

国鉄時代の周遊券が作り出した複数の移動性に関する考察

A Study on Mobilities Created by the “*Shuyu-ken*”
Excursion Ticket in the Japanese National Railways Era

安 ウンビョル*
Eunbyul Ahn

1. 問題の所在

新型コロナウイルス感染症の影響で国内観光需要が著しく減少したここ3年弱、観光旅行のための企画割引乗車券(交通パス)にも一時的または長期的な工夫がなされた。JR東日本では従来、短期滞在の在留資格を有する「訪日外国人」のみ利用できたJR EAST PASSの販売対象が2021年4月から在留外国人にまで拡大され、JR東海でもまた、訪日外国人専用レール・パスの対象が2022年夏シーズン期間限定で在留外国人にまで拡大されたことがある。このような設定は「当たり前」に思われがちだが、パンデミックの中、対象者を定める基準が再設定されたことは、「当たり前」を再考する契機として捉えることができるだろう。鉄道の割引乗車券は、その使用において様々な規則や制約を伴うが、このような乗車券の利用に関する制度設計にはどのような意図が含まれているのだろうか。また切符と「ともに」移動することによって、利用者たちはいかなる結びつきや移動性を作り出しているのだろうか。

本稿では、これらの鉄道における特別乗車券について、戦後の日本国有鉄道時代(1949-1987)の「周遊券」に焦点を当てて考察する。「周遊券」は、日本の高度経済成長が始まる1955年に、国鉄が旅行の大衆化を図るために施行した制度で、いくつかの条件を満たせば旅行代が割引になる仕組みだった。本稿は、それを単に観光収益を上げる手段としてではなく、特定のモビリティ(移動性)⁽¹⁾を作り出す、相互作用を媒介するメディアとみなして、それが社会の中で「動いてきた」過程を追跡する。「動いてきた」という表現は単なる修辭ではなく、本稿の方針と関連する。本稿は日本における周遊券というアイデアが、具体的な身体と結びついていかに動いてきたかを、すなわちその全体的な経過を考察する。

近年の観光研究では、移動現象を人間のみの営みの結果と見なす人間中心的な視点から抜け出し、人間とモノ、媒介テクノロジーの「ハイブリッド」として捉えようとする理論的態度あ

* 東京大学大学院学際情報学府博士課程

キーワード：周遊券、鉄道旅行、観光モビリティ、国鉄、モビリティの上演

るいはアプローチが台頭している。それは、既存の観光研究の関心が、主に「観光者の動機」や彼らの地域に及ぼす影響に偏ってきたという指摘とともに要請された (Haldrup & Larsen, 2006)。そのような流れの中で、列車や自動車などの乗り物を単なる移動手段と見るのではなく、乗る身体と結合して観光を作り出すものと捉える研究 (Larsen, 2001; Roy & Hannam,

2013)、人間とともに旅するモノが乗客と結合することで創出する複数の時間と空間、経験に関する研究 (Watts, 2008; Bissell, 2009) が蓄積されてきた。本稿はこのような研究を踏まえつつ、多様なスケールのモノと場所を繋ぎながら、上演されるものとしての観光の理解を深めることを目的とする。

2. 先行研究の検討及び本稿の方針

日本の周遊券についての論考のほとんどは、その制度や規則の変遷を詳細に記述するのに留まって (岩成, 1998; 長谷川, 2022)、批判的観光研究の文脈でそれを扱った例はまだない。ただしモビリティ研究で、周遊券というアイデアについてはいくつかの重要な考察が行われてきた。大衆観光の先祖ともいえるトーマス・クック旅行代理店の初期の事例を挙げ、観光の「ガバナンス」の変化を論じた Newmeyer (2008) の研究は、「旅行の特定の心性を生産する機制あるいはそのようなシステムの一部」として周遊券を理解する可能性を提示している。Newmeyer によると、クックが組織した初期の団体観光は、すべての旅程が案内者によって徹底的に指揮され管理される形だったが、旅行者の好みと要求が多様化するにつれ、次第に旅程に対する決定を旅行者個々人が自ら下すことができるような形に変わっていった。クック・エージェンシーが事前に交渉して契約を結んでおいた鉄道・船舶会社や、ホテル・レストランがあり、旅行者はクック・エージェンシーを通してあらかじめ購入したクーポンを使って、決

められている複数の選択肢の中で各自の好みや予算に合わせて、鉄道時刻表やガイドブックの助けを借りて自由にルートを組み立てることができるようになったのだ。それを支えた一連の装置を合わせたものは Circular System と呼ばれ、その核心的要素が、決まった期限とルート内であればいつ、どんな列車を利用しても良い、交通周遊切符であった。この切符の影響で、観光の移動は、クックという「牧者」が貸切列車に同行し直接子羊たちを保護するような移動から、牧者の「見えざる保護」の下で各自が「自らの予算と裁量によって」行う形態に移行することになった。Newmeyer はこの変化を旅行者の自律性・責任の拡大、すなわち統治性の変容として分析しているが、そこで周遊券が大きな役割を果たしたことを考察したのである。

さらに周遊券は、特に鉄道ネットワークが発達した圏域において、旅行会社の力を借りずに個人やグループが自律的に日程を組む、バックパック旅行の実践を可能にさせた。戦後ヨーロッパにおいて、バックパッカーの移動は鉄道交通と密接な関係を持って拡大された。そして

その中心にはまさしくヨーロッパ鉄道の周遊券であるインターレールパス（1972年開始）があった。このパスを使ったバックパック旅行自体が、「インターレーリング」と呼ばれ、関連研究が行われてきたが、そのほとんどがパスそのものを後景化させたまま、そのような旅行をする若者たちは誰なのか、いかなる動機を持っているかというテーマなどに焦点を当てた。しかし Jensen らの研究（Jensen, Gyimothy, & Jensen, 2016）では、以前のインターレール研究が、日常的なモビリティに関与する小物やそのデザイン決定の重要性を見過ごしたことを指摘しながら、インターレール・パス、レールプランナーアプリ、座席予約システムの3つの日常的なモノからなるアフォーダンス⁽²⁾を分析している。Jensen らが強調するのは、インターレール・モビリティとは、欧州の「交通政治」や「バックパッカー精神」に還元されるものではなく、特定のモビリティを誘導したり制限するようにデザインされた制度やモノのネットワークによって具体的に媒介される経験だということである。このようなアプローチは、人々のモビリティとは、プッシュ・プル理論のように、単一の動機によって引き起こされるものではなく、複数のモノや制度によって継続的に交渉されたり、拡張・制限されるものであるという理解を与える。

本稿はこれらの先行研究を参照して周遊券を前景化しながらも、周遊券の利用者、つまり乗客＝観光客の能動的かつ創造的な側面をより具体的に探究したい。上述した Jensen らの研究は「Staging Mobilities」という枠組みでレールパスを論じているが、この枠組みは名前から推

察できるように E. ゴフマンのドラマツルギーのアプローチを応用したものである（Jensen, 2013）。既存の観光研究でゴフマンの応用が「真正性」概念を扱うために「表／裏」（表舞台と舞台裏）という区画を援用することだったとすれば、Jensen の場合、「上／下」という空間区画を設定する。モビリティを「上からの」制度、技術、物質的な設定と、人間の身体によって知覚され、体现される「下からの」演出の、持続的な交渉過程と把握することである。

このアプローチは、観光研究において「日常と分離されている観光地」と「外部からそこへ訪れる観光客」といった固定化した2項の構図を乗り越えようと、観光を上演として捉える「パフォーマンス転回」と共鳴する。Edensor(2001)によると、この観点が強調するのは、単に観光地の舞台のように演出された側面だけではなく、むしろそのような演出に挑戦し、それを変更・迂回・攪乱する観光者のパフォーマンスの側面である。観光者は単に台本に従うだけの存在ではなく、彼たち自らの物語を上演することで、創造的に観光を「生産」する（Urry & Larsen, 2011）。

このように、上演というメタファーが強調する観光客＝行為者のパフォーマンス的な側面に注目し、これを周遊券に対して適用し、その条件・制約の中で作られた迂回的、創造的な側面を観察するのが本稿の方針である。周遊券の利用者たちは、周遊券の設計者によって特定の方向に誘導されるだけの存在ではなく、当初の設計には考慮・意図されなかったと思われるモビリティを、能動的に作り出す存在でもあった。もちろん、その創造性はラディカルなもの

というより、設計されている条件・制約の束の中でそれらと「妥協」した結果であり、見方によっては、設計の中にすでに書き込まれていたともいえる。しかし仮にそうだとした場合、結局、制約を可能性として引き出し具現したのは利用者の実践によるものである。

それゆえ本稿は、周遊券というアイデアが利用者の解釈と使用を反映しながら数多くの変形を経て、いかに動いてきたかを記述する。「上

からの演出」を見るために周遊券の広告と案内記事を、「下からの演出」を見るために旅行記や座談記録などを検討する。具体的に、日本交通公社が発行した雑誌『旅』を中心に、鉄道趣味誌および『国鉄線』などの機関誌、『読売新聞』、『朝日新聞』、『毎日新聞』、『交通新聞』の記事（以下『読売』、『朝日』、『毎日』、『交通』と表記）、大衆雑誌の記事、単行本とオンライン上の言説を分析資料とする。

3. 周遊券と「計画される」旅

3.1 周遊券の復活と「自らの計画」のすすめ

周遊券は1955年2月1日に「新設」された制度ではあるが、戦前期の「クーポン式遊覧券」を「再登場」させたものでもあった（『旅』1955.3, p.33）。1925年、鉄道省が発売した「クーポン式遊覧券」は、「旅客が申出る回遊旅行のルートに従って鉄道、汽船、電車、自動車、ケーブルカー等乗物切符一切を其の都度作成し、又希望ある場合は宿泊又は食事用の旅館券を含め、一冊に綴り合せて発行する切符」で（日本旅行協会, 1935: 1）、「周遊券」もほとんどそれを引き継いでいる。

周遊券は、翌年異なる設定の周遊券が「均一周遊券」という名称で発売されるようになるため、「普通周遊券」と呼ばれることになる。普通周遊券は、①国鉄の定めた日本各地の117か所（のちに増加）の「周遊指定地」のうち、2か所以上を回遊し、出発地（同一市町村・東京23区内）に戻ることを、②国鉄線（航路・バスを含む）を101キロメートル以上利用すること、③国鉄の指定する私鉄、バス、ケーブルカーの

路線を、コースの中の国鉄総運賃の1割以上使うこと（のちに廃止）、④連続したコース（順路）でくむことという4つの条件を定めていた。これらの条件を満たせば国鉄・社線の運賃を1割引（のちに2割引）とする。条件がやや複雑なため、事前に交通公社の窓口で係員と相談してプランを組むこと、旅行開始1週間ほど前には手配を済ましておくことが推奨された。

本券に想定される移動性は、「国鉄の定めた周遊指定地のうち、2ヶ所以上を回遊すること」という第1条件にうまく示されている。交通公社は「誘致しなくても当然旅行する用務旅行の旅客が安い運賃に流れて折角の増収策がかえって減収という結果になることのないようにいろいろ制限をつけているわけである」と説明する（『旅客船：機関誌』1957.7, p.44）。つまり、まず用務とそれによる目的地があって他の地方に向かう移動ではない、遊覧そのものを目的にする需要を啓発するために制度が作られ、それに合わせた条件が付けられたのである。そのた

め、まずは「目的地」の候補の「束」を提示する必要があった。ここには「あわせて観光地を開発するという目的」も含まれていた（『旅』1965.4）。国鉄の周遊指定地になるのは、「当該の場所が名所として全国に認知されるための事実上唯一の手段」であったため、全国各地の沿線自治体は「その地位の獲得にしのぎを削ってきた」と言われる（岩成、1998: 66-71）。

指定地には、以前から有名な温泉地や観光地が含まれていて、その多くは国鉄駅から離れていて、バスや私鉄線に乗り換えて向かう必要があった。周遊券は交通手段をまとめて提供することで、現場で購入する手間を減らすという「便利さ」を長所として掲げた。そして出発地＝到着地という「点」と複数の指定地という「点」をいかにつなぐか、つまりどのように移動の線＝動線を作り上げるかが各利用者の「自由」に任せられた部分だったのだ。そしてこの「動線づくり」がまた周遊券の楽しみであり真骨頂として紹介され、それによって養われる「周到な計画性」と「無駄な経費、時間などを節約」する合理性が旅行で追求されるべき規範として強調された（『旅』1955.3, p.33）。『旅』における最初の周遊券特集である1956年3月号（「周遊プランの研究」）の記事でも、次のように「交通公社に一任すること」との比較を通

3. 2 完璧に計画された移動の問題

このような記事やガイドブックなどを参考資料ないしカタログにして、人々は移動のシナリオを作ることができた。そして普通周遊券はこのような事前の計画を固定するため、実際に起きた旅行は、このようなシナリオを、身をもっ

じて旅行者が「自ら」計画することの重要性が強調された。「忙しくて時間に余裕のない人や、自分でプランを作ったりするのが面倒だという向きは、交通公社一任ということもいいが、その場合でも、できれば旅行の順路とか、日程、計画だけは一応作って行って相談した方が、旅に出てからまごついたり、手違いを起こしたりしないですむ」。また、直接計画を立てることは、負担というより「旅に二重の喜びをもたらすことにもなる」と付け加えられている。

移動のシナリオの構成を組み、それを実行するという楽しさを、旅行者に享受してもらうためには、具体的な情報が継続的に提供されなければならなかった。『旅』は「周遊プランの研究」（1956.3）、「周遊券旅行」（1958.9）、「新しい周遊指定地」（1960.8）、「新しい周遊券時代」（1965.4）など、周遊券特集を組み続けて、1960年には通年で全12回の「周遊券で行く旅行地案内」シリーズを連載した。この年には、「全国周遊券指定観光地人気投票」の実施、標語コンテストの主催も行われた。また、『周遊券旅行案内』というガイドブックも1960年から発行となり、改訂と指定地追加に合わせて重版を重ね、『朝日』では1964年11月1日から1966年8月28日まで日曜日の紙面に周遊券のコース案内記事が連載された。

て実行するという意味を持つことになった。すなわち多様な旅行記や雑誌の記事を見て「想像」したものをまず計画の形で翻訳し、それを「身体を持って」実行するという意味を持つようになった。制度が開始されて3年後から『旅』

には、時々周遊券の旅行記が掲載されるようになったが、それらの文章から、そのような感覚を確認することができる。

例えば1958年11月号の「周遊券利用の温泉めぐり」という手記で、筆者は自分のことを「周遊券を本当にエンジョイして利用している人間」と紹介し、旅は「2、3か月も前から次にゆく旅行地をいろいろな紀行文や案内書で夢想することからはじまる」という。そして「周遊券の最大効用を研究して」、計画を立てて、それを実行するわけだが、そのような旅は「毎日、朝早く起きて、大抵一番の列車か、バスに乗って旅を開始する」というハードなスケジュールになるという。それと関連し、一人旅をする理由について「同行者を求めたくないという偏狭な気持ちからではなく、同行者が出来ないといった方がよい」と付け加えている。

同年9月の周遊券特集号で、自分のことを「周遊券マニア」と形容する女性もまた、九州一周のコースを紹介しながら、事前に緻密な旅行プランを立てると強調している。しかしこの筆者は、周遊券を使うことによって「ときどきあまり自分でうまく計画をたてすぎると、時間がこまざれになり、次ははどこどこあと何時間たつとどこへ、といった工合になにか追いたてられるような気持ちで旅行しているようになることがあるのはちょっとつらい」ということにも触れている。このような記録からは、効率的で徹底した計画を立てそれを実行するという周遊券使用の楽しさが、「便利さ」より身体的な疲労やまた別の制約という、一般的にネガティブに思われる側面も引き起こすという事実が示唆される。

普通周遊券が媒介する「計画性」の問題は、「追いたてられるような気持ち」だけではなかった。変数としての気候、また旅行地で起こる突発的な出来事、周遊券を作る際のミスコミュニケーションなど、旅をする前に予め制御できないこと、つまり現実の変動可能性は、日程を全てあらかじめ決めておくことで不安を減らすという周遊券の長所を全く逆の意味にさせてしまう危険要素となっていた。そのため、普通周遊券に条件の緩和を要請する声がしばしば出てくるようになった。例えば、1965年朝日新聞社西部本社広告部が実施した旅行に関するアンケート調査では、周遊券制度についての意見や希望が自由記述形式で問われたが「日程の制限、束縛の点」に対する不満が見られる。「もう少し、時間的な枠と場所的な枠に幅をもたせてほしい」、「突発的な都合や事故の起こった場合を考慮してほしい」などの要請であった（『観光総合調査：旅行に関するアンケート調査 第3』）。また新聞の投稿欄には、「幾つかの観光地を回る場合、このコースだけはぜひ天気の良い日に…と思っても、周遊券には方向経路を変更できない規定があるために、雨の日でもやむをえず行かなければならない不便もでてくるし、乗り継ぎの時間待ちやその他のつごうで同じ経路でも逆コースをとった方が有利な場合もないとはいえない」という理由を挙げ、「周遊券に経路変更を認めよ」との意見が載った（『読売』1963.5.27）。しかしこの投書に対する返答（同紙1963.6.4）で国鉄の関係者は、投稿者が「均一周遊券」の話をしていることに対して、「均一周遊券は一種の特定運賃でありますので、普通周遊券と同一の解釈をすることはできません」

と答えている。実際に、均一周遊券は、同じ周遊券であっても、その設計はもちろん実際の使

用まで、作り上げられる移動性という観点において普通周遊券とは全く違う乗車券であった。

4. 均一周遊券によって作り上げられる複数のモビリティ

4.1 「異端」の周遊券の誕生背景

1956年6月に発売開始された「北海道周遊券」を第1号とする均一周遊券は、特定の地域を「自由周遊区間」とし、出発地から周遊地域への往復分の国鉄乗車券と区間内の国鉄線を「乗り放題」で利用できる乗車券が付いているもので、よく「定期券」に例えられた。均一周遊券は、国鉄が指定した観光地を回る必要もなく、必ず順路通り移動する必要もないため、その規則を基本に作られた「周遊券制度の本来の流れ」から見ると、「異端というべきもの」だった(岩成, 1998: 66)。

このような周遊券は、なぜ生まれたのだろうか。1つは、初めて自由周遊区間となった北海道の特性、当時ほとんどの観光客を送り出す地域だった東京と大阪との地理的關係から成立する特性がある。国鉄営業局の関係者は、「北海道観光旅行を志す人達には……本州内を旅行する場合と異なり、大部分の旅客が「一生に一度」全然未知の地を踏むという感じが強いので、道内在住の知己を頼って現地到着後に順路、日程を定めようとするものが少なくなく、また観光地域が広いため、道内に入ってから旅行の模様、天候状況、用務のつごうなどによって予定のコースを適宜変更しようとする旅行者も多い」と説明する(『国鉄線』1956.8,「北海道周遊券

の設定』)。同記事によると、国鉄の北海道総支配人室及び道内各鉄道管理局からも、北海道周遊券を実現させようという要望があった。要するに、均一周遊券には、当時のレジャーブームを利用して、大都市圏からはアプローチしがたい「地域」に観光客を呼び寄せ、観光を地域発展の梃子にするという意図があった。北海道周遊券は発売初年度に予想の3倍を超える好調な売れ行きを見せ(『交通』1957.8.5)、九州、四国(1958)、東北(1959)、山陰(1961)と徐々にその対象地域を拡大して発売された。

もう一つは、手頃な値段、長い使用期間、何度でも乗り降りできる設定には、当時、人口の大きな割合を占めていた若い世代を旅行主体として啓発しようとする狙いがあったと考えられる。1955年度の国勢調査を見ると、人口総数8927万5529人の中、15-19歳(862万5519人)、20-24歳(840万3243人)は、各々1割弱を占めていて、0~14歳の人口を合わせると、3000万人弱に至る。またこの時期、石原慎太郎の「太陽の季節」(1956)のブームにより、「若者」のレジャー需要が注目されたこともその背景にあったと思われる(日本交通公社, 1982: 272)。

4. 2 独自の「合理性」の創出

利用の当事者たちも、「均一周遊券を使う人は、普通周遊券を使う人と違う」と言い、後者の利用者は3、40代が多いのに比べて、前者は「圧倒的に20代が多い」と述べていた（『旅』1965.4、「学生の語る周遊券アノ手コノ手」）。均一周遊券と若年層との結びつきは、1957年10月九州周遊券以降、出発地の駅から急行券を別途購入しなくても急行・準急列車を利用できるという規則ができてからより強くなり、普通周遊券とは決定的に違うモビリティを作り出すことになる。

当時は特急列車がほとんどなかったため、急行や準急が上等の列車であった。それに「何度でも乗れるという事」は、周遊券を使うにあたって「一番嬉しい」ことだった（『旅』1962.9, p.79）。ある大学生は、均一周遊券を単に「もとだけとれる」ように使うのではなく、「上手な利用」をするための第1の方法としてこの「急行利用法」をあげ、それが「旅行の独自性」につながると述べる（『旅』1964.5、「学生版／周遊券旅行の実例集」）。

「普通なら短距離を急行に乗るのはもったいないが、均一周遊券ならたとえ一駅間でも遠慮なく乗れる。またえきに着いたらちょうど普通列車のでる時刻に間にあったとする。しかしすぐその列車に乗らないで時刻表をみて次の急行をさがす。すると目的地には普通列車と同じ頃着く急行があるかもしれない。あったらその急行を待つ。もちろん待合室で週刊誌を読みながらすごすのではなく駅の付近を歩いてみるのである。古い地方都

市なら昔のままの街並が残っているかもしれないし、時によっては、市場などがたって賑わっていることもある。」（Ibid.）。

つまり急行を利用して移動時間を減らすことで、より充実した観光時間を確保できるということである。しかし同条件に基づく、次の目的地により早く着くということだけでなく、列車をより多く利用すること（列車に乗る時間を増やすこと）もまた、この乗車券の「上手な利用法」であることになる。長時間乗車するのもそこまで大変ではなかった若い旅行者たちは、これをうまく利用する方法として宿泊に代わる夜行列車の乗車を実践した。しかしそれは単に目的地までの移動に夜行列車を利用することではなかった。上記の大学生は、周遊券の旅で「往路と復路の一泊ずつは夜行を利用【し】……あとはユースホステルなり旅館に泊まるものと決め込んでいる」ことは、「非常に無駄なこと」だと述べ、「夜行ピストン」と呼ばれるコツを紹介している。「夜行列車に乗ったら夜中の2時か3時ごろにむっくり起き上がり、反対側からやってくる夜行列車に乗り換えて、朝にはもとの駅に戻る」という乗り方で、「まるでピストン運動をするかのよう」な様子からその名前が付けられた（二村，2014: 18-19）。こうすることによって、彼らは「国鉄には申し訳ないほど安い運賃で列車に乗れることになる」旅（『旅』1964.5、「学生版／周遊券旅行の実例集」）を実行していた⁽³⁾。

上述のような均一周遊券の「上手な利用」は、「周遊券がなかったらかかったであろう金額」

(宿泊代など)より、「周遊券の代金」の方が安くなることを意味する。このような状況は、次のような国鉄側からみると適切性を欠く乗り方にもつながっていた。ある鉄道同好人は回顧的な手記で、1970年代に東北均一周遊券の中で最も値段の高い「一等」(7000円)を購入し、「悪知恵」を働かせたことについて語った(田沼, 2022)。それは、「夜は宿泊費節約のために夜行急行の一等車で熟睡し、昼間はせせと一等車不連結列車に乗るやり方で、均一周遊券の1等と2等の差額の払い戻しを受けて、結果2等料金(3700円)で一等車にも「乗り放題」で

利用するという方法だった。それは、「一等車連結列車が走っている区間で一等車不連結列車に乗ると、あるいは一等車満員等の理由で二等車への乗車を余儀なくされた場合は、乗車区間に対応する一・二等運賃料金の差額の払い戻しが受けられる」という規則を悪用したものである。周遊券の開始日付印鑑を偽造する明白な違法的使用もあったが(『毎日』1977.12.11、「中核派、国鉄周遊券を悪用」、このように違法を避けて制度の盲点をつく、迂回または違反のモビリティもあったのである。

4.3 北海道を舞台として演じられた放浪のモビリティ

『旅』1958年9月号には、音楽評論家の渡辺護が書いた、均一周遊券を利用して娘と同行した北海道一周旅行記が載った(「私はこうして北海道を周遊した」)。そこで渡辺は、北海道は「距離感が本州と大部違う」し、列車本数が非常に少ないため、「本州内の旅行より遥かに厳密なプランを、あらかじめよく練っておく必要」があると強調する。また同号には、北海道周遊券を用いた新婚旅行の手記も掲載されている。まだ新婚旅行が一般的ではなかった時期であっただけに、2等の均一周遊券で北海道を大きく回ることが「ディラックスなハネムーン」と表現されている。これら2つの旅は1週間ほどの期間で行われ、しっかりとした計画を立ててそれを実行する形をとっている。そして子ども同伴の見学や「ディラックスなハネムーン」両方とも、戦後の規範的な旅であるといえる。しかし北海道周遊券が誘導したのは、社会の規範からそれる「放浪」のモビリティで

もあった。

1960年代末から約10年間、「カニ族」と呼ばれる一群の若い旅行者たちがしばしば新聞や雑誌に登場していた。「幅の広いリュックサックをかっいでいるため、狭い列車をカニのように横になって歩く」ことからそのような名前が付けられた彼らは、「【国鉄が】「北海道均一周遊券」を発売してから現れはじめた」(『朝日』1967.8.7)。記事では主に麦わら帽を被ってジーパンまたは登山用のハンパンを履いた彼たちの格好、テント・寝袋と米・炊具などが盛り込まれているリュックサック、駅で野宿をしたり移動中の車内ではギターを弾きながら歌を歌ったりする行動が描写された。

これらの記事や地元の人々の投書では、「カニ族」の規範的ではない行動が描かれていることが多く、彼らに向けられた冷たい視線を読み取ることができる。例えば『朝日』1967年8月7日の記事では、「駅舎が簡易旅館に早変わ

りしているケースもザラで……『朝になると新聞紙のヤマが残っている』と各駅員は嘆く。……稚内市では、碑への落書防止に手を焼いているほか、無銭旅行の常習犯に苦りきっている」と報じている。「若者」全般に対する不満が表れているものもある。「神社、学校、駅、牧場に押しかけて『保護』を求め、真夜中に民家をたたきおこして一宿一飯にありつこうとする。他人の迷惑はいっこうに気にしないばかりか、こうしたことを青春の特権の一つであるかのように思っている」（『読売』1968.8.7夕刊）。本記事はさらに、カニ族を「ヒッピー族の非行」に例えて「世界でレジャーを軸にした新しいモラルの確立が叫ばれている」と記した。また同紙の1971年7月28日付の投書では、札幌市内で「カニ族の代表的なスタイルの女の子」を自分の傘の中に入れてあげた逸話が述べられているが、投稿者は彼女の「バサバサの油っ気のない髪、ジーパンにチビたサンダル姿」を見て「いくらヤングパワーと言っても感心したものではない。何かそこに過剰な『甘え』さえ感じられた」と書いた。この投稿者はまた「若い女性たちは身だしなみをキチンとしていただきたい。お化粧はともかく、妙に汗くさかったり、埃っぽかったりして、疲れて精彩がない様子を見ると、むしろあわれに思う」と書き、カニ族からジェンダー規範の乱れまで見ている。

朝倉（2010）はカニ族のブームの社会的背景を、「『自分探し』を希求し始めた時代精神」などの内的要因と、「高度成長による所得の向上」、「質素な旅を可能にする宿泊・交通環境の整備」、「大学生数の増加」などといった外的要因に分けて説明する。確かにこのような背景か

らカニ族は出現したわけだが、それらの諸要素を繋ぎ合わせ、若者層を特定の場所に集らせ、特定のスタイルで旅させた媒介装置として、均一周遊券があったといえるのではないか。実際、夏季に北海道で長い旅をする若者が出現したのは均一周遊券が発売されてからで、「カニ族のブーム期」（1970-1974）はまさに鉄道利用来道観光客と北海道周遊券利用者数が頂点に達した期間であった⁽⁴⁾。また朝倉はカニ族の旅スタイルを「列車による移動」、「気ままな旅程」、「質素な旅」、「夏季に集中」、「『最果て』嗜好」とまとめるが、「『最果て』嗜好」を除いて4つの特徴は、均一周遊券の設計と直接関連している。均一周遊券は学生の夏休みを発売・使用期間とし、20日間前後という長期間にわたってよりフレキシブルに使うことができた。自由区域内の普通・急行列車乗り降り自由という設定は、それを最大限に利用させるような列車移動を、またそれと関連し駅空間を中心とするお金のかからない食事や宿泊を誘導した。またそれは寝袋から炊具までを完備した幅広く重いリュックサックを持参させ、「カニのような」身体の動きともつながった。

『旅』1998年9月号の「60～70年代の旅のスタイル」という記事で、元「カニ族」の回顧に基づいて筆者はカニ族が「巨大企業や代理店による仕掛けもなく、自然発生的」に現れたと書いた。確かに彼らの旅スタイルが国鉄や交通公社、そのほか「上から」の要因によって意図的に作られたとは意言い難い。しかしカニ族の移動現象または彼たちが作り出した北海道の風景は、完全に「自然発生」というより、諸々の要素が相まった上演と理解できるのではなから

うか。それはつまり日本が高度成長を謳歌している中、まだ社会に出ておらず経済的に豊かでない、反主流的な文化に影響されていた具体的

な諸身体が、周遊券という具体的なモノを持ってまだ都市化されていなかった北海道を周遊した時に一時的に上演されたものであった。

4. 4 旅行キャンペーンの「ターゲット」たちの上演

国鉄は、日本万国博覧会（1970年3月から9月）の直後に、Discover Japan（以下DJ）という旅行キャンペーンを展開し、それにあわせて既存の均一周遊券の自由周遊区間範囲を狭めた形で改良した「特殊用均一周遊乗車券」を発売した。1971年3月、それに「ミニ周遊券」と通名が付けられ、同年10月、最初青森・十和田、京阪神など9か所だった自由周遊区間も32種類に拡大された。翌年には普通周遊券で人気のあるコースのモデル版として「ルート周遊券」が新設され、1974年9月には既存の均一周遊券が「ワイド周遊券」に改称された。その中でミニ周遊券の人気は最も高く、周遊券の大衆化を牽引した。周遊券のピーク時の1973年、1200万人の利用者数のうち「ミニ」「ワイド」「ルート」合わせて46%を占めたが、そのほとんどが「ミニ」によるものだった（図1）。

ミニ周遊券の自由周遊区間は、県庁所在地などの有名な都市を中心に指定され、それを拠点にして「ついでにあちこち見る旅」（当時広告のキャッチコピー）に人々を勧誘した。『旅』1971年4月号の記事では「ひとり旅、出張旅行に最適」という小見出しをつけて、東京から広島に出張を命じられたサラリーマンを例示する。ミニ周遊券で東京広島間往復を急行利用できるのはもちろん、仕事が終わったあと少し暇さえあれば宮島、三段峡、錦帯橋などを自由に見て回ることができると説明する。また、「普通はだれもが、目的地である自由周遊地域のことだけに目を奪われがちであるが、途中下車が自由なミニは周遊地域も小型であるだけに、指定された経路をただ漫然と通過してしまうのでは、いかにももったいない」と、往復路でも「道草を食う」ことを呼び掛けている（『旅』

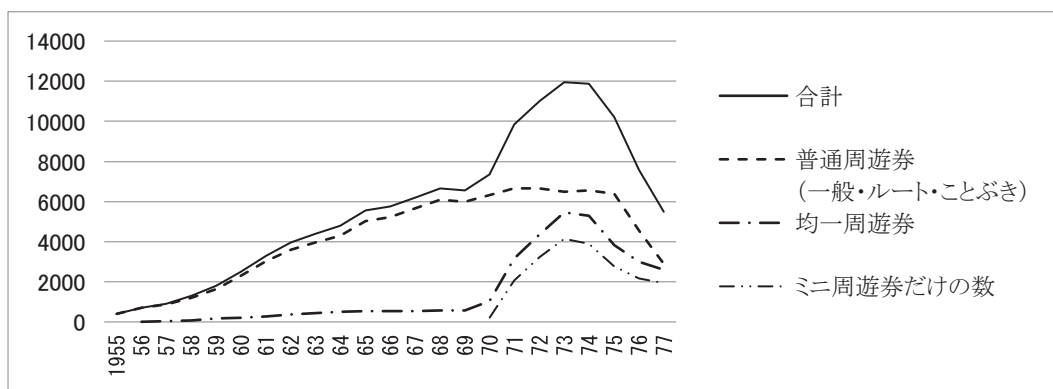


図1. 遊券利用人員の推移 1955-1977（『鉄道統計年報』各年度版から作成）

1976.7、「ミニ周遊券を見直そう」)。ここには最初の周遊券（普通周遊券）が強調したすべて予め決めておく「計画性」とは違う、柔軟性または偶然性に溢れる旅が提案されている。

ミニ周遊券の作り出したモビリティは、その誕生の契機になったDJと関連づけて観察する際により明確になる。DJは国鉄が万博後の輸送需要減少を懸念して、広告代理店の電通と共同研究をして万博直後から大々的に展開したものだ。DJは高度経済成長期の時代精神だった「猛烈」に対して「美しさ」を掲げるレトリックを骨子とし、国鉄の列車や駅空間はもちろん、テレビ、冊子などのマスメディアを総動員して、団体旅行や名勝地中心の従来の「観光」とは異なる一人または小規模で行う「自分探し」の「真正な旅」のイメージを提示した。キャンペーンの実際の内容は、DJ列車やポスターなど「旅の動機付けとなる提案をする企画」と「旅行商品の企画」の2つに大別され、ミニ周遊券は後者の「代表選手」であった（『国鉄線』1971.7, p.6）。DJをめぐって、主に語られてきたのは前者の方であるが、後者の目玉商品だったミニ周遊券こそ、キャンペーンの具体的な実績であると同時に、前者が提案する旅のナラティブを体現させる重要な媒介物であった。

DJの特徴の1つはターゲットの明確さで、それは「若い女性」であった。そこには1960年代、教育水準の向上や社会参加増加とともに、20代女性が観光の大衆化をけん引する新しい主役として浮上した背景がある（山本、2011）。DJのポスターには都会的な若い女性たちが田舎の風景の中で交流する姿がよく登場した。ミニ周遊券も初期に、DJの枠組みの中で

そのプロモーションが行われたため、広告の主役はやはり女性だった。1971年1月の新聞広告を見ると、真ん中の商品名とキャッチコピーの周辺に挿入された旅行者のイラストは、いずれも若い女性を描写している。2月と3月の新聞広告では、真ん中に写真が大きく配置されたが、両方とも都会的な若い女性たちが日本の田園風景の中にいる様子である。

桑本（2013）は、国鉄にとってDJは単なる営業上の増収策ではなく「根深い国鉄の危機状況」を少しでも好転させようとした、国鉄そのもののイメージ作りだったと説明する。当時の危機状況とは、乗客数と財政、労使関係面における三重の危機だった。この危機状況は交通混雑、ダイヤの乱れ、メディアの報道で人々に体感され、ただでさえ暗いイメージの国鉄に対して反感と不信感が深まった。DJを通じて鉄道でつながるノスタルジックで平穏な、肯定的な出会いに満ちた日本の姿を提示したのは、このような現実の姿を少しでも払拭させるためだっただろうと桑本は論じる。

しかしながらDJを取り巻く社会的現象は、広告会社の作り出した新しい旅行のシナリオや、イメージ改善のための国鉄の「意図」には還元されないところで、偶然的に発生した。キャンペーンと同時期に創刊し、全盛期（1974年）には50万部が3日で完売するほど（『朝日』1975.5.1）人気を博した女子大生・OL向けのファッション誌『アンアン』、『ノンノ』の読者層と結びついた現象だった。2誌は、京都、軽井沢など国内旅行記事を次第に企画し、またその特集を組んだ。そしてそれらの記事およびグラビアは、DJのイメージ作法と類似したもの

だった。ただし2誌の記事は「女性一人で安心して泊まれる宿」などの情報、また旅行先での服装や振る舞い方など、より具体的で実行できる内容を盛り込んでいた。これらの雑誌を手にして、または雑誌で紹介されたスタイルをして、一人、あるいは小規模グループで京都、津和野、金沢などで旅を楽しむ若い女性たちが現れ、メディアで「アンノン族」という用語で呼ばれることとなった。「もう一人の私を探す旅」はアンノンが教科書だった」と、1954年生まれの女性は当時を回顧する（河出書房新社編集部編，1987: 331）。

これらの雑誌は「読者がすぐに実行できるもの」でページを埋めた。それは主に「消費」に関するもので、つまり読者が様々な商品のマーケティングのターゲットになっていたことを意味する。しかし難波功士は、たとえこれらの雑誌の読者が各種文化産業のマーケティングの対象だったとしても「『独身女性が一人で泊まりがけの旅行に出るなんて、もってのほか』という時代に、一人で、ないしは旅先で知り合った同性の友人と旅を続ける姿は、一種の『ジェンダー・トラブル』であった」という（難波，2007: 185）。社会変革を求める抵抗的な性格のユース・サブカルチャーではなかったが、「まず雑誌があって、その読者たちが各地の名所旧跡や街角でそのファッションを『見せる／見ら

れる／見せられる』関係のなかで、何者かを共有していることを顕示しあい、また読者欄などによって互いの存在と共同性を確認しあっていた」（Ibid. 187）点で、彼女らは完全に「上から」仕掛けられた存在ではなかったということである。むしろ、アンノン族の「自らを何者かに構成していく体験」は、「それまでのラディカルズや対抗文化が広く提供し得ないもの」として解釈することもできると難波は論じる。

「アンノン族」のブームは、電通・国鉄、雑誌の意図的な協力によって生まれたのではなく、偶然な同時的発生であった。桑本によると、DJと2誌のイメージ文法の類似性は電通にとってキャンペーンの半年前に創刊した『アンアン』にも「計算外のこと」だった。さらに「いい日旅立ち」など国鉄の後続キャンペーンはそこまで盛り上がりなかったことをあげて、DJにおける人々の移動は意図せざるブームであったがゆえに起きたと主張する（桑本，2013: 137）。DJという旅のシナリオ、すぐ買うことができる気軽な旅行商品（ミニ周遊券）、準備された行動指針的なカタログはあったけれど、それを繋げて実際に移動を起こしたのは旅行者たちである。そしてその経験された移動によるブームは、以降の「女性の一人旅」がより普遍的になっていったことにつながったといえるだろう。

5. 終わりに

本稿では国鉄時代の周遊券を、その制度と規則といった「上からの演出」と、具体的な身体がそれを読み取り、計画を立てて実行すると

いった「下からの演出」が相互作用する過程として考察した。戦前の遊覧券を継承する普通周遊券は、旅の日程を全て事前に決めておかせ

て、ただ順路通り実行させることで、旅行者の不安を取り除き便利さを担保したが、その日程そのものに追われるというネガティブな感覚をも生み出した。一方、大都市圏から離れた地域へ観光客を送り出し、観光を開発する目的で設計された「均一周遊券」は、当時多かった若年層と結びつき、様々なモビリティを創出した。本稿はそれを、夜行・急行を多く乗ることで可能になった独自の「上手な旅」、北海道を背景にした規範的ではない移動の演出、「ターゲット」であり読者でもある若い女性たちの移動が創出したブームに分けて論じた。それによって、当初の周遊券の設計では必ずしも意図・予測されなかった形のモビリティが、人々の解釈・移動の実践によって上演されたことが確認できた。

周遊券は1975年頃から衰退し始めたが国鉄の分割民営化(1987)後にもJR各社の協力で存続した。1998年に廃止及び「周遊きっぷ」への改正が行われたが、実績不振が続いて2013年に「周遊きっぷ」も廃止となった。周遊券の衰退は、一次的には新幹線の発展とともに急行列車の廃止及び削減、特急への格上げが

進み、様々な急行列車に自由に乗れるのが長所であった周遊券の意義がなくなってしまったことが原因である。ただしそれは日本の鉄道交通をめぐる構造的な変化、つまりモータリゼーションの進行による在来線鉄道の衰退、国内長距離移動の航空機への代替および海外旅行の大衆化など、我々のモビリティの条件全般における変化をその背景とする。

2022年現在にも、周遊券の発想を引き継ぐ観光客のための「交通パス」は多数存在する。ただし新幹線網の拡大、国鉄という一つの組織が分割されたことや並行在来線の別組織化などで、青春18きっぷなどの一部例外を除くと、出発から周遊、到着までが鉄道につながるかつの「周遊券の旅」を「再現」することは難しくなった(谷川, 2021)。しかし急変したメディア環境と結びついて多様な動線と乗り方を工夫し、それを記録して広く共有する新しい移動の実践が現れている。周遊券の末裔となる現代の交通パスが、モバイルデバイスとそれを持って移動する人々と結びついて生み出す、物理的環境とバーチャル世界を跨ぐモビリティの上演を分析するのは、今後の課題としたい。

註

- (1) 本稿でのモビリティは、人文地理学者 T. Cresswell が「単なる動き」としての Movement と区分し、「社会的に生産された動き」と説明する Mobility 概念に依拠している (Cresswell, 2006)。彼によるとモビリティは、「ある地点から他の地点への物理的移動」、「多様な言説・表象・物語を通じて発現される動きの「意味」、「体現され、実践されたモビリティ」の3つの次元の結合として理解しなければならない。この議論を参照し本稿では、「意味と実践を含む動き」を強調するため、モビリティまたは複数形のモビリティーズという用語を使う。
- (2) 知覚心理学者 J.J.Gibson が提起したアフォーダンスは、デザイン理論において資料とデザインが内包する「使用可能性」と「遂行可能性」を描写する用語である。そこには、ある可能性によって、行動が制約されるという意味が含まれている。またデザイン理論家たちは本用語を通じて、モノと使用者の関係を強調する。
- (3) しかしこのような合理性の追求は、誰にでも可能なものではなかった。一人旅をする女性旅行者にとっては「夜行ビストン」が可能な均一周遊券より、事前にすべてを決めておく券普通周遊券の方が都合よかった。例えば『旅』1966年3月号の「ひと

り旅」に関する座談記事で、唯一の女性参加者は「【宿は】周遊券のとき探してもらおう。……だからフリーで行って、行きあたりばったり探すということは、まずないですね。だいたい、女の一人では泊めてくれませんし」と言い、周遊券を使う感覚においてジェンダー差が存在したことを語っている。

- (4) 北海道周遊券利用者は1970年に前年比37.8%増という急激な増加を見せ、鉄道利用来道観光客は1974年度107.9万人で1969年の約2倍だった。

参考文献

- 朝倉俊一, 2010, 「カニ族の時代」『日本観光研究会全国大会学術論文集』25: 117-20.
- Bissell, D. 2009. "Conceptualising Differently-mobile Passengers: Geographies of Everyday Encumbrance in the Railway Station." *Social & Cultural Geography* 10(2): 173-95.
- Cresswell, T. 2006. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- Edensor, T. 2001. "Performing Tourism, Staging Tourism: (Re)Producing Tourist Space and Practice." *Tourist Studies* 1(1): 59-81.
- 二村高史, 2014, 『鉄道黄金時代 1970's : ディスカバー・ジャパン・メモリーズ』日経 BP 社.
- Haldrup, M. & J. Larsen. 2006. "Material Cultures of Tourism." *Leisure Studies* 25(3): 275-89.
- 長谷川優一, 2022, 「周遊券のいろいろと鉄道旅の文化」『鉄道ビクトリアル』72(3): 64-76.
- 岩成政和, 1998, 「さようならワイド周遊券」『鉄道ビクトリアル』48(6): 66-71.
- Jensen, M. T., S. Gyimothy, & O. B. Jensen. 2016. "Staging Interrail Mobilities." *Tourist Studies* 16(2): 111-32.
- Jensen, O. B. 2013. *Staging Mobilities*. London: Routledge.
- 河出書房新社編集部, 1987, 『わが世代 : 昭和二十九年生まれ』河出書房新社.
- 桑本咲子, 2013, 「ディスカバー・ジャパンをめぐって : 交錯する意思から生まれる多面性」『大阪大学日本学報』32: 131-45.
- Larsen, J. 2001. "Tourism Mobilities and the Travel Glance: Experiences of Being on the Move." *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 1(2): 80-98.
- 難波功士, 2007, 『族の系譜学 : ユース・サブカルチャーズの戦後史』青弓社.
- Newmeyer, T. 2008. "'Under the Wing of Mr. Cook': Transformations in Tourism Governance." *Mobilities* 3(2): 243-67.
- 日本交通公社, 1982, 『日本交通公社七十年史』
- 日本旅行協会, 1935, 『旅はクーポン : 附・クーポンコースと共に』
- Roy, S. & K. Hannam. 2013. "Embodying the Mobilities of the Darjeeling Himalayan Railway." *Mobilities* 8(4): 580-94.
- 谷川一巳, 2021, 「『周遊券』の旅、現代の割引切符で再現できるか」, 東洋経済 ONLINE, 2021年3月6日, (2022年10月4日取得, <https://toyokeizai.net/articles/-/414427>).
- 田沼建治, 2022, 「いい旅チャレンジ 20,000km にさきがけて」『鉄道ビクトリアル』72(3): 58-63.
- Urry, J. & J. Larsen. 2011. *The Tourist Gaze 3.0*. Los Angeles: Sage.
- Watts, L. 2008. "The Art and Craft of Train Travel." *Social & Cultural Geography* 9(6): 711-26.
- 山本志乃, 2011, 「新婚旅行とアンノン族 : 戦後における若い女性の旅をめぐって」『旅の文化研究所研究報告』20: 61-73.



安 ウンビョウ (あん・うんびょる)

[専門] メディア研究、観光・モビリティ研究

[主たる著書・論文]

「地域鉄道のアトラクション化——のと鉄道・銚子電鉄・三陸鉄道を事例とした上演論的分析」『観光学評論』8 (1) : 15-26 (2020年3月)

「モビリティとしての時刻表——国鉄時代の『時刻表』の読書行為に着目して」

『観光学評論』9 (2) : 131-144 (2021年10月)

[所属] 東京大学大学院学際情報学府博士課程

[所属学会] 観光学術学会、日本社会学会、日本メディア学会、カルチュラル・スタディーズ学会

A Study on Mobilities Created by the “*Shuyu-ken*” Excursion Ticket in the Japanese National Railways Era

Eunbyul Ahn*

This study explores multiple mobilities that were created through the *Shuyu-ken*, a type of train excursion ticket released during the Japanese National Railways era(1949-1987).

In recent years, some tourism studies have emphasized materiality, while there has also been an approach of considering tourism as a performance that is constantly made by the interaction of people and non-human objects, technologies, and places. However, compared to this theoretical attention, there has not been sufficient analysis of particular objects involved in tourist mobility.

Referring to the study of the Interrail mobilities in Europe and the ‘Staging Mobilities’ framework applied thereto, this paper examines mobilities created by the *Shuyu-ken*. The framework describes mobile situations as continuous interactions between the staging ‘from above’ such as regulations and designed systems and the staging ‘from below’ such as the embodied practices of tourists.

By examining articles and travelogues concerning *Shuyu-ken* from magazines and newspapers, this article shows how *Shuyu-ken* guided tourists’ movements in particular ways, while I also argue that *Shuyu-ken* users created multiple mobilities connecting various cultural practices with rich meanings and values that were not predicted or expected in the original ticket design. This study contributes to developing a perspective on understanding tourism mobility as a continuous socio-material performance, not just a transportation system that we cannot easily change.

* Graduate School of Interdisciplinary Information Studies, the University of Tokyo

Key Words : Excursion Ticket, Railway travel, Tourism mobility, Japanese National Railway, Staging mobilities.