

旅と日本人 The Japanese and Travel

祖父 江 孝 男*

Takao SOFUE

日本文化の歴史のなかにおいて「旅」というものがどのように発展し、変遷してきたか？ どのように意識されてきたか？ その特色について概観する。まず旅ということばの起源、日本における旅の起源と歴史、左側通行と右側通行、交通機関の変遷、日本人と交通道徳：特に酒のみのモラルの問題……。これらのトピックを通じて、日本人の考え方の特色を分析する。

This article outlines the special features of the way travel has evolved and been the subject of conscious treatment in the history of Japanese culture. First, the origins of the concept of travel are explored and an etymology of the word "tabi" (travel or journey) is also presented. The special characteristics of Japanese thinking are analyzed by looking at such topics as traveler's inns and touring as an expression of Japanese culture, history of Japanese roads, right and left hand traffic, changes in the means of transportation and the traffic mores of the Japanese people, particularly in connection with drinking and driving.

1. 旅ということばの起源

「旅」という問題は文化人類学、そして特に柳田国男の民俗学においては非常に重要な研究課題としていろいろ論ぜられてきた。そこでまずこの「旅」(タビ)ということばの語源だが、実はこれにも2つの説がある。その第1は、旅に出かけるとその食事をば他の家のカマドで炊いてもらわねばならないから、「他火」(タビ)のおかげを得ることになるというところから、タビの語が生まれたのだという説。もうひとつの方は、柳田国男によるものであって、交易を求める「給へ」から出たとする説。すなわち、これは給ぶ(タブ)の命令形であって、この語「タベ」から変化したとする説である。つまり古い時代の旅では食糧をいちいち背につけて、あるいはかついで持って歩くわけにもいかない。そこで行く先々に食糧を乞い求めるわけで、そのときは他家の門口に立って「タベ」(給へ)と唱えた。そこで古い時代にはこのように旅に出て往来する人びとのことをタビといい、またその行為自身をもタビというようになったというのである。なおこの場合、他家に食物を乞うというのは、他家の食物を求めることにより、他家のもつ呪力をわが身にとり入れるという、いわば一種の「合力」により、わが身のもつ力を補強するという呪術的意図があったと考

*国立民族学博物館教授(文化人類学)

えられるのである。

2. わが国における旅の起源と歴史

さてわが国における旅の起源をたずねてみれば、まず古代では貴族が遠隔の地の神社仏閣へ参詣に行くとか、公吏・官吏の公用の旅とかがまず中心となり、これに一般庶民による貢物を持っての旅が加わって、これらが日本における最古の旅のおこりとなったということが出来る。

しかし中世になると、仏教の興隆とともに信仰に密着した旅がさかんとなった。そして室町以降は、農民と商人が経済的に成長して多数の人びとが参詣を行ない、庶民層の旅が活発となった。特に室町末期になると、庶民の参加できる旅として「巡礼」が出てきたのである。つまりちょうどこのころ、四国88ヶ所や西国33ヶ所めぐりが始まったわけで、特に桃山時代に大きな発展をとげた。聖人の通った跡を歩くことによって聖人と一体化するという考えから巡礼が生まれたわけであり、この巡礼によって旅が非常に発達したのである。

さらに江戸時代に入ると、今度は行商人の往来がさかんになったのであるが、一般庶民においては巡礼が著しく発達した点が大きな特色であり、この巡礼がしだいに名所旧跡をたずねる旅へと発展していった。たとえば17世紀なかばの慶安2年(1649)に江戸幕府が諸国の農民あてに出した、有名な「慶安

お触書」は農民の生活のきわめてこまかい点に到るまでいちいち指示を加え、勤儉貯蓄をきびしく強制したものととして歴史上よく知られているが、このなかには「みめかたちよき女房なりとも、夫のことをおろそかに存じ、大茶を呑み物まいる遊山ずきする女房を離別すべし」という項がある。「どんなに美人の妻でも、お茶ばかり呑んで物見遊山の好きな女は離別してしまえ」といっているのがあって、個人のプライバシーへ遠慮なく踏みこんでくる当時のおかみの権威にはあきれぬ他はないのだが、それはともかくとして、このお触書によってみれば、当時はすでに農民の間においても娯楽のための旅行が一般化しつつあったことがわかる。

旅がこのように大きく発展するに到った理由をさかのぼって考えてみれば、まず第1にあげられるのは「経済の発展」という事実であって、元禄期までに名子、下人が解放されたこと。そしてまた、都市が発展して商人の経済力が著しく強くなったことを指摘することができる。こうした経済的発展をバックにして旅の発達もまた可能となったのである。これに加えてもうひとつ。金銀貨の鑄造流通で貨幣の携帯が楽になったという事実が旅を可能にしたのであった。なお加えてもうひとつ第3の要因をあげるなら、参勤交代の制度が確立してくるとともに道路や旅館の整備が著しく進んだということも見逃がしてはなるまい。たしかに古代の状況をさかのぼってみるならば、旅館もなく食物を得ることもできぬまま行きだおれとなっていた者が非常に多かったことが報ぜられているし、これからみれば旅館と道路の発達の重要性を忘れることはできないであろう。

3. 旅館・回遊文化

なおここで「旅館」の歴史についてみるならば、「旅籠屋」（ハタゴヤ）ということばの起源を考えるならば、まず「旅籠」とは「旅籠を開いて食事をととのえる」の意味である。また旅行者は食糧を携帯して、「木賃」すなわち燃料代を支払って炊事した。つまり温湯をわかし、そのなかへ自分の携帯した「乾し米」を浸して食べられる状態にして食べたのであり、こうして木賃宿なる名称が生まれるに到った。

しかしこれがしだいに変化して、後には旅舎の持っている米を旅人が買って炊飯し、その米価とマキ代を支払うようになり、したがって食糧をいちいち携帯しなくてもよいようになったのであるが、こう

した方式はその後さらに変化して、旅館の側ではじめから食事を炊事して客に供するようになっていった。つまり入湯、茶菓、御飯、御酒といったものが客に供せられるようになっていったわけであり、こうして旅そのものも、ずっと快適なものとなり、楽しむ要素はますます大きくなっていったのである。

こうしてみると、わが国の交通史の特色はその中核をなしているのが巡礼と社寺参詣であることがわかる。それというのも日本の歴史のなかで、人びとが全く自己の発意にもとづいて計画することのできる旅は、ずいぶん永いこと、社寺参詣だけに限られていたからであって、これが後になってしだいに発展して名所旧跡をたずねることとなった。

なおわが国の巡礼は先にも触れたように、四国88ヵ所というごとく、ぐるぐるまわるのが特色である。念のために註釈をつけておけば、巡礼というものは日本だけでは決してないのであって、キリスト教ではパレスチナへ、イスラム教ではメッカへ、そしてインドでは仏教興隆後、ヒマラヤ山中へというごとく、それぞれの宗教発祥の地へと足を運んで訪ねることが巡礼として伝統的に行なわれている。つまり外国ではpilgrimなることばが「聖地をめざす人」の意味に使われている。それに対して日本での巡礼は、弘法大師などの聖人の足跡を追体験して歩く人の意味なのであって、だからこそ、集団で、グルグルと歩いたのである。多田道太郎はこの点を指摘し、日本独特の「回遊文化」はこうして生まれたのだと論じている。現在の日本の大きな特色であるところの団体旅行（海外では往々にしてノーキョーが団体旅行の代表のごとくなっている場合が多いようだが）などもこの系統に属するといつてよいだろう。

4. 日本の道路の歴史

さきに日本の道路は参勤交代によって大幅に整備されたこと述べたが、江戸時代のなかば近くの安永4年(1775)来日して、しばらく長崎の出島オランダ館の医官として滞在していたスウェーデンの植物学者兼医学者のC. P. ツンベルグ(正確にはトウンベリと記すのが正しいが、わが国では従来ツンベルグと書いている場合が多いので、ここでもそれに従う)の書いた日本紀行のなかには筑前の黒田藩領を通過したときの状況が次のようによく記してある。

「この王国内いずこにおいても道路は非常によく手が入っていて道幅広く且つ排水のために溝がつい

ている。……各国王は年に一回、参勤の旅をしななければならない故に、その通過前に道に砂がまかれ、掃除をされ、塵埃馬糞はことごとくとりぞかれるのである。暑気甚だしいときには砂塵を鎮めるために撒水するの注意さえる。また秩序を保ち、旅人間にけんか口論なからしめんために、首府の方向に赴くものは道の右側を歩み、首府の方向よりかえるものは左側を歩むことを強制する規則を設くる位に深く注意を払っているのである。歐洲の如何なる国においても日本における如く、愉快に且つ容易に旅をし得るところなきことを断言しうる。もっともこの国では歐洲の如く道路を破壊する馬車の用を知らないのだからそれだけ道路の維持が容易である。…日本人を漸く野蠻の域を脱したのみで、我々が自負している文明の高き位置には遠く離れているものと多分信じていられるだろうと思う大部分の読者諸子はかくの如く注意と用心の行き届いていることに驚異されることと思う。しかし歐洲の道路が放任されているのに反し、日本の道路はあらゆる点で愉快な趣を呈していることは正銘の事実なのである」(C. P. ツンベルグ・山田珠樹訳「日本紀行」東京、駿南社、昭3)

これで見ると、18世紀なかばすぎにおいては日本の道路はヨーロッパの国々の道路よりはずっとすぐれた状況にあったことがわかる。もっともこのツンベルグは外国からの特別の賓客として上製のかごにゆられて行ったのであるから、「日本における如く、愉快に且つ容易に旅をし得る国はヨーロッパにはない」と言っているところなどは若干割いて考える必要もあるかと思うが、しかしそれにしても日本の道路の整備状況は相当に程度の高いものであったことは認められると思う。

ただしこのツンベルグも伊勢の関町から桑名の城下へ行く途中においては、家々の便所が往来に向かって開いている上に、肥つぼが並んでいるため、その悪臭はすさまじく、殊にその悪ガスが目をおそい、だれのまぶたもはれてしまって血がにじむしまつで、まさに「視覚で楽しむところも嗅覚のために高い税を払わされてしまった」と書いている。

またこのツンベルグからおよそ50年後に彼と同じく長崎出島の医官となったドイツ人の医師 P. F. シーボルト(これも正確にはジーボルト)は文正9年(1826)に東海道をわたり「この道路は地を平らにし、小石や砂をおき、その上をつき固めて歩行できるように砂をしくだけである」と書いている。ヨーロッ

パにおける如く、馬車のために石をしいて舗装するなどのことがない点を感じてこう書いたのだらうと思われる。なおこの文政9年とは、弥次喜多の膝栗毛が出てから4年目のことであった。

それからまた、英国の外交官で安政5年(1859)、つまりシーボルトより30年ほどおくらせて駐日総領事として江戸へ着任したR.オールコックはその著「大君の都」のなかで次のように書いている。

「ローマと同じく日本人は立派な道路を持っている。国内を走る大君(將軍)の道である東海道という公道は、ヨーロッパの最も立派な道と比較することもできよう。日本の道は幅が広く平坦で、よく整備され、十分に碎石を敷きかため、両側の堂々たる樹木は焼けつくような日射しから日蔭を与えられており、その価値をどんなに評価しても評価しすぎることはほとんどない。ところが道路から目を転じて、郵便局、郵便、電信、敏速な運送を含む広い意味での人為的な通信手段ということになると、ヨーロッパのもっともおくれた国よりもはるかにおけている」(山口光朔訳)

これによってみる限り、少なくとも街道はひろく整備されていたことがわかるし、また特に参勤交代の影響の大きかったことが推察されてくる。

ただし、東海道といえども相当に通行人の数は多く、したがって混雑していたものであるらしい。さきほどのシーボルトの頃に出た「膝栗毛」のなかの静岡県藤枝の宿のくだりでは、「ふるしきちよいと肩にかけたる田舎のおやじ、馬のはねたるに驚き逃げるひょうしに、北八へつきあたる」というところがある。このために北八は水たまりの中へころげてしまつてこのおやじとけんかになるのだが、こんなことがおこるほど、混雑していたということになる。

なお江戸時代の広い道の基準は大体5間(9m)で、たとえば小田原城の東海道はこれであつたし、またこうした大きな街道以外でも、堺とか酒田といった町のなかの主要道路はこれであつた。しかし一般の城下町となるともっと狭く、ところによっては2間半とか1間半にすぎず、浜松など「遠州浜松広いようせまい。横に車が2挺たたぬ」という歌がある。また金沢の場合など大手門の正面にあたる所だけは火急のとき、騎馬部隊が十分通れるように幅を10間もとつてある。それでここを十間町というのであるが、それでいて町のすみの方になると、1人でカサをさせば道幅一杯になってしまうといった狭さであつた。こうしたことの背後には敵襲を防ぐ目的も多

分にあったのであるが、江戸の場合にも狭い道ばかりゴタゴタしている点では同じだったらしい。

5. 左側通行と右側通行

さきに記してきたような道路において、人びとは左側通行であったのか、それとも右側通行であったのか？ 武士が刀を左側にさしていたから、互いにすれちがう武士どうしがサヤアテをおこさないよう左側通行が生まれたという説など一般に有力なものとしていわれているが、これはどうも俗説の可能性が強い。

実際のところは、どうも領地によっていろいろ違っていったものらしく、たとえば先に引用したツンベルグの紀行のなかには、18世紀の後半の筑前・黒田藩領では「秩序を保ち、旅人間にけんか口論なからしめんために、首府の方向に赴くものは道の右側を歩み、首府の方向よりかえるものは左側を歩むことを強制する規則」があったという記述がある。この記述のしかたはいささかはっきりしないが、右側通行を示しているものと考えてよいだろう。しかし文政9年(1826)のこれも先に引いたシーボルトの記述によると「この国では左側通行の規定を守って道中の秩序を守っている。この左側通行は大きな橋の上でも見たことである」

なお週刊朝日の昭50.9.30増刊号のなかに一読者の送った写真が掲載されているが、これには次のような説明がついている。

「大正11年、左側通行キャンペーンの仮装行列です。このころ自動車の通行がようやく激しくなって、規則の必要が生じてきたのでしょう。ここ埼玉県の新田村(現草加市)でも、警察が音頭をとって左側通行を徹底させるために仮装行列が出ました。……」これによってみると、農村地帯では左側通行の規則もそれほど浸透していなかったように思われる。都市および主要街道すじに限られていたのかもしれない。

それからまた明治の初年、東大における生物学の初代教授として来日した英国の動物学者E.S.モースは大森貝塚の発掘者として、また進化論を最初に日本へ伝えた人としても著名であるが、彼が残した「日本その日その日」の明治15年(1882)のところには次のような記述がある。

「……東京で娘と一緒に歩いていた時、ゆっくりと千鳥足で歩いて行く三人の男を追い越した。我々は人に追いつき、そして断らずに彼を追い越すことが、

失礼であるとされているのを知らなかった。我々の無礼を憤った一人は先へ走って行き、振り向いて路を塞ぎ、我々を斬り倒す如く、空想的な刀を空中に振り上げた。彼の二人の仲間は、笑いながら彼を引き捕えて、連れ去った。明らかにこの男は多少酔っていたのである。」

これによってみれば、細い道で他人を追いこすにあたっては必ず声をかけて挨拶するということがエチケットとして存在していたものらしい。

6. わが国における交通機関の変遷

そもそも車輪(wheel)なるものの起源は人類学や文明史でしばしば問題にされる大きな課題である。というのも、われわれは慣れっこになってしまって、往々にして見過ごしがちなのだが、車輪のついた車(くるま)の発明によって物や人の運搬がずっと楽になり、この結果として人類の文化もこれまた急速に発展したということがいえるからである。

現在までの研究の結果によれば、車輪のついた車はユーラシアの草原地帯遊牧民の間で古代のある時期に発明されたもので、相当古い時代に世界各地へ伝播して行ったものであるらしい。世界で最古の車は今のところ、メソポタミヤのウル遺跡から発掘されたもので、シュメル王が乗っていたと推定される戦車、すなわち雄牛のひく4輪車であった。またインド最古のモヘンジョダロ遺跡にも2輪車のわだちが残っている。中国でも4輪車が少々と、きわめて多くの2輪車が圧倒的に使われてきた。このようにユーラシア大陸では古くから車輪が重要な存在であって、西欧ではギリシャ、ローマ時代、すでに戦車や運搬車がさかんに使われていた。

これに対して新大陸では白人文明の入る以前には車というものが全くなかった。アメリカ・インディアンは車の助けを借りることを全く知らず、たとえば北米の草原地帯に住む種族では物を運搬するのにソリ状の道具を使用して犬にひかせるが、ソリを草や土の上をガタガタ走らせる代わりにそれに車輪をとりつけてはるかに速度を高めるという工夫は全く思いつかなかったのである。

日本の場合においても、先史時代の遺跡からは車が全く見つかっていない。しかし奈良時代に書かれた日本書紀には「天皇の車をつくる部族」として「車持部」(クラモチベ)と、その首長として「車持公」(クラモチノキミ)とが記されているので、明らかにこの時代には牛にひかせる車があったものと思わ

れる。おそらくは原史時代ないしは歴史時代のごく初期になんらかの経路を経て大陸から車が入ったと思われる。しかし欧米の場合に比べると1000年近くも遅れることになったのであった。

こうして奈良時代には力車とよばれる、人力でひく荷車と牛車とがあり、牛車のほうは皇族の専用であった。ところが平安時代になるとこの牛車に京都の貴族がみな乗るようになったものと思われる。そして「ギッシャ」と発音していた。ただし天皇は牛車に乗らず、もっぱら蓮台(コシ)に乗った。牛と農耕神との関連性から、牛に重い車をひかせないという考えが理由になっていたともいわれている。

とにかく平安時代においては牛車が非常に多く使われていたようで源氏物語の「車争い」によると毎年の葵祭の際は貴族たちがいずれも牛車に乗って殺倒し、鴨川の堤防は交通まひをおこすのが常だった。六条御息所(みやすどころ)の牛車と葵の上の牛車とが葵橋近くではち合わせて、互いに押し合った結果、六条の車が押しもどされて大破したという。また祭り見物も早いもの勝ちでよい場所をとるさわざとなり、定刻前にやって来た平重盛はもう満員で自分の牛車をおく場所がなく、よくみると人間はこないのに席取り用の空車がおいてあるので、これを鴨川へたたきこんでよい場所を奪い、そこへ自分の牛車を駐車させて見物させたという。

こうした牛車は平安時代を最盛期として室町時代後期まで続くが、その後コシの時代を経て安土桃山時代、そして江戸時代には駕籠にとって代わり、牛車は姿を消していった。1200年ごろに書かれたといわれる鴨長明の「方丈記」のなかの治承4年(1180)の「福原遷都」の項には次のような記述がある。「立ち並んでいた人々の住居は、日がたつにつれて荒れはててゆく。家はこわされて淀川に浮かび、宅地はたちまちに畠に変わってしまった。人心もすっかり改って、武家風に、乗馬ばかりを重んじ、牛車などを使う人もいない……」。平安時代の末期、牛車が急速に衰えていくありさまがよくうかがわれる。

さて先にも述べたごとく安土桃山時代から江戸時代になると牛車は駕籠にとって代わられることとなったが、これはこの時代に入って旅行距離が大幅に拡大されたのに対して道路の状況は牛車による旅行を可能にはしなかったからである。しかし小範囲にわたる運搬の役を果たすものとしては牛車は以前よりもさらにあちこちで使われるようになっていったようで、江戸でも寛永の江戸城普請のとき牛車は京

都から入ってきた。それからまた大津・京都間の東海道は牛車で米運びをしたらしく、その目的で道路も石だたみで舗装されることとなった。これに加えて、地方の城下町でも牛車がふえることとなった。駿府(今の静岡)や仙台などその例である。

しかし牛車と並んで運搬用として登場し、しだいに牛車をぬいて珍重されるに到ったのは大八車であり、とくに江戸などにおいては著しくさかんとなったものらしい。ことに明暦の大火以後、急増した。この大八車は2輪車に荷をのせて8人の人間で引っぱった。そこで代八から大八車という名がついたのである。いろいろな記録によると、この大八車は江戸中期にはかなり普及していて、享保12年(1727)には江戸中での合計約2000両であった。こうして享保7年(1722)には次のようなおふれが出されている。

「大八車や牛車の馬子たちが往来でわがままなふるまいをせぬよう以前にふれを出したにもかかわらず、いっこうにききめがない。特に最近では牛馬の口をとらず、放し追いにして往来の人をもよけようとしなないのは不届きである。しかるところ、神田多町の清佐衛門が使っている車引きどもが幼年の者に傷をさせた。けが人がもし死ねば、死罪に処すべきところだが、右の車引き6人、残らず遠島処分にして主人には過料を命じた」とある。

また同13年には神田の仁兵衛と清六の2人が牛込で15才の少年をひき殺したため、仁兵衛は死罪、清六は遠島に処したという記録が残っている。とにかくこうしてみると、交通事故はすでにこのころ、江戸のまちなかでひんぱんにおこっていたものらしく思われる。

7. 日本人と交通道德:特に酒のみのモラルについて

有名な徒然草(つれづれぐさ)のなかに次のような箇所がある。現代語の訳で紹介してみると……。

「世の中には合点のゆかないことが沢山ある。なかでも殊に甚だしいのは、人に酒をすすめることであって、なにかという酒をすすめて無闇に飲ませて面白がるのは何のためかわからない。……他人のことでも見ていて実にはいやなことだが、平素は分別あるような顔をしていかにも偉そうだと思っていた人も、ひとたび酔うや無闇と笑い騒ぎ、しゃべり散らし、烏帽子はゆがみ、紐はずれ、裾をまくりあげて脛をむき出し、慎しみもなにも忘れたようすはふだんと同じ人とはまるで思えない。……また外聞のわるい面白くもないことばかりで、しまいには、

相手に与えたのでもないものを勝手にとって縁から落ちる。帰りには馬や車の上から転んでけがなどもする。また歩いて帰る連中は千鳥足で大路をよろよろし、筑土や門のところで、口にもできないようなことをする（えも言はぬ事どもしちらし……）」

どうもこうやってみると、この徒然草の書かれた1330年ごろと600年後の今日とはあまり変わってはいないことがわかる。ここで上にも出てきた「酒の無理じい」は日本古来のいわゆる「まれびと信仰」に関係があると考えられる。ここで「まれ」とは「貴重な」という意味で、「まれびと」とは「まれに訪れる、よろこぶべき神聖な者」の意味であり、かくて異郷からの訪問者に対しては全力をあげて歓待するのである。この際、日本古来の歓待の方式は相手に対して酒食を強いることであって、よく知られる修験道の天狗強飯（ごうはん）の風もまさにこれなのである。こうしたところから「酒の無理じい」の風は現在まで続き、これが「飲酒運転」を大いに多くしていることは否定できないと思う。

それからさらにアルコールが入ったときのアルコールの力に対する弱い抵抗力、いいかえれば「酒に飲まれてしまう度合の著しさ」はこれまた600年前から今日まであまり変わらぬ日本的パターンとして、欧米人のアルコールに対する反応形態とはっきり対照させることができよう。欧米、ことにアメリカなどの場合は、アルコールを飲んでも、できるだけ酔っていることを外へあらわさないよう最大限の努力を払い、酔っていることが少しでも外部へ現われた場合にはすでに紳士として市民としての限界を越えたものとして扱われ、軽蔑、あるいは嫌悪の念を以って扱われ、社会的圧力がかかる。（この点は同じ欧米人の間でもサブバリエーションがあり、概してカトリックの影響下にあるラテン系民族の間ではアルコールに対して寛容であり、ラテンアメリカなど殊に著しい。加えてソ連などは帝政ロシア以来の伝統によって、酒に対する寛容度は相当に大きい。他方プロテスタント系諸民族ではいずれもアルコールに対して厳格で、アメリカなど特に著しい。）

しかしながら日本の場合とはといえば、酒を飲んだらすぐさま酔っぱらってそれを表面に出すことがむしろ期待され、酔いをおもてへ現わさぬひとはむしろ「かたぶつ」として疎んじられてしまう。したがって酒に早く酔っぱらい、酔いのなかに身をまかせることを歓迎する雰囲気がある。そして酒に酔ってさえいれば、「酒の上でのことだから」と社会一般

も酒に対してはきわめて寛大である。日本の社会が酔っぱらいを甘やかしているといわれるゆえんはここにある。

このような社会的心理的因子のために、そしてまた、ある程度の先天的な生理的因子も加わり（最近のアメリカにおける研究では黄色人種は白色人種に比べて明らかに先天的にアルコールに対して弱いといえるらしい）、欧米人に比べて日本人はアルコールに対する抵抗力がきわめて弱い。交通とアルコールの問題、つまり飲酒運転の問題を考えるにはこの点を十分に考える必要があると思う。昭和50年4月に行なわれた国際交通安全学会のシンポジウム「日本人と交通」において岡並木氏は「飲酒運転による事故の度合はアメリカにおける方が日本よりずっと高いのであって、日本におけるごとく、アルコールを少しでも飲んで運転したらすぐ捕まるというのは非人道的でナンセンスだ」という意味のことを述べておられたが、飲んだアルコールの量と事故の頻度の比率をとってみたらアメリカのほうがはるかに低くなると思われる。アメリカの場合は、午前零時から1時、2時までのパーティでウィスキーを飲みつづけてもさしてそこを辞して自分の車のハンドルを握ればたちまちシャンとなって運転していく。先に述べたようにアルコールに対する抵抗力が強いからである。アルコールに対する抵抗力が著しく弱い日本人を、同じようなゆるい法律のもとにおいたとするならば、事故はたちまちのうちに急増するに相違ない。はたして岡並木氏のいわれるように考えてよいものか。同量のアルコールに対する反応様式の民族差、人種差ということをも十分考慮に入れる必要があると思われるのである。

参考文献（アルファベット順）

- (1) 原田伴彦『日本町人道』講談社、現代新書、昭43
- (2) 林屋辰三郎他共編『風と流れと』朝日新聞社、昭50
- (3) 北貝俊夫『旅と交通の民俗』岩崎美術社、昭45
- (4) E.S.モース、石川欣一訳『日本その日その日』Vol.3、平凡社、東洋文庫、昭46
- (5) 細畑雪湖『交通風俗』（長坂金雄編日本風俗史講座、第11巻所収）雄山閣、昭4
- (6) 高橋 徹『まれびと、巡礼、ノークヨーさん』『季刊人類学』Vol.5 No.4、pp.188-215、昭49
- (7) C.P.ツンベルグ、山田珠樹訳『日本紀行』駿南社、昭3
- (8) 辻村 明『日本文化とコミュニケーション』日本放送出版協会、NHKブックス、昭43
- (9) 和歌森太郎『遊びの文化史』日本交通公社、昭48
- (10) 山本 信『日本人の旅・雑考』エッセ・スタンダード石油KK広報部、エナジー叢書、昭50