

1. 対馬の紹介

「まことに小さな国が、開化期を迎えようとしている¹」。これは、日本で有名な、ある小説の冒頭の一文である。この「小さな国」は日本のことであるが、今回この国際会議で論ずるのはその「小さな国」の中にあるさらに「小さな島」の一つ、対馬についてである。

対馬は、九州と朝鮮半島の間に浮かぶ南北 82km、東西 18km、面積は 708km²の島であり、佐渡島（Sado island）、奄美大島（Amami Ohshima）に次いで大きな島である²。位置関係では、対馬は九州よりも朝鮮半島に近く、対馬の北端から韓国の釜山までは直線距離で約 50km しかない。歴史的には、『三国志』のうちの『魏志』東夷伝倭人条に、帯方郡から「倭国」へ向かうルートで、朝鮮半島から海を渡って最初の上陸地として「対馬国」が登場するのが初出である³。現在は対馬全島が 1 つの市となっており、人口は 2016 年 6 月末時点で 32043 人⁴、主たる産業はサービス業・漁業である⁵。ロシアの方々には、1905 年の日本との戦争の戦場の一つとして名を知られているだろう。「対馬沖海戦（日本名：日本海海戦）」は、文字通り対馬の東方沖で繰り広げられた戦闘だった。

今年度から始まった「北東アジアにおける近代的空間の形成とその影響」というテーマを追うプロジェクトにおいて、「対馬」を対象としたときに浮かび上がった問題意識は、この対馬が北東アジアの歴史の中でどのように位置づけられるのか、対馬からはどのような「北東アジア像」が見えるのか（あるいは見えないのか）であった。そこで、この報告ではこれから始まるこの研究において、対馬関連の先行研究を概観し、現時点で確認できる対馬の位置づけを確認し、この研究の今後を展望してみたい。

2. 対馬における「近代」

古代から中世にかけての対馬は、たとえば大陸・朝鮮半島と日本列島をつなぐ最初の中継地点として、朝鮮半島からの使節が立ち寄ったり、元（フビライ=ハン）が送った大遠

¹ 司馬遼太郎『坂の上の雲（一）』文春文庫、1999年、p.7。

² 対馬観光物産協会ホームページ <http://www.tsushima-net.org/guide/guide1.php> 2016年7月6日アクセス。

³ 石原道博編訳『魏志倭人伝・後漢書倭伝・宋書倭国伝・隋書倭国伝』岩波書店、1985年、p.39。

⁴ 対馬市ホームページ <http://www.city.tsushima.nagasaki.jp/web/updata/jinko42806.pdf> 2016年7月16日アクセス。

⁵ 対馬市ホームページ：<http://www.city.tsushima.nagasaki.jp/deta/post-6.html> 参照（2016年5月23日アクセス）。

征軍の最初の襲撃地となったり、あるいは、対馬周辺海域で活動する海賊（＝倭寇）の根拠地となり、また、逆に日本から朝鮮半島に攻め込む遠征軍の先端基地となっていた。このように、対馬は「島」である以上、移動の中継地点＝接壤地域という性格を常に帯びている。これは、近世においても変わることはなく、17世紀以降も対馬では、対馬藩主・宗氏が徳川幕府と朝鮮国との通交を仲介する役割を担うことで、生計を立てていった。

この対馬に「近代」の到来を最もわかりやすく知らせたのは「異国船」すなわち西洋の蒸気船であろう。対馬近海では18世紀末頃から西洋船（主に軍艦）が徐々に出沒するようになる。こうした「異国船来航」が、現実の「脅威」として対馬に登場したのは19世紀中葉、1859年のことであった。この時はイギリス船が対馬に来航し、その後朝鮮釜山に入港、対馬藩が朝鮮国から使用を認められていた外交・通商施設である倭館に上陸するという事件が起きた。この時、イギリス側は、ロシア南下の野望を日本側に伝えている⁶。

それから約2年後の1861年、ロシアの軍艦ポサドニック（Possadnick）号が起こしたのが「ポサドニック号事件（対馬事件とも言われる）」であった。この事件は、ポサドニック号が対馬西岸に広がる浅茅湾（Aso Bay）内の尾崎浦（Ozaki-ura）に来着、船の修理という理由で芋崎（Imozaki）に碇泊、修理小屋などの建築と船の修理などを要求した。碇泊は約7ヶ月あまりに及んだが、その間ポサドニック号乗組員と対馬藩士らとの間で諍いがあり、対馬側の人間二名が落命している。また、ポサドニック号艦長ビリレフ（Birileff）は、イギリスが対馬の占拠を狙っているということを伝え、それを防ぐためにも修理小屋を建築した芋崎一帯をロシアに貸与すべきであることなどを再三要求していた。

対馬藩一藩の力では事態の收拾を図ることはできず、対馬藩は幕府に助力を要請した。幕府は外国奉行[Gaikoku-Bugyo, Magistrate of Foreign Affairs]小栗忠順（OGURI Tadamasa）を派遣しポサドニック号側と直接交渉させたが、この交渉では状況を打開することができなかった。ここで介入したのがイギリスであった。すでに幕府と条約を締結していたイギリスはポサドニック号を退去させるロシアに対して圧力をかけ、その結果、ポサドニック号は対馬を退去することになった⁷。

⁶ 以上、イギリス船来航については、日野清三郎著・長正統編『幕末における対馬と英露』東京大学出版会、1968年、pp. 4-14, 27-29 参照。

⁷ 以上、ポサドニック号の概要については、同上書参照。なお、国際会議当日、参加されていたポダルク青山学院大学教授からは「日本とロシアの関係は1対1であれば上手くいくのに、いつも第三者が介入して良好な関係が築けない」という趣旨のコメントが出された。その趣旨自体は概ね理解できるものだが、ポサドニック号事件に関して言えば、この時1対1で「上手くいく」日露関係とはどのようなものだったのか、筆者は懐疑的である。もし当時イギリスの介入がなければ、ポサドニック号は対馬芋崎に拠点を確保し、「植民地化」の第一歩となったかも知れないからである。

このポサドニック号事件についての研究は、新藤伸夫 (SHINDO Nobuo) の研究によれば⁸、1904年の武藤虎太 (MUTO Torata) 「文久元年露艦の対州碇泊に就きて」 (『歴史地理』第6巻3号、4号) が最初である。1934年には禰津正志 (NEZU Masashi) が「文久元年露艦ポサドニック号の対馬占拠に就きて⁹」 (『法と経済』第2巻2~4号) で英国議会資料を用いた研究を行い、当時の研究の一到達点を示した。他方、対馬藩で作成された文書 (宗家文書=Soke Monjo [the So's Archives]) を用いた研究が、日野清三郎 (HINO Seizaburo) 著、長正統 (OSA Masamune) 編『幕末における対馬と英露』 (1933-34年成稿、1968年出版) である¹⁰。この研究は戦時中に進められたため刊行することができず、戦後になって別の研究者の手によって刊行された。宗家文書に依拠する形でポサドニック号事件を概観したこの研究もまた、ポサドニック号事件の研究史の中では特筆すべき業績である。この他、1995年には、保田孝一 (YASUDA Koichi) がロシア側の資料を用いて『文久元年の対露外交とシーボルト』を著わし、研究史上でこれまであまり明らかではなかったロシア側の状況を明らかにしている¹¹。

続いて、対馬における「近代」の二例目としては、一般に「外交一元化」と呼ばれる問題が挙げられよう¹²。これは、西洋の国際法秩序が北東アジアの端の日本にも到達し、日本が主権国家・国民国家の形成に着手し始めたときに起きた出来事であり、それ以前の外交秩序との明確な違いが現れる。すなわち、徳川幕府の統治下における「日本の外交」は、長崎でオランダ・清との交易を管轄し、江戸で朝鮮と琉球からの使節を迎えていた徳川幕府の他、北方のアイヌとは松前 (Matsumae) 氏 (松前藩) が、南方の琉球とは島津 (Shimazu) 氏 (薩摩藩) が外交の任務を負っており、対馬の宗氏もまた同様に、朝鮮との外交の任務を負って、通交・交易を行うというものであった。そしてペリー来航後、幕府はオランダに限らず、アメリカやイギリス、ロシアなどの西洋諸国との外交交渉も管轄していく。したがって、西洋の国際法秩序=主権国家体制の側から日本の「外交のあり方」を見ると、幕府 (将軍) の他に、他の諸侯が独自に「外交」を行っているように見えるのである。

⁸ 新藤伸夫「露清間北京条約の推進者リハチョフと対馬事件——ボルグルツェフ著『極東におけるロシア艦隊 (1860-1861年)』——に関して」岡山大学教育学部『研究集録』128号、2005年。

⁹ 横山伊徳編『幕末維新論集7・幕末維新と外交』吉川弘文館、2001年に再録。

¹⁰ ちなみに、この著者日野清三郎は島根県三刀屋町出身である。

¹¹ 保田孝一編著、高橋輝和・倉知克直・木之下忠敬共訳『文久元年の対露外交とシーボルト』岡山大学吉備洋学資料研究会、1995年。

¹² 外交一元化については、荒野泰典『近世日本と東アジア』東京大学出版会、1980年、沈箕載『幕末維新日朝外交史の研究』臨川書店、1997年、石川寛「明治維新时期における対馬藩の動向」『歴史学研究』709号、1998年、同「近代日朝関係と外交儀礼」『史学雑誌』108巻1号、1999年、同「日朝関係の近代的改編と対馬藩」『日本史研究』480号、2002年などを参照。

「外交一元化」とは、徳川幕府が倒され明治新政府が樹立された後、主権国家体制の視点から見たときに矛盾を生む「4元外交」状態を改め、対馬藩、薩摩藩などが持っていた外国との交渉権を政府（外務省）に集中させることを指す。一般に政治史の文脈で、封建制から集権制への転換として常に指摘される「廃藩置県」（1871年）は、外交史の視点から見ればそれまで「外国との交渉権」を握っていた「藩」を廃止することで、外交権の一元化を成し遂げた政策でもあった。

この問題について、対馬に限定してごく簡単に史料に即して見てみよう¹³。日本の外務省は明治2年9月25日（1869年10月29日）、太政官（Dajokan, the Council of State）に対して朝鮮との外交も万国公法（国際法）に則る方針を打ち出した。その文書には、

「朝鮮国交際の儀、旧幕府の節は宗家へ委任いたし、荏苒二百年をすぎ、終に宗家私交の体に変じ、交際の道分明ならず。……宗家にて壟断独占の体にて私利を納め不体裁の儀不少。斯く全世界文明開化の時世に至り條約を不結、曖昧私交を以一藩の小吏どもへ為取扱置候ては、皇国の御声聞に拘り候儀は勿論、万国公法を以西洋各国より詰問を受候節、弁解可致辞柄無之¹⁴」

（訳：朝鮮国との交際・外交については、旧幕府時代には宗家〔宗氏のこと。以下同じ〕に委任して、かれこれ200年が過ぎたが、結果的に宗家の私的な交際となってしまうっており、交際の道理がはっきりしていない。……宗家が勝手に判断し、独占する形で私的利益を得ており、体裁が適切ではない。このように全世界が文明開化の時代となっているのに条約を結ばずに、曖昧な私的交際の形で、一藩の役人たちに任せておいては、日本の評判に影響が出ることはもちろんのこと、国際法に則って西洋各国から詰問されたならば、弁解のしようがない）

とある。これまで行われていた対馬の宗氏と朝鮮と間の外交は、外務省の立場からは私的な交際にはかならず、交際の道理を明確にするべき——すなわち、日本も国際法秩序に従い、主権国家となるべきだという主張である。外務省は国際法秩序を前に、対馬は「私」の存在であるという判断を下したのである。

興味深いのは、この外務省の判断をめぐる議論の展開である。すでに述べたように、日本と朝鮮との間の外交は長い間宗氏が仲介をすることで成り立っており、外交上の慣習や

¹³ 石田徹『近代移行期の日朝関係』溪水社、2013年、pp.151-152、同「明治初期日朝交渉における書契の問題」『早稲田政治経済学雑誌』356号、pp.106-107参照。

¹⁴ 『朝鮮事務書』巻之三、アジア歴史資料センター（www.jacar.go.jp）JACAR: B03030163300、28-29画像目。

儀礼などの知識・情報は宗氏の元に蓄積されており、徳川幕府から政権を奪った明治政府は「外交一元化」を図ろうにも朝鮮との外交の沿革や進め方については何もわからなかった。そのため、外務省は調査団を派遣した。その調査団の報告書「朝鮮国交際始末内探書」の中で、従来の朝鮮と対馬の関係において、代々の宗氏当主が朝鮮国王から「凶書（＝印鑑）」授与されていた事実に対して、「此印を受るは彼国制度上に取り臣下に等し。加之歳賜米と唱へ年々米五拾石を宗氏代々に給す。是彼国に臣礼を取るの最一とす¹⁵（訳・この印鑑を受け取るのは朝鮮国の制度上、臣下となるに等しいことである。そればかりではなく、朝鮮国は歳賜米といって毎年米 50 石（約 7500kg）を宗氏に給付していた。これは朝鮮国に臣下の礼をとる最たるものである）」と報告され、また「累百年私交の謬例発輝と御正し不相成候ては交際の条理難相立候事¹⁶（訳・数百年の私的交際が誤っているということを確認に改めなければ、外国交際の条理を立てることはとても難しい）」と指摘された。

ここに言う「交際の条理」は、従来の対馬朝鮮関係を成り立たせていた秩序ではなく、日本と朝鮮との関係を成り立たせる秩序を指していると考えられる。すなわち、この時、明治政府にとって対馬は明らかに「うち」の存在となっている。対馬が朝鮮の「臣下」になってしまうような状態は、明治政府にとっても見逃し得ない「謬例」となる。国際法秩序によって「私」の存在として否定された対馬藩は、この「謬例」という認識を媒介に改めて「公」＝明治政府＝主権国家・日本の中に組み込まれていく。すなわち、対馬藩の“ナショナリズム”が明治政府＝日本のナショナリズムに包摂された瞬間と言えよう¹⁷。

対馬における「近代」の三例目は、やや視点が変わるが、「対馬の『近代化』」という点を挙げたい。対馬は、現在も「国境の島」というフレーズが観光 PR として用いられているが、19 世紀後半以降の対馬を見る場合もやはり「国境の島」がキーワードになる。いくつかの先行研究によって¹⁸、この点を概観すれば以下の通りである。

1897 年頃に対馬を視察した内務省書記官井上友一（INOUE Tomoichi）は報告書の中で「本州（＝対馬）に於て人工を加えたる真の道路と名づくべきものは、巖原（Izuhara）より竹敷軍港（Takeshiki Naval Port）及び大船越（Ohfunakoshi）に至る三～四里ぐらゐの外にな

¹⁵ 同上、JACAR: B03030163900、26 画像目。

¹⁶ 同上。

¹⁷ 前掲石田「明治初期日朝交渉における書契の問題」p. 107。

¹⁸ 巖原町誌編纂委員会編『巖原町誌』巖原町、1997 年、pp. 120-123、988-1001、1013-1019、永留久恵『対馬国志』第 3 巻、「対馬国志」刊行委員会、2009 年、pp. 14-15、pp. 23-26、高江洲昌哉『近代日本の地方統治と「島嶼」』ゆまに書房、2009 年、第 5 章をそれぞれ参照。

し（訳：対馬において人の手を加えた本当の道路と言えるものは巖原から竹敷軍港や大船越までの 12～16km ほどの距離のもの以外には無い）」と述べつつ、「国防上の見地より論ずれば、今日急に道路を開通すべからず（訳：国防上の観点から言えば、今、急いで道路を作るべきではない）」と論じた。なぜならば「警備隊の組織を拡充せざるうちに、道路を先ず開通することは、却て敵に資するが如き弊あらん事を恐るる（訳・〔対馬〕警備隊の組織を拡充する前に道路を先に開通させることは、かえって敵に有利になるという弊害が生じることを恐れる）」からであった¹⁹。

対馬では 1877 年にまず竹敷港が海軍港（Naval Port）となり、その後 1885 年に朝鮮半島南岸で巨文島事件（Port Hamilton Incident）が起こると徐々に対馬の軍事化が進んでいく²⁰。1886 年には竹敷に水雷敷設部（Torpedo Dept.）が設置され、同時に対馬警備隊（Tsushima Guard Unit）・同司令部（Tsushima Guard Headquarter）が設置される。翌 1887 年には竹敷を中心とする浅海湾（浅茅湾；Aso Bay）沿岸への砲台建設に着手した。1890 年には対馬警備隊司令官が対馬全島の行政も管轄するようになる（司令官の島司〔the governor of island〕兼務。1897 年まで²¹）。1896 年に竹敷要港部（Takeshiki Naval Station Office）が設置され、対馬警備隊の本部が巖原から鶏知（Kechi）に移転する。先に見た上の報告書はこの頃の対馬の状況を見て書かれたものだろう。これ以降、対馬島内では写真撮影・地図頒布の禁止、施設建設などには要港部の許可が必要になったという²²。また、1899 年には対馬警備隊を拡充して、対馬警備歩兵大隊（Tsushima Guard Infantry Battalion）と対馬要塞砲兵大隊（Tsushima Fortress Artillery Battalion）とに改編した。1900 年には海軍によって万関瀬戸（Manzeki-Seto channel）が開削されて対馬が南北二島に分かれることになった。これは、海軍の船艇が対馬の東岸と西岸の間を航行できるようにするためのものだった。また同時期には外海に向けた砲台が 13 箇所建設される。こうした対馬の「要塞化」がロシアとの関係悪化に起因していたのは言うまでもない。以上を要するに、対馬は「国境の島」だったがゆえに、一般的な民生レベルの「近代化」政策が進められず、むしろ「要塞の島」として軍事レベルのみで「近代化」が進められたのである。

このような状況が一変する原因が韓国併合（1910 年）だった。すなわち、対馬が「国境の島」ではなくなったのである。永留の言葉を借りれば、「明治時代にかなえられなかつ

¹⁹ 井上友一「対馬の実況及行政概要」。永留『対馬国誌』第 3 巻 pp.14-15 より再引用。

²⁰ 以下、経緯については『巖原町誌』所収の年表と永留前掲書から再構成した。

²¹ 前掲高江洲『近代日本の地方統治と「島嶼」』pp.171-172 表①より。

²² 宮本常一『私の日本地図 15 壱岐・対馬紀行』未来社、2009 年、p.13。

た対馬の開化が、大正の世になって実現した」のであった²³。たとえば、併合後の1911年になってようやく、対馬の一般住宅にも電灯が引かれたという。象徴的なのは道路建設だろう。それまでは「あえて造らせなかった」道路は、1917年に対馬全島の縦貫道路建設のための測量が開始され、1920年にはついに工事が始まったのである²⁴。さらに同時期に対馬各所の“横断”道路の建設も進められていった。一方、対馬にあった軍事施設は、1912年に竹敷要港部が廃止され、1920年には対馬要塞砲兵大隊が縮小されるなど、規模の縮小・廃止が進められた。対馬が再び要塞化していくのは1930年代に入ってからのこととなる。

3. むすびにかえて——対馬から見える「北東アジア」？

以上、対馬における「近代」の諸相の一端を駆け足で見てきた。では、今度は、こうした対馬の「近代」から——さらに言えば、対馬から——どのような「北東アジア」像が見えてくるのだろうか。これが、今回のプロジェクトで取り組むべき問いである。もちろん、「北東アジア」という概念が19世紀の人々に用いられていたわけではないが²⁵、今「北東アジア」としてみようとしている地域は、19世紀の対馬ではどのように見えていたのだろうか、そこからどのような課題や問題が見えてくるのだろうか。

ポサドニック号事件（対馬事件）は改めて言うまでもなく、ヨーロッパにおけるイギリスとロシアとの勢力争いが極東にまで飛び火したものだ。そして対馬は地理的な条件のため、まさしくその争いの「最前線」となったのである。このとき、対馬からはどのような世界が見えたのだろうか。手がかりは、当時対馬近海に現れていた「異国船」を対馬ではどのように見ていたのかということにありそうである。

また、「外交一元化」というトピックからは、それまでの秩序——一般にこれを華夷秩序(the chinese world order etc.)と言う——から新しい秩序への移行に伴って現れる、それまでの概念の再確認と新しい読み替え、新しい秩序の理解度と実践との差違という問題が伺える。この場合、日本と実際に外交関係があった国々が対象となるため、対馬を介しての対朝鮮関係と、薩摩を介しての対琉球～清関係とが主たる対象となる。近年詳細な研究成果が次々と出ている分野で個別には非常に研究の層が厚いため、今後は双方がどのような

²³ 永留『対馬国誌』第3巻、p.43。

²⁴ ただし、この工事は1923年の関東大震災の影響を受け、1924年からは補助金が打ち切られたためにその後30年間にわたって工事は中断を余儀なくされた。道路が全線開通したのは1968年であり、測量開始から50年の月日を要したのである。

²⁵ 「北東アジア」という概念については、中見立夫『満蒙問題』の歴史的構図』東京大学出版会、2013年、補論参照。

関係にあるのかといった点を追究すべきかもしれない。

他方、「対馬の近代化」については、上の二つとは異なってくる。内容が主として対馬島内のことに限られてくるため、そこから見えてくるのは、日本国内における「対馬」の位置づけが主であり、あとは朝鮮半島南部が多少見えてくる程度のものである。もちろんこれはこれで興味深いテーマではあるが、今回のプロジェクトの視角から考えるとやや系統が異なっているかもしれない。

以上三つの事例からは、対馬が地理的には大陸・半島と日本本土の中継地点=接壤地域であり、それゆえに「遭遇の場」であったこと、また、外交秩序という点では旧秩序と新秩序の「狭間」にあったこと、そして近代化という点では、その他の地域からは大きく「後れ」を取っていたということが言える。