

# 日本のインバウンド観光発展史（第1部）

日本は鎖国政策により 250 年にわたって人の国際交流を拒否してきましたが、1853 年の黒船来航によって開港を余儀なくされ、西洋との接触を再開します。幕末の混乱期を経て体制を一新し、明治新政府成立後は、一転して欧米文化導入による近代化への道を突き進みました。以下、日本のインバウンド観光の展開を、第1部を第二次世界大戦まで、第2部を「第二次世界戦後の再開から現代まで」に分けてご紹介します。

以下、第1部第1章を「黒船来航から明治維新まで」、第2章を「明治維新から文明開化期を経て『喜賓会』が誕生するまで」、第3章を「ジャパン・ツーリスト・ビューローの設立から第二次世界大戦終了まで」に分けて記述します。

## 第1章 開国から明治維新まで（1853～1868）

日本が鎖国という政策をとったのは、戦国時代を通じてポルトガルとスペイン両国の西欧カトリック勢力の布教が予想を超えて進み、その教義が幕府の独裁政権の障害になることを怖れたからでした。豊臣秀吉の政権も布教を禁ずる措置をとりましたが布教を止めることができず、徳川家康が全国統一したあと強権をもって鎖国という過剰とも思える反応を示したのです。それゆえ、鎖国の主旨は西洋文化の流入を妨げることにありましたが、中国や朝鮮との交流までストップさせるのが本意ではありませんでした。

日本が 250 年に及ぶ鎖国を続けている間に西洋は産業革命を達成し、蒸気船の軍艦や大砲などの近代的武器を装備して極東に現れ、清国を武力で圧倒して日本にまで迫ってきました。これにいかに対応するかが徳川幕府の緊急の課題となりました。

江戸時代には、長崎出島のオランダ商館長一行の江戸参府以外に西洋人が日本国内を旅することは皆無でしたから、日本のインバウンド観光は黒船来航（1853 年）を契機とする鎖国の停止（開国）が出発点となります。「日米和親条約」（1854 年）の取り決めによってアメリカの初代領事タウンゼント・ハリスが来日し（1856 年）、幕府が朝廷の勅許が得られないまま「日米修好通商条約」を結んだことから尊王攘夷の思想・感情が沸騰し、一部の侍たちが紅毛人とみれば殺傷しようとするテロ行為まで続出しました。このことを考えれば、日本のインバウンド観光は「ゼロ」からというより、「マイナス」からの出発だったと言いきかもしれません。

### 1. 黒船来航から開国へ

鎖国体制がペリーの黒船来航によってゆらぎ、開国、そして西洋文明の受容へと向かう展開を、インバウンドの出発点として少し詳しく見ておきましょう。なお、年月日については西暦を原則とし、可能な限り和暦を併記することにしますが、併記がない場合西暦年代としてお読みください。

## ペリー艦隊の来訪

1853年7月8日（嘉永6年6月3日）、ペリー提督率いるアメリカの軍艦4隻（外輪蒸気船2隻と帆船2隻）が浦賀沖に来航して日本の開国を要求しましたが、幕府が1年の猶予を求めたため、ペリーは時のフィルモア大統領の国書を手渡しただけで、この時はいったん上海に引き上げました。米大統領の国書の内容は、簡単にいえば、①日米が親交を結び通商の条約を締結したい、②アメリカは（ヨーロッパ列強のように）異国の政治や宗教に干渉することはない、③アメリカのカリフォルニアから日本まで汽船なら18日で来航できる、④カリフォルニアは豊かな金銀を産出するが、日本も富や宝物が多く、隣国どうし貿易すれば必ず利益がある、⑤5年か10年貿易を実施して利益がなければ中止してもよい、⑥難破した船員の救助を要請する、⑦蒸気船のための石炭の供給を要請する、⑧これらをお伝えするためにペリー提督を派遣した、といったものでした。時の老中首座だった阿部正弘は、この国書の扱いをどうすべきかについて、旗本はもとより徳川御三家や諸大名、さらに町人を含む一般人にまで意見を求めました。当時からすれば外国の申入れを公開して広く諮問するなどということは異例の措置でした。幕府の大老・老中以下の役職はすべて小大名と旗本から選ばれており、外様や親藩の大名は幕政から排除されていましたから、徳川家の範囲を超える国難というべき外交テーマであるがゆえに、実力者や識者の意見を求める必要を感じたのでした。結果は、①長崎での商取引以上の要求は拒否して防備を固めるべしとする現状維持路線、②開国もやむなしという消極的開国論、③開国して富国強兵を策とすべしという積極的開国論に三分され、合議の結果「開国」との結論に至ったのでした。ちなみに、諮問に対して修業時代の勝林太郎（海舟）も意見書を提出し、これが阿部正弘の目に留まってその後の勝の海防掛<sup>かかり</sup>での活躍のきっかけになりました。

**あいまいだった日米和親条約** 翌1854年2月13日（嘉永7年1月16日）、ペリーは7隻からなる艦隊を率いて再来航し、江戸湾内を測量しつつ深く侵入し、いわゆる砲艦外交によって全12か条からなる日米和親条約を結ぶことに成功しました（1854年3月31日・嘉永7年3月3日）。この条約によって下田と函館の2港の開港が決まり、鎖国体制は終焉します。当初アメリカは神奈川の開港を主張しましたが、日本側がこれを拒否し、ペリーが下田を受入れたため下田で収まりました。当時アメリカから北太平洋の日本近海に多数の捕鯨船が来ていただけでなく、アヘン戦争によって中国が開かれ、チャイナ・クリッパーと呼ばれる中国茶を運ぶアメリカ帆船の極東への来航が急増していました。乗員たちの船上生活に必要な薪水や新鮮な食糧の補給が不可欠であったこと、また、蒸気船時代の到来で燃料の石炭の補給が必要になってきており、両港の位置がとりあえずこれらの要求を満たす条件に当たっていたからでした。ペリーは横浜に置かれた応接所で1カ月余の交渉を行い、1854年3月31日付で日米和親条約（神奈川条約）を締結したのでした。その後下田に場所を移して交渉を継続し、細目を定める13条からなる下田条約も締結されました。

日米和親条約によって薪水その他の供給（販売）と難破・漂流などによる被災者の救済・

逗留は認められましたが、アメリカ人の国内居住と商取引については明記されておらず、あいまいさが残っていました。というより、日本側の解釈では漂流民や渡来民が一時的に逗留し、その間付近を遊歩することは容認しましたが、「居留（永続的居住）」は認めていないはずでした。鎖国時代の長崎では、出島という隔離された区域内にオランダ人が居留して商取引を行っていましたが、自由に出島の外に出ることは禁じられていました。ペリーは長崎のオランダ人のような隔離扱いを拒否しましたから、日本側は新たに開港する下田と函館では、狭い隔離区域内に閉じ込める扱いはせず、米船の立ち寄りと欠乏品の供給、漂流民などの一時的逗留と開港地周辺の遊歩を認めただけと考えていたのです。

問題は、日米和親条約に正本がなく、日本語、オランダ語、英語、中国語の4種の訳文があり、これによって誤訳や解釈のずれが生じていたことでした。日本とアメリカの代表の交渉が直接でなく、オランダ語と中国語の通訳を介して行われたことが原因でした。とくに、第5条の一時的な逗留者に関わる規定、第7条の欠乏品等の売買に関する規定、第11条の領事駐在に関する規定が後に問題化しました。第5条と第7条は解釈の相違でもめたのですが、第11条は翻訳ミスが原因でした。英文の第11条は、条約調印後18カ月経過した後、どちらかの政府が必要と認めれば下田にアメリカの領事を置くことができるとされていたのに対し、日本語では領事の設置は18か月後に両国政府が合議によって定めるとなっていたのです。このため初代アメリカ領事タウンゼント・ハリスの下田着任（1856年8月）は日本側にとって寝耳に水であり、両者の折衝は領事上陸の可否から始まったのでした。

以下、これらの問題が日米修好通商条約の締結によって解決を見るまで、どのような経過を辿ったかを簡単に見ておきます。

**プチャーチン来航の余波** ロシアはアメリカよりずっと前、イギリスがアヘン戦争終結のための南京条約（1842年、香港を割譲）を清国との間で締結した頃から、日本との通商条約締結と極東領土の領域確定を望み、プチャーチンを派遣する計画を立てていました。しかし、当時ロシアはトルコ方面への進出を優先していたため、極東進出は後回しになっていました。ところが、アメリカのペリー艦隊が条約締結のために日本に向かったと知ったロシアは、急きょプチャーチンをアフリカ南端の希望峰経由日本に派遣してきました。プチャーチンはシーボルトの助言により、日本とは紳士的に交渉するつもりで旗艦パルラダ号以下4隻の軍艦を率いて長崎に来航し、ペリーの二度目の来航に先立つ1854年1月3日（嘉永6年12月5日）から、長崎で川路聖謨、筒井正憲ら日本側代表と開港を求めて折衝を行いました。しかし、日本側代表は幕府の意向で引き伸ばし作戦に出ていたためらちがあかず、プチャーチンは、将来日本が他国と条約を締結する場合は同一条件の条約をロシアとも締結するという日本側の約束を得ていったん引き揚げたのでした。

その直後に日米和親条約が締結されたため、プチャーチンは約束に従って日露和親条約の締結交渉のため、1854年12月3日（嘉永7年10月14日）、新造の旗艦ディアナ号単艦で下田に来航しました。他の3隻はこの間にクリミア戦争が勃発した影響で上海に残して

きたのです。ところが、交渉開始後まもない同年12月23日（嘉永7年11月4日）に安政東海大地震が起り、下田一带も大きな被害を受け、プチャーチンの旗艦ディアナ号も津波をうけて大破してしまいました（この大災害から人心一新をはかるため嘉永7年11月27日をもって安政に改元）。混乱のさなかにディアナ号が津波にさらわれた日本人数名を救助して看護したうえ、プチャーチンは医者を派遣して被災者の救護を申し出ており、こうしたことが日本側に好感をもって迎えられました。他方、プチャーチンは破損したディアナ号の修理を日本側に要請し、日本側はディアナ号を戸田に回航して修繕することにしたのですが、ディアナ号は途中強風で航行不能に陥り、曳航されていく途中座礁して沈没してしまいました。日本側は図面の提供を受けてロシア船員の指導下に日本初の洋式帆船を急ぎ建造したのですが、この船の収容力は60人程度でしたから、プチャーチンは日露和親条約交渉中にたまたま下田港に入港してきたアメリカ商船をチャーターし、160人の乗組員を事前に北方ロシア領に送り返すことにしました。

1855年2月7日（安政元年12月21日）、日露和親（修好）条約の締結に成功したプチャーチンは、戸田で作られて「ヘダ号」と命名された新造船に乗って帰国の途につきました。ディアナ号沈没から代替船ヘダ号建造に至る日露の協力は友好的に行われましたが、プチャーチンがチャーターしたアメリカ商船に関連して、米国人乗船者の下田滞在に関する解釈の相違が浮彫りになりました。外国人の居留に関わる第5条の規定があいまいだったからで、日本文では、船の来航は認めるが陸上での逗留は難破・漂流などやむを得ない場合に限ると理解されていたからです。ちなみに、日本側は用語として一時的な滞在を「逗留」、永続的な居住を「居留」と使い分けていました。

**アメリカ商船の下田寄港** 戸田で「ヘダ号」を建造している間に、クリミア戦争の余波で極東方面にいるロシア軍艦と英仏軍も戦争状態に入ったため、プチャーチンは自国の軍艦の来航をあてにできず、上述のとおり、下田に入港してきた中立国アメリカの商船を傭船して大半の乗組員を極東ロシアの港に送り返すことにしました。そうするとチャーターされるアメリカ船の乗船者はその間下田に滞在することになるので、日米和親条約が外国人の居留（滞在）を認めているかどうかが問題となりました。このアメリカ船は「カロライン・フート号」といい、沈没したディアナ号の乗組員が迎えの艦船を待つ下田に逗留していた1855年3月15日（安政2年1月27日）に入港してきたのでした。この船はペリー提督が日本の開国に成功したとのニュースを知ったホノルルの商人ウィリアム・リードとトマス・ダハティの二人が傭船したものでした。彼らはそれまでホノルルで調達していたアメリカの捕鯨船が必要とする物品を函館に持ち込んで販売するつもりで来航し、日米和親条約で約束された同年3月（条約締結1年後と決められていた）の函館開港を下田で待つ予定だったのでした。

プチャーチンの傭船計画を知った下田奉行は、下田に滞在することになるカロライン・フート号の乗船者の中にリードとダハティの妻子が含まれていることを問題にしました。リードは妻と長男（9歳）、長女（5歳）の子供二人、ダハティは妻を同伴していました。

山本有造「カロライン・フート号が来た！ペリーとハリスのはざままで」（2017年2月刊）によると、ペリー艦隊やプチャーチン艦隊の来訪で外国軍人らを見慣れていた下田の人々も、6人の平服の男性と3人の妙齢の婦人と2人の幼い子供らを見て大いに驚き、興味津々で見つめたのは当然でした。その様子は同書の口絵写真に掲載されている西洋婦人と子供たちの絵にも見て取れます。下田奉行は長崎のオランダ商館長にさえ認めていない婦女子の上陸・止宿は認めない旨プチャーチンに通告して傭船を諦めさせようとしたのですが、プチャーチンを翻意させることができず、結局柿崎村玉泉寺に乗船者の止宿を認めざるを得ませんでした。彼らは2カ月半下田に滞在することになったのですが、日本側はこの件は今回限りの例外的措置であるとし、カムチャッカまでロシア人を送って行くカロライン・フート号が下田に帰港したらただちに退去すべきこと、さらに函館に行っても上陸も止宿も許可されないと通告しました。事実、商人らは函館まで行ったのに上陸を許されないうまま帰国せざるを得ず、条約で認められている「居留と周辺遊歩の権利」が無視されたことが米務省に報告され、アメリカでマスコミ等を通じてクローズアップされました。それゆえこの問題は、この後着任してくる米国のハリス領事の最初の重要課題の一つとなったのでした。

次に第7条に関連して貿易の可否が問題となりました。こちらはほぼ同じ時期の1855年5月18日（安政2年4月3日）、ドイツ人商人リュードルフが、ドイツ（ブレーメン）船グレタ号にアメリカ国旗を掲げて開港後の函館に来航して貿易の許可を求めたため、外国人の居留と貿易を認めるかどうか改めて問題となりました（新異国叢書Ⅱ・③「グレタ号日本通商記」）。和親条約の規定の曖昧さがまたしても明らかになり、アメリカ務省に改善を求める訴えが出され、かくして貿易と国内居住が初代領事として赴任してくるタウンゼント・ハリスの条約改正の緊急課題となっていたのでした。

ちなみに、カロライン・フート号も小さな船で、ロシア軍艦ディアナ号の乗組員全員を乗せるには程遠く、やはり下田に寄港してきたグレタ号をもチャーターして残りの乗組員を運ぶことにしましたが、グレタ号は出港後イギリス海軍に拿捕され、曲折の末乗組員は希望峰経由でロシアに帰っています。上記の両書にはペリー来航（1853年）からハリス着任（1856年）までの間の下田と函館への列強の軍艦や商船の来航と、これに伴う様々な物語が語られていて歴史好きの興味をそそります。

なお、日米和親条約と同様の内容の条約は、アメリカに続いて日英和親条約（1854年10月）、日露和親条約（1855年2月）、日蘭和親条約（1856年1月）の順で締結されています。

**アメリカ領事ハリスの下田着任** 自ら志願して初代駐日アメリカ領事に任じられたタウンゼント・ハリスは、日本で通じる西洋語がオランダ語のみであることを知り、当時23歳だったオランダ系アメリカ人ヘンリー・ヒュースケンを通訳兼雇員として年俸1,500ドルで雇いました。二人は香港で雇い入れた5人の中国人従僕とともに、1856年8月21日（安政3年7月21日）、米軍艦サン・ジャシント号で下田に着任しました。領事駐在に関する日米和親条約第11条の日本語訳が「18か月後に両国政府が領事の駐在を合議によって定め

る」となっていたため、下田奉行はハリスの不意の着任に驚き、上陸を拒否しようとした。しかし、英文のこの部分は「18カ月経過後いずれかの政府が認めた場合には領事を派遣できる」と書かれており、ハリスは領事駐在の問題は政府間交渉によって決められるべきであるとして退去を拒否しました。そこで下田奉行はとりあえず上陸を許可し、柿崎村の玉泉寺を宿舎に指定して滞在を認めたのでした。

## 日米修好通商条約の締結

ハリスとヒュースケンはかくして下田玉泉寺に国旗を掲げて領事館を開き、長崎出島のオランダ人を除けば、開国後初の西洋人居住者となりました。ハリスは到着後まもなく条約交渉のために江戸に出府することを要求したのですが、幕府はこれを拒否しました。力を見せつけようにも米軍艦の次の来航は早くも6か月後と知らされていたため、ハリスは江戸への出府を待つ間に、課題となっていた日米和親条約の改定交渉を始め、長崎の開港、函館に副領事を駐在させること、日米貨幣の交換などについて、日米修好通商条約の前段階として9条からなる「下田条約」（ペリーが結んだ下田条約とは別）を結んでいます。「カロライン・フート号が来た！」によれば、フート号の扱いで提起された問題のひとつに条約の正文がないことが挙げられていたため、この下田条約第8条に「オランダ語訳文をもって正文とする」と明記され、これが「条約の正文」という観念の最初とされています。

ハリスもヒュースケンも日記を残しており、日本到着時の日本の印象から下田での散策の日々、そして日本人の風俗習慣についての関心や好意的な言葉を多数残しています。条約交渉についても、もちろんハリスは日本側とのやりとりを詳細に記述しています。アロー号事件のあとの戦闘（第二次アヘン戦争 1856～60）のため、ハリスに連絡と物資をもたらすはずだったアームストロング提督の軍艦サン・ジャシント号は、予定の6か月後どころか1年を過ぎても音沙汰がなく、その間ハリスは日本に取り残されている不安を何度も日記に記しています（岩波文庫「ハリス日本滞在記（中）」）。

着任して1年余を経た1857年8月2日、業を煮やしたハリスは、名ばかりの全権下田奉行では交渉相手にならない、これ以上江戸参府を引き延すなら直接江戸の高官と折衝すると威嚇し、期限を区切って回答を求めました。その結果、9月22日、ついに江戸幕府から参府への招請状を受け取りました。ハリスの江戸出府決定は日本国内で大きな話題となり、諸々の準備に時を費やして、11月23日、江戸へと出立しました。

**ハリスの江戸出府とその行程** 11月23日朝8時、ハリスとヒュースケン玉泉寺を出発し、1マイルほど離れたところで行列本体に合流しました。アメリカ側は領事館の日本人料理人を含めて数人だけなのに、江戸入りの行列は大名行列並みの350人（ハリス日記）もの大行列となって伊豆の山越えを行いました。梨本で1泊し、翌日天城山を超えて湯ヶ島泊、11月25日に東海道に出て三島泊、箱根で休憩して小田原泊、以下藤沢、川崎に宿泊（日曜日のため川崎は2泊）しました。11月30日に江戸入り最後の行程に出立し、品川で休憩したあと日本橋を経て宿舎に指定された九段下の蕃書調所（1856年に設置された幕府の洋学研究教育

機関・のちの開成所)に入りました。

ハリスとヒュースケンの日記にはこの時の道中の体験や観察が面白く描かれていて、読んで楽しい旅行記です。通過する宿場、宿場で人々が鈴なりになってアメリカ人の行列を見物し、ハリスは川崎から品川までに現れた観客は13万人を超えていたと推測を述べています。1857年12月7日、ついに江戸城に登城して将軍家定に謁見し、大統領の国書を手渡しました。通商条約の締結を求める強硬なハリスの態度に押され、幕府は1858年1月25日(安政4年12月11日)以降、目付岩瀬忠震を下田に派遣し、岩瀬と下田奉行井上清直の二人を全権として通商条約の締結交渉を行わせます。15回に及ぶ交渉を経て成案をまとめ、老中首座の堀田正睦は上京して孝明天皇の勅許を求めたのですが、天皇は承認を拒否しました。アロー号事件(1856年)後の中国での戦闘の様子を知っていた全権代表の岩瀬と井上は、これ以上猶予できないと判断し、勅許が得られないまま1858年7月29日(安政5年6月19日)日米修好通商条約が締結されました。そして同年中に、オランダ、ロシア、英国、フランスの4カ国との間にも同内容の条約が締結されましたので、これらを一括して「安政5カ国条約」の名で呼ばれています。なお、幕府はその後同様の条約をポルトガル(1860年)とプロシア(1861年)と結び、これら締結国の国々を1862年の文久遣欧使節が訪問することになります。その後さらにスイス(1864年)、ベルギー(1866年)、イタリア(1866年)、デンマーク(1866年)とも条約を結び、明治に入って新政府がスペイン(1868年)、スウェーデン=ノルウェー(1868年)、オーストリア=ハンガリー(1869年)とも同様の条約が結ばれていきます。

**開港と開市** 日米修好通商条約では、すでに開港を決めていた下田と函館に加え、神奈川(神奈川が開港すれば下田は閉鎖)、長崎、兵庫、新潟の4港を新たに開港し、さらに江戸、大阪の2市の開市が定められました。開港も開市も外国人の居留と職業活動(貿易など)のために解放される区域を指しますが、両者の違いは開港場には埠頭や税関のような貿易に関する施設の設置が前提とされますが、開市のほうはそうした施設の存在を必要としない点が異なります。

開港・開市の時期は、神奈川(横浜)と長崎が1859年7月1日(安政6年6月2日)、新潟が1860年1月1日(安政6年12月9日)、兵庫(神戸)が1863年1月1日と決められました。開市のほうは江戸が1962年1月1日、大阪は1963年1月1日とされました。しかしこの予定は、幕末期の混乱によって横浜と函館と長崎以外は大幅に延期され、後述のとおり明治維新の年(1868年)まで実現しませんでした。

日米修好通商条約締結には通貨の問題や領事裁判権の問題、関税自主権、片務的最恵国待遇その他、多くの不平等や課題がありました。ここでは旅や観光に関連する外国人の「居留」と「遊歩」の決まりについて概要を見ておきます。

## 2. 外国人居留地と遊歩規則

安政五カ国条約によって開港地での外国人の居住と貿易が承認されましたが、日本側は

日本人と混じって住む「雑居」を認めず、外国人を隔離して居住させることで摩擦を避けようとした。とくに横浜は将軍のおひざ元に近く、分離して居住する「居留地」の設定を譲りませんでした。ちなみに「居留地」とは中国の租界と同じ語源である **Settlement** ないし **Concession** の訳語であり、「開港場の一角で、外国人が土地を借用し、建物を建築し、貿易活動などを行うことを幕府または後に明治政府が公認した制度」で、居留地内は日本の法律の及ばない治外法権になっています（「横浜居留地と異文化交流」より）。西洋列強に屈する形で開国はしたものの、その後も全体としてできるだけ外国人の居住や行動範囲を狭めようとしたのは当時の政治情勢からやむを得なかったでしょう。

さて、安政五カ国条約によって 1859 年に横浜と長崎は予定通り開港され、居留地の整備が始まりましたが、それ以外は幕末期の激しい攘夷運動のさなかにあつて、幕府は各国代表に開港・開市の延期を求めました。アメリカのハリス公使は日本の政情不安を理解して本国に延期を働きかけることを約束してくれましたが、ヨーロッパ諸国は難色を示し、英国公使オールコックは、1860（万延元）年に条約批准書交換のために日本がアメリカに使節団を派遣したように、ヨーロッパにも使節団を派遣して交渉することを示唆しました。これに従って日本は 1862 年に遣欧使節団を派遣し、厳しい条件付きながら開港・開市の 5 年間の延期に成功しました（宮永孝「文久二年のヨーロッパ報告」）。その結果、新潟、神戸の開港も大阪、江戸の開市も維新の年（1868 年）およびそれ以降になってようやく実現しています。ただし新潟は、1868 年に開港はしたものの、外国人の来住はごくわずかで居留地設置に至らず、市内雑居が認められました。兵庫は天皇のおられる京都に近いことから、攘夷思想が強くて情勢不穏であることを理由に、兵庫から 3.5 km 離れた神戸村を指定したうえで、1868 年に開港にこぎつけました。函館は下田と同時に外国船の寄港は認められましたが、正式には横浜と同じ 1859 年の開港です。函館でも居留地は設定されましたが、ロシア人が主体で数が少なく、事実上の雑居状態が続きました。

## 横浜居留地の成立

安政五カ国条約で開港場は神奈川と記されていたから、外国の外交団は神奈川の開港を主張し、条約通り神奈川に領事館（フランスは公使館も）を設けました。しかし、東海道の要衝である神奈川宿の開港は問題が多いことから、日本側は横浜も神奈川のうちであるとして譲らず、長崎の出島ほどではないにしても、外国人を管理しやすい寒村横浜を選択して整備を始めました。居留地造成の土木工事を進めるとともに、ここに日本人商人を集めて商売をさせるようにしたため、商売優先の外国商人たちは神奈川の領事館、公使館の意向を無視して横浜に進出して来ました。商人たちのほとんどが上海や香港などで中国貿易に従事していた西洋人と中国人でした。翌 1860（万延元）年春には既成事実を押されて外国公使団が横浜居留地の建設を認め、それ以降本格的に建築が進んで横浜は急速に発展して行きます。ちなみに、旧神奈川宿には各国の領事館やフランス公使館のほか、アメリカから派遣されてきたヘボン博士ら宣教師などの民間人の居住地として使われた寺院



の跡がいくつも史跡として残され、今日「歴史の散歩道」の一部になっています。

当初日本側は横浜の外国人居留地を整備するに当たり、居留地区を5等分してそれぞれを安政五カ国条約の締結国に提供しようとしたのですが、英米蘭仏の4国が共同居留地とすることに同意し、ロシアは横浜に領事館を置かず在留民もいなかったため、横浜は4カ国の共同居留地として発展することになりました。

「横浜居留地の諸相」(横浜開港資料館刊)は、横浜居留地の発展過程を1859年(安政6年)の開港から明治維新の年1868年(明治元年)までの10年間を4段階に分けています。第一段階(仮住まいの時期)は正式開港の1859年夏から外国代表団が横浜を開港地とすることに同意した1860年春までの約1年間で、この時期は幕府が用意した外国人貸長屋か民家に住む仮住まい状態でした。第二段階(草創期)は居留地の領域と区割りが決まって商人たちが木造の家を建て始めたものの、まだ「商品の傍らで拳銃を手に寝ていた」という不安定な時期、第三段階(成立期)は1861年(文久元年)にはいって来住外国商人が増えて手狭になり、拡張工事が進められていく時期です。岸边には美しい波止場が延び、日本人町との間の防火壁も出来上がり、木骨石張や海鼠壁<sup>なまこ</sup>の家が建ち並び、居留地運営が軌道に乗ってきた時期とされています。そして第四段階(発展期)は、1866年の大火で居留地が壊滅的な打撃を蒙ったあと、幕府と外交団との間で結ばれた契約により、西歐的理念による計画的街づくりが進められていった時期です。1867年に山手地区が居留地に加えられ、山下のオフィス街に対して山手が居住地区として発展していきました。

「横浜居留地の諸相」は1861年末現在の外国人居留者の状況を集録し(斉藤多喜夫)、居留地の欧米人名簿を掲載しています。これによると西洋人居住者は全部で125人、内訳はイギリス人が最も多くて53人、次いでアメリカ人37人、ドイツ人を含むオランダ人が20人、フランス人15人となっています。「横浜市史」によれば、このあと1863年に300人、維新後の明治3年に942人が居住していますから、急激に増加していったことがわかります。ほかに中国人が同数以上居住していましたから、外国人居住者全体ではこの数字の2倍以上が住んでいたこととなります。横浜開港と同時に欧米系の商社などが進出してきたのですが、日本人は西洋の言葉がわからず彼らの商習慣も知らなかったため、外国語を知り日本人と筆談で交渉できる中国人が仲介者として重宝されたのでした。

また、初期のころは日本人との衣食住の相違のため居留民はいろいろと苦労していますが、洋風の建築がどんどん建てられ、妻子も来るようになって衣類や服飾はどんどん洋式のものを作られて行きました。食については、多数にのぼる主要国の駐屯軍の飲食もまかなう必要がありましたから、西洋野菜の栽培、牛や豚の飼育、搾乳場の設置、製氷、保存食の製造などなど、西洋風の食文化が横浜から周辺に広がって行きました。明治に入ってから商人らは拠点を横浜に置いたままでしたから、横浜は「日本の中の世界」として発展を続けて行きます。外国人は居留地内にしか居住できませんでしたが、日本人のほうは居留地内に居住もでき商売もできましたから、横浜の日本人たちは急速に西洋文化や風俗を吸収して行きました。維新以前は横浜にだけ欧米の文明や生活様式、そして世界史的な

動きもあったというわけです。

江戸に「築地居留地」ができるのは1869年（明治2年）です。築地開発のために横浜から西洋の文物が築地に移植され、経験が活かされて発展していきます。江戸の終わりと東京の始まりを演出し、その変化に立ち会ったのは横浜でした。築地居留地の発展は明治以降ですので、先に幕末期の居留地住民の遊歩（＝観光）について見ておきましょう。

## 遊歩規則と西洋人の国内旅行

外国人の国内居住を承認するにあたって、幕府は開港場に外国人居留地を設定し、その居留地からの自由遊歩の範囲を定め、勝手にその外に出ることを禁止する方針を採りました。日米修好通商条約第7条は「遊歩」に関する規定ですが、これによると、遊歩の範囲は原則として居留地から最大10里（約40km）までとし、具体的には居留地ごとに決められました。横浜居留地の場合は江戸方面のみ六郷川（多摩川）まで約5里と短くしていますが、それ以外は10里までとされました。大まかにいえば、西は酒匂川、南は三浦半島の半ば、北は八王子、日野あたりまでです。鎌倉・逗子は遊歩区域内ですが、小田原・箱根・熱海は区域外でした。かなり広い範囲ですが、その境界線には、日本語でこれより先へ「越ユルを許サス」と書き、英語とフランス語訳が添えられた高札が立てられていました。ただし、開港当初から居留外国人の間に区域外の温泉保養などへ行く希望があり、例外的に横浜から箱根や熱海への湯治の旅は個別に認められた例があったようですが、明治維新後に緩和措置が講じられるまで、一般の外国人がこの区域の外に出ることはほぼありませんでした。

1869年（明治2）年、長崎県からの問い合わせに対し、外国官（のちの外務省）から「病氣療養に限り温泉行を許可する」旨の通達が出され、これが区域外への旅行の最初の公式認可となりました（横浜開港資料館刊行の「世界漫遊家たちのニッポン：日記と旅行記とガイドブック」。）

**英国公使オールコックの旅** 遊歩規則は一般の外国市民のための規定で、修好通商条約第1条に外交官や総領事・領事は自由に国内を旅行できると決められていました。幕府はできれば彼らの旅も実質的に制限しようとしたのですが、初代英国公使オールコックがこの第1条の権利を敢えて行使してみせることを主目的に、1860年9月（万延元年7月）、富士登山を敢行したことはよく知られています。

「大君の都」（中巻）第20章『転地—富士山への登山と熱海温泉の訪問』が詳しくオールコックの旅の意図と実施の状況を記述しています。オールコックは旅の目的が視察とレクリエーションであると公言したうえで幕府を説得し、諸々の障害を乗り越えてこれを実行しました。幕府は霊峰富士への外国人登山を許しては過激な攘夷思想の持ち主の気持ちを逆なでする危険があるからと制止しましたが、公使の意志は固く、結局イギリス側はオールコック公使をはじめとする公使館員のほかに植物学者と科学者各1人を含む8人、日本側は食糧等の運搬や護衛を含めて150人もの大人数で富士登山に出向きました。行程は

東海道を下り、箱根の景観と温泉を楽しみ、吉原の宿から富士山に向かっていきます。ただし、頂上を目指したのはイギリス人のほかは案内人と荷物の運搬人6人ほどだけでした。

登山の後は、三島から伊豆半島を横切って第二の目的地熱海温泉に滞在しています。江戸時代には外国人が日本の奥地を旅するということはありませんでしたので、街道を外れた内地への旅はオールコックの富士登山が初めてだったばかりでなく、彼の熱海観光も画期となる旅でした。オールコックは韮山に向かう途中で次のように書いています。

封建領主の圧制的な支配や全労働者階級が苦勞し呻吟させられているという抑圧については、かねてから多くのことを聞いている。だが、これらのよく耕作された谷間を横切って非常なゆたかさのなかで家庭を営んでいる幸福に満ち足りた暮らし向きのよさそうな住民を見てみると、これが圧制に苦しみ、過酷な税金を取りたてられて窮乏している土地だとはとても信じがたい。むしろ反対に、ヨーロッパにはこんなに幸福で暮らし向きのよい農民はいないし、またこれほど温和で贈り物の豊富な風土はどこにもないという印象を抱かざるを得なかった。

また、住民たちは物見高く自分たち外国人を見に集まってくるが、害意は全くもっておらず、役人たちも支配者に敵意を持つよう仕向けられていないときは皆極めて親切で、行く先々で先回りして親切丁寧にもてなしてくれた、とも書いています。この時の旅行は連れて行った愛犬トビーが熱海の間欠泉の熱湯に触れ、やけどで死んだこと以外全く不満がなかったと言っています。ちなみに、熱海は伊豆半島の東海岸にあって、箱根を通る旧東海道から外れていて交通の便が悪く、当時は人口1,400人ほどの辺鄙な寒村でした。古来「神湯」の評判が高く、江戸幕府を開いた直後に徳川家康が7日ほどここで過ごして熱海の湯が気に入り、毎年御汲湯を屈強な人足に陸路江戸まで運ばせたことで名湯として知られていましたが（のち船の輸送に変更）、この時点では知られざる秘境のような土地柄だったので。ちなみに熱海が有名温泉地として知られるようになるのは、順天堂病院創始者の佐藤尚中が明治8年熱海を訪れ、「熱海は冬のぎやすい、日本一の避寒地だ」と推奨したのが発展のきっかけで、著名人が続々熱海を訪れるようになったのでした（「日本の百年②」p241）。

さらにオールコックは、翌1861年6月、香港への公務旅行（神奈川で猟銃を発砲したモース事件の裁判への出席）から長崎に帰港したあとの江戸に戻る旅では、九州内を陸路で抜け、瀬戸内海を船で大阪に出、さらに江戸まで陸路をとる旅程を主張して実行しています。しかも、ドンケル・クルティウスの後任のオランダ総領事デ・ウィットを旅の同伴者にし、さらにP&O社の客船チャーサン号で来日した「ロンドン・イラストレイテッド・ニュース」の画家兼通信員チャールズ・ワグマンを伴っています。ワグマンは行く先々での見聞を記事と絵で紹介しており、その一部が同通信刊「描かれた幕末明治」の『ケンプフェルの道』（1861年10月26日号）と題する項に《日本九州の騎馬旅行》なる記事が掲載されています。このコースは江戸時代のオランダ商館長一行のコースとほぼ同じです。ただし、

オランダ商館長の江戸参府が幕府の監視つきで自由行動がまったくできなかったのに対し、オールコックのこの旅は、外交官は自由に国内を旅行できるという条約第1条の実現を目指していましたから、至る所で問題を起こしています。「大君の都」の第26章から第29章までがこの旅の報告です。例えば、大村では炭鉱を見せまいとする役人たちを無視して行動してあわやと思わせ、大阪では危険な政治情勢を理由に京都への立ち寄りを認めまいとする幕府に逆らってみせながら、京都に寄らないということは西洋人の知らないコースを行けるからと同意しています。オールコックは開国から明治維新までの時期に最も広く日本国内を旅した人といえるでしょう。

**生麦事件** 世に有名な生麦事件（1862年）は、開港初期に早くも上海や香港から観光目的でも西洋人が横浜に来ていたことを伺わせます。この事件は横浜居留地に住むウィリアム・マーシャル（絹輸出商）と横浜のアメリカ商会に勤務していたウッドスロープ・クラークという二人の英国人居住者が案内人となり、上海の商人で帰英の途次に立ち寄ったチャールズ・リチャードソン、香港在住で観光のために横浜に来たマーシャルの従姉妹ボロデール夫人の計4名の英国人が日曜日に川崎方面に遊覧に出かけ、薩摩の島津久光の行列に遭遇して殺傷被害に遭った事件です。4人は六郷河畔の川崎大師を訪れるべく馬丁に馬を神奈川宿に回させておいて、自分達は船で湾内を横切って神奈川に出、そこで馬を受け取って川崎方面に向かい、たまたま島津久光の行列に出くわしました。前を横切ろうとした無礼をとがめられて切りつけられ、4名のうちリチャードソンが深手を負ってその地で死亡しました。マーシャルとクラークは切られながらも当時神奈川宿の本覚寺にあったアメリカ領事館に逃げ込んで助けを求め、近くの宗興寺で医療所を開いていたヘボン博士の手当てを受けて命をとりとめました。ボロデール夫人は切りつけられたものの先頭にいたため、無傷で横浜居留地まで駆け戻って急を告げ、居留地の医師ウィリアム・ウィリス、神奈川の英国領事館の護衛官らが駆けつけてリチャードソンの遺体を探して連れ戻ることができました。この事件は、その後多発した個人が起こした攘夷殺傷事件と違い、大名の組織が個人を殺傷した事件でしたから外交問題になりました。イギリスは幕府と薩摩に圧力をかけて対処を要求したため、朝廷を中心に攘夷思想を一段と過激にし、薩英戦争にまで発展してしまいました。この事件で幕府は巨額の賠償金を支払われています。

**ブラックの語る冒険遠足** 居留地のまわりの「越えずの境界線」は、誰でも越えたいとは望みつつ敢えて越えたものはほとんどいなかったのですが、まったく例がなかったわけでもないようです。1861年から日本に居留して雑誌 *The Far East* を発行したことで知られる J.R.ブラックの「ヤング・ジャパン」第20章が「遊歩規則」を破って横浜から房総半島に渡って稀有の体験をした冒険野郎たちの話を紹介しています。日付は書いてありませんが、前後の関係から1863年か1864年のことと思われます。ブラックが実際に冒険した連中の一人から聞いた話としてその様子を面白おかしく描いています。当時どんな日本人に捕まるかによっては命にもかかわる無茶な冒険でした。3人は甲板のない船で対岸に辿

り着き、そこで出会った住民に話しかけたが、彼らの横浜なまり（ピジン英語）の日本語（お湯=Oh you、おはよう=Ohio、按配悪い=I feel ill=am buy worry の類）がわかる者はおらず、村人が驚いて逃げ隠れする中、子供が興味を持って近づいてくれました。そこから大人たちが心を開き、呼ばれた役人も理解を示してくれたのでした。結局仲間の一人が聞きかじりで是非行きたいと言った「九十九谷」に案内してもらい、沢山の鴨を取って帰ったと書かれています。ブラックは「愛国者」の影響を受けていない日本人の親切さが窺われる逸話だと好意的に書いています。房総の純朴な農民や役人たちが悪意の全くない人たちだったからよかったものの、ひとつ間違えば身に危険が及ぶ遠足だったといえるでしょう。

なお、ヒュー・コタツィ「維新の港の英人たち」（中央公論社、1988）は、第1部で開港から維新にいたる時期に在日した英国人たちを、長崎、函館、横濱、神戸の4港と江戸、大坂の2市それぞれに分けて彼らの活動と生活を紹介し、第2部で条約港周辺の観光地、①京都、②富士山、③東海道、④宮ノ下、箱根、熱海、⑤鎌倉、⑥日光それぞれを訪れた外交官らの行動を紹介していて、当時の在日英国人たちの生活、行動、日本についての観察などが窺われます。

## 攘夷思想と外国人暗殺

生麦事件は日本をよく知らなかった英国人たちが大名行列に接触して生じた偶発的なものでしたが、修好通商条約の締結で正式に外国との交流が始まったにもかかわらず、諸外国と日本との間に制度や意識のずれがあって、様々な問題が生じました。アロー号事件（1856年）後の中国での戦闘（第二次アヘン戦争）の状況を見て、開明派の幕府外交団が開国を急ぎ、孝明天皇の勅許のないまま締結してしまったという事情があって、激しい尊王攘夷運動が起こりました。

「日本の百年①：御一新の嵐」（筑摩書房）に『幕末暗殺年表』という表があります（p 125）。同表によれば、1857（安政4）年から1871（明治4）年までに未遂を含めた暗殺事件が37件リストアップされています。被害者の大半は伊井大老、佐久間象山、坂本竜馬ら日本人開国派が占めていますが、4分の1を超える11件は欧米人が対象で、掲載されていない神戸事件や小規模事件、外国人に雇用されている中国人や日本人の暗殺を含めれば、はるかに多くの殺傷事件が起っています。重要事件については、宮永孝「幕末異人殺傷録」（角川書店）が外国の関連資料から情報を補強して詳しく実態を紹介しています。

生麦事件や神戸事件（1868年2月、備前藩の行列とフランス水兵が遭遇）のように、藩の行列を横切るという日本の慣例で無礼とされる行為を咎めた結果が重大事件になってしまったもの、攘夷意識が高揚して欧米人個人を無差別に殺傷したもの、シンボルとしてのイギリス公使館の襲撃、外国人に雇われた中国人や日本人を殺傷した例などがあります。外国人の側から見れば、皆目わからぬ日本の慣習に違反したという理由で不埒者として斬りつけたり、悪意のない外国人個人を出会いがしら切り殺すという日本は、欧米から見れば全く

の野蛮社会でした。欧米人の殺害を狙って徘徊した浪人数知れずといった具合で、イギリス公使館は二度も襲撃されています。公使は難を逃れましたが、事務官の一人は日本人が常に持ち歩く刀でわが身を切られることを想像して、今でいえばノイローゼになり、ピストル自殺をしてしまった例もあります。

明治維新を境に西洋文物の吸収によって近代化に邁進すべく方向転換するまで、外国人にとって日本は安心して出歩ける国ではなく、観光どころではありませんでした。それでも、横浜開港資料館刊「世界漫遊家たちのニッポン」によると、維新以前の 1860 年から 1867 年までに幕末日本を訪れて旅行記を書いている西洋人だけで 9 人がリストアップされています。聖職者、植物学者、鉱物学者、考古学者、海兵隊員といった人たちですが、女性も 1 人含まれています。この時期は欧米を中心に海外（世界）旅行が活発化してきた時代でしたから、日本への定期航路が開設（後述）されて、香港、上海、インドなどアジアに在住する西洋人たちが来やすくなったからでしょう。1869 年にはスエズ運河が開通し（11 月）、同じ年北米大陸横断鉄道（5 月）も開通して世界一周旅行が容易になり、明治維新以降、日本への来航者もぐっと増えてきます。

## 洋式ホテルの始まり

1859 年に横浜が開港して外国人の居留が始まり、外国人が西洋風の住宅を建てはじめます。初期の来住外国人といえば、外交官以外は中国で貿易を営んでいた列強国の商人たちでした。時に極東アジアに住んでいる西洋人やその家族が気候温暖な日本に避暑や観光で訪れるようになってからも、しばらくは友人知人の私的な住居に滞在すれば事足りる程度で、専用の洋式宿泊施設を何軒も必要とする需要はありませんでした。それでも外交交渉や貿易交渉などで訪日する外国人たちの宿泊需要はあり、洋風の飲食の場であるレストランや居酒屋などのサービスも生まれています。ここで、横浜における日本の洋式ホテルの始まりをざっと見ておきます。

**横浜居留地のホテル** 澤護「横浜外国人居留地ホテル史」（白桃書房）は、1860 年（万延元年）から居留地制度が廃止される 1899 年（明治 32 年）までの横浜居留地のホテルの年ごとの新築とそれぞれの年の存続ホテルのリストを掲載しています。これを見ると、名前が同じでも場所や経営者が変わったホテルも多く、盛衰が激しかったことがわかります。いちばん最初にできたホテルは「ヨコハマホテル」という名のホテルで、開港直後の 1860 年にはすでに営業していた記録があります。維新の年の 1868 年現在 8 軒のホテルがあり、居留地解消の 1899 年（明治 32 年）には 11 軒あったとされています。

最初の「ヨコハマホテル」は、大鹿武「幕末・明治のホテルと旅券」によると、横浜居留地にできた三番目の建物です。居留地一番館の英国ジャーディン・マセソン商会、二番館の米国ウォルシュホール商会に次いで、七十番地にオランダ人フフナーゲルがホテルを建てて営業を開始したのでした。寺院のような平屋建てで堅瓦海鼠壁で造られ、部屋数 8 室の建物が中央の広場を囲い、そこに厩舎や下男部屋があったといわれています。プロシ

ヤの東アジア遠征隊に参加して来日したグスタフ・シュピースが1860年に横浜に来てこのホテルに泊まったと記述しています（「シュピースの日本遠征記」）。ほかに1861年にシーボルト父子が「ヨコハマホテル」に泊まったと書いています（「シーボルトの最終日本旅行」）。またペリーの日本遠征隊に加わり、いったん帰国したあと上述のプロシャ遠征隊に加わったドイツ人画家のウィルヘルム・ハイネが1861年7月30日から9月19日まで滞在し、運上所（税関）から遠からぬところにオランダ人フフナーゲルの建てたホテルがあり、1日2ドル、月50ドルで小部屋に宿泊できると書いています。

次いで、維新前に存在したホテルとして知られる「クラブホテル」というのがあります。横浜に駐屯していた英海兵隊中尉のW.H.スミスが1863年に現地除隊して八十三番にヨコハマ・ユナイテッドクラブという社交クラブを開業しました。その後彼は1866年に居留地五番地のデント商会が業績不振で撤退した跡地を買ってクラブハウスを建て、横浜に渡来する同国人のための宿泊施設を「クラブホテル」の名前で開業しました。この年横浜は大火に見舞われ、ヨコハマホテルをはじめ多くの建造物が焼失しましたが、クラブホテルは焼失を免れ、その後1869年（明治2年）に本格的なホテルに生まれ変わっています。

初期の居留民にとって日本人との衣食住の違いが苦勞の種でした。とくに食については材料の入手が困難でしたが、先述のとおり次第に食用牛豚を提供する日本人が増え、居留者が山の手で洋風野菜の栽培をはじめ、牛豚の養育場や搾乳場なども設けられました。横浜には列強の駐屯軍がいましたし、軍艦や商船の入港も増えて来ましたから、彼らの巨大な胃袋の求めに応じて、保存食やビール、清涼飲料などの製造、製氷なども行われるようになっていきました。

維新前に大きく発展した「居留地」は横浜だけでしたが、維新後に開設された各居留地に建てられたホテルについては、村岡実「日本のホテル小史」（中公新書）が『各地の居留地ホテル』の項目を立てて、横浜と築地だけでなく、大坂、神戸、長崎などのホテルも紹介しています。

### 3. 日本への定期航路の開設

幕末開国期に日本を訪れるには軍艦か商船に便乗してくるしかありませんでしたが、日米修好通商条約をはじめとする安政五カ国条約の締結とほぼ同時期に、日本への定期航路が開設されています。その動きをざっと見ておきます。

#### 日本をめぐる海運

幕末期は帆船から蒸気船への移行期でした。風向きが良い時は帆で走り、そうでないときだけ蒸気機関を炊いて走る外輪蒸気船の時代で、まだ海洋航行にスクリュー船は登場していません。大西洋には蒸気船の定期航路が運行されるようになっていましたが、欧米から極東方面への航海となると、アフリカ南端の喜望峰回りか南米ホーン岬廻りとなるため、途中で石炭補給ができず、遠隔地向けの航海は帆船を進化させたアメリカのクリッパー船が活躍していた時代でした。

19世紀中葉以降、イギリスから大勢の移民や軍隊がインドやアジアに送り出されるようになります。1848年のサンフランシスコでの金鉱発見に続いて、1851年に欧米から孤絶したオーストラリア大陸でも金鉱が発見されてこちらでもゴールドラッシュが起こり、黄金熱に浮かれた人たちが海洋を超えて多数出かけるようになりました。オーストラリア方面への交通は昔ながらのケープタウン経由の帆船ルートしかなく、ロンドンからインドまで往復1年はかかり、中国やオーストラリアとなると1年半はかかりました。蒸気船が大西洋を往来するようになって、距離が5倍あるこの航路で蒸気船を使うのはまだ無理だったのです。途中で石炭を補給できる場所がなく、必要なら石炭自体をヨーロッパから帆船で運搬して保管しておくしか方法がありませんでした。

**P&O 汽船会社による極東路線の開設** そのため、ヨーロッパからインド方面への蒸気船の活用は、地中海経由エジプトへ行き、狭いスエズ地峡で郵便・貨客を陸路輸送して紅海側のスエズ港に出し、そこに待機させおいた別の蒸気船に乗りかえるという方法がとられました。スエズから紅海を南下してインド洋へ抜け、インドから極東やオセアニア方面へと乗り継いで行ったのです。この航路を運航していたのはイギリスの **Peninsular & Orient (P&O) 汽船会社** で、スエズから紅海を南下してアデンとセイロンで給炭し、マドラスを終着地とするルートを開設しました。同社はアデンとセイロンでの給炭のために、170隻もの給炭用帆船と3000人の要員を投入して運航業務を果たしていました。1849年にインドからシンガポール、香港、上海へと航路を延長し、1852年にシンガポールから豪州への支線を開き、1859年には上海～長崎線を開通させました。その5年後の1864年にP&O社が日本と郵便輸送契約を結んで上海～長崎～横浜路線を開設し、日本も本格的に世界の定期航路交通に組み込まれていくことになります。ちなみに、スエズ運河が開通してヨーロッパから極東への国際交通が大きく改善されるのは1869年（明治2年）のことです。

**太平洋航路の開設** 他方、太平洋に蒸気船の客船航路が誕生するのはインド洋経由より遅く、1867年でした。そもそもアメリカの太平洋岸地域がメキシコからアメリカ合衆国に譲渡されたのがアメリカ・メキシコ戦争（1846～48年）末期の1848年のことで、それ以前にはアジアとの間に定期航路開設の名目である郵便輸送の需要自体が存在しませんでした。パシフィック・メイル・ライン（PML）による極東への第1便は、1867年1月1日正午、市民多数の歓呼や停泊艦船の汽笛、陸上砲台からの祝砲などに包まれてサンフランシスコを極東に向けて出発し、22日後に横浜に到着、28日後に終着港の香港に到着しています。託されたニューヨークからの郵便や新聞は、スエズ地峡の接続ルートより2週間も早く香港に到着したといえます。この定期航路第1便の帰り便には横浜からサンフランシスコに注文していた軍艦を受け取りに行く徳川幕府の小野友五郎一行（二度目の福沢諭吉も随行）を乗せて3月20日にサンフランシスコに帰着しています。大西洋と違って太平洋には競争相手がなく、スクリュー・プロペラ船が登場するまでの約10年間、PMLの船はマイペースで運航しました。所要時間はサンフランシスコから横浜が大体24日、逆方向はこれより1



日多いくらいでした。(田中 p159 野間 p 56 )

**日本も世界の海へ** かくして幕末期の日本は、西方からインド洋を経由してヨーロッパと結ばれる航路と、太平洋をアメリカに渡る航路によって世界とつながっただけでなく、長崎、神戸、横浜、函館などの国内航路にも外国の船が就航しました。

先走りになりますが、日本による国際航路の始まりは 1875 年(明治 8 年)の三菱商会による横浜～上海線の開設になります。外国船は船員が外国人ばかりで日本語が通じず、そのために日本人客が軽んじられがちであったのに比べ、三菱船はサービス部門と下級船員に日本人を採用したうえ(高級船員はまだ外国人ばかり)、日本食や日本風のサービスを提供しましたから、日本人にはいたって好評でした。まずこの航路で外国船と対等に競争し、1896(明治 29)年 3 月に日本郵船によって極東～インド洋～欧州航路が開設され、次いで同年 8 月に太平洋航路(香港～日本～シアトル)、10 月には豪州航路にも就航します。かくして、日本も列強に伍してアジア航路で活躍する時代となっていきました。

#### 4. 幕末期の西洋文明の吸収

幕末・維新の歴史を読み返してみると、鎖国の夢を破られて開国して以来わずか 15 年で明治維新を迎え、攘夷が渦巻く社会から一転して欧米文化の積極的受け入れへと転換し、短期間に近代化を果たしていった明治の先人たちの果敢な行動は驚異的です。

「日本事物誌」や「日本旅行案内」を書いた B. H. チェンバレンは、「日本人は明治の変革によって突然欧化の光をあてられても目がくらまないだけの知的訓練をそれ以前にすでに行なってきた」と評しましたが、事実、幕府はペリー来訪の衝撃から直ちに外圧に対する対応を始めています。江戸時代を通じて長崎のオランダ商館経由で世界やヨーロッパの情報(オランダ風説書など)を受け入れ、医学や天文学などある程度の西洋の学術文化を取り入れてきました。オランダは日本との貿易独占維持のために幕府に対して迎合的ともいえる遠慮をしてきましたから、西欧国ながら日本側に危機感を与える存在ではありませんでした。

これに対し、幕末に来航してきた欧米列強は、清国への対応に見られるように軍艦によって威圧し、付近の測量などを平気で行いました。商船ですら暴力をはたらくこともあって、近代兵器を装備した列強に従来のままでは対抗できないことを幕府は悟らされました。徳川幕府の政治体制はいわば連邦型の国であって、内乱を抑える仕組みはあっても外圧に対して日本全体の国防を考える危機管理体制がありませんでした。オランダによってもたらされたアヘン戦争における清国敗北のニュースは衝撃であり、情報を独占してきた幕府は防備充実の必要性を痛感するなかで、武力による対抗は無理であると認識させられました。ゆえに、鎖国維持のための武力抵抗を放棄し、開国して富国強兵に向かう道を選択したのでした。

しかし、鎖国の江戸時代では、幕府の枢要な地位にある人以外に外国の事情など知るすべはなく、庶民はオランダ商館長の江戸参府の行列、朝鮮通信使、琉球使節の江戸登りな

どの機会に外国を垣間見るだけで、外国人の姿と風俗は庶民の好奇心の塊の対象だったのです。鎖国が解けて、幕府自体が積極的に西洋を学ぼうとし始めたことは、外国人に対する日本人の対応に劇的な変化をもたらすのですから、その概要を見ておきたいと思います。

## 洋学の学習

ペリーが来航した 1853 年 7 月（嘉永 6 年 6 月）に、早くも幕府は時のオランダ商館長ドンケル・クルティウスを通じてオランダに軍艦購入を打診しています。翌 1854 年 7 月、オランダは目下露土戦争のさなかにあって直ちに軍艦の譲渡はできないが、日本の海軍創設とそのために必要な資材や知識を供給することを約束しました。まもなく蒸気軍艦「スンビン号」によって G. ファビウス艦長が長崎に来航し、協議の結果、幕府はオランダの海軍士官を招聘し、海軍伝習所設立の協力を受けることにしたのでした。以下、開国以降に幕府がとってきた欧米文化吸収の努力を見ておきます。

**長崎海軍伝習所** 海軍創設は国防の最大のかなめでした。何よりもまず、先端的科学技術の塊である軍艦を所有し、操艦を学ばなければなりません。そのための海軍伝習所を長崎に開設し（場所は現在の長崎県庁のあるところ）、日蘭和親条約締結の日すなわち 1856 年 1 月 30 日（安政 2 年 12 月 23 日）から伝習が開始されました。ペルス・レイケンを初代団長とし、ほかに士官、水夫、火夫など 22 名からなるオランダ海軍の教師団が来日し、彼らを幕府が雇い入れることで正式の洋式教育が始まったのでした。オランダの蒸気軍艦スンビン号は伝習所の練習艦として幕府に贈呈され、「観光丸」と名付けられました。

1856 年入所の第一期伝習生としては、幕府派遣が勝麟太郎（海舟）をはじめ 40 名、ほかに海防に関わる佐賀、筑前、薩摩、長州等 8 藩から合計約 130 名の藩士が参加しました。これら伝習生の中には、明治になって活躍する小野友五郎（幕府）、五代友厚、河村純義、税所篤（以上薩摩藩）、佐野常民、中牟田倉之助（以上佐賀藩）らがいます。伝習生は第二期、第三期まで募集され、勝海舟だけが各期を通して世話役として長崎にとどまり、他は派遣元に戻るなどして活躍しました。ちなみに榎本武揚は第二期の幕府伝習生でした。

教授された項目は航海術、運用術、造船学、砲術、船具学、測量学、算術、機関学などで、練習艦を使った実習も度々行われました。カッテンディーケを団長とする 37 名の第二次オランダ教師団は、1857 年 9 月 22 日（安政 4 年 8 月 5 日）、幕府が発注した軍艦「咸臨丸」を回航してやってきました。第二次教師団は教授内容をさらに拡充するとともに、新たに西洋医学の伝習も行なったほか、長崎製鉄所を完成させています。しかし、江戸幕府にとって長崎はあまりにも遠すぎることから、第一期伝習生を江戸に呼寄せて江戸（築地）に海軍伝習所を創設することにしたため（1857 年 5 月 4 日・安政 4 年 4 月 11 日開設）、長崎海軍伝習所は 3 年間活動したあと 1859 年 2 月に閉鎖されました。短期間であったとはいえ、ヨーロッパの技術や文化を積極的に吸収する方向に舵を切った点画期的な事業であり、伝習所教師団は日本が西洋を学ぶために雇った最初のお雇い外国人でもありました。

ちなみに、第一次から第二次へ教師団が交替する時、伝習所総督だった永井玄蕃頭は日

本で学ぶだけでなく、総合的な学習のためにオランダに日本人留学生を派遣することを建言しています。この時点で建言は受け容れられませんでした。後述する通り、鎖国体制下の1865年（慶応2年）に幕府による初のオランダ留学生の派遣が実現しています。

**長崎英語伝習所** 海軍伝習所での最大の問題は伝習生と教官との間で言葉が通じないことでした。日米修好通商条約締結交渉以来、新しい時代には英語の習得が必須であることを幕府は痛感していました。日本人が初めて英語を体系的に学んだのは、吉村昭「海の祭礼」で描かれたアメリカ人の日本密航者ラナルド・マクドナルドからでした。ネイティブと白人の混血児だったマクドナルドは、日本に行ってみようという思いにかられ、1848年、北海道沖で捕鯨船を降りて難破を装って密航を企てましたが、捕まって長崎に送られました。長崎で母国に送り返される船を待つ入牢中の約半年間、特別の計らいで長崎の通詞14人が彼から英語を学びました。その時の生徒の一人森山栄之助（多吉郎）がペリー来航時に英語通訳を試みましたが、半年程度の学習で面倒な交渉ごとに役に立つはずがなく、結局オランダ語と中国語を経由して交渉するしかなかったことは先述しました。

かくして幕府は、1858年7月、日米修好通商条約締結と同時に長崎奉行所内に英語伝習所を設けました。オランダ通詞檜林栄と西吉十郎を責任者とし、オランダ海軍の将校やオランダ商館員、設置されたばかりのイギリスの長崎領事館員らを講師に招き、通詞その他の役人の子弟に英語を学ばせることを始めました。長崎の英語伝習所は、その後名称と内容を何度か変更しながら明治維新まで存続して明治新政府に接收され、そのあと変遷を経て長崎県立中学校となり、さらに県立高等学校へと展開していきました。

オランダ語と英語のほかにフランス語、ロシア語の教育も始まっていますが、これらについては、幕末維新期の通訳・翻訳を担当して活躍した通詞たちを扱った木村直樹「《通訳》たちの幕末維新」（吉川弘文館）を参照されるようお勧めします。

**蕃書調所から開成所へ** ペリー艦隊来航後、江戸でも蘭学だけでなく洋学一般の研究の必要性を痛感した幕府は、従来あった「天文台蕃書和解御用掛」を拡大して、1855（安政2）年、「洋学所」を開設しました。しかし、開設直後に安政大地震によってこれが全壊焼失したため、1856年3月17日（安政3年2月11日）に「蕃書調所」へと組織を拡充・改称して再開しました。古賀謹一郎を頭取とし、箕作元甫、松木弘安、村田蔵六、西周、津田真道といった人々を教授担当とし、幕臣を対象に洋学の教育を開始したのでした。

当時はまだ蘭学中心ながら英学教育も行い、翻訳事業や欧米諸国との外交交渉についても「蕃書調所」が担当しました。江戸を訪問したハリス米領事の宿舎としてここが使用されたことは既述のとおりです。1858（安政5）年以降は各藩藩士の入学も認め、1862（文久2）年には幕府の官立学校であった昌平黌と同格の学校とされ、同年6月15日（旧暦5月18日）には「蕃書調所」から「洋書調所」へと改名し、1863年10月11日（文久3年8月29日）に「開成所」と改称しました。幕府崩壊後は新政府の管理下に移り、いくつもの変遷を経て現在の東京大学になっていく源流とされています。

この頃には幕府のみならず、藩校や民間の塾でも近代西洋を学ぼうとする努力が活発化しています。

## 幕府による遣外使節の派遣

開港後の幕末期、横浜と長崎を中心に日本人も外国人から直接外国語を学び、西洋の技術を習得し、世界の動向をある程度学習することができるようになりましたが、それだけでは不十分であり、日本人が世界を実見・体験することによってより多くを学ぼうとする意識が高まってきました。

開国以来、徳川幕府は大小さまざまな外交使節団を米欧に計7回派遣しています（宮永孝「文久二年のヨーロッパ報告」より）。最初の使節団は1860（万延元）年の新見豊前守一行77名で、日米修好通商条約の批准書交換をアメリカで行うため、米軍艦ポーハタン号に乗って渡航しました。鎖国以来、漂流者を除けばこれが最初の日本人の海外渡航でした。使節団一行はサンフランシスコに立ち寄って近代文明の洗礼を受けたあとパナマまで南下し、パナマ地峡を汽車でカリブ海側に抜け（汽車の体験は使節団を大いに驚かせた）、そこで再び船に乗り換えてワシントンに向かいました。批准書交換後はフィラデルフィアとニューヨークに立ち寄って両市でも大歓迎を受けています。一行は軍事工業や造船所などを視察して驚嘆し、とくに近代科学工業の発展ぶりに強い印象を受けました。その後、大西洋をアメリカ南端の希望峰へと南下し、世界を一周して横浜に帰着したのです。

なお、ポーハタン号の使節団に追隨して木村摂津守を長とし勝麟太郎（海舟）を艦長とする幕府軍艦咸臨丸が別航したことは世に有名です。咸臨丸派遣の目的は、第一に、使節に万一のことがある場合に代行しうる人物を別航させる、第二に、一行の人数と荷物があまりに多くてポーハタン号に積み切れないため荷物を分担運搬させる、第三に、渡米の首尾を事前に報告させる、第四に、海軍伝習所での訓練の結果を試すため、などであったとされています。25歳だった中津藩士福沢諭吉もこれに参加し、土井良三「咸臨丸海を渡る」第4章『咸臨丸の人々』が福沢の手紙をもとに主だった同行者20名の個々について紹介しています。かくして、日本が開国した最初の相手国はアメリカであり、初めて往訪した外国もアメリカだったのですが、この直後にアメリカで南北戦争（1861～65）が始まって、日本の幕末期の貴重な5年間、アメリカとの公的な接触が途絶えたのです。

第2回目の使節団は、先述した開港・開始の延期交渉を目的とする1862（文久2）年の竹内保徳を使節とする一行38名のヨーロッパへの派遣です。イギリスの理解を得て厳しい条件付きながら5年間の開港・開市の延期交渉に成功するとともに、条約締結済みのヨーロッパ諸国を回って国情を視察し、多くの知識体験を得て帰ってきました。第3回は、1863（文久3）年にいったん開港した横浜港を閉鎖し、函館と長崎だけで交流したいという無理な使命を与えられて訪欧した池田筑後守一行34名でした。文久2年の使節団と同じく、インド洋を経由してスエズ地峡を地中海に抜けるルートをとり、エジプトのスフィンクスの下で写真に収まったのがこのグループの人たちです。これら最初の3回はいずれも開

港・開市に関わる外交交渉が目的でしたが、第4回は1865（慶応元）年に横須賀製鉄所（実際は造船所）の設立交渉のために、外国奉行柴田剛中を長とする数十名からなる使節団をフランス、イギリスに派遣しました。第5回は第2回の竹内訪欧団が妥結できなかったカラフトの国境策定の対露交渉を行わせるために1866年10月、ロシアに派遣された小出大和守一行の使節団16名です。第6回は1867年の「パリ万国博」に参加するために派遣された徳川慶喜の実弟徳川昭武の一行29名で、このグループはフランス郵船のアルフェ号で香港まで行き、香港でもっと大きいアンペラトリス号に乗り換えて訪欧しました。徳川昭武は当時14歳で、慶喜は万国博が終わって用務から解放されたあと条約締結国を親善訪問し、ヨーロッパ文明を視察して見聞を広めて近代国家建設に役立てるという目的を与えて送り出したのですが、残念ながら幕府崩壊で学業半ばにして帰国せざるを得ませんでした（宮永孝「プリンス昭武の欧州旅行：慶応3年パリ万博使節」）。最後の第7回は1867年、幕府が発注した甲鉄軍艦受取りと武器輸入の交渉を目的に、小野友五郎を長として南北戦争後のアメリカに派遣されました。

このうち、第6回の万国博参加のための派遣は、日本側が学ぶだけでなく日本の文物の展示紹介を目的として渡航し、大きな波紋を呼び起こしました。また、この時のパリ万国博には薩摩藩と佐賀藩も出展しており、日本が連邦型の国であることを知らしめることにもなりました。

## 留学生の欧米派遣

幕府は上記の外交使節団の派遣に際して、各藩の藩士にも欧米の文物を見聞させ学ばせるよう派遣人員に含めるなど選抜に配慮していますし、使節団に留学生を伴ったり、使節団とは別に欧米から学ぶことを直接の目的とする留学生（伝習生）を派遣してもいます。また、幕府以外にも、列強の脅威に対抗しうる人材育成のために、長州藩と薩摩藩が渡航禁止の禁を破って藩士らをヨーロッパに留学させています。こうした努力が明治維新後の対外政策を支える人材の多くを供給したことは歴史が示しているところです。

**幕府の留学生派遣** 幕末期、幕府は海軍伝習所や英語伝習所を開き、外国人教師団に依存して技術や洋学の習得をさせる一方で、オランダやイギリスに留学生を送って近代文明を学ばせる企画を進めていました。その第1陣が1862（文久2）年に内田恒次郎以下15名のオランダへの派遣でした。このグループは幕府がオランダに発注した洋式軍艦（開陽丸）建造の立会と技術習得、そして完成後の同艦の日本回航を主たる任務として派遣されたから、留学といっても使節団に準じる性格のものでした。第2陣は1865年9月（慶応元年7月）に開成所学生の市川文吉らを中心に6名をロシアに送り、語学・歴史・数学などを学ばせています。第3陣は1866（慶応3）年に川路聖謨の長男川路太郎以下14名をイギリスに送りました（宮永孝「慶応二年幕府イギリス留学生」新人物往来社）。そして第4陣では1867年に徳川昭武の万国博参加使節団に加えて、栗本貞次郎以下9名をフランスに留学させています。

幕府が日本人の留学や商用目的の海外渡航を公的に承認したのは1866年5月21日（慶応2年4月7日）ですから、第1陣として送り出されたオランダ留学生は特別に派遣された人たちで、彼らについては宮永孝「幕府オランダ留学生」（東書選書）が派遣の事情と人選、航海、オランダでの生活から帰国後の留学生たちの運命に至るまで詳細に紹介しています。この時のオランダ留学生は、長崎海軍伝習所を引継いで築地に開設された軍艦操練所所属の榎本武揚ら5名と士分以外の職方・技術者6名の海軍関係者のほかに、すでに西洋学を学んでいた蕃書調所の西周、津田真道、そして長崎で医学を修業中だった伊東玄白、林研海ら多彩な人材を含んでいました。開国後まもない時期であり、まだ鎖国感覚から抜け出せておらず、しかも攘夷思想が渦巻く中での留学生派遣でしたから、使節団に同行させるのとはわけが違い、彼らが西洋かぶれになることを心配して、以下を訓示したうえで、各人に定め<sup>たが</sup>に違わぬよう誓約書を提出させています。

- 一、いかなる場合にも日本の秘密を洩らさざること
- 一、切支丹宗門に肩入れまじきこと
- 一、本朝の風俗を改めまじきこと

誓約書を出させたのは、僻遠の地に行ってしまうと目が届かず、滞在が長期に及べば気が緩み、日本の秘密を漏らしたり耶蘇教にかぶれたりするかもしれない。万事日本風にしていけば欧化を防げるかもしれぬと考えたからと推察されています。ただでさえ強烈なカルチャーショックを受けて不安な思いでいた留学生にとって、日本の風俗を維持する誓いはとくに悩ましいことでした。チョンماغ頭に羽織袴、両刀を差し、紺足袋に草履ばき、菅笠か頭巾をかぶるといってたちでは、外に出れば見物人に取り巻かれるのは避けられず、警察官の護衛なしには見物も買物も出来ないほどだったと記録されています。幸い彼らの面倒を見てくれることになった長崎海軍伝習所の教官だったポンペ医師やカッテンディーク（当時海軍大臣）から、オランダにいる間だけでも洋装にしてはどうかと示唆を受け、一同決心して服装を洋風にし、靴を履くことにしたと書かれています。上掲書には、なんとなく身に合わない彼らの洋装の写真が数点掲載されています。

第1回のオランダ留学生たちだけは、出発が早かったため所期の目的を達成することが出来ました。彼らのうちライデンで五科（技術ではなく政治経済学の基本5科：性法学（＝自然法）、万国公法、国法学、制産学（＝経済学）、統計学（林竹二「幕末海外留学生の記録」p95））を学んでいた西周と津田真道は2年余の勉学を終えて1865（慶応元）年夏に帰国し、軍艦関係者の9人は開陽丸の引き渡しを受け、これを日本に回航して帰国しました。そのまま留学生として残った軍艦組若手の赤松則良（当時22歳）と医学を学ぶ伊東玄白と林研海の3人は、第2陣以降の留学生を含め、徳川慶喜の大政奉還による幕府の瓦解を知って、学問の道半ばに帰国せざるを得ませんでした。

**薩長の留学生派遣** 他方、当時薩摩と長州は反幕尊王攘夷を標榜していましたが、米欧の科学技術の優位性を悟り、藩の人材を育てるべく独自に藩士をイギリスに留学させていま

す。長州の方が早く、1863年に後の伊藤博文、井上馨ら5人をイギリスに送り出しました。薩摩の方は薩英戦争（1863年8月）の敗北で攘夷の限界を知り、1865年に薩摩藩士14人を同じくイギリスに留学させています。幕府の日本人海外渡航の公認は1866年5月21日（慶応2年4月7日）付ですから、薩長藩士の留学は幕府に無断の国禁破りの密航にほかならず、藩としても留学生としても生命の危険を冒しての行動でした。事実、長州の密航藩士たちは、同時期に横浜港閉鎖交渉で訪欧した竹内使節団に知られることを非常に恐れていたと記録されています（犬塚孝明「密航留学生たちの明治維新」（NHKブックス）。

長州五傑として知られた5人の長州留学生（伊藤博文、井上馨、井上勝、遠藤謹助、山尾庸三）のうち、伊藤、井上（馨）、山尾の3人は、1863年1月31日（文久2年12月12日）に高杉晋作を隊長として品川御殿山に完成寸前のイギリスの洋風公使館焼き討ちに参加した攘夷過激派でしたが、井上馨は留学に出発後上海で早くも攘夷の無謀を悟っていち早く開国派に転じ、その他の4人も外国を知ることによって攘夷思想を捨て、西洋文明の吸収こそ富国強兵の道であると納得して転向しています。ちなみに、伊藤や井上は英公使館焼き討ちに参加していたことが公になったのは維新後かなり経ったあとのことでした。

かくして、幕府の使節団や留学生の派遣、薩長の密航留学生や新島襄のような単独の密航留学生などによる西洋文明との接触は、日本の政治に関わる若き世代が近代西洋に接する貴重な機会となり、彼らこそが維新政府が追求する富国強兵策の推進や西洋近代文明導入の先駆者であり前走者となったのでした。

**幕府瓦解後の留学生たち** 幕末の討幕運動さなかの1867年11月9日（慶応3年10月14日）、徳川慶喜による大政奉還とその後の王政復古の大号令によって幕府が瓦解すると、幕府派遣であれ藩派遣であれ、派遣元自体が解体してしまった以上、在外留学生たちは勉強半ばにして帰国するほかありませんでした。しかし、明治維新後の新体制を作り上げていくには、維新前に西洋を学びかつ体験し外国語にも熟達していた留学生たちは、幕府か藩かの出身を問わずその多くが維新政府や民間に身をおいて、日本近代化のために働き、力を発揮することになります。

幕末・明治初期の留学生たちのことは、海外に出て見聞体験して成長した事例として、むしろアウトバウンドの歴史の中で詳しく見てみたいと考えています。

改訂 2018年10月8日