

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世紀末のオスマン帝国

基本研修班長 稲生 淳

【要旨】 本州最南端の紀伊大島近海で起きたトルコ軍艦エルトゥールル号の遭難事件は、日土友好の原点として、また人道上における美談として今日まで語り継がれてきた。エルトゥールル号は、国家財政が逼迫する中、パン・イスラム主義を信奉するアブデュール・ハミト2世によって派遣された。エルトゥールル号の遭難事件は、衰退と改革の狭間で喘ぐ19世紀末のオスマン帝国を象徴する事件であったと言える。地域史と世界史とを繋ぐ格好の教材になるものと考ええる。

【キーワード】 紀伊大島、トルコ軍艦遭難事件、エルトゥールル号、オスマン帝国、アブデュール・ハミト2世、世界史

1 はじめに

トルコ人は、「日本最良（ひいき）」であると言われている。このことを示す例として、古くは日露戦争での日本の勝利にトルコ国民が歓喜し、東郷平八郎にちなんで我が子に「トーゴ」と名付けた人もいたこと、また、近年ではイラン・イラク戦争中に起きたイラク空軍のテヘラン空爆通告に際し、トルコは救援機を派遣して日本人の救出に尽力してくれたことなどがあげられる。

では、日本人にとってトルコはどうであろうか。テレビや新聞等のニュース、または出版物をみても、トルコに関するものは欧米諸国に比べて圧倒的に少ない。これについては、高等学校世界史の教科書でも同じことが言える。オスマン帝国の成立と発展、東方問題、クリミア戦争、トルコ革命、ケマル・アタチュルクとトルコ共和国の成立などについては記されているが、これ以外のトルコに関する記述はほとんど見られない。

従って、生徒にとってトルコはなじみの薄い国であり、ましてやヨーロッパ列強の進出と国際条約が複雑に絡み合う19世紀末のオスマン帝国の歴史を理解することは難しい。この点、1890（明治23）年9月16日に紀伊大島近海で起きたトルコ軍艦エルトゥールル号の遭難事件は、19世紀末のオスマン帝国を理解する上で格好の教材になりうるものと考ええる。

ところで、エルトゥールル号の遭難事件は、地域住民による必死の救助とその後の支援やボランティア活動などから、人道上の美談として今日まで語り継がれてきた。また、遭難の原因についても、台風接近のためという悲劇性ばかりが強調され、軍艦が木造老朽艦であったことや当時のオスマン帝国の国家財政が逼迫していたことなどについては、語られてはこなかった。

ここでは、エルトゥールル号の遭難事件を題材に、軍艦が派遣された目的やアブデュール・ハミト2世（在位1876～1909年）の思惑等について知ることで、衰退と改革の狭間で喘ぐ19世紀末のオスマン帝国について考察したい。

2 エルトゥールル号の悲劇

(1) 遭難事件

1890（明治23）年9月16日の夜、トルコ軍艦エルトゥールル号が紀伊大島樫野崎近海で遭難、沈没した。このトルコ軍艦は、アブデュール・ハミト2世の命を受けて来日したもので、3ヵ月の日本滞在后、9月14日に長浦（現在の横須賀市）を出港し帰途についたところであった。エルトゥールル号はいったん神戸に向けて針路を取るが、熊野灘を航行中に台風接近による暴風雨に遭遇した。

『日土協会記念誌』（以下『記念誌』と記す）によると、9月16日の午後、エルトゥールル号は進退の自由を失い、機関が最大限の能力を上げたにもかかわらず、波に翻弄されて樫野崎灯台下の船甲羅と呼ばれる岩礁に激突したのであった。

突然、嵐の海に投げ出されたトルコ将兵の多くが犠牲となった。幸運にも岸にたどり着いた人々は、暗闇の中、灯台の灯をたよりに断崖をよじ登り樫野崎灯台に助けを求めた。灯台は、これより20年前、イギリス人技師ブラントンによって建設されたもので、イギリス人灯台守が去った後は日本人が勤務していた。この日、当直だった滝沢正浄は、突然、助けを求めてやってきた遭難者の国籍がわからず、万国信号ブックを示してはじめてトルコ人であることを突き止めたという。

乗組員620名中、生存者はわずかに69名で、そのうち50名が負傷していた。負傷者らは灯台官舎や樫野の大竜寺に収容され、さらにそこが手狭となるや大島の蓮生寺に移されて手当をうけた。『記念誌』には、樫野の人々は、各家々で飼っていた鶏、イモ、また浴衣などを供出し、寝食を忘れて救助活動に尽力したことが記されている。

当時、大島村長であった沖周が残した「土耳其軍艦アルトグラ号難事取扱ニ係ル日記」※1によると、遭難事件が起きた翌朝、樫野区長からの知らせが大島村役場に届くや、直ちに郡役所と県庁へ報告の処置をし、医師に出張を要請、救援用の食糧の準備等を迅速に行ったことが記されている。

また、この時、嵐を避けて大島港に停泊していた防長丸（共栄汽船）に依頼し、生き残った将兵の中からハイダール少尉とイスマイル楽隊長の

2名に役場職員を随行させて神戸に向かわせ、兵庫県知事に事故の詳細についての報告をさせている。知らせを受けた兵庫県知事は、早速、神戸港に停泊中のドイツ軍艦ウォルフ号に負傷者の救済を命じた。また、海軍省も、遭難者救助のために軍艦八重山を派遣するが、八重山が大島に到着した時、すでにウォルフ号が遭難者を救助して神戸に立ち去った後であった。



エルトゥールル号遭難海域（紀伊大島 樫野崎）



トルコ軍艦遭難記念碑

明治政府は、遭難者に対する救護費を国庫から出費することや、生存者については軍艦比叡と金剛でトルコに送り届けること、また難破したエルトゥールル号から回収した武器や装備品をフランスの客船でトルコに送り届けることなどを決定した。

トルコ軍艦遭難事件については、各新聞社がいっせいに取り上げたため、犠牲者に対する同情の声は日本中に高まった。中でも茶道家元の山田寅次郎は、新聞社の協力を得つつ全国各地を奔走して多額の義捐金を集め、これを持ってトルコに渡りアブデュール・ハミト2世に手渡した。注1

一方、和歌山県知事石井忠亮も募金運動の先頭に立ち、遭難から半年たった1891(明治24)年2月、遭難現場を見下ろす檜野崎に最初の墓碑が建てられた。また、同年9月には侯爵徳川茂承の多額の寄付によって慰霊碑も建立された。

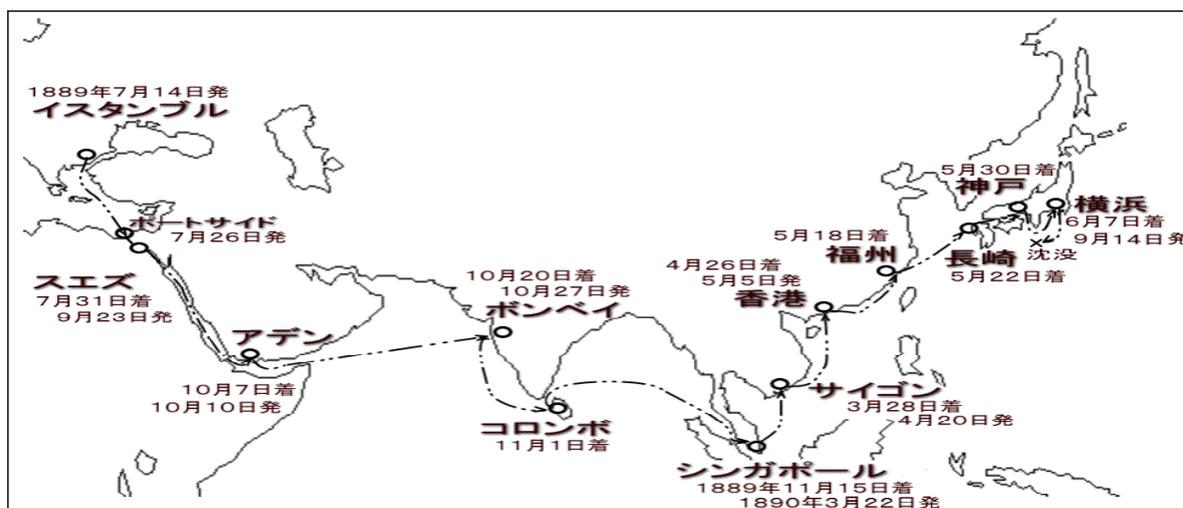
こうした日本側の好意に対し、アブデュール・ハミト2世は侍従武官メフメト少佐を日本に派遣し、エルトゥールル号乗組員の救助に対する明治天皇の好意に深く感謝するとともに、大島村に3千円を送金し、救助活動に感謝の意を表した。『串本町史』によると、明治27年5月27日の村会議事録には、この金をめぐって討議された様子が記されている。しかしながら、その後の用途については何もわかっていない。注2

(2) 苦難の航海

エルトゥールル号の悲劇は、すでにイスタンブル出航前から始まっていた。1889年、アブデュール・ハミト2世が日本に使節団の派遣を決定したことを受けて、海軍省は木造フリーゲート艦エルトゥールル号を選んだ。同艦が老朽艦であったため極東への遠洋航海は無理との反対意見が各方面から出されたにもかかわらず、海軍省はエルトゥールル号の派遣に固執した。エルトゥールル号は欠陥があるならば整備するとの条件の下で、1889年7月14日、イスタンブルを出航した。

ところが、まもなくその不安は的中する。エルトゥールル号はスエズ運河を通過中に2度も座礁事故を起こし、ドック等で1ヵ月余り費やすことを余儀なくされた。この時、海軍省はエルトゥールル号に代わって外国郵船での日本行きを検討したほどであったが、無事修理が済んだため続航が決まった。軍艦は、アデン、ボンベイ、コロンボを経て、1889年11月15日、シンガポールに到着した。

エルトゥールル号は、寄港地では土地のイスラム教徒から大歓迎を受けた。その様子については、使節団長オスマン・パシヤが本国に打電した内容からも知ることができる。



エルトゥールル号の航路

「至る所で大歓迎を受けている。ボンベイで、コロンボで、3万人以上のムスリムの訪問を受けた。艦のシンガポール到着以来千客万来である。ムスリムの君侯達、有力者達がスマトラやジャワからかけつけた。私と士卒達は毎日招待を受け、モスクでの歓迎ぶり、ムスリムの心情、スルタン陛下への祈りは筆舌に尽くし難い」※2

また、オスマン・パシヤが妻に送った手紙にも、「人々はまるで軍艦がモスクであるかのように、神への献身と愛をもって口づけをする」※3とあり、エルトゥールル号の派遣がパン・イスラム主義の宣伝効果が大きかったとことがうかがえる。注3

エルトゥールル号が、4ヵ月もの長期にわたってシンガポールで滞在したのは、本国からの送金と日本に向けての順風を待ったためであり、また石炭の購入もスムーズにできなかったからでもある。そして、このような長期滞在はトルコ側の財政負担をいっそう大きくしたのであった。

1890年3月22日、エルトゥールル号はシンガポールを出港するが、その上、その後の航海も順調ではなかった。逆風のために蒸気機関での航行を余儀なくされ、シンガポールで調達した石炭では間に合わず、再びサイゴンでも調達する。香港、福州から長崎、神戸を経て横浜に到着したのは、イスタンブルを出航してから11ヵ月たった1890年6月7日のことであった。

(3) コレラ事件

オスマン・パシヤ一行は、横浜に上陸後、汽車で新橋に向かい鹿鳴館を宿舎とした。一行は、東京滞在中、上野博物館を訪問したり、皇族や大臣、各国公使らを招いて懇談するなどして過ごした。6月13日、皇居に参内したオスマン・パシヤは、明治天皇にスルタンからの親書と大勲位勲章を奉呈し、自らも菊花大勲章を授与された。その日の晩餐会には、日本側からは小松宮彰仁親王、貞愛親王、大山巖陸相、青木外相、樺山海相、徳大寺侍従長らの主要閣僚、宮内関係者が出席し、トルコ側もオスマン・パシヤ、艦長アリー・ベイ、海軍大佐ジェミール・ベイらが列席した。

ところで、来日から1ヵ月が過ぎた7月半ば、トルコ使節団を思いもよらぬ惨事が襲った。コレラ事件である。『神奈川県史』によると、1890年の夏、東京・横浜をはじめ日本各地でコレラが広がり、7月18日にはエルトゥールル号艦内でも1名のコレラ患者が発生した。横浜外国人居留地警察署は、エルトゥールル号に対し、当時、船舶検疫所があった長浦に回航して消毒を行うことを命じた。7月21日と22日に行われた第一回目の消毒の様子については、乗組員200人を上陸させて入浴させ、室内やその他必要と認められる箇所には石炭酸水を散布の上、海水を注いで洗浄したことや、その一方で、感染者は入院させて治療を施したことなどが記されている。コレラ患者は7月31日までに25人を数え、その内7名が死亡した。エルトゥールル号艦内の消毒とコレラ患者の入院治療が完全に終わったのは8月20日のことであった。※4

トルコ使節団の日本滞在は、コレラ事件のため来日後2ヵ月以上が過ぎており、長期滞在は財政負担を大きくしていた。トルコ海軍省からは、「10月まで極東海域で待機し順風を利用してできる限り石炭を節約し、しかも一刻も早く帰国すること。帰還費用は5千リラとし、追加は絶対に認めない」※5という命令が出ていたため、台風の季節であるにもかかわらず、一刻も早く日本を去らなければならなかったのである。遭難の4日後の9月20日付「東京朝日新聞」は、次のように記している。

「元来同艦は、先年露土戦争の時に当り、セバストホール海峡にて土国艦隊の旗艦となり戦功ありしという程にて、其構造鉄骨木皮の至って古形なるのみならず、既に老朽化して十分の走

力を出すも尚僅かに、一時間六海里を馳るに過ぎざる位ならば、過日、オスマン・パシャが長浦を発せんとする前にも十分の修繕を加えざれば、長途の航海覚束なしとて我が横須賀造船所へ申込みて修繕せんことを求めたるも、当時造船所にては例のコレラ感染の恐れなどある為めにや、同艦の入渠を断りたるにぞ、同艦は己むを得ずして、その船体脆弱の箇所に手細工の小修繕を加えたるのみにて長浦を出発することとなる由に聞きたりし」※6

エルトゥールル号遭難の直接的な原因は、台風接近によるものであったが、もともと軍艦が老朽艦であったことや、コレラ事件のために十分に修理ができなかったことにも遠因があるとの内容である。

この点に関して、国立国会図書館主査白岩一彦氏は「明治期の文献に見る日本人のトルコ観」の中で、1915年に横須賀海軍工廠が発刊した『横須賀海軍船廠史』の「艦船修繕」の項には、明治23年、他国の軍艦に混じってトルコ軍艦一隻が入廠していたことから、エルトゥールル号が横須賀海軍船廠で修繕を受けていたと指摘している。

※7

しかしながら、実際、そうであったとしても、コレラ患者の入院治療がすんだのが8月20日であったことを思えば、出航までの短い期間では、せいぜい応急処置が施されたに過ぎなかったものと思われる。

3 エルトゥールル号の目的

では、エルトゥールル号の派遣目的は何だったのか。この点に関して、戦前の歴史家内藤智秀氏は、『日土交渉史』の中で、①小松宮来訪に対する答礼②海軍力の充実を目的とする練習艦の極東派遣③日土条約締結の促進④パン・イスラム主義の宣伝、の4点を上げ、そのうち①②は表向きの理由であり、真の目的は③④にあったと述べている。

エルトゥールル号の遭難事件に関するその後の研究では、派遣目的について、内藤氏のあげた4点をもとにしているが、研究者によって若干の相違が見られる。例えば、常盤大学教授波田野勝氏は、「エルトゥールル号事件をめぐる日土関係」の中で、「アブデュール・ハミト2世が日土友好条約の締結に熱心であり、トルコの真意はまさにこの点にあった」※8と述べている。確かに、日土双方とも不平等条約下におけるアジアの同胞としての意識から、明治初めより国交を開き通商条約を結んでいこうとする動きもあったが、それが主目的であったとは考えにくい。実際、列強と条約改正の交渉を進めていた日本が、同じく不平等条約下にあったトルコと対等の条約を結ぶことは、この時点では決してプラスではなかったからである。

一方、筑波大学助教授小松香織氏は、「アブデュール・ハミト2世と19世紀末のオスマン帝国」の中で、「エルトゥールル号の日本派遣は英国に対抗するためにアブデュール・ハミト2世がとったパン・イスラム主義政策の一環であった」※9と述べている。

先にも述べた、オスマン・パシャの本国への打電にもあるように、エルトゥールル号の派遣が、アジア地域に住むイスラム教徒に対する示威行為となったことは明らかである。しかしながら、これだけの理由を持ってエルトゥールル号の来日目的を説明することは、いささか無理がある。なぜなら、パン・イスラム主義が主目的であったならば、軍艦がわざわざ日本まで来る必要があったかどうか疑問だからである。この点については、海軍最高会議が下した次の決定からもうかがえる。

「・・・陛下が当該艦を何としても日本まで行かせることを望まれるならば、季節風が吹くまでシ

ンガポールで、その後帰国のため日本で待機すべく全費用として四万リラ程の金額を支給することになる。それよりも、オスマンが郵船で日本まで行き、携えた勲章を奉呈し戻ること、その帰還まで艦はシンガポール周辺を巡行しつつ、ジャワ島など在地ムスリムの多い地域によりながら、勝利に輝くオスマン帝国の旗をかの地になびかせその威力を示すことの方が合理的である」※10

しかし、この上奏はアブデュール・ハミト2世によって却下された。皇帝はあくまでもエルトゥールル号の日本派遣に固執したのである。そして、新たに海軍省からオスマン・パシャに発せられた命令は次のようなものであった。

「貴下が郵船で日本へ赴く件は、適当と判断し、何度か上奏したものの、依然として詔勅が下りぬことから、陛下のお考えはこの件をお許しにならず、軍艦を日本まで行かせるご方針であることが慮られる。(中略)日本までエルトゥールル号で行くことは、名誉の発揚であり・・・現在吹いている北風が3月以降鎮まった時、機関の助けを借りて日本まで行き、短期間に任務を終えて出港し、この風に乗ってアデンまで戻ることができたはずである」※11

それでは、なぜ、アブデュール・ハミト2世はエルトゥールル号の日本派遣にこだわったのか。また、どうしてトルコ海軍省は、日本に派遣する軍艦にエルトゥールル号を選んだのか。エルトゥールル号の日本派遣について、海軍省とアブデュール・ハミト2世双方の思惑について考えてみたい。

4 エルトゥールル号と19世紀末のオスマン海軍

かつてオスマン帝国は、バルカン半島、黒海沿岸、メソポタミア、シリア、パレスチナ、エジプト、北アフリカを領有し、その海軍力は西欧諸国からバーバリー海賊として恐れられてきた。注4

当時のオスマン海軍がいかに強力であったかは、プレヴェザ海戦（1538年）でスペイン・ヴェネチア・ジェノヴァ・ローマ教皇の連合艦隊を破ったことからもうかがえる。その後、レパント海戦（1571年）ではスペイン・ヴェネチア連合艦隊に敗れたものの、オスマン艦隊は依然として東地中海を自由に航行し、オスマン帝国とヨーロッパの力関係には大きな変化はなかった。

しかし、17世紀に入り、ヨーロッパ列強による海外進出が盛んになると、オスマン帝国の領土は縮小の一途をたどり、さらに19世紀には帝国各地で民族運動が起きるなど、その支配力にかげりがみえるようになった。このような状況下にあって、セリム3世（在位1789～1807年）やマフムト2世（在位1808～39年）は、西欧技術を導入し近代化を目指す。ナヴァリノ海戦（1827年）で英・仏・露連合艦隊に敗れ、ギリシャの独立を承認することになるのである。

続くアブデュール・メジト（在位1839～61年）とアブデュール・アジス（在位1861～76年）の時代は、西欧化の導入が盛んに行われ、英仏両国から蒸気軍艦などの大型艦を購入した結果、オスマン海軍は装甲艦の保有量ではフランスと並び、イギリスに次ぐ世界第2位となった。しかしながら、軍艦を操縦し補修するための人材に事欠いた。

元来、騎馬民族であったトルコ人は海事には慣れず、海軍は北アフリカ沿岸地域やギリシャなどの出身者で構成されていたが、これらの地域が民族独立のあおりを受けて、オスマン帝国から独立したため、海員の供給源が限定されてしまったからである。その結果、オスマン海軍では多くの外国人が雇用されることになった。海軍省が雇った外国

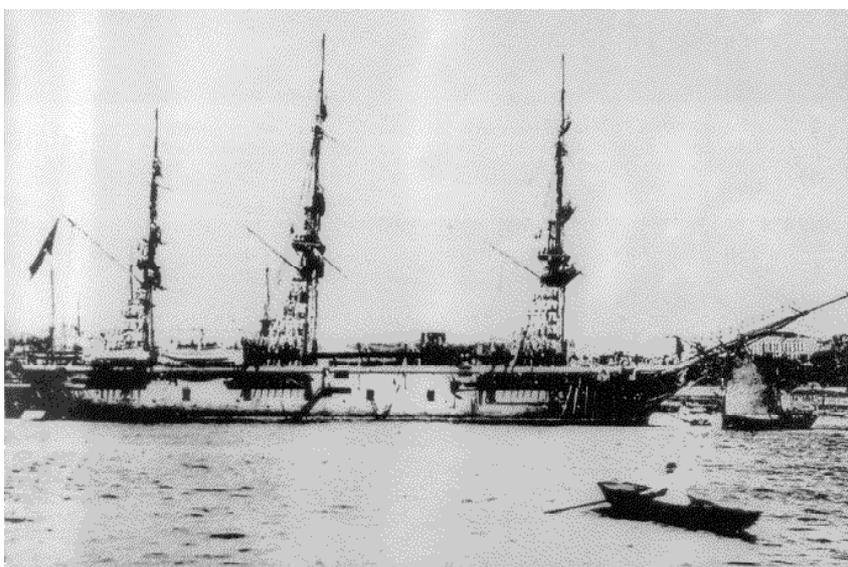
人の中でもイギリス人が最も多く、その数はアブデュール・ハミト2世が即位した頃でも200名を超えていたといわれている。そして、このように大量の外国人を雇ったことは、オスマン帝国にとって大きな財政負担となった。

1876年、アブデュール・ハミト2世が即位するやイギリス人のほとんどが解雇された。その結果、オスマン海軍の操船技術や船舶の整備についての能力は格段に低下し、海員及び技術者の養成が急務となった。オスマン海軍では、1878年から97年までの間に、人材育成や技術発展のために海軍兵学校のカリキュラム改革が行われたり、技術習得のために士官をヨーロッパに派遣させるなどの方策が採られた。また、1887年には機関学校の定員を280名から380名に増やすなど、人材養成システムの改革案も上奏された。

海軍力の強弱は、それを保有する国家の経済力に左右されると言われる。クリミア戦争以後のオスマン帝国は財政難から借款を繰り返す、ついには莫大な利子の支払いが不可能となり事実上の破産に追い込まれた状態であった。アブデュール・ハミト2世の時代には逼迫した財政により

海軍の全ての活動が規制され、艦隊は20年間にわたり金角湾（イスタンブルにある湾）に係留されたままという状態が続いたのである。注5

19世紀末のオスマン海軍がいかに悲惨な状態であったかについては、エルトゥールル号の遭難者を送り届けた軍艦金剛の乗組員の報告からもうかがうことができる。



エルトゥールル号 「土耳其軍艦エルトグルル号」より

「海軍は現今大ニ衰頹ニ属シタルモノヽ如シ艦船ハ甲鉄艦十八艘非甲鉄艦二十三艘報知艦二十七艘水雷艇四十余艘及運送船若干艘アリト聞ク然レトモ皆旧時ノ制ニシテ戦闘ノ用ニ堪ユルモノ寥寥指屈ニ堪ヘス現ニ此ノ要港ニ繫泊スル艦船ヲ視ルニ木艦ハ皆旧形外車ニシテ鉄艦ハ皆腐蝕甚シク水雷艇ハ少シク新式ノモノニシテノルデンフヒールト潜水水雷等ノ備アリト雖モ皆其保存ニ注意セズ腐蝕ノ儘ニ委シテ顧ミサルモノヽ如シ」※12

トルコ海軍省が、日本へ派遣する軍艦にエルトゥールル号を選んだ理由として、前述の小松香織氏は、「当時、保有艦のなかで日本派遣の任務に適した軍艦は4隻しかなく、うち1隻は修理中で、エルトゥールル号はむしろもっとも新しい時期に改装された軍艦だった」※13と述べている。この時期、オスマン海軍が保有した艦船は、装甲艦10隻、木造艦15隻、海防艦12隻、運送船16隻、はしけ4隻の計57隻であり、その多くはアブデュール・アジス時代に建造もしくは外国から購入されたものであった。その中であって、エルトゥールル号は1885年に改装・修理されていたのである。

では、エルトゥールル号とはどのような軍艦だったのか。『記念誌』によれば、イスタンブル造船所で建造され、1864年に進水していることから、ちょうどペリーの黒船と同時期のものであったと言えよう。「船の発達史」によると、19世紀後半は帆船から蒸

気船，木造船から鉄船への過渡期に当たっており，蒸気機関は備えているがあくまで無風時のためのものであり，帆走が主であった。帆走での航海は，気象・潮流等の知識を深め，運用の技術を実際に体験することができた。また，長期航海は不自由な生活を強いる上に，風雲，寒暑，怒濤，無風と闘い，これらの苦痛に耐えることで頑強な身体と不屈の精神力を養うことができたことから，海員の養成には欠かせなかった。

以上のことから，トルコ海軍省がエルトゥール号を選んだのは，喫緊の課題であった海軍力の充実を目的とした航海訓練にあったのではなかったかと考えるのである。

5 アブデュール・ハミト2世の思惑

エルトゥール号を日本に派遣したアブデュール・ハミト2世とは，いったいどのような人物だったのか。アブデュール・ハミト2世の風貌について，前述の内藤智秀氏は次のように記している。

「イスラムと言うと我々はマホメットの次には最初にアブデュール・ハミト2世を思い出す。それは，政治的な意味でもなければ，又経済的な意味でも，即ち功利的な意味ではいささかもない，純学問的な意味で想起するのである。帝は其の治世33年間施政方針に於て実にイスラムを以て一貫していた。帝は荒波の様に押し寄せる西欧の第19世紀後半の国民主義的大勢の世界に棹して，敢然としてたつた。汎回教主義的な政策を以て終始したのである」※14

この本が出版されたのが昭和17年であることを思えば，米英と交戦中であつた我が国の学者の目に，アブデュール・ハミト2世は列強に立ち向かつた英雄として映つたのであろう。それでは，アブデュール・ハミト2世の時代とは，どのような時代であつたのか。

オスマン帝国は，16世紀半ばに東地中海や黒海周辺を支配して大帝国を築きあげたが，第2次ウィーン包圍（1683年）の失敗後は，ハンガリーとトランシルバニアをオーストリアに奪われ，また黒海沿岸もロシアに奪われるなど衰退が始まつた。その後，19世紀に入ると，帝国領内のアジア・アフリカ領でも民族的な自覚がおこり，エジプトやギリシャが独立するなど，領土は縮小の一途をたどることになるのである。このような帝国の危機に直面して，アブデュール・メジトは，司法・行政・財政・軍事の徹底した西欧化改革を実施した。タンジマートと呼ばれる一連の改革によって，オスマン帝国は伝統的なイスラム国家から法治主義にもとづく近代国家へと体制を一新したが，ヨーロッパ工業製品の流入は土着産業の没落を促し外国資本への従属がかえってすすんだ。

一方，1853年に勃発したクリミア戦争では，オスマン艦隊はイギリス，フランスの支援を受けてロシアの南下を阻んだが，戦費をイギリス，フランスより借款したため累積する外債はオスマン経済をいっそう悪化させた。上からの西欧化では改革は不可能であることを悟つたトルコの知識人たちは，「統一と進歩委員会」を結成し，立憲政治をめ



アブデュール・ハミト2世
世界伝記大事典1(ほるぷ出版)より

ざした運動を展開した。彼等は、クーデターでアブデュール・アジスを追放し、その後を継いだ甥ムラト5世をも退位させ、その弟のアブデュール・ハミト2世を即位させた。

1876年12月、アブデュール・ハミト2世はオスマン帝国最初の憲法（ミドハト憲法）を發布してスルタンの位についた。この憲法發布は、ヨーロッパ列強のオスマン帝国への干渉を一時的に阻止することには役だったものの、元来、専制君主としての気質を持つアブデュール・ハミト2世にとって、言論の自由や上下両院からなる議会政治などスルタンの専制をおさえる憲法は、とうてい受け入れられるものではなかった。それゆえ、1877年に露土戦争が勃発するや、憲法を停止し、憲法の生みの親であるミドハト・パシヤを追放したのである。結局、露土戦争に敗北したオスマン帝国は、サン・ステファノ条約でルーマニア、セルビア、モンテネグロの独立とブルガリアのロシア保護下を認め、またヨーロッパにおける領土の大半を失った。アブデュール・ハミト2世が即位したのは、まさにオスマン帝国にとって国難の時代であったといえる。

アブデュール・ハミト2世の言葉に、「イスラ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のだから・・・」※15とある。彼は内外のイスラム教徒に対してカリフとしての存在を再認識させることで、自由主義者、国家主義者、改革派などの反対勢力を押さえ、国外のイスラム教徒の支持を自らに集めることに期待したのであった。

以上のことから、エルトゥールル号の日本派遣は、アブデュール・ハミト2世のパン・イスラム主義政策の一環であり、さらに、国威発揚という使命があったものと思われる。オスマン帝国の威光を内外に示し、列強に立ち向おうとする姿勢をとることが、アブデュール・ハミト2世の思惑だったのではなかっただろうか。

6 おわりに

2002年のサッカーワールドカップで、日本とトルコが対戦したのをきっかけに、我が国ではトルコ・ブームが起きた。翌2003年は、「日本におけるトルコ年」と称され、全国各地でトルコ記念展やイベントが催された。また、テレビ番組も日本とトルコの関係を取り上げ、エルトゥールル号の遭難事件についても放映された。その際、必ずと言っていいほど紀伊大島の人々による懸命な救助と、その後のボランティア活動が称賛されたのであった。

エルトゥールル号の遭難事件は日土友好の原点とされ、また人道上の美談として語り継がれてきたが、その陰に隠れて軍艦が派遣された歴史的背景などについては、あまり語られることはなかった。

しかしながら、エルトゥールル号が我が国に派遣された背景について仔細に検討すると、ギリシャ独立、タンジマート、クリミア戦争、露土戦争、ベルリン条約など、衰退と改革の狭間であえぐオスマン帝国の姿が見えてくるのである。そして、このような国家存亡の危機にあって、33年もの長きにわたってスルタンの位についたアブデュール・ハミト2世は、パン・イスラム主義を信奉し、カリフのもとに全イスラム勢力を結成することでヨーロッパ列強に対抗しようとしたのであった。エルトゥールル号の日本派遣は、まさにパン・イスラム主義政策のデモンストレーションであったといえる。しかしながら、エルトゥールル号のような老朽艦を派遣しなければならなかったところに、衰退するオスマン帝国の現実があり、遭難事件は起こるべくして起きたものといえよう。

以上のことから、エルトゥールル号の遭難事件は、地域史と世界史を繋ぐ格好の教材になりうるものと考えてるのである。

<注 釈>

- 注1 山田寅次郎は、エルトゥール号の遭難事件を知り、各界の知己に働きかけて遺族への義捐金集めに奔走。外務大臣青木周蔵の勧めで、自ら義捐金を持ってイスタンブルにわたり、アブデュール・ハミト2世に直接渡した。その後、20年の長きにわたってトルコに滞在し、日土友好に尽くした。
- 注2 『串本町史 史料編』によると、トルコ皇帝から送金された3千円は和歌山の第四十三国立銀行に定期預金されたいたが、明治27年に期限がきたので公債を購入するか、それとも継続するか等で討議された結果、公債を購入することに決まり、それまで6ヵ月間は串本貯蓄銀行へ預けておくということが決議された。
- 注3 パン・イスラム主義とは、ヨーロッパ列強の植民地支配の圧迫をムスリムの連帯によって撥ね返そうとする運動であり、当時のヨーロッパ人の眼にはアブデュール・ハミト2世はその中心人物であるかのように映っていた。
- 注4 バーバリー海賊とは、北アフリカ地中海沿岸地域（バーバリー海岸）に現れたイスラム教徒の海賊である。16世紀半ばに、大海賊として恐れられたバルバロス・ハイレッディンは、スレイマン大帝の招きに応じて配下のガレー船を率いイスタンブルを訪れ、そのままオスマン帝国に帰順した。スレイマンは、ただちにバルバロスを海軍最高司令官に任命した。バルバロス率いるオスマン海軍は、プレヴェザの海戦でスペイン・ポルトガル・ヴェネチアなどの連合艦隊を撃破した。
別枝達夫『海賊の系譜』誠文堂新光社(1980)より
- 注5 オスマン海軍は、1895年のギリシャとの開戦では、軍艦の故障等で戦わずして敗北している。
小松香織『オスマン帝国の海運と海軍』山川出版社 p175(2002)より

<引用文献>

- ※1 和歌山県大島村難事取扱事務出張所「土耳其軍艦アルトグラ号難事取扱ニ係ル日記明治23年9月」『串本町史 史料編』串本町史編纂委員会 pp997-1014(1988)
- ※2 小松香織「アブデュール・ハミト二世と19世紀末のオスマン帝国」『史学雑誌 第98 編第9号』p66 史學會(1989)
- ※3 ウムット・アルク著、村松増美・松谷浩尚訳『トルコと日本』p28サイマル出版社(1989)
- ※4 神奈川県県民部県史編集室編『神奈川県史・通史編4・近代・現代(1)』神奈川県 p620(1980)
- ※5 小松香織「アブデュール・ハミト二世と19世紀末のオスマン帝国」前掲書 pp60-64
- ※6 池井優・坂本勉 編『近代日本とトルコ世界』p50 勁草書房(1999)
- ※7 同上書 p19
- ※8 同上書 p50
- ※9 小松香織「アブデュール・ハミト二世と19世紀末のオスマン帝国」前掲書 p48
- ※10 同上書 p48
- ※11 同上書 p48
- ※12 藤戸永綱、磯部謙次郎述『軍艦金剛土耳其国航海報告』（『近代日本とトルコ世界』p25）
- ※13 小松香織『オスマン帝国の近代と海軍』山川出版社 p62(2004)
- ※14 内藤智秀・小辻節三・小林元 共著『西南アジアの趨勢』目黒書店 p267(1942)
- ※15 小松香織「アブデュール・ハミト二世と19世紀末のオスマン帝国」前掲書 p57

<参考文献>

- ・永田雄三、加藤博『西アジア 下』朝日新聞社(1993)
- ・新井政美『トルコ近現代史』みすず書房(2001)
- ・テレーズ・ビタール著、富樫よう子訳『オスマン帝国の栄光』創元社(1995)
- ・青木栄一「オスマン・トルコ帝国 そのシーパワーの盛衰」『世界の艦船9月号』(2000)
- ・上野喜一郎『船の世界史 上巻』舵社(1980)
- ・『世界伝記大事典1』ほるぷ出版社(1980)