

上海での岩倉使節団の足跡を追って

三原 浩

岩倉使節団の一行約 16 名は欧州からの帰途、マルセイユからアヴァ号でスエズ、アデン、スリランカ、香港などに寄港し、1873 年 9 月 2 日朝上海に到着した。久米邦武の「米欧回覧実記」(岩波文庫・第 5 編・第一百巻、以下「実記」と略記する)によると、その夜は「アステルハウス」(p.331) あるいは「アッソル、ハウス」(p.332) に宿したと記されている。このホテルで 2 泊の後、4 日夜ゴールデンエージ号に乗船、5 日朝出港して長崎に向かった。一行は 600 日を超える世界一周見学旅行の最後の 3 日を、上海の見学で過ごしたことになる。この 3 日間の足跡を今回の我々の中国旅行と重ね合わせて辿ってみたい。

9 月 2 日 アスターハウスホテル

「実記」の 9 月 2 日の項 (p.332) によると、このホテルは蘇州江という運河の橋のたもと(南岸ではなく北岸のはず)で黄浦江西岸の外国人居留地の近辺にあったらしい。帰国後インターネットで調べてみると、**ASTOR HOUSE HOTEL** (浦江飯店) という三ツ星ホテルがこの条件にぴったりの黄浦路 15 号に現存する事がわかった。このホテルは上海港開港後初めて西洋人が経営するホテルとして、1846 年イギリス人リチャードが外灘で創業、1857 年現在の場所に移転した東アジア最初の西洋式ホテルだという。1910 年、ヴィクトリア朝バロック様式に改装されたので、岩倉使節団が泊まった 1873 年当時の外観とは変わっているかもしれない。使節団がワシントンで面会したアメリカのグラント大統領も、数年後このホテルに泊まっており、後年にはアインシュタインやチャップリンなど、有名人も泊まっている。どなたか既に調べられたかもしれないが、1873 年 9 月の宿泊客名簿が残っていれば、岩倉や久米の名前が見つかるかもしれない。今回、外灘で 1 時間ほどの自由時間があり、近くの和平飯店でコーヒーでも飲んで休憩しようと、現地ガイドの余さんの案内で行ってみたが、改



装工事中に入れなかった。和平飯店からアスターハウスホテルまでは、地図で見ると500メートル余りの距離なので、事前準備をしていれば、行って調べる事も出来たのにと後悔している。次回上海訪問の機会があれば、このレトロでクラシックなホテルにぜひ宿泊してみたい。

9月3日 上海老街と豫園

わが平成の中国視察団は、泉理事長以下14名で、大連、旅順、瀋陽を回覧ののち、ガイドの鄧さんを含め総勢15名で6月21日空路上海入りした。最初に案内されたのが、上海老街と明代に造られた庭園豫園であるが、「実記」の9月3日の項(p.333)には、「雑然として不清潔な商店街」や「城隍廟の庭園」を訪問、民情を視察した記述がある。豫園の名は出てこないが、使節団が視察したのと同じ商店街や庭園を我々も見たと思われる。上海の中で137年前と比べて最も変化の少ない地域なので、当時の古い建物と共に残っている「浅草的」雰囲気を感じることが出来た。久米にしては珍しく、燕の巣などをご馳走になったと書いているが、上海料理の味も当時と今と殆ど変わっていないのではなかろうか。

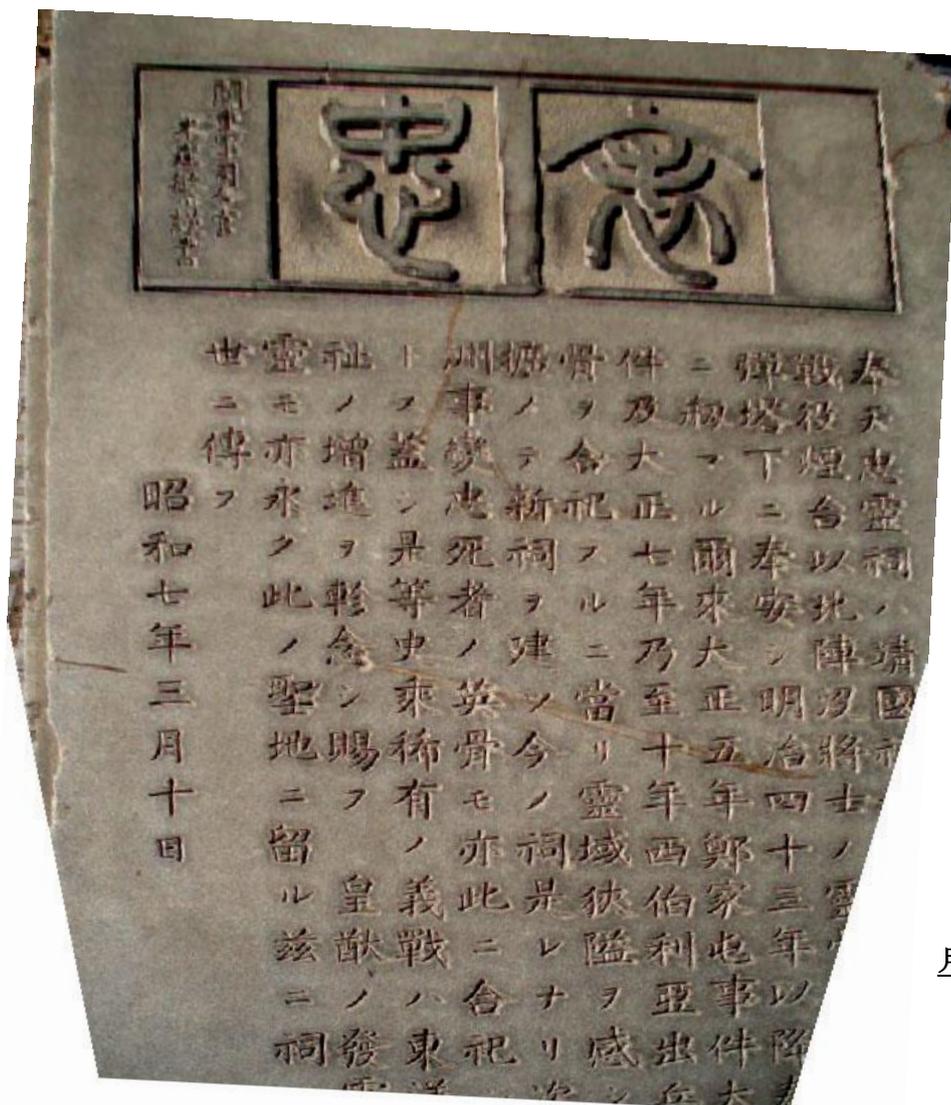


話が前後するが、我々の旅行の前半部分について、個人的なノスタルジアになるが、ここで触れておきたい。私は昭和9~10年頃旅順に1年ほど住んでおり、当時の写真を見ると、かすかに記憶がよみがえってくる。母の残した記録から「鎮遠町」の町名が判明したので、出発前から旅行社に依頼しておいた所、鄧さんは、昭和12年版の「旅順市街及戦蹟案内図」のコピーを用意してくれていた。



旅順観光の途中、旅順博物館の近くで、今は区画整理で「栄華街」となっているその場所に案内してくれた。ロシア人の建てた当時の家は建て替わっており、街路樹もそれほど大きくなく、75年前を偲ぶよすがはほとんど無かったが、納得することが出来た。

瀋陽(奉天)では、予定の観光コースに追加して、満州事変の発端となった柳条湖事件を記念する「9.18 事変博物館」を見学した。その敷地の片隅に風雨にさらされ横たわる日本語の石碑を発見した。碑文から察するに、これは満州建国までに満州で命を落とした日本兵慰霊のため、奉天に建てられた、靖国神社の分社に在ったものらしい。日付の昭和7年3月10日は、かつての陸軍記念日にあたり、私の生年月日でもある。戦後65年の今、このような石碑がこの地に残っているのは驚きであったが、歴史的記念物として保存してあるのか、侵略者に対する見せしめなのか、あるいは土中に埋めたり破壊したりする費用を惜しんだのか、いずれにせよ私は自分の墓誌が捨てられているのを見たような、複雑な感懐を覚えた。中国にとっても日本にとっても、この昭和6年9月18日に始められた事変、それに続く昭和7年の満州国成立は、その後の苦難の時代の始まりとして、歴史的に記憶されるべきターニング・ポイントであったと言えよう。



江南造船場

ここで本題に戻り、「実記」の 9 月 4 日の項(p.335)を読むと、使節団一行はこの米欧回覧の最終日に造船所を見学している。久米は「申江ヲ下ル三英里ニテ、造船場ニ至ル」と記しているが、「申江」は「黄浦江」の別名、「下ル」は「上ル」の間違いと思われ、そこにあったのは、1865 年に中国で初めての造船工場として開設された**江南造船**である。当初は英国人 12 名の指導でスタートしたが、使節団の訪問した 1873 年には既に中国人のみで操業し、大砲や小銃も造っていたこと、**翻訳局**があつて、多くの欧米の技術書を漢訳していたこと、**ドックが 2 基**在ったことなどが記されている。創業から 143 年後の 2008 年、江南造船は、長江河口外の長興島に移転し、ドック 4 基を有する年産 450 万トンの造船所となった。移転の跡地は上海万博の会場用地（主会場の A~C 区とは黄浦江を挟んで北側になる D 区と E 区の大半）として提供された。日本産業館やその他の企業パビリオンの並ぶ D 区、E 区の中で、最大のものが、かつての江南造船の溶接工場の跡に建てられた中国船舶館パビリオンである。

ウイーン万博と上海万博

岩倉使節団は、米欧回覧の最終コースでオーストリアに二週間余り滞在し、折から開催中のウイーン万博をみっちりで見学、それまでの回覧の総仕上げを行った。わが平成の中国視察団の今回の旅行のハイライトは、6 月 22 日の**上海万博見学**であった。我々は米欧亜回覧の会理事の塚本さんのお蔭で、A 区の**日本館**と**中国館**、C 区の**ドイツ館**を VIP ルートで効率的に回覧する事が出来た。午前の日本館と午後の中国館の間の自由(昼食)時間に、大森さんと私は B 区の**太平洋聯合館**、C 区の**マルタ共和国館**を回り、**EU・ベルギー館**の行列に並んだものの遅々として進まず、大森さんは賢明にも入館をあきらめ、ベルギービールだけ飲んで、A 区の集合場所へ戻られた。私は時計をにらみながら何とか入館した。1995 年までの 8 年間で過ごしたブラッセルの街並みの写真を見て、懐旧の念に浸る時間もなく、駆け足でゴディヴァの横を通り抜けて、集合場所へと急いだ。しかし、5 分遅刻して、皆さんにご迷惑をお掛けした。A 区から C 区へ 2 往復したこの日の私の万歩計は、新記録の 2 万歩を示していた。

翌 6 月 23 日は、杭州または蘇州のオプションツアーの予定が生まれ、私は蘇州を選んでしたが、人数が集らず、杭州行きのみ催行された。もともと私は 1970 年の大阪万博の経験から、一日で見られる内容は極めて限られると思っていたので、これ幸いとこの日は単独行動で再度、上海万博へ出掛けることにした。もちろん一番のお目当ては、使節団の足跡のある江南造船の跡地に建てられた**中国船舶館**である。この日は、ゆっくり朝食をすませ、ホテル(国際飯店)で 160 元(約 2,200 円)の一日入場券を買い、タクシーで E 区に最も近い 3 号ゲートへ行き、30 分余り行列して入場、まず通りがかりの**信息通信館**の行列が短かったので入ってみた。これは情報通信館で、「夢」をテーマにして、

巨大なスクリーンに未来の生活を映していたが、入り口で携帯端末を渡され、イヤホンを使うと日本語で説明を聞く事が出来た。

中国船舶館

このパビリオンは、**江南造船**で使っていたクレーンを模して、実物大に再現したものを骨格としている。横から見ると龍の背骨を思わせる鉄骨構造で、龍は中国では特別の意味を持つ動物だが、船の竜骨という関係のほか、造船業が全工業のバックボーンである事を示唆しているという。



中国造船業の未来を展望する展示部分は北側約 8,000 m²のスペースに 4 層、23.5mの高さに重層的に作られている。緩やかな斜面を、動く歩道で昇りながら、環境と省エネルギーをキーワードとした最先端の大型コンテナ船、LNG タンカー、深海作業船、海上農園、五つ星ホテル

クラスの巨大クルーズ船などの模型や説明パネルを見学した。残りの南側約 10,000 m²は吹き抜けの広場で、過去の江南造船ほかで使われていた 1925 年イギリス製 3 本ロールのベンディング・マシーン、1930 年日本製の油圧プレス、大きな実物の錨やスクリュウ、マスコットの握る舵などが展示されている。南側の黄浦江に面した景色の良い高さ 10mの 2階に相当する部分には、セルフサービスのレストランがあり、ここで対岸の日本館や中国館などを眺めながら、おそい昼食とした。

中国船舶館の近くには、「実記」に出て来る江南造船の**翻訳局**が入っていた黄色いレンガの二階建てが唯一残されているようだが、残念ながら見落とした。2003 年発行の米欧回覧の会編、「岩倉使節団の再発見」の 175 ページに、高



田誠二先生は「久米が英米科学技術書の漢訳（上海、江南製造局翻訳）をきわめて効果的に活用した」と述べておられるので、久米美術館に数多く保管されている漢訳専門書は、あるいは、1873年にここで購入されたものかもしれない。

中国の造船業は、量的には既に韓国、日本を抜いて世界一である。**江南長興造船基地**は、2015年の第2期工事終了後には、海岸線8kmにおよぶ世界最大の造船基地となる見込みで、航空母艦建造のうわさもある。その頃には質、量ともに世界一の造船国になっているであろう。中国船舶館は、10月末の万博閉幕後も、恒久的に残し、**江南造船博物館**として利用する計画もあるらしい。

おわりに一地下鉄で

このあと、**3基のドック跡**の傍を歩き、船で黄浦江を渡り、対岸のA区で仏教遺跡など7つの魅力的な世界遺産を持つ**スリランカ館**を覗いて、万歩計が13,000歩を超えた所で7号ゲートから万博会場を出た。タクシーが見当たらなかったので地図で調べ、最寄りの地下鉄7号線から2号線に乗り換え、人民広場のホテルに帰ることにした。パネル式自動販売機で切符を買うのを、身振り手振りでそばにいた高校生に助けてもらい、同じ方向へ行くというので一緒に乗った。かなり混んでいたが、乗るや否や近くの若い男性が、パッと席を立てて譲ってくれた。一人で2号線に乗り換えた時も、学生らしい若い子がすぐさま立って代ってくれた。万博帰りのよほど疲れた老人に見えたのか、事実その通りではあったが、日本の地下鉄では殆ど経験したことがないだけに、純粹に嬉しかった。前日、国際的に見て、中国人や日本人のマナーの悪さが話題になっていたのだが、当局の旗振りがあつたにせよ、今回の旅行の最終日に、大変気持ちの良い経験をさせてもらった。上海の地下鉄は1995年に1号線の建設が始まったが、総延長は既に東京を追い越し、2012年には510kmに達し、ニューヨーク、ロンドンを抜いて世界一の長さになるという。車両も駅も新しく清潔で、冷房も完備、物理的にも快適な乗り心地であった。(2010年7月25日)