

第4章 旅客鉄道誕生以前の旅行サービス

鉄道以前の旅の手段は馬か馬車か徒歩であり、川のあるところでは川も重要な移動経路であった。ツーリズムの時代となって、かなりの数の富裕層が観光目的の旅をするようになり、需要に対応して交通や宿泊の施設・サービスが少しずつ整備されてくるのは必然の成り行きであった。まずの交通の状況を見てみよう。

1. 街道の整備と乗用馬車

ローマ帝国時代の舗装街道のネットワークは、中世に長距離交通の需要が途絶え、資材供給源と化し、ローマ以前の古代に逆戻りしてしまった。ルネサンス以降、人・馬・馬車の交通量が増えたが、ツーリズムが誕生する18世紀半ばまで、道路の状況はほとんど改良されないままに酷使され続けてきた。シュライバーの「道の文化史」、ラスロー・タールの「馬車の歴史」、あるいは当時旅した人々の旅行記を見れば、18世紀中頃まで、街道に行く馬車や旅行者の苦闘の記録に溢れている。道路の穴ぼこや切れ込んだ轍にはまって馬車が立ち往生したり横転するのは日常茶飯事で、それを助ける付近の農民たちの貴重な収入源であったという。川に落ち、崖から転落といった悲惨な様が挿絵付きでたくさん紹介されている。深い轍に雨水が溜まり、落ちた歩行者が溺れ死んだ、などという記録もある。そうでなくても悪路による揺れがひどく、全身打撲で瀕死状態になった…などなどである。

道路の状況とは別に、安全対策が不十分で街道で盗賊に襲われる心配が絶えず、金持ち旅行者は常に自衛手段を講じておかなければならなかった。この時期の旅行事情を紹介した本城靖久の「グランド・ツアー」と「馬車の文化史」は沢山のこうした事例を採り上げている。

ルネサンスと宗教改革以降、キリスト教によるヨーロッパの統一性が崩れ、その後の各国の発展が個性的になってきて、ものごとを一樣には論じられなくなっている。とくに道路整備のように、中央権力の介入が必要な事業の場合、小国分立のイタリアとドイツは大いに後れを取っていた。スペインもひどかったらしい。それゆえ、これ以降は最も進んだ事例を中心に状況を見て行くことにする。

乗用馬車の発展

道路の上を人々は徒歩、馬、馬車などによって旅をする。ここでは馬車について取り上げる。今日との類推でいえば、自家用車に相当する個人所有の馬車、公共交通機関としての乗合馬車、馭者付きもしくは馬車だけを借りるハイヤーやタクシーやレンタカーに相当する馬車のサービスもあった。旅行用の公共交通機関である乗合馬車以外の馬車のサービス（市内の路線馬車を含む）、あるいは馬車の車体の改良などについては、ラスロー・タール「馬車の歴史」や本城靖久「馬車の文化史」が詳しく紹介しているので参照して頂きたい。

荷馬車から乗用馬車（コーチ）へ ラスロー・タール「馬車の歴史」には『ワゴン（荷馬車）がいかにしてコーチ（乗用馬車）になったか』という項があり、多数の挿絵入りで、農作業用の馬車が軽快な乗用馬車に発展していく経緯を説明している。四輪ワゴンに箱型の車体をじかに乗せ、防水の幌をつければとりあえず人の乗物になり、16世紀に入ると懸架式（衝撃を緩めるために革紐で車体をつるす方式）の車体に円形の屋根を付けたコーチ coach が現れ、ヨーロッパ中に普及していく。コーチと呼ばれるこの懸架式の車体の馬車は、ハンガリーのコチュという村の車大工が制作したのが始まりで、名前のコーチもコチュ村に由来するという。コチュ村は神聖ローマ帝国のウィーンとハンガリー王国のブダを結ぶ街道上にあり（今日の街道はコチュを通っていない）、コーチはこの街道を往来する貴族に愛用され、それがイタリアに伝わり、以後ヨーロッパ全体に普及したとされている。

馬車の車体や頸駕方法の発展、個人用の馬車の発展などについては同書に譲り、コーチが公共用の駅馬車や特急の郵便馬車に発展していく過程を概観してみよう。なお、17~18世紀の諸国の街道と馬車については、ラスロー・タールやシュライバーのほかに、本城靖久「馬車の文化史」が、国別にイギリス、フランス、ドイツの状況を要領よくまとめているので、上述の資料とともに利用させていただく。

郵便と馬車 近代の電信や電話が発明されるまで、情報の伝達は人が信書等を運ぶしか方法がなかった。情報伝達は為政者にとって最重要要件のひとつであって、王からの指令や地方行政官からの報告など、スピードと正確さを要求された。すでに見てきたように古代のペルシャ帝国やローマ帝国、あるいはモンゴル帝国などが作り上げた駅遞制度は、いずれも一義的には政府とその官僚が情報伝達などのために駅ごとに替え馬を利用できるようにすることが主目的であった。ローマ帝国崩壊後のヨーロッパ中世においては、国家による郵便制度はなく、郵便は必要のつど王室、僧院、大学、都市や商人らが独自に送る使者やメッセンジャーによって運ばれていた。

ヨーロッパ諸国で郵便制度が整ってくるのはルネサンス期以降である。フランスではルイ11世（在位1461~83）の時代の1477年に駅遞制度を創設し、一人の配達者が全行程を騎乗により、駅ごとに（駅の間隔は平均28km）馬を替えて駆け抜けた。駅から駅の間は道案内が同行し、走り終えた馬は案内人が引いて戻るというシステムであった。馬車を高速で走らせるには道路の状況が悪すぎたが、送達すべき物が増えれば、一人で運べる量は限られるから、馬車を利用するようになる。シャルル九世（在位1560~74）の時代には馬車を使って人・物・郵便物を運ぶ制度が導入されたが、まだ公共の郵便制度ではなく、運送業者を指定してこれに特許を与えるというやり方であった。

ドイツ（神聖ローマ帝国）では、マクシミリアン一世（1493~1519）の時代、イタリア出身のフランツとヨゼフのタクシス兄弟が、1489年から騎馬で皇帝の郵便物を運ぶようになった。当初は無料奉仕で名誉だけのサービス提供であったが、ヨゼフが皇帝に直訴して一般の郵便物をも馬車で運び、その収益を一家の収入とすることを許された。1516年に帝国の郵便はタクシス一家の独占事業として認められ、さらにタクシス家は1615年から世襲

の帝国郵政総監となり、巨額の利益を上げるようになった。ゲオルグ・マルクス「ハプスブルク夜話」（江村洋訳）は、項目別（君主、音楽、作家、医学など）の8つの夜話で構成されているが、その中の3番目「大貴族に関する夜話」が郵便公爵と呼ばれたこの富豪の一族を扱っている。同書によると、タクシス家は独自に帝国内に人と馬用の宿泊施設を設けた郵便基地を配置し、最盛期には18,000頭の馬が引く郵便馬車がヨーロッパ中を走り回ったという。しかし、18世紀も後半になると、独占事業の弱点と弊害が出てきて、プロイセン、バイエルンなど帝国内の諸国が国家の郵便制度を創始する。ナポレオンやメッテルニヒらも郵便事業は国家事業とすべきであるという意見を持ち、タクシス家のような民間独占事業者は衰亡していった。なお、ドイツの郵便馬車については、坂井栄八郎「ドイツ歴史の旅」に『郵便馬車の話』という項目があり、ゲーテの「詩と真実」の中のフランクフルトからライプツィヒへの旅で悪路に苦しんだ話など面白い話が乗っている。

イギリスには中世から王の使者の制度があったが（使者は国家の正式官僚）、王の使者は一般には開放されず、人々は何らかの伝手を求めて（旅人や知人が旅行する場合など）手紙を託すほか方法がなかった。一般人のための郵便制度が創始されたのは1635年で、18世紀までは騎乗のメッセンジャーが郵便を運んでいた。イギリスの郵便制度の歴史を書いた星名定雄「郵便の文化史」は、この王の使者制度の詳細のほか、手紙を書いた紙（貴重品だった）の話や、宛先（アドレス）をどう書いたか、秘密保持のためにどのように封をしたかといった郵便に関する様々な状況を紹介しているので興味深い。イギリスで郵便を馬車で運ぶようになるのはずっと後のことで、かの急行郵便馬車（メイルコーチ）が登場するまでは騎乗の配達人が扱っていた。

なお、郵便と交通機関との関わりはいつの時代も緊密で、常に早さと安全を競うことになる。フランスでもイギリスでも、郵便馬車のスピードアップ競争は熾烈であったし、やがて蒸気船が投入されるようになると、まず、国家からの郵便受託をめぐってヨーロッパ～アメリカ間の大西洋航路のスピードが競われるが、これらは第5部で扱うことにする。

フランスの街道整備

「道の文化史」によると、主要国の中でフランスが一番早く王権による街道の改良を始めている。ルイ14世の宰相コルベール（1619~83）が道路の改良をこころざし、パリを中心とする放射状の道路建設を計画したため、ローマ帝国以来の既存の街道と組み合わせて、フランスの道路網を著しく密にした。この時期に、ヴェルサイユからブルボン王家発祥の温泉保養地ブルボン・ラルシャンボー（オーベルニュ地方ムーランの近郊）に至る250 kmに碎石を敷き詰めた舗装道路を作ったという記録もあるが、全体として実際には大した改善にはならなかったといわれる（p 226）。実用的で安上りの道路の改修という地味な仕事は人気がなく、《建設を喜ぶ時代風潮》から、道路をも《建造物》と考えたため、18世紀に入る頃には、幅の広い豪華な舗装道路があちこちに出現した。1716年には合理的な道路や橋の建設づくりに携わる技術者たちの「土木技師協会」という組織まで設立されている。

しかし、まだローマ人のようなネットワーク化の思想に欠け、幅広の立派な大通りがありここにできたが、多くは距離が短く宮廷の馬車専用の如くであり、一般の経済生活に大いに役立つと言えるまでには至っていなかった。

フランス革命前の状況 本格的に道路の整備が行われるようになったのはルイ 15 世（在位 1715~74）の時代で、1738 年にフランス全土の農民に毎年決まった日数の道路の建設・修理の賦役が課されたため、同年からの 10 年間で 4 万キロもの道路が建設ないし修理された。1747 年には、道路整備に必要な技術者養成を目的とする国立土木学校「^{ボンゼシヨツセ}国立土木学校」(最も古いグランゼコール) が設立された。彼らはピラミッド型の碎石を尖った方を上にして敷き詰め、その上に小碎石と砂をつめる方式によって長持ちする舗装道路の建設を進めたから、18 世紀の半ば以降フランスの街道は飛躍的に改善された。これらの道路には 4 種類あり、通常の町中や田舎道は 5~6m の道幅でよかったが、幹線道路では最大で道幅が 19.5m、その両方の外側に幅 2 m の溝が設けられ、さらに溝から 2 m 外側に栗、榆、ブナなどの並木が 10m 間隔で植えられた。左右両側の並木から並木までの幅が 27.5m もある立派な道路もあった。道路が森を通る場合は、さらにその外側 4 m の幅で樹木を切り倒して見通しがきくようにしてあった。これは当時の旅のもう一つの大問題であった盗賊たちに襲われた場合、応戦する余裕を与えるためであったという（「馬車の文化史」）。

いずれにしてもこの時代は、英国もドイツも道路の状況はフランスにくらべてはるかに悪く、フランスに旅した多くの人々が自国の道路と対比して絶賛している。たとえばイギリス人が真っ先に体験するカレー〜パリ間の道路は土木工事で造られた立派な直線道路で、遠方まで見通しがきいた。農学者アーサー・ヤング（1741~1820）は、イングランドとアイルランドを 11,000 km も旅をし、フランスも 1787 年から 3 度にわたってくまなくと言っていくらい回った人物であるが、第 1 回の「フランス紀行」で、到着直後の 1787 年 5 月 18 日の項に、カレーからブローニュに至る道について次のように書いている。

…フランス人には人に見せるだけの農業はないとしても、道路がある。ヌヴィリエ氏の美しい森を通り抜ける道路くらい美しく、たとえて言うなら、庭のように整然と手入れの行き届いたものはない。サメールからの全行程、街道は見事に造られている。それは丘を切り崩し、谷を埋めた広大な土手道である。忌まわしい賦役について知ら

なかったら、ほめそやしかねないところである。賦役は私の心に不幸な農民に対する同情の念を起こさせる。彼らの強制労働からこの偉業は絞り出されたのだ。

実際、フランス革命までの道路整備の負担はもっぱら農民に課せられていたわけであり、交代で畑から駆り出される農民の賦役への不満が革命の原動力の一つに数えられるほどであったが、革命によってその賦役労働も終わった。それにしても、産業革命の項で引用したランカシャーの道路と比べると、ヤングの感慨ももっともである。

ナポレオンの街道整備事業 大陸ヨーロッパの街道整備に新次元をもたらしたのはナポレオンであった。彼は革命政府の砲兵士官だったころ、すでに山岳道路のあるべき姿を思い描き、第一執政になった時点で、フランス革命の間放置されていた道路の再整備を命じる一方、早くもシンプロン峠越えとモンスニ峠越えというアルプス越えの難路の建設を命じている。ナポレオンは道路建設者としても他のヨーロッパの君主のはるか先を行っており、シュライバーは「ナポレオンによるシンプロン峠越えの道路建設によって、はじめてヨーロッパ人がローマ人を凌いだ」と言っている。スイスのブリークからシンプロン峠（2006 m）を越えてイタリアのドモドッソラに至る今日の峠道は、アルプスの眺望が楽しい観光道路であるが、当時の技術でこの峠に道路を通すことがいかに大変なことかは行ってみれば容易に想像できる。執政時代のナポレオンの道路建設の第二の功績は、馬車が通れなかったモンスニ峠の道路開削である。高度 2038m の峠に道幅充分の道路を通したのである。この峠道は 1930 年代にいたるまで、ウィーンからニースまでのアルプス山脈中の道路の中で最も道幅の広い道路であり続けたほどの道であった。

もう一つ、後に観光を大いに利することになるナポレオンの道路がある。海岸アルプス地方の道路建設計画である。ナポレオン以前には、この地域に街道は 2 本しかなかった。一本は古代ローマ人が作った古いアウレリア街道（現在のイタリア国道 1 号線にあたる）で、ローマからジェノヴァを経てマントン、ニース、フレジュスなどの後背山地を越えて南仏アルルまで通じていた。道幅は 2.5m であった。もう 1 本はモナコ公が陸路居城に行くために、18 世紀のフランスの工法で作らせたマントン～ニース間の海岸道路である。皇帝になったナポレオンは、大胆にもパリからローマに至る広域交通を改善する大事業に着手し、新たに支配下に収めたニースからイタリアのジェノヴァまでの道路建設工事を開始した。今日ニース付近の斜面を走る 3 本の道路の一番上のグランド・コルニシュと呼ばれる街道がそれである。工事は急ピッチで進められ、マントンからヴェンティミリアを抜けてサンレモが目前になったところでナポレオンが失脚してしまった（後掲「論集」の避寒リゾート「コートダジュール誕生」を参照）。ナポレオンの道路建設はドイツをはじめとする大陸諸国に大きな影響を与え、その後のヨーロッパの道路の建設と改良を大きく促進した。

乗合馬車とディリジャンス 当時の旅する人の交通手段は、一般庶民は歩き、それ以上の階級の人には馬か馬車を使った。馬車の場合、自家用の馬車を所有するか借り上げて、宿駅ごとに馬を替えて行だったが、乗合の駅馬車が導入されると、かなり幅広い層が旅に出られるようになった。道路の改善と馬車の改良は表裏一体で、道路が良くなれば軽くて快適な馬車が造られるようになり、旅の時間が大幅に短縮されていく。

本格的に旅客、小貨物、郵便物などを運ぶ目的で駅馬車が定期的に走るようになるのは 17 世紀以降である。先述の神聖ローマ帝国のタクシス一族が 1640 年に駅馬車制度を開始しているし、フランスでは、1647 年にパリと 43 の地方都市を結ぶ主要交通路に定期の乗合馬車が導入されている（タール p 362）。所要時間については、たとえばパリからリヨン

までの 482 km を行くのに、16 世紀には 18 日かかっていたが、18 世紀半ばにはディリジャンスと呼ばれる急行乗合馬車を使えば 5 日しかからなかったという（本城 p 121）。

ディリジャンス



1764 年以降については、馬車の時刻表が数年ごとに発行されていて、これにはパリを出るすべての幹線道路の縮尺 120 万分の 1 の地図が付けられていた。それぞれの路線ごとに利用できる馬車の種類、出発する日時、昼食や休憩のために停まる場所と時間、道中の宿に着く時刻と翌日の出発時刻、全行程の距離数と 1 日に走る距離数など、乗客が必要とする



ディリジャンスで旅をする人々

る情報を満載していた（本城 p 121）。そこで、この時刻表の 1765 年版と 1780 年版を比較してみると、馬車の旅に要する日数がどれだけ短縮されたか一目でわかる。たとえばパリ～リヨン間は、特急乗合馬車ディリジャンスでどちらも 5 日間の旅程だが、その先のリヨン～マルセイユ間は 7 日かかっていたのが、15 年の間に道路が改善されて 3 日に短縮されている。どういう風にこのスピードを維持したかということ、約 15 km ごとに宿駅があり、宿駅ごとに馬を取り換えるのである。各宿駅でディリジャンスの到着に備えて馬具をつけた馬が待ち構えていて、数分で馬を付け替えて出発していく。まだ真っ暗な早朝 3 時頃に出発し、夜遅く宿屋に着くようにして距離を稼ぎ、1 日 100 km も走行したという。

ただし、こうしてスピードアップされた旅が快適だったかといえ、そうもいかなかった。たしかにフランスの馬車の旅は、他国に比して最高に早く、最高に快適と評されている。しかし、路面は舗装されているといっても、今日の道路とはくらべものにならないラフな舗装だし、木製の車輪の周囲に鉄の輪を巻いて補強しただけだから、揺れも騒音もひ

どかった。この揺れで酔って車内に吐いてしまったカザノヴァのような例も取り上げられている。p 122。ドイツについて追加

英国の内陸交通

イングランドでも 1555 年の「公道条例」によって、道路の手入れを行うことと道路の管理者を選ぶことを教区民の義務と定め、その後も規定を強化して道路の改良に努める意志は示してはいるものの、チューダー王朝時代（1485~1603）を通じ、大雨が降っただけで大部分の街道が通行不能になるというのが実情であった。イギリスでは大雨は日常茶飯のことであったから、荷車であれ、ようやく発達し始めた乗用馬車であれ、18 世紀後半まで交通・運輸は悪戦苦闘の連続であった。18 世紀にはフランスと並ぶ強国になっていたが、首都ロンドンと地方を結ぶ道路網の整備という点では、フランスに大きく後れをとっていた。中央集権が進んでいたフランスと違って、政府に道路行政というものがないので、地方の領主たちが「収益事業」として道路を改良し、「有料道路」をどんどん造っていたのである。

ターンパイク 「有料道路」はターンパイクと呼ばれた。ターンパイクとは料金徴取のために設けられた踏切の遮断機のようなものだが、これが有料道路の呼称になった。ターンパイクを建設し、料金を徴収するには議会の立法が必要で、最初のターンパイク法は 1663 年に採択されている。当初有料道路は塞がれておらず、料金を払わずに通る者がいたため、1695 年になってターンパイク（遮断機）などで道路をふさぐことが認められた。それ以後 1700~50 年の間に 400 のターンパイク法が生まれ、1751~90 年の間にさらに 1600 件、合計すると 90 年間に 2000 ものターンパイクが作られたことになる。ひとつひとつは 10~30 km 程度の短いもので、維持・補修の経費として利用者から使用料を徴収する権限を議会から与えられた。しかし、それぞれの道路が関連なく作られ、整備状況もばらばらであつた。きちんと整地された上に砂利を敷き詰めた快適な道もあれば、30 cm 以上の轍が沢山残っているうえに、穴ぼこだらけというひどい道もあった。

悪路が大半なのに料金をとられ、10 数キロごとに車を止められるのは大変煩わしく、悪評さくさくではあったが、総体的に有料道路の誕生は輸送上プラスであった。道路の建設や修理に資金が投じられること自体が一大進歩だったからである。経済の発展によって輸送すべき人も貨物も増え、利用料の収入も増えるから、広い領地をもつ貴族階級にしてみれば、有料道路は農業や牧畜以上に有利な投資対象とみられるようになったのである。

ちなみに 18 世紀半ばの 1750 年には、ロンドンからドーヴァーに至る 114 km のうち 88 km (77.2%) がターンパイクであり、18 世紀末には、イギリス全体で 32,000 km ものターンパイクが存在していたという。

マカダム舗装 イギリスに近代的道路が生まれるのは、トマス・テルフォード（1757~1834）とジョン・ルードン・マカダム（1756~1836）という二人の土木技師によって、長持ちす

る道路舗装が考案されてからである。これで 18 世紀の最後の四半世紀以降、飛躍的に道路の状況が改善される。テルフォードは石工から身を起こし、まず橋の建設者として名をあげ、次に港湾の建設、最後に堅固な道路舗装者として、生涯に 1500 の橋、16,000 km の道路と運河、数えきれないほどの港の建設に係わり、初代の土木学会の会長となった。

テルフォード式道路の欠点は建設費が高いことであった。これを改善したのがマカダムである。マカダムは舗装の基盤の 25 cm に大きい碎石の層を置き、その上にこまかい石をまいてローラーで固めるという方法で、安価で簡単な割に堅固な道路ができた。有料道路会社の多くがマカダム式舗装を採り入れるようになり、やがてマカダム舗装は舗装道路の代名詞になった。

19 世紀末には 90% がマカダム舗装になり、後にコールタールやアスファルトを表面に塗る方法が加えられたが、今日の高速道路の製法も基本的にはこれと同じで、マカダムの名は「マカダム舗装」の名称によって今日にまで残されている。

イギリスの駅馬車 四輪のコーチ（フランス語で *coche*）が英国に輸入されたのは 1564 年であった（社本 p 84）。コーチとは乗客を乗せるために大きな屋根を付け、四方を壁面で囲んだ馬車のことである。これが英国で製造されるようになると、まず辻馬車（都市交通の馬車）に採用され、ついで道路の改良にともない、定期路線の駅馬車や特急の郵便馬車^{メイルコーチ}に利用されるようになっていく。イギリスは産業革命の進展において他国を引き離し、とくに旅行・観光の分野では、この時期を境に英国中心に展開していくことになる。

輸送手段としての馬車の発展史については、ラスロー・タールの「馬車の歴史」が詳細な説明を行っているが、これは馬車そのものの歴史であって、旅行用の乗り物の歴史としては細部にわたり過ぎている。ここでは本城の「馬車の文化史」を中心に公共交通機関としての馬車を取り上げてみよう。もちろん最初の乗用馬車は王侯貴族の乗り物として考案され、17 世紀以降は乗って遊ぶために快適で見栄えの良い馬車も追求され、そうした努力が馬車の技術的な発展を促したのであった。

17 世紀の半ばにロンドンからウィンチェスター、ヨーク、ニューカスルなどへ通じる幹線道路に定期の駅馬車が走り始める。当初は便数が少なかったが、1663 年にターンパイク法が発令されて以降、不完全ながら定期の駅馬車網が整備され始め、交通の利便が上がるにつれて、関連のサービスも次第に整っていく。1712 年にはロンドンからエジンバラまでの 650 km（東京～姫路間に相当する距離）に駅馬車のサービスが始まった。所要日数は 13 日、通しの料金は 4 ポンド 10 シリング、乗客 1 人当たり 9 kg の手荷物を無料で乗せることができた（それ以上は有料）。1751 年には、夏は 10 日、冬は 12 日にまで短縮された。

使用される馬車も年を追って改善され、1750 年代には窓ガラスが導入されている。室内の定員は 6 人までだが、正規の運賃が払いたくない者は低料金で屋根の上にも最大 6 人まで乗れ、古いタイプのものは後ろの荷物入れにも乗ることができた。本城の「馬車の文化史」に、1782 年にドイツ人牧師がレスターからノーサンプトンまで馬車の屋根席に乗った体験が面白く描かれている。次のような具合である。

馬車の屋根に上ってみると、横手に小さなハンドルがあるだけで、振り落とされないように命がけでハンドルを握りしめていなければならなかった。馬車がガクンと揺れるたびに身体が宙に浮き、危険すぎるので、這って後部に行き、荷物入れの籠の中にもぐりこんだ。これで振り落とされる危険は去り、登り道をゆっくり上がっていくぶんには快適だったが、坂を下りはじめると、鉄釘を打ち込まれ、銅版で補強されたすべての箱が私の周囲で踊り始めたかのような感覚があった。ひどい打撃の連続でもう死ぬかと思った。やっと次の丘にさしかかったので、打ち身だらけの身でなんとか屋根に這い上がった。(中略) 私がこれを書いているのは、馬車の屋根の席で行こうとか、バスケットの席に乗ろうとか考えている人に警告するためである。

ここはまだ田舎の道でそれほど良い道ではなかったであろうが、幹線道路など舗装がよいところでは、駅馬車でも結構スピードアップが可能になってくる。こういう特急馬車はフライング・コーチと呼ばれた。1754年にロンドンとマンチェスターを結ぶ路線に走り始めたフライング・コーチは、当初320kmを走破するのに4日半必要だったが、1760年には3日に短縮され、最終的に1780年には18時間で走破できたという。(馬車の文化史) p 96. 次いでフライング・コーチはロンドン～ブライトン間にも登場し、180kmを2日間で走っている。

郵便馬車 この駅馬車のスピードに目をつけ、郵便馬車の制度を時の宰相ウィリアム・ピットに提案したのがバースに住んでいたジョン・パーマー(1742~1818)である。メールコーチはフランスのディリジャンスに相当する高速郵便馬車である。馬車事業には無縁だったパーマーが郵便馬車を発想したについては次のようないきさつがあった。彼は当時30歳の若さでバースとブリストルの二つの劇場を経営していたが、あるとき劇場の支配人がストライキを行ったのをきっかけに、自分で二つの劇場を掛け持ちで運営しなければならなくなった。役者たちも掛け持ちだったので、バースとブリストルの間をスピードの速い馬車で始終行ったり来たり駆け回っていた。こうして各街道の様子や交通事情を熟知するようになって、大いに気になったのが郵便輸送の実情であった。当時ポスト・ボーイと呼ばれる輸送係が馬で郵便物を運んでいたが、度々盗賊に襲われるなど、郵便物の輸送が必ずしも安全ではないことに気が付いていた。利用者は常に一番早い手段で郵便を送りたがる。ポスト・ボーイの騎馬郵便では1回に運べる郵便物の量が限られ、スピードも思うようにアップできないため、多くの手紙が遅い官制郵便制度を離れて、駅馬車で運ばれるようになっていた。駅馬車は郵便を運ぶことを禁じられていたが、サービスの面でこの非合法郵便のほうが上だった。たとえば馬車に託せば、バースを午後4時ないし5時に出発し、ロンドンに翌朝10時には着いた。パーマーは、より速くより安全な馬車で人と郵便を一緒に運ぶ郵便馬車制度の企画案を自ら練り上げて提出した、というわけである。

1784年8月2日、注目の中をブリストルとロンドン間を最初のメールコーチが試走した。午後4時にブリストルを出発し、途中バースに5時20分に立ち寄り、翌朝9時にロンドン

の中央郵便局に到着した。所要時間は 17 時間という大記録であった。試行 1 年後の 1785 年の春にはノーフォーク、サフォーク、エセックスの各州に、夏にはリーズ、マンチェスター、リバプールに、秋にはミルフォード・ヘーブン、ホーリー・ヘッド、ドーバー、バーミンガム、カーライルまで郵便馬車が行くようになった。翌 1786 年にはロンドン～エジ



雷雨の中のメールコーチ（ロンドン～ノリッジ間）

ンバラ間 650 kmにも導入され、それまで 85 時間かかっていた所要時間を 60 時間に短縮した。（「郵便の文化史」）。

郵便馬車は 18 世紀末から 19 世紀前半のイギリスの「文化」となった。郵便馬車の外観はすべて統一され、ひと目見れば他の馬車と識別できた。当初は紺とワイン色の 2 色で塗り分けられていたが、のち茶と黒に換えられた。馬や馭者は最良のものが選ばれ、馭者や車掌は当時の花形とされる人気者となった。

駅馬車も繁盛 スピードの速い郵便馬車が全国的に展開されると、それまでの駅馬車は競争に負けて姿を消すのではないかと心配もされたが、姿を消すどころか、駅馬車の長所もあって、大いに繁盛し数も増えた。当時メールコーチは合計 420 もの路線を走ったが、ロンドン発は 27 路線だけであり、1 台あたり最大の乗客定員は 12 名だから、乗れる数が限られていた。

駅馬車が繁盛し得た理由は、第一に、メールコーチの収容力が需要増に追いつかなかったこと。次に、駅馬車の料金が半額近く安かったこと。それに、サービス面で、メールコーチの出発は每晚 8 時発と決まっており、夜を徹して走る。郵便物優先の特急便でスピード最優先だったから、乗客へのサービスは二の次になり、いきおい、時間に追われ大変せわしなかった。本城の「馬車の文化史」の事例を借りると、次のようなことになる。「…想像してみたまえ。なにしろヤーマスからロンドンまでの 200 kmを、途中イプスウィッチで一度だけ馬車を降りた以外は休憩もなく、15 時間走り抜くことを余儀なくされた。イプス

ウィッチでは食事のためにやっと半時間認められただけだ。馬は 16 km ごとに取り替えるが、馬の交換が 1 分でも遅れないようにするため、トイレさえ我慢しなければならない。我慢できずにトイレに行こうものなら、荷物だけがロンドンに行ってしまう。なにしろ馭者の責任は予定された時間に到着することだけだから、乗客が揃っているかどうかは馭者の責任ではない……」。本城はこれがあながち誇張ではない理由に、馭者に与えられていた指示の内容を面白く取り上げている。これに対して駅馬車の方は、出発時間は自由に決められたし、日のあるうちだけ走り、夜は宿屋に泊ってのんびりできることから、駅馬車を選ぶ人も多かったのである。

運河 内陸輸送という意味で、産業革命期に大きな役割を果たしたのが運河であった。もともとイギリスは平地が多く高山が少ないから、古くから灌漑や水運のために既存の川を船が通りやすいように改良し、可能なところでは川と川をつなぐ運河を掘ることが行われてきた。しかし、産業革命期の運河は、川の行くところに水路を開くというより、「物資の輸送に必要なところに運河を作る」やり方であった。道路はまだ大量の貨物輸送に耐えられる状態ではなかったからである。近代的運河の最初のもは、港町リバプールと綿工業の中心都市マンチェスター間の輸送のために、第 3 代ブリッジウォーター侯爵フランシス・エガートンが造ったブリッジウォーター運河である（サンキー運河が先という異説もある）。領内の鉱山ワーズリー（ここまではリバプールから川で往来できた）から工業都市マンチェスターまでを運河でつなぐことによって、リバプールとマンチェスター間に水運を可能にしようと計画した。途中には山もあり谷もあった。山の方は掘割を造ればよいが、谷をどうするかが問題だった。この部分で異才を発揮したのが土木技師ジェイムズ・布林ドリー（1716~72）であった。布林ドリーは、イーレ川の 13m 上空に水道橋をつくって船を通すという思い切った方法で解決し、運河は 1761 年に開通した。この運河によってリバプールからマンチェスターまで船の往来が可能になり、馬車では運べない貨物も安くかつ大量に運送することができたから、石炭は 25% 値下がりし、小麦が 10% 下がったという。運河は有料道路のように簡単には造れないから、よほどの資金と技術を使える者でないと手が出せなかったが、それでも、この運河の大成功（エガートンは一躍百万長者になった）によって運河の開削が次々に進められ、最盛期には全英で 4,800 km もの運河ができていた。

1760 年代から 1830 年代は運河時代とも呼ばれ、産業革命の推進に大きな役割を果たしたが、鉄道の誕生と普及によって、郵便馬車とともに輸送手段としての役割を終えた。

ちなみに、イギリスの運河は上下の流れがないように、できるだけ高低差を避けて等高線に沿って作られたから、船から見える景色もただ下から見上げるだけではなく、上にも下にも美しい眺めの中をゆったりと航行する。時には水道橋もあり、トンネルもあった。このことは、鉄道の開通で運河が廃れた後、20 世紀になって運河網が再評価され、イギリスの田舎の観光魅力として愛されていることはよく知られている。運河は狭いところでは 7 フィート（約 3 m）しかなく、船はこれを通過できる幅が狭く細長い船が使われ、この船を岸を行く馬が引いたのであった。

ちなみに、ヨーロッパ大陸でも川を結ぶ運河はあちこちで作られているが、その中で産業振興上大きな役割を果たしたフランスのミディ運河を紹介しておこう。ミディ運河はルイ 14 世時代につくられた運河で、ボルドーからガロンヌ川を遡り、トゥールーズで分岐して地中海に面するトゥー湖に至る全長 240km の運河である。1666 年に工事が始められ、1681 年に完成した。この運河によって大西洋と地中海がつながり、ジブラルタル海峡を回らずに物資を輸送でき、運河沿いの産物の流通が盛んになった。とりわけボルドー、サンテミリオン、ラングドック地方のワインは飛躍的に生産量が伸びた。川の両側には、馬が船を引く道路がつくられ、美しい並木が植えられた。この運河も鉄道によって輸送路としての役割を終えたが、今では観光魅力として利用され、1996 年には世界遺産に登録された。

河川用蒸気船と鉄道

産業革命の促進のためには、蒸気の熱エネルギーを工業生産過程の動力のみならず、輸送手段にどう応用するかが鍵であった。蒸気機関は、最初に炭鉱の湧水揚水機の動力として発案され、これが改良されて工場用機械に応用されたのだが、同様に馬に替わる交通・輸送機関の動力に応用するための努力も早くから進められていた。順序からいうと、最初に試みられたのは蒸気自動車である。フランス人のジョゼフ・キニョー（1727~1804）が 1770 年から 71 年にかけて、小型化した蒸気機関を車両に搭載した試作品を 2 台造ったが、これは出力不足で実用には至らなかった。

フルトンの蒸気船 次が蒸気船である。実用に至った最初の船は、アメリカ人ロバート・フルトン（1765~1815）の作成したクラumont 号（1803 年）であることはよく知られている。もっとも、フルトン以前にも、船に蒸気機関をつける様々な試みが行われている。自力で走れる船がほしいという人類の願望と、それを実現しようとするアイデア自体は古くからあるが、それらについては杉浦昭典「蒸気船の世紀」が詳しく説明しているからそちらに委ねよう。

フルトンは、ペンシルヴァニア州で生まれ、1786 年に画家を志してイギリスに渡ったが、産業革命による社会の変革を目の当たりにして、関心が絵画から産業技術に移る。いくつかの特許を取ったが物にはならず、1797 年にナポレオン戦争に湧くフランスに行く。ここで兵員輸送船の牽き船用の蒸気船を試作して売り込んだが失敗する。売り込みには失敗したが、この時駐仏アメリカ大使ロバート・リビングストンと知り合ったことで道が開ける。まず、リビングストンの支援を得て、1803 年 8 月 9 日、船長 31m、船幅 2.4m、左右舷側に直径 3.5m の外輪をつけた試作船を作ってセーヌ川で試走を行った。時速 4.5 km で流れを遡る能力を示したが採用されず、結局 1806 年にヨーロッパを去ってアメリカに戻った。

アメリカでは、先に帰国していたリビングストンの再度の支援を得て、ハドソン河用に新しい蒸気船を造ることができた。船体は長さ 42.8m、幅 4.3m、深さ 1.2m、排水量約 80 トンであった。1807 年 8 月 17 日、招待乗客多数を乗せてニューヨークからハドソン河を遡り、クラumont（リビングストンの邸宅があった）経由オールバニまでの試験航行を行って大成

功した。所要時間は往路（上り）32 時間、帰路（下り）30 時間であった。同じ航路を帆船は風の具合で平均 4 日間かかっていたが、最適の風を受ければ 16 時間で走ることもあったから、クラモント号のスピードは驚くほどでもなかった。しかし、何ととっても、向かい風だろうが無風だろうが確実に自走できることは偉大なる進歩であった。乗客は最初騒音や揺れや爆発の心配で不安そうにしていたが、やがて慣れて快適な航行を楽しんだという。これで一気に蒸気船の株が上がるのだが、この試運転に成功するまでは「フルトンの愚行」と揶揄されていた。それ以前に行われていた実験が失敗ばかりだったから当然かもしれないが、フルトンは先人たちの失敗の原因を追究し、学ぶべきところは学び、改良に独自の工夫を凝らして自信をもっていた。早くも実験の 2 週間後にフルトンは営業航行を開始している。毎週土曜日午後にニューヨーク発、水曜日午前にオールバニ発の運行であった。クラモント号は川の凍結する冬の 3 か月間に大改修して名前をノース・リバー号と替え、1814 年まで航行して引退した。

蒸気船は元来水面が穏やかな河川用の船として発想されたものであった。それが海に出るきっかけとなったのは、フルトンがハドソン湾をベースとする蒸気船の独占営業権取得に成功したため、リビングトンの従弟のジョン・スティーヴンズが 1808 年にニューヨークの対岸のホーボーケンで外輪蒸気船「フェニックス号」を進水したとき、この地域では走らせることができなかった。そのため彼は、デラウェア川に回航して使用することを思いつき、船体を補強して大西洋に乗り出し、13 日間をかけてフィラデルフィアに到着した。ゆえに蒸気船による初の外洋航海の栄誉は彼のものとなった。

蒸気船の展開はアメリカ主導によって行われた。まだ陸に道路というものがなかったアメリカでは、東海岸の南北交通でさえもっぱら船によっていた。内陸への交通はまず船で川を遡るだけ遡り、行き着つくところまで行ってから、道を造り、鉄道を造った。フルトン以降、内陸に大河の多いアメリカで川蒸気船が大いなる発展を遂げるのは当然の成り行きであった。蒸気船と鉄道の時代が進むにつれて、わが「旅と観光の世界史」にもアメリカを登場させざるを得なくってくるのだが、それはもう少しあとのこととしよう。

イギリスの蒸気船 イギリスでも、フルトン以前に蒸気船の試みがなかったわけではない。スコットランドの西海岸のクライド川と東海岸のフォース湾を結ぶフォース＝クライド運河の所有者だった貴族のヘンリー・ダンドスが、岸に行く馬に船を引かせるのではなく、蒸気船で曳こうと考えた。1802 年 3 月、娘の名前をとったシャーロット・ダンドス号という木造蒸気船（長さ 17m、幅 5.5m）を造り、70 トンの荷船二隻を引いて時速 6 マイルで航行することができた。シャーロット・ダンドス号は 3～4 か月故障もなく曳舟として使用されていたが、蒸気船の立てる波が岸に押し寄せて土手を壊すなどの苦情が出て、ダンドスは曳舟の使用を中止し、それっきりになってしまった。フルトン自身がこのシャーロット・ダンドス号をつぶさに観察して得るところがあったと言っているし、本来ならこの船が世界初の実用蒸気船と言われてしかるべきだろうと杉浦昭典「蒸気船の世紀」は書いている。

ともあれ、ハドソン河におけるフルトン蒸気船の成功は、イギリスをはじめとするヨーロッパ諸国に大きな反響を巻き起こさずにはいなかった。中途半端に終わって消えてしまったシャーロット・ダンダズ号を別にすれば、イギリス初の蒸気船は、スコットランド生まれでイングランドで学んだ技術者ヘンリー・ベル（1767~1830）が製造した外輪蒸気船コメット号である。1808年、ベルは蒸気船に強い関心をもって開発を志すが認められず、スコットランドに戻り、クライド河口の湾岸の温泉地ヘレンズバラの浴場とインを購入する。経営は妻に任せて蒸気船に取り組み、1812年コメット号を製造し、14マイル（約22km）ほど上流のグラスゴーとの間を蒸気船で結び、貨客を乗せて送迎した。長さ15.5m、幅はパドルボックス（外輪の覆い）部分を含めて6m、喫水1.2m、積載量30トンの程度の小型船で、1811~12年に7か月間も夜空を飾った大彗星にちなんでコメット号と名付けられた。試験航海を終えると、ベルは1812年8月にはグラスゴー、グリーンノック、ヘレンズバラ間を週3往復し、蒸気機関と帆による旅客輸送サービスを提供するとの広告を出して営業を開始した。1819年には船体を延長し、新しいエンジンに替えて、クリナン運河を経由してオーバンからフォート・ウィリアムへのサービスを始めたが、1820年、オーバン付近のクレイグニッシュ・ポイントで急流に巻き込まれて座礁してしまった。その後ベルはコメット2号を建造して投入したが、こちらは1825年、他の蒸気船と衝突してあっという間に沈没し、乗客80人のうち62人が死亡する大事故を起こし、以後ベルは蒸気船事業から撤退してしまった。

このコメットを最初として、イギリスでも蒸気船の歴史が始まり、1815年には20隻、1822年には120隻と急速に増えていく。蒸気船は帆だけの船に比べれば安定した航海が可能である。民間会社の蒸気船運行が始まると、郵政省も蒸気船の力を認め、1820年に6隻の蒸気船を購入し、郵便船として就航させている。こののち、河川用の蒸気船に続いて、海洋を走る有帆の蒸気船時代となっていくのだが、それは第5部第5章で採り上げる。

レマン湖の蒸気船 1823年には、かのルソーのレマン湖に、アメリカ人のフランス領事エドワード・チャーチが蒸気船の航路を開設した。チャーチは風光明媚なレマン湖に来て、産業革命の成果たる汽船がないのに驚き、ジュネーブ州とヴォー州の当局から蒸気船の航路開設の許可を得た。ボルドーの造船所に木造の船体を発注し、エンジンはリバプールに製造を委託した。これによって第一号の汽船《ウィリアム・テル号》を建造し、航路を開設した。蒸気船の就航で、厄介だったジュネーブからローザンヌ、ヴヴェイ、モントルーへの陸路の旅から解放され、レマン湖観光が容易かつ快適になった。1834年にはチョコレート王フィリップ・スシャールがニューシャテル湖に蒸気船を投入し、1835年にはインターラーケンをはさむトゥーン湖とブリエンツ湖に、1836年にはカトル・カントン湖へと次々に蒸気船航路が開設されていく。

スイスは鉄道の導入が遅れていたが、ドイツやフランスの鉄道がバーゼルやジュネーブに通じたため、これらを起点にイギリス人をはじめとする観光客が大勢訪れるようになっていく。

最初の鉄道 輸送需要の増大に対応するためには、馬車と運河だけでは間に合わなくなってきた。肝心の馬が軍馬に動員されて、動力を機械化することが急務になっていたことはすでに述べた。そして 1825 年、ついにストックトン～ダーリントン間に蒸気機関を利用した最初の実用鉄道が誕生する。

動力のない車両をけん引する蒸気機関車の原型を造った最初の人、リチャード・トレヴィシック（1771～1833）である。彼は南ウェールズの鉄工場から運河までの貨物専用の鉄道用蒸気機関車の注文を受け、1804 年に合計 10 トンの鉄を積んだ貨車数両を引いて実際に走らせている。その後 1804 年に、ロンドンのユーストンで自作の機関車を走らせて、一般公開したことはよく知られている。しかし、トレヴィシックは天才肌の人で、この蒸気機関車の見世物があまり世間に認められないとわかると、以後蒸気機関の改良に対する興味を失ってしまう。これに対して、他人の発明したものに愚直に改良を重ね、栄冠を勝ち取ったのが、ニューカスルの炭鉱で揚水用蒸気ポンプ係りをしていたジョージ・スティーヴンソン（1781～48）である。スティーブンソンは、1811 年に不調の蒸気機関を修理してみせたことがきっかけで才能を認められ、近在の炭鉱の蒸気機関をはじめ、あらゆる機械の保守管理を委託されるようになっていた。1814 年には自ら最初の蒸気機関車を試作し、石炭運搬用の貨車 8 台をけん引して時速 6.4 km で炭鉱から港まで走らせている。

ストックトン～ダーリントン鉄道 これに先立ち、1810 年にダーリントンの北方にある炭鉱から、ダーリントンを経由してティーズ川の河口のストックトンまで、石炭輸送路を確保しようとする計画が持ち上がっていた。何度か運河で直接つなぐ計画が立てられたが、途中に丘陵があるため実現に至らず、距離は迂回路になるがダーリントンを経由する軌道を敷いて、人力なり畜力なりで貨車を引っ張らせようというのが原案であった。1821 年によく法案が可決されたところで、ジョージ・スティーブンソンは動力として自分の蒸気機関車を使用するよう積極的に売り込み、採用された。折からナポレオン戦争で大量に軍馬が徴用されたため、馬も飼料も高騰し、改めてトレヴィシックの蒸気機関が見直されようとしていた時期だった。1821 年の秋、ジョージは予定路線約 50 km を自ら踏破し、できるだけ急こう配を避けるよう計画を修正したが、二か所だけはどうしても避けられず、ここは地上に定置エンジンを設けてケーブルでけん引することにした。18 歳になっていた息子のロバート（1803～55）もこの時点から参画し、機関車製造会社の設立に当たって 20 歳のロバートを共同経営者とし、社名はあえてロバート・スティーブンソン・アンド・カンパニーとした。

1825 年 9 月 11 日、ジョージの最初の機関車《ロコモーション号》は、1 両の客車と 21 両の石炭車に臨時に設けた座席に乗客を満載して、合計 80～90 トンを牽いて時速 7～13 km で走りきった。乗客の数は 400 人とも 600 人とも言われている。この試運転でときどき貨車の一部が脱線し、機関車も故障したが、何とか持ち直して数万人の群衆の見守る中をストックトンに到着した。「…歓呼の聲が、祝砲やブラスバンドの演奏する国歌や鳴り響く教会の鐘の音をかき消すほどであった」（英雄時代の鉄道技師たち p 20）

これが世界最初の営業鉄道であるが、この鉄道は今日の常識とは少々異なり、有料道路に近いものだった。蒸気機関車が引く貨車（トロッキに近い）の列のほかに、馬が引いたり人が引っ張る貨車も通った。誰でも有料で軌道を利用することができたのである。機関車が引っ張る貨車も、鉄道会社の所有は一部だけで、石炭輸送車もほとんどが他人の貨車を牽いていた。一部に人を乗せたとはいえ、主目的は炭鉱と積出港を結ぶ産業用の鉄道であり、人の利用を想定はしてはおらず、事実旅客の需要はほとんどなかった。旅客鉄道はこの5年後、最も輸送需要の多いマンチェスター〜リバプール間 50 kmを走ることになる。

かくて、イギリスの交通・輸送は産業革命の進行とともに急ピッチで整備されていき、輸送の改善は直接的に旅行の促進につながっていく。道路が改善され、運河や橋が建設され、最後に旅客鉄道が登場する。鉄道以後の旅と観光は、第5部「近代ツーリズムの時代」で扱うこととする。

2. 宿泊施設

観光初期の宿泊施設の総合的な研究書は今のところ見当たらない。16世紀末のモンテニユの旅で見たように、街道には適当に宿屋があつて旅客の需要に対応してはいるが、全体像を示す資料はない。宿屋の在り様は国により地域により異なるのが当然で、それらに関する記録は、個人の旅行記等にところどころ登場するに過ぎない。いずれにしても、宿泊専用の施設はよほど旅客が多くなくては成り立たないから、いつ来るかわからぬ宿泊客をあてにするのではなく、通常居酒屋のような住民にも飲食を供する施設の中に宿泊用の施設が付設される形で発展してきている。

はっきりしているのは、17世紀に入るとイギリス、フランス、ドイツなどで、まがりなりにも公共交通機関としての乗合馬車が誕生し、一定の間隔で宿駅が設けられるようになったことである。一般に宿屋（英語でイン、フランス語でオーベルジュ）が駅舎を兼ね、交通機関を維持する諸サービスも宿屋が担当した。すなわち街道の駅舎を兼ねる宿屋は、乗客を泊めて食事を提供するだけでなく、馬を所有して駅ごとに付け替え、スピードを落とさずに運行するという交通サービスの重要な責務の一部をも担っていた。

いずれにしても、宿泊施設が林立したり、大型の宿泊施設が誕生するのは、常時旅人のにぎわうような場所である。たとえば多くの旅人が往来する主要街道沿いや渡河の場所、貿易船や定期旅客船が入港する港町、温泉場、などということになる。

フランスの場合

ローカルの客を相手に細々と経営している居酒屋兼宿屋はどこにでもあっただろうが、大型のホテルとなると、やはり、当時最大の国際観光地であったフランスで最も早く発展した。本城の「グランド・ツアー」には、折に触れて宿泊施設の情報が盛り込まれており、『フランスの宿屋』というまとめの項目もある。私が探した中では最も情報が多いので、同書を中心に紹介する。

出発港ドーバー イギリス人がフランスに渡る際のルートは、ドーバー海峡のほかに、ブライトン、サザンプトン、フォークストン、ニューヘブンなどからも出ており、目的地もディエップ、ブローニュ、ルアーブル、ナントなどいくつも経路があった。しかし、主要ルートは何といても、ロンドンからドーバー経由カレーに渡るコースで、これが国際旅客が最も多く利用するルートであった。

ここで、フランス側のカレーのホテルに触れる前に、ドーバーについての本城の記述を見ておこう。ドーバー自体には興味あるものはないし、今風にいえば海外旅行への出発港なので、できれば泊まりたくはない。しかし、ドーバー海峡は幅 40 kmほどに過ぎないが、少し荒れると当時の船では難破の危険があり、悪天候で欠航することが多かった。ちなみに、当時ドーバーで使われていた船は、全長 20 メートル余の PACKET・ボートと呼ばれる小型の帆船で、甲板の下に郵便物、貨物、乗客を積むような構造になっていた。PACKETとはもともと〈1 回に運ぶ郵便物〉のことだが、転じて郵便物を運ぶ船のことをも指すようになった。頻度は週 2, 3 便で、客が多ければ臨時便も出た。問題は何よりも天候であった。海峡を渡る時間は風まかせで、気象条件がよければ 3 時間ほどですむこともあるが、6 時間かかってもオンの字という次第であった。途中で風向きが変わりでもすると、イギリスに吹き戻されたり、大陸に辿りついて、フランスでなくオランダに吹き寄せられることもあった。したがって、下手をすれば 1 週間かそれ以上も足止めをくうこともざらで、もともとそうした旅人相手の宿屋がドーバーには沢山あった。その上、旅客の増加とともに、引退した船乗りたちがわれもわれもと宿屋を開いたため、町の狭い通りに宿屋の看板がひしめいていたという。とうてい質が良いとはいえないが、その中では「^{キングズ・ヘッド}王様の頭」と「^{シップ}船」の 2 軒が最良で、いつも満員だったという。

18 世紀の船賃は、紳士が 10 シリング半で、召使いは 5 シリングであった。もっとも貴族ともなれば、自分で船をチャーターすることが多かったらしい。モンタギュー夫人が 1739 年に渡ったときも、モーツアルト一行が 1764 年に渡った時も、チャーター料は 105 シリングであった。

カレーのホテル では、フランス側のカレーの事情はどうであったか。カレーも到着港であって、格別見るべきものはないが、イギリス人にとって最初のフランスの町であり、馬車の手配（購入や借り上げ）その他、いろいろ準備も必要だから、誰でも一日はカレーのホテルに泊まる。1750 年代まで、カレーで一番有名なホテルは「^{リオン・ダルジャン}銀獅子」だったが、これを経営していたムッシュー・デサンなる主人が、1765 年に新しいホテル「^{ダングルテール}英国館」をオープンした。彼は、ホテルの建設資金を得るためにわざわざロンドンに出向いて募金している。オテル・ダングルテールは、ベッド数が客用に 80 ベッド、客の召使用に 50 ベッド、合計 130 ベッドという大きなものだった。規模としては当時ヨーロッパ最大で、フランスでも最高級ホテルのひとつに数えられていた。開業直後の 11 月に、大量の書簡を残したことで知られる牧師で古物研究家のウィリアム・コール（1714~82）がここに泊まって、次のような感想を述べている。「…中庭を囲んだ立派な大きな建物で、とてもデラックスな部屋には、

趣味のよい調度が備え付けられている。(中略) 主人はとても礼儀正しく、親切な男だ。」また、別の旅行者は、「フランスにはこれに勝るホテルはない。ムッシュー・デサンは両方の国の人々の趣味を心得ており、両者を適当に混ぜ合わせて素晴らしい御殿をつくりあげている」と言っている。

おそらくカレーのホテルは特別といえるだろう。今風にいえば、国際エアターミナルのような機能を果たしており、発着客のための宿泊・食事の提供はもちろん、とくにイギリスからの到着客には、フランス国内旅行（多くの場合パリへ向かう）のための交通手段の手配や紹介、旅行情報の提供など、不慣れな外客のための諸々の案内業務をもこなす必要があったからである。

なお、1771年には、オーギュスタン・ムーリス(1739~1820)がカレーに馬車宿を設け、宿泊客をパリまで送り届けるサービスを始めている。36時間の旅であったという。彼はその後、1817年に馬車旅に疲れた旅人を受け入れるために、パリにも宿屋を設けることになる。なお、パリのムーリスの馬車宿は、1835年にチュイルリー公園に面したリヴォリ通りに高級ホテルを建てて移転したが、このホテルではスタッフ全員が英語を話し、英国人客の多数を受け入れたために、たちまち「シティ・オブ・ロンドン」のニックネームがついたという。現在の高級ホテル「ムーリス」の前身であり、今の建物は1907年に建て替えられたものである。

フランスの「ホテル」 フランス語では宿屋のことはオーベルジュといった。ホテルといえば、貴族の邸宅や大型の公共施設(病院や市役所など)などを指す言葉であった。そこから貴族の館のような豪華な宿泊施設をオテルと呼ぶようになったのだが、カレーのオテル・アングルテールが《ホテル》の名前でオープンしたのが1765年であるから、この頃にはホテルという言葉が使われ始めていたことになる。オテルはフラン語から英語に入り、ホテルと発音されるようになった。

国際客が必ず立ち寄るパリの場合、イギリスの紳士や貴婦人が泊まる高級ホテルは、ほとんどすべてサンジェルマン・デプレ界隈に集中していた。1763年にエドワード・ギボン(1737~1794)が泊まったのは「^{ホテル・ド・ロンドン}ロンドン館」だったが、応接間、寝室、食堂、召使い用の1室と合計4室のスイートを借り切って月6ギニー(約150リーブル)であった。ホレース・ウォルポール(1717~97)が1765年に泊まったのは「^{ホテル・ド・パルク・ロワイヤル}王立公園館」、トバイアス・スモレットは「オテル・ド・モンモランシー」に泊まっている。本城によれば、一般的に大都市のホテルはサービスもよく、パリのサンジェルマン街に集中している高級ホテルについては、誰ひとり不平や不満を書き残していないという。

パリのほかには、カレーのオテル・ダングルテールを筆頭に、貿易港として繁栄していたナントのオテル・ド・アンリ・カトル(アンリ四世ホテル)、ボルドーのオテル・ダングルテールとプリンス・オブ・アストリアなどが知られている。南仏イエールにも1789年にはオテル・アングルテールができ、アーサー・ヤングがここに泊まって食事が素晴らしかったと褒めている。あちこち泊まり歩いたヤングは、カレーのオテル・ダングルテールが規

模は一番だが、それ以外では、建物、内装、調度品など、どれをとってもナントのアンリ四世ホテルが上で、これがヨーロッパ最高のホテルだという評価を下している。

田舎の宿 上記のようないわば国際観光ホテルは設備もサービスも文句はないが、田舎の宿となると悪評サクサクである。ここでもヤングの感想をあげると、食べ物、ワイン、ベッドに関してはイギリスより問題なく優れているが、それ以外はすべて劣ると言っている。トイレが無かったり、汚かったり、あるいはベッドがノミやダニだらけでとても眠れないなど書いている。田舎の宿については、ほかにも旅人がいろいろと書き残した悪評も紹介されているが省略する。

イギリスのイン

ツーリズムを誕生させたイギリスの宿はどうであったか。鉄道誕生前のイギリスのインについては、断片的に多くの文献に紹介されているほか、臼田昭「イン：イギリスの宿屋のはなし」や社本時子「英文学にみるインの文化史」など、インに特化した研究書があって、概要を知ることができる。

イギリスで初めて法律にインが登場するのは 1550 年の条例で、インやタヴァン（飲食できる居酒屋）の許可制度が導入されたときである。社本によれば、この法によって、タヴァンやエールハウスが客を宿泊させることを禁じられるかわりに、インの屋内では町の住人に飲食をさせることを認めないことになった。棲み分けである。この関係を、社本は「インは街道に属し、タヴァンやエールハウスは町に属した」と書く（社本 p 9）。ただし、これは都市だけのこと、もしくは別の許可が必要ということであって、田舎には 3 つの職能を一軒の家に統合するインがあり、臼田は、地主の家が政治の中心であり、教会が宗教生活の中心であるとすれば、インがそれ以外の日常生活の中心であったと言っている（p 210）。

典型的なイギリスのインは、道路からの入り口はアーケードになっていて、これをくぐって馬車が入る。入ると丸石を敷いた中庭があり、主たる翼に台所と食堂をはじめ共有・共同利用の部屋やスペースが置かれ、客室は中庭に沿った他の 2 翼の通路に沿って並ぶ。残りの第 4 の翼に馬小屋や納屋を置く構造であった（ブリタニカ）。

テムズ川のフェリーの乗組員をしていたことのある詩人のジョン・テイラー（1580~1653）は、四輪馬車の登場でフェリーが衰退するのを嘆く小冊子を書いた人物だが、その中に、地方から貨物を運んでくる運送業者の定宿のリストというのがあり、社本がその例を挙げている。たとえば、オックスフォードからくる業者はニューゲイトの外側のサラセンズ・ヘッド亭、バッキンガムの業者はオルダーズ・ゲイト・ストリートのコック亭、ランカシャーの運送業者はフライデー・ストリートのベル亭、バークシャーからの業者はブレット・ストリートのジョージ亭に泊まる。これらは定宿であるだけでなく、馬車の着発の曜日まで書かれている。

駅馬車の時代には、馬車や馬の乗継はすべて宿屋で行われた。宿屋の亭主は客に飲食、宿泊を提供するだけでなく、相当数の馬を常備する貸馬業者を兼業するのが普通であった。

全盛期には一軒で 50~60 頭の馬を備えていたという。ただし、これはあくまで量の問題で、旅の方式そのものは中世以来あまり変わっていない。 p 100

ヴェネチアの場合 英仏以外に特記すべき町があるとすれば、中世の章で紹介したヴェネチアである。14 世紀にはすでに旅館法と旅館組合があり、上は王侯貴族用から商人相手の簡便なホテル、ほとんど無料に近い巡礼用の施設まであった。そのヴェネチアの宿泊施設はその後どうなったのか。18 世紀の恵まれた旅客は、^{レオ・ネ・ビアンコ}「白い獅子」「フランス十字館」「イギリス女王館」「マルタ十字館」^{イル・ガッロ・シレーナ}「雄鶏館」「人魚館」などの最高級のホテルに泊まっていた。ちなみにゲーテは「イギリス女王館」に泊まっている。

これらの最高級ホテルも、ナポレオン戦争の渦中の 1797 年に共和国が崩壊して以降 20 年ほどの間に様変わりしたという。1815 年にヴェネチアを訪れたスタンダールはまだ「イギリス女王館」に泊まっているが、その頃から大運河沿いの貴族の邸宅が売りに出されはじめ、こうした貴族の屋敷を改造したホテルがそれまで何世紀も続いてきた高級ホテルにとって代わっていった。1822 年の「ダニエリ」の創業をはじめ、「グリッティ」、「エウローパ」など今日でも存続する高級ホテルはそうしたホテルである（海の都の物語）。

3. 近代ツーリズムの時代へ

古代から 19 世紀の鉄道の誕生まで、旅のスピードはほとんど変わっていない。1834 年にサー・ロバート・ピール（1788~1850）が組閣のためにイタリアからロンドンに呼びもどされたとき、2000 年近い昔のローマ帝国時代の官吏より早く戻れたわけではなかった（「トマス・クック物語」）。移動が遅いことは金がかかり、道中は危険で、社会のエリート層を除けば、普通の人には遊びのための旅行など問題外であった。

旅客鉄道の誕生は、旅の条件を決定的に変える。旅は馬車の時代とはくらべものにならぬほど迅速、安全、容易になり、人が大量に移動することによって、宿泊や食事その他の旅に必要な施設やサービスも必然的に拡充されていく。1800 年にスコットランドからロンドンへの馬車の旅は 14 ポンドかかったが、この額はトマス・クックがバプティスト派の伝道師として受けていた年俸の半分以上の額であった。鉄道の発展で最低限の運賃は 1 マイルあたり 1 ペニーに抑えられ、ロンドン~エジンバラがわずか 2.7 ポンドほどに下がった。鉄道によって観光旅行は中産階級の間にまで広がっていく。旅客鉄道は近代ツーリズム時代を予告するものであった。