

第1編

人流・観光の発展の歴史

- 第1節 人類の移動と定住
- 第2節 定住社会における集団移動と旅の文化の形成
- 第3節 大量移動した奴隷と移民
- 第4節 大型交通施設整備と観光の誕生
- 第5節 疫病が生み出した国境と人流
- 第6節 戦争・メディアと人流・観光
- 第7節 戦後の人流・観光の動向
- 第8節 為替管理制度と規制緩和
- 第9節 海外移住と永遠の旅行者
- 第10節 2050年の人流
～空間軸(横軸)と時間軸(縦軸)から考える～

第1編 人流・観光の発展の歴史

国連は現在の七十億人の人口が2050年には九十八億人に増加すると展望している。逆に、出生率の想定如何では、二十一世紀末にはピーク後、八十八億人にまで減少するとする研究者もいる。地球にとって持続可能な人口は百～百二十億人と考えられているが、それには人の移動を含めた暮らし方の前提が問題となる。世界観光機関（UNWTO）では、2018年に延べ十四億人以上の人が国・域外に宿泊旅行に出かけ、2030年には十八億人に達すると予測していたが、Covid-19により世界中で人流規制が実施された。その結果地球規模でのエネルギー消費の節減が確認された。本編では、観光学を学ぶために、人の定住と移動（人流）を歴史的に概観する。

第1節 人類の移動と定住

1 人類の集団移動と定住

約20年前にアフリカで誕生した人類（世界遺産（以下㊦）エチオピア）がアフリカの中で緩やかに増加した後、アフリカを出て世界各地へと広がっていった（『人類の移動誌 印東道子編』）。このことがDNA解析により解明されている。

1-1 DNA分析による人類の定住と集団移動

約十萬年前から人類は一斉に世界中に拡散していった。地球規模の環境の変化が原因していると思われる。しかし、再び気温が上昇しても、人類は狩猟生活に戻らなかった。

個々の遺伝子は数十萬年の歴史を持つ。しかし個人が持つ遺伝子の組合せは長くても千年ほどの歴史しかない。先祖にこだわる必要期間はその程度であり、民族等の伝統の消費期限もその程度である。

1-2 集団移動と民族、文化

DNA解析により、人類の集団移動と文化的拡がりにズレがあること、アフリカ人以外はネアンデルタール人（㊦アルタミラの壁画）の遺伝子を持っていることが解明された。山東省臨淄遺跡のDNA解析から二千五百年前の中原にいた集団は現代欧州と現代トルコ集団の中間に位置する集団であることが分かった。独特の風貌をした孔子（㊦曲阜）は碧眼であった可能性がある（『中華の成立 渡辺信一郎』）。

トルコからの農耕民が先住狩猟採集民を飲み込んでプロト欧州人が出来上がった。そのあと四～五千年前にウクライナにいた遊牧民族が入ってきて、プロト欧州人を置換する形で現代の欧州人が出来た。その遊牧民の言葉が今のインド・ヨーロッパ語族のベースになっており、トルコの農耕民族の言葉ではなかったから、文化的な連続性と、集団の遺伝的な連続性がきちんと対応したものではない。一萬年前の欧州人の肌はまだ褐色で、白くなるのは八千年前より新しい時代であるということもDNA解析で分かっている。

明治初期、お雇い外国人モースは大森貝塚から先住民族の存在を想起させ、日本人類学会の重鎮は、

先住民族のコロボックルを天孫民族が駆逐した説を唱えていた。現在はDNA解析により、南東アジア及び北東アジアの日本人二重構造説は否定されている。遺伝子の構成が民族を規定するわけではない（『DNAで語る日本人起源論 篠田謙一』）。この認識が深まれば、歴史認識自体が過去を振り返る興味の対象である観光資源として活用されるようになる。

2 定住生活と農耕

人類が世界に広がった一万二千～一万年ほど前の地球の総人口は、当時の食糧資源を基に、五百万～八百万人と推定される。狩猟採集生活だけでは人口は限界に近づいていた。

人類はナッツ類の摂取により、脂質消化に関わる腸の発達、繊維消化に関わる盲腸の縮小という自然選択が発生し、肉を食べるに適した腸を持つ個体が残った。脳はエネルギー消費が大きく、肉食等のため人類は移動生活が常態であった。その後定住することにより農耕と人口増加を促した。

人類は長い進化を通じて移動生活を採用してきた。不快なものには近寄らず、危険であれば逃げていた。その人類がおよそ一萬年前、移動生活をやめ定住生活を始めた。

大塚龍太郎は発掘調査を基に、農耕よりも千五百年前に定住が始まっていたとする（『ヒトはこうして増えてきた』）。従来、農耕開始が人口増加を引き起こしたとする説が強かったが、今では、人口増加が農耕と家畜飼育の引き金になったとする説が有力である。

第2節 定住社会における集団移動と旅の文化の形成

1 古代社会の旅

1-1 古代の車と道と宿屋

古代の中央集権国家は計画的に道路網を整備している。メソポタミアの絵に見る最古の車は四輪で、紀元前三千年頃シュメール人が発明した。宿屋・居酒屋も存在し、ハムラビ法典は無法者を通報しなければ死刑と規定していた。古代社会はどの地域でもよそ者対策のため宿所規制をしていたのである。

メソポタミアに馬が導入されたのは紀元前二千三百年頃であり、その後二輪車をヒッタイトが発明した。紀元前221年に中国統一を果たした秦の始皇帝は、車輪幅を統一し全国的な道路網を整備した。アッシリア帝国は祭事用道路の優れた整備技術を持ち、ペルシア帝国が道路網、宿駅制度を引き継ぎ整備した。

1-2 古代文明と地理的知識

地理的知識は日常生活圏から外に出る場合に必要である。紀元前千五百年頃の集落を描いたヴァル・カモニカの岩絵群（㊦イタリア）が発見され、原始人も文字は知らなくても地図を描くことは出来たことが分かる。現存する最古の「世界」地図は、紀元前七世紀頃のバビロニア（㊦イラク）の世界図である。

紀元前五世紀ヘロドトスは太陽が北から照らす現象を否定していた。その後、地域により見える星と見えない星があることが認識され、紀元前四世紀のアリストテレスは地球が球体であると考えた。紀元二世紀のローマ時代には、地球全体の四分の一は知られており、プトレマイオスは球体の地球を平面地図に置き換える円錐図法を考案した。ギリシャ・ローマの世界図は相当正確に描かれていたが、中世西欧社会ではキリスト教の世界観から長く使われなかった。

1-3 住宿未分離の異人歓待と有料民間宿泊施設

日常生活圏から外に出る場合、旅先での睡眠、食事は不可欠であり、古代社会では、異人歓待が旅を支える機能を持っていた。この異人歓待とは、異邦人を迎え入れ、食事を供し、宿泊させ、庇護することである。太古から見られる人間関係の一つとして、どの古代社会や未開社会でも見られる風習である。憐れみ、同情等の自然発生的な感情からではなく、一種互惠主義的な形で相互に保障し、ある種の法的な概念にも結びついてきたと考えられている。この発想は、アラブ社会、中国等の東西を問わず見られた。

旅人用の民間有料宿泊施設は、紀元前八世紀頃のギリシャには存在しなかった。飲食店を兼ねた宿屋が文献上確認出来る最も古い例は紀元前六～五世紀のリディア（現在のトルコのイオニア海沿岸地方）である（『亭主：酒場と旅館の文化史 ウラ・ハイゼ』）。

2 ローマ時代の観光旅行

古代ローマ社会は、舗装された幹線道路と宿泊施設が整備され、ローマの通貨が通用し、馬車が自在に走った（『馬車の歴史 ラスロー・タール』）。旅行者のみならず観光客も存在したと認識出来るが、それはギリシャ・ローマに民主制が存在したという認識と同じ程度であり、現代的意味の大衆化した観光客ではない。

2-1 旅のインフラ

ローマ街道網の整備は植民地政策の知恵である。各植民地の自治を許す代わりに、有事にローマから直ちに軍隊を派遣出来るようにした。道路が未整備だったギリシャ時代と違い、この道路を活用して一般旅行者用の乗用馬車が使われた。宿駅を設け、そのうち宿泊施設のある宿駅が一日の行程ごとに設けられていた。国営施設は官吏や特別な証明書を持った者のみが利用を許されており、一般人は民間の宿屋や軽食堂タベルナを利用して旅をした。

2-2 旅のガイドとガイドブック

ローマ帝国は地理的知識を一般公開していた。公共建造物の壁面には帝国全図が貼り付けられ、書店では旅行地図が販売されていた。ローマの街道には約1.5キロごとにマイル塚が設置され、都市名、宿泊施設、馬の交換と馬車の修理場、飲食場所等の案内が記されていた。絵地図もガイドブックも存在し、地理学者パウサニアスは『ギリシャ案内記』を出している。

3 他民族の進出と大移動

3-1 遊牧民族の進出

欧州と中国の間に広がるユーラシア大陸の草原を移動する遊牧民族が、欧州、中国に進出を繰り返し、歴史に影響してきた。歴史上この草原に最初に登場するのが騎馬遊牧民スキタイである。紀元前七世紀頃南ロシア草原に現れ、紀元前六世紀を過ぎると、黒海の周辺、南ロシア等の草原を中心に強大な王国を作り上げた。

匈奴は紀元前四世紀頃から五世紀にかけて中央ユーラシアに存在した遊牧民族である。一説には西からモンゴル平原にやってきたスキタイともいわれる。匈奴は幾度となく中国に進出を繰り返し、中国王朝が万里の長城（㊦）構築の原因ともなった。

鮮卑は紀元前三～六世紀にかけて中国北部に存在した遊牧騎馬民族で、五胡十六国時代・南北朝時代には南下して中国に北魏などの王朝（㊦雲崗石窟）を建てた。突厥は六世紀～八世紀に中央ユーラシアに存在したトルコ系遊牧民である。今後これらの遊牧民のDNA解析や発掘等が進むことにより、新しい目で見た観光資源が生まれることが期待出来る。

3-2 ゲルマン民族の大移動

四世紀から八世紀にかけて欧州でゲルマン民族の大移動が起こった。中央アジアにいたフン族がローマを混乱に落とし、ゴート族等のゲルマン系の部族を追いやった結果、玉突き式に大移動が発生した。この四～五世紀の移動が古代を終わらせ中世が始まった。気候の寒冷化による人口の南下が移動の原因だと考えられている。フン族の起源は謎であり、DNA解析が進められている。

4 巡礼と交易の旅

4-1 イスラム社会の旅

アラビアの砂漠の民の基本的な文化は移動であった。ローマ帝国滅亡後イスラム社会は古代文化を継承し、商人旅や巡礼等を活発に行っていた。その特徴は広範かつ長距離を移動する隊商であり、隊商宿（㊦タブリーズ）であった。彼らには従前から旅人保護の習慣（ジワール）があり、これがイスラムによって旅先での生活と安全を保証する公認の制度になった。寄進財産により建設された公営の隊商宿では一定期間無料で宿泊でき、旅人に安心感を与えていた。

広域移動のメッカ巡礼等は、大量輸送と宿泊その他関連の高度なインフラ整備が前提になる。旅の安全確保、通信、費用支払等全てが機能する必要がある。隊商の往来と隊商宿等の施設・サービスは、古代から自然発生的に各地に誕生していたが、イスラムの征服によって、政策的に整備されシステム化され、飛躍的に整っていった。

4-2 シルクロードと邸店

字句「シルクロード」は独地理学者リヒトホーフエンが1910年に著書『中国』で使用したことに始まる。現在ではステップ路、オアシス路（㊦長安-天山回廊交易路網）、南海路の三つに大別される。七世紀以降はペルシアの交通路を継承したイスラム教徒商人が絹を求めて中国を訪れ、広州等に居留地を築いた。中国では商品経済が発達し、商人が都市に長期間滞在して大量の商品を売買した。その便宜のため宿泊施設に倉庫が併設され、仲介業務も行われた。邸店の出現である。邸及び店には旅館、倉庫、商店等の意味があったが、商店の場合には肆及び舗が用いられたため、邸、店をもって旅館・倉庫を意味することが多く、旅館と倉庫が組み合わさった施設を邸店と称した。中国南北朝時代（㊦莫高窟、龍門石窟）から公的な邸店は存在した。唐代に入ると商品経済の発達と都市の人口増大に伴い消費が拡大したため、官庁発行の身分証明書を帯びた行商が都市に長期滞在することが多くなり、民間経営の邸店が多く出現した。

5 中世欧州社会の人流

5-1 ローマ教会と封建制度

西ローマ帝国滅亡後ローマ教皇は、東ローマ帝国ビザンツ皇帝の庇護のもとにあった。ビザンツ皇帝

(㊦イスタンブール歴史地区)はイスラム教への対抗上偶像崇拜を禁止した。しかしローマ教会(㊦バチカン市国)は、ゲルマン人への布教用に聖像を活用していたため、東西のキリスト教会が対立した。ローマ教会は、フランク王国に庇護を乗り換え、初代教皇ペテロを活用して各教会の中の首位権を主張することとなった。諸侯の領地ごとに修道院を創設して、ローマ教皇を頂点とした教会の階層制組織を作り上げていった。

西欧中世のfeudalismは、自らの土地財産を守るための工夫である。主君が家臣に奉仕を求める代償として土地使用権を貸与するローマ社会末期の慣例と、貴族や自由民の子弟が有力者の従者となり奉仕するかわりに馬や衣食を支給されるゲルマン社会の制度を結び付けてできた双務的な関係である。従ってfeudalismの訳語に、王が一族や功臣、地方有力土豪を諸侯として、一定の土地と人民の支配権を与え統治した、中国周王朝の制度に由来する封建制度の字句を用いることには注意が必要である。

諸侯は騎士に領地を与え、騎士は諸侯に軍役の義務を負う。国王は諸侯の代表者に過ぎない。この領主の所有地が荘園であり、隷属する農民は農奴であった。結婚税、相続税等を課され外に出る余裕のない生活をしていた。情報は教会からのみ伝えられ、人と物が域外に動かない世界であった。

十世紀になると地球温暖化が始まり、穀物が増産され人口も増加した。旅芸人等の活動も活発化し、土地が不足し都市へ出る農民が発生した。余剰穀物を貨幣に変える貨幣経済が普及し、農業以外の生活が可能となっていった(『中世の旅 ノルベルト・オーラ』)。

5-2 街道、村の道と橋梁

西欧封建社会は街道整備が悪く危険であり、馬車も十七世紀初めまであまり使用されなかったが、それでも人の移動は多く見られた。街道は国王の管理下、経済上軍事上の目的で、出来るだけ集落を避けて遠くを目指して建設された。農村の道は、連作障害回避のため、耕作地が毎年移動する三圃農法の下では、判別しにくいものであった。村落共同体が総出で維持管理し、外部に開かれていなかった。十三世紀に作られたザクセン法典にはよそ者規定があり、定住民と旅人の紛争回避等の規定も設けていた。道路拡張整備は領主側から中央集権的に発生していき、農民には労務提供を強制していたから評判が悪かった。

河川は十二、三世紀以降大量交通の重要手段となり、国王の支配下に置かれた。道路と異なり、住民からも橋梁建設の願いが登せられたが、建設維持には莫大な費用が必要であった。

5-3 定住と遍歴

中世の農民には楽しみの旅はなく、旅芸人が外部からやってきた。その旅芸人はよそ者であり法的保護の外にあった(『中世の旅芸人 ヴォルフガング・ハルトウング』)。阿部謹也は『中世を旅する人々』の中で、定住者の社会と遍歴の世界を対比させ、両者の交わりを解説する。元来遊牧民族であったゲルマン民族の西欧農村社会は日本と異なり、牧人、羊飼いと共存社会であった。冬は農民の客となり宿と食事が提供され、お返しに肥料を畑に仕込んでいた。十二世紀以降、遍歴商人、遍歴職人や学生たちの放浪の旅、教養・好奇心を満足させる旅も増えてきて、ルネサンスや宗教改革を準備し、社会の近代化が進むにつれて旅もまた大きく発展を遂げていった。遍歴職人は中世社会の経済発展が限界を迎え、親方になれない職人のために考えられたものであり、修行の仕上げのために他の土地へ赴いて働くことが義務付けられ、行く先々の町でも最低限の宿と食事及び路銀が保証されていた。中世では職人と芸術家を区分する認識はなかった。中世後期には修道院、教会、王宮その他の大型石造建築が作られ始め、腕のいい石工職や装飾職人が各地に出かけていた。

5-4 居酒屋と有料宿泊施設の登場

修道院は旅人を泊めることを最初から予定しており、傷の手当もされたからホスピタルの語源にもなっている。

教会が農村支配の拠点とすれば居酒屋は共同生活の拠点であり、両者は隣接して設けられていた。多くは旅籠を兼ねていたから外からの情報の接点もあった。

中世前期の西欧では、寝泊りすることに対して代価を支払うという発想は、泊まる側にも泊める側にもなかった。有償で客を泊める専門の宿屋が普通に存在するのは、十四世紀以降のことである。宿泊は無料でも食糧は持参し、または市場で自己調達する慣行が十三世紀も継続していた。居酒屋を活用することが多かったが、初期の居酒屋が宿泊までさせたかどうかははっきりしない。十三世紀以降居酒屋が客を有償で泊める慣行が広がり、酒の小売店、飲み屋、客を泊める飲み屋、泊めるのが主の宿屋など、様々な形に展開していった。

旅籠は看板と屋号を外に表示することにより、一方で私人の家と区別し、他方で商館、市場と区別し、機能面で明確に分かれていく。旅籠の亭主は、条例や誓約によって客人とその駄獣を迎えることを義務付けられ、客が多過ぎて受入れが出来ない場合には、客人を手伝って宿泊・食事の場所を探すことを義務付けられることが多かった。旅行者保護政策というより治安維持のためであった。

十四世紀以降になると一日の旅程ごとに一つ以上の宿が存在することが期待出来るようになった。職業としての旅籠は一定数以上の客を泊めることが出来る施設がなければならず、乗用動物のための水、飼料、小屋を備えなければならなかった(『巡礼の文化史』)。

西欧では十四世紀中ごろにペストが大流行した。労働人口が大幅に減少し農民の地位が大きく向上した。人と物が動き始め荘園外の情報が入ることにより農奴の不満が増加し、封建社会の崩壊、教会権威の低下の原因となった。

独国に「都市の空気は人を自由にする」という諺がある。農奴は都市に一年一日居住すれば自由身分が得られた。イングランドでも、産業革命期に入ると農業生産力が飛躍的に向上し、多くの農民が都市へ移住した。東欧では十四世紀以降中世の農奴制の姿がほとんど変化せず存続してきた。ロシアでは、農奴制廃止後も多くの農民は先祖代々の土地に縛り付けられたままだったが、土地を持たない農民が都市に移住出来るようになった。

6 戦争による人流の発生 ～十字軍、フランクの侵攻～

厳しかった気候が十一世紀の後半から徐々に状況が改善された。欧州で最も人口が多かった仏国では、千百年に六百二十万人程度だった人口が急速に増え始め、千二百年には九百万人へと増加している。このような変化が十一世紀から十三世紀まで二百年にわたって西欧キリスト教徒が行ったエルサレム(㊦旧市街と城壁群)等への軍事遠征を可能とさせた。民衆が十数万人という単位で三千キロに及ぶ旅に繰り返し出かけている。

戦争遂行のため土着の諸侯よりも国王の力が強まる効果があった。結果、都市と商業の発達を促し、東方文化が欧州に伝播され、ルネサンス、宗教改革といった歴史的な事柄を引き起こした。ジェノヴァやヴェネツィアといったイタリア諸都市は占領地との交易を行い、東西交易で大いに利益を得、今日は世界遺産として承継されている。

アラブ世界から見ると、欧州はビザンツ帝国以外全てフランクであった。一方アラブは地方豪族の寄り集まりであった。第三回十字軍を破ったイスラム世界の英雄サラディンはクルド人であり、その後

続くペルシアやオスマントルコを見ても一つのイスラム帝国とは認識出来るものではなかった。

7 大航海時代

大航海時代船長を悩ませたのは経度把握と壊血病であった。前者には正確な時計が必要で、今では空間の歪みまで計算する時計（GPS）がある。後者は十九世紀当初にレモンの効果までは把握されたが、正確な知識は二十世紀のビタミンの発見を待つ必要があった。

7-1 ガレオン船によるインドへの新規航路

地中海の航海は、古代から奴隷を漕ぎ手とするガレー船が主であった。強い恒常風がなく帆だけに頼ると、風が落ちたときに困るからであった。更に古代社会や中世アラブの時代には、漕ぎ手となる奴隷に不足しなかったのである（『近代への序曲 松田智雄』）。

十字軍による大量の人の移動が地中海の海運を大きく成長させ、大西洋へと乗り出すための力を蓄えていた。第四回十字軍がビザンチン帝国を陥落させ、地中海の海運がこの後長期間ヴェネツィアとジェノヴァの支配下におかれ、航海の装備も技術も大きく発展した。欧州人は肉食用に香辛料を求めインドへのルートを探したが、オスマン帝国が東方貿易の障害となっていた。別ルート探索には遠洋航海が可能なガレオン船（帆船）が必要であった。

イスラム勢力からの国土回復（レコンキスタ）を完成していたポルトガルが、いち早く中央集権国家を形成でき、ヴァスコ・ダ・ガマ（1460年～1524年）がベルデ岬、希望峰、モンバサ、コーリコード（インド東海岸）に到達する航路を開発した。ポルトガルがゴアに建設した総督府や澳門は二十世紀まで植民地として継続していた。種子島、平戸にも進出し、多くの観光資源を生み出している。

ポルトガルより中央集権国家形成に遅れたスペインは、コロンブス（1451年～1506年）がサンサルバドル島にたどり着き（1492年）、その後アメリカ大陸関係航路を開発してゆくこととなった。アメリカ大陸には現在でも世界遺産に登録されているような高度な文明社会が存在したものの、牛・馬が存在せず鉄器もないので車輪文化がなかった。当時の物流は未だに不明である。

欧州の大西洋沿岸都市に世界中から商品が入ってくるようになり、商業が栄えた。また南米からの大量の銀の流入により物価が高騰し、農業から商工業にウェイトが移り、荘園領主層の没落を早めた。

7-2 征服者の侵略とイエズス会の布教活動

米大陸征服者の活動はスペイン王の認可を必要としたが、財政的援助はなく、キリスト教への改宗化を前提に、原住民の労働者としての使用が認められた（エンコミエンダ制度）。代表的な征服者に、アステカ（㊤ティオティワカン）を侵略したコルテス、インカ帝国（㊤マチュピチュ）を侵略したピサロが挙げられる。

プロテスタントの宗教改革運動が引き金となり、カソリック教会でも改革の必要性が唱えられた。イグナチオ・デ・ロヨラやフランシスコ・ザビエルらが中心となり、1534年にイエズス会が設立された。イエズス会はその後、非欧州諸国への布教活動を行い、南米各地に残る伝道所跡が世界遺産に登録されている（㊤グアラニー、チキトス）。なおラス・カサスは、征服者の不正行為と先住民に対する残虐行為を告発、スペイン支配の不当性を訴えている（『インディアスの破壊についての簡潔な報告』）。死後、彼の著作はスペイン批判に利用されたため、スペイン国内では裏切り者と見なされたが、現在は高く評価されている。

8 東西を結ぶ旅行記と中国の大規模航海

モンゴルのユーラシア大陸への進出の意図は、欧州・中国の東西貿易ルートを抑え、交易の利益を確保することにあった。安定した統治のもとに治安維持も図られ、東西を結ぶ人流活動が活発化した。

プラノ・カルビニ（1182年～1252年）は教皇の命を受け布教と偵察にゆき、『モンゴル人の歴史』を著したが、プトレマイオスの地理認識より後退した内容であった。騎馬民族には草原は高速道路であり、カラコルムからハンガリーまでを三カ月で走破している（『草原とオアシス 山田信夫』）。モンテコルビノ（1247年～1328年）は、海路で1294年元の大都に到着し、病没するまで布教に従事した。

古代ローマの人流インフラを知らなかった中世欧州人には中国は驚きであった。マルコ・ポーロ（1254年～1324年）は『東方見聞録』で「北京から多くの道路と公道がいろいろの地方に通じ、各道路には行き先の名前がついている」ことを称賛し当時の欧州に大きな影響を与えた。

モロッコ人・イブンバツツダ（1304年～1368年）は三十年間を駆け北・西アフリカ、中東、東欧州、南・中央・東南アジア、中国を旅している。『大旅行記』には隊商宿に関する記述が見られる。イスラム教徒のハッジ（巡礼）は、クルアーンにも記述されており、専門のガイド役も組織化されていた。隊商宿等の存在をもって「観光化した巡礼」が存在していたと認識出来るかは研究課題である。

十四世紀になるとオスマン帝国が進出し、中国元朝も1368年には崩壊し、中国と欧州を直接結ぶことが稀になった。情報不足がジパング伝説等の東方イメージを欧州人に抱かせることになり、海という迂回路を経たアジアルートに導いていくことになった。

一方、欧州に比べて先進地域であった明王朝は絹、茶、陶磁器等を欧州に輸出し、ポトシ銀山（㊤メキシコ）や石見銀山（㊤島根県）からの大量の銀が集まることとなった。そのため、海禁政策を採用し、朝貢貿易に限定することとなった。

その時期に鄭和は皇帝の命により、1405年から1433年に七度の航海を実施している。ヴァスコ・ダ・ガマの船団が総乗組員百七十名、コロンブスの船団が総乗組員八十八名に対して、鄭和の艦隊の参加人員は、各回とも二万七千人前後と大規模な編成で、東南アジア、インド、セイロン島からアラビア半島、アフリカ東海岸まで航海している。

一方イエズス会等から宗教改革に対抗する動きが発生し、イエズス会は中国等への布教を先んじて行った。マテオリッチ（1552年～1610年）は欧州の最新技術を中国に伝えるとともに、欧州に中国文化を紹介し東西文化の架け橋となった。明代末には、彼による中国初の漢訳世界地図である『坤輿万国全図』が作成され、1602年には日本にも輸出されている。

第3節 大量移動した奴隷と移民

古代ギリシャ、ローマでは、畜力だけではなく奴隷の労働力を利用した。西ローマ帝国が崩壊した五世紀頃、奴隷の確保が困難になり、奴隷の多くが「小作人」に相当するコロヌスと呼ばれる階層に移行し、中世欧州の農奴の起源になったとされる。アジアでは、奴隷が農耕の主たる労働力にはならず、水田稲作に家族の労働力が投入され、奴隷への依存度は低かったと考えられている。

1 米大陸先住民の滅亡と奴隷貿易

欧州から米大陸への移住期の約百年間に約五千六百万人の先住民が滅亡し、五百年経った今日、南米の先住民のY染色体（父方）は八割が欧州系、ミトコンドリアDNA（母方）は八〜九割が先住民系である。

十五世紀から十八世紀までが奴隷貿易時代、十九世紀が移民の世紀と認識されている。当初奴隷貿易は戦争捕虜の範囲内であったが、先住民が激減した米大陸の奴隷需要により拡大した。奴隷貿易は主に欧州とアフリカと米大陸を結んで、アフリカ原住民を対象として展開され、西インドのプランテーション経営等に必要の労働力を供給していた。奴隷貿易に使用された施設等が世界遺産として登録されている（㊦ゴレ島、㊧クンタキント島）。

2 奴隷制度と契約移民（年季奉公制）

2-1 奴隷制の廃止とその認識

1807年英国で奴隷貿易は禁止された。奴隷貿易・奴隷制の廃止は当初、人道主義的動機を重視する解釈が有力であった。これに対して産業的見地から奴隷制度が反対されたという解釈が、エリック・ウィリアムズ（トリニダード・タバコ初代首相）によりなされた。その後、研究者は奴隷貿易の利潤規模を論じるため、運搬された奴隷の規模は千万人前後と推計している。

岩井克人は、資本主義は差異性を巡る競争をし、更には差異性をしての情報そのものを商品化するようになるとする。植民地解放、労働者の解放が叫ばれたが、それは空間的差異（植民地）、時間的差異（労働時間）のことであり、利潤は差異からしか生まれえない（『21世紀の資本主義』）とするが、奴隷の解放と置き換えても通じる。

2-2 年季奉公制と苦力

奴隷貿易が盛んな頃にはアイルランド人等も奴隷としてカリブ海に連れてこられていた。奴隷貿易の廃止後、欧州諸国の植民地や米国で労働力が不足した。それを補う形で、十七世紀から十八世紀、欧州人が北米英国植民地へ年季契約移民として渡った。到着後一定期間不自由労働を義務付けられていた。年季奉公制度は千六百年代のイングランドやアイルランドでは普通に見かけられたものである。

移民は、移住先の政府や雇主と、移住期間、労働条件等についての契約を結んでから出国した。契約期間終了後は、原則として帰国することとなっていた。

英国植民地であったインド亜大陸の貧民層や、広東・福建両省から労働力としてのクーリーが世界各地に送られた。クーリーはインド人労働者を指した呼び名であったが、後に中国人労働者に苦力という漢字があてられた。アヘン戦争後列強は、清国人を連れてくるのが容易になり、カリフォルニアに鉄道建設等労働者として送られた。ロシアでもシベリア鉄道建設の労働者等に送られた。こうした十九世紀の移民によって、現在約四千万人といわれる華僑・華人社会の原型が世界各地に形作られていった。インド洋にあるモーリシャスでは、五十万人に上るインド移民の劣悪な受入施設（㊨アープラヴァシガード）が負の世界遺産として登録されている。

3 移民の世紀とスラムの発生

十九世紀の欧州は、人口増大や交通機関の発達等により大規模な人口移動が起こった。人口の都市集中と海外移民が増加したのである。

南北戦争終了後、米国では憲法修正十三条により奴隷制度は廃止されたものの、南部の解放奴隷はシェア・クロッパーと呼ばれる分益小作人に留まった。このため北部の工業労働力確保のため、積極的に移民受入策を展開し、十九世紀中頃にはアイルランド、独逸、インド、中国からの移民（旧移民）、その後は東欧を中心として新移民が受け入れられた。

第一次大戦までの百年間に新大陸に渡った欧州人は六千万人に及び、十九世紀はまさに「移民の世紀」であった。最大の移民受入国の米国の数は1821年から1920年までの百年で約三千三百万人である。前半には北・西欧州から、後半は南・東欧州からの移民が多く見られ、これは各国の工業化の進展の時期のずれを示している。生活水準が欧米間で収斂したが、国民国家が形成され国境移動は規制の方向に作用した。英国においても、1905年外国人法が制定され移民規制が始まった。

移民の世紀に固まった領土のまま規制され、欧州人と同じ数だけ海を渡ってきたアジア系移民は出稼ぎ型に留まった。アジア諸国が植民地として一次産品供給地に留められたため、無限の労働力供給地のまま生活水準の収斂は発生しなかった。アジアのスラム処理はその途上国の責任となった。

4 移民規制と欧州への帰還

欧米の間では、移民の世紀を経て生活水準が収斂した。1820年の英国の一人当たりの所得水準が1,756米ドル（以下米ドルは単に「ドル」とする）、独逸が1,112ドル、イタリアが1,092ドルと、日本の704ドルとその差はあまり大きくなかった。1929年には英国5,255ドル、独逸4,335ドル、イタリア3,026ドルへと上昇し、アイルランドですら2,883ドルであったが、日本は1,949ドルに留まっていた（『近代世界システムと人間の移動』杉原薫『岩波講座 世界歴史 19 移動と移民』）。

移民の世紀が終了し労働者の既得権益が確立してくると、新たな移民に対する規制を国家に求める動きが出てきた。アジアと欧州の間の賃金の平準化は発生せず、国民国家が形成されて国境移動は規制の方向に作用した。十九世紀末に中国人移民禁止法が米国で成立した。1924年には排日移民法が制定され、米国政府は人種差別的であるとする反米感情が日本で生まれた。その一方米国等へ渡った欧州移民は、賃金の平準化により再び欧州へ帰還している。第一次世界大戦までに、米国から四百万人、豪州から百万人が英国に帰還した。十六世紀以降英国から植民地に向かった数の約三分の一である。

5 移動の自由と教育問題

5-1 日本における人身売買禁止制度と職業選択

奴隷制度は日本でも存在したが、豊臣政権になり人身売買が禁止された。近世においても年季奉公契約は残ったものの、人買いが禁止されており、奉公人を転売する二次人身売買市場は存在せず、欧米に比べて極めて早い時期から労働の自由化が行われていた。幕藩体制下の宗門人別改帳等は家族からの離脱を困難にする効果があり、農業成長の妨げにはならなかった。幕府、藩公認の株仲間制度により、職人の引き抜きも抑制された。

明治維新後移動の自由は権利として保障され、同業組合の賃金規制も禁止された。拘束契約労働は認

められず、雇用主のギルドや産業別の労働組合もなかった。日本の雇用主は、欧米と比べて極めて早い段階から、移動が自由な労働市場と向き合うこととなった。

5-2 移動の自由と教育投資

人の移動が自由である制度下、その身体に質権や抵当権を設定することはできない。従って労働者自身が金融市場から移動や訓練の費用を調達することが困難であり、教育投資が過少となってしまおうと考えられる。しかし戦前の日本では、教育的キャッチアップが経済的キャッチアップよりも四十年近く先行していた（神門パラドックス）。なぜ教育投資が行われたかの解説が、近代国家をめざす政府のリーダーシップと、国民側の立身出世の動機に求められている。戦前と違い戦後は、高等教育のキャッチアップが長らく停滞した。この高等教育不足が、新規のビジネスモデルを発案する力を失わせて、1990年以降の長期不振をもたらした可能性がある（『教育と経済発展 神門善久』）。

欧米の場合十九世紀を通じて、労働者に物権を設定する強制労働市場や、転職を法的に規制する労働法が長く残った。米国が労働者本人の自由意思による契約労働をも禁止したのは1900年になってからである。欧州においては、十九世紀末から二十世紀初めにかけて、職業学校と同一事業所における徒弟制を接続する改革が進み、特に独国においては現在においても重要な訓練機関となっている。米国の徒弟制度も、十九世紀終わりまでは、雇用主の費用負担によって、拘束契約労働と組み合わせて運用されていた。その後、産業別労働組合が運営する徒弟制が製造業や建設業において営まれており、修了者が同一産業の組合に入れば、訓練費用は組合費として回収される。観光概念や専門職大学制度を考える場合にも、理解しておかなければならない。

第4節 大型交通施設整備と観光の誕生

近代概念の観光活動を可能とするには大量輸送手段が必要である。それが古代のエジプト、ローマ、中国では、運河、道路であり、その整備には巨大な権力を必要とした。近代の鉄道整備においても同様であり、いち早く資本蓄積を行った英国に登場することとなった。

1 古代社会の大型交通施設整備

紀元前二十世紀古代エジプト社会の大型交通施設は、灌漑用水を兼ねた「ファラオの運河」であり、ナイル川から紅海まで達する東西方向の淡水運河が整備された。ローマ街道は、紀元117年頃には、主要幹線道路は約八万六千キロ、全ての道路の総延長は二十九万キロ（資料により十五万キロ）にも達していた。

七世紀隋の煬帝によって華北と江南を結ぶ大運河（㊦京杭大運河）が完成した。この運河は中国の南北二千五百キロを結びつける大動脈となり、唐の繁栄の一因となるとともに、五代から宋にかけては黄河と大運河の結節点である開封に首都がおかれた。またこの運河の北端である北京にも、元代以降の歴代中国王朝の首都がおかれ、欧米列強の進出時の港湾封鎖にも、京杭大運河により交通に支障が出なかったように、中国の歴史に影響を与えた。

2 英国産業革命と鉄道

2-1 運河、駅馬車、蒸気自動車及び鉄道

1681年仏国南西部にミディ運河（㊧）が完成し、仏国は大西洋から地中海までを結ぶ交通路が確保された。英国でも1760年代から1830年代にかけて運河時代が現出した。

乗合運送は十七世紀半ばパリでパスカルが乗合馬車会社を設立したことに始まる。馬車輸送は、英国ではターンパイクが整備され郵便馬車でスピードアップも図られ普及していった。人の移動が増加することにより従来の駅馬車も増加し、1830年代英国では毎日三千三百台の駅馬車が走行し、黄金時代を迎えていた。

蒸気自動車は鉄道と同時期に実用化されているが、英国の有産階級には受け入れられず、1865年には馬車を保護し自動車の使用を制限する赤旗法まで制定されている。1830年マンチェスター・リヴァプール間約五十キロを蒸気機関車が、時刻表による定期運行を始めた。すべての鉄道で1,435ミリメートルの軌間が採用された。

2-2 鉄道輸送の大衆化

鉄道網の拡充は新たな旅行文化をもたらした。トマス・クックは、1843年にパッケージ・ツアーを事業化し、近代ツーリズムの父と呼ばれるようになったが、近代ツーリズムは鉄道開業時点で既に始まっていた。鉄道会社は開通直後に遠足用列車を走らせ、1831年に特別列車で人を競馬場に運んでいる。鉄道は安く快適であり急激な拡張につながった。1845年時点で乗客数は三千二百七十五万人を超えその後も急増している。馬車は長距離便では敗退したものの、駅からの二次交通需要が増加し、荷物の集配荷馬車も増加した。

3 米国大陸横断鉄道と観光

3-1 北米も運河から鉄道へ

米国は十八世紀後半に英国から独立したものの人口約四百万人の工業も未発達な弱小国であった。欧州と異なり道路や運河も未発達で交通網は極めて劣悪であった。十九世紀初頭においても、ニューイングランド以外の地方の道路網は貧弱であり、水路が主な交通路であった。入植者はその地で一生を終えるというのが一般的であったから、観光と無縁であった。

米国も鉄道時代を迎える前に運河時代があった。1825年五大湖水系とニューヨークを直接結ぶエリー運河が完成し、ニューヨークは内陸部と外洋を結ぶ港湾都市として急速に成長した。1848年イリノイ・ミシガン運河が建設され、ニューオーリンズからシカゴを通してニューヨークまで、内陸水路ルートが完成した。しかし鉄道の延伸とともにその重要性は低下していった。

3-2 中国人労働者による大陸横断鉄道の完成

独立後の米国は州の連合体であり、1864年まで連邦中央銀行は存在せず、1913年ようやく連銀のみが発券業務を行うことになった。

巨大投資を必要とする鉄道整備には、強い国家権力を必要とする。米国は建設労働力の不足と貨幣資本の不足が著しく、外人労働と外資の調達に苦勞することとなった。1865年に黒人奴隷制度が廃止され、代わって米大陸に労働力として移住したのがアイルランド人（東側現場）と中国人（西側現場）で

あった。セントラルパシフィック鉄道は、全労務者の九割に当たる人員の中国人労働者を雇った。斯波義信は「白人労働者には宿舎と食料が支給されたが、華僑労働者はテントで野営し食費を自弁するという待遇の中で、精鋭さを発揮して、68年9月に完成させた」と記述する（『華僑』）。1869年セントラルパシフィックとユニオンパシフィック鉄道がプロモントリーサミット（ユタ州）で接合し、横断鉄道が完成した。

3-3 プルマン寝台車のビジネスモデル

米国の鉄道は、マイル当たりの賃率は安いものの平均乗車距離が長いので、旅客の負担は軽いものではなかった。ジョージ・プルマンが寝台車の改善に乗り出した。南北戦争（1861年～1865年）の兵員輸送用によって財務基盤を固め、続いて豪華客船をモデルにしたパイオニア号を開発した。暗殺されたリンカーン大統領の葬送列車として使われ有名になり、また葬送列車のために主要路線が拡大補強されたことで、大型客車の通行可能な路線が増えることになった。1867年にはホテルカーとしてプルマン・パレス・カーが開発され、1887年に幌付きデッキの改良により乗客が風雨にさらされることなく車両間を移動出来るようになった。1907年に全鋼製車両が導入され、常に便利、快適、豪華、安全を追い求めた。

車両製造、販売だけでなく、自社所有の寝台車、食堂車を連結運行し、自社のコック、ポーター、車掌を乗せて乗客サービスをする事業を展開した。追加のプルマン料金を支払ってプルマンの豪華な客車に乗るかの選択が出来るようになった。全米を覆うプルマンの寝台車網が展開され、一晩で四万人に寝台を提供する豪華ホテルチェーンとなっていった。

3-4 鉄道規制とその影響

連邦法の鉄道法制は1887年の州際通商法の制定が最初であるが、その前に各州が独自に州法を制定し一社毎の許可制を採用していた。運賃は州により異なり、距離比例制を採用する州が多かった。運賃を巡っては、鉄道と農民は敵対の関係になり、やがて農民運動へと発展し、鉄道の運賃規制要求運動になった。これが1870年代のグレンジャー運動であり、全国レベルの問題に発展した。

最高裁は運賃規制を認めなかったが、1890年代の不況下でセオドア・ルーズベルト大統領は運賃規制を最重要課題とし、「妥当かつ公正な運賃」という運賃制度が確立することになった。この原則は日本においても、戦後占領下で制定された旧国有鉄道運賃法の「公正かつ妥当な運賃」原則にまで影響し、国鉄民営化まで継続したのである。

鉄道建設を巡る汚職事件が鉄道の政府規制を誘発し、州際交通委員会（ICC）による連邦規制の全盛時代を築いた。この規制により交通研究者が鉄道を自然独占産業と見なすのが当然と考えられるようになった。1920年鉄道法制が確立し、1930年代には自動車運送、航空運送の規制にまで広がり、公的規制による鉄道衰退に拍車をかける時代を迎えた。規制当局が1966年から運輸省（DOT）に変更になり、鉄道政策については「スタガー法」（鉄道の規制緩和）が成立することとなった。この規制緩和の方向が、時間を要したものの、日本の観光産業の発展につながったのである。

4 シベリア鉄道と中東鉄道

4-1 シベリア鉄道の国際性

後発の列強ロシアにとって、産業革命を引き起こすためには資本が不足しており、仏国資本の資金援

助を受け小麦輸出にも力を入れシベリア鉄道を建設した。結果1896年から1913年まで、年平均五十万トンの小麦粉等を輸出している。

シベリア鉄道は欧州各国との国際連絡運輸を通じ、日本の1920年代国際観光事業にも重要な役割を果たしてきた。金本位制時代、日本の在外決済機関は全てロンドンにあり、国際決済に要する手形は全てシベリア鉄道で輸送され、国際金融の生命線となっていた。

4-2 東清鉄道(中東鉄道)と南満州鉄道

ロシアは満洲里からハルビンを経て綏芬河へと続く本線と、ハルビンから大連、旅順へと続く支線からなる東清鉄道を計画し、日清戦争直後の三国干渉の見返りとして、満洲北部の鉄道敷設権を得た。中国人労働者が大量に投入され、1897年にウラジオストク～ハバロフスク、1903年に南満洲支線が完成した。ロシアは鉄道建設資金の仏国銀行への返済のため、緊縮財政を採用した結果ロシア革命を発生させる社会不安を引き起こしている。

日露戦争後のポーツマス条約により、長春以南の南満洲支線は日本に譲渡され南満州鉄道となった。中華民国成立後もロシアによる東清鉄道の利権は継承された。1932年に満洲国が成立すると、東清鉄道は事実上の満洲国とソ連の合弁となり1935年東清鉄道は満洲国有鉄道となった。満鉄時代の観光政策に関しては『観光の政治学—戦前・戦後における日本人の「満洲」』等、高媛による一連の先行研究がある。高速鉄道時代に入った現代中国では、ロシア建築物や「あじあ」号等の鉄道遺産を観光資源として活用している。

5 大型旅客船と観光

5-1 大西洋横断

英国と欧州大陸を運航する帆船は十八世紀から存在したが、十九世紀初めまで定期性は維持できなかった。郵便船が輸送出来る乗客も十二名までと定められ、その程度の需要しかなかった。

大陸間郵便船往來の必要は米国側に強かった。定期運航を宣言し、1818年ニューヨーク・リヴァプール港で始まった。移民の米大陸渡航は、この後海運会社のドル箱になっていく。田中航によると、定期船就航前の1790年から1810年までの二十年間に毎年六千人ほど欧州から米国へ移住していたが、1819年から蒸気船時代を含む1859年には合計五百万人もの移民がアメリカに渡った（『蒸気船の世紀』）。帆船では正確な定時運行が困難であり、十九世紀初頭以来、欧州と新大陸の人や物の往來は増加の一途をたどっていたから、大型蒸気船の開発が急がれる情勢であった。

5-2 汽船の登場

1838年蒸気船が初めて北大西洋航路に登場し、1840年外輪船が登場した。帆船に代わり1840年代から60年代に次々と外輪蒸気船が大西洋定期航路に就航した。早いうちから観光旅行に出かける富裕層も見え始めた。1850年頃には三千総トンクラスの船が登場し、次第にスクリュー船へと比重が移っていった。1880年頃から食糧保存と火災防止に必要な設備として、陸上よりも早くに、電灯と冷凍庫が客船に導入された。

1869年に仏人レセップスによりスエズ運河が開通した。帆船はこの運河の航行が困難であり、汽船が完全に世界の海の主役となった。

運賃負担力の高い郵便物は、馬車時代から航空輸送時代に至るまで、導入直後の運送機関の経営を支

える重要な役目を果たしてきた。汽船も同様であり、1850年に米政府から高額郵便輸送契約を獲得して経営安定に寄与した。

1910年代タイタニック級をはじめとする客船が登場して一気に五万総トンクラスにまで大きくなり、大西洋を最速五日以内で横断するようになった。タイタニック号の定員は、一等325名、二等285名、三等1,339名、クルー885名と、十分に観光客輸送の役割を担っていたといえる。

5-3 スエズ運河開通による観光振興

十九世紀半ば以降、英国の移民や軍隊がインドや豪州方面に送り出されるようになった。特に豪州は1851年にゴールドラッシュが起こり多数出かけるようになった。石炭補給のため地中海経由エジプトへ行き、そこから陸路移動して紅海側のスエズ港へ行き、また別の蒸気船に引き継ぐという方法がとられた。1858年にアレキサンドリアからカイロを経てスエズに至る英国支配の鉄道が開通している。このため英国は仏国によるスエズ運河掘削に反対したことはよく知られている。

1869年スエズ運河の開通は世界史的大事件であった。ロンドン・ボンベイ間の距離は、喜望峰回りの一万千マイルから運河経由の六千四百マイルへと半減し、ロンドンからシンガポールへスエズ運河経由では四十二日で着けるようになった。

トマス・クックはスエズ運河開通の1869年、初のエジプト・パレスチナ旅行を募集して四十人のツアー客を送っている。中東ツアーは以後クック社の通年営業を可能にする冬の売り物ツアーとなっていく。スエズを通過する船の八割が英国船籍だった。運河の開通は欧米人の旅と観光を大きく進展させたが、欧州帝国主義支配を急速に進めるきっかけともなった。

5-4 豪華客船の時代

第二次産業革命により、科学技術の進歩が相互に関連しながら飛躍的にスピードアップした。船舶関連に限っても、船体の材質（鉄から鋼へ）、燃料（石炭から重油へ）、エンジン（レシプロタービン、そしてディーゼルへ）、電信の実用化と海底電信ケーブルの敷設、電話（1886年）、電灯等である。船は大型化し、居住性も快適になり、浮かぶホテルと形容される豪華客船の時代が到来した。それとともに、出稼ぎ労働者がデッキ・パッセンジャー（甲板旅客）として出現しているのは、当時のローコスト・キャリア（LCC）利用客である。

第二次産業革命により新しい勢力も台頭した。欧州では国家統一を成し遂げた独国が登場し、欧州外では米国が大きく発展して、国際交通においてもこの両国が一大勢力になってきた。そして、アジアでは日本が海運国として急成長を始めていた。

戦争終結とともに、客船保有に余裕があった英国が大戦後の客船航路をリードし、豪華な船旅を競った。この時期から第二次世界大戦勃発に至る期間が豪華客船の黄金時代である。

仏国は1910年に他国に先駆けて政府機構に観光の名を冠する組織オフィス・ド・ツーリズムを設置して対外観光宣伝を始めた。

1929年に始まった世界恐慌は客船事業にも大きな影響を及ぼし、定期船旅客の激減への対策として、船会社は観光クルーズを積極的に展開した。富裕な国際観光客の落す外貨の力が強く意識され、外客誘致競争も活発化し第二次世界大戦勃発まで客船時代が継続した。

5-5 ゴールドラッシュとパナマ運河

1848年にゴールドラッシュが始まり米東部から人々が西海岸をめざした。大陸横断鉄道はまだなく、

人々はパナマ地峡をめざして押し寄せたため、1855年にはパナマ鉄道が建設された。

パナマ地峡がコロンビア領であったため、米国はパナマ独立派の運動家と手を結び、1903年コロンビアから独立宣言させた。パナマ運河条約を結び、運河建設権と永久租借権を取得し、1914年に開通した。1999年末にパナマに完全返還された。

パナマ運河が開通すると、同一船による世界一周も可能になった。運河開通が第一世界大戦勃発後だったため、最初の世界一周は大戦終結後の1922年末から翌年年始にかけて行われた。以降世界一周クルーズは富裕な客を乗せて毎年行われるようになり、米国が最大のクルーズ市場であった。

6 濫觴期の航空輸送

十九世紀末既に蒸気機関車や車が走り、蒸気船が幅を利かせ、1911年にツェッペリン伯爵が硬式飛行船の独国内民間航路を開設していた。

1903年ライト兄弟の固定翼機による世界初の動力飛行が行われたが、ライバル関係にあった米国スミソニアン協会は認めず、1928年ライトフライヤー号は英国の科学博物館で展示されることとなった。1942年になりスミソニアン協会はライト兄弟の偉業を認め陳謝しライトフライヤー号は米国に戻った。

1919年パリ・ロンドン間を乗客十一人による定期商業飛行が開始され、1925年に朝日新聞社の初風号、東風号が東京からモスクワ経由ローマまでを飛行した。1927年リンドバーグがニューヨークからパリへと約33.5時間の単独・無着陸・大西洋横断飛行に成功した。

7 観光と自動車

現代の観光活動はその半数以上が自動車により行われている。従って自動車所有者が少数の貴族や富裕層に留まっていた段階では観光とは無縁の存在であった。観光とのつながりは、1908年のフォード・T型の発売から始まる。大衆化であるモータリゼーションの発生は1920年代の米国であり、次いで西欧諸国である。1908年に米国で世界初の自動車専用道路が開通し、第一次大戦後に独国においてアウトバーンが建設された。

8 帝国主義下の船籍問題

8-1 植民地の法治主義

植民地経営の経済的限界を感じていた欧米列強は、中国や日本に開国は迫ったものの、従来のような植民地政策はとらず、治外法権、関税自主権等を活用した不平等条約（注）により、コストをかけなくすむ方式へと転換し始めていた。

（注）近年では、徳川時代に締結されたものは、実質上必ずしも不平等なものではなく、長州等の攘夷運動やその後の明治政府の対応に問題があったとされる。

日本も、三国干渉が契機となり、植民地帝国へと踏み出した。欧米は最恵国待遇により集団非公式帝国主義をとることが可能であったが、日本はまだそのアウトサイダーであり、大使の交換が認められたのは日露戦争後のことである。

明治憲法には海外植民地に関する規定が存在せず、法的位置付けを打ち出したのが美濃部達吉である。立憲政治が行われていない海外植民地は専制政治のもとにある「異法区域」であり、司法権の独立も完

全ではなく、行政権と立法権の分立もなかった。1896年帝国議会で成立した法律六十三号により、台湾総督はその管轄区域内において、法律の効力を有する命令を発することができるとしたが、天皇機関説の美濃部達吉どころか天皇主権説の穂積八束も反対していた（『日本の近代とは何であったか 三谷太郎』）。今日の観光資源として活用される「歴史認識」問題の発生にもつながる原因になった。

8-2 外国籍船の沿岸輸送

十五世紀頃から科学技術の進歩によって、広大な海洋を利用することが可能となり、十九世紀までに海洋を公海と領海という二つの制度に区分する基本構造が成立した。教科書は国家の三要素を国土、国民、国家権力とするが、この公海の実在は、便宜的に船籍を必要とした。英国航海条例の時代は船舶の所有権、製造地、海員が船籍の三条件とされたが、現在は所有権のみである。その所有権も自然人の影が消えることによりフィクションの色彩が強くなっている。

維新直後、明治政府は日本船舶による貢米輸送の確保に腐心し、外国船の不開港場の出入は禁止できたものの、開港場間の回漕はオーストリア・ハンガリーとの条約（1869年）に代表される不平等条約および日本海運の実力から認めざるを得なかった。その後鉄道整備等もあって沿岸輸送問題は解消し、1899年船舶法3条「日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄航シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス」の規定により、外国船はわが国沿岸輸送から姿を消す体制となった。制度的には外国船舶に頼らなくてもよい体制とはなったものの、指揮運航を外国人の船長に委ねる日本船舶は遠洋航路を中心にまだ相当数存在した。日本人船長が外国人船長を凌駕できるようになるには、積極的に日本人海技の独立方針を示した航海奨励法（1896年）の効果を持たなければならなかった。

自国内の沿岸輸送を自国船舶に制限するカボタージュ制度は、英国の航海条例により始まったとされ、英国は植民地を含む国内輸送を英国船舶の独占とすることにより、植民地貿易の巨額の利益を独占したとされる。最も厳しいカボタージュ制度は1920年米国籍船法で、沿岸輸送は自国製造船に限定している。

わが国船舶法は英国流の大沿岸輸送主義を採用したとされるものの、船舶法自体の施行区域は、当時内地に制限され外地には適用されないとされていたため、大連籍船等の問題が発生することとなった。

8-3 法治国家と大連籍船

ロシア時代に自由港であった大連港は、日露戦争直後の国際情勢もあって、外務大臣は外国政府に対し内地・大連間の貿易に外国船の就航を認める旨を通達した。その一方で、日本船舶である大連籍船は、1906年勅令第236号により関東州と内地の間を通航する場合は開港場に制限された。

便宜置籍船の起源は、米国の酒類製造・販売・運搬等禁止法（1917年）に求められる。このいわゆる禁酒法の規制を逃れる目的で、米国籍船がパナマに船籍を移したことに始まるとされる。米国領海内では外国船にも適用される報道がなされており、当時日本の新聞でも話題になった。大連籍船はこの便宜置籍船以前に誕生していた。

大連籍船は従来内地船籍であったが、1911年関東州船籍令が公布され、株式会社の場合は役員のおよそ二以上が日本人の所有であれば日本船舶とすることができた。これに対して船舶法は制定以来一世紀にわたり、役員全員が日本人であることを要件とし、その問題点が古くから指摘されていたにもかかわらず、日本海運企業の実需が発生していなかったことから1998年まで改正されずにきていた。船籍、船員はグローバル化されてきたが、経営陣はグローバル化されていなかったからであろう。大連籍船は日章旗を掲揚し、国際関係は外務省が担当するものの、海技資格等海事法令は関東州関係法令が適用され、内地海事法令が適用されないところから、通信省は海事法令の統一化を課題としていた。

8-4 関東大震災とカボタージュ

大連籍船の内地寄航は開港場に限定され、例外的に伊勢湾について通信大臣から特許されていた。沿岸輸送も大連籍船は外国船扱いと受け止められ、樺太・内地間輸送には参入できないと認識されていたが、1923年関東大震災復興を契機に、乾汽船の菊桐丸が樺太汽船に備船されることとなった。通信省は、復興木材の船舶運賃抑圧策として、大連籍船の樺太開港場寄航は内地船舶法上問題ないと解釈を明確化した。これに対し内地船籍船主は輸入関税が免除されている大連籍船にも日本の内地船舶と同様の待遇を与えるということで問題化した。その結果、1925年樺太船舶令（勅令）が施行され、内地船舶法の施行区域が樺太に拡大された。その際、沿岸輸送の特許権限をめぐって通信大臣とするか樺太庁長官とするかで、内地船主と樺太産業界で意見対立が発生し、内地入港には樺太庁長官が通信大臣と協議することで決着した。

1925年英国大使から内地・大連間輸送の許可の照会を受け、通信省は「台湾朝鮮樺太関東州南洋新領土及び帝国内地各港間の航路は沿岸貿易と認むるが故に外国船舶の内地大連間の貨物輸送は禁止するを妥当なりとす」とそれまでの方針を変更することとなった。同時に1925年関東州ノ船籍制限令（勅令）が制定され、内地・外地間輸送問題は制度的に整備され、大連籍船問題も収束することとなった。

第5節 疫病が生み出した国境と人流

病原体が生物かは議論があるが、感染した個体を殺さない、長い進化の歴史があり、これからも続いてゆく。人が定住し更に家畜飼育を始めたことでリスクが高まり、人が各地を移動することにより感染症を広め多数の人々が死亡する歴史を繰り返してきた。

1 検疫の起源

時代を象徴する病気がある。その多くは伝染病で、ヒト、モノの移動に伴い流行した。ペストの流行では欧州全人口の約三分の一が死亡したと推測され、その結果農民の地位が向上したとされている。十七世紀のミラノを襲ったペストの状況を語るマンゾーニの名著『許嫁』は「外国人を危険とみなし」「デマに翻弄され」「必需品を買いあさり」「医療危機」と描写している。十六世紀には梅毒が流行し、十七世紀から十八世紀は、発疹チフスと天然痘が蔓延した。

2020年はCovid-19で世界の話題が始まった。致死率が低いにもかかわらず関心が集まったのは、治療手段が未開発であったうえに、国内外の人流が一気に感染者を急増させたからである。これに対して各国の採った施策は、自国内の観光をはじめとした人流活動の制限とともに、国境封鎖であり国境と疫病の関係が改めて認識された。検疫の語源は十四世紀のペスト流行の経験から、ヴェネツィア共和国は外国船を四十日間港外にとどめておき、発病の心配がない船に限り認めたことにあるから、発想は今と変わらない。

2 都市と疫病

コレラはインドに固有の風土病に過ぎなかった。1817年突如として世界的流行が起こり、コレラ菌が全世界にばら撒かれた。その過程には欧州のアジア植民地政策が深く関わっていた。日本でも1822年に

コレラが上陸している。1830年代のロンドンもパリも急激な人口増加のため、それまでの都市構造が飽和状態となり庶民階級が暮らす地域の衛生状態は劣悪であった。そこに出現したコレラは、都市の衛生状態を見直すきっかけとなった。

十九世紀初頭、英国では砂糖入り紅茶が労働者階級に浸透した。砂糖関税を撤廃し、安価な朝食を提供しようという動きが出た。奴隷制の元にある砂糖産地の西インド諸島関係者の政治的打倒と、東インド会社の茶独占の廃止に焦点が向けられた。庶民階級に紅茶が普及した結果、コレラ蔓延の原因であった生水飲料が避けられた。

アメリカ大陸の原住民が減少した理由は、戦争よりも疫病の影響が大きいと考えられている。欧州都市は各地からの旅行者により疫病の巣と化し、生き残った住民には免疫が出来ていたからである。

3 都市蟻地獄説とコレラ一揆

1600年の日本の人口は千七百万人説が有力である。近世後半からは灌漑技術の進歩によりジャポニカ米が生産された。十八世紀から十九世紀にかけて、三都及び地方の大都市は人口減少もしくは停滞傾向にあった一方で、一万～五万人規模の都市と、それより小規模の在郷町において人口増加があった。大都市が周囲の人口をひきつけ、そこにおける結核等の高死亡率と低出産率とで、都市の人口を減らしていった。これを都市蟻地獄説と呼んでいる。

明治期にコレラ一揆が発生した。日清、日露戦争よりコレラでの死亡が多かったからである。英領インドからの流入に対して、治外法権制度により、日本国は防止する手立てがなかった。疫病は流言飛語を生み出した。現在でも、SARSやCovid-19に関する報道は、本質的に変わらない。観光活動に大きな影響を与える。

4 タイタニック号事故と検疫

1912年に発生したタイタニック号事故では三等船室客の犠牲者が多く出た。船尾の三等船室にいた乗客はほとんどデッキまでたどり着けなかった。三等船室を一等や二等の区域と隔離する壁や仕切りに阻まれたからである。米国移民法が、感染症拡大防止のため三等船客を隔離するよう定めていたのである。一等、二等の船客はマンハッタン島の主棧橋で降りるが、三等乗客はエリス島（アメリカ合衆国国家歴史登録財）で健康診断を経なければ降船できなかった。

5 スペイン風邪とCovid-19

スペイン風邪は第一次世界大戦の最中の1918年に発生しピークを迎え、1920年まで続いた。全世界で当時の総人口の2%に当たる四千万人（日本では約四千万人）の死亡者が出たといわれる。大戦で大規模な人流が発生した。兵士だけでなく労働者たちも各地へと移動したため感染が広がった。多くの中国人労働者が米大陸に渡っている。第一次大戦の戦死者は総人口の約0.5%であり、パンデミックによる死者のほうが大きく上回っていた。犠牲者の増加で労働力不足になり、賃金が上昇した。

二十一世紀のCovid-19は、兵士や労働者ではなく、国内外を移動する旅行者によって広められた。日本政府も公式サイトにおいて字句人流を使用し、各国メディアもSocial distancing、都市のlockdownといった人流に関連する字句を使用するに至った。

第6節 戦争・メディアと人流・観光

1 新聞と戦争

日露戦争は多くの人々にとって、招集地への形で手にした初めての旅であった。日露戦争とともに軍事郵便制度が生まれ、軍人が発する郵便のほか、内地から戦地にあてた郵便物が無料で扱われた。はがきを書くという経験が広がり、観光絵葉書も普及した。

日露戦争勝利のムードを盛り上げる戦跡旅行が企画された。主催は講和反対を展開した新聞社であった。戦争という特ダネを失った新聞各社は、読者の人気を集める博覧会やイベントの開催に励むようになり、関東大震災後には満洲旅行ブームが出現した。1929年には団体客総数二万人のピークに達している。

2 国際観光宣伝時代の世相

1911年に日欧間でシベリア鉄道利用の連絡運輸が開始された。第一次大戦とロシア革命の影響で一時的に廃止されたが、ソ連と国交を回復し「黄金の二十年代」（1925年～1931年）が到来した。

第一次大戦終了後スイスを皮切りに欧州各国が外客誘致機関設置に乗り出し、敗戦後の独国は米国人誘客政策を積極的に展開した。日本も1930年に国際観光局を設置した。初代局長の新井堯爾は「独国は戦後に於ける経済復興の重要性等として観光事業に力を注ぎ、殊に米国に対して主力を傾倒した。米国は年々四十五万人の海外旅行者を出し、その消費額は約十八億円であった。独国はここに注目し、漸次米国の感情を和らげ現在では独国の来遊する外客中の第一位を占めるになった」（『観光の日本と将来』）と記述している。

日露戦争を契機に国民の義務が兵役にもあることの認識が広まった結果、1925年に男子普通選挙法が施行された。古代ギリシャ（㊦）がアケメネス朝ペルシャ（㊦）ペルセポリス）との戦争後、アテネに古代民主制が確立されたことと同じである。大正期、政党政治が実現し、婦人参政権、農地解放、労働法運動が活発であった。これを信夫清三郎が「大正デモクラシー」と名付けたのは、1950年代のことである。

国際観光局が1930年に設立された背景を理解しないと、平和産業の観光が満洲事変時期に設立されたことが不思議に思われる。しかし、観光を政策論として考えて、時代背景を理解すると納得出来る。日露戦争後の社会情勢を反映して国際観光政策は展開されたわけで、太平洋戦争初期までは、観光客は増加の一途をたどっていた。

3 ラジオとご当地ソング

大正時代までレコード会社は「はやった歌」をレコード化していたが1929年の東京行進曲あたりを転機として、歌を作ってはやらせる姿勢に転換した。1925年に設立された日本放送協会のラジオ放送で取り上げられ、その結果レコードの売り上げが伸びた。茶きり節、ひえつき節等が、全国観光地からの要請により誕生した。寄席等の興行場主は当初ラジオと自分達の商売はトレードオフの関係にあると認識し軋轢があった（『1930年代のメディアと身体 吉見俊哉編』）が、次第に活用する姿勢が変わっていった。

歌による観光振興は東京が発信地でありご当地ソングは東京で作られた。このメディアを活用した地域振興は、活字、電波が東京情報の一方的な地方送りを行うことによつての効果であった。民謡という

言葉が一般的に使用され始めたのはテレビが普及する1960年以降であるから（『はやり歌の誕生 朝倉喬司』）、新しいのである。

4 間蔵Ⅱ等に見る戦前昭和のクール・ジャパン

朝日新聞記事検索システム間蔵Ⅱをもとに、観光を巡る戦前戦中の世相を概観すると、現代と類似点が数多く見い出される。

景観論は1930年代から存在した。「鉄道用電線が御殿場国府津間鉄道車窓からみる富士山 (㊦) の景観を損ねるから地下化」と静岡県知事の発言が報道されている。現代の電柱地中化問題である。これに対して国際観光局長が賛成するが、鉄道省電化課長は「経費がかかるので反対側に移動させられないか」と発言している。鉄道省内でも国際観光局と施設整備部門での意見調整がなされていなかった。

国立公園指定を期待する地元の寄付をもとに、北海道長官が中央の文化人を招待した。これに対し内務省は宴会などの催しを遠慮されたいとの通達を発している。記事では「大名行列視察に内務省憤慨 北海道国立公園候補地の地元歓迎」と報道している。現代なら世界遺産登録を巡る文化人の接待といったところである。

西洋人が撮影した「Cruise to Japan in 1932」がYou-TubeにUPされている。映像は、京都 (㊦) に芸者、奈良公園と鹿、富士山、日光 (㊦)、宮島 (㊦) であり、バックグランドミュージックは日本語で歌っている「支那の夜」であるが、これが当時の代表的な西洋人の日本像なのであろう。

1933年からは海外観光宣伝に「真の日本精神の宣撫」が用いられる。ナチスはオリンピックを宣伝の場として活用した。日本も1940年東京オリンピック誘致は、十分に国威発揚の効果を考えていた。「東京に一大観光ホテル建設」「日光 (㊦)、箱根、湘南、富士、京都、奈良 (㊦)、神戸に完全ドライブウェイ」「川口、名古屋、川奈、雲仙、唐津の新観光ホテル」といった報道がなされている。

全国に四百を超える観光協会が設置され、観光協会の連合会を作ることとなった。国際観光局から補助金が支給され、地区協会代表者には二等無賃乗車証が支給された。1930年代クール・ジャパンの絶頂期に、国鉄無料パスの観光協会への支給や観光ポスターの駅構内における無料広告が始まった。今様DMOのはしりである。

東京の施設整備も現代と同じである。「大蔵男爵先手で鉄道省の東洋一ホテルが暗礁」(1937年1月20日)との記事で、オリンピック需要に帝国ホテルが三百室の増加で対応するとの方針に対し、鉄道省は五百室のホテル計画を皇紀2600年後の平時の維持が困難とあきらめたことを報じている。ポストオリンピックの需要反動減を配慮出来る余裕が当時の鉄道省にあったことがうかがえる。

「風致か資源かで厚生省、商務省意見対立 阿寒、十和田で鉱区認可」の記事は、戦後の「自作農か観光か」を思い出させる記事である。1938年新設された厚生省は、戦力増強には国民体力向上が必要との軍部の要請により設置された。

諜報活動は戦時をうかがわせる報道である。「外客誘致と防諜は国策ではあるが相反するものであるので専門家招聘要請等を議論」や「観光局黒星」海外宣伝用パンフ 軍機保護法に抵触 損害二万円」「観光にも防諜」「真の日本の姿を宣伝するため百八十度転換の新体制案 観光地区を設けて外人の国内散在を防止」の記事は緊張感を感じさせるが、鉄道省国際観光局と軍部の連絡不足の印象もある。

皇紀2600年は満州等の旅行ブームで、この年前後にラジオの普及率は右肩上がりであった。1941年にはバンコックに観光宣伝事務所を設置した。1942年は国際観光の最盛期である。戦争は明るく豊かな生活への高揚感をもたらしていた。戦局悪化は1944年以降のことで、死者の九割は1944年以降に生じ

たのである。

吉田裕（『日本人の歴史認識と東京裁判』）によれば、日本政府の反米的なキャンペーン展開は、1943年の2月ガダルカナル島の敗北の段階からだとする。横文字の禁止も始まった。意外と遅い。戦時下においても、英国に対する感情とは異なり、米国にはある種の憧れが底流にあったとされる。

5 戦時体制の人流・観光の状況

戦時の統制経済では官製相場により株の値動きを制限していた。それでも盧溝橋事件時には株価は大幅に下落した。国家総動員法が施行された1938年にも、株価は大きく値を下げた。真珠湾攻撃以後株価はしばらく順調に上がっていった。戦局の悪化とともに政府の情報統制が厳しくなり、ミッドウェイ海戦の戦局は詳しく報道されなかった（注）ため株価に影響はなかったが、ガダルカナル撤退で株価は一時急落し、インパール作戦の前後には大幅な下落に転じた。

（注）国民的人気の高い山本五十六連合艦隊司令長官の積極策を抑えきれなかった海軍は、戦力でも米海軍に勝っていたにも拘わらず作戦ミス等により壊滅的に敗北し、実質上の敗戦を招くこととなったが、陸軍大臣にもその詳細報告はなかったとされている。

1944年2月の人口調査では、内地の総人口は七千二百七十八万人、うち軍隊に在営している者を除く男性人口は三千四百四十四万人であった。陸軍二百九十万人、海軍六十八万人であるから、動員率は5%と余裕があるように見えるが、農業労働力の観点から限界が見えていた。この状態を見越して1943年8月朝鮮において、徴兵制が施行され二千五百万人が動員基盤に加えられていた。日露戦争と同様「権利なきところに義務はない」という法理が働き、朝鮮人に選挙権を与えようと兵役義務を課すこととなった。当面は産業徴用や志願兵で対応された。ここにも観光資源として活用出来る「歴史認識」問題が見られる (㊦軍艦島)。

第7節 戦後の人流・観光の動向

1 終戦前後の人流政策

1945年8月14日ポツダム宣言受諾より、在外日本人六百六十万人、シベリア抑留者等を除くと六百万人が帰国することとなった。内務省の復興国土計画要綱は、五年後の人口を八千万人と見込み、増加人口はすべて農村が受け入れることとし、農村人口五千万人、都市人口三千万人とした。結果的には1950年末までに五百万人が帰還し、六百万人が新たに誕生し、人口一千一百万人が増加した。

1-1 日本人の引揚施策

1945年10月連合国軍最高司令官総司令部 (GHQ) から「日本人の引揚の件」が出され、ポツダム宣言の拡大解釈により非軍人の本格的な引揚業務が開始された。大量の輸送船を喪失したため、米国から二百余隻の舟艇が貸与された。政府は、占領終了後のヒトの移動の強制力に不安を持ち、1952年3月「海外邦人の引揚に関する件」を閣議決定するとともに、「海外からの日本国民の集団的引揚輸送のための航海命令に関する法律」を制定した。

1-2 疎開と復帰

1943年「都市疎開実施要綱」が閣議決定されて都市施設の地方分散が図られた。更に空襲が激しくなる中で、1944年一般疎開促進要綱等が閣議決定され、ヒトの強制的な移動が実施された。終戦後疎開先から復帰が始まり、福島県慶徳村では「人口純流入は1945年中に終了し、1946年は全体では顕著な純流出を記録する年となった。京浜地方への疎開者の復帰行動が、その大きな部分を占めていた」とある（「農村における人口移動 谷本雅之」『復興期の日本経済 原朗編』）。このため「都会地における人口の過度の集中に因る窮迫した住宅、雇用及び食糧の事情並びに災害に対処するため、必要な転入の制限をすることを目的」として都会地転入抑制緊急措置令が1946年に公布され、都市部への転入抑制策が三年近く継続された。近代日本の政策の歴史中でも、例を見ない人流規制施策であった。

1-3 米国流交通施策の押付

戦前、軍事攻撃に対する脆弱性を考慮し、幹線輸送は蒸気機関車が基本であった。戦後は石炭を他産業に優先的に振り向けるために、鉄道当局は極力電化する方針をとろうとしたが、GHQは必ずしも賛成ではなかった。ドッジ・ラインでは、電化の設備投資はやめて、ディーゼル化するほうが安上がりだと停止をかけた。米国流の見方により、斜陽産業の鉄道に資金をまわさず電化も抑えた。そのため国鉄は、サンフランシスコ条約以降に、新幹線誕生にもつながった近代化の最大の柱である電化を行うこととなった。

これに対して、我が国のモータリゼーションを推進することはGHQの思惑と一致していた。田中精一は1947年「平和国家建設国土計画案」をまとめGHQに提出している。資源を海外に求めることの出来ない日本は道路建設を積極的に進め、この道路によって未開地の国土資源を開発するという趣旨であった。

「非軍事化」により航空機の運航が禁止され、航空関係産業はほぼ全滅した。その後講和条約締結前に国内航空運行権を支配しようと連合国の航空会社が運航会社を設立する動きがあったため、日本政府はカボタージュを盾に拒否した。この主張はGHQに認められ、1951年に日本航空が設立されたが、この時点ではまだ日本による運航はできずノースウエスト航空に運航を委託していた。1952年に講和条約を締結して独立を回復すると、航空機の運航が可能になった。

横田飛行場は、朝鮮戦争が終了していない状態として今もなおその広大な空域を含め米軍の管理下にある。米軍百三十万人うち二十万人弱が海外に駐屯するが、そのうち日本四万、独国三万五千、韓国二万五千、イタリア一万二千、アフガン九千、英国八千であり、旧枢軸国に多い。米軍の強い意志の表れでもある。

2 引揚者が生み出したB級グルメ

『引揚者の戦後』（島村恭則編）に餃子等が書かれている。内地の日本人に疎んじられた引揚者は、生活のため食い物屋を始めた。屋台ラーメンはほとんどがそれである。炒醬麵、餃子、満洲鍋、ジンギスカン、明太子、冷麵等も戦後の引揚者が始めたものである。これらが街おこしに活用されているが、歴史を知れば認識も変わる。

3 占領政策の変更の僥倖

米国の占領政策は当初、欧米人のオリエンタリズムをくすぐるような「アジアのスイス」のごとき観光立国としての日本を考えていた。日本が再度連合国に戦争を仕掛けられないようにするためであった。

しかし米ソの冷戦が始まり、1948年10月米国家安全保障会議文書第13号の2「アメリカの対日政策に関する勧告」が出され、対日政策の大転換が行われた。日本に経済立国として「反共の簿壁」の役割を担わせることとなり（『日米関係資料集1945～97 細谷千博他』）、賠償案が事実上無賠償になった。

4 占領終了と国内観光の誕生

4-1 観光施策 ～外貨獲得～

外客誘致政策は戦後、進駐軍対応のため運輸省に観光課が復活する形で続き、Railway Transportation Office (R.T.O) が国鉄東京駅丸の内南口改札脇に設置された。現在でもR.T.Oレリーフが京葉線地下八重洲口改札に保存されている。

戦後復興期の国会本会議では観光政策の重要性が今日以上に真剣に論議されている。当時の観光とは国際観光のことであり、農業技術者まで戦争に駆り出したから、国内での食糧生産に支障が出ていた。そのための外貨獲得が急務であり、外客誘致が最重要だと認識された。外客誘致に必須のホテルは占領軍に使用されており、新たにホテルを確保する必要があった。運輸・厚生間の調整が困難なため議員立法により、1949年国際観光ホテル整備法が成立した。

観光国土計画が提案されている。観光事業に関する法規の不整備が論じられたものの、今日活用されている観光法制度の骨格は占領期にすべて出来上がっている。占領終了に備えて、外国人旅行者を保護するための旅行あつ旋業法も制定された。観光立国論も1954年に登場しており松下幸之助は「観光立国の辯—石炭掘るよりホテル一つを—」を文藝春秋1954年5月号に発表している。

戦争中国総動員法体系で規制されていた旅行あつ旋業は、戦後自由営業となった。米国占領化においてはGHQのらみが利くから、取締まりは必要がなかった。復興期を迎えても外客誘致の必要性は高く、1952年サンフランシスコ条約発行に備えて、悪質あつ旋業者取締等のため旅行あつ旋業法が施行された。GHQのらみが利かなくなるからである。日本人のみを対象とする邦人旅行あつ旋業法に比べて、外国人をも対象とする一般旅行あつ旋業法に対する営業保証金を高額なものとした。

1948年に旅館業法及び温泉法、1949年に国際観光事業の助成に関する法律、通訳案内業法及び国際観光ホテル整備法、1952年に前述の旅行あつ旋業法等の観光に関する基本的な法律が制定された。戦後復興期に制定された観光関係法制度は外客誘致による外貨獲得を目的とするものであった。外貨獲得は厳しい為替管理等に関する国策として国の行政機関の手により進められてきた。その後旅行業法の制定以外は今日に至るまで規範性のある大きな制度改正はない。

観光資源の再整備の動きも活発化し、1946年伊勢志摩が国立公園に指定され、1948年には厚生省の中に国立公園部が設置された。1949年には国立公園法が改正され、景観維持と利用（観光等）の調和が公園計画により図られることとなった。なお、文化財を総合的に規定する法制度は法隆寺失火事件を契機に制定された文化財保護法であり、1950年議員提案により制定されたが、文化財を観光資源とする認識が同法提案理由説明から伺える。

4-2 戦時補償特別措置税の実施

昭和21年10月に戦時補償特別措置法が公布され、いわば政府に対する債権者である国民に対して、国側が負っている債務金額と同額の戦時補償特別措置税が賦課された。海運界は初戦時には景気が良く、軍事物資の運搬等で利益を上げていたが、結局のところ、戦争中に徴用された船舶や運賃が帳消しにされた。その政治的な見返りが、傾斜生産方式による海運利子補給制度だとも理解出来る。

4-3 所得倍増計画と観光基本法の制定

国民所得倍増計画の構想は「観光、海運その他貿易外収入増加策」を講ずるとしている。1961年自由民主党において観光事業振興法案、国際観光事業法案が検討された。しかし強力な政治的スローガンが存在せず、1963年ようやく自由民主党、社会党及び民社党の三党共同の議員提案により、観光基本法が制定された。

教育基本法（1947年）原子力基本法（1955年）のあと、基本法スタイルの原型は1956年の機械工業振興臨時措置法に求められ、同法に倣った農業基本法、災害対策基本法が1961年に内閣提案により制定された。五番目の旧観光基本法は、議員提案による基本法であり、その意味で1995年以降量産されている今日的議員提案基本法のさきがけであった。しかしながら旧観光基本法を基本法としてその後制定された法律は観光財団抵当法一例に留まり、指針性を持つとされる基本法としての役割が発揮されることはほとんどなかった。

4-4 高度経済成長とディスカバー・ジャパン・キャンペーン

1953年は電化元年とされている。しかし日中戦争が勃発した1937年米国GE社が日本の市場を調査し、その後の四年間の伸びを冷蔵庫は2.8倍、洗濯機は4.9倍、ルームクーラーは9.2倍に増加すると予測していたから、電化は二十年余遅れたのである。1964年東京オリンピックの年に東海道新幹線、名神高速道路が開通したが、同時に国鉄が単年度赤字に転落した年でもあった。マイカー元年の1966年東京モーターショーでカローラとサニーが顔を合わせ、新三種の神器として車加わった。

1955年に目的地域で極めて広範囲にわたる自由乗降が可能な均一周遊乗車券が国鉄から販売された。1960年代に入り、この周遊券を利用して横長のリュックを背負った若者が旅行するさまがカニ族と呼ばれ、のちにバックパッカーへと進化していった。

新幹線国鉄財政の悪化に伴う合理化の進展や新幹線の延伸などにより、1975年以降は国鉄のダイヤ改正ごとに急行列車が削減されるようになり、カニ族の活動が自然と制約されるようになった。

1970年大阪万博の入場者は六千四百二十万人を数え、万博を訪れた人の三分の一が国鉄を利用した。国鉄はポスト万博の需要減に対応するため、大型キャンペーンであるディスカバー・ジャパン・キャンペーンを打ち出した。だが観光がまだ市民権を得ておらず、消費者連盟代表委員は衆議院運輸委員会国鉄運賃法改正公聴会（1972年）において「国鉄のダイヤも、あのディスカバー・ジャパンというポスターに象徴されますように次第にレジャー本位のダイヤに切りかわって」「とんでもないこと」と観光を蔑視する発言をしている。

国鉄はキャンペーンを開始以来一定の集客に成功していたが1977年からのキャンペーンは当時国鉄が五割増の大幅な運賃料金値上げが実施されたこともあって国内航空運賃との格差がなくなり、旅客が急減していた時期でもあり不調であった。国鉄は心機一転「いい日旅立ち」キャンペーンを開始し、キャンペーンソング効果もあり五年三カ月続いた。

駅構内に張られたポスターのテーマとなったのは古き良き日本の再発見であった。萩、津和野などの古い町並みや離島が観光地として脚光を浴びることとなった。この小京都論は、関東関西の二眼レフ時代に新幹線、高速道路開通による東京の観光客の京都への接近を促進する旅行雑誌の発想から生まれた。創刊されたばかりのアンアン・ノンノといった女性雑誌もこれに呼応し旅を特集していた。

第8節 為替管理制度と規制緩和

1 IMF 8条国への移行に伴う海外観光旅行の解禁

憲法は移動の自由を保障し、この自由には海外渡航も含まれていると最高裁判所も判断している。しかし、戦後しばらくの間日本は、厳しい為替管理の採用を余儀なくされ、観光目的の海外旅行は厳しく制限されていた。経済復興にともない漸次経常的取引に対する為替管理は自由化され、1964年にIMF 8条国へ移行した。原則として国際収支上の理由からは経常的取引については為替管理を行わない国になった。東京オリンピックを半年後に控えた同年4月1日、政府関係や業務、留学などに限られていた日本人の海外渡航が、年一回、外貨持ち出し五百ドルまでの制限付きで自由化された。

その後高度経済成長に伴い国際収支も改善し、観光基本法の最も重要な政策理念である外貨獲得のための外客誘致理念は実質消滅した。1971年には日本のGDPが西独（当時）を追い越し世界第二位になり、日本人海外旅行者数も訪日外客数を上回った。同年、旅行あつ旋業法が旅行業法に改正され、規範性の強い観光政策は外国人観光客対策から日本人海外旅行者対策へ政策がシフトした。

2 国鉄赤字の増大と主催旅行（パック旅行）の成長

旅行業法の適用を受けない国鉄が、1955年にパック旅行商品である「周遊券」の販売を始めた。（財）日本交通公社だけではなく複数社の代理販売が行われた。1963年に（財）日本交通公社の営業部門から分離された（株）日本交通公社も、1965年に自らパック旅行商品「新幹線ハイセット」の販売を始めた。

国鉄は1966年の運賃値上により輸送人キロの減少をきたした。このため、1967年に大胆な割引を取り入れた手軽な一泊旅行商品「エック」の販売を始めることとなった。旅行業者も大阪万博を契機に、力をつけ始め、1975年から国鉄と旅行会社の共同商品「国鉄特選旅行」を販売出来るようになった。この過程を通して、旅行会社が自らの計算において販売する主催旅行（パック旅行）商品には、個別の運賃規制の適用が行われない行政慣行が出来上がっていった。海外では例を見ない我が国独自の単品主催商品は、この行政慣行により出来上がっていったものである。海外主催旅行商品の普及と相まって、各種運送法の運賃規制の緩和を促進することとなった。

3 変動相場制と海外旅行倍増計画

1944年米国主導によりドル基軸の固定相場制を決定し、戦後の体制となった。その後1971年にニクソン大統領は米国の金保有量の減少のため、ドルと金の交換停止を発表した。それを受け、同年12月通貨の多国間調整により1ドル360円から308円にドルの切り下げが実施されたものの固定相場制は維持された。しかし長続きはせず、1973年に先進各国は相次いで変動相場制に切り替えた。為替レートを外国為替市場の外貨需給に任せて自由に決める制度になった。

1987年の中曽根内閣時に、増大した日本の外貨保有量を減少させるため、運輸省は日本人海外旅行倍増計画を作成した。1990年までに日本人海外旅行者数を、出国率10%となる、五百万人から一千万人にするためテンミリオン計画と呼ばれたが、円高基調を背景に目標を上回るスピードで計画は達成された。現在外貨保有量世界一の中国も、自国通貨の対ドルレートの確保もあり、中国人海外旅行を促進す

る政策に転換した結果、中国人観光客数が国際観光市場における最大のものとなっている。

円は国際決済通貨として認識されている。国際決済通貨とは、明確な基準はないが、国際的に信用があること、発行国が多様な財を産出していること、国際的な銀行における取引が可能なこと、あらゆる場所での換金が可能なことが実質求められ、円は元とともに、ドル、ユーロ、ポンドに次ぐものとして認められている。

円が国際通貨として通用することにより、戦前、戦後と続いた外貨獲得策は政策としては不要となった。観光立国推進基本法の外客誘致目的も、多くの外国人に日本の文化等を見てもらうという国の誇りの確保としている。

4 国際航空カルテル体制とパン・アメリカン航空の倒産

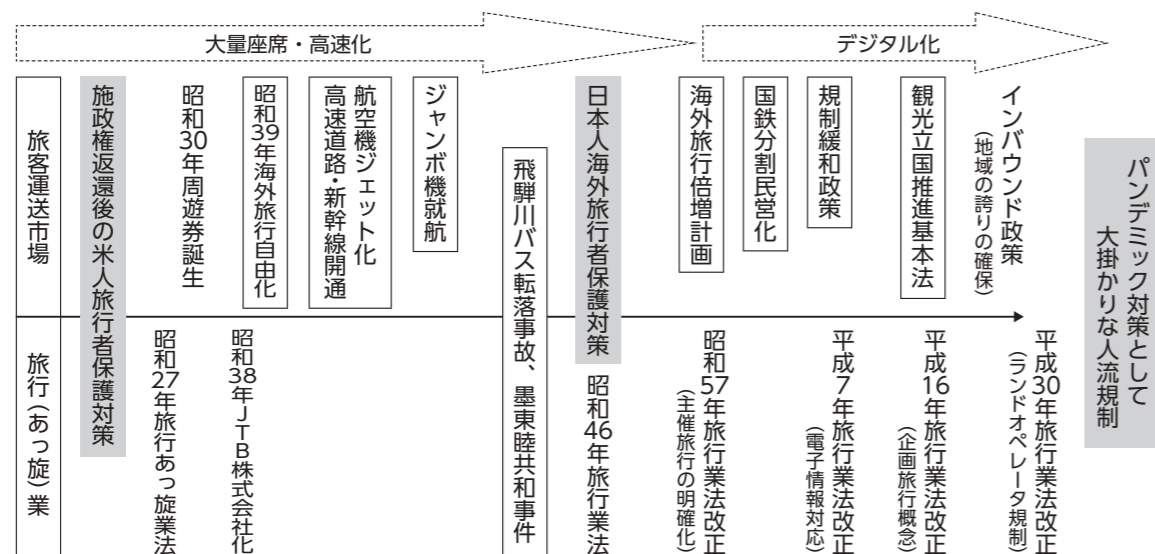
第二次世界大戦後の民間航空輸送は、二国間の条約により航空路線を決めるシカゴ条約を基本としている。そのうえで、航空企業がカルテルを締結して決める運賃によるIATA体制のもと、パン・アメリカンに代表される米国航空企業の一強体制からスタートしている。終戦後しばらく米国以外の国には航空ビジネスを展開する余裕がなかった。米国航空企業は日本の空港をはさんで米国と東南アジア諸国を結ぶ航空路線を運営し、占領終了後も、羽田空港等における発着枠を既得権として有利に使用できた。その影響は不平等条約の解消という長年にわたる日米航空交渉の主要テーマであった。

1963年に米国防省が空軍向け大型輸送機開発計画を発表し、ロッキードに決定した。パン・アメリカン航空は、ボーイング社に民間機への転用を提案して、ジャンボジェット機を実用化させた。1970年四百人を乗せて飛びたったジャンボジェット機は大量輸送時代の幕開けを象徴するものであった。輸送能力を飛躍的に増大させ、航空輸送の経済規制は不合理と認識されるように変化した。

1980年カーター政権が空の自由化政策を推進することによって、大きな変貌を遂げた。ジャンボジェット機による大量輸送システムが競争を激化させ、パン・アメリカン航空は1991年終焉を迎えた。

航空会社が販売する大量の座席は、パッケージ・ツアーの進展とともに、運賃の低廉化を引き起こし、航空需要を増大させた。航空機と空港の増加は更に競争を激化させ、航空路線設定の自由化ももたらし、その結果LCCの登場を可能とさせた。

図1-1 旅客運送市場と旅行業の発展



5 交通機関の民営化と規制緩和

日本国有鉄道、日本航空、日本道路公団が民営化された。国鉄は1964年に初めて減価償却後の赤字になり、1969年には償却前の赤字になった。大蔵省の失敗は減価償却を無視させた国鉄赤字にもある。減価償却制度そのものが英国鉄道会社から始まっているのは皮肉である。国鉄の累積赤字の最大の原因は五方面作戦と呼ばれた有償資金による首都圏通勤鉄道整備投資である。資金借入は郵便貯金等による高金利の財政投融资資金に限定されていたうえ、運賃法定制度の下、投資に見合う運賃収入が確保できなかったため金利が金利を生む悪循環を生み出したからである(『鉄道経営と資金調達 高橋伸夫』)。国鉄民営化時、二十七兆円といわれる国鉄債務の大半は結果的には国債に移し替えられたが、郵便定額貯金の高金利という形で先行的に国民に移し替えられていたとも認識出来る。

鉄道国有主義の廃止は当然のことながら、鉄道、バス・タクシー等の交通政策にも規制緩和策の導入という形で大きな影響を与えた。

日本の航空輸送は、国際線を日本企業としては政府出資の(株)日本航空にのみ経営させるという閣議決定のもとに行われていた。経営リスクの高い国際線を国内幹線の利益により維持するという政策もあわせてとられていた。その後航空需要の増大により、民間企業の路線拡大が図られ、国際線への進出も実施され、最終的には日本航空の完全民営化が図れることとなった。日本航空の民営化は、規制緩和と相まって競争状態の活性化を引き起こし、航空運賃の低廉化をもたらした。LCCの登場は観光客の増大に寄与している。

日本道路公団による高速道路運営の民営化は、高速道路料金の弾力化効果をもたらした。社会実験として実施された道路料金の低廉化は、鉄道、航空との競争のみならず、観光地間の競争を促進させる効果があることを実証した。しかしながら、高速道路の地方路線の整備とあわせて解決されるべきと判断されたことから、高速道路の無料開放の停止は2050年まで継続されることとなっている。

第9節 海外移住と永遠の旅行者

1 海外帰還者と海外ロングステイ

「進め一億火の玉」は第二次世界大戦中に大政翼賛会が掲げたスローガンである。一億というのは当時の台湾、朝鮮の人口が入っている。もちろん今日では帝国主義への批判はあるが、当時の東アジアは人流の国際化という意味では活発であった。

1930年の状況で見ると日本人については、在朝鮮が五十三万、在中国(「関東州」中心)二十九万、在台湾二十三万、在南樺太二十八万という状況であった。朝鮮人については、在日本四十二万、在中国六十一万(うち在満州六十万)、在露が十九万という状況であった。中国人については在日本が四万、在朝鮮が九万であった。朝鮮人労働者の渡航と定着は当時の日本社会に大きなインパクトを与えたといわれている。また、満州には日本人より朝鮮人の方が多く移住し、中国人は日本より朝鮮に多く移住していた。日本の歴史で十万人単位の異民族の流入は、少なくとも近世以降では初めてであった。

外地に移動した日本人は三百六十八万人と、二十世紀前半の人口増加分二千四百万人の15%にあたった。終戦時には二百万人の朝鮮人が内地に存在し、朝鮮から満州にも二百万人が移動していた。終戦により二十万人の軍人軍属が復員し、三百五十万人ほどの外地日本人が帰還した。逆に百六十万人ほどの

朝鮮人、琉球人が帰還した。在満朝鮮人二百十万人のうち、八十万人が朝鮮半島に引き上げ、百三十万人が在満を選択した。冷戦後北朝鮮に帰還した者は一万人で、海外移住政策での日本人南米移住者は八万人であった。

中曽根内閣時に、日本人の海外でのロングステイを内容とするシルバーコロンビア計画が、通産省サービス産業室長により策定され発表された。現在では、移住先各国の富裕層の誘致を巡る課税制度等を活用した政策展開が効果を見せている。

2 永遠の旅行者の誕生

国籍は国民国家に対応した概念である。今日では私法上の権利は内外人平等が原則であり、国籍の意味合いが薄れている。これまでは国籍に関しては、人は必ず国籍を持ち、かつ唯一の国籍を持つべきとする原則があった。多重国籍による不都合を避けるために立法上の工夫がされてきた。現在では欧米等を中心に多重国籍を容認する国が増加し、国籍唯一の原則が国際的趨勢とは言いがたい。

日本では、海外移住及び国籍離脱の自由を憲法の明文をもって認めている。出生による国籍の取得については、自国民から生まれた子に自国の国籍の取得を認める血統主義と、出生地の国籍を子に与える立法、すなわち自国で生まれた子に自国の国籍の取得を認める出生地主義がある。出生地主義の国での出産を目的とするメディカル・ツーリズムが生まれる要因がそこにある。

パーペチュアル・トラベラー（永遠の旅行者）は、各国で非居住者とみなされる期間だけ滞在し、納税する税金を最小にするライフスタイルのことである。目的に応じて、国籍（市民権）のある国、住所のある国、ビジネスを行う国、資産運用を行う国、余暇を過ごす国といった使い分けをする。2017年の海外在住日本人数は約百三十五万人と、1993年から見ると倍増している。節税なり、子弟の教育といった判断により、生活の本拠地を海外へ移動させている。

第10節 2050年の人流 ～空間軸（横軸）と時間軸（縦軸）から考える～

日本政府の人口予測では2050年の日本の人口は九千五百万人になる。政府の人口予測はあまり外れたことはないから、間違いはない。世界の人流は人口の多い米中等を中心に回るであろう。数多くの巨大人流圏をかかえる中国と共存するには、地方創生等の幻想ではなく東京を中心とする日本列島経済圏の強化が不可欠である。

政府の方針では、高速道路の無料開放が2050年に実施されるから、ますます東京中心の人流が形成される。リニア鉄道が整備されていれば、国内航空市場がその分縮小するため、横田基地・空域の米軍専用使用からの解放が航空輸送業界には必須になる。電気航空機が実用化されれば、使われ方も変化する。自動運転車機能も標準装備され事業規制も撤廃される。プルマンカーが「動くホテル」として利用されたように、自動運転車が「動く書斎兼寝室」となり宿泊と移動の関係も連続して考える人流概念に収斂している。

残された課題はサプライサイドではなく、デマンドサイドの問題になる。巨大市場の中国等の極東市場が隣接するから、国際デマンドには事欠かない。問題は国内日本人消費市場であり、日本人の所得水準が低迷したままでは、停滞したままである。

1 人口ボーナスと外国人労働者（極東空間軸）

戦後の日本は、海外から七百万人の帰還者を受け入れ七千～八千万人から復興をスタートさせた。団塊の世代が思春期、成人式を通過するころに人口は一億人を突破し、多くの日本人は夢を抱いて生活をしてきた。高度経済成長期、集団就職列車に象徴されるように、増加する人口を三大都市圏が受け入れ、人口の横軸の空間移動が行われた。減少する地方と対比させて過疎・過密問題と呼ばれたが、日本経済社会が人口ボーナスを謳歌したのである。

人口ボーナス概念には、移民の世紀以降の人口移動規制を受けたアジア諸国等のハンディが取り返せる契機を予想させる。経済成長に欠かせない消費者を国内に多く抱える構造がアジア諸国等にはあることを意味する。戦後日本経済の発展の原動力を人口ボーナスに求める考え方は、世界の地域でも経済発展が可能という理解を広めることにつながる。

2 人口の東京一極集中と県庁所在地一極集中（国内空間軸）

日本の農業の三大不変数字である農業就業者数千四百万人、農家戸数五百五十万戸、農地面積六百万ヘクタールは、1875年から1960年まで不変であった。五反百姓を数字で表したものとなる。

江戸の人が田舎の人をオシナというのは信濃から来るという意味からきており、越後等からの出稼ぎをムクドリと呼んだ（柳田國男全集二十九巻）。田植えと稲刈り時期の農繁期に必要な労働を農村内に住まわせていたため、農閑期には過剰労働となっていた。田中角栄の議員立法に公営住宅法がある。田舎から出てくる労働者層のため制定している。現在公営住宅は二百万戸以上供給されているが、一部で外国人入居者が増加しているのは「日本の田舎」から「外国」に変わっただけのことである。

高度経済成長期に続くバブル期は、東京の経済が我が国をけん引した。地方からの人口移動はすべて東京が吸収した。一極集中である。しかし吸収出来る地方からの人口が途絶えた時、東京の経済成長は停止する。人口減少期に突入した日本の経済成長を継続させるため、外国人労働者を吸収することに向かわざるを得なくなった。

日本の人口問題は東京一極集中という空間軸で論じられてきた。ラベンシュタインの法則通り、川上から川下、隣街から県庁所在地へ、県庁所在地からブロック都市へ、最後は東京圏へという動きになって現れていた。東京一極集中も県庁所在地一極集中も同じである。結局「国土の均衡ある発展」という政治的スローガンは「地域の個性の発揮」というスローガンに変質し全総神話が終焉を迎えた。

中国は、都市と農村の戸籍を分離することにより、国内に擬似国境を作った。巨大国家の知恵である。経済成長は可能だが、一人っ子政策は急激な人口構造の変化をもたらし、未富先老現象が懸念された。未富先老とは先進国になる前に高齢化社会に入るという意味である。これは社会問題、経済問題であるだけでなく、国民の生活そのものに大きな影響を及ぼしてくる問題である。

3 人口転換と人口減少（時間軸）

1938年に設立された厚生省では、既に1939年に人口問題研究所（調査部長中川友長）は、当時の先進国の動向をもとに、日本の人口は2000年の一億二千万人をピークに減少すると予測していた。

十八世紀から欧州各国では、死亡率と出生率を劇的に変化させた人口転換を経験していた。人口転換とは、出生率も死亡率も高い多産多死から、死亡率だけが低下する多産少死を経て、最終的に出生率も

低下する少産少死に移行するプロセスをいう。中川友長はこのことが分かっていた。その人口構造が人口操作により変化した。戦後のベビーブームが「生めよ増やせよ」の国家的風潮（大正ベビーブーム）によって引き起こされた。この大正ベビーブームによる戦争中の出産先送り現象が、戦後になって一挙に実際の出産行動になったからである。従って、第1次ベビーブーム期の1949年からわずか8年後の1957年には、合計特殊出生率では4.32から2.04へと急減した。我が国の出生力の大転換がこの時期になされたのである。この出生率低下の背景には、1948年優生保護法の規定による人工妊娠中絶による結果としての人口抑制と、避妊の普及がある。

今日、ブロック都市、県庁所在地都市が東京に向かって、一極集中やふるさと創生を叫ぶとき、その叫びは同時に、人口が吸収された周辺市町村から当該ブロック都市や県庁所在地都市に向かって叫ばれていることも認識しておかなければならない。

今日少子化が叫ばれ2050年には人口が一億人を下回ると予想されている。この一世紀の間に、日本列島では、縦の時間軸で見れば人口の大幅変動が起こるわけであるが、団塊の世代が消滅した段階であっても、人口は一億人を抱えるポテンシャルの大きい社会が継続しているはずである。

少子化防止策として子育て支援策が進められているが、婚姻内出生率は長らく2.1以上の水準を保ってきているから、結婚すれば少子化にはならない。少子化の原因は婚姻（家族）制度にある。晩婚化が進み独身率が上昇したので、少子化になったのである。日本は1960年代までは男女とも国民の98%近くが結婚する国民皆婚社会であった。家族制度を重視し、妻の権利を守るため、裁判所も婚外子を差別していた。しかし前工業化社会では生涯非婚者が日本でも欧米でも人口の二割程度は存在した。日本では近代化に伴って国民皆婚時代が約一世紀足らず続きそして終わった。

家族制度は明治時代に作られたもので、江戸時代以前は事実婚であったため、「民法いのでて忠孝滅ぶ」と保守派は反対していた。逆に現代の日本の医学会では、未婚の女性には人工授精を認めない。そのため海外で出産することになる者が出てくる。

地方創生を叫んでいるのは東京等の大都市を除くすべての地域であるが、日本全体の人口減少下、すべての地域が創生出来るはずがない。一極集中の功罪を見極めたくて、定住に比べ脆弱な交流人口の増加が地方創生になるのかの検証もしなければならない。

4 Covid-19が投げかけた人流論議

Covid-19は人流規制を全世界に認知させた。有効なワクチンが出来るとしても、それが普及するまでの間、規模の程度はあるものの、人流そのものをシャットダウンさせなければならず、主要国はessentialな移動以外を行政命令でlockdownした。WHOは当初、入域制限等の無理な人流制限は効果がなく、経済的ダメージが大きいという認識であった。しかしこのウイルスとの共存を待つ方策は、政治的、科学的同意が得にくく、人流制限措置が各国で講じられた。essentialには、観光は含まれない。観光の経済活動に占めるウェイトが大きくなっているだけに、影響も大きく表れる。非日常と日常の相対化どころか、観光が日常化してしまったからである。

Covid-19は、二十世紀のスペイン風邪のように兵士や労働者ではなく、国内外を移動する旅行者によって高速度に広められたため、人流規制が行われた。これまでオーバーツーリズム等と驕っていた有名観光地は閑古鳥が鳴き出した。地域経済は人が動かないと機能しない構造となっていたからである。更に帰省時期にはUターン現象を歓迎していた地方が、県外客お断りのキャンペーンを展開することとなったが、県庁所在地等地域内の一極集中への対応も含め、自宅でのStay at homeにしか合

理性はなかった。

Covid-19は、都市の危機管理と人流の見直しを示唆している。ニューヨーク等での感染は低所得者層に被害が多く発生し、ロンドンのコレラを思い出させる。スペインではベーシックインカムが導入され社会基盤の崩壊の防止が図られた。

Covid-19は、交流問題を気づかせてくれた。観光を奢侈とする段階から大衆のものへと進化してきたが、楽しみの旅に限定されず交流そのものが問われ始めた。これまで当たり前に行っていた行動の多くのものが不要であることを知ることとなった。無駄な対面接触の廃止等「不必要」な交流を発生させない楽しみ方も真剣に考えられ始めている。そこには概念「観光」では説明しきれない人流概念が求められる。自動運転車が標準装備されれば、移動のみならず宿泊を含めた人流概念をもって、社会を考えてゆくことになる。