

第2章 「エルトゥールル号事件」

第1節 オスマン朝と日本

19世紀末におけるオスマン朝の状況 オスマン朝(1299~1922年)はトルコ人によってアナトリアに建国されたイスラーム国家である。1453年にビザンツ帝国を、1517年にマムルーク朝を滅ぼし、三大陸にまたがる巨大国家へと成長して、トルコ人に限らず様々な民族・宗教・言語要素を有する人々を擁する「オスマン帝国」とまで称されるに至った。支配者一族はトルコ人であったが、国家の組織や社会はイスラーム教を軸にしながら柔軟的に統合され、諸民族は安定した共存を享受していた。オスマン朝は、後世になってヨーロッパ人が用いた「オスマン・トルコ」という呼称・俗称から想像されるような単一民族国家ではなかったのである(しかし、日本においてもヨーロッパ経由の情報から「トルコ」の呼称を用いるのが古くからの通例であり、明治時代において、漢字では「土耳其」、「土耳格」、「土耳古」などと表記されていた)。

15世紀後半、ビザンツ帝国を滅亡させた著名な第7代君主であるスルタン(sultan)のメフメト2世(Mehmet II, 1444~46, 1451~81年在位)を経て、16世紀において第10代君主のスレイマン1世(Süleyman I, 1520~66年在位)の治世期に黄金時代を迎えたオスマン朝は、対外膨張の度合いを減じて、国内的に「パクス・オトマニカ」と称される安定期を謳歌するようになった。しかし、この間に急速に発展したヨーロッパ諸国とオスマン朝との優劣関係が完全に逆転した。この現象はヨーロッパ諸国からみればオスマン朝の衰退と映り、17世紀後半から18世紀において、ヨーロッパ諸国は次々とオスマン朝に対して進出を試みるようになった。こうしてヨーロッパからの軍事的脅威にさらされ、主にバルカン半島において領土が奪取され始めると、オスマン朝は西洋化による改革運動に着手する。

しかし、西洋化に伴うナショナリズムの影響が国家の隅々にまで浸透し、19世紀に入ると、ギリシアの独立運動、エジプトのムハンマド・アリー朝の自立、アラビア半島におけるワッハーブ運動などナショナリズムや宗教に基づく様々な独立運動が展開し、混迷の度合いは高まるばかりであった。元来、国内において覚醒した様々な分離運動は、オスマン朝を窮地へと追いやる(図2-1)。加えて西洋化の過程で導入された外債は返却不能なばかりか累積して、1875年には国家財政を破産へと追い込み、1881年以降、国家財政はイギリスを中心とするヨーロッパ列強の管理下に置かれることとなった。

19世紀末、こうしてヨーロッパ列強の植民地に堕しかねない危機的状況下にあって、アブデュルハミト2世(Abdülhamit II, 1876~1909年在位)(写真2-1、2)はヨーロッパ列強の影響を排除して、オスマン朝の改革運動を成功に導くべく様々な施策を実行していた。



写真 2-1 アブデュルハミト 2 世 (皇太子時代)、写真 2-2 アブデュルハミト 2 世の肖像画【出典：(左) *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, (右) *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*】

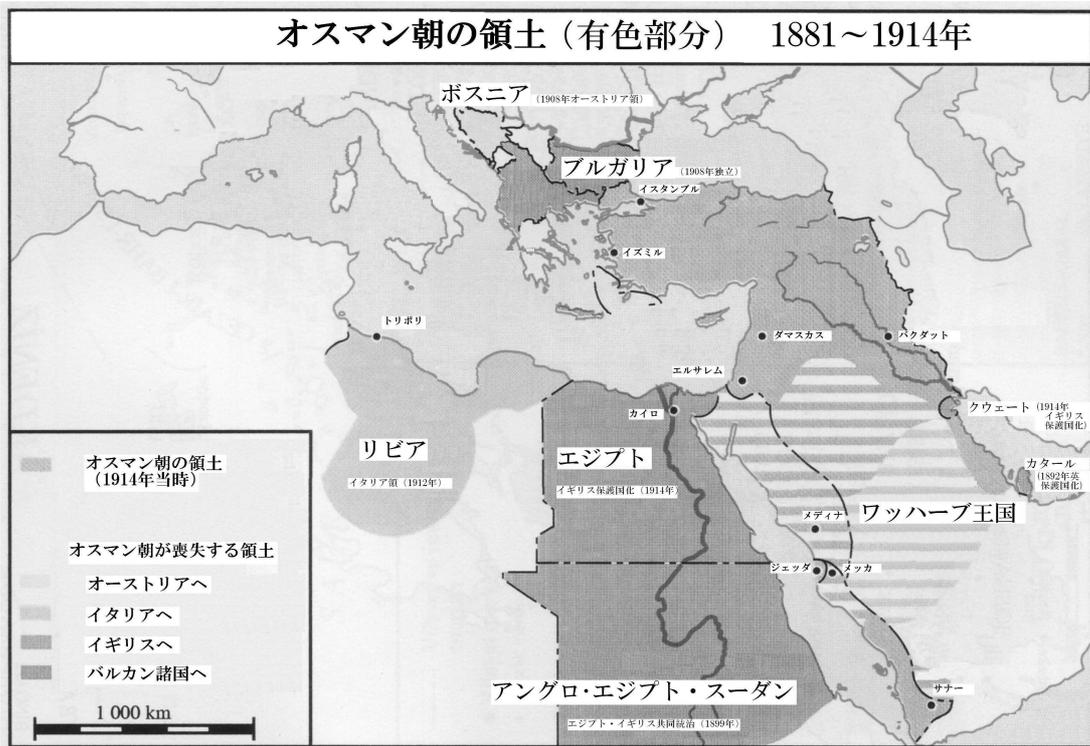


図 2-1 1881~1914 年のオスマン朝の領土 (濃色部分)【出典： *Tarih Atlası* をもとに三沢委員作成】

オスマン朝と日本との関係 19世紀後半に至るまで、ユーラシア大陸の東端に位置する日本と西端に位置するオスマン朝との間に長らく外交関係は存在していなかった。歴史的に顧みて、オスマン朝をはじめとするイスラーム世界は日本に関心を示すことは皆無に等しく、同じく日本もイスラーム世界との間に接触を試みることは稀であった。

両者の間に最初の接点が生じたのは、19世紀後半に至り日本の鎖国体制が解かれて、幕末期には幕府・雄藩に属する遣欧使節団員たち、明治維新後には新政府の要人・留学生・一部の商人たちがエジプトを経由してヨーロッパへと赴くようになってからのことである。当時のエジプトは、既にオスマン朝の属州の形をとりながらも実質的には自立して、ムハンマド・アリー朝（1805～1953年）のもとにあった。それ以前にもイスラーム世界に関する断片的な情報が日本に入ってきてはいたものの、こうして直接的な接触が始まることによって、ようやく日本においてもオスマン朝をはじめとするイスラーム世界に関する興味・関心が発生するようになったのである。

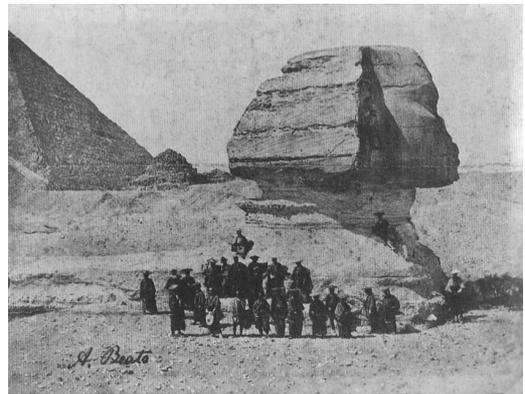


写真 2-3 ムハンマド・アリーの肖像画、写真 2-4 1864（文久3）年1月、カイロ郊外における幕府の遣欧使節団（三宅立雄氏蔵）【出典：2-3 *Les campagnes navales de Mohammed Aly et d' Ibrahim, t. I*, 2-4 山内昌之『近代イスラームの挑戦』】

1873（明治6）年、パリ滞在中の岩倉使節団から福地源一郎（1841～1906年）（写真2-5）がオスマン朝の首都イスタンブル（Istanbul）に派遣された。目的は立会裁判制度研究で、外交関係樹立を模索したものではない。これにヨーロッパ訪問中の浄土真宗僧侶の島地黙雷（1838～1911年）（写真2-6）が同行する。次いで1875（明治8）年、寺島宗則（1832～1893年）外務卿（写真2-7）は、三条実美太政大臣にオスマン朝との外交関係樹立に向けての上奏を行い、上野景範（1845～1888年）駐英公使（写真2-8）にオスマン朝の駐英公使との非公式折衝を指示した。日本側から外交関係構築に向けての活動が創始されるに至ったのである。

上野が非公式折衝をしていた頃、在英日本公使館に外務一等書記生として勤務していた中井弘（1838～1894年）（写真2-9）は、ウィーンに一等書記官として勤務していた渡邊洪基（1847～1901年）とともに日本帰国の途上に諸国を歴訪し、1876（明治9）年に短期間であるがイスタンブルを訪れて、外務大臣のラーシド・パシャ（Raşid Paşa, 1876年没）との会見を果たしている。その際

の記録は、中井の著作『漫遊記程』（写真2-10）に詳しい。

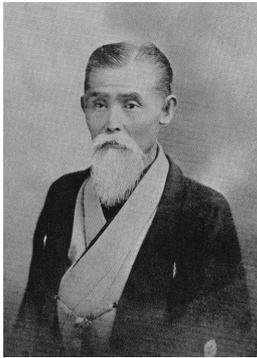


写真2-5 福地源一郎 写真2-6 島地黙雷 写真2-7 寺島宗則 写真2-8 上野景範
 【出典：2-5 柳田泉（編）『福地櫻痴』、2-6 盛岡市先人記念館蔵、2-7 犬塚孝明『寺島宗則』、
 2-8 横浜税関ホームページ蔵】

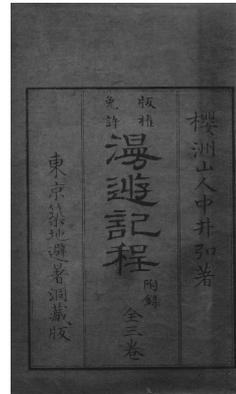
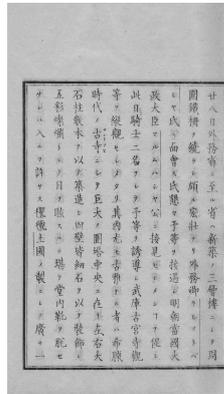


写真2-9 中井弘 写真2-10 『漫遊記程』
 【出典：2-9 楠精一郎『列伝・日本近代史』、2-10『漫遊記程』】

また、イスラーム世界から日本への接触も始まった。1879（明治12）年、ペテルスブルグにおいて、榎本武揚と西徳二郎はヨーロッパ巡遊中のカージャール朝皇帝のナーセロツ・ディーン・シャー（Naser al-Din Shah, 1848～1896 年在位）（写真2-11）との拝謁の機会に恵まれ、条約締結と使節派遣の提案を受けた。これを受けて、井上馨（1835～1915年）外務卿は、1880（明治13）年、外務省御用掛の吉田正春（1851～1921年）を団長として、陸軍大尉の古川宣誓（1849～1921年）ら計7名からなる使節団をカージャール朝とオスマン朝とに派遣した。吉田はテヘランにおいてナーセロツ・ディーン・シャーと謁見を果たし、次いで使節団はオスマン朝に入った。1881（明治14）年3月12日、イスタンブルにおいて吉田は古川ら3名でアブデュルハミト2世にも謁見することに成功した。吉田と古川はそれぞれに旅行記（写真2-12）を執筆しているが、その刊行には年月を要し、両書とも「エルトゥール号事件」以降になって出版されている。

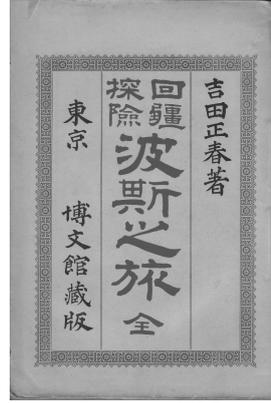
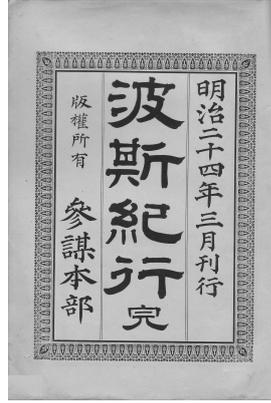
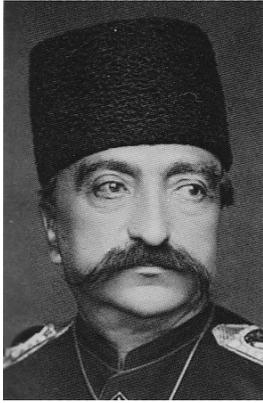


写真 2-11 ナーセロツ・ディーン・シャー、写真 2-12 吉田使節団の旅行記

【出典：2-11 Mary Evans Picture Library 蔵、2-12 古川宣誉『^{ベルシヤ}波斯紀行』、吉田正春『^{かいきやう}回疆探險 波斯之旅』】

ここに至り、オスマン朝側にも日本の存在が認知されるようになった。吉田使節団の派遣は両国間の外交関係樹立に即応的な成果をもたらすものではなかったものの、これ以降、両国間の接触頻度が増していく。こうした動きの中で、1886 (明治 19) 年 12 月、ヨーロッパ歴訪の帰途において農商務大臣の谷^{たてき}干城 (1837~1911 年) (写真 2-13) は秘書官の柴四朗 (東海散士) (1852~1922 年) らとともにオスマン朝を訪問し、大晦日に日本政府閣僚としてはじめてアブデュルハミト 2 世と拝謁の機会を得た。また、柴はこの歴訪を題材にして『佳人之奇遇』を執筆して一躍世間に名を馳せることとなる (写真 2-14)。



写真 2-13 谷^{たてき}干城、写真 2-14 東海散士と『佳人之奇遇』(1885~97 <明治 18~30> 年) 【出典：2-13 『近世名士写真』、2-14 『政治小説集』】

1886 (明治 19) 年 10 月 2 日、欧米の軍事視察のために、陸軍中将の小松宮^{あきひと}彰仁親王 (1846~1903 年) (写真 2-15、図 2-2) は頼子妃を同伴してサンフランシスコに向けて横浜を出発し、アメリカに次いでヨーロッパ諸国を歴訪され、1887 (明治 20) 年 10 月にイスタンブルを訪問し、タイ、香港を経由して 1888 (明治 21) 年早々に日本に帰国した。

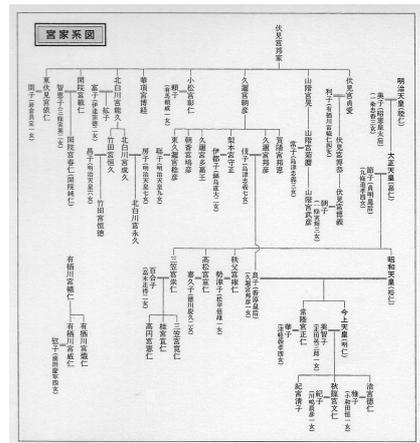


写真2-15 小松宮彰仁親王・頼子妃、図2-2 宮家系図【出典：ともに『皇族・華族古写真帖』】

小松宮彰仁親王は、皇族の一員としてイスタンブール滞在中にオスマン朝から厚遇を受けた。これに対して明治天皇（1852～1912年）（写真2-16）は、1888（明治21）年5月10日付でもってアブデュルハミト2世に宛てて自ら署名した礼状（和文・仏訳文）（写真2-18、19）とともに漆器を贈呈し、翌1889（明治22）年には大勲位菊花大綬章を奉呈した（写真2-17）。



写真2-16 （左）（中）明治天皇と昭憲皇太后（宮内庁蔵）、写真2-17（右）アブデュルハミト2世に奉呈された大勲位菊花大綬章（トルコ共和国トプカプ宮殿博物館蔵）【出典：2-16『天皇の肖像』、2-17『日本-トルコ友好史展』】

こうしてオスマン朝のスルタンと日本の天皇との間に皇室儀礼関係が生じたのである。後述のように、オスマン朝がエルトゥール号を日本へと派遣する際の理由の一つとして、小松宮彰仁親王訪問に対する答礼ということを掲げている。

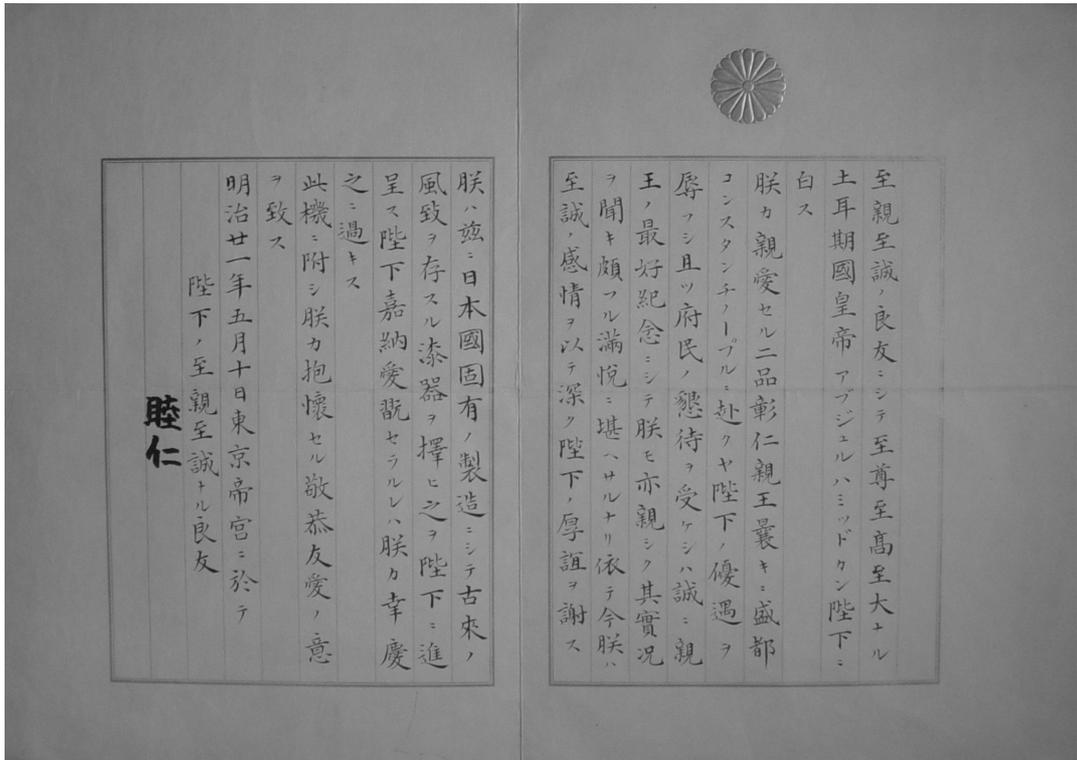


写真 2-18 明治天皇の和文礼状 (1888〈明治 21〉年 5 月 10 日付)

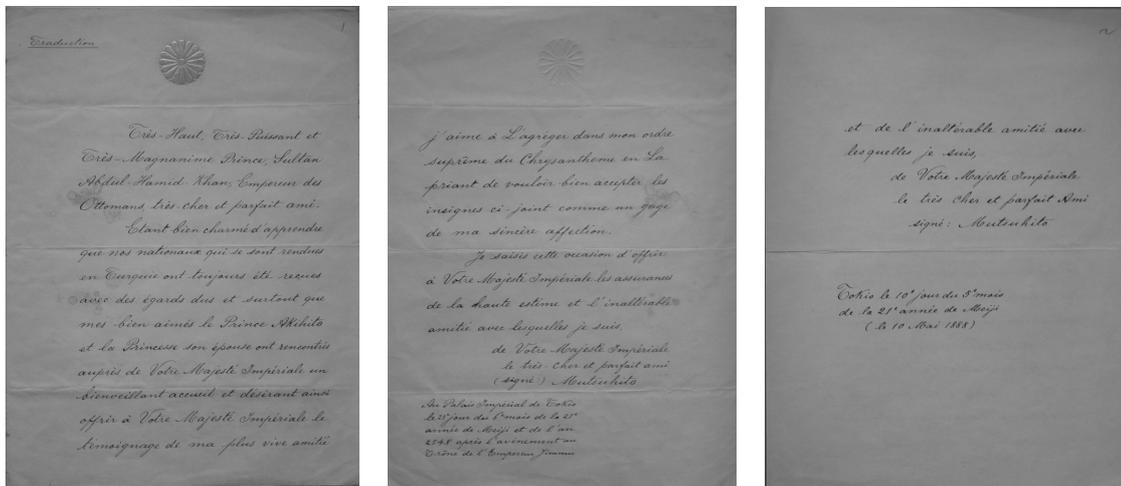


写真 2-19 同仏文礼状 (3 枚綴り) (1888〈明治 21〉年 5 月 10 日付)

【出典：2-18、2-19 トルコ共和国総理府古文書総局オスマン文書館 Y. EE62-30 番】

コラム 挿絵にみる希薄な互いの文化認識

「エルトゥールル号事件」の頃に、日本社会ではオスマン朝をはじめとするイスラーム世界がどのように認識され、また同様に、オスマン朝社会では日本がどのように認識されていたのかを当時の出版物の挿絵から見てみよう。



図2-3 『ベルシヤ新説烈女之名譽』

当時の日本社会では、イスラーム世界は広く一般に知られてはいなかった。左図(図2-3)は有名な『アラビアン・ナイト(千夜一夜物語)』のうち、「アリババと40人の盗賊」の話を日本語に訳した『ベルシヤ新説烈女之名譽』(1888(明治21)年)という作品である。内容に応じて日本人によって何枚かの挿絵が描かれているが、英語からの重訳のせいも、アリババ(図中左から2人目)をはじめ全ての登場人物、舞台が欧米風に描かれている。当時の日本社会では、イスラーム世界の文化に対する認識がほとんどなかったことを示す証拠の一つである。

一方のオスマン朝社会の日本文化認識についても同様であった。右図(図2-4)は「エルトゥールル号事件」の生存者たちが日本軍艦によって送還されて後、イスタンブルで刊行された「Resimli Gazete(『絵入り新聞』)56号」(1892(明治25)年4月14日付)の表紙に描かれている明治天皇の肖像画である。この当時に日本の文物がオスマン朝における出版物の巻頭を飾ったものとして貴重な一例である。明らかに、1888(明治21)年にキョッソーネ(Edoard Chiossonne, 1838~1898年)が描いた著名な御真影をもとにして、背後の帽子を被せて描いたものである。しかし、御真影に比べて心もち目を吊り上げ、頬をこけさせて狐顔に描いている様子は、当時の欧米社会特有の「東洋人」のステレオタイプに沿うものである。オスマン朝社会において、日本文化に対する認識はまだ薄かったのである。



図2-4 明治天皇の肖像

第2節 エルトゥールル号の来日

軍艦エルトゥールル号 エルトゥールル (Ertuğrul) 号 (写真 2-20) の名称は、オスマン朝の開祖オスマン 1 世 (Osman I, 在位 1299~1326 年) の父親の名にちなむものである。トルコ語の転写に慣れ親しんでいない日本側の様々な資料では、「アルトグラール」「エルトグルル」「エルトグロール」「エルド・グロール」などとも転写されてきたが、ようやく近年になって原音に近い「エルトゥールル」と転写される形が定着してきた。

エルトゥールル号は、1863 年にイスタンブルのカースムパシャ (Kasımpaşa) 地区にある造船所において建造された木造帆船 (全長 76.2m、幅 15.1m、排水量 2,334 トン、速度 10 ノット) のフリーゲート艦である。翌 1864 年にイギリスに回航され、推進部として蒸気機関 (600 馬力、石炭搭載能力 450 トン) が装備されると、1865 年にイスタンブルに戻って配備についた。

エルトゥールル号の日本派遣 1889 (明治 22) 年 2 月、突如として、アブデュルハミト 2 世は自国軍艦を日本へと派遣する意向を表明した。君主のこの要望に対し、関係省庁の間で様々な議論・手続きを経て、ようやく 1889 年 7 月 14 日に、オスマン朝の軍艦エルトゥールル号は日本へ向け首都イスタンブルを出航した。

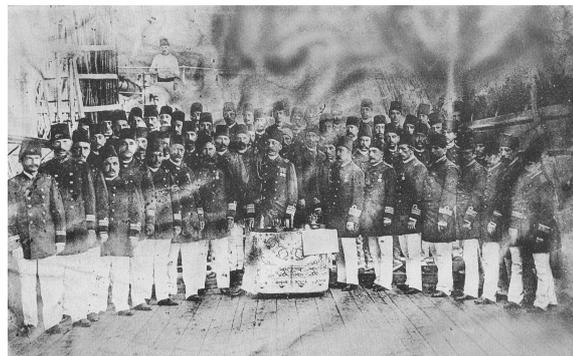
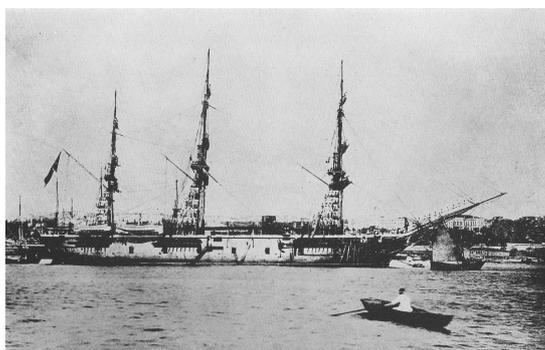


写真 2-20 イスタンブル停泊中のエルトゥールル号、写真 2-21 日本への航行途上に際してエルトゥールル号の乗艦幕僚たち【出典：『^{トルコ}土耳其國軍艦エルトグルル號』】

エルトゥールル号の派遣については、様々な理由があげられてきた。第一に皇室儀礼に基づく勲章と贈り物交換のためといわれる。前述の小松宮彰仁親王^{あきひと}及び随員は、訪問に際してオスマン朝から勲章を授与されていた。これを契機に、日本の皇室はオスマン朝との間に勲章交換を望むようになる。1888 (明治 21) 年、日本側は最高位勲章である「大勲位菊花大綬章」を贈呈する旨と同時に、明治天皇への相応の勲章贈呈をオスマン朝側に求めた。これに対して、同年 4 月 2 日付の詔勅によりイムティヤーズ (imtiyâz, 原義は「特権」) 勲章贈呈が決定された。1889 (明治 22) 年、日本から勲章が届き、オスマン朝はエルトゥールル号に勲章奉呈の任をも課したのだった。

アブデュルハミト 2 世は、即位直後の 1876 (明治 10) 年に「アーリー・イムティヤーズ (âl-i imtiyâz) 勲章」 (写真 2-23) を設けて、国内外の褒章とした。また、1883 (明治 16) 年 9 月には

オスマン朝の最高位の勲章として、金と銀の「イムティヤーズ勲章」を創設した。従来の記述では、明治天皇は単にイムティヤーズ勲章を授与されたとのことであるが、どちらが授与されたのかについては宮内庁所蔵の現物を確認する必要がある。



写真2-22 (左) アーリー・イムティヤーズ勲章、写真2-23 (右) 金のイムティヤーズ勲章(表・裏)【出典：ERÜRTEN, *Osmanlı madalyaları ve nişanları*】

第二にあげられる理由が、皇室外交にとどまることなく日本との間に条約を締結し外交関係を構築しようとしたことが指摘される。しかし、派遣前後の両国の外交姿勢、さらに派遣使節が条約締結のために具体的な活動を何もしていないことから、上記のように派遣使節は皇室儀礼の枠を越えるものではない。

このように、外交関係構築のためではなく皇室儀礼に過ぎない答礼使節派遣が、なぜこのように大規模になったのだろうか。その理由として、費用が軽減でき時間も短時間で済む郵船を利用することなく、多大な出費を必要とする自国軍艦を利用したことから自明のように、エルトゥール号派遣の主目的は、皇室儀礼を名目とした海軍士官学校卒業生の練習航海であることが指摘される。しかし、オスマン朝の関連文書資料を網羅的に^{しょうりょう}渉猟された小松香織氏の研究によれば、当時のオスマン朝には練習艦を派遣するだけの財政的余力がなく、また極東までの遠洋航海に耐えられない老朽艦であるエルトゥール号が選出されていることから、練習航海自体もあくまで名目上のものに過ぎないと指摘している。

それでは、エルトゥール号派遣の本来の目的は何であったのだろうか。前述の小松香織氏の研究において実証されるように、派遣の主目的は「パン・イスラーム主義宣伝」であるとするのが正鵠を得ている。19世紀末当時の国際情勢の中で、オスマン朝はイギリスを牽制する必要に迫られていた。そこでイギリスとロシアとの間でバランスをとりつつ、イギリスが展開していた反オスマン朝カリフ宣伝に反撃を加えるために、自国軍艦による示威行為を企画したのである。すなわち、皇室儀礼として日本訪問の名目を立て、むしろその途上に寄港するイギリス領であったインド亜大陸など各地において、そこに住まう数多くのイスラーム教徒(ムスリム)に対して様々な示威行為を展開することを主目的として、エルトゥール号を派遣したのである。

日本への派遣にあたって、海軍大臣ハサン・ヒュスニュ・パシャ(Hasan Hüsnü Paşa)の女婿であるオスマン・パシャ(Osman Paşa, 1858~1890年)が特使に任命された。特使オスマン・パシャは偶々オスマン朝始祖であるオスマン1世と同名であるが、オスマン(ウスマーン)という名前はイ

スラーム世界では広く流布している名前であり、オスマン朝スルタン一族とは全く血縁関係にない。彼の祖父で同名のオスマン・パシャは、露土戦争におけるシノプ（Sinop）海戦で武勇伝を残した人物であり、特使オスマン・パシャは海軍一族の末裔である。



写真 2-24 (左) 特使オスマン・パシャ、写真 2-25 (右) 艦長アリー・ベイ【出典：『土耳其國軍艦エルトグルル號』】

エルトゥールル号の乗組員として、艦長のアリー・ベイ（Ali Bey）中佐（出航に際し大佐に昇進）以下、600 名を超す人員が乗艦していたという。総員オスマン朝の人間である。後の遭難に際して問題となるのだが、イスタンブル出発の際の乗組員数については諸資料で一定しておらず、今日に至るまで諸説が入り乱れて確定していない。

エルトゥールル号の日本までの航路 エルトゥールル号の日程・航路は、以下のとおりにまとめられる（図 2-5）。

1889年7月14日	イスタンブル出発	11月15日	シンガポール着
7月27日	スエズ着	1890年3月22日	シンガポール発
	<事故を起こし航海中断>	4月26日	香港着
9月23日	スエズ発	5月 5日	香港発
10月 7日	アデン着	5月18日	福州発
10月10日	アデン発	5月22日	長崎着
10月20日	ボンベイ着	5月27日	長崎発
10月27日	ボンベイ発	5月30日	神戸着
11月 1日	コロンボ着	6月 5日	神戸発
11月 5日	コロンボ発	6月 7日	横浜着

日本到着までに予定を大きく遅らせて約 11 か月を要した。当初よりオスマン朝首脳部の間にも、老朽木造戦艦であるエルトゥールル号が日本までの遠洋航海に耐え得るかどうかの疑念が表明されていた。当時のオスマン朝海軍の窮状からいって、自国軍艦を遠く日本まで派遣するということが自体、実情を無視した行為であったといえる。実際、エルトゥールル号は破損事故や燃料の石炭補給問題など様々なトラブルに遭遇して、スエズとシンガポールにおいて予定外の長期停泊を強いられることとなった。

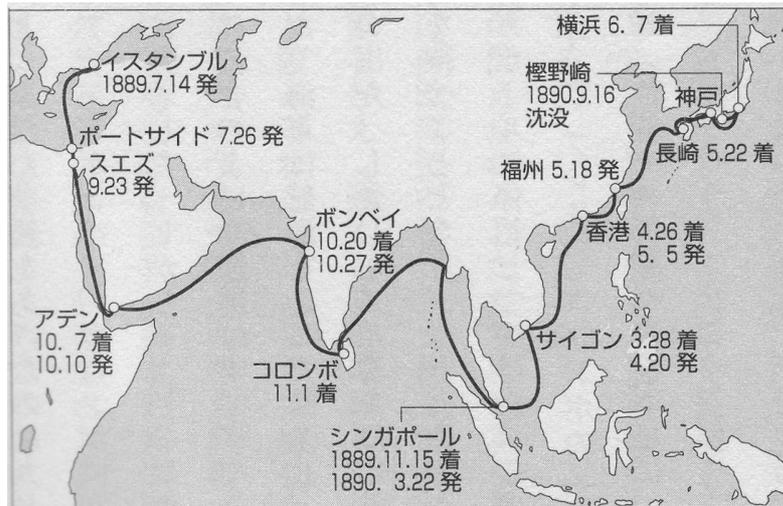


図 2-5 エルトゥールル号航路【出典：小松香織『オスマン帝国の海運と海軍』（ただし一部削除）】

日本までの途上、エルトゥールル号は日本到着以前にボンベイ・コロombo・シンガポールなど、イギリス領寄港地において地元のイスラーム教徒たちの大歓迎を受けた。派遣の主目的が前述のようにパン・イスラーム主義的宣伝活動であることを考えれば、彼らは課せられた使命を十分に果たしたうえで日本に到着したのである。

エルトゥールル号の日本滞在 エルトゥールル号が長い航海を経て横濱に到着してから約1週間後、6月13日夕刻18時30分に、派遣使節オスマン・パシャは明治天皇との謁見を果たし、スルタンからの親書ならび勲章を奉呈した。ここに今回のエルトゥールル号派遣任務は全うされた。

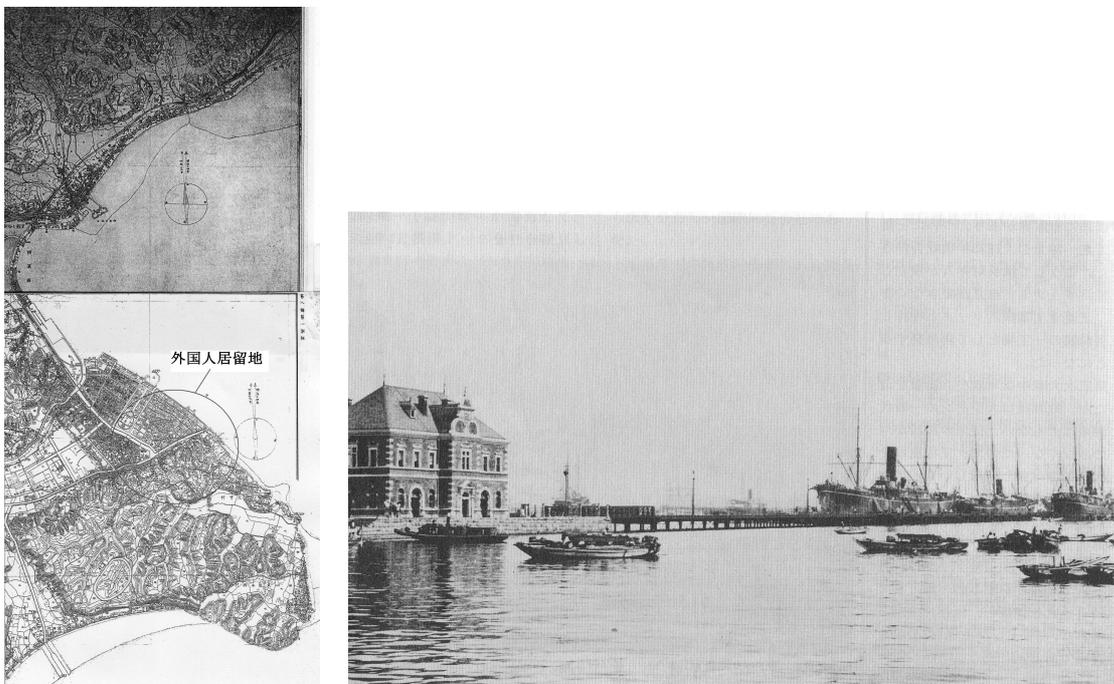


図 2-6 (左) 横濱周辺地図 (1881~82 (明治 14~15) 年)

写真 2-26 (右) 横濱大棧橋と横濱税関 (1890 (明治 23) 年)【出典：2-6『地図で見る百年前の日本』、2-26『横浜いま／むかし』】

日本側の接遇の記録は、外交史料館に保管される外務省文書のうち「^{トルコ}土^ル格特派使節「オスマン・パシヤ」来航の件」(第6門4類3号17)、及び宮内庁に保管される宮内省文書のうち『外賓接待録(二)式部職』(1890〈明治23〉年)に詳細に記されている。しかし、接遇以外の文書記録はほとんど存在せず、オスマン朝側の文書資料からも裏付けられるように、オスマン・パシヤとの間に外交関係構築のための外交交渉は何ら行われなかった。日本側にもオスマン朝側にも外交交渉の意図はなく、双方共に儀礼に終始したのが実情のようである。

これ以降、オスマン・パシヤ一行は在京の諸外国大使館との親善、短艇競漕などで日程を費やしていくこととなる。滞在中の出来事に関しては、ときに稀として日本の新聞に取り上げられることもあったもののその扱いは小さく、記事も短報扱いにとどまっていた。総合的に判断して、エルトゥールル号一行の滞在に関しては、必ずしも国を挙げての大歓迎というわけではなかったようである。実際、3か月以上に及ぶ滞在でありながら、その詳細については日本史研究において明らかにされていない。



写真2-27(左)井上馨、図2-7(右)『鹿鳴館貴婦人慈善会図』(揚洲周延:画、1885年)【出典:(左)『近世名士写真』、(右)小西四郎『錦絵幕末明治の歴史』第9巻】

当時の日本社会の外交における最大の関心事は、徳川時代にヨーロッパ諸国との間に締結された不平等条約の改正であった。不平等条約改正問題では、世論の批判を浴びた「鹿鳴館時代」(図2-7)の派手な井上馨(1836~1915年)(写真2-27)外務大臣が何の成果もあげずに更迭され、堅実な実務本位の青木周蔵(1844~1914年)外務大臣に代わったばかりであった。外交問題は華々しいものから実質本位へ移行していたのである。後述するように、青木外務大臣時代の外交政策においては財政負担をかけず、また直接的な国益を重視して、儀礼的な外交関係の拡大を望んでいなかった。

そうした外政上の状況に加えて、さらに内政上においても大問題の時期であった。前年の1889(明治22)年2月に大日本帝国憲法が公布され、来たる11月に召集される帝国議会をめぐって大騒動のさなかにあった(図2-8、9)。日本とイスラーム世界との外交関係上、イスラーム世界から本邦に初めて大挙して来日したエルトゥールル号一行であったが、当時の日本の政府・社会において、後世に喧伝されるような大きな注目・関心を集めることはほとんどなかったのである。

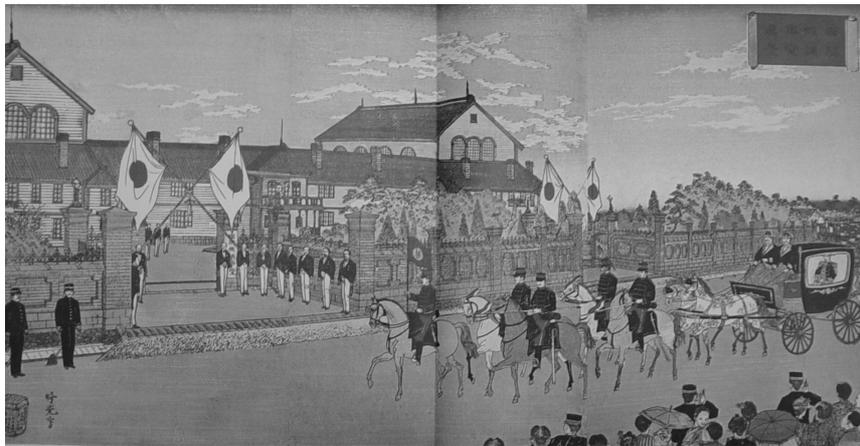


図2-8 (上)『憲法発布之図』(楊洲周延：画、1889〈明治22〉年)、
 図2-9 (下)『国開仮議事堂真景』(吟光：画、1890〈明治23〉年)
 【出典：小西四郎『錦絵幕末明治の歴史』第10巻】

エルトゥールル号とコレラ 鎖国政策が解かれた幕末以降の日本は、何度となくコレラ禍に襲われていた。エルトゥールル号が来日した1890(明治23)年においては、6月下旬に長崎港で突然発生したコレラが病勢猛烈で市内に蔓延し、九州から全国に伝播した。特に東京府と大阪府に被害が集中した。流行は翌年まで及び、統計によれば患者数4万6,016人、死者3万5,221人(致命率76.5%)を数えた。

東京では、7月下旬に京橋区に初めてコレラ患者が発見されている。時を同じくして7月19日午前7時、横浜外国人居留地警察署は横浜に停泊中であつたエルトゥールル号の士官の訪問を受け、前夜に乗員1名が軽症コレラで死亡したので、東京湾に水葬したい旨の通報を受けた。前日の18日、他の乗員ともども横浜(18日現在、横浜にはコレラ発症例は無かつた)に上陸した水兵アブドゥッラー(Abdullah)は菓子・ラムネの類を飲食して16時に帰艦した直後、コレラを発病し23時に死去した。直ちに横浜外国人居留地警察署から関係諸機関に連絡がなされ、海軍経由で10時35分発の電報でもって情報は宮内省まで到達した。日本側は消毒の必要性から死体の火葬と艦を長浦消毒所(消毒所とは現在でいうところの検疫所。1879(明治12)年7月設置。後に1895(明治28)年3月に横浜に移転し長浜検疫所となり、1938(昭和13)年に横浜検疫所と改称され、1952(昭和27)年

に横浜市中区に移転して現在に至る) 回航を勧めたものの、エルトゥールル号側は宗教上の理由から火葬を忌み嫌い水葬を挙行し、消毒所回航も拒否した。ところが翌 20 日 15 時にも、士官が上陸して 2 名の軽症コレラ患者が発生したとして検疫官の出張を要請してきた。直ちに検疫医らが乗船するが、5 名の患者が認められ、もはや艦内にコレラ蔓延の危険性が認められた。事態ここに至り、エルトゥールル号側も翌 21 日に長浦消毒所への回航に同意して、日本政府の費用負担でもって徹底した消毒が実施されることとなった。

21 日、艦が消毒所へ到着するまでに患者は 11 名に増加 (うち 1 名は死亡) していた。まず患者以外の乗組員 565 名を消毒所に上陸させ入浴させて徹底した消毒作業が開始された。その詳細は神奈川県庁によって記録され、『^{トルココレラ} 刺病消毒^{しょぶん}處分概要』としてまとめられて後に宮内省に提出され、今も『外資接待録(二)式部職』に収められている。概要内に不整合な記録があり、さらなる検証が必要であるが、コレラによる死者 12 名、肺結核による死者 1 名を数えた。これらの数字が正しいものならば、日本を出航する際には 563 名の乗員 (よって海難による死者は 494 名) であったと計算される。

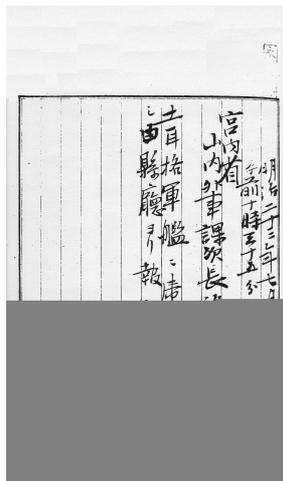


写真 2-28 (左) エルトゥールル号におけるコレラ発生第一報 (1890〈明治 23〉年 7 月 19 日 11 時 35 分発)、
図 2-10 (右) 横須賀近辺地図 (1882〈明治 15〉年) 【出典：2-28 『外資接待録(二)式部職』、2-10 『地図で見る百年前の日本』】



写真 2-29 (左) エルトゥールル号のコレラ状況を検分した東京衛生試験所所長の中浜東一郎 (1857~1937 年) 【出典：『中浜東一郎日記』第 1 巻】

写真 2-30 (右) 中浜によるエルトゥールル号のコレラ検分記事が掲載された『衛生新誌』27 号

第3節 エルトゥールル号の遭難

エルトゥールル号の帰還 1890 (明治23) 年9月15日 (14日発説は誤り)、エルトゥールル号は3か月以上に及ぶ日本滞在を終えて、イスタンブルに向けて横須賀の長浦消毒所を出航し帰途に就いた。次の寄港予定地は、往路と同じく神戸であった。

本来、エルトゥールル号はもっと早くに日本を出発する予定であった。しかし、前節で述べたように、船内にコレラが発生したことで、長浦消毒所に長期間の隔離を余儀なくされた。このため帰国予定が大幅に遅れ、前述のように日本の台風シーズンにあたる9月中旬に出発がずれ込んでしまったのである。一説には、日本側は台風の危険性を説いて引き止めたといわれるが、資料的に裏付けされておらず真偽は不明である。

エルトゥールル号が台風シーズンさなかにもかかわらず出発したのは、帰国を急ぐ必要があったためであろうと推測される。1889 (明治22) 年7月にオスマン朝本国を出発してから、1890 (明治23) 年5月に日本に到来するまでに老朽艦エルトゥールル号には何度となく問題が生じていた。そのため途上いくつかの寄港地において、長期停泊、船体の修理を繰り返して予定は大幅に遅れていた。この点を考慮して特使オスマン・パシャは、日本への到着を目前にしてシンガポールから本国海軍省に対して台風を避けての日本からの帰還に関する上申書を送っている。特使は極東地域における台風の危険性を十分に認識していたのである。しかし、6月11日付で発せられたこれに対する返答命令では、帰還日程・帰還費用について厳しい条件が付され、一刻も早い帰還が求められた。オスマン・パシャの願いは聞き入れられなかった。消毒所から解放されるやいなや本国への帰途についたエルトゥールル号は猶予なく先を急がなくてはならなかった。十分に台風の危険性を予測していながらも、折悪しく9月中旬という台風シーズンさなかに日本を出発せざるを得なかったことが不幸の始まりであった。

エルトゥールル号の遭難 南下するエルトゥールル号はまともに台風の暴風雨圏に突入していった。16日21時30分頃、エルトゥールル号は和歌山県の大島樫野崎にほど近い場所において座礁・沈没したのである。

その模様を、生存者の一人であるメフメト・アリー・ベイ (Mehmet Ali Bey) 少佐 (当時) は、後に駐イスタンブル日本大使館勤務の内藤智秀 (1886~1984 年) 氏に対して次のように語っている (一部旧漢字を常用漢字に改め、ルビを振る)。

「…その日天気晴朗であったが、十六日正午頃から風が変り夕方になると、その風力いよいよ猛烈になった。風は側面から吹きつけるので船の動揺烈しかった。夜になると風は正面から吹きよせ、帆の力を借りるエルトグロールは航行すこぶる困難となった。かつ波濤が猛威を振ふので主檣しゅしやう (注: メイン・マスト) がその根本から折られ、帆繩のみでは如何ともせん方なく、船は上下左右に烈しく揺れ、船中の釘はゆるんで、木片は吹き飛ばされた。その内に石炭庫内



図2-11 エルトゥールル号帰還航路

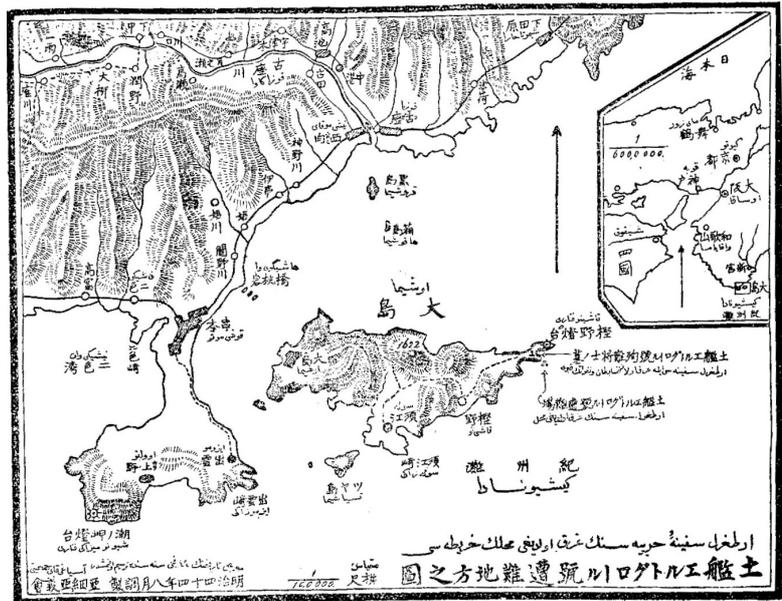


図2-12 大島周辺図

【出典：2-11 『トルコ其國軍艦エルトルグル号』、2-12 『大東』第4巻9号】

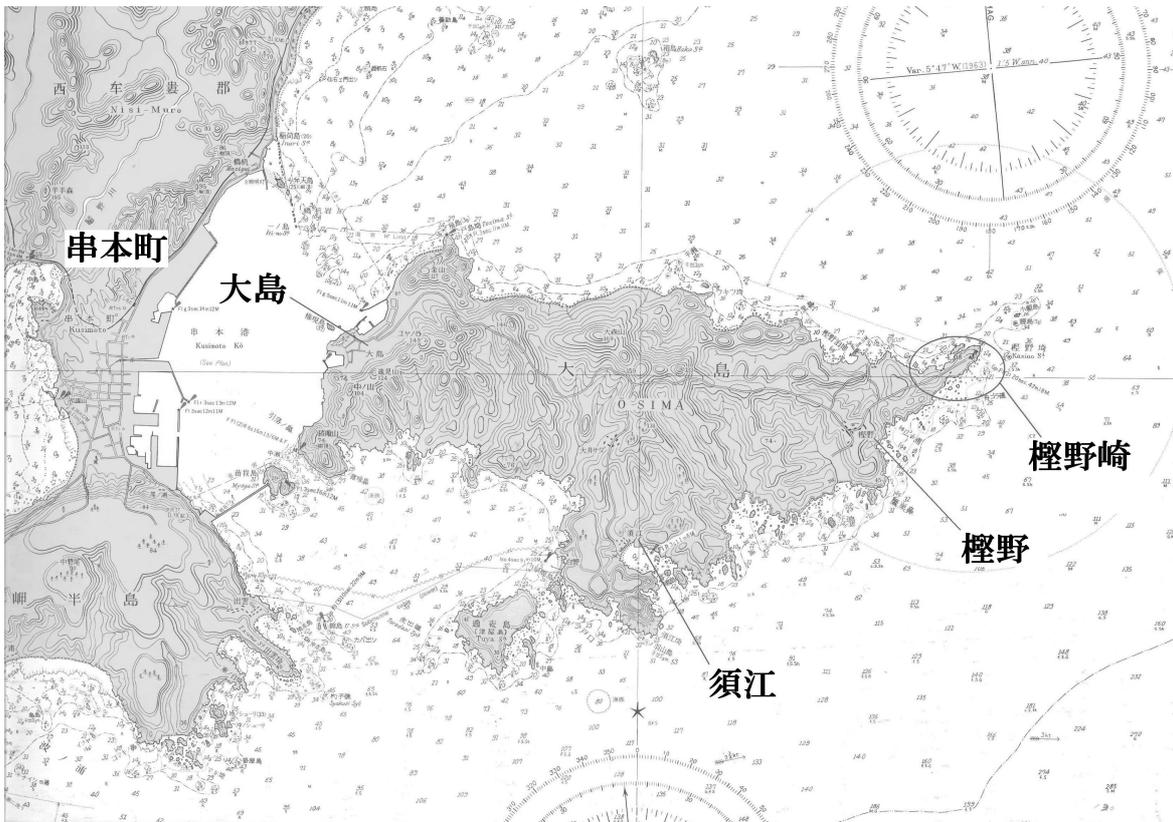


図2-13 大島周辺の海図 (1958〈昭和33〉年)【海難審判庁蔵 (ただし一部筆者加筆)】

へ浸水したので、勇敢な水兵等の努力も水泡に帰した。水兵等は太平洋上の暗夜の暴風雨と戦ひながら、片手にランプを持ちながら片手には鉄槌を以て応急の所置をしていたが、ランプは直ちに吹き消される有様で、その行動も自由ならず、将校等も水兵と共に縄を以て適応処置を取り、又石炭庫の水をポンプ及び鍋の類を以て掃出す事に努力した。

当時艦長及び乗組員一同から考へられた事は、避難の為め早く港に込入る事であった。然るに横浜へ帰航するか神戸に向ふかの二つに一つであるが、その当時の位置は丁度横浜と神戸の中間に位して両港共約同距離にあった。横浜へは永く滞在したので早く神戸に向ふ事に一決したが、風は益々烈しく船員は一片のパン一杯の水さへ取らずに働く内、大島の灯台を廻る事となったが、この地点において最も烈しい暴風雨に見舞はれ、全艦員の多大の努力も遂に酬いられず、船中の浸水は益々その量を増し遂には機関部を浸すに至った。十六日午後九時半当時あたかも右舷に当り大島の岬は蛇の如く水平線上に見え、この付近半哩沖迄暗礁の存するを知る一同は灯台の光を見守りながら、運転中止の機関を擁して暗礁に突き当てる船の運命を見守るのみであった。船員一同は狂人の如く不動なるあり、或は怨恨のあまり歯を喰ひしぼるものあり、あるいは又絶望の結果火をと叫ぶものもあって、ただ總べては最後の時を待つものゝ如くであった。

司令官オスマン・パシャ及びアリー・ベイは他の士官と共に甲板において平静に将卒を指揮しながら、風の静まるを待ちつゝあったが、船の動揺烈しい為めに左舷から右舷へ又左舷へ、そして舳先^{さん}から船尾までも転されるものさへあった。斯様にして一同は司令官以下の将士に信頼する能はざる内、船は大島の浅瀬の間にある人食い動物の歯の中へと突進し、恐るべき大爆音を耳にすると共に一同の口から異様な叫声が起り、この爆音と共に船の各部は散乱した」



写真 2-31 陸側から眺めた大島檜野崎「船甲羅」
【2003 年三沢委員撮影】

遭難現場 この証言にあらわれているように、エルトゥール号は北上する台風の暴風雨に突入して、16日午後到大なる困難に陥り、機関部が故障するに至って航行の自由を完全に失って、夜半21時30分頃に大島東端に位置する檜野崎灯台下に広がる「船甲羅」と呼ばれる岩礁に乗り上げて座礁した（前述した内藤氏が掲げる典拠不明であるがオスマン朝側の記録、また、和歌山県知事からの報告にも、エルトゥール号は檜野崎灯台東方2マイルの地点において、進退の自由を失ったと記される）。

奇しくもこの地点は、1886（明治19）年10月に同じく台風のために沈没して、日本人死者を出した「ノルマントン号事件」の現場である潮岬沖の地点から遠くはない。また「エルトゥール

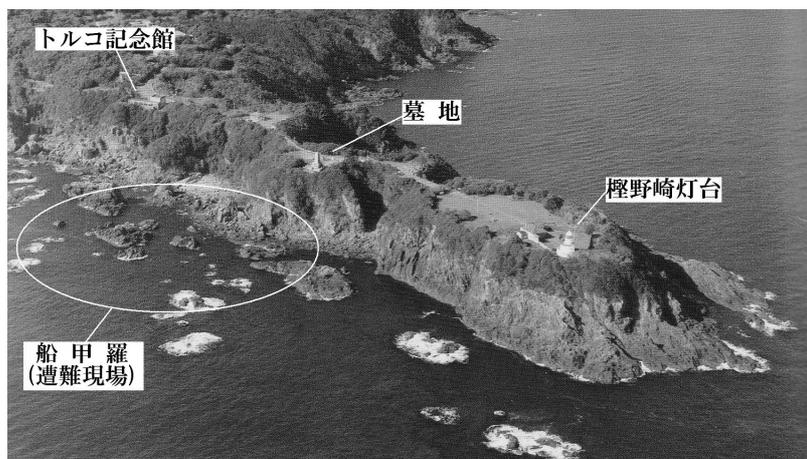


写真 2-32 1987（昭和 62）年に空撮された檜野崎（航空自衛隊蔵）
【出典：『トルコ軍艦エルトゥール号の遭難』（ただし一部加筆）】

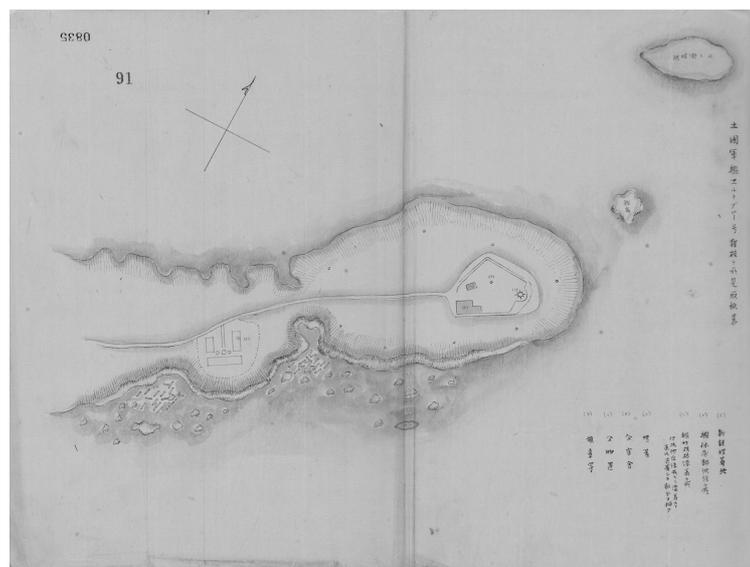


図 2-14 和歌山県知事から海軍省宛報告書に付せられた遭難現場図【出典：『海軍公文備考』】

ル号事件」より5か月前には、北東に位置する新宮町において、イギリス汽船カーナボンセーア号が浅洲に乗り上げている。いにしえから紀州灘は海上交通の要所であり、それゆえに海難多発地帯でもあった。幕末の開国以降、外国船が頻繁に来日するようになり、この付近での外国船海難も増えていったのである。

航行不能に陥ったエルトゥール号は、風に流されるままに灯台下西南方向に流されていった。この地点が地元民の間では海難多発箇所として知られていた「船甲羅」である。内藤氏は続けて、乗組員は屹立する巖石を見て危険を察知し、投錨したものの錨鎖を張ることに失敗し、船体が「船甲羅」の巖石に三度打ち付けられ、灯台の西南20～30間の地点で沈没したと記している。この地点でエルトゥール号は中央部から両断され、やがて沈没していったらしい。

付言するならば、同時代の資料又は後世の研究において、座礁の時間をめぐって混乱が生じている。それは生存者が座礁を「3時半」ないしは「4時」と証言していることに起因する。既に内藤氏がその著書で指摘するように、オスマン朝ではイスラーム世界一般に使われていた太陰暦に基づく「ヒジュラ暦」が用いられており、生存者が述べる「3時半」という時間はグレゴリウス暦でいう午後3時半ではなく、日没時を1日の始まりとするヒジュラ暦でいうところの「日没後3時間半後」であり、すなわち換算すればグレゴリウス暦の21時30分から22時までの頃とするのが妥当である。

座礁直後から沈没に至る時間はわずかであったという。やはり内藤氏は典拠不明ながら、生存者の一人であるエルトゥール号に同乗していた「三等イマーム職 (imâm-ı sınıf-ı sâlis)」(「イマーム」は礼拝の導師などイスラーム教の宗教指導者)のアリー・エフェンディ (Ali Efendi) が座礁から沈没に至るまでの様子を次のように語っているとして訳出している (一部旧漢字を常用漢字に改め、ルビを振る)。

「……私は当時船の甲板に居たが、最後の爆音を聞いた時、自分の室に降りやうとしたが、水はメイン・デッキ迄込入って来たので引き帰した。甲板上は落雷にあった時の様に、木片は四散し、上甲板だけが浸水をまぬかれて居たが、それも傾斜し、^{しゅう}檣 (注：マスト) も倒れて、船尾の後甲板上には多数の水兵が集合して居た。いよいよ船体が四散しやうとする時、早く陸に遊びつかうと努力して居た人々は、かえってその散乱せる木片の間にはさまってその目的を達し得ざる内、最後を遂げたものが多かった。私は自分の足もとにある甲板が浸水して立って居る事の出来なくなるまで運命を待つて動かなかつたが、いよいよ波に流され船から投げ出されたので傷付きながらも陸まで泳ぎついたのであった」

このように、前述のメフメト・アリー・ベイの証言と符合する部分が多い。特使のオスマン・パシャ、艦長のアリー・ベイをはじめとするエルトゥール号幕僚たちは懸命に事故を回避すべく行動したが、願いかなわず座礁・沈没に至ってしまった。乗員は士官・水夫を問わず、陸を目指して泳いだのであろう。その際に彼らの頼りは檜野崎灯台の灯明だけであったものと推測され

る。切り立った崖下に位置する「船甲羅」からは、檜野地区の集落を見渡すことができないからである。距離は短いとはいえ荒れ狂う海を泳ぎ着くなか多くの者は負傷するに至った。

災害規模 こうした証言からわかるように、エルトゥールル号は座礁の後、短時間のうちに機関部が爆発し、大破して沈没した。

正確な死者数は不明である。なぜなら、まず前述のようにイスタンブル出発時におけるエルトゥールル号の乗員数がオスマン朝の諸資料によってまちまちで確定できない。加えて前掲の神奈川県庁の報告により、乗員のうち 13 名がコレラと肺結核によって死亡していることが確認されるものの、それ以外にオスマン朝出国以来、赤痢による死亡例もあるようである。しかしながら前述のように、日本出国時において日本側が乗員数を正確に把握していたとする確たる資料は現在のところ見出されていない。それゆえに概数として約 500 名の人間が死亡し、後述のように 69 名しか助からなかったことが確認できるのみである。加えて生存者は全て自力で大島に上陸した者であり、災害発生後に海上・海岸において発見された者は皆無であった。



写真 2-33 遭難犠牲者記念のプレート（計 14 枚）（イスタンブル海事博物館蔵）【2004 年三沢委員撮影】

武蔵丸と頼信丸 「エルトゥールル号事件」の引き金となった暴風雨は、同時に二つの海難を引き起こしていた。15 日に下関を発って横浜に向けて航行中であった日本郵船所属の汽船である武蔵丸（1889〈明治 22〉年 12 月イギリスにて新造、1890〈明治 23〉年 3 月回着、2,714 トン）が、16 日の 17 時頃に土佐沖において沈没し、船員 1 名が救助されたが、デンマーク人船長フラーム以下乗組員 59 名が死亡した。また、14 日に兵庫を発って横浜に向けて航行中であった日本郵船所属の帆船である頼信丸（517 トン）が、17 日 0 時 30 分に阿波国伊島近海にて岩礁に接触・沈没し、7 名は救助されたが、大石篤敬船長以下 23 名の乗組員が死亡した。

明治期の海難史上における「エルトゥールル号事件」 第 1 章において述べたように、明治時代において、開国に伴い日本国内を航海する国内船舶数・外国船舶数の増加に伴って、海難件数も増えていく一方であった。

中央政府において、管船は 1881（明治 14）年 4 月に設立された農商務省が掌握し、次いで 1885（明治 18）年 12 月に設立された逓信省に移管された。中央政府は国内全般の海難を把握していたわけであるが、そのうち外国船海難として、1886（明治 19）年 10 月 19 日、和歌山県潮岬沖で沈没したイギリス汽船ノルマントン号の海難があげられることが多い。この一件を契機に日本社会

において、日本人乗客を見殺しにしたイギリス船長を無罪にしたイギリスに対してナショナリズムが燃え上がり、同時に海難に対する認識が高まったことは確かである。しかしながら災害規模としてみた場合、日本人死者25名、インド人・中国人乗員死者13名、合計38名の死者だけにとどまり、大災害と称されるほどのものとは必ずしも言い難い。

一方、「エルトゥール号事件」の場合、1890（明治23）年9月27日に『時事新報』2790号がその災害規模を解説するために、その時点までの過去14か年、すなわち1876～1889（明治9～22）年における国内の船舶遭難人表を掲載している（残念ながら、同紙上には海難件数についての資料は提示されていない）。典拠は示されていないが、所管官庁からみて逓信省ないしは内務省から統計を得たものと思われる。後述するように速報合戦のさなか、新聞編集の現場は混乱していたのか肝心の数字に誤植がみられるが、そうした誤植を補正したものが下記の表・グラフである（図2-15）。

『時事新報』も報じているように、過去14年間において「ノルマントン号事件」を含めて、「エルトゥール号事件」を凌ぐ規模の国内外の船舶の海難は起きておらず、いかに「エルトゥール号事件」が桁外れの海難であったことが確認される。

		汽船	帆船	日本形船	合計			汽船	帆船	日本形船	合計
1876年	死者	26	2	72	100	1883年	死者	2	16	92	110
	負傷者	3	4	11	18		負傷者	0	7	6	13
1877年	死者	0	49	261	310	1884年	死者	6	18	158	182
	負傷者	1	9	14	24		負傷者	3	2	25	30
1878年	死者	86	3	173	262	1885年	死者	5	21	70	96
	負傷者	0	0	5	5		負傷者	10	5	6	21
1879年	死者	0	39	46	85	1886年	死者	71	1	121	193
	負傷者	1	0	12	13		負傷者	1	2	12	15
1880年	死者	66	15	139	220	1887年	死者	0	12	77	89
	負傷者	23	0	6	29		負傷者	0	1	24	25
1881年	死者	1	10	150	161	1888年	死者	7	0	68	75
	負傷者	0	2	10	12		負傷者	14	0	8	22
1882年	死者	0	35	82	117	1889年	死者	0	41	73	114
	負傷者	0	6	17	23		負傷者	0	2	14	16
						合計	死者	270	262	1582	2114
							負傷者	56	40	170	266

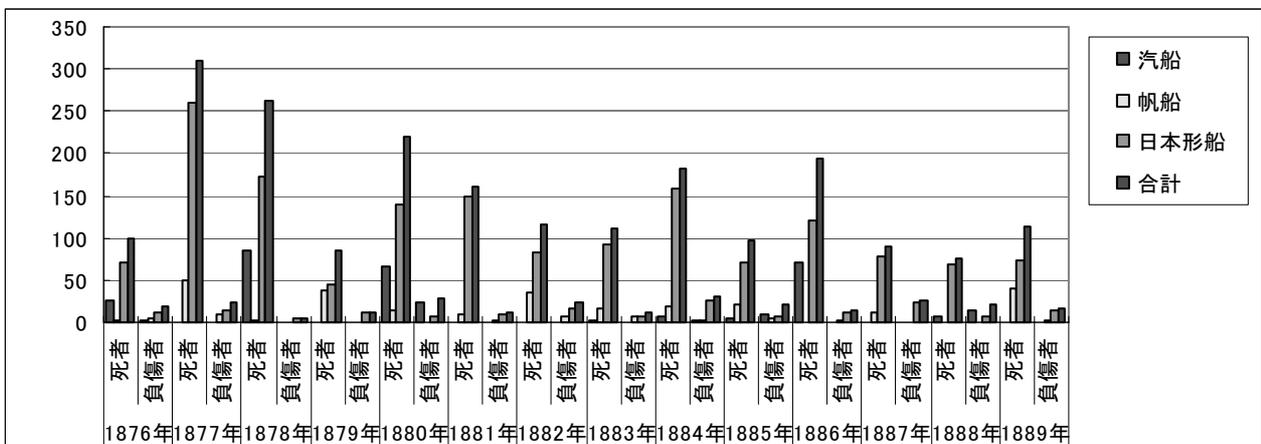


図2-15 1876～1889（明治9～22）年における海難犠牲者（単位：人）【出典：『時事新報』2790号（1890（明治23）年9月27日）をもとに三沢委員作成】

コラム 遭難当日の天気状況

エルトゥールル号の海難は、「台風」、「暴風雨」、または「強風濃霧」等の気象現象に遭遇して発生した、と各種文献にこれまでも記されている。ここでは、気象庁に保存されている天気図等の資料から、遭難当日の気象状況について概観する。

1890（明治23）年当時、既に国内の各地で気象観測が実施されていた。もちろん、観測の空間的・時間的密度は現在よりも粗いが、遭難現場である大島沖の近くとしては和歌山測候所（現在の和歌山地方気象台〈和歌山市〉、観測地点も同一）での観測が1879（明治12）年から行われている（観測要素：気圧、気温、湿度、降水量、風向・風速等）。この観測結果はその他の測候所の観測結果とともに中央気象台（現在の気象庁）へ通報され、1日3回作成される天気図及び天気予報の基礎資料となった。本コラムの記述は、これら和歌山測候所における観測結果及び中央気象台作成の天気図に基づくものである。

なお、今日では熱帯の海上で発生する低気圧を「熱帯低気圧」と呼び、このうち中心付近の最大風速がおおよそ17m/s以上になったものを「台風」と呼ぶ。一方、明治時代の観測体制では気象衛星は当然のこと海上での観測もなく、気圧配置を含む天気図は極めて限られた情報量の中で作成されている。このため、今回取り上げる現象が「台風か熱帯低気圧か」、またその強さなど、定量的な考察を必要とする判断は困難であるが、記述を簡便にするため以下では「台風」と称することとする。

天気図は、毎日午前6時、午後2時そして午後9時時点の観測結果に基づいて作成されている。これによれば、9月16日午後2時の天気図において、気圧の低い部分が四国南岸にみられる。天気図に記載されている注釈には、「気圧は下がり、特に四国沖で顕著。風向は西日本で北東の風、東日本は南東の風で温暖である。新潟では気温が33℃となっている」とあり、台風が四国沖にあると仮定すると、これら気象現象と矛盾しない。

16日午後9時の天気図（写真2-34）では、四国沖の気圧低下がさらに進んでいる。また、その周囲での風速の強まりもみられ、台風が接近していると推定できる。注釈には、「低気圧が紀伊水道の沖にある。西日本は北の風、東日本は東または南東の風が吹いている」とあり、当時も低気圧として解析したことがわかる。ここで、16日午後4時25分、房総半島から四国までを対象として暴風警報が発表されていることも付記しておく。

17日午前6時の天気図では、気圧配置及び風向・風速を考慮すると、台風は四国を通過して中国地方にあるものと推定される。当時の観測では、広島の高気圧が最も低くなっているが、観測点がまばらであることやこの時間の前後の台風推定位置から推測すると、台風は広島と大阪の間に位置しているとみられる。その後、17日午後2時の天気図によれば、台風は日本海に抜けたものとみられる。

また、和歌山測候所における9月15日から17日までの1時間ごとの観測値のうち、気圧、風速、気温、降水量についてグラフにしたものが図2-16である。これによれば、気圧が16日昼過ぎから急降下し、16日深夜をピークに上昇に転じていること、風速が同様に16日深夜にかけて強まっていることなどから、台風が和歌山県に最も接近したのは16日深夜であったと推定される。また、風向の変化は、台風が中心が西を北上するときの特性である時計回りを示していることから、上述した台風の位置及び進路をとったことが裏付けられる。

以上のことから、エルトゥールル号が航行不能に陥った16日21時30分頃は、台風と推定される低気圧が和歌山県に最接近した時間帯に近いといえる。また、この台風は、日本の南海上から北上、四国または紀伊水道付近を通過し、中国地方から日本海へ抜ける進路を経たことも推測される。

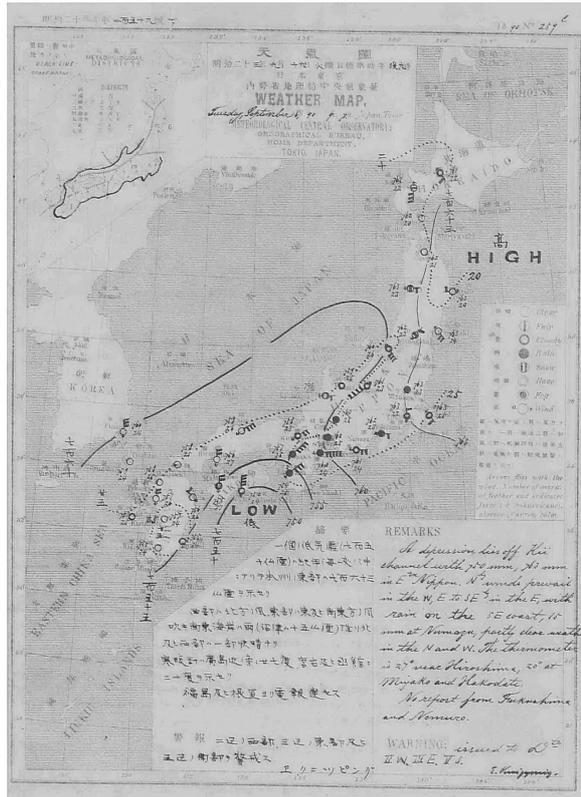


写真 2-34 1890 (明治 23) 年 9 月 16 日午後 9 時の天気図【提供：気象庁】

和歌山測候所における気象観測

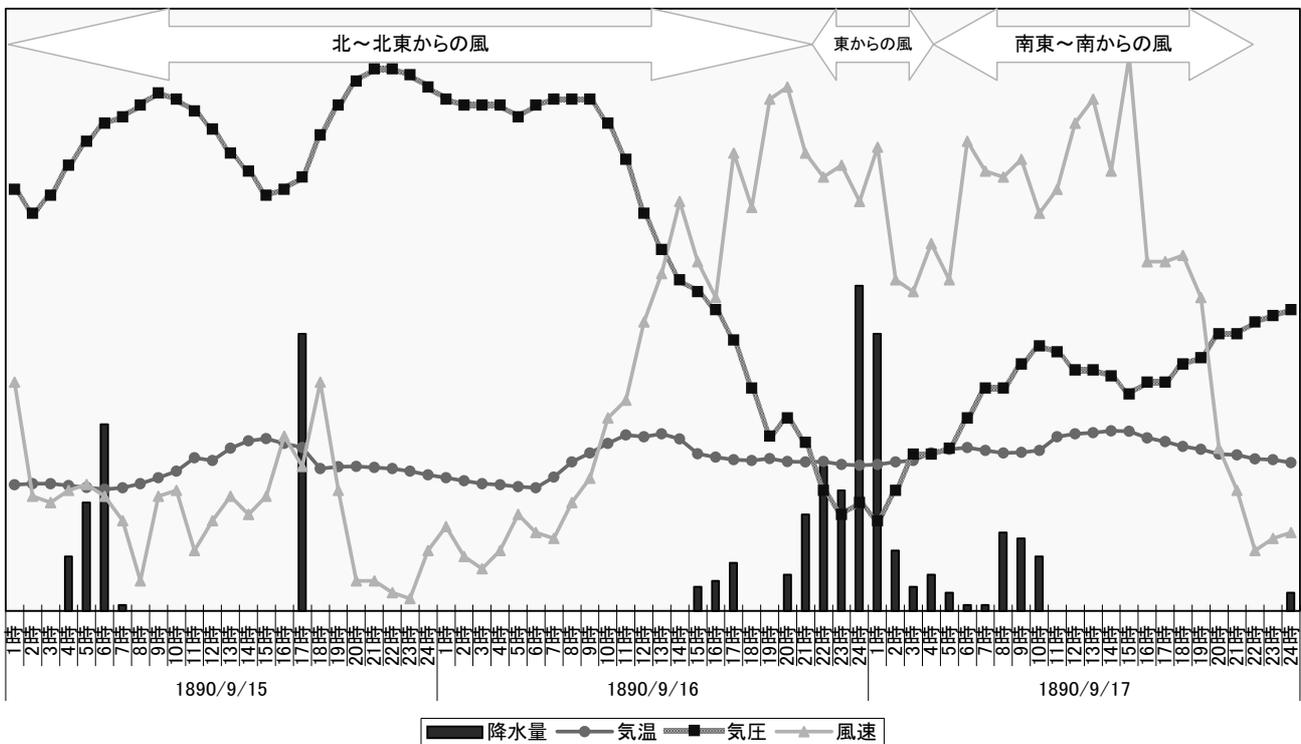


図 2-16 和歌山測候所における 9 月 15 日から 17 日までの 1 時間ごとの観測値【気象庁資料をもとに作成】

第4節 事故現場における救済措置

檜野崎灯台職員による救済活動 生存者の記述にも示されているように、エルトゥールル号が遭難した檜野崎には灯台が設置されていた。第1章で述べた、イギリス人技師のブラントンによって建設されたもので、1869(明治2)年に着工され、1870年7月8日(明治3年6月10日)に開設・点灯された。本州最古の石造り灯台である。現在の灯台は改築された2代目である。

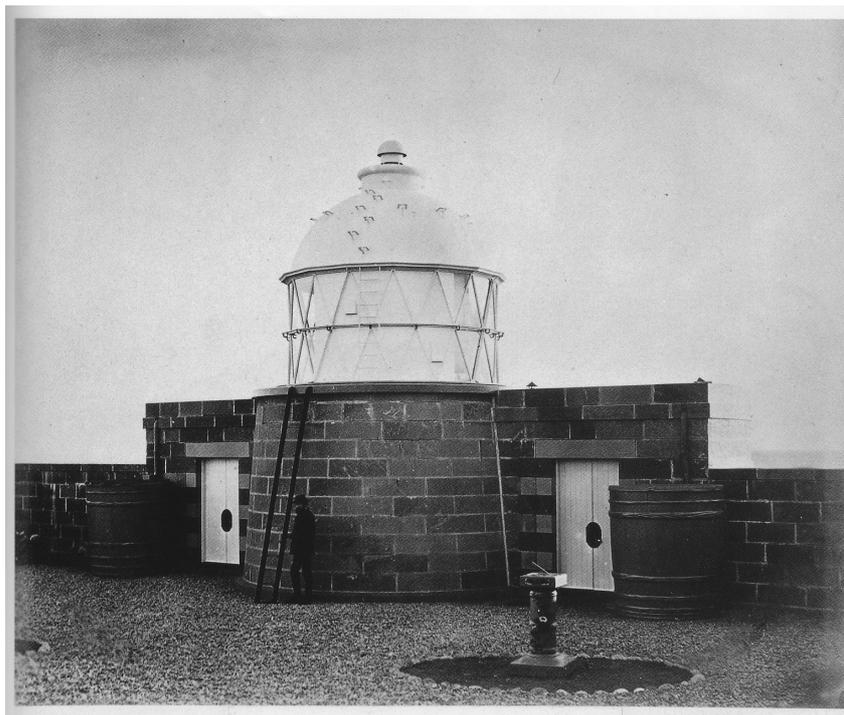


写真2-35 初代の檜野崎灯台(建設当時)【出典：『鹿鳴館秘蔵写真帖』】

エルトゥールル号の生存者たちがまずもって目指したのは、事故現場にほぼ近い檜野崎灯台であった。

それゆえ、エルトゥールル号遭難の事実を真っ先に知ったのは、檜野崎灯台に勤務していた2名の職員、乃美権之丞と瀧澤正浄であった。両名は逓信省管轄下の雇員として、灯台運営全般業務の傍ら、『檜野崎灯台日誌』なる日誌を記載していた。今日、この日誌の所在は残念ながら未確認となっているが、戦前に同日記を閲覧した外務省の内藤氏は、その著書にエルトゥールル号遭難当日の16日から21日までの部分を転載している。以下は、16日と17日の記述である(一部旧漢字を常用漢字に改め、難読語にはルビを振った)。

「九月十六日(大風雨)

- 一、本日午後十時十五分乃美権之丞当直中外国人一名肌体血染れにて入来りよりこれ速に瀧澤正浄方へ笛声を以て通知せしに同名直に灯台へ出頭外人に面会尋問せしところ土

土耳其国と申事のみ弁じてその他は言語不通故少しも不弁ただ船体沈没の手真似をするのみ然らば何か手当を致さんとせし折柄また同国人九名来台その様を見れば何れも肌体血染し都合拾名臨時手伝住室において薬用及包帯等の手当をなしそれより早速小使をして用弁方齋藤半之右衛門（注：大島村檜野地区の区長）方へ通報せり

九月十七日

- 一、午前五時五十分より七時三十分の間に土耳其人五十三名来台此内重傷者六名無難とも覚しき者八名程あり其他各軽傷者にてありき夫々薬用包帯及食事等の手当せり
 - 一、土艦乗組六十三名の内極軽傷にして一人歩行なせる者二十五人本日午前九時四十分檜野村大龍寺に転宿致させたり同時檜野村の医師小林建齋なる者来台及用弁方また同じ
 - 一、正午時二十分大島村医師伊達（注：一郎）、松下（注：秀）の二名着台都合三名の医師を以て治療法に着手せり
 - 一、四等艦長及祈祷者者並楽隊長其外二三名の土人列席に於て四等艦長なる者に本艦エルトロール号難破沈没の際当灯台明を認めたるか否やを尋問せしところ正に認めたる旨英語を以て答弁せり
 - 一、午後一時大島村長（注：沖周）並に書記三名到着す
 - 一、土国負傷者三十八人本日午後五時五十分迄にかごあるいは戸板の類に載せて当村落へ転送せり
 - 一、昨夜より本日に到る土国負傷者に付て資用したる物品左記の如し
 - 一、豚脂十四個
 - 一、単膏十三個
 - 一、ガーゼ八個
 - 一、リント六個
 - 一、硼酸一個
 - 一、包帯三本
 - 一、包帯三角四枚
 - 一、シーツ七枚
 - 一、寝台掛一枚
- 以上九品官物
- 一、晒木綿二反ト二丈
 - 一、白米
 - 一、薪
 - 一、半紙
- 以上私物
- 一、右の外乃美、瀧澤の両名より施與したる物品数種あり
 - 一、土艦乗組負傷者本台に到着六十三名檜野浦へ到着六人都合六十九名」

明治期の日本の防災体制を考慮する際に、各地に設けられた灯台は極めて重要な役割を果たしているものと思われる。灯台がその業務の中心である海上交通安全に努める一方で、このような詳細な日誌を遺していたことは注目に値する。この場合の記述は突発的な海難に対する特異な記述であり、日常時においてどういった記述がなされていたのかは残念ながら不明である。しかしながら、灯台が単なる防災施設ではなく、こうした記録機能を持ち合わせていたことは興味深い。灯台日誌は当時作成されていた天気図ともども第一級の「災害教訓資料」であるといえよう。

ここに記されるように、エルトゥール号の座礁・沈没後、乗員は自力で大島を目指して暴風雨の中を泳ぎ上陸して、檜野崎灯台に助けを求めたのであった。ここに示される 22 時 15 分に最

初に到来した生存者の名前は記されていないが、乃美・瀧澤両職員が外国人であることに何ら臆することなく、彼から事情を聞き取りながら手当をしている。こうした灯台職員の職務態度は注目に値する。ここからわかるように、2年前の「ノルマントン号事件」の記憶が十分に生かされているにせよ、檜野崎灯台においては整然と灯台職員2名が交代で昼夜の職務につき、海難の防止と事後対策を当然の職務としているのである。明治期において灯台が防災施設として十分に機能していたことを示すものである。さて、両名が最初の生存者に対する救護手当をする間にさらに9名の生存者が合流して、16日の晩に合計10名が灯台に収容された。

興味深いのは両名が救護をしながらも、自らが雇員であることを忘れることがなかった点である。日誌の記述に示されるように、救護に用いた物品を支給された官品と私物とを明確に分けて記録していることは、支給官品に薬品・包帯をはじめとして救護用品が備えられていたこと、負傷者の救護が灯台に勤務する者の職務としての意識があったことを教えてくれる。

さて、両名は救急措置の一方で、灯台あるいは灯台付設の官舎に務める「小使い」を派遣して、大島村檜野地区の区長である齋藤半之右衛門に事態を急報した。これにより救済措置は次節に詳述するように、村役場・郡役所・県庁によって構成される階層的な地方行政に委ねられることとなった。



写真 2-36 檜野崎灯台と遭難現場【2004年三沢委員撮影】

第5節 中央・地方行政の状況

中央政府の状況 1885（明治18）年に太政官制が廃止されて、首班である内閣総理大臣（首相）と各省長官を兼務する9名の国務大臣からなる内閣制が発足した。また1889（明治22）年には内閣官制が制定されて、当初に比べて首相の権限が制限され、国務大臣平等輔弼主義が持ち込まれることとなった。

さらに内閣制の発足に伴い、従来の宮内卿に代わって宮内大臣が設けられたが、宮中・府中の別の原則により、宮内大臣は内閣に属することがなかった。したがって、宮内省・宮内大臣は直接に天皇の意向を受けて行動することを本位とし、内閣と連絡・連携をとりながらもその行動は内閣の政策と必ずしも一致するわけではなかった。

「エルトゥール号事件」当時の内閣の構成は、以下のとおりである。前年の1889（明治22）年12月24日に山縣有朋（1838～1922年）を首班として成立した内閣である。

* 内閣総理大臣	山縣有朋
* 外務大臣	青木周蔵
* 内務大臣	西郷従道（1890〈明治23〉年5月17日就任。当初は山縣が兼務）
* 大蔵大臣	松方止義 <small>まさよし</small>
* 陸軍大臣	大山 巖
* 海軍大臣	樺山資紀（1890〈明治23〉年5月17日就任。当初は西郷従道）
* 司法大臣	山田顯義 <small>あきよし</small>
* 文部大臣	芳川顯正 <small>あきまさ</small> （1890〈明治23〉年5月17日就任。当初は榎本武揚）
* 農商務大臣	陸奥宗光（1890〈明治23〉年5月17日就任。当初は岩村通俊）
* 逓信大臣	後藤象二郎

ちなみに

* 宮内大臣	土方久元（1887〈明治20〉年9月16日～1898〈明治31〉年2月8日在職）
* 侍従長	徳大寺実則
* 内閣書記官長	周布公平（1889〈明治22〉年12月26日就任）
* 法制局長官	井上 毅

地方行政の全体状況 「エルトゥール号事件」に際しての地方行政による救済措置などの初期対応を理解するためには、1871（明治4）年7月の廃藩置県に始まる一連の地方行政機構の整備過程を理解しておく必要がある。廃藩置県により従来の藩が廃止され、11月までに全国は3府



①山縣有朋
(1838～1922年)



②青木周蔵
(1844～1914年)



③西郷従道
(1843～1902年)



④松方正義
(1835～1924年)



⑤大山 巖
(1842～1916年)



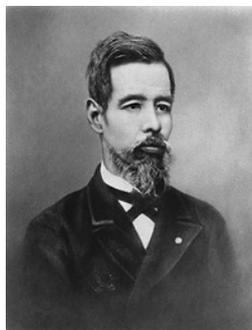
⑥樺山資紀
(1837～1922年)



⑦山田顯義
(1844～1892年)



⑧芳川顯正
(1841～1920年)



⑨陸奥宗光
(1844～1897年)



⑩後藤象二郎
(1838～1897年)



⑪土方久元
(1833～1918年)



⑫徳大寺実則
(1839～1919年)

写真2-37 山縣内閣の閣僚たちと宮内大臣・侍従長【出典：①～⑥、⑨～⑩『近世名士写真』（再録：国立国会図書館ホームページ「近代日本人の肖像」）、⑧『国史大辞典』、⑪・⑫『皇族・華族古写真帖』】

72 県に区分されることとなった。さらに同年 10 月に府県官制、11 月に県治条例が制定されて新しい地方行政体制が発足した。府・県には知事または権知事が置かれたが、直後の 11 月には名称が県令・権令と改められた。この後県治条例は 1875 (明治 8) 年に府県職制、1878 (明治 11) 年に府県官職制へと整備されていく。

廃藩置県を遡る 1871 (明治 4) 年 4 月に戸籍法が制定され、戸籍事務施行のために全国に区制が敷かれ、これにかかわる戸長・副戸長が設けられた。しかるに戸長・副戸長が一般行政事務をも取り扱うようになり、町村と区との間に混乱が生じた。このため、翌 1872 (明治 5) 年に調整が図られ、多くの府・県の下に大小区制 (大区小区制) が導入され、府・県の下に数個の大区、大区の下に小区が置かれ、小区が数町村を包括することとなった。大区には区長、小区には戸長、町村には戸長の部下として副戸長などが置かれた。

1873 (明治 6) 年に、中央政府において内務省が設置され、翌 1874 (明治 7) 年より省務取扱を開始した。1885 (明治 18) 年に内閣制度開始に先立ち、内務省の事務所轄に県治が明文化されて取り込まれた。以後、内務省は 1947 (昭和 22) 年に至るまで、地方行政の主管官庁となった。

1878 (明治 11) 年 7 月に太政官布告 22 号として郡区町村編制法が公布され、翌 1879 (明治 12) 年に施行された。これにより大区・小区が消滅し、代わって旧来の地理的区分である郡が行政区分として浮上し、町村の役割も活性化した。郡には郡長、町村には戸長が置かれた。郡長は官選、すなわち国の官吏であり、県令の下で法律命令を郡区内に施行する任を負った。同じく 1878 (明治 11) 年には府県会規則が公布され、これに基づき 1879 (明治 12) 年に府県会が開設された。

その後、1886 (明治 19) 年 7 月、地方官官制が公布され、これにより地方を府と県とに大別し、府・県の下に郡・区を置き、従来の知事 (府)、令 (県) の別を廃して、各府・県に知事一人 (勅任又は奏任)、書記官二人 (奏任)、属以下を置くこととなった。この地方官制の第 2 条に知事の職掌が次のように定められた。

「内務大臣ノ指揮監督ニ属シ各省ノ主務ニ就テハ各省大臣ノ指揮監督ヲ承ケ法律命令ヲ執行シ部内ノ行政及警察ノ事務ヲ總理ス」

ここで注目すべきは、知事が内務大臣の指揮監督下に属すること、各省の主務については各省大臣の指揮監督を受けると規定されていることである。知事は官選知事として、以前の県令と同じ性格を有するものである。府・県さらにその下に位置する郡とは、本来は国の行政区画であり、これを管轄する知事・郡長は国の官吏なのである。知事は官選知事として、いわば中央政府の地方における出先機関の長であった。その一方で、1883 (明治 16) 年頃より、中央政府内において地方自治制の立案作業が本格化し、1888 (明治 21) 年 4 月に市制町村制 (市町村制) が公布され、翌 1889 (明治 22) 年に施行された。遅れて 1890 (明治 23) 年 5 月に府県制・郡制が公布された。しかしながら府県制・郡制の施行は府・県によってまちまちで、1899 (明治 32) 年に新しい府県制・郡制が施行されてこれに代わった。郡制は 1925 (大正 14) 年 6 月の廃止まで存続した。

徳富蘇峰の著した評伝によれば、山縣内閣総理大臣は地方行政の面目を刷新すべく心を砕いていたという。そのために 1890 (明治 23) 年 2 月 13 日に、内務大臣の資格を以って地方長官を召集し、市制町村制 (市町村制) の実施に際して、地方官の監督啓導の責務を説いた。

このように「エルトゥールル号事件」勃発前において、地方行政は、内務省に直轄する国の出

先機関である県庁・郡役所、そして地方自治体として地元密着の市町村役場という階層的状況にあり、その新しい連携形態が模索されている最中であつたのである。しかし、上記のようにその関係は必ずしも全国統一的な状況にはなかつた。そこで、次に「エルトゥール号事件」に關与し、救済活動を展開することとなつた和歌山県と兵庫県におけるその状況を具体的に整理する。

和歌山県の地方行政状況 1871(明治4)年7月の廢藩置縣に伴い、現在の和歌山県にはほぼ該當する地域である、和歌山藩・田辺藩・新宮藩は、和歌山県・田辺県・新宮県となつたうえで、縣治條例に基づいて同年11月22日に田辺県・新宮県とが廢され、和歌山県に統合された。こうして和歌山県としての地方行政機構の整備が開始された。新たに誕生した和歌山県は縣領域が廣大になつたために、県内5か所に出庁が設けられた。ただし、翌1872(明治5)年には出庁は出張所と改稱され、場所も南部と古座浦の2か所とされた。

和歌山県での大小区制の導入 1872(明治5)年に全国的に大小区制(大区小区制)が施行されると、和歌山県は縣下に7つの大区を設け、各大区を小区に分けて、計51小区から構成されることとなつた。大区に大区長を置かず、小区に区役所(1874〈明治7〉年9月に区會議所と改稱)を設けて区長と戸長とを置き、一村から数村に副戸長を置いた。1875(明治8)年1月に定められた全4款からなる(区)會議所事務取扱制限において、第2款に、

「…一、外国人上陸及通行のこと 但御国内通行免狀所持有無を検すべし…
…一、大小船解船破船届のこと」

という条項が定められており、和歌山県庁が早い段階から外国人上陸、海難に關して行政機構内の連絡網を整備することに心がけていたことをうかがわせる。後の「エルトゥール号事件」にかかわる区域としては、14の小区で構成される第7大区(地理区分でいう牟婁郡)である。この時点において、大島は村ではなく、大島浦、須江浦、檜野浦と稱されていて、第7大区において独立した小区を形成していない。恐らく大島は第7小区(地理区分でいう古座組)に帰属していたのであろう。大島浦と串本浦とは対岸の位置關係にあつたが、明治以前より港の規模としては串本浦よりも古座浦のほうが大きかつた。それゆえ大島は古座浦との結びつきから第7小区、第7大区に帰属していたのである。続く1873(明治6)年1月に、南部と古座浦の出張所が廢止され、新宮、田辺、周參見の3か所に在勤所が設けられた(周參見在勤所は同年12月に閉鎖)。これらの在勤所のうち新宮在勤所に対し、1875(明治8)年9月に和歌山県の神山郡廉縣令が發した権限において

「一、大難破船及水火災に關する事」

とはつきりと明記されており、和歌山県庁が県庁所在地より遠方の牟婁郡における災害対応に早くから気を配っていたことがうかがえる。それでも在勤所は十分に機能しなかつたので、翌1876

(明治9年)6月に廃止され、代わって新たに機能・規模を拡充した県支庁が田辺に設けられた。同じく1873(明治6)年3月に従来の戸長を副区長、副戸長を戸長と名称が変更されることとなった。これに続いて翌1874(明治7)年11月には大区長(ただし経費の都合上、当分の間は欠員扱い)、小区長、戸長を置くことを定めた。その際、区長・戸長は人民が公選のうえ、県令が任命するとされたが、同年11月に県令による特別任命に改められ、1876(明治9)年に再び人民の選挙のうえ、県令が任命するように戻された。区長・戸長は待遇としては官吏に準ずるものとされた。

和歌山県での浦役場の設置 こうして区長・戸長を中心とする地方行政機構の整備が進む中、1876(明治9)年12月に中央政府の太政官第117号達により、和歌山県内26か所に浦役場が設置され、区長、戸長、副戸長が事務を管轄し、漂泊船に関する庶務、難破船の取扱いの任を扱うこととなった。第7大区(地理区分でいう牟婁郡)では、大島浦、古座浦、勝浦村、新宮町、三輪崎浦など12か所に設けられた。1889(明治22)年に市制町村制が施行されるに伴って浦役場は廃止された。和歌山県に浦役場が設置されていた期間における外国船難破は、1883(明治16)年4月に新宮町にて浅洲に乗り上げたイギリス汽船カーナボンセーア号、1886(明治19)年10月に潮岬^{しおのみさき}で難破沈没したイギリス汽船「ノルマントン号事件」の2件である。したがって、「エルトゥール号事件」は浦役場廃止直後に勃発した外国船海難であり、担当は大島浦役場を引き継いで新設された大島村役場が関与することとなるのである。

和歌山県での郡区町村制の導入 1878(明治11)年7月に郡区町村編制法が公布されると、翌1879(明治12)年1月20日に和歌山県は県達を以って、大区を廃して郡を置き、小区を廃して各町村あるいは数村に戸長を置くこととした。その際に第7大区が広範であったことから、これを東西に分ち、東牟婁郡と西牟婁郡とに二分した。

東牟婁郡は24町165村6浦を擁して、それらを47の戸長役場にて分割掌握させ、新宮に郡役所を構えた。同年同月に府県職制並事務小程も太政官達第32号にて通達され、県令の下に大小書記官を置き、郡には郡長・郡書記を置くことが定められた。東牟婁郡において郡役所設立に際する初代の郡長は吉田貢であり、後の「エルトゥール号事件」に際して活躍した赤城維羊(1888〈明治21〉年11月18日～1891〈明治24〉年4月27日在職)は第3代郡長にあたる。一方、西牟婁郡は13町127村13浦を擁して、それらを58の戸長役場にて分割掌握させて、田辺に郡役所を構えた。初代郡長は大江秋濤であり、これを継いだ2代目郡長の秋山徳隣(1882〈明治15〉年8月～1899〈明治32〉年8月在職)の時代に「エルトゥール号事件」が勃発している。

1883(明治16)年に、神山郡廉に代わって、松本鼎が県令(後の1886〈明治19〉年7月に発せられた勅令54号によって地方官官制が整備されて、県令の名称が知事に改められる)に就いた。前述のように、戸長は人民公選のうえで県令が任命していたが、この頃より人民の政治思想が幼稚で地方行政に混乱を来たすことが増え、1884(明治17)年7月以降、中央政府は中央集権策をとり、再び官選戸長に戻された。和歌山県もこれに倣った。この際に東牟婁郡では、1886(明治19)年に新宮横町外23か町村を統合して、新たに新宮町に統合し、さらに三輪崎村、佐野村、木ノ川村、宇久井村、高津気村の5か村を一つに統合して戸長役場を設けた。新たに三輪崎村外4か村戸長

に就任した田原齋二は、1887（明治20）年頃に退職し、その後任には沖^{あまね}周が就任して、1889（明治22）年の市制町村制（市町村制）実施までその任にあった。その後に「エルトゥール号事件」に際して、大島村長として大活躍することとなる沖^{あまね}周が初めて地方行政に関与するのは、この戸長就任からである。

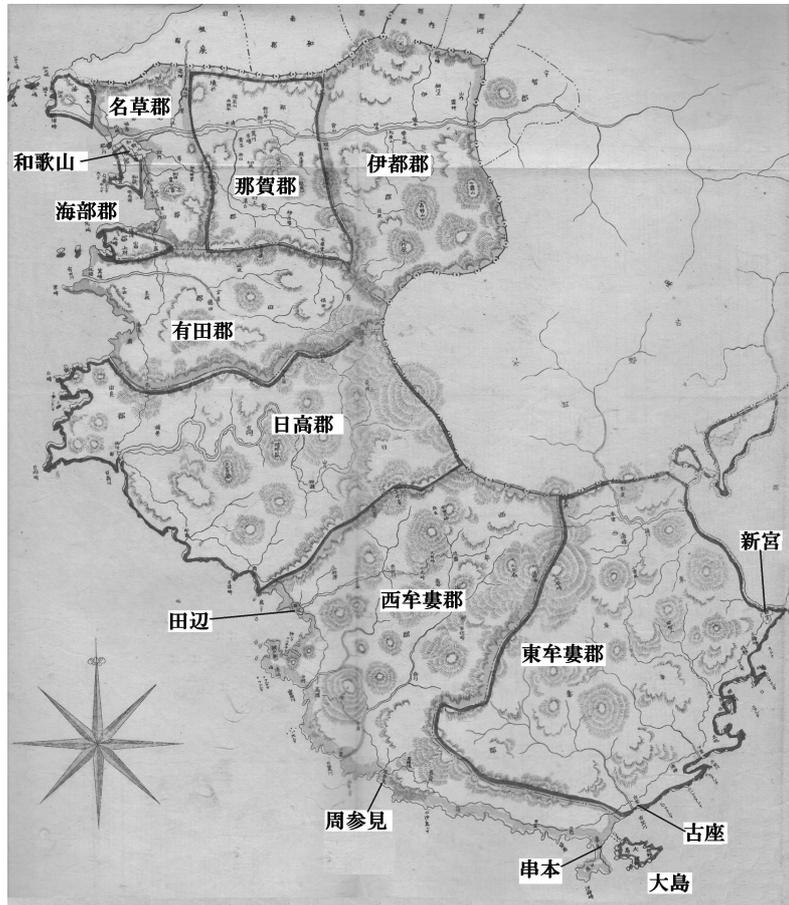


図2-17 和歌山県の行政区分図（1888〈明治21〉年）【出典：『和歌山縣管内地誌略』（ただし一部加筆）】

和歌山県での市町村制の導入 1888（明治21）年4月に市制町村制が公布されると、1889（明治22）年2月22日に県令第15号を以って、県内各郡の市町村を分合改称させた。和歌山県では大きな改革となった。東牟婁^{むろ}郡は、171町村を併合して1町30か村とした。そして市制町村制の施行に伴い、戸長を廃して町村長を選挙で選ぶこととし、戸長役場を廃して31の町村役場を設けた。一方、西牟婁^{むろ}郡は13町127村13浦を併合して2町40村とした。こうして市町村は、府県や郡と違って中央政府の地方出先機関ではなく、地方自治体としての性格を有するようになったのである。

この際に東牟婁郡では大島浦、須江浦、檜野浦の大島を形成する3浦が併合されて大島村とされ、大島村役場が大島地区に新設された。残念ながら公文書が残っていないが、それまでに東牟婁郡の北部に位置する三輪崎村外4か村戸長であった沖^{あまね}周は、この戸長・戸長役場の統廃合に際して、生地である大島村に初代村長として選任されたものと推測される。そうして就任後1年半足らずして沖村長は「エルトゥール号事件」に遭遇することとなった。しかし、新任村長と

はいえ、既に戸長として行政経験を積み、外国船難破についても 1886 (明治 19) 年 10 月の「ノルマントン号事件」に直接関与し、前任地の三輪崎村において 1890 (明治 23) 年 4 月に勃発したミューレーセス (ユリセス) 号遭難に際する情報を得ていたことが、大いに役立ったのであろう。ちなみに沖は 1892 (明治 25) 年まで村長を務め、1896 (明治 29) 年に再び村長に就くが、1898 (明治 32) 年 10 月に郡会議員に選出され、1906 (明治 36) 年まで 2 期議員として務めた。

また「エルトゥール号事件」勃発当時、新生の大島村は旧来の大島浦・須江浦・檜野浦の 3 地区に区分されて、村役場の存在する大島地区を除き、須江地区・檜野地区には区長が設けられていた。すなわち、大島村には須江地区に瀧本彦右衛門、檜野地区に齋藤半之右衛門が区長として勤務していた。彼らの就任時期の詳細は不明である。区長は町村制に基づく公職ではないようだが、村長の公務を補助する者であった。

こうして 1889 (明治 22) 年に、和歌山県でも市町村が地方自治体として大きく変貌を遂げた翌 1890 (明治 23) 年 5 月に全国的に府県制・郡制が公布された。中央政府は郡制により郡をも地方自治体へと移行させる予定であったが、前述のように府県制・郡制は全国一律に施行されることなく、和歌山県では 1897 (明治 30) 年公布、翌 1898 (明治 31) 年施行に至るまで実現されることがなかった。したがって、「エルトゥール号事件」に際して、郡は市町村のような地方自治体ではなく、旧来どおり県と同じく国の出先機関としての性格を有していた。また、この大変革の時期に際して県庁では人事異動があった。1889 (明治 22) 年に松本鼎に代わって、石井忠亮 (1840～1901 年) が県知事に就いた。1891 (明治 24) 年までの短い在職中に、石井知事は「エルトゥール号事件」に対する初期対応、義援金の募集と処理、慰霊碑 (遭難之碑) の建立などにかかわることとなる。

石井知事は「国営電話事業の創始者」と称される、日本の通信事業史上の傑物である。もともとは海軍軍人であったが、工部省に移籍して後、ヨーロッパ諸国・上海を歴訪して佐々木高行工部卿に国営電話事業を進言した。逋信省を経て元老院議官となり、和歌山県知事となった。逋信省出身者で逋信事業を熟知していた石井知事の存在は、本件にかかわる中央政府との連絡にどのように作用したのか興味深い点である。

東牟婁郡の警察機構 この統廃合と時期を同じくして、1889 (明治 22) 年 3 月に県令第 23 号でもって警察の区画も改正され、各郡名をもって警察署に冠することとなり、新宮町に東牟婁郡警察署 (管区：東牟婁郡 6 か村) が設けられ、郡内に三つの分署、すなわち古座分署 (古座村、管区：東牟婁郡 10 か村)・下里分署 (下里村、管区：東牟婁郡 8 か村)・本宮分署 (本宮村、管区：東牟婁郡 7 か村) が設けられた。この区分に基づき「エルトゥール号事件」に際して、古座分署と北東に遠く離れた新宮町の東牟婁郡警察署とが関与することとなる。

こうした一連の変革・整備を経て形成された大島村役場 (大島村)、東牟婁郡役所 (新宮町)、和歌山県庁 (和歌山市) という階層的な地方行政機構が「エルトゥール号事件」に直面することとなったのである。

「エルトゥール号事件」の生存者 69 名は和歌山県大島から兵庫県神戸市和田岬へと移送され

て、本国オスマン朝へ送還されるまでの1か月の間、看護を受けた。ここでは関連する兵庫県ならびに神戸市の地方行政の体制について整理する。

兵庫県の地方行政状況 1871(明治4)年7月の廃藩置県に伴い、現在の兵庫県にほぼ該当する地域は、兵庫県・豊岡県・飾磨しかま(旧姫路)県となり、1876(明治9)年9月に3県は分置・統合され、名東県の一部も加えて、新たに拡大した兵庫県が誕生した。新生の兵庫県の擁する135万人の総人口数は、東京府・大阪府を凌いでいた。

1871(明治4)年の県治条例に基づき、兵庫県には神田孝平が県令として着任し、次いで1876(明治9)年9月に森岡昌純県令、1885(明治18)年に内海忠勝県令(1886<明治19>年7月、地方官官制に基づき県令から知事に名称変更)を経て、1889(明治22)年12月26日に林董ただす(1850~1913年)(写真2-39)が知事として着任し、1891(明治24)年6月15日まで職務を全うし、「エルトゥール号事件」に際しても活躍した。

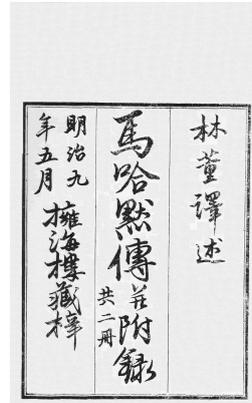


写真2-38 石井忠亮、写真2-39 林董と『馬哈默傳』の表題紙【出典：2-38『佐賀藩海軍史』、2-39『近代名士之面影』、林董ただす訳述『馬哈默傳』】

林董とイスラーム 1891(明治24)年、林は兵庫県知事から外務次官へと転身し、1906(明治39)年には外務大臣に就任して、主に外交面で中央政府の要職を歴任していく。しかし、外務大臣として取り立てて日本とオスマン朝との外交関係構築に特に尽力したわけではないようである。

興味深いことに、「エルトゥール号事件」よりはるか以前の1876(明治9)年に、イギリスで刊行されたプリドウ(Humphrey Prideaux, 1648~1724年)著になる預言者ムハンマドの伝記(原文は英語)を翻訳している。この訳業は日本とイスラーム世界の関係史上、画期的なものである。因果めいた話であるが、同書の例言に記されるように、本書は前述の島地黙雷がヨーロッパ滞在中に入手したものである。それはともかくも本訳業によってイスラームの知識を有していた林が、兵庫県知事として「エルトゥール号事件」生存者の対応にあたったことは興味深い。

兵庫県での郡区町村制・市町村制 1872(明治5)年2月、兵庫県は全管を50の区に分割し、6月に庄屋・年寄を戸長・副戸長と改称した。10月に中央政府より大小区制(大区小区制)の制定が布達されると、兵庫県もこれに倣った。

1878(明治11)年7月に郡区町村編制法が公布されると、翌1879(明治12)年1月に、兵庫県は県達甲第1号を以って、旧来の大区小区を廃して全県を1区28郡とに分ち、ここに神戸区が

誕生した。同年、神戸区役所が設けられ、翌1880(明治13)年9月に神戸区には三つの戸長役場が設置された。また1878(明治11)年7月に郡区町村編制法に次いで府県会規則が公布されると、1879(明治12)年に県会と神戸区会とが開設された。

1888(明治21)年4月に市制町村制が公布され、翌1889(明治22)年2月に内務省が告示第1号で以って神戸を市制実施の候補地に指定した。これを受けて兵庫県は、同年4月に神戸区に2村を併せて神戸市とした。次いで区会は市会へと変更された。同年5月に市会選挙と市長選挙も実施され、区長だった鳴瀧幸恭が市長に選出された。鳴瀧市長はその後1901(明治34)年5月までその職にあり、「エルトゥール号事件」当時の市長でもあった。1890(明治23)年5月に府県制が発布されたが、兵庫県に不利益になるところがあり、中央政府に改良を願い出るに至った。

開港地である神戸港、そして何か国かの領事館が存在する外国人居留地を擁する神戸は、以上のような変遷を経て、神戸市役所と兵庫県庁とによって構成される地方行政機構が「エルトゥール号事件」にかかわることとなったのである。



図2-18(上)内務省地理局『兵庫神戸実測図』(1881年)、
図2-19(下)神戸市街図(1886年)【出典：2-18『明治大
正図誌』第4巻、2-19 柴田正(編)『神戸兵庫名勝絵図』】

第6節 地方行政の救済措置

区長の初期対応 第3節において記したように、生存者たちが集まってきた^{かしのさき}檜野崎灯台からの使用によって、16日深夜あるいは17日早朝（正確な時間は不詳）の時点で、灯台が位置する大島村檜野地区の齋藤区長が和歌山県内の地方行政の担い手としてはじめてエルトゥールル号の座礁・沈没の事実を知ることとなった。これにより和歌山県内の地方行政による救済措置が開始されることとなった。

前述の『檜野崎灯台日誌』に記載されているように、翌日17日早朝5時50分から7時30分までに灯台に到来した生存者は53名（うち重傷6名）に達した。日誌には9時40分までに歩行可能な生存者25名を檜野地区の大龍寺へと移転させ、檜野地区在住の医師である小林謙斎が治療にあたったと記されている。移転にあたっては齋藤区長が手配を行ったものと思われる。

齋藤区長の初期対応は、第一に現場において負傷者救済に向けての即応的対処をしつつ、第二に自分より上位にあたる大島村役場の沖村長に事態を急報することであった。区長が村長を補助する役務であれば当然の成り行きであった。

村長の初期対応 17日朝10時30分に沖村長（写真2-40）は齋藤区長からの連絡を受けた。この時間から逆算すると、檜野地区の齋藤区長が使者を送ったのは17日になってからと判断される。沖村長は、第一報に接するや極めて精力的かつ多角的に救済措置を展開する。その活動全般については、沖村長が記しまとめさせた『土耳其軍艦アルトグラール号難事取扱ニ係ル日記』（以後、『沖日記』と略記）からうかがい知ることができる。以後、この日記に基づきながら事故現場における救済措置の展開についてみていく。この日記は大島村役場の公文書として保管され、今日まで伝来するものである。現在は大島に建立されたトルコ記念館において陳列・保管されている。『沖日記』は、明治時代における日本の海難処理に関する第一級の「災害教訓資料」である。その重要性にかんがみて、本報告書巻末に日記の全頁の校訂版と写真版とを付した。

沖村長は齋藤区長から第一報を受けた10時30分の1時間後、11時30分に檜野地区に到着している。沖村長は檜野地区へと出発する際に、村役場の位置する大島地区において二つの対応措置をとっている。すなわち、①上位の地方行政機構への連絡、②医師の手配とである。

①の地方行政機構への連絡として、沖村長が取り急ぎ意識した連絡先は、村が帰属する郡役所及び県庁である。それゆえ沖村長は、行政区分的に大島村が帰属する新宮町に位置する東牟婁郡^{あづま}役所へ使者を派遣し、また同時に、遠方の和歌山市に位置する和歌山県庁へと電報を打たせるために電信施設の存在する西牟婁郡^{にし}の田辺町にも使者を派遣した。西牟婁郡役所の位置する田辺町の田辺郵便局は、前年1889（明治22）年8月1日に電信事務を開始して田辺郵便電信局と改称されていた。一方、この時点では東牟婁郡役所の位置する新宮町には電信施設がなかった（開設は同年12月）。こうして沖村長は初期対応時において、上位の地方行政機構に連絡することをまずもって実践し、これを受けて和歌山県庁と東牟婁郡役所も早い段階から初期対応を展開することとなる。

②の医師の手配としては、取り急ぎ大島地区の松下秀、伊達一郎へ檜野地区への急行を依頼し、さらにやや遅れて川口三十郎にも出張を依頼した。

上記の二つの救急対応を行うかたわら、沖村長は川嶋犬楠巡査と菱垣芳松書記を引き連れて速やかに檜野地区に駆けつけた。第一報を受けてから1時間後の到着であるから、大島地区と檜野地区との間の距離を考えれば迅速な対応であったといえる。そのうえで事故現場を視察し、川嶋巡査及び村役場の山本重一郎とに現場を保全させ、生存者から事情を聴取している。

神戸への連絡 事情聴取にあたっては、前日の台風を避けて大島港に入港していた民間の防長丸の乗組員が協力している。同号の船長並びに機関手が英語を操ることができたためである。この事情聴取により、座礁・沈没したのが商船ではなく、オスマン朝軍艦エルトゥールル号であること、乗組員が600名を超すこと、同乗使節で皇族のオスマン・パシャも罹災したこと（前述のように、実際にはオスマン・パシャは皇族ではない）などの情報が明らかとなった。

ここにおいて沖村長は、防長丸に協力を仰ぎ、生存者中の士官であるハイダル・エフェンディ（Haydar Efendi）とイスマイル・エフェンディ（İsmail Efendi）の二人を同号に便乗させて、神戸に派遣することを決定する。沖村長は、エルトゥールル号の次の目的地が神戸であり、神戸には外国領事館が多数存在することから、兵庫県知事に宛てて以下のような依頼書をしたため、防長丸に同乗の使者に持たせ、兵庫県庁に対して神戸に存在するであろうオスマン朝の領事館（実際には国交が樹立されていないオスマン朝の領事館は日本国内に存在しない）との連絡・掛合を願い出ることとした（なお原文書は現在不明。一部旧漢字を常用漢字に改め、ルビを振る）。

土耳其軍艦アルトグラ号本月十四日横浜解覽進航中午後四時檜野崎字上之瀬ニ衝突同十時三十分頃同所灯台下東海岸ニ漂着ノ旨本日午前十時届出ニヨリ早速出張之処概略左ノ通ニ有之候何分互ニ言語不明ニシテ確實ヲ得兼候ニ付不取敢乗組ノ内二名神戸領事館ニ護送シテ当役場雇員橋爪仁蔵ナル者付添出庁為致候間万事取計ノ上至急処分方相成候致右稟申仕候也
但負傷者ハ医師ヲ要シ治療中衣食ハ便宜之ヲ給セリ

明治二十三年九月十七日

和歌山^{むろ}県東牟婁郡
大島^{あまね}村長 沖 周

兵庫県知事 林^{ただす} 董 殿

記

- 一、土耳其軍艦 アルトグラ号
- 一、馬 力 六百馬力
- 一、噸 数 一千百噸
- 一、乗 組 六百五十人
内五百八十人死者

翌 18 日早朝 5 時に、防長丸は前述の生存者オスマン朝士官 2 名と、大島村役場臨時雇員の橋爪仁蔵、東牟婁郡警察署古座分署所属の木村實巡查とを随行させて神戸に向けて出航した。注目すべきは、この判断が沖村長独自のものであり、東牟婁郡役所ないしは和歌山県庁の許可・命令を受けたものではないことである。5 か月前のカーナボンセーア号の座礁の際にも、現場である三輪崎村の石垣村長はイギリス船であることを知ると、自己の判断で即座に神戸のイギリス領事館に電報を打っている。このように自治体としての村役場、その長たる村長は、上位の地方行政機構である郡・県を意識しながらも、災害に際して独自の行動をとっていたのである。災害における初期対応の重要性を考えれば、明治期において地方の村役場に、即応体制が出来上がっていたことは特筆すべきことである。

海軍省への連絡 沖村長は神戸への連絡と同時に、17 時以降になって外国軍艦海難という新事実を、県庁への第二信として報ずるべく、第一信と同じく電報を打たせるために田辺町へ使者を送った。同時にこの使者には、同じ内容を東京の海軍省並びに呉鎮守府に打診させた(写真 2-39)。文面によれば 18 日 21 時 45 分田辺発信とのことで、沖村長が遣わした使者は大島から約 5 時間かかって田辺町に到着した計算となる。

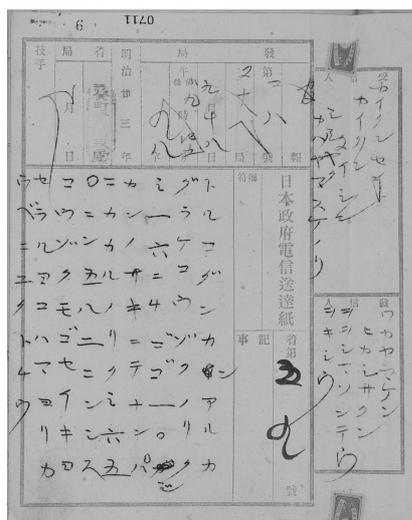


写真 2-40 大島村村長の沖周、写真 2-41 沖村長の海軍省宛電報【出典：2-40『大東』第 4 卷 9 号、2-41『海軍公文備考』】

こうして村役場から直接に海軍省へ連絡がなされ、東京の中央政府の中では、海軍省が真っ先に事件の第一報を入手した。この電報は現在でも防衛庁防衛研究所の保管する『明治廿四年公文備考』(巻五 船舶・下) に所収されている。

海軍省をはじめとする中央政府の対応は、次節にて詳説する。

さらに沖村長はこの日の晩 23 時過ぎに、初日の事情を書面にしたためて、県庁へと郵送すべく対岸の西牟婁郡串本郵便局に使者を派遣して、初日の対応をしめくくる。

警察の対応 大島村からの連絡をいち早く知った和歌山県の行政機構は、地理的に最も大島に近い古座に位置していた東牟婁郡警察署古座分署である。同署に帰属する大島駐在の巡查は当初

より沖村長と行動を共にしていたが、古座分署も迅速な対応を行った。分署長である小林征一警部補は、17日13時頃に急報を聞くと、木村實巡查（後に同巡查は防長丸に便乗して神戸に赴くこととなる）を伴い大島村に向かったと後に当時を回想している。恐らく沖村長が東牟婁郡役所に送った使者により同署に知らせがもたらされたのであろう。『沖日記』によれば、両名は17時には檜野崎の現場に到達している。翌18日の10時には、新宮町から東牟婁郡警察署の清水廣次署長が、森本角三郎巡查と蘆原亀二郎巡查とを引き連れて到来している。

郡役所の対応 清水廣次署長とともに東牟婁郡長代理として、坂本隆書記が18日朝に大島に到着している。単純に時間から逆算すれば、沖村長が派遣した使者が新宮町に到着するや否や急ぎ大島に向けて出発したものと思われる。恐らくは東牟婁郡役所は17日中には事態を知ったのであろう。さらに19日夜には東牟婁郡の赤城維羊郡長が大島に到着している。東牟婁郡役所の対応は迅速であったといえる。唯一、東牟婁郡役所から和歌山県庁に連絡がなされたのかどうか判然としない。本来的に郡役所・郡長の職務から県庁・県知事への連絡は必須のはずであるが、後述する和歌山県庁の記録には東牟婁郡役所からの連絡について言及はなく、また関連する東牟婁郡役所の公文書が現存しないため不明である。

和歌山県庁の初期対応 和歌山県庁が事件の第一報を知ったのは、沖村長が手配した田辺郵便電信局からの電信であり、東牟婁郡役所のある新宮町からは連絡を受けていないようである。石井知事は中央政府に提出した報告書の中で沖村長発信の電報を受け取って事態を把握したのは、18日から19日へ日付が変わろうとする深夜24時であると記している。実際に石井知事は、日付が変わって19日1時30分に、内務省と海軍省とに宛てて電信でもって事件を知らせている。両大臣に宛てた文面は全く同一であり、内務大臣宛電報訳は以下のとおり。

内務大臣殿

和歌山県知事

九月十九日午前一時三十分発

電報訳

大島ニテ土耳其軍艦アルトグラア沈没乗組員六五〇人内五七八人死ス皇族モ逝去今日村吏付添ヒ二人神戸ニ行クト同村長田辺ヨリ電報セリ取敢ヘス御届ケス委細猶後ヨリ

県知事が内務省の管轄下にあったことを考えれば、内務省への連絡は当然として、海軍省に同報したのは石井知事の判断によるものであろう。

一方で、石井知事は沖村長の電報を受信するや否や、すぐさま書記官の秋山恕郷、警部補の舟橋義一、書記などの要員を大島へ出発させた。その一行は夜を徹して19日早朝に西牟婁郡田辺町に到達し、偶々停泊中の郵船神田丸に便乗して、20日18時30分に大島港に到着した。彼らに若干遅れて西牟婁郡の秋山徳隣郡長が書記を伴って大島に到達した。秋山郡長の到来は沖村長の依頼に基づくものなのか、秋山郡長の意志なのかは判然としない。先に述べたように、沖村長は新宮町と田辺町の双方に使者を送った。新宮町にも電信施設があることを考えれば、同町へ使者を

送るだけで郡役所・県庁に連絡が可能であったわけであり、それにもかかわらず田辺の電信施設を用いたのは、同時に西牟婁郡役所へ連絡することも考慮してのことだったのかもしれない。

こうして、村役場から発せられた連絡は、郡役所と県庁とに届き、和歌山県の初期対応が展開される。同時に村役場と県庁とにより別個に中央政府に対して連絡がなされ、中央政府の初期対応も開始されることとなる。

18日の現場における対応 沖村長は檜野地区に事務所（事務取扱出張所）を設置して、前日の事情聴取で特使オスマン・パシヤを皇族と誤認したために、次のような懸賞（恐らくは沖村長らが個人的に供出したもの）を設けて村民を大動員して生存者探索、遺体の回収および埋葬作業を展開する。18日の作業では生存者の発見はなく、遺体が複数体発見された。遺体は検死のうえ埋葬されたが、前日と同じく4体が埋葬された。現実問題として、乗員数から判断すれば今後遺体の埋葬が増加することが予想され、灯台近辺に新たな埋葬地の設定がなされた。

懸賞

皇族オスマンパシヤ御遺骸ヲ認メ之ヲ引渡シタル者ニハ左ノ物品ヲ賞与ス

但 皇族御年齢三十五歳御身幹凡六尺位ニシテ肥大ナリ鼻下髭ヲ有シ右指ニ指輪を嵌メタリ

土耳其軍艦難事取扱出張所

記

一. 銘酒 一斗

本品ハ当詰員ヨリ捐金ノコト

灯台に收容されていた生存者たちは、17日朝に歩行可能な25名、夜までに残る38名が檜野地区の大龍寺（一部は檜野小学校）に移されて治療・看護を受けていた。しかし、18日10時には大龍寺が手狭で治療に適せずとの判断から、同寺に收容された者のうち、45名が歩行が難しいため舟を用いて大島地区への蓮生寺へと移送されることになった（残る17名については陸上輸送か？）。蓮生寺においては、負傷者たちに番号を振って区分しながら治療が行われ、看護者として数十名が徴用された。また治療に際して、負傷者たちに対しては詳細な診断書が作成されたことも特筆に価する。さらに士官および生存者には小使いを配するといった気配りもみられた。また、村役場の木野仲補助役の指揮のもと、岩谷喜平と芝三次郎とが食料手配などの差配役として活躍した。

新宮町の東牟婁郡警察署・郡役場から要員が到着したのは、このときであった。

18日の神戸における対応 早朝5時に大島を出航した防長丸は、21時（一説に21時30分）過ぎ頃に神戸港に到着した。新聞報道によれば、水上警察署から県庁外務課・神戸警察署に連絡がいき、東條外務課長と上石署長が水上警察署まで出張して事情聴取をしたとのことである。その結果、県庁より外務省に電報を打って指示を仰ぐこととなったとあるが、その真偽は定かではない。

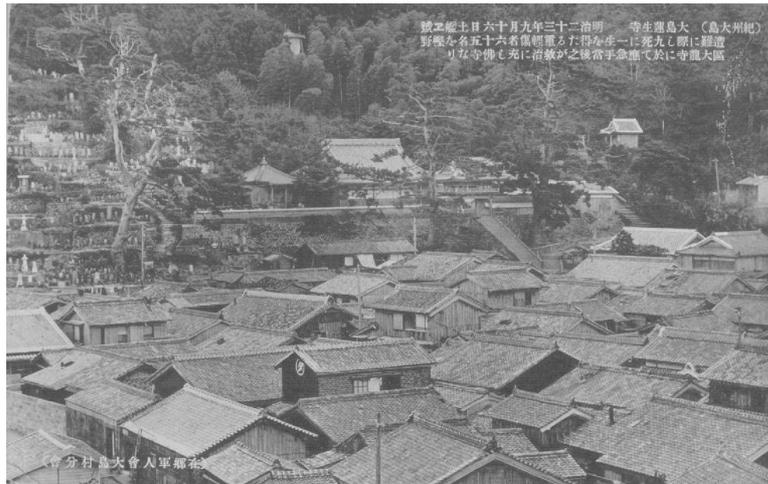


写真2-42 蓮生寺【出典：記念絵葉書 (在郷軍人会大島分会作成、作成年代不明)、三沢委員蔵】

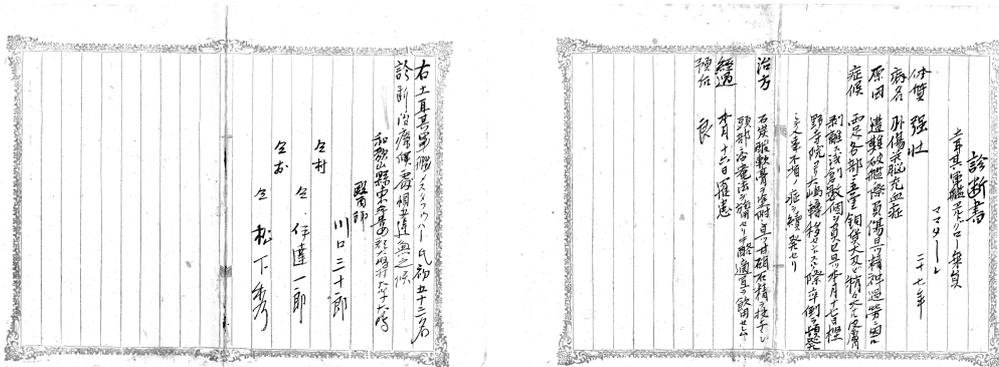


写真2-43 大島村において作成された診断書の一例【トルコ記念館蔵】

ちなみに事情聴取後に、生存者士官2名は、東川崎町宇治川に位置する高級ホテルの自由亭(旧・後藤旅館、1897〈明治30〉年にミカド・ホテルと改称)への投宿の手配がなされたという。しかし、新聞報道によれば、ホテルでユダヤ教徒と間違われた彼らはホテルを抜け出し、事情聴取時に通訳として面倒をみてくれたA. レヴニー(A. Levni)という神戸在住のルーマニア人(アルメニア人?)の経営するレストラン兼ホテル(栄町1丁目63番館)へ移った。同氏はオスマン語(古典トルコ語)を理解し、英語も話せたので、以後、兵庫県庁に通訳として雇用されていくこととなる。

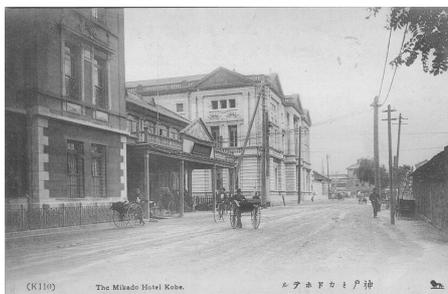


写真2-44 神戸 ミカド・ホテルの絵葉書(布施康夫氏蔵)【出典：ホームページ「失われた日本のホテル」 URL <http://www3.ocn.ne.jp/~kyokyo/>】

夜分につき、兵庫県庁から林知事への連絡がまごついたことは想像に難くない。それでも林知事は事態を知るや否や、日付変わって翌19日2時5分に、宮内省宛に事件の第一報を電信にて発信した。先に述べたように、外務省に同報されたかどうかは定かではない。この電報は上記のように内閣総理大臣宛に報告され、内閣に回覧されたほか、宮内省から海軍省に宛てて提出された宮内省名入り用箋に記入された電信の写しにより、今日でも次のように知ることができる（一部旧漢字を常用漢字に改め、ルビを振る）。

電報九月十九日午前二時五分発

土方宮内大臣 林^{ただす}董 兵庫県知事

土耳其軍艦エルドグロル号横浜ヨリ神戸へ進航中一昨日十六日午後四時頃紀州東牟婁郡大島カシノ崎灯台沖ニテ機関ニ損傷ヲ生シ巖石ニ打付船体沈没オスマンパシヤ艦長以下五百八十七人死亡内水夫ノ死体四個漂着又六十三人ハ大島村民ニ救助セラレタルモ大体負傷内士官二名ハ当地ニシヤウジカン（領事館カ）アル見込ニテ顛末通知シ為村吏巡査付添ボウチョウマルニテ当地へ護送シ来リタルヲ以テ本県へ受取旅宿等相当ノ手当ヲナセリ余六十一人ハ大島村ニテ治療手当中ノ由ナルモ医師通弁等不足困難ノ趣ニ聞ク

この電報からうかがえるように、兵庫県庁は独自に士官2名から入手した情報を盛り込んでいるが、時刻のグレゴリウス暦への換算ができていないほか、生存者数にも誤りがある。

こうして和歌山県庁と並んで、兵庫県庁も本件にかかわることとなった。

19日の現場における対応 前日と同じく、村民を動員して、海岸さらには舟を出して海上において生存者と遺体の探索作業が展開された。この日の探索は前日よりもはるかに大規模なものとなった。皇族と誤解されたオスマン・パシヤの行方が全く不明であったことがその理由である。しかし、もはや生存者発見の望みは皆無に近く、相次いで遺体が収容された。日数が経過して遺体の損傷が激しくなっており、運搬については1体あたり40銭の手当でもって住民が動員されることとなった。この日だけで59名の遺体が埋葬された。また田原村役場より遺体5体の漂着の知らせが届いたが、大島に回送を依頼することなく、現場での埋葬を依頼した。

生存者および遺体の回収にあたっては、確認のため生存者の中でも健常な者が徴用されていた。しかしながら、『沖日記』によれば、この徴用された生存者の間で遺品回収をめぐる争いが生じている。

この日の夜に新宮町の東牟婁郡役所から赤城郡長が大島に出張してきた。

19日の神戸における対応 19日、神戸の地元新聞である『神戸又新日報』は前日に到着した防長丸1件を情報源に、「エルトゥールル号事件」について号外を発行した（号外自体は現存が確認はされていないが、20日付紙面は号外発行の事実と、同号外と同じ内容を再録する旨記されている）。同じく

19日には、田辺からの電信を情報源として東京の『東京日日新聞』が号外を出し、大阪の『大阪朝日新聞』が欄外に第一報を記した。新聞及び新聞によって喚起された社会の反応については次章に詳説する。

この『神戸又新日報』の号外は兵庫県庁及び林知事を対応策に関して困った事態に追い込んでしまった。恐らくは同号外を情報源として神戸の日本人社会と同じく、外国人居留地社会にもエルトゥール号の座礁・沈没の情報が流布したようである。横浜と並ぶ開港地である神戸の外国人居留地には、当時16の領事館が開設されていた。このうち、5番館に構えたドイツ領事館では、1887(明治20)年に前任のスタニウス(Stanis)領事を引き継いだフォン・クレンキー(R. von Krencki)領事のもと、ロット(H. Lotz)書記官、さらには通訳としてM. Asahinaという日本人が勤務していた。ちなみにクレンキー領事は、イタリア領事事務とロシア領事事務も代行・兼務していた。

資料的確認が得られていないが、通訳を介してクレンキー領事が独自に『神戸又新日報』の号外からエルトゥール号事件をいち早く認知していたことは想像に難くない。こうしてクレンキー領事は、偶々日本を訪問し神戸に停泊中であった自国の軍艦ウオルフ(Wolf)号の艦長とこの緊急事態について協議し、救済活動として同号を大島に急派することを決めたのである。

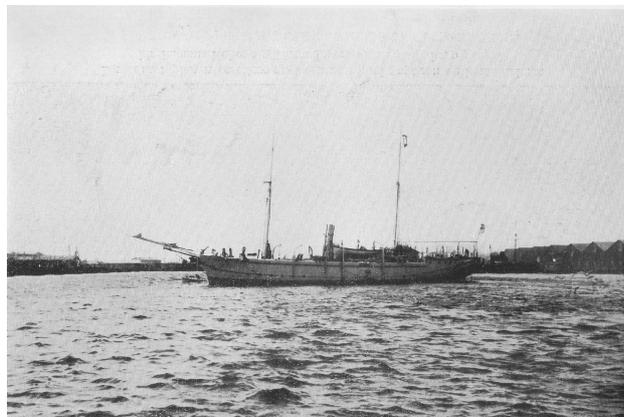
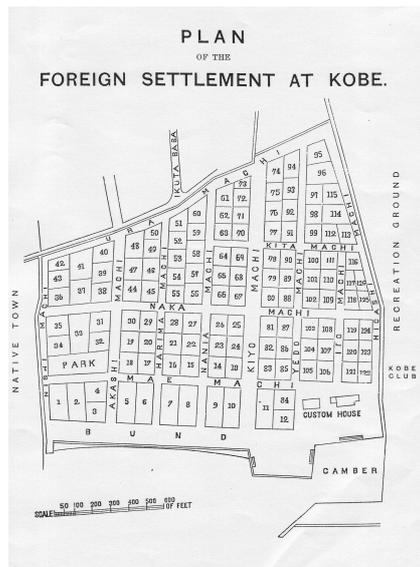


図2-20 (左) *KOBE DIRECTORY* (1890年) 掲載の神戸外国人居留地(5番館がドイツ領事館)、写真2-45 (右) ウオルフ号【出典：2-20『ジャパニ・ディレクトリー』第12巻、2-45『土耳其國軍艦エルトグルル號』】

19日午前中に別件でもって、同号を訪問した林知事は艦長より大島に向け出航する旨を受けた。この申し出に対して、後に23日付で林知事が内務大臣宛に提出した本件に関する報告書には、「至極好都合ニ付キ同意表シ」と述べている。しかし『神戸又新日報』など新聞報道によれば、むしろ事実は反対であり、前述のように内務大臣・宮内大臣に宛てて第一報を電信した林知事は、中央政府からの訓令を待っていたのであり、外国軍艦が現場に赴くことを快く思わず、賛成・反対の意思表示を明確にしないまま帰庁した。しかるに帰庁後に、留守中に海軍省はじめ中央政府

からの訓令が到着していたことを知ると、13時45分発の電報で事態を内務省に通告するとともに、ドイツ領事館にウオルフ号の派遣の翻意を申し入れた。しかし、ドイツ側はこれを聞き入れず、やむを得ず兵庫県庁はウオルフ号に県庁外務課員の長野桂太郎を同乗させ、さらに防長丸に便乗してきた大島村役場臨時雇員の橋爪仁蔵、東牟婁郡警察署古座分署所属の木村實巡查の送還を頼んだ。同号は迅速に16時に大島へと出航した。

その際に長野課員もしくは橋爪雇員に、先の具申書に対して沖村長に宛てた返書が手渡された(残念ながら原文書の現存不明。一部旧漢字を常用漢字に改め、ルビを振る)。

土耳其軍艦アルトグロー号本月十六日貴郡内檜野崎上之瀬ニ於テ難破致候ニ付種々御救助ノ上其内助命者二名橋詰仁蔵付添へ護送相成正ニ受領即時旅宿ヲ与へ取計置候尤モ同国トハ条約未済ノ事故当港ニハ領事館ノ設置無之依テ其筋ノ指揮ヲ受ケ何分可取計候此段御回答申進候也

明治二十三年九月十九日

兵庫県

大島村長 沖 周 殿

ウオルフ号の行動はやがて中央政府の救済措置にも大きな影響を及ぼすこととなった。さらには後に『時事新報』が口火を切って、新聞各紙がウオルフ号の一件を取り上げると、ヨーロッパの軍艦に遅れをとったことで日本社会全体にナショナリズムが沸騰し、比叡・金剛による生存者送還へと連鎖していく。

なお、ウオルフ号の行動について、当時の国際情勢からイギリスに対抗してオスマン朝への接近を図ったものと解釈するむきがあるが、上記のように本国への照会なしに短時間で領事と艦長との相談だけで即決されたことを考慮すれば、国際政治上の判断ではなく、ヨーロッパにおける海難への緊急対応の習慣とみるべきである。

20日の現場における対応 この日も前日と同じく村民を動員して、海岸・海上において生存者と遺体の探索作業が展開されていた。沖村長は檜野に設置した事務所において指示していたものと思われるが、早朝7時に外国軍艦の到来に気づいた。やがて同軍艦が大島港に入港すると、村役場からウオルフ号到来の知らせが届き、9時、沖村長は舟で以って急ぎ大島地区に戻った。しかし、ウオルフ号および同乗してきた長野外務課員との交渉は、前夜に大島に到来していた赤城郡長が行った。赤城郡長は蓮生寺に収容されていた生存者を同艦に乗せて神戸に移送することを即受諾し、同時に檜野崎の現場に赴いて、埋葬式を挙行することが決せられた。ここにおいて赤城郡長と沖村長の間で、郡役所と村役場の関係から指揮系統が郡長に移っていたことは階層的な地方行政のあり方をよくあらわしている。さらにこの時点で、和歌山県庁ならびに中央政府から何の訓令も受けていない赤城郡長と沖村長とが、生存者の神戸移送を自らの判断で受諾することも

特筆されることであろう。残念ながら記録が残されていないが、赤城郡長と沖村長とは長野外務課員を介して、兵庫県庁から中央政府の意向を聞かされた可能性が大きい。もしそうであったならば、赤城郡長と沖村長は現場の判断でもって中央政府の意向よりも生存者緊急救護を選んだこととなる。

ウォルフ号は急ぎ生存者 65 名（残る 2 名は探索作業の補助として檜野地区で徴用されていた）を收容し、12 時に大島港を出港して檜野崎へ向かった。しかし、灯台そばは波浪激しくボートを降ろせないため、埋葬式挙行を断念した。やむを得ず大島港に戻り、同乗の沖村長ら埋葬式列席予定者を降ろすと、14 時に神戸に向けて出航した。このようにウォルフ号は生存者救護を第一義として慌しく大島をあとにしたのであった。

15 時、沖村長はこの顛末を海軍省と呉鎮守府とに電信すべく、また県庁に郵報すべく使者を派遣した。

16 時 30 分に大島港に田辺から秋山書記官をはじめとする和歌山県庁派遣要員を乗せた神田丸が入港した。秋山書記官は沖村長と赤城郡長からウォルフ号の顛末の詳細を聞き出した。翌朝 9 時に和歌山県庁から海軍省宛にウォルフ号の一件に関する電信が打電されており、秋山書記官は沖村長と違い、急ぎ県庁宛に電信でもって報告したものと思われる。

さらに同夜になって、西牟婁郡の秋山徳隣郡長が書記を連れて出張してきた。西牟婁郡は地理的には大島に近いものの行政区分上は隣郡である。秋山郡長出張の経緯は、沖村長からの連絡で事態を知ったからなのか、県庁の秋山書記官が出張してきたことから出向いたものなのかは資料がなく不明である。

この日の探索活動の結果は、生存者はなく、検死のうえ埋葬された遺体は 18 体、大島以外では 11 体の計 29 体であった。

20 日の神戸における対応 兵庫県庁および林知事のもとには、前日 19 日より中央政府から訓令が届いていた。中央政府では、外務省と宮内省とが要員を神戸経由で大島に送り込むべく、前年開通の東海道線を利用して 19 日 16 時 45 分発の急行列車でもって派遣した。両省要員は 13 時 15 分（一説に 12 時 40 分）に神戸に到着した。既に郵船会社に大島行きを手配されており、相模丸に便乗して大島に向かう手はずとなっていた。

兵庫県庁は、この要員たちに事情説明を行い、ウォルフ号が生存者たちを搭載して帰還する場合、洋上で行き違いになる危険性を説いて、神戸にとどまるよう説得した。

さらに神戸において、負傷した生存者たちの受入れ態勢を準備すべく、派遣要員と県庁職員とでもって和田岬消毒所内停留所を視察している。

和田岬消毒所は、1878（明治 11）年に神戸港・兵庫港を擁する兵庫県における検疫施設として設立された。その背景には 1877（明治 10）年の西南戦争を契機にした国内におけるコレラの蔓延がある。同年 9 月に西南戦争から戻った兵士が兵庫港に停泊中に発病し、兵庫県に 489 名の発病者（うち死者 355 名、致死率 72.6%）を出した。これを契機に環境整備と検疫意識が高まり、和田岬消毒所開設に至ったといわれる（1896（明治 29）年和田岬検疫所に改称）。

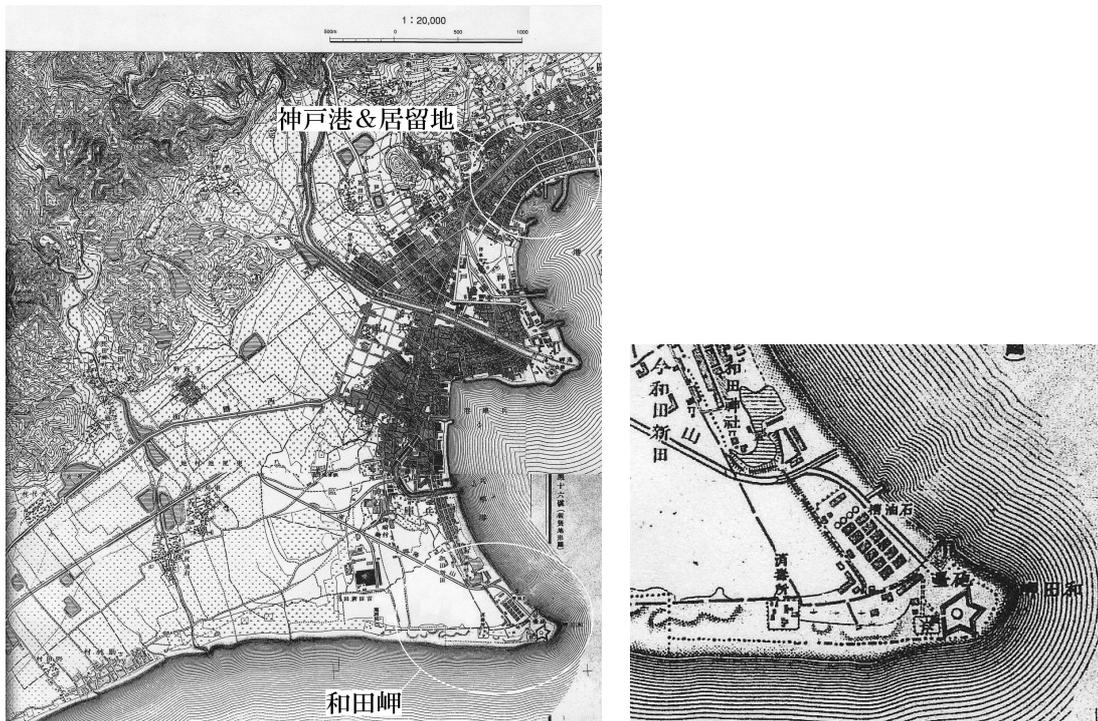


図2-21 (左) 1885 (明治18)年測量「神戸」・1886 (明治19)年測量「兵庫」・「須磨村」2万分の1仮製図 (建設省国土地理院蔵) の一部、(右) 同地図所収の右下部分「和田岬」拡大図 (岬突端に砲台と灯台、その後背部に消毒所がみえる。消毒所は1947 (昭和22)年神戸検疫所となり1963 (昭和38)年に西方の遠矢浜町へ移転し、その跡地から砲台までの地域は現・三菱重工造船所敷地内) 【出典：『地図で見る百年前の日本』】

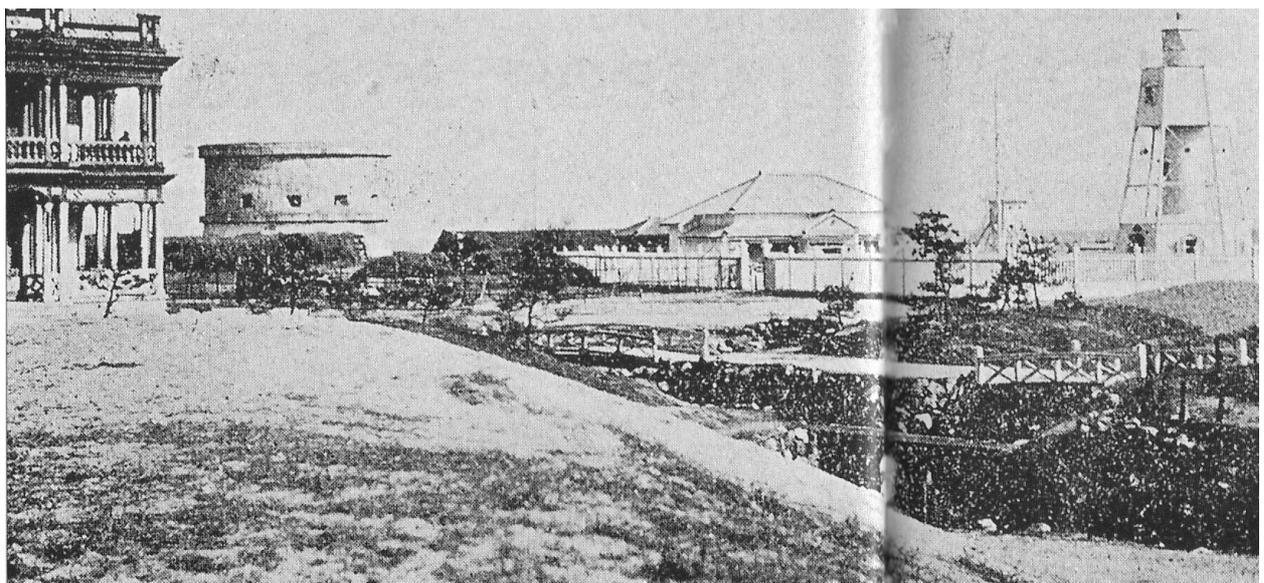
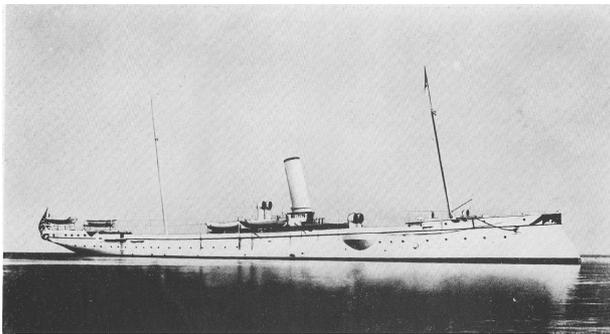


写真2-46 和田岬灯台と和田岬砲台 (1864 (元治1)年築造) 【出典：『むかしの神戸』】

21日の現場における対応 この日も同様に村民を動員して、海岸・海上において生存者と遺体の探索作業が展開されていた。沖村長は早朝7時より、秋山書記官、赤城郡長、秋山郡長らと大島港から現場の檜野崎に向かった。8時に檜野崎に到着するのと同じくして、一行は軍艦の接近到来を発見した。とりあえず9時30分に一行は灯台に到着するが、既に日本海軍の八重山の派遣の報を受けていた沖村長は、軍艦が海軍省派遣軍艦と確信して、赤城郡長ともども舟で急ぎ大島港に引き返し、11時に八重山に至った。既に八重山一行は大島村役場の木野仲輔と来訪していた串本村の神田文左衛門村長（神田村長が大島に来た日時・経緯は不詳）よりウオルフ号により生存者の大半が神戸に移送された事情の説明を受けていた。沖村長は埋葬式が行えなかったことを補足説明し、こうして八重山乗員が埋葬式を執り行うことに決した。



八重山

1890（明治23）年3月15日に横須賀造船所にて竣工。国内で建造された初の鋼鉄製軍艦。最高速力22ノットを誇る八重山は当時世界でも最高水準の高速艦であった。偵察および水雷戦隊の教導・補給を主目的としていた。

写真2-47 八重山【出典：『トルコ^{トルコ}土耳其國軍艦エルトグルル號』】

沖村長と赤城郡長の案内で、八重山艦長の三浦^{いさお}功（1850～1919年）大佐と加賀^{みつたか}美光賢（1846～1907年）海軍軍医大監、士官4名、水兵25名は檜野崎へ至り、また和歌県庁の秋山書記官、東西^{むろ}両牟婁郡長、沖村長、地元有志らも列席して15時40分から16時20分まで埋葬式が執行された。

夜、沖村長は電報により、八重山が天皇皇后陛下の意向を受けて生存負傷者を東京の慈恵病院で看護が受けられるように回送する命を受けていることを知る。日記の記述により、沖村長は八重山の到来をこの日より前に知っていたと思われるが、中央政府が生存者たちを東京に移送・看護する計画は前もって知らなかったのかもしれない。

21日に検死・埋葬された遺体は14体、大島以外で発見・埋葬された遺体は4体であった。

21日以降の神戸における対応 21日早朝6時過ぎにウオルフ号は神戸に帰還を果たし、7時50分に入港した。東京から派遣された要員は、すぐに同号に乗り込んで生存者の状況を検分した。引き続き、同号は和田岬まで曳航された。林知事および県庁の尾越第二部長自らがこれを迎え入れ、負傷者は直ちに消毒所内停留所に移され、赤十字社医員、侍医局医員による治療が開始された。

これ以降、ウオルフ号ならびにドイツ領事館は本件にはかかわらない。24日にウオルフ号は長崎に向けて出航している。この事実からみても、前述のように、彼らの行動は政治的な打算ではなく、ヨーロッパにおいて定着していた海難に際する緊急救急措置、あるいは国境を越えた海軍としての連帯感のなせるわざとみるのが適当である。

こうしてひとまず生存者の神戸への受入れが完了した。今後の処置に対しては兵庫県庁、中央

政府からの派遣要員、中央政府との間で協議されることとなった。とりわけこのまま神戸で受け入れ続けるのか、東京へ移送するのか、さらにはオスマン朝への送還に向けての措置をどうするのかなど、兵庫県庁においても重要な役割を背負うこととなったのである。

23日付で、林知事は内務大臣宛に『^{トルコ}土耳其国軍艦遭難之件ニ付申報』と題する報告書を執筆し提出している。

22日以降の現場における対応 22日も同様に村民を動員して、海岸・海上において生存者と遺体の探索作業が展開されていた。しかし、大島ではこの日は新たな遺体発見には至らず遺体埋葬もなかった。対岸の太地村海岸に14体の遺体が漂着し、埋葬された。朝7時、沖村長は秋山書記官とともに八重山に赴き、前日の埋葬式挙行に伴う費用を受け取った。8時、八重山は檜野崎で探索作業の補助に徴用されて、ウォルフ号に乗り損ねた残りの生存者2名、回収された遺品類を搭載して神戸に向けて出航した。この日、沖村長は菱垣書記に命じて費用概算の調査を始めている。探索作業を開始して以来、この日に至るまで新たな生存者は発見されず、遺体収容も山場を越えてきた。

23日9時に秋山書記官、赤城郡長は在所に戻るため大島を後にして串本に渡った。その際に秋山書記官は、県庁の方針として今後の探索についてはオスマン・パシャの遺体発見の場合を除いて、極力出費を抑える方針で以下の3点を沖村長に言い残していった（一部旧漢字を常用漢字に改め、ルビを振る）。

- 一 海岸ニ漂着シアル^{せんし}船^{せんし}滓（注：艦の残骸）ハ其^{そのま}儘^ま擱^おク事
- 一 死屍^{なるべく}ハ可成^{なるべく}搜索埋没スルヲ要シ現ニ死屍ノ^{そのま}蹟^まレ出ルモノハ其^{そのま}儘^ま存セザル^{ようつとむ}様 勉 ムベシト
雖^{いえど}モ特ニ多額ノ費用ヲ以テ搜索スルニ及バス
- 一 皇族ヲスマンパシャ殿下ノ御遺骸^{たとい}ハ^{なるべく}仮令^{なるべく}数十里ノ外ニ現出スルモ可成^{なるべく}本墓地ニ取寄せ埋葬スベシ

24日は天候不良で全探索が中止され、専ら海岸に漂着する遺体の収容にあたった。

25日は探索作業が再開され、森本巡查・岩橋巡查により金銭など漂着遺品が発見され、沖村長が保管することとなった。『沖日記』にはその遺品保管のために記された沖村長名義の領収書が所収される。また、同夜に関係者一同が集まり慰労会が催された。

26日に長崎県より民間の水潜業者である平井好太郎氏が到来し、この日より海底の船内から遺品・遺体の引き揚げ回収が始められた。『沖日記』には記載がないので、10月7日以降の後であろうかと思われるが、これ以外にも県外から複数名の水潜業者が大島に到来して海底での探索作業を展開する。

28日は村祭りのために探索開始以来はじめて全ての作業が中止された。

29日より探索作業が再開されるものの規模は縮小され、沖村長の日記は10月1日付で、さらにあとを受けた齋藤区長の報告も10月6日付で終了する。

10月7日までに大島および対岸で251遺体が検死・埋葬された。日別の詳細は巻末の『沖日記』内に所収される「死体埋葬調べ」に詳しい。最後までオスマン・パシヤの遺体が発見されることはなかった。

また、石井知事は帰還した秋山書記官の復命報告を受けて、9月25日付でもって、内務大臣宛、海軍大臣宛に同一内容の報告書をしたため提出している。

後述するように、神戸に移送された生存者たちが本国オスマン朝へと送還されることが決定されると、東牟婁郡役所書記と、沖村長は神戸まで出張して和田岬において生存者たち総員を見送った。

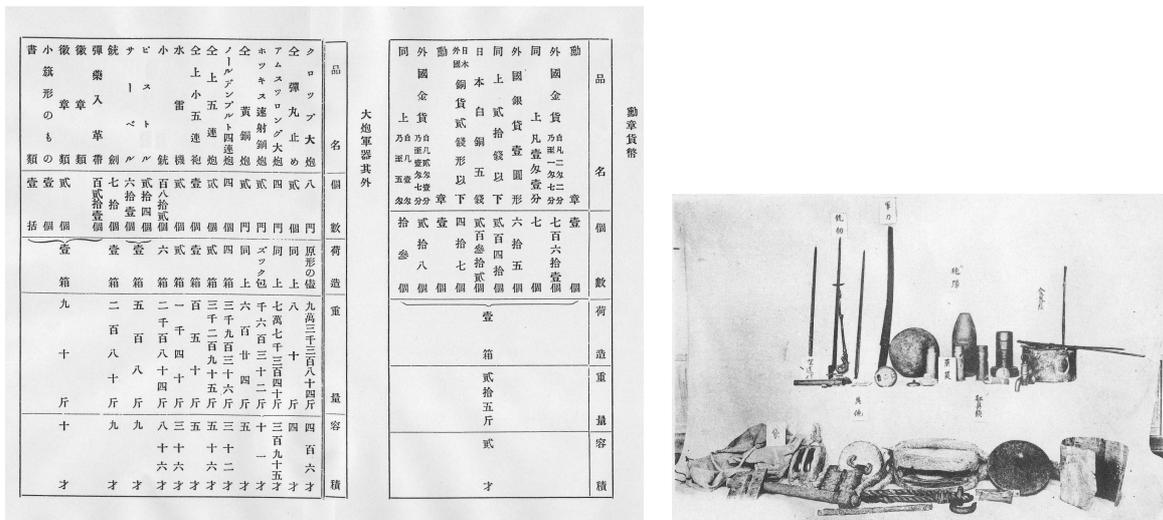


図2-22 オスマン朝に返還された遺品一覧(1891〈明治24年〉)、写真2-48 発見された遺留品【出典：2-22 『紀伊東牟婁郡史』、2-48 『土耳其國軍艦エルトグロール遭難追悼記』】

上記のように、県庁の方針の基づき規模は縮小されたのであろうが、その後も大島村の村民たちなどによる遺品回収は継続されたものと思われる。後になって石井忠亮の後任である千田暁貞知事が1891(明治24)年11月18日付訓令346号でもって、東牟婁郡役所・東牟婁軍警察署・東牟婁郡大島村役場に対して、保管物品を横浜に回送するよう命じている。同日、後述する遺品回収の個人の潜水師たちに対しても同内容の命令書を発した。上の表に一覧される遺品は稲穂丸にて横浜に回送されると、仏船に委託されてオスマン朝へと送還された。

オスマン朝から大島村への返礼 オスマン朝は後述するように皇室以下、日本の関係各位に感謝の意を表した。その中には、現場をはじめとする一連の地方行政の救済措置に対しても感謝することを忘れなかった。とりわけ大島村に対しては、1893(明治26)年になってオスマン朝から3,000円相当もの莫大な謝礼金が贈られた。

恐らくはオスマン朝から日本政府に送られたこの謝礼金は、内務省の仲介を経て和歌山県庁に送られた。その際、知事の沖守固(1841~1912年)は訓令48号でもって、謝礼金を村民の間で、そのまま分配するのではなく、記名公債証書を購入して町村制81条に基づく村の基本財産とする旨を通告した。

第7節 中央政府の救済措置

中央政府の災害対応 今日、海難を含めた災害対応にあたっては、中央政府における階層的指揮系統とそれに基づく組織的救済措置が極めて重要となっている。しかし、「エルトゥールル号事件」当時の明治期における中央政府と今日の中央政府との間には大きく差異が存在する。当時、中央政府には設立間もない総理大臣を頂点とする内閣が存在するとはいえ、その機能・性格は今日のものとは大きく異なるのである。まず天皇制のもとで、皇室は独自の存在であり、宮内省は内閣に属さずに必ずしも内閣と行動をともしなかつた。加えて、当時の内閣は今日と違って、あくまで内閣総理大臣を補助する立場であつて、各省・各大臣の意図・行動は必ずしも一致していたわけではない。

したがって、「エルトゥールル号事件」に対する中央政府の救済措置を再構成するためには、中央政府を構成する省がそれぞれにどのような初期対応を見せていたのか、省間の連絡体制がどのようなものであつたのかを明らかにする必要がある。

宮内省の救済措置 先に述べたように、エルトゥールル号の訪日の主目的は、日本までの寄港地、とりわけ当時のオスマン朝と対抗関係にあつたイギリス領植民地の寄港地（コロンボ、シンガポール等）において、パン・イスラーム主義宣伝を展開することであつたことが明らかにされてきている。しかし、日本訪問が名目的・副次的な目的であつたにせよ、明治天皇を中心とした皇室はエルトゥールル号を皇室儀礼でもって迎え入れ、厚遇したことは紛れもない事実である。それゆえにエルトゥールル号が帰途途上に際して座礁・沈没したことに對して皇室は心を痛めて、中央政府に救済措置を急がせ、宮内省を動かして迅速な初期対応にあつたのである。

『明治天皇紀』によれば、宮内省が事件の第一報を得たのは、19日未明2時5分に前述の兵庫県林知事から宮内省宛に打電された電報によつてである。情報は土方宮内大臣から天皇に上奏されたのであろう。19日のうちに土方宮内大臣から山縣内閣総理大臣に兵庫県庁からの電報について報告がなされ、さらに同じく西郷内務大臣からも和歌山県庁・兵庫県庁からの電報について報告がなされ、両電報は内閣に回覧されて事件は中央政府全般に知られることとなつた。同時に宮内省外事課から、兵庫県知事の電報の写しが直接に海軍省にも送られた。

宮内省は天皇の意向を受けて、二つの初期対応を行つた。

第一に、海軍省に対して現場に軍艦を急ぎ派遣し、生存者を東京に回送することを要請した。宮内省より海軍省に対して兵庫県庁の電報の写しが送られたのは、そのためであらう。海軍省は横須賀に停泊中の八重山の派遣を決定した。決定に至るまでの経緯が判然としないが、海軍省独自の判断によるものではなく、宮内省および天皇の意志と見るべきであらう。翌20日には高木海軍軍医総監が宮中に参内し、天皇より負傷者を東京に回送し、愛宕^{あたご}の慈恵病院において看護するように命じられている。しかし、後述のように東京回送は実現することがなかつた。

第二に、宮内省関係要員を現地に送り込むことであつた。選ばれたのは、宮内省式部官の丹羽

龍之助、侍医の桂秀馬、侍医医局医員の五藤克己、侍医局薬丁の山本章五郎、宮内庁官吏の土岐豊之助（豊？）と高橋守政、さらに皇后（昭憲皇太后）の監督下にあった日本赤十字社の医員の高橋種紀と野嶋與四郎、看護婦の福木カンと岡崎クニとであった。彼らは19日16時45分発の東海道線急行によって神戸へと向かい、神戸から郵船会社手配の相模丸に便乗して大島へと向う手はずであった。東京から大島へと向かうには、直接に海路でもって行く手段も考慮されたのであろうが、エルトゥール号を襲った台風が北上中で海が荒れていることから、前年に開通したばかりの東海道線で台風を回避しながら神戸より向かうことが考えられたのであろう。前述したように、ウオルフ号の現場急行によって、彼らは神戸にとどまり和田岬消毒所内停留所において負傷者の看護にあたることとなった。

日本赤十字社は1877（明治10）年に設立された博愛社を、1887（明治20）年に改称した組織であるが、設立以来より小松宮彰仁親王^{あきひと}が総長（改称後に総帥）として務めていたことも、本件の救済措置において忘れてはならない。

上記の高橋医員は、22日8時40分発の電信でもって、日本赤十字社に次のような第一報を送っている（一部旧漢字は常用漢字に改め、ルビを振る）。

土耳其^{トルコ}遭難者昨二十一日午前十時上陸ス重傷十三人、軽傷三十六人、皆手当シタリ余ハ健全ナリ

大島において、4名の医師により負傷者への治療済であったが、停留所において侍医・日本赤十字社の医員とにより、21日午前から22日の21時まで再度治療が行われた。さらに24日16時過ぎ、新橋発の汽車で和田岬に向けて増員として事務員1名、薬局員1名、看護婦2名が消毒材料などを携行して派遣された。さらに兵庫県下の日本赤十字社社員医師である佐野誉ほか3名が治療協力を本社に願い出て許可されている。

10月4日に『官報』に掲載された宮内省発の情報によれば、

治療ノ成績 初^{ドイツ}独逸軍艦ヨリ患者ヲ受取り治療ニ着手スルニ方リ患者ハ一般言語不通ナルヲ以テ診察上^{すこぶ}頗ル困難ヲ極メ漸クニシテ一人ノ通弁ヲ神戸居留外国人ノ内ニ雇入タリト雖モ普通日常ノ間ノ談話位ニ適フル通弁ニシテ學術上ノ用語ニ至リテハ要領ヲ得ヘキニアラス故ヲ以テ手術ニ中リ抗拒号泣概シテ治療ヲ厭苦スルモ又之ヲ慰籍安撫スルニ由ナク其不便少カラサリキ尤^{もつと}モ其^{その}宗教上ノ慣習飲酒ヲ禁スルカ故ニ偶々興奮ノタメ酒精類ヲ与フルモ^{たちま}忽チ^{ほうま}抛棄シテ顧ミサルカ如キ困難アリシモ^{ますい}魔睡薬ノ如キハ為ニ通例飲酒家ノ三分ノ一位ヲ以テ^{その}其効ヲ発セリ爾^{じらい}来漸次患者ノ気力ヲ回復シ其^{その}軽傷者ニ至リテハ全ク癒エ否ラサルモ創面都テ好肉芽ヲ生ス只重傷患者中肺肋膜炎ヲ発熱スル者アリ此予後少シク関心スル所タリ

一般景況 病者ハ^{いつれ}敦モ勇壯活発軍人ナレハ始メ之ニ接スルヤ自ラ粗暴疎野ノ如キ観アリシト雖^{いえど}モ漸次彼我ノ意思相通スルニ随ヒ却^{じゅんぼく}テ淳^{じゅんぼく}撲ノ好人物タルヲ知ルニ至ル就中其士官六名ノ

如キハ温厚礼讓ノ好紳士ニシテ諄々水夫等ニ誨フルニ我ノ厚意ヲ以テス今ヤ我ノ厚意漸ク一般ニ徹底シタルハ皇后陛下恩賜ノ肌衣ヲ被テ欣々拊舞シ(注:手を打ち喜び踊る)又人ヲ見レハ彰^{あき}仁親王殿下恵贈ノ菓物ヲ強^{しい}テモ与ヘントスル有様ハ感恩喜悅ノ情ニ堪スシテ其^{その}恵ヲ他人ニ分タントスルモノ、如ク以テ其^{その}一班ヲ知ルヘシ

本社の処置 本社ハ初二医員看護婦各々二名ヲ再遣シ救護ニ従事セシメタリ然ルニ去月二十六日以後ハ宮内省医員帰京ニ依リ本社出張員一手受持ト為リ又県病院ヨリモ派出ノコトニ為レリ爾後患者ハ我軍艦ヲ以テ本国ニ送還セラル、コトニ決セシ由リ本社ハ尚ホ実地病状及治療上ノ視察ヲ要シ本社病院主任医山上兼善ヲ同二十八日午後四時後ノ汽車ヲ以テ出張セシメタリ且ツ本社々長^{はじめ} 理事員十一名ヨリ遭難者慰問トシテ士官^{はく}ヘ帛^{しきふ}(注:絹)拭布、下士以下^{もめん}ヘ木綿拭布若干ヲ贈付セリ

この報告書からは、初めての大量外国人罹災者を前にしての日本赤十字社の悪戦苦闘ぶりがうかがえる。兵庫県庁に重宝がられたレヴニー氏の通訳にも限界が示されている。また、酒精類をめぐる問題は、アルコールを飲んではならないという宗教的禁避がイスラーム教徒には存在するという基本的知識すら当時の日本社会には知られていなかったことを示すものである。



写真 2-49 和田岬消毒所内停留所において生存者たちと関係者との記念写真(未治療者たちの着衣は皇后から下賜された病寝衣と思われる)【出典:『土耳其國軍艦エルトグルル號』】

上の写真中央に黒色上衣を着用している生存者が、乗員士官のうち生存した6名と思われる。オスマン朝海軍の情報によれば、氏名は以下のとおり(当時、オスマン朝には氏姓制度はなく個人名のみ。また「エフェンディ」は士官たちの称号である)。

- メフメト・アーリフ・エフェンディ (Arif Efendei) 3等機関士
- ムスタファ・エフェンディ (Mustafa Efendi) 2等主計官
- ハーフズ・アリー・エフェンディ (Hafiz Ali Efendi) 3等イマーム職
- メフメト・アリー・エフェンディ (Mehmet Ali Efendi) 機関士
- イスマイル・エフェンディ (Ismail Efendi) 1等尉官 (楽隊長)
- ハイダル・エフェンディ (Haydar Efendi) 2等尉官 (写真担当)

である。最後の2名は負傷をせず、前述したように防長丸にて神戸に派遣された。

侍医たちが帰京した26日以降は日本赤十字社が中心となって負傷者たちの治療・介護にあっている。また文中にあるように、皇后から61組の病寝衣をはじめとして様々な物品が下賜されるなど、天皇・皇后の配慮は細かであった。

兵庫県の要請に応じて医員1名、看護婦2名を残して、10月3日に日本赤十字社の出張員たちも帰京した。日本赤十字社の報告によれば、看護対象は69名中51名、うち23名は本国送還までに全治し、28名が未治であったという。負傷者の状況及び治療経過については10月8日付『官報』(写真2-50)に掲載された。

写真 2-50 日本赤十字社による負傷者一覧表【出典：『官報』2184号(1890年10月8日)】

先に述べたように、宮内省の当初における救済措置の基本方針は、天皇の意向を受けて生存者たちを東京へと回送し、愛宕の慈恵病院で介護することにあつたが、八重山の遅着、ウォルフ号による神戸への送致によって、日本赤十字社の派遣看護を中心としながら、東京から遠く離れた神戸における看護充実に切り替わらざるを得なくなったのだった。

また、生存者たちをオスマン朝まで送還するために、比叡・金剛が日本を出発した後の10月22日付でもって、日本赤十字社社長の佐野常民は土方久元宮内大臣に宛てて救護景況具申書を提出している。上記の『官報』に掲載された報告書と異なり、12日間にわたる生存者への手当全般を俯瞰するものとなっている。この具申書に象徴されるように、日本赤十字社にとって未曾有の外国人罹災者救護であった本件は、その後の救済活動において貴重な経験となったことがうかがえる。

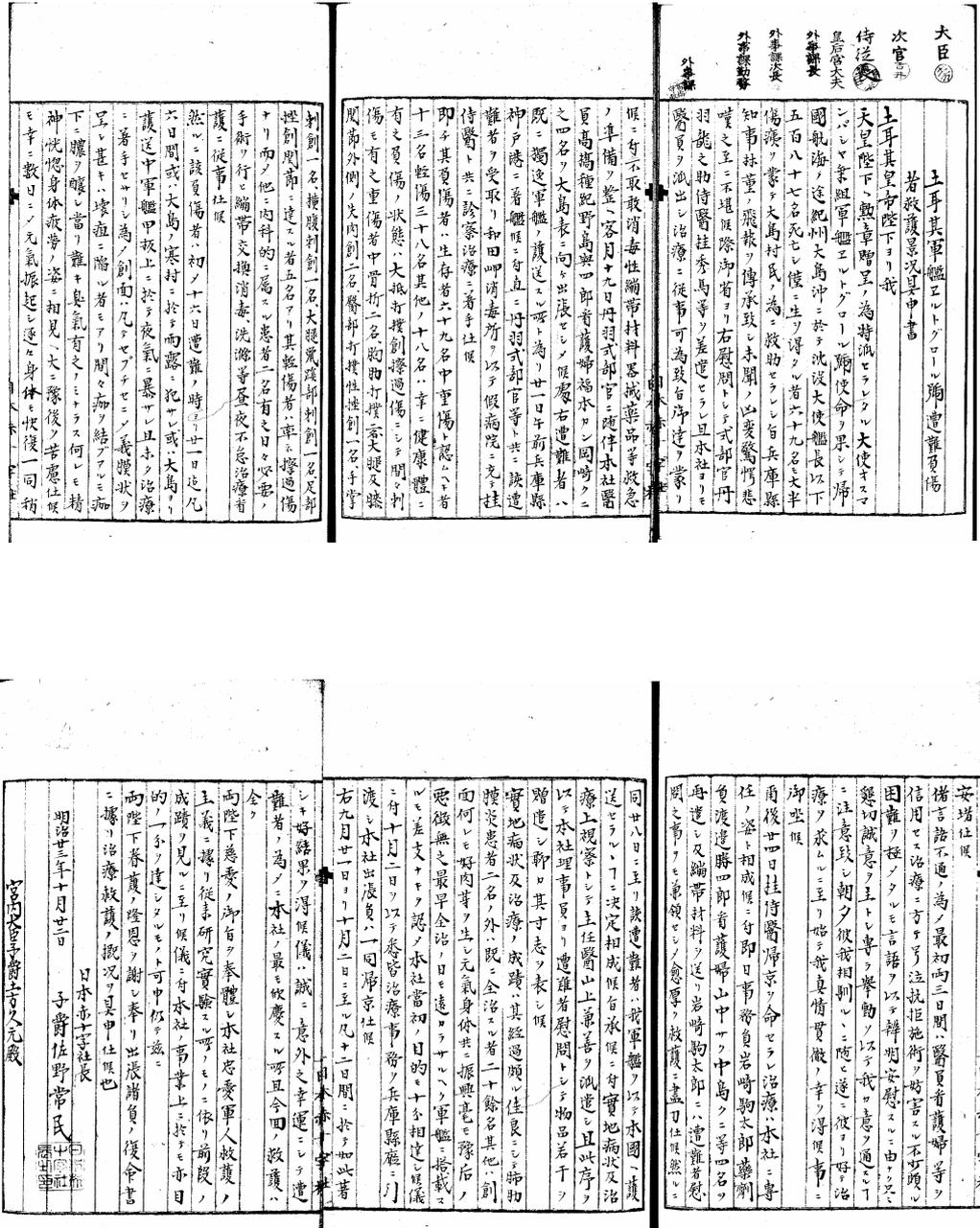


写真2-51 日本赤十字社から宮内省に提出された「土耳其軍艦エルトグローバル號遭難負傷者救護景況具申書」(1890〈明治23〉年10月22日)【出典：『外資接待録(二)式部職』】

外務省の救済措置 本件にかかわる外務省関連の文書は極端に少ない。そのためにもずもって外務省が事件の第一報を得た経緯は判然としない。現存する文書資料から確実に確認できる経緯は、上述の19日に内閣において回覧された和歌山県庁・兵庫県庁からの電報によるものである。一説に19日未明の段階で和歌山県庁ないしは兵庫県庁から外務省に直接に連絡があったとのことであるが、残念ながら裏付ける資料が現存しない。

外務省の初期対応は、宮内省と同じく（あるいは宮内省と連携して）現場に要員を派遣することであった。要員として交際官試補の松井慶四郎が選ばれ、19日16時45分発の東海道線急行によって神戸へと向かった。しかし上述のように、兵庫県庁の勧告を受けて松井交際官試補は宮内省派遣要員ともども大島に向かうことなく、神戸にとどまって、21日7時50分に到着したばかりのウオルフ号に乗り込み、生存者たちから事情聴取を行った。その後、松井交際官試補は26日まで神戸に滞在し、同日夜に神戸を発って東京に戻った。それから生存者たちがオスマン朝本国へ送還されるまでの間、神戸には外務省の要員が不在となった。したがって、その後には外務省の情報収集活動は東京において内務省などから提出される情報に限定され、自省による情報収集活動がなされなかったものと思われる。

また外務省としては、本件をオスマン朝へ連絡する任にあったはずであるが、外交史料館に当該文書が現存せず、電報の内容については残念ながら判然としない。

外務省の初期における救済措置には、資料の欠如から判然としない部分が多い。しかし、前述の宮内省または後述の海軍省の救済措置に比べて、外務省の救済措置は規模が小さく、積極性に欠けて中央政府内において主導権を発揮するものではなかった。

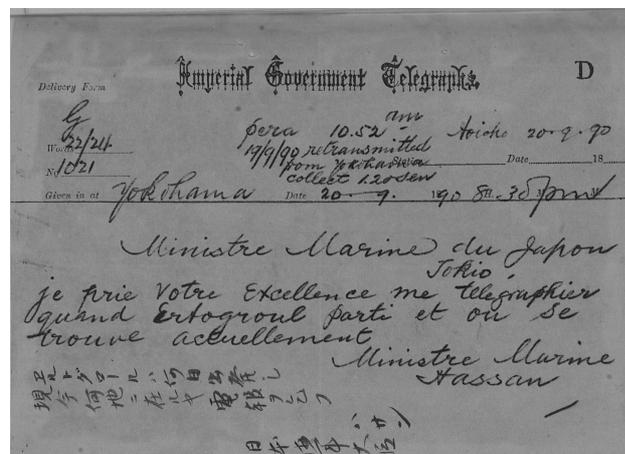
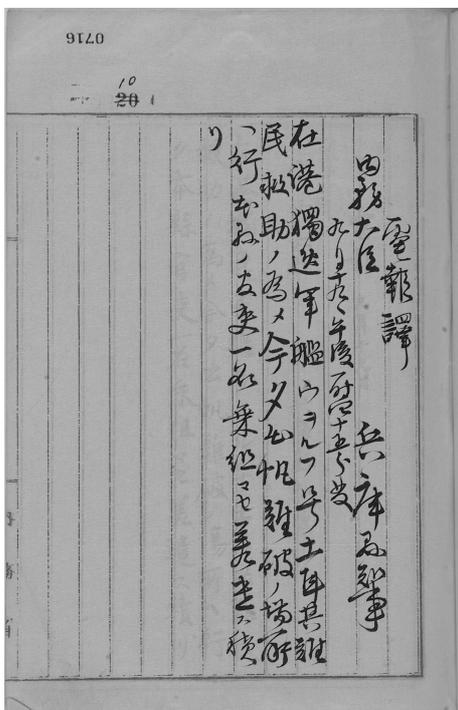


写真 2-52 兵庫県知事から内務大臣宛電報の訳文写し

写真 2-53 オスマン朝海軍省から海軍省宛の電報【出典：ともに『海軍公文備考』】

内務省の救済措置 内務省は県治を管轄している省であるがゆえに、地方行政機構の県庁、県知事から真っ先に情報を得た。西郷内務大臣はすぐさま山縣内閣総理大臣に報告をして、内閣を介して中央政府内における情報の共有に努めた。さらに前述のように19日13時45分発で兵庫県庁から西郷内務大臣宛に発信されたウオルフ号が現場に出航しそうである旨の電報の写しを急ぎ海軍省に送っている。海軍省が派遣を決定した八重山に関連するためであろう。

内務省は初期対応のみならず、本件全般において現場への要員派遣を行っていない。県庁が内務省管轄下にあることを考慮すれば、中央から要員を派遣するのではなく、県庁から寄せられる情報の連絡役に徹していたようである。23日付で兵庫県知事が提出した報告書、25日付で和歌山県知事が提出した報告書はいずれも西郷内務大臣から山縣内閣総理大臣に報告され、内閣を経由して中央政府内の情報の共有が図られている。内務省官房が公刊した『明治二十三年度功程報告』によれば、県治事務の府県経費項目に「土耳其軍艦遭難救護費金」として、和歌山県と兵庫県において5,422円62銭6厘を要したことが記されている。費用の細目は不明であるが、内務省は中央政府として現場との連絡役であったことが費用面からも確認される。

海軍省の救済措置 中央政府のあいだで本件の第一報を最も早く入手していたのは海軍省である。前述のように、現場の沖村長は自己の判断でもって18日21時45分発で樺山海軍大臣宛に電信を打っている。18日夜間においてこの電報がどのように処置されたかは不明である。日付変わって19日未明1時30分には和歌山県知事からも電報が届いている。樺山海軍大臣は両電報ともに山縣内閣総理大臣に報告をしていないため、第一報を中央政府に知らせる役割は前述のように、宮内省と内務省とになったのだった。

このように事件を最も早くに知ったはずの海軍省であるが、救済措置の初期対応には遅れをとった。19日に八重山を現場に派遣することになったのは海軍の自発的行動ではなく、天皇ならびに宮内省の強い要請を受けてのものである公算が大きい。前述のように、20日に高木海軍軍医監が宮中に召されて、天皇が生存者を東京に送致する強い意思を有していることを知ると、20日に和歌山県知事、21日に兵庫県知事に対してその意向を電信している。しかしながら横須賀では八重山の出航準備がもたついていた。19日12時55分発の電報でもって、横須賀鎮守府から海軍省に対して生存者の食物・被服の問い合わせがあることから、19日正午前後には出航命令が下されたものと推測されるが、実際に八重山が横須賀を出航したのは20日12時のことであった。実に出航まで丸1日を要したこととなる。さらに出航後、八重山は遠州沖において暴風に遭遇し困難に陥った。出航の遅れには台風の北上が影響していたのかもしれない。

結果として、八重山が大島の檜野崎に接近したのは21日8時30分、大島港到着は11時であった。前述のように既に生存者の大半はウオルフ号によって神戸へと送致されていたため、海上で収容した1遺体を大島村役場に引き渡し、ウオルフ号が果たせなかった埋葬式を挙行了。埋葬式およびその前後の状況は『沖日記』に詳しい。八重山は翌22日8時に、ウオルフ号に乗り損ねた残り2名の生存者と遺品類とを収容しつつ、天皇の意向を実現するため急ぎ神戸に向けて出航した。

八重山は同日 14 時に神戸に到着した。加賀美光賢^{みつたか}海軍軍医大監は、和田岬消毒所内停留所に向かつて負傷者の状況を視察し、三浦功^{いさお}艦長は兵庫県庁に向かつて林知事と善後策を協議した。さらに加賀美軍医大監から樺山海軍大臣に対して指示を求める電報も発信された。関係文書が現存しないために兵庫県庁における協議の詳細は不詳であるが、新聞報道によれば、林知事は 2～3 週間安静を要する負傷者がいることをあげて東京回送に難色を示したという。この協議の結果、土方宮内大臣に対して神戸において負傷者を看護すべきであるとの進言がなされた。その後の経緯についても不詳であるが、最終的に宮内省および天皇はこの進言を受け入れて、翌 23 日 15 時に生存者たちを東京へ回送することを断念すると公表した。ここに宮内省と天皇の考えていた救済措置計画は頓挫した。

八重山は海軍省の命令により、10 月 10 日までのあいだ神戸に待機となり、いわば海軍省としての情報収集の役割を担った。この間、加賀美軍医大監は何度か和田岬を視察に訪れるなどした。三浦艦長は樺山海軍大臣に宛てて報告書を提出し、24 日に同報告書は樺山海軍大臣から山縣内閣総理大臣に提出され、翌 25 日に内閣を介して中央政府内に回覧された。

また 20 日に、オスマン朝の海軍大臣ハサン・パシャから樺山海軍大臣に対して横浜出航後のエルトゥール号の動向に関する照会電報が届き、翌 21 日に同大臣に対してエルトゥール号が紀州大島において座礁・沈没し、オスマン・パシャ以下 586 名死亡した旨、弔意の電報が打たれた。

一方、海軍軍医と海軍将校婦人で組織される愛生社は、早い段階から義援金募集活動を行った。また、海軍関係者は後述する『時事新報』の義援金募集に 1,500 円という巨額な義援金を送っており、国を越えた海軍としての連帯感や、救済措置に大きく影響したのではないかと想像される。

逋信省の初期対応 燈台局と管船局を有する逋信省にとって、「エルトゥール号事件」は関係する海難であるが、一連の中央政府の救済措置には関与していないようである。実際、宮内省や外務省のように東京から要員を派遣することもなく、檜野崎燈台職員も日誌を記録するだけで逋信省に連絡していた形跡はない。また和歌山県庁・兵庫県庁も逋信省に直接に情報を伝達していない。逋信省は海洋関係の管理を扱っても、海難のような即応的対応を求められる業務は扱っていなかったものと思われる。

海難に対して、逋信省の業務は事後の統計記録にとどまっていたかのようである。実際、1891 (明治 24) 年を対象とする『逋信省第五年報』において、船舶遭難の項目に、当該年中の外国船難破として、エルトゥール号の遭難の事実が記載されている。

しかし、後藤逋信大臣は逋信省として本件に強い関心を抱き、次章に詳説するように『時事新報』が募集した義援金に、中央政府関係者ではいち早く個人的に応じて大金を献じている。同紙がオスマン朝に提出した義援金為替証書に付せられた書簡中に、義援者の筆頭として、また内閣で唯一の義援者として後藤逋信大臣の名と、逋信省高官 16 名の記載を見出せる。管船は逋信省の業務であるという管轄意識が大きく働いたものとみて間違いはないだろう。

生存者送還 初期の段階における救済措置が一段落し、さらなる生存者の発見が望めないことがはっきりすると、次なる段階として 69 名の生存者のオスマン朝本国への送還問題が浮上することとなった。

26 日に政府は、2 隻の軍艦、比叡（艦長：田中綱常〈1842～1903 年〉大佐）と金剛（艦長：日高壯之丞〈1848～1932 年〉大佐）でもって生存者たちをオスマン朝へと送致することを決定した。

比叡・金剛は、日本政府が海軍力整備のためにイギリスに発注した装甲艦である。両艦は、エドワード・リード（Edward Read）の設計になる金剛級と総称された同形の装甲艦（垂線間長 67.0m、垂線長 70.0m、全幅 12.4m、排水量 2200 トン、速力 14 ノット）であり、イギリスにおいて 1875（明治 8）年に起工され、1877（明治 10）年に進水、翌 1878（明治 11）年に竣工して日本に到着した。同じく装甲艦の扶桑とともに日本海軍の主力を担っていた。

派遣決定の 26 日、直ちにその旨が天皇に上奏され勅裁も得た。10 月 5 日、比叡と金剛は品川を出航して、9 日未明 4 時に神戸に到着した。続いて 10 日 13 時から生存者たちを分乗させて、11 日未明 2 時に神戸を出航して 13 日に長崎に入り、16 日に香港に向けて長崎を出航した。12 月 27 日、両艦はイスタンブルへと続くダーダネルス（Dardanelles）海峡付近に到着するものの、ベルリン条約を理由にイスタンブル入港を謝絶され、南下してユケリ湾にてオスマン朝軍艦タリヤ号に生存者たちを引き渡さざるを得なかった。その後、イズミル（izmir）まで南下して待機するうち、オスマン朝から特別許可を得ると、翌 1891（明治 24）年 1 月 2 日にイスタンブル入港を果たした。比叡・金剛は、オスマン朝の歓迎を受けながら約 1 か月の滞在ののち 2 月 10 日にイスタンブルを出航して、5 月 10 日に品川に帰港した。

滞在期間中に様々な出来事が生ずるが、本報告書の趣旨からはややずれることなので、詳細はここでは割愛する。簡単にいくつか興味深い点を記せば、比叡には、後に詳述するが、『時事新報』が紙上にて読者から募集した義援金の為替証書をオスマン朝に手渡しすべく、記者の野田正太郎（1868?～1904 年）が同乗している。野田は日本人初のイスラーム世界への派遣・駐在記者であり、またイスタンブル滞在中にイスラーム教徒に改宗し、現在のところ公的資料で確認できる日本人初のイスラーム教徒である。さらに途上のインドでは、留学中の日本人僧侶 2 名が両艦に同乗することとなった。両名はオスマン朝においてしばらくイスラーム教の状況を視察し、両艦一行と別れてさらにヨーロッパに渡って日本仏教の紹介に努めることとなる。この日本人僧侶たちについては、奥山直司教授（高野山大学）が研究中である。

送還決定までの経緯 こうして事件勃発 10 日後、生存者が神戸に移送されてから 5 日後に自国軍艦による生存者送還が決定された。従前、この決断の早さは「聖意に依り」と天皇の美徳に集約され、あるいは日本人の義侠心に集約されて語られていた。

しかし、諸新聞を渉猟してみると、24 日にその答を見出すことができる。第 3 章に詳説するが、この日の『時事新報』の社説が世論形成の起爆剤となった。前日 23 日にロシア公使が青木外相に対して、生存者をロシア軍艦で送還したい旨を打診してきたという風聞を掲げた『時事新報』は、外交上の大問題であり、日本の体面を考えれば、費用を論ぜず日本の軍艦で送還せよと論じたの

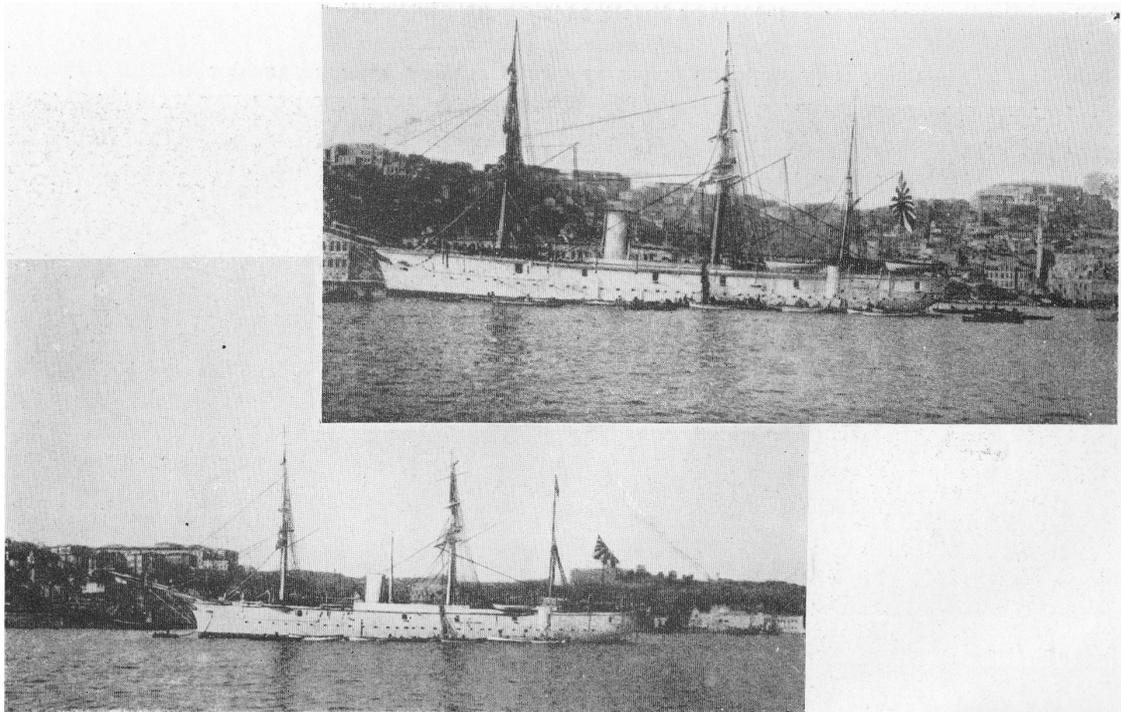


写真2-54 イスタンブルにおける比叡(上)と金剛(下)【出典：『^{トルコ}土耳其國軍艦エルトグロール遭難追悼記』】

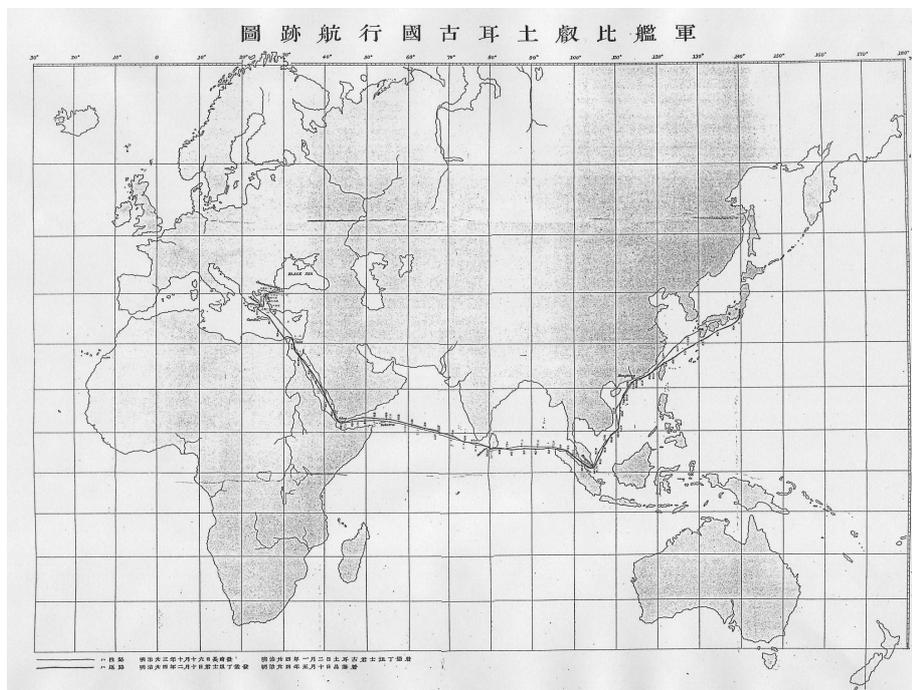


図2-23 比叡の往復航路図(金剛も大梓において比叡に準ずる航路をとっている)【出典：『軍艦比叡土耳其國航海報告』】



写真 2-55 イスタンブルにおける比叡・金剛の士官たちとオスマン朝士官たち（最前列右から 6 番目が比叡艦長の田中大佐、7 番目が金剛艦長の日高大佐）【トルコ記念館蔵】

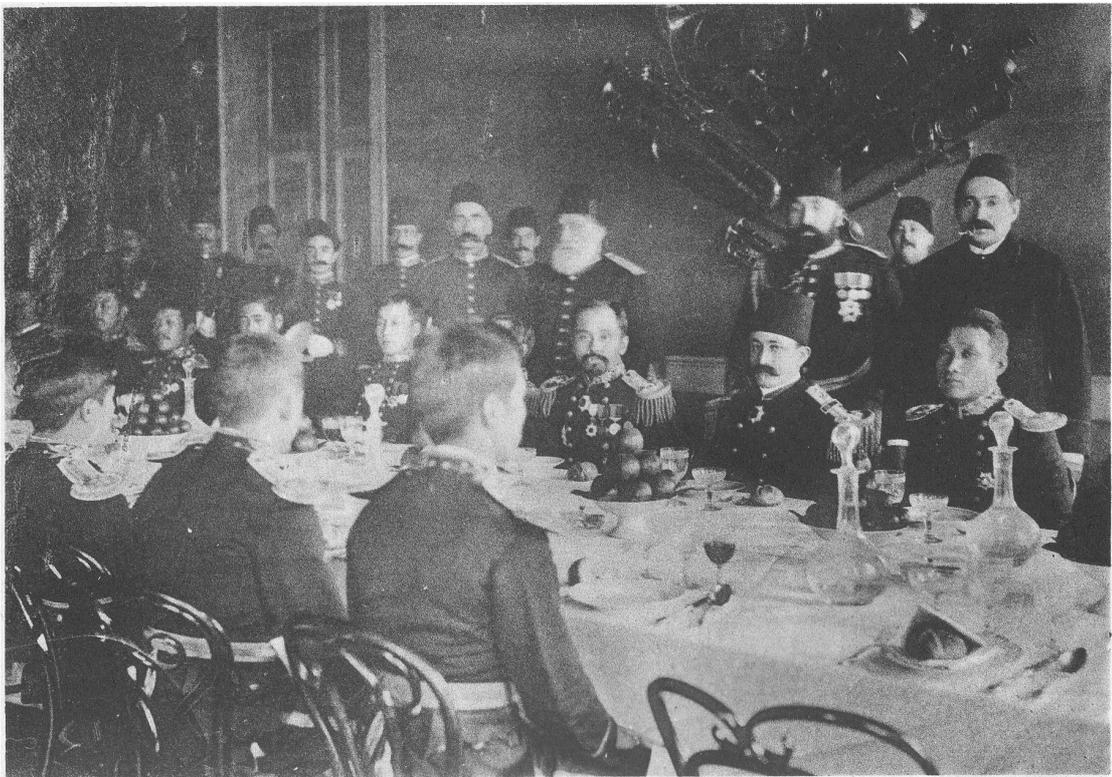


写真 2-56 イスタンブルのドルマバフチェ (Dolmabahçe) 宮殿における両艦長の饗宴（テーブル正面向き右から 2 番目が接待役のアリー・ベイ、3 番目が日高大佐）【出典：『^{トルコ}土耳其國軍艦エルトグロール遭難追悼記』】

だった。翌 25 日以降、他紙も一斉にこれに倣った論説を載せた。その際に生存者救済にあたって八重山がウオルフ号に出し抜かれた事実が喧伝され、諸外国に遅れをとる政府の対応を批判し始めた。このようにして期せずして外務省批判、海軍省擁護の大合唱が展開され始めた。各紙いずれも青木外相がロシア公使の申入れを受諾しかねず、海軍が激高しているとの風聞を根拠として異口同音に論じているが、事実確認を行っている新聞は存在しない。しかし、事実かどうかを別にして、たとえ仮に根拠のない風聞や何者かの意図的な情報操作の結果であるにせよ、各紙が横並びに、生存者救済への善意表明やオスマン朝との外交関係樹立を主眼としていたのではなく、国際社会とりわけヨーロッパ諸国に対する日本の体面を主眼に軍艦の派遣を求めていることは注目に値する。すなわち、ヨーロッパ諸国との間における不平等条約の改正のために、また前年に発布された大日本帝国憲法と年内に開設される大日本帝国議会とによって立憲制に移行しつつあることを宣伝するために、ヨーロッパを意識する形で国威発揚を目論む自国本位のナショナリズムに基づいて、自国軍艦による生存者送還を求める世論が形成されたのである。

そして世論は政府を動かした。最初に立案された東京における生存者救済計画が破綻してから、中央政府の中でも各省間には生存者救済・送還については方針の違いが見え始めていた。その結果として、具体的な救済・送還計画が立案されないでいた。しかし世論の糾弾・後押しを受けて、中央政府は迅速に対応して 26 日中に比叡・金剛の派遣による生存者送致を決定したのだった。そのうえで、天皇の勅許を得て、その費用として第二予備金支出第 6 回より、12 万 6,487 円 60 銭が支出されることになった。当時の逼迫する国家財政状況において、膨大なる出費であったにもかかわらず、新聞各社はこれを糾弾することがなかった。むしろ 2 隻の軍艦を派遣することの必要性を説いて、いわば政府の行動を擁護していた。

海軍省の対応 生存者救済においてはウオルフ号に遅れをとってしまった海軍省にとって、新聞によって形成された世論は追い風となった。

中央政府内、とりわけ内閣において各大臣間でいかなる議論が展開されたのかを裏付ける関係文書は残念ながら現存しない。海軍には先に述べたように、国家の枠を越えた純然に海軍としての連帯意識が存在していたことも間違いはないが、海軍省においてはより現実的な計算も存在していた。海軍省はウオルフ号によって面目を失った海軍の体面を回復すること、あるいは沸騰するナショナリズムに裏打ちされた世論に呼応することばかりに気をとられていたのではない。

海軍省は、生存者送還を大義名分にして逼迫する国家財政状況において将来の海軍を担う士官候補生たる海軍兵学校第 17 期生 88 名（後に日露戦争で活躍する秋山真之も候補生の一員であった。オスマン朝でも秋山は日露戦争後に刊行された戦史本などを通じて軍人として名を轟かす）の練習航海を実現するとともに、初めて日本人乗組員だけの操船でもってヨーロッパまでの航海を実現して広く内外に海軍の技術力を宣伝することを意図していた。送還に際して 1 隻ではなく 2 隻の派遣にこだわったのは、決して生存者の容態に気を配ったからではなく、その意図を実現するためであった。

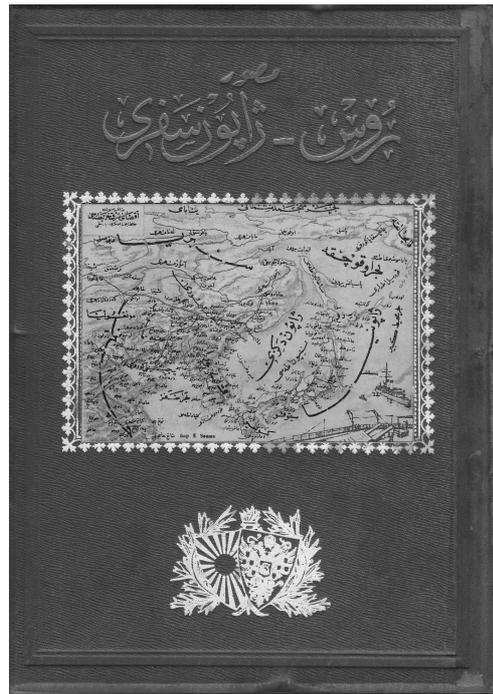
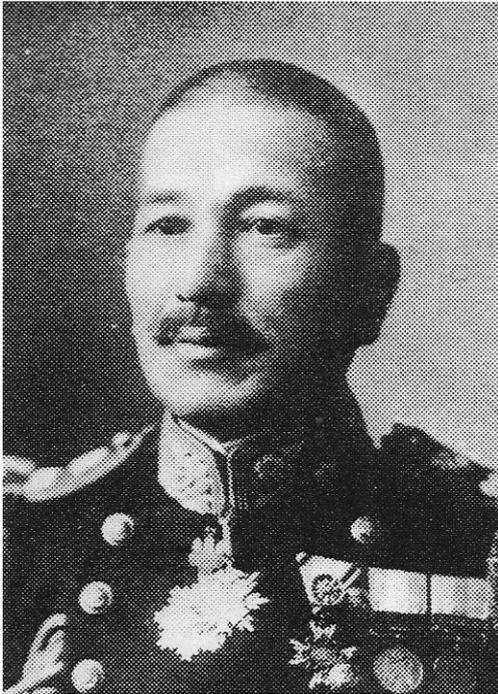


写真 2-57 秋山真之 (1868～1918 年、愛媛出身、後の海軍中将)、写真 2-58 オスマン朝で刊行された詳細な日露戦争史の第 1 巻【出典：2-57『国史大辞典』、2-58 Ali Fuad & Osman Senai Erdemgil, *Musavver 1904-1905 Rus-Japon Seferi*, vol.1】

このことを端的に示す資料として、1890 (明治 23) 年 10 月 2 日付でもって、比叡・金剛の出立に際して樺山海軍大臣が両艦長に与えた 5 か条からなる訓令のうち派遣目的を示した第 1 条が注目される (一部旧漢字を常用漢字に改め、ルビを振る)。

第一条 候補生ノ練習及紀州大島ニ於テ破壊セル土耳其軍艦エルトグルール号乗員生存者ヲ其本国マテ送致スルノ両要務ヲ帯フルモノト心得タルベシ

ここに明記されるように、派遣目的として二つが併記されているとはいえ、まず筆頭にあげられるのは「エルトゥールル号事件」の本国オスマン朝への送還ではなく自分たち海軍の将来を担う士官候補生たちの練習航海のほうである。何よりも主目的が練習航海であることを両艦長に出発に際して徹底させていることは、当時の海軍の本件への対応姿勢をよく示す。

オスマン朝によるエルトゥールル号の日本派遣の主目的が途中のイギリス領寄港地におけるパン・イスラーム主義の宣伝であったことを考えれば、日本海軍がこうした意図でもって自国軍艦によるオスマン朝までの生存者送還を実行することも同様の自国本位のナショナリズムに基づくものである。

外務省の対応 新聞による非難の矢面に立たされた外務省は、一切の弁明をすることはなかった。ロシア公使の申し出が本当だとして、当時の日本の国家財政状況を考えれば、それに応じること

は決して悪い選択ではなく、十分に理にかなった選択であり得た。しかし、外務省は自国軍艦派遣が決定されてなお、世論の要求どおりにこの機をとらえてオスマン朝との間に外交関係を構築しようとの積極的な意思を展開することはなかった。新聞社数社は皇族ないしは外交官を軍艦に同乗させて公式使節とせよと訴えていたが、外務省は皇族の同乗を求めることもなく、また外交官の公式派遣も見送ったのであった。天皇の親書は、比叡と金剛の艦長の手には委ねられることとなった。外務省は10月1日にオスマン朝宛の親書を作成し、海軍省に送るだけだった。

両艦派遣に際して外務省がとった唯一の行動としては、長崎において比叡に同乗した堀越善十郎の派遣があげられる。後日に本人が先にあげた外務省の内藤氏に語ったところによれば、堀越は青木外相の命を受け、オスマン朝からの日本との対等条約締結の希望に関してオスマン朝の視察を命じられたものだという。比叡に同乗していた『時事新報』記者の野田正太郎の記述により、堀越が間違いなく比叡に同乗してオスマン朝へ赴いた事実は確認できる。しかし、本人が語ったように青木外相の命によるものか、また青木外相の命にしても公的な指令なのか私的な指令のかも確認されていない。堀越は内藤氏に対して、視察を行ったものの、当時のオスマン朝が日本と対等条約を締結するほどには整備されていなかったと語っているが、イスタンブルにおける堀越の活動内容は不明である。今のところ堀越がイスタンブルにおいてオスマン朝政府と交渉した形跡は発見されておらず、野田の記述のように、堀越の視察がオスマン朝の公的機関との接触を行わない単なる商業視察であった可能性もある。

宮内省の対応 送還問題における天皇および宮内省の意図は判然としない。比叡と金剛の派遣決定後において、沸騰する世論の一部が皇族の便乗を求めたものの、宮内省はそれに応じた動きを見せなかった。さらにオスマン朝との国交樹立に向けて外務省を説得することもなかった。

宮内省に関連して、先述の兵庫県の要請により神戸に残った日本赤十字社の野嶋與四郎医員が、比叡と金剛に手渡さなくてはならない看護記録が完成しないことを苦にして、10月8日に自殺をしたものの未遂に終わった事件があげられる。「エルトゥール号事件」は、日本赤十字社の設立以来初めて多数の外国人罹災者への対応を迫られる大規模災害であったがために、その対応措置に想像以上にまごついてしまった出来事であった。

第8節 民間の救済措置

新聞の活躍 前節までのような中央政府・地方行政といった公の救済措置の一方で、民間の救済措置もまた展開していく。その中で主導的役割を果たしたのは何といても新聞を中心とするメディアであった。

「エルトゥール号事件」当時、日本の新聞社の間では熾烈な販売競争が展開されていた。そのために新聞各社による事件の速報合戦と、独自の社説による世論形成が盛んであった。詳細は次章に譲るが、前述のように、19日の段階で、東京の『東京日日新聞』、大阪の『大阪朝日新聞』、神戸の『神戸又新日報』が、エルトゥール号遭難の速報に成功し、報道面においてはこの3紙が他紙を圧倒して有利な立場にあった。しかし、他紙も関係者へのインタビューや地図・絵などを盛り込むなどして、様々な創意工夫を凝らして速報・報道合戦が展開されていった。

報道の一方で、いくつかの新聞社は本件に関連して義援金募集活動を展開した。先鞭をつけたのは、20日付で開始した『東京日日新聞』と『時事新報』、21日付で開始した『毎日新聞』であり、やや遅れて25日から『神戸又新日報』、26日から『大阪朝日新聞』なども募集を開始した。しかし、義援金の募集活動並びに処理活動で目覚ましい成果をあげたのは、何といても『時事新報』であった。実に4,248円97銭6厘もの大金を集め、これを仏貨1万8,907フラン94サンチーム金額の為替証書に替えて、自社記者の野田正太郎（写真2-60）を比叡に便乗させてイスタンプルのオスマン朝海軍省に直接手渡しするという派手な活躍ぶりであった。



写真2-59 『時事新報』社長の伊藤欽亮、写真2-60 派遣・駐在記者の野田正太郎【出典：2-59 『伊藤欽亮評論集』、2-60 野田家伝来、現・トルコ記念館蔵】

団体・個人の活躍 そもそも『東京日日新聞』の場合、義援金募集を決めたきっかけは、9月19日付の同紙の号外を見て17時に発行元の日報社を訪れて3円の義援金を寄附した加賀秀一なる人物の行動であった。当時の日本社会における災害に対する互助意識、又は道義心の表れとして注目に値する。こうして一個人の行動を契機として新聞が大々的に義援金募集活動を創始すると、新聞に刺激されて、有名無名の団体や個人も義援金募集活動を始めた。もちろん彼らの行動には純粋なヒューマニズムに基づくものもあれば、前述のようにナショナリズムに基づくものもあった。ただし、そうしたナショナリズムは条約改正問題に連動したヨーロッパへの対抗心・敵愾心に裏打ちされたものである。当時の日本では、オスマン朝をアジアの一国としてみるような大アジア主義的発想はまだ芽生えただけで、社会全般に広まっていなかった。

団体としては、先にあげた海軍関係の愛生社のほかに、社会運動として注目を集め出していた禁酒運動の組織が義援金募集活動を行っている。また、東京の番町青年会は義援金を集める大音楽会を催した。また仏教界では、9月26日に東京駒込の吉祥寺(写真2-61)において曹洞宗有志会による大施餓鬼・大演説会、10月3日に和田岬消毒所内において祥福寺(写真2-62)住職の毛利喚應師を導師にして施餓鬼、12日に神戸の摩耶山王寺において追弔会が催されている。



写真2-61 東京駒込の吉祥寺、写真2-62 神戸の祥福寺【2005年三沢委員撮影】

個人の活動としては、先にあげた加賀秀一以外にも、9月27日付の『大阪毎日新聞』に泉由次郎・豊田文三郎・筑紫三次郎・大三輪長兵衛・門田利助・高口小太郎・竹中鶴次郎・牛尾光碩・山口孝七・福井精三・安東久次郎らを発起人、西村捨三・袋井寛貞・白男用実福・安井健次・逸見惟武・櫻井義起・谷頭辰兄が賛同人となって、義援金募集の個人広告を打っている。東京の山田寅次郎(1866～1957年)も新聞紙上に個人で義援金募集広告を打ち、さらに東京で行った何回かの演説会と2日連続して催した演芸会を開いて義援金を集めた。こうした泉あるいは山田が知己とともに行った一連の義援金募集活動で集めた金額は不明であるが、それでも恐らくその金額は新聞社に比べてはるかに低いものであったろうと思われる。

理由は不明だが、少しの間をおき、若き山田は無謀とも思えるような行動力で、イスタンブルを目指し、1892(明治25)年4月にたどり着いた。山田の到来に際する顛末は、アブデュルハミト2世に乞われて比叡・金剛の帰国後もイスタンブルにとどまり、士官学校で日本語を教えてい

た野田が『時事新報』に書き送った記事に詳しい。偶々幸運にも山田は野田から全面的な助力を得ることができて、野田の口利きで士官学校で野田の補助をしつつ、資金を募って宿願の日本製品を扱う中村商店を構えて、それから総計約20年に及ぶこととなるイスタンブル滞在の地歩を固めていくことに成功した。



写真 2-63 イスタンブルの士官学校における野田正太郎（下段前列左から2人目）と山田寅次郎（前列左から3人目）、写真 2-64 日本帰国後の山田寅次郎【出典：2-63 トルコ記念館蔵、2-64 『日本—トルコ友好史展』】

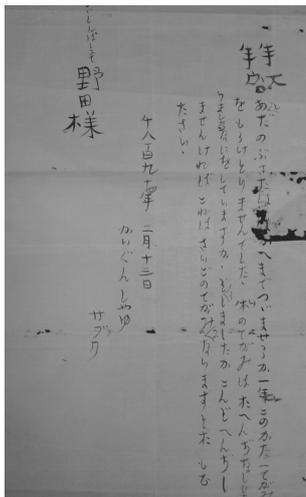


写真 2-65 士官学校の教え子から日本に帰国した野田に宛てられた書簡【トルコ記念館蔵】

また「エルトゥール号事件」を契機にした個人のボランティア活動もあらわれた。新聞報道によれば、9月22日に兵庫県のドック会社の大松藤右衛門社長は、エルトゥール号の遺品を無償で引き上げたい旨を兵庫県庁に具申して大島に赴いた。さらに『沖日記』には、9月26日に長崎県から大島にやってきた水潜師の平井好太郎が、海底に沈んだ遺品・遺体の回収に協力している様子が描かれている。また新聞報道によれば、横浜の増田萬吉・兵庫の賀川純一・有田喜一郎も同様に遺品引揚げに協力したという。こうした彼らの行動は、和歌山県の石井知事が大島に建立した慰霊碑（遭難之碑）に記録されている。

コラム 伝説のひと山田寅次郎、忘却のひと野田正太郎

いつの頃からか、「エルトゥール号事件」といえば、その悲劇性と相まって日本とトルコとの間の美談として語られるようになった。近年でも一応は史実の大枠を守りながら創作児童書が発表されたり、NHKの『プロジェクトX』というドキュメンタリー番組でも、1985（昭和60）年3月、イラン＝イラク戦争に際してのトルコ航空チャーター機秘話に関連して引き合いに出されるなどして世間の注目度は増すばかりである。



写真 2-66 山田寅次郎を大々的に紹介する最近の日本メディア事例
【出典：(左)『上州風』14号(2003年)、(中)小暮正夫(相澤るつ子絵)『救出』アリス館、2003年、(右)NHKドラマ紀行宣伝用葉書(2005年)】



ハッゾプロ・パサジュ
Passage Z.D.Hazzopulo

中村商店が店を構えていたイスティクラール(旧ペラ)通りに面するアーケード。中村商店は移転したり、複数あったようだが、現在、資料で確認できるのはここである。近くのチチェク・パサジュと比定する向きもあるが、資料的根拠があいまいで推測の域を出ない。

写真 2-67 中村商店が店を構えたアーケード【2004年三沢委員撮影】

「エルトゥール号事件」の立て役者として、常に登場するのが山田寅次郎である。その根拠として引き合いにされるのが本人の自伝と友人の評伝に記された記述である。自伝・評伝という資料は、確かに本人と身近な人間による詳細な記録を提供するものとして魅力あふれるものであるが、同時に主観的な美談に陥ってしまって客観的な事実が見失われがちになるというのが学術的な歴史研究者の共通認識である。それゆえに自伝・評伝に記される山田の事績は、公平に客観的に検証されなくてはならない。

山田の事績として、例えば、①エルトゥール号義援金約5,000円を手渡すためにオスマン朝に渡り、大歓迎を受けた、②アブデュルハミト2世に乞われ、士官学校で日本語を教えた。その際の生徒の一人にムスタファ・ケマル・アタチュルク(Mustafa Kemal Atatürk, 1881～1938年)がいる、③改宗して日本人初のイスラーム教徒になった、④商店を構えて多数の日本人を厚遇して民間大使として活躍した、⑤ボスポラス海峡を通過するロシアの補給船情報を日本に通知し、日露戦争を勝利に導いたなどが語られる。

①については、野田が『時事新報』に書き送ったように、山田の主目的は貿易業創始であるし、あるトルコ人研究者が典拠を示さずに書き記す義援金約5,000円は、山田個人が集めた金額ではなく、日本からの義援金の総額である可能性が高い。だとすれば第3章で後述するように、山田の集めた金額は相当に減額される。②については後述するように、野田が大歓迎を受けたのとは対照的に、山田の到来を知らせるオスマン朝現地の新聞記事・文書は皆無である。また野田が『時事新報』に書き送った記事から判断すれば、偶然にも彼の好意

を得ることでオスマン朝の要人と会見することができたというのが妥当な判断であろう。士官学校では確かに野田はアブデュルハミト2世に乞われて日本語を教えたが、野田と異なり当時のオスマン朝の共通外国語であるフランス語に心もとなかった山田は、野田の好意で彼の助手として勤めていたようである。しかも山田がいつまで教えていたのか判然としない。野田については教え子の書簡など様々な資料が存在するが、山田については先に示した野田と一緒に写る写真しか資料が見当たらない。また、評伝にはアタチュルクは山田を知っていたと発言したとあるのに、ある日本人が著書に教え子だと書いてしまった。アタチュルクの経歴を精査した複数の研究者によれば、彼が士官学校時代に日本語を習ったという事実は見当たらないという。③について、実は山田の自伝・評伝は何も語っていない。これはある日本人イスラーム教徒の誤解で流布した話であり、野田と山田を取り違えた全くの誤謬である。先に述べたように、野田は1891(明治24)年6月にイスラーム教徒に改宗し、今のところ客観的に確証できる日本人の改宗例としては最古のものである(写真2-68の野田の写真が掲載されるオスマン朝の新聞記事は野田の改宗を伝えるもの)。④については、山田自身の著書が示すように、多数の日本人著名人がイスタンブール来訪の折に彼の世話を受けているのは間違いない。その行為をもって民間大使と称するならば妥当であるが、日本政府もオスマン朝政府も山田を準公的な存在として、彼を介して、外交関係を構築しようとした事実は認められない。⑤については、当時の在オーストリア公使の牧野伸顕(1861~1949年)が山田より電信を受けていたとの記録はあるが、軍部がその情報をどう評価していたのかは不明である。軍部は、日英同盟に基づき常時イギリスからバルチック艦隊の詳細な動向情報を得ていたといわれ、個人情報に依拠していなかったようである。また個人情報に関しては、山田のように遠隔地での単なる補給艦数隻の海峡通過情報ではなく、バルチック艦隊本隊のマグガスカル島入港という重要情報を、当時同島在住の赤崎伝三郎が在インド日本領事館に、和原清秋が在香港日本領事館に打電して伝えたことがよく知られている。赤崎の話は司馬遼太郎の小説『坂の上の雲』にも引用される(ちなみに司馬は同書執筆の折に野田の生家にまで問い合わせをするなど、オスマン朝関係の事実情報を博搜している)。山田が日本に通告した情報の価値については、軍事史専門家の意見を仰ぐ必要がある。

さらに、山田を単純にトルコとだけに結びつけるのも正確ではない。日本へ帰国した山田は、第4章で後述するように、1926(大正15)年に日土貿易協会の設立に奔走するなど、確かに新生トルコ共和国との貿易関係の構築に努めていた。しかし、山田はその一方で貿易相手国をトルコ共和国に限定することなく、バルカン諸国との貿易関係構築にも活路を求めて、1930(昭和5)年にアタチュルクと会見を果たす直前には、ギリシャのサロニカを視察している。評伝にも記されるように、こうした努力が実ってか、山田は1933(昭和8)年10月23日に大阪在住ギリシャ名誉領事に就任している。

日本とトルコとの関係史において、山田の果たした功績は決して小さくはないだろう。しかし、今日の日本メディアが客観的事実を精査することなく伝説的に語り、それが一般に伝播していくことには両国の関係を発展させていくうえでも一抹の危惧を抱く。

山田が伝説的に語られるのに対して、オスマン朝に歓呼で迎えられ当時の多数のメディアで紹介された真の先駆者である野田の事績は、全く忘れ去られている。それは野田が2年で日本に帰国し直後に夭逝したことが主たる原因であるが、しかし野田が簡単に忘却されたこと自体、当時の日本のオスマン朝への関心程度を示すものである。

2003(平成15)年10月、OBの一人として慶應義塾で要職を務められる服部禮次郎氏の御尽力により、銀座の和光で『日本-トルコ友好史展』が開催され、やはり塾員である野田正太郎の功績が日本で初めて正当に紹介されることとなった。筆者も巻末の参考文献に掲げるように、埋もれた野田の業績発掘に努めているところである。日本とトルコの真の友好関係のためには、ただ美談を繰り返すばかりではなく、今後とも真実を掘り起こして相互の理解を深めていくことが大切なのだと信じてやまない。

第9節 「エルトゥールル号事件」のもたらした社会改革

地方行政 事件発生現場である和歌山県において、「エルトゥールル号事件」は地方における行政意識を高揚させるものとなった。地方行政とりわけ市町村制の施行によって地方自治が整備されつつある中で勃発したこの災害は、地方行政としての災害対応意識、具体的な対応策を整備させるうえで極めて重要な社会改革を引き起こした。ときに「災害県」とまで称される水難多発県の和歌山県であるが、沖周^{あまね}村長に象徴されるように、地方行政の末端に至るまで、高い意識と行動力とをもって迅速に災害に対応できるようになっていったことは大きな社会改革であろう。

兵庫県は発生現場ではなく、その多くが負傷者である生存者の受入れ先となったわけである。その事実には、もちろん昔より開港場であり、外国人居留地を有する神戸という存在が外国人対応に慣れ親しんでいたということも作用していよう。しかし、経緯の詳細が不明ではあったが、林知事が東京への回送を押しとどめて生存者を神戸にて看護することを貫いたことは、たとえ内務省管轄下にあっても地方行政が災害時において罹災者本位の政策を展開できたものとして、積極的に評価できるものであろう。

中央政府 このように「エルトゥールル号事件」は、地方レベルにおいては大きな社会改革を起こしたということが出来るが、中央政府に目を転じた場合はどうであろうか。確かに未曾有の外国船海難を経験した中央政府であったが、生存者を乗せた比叡と金剛が日本を発つてしまうと、内政上の大問題、とりわけ11月25日に召集が予定される第一回帝国議会にかかわる諸問題に関心が移ってしまった。こうした状況にあって、1891（明治24）年5月10日に比叡と金剛とが品川に帰還して、中央政府の関心が再び回復される機会を迎えたものの、翌日に事態が一変する。5月11日、大津において来日中のロシア皇太子ニコライが警備の警官に襲われるという一大事、すなわち「大津事件」が勃発したのである。中央政府は両艦長の復命報告に頓着する余裕なく、外交史上の大問題に対処を余儀なくされたのである。「エルトゥールル号事件」は中央政府内にくばくかの変化をもたらしたものの、もはや全体としては、過去の事件として忘却の彼方に置いていかれることとなった。中央政府を主体とした社会変革を見出すことは難しい。そのことも影響してか、中央政府によって作成・保管されていた多くの関係公文書も今では喪失・埋没されてしまっている。

こうした状況を省別にみると、以下のようにまとめることができる。

宮内省としては、天皇への使節が遭遇した不慮の海難に際して最善の対応を示し、オスマン朝との間の皇室儀礼が保たれたことに大いに満足した。1891（明治24）年5月27日、帰国した比叡艦長の田中大佐は参内して、アブデュルハミト2世から託された親書・刀・拳銃・机・大小敷物・油絵・煙草などを献上した。この際の献上品の中にはアラビア産馬4頭が含まれていた。天皇が馬を愛されていることを聞き及んでの配慮であった。このためにオスマン朝の侍従武官騎兵大尉のメフメト・ムラト・ベイ（Mehmet Murat Bey）が特使として比叡に便乗して来日を果たし、同

日 11 時に皇居鳳凰間において天皇に拝謁している。

さらに 1893 (明治 26) 年にも、アブデュルハミト 2 世から天皇にアラブ馬 2 頭が献上され、侍従武官アフメト・ベイ (Ahmet Bey) が来日した (写真 2-69)。こうして事件が契機となって両国間の皇室儀礼は深まっていった。

一方、皇后のもとにあった日本赤十字社は、初めての大量外国人罹災者救援措置によって得られた貴重な経験を後世にいかすこととなる。



写真 2-69 侍従武官アフメト・ベイ (Ahmet Bey) 来日時の記念写真 (左より、鮫島少佐、主馬頭の藤波子爵、アフメト・ベイ、仏語通訳)
【出典：『^{トルコ}土耳其國軍艦エルトグルル號』】

外務省は、先に述べたように、エルトゥールル号の訪日に際しても、また事件が起こった後も一貫してオスマン朝との外交条約締結に対しては消極的であった。外務省にとって当面の最大課題がヨーロッパ諸国との間の不平等条約改正であったことを考えれば、その選択を理解することができる。結局、オスマン朝は日本との間に国交を開くことなく 1922 (大正 11) 年に滅亡し、1923 (大正 12) 年に日本は第一次世界大戦の戦勝国として新生トルコ共和国との間にローザンヌ条約を結び、1924 (大正 13) 年に正式に国交が開かれた。

今日、繰り返し喧伝され語り継がれる美談とは裏腹に、日本とトルコとの間の外交関係構築において、「エルトゥールル号事件」は直接的に大きな影響を与えることは決してなかったのである。

他方、外国船海難・外国人罹災問題に際して、外務省が中央政府内において主導権を握ることがないままに事件が収斂していったことが、以後の国内での災害発生時における外国人罹災者対

応にいかなる影響を及ぼしたのかは、今後に検証されなくてはならない研究課題である。

内務省は、県庁を通して「エルトゥール号事件」に関与した。本省からは全く要員が派遣されることはなかったが、県知事以下の県庁は本省と緊密なる連携をとりながら情報伝達を行い、対応策を展開していたことを考慮すれば、内務省において災害対応の教訓は十分に蓄積されたものと思われる。加えて市町村制が導入されて以後初の大規模災害にあつて、県庁・郡役所・市町村役場が連携して災害対応活動を果たしたことは、内務省としては貴重な経験となったものと推測される。

海軍省は、何より「エルトゥール号事件」を通して十分な練習航海を実現したことに大いに満足した。秋山真之に代表されるように、オスマン朝まで生存者を送還する練習航海に関与した者たちが、後の日清戦争・日露戦争において大いに活躍したことを思えば、生存者送還は大いに意義のあったものであったことであろう。しかし、初期の段階において八重山の出航がもたつき、結果としてウオルフ号に出し抜かれたことの経験をいかして、海軍省として災害時における緊急出動態勢にいかなる変革をもたらされたのかは判然とはしない。

逓信省は、先に述べたように管船と灯台を管轄しており、残念ながら資料が少なく本件を契機にしていかなる変化が生じたかは不明である。ただ災害救済の主体は内務省であり、逓信省は年報を見る限りにおいて、以後も粛々と主管省庁としての統計や規定の作成などの通常業務を継続していることが確認されるのみである。

民間の社会改革 地方行政や中央政府を媒介とした社会変革ではなく、「エルトゥール号事件」は民間レベルではいかなる社会変革をもたらしたのであろうか。

「エルトゥール号事件」によって、一気に喚起・膨張されたオスマン朝あるいはイスラーム世界に関する関心は、短期間のうちに急速にしぼんでいった。比叡と金剛による生存者送還を後押しした新聞各紙も、自社記者を派遣・駐在させた『時事新報』を例外として、比叡と金剛の出立後には事件の続報をほとんど取り上げることはなかった。中央政府の動向を後追いするように、新聞をはじめとするメディアは、帝国議会や大津事件を大きく扱い、もはや事件に関心を示さなくなつた。

このことは新聞で喚起された世論において、大きな役割を演じたのが自国本位のナショナリズムであったことに大きく関係してくる。そして、そのナショナリズムが大アジア主義的なイスラーム世界との連携を求めるものではなく、ヨーロッパへの対抗心・敵愾心から発した国威高揚を目指すものであったことが、事件への興味・関心を急速に喪失させることとなつた。

一方で新聞は「エルトゥール号事件」を契機に、様々な災害に対する義援金募集活動に力を入れていくようになる。今日まで連綿として続く「メディア・イベント」としての災害対応は、本件を契機にさらに強化されていったと言ってよいであろう。

これと並行して、後述するように「大日本帝国水難協会」のように民間における災害意識の高揚を示すような組織もあらわれてくる。

最後に、経済界における影響をみるならば、前述のように、外務省は独自にオスマン朝の市場

調査を行った節があるが、調査結果からオスマン朝との間に経済交流を興すことは芳しいものではないとの報告がなされ、このために経済界もイスラーム世界との経済交流に関心を示すことは稀であったといっている。実際に日本の統計資料をみても、戦前期に植民地であった台湾において、小規模ではあるがオスマン朝からアヘンが輸入され、逆に日本からは工芸品や茶がわずかに輸出される事実をうかがうことは可能である。

貿易を志してオスマン朝へと渡り、滞在中に中村一族の出資による中村商店（写真2-70）において^{にちど}両国間の貿易に携わり、さらに帰国後に日土貿易協会を設立した山田寅次郎のような存在は極めて例外的であり、日本とオスマン朝双方の経済界全般においても「エルトゥール号事件」は大きな社会改革を起こすことはなかったのである。

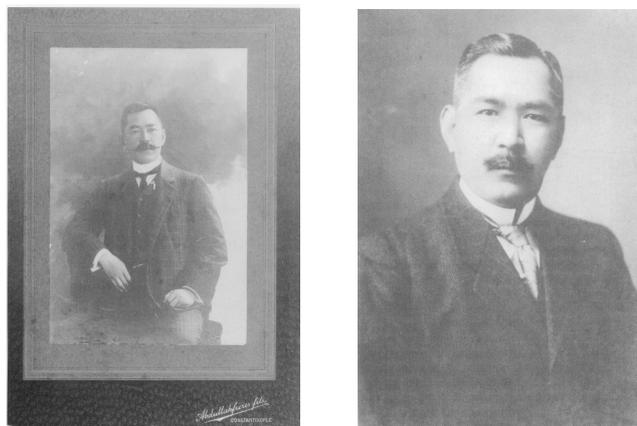


写真2-70 イスタンブルの中村商店において活躍した中村健次郎
【出典：The rising sun and the Turkish crescent】



写真2-71 イスタンブルにおける日本商店（中村商店か？）の広告掲載誌
【出典：Alem, 1, 29/Kânûnî sâni/R.1324(=1909年2月11日)】