて、興味深い視点が得られる。一九九〇年代後半に、日本郵船の日本語社内報『YUSEN』および英字社内報『SEASCOPE』では、世界の交通と移動における同社の中心的な役割を語る物語を取り上げ始めた。読者への影響を示すデータは入手できないが、これら二つの社内報は、この歴史物語が日本郵船の社員管理計画の一部として組織的に利用された現象を見ることができる貴重な資料である。

二〇〇〇年七月、世界中にある日本郵船の船舶とドック、支社で配布される英字社内報『SEASCOPE』は、日本人海外移民の輸送に日本郵船が担った役割を強調する記事を取り上げた。「日本から南米への移民の歴史は、一八九九年二月二七日に佐倉丸が横浜港を出港した航海で始まった」。佐倉丸に乗船した「移民七九〇名は男性で、貿易会社森岡商会との契約を通じて、サトウキビ農場で働くために南米に向かったのである」と著者は語る。この記事では、これらの移民の契約のほとんどが識字能力に問題があったり、または情報の全面開示が行われなかったりする中で結ばれたものであり、年季奉公契約に等しいものであったことが説明されていないが、「食べ物の違い、厳しい天候、新天地の過酷な自然の中、移住者の多くが病に伏し、悲しきかな、死に至ったので

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
ある」とストーリーは続く<sup>26</sup>。

暗い過去を取り上げた記事にも関わらず、日本郵船と移民の歴史叙述はその目的には十分適っていたと言える。ここで語られるストーリーは、移民に対する会社の好意と、発展途上国への間接的な貢献を示すものである。さらに、この記事は、「貿易会社との契約に基づいたペルーへの移住は一九二三年に廃止されたが、多くの人々が経済的な成功を求めペルーに向けて太平洋を横断し続けた」と説明する。記事はさらに個人的な事例を取り上げて、「一九三四年の真夏に、新婚の藤森直一氏と妻ムツエは、横浜発カヤオ行き日本郵船墨洋丸に乗りペルーに渡った。この夫婦の息子アルベルト・フジモリが、初の日系人ペルー大統領である」と語っている<sup>27</sup>。

社内報が日本郵船と当時の国家元首フジモリ（二〇一二年にはペルーで収監されている）との非常に遠い繋がりをトピックに選択したことについてはその効果に疑問の余地がある。しかし、二〇〇〇年に社内報が出版された時点では、フジモリはなお、一九九七年にトゥパク・アマル革命運動（Movimiento Revolucionario Túpac Amaru: MRTA）ゲリラからの在リマ日本大使公邸の奪還を勇敢に指揮したとして日本中で褒め称えられていた。この記事とその後の出来事に確からしい繋がりはないが、『SEASCOPE』の出版から数か月後、反共産秘密部隊コリーナが実行した非合法的な殺人と強制失踪への謀略関与に対する起訴を逃れるためフジモリは日本へ亡命した。そして、氏は自身の名声と父方

---

<sup>26</sup> Robert Eric Barde, *Immigration at the Golden Gate: Passenger Ships, Exclusion, and Angel Island* (Westport, Conn: Praeger, 2008); "First Emigration Ship to Peru: Sakura Maru," *SEASCOPE*. no. 157 (July 2000); Irie Toraji and William Himel, "History of the Japanese Migration to Peru, Part I" *Hispanic American Historical Review* 31, no.3, 437-452 (August-November 1951); "Part II," *Hispanic American Historical Review* 31, no.4: 648-664.

<sup>27</sup> Diana Jean Schemo, "How Peruvian Hostage Crisis Became Trip Into the Sural," *New York Times*, April 26, 1997. <https://www.nytimes.com>.

の血筋を利用して日本国籍を有していること主張したのである<sup>28</sup>。

フジモリが最終的に有罪判決を受けたことを踏まえて、その記事の効果を考えると、日本郵船のフジモリとの歴史的繋がりが同社の広報宣伝活動に有利に働いたかという問いにはいくらか疑問が残る<sup>29</sup>。しかし、この手法に見られる努力は、日本郵船の旅客事業を組織の記憶形成に活用しようとした社内広報チームによる総合的な試みの一つであったと言えよう。実際、一九九〇年代後半から二〇〇〇年代中頃の『YUSEN』と『SEASCOPE』では、ノーベル物理学賞受賞者から日本初のフルブライト奨学生に至るまで、日本郵船の船で航海した著名人、スポーツチーム、各種団体を取り上げた記事が幾つも掲載された。

これらの記事の多くは、日本郵船が多くの要人に利用された栄誉を述べたものであるが、いくつかの記事では、二〇世紀の人々の移動において同社が担った役割について、一風変わった様相も伝えている<sup>30</sup>。一九四一年にリトアニアを脱出するユダヤ教指導者ゾラフ・バルハフティクとその他数十人のポルトガル系ユダヤ人を乗せたのは、日本郵船の船舶であった。バルハフティクは、五〇〇〇人ものユダヤ人を南北アメリカやオランダ領カリブ海領域へ巧妙に脱出させたことで知られている。オランダ領事館でビザ発行が中断されると、バルハフティクは日本領事杉原千畝に救いを求め、杉原は領事館が閉鎖されるまで、ユダヤ人難民に約六〇〇〇通のビザを発行した。『SEASCOPE』の記事はこの出来事を以下のように説明する。「ユダヤ人難民を助けるために尽力した

<sup>28</sup> NYK Communications Group, “First Emigration Ship to Peru,” *SEASCOPE*, no. 157 (July 2000).

<sup>29</sup> Simon Romero, “Peru’s Ex-President Convicted of Human Rights Abuses,” *New York Times*, April 7, 2009. <https://www.nytimes.com>.

<sup>30</sup> 「引揚船に乗ったノーベル物理学者」（『YUSEN』二〇〇二年八月号）第一五回。「学童疎開船『対馬丸』（『YUSEN』二〇〇四年九月号）第三三回。「日米野球交流史」（『YUSEN』、二〇〇五年一二月号）第四四回・「歴史の生き証人『氷川丸』～その3～」（『YUSEN』二〇〇七年六月号）第五九回。

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産のち、バルハフティクと彼の家族は一九四一年六月五日、横浜にて、カナダ、バンクーバー行きの氷川丸（日本郵船船舶の一つ）に乗船した」。バルハフティクは自身の本で以下のように述べている<sup>31</sup>。

海は穏やかで、平和な航海であった。我々はまるで船上で夏休みを楽しんでいるかのように、デッキで日光浴をして時間を過ごした。戦争の影と嵐は色あせていき、それらがもたらす問題や緊張感は薄れ去っていった。しかし、苦境に直面するユダヤ人難民を助けなければならないという強い責任を感じ、私の心は穏やかではなかった<sup>32</sup>。

何百人ものユダヤ人を日本郵船の船舶でヨーロッパを脱出させたというこの記事は人道的な意味において興味を引く一篇としてある程度の価値がある一方で、ヨーロッパ系ユダヤ人社会とその文化の破壊という重い影があるにも関わらず、この記事は現代の日本郵船クルーズ客船で旅行者が受ける感慨にも似た、バルハフティク自身の旅行記からの抜粋で終わっている<sup>33</sup>。

同社の広報部門が専門の歴史研究者を雇用していないことにほとんど疑いの余地はない。また日本郵船の広報部門が英語を話す乗船客のために、どうしてこれほど遠い昔の歴史的繋がりを描くことにしたのかという問いが残る。この歴史物語は、同社の人口構成が大きく変化した時期に現れている。その効果は限定的なようであるが、一九九〇年代に生じた社内向けの歴史物語は、帝国主

---

<sup>31</sup> NYK Communications Group, “Memories on the Hikawa Maru by a Survivor of the Holocaust,” *SEASCOPE*, no. 192 (June 2003).

<sup>32</sup> Paul Lewis, “Rabbi Zorach Warhaftig Dies; Rescuer of Polish Jews Was 96,” *New York Times*, October 7, 2002. <https://www.nytimes.com>.

<sup>33</sup> Dana Janklowicz-Mann, Amir Mann, Martin Landau, and Sujin Nam, *Shanghai Ghetto* (New York: Docurama, 2004).

義時代に同社海運事業が関与した歴史に対する国際世論から批判に晒されるようになってきていることへの不安を示すかのようである。

#### 四 組織における記憶の形成過程

私的なものであれ公的なものであれ、組織の歴史は、一般大衆の過去の記憶を形成する上で重要な役割を担っている。日本郵船が戦後に作り出した戦争に関する歴史物語では、明治、大正、昭和初期の日本郵船の運航を特徴づけた帝国主義の拡張政策と強制輸送における日本郵船の役割には重点が置かれていない<sup>34</sup>。また戦争を導いた状況が言及されておらず、同社がいかにして戦争への備えと供給に関与した軍産複合体の一部であったことについても論じていない。その一方で、戦争で命を落とした乗組員と海に沈んだ何百隻もの船舶の記憶を称えている。さらに一九四五年に日本郵船の商船がほぼ全滅したことで、戦後の経営陣は、戦時中の過去からの物理的な決別を果たしたことを主張し、「失われた船舶」と表現することで戦争協力を行った自社の歴史に目を背ける形で、同社を再建する機会を得たようである。実際、戦争を生き延びた商用貨物船の数十隻は、戦間期の貨客船氷川丸を除いて一九五〇年代中頃までには航海を終えたのであった。

海事遺産の保存を目的とする組織の多くは、海事技術史に関する興味を基に形成されており、どの博物館でも、来館者は実物の船舶を見て廻ることができるようになっている。一九四五年以来、日本郵船の歴史的船舶の最後の生き残りである氷川丸の船体は、戦間期への時空を超えた繋がりとしての役割を負っ

---

<sup>34</sup> Franziska Seraphim, *War Memory and Social Politics in Japan, 1945-2005*. Harvard East Asian Monographs, 278 (Cambridge, Mass: Harvard University Asia Center, 2006); and Philip A. Seaton, *Japan's Contested War Memories The 'memory Rifts' in Historical Consciousness of World War II*. Routledge Contemporary Japan Series (London: Routledge, 2007).

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
ている。一九六〇年代初期から横浜の山下公園近くに係留された氷川丸の展示は、同社の黄金期を代表する唯一の現存船舶として、二〇世紀初期の上流階級のために作られた一連のインテリアや客船事業に対するノスタルジーを呼び覚ますように展示されている。そして、それと類似した商品やサービスを現代日本の都市中産階級に売り込む企業戦略の中で意図せず不可欠な役割を担っているのである。氷川丸は二〇〇七年に大規模な改装を行った後に、日本郵船博物館の分館としてリニューアル・オープンした。しかし、戦時中には東南アジアで病院船として運航した同船は、同社の戦争協力に関する望ましくない記憶を示すものでもあった。日本郵船と氷川丸のぎこちない歴史的關係を象徴するかのよう、同社関係者は、あまり振り返りたくない過去の人々の記憶を徐々に薄めるようなやり方で、何度も氷川丸とその歴史を書き直してきたのである<sup>35</sup>。

一九三〇年に竣工した氷川丸は、当初貨客船として設計された。同船は一九三〇年から一九四一年の間にシアトル航路で七〇回を超える太平洋横断航海を成し遂げ、その後、日米間の政治的緊張が高まったことで、ヨーロッパ航路運航に就航した。幾度かの航海でヨーロッパ方面からの日本人やその他の避難民を運んだ後、氷川丸は一九四二年に政府に徴用され、病院船として改造されたのち、東南アジアで負傷兵を救護する任務に就いた。さらに一九四五年に連合国軍により接収された同船は、日米間の人員輸送に使用され、一九四七年から日本郵船の管理下に返還され、一九五〇年までは石炭と食料輸送に使用された。

日本郵船は一九五三年まで氷川丸を貨物船として使用し続け、その後、客船として改装し、同社の戦後初の太平洋横断客船として就航した。同船は横浜・シアトル間を運航し、一九六〇年一〇月に最後の航海を終えた後、横浜臨海地

---

<sup>35</sup> 日本郵船広報職員へのインタビュー（二〇〇九年一月二八日）；“Witness to History: Hikawa Maru Part II,” *SEASCOPE*, no. 246 (December 2007); “The Reborn Hikawa Maru Makes its Debut,” *SEASCOPE*, no. 252 (June 2008).

区に永久停泊され、海上のユースホテルと結婚式会場として運営された。一九七〇年代初期にユースホテルは閉鎖し、同船は横浜市との共同経営のもと、海事博物館、レストラン、パーティー会場、夏のビアガーデンを備える施設に転用された。レストラン、パーティー会場、ビアガーデンは二〇〇二年に閉鎖され、その後、二〇〇七年に日本郵船が氷川丸を全改装し、日本郵船博物館の分館として二〇〇八年四月にリニューアル・オープンする合意を得るまでは、同船の未来は不確かなままであった。

氷川丸は、日本郵船の歴史的船舶の最後の生き残りとして、同社の黄金時代を代表する象徴的な存在となっている。一九六〇年代初期から横浜の山下公園に係留されている氷川丸は、一九二〇年代から三〇年代にかけての豪華客船時代へのノスタルジアを喚起するように展示されている。デイヴィッド・ローウェンタールの「過去の飼いならし」の概念を適用すると、日本郵船が氷川丸の華やかな歴史に焦点を当てることで、同社の日本の植民地支配への長年の支援と密接な関係を覆い隠していることが明らかになる。氷川丸の展示は、日本郵船の歴史の特定の側面を選択的に表象することで、過去をより好ましく、無害なものに「飼いならし」している。船内の豪華なアールデコ様式のインテリアは、往時の優雅な客船サービスへのノスタルジアを喚起する一方で、同社が帝国全体で労働力と物資を輸送することで得た莫大な利益や、日本の植民地主義への不可欠な役割から注意をそらすように機能している。このように、氷川丸は、日本郵船の帝国主義への加担という不都合な真実を覆い隠すための道具となっているのである。ローウェンタールが指摘するように、このような過去の選択的な表象は、現在の目的やニーズに合わせて戦略的に構築されたものである。日本郵船にとって、氷川丸は、同社の黄金時代を称揚し、ブランドイメージを高めるための重要な資源となっている。同時に、植民地主義への深い関与という歴史を覆い隠すことで、日本の産業化の物語をより肯定的なものにしている。このように、ローウェンタールの概念を適用することで、氷川丸が日

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
本郵船の歴史の選択的な語りを体現していることが明らかになる。この「過去の飼いならし」は、日本の産業遺産をめぐる言説にも反映されている。日本政府は、産業化の成果を称えながら、植民地支配や帝国主義との結びつきを覆い隠すことで、国民の誇りを高めようとしてきた。氷川丸の展示は、このような産業遺産の戦略的な構築の一例であり、歴史の商品化とツーリズム化が持つ社会的・政治的含意を示唆している。ローウェンタールの概念を通して氷川丸を分析することで、日本の産業遺産をめぐる言説と権力のダイナミクスを批判的に考察することができるのである。

会社や法人は多かれ少なかれその社会的役割に関する批判的な議論をうまく避けることによって繁栄するものであり、その目的を達成する手段として、一連の社会的責任事業を戦略的に展開する。驚くべきことに、その事業規模を問わず、多くの企業が企業博物館を運営している。日本郵船の事例はその一つであり、企業博物館がブランドの認知度を高め、商品を売り、組織の歴史において望ましくない部分を曖昧にする手段として、どのように歴史的記憶を作り出していくのかを示す格好の例であると言える。企業の社会的責任事業の一部門として、日本郵船の歴史事業は、現代日本の歴史で企業が担う役割について注意深く作られた歴史物語を広める慈善事業である。実際、日本郵船の歴史事業は同社の社内および対外的コミュニケーション機能として非常によくまとまっている。そのため、同社の博物館と船舶の展示が、営利企業の広報宣伝部門により管理されている事実が非常に見逃されやすくなっているのである。

しかしながら、これらの歴史事業全体を通して作り出している歴史叙述は、組織的な不安も体現している。博物館と社内報が提示する歴史自体は、ほとんど、東京の昭和館や靖国神社遊就館といった博物館が提示する国家の歴史叙述の複製に過ぎない。その結果として、日本郵船の一般来客者向けの歴史物語は情報に乏しく、来場客に横浜臨海地域で快適な一日を過ごしてもらう機会を提供するに過ぎない。一方、同社の社内向けの歴史では、元来、帝国の軍国主義

的歴史への同社の熱狂的な参画を強調するために作られた史料を、選択的に、そして批判的視点抜きで引用している。このことは、本論において議論してきたように、日本郵船における日本に拠点を置く経営陣と大多数の外国人社員との間にある歴史認識の差に対する日本郵船の組織的な不安が表れていると言える。人事育成プログラムは、広報活動事業の一部を構成するものであるが、この日本郵船特有の広報活動の形が生まれた理由としては、二〇〇〇年以降社員人口構成が大きく変化したことにあり、二〇世紀の同社の歴史について他のアジア社員が知った場合に、経営陣が彼らの反応について不安を感じた可能性が挙げられるのである。

日本郵船の商船は誰かを銃殺したり、爆撃したり、毒ガス攻撃したわけではなく、同社の公式な社史では、同社は勅令により戦争協力を余儀なくされ、その結果として商船のほぼ全隻を失ったと語っている。重要なことに、同社の社史における歴史物語では、戦争被害者のストーリーもまた海の中に消し去られているのである。日本郵船の船舶が海上輸送した軍事資材や兵隊のためにアジア・太平洋地域の何十万人もの民間人と軍人たちがその命を落とし、この輸送事業の対価として、同社が企業としてほとんど丸ごと海の底に沈んだ最後の最後まで、莫大な報酬を受けていたのである。

しかし、戦時中の政府と海運請負人は軍事的に不可分なものとして深く絡み合っていたことは特筆する必要がある。海に沈んだにせよ、敗戦のために残存資本を強制的に接収されたにせよ、その全てを失ったことによって当時の日本郵船の関係者が負うべき戦争責任が完全に解決されたとは言い難い。戦後の経営陣にとって、戦時中の日本郵船は単に命令に従っただけであるという主張を支持する歴史物語の展開は非常に都合がよいと言える。しかし、実際に行われた戦時中の帝国主義国家との重層的な協力関係をあやふやにするより、むしろ歴史的責任を負い、和解を求める方針のほうが、世界中に商品を輸送し数万人の社員をアジア諸国から雇用している日本郵船グループのためになるであろう。

## 「歴史」から「遺産」へ

「歴史」から「遺産」への制度的転換は、日本の産業史の再構築において重要な役割を果たしている。日本郵船株式会社（NYK）の事例は、企業レベルでのこの転換を示している。NYKは自社の歴史を「遺産」として再構築し、戦時中の帝国主義国家との協力関係を曖昧にし、戦後の経営陣に都合の良い歴史的故事を提示している。この「遺産」の創造はNYKの企業ブランディングに役立つ一方で、歴史的責任を隠蔽するリスクを伴っている。他方、自称産業遺産起業家である加藤康子氏は、日本の産業史全体を「遺産」として再構築する取り組みを主導している。加藤氏は、日本政府が産業化の歴史を産業遺産プロジェクトに転換する決定に大きな影響力を持っている。日本の産業史を称える物語を作ることで、加藤氏は国家アイデンティティの構築を目指している。しかし、この「遺産」の創造は、産業化の成果を強調する一方で、その負の側面を覆い隠す可能性がある。「歴史」から「遺産」への制度的転換は、歴史的事実の選択的な採用と、特定の目的に沿った物語の形成を促進する。

日本郵船（NYK）による自社の歴史の選択的な構築は、明治時代の日本の産業遺産を記念する取り組みの先駆けとなるものでした。NYKは、自社の歴史を「遺産」として再構築し、日本の経済発展における同社の役割や豪華客船サービスなどの特定の側面を強調する一方で、植民地支配や戦時中の侵略への関与を最小限に抑えたり省略したりしました。この戦略は、後に日本政府が採用することになる、日本の産業化の歴史を称賛し、その負の側面を覆い隠すアプローチを先取りするものでした。

NYKは、自社の博物館船である氷川丸を通じて、この選択的な歴史の物語を一般に公開しました。この船は、同社の戦時中の病院船としての歴史を覆い隠しながら、豪華客船サービスの黄金時代へのノスタルジアを喚起するために使用されてきました。この取り組みは、のちに東京に設立される産業遺産情報センター（IHIC）など、日本の産業革命を称え、強制労働者の声と経験を排

除した清浄化された歴史のバージョンを促進する施設の先駆けとなりました。

このように、NYKによる自社の歴史の選択的な提示は、日本の産業遺産を記念する広範な取り組みの前兆であり、企業レベルでの歴史の「飼いならし」の一例となっています。NYKは、ブランドイメージの向上、国民の誇りの促進、過去の不正義の認識の最小化など、現在の目的に役立つように歴史的故事を操作することで、のちの産業遺産をめぐる議論の展開を予見していたのです。この企業の歴史的故事の構築は、日本における選択的な記憶と、集合的記憶を形成するための遺産の戦略的利用のより広範なパターンの一部として捉えることができるでしょう。

NYKによる自社の歴史の選択的な構築は、日本における産業遺産の記念化と歴史的故事の操作のより広範なパターンの一部として理解することができます。デビッド・ローウェンタールなどの学者の理論的枠組みを用いることで、我々は、遺産が現在のニーズに役立つように形作られた過去の選択的な解釈と表現であると主張する彼らの枠組みを用いることで、これらの実践の背後にある根本的な力学と動機をよりよく理解することができます。

ローウェンタール（1998年）によれば、遺産とは、現在の目的とニーズに役立つように形作られた過去の選択的な解釈と表現です。NYKの場合、日本の経済発展における同社の役割や豪華客船サービスなどの自社の歴史の特定の側面を強調し、植民地支配や戦時中の侵略への関与を最小限に抑えたり省略したりする同社の決定は、現代の価値観に合致し、ブランドイメージを高める企業の物語を作り上げる戦略的な努力と見なすことができます。過去の成功のノスタルジックな魅力を強調し、歴史のより問題のある側面を軽視することで、NYKはローウェンタール（1985年）が「過去の飼いならし」と表現するプロセスに従事しており、過去をより好ましく、現在の感性にとって脅威にならないものにしていくのです。

この選択的な歴史の提示は、のちの日本の産業遺産をめぐる議論にも反映さ

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
られています。例えば、「明治日本の産業革命遺産」のユネスコ世界遺産登録プロセスでは、推薦者は日本の産業化の技術的業績と経済成長を強調する一方で、朝鮮人やその他の強制労働者の搾取に代表される歴史の暗い側面を最小限に抑えるか省略するという戦略を採用しました。この選択的な物語は、東京の産業遺産情報センター（IHIC）などのプラットフォームを通じて一般に公開され、日本の産業の実力を称えるだけでなく、植民地主義と戦時中の侵略の負の遺産を軽視する形で、国民の認識と集合的記憶を形作ってきました。

NYKの歴史的物語の実践と日本の産業遺産をめぐる議論の類似点は、日本における選択的な記憶と、集合的記憶を形成するための遺産の戦略的利用のより広範なパターンを示唆しています。両方のケースは、ブランドイメージの向上、国民の誇りの促進、過去の不正義の認識の最小化など、現在の目的に役立つように、有力なアクターが歴史的物語を操作する方法を示しています。このように、NYKによる企業史の戦略的な展開は、日本の産業遺産の記念化をめぐる議論を先取りするものであり、歴史的物語の構築と普及を形作る権力関係とアジェンダを批判的に検討することの重要性を浮き彫りにしているのです。

## おわりに

日本では過去数十年間、公私を問わず様々なメディアを通して、昭和時代（戦前、戦中、戦後）の企業や非営利団体などの組織の歴史を語る事が流行している。これらの組織の歴史は、組織のアイデンティティの基盤となるだけでなく、ブランドの一部として価値ある知的財産へと変化している。その流れを受け、本論では、日本企業が広報宣伝活動においてどのような社会的イメージを構築していったのかに注目しながら、彼らが作り出した歴史物語の果たした役割について考察した<sup>36</sup>。

二〇世紀日本の系列企業（三菱、三井、住友グループなど）の巨大企業の多くは、戦前・戦後を通してその時々企業ブランド・イメージを高めるため

に組織の歴史を編纂してきた。そのために企業の歴史叙述は、国の歴史に用いられる多くの語りと同様に、本題となる企業が成した事実を明確に説明するより、むしろそれを曖昧に覆い隠してしまう場合が多い。本論では、近年、日本企業の歴史叙述が、企業の評判回復と一般大衆からのイメージアップを目的の一つとして展開されるものとして、企業の慈善活動、いわゆる社会的責任事業とどのように関わってきたのかを明らかにした。

米国やヨーロッパにおける社会的責任事業とは目的が異なり、始まった時期も少し遅かったものの、日本の社会的責任事業は、産業汚染、人種差別、性差別といった重大な様々な課題に対処するため、企業の社会的責任および信用問題に関連して大衆世論を形成することを目的として発展した歴史がある。そして、既存の広報宣伝の実践活動に急速に統合されていったのである。例えば、日本郵船は、二〇〇〇年代前半から二〇一〇年代半ばまで、経済団体連合会（経団連）からの推奨案をいち早く取り入れ、海上輸送会社としての環境への影響を軽減する企業方針に焦点を当てた社会的責任事業を推進した。それと同時に、同社の中核事業と利害のある関係者の間で教育プログラムの費用を負担していた。また、重要なことに、日本郵船の社会的責任事業計画には、全世界の社員を対象とした奨学金制度や職業訓練の導入など、社員のための人事プログラムが含まれている。

二一世紀初頭以来、日本企業の間では、各企業が事業運営関係者間の社会的規範の形成に対する社会的責任活動と、それを宣伝することを目的として、企業の歴史を語る事業を再編する動きが盛んになっている。しかし、本論ではこ

---

<sup>36</sup> 以下の参照のこと一般社団法人 日本経済団体連合会 / Keidanren. “企業の社会的責任 (CSR) | Policy (提言・報告書).” Accessed May 11, 2024. <https://www.keidanren.or.jp/policy/csr.html>.

“NYK Corporate Profile, Social Contribution Activities,” accessed January 22, 2009. [http://www.nykline.co.jp/english/profile/csr/social/local\\_museum.htm](http://www.nykline.co.jp/english/profile/csr/social/local_museum.htm).

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産  
これらの組織が一九世紀と二〇世紀、いわゆる黄金時代を前面に押し出して歴史的記憶を形成してきたやり方には、重大な社会的損失と潜在的な信用損失のリスクが伴うことを論じた。

このように、日本郵船による自社の歴史の選択的な構築は、日本における産業遺産の記念化と歴史の物語の操作のより広範なパターンの一部として理解することができる。デビッド・ローウェンタールやピエール・ブルデューなどの学者の理論的枠組みを用いることで、我々は、遺産が現在のニーズに役立つように形作られた過去の選択的な解釈と表現であると主張する彼らの枠組みを用いることで、これらの実践の背後にある根本的な力学と動機をよりよく理解することができる。

ローウェンタールが論じるように、遺産とは、現在の目的とニーズに役立つように形作られた過去の選択的な解釈と表現である。日本郵船の場合、日本の経済発展における同社の役割や豪華客船サービスなどの自社の歴史の特定の側面を強調し、植民地支配や戦時中の侵略への関与を最小限に抑えたり省略したりする同社の決定は、現代の価値観に合致し、ブランドイメージを高める企業の物語を作り上げる戦略的な努力と見なすことができる。過去の成功のノスタルジックな魅力を強調し、歴史のより問題のある側面を軽視することで、日本郵船はローウェンタールが「過去の飼いならし」と表現するプロセスに従事しており、過去をより好ましく、現在の感性にとって脅威にならないものにしていくのである。

この選択的な歴史の提示は、のちの日本の産業遺産をめぐる議論にも反映されている。例えば、「明治日本の産業革命遺産」のユネスコ世界遺産登録プロセスでは、推薦者は日本の産業化の技術的業績と経済成長を強調する一方で、朝鮮人やその他の強制労働者の搾取に代表される歴史の暗い側面を最小限に抑えるか省略するという戦略を採用した。この選択的な物語は、東京の産業遺産情報センター（IHIC）などのプラットフォームを通じて一般に公開され、日

本の産業の実力を称えるだけでなく、植民地主義と戦時中の侵略の負の遺産を軽視する形で、国民の認識と集合的記憶を形作ってきた。

日本郵船の歴史的故事の実践と日本の産業遺産をめぐる議論の類似点は、日本における選択的な記憶と、集合的記憶を形成するための遺産の戦略的利用のより広範なパターンを示唆している。両方のケースは、ブランドイメージの向上、国民の誇りの促進、過去の不正義の認識の最小化など、現在の目的に役立つように、有力なアクターが歴史的故事を操作する方法を示している。このように、日本郵船による企業史の戦略的な展開は、日本の産業遺産の記念化をめぐる議論を先取りするものであり、歴史的故事の構築と普及を形作る権力関係とアジェンダを批判的に検討することの重要性を浮き彫りにしているのである。

究極的に、この分析は、日本郵船のような三菱グループの一部である企業の社会的責任が、単なるブランド管理を超えて、過去により正直で内省的に取り組むことを包含しなければならないことを示唆している。日本郵船を含む企業が自社の歴史をブランド価値と文化資本の源泉としてますます重視するようになると、歴史の書き換えの倫理的意味合いと、特に植民地主義や戦時中の加害行為に関する企業の遺産のあまり好ましくない側面を曖昧にしたり忘れてきたりすることに伴うリスクにも取り組まなければならない。過去に対する不誠実さは、企業の評判を損ない、ステークホルダーからの信頼を失うというリスクをもたらす可能性がある。これは、株主、従業員、顧客、地域社会など、企業を取り巻く様々なステークホルダーに対する企業の信託義務に抵触する可能性がある。自社の歴史に正直かつ批判的に向き合い、過去の行動を認めることは、日本郵船のようなグローバル企業にとって、社会的責任を果たすための重要な一歩なのである。

結論として、企業の社会的責任は、単なるブランド管理を超えて、自社の歴史により正直かつ反省的に向き合うことを含まなければならない。企業が自社

選択的記憶と戦略的忘却：日本における歴史の商品化と産業遺産の歴史をブランド価値と文化資本の源泉としてますます活用するようになる中で、歴史の書き換えの倫理的意味合いと企業の遺産の好ましくない側面を曖昧にしたり忘れてきたりすることに伴うリスクにも取り組む必要がある。自社の歴史に正直かつ批判的に向き合うことでのみ、企業は現在において真に社会的に責任ある主体であると主張できるのである。

(くりすとふあ があたいます)