

「日本とトルコ ～固い絆の物語」

黒田裕樹（ブログ「黒田裕樹の歴史講座」）

1. エルトゥールル号の悲劇とその後に生まれた絆

人間関係にも同じことがいえるかもしれませんが、国と国との外交関係というのは、それぞれの国家が、それぞれの国民の生命や財産をあずかって成り立っているだけに、非常にシビアなものとなっています。

時にはお互いの命運をかけて激しく争うこともあれば、お互いの利害が一致することでかりそめの和平を結ぶこともある。また、国同士にも序列があって、上位の国の命令に逆らえずに苦しい思いをする国もあれば、軍事力や経済力などを背景に、他の独立国家に平気で内政干渉をする国もあり、またそれに対して、自己の実力も顧みずに、相手の言われるままに従ってしまうような情けない国家もあります。

権謀術数(けんぼうじゅつすう、相手をあざむくための数々のはかりごと)が渦巻く、それこそ息がつまりそうな国際関係ではありますが、そんな中で、理屈抜きで親しく付き合える国家の存在は極めて重要であり、大事にしたいものです。

ところで、皆さんは世界で屈指の親日国家が存在するのをご存知でしょうか。その国の名前はトルコ共和国といい、アジアとヨーロッパにまたがる国家です。トルコの国民の皆さんは、日本の国家と国民に、人一倍の親しみを今でも感じてくださっています。

では、なぜトルコはそこまで親日的なのでしょう。その一番の理由は、今から120年前以上に起きた「ある悲劇」がきっかけでした。

明治23(1890)年6月、トルコ共和国の前身であるオスマン帝国の使節が、軍艦エルトゥールル号に乗って初めて来日し、明治天皇との謁見(えっけん、身分の高い人や目上の人にお会いすること)を果たすなど、大歓迎を受けました。やがて9月に帰国の途に着くことになりましたが、我が国ではちょうど台風の時期にあたることで、船が遭難(そうなん)しないかと心配されました。

そして、不幸にもその心配が的中してしまったのです。9月16日の夜半に、エルトゥールル号は折からの台風にあおられて、和歌山県の紀伊大島の檜野埼(かしのざき)に座礁(ざしょう、船が暗礁に乗り上げる)ことして爆発し、乗組員656人を乗せたまま沈没するという大惨事になってしまいました。

檜野埼には大きな灯台があり、その日も灯台守が勤務していました。16日の午後9時ごろ、真っ暗

な海のほうから大きな爆発音が聞こえてきましたが、台風の際に波が崖(がけ)にぶつかって大きな音を発することがよくありましたので、まさかそんな大惨事が起きたと灯台守が夢にも思わなかったのは無理もないことでした。

その日の深夜、灯台に一人の訪問者がありました。灯台守が扉を開けると、全身傷だらけのうえに泥だらけで、かつ血まみれの外国人が息も絶え絶えに飛び込んできました。そのあまりの惨状に、灯台守はこの人が海で遭難したことや、さっきの爆発音が船の沈没の音であったことを直感しました。

果たして、その外国人はエルトゥールル号の乗組員の一人の水兵でした。海原に放り出され、岩にぶつかった際に意識を失ったのですが、しばらくして幸運にも息を吹き返しました。そして、真っ暗な世界のなかで灯台の光を発見した水兵は、助けを求めて向かいはじめました。

水兵は岩だらけの崖を 40m も必死に登りました。そんなことをしなくても、ひよっとしたら灯台へ向かうための安全な道が別にあっただのかもしれませんが。しかし周囲は真っ暗闇のうえに地理不案内な外国です。「一刻も早く仲間を助けたい。そのためにも動ける自分が頑張らないと」。水兵の必死の思いが、一心不乱に崖を登りきらせたのでした。

灯台守は水兵から詳しい話を聞こうとしましたが、言葉が通じないためにできませんでした。手元にあった万国信号書に書かれた国旗を見せて、水兵がトルコ人であることがようやく分かり、また身振り手振り、多数の乗組員が同じように遭難したことを知りました。

「何てことだ！」

灯台守は水兵を手厚く看護した後、灯台からいちばん近い檜野の人々に惨状を知らせに台風の中をずぶ濡れになりながら走り出しました。

灯台守から急を聞いた檜野の漁民の男たちは、総出で岩場の海岸に下りて救助活動を始めました。灯台守や海の男たちの頭の中には、現状を救いたいという気持ちとともに、4年前に起きた「ノルマントン号事件」の悲劇を繰り返してはならない、という固い決意がありました。

明治 19 (1886) 年、同じ紀州沖においてイギリスの貨物船ノルマントン号が沈没しましたが、この時にイギリス人の乗務員が全員脱出した一方で、乗っていた日本人の船客 20 数名が見殺しにされるという悲劇が起きました。

明治政府は当然のように抗議しましたが、当時の我が国はイギリスと不平等条約を結ばされていた関係で、イギリス側に領事裁判権が認められており、我が国で起きた事件でありながら、我が国の法律で船長以下の乗組員を裁くことができなかつたのです。

領事裁判権の不当さを見せつけられた我が国と国民にとって、ノルマントン号事件は忘れられない出来事となりましたが、同じ紀州沖で再び起きてしまった悲劇に対して、一人でも多くの生命を助

けたいという悲壮な思いが、海の男たちを動かしていたのでした。

海岸沖に着いた海の男たちは、懸命になって救助活動を始めましたが、台風による雨嵐や真っ暗闇の中では思うに任せません。やがて東の空が白んでくると、海岸沿いや海面からおびたしい軍艦の破片や、動かぬ人々の姿が見えはじめました。それはまさに地獄絵図そのものでした。

「おい、しっかりしろ！」

「国へ帰るんだろ？ 家族が待っているんだろうが！」

男たちは必死で呼びかけましたが、冷たくなった乗組員の遺体が自ら動くことはありませんでした。遠い国からやってきて、日本の海で死んでいく。百戦錬磨(ひやくせんれんま、戦いを通じて経験豊富なさまのこと)の海の男たちの目からは、自然と無念の涙があふれ出していました。

そんな中、奇跡が起きました。

「おい、彼は息があるぞ！」

大怪我をしながらも、懸命に生命の灯を燃やし続けている人々がいました。しかし、長い間の遭難で体温が極端に下がり、いつ燃え尽きてもおかしくない状態でした。男たちは自分も裸になって乗組員を抱き起こし、自らの体温で彼らを温めはじめました。

海の男たちのまさに身体を張った救助活動によって、69人の乗組員の生命が救い出されました。村人たちは助かった乗組員を救護所へと運びましたが、遭難者の生命を守るための戦いは、実はここからが本番だったのです。

エルトゥール号の遭難は今から120年以上前の話ですが、貧しい漁村であった檜野の村には、当時は電気や水道、ガス、電話などのライフラインは存在しませんでした。紀伊大島から本土への交通手段も台風のために寸断され、さらに台風によって漁へ出ることができなかったことで、村人たちは蓄(たくわ)えもほとんどないという状況の中から、自分たちの力だけで69人の生命を守らなければならなかったのです。

懸命の看護の中で、やはり食糧はすぐに尽きてしまい、残されたのは村人たちが非常食用に飼っているニワトリだけでした。これを食べさせたら自分たちの食糧が…。しかし、結果として村人たちは進んでニワトリを遭難者のために提供しました。

遠い異国の地からはるばる我が国にやってきて、帰ろうとしたら遭難して生命の危険にさらされている。これ以上の「非常時」が他にあるというのか。そんな村人たちの心意気によって、69人の生命を取り留めることができたのでした。

エルトゥール号の遭難は、紀伊大島の村長から和歌山県知事の手を経て、明治天皇に言上(ごんじょう、目上の人に申し上げること)されました。心を痛められた陛下は、直ちに医者や看護師を現地へ派遣さ

れるとともに、体調が回復した生存者全員を、我が国の軍艦である「金剛」や「比叡」に乗せて、トルコまで送還されました。

エルトゥール号の遭難事件は大変不幸な出来事でしたが、このことがきっかけとなって、我が国とトルコとの友好関係が始まったのです。加えて両国にはアジアの西と東に同時に勢力を伸ばそうとする「共通の敵」が存在しました。それは帝政ロシアです。

ロシアはユーラシア大陸の広い範囲を支配下に置くとともに、領地の拡大を目指して東西に勢力を伸ばしていました。このため、当時のトルコを支配していたオスマン帝国は、ロシアの南下政策によって「百年戦争」とも呼ばれる長く激しい戦いを続けてきました。

一方、我が国も極東に不凍港(=冬においても海面が凍らない港のこと)を求めて南下するロシアに手を焼いていました。日清戦争の勝利によって我が国が領土として手に入れた遼東(りょうとう)半島を、ドイツやフランスと共謀したロシアの三国干渉によって無理やり清国に返還させられたりするなどの被害を受けました。

我が国はロシアの南下を食い止めるとともに自国の独立を守るため、明治 37 (1904) 年から日露戦争を戦い、辛うじて勝つことができましたが、同じくロシアに悩まされ続けたトルコは、日本の勝利を我が事のように喜び、その頃に生まれた男子には、当時の我が国の軍人である「ノギ (=乃木大将)」や「トーゴー (=東郷大将)」の名前がつけられたそうです。

エルトゥール号の遭難に際しては、我が国から多額の義捐金(ぎえんきん)が寄せられました。呼びかけ人であった山田寅次郎(やまだとらじろう)がトルコまで義捐金を届けると、寅次郎は皇帝をはじめとしたトルコ国民の熱烈な歓迎を受け、そのまま首都のイスタンブルに留まり、事業をしながらトルコ人に日本語の教育を続けました。

寅次郎は、我が国とトルコとの間に正式な国交がなかった時代の「民間大使」ともいえる活躍ぶりを見せ、大正 14 (1925) 年には日土(にっど)貿易協会を設立するなど、我が国とトルコとの友好関係の強化に尽力しました。

寅次郎が晩年の昭和 6 (1931) 年に再びトルコへ訪問した際には、共和制となった新生トルコのムスタファ・ケマル・アタテュルク初代大統領と会見しましたが、実はアタテュルク大統領は若い頃に寅次郎に日本語を教わっていたという縁があったそうです。

ちなみに山田寅次郎は茶道の家元でもあり、家元継承後は山田宗有(やまだそうゆう)と名乗っています。また、寅次郎に日本語を教わったとされるアタテュルク大統領の執務室には明治天皇の写真が掲げられ、ことあるごとに明治維新の話をしていたそうです。

そんな大統領が「トルコ建国の父」として現代に至るまでトルコ国民に尊敬の眼差(まなざ)しを浴びているのですから、トルコの親日度が深いのも、ある意味では当然といえるのかもしれませんが。

2. トルコの恩返し ～固い絆は永遠に

エルトゥールル号の遭難事件から 100 年近くの歳月が流れ、日本人の多くが悲劇を忘れ去っていた昭和 60 (1985) 年 3 月、イラン・イラク戦争の膠着(こうちやく、ほとんど動きがなくなる)した状況に業(ごう)を煮やしたイラクのサダム＝フセイン大統領が「3 月 19 日午後 8 時 (現地時間、日本時間 20 日午前 2 時) 以降にイラン領空を飛ぶ航空機は、民間機であろうと安全を保障しない」という声明を出しました。

要するに「民間機であろうが無関係に撃墜(げきつい)する」という恐ろしい声明だったのです。この非常事態に、イランにいた在留外国人の多くは、それぞれ自国が準備した飛行機に乗って、イランの首都テヘランにあった空港から次々と脱出していきました。

しかし、我が国の対応は後手に回りました。外務省は日本航空に緊急の救援機の派遣を求めましたが、航空側が「帰路の安全が保障できない」ことを理由に派遣を断ってしまったのです。あわてた日本政府は各国の航空会社に派遣を求めましたが、どの国も自国民を優先することを理由に断ってきました。相手の国の立場になって考えれば無理もない話です。

かくして、タイムリミットが刻一刻と迫るなか、200 人以上の日本人がいまだにテヘランの空港に留まったままです。もはや万事休すか。取り残された人々の多くは絶望感に打ちひしがれていました。

そんな折、テヘランの空港にトルコ航空の飛行機 2 機が到着しました。誰しもが「トルコ国民を乗せるためにやってきた」と思っていたら、何と日本人をイランから脱出させるために派遣されてきたというのです。

在留日本人全員が搭乗(とうじょう)手続きを済ませると、飛行機はトルコに向けて急ぎ出発しました。タイムリミットまで後 1 時間少ししか残されていません。果たして間に合うのでしょうか。

飛行機はイランとトルコの国境にあるアララット山を無事に越えると、パイロットが機内に向けてアナウンスをしました。

「日本の皆様、トルコへようこそ！」

アナウンスを聞いた日本人は大歓声をあげ、自分たちが助かったことに喜びを爆発させました。中には感極まって号泣する人も多かったそうです。

それにしても、なぜトルコ航空は自国民よりも、日本人の救出を優先させるために、わざわざ危険なイランまで飛行機を派遣したのでしょうか。

トルコが自国民よりも日本国民を優先してテヘランの空港に救援機を派遣した経緯については、イランの日本大使が親交のあった在イランのトルコ大使に掛け合って実現したという説と、トルコ在

住の民間商社の事務所長を務めていた日本人が、個人的に親交のあった当時のオザル首相と交渉して成立したという説があります。

いずれにせよ間違いなく断言できることは、トルコが自国民よりも日本人の安全保障を優先したという厳然たる事実です。飛行機に乗れなかったトルコの国民は、何と車で何日もかけて自国であるトルコへ帰っているのです。

しかも、自国民よりも日本人を優先したトルコ共和国の決断に対して、熱狂的な愛国者が多いとされるトルコのマスコミも、さらには国民からも抗議らしい抗議が全くといっていいほどなかったのです。これは実に驚くべきことではないでしょうか。

トルコの人々の日本人に対する「何としても助けたい」という思い。その背景にあったのは、まぎれもなく「エルトゥールル号遭難に際しての日本人の自己犠牲に対する感謝の気持ち」でした。

トルコの人々にとって、エルトゥールル号の遭難という取り返しのつかない大惨事は、まさに痛恨の出来事でありました。しかし、それは同時に、異国で途方に暮れていた同胞を、自らの身を顧みず懸命に看護してくれた日本人という、かけがえのない存在をトルコの国民に知らしめたことでもありました。

日本はその後も義捐金を届けてくれたり、また民間人が長くトルコに留まって日本語を教えたりするなどの様々な貢献があったこと、日本が共通の敵であるロシアに戦争で勝ったこと、あるいは日本の明治維新につながる精神で共和制という近代化に成功したことなど、トルコの人々は、日本に対してどの国よりも親近感を抱くと同時に「いつか必ず恩返しをしなければならない」と思い続けていました。

だからこそ、イラクのフセイン大統領によって「民間機撃墜の危機」が発生した際に、かつて樫野の村人が非常食のニワトリを惜しげもなく遭難者に提供したように、自国民よりも進んで日本人の生命を救うという決断を下したのでした。

ちなみに、エルトゥールル号の遭難事件とその後の我が国の貢献に関して、トルコでは子供の頃から教科書で取り上げるなどして教えており、事件やその後の経緯について知らないトルコ国民はいないそうです。教育の成果の素晴らしさに国境は存在しないという好例でもありますね。

その一方で、トルコが救援機を我が国に派遣した際に、その理由を「日本からの長期資金援助を当て込んだからだ」という、非常に情けない報道をした新聞社がいることが、本当に残念です。

さて、エルトゥールル号の遭難事件によって 69 人の生命が助かったのですが、その一方で多くの犠牲者を出してしまいました。紀伊大島では、生存者が帰国した後も犠牲者の遺体や遺品の収容や捜索が懸命に続けられ、200 以上の遺体が遭難現場を見下ろす場所に埋葬されたと伝えられています。

事故の翌年である明治24(1891)年には、大島村と和歌山県知事によって最初の墓碑が建てられ、昭和4(1929)年には山田寅次郎が設立した日土貿易協会によって追悼碑が建立(こんりゅう)されると、和歌山を行幸(ぎょうこう、天皇の外出のこと)された昭和天皇が墓碑に手を合わせられました。

天皇陛下が行幸されたことを伝え聞いたトルコ共和国初代大統領のムスタファ・ケマル・アタテュルクは、エルトゥールル号の墓地の大改修とトルコ式の慰霊碑の建立を決断し、昭和12(1937)年に完成しました。慰霊碑は昭和天皇が行幸された同じ6月3日に除幕され、50周年の追悼祭も2年繰り上げ、併せて行われました。

この慰霊碑は現在も和歌山県の串本町(くしもとちょう)にそびえ立っており、定期的に慰霊祭が行われているほか、地元の人々の心を込めた活動によって、慰霊碑の周囲は四季折々の花が植えられ、またゴミ一つ落ちていない清潔さを保っています。

周囲に困った人がいれば、例え見ず知らずの相手であっても広く優しい心で接することができる。そんな思いに国境は関係ありません。そして、打算や妥協とは無縁な気高(けだかい)い精神は、相手の魂を揺さぶるとともに、かけがえのない友情を育(はぐく)むこととなります。

さて、我が国とトルコとの友好関係ですが、エルトゥールル号の遭難事件から120年目の節目の年となった平成22(2010)年が「2010年トルコにおける日本年」とされ、様々な公式行事が行われました。また、事件から125年目の平成27(2015)年には、両国の合作で映画「海難1890」が制作され、大ヒットとなりました。

我が国とトルコとの間にできた勇気と友情の固い絆(きずな)を、私たちもいつまでも忘れることなく、未来永劫(みらいえいごう)、子々孫々に至るまで伝えていきたいものですね

ところで、エルトゥールル号の遭難事件の後、日本政府やトルコ政府から檜野の漁民や医師に対して、遭難者の救助や看護にかかった費用を請求してください、という連絡がありました。貧しい漁村で非常食のニワトリまでを遭難者に進んで提供しただけに、実に有難い申し出だったはずなのですが、地元の人々は請求を辞退しました。

「私たちはお金が欲しいために救助したわけではありません。もし私たちに費用を支払ってくださるというのなら、遭難者やその家族のための義捐金として役立ててください」。

今から120年以上前の日本人の何と素晴らしいことでしょうか。ついつい目先の利益に走ってしまう(私自身も含めた)現代人にとって、見習うべきであると同時に、自身の行動を恥(はづか)し思って深く反省しなければいけません。(完)

主要参考文献：「トルコ 世界一の親日国」(著者：森永堯 出版：明成社)

YouTube 再生リスト「日本とトルコ」

<https://www.youtube.com/playlist?list=PLeZrZWY-wML7Rr5CMJmJkDX2vytsP5Lx>

黒田裕樹の歴史講座

<http://rocky96.blog10.fc2.com/>