

## 早速丸沈没事件に見る20世紀初頭海事領域の象徴性

柴崎 力栄

知的財産学部 知的財産学科  
(2011年9月30日受理)

### Hayami Maru Sinking Incident's Symbolism of Maritime Affairs in early 20th Century Japan

by

Rikiei SHIBASAKI

Department of Intellectual Property,

Faculty of Intellectual Property

(Manuscript received Sep 30, 2011)

#### Abstract

The *Hayami Maru* (早速丸) was a 126-ton wooden passenger steamboat plying between Ujina (宇品, Hiroshima Prefecture) and Mitsuhaman (三津浜, Ehime Prefecture). The *Kanjogo* (漢城号) was a 1,100-ton steel steam freighter owned by the Imperial Korean Government and leaving Kobe (神戸) bound for Dalian (大連). These two vessels collided on May 1, 1903 on the sea north of Matuyama (松山), and the smaller *Hayami Maru* sank with the loss of 25 lives. The callousness of the Korean ship's German captain reminded the Japanese people of their unpleasant past under unequal treaties, which had been revised only five years earlier in 1899. This article examines the symbolic importance of this tragic incident.

キーワード ; 海難, 瀬戸内海, 外国船, メディアイベント

Key word ; Shipwreck, Seto Inland Sea, Foreign Ship, Media Event

## 1. はじめに

1903年（明治36年）5月1日夜、広島県宇品港と愛媛県三津浜港を結ぶ定期船の第一早速丸が、神戸から門司へ向かう韓国船籍の漢城号と衝突、沈没した。

本稿は、防長新聞1903年（明治36年）5月5日号掲載の記事「早速丸の沈没」を中心に据え、当時の山口県の人々が、地方新聞の報道を受容するなかで、海に関わる領域をどのように把握していたかを検討する。条約改正が成就した後に発生した外国船との海難事故一当該外国船船長はドイツ人であった一が、どのようなフレームで報道されたのか、記者と読者の間に共有されていた認識の枠組みは如何なるものであったのかが、本稿の主題である。海事・海難は、20世紀初頭の山口県民にとってどのような象徴性をもつ領域として存在していたのかが関心の中心となる。以下、本号掲載の別稿で言及した当該新聞記事の背景を確認する。

先行研究は少ない。

直接に早速丸沈没事件に関係するものとしては、第1に、『愛媛県警察史』に、海南新聞、愛媛新報の報道に基づく事故についての記述があり<sup>1)</sup>、第2に、『近代歌舞伎年表 京都篇 第四巻』に、1903年（明治36年）夷谷座の5月31日から6月16日までの公演に、切狂言（公演最後の演目）として「早速丸沈没」が上演されたとの記述が残る<sup>2)</sup>。

間接的に先行研究に位置づけられる第1は、村上貢氏による諸論考である<sup>3)</sup>。1979年から1994年までに『弓削商船高等学校紀要』に掲載された24点の中には、「治外法権下における国際海難事件の研究」(1)～(5)、および、「明治期における国際海難事件と対外交渉—愛媛県関連事件を中心として」がある。また、海事史学会『海事史研究』に掲載の5点も、1899年（明治32年）の条約改正実現による領事裁判権回収以前における欧米船と日本船の衝突事故に関する研究である。本稿では、条約改正以後における外国船との衝突を扱う。本稿の関心は、村上氏に比し、海難自体よりも、それが新聞報道を通じて内陸地域の住民にいたるまでどのような表象として受容されたのかにある。

間接的に先行研究として念頭にある第2は、1880年（明治13年）に設立された日本海員掖済会、1889年（明治22年）に設立された大日本帝国水難救済会、1899年（明治32年）に設立された帝国海事協会の団

体史である<sup>4)</sup>。1903年（明治36年）現在、3団体ともに、海軍将官である有栖川宮威仁親王を総裁として戴き、現役を退いた海軍軍人、赤松則良（海員掖済会会長）、吉井幸蔵（水難救済会会長）、有地品之允（海事協会会長）が運営に当たっていた。海事がいかなる象徴性をもつ領域として存在したかの検討は、これら団体の会員募集と地方支部の形成の社会的基盤を把握することに繋がる。

次項以下、第一早速丸沈没事件の報道を紹介し、また、防長新聞を通覧するなかで知り得た情報と重ね合わせる。

## 2. 沈没事件と報道

### 2.1 第1報

防長新聞の報道は事件の4日後であり、電報にもとづく第1報の記載はない。比較のため、第1報を掲載した他地方の新聞を見てみよう。

東京での第1報は、愛媛県知事から内務大臣への報告に基づくものであった。国民新聞は5月3日、つぎのように報じた<sup>5)</sup>。

●汽船早速丸沈没 二日午前十時二十五分愛媛県知事より内務省へ左の公報ありたり

昨夜十時半県下温泉郡陸野村附近に於て汽船早速丸と韓国商船「カンジウゴウ」と衝突し早速丸沈没乗客廿九名行衛不明死体二名発見委細書面

東京日日新聞は同日、情報源をぼかし、内容はより詳細につぎのように報じた<sup>6)</sup>。

○汽船の沈没（行衛不明二十九名）

一昨日午後十時三十分ごろ愛媛県下温泉郡六ッ浦村附近を航行の広島市早速勝三氏の所有木造船早速丸（百二十六噸）と韓国の商船漢城号と衝突し早速丸は見る間に沈没して乗客二十九名行衛不明となりたるが中、二名の死体は発見されたるも他は不明との電報昨日午前九時三十分松山発にて其筋へ到達したり

ここでの「其筋」とは内務省であろう。東京朝日新聞、読売新聞も、5月3日に第1報を伝える<sup>7)</sup>。読売新聞は翌4日、遭難者中に「吉原芸妓温習会の一行」17名がいたと伝え、芸妓たちの雇い主「新吉原江戸町三丁目廿四番地俵屋事吉原喜太郎方」への取材に基づいた記事を載せた<sup>8)</sup>。小新聞としての出自をもつ同紙らしく市井記事が得意な様子である。

5日になると、現地からの第2報が届いたと見え、

東京日日新聞、東京朝日新聞、読売新聞に第2報が掲載された<sup>9)</sup>。国民新聞は遅れて7日に第2報を報じている<sup>10)</sup>。

岡山発行の山陽新報も、5月3日、  
広島電報(二日)

昨夜宇品出港の早速丸は伊予の小嶋綱沖に於て外国汽船と衝突して沈没し溺死者三十余名ありたり

と、第1報を報じた後、5月6日、第2報を載せている<sup>11)</sup>。

本稿で検討する防長新聞の記事は、このような各新聞の第2報と同時期の記事である。

## 2.2 防長新聞「早速丸の沈没」

防長新聞1906年(明治36年)5月5日3面「早速丸の沈没」の全文はつぎの通りである。引用に当り、適宜句読点を付し、段落に分けた。また後の説明に必要な箇所には下線を付した。

### 【第1段落】

○早速丸の沈没 去一日大惨事は伊予の海上に起れり。特に我が同業者芸備日々新聞社の分身たる早速社の所有船早速丸が、七十三名の乗客を載せながら外国船の爲め万尋の海底に葬られたるに至つては、何ぞ酸鼻に堪へんや。同船は午後十一時頃伊予国温泉郡睦月島と野忽那島との間を航進しつゝある折しも、東方より来りし韓国汽船漢城号に俄然衝突したり。此の怪しき音響耳朶を貫くや、乗客の一人関佐一郎氏はスワ衝突よと心づき卒然身を起しつ。急遽船室を立出でゝ甲板上に出づる間もなく船体は已に沈没しかゝり、其身も共に沈没し去らんとするより、更に身をかはして上等室の屋根に登り急ぎ漢城号に向つて綱を卸せと叫びぬ。時に四面暗黒にして大船前に横たはり、物色凄然たるありしが、臆て漢城号より綱を卸すや関氏は之に取りつきて同号に飛乗りしに、乗客中にありし軍艦富士乗組の水兵渡辺新蔵、溝田民蔵、井上友次郎、野田保次郎、本田種春の五氏は如何なしたりけん。此時早く已に漢城号のブリツヂの上において船長たる独人パンネールに厳談して頼りに救助を迫りつゝありき。其行動の機敏なる眞に帝国軍人よと関氏をして舌を捲かしめぬ

### 【第2段落】

然るに漢城号船長以下の者は言語不通なるのみならず、船長は甚だ冷淡にして頼に救助に着手すべきもあらざれば、前記五氏は大に之を憤り非常の決心を以て彼等に迫り、遂に水夫をしてボートを卸さしめ、己れ之に乗込み水夫を指揮しつゝ漂へる乗客等を救助し尚船中にありし救命具、板切、其他浮遊すべきものは悉く之を放流して縋り付かしめん便りとはなしき。時に第一早速丸の船員も身の危きを顧みるに暇なく船中の板ぎれ等を放流して救助に備へ而して関氏はボートに依て救助せられしもの及び板片等に縋りつきて救助せられしものを漢城号デツキの上に引揚げつゝありしが、何れも濡着を纏へることとて船員を叱咤しつゝ毛布其他の物を持出さしめ、之を引揚げられしものゝ身に纏はしめ、機関室等に連行きて暖を取らしむることとなし、頗る救助に尽力したりき。時しも早速丸の船員等は追々漢城号に泳ぎ付き船長永井元も亦た九死に一生を得て到り付きしが、何分此は百廿六噸余の小船、彼は千百噸の大船にして、加ふるに船腹を衝突せられ衝突より全沈没に到るまでの時間僅に五分間なりしこととて、死者及び行衛不明の者あるを見たるはかへすがへすも遺憾の事と謂ふべし

### 【第3段落】

是より先き漢城号は此悲劇を眼前に見つゝ船長等は直ちに門司に航行せんとする模様なりしが、幸ひにして同船事務長たる韓国釜山港草梁村の人、金聖源は日本語に通ずるを以て前記五氏は之をたよりに尚厳談を試み、航行するならばして見るとて帝国軍人の意気を示しつゝ其侠骨を以てして之を遮ぎり此腕摧かば摧けよとばかり力争せん気色を示しぬ。是に於て彼等は航路の知れざるを口実とし三津浜へ寄港するの危険を説きて其場を逃れんとしたるが、恰も好し此時早速丸船長永井元の漢城号に泳付けるありし。疲労の中にも自ら進で其水先案内たらんことを言出しより、漢城号も今は是非なく三津浜に寄港することとなり、乃ち永井は船長パンネールと共にブリツヂの上に立ちて航路を指示することとはなりぬ

## 【第4段落】

斯る折から三津浜警察署より第一愛媛丸来りて、松山地方裁判所予審判事奥村正人、検事正入交好雄、検事田村光栄の三氏及書記三名并に愛媛県警察部保安課長田中瀧三郎、愛媛県属平野勝の二氏及山田海務署長等出張し来り、漢城号船長事務長は更なり、第一早速丸船長及事務員等を三津浜警察署に同行したりき

## 【第5段落】

右衝突の箇所は明治二十五年十一月千島艦が英国商船ラベンナ号と衝突する所となりて沈没したりし箇所を距ること遠からざる所なり。乗組総人員七十二名の内男四十六人女二十六人にして生存者四十七名、死体発見二名、行衛不明者二十三名なり。本県人は山口県玖珂郡御庄村宇関戸の重富信一なるものありしが、幸に救助せられたり。又同船へは東京吉原の芸妓一行十七名中九名は行衛不明となれりといふ

この記事を通読してつぎのような点に気づく。

(1) 乗客の一人、関佐一郎から聞き取った内容で記事を構成している。但し、第4段落に出てくる捜査関係者の氏名や、第5段落の犠牲者数の記述まで関佐一郎の談話とは考えにくく、複数の情報源からの合成とすべきであろう。

(2) 過去、瀬戸内海やその他沿岸海域における外国船との間で発生した事故の記憶を想起させる記述が見られる。第1段落「七十三名の乗客を載せながら外国船の為め万尋の海底に葬られたるに至つては」、第2段落「何分此は百廿六噸余の小船、彼は千百噸の大船にして」、第5段落「右衝突の箇所は明治二十五年十一月千島艦が英国商船ラベンナ号と衝突する所となりて沈没したりし箇所を距ること遠からざる所なり」である。記者と読者の間に共有される記憶を喚起しつつ、新たに発生した事故を報じている。

(3) 1886年(明治19年)10月の紀州沖におけるノンマントン号事件、あるいは、1892年(明治25年)11月に本事件の隣接海域で発生した千島艦事件の英国人船員についての記憶と重ねるように、ドイツ人船長の行動が典型的に捉えられている。第2段落「漢城号船長以下の者は言語不通なるのみならず、船長は甚だ冷淡にして頓に救助に着手すべきもあらざれば」、第3段落「漢城号は此悲劇を眼前に見つゝ船

長等は直ちに門司に航行せんとする模様なりしが」、同「是に於て彼等は航路の知れざるを口実とし三津浜へ寄港するの危険を説きて其場を逃れんとしたるが」等の記述である。

(4) 乗客として乗り合わせていた戦艦富士の水兵5人について、海軍兵の錬度や胆力を称賛する表現が見られる。第1段落末尾「其行動の機敏なる遠に帝国軍人よと関氏をして舌を捲かしめぬ」、第3段落「航行するならばして見ろとて帝国軍人の意気を示しつゝ其侠骨を以てして之を遮ぎり此腕摧かば摧けよとばかり力争せん気色を示しぬ」である。

(5) 第4段落を見ると、領事裁判権撤廃以降の海難であり、「漢城号船長事務長は更なり、第一早速丸船長及事務員等」を取り調べていることが明記されている。

以下、(1)は「2.3地元紙記事」において、(2)は「3.瀬戸内海と外国船」において、(3)は「4.外国人高等海員」において、(4)は「5.戦艦富士」において、(5)は「6.海員審判」においてその背景を検討する。

## 2.3 地元紙記事

広島県広島市で発行されていた中国(1908年・明治41年、中国新聞と改題)と芸備日日新聞、愛媛県松山市で発行の海南新聞を確認した。事故の第1報は三津浜港にもたらされたため、愛媛側の報道がより詳しい。

広島2紙のうち中国は、簡潔な報道に終始する。5月3日(日)1面「第一早速丸の沈没」。4日(月)は休刊。5日(火)1面「郵便物の沈没に就いて」、3面「遭難余録」、4面「第一早速丸遭難の詳報」。6日(水)1面「早速丸遭難余聞」。7日(木)該当記事なし。8日(金)1面「海員審判所理事官の出張」。9日(土)2面「第一早速丸沈没事件に就て弁護士横山勝太郎(寄)」。これで全部である。

芸備日日新聞は、社主の早速勝三が、遭難した第一早速丸の船主でもあるため、報道は詳細を極めた。遭難者に対する義捐金募集も行なっている。記事には自己弁明的なトーンが見られる。5月3日(日)1面「義捐金募集広告」「第一早速丸の沈没」。5日(火)1面「義捐金募集広告」「第一早速丸遭難続報」、3面「第一早速丸遭難罹災者救恤義捐金 第一回五月三日受付」。6日(水)1面「第一早速丸遭難余報」。7日(木)1面「第一早速丸遭難余報」、3面「遭難者の実話」。8日(金)1面「第一早速丸遭難の実情」、3面「第一早速丸遭難余報」。9日(土)1面

「早速丸沈没公報」, 3面「第一早速丸沈没余報」, 4面「東婦人音楽隊遭難余譚」. 10日(日)3面「義捐金 第六回(五月九日正午迄)」. 12日(火)1面「第一早速丸遭難彙報」. 13日(水)3面「関佐一郎氏の消息」. 14日(木)1面「第一早速丸遭難余報」.

13日の記事「関佐一郎氏の消息」は、同社に寄せられた遭難者の関佐一郎からの書翰をつぎの通り紹介した。

第一早速丸遭難の際海軍兵について直ちに漢城号に飛乗り頗る救護に尽力したりし伊予国温泉郡三津浜町大字広町の関佐一郎氏より早速社主に宛て左の書面を寄せられたり

拝復

本月一日夜貴社汽船第一早速丸野忽那島沖に於て遭難の際、小生は九死一生の場合幸に危難を免れ無事帰宅仕候得共、同乗組客員多数の死没は実に遺憾之臻、乍併船員諸君に於ては充分救護の手当に尽力せられ、為めに危急を免がれたるも可有之、兎に角已後種々御配慮之段万々奉謝候。世には早速丸の不注意より生じたる遭難の様妄説も有之候得共拙者其遭難者の一人にして現状熟知に候得ば其際船員に於て敢て不注意の廉は無之様相認め居候に付、帰宅後種々訪問者に対しては充分不注意なきの説明致居候。早速御見舞状被下候御厚意の段深謝直ちに御礼状差出すべくの処、混雑に取紛れ今日迄延引仕候。先は不敢取御礼迄、勿々如斯に御座候。敬具(五月十一日附)

愛媛県松山市で発行される海南新聞は、詳細にこのような報道をした<sup>12)</sup>。5月3日(日)附録「三津沖の大悲劇」(2日付号外の再録)。5日(火)1面「早速丸遭難彙報」、2面「三津沖の大悲劇」、3面「東京音楽隊と語る」。6日(水)1面「早速丸遭難彙報」。7日(木)1面「早速丸遭難彙報」。9日(土)1面「早速丸遭難彙報」、3面「遭難水兵と語る」。14日(木)1面「早速遭難溺没者追弔会」、4面「義捐演芸会」「早速遭難者の死体発見」。19日(火)2面「早速丸沈没と郵便行囊の損失」。21日(木)2面「勇侠水兵に善行章下附」。23日(土)4面「東京音楽隊一行の出發」。28日(木)2面「無駄我記」(東婦人音楽隊より礼状)。7月18日(木)2面「早速丸船長の懲戒に就て」。

関佐一郎の名は、3日付録「三津沖の大悲劇」のうち「生存者」名簿に「温泉郡三津浜町 関佐一郎 四十年」と出てくる。軍艦富士乗組の水兵は、「渡

部新蔵 二十六年」「溝田民蔵 二十二年」「井上友次郎 二十三年」「野田安次郎 二十三年」「本田種春 二十五年」である<sup>13)</sup>。早速丸の船客で他の乗客の救助に活躍した者のうち、富士の水兵たちは20歳台の青年であり、壮年者は40歳の関佐一郎のみであった。事故について取材する側から見れば、関がまず最初のインタビュー対象となるのは自然なことであった。

5日「東京音楽隊と語る」には、楽器の種類として「クラリヨネット」「アルトン」「ハリトン」「アダリ」「グルネット」「小太鼓」「大太鼓」とあり、「楽器は皆西洋より購求せしものにて価格は約八百円以上のものなるが今回皆漂失したりといふ」と記されている。吉原の芸妓からなる小規模の女性吹奏楽団だったことが判る。

5日「三津浜の大悲劇」には、「漢城号は二日夜三津浜解纜宇品に向へり」とあり、取り調べ後、航海を続けることになった事実が確認される。

早速丸沈没事件の背景となった諸事情を、以下確認する。

### 3. 瀬戸内海と外国船

第1の背景は、明治時代、瀬戸内海は外国船や海外航路の日本船が行き交う国際航路であったことである。

一時代前の幕末の頃、中国沿岸から長崎經由横浜への航路は、瀬戸内海經由ではなく、九州・四国・本州南岸の太平洋岸を通った。来日外国人の旅行記から例示してみよう。英国人プラントハンター、ロバート・フォーチュンは、1860年(万延元年)の来日についてつぎのように記している<sup>14)</sup>。

十月十九日の明け方に、風光明媚の長崎に別れを告げて、長崎からおよそ七〇〇マイル離れた日本の首都、江戸に近い神奈川港へと船旅に出發した。

長崎の港を出るには、二つのコースがある。北に向って日本本土と九州との間の内海を通るか、または南のコースを取り、大隅海峡を通過して太平洋に出るか、どちらでもよい。だが、帆船は通例、後者の航路を選ぶ。それは安全で、より早く目的地に到着できるので、この場合、わが帆船マーモラ号も南の航路を採ることにした。

1865年(慶應元年)、後にトロイア遺跡を發掘す

ることになるハインリッヒ・シュリーマンは、世界周遊旅行の途上、「東洋蒸気船会社所属の蒸気船北京号」で、上海を出航し、大隅海峡経由3日の航海で横浜へ到着した<sup>15)</sup>。蒸気船であっても帆走し、横浜へ直航するルートを選んだ。

1868年1月1日（慶應3年12月7日）、兵庫が開港し現在の神戸港の位置に開港場が設けられると、香港・上海から横浜へ向かう汽船は、関門海峡から瀬戸内海へ入り、神戸に寄港した後、紀淡海峡から太平洋へ出て横浜に至るようになる。島津公爵家から家庭教師として招聘された英国人女性、エセル・ハワードは、1900年（明治33年）12月31日に英国を出帆し、翌年2月17日に横浜に到着した。航海の最後の部分を書き抜くとつぎのようになる<sup>16)</sup>。当たり前のように瀬戸内航路を選択した汽船に搭乗している。

香港では、ちょうど、われわれの正月より数週間遅い中国の正月にぶつかり、石炭の補給ができぬため出港が遅れた。

日本での最初の寄航地は長崎で、そこでは、英国領事の温かい歓待を受けた。次の日は神戸に停泊した

蒸気機関のみで航行する汽船の時代になると、瀬戸内海・関門海峡を航路として選択する艦船が多数を占めることとなる事情を説明する記事が防長新聞に残る。(1)門司港での石炭搭載の便宜、(2)乗客の瀬戸内観光の希望、(3)航程の短さ、が三大要因だという。1907年（明治40年）6月8日、鹿島・香取・磐手の3艦が舞鶴から呉への回航途上、関門海峡を通過したことを報じ、つぎのように説明する<sup>17)</sup>。

同海峡水道の狭隘なるは常に之を通過する船舶の憂とする所にして之が為めに艦船の相行合ふ場合に於ては種々の危険を感じ或は衝突し或は浅瀬に乘上ぐる等の遭難少なからざりしものなるに、搗て加へて同海峡水路の延長と潮流の急速とは其遭難に關つて大に力あるものとして航海業者の常に一致する處なり。之が為めに七八千噸以上の船舶は一般に同海峡の通航を避け遠く外海を迂回して航行するを適當と認め居るものなるにも拘はらず、彼の商船の如きは種々なる事情の下に止むを得ず同海峡通過の危険を冒すを稍普通の状態となすものなるが、今其理由とする二三の点を挙げれば、内外船に於ては門司に於ける石炭積込の必要を理由とし、亦外国船に於ては乗客の瀬戸内海観光の必要等

を理由とし、尚此外に外海を迂回すると否とに依る航程の長短を斟酌するは何れも同一なり。而して以上の理由より彼の太平洋汽船会社の如き大船も概ね同海峡を通過し居れり。然れども軍艦としては以上の貯炭観光航程等の如きは何等の關係なきのみならず、却て他の船舶の障害たるべきを慮り常に外海を迂回するものなれど、外国軍艦にては必ずしも然らず。多少観光等の理由もあらんが、大抵同海峡を通過し居り、昨年来訪したる彼の英国艦隊の如きも亦同様なりしなり

先行研究として念頭にある村上貢氏の諸論考、例えば、「明治期における国際海難事件と対外交渉—愛媛県関連事件を中心として」（弓削商船高等専門学校紀要11, 1989年）に列記される海難事件等が発生した背景には、このような瀬戸内海の国際航路化があった。本号掲載の別稿で述べたように山口県における水難救済会の組織形成の動因は、国際航路化した瀬戸内海における海難事故多発への対応であった。早速丸沈没事件が本稿で紹介するようなフレームで県内に報道されたことは、山口県における水難救済会の組織形成を促す要因となったと思われる。

#### 4. 外国人高等海員

早速丸沈没事件の第2の背景は、国際航路を通航する外国船、また日本船籍の場合でも、日本人高等海員（船長、航海長、機関長など的高级船員のことを明治時代は「高等海員」と言った）が不足するため、欧米人船員が操船に当り、結果として、海難事故の際、日本人遭難者に対する救助活動の是非が問われる場面が数多く発生したことである。瀬戸内地域は日常的に海難事故という国際紛争に接する場所となり、日本船は日本人高等海員が操船し、外国船には日本人水先案内人を乗せる体制が望まれた。

早速丸沈没事件の半年余り前、1902年（明治35年）10月11日に私立都濃郡教育会において山口県立大島商船学校（現在の独立行政法人国立高等専門学校機構大島商船高等専門学校に系譜が繋がる）の校長、菅野紋吉が行なった演説が、同月15、16、17日の防長新聞に、「海事思想」と題して掲載された。都濃郡は、現在の下松市・周南市に該当する。その末尾、17日掲載分につぎのような発言がある。

今や四大航路は開かれ六千噸の船を以て盛に航海され居れり。然るに其船舶の首脳たる船長機

関長は誰を以て充られたりや。我国の金を以て造られ、我国の国旗を挙げ、我国の国際証書を有する船は、実に外国人の支配する所に任ぜらる。その安危は一に外人に依託され居るは、二百幾十年鎖国主義の余弊と云はざる可らず。於是吾人は、国人にして船長たり機関長たる人物を養成し、早く之に更らしむるは刻下の急務なりと信ず。是れ即ち商船学校の県下に設置されたる所以なり。而して高等海員の欠乏は唯僅かに是等大航路のみならず、下関より神戸に至る所謂波平かに平地に在るが如き瀬戸内海を航海する船舶の水先案内者の多くは西洋人にして、我国人の之に従事する者僅かに五人のみなり。是れ自己の家の案内を他人に頼むと一般ならずや。而して利益の点よりすれば神戸より下関間僅かに二十四時間の航海の給料は百円と法定せられたれば、一ヶ月十回の航海をなさんには千円の収入あり。是等の利益は皆な外人に占められつゝあるを見て、諸氏は如何の感かある。今後水先案内者の年齢を制限し外人の水先案内者を減ずる事になり居れども、是等海員の欠乏には如何ともする能はず。本県萩出身にして本県の商船学校第一回卒業生なる賀屋洋介氏は瀬戸内海の水先案内に従事し、其初めは一年七千二百円の収入ありしと。実に國務大臣六千円の年俸以上に在り。斯の如く利益の点に於ても大なるものにて、其實権を外国人に占めらるゝは一大恨事なりとす。故に是等は教育ある商船学校卒業生を以て是に更らしむるより外なく、之をなさんには実に海事思想を發達せしめ、海運の道を開き、高等なる海員を養成するは目下の急務なりと信ず。故に諸君が教育上に於て大に海事思想の發達を期し国の進運を図り、以て多数の海員志望者を奨励されん事、予の希望して已まざる処にて、我商船学校の航海科卒業者は運転士、機関科卒業者は機関師たるの資格を有し、少なくとも月二十五円の給料を得るは容易なる事なり。今日にては實際三十円乃至三十五円は取り得るものにて、職業としては甚だ困難なるものにあらず。尚ほ且つ諸国を周遊し外国の人情風物を視察し、新智識を開くの利あるに於てをや。我商船学校生徒は本県人百四十人にして、都濃郡人は僅に八人なり。

このように、教育会に集った郡内学校教員に対し、児童・生徒らに海員志望を從進するよう説いている。

日本人海員養成の歴史のなかで、早速丸沈没事件の発生した1903年（明治36年）はどう位置づけられるのかを概観しよう。海事の所管官庁である逓信省が編纂した『逓信事業史 第6巻』（逓信協会、1941年・昭和16年）第10篇「管船」第6章「海員」は、第1節「海員不足時代（明治維新前後）」、第2節「海員の平衡時代（日清、日露戦役前後）」、第3節「海員の過剰時代（第一次欧洲戦乱以後）」と節が並ぶ。このうち、第2節の内容を以下、確認する。

第1款「邦人船長の外国航路開拓」。日清戦争の直前の数年間は日本の航路が中国沿岸に及んだ時点で、商船学校を卒業した日本人船長の操船する船が近隣沿岸部に姿を現した頃であった。しかし、ロイド保険会社は日本の海員免許を認めず「海上保険会社は外人船長にあらざれば保険契約に応ぜず、ために邦人海員は暫く隠忍の日を続けざるを得なかつた」。

第2款「日清戦争と海員」。日清戦争では軍用船の需要が増大し、緊急輸入した船舶の運航に必要な海員が不足した。普通海員については日本海員救済会が募集と養成に務めたが、高等海員については急には補いがたく、外国人海員の比率が増大する結果となった。

第3款「日清戦後に於ける諸法令」。日清戦後になると、航海奨励法、造船奨励法、船舶職員法、海員懲戒法、船員法、水先法が順次制定された。殊に、1899年（明治32年）制定の水先法では「帝国臣民ナルコト」を条件としたため、欧米人は日本の水先案内人免許を新規に取得できなくなり、すでに免許を有する者も60歳の定年に達するに従い、自然消滅することとなった。

第4款「日清戦後に於ける海員増加」。地方に商船学校の新設が続いた。山口県大島商船学校、三重県鳥羽商船学校、香川県粟島航海学校、広島県立商船学校、愛媛県弓削商船学校、佐賀県佐賀商船学校などである。1898年（明治31年）、船舶職員法の制定に伴う新旧免許状の交換が終わり、海技免状受有者の実在数が確認された。高等海員に該当する甲種免状について見れば、船長（内国人339名、外国人141名）、機関長（内国人252名、外国人67名）で、「邦人が絶対的に優勢なるに至つた事実が判然し、其の後の外国人海員は殆ど増加の事実を示さない」という。

第5款「日露戦争以後の海員」。日露戦争に際して再び、急激な海員需要の増加を見た。今回は、外

国人の増加を引き起こさず、国内の各商船学校の卒業生で需要を満たせた。但し、普通海員については不足が甚だしく、「日本海員掖済会の各地に出張して海員を招募するが如き事態も再び繰返され」た。日露戦後のようすをつぎのように記す<sup>18)</sup>。

明治三十九年以降、政府は通信省所有国後丸を日本海員掖済会に貸与して実地練習の用に供し、一層素質の向上を計つたと共に、民間に於ては富山県立商船学校（明治三十九年）岡山県立児島商船学校（明治四十一年）鹿児島県立商船水産学校（明治四十一年）等の地方商船学校が設立せられ、相携へて海員養成に進むに至つた。

斯くて明治四十四年末に於ける海技免状受有者総数、内国人二万五千百四十一人、外国人三百四十九人の比を示すに至り、甲種船長のみ就いても、内国人千百四十三人、外国人百七十九人の圧倒的優勢となり、明治維新以来長き希望であつた邦人海員主義も茲に全く実現を見るに至つた。

第一早速丸沈没事件は、高等海員の日本人化がほぼ完成に近づきつつも、未だ課題として残っていた時期に起こった国際海難であつた。治外法権下の記憶が色濃く残る時期であるがゆえに、過去の欧米人海員たちの振る舞いの記憶が、漢城丸船長のドイツ人、パンネルに投影されたと考えられる。以上の事情を考慮する時、早速丸沈没事件に関する防長新聞の報道は、山口県内における海員養成を業務とする海員掖済会の募金会員募集にプラス要因になつたと推測してよいであろう。

## 5. 戦艦富士

背景の第3として、海軍軍人への国民的期待が形成されていた時代状況の存在を指摘することができる。戦艦富士の5名の水兵には、善行章が授与された。水兵らは、5月3日、早速丸沈没事件について報告のために休暇を切り上げて呉へ引き返した<sup>19)</sup>。戦艦富士艦長、井上敏夫海軍大佐の談話が、海南新聞5月9日に載る<sup>20)</sup>。

我輩も電報で水兵は無事だと云つて来たので、始めて知つた位のことで、誰が乗つてゐるかも知らなかつたのであるが、後に温泉郡長や市長から水兵の功を頌して来た。それで水兵の名前も知つた位であつた。どうしても素人とは違つ

て、斯ういふ場合には役に立よ。孰れ長官にも上申して、何んとかしてやる考へである云々

5月15日、5名の水兵に「富士艦長より司令長官に具申中」の善行章が下付された<sup>21)</sup>。

当時の日本人、殊に、瀬戸内地域の人びとにとって、戦艦富士とはどのような存在であつたのだろうか。

戦艦富士は、日露戦争時の主力戦艦6艘のうち、最も早く発注された富士と八島、すなわち、富士型戦艦のネームシップであつた。1894年（明治26年）起工、1897年（明治30年）に竣工した。英国から回送され横須賀に到着したのが、富士は同年10月31日、八島が同11月30日であつた。続いて敷島型戦艦の4艦は、敷島、朝日、初瀬、三笠の順に、各々1900年（明治33年）4月17日、10月23日、1901年（明治34年）4月15日、1902年（明治35年）5月18日、横須賀に到着した<sup>22)</sup>。

早速丸沈没事故が起こつた1903年（明治36年）、戦艦6艘は国内に揃つていたが、そのうちで艦歴が最も古く、最も高い練度が期待される戦艦が富士であつた。

井上敏夫が艦長を勉めたのは、1902年（明治35年）3月12日から翌1903年（明治36年）9月26日までであつた<sup>23)</sup>。この期間、戦艦富士は、戦時に向けた瀬戸内中央部、および、関門海峡の航行可能性を検証する任務を帯びていた。

1902年（明治35年）8月26日、戦艦富士は西から東へと関門海峡を通過した。東京朝日新聞は、「今回の富士艦の関門海峡通過は帝国海軍に一先例を作るべく試験的に為せしもの」と報じた<sup>24)</sup>。井上敏夫自身による報告が、「軍艦富士馬関海峡通過顛末」（水交社記事4-1、1902年・明治35年12月）、「瀬戸内航路ニ就テ」（同2-1、1903年・明治36年3月）である。防長新聞は、1903年（明治36年）2月4日、「艦船通過と海峡航路標識」において前者の記事を紹介している。

戦艦富士の試験航行は、山口県では周知の事実であり、沿海に姿を見かける練度の高い主力艦のイメージが水兵たちへ投影されたと見做してよいであろう。事実として、第一早速丸沈没事件における水兵たちの活躍はその期待に応えるものであつた。日露戦争前のこの時点において早速丸事件における富士水兵の活躍の報道は海軍への期待・一体感を強化した。これにより、山口県内において将来、海事協会による帝国義勇艦隊建設募金が始まつた際、募金



に応じる心理的基盤を準備・拡張したと推測される。

## 6. 海員審判

背景の第4として、条約改正以後にも残る海員審判固有の法的枠組みの問題があった。瀬戸内海は日本の領海であり、1899年（明治32年）以降、そこでの海難は民事・刑事ともに日本が外国人船員に対しても司法権を行使できることとなった。しかし、行政処分に至る手続きとしての海員審判は事情が違っている。

沈没事故から2か月余経過した1903年（明治36年）7月7日、大阪地方海員審判所は、海員懲戒法により、第一早速丸船長永井元に「受有の乙種一等運転士免状の行使を一箇月間停止」の処分を下した<sup>25)</sup>。7月18日、海南新聞2面には、第一早速丸の船主、早速勝三から委任を受けた弁護士による海員審判についての報告「早速丸船長の懲戒について」が掲載された。

拝啓 陳者近来の大惨事たる汽船第一早速丸及韓国汽船漢城号衝突事件に付、小生早速丸船主早速勝三の委任を受け、該件に関する一切の事務に従事致居候に付ては、被害者遺族其他関係者より続々該事件進行の様様及衝突の曲直如何に付問合せ有之候処、今般大坂地方海員審判所に於て第一早速丸船長永井元に対し審判有之候に付、其際に於ける理事官の論告並に裁決の要点を報告致度、貴紙余白へ御掲載被下候は、本懐の至に不堪候

明治卅六年七月 弁護士 大久保雅彦

海南新聞社御中

という送り状の後に、つぎのように続く。

理事官論告の要点

- 一 漢城号が早速丸の汽笛二短声を聞き乍ら右転したるは過失なり
- 二 漢城号が両船間の距離百間の近きに至る迄斜路を保守して航進したる為め、早速丸を迷はしめたるは過失なり
- 三 漢城号が衝突後三分間全速力後退を為したる為め両船を早く離隔せしめ多数の人命を失ふに至りたり。此点は漢城号の為め甚だ遺憾なりとす

大阪海員審判所裁決の要点

（前略）之を審案するに、本件は汽船漢城号が

暗夜両船の距離僅に一鏈余に至るまで第一早速丸の航路を避けざりし過失に起因すと雖も、当時被審人永井元が施したる臨機の処置も其当を得ざるを以て其所為は海員懲戒法第一条第二号、第三号に該当し、処分すべき者とす。依て裁決すること左の如し

被審人永井元受有乙種一等運転士免状を一月停止す

### 参 考

過半金州丸と宮川丸とが高見島附近に於て衝突し、宮川丸沈没して乗客六十余名溺死したる件に付、其審判の結果、金州丸船長は六月、宮川丸船長は三月の免状停止の裁決となりたるも、民事訴訟に於ては結局宮川丸の勝利に帰したり。其他衝突事件の為双方の処分せられし事例多しと雖も、要するに其勝敗は処分の軽重（即過失の軽重）に由て分る。本件に付独り早速丸船長に対する処分ありて漢城号船長に対する処分之れ無きは、我か海員懲戒法は外国船の海員に適用すること能はざるに因るなり。尚永井元に対する免状行使の停止は同法第四条に「免状行使の停止は一月以上三年以下とす」とある其最低限の処分を加へられたるものなり。

領海である瀬戸内海での海難事故の刑事・民事の裁判権は日本の裁判所の所管になったが、海員審判は船籍の属する国の海難審判機関が所管するため、外国船の船長を日本の海員審判所が扱うことはなかった<sup>26)</sup>。逆に、日本の水先案内資格をもつ欧米人は日本の海員審判の対象となった<sup>27)</sup>。

当時の世論がこの法制度をどう受け取ったかは判然としない。他国との相互主義の結果であるから、止むを得ないことと理解したのではなかろうか。しかし、その場合でも、少なくとも日本の国力全般を高める課題が未だ残されていると受け止めたと思像される。

## 7. むすび

第一早速丸沈没事件について、山口県の読者の目に映った光景は、以上4つの背景が重層的に重なりあったものであった。それらは総じて、海難救助、海員養成、海軍力拡充の必要を山口県民に痛感させる効果をもったといえよう。

一方、早速丸沈没事件の舞台となった愛媛県でも、事件により水難救済会と海員掖済会の地域的展開が

速まる姿を確認できる。海難事故が海事団体の組織形成を促進するとともに、組織形成が進行していたために海難事故を大きな促進要因として受け止める基盤が存在するという相互作用が成立していた。

温泉郡堀江村に水難救済会の救難所が設置されたのは、早速丸遭難事件の1か月半前、1903年（明治36年）3月15日であった。遭難直後、堀江救難所は5月2日暁より救難船を出して捜索に当たった<sup>28)</sup>。三津浜にも同年12月1日、救難所が設置される<sup>29)</sup>。沈没事件の10日後、5月11日、海難救済会愛媛県委員部総会が開かれ、鍋島直大副総裁、吉井幸蔵会長が来援、出席した。逸見義一三津浜町長は、従来自主的措置で設置していた在来組織、三津浜慈善海難救護会を改組し、海難救済会救難所を設置する決意を表明している<sup>30)</sup>。

海員掖済会は、郡支部総会を、5月、6月、県下で相継いで開催した。副会長の前島密が来援し、出席した。5月12日、温泉郡部第1回総会（道後）<sup>31)</sup>。13日、伊予郡部総会（郡中）<sup>32)</sup>。15日、北宇和郡部第1回総会（宇和島）<sup>33)</sup>。25日、周桑郡部第1回総会（福岡）<sup>34)</sup>。30、31両日、越智郡弓削商船学校を訪問し学生に講話<sup>35)</sup>。6月14日、松山市部第1回総会（松山）<sup>36)</sup>。15日、松山中学校で講話<sup>37)</sup>。17日、越智郡総会（今治）、回航中の巡洋艦浅間の水兵と弓削商船学校生も出席<sup>38)</sup>。メディアイベント性のある会合が連鎖し、早速丸遭難報道とともに地元紙面に並列、併存している。

愛媛県の新聞読者も、山口県の新聞読者と同様に、郷里の県が面している瀬戸内海が国際的な、他国と接触する空間であることを理解し、その海域をより確実にコントロールすることが国権の確立、自国の名誉に繋がることと信じたであろう。日本人高等海員を多数養成するため日本海員掖済会を支援し、水難救助システムを整備・稼働させるため大日本帝国水難救済会を支援するという参加の契機が目の前に提供された。こうした海事に関わる半官製慈善団体のキャンペーンに、補助海軍力としての仮装巡洋艦建造を目的とする帝国海事協会の義勇艦隊建設募金に加わるのは、翌1904年（明治37年）以降のことである。

## 註

1) 愛媛県警察史編さん委員会編『愛媛県警察史 第1巻』（愛媛県警察本部、1973年）第二部「活動編」第四章「災害と警備活動」二「おもな災

害と事変」2「海難」のうち「第一早速丸の沈没」（746～748頁）。

- 2) 国立劇場調査養成部芸能調査室近代歌舞伎年表編纂室編『近代歌舞伎年表 京都篇 第四巻』八木書店、1998年、191～192頁。
- 3) CiNiiで容易に検索できるので個別の出典は記さない。
- 4) 『日本海員掖済会五十年史』（1929年）、『日本海員掖済会八十年史』（1960年）。『帝国水難救済会五十年史』（1939年）、『日本水難救済会100年史』（1990年）。『日本海事協会五十年史』（1949年）、『日本海事協会75年史』（1976年）、『日本海事協会一その100年の物語』（1999年）。
- 5) 国民新聞1903年（明治36年）5月3日6面。
- 6) 東京日日新聞1903年（明治36年）5月3日2面。
- 7) 東京朝日新聞1903年（明治36年）5月3日1面「汽船沈没（行方不明二十九名）」、読売新聞1903年（明治36年）5月3日5面「汽船の沈没（廿九名行方不明）」。
- 8) 読売新聞1903年（明治36年）5月4日3面「汽船沈没後報（乗客中に芸妓十七名あり）」。
- 9) 東京日日新聞1903年（明治36年）5月5日4面「早速丸沈没の詳報」、東京朝日新聞1903年（明治36年）5月5日5面「早速丸沈没の詳報」、読売新聞同日4面「早速丸沈没後報」。
- 10) 国民新聞1903年（明治36年）5月7日6面「早速丸沈没後報」。
- 11) 山陽新報1903年（明治36年）5月6日4面「早速丸沈没」。
- 12) 愛媛県で発行されたもう一つの新聞、愛媛新報は、国立国会図書館東京本館でマイクロフィルムを閲覧した。報道は簡潔で、5月3日1面「汽船早速丸の沈没」、同号附録「早速丸沈没後報」、5月5日1面・4面「早速丸の沈没後報」、5月8日2面「早速丸沈没事件（高洲弁護士の談）」、5月10日2面「早速丸沈没事件（高洲弁護士の書翰）」ですべてである。本文では言及しなかった。
- 13) 防長新聞とは人名の漢字表記が違うが海南新聞の表記の通りとした。
- 14) ロバート・フォーチュン著、三宅馨訳『幕末日本探訪記 江戸と北京』（講談社学術文庫1308、1997年）43頁。
- 15) ハインリッヒ・シュリーマン著、石井和子訳『シュリーマン旅行記 清国・日本』（講談社学

- 術文庫1325, 1998年) 73～76頁.
- 16) エセル・ハワード著, 島津久大訳『明治日本見聞録 英国家庭教師婦人の回想』(講談社学術文庫1364, 1999年) 23頁.
  - 17) 防長新聞1907年(明治40年)6月19日2面「大戦艦関門通過に就きて」.
  - 18) 『通信事業史 第6巻』(財団法人通信協会, 1941年・昭和16年) 1137頁.
  - 19) 海南新聞1903年(明治36年)5月5日1面「侠勇兵士」に、「演習慰勞休暇を得ての帰途なりしも、変事報告の爲め三日呉へ折返せり」とある.
  - 20) 海南新聞1903年(明治36年)5月9日1面「早速丸遭難彙報」のうち「井上富士艦長の談話」.
  - 21) 海南新聞1903年(明治36年)5月21日2面「勇侠水兵に善行章下附」.
  - 22) 『日本海軍史 第7巻 機構 人事 予算決算 艦船 航空機 兵器』(海軍歴史保存会, 1995年)「艦歴表」232～234頁.
  - 23) 『日本海軍史 第9巻 将官履歴(上)』640頁.
  - 24) 東京朝日新聞1902年(明治35年)8月30日3面「富士艦の関門海峡通過」.
  - 25) 海南新聞1903年(明治36年)7月9日4面「沈没汽船早速丸の審判」.
  - 26) 1907年(明治40年)3月3日に、千葉県白浜沖で座礁した米国大北汽船のダコタ号の船長は、横浜の米国総領事館で尋問を受けたあと帰国、シアトル海事局において30か月の免状停止を宣告され、米国「商工務卿に抗告した」と報じられた。東京朝日新聞1907年(明治40年)3月9日2面「ダコタ号乗組人尋問」、同6月30日2面「ダコタ船長の抗告」.
  - 27) 読売新聞1907年(明治40年)9月28日3面「海員審判」は、「曩に遣英使として伏見宮殿下御赴任の途次御乗艦デバナ号と神州丸と瀬戸内海に於て衝突せし事件に関し、去る四月廿日大阪海員審判所に於て神州丸船長浜崎文太郎氏は甲種船長免状四ヶ月停止の判決ありたる処、同人より不服申立の爲め来月十一日通信省高等審判所に於て其審理を爲す由。尚デバナ号水先案内人キング氏は初審に於て不懲戒なりしも理事官に於て抗告せる爲め同様審理をなすと」と報じる.
  - 28) 海南新聞1906年(明治36年)5月6日面「早速丸遭難彙報」のうち「遭難救済」の項に、「日本海員掖済会幹事伊東栄三郎氏は実地に赴き早速船長及び関西汽船同盟会と協議し沈没物品屍体等搜索のため各出張所を陸月島に設け目下之れが搜索に尽力しつつあり。又温泉郡堀江の水難救済会救難所は二日暁より船を其沿海に派して精細に搜索中なり」とある.
  - 29) 堀江救難所と三津救難所の設置年月日は、『帝国水難救済会五十年史』(帝国水難救済会, 1939年・昭和14年) 178頁.
  - 30) 海南新聞1906年(明治36年)5月13日1面「救済会委員部会」.
  - 31) 海南新聞1903年(明治36年)5月12日1面「掖済会郡部総会」.
  - 32) 海南新聞1903年(明治36年)5月14日1面「海員掖済会郡部総会」.
  - 33) 海南新聞1903年(明治36年)5月19日1面「掖済会北宇和郡部総会」.
  - 34) 海南新聞1903年(明治36年)5月28日2面「掖済会周桑郡部総会」.
  - 35) 海南新聞1903年(明治36年)6月5日1面「前島男の講話」.
  - 36) 海南新聞1903年(明治36年)6月14日1面「掖済会松山支部総会順序」、6月16日1面「日本海員掖済会松山市部第一回総会」.
  - 37) 海南新聞1903年(明治36年)6月16日1面「前田男の講話会」.
  - 38) 海南新聞1903年(明治36年)6月19日1面「日本海員掖済会愛媛支部越智郡部総会」、6月20日1面「日本海員掖済会越智郡部総会雜観」、6月21日1面「浅間艦長慰勞会」、「日本海員掖済会越智郡部総会雜観(承前)」.