

明治前期における条約改正と新聞報道*

—ノルマントン号事件報道を中心に—

戸田清子

- I はじめに
- II 「神戸又新日報」におけるノルマントン号事件報道
- III 新聞にみる報道の変化
- IV 条約改正問題と新聞報道
- V ノルマントン号事件と国民感情
- VI むすびに

I はじめに

明治19（1886）年10月24日、横浜から神戸に向けて出航したイギリスの貨客船ノルマントン号が紀州沖を航行中、折からの悪天候による視界不良のなか、暗礁に激突し、座礁して難破、沈没するという事故が起きた⁽¹⁾。この事故では、日本人乗客25名が全員水死したのに対し、イギリス人乗組員は全員救出された。イギリス神戸領事による海難審判ではドレーク船長に対して何ら過失責任を問うこともなく、無罪判決が下されたが、当時の世論が強くこれに反発、横浜領事による刑事裁判では、同船長に3ヶ月の有罪判決が下った。本稿では、条約改正交渉中に起こったこの事件を取り上げ、主として新聞報道、とくに「神戸又新日報」⁽²⁾の記事を手がかりとして、本事件と条約改正との関係を明らかにしたいと考える。

II 「神戸又新日報」におけるノルマントン号事件報道

ノルマントン号事件はその悲惨な結末にもかかわらず、船長以下、乗組員らが何の責任も問われなかったことから、国民の憤懣を呼ぶこととなった。明治19（1886）年10月28日、明治政府に事故の第一報が入った直後から、ノルマントン号事件については詳細な新聞報道が行われてきた。これらの報道でまず注目しなければならない点は、この事件が起こった当時の日本がおかれていた国際的な立場であろう。周知のとおり、江戸幕府は安政5（1858）年、英・米・仏・露・蘭の5ヶ国と条約を締結したが、これは、領事裁判権を認め、関税自主権の放棄をうたい、さらには最恵国待遇條款も盛り込まれた、いわゆる不平等条約であった。明治政府はその成立当初から条約改正交渉をはじめており、井上馨外相時代に交渉が本格化する。その交渉の柱となるものは、関税自主権の回復と領事裁判権の撤廃であった。しかし、この事件から遡ること4年前の明治15（1882）年に開催された条約改正予備会議においても交渉は妥結をみず、とりわけ領事裁判権の問題については、イギリスが容易にそれを認めようとしなかった。そのため、全廃が不可能であると考えた政府は、刑事事件中の違警罪の即決や行政規則及び条約等の違反などの罪は日本国に対する罪であるとして、これらの犯罪の処罰については日本の裁判所の管轄内に移譲すべきであると主張したが、条約国各政府は日本の法制不備などを理由にこの提案に応じようとせず、その後の交渉も難航をき

わめていた。このような時期に、ノルマントン号事件が発生したのである。この事件の第一報は、10月28日午後12時45分、松本和歌山県知事から井上外相に伝えられたが、ノルマントン号の目的地が神戸であったことから、この海難事故の調査は内海兵庫知事に委ねられた。11月1日から開かれた査問会でイギリス神戸領事は、イギリス人乗組員に過失責任はないとの判断を下したが、内海知事はこの海難審判の結果に納得せず、11月12日、ドレーク船長を殺人罪で告訴した。

明治19年11月12日付の「神戸又新日報」には、「是亦治外法権の一弊のみ」というタイトルで論説が掲載された。その内容は、ノルマントン号の審判でイギリス人乗組員の罪が問われなかったことは非常に不満であり、それは日本が不平等条約による治外法権下におかれているせいであると論じている。そのため、イギリス法廷がイギリス人に対してどのような不公平な裁判を行っても日本人は異論を唱えることさえできないと述べ、このような扱いを受けるのも、日本が不平等条約のもと、国際的に非常に弱い立場におかれているためであり、一日も早く条約の改正を行わなければならないと強い論調で述べている⁽³⁾。さらに、11月18日付の社説では、今回の沈没事故で「我日本人が憤懣に堪へざるの事項を分析せば二あり」と論じ、まず一つは、「我日本乗客二十三名（或は二十五名なりと）が悉皆溺死したる事」であり、二つめは「船長に対する英國領事廳の判決の甚だ寛大に失したる事」である。そして、このあまりにも公正を欠いた処分は、外国人が「治外法権と称せる一種の利器（外国人の爲めに）を有」しているからであり、かりにも「英國女皇陛下の命を受けて日本に駐在する所の領事其人が斯かる大切な場合に於て訂盟國たる日本帝國官民一般の輿論をも顧みず唯治外法権の鉄柵中に籠りて區々たる一船長の爲に不公平の裁決を下したりとは扱々呆れ果てたる次第なり」と、強い論調で英国領事を批判している。さらには、英国領事は日本人が納得できるような裁判を行うのは当然のこと、在日外国人一般の名誉も考えるべきであり、今回の事件とその審判については、外国人も「大に非難するもの、の如く現に我國にて刊行する所の諸外國の新聞は異口同音に彼れ船長の所業を咎め」ている状況であり、今回、内海知事が船長の告訴に踏み切ったことは「外国人一般の感情に於ても之を至當」であるとしたうえで、一つには日本人の希望に添い、二つには外国人自身の名誉を損なわないような公明正大な裁判をすべきであると論じている⁽⁴⁾。

このように、ドレーク船長以下イギリス人乗組員が海難審判で無罪放免となった直後から、この事件に対する不満と憤りの声が一気に噴出した。その第一の理由は、当然のことながら日本人乗客が全員死亡したことであり、第二の理由は事故に対する調査と審判が公平を欠いていたことであるが、社説では、そもそもそのような理不尽な目にあうのは、治外法権をはじめとする不平等条約のせいであると繰り返し主張しているのである。沈没したノルマントン号が外国船舶であったこと、イギリス人乗組員は助かり、日本人乗客全員が犠牲者となったことから、これは単なる海難事故ではなく、過失責任を問うべき重大事件として発展しつつあった。そして、日本側の責任追及の行く手を阻むものが治外法権であり、領事裁判権の行使であったといえる。ドレーク船長に対する批判と責任を追及する記事の掲載は、事故直後からはじまった。事故から6日後、明治19年10月30日付の「神戸又新日報」では、ノルマントン号沈没の詳細が伝えられた。それによると、「同船には兼て殊の外多分のボートを用意しありたれば、若し船中の者狼狽する事無かりしならば充分其ボートに據て溺死を免るゝを得たりし事ならんに何分にも不幸にして水夫中に日本語に通じたる者無く爲めに日本の乗客に向て此事を通ずるを得ざりしかば遂に此日本人等をして悲しむ可き非命の死を怒濤の間に遂げせしむるに至」ったとある。さらに船長は「日本人は唯一統船中の海水を右に左に避け廻りつつ其ボートに搭ざるを嫌ひしかば船長は他の人々と共に強て之にてへん搭せしめんと趣々の工夫をめぐらした」のであるが、「日本人遂に之に従はざりしと云へり」と述べられている。しかし、このあとに続けて同紙は、「右の詳細は外国人の手にて探報したるものなれば未だ必ずしも之を信ず可からず」とし、無理にでも日本人をボートに移そうとしたが日本人がこれを嫌がったというドレーク船

長の弁明は「少し疑はし」とその内容に疑惑を呈している。同紙はさらに、「船長初め数多の水夫等は助かりながら日本人が一人も残さず溺死したるが如き」は甚だ不愉快であり、「死人に口無し況して其死体さへ其往く所を知らず唯生残りたる外国人の言を信ずるより外無き」と記している。事故からわずか数日にして、早くもこのような批判的な記事が強い論調で書かれたことは注目すべき点であろう。この時点ですでに、この沈没事故が単なる海難事故では済まされず、日本国民が疑惑を抱くに十分な様相を呈していたことがうかがえる。在横浜英国総領事ロバートソンも、この船長の言い分に疑問を投げかけた一人であった。ボートに乗るよう指示したにもかかわらず、日本人が動揺して乗ろうとしなかったという船長の弁明に対して、彼は「日本人は決して左様な愚鈍の者にあらず。日本人の危急の場合に於て活撥なる所行あるは余の實際に目撃して能く知る所なり」⁽⁵⁾と、これまでの自らの経験から考えても、危険がさしまっているときに日本人がそのような愚かな行動をとるはずがないと述べている。さらに、11月14日には、ある人の説としたうえで、日本人乗客全員が死亡したのは、「船長等は日本乗客が同船の沈没に際して船中より争ふて甲板に出でんとするを制せんが爲其入出口を鎖したる」ために「日本人は出づるに由無く遂に憐れや船中に溺死を遂げたるならん」と、船長らがわざと出入り口を閉ざして日本人乗客を見殺しにしたとまで述べている。その証拠には、「若し日本人が甲板へ出てたる上にて溺死したるもの」であれば、「必ず其死骸の多少は其近辺の海岸へ打揚ぐる可き筈」である。しかし、それが発見できないことを考えれば、「必ず日本人は何れも船中にて溺死したるに相違無く」、そうだとすれば、船長をはじめ乗組員が海難審判で陳述したことはすべて一時の言い逃れであり、責任を回避するための口実であるというこの説に対して、同紙は「真偽固より分明ならざれ共」、ただ聞くががままに記すとしている⁽⁶⁾。

このように、ドレーク船長の弁明は日本側にとって到底納得できないものであり、その矛盾点を追及するような記事が相次いだ。船長は言葉がまったく通じなかったために、危険が迫っていることを日本人乗客に伝えることができず、救命できなかったといい、事故直後から「言語不通」を強調していたが、この点に関して、11月16日付の「神戸又新日報」は異議を唱えた。このノルマントン号には事故当時、汽船問屋から賄い方として中村政吉（当時33歳）という者が乗船しており、彼はすでに10年近くこの職についていた。そして、賄い方として絶えず神戸—横浜間を往復していたために、日常会話には困らない程度の語学力を有していたということが事故後の調査で判明した。したがって、事故発生の際、この政吉に通訳をさせて日本人乗客に危険を知らせることは充分できたはずであるとして、船長が「言語不通」を理由に自らの過失責任を逃れようとしていると強く批判したのである⁽⁷⁾。また、11月19日付の同紙では、ドレーク船長は沈没時、救命ボートに乗船する際にノルマントン号の会計帳簿を持ち出し、上陸後、この帳簿に基づいて水夫らに給金を支払ったことが分かり、帳簿を持ち出す時間があったのであれば、当然、乗客も救うことができたはずであるとして、「日本人を救助するの違あらざりし」との言い分は積極的に救助に努めなかったことの口実にすぎないと述べている⁽⁸⁾。これらの新聞記事からも分かるように、「船長の不行届きは益々明らか」となり、事件の悲惨な結果に対するやり場のない怒りは、ジャーナリズムを通してドレーク船長への憤りとなって噴出した。そして沸騰する世論を背景に11月20日に予審が終結し、日本人乗客25名を死に至らしめたことは、英国刑法第120条第2項「人をして非命の死を遂げしめたるもの」に該当するとして、ドレーク船長に有罪判決が言い渡されたのである⁽⁹⁾。公判は場所を横浜に移して行われた。

Ⅲ 新聞にみる報道の変化

世論の激昂を背景に、イギリス側を厳しく批判する姿勢をとってきた「神戸又新日報」の報道は、ドレーク船長が予審で有罪となった頃から次第に沈静化し、論調が微妙に変化してくる。11月17日の同紙には、これまでのトーンから一転して、「沈没事件に狂して他の事件を忘るる勿れ」⁽¹⁰⁾という社説が掲載された。

それによると、この事件に関しては、日本全国でイギリスに対する憤懣、あるいは犠牲者や遺族への同情の気持などから国民の関心と呼び、「ノルマントン號沈没の一件は正さに我國今日の一大輿論と云ふ可きの有様」となったと述べている。そして、「廿三名の日本人溺死の事は決して小事」とはいえないけれども、「是れ我國の重大事件にはあらずして必しも三千七百万人の日本人が狂奔狼狽す可き程の事にもあらず」として、世論の沸騰を押さえようとする意図が読みとれる。社説では、ノルマントン号事件を軽視するわけではないが、「茲に狂して他の問題を忘るるが如きは毎度ながら日本人固有の病氣」と述べ、この事件が日本国中を憤懣の渦に巻き込んでいる状況を戒めている。さらに、同月25日には「ノルマントン事件の爲めに日英の交際を損ふ勿れ」という社説が掲載された⁽¹¹⁾。「抑も日英交際は固と甚だ重大事なり日英をして頗る親密なる間柄となし常に充分なる友誼を存せしめんことは大日本天皇陛下と大英國女皇陛下の夙に希望せられ玉ひ又現に實行し玉ふ処」であり、どんなことがあっても、日英の交際をすべて失うような不吉なことがあるはずはないとしたうえで、「血氣の輩は此一事の出来事たるノルマントン事件に發狂するの餘り或は英國領事に向ひ頗る不敬の意味を含蓄せる言語を吐露するもの無きにあらず是れ實に以ての外の儀なり」と厳しく咎め、たとえ船長の行いに問題があったとしても英国領事を罵倒するのは「如何にも不敬の極」であると諫めている。そして、もし仮にそのようなことをすれば、間接的に日英の交際に影響して円滑な外交を妨げると危惧し、「日英の交際は永久なりノルマントン號の事は一時の出来事なり一事の出来事の爲めに永久の交誼を傷ふの媒介を作り出す」ことを諫め、ドレーク船長にどれほど憤慨しても、英国領事まで罵倒するようなことがあってはならないとしている。このように、同紙がノルマントン号事件を「我國の重大事件にはあらずして必しも三千七百万人の日本人が狂奔狼狽す可き程の事」ではないと言い切り、「一事の出来事の爲めに永久の交誼を傷ふ」ことの愚かさを主張しているところは事件当初の報道と大きく異なる点であり、その背景には条約改正交渉に配慮して、イギリスとの関係をこれ以上悪化させるべきではないと考える政府の意図を考慮したジャーナリズムの姿勢が読みとれる。

このような状況のなか、明治19年12月8日、ノルマントン号ドレーク船長は職責を全うせず、日本人乗客25名の尊い生命を奪ったものとみなされ、「殺人罪」の罪名で禁錮3ヶ月の判決が下った⁽¹²⁾。判決の翌日12月9日の社説では、今はまさに条約改正交渉の真っ最中であるとしたうえで、外国人に対して無礼なふるまいをしないよう謹慎を呼びかけている。この事件に関しては外国人に対して野蛮な挙動があれば、それは日本人の文明が低い証拠であり、もし日本文明の程度がそのように低いのであれば「容易に条約改正も御同意申し兼ねるなり」と、条約改正を拒絶する格好の口実にされてしまう。したがって、「果して満足なる改正を見んと欲せば須べからく今正さに其舉動を謹み以て外國人の公明正大なる處分を待つべし」と、条約改正を念頭におき、自戒せよと唱えているのである。さらに、ドレーク船長に下された判決が重いか軽いかについては12月10日付の社説で、「英國刑法第222條に於ける職務怠慢の爲め人を死に致したる犯人に對する刑罰は其區域甚だ廣濶にして其最も輕きは僅に数時間の拘留に止まる事さへあり」とイギリスの刑法を例にとって、この判決は必ずしも軽すぎることではないと述べられている。そして「内海本縣知事が船長を告訴」した通りの罪名（殺人罪）⁽¹³⁾をもって判決が下されたことに対しては「先づ我官民の意を得たるもの」であり、今の日本が治外法権下にあることを考えれば、今回の判決は「甚だ上出来なり」と一定の評価を与えている⁽¹⁴⁾。さらにその翌日12月11日の記事では、禁錮3ヶ月といえども有罪判決そのものに意味があり、「其終身の名譽を損ふたるの一事は實に世人をして後來を戒ましむるの用」⁽¹⁵⁾をなしていると考えられるので、これをもって日本人は満足すべきであるとも述べているのである。

以上、不平等条約改正を目前に控えた時期に起こった海難事故、ノルマントン号事件について「神戸又新日報」が掲載した記事を取りあげ、この事件が当時どのように取り扱われ、報道されたかをみてきた。まずここで指摘できることは、この事件に対する新聞報道の変化であろう。事件当初の報道は過熱気味で

あり、この事件の悲惨な結末を詳細に伝えるとともに、ドレーク船長以下乗組員の過失責任を厳しく追及する記事で読者の関心をあつめ、それは次第に反英感情を煽り立てる結果となった。また、事件そのものに関する詳細な報道を重ねる一方で、同紙は、外国船舶が起こした事故であるために、この事件の決着には治外法権の問題が大きく関与してくることに注目し、不平等条約のもとに領事裁判権の行使を認めざるを得ない日本の現状と、それが今回の事件に与える影響を論じた社説を掲載した。その論調は、海難審判でドレーク船長以下、乗組員に無罪が言い渡されたことで一層鋭いものとなり、この不公平な審判を下した英国領事への批判を色濃く出した内容となった。ノルマントン号事件の発生直後から予審まで、新聞論調は一貫してドレーク船長の責任追及を唱え、英国領事の審判を批判する姿勢をとった。しかし、内海兵庫知事が船長を告訴し、予審で有罪判決が下された直後から、論調は徐々にゆるやかになってくる。その内容は、事件に狂奔する日本人を諫め、日英関係を重視し、イギリス政府に配慮するものへと、とって代わった。そしてさらに、ドレーク船長に禁錮3ヶ月の有罪判決が下されてからは、この判決を不服とする人々の感情を押さえ込むかのように、事件の結末に一定の評価を与え、事態の沈静化を図ろうとする記事がつついた。このように新聞論調が顕著に変化した背景には、先にもふれたとおり、この時期、条約改正交渉が本格的にはじまりつつあったことがあげられる。

IV 条約改正問題と新聞報道

すでに述べたように、不平等条約の改正は明治政府の喫緊の課題であったが、井上外相時代に入って、その交渉は新たな局面を迎えることとなる。井上の前任者である寺島外務卿は当初、まず関税自主権の回復を目標にイギリス政府と交渉していたが、井上外相の時代に入ると、関税自主権のみならず法権についても同時に回復させるべく、イギリスをはじめとする列国と交渉がはじめられた。明治13（1880）年7月6日、井上（当時、外務卿）は条約改正草案を各国に送付した。ところが、イギリスは自国にとって不利となるこの改正案に難色を示し、とりわけ領事裁判権の一部撤廃に関しては、日本の要求に応じようとはしなかった。イギリス政府は条約改正交渉をすすめるために、まず各国の公使が一堂に会して予備会議を開催すべきであると提案してきた。明治15（1882）年1月25日に東京で開催された予備会議第一次会で日本政府は、（1）内地開放、（2）帝国裁判権実施に関し外国人に与ふべき特別の保障（3）其他の事項、の3点を提案した。しかし、この提案のうち、とくに（2）に関して、英・仏、両国公使は、日本が外国人に対して公正な裁判を行うには未だ不十分であると判断し、結論を持ち越したまま、同会議は半年後の7月に閉会した。井上は内地開放を条件に、徐々に法権の回復を図ろうとしたが、領事裁判権の問題はイギリスの抵抗が強く、難航した。さらに交渉を重ねた結果、明治17（1884）年8月、政府は条約改正に関する覚書を各国公使に送付し、関係各国はこの覚書が条約改正の基礎となることについて同意した。そしてノルマントン号事件が発生する半年前の明治19年5月1日、条約改正会議が東京で再開され、日本政府が立案した条約案が会議に提出された。この改正会議では、（1）改正条約案、（2）裁判実施規則案、（3）貿易規則案、（4）改正輸入税目、その他について討議がなされたが、イギリス政府は裁判権に関して妥結するには、日本政府が貿易においてその区域をさらに拡大することが必要だという意向を示した。このように、貿易問題と法権の問題は常に互いに連動しつつ交渉が行われ、同年6月15日に開催された第6回会議において、日本政府の提案を不服とする英・仏、両公使による新たな議案が提出され、審議されることとなった。その案は、内地開放、領事裁判権の一部撤廃、外国人に対する日本裁判権、外国人法官の起用など12条から成るものであったが、6月29日の第7回会議の後、イギリスはさらに、「海関税則は領事裁判権の一部撤廃とともにこれから取り決める条約批准の2年後に実施すること」を絶対条件として要求してきた。政府はこの二つの問題を切り離して考え、条約批准後直ちに海関税則を実施することを希望し、駐

英河瀬公使がその交渉にあたった。明治19年9月から10月にかけて、河瀬公使はイデスレー英外相をはじめ、イギリス政府と交渉を重ねて打開の道を模索していた⁽¹⁶⁾。ノルマントン号事件はまさにこのような時期に起こったのである。「神戸又新日報」にみる新聞報道の変化は、条約改正交渉が大詰めを迎えた重要な時期に、これ以上、ドレーク船長を糾弾してイギリス政府の心証を害せぬようにという政治的配慮が強く働いた結果であるといえることができる。ドレーク船長に有罪判決が下るや否や、同紙はその結果を「甚だ上出来」であり、「充分満足すべき筈」と報道した。英国刑法に照らして軽すぎる判決とはいえないとしても、日本側からみれば、多数の犠牲者を出した船長の過失責任は重く、禁錮3ヶ月という判決は到底満足のいく結末ではなかったに違いない。にもかかわらず、同紙はあえてこの判決を評価する立場をとった。そのような意味から、ノルマントン号事件は結局、国民感情を抑圧するようなかたちで終結したといわざるを得ない。この事件の報道に関して、ジャーナリズムは、その前半では憤懣の渦を巻く世論の牽引役となり、後半では、事件の沈静化を図るための役割を果たした。明治政府の政治的意図が直接的にこの「神戸又新日報」の新聞報道に関わっていたのか否かについては、さらに詳細な調査が必要であり、ここでは結論を差し控えたいが、いずれにしても、折からの条約改正問題がノルマントン号事件の決着に大きな影を落としたことは否定できないであろう。

ノルマントン号事件は予審で有罪が決まったあとも、さまざまな波紋を呼んだ。その悲惨な結末と犠牲の大きさ、そして反英感情の激化から、この事件は演劇の題材にも取り上げられることとなった。しかし、「其筋書ヲ目下警視廳迄差出居候趣之處右者餘り慘酷之状態ヲ演シ益人心ヲ激動候様ニ而ハよろしからず」と考えた明治政府は「人心ヲ激昂セシむる如きものニ候ハハ興行許可不相成候」と、この演劇興行を禁止する旨、通達を出したのである⁽¹⁷⁾。その演劇の内容があまりにも残酷で観客の心を動揺させるからというのが禁止の理由であったが、それはあくまでも表面的な理由であって、実際はもっと重要な理由、すなわち条約改正交渉への配慮があったことはいうまでもない。条約改正交渉がいよいよ本格化していくなかで、交渉相手国であるイギリスにこれ以上刺激を与えたくないと思慮した政府が演劇興行を禁止するよう働きかけたとみるのが妥当であろう。このような政府の過敏な反応と迅速な行動は、当時いかに条約改正交渉が大詰めを迎えていたかを如実に物語っているといえよう。

V ノルマントン号事件と国民感情

日本人乗客25名を死に至らしめたノルマントン号の沈没は、明治日本を揺るがせた大事件であった。事件そのものの悲惨さもさることながら、この事件の経緯や明治政府の対応をみることで、当時の日本がおかれていた国際的な立場、外交政策、さらにはイギリスをはじめとする欧米諸国への日本人の微妙な感情をうかがい知ることができる。最後にふたたび「神戸又新日報」の記事を取り上げてみたい。明治19年12月12日付の同紙には、「各外國船々長等に一言す」と題して次のような社説が掲載されている⁽¹⁸⁾。記事では「抑も從來各外國汽船に於て我日本乗客の取扱如何んを聞知するに其船長始め船員は一般に我日本人に對して甚だ冷淡なる感情を抱き殆ど之を人間視せざるのみならず甚しきは一種の動物とも思はず恰かも無生の荷物と同一視するが如き的事實も甚だ少なからず」と述べられ、外国船の船長たちは概ね「東洋人とし云へば一概に之を侮り日本人も東洋人なり之に對するに尋常の人間視せざるも可なり」という気持を抱いているとしている。かのドレーク船長も同様であり、「日本人を尋常の人間視せざる」ために、「其沈没の時に際しても深く我日本人を救助せんとの事無く遂に乗客盡皆を溺死せしめ以て結局今回の如き一大騒動を惹起」したと論じている。しかしながら、日本人乗客を粗末に扱うのはドレーク船長一人ではなく、一般の外国船船長や船員は皆、多かれ少なかれ日本人乗客を丁寧扱っているとはいえないと述べ、「今後は日本人に對して文明人同様の取扱を加へざる可からず云々と大に其心事を一變せんことは其船員各自

の名譽の爲めに又我國人の爲めに吾輩の切に希望して止まざる所」であると記しているのである。さらに同紙はつづけて、「船長等は文明の人なり文明を以て任するの人なり文明の人は必らず名譽を尊ぶ可し（中略）吾輩は諸氏の名譽を重んずるの餘り將來第二のヅレーキ（ドレーク＝筆者）たらざらしめんことを祈り今回の落着を見て一言を諸氏の前に供し以て諸氏の爲めに將來の注意を喚起するものなり」と外国船の船長たちに苦言を呈している。「殆ど之を人間視せざるのみならず甚しきは一種の動物とも思はず恰かも無生の荷物を同一視するが如き」外国人船長たちの扱いは日本人の自尊心を傷つけるに充分であり、当時、実際に東洋人に対する偏見や差別的な言動があったことを示しているといえる。

開国以来、西洋諸国と比肩することを目的に明治政府は近代化をめざしてきたが、そのような政府の思惑とはうらはらに、日本人一人ひとり、時として西洋人から自尊心を傷つけられ、彼らに対して少なからず劣等感を抱いていたことが容易に推察できよう。ノルマントン号事件では、その悲惨な結末をまのあたりにして、常日頃外国人船長たちから「人間視」されない苦い思い、屈辱感が一気に爆発したとみることができる。これまで論じてきたように、ノルマントン号事件は条約改正問題と深く関わり合いながら展開した。それは、政府が井上外務大臣を中心に条約改正促進を目的とした欧化主義政策をとり、西洋文化の模倣に努めていた時期でもあった。しかし、鹿鳴館の夜会に象徴されるような西洋文化の模倣は、国民の目からみれば反感を招きこそすれ、共鳴することはなかったと考えられる。先に取りあげた社説からも明らかのように、西洋人の日本人に対する侮蔑には根深いものがあり、そのことを最も敏感に察知していたのは政府ではなく、一般庶民であった。外国船の船長といえば、常識と教養のある程度備えた人間と考えるのが普通であり、日本人は外国船の船長や船員らの姿を通して西洋人一般をとらえていたと考えられる。その船長や船員のような人々が強い侮蔑の念と差別意識を日本人に抱いている以上、西洋諸国と肩を並べて同等につき合うことは決して並大抵のことではないということを、国民は肌で感じ取っていたのである。不平等条約改正という重要な目的があるにせよ、明治政府の欧化主義政策は、そういった意味で、一般国民の意識とはかけ離れたものであり、両者のあいだには大きな齟齬があったと考えられる。いいかえれば、国民の方が政府レベルよりもはるかに冷静かつ現実的に、西洋人の日本観を理解していたといえることができる。ノルマントン号事件にみられる国民感情の高まりの背景には、このような政府の欧化主義に対する一種のアンチテーゼが存在していたとみることができる。そして、この事件におけるドレーク船長の言動は、イギリスが日本を蔑視する、その象徴として国民の目にうつったにちがいない。ノルマントン号事件が世間を大きく騒がせたことの根底には、溺死した同胞たちへの鎮魂の思いは勿論のこと、このような屈辱を与えてきた外国船船長たちへの鬱積した怒りと憤りがあり、それが世論を沸騰させたと考えることができる。事件当時、「時事新報」を編集していた福沢諭吉は、この事件を西洋諸国のアジアに対する偏見と差別のあらわれであるととらえ、日本人に独立自尊の気概をもつことを訴えたが、ドレーク船長らに対する国民の激しい非難とさまざまな抗議行動は、それまで外国人から蔑視されていた日本人が自らのアイデンティティに目覚める契機となったのではないかと考えられる。ノルマントン号事件はこうした国民感情が噴出するきっかけとなった。怒り、悲しみ、憤ることで、人々が無意識のうちに抱いていた西洋への劣等感や屈辱感、そして明治政府の欧化主義政策への反感が顕在化し、それを国民が互いに共有し合うことで、日本人としてのアイデンティティを守ろうとする力が働いたのではないと思われる。そこに、ノルマントン号事件が単に悲惨な海難事故であるということを超越して、多くの国民を巻き込んだ大きな理由があるといえよう。

VI むすびに

不平等条約のもと、国際社会のなかで屈辱的な立場を強いられていた日本が早急に条約改正を行うため

には、皮肉にも、ノルマントン号事件で国民の多くが受けたであろう新たな屈辱と憤懣を押さえ込み、世論を沈静化させるほかはなかった。沈没事故の犠牲となり、波間に消えていった25名の日本人乗客たちは、事故そのものの犠牲となったのみならず、この事件が絶えず条約改正問題を意識しつつ終結に向かっていかざるを得なかったという意味において、明治というひとつの時代の犠牲となったということができよう。ノルマントン号事件に関しては、在日外国人の反応やイギリスをはじめとする諸外国の見解、「神戸又新日報」以外の新聞による事件報道の詳細⁽¹⁹⁾など、明らかにしなければならない点が残されているが、それについては稿をあらためて論じたい。

*本稿の執筆にあたっては、「神戸又新日報」の閲覧その他、史料収集に関して、神戸市文書館（教育委員会指導主事）小芝光弘氏にご協力・ご教示を賜り、大変お世話になった。ここに記して深く感謝の意をあらわしたい。

注

- (1) 明治19（1886）年10月24日午後8時過ぎ、製茶をはじめとする貨物と旅客を積載して横浜を出航し、神戸に向かっていたノルマントン号は紀州牟婁郡檜野崎の沖合で暗礁に衝突して沈没、翌25日午前6時、近海を漂流中の救命ボートが檜野崎灯台職員、國保平次郎によって発見された。
- (2) 「神戸又新日報」は明治17（1884）年4月17日、神戸の五州社から創刊された日刊紙。のちに川崎造船所の所有となり、明治45（1912）年に社名を神戸又新日報社と改める。昭和14（1939）年6月廃刊。なお、明治31（1898）年に創刊された神戸新聞は、この「神戸又新日報」の対抗紙である。
- (3) 「神戸又新日報」第753号、明治19年11月12日付
- (4) 同 第758号、明治19年11月18日付
- (5) 同 第757号、明治19年11月17日付
- (6) 同 第755号、明治19年11月14日付
- (7) 同 第756号、明治19年11月16日付
- (8) 同 第759号、明治19年11月19日付
- (9) 同 第760号、明治19年11月20日付
- (10) 同 第757号、明治19年11月17日付
- (11) 同 第763号、明治19年11月25日付
- (12) 外務省編纂『日本外交文書』第19巻、日本国際連合協会発行、1952年、332ページ。
- (13) この時のドレーク船長の罪名「殺人罪」は史料によれば、英語でマンスローター（manslaughter）という言葉で表現されており、現在の過失致死罪に相当すると考えられる（「神戸又新日報」第776号、明治19年12月10日付）。
- (14) 同上
- (15) 同 第777号、明治19年12月11日付
- (16) 条約改正交渉の経緯については、鹿島平和研究所編、鹿島守之助著『日本外交史2 条約改正問題』、鹿島研究所出版会、1970年、及び、日本學術振興會編『条約改正關係 日本外交文書』第2巻（上・下）、日本外交文書頒布會、1957年を参照した。
- (17) この通達は、「ノルマントン」遭難事件ノ演劇興行ニ対スル件として明治19年11月22日、大山外務大臣秘書官から清浦警保局長宛に送られた（外務省編纂『日本外交文書』第19巻104、332ページ）。
- (18) 「神戸又新日報」第778号、明治19年12月12日付
- (19) 同事件については、「神戸又新日報」以外にも、明治15（1882）年、福沢諭吉によって創刊された「時事新報」でも大きく報道されている。「時事新報」における報道の詳細については拙稿「『時事新報』にみる福沢諭吉の文明観について—ノルマントン号事件をめぐる—」（奈良県立大学研究季報第12巻第3・4合併号、2002年2月8日発行）に掲載されているので参照されたい。