

## 航西への旅

——森鷗外の『航西日記』をめぐって——

幕末から明治10年代にかけて欧米への旅を記述した日記体の渡航記が多く存在する。一般に知られているのは、岩倉使節団（1871-73）に随行した久米邦武編述による『特命全權米欧回覧実記』（1878年刊）や、東本願寺派法嗣・現如上人の欧州渡航（1872-73）に同行した成島柳北の『航西日乗』（1881-84）がある。

森林太郎（鷗外）は陸軍省から派遣されて1884年（明治17年）8月23日東京を発ち、翌日横浜を出港し、德国伯林（ドイツ国ベルリン）へ向かった。約40余日間の行程を記録した漢文体の紀行文が『航西日記』である。その記述は先述した久米邦武や成島柳北の記述の影響を受けている。名所・旧跡といった歌枕的な場所や、ある場所に関する歴史上の人物に関して先人達は漢詩を詠んでいる。詠史といわれている。鷗外も例外ではない。それが当時の渡航記の記述の定型のスタイルである。常に先人たちの知の踏襲や引用が、見聞の事実（らしさ）を保証し、読者に安心感を与える。

鷗外は横浜を8月24日フランスのM・M社の郵船メンザレ号で出港し、香港で同社の郵船ヤンセー号に乗り換え、サイゴン、シンガポール、コロombo、アデンに寄港し、さらに紅海からスエズ運河を経て地中海に入り、10月7日午後7時雨のマルセイユ港に入港した。同行九人の留学生と記念写真を撮り、彼等と別れ一人汽車でパリへ向う。9日朝到着する。同日夜エデン劇場でイタリアオペラを観劇、翌朝公使館へ寄り、その夜ケルン経由のベルリン行きの汽車に乗る。11日夜、ベルリンに到着する。

鷗外の紀行文はマルセイユまでは、先人の文事の作法に従って詠むべき場所で漢詩を詠み、知の踏襲としての文献からの引用等破綻がない。例えば「安南は即ち交趾。その俗、兩足の大趾、交曲りて相向ふ。故に名を取る。説は『安南紀遊』に出づ」と記す。地名の由来を『安南紀遊』からの引用を以て説明している。

インドでは「扁舟解き去れば 遺恨多し／辜負す 清光月国の秋」〔口語訳 船が出港すれば名残惜しさが尽きない。冴え冴えとした月光が降り注ぐ秋のインドを去ることは〕と漢詩を詠じ、続けて「蓋し印度は月国の義なり。説は『西域記』に出づ」と記述する。

モタラの海辺に沿って航行する時、アチェ戦争でオランダ軍に軍医として加わった林紀（第二代陸軍軍医本部長、のちの医務局長）が英雄として詠まれ、西洋医学を修めた林紀の志を継ぐ者として森林太郎（鷗外）が重ね合わされている。

スエズ運河ではレセップスが、コルシカ、サルジニア間を航行すれば、ナポレオン一世が、ガリバルディが想起される。

こうして破綻なく記述して来た航西の旅も、ヨーロッパに足を踏み入れた時から変調を来たす。つまり依拠すべき先人の記述がないからである。鷗外は初めてヨーロッパの近代に触れる。それはマルセイユの港から上陸した時、ガス灯の溢れんばかりの光に圧倒される。次に鷗外の乗車したPLM（パリ・リヨン・マルセイユ）鉄道の汽車の速さに驚く。すでに乗車した新橋・横浜間の時速49.7キロから約70から80キロの速度を比較すれば当然であろう。鷗外はまさに〈光〉と〈速度〉のヨーロッパ近代を体感する。すでに記述の変調と言ったが、鷗外は〈光〉と〈速度〉を漢詩に詠み込む。その意味では従来の先人たちのスタイルの枠を守っている。鷗外以降の渡航者の細部にわたって説明する饒舌体とは異なる。

西欧諸国は東アジアを植民地化すると、まず植物園や動物園、公園を作る。やがて旅行者はそこを観光名所として回遊することになる。鷗外は香港やシンガポールでそこを訪れている。鷗外の『航西日記』は、丁度観光コース化した時機と重なっていることに注目しておきたい。

余談二つを記す。鷗外はオリエント急行に乗った最初の日本人の一人である。「飛行機」という言葉の最初の命名者でもある。

——鷗外生誕150年の1月9日記す——

山崎 一 穎  
（跡見学園理事長）