

鉄道の発達と旧道への回帰

東海道を歩くということ

山本光正

The Development of Railway Transportation and a Recovery of an Old Highway

はじめに

① 鉄道と旅行

② 無銭徒歩旅行

③ 東海道を歩くということ
おわりに

【論文要旨】

明治二三年に東海道線が開通すると、ほとんど同時にといつてよいほど、人々は鉄道を利用するようになったと思われる。鉄道の出現により東海道の旅行も風情がなくなったという声が聞かれるようになるが、一方では鉄道は新しい風景を作り出したと評価する声もあった。しかし鉄道の是非とは関係なく、徒歩による長期の旅行を容認する社会ではなくなってしまった。

鉄道旅行が当然のことになると、旧道特に東海道への回帰がみられるようになった。東海道旅行者には身体鍛錬を主とした徒歩旅行と、東海道の風景や文化を見聞しようとするものがあり、東海道を「宣伝の場」としても利用している。

身体鍛錬の徒歩旅行は無銭旅行とも結びつくが、これは明治期における福島安正のシベリア横断や白瀬矗の千島・南極探検に代表される探検の流行と関連するものである。探検や無銭徒歩旅行の手引書すら出版されている。

見聞調査は特に画家や漫画家を中心に行われた東海道旅行で、大正期に集中している。大正四年に横山大観・下村観山・小杉未醒・今村紫紅・同じ年に米国の人類学者フレデリック・スタール、年代不詳だが四〇五年頃に近藤浩一路、七年に水島爾保布、七〇八年頃に大谷尊由と井口華秋そして大正一〇年に行われた岡本一平を中心とする「東京漫画会」同人一八名の東海道旅行で一段落する。昭和に至り岡本かの子は短編『東海道五十三次』を発表するが、これは大正期における東海道旅行を総括するものとして位置付けられる。

失われていくもの、大きく変わりゆくものに対しては記念碑の如く回顧的著作物が多く出版される。東海道線開通後旧東海道を歩くことが行われたのもこうした流れの中に位置付けることができるが、それだけでは理解しきれないものを含んでいた。さらに東海道旅行は昭和一〇年代の国威宣揚を意識した研究につながっていく。

はじめに

鉄道の発達は人の移動時間＝旅行時間を短縮した。旅から旅行への転換である。

旅行時間の短縮は経済活動に多大な影響を及ぼすと同時に、従来のような歩いての旅は社会に容れられなくなってくる。徒歩による長期の旅は費用の問題も大きく関係してくるし、世情の動きは旅行のために一か月ないし二か月もの休暇を許さなくなってきた。社会一般の動きは歩く速度から鉄道の速度へと移行していくわけである。

歩くことから鉄道による旅行が当然のこととして受け容れられるようになると、便利さは時として反省の気持ち呼び起こさせる。便利であること＝贅沢、贅沢に対する後ろめたさであり、一種の不安の現われであろうか。徒歩の旅であった時代に思いを寄せ、その不便さを体験することにより、便利を享受していることへの免罪符にしようとする。徒歩による旅の時代に生きた人々にとっては懐古である。旅とは言えないが昔は学校まで一―二里歩いて行っただけという話を聞くことがある。話す人は苦しかったことは忘れてるか、意識的に思い出そうとはせずに、只管歩いたことを美化しそれによって体力がついたこと、またはその間勉強ができたことを強調する。右のような思いを抱いての東海道の徒歩旅行または旧道歩きは心身の鍛錬が主目的となる。

鉄道による旅行は出発地から目的地への「道中」を切り捨てることになる。旅行者は途中下車をしない限り車中から沿道の風景を眺めることになる。旅は道連れと隣席の人と話をすることになる。車中での飲食がいつ頃から始まったか知らないが、これはかつて道中に点在した茶店に座したまま目的地に向かうようなものである。

車内の様子や車窓の風景は小説や絵画に新しい素材を提供することに

なったが、東海道線開通後、心身鍛錬とは別に東海道を歩く人々が現われるようになった。特に画家の東海道旅行が目立ち大正期に集中している。ここでは東海道をたどった人々の旅の様子をみると同時に、東海道に対する意識をみてみたい。

「東海道を歩く」ということは必ずしも徒歩で旧道に行くことではなく、東海道をたどることを象徴的に表現しているだけである。多くは人力車・馬車・自動車を使っているが、彼らの心情は少しでも旧道に触れたい、疑似的体験ではあっても東海道を往きたいというものである。

① 鉄道と旅行

東海道線の開通による旅程の短縮は多くの人々が認めるところであった。しかしいざ開通すると鉄道の便利さは受容しつつも、旅行から風情が失われてしまったという感傷的な批判の言葉も聞かれたようである。こうした批判がある一方で、車窓からの眺めを新しい風景の発見としてみるむきもあった。

右に関連する著述は多くあると思われるが、ここでは横山健堂の『文庫東海道五十三次』¹⁾によりみてみよう。健堂の意図するところは第一章に相当する「車窓より見る東海道」に記されている。

(前略) 併ながら東海道と云ふ時には、人は昔の五十三次を直ちに連想する、五十三次と東海道と云ふ言葉は、殆ど同意義に用ゐられるようであつて、汽車の開けたる今日に於ても、全く五十三次が人の頭に浮かぶのである。

本書の出版は明治四四年、東海道線の開通が明治三二年であるから既に二〇余年を経てはいるが、まだ東海道といえは多くの人々は「五十三次」を連想したようである。さらに右の文に続けて次のように記している。

けれども今日の汽車の東海道は、昔の五十三次とは余程線路を異にして居り、又随つて趣を異にして居る。大体の文学的意味から言ふと、今の方を、非常に趣味が減ったやうに思ふ人がある。五十三次旅行をやると云へば、恰も「弥次郎兵衛、喜多八」がやったやうに、草鞋掛でやらなければ趣味が少いやうに思ふ人がある。成程鉄路の東海道は、草鞋の五十三次よりは、或意味に於ては、文学的趣味を減殺されて居るかも知れない。

鉄道により文学的趣味の減少、旅の風情や情感のなくなったことを云々する人々もかなりいたようであるが、そうした人々はそれでは東海道を東京から京都まで歩くかといえ、日本の社会は既にそれを許容する社会ではなくなつてしまつてゐる。しかし健堂は鉄道旅行、車窓からの眺めの中に新たな風景・趣味が認められるし、発見すべきであると述べている。

併し又、必ずしも然りとは限らない、或る処に於ては、現代の東海道に於て、古人の夢想だもしなかつた絶景を現出して居る処もある。総て文明は、雅致の趣味を欠乏せしむる傾向のあるものであるから、或は今日の汽車旅行には嫌^{あきた}らない人もあろう。併し単に之を雅致の趣味からばかりでなく広い趣味からして之を観察して行く時には、車窓から見ただけの東海道にも、種々の豊富なる趣味があり、又多様な連想を喚起せしめて、新橋から大阪まで一日程の急行車中にも、現代の日本の文明を解釈し、日本的な風景詩趣を、十分に人々に味ひ得させて、余情の津々たるものがある。

鉄道の発達により東海道は近世以来の東海道と鉄路の東海道の二筋の「道」になつた。東海道線は旧来の東海道の道筋とはかなり変更したため、当然両者の風景は異なってくる。鉄道はトンネルを穿ち新に橋梁を設けた所を通じるため「古人の夢想だにしなかつた絶景を現出」していると健堂は言うが、自然を主とした風情ある風景だけを取り上げるなら

ば、旧東海道には及ばないだろう。しかし彼は風情のある風景のみを追求するのではなく、「広い趣味」からの観察、「現代の日本の文明」を解釈することを勧めている。「広い趣味」「現代の日本の文明」とは具体的に何を指すのか判然としないが、単に風情を求めるだけではなく、もっと広い視野から車窓の眺めを観察せよと述べているのだろう。健堂の指摘するところはあまり要領を得ないが、当時インテリ層は風景を情趣・風情・風流からだけではなく、「科学的立場」からも見ようとしていた。

近代に至り、日本の学問教育はいうまでもなく西欧を基盤として行われるようになり、啓蒙書も多く出版されている。そうした中で地誌^{II}地理・地質等々^{II}の著作物は日本人の風景観に多大な影響を及ぼしているが、その頂点にたつのが志賀重昂の『日本風景論』²である。本書の意図するところの一つは日本の風景を構成する自然を「科学的」に述べることにあつたとみることができ、当時の若者達の旅行にも影響を与えたようである。近藤信行は最新版岩波文庫の『日本風景論』の中で次のように書いている。

しかし美点として『日本風景論』の若者たちにあたえる影響をあげている。鉄道の発達とともに旅行探究の気風が盛りあがつてきたその時代にあつて、小川琢治は「地球上到る処に実業上學問上の遠征を試むるの第一の着歩」としての効用を本書に見出している。地理学をはじめ一般の科学知識の普及していない当時にあつて、物事を正確にみつめる良き習慣が生まれるにちがいない、と啓蒙的な役割を感じとつていた。

右の文は小川琢治が『知識学雑誌』一七号（明治二八年二月）に書いた「日本風景論を評す」について述べた部分であるが、小川はインテリ、若者達が科学的に正確に物事をみることを期待している。

従来は目の前に広がる風景、海や山川草木を何の疑問もなく美として受容していた。近代に入りそれらに科学的成り立ちや自然の摂理のある

ことを知り、それがさまざまな事象に対する探究心へと繋っていったとみることができる。もともと科学技術が高度化し、情報が溢れるようになると一般大衆は不消化の知識のみ身につけ、どのようなものが発明され、自然現象が生じて当然のこととして、ほとんど驚異も疑問も持つことなく受容してしまうようになった。

以上のような風潮は一般的な旅行案内書にもみられる。江戸から明治に移行しても鉄道の発達する以前の旅の案内書は道中案内を踏襲したものであった。鉄道、特に東海道の開通により従来の道中案内とは異なる案内書が刊行されるようになった。道中案内と旅行案内書については別に発表する予定なので、ここではこの程度に留めておくが、鉄道開通後出版された代表的な旅行案内書の一つに野崎左文の『東海東山 畿内山陽漫遊案内』(以下『漫遊案内』と省略)がある。本書は明治二五年七月に初版が出版され、その後増補、改正が行われ版を重ねている。どの程度版を重ねたのかはわからないが、本の大きさは堅約一五センチ、横一一センチと簡便なものである。

版を重ねた『漫遊案内』のうち明治二九年六月再版の「増補再版」版の緒言をここでは取り上げてみたい。本書の緒言は次のように地理の啓蒙書のごとき文で始まる。

我邦は四方海を繞して海岸屈曲多く陸地には峻嶺綿亘して而も火山脈に富み山青く水緑りにして到る処一個の風景を備へざるはなし
緒言を読むと本書が旅行案内書であるのか、地理・気象の啓蒙書であるのか判断がつかねる程である。以下長文に亘るが緒言を引用しよう。

夫れ温泉井に海水浴療法が人体を健全にするの効あるをは今更喋々するを要せずと雖も空気療養法の事に至りては漫遊案内者の職分として茲に一言せざる可からず医学士広瀬佐太郎氏の説に曰く抑も氣候とは何ぞや氣候とは空氣中に発顯する千種万態の現象が此の地球

の表面及び其上に生活する動植物に及ぼす所の働きを汎称する者なり而して此の現象を発する所の演劇者は即ち所謂氣候学の元素なる者にして熱、光、電気、湿、気圧の五者なり、地球の太陽に於ける位置、地面の経緯度、其の高低の差、海陸山谷、動植物の模様に従つて此の五元素は万般の変化を現はし地球の表面及び其上に棲息する生活上に一定の感応影響を致す是れ即ち氣候にして吾人の知覚する所の空氣の寒熱、風雨、陰晴の如きはニーマイエル氏は之を名付けて氣候の徴候なりと云ふ亦宜なる哉

繰り返すが本書は旅行案内書である。しかし氣候の話はまだ続き、氣候は高嶽氣候、山陵氣候、沿海氣候、低地氣候に分類されるとし、さらに四氣候の説明を行っている。いかに啓蒙の時代とはいえ旅行案内の緒言とはとても思えない。明治三〇年七月に出版された『漫遊案内』の改正版は旅の楽しさを中心にした内容、鉄道・船便・旅行支度になっている。

鉄道の発達により短時日のうちに歩いての旅は消滅し、鉄道を中心にした旅行が当然のこととして社会生活の中に定着していくが、その一方で旧道への回帰、特に東海道を歩くということが行われるようになった。

②無錢徒步旅行

(1)中学生の無錢徒步旅行

鉄道の開通から間もなく旧道、特に東海道への回帰がみられるようになった。鉄道は便利なものと認めつつも汽車の旅が趣味に乏しいと感じる人々がいたことは横山健堂の前掲著書にもみえるが、旧道を徒歩で或は乗物を使つてたどつてみたいという思いが現実の行動として行われるようになった。目的地に達するために道を歩くのではなく、道を歩くこ

とが主目的になったのである。

旧道を歩いた記録を見ると、旧道を歩いた動機を二つに分けることができる。一つは主として学生達が鉄道という文明の利器によらず、体力を養いかつ教育のための徒歩旅行をしようというものである。この中には時間には余裕があるので貧乏旅行をしようというものも含んでよいだろう。

もう一つは大正期に入って盛になったようだが、主として芸術家達が東海道を旅行したことである。もとよりすべての旧道・東海道の旅がこの二つの形態に分けられるわけではなく、様々な思いを込めて旧道を旅したのであるが、ほとんどの場合に共通するのが、旧道特に東海道を自己顕示の場にしようとしたことである。このことについては既に横山健堂が『文芸地理東海道五十三次』の中で指摘している。健堂は本書の附録「東海道の価値」(其一)において

若し或一地方を挙げて、日本を代表する考えを人に与へ得るものがあるならばそれは東海道である。昔の錦絵に、加藤清正が朝鮮から手を挙げて遙に富士山を望んで居る絵がある。富士山と言へば、勿論日本を代表せしむるものである(中略)然るに富士山を画けば直ちに東海道を連想せしめて、さうして東海道といふ一大地方は、又外国に対して日本といふ觀念を代表せしむることにもなる。

文学に於ても、太平記以来東海道を舞台とすることは非常に多い、東海道は文学の最も華やかなる舞台になって居る。又実世界から言っても、日本に於ける広告、最も華やかなる舞台は東海道である。

(中略) 先年鉄道唱歌が東海道を以て成功し、それから鉄道唱歌の出版者三木佐助といふ書肆は、楽隊を引連れ、汽笛一声新橋をの鉄道唱歌を唱って、五十三駅を唱ひ歩いて、さうしてあの鉄道唱歌が日本全国に広まった。(中略) 日本全国に広告しやうと思ふ者は、必ず京都と東京の間、即ち所謂東海道五十三次を広告の舞台とする。

広告の舞台として、是程有力なる地方は日本には無いものである。

情報手段の発達した現代であれば多様な方法で情報の伝播、宣伝をすることが可能であるが、鉄道発達以前において、街道は恰好な宣伝の場であった。特に東海道はその効果が大きな道であった。多くの人々が通行し、江戸と京・大阪を結ぶ道は都会の延長ともいえる。東海道線が開通しても長い間宣伝の場としての地位を維持していたとみられるし、場合によっては今日においても有効である。

近代に入ってから東海道を歩いた記録・紀行文はある程度出版されているが、一般の人々の歩いた記録は極めて少い。特にこれから述べようとする若者・学生の記録はさらに少なく、ここで取り上げることができたのも一例である。

明治も中後期に至ると、学校教育の普及などにより文字を読み書くことのできる人口は飛躍的に増大したとみられる。庶民や学生・知識人の旅行の記録や紀行文も江戸期とは比較にならない程書かれたことは想像に難くない。しかしその反面、ノートなどに鉛筆や万年筆で書かれた記録は公にされることが少なく、容易に目にする事ができる旅行記録・紀行文は江戸期の旅日記に比較すると極めて少ないといつてよいかもしれない。こうした資料は従来調査の対象になることは少なく、所蔵者も毛筆ではなく、鉛筆、万年筆で書かれたものであると極めて身近なものと意識し、場合によっては身内に差し障りがあるのではと配慮し公開されないことがしばしばあるためである。容易にみられるものとなると出版されたものになるが、当然その数は激減することになる。

いささか言い訳めいたが、ここでは明治三十四年一〇月に出版された『学生徒歩無銭旅行』により徒歩旅行をみてみよう。旅行者は大阪堂嶋中学校生徒池田元太郎・野田親識・白石清・栄国嘉七・野田教応の五名。目的は富士登山で、出発は明治三十四年七月一日、帰郷は八月一四日である。富士登山・徒歩旅行が一行にとってどのような意義があったのかを

「緒言」によってみてみよう。

富士に登らずして天下の勝を語るべからずと、嗚呼富岳の念切にして曾遊者より彼の芙蓉峰の美なる、其風光の絶佳なる、其山嶽に登りて脚下に太平洋の渺々たるを望むの壯觀を聞き、或は書籍を繙く毎に遊意禁ずる能はず（中略）人生唯一の快楽は羈旅に若かず、雲烟万里、宇内の山川を跋涉し、名勝を探り故跡を訪ふ、而かも旅行の真味は汽車、汽船、車馬の便を借るなく幾多の困難を冒し、臥薪嘗胆、徒歩を以て為すこそ一大趣味の在るものにして其愉の愉たる、快の快たる、曾て修学旅行に於て吾等の深く信する所なればなり、学生達は「宇内に冠」たる富士登山に向かう、富士は東海道の象徴でもある。古来より富士を眺めるための旅も行われている。一方旅程を徒步としたのは旅の真味は臥薪嘗胆、徒歩をなすことに趣きがあるというが、その根底にあるのは徒歩旅行を人生に喩え、心身を鍛錬するためであり、緒言には引き続き次のように書かれている。

今吾等は富士登岳旅行を試るに当り而かも無銭徒歩を以てす、学少しく無謀に似たれども吾等は将来複雑なる社会に経営し、一度躓けば千尋の谿谷に墜落せんとする此路の岐□たる峻阪を登降し（中略）茲に不屈不撓の精神を修養し、併せて沿道の勝を探り地理歴史等其他學術の研究に資せんが為め、世人の一笑をも顧みず此の旅行を企てたる所以なり、

日本人に多くみられる特質かどうかはわからないが、様々なものを人生や人間に喩えようとする。その対象は物質文化の発達というか、便利なものが増加するほど数が増加していく。交通の面に限ってみても鉄道が電化・ディーゼル化し、蒸気汽関車が姿を消すとその蒸気汽関車に人間性を見出し、「心」があると考えるところに人生を見ようとする。乗客が嫌った煙も力強さの象徴となる。新幹線による旅行が当然のことになると、各駅停車の旅行は矢張り人生に喩えられるようになる。この

辺りを上手に利用したものの一つが「青春18キップ」であろうか。そのパンフレットの写真に写し出されている鉄路は人生を暗示しているようにも見える。

一行は出発に際してその決意を記すと同時に、旅中はニックネームを用いることにしている。

一行は素より刎頸の友なるも明日よりは一身同躰にして艱難相俱にし喜憂亦相俱にせざるべからず、而して各自の姓を呼ぶも何となく趣味無きに似たれば其別号を唱ふること、なせり即ち

驚蛇生（池田）、木像生（野田教）、寝惚生（白石）、怖雷生（栄国）、脚氣生（野田観）トス

七月二二日に大阪を出発した一行は東海道を一路富士山を目指して進む。八月一日蒲原に達し翌日は吉原を経て大宮口に至り、登山を開始している。八月三日の午前一〇時二〇分に全員山頂に立ち、帰路につくが当初東海道をそのまま戻る予定であったのを変更し、四日市より伊勢への道に入り、津から長野峠・伊賀上野・笠置・逢坂を経て大阪に帰着している。

彼らの旅行は書名のごとくまったくの無銭旅行であった。夕方になると議員や町村長など土地の有力者を訪ねては一泊を乞い、昼食はそこで弁当を用意してもらおうというものだが、宿泊の交渉の様子をいくつか挙げておこう。

（七月二六日）

今宵は此地（熱田）に一泊を求めんと、町役場に町長の自宅を問ふ、宿直の一員出来りいと応揚に其何用たるを反問す故に驚蛇生は略ほ其意を通じ相当便利を与へられむことを乞ひしに彼は冷笑一番一行の行為を無謀の極なりと非難し遂に町長の自宅を教示せざれば、一行は斯る輩と争ふも益なければ怒りを抑へて役場を出でけり、町長の家を問へば直ちに知り得るも、余り馬鹿気なればとて疲労も忘れ

て愛知郡揣穂村に到り村長松井某を訪ひ一宿を乞しに面を喰わされ其無情をかこちながら悄々として同村を去り呼続町長金原和彦氏を訪ひ意を通じたる所氏はは二言を要せず一行の労を慰撫せられ直に座敷に案内せられたり、

(七月二七日)

一行の往くこと半途にして明治川あり河畔の明治川神社を拝し大須茶屋、矢作を過ぎ有名なる矢矧川橋を渉り東岸岡崎の町に入る

(中略)

西に沈みたる夕陽一帯の暮雲に残照を止むるの時一行は怖雷生の蔽君の知人新三河新聞社長にして愛知県会議員たる手島半治郎氏を訪ひて一泊を求む、氏幸に在宅せられしかば大に一行の労を慰撫せられ直に当町有数の旅館丸藤に案内せられぬ

右の二例にみるように、ようやく宿泊の場を確保したり、ほとんど苦勞もなく宿泊できたりの繰り返しである。こうして一行は富士山下山の折り野宿をしただけで、その外は一度かなりひどい木賃宿へ案内された以外、名士の自宅、名士に案内された旅館、役場などに泊っている。当然のことだが快く一泊の宿を提供してくれた名士は誉め称えられ、拒否した名士はけなされる。

一行が無銭旅行を実施するに至った理由はさて置き、現代からみると宿泊についてはあまりにも自己中心的と言わざるを得ない。一行は無銭徒歩旅行を挙行した意義を名士であれば必ずや賛同してくれると思いついでいる。しかも実際に意義に賛同し一夜の宿を提供してくれているわけ、学生という特権が世間に十分認められていた時代であったことを窺わせる。

一行は緒言にもあるように名勝を愛で古跡を訪ねているが、浜名湖では新居の役場と掛合い無料で渡し船に乗り、その風景に感動し漢詩でもと思うが、「心なき吾等も吟情の頻りに促し来るも奈何せん亦詩才なき

を」と嘆きつつも次のように記している。

曾て某旅行家より聞けるに東海道の旅行は新居以東よりは徒歩に若かず毎次汽車中より浜名湖の風景を望みては湖上に悠々たる船客を羨望して措かざりしと云ふ実に吾等は今其然るを感じ、迎も車室に安臥せる旅客の想はざる興味と爽快を覚へり、これも徒歩旅行の賜なりと、今は苦痛も疲労も悉く忘れぬ

風光明媚の真只中に居ること、その風景の点景となっていることに喜びを感じている。「某旅行家」が新居より東は徒歩がよいと語ったということだが、それは新居から東は富士と水の景色が様々に展開することを指してのことであろう。

徒歩旅行をしている彼らの記録には時折り汽車についての記述がでてくるが、彼らは清見寺で汽笛を聞き寂しさを感じている。

一行は門を出る時、汽笛唳々として汽車は来る、旅途に在りて汽車の笛を聞く程心淋しきものはなく故郷の事何呉れと唄はれて悲しき心地のせらる

この頃の汽笛の音がどのようなものであったかは知らないが、場面によつてはその音が寂しいものという印象を既に多くの人々に与えていたようである。当然汽笛そのものの音色と、それが汽車を連想させるものとして生活の中に完全に定着していたわけである。

前にも述べたように、ここに提示することができた明治期の無銭旅行の事例は一件だけであるが、中学生達が無銭旅行を実施した背景には、流行とまではいかなくとも、かなりこれに類した旅が行われていたことを予測させるものである。

(2) 野宿旅行

明治三五年鉄脚子こと原田東風は『野宿旅行』⁽⁶⁾を出版している。本書は野宿旅行の勧めとでもいうべきもので、「一野宿旅行」では野宿旅行

の意義、「二野宿旅行の準備」でその心得について述べている。まず「二野宿旅行」からみてみよう。

手は動かすべきもの、足は歩むべきもの、と、たゞ単純にかう思つて居る、野暮骨頂の鉄脚子一流の憲法には、固より当世高襟連のする汽車汽船の便を仮りるなどの贅沢なことは、徹頭徹尾大の禁物と定められてある、で、旅行は仕事のやうに、年が年中駈けづり廻つて居るのだが、未だ汽車の味も知らぬ^(マ)ば汽船の味も知らず(中略)相も不変二本の膝栗毛に鞭つて、雲のごとくに往き、風のごとくに去り、旅から旅と、流れ歩いて居るのが、鉄脚子の持病で又本領^(ホ)である。

著者はこの外の所でも盛に贅沢な旅行、汽車などを利用しての旅行などできる身分ではない、と書いているがこれは事実ではないだろう。野宿旅行の醍醐味は「徒歩旅行」と変わるところはなく、「時には山に入り、時には河に往き、或は山水の美、或は人情風土、之を探究するのが、即ち旅行の目的で、又旅行の真味のある所ではあるまいか」と書いている。強いて徒歩・無銭旅行の相違を挙げるなら、野宿であるため宿泊地を余り考えることなく歩き回ることができるところであろうか。

「二野宿旅行の準備」といつてもこと細かに準備すべきものとして挙げているのは笠とゴザの二品で、他は野宿旅行の心得といってよい。鉄脚子がここで強調している一つは野宿旅行と無銭旅行の違いである。

野宿旅行と言へば又一種の無銭旅行である。無銭旅行と言へば、懷中に鏝一文も所持せぬのが、無銭旅行なるもの、特色のやうに心得て居るものもあらうが、如何程無銭旅行だとして、懷中に鏝一文も所持せずして、何で旅行が出来よう、それも封建時代の昔しのことなら兎も角(中略)一飯は愚か、稍もすれば軒下に寝てさへ犬のごとく追い立てらる、如きは、之れ今日に於ける常識ではないか、一銭の金も持たず、そのため時として「乞食の境涯に落ちぶれてま

で」旅行するのは非常識甚しいと力説している。しかしその一方で金銭を懐中することに対して頻りに言い訳をしている。それはまるで野宿旅行道、無銭旅行道に違反をしていないと申し立てているが如くである。

が、如何程野宿に精通して居る鉄脚子でも、鏝一文もなくして野宿旅行は出来ぬ、と言つたら、人或は鉄脚子を以つて野宿旅行の本旨に背くと責むるものもあらうが、無銭旅行の純粹なる無銭旅行でなきがごとく、鉄脚子の野宿旅行も又純粹なる野宿旅行ではない、と言つて有銭旅行では勿論ない、言はゞその露命を繋ぐに足るべきだけの準備があるので、と言つたら未だ贅沢のやうに聞えやうが、

これで見限り当時既に「正統」な無銭または野宿旅行は一銭でも懷中にしてはいけないという不文律でもあつたようである。何はともあれ出来るだけ安価に旅を楽しめばよいものを、ことさら「無銭」にこだわるのが重視されたようだ。この伝でゆけば前節に紹介した堂嶋中学校生徒は「立派な」無銭旅行を行ったわけである。どうやら無銭・野宿旅行自体は鉄道開通前からあり、鉄道開通以降徒歩旅行も強調されるようになったようだ。

『野宿旅行』は以下上州への旅が具体的に面白おかしく書かれている。『野宿旅行』を出版した大学館は無銭旅行の類の著書をこの外にも出版しており、巻末の出版案内には次の著書が掲げられている。

原田東風(鉄脚子)著 『貧乏旅行』

宮崎来城著 『無銭旅行』

同 右 『乞食旅行』

右のうち『貧乏旅行』は『野宿旅行』と同じ著者で、野宿旅行の姉妹篇ともいふべきものである。『無銭旅行』には「此書世に出で、忽ち数千部を売り尽せり以て如何に壮快なる読物なるかを知れ」と勇ましい惹句が添えられている。こうした著書の筆者がどの程度野宿旅行・無銭旅行を実践していたのか疑わしいところもあるが、こうした著書は当時の若

者や学生達の旅行への思いを煽ったであろう。さらに出版物やその内容からみて、少なくとも明治三〇年代には無銭旅行という言葉が定着しており、池田錦水著『無銭修学』にもみられるように、無銭……という表現が流行語でもあったようだ。

大阪堂嶋中学校生らが行ったような無銭旅行は鉄道発達前にも行われていただろうが、鉄道発達後により頻繁に行われるようになったとみる方がよいだろう。鉄道旅行に対する徒歩旅行、そして無銭が抱き合せになり一部学生らの気風とこれが合致したのではないだろうか。

一部学生の気風と合致したと書いたが、その背景の一つには海外への冒険・探検旅行への憧れもあったと考えられる。『野宿旅行』巻末の出版案内には村上濁浪の『世界第一譚』『冒険旅行術』、押川春浪の『奇人の旅行』^{〔任侠〕}^{〔蜜勇〕}『世界武者修行』『航海奇譚』、柴田流星『海の冒険』などがみえ、明治二七年に出版された『日本名勝地誌 第一 近畿』^{〔7〕}の第四版の巻末出版案内には『世界三週航実記』『墨西哥探検実記』『支那漫遊実記』『南洋探検実記』^{〔三〕}^{〔四〕}^{〔五〕}『拾銭』^{〔六〕}『世界周遊実記』^{〔七〕}『支那哲』^{〔八〕}『學』^{〔九〕}『歐洲巡遊通信』^{〔十〕}『鹽溪紀勝』等若者達の冒険・探検への意欲を掻き立てそうな書目が並んでいる。また明治一年には『新八十日間世界一周』^{〔8〕}の前篇が、同一三年には後篇が出版されている。

冒険・探検そして海外への「雄飛」とでもいうのだろうか、その国内版というか、ささやかにそして安全に冒険心・探検心を満足させてくれる手段の一つが学生達の徒歩旅行・無銭徒歩旅行であったという側面もある。

無銭徒歩旅行が行われるようになった社会的背景をここで論じることではないが、今後学生達の徒歩旅行の記録や小説の中から資料を蓄積する必要がある。

③ 東海道を歩くということ

(1) 鉄道の発達と遠距離旅行

徒歩旅行・無銭徒歩旅行がかなり行われていたであろうこと、またはこれに憧れを抱かせた様子は出版物からも推測することができるが、特に歩きたい道や街道があつてのことかどうかは一件の事例を取り上げただけなので定かではない。大正期に入ると画家を中心として東海道の旧道をたどることが行われるようになる。徒歩・人力車・自動車とその手段は様々であるが、東海道から何かを求めようとして、或は『^{〔文芸〕}東海道五十三次』^{〔9〕}にいうように「宣伝」の場として利用している。

ここでは東海道をたどったいくつかの記録を提示するが、その前に東海道をたどることと平行して脚光を浴びた観光地耶馬溪について簡単に述べておこう。鉄道を中心とした交通手段の発達は東海道への回帰ともいべき現象をもたらしたが、一方で遠距離^{〔10〕}ここではあくまでも東京を中心としたことだが^{〔11〕}旅行を普及させた。その一つが耶馬溪であり、それは画家や絵画を愛好する人々にとっても大きな意味を持つものであった。

耶馬溪が広く脚光を浴びるようになったのは頼山陽の「耶馬溪図巻記」によってであった。「耶馬溪図巻記」の冒頭には「余嘗讀昔人画、疑其山貌太奇峭、恐非天壤間所有、画人一時興到、鼓舞其筆墨耳、及觀豐耶馬溪、乃知造物奇怪画手亦有写不到者也」とある。その意味するところは昔の絵画を見ると山容が甚だ奇怪で、このような山はこの世の中には無く、画人が一時の興で描いていると思っていた。ところが豊前の耶馬溪を見てこれが事実であり、画家もこの風景を描くことは難しいだろうとしている。

大橋又太郎は『続千山万水』⁽¹⁰⁾に

然らば彼の南宗の画は如何、元とこれを支那より伝来せるもの、而かも我国に於て其画道を開拓せし人多し、田野村竹田の如き与つて力多しといふべし、而して俗につく芋山水と呼ばれたるものは、抑も那辺より出で来りしやと云ふに、これ即ち竹田の郷国、彼の豊の耶馬の山溪等より脱化せしものに外ならざるべし

南画で「ツクイモ」と呼ばれる山の描写は、一般に絵の世界における山、絵空事と思われるものが実際に存在したわけである。頼山陽ほどの人物であるから「耶馬溪図巻記」はかなり早い段階で文人達に知られていたのだろうが、より広く知られるようになったのは近代に入ってからであろう。交通手段の発達により兼ねて耶馬溪の存在を知っていた画家や紀行文作家らがこの地を訪れ、観光地としても知られるようになったものだろう。大橋又太郎も明治三三年写真と紀行文の『耶馬溪』⁽¹¹⁾を出版し、田山花袋は小杉未醒と共に『耶馬溪紀行』⁽¹²⁾を昭和二年に出版しているが、耶馬溪に関する出版物は相当数に達している。さらに大正八年に菊池寛が中央公論誌上に発表した「恩讐の彼方に」は耶馬溪に付加価値を与えることになった。

耶馬溪は近代に入ってから遠距離旅行の一例だが、交通手段の発達は遠距離旅行を可能にする一方、東海道への回帰ともなったのである。

(2) 行々坊行脚記

行々坊こと菊池寿人は第一高等学校の校長にして万葉集等の研究者であった。菊池は旅行を好み各地を旅し、その手記を残している。その手記などを教え子達が整理して昭和一二年に『行々坊行脚記』⁽¹³⁾と題して出版している。

手記によると菊池は各地を巡っているため、特に東海道を焦点をあてた旅行をしているわけではないが、「東海道行脚記」と旧道名の付され

た旅は東海道だけである。東海道といっても全行程を辿ったわけではないが、東海道の手記は他の記録と異なり、道中を往く楽しさを感じることがができる。

明治三三年一二月二六日菊池寿人は歴史学者大森金五郎と共に東海道行脚を思い立ち新橋から列車に乗っている。菊池は大森が西から東へ向うか、東から西へ向かうという間に對し「予曰く東海道の旅は富士を命とす。連日眼前に富士を望み見むこと西よりするに若かず」ということで舞阪で下車して浜名湖を渡り新居に入っている。

二七日早朝に梶原源太が物見をしたという伝承のある源太山に登り、それより館山寺・気賀を回って引佐の奥山門前で泊まり、翌二八日は龍潭寺・三方原戦場址を見て浜松で泊っている。二九日には浜松で列車に乗り、掛川で下車して小夜の中山から金谷に出て宿をとるが、ここで土地の古老を呼び大森金五郎が大井川の渡しをはじめ旧来の様々なことを聞き出してはメモをとっている。翌日は金谷を起点に大井川上流に遊び、大晦日には大井川渡しの蓮台を見て途中自称博徒と道連れになっているが、大森は菊池に対し注意するように忠告している。菊池の方は博徒との会話を楽しんでいるようであったが、博徒は島田で姿を消している。どうも大森は心配性というか生真面目で、菊池は相当に遊び心の持主であったようである。

大晦日は藤枝の北数町に位置する志太鉾泉に宿泊するが、ここで中村秋香に出会っている。明治三四年の元旦を志太鉾泉で迎え、この日は宇都谷峠を越えている。峠を越えて丸子でトロロ汁を予定していたが季節外れで叶わず、空き腹を抱えて吐月峯の柴屋寺を訪ねている。ここで彼らは酒を酌んでいた陸軍少将原口兼満と土橋吉次大尉に招かれて昼食にありつくが、それはまさに「東海道中膝栗毛」の滑稽譚と変るところはない。この日は静岡に出て宿をとっている。

二日早朝浅間神社に詣でて賤機山に登り、富士と駿河湾・阿倍川を眺

めて久能山に向っている。それより興津の龍華寺に立寄って東海ホテルに泊まり、翌日は清見寺を見て蒲原より汽車で吉原まで行き富士の裾野を巡り、再び汽車で三島へ出て泊るがこれは翌日箱根越をするためである。

四日は箱根越の日だが天気が崩れて富士を望むことができないと記している。芦の湯・小涌谷を経て日暮れに宮の下宿に入っている。五日は雨のため逗留を決めこみ、二人は歌を詠んではうさを晴らしている。この日最後に詠んだ歌は

だん／＼と降りこそまされ五段楼仍つてくだんの雨宿りする
これはもう狂歌といつてよいだろう。

六日はようやく雨もやみ帰途につくが、途中で黒板勝美と出会い昼食を共にし、二人は夕刻東京に戻っている。

(3) 中村楽天の『徒歩旅行』

『行々坊行脚』は人に読ませることを目的として書かれたものではないが、中村楽天の『徒歩旅行』¹⁴は多くの人々に読んでもらうことを目的に出版されたものである。俳人楽天は明治三三年から大正七年まで二六新報に勤務したが、明治三四年楽天は徒歩旅行を行い、これを新聞誌上に連載、さらに翌年紀行文を一冊にまとめ『徒歩旅行』として刊行した。この旅行は社命ではなく楽天の希望によったものだが、徒歩旅行初日の記事に次のように記している。

▲交通機関とやらも大分整備した世の中に徒歩旅行は好奇過ぎる様ぢやが、記者は予て斯る好奇心に充されて居るのぢや、所が貧乏暇なしで此好奇心を満足させることが出来ざった、併し記者が金を有つて居たならば、徒歩旅行しやうと企った所で、逆も遂行し得ないであらう▲幸ひ社の先輩が條件を規定して、徒歩旅行させると云ふので、好機逸すべからずと出掛けることになった

徒歩旅行の紀行文を新聞に連載し、さらに一書とし出版することができたのは、徒歩旅行が如何に人気があったか、人々の注目を集めたかということを表わしている。二六新報に中村楽天の記事が連載される一〇余年前までは、船や馬車・人力車等があるとはいえ、徒歩による旅行が当然であった。特に東国からの伊勢参宮は東海道線が開通していないので徒歩によらざるを得ない。こうした旅を経験した人々は年月を重ねることにより、徒歩の旅に伴う苦勞よりも楽しかったことが記憶に留められ、楽天の記事を読むことによって往時を懐かしむようになり、徒歩による旅を経験しなかった世代は親などから話を聞き、歩いての旅に憧れを抱いていたであろう。

二六新報誌上で確認はしていないが、『徒歩旅行』の正岡子規の序文によると、楽天の紀行が誌上に連載されていた時、この外二種類の紀行も同時掲載されていたという。

楽天は明治三四年七月一日に出発し、一月一七日に帰京しており、五か月半余の徒歩旅行であった。その旅程は先づ甲州道中を通って中山道に入り、京都に出ている。それより笠置・奈良・和歌山・堺から大阪に達し、山陽道を馬関に向い、日本海側に回って山陰道を辿り、宮津・舞鶴・園部を経て再び京都に入り東海道を東京に向うが、途中伊勢神宮・修善寺・鎌倉などに立ち寄り東京に戻っている。彼は二度目に京都に入った一〇月二六日の記事で山陰と山陽の比較等はしているが、東海道についての批評・感想は記されていない。彼の東海道観は本書を検討する必要があるが、それについては後日行ってみよう。但し記事を一読した範囲ではようやく勝手のわかる街道に來たという印象を受ける。

(4) 横山大観ら院展画家の東海道行

大正四年三月横山大観・下村観山・小杉未醒・今村紫紅ら院展の画家四名は経師寺内銀三郎を付添として東海道を辿っている。一行が東京を

出発したのが三月一日、京都へは同月二八日頃到着したようである。
東海道行の目的について細野正信は次のように述べている。⁽¹⁵⁾

院展が再興された翌大正四年（一九一五）、院の運営費捻出の意図もあったが、小杉未醒・大観・観山・今村紫紅の四人は、経師の寺内銀次郎をお伴に弥次喜多道中を氣どつて東海道の旅に出て、「東海道五十三次合作絵巻」九巻をものにした。しかしこれは、未醒がパリからもたらしたバリ流行の片はかしの研修旅行であつた。

これによれば東海道行の目的は院展運営費の捻出と、新しい絵画技法「片はかし」の研修旅行であつた。運営費の捻出とは、東海道各宿をそれぞれが分担して「東海道五十三次合作絵巻」を二部作りこれを売却して費用の調達をしようというものであつた。

よく覚えてはいないのだが、数年前教育テレビで「東海道五十三次合作絵巻」について日動画廊の方であつたかと思うが話をしており、院展運営経費捻出のために合作絵巻を描くなら、広重の「東海道五十三次」は海外にも知られているので東海道を描くことにした、というようなことを話されていた。絵巻の一部はアメリカに売却されたと耳にしたが、残る一部は東京国立博物館に所蔵されている。

大観らが東海道を旅行した時の記録は、四人の画家が寺内銀次郎が残しているのだから刊行されていないようであるし、美術史の上からは彼らの東海道行は特筆すべきことでもなかったのだろうか。そこで本稿では比較的容易に目にすることができる東京朝日新聞の連載記事によりその足跡をたどってみることにしよう。但し連載記事は京都までではなく、豊橋で終わっている。

連載の開始は大正四年三月二二日で、出立の様子を次のように書いている。

斯様に候ものは都を後の横山大観、下村観山、小杉未醒、今村紫紅と申す画伯にて候、扱も連中此程来汽車、電車など文明の利器には

イカク乗飽きたるに依つて這度は馬車、車、駕、船など其他あらゆる利器ならぬ乗物に打乗りいざや東海道五十三次を細かに駆けばやと月の十一日午前九時といふに

先づ振出しの日本橋を

未醒画伯の筆に委ねて

品川紫紅、大森観山、川崎大観と通る駅々の景色を一人々々に受持ちつ、ブラリシャリと行く程に早や此日の昼つ方神奈川の宿に円太郎馬車を乗付けた。

一行は徒歩というわけではないが旧東海道をたどり始めた。記事の中にもあるように、一人が受け持ちの地の風景を描くわけである。一行の身仕度はとても旅に相応しいものとはいえなかったようである。

おまけに服装は未醒氏一人が洋装の身軽だけで大観氏は結城紬の紋附羽織袴、観山氏は大島紬の着流し、紫紅氏は高貴織の袴で皆一様に黒のマントを裾長に着用に及び穿物は大観氏は由緒ある洋行草履あとは駒下駄、足駄など

思ひ／＼の扮装なれば

歩調の揃はぬこと夥しい

一行は神奈川までは円太郎馬車、神奈川から藤沢までは人力車を利用し、初日は藤沢に泊まっている。一行の目的は合作絵巻を作ることにあるため、宿についたからといって直に酒を飲むというようなわけにはいかなかった。

疲れては居るもの、予て用意の巻物を取り出し、酒が出てからでは事面倒と彦左衛門気取の銀三郎氏が強つての意見に何れも面膨らせつつ十二時近くまでか、つて漸く描き上げたがアトは飲む食ふ騒ぐの大乱痴氣が続いたやら雲漠々としてはいくれ別らぬ

旅中寺内氏は専ら画家の尻を叩く役割を負ったわけであり、その費用も寺内氏に負うところが大きかったのだろう。なお連載記事中に寺内氏

は銀三郎と記されている。細野正信氏の前掲引用書には銀次郎とある。経師寺内は斯界では相当の著名人であろうが筆者はそのあたりのことについてはほとんど知るところではない。しかし諸資料に基づいて執筆している細野氏の記述銀次郎が正しいであろう。但し連載記事の関連では銀三郎としておく。

一二日は箱根から呼び寄せた二台の馬車に分乗し、途中から安田鞆彦の案内などもあり夕刻箱根の福住楼に投宿している。箱根を出たのは一五日でこの日は三島・沼津から修善寺に出てここで二日滞在し、一七日に再び東海道に戻り興津の水口屋に泊まるが、有栖川宮大妃と同宿になっている。静岡で桑名までの通し馬車を雇い一八日には宇都谷峠を越え、島田では大井川の川留にあつた積りで二日間滞留し、持参した巻物六巻（長さ六〇間）は島田でほとんど使い切ってしまった。当然用紙は直に調達しただろう。

三月二〇日大井川を渡るが連載記事では渇水期の川の中を渡つたようにみえる。雪も降つていたようだが「夫れでも受持の紫紅氏はカヂケた手に鉛筆を握つて吹雪の大井川を写生して丁う」とスケッチだけはそれぞれが責任を持つて行つてゐる。

一行は静岡で桑名までの通し馬車を雇つたが、費用が高かつき、馭者は地元以外の地理風俗に疎いたため通し馬を中止するが、馭者がなかなか納得しない。そこで大観のリウマチ悪化というような膝栗毛もどきの下手な芝居を打ち、通し馬車キャンセルに成功している。

二〇日浜松に泊まり、翌日は一同汽車に乗りたくなつたらしく弁天島まで乗車し、それより浜名湖から新居に入り新居からは馬車で豊橋に達してここで宿泊している。新聞の連載はどういうわけか豊橋で終つてゐる。合計五回の連載で、最終回は大正四年三月二八日で次のような付記がある。

附記 一行は二十二日午前六時起床七時馬車にて同夜は岡崎に宿し

廿三四を桑名に過して本日頃京都に入る予定である

甚だ中途半端な終り方であるが、京都に入つた一行は嵐山の旅館で絵巻を完成させ、同年六月には大阪高島屋に於いて「東海道五十三次合作絵巻展」を開催している。翌大正四年九月五日には金尾文淵堂からコロタイプ印刷で出版され、同月一七日には三版が発行されている。

「東海道五十三次合作絵巻」が絵画の上で評価されるべきものかどうかは別にして一般大衆には好評を博したようである。また東海道絵巻としては、近代に入つて本格的に制作されたものとして評価することができよう。

(5) フレデリック・スタールの「東海道行脚」

旧道、東海道を旅行した中で最もユニークな人物がアメリカの人類学者フレデリック・スタールであろう。しかも彼ほど東海道を宣伝の場として活用した人はいないといつてもよい。明治三十七年から昭和八年日本で歿するまでスタールは何回も来日し、当時のマスコミに華々しく取り上げられている。しかし彼の歿後は日本に於ける活動や業績はほとんど忘れ去られていたようである。近年ヘンリー・スミスによりスタールの研究や人物像が明かにされつつあるので、彼の業績をもとにスタールの略歴を見ることにしよう。⁽¹⁷⁾

フレデリック・スタールはペンシルバニア州ラファイエット大学において地質学の博士号を取得し、アイオワ州立大学で教鞭をとっていたが人類学に惹かれてインディアンの研究を始めた。その研究が認められて当時新設のシカゴ大学で人類学の開講を依頼されている。彼はアフリカやメキシコ南部、日本・朝鮮にまで足をのばし観察記録を残すが、日本には明治三十七年に初めて訪れている。来日目的はセントルイス万国博覧会にアイヌの家を復原し、実際にアイヌ人をそこで生活させるためであった。これがきっかけとなりスタールは日本に魅了され、昭和八年東京



図1 スタールの旅装
(『山陽行脚附東海道行脚』より)

で歿するまで定期的に日本を訪れている。

スタールはアイヌ関係資料整理の過程で松浦武四郎を知り、武四郎の研究に没入している。彼は日本の民間信仰に関する民俗学やその人脈、物質文化にも興味を持ち自ら四国八十八か所巡りや富士登山をはじめ巡礼路を巡り、旧街道を歩いている。なかでも彼は絵馬・お守り・お札に興味を持ち「お札博士」として日本人に知られた。

スタールは世人の注目を集めるような話題を好んで提供しては人を魅了することの上手な人物であり、またマスコミの注目を集める術を心得ていて、一九二〇年代までには「日本で一番よく知られた外国人」であると公言して憚らない程であった。

以上はスミス氏の著作からのスタールに関する要約であるが、スミス氏はFredrick Starr フレデリック・スターとしており、これが当然正しい発音であろうが、当時の新聞や著作にはスタールとあることから、ここではスタールと記しておくことにする。

スタールのアイヌ研究については小谷凱宣により見直しが行われており、その成果が発表されている。小谷によればスタールのアイヌ研究が広く知られなかったのは次のような経緯があったためである。⁽¹⁸⁾

スターは一九一二年かその翌年を境に、学問的関心を日本社会、日本文化に移した。万博開催に合わせて出版したThe Ainu Group 以外には、アイヌ文化についての論攷はほとんど発表しなかったため、彼のアイヌ研究への貢献は学界にはまったく知られていなかった。スタールが旧道を旅行したのは日本文化研究にその関心を持っていたことである。

「日本で一番よく知られた外国人」の旧道旅行は大いにマスコミの注目を集めたであろうことは想像に難くない。日本人ではなく「ガイジン」が旧道旅行したことにより、旧道旅行はより広い層に関心を持たれたであろうし、その後の日本人の旧道旅行に影響を与えている。

スタールの旧道旅行は大正四年に東海道、同六年に山陽道と二度行われている。二度と書いたがスタールのことであるからこの外にも行っている可能性がある。東海道旅行については一冊の紀行文が出版され、さらに『山陽行脚附東海道行脚』⁽¹⁹⁾として出版されているが、前者は目にすることができなかったため、ここでは『山陽行脚附東海道行脚』によりスタールの東海道の旅をみることにしたい。但し両書がまったく同じ内容であるのかどうかは単独本を見ていないので不明である。

スタールの日本語の著書についてはその文章を注意して見る必要がある。彼は何回も来日しているものの日本語は会話も読み書きも出来なかったようで、著書はすべて日本人による翻訳である。それも一般読者に面白く読ませるためか正確な訳というより意識ではないかと思われるからである。以上の点を考慮しつつ本書出版の経緯について詳しく述べられている巻頭言をみてみよう。

巻頭に

一、山陽行脚は大正六年一月から二月にかけて、朝日新聞社のお客として山陽道をてくった記念である。東海道行脚は、大正四年十月から十一月にかけて私が単独に試みた、旅行日記の一部である。

一、両方とも、大阪朝日新聞に連載されたが、これがまさか書物になって世に現はれるとは思はなかった。併し書肆の方では非出して呉れと云ふから、それも宜からうと、善い気になって、此の紙の高価なのに出版すること、する。

一、出版するとなると、表紙もつけなければならぬ、絵も入れた方が宜い、序に写真もと云ったやうな訳で、とう／＼見らる、通りの代物が出来あがつた。

一、出来あがるまでの造作は、すべて朝日新聞の方でやって貰った。挿画カット等も野田九浦、赤松麟作、幡恒春、水島爾保布、永井瓢斎、岡本一平と云った朝日新聞の諸氏が三階総出で助けて呉れた。だから山陽行脚一卷は徹頭徹尾朝日新聞の産物である。

一、装釘、見返し、扉は中沢弘光氏である。オット氏が挿画（京都）を寄せられたことも忘れてはならぬ。

大正六年七月廿五日

大阪にて エフ・スタール

巻頭の文から判るように、東海道行脚は単独（個人の費用）、山陽道は朝日新聞の後援であったことから『山陽行脚』を主たる書名としたものだろう。本の大きさは縦一七・七センチ、横一〇・五センチ程の小冊子で、山陽、東海道をそれぞれ別に頁がつけられており、山陽行脚は約五六四頁、東海道行脚は七二頁である。しかし造本の凝りようは朝日新聞が相当にスタールの意を汲んだのではないかと思われるほどで、表紙も色刷、見返しは版画、本文中にも多くの版画や写真・絵画が掲載されている。当然定価も二円二〇銭とこの種の本にしては高額であった。

スタールは巻頭の二条目で「これがまさか書物」になるとは思わなかったというが、出版されることは計算済ではなかったかと思われる。既に日本では多くの紀行文が出版されているし、この種の出版物は読者に容易に受け容れられた時代であった。状況・世情を把握することに優れ

ていただろうスタールがこれを見逃す筈はないし、旧道旅行により一層「日本で一番よく知られた外国人」になろうとしたのだろう。

東海道行脚は大正四年一月二日の出発であるが、巻頭では一〇月になっている。誤りであろうか。

出発地は「五十三次藤栗毛のふり出しは、お江戸の真んなか日本橋と相場が決まって居る」ので日本橋とし、スタールが日本橋に到着した時は多くの新聞記者が集まっており、マスコミに対する宣伝の上手さを窺うことができる。日本橋に到着した彼の私たちは羽織袴であった。彼は日本滞在中は着物を愛用し、極力米国文化を排除した。本稿は旧道旅行について記述することを目的としているが、スタールについては現在あまり知られていないため、彼の人物像等についても若干触れていくこととする。ところでスタールの着物着用に関してであるが、東海・山陽両行脚の中にも関係記事がしばしば見える。山陽行脚出発当日の記述の中には次のように記されている。

この中を私は例によって例の如く、一張羅の紋附羽織に身をかため、や、もすれば足の底に対して独立を宣言せんとする雪駄の鼻緒を、確と足袋の股にはさんで、車のうへに自若たり（中略）

ところが愕くべし、非文明を標榜し、地球延長主義を旗さしものとするアイ君（朝日新聞社員で山陽行脚に随行し筆者注）が、究屈な洋服のなかに鎮座して御座る。赤髯が日本服をきて、黒い眼玉が洋服のなかに光るといふのは、たしかに時代錯誤と云って然るべき現象である。アイ君も口は日本、行ひは西洋といふ、鵜の一種に分類さるべき動物ではなからうかと思つて、橋の手前で一寸聞いてみると、君の舌が例によつて活動をほしいまゝにしました。

以下アイ君は自分が洋服を着ざるを得ない理由を喋り出すのだが、右の文においてスタールが日本では徹底的に着物で通していたことを知ることができる。さらに彼は伊勢神宮参拝も勅任官待遇であったが、洋服

ではなく和服で伊勢神宮に赴いたため、勅任官の待遇を受けることができなかったことを皮肉つてもいる。

ところで彼は東海道の旧道旅行について次のように記している。

抑も私の此の旅行は、奇名を銜はんが為にもあらず、態と不自由な真似をして、自ら快を呼ばんともあらず。謂はゞ一種の修学旅行に過ぎぬのだが、それが斯くのごとく、社界の興味を煽り、且国際の（ちと大袈裟だが）意義を得来るとすれば、誠に恐縮の次第と云はなければならぬ。

スタールの詳細な行動について分らないため、「一種の修学旅行」が彼にとって何を意味するか不明であるが、旅行目的の一つが広重描く「東海道五十三次」の風景を実際に見て、写真を撮ることにあった。

私は広重の絵に、非常に興味をもち、したがって研究も余程やった。それで此の旅行でも、出来るなら五十三次の写真を、広重の絵と同一の地点から撮って今昔の変遷を比較して見たいと思った。

広重の研究も余程やったのであるから、当然広重の各種版画及び五十三次の版画に対する造詣は深く、東海道行脚には次のように携帯に便利な版を持参している。

広重の絵といつても、無論いろ／＼あり、その間にも多少の優劣はあるが、私の標準として携帯したのは、佐野木版で、これは絵の価値如何といふよりも、寧ろ形が便利だといふ理由で、選択したものである。絵の価値から論ずると、広重の東海道は、何と云つても、一八三四年（天保五年）の横折本をもって白眉とする。

と書いているが、実際彼は広重が五十三次を描いたと思われる所で写真を撮っている。そのため写真撮影の場には十分太陽光のあるうちに到着するよう心懸けていたようだが、三島ではその機会を逸し、「三島の写真は私の執心した甲斐もなく、とう／＼時刻が後れて、物にならなかった」と記している。

スタールの紀行文は毎日の行程が記されていないので、宿泊地などを正確に知ることはできない。各章の末尾に日付が記入されており、それによると東京出発が一月二日、京都には一月一九日に到着したことになる。所要日数一八日である。スタールも最終章で「むかし風の旅にして、五十三次は十八日、今様には寝台車で十二時間。偉い哉、時代の変や」と書いている。

スタールの文は東海道の景色については勿論触れているが、その主眼は街道沿いの人情風俗にあったようだ。十返舎一九の「東海道中膝栗毛」同様人と人を通じた旅の面白さを書いている。その理由の一つとして彼の関心が日本の社会・文化の研究に移行していたためと思われる。一月一〇日スタールは安部川から丸子に向う途中の村や町の門口に多くのお札の貼付してあるのを見つけている。

いま私の通過しつゝ、ある村や町では、門口にお札を貼りつけることが流行ると見えて、或家の如きは、実に八枚から十枚の多きに達して居るのを見うけた。斑猫の絵は、よほど一般的のものであるのか、相も変わらず、見受けられる。飯匙はこの辺では、殆ど見当らぬ。それから子供の手形を捺したのもある。この辺では、多く赤い紙を用ひて居る。私は手形を捺したお札は、疱瘡除けのためであると云ふ説を持つて居るものであるが、この赤い紙を使ったところを見ると、私の説はます／＼確かめられる訳である。併しある老婦は容赦なく、私の説を否定して、風邪の禁厭であると云つて居る。

池鯉鮒の宿で昼食をとるが、その描写はまるで膝栗毛の世界である。

池鯉鮒の宿にて、昼飯をした、む。私は日本料理に馴れて居るのみならず、かへつて其の方が勝手であると云ふにも拘らず竺君はいろいろと周旋して、私の膳に麵麴とバターとを上げて呉れた。一寸江戸の叔父さんに、天竺で逢った気持ちである。併しながら私は、この竺君の心づかひと、好意とを十分に、うける事が出来なかった。

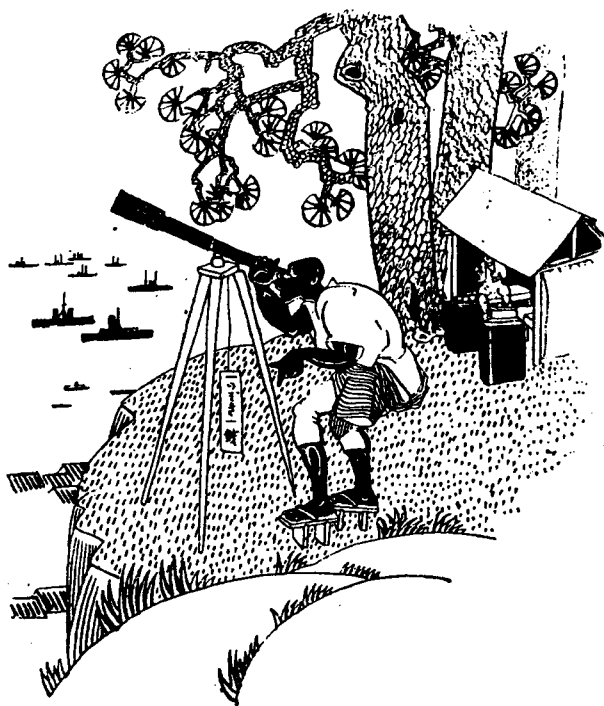


図2 神奈川 台町からの眺望（『漫画道中記』より）

と云ふのは、第一に麵麴が、石部金吉に鎧をさせた以上にかたい。以下右のような調子の文が続くが、これは翻訳である。翻訳ではあるがスタイル自身相当に洒落で洒落の通じる人であったようだ。

スタイルの旅は前述のように当時の知識人や東海道に興味を持つ人に影響を与えたが、これについては以下の東海道の旅で触れることにする。

(6) 近藤浩一路の「東海道五十三次」

近藤浩一路はほぼ東海道を徒歩で旅行し、その記録「東海道五十三次」は『漫画道中記』に収録され大正六年に出版された。しかし浩一路の「東海道五十三次」は旅をした年が不明である。出版が大正六年六月であるから、旅をしたのはそれ以前ということになる。「東海道五十三次」だけが出版されたのであれば出版の一、二年前とみることもできる



図3 静岡 浩一路の旅装（『漫画道中記』より）

が、本書には「馬上富士登山記」「夏の木曾路」「信州横断記」「富士川下り」「四国腕白旅行」なども収録されているため、「東海道五十三次」の旅をした時期は推定しにくい。

旅をした年は不明であるが、日本橋の冒頭に「六月二十三日、泣き出しさうな梅雨空を一向お構ひなしに出立する」とあることから出発の月日は知ることができる。さらに京都のというより「東海道五十三次」の最後に「とうとう五十三駅七十二日間の罪業を悉く加茂の川風にサラリと流して、目出度此処に道中記の筆を擱くの光榮を有するものである」とあり、七十二日かけて五十三次の旅をしたわけである。また各項が二頁か四頁であることから、新聞に連載していたものとも考えられる。

七十二日の日数を要したのはのんびりと旅をしたからであるが、興津では友人と出逢い三日も滞在している。

興津の宿では偶然T君とS君に落ち合ふ。室を一緒にして三日間面白おかしく滞在する。さていよいよ三人同時に出立といふ事になると、御同様な貧書生の悲しさ、暫らく茶代問題に花が咲く。

三人は茶代を浮かそうと策を弄し、這う這うの体で宿を出ている。彼の旅装を挿画で見ると、コウモリ傘を持ちゴザを背負い草鞋履きである。そのため時に宿屋で宿泊を断わられている。

三年前泊まったなつかしさに魚安旅館を訪れると、生憎満員でどの室も明いてゐないとすげなく断はられる、勿論此の風体では、大抵の宿屋では首をかしげるものと自覚してゐるが、外に沢山宿屋が御座いますからと、二の句をつがせまいとする其の言草には聊か僕も腹に据ゑかね、二言三言後来を訓めて立ち去ったものの、どうも気がムシャ／＼してなか／＼怒り虫がおさまらない。

静岡でのことであるが、このあと浩一路は静岡第一の旅館大東館に宿泊している。かなりひどい旅装をしている彼は池鯉鮒を出発しその途次乞食と出逢い、彼としばらくの間一緒に旅をしている。乞食の述懐によると生国は土佐で年は三六歳。曲物師であったが酒で身をもち崩してしまった。

職を得て懐に金さへ入れば必と酒を飲む、飲めば必ず喧嘩をして追はれ、棄てられ漂々として幾流転、いつか流転生活の味を覚え、流れ／＼て浮草の急がぬ旅の名所見物、山陰山陽は愚か陸前の松島からぐる／＼廻って、此東海道を通るのはこれで三べん目、

浩一路は乞食から様々な生活の知恵を学び、彼と別れて熱田から桑名へ渡る船に乗るため宮川岸の旅館に泊まっている。熱田・桑名間の渡船についてスタールは

夕飯後、私は桑名行きの汽船は、五年まへに廃止になったときいて、すくなからず失望した。天公我を嫉むか（中略）宿のものにいろ／＼尋ねてもらふと、定期船はないが、特別に汽船を雇ふ便宜はあると云ふ。

と書いているが、浩一路も最初船は桑名に寄港すると思っていたようだが、船は鳥羽行きで桑名には寄らず四日市に寄港と知って四日市から桑



図4 見付 旅宿の内部（『漫画道中記』より）

名に戻っている。彼は桑名と四日市の間の富田の浜で逗留七日に及び連日蛤を食べている。あまりに蛤を食べるので行きつけになった茶店の老女にあきれられている。

「此の浜へ来てあんたさんほど蛤の好きな方は見た事はあらーせん」と婆さん迄呆れ返ってゐた。因に焼蛤といへば桑名に限ってゐるやうであるが、それは昔の事今の処では寧ろ富田の焼蛤といった方が至当である、又此辺の焼蛤は凡て松かさでいぶし焼にするのが秘伝、他処で食ふ蛤とはてんで味が違ふ。

以上のような調子で浩一路は七二日間かけて東海道の旅を徒歩で行ったわけで、他の東海道旅行者とは趣を異にする。少なくとも浩一路にとって東海道はこれだけの日数をかけても興味の尽きない街道であったということである。

(7)土岐善磨の「駅伝五十三次」

大正六年は明治天皇が東京に移ってから五〇年にあたる年であった。寛都五〇年である。これを記念して東京の上野では「寛都五十年奉祝博覧会」が開催されることになったが、当時読売新聞に勤務していた土岐善磨は東海道五十三次駅伝を企画した。その下見のため彼は京都から東京までの東海道調査旅行を行ったが、この時博覧会場の東海道のジオラマ制作にあたる二世五姓田芳柳も同行している。この経緯をまとめたものが「駅伝五十三次」である。本書は駅伝のこと、東海道バノラマ制作のことについて詳しく記し、新聞誌上に掲載した紀行文も再録されているが全体にまとまりがなく、旅行の正確な日付も曖昧なものである。この時行われた駅伝の概要を本書に再録されている土岐の追想記（『文芸遊狂』昭和七年七月刊）により簡単に述べておこう。

先づ「駅伝」の名称は土岐らが当時の皇典研究所長武田千代三郎に依頼したものであった。駅伝のスタートは京都三条大橋、ゴールは東京上野の博覧会場と定めた。全コースを一〇数区に分け、昼夜兼行で走ることになり、チーム編成は関東チームと名古屋・京阪の一部を合わせた関西チームの二編成で、大正六年四月二七日午後二時三条大橋を出発した。東京到着は二九日、結果は関東が四一時間五四分、関西が四三時間一八分で駅伝は大成功裏に終わった。

『駅伝五十三次』にはスタールのインタビュー記事も載せている。大正六年一月二三日スタールが何度目かの来日で横浜港に到着したためであり、さらにジオラマ制作に関して彼の東海道観を聞くためであった。次にスタールの東海道観を掲げておこう。

東海道の一軒の家、一本の木も、みな特色があるから、代表的に取り出しているところはないが、今でもすぐ思い浮かぶのは、箱根の山越えだ。昔のままのカゴ——窮屈だが趣の多い——にゆられて、

左右の山や谷を見わたしながら、ここを毛鎗などを立てて大名の行列が通ったかと思うと、ますますおもしろい。神崎と五郎の東下りに知られた甘酒茶屋は今でもあるが、あのへんもいいと思った。それに昔のままの素朴な人の心もどうかして現わしてみたいものだ。静岡の阿倍川餅も昔のままのもので、なつかしい気がする。箱根を関西の方へ下って、鈴川の左岸の景色もよかったようにおぼえている。非常に印象的なところとしては、静岡近くの吐月峰、そこに七曜の池というものがあって、池に舟を浮かべると、山の上に月の上るのが、ほんとうに峰が月を吐き出すようだ。近江八景の模型も造るのですって？ 私は、こんどの旅行に近江八景の研究も予定に入れている。東海道をあるいたとき、唐崎の松や瀬多の長橋、石山寺など見たが、ああいうものが長いあいだ、国民の好尚に投じたといい事実は、大いに研究に値する。こんどはよく味わって来ましよう。

右の記事によりスタールの日本に対する造詣の深さを知ることができるが、彼が東海道の第一人者に列せられるのも首肯できる。当時日本人による日本の再発見も盛に行われていたであろうが、一般民衆に対しては外国人による日本発見が効果があり、反響があったようである。

さて、土岐らの東海道旅行は大正六年一月に行われたようで、その記事は一月九日から二月二〇日まで二六回にわたって読売新聞誌上に連載された。旅行者は土岐・五姓田の外四名の合計六名であった。東海道を旅するといっても旧道の全行程を辿ったわけではなく、列車などを利用しては重点となる地を歩いたり調査したようである。但し明治天皇東行の足跡を辿るということから伊勢神宮にも回っている。一行が重点的に立ち寄った主たる場所は明治天皇の行在所「大半は本陣」である。

東海道の旅は一つは箱根、もう一つは浜松と新居辺りが区切りとして意識されることが多いようである。「駅伝五十三次」にも「東海道の旅

もトボトボとここまで来た。汽車の哩程によると、浜松がまずちょうど京都と東京とのまん中だから、これからの一步一步は、もう東京の方の範囲になる。」と書いているが、この辺りは江戸から京に向う時は太平洋の眺望と別れを告げる所であり、京から江戸へのは太平洋を見る地で、新居・白須賀間には太平洋を望む景勝の地潮見坂がある。

浜名湖周辺が東西の境界ならば、箱根は関東への出入口である。古代は別として近世においては箱根の関の西と東ということになる。しかもそこには箱根八里という愛称までつけられている。辛い山道であっても通り過ぎれば懐しい思い出になってしまう。というより箱根路が難所であるからこそ関東への出入口として多くの人々の記憶に残るのだろう。フレデリック・スタールは箱根路を駕籠で越えたが、土岐善磨一行もまた三島で駕籠を雇っている。

「馬にするか、駕にするか。」

馬ならば頂上まで三円五十銭、駕ならば二円四十銭。駕は男二人がかつぐのだが、馬子一人つく馬の方が高いのである。

箱根八里は馬でも越すが、駕の方が安くもあり、趣もお深い。

駕を五丁、起きぬけに持って来い、と命じて、一行は、三島神社隣の梶屋旅館で臥床に就いたが、枕を並べてまだ道中のことなど話しあっていると、そこへ、東京からお連れさまが見えましたという。夜中旅館にやってきたのはMで、彼は用事のため名古屋から東京に戻ったが、東海道を歩いて箱根を越さなくては話にならないということで東京から駆けつけている。この当時に六挺の駕籠を連ねて行くことは珍しく、一行は外国人に間違えられながらも箱根に達している。

寛政五〇年にあたる大正六年に東海道を歩き、なおかつ東海道五十三次駅伝が行われたことは、スタールの東海道の行脚と共に多くの人の関心を集めたであろう。なおスタールはこの年の一月から二月にかけ山陽道を歩いており、その記事は大阪朝日新聞に連載されている。

(8) 水島爾保布「東海道五十三次」

水島爾保布は大正七年に東海道を京都から歩き、翌年瀬戸内海紀行と共に『東海道五十三次』⁽²⁾として出版している。旅程は七月二四日に京都を出発し、途中伊勢神宮に回って八月二日に東京に到着している。彼は主に徒歩または乗合馬車を利用して東海道を旅している。一日の記録の末尾には参考のためとして宿泊費や茶代・乗物代等々を掲げている。彼の旅の目的は「はしがき」によりある程度知ることができる。

東海道五十三次を歩くなどといふことは私にとって何でもないことであるが、東海道五十三次を画にすることとは私にとって軽からぬ仕事であった。人は文展や他の展覧会への出品製作に日夜の営みを続けてゐる際に、私もその人達と同じやうな努力をこの小品に集めてゐた。展覧会の方は凡て閉会してしまつても私の方は相変わらず暑い想い出を準備として果しもない松並樹の街道を低徊してゐた。画の大部分は当時の印象を土台に殆ど記憶と概念でつなぎ合せたもので、それには広重ほどの感激が伴はれてゐるかは我ながら甚だ疑しいが、東海道の先達やぶくすし竹斎のくすしには上手も下手もなかりけりひいき／＼に時の仕合せと喝破した通りを、我画集の上にも強ひて転用しておきたい。

水島爾保布は東海道五十三次を描く目的で東海道旅行を行ったようである。五十三次を描くことに相当力を注いだようで、彼自身この時は各種展覧会への出品を断念していたとみられる。これ程までに力を入れたのは「広重ほどの感激が……」とあるように広重を意識したことである。東海道絵巻や五十三次を描くということは画家にとって一度はやつてみたいことなのだろうか。水島の『東海道五十三次』には二見浦も含めて五七点の版面が収録されているが、このうち一八点は実物の着色版画であることからみても、広重を意識して本書を出版したであろうこと

が窺える。

『東海道を歩くなんて聊かアナクロニズムだね。軍閥の所謂剛健の氣象を養ふつていふんかね』昨日茶の時に社の先輩からこんなに冷かなれた。

『しかし同じ時代錯誤でも鉄道院の役人がサーベルをブラ下げたのとは内容が違ふ。……』私はその時こんなことを応へてゐたが、今又それに云ひ足したい様なことを思ひつゝけた。自分等の生活には西行や芭蕉のやうに本当に解放されて旅から旅をつゞけて行くといふことは到底望むことも出来ないが、弥次郎兵衛と喜多八が常に故に失敗を繰り返して殆ど自己を冒瀆して迄その遊戯衝動を満足させようとしたファンテジックな心持ちには、幾分の共鳴を感ぜぬでもない。私は彼等によつて遺憾なく宣伝された旅行の爲の旅行といふことを考へた。広重が山鳩の啼く箱根の杉並木や朝霧の立置めた大井川の磯から確實に自己を見出したことによつて自分の收穫予定表を編み出す前に先如何にその自分を処分すべきかを考へる方が至当なやうな氣もしてきた。……

右の記述だけでは水島の東海道の旅の意義や考えを的確に把握することはできないが、東海道の旅に出發する前、水島は先輩記者から「アナクロニズム」「剛健の氣象を養ふ」と言われている。先輩は水島のことをわかつてゐる筈だから冗談半分でこのやうなことを言つたのだらう。但しこの記者の言葉は大きな意味を持つ。東海道の紀行文や絵画などが多くの人々に受け容れられ、東海道をたどつてみたいという憧れや誘惑に駆られても、鉄道による旅が常識になると、その常識を打ち破ることはなかなかできない。『当然日程や費用のことはあるが』ところが眼前に「東海道を歩く人」が立つた場合、人は讚美の言葉を贈るか、水島のような言葉を口に出す。胸躍らせて読んだ小説の主人公と同じやうな人物が実際に現われた時非難されるのと同じやうなものである。さ

らに「軍閥の所謂剛健の……」とは徒歩旅行が心身鍛錬、軍事的な意識と結びついて理解されていることが一般的であつたことを窺わせる。

本書の中には水島の東海道旅行を譽め称える、桑名の時雨蛤屋の親爺の話が載つていたので引用しておこう。

『それはそれは、えらいお楽しみであつしやいますなう……』彼は私の簡単な答への下から大袈裟な驚きと大きな敬意と満足とを示すやうな表情を見せた。そして私の旅行を非常に贅沢な何ものにも卓越した最も高尚な企てであると繰り返して賞讃した。

『俺もな、若い時分から至つて旅好きでござして、東海道も……都合三度か往復いたしましたがなア、いやもう変り果てたものでござす』彼は団扇で私を煽ぎながら追懷談に一花咲かせさうな容子をした。

彼は鉄道に対し批判めいたことも書いてゐる。

街道の松並樹の間を奇体な恰好をした小さな汽車が走つてゐた。天龍川の側の中野町へ通ふのださうだ。汽鐘車はブリキ製の玩具そのまゝで、釜の両側には水を一杯にはつた、水槽がむきだしであつた。黒い油がギリギリと浮いて、それに当る日のかへりが、そこらの松の枝葉の次々へ幻のやうな波紋を投げかけつゝ過ぎて行つた。乗らうとは思つたが、人類の面目としてこんなものの厄介になるにも及ばぬやうな氣もしたし、熱海へ湯治に行くんぢやあるまいしなと嘲笑ひたくもなつたので、結局徒にチャキ／＼と喧ましい音を立てるのと、濫に暴虐な煤煙を噴き立てるのを、自動車に向けると同じ憎惡の眼にうつして、その細い線路に沿つてテクテク歩いた。

批判めいたこととしたのは、水島自身が基本的に鉄道に対し嫌惡感を持つてゐるとは考え難いからである。東海道を歩いて旅をしていると、自分の行為が崇高なものに見えてきて、それに反するものは嫌惡すべきものと錯覺を起こしてしまう。徒歩旅行を楽しむというより剣道や柔道

の修行者と同様「旅道」の修行者になってしまふからであろう。

多くの東海道旅行者が富士山に期待し、美しい富士に逢うことを願うが、水島は富士山に対しては無関心である。またはそれを装っている。再び長文に及ぶが原文を引用しておこう。

私はこの富士山に就いては何の感情も亦希望をも繋いでゐなかつた。余りに多く画かれ又うたはれ過ぎたかどによつて却つて嫌忌を持つなどといふ心すらも全くなかつた。広重のそれにも亦北斎のそれにも、尚探幽と大雅とその他の画家のそれにも、それから赤人虫麿はじめいろいろの歌人の詠、丈山徂徠などの詩にも、さのみ不満を感じず同時に賛成もしてゐない私。この山と東海道との関係を些も重大視してゐない私には、必ずしもこの山によつて食らうとする景の予定はなかつた。既に江尻に入り又そこを去るに際しても、富士を見るに街道随一と称せられた龍華寺を訪ふ気にもならなかつたのは、決して『須く現代を超絶すべし』と寝言のやうな墓碑銘に対する反感があつての所為ではない。要するに富士山などは私の旅行には大した問題ではなかつたのである。されば蜀山の痛快な耽美に雷同して、彼女を裾野からまくり上げやうとも思はず、又霞の衣ぬがしやんせとことさら揶揄ふにも及ばなかつたのである。

水島は東海道と組になる富士山に頼り甘えるのではなく、富士山を取り去った東海道から、新しく何かを見い出そうとしているのだらうか。『必ずしもこの山によつて食らうとする景の予定はなかつた。』と書いている。彼が五十三次の版画で富士を描いたのは吉原の「左富士」だけである。

箱根は東海道の区切りの一つとして位置付けられると書いたが、箱根は西と東を精神的にというより、それぞれを卑下する時の区分でもあつた。関東の人間であれば箱根から向うは何がいるかわからない土地であり、西の人間も同様に使う。東京生まれの水島もこの意識が身について

いたやうで、三島に泊まった時隣室の静岡県庁の役人が夜更けてもうるさいため、番頭を呼んで次のように文句を言っている。

『君にきくがね。静岡県でえところぢや、土木課に響虫を飼つてゐるかね。成程箱根手前だ。そんな化物もないアいはれまいが……』

つい東京人としての本音が出てしまったということなのだろうか。

東海道の旅を書いた文章はどうしても『膝栗毛』の世界から脱脚できないものが多い。それは決して進歩がないということを書いてゐるのではない。長きに亘つて日本のトップの座にあつた東海道には名所・旧跡・故事・伝承等に多様なものが詰め込まれてゐる。それよりも何よりも日本で一番多くの人々が歩いた道を歩く時、自分自身もまた過去の旅人の一人にならうとして、弥次・喜多の姿を借りようとするのだらう。水島の『東海道五十三次』は膝栗毛の文体ではないが、それについて次のように述べてゐる。それは前述した桑名の時雨蛤屋でのことである。

東京と大阪とへの土産を調べると這入つた名物時雨蛤の売店には一寸容子のい、娘がゐた。喜多州も連れず弥次さんも伴はない一人ぼっちの私には最初から喜劇的傑作を目的とはしてゐなかつたが、彼女が小包を拵へる間を待つていろいろと話しかけた。

一人旅だからというより、水島は往時の東海道を想像しその中に入り込むことを目的としたのではなく、死骸になつた東海道を冷静に見つめようとしたやうだ。しかし彼も時として弥次・喜多的思考、または旅人としての思いに耽つてみたこともなつたやうである。

(9) 大谷尊由・井口華秋の「東海道五十三次図巻」

大谷尊由と井口華秋は東海道を旅行して合作の『東海道五十三次図巻』⁽²³⁾を著わしている。二人の旅行に関する文献調査を行つていないため、ここでは話すべき材料を持たない、刊行された合作の図巻を頼りに若干

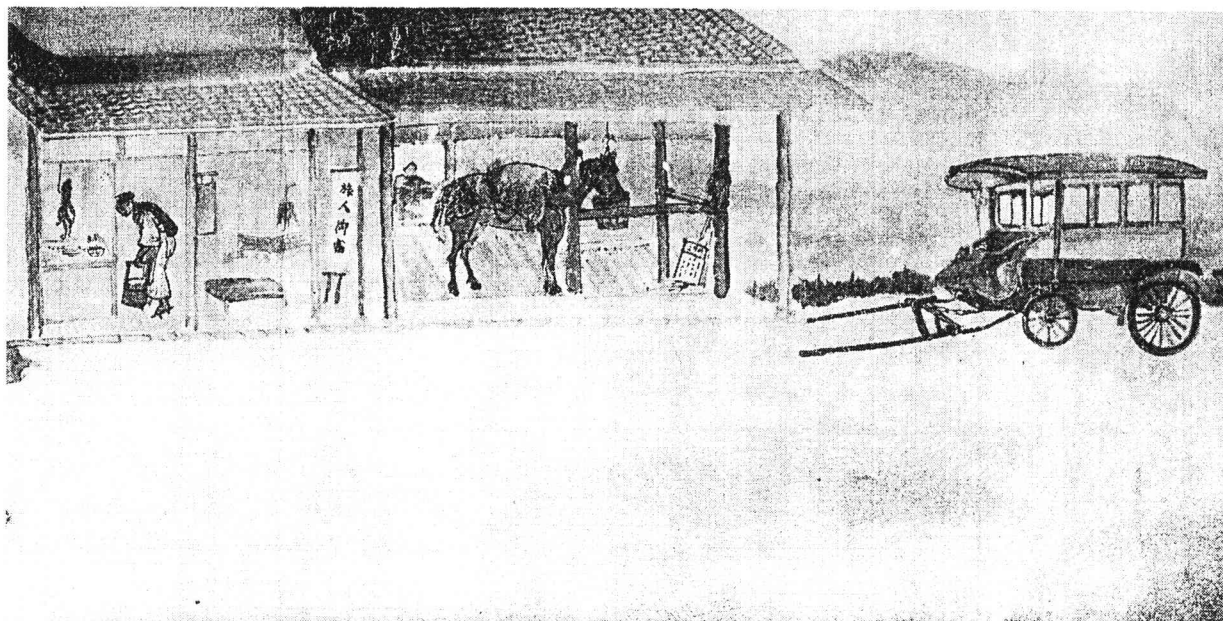


図5 水口 静けき馬槽(部分、大谷尊由『東海道五十三次図巻』より)

触れておきたい。

二人が旅をした年月は不明であるが、図巻の出版されたのが大正八年一〇月であるから、旅は大正七年から八年にかけて行われたものと思われる。目次に相当する「東海道五十三次合作図次第」の末尾には、

大正八年歳在己未

八月合作図巻成

大谷尊由

井口華秋

と記されている。

この図巻には大谷句仏・富岡鉄斎・橋本独山そしてフレデリック・スタールらが一文を寄せている。このうち句仏は次のような一文と句を記している。

予兼てより東海道五十

三次を昔振りなる旅せし

やと念願せしも果さ、りける

に今心斎上人か華秋

画伯とこの行を共にせられ

たるを喜ふ其途次獲る

処の絵を巻物として

示されけれし

広重も

知らて

過ぎける

草の露

句仏は東本願寺二三世法主としてだけではなく、俳句特に蕪村を好んだ人物であるから、東海道を旅行してみたかったというのは本心であろう。

大谷・井口の『東海道五十三次図巻』は出版されたものからでは彩色であるかどうか判断し難いが、墨一色で描かれたように見える。図巻の内容について述べるだけの力量はとてもないが、若干触れておきたい。絵の最大の特長のように思えるのは、江戸時代的風景と当時の新しいものというか、近代以降に出現した事物等を象徴的に描きこんだものが巧みに配されているようにみえる。

後者の事例をいくつか挙げてみると、京都三条大橋（大谷尊由画）は橋の向う側に市電、手前に洋傘をさした洋装の男。水口（大谷）は乗合馬車。四日市（井口華秋画）は遠景の家並に三本の電柱が目立つ。宮坂（大谷）飛行機。浜松（井口）軽井鉄道。箱根（大谷）自動車。神奈川（井口）港の風景、汽船・クレーン。日本橋（大谷）夜景、市電・自動車そして橋の手前に洋装の女性。以上のことは意識して描いたものかどうかはわからないが、本図巻の多くの場面は東海道の宿駅調査にとって有効な資料となり得るものである。

ところで大谷尊由の東海道旅行は、彼の立場からして絵を描くためだけの旅ではなかっただろう。彼は西本願寺二一世大谷光尊の四男として生まれ、明治三十九年兄である二二世光端と共に中国で布教活動をし、その後貴族院議員・拓務大臣・北支開発会社総裁等を歴任している。彼の東海道旅行は布教などの面からみる必要もあろう。

(10) 岡本一平らの「東海道漫画紀行」

東海道線開通以降旧東海道を旅することが最高潮に達したのが、東京漫画会同人達による自動車を利用しての東海道旅行である。東海道旅行の目的については「前がき」に述べられている。

大正の御世に漫画家なるアーチストがある。世態人情、及び自然を如実に観て、その生命を如実に描くのが天職だ。生けるものを生



図6 草津 姥餅（『一平全集』第9巻）

けるとして描く人間達だから今し釣り上げた鯛のやうピチ／＼動いてるのは理の当然だ。今の時代の人にも右に申す程深き影響を与へて居る詩の五十三次。それをこの漫画家達に実地踏査させて一つは由緒深き旅の詩の揺籠の実状を世に紹介し度い。一つは新時代の感覚と理解の鶴嘴を提げてこの旅の詩の廃坑より新光を放つ芸術の磁脈を打当てる新らしき広重を生み度い。新らしき十返舎一九を生み度い。

この二つの希望によって東京漫画家十八人は東海道自動車旅行をせられた。

これによれば旅行の目的は東海道の現状紹介と、東海道の中から「新光」つまり創作活動のための素材を求めようというわけである。

清水勲によると、岡本一平は漫画界発展のためには漫画家という職業を宣伝する必要があると考え、大正四年に東京漫画会を組織し毎年「漫

画会」を開催している。会長は存在しなかったが岡本一平が実質上の会長格であった。なお東京漫画会は大正一二年に日本漫画会と改称している。彼らは大正四年から大正末期にかけて各種のデモンストレーションや作品展を開催し、少しずつではあるがマスコミの紙誌面に漫画のスペースを拡大させるようになってきたという。

岡本一平ら東京漫画会同人の東海道旅行は、東海道を宣伝の場とし、東海道から新たな漫画の素材を見つけ出そうというもので、横山大観らの東海道旅行をより一層華々しく拡大したものであった。

出発は大正一〇年五月一日で参加者は以下の一八名であった。代田収一・近藤浩一路・幸内純一・池部鈞・中西立頃・細木原青起・池田永治・小川治平・森島直三・服部亮英・山田みのる・在田稠・宍戸在行・水島爾保布・下川凹夫・前川千帆・清水対岳坊・岡本一平で彼らは大観ら同様大正一〇年に合作の『東海道五十三次漫画絵巻』全二巻を制作している。一八名であるからそれぞれの分担は大観らと比較すると少ないが、一五〇セット程制作したというから大仕事である。⁽²⁵⁾さらに翌年には矢張り同行者が各宿を分担して『東海道漫画紀行』⁽²⁶⁾を出版している。

合作の紀行文とは別に、同行者の何人かは所属している新聞社等に東海道の紀行文と漫画を連載したようである。岡本一平は朝日新聞に連載し、後に『一平全集』⁽²⁷⁾に収録されている。この外筆者の手許に水島爾保布の「東海道絵日記」の切抜の複写があるが、掲載誌名は不明である。

漫画家の多くが新聞社に所属していたから、東海道の記事は各紙に載ったと思われる。岡本一平らの東海道旅行は、東海道を画家達が旅をするという意味では最高潮に達した時であるが、反面これをもって画家を中心とした東海道の旅は一段落し、次の時代を迎えたようである。

(11) 吉原良三「趣味の旅」

これまで本稿で取り上げてきた東海道旅行者のほとんどは画家・漫画

家であるが、これは意識してのことではない。出版の世界に近い人々であるため、公刊されたものが多くあるということだろう。

無銭徒歩旅行者・画家が東海道を旅するということとは別に、旅行愛好者Ⅱ旅行家Ⅱ達による東海道旅行も行われていた。「東京旅行クラブ」の中堅吉原良三は自身の旅行の記録を『⁽²⁸⁾探勝趣味の旅』と題して出版している。本書によると彼は東海道を一〇区間に分けて、東京旅行クラブの仲間達と歩いている。但し日本橋・沼津間は既に歩いているのでこの一〇区間には含まれていない。その事情については次のように述べている。

沼津までは、既にしばしば部分的に、探勝してあるので、寧ろ沼津以西の駅路をば毎月一回位の予定で十回に渉り、茲に東海道草鞋の旅を趣味的に企てたものである。

第一回は昭和二年五月二一日で、午後一時三〇分東京駅発明石行の列車に乗り、沼津で下車してこの日は岩渕まで歩いている。このように一区間を歩いては汽車で東京に戻り、再び都合のよい日に次の区間で汽車で行き歩くということを繰り返して、昭和三年四月一四日京都三条大橋に立っている。

さらに昭和五年七月には自動車を利用して二日で東海道を走破している。

かなりの日数と費用をかけての東海道徒歩旅行であるが、吉原は東海道旅行について次のように書いている。

東海道を旅行する人は、彼の富士の裳裾を刺繍したやうな、松並木を見るであらう。私も一度は、五十三次の駅路を歩いて、その昔金紋先箱で、参観交替の大名行列に、奴が振り立てる毛槍の穂先を春風に靡かせた、豪勢なりし泰平の光景を偲び、宿場々々で、お泊りならば泊らんせと、往き來の旅人を呼び込む声喧しく、繁昌を極めた旧幕府時代の情調を味はひ、山川風物の変遷を観たいと考へて

ゐたのであった。

一つの時代が過ぎ去って暫くするとその時代を懐古する出版物が多く出版される。東海道を歩くことは書物上以外で往時を偲び懐古する手段の一つであったわけである。

吉原の著書には坪谷水哉と篠田鉦造が序文を寄せている。いうまでもなく篠田は過ぎ去った時代を懐古し、偲ぶ『幕末百話』『明治百話』を著した人物である。坪谷善四郎水哉はその著『隨筆回顧集』によると文久二年（一八六二）の生まれで、明治一八年に上京し博文館に勤務し、その後東京市会議員を務めたり日本絹絨紡績株式会社取締役に就任したりと、多様な活動をしているが、『日本漫遊案内』『世界漫遊案内』等の旅行案内書を始め、『山水行脚』³⁰等々の紀行文集をも出版しており、旅行家としてもその名を知られている。

坪谷は吉原の著書の序文の中で東海道について次のように書いている。

其の中で、東京の日本橋から京都の三条大橋まで、所謂東海道五十三駅の道中は、私は広重の絵や一九の膝栗毛で知るだけで、自から実地を尽とく踏査したこと無きを遺憾としたが、吉原君はクラブ同人と、前には東海道の旧五十三駅を十回に刻みて踏査し、後には自動車で二日間走り、何れも其の紀行が書である。

とあり、旅行家としては是非一度は歩いてみたいのが東海道であったことを知ることができる。篠田鉦造は吉原の著書が実地踏査に基いたものであることを評価し、東海道については

書中の『東海道五十三次草鞋の旅』の如き、実に昭和の旅行映画の巻である。江戸の匂ひを伝へ、現代の模様を描き、其一石一木、一物一話たりとも苟もせず、読者をして共に歩み、共に興ぜしむ、全く実地踏査といふ魅力の然らしむる処である。

と書いているが、東海道は十返舎一九と広重によって過ぎ去った江戸時代の象徴になっていた。

吉原良三はその後『³¹実地名所と山水』を出版するが、本書によると昭和九年には中山道を五区間に分けて踏査している。

旅行という観点からみれば東海道の旧道を歩くということは贅沢な旅行であり、上流階級の趣味ともいえる。しかしここでは近代以降の旅行について述べようとしているのではなく、本稿は交通特に東海道を文化史の面から考えていくための手懸りを求めようというものである。

(12) 岡本かの子の「東海道五十三次」と東海道を歩くということ

東海道の開通により東京・京阪間を旅行する人々は鉄道を利用することが常識となり、旧東海道は日本における交通路のトップの座を「東海道線」に譲り渡すことになった。以降自動車輸送が発達するまで東海道は乗合馬車などにより近隣を結ぶ交通路となった。東海道は現代に至るまで日本における交通路のトップの座にはあるが、鉄道・高速道路とその姿を変えている。

江戸時代というより鉄道が発達する以前の東海道がローカル化の道を歩み始めた時、知識人が東海道に目を向けるようになったわけである。その目的は多様であるが根底にあるものは東海道の持つ魅力のためであろう。東海道を旅した記録は大正期に集中しているが、こうした時期における東海道旅行を総括したものととして岡本かの子の『東海道五十三次』を位置付けることができる。

『東海道五十三次』は昭和十三年に『新日本』の八月号に発表された短編で、翌年三月に中央公論社刊行の『老妓抄』³²に収録されている。

その大要は主人公である「私」が、婚約中と結婚後「主人」と歩いた東海道のことについて書いたもので、そこには東海道を歩くことに魅せられた人物が登場する。「主人」も相当に東海道に魅せられつつある一人のようだが、「私」もやがて東海道に引きつけられていく、しかし日常に追われ東海道から足が遠のき、久し振りに名古屋に仕事に赴いた二

人が、旅をしようという時、東海道の魅せられた男の次男と巡り逢うところで終わっている。

「私」と「主人」が東海道を旅したのは三度程であるが、作中に登場する東海道行は次の通りである。

○婚約中「私」が初めて東海道を歩く。夜行列車で静岡迄行き、それより人力車を利用して丸子へ出、茶屋でとろろ汁を食し島田まで旅をしている。その間東海道の魅せられた一人である作楽井という男の話が展開する。

○二回目は結婚後で藤川から岡崎の矢矧橋・池鯉鮒を通って熱田に出ている。

○三度目は鈴鹿越えを目的とした旅で、亀山まで鉄道で行き、それより人力車を利用して水口・石部から草津へ出ている。

以上三回の東海道のうち、「私」ととしての最初の旅を中心としてみてみよう。丸子の茶屋に着いた「主人」はとろろ汁を注文する。とろろ汁のできるまで「主人」は「私」に「東海道分間絵図」を見せ、その説明をはじめるが次第に「古典思慕」へと移行し、ついに自分自身の世界に没入してしまう。

やがてとろろ汁を運んできた老婢に「主人」は「皆山老人」「ふじのや」「菌磨き屋」「彦七」の消息を尋ね、さらに「作楽井」のことを聞くと、今しがたここを通過したと答えている。「私」はこの会話を解しかねているが、店を出る時「主人」が「この東海道には東海道人種とでも名付くべき面白い人間が沢山いるんですよ」と説明してくれたことにより、彼らがどういう存在であるのかをある程度知ることができる。

作者岡本かの子が作品のために「東海道人種」を作り上げたのか、それともある程度実在した人物に題材をとったのかは不明であるが、まったくのフィクションとしても、彼女の知る当時の東海道には、このような人物が登場してもおかしくない雰囲気が漂っていたのであろう。

それより二人は吐月峰に向うが、「私」はここで父の灰吹きを思い起こす。母の歿後灰吹掃除は「私」の仕事になり、「私」は毎日キセルの雁首で叩かれる灰吹の口縁部を砥石で擦り竹の断面を美しく研ぎ出した。宇津の谷峠に差し懸ると、ここで「主人」は「伊勢物語東下りの段」を口に、「私」は「葛城紅葉宇都谷峠」を思い少し脅えながら「主人」の後に付いていく。

吐月峰・灰吹竹にしても、宇津の谷峠にしてもまだ生活の中に感覚として東海道が残っていた時代であり、東海道が多様に姿を変えて生活に入り込んでいたわけである。

二人は宇津谷峠の茶屋で作楽井と出会う。「主人」と「私」の関係を知った作楽井はここで○東海道の魅せられると危険なこと○東海道の魅力○作楽井が東海道の魅せられていった経過・身上を話し出す。まず東海道の「危険性」について次のように語っている。

「奥さん、東海道といふところは一度や二度来てみるのは珍しくて目保養にもなつていゝですが、うつかり嵌り込んだら抜けられませんぜ。気をつけなさいまし」

さらに作楽井は「私」に向って「主人」もだいたい足を粘り取られている状態だという。恐らく「私」はこの一言で「主人」と東海道の関係をほとんど理解した筈である。

続いて作楽井の言う東海道の魅力を箇条書にしてみよう。

(一)山や川や海がうまく配置されている。

(二)宿場がいい具合な距離に配されている。

(三)右の(一)と(二)を受けるかたちで、景色・旅の面白味からも減多にない街道。

(四)幾百万の旅人の思いが街道の土、松並木、宿々の家に浸み込みその味が情味に脆い性質の人間を痺れさせる。

右のうち(一)に関連することについては以前『東海道神奈川宿の都市的

展開」所収の拙稿である程度述べたし、いづれ改めて書いてみたいと考えているが、海と山がほぼ平行して続き、それを分断するように流れる河川が一体となって作り出す東海道の景観は多くの芸術や文学作品等々の対象となってきた。(二)については交通史の観点からみると必ずしも歩く距離を念頭に置いて設置されたものとは考えにくい部分もあるが、実際に旅をするという点からみると恐らくその通りなのだろう。しかしここで作楽井または作者が強調したかったのは四であろう。このことについては作楽井の身上と東海道に魅せられていった経過を記してからにしよう。

作楽井は小田原の在で穀物商を経営、妻と三、四人の子もいたが、三四歳の時に商用で東海道を歩いたのがきっかけで病みつきになった。その結果妻は子連れて熱田付近の実家に戻り、以来作楽井は器用さを生かし表具・建具・左官や書画を書くなどして生計を立て二〇年近く東海道を棲み家としている。

作楽井は東海道を旅する時の心情について、宿を出て次の宿につくまでの孤独な行動の気持ち、前に出立した宿には生涯二度と戻ることはなく、向っている宿が自分の唯一の目的に思われること、さらに何度通っても新しい風物に浸ることができるといふ。その風物として程ヶ谷・戸塚間の焼餅坂と権太坂、箱根の旧道、鈴川の松並木、宇津の谷峠などが「殊にしみじみさせる」が特にこうした風物は西に多いという。さらに東海道は「京に上るといふ目的意識」が今なお旅人に働き、大津に着くとその力が落ち、用もない者が京に上って何になろうという気持ちになってしまう。話は次第に作楽井の側のものか、「私」のものか曖昧になり、そこで、また、汽車で品川へ戻り、そこから道中双六のやうに一足一足、上りに向つて足を踏み出すのである。何の為に？ 目的を持つために。これを近頃の言葉では何といふのでせうか。憧憬、なるほど、その憧憬を作るために。

東海道人種が東海道を往復する、またはせざるを得なくなる心情を述べたところではほぼ作楽井の話は終る。

「東海道五十三次」の時代設定は東海道線が開通してからかなり年代が過ぎた頃である。ここに描かれている東海道には懐古的な要素もあるだろうが、基本的には懐古ではなく東海道そのものが持つ魅力である。

東海道の魅力は大きく二つに分けることができる。一つは鉄道が開通するまでの歩く道としての東海道である。鉄道開通前の東海道は長期に亘って日本における幹線道路としての役割を負わされ、生命を与えられた生きた道として存在した時代である。この時代にあつては多くの旅人が作り出す活気、さらに各層様々の人々が通ることにより歴史・史跡が、交通・都市機能を充実させるために建造物などが絶えず再生産され、これが風景と融合して街道の魅力を作り上げていた。

しかし東海道線開通後は急速に生氣を失い、歩く道としての東海道は「旧東海道」となり骸としての長大な姿を晒すようになる。

「東海道五十三次」の中で描かれた東海道は生氣を失った街道である。この街道を作楽井は郷愁や懐古趣味からではなく語っているのが次の文である。「人間が旅というもので嘗める寂しみや幾らかの気散じや、そういうものが街道の土にも松の並木にも宿々の家にも浸み込んである」と。このことは生氣を失った街道は逆に年代をかけて浸み込んできたものを浮上させ、骨董的美しさを指しているようにみえる。東海道人種はこれに魅了されるが、東海道をその手中にし独占することはできない。そのため絶えず街道を歩くことになってしまう。

二度目に東海道を歩いた時の「私」の気持はその冒頭に記されている。もうその時は私も形振は関はず、たゞ燻んでひやりと冷たいあの街道の空氣に浸り度い心が急いだ。私も街道に取憑かれたのであらうか。そんなに寂れてゐながらあの街道には、蔭に賑やかなものが潜んでゐるやうにも感じられた。

蔭に賑やかなものが潜んで、というのは街道に浸み込んだものが浮上した一つということができる。但し浮き上がってきたものは誰にでも見えるというものではない。最もよくこれを感じることは、言うまでもなく東海道人種である。

三度目の時はかつて作楽井に教えてもらった場所などに立ち寄り、「私」は作楽井の身の上を想ってみる。

以後二人は仕事と子育てに追われ東海道から遠ざかるが、名古屋での仕事を終えた時「主人」は久しぶりに東海道を歩くことを提案する。「私」は初恋の話をするように身の内の熱くなるのを感じ翌朝桑名に向う話がまとまった。

翌朝出立間際に作楽井の次男が現れ、作楽井の亡くなったことを告げる。次男は土地の鉄道関係の会社に勤めており、父とは異った意味で東海道に興味を持っており、東海道について次のように話している。

もしこれに手を加えて遺すべきものは遺し、新しく加ふべき利便はこれを加へたなら、将来、見事な日本の一大観光道筋にならうと思ひます。この仕事はどうも私には荷が勝つた仕事ですが、いづれ勤先とも話がつきましたら専心この計画にかゝつて私の生涯の事業にしたいと思ひますので

と述べその時は一臂の力を添えるよう「主人」に依頼し立ち去っている。本稿をほぼ書き上げた段階で『東海道五十三次』に関する論文二篇を入手した。宮内淳子の「街道を語る人々」と佐々木きよの「旅の創造」である。⁽³³⁾共に文学の面からの研究である。

二篇共に分析するだけの時間がないので若干触れるだけに留めておく。二篇はその論題からもわかるように道・旅について深く考察しているが、特に佐々木論文は旅・東海道が多くの文学作品を生み出した場であることについて論及している。些細なことであるが佐々木は「東海道分間絵図」について触れている。前述したが「主人」は「私」に丸子の

汁屋で「東海道分間絵図」を広げて見せているが「分間」に「ぶんま」とルビを付している。このことについて佐々木は『東海道旅行図会』⁽³⁴⁾に沼波瓊音が分担筆筆した「分間紀行」中に

「分間」と書いた所がこれはブンケンと訓むのかワケマと訓むのか始めて見た人には解るまいが此はブンマと訓むのだと一寸先生振って置く。昔は旅行家の便を計り沿道の名所古蹟のしるべをする為に分間絵図或は分間図といふものがあつた。

と書いている。さらに瓊音は文部省にいた時同僚が分間図を古本屋で買ったと誇らしげに机上に広げ、皆なが寄つてたかつてこれを見たこと、帝国図書館で種々の分間絵図を見たが、菱川師宣の「東海道分間絵図」が最も気に入つたと書いている。

以上のことから、佐々木は「分間図が明治四十年の時点ではすでに珍しいものとなつていたことがわかる」と述べている。

まず瓊音は分間をブンマと読ませているが、その具体的根拠は示していない。常識的にみるなら、分間とは一分を何間としたかということである。意味する。その意味するところに忠実であればブンケンとなるだろう。分間の読みについて『国書総目録』の「東海道分間絵図」の項ではブンケンと読んでいるが、「東海道分間絵図」の序文には「分厘のたかへなし」にプリンとルビがあり、ブンケンと読むのが妥当であろう。但し国文学の世界では慣習的にブンマとしているのかもしれない。

「東海道分間絵図」は遠近道印が原図を作り、菱川師宣がそれをもとに描き出版されたものだが、『国書総目録』によれば元禄三年・元禄一六年・正徳元年出版のものとして刊年不明のものがある。出版年代を考えると三・四回出版されたといえ発行部数は少く、近世後期には既に珍本の類であつたとみられる。それに後書からみると注文を受けてから注文者の希望で紙質を決めたりしたようで、書肆に常に並べられていたものではない。

ところで「主人」が携帯した「東海道分間絵図」について本文には「改良美濃紙の復刻本」とある。岡本かの子が『東海道五十三次』を執筆した当時原本を縮尺したものが二点程出版されているが、³⁶ここでいう復刻本とは原本に忠実な複製本のようなものである。しかし原本は全五巻の折本仕立てで、豎が約二八センチ、横が一六センチ余で携行しやすいものとは言い難く、宝暦二年に出版された「東海道分間絵図」の縮刷版「新板東海道分間絵図」の可能性もある。但し縮刷版には遠近道印の名はあっても菱川師宣の名は刻まれていない。

右のことは佐々木論文の本質に拘わるものではない。単に「東海道分間絵図」の啓蒙的な意味をも含めて記しただけである。

『東海道五十三次』を岡本一平の妻であるかの子が書いたということは、かの子は一平をはじめとするその周囲の人々をよく承知していたわけであり、大正期における東海道の旅を無意識の内にも総括せざるを得ない立場にあったと位置付けてよからう。結果的には宮内・佐々木論文もこれを裏付けてくれるものと思う。

おわりに

本稿は東海道を文化史的な立場からみようとすることであり、東海道線開通後の旧道旅行者に焦点をあててみた。東海道線が開通すると、徒歩の道としての東海道はその機能を東海道線に譲り渡し年ごとに旧道の色を濃くしていくことになった。しかし旧道となった東海道は忘れ去られることなく、逆に芸術・文学作品を生み出す場となっている。芸術や文学作品などという特定の人々にとつての場として受け取られてしまうが、旧道を旅行者として歩くという行為もまたこれと同列に置いてもよい。多くの人々が通り、様々なものを生み出してきた東海道を、一つは自からの創造の場として歩き、一つは旧道を歩くことにより東海道と

いう作品を鑑賞するのである。鑑賞者の象徴は岡本かの子の『東海道五十三次』中の人物作楽井であろう。東海道を題材とした絵画や紀行文等多く出版されているが、それは東海道を鑑賞したくとも実現できない人々が多くいたからだろう。

文化史的にみるということになれば時代背景を的確に把握し、東海道の本質を深く探るのが当然であるが、現段階では東海道が生み出してきた有形無形のことを羅列することによりその手懸りを得る作業をしている状態でもある。

東海道は過去のものとなると同時に従来と異なる展開をみせるようになったわけである。大正期を中心とした東海道の旅、それにより生み出されたものとは単に遺物となっていくものへの懐古や鎮魂歌ではなく、その後へと引き継がれていく。本稿では述べなかったが、東海道は人々に興味を抱かせながら尚今日に至っている。

最後に昭和一〇年代中頃までについて概観しておきたい。大正期を中心とした東海道を歩くことが一段落した頃から、東海道を中心とした「交通文化」の随筆や研究書が出版されるようになってくる。ここで一般向のものを幾つか列挙すると、昭和二年吉田十一「日本旅行史」・昭和四年野口雅雄「日本運送史」・昭和八年田村栄太郎「一揆・雲助・博徒」・昭和九年郡菊之助「旅と交通」・昭和一二年同「日本交通風土記」・昭和一二年和田篤憲「道中閑話」・昭和一三年田中好・和田篤憲共著「東海道」などがある。そしてこうした動きは「日本文化宣揚」に一役買っための国際交通文化協会の設立と機関紙『交通文化』³⁷発行へつながっているのである。

「交通文化」創刊号における三井高陽の「交通文化研究の意義と本会の使命」によれば「而して一方欧州の如きは、既に数世紀以前から交通通信の独立せる研究が存せるに、事日本に関しては一片の智識をすら欠き」と述べ交通史研究は「日本文化の宣揚に一役を買ふ」ものであるこ

とが大勢となり、大正期における東海道を歩くことは「交通文化」の研究にその座を譲り渡していくことになる。

註

- (1) 横山健堂著『文芸東海道五十三次』(明44) 前川文栄閣 健堂は東海道以外に ついても出版する予定であったようだが、続刊されなかったらしい。
- (2) 志賀重昂著『日本風景論』本書は明治二七年一〇月に初版が出版され、以降版を重ね明治三五年四月に増訂一四版を出版している。明治三六年六月にはこれま でと異なるクロース表紙の一五版が出された。本稿においては近藤信行校訂岩波文 庫版の『日本風景論』(平7)を参照した。
- (3) 野崎左文著『東海東山漫遊案内』(明25) 博文館 本書には田山花袋も関係した というがその記述はない。初版は目にしていないので、初版にその旨が記してあ る可能性はある。
- (4) 註(1)に同じ
- (5) 池田元太郎・野田観識・白石清・栄国嘉七・野田教広共著『学生無銭徒歩旅 行』(明34) 駿々堂
- (6) 原田東風著『野宿旅行』(明35) 大学館
- (7) 野崎左文著『日本名勝地誌 第一編畿内之部』(明26) 博文館 本書のシリ ーは日本における本格的な旅行案内書の最初のものとしてよい。
- (8) 川島忠之助の訳で丸屋善七・山中市兵衛・慶応義塾出版社が売捌書林となつて いる。
- (9) 註(1)に同じ
- (10) 大橋又太郎著『続千山万水』(明33) 博文館
- (11) 大橋又太郎著『耶馬溪』(明33) 博文館
- (12) 田山花袋著『耶馬溪紀行』(昭2) 実業之日本社
- (13) 菊池寿人著『行々坊行脚記』(昭12) 本書は教え子らが中心となって菊池寿人 先生文集頒布会(代表 郷古澤)を組織し編集出版されたものである。
- (14) 中村楽天著『徒歩旅行』(明35) 俳書堂
- (15) 『歴史を築いた日本の巨匠Ⅰ 大観』(昭60) 美術年鑑社所収細野正信著「大観 の絵画思想」
- (16) 同右九二頁所収の写真と解説による。
- (17) ヘンリー・スミス著『泰山荘―松浦武四郎の一暈敷の世界―』(平5) 国際基 督教大学博物館湯浅八郎記念館
- (18) 小谷凱宣著『フレデリック・スターのアイヌ研究資料の民族学的研究』(平6) 名古屋大学大学院人間情報学研究科 本書は文部省科学研究費補助金(一般研究

C) 研究成果報告である。

- (19) エフ・スタール著『山陽行脚附東海道行脚』(大6) 金尾文淵堂
- (20) 近藤浩一著『漫画道中記』(大6) 南人社
- (21) 土岐善麿著『駅伝五十三次』(昭50) 蝸牛社
- (22) 水島爾保布著『東海道五十三次附瀬戸内海』(大9) 金尾文淵堂
- (23) 大谷尊司著『東海道五十三次図巻』(大8) 日本大観社
- (24) 井口秋華著『東海道五十三次図巻』(平7) 岩波文庫
- (25) 清水勲編『岡本一平漫画漫文集』(平7) 岩波文庫
- (26) 『東海道』読本(平6) 川崎市市民ミュージアム企画・編集・発行
- (27) 東京漫画会著『東海道漫画紀行』(大11) 朝香屋書店 特装版には肉筆画が一 葉貼布されている。
- (28) 岡本一平著『一平全集 第九巻』(昭4) 先進社
- (29) 吉原良三著『探勝趣味の旅』(昭6) 康文社
- (30) 坪谷善四郎著『随筆回顧集』(昭13) 博文館
- (31) 『日本漫遊案内』は上が明治三六年、下が同三八年、『世界漫遊案内』は同四二 年、『山水行脚』は同四四年にいずれも博文館より出版されている。
- (32) 吉原良三著『探勝名所と山水』(昭11) 康文社
- (33) ここでは昭和一四年中央公論社を参照した。
- (34) 宮内淳子「街道を語る人々―岡本かの子『東海道五十三次』(日本文学) 40所 収。佐々木さよ「旅」の創造―岡本かの子『東海道五十三次』(「文芸と批 評」65所収)
- (35) 註(32)の九八頁
- (36) 田山花袋・小栗風葉・共著『東海道旅行図会』(明40) 修文館
- (37) 沼波環著『小杉未醒』共著『道線旅行図会』(明40) 修文館
- (38) 清水吉康著『東海パノラマ地図』(昭3) 金尾文淵堂 本書は折本仕立て昭和 三年当時の東海道線沿い及び主要都市の色刷鳥瞰図である。裏面に「東海道分間 絵図」の一三が刷ってある。四一五は引き続き出版されたと思われる「近畿パ ノラマ地図」裏面に刷ってある。正宗敦夫編『日本古典全集』(昭6)に「東海 道名所記」「東海道分間絵図」が収録されている。
- (39) 『交通文化』の創刊号は昭和一三年一月に発行され、巻末に国際文化交通協会 の設立趣意書及び規約がある。

(国立歴史民俗博物館歴史研究部)

The Development of Railway Transportation and a Recovery of an Old Highway: Walking by Foot through the Tokaido Highway

YAMAMOTO, Mitsumasa

This paper addresses the cultural history of the Tokaido Highway since Meiji period, by focusing on the travelers using the Tokaido highway by walk after running the Tokaido railway.

The Tokaido Highway was one of main highways of the country, and Japaneses traveled almost always by foot until the end of the Edo period, because walking by foot was as fast as by palanquins or horses although they were easier means. After beginning of Meiji period, rick-shaws and passenger ships came to use, but as soon as the Tokaido railway started to run on 22nd in Meiji era, many people began to travel using it.

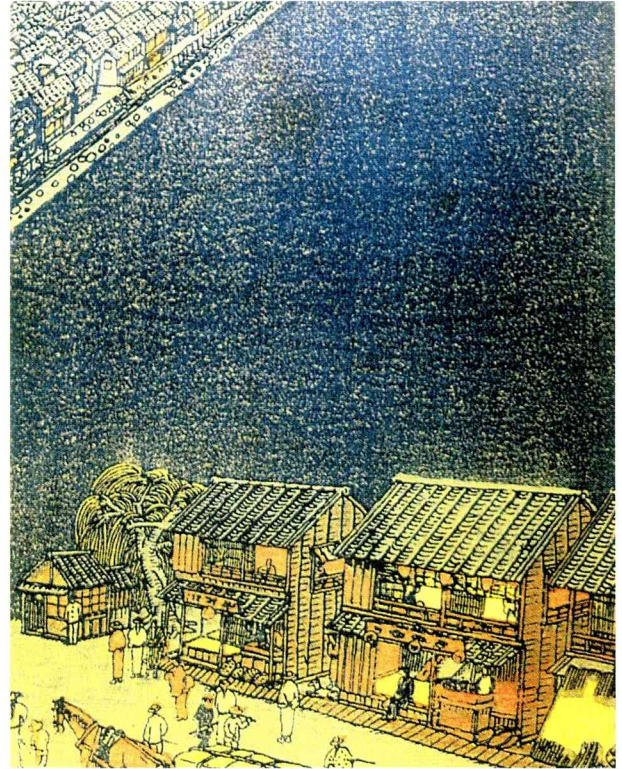
When use of the trains became the normal way of travels, some travelers on Tokaido Highway by walk reappeared. These travelers were identified two types, one was socalled MUSEN-TOHO-RYOKO who tried not to use any money during the travel, that was affected by some explorations which were in spotlights at the time. Another, who was driven by one's intellectual curiosity, wanted to go and see the landscapes and the cultural and historic sites along the Tokaido Highway.

As the latter types of travelers that was copious in the next Taisho period, were almost all painters, and they painted the landscapes and published travel essays. These travels were aroused by the nostalgia of the former Tokaido Highway that might have given the travelers some creativity.

In the second decade of Shouwa era, the interest about Tokaido Highway changed from trying travels to the cultural studies that like to evaluate the traditional transportation system in Japan, which backed up by the uplift of the nationalism at the time.



② 神奈川（鶴見川）



① 品川（棒鼻）

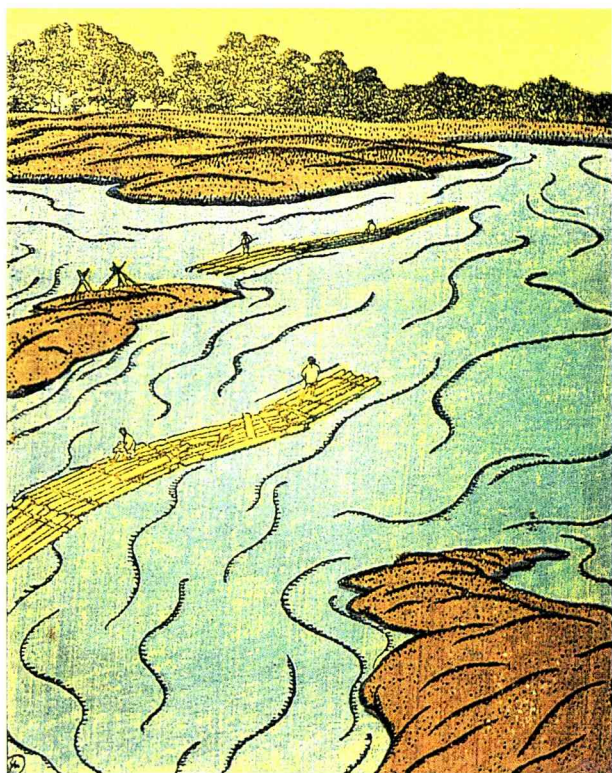


④ 藤沢（片瀬）



③ 程ヶ谷（宿外れ）

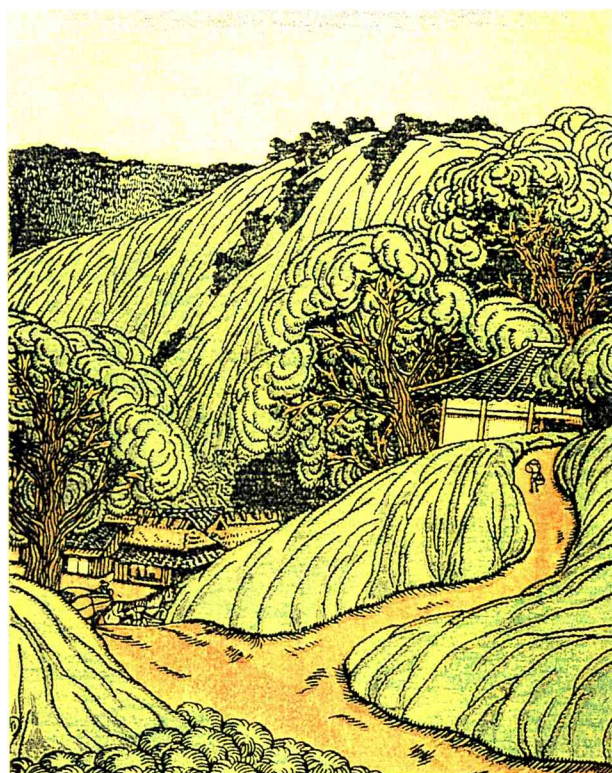
水島爾保布著『東海道五十三次』より（原寸大）
 原本は京から東京への配列であるが、ここでは東京側から配列した。



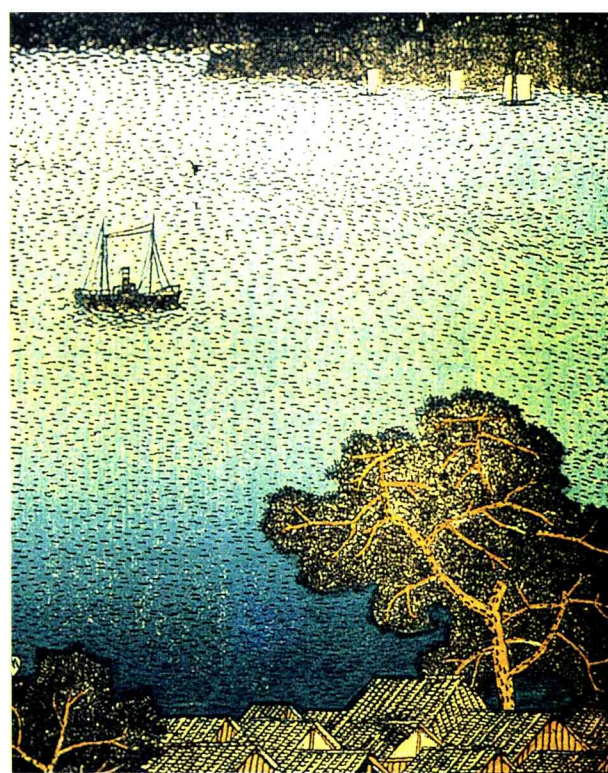
⑥蒲原（富士川）



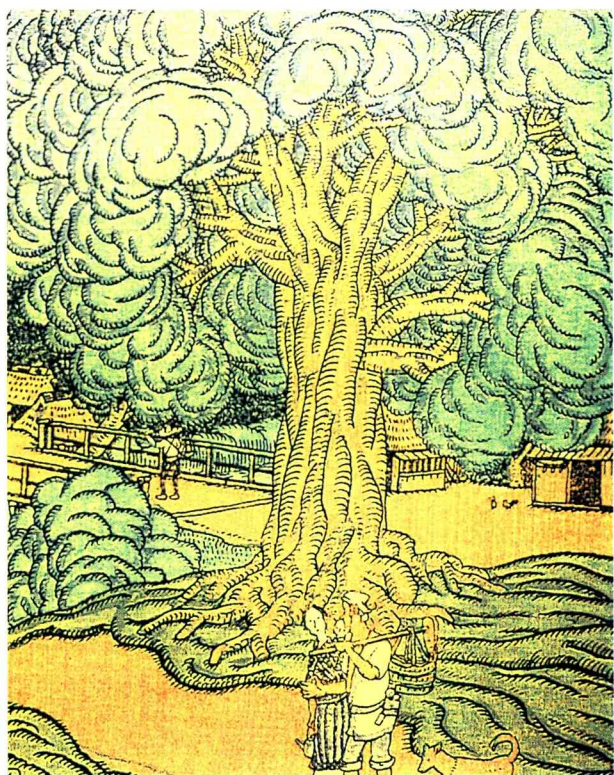
⑤三島（箱根上り口）



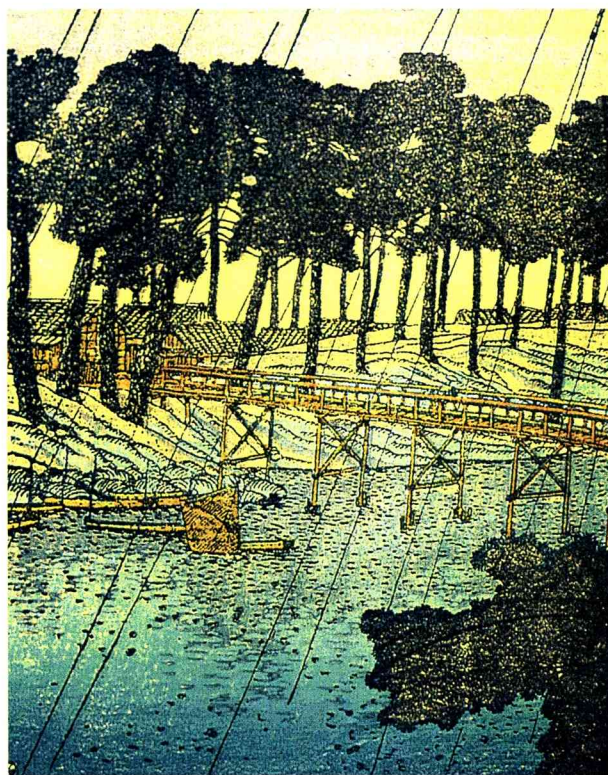
⑧藤枝（出外れ）



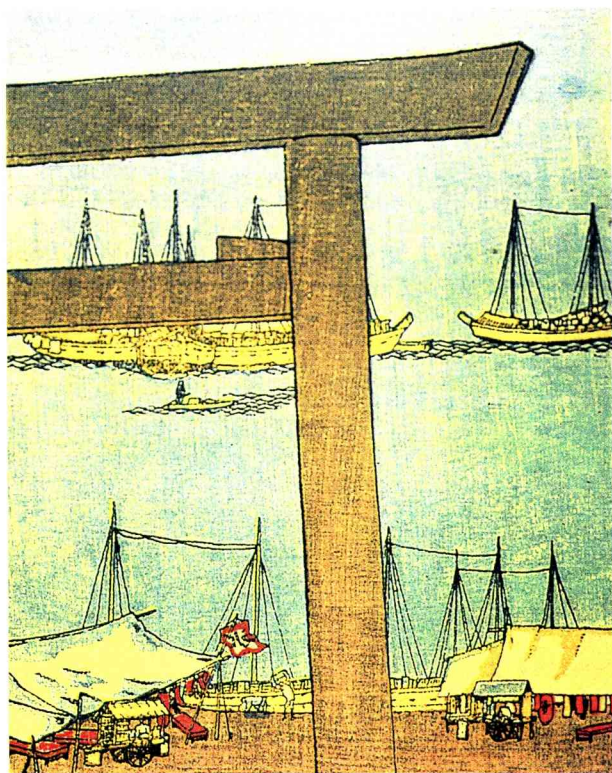
⑦江尻



⑩赤坂（長沢村）



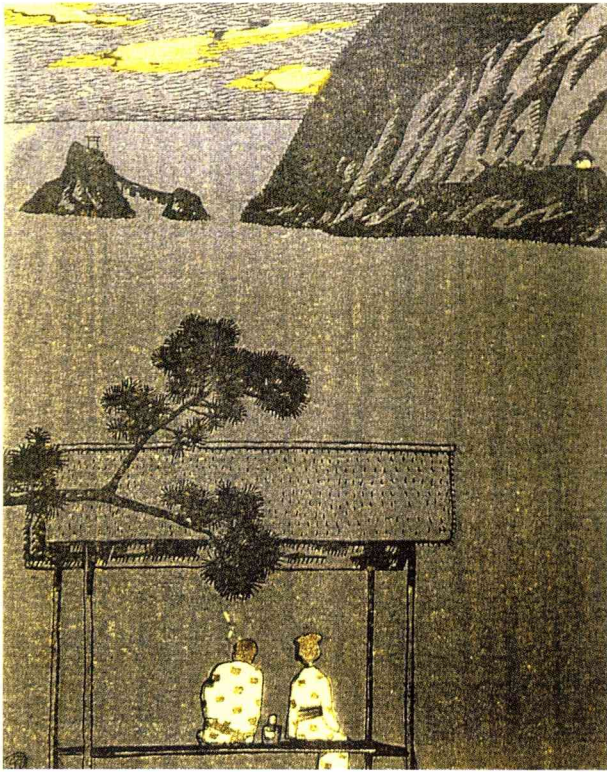
⑨舞阪（弁天島）



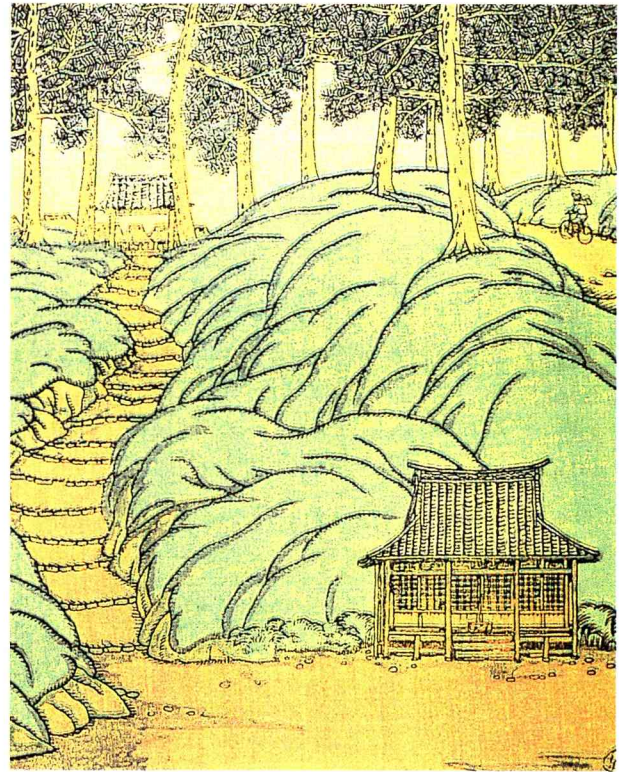
⑫桑名（旧七里渡船場）



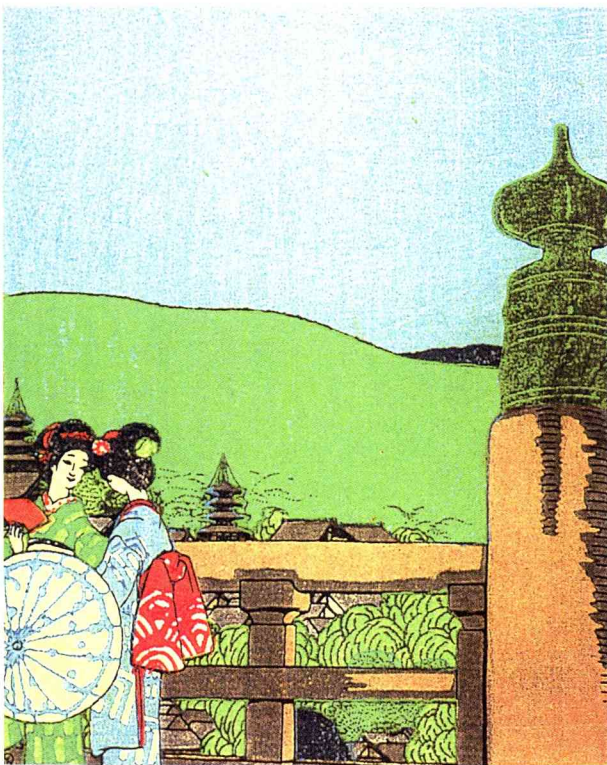
⑪鳴海



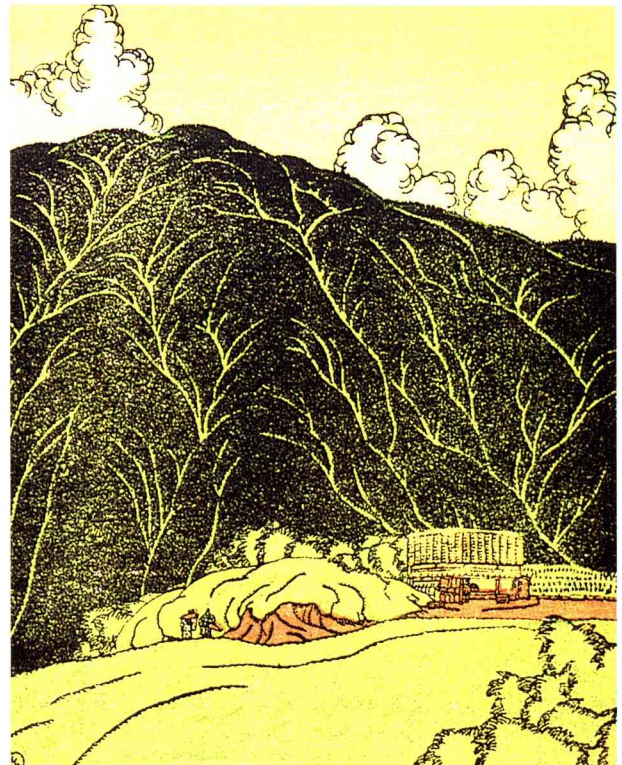
⑭二見浦



⑬石薬師寺



⑯三条大橋



⑮坂の下（鈴鹿峠頂上）