

ジャック・ロンドンと下関

森 孝晴

1. ロンドンと九州, そして下関

下関は、薩長同盟のかかわりがあるからか、はたまた歴史的にも九州の玄関口に位置していたからか、九州のマスコミでは沖縄と並んで九州圏に組み込まれて報じられたり論じられたりすることが多い。ジャック・ロンドン（1876-1916）は、1904（明治37）年1月25日に横浜に着き、2月6日に釜山（プサン）に向けて下関を発つまで、日本に13日間滞在したが、このうち実に半分以上の8日間を下関を含む九州圏で過ごしたのだ。

もともと、東京で日本軍によって足止めを食ったことに耐えられず一日も早く朝鮮に渡るため少しでも近づこうと勝手に九州へ向かったロンドンだったが、思うように出国できないばかりか門司で逮捕されるというハプニングまで起こってしまったために、計画したより時間がかかってしまったのである。しかしこの滞在がとても興味深い作品を生み、またロンドンの日本観に大きな影響を与えたわけで、このことについては2つの拙論「ジャック・ロンドンと門司・小倉」「ジャック・ロンドンと長崎」でも触れてきた。

ロンドンは鹿児島には来たことはないが、もし、このあと日露戦争の最前線に行つて黒木為禎に会い、そのあとの帰国後にさらに長沢鼎に会うのが、九州に来る前のことであつたなら、彼は万難を排して鹿児島を訪れただろう。なぜならこの二人は薩摩藩（今の鹿児島）の元武士だったからである。1900年出版の新渡戸稲造著『武士道』をすでに読んでいたロンドンにとって明治維新を動かした「武の国薩摩」はぜひとも見てみたい土地だったはずである。しかし運命とは不思議なもので、鹿児島を外して朝鮮に渡つた彼は黒木のいる第1軍に偶然従軍命令を受け、日本軍のやり方に半ば感心し半ば呆れて帰国したところ同じソノマ郡内に長沢が待っていたのである。

つまり、彼が訪れていない鹿児島を含む九州圏は日本で最もロンドンに関わりの深い地域だということになる。したがって、鹿児島との関係を詳述した拙著『ジャック・ロンドンと鹿児島』と上述の2つの論（「ジャック・ロンドンと門司・小倉」と「ジャック・ロンドンと長崎」）はまさに〈ジャック・ロンドンと九州〉シリーズの各論なのである。そしてこのシリーズは、本論「ジャック・ロンドンと下関」をもって一旦完結するのだ。

ところで、すでに上述の拙著でも詳しく述べたことではあるが、キングマンや古川や辻井の著書や論文をもとにしてロンドンの日露戦争従軍の旅を簡単に振り返り、下関にいたのはいつのことなのかを特定しよう。

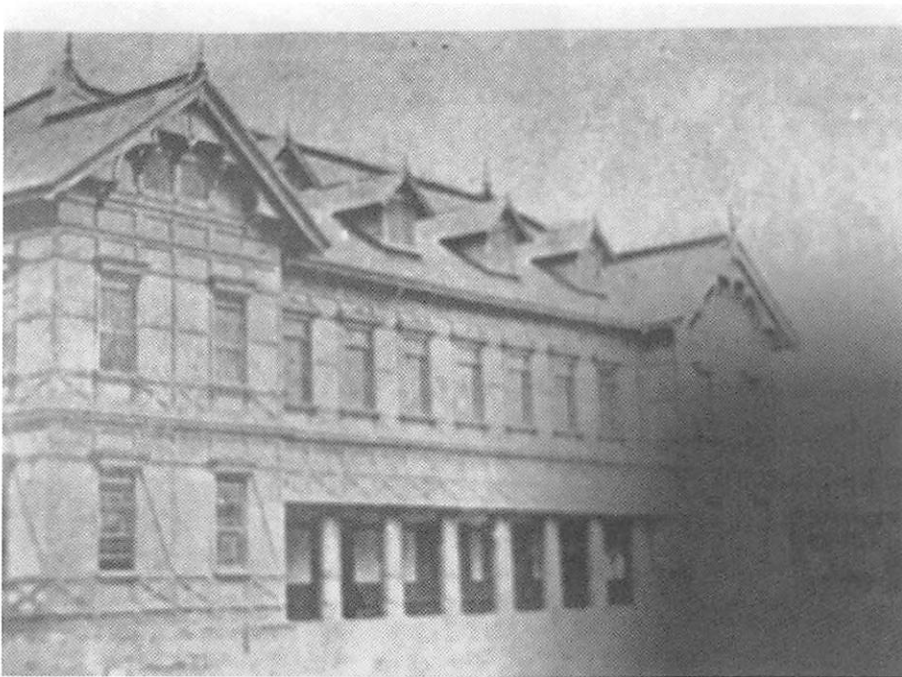
2. 九州圏の旅と下関滞在

日露戦争が勃発したまさにその年の1904（明治37）年の1月25日（月）にロンドンは横浜に着いた。中田によればさらにこの日のうちに東京に着いている（中田1981：300）。『日本国有鉄道百年写真史』によれば、1885（明治18）年にはすでに横浜から東京も列車でつながっており、どちらからでも西に向かえるようになっていた。留め置こうとする軍部の指示が待ちきれないロンドンには28日（木）には汽車に飛び乗って神戸に向かった。ところで、この神戸で撮られたと思われる写真が残っている。駅のホームで撮られたものだが、門司で多くの写真を没収されているためこの一枚しか残っていないのだ。おそらく、この写真は軍港の門司や長崎の写真ではないので没収を免れたのだろう。



ロンドンが撮った写真

神戸からは2月6日にならないと船は出ないと知った（中田1981：300）ロンドンは1泊して、翌29日（金）の朝にはさらに長崎に向けて神戸を発っている。長崎は朝鮮半島に近いし、何といっても日本を代表する港町だから、ここへ行けば何とか朝鮮に渡れると思ったのだろう。納得できる選択である。ただ当時はまだ関門トンネルも関門橋もなかったため、ロンドンはまず下関まで汽車でやって来たはずだ。



ロンドンの降り立った馬関駅（下関駅）
（『日本国有鉄道百年写真史』より）

ここでまず下関に初めて足を踏み入れた彼は、そこから3年前に開業した関門連絡船で門司港に渡りそのまま門司駅（現在の門司港駅）から九州鉄道会社の機関車で長崎へと急いだのである。神戸から長崎までは22時間かかったそうだから、長崎に着いたのは1月30日（土）の午前中だったと思われる。

さてこうして長崎に着いたロンドンは丸一日近くここに滞在している。ということは長崎市内に宿泊したと推測され、旧長崎駅（現在の浦上駅）に降り立った彼は、朝鮮に渡る船のチケットを入手するため人力車で市内に向かったとみられる。ロンドンには31日（日）に長崎を発って門司に向かっているから、30日（土）の夜は長崎に一泊したことになる。この日は長崎の町や港を見たり、チケットを手に入れようと歩きまわったりした挙句、ホテル（ロンドンのリストによれば、外国人向けの「長崎ホテル」だと思われる）に泊まったわけだ。この辺りの経緯については「ジャック・ロンドンと長崎」に詳しい。

そもそもロンドンには、ソウル行きの汽船を念頭において長崎に向かったのだが、済物浦（サイモッポ）行きの船が2月1日に門司から出航することを長崎で知ったので、翌31日（日）の汽車で門司にとんぼ返りをしたらしい。さらに、20時間以上をかけて門司にたどり着いているので、ずいぶん手間がかかったことになる。

31日（日）の夜に門司に着いたロンドンは、その晩は棧橋通付近のホテル（「群芳閣」ではないか）に泊まったようだ。翌2月1日（月）の朝にさっそくホテル近くの大阪商船会社門司支店の事務所で（済物浦ではなく）仁川（インチョン）行きのチケットを買った彼は、ほっとしたのか、その足で街に出て門司警察署に逮捕されるという羽目になる。この辺りの経緯については、ロンドン自身の手になるエッセイ「ジャック・ロンドンはいかにして日本の留置所に入りそして出てきたか」や拙論「ジャック・ロンドンと門司・小倉」に詳しい。



ロンドンが逮捕された門司警察署 (今村1979: 49)

1日(月)のうちに小倉に送られたロンドンは、小倉警察署で尋問を受け、翌2日(火)の朝に小倉地区裁判所で裁判(略式と思われる)を受けて、罰金を払い、カメラを没収される。その夜にはホテルに戻ったが、どうやらこの時に(門司の印象が悪かったからか)下関まで引き返して「山陽ホテル」(ロンドンのリストに記載がある)に入ったようだ。この2日(火)の夜に「大阪朝日新聞」の記者がホテルまで訪ねてきているが、この時のやり取りについては「ジャック・ロンドンと門司・小倉」で触れた。なおロンドンは2月3日に下関で上述のエッセイを書き、チャーミアンに手紙を書いている。

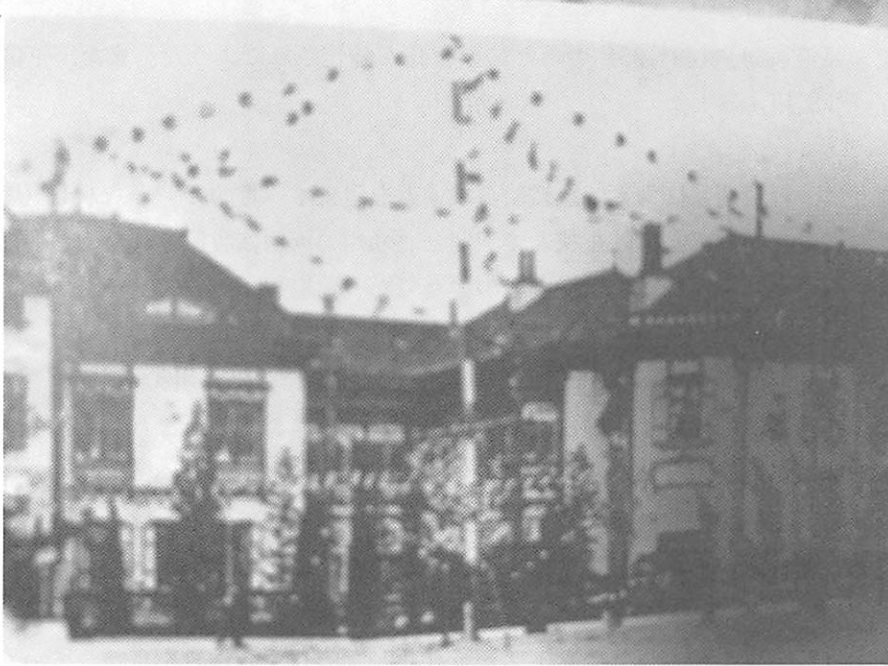
4日(木)に下関にいたことがわかっているので、逮捕されたことで門司からの出航が叶わなかったロンドンは引き続き下関でチケットを探していたものと思われる。結局6日(土)にサンパン船でようやく釜山(プサン)に向けて下関を出航しているから、まとめるなら、ロンドンの下関滞在は1月29日に長崎を目ざしている時に船への乗り換えのために途中下車した数時間(?)と、裁判のあとの2日(火)の夜に山陽ホテルに戻って6日(土)に朝鮮に向けて出港するまでの、合わせて5日間ほどということになる。しかし、九州圏滞在8日間のうちの5日間を下関で過ごしたということは案外長い時間である。

ただロンドンは、この決して短くない下関滞在については、上記した朝日新聞の記者との一件以外、残念ながらほとんど何も書き残していない。門司と小倉での逮捕と裁判の事件が大きすぎる出来事であったためかもしれないし、あるいは関門地区というのは一つの地区としてとらえられることも多いので門司の話の中に吸収されてしまったためかもしれない。

3. 山陽ホテルについて

古川によれば、この九州圏滞在中でロンドンが宿泊したホテルのうちで唯一事実関係が明確になっているのが「山陽ホテル」である。現在の下関には存在しないものの、当時は下関駅に付属する有

名な直営ホテルだったようだ。いわゆるステーションホテルの先駆けだ。廣間の論文等をもとにこのホテルについてみてみよう。



山陽ホテル（日本国有鉄道百年写真史』より）

山陽ホテルは旧下関駅（山陽鉄道の下関駅のことで、「馬関停車場」と呼ばれた。現 JR 下関駅とは違う場所にあった。馬関とは、下関の古称）に付属する形で1902（明治35）年11月に建てられ、開業した。ロンドンが泊まる一年と少し前のことである。1923（大正12）年に二代目の建物が建設されているが、初代の建物も洋式2階建ての立派な作りである。旧下関駅は大陸への海の玄関口としてにぎわったので、このホテルには皇族や政府高官も泊まったそうだ。

ロンドンが訪れた1904年当時は、彼が泊まれるようなホテルはこのホテルくらいしかなかったし、駅には付属しているし港には近いしと便利だったはずだ。長崎ホテルの場合と同様に、ここに泊まったのは当然と言えは当然だった。ロンドンはこうして、国際的に通用するようなホテルが次々と生まれつつあった日本の状況をも確認したわけである。

4. ロンドンの見た下関について

ロンドンが下関滞在中にチケット入手に駆けずり回っていたことはほぼ間違いないところだが、それでも5日間もそこにいれば町の様々なものや建物などを目にしたことだろう。まず第一に触れるべきものは軍事関係の場所や建物であろう。「ジャック・ロンドンと門司・小倉」でも引用したが、羽原によると、

一八九九（同三二）年の要塞地帯法によって、関門一帯は下関要塞地帯として指定され、機密保護を目的に立ち入りや撮影などが規制されるようになった。地域全体が戦時体制に組み入れら

れたのだ。門司周辺の軍事基地化の第一歩、といえるだろう。(羽原2011: 121-122)

ということで、日清戦争(1894-95)のあとに要塞化が強化されたようだ。また、下関要塞についてさらにもう一つ引用すると、

下関要塞とは、日清開戦に備えて敵艦船海峡通過を阻止する目的で、一八八七(明治二十)年から十数年の歳月をかけて、海峡を挟んで下関と北九州の両側に設置された砲台群の総称で、その数は一九ヶ所に上り、西日本では最大級の要塞であった。(北九州2006: 52)

という状況であったのだ。拙論には「関門地域の方台配置図」(北九州2006: 54)も掲載したが、これを見れば、門司だけではなく下関にも多くの砲台が準備されていたことがわかる。

ロンドンが下関に戻ったのはスパイ容疑により門司で逮捕され小倉で拘留されるという経験をした後のことだから、当然関門地区が要塞地帯であることは理解していたわけである。そういう目で下関全体を眺めれば日本がいかに戦争準備をぬかりなく進めているかを実感を持って感じ取ったことだろう。

またロンドンは、山陽ホテル以外にも下関が近代化し国際化する施設を目撃していた可能性が高い。すでに触れたように彼は数日の間下関に滞在しているから、港に近いところにあった「下関英国領事館」を見ただろう。現存のしゃれた建物は、現在は「旧下関英国領事館」と名乗り重要文化財としての指定も受けているが、これは実は1906(明治39)年に現在地に新築移転したもので、ロンドンが見たものではない。最初の下関英国領事館はここから北に少し歩いたところにあり、商店であった日本家屋を仮の領事館として1901(明治34)年に開設されたものだった。ロンドンはこの英国領事館を珍しそうに見たかもしれない。

もうひとつ、こちらは間違いなくロンドンが見かけたであろうと思われる施設がある。それは「下関南部町郵便局」である。やはり港に近い場所にあり、旧下関英国領事館にも近い。下関に残る洋風建築物としては最古の建物で、1900(明治33)年に赤間関郵便電信局として現在地に新築移転された。だからロンドンが目にした可能性は極めて高い。この郵便局は現在も使用されており、使用中の郵便局の中でも最古のものだそう。



現存する下関南部町郵便局



下関南部町郵便局の中庭のテラス

5. 下関でロンドンは何を感じたか

門司、小倉、長崎でロンドンが何を見、何を感じたかについては各拙論ですでに述べてきたが、それは、モダンでにぎやかな街、急速に近代化・産業化する様子、軍事要塞化しつつある状況などである。門司で逮捕されたことで悪い印象も受けただろうが、それ以上にそこに日本の脅威を感じただろう。日本がロシアと戦うなどということはロンドンからみて無謀なことだっただろうが、日本人の底力のようなものを九州圏で感じただろう。

目まぐるしい8日間に及ぶ九州圏滞在のあと下関を出航するとき、ロンドンは何を思っただろう。日本はなめてはいけない国だと感じたのではないか。日本人の滑稽なところ、理解しにくいところ、恐ろしいところを感じ取り、それを抱えて朝鮮に渡って今度は日本軍といっしょに活動して、さらに日本や日本人の底知れない部分を確認したのではなかったか。その思いは朝鮮に渡ってそれ以降黒木や長沢に出会うことで、彼自身は意識していなかったとしても、九州圏の印象や経験として、その後のロンドンの作家人生や彼の人生観に大きな影響を与えていると言えるだろう。

13日間の日本滞在、そしてそのうちの8日間の九州圏滞在の最後に下関でこの日本旅行の総括をせよ。それがその後に書かれる「ジャック・ロンドンはいかにして日本の留置所に入りそして生きてきたか」「ロシア戦争従軍記」「黄禍」「もしも日本が中国を目覚めさせたら」「比類なき侵略」「戦争」などの作品に少なからず生きたはずだ。その影響もまた興味深い。

文献

- 古川暢朗 (1999). "Official Documentation of Jack London's Arrest in Japan" 『西南学院大学英語英文学論集第40巻、第1・2合併号』福岡：西南学院大学.
- 羽原清雅 (2011). 『「門司港」発展と栄光の軌跡 夢を追った人・街・港』福岡：書肆侃侃房.
- 原田博二 (1999). 『図説 長崎歴史散歩 大航海時代にひらかれた国際都市』東京：河出書房新社.
- 廣間準一 (2015). 「鉄道会社初のホテル事業進出経緯——「山陽ホテル」の歴史的意味——」『大阪観光大学紀要 第15号』大阪：大阪観光大学観光学部.
- 今村元市 (編) (1979). 『ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 門司』東京：国書刊行会.
- Kingman, Russ (1979). *A Pictorial Life of Jack London*. New York: Crown Publishers, Inc.
- (1992). *Jack London A Definitive Chronology*. Middletown: REJL.
- 旧下関英国領事館公式リーフレット (2016). 下関：旧下関英国領事館.
- London, Jack (1970). Edited by King Hendricks and Irving Shepard. *Jack London Reports*. New York: Doubleday & Company, Inc.
- 北九州地域史研究会 (編) (2006). 『北九州の近代化遺産 門司 小倉 若松 八幡 戸畑』福岡：弦書房.
- ロンドン, ジャック (2014). 辻井栄滋・森孝晴・芳川敏博 (訳). 『ジャック・ロンドン名論卓説集 ノンフィクションから見えてくるもの』東京：明文書房.
- (2011). 辻井栄滋・芳川敏博 (訳). 『ジャック・ロンドン多人種もの傑作短篇選』東京：明文書房.
- 森孝晴 (2014). 『ジャック・ロンドンと鹿児島——その相互の影響関係——』鹿児島：高城書房.
- (2014). 「ジャック・ロンドンと門司・小倉」『鹿児島国際大学国際文化学部論集 第15巻、第2号』鹿児島：鹿児島国際大学国際文化学部.
- (2015). 「ジャック・ロンドンと長崎」『鹿児島国際大学国際文化学部論集 第16巻、第1号』鹿児島：鹿児島国際大学国際文化学部.
- 森望 (2014). 『明治の長崎 撮影紀行 小川一真と江南信國のはるかなる旅路』長崎：長崎文献社.
- 村崎春樹 (2014). 『意外と知らない長崎県の歴史を読み解く! 長崎「地理・地名・地図」の謎』東京：実業之日本社.

- 長崎県高等学校教育研究会地歴公民部会歴史分科会（編）（2005）.『長崎県の歴史散歩』東京：山川出版社.
- 中田幸子（1981）.『ジャック・ロンドンとその周辺』東京：北星堂書店.
- 日本国有鉄道（1972）.『日本国有鉄道百年写真史』東京：日本国有鉄道.
- （1974）.『日本国有鉄道百年史』東京：日本国有鉄道.
- 佐々木いさお（2013）.『歴史・鉄男と訪ねる門司と海峡』福岡：海鳥社.
- 下関南部町郵便局公式リーフレット（2016）.下関：下関南部町郵便局.
- 外山幹夫（1990）.『長崎 歴史の旅』東京：朝日新聞社.
- 辻井栄滋（2005）.『二十世紀最大のロングセラー作家——ジャック・ロンドンって何者？』東京：丹精社.
- 弓削信夫（2014）.『明治・大正・昭和 九州の鉄道おもしろ史』福岡：西日本新聞社.