

お茶うけ 第100話

ミス・キダーが人力車で通った道

前回に続き日本の開国当時の話です。1859年(安政6年)7月に横浜港が開港すると、横浜は多くの外国人を迎えるようになりました。港には馬車や駕籠が待っていて、遠来の客を乗せて居留地内のホテルや友人の家に運びました。



1870年(明治3年)に人力車の営業が始まりますと、横浜にも人力車が普及して、岸壁には駕籠に代わって人力車が集まり客を待ちました。長い航海をして遠い異国の日本に着いた外国人は、初めて見る人力車と、それを馬ではなく人が引いて走ることに、強いカルチャーショックを受けました。馬車が普及した国からきた人々には、よほど印象が強かったようで、当時の外国人の日本見聞録には、人力車の記事が多く見られます。

今回は、外国人と人力車との関わりについて紹介します。

フランスの実業家エミール・ギメは、世界を旅して古美術や宗教関係の品々を収集した人でした。彼は、著書『1876 ポンジュールかながわ』に、人力車に初めて乗ったときの感想を次のように書いています。外国人一般の人力車に対する気持を表していると思いますので、その一部を引用します。(青木啓輔訳、P-55～56より)

「初めて人力車で行くときは特異な、苦しい感じがする。自分と同類のものに引かれているということ。一步ごとに感じる人間の速度、負わされるひどい疲れ、すべてが一種の後悔を感じさせる。

しかしすこしずつ慣れる。非常に快い交通手段だとさえ思う。やがて、この仕事に携わる男たちが、いつまでも変わることなく快活なので、後悔の念は去り、楽しみが残る。そして、この車を引く人たちは、とくに貧しいということから、このつらい労働を強いられているのではないと考えられる。人力車夫であるということは、すでにある社会的な地位を示している。それには、引く車を持たなければならない。力強く、敏捷で、丈夫でなくてはならない。この職業は金を儲かせ……(中略)

要するに、車を引くということは、普通の仕事なのだ。手押し車を引いたり、一輪手押し車を押したりすることより、品位を落すというわけではない。それに携わる者を金持ちにし、それを考え出したこの国に大いに役立つ職業である」

いずれにしても、人力車は来日する外国人の大きな話題となり、母国へのよい土産話でした。日本で生まれた人力車は、日本生まれの英語の名詞「rickshaw,ricksha」になりました。『ロングマン大英英辞典』から引用します。

rickshaw [Jap] n (riki;strength,power + sha;carriage)
a small covered 2-wheel vehicle pulled by one or two people,
originally used in Japan but now found in many parts of Asia.
rickshaw,ricksha:[alter of jinrikisha]

話は遡りますが、横浜開港の1859年(安政6年)10月にJ.C.ヘボン夫妻が来日し、続いて11月にS.R.ブラウン夫妻が、その2年後の1861年(文久元年)11月にはJ.H.バラ夫妻が渡来しました。いずれも宣教師夫妻で、キリスト教禁制下の日本で主に医療と教育に携わるためでした。ヘボン博士は、施療院を開いて病人を治療し、日本最初の和英辞典『和英語林集成』1～3版を刊行しました。その3版に用いたローマ字綴りがヘボン式ローマ字と呼ばれています。バラ博士は夫人と共に塾を開いて英語を教え、じみちな伝道活動を続けて日本人を教化し、日本最初のプロテスタント教会「日本基督公会」が設立される素地を作りました。ブラウン博士は、江戸幕府の依頼を受けて新潟や横浜で日本の学校の運営に当たり、また聖書の和訳に力を尽くし、バラ博士の後を受けてキリスト教禁制下の1872年(明治5年)に「日本基督公会」を設立しました。

1869年(明治2年)8月、アメリカに一時帰国して再来日したブラウン博士夫妻に伴なわれて、横浜の港に若いアメリカ人女性、ミス・メアリ・E・キダー(以下、ミス・キダーと呼びます)が上陸しました。後に日本で最初のミッションスクールであるフェリス女学院の創立者となる人です。ミス・キダーは誠実で経験豊かな教育者であり、特に少年期の子供たちの指導にまれに見る才能を発揮していることを見込まれて、プロテスタント系リフォームド教会の海外伝道協会から派遣されたのでした。

ミス・キダーはブラウン夫妻と共に10ヶ月間ほど新潟に行きますが、翌年7月に夫妻と共に再び横浜に帰り、山手212番のブラウン博士の家に同居しました。現在、この土地に横浜共立学園が建っています。

当時、ヘボン博士夫妻は居留地39番(今の山下町39)に施療院を開設し、博士は病人の治療に当たり、クララ夫人はヘボン塾を開いて日本の子供たちを教育していました。

ミス・キダーは、ブラウン博士の紹介で、1870年(明治3年)9月21日からヘボン塾で教師として働くことになり、山手の宿舎から堀川沿いに山手居留地内の道を約2Km歩いて通いました。

その頃クララ夫人は、船火事で宣教師である両親を失った生後3カ月の乳児の世話に追われていました。乳児自身も両手に火傷を

負っていたので預かっていたのです。そこで、塾での教育の多くがミス・キダーに任せられました。日本人の生徒たちは、みな頭がよく、親切で、行儀がよく、ミス・キダーの教えることを一言も聞き漏らすまいと一生懸命に勉強しました。その生徒たちの姿を見て、ミス・キダーは、横浜に学校を建てることを真剣に考えるようになりました。

フェリス女学院は、ミス・キダーがヘボン塾で教え始めた日を、学院創立の日としています。フェリスという名称は、リフォームド教会海外伝道協会本部の初代総理、I.フェリス博士と、第三代総主事J.M.フェリス博士の親子を記念したものです。ミス・キダーも「わたしたちの学校を『フェリス・セミナリー』と呼ぶことにしたい」と手紙に書いています。

ヘボン夫妻は、1871年(明治4年)11月、上海の美華書館(アメリカン・プレスビテリアン・プレス)で「和英語林集成」第2版を印刷するために横浜を旅立ちました。夫妻が留守の間、ミス・キダーは施療院を広く使って塾を運営しました。彼女は、日本の女の子たちが聡明で礼儀正しいことに心を打たれ、女子教育に専念することにしました。翌年の2月には、生徒数が22名に増えました。

1872年(明治5年)7月に、ヘボン夫妻は「和英語林集成」第2版の印刷を終えて横浜に帰り、施療院を再開することになりましたので、ミス・キダーは塾として使っていた部屋を返すことになりました。代わりの部屋を捜しましたが、なかなか見つかりません。

そこでミス・キダーは、塾の生徒の父親でもある神奈川県権令(副知事と思われる)大江卓に相談しました。大江卓は紅葉坂上の丘にある県の官舎の一室を教室として提供することとし、さらにミス・キダーの通勤には馬車か人力車を使うこと(費用は大江が負担)を提案しました。宿舍のブラウン邸から紅葉坂上の教室までの道は居留地の外を通り、距離も約3Kmあるので、若いアメリカ婦人が歩いて通うのは困難であると考えたのでしょう。ミス・キダーは、感謝してその提案を受けました。

こうして、ミス・キダーは、1872年(明治5年)秋から、1875年(明治8年)5月に現在の中区山手町178番地にフェリス女学院の最初の校舎が建設されるまでの3年間、授業のある日は毎朝、現在の中区山手町から西区紅葉ヶ丘まで人力車で通いました。

ミス・キダーは、朝の8時に宿舍から人力車に乗って教室に向いましたが、街を通る時刻が毎朝ピッタリ同じなので、街の人は時計を見なくても時間がわかったという逸話が残っています。

現在の横浜は、舗装された広い道の両側に高層ビルが立ち並んでいますが、ミス・キダーが教室に通いはじめた頃は開発の途上で、住宅地や商業地を広げるために干拓や埋立てが盛んに行われていました。

ここで、外国人居留地について概要を説明します。

「外国人居留地には、いわゆる〔関内〕と呼ばれた居留地と、山手居留地の2箇所があります。

横浜開港に合わせて、先ず〔関内〕と呼ばれる外国人居留地が形成されました。

関内は、ほぼ梯形の四辺形の地域で、一辺が横浜港に面し、他の三辺には大岡川、堀切川、中村川があって、居留地外(いわゆる関外)とは隔離され、外部との通行は吉田橋など2、3の橋に限られました。横浜開港の頃は攘夷熱が高かったため、不祥事を避けるため交通を制限したのです。人の出入りを監視する関門を吉田橋のたもとに設けたので、関門の中の居留地側を〔関内〕と呼び、居留地の外の地域を〔関外〕と呼びました。かつての堀切川の流れに沿って、JR根岸線の電車が走っています。吉田橋近くのJR関内駅の名は、〔関内〕にちなんで付けられました。

現在の〔関内〕地域には、大棧橋埠頭、山下公園、中華街、横浜スタジアム、馬車道界限などがあります。

次に、1861年(文久元年)に、山手居留地が中村川の南側の丘陵地帯に作られました。この地域には、港の見える丘公園、外国人墓地、フェリス女学院、横浜共立学園などがあります」

さて私は、ミス・キダーが通った道筋の当時の様子を、1870年頃の横浜の絵地図(『絵地図横浜』)や『F.ペートの幕末日本写真集』などの資料をもとに想像してみました。

朝8時ミス・キダーは、宿舍に迎えにきた人力車の車夫とこやかに挨拶を交わして座席に腰を下ろします。車夫は車の棍棒をゆっくり上げて、タッタ、タッタ、タとリズム良く走り出します。間もなく目の前に、毎日に目覚しく開発の進む横浜の街が開けます。

目の下には、堀切川が北に向かって流れ、その先に伊勢佐木町の町並みと野毛山が見えます。右手には山手居留地が長く港まで続き、右手下に関内と呼ばれる外国人居留地が広がっています。

人力車は、山手の丘を下り、亀の橋で中村川を渡ると、堀切川の土手を桜木町に向かって進みます。丘を下って直ぐ右手の一角に、大きな横浜製作所(製鉄所)があります。堀切川の対岸の関内には洋風・和風の多くの建物が立ち並んでいます。

堀切川の土手の左側は、大きな「一つ目沼」で干拓工事の最中です。干拓は沼地の奥の方から進んでいて、干拓が済んだ地域には新しい家並みがありますが、この辺りは干拓の途中で人家も無く、人通りの少ない淋しい道が続きます。

さらに進むと賑やかな通りにでます。右手に吉田橋と関門があり、吉田橋の先は馬車道です。左手は伊勢佐木町の町並みで、商店や芝居小屋が軒を連ねています。伊勢佐木町通りのずっと奥に遊郭街の永楽町と真金町があります。

賑やかな通りを過ぎて、前方の大岡川に架かる桜川橋を渡ると桜木町です。横浜駅(今の桜木町駅)では、日本最初の鉄道の開通の準備に追われていました。新橋 - 横浜間の鉄道の開業式が行われたのは、1872年(明治5年)10月14日でした。

当時の横浜で最も賑やかな場所は、伊勢佐木町から桜木町までの辺りでした。朝早くから工事現場に向かう人たち、関内に入りする商人たち、さまざまな職業の人が行き来していました。中には遊郭から朝帰りする人がいたかも知れません。

鉄道開通間近の横浜駅を通りすぎ、紅葉坂下で左折して坂を駆け上ると、立ち並ぶ官舎の屋根が見えてきました。

車夫は、ミス・キダーの教室の前に人力車をビタリと止めると、ゆっくり梶棒を下ろし、「お疲れさまでした」と声をかけます。ミス・キダーは降り立って「サンキュー」とねぎらいました。「帰りの予定は？」と尋ねられて、ミス・キダーが「3時に来てください」と言うと、車夫は「八時半ですね、分かりました」と答えました。日本が1日24時間制を採用したのは、その年の暮れに太陰暦から太陽暦に改暦した時からです。

ミス・キダーが通った山手から野毛までの道は土の道で、雨が降ればぬかるみ、一つ目沼の辺りは淋しく、また伊勢佐木町の辺りはさまざまな人が行き交っていました。しかも、江戸時代からのキリシタン禁制が続いており、前年には東京で外国人に対する傷害事件がありました。政府が、キリシタン禁制の高札を撤去してキリスト教を黙認したのが1873年(明治6年)2月で、信教の自由を通達したのは1875年(明治8年)になってからでした。当時の横浜の状況を考えて、ミス・キダーが人力車で通ったのは、権令のまことによい計らいであったと思います。

残念なことに、今ミス・キダーが通った道筋を辿っても、当時の面影は全く残っていません。それは横浜市が、1922年(大正11年)の関東大震災と、1945年(昭和20年)の大空襲で大きな被害を受けて、この辺り一面が焼け野原になったためと、その後の目覚しい復興と再開で全く新しい都市に生まれ変わったことによります。

山手のフェリス女学院の校庭から、大きく広がる横浜市街、特にランドマークタワーが聳える「みなとみらい21」地区を眺めると、150年前は小さな寒村でしかなかった横浜村を、ここまでに育て上げた多くの人々の力を感じます。ヘボン博士やミス・キダーなど来日した外国人が教えてくれた新しい知識や技術を身につけて、それらを一層大きく発展させた明治・大正・昭和の人々の力に感謝し、さらに飛躍しようとする平成の人々への期待が大きく膨らみました。

以上

1854年(安政元年)に横浜で、日米和親条約が締結されてから150年目の昨年2004年(平成16年)2月1日に、横浜に新しい鉄道「みなとみらい線」が開通しました。この線は東急東横線の横浜駅と元町・中華街を結び、みなとみらい21地区と関内地域の地下を走ります。関内地域には、馬車道駅、日本大通り駅と、終点の元町・中華街駅の3駅があります。私は開通後間もなくこの線に乗りました。それぞれの駅の壁面などには、江戸時代末期と明治時代の横浜の街並みや風俗を偲ばせる工夫が施されています。元町・中華街駅で降り元町側から地上に出ると、そこは谷戸橋のたもとで、ヘボン博士の施療院跡の近くでした。

さて『お茶うけ』は、皆さまから暖かいご支援をいただいたお蔭で、100回まで続けることができました。心から感謝申し上げます。はなはだ勝手ではございますが、ここでひとまず休ませていただきます。長い間ご愛読下さいましてありがとうございました。

参考文献：

- 『人力車』 斎藤 俊彦著 クオリ刊 昭和54年6月1日 初版発行
- 『1876年 ボンジュールかながわ』 エミール・ギメ著 青木 啓輔訳(株)有隣堂刊 昭和52年7月10日 第一刷発行
- 『フェリス女学院 100年史』 フェリス女学院 100年史編集委員会編纂 フェリス女学院発行 1970年9月30日
- 『キダーさんの学校』 山野辺 由美著・発行 平成10年2月1日
- 『横浜共立学園 120年の歩み』 『横浜共立学園 120年の歩み』編集委員会 学校法人横浜共立学園発行 1991年11月5日
- 『明治・大正家庭史年表』 下川 耿史編 河出書房新社刊 2003年3月31日 初版発行
- 『新・神奈川県地理』 神奈川県高等学校教科研究会 社会科地理部会部会長 川嶋 理夫発行 1996年10月19日
- 『横浜絵地図』 岩壁 義光編(株)有隣堂刊 平成元年3月31日 第1刷発行 P-36 「五葉舎万寿老人 新鑄 横浜全図 1870年(明治3年)」(この図では、堀切川が派大岡川と書かれている)
- 『F.ベアトの幕末日本写真集』 編集・発行 横浜開港資料館 昭和62年2月1日 第1刷発行 P-13～14 「2-3.野毛山から見た横浜。遠景は山手、中景右手に吉田新田一つ目沼、左手に弁天の森が見える」

この文書の著作権は株式会社富士通アドバンスソリューションズが保有します。許可なく複製、転用、販売などの二次利用することは禁じます。雑誌書籍、広告など出版物への掲載にあたっては、お手数ですが、事前にご連絡願います。