

日豪航路の開設と「豪日旅行」ガイドブックについて

上 田 卓 爾

(要約)

日豪航路が日本郵船によって開設されたのは明治29（1896）年である。本研究はその開設の背景と開設当初の状況および初便山城丸に関するいくつかの知見を明らかにするとともに、明治32（1899）年にシドニーで発行されたオーストラリア人の著者による英文ガイドブックによって、日本郵船がオーストラリアの訪日観光客に日本のどんな観光資源を見せようとしていたのかを解明しようとするものである。同時に、当時日本のインバウンド・ツーリズムを担い、同書でも好意的に紹介されている喜賓会の活動についても新たな知見を示すこととしたい。

キーワード：日豪航路の開設、“TO NIPPON, THE LAND OF THE RISING SUN”、喜賓会、春日丸の人命救助

1. はじめに

日本郵船が欧・米・豪の三大航路を開設したのは、明治29（1896）年であった。50年史は次のように述べている¹。

『當時海外航路開始を急務としたる理由左の如し。

一、兵事上の目的 日清戦役の経験に徴するに、本邦の海運力は戦時に於て約四十萬噸の缺乏あるを證し、特に兵馬軍器の輸送上大船巨舶を要する最も急なり。

二、商事上の目的 明治二十七年に於ける本邦出入貿易船の噸數は外國船八十八に對し邦船は十二の割合、其搭載貨物の數量は外國船九十に對し邦船は十の割合、又其運賃は外國船の取得分貳千貳拾萬圓に對し邦船の分は約其十六分の一なる百貳拾五萬圓に過ぎず、

故に速に海外航路を擴張して、一面兵事上の目的を達成すると同時に、海運収入を我に回収せざるべからず。』

このようにして同年3月15日に欧州航路²が土佐丸、8月1日に米州航路³が三池丸、10月3日に豪州航路⁴が山城丸により開設された。

2. 期待されていた豪州航路

(1) 航路開設の主要因

豪州航路は日清戦争当時に日本移民輸送の好機⁵を得て2、3回の試航を行い、欧米航路よりも先に開始する企画がなされていたほどであった。その理由は次のとおり⁶。

一、木曜島、ニュー・カレドニア島、及び北部豪州クィンズランドに於ける日本移民の状況に徴し、将来豪州は日本人移住の好適地たるべき見込充分なること

二、豪州には我国の需要すべき羊毛・皮革を始め諸原料品を産し、又本邦産の生糸・絹布・及び雑貨は彼の必需品なるに依り、将来彼我の貿易は相当発達の見込あること

三、日・豪間の距離は他の遠洋航路に比して比較的短きこと

四、日本観光客の豪州より渡来する者漸次増加の見込なること

五、日・豪間には未だ定期船を往復せしむるものなきこと等。

この二に記された羊毛・皮革に早くから着目していたのが兼松房次郎であった。既に明治22(1889)年、神戸に日豪貿易兼松房次郎商店(現兼松株式会社)を、翌年シドニーに支店を開設している⁷。

日清戦争の影響で航路開設は欧州・米州航路の後塵を拝したものの、開設当初から山城丸・近江丸・東京丸の三艘体制⁸で臨んでいる。

(2) オーストラリアにおける航路開設の準備体制：航路開設にあたり、日本郵船ではシドニーのBURNS, PHILIP & CO., Ltd社を代理店とし、常にSydney Morning Herald紙の1面の中央部に広告を掲載するなど、力を入れていたことが伺われる⁹。

(3) 初便、山城丸の航海に関する知見：日本郵船の社史では初便の詳細は全く記されていないため、日豪の新聞¹⁰によりその航海の様態及び往復の積荷を調査することとした。

①船客のコメント：「暹羅渡航記」と題する岩本隈水¹¹の記述¹²は、彼が同年3月に搭乗した欧州航路初便の土佐丸と豪州航路初便の山城丸を比較したものであるが、

土佐丸が「馬關門司の有志者ハ幾艘の小蒸気船を襲し或ハ樂を奏し或ハ煙火を打揚げ盛に之を歓迎し(中略)別に臨み送るもの送らるゝもの互に甲板に立ち帽又ハハンカチーフを打振り土佐丸萬歳歐洲初航萬歳を呼びし聲ハ尚耳庭に残り」と門司で熱狂的な歓迎を受けたのに比べ、山城丸は「長崎新聞ハ曰く當日諏訪神社祭の爲め市中雑踏するとて松田某と松尾某の名義にて船長に贈るに物品と祝詞を以てすと(中略)山城丸抜錨の折柄ハ祭禮の囃しと鐘大鼓にて市中湧く如き有様なりしも気の毒なる山城丸ハ讒に満船飾を爲せしのみにて一扁舟の見送りもなく一人の萬歳を祝する人もなく徐々として獨り港外に出たり」という冷めた対応であった。岩本は「豪洲初航ハ近日の壯舉なり彼の祭禮の爲に此の壯舉を等閑視するハ果して其の當を得たるものなるか否か」と疑問を投げかけ、山城丸に同情的であるが、旅客の待遇、食事については、土佐丸は下等¹³でも「船員諸子よりボーイに至るまで頗る配慮せられ『まだ萬事が整ひませぬ故不行届で御氣の毒です』と丁寧なる挨

拶を屢々耳にせしにも拘らず其飲食物始め總ての待遇頗る注意深切を旨とせられたり」であるのに山城丸は「客船なれば器具寝臺の整頓ハ之あらん然れども其炊事の都合なるか朝食を九時晝食を十二時夕食を四時に食はせ湯茶ハ食事のときのみに供し其他…。或ハ曩の土佐丸が結構に過ぎ後の山城丸が通常なるか否やハ余の知る所にあらざれども兎に角下等乗客の悪口ハ確に聞き得たり曰く『御慈悲の獄屋に似たり¹⁴』とこきおろし、「郵船会社に希望するハ今少しく下等旅客に對する食事萬般に注意せられ度ことなり」と指摘している。米州航路の初便の評判は未見であるので比較はできないが、三大航路の三番目ともなるとやや質が落ちた可能性もある。

②船員のコメント：「香港發に臨み我より二時間許り前に出帆すべきピーオー會社¹⁵のマラッカ號は邦船を輕侮して競争せんず意気込なりけん故意に我より二十分許り遅れて盛んに煤煙を揚げ我を追ひ抜かん模様ありと見えければ我ハ勇を鼓して之に屈せず速力を早めて進航しつゝ其木曜島着しハ彼舟より三時間早かりき」¹⁶と士氣の高さを示している。

③往路の積荷：魚油1,000ケース、竹のブラインド77梱、樟腦40ケース、骨董品等136ケース、莫産類141梱、米300袋、加工食品58ケース、雜貨100梱、絹7ケースが11月6日のシドニーでの輸入品目である¹⁷。この他、横浜から香港までの積荷で「葱芋俵詰千個許り」¹⁸があった。

④復路の積荷：金3箱（3,000ポンド相当）、鉛240塊、果物10ケース、骨168袋、蹄254袋、絹1ケース、バター10ケース、鉄50袋、干し草2梱、フスマと藁14袋、肥料500袋、腱12袋、膠片15袋、草3梱、ジャガイモ4袋、玉葱1袋、商品および雜貨74梱が11月21日のシドニーからの輸出品目である¹⁹。神戸帰港の際の船員談話では金、鉛、果物、フスマと藁、ジャガイモ、玉葱は言及されていないので、香港行の貨物であったものと思われる。また、既に開設されていた兼松からの積荷は明らかにされていない。

⑤各地における歓迎の模様：木曜島では日本人クラブ会員、官吏・紳商を招待して初便運航の披露をし、タウンズビルでは領事館書記夫妻、主だった外国人等30人ほどを招待している。ブリスベンでは取扱貨物が少ないにもかかわらず現地の司法部長、通信部長、上院議員等30人ほどを招待している。シドニーでは市長、Dibbs 元内閣総理大臣²⁰ら20余名、メルボルンでもマウス日本名誉領事をはじめ20余名を招待し、概ね好意的な歓迎をうけたと書かれている。但し、白豪主義の現況についてはそれを推進する労働派の勢力が強いことが記されていることも見逃せない。

3. 明治31（1898）年以降の豪州航路

明治31（1898）年以降は春日丸・二見丸・八幡丸の新造船三艘体制²¹で毎月1回運航されるなど、期待がかけられていたことがわかる。

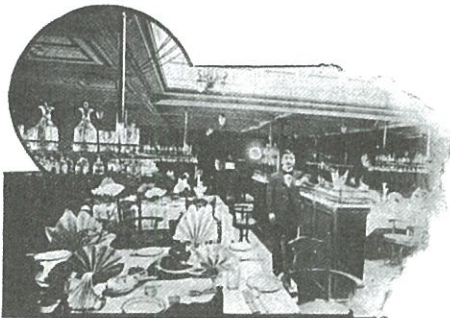
新造船の効果は大きかったようで、日本郵船の百年史には次のように記されている。「元

来日本郵船の使用船は同航路における外国汽船より優秀であったが、3隻の就航により貨客の吸収に好成績を示し、とくに船客は出稼移民制限のため三等船客が減少したものの一、二等は増加し、船客収入の比重が他の遠洋航路に比して高かった²²。」

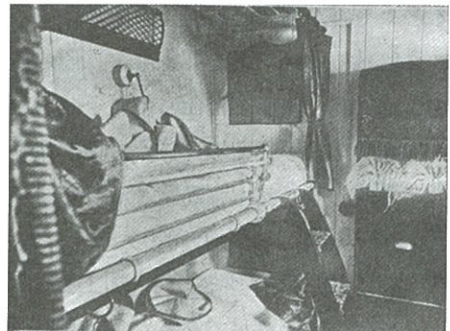
この時期を逸することなく企画されたのが、オーストラリア人の著者による「豪日旅行」ガイドブック“TO NIPPON, THE LAND OF THE RISING SUN”である。

(1898年当時と推定される春日丸の内装写真)

一等



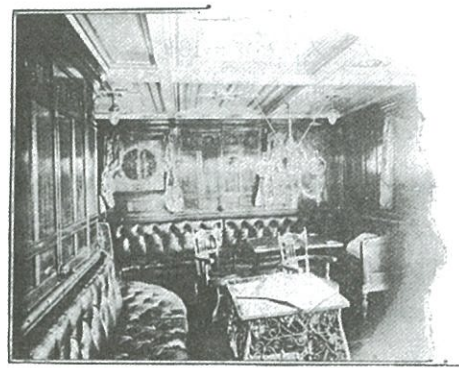
食堂



船室

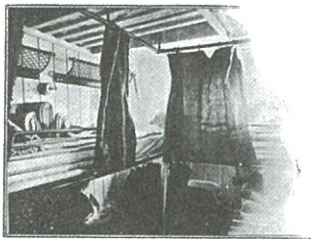


社交室



喫煙室

二等



船室



食堂



喫煙室

4. 明治32（1899）年当時の外国人向けガイドブックの状況

先行研究によれば、英文の日本ガイドブックは慶応3（1867）年にロンドンと香港で発行された“The Treaty Ports of CHINA AND JAPAN”が現在のところ最古のものとなっている²³。これに続くものが明治13（1880）年までに4冊出版されているが、いずれも京都、横浜・東京、日光、横浜・東京と限定されたエリアのガイドブックである²⁴。一般的に知られているのはアーネスト・サトウ（E.M. Satow）とホーズ（A.G.S. Hawes）による“A HANDBOOK FOR TRAVELLERS IN CENTRAL & NORTHERN JAPAN”で初版は明治14（1881）年、2版が明治17（1884）年に出版されているが、これも題のとおり中央および北方に限定されたものである。3版からチェンバレン（B. H. Chamberlain）とメイソン（W. B. MASON）が編者となり、タイトルも“HANDBOOK FOR TRAVELLERS IN JAPAN”として日本全土をカバーしたものがいわゆるマレーのハンドブックとして1891年から発行された。明治32（1899）年当時にはこの他に3種類ほどのガイドブックがあったことが知られている²⁵。しかしながら、特定の航路の乗客を対象としたガイドブックはまだ発行されておらず、その意味ではこの「豪日旅行」ガイドブックは画期的な企画と言っても良いであろう。

5. 日本郵船の「豪日旅行」ガイドブック、“TO NIPPON, THE LAND OF THE RISING SUN”と著者について

本書の初見は2006年、オーストラリアのアデレード大学図書館においてであったが、正式なタイトルは、TO NIPPON, THE LAND OF THE RISING SUN, BY THE N.Y.K. GUIDE BOOK TO JAPAN, FOR THE USE OF PASSENGERS BY THE NIPPON YUSEN KAISHA（Japanese Mail Steamship Company）であり、著者は WILSON LE COUTEUR, *Member of the Japan Society, London* となっている。1899年初版で、シドニーで発行されている。本文は136頁、本文中のイラストとして写真29葉、別頁の1枚ものの写真が35葉ある。著者、WILSON LE COUTEUR についてはオーストラリア国立図書館（NLA）には本書と“The great outposts of the empire”（1907）だけが所蔵されている。これもオーストラリア、南アフリカ、グレートブリテンの旅行案内である。詳しい経歴は不明だが、フランス語・スペイン語をよくし、ニューヘブリデスの共同統治法廷で通訳を務め、1853年生～1925年没となっている²⁶。共同統治の開始は1906年となっているので、1899年当時は旅行作家であったかも知れない。

著者、WILSON LE COUTEUR がどのような経緯で日本郵船の旅客向けのガイドブックを執筆するに至ったのかは本書では明らかにされていない。往復の乗船券も自分で手配している²⁷ほどであるので、旅行作家を丸抱えにした企画とは異なるように思われる。しか

し、日本郵船が全面的にバックアップしていたことは随所に見られる。長崎では三菱造船所所長の莊田²⁸が自ら日本郵船の新造船²⁹の建造現場を案内し、浦賀ドックの見学には郵船の神戸丸を手配し³⁰、旅行中は社員を1名案内役として付けていた³¹。名古屋³²、四日市³³、京都³⁴、では支店のマネージャーが終日同行、京都御所まで立ち入りが許されている³⁵し、帰国前日には社長・近藤廉平主催のフェアウェル・パーティーまで開かれている³⁶。この破格ともいえる待遇は、WILSON LE COUTEUR がオーストラリアにおける著名人であり、かつその著作が日本への観光客誘致に大きな影響力を及ぼすことを見越しての事であったのかもしれない。なお、著者がデータの参考にしたのはいわゆるマレーのハンドブック、“HANDBOOK FOR TRAVELLERS IN JAPAN”の第4版（1894）とチェンバレンの日本事物誌、“Things Japanese”の第3版だと推定される³⁷。事前情報についても内地旅行免状（いわゆる国内旅行用のパスポート）の申請などについて友人からアドバイスを受けているが、不平等条約改正の発効で1899年から自由に旅行できるという情報は入手済みであった³⁸。

6. WILSON LE COUTEUR（以下、著者）の豪日旅行

（1）乗船名：往路、二見丸³⁹。明治32年2月27日（イギリスから）日本に回着⁴⁰とあり、明治32（1899）年3月16日横浜を出航予定であったが、「諸般の準備を要する為め」一週間繰り下げて3月23日出航となった⁴¹。著者が乗船したのは、この便の折り返し便である。定員は一等31人、二等26人、三等136人であった。著者は一等に乗船している。

（2）旅程：著者の記録によると、次のとおり。

往路	シドニー発	明治32（1899）年5月8日
	プリズベーン着	5月10日
	発	11日
	タウンズビル着	13日
	木曜島 着	15日
	発	16日
	香港 着	27日
	発	29日
	長崎 着	6月2日
	発	3日
	神戸 着	4日
	発	5日
	横浜 着	6日 30日間の旅であった。

復路は春日丸で横浜発8月10日⁴²、シドニー着9月13日となっている。

標準のスケジュール⁴³によれば、のべ乗船日数は25.5日～27.5日と7時間2分である。

(3) 運賃および現在価格との比較について：

①シドニー・横浜間（片道）⁴⁴

一等	37ポンド10シリング
二等	26ポンド10シリング
特別三等	13ポンド
普通三等	9ポンド

明治32（1899）年当時の外国為替相場は1円＝2シリングとなっているので⁴⁵、換算すれば次のとおり。（1ポンド＝20シリング＝10円）

一等	375円（片道）
二等	265円
特別三等	130円
三等	90円

②現在価格との比較（より正確な基準の必要性）

過去の海外旅行に関する著作の中では明治41（1908）年の朝日新聞世界一周会の費用2,340円を現在価格に換算した例があるが、いずれも算定基準が不正確で信憑性に乏しいと言わねばならない⁴⁶。

白幡洋三郎は白米と鉄道運賃の比較から、「3,000倍の700万円」⁴⁷としているが、白米の価格は公定価格であり、作為的に抑えられることがあるので通常は用いない。また、単純に新橋・大阪間の普通旅客運賃3円97銭を東京・新大阪間の新幹線普通自由席料金約1万3,000円と比較しているが、これも問題がある。当時は三等が3円97銭、二等が2倍の7円94銭、一等は3倍の11円91銭であったという運賃構成であったことを考慮に入れる必要がある。現在、普通運賃は8,510円、最も高額なのは新幹線のぞみ指定席のグリーン料金込みで19,200円となり、2.26倍であるから、比較するなら三等運賃と現在の普通運賃が妥当なところであろう。すると、2,143倍で金額は501万円程度ということになる。

有山輝雄は総額は算定していないものの、「総費用は2,100円、1906年の警察官初任給が12円で、175倍になることになる。」⁴⁸としている。この計算では2,340円では195倍となるのだが、算定根拠に問題がある。明治期の警察官（巡査）は薄給で有名であったからで、現在の警視庁警察官の初任給が約22万円であるから、これを195倍すれば、約4,290万円になってしまう。意図的に総額を記載しなかったと疑われても仕方がない。

小林健は「明治38年に書かれた夏目漱石の『坊ちゃん』で、主人公が物理学校を出て新米教師として松山中学に赴任した際の月給が40円であったことは良く知られた話である。今の初任給は20万円くらいであるとする、ざっと5,000倍という計算になる。すると2,340

円は現在の貨幣価値で1,170万円に相当する。」⁴⁹としているが、良く知られていようが、まいが、小説の主人公の初任給を算定根拠とするのは、非常識もはなはだしい。明治40年の大卒初任給は30円程度なので⁵⁰、これで計算すると6,666倍の1,560万円となり、あまりに高すぎると考えて作為的に40円を算定根拠としたのであろうか。

ここで、より正確な数値を算出するために、「戦前基準総合卸売物価指数—総平均（明治33年～昭和60年）」⁵¹を用いることにしたい。すると、昭和60年は明治41年の約1,350倍になっていることがわかる。昭和60年以降の数値がないので、「戦前基準 5 大費目指数—東京都区部」を参照すると、平成17年は昭和60年の1.13倍の数値になっている。すると、明治41年当時の2,340円は現在価格では1,525.5倍の357万円程度ということになる。

研究論文でなくとも、できうるかぎり厳密に算定すべきであろう。それにしても4,290万円と357万円では差がありすぎはしないだろうか。

明治31年当時の横浜・神戸間の船賃は一等12円、二等 7 円50銭、特別三等 3 円、三等 2 円50銭であることが判明している⁵²。横浜神戸間の鉄道運賃は三等が 3 円58銭となっているので、二等が 7 円16銭程度、一等が10円74銭程度と推定され、鉄道運賃がほぼ船賃と同額と見てよいと思われる⁵³。

上記の「戦前基準総合卸売物価指数—総平均（明治33年～昭和60年）」および「戦前基準 5 大費目指数—東京都区部」を参照しつつ（明治33年と平成17年の数値を比較すると、昭和60年の物価は明治33年の1,681倍、平成17年が昭和60年の1.13倍として1,899.53倍とすることができる）

横浜・シドニー間にあてはめると、

一等	375円→712,324円
二等	265円→503,375円
特別三等	130円→246,939円
三等	90円→170,958円

が得られた。

東京・シドニー間の航空運賃は2011年現在、F の設定がないが

C 504,000円

Y 406,800円となっており、二等と C クラスには近似性が見られる。（その割には Y クラス運賃が割高になっていると思われる⁵⁴。）

マイレージがほぼ等しい東京・サンフランシスコ間の運賃は、

F 1,007,100円

C 500,200円

Y 299,400円となっており、こちらは F クラス運賃がやや割高のように感じられる。

(4) 割引運賃について

往復切符（有効6ヶ月間）：復路20%割引、

小児運賃：3歳未満無料、3歳未満の小児が2名いるときは1名に対し料金の1/4を適用。
5歳未満1/4、12歳未満1/2

特別割引：宣教師とその家族、10%割引

外交官、15%割引

大人4名分相当の料金の家族割引、10%

大人6名分相当の料金の家族割引、15%

(5) 食事および「司厨」について

①食事：船旅の楽しみのひとつでもあり、各社が競うものでもあるが、明治30（1897）年1月まで洋食献立は各船まちまちであったという⁵⁵。以下は著者がランダムに書き記したメニューの内容⁵⁶であるが、

朝食：オートミール、フライド・ロブスター、ハムエッグ、ソーセージ⁵⁷とマッシュトポテト、トライプ（牛内臓）のシチュー、ビーフステーキとトマト、ジブレ（鶏内臓）カレー、ロースト・ビーフ（冷）、スモーク・タン（冷）、フライド・ポテトもしくはボイルド・ポテト、ロールパン、カーラント・パンズ、ワッフル、ジャム、ゼリー、マーマレード、シロップ、フルーツ盛合せ、紅茶、コーヒー

昼食：大麦のスープ、クルマエビ（冷）、エスカロプ・ド・ヴォーのトマトソース煮、鳩とハムのパイ、ロースト・ラムとミントソース、細切肉のカレー、レタスサラダ、ロースト・ビーフ（冷）、コンビーフ（冷）、ハム（冷）、チキンとスモーク・タン、フライド・ポテトもしくはマッシュト・ポテト、フルーツ・パイ、バニラ・アイスクリーム、チーズ、ケーキ、フルーツの盛合せ、紅茶、コーヒー

夕食：

スープ：プリンセス風コンソメ（鶏肉とグリーンピース入り）

魚：魚のボイル、シュリンプ・ソース

アントレ：ヴォル・オー・ヴァンのフィナンシエール風（仔牛胸腺、腎臓、羊脳、鶏冠、鶏肉団子、トリュフ入りパイ）、牛フィレの庭園風（野菜添え）

ボイルド：ボイルド・ヨーク・ハムのコロケ添え

ロースト：ロースト・ターキーと克蘭ベリー、ロースト・ビーフとヨークシャー・プディング

カレー：マトン・カレー

野菜：ポテト、カリフラワー、インゲン

ペストリー：プラム・プディング、「フルーツ・アイランド」、ケーキ・フルーツ盛合せ
デザート：

紅茶・コーヒー

となっている。

②「司厨」：著者の乗船時からおよそ2年後、料理人の質の低下が問題化し、司厨を管轄していた横浜倉庫係は巡回料理人による司厨部門の質的強化をはかった⁵⁷。さらに明治36（1903）年5月には司厨長および司厨、料理人、給仕の服務心得を編成し、規律の厳正化をはかった⁵⁸、としているが、「司厨」の用法については若干の誤解があるように思われる。すなわち、明治32年発行の「給仕用英語會話書」においては、Steward を司厨（シチウ）、Stewardess を女司厨（オンナシチウ）とし⁵⁹、Cook を料理人、Waiter を給仕としているからで、さらに明治33年制定の船則の第四条にも第二 属員としてその四に司厨長、司厨、料理人、給仕、洗濯人、理髪人とあり⁶⁰、現在の感覚で「司厨」を捉えるべきではないと思われる。事務長は属員でなく、第一 役員として記載されているため、司厨長をPurser とみなすことも誤りと言わねばならない。なお、昭和12（1937）年発行の「海外渡航の栞」には、「出帆直後の船中注意」として『若し知合の方があつたり或はテーブルの位置（例へば窓際とか隅の方等）に希望があれば乗船後直ちに司厨長又は二等司厨に希望を通知して置くが宜しい。』⁶¹とあり、レストラン部門の職名を指しているようにも思われる。これについては別途調査研究を進めることとしたい。

（6）日本国内の訪問先および記述内容について

本文に記されたところでは、順に次のとおりである。日付が記された（あるいは特定できる）ものは日付を示した。7月半ばからは急かされていたせいか、日付が記されていない。

長崎：外人居留地、魚市場、諏訪神社、長崎造船所（6月2日）

横浜：Daily Herald、根岸競馬場、ミシシッピー・ベイ（根岸湾）、Theatre Street、（6月7日）

浦賀ドック（6月11日・日）

鎌倉：大仏・鶴岡八幡宮

Plains of Heaven：現横浜市金沢区能見堂跡付近⁶²（6月18日）

東京：（宿泊は帝国ホテル）芝公園、皇居周辺から招魂社 - 現・靖国神社 - 、大村益次郎銅像、遊就館、増上寺、愛宕山（6月19日⁶³）、帝国博物館（6月20日）

名古屋：（宿泊は名古屋ホテル）漆器工房、七宝焼工場、提灯工房、博物館、名古屋城・金鯱、陶器工場、愛知物産、熱田神宮、堀川（6月22日）

四日市：三重紡績（6月23日）

津：藤堂家跡地（6月24日）

山田：Japanese Club and Restaurant（6月24日）、伊勢神宮（6月25日）

奈良：東大寺、興福寺、法隆寺（6月26日）

京都：（宿泊は京都ホテル27、28日休息）比叡山64、唐崎の松（6月29日）、屏風工房、友禅工房、三十三間堂、京都美術館、清水寺、八坂の五重塔（6月30日）、東本願寺、西本願寺、嵯峨（7月1日）、石山寺、琵琶湖疎水、錦光山窯元（7月2日）、保津川下り、嵐山、金閣寺、西陣・川島織物、五二会綿織物工場（7月3日）、京都御所、二条城、村井兄弟商会、知恩院（7月4日）

大阪：（宿泊は大阪ホテル）大阪城、造幣局（7月5日）

広島：（宿泊は長村？ホテル）7月5日（20：00）着、6日・7日雨天で足止め）浅野侯爵庭園（泉邸、あるいは縮景園）、二葉山、宮島観光・宿泊（7月8日）

神戸：（宿泊はオリエンタルホテル7月9日のみ、10日からビーチハウスホテル）宝塚鉱泉（7月11日）、有馬温泉（7月14日）、布引滝

日光：（宿泊は日光ホテル、レイクサイドホテル）東照宮、中禅寺湖、華嚴の滝

箱根：（宿泊は富士屋ホテル）湯元、宮ノ下、強羅、芦の湖

かなりのハードスケジュールであると思われる。また、神社仏閣や名所ばかりでなく、産業観光とも言える工場見学を何箇所もこなしていることにも注目すべきであろう。あるいは、それも日本郵船の豪州人観光客をターゲットにした戦略であったかもしれない。ただし、造幣局に関してはシドニーやメルボルンにあるものと同じだとして全く関心を示していないのが面白い。

旅行作家らしく、汽車旅行については山北駅でポーターが車内に立ち入って、座席や通路の掃除をしていることを評価し⁶⁵、あるいは御殿場駅で昼食券を販売し、静岡駅で9分の停車時間中に幕の内弁当を配ること⁶⁶、さらには一等車の快適性、狭軌の採用、荷物の取り扱いの確実性など、細かいところにも目を配っている⁶⁷。また、山陽線で食堂車が連結されていることも記している⁶⁸。茶の湯についてはガイドブックにはよらずに、同年3月に *London and China Express* に掲載された Barding Smith の資料によって4頁にわたり詳しく説明しているが、加藤清正が家康の命で茶の湯の場で毒殺されたことにも触れている⁶⁹。ホテルの中では富士屋ホテルが唯一シャワー設備があり、オーストラリア人向けであるとも指摘している。

さらに、著者が書いたものではない可能性もあるが、日本郵船の運航路線の案内、会社の略史なども漏らさず記され、その他オーストラリア人向けの「豪日旅行」ガイドブックとして必要なことは十分に記載されていると言える。

7. 明治32（1899）年当時の喜賓会の活動

明治26（1893）年に設立された喜賓会の活動については従来から主に貴賓を対象としたものであるとしたものが多い⁷⁰が、一般庶民とも言える著者はかなり喜賓会を評価しているように思われる。名古屋で案内業者と人力車夫にしつこく付きまとわれたことを旅行者に警告するとともに、excellent societyである喜賓会に依頼することを勧めている⁷¹。一般的な旅行情報の箇所では英語を話すガイドについても同様である⁷²。明治36（1903）年にジャパン・ウィークリー・メールに寄稿された投書が喜賓会を散々にけなしているのとは大違いである⁷³。

筆者来日当時、喜賓会の出版物としては英文日本地図があった⁷⁴。喜賓会解散報告書（大正3年3月）の「案内書及案内地図に関する事」の項に、『本会は携帯に簡便にして且つ正確なる英文日本案内地図の欠乏せるを遺憾とし、明治三十年全国各地に照会して材料を蒐集し、多大の労力と注意とを払ひ一冊を編成し、之を刊行して汎く内外各地に頒布せり 当時此種の地図皆無なりしを以て、本邦に於ける各英字新聞紙は我邦旅行上の好侶伴なれりとし、何れも筆を揃へて此挙を激賞せり 本会は此地図を特製軋入となし、別に邦文を以て本会の組織・目的及本図刊行主意書を添へ、宮内大臣に執奏を願出で、聖上皇后両陛下並に皇太子同妃両殿下に献納の光榮を得たり、此地図は時に或は仏文を以て発刊したることあるも重に英文を以てし、断へず改訂増補に意を用ゐる版を重ねること既に十一版の多きに達せり』とある。

同様に東京朝日新聞も●喜賓會業務擴張 として

「本邦来遊の外國人へ便利を与ふる目的を以て廿六年中その本部を帝國ホテルに設置したる同會ハ今度業務を擴張し本邦海陸交通一覽の英文日本地図を製し旅館温泉瀑布等を記入し裏面へハ運輸交通業務者及び通弁人若くは外國人に関係ある諸會社商店等の廣告を掲げ逐次刊行して外國人に交付する由なり」と書いている⁷⁵。喜賓会による英文ガイドブックは明治38（1905）年初版の Useful Notes and Itineraries FOR TRAVELLING IN JAPAN（日本名：英文日本旅行方案書）が最初であった⁷⁶。同書で会員に紹介の労を取る場所・施設は93箇所（茶の湯、生け花については場所等は特定されていない）があるが、WILSON LE COUTEUR が訪問した場所と重複するところは4箇所のみである⁷⁷。

8. 「豪日旅行」ガイドブック発行以後の訪日観光客

明治34（1901）年オーストラリア連邦が成立、移民制限法を議決し、翌年より実施したため、上記2.（1）の一に記された「豪州は日本人移住の好適地たるべき見込」は全く絶たれることとなった。さらに、貨物についても豪州産の貨物は鉛・羊毛類が若干量あっただけで、完全な片荷状態であった。競合する会社も現れた。北ドイツロイド社は明治33（1900）年7月からシドニー・香港間に2艘体制で定期航路を開設。日露戦争で日本郵船の船舶は大部分が徴用されたため、明治37（1904）年4月～明治39（1906）年2月まで休

止となった⁷⁸。

しかし、豪州からの観光客に期待を寄せていたことは想像に難くないし、次のような新聞記事からも実際に観光客があったことがわかる。

●観光豪洲人（長崎）

八幡丸豪洲より歸る観光の豪洲人船に満つ中にニュカッスル唯一の富豪ウード氏の一行あり本邦櫻花の季節を見込みて來りたるなりと次便の日光丸も既に切符賣切となりたる由⁷⁹ “TO NIPPON, THE LAND OF THE RISING SUN”の影響がどれほどのものであったかは明らかでないが、これ以降日本郵船が豪州航路の旅客向けに発行したガイドブックはなく⁸⁰、昭和11（1936）年に発行された TO JAPAN from Australia via Philippines という14頁の小冊子しか見当たらない。その内容も通り一遍の観光地案内に過ぎない。

9. その他特筆すべき事項

著者が帰路乗船した春日丸は明治32（1899）年9月13日シドニー到着後、9月23日に人命救助によりニューサウスウェールズ州政府から感謝状を贈られている。日曜学校のピクニックの帰りで、約800名の児童が下船中、仮棧橋が崩落し、男子児童80～90名が海に投げ出されたもので、春日丸の船員が献身的に暗い海中に潜り救助に努め、僅かに2名の溺死者が出たにとどまった事故であった⁸¹。日本郵船の社史には本件に触れたものは見当たらない。

10. まとめと今後の課題

日豪ツーリズム研究は緒についたばかりで、研究成果も見べきものは少ない。本研究では日本郵船の豪州航路開設後まもなく執筆された“TO NIPPON, THE LAND OF THE RISING SUN”のガイドブックとしての要素を紹介しつつ、同時代の日本のインバウンド・ツーリズムの状況の解明を試みた。ここに取り上げた以外にも、長崎におけるロシア人居留地や市内各所にロシア語の案内表記があったことなど、興味深い記述が随所に見られる。また、随所に掲載されている写真の出所については全く明らかにされていないため、その面からのアプローチも今後の課題となりうるものである。延遼館の存在や「司厨」の用例などの疑問点については別途研究を進めていきたいと考える。

（注）

¹ 参考文献1）、135～136頁

² 参考文献2）、59頁、横浜・神戸・下関・香港・コロンボ・ボンベイ・ポートサイド・ロンドン・アントワープ

- 3 参考文献2)、68頁、香港・下関・神戸・横浜・ホノルル・シアトル
- 4 参考文献2)、73頁、横浜、神戸、門司、長崎、香港、木曜島、タウンズビル、ブリスベーン、シドニー
- 5 参考文献4)、6～17頁、明治27(1894)年にクィーンズランド州の甘蔗耕地へ425人と記されている。原資料は入江寅次『邦人海外発展史』(上)、昭和13(1938)年となっている。
- 6 参考文献1)、50頁
- 7 参考文献22)、48頁
- 8 総トン数：山城丸2,528t、近江丸2,473t、東京丸2,194t いずれもイギリス製。
- 9 参考文献5)、1989年2月2日の広告では山城丸が3月5日にシドニーを出港すること、および日本到着(約1カ月後)時には日本が観光のベストシーズンである旨の記述がある。
- 10 参考文献5)および7)による。
- 11 岩本千綱(ちづな)、暹羅國探検實記等の著書あり。
- 12 参考文献7)、明治29(1896)年11月18日三面
- 13 三等和食のこと。一等・二等・三等洋食・三等和食に運賃が区分されている。
- 14 要するに物相飯(もっそうめし、牢屋の食事)だと言っているのである。
- 15 P&O 社(Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.)
- 16 参考文献7)、明治29(1896)年12月24日二面
- 17 参考文献5)、1896年11月6日
- 18 参考文献7)、明治29(1896)年12月24日二面
- 19 参考文献5)、1896年11月21日
- 20 参考文献7)、明治29(1896)年12月27日三面、この肩書は参考文献5)では記されておらず、ただ Sir George Dibbs として招待客のトップに記されている。
- 21 総トン数：春日丸3,797t、二見丸3,841t、八幡丸3,818t いずれも明治31年イギリス、グラスゴーで建造。注39で示すとおり、二見丸は明治33(1900)年8月ミンドロ島で座礁、廃船となった。日本郵船の70年史、100年史ともに二見丸の代船として熊野丸をあげているが、これは誤りで50年史の記述のように「一時新船信濃丸或は『ろせった丸』を配し其缺を補ひしが」とあるのが正しい。ろせった丸は日本郵船が浅野総一郎から購入直後の明治33(1900)年12月および、明治34(1901)年3月、6月、9月の4航海を担っている。明治34(1901)年12月には東洋汽船に売却されている。ろせった丸に関しては拙稿「Rosetta から『ろせった丸』、『ろせったホテル』へ」(名古屋外国語大学現代国際学部紀要 第3号 2007)を参照のこと。
- 22 参考文献3)、134頁
- 23 参考文献8)、9)による。
- 24 参考文献9)、106頁
- 25 参考文献10)、389頁
- 26 http://www.halhed.com/t/4/r/getperson.php?personID=I14598&tree=tree_1 <http://genealogy.metestudies.net> (2011/11/19アクセス)による。
- 27 参考文献11)、6頁
- 28 参考文献11)、30頁 莊田平五郎。当時、日本郵船の取締役。喜賓会の評議員でもあった。
- 29 参考文献11)、30頁 明治32(1899)年当時長崎造船所で建造中であつた阿波丸6,309tと推定される。
- 30 参考文献11)、36頁
- 31 参考文献11)、41頁
- 32 参考文献11)、52頁

- 33 参考文献11)、56頁
- 34 参考文献11)、65頁
- 35 参考文献11)、82頁 本店船客課長、小川（鈿吉）が事前に許可を得たと推定される。
- 36 参考文献11)、108頁 当時の社長は近藤廉平であった。
- 37 参考文献11)、序文および41頁
- 38 参考文献11)、8頁
- 39 明治31年10月 英グラスゴー Napier and Sons 社で建造。明治33（1900）年8月ミンドロ島で座礁、
廃船となった。
- 40 参考文献2)、74頁
- 41 参考文献7)、明治32（1899）年3月5日 7面
- 42 離日直後の8月12日には横浜の大火があり、3,173戸焼失という。
- 43 参考文献11)、126頁、シドニー・ブリスベン間2日、ブリスベン・タウンズビル間2.5日、タウンズビル・木曜島間2.5日～3.5日、木曜島・香港間9日～9.5日、香港・長崎間3.5日～4日、長崎・
神戸間28時間30分、神戸・横浜間26時間32分
- 44 参考文献11)、123頁、参考文献12)、参考文献13)による。但し、三等の表記は11)では Intermediate
および 3rd Class であるのに対し12)では Steerage, European および Steerage, Japanese、13)では洋食
三等および和食三等となっている。ここでは参考文献14)の例にならった。なお、13)には「明治三
二年三月迄一等ヲ上等二等ヲ中等ト稱ス」とある。
- 45 参考文献15)による
- 46 参考文献17)
- 47 参考文献18)、219頁
- 48 参考文献19)、97頁
- 49 参考文献20)、7～8頁、赴任先を「松山中学」としているが誤り。「坊ちゃん」には『四国辺のある
中学校』と書かれているだけである。小林はこうした誤記が極めて多い。
- 50 参考文献21)、289頁
- 51 参考文献15) 330頁～333頁
- 52 参考文献16)、92頁
- 53 参考文献16)、21頁および6頁
- 54 Fの設定のあった2006年4月にはF 601,000円、C 381,500円、Y 323,400円、Y2 268,400円と
なっていた。(OFC タリフ ポケット IATA 運賃表による)
- 55 参考文献3)、148頁。「30年1月には各船まちまちであった洋食献立が統一され」とあることから推
定される。
- 56 参考文献11)、8頁
- 57 参考文献3)、148頁
- 58 参考文献3)、148頁
- 59 参考文献23)、35頁
- 60 参考文献24)、205頁
- 61 参考文献25)、63頁
- 62 参考文献26)、58頁、絶景の場所として記されている。旅行範囲が制限されていた当時の外国人に好
まれた場所と思われる。
- 63 参考文献11)、45頁、愛宕公園での桜湯に感激している。帰途、海軍医学校・公立病院の横をとおり、
延遊館を望んだとあるが、外務省記録等には明治22（1889）年に取り壊されたとあり、疑問が残る。
- 64 参考文献11)、64～68頁 午前4時出発、修学院離宮を過ぎ、6時半登頂開始、8時15分釈迦堂着、

朝食。10時5分四明岳、11時下山開始、弁慶水、根本中堂、14時下山、唐崎の松

- 65 参考文献11)、47頁
- 66 参考文献11)、48頁
- 67 参考文献11)、49頁
- 68 参考文献11)、89頁、日本鉄道略年表によれば、明治32（1899）年5月25日が最初とのことなので、外国人向けには最新情報と言える。
- 69 参考文献11)、77頁。加藤清正の毒殺説は現在も熊本県の民謡に残っているほど根強いものようである。
- 70 参考文献18)、28～30頁
- 71 参考文献11)、53頁、喜賓会の日本における訪問先に関する手配が完璧であり、50銭の支払いで完成された地図、最新の統計、あるいは訪問すべき観光地やその経路が記載された folio map が得られると書かれているが、これは“Welcome folio containing map of Japan”—2nd ed Welcome Society of Japan, 1899（国会図書館蔵）のことを指すものと思われる。
- 72 参考文献11)、135頁、英語を話すガイドについては、喜賓会に申し込むか、もしくは Guides Association、開誘社（本社横浜、支社が神戸と京都）、Courier’s Association、（訳がないが、神戸にあると記されている。東洋通弁協会の発足は明治34,5(1901,2) 年と推定されるので、別の団体があった可能性がある）で手配できるとしている。
- 73 参考文献27)、喜賓会による各施設の紹介手続きは煩瑣なうえ、料金が高すぎるとしている。5円も払って終身会員になる必要があるのか、としているので、明治36（1903）年当時は外国人旅行者会員用の3円という制度がなかった可能性もある。
- 74 “Map of Japan for tourists”—Welcome Society of Japan, 1897、国会図書館蔵がこれにあたる。
- 75 参考文献7)、明治29（1896）年12月15日 2面
- 76 国会図書館蔵の同書は明治43（1910）年の第8版増訂となっているので、5年間に版を重ねた出版物であったことがわかる。その中の参考書としてマレーのハンドブック第8版、チェンバレンの日本事物誌第5版の他、ハーンの「知られざる日本の面影」も紹介されている。
- 77 三重紡績、大阪城、造幣局、浅野侯爵庭園
- 78 参考文献1)、152～154頁
- 79 参考文献7)、明治40（1907）年3月25日 2面
- 80 日本郵船歴史博物館所蔵図書一覧による
- 81 参考文献11)、109～111頁および参考文献7)、明治32（1899）年11月2日 2面、詳細は参考文献6)、Monday25September18997面による。

（参考文献）

- 1) 「五十年史」、日本郵船株式会社、1935
- 2) 「七十年史」、日本郵船株式会社、1956
- 3) 「日本郵船株式会社百年史」、日本郵船株式会社、1988
- 4) 成田勝四郎、日豪通商外交史、1971、新評論
- 5) The Sydney Morning Herald（マイクロフィルム オーストラリア、サザンクロス大学図書館所蔵）
- 6) Digitised Newspaper, National Library of Australia,
- 7) 東京朝日新聞縮刷版（名古屋外国語大学図書館蔵）
- 8) 住谷裕文、「『知』の収奪—世界初の英文日本ガイドブック」、大阪教育大学紀要第Ⅰ部門、第57巻第2号、2009

- 9) 長坂契那、「明治初期における日本初の外国人向け旅行ガイドブック」、(慶應義塾大学) 社会学研究 科紀要第69号、2010
- 10) 里井真一、羽生冬佳、十代田朗、津々見崇、「明治中期に刊行された外国人向け英文観光ガイドブック」、ランドスケープ研究66 (5)、2003
- 11) TO NIPPON, THE LAND OF THE RISING SUN, BY THE N.Y.K. GUIDE BOOK TO JAPAN, FOR THE USE OF PASSENGERS BY THE NIPPON YUSEN KAISHA (Japanese Mail Steamship Company), JOHN ANDREW & Co., PRINTERS, SYDNEY, 1899
- 12) 日本郵船パンフレット「DIRECT SERVICE BETWEEN JAPAN AND AUSTRARIA VIA HONGKONG」、1898年(推定)
- 13) 「主要航路船客運賃率の変遷」他、日本郵船社内資料 昭和12 (1937) 年
- 14) 「濠洲航路案内」(大正14 (1925) 年初版、昭和11 (1936) 年5版)
- 15) 日本長期統計総覧 日本統計協会 昭和63 (1988) 年
- 16) 「瀛車瀛船旅行案内」第47号 明治31 (1898) 年8月1日 庚寅新誌社
- 17) 上田卓爾、「明治期を主とした『海外観光旅行』について」、名古屋外国語大学現代国際学部紀要第6号、2010
- 18) 白幡洋三郎、「旅行ノススメ」、中公新書、1996
- 19) 有山輝雄、「海外観光旅行の誕生」、吉川弘文館、2002
- 20) 小林健、「日本初の海外観光旅行 九六日間世界一周」、春風社、2009
- 21) 「物価の世相100年」 岩崎爾郎 読売新聞社 昭和57 (1982) 年
- 22) 「兼松回顧六十年」 兼松株式会社 昭和25 (1950) 年
- 23) 「日本郵船株式会社 給仕用英語会話書」、日本郵船株式会社、明治32 (1899) 年
- 24) 「日本郵船百年史資料」、日本郵船株式会社、1988
- 25) 「海外渡航の栞」、ジャパン・ツーリスト・ビューロー、昭和12 (1937) 年
- 26) HANDBOOK FOR TRAVELLERS IN JAPAN、B. H. Chamberlain & W. B. Mason、JOHN MURRAY、1891
- 27) 上田卓爾、「案内業者と通弁巡査について」、第26回日本観光研究学会全国大会学術論文集、2011