

## 観光と文学

### 文学作品からたどる観光の歴史

Touring and Literature

Studying the History of Touring from the Perspective of Literature

山田利一

Toshikazu Yamada, Ph.D.

#### Abstract

The history of tourism is not yet studied well. This paper researches and narrates that history from the point of literature, gathering and analyzing data from various literary works of English, German and Japanese poets and novelists from the fourteenth century to the modern days. One thing obvious about the subject is that tourism was long enjoyed exclusively by the leisure classes. Tourism represented the affluent and leisurely lives of the political and social elite. However, thanks to the drastic progress in mass transportation since the latter half of the nineteenth century the prerogative of seeing beautiful scenes or visiting historic sites was to be shared by the middle class, and in the end, after the World War II, by the masses. The masses were once part of the scene enjoyed by the decent people, but nowadays it is the common people who go out and sustain tourism. The history of tourism is to be called as the process of democratizing both leisure and economic means.

#### 序

「百聞は一見に如かず」のことわざにあるように、観光は異文化を体験し、それを理解し、異民族間のコミュニケーションを促進するのに有効な機会である。今日、観光は巨大な産業に成長し、日本の多くの大学が観光学部や観光学科を設けており、「観光学」をタイトルに掲げる書物も多数出版されている。だが私が財団法人日本交通公社の「旅の図書館」で閲覧したこれらの書籍のほとんどが観光の歴史に言及しておらず、またそうであってもその記述量は限られていた。一般に観光は金のなる木、「実学」と位置付けられ、もっぱら経済学的、あるいは経営学的視点から論じられることが多く、「現在」の観光（資源）の状況解説やその将来性などについては熱心に語られるが、その過去についての言及はきわめて控えめである。このような現状を鑑みて本論は人文学的、比較文化論的な視点から観光の歴史にスポットライトを当てることにする。

人類は誕生とともに旅を繰り返してきたが、絶景や名所旧跡を求める旅、すなわち観光をはじめたのは長い人類史のなかでも比較的最近の出来事であったと考えられる。なぜなら人類は常に戦争と飢餓に苦しんできたからであり、これは 21 世紀になった現在でも変わらぬ事実である。戦乱の世から逃れるべく旅をする人はいるが、景観を求めてあえて戦乱の地に足を踏み入れる人はいない。また食に窮している人がわざわざ遠国の古跡を訪ねるはずもない。観光という営みは社会が安定し、なおかつある程度の繁栄状態に達したときにはじめて発生し、機能しはじめるといえる。そして最初にその活動の担い手となるのは富と暇をもつ人々、有閑階級である。次いで社会の発展、富と時間の遍在化とともにその担い手は社会の下層に移っていく。以下に、この観光発展のプロセスを様々な文学作品の分析によって明らかにしていきたい。

#### ヨーロッパの観光史

繰り返しになるが、観光が成立するためには国家や社会の統治機構が機能し、国内や地域の治安がある程度の水準に達するとともに、社会が経済的に発展・繁栄し、街道や海路など交通インフラが整備され、富と暇を有する人々、有閑階級が一定数に達する必要がある。ヨーロッパでこのような条件がそろったのは私見では中世後期、14 世紀前後と思われる。このころイタリアでは人間中心の思想革命ルネサンスが起こり、東方世界および地中海各地との間で貿易が盛んになり、金融業も発展し、ヨーロッパの先進

地域・モデルとなった。同時期、イギリスとフランスの間では100年戦争が戦われたが、これは相互の文化交流の機会にもなり、それぞれの国内を活性化させ、ナショナルアイデンティティを涵養した。この時代、ヨーロッパにはペストが襲来して人口を激減させたが、その後の社会は全体としては発展を続け、王侯貴族以外にも貿易や商業で巨万の富を得た人々、有閑階級が増大した。各国の主要都市には壮麗なゴシック建築街が建設され、都市の自由と繁栄をアピールした。十字軍と聖地巡礼からはじまった人々の移動にくわえ、遠隔地との間でビジネスを展開する商人が旅人の群れに加わり、街道や海路が整備されてゆき、旅人を泊める施設も順次整備されてゆき、のちの観光を誘発する準備が整っていった。

さてその宿泊施設だが、ホテルは人類史のなかでは比較的新しい発明といえる。ローマ文明は5世紀末に滅び、イタリア半島はカオスに陥り衰退した。他方、ゲルマン社会はいまだ未開・未成熟であり、ごくわずかなキリスト教伝道僧や、職を求めて移動する戦士を除けば旅人はほとんどいなかったと想像される。当然、旅人を泊める商売も成立せず、ホテルはなかったと思われる。旅人は野宿をするか、路傍の民家の軒先を借りるか、修道院に泊めてもらうしかなかった。

英語の歴史からホテルの発展をたどると、オックスフォード大英語辞典 (*OED*) によれば、宿泊施設を示す最も古い言葉は *hostel* で、*OED* が記録している初出例は1250年である。また今日わが国でもポピュラーになった *inn* という語は1000年に初出の例があるが、その意味するところは「住居」であった。その後「旅館」の意味が派生したが、その意味で辞書に登録された最初の使用例は1400年のことであった。「旅館」の意味ではむしろ *hostelry* が1386年に *OED* に記録されており、こちらの方が「先輩」になる。そして *hotel* だが、これが最初に *OED* に記録されたのは1644年であり、しかもその意味は「邸宅」であった。これが「ホテル」の意味で登録されたのは1世紀以上たった1765年のことであった。

ヨーロッパの観光の歴史をたどるとき、宿泊施設と同じように重要な位置を占めるのが陸上交通手段の馬車である。*The New Encyclopædia Britannica* によれば、人間が乗る馬車は14世紀にハンガリーで発明され、16世紀にヨーロッパ各地に普及し、17世紀に馬具が整えられ、車輪にサスペンションが施されるなどの進歩・改良がくわえられたとのことである。他方、荷馬車の歴史は古く、紀元前からあり、9世紀には馬具とサスペンションが考案され、人間が乗り、長距離の移動ができるようになったそうである。とはいえハンガリーで(旅客用)馬車が唐突に発想されたとは考えられず、荷馬車から旅客用馬車の着想が得られたことは容易に想像がつく。問題はなぜもっと早く荷馬車が人を乗せるように改良されなかったかという点にあるが、そこにはひとつの固定観念が介在していたようだ。それは、まともな人間は荷馬車に乗ってはいけない、荷馬車に乗るのは最低の人間だとする考えであった。なぜか？ 中世、死刑囚は処刑場まで荷馬車で運ばれ、人々の好奇の目にさらされ恥辱を受けたからであり<sup>1</sup>、処刑後は再び荷馬車によって墓地まで移送されたからである。よって12世紀フランスの詩人クレチアン・ドゥ・トロイ (Chretien de Troyes) が歌った物語詩、『荷馬車に乗った騎士』(*Le Chevalier de la Charrette*) は常識に反して、(死人以外の)人が乗ってはいけない荷馬車にあえてヒーローが乗って活躍したところに話の意外性、面白さがある。ちなみに *OED* によれば、荷馬車を意味する *wagon* の初出は1523年である。他方、人間を運ぶ馬車を指す *carriage* の初出は1706年であり、両者の間には2世紀の時差がある。実際、16世紀後半に活躍した文豪シェイクスピア (William Shakespeare) の作品に用いられている *carriage* は7例あるが、そのいずれも「(乗用)馬車」の意味ではない<sup>2</sup>。わずかに17世紀はじめに書かれた『終わりよければすべて良し』(*All's Well That Ends Well*) の中で *wagon* がその意味に用いられているに過ぎない。つまりイギリスでは大陸よりも馬車の利用が遅れていたうえに、言葉の使い方においても混乱があったようだ。

そしてもうひとつ、ヨーロッパの観光史を特徴づける出来事に「グランドツアー」がある。これはルネサンスが招来した現象であり、まずルネサンスについて軽く確認しておきたい。ルネサンスの「発見者」ヤーコプ・ブルクハルト (Jacob Burckhardt) の定義<sup>3</sup>を筆頭にルネサンスの定義は諸説様々あるが、基本的には、ダンテが、「人間の理性の象徴として、古代ローマの詩人ヴェルギリウスに傾倒し・・・」、「国家は教会から独立して存するべきだと提唱し・・・」<sup>4</sup>、『帝政論』を書いた13世紀末からはじまった思想・文化革命と理解すべきであろう。それは、かつてヨーロッパ人を呪縛していた神と教会中心の絶対主義と恐怖政治から人々を解放し、その後のヨーロッパ発展の原動力にもなった。

14世紀後半、外交任務でイタリアを訪れたイギリスの宮廷人チョーサー (Geoffrey Chaucer) は<sup>5</sup>、じかにその息吹に触れて文学上の革新を発想し、『カンタベリ物語』(*The Canterbury Tales*) を創作するにいたった。以降16世紀のシェイクスピアに至るまで、そしてその後も、ルネサンスはヨーロッパの「田舎」、イングランドに影響を及ぼし続けた。その結果、古代ギリシャ・ローマの古典文学が大学教育に取り入れられ、拡大再生産が行われ、知的階級に古代文明への憧憬が生じた。その結果、現地を訪れ、名所・旧跡を目の当たりにしようとする人々が現れた。とりわけ貴族の子弟の間では学校教育のあと、見聞を広めるためヨーロッパ大陸を訪れ、異文化に触れることが流行になった。これがグランドツアーである。より具体的には、「・・・おもに十七～十八世紀、二十歳前後の英国貴族の子息、とくに長男が、教養や礼儀作法を身に付けるため、フランスとイタリアを中心に巡る修学旅行のこと

である。期間も数年から、ときには十年前後という長期間にわたり、最も重要な目的地、中心となる滞在地はイタリアであった」<sup>6</sup>ということである。

若い貴族はトマス・ホップズやアダム・スミスのような一流の学者を家庭教師に雇い<sup>7</sup>、多数の使用人を伴ってイタリアを訪れた。とはいえ身分制度が厳格で経済格差が熾烈であった時代、せっかくイタリアを訪れながら、かれらが地元のイタリア人と触れ合うことはほとんどなかったようだ。かれらが惹かれたのはイタリアの古代文明であり、あるいはルネサンスが産んだ芸術であった。さらにかれらが期待したのは社交であった。その背景には、「・・・ヴェネツィアやフィレンツェ、ローマやナポリといった、旅行者がほぼ必ず立ち寄って比較的長く滞在することになる町には、各国の大使や領事、あるいは古美術品のディーラーたちがいて、そこが彼らの交流の場となっていた」<sup>8</sup>という事情があった。そしてそのような社交の中心がナポリ駐在のイギリス外交官ハミルトンの屋敷であった。

歓待の精神にあふれたその華やかなサロンには、母国人はもとより、ナポリを訪れた各国の旅行者や要人たち——哲学者や文学者や科学者、画家や建築家や音楽家、好事家や収集家、政治家や外交官など——が集まってきた・・・このようにナポリのハミルトン卿のサロンは、同時代の芸術や文学や学問をする要人たちがそこで出会い、そこからさらに新たな時代の趣味や情報が発信されていく豊かな文化の増殖となっていたのである<sup>9</sup>。

最後に「観光」を意味する *tourism* に言及すると、*OED* によれば、そもそも「旅行」を意味する *tour* という言葉自体の初出が 400 年前のことで、その名詞から *tourism* が派生したのは 1811 年のことであり、観光がきわめて新しい文化であることを物語っている。ちなみに *grand tour* の初出例は 1670 年であり、この時代にはすでに貴族の修学旅行が社会的に認知されていたことを物語っている。以上、ヨーロッパの観光についての重要ポイントに言及したが、以下に個別の文学作品から観光にかかわる記述を抽出し、分析していくことにする。

### 『カンタベリ物語』

すべての宗教には聖地があり、信徒はそこを訪れて至福を得る。社会が未熟で人間が素朴であった時代、巡礼は敬虔な宗教行為であった。しかし社会が発展し、人間性が複雑になると聖地巡礼の在り様も変わってくる。退屈な日常生活から抜け出したいとか、美しい景色を見たいとか、宗教的には不純な動機、物見遊山的な気持ちで旅に出る人々が登場してくる。このような世情の一端を描いているのが 14 世紀末の物語詩『カンタベリ物語』(*The Canterbury Tales*)<sup>10</sup>である。当時、ロンドンの南西 100 キロに位置するカンタベリ寺院は、イングランドの隅々から善男善女が参拝に訪れる聖地であった。だがすべての巡礼が厳かな気分でそこを訪れたわけではなかった。チョーサーはここに風刺の矢を射こまずにはいられなかったようだ。

この作品からまずわかることは、巡礼の正体とその気分である。作品の冒頭で、語り手の詩人は、「そんな季節（冬の寒さが遠のいた 4 月）のある日のこと、いともけなげにこのわたしが、カンタベリ詣でを思いたち・・・」<sup>11</sup>、と口上を述べ、巡礼の旅に出る。早い話、陽気が良くなったのでお寺参りにでも行くか、という心境である。そして彼がロンドン郊外の宿屋で第一夜を過ごすと、その亭主が 30 人の宿泊客を前にして、「気晴らし」（座興）を提案する。真に信仰心から出発した巡礼の旅なら退屈も何もあはずがなく、人は黙々と目的地をめざすべきだろう。だが「陣羽織亭」(*the Tabard*) の亭主は目的地までの道程を退屈なものと考えているし、巡礼たちも彼の提案にあっさり賛同したところを見ると、かれらも目的地の寺院に参拝さえすればよいと考えていたようだ。裏を返せば、彼らの心中には物見遊山的、祝祭的<sup>12</sup>、脱日常的な気分が混在していたということになる。

そして次に 30 人の巡礼だが、語り手は「さまざまな身の上の人たち」と呼んでいる。しかし職業こそ様々だが、かれらは全員が馬に乗っていることから、経済的には相当恵まれた人々といえる。詳細は後述するが、馬は当時たいへんに高価で、庶民には手が届かなかった。30 人の巡礼たちはその超高級な乗り物に乗り、春風に誘われ、行楽気分で旅に出てきたのである。一般に巡礼の旅人は秋霜烈日にさらされ、全身土埃と垢に覆われ、追剥に狙われ、飢えと病の危険に直面するのを覚悟の上で家を出る。だがこの作品に描かれている人々にはこのような切実さや緊張感が一切感じられない。かれらにとって巡礼の旅とは物見遊山の旅、観光にほかならないといえる。そしてそれを可能にしているのがかれらの経済力である。

最後に『カンタベリ物語』の舞台背景、宿泊施設と道路事情について考えてみたい。作品の中で宿は *hostelry* と表記されているが、この語の初出例として辞典 (*OED*) にはこの作品が採択された。そしてこの時代、旅の交通手段は、陸上交通に関しては、歩くか馬に乗るかしかなかった。ゆえに宿屋は、人間はもちろんのこと、馬の世話をする施設でもあった。『カンタベリ物語』では冒

頭に「部屋も厩も手広いうえに、下へもおかぬもてなしぶり」との文言がある。当時は、そして近世・近代を通じて道路事情が悪く、晴れば土ぼこりが舞い、雨が降れば泥道になり、街道を行く歩行者はいずれの気象条件においても靴や衣服を台無しにされた。ゆえに高貴な人、財力のある人は、男女を問わず騎乗せざるをえなかったのであり、宿泊施設は人と馬の両方を休ませる施設であった。

### 『ネーデルラント旅日記』

ドイツの画家アルブレヒト・デューラー（Albrecht Dürer）は1520年から翌年にかけて、妻と女中、それに多数の作品を携え、ニュルンベルクからアントワープ、メーヘルン、ブリュッセルまで2カ月かけて旅をした。そのご彼はアントワープを中心にネーデルラント（オランダ・ベルギー）に1年近く滞在したのち帰国した。そのさい彼は、今日『ネーデルラント旅日記』（*Schriften und Briefe, 1520*）<sup>13</sup>として知られる日記をつけていた。後年、この日記は16世紀はじめのヨーロッパを、旅行者の目でとらえた貴重な記録となった。ここから観光史の資料を抽出してみたい。

彼の旅行の特徴のひとつは、ルート上の地理的特性ゆえに川船をさかんに利用したことである。そして河川上の国境を越えるたびに通関検査を受け、ときには携行した絵画に高い関税をかけられることもあった。彼は神聖ローマ帝国内を旅したわけだが、帝国はたくさんの小国から構成されており、その各々が関税自主権を有していたのである。この点で興味深い事実は、先のチョーサーが税関長（*controller of customs*）を務めていたことである<sup>14</sup>。これらの事実から、ヨーロッパでは少なくとも14世紀にはすでに関税制度が普及していたと考えられる。

さてデューラーだが、同行者がいたこともあり、陸路はすべて馬車を利用した。上述したように、ヨーロッパで馬車が普及しはじめたのは16世紀とされているが、デューラーはまさに時代の最先端の乗り物をチャーターしたのである。往路ではケルンからアントワープまで、復路ではブリュッセルからケルンまで馬車を借り上げ、御者にそれぞれ3グルデン（15万円）<sup>15</sup>と10グルデン（50万円）の支払いをした。ケルン・アントワープ間の距離は約200キロしかないが、当時は5日も要した長距離で、人馬ともに5日間借り上げたので、3グルデンは妥当な金額に思える。とはいえこの金額は当時の人々にとっては法外な金額に感じられたはずだが、神聖ローマ帝国皇帝の肖像画を描くほどの大物芸術家であるがゆえに、デューラーはこのような贅沢ができたのである。

さて彼の旅日記の興味深い点は、馬車代の金額からもわかるように、詳細に物価が記録されていたことである。そして特筆すべきことは、アントワープの市場で駿馬が1頭350グルデン（1750万円）の値がついたことである。彼がニュルンベルク市内で購入した屋敷（現在は博物館となっている）の価格が275グルデン（1550万円）であったことを考慮すれば、350グルデンは驚愕すべき金額と言える。もちろんすべての馬がこれほど高いわけではないが、一般的に馬が高額で、乗用馬が庶民の手に届く代物ではなかったことが容易に想像できる。用の東西を問わず、封建時代の軍隊で馬に乗れるのは高級将校とともいべき騎士（武士）だけであったことから馬の希少価値がわかる。それゆえ馬を動力に用いた馬車の賃料も高く、その乗客は必然的にエリート階級に限られたのである。

最後にホテルに言及すると、デューラーは商都アントワープの1流ホテルに宿泊し、11グルデン支払ったことを記録しているが、このホテルに限らず彼は旅先のホテルの宿泊料も刻銘に記録している。それはとりもおさず、彼が通過したどの町にもホテルが存在していたことを物語っている。「僻地」のイングランドとは異なり、大陸、とりわけ毛織物産業で栄えたフランドルに通じる街道は人々の往来が盛んで、随所に宿泊施設が備わっていたことがこの日記から明らかになる。とはいえデューラーのように、16世紀はじめに物見遊山的に旅をした人は希少であったと考えられる。観光は依然として、彼のような富をもつ自由人にしか許されない特権的な営みであった。

### 『イタリア紀行』

ゲーテは1786年の9月から1788の5月まで、1年10カ月にわたりイタリア各地を訪れ、滞在した。そのさいの記録が『イタリア紀行』（*Italienische Reise*）<sup>16</sup>である。このエッセイによると、彼は父の部屋に掲げられていたローマの銅版画を見て育った（1786年11月1日の日記）が、彼の南国への憧憬は長じてますます強くなっていった。後期の作品『ヴィルヘルム・マイスターの徒弟時代』（*Wilhelm Meisters Lehrjahre Ein Roman*）<sup>17</sup>の中で歌われた、「君知るやレモンの花咲く国を・・・」（*Kennst du das Land? wo Zitronen blühen, ...*）の一節はつとに有名であるが、彼は壮年期に至り、「ここ数年、私は半病人であった。この状態を脱するためにはイタリアに赴き、その景色をわが目で見るほかはない・・・かの地を見たいという願望はもはや抗しがたいレベルに達していた」（*“Ja die*

letzten Jahre wurde es eine Art von Krankheit, von der mich nur der Anblick und die Genenwart heilen konnte...Die Begierde dieses Land zu sehen, war überreif.” p. 146) と告白するほどに悩み苦しみ、恵まれた職を失う覚悟で、雇用主であるワイマール国主カール・アウグスト公爵の事前承認も受けずに一方的に長期休暇を取り、イタリアに旅立ったのである。

彼は滞在先の温泉町カールスバートからオーストリア経由でイタリアに入り、2ヶ月後にローマに着いた。そしてそこに4ヶ月滞在したのち、さらに4ヶ月かけてナポリとシチリア島への観光旅行をした。すると再びローマにもどり、そこで9ヶ月生活した。啓蒙主義時代のインテリらしく、彼は道中で美術や建築、地質や気象、植物、民俗、考古学など、様々なことに関心を示し、随所でスケッチもしている。彼は北イタリアの一部とシチリア島への往復は船を利用したが、陸路は基本的にはすべて馬車を利用し、各地でホテルに宿泊した。同時に彼は、通貨交換や馬車の借り上げがわずらわしく、またホテルの質が悪いとぼやいている。だが何よりも注目すべき事実は、彼が職場を抜け出し、2年近くも海外生活を堪能できたことであつた。彼は小なりといえども一国の高級官僚のトップの地位にあり、国主とは親しい関係にあつた。ゆえに、結果的には彼の長期休暇は雇用主である公爵に認められ、給金の支払い・送金がなされていたものと想像される。彼の長期観光旅行はこの資金的裏づけがあつてはじめて可能であつた。彼は貴族ではないが、貴経済的にも特権的な地位におり、事実上の貴族であつた。18世紀末に至っても観光はまだこのような特権階級の排他的な文化であつたといえる。

蛇足になるが、同時代、イギリスの文人ジョンソン博士 (Dr Samuel Johnson) はスコットランドを旅し、ゲーテとは対照的なデータを残している。彼は友人で同地出身のボスウェル (James Boswell) を伴い、1773年の8月から11月までの3ヶ月間、スコットランド西方諸島を旅したが、道路事情が悪く、馬車を利用できない場所が各地にあつた。またホテルも足りず、二人はしばしば各地の豪族の屋敷に「ホームステイ」させてもらった<sup>18</sup>。このような「辺境」に比べると、多少の問題はあるにせよ、どこに行ってもホテルがあり、どこでも馬車が利用できるイタリアは、すでに当時から観光先進地域であつたといえる。

### 『イタリアのおもかげ』

ゲーテの旅から半世紀のち、1844年にイギリスの小説家ディケンズ (Charles Dickens) が1年近くを費やしてイタリア旅行を体験し、『イタリアのおもかげ』(Pictures from Italy)<sup>19</sup>と題する手記にまとめた。彼は家族を伴い、パリで威厳のあるフランス人をガイド (a French Courier)<sup>20</sup>、として雇い、ジェノヴァを中心にイタリア各地を訪ね歩いた。

ゲーテはイタリア語が堪能だったこともあり、階級を問わずイタリア人と親しく交流をしたが、ディケンズはイタリア人との社交にはあまり関心がなかったようだ。彼の関心はもっぱら古代文明の遺跡や美しい田園風景にあり、それらに対しては素直に、「コロッセウム (the Coliseum) ほど壮大で崇高なものはない」(“It is the most impressive, the most stately, the most solemn, grand, majestic, mournful sight, conceivable.” p. 367.) とか、「ジェノヴァ近郊の田園は最高だ」(“... how beautiful the country immediately surrounding Genoa is...” p.291.) とか、「丘から眺めるフィレンツェの景色ほど美しいものはない」(“But, how much beauty of another kind is here, when, on a fair clear morning, we look, from the summit of a hill, on Florence!” pp. 429-430.) と絶賛しているが、いざその美しい町へ入ると、それまでの気分が一転し、辛らつた批判が飛び出すのであつた。遠望したとき美しく見えたジェノヴァは、実際には「がまんできないほど不潔で悪臭に満ちた屋並み」(“They [The houses] are very dirty: quite undrained, if my nose be at all reliable: and emit a peculiar fragrance, like the smell of very bad cheese, kept in very hot blankets...” p. 294.) と、「裸の子供や薄汚い大人がたむろしている迷路のような路地」(“...and the rapid passage from a street of stately edifices, into a maze of the vilest squalor, steaming with unwholesome stench, and swarming with half-naked children and whole worlds of dirty people...” p. 293.) から構成されていたとか、辛辣である。そしてこの種の記述は随所に見られ、彼はあたかもイタリアの都市はいずれも貧困とカオスに苛まれていると主張しているかのようだ。さらにディケンズは、「ヴェスヴィオ山には観光客を襲う山賊が出没する」(“...rumours of robbers having come out, strong and boldly, within a few nights; and of their having stopped the mail very near that place. They were known to have waylaid some travelers not long before, on Mount Vesuvius itself, and were the talk at all the roadside inns.” p. 361.) とのうわさを紹介するとともに、巡礼中のドイツ人伯爵夫人 (a Bavarian countess) 殺害犯の公開斬首刑を目撃したと述べ(“On one Saturday morning [the eighth of March], a man was beheaded here.” p. 387)、治安の悪さも指摘している。

一見したところ、このような態度は「日の没せざる」大英帝国臣民が、貧しい南国の住民に対して抱く民族的偏見のように思われるが、当時のイギリスにおいても、庶民の暮らしはイタリア人のそれと大差はなく、結局ディケンズの感情は、上流階級の人間が労働者階級に対して抱いた偏見にほかならない。彼は貴族でなかったが当時のベストセラー作家で、豊かな経済力があり、上流階級に属する人間としてのアイデンティティを有していたと思われる。またこの経済力があつたればこそそのんびり1年にもわた

ってイタリア各地を観光することができたのである。

### 『デージー・ミラー』

次に、アメリカの小説家ヘンリー・ジェイムズ (Henry James) の小説『デージー・ミラー』(Daisy Miller)<sup>21</sup>を手がかりに、19世紀末の観光事情を検証したい。まず、この小説はスイスの小さな観光地ヴヴェー(Vevey)を舞台にしているが、今日観光国の代名詞になっているスイスの観光事情を知る上で、この作品は貴重な歴史的資料といえる。実はこの地は、ディケンズもグランドツアーで訪れており、簡潔な筆ながらその景勝を“... how the town of Vevey, lying on the smooth lake of Geneva, was beautiful to see.” (p. 350.)と絶賛している。イタリアが景勝地であることはいまでもないが、イギリスやドイツ、あるいはフランスからグランドツアー客を惹きつけたのはむしろ古代文明の残滓とルネサンスの文化であった。他方、スイスにはイタリアと比して誇るべき文化遺産はなかったが、イタリアとは異なるダイナミックな自然景観があった。そして19世紀後半の登山ブーム<sup>22</sup>とともにスイスは避暑地として、また1880年代以降は——今日メディカルツーリズムと呼ばれているが——結核療養地として脚光を浴びた<sup>23</sup>。

ヴヴェーもこの時代、スイス伝統家屋の民宿(the small Swiss pension)から近代的で豪壮なグランドホテル(the “grand hotel”)<sup>24</sup>まで多様なホテルが開業し、19世紀末には早くも「名門」ホテルが確立し、各国セレブの集う場所となった。この作品ではヒロインが滞在するホテル“Trois Couronnes”(実在)が最も格式のあるホテルとして描かれている(“there is a particularly comfortable hotel; one of the hotels at Vevey, however, is famous, even classical, being distinguished from many of its upstart neighbours by an air both of luxury and of maturity.” p. 1)。それゆえここにはロシアの王女(Russian princesses)や家庭教師を伴ったポーランド人貴族<sup>25</sup>が長期滞在している。

そしてここにアメリカ人観光客が押し寄せ、名門「三ツ冠ホテル」の落ち着きは瞬く間に破壊されてしまった。作者はこの騒ぎを、“There are sights and sounds that evoke a vision, an echo, of Newport and Saratoga. There is a flitting hither and thither of “stylish” young girls, a rustling of muslin flounces, a rattle of dance-music in the morning hours, a sound of high-pitched voices at all times. (pp. 3-4.)”と物語っている。

19世紀後半、アメリカは経済的発展を遂げ、同時代の作家マーク・トウェイン(Mark Twain)命名のフレーズ「金ぴか時代」(the Gilded Age)に象徴されるように、多数の成金を輩出した。そしてこの中からヨーロッパへのグランドツアー客が出てきた<sup>26</sup>。この小説のヒロイン一家(the Millers)もそんな成金の典型である。父親はニューヨーク近郊の地方都市の実業家で、妻と二人の子供はヨーロッパに渡って上流階級を気取り、無為徒食の生活に明け暮れすが、年頃の娘デージーの自由奔放な振る舞いや、一家がイタリア人執事を家族の一員のように遇するなど粗も目立ち、現地社交界からは白眼視される。この小説はそんな新・旧有關階級の対立、文化の違いをさりげなく紹介している。

### 『ヴェニスに死す』

1912年に出版されたトーマス・マン(Thomas Mann)の小説『ヴェニスに死す』(Der Tod in Venedig)<sup>27</sup>は、交通インフラが整備された20世紀初頭の観光シーンを興味深く描いている。主人公アッシェンバッハ(Gustav von Aschenbach)の住むミュンヘンには「辻馬車」(Droschken)や「自家用馬車」(Equipagen)、「市電」(der elektrischen Tram)が走り、彼は「寝台車」(Schlafwagen)や「夜行列車」(Nachtzuge)などを利用してバルカン半島の西端の景勝地トリエステに行き、そこから「蒸気船」(das Dampfboot)でアドリア海を渡って「対岸」のヴェニスに赴く。その航海の前後に彼は「モーターボート」(ein geschwindes Motorboot)で港湾内を移動し、ヴェニス到着後は「自動車」(das Automobil)と「バス」(ein automobile Omnibus)で駅まで移動している。また彼の宿泊した高級ホテル「水浴」ホテル(das Bäder-Hotel)には緑の制服を着たスイス人オペレーター(der grünerkleideten Schweizer)が操作するホテルの「エレベーター」(der Lift)が設置されている。

アッシェンバッハは売れっ子作家だが、ゲーテに似て「異国の、真新しいものへの憧憬」(diese Sehnsucht ins Ferne und Neue)から、目的地を定めることなく衝動的に旅に出て、トリエステ近郊の島に行きつくが、そこが「閉鎖的で小市民的なオーストリア人観光客」(eine kleinweltliche, geschlossen österreichische Hoteltgesellschaft)のたまり場であることに耐えられず、10日近く滞在のち逗留地をヴェニスに変更した。正確には、彼が行き着いたのはヴェニスの手前にあるリド島(Lido)であったが、ここは諸国のエリートたちが集う場所であった。アメリカ人、イギリス人、ロシア人、バルト海沿岸の人々、バルカン半島に住む人、そしてフランス人の保母(französische Bonnen)を同伴したドイツ人一家や、やはりフランス人の家庭教師(eine Erzieherin oder Gesellschafterin)

を同伴したポーランド貴族の一家などがいた。客が多国籍ゆえにホテルの従業員は食事時、正装してロビーにたむろする客に食卓の準備が整ったことを英語で知らせまわった。

滞在中、アッセンバッハは蒸し暑い気候を理由にリドを去ることにするが、別送品として送った荷物が行方不明になったことを理由に再び同じホテルに戻ってくる。そして数日後、荷物が戻ってくると、彼は衣類をクローゼットや衣装棚に移し変えながら思案する。まず、いつまで滞在するかは決めず、昼は絹の背広を着て浜で過ごし、夕食時には正装して食卓に着き、当分の間ここでのんびりすることにしよう。

Dann, als man endlich die verirrte Last wieder in seinem Zimmer niedersetzte, packte er gründlich aus und füllte Schrank und Schubfächer mit dem Seinen, entschlossen zu vorläufig unabsehbarem Verweilen, vergnügt, die Stunden der Strandes in seidnem Anzug verbringen und beim Diner sich wieder in schicklicher Abendtracht an seinem Tischchen zeigen zu Können. (p. 216.)

今日の日本でも、格式あるホテルの客室にはクローゼットにくわえて木製の衣装ケースが備えてある。これらの設備は、かつて旅行者が多く、の着替えを持参して宿泊した時代を物語っている。19 世紀はじめのイギリスの小説『ノーザンガー・アビー』(Northanger Abbey) には、題名になった大きな屋敷を所有する軍人 General Tilney が登場するが、彼が滞在先のホテルから引き上げる際の場面は、“... the trunks were carrying down...”<sup>28</sup> と表現され、多数の荷物の存在を明示している。また、ルキーノ・ヴィスコンティ監督の映画「ヴェニスに死す」では、同様に数個のトランクやスーツケースが船着場からホテルまで、さらにホテルから鉄道の駅まで運搬人(ポーター)によって運ばれるシーンが映る。これらは当時の観光客が服装やマナーにうるさい上流階級に属しており、旅先にも多くの衣装を携行していった歴史を忠実に描いている。

17 世紀のイギリス貴族はグランドツアーに出かけるときは、引っ越しをするかのように多くの生活物資を携行し、多数の使用人を引き連れていった。実際、『デージー・ミラー』や『ヴェニスに死す』には、保母や家庭教師を同伴した長期滞在客が背景に描かれている。使用人こそ同伴していなかったが、アッセンバッハもグランドツアーの伝統に準拠した旅行者である。男性であっても TPO に従って着替えをするのが当時の上流階級のマナーであり、それは旅先でも変わらないルールであった。したがって彼もまた、一人では持ちきれないほどの荷物を携行し、場所を移動するたびそれを人に運ばせていたのである。かつて紳士は移動のときに馬に乗るか馬車に乗るかして歩くことはなかったが、20 世紀の紳士も移動のさい、自ら荷物を持ち歩くことはなかった。この作品はわれわれに、観光と上流階級との深いつながりを雄弁に語っている。

### 『眺めのいい部屋』

『ヴェニスに死す』とは対照的に、ほぼ同時代(1908 年)に書かれたイギリスの小説『眺めのいい部屋』(A Room with a View)<sup>29</sup> は、グランドツアーの黄昏のはじまりを描いている。マンは「小市民」に言及したが、この作品のキャラクターの多くはまさに小市民である。かれらはイギリス人経営の「ペンション」(a pension) に宿泊しながら精力的にフィレンツェを歩き廻る。かれらも広義には有閑階級だが、かれらの特徴は上流階級にない勤勉さである。かれらはドイツ・ベデッカー社のガイドブック(Baedeker's Handbook to Northern Italy) を片手に精力的に市内散策をする。そして中世の町並みや美しい郊外の田園風景には賛美の声を惜しまないが、眼前のイタリア人に対してはプライバシーの意識がない(“No one has the least idea of privacy in this country”)とか、世界一不快な民族(“The Italians are a most unpleasant people”)とか、知的生活ができない(“They have no conception of the intellectual life”)とか酷評を繰り返す。かれらはみずからの脚で街を歩き、イタリア人と触れ合い、イタリアを体験するが、その分かち得たグランドツアー客よりも感想が辛辣である。触れ合いが深まればそれだけ不快な経験もし、誤解もし、偏見も深まる。異文化との出会いが異文化理解に向かうのではなく、むしろ偏見や敵意を増長させる危険があることをこの作品はよく物語っている。だが異文化とは必ずしも異なる民族間に起因する現象であるとは限らない。異文化とは同一民族の間にも生ずる。

ところで作品の舞台となったペンションだが、そのイギリス人女性経営者には労働者階級の訛り(a Cockney)がある。スノッブな客はこの言語上の異文化を突き、シニカルな笑みを浮かべる。この時代、大名旅行に従ってイタリアにきた下男・下女の中から、現地で暇を取り、ささやかなホテルを開業する人々が現れた。この小説の舞台もそんなホテルの一つである。いずれにせよ同胞は階級という異文化によって分断され、相互に異邦人とされるのである。イギリス人観光客がイタリア人に対して抱く否定的なヴィジョンは一見したところ民族的偏見に根ざしているように見える。だがそれは上・中流階級が勤労大衆に対して投げかける蔑みにほかならなかった。とはいえかれら自身にはもはや付き従う下僕も女中も家庭教師もいなかったし、かれらには1年も2年もイタ

リアに滞在する経済的余裕もなかった。グランドツアーは終焉を迎えはじめたのである。

### 日本の観光史

日本でも観光は巡礼から派生したと考えられる。「11世紀藤原氏全盛期には平安貴族の豪華な社寺参詣・巡礼の旅がある」というのは常識だが、その結果、「・・・街道が整備され、宿院・宿坊というかたちで宿も発達した」ことは注目に値する。その後、室町時代になると伊勢参宮が盛んとなったが<sup>30</sup>、同時に富士山信仰・登山もブームとなった。その理由は、ヨーロッパの場合と同様で、「室町時代は・・・農業や商業の発展にともなう生産力の伸びがいちじるしく、経済的に余裕をもった階層が生まれてきた」<sup>31</sup>からである。

よって社会がより安定し、繁栄した江戸時代には巡礼はさらに盛んになるが、それは同時に、巡礼に名を借りた物見遊山旅のはじまりでもあった。洋の東西を問わず、有閑階級は定まった日常生活に疑問と不満を感じる一方、その枠外にある未知なる世界に知的な好奇心を抱く傾向がある。このような人々が宗教を口実に観光をはじめたのである。1830年に刊行された喜多村信節の『嬉遊笑覧』は「・・・伊勢参宮や西国霊場巡りがにぎわったのは、その道中に大坂・京都での遊楽が含まれ・・・」と、当時の世相をコメントしている<sup>32</sup>。

とはいえ、遠国への旅は莫大な費用がかかり、誰もが気軽に行けるわけではなかった。そこで江戸や大坂に住む庶民の間には、「十九世紀に入ると、近郊の名所めぐり、もしくは一、二泊の信仰・保養の小旅行・・・」を楽しむ人が増えた<sup>33</sup>。京都ではこ1780年に『都名所図会』が、江戸では1813年には『江戸名所図会』が印刷され、好評を博した。

日本の観光史で今ひとつ特徴的なことは、平安時代の『土佐日記』や『更級日記』、鎌倉時代の『海道記』、『東関紀行』、『十六夜日記』などを筆頭に、ヨーロッパよりも早く、たくさんの旅行記が書かれたことである<sup>34</sup>。ここからも日本の知識層の旅や絶景に寄せる関心のほどがうかがわれる。

最後に「観光」という言葉に触れると、この語は古代中国、周の時代に書かれた『易経』が初出とされているが、その意味内容は今日のそれとは異なる<sup>35</sup>。「娯楽旅行」の意味で「観光」が最初に用いられたのは1930年、JRの前身鉄道省が外国人観光客誘致を目的に「国際観光局」を設置したときのことであった。しかしこの言葉が一般に普及したのは1947年（昭和22年）以降、近畿日本鉄道が沿線の行楽地を宣伝するためにパンフレットの中で使用したのがはじまりである<sup>36</sup>。

### 『土佐日記』

これは紀貫之が934年12月27日、任地の高知から海路を経て翌年2月16日、京都に戻るまでの旅日記、航海記録である。だが文字通りの日記と理解するのは早計であろう。事实は、読者を意識して多少のフィクションを混ぜ込んだ文芸作品、紀行文というのが通説である<sup>37</sup>。そもそも男である貫之が自分の日記の冒頭で「男もすなる日記といふものを、女もしてみむとて、するなり」と宣言することからして純粋の日記としての性格が問われる。何はともあれ観光史の視点でこの作品を読んでまず気づくことは、文学的誇張やフィクション性の存在を割引しても、当時の海上輸送の脆弱さである。

彼は出発に際し「どうか和泉の国まで平穏無事に行かれますようにと、神仏に祈願を立てました」（現代語訳）と告白しているが、彼の乗った船は出帆まもなく、12月28日から29日にかけて外洋に面した大湊に停泊した。その理由は「風が吹くので舟出できません」（4日）ということであった。正月9日の早朝にようやく船出をしたものの数日後、船は室津で再び日和の悪さから数日の停泊を余儀なくされた。海に風が吹くのは当然だが、「大津から浦戸をめざして漕ぎ出します」（27日）という記述からわかるように、貫之は現在の高知市の一角、大津から外洋への出口、浦戸まで船に乗り川下りをしたのである。そしてそのまま黒潮に乗り、沿岸伝いに瀬戸内海に入ったのである。喫水が浅いうえに帆でなく櫓で推進する川船で外洋を航行するとは無謀この上ないといえる。

われわれは中世・近世の船は帆掛け船、帆船という思い込みをしているが、この作品は10世紀当時、帆掛け船の存在を否定するものではないが、土佐航路に櫓船が使用されていた事実を伝えている。無風（なぎ）のために帆船が港や入り江で風待ちをしていたことは常識になっているが、この紀行文は逆に、風が吹いたために出航できない脆弱な船の存在を伝えている。もちろん櫓船はなぎを利用して沖に漕ぎ出すことはあっても、沖合で強風にあえば非力で、神仏に身をゆだねるほかはなかった。ゆえに乗客一同の安全祈願は必死であったと思われる。

そして興味深いことに、この作品は悪天候と同時に人災、海賊の恐怖にも触れている。「この付近は海賊の心配があるといひますので、神や仏に祈ります」（1月23日）や「海賊が追って来るという噂が、絶えず耳に入ります」（同25日）などエピソードが挿



## 観光と文学

入され、緊迫感を伝えている。都では華やかな貴族政治が営まれているが、地方には中央の権力が十分に及ばず、海賊や山賊が横行し、旅人の肝を冷やしていたようだ。

そんな心細い航海の途中に、ひととき心の緊張を忘れさせてくれる景観がある。海上から眺める「宇多の松原」である。日記には「その松の数はどれ程で、幾千年経ったとも計り知れません。どの松の樹にも根もとごとに波が打ち寄せ、どの枝にもどの枝にもそれぞれ鶴が飛びまわっています。まあなんとすばらしい景色でしょう・・・」(9日)と、絶景に寄せる感動が綴られている。これにくわえて、貫之は堺手前にあった「住の江の松」にも言及し、「松原は、はるばると見渡されます」(2月5日)と言及しており、ここが広大で美しい土地であったことを物語っている。

今日の畿内はどこも人口過剰で、市街地がどこまでも続き、自然景観がすっかりなくなってしまったが、この当時は逆に、いたるところに茫漠と広がる浜や松林、森林が存在していたようだ。

## 『奥の細道』

今更いうまでもないことだが、松尾芭蕉は1689年5月16日、江戸の北郊、千住を皮切りに一路北を目指し、のちに南西に進路を変え、最後は中山道を通り、美濃の国、大垣に至った。そして『奥の細道』(1702)<sup>38</sup>はそのときの道中記録である。

観光史の視点からこれを分析すると、彼の歩いたルートに関してはインフラ整備(宿泊設備と道路)が不備であったことがわかる。奥州道中は白河で途切れていたが、芭蕉はこれより手前の那須で早くも民家に宿を求めている。そのご彼は仙台、平泉と北上を続け、北上からは進路を西に取り、酒田に向かった。そこからは日本海沿いに南下し、敦賀を経て大垣に至った。以上のルートは「道なき道を行く」という形容がそのまま当てはまる陰しく、寂しく、危険な「細道」であった。「奥の細道」とはまさに辺境探検であったといえる。以下に具体的なエピソードをいくつか紹介したい。

上述したように、彼は那須の黒羽で雨に見舞われ、農家に宿泊を求めた。日記には「遙かに一村を見かけて行くに、雨降り日暮る。農夫の家に一夜をかりて、明くれば又野中を行く」と記載されている。福島の日田温泉では宿に泊まりはしたが、それは常識を脱した「貧家」であった。「温泉あれば、湯に入りて宿をかるに、土坐に簾を敷きて、あやしき貧家也。灯もなければ、ゐろりの火かげに寝所をまうけて臥す・・・蚤・蚊にせ々られて眠らず」は、宿の看板を掲げながらも、その家には青畳も行燈もなかったことを伝えている。蚤に関しては、明治時代に中央山岳地帯を踏破したイギリス人宣教師ウォルター・ウェストンの『日本アルプスの登山と探検』<sup>39</sup>の中でも頻繁に言及されている。したがってかつての日本では、旅館、一般民家の区別なく、畳や寝具にはノミやシラミ、南京虫が巢食していたようだ。実際芭蕉は、後述するように、出羽山中の民家に宿泊したとき「蚤虱馬の尿する枕もと」と歌い、蚤の餌食にされたことを再度告白している。

さて仙台では「旅宿をもとめて、四、五日逗留す」ということになったが、その近郊、石巻では予想外の展開が生じた。港には多数の商船が停泊し、家々の竈からは煙が立ち、町は殷賑を極めているかに映った。だが彼は「・・・宿からんとすれど、更に宿かす人なし。漸うまどしき小家に一夜をあかして、明くれば又しらぬ道まよひ行く」という仕打ちに遭ったのである。次いで彼は平泉見物の後、仙台から酒田に通じる街道を経て尾花沢に向かったが、この道はとんでもない難所であった。日記には「・・・なるごの湯より尿前の関にかかりて、出羽の国に越えんとす。此の路旅人稀なる所なれば、関守にあやめられて、漸うとして関をこす」と記されている。仙台藩の番所で不審者の疑いをかけられたのである。そして廃路のような道に宿はなく、「大山をのぼって日既に暮れければ、封人の家を見かけて舍りを求む」事態となった。途方に暮れて番所の役人の家に世話になったのである。さらに芭蕉はここで、「あるじの云ふ、是より出羽の国に、大山を隔てて、道さだかならざれば、道しるべの人を頼みて越ゆべきよしを申す」とショッキングな説明を受けた。道が途絶えたのである。だが道のない辺境はここだけではなかった。芭蕉は日本海を下った高岡近郊の那古の浦でも同じ状況に出会った。彼はその先にある担籠(たご)を訪れようとしたが、土地の人に「是より五里、いそ伝ひして、むかふの山陰にいり、蟹(あま)の苦(とま)ぶきかすかなれば、蘆の一夜の宿かすものあるまじ」と脅かされて、進路を変更した。目的地に至るには長い磯を歩むほかなく、着いた先には貧相な家が数戸あるのみで、宿を貸してくれる家は皆無だろうというのである。芭蕉は尻尾を巻いて後退するしかなかった。

## 『武蔵野』

『武蔵野』は1901年に出版された。この中で作者国木田独步は、従来まったく評価されることのなかった平凡な郊外風景、雑木林と畑が織りなす風景の美しさを饒舌に語り、さらに人は自らの脚を用いてこれを体験すべきであると熱く説いた。これは日本で

はコペルニクスの発想の大転換であり、美意識の革命といえる。かつて江戸市中やその近郊を逍遥した人々の主たる目的は花鳥風月を愛でることであった。『江戸近郊道しるべ』の著者村尾嘉陵が歩いたのは寺社や名所であったが、そのいずれも実際には「花」を「売り」にしている場所であった。たとえば彼は江戸西郊の小金井を訪れているが、その理由は桜を見ることであった。彼は、花見には小金井橋の上が最高だとガイド情報を伝えているが、この地の秋景色についてはノーコメントである<sup>40</sup>。広重とてもスタンスは同じである。彼も同じ武蔵野の三鷹を訪れ、井の頭の池を描いたが、ここは遊水地であり、またここに祭られた弁財天には頼朝も義貞も願をかけた由緒ある聖所であり、名所であった。くわえてここは雪見の名所でもあった<sup>41</sup>。広重はこのような因縁に裏打ちされた「権威」ある名所に魅かれ、それを絵筆で記録しただけのことである。

これとは対照的に、独歩はこのような権威主義とは無縁であった。彼はツルゲーネフの小説を通じて雑木林や平凡な田園風景の美しさに感動する美意識を学び取ったのである。明治時代、東京の市街地の周囲にはいくらかでも田園風景があったが、とりわけ西郊の丘陵地帯には雑木林が広がり、ロシア的、ヨーロッパの景観を觀賞することができた。そこで独歩は小金井を訪れ、後にそのときの体験を「今より三年前の夏のことであった。自分は或友と市中の寓居を出でて三崎町の停車場から境まで乗り、其処で下りて北へ真直に四五丁ゆくと桜橋という小さな橋がある。それを渡ると一軒の掛茶屋がある。この茶屋の婆さんが自分に向かって、『今時分、何にしに來ただア』と問うた事があった」<sup>42</sup>と回顧している。独歩の目的は、「散歩に來たのよ、ただ遊びに來たのだ」ということであったが、むろんこれが相手に理解されるはずはない。老婆は彼を季節外れに花見に來た無知な若者と誤解し、馬鹿にした。市井の人々にとって、ただ田野を歩くためにわざわざ都会から電車に乗ってやって来る「呑気」なインテリの心情はどうも理解できなかった。大げさに言えば両者は相互に異なる世界、異文化に生きていたといえる。

そのご独歩の説教は徐々に世に受け入れられていった。1923年には田山花袋による近郊行楽ガイドブック『東京近郊 一日の行楽』<sup>43</sup>が刊行され、庶民は観光資源を身近に見つける術を学習した。鉄道会社もこのトレンドに注目し、これをビジネスチャンスととらえた。昨日まで無名であった郊外・近郊の里山や清流、滝に観光客が押し寄せるようになったばかりか、田園生活が前衛的なライフスタイルとされ、都会から田舎に転居する人が増え、「郊外電車」が通勤電車に変わった。

### 『新編 みなかみ紀行』

「幾山河 越えさり行かば 寂しさの はてなむ国ぞ けふも旅ゆく」の詩で有名な和歌山牧水は芭蕉と同じく、また芭蕉が敬愛した西行法師とも似て、旅を人生と表裏一体のものと考えていた。彼は詩人として独立した壮年期以降、実に人生の五分の一を非日常空間で過ごした<sup>44</sup>。そして彼の旅の一部、1920年前後の旅の記録1 ダースほどを集めたのが『新編 みなかみ紀行』である。今日この本は、大正期の交通・観光事情の一端を知ることができる貴重な資料になっている。

この一連の記録を読んでまず気づくことは、この時代は交通手段に関してはまだ江戸時代、そして文明開化の時代が続いていたということである。この点を具体的に説明すれば、多くの人が各地で依然として長距離を歩き、馬や馬車、そして人力車に乗っていたということである。たとえば、彼は群馬の山中で懇談した人々について「この人たちは九里や十里の山路を歩くのを、ホンの隣家に行く気であるらしい」とコメントしている。だがそういう彼自身も白骨温泉を訪れたときは、松本から入ったが、途中梓川に沿った「六里」の道を馬で登り、温泉からの帰路は高山まで歩き、そのうち富山までも歩いている。付言すれば、彼が馬に乗ったのはこのときがはじめてではなく、雪の津軽平野を五所川原まで馬で訪ねたこともあり、当時はまだ乗馬の習慣が各地に残っていたと考えられる。

その津軽平野だが、彼は馬だけでなく馬車も利用している。そしてこれも偶然ではなく、彼は群馬中之条、長野原、四万温泉、そして山梨県の甲府でも馬車に乗っている。さらに彼は前橋では人力車にも乗っているし、松本から浅間温泉まで「俵」が走っていることを記憶していた。そして文明開化のシンボルは汽車だが、彼の紀行文からはこの時代、全国の主要都市はすべて鉄道で結ばれていたことがわかる。とはいえ地方には遊園地の乗り物程度のSLと、それに引導される小さな客車が走っていたこともわかる。たとえば軽井沢発新潟行の列車は「極めて小さな汽車」と「小型な車室が四つ五つ連結されたまま」で運行されていたし、同じく信州の松本から大町までは「軽便鉄道」で、「信越線よりもさらに小さな車室の汽車」で、「烈しい車体の動揺」があり、乗り心地は極めて悪かったとのことである。そして最後にやっと20世紀の乗り物、自動車が言及される。牧水は「みなかみ紀行」で、「草津鉄道の終点嬬恋駅」から草津行の自動車に乗ったことを記録し、「信州の晩秋」で「松本停車場から浅間温泉へ行くには駅前

の乗合自動車に乗るのを常としていた・・・」と述べている。

交通インフラはかくのごときであったが、宿泊施設はどうであったろうか。芭蕉の紀行から想像がつくように、江戸時代の地方、とりわけ山間部の宿泊施設はなきに等しかった。だが大正時代になるとどの地方、どんな辺鄙な土地にも必ず何らかの宿泊施設が

## 観光と文学

営業していたようだ。津軽の五所川原、上越地方の個数わずか10戸ほどの川原畑という集落、同じく長野原町近郊にある「地図に出ていない村」、このような僻地にも宿があったのである。またこの時代、鉄道が通じている町のほとんどに「駅前旅館」や「駅前食堂」が備わっていたようだ。そして大町の「対山館」はアルプス登山客の間では有名で、白骨温泉もアルプス登山客のメッカになっていたのである。つまり1920年代、日本の観光インフラの基礎は出来上がっていたといえる。問題は牧水のような暇人の数が圧倒的に不足していたということである。

## 『伊豆の踊子』

これは『みなかみ紀行』とほぼ同時代、大正時代末期（1926年）に発表された作品<sup>45</sup>だが、ここにはまったく別の世界が描かれている。まず、小説の末尾で言及される下田発東京霊岸島行の「汽船」、「上野駅へ行く電車」、それに「峠のトンネル」を除けば、“文明開化”を連想させるものはほとんど存在しない。主人公の高校生も踊り子も、少なくとも修善寺から下田までずっと歩き続け、そのルート上にあるものは茶店と温泉旅館、木賃宿くらいである。そしてそこで出会う人々は、踊り子一行を除けば、「茶店の婆さん」と連れ合いの「全身蒼ぶくれの爺さん」、「紙類を卸して廻る行商人」、「この木賃宿の間を借りて鳥屋をしているという四十前後の男」、「料理屋の女中」、「芸人や香具師のような連中」、「(活動写真の)女弁士」、「土方風の男」と「五六人の鉦夫」、「ぽかんと立っている婆さん」と子供3人、「河津の工場主の息子で入学準備に東京へ行く」少年である。最後の少年と女弁士を除けばほとんどのキャラクターが江戸時代の残像を引きずっているようだ。そもそも「紺飛白の着物に袴をはき・・・朴歯の高下駄」という身なりの主人公や、わずか20歳の「高校生」に、「おや、旦那様お濡れになってるじゃございませんか・・・」とか、「勿体のうございます。お粗末いたしました」と敬語を用いる茶店の婆さんは、ほとんど江戸時代の人間である。くわえて婆さんは、踊り子たちに対しては、「あんな者、どこで泊るやら分るものでございますか、旦那様」と、とても同一人物とは思えない傲慢な物言いをするし、道中通過したいくつかの村では、「物乞い旅芸人村に入るべからず」の立札が掲げられている。往時のまま残る封建的身分制度とそれに付随した職業差別、それらがほとんどむき出しのまま作品の背景に塗り込められている。

新しい文化は中央から地方に浸透していくが、逆説的にいえば地方には古い文化、因循な習俗が根を張っているということになる。当時の伊豆半島がその典型であったかもしれない。東海道線（東京―神戸）は1889年に開業し、このとき沼津駅も設置された。この結果、沼津周辺には東京、横浜、あるいは京都、大阪、神戸から最新の文化が届くことになった。さらに1889年には官営東海道線と接続する民間の豆相鉄道が大仁まで延長され、大量の観光客を修善寺温泉に運ぶことになった。それゆえ修善寺までは進取の、あるいは都会の退廃的な文化が届くことになったが、これより南は徒歩に頼る世界で、この小説のヒーローのような健脚の観光客以外は訪れることがなく、いきおいこの土地には保守的で、前時代的な思想が生き残ることになった。半島は島にも等しく、時代から取り残され、古い文化が堆積していたのである。作者がこのことを意識していたかどうかはさておき、結果的には『伊豆の踊子』は半島の見えざる精神構造を見事にあぶりだしたといえる。

ここでは東京から来た20歳のエリート青年が唯一の観光客である。踊り子をはじめ茶店の婆さんも、土地の人はすべてこの青年に仕える下男・下女にも等しい存在である。他方、エリートも自分の立場・役割をしっかり自覚し、下々への心付けを怠ることはない。彼は半身不随の爺さんに同情し、茶店の代金に50銭銀貨を置いて行く。これは婆さんには法外な金額で、彼女はひれ伏さんばかりに恐縮する。そして青年は、踊り子の「兄（あに）さん」ともいうべき、彼よりも年長の男に対してもその薄幸に同情して、「これで柿でもおあがりなさい」と金包みを与えている。同じ街道をともに歩んではいるが、青年は観光をし、踊り子一行は商売をしているのである。彼は勝手気ままに旅をしているが、旅芸人は家族を在所に残したまま何か月も旅を続けなくてはならないのだ。エリートと芸人は同じ景色を共有しているが、そこから感じ取る旅情はまったく別物である。観光はいまだ限られた人々の特権でしかなかったといえる。

この小説は作者川端康成が1918年に伊豆半島を訪れた際の出来事をベースにしている。『みなかみ紀行』では僻地にも馬車や自動車、そして軽便鉄道が旅行客の輸送の任に当たっていたが、険しい山並みが続く伊豆半島中部ではこれらの交通手段は、おそらくその性能や経済性の問題もあり、まだ普及していなかったようだ。それゆえ超エリートの一高生も旅芸人も、街道を歩くことで吳越同舟を余儀なくされ、奇跡的に身分違いの恋が花開いたのである。

## 『雪国』

いうまでもないことだが、1937年に発表され、「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった」で始まる有名な小説である<sup>46</sup>。

前作と同じ川端康成による作品だが前作とは時代背景が一変し、ほぼ完ぺきな「現代」が描かれている。とはいえその「現代」は昭和である。「トンネル」は全長10キロ近い清水トンネルで、10年近い歳月をかけて1931年に完成した。このトンネルの完成によって東京と新潟が結ばれただけでなく、この作品の舞台である越後湯沢を含め、その間にある山岳地帯にも関東地方から観光客が訪れるようになった。この小説は恋愛あるいは情事を描きつつも、鉄道と観光開発の関係についても雄弁に語っており、日本の観光史を探るうえで貴重な資料といえる。

湯沢は関東から越後に向かう三国峠を越えた最初の宿場で、「大名が通った頃からであろうと思われる、古風な作りの家が多い」村だが、「汽車の開通前」は寂しい、農民の湯治場でしかなかった。だが鉄道が開通したことで村は変貌した。かつて湯治場であったころは、ここのにぎわいは収穫を終えた近在の農民が訪れた晩秋にしかなかったが、鉄道は遠方の東京から多数の客を、四季を通じて運び続けるようになった。『みなかみ紀行』の中ではすでにアルプス登山が言及されていたが、昭和にはいと登山とスキーが広く普及した。そして湯沢は、新緑時は登山客、夏は避暑客、秋は紅葉狩の客、冬はスキー客を迎え繁盛することになった。小説の主人公島村が芸者駒子と知り合ったのも「・・・残雪の肌に新緑の萌える山を歩いて、この温泉村へ下りて来た時のことだった」。そして「現在」、島村はスキーシーズン前の「最も客の少い時」に訪問し、駒子との逢瀬を楽しんでいるが、シーズン前とはいえグレンデにはすでに学生の姿があり、町には「ハイキングの女学生達の若々しく騒ぐ声」がこだましているし、紅葉見物の団体旅行客も来ている。

村が観光でにぎわいを見せると、職を求めて人も集まる。観光客目当てに「カフェ」が開業し、「女給」が「流れこんで」来るし、「新緑から紅葉までの間を、ここらあたりの山の湯で働き、冬は熱海や長岡などの伊豆の温泉場へ稼ぎに行く・・・」臨時雇いの番頭もいる。そしてヒロイン駒子を含め20人近くの芸者も、観光客がいてこそ商売になる。さらに町には「スキー製作所」もあり、その従業員の運命は観光客にかかっており、より直接的にはかれらを輸送する鉄道に運命を預けているといえる。

ではこの地を訪れる観光客はいったいどういう人たちなのだろうか。その典型が島村である。作者は彼の説明に「無為徒食」という言葉を3回用いているが、要するに高等遊民である。彼はヨーロッパの舞踊に関心があり、「・・・研究や批評めいた文章まで書くようになった」し、「・・・フランス人文人達の舞踊論を・・・」翻訳し、「小部数の贅沢本として自費出版するつもりである」というほどのインテリであり、資産家でもある。ぶらりと3度目の湯沢入りをすませ、日々駒子と戯れているうちに彼は「妻子のうちへ帰るのも忘れたような長逗留・・・」をしてしまう。ヴェニスドイツ人アッセンバッハと同様に、彼も時間や金を気にすることなく、好きなだけ旅先に滞在し、情事に没頭することができる特権階級の一人である。彼を不道德な道楽者と非難するのは簡単だが、彼にも悩み、インテリ特有の観念的な悩みがあり、この鄙びた温泉場を訪れる必然性があった。彼は「自身に対する真面目さ」の喪失を心配し、自戒のために山歩きをしているというのである。そしてその疲れをいやすために麓の温泉場に立ち寄ったのである。大衆は生活に追われ、肉体も精神も疲弊し、仮に金と暇があっても、わざわざ遠くの山に登ることはない。だが労働とは無縁な島村のような高等遊民は、自己の実存性を確認するためにあえて「用もない」ことにエネルギーを費やすのである。

他方、島村がはじめて駒子に出会ったとき、彼女は19歳であったが、彼の眼には21歳か22歳に見えた。駒子は苦勞し、年齢よりも成熟していたのである。彼女はこの土地の出身だが10代半ばで東京に「売られ」、「お酌」をした。そして「・・・東京でお酌をしているうちに受け出され、ゆくすえは日本踊の師匠として身を立てさせてもらうつもりでいたところ、一年半ばかりで旦那が死んだ・・・」ので、再びこの温泉場に「年期四年」で買われてきたのである。それゆえ島村が、「女はこの村から眺められる山々の名もろくに知らず・・・」と不満をもらすが、彼女にとっては周囲の山の名前など何の関心も意味もないのである。彼女にとっては芸者として日々の仕事をこなし、その日その日を生きるのに精一杯で、山をながめたり、それを愛でたり、あるいは「自身に対する真面目さ」の是非について思い煩うなどということは到底考えられないことであった。

島村と駒子との身分上、生活上の落差はまさに『伊豆の踊子』の青年と踊り子のそれであった。前者は生活の糧を気にすることなく善や美といった観念の世界に生き、好き気ままに旅に出ては景色を愛で、民草の生活を傍観できるエリートである。後者は「現実逃避」などという言葉もせず、たとえ知っていたとしてもそれを実行するための金も暇もなく、四六時中、生涯にわたって働き続けなければならないのである。もちろんこれは駒子ひとりではなかった。スキー客の相手をするカフェの女給、駅で行楽客の袖を引く宿屋の番頭、芸者、そして「田植人夫賃金協定。九十銭、一日賃金 賄附。女人夫は右の六分。」のビラに誘われて過酷な労働現場に踏み込む農業労働者も駒子の仲間であり、彼女の分身である。そしてこのような恵まれない人々が、社会の底辺から島村のような有閑階級の生活を支え、日本の近代観光の黎明期を支えていたのである。

## 観光と文学

### 『点と線』

1958年に発表された推理小説の巨匠松本清張の代表作であるが<sup>47</sup>、この小説には新幹線登場以前の日本の交通事情が興味深く記録されている。参考のために1957年に発行されたJTB発行の時刻表によると、東京から九州に行くのには特急「あさかぜ」で17時間半も要した。にもかかわらず料金は高額で、学卒者の初任給が1万円を少し上回る程度であった時代に、東京・博多間は運賃・特急料金の合計が1等車は3600円、2等車は2400円、3等車1000円であった。これは、たとえば2等車で往復すると、若いサラリーマンの給与が半分近く飛んでしまう金額であり、庶民にとって特急は高値の花であり、多くの人は不便を忍んでも安価な急行や準急を利用した。いささか論を外れるが、そんな状況を見事にとらえているのが1957年に制作された松竹映画「張込み」である。清張の原作にもとづくこの映画では、犯人逮捕のために横浜から佐賀まで出張する二人の刑事がドキュメントタッチで描かれている。二人は真夏の深夜、横浜駅から鹿児島行きの急行列車に文字通り飛び込む。車内は満員で、二人は通路の床に座り、上半身下着姿になって汗をぬぐいながら一昼夜を通して佐賀まで旅をする。これが庶民の長距離列車の旅の現状であり、特急は、エリートビジネスマンの出張や、有閑階級が観光に用いた特別な、英語で表現するならexclusiveな交通手段であった。当時、東北から東京へ、九州から大阪に集団就職した若者は特急を利用することはできなかったのである。

実際、1等、2等、3等の区分からわかるように、当時の特急列車にはまだ身分制の残滓が見られた。長距離列車が離発着する主要駅には「赤帽」がおり、重い荷物を自ら運ばない貴顕紳士に代わって車内から駅構内のタクシー乗り場まで運搬の任に就いていた。そしてこの小説では登場人物が「列車食堂」でコーヒーを飲む場面が言及されているが、その値段は340円である。当時の市価はラーメンが30円、コーヒーが50円の時代であったので、特急列車で飲むコーヒーを現在の物価に換算すると2,000円から3000円くらいの価格になる。これは現在でも異常に高い値段と感じられるが、昔の特急列車の乗客はよほど裕福な人々であったようで、一杯340円のコーヒーがボイコットされることはなかった。

このように、かつての長距離特急は恵まれた階層の人々の乗り物であったが、実はこれ以上の乗り物が存在した。飛行機である。小説の中でも捜査員たちは交通機関として飛行機があることにずっと気づかなかった。担当の三原刑事は、「どうして今まで、旅客機に気がつかなかったのか」と悔やむが、当時、航空機による旅は極めて高額で、便数も少なく、また墜落の危険性もあり、庶民にとっては常識外の乗り物であった。実際、上述の時刻表によれば、東京（羽田）から福岡（板付）への便は1日わずか3便で、そのうち直行便は1便しかなかった。その直行便は午前11時半に羽田を飛び立ち、板付到着は午後3時で、所要時間3時間半であった。そして料金は学卒初任給とほぼ同額の12600円で、特急（2等車）の5倍もした。

以上から、戦後とはいえ高度成長期の日本では、交通機関に関する限り、まだ庶民が快適な旅行をするだけの条件整備はなされていなかったことがわかる。

### 『臨3311に乗れ』

城山三郎が1975年に近畿日本ツーリスト社のために書いた「社史」的小説であるが<sup>48</sup>、戦後、庶民の観光がいかに普及・発展したのかがよくわかる。1948年、「旅行代理店という枠を越え、日本のトーマスクック社を目指そう」という理想を抱いた5人の野武士のような男性たちによって、秋葉原のガード下に「日本ツーリスト」がつくられた。新参のかれらがまず着手したのが修学旅行である。かれらは都内の小学校を回って客を集める一方、鉄道当局、国鉄に修学旅行生だけを乗せて走る専用列車運行の陳情を繰り返した。そして実現したのが「臨3311」列車である。これ以前、修学旅行の児童は「・・・定期列車へ分乗するため、一般客も迷惑なら、児童もたいへん。座席数の確保もできず、生徒の半数が立ちっ放しということも珍しくなかった。しかも列車は各駅に停車するため、日光まで四時間以上かかり、児童は退屈するし、疲労する。その間、先生たちは目が離せずに気が休まらない」という混乱状態にあった。他方、国鉄は新造車両で伊豆方面への週末温泉列車を運行していたが、平日この列車は車庫で眠っていた。日本ツーリストはここに目をつけ、国鉄を口説き、修学旅行生に快適な旅を提供するとともに、国鉄にもビジネスチャンスを与えることに成功した。以降、同社はこの手法を用いて中学生や高校生の修学旅行をはじめ、社員旅行や参拝旅行など大口の団体旅行を手掛けて急成長し、旅行業界でははじめて株式上場も果たし、業界に独自の地位を築いた。従来の旅行業者は、主に顧客のニーズに応じて交通と宿泊の手配をする代理店業務が中心であったが、業界の風雲児たるこの会社は自らが旅行を企画し、客を集め、鉄道やバス、船や航空機といった交通機関と旅館・ホテルをネットワーク化して旅行の効率化と価格ダウンを図ったのである。そして旅行には添乗員を配置し、きめ細かいサービスを提供した。この斬新なシステムによって新たな顧客とリピーターが同時に確保され、ビジネスは拡大再生産に入り、その効果は旅行業界全体に波及した。その結果、従来は観光旅行から疎外されていた庶

民が観光を享受できるようになり、今日の観光ブームが実現した。

### 結論

観光は交通機関の発達とともに発展を遂げた。最初は徒歩と馬、櫓船と帆船の時代。次に馬車の時代。そして鉄道と蒸気船の時代。さらに自動車とディーゼル船の時代。そして20世紀後半になると大型ジェット機と高速鉄道・バスの時代。交通機関の発展のプロセスは、旅客を大量に高速で、安全かつ快適に輸送し、運賃を引き下げる過程にはかならなかった。この交通の進歩、革命によって観光の大衆化・民主化が実現した。

かつて観光は王侯貴族の特権的行為であった。そもそも『易経』が説く「観光」という言葉の意味は、(国をよく治めるために)王が異国を訪れて見聞を広めること、すなわち王の異文化体験であったし、それは臣民には無縁の営みであった。かれらは観光をするエリートから風景の一部として「見られる」立場に甘んじていなければならなかったのである。

グランドツアーのイギリス人はイタリア人を蔑みの目で見ていたが、これは上流階級の人々が大衆を見る見方にかならなかった。同じことが明治以降の日本の小説からも感じ取れる。作家も主人公も高等遊民で、風景や民衆を高い場所から見下ろしていたのである。観光の歴史は「上から目線」の歴史であった。

しかし20世紀の交通革命によって観光の大衆化が実現し、「見られる」人々が「見る」側に立ったのである。むしろそれはかつて「見る」立場にいた人々との地位の逆転を意味するのではない。事實は、みんなが「見る」人になったということである。そこで大切なことは「いかに見るか」である。イタリア語ができたゲーテは、イタリア人と交流することができ、かれらをよく理解することができた。職を賭して出かけた彼のイタリア紀行は有終の美を遂げた。対照的に、イタリア語ができず万事ガイド頼みのディケンズは、イタリアの自然と文化遺産には感動したものの、そこに住む人々を十分に理解することはできず、むしろかれらに対する偏見を増幅してしまったようだ。異文化体験はそれ自体に価値があるのではない。その価値は一切見る者の教養と心構えにかかっているといえる。

### 注

1. ラスロー・タール著、野中邦子訳『馬車の歴史』、平凡社、1991年、p. 268.
2. インターネットのサイト *Open Source Shakespeare* の *Concordance of Shakespeare's complete works* によれば *carriage* は3作品の中でたった7回使用されているに過ぎないが、「(荷)馬車」として用いられているのはほんの1例である。
3. 柴田治三郎訳『イタリア・ルネサンスの文化』、中公文庫、1974.
4. 塩野七生著『ルネサンスとは何であったのか』、新潮文庫、2008年、p. 249.
5. 1373年、彼はイタリアでイギリス代表としてジェノア当局と貿易交渉の席に着いたほか、戦費調達のためフィレンツェの銀行とも交渉したとされている。さらに1378年にもミラノで対フランス戦争に関する交渉に臨んでいる。山田利一著、Chaucer the Diplomat、「ネビュラス」第11号収録、1983年、pp.187-190.
6. 河村英和著『イタリア旅行 「美しい国」の旅人たち』、中公新書、2011年、p. 4.
7. 同上、p. 10.
8. 岡田温司著『グランドツアー 18世紀イタリアへの旅』、岩波新書、2010年、pp. 14-15.
9. 同上、pp. 17-18.
10. テキストにはF. N. Robinson ed., *The Works of Geoffrey Chaucer* 2<sup>nd</sup> ed. Boston: Houghton Mifflin, 1957を使用した。
11. 繁尾久訳『カンタベリー物語選』、荒地出版社、1985年
12. Alfred David, *The Strumpet Muse: Art and Morals in Chaucer's Poetry*, Bloomington: Indiana University Press, 1976, p. 93. はこの作品全体に流れる“a festive mood”の存在を指摘した。
13. 前川誠郎訳『デューラー ネーデルラント旅日記』、岩波文庫、2007年
14. John H. Fisher, ed. *The Complete Poetry and Prose of Geoffrey Chaucer*, Holt, Rinehart and Winston, 1977, p. 958.
15. 前川誠の解説による。
16. Johann Wolfgang von Goethe, *Italianische Reise*, Herausgeben von Andreas Beyer und Nordbert Miller, Carl Hanser Verlag, Wien, 1992
17. Johann Wolfgang von Goethe, *Wilhelm Meisters Lehrjahre Ein Roman*, Herausgegeben von Hans-Jürgen Schings. Carl Hanser Verlag

München 1988

18. 江藤秀一著『十八世紀のスコットランド ドクター・ジョンソンの旅行記を巡って』、開拓社、2008 年
19. Charles Dickens, *American Notes and Pictures from Italy*, Oxford University Press 1846, repr., 1989.
20. この語 *courier* は *OED* によれば「大陸旅行に際して一切の事柄に従事する使用人」で、初出はグランドツアー最盛期の 1770 年。
21. Henry James, *Daisy Miller Pandora The Patagonia and Other Tales*, Augustus Kelly Publishers, New York, 1971
22. 1857 年、ロンドンでケンブリッジ大学の卒業生を中心にイギリス山岳会発足し、会員が世界中の山に登り始めた。Peter H. Hansen. 'Founders of the Alpine Club (act. 1857-1863); *Oxford Dictionary of National Biography*. Online edn. Oxford University Press. Oct. 2007 [<http://oxfordnb.com/view/theme/96327>, accessed 23 June 2008]
23. 川村英和、前掲書、p.141.
24. この時代スイス人経営のホテルは近代設備をもつとともに大型化・高級化し、ヨーロッパのホテル業界に革命を起こした。川村英和、上掲書、pp.138-146.
25. 原文には貴族とは明言されていないが、状況からはそのように理解できる。
26. 同じ作家の別の作品 *Washington Square* でも主人公、初老の医師が娘の花嫁修業のためにヨーロッパで 1 年を過ごすエピソードが語られている。 *Washington Square*, 1880, Neinemann Education Books Ltd. repr. 1974
27. Thomas Mann, *Der Tod in Venedig und andere Erzählung*, Fischer Taschenbuch Verlag GmbH, 2010
28. Jane Austen, *Northanger Abbey*, the Penguin English Library, 1972
29. E. M. Forster, *A Room with a View*, Penguin Classics, 2000
30. 足羽洋保編著『新・観光学概論』、ミネルヴァ書房、1994 年、pp.24-25.
31. 青弓社編集部編、『富士山と日本人』、青弓社、2002 年、p.97.
32. 足羽洋保、前掲書、p. 28.
33. 竹内誠編『日本の近世第 14 巻 文化の大衆化』、中央公論社、1993 年、pp.45-46
34. 板坂耀子は『江戸の紀行文』、中公新書、2011 年、で芭蕉の「おくのほそ道」ほか 9 編を江戸時代を代表する紀行文として選定・講評をくわえている。
35. 足羽洋保編、前掲書、p. 1.
36. 城山三郎著『臨 3311 に乗れ』、集英社文庫、2006 年、pp.118-127.
37. 紀貫之著、三谷榮一訳注『土佐日記』、角川ソフィア文庫の解説、pp.92-98.
38. テキストには松尾芭蕉著、ドナルド・キーン訳『英文収録 おくのほそ道』、講談社学術文庫、2008 年を使用した。
39. 青木枝朗訳、岩波文庫、1997 年
40. 『江戸近郊道しるべ』、平凡社東洋文庫、1985 年
41. 『江戸・東京百景 広重と歩く』、角川新書 SSC、2011 年、p. 140.
42. 国木田独歩著『武蔵野』、新潮文庫、2011 年、p. 24.
43. 社会思想社現代教養文庫、1991 年
44. 和歌山牧水著、池内 紀編『新編 みなかみ紀行』、岩波文庫、2010 年、の「解説」による。
45. 川端康成著『伊豆の踊子』、新潮文庫、2010 年
46. 川端康成著『雪国』、新潮文庫、2010 年
47. 松本清張著『点と線』、新潮文庫、1971 年
48. 城山三郎著『臨 3311 に乗れ』、集英社文庫、2006 年

(提出日 平成 24 年 1 月 11 日)