

専門論文

ザ・グランドツアーから現代的ツーリズムの生成へ

—近代的ツーリズムの進展過程の研究—

The Development of Tourism from the Grand Tour to Modern Tourism: Characteristics and Significances

大橋 昭一

Shoichi Ohashi

和歌山大学客員教授、名誉教授

キーワード：ザ・グランドツアー、現代的ツーリズム、産業革命

Key Words : the Grand Tour, modern tourism, Industrial Revolution

Abstract :

This paper engages with the problems in the historic development of tourism from the Grand Tour to such modern, so to speak, late-capitalistic, tourism, that is characterized mainly by mechanical steam engine carriage. The Grand Tour was a precede period of modern tourism without mechanical engines, which is however neglected in representative literature on the European history in Japan in order to be corrected.

1. 序—問題の所在

1. 本稿の課題

ここでザ・グランドツアーというものは、現代的ツーリズムのいわば前史的なもので、およそ16世紀に始まり、1789年のフランス革命のころまでつづいたところの、主としてイギリスの貴族など上流富裕階層の子弟により行われた、2~3年間にわたるイタリアを中心とした西ヨーロッパ大陸研修旅行である。

ちなみに“grand tour”という言葉は、上記の場合以外でも使用されることがある。ここで取り上げるものは、正確には“The Grand Tour”と定冠詞付きでよばれる特定のものである。これは、前記のように、少なくとも歴史的には、現在における鉄道、自動車、航空機など機械的動力手段を前提とした大量的な現代的ツーリズムの前史的形態と考えることができるのである。ところが、本稿筆者の知るところ、少なくともわが国のかなりオーソドックスな世界史に関する文献等では、このザ・グランドツアーについて全く言及されていないものが結構ある。要するに、ザ・グランドツアーは多くの場合無視されているのである。

本稿は、何よりも、こうした事情も踏まえ、主としてアメリカ、ニューイングランド大学のツエローの書『現代ツーリズムの歴史』(Erig G.E.Zuelow, 2016)に依拠し、ザ・グランドツアーはどのようなものであったか、および、その上に樹立された現代的ツーリズム生成の状況はどのようなものであったかについて論究し、ザ・グランドツアーに始まると考えられる近代的ツーリズム、す

なわち資本主義的ツーリズムの進展過程を明らかにしようとするものである。

ただしその場合、本稿は、何よりもザ・グランドツアーは、資本主義的体制の中でも、マニファクチュア(manufacture)段階に照応し、近代的ツーリズムの1つに位置づけられるものではあるが、鉄道等や機械生産の開発とともに始まる本格的な資本主義的ツーリズム、すなわち現代的ツーリズムにとっては前段階と特徴づけられるものであることを、提起するものである。

まず、西ヨーロッパにおけるツーリズムは、もともとどのような状況にあったかについて、まえがきのレビューする。

2. 西ヨーロッパのツーリズムの歴史—ザ・グランドツアーの生起を中心に

西ヨーロッパにおけるツーリズムの歴史をみると、少なくとも古代ローマ帝国時代には、その支配領域が現在のイギリスなどにも及んでいたことからみても、すでに当時、人間の旅行はなんらかの形でかなり広範囲に行われており、制度的にも実質的にかなり進んでいたと考えられる。この点について、ツエローは次のように述べている。

「ローマ人は多くが、例えば商人活動(merchant trader)として、あるいは軍務活動(military service)の名のもとに、旅行をしていた(travel)。それ以外の者でもギリシャやエジプトに旅行

していた。それはかなり慣れた (well-worn) ルートのものであった。また海岸地帯では避暑的行為を目的とするものもあった」(Zuelow, 2016, p.6)。

その上でさらにツエローは、とにかくザ・グランドツアーに触れたものとして、ロマイン (Loykie Lomine) が 2005 年に次のように書いているところを紹介している。ロマインは、(ヨーロッパにおける) ツーリズムは、これまで一般に広く想定されていたところとは異なって、かなり以前から広範に行われていたと考えられる。昔の (ある意味で本格的な) ツーリズムとして良く引き合いに出されるところの、イギリス人貴族子弟たちによる地中海沿岸地域を目指したものとして有名な“ザ・グランドツアー”などよりも、はるかにずっと古くからあったものである。古代でも、なにかんづく高度に発展したアウグストゥス朝時代 (the sophisticated Augustan society) には、例えばそうしたツーリズムのためのガイドブックまであった、と述べている (Lomine, 2005, cited in Zuelow, 2016, p.6. カッコ内は本稿筆者のもの、以下同様)。

しかしツエローによると、ローマ帝国時代の旅行は、どのようなものであれ、結局、ローマ帝国文化の通用領域内で行われていたものであった。「ローマ人たちは、自分たちの文化、すなわちローマ帝国文化の中で旅行をしていたのであって、決してローマ帝国文化圏からはみ出るものではなかった…それ故、そのツーリズムは、他の文化との交流のないもの (not a cross-cultural phenomenon) であった」(Zuelow, 2016, p.7)。

ここに、ローマ時代ツーリズムの本質的特徴があった。これに対して、結論を先にいえば、ザ・グランドツアーは、まさに他国文化との交流をいわば絶対的条件としていたものであり、近代的ツーリズムの何よりの特性は、他文化との交流にあるという観点からすれば、近代的ツーリズムは、まさにザ・グランドツアーに始まるということがいえる。本稿は、さしあたりこうした観点にたつて、ザ・グランドツアーの状態および (それに続く) 現代的ツーリズムの生成状況について論述することを課題とする。

ローマ帝国時代に戻ると、しかしこの時代には、まず先駆したローマ軍によって、人々の通行のための道路網 (the network of roadways) がとにかく建設、整備され、少なくともローマ帝国支配下では軍隊の迅速な大量的な移動、ビジネス旅行の実際的な遂行、そしてレジャー・トラベルすらも可能なものとなっていたことが、注目される (Zuelow, 2016, p.6)。

つまりツーリズムのハードウェアとして、この時代に西ヨーロッパではローマへの往來の道がとにかく出来ていたのである。後年のザ・グランドツアーの観点からいえば、ローマを中心とにかくなんらかの道路網が出来ていた点が極めて肝要なことである。

しかしソフトウェアという点でみると、こうした状況はローマ帝国の崩壊 (476 年) で終わった。すなわちその後中世封建時代になると、各国家が独立的に分立して、道路交通が制限された。例えば国境が設けられて閉鎖されたり、関所のようなも

のが作られたりして、人の出入り、移動は嚴重に取り締まりがなされるものとなった。

この点ではザ・グランドツアーは、この束縛を破って、各国家間の移動を実現したものという意味を持つ。ここにも“ザ・グランドツアー”の近代的ツーリズムとしての基本的先駆性がある。この点からいえば、近代的ツーリズムは、極めて広義、大観的には、“ザ・グランドツアー”から始まると位置づけられるといってもいい。少なくとも、近代的ツーリズムはザ・グランドツアーから論じられるべきものである、といえる。

ところで人の移動という観点から、当時のザ・グランドツアーに至るまでの時代を振り返ってみると、1096～1270年に十字軍の遠征があり、1271～1295年にはマルコ・ポーロがアジア各地に至る旅行をしているなどの事績がある。さらに1480年代には、いわゆる大航海時代が到来し、例えば1492年にコロンブスによるいわゆる新大陸到達があり、1497年にはバスコダ・ガマが喜望峰を回ってインド航路を確立している。

3. ペスト、ルネサンス、ザ・グランドツアー

この場合、1270年代に始まるマルコ・ポーロらの動きと、1400年代後半のコロンブスらの大航海時代との間には、ほぼ150～200年の間隔がある。実はこの間には、世界を揺るがす大事件が起きている。それは、1347年に起きた疫病ペストの発生、世界的大流行である。

当時のペスト大流行には、近年の新型コロナウイルス感染症とのかかわりで引き合いに出されることが多いが、一般には西欧では、発生当時、1347～1350年の4年間だけで当時の西欧人口の約3分の1がペストで亡くなったと伝えられている (Zuelow, 2016, p.17)。

ペスト以後においては、こうした人口減少、人手不足のために、社会の多くの場面では少ない人手で物の生産や流通、さらには通常的な日常活動を行う必要がおきた。そのための工夫が試みられた。つまり、一言でいえば、今日いう生産性向上の試みで、これが、もともとルネサンス (renaissance: フランス語で原義的には「再生」、「再興」) といわれるものであった。

ルネサンスは、周知のように、通常は、14～16世紀においてイタリアを中心に起きた“文芸復興の運動”といわれるものであるが、本稿筆者のみるところ、直接的動機になったのはペストによる人口減少にあった。それをカバーする新しい生産様式や生活様式の探求の試みが、総じてルネサンスとよばれた。大航海時代もこの延長線上のものであった。

そしてこうした当時のいわば先進国、イタリアを中心にした新しい時代における人間の仕事や活動の仕方やあり様、文物を学び取ろうとして、主としてイギリスにおいて、上流階層の子弟たちがイタリアを中心に送り込まれたのが、ここでいうザ・グランドツアーであった。

II. ザ・グランドツアーの概要

1. ザ・グランドツアーの定義

ザ・グランドツアーとは何をいうかについて、改めて定義的にみると、実は、これまでの論者の見解は、必ずしも一致したものではなかった。例えばアメリカの代表的なツーリズムのテキストブックである、ゲルドナー／リッチー (C.R.Goeldner and J. R. B.Ritchie) の2006年の書『ツーリズム—原理・実践・哲学』をみると、「ザ・グランドツアーとは、17世紀と18世紀に、外交官たち (diplomats)、実業家たち (business people)、学徒たち (scholars) が主としてフランスとイタリアの諸都市を訪れたものをいう」と定義されている (Goeldner and Ritchie, 2006, p.51)。

ところがツエローの2016年の書 (Zuelow, 2016, p.6) では、まず、ザ・グランドツアーは一般的には (generally)、いわゆるイギリスの土地持ちエリート (landed elite) たち、中でも若年貴族たち (young nobles) の教育にかかわったものであるとされた上で、1987年のカツ／ヴォフ (S.H.Katz and M.Voight) の見解によると、次の4点が絶対的特徴とされていたものである。すなわちこの4点のいずれを欠いても、もはやザ・グランドツアーとはいえないと規定されていることが紹介されている (Katz and Voight, 1987, cited in Zuelow, 2016, p.16)。

その4点とは次のものである。第1にそれは、原則としてイギリスの貴族若年男子 (a young British male patrician) が行ったものである。第2に、当該旅行には付き添うチューター (tutor) がいたものである。第3に、明確な旅行プラン (itinerary) があるもので、主たる旅行目的地はローマであったものである。第4に、旅行期間は通常2～3年間であった。

これに対しツエローは、これは、確かにこれまでの通説的な見解であったが、しかし実際には妥当しないところがあり、規定は拡大、修正される必要があると提起している。例えば、当時ローマを中心にイタリアに憧れて旅行したのものには、上記に当てはまらないものがある。例えば「君よ知るや南の国」で周知のように、ドイツの著名な作家、ゲーテ (生年:1749-1832: 以下同様) がある。

旅行範囲を広げてさらにヨーロッパ全域とすると、当時、ロシアの有名なピョートル一世 (1672-1725) も、少なくとも西ヨーロッパ各地の見聞旅行をしている。また女性でも例えば、メアリー・ウォルストンクラフト (Mary Wollstonecraft:1759-1797) やメアリー・コーク (Mary Coke : 1727-1811) のように、西ヨーロッパ大陸旅行をしたものがある (Zuelow, 2016, p.16)。

さらにツエローによると、概ね18世紀になると、貴族子弟以外において、当時のいわゆる中間階層、すなわち新興ブルジョア階層でこうした旅行を行ったものが多くあり、要するにザ・グランドツアーの定義では、こうした多様性が十分に考慮されるべきである。故に「ザ・グランドツアーは、もとよりマス・トラベル (mass travel) というようなものでは全くなかったが、この方向における最初の試行的段階 (a first tentative step) と位置づけるものであったであろう」と締めくくっている (Zuelow, 2016, p.16)。

2. ザ・グランドツアーの難行苦行

もともとザ・グランドツアーでは、この間において紆余曲折があった。とりわけイギリスではエリザベス女王 (一世:1533-1603; 在位1558-1603) の治世の時代、端的には1570年代以降では何かと複雑な事情に包まれるものとなった。というのは、例えば同年以降、同女王はプロテスタント擁護の政策をとったために、国内的に種々難問がおきたばかりか、対外的にはとりわけスペインとの敵対関係が強まったからである。

スペインとの関係を見ると、周知のように、イギリス艦隊とスペイン艦隊との衝突がある。この戦争そのものは1588年にイギリス側の大勝利で終わっているが、こうしたことのため、イギリス国民のスペインやイタリアへの旅行は困難なものになった。イギリス国民にとっては、スペインやイタリアへの旅行自体が危険なものとなっただけではなく、例えばイギリス帰国後に、二重のつらい思いをさせられることがあるものとなった。

すなわち一方では、旅行中に反イギリス的な行為があったのではないかという疑いをかけられた。ところが他方では、イギリス当局からスペインやイタリアの現地情報を求められるということがあった。時には、エリザベス女王自らがそうした情報を求めたといわれる。こうしたことが高じて、スペインやイタリアへの旅行には、王宮や政府から支援金が交付されたことすらあった (Zuelow, 2016, pp.18-19)。

このような事情もあって、ツエローによると、イギリスでは「17世紀初頭に至るまで、ヨーロッパ大陸旅行は、上流階層若者にとって良いこと、というよりは利得になること (beneficial) という気風の強いものになった」。有名なベーコン (Francis Bacon: 1561-1620) もそうした気風を指摘している (Zuelow, 2016, p.19)。

もともとザ・グランドツアーの道中は、最初から危険ばかりのもので、難行苦行の連続であった。まずドーヴァー海峡を渡るまでにおいて、危険だらけ (monstrous) の (平均) 10日間を要した。イギリス領内で、出発した自宅付近で強盗の被害にあうことがあった。例えば1700年代の有名なものに、ターピン (Dick Turpin: 1705-1739) 一味による強力な追い剥ぎ行為がある。そして海峡を越えたヨーロッパ大陸における道も強盗たちでいっぱいのものであったし、ホテルは混んで騒々しいものであった。

ツエローが引用しているイギリスの著名な歴史家、ヒバート (Christopher Hibbert) によると、あるザ・グランドツアー・ツーリストでは、ローマからナポリまで行くためボディガードとして60人のマスケット銃兵 (musketeers) を雇った例があるといわれる。ちなみにこのザ・グランドツアー・ツーリストは、帰途フランスにおいて強盗に合い、所持金のみならず、所持していた小刀、時計、コート、帽子に至るまで奪われたといわれる (Hibbert, 1969, cited in Zuelow, 2016, p.20)。

まとめ的にみると、ツエローによると、当時のザ・グランドツアーの道中は、山賊や海賊のような強盗の来襲、飢えた野犬など野獣の襲来の恐怖、獣道のような道の非整備性・危険性、橋や舟付き場、渡し舟などの不具合、さらには各地に駐屯す

る兵士らの嫌がらせや妨害、地域的な小競り合い的な小戦闘に満ち溢れたものであったが、なかんずく16世紀西ヨーロッパで盛んであったカトリックとプロテスタントとの争い、そのための審問 (Inquisition) 等が重なり、労苦の連続のものであった (Zuelow, 2016, p.20)。

当時の移動手段についてみると、ツーリズムは多くが徒歩か、馬や舟を利用したものであった。ローマ帝国時代からの当時の道路には、都市部以外では、特に森林・山間部では、人間一人だけ、精々馬一匹が通れるだけのものが多くあった。それで十分なものであった。

駅馬車 (stagecoach) は、15世紀にハンガリーで考案されたものといわれるが、イギリスなどで一般に実用的に広まったのは、やっと19世紀であった (Goeldner and Ritchie, 2006, p.55)。というのは、馬車が通行できるためには、道路はそれだけの幅があるだけでなく、何よりも馬車の重みに耐えるだけの堅固さを必要としたからである。そこで例えば当時は、道路事情のいかににより牽引馬の頭数を変える必要があった。(原則として市内交通だけ前提の、タクシイの馬車のような) 牽引馬数最小 (1頭) のものでも、まず、道路の整備・改修が必要であった。こうした道路の整備・改修は、まず都市部でのみ行われた場合が多い。今日でも西欧都市で見られる石畳の道路は、その名残りである。ザ・グランドツアーでもツーリストたちは、全般的に例えば、馬や馬車あるいは舟を利用したものか、徒歩のものであった。

ちなみに、当時、ロンドンからスコットランドのエディンバラまで行くのに、馬上旅行で約4日、駅馬車では10日以上かかった。ロンドンから平均60マイルほどしかないオックスフォードシャーですら、18世紀中葉においても、馬車で行く者は、すべて骨に來るほど揺られる悪路であったといわれる。時には何か出来事があると、馬が驚いて走り出し、御者ともども走り去ることもあったといわれる (Zuelow, 2016, p.44)。

もともとイギリスでは、公道は、1555年の公道法 (Highway Act) により、教区委員 (churchwardens) と治安官 (constables) の管理下にあるものになっていた。教区長 (parishes) がそのための資金集めをする者であったが、道路の実際の改善はほとんどなされなかった。1660年の王政復古 (Restoration) を機にいわゆる新しい有料道路法 (Turnpike Act) ができ、そうした道路では表面を改善し、水はけをよくする試みなどが始まり、小規模ながら舗装も行われるようになった。それにあたる道路技師たちも生まれてきた。

例えばテルフード (Thomas Telford: 1759-1834)、マックアダム (John London MacAdam: 1756-1836)、メトカーフ (Metcalfe: 1717-1810)「ブラインド・ジャック」(Blind Jack) とよばれたことで有名) などで、かれらは1770年代以降、道路の改善や舗装等に尽くしたが、しかしそれらは、ツエローによると、当時勃興しつつあった産業革命にともなう原材料・機械・器具・製品および人々の移動にとっては決して十分なものではなかった (Zuelow, 2016, p.44)。ここに

も産業革命、現代的ツーリズム形成のために乗り越えなくてはならない障害があった。

Ⅲ. ザ・グランドツアー・ツーリストたちの模様

1. ザ・グランドツアー・ツーリストたちの行動模様

では、こうしたザ・グランドツアーのツーリストたち、すなわちザ・グランドツアー・ツーリストたちの実際の模様はどのようなものであったか (以下本項は主として Zuelow, 2016, pp.21-23 による)。

まず、その数についてみると、ツエローによると、例えば1612年ヴェニスには70人ほどのイギリス人がいたという記録があるが (Zuelow, 2016, p.21)、その後増加しており、「18世紀の後半ではその数は数百、それどころか数千に達したであろう」とされている。

閑説してツエローは、さらに「これら (イギリスから) の旅行者は、すべてが超エリートな社会的階級 (the most elite social class) のものでなかったことははっきりしている。証拠もある。しかしかれらはすべてが、金持ちの家庭のものであったことも、全くはっきりしている」 (Zuelow, 2016, p.21) と述べている。ここには、なかんずく18世紀ごろになると、貴族階級以外のいわゆる富裕な新興ブルジョア階層子弟でもザ・グランドツアーに出向く者があったことが示されている。

この上になつてツエローは、ザ・グランドツアー・ツーリストたちの動向について「ヨーロッパでは、1748年から1789年までの約40年間は全体として比較的平穏な時期であったから、ザ・グランドツアーは最頂点に達した。多くのイギリスの若者たちだけではなく、数少ないイギリス女性も見られた。かれらはパリ、ローマ、ヴェニス、フローレンス、ナポリを目指して旅行した。その中にはイタリア以外の諸都市、例えばハノーファー、ベルリン、ドレスデン、ミュンヘン、ウィーン、ジュネーブを訪れたものもある。さらに遠く東欧のプラハまで行った者もある」 (Zuelow, 2016, p.21) と述べている。

ここで看過できないことは、ツエローがつづいて、こうしたいわば量的拡大・普及とともに、ザ・グランドツアーのもともとの性格が変わったとして、「ザ・グランドツアーは、徐々に質的に変貌し、(以前は顕著なものではなかった) 飲酒や賭博等の行為が目立つものとなり、「新しいヘドニズム的欲求の消費」 (new, a hedonistic approach to consuming) を充たそうとする者が多くなった」 (Zuelow, 2016, p.21) と述べていることである。多くの通常のツーリズムに見られたところの、賭博をはじめとする種々な本能的欲求充足的なツーリズムの傾向が、顕著なものとなったのである。

ここでは賭博的行為の様子についてみると、ブラック (Jeremy Black) からツエローが引用しているところによると、ザ・グランドツアー・ツーリストの中には、一晩で (当時の価格で) 約150ないし200ポンド (現在価格に換算すると約12,700~17,000ポンド) の損失を被ったものがあったといわれ、ブラックは、ザ・グランドツアー・ツーリストでは、「自暴自棄的な心境から飲酒に走った者も多くあったであろう」 (Black, 1992, cited in Zuelow, 2016, p.27)

と書いている。

かくてザ・グランドツアーは、今日のツーリズムで特徴的な部分をなすものを多く含むものになった。ツエローのいうところによると、ザ・グランドツアーはツーリズムの商品化 (commodification) をもたらし、そうしたものとして、(当初の当時のイタリアの先進的文物を学ぶという点は後景に退き) ツーリズム自体を楽しむことが主たる内容のものになって、大いに世俗化した (secularized) ものになった (Zuelow, 2016, pp.21-26)。

ザ・グランドツアーにはチューターが付くものであったが、この点はどうか。ツエローによると、チューターの多くは、必要な能力も適性もないもの (untalented and inattentive) たちばかりであった。かれらは本来の職業ではやってゆけない (failed) ものが多く、「本質的に本来の業務からの脱落者 (fallen from favor at court) で、本来業務以外で生活の資を得る必要があったものたちである」。故にチューターたちは「若い主人のことを思っけて付き添うというよりは、率先して飲酒や墮落的行為 (whoring) に走る者が多かった」 (Zuelow, 2016, p.25)。

では、当時のザ・グランドツアーの費用はどのようなものであったか。ツエローによると、その費用は平均して概算 (以下すべて当時の価格) 約 250 ポンドから約 600 ポンドであったといわれる (Zuelow, 2016, p.23)。ジェームズ・ダフ (James Duff: 1729-1809)、すなわちフィフエ侯爵二世のように、数週間のパリ滞在だけで 1,700 ポンドを費消したとされる例もあるが、中には総費用として 7 万ポンドを用意したのもあるといわれる (Zuelow, 2016, p.23)。

手荷物の分量をみると、ブハムブラ (Gurminder K. Bhambra) からの引用としてツエローが紹介しているところによると、例えばバーリントン侯爵 (The Earl of Burlington: 1694-1753) の場合、併せて 878 個の手荷物があったといわれる (Bhambra, 2011, cited in Zuelow, 2016, p.23)。

イギリス全体では、どれほどの費用のものであったか。ブラックからの引用としてツエローが述べているところによると、当時イギリス政府が見積もっていた対外国支出は、平均、1 年に約 4 百万ポンドであった (Black, 1992, cited in Zuelow, 2016, p.23)。

2. ザ・グランドツアーの動機

こうしたかなり膨大な費用と精神的肉体的労苦をかけて、当時のイギリス上流階層子弟たちがザ・グランドツアーに向かった動機は、実際にはどのようなものであったのか。それは、ツエローによると (以下本項は主として Zuelow, 2016, pp.25-28 による)、結局は、少なくとも直接的には、上流階層の一員であることの自覚の証明、すなわち、そうした上流階層の一員として十分な経験・体験をしているものであり、従って上流階層、すなわち社会の指導的階層の一員たるに十分な能力・適性をもつものであること、何よりも困難な経験をきっちり済ませてきたものであり、そのテストを通過してきたものであることを証し、顕示するところにあった。

これは、ツエローでは言及されていないが、本稿筆者のみるところ、アメリカの有名な経済学者、ヴェブレン (Thorstein B. Veblen, 1899) が、その有閑階級論において、社会上流の支配的・指導的階層の本質的な顕著な特性として「見せびらかしの消費」 (conspicuous consumption) を挙げているところに通じるものである。

ここで「見せびらかしの消費」とは、そうした支配的上流階層の者がわざと豪華な家 (邸宅) に住み、高級な衣装をまとったりして、人為的に威厳を誇示しようとするものであるが、ザ・グランドツアーは、ヴェブレンに従っていうならば、まさに「見せびらかしのツアー」であったのであり、それは、ヴェブレン的には、まさに「見せびらかしの消費」と位置づけられるものであった。つまり、それは、かなり遠方の、多くの人では行ってみたいと思っているが、しかしとても常人では行くことのできないような所に、とにかく行って帰ってきたことを誇示するところに意義があったのである。他の通常の人ではできないことをやり遂げたものとして、見せびらかすところに意義はあった。

こうした「見せびらかし」が一般庶民にどのような影響を与えたか。こうした点について例えば理論的には、(近年)「デモンストレーション効果」 (demonstration effect) というものが提起されている。こうした考え方をふまえていけば、少なくともその後の社会で、こうした高嶺の花を一般庶民も実現しようとして、例えばマスツーリズムが盛んになったという作用を生み出したものである、という考えはできる。

IV. ザ・グランドツアーの終焉と現代的ツーリズムの生成

1. ザ・グランドツアーの終焉

ザ・グランドツアーに戻って、その後の動きをみると、ツエローによると、イギリスでは、既述のように、1740 年代にはかなり慣例的なもの (customary) として定着したが、1789 年に勃発したフランス革命を契機として、少なくとも 1815 年ごろまでには、終焉した (以下本項は Zuelow, 2016, p.29ff. による)。1815 年は、エルバ島に監禁されていたナポレオンが同島を脱出し、同年 6 月ワーテルローの戦いで敗北した年である。ただしこの点は、本稿筆者のみるところ、後述のように、1830 年代以降における鉄道旅行の普及、つまり現代的ツーリズムの始まりという事情もある。

ツエローは、この点のゆえんについて、まずフランス革命の影響に注目し、こうしたいわゆる革命の動きにより「とりわけ美しさとはどのようなものをいうかについて、そして人間の健康とはどのようなものをいうかについて、考え方において重大な変化がおき、これまでの、18 世紀まで中心となってきたところの、先進的な都会中心的な、なかならず貴族中心的な考え方は、無力なものになったのである」と書いている。

こうしたルネサンスにみられた自然回帰の考え方の一環として、ザ・グランドツアーで噴出していたところの、いろいろの所を旅行する楽しさは、フランス革命によって、貴族など上流富

裕階層に限定されたものではなく、広範なる一般庶民のものでもあるという革命も起きたのである。

フランス革命は、このような意味ももっていたのであるが、しかしその実質化、すなわち多くの庶民が実際にかなり遠方まで旅行できるためには、産業革命によってさしあたり現実的に有効な蒸気機関車が開発され、鉄道の普及などとして交通手段などの機械化、現代的組織的産業化が行われ、大量輸送が可能になること、すなわち移動・旅行の現代化、つまり大量化・低廉化・安全化・大衆化が必要であった。しかし実際には、大衆化は、簡単には進まなかった。以下では、鉄道による陸上交通と船舶による水上交通の場合についてレビューする。

2. 鉄道用蒸気機関車の登場・鉄道の始まり

まず、鉄道の開発・進展をみると、それは、多くの人間や物資を乗せた車輛を動かすことが必要という希望に応えるものであった。もともと人間の生活は、生活や移動にあたって人や物を動かしたり運んだりすることが多いものであったが、その動力には人力や動物力ないしは自然の力が使われてきた。しかしこうした力では人間として利用できる仕方や形態に限界があることもあって、十分な力を発揮できるものではなかった。

産業の進展により生活や事業の拡大のために人や物を大量に取り扱うことが必要ということになり、これまでにない大きな動力が必須ということになった。そこでそれには蒸気力を活用できないかという動きが生まれ、その実用的な開発実験が、周知のように、1760年代、ワット（James Watt: 1736-1819）により成し遂げられ、確立した（以下本項は主として Zuelow, 2016, pp.44-50による）。この新しい動力源の開発・登場こそは、現代的ツーリズム生誕の決め手になったものである。本稿で現代的ツーリズムというものは、さしあたり、こうしたいわば機械的動力（後の電力や石油力なども含む）をなんらかの基本的動力源としたものをいう。

これに基づき早速これを、さしあたり、人間や物資の大量輸送において使用しようという考えが生まれ、蒸気で動く機関車、すなわち蒸気機関車を開発する試みが始まった。こうした試みとして、まず注目されるものに、ツエローによると（Zuelow, 2016, p.46）、すでに1769年、フランスのクーニョ（Nicolas Joseph Cugnot: 1725-1804）がパリで行った蒸気機関車の実験的走行がある。しかしこれは、失敗に終わった。

その後、コーンウェルのトレヴィススク（Richard Trevithick: 1771-1832）が道路上で車輛を牽引する蒸気機関車を開発し、1801年と1803年、2度にわたり実験したが、失敗に終わっている。これらの結果、陸上道路輸送では、結局、馬以外に有用な動力源はないという考えが一般に広まり、それが1820年代ごろまで続いていた。

こうした中、レール上を走る蒸気機関車として、周知のように1825年、ステイーヴンソン（George Stephenson）が、ストックト

ン〜ダーリントンにおいて現実的に走行実験に成功した。レールを使った蒸気機関車による運搬走行が可能になった。

このステイーヴンソンの蒸気機関車を使って、早速、鉄道事業を計画したのは、イギリス最初の鉄道会社といわれる「リヴァプール・マンチェスター鉄道会社」（The Liverpool and Manchester Railway）であった。実は同社は、ステイーヴンソンの蒸気機関車の実験的成功を予定して、その以前、すなわち1824年にすでに、ステイーヴンソンの蒸気機関車を使用してリヴァプール〜マンチェスター間で鉄道事業をする旨の事業認可を申請し、1826年に認可されていた。

同社では、鉄道レールの敷き設や、駅など積み降ろしのための施設や建物の建設など鉄道事業開始に向けて準備を着々と進めていた。一方、ステイーヴンソンは、1829年に行われた蒸気機関車のコンテスト、レインヒル大会（Rainhill Trials）において、その蒸気機関車“The Rocket号”で勝利を収めていた（Zuelow, 2016, pp.47-48）。

かくて同社は、1830年9月15日、“The Rocket号”をもって乗客も乗せた本格的な営業運転を開始するための記念の運転を盛大に行った。ところがまさにこの記念の運転において、“The Rocket号”は大事故を起こした。すなわち同号は、途中で機関車給水のため、所定の給水場（Park Side 停留所）で予定通り一旦停止した。その際乗客の多くが車輛から降り、線路上などを散策し、機関車を見物したりした。多くの見物客もそうした。ところがその時、突如として機関車が動き、多くの乗客や見物客がそれに巻き込まれたり、轢かれたりして負傷をおった。死者まで出た。死者の中には、来賓として招かれていた閣僚級の政治的賓客もあった（Zuelow, 2016, p.50）。

蒸気機関車というものは、少なくとも安全なものではないという強い非難が一挙に噴き出した。蒸気機関車は、怪物のような大きな図体をして、とても奇妙な音を発し、人間や動物の安寧を威嚇するものであるばかりか、人間や動物では考えられないスピードで動き、しかも動いたら急には止まらない、という非難であった。それは“悪魔の作ったものだ”（a device of Satan）という声すらあった（Goeldner and Ritchie, 2006, p.56）。

しかもこれは、その35年後の1865年でも“Harper's Weekly誌”が「蒸気機関車旅行の恐怖」（Horrors of steam travel）という同趣旨の記事を掲載するほどの騒ぎであった（Zuelow, 2016, pp.48-49）。もっともこれには背景があった。すなわち、リヴァプール→マンチェスター間の綿花輸送をめぐる争いがあったのである。

少なくとも当時、綿花はイギリスでは栽培がなく、全部輸入に頼っていた。新興のマンチェスター綿紡績・織物工業では、それをリヴァプールで陸揚げし、リヴァプール→マンチェスター間の輸送は、水運に依存していた。しかし水運は手間と時間がかかり、効率が悪く、何よりも天候に左右されることがあるなど当てにできないところが多く、マンチェスター綿紡績・織物工業ではその改善を強く望んでいた。リヴァプール・マンチェ

ター鉄道会社は、その要望に応じて、鉄道で輸送することを企図したものであったが、それは、とりまおさず、水運業者らの仕事を奪うものであって、水運業者・同関係者の強い怒りをかうものであった。

だが、その結末は、どのようなものであったか。それは純客観的にいえば、時代の動きにより決まるものであった。すなわちツエローによると「そうしたことがあったにもかかわらず、イギリスにおいて、かつ世界において、鉄道の普及が中断することはなかった」(Zuelow, 2016, pp.49-50) というものであった。次に、その次第を考察する。

3. 鉄道の普及

その後のイギリスにおける鉄道の普及状態をみると、ツエローによると(以下本項は主として Zuelow, 2016, pp.50-54 による)、鉄道建設ブームは、1824～25年、1836～37年、1845～47年におきている。この間における鉄道建設は「壯観(spectacular)というよりは、実に着実(steady)であった」。1843年には、イギリス全土で2,060マイル、その16年後の1859年には9,800マイルになっていた

ちなみに他国をみると、ドイツでは、鉄道が初めて開設されたのは1835年で、ニュルンベルクとフュルトの間であった。1840年には僅か115マイルのものであったのが、その後各地に急速に広まり、1847年には1,506マイルになり、第一次世界大戦当時には22,747マイルになっていた。どの集落でも直近の鉄道駅から徒歩で1時間以内にあるという状況になっていた(Zuelow, 2016, p.50; Nowack, 2006, S.19)。

アメリカでは、鉄道建設はすでに1830年に東部の大西洋沿岸部で始まり、10年後の1840年代にはニュー・ハンプシャーのポーツマスからカロライナ地帯まで達していた。西部方面では1850年代にオハイオ州やミシガン州に達し、1869年には大陸横断鉄道が完成している。

ただし、こうした鉄道旅行は、イギリスでも、少なくとも当初は、決して快適といえるものではなかった。例えば各車輻はチェーンで連結されていただけのものであったから、発車や停車、さらには列車速度が変わるたびに大きな振動が起き、乗り心地は全然良いものではなかった。特に三等車は(風通しの良いものであったから、機関車の水蒸気で)湿度が高く、逆に(機関車のすぐ近くの場合には特に)熱風のあるもの(fierce)であった。反対に寒冷な時などは凍え死ぬほど寒い場所があった。

さらに当初は、食堂車などはなかったから(イギリスの場合食堂車が最初導入されたのは1868年)、弁当持参でない三等車乗客は、途中停車駅で弁当を買いに下車した。ところが当時は駅構内にそれを販売する施設などはなかったから、駅の遠くまで買いに行かねばならず(駅は、後述のように、当該都心からやや離れた所にあったものが多い)、列車に置き去りにされることもあった。トイレは、1870年代まではそれらしいものはなかった。ちなみに、後述の1841年のトーマス・クック(Thomas Cook: 1808-

1892)主催の、かれとしては最初のパッケージ・ツアー(以下では単にツアーともいう)の(多くの書にも掲載されている)写実的な絵(ここでは Zuelow, 2016, p.63)をみると、乗客はすべて(貨物用車輻的な)無蓋車において、そこに立ち並んで乗っている。その列車の絵には有蓋車などは見当たらない。

そこで、ツエローは「鉄道によって“それまでの古い旅行の仕方”が直ちに全部終わったというのは、誇張である。鉄道によりこれまでの旅行の姿は、確かに劇的に(dramatically)に変わった。しかしその変化は、すべての者を顧客として歓迎するものではなかった」とし、例えば「労働者階級の日帰りツーリズム客(working-class day-trippers)などは強く排除されるものであった」と述べている(Zuelow, 2016, p.53)。

ここには、生誕当初、鉄道企業が目指したいわば経営方針の方向が示されているが、この点についてツエローが、オッテ/ネイルソン(Otte, T.G. and Neilson, K. 2012)からの引用として述べているところによると、例えば当時のケンブリッジ大学副総長は「鉄道の停留所は、それぞれの都市の中心部から少なくとも1マイル以上離れた所に設けられるべきである。というのは、労働者階級の日帰りツーリズム客たちの熱狂的な押し掛け(full-on attack)が起きないようにするために必要である」と述べていたといわれる(Otte and Neilson, 2012, cited in Zuelow, 2016, p.53)。

ちなみに、少なくとも西欧の多くの都市、特に地方都市では、現に当該都市の鉄道駅が都市中心部からやや離れた所にあるものが多いが、その歴史的ゆえんは、少なくとも一部は、こうした点にあったのであろうか。これについてツエローは、「同様な理由で鉄道の導入を遅らせた国がヨーロッパにもある。そうした国では、人々がいたる所を動き廻るということになると、どういう事態になるか、少なくとも当初暫くの間は、考えるだけでも恐ろしいことであつたのであろう」と述べている(Zuelow, 2016, p.53)。

確かに当時イギリスの鉄道企業では、前記のような大事故もあって、乗客の扱いについて、良くいえば慎重になったところがあったであろう。また当時、端的には1811年以降数年にわたり、“ラダイト運動”(Luddite)といわれる労働者たちの“機械打ち壊し運動”が、イングランド中北部で起きていたことも、これには強い影響を及ぼしていたことであろう。

しかし鉄道発足後強く注目されることは、労働者階層など下層住民を主たる顧客としたパッケージ・ツアーが盛んに行われていることである。前記一言したトーマス・クックの試みなどは代表的なものである。こうした点は、少なくとも当時の鉄道事業には二面的な考え方があったと考えるのが正解であるように思われる。すなわち、労働者階層の集団的行動を恐れると同時に、かえってそれ故に、労働者階層を中心にした下層的一般庶民大衆を鉄道ツーリズムに引き寄せ、いわば懐柔しようとした。あるいはそうした者たちを顧客対象と考えていた、というものである。なにしろ、1830年の鉄道事故の余韻がまだあったころである。鉄道の名誉回復という意図も大であった、と思

われる。

少なくともその後の鉄道では、労働者階層を中心にした一般大衆に依存して発展してきたことは否定できない。つまり鉄道は、当初から、資本主義的企業として歩むものであったのであり、ここに資本主義的ツーリズムの本質があったのである。

なお、当時の鉄道運営上における大きな問題の1つに、イギリスでも、全土にわたって統一的な標準的な時刻制が確立しておらず、時刻は地方ごとに別々のものであったことがある。リヴァプール・マンチェスター鉄道会社では、さしあたり、同社用の鉄道時刻表ごときものが作成されていたが、それは、例えば、ロンドンでは“ロンドン時間 (London Time) ○○時○○分発”、リーディングでは“リーディング時間 (Reading Time) △△時△△分発”というものであった。

これではまことに不便ということで、さしあたり、統一的な“鉄道時間制” (Railway Time) が採られることになったが、これが整備されて“グリニッジ標準時間制” (Greenwich Mean Time: GMT) になった。グリニッジ標準時間制がイギリス全土で確立したのは、1880年のことであった (Zuelow, 2016, p.54)。この点からみると、イギリスで多少とも時間的に秩序だった近代的な生活体制、従って社会体制が全国的に確立したのは、1880年代のことであったとみられる。

4. 水上交通の現代化

水上交通の動力は、長い間、自然の力、例えば風力によるものと、人力によるものであったが、ワットにより1760年代に開発された蒸気機関を採り入れようとする試みが、1780年代に起きている (以下本項は主として Zuelow, 2016, pp.54-56 による)。まず、フランスのダバアン (Claude de Jouffroy d'Abbans: 1751-1832) が、1783年に蒸気機関の力で川の流れに逆流するボートを作り、約15分間ほど走行し、実験に成功した。

イギリスでは、シミントン (William Symington: 1763-1831) が、1787年に蒸気ボート (steam boat) といえるものを開発したが、それはさほど能力のあるものではなかった。そこでシミントンは1802年に“Charlotte Dundas”と名づけたタグボートを開発し、エディンバラのフォース・クライド川運河で、2隻の70トンバージを曳航するのに成功した。しかしこの時は、このようなものを運河で走らせては運河が壊れてしまうという運河所有者の強い苦情があり、それ以上の開発はなされなかった。

一方、クライド川では河川を使った旅客運搬サービスが1812年に始まった。これは直ちに各地に広まり、例えばイギリス・ケント州、サネット島の有名なリゾート地、マーゲートでは、ロンドンからの蒸気船の運航が1815年から始まった。この島への船が帆船であった1812～13年には、同地へのツーリズム客 (年間) は17,000人ほどであったのが、1820年代には約47,000人になり、1830年代には約85,000人になっている (Zuelow, 2016, p.55)。

ちなみにアメリカの場合、ミシシッピ川でなんらかの蒸気船が

最初に運行されたのは、すでに1811年のことであったが、これによりニュー・オーリンズ・ツーリズム客は、1821年でみると、この約10年で約1,200倍になったといわれる (Zuelow, 2016, p.55)。

もっとも、こうした初期の蒸気船は、実用船ではほとんどが、燃料補給の関係上、川や湖など内陸部に限定されていた。大西洋など外洋航路は、帆と蒸気機関との併用のものであった。しかも当初は、蒸気機関はどちらかといえば補助的なものであった。そうしたところ、最初に蒸気船として短い日数で大西洋を横断したものとして名を上げたものに、1819年の“Savannah号”があるが、ところがツエローによると、実際には「この船は、多くの場合ほとんど帆のみで走行し、人の見ている所でのみ蒸気機関だけで動いて見せた。他の船も同様であった。いずれにしろ、当時では蒸気機関のみで大西洋を横断できる船などあるはずがない、というのが一般の人々の考えであった」 (Zuelow, 2016, p.55)。

こうした状況が根本的に変わったのは、1838年以降のことであった。まず1838年、“Sirius号”と“Great Western号”とが大西洋横断の速さを競って走行し、蒸気機関をフルに運転させたのであった。これに基づきクナード (Samuel Cunard: 1787-1865) とナピーア (Robert Napier: 1791-1876) が“蒸気船による定期的な大西洋横断郵便事業” (a regularly scheduled steam-driven trans-Atlantic mail service) と銘うった事業を始めた。この船には例外的に乗客も乗せたが、乗客用の特別な居住船室などはなかったといわれる。それだけ多く蒸気機関機械とその燃料を積んだのである。

そうしたこともあり、アメリカ人実業家、コーリン (Edward K. Collins: 1802-1878) は、こうしたいわゆる快速船について乗客用スペースを改善した船、“Pacific号”を大西洋横断航路に投入し、アメリカ政府の支援も得て、クナード/ナピーアと競争した。同船は1852年4月19日、大西洋横断10日間の記録を樹立した。当時、同号は“洋上宮殿” (the palaces of the ocean) といわれるほどのものであったが、1858年に早くも航行終了となっている (Zuelow, 2016, p.56)。

こうした動きについてツエローは、「競争は顧客に大きな楽しみをもたらす。しかし贅沢とスピードは、価格騰貴という代償を必要とするものであった。(特に当時の海運では種々な費用を回収するために) より多くの乗客を収容できる造船技術の進歩が至上命令であった。技術的には、船の大型化、船体の (木製から) 金属製、エンジンの強化・効率化・信頼性の向上、経営的には運行航路の拡充、すなわち大西洋航路だけではなく、全地球的規模の航路実現が課題になっていた」と述べている (Zuelow, 2016, p.56)。

その後の海運の展開に関連し、ごく一般的に船舶の大きさについてみると、帆船は大きくても2,000トンであったが、その後の蒸気船では30,000トン級が一般的になっている。長さでは、帆船は精々200フィートであったが、蒸気船では多くが1,000フィート以上になっている。デッキ(階)も、帆船では2デッキであっ

たが、蒸気船では多くが7デッキ以上になっている。

ちなみに、大西洋横断日数は、最速のものとして、その後第二次世界大戦後、1952年アメリカの“United States号”の樹立したものが残っている。それによると、同号の大西洋横断時間数は“3日10時間40分”になっている(Zuelow, 2016, p.56)。

5. パッケージ・ツアーの始まり

もともとツエローのいう通り、「蒸気機関の実用的利用や産業革命に進展により(いわば自動的に)ツーリズムが健康的なものという考えをもたらしたり、単純に労働者たちに余暇を楽しむという思いをもたらしたのではない」(以下本項は主としてZuelow, 2016, pp.60-62による)。

ツエローによると、イギリスでは、「1840年代以降において労働規制上(labor legislations)でいわゆる改善があり、また実質賃金の上昇もあって、労働者階層を含め多くの人たちにおいて、かなりの実質的な生活改善(very real improvement of the lives)があった。こうしたことが、鉄道の開設・進展の上で1つの基盤になっている。例えば当時、イギリスでは、ツーリズム業者や海岸リゾート開発業者が、中間階層をはじめとする、こうした労働者たちの余暇時間増加を、これまでではできなかった旅行や気晴らし的行為で過ごさせるよう手ぐすね引いて待っていた。19世紀は注目すべきツーリズム成長の時期であったが、それは人間の健康増進に役立つものであったと同時に、(パッケージ・ツアーなど集団的ツーリズム行動により)協調心(coordination)を向上させるものでもあった」(Zuelow, 2016, p.60)。

当時、とりわけ労働者階層の休日享受を対象にした催しは、日帰りもしくは2日間のパッケージ・ツアーであった。これは鉄道開設後すぐに現れたものであり、少なくとも19世紀において強みられたものであって、なかんずくイギリスにおいて顕著なものであった。例えば“機械工協働会・友愛会”(Mechanic's Institute and Friendly Society)などでは嚆矢となる試みを行っている。もともとこれらのものでは、なんらかの“自己研修”(self-improvement)をモットーにしていたものが多く、中でも“禁酒運動”の一環というものが多かった。

その一方、こうしたエクスカージョン(excursion)ではプラスバンド付きで、一種のお祭り騒ぎ的なもの(jollity and feasting)が多かった。禁酒という趣旨には賛同できない者でも、こうした小旅行をし、お祭り騒ぎ的な雰囲気を経験することは魅力のあることであった。ある催しでは数百人の参加者があったものもある。前記の“機械工協働会・友愛会”のある催しでは2,400人の参加者があった。そうした小旅行の会費(費用)は、多くの場合、三等車では2シリングで、多くの者で支出できる額であった。

また、こうした労働者が就業している企業では、多くが、こうした小旅行で労働者たちの労働意欲が向上すると歓迎的で、企業として協力的協賛的なものもあった。企業自らこうしたものを催行したところもあった。その中には参加者が、招

待客も含めて、1万人ほどのものもあったといわれる。こうしたものも含め、ツエローによると、余暇活動のための旅客は、1836～1840年の間だけで125万人にのぼった(Zuelow, 2016, p.61)。

6. トーマス・クックのパッケージ・ツアー事業

こうした労働者たちのエクスカージョン、なかんずくパッケージ・ツアーでは、前記で一言したトーマス・クックが有名である。ただしかれば、こうしたエクスカージョン、なかんずくパッケージ・ツアーを発案した者ではないし、最初の催行者でもない(以下本項は主としてZuelow, 2016, pp.62-66による)。それを事業として成功的に仕上げた者である。

ちなみに、イギリスでは、1830年代は“絶対禁酒主義”(teetotalers)が盛んに唱えられた時期で、トーマス・クックは、何よりもこうした禁酒運動家であった。もっとも禁酒運動には、アルコール飲酒はすべて不可とする厳しいものと、少なくともジンなどのアルコール度の高いものは止めて、せめてビールなどにしようというものがあった。1830年にできたビール法(Beer Act)は後者の趣旨のもので、記録によると、1831年イギリスではビール販売のライセンスが31,937件交付されている(Zuelow, 2016, p.62)。

つまり、当局は“厳しい禁酒”(strident opponent of alcohol)を求めていたのではない。そうした中、トーマス・クックなどの禁酒運動家は、もっと厳しい禁酒が必要と主張していた。トーマス・クックはそうした演説を行ったこともあり、そしてそうした活動の一環として1841年のパッケージ・ツアーも企画したものである。

このツアーは、よく知られているように、同年7月5日行われたもので、禁酒運動大会参加者のための鉄道を使ったパッケージ・ツアーであり、レスターとラフバラとの間11マイルについての日帰りツアーであった。一人あたり会費は1シリング、参加者は570名であった。参加のキップはすぐに売り切れ、出発地でも到着地でも見送りや出迎えの人が多く、鳴り物入りで催行され、大いに注目を浴びたものである。ただ、前記のように、参加者の乗った車輛は、無蓋車で、客車というものではなかった。

もともとトーマス・クックは、労働者たちには是非とも禁酒が必要で、いわばその代わりとしてなんらかのエクスカージョンが有用と考え、終生それを信条としていたといわれるが(Zuelow, 2016, p.65)、実際のパッケージ・ツアー事業では、これにこだわらないで、例えば中間階層の人たち対象のものも早くから行っている。

例えば、1845年の夏、ウェールズ地方旅行を主旨として、カーナーフォン城などを訪問するパッケージ・ツアーを催行しているが、この場合には(労働者向けの低料金の)三等車輛はなしで、一等車(14シリング)と二等車(10シリング)のみのものであった。もっともこれには、当時の労働者階層では仕事の関係で旅行は精々1泊(2日)が限度であったという事情があった。という

のは、当時、一般の労働者では、それ以上（例えば2泊3日）の場合には特別に休暇をとる必要があったからである。こうした特別な休暇までとって遊覧旅行して貰うわけにはいかないと、トーマス・クック自身が考えていたのであろう。

もとよりトーマス・クックのこうしたパッケージ・ツアーで、所期の成果を挙げず、いわば失敗に終わったものもある。例えば1846年に試みたスコットランド行きのパッケージ・ツアーがそれである。当時はイングランドからスコットランドへ行く鉄道は開通していなかったために、このツアーは、鉄道以外に船（帆船）や馬車（carriage）を利用したものであった。そうしたこともあり、途中でトラブルが続発した。

例えば、途中で乗船した船客では客室が充分になく、デッキ（甲板）で過ごさざるを得ない者もあった。しかも途中で嵐に遭い、多くのツアー客は風雨に完全に曝された。グラスゴー着の時までには事態は概ね回復したが、グラスゴーではビールなどを飲む者が続出し、トーマス・クックは、結局、「絶対禁酒」という旗を降ろさざるを得なかった。つまり、「トーマス・クックのこの最初のスコットランド・ツアーは破産したものであった」。しかしトーマス・クックはこれに負けず、1860年には延べ5万人の者をスコットランド旅行に送り込んでいる（Zuelow, 2016, p.65）。

トーマス・クックのこうしたパッケージ・ツアー事業で強く注目されることは、女性のツアー参加を強く推奨し、その方策を種々図っていることである。かれは「女性も旅行する平等な権利がある」をモットーとし、そのパッケージ・ツアーでは「女性の参加が男性以上に多かった」といわれ、「トーマス・クックは、女性解放（female emancipation）に大いなる貢献をしたものである。トーマス・クックは、女性たちが暖炉から離れて行動することを支援したもの」といわれている（Brendon, 1991, cited in Zuelow, 2016, pp.65-66）。

トーマス・クックの事業状態に戻ると、その事業は1862年には、完全に立ち直っていた。しかしスコットランド問題が尾を引いていた。例えば当時、スコットランドの諸鉄道会社では、クック社との事業協力を拒否し、自らツアー事業を行うようにしていたものもある。しかしツエローのみるところでは、このことはトーマス・クックの事業に破滅的打撃を与えたというよりは、これをきっかけに他の事業面に精を出すようにする契機になったものである。トーマス・クックの事業には1866年子息のジョン（John）が加わり、1871年“トーマス・クック・アンド・サン社”（Thomas Cook and Son）となったが、周知のように、同社はイギリスの代表的な世界的なツーリズム事業会社となった（Zuelow, 2016, p.66）。

V. 結—ザ・グランドツアーの位置づけについて

1. 総括の視点

本稿では、根本的には、近世におけるツーリズムについて、近代的ツーリズムと現代的ツーリズムとに分け、往時のイギリスを中心にしたザ・グランドツアーは、これを近代的ツーリズムの創始的なものとして提示するよう試みている。しかしこの点は、

当然ながら、他方において、資本主義という社会体制の生成・発展との関係でとらえることを必要とするものとする。

すなわち生産関係の視点にたつて、イギリスにおける“資本主義という社会体制の成立”と“ザ・グランドツアーから現代的ツーリズムの生成・進展”とはどのような関係にあったのか、という問題である。これは、現在におけるツーリズムの本質に迫る問題であり、ツーリズム史論のみならず、ツーリズム論全体の重要な論究課題であるとする。

確かにツーリズムの発展は、歴史的にみた場合、何よりも、ツエローもいうように「ツーリズムのあり方を変えたものは、根本的には（fundamentally）、技術（technology）である」（Zuelow, 2016, p.46）と考えるべきところがある。しかし他方、一般的には、その際、技術進歩のきっかけになり、促進的要因になったものは、人間の希望、ニーズであり、それは何よりも社会的に規定されたものであって、社会体制のあり方が問題となると考えられる。

ちなみにツエローでも、こうした点の背景になったところが言及されている。いうまでもなくそれは、基本的には、社会経済の進展、つまり産業化（industrialization）の進行の状況に立脚するものであり、直接的には例えば都市への人口集中、一般の人々の都市生活の悲惨さに基本をおくものである（Zuelow, 2016, p.46）。それは、近代的ツーリズム生成の要因として聞くべきものがある。

例えば、それによると、もともとイギリスの人口は、イングランドとウェールズについてのみみた場合、1695年に約500万人であったのが、1801年には約900万人とほぼ倍増している。その中における都市の人口集中についてみると、例えば1750年には人口が5万人以上の都市はロンドンだけであったが、1800年代初頭には8都市となり、1851年には29都市になっている。そこでツエローはまとめ的に次のように書いている。

「このような都市における人口増加に対して対処できるような青写真などはなかった。このようなことは、それまで起きたことがなかったからである。こうした都市における生活状況は、考えるだけでも酷な場合がしばしばあった。労働者たち（workers）はぎゅうぎゅう詰めの家に住んでいた。都市整備事業というようなものは全くなかったから、一般人住居は密集し、ごみに溢れ、下水は溜まったままであった。住宅も工場も、石炭を燃料にしていたからその煙と煤煙がいつばいで、昼でも薄暗いときがあった。当時の論者、例えばカール・マルクス（生年：1818-1883）やフリードリヒ・エンゲルス（生年：1820-1895）のようにこんな酷いことはないとして批判的論陣を張ったものがあつたのも故なきことではなかった」（Zuelow, 2016, p.42）。

もともとツエローによると、こうした中でもザ・グランドツアー・ツーリストによってルネサンスの考えなどが少しずつにしる浸透した。そして一方では、イギリスでもロマン主義がおき、自然の崇高さ（sublime）と美しさ（beautiful）を求める動きが現れた。当時、例えばアルプスのモンブラン（Mont Blanc：標高4807m：初

登頂は1786年)に登山する動きが強くなり、ロンドン・タイムズすらも「モンブラン・マニア」(Mont Blanc mania)として報道することがあった(Zuelow, 2016, p.40)。

他方では、ダーウィン(生年:1809-1892)により生物進化の説が提起されたことなどがあり、科学的合理主義(scientific rationalism)が広まり、現代の時代、つまりツーリズムでいえば、新しく登場した本格的な鉄道による大量ツーリズム、すなわち今日的なマスツーリズムの時代になった、と論じている(Zuelow, 2016, p.43)。

この事業の組織的な始まりとなったものは、既述のように、トーマス・クックなどにより行われた、鉄道を使ったパッケージ・ツアーであった。これらの鉄道パッケージ・ツアーは、多くがかなりの強い鳴り物入りで、大々的な宣伝のもとに行われたものであり、かつ、当時から広く耳目を集めたものであった。その際注目されるべきことは、これらの試みが、さしあたり前記の鉄道大事故のあった1830年の比較的すぐ後のことである。また鉄道機関車、すなわち鉄道に対する恐怖心があったところである。

ツエローは、これらの催しについて「鉄道乗車は、初期では恐怖を感じさせるものであったが、他方、人々を引き付けてやまないものがあった(a great deal of excitement)ことも事実である」と述べている(Zuelow, 2016, p.63)。本稿筆者としては、それは、当時としては、パッケージ・ツアーであったことよりも、何よりも鉄道を使ったものであったところに、つまり鉄道事業(企業)の名誉回復に役立つものであるところに、大きな意義があったものように思われる。少なくとも、そうした一面があったことを否定できないのではないかと考えさせられる。

それ故、既述のとおり、ケンブリッジ大学副総長などが、当時、鉄道駅は都市中心部から離れた所に設置すべしと言っていた点についていえば、これは、当時の鉄道企業関係者の労働者階層など下層住民に対する一種の二面的な対応から、その意味が考えられるべきものと思われる。

すなわち、当時のイギリスの鉄道事業の動きをみると、少なくとも一方では、労働者階層など下層住民を主たる対象とした種々なパッケージ・ツアーが盛んに行われており、当時における鉄道企業の労働者階層に対するアプローチはかなり積極的なものであったことが強く注目されるのである。この点から考えると、本稿筆者としては、鉄道企業関係者が労働者階層など一般庶民階層を鉄道から本気に排除しようとしていたとは、とても考えられない。

しかし、他方において、当時の鉄道企業の経営関係者や高級知識階層など上流階層では、「機械打ち壊し運動」もあって、労働者階層の多数の集まり・集団行動を恐れていた、ということがあったように思われる。しかし同時に、そうした者の中でも、特に高級知識階層などでは、それだけではなく、少なくともそれとともに、鉄道のような危険の多いものは、都市中心部に乗り入れさせない方がいいという意識もあったのではないかと。さらに鉄道の都市中心部乗り入れによって、当該都市

の由緒ある歴史的部分が破壊されることを恐れたのではないかと、と思われる。

ちなみにこの点について、ツエローも結論的には次のように述べている。「こうした点に関し多様な見解や議論がある。しかし余暇時間享受のための旅行、なかんずく労働者階級のツーリズムが、その後において鉄道事業収益(profit)の大部分を成したことは、全くはっきりしている。1836～1840年をとると、鉄道利用客の大部分は余暇享受用のものであった。…ただしその場合労働者では短期の休日余暇享受用のものがほとんどであった。長期的な旅行は、結局、中間階層と上流階層の者たちのものであった」(Zuelow, 2016, p.61)。

2. 資本主義的ツーリズムの展開

ツエローのこの提議には、本稿筆者のみるところ、実質的には、近代のあるいは現代的なツーリズムというよりは、資本主義的な鉄道企業そしてツーリズムのあり様が語られている。そこで改めてこの角度からみると、この点に関連しては、さしあたり当時における都市への人口集中が問題となるが、この問題では、何よりもまず、いわゆる“土地囲い込み”(enclosure)による資本主義的経済様式の形成の進展、つまり社会体制、生産関係的視点が指摘されるべきものである。

ここで“土地囲い込み”とは、周知のように、それまで農民が使用していた土地に対し、ある日垣根などを設けて立ち入り禁止とし、農民の使用を止めさせたものである。これによって土地使用が出来なくなった農民、なかんずく小農は、その農村では生活ができなくなり、やむを得ず都市に移住し、都市の新興の産業資本家たちに雇われて働く労働者になった。資本主義経済体制の一方の担い手、すなわち“他人に雇われて働く者”すなわちプロレタリアート、つまり労働者といわれる者は、こうして生まれた(cf. Thompson, 1991)。都市への人口集中もこれを契機とする。

中世封建主義時代には農業が主要な産業で、社会体制的、原理的かつ範疇的には、このような“他人に雇われて働く労働者”、すなわちプロレタリアートはいなかった。資本主義の先進国、イギリスの場合、こうしたいわば本格的な(第2次ともいわれる)“土地囲い込み”すなわち“エンクロージャー”が盛んに行われたのは、なかんずく1700年代～1800年代で、1709年には最初の“エンクロージャー法”(The Enclosure Act)が出来ている。

関連して本稿で具体的視点の1つとしてきた産業革命について総括的にみると、イギリスはいままでもなくその世界最先端の国であったが、ちなみにそれがいつ始まったかは、必ずしもはっきりしないとされている。一般的にはそれは、概ね1760年代後半といわれるが、始まりは、1764年ごろに開発された、有名な“ジェニー紡績機”の登場という説もあるし、1785年カートライトが開発した力織機などを含めた一連の機械(機械システム)の登場という説もある(Lärmer, 1981, S.672-674)。

そして産業革命は、いつまで続いたものか。今日まで続いており、現在は第4段階で“Industry 4.0”という考えもあるが(Badura, 2017, S.2)、当時においてとにかく一旦終りの時があったとすると、それはいつかについても、見解は必ずしも一義的ではないようにみられる。ここでは一例を挙げるのみとするが、例えば1981年にレルマー(Karl Lärmer)は、イギリスでは1760年代に始まった産業機械化による経済活動高揚が、とにかく1825年には一旦終わっていることからいって、「当時のイギリスにおける産業革命は、この1825年に、少なくとも一旦は終了したとみるべきである」と述べている(Lärmer, 1981, S.674)。

当時はすでに1811年に、上述の“機械打ち壊し運動”が起きていることを考えると、イギリスの産業革命は、1811～1825年に少なくとも1つの転換期を迎えたといわざるを得ない。とするならば、1830年以降の鉄道営業開始は、イギリス産業界にとって、産業革命後の出来事であり、経済回復のための起死回生の出来事という思いがあったものように思われる。

以上を総合して、“資本主義的生産様式”、つまり“資本主義的な経済体制あるいは社会体制”という範疇でとらえると、イギリスでは、一般にはそれは、1600年代後半のブルジョア革命であるピューリタン革命(1642-49年)と名誉革命(1688-89年)を契機に成立時期に入ったといわれるから、こうした観点からいえば、ザ・グランドツアーは、少なくとも1600年代後半以降のものについては、これを“資本主義的ツーリズム”と位置づけることができる。事実、既述のように1700年代には、ザ・グランドツアーでは、貴族子弟だけではなく、第3階級つまり新興ブルジョアジーの子弟も多く出かけるようになっていく。

ただし当時の産業革命以前の生産様式は、機械制工場の前身たる“工場制手工業”の時代、すなわち“マニュファクチュア段階”のものであったから、それはいわば“マニュファクチュア段階における資本主義的ツーリズム”、つまり“手工業的なツーリズム”、すなわち(鉄道などのような)本格的な機械的動力としての蒸気機関はまだなかった時代の(主として人力、動物力、自然力に頼る)ツーリズムという位置づけになる。これに対して蒸気(あるいは電力や石油等の)機関が本格的動力となっている鉄道や船舶(および(後の)自動車や航空機等)の時代は、“機械制工場的なツーリズム”の時代と特徴づけられる。

ただし資本主義の生成期については、例えば東ドイツ(当時)の著名な経済史学者、クチンスキー(Thomas Kuczynski)のように、資本主義は、ヨーロッパの場合一般的には、(イタリアの会社制度(Compagnien)等を含め)14世紀から19世紀初頭の間に徐々に形成されたとしているものもある(Kuczynski, 1981, S.608)。こうした見解にたつと、16世紀に始まるザ・グランドツアーは、全体として“資本主義的ツーリズム”という位置づけになる。

ところで結論的にいって、本稿の提起せんとしたものは、本稿冒頭で述べているように、直接的には、ザ・グランドツアーについての位置づけを正当なものにするところにあるが、本稿

は、それに貢献できたものと考えている。

この点に関しここでさらに一言すると、ザ・グランドツアーは、これを、上記のように、時代区分的観点において近代的ツーリズムの創始過程、あるいは現代的ツーリズムの前身とよぶか、もしくは生産関係の視点にたつて、資本主義的ツーリズムの初期の段階とよぶかは別にして、ザ・グランドツアーは、内実的には要するに、特段の組織的な武力的背景もなしに、他(国)文化に接する旅行の営みが、特権的階級関係の者だけであったにしろ、すでにこの(機械的動力的移動手段のまだない)時代に広く行われていたことを示すものであって、単にツーリズム史的観点からだけではなく、広く文化史視点からも、強く注目されるべきものである。

この場合、“特権的階級関係の者”には、いうまでもなく、同行した従者たちも含まれる。従者たちも、他(国)文化に接することが多かれ少なかれ起こるのであって、当然ながら、文化的影響はそうしたものを含め、トータルな形でとらえることが肝要である。ザ・グランドツアーは、そうしたトータルな形で、その後イギリスにおける産業革命などに影響を与えた有力な1つの要因になったものと思料される。

参考文献

- Badura, B. (2017), Arbeit und Gesundheit im 21. Jahrhundert, in: Badura, B. (Hrsg.), *Arbeit und Gesundheit im 21. Jahrhundert, Mitarbeiterbindung durch Kulturentwicklung*, Bielefeld: Springer Gabler, S.1-17.
- Bhambra, G.K. (2011), Historical sociology, modernity, and postcolonial critique, *American Historical Review*, vol.116, pp.653-662.
- Black, J. (1992), *The British abroad: The grand tour in the eighteenth century*, New York: St. Martin's Press.
- Brendon, P. (1991), *Thomas Cook: 150 years of popular tourism*, London: Secker and Warburg.
- Goeldner, C.R. and Ritchie, J.R.B. (2006), *Tourism: Principles, practices philosophies*, 10th ed. Hoboken: John Wiley & Sons, Inc.
- Hibbert, C. (1969), *The grand tour*, New York: G.P. Putnam's Sons.
- Katz, S.H. and Voight, M. (1987), Bread and beer: The early use of cereals to the human diet, *Expedition*, vol.28, pp.23-34.
- Kuczynski, T. (1981), Kapitalistische Produktionsweise, in: Institut für Wirtschaftsgeschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR (Hrsg.), *Handbuch Wirtschaftsgeschichte*, Berlin: VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, S.605-618.
- Lärmer, K. (1981), Industrielle Revolution, in: Institut für Wirtschaftsgeschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR (Hrsg.), *Handbuch Wirtschaftsgeschichte*, Berlin: VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, S.671-678.
- Lomine, L. (2005), Tourism in Augustan society (44BC-AD69), in: Walton, J.K. (ed.), *Histories of tourism: representation, identity and conflict*, Clevedon: Channel View Publications, pp.69-86.
- Nowack, T. (2006), *Rhein, Romantik, Reisen: Der Ausflugs- und Erholungsreiseverkehr im Mittelrheintal im Kontext gesellschaftlichen Wandels (1890 bis 1970)*, Rheinische Friedrich-Willhelms-Universität zu Bonn.
- Otte, T.G. and Neilson, K. (2012), An introduction, in: Otte, T.G. and Neilson, K. (eds.), *Railways and international politics: Paths of*

empire, 1848-1945, London: Routledge, pp.1-20.

Thompson, E.P. (1991), *The making of the English-working class*, Toronto: Penguin Books.

Veblen, T.B. (1988), *The theory of leisure class: An economic study in the evolution of institutions*, New York. (小原敬士訳『有閑階級の理論』岩波文庫)

Zuelow, E.G.E. (2016), *A history of modern tourism*, London: Palgrave.

大橋昭一 (2014) 「近代的観光の発展」大橋昭一／橋本和也／遠藤英樹／神田孝治編著『観光学ガイドブック』ナカニシヤ出版、第2章

受理日 2022年11月29日