

横浜へのもう一つの道: 太平洋航路をめぐるアメリカとイギリスの競合

園田英弘

国際日本文化研究センター

はじめに

この文章は、グローバリゼーション研究の一環として、地球規模の交通・通信体系が成立する歴史的过程を研究してきた成果の一部を、ここで報告するものである。このペーパーではアメリカとイギリスとの北米大陸と太平洋における競合関係に焦点を絞って、この問題を取り扱うことにしたい。それは、このシンポジウムが開かれるバンフという高原リゾートの成立とも深く関わっているが、一見すると「日本研究」と関係のないかのようなテーマを敢えて選んだのは、「日本」を徹底的に外側から見たかったからである。

タイトルを、横浜への「もう一つの道」としたのは、もちろん理由がある。この背景説明を最初にしておこう。1848年から、カリフォルニアのゴールド・ラッシュを背景にニューヨークからサンフランシスコまで、パナマ地峡経由でアメリカ合衆国の東海岸と西海岸を結んでいたパシフィック・メールが、1867年1月1日から、サンフランシスコ・横浜・香港航路を開設した。この航路の完成により、イギリスから東回りで東アジアへ進出してきたイギリスを中心とする蒸気船を中心とするコミュニケーション網（P&Oが、その中心的存在であった）と、米国の西進運動が横浜・香港で合体し、定期蒸気船航路を乗り継げば、地球一周が可能になったのである。さらに、1869年、スエズ運河と米国大陸横断鉄道の完成は、このような流れを、より確実なものにする。この、グローバリズムの原型とでも言うべきものを作ったのは、イギリスとアメリカの激しいライバル意識であった。それは、大西洋横断航路における両国の激しい競争にその典型が見ることができる。新興国のアメリカは、西進運動を続ける中で、しだいに独自の北米大陸における歴史的使命感や、国土意識を持つようになった。

第1章、大英帝国の地球回廊

地球を一周するコースは、1869年の段階では、基本的にはただ一つであった。先の章で見たように、大西洋航路・アメリカ大陸横断鉄道・パシフィック＝メール・P&Oを中心的なルートとしており、あとは個人的好みで、中国の奥地への河川交通を利用した旅行やインド亜大陸の鉄道旅行などが組合わさって、「小さな」「丸い」地球を周回するのが、普通であった。これは、アメリカの東海岸から中国まではアメリカが、そして中国からヨーロッパを越えてアメリカの東海岸までは、基本的にはイギリスが交通の覇権を掌握していたということである。19世紀の中葉以降は、イギリスとアメリカの両国は、地球の交通体系を、分け合っていた。

この構造に、大きな変化がもたらされる時代が、19世紀の80年代に出現する。アメリカ合衆国の北に広がる、「カナダ」と呼ばれる国の変化が、本書の最終章の主題である。日本では、カナダの歴史に関する関心は、全くとっていいほどない。「カナダ

史」と名前の付いている著書は3冊しかない。また、アメリカでも「カナダ」という国は、非常に存在感がうすいのが、私の2年間のアメリカでの生活の間の実感である。しかし、このカナダの存在が、60年代後半にできた地球周回のルートと、アメリカの地理的位置の優位さをもとにした、アメリカの早産的な交通覇権を揺るがすようになってくる。

カナダ史に造詣の深い読者には、気の毒だが、簡単にカナダ成立の基本的な論点を整理しておこう。ヨーロッパにおける7年戦争の北アメリカ大陸版である、フレンチ・インディアン戦争が起こり、フランス・インディアン連合軍はイギリス軍に敗北した。この結果を受けて1763年のパリ条約によって、いまのカナダと呼ばれている地域にあったニュー・フランスが、ケベックの「宗教の自由」（つまりカトリックの容認）を条件に、カナダ一帯から撤退を決めた。フランスがアメリカ大陸全体からの全面的な撤退を決めたのは、1806年の「ルイジアナ購入」においてである。ここでいう「カナダ領」(Dominion of Canada)とは、せいぜいオンタリオ・ケベックあたりまでを指し、その西方や北方の広大な土地はハドソン・ベイ・カンパニーという特権的会社が所有していた。独立したアメリカ合衆国と「カナダ領」の国境線も、1846年までは不明瞭だった。この年、北緯49度線をもって「カナダ領」と「合衆国」の国境線とすることが、一応確定するが、西方の土地に関しては、明確ではなかった。また、1843年に、太平洋岸の一帯の土地はスペインとロシアとイギリスとが競合関係にあったが、「ブリティッシュ・コロンビア」として正式のイギリスの「直轄植民地」となった。1866年には、ヴァンクーヴァ島がブリティッシュ・コロンビアに加入している。

言い換えると、現在のカナダは、由来を異にする3つの地域が合わさることで成立した国である。南北戦争後のアメリカ合衆国の議会や新聞の、合衆国の北方に広がる地域に対する膨張主義的な主張が頻繁に見られるようになったせいもあって、1867年7月1日に、イギリスからの外交・軍事を除いた領域における政治的自立を達成した「カナダ自治領」となった。この日をもって、現在でも、カナダは独立記念日としている。ただし、誤解してはならないのは、この当時の「カナダ自治領」は、今日のカナダの領土の10分の1もなかったという点である。それは、ニュー・ブルンズウィック・ノヴァスコシア・オンタリオ・ケベックという4つの州からなっていたが、人口は、わずかに330万人。そして人口の80%が、オンタリオとケベックの両州に住んでいた。多くの移民は、豊かな生活を求めて「自治領」に来て、この国の発展を夢見たが、1867年のカナダ人にとって、それは、単なる「願望」でしかなかった。工業化は遅れ、狭い面積の土地に、少数の人口しか住んでいない「カナダ自治領」は、今のカナダの出発点の1つにしか過ぎなかった。

ニューヨーク・トリビューンは、カナダの「独立」について、次のような記事を載せている。「カナダ『自治領』(dominion)の実験が失敗したとき、それは失敗するに決まっているが、平和的な吸収合併のプロセスによって、カナダは偉大な北アメリカ共和国(要するにアメリカ合衆国のこと。著者注)の中にしかるべき適切位置が与えられるだろう」。このような記事よりも以前に、セワードが、セント・ポールでカナダ併合に関する演説をしたのが、1860年のことであった。彼は、ロシア人がアラスカで、港湾・町・要塞の建設に邁進しているのを見守り、それらはいずれ、「合衆国の文明を知らしめる記念碑」になると言い放ったあとで、次のように述べる。「そして私はプリンス・ルーパートやカナダを見渡す。そこでは、利口で企業家精神に富む野心家たちが、川に橋をかけ、運河、鉄道、電信装置を建設することに専心し、五大湖の北や、セント

ローレンス川、ハドソン湾にイギリスの州を建設し、維持している。私はこう言おう。『上出来だ。君たちは素晴らしい州を用意してくれた。将来、アメリカに加入を認められよう』。「戦争」によって「独立」を勝ち取ったアメリカと、漸進的に「自治権」の獲得をしていったカナダの社会的体質の違いが、このような意見に反映されているのであろう。カナダと、その背後にいるイギリスにとって、活力に満ちた、膨張主義的傾向をしだいに現してきたアメリカは、常に脅威的であった。

1869年に、ハドソン・ベイ・カンパニーの持つ広大な所有地は、「自治政府」に引き渡され、会社側はその見返りに30万ポンドの現金と700万エーカーの肥沃な土地を入手した。さらに、この2年後の1871年、カナダは重大な決定を行った。それは、ブリティッシュ・コロンビアの「カナダ自治領」への参加が決定されたことである。この決定には、条件がついていた。2年以内にブリティッシュ・コロンビアとカナダの残りの部分を結ぶ、大陸横断鉄道を着工するという条件である。イギリスに対して対照的な態度を示してきた、アメリカとカナダは「海から海へ」という願望においては共通するものを持っていた。大西洋と太平洋の両洋に面する国家になるという、根強い願望がそれである。ハドソン・ベイ・カンパニーは、長年にわたって大西洋と太平洋を結ぶ北西航路の探索を続けてきた。

もちろん、このような決断の一つの背景になっていたのは、先に兩岸国家になっていたアメリカの影響であっただろうし、セワードに典型的に見られる、アメリカの膨張主義的傾向が、カナダとその背後に存在しているイギリスの危機感を深めたことは間違いないことであろう。3つの背景を異にする地域を連合させて、カナダ「連合」(confederation)を造りあげ、カナダ(イギリス)独自の交通体系を築き上げようとしたのは、アメリカがイギリスの交通覇権を恐れた(P&Oの東洋への体系的進出や、サンフランシスコをイギリスが領有するのではないかといった)ように、今度は逆に北米で後れを取ったことに対するイギリスの不安であつたように思われる。1861年2月16日の「イラストレイテッド・ロンドン・ニューズ」(通常は「絵入りロンドン新聞」といわれている;週刊)の一面に「大西洋から太平洋へのイギリスの鉄道」という記事が掲載されている。

この記事によれば、1858年のイギリス議会の閉会式でヴィクトリア女王は、「太平洋側の新しい植民地(ブリティッシュ・コロンビア)の速やかな発展のコースをたどることを、ただ望みたい。そのためには、私の北米の領土(dominion)が究極的には人口が増加し、忠実で勤勉な人口が大西洋から太平洋までしっかりと鎖で結びつけられることが、必要なかも知れない」と述べた。この「女王のスピーチ」は、イギリスとカナダの両方で大きな反響を呼んだ。アメリカ合衆国の、ゴールド・ラッシュと、それを契機とした西海岸の爆発的発展が、「女王」の発言になんらかの影響を与えているのではなかろうか。

記事では、カナダの現状に触れると同時に、中国や日本との条約締結にも言及し、さらには興味深いことに、ヘープ・ホーンやパナマ経由のコースの回り難さや、スエズ・紅海ルートが(周囲の政治的不安定さのために)安定度が低いことを正直に述べている点であろう。東洋への道は、既に述べたように、インドの植民地支配というものが主眼となって、開発されたものである。「東回り」の発想は、この限りでは自然であった。ところが、この記事は、カナダを兩岸国家にして、「西回り」で中国や日本を見ている点である。もちろんカナダ自体の発展のためにも、アメリカ合衆国のように、兩岸国になる必要があつた。だが、その視線はそれを越えて、「西から」アジア・太平洋の国々

を見ている点である。これは、イギリスにとって、地球を見る目の大変革であった。記事はいう。「地図を見てみよう。そこには、われわれは『イギリスのアメリカ』として色を塗られた地域の広がりを見ることが出来る。東海岸は巨大な大西洋に面し、西海岸は太平洋に面している。400万平方マイルの土地が、そこにはある。地球の陸上面積の9分の1がそこにあるのだ」。この認識は、非常に重大である。現在のカナダと呼ばれている統一された国土を、初めて鳥瞰しているのである。3つの異なる地域が、パラパラに割拠していた「イギリスのアメリカ」を、一つの国土として、ハッキリと自覚している。それは、領有権の究極の保持者であった「ヴィクトリア女王」しか持てない視点であったかも知れない。この国土は、南に広がる「反逆者」がつくっている発展途上の強国と、同等か、それ以上に強力な国家に成長する可能性を秘めているように、思われたのである。結論は単純明快である。「イギリスの領土を通して、大西洋から太平洋までの確固たる道路と鉄道のラインをうち立てよう」。

具体的には、それは「カナダ太平洋鉄道会社」(Canadian Pacific Railway Company)が設立された。社長には、モントリオールの銀行家とハドソン・ベイ・カンパニーの高官が就任したが、資金不足のために苦しんだが、建設の条件は、アメリカ大陸横断鉄道のやり方と同じであった。資金の援助と、建設した鉄道の周囲の肥沃な土地の譲渡であった。建設は、約束より2年遅れの1875年に始まり、85年には西と東から進んできた鉄道が結びつき、翌年から最初の横断鉄道の乗客が利用を開始した。カナダ太平洋鉄道は最初の予定通り、太平洋横断航路との接続を考えられていた。そのため、「カナディアン・パシフィック」グループを形成した。このグループは多岐にわたるが、中心は、カナダ「連合」の中を走る大陸横断鉄道と、太平洋を横断する汽船会社からなっていた。汽船会社のカナディアン・パシフィックは、最初はキューナード汽船から、アビシニア号・バタビア号・パーシア号を借り受け、1887年5月から就航を開始し、3600トンのアビシニア号が、香港からヴァンクーヴァーに入港し、それに合わせるように最初の大横断の直行列車の第一列車が、同年の5月23日に到着した。アビシニア号には、22人の1等船客、80人の中国人の船底の乗客、郵便バッグ3個、新聞などの包みが11パッケージ、2830トンの貨物。貨物の大半が、シカゴやニューヨークへの茶だった。1890年には、イギリス政府と郵便契約が成立し、その前年から、エンプレス・オブ・ジャパン、エンプレス・オブ・チャイナ、エンプレス・オブ・インディアという6000トンの船が就航した。明治期に「エンプレス」シリーズとして有名になった、カナディアン・パシフィックの豪華客船の出現であった。「カナダ連合」は、一つの地域との一体感を高め、同時に大英帝国の地球回廊の不可欠の一部を構成した。

1893年、メアリー・ジェーン・ビッカーステスの『日本見たまま』(Japan as We Saw It)が出版された。「世界一周の航海とミカドの帝国への訪問!」、うら若きこの本の著者ビッカーステス嬢は、おさえてもおさえきれない心の昂りを、このように表現した。冒頭の一句である。旅行の発端は、著者の兄エドワードが1886年、イギリス国教会の「伝道主教」(missionary bishop)として日本に赴任したことにあった。エドワードは1891年の「夏期休暇」をカナダでいっしょに過ごそうとイギリスの留守家族に提案し、この旅行が実現されることになった。もっとも、旅行の主要な目的は、日程から考えると、カナダでの「夏期休暇」というよりは、兄が布教活動に取り組んでいる日本見物に切り替えられたものと思われる。というのは、カナダの山中の保養地バンフには、一行はわずか5日間しか滞在しておらず、日本で54日過ごしているを見ると、兄の赴任地日本の見物がこの旅のメインに昇格したように思われる。カナダディ

アン・ロッキーの山中にあるバンフと日本とは、もうそんなに遠くにある存在ではなかった。

一行は、父親とその妻（著者はなぜかmotherという言葉を使わず、Mrs. Bickerstethと呼んでいる）、それにカナダで合流した兄エドワードの4人。一行は、1891年8月13日、イギリスの会社であるアラン汽船（Allan line）のパリジャン号で、リヴァプールを出航した。同月22日にはケベックに到着、船はそのままセントローレンス河をさかのぼりモントリオールへ。ここで下船し、ナイアガラの滝を見物。ヒューロン湖を汽船でわたり、スー・セントメリーへ行き、そこからは汽車でカナディアン・パシフィック鉄道を一路西へ。9月1日、保養地バンフで日本からやってきた兄エドワードと会う。ここで5日間滞在した後、バンクーヴァーへ出発。9月9日、一行はバンクーヴァーからカナダ太平洋汽船の新鋭船のエンプレス・オブ・ジャパン号（Empress of Japan、6000トン）で横浜へむけ出航し、13日かけて太平洋を横断し、同月23日早朝、小雨けむる横浜港へ到着したのである。

ところで、エンプレス・オブ・ジャパン号は、ビッカーステス嬢の記すところによれば、兄が乗ってきた先の航海のとき、横浜からバンクーヴァー間を10日半で航行し、「記録をうちたてた」という。そのため、復路の航海で横浜からエンプレス・オブ・ジャパン号に船積みされた郵便物は、わずか21日でロンドンに到着した。しかも、19世紀後半の時間距離は、その後、航空機による空間移動が本格化する20世紀中葉以降まで、ほとんど短縮されなかったように思われる。蒸気船航海時代の代表的なガイドブックであるマレーの「レッド・ブック」シリーズの一冊である『日本旅行ガイド』（英文）の第9版によれば、1913年の時点において、横浜とバンクーヴァー間は13日、横浜とホノルル経由のサンフランシスコ間は、18日を要した。明治24年のビッカーステス嬢の頃と、ほとんど差がないことが知れよう。

さて、「日本見たまま」は、後ほど述べる一つの特異な体験を除けば、平凡な日本見聞の書である。人力車に驚嘆し、ペーパー・ウォールをめずらしがり、牧師の娘らしく、仏教の墮落を非難する。宿泊先は観光地では日本式の旅館だが、普通は“station”と呼ばれる伝道所である。

イギリスのエクセターの「ビショップ」である父親は行く先々で教会の行事を主催し、さまざまな場所で歓迎のパーティーが開かれる。それは、「伝道」と「観光」のまか不思議な結合であり、「極東のイギリス」における布教の今後の可能性を探り、同時に文化的好奇心を満たすための旅であった。このことは、彼女ら一行が、足跡を残した場所にもよく表われている。日本国内の旅行ルートを列記すれば以下ようになる。横浜・東京をはじめ日光や伊香保温泉や箱根を巡り、汽車で名古屋や京都や大阪に移動し、奈良や神戸や有馬温泉を訪れる。一行はさらに瀬戸内海を通過して西へ進み、阿蘇や嬉野温泉や長崎を訪れている。寺社仏閣・温泉・火山、これらの見聞の記録は、本書に限らないが日本人が読めば退屈きわまりないものであり、ことごとしくその内容を紹介することもないであろう。

さて、『日本見たまま』には、歴史的資料として、非常に興味深い部分がある。それは本文329ページ中64ページを費やされている地震体験にまつわる一連の事件についてである。明治24年10月28日午前6時30分、岐阜県を中心として大きな地震が発生した。推計規模マグニチュード8.5。同月31日までに総震動回数719回。烈震4、強震40回を数えた。近代日本が体験した、はじめての大地震である。被害は東北・北海道以外の全国に及び、岐阜県の被害だけでも死者5、007人、負傷者11、720人を出した。濃尾大地

震と言われるのがそれである。

一行は、この時、「日本のリヴァプール」大阪におり、ここで、ヒドイ目にあうのだが、それについて述べる前に、この時期の西洋人と日本の地震の関係について少々ふれておきたい。B. H. チェンバレンは『日本事物誌』（Things Japanese）のなかで、次のような興味深い言葉を記している。

「ああ、私はどんなに地震を感じたいと思っていることか」とは、一般にヨーロッパから初めて日本に上陸した人びとの最初の叫びの声である」。ビッカーステス嬢が日本名物地震を「期待」していたかどうかは不明だが、非常に気にしていたことは確かである。来日後まもない10月4日と5日の2回、すでに地震を体験しており、さらに、大阪に着くとすぐに最近に大阪では地震がなかったかどうか尋ねている。「ここでは、地震はありません」という答を彼女は得たが、このような質問をしたのは、一つの理由があった。煙突である。東京では、たび重なる地震のために用心がゆきわたり、西洋式の家の暖房はストーブでなされていたが、暖炉・煙突は贅沢で、好ましくないものとされていた。ところが大阪の洋館づくりの家には堂々とした煙突が立っていたのである。大阪の地震に対する安全感覚、したがってまたその警戒心のなさは、神戸大震災を体験した現代においても、まだ通じる感覚であろう。そして、ビッカーステス嬢の煙突に対する不安は、数日を経ずして、現実のものとしてその家族の上に襲いかかることになった。

地震が起こった10月28日の早朝、家族とは別にミッション関係のミス・トリストラム家の二階に泊っていた彼女は、ベッドで読書中であった。微震が始まったとき、メイドがちょうどモーニング・ティーを部屋まで運んで来たところだった。既に、東京で二度、地震を体験していたので、はじめはたかをくくっていたが、徐々に激しくなる震動に不安になり、大急ぎで階下に下りようとしたが、階段の一段一段が激しく揺れ動いていたために、下りることができなかった。動揺する心を落ち着かせて、部屋に引き返し、窓からベランダへ脱出し、そこで地震が終わるまで待った。父親たち三人は同じくミッション関係の別の家に泊っていた。父親は、地震が激しくなると、部屋の入口の所へ避難し妻を呼んだ。天井が落ちてきても、大丈夫だと判断したからである。そして、妻が入口の所まで来たのと同時に、新たな激しい震動が襲い、崩れた煙突が天井を破り、応接間を完全にこわしてしまった。この本の169ページに添えられた部屋の写真を見ると、被害の深刻さがよくわかる。

大阪の街全体がどのような状態であったかを、彼女は神戸で発行されている英字新聞で知った。多くの橋が落ち、電信柱が倒れ、700人が働いていたレンガ造り三階建の製糸工場が倒壊し、30人が死亡し、負傷者を多数だした。これら断片的な情報を入手できたものの、濃尾大地震の全貌を彼女が知るのは、もっと後のことであった。「わたしたちはただちに北方（東方であるが、彼女はこのような表現している）との電信によるコミュニケーションを断ち切られ、田舎のニュースは、切断された道路を通して来たとしても非常にスローテンポであり、そのためどうにか地震の戦慄すべき全貌を知ることができたのは数日を経てからであった」。

そして、このことはビッカーステス嬢だけではなかった。当時の新聞報道を見ると、この時点では日本人自身にも、何が生じたのか正確にはわかっていなかった。28日、「大阪朝日新聞」は号外を出し、彦根・四日市以东への電信が不通であること、大阪以西ではたいした被害はないこと、浪華紡績工場の倒壊（これが彼女が述べているもの）などを報道しているが、東京・名古屋よりの情報がないために、地震の全貌はまだつかめていない。東京ではもっとわかっていなかった。「東京日日新聞」には地震報道

は29日になってはじめて出るが、それは、「金沢で強度の地震」とか「横浜／近年稀な大地震」という程度のものであり、30日になってようやく「安政の震災の再来」という理解のしかたで、この地震が報道された。30日以降の報道は大阪－東京に電信が通じたこともあって、ようやく正確な報道に近くなっている。そしてビッカーステス嬢が、神戸の英字新聞を通して地震の正確な情報に接したのは31日であり、その時彼女はあまりの被害の大きさに「恐ろしいショック」を受けることになるのである。

ところで、中国や日本への電信は、シベリアの利用権を獲得したデンマークの「グレート・ノーザン電信会社」がウラジオストックから長崎へ、そして長崎から上海へ海底電信ケーブルで結んだのが1871年（明治4年）のことであった。翌年、正月元旦から、日本とヨーロッパの電信によるコミュニケーションが始まった。もうこの時は、長崎と東京は電信線で結ばれており、同時に日本国内の電信網の拡大が猛烈な勢いで開始された。イギリスの、地中海・紅海・アラビア海を通った海底電信ケーブルは、1870年の段階ではインドまでしか到達していなかった。インドと中国が電信で結ばれるようになったのは、1883年のことであった。これで、東アジアとヨーロッパは、シベリアを通る北ルートと、海底電信ケーブルを、次々につないで成り立っている南ルートという2つのルートで結ばれることになった。

さて、ここに非常に興味深い事実がある。濃尾大地震の情報は、日本時間で29日のうちにはロンドンへ打電され、報道されたという事実である。同日のロンドンのタイムズの報道では、兵庫の通信員からの特電を「ウエスタン・モーニング・ニューズ」が入手したとして、「激しい地震が大阪で生じた。多くのビルディングが倒壊し、廃墟の下に多数の人間が埋められたままである。死者は少なくとも300人入るといわれており、莫大な数の負傷者がいるものと思われる」。エクセターの留守家族は29日の段階で、東京の住民よりも正確な地震情報に接することができたものと思われる。少なくとも、一行が滞在している大阪で大地震が発生したことを留守家族は知っていた。タイムズはほとんど毎日のように、「日本の地震」を報道した。10月30日には横浜からのロイター電として、電信線が切断されていて、詳細は分からないが大阪や神戸が大きな被害にあっているのではないかという推測記事を掲載している。エクセターの留守家族は、一日だけ様子を見た後、日本にむけて安否問い合わせの電報を打ち、一行は11月1日に神戸でこの電報を受け取るようになった。電信網の整備により、情報の流通は、数十年前とは全く異なっていた。そして、それは外交交渉や軍事機密など、公的目的のための情報のみならず、私人の安否という世界にまで、この時期には拡大されていたのである。ビッカーステス嬢は、イギリスからの問い合わせに接して驚いてしまったが、明治24年の日本は、確実に国際的な情報のネットワークの一部として作動を始めていた。10月31日、タイムズは「ウエスタン・モーニング・ニューズ」が入手した情報として、名古屋・岐阜・大垣が被害の中心であると報道している。また、11月2日には、日本旅行中のトーマスクック社のT.A. クックからの電報で、名古屋地方が被害の中心だと報道された。この後も、「日本の地震」の報道は11月の末まで続くのである。太平洋を横断する海底電信ケーブルは、まだなかった。ようやく1906年に中国と日本は、海底電信ケーブルでアメリカと結ばれることになった。電信の世界では、この時期には、まだ「丸く」なかった。

11月15日、西日本各地の見物、教会関係の人々との交流を終えて、一行は長崎から一路イギリスへと旅だった。船はジェネラル・ワダー号で、香港まで4日以内の快適な航海であった。香港から、P&Oのペシャワール号でシンガポールへ台風の中を航海

し、12月1日にシンガポールに到着。24時間後に、再びペシャワール号で出港し、ペナンに途中寄港し、コロンボに向かった。コロンボで、P&Oのヴァレッタ号に乗り換えた。この船はスエズ運河を経由して、イタリアの布林ディシーへ直行する船であった。船よりも汽車が速い。東洋方面から出来るだけ早く、ヨーロッパの各地に行くためには、イタリアの南東部にあるこの町で下船するのが常識になっていた。布林ディシーからはカレー行の列車に乗った。イギリス帰国を目前にした12月28日の深夜、一つの出来事があった。カレー駅で、一行の地震体験取材するために、記者が待っていたのである。取材は翌日の新聞に載せるために、ドーバ海峡を渡る船中とロンドン行きの列車になかでおこなわれた。記者はビッカーステス嬢に「あらゆる瞬間が貴重なのです」と言った。残念ながら、この取材記事をタイムズの報道の中には見出すことが出来なかった。いったいどの新聞だったのか。記者はビッカーステス嬢に「あらゆる瞬間が貴重なのです」と言った。あわただしい現代と同質の世界が、そこには始まっていた。

ビッカーステス一家の、世界一周は、その旅行の大半が、イギリスの汽船（アラン汽船・カナダ太平洋汽船・P&O）とイギリスの鉄道（カナダ太平洋鉄道）を利用し、寄港した都市もモントリオール・バンクーバー・香港・シンガポール・ペナン・コロンボなど、大英帝国の支配地域（カナダの本当の独立は1931年）であり、日本国内においても、イギリス国教会の「布教所」などを泊まり歩くなど、イギリスは地球を一周する「大英帝国」のベルトを1880年代に完成させていた。これに、電信網が加えられる。地上の電信網は、通過地域の政治的、社会的状況に左右される程度が大きかったが、海底電線はその安定性を飛躍的に高めた。そして、海底電線を張り巡らせるために利用されたのが、さまざまな理由で花形航路から引退を余儀なくされた、蒸気船であった。ブルネルの設計した、グレート・ブリティン号も、巨船過ぎたグレート・イースタン号も、最後の活躍の場は海底電信の敷設船としてであった。イギリスは、唯一の工業国家としてのその繁栄の絶頂期を過ぎつつあったが、グローバリズムの下部構造たる交通と通信においては、その威信を保っていた。1885年の頃と思われる、要塞監督総督のアンドリュー・クラーク卿は、次のような言葉を残している。「ひとたび、カナダと太平洋経由で東洋とを結ぶ定期蒸気船の運航が確立されれば、帝国全体は固く結びつけられ、イギリス（ブリティシュ）の拠点(stations)は、文字通り世界を带状に取り巻くことになるだろう」。

また、イギリスは北半球だけの「地球回廊」だけでは、安心できなかった。1895年には、カナダとオーストラリアを結ぶ、航路と電信線をバンクーバーとシドニーの間に結んだ。「カナダ・オーストラリア蒸気船会社」(Canadian-Australian Steamship Line)の設立である。シドニーまでは、イギリスから地球を東に向かった航路網を広げたP&Oの航路が来ていた。そして、この太平洋を対角線上に結びつける航路により、南半球経由の「地球回廊」がもう一つ用意されていることになった。これは、商業的にはお互いの保護主義的傾向により成功しなかったが、「大英帝国」意識を両国が持つためには、大きく貢献した。

第2章、日本人の見た大変革

地球の急速な縮小化、すなわち初期的なグローバリズムとは、以上に見てきた交通と通信の大変革を背景として、19世紀の前半から後半にかけてこの地球上に現れた確固とした歴史性を持つ現象であった。明治維新は、この地球の縮小化の最中に起こった社

会革命であることを、忘れないで欲しい。現在のグローバリゼーションの抱え込んだ基本的問題の多くも、すでに、この時期に垣間見ることができる。本書は、グローバリゼーションに関する「論」を弄ぶために書かれたのではない。その歴史の深みから、現在進行中の不可逆的なグローバルな世界の成立史を描写したかったのである。本書のまとめとして、この変革を日本人はどのように見ていたのか、再び久米邦武に登場してもらおう。久米邦武は岩倉使節団の一員として、日本人としては最も早い時期に世界を一周した人物の一人である。その時期は、ジュヌ・ベルヌが『八十日間世界一周』を雑誌「ツール・ド・モンド」（文字通り「世界旅行」という意味）に連載していた時期と重なる。

岩倉使節団は、1871年12月23日に「太平会社飛脚船」（パシフィック・メール）のアメリカ号に乗って、横浜からサンフランシスコに向かった。パシフィック・メールが太平洋横断航路を開設してから、わずか4年後であり、スエズ運河とアメリカ大陸横断鉄道が完成してから2年後にことである。久米が実質的な執筆者になった『米欧回覧実記』に書かれているように、アメリカ号は4554トンの「美麗ノ船」であった。同号は、1500トンほどの石炭を積んでいたものと思われる。使節団一行は、22日かけて、1872年1月15日に、晴れ渡ったサンフランシスコに入港した。一日の行程は平均、約220海里であった。

一行は、当然のように、アメリカ大陸横断鉄道に乗った。当時のアメリカ人は、大陸横断鉄道に乗って「野蛮なインディアン」を見物することが、流行ったといわれているが、日本人の久米も、アメリカ・インディアンの存在に無関心ではなかったが、その視点は、もちろん観光の見物に行くアメリカ人のそれとは異なっている。「近年ニ至リ米人駆テ地ヲ奪ヒシユエニ、土人ミナ怨憤シ、今ニ報復セントスルノ心タエス」という記述がある。しかし、これはたんなる「土人」に対する同情ではない。コロンブスのアメリカ「発見」以来の、拡大する西洋文明世界への敗北者の惨めさの確認作業であったろうし、日本の運命とダブらせていたであろう。別の部分では、ある地域に住む、勇敢なアメリカ・インディアンにたいしては、その「勇猛」さを評価して「是ハ日本人ノ流裔ナラン」とまでいっている。このような意見が、久米個人のものだけかどうかかわからないが、緊張して西洋「文明」を摂取しようとしていた使節団一行には、「勇猛」に闘う気迫だけではどうしても必要であった。彼が心より心酔したのが、佐賀藩主の鍋島直正であり、そしてその名君に指導されて、幕末以来「一藩富国強兵」の道を歩いていた、この藩の全体に共通するのが空理空論を追求しない、現実主義的姿勢であった。『回顧記』の中で「空論の攘夷」という言葉を久米は使っているが、それは次のような言葉に端的に表現されている。「外人の長所を知る者は、外人崇拜となって士気を喪失し易く、之に反して、攘夷の精神興奮する者は直接行動の暴挙をなして支那の二の舞を演ぜんとする」。この久米の言葉には、現代のグローバリズムに対応する際にも通低する、根本的な姿勢を見ることが出来る。「外人の長所」を知ったとしても、自己の立脚点（つまりここでは、「日本」）を忘れ、「外人崇拜」となってしまつては、自己（日本の独立を守る）という出発点を見失い「士気を喪失」しがちになるのである。久米は決してここで、日本中心主義の主張をしているのではない。外国の「長所」を認めながらも、それにもかかわらずプライドを失わずに自己の立脚点を、守らなければならないと説いているのである。これは、非常にデリケートな立場だが、久米の時代も、そして今も、グローバルな社会に生きていくときの、最低限の心構えである。私は、それを「自尊心のバランスシート」と呼んでいる（園田英弘編著『流動化する日本の「文化」ーグローバル

時代の自己認識―』日本経済評論社、2001年）。これに対して、自信の喪失か客観的な時代認識のできない過剰な自信の肥大化によって、「攘夷の精神」に「興奮」し、排外主義的な立場から「直接行動の暴挙」をなしてしまつては、相手の軍門に下つてしまうことになってしまう。幕府から長崎警備という、現実的かつ具体的な課題を負つていた佐賀藩にとって、「空論の攘夷」はあまりに冒険主義的な危険思想であつた。

『回顧録』では、「アメリカ・インディアン」の将来には悲観的である。かつては「アメリカ・インディアン」は、この国の「原住民」であり、しかも「インカ国」を栄えさせたこともある人々である。しかしながら、このかつては輝かしかつた人々の将来は暗いというのが、久米の感想である。「白人」は、「アメリカ・インディアン」はしだいに同化していると言うが、「慾熱の強き彼ら（白人のこと）に圧迫されて、漸次衰亡と見るのが妥当であろう」と書いている。久米はどこまでもリアリストであつた。

『回覧実記』にも『回顧記』ともに共通する主題は、蒸気船・鉄道・運河・各種の産業・技術・政治組織・学校など、西洋の「文明」の富強の根源に対する、飽くなき探求であつた。そのためには、優れたものを、「優れたもの」として正直に感動し認めながら、同時にそれらの摂取に自信を失つてしまはなことが、なによりも必要であつた。アメリカでの、観察記録の分析については別の文章に書いたので、ここでは省略する。同年8月6日、ボストンより「『キユナルト』会社ノ郵船、『オリンハス』号」で出航した。大西洋を渡る船の中で久米は次のような意見を述べたと、『回顧記』で告白している。「余は先に船中十日を消し、その間の話に米国新旧の都会を巡つて構造建設の壮麗奇抜なものを見『驚く』の語を濫発してきたが、今は新約克（ニューヨーク）・費府（フィラデルフィア）・波士頓（ボストン）の文明を観察したので、是から欧州の倫敦・巴里を觀ても、此の規模の圏外には出でまい、『驚く』の語は最早不用になつたろうといった処、木戸・大久保両副使は『堅くは言われまいぞ』と微笑された」。

使節団の一行は、アイルランドを通過しリヴァプールへ到着し、港の沖合2マイルのところまで待っていたイギリス政府の「小蒸気船」に乗り換えてミルシール河をさかのぼり、汽車の駅のすぐそばにある「波止場」から上陸。リヴァプールの駅舎の中の「旅館」で休息をとつた。「旅館」のサロンからは、目の前に駅の構内が見えた。『回顧録』の記述を見てみよう。「今駅の旅館に上がった処、サロンは恰も汽車の発着の歩廊（プラットフォーム）に面して四条の軌道があり、一方に着すれば一方に発車し、此処で乗客降りると見れば、彼処には乗り込むなど、蜂集蟻散する人波は右往左往に動揺し、車輪の響きは絶えず殷々轟々と響き、午餐する食堂の前庭は、数回の石造屋に取り囲まれ、而もその石の堅牢巨大にして蒼然古色を帯び懸り、米国では見ない構造で、そのために久米は木戸・大久保に向かって「『驚く』の語はまだまだ保留しておかなければならぬ」と「笑つた」という。

久米の、イギリス観察は3つの時点の時系列的比較から、なりたっている。一つが、1800年、二番目が1830年、そして三番目が岩倉使節団一行が、現に立っている1870年代という時点である。『回覧実記』の結論のような部分が、イギリスを観察した部分の記述に、早々に出てくる。「当今欧羅巴各国、ミナ文明ヲ輝カシ、富強ヲ極メ、貿易盛ニ、工芸秀テ、人民快美ノ生理ニ、悦樂ヲ極ム、其状況ヲ目撃スレハ、是欧州商利ヲ重ニスル風俗ノ、此ヲ漸致セル所ニテ、原来此洲ノ固有ノ如クニ思ハルトモ、其實ハ然ラス」。ヨーロッパの文明・富強などが「此洲ノ固有」のように思われるかも知れないが、実はそうではない。この認識は、非常に重要であつた。もしも、この状態がヨーロッパの「固有」性に基づいているのであれば、「文明」の摂取の試みなど

無駄な努力になってしまう。この文章に引き続き、次のように述べる。

「歐洲今日ノ富庶ヲミルハ、千八百年以後のことにて、著シク此ノ景象ヲ生セシハ、僅ニ四十年ニスキサルナリ」。久米が、1800年に注目しているのはナポレオン戦争が、落ち着き、国内の生産が盛んになったからである。ロンドンの人口は、1800年には96万人（岩倉使節団一行が到着した、1872年には325万人）、リヴァプールは8万5000人（72年には40万人）、マンチェスターは9万5000人（72年には48万人）グラスゴーは7万8000人（72年には47万7000人）であり、1830年代に汽船や汽車が実用化され、「歐洲ノ貿易、一変」したとされる。

ここで、正確を期せば、既に述べてきたように、蒸気船が内陸水路や近距離・中距離の航行を始めたのは、19世紀の初頭からのことであるが、本格的蒸気船の時代は、久米が言っているように1830年代に始まった。また、現代の鉄道につながる蒸気機関車が実用化されたのは、まさしく1830年に開通したマンチェスターとリヴァプール間の鉄道であったことは正しい観察である。久米にとって、ヨーロッパ諸国が本格的に近代社会に突入したのは、この1830年を起点としていた。「汽船汽車ノ流行ヨリ、商業ノ目的一変シ、旧商ハ倒レ新商ト代リシモ、近四十年間ノコトニスキス」。1870年から40年前とは、ちょうど1830年である。

もう一つ引用しておこう。「欧州農工商ノ三業ミナ、今日ノ繁昌ヲ致セルハ、如此ク僅僅ノ年数ニスキサルヲ知レリ、今ノ欧州ト四〇年前ノ欧州トハ、其觀ノ大ニ異ナルコトモ、亦想像スヘシ、陸ヲ走ル汽車モナク、海ヲ史スル汽船モナク、電線ノ信ヲ伝フルコトモナク」という世界が、40年以前のヨーロッパの現状であった。久米は、1800年から1830年へに社会の変化、さらには1870年代の現状を、たんなる統計的な資料集（多分、年鑑のたぐいを利用したものと思われるが）だけではなく、この時代の変化を身をもって体験した「古老」から、さまざまな話を聞きだしている。グラスゴーでは「其開化ノ始メニアタリ、府中ノ人心ハ殆ド狂スルガ如ク」であって、社会の変化の方向は定まらず、「総テ迷霧ノ中ニ陥リ」、多くの企業家が新しい産業・商業を起こしては「俄ニ倒産」してしまった。旧来の財産を、現在まで保持している家は、ほんのわずかである、という。この30年の混乱と、その後の40年の確実な進歩、久米がイギリスの観察で得た結論というものは、このようなものであった。言い換えれば、世界の中心的大国であるイギリスの今の（つまり1870年代の）繁栄の着実な出発点は、わずかに40年前に始まったに過ぎないという「発見」であった。この認識は、近代化のモデルを探すために西洋諸国を「回覧」していた一行には、大きな自信を与えたのではなからうか。西洋の富強といっても、まだ一世代ほどしか経ていない。これならば、十分キャッチ・アップの可能性があるということではないのか。

あの、世に名高い、世界で最初の1851年の万国博覧会も、「マサニ我嘉永四年ノコトニスキス」。この久米の言葉は、幕末以来の日本人の西洋観を引き継ぐものであった。アヘン戦争における中国の敗北や、黒船来航（蒸気船ショック）などは、「文明ノ利器」という言葉に代表されるように、物質文明の遅れを強く意識した歴史観であった。そしてそれは、日本人だけの特異な歴史観と言うよりは、19世紀の西洋社会が共有していた歴史観でもあった。岩倉使節団一行は、イギリス訪問の後、フランスや新生のドイツやイタリアなど、各国を訪問するが、それについては多くの研究書も出版されているので、ここでは省略する。オーストリアで万国博覧会を見学し、スイスのジュネーブにいたとき「日本政府ヨリ、急ニ帰国スヘキ電信来リ」（1873年7月9日）、一行はパリ経由でマルセイユへ向かう。パリを夜の11時に出発し、翌朝の6時にはマ

ルセイユに到着した。わずか7時間の汽車の旅であった。マルセイユ到着の2日後、郵船「アウア」号に乗り、ナポリに立ち寄り、直ちにスエズ運河の地中海側に面したポートサイドに到着。「『ポルトサイド』ヨリ蘇士（スエズ）マデ、百英里ノ地峡ヲ、郵船ニテ駛行スルヲ得ルハ、僅ニ四年前ヨリノコト」であり、ここではレセップスの業績に対して「謝スベキナリ」としている。スエズから、アデンへ。アデンは、もう周知のように、「東南洋航路ノ郵駅」であり、「砲台ノ備甚タ嚴ナリ」という地である。アデンからセーロンの「ゴール港」まで行き下船。

久米はここで、興味深い言葉を残している。「欧州ヲ離レテヨリ、回教ノ地ヲスキ、又此ニ来レハ、土人ニ種種ノ風俗教習ヲミル、益世界ノ奇ヲ覺フナリ」。この感想は、セイロンに仏教徒がいることへの共感もない。東回りで、地球を見て回っているうちに、西洋に同化し過ぎているのだろうか、それとも「丸い」地球を東へ東へ進めば、やがて日本が視野の中に入ってくる地点まで来るという自覚がなかったのであろうか。セイロン（スリランカ）の長い植民地化の歴史を記述し、そこに仏教徒がいることを知っていながら、そこには日本とは無関係の「土人」がおり、彼らへの優越感のようなものが感じられる。「ゴール港」を出航した後のインド洋上で、ベンガル湾の「北浜」にある「カルカタ」（カルカッタ）のことに触れているが、ここからは久米の文章は言葉は、激しくなる。カルカッタからの主要な輸出品が、アヘンであり、それが「皆支那ニ輸出」されていたこと。「支那国」は努力はしたが、アヘンの輸入を防止することは出来なかったこと。イギリスは「不祥ナル利益ヲ受ケテ、自ラ肥ル、豈ニ文明ノ本意ナランヤ」と、久米は書く。また、「弱ノ肉ハ、強ノ食、欧洲人遠航ノ業起リシヨリ、熱帯ノ弱国、ミナ其争ヒ喰フ所トナリテ、其豊饒ノ物産ヲ、本州ニ輸入ス」として、ポルトガル・スペイン・オランダは「土人ヲ遇スル暴慢慘酷」であったが、イギリスは同じ轍を踏まないようにしていると久米は考える。「寛容」を重視し、「教育」をもって「招撫柔遠」の方法を採用しているという。これは、たんに観念的に植民地支配の二つのタイプを区分けしているのではなく、久米の体験が背後にあったようだ。「今郵船ニアリテ、欧洲航客ノ状ヲ目撃スルニ、英人ノ夷人ニ遇スル、頗ル親和ヲ覚フ、西（スペイン）、葡（ポルトガル）、及ヒ蘭（オランダ）ノ人ハ、概シテ暴慢ナリ、是レ昔日ノ遺俗、今ニ習慣トナリテ、除カサルヲ徴スルニ足ル」。

「ゴール港」を出発して9日目に、シンガポールに到着するが、運悪くシンガポールはコレラの流行の最中で、上陸することができなかった。船上から周囲の風景を見ると、「頗ル我中国海ノ景ニ似タリ」という感想を持つ。シンガポールは、西はインド、東は中国、南はジャワやオーストラリアへの「郵船」が出る、「四達ノ要港」である。石炭を積み込んでいるのが見える。ほどなくシンガポールを出港して、「支那海」を航行し、サイゴン経由で8月27日に香港に到着。政府から帰国を命ずる電報を受け取ってから、49日目であった。久米は、香港については、淡々と「1841年」（これは42年の間違いである）に「支那ヨリ英ニアタエタ」ということ、「欧風ニ東洋ヲ兼ネタル建築」が多いこと、香港の奥地の広東の衰退を指摘するだけに止めている。久米にとって、明治の初期には、アヘン戦争は既に、過去のものになっていたのだろうか。わずか30年ほど前の、出来事であり、日本が本気で海防に関する政策の転換と、意識改革をせまった歴史的事件であった。

これは、私には不思議な気がする。久米の人生はアヘン戦争とともに始まったとも言えるからである。『回顧記』によると、久米の生まれた天保十年は、時はあたかも、アヘン戦争が勃発した前年であった。アヘン戦争の終結後、佐賀では「異船が常に出沒

し、石炭の潤れる変化を起こした」と久米は述べている。まだ幼少であった久米は、多分父親からの伝聞で、このような記憶を記しているのであろうが、久米の最後の著作になった『鍋島直正公伝』（第三編）に、それまで佐賀ですでに一部では民生用（煮炊き）に石炭が使われていたが、「アヘン戦争は多数英艦の集合とともに石炭の需要」が急増し、多くの石炭が長崎から輸出されたと書いている。彼が、『回顧記』に自分の出生を書くとき「余の出生と石炭採掘」という、奇妙なタイトルを付けた。それは将来『米欧回覧実記』の編集をすることになる人物の幼少の頃の「記憶」としては、大きな意味を持っているような気がしている。それは、自分の「人生」の出発点と、東アジアの動乱が、期を一にしていたということであり、西力東漸の予感と実感の中で、久米は成長していったと言うことである。

アヘン戦争の日本に対するインパクトは、疑いもなく大きかった。久米のみならず、佐賀におけるアヘン戦争のインパクトは観念的ではなく、石炭のイギリスや中国への輸出の増加として跳ね返ってくるほど、身近な実感を伴ったものであった。特に、久米は父親が「石炭の需要」の増加によって引き起こされる、職務についていた。石炭は、古くから「燃土」（もゆるつち）などと呼ばれ、その存在は古くから知られていた。しかし、石炭が民生用の主要なエネルギー源だと見なされることは、ほとんどなかった。ところが、佐賀藩領の山代郷では炭層が地表に露出し、しかも比較的良質の石炭（無煙炭。蒸気船にはこの石炭が不可欠であった）が取れることから、「徳用炭」として、「一般の炊事にも利用」していたという。そこに、1842年から43年にかけて、「英国の軍艦や輸送船」のための石炭需要が急増し、石炭の採掘が急進したのである。地表に露出している石炭は、「狸堀」といってさほど問題は生じなかったが、山地の地中にある炭層の発掘まで始まり、無理に採掘した部分から「毒水」が流出して、田地を荒らすなどの被害が続出した。この調停の仕事をしていたのが、久米邦武の父親であった。石炭は、長崎からオランダ船や中国船によって、おもに上海方面に輸出された。西力東漸の実感は、久米の子供時代から、このように身近なものであったに違いない。『回覧実記』の、淡々とした記述は「米欧」の研究・調査が目的だったからであろうか。敗北した側の研究や、それへの同情は、ここでは一切見られない。乾いた（ドライな）リアリズムが、久米の思考の特色である。

先を急ごう。香港から上海へ。上海の記述は、「黄浦江ノ西岸ニソヒ、外国人ノ居留地」の繁盛ぶりと、あとは娼館や骨董店や書画店が多いことなどや、中国の造船所や兵器廠などのことが、短く書かれているだけである。やはり『米欧回覧実記』には、中国の現状は視野の中になかったのであろう。上海からは、アメリカ船の「ゴルテンエン」（パシフィック・メールのゴールデン・エイジ号と思われる）に乗って、長崎にて日本の地を踏む。シンガポールや香港など及ぶべきもない「世界ニテ屈指ノ景勝地ナリ」とする。ところが、九州北岸をまわり、瀬戸内海に入ったとき「平明五時ニ、船將ヨリ世界第一ノ風景ヲ過ルヲ以テ、船客ヲ呼起」こすという、コフィンの体験と同じ体験をすることになった。神戸で一時、上陸し、再び、船上の人となった。1873年9月13日、横浜に返ってきた。世界一周の旅は、こうして終わった。最後の日の記述は、実に素っ気ない。「朝、横浜ニ着船ス」、これがこの日の記述の全てである。ジュネーブで帰国命令の電報を受け取って、56日目のことであった。

平面的地球は、往復運動の世界だ。ところが、東へ向かって、西へ向かって、行き着く果ては出発点という、循環運動の世界が始まっていた。地球は「丸く」て「小さい」世界となり、循環運動を可能にする世界へと、19世紀の中葉に変化した。遠い

「異国」は、知らず知らずのうちに、すぐ近くの「異国」へと変貌を遂げていた。一方で、万国共通に思える交通と通信の体系が出来、それらを利用して多くの人々の国境を越えた移動と、多様な情報がかつてないスピードで、行き交うようになった。それは、「文明」の勝利だろうか。それは、植民地主義の「手先」とも、帝国主義の「手段」としても利用された。逆に、西洋中心に始まった地球を「丸く」て「小さく」する運動、あるいは衝動は、非西洋世界を巻き込むことによって、西洋中心主義という枠組みでは収まりきれない、ある意味の「普遍的」システムを作り出していった。何がグローバルな世界であるのか。この問いには、19世紀も、20世紀も、答えることが出来なかった。21世紀に生きるわれわれは、この問いに真剣に答える必要がある。もう、後戻りは出来ないのだから、世界の共通のシステムと、異質の文化が、より少ないコンフリクトで折り合える調和点を模索する必要があるだろう。世界は、「ちいさく」て「まるい」が、決して「おなじ」でも「ひとつ」でもない。しかし、同時に異質性のみを言い募るのは、この緊密な相互作用の中に組み込まれた「国家」なり「地域」が、限らない混乱の中に埋没することになるだろう。いまの私に言えることは、性急な答えを出す前に、歴史に学ぼうということだけだ。

追記：「横浜へのもう一つの道」は、2002年にバンフ・シンポジウムのために書かれたが、その主要な部分は、その後、最小限の修正を加えて、園田英弘『世界一周の誕生—グローバリズムの起源—』（文春新書、2003年）の最終章に収録されている。

参考文献：

- 久米邦武編 田中彰校注『特命全権大使米欧回覧実記（二）』岩波文庫 1978年
久米桂一郎『復刻版 久米博士九十年回顧録』宗高書房 1985年
小風秀稚『帝国主義下の日本海運—国際競争と対外自立』山川出版社 1995年
巽孝之『リンカーンの世紀—アメリカ大統領たちの文学思想史』青土社 2002年
ジェフリー・ブレイニー（長坂寿久・小林宏訳）『距離の暴虐—オーストラリアはいかに歴史をつくったか』サイマル出版会 1980年
D.R.ヘッドリク（原田勝正ほか訳）『帝国の手先—ヨーロッパ膨張と技術』日本経済評論社 1989年
山陽鉄道株式会社速水太郎訳『英国鉄道論』1884年（明治27年）
横浜開港資料館『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』1996年
Richard A. Bartlett. *The New Country: A Social History of the American Frontier 1776-1890*. Oxford University Press, 1974.
W. D. Bernard, Esq., A.M., Oxon. *Narrative of the Voyages and Services of the Nemesis: From 1840 to 1843*. 2 vols. Colburn Publisher, 1844.
Mary Jane Bickersteth. *Japan as We Saw It*. Sampson Low, Marston, And Company, 1893.
Frank C. Bowen. *History of the Canadian Pacific Line*. Sampson Low, Marston & Co., Ltd. *Bradshaw's Monthly Continental Railway, Steam Transit, and General Guide, for Travellers through Europe*, No. 276, May 1870.
Boyd Cable. *A Hundred Year History of the P. & O.* I. Nicholson & Watson, 1937.

- Raymond Cushing and Jeffrey Moreau. *America's First Transcontinental Railway: A Pictorial History of the Pacific Railroad*. Pentrex, 1994.
- James P. Delgado. *To California by Sea: A Maritime History of the California Gold Rush*. University of South Carolina Press, 1996.
- John King Fairbank. *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports 1842-1854*. Oxford University Press, 1964.
- Gerald S. Graham. *The China Station: War and Diplomacy 1830-1860*. Clarendon Press, 1978.
- Daniel R. Headrick. *The Invisible Weapon: Telecommunications and International Politics 1851-1945*. Oxford University Press, 1991.
- Francis E. Hyde. *Cunard and the North Atlantic 1840-1973: A History of Shipping and Financial Management*. The Macmillan Press, 1975.
- Harold A. Innis. *A History of the Canadian Pacific Railway*. University of Toronto Press, 1972.
- Andrew Lambert. *Battleships in Transition: The Creation of the Steam Battlefleet 1815-1860*. The Alden Press, 1984.
- Kwang-Ching Liu. *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874*. Harvard University Press, 1962.
- George Musk. *Canadian Pacific: The Story of the Famous Shipping Line*. David & Charles, 1989.
- John Curtis Perry. *Facing West: Americans and the Opening of the Pacific*. Praeger Publishers, 1994 (『西へ！—アメリカ人の太平洋開拓史』北太平洋国際関係史研究会訳 PHP研究所 1998年)。
- J. Douglas Porteous. *Canal Ports: The Urban Achievement of the Canal Age*. Academic Press, 1977.
- L. T. C. Rolt. *Isambard Kingdom Brunel*. Penguin Books, 1957.
- S. N. Sharma. *History of the Great Indian Peninsula Railway (1853-1869)*. Central Railway Press, 1985.
- Jean Sutton. *Lords of the East- The East India Company and its Ships*. Conway Maritime Press, 1981.