

近代日本人の見たマルセイユ

— 「初めて踏む欧羅巴の土」に抱いた印象 —

児 島 由 理

総合教育非常勤講師

0. はじめに

1854(嘉永7)年に200年以上に渡る鎖国の歴史が幕を閉じて以来、江戸末期の幕府の使節団、明治政府から派遣された使節団、留学生など、日本人が欧米諸国へ渡航する機会が急増した。16世紀後半から17世紀初頭の、天正少年遣欧使節や伊達政宗に派遣された支倉常長の時代から実に250年もの時を経て、再び日本人がヨーロッパを訪れる時代がやってきたのである。

飛行機の旅の普及以前、日本から渡欧しようとした場合、大きく分けて3つのルートが考えられた。第1に横浜から香港やシンガポール、スエズなどを経由してマルセイユで上陸する欧州航路、第2に太平洋を渡ってアメリカに上陸し、陸路で西海岸から東海岸へ到達して、そこから大西洋航路にて入欧するルート、そして第3には1916年に完成したシベリア鉄道を経由するルートである。当然のことながら、シベリア鉄道が開通する前の渡航者には、第1か第2のルートしか選択肢はない。

どのルートをとってヨーロッパに入ったかによって、すなわちその人にとって初めて見たヨーロッパの町がどこであったか、また途中でどんな風景を見てきたかによって、その人の各国・各都市に対するイメージが異なってくるのは当然のことである。例えば、同じくベルリンに留学した日本人であっても、熱帯の地域を通り、明るい太陽の降り注ぐ地中海から上陸してベルリンに辿り着いた者と、ロシアの大地を何日もかけて鉄道で移動してベルリンに辿り着いた者では、この町に対するイメージが変わってくるのは無理もないことである。

そういった比較研究を視野に入れつつ、まずそのための第1段階として、本稿では欧州航路で渡欧した日本人たちの旅行記や紀行文から南フランスの港町マルセイユについての記述を取り上げてみたい。欧州航路で渡欧する場合、夏目漱石(1867~1916)のようにジェノバで上陸したケースや、野上弥生子(1885~1985)のようにナポリで上陸したケースもあるが、大半がマルセイユで下船し、陸路で目的地に向かっている。つまり、初めてのヨーロッパ体験がマルセイユとなった日本人が多いのである。従って、彼らがマルセイユの町から受けた印象について考察すること

には、近代日本人のヨーロッパ観を考える上で意義があると思われる。彼らが初めて見たヨーロッパの町マルセイユに対して抱いた驚き、感動、あるいは失望などを辿っていくことは、日本が西洋中心の世界の中で占めていく地位の推移と重なるところがあるのではないだろうか。

本稿では、幕末の遣欧使節から第2次世界大戦前に至るまでの、マルセイユで上陸した際の印象を書き残している者の記述をいくつか取り上げることにするが、その際、日本とヨーロッパを結ぶ欧州航路の整備状況の歴史と関連付けて、日本が西洋を中心とする国際海運の中に組み込まれていく過程と重ね合わせて考えることで、日本の国際的な地位の変遷と、日本人の意識の変化の関わりについて考察してみたい。

1. 欧州航路の整備

1854 (嘉永7) 年の開国、そして1858 (安政5) 年の日米修好通商条約を受けて、1850年代末から1860年代には欧米諸国の定期船が日本に寄港するようになった。

1859年にイギリスの半島オリエンタル蒸気船会社 (Peninsular and Oriental Navigation Company、以下 P&O と記す) が、長崎と、既に定期航路に組み込んでいた上海の間を月2回の定期船で結んだのに始まり、1864年にはこの航路が横浜まで延長された。1865年には P&O のライバルとも言うべきフランス郵船 (Messageries Maritimes) が、同じく上海・横浜間の定期航路を創始している¹。

その後、上海・横浜間に代わり香港・横浜間の航路が開設されて上海での乗り換えが不要となり²、ますます日本とヨーロッパの距離は短縮されたが、日本とヨーロッパが直接結ばれるには今しばらくの時間が必要であった。

アジアとヨーロッパを海路で結ぶ際の最大の関門はスエズ地峡であった。従来は、地中海を航行する船はアレキサンドリア止まりで、そこから乗客や郵便物などは鉄道でスエズまで運ばれ、スエズで再度アジア方面への船に乗り継ぐという方法を取っていた。しかし、1859年よりフランスの実業家フェルディナン・ド・レセップス (1805~94) によって着工されていたスエズ運河が1869年11月に完成し、ヨーロッパ・アジア間を船で直行することが可能になったのである³。これを受けて1870年、それまでのスエズ・香港間に代わり、マルセイユ・香港間の航路が開設された⁴。ジュール・ヴェルヌ (1828~1905) の小説『八十日間世界一周』 (1873年) では、1872年10月2日から12月21日にかけて鉄道と船を駆使して世界一周旅行を行った主人公のフィリアス・フォッグが、P&O のモンゴリア号でスエズに到着する場面がある⁵。モンゴリア号は定期的にスエズ運河経由でイタリアのプリンディジからインドのボンベイまでを航海しているとされており、「つい先ごろまで一村落にすぎなかったこの町 (引用者注: スエズ) は、今や、ド・レセッ

¹ 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)、84-85頁。

² 澤護「フランス郵船と日本——1865年から1889年までの横浜寄港から——」(『千葉敬愛経済大学研究論集』26、1984年)、83-84頁。

³ 園田、前掲書、124-125頁。

⁴ 澤、前掲論文、84頁。

⁵ Jules Verne, *Le Tour du Monde en quatre-vingts jours*. Pocket, 1998, pp.48-49. 邦訳はジュール・ヴェルヌ (鈴木啓二訳)『八十日間世界一周』(岩波文庫、2001年)、54-55頁。

プス氏の行った大事業によって、大きな将来性を保証される存在にまでなっていた」と述べられている。運河の開通はヨーロッパ・アジア間の交通にとって、非常に大きな意味を持つものであった。

そしてついに、1887年7月3日にマルセイユを発ったフランス郵船のジェムナー号が、8月14日に横浜に到着する⁶。香港までの航路が横浜まで延長されたことで、乗り換えなしで日本とヨーロッパが結ばれたのであった。日本はこうして西洋中心の世界交通網の中に深く組み込まれていったのである。

次に、日本側の船会社の状況がどのようなものだったのか概観したい⁷。

幕末から明治初年にかけての海外の会社の日本進出に対し、明治政府は危機感を抱き、自国の海運業の育成に乗り出した。1870（明治3）年に創設された半官半民の廻漕会社が翌年に廻漕取扱所と改称され、さらに1872（明治5）年には日本国郵便蒸気船会社と改称された。

一方、民間の側では1870年に岩崎弥太郎（1835～85）によって土佐開成社が設立され、九十九商会、三川商会、三菱商会と何度かの改称を経て、1875（明治8）年には政府の命により横浜・上海間に、日本の会社としては初の海外定期航路を開設した。この5カ月後には、「政府の保護・管轄下に民間会社を育成する。この場合、民間会社を合同せしめ、これに海運を一任する」という政府の海運政策の方向が示され、三菱商会より再度改称していた三菱汽船会社は郵便汽船三菱会社となり、政府は先に解散させていた日本国郵便蒸気船会社の所有船舶の全てを郵便汽船三菱会社に下げ渡した。

こうして、郵便汽船三菱会社は1880（明治13）年末には日本の登録汽船6万6千トンのうち4万1千トンを保有する、日本の海運を独占する企業へと成長していくことになる。

しかし1881（明治14）年、いわゆる明治14年の政変で政情が一変し、政府の信任を受けていた郵便汽船三菱会社への抑圧が始まった。翌年、政府は半官半民の共同運輸会社を設立、両社の間では熾烈な競争が行われるようになった。しかしこれは日本海運自体を疲弊させ、両者共倒れになる可能性があるため、両社の間で協議が行われ、1885（明治18）年9月、郵便汽船三菱会社と共同運輸会社は合併し、日本郵船会社が誕生した。1893（明治26）年には日本郵船株式会社となる。

当初の日本郵船は、国内航路が中心であったが、他社との競争や鉄道網発達による運賃収入減少などにより、海外への進出を余儀なくされていった。1893年、初の遠洋航路として神戸・ボンベイ間を結ぶボンベイ航路が開設された。

そして日清戦争後の1896（明治29）年、日本郵船は欧州航路（横浜・アントワープ間）、米国航路（神戸・シアトル間）、豪州航路（横浜・アデレード間）の3大航路を一挙に開設した。これによって、日本人が「自前」の船でヨーロッパに渡航することが可能になったのである。3月15日、横浜港は欧州航路第1船である土佐丸の出航で賑わったという。

⁶ 澤、前掲論文、108頁、130頁。

⁷ 以下、日本の船会社の欧州航路開設までの道のりについては、『日本郵船歴史博物館 常設展示解説書』（2005年）、14-25頁、32-36頁。

2. 幕末の遣欧使節団

近代日本で、最初に欧州航路経由で渡欧したのは、1862(文久2)年の竹内下野守保徳(1807~67)を正使とする遣欧使節団である。幕府派遣の使節としては、1860(万延元)年の新見豊前守正興(1822~69)の遣米使節に次いで2度目、遣欧使節としては初の使節団であった。1858(安政5)年の修好通商条約で取り決められていた江戸・大坂の開市と兵庫・新潟の開港の最大限の延期を、条約締結国であるイギリス、フランス、オランダ、ロシア、ポルトガルの政府に対し要請することを託されたのである。もちろんその際に、西洋事情調査の命も受けていた⁸。

1862年の段階ではまだ長崎と上海がP&Oで結ばれていただけであったので、江戸から出発した一行は、1月21日、芝・田町の波止場から小船に分乗して2里ほど沖合に停泊するイギリス軍艦オーディン号に乗船した⁹。幕府は当初、スエズまで日本軍艦で使節を送ろうと考えたという。軍艦を建造することは無理だが、上海で蒸気船を1隻購入して、日章旗を掲げて日本の海軍力、国威を見せつけようと考えたのであるが¹⁰、この案は実現せず、イギリス政府がオーディン号を提供することになった。

船内は日本人向けに改装してあったものの、慣れない船旅による船酔いや、日本人の生活習慣からすると厳しすぎると感じられた外国艦の艦内規則などにより、一行にとっては苦勞の絶えない旅であったが¹¹、長崎、香港、シンガポール、セイロン島のトリンコマリーとゴール、アラビア半島のアデンを経由し、スエズに到着する。運河開通前ゆえ汽車でアレキサンドリアに出て、そこで英艦ヒマラヤ号に乗り換え、マルタ島を経て、4月3日マルセイユに到着した。

使節団に備通詞として随行していた福沢諭吉(1835~1901)は、この洋行の記録『西航記』の中で、マルセイユについて次のように述べている。「マルセイユは^(ママ)仏蘭西の南辺の一大港にして、地中海諸港の最たるものなり。人口三十万、交易繁盛なり。港口甚だ狭く、僅に両大船を並て出入すべし。港内は稍や広く、各国の商船兩岸に林列す。此港内に商船の碇泊、多き時は千四、五百隻なることありと云。港口の兩岸は、土地稍や高し。各砲台を築て防備あり。港の北に一港あり。之を新港と名く。本港よりも小なり。新港は専ら軍艦の為めに設るものにして、港内に造船局あり。」¹²

この客観的な記述からは、福沢の、西洋の社会・文明をつぶさに観察し学びとろうという姿勢は窺えるが、長い船旅の末、ようやく目的地であるヨーロッパに第1歩を刻んだことに対する感慨や、マルセイユの町に対して彼がどのように感じたかという点については全く記されていない。1860年の遣米使節に既に随行していた福沢にとって、西洋の町並みは特に珍しいものではなかったのかもしれないが、アメリカで訪れた港町と比較して感じたことを述べているということも全くない。

⁸ 芳賀徹『大君の使節 幕末日本人の西欧体験』(中公新書、1968年)、6-11頁。宮永孝『幕末遣欧使節団』(講談社学術文庫、2006年)、14-17頁。

⁹ 芳賀、前掲書、2頁。宮永、前掲書、40頁。

¹⁰ 芳賀、前掲書、4頁。

¹¹ 芳賀、前掲書、26-29頁。宮永、前掲書、41-43頁。

¹² 福沢諭吉「西航記」(『福沢諭吉選集 第1巻』、岩波書店、1980年)、24頁。

これは、使節団の他の随行員たちにも共通する傾向であった。ドナルド・キーンは次のように述べている。「福沢は、日記が己の感情を記録するにふさわしい場だとは、明らかに考えていなかったようである。(中略)この点彼は、この使節団の典型だったと言ってよい。福沢以外にも日記を付けたものはいたけれど、彼らの日記もまた、日本人が西洋からなにを学びたいかについては書いているが、それ以上のことに関しては口をつぐむのである。会った人物をどう観察したかの記録さえない。(中略)彼らにとって、ヨーロッパ訪問は果たして楽しかったのかどうか、それさえ私たちにはよく分からない。おそらく彼らは、そのようなことを、自分に問うてみたことはなかったのにちがいない。己の使命を果たすことで、おそらく頭が一杯だったのであろう。」¹³ 開国直後の日本人にとって、苦勞して辿り着いたヨーロッパは、文物などを広く学ぶ手本としての存在であり、町の印象を日記に記すような余裕はなかったのだと思われる。

その後、1864(元治元)年の池田筑後守長発(1837~79)の遣仏使節、1865(慶応元)年に仏英に渡った柴田剛中(1823~77)の一行、1866(慶応2)年にロシアに派遣された小出大和守秀実(1831~69)の一行、この3回の使節団は、全て簡素な設備の軍艦での渡航であった。そして、1860年の遣米使節から数えて6回目の、そして江戸時代最後の使節団である1867(慶応3)年の徳川昭武(1853~1910)を正使とするパリ万博列席のための一行から、初めて旅客船での渡航が実現した。フランス郵船のアルフェー号で香港まで乗船したのである。快適な航海を楽しみながら渡欧することが可能になり¹⁴、それまで厳しい条件を強いられながら渡航する目的地であったヨーロッパに対する日本人の心理的な距離は、多少短くなったのではないだろうか。そして、時代はまさに江戸から明治へと移り変わろうとしていた。

3. 成島柳北と森鷗外

明治初期にマルセイユで上陸した人物で特筆に値するのが、成島柳北(1837~84)であろう¹⁵。幕府官僚の子として生まれた柳北は、1854(嘉永7)年に將軍侍講見習に任命され、2年後には將軍侍講となるが、1863(文久3)年、自作の狂詩が幕府への誹謗と解釈され、侍講の職を免ぜられる。閑居の間にオランダ語や英語を勉強し、処分が解かれた後の1868(慶応4)年1月には外国奉行に任命されたが、二君に仕えるのを拒んだ柳北は同年4月、江戸開城の前日にこの職を辞している。

1871(明治4)年、浅草東本願寺に創設された真宗東派学塾の塾長となった柳北は、翌72(明治5)年、東本願寺の現如上人のヨーロッパ旅行に随行することとなった。明治に入り、信教の自由が叫ばれるようになって、教団として新しい事態に対応する必要が生じ、教団近代化のため

¹³ ドナルド・キーン(金関寿夫訳)『続 百代の過客 上 日記にみる日本人』(朝日選書、2003年)、67-68頁。

¹⁴ キーン、前掲書、94-95頁。澤、前掲論文、81頁。

¹⁵ 以下、成島柳北の経歴については、キーン、前掲書、137-138頁、及び『明治文学全集4 成島柳北 服部撫松 栗本鋤雲集』(筑摩書房、1969年)、426-427頁の年譜を参照した。

欧州諸国の宗教事情を視察することにしたのであった¹⁶。9月14日にフランス郵船ゴダヴェリー号にて横浜を出港してから、ヨーロッパを経て大西洋を渡りアメリカを回って翌73(明治6)年7月23日に帰国した旅のうち、6月1日にニューヨークに到着するところまでを記録した旅行記が『航西日乗』である。

『航西日乗』によると、柳北は横浜を出た後、香港でメコン号に乗り継ぎ、サイゴン(塞昆)、シンガポール(星嘉坡)、セイロン島(錫狼島)のゴール(ポイントデガウル)、アデン(亜丁)、スエズ(蘇斯、蘇士)、ポートサイド(ポルサイト)を經由し(スエズ運河開通後であるので、スエズでの乗り継ぎはしていない)、10月28日マルセイユ(馬耳塞)に到着した¹⁷。港の印象は「萬檣林立シ港ハ大ナリト雖ドモ其狹小ナルヲ覺ユ東洋諸港ノ企テ及ブ可キ所ニ非ズ」と率直に驚きを隠さず、町については「一望スレバ市街ノ樓閣空ニ聳ヘ繁華ノ景況人ヲシテ先ヅ喫驚セシム」と述べている。「樓閣」とは、おそらくマルセイユの町のシンボルともされる、丘の上にそびえるノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院のことを指しているのであろう。

柳北は、旅の中で漢詩を77つ作っている。このような文学性は、それ以前の幕府使節団の渡航者の日記には見られないものであった。使命を帯びての視察ではなく、旅そのものを楽しんでいるように思われる。マルセイユに到着した日に記されている漢詩は次のようなものである。マルセイユに入港するときの高揚する気分や上陸後に街灯の明るさや馬車などの町並みに感銘を受けているのが伝わってくる。

望馬耳塞港作

四句經過怒濤間。報道今宵入海關。雲際遙看燈萬點。滿船無客不開顏。

(引用者注：原文は縦書きで、返り点や送り仮名が付いている。書き下し文は「四句經過ス怒濤ノ間。報道ス今宵海關ニ入ト。雲際遙カニ看ル燈點。滿船客ノ顔ヲ開カズ無シ。」)

夜歩街上口占

枕海樓臺十萬家。西來始是認豪華。氣燈照路明於月。佳麗爭馳幾輛車。

(引用者注：書き下し文は「海ニ枕ム樓臺十萬家。西來始テ是レ豪華ヲ認ム。氣燈路ヲ照シテ月ヨリ明カナリ。佳麗爭テ馳ス幾輛車。」)

翌29日には公園で遊んだり、博物館を訪れ古代ギリシャ・ローマ時代の美術品を鑑賞したりした記述が出てくる。好奇心たっぷりにヨーロッパ滞在を楽しんでいる様子が窺える。30日に汽車でリヨン(里昂府)へ移動、柳北のマルセイユ滞在はここで終わりとなる。

この成島柳北の旅行記に触発されたのではないかとされているのが、森鷗外(1862~1922)の『航西日記』である。よく知られているように、鷗外は軍医としてドイツ留学を命じられ、1884(明治17)年8月24日発のフランス郵船メンザレー号で横浜を発った。香港で同じくフランス船のヤンツー号に乗り換え、サイゴン(塞棍)、シンガポール(星嘉坡)、セイロン島(錫蘭島)

¹⁶ 上田正行「『航西日記』の性格」(『金沢大学文学部論集 文科学篇』9、1989年)、17-18頁。

¹⁷ マルセイユ滞在中の記述は、成島柳北「航西日乗」(『明治文学全集 4』)、123頁。

のコロンボ（歌倫暴）、アデン（亜丁）、スエズ（蘇士）、ポートサイド（ト崽）を經由しながら、10月7日、マルセイユ（馬塞）に到着している¹⁸。横浜で乗船すべく東京を発った日から、10月11日、ドイツに入国しケルン（歌倫）を経てベルリン（伯林）に到着したところまでの日記が『航西日記』である。

『航西日記』も、柳北の『航西日乗』と同様、道中で作られた多数の漢詩が収録されている。それらの漢詩や、現地で見聞したことについての記述が、『航西日乗』と類似する箇所が多いことは、しばしば指摘されている¹⁹。鷗外はおそらく『航西日乗』を読んでいたと思われるが、剽窃というよりは先輩に敬意を表した「本歌取り」と考えるのが妥当であろう。ただ、鷗外のほうが柳北より淡々とした簡潔な文体で、自分の感情をあまり露にしていない²⁰。

マルセイユに関しては、例えば入港に際しての次の漢詩「回首故山雲路遙。四旬舟裏歎無聊。今宵馬塞港頭雨。洗盡征人愁緒饒。」は、先に挙げた柳北の「望馬耳塞港作」と明らかに共通点があるし、「行人絡繹欲摩肩。照路瓦斯燈萬千。驚見淒風冷雨夜。光華不減月明天。」は、同じく既述の柳北の漢詩「夜歩街上口占」と似ている。そして、ヨーロッパに入るまでの日記の抑制された調子と比べて、例えば後者の漢詩はガス灯の光という西洋文明に心を動かされ、これからの留学生活への期待で心も明るくなっているような、そんな印象を受ける。鷗外はマルセイユ到着直後、すぐには上陸許可が下りず、船内で待機させられているのだが、その際に作った漢詩には次のようなものもある。「氷肌金髮紺青瞳。巾幘翻看心更雄。不怕萍飄蓬轉險。月明歌舞在舟中。」金髮碧眼の西洋の女性に遭遇して、気分が浮き立っているのが窺える華やかな詩である²¹。

鷗外のマルセイユ到着時の日記は、柳北と比べて港や町の中の様子の観察・描写はずっと少ないが、これから憧れのヨーロッパで国家の期待を背負いつつ留学生活を送ることへの明るい展望や意気込みといったものが感じられる。誕生したばかりの明治国家のエリートとして、これからこのヨーロッパで勉学に励む、その揚々たる決意の象徴こそ、マルセイユへの上陸だったのである。

4. 日本郵船の欧州航路開設以後

1896（明治29）年以後は、日本人が日本の船で渡欧することが可能になった。イギリスの軍艦に乗せてもらい、乗り継ぎながら渡欧していた幕末の使節団からわずか30余年で、「自前」の船でヨーロッパへ渡ることができるようになったのである。このような環境の変化は、日本人渡航者の意識に少なからず影響を与えたと思われる。

与謝野寛（1873～1935）は、1911（明治44）年11月8日、「日本の空気から遊離して、気楽に、

¹⁸ マルセイユ滞在中の記述は、森鷗外「航西日記」（『鷗外全集 第35巻』、岩波書店、1975年）、82頁。

¹⁹ 上田、前掲論文など。なお、1871（明治4）年から2年近く欧米を視察してきた岩倉使節団の記録である久米邦武『米欧回覧実記』との共通点についても指摘されているが、『米欧回覧実記』は横浜から太平洋を横断してアメリカに入り、その後ヨーロッパへ渡るというルートを取っているため、本稿では言及しない。

²⁰ 上田、前掲論文、19頁、33頁。

²¹ 上田、前掲論文、31頁、40頁、52-53頁。

且つ真面目に、暫らくでも文明人の生活に親しむ²²という目的で、横浜港を日本郵船の熱田丸で出発し、ヨーロッパへ向かった。上海、香港、シンガポール（新嘉坡）、ペナン（彼南）、コロンボ（コロムボ）、ポートサイド（ポオト・サイド）に寄港しながら船は進み、12月26日、マルセイユ（マルセエユ）に入港、与謝野はここで「定石通り」²³上陸した。なお、与謝野晶子は寛を追いかけて翌12（明治45）年5月5日、新橋を発って鉄道で敦賀へ行き、敦賀港からロシア船でウラジオストックに上陸、そこからシベリア鉄道でパリへと向かった。パリ到着は5月19日である。船でマルセイユから上陸するか、シベリア鉄道を利用するか、晶子自身はかなり迷った挙句、金銭的な負担はあるものの、時間的な効率の点から寛が勧めたとおり、陸路を選択した²⁴。2人の旅行記は、逐次『東京朝日新聞』などのメディアに発表され、これを1冊にまとめたものが『巴里より』である。

女性の一人旅ということもあるが、晶子はシベリア鉄道の車中、かなり不安を感じながら旅をしている²⁵。対する寛は、「歐洲航路の船に横浜神戸から乗合せた者は大抵香港へ着く前に話題が尽きて仕舞ふ。碁や将棋は嗜好が無い者には興味を惹かないし、トランプは日本人に取つてさまで面白い物で無い」「我我は何がな夜間の就寝までの時間を費す娯楽を欲して居る」「航海中は笑はされるのが何より好い。真面目な話は禁物である」²⁶などと記しており、船内の生活をかなりリラックスして過ごした様子である。

マルセイユに上陸した寛は、パリへ向かう前に、ここで市内見学のために2泊している²⁷。これまでマルセイユを訪れた旅人たちの旅行記と対照的に、市中の様子が詳細に述べられている。

「砲台のある湾口の島に並んで有名なシヤトウ・ド・ドイツの牢獄の島が白く曇つて居た」と、マルセイユ沖に浮かぶ有名なイフ島について言及している。イフ島の牢獄は、アレクサンドル・デュマ（1802～70）の大作『モンテ・クリスト伯』（1845年）の舞台となったことで知られるが、この小説が日本で有名になったのは1905（明治38）年の黒岩涙香（1862～1920）による翻訳『巖窟王』である²⁸。「有名なシヤトウ・ド・ドイツの牢獄」という記述は、『巖窟王』を踏まえてのものだと思われる。以後の旅行記では、イフ島に関してこの小説を引き合いに出しているものも少なくない。

「市街の向つて右の石山の上にはノオトル・ダム（ノートル・ダム）の尖塔と黄金の女神像とが聳えて居る」と、柳北同様に、町のランドマーク的存在であるノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院に触れた後、「太陽に向つて石垣の一横線を築いた新港の規模の偉大な事はコロムボの築港などの及ぶ所で無いと想はれる。港内の左右には幾十の荷揚場が列り、殊に陸に沿うた左の方には天井を硝子張に

²² 与謝野寛・与謝野晶子「巴里より」（『鉄幹晶子全集 10』、勉誠出版、2003年）、3-4頁。

²³ 滝澤壽『近代日本人のフランス かの国にたどる芸術家十人の生の軌跡』（駿河台出版社、2007年）、169頁。

²⁴ 上笙一郎「解題」（『鉄幹晶子全集 10』）、325頁。

²⁵ 「巴里より」、93-100頁。

²⁶ 「巴里より」、8-9頁。

²⁷ マルセイユについての記述は、「巴里より」、31-33頁。

²⁸ 大浦康介「淫らな告白——日仏翻訳事情の一断面」（宇佐美斉〔編著〕『日仏交感の近代 文学・美術・音楽』、京都大学学術出版会、2006年）、97頁。

した堅牢な倉庫が並んで居る。閘門が数箇所設けられて其上に架した鉄橋は汽船の通過する度に縦に開く仕掛に成つて居る」と、近代的な港の構造に感嘆しているのも柳北と同様である。

その後続けて「船の進行に伴って可愛い十三四の二人の娘が緋の色の裳を円く揚げながら、母親らしい女の弾くマンドリンに合せてマルセイユズの曲を舞つて甲板の上の旅客に錢を乞うて居る。其れを観て初めて仏蘭西へ来た気がした」とあるのは興味深い。鷗外のように美しい金髪の女性を見て西洋を意識するのではなく、歌と踊りで旅客から錢乞いをする地元の母子を見てフランスを実感しているのは、鷗外の頃から時代が下り、フランスが憧れの対象一辺倒ではなくなっているのであろう。また、柳北が感心したガス灯のような近代文明の所産よりも、一般的な庶民の生活ぶりの方が、日本との差異を大きく感じさせるポイントになっているのである。日清・日露戦争での勝利で世界の強国に肩を並べつつあり、産業革命も迎えた日本から渡航して初めてヨーロッパに上陸した際に、高度な科学技術の側面は、ある程度驚きの対象ではあつたであろうけれども、日本との違いを最も痛感する側面ではなくなっていたのだと思われる。「マルセイユは港としては盛ではあるが、市街は甚だしく穢い。道路の悪い上に大通から少し横町へ入れば糞便が溝を成して居る」という描写からも、手放して西洋文明を日本の学ぶべき手本であると考えているわけではない意識が窺える。

島崎藤村(1872~1943)は、1913(大正2)年、フランス郵船のエルネスト・シモン号にて、マルセイユ経由で渡仏した。よく知られているように、姪こま子との不倫関係を清算するための旅立ちであつた。藤村自身はそのときの心情を「一切のものから離れて行かうとする私はわき目もふらずに海の懐へ急がうとした」²⁹と述懐している。このパリ滞在とその前後の航海をテーマにした著作には、滞仏中に『東京朝日新聞』に書き送った旅行記をまとめた『平和の巴里』『戦争の巴里』、帰国後に『中央公論』などに発表した文章をまとめた『海へ』、1920(大正9)年から翌年にかけて『朝日新聞』に連載された『エトランゼエ』などがある。

藤村は4月13日に神戸を出港し、上海、香港、サイゴン(セエゴン)、シンガポール(新嘉堡)、コロンボ、ジブチ(ヂュプティ)、スエズ、ポートサイド(ポオト・セエド)を経て³⁰、5月20日にマルセイユ(マルセエユ)に上陸した。フランス郵船を利用したため、コロンボからポートサイドまで乗船した日本人が1人いたものの、マルセイユで下船した日本人は藤村1人だったという³¹。日本郵船の欧州航路開通後、多くの日本人は自国の船での旅を選択したことが窺える。

藤村は次のように書く。「四十日近くを海上で送つた後ではあり、饑ゑ渴くやうにして上陸した地が初めて踏む歐羅巴の土でしたから、あの高い眺望の好い位置にあるノオトル・ダム(Nothul Dam)の入口で尼さんが數珠を賣つて居るやうな奈様にも羅馬舊教らしい寺の境内から白土まじりの傾斜の下の方にマルセエユの町々だの波止場だの自分等の乗つて來た汽船だのを下瞰しました時でも、あの

²⁹ 島崎藤村「海へ」(『藤村全集第八巻』、筑摩書房、1967年)、9頁。

³⁰ 藤村自身がこの経由地については「私は日本郵船の寄らない港へも寄つて來た」と説明している。フランス郵船なので、サイゴンやジブチといったフランスの植民地を経由したのである。島崎藤村「エトランゼエ」(『藤村全集第八巻』)、206頁。

³¹ 「エトランゼエ」、193頁。

舊い離宮の跡といふ植物園の若草の上に日本で見るやうな明るい五月の日のあたりを見つけました時でも、私は實に好奇心で燃えて居りました。」³² 幕府や政府の使節団、あるいは鷗外のような留学生と違い、日本を離れて身の隠し場所を求めての渡航ゆえ「饑ゑ渴くやうにして上陸した」という表現も出てくるわけで、藤村の「好奇心」は、明治初期の渡航者たちの物珍しさや西洋文明への憧れ、希望に満ちた留学生活への期待などに裏打ちされた好奇心とは性質が若干異なるものであろう。「私は無暗と西洋を崇拜するために斯の旅に上つてまるつたものでもございません。私に取つては西洋はまだ黒船でございました。幻でございました。幽霊でございました。私はもつとその正體を見届けたいとぞんじました。そして自分の夢を破りたいとぞんじました。その心をもつて私は更に深く異郷に分け入り一筋の自分の細道を辿り行かうと致して居りました」³³という気構えで上陸したのである。

とはいえ、藤村にとってマルセイユは、好印象の町であったようである。滞在中のパリで冬が終わり、マロニエの花が咲き始めた5月には「昨年マルセイユの港へ着いてあのプラタアンの並木の下を歩いた頃の記憶が、其時、復新しく私の胸に歸つて來ました。何となく私は歐羅巴の地を見直すやうな心地が致しました」³⁴と述べており、マルセイユ到着が良い思い出として残っていることがわかる。パリ滞在中の藤村には、異国での生活を積極的に享受し文物を吸収しようとする態度があまり見られなかったとしばしば言われているが³⁵、「初めて踏む歐羅巴の土」であったマルセイユのことを思い出して「歐羅巴の地を見直すやうな心地」になったというから、藤村にとっては、マルセイユは心機一転を図って出直すつもりでこの地にやってきたことを思い出させてくれる町であり、決して楽しいことばかりではないフランス滞在中での明るい思い出として焼き付いていることが窺われる。

その藤村でも、マルセイユの町が整然としたものではないという印象は受けたようで、『エトランゼエ』では「錆び黒ずんだ歐羅巴風の石の町」「貧しく薄汚い裏町の建物」などの表現が見えるし³⁶、『平和の巴里』では「マルセイユから受けた私の印象は、一方から申せばいかにもあわたましい、いそがしい、差別を問ふ暇も無い、眼の眩むやうなもので御座いました。あの港町らしい雑沓した空氣から遁れてリヨンまで参りました時は私はホツとした位で御座いました」と表現している。そして、藤村がヨーロッパに來たことを強く実感したのは次のような場面であったという。「ごちやごちやとした往來の激しい町の中に、若葉のしたプラタアンの並木の蔭で、婆さんが一人づゝ小さな屋臺の内に並んで初夏らしい花を賣るのを見つけまして、いかにも歐羅巴風の都會を實際に來て見るといふ心地を深く致しました。」³⁷ やはり、もはや文明の産物を目の当たりにして西洋を実感するのではなく、屋台の花屋という一般庶民の生活から、日本との違いを大き

³² 島崎藤村「平和の巴里」(『藤村全集第六巻』、筑摩書房、1967年)、276-277頁。

³³ 「海へ」、64頁。

³⁴ 「平和の巴里」、185頁。

³⁵ 尤も、「きわめて消極的な面だけがクローズ・アップされる結果となった」藤村のパリ体験について再検討し、藤村の「より直観的な洞察と体験」について考察する研究も出ている。今橋映子『異都憧憬 日本人のパリ』(平凡社ライブラリー、2001年)、327-420頁。

³⁶ 「エトランゼエ」、198頁。

³⁷ 「平和の巴里」、276-277頁。

く感じているのである。この光景は印象深かったようで、『エトランゼエ』にも花屋の屋台で老女が花を売っている光景を見た話が登場する³⁸。

『エトランゼエ』には他にも³⁹、「古い破れた洋服を着たまゝ路傍に跪いた乞食」「驚くばかり大きな體格の馬に厳めしく光り尖つた革の馬具をつけさせ、三頭にも四頭にも牽かせた荷馬車」や「牛乳配達の小娘」など、フランス人にとっては日常的な場面であると思われる風景についての記述が多く見られる。帰国後数年を経ての文章であるせいか、淡々として大きな喜怒哀楽の感情が表面に出ていない筆致ではあるが、藤村がこういった部分に特に関心を抱いた様子が窺える。

マルセイユの町から受けた印象が肯定的なものであった人もいれば、否定的なものであった人もいる。1920（大正9）年に渡欧した俳人、河東碧梧桐（1873～1937）は、マルセイユに上陸したときの心情⁴⁰を「古巣を巣立った雛鳥の心理もかくや、嬉しいような恐ろしいような、足が地につくようなつかないような、眼界の広いようなおしつまったような、冷熱、動静、ごっちゃな昂奮で胸は早鐘を撞いている」「始めてお上りさんが、異国の土をふむ心的騒乱は、背中に甲羅の生えた五十男を処女性に還らしめる」と述べており、かなりの期待をもって下船したことがわかるが、しかし市中に出てみると、次のような印象を持ったという。「ノートルダムの高みから、マルセイユの市中を瞰下すると、蜂の巣の穴のような窓を持った建築の行列、それが一様に褪紅色を帯びた灰色に塗りこめられている。ナント殺風景な、とまではいいが、もう西洋文明も末期ですな、この灰色の暗晦な色彩は、衰亡と壊滅と頹頹と、そうしてやがて死を象徴しています、とはチト感慨がモノを言い過ぎる。」自身で言っているように、舞い上がった気分でも多少大げさな表現になっている可能性はあるにせよ、マルセイユの町を見下ろして、否定的な意味での驚きを覚えたことは確かなようである。町並みが美しくないことに関しては与謝野や藤村も言及しているが、「西洋文明も末期」とまで表現しているのは注目に値する。初めての異国に興奮してやってきた碧梧桐にとっても、西洋文明は純粋な憧れの対象ではなくなっているのである。

そして、絵葉書を買った時に店の女性が「妖艶な目つきで秋波らしい媚を送る」様子が印象に残ったようで、「アンフランと錢勘定する女の発音の余韻嫋嫋たる和らぎと暖かさが、耳にこびりつく」と述べ、「文明の末期と衰亡と頹頹とは、爛熟した陶酔味を強いるのか、濁った空気に香水とリキュールでも放射しているのか」と続けている。西洋文明の「頹頹」ぶり、すなわち碧梧桐にとってのヨーロッパを最も強く感じたのが、店員の女性の態度という些細な日常的な部分であったというのは、これまでに見てきた与謝野や藤村などと共通する傾向である。

対照的に、この時期にフランスに対して素朴な憧憬を抱いていた人物ももちろん存在する。独文学者の登張竹風（1873～1955）は、1924（大正13）年2月4日、日本郵船の伏見丸で神戸を出

³⁸ 「エトランゼエ」、196頁。

³⁹ 「エトランゼエ」のマルセイユ滞在中の記述は、194-204頁。

⁴⁰ 河東碧梧桐「異国風流」（志賀直哉・佐藤春夫・川端康成監修『世界紀行文学全集 第一巻 フランス編Ⅰ』、修道社、1972年）、272頁。

港し1年間のドイツ留学に出発したが、3月15日にマルセイユに上陸したときの随想⁴¹には、イフ島やノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院についても、雑然とした町並みについても、一切記述がない。マルセイユの町を見て竹風がどう感じたか、何を考えたかについての記載が全くないのである。到着の朝、マルセイユの沖からフランスの山野を見て同乗のスイス公使夫人が発した「O! la belle France!」という言葉を受けて、「フランスは美しい国だ」と述べたきり、何がどう美しいかの説明はない。作家ルネ・バザン(1853~1932)の「la douce France」という言葉を引き「douceの一語は訳しがたい」と述べているだけである⁴²。

上陸した後も、「市中見物」をしてはいるが、何を観光したかということは述べられていない。それよりも竹風にとって印象深かったのは、魚料理店での出来事であったようだ。『^{アディシオン}勘定!』と遊佐君が言うと、給仕が、文字の書いてある方を内側にして、二つ折にして、白紙の裏の方を表にして、客にそうッと勘定書を渡す粋な行き方。これあるかなと感嘆した。なるほど、フランスはデゥースな国だ。洵に春風駘蕩、春は、かくて、『勘定書』から湧いて来た。」竹風がイメージする美しく「デゥース」(douce)なフランスを実感させる出来事であったことがわかる。

また、カフェで前に座っていたフランス人女性に年齢を尋ねて機嫌を損ね、フランスでは女性に年齢を聞くことが失礼だと教えられたエピソードが披露され、「フランス語第一の失敗が一行の大笑いを買って、春はいよいよ春めいて来た」と締め括られている。こういった何げない日常的な体験が、竹風にとって「春」を感じさせる、すなわち日本とは違う文化を持つ国にやってきたことを象徴する出来事だったのである。

マルセイユの町の中を歩いてみて失望した碧梧桐にせよ、手放して憧憬の念を隠さない竹風にせよ、もはや西洋を感じさせるものは近代的な港やガス灯など科学技術的側面ではなくなっており、そこから学びとろうという意志も希薄になっている。国際社会の中での地位が高まり、自国の船で海外へ出ていくことが可能になった時代の日本人の、意識の変化の表れと考えることができるだろう。

また、この時期の渡航者たちは、初期の渡航者の旅行記を既に読んでおり、西洋の近代的な技術の進歩については頭の中でイメージが出来上がっていたため、殊更に鮮烈な印象を受けなかったということも考えられる。美術史家の澤木四方吉(1886~1930)は1912(明治45)年7月、3年4か月に及ぶドイツを中心としたヨーロッパ留学に出発し、8月20日マルセイユに到着しているが⁴³、「故国にいる時分に聞いた洋行談なるもので想像したもの」と反対な印象を受けたという。「流行の中心」「珍奇なこと」に関してはフランスが先駆けと聞いていて、「さぞ眼の暗むような刺戟に疲らされることと期待していた」が、正反対に「思いもかけなかった^{クラシック}典雅的な印象」を受けたというのである。「船着場で、人気の荒い、最も新しかるべきこの湊町に入って、第一に意外であったのは、立ち続く建物が古く煤けていることと、雑沓の市場に群がる人々の風俗も、その

⁴¹ 登張竹風「巴里春興」(『世界紀行文学全集 第一巻』)、400-401頁。

⁴² 通常 doux,-ce は「甘い」「優しい」「穏やかな」といった日本語訳を当てることが多いと思われる。

⁴³ マルセイユの印象については、澤木四方吉『美術の都』(岩波文庫、1998年)、201-203頁。

背景にふさわしい落ちつきと調和のあったことであった。晩夏の日光を遮って、昼もなお黄昏のようにうす暗いプラタアヌの街樹の下を歩きながら、自分は異郷の物珍しい風物に踊る心よりも、何となく住み馴れた町をゆくような心安さを覚えるのであった」という。ノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院でも、「かの寺塔の尖端に耀く黄金の神像」ではなく、堂の中で「身動きもせずに伏し祈る人々」にステンドグラスから光が差し込んだ風景に心を打たれたと記している。

澤木らこの時期の渡航者たちはおそらく、彼ら以前に渡航した者、すなわち西洋文明を学ぶことを目的として渡航した者たちの旅行記を読み、日本よりも進んだ文物に感銘を受けたという記述を目にしていたが、実際に渡航してみると、日本の産業の発達もあり、そこは最も驚きを感じるポイントではなくなっていたということなのだろう。だからこそ、銭乞いの母子や屋台の花、絵葉書を売る店やカフェ、教会で祈る人々といった町の中のありふれた生活の中の一場面に着き付けられたのだろうと考えられるのである。

5. 和辻哲郎 —— 『風土』を生み出した船旅

マルセイユ経由の旅行記としては、哲学者・和辻哲郎（1889～1960）の『故国の妻へ』を欠かすことはできない。当時、京都帝国大学助教授であり、既に多数の著作で一流の研究者として認められていた和辻は、1927（昭和2）年、文部省在外研究員を命じられ、ドイツ・ベルリンに留学した。2月に日本郵船の白山丸で神戸を出港してから、翌年7月の帰国の船中までの1年5か月間、日本で待つ愛妻の照に宛てて頻繁に、船中や留学先での見聞・観察や、その時々自分の赤裸々な心情などを事細かに手紙にしたためて送っている。その110通の手紙（船中からの電報も含む）を1965（昭和40）年、和辻の没後に1冊の書簡集としてまとめたものが『故国の妻へ』である。

なお、和辻はベルリンでの留學生活自体は1927年11月で切り上げ、ドイツ各地を旅しながらパリへ到着、その後マルセイユやニースなど南仏経由でイタリアに入り、イタリア各地を旅してから日本に帰国しているが、このイタリア旅行の部分のみが1950（昭和25）年に『イタリア古寺巡礼』として一足早く刊行されている。

2月17日に神戸を出港した後、門司、上海、香港、シンガポール、ペナン（ピナン）、コロンボ、アデン、スエズを経由してきた和辻がマルセイユに到着したのは、3月27日のことであった。ここで1泊し、翌28日に列車でパリへと向かっている。目的地のベルリンに到着したのは4月8日のことであった。

和辻の旅行記の独自性は、自然風景に極めて強く注目している点にある。各寄港地や、寄港はせずに通過する際に船内から見た場所について、山や岩、土の色など、その土地の景観に関する記述が際立って目立つ。そして、日本の風景や、既に旅の途中で訪れた町の風景と比較して、差異を詳細に観察し、そのような違いが生じる理由を自分なりに跡付けようと試みている。

例えば、3月30日にパリで書かれた書簡には次のようなくだりがある。「二十五日の四時ごろに船がイタリアの南端から、シチリア島との間のメシナ海峡へ近づいて行った。船がかなり陸に

近く走ったので、イタリアの山と海岸がはっきり見えた。一目で山の色合がいかにもヨーロッパふうであることを感じさせられた。」⁴⁴ イタリアの山についてはこの少し後の箇所でもっと詳しく説明している。「たいてい岩山で、山の骨格はアラビアやアフリカのものと同様に似ているが、しかしその肌は緑や茶色に覆われている。その点は我々に珍らしくない筈だが、実はその山の肌の色や緑の色や落葉樹の枝の色などが、我々の東洋の色とまるで違うのだ。一体に色が浅くて明るい。ぼかしたように柔かく、濃淡が微妙で、ちょうど歌麿の浮世絵に使ってあるような、ほんのりとした色、なのだが、それほど微妙な色調でありながら渋味というものがちっともない。あくまで甘い。非常に綺麗ないい色だと思うが、しかしどこか物足りない。こういう色の山や、その裾の海岸にある町——屋根が赤黒く、壁が灰白色で、いかにもかわいた感じの町——を見たとき、実際異なった国土へ来たという印象を強く受けた。アラビアやアフリカの砂漠は珍奇で我々とまるでつながりがないほど異なっているが、イタリアの自然は我々の国土の自然に大体において似ていながら、しかも色調がまるで違う。砂漠は相違があまりに露骨で、その相違を問題にする気にもならなかったが、後の場合のように似た自然がハッキリした相違を持っているとこの方を強く感ずる事になる。」⁴⁵ すなわち和辻は、マルセイユに上陸する前に、船中から見たイタリアの山の風景で、日本と全く異質なヨーロッパを強く実感したのである。

上陸時の手紙には、マルセイユの町についての印象は殆ど書かれていない。ただ、この手紙はマルセイユの絵葉書9枚の裏面に綴られており、表面の絵葉書の写真に和辻自身が補足説明を書き入れている。1枚目の絵葉書はマルセイユの凱旋門の写真であるが、「コノガイセンモンガ、パノミタヨーロッパノビジュツノイチバンハジメノモノ」「(引用者注：凱旋門の壁面の黒ずんだ箇所に線を引いて) ココイラハ黒クススケテイル」⁴⁶と、2人の子供たちに向けての書き込みがある。また5枚目の絵葉書の写真には「この岩は皆真白だ。石灰岩の露出したもの。これが『護りのノートルダム』にのぼるケーブルカー」⁴⁷、6枚目の絵葉書のノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院の写真には「これがマルセイユで有名な『護りのノートルダム』という寺。ノートルダムは MARIA 様のこと。つまり MARIA 様を拝むお寺。この寺は山の上にあつて、マルセイユで一番目につく。上にのぼると町が見渡せるし、海も見える」⁴⁸、8枚目の絵葉書のイフ島の写真には「この島はノートルダムから見下ろすと、下に小さく見える。これがモントクリストに出てくる島」⁴⁹と、それぞれ書き込まれている。和辻が市内観光を行い、実際にノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院に行ってみたことがわかるが、そこで和辻が何をどう感じたかについては、このときの書簡からは殆ど読み取ることはできない。マルセイユ上陸前に見たイタリアの山の景観の方が印象深かったのであろう。

⁴⁴ 和辻哲郎『故国の妻へ』(角川書店、1965年)、44頁。全集の書簡集での該当箇所は、『和辻哲郎全集 第二十五巻』(以下、全集25と記す。岩波書店、1992年)、199頁。なお、仮名遣いなどの表記は『故国の妻へ』に従う。

⁴⁵ 『故国の妻へ』、45-47頁。全集25、200頁。

⁴⁶ 『故国の妻へ』、40-41頁。全集25、201頁。

⁴⁷ 『故国の妻へ』、44頁。全集25、201-202頁。

⁴⁸ 『故国の妻へ』、45-46頁。全集25、202頁。

⁴⁹ 『故国の妻へ』、47頁。全集25、202頁。

その後ベルリンへ渡った和辻は、美術館やコンサートに足繁く通ったり、同時期にベルリンに滞在していた日本人たちと交流したり、それなりに有意義な留学生活を送っていたが、研究という意味ではドイツに長期間滞在することに疑問も感じていた。ホームシックになることもしばしばあったし、当初は大学の講義に出席していたが、「早口でよく解らない」ことに「悲観した」りしているうちに⁵⁰、5月半ばで聴講はやめてしまった⁵¹。自宅で本を読んで勉強する方がためになると考えたという。となると、長期間ベルリンにいる必要はなくなる。本来3年の予定で始まった留学生活だったが、和辻はこれを1年余で打ち切ることに決め、11月22日の書簡で次のように説明している。「去年の今ごろは洋行前の落ち着かぬ気持のため、もう勉強をやめていたから、その後まる一年になるが、その間にやった事と云えば、新しい国土を見たためにいろいろな問題が頭に浮んで来た事他には、勉強した分量はほんの少しだ。京都に移ってから去年の今ごろまでの一年半あまりの間にやった事の十分の一も出来ていない。有効なのはやっぱり見学で、見物は一年で充分だ。本を読んで考える勉強は日本の方がよく出来る。」「日本においては気附かないいろいろな問題が頭に浮んで来たから、早く帰ってその問題をじっくり考えて見たいと思っている。」⁵² ここで頭に浮かんだ問題について、帰国後に思索を深めて完成したのが和辻の代表作ともなる『風土——人間学的考察——』（1935年）であるが、それについては後述する。

ベルリンの生活に早いうちからあまり希望を抱かなくなっていた和辻は、5月16日の時点で、冬になったらイタリアか南仏に行って、暖かい気候のもとで美術や彫刻を鑑賞して4月まで過ごそうと考え始めている⁵³。ニースは気候がよく冬でも暖房施設が整っていて安いと聞かされたことが直接のきっかけだが、ベルリンに来る前にイタリアに行ったことはなく、下船時にマルセイユで1泊したのが唯一の南仏体験であるから、そのときの町の印象は、和辻にとって決して悪いものではなかったのであろう。このアイデアを和辻はたびたび話題にしており、7月19日の書簡では明確な決意を述べている。「自分がここで日本へ帰ってしまった場合を考えて見ると、こんなに気持の上で大騒ぎをした事が何の為にもならない結果になってしまうという気もする。不思議なもので、何という事もなく、月日の経つに従って、土地に慣れてくる。それと共に、ヨーロッパに吞まれていた自分が、逆にヨーロッパをのんでかかる余裕を取り返してくる。やっぱり、少くとも一年ぐらいはいないと、自分が自分になってヨーロッパをのみこんで帰るだけの力はずまいと思う。(中略) 少くとも一年は辛抱してヨーロッパを見ることにする。秋の末になればフランスへ引き上げ、冬のくると共にイタリアに行って、ゆっくりとローマやフィレンツェに腰を落ち着け、充分に見たり味わったりしたいと思う。」⁵⁴ この時点で既に滞在期間を短縮して日本に帰りたいたいと考えていることがわかるが、ベルリンでの留学生活を「辛抱」して、そこから解放された後で南仏へ行きたいと思っているということは、和辻にとってのマルセイユ上陸時の体験が

⁵⁰ 『故国の妻へ』、96頁。全集25、234頁。

⁵¹ 『故国の妻へ』、120頁。全集25、252頁。1927年5月15日付岩波茂雄宛書簡でも同様のことを書いている。全集25、248頁。

⁵² 『故国の妻へ』、294-295頁。全集25、376-377頁。

⁵³ 『故国の妻へ』、116-117頁。全集25、249頁。

⁵⁴ 『故国の妻へ』、179-180頁。全集25、293頁。

不愉快なものではなかったことが理解されるし、ベルリンとは違って南仏やイタリアでは楽しい滞在ができるだろうという期待も大きかったのだろう。8月24日にも「冬は暖かい国に行けという真下さんの忠告に従って、十二、一、二、三、の四か月をイタリアか南仏の海岸かで送るつもりでいる」⁵⁵と、固い決意をしたためている。

果たして11月1日にベルリンを発った和辻は、ドレスデン、ニュルンベルク、バンベルク、ヴェルツブルク、ローテンブルク、ハイデルベルク、マインツ、シュパイアー、ヴォルムスを観光し、16日にパリに到着した。そして12月21日にパリからマルセイユへ移動し、24日にニースへ移るまでを過ごしている。

2度目の滞在では、マルセイユに対する見方もかなり変わった⁵⁶。上陸時には日本や渡航途中で見てきた町しか比較の対象がなかったが、ドイツに長く滞在したことで、ヨーロッパ内での比較の視点が生まれたのである。「初めて船から上った時、いかに自分の気持もアガっていたかをしみじみと感じた。もちろん印象は初めの方が強いのだが、今度落ち着いて見ると、マルセイユのつまらなさ面白さがハッキリ別れて眼に映ってくる」と書いている。「シャヴァンヌの壁画のある美術館」と「近代の悪作」であるノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院の「寺の建築そのもの」はつまらないと感じたが、「丘から見下ろした町の工合は、ヨーロッパ中部の町とはよほど違った趣を持っているので面白く感じた」という。「地中海沿岸であり、海をへだててアフリカの砂漠をひかえているので、どこか熱帯を思わせる所があり、色の調子がよほど明るい。この春は熱帯の町を見て来たあとだったので、そうは感じなかったが、今度は薄黒くすすけた、陰鬱な色の町から来たので、特にそれを感じたのかも知れぬ」と続けている。また、雨の降り方も日本と似ていて、ヨーロッパ中部と比べて南国らしい気分を起こさせるとも書いている。やはり和辻にとつて、風土的な要素は依然として大きな関心の対象であったようだ。

また、次のような記述もある。「マルセイユの面白味は港町らしい所にある。各国人がうようよ歩いて居り、自動車の運転手やホテルのボーイなどはうまく金を取る事ばかりたくらんでいる。新聞を売る十二三の子供でさえもが、そばへ寄って来て巧みに新聞を売りつけて行く。また旧港のそばにはカキその他の貝類を大道ばたで売って居り、その辺に魚料理を食わせる家が並んでいる。」日常的な庶民の生活に目を向けているのは、与謝野以降の旅行記とも共通するが、海のないベルリンから海辺にやってきて、港町としての面白さを認識しているというだけで、日本とは違うヨーロッパらしさをそこに見出しているというわけではない。注目に値するのは、この町の外国人の多さに言及していることであろう。もちろん、港町であるので渡航者が多くいたことは想像に難くないが、マルセイユは移民の町でもあった。外国人がフランスの各県の県人口に占める割合は、1931年にはマルセイユを県庁所在地とするブーシュ・デュ・ローヌ県では15%以上となっており、同じく南仏でイタリアやモナコと境を接するオート・アルプ県や、スペインとの国境に

⁵⁵ 『故国の妻へ』、209頁。全集25、315頁。

⁵⁶ マルセイユ滞在中の記述は、『故国の妻へ』、332-334頁。全集25、403-404頁。なお、「イタリア古寺巡礼」での該当箇所は、『和辻哲郎全集 第八巻』（岩波書店、1962年）、273-275頁。

あるピレネー・オリアンタル県、北東部のドイツやルクセンブルクに近いムルト・エ・モゼル県やモゼル県と並んで最も比率の高い県の1つであった⁵⁷。和辻が旅行者のみならず移民も多いことに気付いていたかどうかは定かではないが、2度目の滞在で、周囲を見回して外国人が多いことに気付く余裕が出てきたことは確かであろう。

この船旅で日本からマルセイユに至るまでの各地を、そしてヨーロッパの中でも複数の国を見聞して歩いた印象から生まれた著作が『風土』である。世界の自然風土を「モンスーンの風土」「沙漠的風土」「牧場的風土」の3つの類型に分け、それぞれの地の歴史や人々の精神性との因果関係を解き明かそうと試みた大著であるが、和辻のこのような思考上の傾向は、渡欧してすぐにその片鱗が表れていた。東京大学助教授の哲学者・出隆（1892～1980）は、3月28日にパリで和辻を出迎え、4月8日に共にベルリン入り、9月11日にシベリア鉄道で帰国するまでベルリンで和辻と親しく付き合いをしている。和辻はパリ到着の翌日、出にインド洋上で観察したモンスーンの話や東西文化比較論を始めた。出は、自然風土の一般的な事実からすぐさま普遍的な結論を出そうとする和辻の思考を、素直で単純で単刀直入で、うらやましく感じたという⁵⁸。このような、ある意味直観的でストレートな考え方の傾向は、短絡的になる危険を孕んでいるが、それがあつたからこそ、他の旅人たちとは毛色の変った独特の旅行記を残すことにもなり、『風土』という和辻の代表作が生まれることになったのもまた事実なのである。

6. 横光利一 —— 『歐洲紀行』と『旅愁』

最後に取り上げる旅行記として、作家・横光利一（1898～1947）の『歐洲紀行』を挙げたい。1936（昭和11）年、横光は『東京日日新聞』『大阪毎日新聞』両紙の特派員として、8月のベルリンオリンピックの観戦記を新聞に発表するという名目で、しかし実質的な目的はパリを根城にヨーロッパ文明を幅広く観察し、考察するために渡欧することとなった。旅の間、横光があちこちの新聞雑誌に送った通信を翌37（昭和12）年にまとめて刊行したのが『歐洲紀行』である。

2月18日、東京駅を夜汽車で発った横光は、19日は大阪で宿泊し、20日、神戸で日本郵船の箱根丸に乗船した。同じ船に偶然、横浜から俳人の高浜虚子（1874～1959）が乗っており、2人は船中で同じテーブルで食事を摂ったり共に句会を楽しんだりしている⁵⁹。門司を出た後は、上海、香港、シンガポール、ペナン、コロンボ、アデン、スエズを経て、3月27日にマルセイユに入港した。

そもそも出発前から横光は、実は外国になど行きたくないと漏らしていたという。日本の文壇

⁵⁷ 渡辺和行『エトランジェのフランス史 国民・移民・外国人』（山川出版社、2007年）、132頁。

⁵⁸ 和田博文・真銅正宏・西村将洋・宮内淳子・和田桂子『言語都市・ベルリン 1861-1945』（藤原書店、2006年）、263頁。

⁵⁹ 高浜虚子の旅行記として『渡仏日記』（改造社、1936年）があるが、本稿では言及することができなかった。今後の課題としたい。なお、日本郵船歴史博物館で2005年、企画展として「昭和十一年 欧州への船旅——高浜虚子『渡仏日記』より——」が開催された。

を離れることに気が進まなかったからだというのが⁶⁰、それでも船の上ではゴルフをして遊んだり、寄港地での観光もそれなりに楽しんでいるように見える。しかし、「地中海に這入れば定めし一種の興奮を感じるのだらうと思つてゐた。ところが、別に何らの感動も起つて来ない。海は海だ」
 「地中海へ這入つて来ると、旅客の心理はいかに隠しても複雑になつて来る。(中略) 奇妙なことにも、今まで少しも気づかなかつた事だが、われわれの心底の中には、『ふん、何が地中海だ。』といふ肚が、不意に出始めて来るのである」⁶¹などと、ヨーロッパに対して肩肘を張った意識を窺わせる記述が見られるようになり、マルセイユに上陸した際には⁶²、税関で最年長の船客だけが荷物を引っかき回され「あなたはここで一番年上だから、みなに代つてあなたの荷物を嚴重に檢べたが、悪く思はないで貰ひたい。(中略) どうかあなた一人あきらめて税金を拂つていただきたい」と言われたというエピソードを「フランス人の最初の自由さをわれわれは見たのである」と皮肉たっぷりに紹介している。そして上陸後の感想は次のようなものであった。「不思議なことに、マルセイユの群衆は誰一人笑つてゐるものがない」「午後の五時近くでいつぱいの群衆がぞろぞろ街に溢れてゐるのだが、疲れて、青ざめて、沈み込んで、むつつりしてゐるものばかりだ。そこへ夕陽があたつてゐる。これがヨーロッパか。——これは想像したより、はるかに地獄だ。」日本を代表する知識人として西洋文明に拮抗・対峙しようという身構えがあつたといえど⁶³、あまりにもバイアスがかかった印象のように思われる。

この洋行体験がベースになって生まれた小説が『旅愁』である。伝統日本主義者の主人公・矢代と近代西洋主義者の久慈の論争を軸に、千鶴子ら女性との恋愛も絡めたこの未完の大作について、ここではとても十分に論じることができないが、マルセイユとの関連でいえば、地中海に入ったときの自分の心情を「戦場に出て行く兵士の氣持ちに似てゐる」と感じ、「長い間、日本がさまざまなことを學んだヨーロッパである。そして同時に日本がそのため絶えず屈辱を忍ばされたヨーロッパであつた」⁶⁴と思う矢代は、横光の代弁者であろう。下船前夜には「明日はいよいよ敵陣へ乗り込む」⁶⁵とまで言っている。そして、いよいよ入港して下船を待つ間の「まだ見たこともないヨーロッパが足の下に實物となつて横たはつてゐるのである。早くこの怪物を一つ足でぎゆうつと踏んでみたい」⁶⁶という思いは、おそらく横光自身が抱いた思いなのであろう。

上陸し、市内観光の最後にノートル・ダム・ド・ラ・ガルド寺院を訪れた矢代は、衝撃的な体験をする⁶⁷。南仏の明るい空の下の戸外から暗い教会の中に入った途端、全身蒼白に瘦せ衰えて口から血を吐いた裸体のキリストの像が足もとに横たわつていたのである。あまりにリアルなその彫像に狼狽した矢代は、「この國の文化にも矢張り一度はこんな野蠻なときもあつたのか」と思

⁶⁰ 福田清人〔編〕荒井惇見〔著〕『人と作品 横光利一』(清水書院、1967年)、75-77頁。

⁶¹ 横光利一「歐洲紀行」(『定本 横光利一全集 第十三巻』、河出書房新社、1982年)、314-315頁。

⁶² 「歐洲紀行」、316頁。

⁶³ 滝澤、前掲書、47-48頁。

⁶⁴ 横光利一「旅愁」(『定本 横光利一全集 第八巻』、河出書房新社、1982年)、11頁。

⁶⁵ 「旅愁」、12頁。

⁶⁶ 「旅愁」、20頁。

⁶⁷ 「旅愁」、25-26頁。

うが、「この野蠻さが事物をここまで克明に徹せしめなければ感覺を承服することが出来なかつたといふ人間の氣持ちである、このリアリズムの心理からこの文明が生れ育つて來たのにちがひない。それなら瞞されたのはこつちなんだ」と考える。建物の外に出て見ると、セザンヌの絵の風景そのものの実物が見えた。矢代は「日本人が文化が分るのどうのと云つたところで、それは全くわれわれ東洋とは違つた文化だとそろそろ觀念もし始めて來るのだつた」という心境になる。日本を背負つて西洋と対峙しなくてはならないという、この作品を通じての課題に、マルセイユ上陸早々矢代は、すなわち横光は直面したのである。

渡邊一民氏は、横光がこの作品の構想を得る契機となつた 1936 (昭和 11) 年の渡欧時の時代背景に注目している⁶⁸。前年の 1935 年は島崎藤村『夜明け前』、和辻哲郎『風土』、西田幾多郎『哲学論文集第一』が完成された年であつた。いずれも明治以来の日本と西洋という根源的な問題に取り組んだもので、そうした取り組みを通じて初めて、西洋の文化を採り入れながらも西洋とは異なつた、日本独自のものが形成されたという。特に藤村と和辻はヨーロッパ滞在がその原点にあり、ヨーロッパでの生活により日本を相対化し、また西洋を肌で知ることによって西洋をも相対化しえたというのである。1931 (昭和 6) 年の満州事變以降、日本社会が全体主義体制に向かい始めると共に、知の世界においては、明治以来の西洋と日本に関わる問題が大きな轉換を遂げ、内外の大きな變化に直面して不安のうちに知識人が新しい自らのよりどころを模索し始めていた時代に、まさに横光はヨーロッパに向かつてのであつた。

藤村や和辻の西洋体験については既に触れた。どの人物も、パリあるいはベルリンといった主たる目的地へ向かう前に、ほんの数日マルセイユに滞在したにすぎない。しかし、彼らがそこで見聞したことは、初めて見たヨーロッパの町として鮮烈な印象に残り、その後のヨーロッパ滞中に大きく影響を及ぼしたと考えられる。そして、彼らが初めて見たヨーロッパの町に対して抱いた印象は、そのまま日本の近代化の歴史とも重なる。イギリスの軍艦に乗せてもらつて文明を学ぶために渡航した幕末から、自国の船で渡欧し、日本も西洋も相対化できるような重い体験をするまでには、世界の海運の發展の中に日本が組み込まれ、そして明治以降、日本が世界の大国の仲間入りすることができたという背景があつた。旅行者たちがマルセイユで感じたことは、たった数日ではあつても、決して看過できることではないのである。

⁶⁸ 渡邊一民「横光利一 —— パリとの闘い」(三浦信孝 [編]『近代日本と仏蘭西——10 人のフランス体験』、大修館書店、2004 年)、354-357 頁。