

## ジャック・ロンドンと長崎

森 孝 晴

### 1. ジャック・ロンドンと日本, 九州

ジャック・ロンドンは二度にわたって来日しており、1回目は1893年17歳のときであったが、横浜に上陸したこの時の体験から「小笠原諸島にて」(1895) (“Bonin Islands”) や「人力車夫 堺長と妻君と、二人の息子の話」(1895) (“Sakaicho, Hona Asi and Hakadaki”) というような〈日本もの〉作品を生みだした。この時の体験も印象的であったようだが、さらに彼にショックを与え日本への関心を深めたのが2回目の来日である。

2回目の来日の目的は日露戦争の取材であった。戦争が勃発した1904 (明治37) 年1月に横浜に再上陸したロンドンは、神戸、門司、長崎などを経て朝鮮半島に渡り、日本の第一軍と共に現在の中朝国境あたりまで進んでレポートを送り続けたあと帰国している。この時の従軍体験が日本に対する警戒感を強める一方で、ロンドンの日本や日本的な精神への関心を大きく増幅した。

帰国後「黄禍論」(1904) (“The Yellow Peril”) から始まって未完の絶筆『チェリー』(1916) (*Cherry*) に至るまでロンドンはいくつもの〈日本もの〉作品を書いたが、彼の日本への関心は並々ならないものである。特に『チェリー』に、日露戦争の取材から戻って12年もの年月を経たうえで、取材中に会った黒木将軍の言及があることは、いかにロンドンが日本への、そして日本の精神 (特に〈武士道〉) への関心が強かったかの証左となるだろう。

そのロンドンは特に九州との関係が深いと言ってよいだろう。彼は九州3県に関わり、九州との出入り口であるためしばしば九州圏に編入されて考慮される下関を含めると、4都市を訪れている。それは、下関、門司、小倉、長崎である。さらにジャック・ロンドンは鹿児島と相互の強い影響関係を持っており、本人は実際には訪問していないものの、鹿児島とは他県や他の都市以上に深い縁で結ばれている。こうして見てくると、ジャック・ロンドンは九州と強い関係を持っており、直接的かつ間接的な意味で、九州に様々な日本を見たと言ってよいだろう<sup>1</sup>。

---

キーワード：ジャック・ロンドン、日露戦争、長崎

---

<sup>1</sup> ジャック・ロンドンと鹿児島との関係については、拙著『ジャック・ロンドンと鹿児島——その相互の影響関係』(高城書房, 2014)を参照のこと。

## 2. ジャック・ロンドンが長崎に来た経緯

ロンドンはなぜ長崎を訪れ、またどういう経路で長崎に来たのだろうか。ラス・キングマンの *A Pictorial Jack London* と *Jack London A Definitive Chronology* やロンドンの従軍記のはじめに載っているレポート「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」(1904) (“How Jack London Got in and out of Jail in Japan”) (ロンドン2014: 70-80, London 1970: 26-32) を利用して、ロンドンの足跡を追ってみたい。

ロンドンは日露戦争の取材のために来日したのであり、最終目標は朝鮮半島に渡って日露戦争の最前線を見るためであった。日本やその精神にもともと関心のあったロンドンにとっては、異人種である日本人がどのように白人種のロシア人と戦うのかに興味しんしんであっただろう。しかし、彼は日本を発つ前にすでに日本や日本人の興味深い、あるいはおかしな所を見せつけられることになったのだ。つまり、門司で逮捕され収監されるという思わぬ経験をしたわけで、この時のことは「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」に詳しく書かれている。

つまり、ロンドンが門司や長崎を行ったり来たりしていた理由は、日露戦争を取材する目的で朝鮮半島に渡る船に乗るために他ならない。門司においても大阪商船会社の事務所で切符を買うところまでたどりついているのだが、結局この船にも乗れず最後はやっとのことで釜山<sup>プサン</sup>行きの汽船に乗って木浦<sup>モクポ</sup>に着いたのだ。キングマンによれば、初めはソウルに向かう汽船を求めて横浜を発ったが長崎から門司へと向かう頃には済物浦<sup>サイモフポ</sup> (今の仁川 [インチョン]) 行きを探していたようだ。いずれにせよ、ロンドンがはるばる長崎までやって来た理由は朝鮮半島の都市に渡る汽船に乗る切符を手に入れるためだったことは間違いない。

ではロンドンはどうのルートで長崎までたどり着いたのだろうか。それを説明するにはまず当時の鉄道事情を明らかにしなければなるまい。九州鉄道会社の延伸の経緯については既に拙論「ジャック・ロンドンと門司・小倉」の中で述べたが、要するに1898 (明治31) 年に門司—長崎間が全通したのだ。この当時の門司駅と長崎駅はどちらも今の両駅とは違う場所にあったのだが、この二つの駅には共通のエピソードがあった。つまり、1904 (明治37) 年に日露戦争が始まると、政府は九州鉄道に対して軍用停車場を作るようにと命じ、同鉄道は二つの軍用停車場を作った。ひとつは門司駅からもほど近い小倉駅南方に作った足立停車場で、もうひとつは長崎駅にほど近い大黒町仮停車場だった (弓削 2014: 89-90)。

この両軍用停車場のロンドンが来た当時の状況について弓削は次のように述べている。

もう一つの大黒町仮停車場というのは長崎市内の話。当時の長崎駅は隣の浦上山里村にあり (現浦上駅が当時は長崎駅だった)、線を長崎市内まで延伸して、長崎市内に長崎駅を造るため長崎湾の一部を埋め立てているときだった。その埋め立ての最中に日露戦争は

始まった。大黒町に新しい長崎駅はまだできていないが、駅予定地に急遽、軍用の仮停車場を造ったのだった（両停車場とも明37・2・12開業）。

——中略——

小倉は軍都であり、小倉町と周辺一帯にはいくつもの部隊がいて、その兵隊たちがこの足立駅から列車に乗り、門司の港に近い門司駅（現門司港駅）と、長崎港に近い大黒町仮停車場に運ばれ、輸送船で戦地へ向かった……

せっかく造った大駅なのに使われたのはわずか約1週間ほどだった。

（弓削 2014：90-91）

このような背景の中でジャック・ロンドンは門司や長崎にやって来たのである。戦争中にその取材に来たのだから当時の社会の緊張は当然と言えば当然だが、日本滞在中彼自身は戦争の緊張感をどの程度感じていただろう。要塞都市門司でのんきに子どもの写真などを撮っていて逮捕されたようでは、怪しいものであるが。

さて、1月29日の朝に神戸を発ってほぼ一日をかけての汽車の長旅を経てロンドンは長崎に着いた。かかった時間から考えて1月30日の午前中だっただろう。彼はこの日長崎に一日滞在しただけで翌日には門司に舞い戻っているのだが、なぜそんなことをしたかという、古川暢朗によれば、<sup>サイモン・ガ</sup> 済物浦行きの船は門司から出港すると知ってとんぼ返りをした（古川 1999：48）ということのようだ。

上ですでに触れたが、ロンドンのたどりついた長崎駅は現在の長崎駅ではなかった。村崎春樹によればその経緯は次のようである。

一八九七（明治三〇）年七月二二日に開業した長崎駅は、現在の長崎駅とは異なる場所にあった。それは、長崎市川口町にある現・浦上駅。今の長崎駅ができるまでの八年間、浦上駅は「長崎駅」と称され、長崎市の表玄関、長崎本線の終着駅として機能していた。

旧・長崎駅（現在の浦上駅）が開業した当時、この辺りは長崎市内ではなく、浦上山里村という村であった。旧・長崎駅から現・長崎駅までの間は、電車で三分。およそ二キロメートル弱しか離れていない。なぜ、長崎市内に駅を設けなかったのか。

一八八八（明治二一）年に設立された、JR九州や国鉄の前身・九州鉄道会社による九州鉄道の路線計画は、門司もじ～熊本～八代間やつしと、鳥栖～佐賀～長崎～佐世保間だった。……一八九六（明治二九）年、八代駅まで開通すると、次は長崎～佐世保間の建設に着工した。しかし、当時の長崎市は湾の岸辺まで民家が立ち並び、線路や駅を造ることができなかった。途方に暮れた九州鉄道会社は、隣接する浦上山里村（西彼杵郡、現在は長崎市）に駅を造り、「長崎駅」として開設したというわけだ。（村崎 2014：147-148）



旧長崎駅（現浦上駅，1898（明治31）年）<sup>2</sup>（長崎大学附属図書館所蔵）

\* ロンドン はリアルタイムでこの駅を目撃した。

ロンドン は、1904（明治37）年1月30日土曜日の午前中に、8年間だけ長崎駅であった旧長崎駅（現浦上駅）に降り立ったのだ。実は旧長崎駅の写真が残っている。あまりモダンな駅には見えない。当時としては、門司駅やそれに併設されていた九州鉄道会社のビルの方が立派でモダンだったので、これがかの有名な港町・長崎の駅かと思われ、引いてはそれが門司に戻る一因になった可能性もある。なお、浦上駅の駅前広場には「長崎駅址」と刻まれた石碑が立っているそうだ（弓削 2014：212）。

<sup>2</sup> この研究ノートに掲載した写真の年代については、森望氏の書で研究、特定されている年代を記した。



浦上駅の「長崎駅址」の石碑（山口涼太氏撮影）

その後長崎湾の奥の東岸を浦上山里村から長崎市出島付近まで埋め立てるといいう工事が進められ、ロンドンが来日した1904（明治37）年に完了、前述した大黒町仮駐車場のあった場所まで1.6キロメートルの線路が延伸されて、翌1905（明治38）年に晴れて長崎市内に長崎駅が開業したのである（弓削 2014：212、村崎 2014：148）。

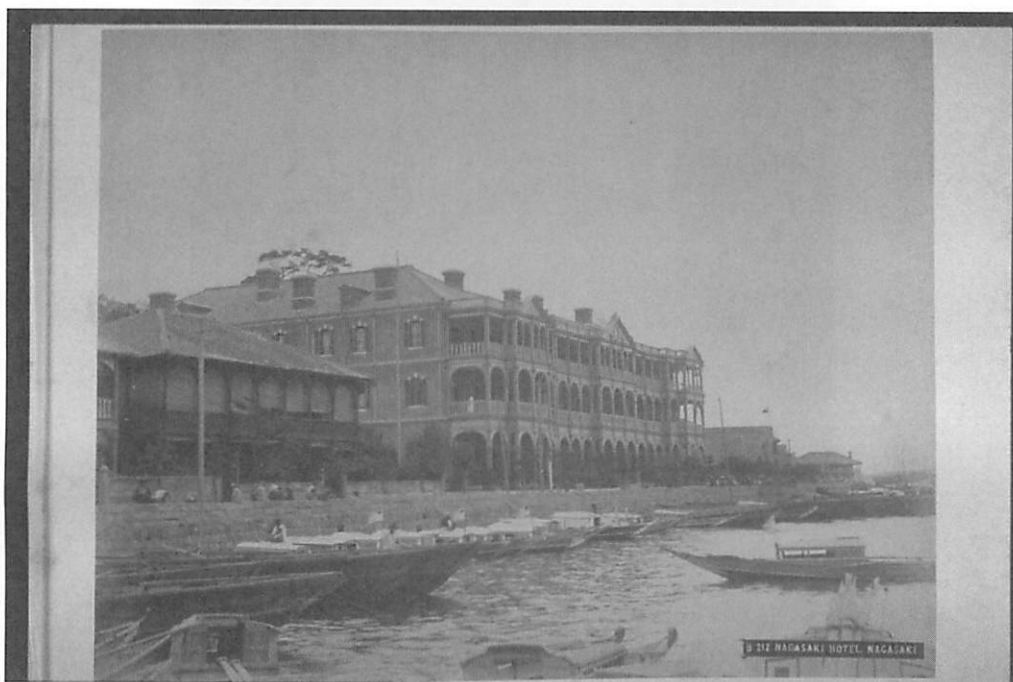
### 3. ジャック・ロンドンは長崎で何を見て、何を感じたか

ロンドンは丸一日近く長崎に滞在しているから、おそらく長崎市内に宿泊したのだろう。ということは、彼は旧長崎駅から長崎市内に移動してどこかのホテルに泊まったと考えられる。朝鮮に渡る船のチケットを入手しようとしていたわけだから港を目指すのは自然な行為だし、旧長崎駅（現浦上駅）で時間をつぶしたと考えるには無理があるからだ。では、彼はどうやって市内まで行ったのだろう。村崎によれば、当時の移動方法は次のようである。

長崎駅に到着しても、長崎市内までは歩いて二〇分ほどかかる。汽車で長崎駅に着いたお客たちは、駅前から人力車（一〇～一五銭）に乗って長崎市内に向かっていた。（村崎2014：148）

ロンドンもご多分にもれず人力車で長崎市内に向かったと考えるのが自然だろう。

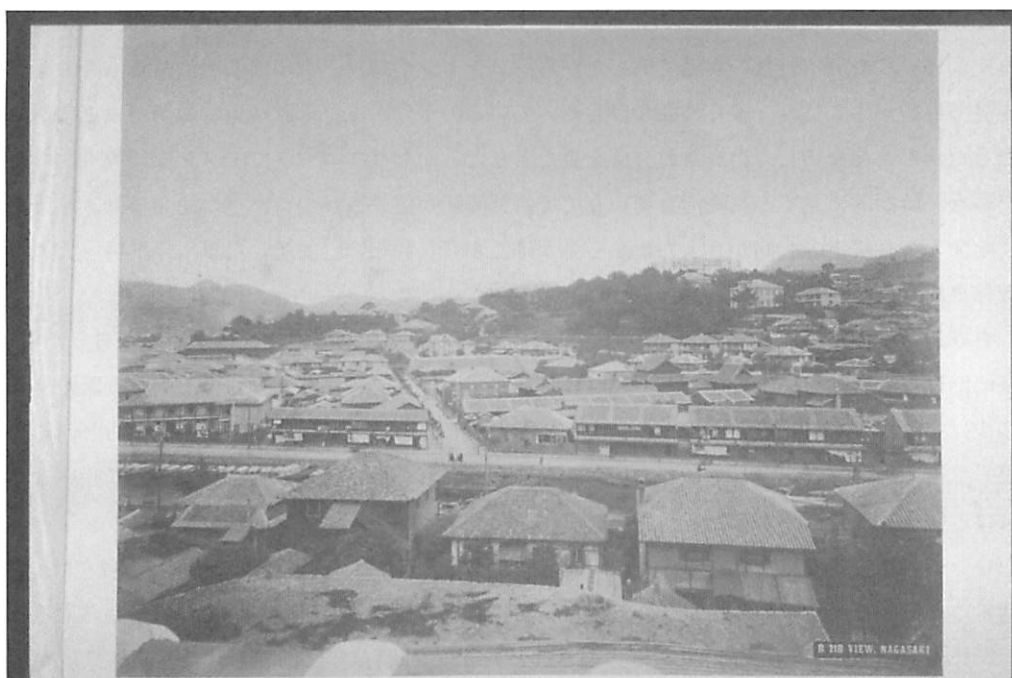
では彼はどこに泊まったのだろうか。それは推測するしかないのだが、当時「長崎ホテル」という「極東一の豪華ホテル」とうたわれた最高級の外国人ホテルがあったそうだから<sup>3</sup>、ここに泊まった可能性が高いということは容易に想像される。



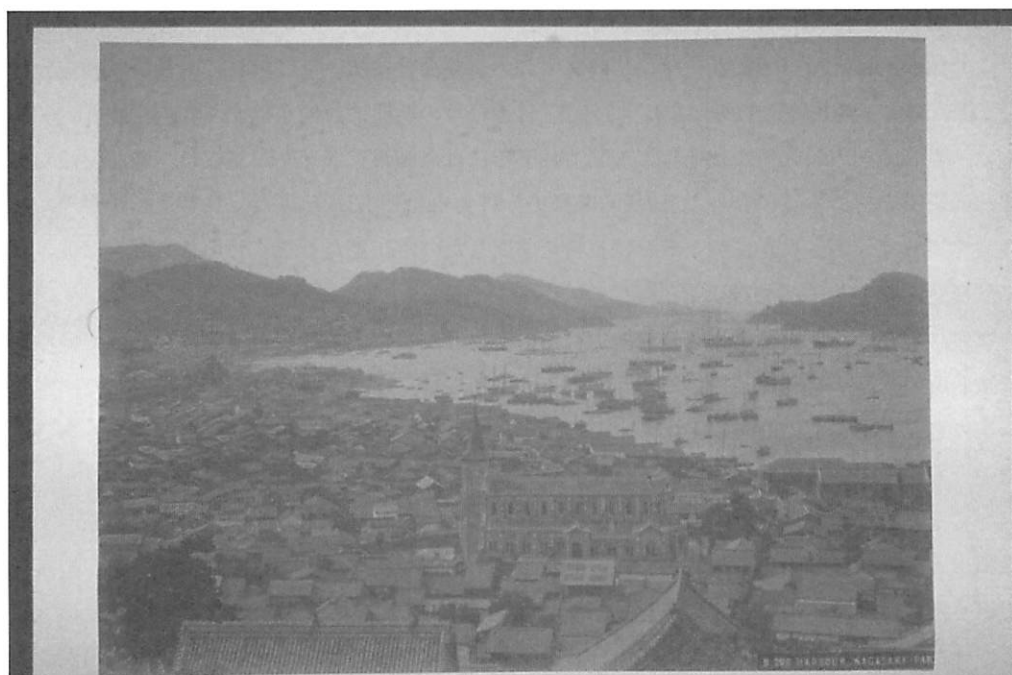
長崎ホテル（1898（明治31）年）（長崎大学附属図書館所蔵）

さて、この短い、おそらくは数時間の長崎滞在で、ロンドンは何を見ただろう。商船会社などをあたってチケットを調べたり、あるいは門司での行動のように人力車を雇ってほんの1～2時間ほどでも長崎市内を見て回ったりしたかもしれない。ロンドンとは違って長崎滞在については何も文章にして残していないので、想像によるしかないものの、当時の長崎の状況から考えればいくつかのことが推測できる。

<sup>3</sup> 「長崎ホテル」については、インターネットのホームページ「長崎の洋館」（<http://www7a.biglobe.ne.jp/~t-uchida/zakki/z32/index.html>）や「日本経済新聞ホームページ3月29日付地域ニュース〈明治時代の長崎ホテルの金銀食器1600点、奈良で発見〉」（[http://www.nikkei.com/article/DGXNASDG1102B\\_R10C14A1CC1000/](http://www.nikkei.com/article/DGXNASDG1102B_R10C14A1CC1000/)）を参考にした。なお、このホテルは現存していない。



南山手からの大浦居留地の眺め（1898（明治31）年）（長崎大学附属図書館所蔵）



長崎港と街の眺め（1898（明治31）年）（長崎大学附属図書館所蔵）

\* やや右下の洋館が中町教会で、真ん中左に見える出島の対岸にある建物が長崎ホテルらしい。（森望 2014：29）

まずロンドンには長崎の町や港のにぎわいを見ただろう。さすがに日本の西の玄関口であり、歴史的に見ても日本有数の大港であったから、ロンドンが訪れる数年前の明治31年当時の写真を見ても家が建て込み、多くの船がひしめいているのが分かる。それは当時の門司以上の活気だったかもしれないし、出島や教会群を見たとしたらかなりユニークでモダンな印象も受けただろう。時期的に見て、長崎湾を埋め立てて新長崎駅が建設されつつあった活発な動きを、旧長崎駅から長崎市内へ向かう人力車から見かけたかもしれない。前述した軍用停車場〈大黒町仮停車場〉(建設中)を目撃していた可能性も高い。

日露戦争が始まった直後だったので、軍用停車場のような軍事施設も多かっただろうから、長崎港は軍港の趣を呈していたとも思われる。門司同様に要塞都市としてのそういう緊張感も多少は感じたかもしれない。もっとも、長崎で過ごしたのは半日程度であり、このあと門司に戻って街に出て写真を撮っていて逮捕されたりしているから、長崎で感じた軍事的緊張感はそれほど強いものではなかったとも思われる。

ロンドンが長崎で見たであろうものがもう一つある。それは、三菱長崎造船所で、現在は〈明治日本の産業革命遺産〉に指定されている施設である。長崎湾の西岸、つまり出島からすると対岸にあたる長崎市<sup>あく</sup>鮠の浦町にある。もともと1857(安政4)年に創設された長崎熔鉄所がはじまりで、1861(文久元)年には長崎製鉄所と改称された。「わが国最初の近代的な設備を有する工場」(原田1999:73)だったが、当時の絵(原田1999:74)やその後の写真(外山1990:219)を見てもかなり大規模な製鉄所だ。

この製鉄所は1887(明治20)年に岩崎弥太郎の三菱会社に払い下げられて(長崎県歴史分科会2005:53)三菱長崎造船所となり、「日清・日露戦争の期間に設備が拡充され、常陸丸(6000トン、当時の国内最大)が1895年に竣工<sup>しゅんこう</sup>、1905年には立神第三ドックが完成し、艦船受注で東洋一の規模を持つようになった」(長崎県歴史分科会2005:53) そうだ。長崎造船所がそんな隆盛を誇っているさなかにロンドンには長崎を訪問したのだ。見たくなくともその威容は彼の目に飛び込んできたことだろう。

なお、現在の三菱重工業長崎造船所史料館の建物は、この産業遺産の一部にもなっている長崎造船所の木型場を利用しているそうだ。この木型場は、1898(明治31)年に竣工した、木骨レンガ造り二階建ての旧<sup>いもの</sup>鑄物工場の木型場だそうである。ロンドンが目にした可能性もある建物が今も残っていることになる。

さてそんな長崎を見てロンドンは何を感じただろう。それはまず、近代化を進め国際港、国際都市として発展しつつある長崎の姿だっただろう。何より鉄道が次々延伸し新しい駅が造られていく様は、長崎造船所と共に、遅まきながら急速に進む日本の産業革命をいやがうえにも感じさせただろう。ロンドンがこの年の日露戦争取材全体で感じ取った日本の脅威の一端がここにあると思われる。

またロンドンには日本の軍事的脅威も長崎でも感じ取ったに違いない。上述したように、長崎



造船所で軍艦が造られ、門司から長崎へ兵隊を送り長崎港から戦地に送り出すために軍用停車場である大黒町仮停車場が造られつつあるという状況を目にした可能性が高いから、日本が戦時にあり、ロンドンの目から見てとても勝ち目がないと思われたに違いないロシアと、戦う気が満々であることをある程度感じたものと推測される。このあと門司に戻って例の逮捕事件に見舞われ、近代化の真ただ中にある要塞都市門司を思い知らされた時、その印象は長崎で見た状況によって拡大されたことは想像に難くないのである。

## 謝辞

貴重な写真をご提供いただき掲載をお許しいただいた長崎大学附属図書館に心よりお礼を申し上げます。また、浦上駅にある「長崎駅址」の写真をご提供くださった山口涼太氏にも厚く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.
- 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.
- Kingman, Russ (1979). *A Pictorial Life of Jack London*. New York: Crown Publishers, Inc.
- (1992). *Jack London: A Definitive Chronology*. Middletown: REJL.
- London, Jack (1970). Edited by King Hendricks and Irving Shepard. *Jack London Reports*. New York: Doubleday & Company, Inc.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 外山幹夫 (1990). 『長崎 歴史の旅』東京: 朝日新聞社.