

*Tourism and Mobility Planning Laboratory
Department of Tourism Science
Graduate School of Urban Environmental Science
Tokyo Metropolitan University
<http://www.comp.tmu.ac.jp/DTS-Shimizu/index.html>*

古代から近世までの旅 (欧州, 米国, 日本編)

首都大学東京
大学院都市環境科学研究科 観光科学域
教授 清水 哲夫

t-sim@tmu.ac.jp

<http://www.comp.tmu.ac.jp/DTS-Shimizu/index.html>

最近の仕事(関心事)

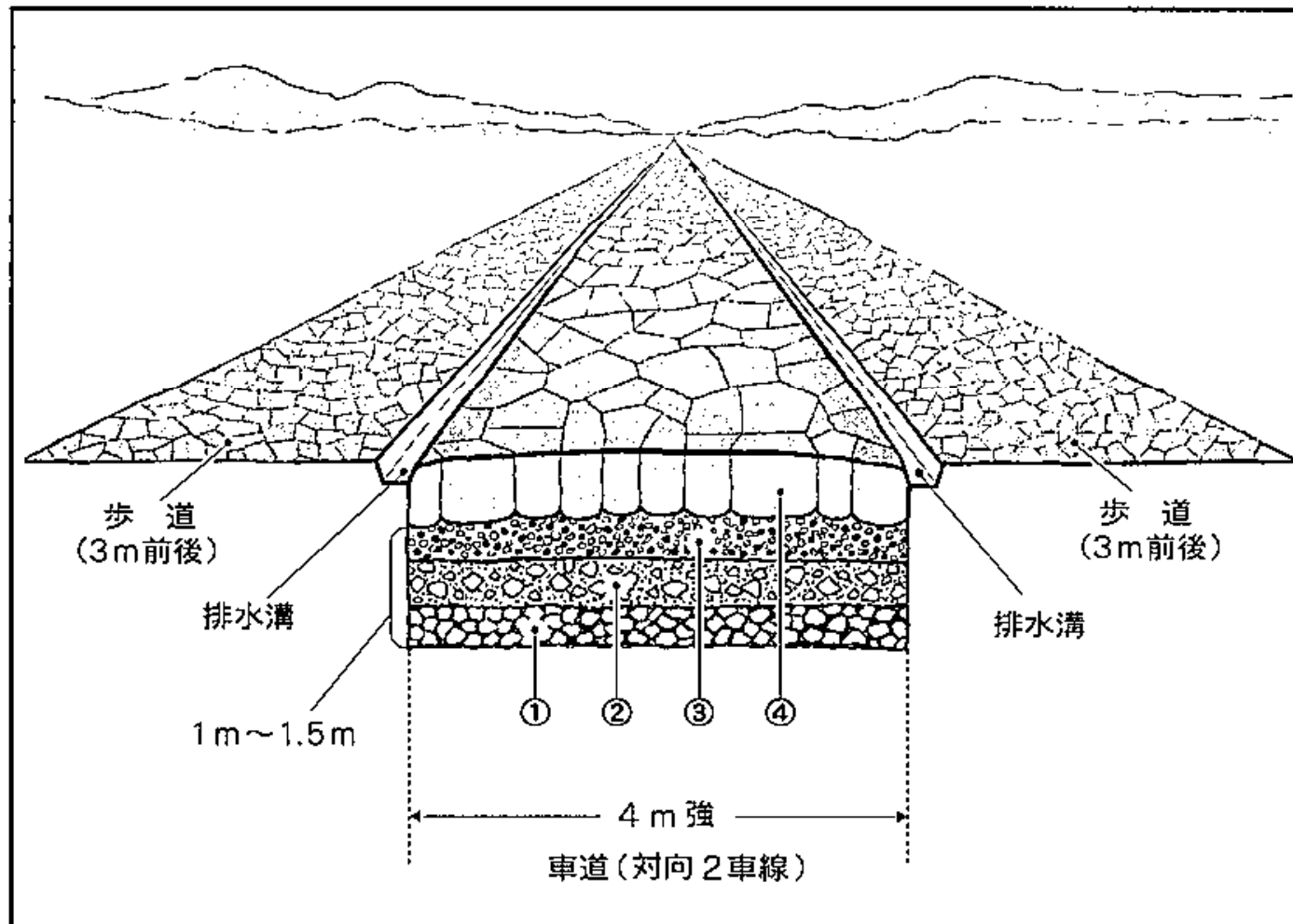
1. **観光学に対して, 数字やデータによる議論をインテンシブに植え付けること**
 1. **観光統計調査の立ち上げから活用まで**
 2. **携帯GPSによる行動分析→観光交通計画への活用**
2. **日本の観光学研究の世界展開を図ること**
3. **インバウンド市場で自然資源と文化資源をフル活用したツーリズムを提案し, 周辺諸国との競争に打ち勝つこと**
4. **世界におけるモビリティの向上と観光レクリエーションの拡大の関係性(定性・定量)を歴史的に追ってみること**







ローマ街道の構造



塩野:すべての道はローマに通ず〜ローマ人の物語 X, 新潮社, 2001.

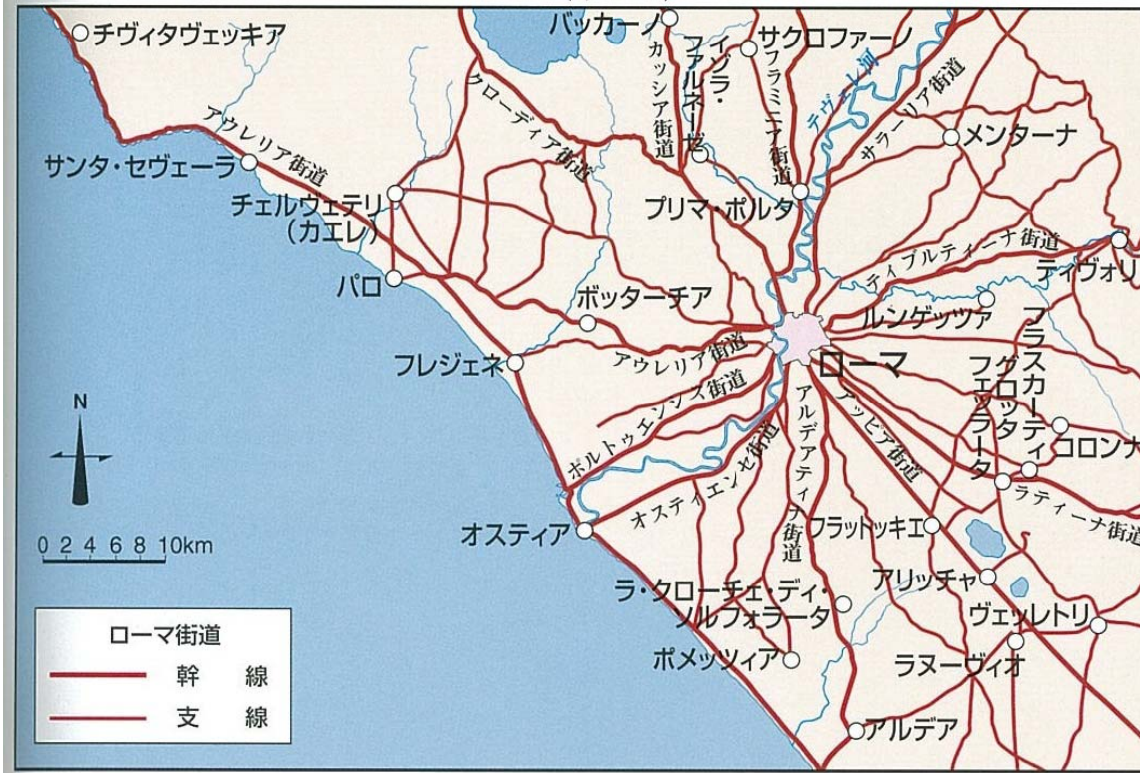






ローマ周辺のローマ街道

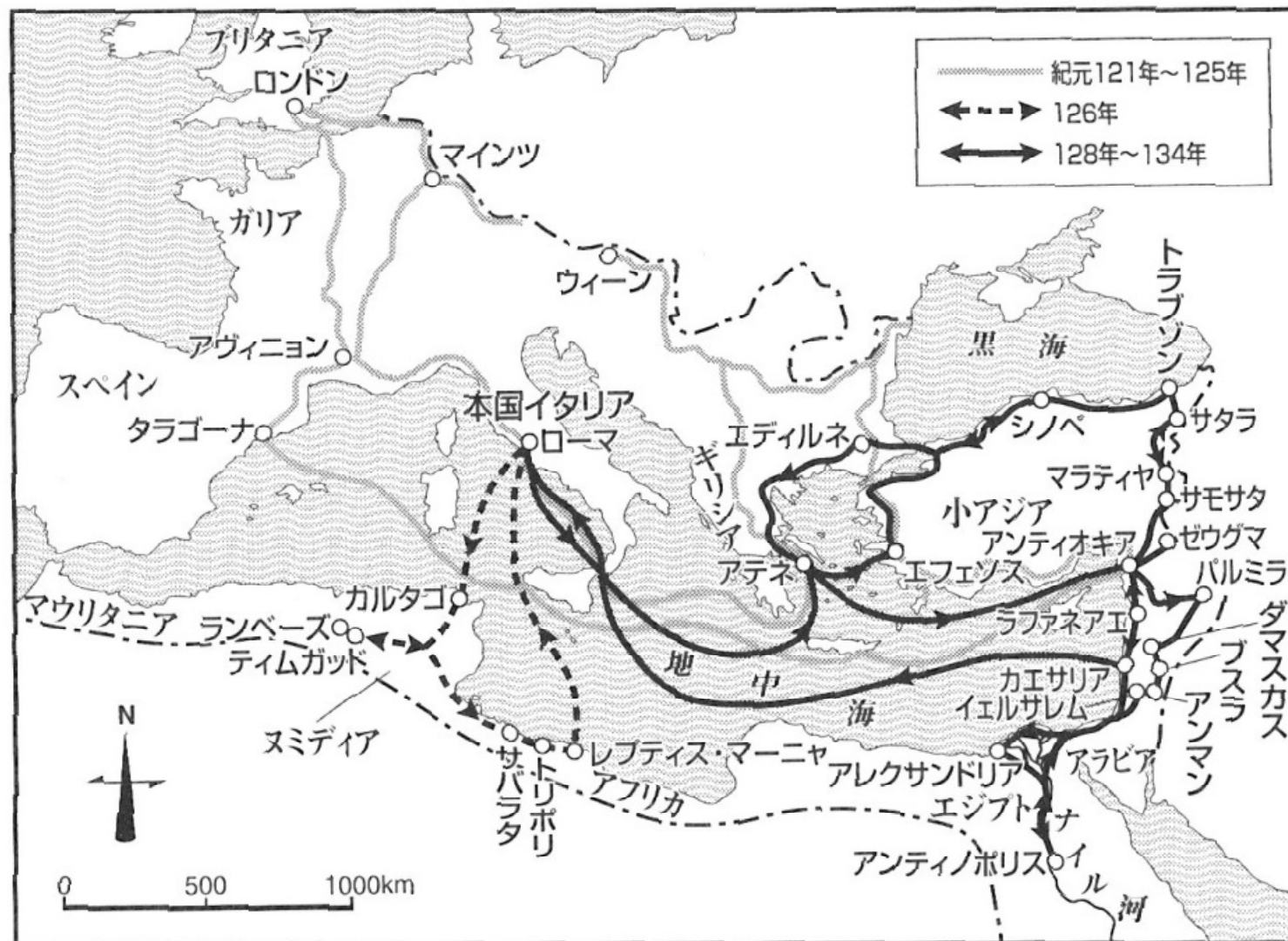
ローマ時代におけるローマ近郊の街道網(帝政期)



現代のローマ近郊(2000年)



塩野:すべての道はローマに通ず〜ローマ人の物語 X, 新潮社, 2001.



ハドリアヌスの視察巡行

塩野：賢帝の世紀～ローマ人の物語区，新潮社，2000.

紀貫之「土佐日記」

934年12月21日に高知国府出発

935年2月16日に京に到着

青空文庫 <http://www.aozora.gr.jp/cards/000155/card832.html>

国府→山崎は船で移動？

風，潮位，海賊.....



道 = **統治**のための装置

国と地方による整備と管理の役割分担

日本最初の幹線道路ネットワーク(8世紀頃)

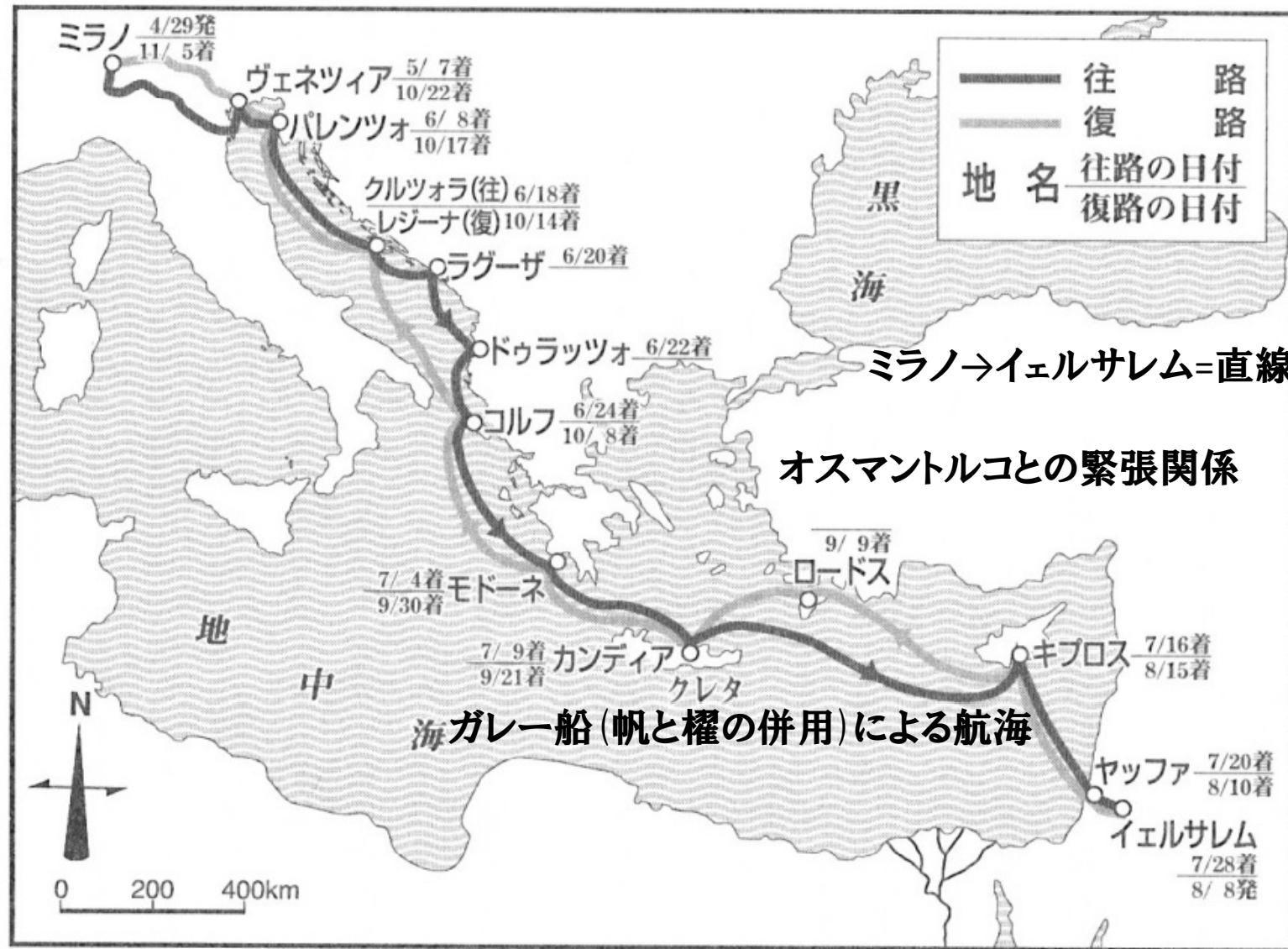
国土政策と高速道路の研究会編「国土と高速道路の未来」(日経BP社)



年収の2倍程度の費用

サンチャゴ巡礼路

関「スペイン巡礼史」(講談社現代新書)より作成



サント・ブラスカの巡礼コース(1480年)

ベネチア共和国によるイェルサレム巡礼

塩野「海の都の物語～ヴェネツィア共和国の一千年：下」(新潮社)

トロマーリたちは、外国からの巡礼を見かけると、近づいていって、丁寧に声をかける。「何かお役に立つことがありますか？」彼らは二人で、三カ国語を話せるように組まれていた。ドイツ語、フランス語、英語だ。**これら三国からの巡礼者が最も多い**からである。

そして、これも小さなタライ。顔を洗うというよりも**吐くのに使うほうが多い**ことを、巡礼たちは後になって悟るのだが。

ヴェネツィアの企画する聖地巡礼事業が、他の国々のそれとはちがっていたことがあった、「巡礼事業法」なるものの存在であった。この法によって、乗船する巡礼の数を規定し、...、谷船内での食事の質に目を光らせ、また、武装兵や医者乗船を義務づけるなどによって、**旅行の安全と快適を期する努力を忘れなかった**のである。

ところが、その直後、風はシロッコに変わった。この強い南東からの逆風に、それまで順調に波を切っていた舟も、**とたんに船足が鈍くなる**。六月七日、風は相も変わらずのシロッコで、船はジグザグの逆風操縦でしか進めない。

昼近い頃、漕ぎ手の一人の様子がおかしくなる。... **ペスト**の症状が疑われ、ついに死んだので、海中に水葬する。

ところが、夕暮れ時、風が南西に変わったときである。ヴァローナの方から二隻のトルコの帆船が近づくのが見えた。われわれは誰一人の例外もなく恐怖に襲われたが、(中略)和平関係にあるヴェネツィア人は安全かもしれないが、**われわれのようなヴェネツィア人以外の人間はどうなるか、条約では決めてくれない**。

七月二十五日、夜、ラーマに向けて出発する。ヤッファからは、十二マイルの距離だ。われわれは、一人ずつ**ロバ**に寄せられる。ロバは縄一つで操縦するので、はじめのうちはそれがうまくいかなくて、皆苦勞する。

キプロスを後にしてから、一度も風に恵まれない。しかし、櫂で進もうにも、こんなひどい暑さでは、**漕ぎ手をそうそう酷使するわけにもいかない。**



グランドツアー

貴族による人生経験・教養獲得のための長期の放浪の旅

イギリス→フランス・イタリア

徒歩ではなく籠等による移動

ゲーテによるイタリアツアー (第一回目)の行程

ゲーテ「イタリア紀行」(岩波文庫)より作成



お伊勢参り
江戸から片道約**15**日



江戸時代の幹線道路ネットワーク

国土政策と高速道路の研究会編「国土と高速道路の未来」(日経BP社)

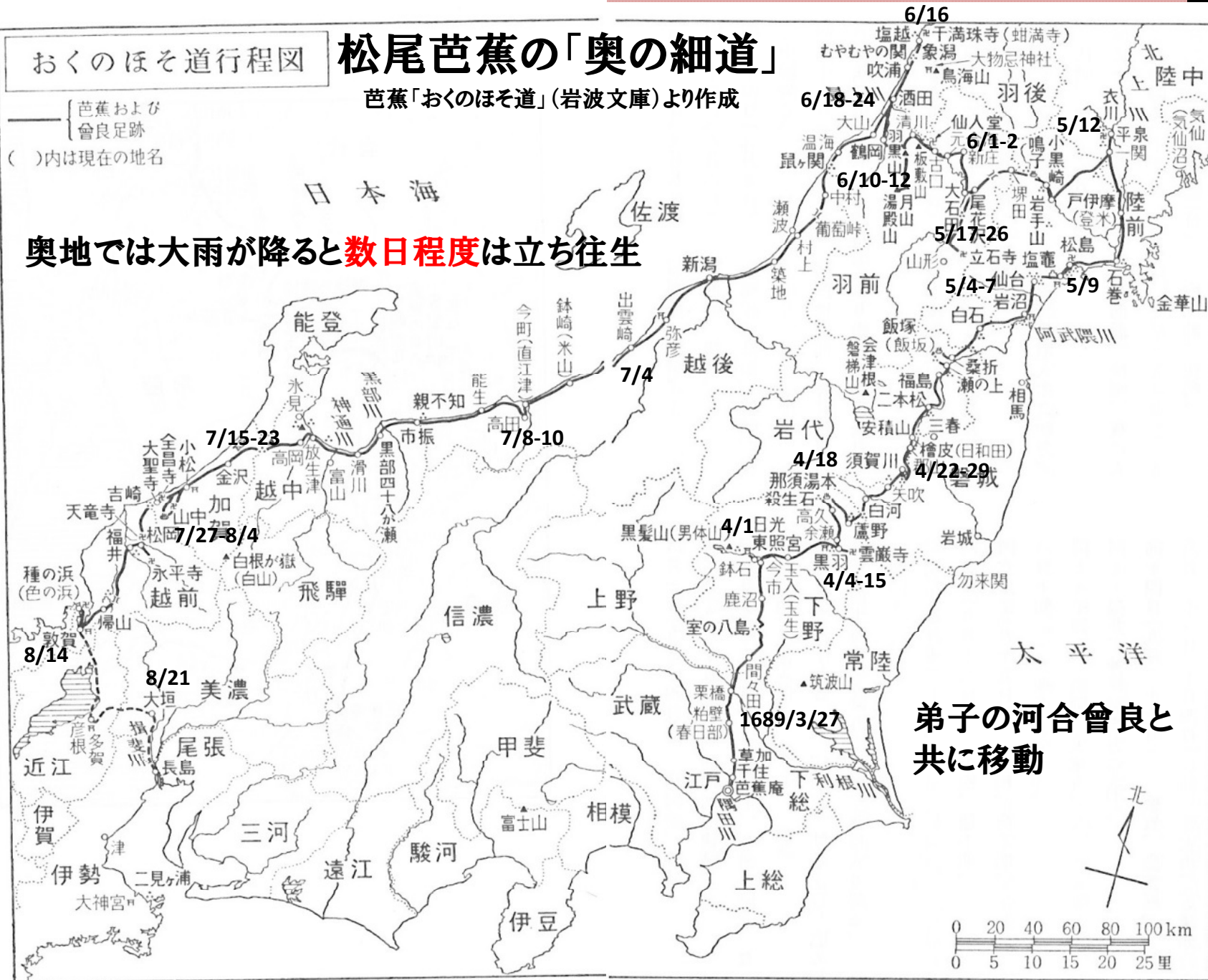
おくのほそ道行程図

—— 芭蕉および
曾良足跡
()内は現在の地名

松尾芭蕉の「奥の細道」

芭蕉「おくのほそ道」(岩波文庫)より作成

奥地では大雨が降ると**数日程度**は立ち往生



新潟・長野・山梨方面

- (3)1878/7/17-8/13:悪絶・険路の針ノ木峠と有峰伝説
- (4)1880/5/24-6/15:赤岳登山から新潟開港場へ
- (5)1881/7/14-8/21:秘境奈良田から南アルプス初登頂
- (18)1882/5/17-24:雁坂峠越え富士川下り

アーネスト・サトウの日本旅行日記

アーネスト・サトウ「日本旅行日記1-2」(東洋文庫)より作成

日光・群馬方面

- (6)1872/3/13-22:日光案内記
- (7)1874/9/24-10/1:秋色に染まる戦場ヶ原
- (8)1877/9/12-10/1:日光白根山中で道を失う
- (17)1880/3/6-10:大室・前二子古墳の現地調査
- (9)1880/9/24-10/2:庚申山・足尾銅山から日光へ
- (19)1882/11/18-30:秋冷の上州路に温泉をたどる
- (10)1884/11/8-15:バンコックから休暇で日光訪問

東海道方面

- (13)1871/8/22-31:ヒューブナーと箱根山中を彷徨
- (1)1872/1/17-26:富士山麓で神道を勉強
- (14)1873/11/23-27:丹沢でアトキンソンが遭難
- (2)1877/4/17-24:新緑の大菩薩峠と甲州の変革
- (11)1877/7/25-8/1:ディキンズと富士山へ
- (12)1882/8/20-9/6:富士は婦人の山

八丈・三宅

- (15)1878/3/4-17:流人の島, 八丈へ

関西

- (16)1879/11/15-1880/1/2:伊勢・紀和・京阪に歴史をたずねる

(1)1872/1/17-26:富士山麓で神道を勉強

江戸→府中→相模湖→大月→富士吉田→山中湖→道志→宮ヶ瀬(2)→鶴間→江戸

軽馬車で一時に甲州街道の旅に出発した。天候は良いがとても寒い。道は轍の形を残したまま凍り付いており、なかなか先へ進めない。

八王子に十一時五分に着き、十一時三十五分に**人力車**でそこを発ち、十二時三十五分に駒木野に到着。(中略)午後二時に**徒歩**で出発し、すぐに山に入ったが道はそれほど険しくなく、途中で終始江戸平野の素晴らしい眺めを楽しみながら(小仏)峠の頂上に三時半に着く。(中略)小原には四時五十分に到着し、庄屋の家で**駕籠**を頼むために数分間休憩した。(中略)吉野に向け急な崖を登る。六時十分に到着。→八王子～吉野約23km

八時四十五分小善地を出る。アダムズは駕籠に乗り私は歩く。小川をおりたって渡り、凍り付いた道を上って山陰を進む。(中略)十一時五十分に上野田の名手の家まで登っていく。(中略)三時十分長野に至る。(中略)五時四十五分外国人が宿泊できる神社(宮ヶ瀬)に到着。→小善地～宮ヶ瀬約25km

厚木は活気のある栄えた街で近年になって物が豊かで立派に成長したところだ。二時四十分徒歩で出発。川(相模川)を**舟**で渡る。

(16)1879/11/15-1880/1/2:伊勢・紀和・京阪に歴史をたずねる

東京→四日市11/17→伊勢11/19→新宮11/23→和歌山11/28→大阪11/30→京都12/1-5→奈良12/6→大阪12/9→京都12/11-14→多治見12/18→松本12/23→長野12/25→長沢12/29→八王子1/1→東京

三菱の**蒸気船**蓬莱丸に乗り四日市に向かった。

徒歩で出発し白子に至り一時に昼食を取った。それから引き続き、一身田にある一向宗の山田寺に向かい、そこで俵を雇って松阪屋に着いたのはちょうど五時であった。**両足の親指に大きな肉刺をこさえてしまったので**、まだ時間が早かったがそこに泊まることにした。

木本まで三円で**舟**を雇う。八鬼山峠を越えるために尾鷲で一旦上陸し、三木里で再び舟に乗ることになる。

アンダーソンとともに七時半の**列車**で京都に向かった。

早く出発して、建中寺を見学した後、**半ば歩き半ば俵**に乗って瀬戸に向かう。

垂井から四家まで**ぬかるみ**の中を歩いた時にくじいた右足が、今朝になってこわばって思うように動かなくなってしまったので、(中略)そこから伊那部までは車夫が要求する額を払うよりはましと思い歩いたのだが、この結果足がまた痛み出した。

イザベラ・バードの日本奥地紀行

イザベラ・バード「日本奥地紀行」(平凡社)より作成



多くの日本人がその職(通訳)を求めてやってきた。英語をよく話せることが、必須条件である。応募者たちが、発音が下手で、さらに単語をでたらめにつなぎあわせて、それでも十分な資格があると考えているのには恐れ入った。

(中略)「今まで旅行をしたところはどこですか」。(中略)返事はいつもきまっていた。「東海道、中山道、京都、日光」。

(中略)なんの推薦状も持たない男がやってきた。彼は、年はただの十八だったが、これは、私たちの二十三か二十四に相当する。背の高さは四フィート十〇インチにすぎなかったが、がにまたでも均整がよく取れて、強壮に見えた。(中略)北海道では植物採集家のマリーズ氏のお伴をしたという。(中略)英語も書ける。一日に二十五マイル歩ける。奥地旅行なら何でも知っているという。

(中略)私はこの男が信用できず、嫌いになった。しかし、彼は私の英語を理解し、私には彼の英語が分かった。私は、旅行を早く始めたいと思っていたので、月給一二ドルで彼を雇うことにした。(中略)彼の名は伊藤という。

私の支度は、重さ一一〇ポンドで、伊藤の重さ九〇ポンドをあわせると、ふつうの日本の馬一頭がやっと運べる重量である。私の二個の塗った柳行李の箱は、紙で裏張りとし、表は防水のカバーがつけてあって、駄馬の両側につけるのに便利である。私には折り畳み式椅子がある。(中略)それから人力車旅行のための空気枕、ゴム製の浴槽、敷布、毛布、そして最後に最も大切な寝台。これは軽い柱をつけた画付台で、二分間で組み立てることができる。

(中略)食物の問題では、すべての人々の忠告をあまり受け入れないことにした。私が持参したのは、ただ少量のリービッツ肉エキス、四ポンドの葡萄酒、少しのチョコレート。いざという場合のためブランデーを少量。(中略)蠟燭少量、ブラントン氏日本大地図、『英国アジア協会誌』数冊、サトウ氏の英和辞典。

ふつう旅券には、その外国人の旅行する路筋を明記することになっている。しかしこの場合は、サー・H・パークスが事実上無制限ともいふべき旅券を手に入れてくれた。(中略)旅券の申請は、「健康、直物の調査、あるいは科学的研究調査」の理由による。

粕壁はかなりの大きさの町ではあるが、みじめな様子をしている。(中略)私たちは大きな宿屋でその晩を泊まることにした。この宿屋は階下にも二階にも部屋があり、大勢の旅人がおり、多くの悪臭があった。

(中略)この家の二階正面は、一つの長い部屋で、横と正面しかないが、不透明の壁紙が貼ってある襖を敷居の溝にはめれば、直ちに四つの部屋に分けることができる。背面も即席で作られる。しかしこれは、私たちのティッシュペーパーに似た半透明の紙を貼った障子で、ところどころに穴や裂け目があった。この仕事が終わると、私は約一六フィート平方の一部屋をあてがわれた。(中略)部屋は要するに空っぽで、畳しか敷いてなかった。

(中略)私は障子と呼ばれる半透明の紙の窓を閉めてベッドに入った。しかし、**プライバシーの欠如は恐ろしいほどで**、(中略)隣人たちの眼は、絶えず私の部屋の側面につけてあった。

(中略)これは、美しい日本の田園風景である。家の中も外も、人の目を楽しませてくれむものは一つもない。宿屋の騒音で苦い目にあった後で、この静寂の中に、音楽的な水の音、鳥の鳴き声を聞くことは、ほんとうに心をすがすがしくさせる。

(中略)金谷さんの妹は、たいそうやさしくて、上品な感じの女性である。(中略)二つの縁側はよく磨かれている。玄関も、私の部屋に通ずる階段も同じである。畳はあまりにきめが細かく白いので、靴下をはいていても、その上を歩くのが心配なくらいである。

(中略)近ごろ彼は、**収入を補うために、これらの美しい部屋を紹介状持参の外国人に貸している**。彼は外国人の好みに応じたいとは思いますが、趣味が良いから、自分の美しい家をヨーロッパ風に変えようとはしない。

私たちは日光のすばらしい社殿や荘厳な杉の森を後にして、(中略)この道はやがてひどい悪路となり、大谷川の粗い丸石の間をうねうねと通り、木の枝と土でおおわれた一時的な木の橋をしばしば渡るのである。(中略)**私たちは毎時一里以上は進めなかった。**

(中略)小百から道路は深い森の山あいの不規則な草深い谷間を通っていった。谷間そのものも、大公園のように松やヨーロッパ栗の林におおわれていた。しかし小左越を離れると、景色が変わってきた。険しい岩だらけの道を行くと鬼怒川を出た。清らかな奔流で、色とりどりの岩石の間を深く切りながら走っていた。(中略)しばらく馬に乗って進んだ。しばしば川のすばらしい景色をちらと見ることができたが、流れは斑岩の壁に堰きとめられて荒れ狂い、あるいは静かな藍緑色の水を湛えて、桃色や緑色の大きな石版の上にひろがっていた。(中略)その美しい茂みは、英国における黒莓の茂みと同じように、日本ではありふれたものである。草木が繁茂している有様は、実に熱帯的であった。輝くばかりの変化に富む新緑は、最近の雨にまだ濡れており、午後の太陽の斜めに来る日射しで一層生き生きとしていた。(中略)私はその様子を縁側からじっと観察し、**私にこの旅行を思いたつにいらせた「アジア協会誌」の一論文の一節**を読んでみた。「鬼怒川の流れに沿って進むコースは、まことに絵のように美しいが、また困難な道である。この道は外国人にとって、また日本人にとってほとんど知られていないように思われる。」

昨日の旅行は今までに経験したうちで最もきびしいものの一つであった。十時間も困難な旅を続けたのに、たった十五マイルしか進むことができなかった。(中略)この**道路はあらゆる合理的な近代思想を無視したもので**、山をまっすぐ登り、まっすぐ下る。その傾斜ときたら当てずっぽうを言うのもこわいくらいである。現在では、全くひどい泥沼のようになっており、大きな石を落としこんでいるが、角だけ出して沈んでいるものもあり、すっかり潜って見えないものもある。こんなひどい道路を馬に乗って通るのは初めてであって、それは大変なものである。

新潟行きの船は八時に出ることになっていたが、五時に伊藤が私を起こして、船が満員になったから、すぐに出かけよう、と言う。(中略)この定期船は、建造がしっかりしていて、長さが四五フィート、幅が六フィート、船尾の船頭はともがいて漕ぎ、もう一人は短くて水かきの幅広い櫂で漕ぐ。その櫂は船首の藤綱の輪にはめて操作する。(中略)私たちが出発したときには、日本人が二五名入っていたが、川に沿った村落で彼らを下ろしたので、新潟に着いたときには三人だけとなった。(中略)この船旅は「津川の急流下り」と呼ばれている。(中略)船は八時間で四五マイルを下ることができる。料金はたった三十銭だが、川を上るには五日から七日を要し、(中略)津川的美景のことは少しも聞いていなかったから、私にとっては予期しない喜びであった。

この街道筋は日本旅行の大きなルートの一つとなっている。(中略)すばらしい道を三日間旅して、六〇マイル近くやってきた。山形県は非常に繁栄しており、進歩的で活動的であるという印象を受ける。上ノ山を出るとまもなく山形平野に入ったが、人口が多く、よく耕作されており、幅広い道路には交通量も多く、富裕で文化的に見える。道路の修理は、漢字の入ったにぶい赤色の着物を着た囚人たちがやっていた。彼らは土建業者や百姓に雇われて賃銀をもらって働いているから、(中略)りっぱな道路は終わりを告げ、またもや以前の困難な旅が始まった。

月曜日の朝に雄物川を下ってここに到着した。水上で九時間で楽に旅行できたが、陸上であれば、まる二日はかかったであろう。これは賢明な旅行計画を作り、それを断乎として実行した一例である。旅行の時に堅い決意でやり抜くことが、日本における場合ほど必要なところはない。ブラントン氏の地図を調べて、雄物川は神宮寺から舟で下れるにちがいないと心に決めたのは少し前のことであった。

背骨がとても痛かったので、この数日は、毎日七マイルか八マイル以上旅行することができなかった。(中略) **北日本を旅する人は身体の丈夫な人に限る**。疲労はやむを得ないが、天候が悪いのでそれが倍加される。(中略)この数日間はあらゆる防水の覆いをかけてもずぶ濡れになる担架式ベッドに眠らなければならなかった。それでも天候は一向に回復の兆しを見せない。北国の道路を横切る河川は水量が増して通行できなくなり、痛みのためもあるが、嵐のために当地に閉じ込められている。

はたせるかな、川の土手まで来るとたっぷり四〇〇ヤードもある川は、静かに不気味な音を立て、水車を動かす流水のように渦巻きながら流れていて、役所から人馬の渡河禁止の命令が出ていた。私が物を考える隙もなく、馬子は早くも荷物を泥水の中の小島において、丘に上がってしまった。**政府の温情主義も、もう少しいい加減にしてくれれば良いのに、と思った。**

ちょうど折良く向こう岸に小舟が下ってゆく姿を見つけた。舟は岸にとまって男を一人陸に上げた。伊藤ともう二人の男は、叫んだり大声を上げたり手を一生懸命に振って注意を引こうとした。嬉しいことに、烈しく音を立てて流れる川の向こうから返事の叫び声が聞こえてきた。激流は非常に烈しくて、船頭は向こう側に竿を立てて半マイルほどながされながら舟をこぎよせ、約四十五分かかってこちら側に着いた。彼らは小繫に戻るところで、そこは私たちが行きたいと思っていた目的地であった。**二マイル半しか離れていなかったが、私が今まで見た男の仕事のうちで最も烈しい働きの結果、四時間近くかかって、やっとそこに着いた。**私は、今にも彼らが血管か筋肉の腱を破裂させてしまうのではないかと、はらはらし通しだった。

(中略)早く出発したが、道路は悪く、ぐずぐずと遅れるので、ほとんど進まなかった。一日中大雨が止むことなく降った。道路はほとんど通行不可能で、私の馬は五回も倒れた。(中略)このような田舎では、駕籠や乗り物も手に入らなかった。**駄馬だけが唯一の輸送機関**であった。

明治26年3月末時点

明治39年3月末時点

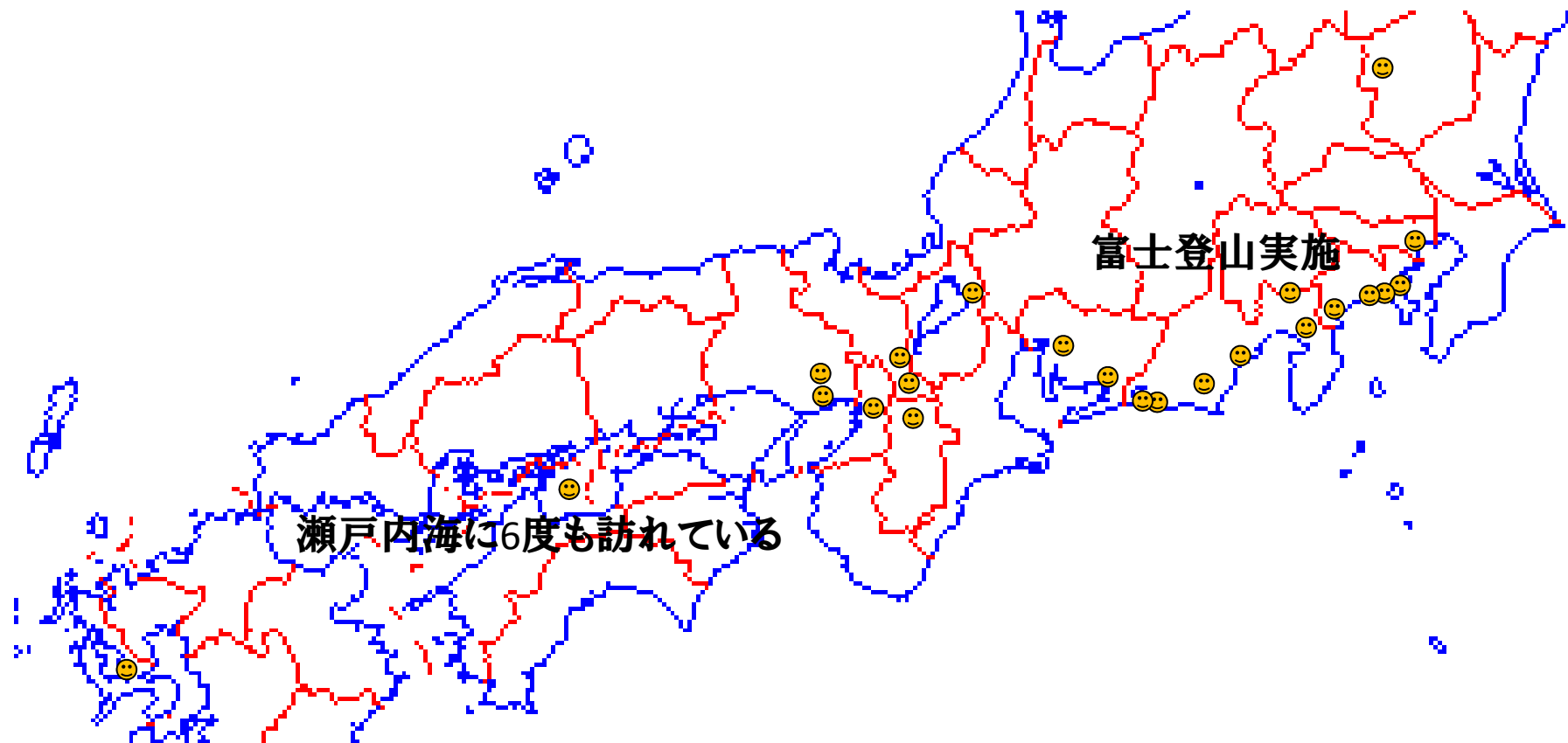
国土政策と高速道路の研究会編
「国土と高速道路の未来」(日経BP社)



大日本鉄道線路全図(1892)に見る明治期の鉄道ネットワーク

<http://www.digital.archives.go.jp/gallery/view/detail/detailArchives/0000001056>

1884～1902年の記録
明治中期の“人力車ツアー”



シドモアの日本紀行

エリザ・シドモア「日本紀行」(講談社学術文庫)より作成

風光明媚な湾岸風景を見た後、横浜の光景に旅行者はがっかりします。水辺のクラブハウス、ホテル、公邸の立つ海岸通りには、**画趣に富む東洋的風情は全くありません**。日本風と見るには欧州のすぎ、欧州風と見るには日本的すぎるのです。

上陸地点である波止場で、旅行者は人力車に出くわします。この車は米国人発案の日本式大型二輪乳母車で、今では東洋全域に普及しています。(中略)運賃は一七ドルから四〇ドルの幅ですが、公共乗車場での平均運賃は二〇ドルとなっています。(中略)人力車は米国人から見るとたいへん割安な運賃で、母国の馬車一日分の料金で横浜海岸通りを一週間も乗っていられます。空飛ぶ肘掛け椅子、この可愛らしい専用の私的玉座の乗り心地を肌で感じた人は、きっと「**こんな快適な乗り物は他にはない**」と感激します。

世間から見れば、東京と横浜は一つの運命共同体です。(中略)全世界の艦隊の出入りは、活気と変化を社交界にみなぎらせます。増加する観光団とともに、王子、君主さらに名士も絶えず来航し、(中略)**シンガポール以東のアジア全域の港にすむ欧州人は、日本を観光地、夏の保養地、療養所として利用しています**。ところで、“地球駿足ツアー”として有名な国際観光団は、居留地の永住者にとって歓迎できない化け物です。(中略)この観光団のほとんどが、縁薄く理解の浅い居留地のホストに対し**横柄で慇懃無礼**なため、旅行者から紹介状が回ってくると、恐怖感でぞっとします。今や、若い放蕩息子を大型帆走船でホーン岬回りで日本に送り出すことは、息子が改心するように祈る両親にとって共通の願いです。

初めて目に入る東京の風景は、横浜の最初の風景と同様に、旅行者をがっかりさせます。(中略)日本橋は全国距離測定交通の交通原点です。道路の大部分に、外国を手本にした月並みの建物、縁石、緑陰が並んでいますが、その道を鉄道馬車がプープー音を響かせ、軽乗合馬車がガラガラ走るので、街の風景をかなり不調和にしています。**これは観光客の夢見た大江戸ではなく、...**

東京から来た一〇〇マイル、夏の日光は居留外人や東京の役人のお気に入りの保養地です。今では日光まで鉄道がありますが、**宇都宮から最後の美しい日光街道二五マイルを人力車で行く旅も楽しく**、木々に覆われたまっすぐな街道が鉢石や日光の村々を抜け、長く感ずることも退屈もしません。(中略)この日光街道は土木工学の結晶で、上り坂は非常に緩く一見水平に感じますが、ときどきこの豪華な杉塀つきの街道は水平な牧草地より上になったり、一緒になったり、下がったりして、まるで一定勾配の鉄道線路上を走っているように見えます。

日本の宿の一泊普通料金は五〇銭からの範囲ですが、日本人の場合は三〇銭程度で食事も全て賄われます。ところで、外国から来た客は、気が利かず破壊的でだらしなく、あまりにもたくさんの異例の要求をするため、その料金は最高級の値段となり、その中には宿泊代、寝具類、あらゆる種類の茶、ライス、お湯が含まれるといった具合で、ほかのものすべて特別誂えです。**ところで、外人観光客のよく通る旅行コースには、パンや新鮮な牛肉が常時用意され、昔のように食料や必需品を持ち運ぶような旅は年々少なくなっています。人里離れた山村にも、椅子、テーブル、簡易ベッド、ナイフ、フォーク、コルク栓抜きが徐々に行き渡っています。日光や他のリゾートに見られる外人専用ホテルの料金は、通常米国にあるホテル同様、全て込みの一日いくらという具合に固定しているので安心です。**

港町から離れて旅する外国人は、一緒にガイドを連れて歩きます。旅行の世話係として働くガイドは、料理をしたり食事の世話もするので、その賃銀は一日につき経費込みで二円五〇銭が相場です。(中略)実に素晴らしいガイドが何人もいて(例えばイザベラ・バードのガイドをつとめた伊藤など)、ガイドブック以上のことを私たちに教えてくれました。

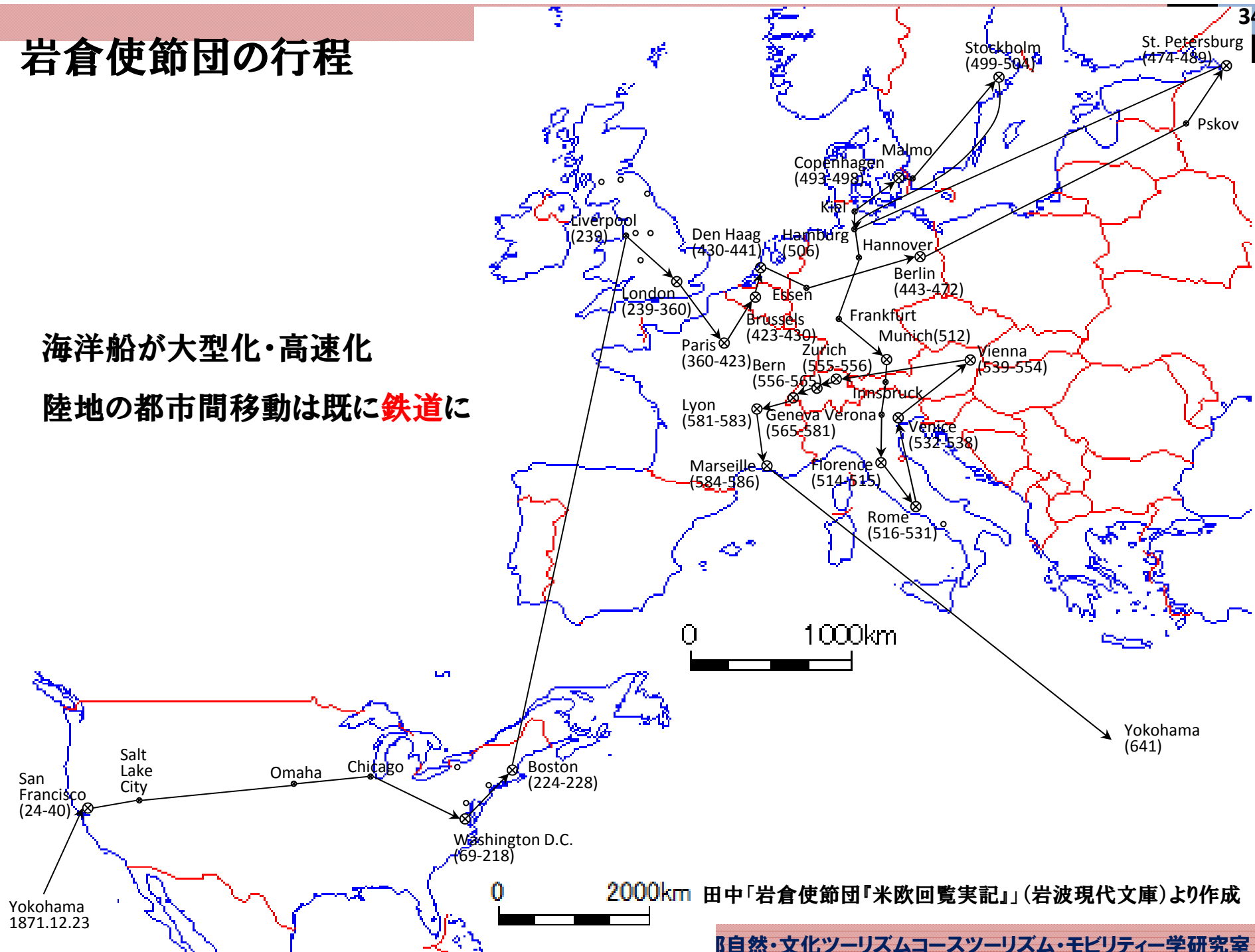
駕籠が人力車に負けたように、人力車は蒸気機関車を前にして消えていきます。(中略)この“鉄の馬”が外人の居留する三つの地域からさまざまな面白みを剥奪するまでは、人力車による東海道の楽しい旅ができました。

旅行者は東海道本線によって、東京から神戸まで、陸路で二四時間以内の旅が可能になったことに歓喜しました。これまでは富士山や海岸線の美観にもかかわらず、いつもつらい海の旅を強いられました。（中略）神戸の海の旅は、しばしば乗客を横たわせ、晴れやかな空と見せかけのなめらかな海は人を騙りものになっている感じです。

岩倉使節団の行程

海洋船が大型化・高速化

陸地の都市間移動は既に**鉄道**に



田中「岩倉使節団『米欧回覧実記』」(岩波現代文庫)より作成

久米邦武は、ホテルの給仕に導かれ、小さな部屋に西洋人男女二、三人と入れられたとたん、「アッと思ふ間にドキンと動き釣り上げられた」とびっくりしている。彼がこのエレベーターの体験に度肝を抜かれれば、留学生の団琢磨らは、街に出て黒人の手招きのままに鉄道馬車に乗った。「流石は文明国だ。吾々が斯うして歩行き居るに、馬車で案内してくれるとは珍しい」と得意になっていると、「暫くにしてゴロゴロと音をたてて、鉄の如き物の上を動き出し、ややあって賃金を請求せられ、さては乗車賃を支払ふべきであつたかと、諒解した」というのである。

Berlin(74-77) = stay at Berlin from 74th until 77th day

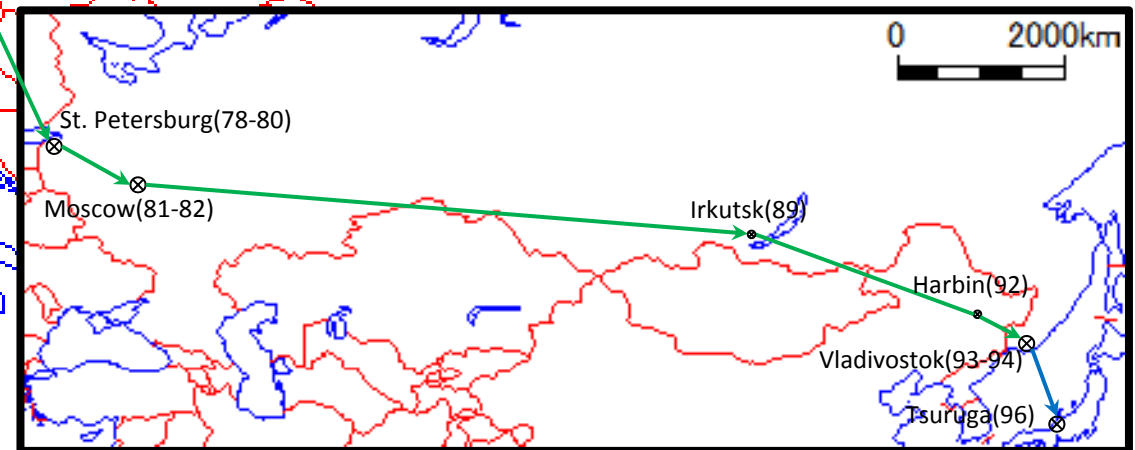
→ by Railway

→ by Ship

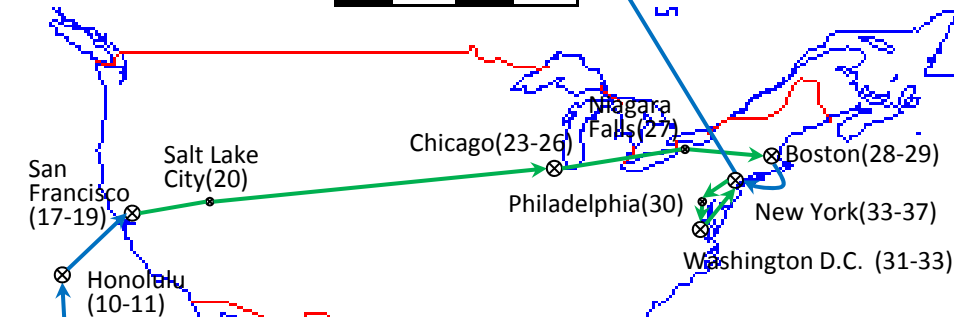
85日, 2,300円(現在価値で1,150万円)を予定
56名

セドリック号
21,000トン, 全長207.5m, 2,875人

0 1000km



鳳山丸
2,500トン, 全長96m, 217人



モンゴリア号
14,000トン, 全長200m, 1,818人

日本初の団体海外旅行

小林「日本初の海外観光旅行」(春風社)より作成

食事を半ば過ぎた頃、野島崎沖を通過。今朝からの雨が激しさを増してきた。風も強くなった。(中略)さすがに一万四千トンの新造船ともなれば、その揺れは二年前に満韓巡遊会が使ったわずか四千トンにも満たないロセッタ丸とは比べものにならない。**減多な波にはびくもしない**。(中略)結局、横浜港出港以来五日間大しけに悩まされ、船酔いを催す会員が十数人現れ、

午前八時、馬車に分乗して渡船場に向かい、フェリーでオークランドへ渡り、そこから午前十時三十五分発の南太平洋鉄道会社の**ブルマン式(個室でなくカーテンを引いて仕切る形式)寝台列車**でソルトレークに向かった。

ところが、オグデンに着いてみると、前日の**悪天候で線路が破壊**され、復旧までに三、四時間要するとの知らせがあった。

セドリック号の場合は濃霧のため**二日間立ち往生**し、一日遅れでリバプールの港に到着している。

一行は簡単な入国審査を済ませ、港から馬車に分乗してリバプール中央駅に到着し、午前九時三十分、七両編成(うち二両は貨物用)の汽車を貸し切ってロンドンに向かった。(中略)午後一時三十分、ロンドンのセントパンクラス駅に到着した。

ロンドン出発の日である。(中略)チャーリングクロス駅九時発の急行でドーバーに向かった。途中、停車駅はなかった。ドーバーで連絡船に乗り込み、一時間半で対岸のフランス、カレーの港に午後一時に到着。(中略)再び急行に乗り込み、ノンストップで午後四時三十分パリ北駅に到着した。

ウラジオストックまでの十二日間の長くて暑い九千キロを超える旅が始まった。