

# 久米邦武における「40年の遅れ」の意味

園田英弘

国際日本文化研究センター

## (1) 久米邦武のイギリス観察

この文章は、『米欧回覧実記』のイギリス観察に見る、使節団一行、とりわけこの報告書の執筆者であった、久米邦武の歴史意識を問題として取り上げたい。結論を先取りして言えば、日本はヨーロッパ諸国に40年遅れているという、認識の根拠を分析し、あわせて今から近代化に向かおうとする使節団一行に、なにをもたらしたかを考えてみたい。

岩倉使節団は、西暦1871年12月23日に「太平会社飛脚船」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。太平洋横断の蒸気船の就航は、1865年にアメリカ議会が、日本と中国への郵便事業のために補助金を出すことを決めた結果である。この決定には、東アジアへの郵便の送達を、イギリスの郵便システム (P&O) を利用することへの、戦略的不安があったからである。『米欧回覧実記』に「太平会社飛脚船」と表現されている会社は、通称パシフィック・メールと云われている太平洋郵便蒸気船会社 (Pacific Mail Steamship Company) であり、同社は1848年に設立され、カリフォルニアとパナマの間の運行に従事していたが、65年の決定を受けて、1867年から郵船会社としてサンフランシスコ・横浜・香港の間の運行を開始したのである。岩倉使節団が横浜を出航する、わずか4年前のことである。

パシフィック・メールは、チャイナ号・ジャパン号・グレートリパブリック号・アメリカ号を、この航路に投入した。これらの船は、大型の外輪を持った蒸気船であった。大西洋航路では、鉄製のスクリュウ船が一般的になっていたが、大西洋航路の一流船と比べて、いささかの遜色があったのは、南北戦争後のアメリカの限界であった。外輪船は、燃料効率が悪く(石炭の消費量は1日50トン、スクリュウ船は25トン)、しかもスピードも遅かった(外輪船は9ノット、スクリュウ船は13ノット)。

しかし、『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。パシフィック・メールの航路にも注目すべき点があった。本来なら、大圏航路 (Great Circle) を採用するはずであったが、北太平洋は荒天の日が多いために、距離的には2500マイル長い、南よりのコースを採用せざるを得なかった。石炭の不足に対応するために、貯炭場をミッドウェイにもうけていた。

ともあれ、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。

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』で出航したところから、この文章を始めよう。『久米博士九十年回顧録』(以下では『回顧録』と呼ぶ)に興味ある言葉が出てくる。「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って構造建設の壮麗奇抜なのを見『驚く』の語を濫発してきたが、今は新約克・費府・波士頓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ったろうといった処、木戸・大久保両副使は『堅くは言われまいぞ』と微笑された」(『回顧記』下巻、p.298)。

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。駅舎の中の「旅館」で休息をとった。「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「笑った」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3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。『米欧回覽実記』(以下『実記』と略する)の結論のような部分で、イギリスを観察した部分の記述に、早々に出てくる。岩波文庫版の『実記』の66ページ以下である。「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ルトモ、其実ハ然ラス」。この文章は、一字下げの部分に出てくるので、直接的には久米の個人的意見と見なすべきであろう。上に述べた文章に引き続き、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、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、後ほど述べるように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30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。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年間の社会の変化について、たんなる統計的な資料集(多分、年鑑のたぐいであったと思われるが)を利用するだけではなく、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。いわゆる、文明史観である。

1857年に、初代アメリカ総領事のハリスは、通商の重要さを幕府に説いたとき、次のように言っている。「五十年来、西洋は種々変化仕り候。蒸気船發明以来、遠方懸へだて候国々も、極く手近のように相成り申し候。エレキトル・テレカラフ發明以来、別遠方の事も相分り候やうまかりなり候。右器械を用い候へば、江戸表よりワシントンまで、一時の間に、応答出来致し候。カリホルニアより日本へ、十八日にて参り候義出来いたし候も、蒸気船發明の故の義に候。右蒸気船發明より諸方の交易も、いよいよさかんに相成り申し候。右様相成り候故、西洋諸州何れも富み候やうまかり成り申し候。西洋各国にては、世界中一族に相成り候やういたし度き心得にこれあり。右は蒸気船相用ひ候故に御座候」(高麗環雑記、堀口貞明筆記、ハリス『日本滞在記』坂田精一訳の訳注に引用。下巻、p.89)

ハリスは、このように述べたが「世界中一族」になるには、まだ時間がかかった。久米が述べているように、それは形成途上の段階にあった。

また、貿易には、「蒸気船」ではなく「帆船」が幅広く利用されていた。カリフォルニアと

日本が、蒸気船航路で結ばれるのは、岩倉使節団が出発する4年前に過ぎなかった。しかし、ハリスの予感間違いではなかった。世界は、急速にハリスの「予言」の方向に向かって、進んで行っていた。アメリカ大陸が、電信で西海岸と東海岸で結びつのが、1861年の10月。ヨーロッパと北米が、海底ケーブルによって電信でつながるのが1866年の夏のことである。

## (2) 鉄道の時代

ここで、1830年まで戻って、久米の観察が正しかったかどうか、検証してみよう。ヴォルフガング・シベルブシュは『鉄道旅行の歴史－19世紀における空間と時間の工業化－』の中で、鉄道の導入を「時間と空間の抹殺」や「旅行の工業化」という観点から、鋭い分析を行っているが、残念ながら、彼は、同じ蒸気力を用いた「蒸気船」の導入には関心を示していない。私は、久米と同様に「鉄道」と「蒸気船」、さらには「電信」に関心を向けて、この転換期の世界的見取り図を考えなければならないと思う。

ジュール・ヴェルヌの『八十日間世界一周』(1873年刊)に、次のような会話がある。英国銀行から巨額のお金が盗まれたのだが、ロンドンの社交クラブでは二つの立場に分かれて会話がなされている。「でも、その男がいったいどこに逃げられるとおっしゃるのですか」「どこだっていいですよ。いずれにせよ世界はかなり広いのですから」。主人公フィリアス・フォッグは言う「たしかにかつては広がった」。「なんですって、かつては広がったですって。地球が小さくなったとでもおっしゃるのですか」「もしかしたらその通りですよ——私はフォッグス氏と同意見だ。地球は小さくなった。今や、一〇〇年前の一〇倍以上の速さで、地球を一周することができるのです」(引用は岩波文庫版より)。

岩倉使節団の出発は、『八十日間世界一周』が出版される、二年前の一八七一年(明治四年)のことである。久米が、後年になって自分の生きた時代を『回顧録』で述べている時代認識は『八十日間世界一周』の世界観と重なって興味深い。

久米によると、彼が生まれた頃までの歴史は(久米は1839年の生まれ。アヘン戦争の1年前であることに気づいてもらいたい)、それぞれの地域が、それぞれに孤立して存在し、一つの国の変化は、他の国に影響を与えることはなかった。「欧羅巴各国は欧羅巴の舞台丈で変革すると云うように個々の世界が出来て居たのである」。ところが、蒸気船(後では電力)が、18世紀の後半にフランスで「玩具的の蒸気船」が作られ(蒸気船の起源については諸説ある。関心のある方は園田英弘『西洋化の構造』の第一部を見られたい)、さらに改良が重ねられ「実地に応用」されるようになってきたのである。これこそが、世界を根本的に変えることになったと久米は考える。明治初頭の久米と、昭和の久米は、ほとんど変わっていないのである。

「余の生まれる前後から海洋に蒸気船が往来し、風の順逆に拘わらず波頭を乗り切って」、世界を駆けめぐるようになった。このため、「日本は日本、支那は支那、欧州は欧州と、別々にしては居られぬ様になってきた」「是が即、世界の大変化を惹き起こす原因となり、余の生まれる(前の)三百年間の変化と、百年に足らぬ余の一生涯に起こった変化とが、殆ど比較にならぬような大変化を観た訳である」。またこれは、ハリスの

「世界中一族」という考えともつながる。

現代的意味での最初の鉄道は、1830年に開通したリヴァプール・マンチェスター鉄道である。久米が、1830年にこだわったのは正しかった。この鉄道は、運河や有料道路とは、はっきり断絶した思想の上に成り立っていた。すなわち、鉄道会社が線路と列車と駅、その他の鉄道の運行に付随する施設一般を統一的に運営することによって開業されたのである。しかし、この新しいタイプの鉄道においても、1838年になっても個人の乗り物が往来していたという。自由放任主義思想を背景として、運河や道路という「自由交通空間」という発想からの断絶がなかなかできなかったのである。1840年になって、議会は競合する他の運送業者が、同一の線路上に蒸気機関車を走らせてはならないという決議をした。鉄道は統制された、新しい交通体系であった。

初期の鉄道は、郵便馬車の約3倍のスピードであった。郵便物も、30年におけるリヴァプール・マンチェスター鉄道の開業の当初から、鉄道で運ばれるようになった。30年代と40年代の、2度の鉄道建設ブームによって、イギリスの鉄道は急速に整備されていき、1860年には、営業キロ数は16000キロメートルに達した。

鉄道の性能は、日々向上したので、いつの時点かで所要時間は異なるが、1750年の段階で、冬3日、夏2日かかっていたロンドンとバーミンガムの間を、1840年の時刻表によると、朝6時にロンドンを出発した列車は11時30分には、バーミンガムに到着することになっていた。5時間半の所要時間である。「時間と空間の抹殺」の時代は、開幕を告げていた。

### (3) 大西洋の両岸

ロンドンの北東部のターミナルであるパディントン駅の構内の、あまり目立たない場所に一人の男の像が建っている。イザンバード・キングダム・ブルネル (Isambard Kingdom Brunel) という、日本では一部の専門家以外ではあまり知られていないが、ヴィクトリア朝を代表する万能的な技術者だった男の像である。鉄道と蒸気船の関係を、ブルネルほど見事に体現している人物は見あたらない。

この物語は、パディントンからウエールズの中心的都市であるブリストルまでの「大西部鉄道」(Great Western Railway)の開通をめぐる議論の中から始まる。「大西部鉄道」は、1838年開業したが、彼は、1838年に次のように述べている。「私はスピードの向上を不必要と考える輩と議論するつもりはない。一般公衆はもともと完全な乗り物を常に好むだろう」(1838年)(この部分は、小池滋『英国鉄道物語』を参考にした)。

ロンドンから「西へ」向かう鉄道が「大西部鉄道」の基本的性格であったが、設立をめぐる会議でブルネルは次のように言った。「どうしてもっと(鉄道を)長くしないのか。どうしてブリストルからニューヨークへ行く蒸気船を導入しないのか。そしてまた、それをグレート・ウエスタン号と呼ばないのか」。ブルネルにとって「大西部」とは、たんにロンドンの西部に広がるウエールズではなく、ウエールズの「西」(正確には西南)に位置する、新大陸であり、その象徴としてのニューヨークであった。

1822年に、ブルネルはフランス留学からイギリスに帰国し、父親が取り組み始め

ていた、テムズ川の下を鉄枠を用いたシールド工法で掘るトンネル事業に従事した。このテムズ遊歩トンネルは18年もかかり、1843年によく完成した。この河底トンネルの完成から30年後、岩倉使節団は「倫敦ノ奇中ノ一」として評判の高かったこの河底トンネルの見物に出かけている。曰く、『ブルーネル』ト云人ノ發明」として「高名」であった、このトンネルは「河底ノ隧道ハ、世ニ高名ナル築造ニテ——船舶ハ上ニし行シ、行客ハ下ニ通行ス」。このブルネル親子の苦心の工事も、岩倉使節団が訪問したときは、馬車も通れないこの歩行者専用の河底トンネルは、「近来ニテハ余り繁盛セズ」と書き残している。

父親のマルク・ブルネルは、長年かかったトンネルの完成を見て、1849年に81歳で没した。時代は、確実に息子のブルネルの時代に入っていた。ブルネル自身の仕事としては、エイボン川の釣り橋や港の改修工事に従事し、1832年にロンドンとブリストルを結ぶ鉄道の建設決定を受けて、翌年、この鉄道建設の主任技師に就任した。彼はまだ、27歳の若さであった。かれは、この鉄道を完成させるために、メイデンヘッドのテムズ川を渡る橋や、バース近郊に作られた2マイルに及ぶトンネル、ブリストルの駅舎など「大西部鉄道」の完成のために、万能の才能をふるった。そしてブルネルが偉大な才能を発揮したもう一つの分野が、蒸気船の設計であった。

ブルネルが、鉄道と蒸気船航路を結びつけた背景にあるのは、ブリストルとリヴァプールのライバル関係である。マンチェスターとリヴァプールの間は、すでに1830年に鉄道が開通しており、リヴァプールは「帆船」による大西洋航路の拠点としての位置を確立しつつあった。イギリスの工業化の中心であるマンチェスターとリヴァプールの鉄道による連絡は、綿花などの原料供給地アメリカとの結びつきを強め、ブリストルは劣勢に立っていた。この劣勢を、一挙に挽回する方法こそが「鉄道」と「蒸気船」の連結による、新しい交通路の開拓であった。ブルネルは、どの鉄道よりも早い7フィートのゲージの蒸気機関車と、帆船よりも速い蒸気船を結びつけることによって、ブリストルの優位を確立しようとしたのである。

また、ロンドンにもライバルが生まれつつあった。1836年にはイギリス—アメリカ汽船会社 (British and American Steam Navigation Co.) が設立され、ロンドン—ニューヨーク間の航路の開設の準備をしていた。この会社は、そのために豪華客船のブリティッシュ・クイーン号 (1795トン) の建造を開始していた。この船は、かつて計画された蒸気船の中で最大のものであり、25日分の石炭、800トンの物資、500人の乗客を乗せることができることになっていた。

このように、19世紀30年代の後半には、大西洋横断の定期蒸気船航路の開設の機は熟していた。それは、かつてダブリンの牧師のジオニシウス・ランデラーの「月に行くのと、イギリスからニューヨークへ(蒸気船で)直接に行くのは、同じほど容易だ」という皮肉な「有名な予言」に対する挑戦であった。しかもその挑戦は、政治家や実業家などの願望を背景としていた。後ほど、アメリカの国務長官として日本遠征を決断することになる上院議員のダニエル・ウェブスターは、1838年のボストンの集会で「蒸気力」発展に対する期待を込めて、次のように述べている。

「過去と比べてみると、この一つの力が50年という短い期間の内に何世紀にもあたる

進歩遂げてきたことか！-----どれほどのさらなる改良が、この驚くべき力の利用を可能ならしめるのだろうか。それを知ることはほとんど不可能だ。推測することは、無駄骨だ。われわれがいま知っていることは、それ(蒸気力)が多く物事の姿(face)を、最も本質的に変えてしまったと言うことだ。そして、その進歩の限界がまだ見えてこないと言うことだ。

また、ある資本家は言う。「両国(イギリスとアメリカ)の間を蒸気力によるコミュニケーションの確立によって、もたらされる利益を計算することは不可能だ」。

大西洋を蒸気力だけで横断することは、さまざまな技術的限界があった。蒸気船は、アメリカでは河川や沿岸の交通手段として、発達してきた。イギリスでは、ヨーロッパ大陸やアイルランドなどの中距離の航海を中心に発達してきた。波が荒く、長距離の航海を要する外洋へ蒸気船が乗り出すには、さまざまな困難が横たわっていた。その詳細については、ここで書く余裕はないが、最大の問題は、蒸気機関の熱効率が悪かったので、長距離を長時間かけて気走できるために必要な石炭を、積載できないことであつた。石炭をいっぱい積み込めば、乗客や荷物のためのスペースが確保できなかった。この困難を、克服するためには蒸気機関の燃料効率を上げるとともに、船を大きくし、船に積み込まれる石炭の相対的比率を下げる必要があつた。

ブルネルのグレート・ウエスタン号は、1836年7月にブリストルで建造が開始され、一年後には進水を迎え、ロンドンで作られていた蒸気機関を船に取り付けるために同船はロンドンに回航された。このニュースに接したイギリス-アメリカ汽船会社は、大西洋の定期蒸気船航路の一番乗りを目指して、他の汽船会社のシリウス号(Sirius)を雇った。シリウス号は、ブリテン島とアイルランド間の航路を走っていた蒸気船であつたが、急遽、大西洋横断航路用に改造が施された。大きさも703トンしかなかった。1320トンのグレート・ウエスタン号と比べると、貧弱な船である。しかし、戦いの幕は切つて落とされた。

1838年3月28日、ロンドンを出航したシリウス号は、途中でアイルランドの南部にあるヨークに寄港した。ロンドンから、直接ニューヨークに向かわなかったのは、石炭の不足をできるだけ避けたかったからだと思われる。残念ながら、シリウス号が積載していた石炭の量はわからないが、毎日の石炭の消費量は24トンであつたとされている。ヨークを4月4日午前10時に出航して、荒天にも関わらず同月22日午後6時に、ニューヨークに無事到着した。18日の航海であつた。

一日24トンの石炭の消費を、18日間も続けたら、シリウス号は少なくとも432トンの石炭を積んでいなければならない計算になる。わずか700トンの船に、しかも47人の乗客を乗せて大西洋横断の航海は、非常にきわどい成功であつた。シリウス号の航海日誌を見ると、風の都合などで何回も、エンジンを止めている。また、帰りの航海の記録では、イギリス近くになったとき石炭がほとんど消費されてしまったので、石炭の「経済的」利用のために、スピードを半減し、最後には燃やせるものはなんでも燃やしたという。

多分、往路でも事情はそれほど変わらなかつたのではなからうか。シリウス号がニューヨークに到着したときには15トンの石炭が残されているだけであつたが、客室のパ

ネルや家具類まで燃やしたという。同号の航海の目的は、イギリス・アメリカ汽船会社が、とにかくグレート・ウエスタン汽船会社に負けないようにすることが主目的だったのだから、多少の無理をして勝負に賭けたのであった。興味深いことには、「ニューヨーク・クリア・アンド・エンクワイア」(The New York Courier and Enquirer) 紙の4月23日号(到着の日)に掲載された、イギリス・アメリカ汽船会社の広告には、5月1日に復路の便が出発することと並んで、ブリティシュ・クイーン号が現在建造中(1836年に建造を開始した)であり、6ヶ月後には「いかなる蒸気船よりも優れた」船として、ロンドンとニューヨーク間に就航すると宣伝がなされている。大西洋の蒸気船による横断の第一号の栄誉に浴したシリウス号は、いわばピンチヒッターであった。

グレート・ウエスタン号は途中にゆるんだボルトを締め直すために、2度エンジンを止めたが、あとは全力の気走を続け16日の航海の後、全速力で4月23日の午後のニューヨーク港に到着した。これが、シリウス号とグレート・ウエスタン号の、同日到着というドラマティック結末の真相である。モーニング・ヘラルド紙は、この日のニューヨーク港の情景を次のように伝えている。

「グレート・ウエスタン号が港に近づき、波止場に横たわった姿は最も崇高であった。それは、昨日のおよそ夕方4時頃のことであった。空は晴れ上がっていた——大群衆が集まった。波止場は人々でいっぱい、その半分は女性たちであった。彼女らは、みんな笑い、優雅な人たちは最も華やかな服装を着ていた。青い海原にしだいに、4本マストの大量の煙を吐き出す、この巨大な生き物のようなものが、立ち現れてきた。それは、黒く、ならず者のような——軽快そうで、よそよそしく、向こう見ずなような、そして荒々しく見えた。それは、極端に黒ずんだ色になることを禁止しているかのようであった。グレート・ウエスタン号がシリウス号に近づいて行ったとき、同号はスピードを弱め、カーヴを描いて、一種の半円を作った。グレート・ウエスタン号の優美なプロポーションが人々の前に顕わになった瞬間、波止場のすべては喜びの騒々しい叫びに満ち満ちた。スタッテン・アイランドに向かって方向転換した後、グレート・ウエスタン号はイースト・リヴァーに向かってものすごいスピードで突き進んだ時、再び、多くの人たちの歓声が回りいっぱいに広がった。ハンカチや帽子を振り回しながら、万歳の声が上がった」

いささか、長い新聞記事の引用になってしまったが、ニューヨークの市民たちの興奮が手に取るように、理解できるだろう。それは、新しい大西洋の時代の開幕を告げていた。

ここに、大西洋横断の最初の定期「帆船」である、ブラック・ボール・ラインの記録がある。定期の帆船航路は、1818年からリヴァプールとニューヨークの間に就航したが、大西洋横断に要した日数は、航海によって非常なばらつきがある。最短で16日、最長で73日もかかっている。帆船のサイズは、時代が経つとともに300トン代から、1000トンを超えるものまで大きくなっていったが、スピードの向上は見られなかった。平均してみると30日代の後半といったところであろうか。グレート・ウエスタン号の16日での大西洋横断は、気象条件とはそれほど関係なしに示された記録である。定期帆船の16日という最短記録を出したヨークシャー号は、最長記録では58日という数字を残している。帆



船によるこの航海の不安定さこそが、定期蒸気船の長所を遺憾なく発揮している。安定していて、しかも速い。しかも、蒸気船の性能は、まだ開発途上であった。

ある意味では、シリウス号やグレート・ウエスタン号は、新興国アメリカにとっての「黒船」ではなかったであろうか。もちろん、日本にやってきた「黒船」とは、蒸気船の「軍艦」であり、異質の、高度な文明のレベルが凝縮されたものと、軍事的脅威がミックスしたものが、あわさって到来したのであるから、「歓呼の声」はなかった。日本にとっては、まさしく国難の象徴が「黒船」であったが、アメリカの場合は事情はいささか複雑である。そもそも、蒸気船はアメリカでいち早く実用化された「文明ノ利器」であった。1807年に、ロバート・フルトンがニューヨークとアルバニーの間を、クレアモント号で営業航行に成功したのが、蒸気船の実用化の始まりであった。アメリカは、蒸気船の実用化の最先進国であった。

ところが、アメリカの蒸気船は広大なアメリカの大地に適応するような発展の傾向を見せる。ミシシッピー川に見られるような巨大な内陸の河川や、五大湖のような湖水、ロングアイランドやチェサピーク湾など内海化した海面。アメリカの蒸気船は「外洋」にはではなく、「内陸」の河川や湖水に向かって発展を遂げた。アメリカの蒸気船発達史には、必ずと言っていいように、1819年にアメリカ船のサヴェンナ号が、最初に大西洋横断をした蒸気船として描かれているのだが、データを詳細に調べてみると、380トンの同船が「完全気走」で、27日かけて、大西洋を横断できたわけがない(この問題に関心のある方は『西洋化の構造』p.28,p40を見られたし)。それは700トンのシリウス号の、きわどい大西洋横断からも、容易に理解することができるだろう。そして、アメリカ船が外洋の航行能力があまりなかったことの、なよりの傍証は、サヴェンナ号の(自称)大西洋横断から28年間、つまり1847年まで、アメリカの蒸気船が大西洋の横断に成功した例はないのである。

1838年の、先進国イギリスの2隻の蒸気船は、アメリカに「歓呼の声」と同時に、外洋を航行する能力を持つ蒸気船がアメリカにはないということを顕わにし、ショックを与えたという意味では、一種の「黒船」だったのではなからうか。

グレート・ウエスタン汽船会社は「ニューヨーク・クリア・アンド・エンクワイア」紙に、シリウス号と同様に復路の広告を出した。5月7日午後2時に、ブリistolへ向けて出航すると、その広告は告げていた。乗客は、往路と異なり68人であり、15日後には母港のブリistolに帰還し、ここでも多くの人々が、歓声の声をもって迎えた。グレート・ウエスタン号は、大西洋横断が蒸気船によって可能であることを明白にした。

この年、ニューヨークには、もう2隻の大西洋横断をした蒸気船が入港した。1隻はトランス・アトランティック汽船のロイヤル・ウィリアムズ号で、シリウス号と同様に、他の会社の船を傭船した617トンの船で、19日かけてリヴァプールとニューヨークの間を走った。もう一隻の船のリヴァプール号は、最初は1150トンの船であったが、大西洋横断用に1543トンに船に改造され、リヴァプール港を出航したものの悪天候のために、ヨーク港に避難し、そこから16日17時間でニューヨークに到着した。翌年には、ブリティッシュ・クイーン号がようやく完成し、同年7月、ニューヨークへの処女航海に出かけた。ブリティッシュ・クイーン号は、7回大西洋を横断し、初期の大西洋横断の蒸気船と

しては成功した部類に入る。

このブリティッシュ・クイーン号の最初の横断の帰路に、有名なエピソードがある。8月1日の出航の時に、乗船客には大きな興奮が渦巻いていた。同じ日に、グレート・ウエスタン号がニューヨークを出航するのが知れ渡ったからである。本来なら前年に実現されていてしかるべき、運命の対決が図らずも実現するかたちになってしまったのである。勝負は、グレート・ウエスタンの勝ちであった。同号は、8月14日の夕刻にブリストルに到着、ブリティッシュ・クイーン号は、翌日の朝にポーツマス港に到着した。イギリス・アメリカ汽船は、ブリティッシュ・クイーン号の外に、1841年には最新鋭船のプレジデント号(2366トン)を導入した。このような、表面的現象を見ていると、大西洋横断の定期蒸気船は、1838年から順調に定着していったように見える。

ところが実状は、そうではなかった。40年には、リヴァプールを拠点とするトランス・アトランティック汽船は採算が合わずに解散し、リヴァプール号はP&Oに売却された。イギリス・アメリカ汽船は、41年に、プレジデント号が乗客136人とともに沈没し、同社は破産し、ブリティッシュ・クイーン号はベルギー政府に売却された。

グレート・ウエスタン汽船会社は、ブルネルが心血を注いで、外洋船としては最初の鉄製船であり、最初のスクリュウ船であるグレート・ブリテン号(3618トン;船客定員360人)を45年に完成させた。進水式には、ヴィクトリア女王の夫君であるプリンス・アルバート公の臨席を仰いだ。同号は、しかしながら、翌年にはアイルランド沖で座礁してしまい、大西洋航路からは撤退を余儀なくされた。このように、38年から始まった蒸気船による大西洋横断は、10年後の1848年の段階では、グレート・ウエスタン号だけが、ニューヨーク航路を走っていたことになる。同号は、実に大西洋を78往復という記録をうち立てた。

そもそも、危険が伴い、しかも、表面的には華々しいが、大半の航海が赤字であったのにも関わらず、大西洋横断に多くの汽船会社が乗り出したのは、いったい何のためであろうか。この問題に答えるためには、少々、時間をさかのぼらなければならない。シリウス号の例からもわかるように、当時の蒸気船は、大量の石炭と、巨大な蒸気機関が、船内の多くの場所を占めるために、乗客や貨物の運送だけでは、ペイしなかった。多くの汽船会社が目を付けたのが、かさばらないで高価な積み荷である「郵便物」であった。

イギリスは、その地理上の条件から、1つにはヨーロッパ大陸と、1つにはアイルランドと、そして新大陸アメリカと西インド諸島のあいだを、郵便船で結ばなければならなかった。基本的には、これらの地域には官営の郵便船で運ばれることになっていた。しかし、かなりの郵便が、普通の商船や軍艦で運ばれていた。19世紀の30年代になると、中距離の航海が蒸気船によって可能になり、帆船の郵便船(船客と郵便物の両方を運んでいたのは、郵便馬車と同じである)は、蒸気船との競争に勝てず、しだいに民間の蒸気船会社を利用するようになる。

(4) 郵便船;イギリスとアメリカ

1833年には郵政長官 (Postmaster-General) ははじめて、リヴァプールからマン島への郵便物を週2回輸送する契約を結び、1837年には民間の蒸気船会社に郵便物の輸送契約だけではなく、船会社に補助金を出して蒸気船会社の積極的な育成に方向転換した。それにもなつて「郵便船」の管轄は、郵政省から海軍省 (Admiralty) に移管されることになった。政府が補助金を出すのだから、補助金で建造された蒸気船には、いざというときは軍事目的に転用可能なように、船の性能などに海軍が注文を付けられるようにしたのである。アメリカも同様の政策を採った。この政策の変更によって、蒸気船は「郵便蒸気船」としての活路を見出していくことになる。

グレート・ウエスタン号も、1838年の処女航海の時、郵便物を運んでいた。しかし、まだ大西洋においては体系的な蒸気郵便船の利用方法は、確立されていなかった。グレート・ウエスタン会社は、グレート・ウエスタン号が運んだ郵便物の、郵便料金の半分を支払うように政府に要求した。ちょうど、「陸上」で郵便馬車が、蒸気機関車に置き換えられたのと同様のプロセスが、「海上」でも始まっていたのである。郵便船の管轄が、郵政省から海軍に移管されたのには、蒸気船時代の本格的な到来を前にした、配慮が働いていた。

1838年11月、イギリス政府は蒸気船会社への郵便の輸送と補助金政策を、大西洋横断航路にも適応することを決めた。1838年に三つの蒸気船会社が、大西洋横断に「挑戦」したのは、この補助金を獲得するための実績づくりという側面があった。しかし、大西洋横断の郵便事業の補助金を獲得したのは、イギリス・北アメリカ郵船会社 (British and North American Royal Mail Steam Packet Company) であった(後ほどの、キュナード汽船。以降は、キュナード汽船と呼ぶ)。キュナード汽船の申請には、月一度、イギリスからカナダのハリファックスへ行き、それからニューヨークへというルートであった。イギリスの母港としては、リヴァプール・ブリストル・プリマス・ファルマス・サザンプトンのいずれかとされた。

申請が認められると、ただちにブリタニア号・コロンビア号、アカディア号・カレドニア号(いずれも1154トンの外輪船)の建造を開始した。第一号船のブリタニア号の完成をまたずに、事実上のキュナード汽船の就航第一号船となったユニコン号が、1840年5月16日にリヴァプールを出航した。乗客27人(24人という説もある)を乗せて、ハリファックス経由でボストンに到着した。同船には、5月13日のパリの新聞、5月15日のリヴァプールの新聞が、のせられていた。到着の翌日のボストンの新聞には、「ヨーロッパからわずか一六日の遅れ」という見出しで、次のように書いてあった。

「ボストンとリヴァプールの間の蒸気船によるコミュニケーションの確立によって期待しうる最も大きな利益は、旧世界との、過去にないほどの迅速なニュースの交換である」。この新聞記事が、はからずも言い当てているように、この時代の蒸気船はヒトと情報を迅速に、しかも定期的に運ぶための道具であった。このようにして、19世紀の40年代に大西洋は、ようやく本格的な蒸気船時代の開幕を告げたのである。

一方、アメリカは、1845年によりやく大西洋横断の蒸気船を走らせることに成功(マ

サチューウセツ号)したが、営業的にはなり立たなかつた。47年になって、アメリカ政府は、イギリスと同様に海外郵便を運ぶのと引き替えに補助金政策を導入したが、営業的には失敗続きだった。1847年にはフランスの大西洋横断汽船が、シェルブールとニューヨーク間を走った。

1848年、キュナード汽船は、大西洋の最重要航路であった、リヴァプールとニューヨークの間に、アメリカ号(1800トン)・カナダ号(1900トン)・ヨーロッパ号(1800トン)・ナイアガラ号(1800トン)という4隻の巨大な外輪船の蒸気船を導入した。これに対抗して、アメリカ側はニューヨーク・リヴァプール郵船会社(New York and Liverpool Mail Steamship Company、通称コリンズ汽船。以下それに従う)を設立し、キュナード汽船を迎え撃つ体制を整えた。

この両雄の対決は、初期の大西洋横断航路のハイライトであった。コリンズ汽船は、アメリカの郵政長官との契約で、ニューヨークとリヴァプールの間を、年に20回往復させ、しかもそのスピードは、キュナード汽船の蒸気船より速く、大きさは2000トン以上で、いざというときは第一級の軍艦に転用可能なことが求められた。コリンズ汽船の建造は、アメリカ海軍の監督の下に進められた。海軍の郵船監督者は「アメリカ蒸気船海軍の父」と呼ばれた、M.C.ペリーであった(在任は1848年から1852年)。あの、浦賀沖に四隻の「黒船」(うち蒸気船は二隻であったが)を率いて日本にやってきたペリー「提督」その人であった。こうして、ペリーの監督下に、1849年に進水したアトランティック号(2845トン)を皮切りに、アークティック号(2856トン)・パシフィック号(2707トン)・バルティック号(2723トン)が、次々に完成した。

アメリカの国力を投入して完成した、コリンズ汽船の郵便蒸気船群は、キュナード汽船と対等以上の成績を上げた。この両雄の対決によって、ニューヨーク・リヴァプール間の船賃は、半額にまでなったといわれている。キュナード汽船は、50年にはエイシャ号(2226トン)・アフリカ号(2226トン)を新たに投入し、52年にはアラビア号(2402トン)も就航させ、競争力の強化をはかった。1851年の、キュナード汽船とコリンズ汽船の大西洋横断の記録は、いささかコリンズ汽船に分があるように見える。52年の記録では、コリンズ汽船は西航(つまり、リヴァプールからニューヨークへの航海)で50パーセント、東航では30パーセント多くの船客を運んだ。

海上帝国イギリスの象徴キュナード汽船だとすれば、大西洋と太平洋の2つの大洋をもつアメリカは、まぎれもない海洋国であった。それまで、最初の工業国イギリスへの原料供給国に甘んじていたアメリカは、まず海運において、イギリスからの経済的な自立を目論んだのである。この時期、アメリカ大陸横断鉄道の路線調査も始まっており、アメリカは世界戦略として、「海」と「陸」の制覇を意識し始めていた。このことは、コリンズ汽船の全盛期に、アメリカの日本遠征が決定されたのは、興味深い事実である。

1851年6月10日、時の國務長官ダニエル・ウェブスターは、実際は途中で解任された遠征隊の責任者であったオーリック(その後任者になったのがペリー提督である)に対して、次のような「訓令」(instruction)を、与えている。「外洋を航行する蒸気船航路の鎖の最後の環が完成される日も近い。中国・東インドからエジプトまで、そして地中海や大西洋を通過してイギリスや、それから再びわれわれの祝福されたこの偉大な大

地の他の部分まで——、文明が拡大していく限り、我が国やその他の国の蒸気船は、情報や世界の富や幾千もの旅行者を運ぶのである。」

先に述べたように、ウエブスターは1838年、蒸気力の無限の可能性に対する(期待を込めた)演説をしていたが、「外洋を航行する蒸気船航路の鎖の最後の環が完成される日も近い」という表現で、「世界中一族」の時代が間近いことを指摘している。「蒸気船航路の鎖の最後の環」とは、北太平洋の蒸気船航路のことである。

#### (5) 暫定的結論

1867年、パシフィック・メイルは、ようやくサンフランシスコ・横浜・香港間の定期蒸気船航路を開設した。それイギリスから、地中海・スエズ越え (overland route) ・インド洋・シンガポール・香港・上海と伸びてきたP&Oの定期蒸気船航路に対する、アメリカのチャレンジであった。P&Oは、1859年に上海・長崎間の蒸気船航路を開設し、64年には、その航路を横浜まで延ばした。地球を西回り(つまりアメリカから日本へ)で行く終点が横浜であり、イギリスを起点として東回りで行く終点も横浜になった。1869年、このような世界の構造に、2つの新しい要素が加わった。スエズ運河の開通と、アメリカ大陸横断鉄道の完成である。久米邦武のみならず、岩倉使節団一行が快適な世界一周をすることが出来たのは、このように見てくると使節団一行が出発した2年前のことに過ぎなかった。

久米は、急速に移り変わっていく西洋社会を冷静に分析した。自分たちの視察旅行を可能にした歴史的起源を求めて。そうして見出したのが「僅々四十年」前に、本格的な胎動を始めた「世界中一族」への動きであり、私の表現を用いるならば「初期的グローバリズム」であった。