

オーディナリ型自転車による自転車旅行の一般化

—— 自転車用ロードブックの出現

坂 元 正 樹

はじめに

自転車が使用され始めた1870年代のイギリスにおいては、18世紀における乗合馬車の発達から19世紀の鉄道の発達といった各種交通手段の発達と普及により、人々が徒歩以外の手段で移動や旅行をすることはそれほど特殊なことではなくなっていた。しかし、馬車にしても船にしても鉄道にしても、旅行の手段として利用する際には人は乗客としてその乗り物に身を委ね、目的地への到着までその乗り物の中で時間の経過を待つこととなる。もちろん経路や目的地はある程度自由に選択することが可能であり、道中においては景色の移り変わりを楽しむこともできる。また、その景色の過ぎ行く様や車両の揺れ具合から自分の身体がかなりの速度で移動していることを感じ取るであろうし、何度も加速や減速の感覚を味わうであろう。

だが、そのような体験と、自転車で旅行をする体験との間には明らかに大きな違いが存在する。自転車に乗ることによって、人はより自由に自らの意思に基づいて、歩くより格段に速く、楽に、長距離を移動することが可能となった。それは自家用の（もしくは借り物の）馬車や馬に乗ることによっても実現されていたことではあるが、自転車はそういった手段よりも格段に安価で利用しやすいものとして登場し、普及していった。馬を用いるのとは異なり、自分の身体の力で進まねばならないという点もまた、新奇なものであった。

自転車による移動や旅行が、真に一般的な誰でも行うことが可能な行為となっていくのは、1890年代半ば以降のことではあるが、それ以前の時期においても、自転車という乗り物は、トラックでレースを行うものとして以上に、路上を走るための乗り物として進化し、発展していった。

本稿では、これまでの自転車史研究において詳細に言及されることのなかった、1880年代前後の前輪の大きな自転車（オーディナリ型自転車）が自転車の主流であった時期における自転車旅行の発展について、当時の各種出版物の分析から明らかにしていく。とりわけ、ここで主としてとりあげていく自転車用ロードブックについては、自転車旅行の成立に大きな役割を果たした出版物であったにもかかわらず、その内容や形式についての検討がまったくなされてこなかった。本稿においては、自転車が登場する以前から存在した馬車もしくは鉄道での旅行にもちいられて

いたロードブック（もしくはガイドブック）との比較を行う。

1 自転車旅行の一般化以前

自転車がまだ珍しいものであった1870年代半ばにおいては、自転車で長距離旅行をすることはニュース性を持った大きなイベントであり、冒険的要素の強いものであった。そしてまた、その目的も、旅行すること自体よりも、自転車がかような長距離を移動することが可能な、実用的な乗り物であることを世に示すことや、各地のまだ数が少ない自転車愛好家との交流といったことに主眼が置かれていた。そういった性質を持った長距離行として最も有名で、大きなインパクトを与えたのは、1873年の6月にCharles Spencerら4人が14日間かけてロンドンからブリテン島の北の端John o'Groatsまでの走破であろう。このイベントはいくつもの雑誌や新聞で記事にされ⁽¹⁾、自転車の知名度を高めることに大きく寄与した。こうした長距離行とはまた違った挑戦的な行為としては、1874年9月28,29日にJ. F. R. Woodによって行われた、London ~ Bath往復の214マイルを37時間ほとんど休みなしに走りぬく⁽²⁾、といった走行があった。

こういった、トップクラスの自転車乗りによって行われる冒険的、挑戦的な長距離行は、都市間、地点間の記録タイムを競う行為からロードレースへと発展し、さらにトラックへと場を移しつつ、50マイル、100マイルの記録タイム、24時間、6日間の走行距離記録を競う、より洗練された形での競争へと変化していく。また、より長距離長日程の旅行や、自転車未踏の地の走破といった方向への発展も進み、世界各地への旅行記が自転車雑誌に連載され、書籍として出版されていく。その一つの大きな到達点として、アメリカ人Thomas Stevensが1884年から足掛け4年を費やしてなしとげた、オーディナリ型自転車による世界一周という偉業が存在する。

しかし、上記のようなより速くより遠くを志向して発展していくのみならず、自転車による旅行はひろく一般的な行為へとも発展していく。各人の身体的能力という限界はあるものの、次第に自転車旅行をとりまく環境が整備されていき、より容易に楽しめる娯楽へと変化していった。

1878年に自転車によるツーリングを普及推進することを主たる目的とした全国的な組織としてBicycle Touring Club(以下BTCと記す。1883年にCyclists' Touring Clubに名称が変更された。)が設立され、その会員は、地方の支部でその地域の情報を得ることが出来るようになり、制服の着用によりホテルや鉄道をよりスムーズに利用することができるようになった。また、BTCが行った各種の活動、道路の改良や自転車乗りの地位向上を求める運動、道路標識の設置などは、会員でないものにも大きな恩恵をもたらした。BTCは自転車愛好家の便宜を図るためにホテルガイドやルートガイドを載せた年刊のハンドブックを出版したが、他にも当時創刊されはじめていた自転車雑誌の編集部によって監修された自転車用のロードブックやガイドブックが出版されるようになっていく。このように環境の整備や情報の充実が進んだことにより、BTCや地方の自転車クラブに入って経験者から知識を得たり指導を受けたりする必要はだんだんと薄れ、自転車に乗るという娯楽に対する敷居が低くなっていった。

1880年代に入るとランプやバッグなどを中心に自転車の付属品の種類が増え始め、乗り心地を大きく改善することとなるサドルへのコイルスプリングの採用とそのさらなる改良も盛んになった。そしてその時期には、二輪車 (bicycle) とは別次元の安全性をもった、三輪車 (tricycle) という乗り物が作られるようになり、わずか2,3年のうちにチェーンの改良を中心とした大幅な進化をとげて、三輪車は重くて鈍重な乗り物から、二輪車に匹敵する完成度を持った、軽快で快適な走行が可能な製品となっていた。だが、この三輪車の進化改良に伴う技術的発展は、二輪車という乗り物に新たな地平を切り開き、三輪車と同程度に安全でより軽快な、各種セーフティ型二輪車の開発をうながすこととなる。そしてこのセーフティ型二輪車の登場により、三輪車はオーディナリ型二輪車と共にまたたくまに過去のものとなっていたのである。

次節以降では、自転車旅行と関係の深い出版物として、ロードブック及びガイドブックについて見ていく。

2 自転車用ロードブックの出現

旅行用のロードブックやガイドブックとしては、馬車旅行用のものが18世紀から版を重ねて出版されており、その後19世紀半ば以降の鉄道旅行の普及にともなって新たな様式を持つものが出版されてきた。前者の代表的なものとしては *Paterson's Roads* シリーズ⁽³⁾ を、後者の代表的なものとしては *Black's Guide* シリーズを挙げることができる。これらは、6～700ページ程度⁽⁴⁾の厚みを持ち、数百のルート(後者になるとだいぶ少なくなるがそれでも200程度)について、道中の主要地点間距離表と主要な都市や名所のガイドやホテルガイドを収録し、無数の分岐点がインデックス化された、非常に詳細なものである。だが、自転車旅行のために利用するとすると、適当とは言い難い。大部にすぎるため、荷物を極力抑えたい自転車旅行において、携帯するのに不適ということもあるが、出発前に旅行計画を立てる段においても、必要な情報が十分に提供されておらず、補助的に利用できるにとどまるものであった⁽⁵⁾。自転車旅行においては、都市間地点間の距離とともに、路面の状態や勾配の様子がもっとも重要な情報となる。道路の状況により走行速度が大きく違ってくるため、そうした情報なしには、適切な旅行計画を立てることが困難であり、途中からオーバーペースで走ることを余儀なくされたり、陽の落ちた後の暗い道をライトの明かり頼りに走るはめになる危険性が増えてしまうのである⁽⁶⁾。

ルートの一例として、各書におけるロンドンからチャタム、カンタベリーを經由してドーヴァーへと至るルート (Dover Road、現在のA2) が示されている部分についてここに載せ、比較していく。順に *Paterson's Roads* (18th ed., 1826) (図1)、*Black's Guide to England and Wales*⁽⁷⁾ (1868) (図2)、*The Bicycle Road Book*⁽⁸⁾ (1880) (図3)、*The Roads of England & Wales*⁽⁹⁾ (4th ed., 1884) (図4) からのものである。

I.
GREAT AND DIRECT ROADS,
MEASURED FROM THE
SURREY SIDE OF LONDON BRIDGE, THROUGH GREAT DOVER STREET,
WITH THE
ROADS BRANCHING FROM THEM
TO
MARKET AND SEA-PORT TOWNS.

From the Surrey Side of London Bridge to the Bricklayers' Arms..... 1 - 0 - 14
From the Surrey Side of Southwark Bridge to Ditto..... 1 - 1 - 13
From the Surrey Side of Blackfriars' Bridge to Ditto..... 1 - 6 - 0
From the Surrey Side of Waterloo Bridge to Ditto..... 1 - 5 - 26
From the Surrey Side of Westminster Bridge to Ditto..... 1 - 5 - 29

MEASURED FROM LONDON BRIDGE	LONDON TO DOVER.	THROUGH DARTFORD, ROCHESTER, and CANTERBURY.
HATCHAM. See. Here.	From the Surrey Side of London Bridge to the Bricklayers' Arms	HATCHAM. See. Here.
DEPTFORD. The river Deptford, and an Hospital for decayed ships.	70 London Bridge to the Bricklayers' Arms	70 BLACKHEATH. Admitted by the Act of 1733, and is now a separate parish.
694	694 Green Man Mill Turpike	694
BLACKHEATH is Green Park in the Borough of Greenwich, and is one of the most beautiful parts in the residence of St. John's, and a celebrated garden, called 'Vauxhall Garden,' belonging to William Pitt, Esq.	694	694
At the 6th mile-stone, Woodlands, where the late Duke of Devonshire's residence was situated.	694	694
At the 7th mile-stone, Charlton House, the residence of Sir J. Dashwood, Bart., and is a very pleasant situation, and exhibits a good specimen of the style of building in vogue during the reign of James I. It is situated on a rising ground, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century, and is distinguished by its simplicity and elegance. The garden is extensive, and is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.	694	694
671	671 Depford, 10 1/2 m. Turpike	671
666	666 Depford, 10 1/2 m. Turpike	666
66	66 * Blackheath, Green Man Turpike to Woolwich 4 m.	66

図 1 : Paterson's Roads (1826 年)

2
LONDON TO DOVER.

MEASURED FROM LONDON BRIDGE	LONDON TO DOVER.	THROUGH DARTFORD, CANTERBURY.
63	* Shooter's Hill, foot of Bull Inn	63
602	602 * Woolwich 1 1/2 m. To Dartford 1 1/2 m. CF	602
600	600 Welling	600
604	604 Crooked Log Mill Turpike	604
58	58 * Woolwich 3 m. To Woolley 5 m. CF	58
56	56 * Dartford	56
54	54 Horn's Cross	54
52	52 Stone Bridge Mill Turpike	52
50	50 Northfleet, Queen's Hd.	50
48	48 Milton Church	48
47	47 Chalk House	47
46	46 Halfway House	46
44	44 Gad's Hill	44
42	42 Stroud, Turn Mill pile	42
40	40 * Rochester, Church	40
39	39 Star Inn	39
37	37 Rainham	37
36	36 Moor Street	36
34	34 Newington Street	34

ROUTES THROUGH ENGLAND.

1. LONDON—ROCHESTER—CANTERBURY. (MARGATE—RAMSGATE—SANDWICH—DEAL.) DOVER.

ON RIGHT FROM LOND.	From London	From Dover	ON LEFT FROM LOND.
67	67 Deptford, 5 1/2 cr. river Ravensbourne, to Greenwich 1 mile, thence to Woolwich, 3 1/2. Blackheath.	4	4 Greenwich Hospital. Greenwich Park, a royal domain, the favourite resort of Londoners.
65 1/2	65 1/2 Shooter's Hill.	5 1/2	5 1/2 Charlton House, a fine specimen of the old manor house, the work of Inigo Jones, Sir T. M. Wilson, Bart.
62 1/2	62 1/2 Welling, Crayford.	6 1/2	6 1/2 Wickham.
60 1/2	60 1/2 * cr. river Cray.	10 1/2	10 1/2 At Dartford may be seen the remains of a manery founded by Edward III. A branch of the old Roman Watling St. passes through the town. Here Wat Tyler's rebellion occurred.
58 1/2	58 1/2 * cr. river Darent.	15	15 Ingress Park.
54	54 Horn's Cross.	17	17 Northfleet commands a very extensive view. The church contains several handsome monuments.
50 1/2	50 1/2 Northfleet.	20 1/2	20 1/2 Milt. Church.
49	49 Gravesend.	22	

2. LONDON—ROCHESTER—CANTERBURY. (MARGATE—RAMSGATE—SANDWICH—DEAL.) DOVER—Continued.

ON RIGHT FROM LOND.	From Dover	From London	ON LEFT FROM LOND.
47 1/2	47 1/2 Chalk St.	23 1/2	23 1/2 Gad's Hill is the scene of Falstaff's famous exploit.
44 1/2	44 1/2 Gad's Hill.	20 1/2	20 1/2 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
42 1/2	42 1/2 * cr. river Medway.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
41	41 Chatham.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
37	37 Rainham.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
34	34 Newingham.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
32 1/2	32 1/2 Key St.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
31	31 Sittingbourne.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
29 1/2	29 1/2 Baschild.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
28	28 Radfield.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
25	25 Ospring.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
21 1/2	21 1/2 Boughton.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.
17 1/2	17 1/2 Harbledown.	20	20 Chatham is situated to the left of Rochester about 1/2 of a mile from the town, and is a fine example of the style which prevailed at the end of the 17th century. It is a fine specimen of the style which prevailed at the end of the 17th century.

6. ROUTE TO DOVER—Continued.

ON RIGHT FROM LOND.	From Dover	From London	ON LEFT FROM LOND.
10 1/2	10 1/2 * cr. the river Stour.	50 1/2	50 1/2 Bifrons, H. E. Taylor, Esq.
10	10 Bridge.	50 1/2	50 1/2 Hookborough House, Higham.
10	10 Barham Down.	61	61 Eden, J. P. Plampin, Esq.
7 1/2	7 1/2 Halfway House.	63	63 Woolwich Wood.
5	5 Lydden.	66	66 At a little distance, Walmer, East of Guisard.
1 1/2	1 1/2 Buckland.	69	69
1 1/2	1 1/2 * cr. river.	71	71

図 2 : Black's Guide (1868 年)

GREAT SOUTHERN DIRECT AND BRANCH ROADS.

ROUTE No. 1.		Miles.
London to Dover.		
Via <i>Dartford, Rochester, and Canterbury.</i>		
LONDON BRIDGE to Miles.		
Bricklayer's Arms	...	1
Cross the Surrey Canal.		
Turk's Head	...	2½
Hatcham	...	3½
New Cross	...	3½
Right to Bromley.		
Deptford	...	4½
Cross the River Ravensbourne.		
Right to Lewisham.		
Left to Greenwich.		
Blackheath	...	5
Left to Woolwich.		
Shooter's Hill	...	8
Left to Woolwich.		
Right to Eltham.		
Welling	...	10½
Left to Woolwich.		
Right to Bexley.		
Crayford	...	13
Right to Bexley.		
Cross the River Cray.		
Right to Foot's Cray.		
DARTFORD	...	15
Pop. 1850—2663.		
" 1871—4296.		
Hotels—Bull.		
" Victoria.		
Right to Farningham.		
Cross the River Darent.		
Horn's Cross	...	17
Left to Greenhithe.		
Galley Hill	...	19
Stone Bridge	...	19½
Right to Southfleet.		
NORTHFLEET	...	20½
Population, 6575.		
GRAVESEND	...	22
Pop. 1850—5097.		
" 1871—51,265.		
Hotels—Falcon.		
" Mitre.		
" Clifton.		
Milton Church	...	22½
Chalk Street	...	23½
Gad's Hill	...	26½
Strood	...	28½
Pop. 1871—4348.		
Cross the River Medway.		
ROCHESTER	...	29
Pop. 1850—6691.		
" 1871—19,352.		
Hotels—King's Head.		
" Royal Crown.		
CHATHAM	...	30
Pop. 1850—16,468.		
" 1871—34,300.		
Hotel—Market Inn.		
" Clarence, High St.		
" Manager, J. F. Lewis.		

GREAT SOUTHERN DIRECT AND BRANCH ROADS.		109
Miles.		Miles.
Right to Maidstone.	...	32
Star Inn	...	32
Rainham	...	34
Moore Street	...	34½
Newington	...	36½
Key Street	...	38
Right to Maidstone.		
Left to Queensborough and Sheerness.		
Chalkwell	...	39
Let's to Milton, 1 m.		
SITTINGBOURNE	...	40
Pop. 1850—3182.		
" 1871—6149		
Hotels—Bull.		
" Lion.		
" Fountain.		
Bapchild	...	41½
Green Street	...	43
Right to Newham.		
Ospringe	...	46
Left to Faversham, 1 m.		
Right to Ashford.		
Broughton Street	...	49½
Broughton Hill	...	50½
Harbledown	...	54
St. Dunstan's Church	...	55
Left to Whitstable.		
CANTERBURY	...	55½
Pop. 1850—14,468.		
" 1871—20,262.		
Hotels—Fleur-de-Lis.		
" Freemason's.		
" Rose.		
Cross the River Stour.		
Left to Margate & Ramsgate.		
Bridge	...	58½
Cross the River Stour.		
Right to Folkestone.		
Half-way House	...	63½
Lydden	...	66½
Ewell	...	68
Buckland	...	69½
DOVER	...	71
Pop. 1850—11,924.		
" 1871—25,006.		
Hotels—Esplanade.		
" King's Head.		
" Lord Warden.		
" Victoria.		
Blackheath	...	5
(Same as Route No. 1)		
to		
WOOLWICH		
Via		
Myrtle Place	...	6
Charlton	...	7½
Over Woolwich Common.		
WOOLWICH	...	9½
Pop. 1850—17,661.		
" 1871—36,657.		
Hotel—Crown & Anchor.		
Or,		
Deptford	...	4½
(Same as Route No. 1)		
to		
WOOLWICH		
Via		
Greenwich	...	5½
WOOLWICH	...	8½
ROUTE No. 2.		
London to Dartford.		
Via <i>Eltham.</i>		
LONDON BRIDGE to Miles.		
New Cross	...	3½
Same as Route No. 1.		
Lewisham	...	5
Cross the River Ravensbourne.		
Right to Bromley.		

図 3 : Bicycle Road Book (1880 年)

Ash to Sandwich (3½—67½) is an easy road, short descent at 1 m. out of Ash, then level across the marshes; through Sandwich is paved and bad riding.

(Sandwich: Bell, C.T.C.; Fleur de Lis.)
About 1 m. on l., before Sandwich, the remains of Richborough Castle, the ancient Rutupia, one of the earliest Roman works in England; near it are remains of a Roman amphitheatre. Nearly 1 m. N. of Sandwich, on Ramsgate road, is Great Roman, now a farm-house, the site of a considerable town in Norman times. Sandwich is nearly enclosed by the old walls; it has two ancient churches.

LONDON TO DEAL.

London to Littlebourne (58½)—p. 5.
Littlebourne to Deal (13½—72½); undulating to Bramling, 60, where keep to r., and through Knowlton, 64½, over How Bridge, 68½, through Cottington, 69, Sholden, 70, and Upper Deal, 71.
[Or to Sandwich, 67½—p. 5, then through Worth, 68½, Hacklinge, 69½, Cottington, 70½, Sholden, 71½, and Upper Deal, 72½, to Deal, 74½.]
(Deal: Black Horse, C.T.C.; Crown Inn, Hqrs.; Royal; Royal Exchange.)
Past Bramling, on r., Dane Court and Goodnestone Park. At Knowlton, on r., Knowlton Park. Deal Castle; 1 m. on N. Sandown Castle, built by Henry VIII.; 1 m. on S. is Walmer Castle.

LONDON TO DOVER.

London to Canterbury, King's Bridge (55½)—p. 3.
Canterbury to Bridge (3½—58½); continuing straight through Canterbury, there is a long rise out of the city, and then undulating with a short steep fall into Bridge.

Before Bridge, on r., Beeswell and Bridge Hill Ho.; on l. Biftons.
Bridge to Lydden (7½—66½); out of Bridge there is a stiff hill to mount, then over Barham Downs the road consists of a series of little hills up and down to Halfway House, 63½, after which it is level for more than 2 m., with the long but not steep descent of Lydden Hill into Lydden; splendid smooth and hard road, except on Lydden Hill.

Past Bridge, on r., Bourne Ho.; on l., Higham; about 3 m. farther, on r., Barham Court and Barham Place; on l., Den Hill. Near Halfway House, on r., Broom Park. About 3 m. on l. is Barfreston ch., an ancient and interesting structure.

Lydden to Dover (4½—71); good road, undulating to Ewell, 68, and thence gently downhill through Buckland, 69½, and Charlton, 70½; good road, but last 1½ m. macadam streets.

(Dover: Dover Castle; Esplanade, Hqrs.; Harp; Shakespeare; Temperance; Victoria; Royal Oak, C.T.C.)

Dover lies in a valley, and eastward of it on a hill is the castle, an extensive fortification, part of it supposed to have been built by the Romans. St. Mary's ch. and St. James's ch.; Maison Dieu; Dover Priory. About ¼ m. S.W. is Shakespeare's Cliff, which of late years has been much undermined by the waves; 2½ m. W. the ruins of St. Radigund's monastery (or Branside Abbey), founded at the end of the twelfth century.

LONDON TO CRAYFORD (by Eltham).

London to New Cross (3½)—p. 1.
New Cross to Lewisham, Bridge (1¼—5); take the right hand fork

図 4 : Roads of England & Wales (1884 年)

まず *Paterson's* と *Black's* とを見比べてみると、縦に5列に分割された表の形式と、中央に地名が入りその両側にルート両端からの積算距離が書かれているという共通点が目に付くが、書かれている内容は大きく異なる。*Paterson's* においては中央に分岐点情報のほかに橋と有料道路の情報が書かれており、両側の欄には主に沿道の解説がある。*Black's* では中央に書かれているのは橋と経由地のみであり、左右の欄はそれぞれの側から見える車窓の風景についての簡単な解説となっている。*Paterson's* においてはすべての記述がこの表の中で行われているが、*Black's* では街や名所についての解説は表の枠外の文章によってより詳細に行われており、街の市街図なども掲載されている。自転車が出現する以前のロードブックの形式を一部踏襲しつつも、ガイドブック的な性質を高めたものとして作られているということがわかる。

自転車用のロードブックは、道路に関する情報を詳細に記すという必要性から、どちらかといえば馬車旅行用のものに近いものであった。とりわけ、*The Bicycle Road Book* においては、馬車旅行用のロードブックからそのままルート情報（各分岐点とルート始点からの距離）のみを抜き出したものとなっている。一方 *The Roads of England & Wales* では、分岐点に関する情報はわかりにくくなっているが、各区間の距離が明記され、道路の状況に関する情報が非常に詳しく記載されており、さらにごく簡単な名所紹介も掲載されている。ただ、そのかわり、全体のページ数は220ページ程度から470ページ程度へと倍以上に膨れ上がってしまっている⁽¹⁰⁾。とはいえ、どちらの場合も、方向性は多少違えど、自転車旅行用に携帯性を高めつつ、必要十分と考えられる情報を提示していこうとした結果の産物であると言えよう。1880年代に出版された、自転車用のロードブックや道路案内を目的とした書籍における記述は、それら2つのどちらかの性質に近いものとなっている。

また、掲載されるルートや分岐点の選択においても、自転車用のロードブックは他の用途のものとは異なったものとなっている。鉄道での旅行を意識して作られたガイドブックと違うものになるのは当然だが、馬車旅行用のロードブックと比べても様子が異なる。たとえばルートの掲載順序を見てみると、旧来のもので最初に置かれていたのは、ロンドンからチャタム、カンタベリーを経由してドーヴァーへと至るルート（A2）とその枝道⁽¹¹⁾であった。馬車旅行においても、鉄道旅行においても、大陸への渡り口となるドーヴァーへの経路が最重要視されていた。しかし自転車旅行者にとっては、ドーヴァーは特別な場所ではなかった。*The Roads of England & Wales* ではロンドンからカンタベリー方面へと向かうルートが最初に置かれてはいるものの、London to Margate and Broadstairsとしてであり、カンタベリーからドーヴァーへと向かうルートはその枝道の一つとして扱われている。山を越えてわざわざドーヴァーへと向かうルートよりも、平坦な道を通って東端の景勝地へと向かうほうが好まれたということであろう。そして *The Bicycle Road Book* や他のいくつかのロードブックにおいては、ロンドンから南へと向かうルート群の最初におかれてはいるが、A2沿いのルートは全体の中ほどにある。冒頭にはEdinburghへと至る現在のA1沿いのルートがおかれ、北部の各ルートが続く。A1が直接通っている土地ではないが、コヴェントリやバーミンガム周辺にロンドンについて多くの自転車愛好者が居たこ

360 CONTOUR ROAD BOOK OF ENGLAND (S.E.)

500 LONDON TO DOVER.

Description.—Class I. An exceedingly hilly road. For the first five and a-half miles the road is paved, and there is very heavy traffic, but immediately beyond Deptford the paving is left behind, and the surface is very fair right on to Dartford. Shooter's Hill is dangerous on both sides. From Dartford to Gravesend the surface is good at first, but is rather poor in the neighbourhood of the latter place. Between Gravesend and Rochester the road is good but hilly. The main road does not pass through Chatham, but keeps on a higher level, thus avoiding a mile and a-half of paving. From Chatham to Canterbury the road has fine surface as far as Faversham, but after that it is rather poor, and with one dangerous hill to Canterbury. From Canterbury to Dover the road is somewhat hilly, but has fine surface, except on Barham Moor, where it is usually loose. Many of the hills on this road are almost dangerous.

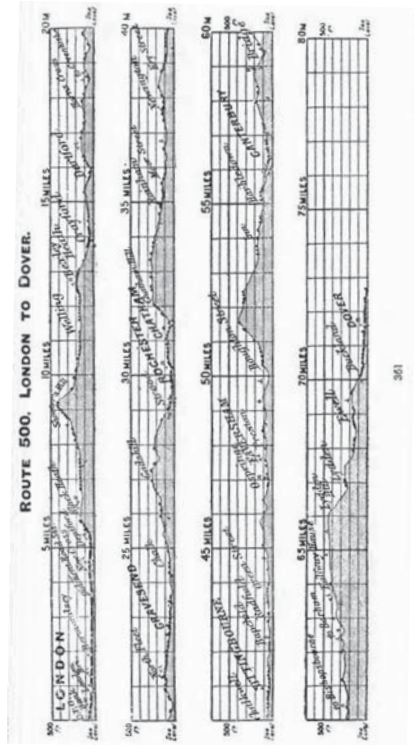
Gradients.—At 5½m. 1 in 15; 9m. 1 in 14; 9½m. 1 in 13 (both dangerous); 13½m. 1 in 26; 15½m. 1 in 19; 16m. 1 in 15; 18½m. 1 in 17; 19½m. 1 in 15; 19½m. 1 in 21; 20½m. 1 in 17; 26½m. 1 in 19; 27½m. 1 in 15; 29m. 1 in 15; 32m. 1 in 14 (dangerous); 38½m. 1 in 20; 46m. 1 in 15; 46½m. 1 in 16; 50½m. 1 in 14; 51½m. 1 in 12 (dangerous); 52½m. 1 in 16-21; 59m. 1 in 20; 59½m. 1 in 15; 63m. 1 in 22; 66½m. 1 in 19; 67½m. 1 in 19.

Milestones.—Measured from London Bridge, ½m. from G.P.O.

Measurements.

London,* G.P.O.
 5 Deptford,* Broadway.
 15½ 10½ Dartford.*
 22½ 17½ 6½ Gravesend.*
 30 25 14½ 7½ Rochester,* Corn Exchange.
 31 26 15½ 8½ 1 Chatham,* St. Andrews Church or P.O.
 40½ 35½ 25½ 18½ 10½ 9½ Sittingbourne.*
 47½ 42½ 32½ 25½ 17½ 16½ 7 Faversham,* Town Hall.
 56½ 51½ 40½ 33½ 26½ 25½ 15½ 9½ Canterbury,* Guildhall.
 71½ 69½ 55½ 48½ 41½ 40½ 30½ 24½ 15 Dover,* Market Place.
 72½ 67½ 56½ 49½ 42½ 41½ 31½ 25½ 15½ † Dover, Pier.

Principal Objects of Interest.—5½m., Greenwich Observatory. Shooter's Hill: Severndroog Castle. Dartford: Nunnery ruins. GRAVESEND: Rosherville Gardens, Promenade, Thames Yacht Club House, Piers, Tilbury Fort. 27m., Gad's Hill (Dickens). Rochester: Cathedral, Castle Ruins. CHATHAM: Dock Yards, Barracks, Prison, Hospital, Fort Pitt. Faversham: Church. Harbledown: Hospital. CANTERBURY: Cathedral, Dane John, Walls, [Over.



362 CONTOUR ROAD BOOK OF ENGLAND (S.E.)

Route 500—Continued.

Castle, West Gate, Guildhall. DOVER: Castle, Pharos, Museum, St. Martin's Priory, St. Radigund's Abbey.

Hotels or Inns at places marked *, and at Bexley Heath, Crayford, Greenhithe, Northfleet, Chalk, Newington, Greenstreet, Boughton Street, Bridge, and Lydden.

図5: 'Contour' Road Book, Vol. 2 (South-East division) (1898年)

とも、自転車用の地図で北部のルートがより重視された理由であったであろう。

ここまで述べてきたような文字情報のみによって記述されたロードブックだけでなく、自転車旅行用の地図も何種類か出版されており、その中には危険な坂を赤で表すなどの工夫が施されていたものもあった⁽¹²⁾。しかしそうした地図はロードブックと比べてまだ比較的高価だった⁽¹³⁾上に、正確な距離や道路状況を提供するという点においては、文字情報中心のロードブックに劣っていたこともあり、補完的なものとして利用されることが多かったのではないかと推測される。

1870年代末から1880年代にかけてほぼ毎年出版されていた、主要な車種や各種の自転車関係アクセサリーが紹介されているH. H. Griffinの*Bicycles of the year*⁽¹⁴⁾においても、ランプや距離計、カメラなど他の品については1ポンド以上するような品物も多く取り上げられているのに対し、地図については安価で携帯性の高いロードブックが主に紹介されており、地図式のものにはカード式の*The Cyclist's Pocket Road Guide*⁽¹⁵⁾が取り上げられているのみである。

1890年代半ば以降になると、自転車人口の急激な増加もあって、そうした地図も安価なものとなり普及していった。そして、それまで以上に自転車旅行用途に適したロードガイド本として、数百のルートすべてに解説と勾配断面図を付した‘Contour’Road Book シリーズ⁽¹⁶⁾ (図5)も出版される⁽¹⁷⁾。このような、まさに自転車旅行のために作られた各種のロードブックは、自転車旅行の発展と一般化を考えたときには、セーフティ型自転車の登場に比されてもよいくらいの発明とも言えるであろう。また、路面の傾斜に対してある意味自転車以上に弱さを持っていた⁽¹⁸⁾初期の自動車を走らせていた人々にとっても、勾配断面図付きの地図は不可欠な携行品となっていった。

3 Hints on Bicycle Touring

前節で取り上げた本格的なロードブック以外にも、自転車愛好家用の年刊ハンドブックなど⁽¹⁹⁾において、年間主要イベントカレンダーや昨年のレース結果、クラブのリストなどともに、多くのページを割いて道路についての情報が載せられていた。そうした書籍は携帯には適さなかったし、情報量も劣っていたが、各種の情報が一通り載っていて1シリングと安く、それほど頻繁に自転車旅行に出かけるわけではない人は、わざわざロードブックを別に買わずに、これ一冊で済ませたと考えられる⁽²⁰⁾。

そのようなハンドブックの一つである *The Cyclist and Wheel World Annual*⁽²¹⁾ の1884年版では、前年のものにはなかった Hints on Bicycle Touring という項が設けられており、3ページと短い分量ではあるが、多岐にわたる助言がこと細かに書かれている。そこでは、自転車の選び方から始まり、慣らし走行や事前の整備⁽²²⁾といった準備の重要性、走行時の各種注意、荷物の分量と内容そして運び方が記されている。その中でも走行時の注意についての記述が詳細である。こうした記述から、当時の自転車旅行の様子を具体的にうかがい知ることができる。

ここでは、以下に、その助言の内容を要約して紹介する。

——初日二日目は長い距離を乗ってはならず、だんだんと距離を長くしていくのがよい。一日の最初もまだ筋肉の準備ができていないのでペースを抑えよ。快適に登ることの出来ない険しい登り坂、ふもとの見えない下り坂は、降りて歩きなさい。坂を登る時は、最初に急いではならない。適切なペースで、最後の部分に力を残しておく。坂を登る際の姿勢は身体を起こして座り、ハンドルを下から持って引き上げながら進む。暑い日と食事の直後には乗るのを避ける。早朝と夕方が最適な時間⁽²³⁾だが、真っ暗になる前に目的地に着くように計画せよ。そして宿では、服を着替えて⁽²⁴⁾早く寝ること。無理な計画を立てずに、無理そうならその日は途中でも走るのをやめること。急なペースの変化は筋肉を疲れさせるので、一定のペースで走ること。荷物は肩にぴったりとつけたナップサックを推奨⁽²⁵⁾。重さは5kg程度で⁽²⁶⁾。飲み物を取りすぎると汗をかくのでよろしくない。どうしても喉が渇くときは口を潤すだけにするのがよい。酒類は駄目。ミルク、ソーダ割りミルク、少量のオートミールを溶かした水、などがよい。食べ物は栄養があっ

て消化の良いものをゆっくり食べる。パイ、プディング、野菜、その他消化の悪いものは避ける。市販の meat preparation⁽²⁷⁾ が最も良い。これを切り分けて、吸い上げるか少量のお湯に溶かし、小さなガラス瓶に入れて、ポケットに入れておくとよい。日曜に走る際は、教会の近くではベルをならさないように気をつけ⁽²⁸⁾、歩行者に特に注意せよ。

自転車の車体については、ここではフロントフォークの rake が 2~2.5 インチのものを、坂や悪路でも走りやすい安全な自転車としている。1881 年頃にはツーリングに適した車種としてロードスターが出てきていたが、ロードスタータイプの中でも、rake が大きめの製品を選ぶことがここでは推奨されているということであろう⁽²⁹⁾。そして、“The world is still deceived by ornament.”（世の人はとかくうわべにだまされる。）とわざわざシェークスピアを引用して⁽³⁰⁾、自転車の見た目を気にするようにと忠告している。全体が塗料もしくはエナメルで塗装された自転車を用いることが推奨されている⁽³¹⁾。宿に入る際には、服装を整え、だらしない恰好でうろつかず、常に紳士（gentleman）として振る舞い、クラブの名誉を保つことが求められており、まっとうな人々（respectable people）に悪印象を持たれないように、昼にはベルを夜にはランプを使用すること⁽³²⁾、と念を押されている。

もう少し後の時期の書物における同様の記述、たとえば、バドミントン叢書の *Cycling* 初版（1887）、Griffin による *Cycles and cycling*（1890）⁽³³⁾ などの Touring と題された章では、準備、計画の重要性や一日に走る距離の目安⁽³⁴⁾、といったことについても触れられてはいるが、携帯品や服装の選び方が中心を占めるようになってきている。そこでは、1884 年の *Annual* においてみられた、走行時におけるプラクティカルな記述は見当たらない。安全でより多くの荷物を容易に搭載可能な三輪車による自転車旅行が一般的なものとなった結果、最低限の荷物しか持つて行くことができなかったオーディナリ型自転車の時代と比べて、携行する荷物への意識が高まっていったと考えられる。この頃までには自転車旅行用洗面用具のセットなども各種市販されるようになってきており、そういった用具の紹介も行われている。

1890 年に出版された *Cycles and Cycling* では、普及が進んできていたセーフティ型自転車についての言及もあり、自転車旅行への適性において、荷物の運搬性や安全性といった面から、オーディナリ型より優れているとしている。しかし、もっとも優れているのは三輪車であり、とりわけ 2 人で旅行する際にはタンデムの三輪車が最適であると述べている。携行品の一つとして、カメラについての記述もあり、“detective”camera を推奨している。また、ここではセーフティ型や三輪車におけるギアを選択について詳細に記述されており、長期の旅行では、悪路や逆風や坂を意識して普段よりも軽めのギアの使用を薦めている。

おわりに

本稿では、自転車用ロードブックの出現と自転車愛好家向けの書籍における自転車旅行時の注

意についての記述を取り上げて、自転車で旅行を行うということが、1880年代のイギリスにおいても、自転車を使用した娯楽の一形態として存在していたことを示した。

自転車の主流がオーディナリ型からローバertypeのセーフティ型⁽³⁵⁾へと移り変わり、より一般的なものとなっていく1890年代の半ば以降より以前の時期においても、自転車による旅行が既に自転車趣味の一環として楽しまれていたのである。

また、本稿では紙面の都合上詳しく言及することができなかったが、1880年代の半ば以降には、挿絵を多用した自転車旅行記が多く出版されている。そうした旅行記の一ジャンルとしての自転車旅行記の隆盛は、自転車旅行への興味をかきたてたのみならず、乗り物としての自転車を人々に知らしめるのに大きな役割を果たしたと考えられる。これについては、他稿に譲る。

図版出典

- 図1 Mogg, Edward. 1826. *Paterson's roads : being an entirely original and accurate description of all the direct principle cross roads in England and Wales, with part of the roads of Scotland*. 18th ed., pp. 1, 2.
- 図2 Black, Adam and Charles. 1868. *Black's guide to England and Wales : containing plans of all the principal cities, charts, maps, and views, and a list of hotels*, pp. 1, 2.
- 図3 Spencer, Charles. 1881. *The bicycle road book : compiled for the use of bicyclists and pedestrians : being a complete guide to the roads and cross roads of England, Scotland, and Wales : giving the best hotels, population of the towns, &c.* New and revised ed., pp. 108, 109.
- 図4 Howard, Charles. 1884. *The Roads of England and Wales, Fourth edition*, p. 6.
- 図5 Inglis, Harry R. G. 1898. *The Contour road book of England: South-East division*, pp. 361,362.

注

本稿は2011年に京都大学に提出した博士論文『オーディナリ型自転車の時代』の一部を改稿したものである。

- (1) *The Penny Illustrated Paper and Illustrated Times*, 1873 Jun. 14; *The Leeds Mercury*, 1873 Jun. 16; *Liverpool Mercury etc*, 1873 Jun. 16; *The Graphic*, 1873 Jul. 19 など。他に、*Daily Telegraph* にも記事が掲載されていたようである (*Bicycling ~1874~*, pp. 13-15)。
- (2) London 7:00 – 23:15 Bath 23:45 – 20:30 London, 帰路 Hungerford で1時間程仮眠を取った。“The longest bicycle trip yet accomplished at once” (*Daily News*, 1874 Oct. 1) と言われた。
- (3) Paterson の名を冠すロードブック、ガイドブックは、19世紀後半においては、19世紀前半以前のものと大きく体裁を変えたものとして出版されていた。
- (4) England and Wales についての巻の場合。
- (5) たとえば、1887年に出版されたバドミントン叢書の *Cycling* 初版 (George Lacy Hillier & Earl of William Couatts Keppel Albemarle, *Cycling*. Badminton library of sports and pastimes. London: Longmans Green and Co., 1887.) の第5章 Touring において、各種自転車用のガイドブック以外に *Paterson's Roads* の最近の版を利用することが推奨されている。同書の1896年改定新版の同章にお

いても、その記述はほとんどかわっておらず、相変わらず *Paterson's Roads* の最近の版が推奨されているが、これがその頃の実情を示す記述であったかどうかについては疑問が残る。

- (6) こうした危険については、当時の自転車旅行者への助言として書かれていた文章においても指摘されている。そうした助言の内容については後にふれる。
- (7) 1883年の12版と1846年の *Black's Picturesque Tourist and Road-Book of England and Wales* もあわせて比較したが、ここで提示した表の部分に関しては大きな差異は見受けられず、解説の文章や付属の地図などに変更がある程度であった。
- (8) 同じ著者と出版社による1885年の *The Cyclists' Road Book (new and revised edition)* の同部分との比較では、人口データが更新されていた。
- (9) 1889年の5版においても、提示した部分の記述には変更が認められなかった。
- (10) 470頁となると結構な分量ではあるが、後述の '*Contour*' シリーズをみても vol.1 は280頁程度だが vol.2, vol.3 は400頁を大きく越えており、そのあたりが携帯可能なロードブックとしての上限であったのであろう。
- (11) *Black's Guide* においても、鉄道が通っていないこのルートが最初に置かれている。
- (12) Letts, Son & Co. の *Unrivalled Cycling Maps* や *Letts's Single Sheet Bicycle Map of England and Wales* など。後者は1インチ12マイルの縮尺で、大きさは33×39インチ、価格は10シリング半から2シリング半であった。(同社の *The Roads of England & Wales* (4th ed., 1884) に掲載されていた広告より)
- (13) 文字情報中心で構成され、イングランドとウェールズをカバーしたロードブックが1冊1シリングで売られていたのに対し、たとえば1インチ4マイルの縮尺でブリテン島全体を14枚でカバーしていた *Holiday Maps for Cyclists and Tourists generally* は、1枚2シリング半で売られていた。その程度の縮尺のものだと、3,4枚あればだいたい事足りたであろうし、自転車本体が格安のものでも5ポンド程度したこと考えると、それほど高いとは言えないかもしれない。だが、より細かい縮尺の地図だとさらに値が張ることとなり、また携帯性にも難があったであろう。
- (14) 1879-82, 86-89年は *Bicycles & Tricycles of the year* として、1883-85年においては *Bicycles of the year* とは別に *Tricycles of the year* が発行されていた。
- (15) 4.5×3インチ、全160枚からなり、一枚に1ルートが記されている。各ルートの長さは異なるため、縮尺はそれぞれ異なっていた。価格はケース付き全セットで1ポンド1シリング、40枚セットで5シリングだったが、一部のルートにおいては一枚2ペンスでばら売りもされていた。(Griffin (1884a), pp. 105, 106)
- (16) イングランドとウェールズで3分冊、スコットランドが1冊の全4巻からなっており、初版は1897年から1900年にかけて順次出版されていった。
- (17) 勾配断面図付の地図としてはこれが最初のものではなく、たとえば *Strip Map* とよばれる、ルートごとに細長い1枚の地図と道路情報をまとめた形式のものにおいても採用されていた。
- (18) 自転車旅行の場合は、登りきれない坂に直面したら歩いて自転車を押せばいいが、自動車を押して坂を登るのはより大変な行為となる。また、自動車で無理に坂を登ることはエンジンをオーバーヒートさせる危険を伴い、最悪の場合坂の途中で車が自力走行不可能な状態に陥ることもある。そこまでの事態にはならなくとも、坂を登ることにより燃料を予定以上に消費してしまい、燃料を補給可能な街から遠い地点で燃料切れを起こすという危険も存在していた。
- (19) 他には、自転車入門書でもロードブック的信息が載せられているものがあった。その種のものとしては、たとえば *Practical bicyclist, The bicycle, and how to ride it*. London: Ward Lock and Co. Ltd., 1882.などを挙げることができる。
- (20) ただし、以下で取り上げていく *Annual* では、1883年のものにはAからLで始まる地名の表、1884

年のものには M から Z までが掲載されており、1 冊だけでは実用に適さないものであった。*Bicycling ~1874~* や、前の注で挙げた *Practical Bicyclist* (1882) においては、主要ルートのみ掲載ではあったが、一通りの地域をカバーしていた。

- (21) C. W. Nairn & Henry Sturmey, *The Cyclist and Wheel World Annual 1884*. Coventry; London: Iliffe & Son, 1884.

Cyclist と *Wheel World* という 2 つの主要自転車雑誌の編集部によって作成されていた。

- (22) さらに、予備のナットやワッシャー、ブレーキ用のゴム、スパナ、応急処置用のワイヤー、その他もろもろの工具類を用意して持っていくことや、新しいサドルで旅行に出かけることは避けること、といったことも書かれている。

- (23) 筆者自身にとっては夕方が最もよく、その時間帯は坂で降りて押して登ることは稀、とある。

- (24) 毎日服を換えて洗うこと、宿に入る際にも服を着替えて入ること。

- (25) これは坂を登り下りする際にはバランスをとる助けにもなる。荷物が少量の場合は、ハンドルバーにくくりつけるのもよい、とある。

サドルの後ろの下部につけるバッグについては、ここでは言及がない。そのような形態のバッグは、既に存在はしていたが、1883 年から 1884 年頃にサドルとフレームの間のクッション機構が板バネからコイルスプリングへと変わっていった後に一般的なものとなっていった。

- (26) それ以上の荷物は、駅やホテルで発送し受け取ることが推奨されている。

- (27) どのような meat preparations を選ぶとよいかについても、… any Brand's meat preparations, such as B's Essence in tins, B's Meat Lozenges, or Concentrated Beef Tea in Skins, … と説明されている。

- (28) 当時の自転車乗りのマナーとしては、歩行者に対してはベルを鳴らして接近を知らせるのがよいとされていた。

- (29) ただし、この項では、当時既にツーリング用の自転車として認知と普及が進んでいた三輪車に関する言及が皆無であり、その点においても大いに不自然ではある。2,3 年以上前の古い記事を一部改変して掲載した可能性も高い。

- (30) ただし、ヴェニス商人における有名な一節では by でなく with である。どのような意図や理由がありここで by を用いているのかはわからないが、その一節を意識してダブルクォーテーションでくくってあるのは確かであろう。

- (31) 当時は安価な自転車においては塗装はオプション扱いで、1 ポンド程度の価格設定だった。エナメル塗装はさらに 1 ポンド程度必要だった。

- (32) 当時はまだ二輪車においては、ベルとランプの携帯、使用は義務ではなかったが、ここにあるような体面的な意味からのみならず、実用的な理由からも、ほとんどの人々がベルとランプを携帯していたようである。なお、三輪車は carriage とみなされていたため、当初から法律上においても、警告用の装置とランプの携帯が必要な乗り物であるとされていた。

- (33) H. H. Griffin, & L. C. Davidson, *Cycles and cycling*. New York; London: Frederick A. Stokes Co.; George Bell & Sons, 1890.

- (34) たとえば *Cycling* (1887) では、夢見がちなビギナーは一日に 60 ~ 100 マイルを 1 週間走り続けるような計画を立てるが、経験豊かな者は一日に 40 ~ 50 マイルで計画を立てる、とある。後者では、一日 220 マイル走ったこともある Faed 氏でも、楽しんで走るときには一日 10 ~ 40 マイル程度にしている、といった記述がある。

- (35) ローバータイプのセーフティ型とは、現代の自転車と同様の形態を持つ、前後の車輪が同程度の大きさで、後輪をチェーンで駆動する二輪車。1880 年代後半には、他の形態のセーフティ型二輪車も存在していた。