

第1章 マスツーリズム前夜

マスツーリズムとは何か。第一に、富裕層と中産階級ないし上級勤労者層までにとどまっていた近代ツーリズムから、工場労働者を含む国民大衆がツーリズムを享受できる状況に達した状態を指し、通常民主主義社会のプラス・イメージをもって語られる。第二次世界大戦後に《万人に観光を！》をスローガンとして展開された「ソーシャル・ツーリズム」運動は、マスツーリズムを実現しようとする官民合同の運動であった。その努力を経て、欧米社会はマスツーリズム時代に到達した。

マスツーリズムは、観光者の量的拡大による正と負の影響を内包している。プラス面では観光客のもたらす経済的効果であり、観光交流による国際親善や相互理解の前進である。その一方で、特定観光地に大量に観光客が押し寄せて環境に負荷をかけ、当該観光地のツーリズム自体を危うくする事例も発生する。とくに、航空機の発展によるマスツーリズムの国際化以降は、工業のない発展途上国に富をもたらす唯一のチャンネルと認識される一方で、途上国の社会、文化、環境に負の影響ももたらすことにもなっていく。

観光が目に見える形で生活に影響を及ぼす社会現象となるに至って、行政機構の中に観光の名を冠する機関が生まれ、経済学者、社会学者等による観光研究が始まる。研究のもとになる観光統計の試行錯誤が始まるのも両大戦間の時代である。近代ツーリズムからマスツーリズムへの移行は、19世紀の最後の四半世紀から徐々に条件が整い始め、第一次世界大戦後のおよそ20年の間、とくに1930年代後半に離陸が始まる。しかし、この流れはわずか数年で第二次世界大戦によって中断し、長い空白の後いっきに大発展に向かうという経過をたどる。端的に言えば、両大戦間にマスツーリズム時代への準備が整い、第二次世界大戦後に発展が始まり、急速に大衆観光のレベルにまで到達した。最初に国内旅行と国内バカンスの大衆化が始まり、航空機の登場によって全世界に広がって行く。

本章では、近代ツーリズムからマスツーリズムへ移行する準備期間を扱い、マスツーリズムの本格的発展は、別途観光現代史として採り上げることとする。

1. ツーリズムのすそ野の広がり

19世紀の最後の四半世紀になると、富裕層だけのものだったツーリズムが、様々な形で勤労者階級に普及していく。第一次世界大戦前、フランスやスイスには年間40万～50万人ほどの外国人観光客が訪れていたとされている。観光統計が存在しない時代の推計に過ぎないが、それでも、ヨーロッパ内の国際観光が上層の勤労者階級にまで広がっていたことを窺わせる。

第一次世界大戦後になると、労働者の地位が一段と向上し、有給休暇を与えられる労働者の層が広がる。1936年にフランスで有給休暇法が成立して有給休暇が労働者の権利として制度化され、時を同じくして国際労働機関（ILO）の第52号条約によって休暇の国際標準が定められて、同年中に有給休暇の法制化が多くの欧州諸国に広がった。モデルとなっ

たフランスの有給休暇法では、1年以上継続して勤務したすべての労働者に〈年間2週間の連続有給休暇〉が保証され、通常この時をもって、マスツーリズムが始動したとされる。

1919年夏 第一次世界大戦終結後の初めての夏、イギリス人たちは〈旅ネズミ〉のごとく競って国内の海岸に群がった（「トマスクック物語」）。何千台もの軍用輸送車が大型遊覧バスに再改造され、観光客の道路輸送に使われ始めていた。多くの人々が長期にわたる戦争で疲れ果てており、平和の贈り物に焦がれていた。彼らにとって、休暇旅行に勝る魅惑は他になかったのである。バスも鉄道も溢れんばかりの客を運び、グレート・ヤーマスもクラクトンも人の波に飲み込まれ、ブラックプールには30万人もの客が押し寄せたという。夜は海浜にごろ寝し、他の人々は宿が見つからぬまま家に帰るか、徹夜で道路や海岸をぶらついた。女性の中には警察の留置場に泊めてもらう人まであったという。だが、戦争のくびきから解放された国民に文句を言う者はいなかった。デーリー・テレグラフ紙が書いているように、「たとえ旅が今より3倍ひどく、5倍高かったとしても、人々はどこかに飛び出したいという思いに駆られていた」のであった。

1919年の春に外国旅行の制限が解かれた時、ヨーロッパ大陸に出かけた人も相当な数に上った。英仏海峡を渡った人の中には、大戦の跡地を見物する目的の人も多かった。トマスクック社も戦場めぐりの6日間のバス・ツアーを催行している。観光バスは両大戦間に大きく発展を遂げた交通手段なのであった。

イギリス以外の国でも、多かれ少なかれ、戦争から解放された人々は、それぞれのやり方で観光に参加しはじめる。本章では、第二次世界大戦勃発に至るまでの時期を、マスツーリズムの前段階として概観する。

2. 勤労者階級のツーリズム参加

時間に縛られない有産・有閑階級と異なり、勤労者がツーリズムに参加するには可処分所得とともに余暇時間の確保が課題となる。産業革命以降、多くの人々が賃金を得て働くようになり、労働と労働時間がレギュラー化されたあとの非労働時間は1日単位、週単位、月や年単位で測られることになっていく。

イギリスでは、1833年に無制限の労働を制限する最初の「工場法」ができ、少年や婦人など弱者の労働時間の制限や、通常労働の一日当たり、週当たりの時間に制限が設けられた。その後数度にわたって労働時間の制限を強化する方向で改正され、1850年の改正によって土曜日が半日勤務となった（勤務を午後2時までには制限）。そして、1871年に「銀行休日法」Bank Holiday Actが制定され、年4回の連休日が設けられた。バンク・ホリデーは庶民の観光の始まりを告げるものであった。

イギリスの銀行休日法 前工業化時代の農業社会では、労働は季節と天候に左右され、断続的かつ間歇的で、余暇と労働の区分がはっきりしていなかった。キリスト教社会では日曜日は安息日で労働が禁じられていたから、最初から休日であった。この時期、職人の世

界では、通常週のうち火曜日から金曜日まで働いたが、とくに木曜日と金曜日に猛烈に働くという週労働のリズムが普通であった（「レジャーの社会経済史」 p 16）。月曜日は事実上休業するのが慣行であり、これは皮肉混じりに〈聖月曜日〉と呼ばれていた。19世紀の初めに工場労働が一般化すると、雇用主（工場主）は日曜日以外の週日は毎日働かせるようになり、年に5～15日の休日（無給）を与えるのが慣例となった。

厳密な時間労働を課していたイングランド銀行では、産業革命前の1761年には、日曜日のほかに年間47日の休業日があった。産業革命が進展するにつれて休業日が減少し、1834年にはわずか4日、すなわち聖金曜日（復活祭前の金曜日）、メーデー（5月1日）、万聖節（11月1日）、クリスマス（12月25日）だけになっていた。

1871年5月、議会は休日が少ない銀行員に、銀行業務の比較的閑散な時季の3回の月曜日（厳密には宗教上の祝日と日曜日の翌日）を休日とし、これに8月の第1月曜日を加えて4回の連休を与える銀行休日法 **Bank Holidays Act 1871** を制定した。制定のいきさつからこの連休はバンク・ホリデーと呼ばれるが、銀行員や公務員だけでなく、事実上一般の労働者にも適用される公休日であった。組織も力も持たなかった弱い立場の労働者にとって、^{バンク・ホリデー}銀行休日は福音であった。そのことは、この時以来大衆の間に列車による行楽が大流行しはじめたことから窺われる。ちなみに、この時追加された公休日^{バンクホリデー}は、復活祭後の月曜日、聖霊降臨祭後の月曜日、8月の第1月曜日、クリスマスの翌日の4日であった。昔から職人は月曜日には労働しない慣行があったから（聖月曜日といわれた）、古くからの習慣の形式的な承認ともいわれた。

有給休暇の誕生 有給休暇とは、雇用主の管理下に労働が行われるようになってはじめて出てくる概念である。イギリスでは、産業革命の進展の中で、見識ある使用者は一年に一度従業員に無給ではあるが休暇を与える習慣を持つようになっていた。給与は週給であったから、休暇は通常1週間が単位であった。19世紀の後半3分の1では、夏の休暇週間 **wakes week** が北部工業地帯で一般化していた。大きな工場が同時期に一斉に休業し（無給）、休暇中は家族全員が一緒に楽しむことができた。毎年恒例となった一週間の工場閉鎖は、使用者側にも好都合であった。施設の維持や修理のための大掛かりな工事を休暇週間に行うことができたからである。

無給の休暇週間とは別に、銀行の上級社員は1860年代にすでに3週間の有給休暇を享受していた。1872年には鉄道の幹部社員が有給休暇を獲得したし、19世紀末には鉄道、公共事業、新聞印刷の業界では、団体協約によって従業員に有給休暇を認めていた。さらに、会社単位では小売業界（デパート等）などが有給休暇を与えるようになっていた。有給休暇も単位は一週間である。このことは日本の観光史と比較する場合、鍵となるポイントである。

有給休暇法とILO：有給休暇の国際化

第一次世界大戦は、結果として労働者の地位を大きく向上させた。戦場で戦う者の多くは労働者であり、国内にあっても軍需に対応する長時間労働、日曜労働などが常態化した。戦争が長期に及び、労働強化が進めば進むほど労働者の体位や健康が憂慮され、労働の再生産に支障が出るようになる。国民の健康は国力の問題でもあり、労働時間の短縮は人道上的問題だけでなく、広義の国防の問題とさえ考えられるようになった。事実、労働者の栄養状態の悪化によってインフルエンザが蔓延し、憂慮すべき状態に陥ったのであった。

端的に言えば、戦争は労働者の犠牲の上に遂行されるもので、戦争当事国はいずれも労働者階級の協力を得るために、将来の約束を惜しむわけにはいかなかった。それゆえ労働団体が強力になっていた国々では、戦争は労働者の発言権を強化する機会でもあった（中山和久「ILO 条約と日本」p 38）。また、大戦末期に成立したソヴィエト・ロシアの社会主義政権がこの傾向の後押しをしたから、そうした政治情勢への資本主義諸国の対応として、大戦終了後、国際的に共通の労働基準を定めて労働者を優遇すべく、国際連盟に次ぐ政府間国際機関として国際労働機関（ILO）が設立（1919年）されたのであった。

ILO の第 1 号条約は、1 日の労働時間を 8 時間以内とし、週労働時間を 48 時間に制限するという内容である。人間の 1 日の時間を 3 等分し、8 時間の睡眠、8 時間の生活時間、残り 8 時間を労働時間と定めたのである。これは第一インターナショナルの要求事項のひとつでもあった。ILO によって、それまでばらばらだった労働条件に国際的な最低基準が導入されたのである。労働時間に次ぐ重要課題が有給休暇であった。

法律による有給休暇の保証は、戦争直後の 1919 年、オーストリアが勤続 12 カ月以上の労働者に 1 週間の有給休暇を保証したのが最初である。これにフィンランド、イタリア、チェコスロバキア、ポーランド、スイスが続く。そして、さらに大きく前進させたのがフランス人民戦線内閣による有給休暇法の制定であった。

1920 年代に労働組合運動は一段と活発化し、政治への参加も積極的になっていく。第一次世界大戦前まで、国民の観光行動は完全に私的領域で民間企業のみが対応し、行政や公的機関が介入することはなかった。だが、大戦を契機に国民の心身の健康、教育的効果を求めて、政府が観光行動に関与ないし支援を行うようになっていくのである。

フランスの有給休暇法 1936 年 5 月の総選挙において、ドイツ・ナチズムの脅威とソヴィエト・ロシアの社会主義外交を警戒する中で、社会党が第一党となり、社会党党首レオン・ブルムによる人民戦線内閣が成立した。ブルム内閣はレオ・ラグランジュをスポーツ・余暇担当大臣に据え、6 月初旬の協議でマティニオン協定が成立した後の 6 月 20 日、下院に「有給休暇法案」を提出した。法案は賛成 563 票対反対 1 票によって可決された。この有給休暇法は単独法ではなく、労働法第 54 章に「年次有給休暇」として挿入され、6 月 26 日付けで施行された。ちなみに、マティニオン協定というのは、左翼の総選挙勝利によって労働運動が過激化し、工場占拠などが行われて騒然となった世情を、政府・使用者・労働の 3 者の合議によって収拾したもので、その中に有給休暇の保証に係わる合意も含まれていたものであった。

有給休暇法の内容は、工業、商業、農業、自由業、家事労働を含むいかなる産業にあっても、賃金によって継続的に雇用される労働者（見習いを含む）は、1年間の勤務後、12労働日以上を含む最低2週間の連続有給休暇を保証するというものであった。勤務期間が6か月以上1年未満の状態でバカンス時期を迎える場合は、1週間の有給休暇が与えられるとされた。休暇中に受け取る給与は、働いた場合にもらえる金額と同額以上でなければならず、また、労働者との間に有給休暇の返上を含む協定が結ばれたとしても、金銭の補償がある場合も含めて無効、すなわち金銭で有給休暇を買い取る行為は違法とされたのであった。休暇は原則として2週間の連続が原則であるが、休暇を分割する労使協定が結ばれた場合は有効とされた。金銭面での待遇改善ではなく、〈必ず〉休暇を取らせるという政策だったのである。

ILO第52号条約 有給休暇は国によって制度が違うが、19世紀の末期には公務員ないし公的事業の従業員には有給休暇を与える制度が一般的になっていた。民間部門でも、分野によって導入が始まっていたが、1920年まではまだ例外的であり、1934年の時点で法によって労働者に何らかの有給休暇を保証している国は10か国ほどでしかなかった。

ILOは設立と同時に労働者の自由時間に関する第1回国際会議を招集し、その結果として有給休暇の法的保証へと踏み込んでいった。1936年6月24日、フランスの有給休暇法成立とほぼ同時期に、ILOは第52号条約を採択した。この時点で有給休暇の法制度を持つ国はフランを入れて14か国であった。先進国イギリスはまだ有給休暇の法制化に踏み切れていなかった（1938年に制定）。第52号条約は約40か国と20地域が批准した。国によって経済社会の発展度に相違あることを考慮して、適用する労働者は商工業の分野の賃金労働者に限定され、有給休暇の日数は6労働日を最短とし、これを超える部分についてのみ分割取得も可能とされた。また、公休日および病気による欠勤を有給休暇に含めてはならないことも明記された。批准国の賃金労働者は、これによって確実に連続有給休暇を利用してバカンスを過ごすことを保証されたのであった。

なお、52号条約は、第二次世界大戦後の1970年に、実情に合わなくなって改正されるが、改正132号条約では、年次有給休暇は最低3週間に増え（そのうち2週間は分割を許されない）、適用範囲を農業その他の分野に広げ、受給資格は6か月の連続勤務に短縮された。また、雇用終了時には、未使用の有給休暇を休暇もしくはそれに代わる補償を受けられるなど、労働者への配慮が一段と強い内容となった。日本は1936年の52号条約に反対し、批准しなかったが、1970年の132号条約に対しても日本政府と使用者代表が反対し、今日に至っても批准していない。連続有給休暇が保証されなかったことが、戦後日本の観光の在り方を大きくゆがめているのだが、この問題については、「旅と観光の日本史」として稿を改めるつもりである。

1936年の「希望」 人民戦線内閣とレオ・ラグランジュのスポーツ・余暇庁は、大衆の観光とバカンスに積極的であった。しかし、人員も予算も少なく、大きな進歩を遂げること

ができないでいるうちに第二次世界大戦が始まって、すべての動きがストップした。それでも 1936 年の「有給休暇法」は労働者の希望の星であった。対独レジスタンス活動の中でも将来の希望の象徴として忘れられることはなく、フランス解放の 8 か月前、戦争終結の 1 年半前の 1944 年 1 月 11 日、レジスタンス運動のさなかに、密かに労働者のバカンス促進を目的とする団体「観光と労働」Tourisme et Travail（1901 年「協会法」による非営利団体）の定款が作成され、観光庁管轄下の団体として正式にパリ警視庁に登録された。戦争が終わればすぐに活動開始することを目指したのであった。「観光と労働」はのちに公的支援を得てフランス最大のバカンス団体となるのだが、当時のヴィシー政権にも解放後の臨時政府にも顧みられることはなく、活動開始はやはり戦争終結まで待たなければならなかった。

マスツーリズムへの道程

国民が心身の健康のためにバカンスや観光を必要とすることが承認され、そのための法制度が順次整い始めてはいたが、富裕階級と中流階級以上が利用していた観光用の施設やサービスは、労働者階級の手に届くものではなかった。マスツーリズムが離陸するには、貧しい労働者階級のバカンス需要に対応する安価で大量の施設が必要になるのは目に見えていた。民間企業や非営利団体の提供するものだけでは不十分であり、国の支援が必要であった。以下、子供を含む低所得者層のバカンスとその受入れ施設の発展について、遡って見てみよう。

スイスから広がったコロニー・ド・バカンス 最初にバカンス（滞在型観光）を過ごすよう配慮されたのは子供たちで、夏季休暇中に自然の中で過ごすバカンス、ないしそのための施設がコロニー・ド・ヴァカンス（林間学校）と呼ばれた。1875 年、スイスの牧師ハーマン・ピオンがアペンツェル州の地方小都市からチューリヒの貧困地区の教会に配属された時、子供たちの健康が損なわれていることを憂慮し、夏休みを自然の中で過ごすよう田舎に送り出した。子供たちがすっかり元気になって戻ってきたのを見て、ピオン牧師は野外での新鮮な空気と運動が子供たちにとっていかに必要であるかを認識した。

翌 1876 年、ピオンは恵まれない子供たちのためのバカンス（林間学校）実施のために新聞で寄付を募り、集まった寄付金で 9 歳から 12 歳までの男女 34 人ずつ計 68 人を、自ら付き添って 2 週間のバカンスに連れて行った。10 人ほどの男女の教師が世話役として同行した。林間学校ではごく質素な生活をさせた。男の子たちは納屋に寝泊まりし、女の子たちは農家に泊めてもらった。少年少女たちは農家の仕事を手伝い、遠足に出かけ、花や果物を摘んで過ごし、きれいな空気の中でのびのびと楽しんだ。これがコロニー・ド・バカンスの始まりとされている。効果が素晴らしいことを確認したピオン牧師は、これを継続することとし、翌年は 94 人の林間学校を実施した。その後ピオン・モデルの林間学校はスイス全体に広がり、1899 年には、スイスの 29 都市が 3,500 人の児童を対象に行なった。

コロニー・ド・バカンスはヨーロッパ全域に広がり、後年には北アメリカ、南米、日本などにも広がっていった。とくにフランスで盛んになり、1913 年には 10 万人、1936 年に

は 43 万人、第二次世界大戦後の 1955 年以降は、毎年 100 万人を超える子供たちがコロニー・ド・バカンスに参加したという。私事ながら、1982～87 年、小学 3 年生と 5 年生の子供二人を連れて赴任したジュネーブでは、毎年様々な形のコロニー・ド・バカンスを経験させることができた。その間、両親は自由に自分たちのバカンスをエンジョイできるのである。

フランスの休暇家族の家 フランスでは、子供たちだけで過ごすコロニー・ド・バカンスのほかに、家族一緒にバカンスを過ごせる低廉施設として、休暇家族の家 *Maison Familiale de Vacances (MFV)* という施設が誕生した。最初の事例は 1890 年にプロテスタント教会が南仏ラングドック・ルシオンの海岸セートに設置したル・ラザレのものである。ただし、休暇家族の家は、学校の夏休み期間中の子供向けコロニーと違い、親が容易には仕事を離れられないから、広がりや進捗は遅々として進まず、第二次世界大戦の始まる 1939 年に、ようやく 40 か所程度できたにすぎなかった。いずれも宗教関係の民間団体によるものであった。この休暇家族の家の思想は、第二次世界大戦後のソーシャル・ツーリズム運動の中で、1958 年の法律によって制度化され、公の援助のもとに非営利のバカンス滞在施設として大きな発展を見せることになる。

経済先進国イギリスの場合

イギリスでも、青少年の心身の健康維持を目的とするホリデー・キャンプが発達する。趣旨はコロニー・ド・バカンスとほぼ同じである。イギリスは経済先進国として、勤労者階級のバカンス施設も、基本的に民間企業や協同組合、労働組合等のイニシアティブに任せ、政府は干渉しない方針を取っている。

イギリスの青少年ホリデー・キャンプ イギリス最初の青少年キャンプは、日曜学校の校長であったジョージフ・カニンガム (1853～1924) が、アイリッシュ海に浮かぶマン島の主都ダグラスの丘に土地を得て 1894 年に開いたホリデー・キャンプである。カニンガム夫妻は、小麦商を営みながら日曜学校の世話をしていたが、1887 年から毎年 8 月に少年たちのためのサマーキャンプを開いて喜ばれていた。その活動をマン島に土地を買って事業化したのであった。写真のように、大きな傘を開いて並べたようなテントの宿舎で知られている。管理棟や遊戯用施設などは固定施設を建てたが、夏だけの施設であり、寝泊まりにはこの釣鐘型のテントを連ねて共同生活した。1908 年までには、後年のホリデー・キャンプが採り入れるほとんど全てのサービス (温水プールや娯楽ホールなどを含む) を提供した。大きな違いは男性のみのキャンプであり、ロウソクを灯すテント生活を主としたこと、飲酒を厳禁するなど生活規則を厳しくしていたこと、であった。

イングランド本島では、1905 年にフレッチャー・ドッドがノーフォークのケイスター・キャンプを開設したのが最初で、固定宿泊施設のホリデー・キャンプとしては最古のものだと主張している。ノーフォーク地方はホリデー・キャンプが集中的に設置され、



カニンガムのホリデーキャンプ

一時は 10 マイル四方に 14 ものホリデー・キャンプがあったという。その中で最も有名で現在まで続いているのが、ポッター一族が経営するポッターズ・キャンプである。初代のポッター氏は、第一次世界大戦の西部戦線の塹壕戦を生き延びて帰国し、1920 年にケイスター・キャンプを体験して啓発された。より快適、より高級なホリデー・キャンプをめざして 1924 年に最初のキャンプを創設し、人気を得たのであった。

ほかにも 1933 年に北ウェールズのライルに 20 エーカーにおよぶ巨大なゴールデン・サンド・キャンプが、そしてすぐあとに町の反対側にロビンフッド・キャンプが誕生している。以上は全部海浜地区のキャンプだが、内陸にもいくつか開設されており、とくにパークシャーのロビンソン・クルーソー・キャンプは、樹木の上に置かれたシャレーで有名になった。

バトリンのホリデー・キャンプ 商業的滞在型リゾートとしては、1936 年にウィリアム（ビリー）・バトリン（1899～1980）がスケグネスに創設したバトリンズ・ホリデー・キャンプが飛び抜けていた。バトリンのキャンプは、この後ホリデー・キャンプの決定版として一世を風靡することになる。イギリスでも年次有給休暇を得られる労働者が増加する情勢下に（法による制度化は 1938 年）、ホリデー・キャンプは将来性見込んだ人たちによるベンチャー・ビジネスであった。

バトリンは、1899 年ケープタウンで生まれた。父は技師、母は巡回興行師の娘だった。夫妻は南アに渡って自転車屋を営んでいたが南ア戦争で破産し、両親は離婚、母が再婚したため、バトリンは義父とともにカナダに移住した。トロントで学校教育を受けたあとイートン百貨店に勤め、1914 年、初めてオンタリオ湖畔の同百貨店のサマーキャンプに参加し、ここで楽しく過ごしたことが良き思い出となった。1921 年イギリスに帰国し、親戚の興行師から巡回興行師の手ほどきを受け、あちこちの縁日で小屋掛けして金をため、新しい余暇時代のために投資する機会を探していた。

1926 年に、彼はスケグネスに興行に出かけて行った。既述のとおりスケグネスは、スカブラ伯爵とグレート・ノーザン鉄道が共同で開発した海浜リゾートで、美しい砂浜が観

光資源であった。そこで彼は一念発起して巡回興行師をやめ、スカーブラ伯から賃借した砂丘の一部を整地して遊園地を作り、ここを拠点に才覚を発揮してレジャー産業の雄にのし上がっていく。翌1927年に近在の海岸メイブルソープにも遊園地を作り、ジェットコースターやメリーゴーラウンドなどスリルある機械の乗り物を配置した。アメリカで人気を呼んでいた電気自動車をぶつけ合って遊ぶダージャム・リンクまで設けて客を楽しませた。続く3年間に同様のチェーン遊園地を5か所もつくり、1933年には常勤900人、夏季の臨時雇用2000人という規模になっていた。公表されたところによると、年間2万～2万5千ポンドの収益を上げるまでになったという。（「レジャーの社会経済史」p277）。

かくして、すでにレジャー産業の大物になっていたバトリンが、次のステップとして取り組んだのがホリデー・キャンプであった。ホリデー・キャンプを始めるに至った理由をバトリンは次のように説明している。巡回興行師だった1920年代のはじめ頃、ウェールズ地方のバリ島の観光下宿に滞在してその客扱いのひどさに驚き、カナダ時代に体験したオンタリオ湖畔のイートン百貨店のサマーキャンプの楽しさを思い出し、いつか楽しい雰囲気のあるキャンプを自分で作ろうと決心したのだという。ウェールズの夏の下宿では、朝食が済むと外出させられて昼食時間まで戻れず、昼食後も下宿で過ごすのは歓迎されなかった。天気が良ければまだしも、雨の日はみじめだった。自分も辛かったが家族観光者はずっと哀れで、ずぶぬれのまま野外をうろついたり、帰れる時間まで盛り場のアーケードで暇つぶしをするしかなかった。彼はイギリスの天候に合わせてインドア施設を充実させ、それまで「誰も手掛けたことのない中間所得者の家庭を対象とするホリデー・センター」を作ることにしたのであった。

1935年、自己資金5万ポンド、銀行からの借入金5万ポンドでスケグネスに48エーカー（約20平方km）の土地を購入し、自身の設計で大食堂、レクリエーション・ホール、クラブ室、体育館（すべてコンクリート）、コンクリートの宿舎（シャレー）、テニスコート、ボーリング場、ゴルフ用グリーン、スイミング・プール、ボート遊びの湖、などからなる大キャンプ場を建設した。これだけの施設を有するホリデー・キャンプ（フランスでは休暇村という）は、後年のマスツーリズム時代にも引けをとらない立派な施設であった。三食付、エンタテインメント付で1週間の滞在価格は、ユニットの収容力により35シリングから3ポンドという割安な料金であった。1936年の復活祭休暇から売り出し、4月9日から9月30日までオープンして、粗利益18,021ポンドを挙げることができた。週単位の販売で、定員は当初500人であったが、その後徐々に拡大して1939年には5000人に達していた。

1937年にバトリン・キャンプは個人企業から株式会社に変更し、翌1938年6月、ロンドンから70マイルほどの東海岸のクラクトン・オン・シーに第二のキャンプを開業した。キャンプ開きの当日、バトリンは有給休暇法に賛成した下院議員を特別列車で招待し、「一週間の賃金でどんなホリデーが買えるか」を現地で確認してもらったという。バトリンのホリデー・キャンプは、ハード面の充実はもちろんだが、客を楽しませようとするソフト面

の工夫が、さすがに長年レジャー産業をやってきただけのことがあった。その第一は、バトリン・キャンプを象徴する「レッドコート（赤服）」の存在である。彼らはずいぶん知らずのキャンパーを5分で親しい仲間に変える魔術師の役割を果たしたし、遊園地の所有者がキャンプを兼営しているおかげで、キャンパーに自由に遊園地を利用させ、一週間の豪華メニューを包括料金で提供した。スタッフが子供らの世話をしている間、両親は有名オーケストラの生演奏を聴きながら深夜までダンスを楽しみ、映画のスクリーンで見るスターや有名プロ・スポーツマンや芸能人が彩る舞台にうっとり酔うのであった。

赤いブレザーに白ズボンのユニフォームを着たレッドコートは、「さあ皆さん、右側の人に自己紹介して握手してください、はい今度は左側の人とも、という風にどうぞ…」などとスピーカーで語りかけ、その掛け声で行動しているうちに恥ずかしがり屋のキャンパーたちも打ち解けて、暖かい雰囲気になっていく。レッドコートはキャンプのリーダーであり、オーガナイザーであり、人を楽しませるノウハウをもつ笑いの演出家で、グループで遊ぶスポーツやゲームは、彼（彼女）の一言のジョークで盛り上がったという。後年フランスの地中海クラブが、同じような発想により、遊びのリーダーGO (Gentle Organiser) と客の GM (Gentle Member) という役割で、バカンスを楽しませる新システムを生み出すことになる。

フランス等に遅れること2年、1938年にイギリスでも有給休暇法が成立した。バトリンの商業キャンプの成功を見て、次々に参入者が現れ、1939年には商業キャンプの数が全国で100に達していた。観光産業の巨人トマス・クック&サン社も、ロンドン・ミッドランド&スコティッシュ鉄道との共同事業として、1938年に北ウェールズのプレスタティンに、もう少し上の階層目当ての海浜レジャー・ヴィレッジを開業した。翌1939年9月に第二次世界大戦が勃発して、観光の火は一瞬にして消えてしまうのだが、ヴィレッジのオープンから12カ月の間の純利益は6000ポンドほどであったという。

なお、戦時中これらのホリデー・キャンプは軍に接収され、軍の宿营地として使用された。

勤労者のホリデー・キャンプ 1930年代に、年次有給休暇獲得に向けて運動を盛り上げていたイギリスの労働運動は、他方で休暇を安く楽しく過ごせる場所を模索していた。海辺の下宿屋は楽しみが少なく、商業的ホリデー・キャンプは豪華だが、低所得者層にはぜいたく過ぎた。したがって、労働者のポケットで賄える滞在型観光の施設（ホリデー・キャンプ）を供給することが、有給休暇獲得を目前にした協同組合や労働組合、フェビアン協会、キリスト教社会主義者たち共通の課題となっていた。「レジャーの社会経済史」の引用を転用させて頂くと、大勢の組合員を要した協同組合の幹部は、有給休暇法の成立を目前にひかえた時期、ホリデー産業への進出について、次のような展望を述べている。

私企業による大規模なホリデー・サービスの発展は、近年、とりわけこの2年間急成長を遂げ、成功している。この発展を可能にしたのは、われわれ組合員とその家

族で、彼らの貯蓄は近代的な豪華キャンプや類似の施設のオーナーのポケットに流れ込んでいる。協同組合運動のメンバーとその家族は人口の半分を占めている。もし、同じ比率の行楽客がいるとすれば、われわれ協同組合によるホリデー・キャンプの経営が素晴らしい成果を上げ得ることを理解することができる。したがって、経営が順調にいけば、協同組合が短期間に、今日のホリデー・キャンプの 30%のシェアを達成できない理由はない。 p 272

もしこのような理想が実現して、協同組合のホリデー・キャンプを安価で手軽に楽しむことができれば、労働者を含む協同組合員の生活の質の向上と仲間との友情を深める上で素晴らしいことであろうが、実際にはその例は少なく、サービスの内容は当然のことながら、商業的ホリデー・キャンプに遠く及ばなかった。

協同組合による最初のホリデー・キャンプは、1911年にスコットランドの製パン連合協同組合がロズセーRothesay 湾を見下ろす丘の上に設置したもので、これは1974年まで続いた。この協同組合には1899年からホリデー・クラブがあった。組合員の中に、かつてカニンガムのキャンプで楽しい思いをした経験者がいて、その人物がCO-OP キャンプの熱心な提唱者になってホリデー・キャンプが実現したのだという。イングランドでもいくつかの協同組合が模倣してキャンプをつくったが、長続きするものはほとんどなかった。存続期間が長かったのは、コベントリー協同組合が北ウェールズのライル近くの海辺に設けたキャンプである。1929年にスタートした時は仮設テントであったが、1930年からは山小屋や陸軍払い下げの兵舎なども使った固定施設となった。毎年7月末から8月の始めにオープンしたが、2月の予約受付開始期には長蛇の列が並ぶ人気で、くじ引きで入居者を決めたという。勤労者の間でアウトドア・リクリエーションの需要が膨張しつつあったことを示す話である。

1930年代末期に商業的ホリデー・キャンプが流行するようになると、協同組合の会合で必ず勤労者のための安価なホリデーを熱望する声が上がった。これに対する答えがキャンプを経営する非営利のトラヴコ株式会社 TRAVCO の設立であった。トラヴコは卸売協同組合と労働者旅行協会(WTA: Workers Travel Association)がそれぞれ半分ずつ出資して設立された。その最初のホリデー・キャンプがサフォーク州コートンに設立されたロジャスンホールで、1938年8月に定員200名の規模でオープンした。これを手始めに各地にいくつかのキャンプが設立されている。ちなみに共同出資者のWTAは、国際連盟で働いていたセシル・ロジャスンが1921年「勤労者のために外国旅行を企画し、勤労者相互間および外国人との社会的交流を促進する目的」でロンドンに設立した旅行会社で、1939年にはトマス・クック社に次ぐイギリス第2の旅行業者に成長していた。(旅行業者の項を参照)。

労働組合のホリデー・センター 協同組合のほかに、労働組合も低廉なホリデー・キャンプを設立した。1939年にスケグネスにダービーシャー炭鉱夫ホリデー・センターが設立されたが、定員1000人のこの大型施設の建設資金4万ポンドは、組合の厚生資金と経営者の

寄付金によってまかなわれた。鉱夫夫妻は積立金から引き出した4ポンド（独身者は3ポンド）を持ってやってくる。夫婦者の1週間の滞在費はわずか33シリング、子供は一人につき8シル6ペンスの追加という極端な低料金だった。その上、ダービーシャーとスゲグネス間の鉄道運賃は、鉄道会社との特約によって割引運賃になっていた。年間利用客15,000人という盛況で、この種の施設としては最も成功した例である。労働組合のトップ組織である労働組合会議（TUC）は、「もっとキャンプを！」という傘下組合の要請に応じて、TUCとWTAの共同出資の会社を設立し、同社が全国各地で組合員家族（人口の四分の一に相当）のためにホリデー・キャンプやゲストハウスを展開した。こうした成り行きに、それまでコマーシャルベースでレジャー需要に対応してきた海浜地区の下宿屋（ランドレイディ）から反対の声が上がったが、サービスの悪さと魅力のなさゆえに衰退するしかなかった。

戦中・戦後のホリデー・キャンプ 1939年9月に第二次世界大戦が始まったとき、バトリンの二つのキャンプ（スゲグネスとクラクトン）には6000人の客が滞在しており、翌1940年の開業を目指して第三のキャンプがヨークシャーのフィレイ Filey に建設中であった。開戦と同時にスゲグネスは海軍に、クラクトンと建設中のフィレイは陸軍に接收された。

直接の戦場とならなかったイギリスでは、バトリンの手腕と資力に期待した政府が、軍需生産の効率を高めるには労働者に娯楽が必要であると考え、その面での協力を求める一方で、海軍のために北ウェールズのプルヘリ Pwllheli とスコットランドのエアアyr の二か所にホリデー・キャンプを建設するよう要請した。戦争終結後に建設費の5分の3でバトリンが買い戻す約束付の好条件であった。

大戦終結とともにホリデーへの需要は膨張した。接收が解除された時、バトリンは5か所のホリデー・キャンプを所有し、これらのゲートをいっせいに観光客に開くことになった。戦争開始直前に有給休暇法が成立して国民の6分の5がその恩恵を受けていたこと、戦時中に労働人口が増加したこと、平均年齢が低下してベビーブームが起これ、戦争のために海を知らない子供たちが多かったことも、家族休暇への刺激となった。消費ブーム、レジャーブームを背景に、バトリンは、1960年代の初めにさらに二か所に大型ホリデー・キャンプを新規開業した。だが、この頃が国内のホリデー・キャンプの最盛期で、その後は坂道を転げ落ちるように衰退していった。ホワイトカラー層に多くの顧客を持ったバトリンのキャンプは、収容力が大きい分だけ衰退期にはもろかった。人気低落の最大の理由は、1960年代に入ってジェット機が空を飛び始め、チャーター航空を使用した安価な地中海方面への滞在型観光商品が急激に伸びて、国内キャンプ場の市場を奪って行ったのである。

独裁国家の余暇対策

1918年、労働者による労働者のための政権として発足したソヴィエト・ロシアでは、早くから労働者は4週間の年次有給休暇を保証され、命じられて僻地で働く労働者には10割増しの有給休暇が与えられたという。労働組合付属のキャンプ場や宿泊施設などが作られ、

家族でバカンスを楽しめるよう配慮されたようである。ただし、実態は不詳である。

ムッソリーニの試み 西ヨーロッパ世界で、最初に政府が国民の余暇と観光対策に乗り出したのはイタリアのムッソリーニ政権であった。ムッソリーニは、1925年、労働後の自由時間の活用を通じて国民の心身の成長と健全化を図る目的で「労働後の国民運動」**Opera Nazionale Dopolavoro** という名の団体を結成した。スポーツ、エクスカージョン、観光、芸術教育、職業教育等々の機会を提供する組織である。とくに、労働再生産のためには休養とレクリエーションが必要であり、バカンスと観光は国家の負担で行うとして、そのための施設がアドリア海岸を中心に次々設置された。ファシズム国家がそれまでの独裁国家と違うのは、労働者や国民大衆を動員し、合意を取り付けることにある程度成功したことである。ドーポラヴォーロとともに、全国母子事業団、青少年のスポーツ教育を推進する全国バリッラ事業団など、いくつもの社会事業の団体が提供する安価な娯楽や旅行や社会サービスが、そのための重要な役割を果たしていたのである。

イタリアはそれまで最大の人気国際観光地のひとつだったが、ムッソリーニは政権を取ると、敢えて「我が国は新婚旅行の目的地ではない」と宣言し、観光政策を外客誘致政策から国民観光の充実へと舵を切ったのであった。インペロ **Impero** 紙は、1929年に次のように書いている。

…ファシスト・イタリアは頭を下げてまで外国人に楽しんでもらう気は毛頭ない。国を貶めるような観光産業は廃止する。そんなものがなくても我が国は生きて行けるのだ。…家の中には他人などいないほうが快適である。

ところが、そうは言ったものの、大恐慌の影響が切実になると、国際観光の蔑視は影をひそめ、1929年の内に国の対外観光宣伝機関 **ENIT (Ente Nazionale per il Turismo)** を設置して積極的な外客誘致活動に乗り出すのであるが。

国家が観光分野の政策を展開する方向は大きく分けて二方向があり、一つが外貨獲得と国際親善を目的とする国際観光振興（外客誘致活動）、いま一つが国民の心身の健康促進を目的とする国民観光の振興である。このことを踏まえて言えば、両者の間を揺れ動いたムッソリーニの試みは興味深いものである。

ドイツ・ナチス政権の余暇対策事業 ムッソリーニのこの政策に刺激を受けたのがヒトラーのドイツであった。イタリアの例に倣い、もっと大々的に国民の観光活動を政府が支援する体制築いたのである。高寺敬一郎「国際観光論」によると、1933年にナチス政権が誕生すると、労働団体「楽しみから力を」**Kraft durch Freude (KdF)** を設立し、労働者のための余暇事業や団体旅行を主催して提供した。1933年から第二次世界大戦が始まる1939年までに、同団体主催の事業に延べ5000万人が参加したという。KdFの「旅行・ハイキング・バカンス局」が催行した観光事業への年間の参加者数は以下の通りであった。

日帰りハイキング 791万人(1937年)

| | | |
|-------------|----------------|----------------|
| 徒歩旅行 | 194 万人(1938 年) | |
| 国内でのバカンス | 145 万人(1938 年) | |
| 外国旅行 (イタリア) | 6 万人(1938 年) | |
| クルーズ旅行 | 14 万人(1936 年) | 高寺奎一郎「国際観光論」より |

このうちとくにドイツ国民を熱狂させ、他のヨーロッパ諸国の注目を集めたのが 1934 年に始まったクルーズ旅行である。1939 年までの 6 年間に 673 回の航海が行われ、合計 758,900 人が参加した。大型汽船12隻が使われたが、うち半分の6隻は自前の船であった。自前の船を所有した理由は、チャーターする船は船室の等級が何段階にも分かれていて不都合だから、モノクラスの船を作ったのだという。行く先はフィヨルド・ツアー、ジェノヴァ発イタリア諸都市と地中海の周遊、ポルトガル、スペイン・テネリフェ、ギリシャ、ユーゴスラヴィア、バルト海などで、最短5日間、最長のものは20日間までであった。

KdF の事業に対する戦後の評価は、戦争遂行の目的で労働者をナチズムに洗脳させるための事業だったというのが大方の見方だというが、それでも庶民を初めてクルーズに親しませた功績は大きい。太陽が乏しい北部ヨーロッパの人々にとって、健康上、生理上の理由から、充分の陽光を浴びるバカンスの必要性はだれしも認めるどころであり、それを政府が支援する形で実施したということは、戦後のソーシャル・ツーリズム運動の先駆けの意味があったといえるであろう。

太陽信仰の始まり

第一次大戦後の観光の変化のひとつに、余剰の飛行機を使った航空観光が初登場したことが挙げられるが、地上でも新しい変化が生じていた。戦争が終結し、旅行関連の施設・サービスが次々に復旧していく様子を「トマス・クック物語」の描写から借用すると、次の通りである。

…行楽列車が再開され、ドーヴァー～カレー間の定期船が復帰すると、大勢が「太陽ハンター軍団」にどっと志願しはじめた。かつて社交界の人々は、ベデカーのガイドブックのアドバイスに従って帽子をかぶり、ベールに顔を隠し、キッドの手袋をはめて陽光を避け、美容に精を出し、クリームを使った優雅な化粧を競っていた。ところが灰色の日々が終わってみると、突然「日焼け信仰」が降って湧き、地中海焼けが〈至上命令〉になった。気狂い犬とイギリス人だけが真昼の太陽のもとに外出したのである。…

(中略) 1922 年にイヴ博士は英国学術会議協会において「太陽は事実上すべてのエネルギーの源泉である」と主張し、翌 1923 年、近代の太陽信仰の高僧オーギュスト・ロリエが「日光浴療法」と題する図書を刊行し、大きな反響を呼んだ。太陽革命は深く浸透し、フレンチ・リヴィエラはこの時まで特権的な冬のリゾートであったのに、一転して夏の大衆的リゾートに変身した。 p 439

オーギュスト・ロリエ (1874～1954) はスイス人の医師である。外科医になる予定だったが、フィアンセが当時不治といわれていた結核にかかり、出来るだけ命を永らえさせようと、1903 年にレマン湖近くの山岳保養地レイザンで療養させた。清涼な空気と太陽によ

ってフィアンセは完治した。彼は1923年に「日光浴療法」を書き、レイザンに結核療養所を開いて名を高めた。その影響もあって、太陽と日光への考え方が劇的に変わり、リヴィエラは、英国内では気候的に真似のできない太陽と海とセックスの3S付リゾートライフのシンボルとなった。

1936年夏、フランス 1936年の年頭の時点で、フランスは庶民の余暇活動や野外活動の分野で、他のヨーロッパ諸国やアメリカに大きく後れを取っていた。ドイツから入ってきたユースホステルが合計300か所ほど、田園地帯にコロニー・ド・バカンスと休暇家族の家が散在しているほかは、一万人分のキャンプ場がある程度であった。夏を前にして有給休暇法が誕生したことは、フランス国民にとって大なる福音であった。休んでいる間も給与がもらえる制度は、人々に〈哲学的ショック〉を与えたといわれる。

人々は給与付で2週間休んでいいとなると、本能的に家にじっとはしてられない。かつて夏の地中海沿岸は冬だけの避寒リゾートであったが、この時期にはすでに太陽への見方が変わっており、夏の間裸身に充分の太陽を浴びておくことは、くる病その他の病気への予防としても必要と考えられるようになっていた。

既存の保養地の施設は有産階級のためのもので、労働者階級に手の届くバカンス滞在施設はないに等しかったから、彼らは海、山、湖、田園に住む両親、知人のもとに里帰りしたり、押しかけたり、行動派は自転車にテントを積んで出かけるなど、思い思いの方法でバカンスに参加しはじめた。出かける方が不慣れなうえ、受け入れる体制がほとんどないところに大勢が押しかけるのだから、初期には大なる混乱が起こった。下宿屋の一部屋に定員オーバーに詰め込まれ、待遇が悪いことに腹を立てた客が、腹いせに部屋の備品を持ち去ったり、部屋を傷つけたりした例もあったという。そうした労働者階級のバカンス進出を、保守派の新聞は「ニースのプロムナード・デ・ザングレにパリの労働者が弁当持参でなだれ込んでくる」と嘆いたが、まさしくこの時を持ってバカンスが富裕階級だけのものだった時代は終わりを告げたのであった。

リヴィエラにはトマス・クック社の客もやってきた。1920年代末までにニースとマンントンの街路はクックの客の「ブロンズ色の散歩者軍団」で溢れるようになっていたが、これらの客は戦前にはマーゲート(ケント州の東部の海浜保養地)より遠くには絶対に行くことはなかった「民主主義的な階層」だった。p440

余暇・スポーツ担当次官レオ・ラグランジュ(1900~40)の努力にもかかわらず、また、宿泊業界も有給休暇利用客に対応しようと努力はしたが、貧しい人々を収容しうる施設は、1939年に第二次世界大戦が始まるまでほとんど誕生しなかった。大戦勃発によってあらゆる観光が中断し、本格的なマスツーリズムの到来は第二次世界大戦終結後のことになる。

ユースホステルの誕生と国際展開

ユースホステル運動は、ドイツ人の高校教師だったリヒアルト・シルマンが1909年に始めた運動で、お金をあまり持たない若者たちが、低廉な宿泊施設を利用して旅ができるネ

ットワークを作ろうという趣旨で始めた運動である。

小学生レベルの子供は、林間学校やホリデー・キャンプで大人と過ごすことで満足するが、思春期以降の青少年は心身ともに自立し、自分たちで行動しようとする。快適性や効率性より冒険や未知との出会い求め、それが旅の目的になる。まさに若者の特権である。20世紀の初頭、ドイツの若者の間で野外での活動を行うワンダーフォーゲル（渡り鳥）運動が活発であり、シルマンはこの運動の最盛期に育ち、その強い影響を受けてユースホステル運動を発想したといわれている。ユースホステル誕生の話に入る前に、そこに至る青少年の野外活動の展開について、以下簡単に触れておく。

ワンダーフォーゲル運動 ワンダーフォーゲルは渡り鳥を意味するドイツ語である。1896年にベルリン近郊のギムナジウム（高校）の学生だったカール・フィッシャーが、数人の学友と山野をキャンプしながら放浪を繰り返し、これが若者の賛同を得て野外活動推進の運動が始まった。まもなく大学生の間に広がって、1901年、若者たちのこの野外活動はワンダーフォーゲル（渡り鳥）と名づけられた。当初は男子だけだった運動に女子も加わり、運動の推進組織が設立され（1904）、機関誌「ワンダーフォーゲル」を発刊（1905年）、運動歌もつくられた（1908年）。かくして、ワンダーフォーゲルは青少年運動として全ドイツに広がったが、同時に初期の野性味も失うことになり組織が分裂する（1910年）。その後運動は下火になり、第一次世界大戦中は維持が難しくなって衰退し、大戦後はヒトラー・ユーゲントに吸収されて運動は解体した。

イギリスで誕生したボーイスカウト 青少年の野外活動としては、イギリスで起こったボーイスカウト運動もある。〈スカウト〉とは本来斥候を意味する言葉である。1903年、南ア・ボーア戦争から凱旋帰国したロバート・ボーデン＝パウエル中將は、自身が陸軍大佐時代に書いた軍人向けの「斥候の手引書」（1899年）が好評で、多くの学校で教科書として使われていることを知り、これを青少年の野外活動の手引きとして書き直そうと考えた。作成に当たっては各方面の意見を聞き、とくに「シートン動物記」の著者アーネスト・トンプソン・シートンとは念入りに意見交換したといわれる。彼は自分の研究を実証するために、1907年8月1～10日、イギリス本島南端の湾内にあるブラウンシー島（長径2km、短径1km、湖もある）で実験キャンプを行った。参加者は20名であった。翌1908年、この実験キャンプの経験をもとに「**Scouting for Boys**」（青少年のための斥候術）という本を出版したところ、大いに人気を博し、少年たちが自発的に組織（パトロール隊）をつくって善行を始めたという。これが運動の起源である。

その後この運動は、イギリスから全世界に広がり、ボーイスカウト連盟は、実験キャンプを行った1907年8月1日をスカウト誕生の日と定めた。1910年には、ロバートの妹アグネスがガールガイド運動を初めたが、こちらはむしろアメリカで発展し、1912年にガールガイド・ガールスカウト連盟が誕生した。

ユースホステルの始まり ユースホステル運動を始めたシルマンは高等学校の教師であっ

た。早くからワンダーフォーゲル活動に強い関心をもっていたが、教師となって最初に赴任したのがルール地方のギーゼンキルヘンで、炭鉱の煤煙に煙る町であった。子供たちを町の外に連れ出す必要を感じ、ワンデルン・シューレ（徒歩学校）という野外活動スタイルを発案した。生徒たちを連れてよく徒歩旅行に出かけ、子供たちも目を輝かせて楽しんだが、宿泊場所の確保にいつも苦労した。1909年のある夏の日、雨に降られて緊急避難的に付近の学校の校舎に入ったことから、夏期休暇中の校舎を少年旅行の宿舎に開放してもらおうというアイデアがひらめいたという。男子用と女子用の2つの教室さえあれば充分宿舎になると考え、教員には無給で管理に当たってもらい、使用が終われば元通りに戻すという条件で、夏休みの間空いている校舎を宿舎として提供することを提案した。受け入れる学校をネットワーク化し、そのネットワークを管理する組織を作れば、大勢の青少年が遠くまで旅ができる。彼の提案は少しずつ受け入れられ、休暇中の校舎の使用を認める学校が増え、これがユースホステル運動へと成長していくことになる。

校舎だけでは学校休暇中しか使用できないのが弱点であったが、1910年にアルテナの古城が宿舎として提供され、これが世界初の通年オープンユースホステルとなった。その他、篤志家から民家使用の申し出を受けたり、古い宿屋を転用したり、様々なタイプの宿泊施設が運動に参加するようになった。シルマンが提唱したユースホステル運動は、ワンダーフォーゲルやボーイスカウトの野外活動そのものとは違い、若者のために低廉な宿泊施設を提供することで旅行を推奨するという発想であり、これが運動の広がるポイントであった。

安く泊まれる施設があるという情報はすぐに近隣諸国に伝わる。当初は会員制度も会員証もなく誰でも利用できたから、リュックを背負った外国の若者たちが次々に国境を越えてドイツにやってくるようになった。シルマンもそこまでは予想していなかったようである。「子供たちの教育」から出発した運動だったが、若者たちが安心して泊まれる安価な宿舎を提供するシステムは国境を越えて広がっていった。このことは、外国の若者を呼び込む「国際交流宿舎」の発生につながり、国際交流に新しい道を開くことになった。

ユースホステル運動の国際展開 1913年「ドイツ・ユースホステル協会」が設立された。この時点で協会所有のホステルは83か所あったが、まだ複数の州が集まったに過ぎず、ドイツ全州が参加する統一ドイツのユースホステル連盟の誕生は、第一次世界大戦終了後の1926年を待たなければならない。

全国レベルのユースホステル協会の設立は、ドイツのユースホステル運動に刺激を受けた隣国スイスが一足先で、1925年に設立している。スイスでもユースホステルを学校教育の一環としてはいたが、観光国スイスは、むしろ外国の若者の来訪促進を強く意識していたといわれる。1930年には、リヴァプールの徒歩旅行連盟を母体に、ボーイスカウトも参加して、英国ユースホステル協会が設立され、次いでデンマーク、オランダ、スコットランドにも広がった。

こうして各国に運動が広がると、自然の成り行きで国際的な連携が求められる。1932年

8月4日、記念すべき第1回国際ユースホステル会議がアムステルダムで開催され、11か国が参加した。この会議が重要であるのは、各国が相互に会員の宿泊を認め合う合意が生まれたことであり、ユースホステル運動は国境を超えた連携に向かうことになった。翌1933年、第2回会議がドイツのゴータスベルグで開催され、国際ユースホステル連盟が正式に発足した。これによって、以後自国の会員証を有する会員は、他国のユースホステルにも宿泊できる国際制度がスタートしたのであった。

1934年にイギリスのウィラズリー城で開催された第3回国際ユースホステル会議には、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドが参加して世界規模の団体となった。また、1938年スイスのバーデンで開かれた第7回会議で初めて国際ユースラリーが併催され、それまで協会運営者だけの会合であった国際ユースホステル会議が、一般ホステラーも参加する大型の国際イベントになった。

この間、発祥の地ドイツではナチス政権が誕生し、青少年を束ねる「ヒトラー・ユーゲント」法が制定され、強制的に各種の青少年団体がこれに吸収されていく。ユースホステル運動も例外ではなかった。ドイツでのユースホステル再生は、第二次世界大戦終了後のことになる。

観光バスの登場

観光バスは、第一世界大戦後に発展した交通手段である。機械を動力とする道路上の移動手段としては乗用車とモーター・バイク、原付自転車が大戦開始前にすでに登場しており、個人の観光行動にも使用されはじめていた。だが、観光の在り方を変えるほどの影響があったのは観光バスである。個人の乗り物と違い、バスは団体旅行の輸送に適し、とくに山岳地や地方の隅々にまで自由に行けたから、導入されると広範かつ急速に発展した。

観光滞在型のホリデー（バカンス）のほかに、観光バスによる周遊型ツアーも第一次世界大戦後の新しいツアー展開の形であった。

モーター・バスの誕生 乗合馬車の誕生については、第4章で採り上げ、バスという言葉はラテン語の *omnibus*（すべての人のために）からきていることを述べた。バスという言葉は乗合馬車に対して使われはじめたのだったが、乗用自動車と同様乗合馬車も馬で曳く代わりに機械で動かすことを考えるのは自然の成り行きであった。バスを蒸気機関で動かす試行は19世紀末から始まっているし、19世紀末には電気で走るトロリー・バスも導入されている。

内燃機関によるモーター・バスは、1898年ドイツのシーガーランドというところでベンツのヴィクトリア・モデルを改良した6人乗りバスを2路線で運行したのが最初であるが、これは採算がとれず短期間で終わった。1898年には、同じベンツ・モデルのバスを使ってウェールズの田舎を走らせたという記録もあるが、これも続かなかった。ライバルのダイムラーは、1898年、ロンドンの街路用バスを運行する「モーター・バス会社」Motor Traction

Company に新作のダブルデッキバスを販売した。このバスは定員 20 人で、時速 18 km で走るとされる。その後様々に改良が重ねられ、初の量産バスとなったのがフランク・サーがデザインした「B型ダブルデッカー」バスである。ロンドン・オムニバス総合会社が 1910 年からこれを運行し、以後ロンドンの乗合バスのスタンダード・タイプとなった。このタイプのバスは 1910 年代末までに 3000 台ほど製作されたが、第一次世界大戦が始まったため、軍用輸送車優先でかなりの数の民間バスが軍用に転用された。

他方、1892 年の時点で、パリの総合乗合馬車会社 (CGO) はパリ市内に 37 の乗合馬車路線を運行し、1 台あたり 30 人程度を運んでいた。しかし、乗合馬車の乗り心地は悪く、1100 頭の馬の維持管理が割高で経営を圧迫するようになった。1905 年の自動車ショーで CGO はモーター・バスの新案コンテストを行い、ここからモーター・バスが急発展する。CGO はこの時優勝したシュネゲール社のプロトタイプのモーター・バスを採用し、1906 年 6 月 1 日から、クリーム・イエローの車体の市バスがパリ中を走り回ることになった。

観光専用バス 乗合バスの導入で都市内交通は便利になったが、次の課題はモーター・バス (以後単にバス) の観光旅行への利用である。上述のように、バスの原型が初めて現れたのが 1905~10 年であり、都市内以外でも鉄道駅から先の田舎の交通手段として路線バスが使われるようになっていく。

ピエール・ドフェール「フランス観光政策論」によると、バスの観光利用の最初の例は、1913 年にイギリス一周 21 日間の旅に使用されたものとされているが、今のところこれの具体的内容はわからない。調べた限りでは、これ以外に第一次世界大戦前に観光利用された例は見当たらない。文献に登場するほど目立った例はないということであろうか。

第一次世界大戦は、ヨーロッパ大陸の鉄道に重大な被害を与えた一方で、道路交通については大重量の軍需輸送のためにむしろ改良されていた。また、大戦終了後は上述のとおり、軍用大型輸送車をバスに転用したものを含め、ヨーロッパ全体でバス観光が急速に発展する。最初の事例は戦場になったフランドル、シャンパーニュ、ノルマンディーなどの戦跡を巡るツアーであった。鎮魂の名目と話題の戦跡を見て回る観光にはバスが最適だったのである。大陸ヨーロッパだけでなく、イギリスからもトマス・クックによる戦跡めぐりのツアーが催行されたことは先述した。第一次世界大戦中に輸送手段が急発展する中で、大型車の車体構造も駆動装置も大きく発展し、大戦後にその技術が観光バス用として活かされたというわけである。

観光バスは一般の路線バスと違い、山岳地を走り、長距離を走るから、技術面とともに居住性の快適さが追究されなければならない。追求の方向は次の二つである。

- 1) 観光地域の中を隈なく、容易、かつ自在に走行できること
- 2) ヨーロッパは地続きでどこまでも行けるから、長距離を快適に走行できること

一般交通手段としてのバス路線も、やがて鉄道のように定時の長距離路線が登場するのだが、観光バスとなるとシーズンのみの運行にならざるを得ない。これは観光バスが物資

輸送車とは基本的に異なるポイントである。4月から9月まで休む間も修理の暇もなくフル回転で走行し、10月から4月までは車庫で眠ることになる。といっても、営業期間は自然の季節（例えば積雪によるアルプス路線など）による理由より、需要のシーズン性が主たる理由である。言い換えれば、観光のオフシーズンとオンシーズンは受け入れる側にも需要側にもあるが、基本的には需要側次第ということである。バカンスはほとんど遅い春から夏と初秋にかけてであり、冬にウィンター・スポーツの需要があっても、当時は暖房のある鉄道のほうが快適で、パリからスキー場まで観光バスをチャーターするケースはまれであった。

第一次世界大戦後に観光バスが新たな交通手段として急発展したことは確かであるが、鉄道や汽船、後年の航空機のようにその推移を量的把握するのは難しく、この時期の観光バスの利用状況は不明である。1936年以降のマスツーリズム時代にいっきが増えたことは容易に想像できるが、今のところ文献等にも第二次世界大戦後の数字しか見当たらない。

2. 注目される国際観光

以上、マスツーリズムの前提である勤労低所得者層のツーリズム参加の始まりを見てきた。ツーリズムが社会現象として注目されることにより、その文化、社会、経済に及ぼす影響も注目されはじめ、経済学者や社会学者の中には観光を研究対象とする者も現れてきた。1920年代から30年代にかけて「観光学」が始まり、観光を正面から分析対象に据えた専門研究書も出版されるようになった。そうした中で最も早く注目を集めたのが国際観光であった。

国際観光とは国境を越えて行われる観光である。観光者個人にとっては、これまで見てきたように、楽しみであり、未知のものの発見であり、教育効果をもたらすが、社会全体で見れば、国際観光量が増大して観光者の経験と行動が集積されることは、政治・経済・文化に影響をもたらす社会現象となる。経済的に見れば「見えざる貿易」であり、文化的に見れば文化の伝播であり、政治的に見れば庶民の人的交流による平和への貢献である。第一次世界大戦後の1919年から1939年の第二次世界大戦勃発までの20年間は、観光の飛躍期であり、とくに国際観光客が急増した。まず、経済への影響から見てみよう。

国際観光と経済

国レベルで見れば、国内観光による観光消費は富の国内移動に過ぎないが、国際観光客による訪問国での消費は、外貨の収入・支出である。外貨は主として物の輸出入によって流動してきたが、第一次世界大戦後の国際観光客の増大によって、送り出し国にとっても受け入れ国にとっても、観光の経済効果は無視できぬほど大きくなってきた。

国際経済の調整機能がなかった第二次世界大戦前は、ある国の貿易が輸入超過になると、相手国の通貨（外貨）が不足して他国（主として相手国）から物を買うことができなくなる。すると、国内経済を引き締め、関税を高くして輸入を抑制することで収支のバランスを回

復しようとする。しかし、輸入の削減を行なえば、当該国に輸出している国にとっては輸出の減少となるから、不況が伝染することになる。

1929年10月24日、ニューヨークのウォール街で株式が暴落し、株券が紙くず同然となった。消費が停滞し、長期雇用の制度がなかったために即時に労働者の首切りが行われた。アメリカ政府は失業者した労働者を救済するため、輸入を抑制してその分国内産業を振興することで雇用の増大を図った。最大の対米輸出国だったカナダにとってこれは大打撃で、カナダも自衛上あるいは報復的に関税を引き上げた。すると米加に輸出していた欧州諸国や日本に不況が伝染し、貿易戦争が始まってしまった。自国の輸出に有利になるよう通貨交換レートの切り下げ競争も始まり、国際経済が混乱に陥った。植民地と資源をもつ大国は経済ブロックを形成して防衛したが、ブロックから締め出された若い資本主義国のドイツ、イタリア、日本には植民地という緩衝地帯がなく、窮地に追い込まれたことが第二次世界大戦の一因となつたとされている。

初期の国際観光収支 かつて国際間の通商・修好の協定は、2国間ないし複数国間で分野別に結ばれていた。サービス貿易（見えざる貿易）は鉄道、海洋交通、運輸、郵便、電信、著作権、金融、保険などが対象分野であるが、旅客交通については、相互主義の原則のもとに、自由に国内を旅行することを承認していたが、それらに関する条項は国内旅行の保証、人身保護の問題に限定され、貿易・経済政策としては全く無視されていた。旅客による外貨収入は雑収入に入れられ、目立つことがなかった。このことはフランス、イタリア、スイス、オーストリアのような観光収入が国際収支に大きな比率を占めていた国においてさえ、国際貿易協定に観光（旅行）は全く登場していない。

ところが、大恐慌時代に物の経済活動が大きく減少したことによって、金持ち階級による観光旅行の収支勘定が俄然注目を浴びるようになった。不況の波及には時間差があり、欧州では1932年が最悪であった。南ア・プレトリア大学A.J ノーヴァル教授の「観光事業論」（1936年刊）によると、特定2か国間の経済協定の中に「観光」が登場した最初の例は、1932年のドイツとオーストリアの間に結ばれた〈決済協定〉であるという。両国間の貿易はドイツの輸出超過であったため、オーストリア側の準備する支払い資金（マルク）がなくなり、対ドイツの支払勘定が凍結された。ドイツ側がその凍結を解除するために締結したのがこの決済協定で、内容はドイツからオーストリアを訪問するドイツ人観光客が支払う外貨（マルク）を対独負債の返済に充てるというものであった。その結果1932年だけで1億オーストリア・ポンドが対独負債の返済に充てられた。この額の大きさから見て、国際観光往来がすでに国際収支上重要な要素になっていたことがわかる。それ以来、観光往来の消費を含む様々な決済協定が結ばれるようになった。例えばスイスとドイツの間に結ばれた決済協定は、スイスがドイツから輸入する石炭の代金とスイスを訪問するドイツ人観光客の支払いを相殺するというものであった。これによって、ドイツの石炭輸出はドイツ人訪スイス観光客によって支払いが保証されたわけで、締約国どうしの物資の輸出入を促進する効果をもたらしたのであった。また、1933年9月にウィーンで開催されたカトリッ

クの祭典への参加に関連し、ポーランドとオーストリアの間で、ポーランド人が一人参加するごとに、オーストリアは豚3匹を輸入する協定が成立したという。こうした例は、2国間のやり取りだけで収支を合わせるのは無理であることの例証であり、第二次大戦後ただちに安定した貿易秩序の創出のために、通貨の安定と国際金融創出の協定が結ばれ、多国間貿易の総括的なルールが作られたのは当然であった。

ブレトン・ウッズ体制 大恐慌期の1930年代に起こった関税引き上げ競争と通貨の引き下げ競争は、貿易戦争とか近隣窮乏化政策などと呼ばれ、戦争の原因となった。こういうことを繰り返しては、いつまた世界戦争が起こるか不安である。これを心配した米英両国を中心に、大戦末期の1944年7月、米ニューハンプシャー州の町ブレトン・ウッズのマウント・ワシントン・ホテルに連合国側44か国の代表が集まり、戦後の国際金融の秩序をいかにするかをめぐる論議が行われた。その回答が国際通貨基金（IMF）と国際復興開発銀行（通称世界銀行：IBRD）の設立であり、IMFは1945年12月に発足した。通貨の固定相場制を定め、会員国がIMFに出資することによって資金をプールし、会員国が一時的に外貨不足に陥る場合に貸出を行うなど、通貨の安定を図ることになった。

世界銀行も同時期に設立され、1946年6月から公的部門の事業への融資を開始した。当初は欧州の戦後復興のための国際融資を担っていたが、欧州諸国の経済が復興した後は、世界最大の途上国への開発援助機関となった。第二次世界大戦後の両機関による国際通貨体制は、会議開催地にちなんでブレトン・ウッズ体制と呼ばれた。これに国際貿易の発展のために1947年に設立されたGATT（関税及び貿易に関する一般協定）を加えて、第二次世界大戦後の国際経済体制が誕生し、維持されてきた。

ブレトン・ウッズ体制は戦後経済の復興に貢献したが、1971年に米ドルの金交換が停止されたことから、固定相場制が行き詰まって変動相場制に移行し、新しい体制に切り替わった。また、GATTは1989年に世界貿易機関（WTO）へと発展的に解消して今日至っている。そしてこの間、国際観光は「見えざる貿易」と呼ばれ、単一産業としては世界最大といわれるほどの発展を遂げるのである。

国際観光と政治（平和）

第一次世界大戦は、セルビアの首都サラエヴォでオーストリア・ハンガリー帝国皇太子夫妻が暗殺されたことをきっかけに始まった。当初、銃弾による皇太子暗殺という重大ではあるがローカルな事件が、未曾有の世界大戦に広がり、4年に及ぶ戦闘が続くと予測した者はほとんどいなかった。ヨーロッパ列強どうしの戦争も、すでに半世紀前の普仏戦争まで遡らなければならない過去のものとなっていた。その普仏戦争は9か月で終わったし、第一次世界大戦の導火線と言われた第一次、第二次バルカン戦争はいずれも2か月で終わっている。それ以外は植民地で戦われた戦争で、国内の戦争被害はなかったから、人々は本格的な近代戦争に慣れていなかった。兵士たちが出征していき、戦闘は社会生活の外で

行われ、国民は息をひそめて結果を待つという伝統的戦争観が残っていたから、人々は世界大戦による大量殺戮の恐怖におののいた。

大戦末期に起こったロシア革命も衝撃であった。大戦の開始で最もひどい被害を蒙ったロシアは当時まだ後進国で、産業革命も始まったばかり、最大 1400 万人を動員した巨大な軍隊に長期にわたって武器、物資、食料を供給し続ける力はなかった。戦場に駆り出された軍人は軍服を着た農民（国民の 80%を占めていた）や労働者であり、やがて軍が反戦、反政府勢力の側につき、1917 年 2 月ニコライ二世を退位させ（2 月革命）、同年 10 月には労働者や農民が実権を握った（10 月革命）。ロシア革命はヨーロッパ列強を不安に陥れ、世界大戦のパリ講和会議へのソヴィエト政権の参加を認めなかった。その後も国際外交の舞台からソ連を締め出しはしたが、自国の労働運動との連携を恐れ、その後も長らく「赤の脅威」として常に意識し続けることになる。

サラエヴォの戦火は広がる一方で、短期間に終結する気配はなく、どの国でも国家の政治、経済、社会、文化のすべてを巻き込む「総力戦」の様相を深めていった。それどころか、アメリカやアジアへと戦線を拡大し、機関銃や戦車、毒ガスなどの大量殺人兵器が登場し、潜水艦や飛行機も大規模に動員された。第一次世界大戦は、民間人を含む死者 1600 万人、戦傷者 2000 万人以上という未曾有の犠牲者を出して終結した。死者の数は、1790 年代のナポレオン戦争から、クリミア戦争、デンマーク戦争、プロシヤ・オーストリア戦争、アメリカ南北戦争、普仏戦争に至る近代戦争の総死者数の 2 倍を上回るという恐るべき戦禍をもたらした戦争であった。

第一次世界大戦後の世界 第一次世界大戦の講和会議はパリで行われ、パリ講和会議に現れたアメリカのウィルソン大統領は、「第一次世界大戦は戦争を終わらせるための戦争だった」と言った。1919 年 6 月、ウィルソン大統領の主導によって国際連盟 League of Nations が設立され、戦争の悲惨な結果に鑑みて、二度とこのような戦争をしないための知恵が絞られた。連盟規約には、国際間の紛争は公開会議において解決すること、国際侵略に対しては共同で相対すること、国際関係を損なう秘密協定は今後結ばないこと、保有軍勢力を制限すること、国際裁判所を設置すること、などが定められた。世界初の政府間国際機関の誕生であった。

だが、国民国家が領土問題、市場拡大、資源取得など、それぞれの国益をめぐって対立すれば武力行使に至らないという保証はなく、国民国家の在り方そのものの中に戦争の芽が含まれているという認識が高まってもいた。第一次世界大戦は人類始まって以来の凄惨な戦争であり、知識人、哲学者、文学者、政治家たちの多くが、そしてもちろん一般国民も、二度と悲惨な戦争を起こしてはならないと強く考えていた。

しばらくはかつてない繁栄を示した欧米社会であったが、1929 年に始まる大恐慌は欧米社会を混乱に巻き込み、第一次世界大戦が戦闘に参加した知識階層を中心に残した深刻な後遺症とともに、彼らが追求してきた近代社会や科学技術文明の在り方そのものへの懐疑さえもたらした。1930 年代には、レマルクの「西部戦線異状なし」やマルタン・デュ・ガ

ールの「チボー家の人々」のような戦争を体験した人たちの作品がベストセラーになる一方で、世界をリードしてきた西ヨーロッパの理念をも否定するシュペングラーの「西洋の没落」まで刊行され、知識人の多くに読まれたのであった。

知識人たちの悲願

近代における国境とは近代国家の主権の及ぶ範囲を指し、主権と主権がぶつかり合う場所である。国益の対立から起こり得る武力衝突を回避することは不可能なのか。人類は殺し合うことを避け、平和に共存することはできないのか。近代オリンピック大会を創設したクーベルタンが提起したように、国家の武力衝突を回避するために何ができるかをめぐって当時の知識人たちは頭を悩ませた。ここにおいて、初めて一般市民レベルの交流、すなわち自由に国境を越えて観光の旅をさせることの重要性が説かれたのである。平和への道は、政治家やジャーナリスト、学者、文化人等の交流だけでは不十分で、国際観光交流の促進によって不必要な敵対意識を市民レベルから軽減していくことこそ、迂遠であっても平和への確かな道であり、他には道がないと説く人たちが出てきたのであった。

汎ヨーロッパの思想 第一次世界大戦の結果、戦勝国も敗戦国も多大な被害を蒙り、三大帝国（ロシア帝国、ドイツ帝国、オーストリア＝ハンガリー帝国）が瓦解した。戦後の新しい秩序建設のためのパリ講和会議は、遠大な理想を掲げながらも、国民国家のエゴイズムを超越することが極めて困難であることを明らかにした場でもあった。

オーストリアの古い貴族家系のリヒアルト・クーデンホーフ＝カレルギー（1894～1972）は、終戦直後から戦争の原因となる国境の廃止を訴える「汎ヨーロッパ主義」 Pan Europeanism を主張し、1922年にその主張を新聞に投稿して運動を開始した。端的にいえば国境を廃して〈ヨーロッパ合衆国〉を作ろうというものである。1923年には「汎ヨーロッパ主義」と題する単行本を出版し、冒頭に〈全ヨーロッパの青年に告ぐ〉という言葉が置かれ、本の中に「汎ヨーロッパ運動に参加します」と書かれた送信用はがきが添付されていた。同年、青空の背景（地）に黄金色の太陽、その中に赤十字入れたデザインの運動旗も作成した。戦争の悲惨を繰り返させまいとする彼の汎ヨーロッパ思想はセンセーションを巻き起こし、戦争に倦んでいた知識人や政治家、学者らをはじめ多数の賛同者が現れた。1926年には、大戦後に成立したオーストリア共和国の支援を得て、24か国の代表からなる「汎ヨーロッパ会議」をウィーンで開催し、2000人を超える政治家や論客が集まった。運動の本拠は彼の旧居ホーンブルク宮殿に置かれた。

理想は高く、支持者は多かったのだが、国民国家の現実には、まだ彼の理想を受け入れるほど進んでいなかったことは歴史が証明した。それでも、彼の汎ヨーロッパ主義は第二次世界大戦後に改めて具体化への道を進み、最終的にヨーロッパ連合（EU）にまで行きついた。クーデンホーフ＝カレルギーが EU の父と呼ばれる所以である。

ちなみに、リヒアルト・クーデンホーフ＝カレルギーは、明治初期の日本に駐日オーストリア・ハンガリー帝国代理大使として赴任した若きハインリヒ・クーデンホーフ＝カレルギ

一伯爵と、その夫人になった江戸町人の娘青山光子（紅葉館のホステスだった）との間に生まれた次男である。映画「カサブランカ」に登場する、イングリッド・バーグマンの恋人役で世界を飛び回る幾分東洋人の風貌の混じる青年は、リヒアルト・クーデンホフ＝カレルギーがモデルと言われている。（「クーデンホフ光子伝」）

汎ヨーロッパ主義は、狭い欧州の枠内で争う国民国家の解消を求めた政治運動であったが、文化人、知識人は政治に直接つながる具体的な行動よりも、文筆などによって主張を展開し、再び戦争の危機が迫ってくる中で、様々な平和維持のためのアピールを試みた。その中でストレートに国際観光交流の意義をアピールした文章を紹介したい。

林語堂の「人生をいかに生きるか」 林語堂 Lin Yu-Tang（1895～1976）は、1940年と1950年の2回ノーベル文学賞にノミネートされた中国の文学者・評論家である。祖父の代からの牧師の家の子として生まれ、厦門で小中学校を終えたあと上海のセントジョーンズ大学で学ぶ。1911年にアメリカのハーバード大学に留学、次いでドイツのライプツィヒ大学とイエナ大学で研究を続け、Ph.D（哲学博士号）を取得した。1923年に中国に帰り、以後言論人として活発な活動を行った。その彼が1938年、ヒトラー政権の行動で戦雲が漂う中、随筆集「人生をいかに生きるか」The Importance of Living を刊行した。以下はその中の一節である。

…戦争を無くしたいのなら、諸国政府は20歳から45歳までの人間を、10年に一度強制的に徴用し、ヨーロッパを旅行させ、博覧会かなにかを見物させてやるのがよからう。イギリス政府は今500億ポンドの金を再武装に使っているが、これは全イギリス人をリヴィエラ海岸に旅行させるに足る金額である。もちろんこれに対し、戦争は必要であり、旅行は贅沢であるという反対論があるに決まっている。しかし、私はその見方には反対したい。むしろ旅行は必要だが、戦争は贅沢である。（上巻 p 142）

もっとも、林語堂はこれによって必ずしも反戦の主張をしているのではなく、第4章「人間であることについて」の第3節『夢について』の中で淡々と書いている文章である。動物と人間との違いを書き分け、思想の自由を奪う専制者の必敗を説き、その上で人間は夢を見、理想を持ち、常に変化を求め存在であると説く。そして戦争は凡人にとって魅力ある変化と見られるから、戦争の代わりに何か別の興味ある変化を与える必要があるという文脈の中で書かれたものである。

それでも、上の文章は扇動されやすい庶民が知識を深め、交流を深めることによって戦争から遠ざかるものであることをアピールするのに充分である。事実、心ある人たちは、国民が敵国民への憎悪や蔑視への扇動に無防備なのは無知の故であり、これに対抗するには、一般市民の国際交流（≡国際観光）を促進することが最重要であることを確信していた。いつも戦場で先頭に立たされ、殺し合いをさせられるのは国家国益をとる政治家や官僚ではなく、庶民だからである。

観光関係国際同盟の誕生

ヨーロッパ各国共通の現象として両大戦間に観光が急速に伸長してきたことは、各国の政府、学者、企業人たちの関心を惹き、観光という社会経済現象に関する調査研究が始まった。陸続きのヨーロッパでは、観光客の往来はただちに国際的な問題にもなってくる。

第4章で、1910年のフランスを筆頭に、国際観光客誘致を主たる目的とする国立の公的観光機関（政府観光局 NTO という）が次々に設立されて行ったことを紹介した。1925年には早くもオランダのハーグで、観光振興協会国際協議会 International Congress of Tourist Traffic Association (ICOTTA) が誕生し、1934年にこれが強化されて公的観光宣伝機関国際同盟(IUOOTP : International Union of Official Organization for Tourism Propaganda) が結成された。各国の公的観光機関の国際同盟が誕生したこと自体が観光の発展を証明するものであり、初期の国際観光に伴うあらゆる問題を論議する場となった。

第二次世界大戦によって観光は中断するが、この機関は第二次大戦後の観光の急発展の中で、宣伝 Propaganda の言葉が消えて公的観光機関国際同盟 (IUOTO) となり、国連のB級諮問機関として活動する。1980年には国連の専門機関（政府間機関 UNWTO）に格上げ改組されることになるが、第二次世界大戦後の観光の発展については、別途稿を改めて紹介することとする。

国際観光統計の始まり 国際観光客が増え、国が外客誘致機関を設置するようになると、当然ながらその成果を測り、宣伝計画を立てるための統計的数値が必要になる。観光収入については外貨交換の記録が推計の基礎となりうるが、国際観光客数のほうは、当時確たる推計の手段がなかった。

パスポートは、フランス革命後の革命政府が出入国する人間をチェックするために国際旅行者にパスポートの所持を義務づけ、到着港や陸の国境でヴィザを受けることを入国の条件にした。これを皮切りに、19世紀前半にヨーロッパ諸国の間にパスポートとヴィザの義務付けが一般化した。19世紀中頃に国際政治が安定すると、国際往来の妨げになるという理由で廃止されていた。

第一次世界大戦が始まると、入出国管理の必要からパスポートが復活し、各国がそれぞれ形式も内容もばらばらなパスポートを発給するようになった。スパイ等好ましからざる者の入国を制限する目的でヴィザの義務付けも復活した。戦後1920年10月、設立されたばかりの国際連盟主催による「パスポート、通関手続き、及び通し切符に関する国際会議」が開催され、パスポートの形式や記載内容の統一が図られることになった。政治上、行政上の措置であったが、これによって入出国管理のためのデータを国際観光統計の源泉として活用する道が開かれた。（春田哲吉「パスポートとビザの知識」）

1927年にカイロで開催された定例の国際統計会議において、会員国32か国に対し、観光統計の現状を報告するよう要請がなされた。次の1929年の大会において、回答があった24か国の事例を審査した結果、以下の13か国が内容的に観光統計とみなしうる統計が存在する国と認められた。オーストラリア、オーストリア、カナダ、チコスロヴァキア、ド

イツ、ハンガリー、イタリア、日本、ノルウェー、ロシア、スウェーデン、スイス、米国であった。イギリスとフランスは回答を提出しなかった。

1937年、国際連盟によって観光統計作成に必要な「国際観光客」の定義が行われ、初めて国際基準に沿った比較可能な国際観光統計が始まるのである。

他方、国内総生産に占める観光の比重を知るための国内観光統計については、長らく関心の対象とはならず、近年になってようやく統一基準が勧告されたという段階である。観光統計の歴史と問題点については、国際観光情報 2011年11月号「観光統計のはなし」に詳述した。

航空観光に向けて

マスツーリズム時代への助走は、1920年代から30年代末にかけて、ほとんどの分野で始まっていた。第二次世界大戦の勃発で観光はすべて中断したが、戦後数年で中断を取り返して余りある急速な発展を始める。戦後のツーリズムを大きく変える新しい要因となったのが航空輸送の発展であった。大戦前にも民間航空交通はある程度発展していたが、まだ機体も運航の技術やシステムも不十分だったし、料金が非常に高く、安全性にも問題があったから、ツーリズムの交通手段として利用されるまでには至っていなかった。

航空機は1903年にライト兄弟が米ノースカロライナ州キティホークで試験飛行に成功して以来急速に開発が進み、第一次世界大戦では爆撃機として使用され、第二次世界大戦は航空機産業に巨大なインパクトをもたらした。1938年に米国に存在していた航空機は300機に満たなかったのに、戦争末期には年間5万機を製造する能力を有していた。

戦争が終わりに近づいてくると、軍用機の民間航空への転用が課題になり、新しい民間航空機の開発も考えられ始め、緊急に国際民間航空の秩序を定める必要が生じていた。航空機が交通手段として一般化すると、領空主権の問題が生じ、国際航空のルールが不可欠となる。また、航空輸送は鉄道や汽船以上に国益に直結する一方で、経済力など国力の差によって輸送力に大きな差があり、公平平等の原則が守られにくいという認識があった。

このため、戦争末期の1944年11月、連合国側の54か国が参加してシカゴで国際航空会議が開催され、戦後の民間航空の原則を定めるシカゴ条約が成立した。この会議では、併せて国際航空を扱う政府間の専門機関として国際民間航空機関（ICAO）の設立をも決議した（実際の設立は1947年）。

第二次世界大戦以後は、シカゴ条約の定める空のルールに従って、急速に航空観光の時代が到来する。戦後の航空観光発展については改めてその発展史を辿ることとしたい。