

英文ガイドブックからみた明治初期の
「保津川下り」の始まりと発展

A Study of the Origin and Early Development
of The Hozu River Rapids Boat Tours in Kyoto

Izumi Chiyoma

千代間 泉

要 旨

京都府亀岡市を発着点とする保津川下りについて、西洋人の最も初期の乗船についての詳細を、新出史料である Hiogo News 印刷、*Stray Notes on Kioto, Second Edition, Revised* (1878) (以下 SN) から調査した。SN は、京都に限定した観光ガイドブックであり、*Celebrated Places in Kiyoto and the Surrounding Places* (1873) (以下覚馬名所案内) に次いで古い名所案内である。作者は現在のところ不明である。初版 (1874、兵庫にて印刷)、第 2 版 (1876、横浜にて印刷) には、「川下り」の項目はないが、改訂第 2 版に初めて、「1876 年に最初に急流を下った内の一人」である西洋人の手記を引用した。また、キーリング編纂による *Tourists' Guide* (1880) (以下 TG) の「川下り」は、SN の編集物であったことが明らかになった。その後の「川下り」の初期の発展について、アーネスト・サトウ、ホーズによる *A Handbook for Travellers in Central and Northern Japan* (1881) (以下 HT) と第 2 版 (1884)、チェンバレンとメイソンの第 3 版 (1891)、第 9 版 (1913) から調査した。動的な自然体験である「川下り」の人気、知名度の高まりは、古都京都に近接し、乗船場への交通機関の発達があったこと、伝統的な和舟と安全性とのギャップ、適度な乗船時間、いつでも乗れる気軽さ、英文ガイドブックの迅速な新情報と魅力の提供、などの要因から「川下り」は京都観光には欠かせない名所に発展した。

キーワード：京都府亀岡市保津川下り、ヒョーゴ・ニュース、キーリング、アーネスト・サトウ、*Stray Notes on Kioto, Keeling's Guide to Japan, A Handbook for Travellers in Central and Northern Japan*

1. はじめに

明治初期の英文京都ガイドブックには、‘The Rapids’（急流）という興味深い項目がある。これは現在の京都府亀岡市の保津川下り（以下、「川下り」）を指し、明治初期に新しく生まれた名所（千代間、2021 a）である。寺社仏閣巡りが中心の京都観光において唯一、急流を和舟に乗って下り、絵のように美しい自然景観を堪能するという動的で新しい観光が人気となった。

明治初期の英文ガイドブックには、ある程度整った形の観光「川下り」があるが、「川下り」はいつ始まりどのような経緯を経て、西洋人に好まれて発展したのか、という点については、詳細にはわかっておらず、千代間（2021 a）においても研究課題であった。

上林ひろえ（2015）は、観光としての「川下り」の起こりについて調査を行い、江戸時代の保津川下りについては、日本人乗客において観光として存在したことを確認した。外国人観光客については1874（明治7）年に西洋人の川下りを行った、という『日出新聞』（1920（大正9）年4月11日付）の記事を指摘し、「実際に明治7年（1874）に『西洋人』が川を下ったのならば、どうやって保津川下りを知り得たのか疑問であるが、残念ながらその詳細を得ることはできなかった（244）」と述べた。上林は、英国エリザベス女王の孫であるアルバート・ヴィクター王子（Prince Albert Victor, 1864-1892）と後のジョージ5世、航海王と呼ばれるジョージ王子（Prince George of Wales, 1865-1936）（以下、皇孫たち）が「川下り」を行ったことについて触れ、「明治14年にイギリスの王室がなぜ保津川下りを知っていたのか（2015：245）」、そして、その旅行にはイギリス領事館員であるサトウが随行員であり、そのサトウは「同年優れたガイドブックを出版している（同書：245）」ことを指摘して、保津川下りとサトウとの関係を示唆した。

上林の問いは大変興味深く、筆者の本稿における問いとほぼ同じである。皇孫たちの「川下り」を含む京都観光旅行とアーネスト・サトウの随行については、千代間（2021 c）にあるため、本稿では西洋人の観光「川下り」の起源と「川下り」の明治期の進展に焦点をあて、英文ガイドブックを詳細に比較・調査し、確認できた情報を集め研究を深めることとする。

『日出新聞』記事の「1874年、西洋人によって始まった」については、現在のところ裏付けとなる史料は見当たらない。しかし、本稿の調査において、未見であった

1878年刊行の *Stray Notes on Kyoto and Its Environs (Second Edition, Revised)* (以下 SN) の存在がわかり、その「川下り」部分において、‘We do not better than quote from an account written by one of the first travelers who made the journey in 1876’ (1878, 38) (1876年に初めて急流を下った内の一人が書き留めた体験談を引用するのが最良でしょう)、という記述を発見した。SN 初版は1874年の刊行であり、*Celebrated Places in Kiyoto and the Surrounding Places* (1873) (以下覚馬名所案内) 刊行のわずか1年後である。SN は第2版 (1876)、改訂第2版と刊行が確認された。京都博覧会開催に伴って、京都が海外からの参観者たちに開かれた京都の観光ニーズの高まりに見合うために、2年ごとに西洋人のニーズに合わせて制作されたと推測される。特に「川下り」の記載については、第2版にはなく、改訂第2版に初出するので、西洋人の間では1876年には最も初期の「川下り」が行われたことは確実であり、その時の体験を語った大変貴重な証言が SN にあった。また、その‘journey’を行った人の手記が書かれた部分を含む SN の記述は、今まで「川下り」記述の嚆矢とされていたキーリング W. E. L. Keeling 編纂の、*Tourists' Guide to Yokohama, Tokio, Hakone, Fujiyama, Kamakura, Yokoska, Kanozan, Narita, Nikko, Kioto, Osaka, Compiled by W. E. L. Keeling* (1880) (以下、TG) において、SN 改訂第2版を抜き出し、新たな出版物として刊行したものであったことが確実となった。千代間 (2021 a) において TG の特色の1つとした「旅行記のような記述」の元は SN であった。

この他にも、SN 初版は覚馬名所案内から、名所選定について影響を受けた可能性があり、SN の後に続くガイドブックに大きな影響を与えた可能性がある。例えば、アーネスト・メイソン・サトウ (Ernest Mason Satow) とアルバート・ジョージ・シドニー・ホーズ (Albert George Sidney Hawes) が編著者である *A Handbook for Travellers in Central and Northern Japan* (1881) (以下 HT) の京都執筆のために、サトウが行った1879年12月の取材旅行においても、サトウが SN を読んでいたことが『サトウの日記』から確実である。SN については、わからない点が多く、研究の余地が多くあるので、研究を継続し別稿にする。

「川下り」の詳細を知るとは、京都国際観光の黎明期を論ずる上で不可欠である。特に SN とその他の英文ガイドブックを用いた「川下り」の記述からの研究はあまり見られず、大きな余地があるので、本稿にて調査を深める。

2. 先行研究

先述した上林 (2015) にあった、遊船の始まりについては、『新修亀岡市史』(2004) に『日出新聞』の記事がある。1920 (大正 9) 年 4 月 11 日付の『日出新聞』によると、タイトルは「保津の舟遊」である。「筏は古い歴史を有せるが遊船として客を下す事は明治 7 年始めて南桑田郡篠村字山本の浜より西洋人を下したるが始まりにて」という重要な情報がある。その後「明治 35 年¹、京都鉄道の開通して亀岡に停車場の設置されたる以来、専ら保津川下りの乗客は保津村の橋畔より発停し、全く山本浜は衰退して終うたのを、今回嵐峡乗船株式会社を起して山本浜の再興を企てせられた (日出新聞、1920 年 4 月 11 日)」とある。この記事は嵐峡乗船株式会社が設立 (同記事、402) された時に出された記事であり、歴史的に最初の西洋人川下りに言及した記事であった。

長谷川雅世 (2015) は、来京西洋人の古都京都の寺社仏閣巡りについて、旅行記などの感想を調査し、当時寺社仏閣だらけの京都観光に「不満を漏らしているイギリス人は少なくない (193)」と述べた。

アーネスト・サトウは、自身の日記 *The Diaries of Sir Ernest Satow 1870-1883* (以下『サトウの日記』) の中に、1881 年 11 月 7 日に「川下り」を行った感想を述べた。その内容は ‘To Kameoka [亀岡] in kuruma and down the [Hozugawa] rapids, a very delightful morning, no danger but some excitement and splashing of water’. (2015、394) である。この日サトウは、皇孫たちに随行して「川下り」を行った。

日本文・英文で書かれた『保津川遊船の栞 *The Hozu Rapids. A short guide for The tourists.*』(1926)² (以下 *Short guide*) には、四季それぞれの「川下り」の楽しみ方が丁寧に描かれ、川下り中の見どころが書かれている。運賃などについての言及はない。発行所の保津川遊船株式会社の地名は「保津浜」である。

原田禎夫 (2017) は、近代化の流れのなかで、物資輸送は鉄道や道路網が発達し、水上運送に取って代わったが、「京都府の保津川や熊本県の球磨川などいくつかの河川では、河川舟運は観光川下りに姿を変え、地域の重要な観光資源となるとともに、水運文化を現在に伝えている (145)」と述べた。

豊田知八 (2015) は、保津川下りに使用される舟は「高瀬舟」と呼ばれる日本古来の川舟であり、今から約 400 年前に舟運を開いた嵯峨の豪商・角倉了以以来の操船技術とその技術を守るための船頭の養成・育成方法・航路設備技術などについて述べ

た。

小谷正治（1984）は大正時代に船頭であった人達から、西洋人乗客の当時の乗船の様子、接客の思い出などを聞き取った。また、保津川遊船の経営の変遷についても詳しい。

保津川遊船企業組合発行の『京都府亀岡市保津川下り』（2019）には、保津川下りの概要と、現在の企業組合が把握し、まとめた記録と写真を掲載する。同企業組合営業統括理事の豊田覚司氏によると、現在の企業組合は経営母体の変遷のため、最も初期の記録は見当たらない（千代間、2021年3月2日：採録）とのことである。

川内有子（2020）は、覚馬名所案内の研究において、サトウがSNを「読み応えある京都案内書として携帯し（中略）英語で書かれた京都案内書としては *The Guide*³ に続いて2番目に古いこの本は、同様に70頁に満たない薄い冊子で、地図は収載せず、京都の街を歩きながら紹介するというスタイル（304）」であると覚馬名所案内の調査の中で、SN第2版について述べた。

これらの先行文献を受け、本稿の研究の問いは、①SNに描かれた最も初期の「川下り」の様子、②英文ガイドブックからみた初期の「川下り」の発展、③「川下り」が西洋人観光において好まれた理由、である。

3. 研究方法

新出史料であるヒョーゴ・ニュース印刷のSN改訂第2版、次にキーリング編纂のTG、そしてサトウとホーズ編著のHT（1881）、サトウらの同第2版（1884）、チェンバレン Chamberlain, B. H. とメイソン Mason, W. B.（1891）編著の *A Handbook for Travellers in Central & Northern Japan. Third Edition.*（HT第3版）、最終版であるチェンバレンらの *A Handbook for Travellers in Japan (Including Ferosa), Ninth Edition.*（1993）（HT第9版）を使用して、各々の記述にある特徴、時系列での「川下り」の発展の様子について調査する。英文に付随する日本語訳は、特に翻訳者を記さない限り筆者による。

4. 結果と考察

SN においては、「川下り」の原文を引用し、日本語訳をつける。次に TG における加筆点や削除点、TG の特徴を述べる。HT においては改版ごとに進展する「川下り」の様子を述べる。それぞれの項目ごとに考察を行った。

4-1 SN 改訂第 2 版 (1878)

発行は ‘Hiogo’、発行所は ‘Hiogo News’ である SN は、覚馬名所案内の知名度に比べて、現在まであまり研究の場で知られていない。しかし覚馬名所案内と同じく京都とその近郊に特化した英文ガイドブックであるため、貴重な史料である。筆者は『サトウの日記』（1879 年 12 月 2 日付）の記述の中に SN の名前を見つけ⁴（Ruxton、2015 : 344）興味を持ち、中身を調査したところ「川下り」の始まりについて、重要な記述があることが明らかになった。SN についての興味は尽きないが、詳細については、別稿（2022 年 3 月刊行予定）にする。

SN での「川下り」に関する発見は 3 つある。第 1 に、西洋人による、初めての「川下り」が行われた年が書かれていたことである。これは、SN 初版（1874、ヒョーゴ・ニュース印刷）、SN 第 2 版（1876、横浜 F. R. Wetmore 印刷）になく、SN 改訂第 2 版（1878、ヒョーゴ・ニュース印刷）にだけ書かれている。該当部分は下に示した原文の下線 c. のところ、‘we do not think we can do better than quote from an account written by one of the first travelers who made the journey in 1876’.（1876 年にこの舟旅をした最初の旅行者の一人が書いた手記を引用するのが、この旅の説明としては一番良いでしょう）である。この部分の直後から、生き生きとスリル溢れる「川下り」の感想が綴られた。

第 2 に、1878 年の時点において、すでにおおかた整った乗船場までの行き方と嵐山から京都市内への帰り方が述べられたことから、SN で述べられた最初の「川下り」である 1876 年から、1878 年の SN 改訂第 2 版刊行までの期間内に急速に「川下り」を含む往復の観光行程は定まっていったかと思われる。

第 3 に、この SN の「川下り」記述は、その後に刊行された TG に大部分を編集され、TG の内容として使用された。TG については、千代間資料翻訳（2021 b）を参照されたい。

内容を把握するために「川下り」原文を以下に示し（下線は筆者による）、そのあ

とに日本語訳をつけた。

The Rapids.

A most delightful day may be spent in a trip to ^aKameyama and down the rapids of the Oigwa. Kameyama was formerly a place of some importance, the residence of a daimio, and boasted a castle and keep of considerable strength.

The castle was pulled down last year, but the moat and a part of the walls are still left. It is situated in the province of Tamba, about six ri from Kioto, to which there is a fine broad road over the hills. Jinrikisha can be engaged at Kioto to go all the way to Kameyama, although there are one or two stiff climbs up which the traveler will find it necessary to walk. On reaching Kameyama he can either make at once for the river, hire a boat, put his jinrikisha on board, and proceed on his journey to ^bArashiyama, partaking of what refreshments he may have brought with him on board ; or he can go to one of the numerous tea-houses with which the town is provided, and partake of luncheon before going on board, In either case the boat establishment opposite the old castle site is recommended as the best place to hire a boat, for if taken lower down the stream the traveler enters the rapids at once and loses the advantage of the contrast of a little smooth sailing first. The boats used for the passage are about forty feet long and from seven to eight feet beam, and in describing the trip ^cwe do not think we can do better than quote from an account written by one of the first travelers who made the journey in 1876— “We start at a quarter to one o’clock, the first mile of our journey being down the plain, when we enter a narrow gorge, where the river becomes rocky and the current rapid. A man then takes his place at the bow, with a bamboo, and to him and the man at the stern is left the management of the boat, little propelling power being needful. ^dWe had been informed by a friend that an accident never had occurred to one of these boats, but even with that comforting assurance we could hardly divest ourselves of some slight fears as we saw the boat rushing at an alarming rate to what appeared certain destruction on the rugged rocks which seemed to encircle us on every side, but with a prod of the bamboo in front and a judicious use of the yulo behind, we managed to escape every danger, seemingly by a miracle. We hardly know anything

more magnificent in its way than this river gorge. The high banks on its sides are beautifully wooded, and as it twists and turns in all directions, “we appear to be entirely surrounded by rugged rocks and verdant hills-the verdure being slightly relieved by the bloom of the azaleas which are sprinkled over rock and hill- with what is almost a roaring cataract under our feet. Our boat grazes the rocks occasionally, but she suffers little damage, only springing a slight leak at her stern, which is caulked at one of the quiet pools between the rapids. After a delightful passage of about two hours and a quarter we come to the end of our river journey at Arashiyama.” The time occupied over the descent varies according to the quantity of water in the river, and is generally done much quicker than on the above occasion, when the river was rather low. On reaching Arashiyama, the return to Kioto may be accomplished in about one hour in jinrikisha.

If there is a large party going and none of them are averse to a walk of a few miles through a delightful country, the jinrikisha can be discarded at Kutsukake and the remainder of the journey accomplished on foot. It will be necessary in this case to send the jinrikisha to Arashiyama to wait the arrival of the boat, as they are difficult to be got there, of course reserving as many of the coolies as are necessary to carry provisions and all supplies. By adopting this mode the expense of an extra boat may be saved, as the jinrikisha take up a good deal of room and are often in the way. (1878, 38-39)

[日本語訳]

急流

亀山までの旅と大堰川の急流下りで、とても楽しい一日を過ごすことができます。亀山はかつて大名の本拠地があった重要な場所で、かなり強固な城と天守閣を誇っていました。その城は去年取り壊されましたが、城を取り囲む堀と石垣の一部が残っています。亀山は京都から約6里離れた丹波の国にあり、丘陵を越える立派な広い道路があります。人力車は京都で雇い、亀山まで全行程において乗車できますが、険しい上り登り坂が1、2箇所あるので、その際は歩く必要があります。亀山に着いたら、すぐに川のほとりに行き、舟を借りて、人力車を乗せ

て嵐山まで旅を進めます。その際には、舟の中に持参した食べ物を持ち込むことができます。あるいは町に数多くある茶店で昼食をとってから、船に乗り込むこともできます。どちらにしても舟を借りるには、城跡の向かいにある舟貸屋が一番良い場所にあるのでお勧めします。というのは、少し下流から乗り込むと、すぐに急な流れに入ってしまう、最初に舟が少し静かに滑り出し、それから急流に入るという対照的な流れを体感できる乗り心地の良さがなくなるからです。この舟旅に使われる舟は、長さが約40フィート⁵、幅が7~8フィート⁶あります。1876年にこの舟旅をした最初の旅行者の一人が書いた手記を引用するのが、この旅の説明としては一番良いでしょう⁷。

「私達は1時15分に出発し、最初の1マイルはなだらかな流れを下ったが、狭い峡谷に入ると川には岩が多くみられるようになり、流れが急になった。船首には竹の棹を持った船頭がいて、船尾の男に船の航行を任せているが、舟は勝手に進んでいるようだ。私たちはある友人から、この急流を下る舟には一度も事故が起きていない、という情報を得て一定の安心感を持っていたが、それでも険しい岩が四方から取り囲み、確実に舟が破壊されるのではないかと、思う速度で進む光景から、わずかな不安を拭い去ることはできなかった。しかし、前方で竹の竿を使って石を突き、後方で櫂を上手に使う船頭たちの動きによって、私達は奇跡のように全ての危険から逃れることができた。この川の峡谷ほど壮大なものはない。両側の切り立った岩には美しい木々が生い茂り、あらゆる方向に伸びているため、私たちは険しい岩々と緑の丘に囲まれているように見える。その景色は、ツツジの花が散りばめられたように咲き、緑一色の丘の色彩を少し和らげている。しかし、乗船する私達の足元には逆巻く激流があるのだ。私達の舟は時折岩をかすめるがほとんど損傷することなく、船尾にわずかな水漏れがあっただけで、それも急流の間の静かな流れの時に直された。約2時間15分の愉快的な舟旅の後、嵐山に到着した。」

「川下り」の所要時間は水量によって異なるが、一般的には川の水量がかなり少なかった今回よりも、もっと早くに終了します。嵐山到着後、京都への帰り道は、人力車で約1時間かかります。

もし大人数であって、一行の誰もが田舎の風景の中を数マイル楽しく歩くのが嫌でなければ、沓掛で人力車を降りて、その後徒歩で乗船場へ向かう方法もあり

ます。この場合、人力車を嵐山に回送させ、舟の到着を待たせる必要があります。予約無しでは、人力車は嵐山ではあまりつかまらないからです。もちろん、食料やすべての携行品を運ぶのに、人足は必要人数を確保することが大切です。この方法だと大きくて邪魔になることが多い人力車を、舟に積み込む追加料金が節約できます。

4-2 TG (1880)

TG については他の名所についても、大幅に SN の内容を抜き出しているようであるが、本稿では「川下り」のみに焦点をあてて調査した。

4-1 において、TG は SN の「川下り」を全体的に編集したことが明らかになったので、本項では TG の「川下り」内容の特徴について述べる。4-1 にある SN 原文の上付下線を用いて説明する。

第 1 には、SN の日本語地名を英語に訳している。下線 a. の ‘Kameyama (tortoise Mountain)’、下線 b. の ‘Arashiyama (Wild Mountain)’ である。

第 2 には、重要な部分の削除があった。それは下線 c. の 1876 年の最初の「川下り」に関する部分であるが、下線 c. を削除し、手記のみを本文として載せた。そのため TG の記述だけを読めば「キーリング自身の旅行体験記 (千代間、2021: 66)」であるかのような感覚になる。また最も初期の西洋人「川下り」の始まりの年は、本研究以前まで不確定であった。

第 3 に下線 e. の緑の岩々にツツジの花が散らばって美しい様子を著す部分である。編纂者キーリングは、TG の序文において、‘In the following pages, a detailed description of beautiful places and grand scenery has been avoided,’ (1880, Preface) (本文には、その場所の美しさや素晴らしい景色についての細かい描写は避けました) と述べた。キーリングの編纂方針・特徴が現れた部分であると言える。

第 4 に大きな特徴として、編纂者キーリングのウィットに富んだ文章を指摘する。それは ‘Ladies need not fear making the descent as an accident is never known to have taken place’. (89) (今まで事故は起きたことがないので、ご婦人方もぜひ急流を楽しんでください) の記述である。これは、SN の下線 d. の言い換えであるが、‘Ladies’ を入れて SN にはない個性を出している。読者の夫婦・女性がこれを読み、「川下り」を楽しみに来京したことが推測される。

4-3 HT 初版 (1881)

HT 初版は、客観的な文章で感想は見られないのが特徴である。例えば「朝9時に三条大橋付近を出発し、檜原、杓掛などの地名を入れた行程管理が書かれ、山本浜には3時間で到着する」、の箇所である。前述したSN、TGとも人力車の舟積み込み料金が発生するので徒歩の推奨をしたが、HTにはその料金について言及がない。旅のヒントとして急な上り坂のため車夫が人力車を引けない時は降車して歩くものとする。乗船場に到着後舟をチャーターするが、その料金については、‘The charge for a large boat is 3 yen’. (340) (大型の舟は3円です)と定額料金を示した。また、‘It is advisable to reach Yamamoto before noon, if possible, as the boatmen make a double charge after that hour, on the ground of their not being able to re-ascend the river the same day.’ (同書) (山本浜には正午までに到着した方が良いでしょう、というのは、船頭たちは同日、舟を乗船場まで遡らせて回収する必要があるので、それが無理な時は2倍の料金になってしまうのです)という情報がある。これはSNには書かれておらず、正午を過ぎての出発については、新しく料金を舟の運営側で取り決めたとと思われる。

4-4 HT 第2版 (1884)

HT 第2版は、初版に続けてサトウとホーズが編著者である。第2版の加筆部分には、推薦する言葉である‘This delightful expedition is much to be recommended’, (この心躍る遠出をお薦めします) や、川下り中の風景、見どころの説明が加わった。

例えば‘Of the numerous small rapids and races, the following are a few of the most exciting’: Koya-no-taki (‘Hut Rapid’) (多数急流の見どころはありますが「小屋の滝」と呼ばれる地点は、一番スリリングな見どころの1つです) である。実はこの「小屋の滝」は、「子鮎の滝 (保津川遊船企業組合、2019:3)」が正しい。船頭の音声での案内を聞いて、「小屋」と考えた可能性がある。

HT 初版から第2版にかけての情報の更新としては、‘It is still, however, in places so steep that it is often necessary to walk, and a new road, which will avoid the hill completely, is now being constructed’. (未だ険しくて人力車が進めない道を徒歩で行かなければいけません、この丘を完全に避けることができる新しい道路が建設中です) である。また神戸、大阪方面からの旅客は、向日町駅から人力車が便利との的確な旅の

ヒントがある。自身の乗車してきた人力車の舟への積み込みについて、‘There is no extra charge for taking them in the boat’ (乗車してきた人力車を舟に載せるのに余分な費用はかかりません) という新情報を載せた。これは HT 初版には記述はなく、HT 第2版になってから「不要」の記述があるので、1884年以前は人力車積み込み料金が存在しており、舟側が観光客からの要望を鑑みて、無料にした可能性も考えられる。

4-5 HT 第3版 (1891)

第3版の著者はチェンバレンとメイソンに交代し、表紙に‘Revised and for the most part re-written by...’ とあるように大幅に改訂された。「川下り」の冒頭には‘This expedition makes a pleasing variety in the midst of days spent chiefly in visiting temples’. (この遠出は、寺社仏閣巡りばかりの日々の中で、楽しい変化をもたらしてくれます) と述べられた。

第2版から第3版にかけての情報の更新として、‘The distance from the Kyoto Hotel to the vill. Of Hozu, where boats are engaged for the descent of the rapids, is under 6 ri ;⁸ ...’ (京都ホテルから急流を下る舟が待つ保津村までは6里以内です) とあり、出発地点として示されたのは新しく開業したばかりの「京都ホテル」である。京都ホテルは、田中泰彦 (1994) によると、1890 (明治23) 年に開業し「開業披露の新聞記事は常盤楼となっていますが、正式名は京都ホテルであったよう (51)」である。同書の左ページにある石田有年作の銅版画には‘Kyoto Hotel Tokiwa’ とある。また乗船地として、地名「保津」が初めて載った。人力車の1日料金は変更無く1.5円である。大型の舟の川下り料金は、初版では3円であったが、値上がりして3.5円である。

改版を重ねるたびに、鉄道路線、道路の拡張、新トンネルなど交通路線が発達し、「川下り」乗船場までの道のりが格段と便利になっていく様子が確認された。

4-6 HT 第9版 (1913)

項目のタイトルは‘Rapids of the Katsuragawa and Arashiyama’ である。交通機関として、人力車で二条駅、列車に乗って亀岡下車、亀岡駅からは徒歩又は人力車、という行程を薦めている。「保津」が乗船場で舟がある。‘The charge for a large boat is 6 1/2 yen, with 1 yen additional for each extra man in flood-time, unless the river be so high

that they decline to go altogether.’ (大型の船の運賃は6円50銭⁹で、洪水時には船頭が一人増えるごとに1円が加算されます。しかし川の水位が高すぎると全員が乗船見合わせとなります) というシステムであった。12時を超えての乗船にかかる費用は、船頭1人当たり50銭の追加料金¹⁰である。第9版においても正午までの到着を呼び掛けており、その為‘Visitors from Kobe or Osaka must change at the Kyoto station into a Kameoka car’ (神戸・大坂からの来られる方は京都駅から亀岡行の列車に乗り換えて下さい) との時間短縮のヒントを加えた。

HT 第2版にある名勝‘Koya-no-taki’の訳については、HT 第9版にも訂正はなく、そのまま誤記載された。

日本人によって制作されたと思われる *Short guide* には、‘This fall is followed by another great one called Koaiga-taki, or Ayu-fish Fall’ とあり、HT の影響は見られず、HT は参考文献ではなかったと考える。

5. まとめ

本稿は西洋人観光「川下り」に焦点をあて、1878 (明治11) 年から1913 (大正2) 年までに刊行された英文ガイドブックから、その最も初期の乗船とその後の発展、西洋人が好んだ理由について調査を行った。『日出新聞』の「1874 (明治7)」という情報については、今後も調査を続けることが必要であるものの、本稿の調査により、未見の史料であったSNの文中に「1876年」という年が特定された。そしてその手記の内容、すなわち最も初期の「川下り」の様子が明らかになった。手記の中には「私たちはある友人から、この急流を下る舟には一度も事故が起きていない、という情報を得て一定の安心感を持っていたが」という一文があり、その友人はこの手記の人物より前に「川下り」を行った可能性もある。しかし、「一度も事故が無い」と言うからには、日本人たちの観光「川下り」が先行する形で、一定の乗船実績があったことは確実である。上林 (2015) は「明治の日本人にとっては急流を下ることや、保津峡谷の景色の美しさは当たり前のことであり、観光としては考えていなかったのに対し、外国人にとってそれは新鮮なもので、わざわざ出かけてでも行きたい観光であったとかがえられる (255)」と論を締めくくっている。本稿の調査からは、上林の「当たり前のことであった」に加えて、従来の「遊船」「舟遊び」という概念は、明治初期からの西洋からもたらされた「観光」の概念とは相違があったと考察する。

次に、SNにおける「川下り」の情報はTGのそれにおける殆どの情報源であった、と本稿の調査で判明したことも重要な発見であった。千代間（2022）を合わせて参照されたい。TGは、伊藤久子（2009）によると、「初版はキーリングの方が早く、とくにマレーの¹¹第2版と第3版の間の空白期には、キーリングのガイドブック¹²が版を重ねていて、その需要が高かったことがうかがえる（71）」である。この指摘から、TGはHT改版の合間を縫って「川下り」を有名にした大きな役割があったと言える。

さて、TGの編著者キーリングの「女性」についての言及は特筆すべきである。当時も今も、西洋人の生活スタイルとして、既婚男性は夫人を同伴するのが常であったので、新しい観光名所にも、夫婦がともに楽しめるものが求められた。「川下り」は一見危険のように見えるが女性も安心して楽しめる、とTGの読者は感じ、「川下り」はより身近な旅行目的地になった。

ここに1つの貴重な史料がある。1890年当時の駐日西洋人の日本での生活の様子を書いた、神戸外国人居留地行事局長兼警察署長夫人イーダ・トロチック（Ida Trotzig, 1864-1943）の日記の翻訳である。夫ヘルマン（Herman Trotzig, 1832-1919）が取得した2日間という短い休暇中に、小さい子どもベルダを預けて京都を旅した。その目的は「川下り」であった。夫妻はこの半年前に京都を訪問しているが、その時には「川下り」はしていない。イーダ夫人の日記を以下に抜粋する。

それから間もなくヘルマンが、嵐山へ急流下りに行きたくないかと尋ねた。私は、あれから随分になるので是非もう一度行ってみたいと思っていたからとても嬉しかった。「急流下りをするなんてとてもすばらしいわ、水がたくさんあるといいわね」私は声を弾ませた。「春には雨がたくさん降ったから、きっとすばらしい状態だと思うよ。お前も気に入るだろう」ヘルマンがいった（草山巖、翻訳：伊達正俊、瀬戸山光、1987：77）。

夫妻は1891年6月10日に1泊したのち、翌日6時前に中村屋旅館を人力車で出発した。途中激しい雨があったが、全行程を人力車でこなし、保津に到着した。「しばらく休憩し、サンドイッチにワインの昼食を済ませ、底の平らな長い舟で岩の間を縫う保津川下りを楽しんだ（同書、78）」と日記は綴られた。

このイーダ・トローチック夫人の日記から、「川下り」には自然の清らかな水がふんだんに溢れ、安全で心地よいイメージがあり、神戸居留地からはちょっとした休日にも出かけられる、程よい距離にある訪問箇所だとわかる。その「川下り」を、夫婦2人だけの楽しい遠出の目標にした姿があり、当時の西洋人が見出した保津川下りの魅力があった。

HT 初版から第9版までのシリーズは、明治初期から32年間にかけて、500から600ページもの厚さの日本の旅行案内書として、西洋人旅行者に信頼されたガイドブックであった。安心して行って帰れる「川下り」の行程や、知っておくべき舟・人力車等の適正料金、交通機関等の情報をその都度更新し、旅行者に大きな貢献をした。

本研究から導き出された保津川下りの進展と好まれた理由は、大きく6つある。

第1には、「川下り」が既存の静的な京都観光名所が全く持ち得なかった、程良いスリル感と自然景観を楽しむことのできる動的な観光アトラクションとして魅力があったことである。

第2は、日本での最主要観光都市の1つである京都に近接しており、乗船場までの道のりが初期には人力車と徒歩、その後鉄路が亀岡まで伸び、劇的に乗船場に向かいやすくなったこと、日本国内の他の川下りに比べて、体験しやすい交通環境があったことである。

第3は、「川下り」に使用される簡素な和舟に乗込む不安と、船頭の優れた操作技術等の安心感のギャップ、という魅力である。

第4は、「川下り」中、乗船客を取り囲む自然環境とスリリングな川の水の流れの強弱を間近に体験できることと、適度な乗船時間である。

第5は、いつでも乗船できる利便さである。予約方法については、SN、TG、HTに全て記述がないことから、いつもは物資輸送用の舟が、天候不順や水流が少ない時を除いて、すぐに観光舟として転用が容易¹³であったと考える。また船頭たちの仕事は物資輸送から、舟下り中の見どころを乗船客に案内し¹⁴、安全の担保も含む観光運輸サービス業に大きく変化した、と考える。

最後の第6は、英文京都ガイドブックの貢献である。西洋人に向けて「川下り」の魅力と、新情報と旅のヒントを迅速にわかりやすく記述し、情報を発信した。

保津川下りは、京都国際観光の黎明と発展には欠かせないものであり、西洋人は京都での寺社仏閣見物とともに、「川下り」を楽しみにやってきたことを確認した。明

治初期の英文ガイドブックは「川下り」の観光化に貢献し、「川下り」は京都を代表する人気アトラクションとなった。1881年には、英国皇孫の観光箇所として選択された。その後例えば、1881年に乗船したジョージ5世の息子、後のエドワード8世¹⁵をはじめ、国際的な要人たちが「川下り」し、メディアに取り上げられたことも「川下り」を有名にした契機となった。そして「川下り」は、京都観光への憧れと、「体験すべき」観光という位置づけをもたらすことになった。

保津川遊船企業組合（1973年創立）は、原田禎夫（2017）によると、船頭衆の組合組織であり、「このような運営形態は、我国の観光川下り事業者でも唯一のもの（147）」である。保津川遊船企業組合営業統括理事の豊田覚司氏には、貴重な史料の提供¹⁶とインタビューの協力を頂き、感謝申し上げます。

注

- 1 『新修亀岡市史』資料編第3巻によると「明治35年」の所には「（明治32年）（2000:402）」とあり、カッコ内が正しい。
- 2 初版は1923（大正12年）である。写真を入れた日本語16ページ、英文は文章だけで21ページある。
- 3 本稿での、覚馬名所案内を指す。
- 4 まず、1879年12月1日には彼のガイドブック出版に向けた取材旅行のため、急いで京都行の列車に乗ったサトウは‘forgetting my blanket and the Kiyauto Guide, which I had intended to read in the train’.（同書、344）（移動中に読もうと思っていた京都ガイドを忘れてしまった）と書いた。続く12月2日付には、同書に‘then Koushiyau-zhi [Koshoji 興正寺] and Hon-koku-zhi [Honkokuji]’ of w[hi]ch latter the “Stray Notes on Kioto” gives a very erroneous account’.（同書、344）（そして興正寺と本圀寺を見学したが、後者についてはSNの説明には大きな間違いがある）と記した。
- 5 40フィートは約12.2メートルである。
- 6 約2.1—約2.4メートルである。
- 7 原文は改行がないが、日本語訳では旅行者の記述からの引用部分をはっきりさせるために引用の始まりから終わりまでを便宜上改行し、常体とした。
- 8 6里は約23.6 kmである。

- 9 第7版(1903)では5.5円であった。
- 10 第7版(1903)の頃から同料金の追加料金であった。
- 11 本稿でのHTを指す。
- 12 本稿でのTGを指す。
- 13 「2. 先行研究」で示した原田禎夫(2017)の論である。
- 14 豊田知八(2015)によると、操船方法の伝承として、新人船頭は2年間かけて基本的な操船技術を学ぶ。その教育の中で、新人船頭は、主要な急流部である「小鮎の滝」や「獅子ヶ口」などの箇所や地形、風景を覚え、「その場所でのどのような仕事をしなくてはいけないか、口頭で指導を受ける(235)」。
- 15 後のエドワード8世が1922年に乗船した写真が保津川下り乗船場に掲げてある。「Boarding Photo: The Prince Edward (Duke of Windsor イギリス皇太子エドワード8世乗船写真(1922年・大正11年)」保津川遊船企業組合所蔵。
- 16 桂千代造(発行)(1926)『保津川遊船の栞 *The Hozu Rapids. A short guide for The tourists.*』保津川遊船株式会社、の複写、『京都府亀岡市保津川下り』、その他有用な資料類の複写である。

参考文献

- 伊藤久子(2009)「研究余話：旅行ガイドブックの著者キーリング」、『東日本英学史研究』第8号、71-73ページ。
- 小谷正治(1984)『保津川下り船頭夜話』文理閣。
- 桂千代造(発行)(1926)『保津川遊船の栞 *The Hozu Rapids. A short guide for The tourists.*』、保津川遊船株式会社。
- 亀岡市史編さん委員会『新修亀岡市史本文編第3巻』、亀岡市、2004年。
- 上林ひろえ(2015)「保津川下り—江戸時代に観光としての保津川下りはあったのか—」、『角倉一族とその時代』、思文閣出版。
- 川内有子(2020)「初の英文京都ガイドブックと京都の国際観光地化における耳塚」『立命館大学人文科学研究紀要』295-317ページ。
- 草山巖(1987)「私の日本見聞録1888～1892—神戸外国人居留地行事局長兼警察署長夫人イーダ・トローチックの手記—」(翻訳：伊達正俊、瀬戸山光)『神戸市史紀要神戸の歴史』第18号、53-81ページ。

西京新聞「英国皇孫関連記事」、京都学・歴彩館所蔵（マイクロフィルム）、1881年11月6日、8日、9日。

田中泰彦（編）（1994）「51 京都ホテル・常盤」『石田有年の銅版画明治の京都名所五十一景』京を語る会。

千代間泉（2021年3月2日）「保津川遊船企業組合豊田覚司氏電話インタビュー採録」。

千代間泉（2021 a）「Keeling の *Tourists' Guide*（1880）についての研究—山本覚馬著英文『京都とその近郊の名所案内』（1873）と京都博覧会、古い西洋人旅行記の影響—」、『日本国際観光学会論文集』第28号、59-69ページ。

千代間泉（2021 b）「[[資料翻訳] W. E. L. Keeling 編纂『横浜、東京、、、京都へのツーリストガイド』（1880）』、『同志社女子大学紀要』第21号、47-69ページ。

千代間泉（2021 c）「英国皇孫京都観光（1881）について」『日本英学史学会英学史研究』第56号、27-44ページ。

千代間泉（2022）「Stray Notes on Kyoto and Its Environs の研究」『日本国際観光学会論文集』第29号、93-101ページ。

豊田知八（2015）「保津川下り船頭の操船技術と精神—角倉伝来の技術を継承する保津川船頭の仕事から—」『角倉一族とその時代』。

長坂契那（2010）「明治初期における日本初の外国人向け旅行ガイドブック」『慶応義塾大学大学院社会学研究科紀要』第69号、101-115ページ。

長谷川雅世（2015）「明治時代の京都でのイギリス人旅行者の神社仏閣めぐり—イギリス人の旅行記に描かれた京都の特別な寺々—」『高知大学教育学部研究報告』第75号、191-202ページ。

原田禎夫（2017）「水運文化の再生と地域における文化ツーリズム振興に関する研究」、『大阪商業大学アミューズメント産業研究所紀要』第19号、145-164ページ。

日出新聞（1920年4月11日）「保津の舟遊び」、京都学・歴彩館所蔵（マイクロフィルム）。

保津川遊船企業組合「Boarding Photo: The Prince Edward (Duke of Windsor イギリス皇太子エドワード8世乗船写真（1922年・大正11年）」、保津川遊船企業組合所蔵。

- 保津川遊船企業組合 (2019) 『京都府亀岡市保津川下り』。
- Chamberlain, B. H. and Mason, W. B. (1891). *A Handbook for Travellers in Central & Northern Japan*. Third Edition. John Murray. Kelly & Walsh, Limited.
- Keeling, W. E. L. (1880). *Tourists' Guide to Yokohama, Tokio, Hakone, Fujiyama, Kamakura, Yokoska, Kanozan, Narita, Nikko, Kioto, Osaka, etc., etc.* Yokohama : Sargent & Farsari Co.
- Ruxton, I. (2015). *The Diaries of Sir Ernest Mason Satow 1870-1883*. Eureka Press.
- Satow, E. M. and Hawes, A. G. S. (1881). *A Handbook for Travellers in Central & Northern Japan*. Kelly & Co.
- Satow, E. M. and Hawes, A. G. S. (1884). *A Handbook for Travellers in Central & Northern Japan*. Second Edition. John Murray. Kelly & Walsh.
- Unknown. (1874). *Stray Notes on Kioto and Its Environs*. Hiogo : Printed at the “Hiogo News” office.
- Unknown. (1876). *Stray Notes on Kioto and Its Environs*. Second Ed. Yokohama : Published by F. R. Wetmore & Co.
- Unknown. (1878). *Stray Notes on Kioto and Its Environs*. Second Ed. Revised. Hiogo : Printed at the “Hiogo News” office.
- Yamamoto, K. (1873). *Celebrated Places in Kiyoto & the Surrounding Countries for the Foreign Visitors*. Niwa.