

〈旅行業〉創造の諸条件を探る

旅の比較史から

市川文彦 教授（経済学史）

21世紀日本の旅行・観光業は、いまや406万人もの雇用誘発効果を運び、48兆円もの生産波及効果が見込まれる産業である（2009年度）。既に我が国の「成長戦略」の中にも位置付けられる新戦略産業Ⅱ旅行業の、その比較成立史をここでは概観し、旅を巡る産業の発展条件を探ってみよう。

I 前史としての旅の〈経験〉

ひとは時に、いつもの生活から脱して旅先という非日常空間に身を置きたい存在のようである。旅の楽しさへのひとびとの情熱は、しかしそれが簡単に実現してしまう今日の現代社会に固有のものではない。日本では近世江戸期に庶民も憧れ、武家や富裕層に限らず無銭旅人も含む多くの参詣者が繰り出したお伊勢参りと、そのついでの見物行とが既に制度化されていた。さらに近世以前にも『東関紀行』（1242年）『十六夜日記』（1277年）のような様々な紀行文学が著わされ、多くの人々は旅への憧憬を抱きつつ、これらに親しんできた歴史をもつ。つまり旅は、その機会こそ頻繁ではなかつ

たとしても多彩な「道中記」「名所記」出版に顕れた如く、それは決して江戸期の人々の暮らし向きとは無縁のものではなかったのである。

このような近世人と旅との関わり合いの典型は伊勢参りをはじめとする寺社詣の隆盛ぶりにみられる。江戸中期、1718年（享保3）に伊勢山田奉行が幕府へ報告した伊勢神宮への参宮者数は、農民が旅に出やすい農閑期の正月から4月中旬にかけて、42万7500人。この数値から、この年の年間参宮者総数はおよそ60万人に達したとする推計も導かれる。

注意すべきは、このような近世日本の庶民層による旅の経験の厚い蓄積（需要の深化）と、旅を可能にした当時の街道制度などのインフラ整備、さらにお詣り土産の商品化（供給の進展）こそ、後世の交通体系近代化に先立ち、早々かつ極く短時日のうちの旅行人口増大化と旅行ブームを引き起こす前段となっていたのである。この近世の経験こそ、近代産業としての旅行業成立をもたらす前提条件の一つであった。明治維新から僅か10年後の、未だ鬻（まげ）頭が日につく1877年に、初訪問の日本での一

人旅を敢行しようとした英婦人イザベラ・バードに対し、（蚤の成群と暴れ馬にさえ用心すれば）「女性がひとり旅してもまったく安全」と東京駐在の英領事館は請負った。日本では外国女性の一人旅を含め、ひとが遠出するのに障害とならぬ旅環境が既に近代以前に整えられていた状況がわかる。

近世ヨーロッパの場合も同様に様々な旅の体験が、これに続く近代期の旅行普及への素地となっていた。もつともヨーロッパでは近世日本の人々が経験した自由気ままな物見遊山の旅の拡がりよりも、巡礼を除き概して旅行者が特定階層に限定され、また旅行目的が明確化された「グラント・ツアー」（貴族また富裕層子弟のための家庭教師同伴の長期研修旅行）や、温泉地等への療養旅行、音楽家たちがヨーロッパ各地を廻る演奏旅行のような形態が、しばしば代表例となる歴史であった。ヨーロッパでの（自由気ままな「旅」や）目的の明らかな「旅行」へ出る人々の範囲が、所属階層や所得水準によって限られていた状況は、後述の如く実に第二次大戦後の時期まで持続していたのであった。

II 旅の「旅行」化：その産業化への諸条件

近代を迎えると、まずは鉄道敷設、蒸気船就航をはじめ新たな交通網整備が人々の移動をより一層、容易にした。人々は、これら新交通手段を活用して、旅を楽しむ方法を拡げていく。近代日本では、既に江戸期に旅の楽しみ、その学習機会を重ねた人々が速さに優る文明の利器・鉄道へ次なる関心を寄せた。とはいえ鉄道の、旅の移動手段としての快適性は、その速度へ追いつかなかったようである。1872年(明治5)開業の鉄道は新橋⇨横浜間を皮切りに、1889年には新橋⇨神戸間が開通した。しかし列車内にトイレが装備されるには、創業から、この89年まで17年間待つ必要があった。ゆえに憐れ当時の乗客らは列車が停車場に到着する度に、駅舎トイレに駆け込んでいたという。

鉄道制度の母国・英国では、各国に先駆けて鉄道を用いた新旅行のスタイル、その制度化が進み、後世の観光業ビジネス・モデルを次々に提起した。現在でも世界展開している英国の最大手旅行エージェントであるトーマス・クック社の創業者クックは、1841年に貸切列車を仕立て、禁酒大会への参加者570名を対象に、日帰り団体旅行を初めて企画し、その最初の組織化を手掛けた。これが近代ツーリズムの始まりとされる。ロンドン万博ツアー(1851年)、パリ万博ツアー(1855年)はじめ、のちには様々な乗り物を用いた世界一周旅行をパッケージ・ツアーとして商品化した。

目的が明確化した「旅行」を可能ならしめた次なる条件は、人々の時間面、精神面での余裕に関するものであり、すなわち非労働時間としての自由時間、余暇を、働く普通の人々がどれ

だけ獲得してきたのかという状況にかかわる。さらに旅に出るための経済的出費を支える人々の所得面に関する第三の条件も、旅行ブームの動向を制約するものである。

さて余暇獲得が旅行というレジャーの普及に与かった現象を近代フランスの事例にみてみよう。1850年頃には一日14時間労働(＋日曜出勤)、1912年には一日10時間労働(週6日間出勤)も珍しくない長時間労働制がみられた。これが1936年になると有給休暇法が制定され、一年以上勤続の労働者には15日間の有給休暇が認められた。その効果は顕著で、同法制定後のフランスではヴァカンス(休暇)向け鉄道運賃割引制度も相俟って、一時に、90万人もの休暇旅客が避暑地ニースへ集中して繰り出していった記録が残っている。

なおこの戦間期には、ルノー自動車のような一部の大企業で社員へ供する福利厚生制度、企業内レジャーの一環として、社内スポーツクラブ、社内文化活動が推進された。社員向けレジャーとして勤務先大企業が、多くの従業員にとって初となる「社員家族旅行」の機会を与え、これを制度化していったのである。本来、職場を離れたオフ・タイムの私的イベントであるはずの「家族旅行」の機会自体を企業が提供し、その実現のための時間的余裕をも企業が授け、公認することで、その実践が計られるに至った経緯は興味深い。

旅へ出る機会を左右する、もう一つの条件が所得水準。フランスで人々の権利として認められる休暇日数の平均取得率は1990年前後には約60%であったが、低所得階層になるほど、その取得率は下がる傾向にあった。年収20万フラン(約400万円)階層では27%に止まって

いたが、逆に年収240万フラン(約4800万円)の富裕層は90%の取得率であった。個人の経済的余裕の度合が、旅への機会を大いに規定していることが明らかとなる。

それは18世紀後期から世界で最初に本格的工業化始動に成功した英国が莫大な国富を生み、所得水準向上を帰結する過程で、同国から様々な先駆者が輩出され内外のリゾート地開拓を始めた史実にも顕れる。近代日本での高地の避暑地としての整備、また軽井沢や同時代の南仏ニースやカンヌでの別荘地開拓、さらにコート・ダジュールの海洋リゾート、アルプス・ツーリズムの拠点シャモニー開発は、みな母国の富める経済水準を反映し相対的に豊かとなった英国人らによって着手されたものである。

産業としての「旅行業」創造は、ここでみたように便利な高速交通システム登場によってのみ達成されるものではなかった。人々の旅の経歴史や個人々の時間的余裕、経済的余裕、これらに裏打ちされた精神的ゆとりこそ、旅行業発展に不可欠な需要面での諸条件として永らく作用し続けているのである。

- 1 観光庁『平成23年版 観光白書』、2011年
- 2 神崎武宣『江戸の旅文化』岩波新書、2004年
- 3 金森敦子『伊勢詣と江戸の旅』文春新書、2004年
- 4 イザベラ・バード『イザベラ・バードの日本紀行』上下 講談社学術文庫、1991/2008年
- 5 今野信雄『江戸の旅』岩波新書、1986年
- 6 市川文彦・鶴田雅昭編『観光の経営史』関西学院大学出版会、2009年
- 7 望月真一『フランスのリゾートづくり』哲学と手法 鹿島出版会、1990年
- 8 市川文彦編『論集・スポーツの経営史』関西学院大学出版会、近刊
- 9 望月真一、前掲書