

<資 料>

## ツーリズムの社会学史

大 野 哲 也

キーワード：マス・ツーリズム，オルタナティブ・ツーリズム，  
世界遺産

### 人類史は旅の歴史

地球の歴史は約 46 億年。生物が誕生するのは地球生成からおよそ 10 億年後、いまから 36 億年ほど前のことだ。さらにそこから時間は流れ、ヒトは約 700 万年前に誕生した。地球と生物のタイムスパンに比べると、ヒトの歴史は非常に浅い。さらに日本人の平均寿命が 90 歳もないことを考えると、人生なんて一瞬だ。

短いながらも 700 万年におよぶ人類史は旅の歴史でもあった。アフリカで誕生した人類が 699 万 8500 年をかけて全世界に拡散していくプロセスはまさに壮大な旅であり、その延長線上に、現在のわたしたちが存在している。

だが、それらの旅はあくまで旅であってツーリズムではなかった。旅とツーリズムを明確にわけるのは困難だが、たとえば松尾芭蕉が 1600 年代に俳句を詠みながら日本国中を歩いたように、旅は、どちらかといえば、移動のプロセスそのものに価値をおいている。それに対してツーリズムは、たとえば「3泊5日W杯観戦ツアー」というように、どちらかといえば、移動先

での行動に価値をおいている。

また、国連世界観光機関（UNWTO）がツーリズムを「個人的かビジネス、あるいは専門的な目的のために、通常的环境とは異なる国や場所へ人びとが移動する社会的、文化的、経済的な現象」（国連世界観光機関 2022）だと定義しているように、ツーリズムが経済との結びつきが強い行為であるのに対して、旅は経済との結びつきがツーリズムほど強くないということもあろう。

こうした違いを踏まえて、ツーリズムの歴史を紐解いていけば、スポーツと同じく 1700 年代から 1800 年代のイギリスにいきつく。そう、近代スポーツと近代ツーリズムは産業革命を機に誕生した双子なのである。余暇の誕生によってプライベートな時間を得た雇用労働者が、一所懸命遊んだということは「スポーツの文化史」で詳述したが、産業革命で発明された蒸気機関車に乗って各地を旅行したのが近代ツーリズムの発祥だ。

以下では、その過程を詳しく見ていこう。

## 近代ツーリズムの誕生

1600 年代から 1700 年代にかけて、イギリスでさかんにおこなわれていたのがグランドツアーである。これは、貴族階級の子弟の教育の一つで、まだ学校制度が整っておらず子弟の教育を家庭教師に頼っていた時代に、教育の最後の仕上げとして船で大陸に渡り、短くて数ヶ月、長ければ 5 年ほどをかけて、馬車などをつかってヨーロッパ各地を周遊するという旅であった。子弟と家庭教師の二人で行く場合が多かったという。自社会とは大きく異なる文化を経験することで知識と教養を身につけ、他者理解する能力を高め、今後の人生に役立てようという目的があった。

船舶による多くの冒険的な航海をも経験していた当時のイギリスには、移動すること自体を好む、あるいは、見知らぬ場所に対する好奇心をかきたてるような文化・社会的風土があったのかもしれない。

「好奇心旺盛なイギリス人」という見立てがあながち的外れの推測ではないことは、同時代の冒険と探検の歴史をみればわかる。たとえば、北極海におけるヨーロッパとアジアを結ぶ北西航路を発見するために129名が当時最新式の蒸気船二艘に分乗してカナダに向かったものの、詳細は不明ながら、全員が遭難死するという悲劇をおこしたジョン・フランクリン（1786-1847）の探検。

当時ヨーロッパにとっては未知の世界だったアフリカを、人生のほとんどの時間を費やして探検し、膨大な情報や知識をヨーロッパにもたらしたデイヴィッド・リヴィングストン（1813-1873）。

南極点の人類初到達を賭けてノルウェー人のロワール・アムンセンと競い、わずか1ヶ月遅れで敗北し、帰路に全滅したロバート・スコット（1868-1912）隊の壮絶な最期。

エベレストの人類初登頂に人生を賭けて「そこに山があるからだ」という名言を残して天空の頂に消えたジョージ・マロリー（1886-1924）。

彼らの生き様は、彼らの「見知らぬ」ものに対する強い好奇心と冒険心を示している。

また、蒸気機関車という移動手段の発明の歴史をみてもそれは確認できる。

実用的な蒸気機関車を最初に考案して製造したのは、1804年、イギリスのリチャード・トレヴィシック（1771-1833）の手によって、である。だが、それは工場から運河までの貨物専用鉄道のためであり、一般市民の移動手段のためのものではなかった。

社会的という意味で、公共鉄道の実用化に初めて成功したのは、イギリスのジョージ・スティーヴンソン（1781-1848）だ。1825年に製造したロコモーション号をストックトン・アンド・ダーリントン鉄道で走らせ、世間の度肝を抜いたのである（小池1979）。

こうした助走期間を経て、1830年にリヴァプール・アンド・マンチェス

ター鉄道が開業することによって、イギリスは本格的な鉄道時代、すなわちツーリズムの時代を迎えることになる。この鉄道は、当初、平日は1日7往復、日曜休日は4往復の運行をしていた。運賃は、1等4人乗り客車が6シリング、6人乗り客車は5シリング、2等窓ガラスと屋根付き客車が5シリング、2等屋根なし客車は3シリングだったという。マンチェスターの紡績工場で働く女性の週給が14シリングから15シリングだったことを考えれば、この運賃は相当高かった。だが、リヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道の成功が端緒となって、1836年から37年にかけて1500マイル以上の鉄道新設が議会で認可されるなど、イギリスに鉄道ブームが到来した(小池1979)。

こうした激動の社会の真っ只中に一人の男が登場する。それが団体旅行という近代ツーリズムの原型である団体旅行(マス・ツーリズム)を発明するトーマス・クック(1808-1892)だ。

クックは1808年、イギリスのダービーシャー州メルボルンで生まれた。父親の職業は不詳で、母はバプティスト派の牧師の娘だった。父親は彼が3歳の時に死んだのだが、母はすぐに再婚し、母と継父とのあいだに子どもが二人できた。そういう複雑な家庭の事情もあったのだろう、彼は1818年、小学校を中退して働きに出る。園芸家のもとで4年、家具職人のもとで5年、そして印刷屋のもとと丁稚奉公を長く続けた。その一方で、1826年にバプティスト派の洗礼を受け、1828年には布教師に任命されるほど、宗教活動にも熱心に取り組んだ。(本城1996)。

1830年ごろのイギリスは禁酒運動が大いに盛り上がり、全国的な展開をみせていた。そしてクックは禁酒法の熱心な支持者でもあった。こうした彼自身の生活史と、禁酒運動や鉄道の普及というようなイギリスの社会史を背景に、1841年にその後のツーリズムの礎をなす画期的な方法を思いつく。それは、ラフバラでおこなわれる禁酒運動の大会に参加する者のために、ミッドランド・カウンティーズ鉄道のレスター-ラフバラ間に臨時列車を走

らせるというものだった。このツアーに応募したのは、485人とも570人とも言われている。ともあれ、禁酒運動支持者のために臨時列車をチャーターし、通常運賃の半額となる料金1シリングという団体旅行を催行したのである。

ツアー当日の朝、レスターの駅にはこの前代未聞のイベントを見物しようと大勢の人が集まった。そして見送りや野次馬でごった返すなか、ツアー参加者は計10両の車両に乗り込み、18キロ先のラフバラを目指した。ラフバラではブラスバンドの歓迎を受け、大会会場の公園までを行進し、供されたサンドイッチを食べたりして過ごした。午後のティータイムのあとは、ダンスやクリケットをして楽しんだ。夕方の18時になってようやくツアーの趣旨である禁酒大会のスピーチが始まり、それは20時まで続いた。大会が終了すると駅に戻り、チャーターした列車に乗り込み、レスターに引き返した。レスターに到着したのは22時30分ごろだったらしいが、駅には彼らを出迎えるために大群衆が駆けつけていたという。こうして、近代ツーリズムは幕を開けたのである（本城1996）。

1851年に史上初めてロンドンで開催された万国博覧会もクックの事業に多大な影響を与えた。当時非常に高価だった鉄骨とガラス（どちらも産業革命の象徴的な素材）をふんだんに使った巨大な建造物はクリスタルパレスと呼ばれ、イギリスの富と発展と繁栄のシンボルとなった。そこに世界各国から出展された原材料、機械、工業製品、美術品というようなさまざまなモノが一堂に陳列されたのだから人びとの度肝を抜いたのは当然だった。5月1日から10月15日までの開催期間中の入場者数が600万人を超えるなか16万人以上がクックのツアーを利用したという（石井2009：3-10）。ツアー料金を安くするために、あえて夜行列車を走らせて宿泊代を浮かせるというような工夫が実り、観光事業は軌道に乗り、旅行代理店としての足場を固めていった。

ちなみにクックは1872（明治5）年、開国してまだ間もない時期—ホーレ

ス・ウィルソンが日本で野球を教えた年―に日本にやっけてきている。これは彼自身が企画した世界一周ツアーで、まず、イギリスから船でアメリカに渡ったあと陸路でアメリカを横断した。そのあと、ふたたび船に乗って太平洋を横断し日本にやっけてきた。日本では東京、神戸、長崎などを観光したようだ。そしてふたたび船に乗ってシンガポールなどを經由してインドへ向かった。インドは鉄道で横断した。その後は、中東を經由してヨーロッパに入り、鉄道を使って欧州を横断し、最後は船でイギリスに帰着した。

このようなスケールの大きな旅行が企画・催行できたのは、1869年に地中海と紅海を結ぶスエズ運河が完成したことや、ネブラスカ州オマハとカリフォルニア州サクラメント間を結ぶアメリカ大陸横断鉄道が開通したことが大きかった。クックは、この物流と人の移動に画期的な影響を与え、その後の世界を一変させた世界的な事業を見逃さなかったのである。

資本主義の精神が産業革命に結実したわけだが、この精神は、単に、経済システムの変化をもたらしただけではなかった。産業革命が「労働の時間」と「労働以外の時間」を分離させたことで余暇が生まれ、そこから近代スポーツや近代ツーリズムが誕生したのである。両者は産業革命を中心とした同心円状に位置しているのだ。こうして、人びとの日常生活はその根本から劇的に変化していった。

## 戦後日本におけるツーリズムの展開

現在の日本社会では、たとえば大学生がアルバイトで稼いで夏休みに友人と海外旅行に行くというようなレジャーを楽しんでいるが、このような遊び方ができるようになったのはつい最近のことであり、ひと昔前では考えられなかった。というのも、1964年までは、一般市民の海外旅行には厳しい制限がつけられていて、事実上禁止されていたからだ。

これには第二次世界大戦が大きく影響している。1945年8月6日に広島、8月9日に長崎に原子爆弾が投下された。二発の原爆が奪った命の正確

な数は、爆弾の威力があまりにも凄絶、広範囲、長期間に及ぶのでわからない。概算では、広島では15万から30万人、長崎では7万から15万人が落命したと言われている。これがとどめとなって8月15日に、日本は連合軍に対して無条件降伏をしてようやく戦争が終わった。

終戦直後から日本は、GHQのもと、猛烈な勢いで戦後復興を目指すことになる。GHQとは連合国最高司令官総司令部のことで、戦後の日本を占領・管理する役割を担っていた。初代の最高司令官はダグラス・マッカーサーで農地改革、女性の地位向上、労働改革などの民主化に力を入れる一方、国民主権と平和主義を明確に謳った新憲法の立案にも大きな影響をもたらした。

日本中が焼け野原となり、働き盛りの年齢の男性の多くは兵隊として赴いた戦地で命を散らしていたという苦難だらけの状況ではあったが、生き残った人びとは懸命に働いた。その甲斐あって戦後からわずか11年後の1956年の経済白書で「もはや戦後ではない」と高らかに宣言するに至るほど、人類史に類を見ないスピードで日本は社会を立て直していった。

このような奇跡的な経済復興をもたらした政策の一つが、一般市民の海外旅行を厳しく制限していた、事実上の禁止令だった。海外旅行は国内で稼いだ金を海外で使う行為にはかならない。その場合、儲かるのは外国である。そのようなことをしては、国内復興は進まない。国内で稼いだ金を国内で消費してこそ、国内経済が潤うのだ。たとえば新婚旅行の場合、1950年代に人気があった場所は伊豆・箱根、60年代は宮崎だった（内田・今井・ミラー 2020：26）。この時代は、新婚旅行に行くカップルはまだ少数派だったうえ、海外旅行に行くという選択肢はそもそもなかった。新婚旅行に海外が選ばれるようになったのは70年代になってからである。だが、77年におこなった東京30キロ圏の新婚者に対する調査によると、国内71%、海外29%と海外派はまだまだ少数だった（原田 1978：26-28）。

海外旅行が一般市民にも解禁されたのは1964年である。この年に東京で第18回のオリンピックと第2回のパラリンピックが開催されたからである。

スポーツのメガイベントには、日本が驚異的な経済成長を世界に向かってアピールするという目的があった。石油や鉱物というような経済的価値がある資源を持たない日本は、海外との貿易に活路を見出すしか発展の方法はなかった。だから海外の人たちに成長目覚ましい近代化がすすむ日本社会を見てもらいたかったのだ。それが日本の製品の信頼につながるからだ。

世界各国から、選手、スタッフ、大会関係者、メディア、観客など多くの人が日本にやってきた。またメディアによって競技の様子や社会の様子が海外に発信された。いわば、人、モノ、資金、情報が国境という境界線を超えて流動化する現象、すなわちグローバリゼーションを象徴してもいたのだ。このメガイベントをきっかけに、日本政府は、国内経済だけに閉塞させていた人びとの動きをグローバルな動きへと解放した。新たな価値観の導入と新たな時代の幕開けでもあった。

とはいえ、すぐに多くの人が海外に羽ばたいていったというわけではない。現在のように海外旅行が誰もが気軽に行けるようになったのは、クックが発明したパッケージ・ツアー（団体旅行）によって、である。たと言葉も知らない、見知らぬ土地であったとしても、安価に、安全に、安心して、効率よく、異文化を経験できるからだ。

戦後日本における最初のパッケージ・ツアーはオリンピックの翌年1965年に催行された。日本交通公社が企画した、4月6日から17日間をかけてイタリア、スイス、西ドイツ、フランス、イギリス、デンマークを周遊するツアーで、男性6名と女性10名が参加したという。大卒の初任給が2万円程度だった当時、ツアー代金は71万5000円だった。給料のほぼ3年分という金額からわかるように、当時はまだ、海外旅行は、経済的に豊かな一部の人たちだけが経験できるものであり、一般の人たちにとっては「一生に一回でいいから行ってみたい」遠い憧れであった。

その後、高度経済成長による個人所得の飛躍的な伸び、日本経済の成長にともなう円高、旅行代理店の経営努力、国際的な交通網の整備など多くの要



因が重なり、海外旅行は、その敷居を徐々に下げていく。たとえば、1964年に海外に赴いた日本人数はわずか12万7749人にすぎなかったが、1970年は66万3467人、1980年は390万9333人、1990年は1099万7431人、2000年は1781万8590人、2010年は1663万7224人、2019年は2008万0669人と猛烈な勢いで増加して行くのである。

ただし2019年に中国でコロナウイルス感染者が初めて確認され、日本でも2020年1月に初めて感染者が確認された。世界中に一気に感染が広がるパンデミックが起き、国際的に人の移動が大幅に規制されることとなった。その結果、日本から海外に出ていく日本人数は、2020年は317万4219人、2021年はわずか51万2244人と急激に萎んでいく。この状況に大きな影響を受けて、倒産する旅行業社が相次いだ。

## ツーリズムの変遷

1964年に解禁され以来、海外旅行はパッケージ・ツアーという安心、安全、安価な旅行形態によって徐々に一般化されていった。ところが、この合理的な形態は、1980年代から大きな批判に晒されることになる。この形態では、一度に大量の人が同じ場所に押しかけるという状態を作り出してしまうからだ。観光地が一瞬にして朝の通勤ラッシュのような状態になるのである。こうした現地社会に課題な負荷をかけてしまうマス・ツーリズムは、経済的に豊かな者や社会が、彼らを受け入れる地域を食物にして消費している新たな植民地主義に他ならないという批判がでてきた。そしてそのような非対称の関係性ではなく、旅行する側とされる側が対等な関係を構築できる観光形態が模索されるようになっていった。

このような動きをオルタナティブ・ツーリズム (Alternative Tourism) という。オルタナティブというのは「それにかわる」「別の」という意味を持つ英単語で、マス・ツーリズムにかわるツーリズムのことを指す。こうした流れの中から、たとえばエコ・ツーリズムが生まれてきた。エコ・ツーリ

ズムのなかで、スキューバダイビングやシュノーケリング、あるいはホエールウォッチングやシーカヤックなど水辺でおこなう観光を、水の青さからブルー・ツーリズムという。

一方、ハイキングやトレッキング、あるいは棚田のオーナーなどの農業体験など、主に山でおこなう観光を、山の緑からグリーン・ツーリズムという。これらのアクティビティはいずれも、単に水に潜るだけ、単に山を歩くだけ、というように現地の環境に過重な負担をかけることはない。ホエールウォッチングなども一度に大量の人が乗船できるわけではないので、従来型の観光とは一線を画している。こうして大量生産大量消費型ツーリズムではない、する側とされる側が対等で、する側が一方的に現地社会を蕩尽してしまうことがない、持続可能性の高いツーリズムが考案されていった。こうした観光形態をサステナブル・ツーリズム (Sustainable Tourism) という。サステナブルというのは「持続可能」という意味の英単語で、サステナブル・ツーリズムは現代社会において観光の主流となりつつある。

たとえば1990年代に大流行したバックパッキングという旅行形態は典型的なサステナブル・ツーリズムの一つである。アメリカで誕生したヒップムーブメントに直接的な起源を持つバックパッキングは、日本社会では、その先駆者である沢木耕太郎の旅行記『深夜特急』が1986年に出版されると大ベストセラーとなったことで世に広まった。本に影響され、たった一人で、大きなリュックサックを背負って、長期間、綿密な旅行計画をあえて立てず行き当たりばつり的に、現地社会のローカルな交通機関を使って移動して、安宿を泊まり歩くという旅をする若者が大量発生した。90年代、『深夜特急』はテレビドラマ化されたり、バックパッキングの旅がバラエティ番組の企画として放送されたりして社会に一大旋風を巻き起こした。その理由の一つは、現地社会に課題な負荷をかけないこの旅行スタイルが時代の要請にマッチしていたからだろう。バックパッキングは、日本社会では、2010年ごろまでは高い人気を維持していたが、徐々に人気を落としていった。

近年の海外旅行で人気があるのは、従来型のようにすべてのスケジュールがあらかじめ旅行代理店の手によって決められているのではなく、往復の飛行機と宿泊場所だけが決まっていて現地でのアクティビティはすべて自由という、いわゆるスケルトン・ツアー（フリープランともいう）である。ネットが普及したおかげで、誰もが簡単に「行きたい場所へ行ける」「食べたいものが食べられる」環境が整ったこともあり、他の人と同じではない、自分だけのオリジナルな旅行ができるようになった。こうした自分らしさの追求も、それに価値をおく社会や時代の要請であるのだろう。

そしてまた、この旅行形態は、現地社会でツーリストが団体で同じ行動をしないという意味で、従来型の大量生産大量消費型観光から脱し、サステイナブル（＝持続可能）な方向を模索しようとしている方法論の一つと捉えることができる。

## 戦後復興と世界遺産

ところで、現代ツーリズムを支える柱の一つに世界遺産がある。2021年8月現在、日本にある20件の文化遺産と5件の自然遺産を含めて、世界には897件の文化遺産、218件の自然遺産、39件の複合遺産の合計1154件がユネスコによって登録されている。そして、これらの世界遺産には、連日多くのツーリストが世界各国から押し寄せていて、遺産を抱える地域や国は、大きな経済的利益を上げている。世界遺産は格好の観光資源であり、国家の財政と地域の活性化にとっては、なくてはならない存在なのだ。

世界遺産はどのような経緯で誕生したのだろうか。

1950年代のエジプトでは、国家の近代化をすすめるにあたって、増加する消費電力量をいかに安定的に確保するのか、ということが大きな政治的課題となっていた。現代において、社会の発展は消費電力の増加とワンセットだ。その解決策の一つとして浮上したのが、ナイル川に世界最大級のダムをつくるという計画だった。アスワン・ハイダムと名付けられたこのダムは、

灌漑用水にも機能するので農地を増やすという政策にも合致していた。

ところが計画が進むにつれて大きな問題が浮上する。貴重な遺跡がダム湖に沈むことが明白になったのだ。遺跡の宝庫であるエジプトにとってみれば、遺跡の一つくらいは仕方のないことであり、ダム建設が優先されるべきだった。ところが、この方針に世界が驚くことになる。その歴史は、文字による文献的資料がないいわゆる先史時代にさかのぼる、アブ・シンベル神殿を含むヌビア遺跡群が水没の対象になっていたからだ。そして世界中が困ってしまった。ダムをつくるかつukuranかの選択はエジプトが決めることであり、エジプト以外の国が口出しはできない。そんなことをすれば内政干渉となり、逆に、世界中から非難されてしまう。おりしも世界的に環境破壊がすすみ、環境の保護が国際的な課題としてクローズアップされるようになってきた時期でもあった。

ここで動いたのが国連だった。国連は国家ではなく、国家ベースの連合体だったからだ。教育科学文化機構（UNESCO）が中心となってヌビア遺跡救済キャンペーンを国際的な規模ではじめた。この甲斐あって、世界各国からの援助を受けて、ヌビア遺跡群は発掘調査がおこなわれ、同時並行的に、解体・移築されることになった。

この出来事をきっかけとして、それぞれの国にある貴重な文化や自然は、国家という枠組みを超えて人類共有の財産として保存し、未来へ継承していかなければならないという考え方が出てきた。それを具体化したのが、1972年に採択された世界遺産という思想だったのである。世界遺産条約の前文にはこう書いてある。

文化遺産及び自然遺産の中には、特別の重要性を有しており、したがって、人類全体のための世界の遺産の一部として保存する必要があるものがあることを考慮し、このような文化遺産及び自然遺産を脅かす新たな危険の大きさ及び重大さにかんがみ、当該国がとる措置の代わりにはならないまでも有効

な補足的手段となる集団的な援助を供与することによって、顕著な普遍的価値を有する文化遺産及び自然遺産の保護に参加することが、国際社会全体の任務である・・・(略)

世界遺産条約を最初に締結したのは1973年のアメリカだった。その後、締結国は徐々に増えていき、日本は1992年に締結した。2021年7月現在締結国は194となっている。

1972年に誕生した世界遺産という思想が日本に入ってくるのに20年かかったわけだが、いったいどうしてだろうか。

第二次世界大戦終結後、日本社会は昨日まで戦争をしていた相手国アメリカの主導のもとで天皇を中心としたイエ的な国家から国民主権を謳う民主的な国家へ変貌を遂げて復興への第一歩を踏み出した。そのとき取った戦略は、日本を工業国として発展させるというものだった。石油などの資源を持たない日本が世界と対等にやっていくためには輸入した原材料を加工し製品化して海外で売り捌き利益を上げるしか方法がなかったからである。そのような戦略のもと、それまでの農林漁業で生計をたてていた多くの人たち、なかでも彼らの子弟たちは工場や会社で働く雇用労働者になっていった。

地方の工場で生産された製品はそのほとんどを消費する東京や大阪といった大都市まで運んでこなければならない。輸送するための鉄道網や高速道路の建設が急務であった。こうして特に、鉄道が重点産業となった1948年から60年代にかけて、当時の日本国有鉄道(現JR)や私鉄各社が猛烈な勢いで発展していく。東京オリンピックに合わせて開通が急がれていた「夢の超特急」東海道新幹線も1964年10月1日に営業を開始した。

1965年に全区間開通した名古屋と大阪を結ぶ名神高速道路が、69年に全区間開通した東京と名古屋を結ぶ東名高速道路と接続することで東京大阪間が高速道路だけで移動できることになった。これらのスピード化は高度経済成長を支える大きな柱となった。

1940年代から50年代を工業化の時代、50年代から60年代を交通網の時代とするならば、60年代から70年代はニュータウンの時代だった。東の代表格である多摩ニュータウンの計画が決定したのは1965年で、そこから一気に工事が始まり、第一次入居が始まったのは1971年だった。

西の代表格である千里ニュータウンは1958年に開発計画が決定され、62年から入居がはじまった。もう一つの大規模ニュータウンである泉北ニュータウンは67年にまちびらきがおこなわれた。山や丘陵を切り拓き鉄道や道路というような交通網を整備した先に建設されたニュータウンは、地方から仕事を求めて都市に流入する人たちの生活の場という役割だけではなく、地方の工場から運ばれてくる製品の一大消費地としても機能した。

70年代から80年代はレジャーの時代だった。1945年の終戦直後からはじまった戦後復興は猛烈に労働することで達成されてきた。とにかく当時の人たちはそれぞれの持ち場で働きに働いた。それによって、テレビ、冷蔵庫、洗濯機、自家用車というように、物質的には世界に伍する豊かさを手に入れることができた。そのような日本社会が次に目指すべきもの、それは精神的な豊かさだったのだ。テーマパークの元祖ともいわれる愛知県犬山市の博物館明治村が開園したのは65年、京都の東映太秦映画村のオープンは75年、日本のテーマパークの一番人気である東京ディズニーランドは83年に開園した。また70年に開催された大阪万国博覧会の跡地に巨大な遊園地エキスポランドができたのは72年だった。こうして日本国中がレジャーに浮かれ、金に糸目をつけずに精神的な豊かさを求めて遊びまくったのが80年代で、これをバブル景気と呼んだ。この頃には、キャンプ、スキー、ゴルフも一大ブームになった。

80年代から90年代は環境保護の時代だった。これは達成された戦後復興の反省からきているといってよい。というのは、戦後日本の復興の歴史は開発の歴史でもあったからだ。海を埋め立てたり山を削ったりして工場を建て、トンネルを掘って鉄道や高速道路を敷設し、丘を平らにしてニュータウ

ンを建設し、木を切り倒してスキー場、キャンプ場、ゴルフ場というようなレジャー施設をつくっていくことが戦後復興の内実だった。物質的な豊かさは環境破壊とトレードオフだった。しかしこのような自然の破壊をとまなう強引な開発は、水俣病、イタイイタイ病、四日市ぜんそく、新潟水俣病というような重大な公害も引き起こしていた。こうした背景があったので、政府は従来の開発を伴う発展から政策から、自然の保護と心の豊かさを追求する政策へと、180度方向転換したのだ。そういう意味では、91年に弾けたバブル景気はいいきっかけでもあった。それまでの大量生産大量消費型モデルが経済的にも立ち行かなくなっていた。

こうした90年代までの日本社会の動向を踏まえてみれば、世界遺産が日本に入ってくるのがなぜ世界に対して20年遅れたのか、その理由がわかるだろう。

世界遺産という環境保護の理念が条約というかたちで実現したのは1970年代だったが、70年代の日本社会は環境破壊の真っ最中だったのだ。発展を遂げるためには環境破壊も厭わなかった当時、世界遺産の環境を保護するという理念の導入は、ともすれば発展の足枷にもなりかねなかった。

ところが90年代になって、環境保護へと政策の一大転換を遂げたとき、ずっと目の前にあったものの無視し続けてきた世界遺産という理念は、政府の方針とびたりと一致した。だから92年に世界遺産条約を批准したのである。

日本で最初に世界遺産に登録されたのは「法隆寺地域の歴史的建造物」と「姫路城」の文化遺産と、「屋久島」と「白神山地」の自然遺産であるが、これらが登録されたのは93年のことだった。90年代になってようやく世界遺産を受け入れたのには、こうした理由があったのである。

## 観光資源としての世界遺産の矛盾

現在、世界遺産をめぐる皮肉な現象が生じている。世界遺産への登録は

観光資源としての価値を高めるからである。世界遺産登録は、観光客の呼水なのだ。現在、東京への一極集中が進むにつれて、地方のムラやマチは過疎高齢化、少子化に歯止めがかからない。地方をいかに維持・存続させるのが日本社会の喫緊の課題となっている。そのような状況で注目されているのが世界遺産である。地域に眠る貴重な文化や自然が世界遺産に登録されれば、都会からの観光客はもとより、移住者も増加することが見込まれる。

あるいはたとえ世界遺産に登録されなくとも、観光資源となるコンテンツを設ければ、それで地域の活性化が見込める。こうした目論みで、地方が躍起になっているのが、観光を利用した地域おこしである。スポーツや音楽イベントの開催、アニメの聖地巡礼、温泉掘削、B級グルメの開発、ゆるキャラなどあの手この手をつかっているのは承知のとおりだ。

しかしここで困ったことが起こる。とくに世界遺産の場合は顕著なのだが、それを保護するために世界遺産登録したはずなのに、多くのツーリストが押し寄せてくることで、保護すべきものが破壊されていくのだ。典型は、2013年に文化遺産に登録された富士山であろう。富士登山に適したシーズンは7月と8月だが、その短い期間に世界各国から登山客が押し寄せてくることになった。もっとも悲惨なのは山腹にあるトイレだ。高所なので下水道などは敷設できない。自然に優しいおがくずなどをつかったバイオトイレ、牡蠣の殻などをつかった浄化循環式、あるいは焼却式などの種類があるのだが、多い年には20万人を超える登山者数に機能が対応しきれていない。

じつは富士山は文化遺産に登録されており、自然遺産ではない。国は、当初自然遺産への登録を目指していたが、それは叶わなかった。理由は、富士山を調査・評価にきた関係者が登山道一帯のあまりにも汚い様子に驚いたからだといわれている。公衆トイレのあまりの汚さに怖気付いた者が、人目のつかない岩場の影に行きと済ましてしまうことも珍しくない。

金閣寺や清水寺などの世界遺産を多数抱える京都は、年中、修学旅行生や



一般の観光客たちが訪れていて、市内の交通渋滞は慢性化している。中心の河原町通も歩行者が溢れかえっていて、まっすぐ歩くのは不可能である。

こうした観光地のキャパシティを超える観光客が観光に訪れることで当該地が機能マヒを起こしてしまうことをオーバーツーリズムという。オーバーツーリズムは交通渋滞やそれに伴う排ガスなどが引き起こす住環境の悪化、ゴミのポイ捨て、京町家であれば不法侵入や覗き見などのプライバシー侵害など、さまざまな問題をひきおこし地元住民の日常生活を脅かす。それらは、ツーリズムに関わってそこから利益を得ている者には我慢できるかもしれないが、子どもや高齢者など、ツーリズムとはなにも関係がない人たちにとっては迷惑でしかないわけで、観光による経済の活性化はいま岐路に立たされているといつてよい。

#### 参考文献

- 原田隆, 1978, 「新婚旅行の動向」『観光文化』(9), 日本交通公社, pp. 26-28。  
本城靖久, 1996, 『トーマス・クックの旅』講談社現代新書。  
石井昭夫, 2009, 「『観光の世界史』のノートから (7) トマス・クックと旅行業の始まり」日本政府観光局, 『国際観光情報』, pp. 3-10。  
国連世界観光機関, <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms>, 2022.08.07 閲覧。  
小池滋, 1979, 『英国鉄道物語』晶文社。  
内田彩・今井重男・ミラーケビン, 2020, 「新婚旅行の歴史的変遷に関する研究——1950年代～70年代を中心に——」『日本国際観光学会論文集』(27), 日本国際観光学会, pp. 25-33。