

1890年におけるオスマン朝への日本軍艦比叡・金剛の派遣

：エルトゥールル号遭難に対する日本社会の反応

Dispatch of Japanese Battleships *Hiei* and *Kongo* to the Ottoman Empire (1890) ： Reactions of Japanese Society to the Disaster of the Ottoman Battleship *Ertuğrul*

三沢 伸生

Nobuo MISAWA

はじめに

日本とイスラーム世界との本格的な交渉は明治時代に始まる。それ以前は長らく鎖国状況にあって外国との交渉が極めて制限されていたために、日本におけるイスラーム世界の情報はほとんどの場合にヨーロッパ経由の二次的情報に留まっていた。⁽¹⁾ 明治以前、幕末期において日本人は初めて直接的にイスラーム世界に足を踏み入れた。幕府あるいは薩摩・長州など限られた藩が使節をヨーロッパに送り込んでいた。船舶による航海が主流であった当時、ヨーロッパへは紅海を経て、スエズ運河を通り、地中海に出るコースをとっていた。その結果として彼らはムハンマド・アリー政権のもとオスマン朝から独立していたエジプトを経由していた。こうしてこの時期から日本人によるイスラーム世界における直接的な異文化体験が開始された。しかしながら、そうした体験はあくまでヨーロッパへ渡る途上の副次的なものに留まっており、この時期において日本側にイスラーム世界との積極的な交渉開始の意図を見いだすことは出来ない。

明治時代になると次第に両者の間で意図的な交流が始められた。日本側が積極的にイスラーム世界との国交樹立に動き出したのは、1880-1（明治13-14）年におけるカージアル朝・オスマン朝への外務省御用掛の吉田正春を団長とする使節団の派遣を嚆矢とする。⁽²⁾ この際には条約締結には至らなかったものの、その後1887（明治20）年に小松宮彰仁親王がイスタンブルを訪問された。1889（明治22）年、オスマン朝のスルタン、アブデュル・ハミト2世（在位1876-1909年）は、その答礼と海軍の練習航海およびイギリスによる反オスマン朝カリフ宣伝への反撃として海軍軍艦による訪

日使節団の派遣を表明した。これにより同年7月、エルトゥールル号が日本へ向けて出航し、1890(明治23)年6月に横浜に到着した。9月、3ヶ月の滞在の後、使節は帰途につき横浜を出航するが、同月16日、和歌山県桎野崎沖にて座礁・沈没した。これが「エルトゥールル号事件」である。この事件の生存者69名は1ヶ月後に出立する日本の2隻の軍艦、比叡と金剛とによってオスマン朝にまで送り届けられた。

以後、この事件は日本とオスマン朝、ときに日本とイスラーム世界の交渉史において友好の象徴として語られるようになった。100年後の1990年には日本・トルコ共和国の双方において様々な記念行事がとりおこなわれる。⁽³⁾しかし小松香織の指摘するように、事件は象徴的に扱われることはあっても事件の詳細が検証されることは少なかった。⁽⁴⁾この研究の不備を補うべく、小松は膨大な量のオスマン語(=アラビア文字表記の古典トルコ語)手書き文書史料を綿密かつ詳細に分析して同事件の研究の集大成を成し遂げた。⁽⁵⁾そののち、日本・トルコ双方においていくつかの研究文献が出版されたが、小松の研究を凌駕するものはまだ現れていない。⁽⁶⁾

1. 問題の所在

筆者は、エルトゥールル号事件には原則的に2つの側面があると考ええる。すなわち、この事件が日本とオスマン朝(または日本とイスラーム世界)との間の関係史に位置することから、第1にオスマン朝の視点に立つオスマン朝主体の側面、第2に日本側の視点に立つ日本主体の側面とにである。もちろん全てが単純に2分割されるわけではなく両者が同時に関わる面があるが、この基本的視点にたって問題を整理する。

前者は、なぜオスマン朝がエルトゥールル号を日本に派遣したのかという派遣の目的が中心となる側面であり、オスマン朝を主体に考えるべき側面である。具体的には、派遣に至る経緯、派遣途上の出来事、日本における活動が主たる問題となる。いわば事件に至るまでの過程が中心である。トルコ本国での研究の多くはこのタイプに属する。前述の小松の研究も同様である。それゆえ研究の多くは遭難・沈没以前に関して極めて詳細であるが、沈没後の出来事あるいは以後の日本とオスマン朝との関係については簡略化されたり極端に理想化されて描かれている。

後者は、日本がエルトゥールル号の使節を東京においてどのように受け入れたか、そして何よりも事件後、とりわけ日本軍艦である比叡・金剛によって生存者がオスマン朝に送り届けられてから日本とオスマン朝との外交関係がどのように推移したかという、いわば事件後の外交問題が中心となる側面である。ここでは日本が主体となって、オスマン朝本位に語られることはない。日本における研究の多くはこれに属する。この事件を含む日本とトルコ関係史研究の先駆者である内藤智秀がまとめた専論⁽⁷⁾、近年、日本の公文書を駆使して研究に進展をもたらした波多野論文などがこのタイプに属する研究である。

しかしながら、後者に属する研究には大きな問題が存在する。それは研究の多くが、外交関係を重視するあまりに、日本政府の意志決定や行動など政府機関を中心とした研究にとどまっている点である。確かに外交関係においては外交を遂行する政府の重要性は極めて大きい。しかし同時に、そうした外交政策の決定において、社会全体の動き、すなわち世論の動向を無視し得ない。事件が勃発した1890（明治23）年、前年に発布された大日本帝国憲法に基づき11月に召集される第1回帝国議会を目前に日本国内にはナショナリズムの昂揚がみられた。こうした社会の動きは、世論を煽り、またときに逆に世論に煽られる新聞・雑誌といったメディアの存在と不可分であった。であるならば、メディアの分析を通して、エルトゥールル号遭難に対して、日本社会がどのように反応し、それが政府にどのように影響をしたのかという問題が解明されなくてはならない。従来の研究ではこの点がおろそかにされ、後述するように象徴的に特定個人の事績にばかり民意が集約されてしまっていて社会全体の動向が明らかにされてこなかった。

そこで、本稿では、先行研究があまり対象としてこなかった、エルトゥールル号遭難から比叡・金剛の派遣に至るまでの過程、具体的には1890（明治23）年9月16日から10月16日までの約1ヶ月間、すなわちこの事件に関して日本社会が最も活発であった期間において、日本社会がどのように反応したのかを、主に同時期に刊行された新聞・雑誌といったメディアの分析を通して明らかにしていくこととする。

またその作業を通じて、同時に対外交渉における当時の日本のメディアに見られた特徴、さらに日本において最近ようやく議論の俎上にのぼってきたメディアが主体となって主導する民間の災害救済事業が社会的慣例となっていく過程の一端を明らかにしていきたい。

2. 史料とその性格

(1) 1890（明治23）年当時のメディアの全般的状況

エルトゥールル号事件が勃発した1890（明治23）年当時の日本のメディアは以下のような状況にあった。

この時代、メディアの中でも中心的役割を果たしているのは新聞であった。明治10年代は言論新聞・政論新聞（大新聞）と大衆新聞（小新聞）の並立時代として、それぞれに独自の読者層を獲得して発展してきたが、明治20年代に入ると、日本における新聞界は再編成された。⁽⁸⁾

1897（明治20）年、対外不平等条約に関する井上馨外相作成の条約改正案中に国辱的箇所があるとして、日本社会全体にナショナリズムが昂揚し、自由民権運動が活性化する。これに対して12月、伊藤博文首相は「保安条例」を公布して対抗する。その一方で政府は「新聞紙条例」の改正を行い、取り締まりの緩和などの懐柔策を見せた。

これに加えて、大衆による新聞の平易化を求める動き、資本主義の定着に伴う事業としての新聞

販売競争の結果、明治20年代には大新聞が通俗化して、小新聞との区別がなくなり、総合新聞への転機を迎えることとなった。

さらに1889（明治22）年2月11日の大日本国帝国憲法の発布にともない、新聞社間の号外による速報合戦が始まったことが注目される。東京では『東京日日新聞』が同日の午前10時に号外を出し、大阪では『大阪朝日新聞』が夕刻に勅諭ならびに憲法全文を号外で報道した。『大阪朝日新聞』の成功は、憲法発布の式典に参加していた『東京新報』の村山龍平総代が、全文を電報で打電した結果であった。こうして速報競争によって新聞の主流が従来までの「言論第一主義」から新たに「報道尊重主義」へ移行し始めたのであった。⁽⁹⁾ それでも報道と並行して、徳富蘇峰によって設けられた民友社により、従来とは異なる新しい独自の言論活動が開始されると、新聞社の間で報道と並行して言論回復運動が展開しつつある時期でもあった。⁽¹⁰⁾

また雑誌に関しては、この時期は多種多様な読者層を擁する総合雑誌（当時の呼称によれば高級雑誌）がようやくと現れだした時期にあたる。その草分け的存在である『国民之友』と『日本人』、さらには日本を代表する総合雑誌へと成長する『中央公論』の前身たる『反省会雑誌』の刊行間もない頃であった。当時、新聞に大々的な広告を打つような雑誌も現れだし、総じて雑誌はようやく専門的・特殊なものから脱却して広範な読者を獲得しようとしていた。また新聞が「言論第一主義」から速報性を重んずる「報道尊重主義」に移行する中で、雑誌は逆に独自の論調でもって読者に支持される存在へと変化を始めようとしていた。政治結社はそうしたメディアの変化に敏感に反応した。民友社や政教社の活動が注目され始めたのも同時期であったことは重要である。

(2) 新聞史料

本稿で分析の対象とした新聞は以下の通りである（丸数字の順は刊行地と発行部数に基づく）。⁽¹¹⁾ また、多くの新聞が『官報』からの記事転載を行っているので、必要に応じて『官報』も用いた。

規模から見れば、東京と大阪の新聞が他の地方新聞を凌いでいるが、当然ながら分析対象を東京・大阪の新聞に限定して良いわけではない。後述するように事件現場たる和歌山県、生存者の治療地たる兵庫県における新聞も分析対象としたかったが、ほとんど保存されていない関係から今回は断念した。⁽¹²⁾

また同様に英字紙など日本で刊行されていた外字紙に関しても分析の対象から外した。興味深い史料ではあるものの、事件報道に関しては邦字紙からの転用が多いことと、今回の調査は日本社会の反応を主目的としていることがその理由である。⁽¹³⁾

先行研究にはこうした新聞史料を用いた例が若干存在する。しかし、その利用の仕方は補助的史料にとどまる。そのためか残念ながら事実の混乱や誤認も散見する。⁽¹⁴⁾

①『郵便報知新聞』 刊行地：東京、1872（明治5）年創刊

1890年当時 発行部数：7,507,358部（20,568部／1日）

- ②『東京朝日新聞』 刊行地：東京、1884（明治17）年創刊、1888（明治21）年改題
1890年当時 発行部数：7,087,677部（23,547部／1日）
- ③『やまと新聞』 刊行地：東京、1886（明治19）年創刊
1890年当時 発行部数：6,272,208部（20,837部／1日）
- ④『読売新聞』 刊行地：東京、1874（明治7）年創刊
1890年当時 発行部数：5,980,658部（16,385部／1日）
- ⑤『朝野新聞』 刊行地：東京、1872（明治5）年創刊、1874（明治7）年改題
1890年当時 発行部数：4,957,164部
- ⑥『日本』 刊行地：東京、1889（明治22）年創刊
1890年当時 発行部数：4,894,221部（15,342部／1日）
- ⑦『時事新報』 刊行地：東京、1882（明治15）年創刊
1890年当時 発行部数：4,651,909部（12,744部／1日）
- ⑧『毎日新聞』 刊行地：東京、1870（明治3）年創刊、1886（明治19）年改題
1890年当時 発行部数：4,103,935部（13,367部／1日）
- ⑨『東京日日新聞』 刊行地：東京、1872（明治5）年創刊
1890年当時 発行部数：3,707,151部（12,234部／1日）
- ⑩『国民新聞』 刊行地：東京、1890（明治23）年創刊
1890年当時 発行部数：2,694,082部
- ⑪『大阪朝日新聞』 刊行地：大阪、1879（明治12）年創刊、1889（明治22）年改題
1890年当時 発行部数：15,170,002部
- ⑫『大阪毎日新聞』 刊行地：大阪、1876（明治9）年創刊、1888（明治21）年改題
1890年当時 発行部数：4,074,162部
- ⑬『東雲新聞』 刊行地：大阪、1888（明治21）年創刊⁽¹⁵⁾
1890年当時 発行部数：3,786,718部

(3) 雑誌史料

新聞と異なり、本稿で分析した雑誌史料は以下のように限定される。前述のように1890（明治23）年は、総合雑誌が登場する揺籃期にあたるため、一部の著名な雑誌以外は、主として上記の新聞史料において広告が掲載されていた雑誌をいくつかあたっているに過ぎない。雑誌に関する網羅的な調査は今後の課題としたい。⁽¹⁶⁾

- ①『團圓珍聞』東京：團圓社、1877（明治10）年創刊
- ②『東京経済雑誌』東京：経済雑誌社、1879（明治12）年創刊
- ③『女学雑誌』東京：万春堂、1885（明治18）年創刊

- ④『国民之友』東京：民友社、1887（明治20）年創刊
- ⑤『反省会雑誌』京都：反省会本部、1887（明治20）年創刊
- ⑥『日本人』東京：政教社、1888（明治21）年創刊
- ⑦『国光』東京：国光社、1889（明治22）年創刊
- ⑧『国本』東京：金港堂、1890（明治23）年創刊

3. エルトゥールル号遭難から比叡・金剛の出発に至るまでの経緯

この間の時間的経過とともに事態がどのように推移していったかについては、すでに先行研究においても一部言及されているが、前述のように、トルコ側の研究では事件発生後についての記録がほとんどなされていない。また日本側の研究でもこの間の記録がきちんとおらず、そのために研究において事実誤認をしばしば発生させている。そこで今一度、主に新聞史料に依拠しながら事態の推移を整理する。

なお便宜上、事態の推移を以下のように3つに時期区分して整理する。

(1) 事件の発生から日本政府への通告まで

- 9月16日 夜半⁽¹⁷⁾ エルトゥールル号、和歌山県樫野崎沖にて座礁・沈没。
- 9月17日 10:30 村長の沖周をはじめ大島住民による救援活動の開始。⁽¹⁸⁾
 - 和歌山県庁・和歌山県警察本部に打電のため田邊港（大島より20里）へ使者（?）。⁽¹⁹⁾
 - 生存者は大龍寺・樫野小学校に収容
- 17:00 防長丸（共栄社所蔵）、神戸へ向けて大島発。⁽²⁰⁾
 - 生存者士官2名（Haydar Efendi, ismail Efendi）の同乗。
 - 日本人付き添い2名（大島役場の橋爪仁蔵 [二三]、
巡査の木村實）の同乗。
- 9月18日 和歌山県田邊港から大島住民が和歌山県庁・警察本部へ打電（?）⁽²¹⁾
 - 21:00 防長丸、神戸着。
 - 領事館がないので、水上警察へ
 - 水上警察から兵庫県庁・神戸警察署へ通報
 - 兵庫県庁の東條外務課長・神戸警察署の上石警察署長の出張
 - 生存者士官は、居留地の栄町1丁目の
ルーマニア人A.レヴニー宅へ（?）
 - 改めて生存者士官を宇治川のホテル、自由亭に投宿さす。

- 9月19日 02:00 兵庫県知事の林董が、東京に打電。
- 朝 和歌山県知事の石井忠亮が、東京に打電。⁽²²⁾
- 朝 西郷内務大臣より、両県知事へ訓令が発令。
- 16:45 外務省・宮内省より派遣要員が急行列車で神戸に向けて東京発。
 (神戸着後、現地の大島へ向かう予定)
- 外務省交際官試補の松井慶四郎
- 宮内省式部官の丹羽龍之助、侍医の桂秀馬侍医、
 侍医医局医員の五藤克己、侍医局薬丁の山本章五郎、
 宮内庁役人の土岐豊之助(豊?)と高橋守政
- 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
- 17:00 神戸港停泊中のドイツ軍艦ウォルフ号(艦長クレドナネル)、
 救助のため大島へ向け出航。
- 兵庫県の林知事は出航を見送るように説得するも失敗。
- 止む得ず兵庫県外事課員の長野桂太郎を同乗させる。
- 大島の2名(橋爪仁蔵[二三]・木村實)も帰途のために同乗。
- 神戸居留地のルーマニア人、A.レヴニーが通訳(日給15ドル)として
 雇用される。
- 林知事、内務大臣宛に打電。

従来まで救済活動については陣頭指揮にあたった沖周村長の日記をはじめとして大島の記録により、その詳細が判明している。しかしながら事件がどのような経路を経て東京の政府にまで達したのかは必ずしも明らかにされて来なかった。

大島は「僻遠にして交通給與両つながら便ならず」⁽²³⁾の地であるために、村長の沖周は2経路の連絡手段を取った。第1策が、大島から20里離れているが、電信が存在する和歌山県田邊港にまで人をやり、そこから和歌山県庁・警察本部へ打電するという方法。第2策が、たまたま台風の難を逃れるべく大島に入港していた防長丸(共栄社所有)に生存者士官のうち健常者2名を乗せ、これに村役場役人と巡査を付き添わせて、神戸へ連れていくという方法。後者は、沖村長の考えか、防長丸の考えかは明らかでないが、当時、横浜と並んで国際貿易港としての名声が高い神戸ならばオスマン朝の領事館があるであろう(もちろん実際には日本とオスマン朝とは当時まだ国交を結んでいないので、オスマン朝の領事館は神戸に存在していない)という予想のもと、沖村長の手紙を携えさえて、兵庫県庁に送り出したのであった。⁽²⁴⁾ また神戸は本来ならばエルトゥールル号の次の寄港予定地であったことも影響したのかもしれない。このときに逆に東京に連れていくということが検討されたかどうかは不明である。⁽²⁵⁾

この沖村長の二重の連絡方法が、結果として、和歌山県庁・兵庫県庁の2つの地方自治体が事件に関わるきっかけとなった。地方行政区分として大島が属する和歌山県庁は当然として、大島から離れた兵庫県庁の関わりは当時の日本で有数の国際都市である神戸を有していたからであった。そしてこの決断が救済活動を思わぬ方向に導く。

上記のように、和歌山県庁・兵庫県庁はそれぞれ独自に東京に打電して政府に事態を伝えた。政府側はただちに生存者の具体的な救済策の立案に着手し、両県庁に対して訓令を打電した。しかしながら、兵庫県庁の動向が結果的に政府の救済措置を狂わすこととなり、また詳しくは後述するが24日以降にメディアによる政府批判の材料の種となる。それは、エルトゥール号の沈没がいかなる経緯からか日本政府とは別に在神戸駐日ドイツ領事館の知ることとなり、日本政府とは別にドイツが救援活動に乗り出したことによる。⁽²⁶⁾ 可能性としては、①外務省からドイツ大使館ないしは領事館への連絡、②生存トルコ人士官による在神戸ドイツ領事館への連絡、③兵庫県庁から在神戸ドイツ領事館への連絡、の3つがあげられる。いずれも確証があげられておらず、将来の研究に委ねなくてはならないが、③が妥当のように思われる。①に関しては、政府は兵庫・和歌山からの入電により自前での救済を立案したのだから、ドイツに対して共同の救済を申し入れたとは考えにくい。②に関して、生存トルコ人士官は、兵庫県の用意したホテルに宿泊されたとも、神戸の居留地内で唯一、オスマン語(古典トルコ語)を解したルーマニア人の経営するホテル兼レストランに宿泊されたとも言われている。彼らが自発的にドイツ領事館に知らせたことも考えられなくはないが、不案内な地でそれが可能であったかは怪しい。③に関して、この時点で兵庫県庁が全て情報を握っていた。東京の政府に無断で外国領事館に通報したとは考えにくいだが、外事課も存在し、日頃、外国領事館との接点を有していた点を考慮すれば、蓋然性は高いであろう。それは大阪で刊行されていた新聞の記事から裏打ちされる。在神戸駐日ドイツ領事館によって当時たまたま神戸に停泊中であったウォルフ号が大島に派遣されたことについては東京刊行の新聞ではほとんど触られていないが、大阪では周知の出来事であった。『大阪朝日新聞』は同艦出発の翌日20日付の欄外記事でその事実を伝え、21日付の欄外記事においては、兵庫県の林董知事が日本政府からの救援活動の訓令に基づき、同艦の抜錨を思いだせるように努力したが聞き入れられず、止む得ずに兵庫県外事課員の長野桂太郎を同乗させてこれを見送った事実が記されている。⁽²⁷⁾ これに対して東京で刊行されている新聞では21日に『毎日新聞』が19日に林知事から内務大臣に宛ててウォルフ号出発と県官吏が同乗する事実だけを伝えた打電を掲載するのみである。⁽²⁸⁾ このように、この件の詳細については情報が乏しい。

(2) 生存者の救済活動

9月20日 07:00 ウォルフ号、大島着。

12:00 海軍省から軍艦の八重山(艦長:海軍大佐三浦巧)、大島へ向けて横須賀発。

→横須賀鎮守府参謀長の黒岡大佐が同乗。

- 海軍軍医大監の加賀美光賢が同乗。
 →沈没船の引き揚げ作業のため民間人の増田萬吉が同乗。
- 12:40 前日に東京から派遣された要員、神戸着。
 →相模丸（郵船会社）にて大島へ行く当初予定を中止。
- 13:00 ウォルフ号、大島発。
 →生存者65名を連れて（2名は大島に残る）
- 15:00 →沖村長、ウォルフ号の行動報告を海軍大臣・呉鎮守府に打電、
 和歌山県庁に詳細郵送（大島から再び、田邊港に使者を派遣か？）
- 16:00 式部官一行、神戸市和田岬の消毒所（診療所）の検分。
 →連れ帰られるであろう負傷者の手当の準備。
- 18:30 神田丸、大島着。
 →和歌山県庁・警察本部の要員5名の到着
 （秋山書記官、舟橋義一警部補、県雇い人の井上斉、永井書記、山本医師）
- 日中 海軍軍医総監、高木氏、宮中に参内。
 →天皇、生存者を東京へ護送し、
 愛宕下慈恵病院での手当するよう命ず。
- 日中 樺山資紀海相、和歌山県知事の石井忠亮に打電⁽²⁹⁾
 →丹羽式部官と打ち合わせ、生存者を八重山に搭載し、
 東京の慈恵病院に回送を命ず。
- 9月21日 06:20 ウォルフ号、神戸に帰着。
 07:50 ウォルフ号、神戸港入港。
 →兵庫県の林知事・尾越第二部長の出迎え
- 09:00 ウォルフ号より負傷者、水上警察署所属小型汽船で和田岬の診療所へ
 →A.レヴニー氏、本日より日本政府の通訳（日給10ドル）
- 朝 宮内省、神戸の丹羽式部官・桂侍医に打電。
 →「生存者を東京・慈恵病院へ護送せよ」。
- 11:00 治療開始。
 11:00 八重山、大島着。
 15:00 八重山一行、檜野の死亡者の埋葬地に着。
 17:00 八重山一行、大島にて死亡者の埋葬式を挙行。
 23:00 八重山の三浦艦長、大島にて海軍大臣の命令書の受領。
- 9月22日 08:30 八重山、神戸に向けて大島発。
 →大島に残っていた2名の生存者を連れて
 10:00 兵庫県知事の林董、ウォルフ号を訪問・謝辞。

- 14:00 神戸入港中の軍艦摩耶号の艦長長田少佐、
軍医2名と共に和田岬へ負傷者を見舞う。
- 14:00 八重山、神戸着。(←16:00?)
→加賀美軍医大監は和田岬へ
→三浦艦長は兵庫県庁へ。事後策を協議、宮内大臣へ上申。
- 日中 兵庫県ドック会社社長、大松藤右衛門が無償引きあげを県庁に具申。
- 9月23日 15:00 宮内省、生存者の東京送致を断念すると公表。
→神戸の式部官らに打電。
- 日中 海軍省、八重山に待機命令。

20日早朝、ウォルフ号が大島に到着して、速やかに生存者の護送に着手していた頃、海軍省が救済の任にあたらせた軍艦の八重山は横須賀において出航準備の途上であった。海軍を中心とした要員のほか、潜水業に従事し、引き上げ作業を買ってでた民間人の増田萬吉⁽³⁰⁾も同乗することとなった。八重山に課せられた職務は生存者を東京に回送することであった。樺山海相の和歌山県知事宛20日付け電報によって、海軍省は八重山が着く頃には、先乗りした外務省・宮内省の要員が介護手当をしているだろうから、直ちに東京への回送が出来るものと考えていたのであろう。その際、同様の内容が兵庫県庁へ打電されたかどうかは不明である。一方、いち早く急行汽車にて東京を出発した、外務省、宮内省および日本赤十字社の要員は昼過ぎに神戸に到着した。⁽³¹⁾ 本来ならば、ここから民間の相模丸にて事故現場の大島に向かう予定であったが、兵庫県庁職員よりウォルフ号が出発したことを聞かされ、今から出発して洋上にて帰還途上のウォルフ号とすれ違いになることを恐れて大島に向かうことを断念した。ここに日本政府の救済策は狂い出すのである。要員一行は代案としてウォルフ号に乘せられて神戸に連れてこられよう生存者を迎え入れる準備をすべく、直ちに和田岬の消毒所(診療所)の検分に向かっている。その間、東京においては、天皇が高木海軍軍医総監を宮中に召して、生存者を東京へと(八重丸にて)護送し、愛宕下慈恵病院にて手当をするようにと命じていた。⁽³²⁾ 東京では、依然として天皇の意向に基づき、日本政府の救済活動の基本方針は、東京へ移送して手当を施すことにあった。事実、21日の朝、宮内省より前日の天皇の意向を打電している。この日、8時前に神戸に戻ってきたウォルフ号により移送された生存者の手当は和田岬の施設において速やかに実施された。従来、事実誤認されていたきらいがあるが、日本政府は神戸において治療を行うことを目的として要員を神戸に派遣したのではない。結果として神戸で治療を行うことになったのである。この点、興味深いのは大阪刊行の新聞に掲載されている神戸発電である。20日付け『大阪朝日新聞』の欄外記事には19日18:50神戸発電により外務省・宮内省の要員が20日には到着し、追って八重山が(神戸に)入港する筈なり、と伝えている。⁽³³⁾ 21日付け『大阪毎日新聞』にも19日19:00神戸発電により「八重山来着す」と伝えている。⁽³⁴⁾ 19日の時点において神戸には日本政府の要員は到着していない。情報源は兵庫県庁しかありえない。政府より訓令を受

けた林知事は、政府と相談なく独自の救済策を模索していたのか、あるいは八重山の派遣は聞いていたものの当然神戸に来航するものと決めつけていたのだろうか。先のウォルフ号派遣とも絡んで、兵庫県庁の対応は興味深い。神戸に連れてこられた負傷者たちが治療を受け始めていた同時刻、八重山は大島に到着した。八重山は、初めてウォルフ号により生存者多くが神戸に連れられた事実を知ると、死者の埋葬を行うのみであった。その夜、海軍大臣の命令書を受領して、22日朝、残っていた2名の生存者を連れて神戸へ向けて出航した。同日午後、八重山が神戸に着くと、同乗していた加賀美軍医大監は和田岬の看護施設へと向かい、三浦艦長は兵庫県庁へ向かって、その後に事後策が協議されて宮内大臣に上申された。その内容の詳細は不明であるが、『大阪朝日新聞』の記述によれば、林知事は2～3週間安静の必要な負傷者がいることをあげて東京への移送をためらったようである。⁽³⁵⁾

こうして23日、宮内省は生存者の東京への移送を断念する旨、公表した。⁽³⁶⁾ 樺山資紀海相も八重山に対して打電によりその決定を連絡し、神戸での待機命令を下した。⁽³⁷⁾

この結果、残る問題は生存者のオスマン朝への送還問題だけとなった。

(3) オスマン朝への生存者送還問題

- | | |
|-------------|--|
| 9月24日 | 生存者の送還につき、駐日ロシア公使がロシア軍艦での送還を外務省に申し出るとの風聞？ |
| 9月25日 | 新聞各紙が一斉に軍艦派遣を訴える論説を掲載。 |
| 9月26日 10:00 | 桂侍医一行、帰京のため神戸発。 |
| 日中 | 政府、生存者の送還のため軍艦の比叡・金剛のオスマン朝への派遣を決定。
→第2予備金支出第6回より、126,487円60銭が支出されることに。
→天皇へ上奏、勅裁を得る。 |
| 夜 | 外務省の松井試補、帰京のため神戸発。 |
| 9月27日 | 海軍の加賀美医大監、和田岬の診療所を視察。 |
| 午後 | 海軍の加賀美医大監、帰京のため神戸発。 |
| 9月28日 | 和歌山県の石井知事、記念碑建立発議し義捐金を募集。 |
| 9月29日 | |
| 9月30日 | 政府、オスマン朝より送金された生存者への費用を、横浜で換金、神戸へ送金。
→士官6名×25ポンド、水兵63名×15ポンド（換金して、総額5,146円50銭） |
| 10月1日 | 外務省、親書を海軍省へ送付。
→外務省・宮内省からの使節派遣がないことの確定
生存者、本国からの送致金を返還の申し出との風聞（？） |
| 10月2日 | 和田岬にて、神戸の仏教団体である報国義会が施餓鬼を挙行。 |

→導師：祥福寺住職の毛利喚應(参拝者150名)

10月3日

10月4日

10月5日 比叡（艦長：田中綱常大佐）・金剛（艦長：日高壮之丞大佐）、品川発。

10月6日

10月7日 林知事、オスマン朝からの送金を士官175円50銭、兵士へ75円50銭ずつ分配。

10月8日 日本赤十字社より神戸に派遣されていた野嶋與四郎が自殺未遂。

→比叡・金剛によりオスマン朝へ持参する看護記録の未完成を苦に。

夜 兵庫県知事の林董、士官6名を自宅に招き、饗応（9日との説も）。

10月9日 04:00 比叡・金剛、神戸着。

08:00 →兵庫県の尾越書記官・東条外務課長が訪問・協議。

10月10日 05:00 八重山、神戸発。

08:00 比叡・金剛の軍医2名が和田岬へ。

13:00 生存者の移動開始。

14:00 生存者、和田岬からはしけに。

→大島村の沖周村長、水野八十郎郡書記官も和田岬に見送りに来る。

→『時事新報』記者の野田正太郎⁽³⁸⁾、同社募集の義捐金を携えて比叡に乗船。

→堀口商会員、講釈人(?)も乗船。

10月11日 02:00 比叡・金剛、長崎に向けて神戸発。

10月12日 神戸市、摩耶山王寺にて追弔会を催す。

10月13日 比叡・金剛、長崎着。

→外務省の堀越善十郎（善重郎）、商業視察のため比叡に乗船。

10月14日 夜 長崎の一流割烹店で祝宴。

→健康な生存者のうち士官も参加。

10月16日 比叡・金剛、香港へ向けて長崎発。

26日、生存者は軍艦の比叡・金剛によりオスマン朝へ送還される決定が下された。事件勃発10日後、負傷者が神戸に移送されてから5日後という「異例の素早い対応」⁽³⁹⁾だった。従来までは、決断の早さは、「間もなく聖意に依り」⁽⁴⁰⁾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。これに対して、波多野は主として海軍関係の史料を用いて、加えて海軍による練習航海を実施したいという意図の存在も示唆している。⁽⁴¹⁾

しかしながら、それだけでは派遣決定がなぜこの時期に下されたのかを十分に説明することはできない。新聞史料を渉猟してみると、24日にその答を見出すことができる。この24日は軍艦派遣に関連して極めて重要な日である。それは『時事新報』の社説によって口火が切られた。その経緯・

詳細は次章において詳しく検討するので、ここでは結論だけを先に示す。24日の『時事新報』の社説を契機に、25日に新聞各紙において政府、とりわけ青木外相を糾弾する論説が張られ、これによって一つのまとまった世論が形成されたことが26日の派遣決定に大きな役割を果たした。無論、世論の盛り上がりだけではなく、軍艦派遣には波多野が示唆するような海軍の意図、そして救済活動において生存者の東京送致を実現できなかった天皇・宮内省の無念も反映されている。いずれにせよ、派遣について積極派の海軍省、消極派の外務省のように意志不統一の政府を動かしたのは世論であったことは注目に値する。

しかし、派遣決定後も外務省は派遣に依然として消極的であった。外務省は比叡・金剛に外交官あるいは皇族による使節を同乗させることを見送った。天皇の親書は、比叡・金剛の艦長の手に乗せられたのである。両艦派遣に際して外務省がとった行動としては、長崎で比叡に同乗した堀越善十郎の派遣があげられる。本人談によれば堀越は、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。⁽⁴²⁾ 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ことは確認できる。⁽⁴³⁾ 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なのかも確認されていない。また堀越は内藤に対して、視察を行ったが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、⁽⁴⁴⁾ イスタンブールにおける堀越の活動内容も不明である。今のところ堀越が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。

軍艦派遣が決定すると、事態は粛々と整然と推移していく。上記のように東京から派遣された要員も漸次帰京していく。途中、日本赤十字社の野嶋の自殺未遂事件のように全く問題なかった訳ではなかったが。海軍は比叡と金剛の派遣準備にいそしみ、9日、両艦が神戸に到着すると、翌10日、八重山が横須賀に帰還すべく神戸をあとにする。両艦は11日に神戸を出発し、13日にいったん長崎に寄港したあと、16日にまずは香港をめざし、2ヶ月弱に及ぶオスマン朝へと向かう往路の旅路にたったのだった。

4. 日本社会の反応：メディアを通して

(1) 新聞の報道

日本社会がエルトゥール号事件をどのようにして認識したのか、それは間違いなく新聞というメディアを通してであった。前述のように、明治20年代の新聞各社は1889（明治22）年の大日本帝国憲法の発布を契機に速報競争を展開し客観的事実の速報に重要性を見いだしていた。和歌山県樫野崎沖で起きたエルトゥール号事件を新聞はどのように報道したのだろうか。他社に先駆け、真

っ先に事件を報じたのは『東京日日新聞』と『大阪朝日新聞』とである。『東京日日新聞』は、9月19日、一枚大(表面のみ)の号外を出し、上段にエルトゥール号事件の第一報として587名の死亡を伝え、下段に続報として60余名の生存を伝えている。⁽⁴⁵⁾ これに対して『大阪朝日新聞』は追加情報が掲載される欄外記事において、外国汽船の大破だけを伝え、あとは未詳とだけ報じている。⁽⁴⁶⁾ 他紙は全て翌20日に第一報を報じている。

この両紙の勝利の原因を説く鍵は電報にある。『東京日日新聞』の号外には発信源は示されていないが、翌20日の同紙には「19日午前紀州田邊発電」の記載が見られる。⁽⁴⁷⁾ 前章で示したように、18日、大島の人間が和歌山県庁・警察本部に事件を知らせるために田邊港にたどり着いている。誰が打電したのかは分からないが、これが両紙が他紙に先んじ、かたや未詳であれ欄外に第1報をしるし、かたや号外まで出すことができた大きな原因であろう。

速報合戦の一例を、9月20日付けの各紙の情報入手先と時間とを整理しながらまとめると以下の通りである。

- ①『郵便報知新聞』 神戸発 19日11:30付け電報
- ②『東京朝日新聞』 19日に集めた電報とだけ記載
- ③『やまと新聞』 電報に関する記載なし
- ④『読売新聞』 電報に関する記載なし
- ⑤『朝野新聞』 神戸発 19日08:00付け電報
- ⑥『日本』 神戸発 19日午前特電
- ⑦『時事新報』 神戸発 19日午後特電
- ⑧『毎日新聞』 神戸発 19日11:30付け電報
- ⑨『東京日日新聞』 (第1報) 和歌山田邊港発 19日午前電報
(第2報) 神戸発 19日15:00付け電報
- ⑩『国民新聞』 電報に関する記載なし
- ⑪『大阪朝日新聞』 (第1報再録) 和歌山発18日15:45付け電報
(第2報欄外) 東京発 19日16:45付け電報
(第3報欄外) 神戸発 19日17:00付け電報
(第4報欄外) 神戸発 19日18:50付け電報
- ⑫『大阪毎日新聞』 東京発19日10:15付け電報

上記から出遅れた東京刊行の新聞の多くが、東京の省庁周辺で情報を集める一方で、生存者土官がおり、詳細な情報が入手しやすい神戸発の電報に情報を求めているのが見て取れる(逆に大阪で刊行される『大阪毎日新聞』は東京発の電報で東京の省庁周辺の情報を集めている)。また第一報で先んじた『東京日日新聞』と『大阪朝日新聞』の両紙は、情報を入手している冷静さ、第一報に紙

面を割かなくて良い余裕とによって他紙とは違う第2報を報ずることが出来ている。とりわけ『大阪朝日新聞』は欄外記事に次々と入電してくる情報を掲載しているのが目を引く。20日時点において、同紙は東京・神戸双方の情報を最も集めるに成功している。速報競争における勝者とみなすことが可能である。1890（明治23）年当時最大の発行部数を誇る新聞であればこそだろうか。

この後、比叡・金剛の日本出発に至るまで、各社は報道に工夫を凝らす。遭難現場の地図を掲載したり、死去した艦長オスマン・パシャの遺影の絵を掲載したり、比叡・金剛の艦長にインタビューを試みたりして、それぞれ他紙とは違う面を出そうと努力している点が興味深い。

このようにエルトゥール号事件に関する新聞記事を渉猟してみるに、同事件の報道にはまさに明治20年代に見られた新聞各社の速報合戦・報道合戦の典型を見ることが出来る。

(2) 新聞・雑誌の論説

前節に述べたように、マスコミ史研究において指摘される明治20年代の新聞の特徴が、すなわち速報性に基づく報道主義に移行していた事実が、エルトゥール号事件の報道からも確認された。それでも同事件に限ってみれば、マスコミの力は報道の速報性ばかりでなく、社説を中心とした新聞と雑誌における論説の持つ影響力が極めて大きかったということが出来る。すなわち、いまだ言論主義が報道主義に完全にとって代わられたわけではなかった。以下、社説を中心に主だった論説を時系列に即して整理してみる（白丸数字が新聞、黒丸数字が雑誌である）。

- 9月20日 ①社説「同情相慰む」『東京日日新聞』5675号
- ②弔意記事「土耳其軍艦を吊す」（弔意の黒枠囲み）『日本』496号
- 21日 ③社説「土耳其軍艦の沈没」『東京朝日新聞』1744号
- 22日 ④社説「義捐金募集目的の如何」『朝野新聞』5098号
- 23日 ⑤社説「不幸なる生存者を如何すべき」『東京日日新聞』5677号
- ⑥社説「土耳其遭難者の送還に付き」『時事新報』2786号
- 24日 ⑦社説「重ねて土耳其遭難者の送還に付き」『時事新報』2787号
- 25日 ⑧雑報「外務省の處置海軍省の沸騰」ほか『郵便報知新聞』5353号
- ⑨社説「土耳其国に使節を遣すべし」『東京朝日新聞』1146号
- ⑩社説「土耳其軍艦に就き日本国の礼遇」『読売新聞』4768号
- ⑪雑報「送る乎送らぬ乎」『日本』501号
- ⑫社説「特使、軍艦を土國に派遣すべし」『国民新聞』237号
- 26日 ⑬社説「土耳其遭難者は宜しく日本軍艦にて送り届くべし」『毎日新聞』5946号
- ⑭「土国人救護の事情」『大阪毎日新聞』2445号
- 27日 ⑮雑報「土軍艦生存者の處置に就て」『大阪朝日新聞』3489号
- ❶「土耳其軍艦沈没」『女学雑誌』232号

- 29日 ⑯社説「土耳其人送還軍艦派遣に就ての注意」『時事新報』2792号
30日 ⑰社説「土耳其に使節を遣て條約を締結す可し」『時事新報』2793号
10月3日 ⑱雜報「比叡・金剛兩艦を仏、伊にも寄港せしめよ」『毎日新聞』5952号
②特別寄稿：大山如濤「土耳其軍艦始末」『国民之友』96号
③「土国軍艦の沈没」「独逸と露西亞」「土国遭難者の義捐金に就て」『日本人』56号
4日 ⑲社説「軍艦派遣」『東京日日新聞』5686号
5日 ④時事評論「土耳其格軍艦の遭難」『国本』9号
8日 ⑤「土国遭難者の送還」『日本人』57号
11日 ⑳社説「金剛比叡の兩艦発す」『日本』517号
12日 ⑥時事「土耳其軍艦の沈没」「金剛比叡二軍艦の出発」『国光』2巻3号
13日 ⑦「比叡金剛二艦を送る」『国民之友』97号

当初、新聞社の論説は死者への弔意を前提としながらも各社が独自に論を展開していた。義捐金を訴えるもの、海難事故防止を訴えるもの、生存者の救済を訴えるもの。なかには『朝野新聞』のように、『東京日日新聞』や『時事新報』の行う義捐金募集活動を批判する「義捐金募集目的の如何」という社説を掲載するものもあった。⁽⁴⁸⁾ 69名の生存者の処置としてオスマン朝本国への送還問題を論じたものとしては、21日の『東京朝日新聞』の社説「土耳其軍艦の沈没」⁽⁴⁹⁾、23日の『東京日日新聞』の社説「不幸なる生存者を如何すべき」⁽⁵⁰⁾、同日の『時事新報』の社説「土耳其遭難者の送還に付き」⁽⁵¹⁾があげられる。これらによって、早くからマスコミ・世論の中に日本軍艦の派遣を求める素地が既にある程度形成されていたと考えることが出来る。しかし、それでも世論全体が日本の軍艦による送還を求めているわけではなかった。

事態が一変するのは24日の『時事新報』の社説「重ねて土耳其遭難者の送還に付き」⁽⁵²⁾の発表後である。この論説の影響力の大きさは、翌25日にそれまで事件報道はしていたものの新聞社としての論説を公にしていなかった『郵便報知新聞』、『東京朝日新聞』、『読売新聞』、『日本』、『国民新聞』の5紙が、『時事新報』の論説とほぼ同じ内容でもって論説を展開したことによって証明される。さらに翌26日以降にも論説が続くが、それらも全て同じ論調である。かくして日本中に新聞社共同のキャンペーンが張られたような様相を呈するに至ったのだった。これらによって、世論は完全に日本軍艦による生存者送還を求める動きを強力に示し始めたのである。

新聞のように毎日刊行されていない雑誌の場合、こうした事態への対応が遅れてしまうのは止むを得ない。27日に刊行された『女学雑誌』には新聞と同じような論調は見受けられず、義捐金を訴えるに留まっている。新聞社と同じ論調の論説は3日刊行の『国民之友』、『日本人』が最初である。しかし、対応の速さでは遅れたものの、雑誌は新聞以上に紙面を割くことが可能であることと、署名記事が可能であることが新聞とは違う影響力をもつものである。『国民之友』は、海軍関係者と目される大山如濤による長文の特別寄稿「土耳其軍艦始末」を掲載し、『日本人』は論説を3つに分けて掲載している。後々、好敵手と目される民友社と政教社の両社が、同事件に限っては同じ論調でも

って新聞と共に軍艦派遣を求めている点は興味深い。また雑誌に関しては、国内外の事件を揶揄する風刺雑誌である『團圓珍聞』は同事件に関しては歌を掲載するのみに留まり、⁽⁵³⁾ 後に『中央公論』へと衣替えする『反省会雑誌』はいまだ禁酒を目的とする雑誌であったために、エルトゥールル号乗組員がイスラーム教徒であるがために酒を飲む者は皆無であったと記すに留まっている。⁽⁵⁴⁾ さらに外国情報を報道する『東京経済雑誌』も、短く事実報道をするのみである。⁽⁵⁵⁾ 国交が結ばれていない日本とオスマン朝との間に未だ経済的利害関係が発生していないためであろう。

24日の『時事新報』の論説がなぜに後の世論を主導しえたのは、その論説冒頭に記されるように、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によってである。『時事新報』はもしそれが事実ならば、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ている。翌25日以降に論説を載せた各紙は、さら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を併記し、諸外国に遅れをとる日本の対応を批判するものとなった。期せずして、政府なかでも外務省への批判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し入れを前向きにとらえ、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。⁽⁵⁶⁾ 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、生存者への善意やオスマン朝との外交関係樹立を主眼としていていたのではなく、世界の中における日本の体面、中でも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結ばれた不平等条約の改正のために、また前年に制定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宣伝するために、ヨーロッパを意識する形で日本のナショナリズムが、自国の軍艦による生存者送還を求める起爆剤として機能していたのであった。

そして世論は政府を動かした。最初の東京における生存者救済計画が破綻してから、政府の中でも海軍省・宮内省・外務省の間には生存者救済・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、上記の世論の糾弾・後押しを受けて、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措置を決定した。その上で、天皇の勅許を得て、両艦派遣の費用として第2予備金支出第6回より、126,487円60銭が支出されることになった。⁽⁵⁷⁾ 当時の国家予算の枠内では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。

新聞の論説が、政府以上に軍艦派遣に積極的であったことを示す事実として、外務省の対応があげられる。新聞による非難の矢面に立たされた外務省には、軍艦派遣が決定されてなお、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意思はなかった。新聞各社は皇族ないしは外交官を同乗させて公式使節とせよと訴えていたが、前章で明らかにしたように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。

(3) 義捐金募集活動

エルトゥールル号事件に際して、新聞・マスコミは報道と言論以外に大きく関与した面を有する。すなわち本節で扱う義捐金募集活動である。

従来、エルトゥールル号事件勃発後の日本社会の対応が語られる際には、義捐金募集者として山田寅次郎⁽⁵⁸⁾という特定個人の慈善活動(1890年の義捐金募集活動、および1892年の本人によるオスマン朝への義捐金持参活動)のみが取り上げられることがほとんどだった。近年、波多野により山田の活動以前に『時事新報』が義捐金募集活動に着手したことが指摘された。⁽⁵⁹⁾ そもそも山田の義捐金募集活動も実際の活動主体としては新聞社に多分に依存しており、むしろ山田自身の功績はいわば複数の新聞社を結びつけたこと、その募集活動を新聞紙上の広告に打ち出しこと、そして以下に述べるように連続演説会と結びつけたことの3点に集約される。新聞社の義捐金募集活動の存在なくして山田は活動し得なかったのである。そして、以下に示すように義捐金募集活動においては、新聞社は山田のような特定個人に依存することなく、否むしろ新聞社の方が主体的に積極的に個人の善意を集約する社会的事業の一環として義捐金活動の中心に位置していたのである。

日本では江戸時代から瓦版を通して災害報道は人々の関心事であったが、やがて明治時代になって本格的な新聞が創始されると、災害報道は社会的事業としての義捐金募集活動をとまなうようになった。日本における義捐金募集活動の歴史は必ずしも明らかにされていないが、少なくともエルトゥールル号事件発生までにそうした活動は日常化していた。一例をあげれば、1885(明治18)年8月に『東京日日新聞』は「水災救恤金募集広告」を掲載して、義捐金募集活動を行っている。⁽⁶⁰⁾ そして1886(明治19)年10月にエルトゥールル号と同じく大島近海において座礁沈没し、同乗していた多数の日本人が死去したイギリス貨物船沈没事件である「ノルマントン号事件」が勃発すると、翌1887(明治20)年に、新聞社が一斉に世論にナショナリズムを喚起させる動きを見せ、各社が連合して義捐金募集活動を展開する盛り上がりを見せた。⁽⁶¹⁾ この結果として、明治20年代に至って新聞社による義捐金募集高は上昇し、⁽⁶²⁾ エルトゥールル号事件までに日本社会は災害における義捐金募集という新習慣を完全に受容していたのである。

近年、マスコミ研究において、こうした新聞社による義捐金募集活動を含めた社会事業に対して「メディア・イベント」なる概念が提示されている。⁽⁶³⁾ この概念提示にともない、山本武利は実証的な義捐金募集活動の分析によらず当時の雑誌掲載論文でもって1901年をその元年と位置付けているが、⁽⁶⁴⁾ エルトゥールル号事件の場合をみても、義捐金募集活動の実証的な分析・研究を展開している北原が指摘するように、こうした事業は1901年よりも遡及されるべきであろう。⁽⁶⁵⁾

このような状況にあった日本社会において、エルトゥールル号事件に際して、いかなる形で義捐金募集活動を展開されていったのであろうか。前述のように、事件の第一報は『東京日日新聞』の9月19日付号外によって報じられた。この結果として義捐金募集活動の先鞭をつけたのも同紙であった。翌20日付『東京日日新聞』5675号によれば、19日午後5時に加藤秀一なる人物が、『東京日日新聞』発行元である日報社社長の関直彦宛に手紙を添えて3円の義捐金を送っている。恐らくはこ

れに範をとって、同紙は同号に1人10銭以上の義捐金募集広告を掲載している。これには義捐者氏名を義捐金額とともに翌日の同紙上に掲載する旨が記載され、事実、翌日には先の加藤秀一を筆頭に7名の義捐者氏名・住所・義捐金額が掲載され、⁽⁶⁶⁾以後続いていく。第1報に遅れをとった新聞のうち、波多野が指摘するように『時事新報』が9月21日に同様に義捐金募集を開始している。⁽⁶⁷⁾そのほか東京では、報知社、日報社、東京新報社、東京公論社、東京朝日新聞社、絵入自由新聞社、やまと新聞社、毎日新聞社が山田寅次郎と連携しながら義捐金募集活動を展開していた。なお、事件の第1報の速報競争において『東京日日新聞』と勝者の地位を分け合った『大阪朝日新聞』は義捐金募集活動を行っていない。大阪では『大阪毎日新聞』と『東雲新聞』の両紙が義捐金募集活動を行っている。⁽⁶⁸⁾

また新聞社の義捐金募集活動と並行する形で、民間でも様々な義捐金募集活動で展開され始めた。山田寅次郎は指原安三、山崎太吉らと共に21日から15日間連続しての入場無料の演説会を東京各地において開催している。15回全てが無事に行われたかどうかは不明であるが、第1回については、21日に『東京日日新聞』と『国民新聞』とにおいて紹介記事が掲載されている。⁽⁶⁹⁾したがって、山田は19日、20日の両日中に事件を知り、演説会の準備を行い、20日までに両新聞社に対して連絡をしたのであろう。新聞を渉猟すると、山田の活動開始以前に19日には大日本水難救済会が救済決議を行い、⁽⁷⁰⁾また同じ頃に海軍軍医および将校婦人会の団体である愛生社も義捐金募集活動を始めている。⁽⁷¹⁾演説会も山田の独占ではなかった、26日・27日には横浜禁酒会が「土耳其軍艦遭難援助大慈善会」なる催しを横浜で開催し、⁽⁷²⁾同じく26日には東京駒込の吉祥寺において曹洞宗有志会本部による「大施餓鬼・大演説会」、⁽⁷³⁾28日には東京麹町において桑田衡平、堀内静宇、高田道見によって仏教演説遭難者義捐のための演説会が開催されている。⁽⁷⁴⁾活動は演説にとどまらず演芸にも及んだ。30日には番町青年会の主催で「土耳其軍艦遭難者遺族義捐大音楽会」が、⁽⁷⁵⁾10月11、12日には日本橋において山田寅次郎と川上馬喜の主催で「土耳其軍艦義捐の演芸会」が開催されている。⁽⁷⁶⁾

義捐金に関しては新聞に膨大な情報が含まれていることが判明したので、義捐金のオスマン朝への送付問題も含めて稿を改めて論ずることとし、本稿では上記の指摘にとどめておく。

おわりに

10月16日の比叡・金剛の出発後に新聞として面目躍如の活躍を見せたのは『時事新報』である。前述のように同紙は山田寅次郎とは別に独自に義捐金を募集し、集めた義捐金をオスマン朝に手渡すために自社記者である野田正太郎を比叡に同乗させた。野田は、寄港地ごとに詳細なる同乗記を時事新報社に打電し、それらは『時事新報』紙上に随時掲載された。さらに野田はオスマン朝側に乞われて日本語教師として約2年間にわたってイスタンブルに滞在し、滞在の記録は、同様に『時事新報』紙上に随時掲載された。こうして野田は期せずして本邦初のイスラーム世界駐在特派員と

なったのである。⁽⁷⁷⁾

しかしながら『時事新報』は全くの例外である。その他の新聞・雑誌において、エルトゥールル号事件に関する記述は縮小し、やがて紙面から消えていく。メディアは、帝国議会の開催をはじめとする様々な事件に関心を移していくのである。

エルトゥールル号事件の風化は、メディアによって喚起された世論が、イスラーム世界との交流を主目的とするものでなく、日本の国威の高揚を目論むナショナリズムの発露であったことを如実に物語っている。海軍省は両軍艦の練習航海の成功に満足し、⁽⁷⁸⁾ 外務省はオスマン朝との国交樹立に消極的なままであった。この事件で発現した日本のナショナリズムはイスラーム世界と日本との交流実現の方向には作用せず、わずかな影響を与えただけに留まった。日本がイスラーム世界との間に国交を樹立するにはさらに時間を要することとなったのである。

註

(1) 日本と中東・イスラーム世界との関係史については、杉田英明『日本人の中東発見』東京大学出版会、1995年を参照のこと。

(2) この件については、中岡三益「外務省御用掛吉田正春波斯渡航一件」『三笠宮殿下古稀記念オリエント学論集』小学館、1985年、221-233頁、岡崎正孝「明治の日本とイラン」『大阪外国語大学学報』70-3、1985年、71-86頁を参照のこと。

(3) 日本側の例として、「日本・トルコ友好百周年記念講演会」が1990年6月8日に日本・トルコ友好百周年記念行事委員会主催（朝日新聞社後援）で銀座のヤマハホールにおいて催されている。

(4) 小松香織「アブデュル・ハミト二世と19世紀末のオスマン帝国」『史学雑誌』98-9、1989年、40-41頁。

(5) すなわち小松、前掲論文、Kaori KOMATSU（小松香織）“100'üncü Yıldönümü Münasebetiyle <Ertuğrul Fırkateyni> Faciası,” 『日本中東学会年報』5、1990年、113-172頁、do, *Ertuğrul Faciası: bir dostluğun doğuşu*, Ankara, 1992.

(6) 管見の及ぶ限り次の通り。トルコ語では、①Arif Hikmet Fevzi İLGAZ, Hasene İLGAZ, *Ertuğrul Fırkateyni*, İstanbul, 1990. ②Eröl MÜTERCİMLER, Mim Kemal ÖKE, *Ertuğrul Fırkateyni Faciası*, İstanbul, 1991. ③Eröl MÜTERCİMLER, *Ertuğrul Faciası*, İstanbul, 1993. ④Canan ERÖNAT (ed.), *Ertuğrul Suvarisi Ali Bey'den Ayşe Hanım'a Mektuplar*, İstanbul, 1995. ⑤Osman ÖNDEŞ, *Ertuğrul Fırkateyni Faciası*, İstanbul, 1998 (2d.ed.). 日本語では、⑥森修（編著）『トルコ軍艦エルトゥールル号の遭難』日本トルコ協会、1990年。⑦波多野勝「エルトゥールル号事件をめぐる日土関係」『近代日本とトルコ世界』（池井優・坂本勉編）勁草書房、1999年、43-69頁。⑧白岩一彦「明治期の文献に見る日本人のトルコ観」『近代日本とトルコ世界』（池井優・坂本勉編）勁草書房、1999年、3-41頁。

(7) 内藤智秀『日土交渉史』泉書院、1931年。同書についての評価については、小松「アブデュル・ハミト二世と19世紀末のオスマン帝国」42頁。詳しくは後述するが（註42参照）、日本側の史料の使い方の観点から、筆者も小松と同じく同書に関しては再検証が必要であると考ええる。

(8) 明治期の新聞の動向については、とりあえず、小野秀雄『日本新聞発展史』大阪毎日新聞・東京日日新聞、1922年、山本文雄『日本新聞史』国際出版、1948年、『日本新聞百年史』日本新聞百年史刊行会、1960年、大西林五郎（原著）宍戸啓一（編）『日本新聞発展史＜明治・大正編＞』樽書房、1995年など参照。

(9) 山本、前掲書、141頁。

(10) 有山輝雄「言論の商業化」『コミュニケーション紀要』4、1986年、1-2頁、同「民友社と明治二十年代ジャーナリズム」『季刊日本思想史』30、1988年、3-5頁。

(11) 発行部数などの統計資料は、山本武利『近代日本の新聞読者層』法政大学出版局、1981年、404-409頁、鶴飼新一『朝野新聞の研究』みすず書房、1985年、28-55頁、有山輝雄『明治期における『国民新聞』と徳富蘇峰』日本

図書センター、1988年、37頁。なお主要新聞のうち、1890年当時に4,368,588部の発行部数を有した『都新聞』（刊行地：東京、1884（明治17）年創刊）は国立国会図書館、国立民族学博物館などにマイクロ版が所蔵されるが欠号が極めて多く、残念ながら本稿の分析対象期間については所蔵する公的機関が確認できなかった。また、1890年に4,105,815部の発行数を誇っていた『大同新聞』（刊行地：東京、1889（明治22）年創刊）については公的研究機関において全く所蔵が確認されなかった。1890年当時に5,651,734部の発行部数を誇っていた『改進新聞』（刊行地：東京、1883（明治16）年創刊）、3,599,646部の発行部数を数えた『東京中新聞』（刊行地：東京、1883（明治16）年創刊）については国立国会図書館にマイクロ版が収蔵されているが、本稿においては利用し得なかった。こうした主要新聞については引き続き所蔵調査とともに分析を行う予定である。

(12) 明治期に刊行された地方新聞については、とりあえず東京大学法学部明治新聞雑誌文庫（編）『明治新聞雑誌文庫所蔵目録（昭和54年3月現在）』東京大学出版会、1979年、東京大学社会情報研究所情報メディア研究資料センター所蔵「新聞目録」（<http://center30.isics.u-tokyo.ac.jp/isicsn/mokuroku.html>）参照のこと。

(13) トルコにおける日本側史料を利用する研究でも、こうした日本で刊行されていた外字紙を利用するにとどまる（例えば、MÜTERCİMLER, op. cit.）。

(14) 内藤、前掲書は『官報』を利用している。しかしながら『官報』に掲載される限定的情報だけでは不十分である。また森、前掲書では『大阪毎日新聞』と『大阪朝日新聞』が用いられているが、事実確認のための補助的使用にとどまる。波多野、前掲論文では『時事新報』が引用される。しかし、部分的な利用にとどまっているせいか後述のように時系列的な誤謬を犯している（註（67）を参照）。また白岩、前掲論文では『東京朝日新聞』が用いられる。先行研究の中では唯一、新聞史料の重要性を認識してきちんと活用されているが、数多くの新聞の中から『東京朝日新聞』だけをとりあげた理由が不明確である。

(15) 同紙については、現在のところ東京大学法学部付属明治新聞雑誌文庫においてのみ原紙およびマイクロ版の所蔵が確認される（これをもとに大阪の部落解放研究所によって全5巻からなる復刻版も刊行されている）。しかしながら1890年のものは大部分欠損しており、本稿の分析対象期間内では、唯一、789号（1890年10月8日）のみが確認されるに過ぎない。

(16) とりあえず『東京大学法学部付属明治新聞雑誌文庫所蔵雑誌目次総覧』全150巻、東京：大空社、1993-98年に依拠した調査が、この時期の雑誌調査に不可欠と思われるが、閉架式の同文庫の利用に際する時間的制約から今回は断念した。今後の課題としたい。

(17) エルトゥールル号の難破・沈没の発生した時間帯は判然としない。トルコ側の研究においては正確な時間ばかりか、日にちにまで混乱が見られる（MÜTERCİMLER, op. cit., pp. 275-76）。当時の日本側の新聞報道では午後3時あるいは4時とするものが多いが、後世、事件の直接の原因となった台風の経緯から同日夜半あるいは深夜とする説が強い。

(18) 大島住民による救援活動の詳細については、森、前掲書、54-59頁、『土耳其国軍艦エルトグロール遭難追悼記』大阪：日土貿易協会、1929年、4-17頁、『土耳其国軍艦エルトグルル号』駐日土耳其国大使館、1937年、4-14頁。

(19) 沖周「土耳其軍艦アルトグラ号遭難取扱に係る日記」森、前掲書所収、118頁。なお、沖本人の自筆になる同書は大島に設立されたトルコ記念館に収蔵・陳列されている。

(20) 複数の新聞が18日 05:00発と報じているが、大島で救済策の陣頭指揮にあたっていた沖村長の日記では、17日 17:00発となっている（同上、118頁）。前日の夕方5時を18日の5:00と報道したのだろうか？

(21) 『土耳其国軍艦エルトグロール遭難追悼記』10頁。和歌山県庁側による公式な記録が不詳なので、正確に何時に打電があったかは不明。

(22) 『読売新聞』4763号、1890年9月20日には、「電報昨午前2時頃兵庫、和歌山両県知事より外務、海軍、内務3省に達し」とある。

(23) 『土耳其国軍艦エルトグロール遭難追悼記』10頁。

(24) 手紙の原文および兵庫県庁からの返信は、同上、15-17頁。

(25) 通常、東上する台風の進路という自然環境が影響した可能性も吟味する必要がある。

(26) 『土耳其国軍艦エルトグルル号』14頁。なお白岩は、兵庫県庁から直接にウオルフ号に連絡がいったと記しているが、その根拠は不明である（白岩、前掲論文、20頁）。本稿ではこれ以上のことは扱えないが、ウオルフ号派遣の経緯については在神戸領事館の記録などドイツ側の史料に基づく調査が必要である。

(27) 『大阪朝日新聞』3484-85号、1890年9月20-22日。

(28) 『毎日新聞』5943号、1890年9月21日。

- (29) 波多野, 前掲論文, 51頁。
- (30) 1891年2月、和歌山県が主体となって大島に設立された「土国軍艦遭難之碑」上において、潜水業として、増田萬吉のほか、兵庫県の加川純一、有田喜一郎、神戸の大松藤右衛門の名が表彰されている(森, 前掲書, 89, 93頁)。いずれも日本の民間ボランティア活動の歴史の中で特筆すべき存在である。
- (31) 日本赤十字社は、1877年に設立された博愛社をエルトゥール号事件の3年前にあたる1887年に改称したものである。当時の日本赤十字社は、戦後のものと違って、忠君愛国・報国恤兵を趣旨とした皇室を中心とした組織であった。したがってエルトゥール号事件に際して派遣された要員は基本的に、外務省の交際官試補と、宮内省の侍医関係者・日本赤十字社関係者の2省庁監督下の2系統で構成されていた。
- (32) 『時事新報』2785号, 1890年9月22日。またこの基本方針は、同20日、樺山資紀海相より林董知事に対しても打電されていた(波多野, 前掲論文, 51頁)。
- (33) 『大阪朝日新聞』3484号, 1890年9月20日。
- (34) 『大阪毎日新聞』2440号, 1890年9月21日。
- (35) 『大阪朝日新聞』3487号, 1890年9月25日。
- (36) 『朝野新聞』5102号, 1890年9月25日, 『日本』502号, 1890年9月26日。
- (37) 波多野, 前掲論文, 51頁。
- (38) 野田正太郎については、とりあえず、拙稿「オスマン朝と日本の関係：山田寅次郎の事績の検証(1)」『イスラーム社会におけるムスリムと非ムスリムの政治対立と文化摩擦に関する比較研究』[札幌：北海道大学]、2001年、216-226頁参照。
- (39) 波多野, 前掲論文, 51頁。
- (40) 『土耳其国軍艦エルトグルール遭難追悼記』18頁, 『土耳其国軍艦エルトグルル号』16頁。
- (41) 波多野, 前掲論文, 51頁。
- (42) 内藤, 前掲書, 241頁。ちなみに内藤の記述によれば、「1890(明治23)年11月」とあるが、内藤の記述間違いか堀越の発言間違いかは分からないが、比喩に乗船したことを指すのならば「10月」の誤りであろう。なお内藤の研究には、内藤自身の外務省での勤務経験に基づき随所にこうした個人的情報が引用されるが、客観的な裏付けを行っていないことがその価値を減殺させている。
- (43) 『時事新報』2816号, 1890年10月23日。
- (44) 内藤, 前掲書, 241-242頁。
- (45) 『東京日日新聞』号外, 1890年9月19日。
- (46) 『大阪朝日新聞』3483号, 1890年9月19日。
- (47) 『東京日日新聞』5675号, 1890年9月20日。
- (48) 『朝野新聞』5098号, 1890年9月22日。
- (49) 『東京朝日新聞』1744号, 1890年9月21日。この社説の存在は、すでに白岩によって指摘されている(白岩, 前掲論文, 20-21頁)が、その重要性は本稿のように新聞全体の動向の中に位置付けると、より明らかになる。
- (50) 『東京日日新聞』5677号, 1890年9月23日。
- (51) 『時事新報』2786号, 1890年9月23日。
- (52) 同上, 2787号, 1890年9月24日。
- (53) 『團圓珍聞』772, 774号, 1890年。
- (54) 『反省会雑誌』10号, 1890年。
- (55) 『東京経済雑誌』540号, 1890年。
- (56) この点については、従来の外交文書に依拠した先行研究でも全く触れられていない。日本、ロシア双方の外交文書史料の分析による検証が待たれる。また、大谷正は明治期に政府が対外対策決定において、「新聞操縦」を行い、意図的な情報発信を行っていたという(大谷正『近代日本の対外宣伝』研文出版, 1994年, 7-13, 110-111頁)。1887年までの井上外相時代にも、その傾向が存在していたようだが、大谷は青木外相時代を研究対象としていないので、「エルトゥール号事件」に際して、外務省がそうした操作をしていたかどうかは不明である。
- (57) 『官報』2176号, 1890年9月29日。
- (58) 山田寅次郎については、長場紘「山田寅次郎の軌跡」『上智アジア学』14, 1996年, 41-60頁, セルチュク・エセンベル「世紀末イスタンブールの日本人」『近代日本とトルコ世界』(池井優・坂本勉編) 勁草書房, 1999年, 71-129頁, 拙稿, 前掲論文など参照のこと。
- (59) 波多野, 前掲論文, 53頁。なお波多野はこの募集広告掲載を『時事新報』9月1日付けとしているが、2784

号、1890年9月21日の誤りであろう。

(60) 『毎日新聞百年史』毎日新聞社、1972年、544頁。

(61) 北原糸子「ノルマントン号事件と義捐金問題」『メディア史研究』7号、1998年、1-39頁。

(62) 同「災害とメディア」『歴博』78号、1996年、6-8頁。

(63) 津金澤聡廣（編）『近代日本のメディア・イベント』同文館、1996年。

(64) 山本武利「草創期のメディア・イベント」『近代日本のメディア・イベント』（津金澤聡廣編）同文館、1996年、31頁。

(65) 北原「ノルマントン号事件と義捐金問題」、1-2頁。

(66) 『東京日日新聞』5676号、1890年9月21日。

(67) したがって、先に触れた波多野の「真先に世論を喚起したのは『時事新報』であった」（波多野、前掲論文、53頁）という指摘は、時系列的に見れば誤りである。『東京日日新聞』が真の先駆者である。しかし両紙の購読者層の違いを考えれば、1日の違いを度外視して『時事新報』の世論喚起の重要性は十分に首肯できる。

(68) 大阪では、『大阪毎日新聞』と連動して、泉由次郎・豊田文三郎・筑紫三次郎・大三轮長兵衛・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・安東久次郎らが発起人、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民間の義捐金募集活動が展開されていたようである（『大阪毎日新聞』2446号、1890年9月27日、同2448号、1890年9月29日、『大阪朝日新聞』3491号、1890年9月30日）。『東雲新聞』については上述のように情報量が少ないために活動の実態が判然としない。

(69) 『東京日日新聞』5676号、1890年9月21日、『国民新聞』233号、1890年9月21日。

(70) 『読売新聞』4765号、1890年9月22日、『東京朝日新聞』1745号、1890年9月23日。

(71) 『東京朝日新聞』1745号、1890年9月23日。

(72) 『東京日日新聞』5677号、1890年9月23日、『郵便報知新聞』5351号、1890年9月23日、『国民新聞』235号、1890年9月23日、『時事新報』2786号、1890年9月23日、同2787号、1890年9月24日、同2788号、9月26日、『毎日新聞』5945号、1890年9月25日、同5946号、1890年9月26日、『日本』499号、1890年9月23日、同505号、1890年9月29日、『読売新聞』4772号、1890年9月29日。

(73) 『郵便報知新聞』5352号、1890年9月24日、『時事新報』2788号、1890年9月25日、『日本』502号、1890年9月26日、『読売新聞』4767号、1890年9月24日、同4768号、1890年9月25日。

(74) 『東京日日新聞』5679号、1890年9月26日、『時事新報』2789号、1890年9月26日、同2791号、1890年9月28日、『日本』502号、1890年9月26日、『東京朝日新聞』1748号、1890年9月27日、『朝野新聞』5102号、1890年9月26日。

(75) 『読売新聞』4769号、1890年9月26日、『時事新報』2789号、1890年9月26日、『東京日日新聞』5679号、1890年9月26日、『朝野新聞』5102号、1890年9月26日、『東京朝日新聞』1748号、1890年9月27日、『時事新報』2791号、1890年9月28日。

(76) 『読売新聞』4782号、1890年10月9日、『郵便報知新聞』5370号、1890年10月12日、『時事新報』2802号、1890年10月9日。

(77) 詳細は、拙稿、前掲論文を参照のこと。野田正太郎のイスタンブル駐在時における活動はオスマン朝の新聞史料などとき合わせながら後日、研究する予定である。

(78) 海軍関係の記録としては、大山鷹之介『土耳其航海記事』私家版、1891年、小椋元吉・松村龍雄『軍艦比叡土耳其国航海報告』水路部、1892年、藤戸永綱・磯部次郎『軍艦金剛土耳其航海報告』水路部、1892年。いずれの記録も練習航海を記録することが主眼である。大山のみがオスマン朝における見聞を記すが、交渉内容などは記録されていない。また、大山の本は私家版であり、他の2冊も公刊物でなかったことから一般に読まれる機会は少なかったものと思われる。

Abstract

Dispatch of Japanese Battleships *Hiei* and *Kongo*
to the Ottoman Empire (1890)
: Reactions of Japanese Society
to the Disaster of the Ottoman Battleship *Ertuğrul*

Nobuo MISAWA

The disaster of the Ottoman battleship *Ertuğrul* on the return from her official visit to Japan (1890) made for the first step in the relationship between Japan and the Ottoman Empire. However, Japan and the Ottoman Empire (later Republic of Turkey) have their own interpretations on this disaster. From the viewpoint of Japan, it is important that the Japanese government decided to dispatch the Japanese battleships *Hiei* and *Kongo* to send back 69 survivors of the disaster to the Ottoman Empire. Many studies have argued this incident from the investigations of the only diplomatic sources. In 1890, not only the Japanese government but also Japanese society in general had been expressing nationalistic feelings about domestic and diplomatic problems under the influences of various Japanese mass media. It is quite significant that public opinion had the power to influence the policies of the government. Therefore It is necessary to investigate the reactions of the Japanese society to the disaster of the *Ertuğrul*.

Many newspapers and magazines reported this disaster in competition with one another. The resulting articles led to the creation of public opinion. In turn, they suggested the reactions of the Japanese society. In the case of the disaster of the *Ertuğrul*, the article in *Jichishinpo* on September 24, 1890 stimulated the nationalistic feelings of the Japanese society. From the next day, the united and strong public opinion began the campaign against Japanese government dispatching Japanese battleships to the Ottoman Empire. However, this reaction of the Japanese society was not intended to be a gesture against friendship with the Ottoman Empire but as opposition to European countries such as Russia and Germany. Also, newspapers and magazines assisted in the collection of financial donations to the Ottoman Empire from Japanese citizens.