

ジャック・ロンドンと門司・小倉

森 孝 晴

1. ロンドンの日露戦争従軍の行程

現在は門司港レトロで人気を博し多くの観光客でにぎわう門司港を、アメリカ作家ジャック・ロンドン (1876-1916) は歩いてそして逮捕されるという事件に見舞われた。まずは、ロンドンの従軍記のトップを飾ったレポート「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」(“How Jack London Got in and out of Jail in Japan”) (1904) (ロンドン 2014 : 70-80, London 1970 : 26-32) やラス・キングマンの *A Pictorial Life of Jack London* と *Jack London A Definitive Chronology* を利用して、ロンドンの足跡をたどってみよう。

ロンドンは、日露戦争 (1904-1906, 明治37年~38年) の取材のため1904 (明治37) 年1月25日 (月) に横浜に着いた。28日 (木) には汽車で神戸に向けて発った彼は、翌29日 (金) にはさらに長崎に向けて神戸を出発し、22時間かけて長崎に着いたと記されている。30日 (土) は長崎に滞在したようだが、31日 (日) にはさらに22時間をかけて門司へ向かった。

この日の夜に門司に着いたとみられホテルに入ったと思われるが、翌2月1日 (月) には門司の町へ出て逮捕され、小倉に護送されている。2日 (火) は小倉地区裁判所において審理され、5円の罰金とカメラの没収を言い渡された。この日の夜はホテルに戻るが、大阪朝日新聞の記者がホテルのロンドンを訪問している。

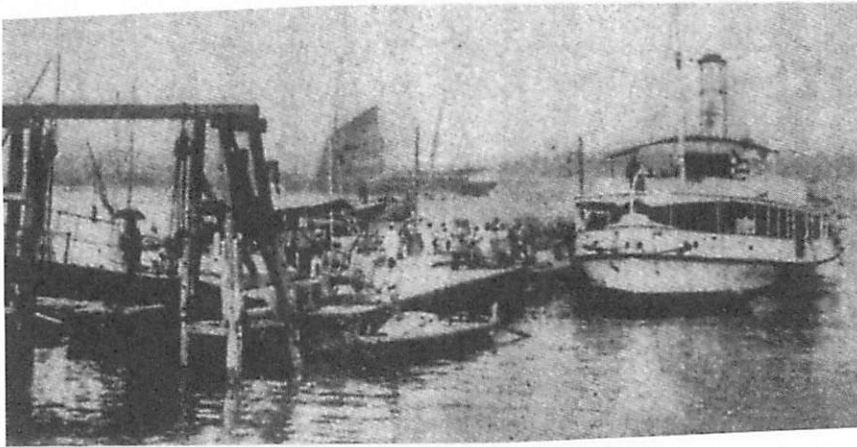
4日 (木) にロンドンが下関にいたことがわかっている。朝鮮の仁川 (インチョン) に向けて出港する予定にしていたが、トラブルがあって結局6日 (土) にようやく釜山 (プサン) に向けて出港している。その後彼は薩摩出身の黒木為楨陸軍大将率いる第一軍に従軍して鴨緑江まで達し、激しい鴨緑江決戦を目撃する。この川を越え中国領内の鳳凰城まで進むが、軍の対応に失望して帰国を決心し、6月30日には帰宅している。

さて、ロンドンはどうやって門司までやって来たのだろうか。1901 (明治34) 年には山陽鉄道が馬関駅 (1902年に下関駅と改称された) まで開通していた (佐々木 2013 : 49, 弓削

キーワード：ジャック・ロンドン、日露戦争、門司、小倉、逮捕

2014:97) から、ロンドンが神戸から下関までまず汽車でやって来たはずである。そこから長崎までどうやって行ったかだが、この頃はまだ関門のトンネルも橋もなかった。しかし下関から長崎まで船で渡ったとするのは現実的ではない。なぜなら、当時すでに「門司—博多—鳥栖—長崎間」の鉄道が開通していた(弓削 2014:210) からだ。1888(明治21)年に私鉄の九州鉄道会社が創立され、1890(明治23)年には博多—久留米間が開通し、これを両側に伸ばして、翌1891(明治24)年には下り側は熊本駅まで上り側は門司駅(現門司港駅)までつながった(弓削2014:22, 70)わけだし、同年に鳥栖から長崎までの開通から延伸が始まり、1898(明治31)年に鳥栖—長崎間が全通した(弓削 2014:43-46, 210)のだった。ただし、この当時の長崎駅は今の長崎駅ではなく、手前の現浦上駅のところにあった長崎駅だった。(弓削 2014:211)

ロンドンはおそらく1901(明治34)年に開設された関門連絡船(佐々木 2013:49, 弓削 2014:97)で下関から門司港へ渡ったのだろう。しかし、なぜそのまま門司にとどまらずそのまま長崎に向かったのかは分からない。長崎は江戸時代から海外に開かれた港として知られていたのでここへ行けば朝鮮に渡れると思ったのかもしれない。いずれにせよ、ロンドンは長崎まで行き、また門司に戻ったのである。古川暢朗によれば、濱物浦行き船は門司から出航すると知って長崎から門司に舞い戻った(古川 1999:48)ようだ。



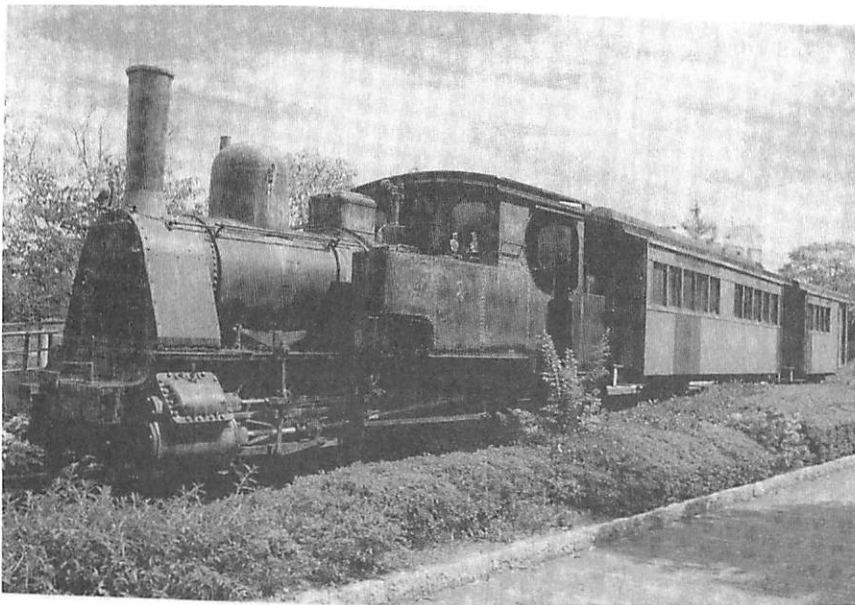
明治末の関門連絡船(羽原 2011:177)

では、ロンドンが乗った汽車はどんな機関車だったのだろう。記録・資料が残っている。佐々木いさおは次のように述べている。

九州鉄道の技術は、明治二十年十一月に来日したドイツ人技師ヘルマン・ルムシュテルによるところが大きく、ドイツから小さなB型(動輪2軸形)タンク機関車が輸入された。最初の機関車輸入は明治二十二年ドイツのホーエンツォレルン社から三両、クラウス社が

ら七両であるが、外観は両社ともよく似た機関車であった。その後クラウス社製B型タンク車は二十両に増加し、クラウス社製C型（動輪3軸形）タンク車も四両輸入され、博多—久留米間の主力機関車となった。（佐々木 2013：68）

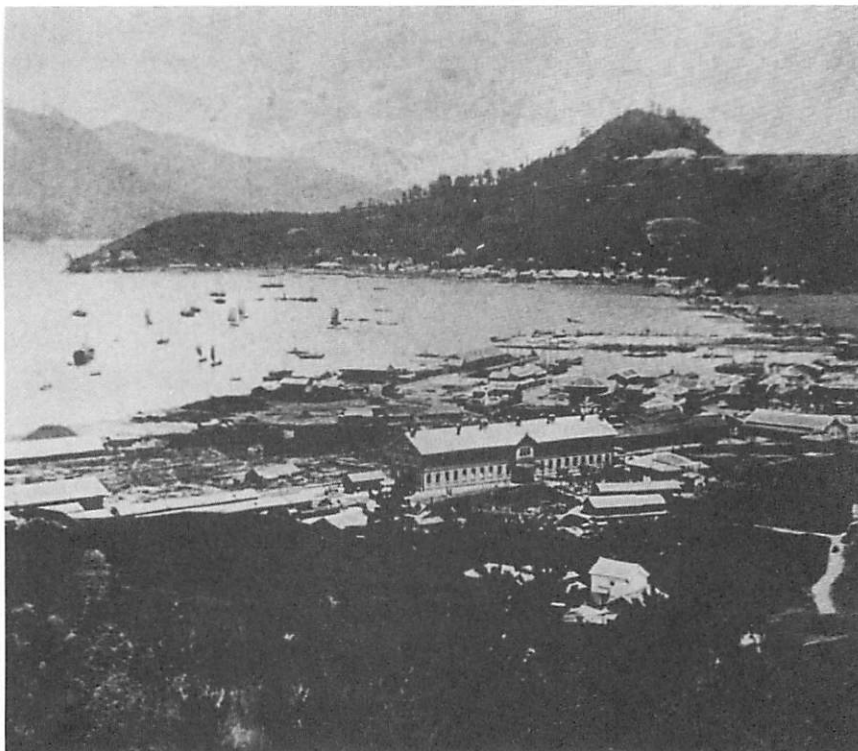
佐々木の言う「その後」とは1894（明治27）年のことで、クラウス社製のB型機関車は九州鉄道会社の本線、今の鹿児島本線を走った（弓削 2014：47）が、ロンドンが来日した1904（明治37）年当時の機関車は、客車内に電灯はなく各車両の天井にはランプが吊り下げられていて、発車時刻5分前になるとチリンチリンと鈴を振って乗客に知らせた（弓削 2014：48-49）そうだ。ロンドンがこのB型に乗ったのはほぼまちがない。



クラウス社製B型機関車（佐々木 2013：70）

2. 当時の門司と門司駅

ロンドンが訪問した現在の門司港レトロすなわち北九州市門司区はかつては門司市であった（羽原 2011：7）。1889（明治22）年に文字ヶ関村となった門司は、1894（明治27）年に門司町、1899（明治32）年には門司市へと昇格した。人口は3万人を数えた（羽原 2011：110）そうだ。以下の写真を見ると、明治20年代から30年代にかけての門司の発展の跡を感じることができる。



明治20年代後半のものと思われる門司の写真。中央の洋風建築が九州鉄道株式会社の本社（現存）。（今村 1979：9）



大正4年撮影の門司港全景。市街地の形が整っている。（今村 1979：10）

ロンドンが来た1904（明治37）年当時は門司港周辺の町づくりが急速に進んでいた時期で、浅野セメント門司工場（明治26年創立）などの工場や軍事施設が建設されつつあったようだ（今村 1979：95）。また、「棧橋通り付近には明治中ごろ開業した高級旅館もいくつかあった」（佐々木 2013：91）が、石田旅館、川卯旅館、群芳閣などが有名で（今村 1979：71-72）、ロンドンの言う「ホテル」とは、棧橋通り沿い、あるいは同通り付近にあったこれらの宿のどれかであった可能性が高い。



川卯旅館（明治25年頃開店）（今村 1979：71）

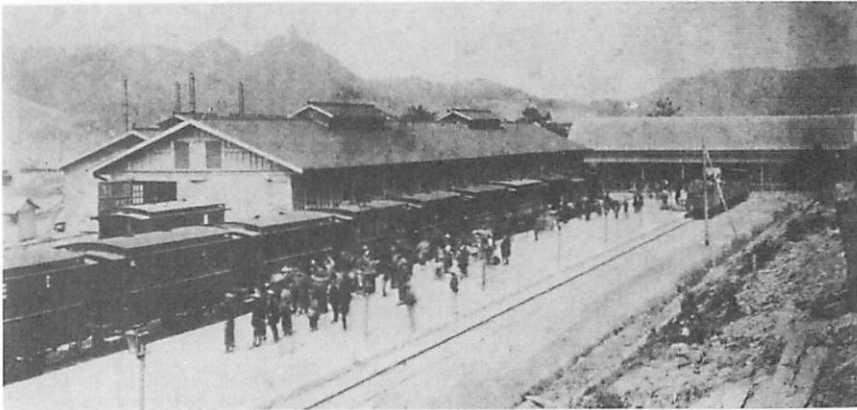


群芳閣（明治20年代末に創立）（今村 1979：71）

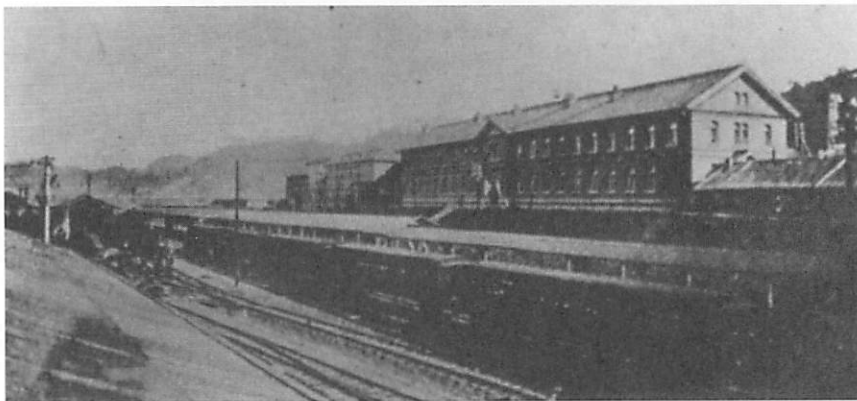
さて、ロンドンが長崎を経由してたどりついた「門司駅」とはどんな駅だったのだろうか。昭

和17 (1942) 年に、門司駅は門司港駅となり、隣の^{だいり}大里駅が門司駅となったという経緯 (弓削 2014 : 108) がある。したがって、当然のことながら現在の門司駅はロンドンが降り立った門司駅ではない。また、門司港レトロを象徴する建物の一つである現在の門司港駅は当時の建物とはまるで違い、位置も少し離れていた。当時の門司駅をめぐる歴史的経緯を若干追ってみよう。

私鉄の九州鉄道会社は1888 (明治21) 年に創立され、1891 (明治24) 年に門司駅が開業し同社の本社が博多から門司に移転してきている。この時建てられた本社の建物が現在の九州鉄道記念館である。これは門司港レトロでも現存する最古の建物の一つで、門司駅のすぐ山側にあった。つまり、ロンドンが来た当時の門司駅は九州鉄道記念館のすぐ下側にあったわけで、駅を降りたロンドンがこの建物を見たのは間違いない。どんな感想を持っただろう。当時の門司駅と九州鉄道会社本社を見てみよう。



明治24年開設当時の門司駅 (今村 1979 : 19)



九州鉄道会社本社 (のち九州鉄道管理局, そして記念館) (今村 1979 : 18)



現在の九州鉄道記念館（筆者撮影）（右下方が初代門司駅の位置）
ロンドンはまさにこの建物を見た

1891（明治24）年4月1日に開業した門司駅の当初の駅舎は、今の九州鉄道記念館の海側のすぐ下にあった。つまり、現在の門司港駅の位置から約200メートル山側にあったのだ。海寄りの現在地に門司港駅が新築・移転・開業したのは1914（大正3）年のことだ。したがって、ロンドンが門司に来た時には門司駅は海岸からはやや離れていて、門司港から10分ほど歩いて駅に向かい長崎に向かったのだろう。

3. 門司と小倉におけるロンドンの足跡

ジャック・ロンドンにとって門司滞在はとんだアクシデントになってしまったが、彼は実際のところ門司と小倉においてどこを歩き、何を見たのだろうか。「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」（“How Jack London Got in and out of Jail in Japan”）（1904）（ロンドン 2014：70-80, London 1970：26-32）に従ってロンドンの足取りを追ってみよう。なお、このレポートに明確に書いていないことについては状況証拠などによって推測し、可能性の高いルートや行動を提示することにする。

まずロンドンは、長崎からの汽車で1904（明治37）年1月31日（日）の夜に、門司駅に着いたものと思われる。当然すぐに宿をとる必要があるので、駅からほど近い棧橋通りの旅館に泊まったと考えるのが順当だろう。すでに触れたことだが、1900（明治33）年当時の棧橋通りには新築の旅館が建ち並び、棧橋通り近くの西本町には銀行が次々と建てられていたことで、この通りはモダンな街並みだった（佐々木 2013：66）そうだ。これもすでに上記したが、ロンドンは当時棧橋通り付近で有名だった石川旅館、川卯旅館、群芳閣のいずれかに泊まった可能

性が高く、特に群芳閣は、既に見たように、ロンドンの言う「ホテル」のイメージに最も近い4階建ての立派な建物である。



明治末年の棧橋通り。手前の和風建築が川卯旅館。洋風建築が三井物産門司支店（明治32年～）。写真右側が海岸方向。ロンドン写真は写真右から左方向へと歩いた。（今村 1979：12）

2月1日（月）の朝にロンドンは、まず大阪商船会社門司支店の事務所で仁川（インチョン）行きの切符を買い、棧橋通りを歩きだした。実は大阪商船会社門司支店は現存しており、門司港レトロの中心、第一船溜まりの岸にあってレトロの主な見どころの一つになっている建物である。ただし、今はイベントホール、ギャラリー、休憩スペースなどとして使われている。



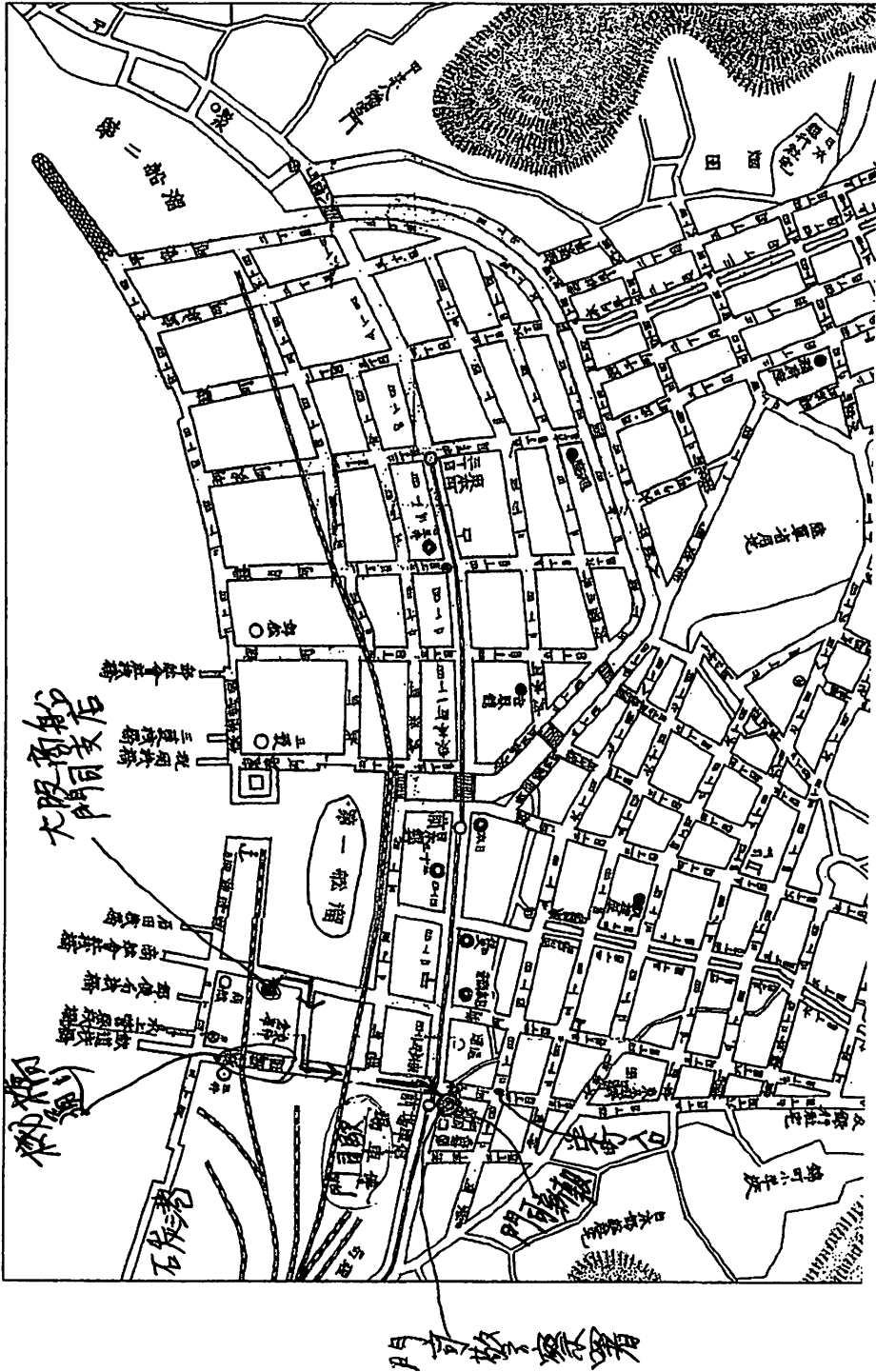
大正6年に新築された大阪商船門司支店（今村 1979：63）



現在の大阪商船門司支店の建物（筆者撮影）

大阪商船門司支店は、1891（明治24）年に門司出張所として開設された。門司港開港（1889年）から2年後のことである。1897（明治30）年に門司支店に昇格したが、実は現存している建物は、ロンドンが来た時にはなかった。現存するしゃれた建物は出張所と同じ場所に1917（大正6）年に新築されたものなのだ。ただ、彼が切符を買ったのは間違いなくこの場所なのである。ここで切符を買ったロンドンは、2枚上の古いほうの写真においては車が写っている通りを右方向へ一本先の棧橋通りを、すぐ上の写真で言えば右に見える通りを奥へ一本先の棧橋通りを、左方向へと歩いたわけだ。

ここで地図を見ておこう。これは大正元年ごろの門司中心部の地図である。ロンドンが訪れた時の町の状況にかなり近いだろう。



大正元年ごろの門司中心部の地図 (佐々木 2013 : 64)

(矢印と手書き文字は筆者)

ロンドンは、大阪商船門司支店で切符を買って外へ出て、地図上の矢印のように歩いて線路を越えてすぐ右のところにある門司警察署において逮捕されたのである。しかし、その間にもエピソードがある。その箇所を引用してみると次のようだ。

大阪商船会社の事務所で切符を買って、私はそれをポケットにしまいこんでドアを出た。日雇い労働者が四人、綿花の俵を運んでこちらへやって来た。自分のカメラでスナップ写真を一枚撮った。子どもが五人遊んでいたの、また一枚撮った。日雇い労働者たちが一列になって石炭を運んでいたの、また一枚、これが最後の一枚だった。(ロンドン 2014 : 70-71)

この時「洋服を着てとても狼狽した感じの日本人の中年男」(ロンドン 2014 : 71) がロンドンを制止したため、彼は写真を撮るのをやめた。

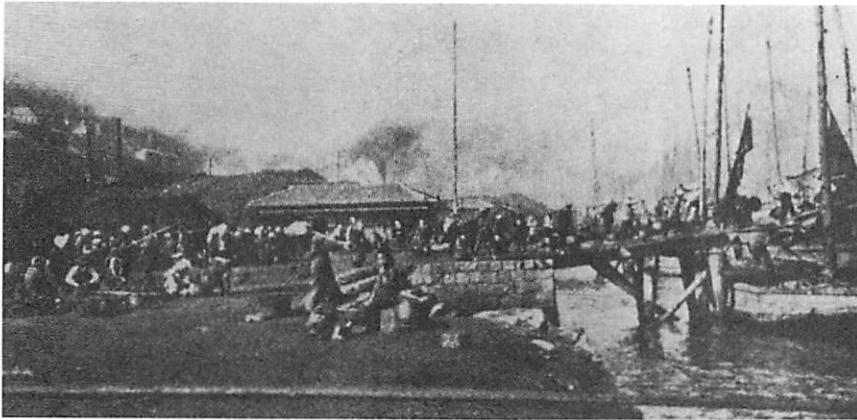
栈橋通りは人通りの多い通りで、門司のメインストリートだったから子どもが遊んでいたたり荷役のための港湾労働者などが見られたのは当然だった。しかし、石炭運びの労働者たちをロンドンが見かけたのには理由があったのである。羽原によれば、次のような背景があった。

筑豊で掘り出した石炭は、はじめは舟で、そのあと鉄道が取って代わって、下流の若松や門司などに輸送される。運ばれた石炭は、船に人力で積み込まれる。(羽原 2011 : 134)

石炭は鉄路で門司港に到着する。その石炭は、機械化が進むまではすべて人力に頼っていた。つまり、汽車から降ろし、これをバイスケと呼ばれる籠に盛り込み、天秤棒で担いで、貯炭場なり^{はしけ}解に運ぶ。これを、沖待ちの巨大な汽船に届けて、また人力で運び上げる。輸出用の石炭のほかに、船の燃料としての石炭が必要で、これはバンカー（燃料庫）に入れる。

そうした積み込みの仕事は分業化され、籠に入れるのは女傭、貯炭場への運搬や船積みまでは^{おか}陸仲仕、海での仕事は沖仲仕による。(羽原 2011 : 145)

ロンドンが見かけたのはこの^{おか}陸仲仕だったのだ。すでに触れたように、ロンドンが来た当時の門司駅はまだ現在の門司港駅の駅舎ではなく、位置も違って、海岸からはやや遠かった。したがって、駅で降ろされた石炭は、^{おか}陸仲仕によって200メートル以上運ばれていたのである。



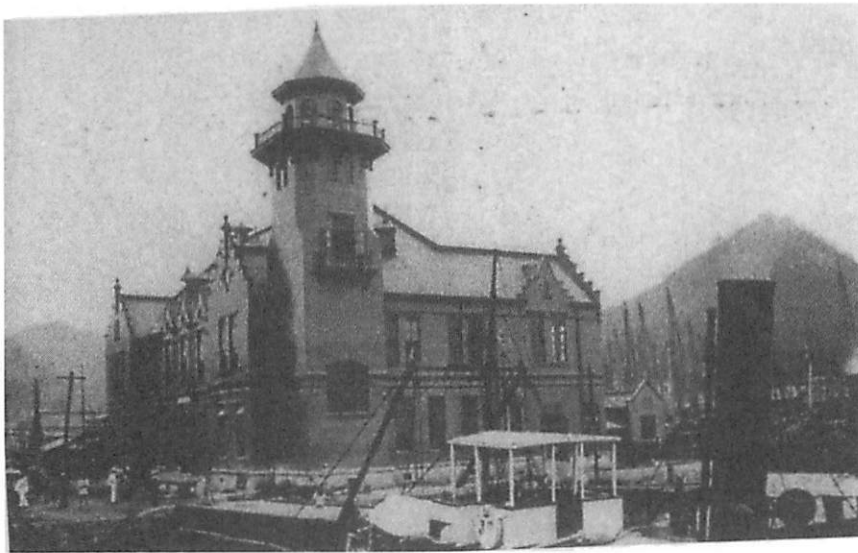
明治末期の石炭積み込みの様子。陸上からはしけ船へと、天秤棒をかついで、石炭を籠から直接船に移している。(今村 1979 : 40)

しかし、おか陸仲仕や子どもたちの写真を撮っていたくらいのものでなぜロンドンは制止されたのだろう。制止したこの中年男は何者だったのだろう。それについては、もう少しロンドンの足取りを追ってから解明してみたい。

男が去るとロンドンには、写真を撮るのをやめ、人力車を呼んで通りをぶらついた。この時彼がどこを回りどこを見たかは、言及がないので不明だ。しかし、おそらくにぎやかな栄町あたりか中心街の西本町あたりを見たのではないか。ロンドンがどんなものを見たのだろう。彼が見た可能性のある、当時の建物をいくつか見てみよう。



モダンな西洋建築の三井銀行門司支店 (1899年～, 東本町) (羽原 2011 : 22)

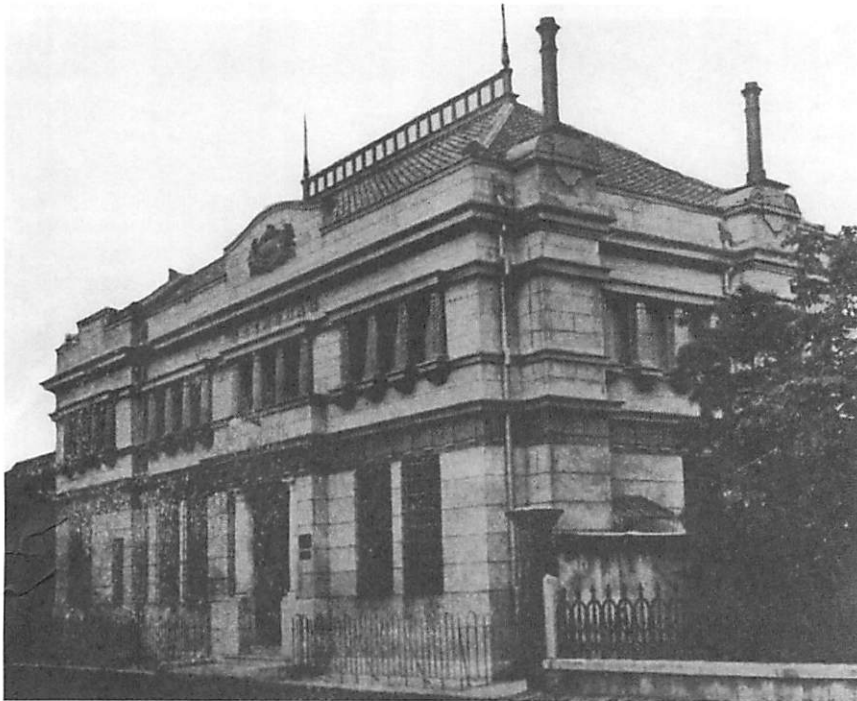


初代の門司税関 (東港町) (羽原 2011 : 24)

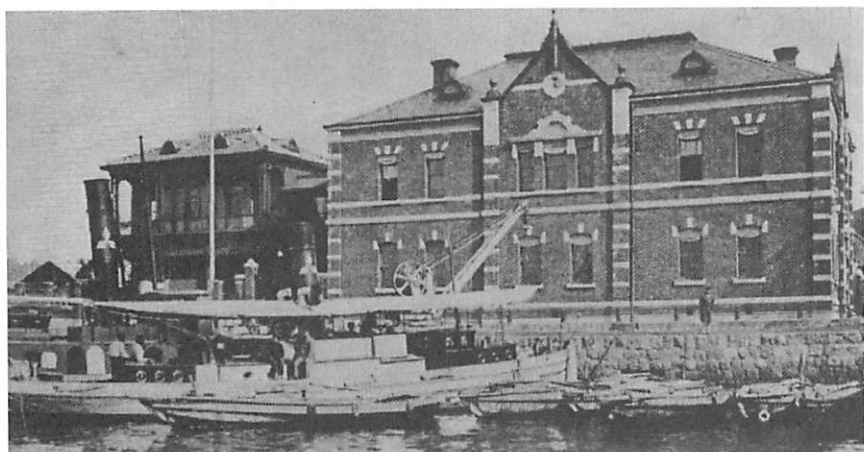
現在門司港ホテル (第一船溜まりの岸にある) の北に見えるいわゆる「旧・門司税関」の建物は、1912 (明治45) 年に建てられた二代目の門司税関を再現したものだ。ロンドンが見たと思われる初代の建物は、1895 (明治28) 年に新築された木造瓦葺二階建てである。



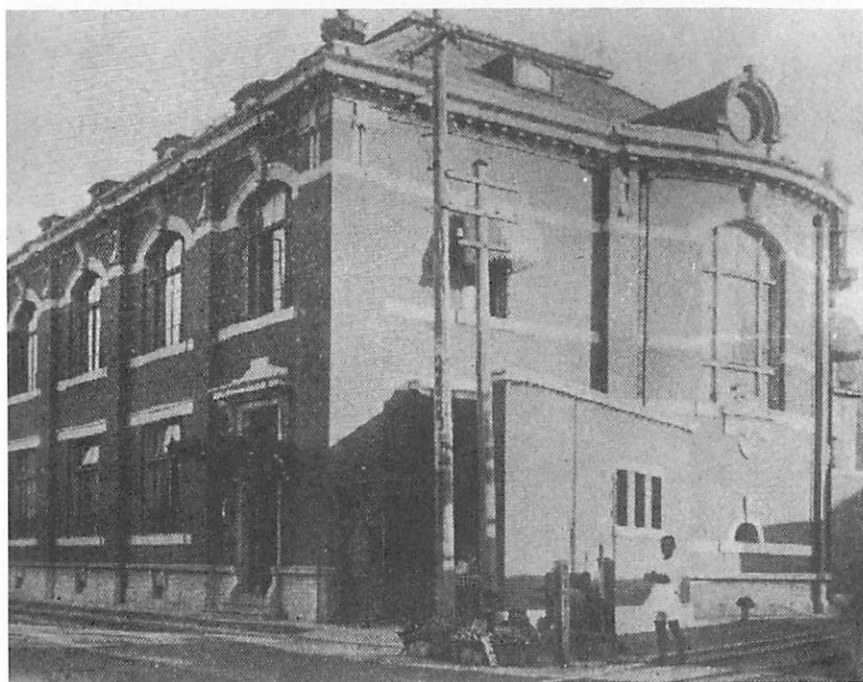
福岡県港務部（1902年～，第一船田溜まり近くの港町にあった）（今村 1979：51）



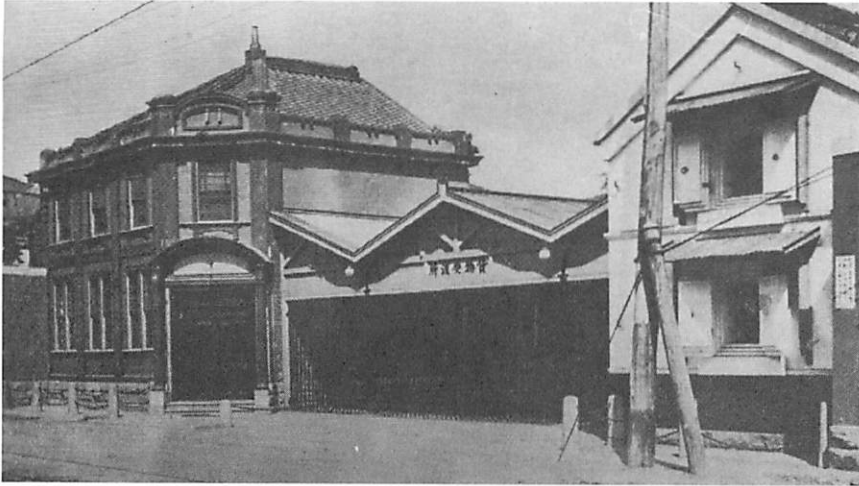
住友銀行門司支店（1900年～，西本町）（今村 1979：61）



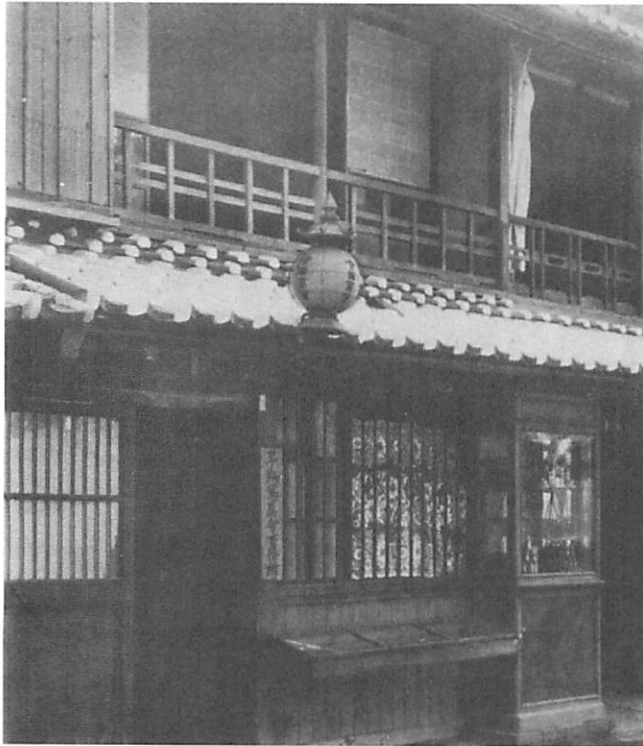
三菱合資会社門司支店 (1896年～, 東港町) (今村 1979 : 62)



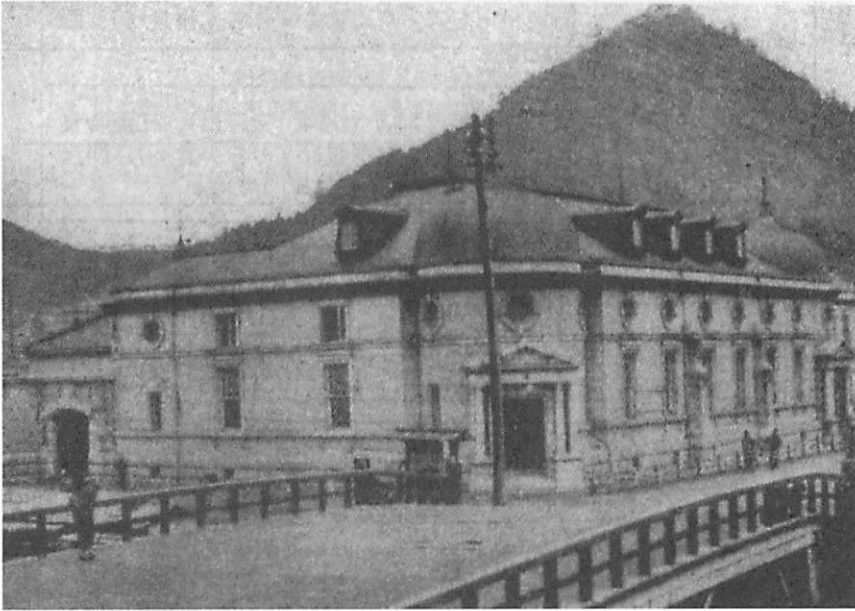
三井物産株式会社門司支店 (1899年～, 棧橋通り) (今村 1979 : 66)



内国通運株式会社（1896年～，後の日本通運）（今村 1979：62）



寺田商会（明治末期から大正期にかけての典型的な個人商店）（今村 1979：70）



日本銀行西部支店 (1898年～, 旧鎮西橋わき) (羽原 1911 : 105)

どれも当時としてはモダンなものばかりで、ロンドンも目を見張ったのではないか。

4. ロンドン逮捕の経緯とその理由

さて、ロンドンは人力車で一回りした後、また棧橋通りに戻ってきている。なぜ戻って来たかは、おそらくそこが人力車で出発した起点であったからか、宿がこの近くにあったからではあるまいか。そのあと木造建築二階建の建物のそばを通り過ぎようとしたロンドンは、先ほど彼を制止した日本人の中年男がその建物の戸口に立って手まねきしているのに気づき、軽い気持ちで中に入った。ところがそこは警察署だったのだ。この時点でロンドンには逮捕されたのであり、例の中年の男は私服刑事だったのだ。古川によれば、午前11時50分のことだった(古川 1999 : 58) そうだ。ところで、この警察署とはどの警察署でどこにあったのだろうか。

ネット検索などによると当時門司駅の北の海岸通りに門司水上警察署があったようだ(羽原 2011 : 369) が、ロンドンの歩いた棧橋通りからは少し離れているし、1901(明治34)年に門司警察署から独立して新設されたものだという。では当時の門司警察署はどこにあったのだろうか。今村によればそれは棧橋通りにあった(今村 1979 : 49)。しかもその位置は山城屋百貨店のある場所だという。このデパートは門司で最も大きなデパートであったようだが、実は1994(平成6)年に閉店している(佐々木 2013 : 55)。

では、山城屋デパートはどこにあったのだろうか。ここに山城屋の写った古い写真がある。



山城屋百貨店（今村 1979 : 16）

栄町と棧橋通りのぶつかるあたりの写真だが、真ん中左側やや奥に見えるのが栄町の商店街の入り口で、右側の手前の角にあるビルが山城屋である。ロンドンが来た頃にはここに門司警察署があったのだ。実は当時の警察署の写真が残っている。



門司警察署 (1892年～) (今村 1979 : 49)

たしかに木造2階建てである。上記した地図では、矢印の一番先の線路を越えて右手の丸い印のある場所である。明治41年の「門司新市街図」を見ても、その場所には官公署の印がある（今村 1979 : 151）ことがわかる。隣には門司新報があった。



門司新報社（1892年～，栄町 [元・新町]）（今村 1979：68）

警察署の隣にあった建物なので、おそらくロンドンも見ただろうと思われる。なお、「門司新報」は1892（明治25）年の5月に創刊されている。

さて、逮捕されたあとのロンドンは大変な思いをさせられることになる。つまり、長時間の取り調べを受けただけでなく、様々な妙な質問に辟易としてしまった様子が「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」（“How Jack London Got in and out of Jail in Japan”）（1904）（ロンドン 2014：70-80, London 1970：26-32）に書かれている。その後いったん街の写真屋に連れていかれ、ロンドンが撮影していた10枚の写真のうち3枚が押収され（石炭運びのおか陸仲仕や子どもたちの写真だろう）、富士山やお茶の売り子を含む7枚が戻された。現在ロンドンの撮った写真を集めた大きな写真集も出ているが、この時撮った写真は明確には確認できない。唯一この時カメラに残っていたものと思われるのが次の写真である。

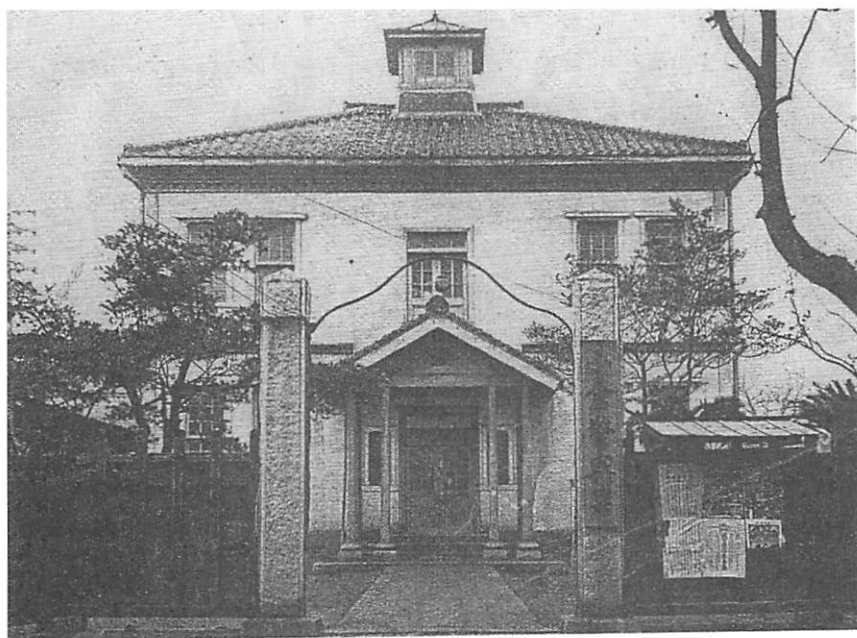


ロンドンの撮った駅のホームの乗客とお茶の売り子の写真 (Kingman 1979 : 128)

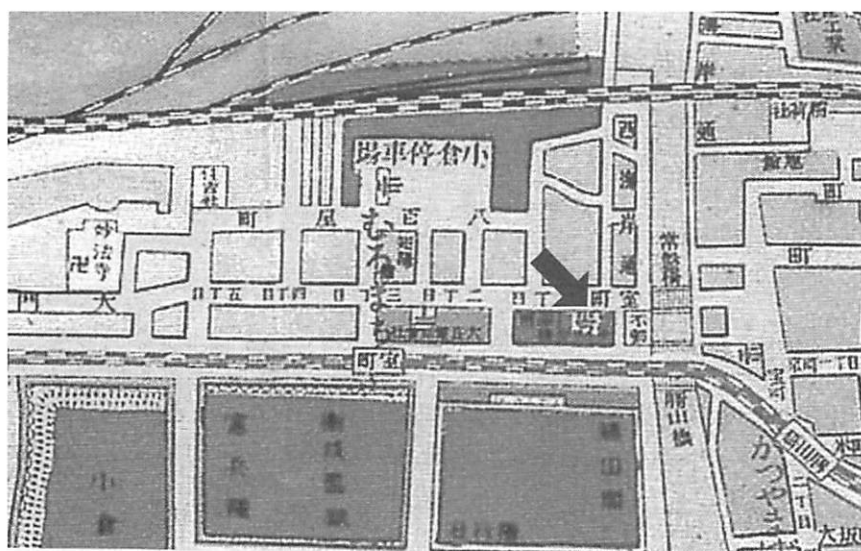
キングマンによれば、この写真は汽車で長崎に向かう前に撮ったものだ (Kingman 1979 : 128) そうだ。そうすると、この写真はおそらく神戸駅か門司駅で撮られたものではないか。

写真屋から戻るとロンドンはいったんホテルに戻され、荷物を持って再び警察署に向かい、またしばらく取り調べを受けた。その後彼は門司駅から小倉駅へと汽車で護送され、小倉警察署に入った。ここでは、小倉地区裁判所の検察官に尋問を受け、翌朝裁判にかけられるということになり、そのままそこに拘留された。

翌2月2日の火曜日の朝、小倉地区裁判所の3人の裁判官によって裁判を受けた。評決は、罰金5円とカメラの没収であった。この罰金は結局支払わずじまいになってしまったようで、いくつかの働きかけがあったと見えてカメラも2月3日(水)には返却されている。



小倉警察署（1890年に改築竣工した。この写真は1928年に撮影された）
（北九州 2006：72）



小倉駅周辺（大正7年刊「小倉市街地図」より。矢印が小倉警察署）（北九州 2006：74）

地図の中央少し上に小倉駅がある。警察署は駅のすぐ近くにあったのだ。この建物は、1876（明治9）年以降1928（昭和3）年まで福岡県小倉市庁、小倉区裁判所、そして小倉警察署として使用された（北九州 2006：73-74）そうだ。明確にはわからないものの、小倉に移送され

たロンドンが尋問を受け、裁判を受けたのはここであった可能性が高い。ちなみに、元祖「小倉駅」、つまりロンドンが来た当時の小倉駅は、現在の小倉駅ではない。(現小倉駅の西隣りの)現在西小倉駅のある位置にあったのだ。旧小倉駅は、1891(明治24)年に開業し、1958(昭和33)年までここにあった(弓削 2014: 92, 地図は80, 90) そうだ。

だがこの話はまだ終わりではない。2日の晩に、ロンドンはホテル〔古川によれば下関の Sanyō Hotel (古川 1999: 53)〕に戻っていたが、そこに「大阪朝日新聞」の記者が訪ねてきている。日本人記者たちは皆ロンドンに同情していると伝え、カメラを取り戻すために全力を尽くすと約束した。ロンドンは感激したようで、「同志愛のために、彼(=記者)の背中に両腕を回して抱きつきそうになった」(ロンドン 2014: 79-80) とか

彼に不運なことが起こらないように祈りつつ、いつかアメリカで彼が穴に落ちたときには救い出してあげたいと思った。(ロンドン 2014: 80)

などと書き遺している。ちなみに、大阪朝日新聞門司支局は1894(明治27)年に開設されている(佐々木 2013: 138)。

さて、そもそもなぜロンドンは逮捕されたのだろうか。それはいわゆるスパイ容疑、古川論文によれば「要塞地帯法違反」(古川 1999: 79)である。しかし彼は陸仲仕や子どもたちの写真を撮っただけである。やや大げさな感じを受けるが、当時の門司が軍事要塞となっていたことを知れば首肯できるのである。羽原の説明を聞いてみよう。

門司の街の発展は、戦争と切り離せない。軍隊との関わりなしには、その発展はなかった。(羽原 2011: 118)

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

日清戦争(1894-95)のあと要塞化が強化されたようだ。下関要塞については次のような記述もある。

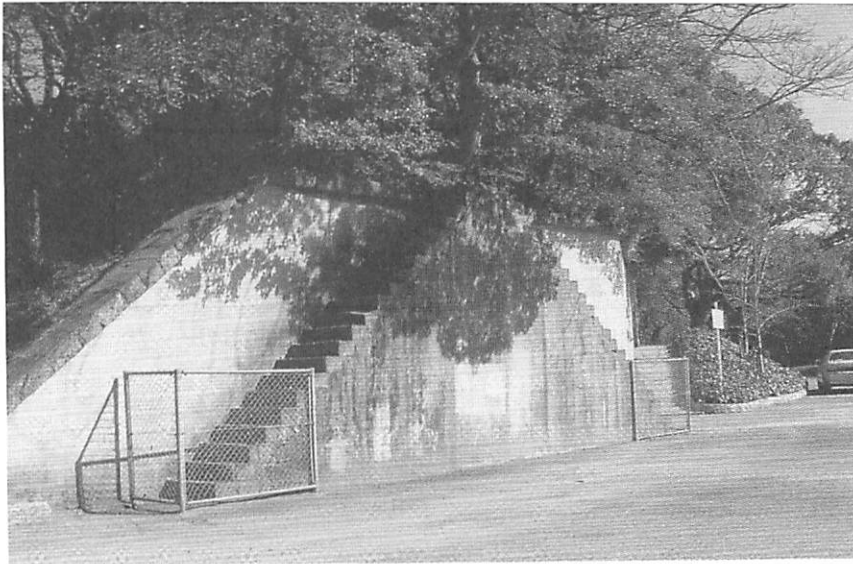
下関要塞とは、日清開戦に備えて敵艦船の海峡通過を阻止する目的で、一八八七(明治二十)年から十数年の歳月をかけて、海峡を挟んで下関と北九州の両側に設置された砲

台軍の総称で、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)

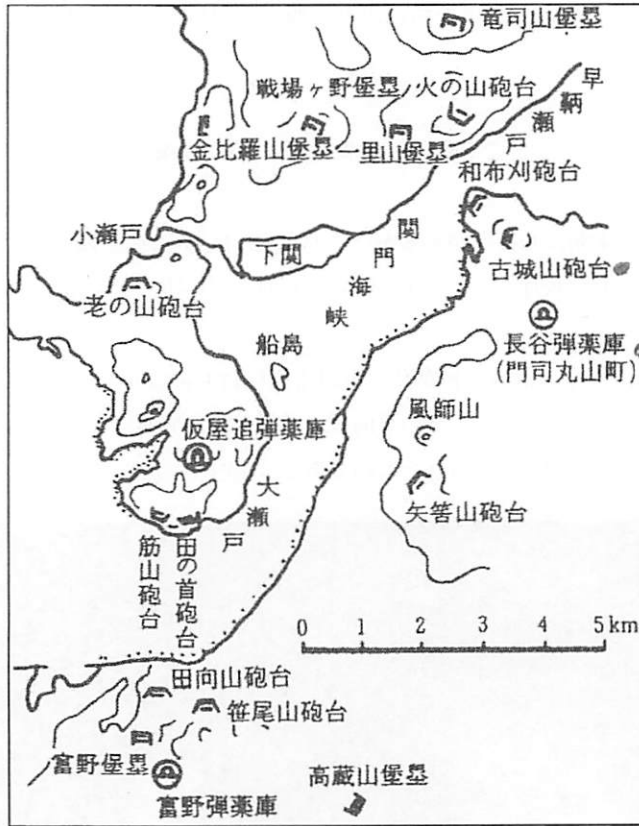
「北九州側」とは門司のことであり、佐々木が次のように詳細を紹介している。

小森江の国道東側に八笈山があるが、この山頂には壕や砲台の跡がある。これらは日清戦争(明治二十七年八月-二十八年三月)から間もない明治二十九年に完成した砲台である。……

この近くには笹尾、古城、和布刈、手向山の砲台もあるが、これらは明治二十年から二十八年にかけて建設された。その目的は清国が黄海に展開するアジア最強海軍と言われた北洋艦隊の侵入に備えて造られたものである。(佐々木 2013 : 165)



手向山山頂の砲座・倉庫群 (北九州 2006 : 52)



関門地域の砲台配置図 (北九州 2006 : 54)

実は門司には下の写真のように兵器工場もあったのだ。



大阪砲兵工廠門司兵器製造所 (1897年～,) (今村 1979 : 131)

まさに門司は要塞都市であった。また、ロンドンの来た1904（明治37）年当時の軍事状況はどうだったかといえば、まさにロンドンの来た月である2月に、乃木將軍率いる陸軍の第三軍の支援のため、小倉第十二師団二千二百の将兵が門司、長崎から日露戦争に出動したし、同じ2月に下関要塞に警備配備が行なわれたのだった。

ここまで見てくれば、ロンドンがなぜ逮捕されたかは明確である。こんな要塞都市で、しかも戦時体制下で、のんびり観光気分で写真など撮っていたとはむしろ驚きである。不注意だったと言わざるを得ない。日本の軍部は特に厳しかったと思われるので相当警戒すべきだったろう。もっとも、ロンドンが真の意味で日本軍の厳しさや融通の利かなさを知るのは、朝鮮に渡ってからのことである。

5. 門司・小倉でロンドンは何を感じたのか

門司・小倉でなかなか厳しい体験をしたロンドンだが、この訪問で彼はいったいどんな感想を持ち、考え方にどんな影響があっただろうか。この時の感想についてはこの後の報告には特に言及がない。しかし、その影響は決して小さくなかったと思われる。帰国後に書かれる「黄禍論」などにも、無意識の上にも何がしかの影響があったのではないか。もちろん、このエッセイ以後に書かれた「もし日本が中国を目覚めさせたら」や短篇「戦争」や未完の長編『チェリー』にも影響を与えたかもしれない。

ロンドンは門司・小倉で何を見ただろう。すでに見てきたように、彼はまず当時としてはまことにモダンな多くの建物群を見たし、商業施設や多くの人で非常ににぎわう街を見たのである。つまり、急速に発展し近代化を進める門司を見たのだ。それは言うまでもなく躍動する日本の近代化そのものである。

さらに、ロンドンは要塞都市門司を見た。軍事化を進め、その機密を厳しく守ろうとする体制そのものを見た。滑稽にも見えたことだが、写真を数枚撮っただけで速やかに逮捕されたことがすでに機密への当局の緊張を物語っているとも言えないだろうか。街の急速な発展も軍事基地化も彼には大変な驚きであったろう。逮捕されるまではその重大性に気づいていなかった可能性もあるが、少なくとも、朝鮮で従軍したあと、そして帰国したあと門司・小倉でのことを思い出してみると、日本がどんな国だったか、今後どんな発展をして、欧米にとってどんな脅威になるか気づいたのではないだろうか。

そんなふうに考えてみると、このロンドンの門司・小倉滞在は、不快な思いはしたものの、彼のアジア観や日本観、さらには東洋人や日本人の精神への関心を強化する推進力になった可能性が大いにあると言えるだろう。この滞在中にロンドンがどんな心理状態で街を見て人を見ていたかを想像してみることは案外重要なことかもしれない。

謝辞

貴重な写真や地図の掲載を快く許して下さった各著者や各出版社に心よりお礼を申し上げます。

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.
- 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.
- Jack London (1970). Edited by King Hendricks and Irving Shepard. *Jack London Reports*. New York: Doubleday & Company, Inc.
- Kingman, Russ (1979). *A Pictorial Life of Jack London*. New York: Crown Publishers, Inc.
- _____ (1992). *Jack London A Definitive Chronology*. Middletown: REJL.
- 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). 辻井榮滋・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.
- 佐々木いさお (2013). 「歴女・鉄男と訪ねる門司と海峽】福岡：海鳥社.
- 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.