

特集食Ⅱ

旅と食文化

<p>江戸時代</p> <p>庶民の旅 『お伊勢さん参り』 年間400万人</p>	<p>明治</p> <p>明治5年(1872年) 日本初の鉄道 新橋～横浜間29kmを53分 (現代では約25分)</p> <p>明治18年(1885年) 最初の駅弁は宇都宮駅 『おにぎり2個とたくあん』 値段は5銭(現代の価格で600円)</p> <p>明治28年(1895年) 日本初食堂車が走る 1899年5月25日 山陽鉄道(現・山陽本線)</p>	<p>大正</p>	<p>昭和</p> <p>昭和33年(1958年) 海外旅行も自由に行けるね</p> <p>昭和39年(1964年) 東京オリンピック開催</p> <p>東海道新幹線開通 『ひかり』東京～大阪 『ひかり』の愛称は56万回の公募で2万票を集め1位となった名前</p>	<p>平成</p> <p>平成12年(2000年) 新幹線から食堂車が消えた</p> <p>平成21年(2009年) 平成22年(2010年) 高速道路が1,000円(ETC)</p>
---	--	-----------	--	--



三重大学人文学部・准教授
森 正人 Mori, Masato
[URL] <http://faculty.human.mie-u.ac.jp/mori/>

紀勢本線車内にて

旅は

1924年にスタートし2004年にひとまず休刊するまで、現在のJTBにより79年間も発行されていた月刊旅行雑誌『旅』がありました。『旅』は、旅の目的、方法、魅力、規範を喧伝することで日本の近現代観光を牽引してきました。観光は違いを見つけるシステムです。日本各地の風景や文化の違いを提示し、あるときにはそれを作り出し、それによって自分の住む土地とは違った場所にわざわざ行ってみたいと思わせるのです。

食べながら移動

不思議なことに『旅』で戦後しばらく郷土食が取り上げられることはほとんどありませんでした。各地の食文化の違いが人びとを惹きつけるようになるのはかなり後のことのように。ただし当時の鉄道はまだ長い時間をかけての移動を余儀なくしました。その中で空腹を満たす駅弁は重要なアイテムでした。

● 明治28年(1895年)

鉄道局「停車場立売服装」規定

- とりうち帽子
- 売り子服装
- こん無地木綿のはっぴ
- お弁当
- パッチ

● 昭和33年(1958年)

- 売り子さんはお弁当(当時100円程度)を一人で一日平均1万円
- 年齢は23～24歳
- お給料も当時の公務員の初任給の約二倍(大卒10200円)

人気No.1 富山の「ますずし」

売り上げNo.1 崎陽軒の「シューマイ弁当」

● 平成22年(2010年) ●

三重県の駅弁

亀山市 名松線

松阪市 参宮線

志ぐれ茶漬/850円(要予約)
(有いとう弁当店(亀山市御幸町))

モー太郎弁当/1260円
駅弁のあら竹(松阪駅売店 松阪駅JR改札横)

花形産業「駅弁」

戦後の復興とともに旅行が再びさかんになる1950年代後半。1958年の『旅』に駅弁に関する記事が掲載されています。清潔な調理場では大量に調理するために機械化が推し進められていました。駅弁業界は大きな収益を上げていたようです。また、当時の有名な駅弁13種類も紹介されています。その多くは保存の利くスシ類です。今ほど食事の多様化が進んでいなかったこと、また、冷蔵技術がまだまだだったことなどが要因ではないでしょうか。

近くなった日本

しかし記事はこの駅弁の厳しい将来をも予見しています。駅弁販売業者はアイスクリーム、雑誌、タバコなどの雑貨類の販売権を失い、列車の速度が速くなったことで素通りされたりして駅弁を売るチャンスがなくなるというのです。

今、駅弁は田舎への旅行番組やローカル鉄道とセットとなり、郷愁を誘いながらテレビ番組に登場します。また、鉄道駅を離れてデパートの駅弁フェアでも、ご当地グルメとして販売されています。駅弁は、観光のような他との差異を作り出すシステムの中で商品化されています。それこそが日本の食文化ではないでしょうか。