

## 第2章 インバウンド観光への助走（1868～1893）

維新期の政変を経て中央集権型の新政府が誕生し、西洋文明を吸収しつつ近代化を目指す方針が示されると、外国人による国内旅行が始まります。しかし、長年にわたる鎖国の影響と幕末の攘夷思想の高まりの後だけに、人々の外国人への気持ちはすぐには変わりませんでした。新政府になっても、安政五カ国条約以来の居留地制度によって外国人の遊歩は居留地周辺に制限されたままでしたから、しばらくの間インバウンド観光振興の文脈で見れば、新政府にも国民にも外国人観光客を歓迎する体制もムードもなく、インバウンド観光はようやくスタート台に立とうとしているといえる程度でした。

本章では、安政五カ国条約によって居留地内と周辺遊歩に限られていた外国人の行動が、「内国旅行免状」の制度化（1874年・明治7年）によって居住外国人、来訪外国人を問わず内地旅行が可能になり、鉄道の発展と洋式ホテルの広がりによって外国人の国内旅行が増加していく過程を扱います。

第1項では、明治維新のゼロ・スタートから外客の接遇改善と誘致を目的とする「喜賓会」の創設（1893年・明治26年）までの展開を振り返ります。

### 1. 明治維新と文明開化への道

日本史を大きく転換させた明治維新とは何だったのでしょうか。海から押し寄せてきた西洋の近代技術や軍事力は圧倒的で、大国清が手もなく屈した姿を見れば、国を挙げて西洋列強に対抗しようにも、これまでの幕藩体制の枠組みを維持したままでは不可能と考えられました。幕藩体制は内政のためのシステムであって、国家として外交に当たる機能に欠けていました。それゆえ政治体制を根本的に変革し、国全体として対応していく必要が説かれ、そのために行われた体制変革が明治維新でした。幕府の崩壊は武士の消滅であり、天皇を中心とする中央集権国家の登場につながりました。しかも、尊王攘夷思想の根源であった天皇ご自身が一転して新しい改革の象徴となられ、正装を洋服（軍服）に換えて登場されることによって、西洋への意識は革命的な変化を遂げました。中央政府の指令が全国に行きわたる体制が確立し、外国人旅行者の安全も確保されることになりました。

#### ご一新の嵐

鈴木淳「維新の構想と展開」（講談社世界史<sup>⑩</sup>）は、明治天皇が1868年11月14日（明治元年10月1日）、京都から東京へ行幸される途中で初めて太平洋をご覧になる場面から記述を始めています。明治天皇のみならず歴代天皇は外洋を見られたことがなく、かくして天皇が太平洋をご覧になったこと自体が新時代を象徴するものと意識されました。

時系列的に見れば、勅許なく幕府が結んだ安政五カ国条約をめぐって開国と攘夷に国論が二分する中、1867年11月9日（慶応3年10月14日）、徳川慶喜が大政を奉還したことが幕府崩壊のきっかけとなりました。とはいえ、大政奉還はしてもこの時点では征夷大将

軍の職を返上したわけではなく、公武協力して外敵に当たる新体制を構築しようとの意図からでした。しかし薩長等改革派はこれを拒否し、1968年1月3日（慶応3年12月9日）、明治天皇ご臨席のもとに王政復古の大号令が発せられ、徳川幕府は崩壊しました。1月27日、鳥羽街道を封鎖していた薩摩藩隊と旧幕府軍の先鋒隊が接触して鳥羽・伏見の戦い（1月27～30日）が起り、この時薩摩・長州・土佐3藩を中核とする新政府軍が官軍を示す錦旗をかかげ、旧幕府軍を賊軍として戊辰戦争（～1869年6月）が全国的に展開されました。そのさなかの1868年4月6日（慶応4年3月14日）、新政府の基本方針というべき「五箇条のご誓文」が発せられ、同年5月3日（慶応4年4月11日）江戸城が無血開城し、江戸を東京とする詔勅が出されました。

1868年10月23日（慶応4年9月8日）に元号が明治と改元され、1868年11月26日（明治元年10月13日）、上述のとおり明治天皇が初めて東海道を経て江戸城に入られ、1869年2月9日（明治元年12月28日）それまで局外中立を守っていた諸外国が明治新政府を正統政府と認めました。いったん京都に還幸された明治天皇が1869年5月9日（明治2年3月28日）に改めて東京に移られ、正式に東京が首都になりました。戊辰戦争は上野の彰義隊の壊滅（1868年7月4日・慶応4年5月13日）、会津若松城の開城降伏（1868年11月6日・慶応4年9月22日）、そして函館五稜郭に立てこもった榎本武揚らの降伏（1869年6月27日・明治2年5月18日）をもって新政府軍の勝利に終わりますが、その間にも明治新政府は矢継ぎ早に新政策を打ち出していきます。

1869（明治2）年7月25日には版籍奉還が行われて藩主を知藩事に任命し、1871（明治4）年8月29日廃藩置県の詔書が発令され、3府302県が誕生して中央集権国家の基礎が固まりました。社会生活では1972（明治5）年11月9日に太陰暦から太陽暦に切り換えられ、1年365日を12カ月に分け、4年ごとに閏年を置くこと、そして明治5年12月3日を明治6（1873）年1月1日とすることが定められました。

## 江戸から東京へ

幕末期の江戸は120万の人口を有する世界最大の都市でした（パリ市が70万人くらい）。武家人口が半分のおよそ60万人、寺社人口が10万人、町方人口50万人でしたが、文久2年（1862年）の幕政改革によって参勤交代制が空文化し、大名らがこぞって江戸を引き揚げたため、江戸の中心部を占めていた各藩の藩邸や武家屋敷は空き家同然となり、武家に依存していた商人なども江戸を去って人口も半減し、都市が風化していました。新政府が首都をどこに置くかを考えた時、江戸は都市基盤が充分整備されており、新政府が自由にできる広大な公有地がありましたから、東京から江戸の痕跡を払拭して新しい都市計画を立てるのに好都合でした。とはいえ、首都「東京」は必ずしもすんなり決まったわけではなく、京都や大阪を候補とする意見もありました。東京決定のいきさつや実際の遷都事情、初期の東京の開発については、佐々木克「江戸が東京になった日」が詳しく採り上げ、様々な秘話、逸話を紹介しています。

江戸開城前後には江戸城周辺の大名屋敷のほとんどが空き家になっていて、新政府はこれら大名屋敷や幕府要職者の役宅などを官庁舎として使用しましたが、これはあくまで臨時的な措置で、江戸城内に諸官庁を集約する大政庁を建設する案などが具体化寸前までいっています。しかし1873（明治6）年5月に皇城が消失し、皇居宮殿の再建とともに官庁街の建設計画を作り直すことになりました。明治10年代から20年代にかけて東京全市域を対象とする「市区改正計画」が樹立され、新政府によって江戸城周辺の霞が関や丸の内の武家屋敷跡には、政府機関の施設や殖産興業を实践する新しい企業のオフィスが集中して建てられていきます。霞ヶ関には「官庁集中計画」が出来上がり、民主導では丸の内のビジネスセンター構想などが作られました。ともあれ、鉄道や道路、役所や公園その他の公共施設の建設に必要な土地はいくらでもあったのです。

こうした東京開発計画の最初となったのが「築地居留地」の開発でした。江戸の開市は使節団をヨーロッパに派遣して1868年1月1日まで延期され、旧幕府はこの期限までに築地に外国人居留地を開設すべく準備を行ってきました。ところが大政奉還（1867年11月9日・慶応4年10月14日）と2カ月後の王政復古の大号令によって幕府が崩壊し、1868年5月3日（慶応4年4月11日）に江戸城が無血開城し、9月3日（慶応4年7月17日）には江戸を東京と改称するという慌ただしさの中で、実際の開市は1869年1月1日（明治元年1月11日）にずれ込みました。「築地居留地」の開設は幕府が準備を進め、最後は明治新政府によって実行されました。

**築地居留地の開設** 江戸開市に当たり、外国人居留地をどこにするかについて幕府も外国公使団も隅田川河口で船の発着に便利な場所とすることで意見が一致し、築地の鉄砲洲一帯が選ばれました。1867年7月7日に幕府は江戸開市の予定を市民に通告し、同年11月には米英仏蘭の代表との間で築地居留地建設に関わる11か条からなる「外国人江戸に居留する取極」を結びました。この「取極」には開発予定の絵図面が添えられており、幕府が藩邸跡地などの官有地に用意する「狭義の居留地」（外国人しか居住できない区域）と「<sup>あいたい</sup>相對借り地域」すなわち外国人が日本人家主との契約（相對借り）によって土地を借りて居住することができる区域（雑居地とも言う）とに分かれていました。

現在の明石町一帯に相当する「狭義の居留地」の面積はおよそ3万坪であり、永久借地権をとまなう52地区（のち60地区）に分けられて競売（借地権のみ）に付されることになっていました。築地鉄砲洲一帯の大半が大名の藩邸でしたが、これらを撤去して土地を造成するのに2年ほどかかり、第1回の入札が行われたのは1870年6月2日（明治3年5月4日）でした。明治新政府も外国代表も、開市されれば東京に外国商人が殺到すると予想していたのですが、ふたを開けてみると予想に反してなかなか買い手が見つかず、第1回競売で競り落とされたのは52地区のうちわずか21地区のみで、全地区が完売するのは7回の入札を経た1887（明治20）年のことでした。また、外国人が居住できる「相對借り地域」は「狭義の居留地」を取り囲む現在の南小田原町、湊町、入船町、新富町などが当てられました。ちなみに、江戸（築地）居留地在住の外国人の遊歩範囲は江戸川、利根川、多摩

川に囲まれる範囲内とされ、これを超える場合は特別許可を必要とする後述の「内地旅行免状制度」に制約される長い年月が続きます。

さて、1969年1月1日（明治元年11月19日）に正式に築地（江戸）居留地が開設されると、その当日にイギリスのウィリス副領事が相対借り地区内に借住まいの領事館を設置し、国旗を掲げて業務を開始した旨を1月2日付で上司の領事に報告しています。これによると、この時すでに様々な国の国民64名が横浜から築地に来ていて、開市に備えて建てられた洋式の「築地ホテル館」（外国人はエドホテルと呼んでいだ）に宿泊していると報告しています。ウィリス英副領事は江戸居留地に入った最初の在京外国領事官でしたが、開市と同時に大勢の外国人が築地居留地に来て、「築地ホテル館」に滞在していたことが知られます。

川崎晴朗「築地外国人居留地」は、築地居留地には外交官と商人に次いで宣教師たちが大勢来住した事情を説明しています。米国長老教会のクリストファ・カロザースが築地居留地に在住した最初の宣教師でした。カロザースは夫人のジュリアとともに1869年7月に来日し、横浜でしばらく過ごした後、10月に築地に移り住んでいます。日本政府がキリスト教の布教を容認したのは1873（明治6）年2月24日以降ですが、日米修好通商条約によって在住アメリカ人が自国の宗教を信じ、礼拝堂などを居留地内に設置することは認められていましたので、将来の布教の自由を見越して来日したのでしょう。本来の目的は日本人への布教ですから、キリスト教禁制の高札が下ろされる前から教育や医療の活動を通じて将来の舞台づくりを行っていたのでした。

川崎はカロザース夫妻の最初期の築地滞在の様子を彼らの日記から概要を紹介しています。カロザースは横浜滞在中に同僚宣教師とともに江戸（すでに東京となっていた）視察に出かけて築地居留地を下見し、9月28日付の手紙に次のように書いています。

あらゆるものが非常に静かで秩序立っていました。われわれは非常に喜び、東京が宣教地として非常に重要で、また興味ある場所であるのみならず、横浜でわれわれが遭遇する以上の（外国人の居住・活動に対する）反対が東京で生じ得るとは考えられないという結論に達しました。

われわれは、外国人居留地として画定されている場所に行ってみました。そこは東京を流れる大きな川の河口に面しています。…土地の一部は更地となり、地所に分けられていました。地所は非常に大きく…広さにより、900ドルから1,500ドルで手に入れられそうです。

米国長老教会は、この時カロザース宣教師らが目をつけていた居留地六番の地所を借りることになりますが、競売を待たずに直ちにカロザース夫妻は築地（相対借り地）に来住することを決めています。自身の住居として小さな日本家屋を月15ドルで借り上げ、手入れするまでの間、築地ホテル館に食事つきで滞在しています（10月22日付書簡）。カロザースは築地ホテル館について「建築様式は外国のものですが、諸設備は日本人客・外国人客双方のためのものです。東京を訪れる外国人客は全部ここに宿泊します」と書いています。ともあれ、江戸（東京）が開市されても狭義の居留地が使用されるのは第1回入札が

行われた 1870 年 6 月以降ですから、外国人は開市後 1 年半以上「相对借り地域」に住むか築地ホテル館に滞在するしかありませんでした。

## 築地ホテル館物語

日本のインバウンド観光史上特異な存在である築地ホテル館は、上述の「居留地取極」第 5 条によって開市までに完成させると約束した外国人用のホテルでした。「取極」に添付された絵図面の左下に「外国人旅館」と記されていますが、今日の築地本願寺の裏手、勝鬨橋の北詰に建てられました。1867 年 9 月に着工し、完成日は資料によって違いますが、中央公論の「日本の歴史」別巻⑤が 1868 年 8 月 10 日（慶応 4 年 6 月 22 日）に竣工したとしていますし（村岡実「日本ホテル略史」は慶応 4 年 8 月 10 日としているのは元号の読み違いか）、大鹿武「幕末・明治のホテルと旅券」によれば、開市前の 1868 年 8 月 16 日（慶応 4 年 6 月 28 日）にアメリカの士官 2 名が江戸見物に行つてこのホテルに宿泊したことが確認されていますから、遅くともこの日までには宿泊可能な状態になっていたことは間違いありません。（図面掲載予定）

**ホテル館建設の経緯** この時まで洋式ホテルは横浜にしかなく、それらはすべて外国人の建設・所有・経営による小規模のもので、日本人が建設・経営するホテルはありませんでした。江戸開市となれば当然江戸にも洋式ホテルが必要で、諸外国の要請によって交易所を兼ねた外国人用のホテルを新築することが決まりました。その建設を幕府から請け負ったのが清水建設の前身の清水組の二代目棟梁だった清水喜助です。清水喜助は横浜が開港されると直ちに横浜に店舗を構え、幕府の神奈川奉行所をはじめ、奉行らの役宅、御目付長屋、奉行所の武器庫、運上所などの公的な建物の施工を請け負ってきました。そのかわり、横浜に新築される外国人の洋風の住居やホテルの建設を見て洋風建築やホテルの概念をある程度理解していたので、江戸に洋式ホテルを建設する幕府の計画が持ち上がると直ちに請負を申請して承認されたのでした。設計はアメリカ人建築士 R. P. ブリッジスに委託しましたが、建築の過程で和風も採り入れられ、和洋折衷の建物になっています。

かくして「築地ホテル館」は日本における最初の本格的洋式ホテルとして世界に知られる存在になったのですが、1872 年 4 月 3 日（明治 5 年 2 月 26 日）の銀座大火で焼け落ちて短命に終わっています。そのためホテルの細部にはわからないところが多いのですが、復原図や写真、錦絵などからホテルの外観や位置関係、施設内容は大体分かっています。7,000 坪の広々とした土地に、建築延べ面積 1,600 坪、客室は本館 1 階 37 室、2 階 40 室、別館 26 室の計 103 室で、当時の世界水準からみても相当大きなホテルだったことが窺われます。なお、ここに宿泊したオーストリア貴族のヒュブナー男爵と理化学のお雇い教師として来日したグリフィスがそれぞれ「ホテル館」をキャラバン・サライのようだったと形容していますが、キャラバン・サライは砂漠のオアシスの宿泊場兼交易所でしたから、外国公使団の要望に応じて内庭が交易所として使えるよう配慮した結果と思われる。

さて、ホテルのハードウェアは立派なものできたのですが、外国人客を迎えもてなす

人材をどうしたのかはよくわかっていません。清水喜助は建設請書では「旅客取扱いについては慣れた日本人を雇用し、自分もホテルの主人として知識を積んで努めたい」（現代語要約）と書いていますが、外国語を読み、書き、話せる日本人がこの時期に沢山いるはずがありません。支配人にはフランス人ジョゼフ・リュエル、料理長にはルイ・ベギューを雇ったことが分かっていますが（清水正雄「東京築地居留地百話」p209）、客に直接対応する従業員はもちろん、西洋料理の食材を仕入れたり、外国語の勘定書きを作ったりするために必要な外国人（中国人を含む）と外国語を解する日本人をどの程度雇用したかを知る資料が見つかっていません。アーネスト・サトウは「幕府はこのホテルを外国人に経営させたかったけど、外国人の誰も自分の責任で経営を引受けようとする者はいなかった。そこで私は建設者に対し、宿泊者の勘定書きをつくる会計担当や酒類、食料品の仕入れ担当は横浜から雇い入れるよう勧めた」と書いています。大鹿武は清水がサトウの勧めどおり外国人を雇ったかどうかは不明だと書く一方で、日本人スタッフの一人として1869（明治2）年からホテルが営業を中止する1871（明治4）年1月まで築地ホテル館に勤務した津田仙が在勤中に外国人向けの野菜の入手難を体験し、ホテルを辞めると自分で農園を営んで西洋野菜の栽培を試み、1876（明治8）年、日本初の農業学校である「学農社農学校」を創設したと紹介しています（大鹿武 p 34）。佐倉藩士だった津田は藩命で英語や洋学を学び、1867（慶応3）年に軍艦受取りに渡米した小野友五郎一行に福沢諭吉らとともに通訳として随行した人物であり、5歳の娘梅子（津田塾女子大の創設者）を岩倉使節団とともにアメリカに留学させた人として知られています。

**築地ホテル館の短かった繁栄** 川崎「築地外国人居留地」は築地ホテル館利用者の評価を調査して載せています。その第1号は、1868年に築地ホテル館に宿泊した **The London and China Telegraph** 紙記者サムエル・モスマンの体験記です。

築地では、旅行者は広々とした客室をもった建物を見出すことができた。このホテルは、快適さではヨーロッパや米国にある最高のホテルのいくつかに匹敵する。ホテルは湾のほとりにある絵のように美しい場所にあり、花壇、植込みおよび築山の間を縫う散歩道とともに非常に趣味よくレイアウトされた庭に囲まれていた。建物には長さ 200 フィート、幅 80 フィートで、高さ 60 フィートの鐘楼があった。……

この鐘楼からは今や東京と呼ばれる首都（1868年9月3日以降）の全景、東京湾、および遠方に聳える富士山の広々とした眺望を楽しむことができた。約百名が宿泊するホテルになっているが、これは日本におけるホテルの客室のサイズによったもので、ヨーロッパならば、三百人は収容するように設計されたことであろう。

食堂に加えてビリヤード・ルームおよびドロワーイング・ルームがあり、また長い廊下とヴェランダとがあった。ここで外国人は1日3ドルまたは9分（13 シリング6ペンスに相当）という安い値段で、素晴らしい食事と宿泊場所を得ることができた。（川崎 p 45）

ホテル館は開業当初からしばらくは多数の客が宿泊し、外国の公使館や領事館もホテル

内に仮寓して、ホテルの経営は順調のように見えました。しかし、大名ら武家が江戸を去り、外国商人の来住も少なかったため、当初の見込みと違って築地自体に賑わいがなく、また不慣れな清水喜助では経営がうまくいかない面があったのか、開業後わずか2年で衰運の兆しを見せています。「東京市史稿・市街篇」によると、1870年9月26日（明治3年9月2日）に、半官半民であった築地ホテル館は7万両で徳次郎および小四郎に払い下げられたと書かれています。

川崎の「築地外国人居留地」は、J.R. ブラックが創設した *The Far East* 誌諸号の記事に沿って衰退していく状況を説明しています。1870年8月16日付け同誌は、この時期に築地ホテル館は山師のような日本人の手に渡り、外国人マネジャーを雇って経営させたが、マネジャーにはほとんど権限が与えられていなかったため適切な経営ができなかった、経営者が普通の寛大さを示してさえいたら、東京に居住する外国人の大部分を客として獲得することができただろうと評しています。その数カ月後の1871年1月17日付 *The Far East* は、ホテル館の経営がうまくいかず、別の日本人に売却されたと記述し、さらに同誌1871年9月1日付によれば、ホテル館が台風（8月24日）によって大きな被害を受け、その10日後にまたしても築地鉄砲洲一帯を襲った台風でさらなるダメージを受けて経営不振が一段と深刻化し、1871年末をもって休業というところまで追い込まれていたと伝えています。

休業と同時に兵部省海軍部（のちの海軍省）水路部がホテル館の建物に入居し、1872年2月22日付で海軍が土地建物を買取り、その1カ月あまり後の1872年4月3日、和田倉門内の兵部省添屋敷（旧会津藩邸）から出火した火災が南に燃え広がり、銀座通りから築地の海沿いまでの広い区域を焼失させ、築地ホテル館の建物も灰燼に帰したのです。

築地ホテル館は、国策によってホテルと交易所を兼ねた半官半民の施設として運営されてきましたが、東京の交易市場が当初の予想に反して伸び悩んだことと、築地居留地に外国人の入居者が少なかったことが相まって、横浜の繁栄にくらべて寂れる一方でした。上に述べたように、1871年9月に政府がホテルの運営から手を引いて民間に払い下げられると、以後立ち直ることができませんでした。

原則として一般外国人の行動は居留地と遊歩区域内に制限されていたから、洋式ホテルは居留地内か遊歩規則の定める範囲内にしか作られませんでした。ホテル館があった当時の築地には他に2軒のホテルがありました。1軒は「オテル・ド・コロニー」という外国人が建設経営する10室ほどの小ホテル（外国人経営のため「オランダホテル」とも呼ばれていた）、もう1軒は日本人北村重威が始めた西洋料理を売り物にする「精養軒」です。2軒とも銀座大火で焼失したあと、ホテル・ド・コロニーは居留地内にただちに再建されましたが、「精養軒」は采女町に代替地を与えられて客室12を持つホテル兼西洋料理店として再建されました。再建の場所は2001年まで銀座東急ホテル（1960年に建設）があったところで、現在は時事通信社ビルになっています。

**帝国ホテルの建設** 築地ホテル館が休業すると、首都東京に外国からの貴賓を泊めるにふ

さわしいホテルがなくなり、国賓待遇クラスの貴賓は浜離宮の中にあつた「延遼館」や蜂須賀侯爵の屋敷などを借りて迎賓館にあてるか、横浜のグランド・ホテルに宿泊してもらうしかありませんでした。井上馨外務大臣の肝煎りで、1883（明治16）年に日比谷に外国人と日本人の社交場として鹿鳴館が建設され、一部宿泊施設も設けられていましたが、毎年のように外国から貴賓を迎えるようになると、首都にふさわしい規模と内容のホテルの必要性が痛感されました。井上は当時財界の大立者であつた渋沢栄一、益田孝、大倉喜八郎らを説得して一大ホテルの建設計画を進めました。1887（明治20）年に「有限責任帝国ホテル会社」が設立され、鹿鳴館に隣接する国有地4,200坪（現在のインペリアル・タワーのある位置）を無償で貸与され、1890（明治23）年に開業しました。帝国ホテルは事実上の国策ホテルで、財界人も上記3人のほか、岩崎弥之助、安田善次郎、横山孫一郎、浅野総一郎らわが国の資本主義経済の基礎を築いた錚々たるメンバー20人が出資しましたが、最大の出資者は宮内庁で、総株260のうち20%を超える55株を出資しました。以後帝国ホテルは首都の迎賓館として機能し、繁栄することになります。

## 築地居留地の盛衰

築地居留地は、江戸開市のために選ばれて外国人の居住と活動の場となり、首都東京の西洋文化受け入れの最初の窓口になりました。貿易商人たちは横浜の方が便利と判断して拠点は横浜に残しましたが、外国人の居住するところには領事館が必要ですから、イギリスとオランダを先頭に、ポルトガル、アメリカ、ドイツ、スペイン、ペルー、スイス、チリの計9カ国の領事館が築地居留地内に設置されました。公使館は首都のどこにでも設置できましたが、まず1874（明治7）年にアメリカが麻布山善福寺にあつた公使館を築地に移し、以後ペルー、ハンガリー、フランス、朝鮮、スペイン、アルゼンチン、スウェーデン、ブラジルの9カ国の公使館も築地に設置されました。江戸は幕末期にも日本の事実上の首都でしたから、江戸開市以前にも品川東禅寺のイギリス公使館や麻布善福寺のアメリカ公使館のように、江戸の寺院に借り住まいの公使館を置いていたのですが、開市とともに公使館を築地に移した国が多かったのです。

米国長老派教会が開市の年に早くも築地に拠点を置いたことは先述しましたが、1873（明治6）年に全国のキリスト教禁止の高札が撤去されて日本人への布教が黙認されると、築地居留地には各宗派の宣教師が次々に進出してきました。競って教会を立て、ミッションスクールや神学校を設置して布教に励む一方、医療活動や慈善活動などを通して市民に働きかけを行うようになりました。それゆえ築地は現在の女子学院、双葉学園、立教学院、明治学院、立教女学院、青山学院、暁星学園、関東学院、アメリカンスクール、女子聖学院などのミッション系の学校多数の誕生の地となっています。ほかに、外国人の医師や料理人などに頼る分野のホテル、レストラン、病院なども数多く築地に立地しました。

築地居留地は、今ではその歴史を思い出す人が少なくなっていますが、外交官やお雇い外国人以外の一般外国人は居留地内にしか住むことができませんでしたから、条約改正に



よって居留地制度が廃止される 1899（明治 32）年までの 30 年余の間、築地は本物の西洋文化の香を発散する東京で唯一の場所でした。ただし鹿鳴館が建設され（1883）、帝国ホテルが建設され（1890）、霞が関の官庁街が整備されるにつれて、築地居留地の社会的経済的重要性は低下する一方となりました（「築地居留地百話」より）。

## 2. 内地旅行免状の時代：1874～1899

安政五カ国条約およびその他の国との間で結ばれた同内容の修好通商条約によって、外交官とお雇い外国人を除く一般外国人は居留地内にしか居住できず、遊歩規則によって自由に遊歩できる区域が 10 里（約 40 km）程度以内に制限されていたことは先述しました。この制約はもちろん居住外国人だけではなく客船などで来訪する外国人にも適用され、遊歩区域外に旅行することは禁じられていました。この境界線の外を「内地」と呼び、許可を得て境界外へ旅行することを「内地旅行」と呼んでいました。そもそも安政五カ国条約は不平等な条約で、外国人は居留地内での領事裁判権（外国人の犯罪に対して日本側に裁判権のない治外法権状態）を有する一方で、対抗上日本側は開港した 5 港と 2 市のそれぞれに遊歩区域を設定してその外に出ることを禁止していたのでした。

幕末から明治にかけての外国人の内地旅行の状況については、横浜開港資料館「世界漫遊家たちのニッポン」や丸山宏「近代ツーリズムの黎明：内地旅行をめぐる」（「十九世日本の情報と社会変動」）などが整理していますので、これらに沿ってその変遷を見て行きます。

### 内地旅行免状の導入

開港の当初から居留外国人の間に遊歩区域外に旅行したいという希望はあり、現実には、横浜から区域外の箱根や熱海くらいまでなら申請すれば例外として認められることがあったことはわかっています。第 1 章で言及したブラックの証言のように、幕末期には死の危険が伴うため、遊歩規則の境界外に無断で出ようとする外国人はほとんどいなかったのですが、明治維新後に少しずつ制限が緩和されていきます。このことは、1869（明治 2）年に長崎県からの問い合わせに対し、外国官（のちの外務省）が病氣療養に限り遊歩区域外の温泉保養地に行かせることを許可すると回答した際に、「神奈川県における箱根、熱海の扱いに準じる」と記載されていることから想像されます。次いで、1872 年（明治 5 年）に政府のお雇い外国人にのみ許されていた内地旅行を民間が雇う外国人にも適用するよう変更され、「雇入及通行免状」を発給するという緩和措置がとられました。ところが、翌 1873 年に駐日外交団の連名で、すでに攘夷運動はなくなっているのだから、遊歩（＝観光）や商用のための国内旅行を自由化すべしとの強い要請が出されました。遊歩制限は不平等な領事裁判権（治外法権）のいわば代償であり、政府は検討の結果自由化ではなく、病氣療養と学術研究に限り内地旅行を許可する方針を固め、1874（明治 7）年 5 月、12 条からなる「外国人内地旅行允準条例」を定めました。

**外国人内地旅行允準条例** この条例は遊歩区域外への内地旅行を認める基準を定めた規則で、旅行を許される者は、①遭難船の乗組員と救助に赴く開港地居住者、②養蚕、製茶など日本の物産・資源などの学術研究で現地に行く者、③動植物等の学術研究に行く者、④天体の測量等地理学的検分や測量・観測などを行う者とされ、⑤病気療養に赴く者については、医師の証明が必要で期間は30日または50日まで、横浜居留の者には箱根・熱海・富士・日光・伊香保を許し、神戸居留の者には有馬・琵琶湖・比叡山南部の諸峰を許し、長崎居留の者は五島・島原、函館居留者は札幌までに限りに許す、とされました。⑥政府または民間の雇入外国人が所用の目的地に赴くとき、⑦東京から港に緊急往復する必要があるとき、⑧お雇い外国人の家族を呼寄せあるいは帰国させる時、⑨来日する外国の貴顕で日本公使の紹介状のある者、または外国公使の依頼のある者、⑩鉱山、牧場などの専門知識を有し、あるいは機械の設置・運転の助力を依頼する時、⑪内地旅行外国人の従者、⑫外国人に同伴する通訳ガイド、とされました。

かくして外国人旅行者の国内旅行は「外国人旅行免状」（パスポートと呼ばれた）に一本化され、外国人は所属する国の公使を経由して日本の外務省に「免状」の申請をすることになりました。「世界漫遊家たちのニッポン」にはこの旅行免状のひな形の写真が掲載されています。国籍・姓名・身分・居留地名・旅行趣意・旅行先及路筋・旅行期限を記載し、外務大臣の印が押される形になっています。裏面には11項目の守るべき規則が印刷されていて、その中に免状は1回限りのもので旅行が終わり次第返還し、次の旅行を希望する際は新たに申請しなければならないと記載されています。

今から見ればずいぶん細かく規定されていると思いますが、旅行中の外国人に何らかの事故が生じた場合、日本の法律ではなく外国人の属する国の法律に従うという不平等条約の下にある以上、こうした規定になるのは止むを得なかったのでしょう。この後も外国公使団からさらなる自由化を求める要望が次々に出され、県など地方からの問い合わせに対応して小さな譲歩や手続きの簡素化などで少しずつ緩和はされて行きますが、領事裁判権が絡んでいる以上、不平等条約改正が実現するまで本質部分で譲歩することはありませんでした。こういう状況下では外客を歓迎する姿勢は生まれず、ましてインバウンド観光を促進するという国策がとられる余地はありませんでした。

**京都博覧会と入京規則** 既述のとおり、安政五カ国条約では天皇のおられる京都は例外的に外国人の入京を厳しく禁止していました（京都の10里四方内に入ってはならない）。その京都が例外的に外国人に開放されたことがあります。1872（明治5）年、旧暦3月10日から5月末までの80日間、西本願寺・建仁寺・知恩院を会場に京都博覧会が開催され、この期間中に限り、外国人居留者が入京して博覧会を参観することが認められたのです。それまでの遊歩区域外への旅行はすべて外国公使団からの要請で特別の措置や緩和が行われてきたのですが、明治5年の京都博覧会だけは京都市が国に申請して実現したものでした。公使、領事およびお雇い外国人以外の一般外国人にとって京都訪問が許された最初の機会でした。この時の「入京規則」は、①入京が許される期間は博覧会開催期間中に限られる、②大阪、

兵庫の領事が「入京切手」を発行し、入京後は検閲に際し提示できるようにしておくこと、③京都府管轄外への遊歩は許可されないが、例外として東は彦根、南は草津、北は堅田まで許される、などとされていました。この措置は外国人社会で大きな話題になり、博覧会に入場した外国人の数は 770 人だったと記録されています。国籍別では、西本願寺会場だけのものですが、一番多かったのがイギリス人の 125 名、次いでアメリカ人 66 名、フランス人 17 名、ドイツ人 13 名などと続いています。

京都府はこれに先立つ前年明治 4 年に初めて開催した前段階の博覧会の際にも、政府に外国人の来訪を許可するよう求めています。丸山宏「近代ツーリズムの黎明」が明治 5 年の入京許可にいたる京都府と政府とのやり取りや、その後も京都府が積極的に外国人の入京禁止の緩和を求めていることを紹介しており、この点に関する京都の先進性を伺わせませす。外国公使団からの要請と京都からのこうした要望が相まって、明治 7 年の内地旅行免状制度の創設へと向かったのです。

**内地旅行免状の実情** 外国人にとって内地旅行免状なしに旅行できないことは大なる旅行障害でした。文献に様々な事例が紹介されています。宮原安春「軽井沢物語」は、リゾート軽井沢誕生の経緯を追っていますが、その中で碓氷峠にも外国人が宿泊していた事実を探り出し、峠の茶屋に残されていた警察への届け出の文書を発見しています。以下は外務省が明治 26 年 8 月 4 日に発行した「旅行免状」の写しです。

御届 \*第 3271 号 \*私雇外国人各地旅行免状 \*国籍 英吉利 \*姓名 ロバート・ピー・アレク  
サンダ氏同行妻 \*雇主 小方仙之助 \*雇主住所 南豊島郡渋谷村 1 番地 \*職務 英語  
教師 \*被雇人寄留地名 東京市 \*旅行趣意 病氣療養

宿主の水沢瀨織が写しをつけて「本日より 9 月 15 日まで避暑のため拙宅に滞在いたしたき旨依頼があり」滞在させるという届けを軽井沢分署警部あてに提出しています。つまり、宿泊した外国人の滞在許可を宿から警察に届ける制度であり、「旅行免状」を持たずに旅行するとスパイ容疑で逮捕されることもあったのです（安原「軽井沢物語」p 36～37）。

川崎「築地外国人居留地」によると、政府のお雇い英語教師として 1873 年に妻と子供 3 人を連れて来日した日本英学史の恩人ジェームズ・サマーズは、東京、新潟、大阪、札幌と各地を転々として英語・英学の教授に務めたあと（居住地の周辺は一定の範囲で遊歩を認められていた）、1882（明治 15）年にお雇い教師を辞して日本永住を決意し東京に戻るのですが、これだけ日本のために働いた人であるにもかかわらず職を辞めれば一般外国人扱いとされ、築地居留地の外に住むことは許されず、内地旅行をしたければ「旅行免状」の発給を申請しなければなりません。

また「世界漫遊家たちのニッポン」によると、1888（明治 21）年に条約改正問題と絡んで外務省から各府県知事対し、内地旅行免状の手続きを厳密にするよう通達が出され、1890（明治 23）年には富士登山に出かけた外国人が免状の不備をとがめられて途中で警官によって強制的に遊歩区域内に連れ戻されたという記録もあります。ほかにも湯治の免状で富

士登山を強行して免状停止になったドイツ人の事例などもあります。

1878（明治11）年という早い時期に來日した英国女性イザベラ・バードの場合は、東北から北海道まで単独で自由に旅行し、奥地旅行から戻ってさらに神戸・京都・伊勢・大阪を回っています。彼女の場合は、パークス英公使の特別の計らいで、通常は旅程を明記して申請しなければならないところ、事実上無制限の旅券（免状）を発給してもらえたからこうした旅が可能だったとバード自身が語っています。（「日本奥地紀行」 p 69）。

なお中国人については、1871（明治4）年に「日清修好条規」が締結はされたのですが、1877年まで外交官が着任しなかったため、その間は身分の保証が得られず、中国人は官民の被雇用人もしくは欧米人の従者としてしか内地を旅行することが出来ませんでした。

**居留地制度の廃止と条約改正** 維新政府にとって徳川幕府が結んだ不平等条約の改正は最大の課題でした。領事裁判権（治外法権）の解消、関税自主権の回復、一方的な最恵国待遇の廃止など、独立国としてこれから成長して行こうとする日本にとって、避けて通れぬ必須かつ緊急の課題だったからです。新政府は成立後すぐに条約改正の意志があることを宣言し、その準備を始めています。とはいえ、条約改正となると国際公法に則りそれにふさわしい国内諸法や法治体制を確立してからでなければ成功はおぼつかないことを認識し、むしろ条約第13条に定められた条約改正の協議期限である1872年7月1日（明治5年5月26日）が近づいてくることを懸念して改正交渉の延期を求める一方で、予備的交渉を行う使節団を派遣することにしました。これが「岩倉使節団」と呼ばれる明治初期の政府派遣の大使節団です。岩倉使節団は大久保利通、木戸孝允、伊藤博文をはじめ新政府の幹部高官の半分を含む50名の官員のほか、59名もの留学生を伴って渡米しました。条約改正交渉もさりながら、新政府として欧米の実情を視察しておくことがその後の施政にとって重要との判断からでした。

岩倉使節団は、条約改正交渉は時期尚早として相手にしてもらえませんでした。もう一つの目的である西洋の政治経済文化を直接見聞するという目的では、アメリカから欧州に廻って各国の実情を視察し、要人に会い、大なる成果を上げて帰国しました。岩倉具視は久米邦武が作成した使節団の報告書「米欧回覧実記」の扉に「観光」と揮毫したうえで署名しています。使節団の成果が西洋諸国の「光を見る旅＝観光」だったことを表現した点、観光を旅の意味で使った最初の例といえるでしょう。その後日本が後進国と見られている限り条約改正はおぼつかないことを心配した井上馨外相が、「脱亜入欧」を目指して日比谷に「鹿鳴館」を建設し、諸外国の貴顕との国際交流に努力したことはよく知られています。

条約改正の中でも極めて困難な課題が治外法権の廃止でした。西洋諸国から見れば日本はまだ野蛮な国であり、そんな国の法律に縛られるのは耐え難いと考えていたからです。非西洋国で治外法権を拒否できた国は一国もありませんでした。1873（明治6）年に日本政府に司法顧問として雇用された仏人法学者ボアソナードの指導下に刑法や民法や治罪法などを制定し、かなり法制化が進んではきましたが、そのボアソナードでさえ日本でまだ

拷問が行われていることに驚いたのです。初期の条約改正への努力は、井上馨や大隈重信をはじめ歴代の外務大臣が取り組んだのですが、日本側の体制整備の遅れを理由に成功に到りませんでした。他方、明治も半ばを過ぎて日本の国力が高まってくると、逆に日本国内にナショナリズムが台頭して強硬派も生まれて来ました。条約励行論と呼ばれる対外強硬論もそのひとつで、現行条約では外国人は居留地内に住むと決めており、遊歩地域外への旅行は原則認めていないのだから、条約の規定を厳密に適用すれば外国人のほうが不便さに根を上げて条約改正に応じるであろうという議論でした。しかし外交当局はそういう考え方は危険であり、日本は開国の方針を堅持する態度を保持することこそ正しく条約改正へ向かう道であるとして交渉を継続し、陸奥外務大臣のときについて最重要国の英国との間で条約改正の同意をとりつけます。新条約「日英通商航海条約」は1894（明治27）年7月16日に調印され、その直後に日清戦争がはじまっています（8月1日宣戦布告）。条約の発効は5年後の1899（明治32）年7月と決められ、予定通り治外法権も内地旅行制限も撤廃されました。

新条約調印に先立ち、1892（明治25）年には、それまで2週間ないし2カ月であった旅行期間が6カ月に延長されるなど大幅に緩和され、翌1893（明治26）年、こうした社会情勢を背景に、外客の誘致と接遇改善を目的とする「喜賓会」が設立されたのです。

### 3. 外客受入体制の進展

喜賓会の設立は外客の国内旅行の自由化を前提としたもので、日本のインバウンド観光振興の始まりといえます。日本はすでにアジアの先進国として世界に認められるまでになっており、数十年におよぶ不平等条約の改正努力も達成目前でした。外国人の国内旅行を制限する理由が除去されたとき、外客を歓迎し、日本の観光魅力を世界にアピールし、ひいては外客の誘致が西洋からの文物の輸入に欠かせない外貨獲得につながる有効な手段であることを意識した上で、まず民間のイニシアティブによってインバウンド振興事業がスタートしたのです。

この時期、欧米ではすでにトマス・クックをはじめとする旅行業者が国際観光旅行はもちろん、世界一周旅行も催行するほどの力を有していた一方で、「観光」は富裕者の遊びと考えられていて中央政府の関わる問題とはみなされていませんでした。それゆえ外国人観光客の接遇や誘致を目的に掲げ、国全体を視野に入れた非営利組織「喜賓会」は「政府観光局」（NTO : National Tourist Organization）の原型であり、世界初のNTOであったといえます。もっとも、世界に先駆けてこういう組織を創立せざるを得なかったのは、外国人の国内旅行が厳しく制限されていたため彼らの世話をする旅行業者が存在せず、民間企業にインバウンド観光を育てる理由も知識も力もなかったがゆえに、何かしら公的なサービスが取り組みを開始する必要があるということなのでしょう。

喜賓会の創立とその事業の紹介に入る前に、明治維新以降の外客受入れのための施設やサービスがどのように始まり、どのように発展してきたかを見ておきます。欧米と生活習

慣が異なる日本では、交通、宿泊・飲食、通訳案内業（ガイド）、外国語による旅行情報などの関連諸サービスがインバウンドにおける課題ですが、「交通」は鉄道にしろ自動車にしろ、西洋起源のものが主体で利用上の問題が少ないので後に回し、外客の内地旅行のための日本観光の課題である「ホテル」、「ガイド」、「旅行情報」を先に概観します。

## 洋式ホテルの黎明期

宿泊・食事の相違は国際旅行の障壁になり得ますが、とくに日本と西洋では習慣の違いが大きいため、この障壁の緩和が最大の課題でした。和式旅館は西洋人が安心して利用するにはためらいがあり、外国人向けに別途洋式ホテルを整備することが必須でした。

初期の洋式ホテルの歴史はいくつかの研究書が整理しています。本書は「日本のホテル略史」（運輸省 1946, 49 年）、「日本ホテル小史」（村岡実、1981 年）、「幕末明治のホテルと旅券」（大鹿武、1987 年）、「日本のホテル産業 100 年史」（木村吾郎、2006）、「ホテルと日本近代」（富田昭次、2003）などを参照しました。

明治維新までは横浜にしかなかった洋式ホテルも、続いて開港して外航客船の寄港地となった神戸と長崎、それに大阪（川口）の居留地にも小規模ながら外国人のための外国人による洋式ホテルが誕生しました。首都東京については先述したところですが、居留地と遊歩範囲の外には一般の外国人が居住せず、その来訪自体が想定されていませんでしたから、洋式ホテルが誕生する余地はありませんでした。それゆえ居留地外で最初に洋式ホテルないし外国人客を宿泊させる設備を整えたのは、遊歩区域外に旅の出来る外国公使・領事、お雇い外国人らの避暑需要等に対応する首都圏に近いリゾート地、具体的には箱根と日光でした。東京、大坂、京都などの大都市をはじめ、地方の主要都市にも鉄道の延伸にともなって明治 20 年代からぼつぼつホテルが立てられ始めますが、都市ホテルの歴史はあとにして、まずはリゾート地に誕生した洋式ホテルの先駆を概観します。

**リゾート滞在の需要** 西洋の上流階級は 19 世紀半ば以降、国境を超えて暑い夏はスイスなどの山岳地に滞在し、冬は暖かい地中海の避寒地に滞在する習慣ができていました。明治維新後日本に在住した外交官やお雇い外国人にとって、日本の蒸し暑い夏は耐え難いものでした。ヨーロッパの緯度を日本と比べれば、ロンドンはカムチャッカ半島の先端、パリはサハリンの中央部の緯度にあり、逆に東京は地中海を乗り越えてチュニスやアルジェの緯度に相当します。しかもヨーロッパは空気が乾燥していますから、湿度の高い日本の夏の耐え難さは北ヨーロッパの比ではなかったのです。そこで彼らは長期の夏期休暇を要求しました。1873（明治 6）年 7 月、日本陸軍御雇教師のマクリー中佐が仲間を代表して気力の回復や身体のため健康のために富岡、箱根、小田原、日光などに旅行して山辺の空気に触れたいと暑中休暇願を提出しました。これより前、1872（明治 5）年 3 月には、横浜の英字紙「ジャパン・ウィークリー・メール」が、一般の外国人が内地旅行できる日に備えて、東京と横浜を起点とするモデル旅行ルートに掲載しています。その記事の中でイギリス公

使館書記官アーネスト・サトウが、同年3月13日から23日にかけて日光中禅寺湖に旅した印象を4回にわたって紹介しています（「福田和美「日光避暑地物語」より）。

先述した通り、1874（明治7）年に「内地旅行規則」（允準条例）が定められ、外国人の内地旅行を可能にする「内地旅行免状制度」が誕生しました。東京・横浜在住の外国人に勧められた保養地は箱根、熱海、富士、伊香保などの温泉地ほかに、温泉のない日光も選ばれたのです。かくして明治が進むにつれて、内地旅行免状の取得が条件ではありますが、まず居留地に住む欧米人らが日本の山岳リゾートでの避暑や温泉地での保養滞在に出かけるようになります。鉄道も急ピッチで敷設が進み、これに対応して少しずつホテルや西洋人客が滞在しやすいようにアレンジされた旅館も増えていきます。

**箱根と富士屋ホテル** 箱根は富士山の見える景勝の地で保養地としても人気が高く、早くも明治初年から外国人の滞在希望が出されています。箱根は旧東海道沿いであって、江戸時代のオランダ商館長らも江戸参府のたびに通った道であり、元禄時代に在日したエンゲルベルト・ケンペルの時代から西洋にも紹介されていました。それゆえ明治維新の達成とともに早くから外国人が来訪し、とくに宮ノ下に宿泊していた記録が残っています。

「箱根富士屋ホテル」の開業は1878（明治11）年ですが、山口堅吉編「富士屋ホテル八十年史」の冒頭に、明治初年に箱根にあった温泉旅館として、宮ノ下に藤屋勘右エ門、奈良屋兵治、伊勢屋八右衛門、三河屋五兵衛、山田屋安右衛門の5軒、底倉に梅屋又右衛門、蔦屋平右衛門、萬屋伊兵衛、住吉屋源右衛門の4軒、合計9軒の温泉宿があり、そのうち、明治初期から外国人を受入れていたのは奈良屋だけだった、と書かれています。「奈良屋」は慶応3年から外国人客を泊めており、ある程度外客向けの設備を整えていたようです。

富士屋ホテルは、外客を独占していた奈良屋に対抗して山口仙之助が伝統ある藤屋を買収して外国人旅行客の宿泊市場に進出したものです。山口仙之助は1871（明治4）年に単身渡米してアメリカ生活を体験し、帰国して福沢諭吉の門下生になりましたが、福沢に役人でなく実業家への道を勧められ、ホテル業への参入を決意したのです。「八十年史」によると、仙之助は17歳のとき岩倉使節団一行の船に同乗して渡米したことになります。しかし、米国到着後こと志と違って身を立てること意のままにならず、3年後洋食に不可欠な牛肉を供給する牧畜業を興す目的で種牛7頭を購入して帰国しました。しかし、牧畜業経営は時期尚早で、牛は駒場勸業寮（内務省の農業牧畜の奨励施設）に売却し、牛を売ったお金を元手に富士屋ホテルを設立したと書かれています。

しかし、箱根のような山間地でのホテルの経営は容易ではなく、「八十年史」によれば、「最も必要な食料品、例えばパン、肉類の如き、凡て横濱より供給を受けるより外に道がなかった。それでは毎日の必需品を如何なる方法によって送達されたかという、横濱より小田原までは馬車便に依り、毎朝宮ノ下より小田原に人夫を出して朝の食事に間に合わせたのである」。「八十年史」は富士屋ホテルの経営と箱根地区の観光開発、宿泊外客との交流など明治初期のインバウンド観光の在り様が興味深く描かれていますが、創業に関わるストーリーには不審な点もありました。これらについて、仙之助の孫の山口由美が「八

十年史」に書かれている諸事項を調べ直して「箱根富士屋ホテル物語」をまとめ、箱根に君臨した富士屋ホテルの歴史をわかりやすく紹介しています。

それまでの日本の洋式ホテルは、ほぼすべて外国人による建設経営もしくは政府が主導して建設されたホテルでした。まれに民間日本人よるものがあったとしても、たまたま自分の住んでいるところに外国人が来るようになって家を改装して外国人を泊めることにしたという程度のものでした。それらとは違い、箱根富士屋ホテルは一民間人がリゾート地を選定して本格的なホテル経営に乗りだした日本初の事例でした（「箱根富士屋ホテル物語」）。

**日光と金谷カテッジ・イン** 維新前後の日光は幕府直轄地（天領）であったため、大政奉還後の慶応3年冬から一般の武士や庶民の参詣が禁止されていたうえ、戊辰戦争に巻き込まれて苦境に立っていました。大鳥圭介らが徳川家のシンボル「日光」に立て籠って応戦する方針を立てたため東照宮の建造物が毀損される心配があり、官軍の長だった板垣退助の配慮で救われたという経緯もあります。そういう時期でしたから、外交官といえども簡単に日光を訪れることはできませんでした。

最初に日光を訪れた西洋人は英国公使ハリー・パークスです。1870（明治3）年5月にパークス夫妻と随行士官らは特別待遇の貴賓として日光廟に参拝し、輪王寺の本坊に宿泊しています。次いでアーネスト・サトウが1872（明治5）年に来訪して、横浜の英字紙に日光を紹介したことは前述のとおりです。金谷カテッジ・イン創設のきっかけとなったとされるヘボン博士の最初の日光訪問は、パークス（1870年）とサトウ（1872年）の二つの訪問の間だったのでしょう。

「日本ホテル略史」には、1873（明治6）年、日光東照宮の楽人金谷善一郎が、米人ヘボン博士の勧めにより、夏季だけ四軒町の自宅と近所の家屋を借り集めて外国人向けの避暑別荘カテッジ・インを開業したと書かれています。そのいきさつについて、善一郎の長男金谷真一の「ホテルと共に七十五年」（昭和29年刊）が善一郎の思い出話として次のように書き記しています。

ある日、東照宮の美観と日光の風物を慕って日光に来た外国人がいた。徳川の日光領として繁栄を極めた所だけに数軒の宿屋があったが、どの旅館もこの外国人を泊めてくれず、その人が難渋しているのを見かねた父（善一郎）が我が家の部屋を提供することになった。こうして外国人の窮地を救ったが、当時の世相ではこの同情心が許されず、金谷が紅毛人を家に泊めたということが東照宮の忌避に触れて父は破門されてしまった（中略）。

（カテッジ・インを始めた）明治6年6月といえば私が生まれる6年も前のことである。ある外国人夫妻が四軒町の屋敷を訪ねてきた。この人は先年父が宿を貸してやった人であったのだ。この夫妻は「四軒町の屋敷には室数もあるので、是非夏の住家として涼しい日光を選びたいので、貸してくれないか」との申し出をされた。これが有名なヘボン式ローマ字の発案者で、当時横浜の十全病院の院長をし、その傍ら伝道師としてキリスト教の布教に務めていたヘボン博士である。父はこの夫妻に「夏の間だけその屋敷の一部を貸しはするが、その条件として祖母の意見を入れて牛肉や鶏肉の料理は家の外でやってほしい」との約束をした。そして2階を開放することにした。（中略）



博士がこうして夏を過ごすうちに、手真似を用いたかどうかは知らないが、英語を話すことができない父との間に種々の四方山話が交され（中略）、新しい世の中に追いついて行こうとして苦悩している父に大きな示唆を与えてくれた。「今後欧米人の来日が増加し日光廟を慕って来ることと思う、特に涼しい日光に東京、横浜の夏を避けて来る人が年々増加すると思う、自分も来年は友人を連れて来るから室を出来るだけ多く提供し、家計の補いにしたらどうか」という親切なアドバイスがあった。

翌 1874（明治 7）年にはこの予想が実現し、パークス駐日英公使、バラ神学博士夫妻などが金谷宅に滞在し、以降年とともに避暑客が増えていきました。お雇い外国人や駐日公使館・領事館の人々を中心に在住外国人が沢山来るようになり、金谷の四軒町の屋敷だけでは手狭になり、近所の伴、鈴木、福田、柴田、植松、斉藤などの諸家の空き部屋を借り上げて彼らに提供するようになった…、というような経緯で金谷家が日本におけるカテッジ・インの草分けとなったのでした。ただし、金谷真一の「ホテルと共に七十五年」に書かれているカテッジ・イン誕生の物語は事実とは違っており、ヘボン博士は 1872（明治 5）年 10 月から翌 1873（明治 6）年 11 月までアメリカに帰国していたことが確認されていますから（望月洋子「ヘボンの生涯と日本語」ほか）、明治 6 年夏の客はヘボン博士ではあり得ません。外国人滞在用の施設をつくる示唆をヘボン博士から得たのだとしたら、最初に宿を提供した見知らぬ外国人がやはりヘボン博士で、その時に示唆を得たのか、あるいは別の機会だったのでしょうか。内地旅行免状が制度化（1874 年・明治 7 年）される前なので、外交官でないヘボン博士が特別許可を得て日光を訪れて宿泊を断られたという可能性はあります。また、当時は旅館以外の個人が外国人を宿泊させることは禁じられていましたから（明治 8 年 10 月に解禁）、金谷善一郎がとがめられても無理はないと思われます。もっとも、最近出版された善一郎の孫申橋弘之による「金谷カテッジ・イン物語：日光金谷ホテル誕生秘話」（2017 年 4 月）によると、金谷善一郎が東照宮を破門されたというのは間違いで、善一郎が東照宮楽人の職を辞したのはカテッジ・インが軌道に乗った 1889（明治 22）年であったこと、また、ヘボン博士はパークス公使夫妻が日光を訪れた 2 か月後の 1870（明治 3）年 7 月に金谷家に宿泊しているが、見知らぬ人を泊めたのではなく、ヘボン博士の翻訳を手伝っていた奥野昌綱の事前の紹介によるだろうと推測しています。奥野は輪王寺宮御用人であった奥野昌忠の養子となり、明治維新まで輪王寺に務めていた人でした。

なお、金谷カテッジ・イン開業より前、最初に英公使パークス夫妻が日光を訪れた翌年の 1871（明治 4）年に日光鉢石町に鈴木ホテルという宿が出来ています。ホテルといっても実際は旅館で、この時期に日光を訪れた外客はみなこの鈴木ホテルを利用し、1879（明治 12）年にイザベラ・バードが日光を訪れたとき、「あえて泊るのを避けた鉢石にある美しいヤドヤ」とあるのがそれです（福田和美「日光避暑地物語」）。なおイザベラ・バードはパークス公使やヘボン博士から情報を得て、日光の金谷家に 10 日ほど滞在して金谷家の様子を描いていますが、この時点では純日本家屋のままです。金谷善一郎は洋風のホテルを建てる希望をバードに話していますが、夏だけの稼ぎでは建設資金をためるには不十

分で、実際に「金谷ホテル」を建てたのはずっとあとの1892（明治25）年のことでした。

1885（明治18）年に後述の民営日本鉄道が宇都宮まで開通し、さらに1890年には宇都宮～日光線も開通したので避暑客が大きく増え、日光だけでなく中禅寺湖畔にもホテルが建設されていきます。

**雲仙温泉** 内地旅行免状制度が導入される前、1869年に長崎県から外国人に温泉治療目的の居留地外旅行を認めてよいか否かとの照会があったことは先述しました。長崎在住の外国人にとって、真夏でも気温が20℃前後の雲仙は避暑滞在型の山岳温泉リゾートとして魅力的だったに違いありません。「日本ホテル略史」の1877（明治10）年の項に「本年頃より長崎在留の各国領事、宣教師等夏期中避暑のため雲仙に来遊し始めたり」とあります。雲仙は、長崎駐在の領事館員やお雇い外国人の需要に始まって、上海、香港在住の西洋人の避暑や温泉治療滞在地として人気を得て発展しましたが、当初は温泉旅館が何とか対応する程度の需要だったのでしょうか。「日本ホテル略史」に最初に登場するホテルは1892（明治25）年開業の緑屋ですが、その後のホテル建設は明治30年代に入ってからです。「日本ホテル略史」に「1897（明治30）年英人リーレーの経営するホテル開業」とありますが、このホテルのその後のことはわかっていません。1903（明治36）年版チェンバレンの「日本帝国小史」（第7版）に緑屋、雲仙ホテル、高来ホテル、新湯ホテル、下田ホテルなどの名が挙げられていますから、雲仙は長崎との関連で外国人客の需要の高いリゾートだったと思われる（木村吾郎「日本のホテル産業100年史」）。

**避暑地軽井沢** 避暑地軽井沢の誕生は、二人の外国人に起因しています。一人は英国聖公会教師アレクサンドル・ショーAlexandre Croft Show、もう一人は工部大学校（のち東京帝国大学）のお雇い英語教師であったジェームズ・ディクソンJames May Dixonです。ショーとディクソンは1886（明治19）年4月、前後して軽井沢を訪れました。リューマチを患っていたショーはたまたま訪れた軽井沢に魅了され、ここを避暑地とし、教会も立てて軽井沢の発展の基礎を築いた人です。他方、ディクソンは「万平ホテル物語」によると、1886（明治19）年4月に長野へ旅行する途中、碓氷峠から眺める眺望に魅惑され、親しく土地の事情を視察して帰京しました。7月上旬に二人はそれぞれ家族を連れて避暑のために軽井沢を訪れ、ショー家は高林董平の居宅、ディクソン家は佐藤万平の亀屋旅館を借りて8月下旬まで滞在しました。これをきっかけに佐藤万平は外国人避暑客対象の貸間を業とする決意のもとに「万平ホテル」を創業し、ショーは自ら別荘を建てて生涯夏はここを避暑地として過ごすことにしたのでした。この軽井沢「発見」の物語は、「日本ホテル略史」では1890（明治23）年7月のことと書かれていますが、宮原安春「軽井沢物語」（1991年刊）が当時の古い地方紙の記事を探し出して、それより早い1886（明治19）年であったことを証明しています。

先に紹介した箱根、日光、雲仙は昔から景勝地や湯治場として知名度が高く、明治維新以来アーネスト・サトウらによって早くから紹介されて外人客を引きつけてきました。し

かし、軽井沢は中山道の小さな宿場だったというだけで特別に魅力ある土地とは考えられていませんでしたから、まさしく外国人によって繁栄のきっかけをあたえられたリゾートといえます。外客が気に入って来てくれることは、さびれる一方だった宿場町にとって天の助けではありましたが、外国人を受け入れる何の用意もなく、ハンモックのようなものにフトンを敷いて寝てもらい、西洋料理など知る由もなかったから、最初はパンと牛乳と魚のから揚げを調理するのが精いっぱいだったと「軽井沢町史」が書いています。避暑中の外国人客たちは、ホテルの営業に必要な一切の知識を教えてくれただけでなく、パンの作り方から牛やヤギを連れてきてバターやミルクの作り方まで教えてくれたといいますが（木村吾郎「日本のホテル産業史」1994）、辺鄙な軽井沢では、1893（明治26）年頃まで富岡地方から毎日屠肉や牛乳が運ばれていたと「信濃毎日新聞」（明治26年7月30日付）が報じています（「軽井沢物語」より）。

1884（明治17）年5月、上野～高崎間の日本鉄道が開通したあと、翌1885（明治18）年10月に官営鉄道の横川～高崎線が開通し、その後1888（明治21）年12月には直江津から長野を経由して軽井沢まで鉄道が開通しました。つながっていない横川～軽井沢の区間は直線距離なら10 kmほどですが、間に碓氷峠があつて難工事が予想されたため、1888（明治21）年8月に両駅間を民間会社の馬車鉄道が結びました。1893（明治26）年には官営鉄道がアプト式によって横川～軽井沢間を結び、東京～直江津間が全通します。

佐藤万平の旅館「亀屋」は1894（明治27）年に洋式ホテルに改装のうへ「亀屋ホテル」として経営していましたが、1896（明治29）年に名前を「万平ホテル」と改称し、年々滞在する外客が増えていったのでした。鉄道交通が便利になることで軽井沢の避暑地としての人気はますます高まり、軽井沢ホテル（明治35年）、三笠ホテル（明治39年）などが開業しています。

**日本ホテル協会の誕生** 内地旅行免状を義務付けた時代は、そのこと自体が外客の国内旅行を歓迎しない意思表示でしたし、量的に少ない外客のために洋式ホテルを建築するのはハードルが高かったに違いありません。それでも鉄道が次第に普及し、リゾートを中心に外客向けのホテルが誕生していくと、横の連携が求められてきます。その最初の動きが1906（明治39）年1月にありました。富士屋ホテルの山口仙之助が、日露戦争後の新しい時代を迎えるに際し、ホテル業の発展を期することを目的に全国の同業者に懇親会の開催を呼びかけました。「会員相互の親睦を高め、知識の交換を行い、ホテルの営業上の諸種の弊害を矯正し、もってホテル業の発展と福利を増進する」ことを目的として、「大日本ホテル業同盟会」を組織することを全会一致で可決したのでした。しかしこの同盟会は、山口自身が同盟会と相容れないホテルチェーン設立プロジェクト（富士屋、帝国、都、金谷が共同出資の会社を設立して全国展開を目指した）に関わっていたことがもつとで、誕生まもなく解散しています。それでも山口自身の問題意識が失われてしまったわけではありませんでした。少しずつですが各地にホテルが増え、過当競争による値引きや過剰サービスなどで経営が困難になる状況を憂え、無統制の自由競争を防止し、ガイドによる送客手数料などの廃止や適正

化を求めようとする要請から、やがてホテルの横のつながりが生まれるのは必然の方向でした。

ただし、この時期にはまだ「ホテル」の定義がなく、どれだけのホテルが全国に存在するかもはっきりしていませんでした。山口が同盟会結成を呼びかけた時、自分の知っている23軒のホテルに案内状を出し、洩れているホテルがあればそれぞれが案内してほしいと書き添えていることは、山口でさえこの時点で日本に何軒のホテルがあるのか不確かであったことを証明している、と木村吾郎が書いています。

次の動きは1909(明治42)年6月、横浜のグランド・ホテルのC. ホール社長が提唱し、同年に制定された農商務省令「同業組合準則」に従ってホテルの組合を結成すべく帝国ホテルに同業者が集まり、全会一致で「ホテル同業組合」の結成を決めました。組合に参加を表明したホテルは28社でした。ところが農商務省は上述の「同業組合準則」の定めにより、「全国旅館総数の四分の三以上の同意を得た組合なら認めるが、ホテルなる特殊の業者のみの組合はこれを認めず」として許可しませんでした。ホテルが「業種」として認められていないことが問題であり、ホテル組合側は内務省に対し「10室以上の客室を持ち、食堂、談話室等の設備のあるものを『ホテル』として認め、普通の旅館から分離してほしい」と出願したが認められず、結局同業組合でなく任意の「協会」と称することにしてこの年28軒を会員とする「日本ホテル協会」が誕生したのでした。

**日本旅館の誕生** ここで日本旅館についても触れておきます。後年われわれが知ることになる「旅館」は明治維新以降に生まれたものです。江戸時代を通じて街道の整備と参勤交代によって支えられていた本陣・脇本陣・旅籠・木賃宿などの宿泊施設と旅に関連するサービスの仕組みは、幕末の参勤交代の廃止とともに揺らぎます。本陣、脇本陣といった大名や特権階級が利用する宿は門構えを許され、玄関があり、書院造りの構造をもち、上段のスペースと床の間が設けられ、泉水のある庭園が眼前に見えるなど、豪華なつくりの宿でした。しかし、下級武士や庶民が利用する一般の旅籠は粗末な宿がほとんどでした。明治新政府が1868年に古い宿駅制の廃止を宣言すると、大名行列に替わって役人や商人たちが街道を行きかうようになり、彼らの需要に合わせて本陣と旅籠の中間的な「旅館」が発生します。しばらくは旧街道とともに存続しますが、旧街道と離れたところに新しい国道や鉄道が敷設されるようになると、旧街道沿いの宿場そのものが廃れていきます。

宿泊施設が交通手段の発展に左右されるのは宿命で、かつての街道の宿に替わって鉄道駅を中心に駅前旅館や都市旅館が生まれて、旅行者の宿として使われるようになります。宮本常一「日本の宿」は新しいタイプの旅館の誕生を次のように説明しています。

封建制度が崩壊し、古い秩序がくずれるとともに新しい官僚制度が発達すると、本陣とは違った旅館の要求がおこってくる。本陣のように多くの家来をつれてくるのではなく、とって普通の旅籠よりはレベルの高いものが要求せられたのである。それが旅館であった。旅館が旅籠と違うところは部屋と部屋の間が壁で仕切られ、部屋には床の間がついていることであった。

宮本はこの文章の後、明治以降この種の旅館が一般化してくるが、そのような旅館の多くは官庁などの御用達旅館または指定旅館の形式をとっていたと書いています。

なお、旅館にはこのように旅籠から発生したものとは別に、湯治場にあった宿から発生したリゾート地の旅館があります。鉄道が普及すると団体の温泉旅行や物見遊山が増加し、団体客を受入れるために大型の旅館が生まれますが、観光地の旅館が商用や業務旅行の宿とは異なった展開を見せるのは当然のことでした。

**ホテルと旅館** いずれにしても、内地旅行免状の時代はもちろん、内地旅行が自由化された1899（明治33）年以降も外国人客は量的にはまだわずかであり、ホテルが外客だけで成り立つわけがありません。ゆえにホテルのないところでは旅館の一部に洋式設備を取り入れて外客の用に供するという形が続いています。外国人の来訪する観光地ではちゃんとした洋室を設ける旅館もあり、単にふすまの仕切りを壁に換える程度の旅館もありました。他方、洋式ホテルの方は日本人がベッドや洋食になかなかなじまず、地方都市では増えて行きませんでした。

このような状況下で外客誘致の必要条件でもある洋式ホテルの増設は進まず、ホテルの公的な定義も存在しないままの状態が第二次世界大戦まで続きます。

## 通訳案内人（ガイド）の誕生

この時期の外国人は、案内人なしに日本国内を旅行することは事実上不可能でした。日本の生活習慣に慣れて日本語もある程度わかる外国人を頼るか、言葉が通じる日本人の案内で出歩くことしかできませんでした。鎖国時代のオランダ人は日本語を学ぶことを禁じられていて、コミュニケーションは日本人通詞（通訳）に頼るしかなかったのですが、通詞は指定された士族の世襲の職業であって、一般の日本人が勝手に外国語を学ぶことは許されていませんでした。

黒船到来以降主流は英語に変わっていきませんが、通詞は商務官を兼ねるなど業務の幅が広く絶対数も少なかったので、相手がよほどのVIPで上司に命じられて通詞として同行するのでもなければ、私的な旅行の案内をするという事はあり得ませんでした。もちろん今でいうガイド（通訳案内人）という職業も、その呼び名もありませんでした。

**職業ガイドの誕生** 明治に入り、1874（明治7）年に外国人のための「内地旅行免状」制度ができてから外国人の間に内地旅行の希望者が増え、これに伴って通訳案内人の需要も生まれたのですが、供給の方は洋式ホテルやレストラン、あるいは外国商人に雇われて実践的に外国語に接し、英語が多少しゃべれるようになった日本人たちが、「ハンディボーイ」（便利屋）とか「遠行ボーイ」などと呼ばれて外国人の旅行案内をするようになっていきます。これが日本における通訳ガイドの始まりでした。

職業ガイドとして最初に文献に名前が出てくるのは仙石団次郎という人です。仙石団次郎は1849（嘉永2）年生まれで、明治初年から外国人旅行者の案内人となり、箱根富士屋

ホテルが創業（1878年）すると同ホテルの専属ガイドになっています。山口堅吉編「富士屋ホテル八十年史」に仙石団次郎の回顧談が載っています。これによると「当時の案内者は、英語の通訳であり、料理人であり、ヴァレット（召使）であり、又荷物運搬人であった」と証言しています。それゆえ、「旅行には缶詰その他の食料品を用意し、途中で料理しながら歩き、地方ではコックさん、コックさんと呼ばれた」と言っています。なお、仙石は同時期にいた古参ガイドとして、田島、松田、吉田、中島などの名前を挙げていますが、彼らのことは分かっていません。

**イザベラ・バードと伊藤鶴吉** もともと「旅行記」などの著者は、自身の旅行や観察を手助けしたガイドの名前まで書き残す人はあまりいません。自らベテランガイドとして活躍したあと立教大学大学院観光研究科でガイド研究を行った有泉晶子の「通訳ガイド研究」（前田勇研究室・2005年刊）によると、欧米人の文献に名前が載った最初の日本人ガイドは、1878年3月からイギリスの女性旅行家イザベラ・バードに随行して東北から北海道まで旅をしたイトー（伊藤鶴吉）だとされています。バードは3か月におよぶ長旅の召使兼通訳として伊藤を選んだいきさつを「日本奥地紀行」（高梨健吉訳）に詳しく書いています。応募してきた日本人は沢山いて彼らを面接したのですが、「応募者たちは発音が下手で、さらに単語をでたらめにつなぎあわせるだけで十分な資格があると考えているのには恐れ入った」と述べ、選抜の為に英会話の能力テストと報酬の希望を訊ねたほか、「どんな外国人のところに住んだことがあるか」、「今までどんなところに旅行したことがあるか」ということを訊いたと書いています。仕事の経歴などを質問しても相手に意味が通じず、立会いのヘボン博士が日本語に通訳してやらねばならないような人が多かったのです。その中に3人だけこれほどと思える人がいたけど、話をするうちにとうてい一緒に旅行するのは無理かとも思ったが、その中の1人の誠実さを買って採用しようと決めかけたところに、紹介状なしにヘボン博士の召使の知人という若者がやってきて、結局この18歳の伊藤青年が採用されることになったのでした。

1950年発行の『ガイド必携』（日本観光通訳協会編）のガイドの歴史の記述では、「1875年頃から内地各地の居留地に住む外国人の内地旅行がぼつぼつ始まったので、外国語の知識が不十分ながら、特志の若者がガイドなどとなって同行し、道案内をやった。これは《遠行ボーイ》と呼ばれ所謂ガイドの嚆矢とされている。この遠行ボーイはホテルの支配人の周旋により雇われるのであるが、中には駕籠かき、牡蠣売り、ボーイ、コック、馬てい等、多少とも外国人と接触ある者が誰でも志願するなどあり、従って素質も満足とはいえなかった」（P27）と書かれています。

イザベラ・バードの「日本奥地紀行」は自分が雇ったガイド（伊藤）の個性や仕事ぶりについて詳細に記述した稀なる書物です。バードはイトーについて生き生きと語っています。当時18歳だったイトー自身が成長していく様子を如実に描き出しているといっていでしょう。

**ガイドの組合「開誘社」の結成** 有泉によれば、大旅行から帰ったイトー（伊藤）は職業意識に目覚めたようです。同じ思いは他のガイドたちにもあったらしく、翌 1879(明治 12)年に同業者の組織「開誘社」を結成しています。『日本ホテル略史』には「ガイドの先輩吉田徹三、伊藤鶴吉、福山久太郎、平山彦一等が発起人となり、ガイドの専業者組合『開誘社』を組織す」と書かれています。

自身がガイドであった有泉は、この時期にガイドの同業組合が結成された理由を次のように推測しています。①仕事を斡旋してくれるホテルとの間の事務的な便宜を計ること、②日当を外国人との個別交渉に頼らず、ガイドが満足できるような定額を導入すること、③ガイドするに当たって仕事上の苦勞や外国人の質問などに共通点が多いことから、知識経験を共有し研鑽に役立つこと、などを挙げたうえで、しかし結局は、④自分たちが他のガイドとは違い質の良いガイドであることを知ってもらう「差別化」こそが最大の目的だったろうと書いています。そして、当時はそれほど種々雑多な人たちがガイドになろうとし、質の悪いガイドがはびこる状況があったことを示している、と結論づけています。

開誘社は横浜のクラブホテルが刊行した *How to spend a month in Tokyo and Yokohama* (1890 年) やマレーの日本旅行ハンドブック第 3 版に当たるチェンバレンの *A Handbook for Travelers in Japan* (1891 年・明治 24 年) 以降の版に継続して広告を掲載しています。第 3 版の広告によると、開誘社のガイドの数は横浜に 18 名と助手 2 名、神戸にガイド 7 名、助手 2 名となっていて、全部で 29 名が登録されています。ここでははっきり「ガイド」という言葉が使われており、免許者 (Licensed) と書かれているのが注目されます。この時点ではまだライセンス制は導入されていませんから、開誘社独自の基準によっているのかもしれませんが。ジャパン・ツーリスト・ビューロー「回顧録」には「開誘社がその筋の認可を受け『公の周旋業』として組織たつ」と書かれていますが、その筋が何であるかは書かれていません。1893 (明治 26) 年に早くもトマス・クック社が日本に支店を設けていて、来訪外客のためのインバウンド・エージェントとして独占に近い状況にありましたから、トマス・クック社公認ということだったのかもしれませんが。

10 年後の 1903 年のマレーのガイドブック新版によると、開誘社のガイドは 10 年間で 54 人に倍増しています。同社は横浜に本部を置いて東京、京都、神戸などに支部を置き、ほぼ独占的に活動していたことが窺われます。

**東洋通弁協会の設立** 来訪外客が増えていき、開誘社の独占状態が続きますと、対抗勢力が出てくるのは当然かもしれません。1897 (明治 30) 年に開誘社から分立して「東洋通弁協会」が設立され、横浜と神戸で活動を開始します。その事情を 1902 (明治 35) 年 10 月 29 日付「京都日出新聞」は次のように報道しています。

開誘社は創立久しいが、(東洋通弁協会は) 此社から分離したのである。開誘社の方に言わすれば、通弁協会は脱走組ですから、碌なものはいませんと貶し、また通弁協会のものに関けば、開誘社の奴等は老朽ばかりで、僕ら新知識を多少もっているものが不平を鳴らして名誉の分離をしたのですと云い (中略) …、成程開誘社のほうに老人の多いのは事実であるが、其の代わり着実と老練なの

は此社の特色だ。通弁協会の方は若手であるから、とかくやり口が華美で、世の物議を惹きはしないかと考えられる。

有泉はこれに関連し、分裂の元となった理由は「当時ガイドの仕事を支配していたトマス・クック社横浜支店のガイドの扱いが不公平と感じられたことから若手が不満を抱いた」というジャパン・ツーリスト・ビューロー「回顧録」の言葉を引用し、「若手とベテランとの間に対立反目が起って分裂し、新たに東洋通弁協会の設立に至った」としています。とはいえ、開誘社と東洋通弁協会の差はガイドの日当の差と使用ホテルが若干違う程度で本質的な差はなく、結局両組織は1906（明治39）年に合併しています。

欧米語と言葉の違う日本では、通訳ガイドは外国人の国内旅行に欠くことのできないサービスですから、インバウンド観光振興にとって極めて重要な要素です。1893（明治26）年に設立された日本政府観光局の元祖である「喜賓会」（後述）の綱領にも、「善良なる案内業者（ガイドのこと）を監督奨励する」という一項が入っており、喜賓会はガイドの養成と制度の改善に務めています。喜賓会の「解散事業報告」のガイドに関する項目には次のように書かれています。

横浜・神戸・長崎・東京及び京都において、通弁案内業を営める開誘社・東洋通弁協会その他より、本会の監督を希望する者百名以上ありたるをもって、本会は本人の出頭を求め、学力その他につき相当の調査をなし、最も適当なる資格を具備すると認めたる者に、監督証及び徽章を交付せり。

明治40年7月内務省令第21号をもって案内業者取締規則の発布ありしが、その条項中には嘗て本会よりその筋へ建議したる事項の多きを見たり。

たしかに、マレーの日本旅行ハンドブック第5版（1899年）に掲載された神戸の開誘社の広告に「喜賓会の監督下にある」と書かれていますし、喜賓会出版の *A Guidebook for Tourists in Japan* には「ガイド、通訳、その他の使用人」を喜賓会が厳選していると書かれています。

**内務省のガイド取締規則** ガイドの質がばらばらでは利用する側が困るので、喜賓会がまず「資格」を導入し、上掲の喜賓会の解散事業報告書にあるとおり、1907（明治40）年に内務省令「案内業者取締規則」が定められ、試験を課して資格を与えることになりました。同規則第1条に、ガイドになるには試験を受け免許を取得しなければならないと規定されました。なお規則制定に至る経緯は「案内業者に関する件」という訓令によって次のように説明されています。「1903（明治36）年に内務省が標準を定め、府県がこれに準拠して規則を策定し施行せしめたが、府県ごとに精粗、寛厳が生じて取締り上不都合が生じたので、1907（明治40）年に至って内務省令によって定めることとした」。

省令によって定められた試験科目は、外国語、本邦地理、本邦歴史であり（第3条）、案内業者は徽章を左胸部につけること（第9条）、免許証を携帯すること（第10条）などが定められました。ともあれ、通訳案内業という職種は外国人客に与える日本のイメージに



大きく影響することを懸念して悪質な業者を排除するために公が踏み出した第1歩でした。

なお、マレーのガイドブックでは、第8版（1907年）で初めて **Licensed guide** という言葉が使われています。

## 旅行ガイドブック

旅行するに当たってどうしても必要なのが旅行情報です。旅行が一般化する前は先人が書き残した個人の旅行記や見聞記が読まれていましたが、旅行者が増えてくると旅行のための情報を集めたガイドブックが販売されるようになります。「幕末日本」は欧米先進国において未知の国、興味ある国として紹介され始めましたが、最初のガイドブックと言えるのは開港地「横浜」を紹介したガイドブックでした。イギリスのガイドブックの歴史を書いた「**The English Guide Book 1780-1870**」の著者ジョン・ヴォーンは、ガイドブックの成立には次の3つの条件が揃うことが必要あるとして、①当該地に不案内の人が大勢行きたがる場所がある、②その場所を説明できる著者がいる、③本にしたら売れると考える出版社がいる、と書いています（「世界漫遊家たちのニッポン」より）。

鎖国日本は欧米人にとって「知られざる国」でした。戦国期の宣教師や鎖国中長崎出島に来住したオランダ商館の人々の報告書等で語られた神秘的な国日本という漠然としたイメージと知識しかありませんでしたから、「行ってみる」のに必要な日本の情報は皆無でした。開国以来各国の外交官や商人たちが来日して、実際に日本を自分の目で見てあるいは驚き、あるいは感心し、風俗習慣の相違を面白く思い、その見聞を日記や旅行記としてたくさん書き残しています。そうした旅行記や見聞の類は訪日前に事前知識を得るために読まれますが、旅行情報はこれらとは別ものなので、横浜や神戸にやってくる欧米人が増えれば、開港地および周辺の具体的実用的な情報をまとめた旅行ガイドブックが誕生するのは自然の成り行きでした。

**初期の日本旅行ガイドブック** 日本への旅行者向けに書かれた最初のガイドブックは、元大英帝国イギリス領事館員だったデニス他編の「中国・日本の開港地」**The Treaty Ports of China and Japan: A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao**（1867年）です。この本は中国の開港場の案内が主でした。中国は日本と違って欧米人の内陸旅行を制限していなかったため、22もの都市が採り上げられていますが、日本の都市はページの最後に長崎、横浜、江戸、函館、兵庫の5都市が採り上げられ、簡単な地図入りで概説されています。このガイドブックはロンドンと香港で刊行されたもので、その書き振り（伝聞によっている）から、編・筆者デニスは日本駐在の経験はないだろうと、ガイドブックの研究者長坂契那は推測しています（「観光をめぐる近代日本の表象に関する歴史的研究：探検紀行から旅行ガイドブックへ」）。

日本だけを対象にした初のガイドブックは山本覚馬による「京都案内」**The Guide to the Celebrated Places in Kyoto & the Surrounding Places**で、1873（明治6）年に出されました。山本覚馬は大河ドラマ「八重のさくら」に登場した八重の兄の元会津藩士で、明治

初期の京都府の施政を指導した人です。先述のとおり、明治5年の京都博覧会時に博覧会の開催期間に限って臨時の入京免状が発行され、この制度によって京都を訪れる外国人のために山本が書き下ろしたものをガイドブックとして編集したものです。

翌1874(明治7)年にはW. B. グリフィスによる「横浜」と「東京」の2開港地のガイドブックが出されています。それぞれの英語の書名は「The Yokohama Guide」と「The Tokyo Guide」です。グリフィスは1870年に来日したとき、すでに日本に寄港する世界一周船によって多くの欧米人客が来訪していることを知り、世界各国を網羅しつつあったジョン・マレーやカール・ベデカーのガイドブックシリーズが日本版を出すことを期待していました。しかし、寄港地周辺しか自由に遊歩できない状態では国別ガイドブックの刊行は時期尚早だったので、グリフィス自身が開港2都市についてのみガイドブックを書くことにしたのでした。「横浜ガイド」は39ページの小冊子ですが、内地旅行規則・通貨・交通・ホテルなどの実質的な情報を盛り込み、横浜発のいくつかのモデル・ツアーを紹介しています。「東京ガイド」は横浜ガイドを踏まえ、横浜を起点として東京が書かれています(「世界漫遊家たちの日本より」)。

1874(明治7)年に「内地旅行免状」の制度が発足して、申請すれば内地旅行ができるようになったため、翌1875(明治8)年にはアーネスト・サトウの「日光案内」A Guide to Nikko が内地向けのガイドブックとして発刊されます。ただし、長坂契那はこの案内書には序文も目次もなく、従って章立てもなく、旅行記に近いものなのでガイドブックの範疇には入れられないとしています。

以上のガイドブックはまだ都市ないし小範囲の案内書に過ぎません。何よりもまだ鉄道の開発が始まって間がなく、遠距離への旅行は徒歩か馬で行く時代でしたから、国内全体のガイドブックの刊行は早過ぎました。国単位のガイドブックとしては、1880(明治13)年にキーリングの「日本旅行案内」が最初で、横浜と東京を中心に、日光、富士箱根、京都・大阪・神戸あたりまでを1冊でカバーするガイドブックでした。

「マレーの日本案内」誕生 この時代、欧米では国際観光旅行が活発化しており、世界の国々を紹介する旅行ガイドブックが出回っていました。世界初の外国旅行ガイドブックシリーズであるジョン・マレーのシリーズが日本を採り上げたのは1884(明治17)年が最初です。日本を採り上げるについては、当時在日していた英国の外交官アーネスト・サトウが関わっています。正式にマレーのシリーズの1冊となる前に、アーネスト・サトウとアルバート・ホーズの連名により、1881(明治14)年に「日本中部・北部旅行案内」A Handbook for Travelers in Central and Northern Japan が横浜で出版されています。序文にこのガイドブックはマレーのハンドブック・シリーズに準拠して作成したと書かれており、外形も表紙の色も同じように作られ、装丁もそっくりです。それゆえ同書は遡ってマレーの日本案内の第1版として扱われることとなります。内容は遊歩規則や旅行免状の解説からはじまり、通貨、参考図書(歴史書や旅行記)、天候、荷物や服装などの一般事項を説明する序章があり、そのあと54ルートに分けて旅程や宿、名所案内が書かれています。ルート1が

東京発になっており、ルート2が横浜発になっているのは、横浜～東京間にすでに鉄道が走り、東京の公使館にいたサトウにとって、首都東京を先に記述することを当然視していたことを示すものでしょう。なおサトウとホーズが書いた第1版の記述内容については、1872（明治5）年に設立された日本アジア協会 *The Asiatic Society of Japan* の存在が大きな役割を果たしていたことは特筆に値します。この協会は、横浜在住のイギリスとアメリカの外交官、ビジネスマン、宣教師らが定期的に会合して日本に関する研究と情報を交換する場として発足したもので、初の日本研究の学術団体へと成長して行きました。パークスもサトウもヘボンもブラウンも同協会のメンバーで、会の多くの人たちの協力のもとに原稿が作成され、その後のガイドブックにもこうした協力が引き継がれています。

第1版はすぐに売り切れ、第2版が3年後の1884（明治14）年にロンドンのマレー社から刊行されました。1883年に休暇帰国したサトウが第2版をマレー社から出してもらうよう交渉し、サトウらの改訂原稿がそのまま印刷されたものが第2版となりました。真にマレーのガイドブックの1冊となる第3版は、日本を離れたサトウらが日本にいる B.H.チェンバレンと W.B.メイスンに旧版の使用権を譲り、マレー社がチェンバレンと契約し、内容を改定して1891（明治21）年に出版されました。この間に7年の空白がありますが、これは著者が交替したことのほかに、日本の鉄道が急速に発展したため記述内容を大きく変更する必要があったからでした。以後マレーのガイドブックシリーズ「日本」はチェンバレンとメイスンが執筆を引継ぎ、第4版（1894年）から第9版（1913年）まで版を重ね、第9版が最終版となりました。

むろんこの間に、汽船会社やホテルなど外国人観光客に接する組織なども独自に日本の英文旅行ガイドブックを刊行していますし、外客接客改善のために設立された喜賓会も英文の日本旅行案内を出しています（後述）。

**鉄道院の英文東亜旅行案内** 日清戦争（1894～95）、日露戦争（1904～05）に勝利した日本は台湾を植民地支配し、大陸への権益を拡大する方向に動いていきます。シベリア鉄道の開通によって北南満州から朝鮮半島経由、またはウラジオストック経由で海路日本に往来する旅が確保される状況に鑑み、鉄道院は日本内地だけでなく、満州・朝鮮・支那を含む「英文東アジア公式旅行案内」*An Official Guide to Eastern Asia* 全5巻の膨大な英文旅行案内を発刊しました。1908（明治41）年秋から国内および外地の資料収集と実地調査を始め、第1巻「満州朝鮮案内」を1913（大正2）年10月、第2巻「西南日本案内」と第3巻「東北日本案内」を1914（大正3）年7月に同時発行、第4巻「支那案内」を1915（大正4）年4月、第5巻「東インド案内」を1917（大正6）年4月に刊行して全巻を完成させました。制作にあたっては、まず日本人の専門家が和文原稿を完成させ、これを英訳しています。タイトルが「東アジア案内」であること、第1巻を「満州朝鮮案内」とし、最終第5巻を「東インド（東南アジア）」としていることから窺えるように、日本がアジアの盟主として勢力範囲を広げる意図を示しているといってもいいでしょう。世界的な英紙「ザ・タイムズ」が第1巻を書評にとりあげ（1914年3月3日）、「東アジア地域における

完璧な旅行案内書」と評し、ベデカーと外観もよく似たこの旅行案内書を「日本国有鉄道の偉業」と称賛しました。この記事を紹介している中川浩一「旅の文化誌」(P.234)は「わが国有鉄道がその100年を超える歴史の中で実施した文化事業では一頭地を抜く存在」と激賞しています。鉄道院が全力投球し、旅行案内書をはるかに超える高度の内容を盛った事業でした。この時期、鉄道院のガイドブックと前後して英王立地理学会員のアメリカ人フィリップ・テリーによる「日本帝国案内」A Guidebook for Travelers to Japan (1914年刊)も発行されています。これは鉄道院のガイドブックには及びませんが、マレーの日本案内が1913年を最後に発刊されなくなったのに対し、テリーの日本案内はよく読まれて1933年まで改訂版が出ています。

鉄道院の「東アジア旅行案内」の販売は、発行直前に設立されたジャパン・ツーリスト・ビューローに委託され、ビューローのネットワークを通じて広く販売されました。しかし、その後は取り扱う対象範囲が広すぎて改訂作業が行われず、後継図書として鉄道省国際観光局(後述)が日本編の第2巻と第3巻を合わせて1冊とした「公式日本案内」An Official guide to Japan を刊行することになります。

## 鉄道の発展

観光は交通手段の発展と歩みを共にしています。初期の欧米人の日本への入国ポイントは長崎、神戸、横浜の3港でしたから、鉄道が普及する前の来訪外客は3港への寄港地上陸による周辺観光のみにとどまっていました。鉄道は1872(明治5)年に横浜～新橋間約30kmに敷設されて以来急速に普及して行き、鉄道延伸とともに外客の行動範囲も拡大して行きます。外客の受入体制と接遇についてはホテルとガイドが第一課題で、鉄道その他の交通手段は外客のためではなく、国民全体の利便増進のために急いで開発が進められ、結果として外客の内地旅行の便宜も拡大していきました。

鉄道敷設については、維新以前から幕府の要人であれ長州・薩摩の留学生たちであれ、欧米で鉄道に乗って西洋文明を体験してきた者は皆その重要性を認識していましたが、幕府に鉄道を敷設する金はなかったから、建設するなら管理運営権とともにアメリカに譲渡して鉄道の開発を進めようとする動きがありました。しかし計画が動き出す前に幕府が瓦解し、維新政府は外国に鉄道事業を委ねることを拒否し、あくまで日本が主体となって開発する方針を固めました。

明治新政府の体制は、1869年8月15日(明治2年7月8日)、太政官のもとに民部省、大蔵省、兵部省、刑部省、宮内省、外務省の6省を置く体制がとられ、1869年12月7日(明治2年11月5日)、鉄道事業は版籍奉還後もまだ残る封建制割拠の状況を打開して国内統一を図るのに有効であること、とくに東京～京都間は天皇東進後における京都の人心安定に寄与することから最優先とすること、などの方針が示されました。5日後の12月12日(明治2年11月10日)の廟議において、優先的に開発すべき支線を含めた鉄道事業の基本方針が決定されました。翌1870年4月19日(明治3年3月19日)には民部省と大蔵

省共管の「鉄道掛」が設置され、4月に横浜～新橋間の鉄道敷設に着工し、同年暮れに工部省が設置されると鉄道掛は工部省の管轄下に入って鉄道寮（のち鉄道局）となり、この体制で鉄道建設事業が進められました。

**横浜～東京の鉄道開通** 日本の玄関口横浜と東京と結ぶ最初の鉄道は、1872（明治5）年6月に品川まで開通して1日2往復の仮営業をはじめ、同年10月14日（明治5年9月12日）明治天皇ご臨席のもとに、横浜～新橋間全線の開業式が華やかに行われました。翌日から1日9往復の列車が走り、すぐに1週間の乗客数が2万6,000人に達し、翌1873年の年間利用者数は140万人にも上りました。両都市間の往来が容易になったことは庶民にとって近代化の目に見える恩恵でした。

横浜～東京間に次いで、1874年5月に神戸～大阪間、1876年9月に大阪～京都間、1878年8月に京都～大津間が開業しますが、1870年代に開通した鉄道はすべて官設官営の鉄道でした。とはいえ、鉄道建設の基本方針が最初から官設官営とされていたわけではなく、むしろ政府が重要路線を敷設して模範を示せば、起業家を刺激して民間から鉄道敷設計画が出てくることを期待してのことだったとされています。官営の新橋～神戸間の東海道線は1889（明治22）年7月に全線開通しました。

鉄道の開業は日本人の時間の習慣を大きく変えることとなります。時計はすでに輸入されていましたが、1日を24時間、1時間を60分にわけるという西洋の時間計算は、鉄道以前の日本の庶民には無縁でした。しかし、鉄道が開業して列車時刻表に従うことになった市民は分単位で時間を意識するようになり、明治5年12月2日（1872年12月31日）の翌日を太陽暦の1月1日に切り換えると同時に、全国一律に定時法（昼夜差のない均一時間法）が採用され、日本人の時間感覚を一変させたのでした。

**民間の鉄道** 1880年代に入ると民間による鉄道建設が活発化します。最初の民間鉄道は岩倉具視をはじめとする華士族層を主唱発起人とし、岡山藩主だった池田章政ら461名の連名をもって、1881（明治14）年、東京～青森間の鉄道敷設計画の申請がなされました。私立鉄道会社「日本鉄道」です。同年11月に許可が出て着工し、1883（明治16）年7月に上野～熊谷間が完成します。その後「日本鉄道」は急速に路線を伸ばし、1891（明治24）年9月には上野～青森間の全線を開通させます。次いで私鉄「山陽鉄道」が1894（明治27）年に神戸から広島まで開通し（1901年に下関まで全線開通）、さらに九州、近畿、北海道でも短区間の民間鉄道が複数誕生し、先行の日本鉄道、山陽鉄道とともに北海道炭鉱鉄道、関西鉄道、九州鉄道が五大私鉄道と呼ばれ、私鉄が官営鉄道を凌駕する発展を見せました。

1889（明治22）年7月1日、官営鉄道「東海道線」が新橋から神戸間まで全通すると、7月10日、名古屋において「鉄道路線1000マイル（1600キロ）達成」の祝賀会が開かれました。北から南まで全国12の鉄道会社の代表役員ら113人を前にして、時の井上勝鉄道局長官は、これまでの苦勞に対し関係者に感謝するとともに、次のような祝辞を述べています。

欧米の先進国に比べると、1000 マイル達成くらいで喜んでいるのはまことに幼稚なことだが、これも 2000 マイル、3000 マイルに到る階段である。思えば、ここまで来るのに 10 年、20 年の歳月がかかった。この日が来るのが実に待ち遠しかった。これからはそれぞれの会社が一人立ちして成長することが出来よう。願わくば、第二、第三の祝宴が開かれるよう切に祈っている（「朝野新聞」明治 22 年 7 月 13 日・齊藤俊彦「くるまたちの社会史」より）。

この祝典から 2 年後の 1891（明治 24）年に、上述「日本鉄道」の上野～青森間が全通し、翌 1892（明治 25）年に「鉄道敷設法」が成立したことで、私鉄も第一次（明治 18～22 年頃）に続き、第二次（明治 27～30 年頃）の鉄道ブームによって建設が一段と進みます。1897（明治 30）年末には官私鉄合わせて総延長 4,800 キロに達してなおも拡大が続き、1906（明治 39）年再び名古屋で「鉄道線路 5000 マイル（8000 キロ）突破」祝賀会が開かれました。同じ年「鉄道国有化法」が公布されて私鉄の買収が始まり、同時に京釜鉄道を買収して韓国統監府鉄道局が発足し、さらに同年南満州鉄道株式会社も設立されるなど、鉄道のネットワークが大きく発展していきます（大陸との連絡交通については後述）。

**鉄道国有化と鉄道院の設置** 工部省管轄下にあった鉄道寮は 1877（明治 10）年に鉄道局となり、1885（明治 18）年に太政官制度が廃止されて内閣制度（9 省：外務・内務・大蔵・陸軍・海軍・司法・文部・農商務・通信）が発足すると、工部省は農商務省と通信省に分かれ、旧工部省所属の各局はどちらかに配属となりましたが、鉄道局は暫定的に内閣直属となりました。その後 1890 年に内閣鉄道局が内務省の外局「鉄道庁」に改組され、1892 年には通信省の外局の鉄道局、さらに翌 1893 年には内局へと変遷しています。1897 年に現業部門が鉄道局から分離して「鉄道作業局」となり、鉄道局は鉄道監督行政のみを担当するよう改正されました。

1907（明治 40）年 4 月 1 日に鉄道作業局を廃止して帝国鉄道庁が設置され、日本鉄道をはじめとする私鉄 17 社の国有化が完了します。しかし鉄道国有化の結果、鉄道監督行政と現業部門の分離による鉄道行政の混乱が社会問題となり、国有化後の 1908（明治 41）年、鉄道局と鉄道庁を廃止して内閣直属の鉄道院へと再び一本化されました。なお鉄道国有化に当たって鉄道特別会計の一般会計からの独立が求められ、曲折はありましたが、1909（明治 42）年度から一般会計から完全に独立した「鉄道会計」が導入されました。

「内閣鉄道院」という鉄道行政の体制は、1920（大正 9）年に鉄道の独立と権限強化のために「鉄道省」が設置されるまで続きます。

**中央停車場から東京駅へ** 私鉄「日本鉄道」の上野～青森線が 1891（明治 21）年に全線開通したことは先述しました。すでに日本鉄道は官営の東海道線と連結するために、建設が困難な都心部の下町を避けて郊外の山の手側に路線を建設し、1885（明治 18）年 3 月、日本鉄道品川線（赤羽～新宿～品川）を開通させ、品川で官営の東海道線につないで連絡運転を始めています。これに先立つ 1884（明治 18）年 11 月、東京府知事吉川顕正は内務大臣山県有朋に「市区改正意見書」を提出しており、その中で鉄道については「新橋、上野

の両停車場の線路を接続せしめて鍛冶橋内及び万世橋の北に停車場を設置すべきである」と具申し、これによって初めて都心部を貫通する鉄道の建設が提案されました。商業の中心である日本橋の前後で鉄道が途切れているのは極めて不都合であるというわけです。この提案に沿って 1889 年の市区改正委員会で中央停車場の設置が決定され、その構想は田町あたりから高架にして「三菱が原」と呼ばれていた丸の内に中央停車場を設置するという内容でした。中央停車場は辰野金吾博士の設計により 1908（明治 41）年に着工し、6 年 9 か月の歳月をかけて 1914（大正 3）年 12 月に完成しました。この間南から延びてきた線路は 1910（明治 43）年に現在の有楽町駅に達し、さらに 1 km あまり先の呉服橋に短い高架駅（呉服橋駅）を開業して中央停車場の完成（1914 年）までここで折り返し運転をしていたのでした。この線が上野駅までつながるには、さらに 1925 年を待たなければなりませんでした。

**鉄道とホテル** 東京駅には 2 階と 3 階に「東京ステーションホテル」が併設されました。交通手段の発展と宿泊施設は相互依存関係にあり、古代はどこでも徒歩による 1 日行程の適当なところに宿駅が設けられましたし、ヨーロッパの乗合馬車時代には中核となる都市の乗合馬車のターミナルに駅宿が設けられ、人馬の寝食と休養が保証されました。鉄道の時代になると、ターミナル駅や主要駅にそれ以前とは違う近代的な大型ホテルが駅構内や駅前に建てられました。さらに言えば、航空機時代には航空会社が自社の乗客の宿泊確保のためにホテル業に参入しています。

日本の場合、日本人旅行者のための旅館が多数駅前にも建てられますが、外客のためのホテルの建設には鉄道会社も関わっています。事実、洋式ホテルが絶対的に不足していることが明らかでも、外客の絶対数が少ないうえにシーズンに偏りがあり、旅館と違ってホテル建設への投資には大きなリスクがありました。それゆえ、大資本の鉄道がホテルの建設に関わってくるのは必然の結果であったといえるでしょう。日本初の鉄道ホテルは私鉄の山陽鉄道（神戸～下関）が下関まで全線開通した翌年の 1902 年に、終着駅下関に直営の山陽ホテル（洋室 17 室）を開業したのが最初です。下関は大陸との国際交通の要衝で、朝鮮半島や中国東北からの航路の終着点として賑わいました。次いで後述する植民地の鉄道会社直営のホテルとして、1908（明治 41）年に台湾の台北駅に台湾鉄道ホテルが設置され、満州では長春駅にヤマト・ホテルが建設されたのを皮切りに、南満州鉄道（満鉄）の駅にホテルが増えて行きました。駅だけでなく、満鉄は市街地や行楽地にもヤマト・ホテルを開業していきます。

日本国内のホテルについては、日露戦争が終わって訪日外客数が大きく増え、ホテル不足が厳しくなってきましたと、東京商業会議所に「ホテル設置調査委員会」なる委員会が設けられ、当時の中野武営会頭が主な鉄道停車場の構内にステーションホテルを建設し、鉄道作業局の副業とすることを提案しています。事実、1906 年 9 月にロスアンゼルス新聞社主催の極東遊覧客 200 余人の団体が横浜に到着したとき、宿泊はもとより、これだけの人数が一度に食事で来る施設がなくて困りました。10 月 6 日付け「鉄道時報」は「ステーシ

ョンホテルの急設を促す」という論説を掲げて中野提案を実現するよう促し、鉄道作業局もホテルに対する関心を深め、幹部を欧米に派遣してステーションホテルの実情調査をさせています。

1906年12月に鉄道国有化が行われると、山陽鉄道から下関の山陽ホテルを引継ぎ、翌1907年に関西鉄道の国有化で同鉄道から奈良ホテルを引き継ぎました。しかし、結果としてステーションホテルは増えませんでした。欧米と違い、国民が洋式ホテルに馴染んでいないため、ホテルへの日本人宿泊客が少なく、経営が極めて困難だったからです。鉄道院（1908年に組織改正）の所有となった山陽ホテルと奈良ホテルは、どちらも黒字になるのは4月と5月だけ、10月と1月がトントン、あとの8カ月は赤字でした。1914年7月に第一次世界大戦が始まると、外国人客が激減して鉄道経営のホテルも大赤字を記録し、民営のホテルには廃業するところも出る事態となりました。

ちょうどこの頃に東京中央駅が完成（1914年）するのですが、構内にステーションホテルを設けるかどうかは議論となり、二転三転した結果、東京駅開業の翌年の1915年11月、室数56室（2階15室、3階41室）の「東京ステーションホテル」が経営を精養軒に委託して開業しました（種村直樹「東京ステーションホテル物語」）。

## 植民地の鉄道

明治新政府は近代化の過程で積極的に大陸に進出し、日清・日露戦争を経て台湾、朝鮮の鉄道を経営するほか、中国東北地方の権益を得て南満州鉄道会社を建設し、満州の開拓に乗り出していきます。ヨーロッパとの国際交通は、これまでインド洋から太平洋に抜け、清国の沿岸を北上して日本に達する海路のみでしたが、ロシアが極東方面への進出を志し、大自然の数々の工事障害や巨額の敷設費用の難題を克服し、極東のウラジオストクまで鉄道を開通させました。海洋航路によるヨーロッパから極東への旅は50日を要するのに、シベリア鉄道と東清鉄道経由なら16日程度で到達できますら、陸路のシベリア経由が新しい欧州～極東間の交通大動脈となって行きます。

新しい交通ルートの誕生は国際旅行にも大きな進展をもたらしますので、日本が経営した外地の鉄道についても、その誕生について概要を見ておきます。

**大陸への進出** 明治新政府は維新直後から、欧米との外交だけでなく朝鮮・中国との外交にも積極的に取り組みます。1868（明治元）年12月、新政府は対馬藩を経由して日本が天皇親政となったことを通告する国書を朝鮮に伝達しました。しかし、朝鮮政府は日本の国書に皇室とか勅語といった中国皇帝しか使うべきでない語句が使用されているのを理由に受取りを拒否し、攘夷派が支配していた朝鮮政府は西洋の圧力に屈して開国した日本を蔑視して、明治新政府との交流を拒否しました。東アジアでは古来中国（清国）のみが諸国の上に君臨する唯一の皇帝であって、他の諸国は中国の属国として扱われてきました。日本だけは天皇を擁して中国と対等であると主張していたため、江戸時代には清国皇帝と日本の天皇が対等、徳川将軍と朝鮮王とが対等というフィクションのもとに朝鮮との外交関



係を保っていたのでした。

維新政府に対する朝鮮の出方に対し、日本の政界に武力を行使してでも開国させるべきとする征韓論が起り、朝鮮出兵の寸前まで行きましたが、欧米を視察して帰国した岩倉使節団の面々の反対によって出兵を止められました。とはいえ、徳川将軍はすでに存在せず、廃藩置県によって対馬藩もなくなりましたから、日本政府は直接武力によってでも朝鮮を開国させる方針を取り、1875年に測量名目で軍艦1隻を派遣して江華島事件（日本軍の挑発によって朝鮮軍が砲撃して起った戦闘）を起こし、翌1876年2月には、ペリーが日本に対して行ったのと同様に軍艦4隻を派遣してその圧力のもとに「日朝修好条規」を締結することに成功、かくして朝鮮は最初に日本に開国したのでした。同条規第1条は、清国の属国扱いとなっていた朝鮮の独立を保証して日本、清国、朝鮮は対等であると定めています。清国も日本との紛争を避けるために朝鮮の開国を承認しましたが、朝鮮は独立国であっても清国の属国でもあるという立場を捨てていませんでした。また日本も、第1条では朝鮮と対等と謳いながら、続く条文では日本が欧米と結ばされたのと同様の不平等な内容を朝鮮に押し付けたのでした。

朝鮮とは別に、1871（明治4）年、宮古諸島の島民が暴風のため台湾北部に漂着し、上陸した60余名の大半が現地住民に殺害された「宮古島島民遭難事件」（生存者12名）が起りました。日本は清国に厳しく抗議して対処を求めたのですが、清国政府は皇帝の支配に属さない非文明（化外）の原住民の起こした事件であるとして責任を回避したため、征韓論とも関連して議論の末、1874（明治7）年、島民を虐殺した台湾原住民討伐のために出兵しました。戦闘はすぐに終わりましたが（日本側戦死者は12人）、劣悪な衛生状態のなか駐屯が長引いて多数の将兵がマラリアにやられ、564人が死亡したと伝えられています。本事件收拾の過程で清国が琉球民を守るための日本軍の台湾出兵を認めたため、懸案であった日本（薩摩藩）と清国の両方に帰属していた琉球（沖縄）の所属問題が日本に有利に働き、琉球政府は両属を希望していたにもかかわらず、1879（明治12）年の琉球処分によって沖縄は日本領となったのでした。

**日清戦争と日露戦争** 日清戦争（1884年7月～85年3月）は朝鮮の權益をめぐって開戦しました。直接のきっかけは1894（明治27）年3月、朝鮮に「東学党の乱」が起り、これの鎮圧に失敗した朝鮮政府が清国に軍隊派遣を要請し、李鴻章が6月に「属国保護」の目的で軍隊を派遣しました。他方日本は、朝鮮は清の属国に非ずとして「済物浦条約」（1882年の壬午騒乱の事後処理として結ばれた条約）に基づいて軍を送りました。日本軍は漢城（ソウル）の朝鮮王宮を占拠して朝鮮軍を武装解除し、清国との宗属関係破棄を宣言させ、清国軍が駐屯していた牙山付近の豊島沖で中国軍との初の海戦に勝利しました。日本は劣勢と見られた海戦に連戦連勝し、1895（明治28）年2月には遼東半島全域を支配下に置き、山東半島の清の軍港威海衛を陥落させて制海権を確保しました。他方、3月には台湾でも攻略作戦を開始し、日本は初の対外戦争で清国に圧勝しました。勝因は軍事技術進展の差と政治的な国内統合度の差であるとされました。

1895（明治 28）年 4 月 17 日、下関で日清講和条約が締結され、清国は朝鮮の独立を承認し、遼東半島と台湾（澎湖諸島を含む）を日本に割譲し、賠償金を支払うことなどが決められました。しかし、遼東半島については、ロシア、ドイツ、フランスの 3 国が日本領有に反対して清国に返還するよう求めたため（三国干渉）、返還を余儀なくされました。武力を背景に強国の干渉で遼東半島を返還させられたのを機会に、日本はさらなる軍備強化に向かうことになります。

他方、極東に不凍港を求めてシベリア鉄道を建設中だったロシアは、1898 年 3 月、清国に遼東半島の旅順と大連の租借を申入れ、旅順までの鉄道の敷設権を獲得しました。かねて朝鮮半島の権益をめぐる日露間に対立が生じていたことから、日本はこうしたロシアの南下政策に対抗し、1904 年対ロシアの戦争（日露戦争）に踏み切ったのでした。

**台湾鉄道と朝鮮鉄道** 上述の通り、1895（明治 28）年 4 月、日本は日清講和条約（下関条約）で台湾の割譲を受け、台湾の植民地支配を始めます。この時点で清国はすでに北端の基隆から台北を経て新竹までの鉄道を敷設していましたが、日本の台湾総督府は同鉄道の施設改修を含め、台湾の南北を結ぶ縦貫鉄道（基隆～高雄）の建設に着手し、1908 年に完成させました。朝鮮半島については、日清戦争開戦の直後から日本は朝鮮政府との間に「日鮮暫定合同條款」を締結し、釜山から京城（現ソウル）を経て義州に到る朝鮮半島縦断鉄道の建設を認めさせています。とはいえ、日清戦争中は鉄道建設は進まず、戦争終結後も朝鮮の政情をめぐる日露の対立などからさらに遅延しましたが、1905（明治 38）年に京釜鉄道が開通し、1906（明治 39）年に京城～義州間も開通して、釜山から新義州に至る朝鮮半島縦貫鉄道が全線開通しました。

**南満州鉄道の設立と国際交通の発展** ヨーロッパとの国際交通は、海路インド洋から太平洋に抜けるルートだけでしたが、このルートはイギリスが事実上制海権を掌握していることもあり、シベリア大陸経由の陸路交通が開発されることは望ましいことでした。ロシアは 1860 年代から極東とヨーロッパロシアを結ぶ鉄道の建設を検討してきましたが、距離の長大さと難工事の予想、それに巨額の敷設費用の調達などに苦勞して、ようやく 1881 年に皇帝アレクサンドル 3 世の決断によってシベリアを貫通する鉄道の敷設を決定し、同年着工に至りました。極東側の起点はウラジオストクで、ウスリー川沿いにハバロフスクまでの路線が最初に開通しましたが、露清国境の外を回るコースは大回り過ぎるため、清国領を横断してウラジオストクに到る近道（東清鉄道）を先に通すべく、1896 年に鉄道敷設の許可を清国から取り付けました。その 2 年後には日本から清国に返還させた遼東半島の大連・旅順の租借権を獲得し、東清鉄道の中間点（ハルピン）から大連を経て旅順に到る鉄道（東清鉄道南部支線）の敷設の権利をも取得しています。この南部支線は 1903 年に開通し、本線のチタ～ウラジオストク線は 1904 年に完成しました。

極東での権益をめぐる日本とロシアの対立は日露戦争（1904～05）に発展します。日本が勝利してポーツマス条約が締結され、日本は東清鉄道南部支線のうち奉天～旅順の鉄道

施設とその付属地を獲得し、半官半民の南満州鉄道を設立しました。初代総裁に後藤新平を迎え、後藤総裁のもとで満州開拓に着手して経営に成功し、次第に満州全体を支配下に置くようになっていきました。日露戦争後日本はロシアと協調し、シベリア鉄道、清国の鉄道網、朝鮮鉄道とを連結させ、極東とヨーロッパ間を鉄道で結ぶ重要な輸送ルートが誕生したのです。

## 鉄道以外の公共交通

鉄道敷設を待つ間、地方では馬車や馬車鉄道、人力車が補うという形で旅のインフラが整備されて行きますが、全般に交通手段は鉄道にしる自動車にしる、西洋起源ですから利用上の大きな問題はありませんでした。鉄道駅から先の中近距離については、日本になかった馬車に替わり、日本独自の人力車が登場して輸送を担います。

開国前は、一部の武士が馬に乗ることはあっても、日本人の旅はもっぱら徒歩でした。馬車の文化がなかったため、自分の足で歩かない場合はせいぜい駕籠に乗る程度でした。開国以来西洋文化のもたらす近代文明の中でも、とくに交通の分野が目に見える形で大きく発展します。畜力や人力を利用した過渡期の交通手段も採り入れられ、時代が進むにつれて古いものを併存させながら、機械への動力転換が各方面に浸透していったのです。

鉄道のネットワークが築かれつつあるとき、あるいは鉄道が開通した後でも、鉄道駅から目的地までの中近距離の公共交通の整備は必要ですし、都市内の交通手段の開発も進められていきます。欧米では、鉄道誕生以前から乗合馬車のネットワークが遠距離交通の手段として発展していましたが、日本では馬は荷物を運ぶ役馬として使っても、車を馬にひかせるという発想がありませんでした。馬車は日本人にとって開国後に初めて見た乗物だったのですが、入り組んだ狭い道に馬車は向かず、むしろ狭い道路でも走れる人力車が日本人の発明として広く受け入れられました。

斉藤俊彦が「轍の文化誌」(1992)と「くるまたちの社会史」(1997)の2著において、広範に資料を渉猟して鉄道以外の乗り物の誕生と変遷を解説しています。機械化以前の乗物としてかなりの長期間、中近距離や都市内交通で利用された乗合馬車と人力車は、どちらも明治期に盛期を迎えたあと消滅した過渡期の乗物ですが、斉藤の両著を中心に両者の誕生と発展と盛衰をざっと見ておきます。

**乗合馬車** 開国後日本にやってきた欧米人たちは馬車を輸入して使っていましたが、馬車のなかった日本の道は狭く、スピードの出る馬車は危険でした。日本人は馬車なるものの登場にびっくり仰天する一方、西洋人は日本に馬車がないことに驚き、初期には馬車を自由に走らせることを禁止されたことに怒りをぶつけています。1960(万延元)年に渡米して初めて馬車を見た福沢諭吉は、

…馬車をみても初めてだから実に驚いた。そこに車があって馬がついていれば、乗物だということ  
はわかりそうなものだが、一見したばかりではちょっと考えがつかぬ。ところで戸をあけて入ると  
馬が駆けだす。なるほどこれは馬のひく車だと、はじめて発明するような訳だった(「福翁自伝」)

と思い出話をしています。横浜開港翌年の1860（万延元年）年まで福沢が馬車を見たことがなかったとしても、この年にはすでに馬車は輸入されていて横浜居留地内を走っていたことが確認されています。オランダ副領事のデ・グラーフ・フォン・ポルスブルックが万延元年閏3月に、横浜から江戸まで馬車で行きたいと申請して、「日本人は馬車に不慣れなので事故が起こる心配がある」と拒否された記録が残っています。フォン・ポルスブルックは横浜～川崎間は度々馬車で往来しているが事故など起っていないと反論していますから、川崎までは黙認されていたようですが、幕府は多摩川を超えて江戸まで行くのは許可できないと強硬に突っぱねています（斉藤俊彦「くるまたちの社会史」）。

1860（万延元）年といえば横浜が開港した翌年ですから、すでに公使館・領事館等は当然馬車を使用していたと考えられますが、日本人が馬車に乗ることはなかったようです。1866（慶応2）年、幕府の外交担当だった老中松平伯耆守宗秀が、役人とともに横浜の英国公使館を訪ねたあと、公使館のジョン・マクドナルドに頼んで自家用馬車に川崎まで乗せてもらった時の話がイラストレイテッド・ロンドン・ニュースに挿絵入りで載っています。

…日本の著名な役人たちがヨーロッパの馬車に乗ったのは、これが初めてのことであり、彼らの喜びは大きかった。まことに新奇な光景であったから、人々は驚きのあまり言葉も出さずに眺めていた。若き日本よ、永遠なれ！

このあともなく横浜～江戸間（33.4 km）の馬車交通が許可され、まず横浜居留地の領事館と江戸の公使館の間の通信連絡用に用いられました。1867（慶応3）年秋には、外国人による横浜～東京間の乗合馬車の運行が始まっています。当時馬車はすべて外国人の所有で、日本人にも便乗を許すという程度の利用でした。「横浜史稿・風俗編」によると、慶応3年秋から居留地37番館サザランド馬車会社（のちコブ会社）に営業を許可し、以後京浜間を往来したとあります。横浜では1867年に吉田橋から本町まで馬車を通すための道が整備され、この道がのち「馬車道」の通称で呼ばれることとなります。維新当時横浜から東京まで約33キロの徒歩による所要時間は、古老の話によれば、朝の8時に横浜を発って夕方4時頃に東京に着いたといいますが、正味8時間はかかる1日仕事でした。同じ道を馬車で行くと2時間半ほどで江戸につきましたから大いなる短縮でした。ちなみに横浜～江戸間の最初の近代的交通手段は蒸気船で、1868（明治元）年2月、35馬力の蒸気船による定期航路が永代橋まで往復し、片道2時間で結んだとされています（「横浜：歴史の街角」）。

本格的な乗合馬車の始まりは、1869年1月1日（明治元年11月19日）に築地居留地が開かれて一般外国人の横浜～東京の往来が始まったあととなります。朝8時と午後1時半の2便があり、所用時間は片道2時間半、料金は片道2ドルでした。東京側の起点は築地ホテル館で、途中品川の八つ山下に馬車ステーションが設けられました。サザランド馬車会社が始めたのが最初ですが、その後次々に外国人経営の乗合馬車が京浜間を走るようになります。これらに刺激されて日本人からも出願する者が相次いだので、明治2年、神奈

川県の指導でこれらを一つにまとめて開業させたのが「成駒屋」です。成駒屋の経営者の中に営業写真の祖として知られる下岡蓮杖が関わっていたことが知られています。

これ以後、鉄道の延伸を待つ間、乗合・郵便馬車による大都市と地方都市を結ぶ長距離路線が拡大していきます。

**人力車の登場** 日本人は駕籠を使いましたが、西洋人にとって駕籠は苦痛以外の何ものでもありませんでした。駕籠に乗るときは正座が基本ですが、駕籠は小さく狭く正座などしたことのない西洋人には向かない乗り物でした。タウンゼント・ハリスは到底日本の駕籠には乗れないから、自前で横にもなれる6フィート半もの大きな駕籠を作らせたと言っています。ともかく駕籠は不評で、一時期椅子を2本の棒に乗せて担ぐ椅子駕籠が使われたことがあったそうですが、明治に入って人力車が登場し、自動車タクシーが普及するまでの中近距離の足を担いました。

人力車の発明には諸説ありますが、はっきりしているのは1869(明治2)年に和泉要助、鈴木徳次郎、高山幸助の3人が考案し、翌明治3年3月22日に営業許可を東京府に申請して3月24日付けで許可されています。同年5月には早くも東京と横浜を結ぶ路線に人力車が登場します。当初は東京から生麦村まででしたが、翌年には横浜にまで延伸し、人力車に乗ったまま東京～横浜間を往来できるようになりました。かくして人力車の便利さが認められ急激に普及していきます。発明5カ月後には貧者の救済用に人力車20台を提供して仕事を与えたという記事が新聞に載り、1年後には東京府に登録された人力車の台数が1万820台にもなっています。1874(明治7)年の「府県物産表」によると、全国3府60県のうち7割に人力車が導入され、翌1875(明治8)年には全国の人力車保有台数が11万台を超えたというように、驚異的な普及ぶりを示しました。

鉄道が普及すると、長距離交通の乗合馬車や人力車は壊滅しますが、それまで宿場の中心地を出発・帰着地点としていたのを鉄道駅に換えて、中近距離の交通手段を担当することになります。

齊藤俊彦は前記の著書の中で1903(明治36)年が動力化の分水嶺だったと言っています。同年が馬車や人力車のような人力・畜力で動く乗物から、蒸気機関やガソリン機関で動く乗物に変化する象徴的な年だったということです。この年、東京では馬車鉄道が路面電車に替わり、京都では乗合自動車動きはじめました。大阪では市内の巡航船が開業しています。ただし、機械化された交通手段は欧米生まれのもので、外国人の利用という面ではコミュニケーション以外にさしたる問題がありませんので、簡単に乗合バスとタクシーの誕生と初期の発展についてのみ採り上げおきます。

**乗合自動車(バス)** 自動車に有料で不特定多数の客を乗せる事業を「バス事業」と仮に定義すると、当初は普通の乗用車を使用して営業していたのであって、後年のように大型のいわゆる「バス」がいきなり登場したわけではありません。バスという言葉もなく、乗合自動車と呼ばれていました。日本初の乗合自動車の試みは、1903(明治36)年1月に広

島県佐伯郡三篠村（当時）の横川から太田川右岸沿いに北上し、対岸に渡って安佐郡可部町にいたる 15 km の路線でした。馬車を改造し、アメリカ製のエンジンを搭載した 12 人乗りの「バス」でした。しかし、この試みは既存の乗合馬車事業者らの猛反対にあって平和共存ができず、秋には廃業したとされています（中川浩一「バスの文化史」）。次の事例は同年 3 月 1 日から 7 月 31 日まで開催された第 5 回内国勸業博覧会（大阪天王寺で開催）の観客輸送のために、梅田から天王寺への輸送を目的に臨時路線を開設したものです。初の定期路線バスは同じ 1903 年 11 月から京都市で二井商会が営業を開始して話題を呼びました。しかし、二人乗り乗用車を六人乗りに改造して散々乗り回したため、タイヤは傷んでパンクする、かといってスペアはない、にわか仕込みの運転手は事故を起こす、といった状態で同商会は 5 か月で廃業してしまいました。しかし、二井商会の失敗にもかかわらず、翌 1904（明治 37）年から 1909（明治 42）年の 5 年間の乗合自動車路線の出願件数は 3 府 20 県で合計 47 件にもおよび、計画中のものを含めればその 3 倍に達したであろうと「バス事業五十年史」は書いています。

**路面電車** 乗合バス（バスという呼称が使われるのは昭和に入ってから）は時とともに発展しますが、バスは日本語の不自由な外国人には使いにくく、路線は発展しても外国人観光客の利用は多くはなかったと思われます。その意味では路面電車のほうがわかりやすいでしょう。路面電車も京都で誕生しました。1895（明治 28）年 2 月に京都駅近くの東洞院塩小路下路から伏見下油掛（京橋）間で営業を開始しました。次が 1898（明治 31）年に名古屋で開業し、続いて大師鉄道（川崎）、小田原鉄道（国府津・小田原・箱根湯本）、豊州鉄道（大分・別府）、江の島電気鉄道（藤沢・片瀬）、宮川電気（伊勢神宮地区）などが続き、そして東京でも東京電車鉄道（1903 年）によって導入されました。これらは馬車鉄道の電化を含め、民間鉄道会社によって開始され、やがて市営などの公営に代わっていきました。

**自動車タクシー** タクシーは 1912（明治 45）年 7 月 10 日に麹町区有楽町に「タクシー自動車会社」が設立され、8 月 5 日から T 型フォード 6 台をもって数寄屋橋を拠点に営業を開始したのが最初です。このタクシーは料金メーターをつけており、最初の 1 マイルが 60 銭で次の 1 マイルからは 10 銭でした。当時山手線の 1 駅分が 5 銭、市電の 1 区間が 4 銭でしたから、かなり高価な乗物ではありました。タクシーは「辻待ち自動車」と呼ばれ、上野と新橋で客待ちをしていましたが、1914（大正 3）年に東京駅が完成すると東京駅でも営業を始めています。以後全国に普及しますが、料金がバラバラで評判が悪かったので、1924（大正 13）年に大阪で 1 円均一で大阪市内を走る 1 円タクシー（円タク）が登場しました。円タクは 2 年後には東京にも誕生し、人々は次第にタクシーに慣れて行きました。なおハイヤーとタクシーは規則上区別されておらず、タクシーは道路を流して客を探しますが、ハイヤーは営業所で予約して時間借りするものなので、外国人は旅行業者などを経由してハイヤーを多く利用しました。

改訂 2018 年 5 月 28 日

