

はじめに

長きにわたり「日本史」と「世界史」の授業は二分法で行われていたが、「歴史総合」によって両方の視点や、史料を考察させ歴史的認識を深めさせていく教材が求められている。「エルトゥール号事件」は、ヨーロッパ列強の攻勢に苦慮するオスマン帝国と、著しい発展を見せる日本が接触した事件で、世界史と日本史の両視点にかかわる。現在では、研究者によっては有用な成果をあげているが、かつては、エルトゥール号についての研究は少なく、テレビや出版物の中には、歴史的事実以外の俗説も混在していた。教科書では、『中学社会歴史的分野』（大阪書籍）を嚆矢として、いくつもの教科書に取り上げられている。その内容は、遭難に対する献身的な地元住民の救出が、日土友好の礎となったこと、また、イラン＝イラク戦争時の1985年のトルコ航空機による日本人の救出の理由となったことを紹介するものである。これは、映画『海難1890』や、多く出版されるようになった一般書籍とかわるものではない。拙稿は単なる「美談」や「国際友好」の題材ではなく、歴史学研究を踏まえ、高等学校の歴史教育で「エルトゥール号事件」で何を教えるかについての管見を展開するものである。

1 エルトゥール号が遭難も至るまでの経由

(1) オスマン海軍の凋落

16世紀に強力な海軍編成で地中海の覇権を握ったオスマン帝国であったが、18世紀にはヨーロッパが軍事的に優位になった。このため、セリム3世とマフムト2世は、近代的海軍建設に取り組み、イギリス人も称賛した艦隊を編成した。しかし、この艦隊は、ギリシア独立戦争における「ナヴァリノ海戦」で、英仏露に、エジプト艦隊とともに焼き払われた。ギリシア独立戦争の影響は、艦隊の焼失だけではなく、帆船乗員の多くがギリシア出身者であったため、水夫の忠誠に対して疑心暗鬼に陥り、乗員の確保が困難になった。

19世紀のタンジマートでは、「法の下での平等」の利益とともに徴兵の義務が課された。それ以前のミット制では、正教会などの長が海で働くことを希望する者などに配慮して人材を供給していたが、海を見たこともない内陸の貧農までが対象となった。また、徴兵は義務であるため、従来のような優遇措置を期待できなくなり、ルーム（ヨーロッパ領）での徴兵拒否もおこった。このようにタンジマートは、質量ともに水兵確保を困難にしたのである。

その一方、巨費を投じて蒸気艦を買い集め、中古とはいえトン数と砲門数では英仏に次ぐ世界3位の大艦隊となった。しかし、海を見たことのないオスマン兵に対して、技師や機関士などは対露政策により接近したイギリスに依存した。自立を目指す明治維新期の「お雇い外国人」とは異なる点である。何よりも、巨大な艦隊建設は、オスマン帝国を財政破綻に追い込んだ。財政が破綻したオスマン帝国のスルタンとなったアブデュルハミト2世は、海軍予算を半分以下に縮小し、艦隊を封鎖した。後述するが、もう一つの理由はイギリスとの関係悪化による技術・人材のダメージである。予算が縮小されイギリスに依存した艦隊は、メンテナンスもされず朽ちていった。このようなオスマン海軍の

冬の時代である 1889 年に、エルトゥール号は日本に出港するのである。

(2) パン＝イスラーム主義。

財政が窮乏し海軍予算を削減しているにもかかわらず、エルトゥール号を日本へ派遣したのはなぜであろうか。1887 年、小松宮親王のイスタンブル表敬訪問に対する答礼と海軍の航海演習が公式目的であった。しかし、この目的以上に、オスマン朝カリフの権威や影響力を内外にアピールすることが、重要な任務であった。1876 年、ミドハト憲法施行を約束して即位したアブデュルハミトであったが、翌年、露土戦争を口実に憲法を停止した。専制体制を復活させ抵抗する国内勢力をおさえるために、イスラーム世界の団結と統一を提唱するパン＝イスラーム主義を利用し、スルタン＝カリフ制度の伝説を強調した。

コンスタンティノープルを都とし、ローマ帝国を継承したオスマン帝国スルタンにとって、カリフの価値はほとんどなく、1517 年には、かつての教科書に記述されていたような「スルタン＝カリフ制度」というものは成立していなかった。しかし、1774 年、キュチュク＝カイナルジャ条約でクリミア＝ハン国を失ったスルタンに対して、ロシアは「ムスリムのカリフ」として一定の権限を承認したといわれる。以後 1517 年にカリフ位が禅譲されたという伝説が主張され、19 世紀になるとオスマン帝国内外で広く受け入れられていった。こうしてオスマン帝国スルタンの称号の一つとしてカリフが採用されるのである。

アブデュルハミト 2 世が、パン＝イスラーム主義を喧伝したのは、国内への対応だけではなく、対外政策のためでもあった。クリミア戦争と違い 1877 年の露土戦争では、イギリスの支援は得られなかった。さらに 1881～82 年のウラビー運動に際して、イギリスは宗主国オスマン帝国との約束を破り、エジプトを占領した。また、アラビア半島に野心をもつイギリスは、アラブ民族主義運動とアラビアのカリフ擁立運動を支援し、オスマン帝国のカリフ権を否定した。このように、イギリスはロシア以上の脅威となるとともに、ドイツ台頭によって、対英追従外交も許さない状況となってくる。このため、ムスリムへの影響力を誇示し、イギリスを牽制するためのパン＝イスラーム主義であった。『イスラームの連帯が続く限り、英・仏・露・蘭は我手中にある。なぜなら、彼らの支配下にあるムスリム国家において、ジハードを起こすのはカリフの一言で十分なだから』『私にはヨーロッパ諸国と張り合うだけの力はなかった。しかし、ロシアや英国のような、アジアでおおくのムスリムを支配下に置く大国の方での、私のカリフという武器をおそれていた。このため、彼らは、オスマン帝国の役割を終わらせようという点で合意しえた。私は時が来るまで、この武器を領域外で使うべきでなかった。なぜなら、こうした行為は、信仰兄弟の役に立たぬばかりか、我が国の益にもならないから、カリフの力は我国の安寧と統一のために使うこと、外部の信仰兄弟は、あらゆる可能性を考慮し、しっかりと把握しておくことに決めた。・・・アジアで一億 5 千万のムスリムを支配する英国は、カリフ権が我手中にあることを絶えず恐れていた。・・・アジアにおけるムスリムをカリフに精神的に結びつけることに特に腐心した。』

このように、アフガーニーの全世界のムスリムの統一やヨーロッパへの抵抗など理想主義的な思想とは異なり、アブデュルハミト 2 世のパン＝イスラーム主義は、現実的な国際関係での利益を求めたものでパン＝イスラーム主義に深入りし、列強を刺激しすぎることを恐れた。このため、アフガーニーを幽閉していくことになる。しかし、後のヒラファート運動や、第一次世界大戦後のスルタン廃位、トルコ共和国でのカリフ廃止など、杞憂ではなかったは、歴史が証明することである。

600 人の乗組員を乗せたエルトゥール号は、1889 年 7 月 14 日、イスタンブルを出港し、1890 年 6 月 7 日に横浜に入港した。この航路は、スエズ・アデン・ボンベイ・コロンボ・シンガポール・サ

イゴン・香港とパン＝イスラーム主義宣伝に効果的なものであった。寄港地では、いたるところで大歓迎を受け、国威発揚とムスリムの連帯に大きく貢献した。また、乗員もムスリムとして模範的な行動をとることを心掛け、マナーは良かった。これは、横浜での滞在においても同様であった。

しかし、なぜこのような長期間の航海となったのであろうか。エルトゥールル号は、1864年に建造された木造のフリゲート艦で、4年前に改装や修理がなされたとはいえ、鉄製砲艦が常識になっていた時代にあって老齢艦であった。また、スエズ運河では、操作ミスによって舵と舵軸を損傷する。「スエズ運河にて浅瀬に乗り上げ、船体修復のために3ヶ月を費やし、・・時事新報(6/6金)」。予算制限のため石炭を使用する機関走行が制限され、順風での帆走での航海計画であったが、この事故のためにシンガポールでは、季節風が逆風となっていた。オスマン・パシヤ以下乗組員は、シンガポールで4ヶ月の滞在を余儀なくされた。このシンガポール滞在の対応に、海難事故にかかわる2つの要因が顕在している。

一つは、資金不足により十分な石炭を購入できず、帆走に都合の良い風を待つことによる滞在費の増大という悪循環に陥ったことである。このため、横浜でのコレラ感染によって長期滞在を強いられたエルトゥールル号は、悪天候の中の出向を強行することとなる。

二つ目は、関係が悪化している英国の中傷記事である。「オスマン帝国のカリフ権は合法的継承ではなく篡奪である」と書いた『タイムズ』は、スエズでの事故では、エルトゥールル号とその仕官は無能と報じ、シンガポールでの滞在中も中傷した。このため、無事航海できることを示す必要があり、日本への天皇への慶賀は郵船を利用するというシンガポールからの上奏は差し戻された。十分な予算を持たず、威信のために無理な航海を強いられたことが、海難事故の大きな要因である。

2 海難事故への日本の対応

(1) 海難事故のおきた1890年という年とナショナリズム

1890年9月16日、暴風雨の中を熊野灘に突入したエルトゥールル号は、夕刻メインマストが倒壊した後、機関部も浸水・破折し進退の自由を失った。こうして檜野崎灯台下西南にある船甲羅の岩礁に座礁し、ボートを降ろす間もなく水蒸気爆発を起こし、沈没していった。乗員600余りの乗員のうち587人が死亡した。(トルコ記念館の人数であるが他に582人など異説がある)。この暴風雨のため近辺で日本郵船所有の2隻も沈没しており、規模の大きい暴風雨であった。

生存者の救護や遺体の収容などに地元大島の献身的な対応や、その後のトルコとの交流は近年良く知られるようになってきた。しかし、その後の、日本の対応は必ずしも単なる美談として語ることでできない様々な要素を示すものである。まず、エルトゥールル号が遭難した1890年は、7月1日に初めての衆議院選挙、11月29日に第1回の帝国議会の開院が行われた年である。またそれ以前には、1886年のノルマントン号事件、その翌年1887年の三大事件建白運動、1889年には大日本帝国憲法が発布されている。日本中、演説会が開かれ、弁士が多数活躍しているときである。

遭難をオスマン帝国領事館へ通報するため生存者の代表として、ハイダール海軍士官と軍楽隊隊長イスマイルが防長丸で出発するが、20日に負傷者全員を神戸に移送したのはドイツ軍艦ウォルフ号であった。生存者移送のために横須賀から出発した日本の軍艦八重山が入港したのは21日であり、やむなく、埋葬式挙行へ切り替えた。「惜しむべし わが軍艦八重山の独逸軍艦ウォルフに後れをとりしは、我々も遺憾なる・・・先駆けの功名を博し(時事新報9/26)」。移送の手柄をウォルフ号にとられたことは、欧米を意識した日本を刺激した。さらに大衆による新聞の平易化や販売競争の中で義捐金募集

が行われた。新聞各社によって義捐金募集が行われたが、これをどのように処理するかまた送金するかは、見通しをもっていなかった。本来、義捐金は災害復興を目的とし、生存者の衣食住・治療費などに当てるのが理想である。しかし、義捐金募集はイベント化し、『神戸又新日報』が生存者への配分を兵庫県と協議したぐらいで、多くはオスマン帝国への送金や慰霊碑建立として処理された。また、かつては義捐金募集の中心人物として巷間されていた山田寅次郎が、募金をオスマン帝国に届けたのは1892年のことである。オスマン帝国へ銀行間で為替などによる送金は、技術的に無理であったといわれていた。しかし、生存者あてにオスマン帝国から、「横浜居留地三番館仏国巴里割引銀行へ振り込まれている（東京日日新聞 10/2）」。日本からの送金も可能であったのである。なお、多くの新聞社の中でも、4284円強の義捐金を集めた『時事新報』は、記者野田正太郎を生存者送還する軍艦に同乗させ、オスマン帝国で手渡しさせた。野田は「比叡」「金剛」帰国後も、請われて日本語教師となり、コンスタンティノーブルに留まり、つた。ムスリムとなってオスマン帝国駐在員として機能した。

外交政策やナショナリズムの形成が各新聞社で図られる中で、義捐金募集や処理が進められ、善意だけでなく西欧への対応や国威発揚の発露となったのである。

（2）生存者送還・・・金剛と比叡の派遣の目的

義捐金募集以上にナショナリズムの影響が顕在するのが、生存者送還であった。「東洋艦隊中二艘ほど浦塩港の氷期を避けて西、露、土の国境邊へ航海するもの有り・・・遭難者を送り届けるも差支えなし（東京日日新聞 9/25）」。神戸への移送をドイツ軍艦にとられたうえに、オスマン帝国に接近しようとしているロシアからの送還申し出が報道された。これを背景に、オスマン本国へ送還は、生存者のためでなく、ナショナリズムや航海演習などを目的とした記事が多くなった。「不幸なる生存者を如何すべき 外国に向かいて日本の義気を表し其の好意を示す時機たるべき（東京日日新聞 9/23）」「我国に軍艦の備えあることこそ幸い・・・之を仕立てて護送の用に供し以て我日本国が外国に対する礼意の厚きを示しまた一つには我海軍をして遠洋航海の事に慣れしむるの利益も少なからずされば費用の点に立入りても単に国礼のためのみならず・・・費用は論ずるにあらず（時事新報 9/24）」新聞社は、国威発揚と遠洋航海の機会として生存者送還がとなえた。この世論によって、事故後の短期間に海軍は第2予備金にて126,487円60銭を獲得し、10/5比叡と金剛は品川を、10/11には生存者を乗せて神戸を出発できた。

「(12月)26日地中海のベシカ湾に入り、此に土艦ターサー号の来り迎うるに逢い、即ち同艦に遭難者を引き渡し・・・スルミナ港に赴きて土帝の命を待てり（土耳其画観）」比叡・金剛は、生存者送還は果たした。しかし、「我が軍艦は土京に入れるを得るか 土国の首都コンスタンティノーブルは、地中海に瀕する有名な帝京なれども外国軍艦はその港に艀するを許さず、就いては今回の沈没軍艦乗組員生存者を送り届くる我比叡金剛両艦は特別のわけがらなるを以てその禁を解くや如何にと憂ふる者あり。（都新聞 10/5）」。パリ条約によって、ダーダネルス海峡での外国軍艦通行は禁じられていたが、通行を強く要求し続けた。両軍艦の派遣の目的は、以下の新聞の記事の通りである。

「第一わが軍艦の面目を欧州諸国に示し、其軍艦の堅牢なる其士官水兵の熟練にしてまた外人の助けを要せざるなど・・・日本に畏敬の威を懐き自然に外交上に好影響を・・・第二は開港以来清輝艦がただ一回蘇士会きょうを通過したるのみにて、地中海の海風に我国旗を翻し・・・水兵に発明と熟練とを与え、結局我海軍に進歩・・・第三には、土国を初め世界各国をして我日本国の義侠友愛の情に富・・・遭難者を送るの挙に出でたる・・・我国に対する尊敬（東京日日新聞 10/4）」この遠洋航海によって、秋山真之ら後の日清・日露戦争を担う者の実習となった。

（3）条約改正交渉と外務省の対応

かつて山田寅次郎が、オスマン帝国に単身で赴いたことは以下のように説明されていた。持参した義援金を青木外相に送付する手続きを請願したところ、「この義援金はあなたの義心から出たお金であるので、あなた自らが持参してトルコに赴かれたはいかが・・・(新月山田寅次郎)」この評伝は、山田・青木双方の義侠心の発露として美談として語られた。しかし、『土耳其画観』には、この接触は一切なく「彼我交通の道を開かん」ことが目的とされている。山田寅次郎と青木外相の面会は未確認であるが、青木外相の態度は義侠心ではなく、オスマン帝国に対する外務省の姿勢を象徴するものである。

親英路線をとる青木外相は、英国と対立するオスマン帝国との関係は慎重になった。また、条約改正を進める日本は、ヨーロッパ列強との不平等条約下にあるオスマン帝国との対等な国交樹立に消極的であった。さらに、新聞に煽られた批判世論の中で、外務省はオスマン帝国との交渉に態度を硬化させていた。このため、山田寅次郎以外『大阪朝日新聞』も募った義援金を外務省に委託しようとしたが、無条約国を理由に取り扱いを断られた。

遭難事故によって高まったオスマン帝国への関心は冷めコンスタンティノーブルへの到着も大きく報道されなかった。ニコライ皇太子訪日に関心が移つり、くしくも帰港翌日の5/11は「大津事件」がおきた。海軍は航海演習に満足し、外務省はオスマン帝国との国交樹立に消極的なままであった。多くの国民のオスマン帝国への関心は低かったが、山田寅次郎のようにオスマン帝国に滞在する者や、日本の大陸進出が進むにつれオスマン帝国との連携は有効とする主張も現れてくる。

終わりに

「厳格な一神教」という教科書の表記や礼拝の写真が、「一糸乱れず集団を規制し」「結束力の強い」不自由という歪んだイスラーム像を形成している。さらに、「パン＝イスラーム主義」という用語が、これを助長している。しかし、アブデュルハミト2世とアフガーニーのパン＝イスラーム主義は、異なるものであった。パン＝イスラーム主義の中にも、多様な思惑があることを生徒には理解させたい。

エルトゥールル号事件への外務省の距離をおく対応は、国際関係や条約改正への影響を懸念してのことであった。その後も、両国の間に国交締結は進展せず、第一次世界大戦では、同盟国側に立つオスマン帝国と日本は敵対関係になった。敗戦したオスマン帝国の解体は促進され、1922年にはスルタン制は廃止され、日本と正式な国交が結ばれないままオスマン帝国は滅亡した。しかし、エルトゥールル号事件は、一時的とはいえオスマン帝国やムスリムへの関心呼び起こした。高校では、明治期の外交は、欧米と朝鮮・清ぐらいに限定されているが、生徒にはオスマン帝国などの他地域に関心の芽を育みたい。

エルトゥールル号事件は、今回取り上げた点以外にも横浜滞在中のイベント、コレラ感染、送還中の航海など、生徒の関心を喚起させる事象がある。特に、当時の新聞は一次史料であり、高校生の理解力に応じて教員が手を加えれば、歴史的な考察力を育む有用な教材である。

《 主な参考文献 》 紙面の関係で主なものだけをあげる。紙面に余裕あれば下の参照にしている。

『オスマン帝国の近代と海軍』 小松香織 山川出版 2004年

『新月山田寅次郎 抜粋現代語訳』 三樵亭主人 群馬県総務部国際課 2003年

『アブデュル・ハミト2世と19世紀末のオスマン帝国』小松香織 1889年

『1890年におけるオスマン朝に対する日本の義援金募集活動：「エルトゥールル号事件」の義援金

- と日本社会』 三沢伸生 東洋大学社会学紀要 2002年
- 『土耳其画観』 山田寅次郎 博文館 1911年
- 『東京日日新聞』『時事新報』『都新聞』 明治23年 1890年
- 『1890～92年におけるオスマン朝に対する日本の義援金募集活動：「エルトゥールル号事件」の終結』 三沢伸生 東洋大学社会学紀要 2003年
- 『1890年におけるオスマン朝への日本軍艦比叡・金剛に派遣：エルトゥールル号遭難に対する日本社会の反応』 三沢伸生 東洋大学社会学紀要 2002年
- 『トルコ軍艦エルトゥールル号の遭難事件を通して見た19世紀のオスマン帝国』 和歌山県研修センター 平成16年度研究紀要
- 『日本とトルコ友好のかけ橋 エルトゥールル号回顧展』 中近東文化センター付博物館 2007年
- 『エルトゥールル号遭難救助活動に対するオスマン帝国の感謝状』 堀川徹 京都外国語大学 2010年
- 『世界史をどう教えるか—歴史学の進展と教科書』 [編]神奈川県高等学校教科研究会社会科部会歴史分科会 山川出版 2008年