

“a Wintry Tour around Fujiyama”にみる「辺境〈富士山〉」への憧れ

〈静岡県富士山世界遺産センター 学芸課 教授 井上 卓哉〉

現代のようにインターネットをはじめ、多様な媒体が存在していなかった江戸時代から明治時代にかけて、外国人は富士山についてどのように情報を得ていたのでしょうか。その実像を探るために、静岡県富士山世界遺産センターでは、当時の文献や写真などの資料を収集しています。

これまでに収集した資料は多岐にわたりますが、その中に“a Wintry Tour around Fujiyama”と題する写真集があります。英文のタイトルが付けられていますが、この写真集は明治後期から大正にかけて神戸で活動した写真家、高木庭次郎(生没年不明)が明治 42 年(1909)に玉村写真館(神戸市西町 42 番)の名義で発行したものになります¹。また、写真集には、コロタイプ印刷に手彩色が施された 24 枚の写真が収められており²、それぞれの写真には英語の解説が付されていることで、外国人向けに発行され、日本の土産などによって彼らの母国へともたらされたものであることがわかります。

国立国会図書館のデータベースによれば、高木庭次郎は明治 38 年(1905)から大正 9 年(1920)にかけて、日本の風景や建造物、生活、祭礼などをテーマに、同じようなスタイルの写真集を 10 冊以上発行しています。コンスタントにこうした写真集が発行されていたということは、これらの写真集が、当時の外国人が日本の情報を得る上で重要な媒体であったことが窺えます。

さて、“a Wintry Tour around Fujiyama”の序文には、日本人は古くから徒歩で長距離の旅をする習慣があること、そして、その習慣に基づいて二人の若い農夫(太郎兵衛・次郎兵衛)が冬の富士山周辺を旅する様子の写真を収めたものであることが記されています。

それぞれの写真を確認してみると、富士川を渡船で渡った太郎兵衛・次郎兵衛の二人が、大宮(現富士宮市)、白糸の滝、本栖湖、精進湖、西湖、河口湖、山中湖、吉田(現富士吉田市)、須走を經由して最終的に御殿場の自宅へ戻る 3 泊 4 日の旅として紹介されていることがわかります(図 1)。

なお、この旅の交通手段としては、渡船・馬^{かこ}・駕籠を用いていることが写真とその解説から確認できますが、大部分は徒歩での旅となっています。そして、最後の写真の解説では、「待てば海路の日和あり」という言葉をもじって、「歩けば海路の日和あり」と述べています。さらに、家に到着した若者二人が囲炉裏を囲みながら、寒く退屈だったが楽しい旅の体験を家人に語ったと締めくくっています。このことからわかるように、この写真集では、外国人に対して、冬には基本的に歩いて富士山の周りを旅することを勧めているのです。

では、この写真集が発行された明治 42 年(1909)当時の実際の交通手段はどのようなものが存在していたのでしょうか。

まず、最初の写真である「富士川の渡船」の記述には、「粗末な衣服を身にまとい、荷物を詰め込み(1 マイルほど歩いた後)地元の乗客たちとともに渡し船に乗って富士川を渡る」とあります



(下線は筆者による・写真1)。この記述によれば、富士川西岸の渡船場まで1マイル(約1.6キロメートル)ほど歩いたことがわかりますが、歩き始めとして想定されているのは、明治22年(1889)2月の東海道線国府津―静岡間の開業にともない設置された岩淵駅(現富士川駅)の可能性が高そうです。

このことから、太郎兵衛・次郎兵衛の二人が御殿場に居住しているという写真集の設定に従えば、岩淵駅と同時期に設置された御殿場駅から岩淵駅まで鉄路を用い、そこから富士川を渡船で渡り、大宮へ向かうというルートが選択されたことが想像できます。しかしながら、写真集が発行された明治42年(1909)には、富士川の東に位置する鈴川駅(現吉原駅)と大宮を結ぶ馬車鉄道(富士馬車鉄道)が営業しており(開業は明治23年)、より便利な交通手段があるにも関わらず、あえて渡船と徒歩というルートが選択されているのです。

また、旅の後半、吉田から須走を経て御殿場へと至る道中では、疲れはてた太郎兵衛が駕籠^{かご}を用いる様子が写真に収められるとともに、駕籠^{かご}の詳しい解説が記されています(写真2)。しかし、鈴川―大宮間と同様に、明治33年(1900)には吉田から籠坂峠に至る都留馬車鉄道が開通し、翌年にはすでに開通していた御殿場馬車鉄道が籠坂峠で都留馬車鉄道と接続することで、吉田から御殿場まで馬車鉄道を用いることが可能になっていたのです。しかし、この写真集では、そのことについて一切触れることなく、徒歩を基本とする旅が勧められています。

汽車や馬車鉄道といった、当時の日本においては最先端の交通手段が意図的に隠される形でこの写真集が発行された背景には、当時の外国人にとって、欧米から多様な知識を得て、あるいは欧米に^{なら}倣って近代化が進む都市部よりも、近世からの連続性を感じることができる都市部から遠く離れた場所、いわゆる「辺境」の生活や文化が魅力的な素材であったことが想像できます。

とはいえ、当時の外国人にとって、都市部から遠く離れた本当の辺境を訪ねたり、その地域の情報を見聞することは容易なことではありませんでした。それゆえに、東京という大都市から鉄道で比較的容易にアクセスが可能な富士山が、魅力的な素材である「辺境」のモデルケースとして選択され、その周囲を歩いて旅することで、本当の辺境にあるはずの歴史や文化を知ることができるということがアピールされたのかもしれませんが。

※“a Wintry Tour around Fujiyama”の各写真と翻訳文は「[こちら](#)」(←クリックするとリンク先に移動します)で公開しています。本文とあわせてご覧ください。

ⁱ 玉村写真館(神戸市西町42番)は高木庭次郎の師匠である玉村康三郎(1856～?)が横浜弁天通で経営していた玉村写真館の支店であり、明治36年(1903)から高木庭次郎が支店長を務めていた。なお、本写真集の奥付には、「T.Takagi, Proprietor」(T.高木、経営者)の記述が認められることから、支店長とはいえども実質的には経営者として活動しており、大正3年(1914)以降に発行された写真集では高木写真館を名乗っている(Terry Bennett 2006 “Old Japanese Photographs: Collector's Date Guide”, pp.366-367)。

ⁱⁱ それぞれの写真は、基本的には富士山を含めた風景と人物が組み合わされた構図となっている。ただし、人物によって影の方向が異なる、影が見られないものが確認できる。こうした不自然な写真表現に対して、石田哲朗は高木庭次郎の幻灯写真との比較から、風景写真を背景として別撮した人物写真を合成させているものも含まれていると指摘している(石田哲朗 2015 「高木庭次郎の幻灯写真: 収蔵作品《日本風景風俗100選》について」『東京都写真美術館紀要』14号 pp.98-112)。



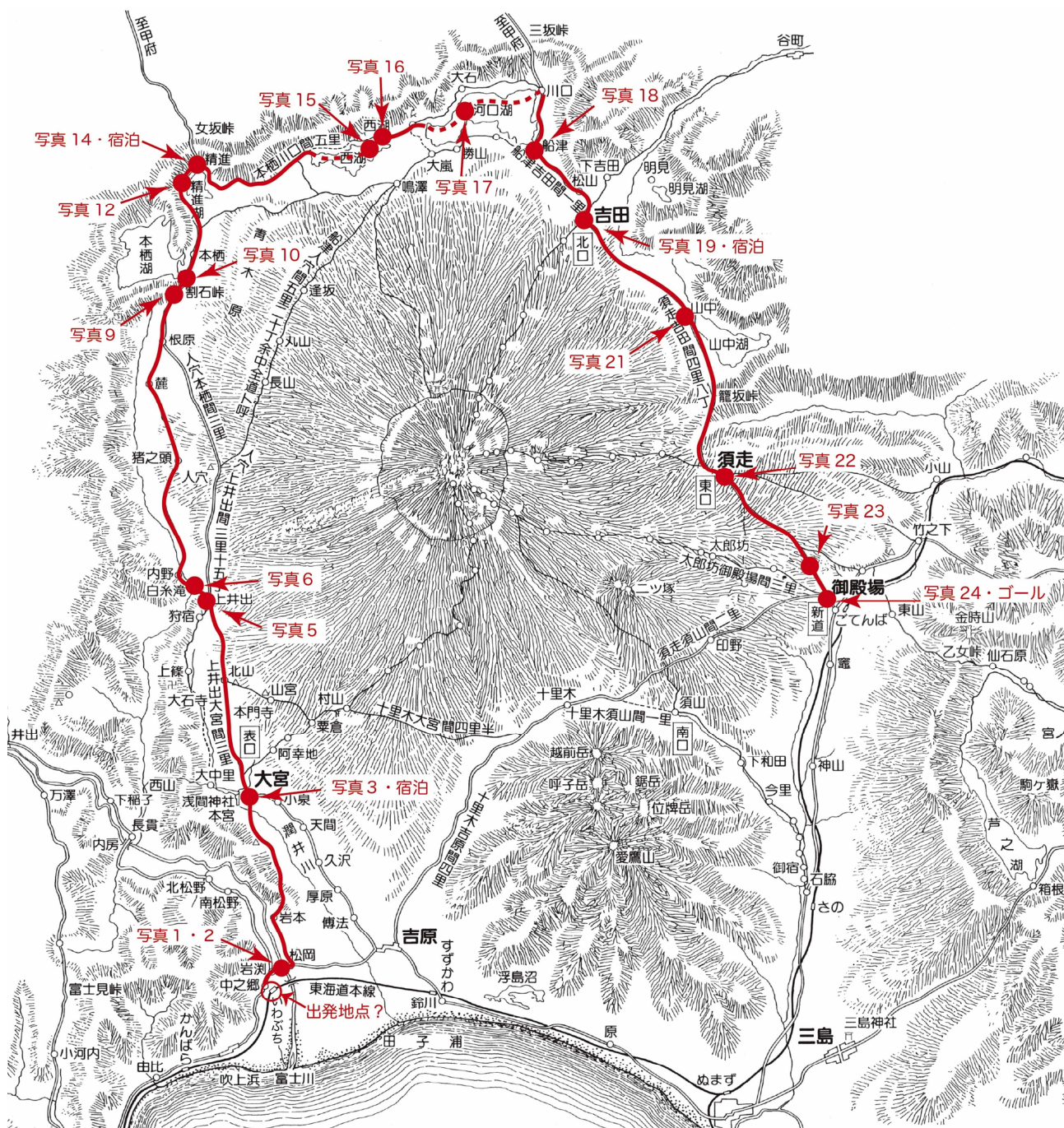


図1 “a Wintry Tour around Fujiyama”にみる旅の行程(ベース地図は、野中至編 1907『富士案内(訂正再版)』所収の「富士山付近実測図」を使用、図内の写真番号は“a Wintry Tour around Fujiyama”に所収された写真順に付与した番号に対応している)





Having decided on such a journey, attired themselves in rough raiment, and packed their 'kit,' we observe them (after a mile walk) in the ferry boat, crossing the river Fujikawa, in company with passengers from the local districts.

写真1 富士川の渡船(写真は反転している)



On the way to Subashiri, Tarobei felt overcome with weariness, and engaged a *kago*, the only one to be found in the village. (Note :—*Kago* is a kind of stretcher, attached to horizontal poles, and borne by two *kago* carriers. For the purpose of ascending Mount Fuji and other hilly ground the *kago* is much patronised by foreign and native tourists.

写真2 吉田から須走の道中

