

アドルフ・ジョアンヌのガイドブック研究¹⁾

——1867年版『パリ・イリュストレ』から——

下 村 武

Aujourd'hui, les *Guides Bleus*, qui s'appelaient autrefois les *Guides Joanne*, sont fort connus en France, comme l'a déjà décrit R. Barthes dans les années 1950 dans ses *Mythologies*. Les *Guides Joanne* sont étroitement liés à la construction et au développement des chemins de fer au XIX^{ème} siècle, contrairement aux *Guides Verts* chez Michelin qui se rapportent au tourisme automobile au XX^{ème} siècle.

Dans la première partie, nous étudierons les caractéristiques générales des *Guides Joanne* par rapport à d'autres guides touristiques de l'époque. Il s'agit surtout des nouveaux usages des touristes dans la collection *Bibliothèque des chemins de fer*. Dans la deuxième partie, nous analyserons l'exemple précis de *Paris illustré* publié en 1868 chez Hachette dans la collection *Guides Joanne*.

mots clés : Guide Joanne, Adolphe Joanne, guides de voyage, Bibliothèque de chemin de fer, *Paris illustré*

0. はじめに

今日、フランスを代表する旅行ガイドブックといえば、ミシュラン社の「ギッド・ヴェール」*Guide Vert* と並んでアシェット社の「ギッド・ブルー」*Guide Bleu* が挙げられるだろう。前者が1900年に発行された自動車用の旅行案内書に端を発しているのに対し、後者は元々十九世紀に誕生した鉄道旅行用の案内書であるといえる²⁾。ロラン・バルトが『神話作用』の中で書いているように、1950年代当時すでに「ギッド・ブルー」シリーズは国民的とも言える地位を獲得していた。

『ギド・ブルー』はブルジョワジーの一部によって乗り越えられた神話体系を表現している。旅行というものが、もはや「文化的」接近ではなく、人間的な接近の方法になった（あるいは再度そうなった）ということは、議論の余地がない。今日、旅行の主要な目的はまたもや（たぶん、十八世紀と同じかもしれない）日常的な形式における風習である。³⁾

このアシェット社の「ギッド・ブルー」は1919年以前は刊行者でもあるアドルフ・ジョアンヌの名を冠して「ギッド・ジョアンヌ」*Guide Joanne* と呼ばれていた。のちにフランスを代表するガイドブックシリーズだけでなく、ジョアンヌの名は1843年に創刊された挿絵入新聞『イリュストラシオン』*Illustration* の四人の創刊者のひとりとしても知られている⁴⁾。ニュース新聞としてだけでなく図版や挿絵を加え時事問題から風俗までをあつかった『イリュストラシオン』はまたたく間に人気となり、1944年に廃刊になるまで約一世紀のあいだ発行され続けた⁵⁾。

本稿では、前半でアドルフ・ジョアンヌのガイドブックの特徴を、主にノルマン⁶⁾やモルリエ⁷⁾の研究を参照しながら確認し、後半でジョアンヌのガイドブックシリーズの初期の一冊、1867年の『パリ・イリュストレ』*Paris illustré* を取り上げることにしたい。

1. 「鉄道文庫」と「ギッド・ジョアンヌ」の誕生

ジョアンヌのガイドブックシリーズが成功を収めたのはなによりもまず、十九世紀における「鉄道の発展と鉄道をつかった旅行⁸⁾」に結び付けられる。それはとりわけアシェット社の「鉄道文庫」*Bibliothèque des Chemins de fer* と切り離すことのできない関係にあるからだ。1800年に生まれ、1826年にパリのカルチエラタンに書店を開業したルイ・アシェットは、フランス大革命後の学制改革の波に乗り学校教育で使用される教科書の出版をはじめ、まず成功を収めた。1851年にロンドンで開催された万国博覧会を訪れたアシェットは、鉄道駅で目にした書籍の販売方式、これはウィリアム・ヘンリー・スミスがすでにイギリスではじめていたものだが、をまねてフランスでも鉄道の駅で書籍を販売することを思いつく。1852年以降、パリの北駅を皮切りに鉄道の主要駅の構内に書籍の販売スペースを独占的に獲得して、売上をのぼしていく。これには同業他社、とりわけ「鉄道時刻表」を1845年以降販売していたナポレオン・シェクスの反発を招くことになった。

当初は雑誌や新聞を販売する権利を持たず、書籍だけの販売権利を獲得したアシェットは鉄道駅で販売する自社の書籍を「鉄道文庫」と名づけ、7つ、次いで8つのカテゴリーに下位区分し、それぞれの表紙で色分けした。旅行ガイドブックは赤色、子ども向けの文学作品

はピンク色，歴史や紀行文は緑色，フランス文学はクリーム色，外国文学は黄色という具合である。のちに独立発展していく子ども向けシリーズと同様，ジョアンヌのガイドブックシリーズも，元は「鉄道文庫」シリーズの下位区分のひとつに過ぎなかった。アシェットの鉄道文庫も，当初は43タイトルから始まり，1865年には300タイトルに増え，1890年には1000タイトル，1900年には1200タイトルに増加していることを確認しておこう⁹⁾。

一方，1813年にディジョンで生まれたアドルフ・ジョアンヌは，法律家そして弁護士を志して法学を修め（パリ弁護士団に登録），その後ジャーナリストとして頭角を現す。「ル・ナショナル」紙や「ル・シエクル」紙など新聞や雑誌に記事を書き始めるかたわら，1834年から1840年まで七年間連続して夏季にアルプスをおとずれ，ジョアンヌにとって初めてのガイドブックとなる『スイス旅行案内』を1841年に出版する。ジョアンヌはかつてアルプスを訪れる際にドイツ語からフランス語に翻訳されたエベルのガイドブックとマレーの英語ガイドブックを携えていたと言われるが，エベルやマレーのガイドに肩を並べるガイドブックをはじめフランスの読者にも提供したのである。1843年には前述のように『イリュストラシオン』の創刊にも参加している。同じ頃ジョアンヌは，旅行ガイドブックシリーズ『ギッド・リシャル』 *Guides Richard* の出版者だったルイ・メゾンの協力者としてガイドブックの制作にも携わっていたが，メゾンのガイドブックシリーズがアシェット社の「鉄道文庫」の拡充のために買収されるのにともない，1855年にはジョアンヌはアシェット社のガイドブックシリーズの協力者として働くことになる。ここでようやくアシェットの商才とジョアンヌの編集力が結びつくのである。

ジョアンヌのガイドブックの特徴は何よりもまず，それまで一般的だったアルファベット順の項目の記述をやめて，旅の行程順に沿ってガイドブックが記述されている点にある。例えばジョアンヌのガイドブックシリーズでは，鉄道での旅を基準に考えられているため，パリのターミナル駅を起点に（1867年の『パリ・イリュストレ』ではパリのターミナル駅到着を起点に），パリを出発（もしくは到着）して列車で旅をする人々に向けて作られている。むしろそのために「鉄道文庫」として駅で販売されたとも言える。他方で，ジョアンヌのガイドブックシリーズのもうひとつの特徴は「教育」と「誘惑」にある。十九世紀のガイドブックでは単に旅の情報を与える役割だけでなく，旅の準備をする読者に「教育」し，旅へと「誘う」のである。「教育」という点についていえば，十九世紀なかばのガイドブックの執筆には大学教授など専門家が当たる場合が多かったし，ガイドブックの読解自体にもかなりの教養を必要とした。とりわけそれは「教養」としての余暇のモデルに由来しており¹⁰⁾，モルリエは「鉄道文庫」のアシェット社のスローガンにも教育を重視する思想を読み取ることができる点を強調している¹¹⁾。

1857年には「鉄道文庫」は消滅し，それ以降アシェット社は「ギッド・ジョアンヌ」の

名称でガイドブックを出版していくが、アドルフの死後の1881年には息子のポール・ジョアンヌが、1911年にはポールの協力者マルセル・モンマルシェが「ギッド・ジョアンヌ」の編集を引き継ぎ、1919年までこの名称が使用された。1919年以降アシェット社は「ギッド・ブルー（ブルーガイド）」の名称に変更し、ジョアンヌから受け継いだ旅行案内書を出版し続け今日に至っている。

2. 旅行案内書としてのガイドブックの歴史

近代的な意味において旅行案内書が出版されるのはフランスでのジョアンヌのガイドブックシリーズがなにも最初ではない。ジョアンヌに先行するイギリスのマレーやドイツのベデカーに刺激される形でジョアンヌのガイドブックシリーズは誕生した。

フランスで印刷された最も古いガイドブックはシャルル・エティエンヌの『フランスの街道案内』*Le Guide des Chemins de France* だと言われている（1552年刊¹²）。それ以前にもガイドブックは存在したが、特に巡礼へと旅立つ信仰者に向けて書かれたものが多かった。例えば、サンティアゴ大聖堂のフランス人修道士、アイメリ・ピコーによるサンティアゴ・デ・コンポステラへのいわゆる『巡礼案内記¹³』だ。巡礼者を対象としたガイドブックには聖地や聖遺物に関する情報だけでなく、道中の安全についても大切な情報として記されている。近代においてレジャーとしての旅行が誕生する以前には、旅人といえはまず巡礼者であり、商人であり、医者であり、諸国を遍歴する学生だった。彼らにとって旅とはまず第一に、過酷で危険を伴う行為だったのである¹⁴。というのも治安や道中の情報の多寡に加えて、現在の私たちが参照するガイドブックにはなくてはならない正確な地図や市街図が当時は存在しなかったからだ。正確な地図（やそれにとまなう測量術や製図法）の存在しない時代の旅がいかに困難なものだったかは想像するに難くはないが、旅先の情報を与えてくれるガイドブックはいつの時代にも人々に必要とされ重宝されたことは間違いない。事実、エティエンヌの案内書が出版された十六世紀以降、印刷術の普及にとまなない旅行案内書としてのガイドブックは巡礼者だけでなく他の人々をも対象にして徐々に発達していくのである。また旅自体も、十八世紀以降の道路網の整備、乗合馬車の改良などによって、危険で辛い不快なものではなくなっていく¹⁵。

さてここでは、十九世紀において近代的なガイドブックが成立していく過程を少し詳しく見ていこう。こんにち私たちが知るような形のガイドブックが、十九世紀のイギリスで誕生したのはすでに述べた。産業革命とともに台頭するブルジョワジーの出現とほぼ同時期のことである。世界に先駆けて産業革命を成し遂げたイギリスでは、十九世紀初頭のナポレオン戦争後にウィーン体制のもとで平和が訪れると、産業革命の象徴でもある蒸気船や蒸気機関

車に乗り、多くのイギリス人が国内だけでなく海外へと旅立っていく。こうしてレジャーとしての旅行が可能となる形で旅へと出かけていくのは、毎日の生活に追われる労働者階級よりも先に、社会の新たな支配層として台頭するブルジョワジーだった¹⁶⁾。アラン・コルバンは、物理的側面による要因だけではなく産業革命が人々にもたらした内的な側面、つまり産業革命が人々の生活の時間を再配分し、余暇がレジャーへと発展していく側面を指摘している¹⁷⁾。西洋では教養としての余暇のモデルが古代から引き継がれてきたが、産業革命を境にまずブルジョワジーが新たな余暇の時間の使い方として旅行に出かけていくのだ。そうした状況の中でイギリス人の手元に必要な旅の案内書がイギリスで誕生したのはまさに必然と言えるだろう。そのイギリスでまずガイドブックシリーズを成功させるのは、文芸書を扱う出版社として1768年に設立されたマレーMurrayだった。1836年になると、三代目当主のジョン・マレーがガイドブックシリーズを創刊する。以後、マレーの名はイギリス人旅行者にとってガイドブックの代名詞となっていく。

マレーと並ぶもうひとつの近代的な旅行案内書の始祖と言えるのが、ドイツのカール・ベデカーBaedekerによるガイドブックシリーズだ。ベデカーはライン川紀行のガイドブックを1828年に刊行するのを皮切りに、その後ヨーロッパ全土を射程に収めガイドブックを次々に出版していく。ハンドブーフと呼ばれるベデカーのガイドブックはその後、第一次世界大

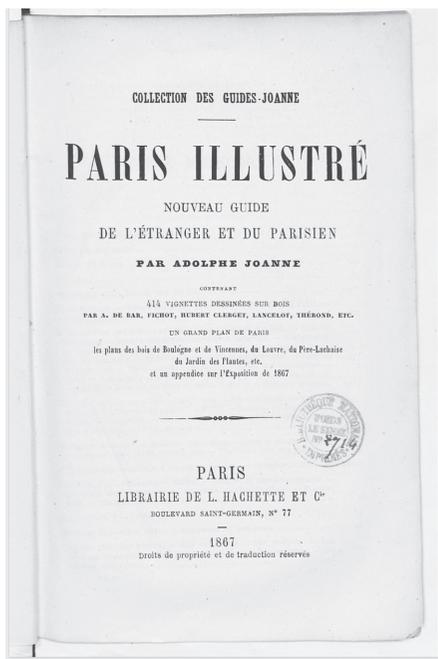


写真 1

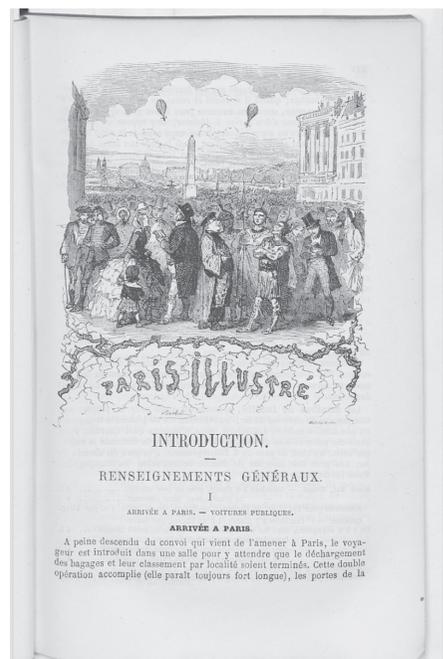


写真 2

戦の頃までヨーロッパを代表するシリーズとして成功を収めていくことになる。マレーは1840年頃から1870年頃まではヨーロッパ全土で隆盛をほこったが、1870年以降はベデカーに取って代わられることになった¹⁸⁾。ベデカーがマレーを押える形でヨーロッパ全土で成功を収めていくにはいくつかの要因があるが、その理由のひとつは英・独・仏の三ヶ国語でシリーズを構成する用意周到さにあったようだ¹⁹⁾。

この時期に誕生した旅行案内書としてのガイドブックシリーズには、こんにちでは当たり前になった現在のガイドブックにも受け継がれるいくつかの特徴がある。例えばその形態について言うと、鉄道や汽船での旅に持ち運びができるようコンパクトなサイズ、つまりその名の通りハンドブックで出版され、赤や青色の装丁が施され一目で見分けられるという工夫がなされている。これは一般的に黒色の表紙で装丁され旅に携行する聖書と見分けがつくようにとされている。他にもこの時期のガイドブックには地図や市街図が多く記載されるようになる。とりわけマレーやベデカーでは両者が競うように入り入れ、特にベデカーでは版を重ねるごとに地図を増やしこの点においてもマレーをしのいでいく²⁰⁾。逆にジョアンヌでは、挿絵入新聞『イリュストラシオン』の創刊者のひとりだけあって図版や挿絵に特化していることがわかるが、次にジョアンヌの旅行案内書について掘り下げてみよう。

3. 『パリ・イリュストレ』序文 *Préface* と序論 *Introduction*

さて実際にジョアンヌの『パリ・イリュストレ』を繙いてみよう（写真1）。表紙を開いて私たち読者がまず最初に目にするのは1000ページ以上にも及ぶガイドブックの目次だが、ここで特筆すべきは目次に加えられた414もの図版のリストだろう。「イリュストレ（挿絵入り）」の名が示す通り、ド＝パール、フィショ、ユベール・クレルジェ、ランスロ、テロンらによる風景や建造物の木版画図版が随所に見られる（写真2）。これら400以上もの図版はこのガイドブックの最大の特長であり、挿絵入新聞『イリュストラシオン』の編集者でもあるジョアンヌの他のガイドブックと一線を画す特色と言える。巻頭で読者の目をひくもうひとつの特長は、付録 *Appendice* として付された万国博覧会についてのページだ。このガイドブックが出版される1867年に開催された第二回万国博覧会についての記述が二段組7ページ（2ページの図版を含む）にわたって展開される。その内容は会期中の会場の雰囲気や展示物についてなど実際の様子を伝えるものではなく、主に入場料金や会場内の配置についての説明である²¹⁾。わずかなページ数ではあるものの、巻頭に位置するこの記述はベンヤミンのいう「十九世紀の首都」たらんとするパリを、万国博覧会を機に訪れる人々の需要を取り込もうとする商業的な意図を読み取ることができる。

序文の中でジョアンヌは「この本の初版は1855年に出版され」、「今日第二版が出版され

るにあたり、私の名を付した」ことを記している。その理由は多くの点で変更を余儀なくされたことにあるが、最大の理由はパリの街が「8年前から、外観だけでなく様相や広がりまでもが、〔十九〕世紀前半すべての期間以上に変化した」点を強調している。ここで第二帝政期のオスマン男爵によるパリ大改造について改めて述べるまでもなく、1813年生まれのジョアンヌは1827年にディジョンからパリに上京後、半生にわたって文字通りパリの変化を目のあたりにしてきたはずだ。

『パリ・イリュストレ』では序論からパリの案内が始まるが、序文を含めたこの序論は実に1000ページ以上からなる全体のうち100ページにも及ぶ。本稿では紙幅の都合から特にこの序論を扱うものとする。実用的な情報に溢れた、文字通り十九世紀なかばのパリの情報の宝庫である序論は、同時に1867年のパリを切り取った風俗図鑑でもある。それはこんにちの私たちが参照するガイドブックがレジャーとしての旅行に特化したものであって、十九世紀のガイドブックはレジャーとしての旅に取まらない目的、ビジネスや学業やその他さまざまな目的のためにパリを訪れる人々に必要なあらゆる情報を含んでいるためだ。その意味では、現在の電話帳やタウン情報誌の機能（さらにはインターネットホームページ上の情報）をあわせ持っているといえる。

フランスにおいても、1830年代までは乗合馬車を使って移動するより他になく首都から地方都市への移動だけでも、数日から数週間、旅となれば数ヶ月を要した。しかし1843年にパリーオルレアン間、パリールーアン間の鉄道が開通すると、人々の移動手段は劇的に変化した。ガイドブックにおいても同様に、1840年代以降にはそれまで馬車での旅から鉄道での旅に記述が変化していく。1867年出版の『パリ・イリュストレ』においても鉄道で旅をする旅行者／読者を想定し、パリのターミナル駅を起点に案内が始まる。「パリへの到着」と題された冒頭の箇所を訳出してみよう。

パリへと自分を運んできたばかりの列車から降りるか降りないかのうちに、旅人は待合室へと通される。そこで荷物の積み下ろしと整理が終わるのを待つためだ。この一連の作業が終わると（とにかくかなり長く思われる）、旅人に向かって待合室の扉が開かれる。案内標識に導かれたかれは自分の荷物を探し始める。荷物を見つけてまとめると、入市税関の職員が、なにか申告するものはないかと質問をし、荷物を調べるのだ。もしくは調べない。職員の気分次第なのだ。そしてもち出しの許可、すなわち白いチョークで線を引く慣習的なしるしがつけられる。旅人は、無くさないように気をつけてきた荷物の札をポーターにわたして、やっと自分のトランクや包みから解放されることが出来る。その荷物はポーターによって（チップが必須）パリ市内の新たな目的地へと連れて行ってくれるはずの馬車へとすぐに運ばれるのだ。〔後略〕²²⁾

この冒頭の記述は現在の私たちが空港で入国する際に通過する入国審査や税関審査を思わせるが、歴史的に言えば十九世紀においても入市税の徴収が存続していたことがわかる。宮下志朗氏が指摘するように、「交通手段・通信手段が発達していく時代に」は「入市税という発想そのものが合理性を失って²³⁾」くが、鉄道による交通手段の発達は入市税に見られる制度そのものにも変革をもたらしていくことがわかる。『パリ・イリュストレ』だけでなく十九世紀なかばのガイドブックには、こうした新たな時代が切り取る側面を描き出している。また、この『パリ・イリュストレ』で旅人が鉄道の駅に降り立つ記述は、第二帝政期のパリを舞台としたゾラの『ボヌール・デ・ダム百貨店』(1883年)の冒頭のシーン、ヒロインのドゥニーズが弟たちと共にサン・ラザール駅に降り立つ場面を彷彿とさせるだろう。

序論には「一般情報」*Renseignements généraux*の副題がつけられているが、すでに述べたように旅行ガイドブックというよりもまるで当時の風俗図鑑の様相を呈している。90ページ以上にわたってパリの情報が記載されるが、この序論だけでも実はパリのガイドブックとして成立する。IからVまでテーマ別に情報が記載されるが、以下構成を概観してみよう。

I 「公共馬車」：冒頭の「パリへの到着」に続いて、当時のパリでもっとも一般的な移動手段である馬車について詳述される。鉄道でターミナル駅に到着した旅行者は、パリ市内をどう移動するのか。今日で言えば地下鉄や市バス、タクシーに相当する馬車は、すでに十七世紀のパリで乗合馬車や辻馬車の営業が開始されている。乗合馬車はパスカルによって1662年に、辻馬車はフランシニによって1668年に事業が始められている²⁴⁾。乗合馬車は間もなく営業をやめ一旦姿を消すが、1828年に10の路線で復活している。乗合馬車は再登場から40年、辻馬車は誕生からすでに200年が経過し、パリ市内の交通手段として当時最盛期を迎えていた。そこに出現した鉄道とパリのターミナル駅は、人々の移動手段を飛躍的に変化させたのである。

『パリ・イリュストレ』を見ると、馬車の種類やそれぞれの料金など、行き先(市内・市外)や人数に応じて細かく料金の設定がなされており、さまざまなタイプの馬車が当時走っていたことがわかる。例えば辻馬車について見ると当時の料金の計算方法は、ひと走りいくらと一時間単位の二パターンあった。道で呼び止めて乗った場合の普通料金(夏は朝6時から、冬は朝7時から午前0時半まで)は、二席及び三席の辻馬車がひと走り1フラン50と1時間につき2フラン、四席及び五席の馬車ではひと走り1フラン70と1時間につき2フラン25に設定されていた。辻馬車乗り場から乗った場合、25から30サンチーム高い料金がかかった。一時間単位の場合、一時間を越えると五分単位で支払う料金が決められていたり、深夜料金やパリ市外での料金も異なり荷物にひとつにつき25サンチームの料金が必要になるなど、細かく料金が決められている。また料金の支払いについても細かな規則が定め

られており、全二十四条からなる1857年12月24日の政令の全文が『パリ・イリュストレ』には記載されている²⁵⁾。つまりそれだけ料金をめぐるトラブルが少なくなかったことを示すものだろう。実際ジョアンヌも辻馬車の御者の悪評に触れていて、トラブルの際に必要な馬車の番号と料金を記した明細を保存しておくよう勧めている²⁶⁾。

乗合馬車については、『パリ・イリュストレ』には、当時のパリで三種類の乗合馬車が運行されていたことが記されている。鉄道会社の運行する乗合馬車、カンパニー・ジェネラル *Compagnie générale des Omnibus* の乗合馬車、路面軌道上を走る馬車（『パリ・イリュストレ』では「アメリカ式鉄道」として紹介されている）の三種類である。鉄道会社の乗合馬車は、ターミナル駅の列車の到着や出発の時間に合わせてターミナル駅とパリ市内の各地区（もしくは自宅まで）を結んでいた。ただこの馬車は主に鉄道の乗客のために運行されていたもので、パリ市民の足になっていたとは言えず、当時最も人々に重宝されていたのはカンパニー・ジェネラルの乗合馬車だった。これは1828年にパリで乗合馬車が復活して以来、12まで増加した乗合馬車の会社が1855年に統合され、路線も統廃合され31に整理されている。しかし統合されたとはいえ、パリ市内を網の目のように走る馬車を熟知するのは困難を極めたようだ。ジョアンヌはこう記している。

乗合馬車を使いこなすのはまさに至難の技である。だからここにいくつかの情報を記すのは、外国人にもパリ市民にとってさえも、必要不可欠であると信じて疑わない。この方法を用いれば、一見錯綜したこの「路線」の迷宮の中でたちまちにして自分の進む道を見つけることができるだろう。²⁷⁾

当時のカンパニー・ジェネラルの馬車は24人乗りで客席が14席で30サンチーム、アンペリアルと呼ばれた屋上席が10席で乗り継ぎなしの料金が15サンチーム、乗り継ぎがあれば30サンチームかかった。それぞれの路線はアルファベットの一字（もしくはAB, AC, AD, AE, AF, AGの路線では二字）があてられ、パリ市内を走る全31の路線が昼間は車体の色、夜間は御者の両側に据え付けられた角燈の色によって識別できる仕組みになっていた²⁸⁾。例えば『パリ・イリュストレ』では路線Aはパレ・ロワイヤルから現在の16区オートゥイユまでを結び、黄色の車体、（左右）赤赤の角燈で運行され、どこでどの路線に乗り換えができるのかが詳細に記されている。

II「地区の選び方」：ターミナル駅に到着した旅人がパリ市内を馬車で移動した先には滞在先の情報が必要になる。ジョアンヌがパリ市内の交通の次に紹介するのは、ホテルからアパートマン、木賃宿に至るまで、あらゆる種類の逗留先の情報だ。ジョアンヌはこの中で、

観光客にはオペラ座近辺、ビジネス客にはそれぞれの専門に応じた地区を、学生にはカルチエ・ラタンの各地区を勧めている。『パリ・イリュストレ』でジョアンヌは、とりわけ当時の二大豪華ホテル、ル・グラン・トテルとル・グラン・トテル・ドゥ・ルーヴルについて紹介している。ジョアンヌによれば前者は当時の「パリで最も広く最も美しいホテル」である。建設中だったオペラ座（オペラガルニエ）のそばに位置し、客室700と応接室70を備え、他にも食堂、談話室、読書室、撞球室などがありその全てに豪華な装飾が施されていた。宿泊には一泊あたり4フランから30フランの料金がかかった。後者は「パレ・ロワイヤル界限で最も豪華なホテル」として紹介され、特に装飾絵画の飾られた食堂は「パリで最も美しいもののひとつ」と形容されている。宿泊料金は前者に比べると安い、それでも一泊あたり3フランから20フランしている。絢爛豪華なホテルとは対照的に、特ガルニエと呼ばれた安宿について「その極端な料金の安さからも少しも勧められない」としながらもジョアンヌは言及している。ガルニエとは、日雇いなどの低賃金労働者が多く住む不衛生な住宅で、一月の家賃が10フランから15フランの格安の値段で住むことができた。同じような低料金の宿泊施設として他にも大広間にわらぶとんを敷いただけの簡易宿泊所、一泊の料金が平均4スーか2スーのところ（つまり20センチ×10センチ）についても言及されており、当時の風俗を知る上で大変貴重と言える。

様々な宿泊施設に次いでジョアンヌが紹介するのは食事を取る場所だ。レストランにしても高級なもの安食堂まで、値段も様々だが2フランから2フラン50で食事が取れたようだ。他にも、タバコ屋から浴場、病院についての情報もある。

III：ここでは主に公的機関の連絡先が記載されている。「大使館と領事館」では、各国の大使館や領事館の住所と開館時間、それにビザの取得に必要な料金が記されている。例えば「省庁」や「主要行政機関と公的機関」ではそれぞれの機関の問い合わせ先、「警察」ではパスポートの申請方法（国内は2フラン、国外は10フランの料金が必要）、「郵便」では当時の郵便の制度や料金が詳細に記されている。当時のパリにはAからNまでの13の郵便局が存在し、局の管轄内に増設局が開設されていた。例えばH局はカルディナル・ルモワンヌ通り22番地にあり増設局を四局持っていたが、第二局がサルペトリエール病院に、第四局がオルレアン鉄道駅内に存在していた。同様に「電報」の制度や料金に関する情報、「両替商」や「代書屋」についての項目もある。ジョアンヌによれば「代書屋」は「古きパリの風俗の細部」でありながら「教育の普及により日々消滅しつつある」。しかし裁判所の前や街角には依然として数軒の代書屋が店を開いていたようだ。十九世紀なかばにはこうした代書屋はひとつまたひとつと姿を消していったが、企業として印刷も合わせて請け負う事業者も現れてきた。また「新聞を直接購読する人々が増えカフェで人々が時間を過ごすことがパリ市民

の習慣にな」っても、「キャビネ・ド・レクチュール」と呼ばれたフランス版貸本屋の「読書クラブ」も依然として存在した。ジョアンヌが強調するように、これらの「読書クラブ」の利点は最新の新聞や流行の小説が安い料金で読める点にあった。「読書クラブ」は「マドモワゼル・グラツ」や「マダム・カルディナル」の屋号が示すように、女性が経営を任されるが多かったようだ²⁹⁾。

IV「時間割」：ここではパリ市内を次のそれぞれの期間、一日、二日、五日、一週間、二週間、一ヶ月間で周遊するモデルコースが紹介される。推奨されるコースや名所は現代のガイドブックのそれとほぼ同じだが、ところどころ十九世紀的であって、見どころとしてジオラマやパサージュが挙げられているのが特徴的である。この章ではまた名所・旧跡や美術館・博物館などの施設の開館日や開館時間がアルファベット順に記載されている。

4. おわりに

十九世紀は産業革命と結びついた「社会的時間の新しい配分³⁰⁾」が人々の労働や生活を新たに規定した時代だった。一方で社会的時間の再調整にともなう余暇のあり方の変化があるとすれば、もう一方の変化は十九世紀が「活字メディアの世紀³¹⁾」になったことだ。教育の普及や識字率の上昇に加えて輪転機の発明による技術革新により、人々が活字媒体に触れる機会が飛躍的に増加した。十九世紀という時代がもたらしたこれら二つの変化が交差する点に近代のガイドブックは誕生したのである。ジョアンヌのガイドブックシリーズも、馬車から鉄道へ、手紙から電信・電話の時代へ、距離と時間の克服と時を同じくして生まれた。「余暇からレジャーへ」、知識人やブルジョワジーから労働者階級へ、世紀をまたいで拡がっていくまであと一步である。今日私たちが旅とともに手にするガイドブックの原型、さらには日々インターネットで検索する様々な情報の原型は、「距離・時間を加速度的に克服していった³²⁾」十九世紀という時代に求められるのかもしれない。

注

- 1) 本稿は「アドルフ・ジョアンヌの1867年版パリガイド『パリ・イリュストレ』研究」(「松澤和宏教授退職記念論集 *Variété* numéro spécial 2019」名古屋大学文学部・人文学研究科フランス語フランス文学研究室)を加筆、改稿した。
- 2) FRANCON (Marc) : *Le Guide Vert Michelin, l'invention du tourisme culturel populaire*, Economica, 2001, p. VIII.
- 3) Roland BARTHES : « Le « Guide Bleu » », *Mythologies*, dans *Œuvres complètes*, Tome 1, 1941-1961,

- Seuil, 2002, pp. 766-767. (『現代社会の神話 ロラン・バルト著作集 3』下澤和義訳 みすず書房 2005 pp. 203-204.)
- 4) 他には、同じく木版面による挿絵入り新聞「マガザン・ピトレスク」のシャルトンに加えて、ポーランとデュボシェがいる。
 - 5) 小倉孝誠『19世紀フランス 夢と創造』人文書院 1995年 pp. 7-8.
 - 6) Daniel NORDMAN : « Les Guides-Joanne, Ancêtres des Guides Bleus », dans *Les lieux de mémoire*, Tome II. La Nation, sous la dir. de Pierre NORA, Gallimard, 1986, pp. 529-567. (coll. *Bibliothèque illustrée des Histoires*)
 - 7) MORLIER (Hélène) : « Les Guides Joanne : invention d'une collection », *Revue des patrimoines*, no 15, 2011. Consulté sur le site « In Situ » : <http://journals.openedition.org/insitu/524>
 - 8) NORDMAN, 1986, p. 532.
 - 9) Cf. MOLLIER (Jean-Yves) : *Hachette, le géant aux ailes brisées*, Les éditions de l'atelier, 2015, p. 27. et p. 44.
 - 10) 中川浩一氏はこの状況を1970年代の著作の中で次のように説明している。「知識人の間に静かに浸透する海外旅行熱は、産業革命の象徴としての自動車や汽船の普及に伴ってますます幅広い展開を見せていく [...] マレー Murray のハンドブック、ペデカ Baedeker のハンドブーフに代表されるこの時期〔十九世紀半ば〕の旅行案内書は、かなりの知識人でなければ内容をこなせない存在であった。／小さな活字での長文の解説が、旅先でみかけるであろう事物に対して加えられる。具体的な旅行コースについての解説に入る前に、旅行の対象となる地域に対して、体系的な知識を伝授する記事が、読者を待ち受ける。短いけれど要領のよい通史、芸術や文芸といった方面にまで及ぶ解説が、そこには展開され、執筆人には大学教授がしばしば選ばれた。／十九世紀の観光ガイドブックが、このような形態をとったのは、決して不思議な現象ではない。海外旅行を志す人は、ひとかどの知識人だったからである。」(中川浩一『旅の文化史——ガイドブックと時刻表と旅行者たち』伝統と現代社 1979年 pp. 17-18.)
 - 11) 「*Sic quoque docebo* こうして私は再教育するだろう」 Cf. MORLIER, 2011.
 - 12) Cf. LIAROUTZOS (Chantal) : « Les premiers guides français imprimés », *Revue des patrimoines*, no 15, 2011. Consulté sur le site « In Situ » : <http://journals.openedition.org/insitu/486>
 - 13) 十二世紀(1140年ごろ)に著された『カリクスティヌス写本』*Codex Calixtinus*. Cf. 浅野ひとみ「資料『巡礼案内記』」『スペイン・ロマネスク彫刻研究』九州大学出版会 2003年 pp. 197-236.
 - 14) 小倉 1995 p. 64.
 - 15) Cf. ギー・アルベッロ「十八世紀半ばのフランスの道路の大きな変化」下村武訳『叢書アナール 1929-2010』第四巻 藤原書店 2015年 pp. 267-315. 及び本城靖久『馬車の文化史』講談社現代新書 1993年 pp. 60-66.
 - 16) 中川氏はガイドブックの誕生を次のように説明している。「その〔旅行案内書の〕誕生は、大衆の要求によるものではなく、高い知性と深い教養に支えられながら、新興の社会階層として、一九世紀の西ヨーロッパ社会を特色づけたブルジョワジーの要求によったからでもある。」(中川 1979 p. 3.)
 - 17) Cf. アラン・コルバン『レジャーの誕生』渡辺響子訳 藤原書店 2000年 pp. 10-18.

- 18) Cf. GUILCHER (Goulven) : « Les guides européens et leurs auteurs : clefs de lecture », *Revue des patrimoines*, no 15, 2011. Consulté sur le site « In Situ » : <http://journals.openedition.org/insitu/499>
- 19) Cf. 中川 1979 p. 88.
- 20) Cf. GUILCHER, 2011.
- 21) 万国博覧会の特集の直後に位置するジョアンヌ自身による序文には、3月15日の日付が付されている。したがって万国博覧会についての記述も序文と同時期に書かれたとすれば、博覧会開催前に執筆されたと考えられる（万国博覧会の開催期間は1867年の4月から11月まで）。
- 22) *Paris illustré*, pp. XIII–XIV.
- 23) 宮下志朗『パリ歴史探偵術』講談社現代新書 2002年 p. 69. 入市税そのものは第二次世界大戦後まで存続したのちに、付加価値税へと形を変え現在に至る。
- 24) 本城 1993 pp. 68–84.
- 25) *Paris illustré*, pp. XVIII–XX.
- 26) *Ibid.*, pp. XVI–XVII.
- 27) *Ibid.*, pp. XVI–XVII.
- 28) *Ibid.*, p. XXII.
- 29) Cf. 宮下志朗『読書の首都パリ』みすず書房 1998年 p. 173.
- 30) コルバン2000 p. 10.
- 31) 宮下 1998年 p. i.
- 32) *Ibid.*, p. vii.