

〔総 説〕

## 宮古島「ドイツ皇帝博愛記念碑」を複眼的に捉え直す ——宮古島郷土史、ドイツ植民地史の研究成果に立脚して<sup>1</sup>

辻 朋 季

（2014年11月29日受理）

Multifaceted research approach to the so-called “German Emperor’s Philanthropic Monument” on Miyako Island: Based on research results of the local history of Miyako and German colonial history.

Tomoki TSUJI

### Abstract

This review focuses on the so-called “German Emperor’s Philanthropic Monument” built in 1876 on the island of Miyako in Okinawa Prefecture from a variety of points of view such as research results of local history and German colonial history. A number of histories relate the grounding of the German ship “R.J. Robertson”, commanded by Captain Eduard HERNSHEIM, on the coral reef of the island in 1873, and the subsequent rescue of the shipwrecked crew by islanders. Until now, these have developed various discourses which in part disagree with the real facts, but form the basis of the island’s identity as the “Philanthropic Island”. The review presents significant results in four main research fields related to this theme developed over different historical periods. It also introduces possibilities for new approaches and cooperation, citing new materials such as the “Trautz Collection” of Bonn University which enables us to discover details about the 60th Anniversary of the above Monument in 1936 from the German point of view.

**Key words:** Intercultural Exchanges, Okinawan Studies, Post colonialism

**要 旨：**本総説は、沖縄県宮古島に1876年に建てられた所謂「ドイツ皇帝博愛記念碑」に関する様々な史実を、宮古島郷土史やドイツ植民地史などの分野における最新の研究成果も取り入れ、複眼的に考察するものである。エドゥアルト・ヘルンスハイム船長率いるドイツ船「R.J. ロベルトソン号」が1873年に宮古島の珊瑚礁に乗り上げたことに由来する一連の歴史は、これまでに様々なディスコースを生み出して来たが、それらは、一部は史実と矛盾するものであるにもかかわらず、「博愛の島」という宮古島のアイデンティティーの基盤を成すものとなっている。本総説では、このテーマに関する時代別の4つの研究課題についての主要な成果を提示するとともに、新たなアプローチや研究協力の可能性も紹介する。またその際には、「博愛記念碑」の60周年記念式典（1936年）に関する詳細をドイツ側の視点で解明することを可能にするボン大学の「トラウツ・コレクション」などの新資料の紹介も行う。

**キーワード：**日独文化交流史、沖縄研究、ポストコロニアリズム

## はじめに

沖縄県宮古島市<sup>2</sup>には、1873年にこの地で起きた「ドイツ商船遭難救助」に関係する石碑が、2014年9月時点で確認できているだけで実に6つも存在する。あまり知られていない点なので敢えてその一つ一つの概要を以下に紹介しよう（括弧内は設置場所）<sup>3</sup>。

- A. 1876年3月に設置された、表面上部にドイツ語、表面下部と裏面に漢文の碑文が記された、いわゆる「ドイツ皇帝博愛記念碑」ないし「博愛記念碑」（旧平良市街）。
- B. その60年後に開催された「獨逸皇帝感謝記念碑建立六拾周年記念式典概要」（以下「60周年式典」と略）に際し新たに設置された、近衛文麿（1891-1945）揮毫の「獨逸商船遭難之地」碑（旧上野村宮国）。
- C. 1972年の沖縄返還の年、ドイツ商船遭難救助から100年目を祝して行われた「博愛記念百年祭」に際し設置された、Aの「博愛記念碑」のレプリカ（旧平良市のカママ嶺公園）。
- D. 1936年の「60周年式典」の開催に尽力した宮古島出身の会計士の下地玄信（<sup>げんしん</sup>1894-1984）の主導

で建てられた、近衛文麿揮毫の「博愛」碑（旧平良市のカママ嶺公園）。

- E. 旧上野村役場（現在の宮古島市上野庁舎）前に建つ「博愛」碑。ここは拝所にもなっている。

- F. 伊良部島の佐良浜<sup>さらはま</sup>地区に2002年に建てられた「独逸商船遭難救助佐良浜漁師顕彰碑」（以下「佐良浜漁師顕彰碑」，旧伊良部町前里添）。

このうち、ドイツ商船遭難救助に直接関わりのある石碑はA.の「博愛記念碑」のみで、その他はこの史実から派生して設立されたものである。一つの史実から、これだけ多くの石碑が建てられてきた事実からは、宮古島がいかに「博愛」というキーワードと分かち難く結びついているか、いや正確には島民の意識下において、島をいかに博愛と結び付けたがっているかを窺い知ることができよう。では、事の発端であるドイツ商船遭難救助と「博愛記念碑」設立の経緯はいかなるものだったのか、まず宮古島市のホームページに掲載された解説を引用して紹介したい。なお、引用中の下線は論者によるもので、いずれも史実とは異なるとの疑いがもたれている箇所である。

1873（明治6）年ドイツ商船ロベルトソン号が福州からオーストラリア向け出航したが、台風<sup>〔ママ〕</sup>に



写真1 宮古島市平良西里に現存する、1876年建立の「ドイツ皇帝博愛記念碑」とその周辺（2014年3月9日に論者が撮影）。



写真2 宮古島市上野宮国にある、1936年建立の「獨逸商船遭難之地」碑（2014年3月9日に論者が撮影）。

あい宮国の沖合の<sup>おおびし</sup>大干瀬に座礁し難破した。宮国の人々は荒れ狂う激浪の中に、危険をおかして救助し、34日間親切に<sup>おおびし</sup>いねいに手厚くもてなし、帰国させた。ドイツ政府は宮国の人々の救助に感激し皇帝ウイルヘルムⅠ世は、1876（明治9）年軍艦を派遣して平良市親腰に謝恩碑を建立させた。

この事は、1937（昭和12）年発行の文部省「尋常小学修身書巻4」に「博愛」という題でのせられ、全国の小学校で教材となった。1936（昭和11）年は1876（明治9）年から満60年に当るので、宮古郡教育会では、外務省の協力で大阪市在住の下地玄信氏を委員長に、あらたに遭難現場に遭難記念碑を建て盛大な式典が挙行された。この碑は、近衛文麿公の筆による“独逸商船遭難之地”という辞を刻んだもので、大阪市の石材店でつくられたものである<sup>4</sup>。

下線部の箇所については、次節以降で詳しく検討していくが、誤解を避けるため史実の訂正を行っておくと、まずドイツ船の乗組員の救助に主導的な役割を果たしたのは宮国の人々ではない。また「帰国させた」

との記述についても、少なくとも船長はすぐにはドイツに帰国しておらず、他の乗組員の消息はわかっていない。「34日間」とされる滞在期間（「博愛記念碑」の碑文にもこう記されている）も、乗組員が7月12日に救助されて宮古島に上陸してから8月17日に出航するまでを滞在日数とするならば37日間となる。

このように、再検討を要するべき点もあるものの、1873年に宮古島民が、座礁したドイツ商船の乗組員を救助し、これに対しドイツが1876年に記念碑を贈ったこと、またこの史実が修身の教材に採用され、1936年には新たな碑も設立された、という4つの出来事は、いずれも島の歴史において特筆すべき出来事として扱われてきた。これに関連する最近の出来事をさらに付け加えるなら、旧上野村のドイツ商船遭難現場近くには、1996年に「うえのドイツ文化村」というテーマパークも開設され、園内の「マルクスブルク城」内には、事件の概要やドイツと宮古島の交流史に関する展示がなされている。毎年夏にはここで「ダンケフェスト」という祭りも開かれ、島民のドイツ文化への理解促進に努めているという。2000年7月には、九州・沖縄サミットに際して、ゲルハルト・シュレーダー（Gerhard Schröder）ドイツ首相（当時）もここを訪れ、島民との交流を深めている。宮古本島にはこれを記念して名付けられた「シュレーダー通り」もあり、さらには「博愛漁港」「博愛せんべい」「博愛ビーチ」など、博愛の名を冠した名称も宮古本島の至る所に見られる。

このように宮古島は自らを「博愛の島」と銘打って観光客を呼び込んでいるが、一連の交流史に関しては、史実と言説の両面において批判的に再検討すべき点が多数認められる。その一部については、既に2編の拙稿<sup>5</sup>においても論じてきたものの、その後の研究においていくつかの新事実も見つかっており、また宮古島における郷土史研究も進展を見せている。さらにドイツにおいても関連する研究が深まるなど、本テーマに関する研究は新たな局面に入っていると言える。そこで本稿では、まず一連の史実の概要を紹介した上で、新たに判明した事実を取り上げる。また関連する研究の広がりや、そこで提起された更なる疑問点

なども取り上げることで、研究の動向を紹介しつつ、今後の課題と見通しについても考察していく。

ここでもう一度、宮古島とドイツとの交流に関わる主要な出来事を、時系列に沿って並べ、研究課題の概要を提示しておきたい。

1873年7月：ドイツ商船ロベルトソン号の難破、救助。

1876年3月：いわゆる「博愛記念碑」の設置。

1929年：石碑の「再発見」（これを疑問視する研究者もあり：後述）。

1933年：文部省が全国に「知らせたい美しいはなし」を公募。宮古郡教育部会は、ロベルトソン号救助と「博愛記念碑」設立の経緯を「博愛」というタイトルで応募、これが一等になり、修身の教科書への採録が決定。

1936年11月13～15日：「60周年式典」（11月25日：日独防共協定）。

1937年：「博愛」が採録された国定教科書「尋常小学修身書 巻四」の使用開始（1941年の教科書改訂後も『初等科修身』巻二に「宮古島の人々」というタイトルで掲載）。

1972年：（沖縄返還の年）「博愛記念百年祭」。

2000年：シュレーダー首相（当時）が宮古島を訪問。

このように「博愛記念碑」をめぐる宮古島とドイツの交流史は、時代的にも広がりを持つものであり、関連する研究テーマや取り組むべき課題を整理する必要があるだろう。そこで次に、次節以降で個別に検討すべき主な論点を時系列順に以下の4つに大別しておきたい。

①1873年のドイツ商船遭難救助。

②1876年の「博愛記念碑」建立のプロセス。

③1876年以降、1930年代に石碑が注目されるまでの、宮古島における石碑の位置付けと、1929年の「石碑再発見」説の再検証。

④1930年代に広がった、1873年のドイツ船救助の事績顕彰運動。特に、修身の教科書への採用プロセスの再検討と、1936年の「60周年式典」の実態解明、またその手掛かりとなるトラウツ・コレクションの資料価値の評価と研究への活用。

以上が本総説で取り上げる各テーマの概要である。とはいえ、残念ながら本稿ではその全てを詳らかにする余裕がないので、上記の各点のうち特に重要なことさらに絞って検討することとしたい。また結びにおいては、宮古島とドイツを対象とした本研究が、他の関連する研究分野（沖縄研究やポストコロニアル研究）といかなる接点を持っており、今後どのような研究協力の可能性があるのか、またいかなる今日的意義を有しているかについても、考察を試みたい。

## 1. ドイツ商船遭難救助の経緯と船長ヘルンスハイムのその後

まず①についてだが、これについては、宮古島で救助されたドイツ商船ロベルトソン号（R.J. Robertson）のエドゥアルト・ヘルンスハイム（Eduard, HERNSHEIM, 1847-1917）船長についての研究が進んでいる。というのも、彼は宮古島での遭難救助の詳細を日記に記しており、その内容を『ドイツのスクーター「R.J. ロベルトソン」号の沈没と「太平山」島民による乗組員の保護<sup>6</sup>』というタイトルの著書にして出版していたからである。この本の日本語訳も1995年に旧上野村から出版されており、これを手がかりにして、ヘルンスハイムの宮古島での滞在の様子や島に対する印象、島民との交流の様子などを知ることができる<sup>7</sup>。そこからは、乗組員を救助した宮古島民への肯定的な記述ももちろん見られるものの、島では自由な行動を許されず、気候や食習慣の違いにも戸惑うなど、ヘルンスハイムが島での滞在に満足していなかった面も読み取れる。

ではそもそもヘルンスハイムとはどのような人物だったのか。論者はドイツ、ブレーマーハーフェン（Bremerhaven）市にあるドイツ航海博物館の附属図書館が所蔵する彼の『回顧録』*Lebenserinnerungen* を

分析し、その後の消息を明らかにしてきた。同書には、宮古島漂着の前後の彼の活動も記されているため、本書を分析することで、彼の交易活動全体における宮古島漂着事件の位置付けを俯瞰することができる<sup>8</sup>。

ヘルンスハイムはマインツ（Mainz、活版印刷術を発明したグーテンベルクの出生地）生まれのユダヤ系ドイツ人で、当初はダルムシュタット（Darmstadt）で化学を専攻していたが、父の死去（1863年）により学業を断念、代わって航海術を習得し、1867年に北ドイツの港湾都市キール（Kiel）で航海士の試験に合格、1870年に最初の商船を調達し貿易に着手した。1872年、おじのロベルトソンの援助で2隻目の商船ロベルトソン号を購入し、東アジアとオーストラリアの間の物資輸送を開始、往路は福州からシドニーへ茶葉を運び、復路は石炭を積んで香港に戻ったが、この航海の途上で、彼は未だヨーロッパの影響力が及んでいない太平洋の島々を目の当たりにし、ここを新たな交易の場として利益を上げようという野心を抱いた。そして福州で再度茶葉を積み込み、1873年7月3日にアデレードへ向けて出航したところ、直後の7月9日に黄海上で台風に見舞われ、11日に宮古島の宮国沖で座礁、翌12日に島民により救助されたのである。

こうした状況下で漂着したため、ヘルンスハイムは宮古島滞在中、太平洋での交易に参入すべく一日も早く島を出航したいと常に感じており、このことを日記中にも綴っている<sup>9</sup>。つまり、島を出たいという彼の願いは、「博愛美談」の語るような「懐郷ノ念禁ズル能ハズシテ<sup>10</sup>」といったセンチメンタルなものではなく、新たなビジネスに一刻も早く着手したいという極めて実利的なものであった。

事実、ヘルンスハイムは宮古島を出航後、台湾の基隆キールンからイギリス船で香港に渡り、さらに10月にはシンガポールに赴き、ここでロベルトソン号に代わる次の船ケーラン号（Coeran）を調達<sup>11</sup>、1874年にはパラオを拠点に太平洋島嶼地域での本格的な事業に乗り出しており、本国ドイツには帰国していない。もっとも彼は仕事の都合で1883年と1886年の2度、また太平洋での交易活動を終えて最終的に1892年3月に

本国に帰ってはいるものの、宮古島を出航してからかなりの時間が経っているため、これを「帰国」と呼ぶには無理があると言えよう<sup>12</sup>。

またエドゥアルト・ヘルンスハイムをめぐっては、兄のフランツ（Franz HERNSHEIM, 1845-1909）とともに、ドイツによる太平洋島嶼地域の植民地化の先鞭をつけた人物として、近年ドイツの植民地史研究者のもとで研究が進められている。その詳細は、別途詳しく検討する必要があるが、エドゥアルトの『回顧録』からは、この地域での他のヨーロッパ諸国の事業者との競争が過熱していく様子や、自らの権益の保全を期して、ドイツ政府に対しこの地域の保護領化を訴えていた様子がわかる<sup>13</sup>。なお兄のフランツは、1878年にはマーシャル諸島のジャルート（またはヤルート、Jaluit）の領事に任じられており、ヘルンスハイム兄弟が経済的にも政治的にもこの地域の権益拡大に関与していたことが窺われる。こうした兄弟の活動が、ドイツの外交政策の転換を既成事実化する一因ともなり、最終的に帝国宰相ビスマルク（Otto von Bismarck, 1815-1898）は、普仏戦争以来の植民地不保持の原則を転換し、ニューギニアへの保護状の交付（1884年）を機に、ドイツ領ニューギニアとドイツ領サモアの<sup>14</sup>、さらにアフリカ大陸での植民地領有へと舵を切っていくことになる<sup>15</sup>。

よってエドゥアルト・ヘルンスハイムについては、1873年の宮古島への漂着にとどまらず、兄フランツのその後の交易事業やドイツの植民地主義の歴史とも関連付けた研究が今後さらに活発になることが期待される。さらに付言すれば、ドイツの「南洋」植民地は第一次世界大戦後、国際連盟の信託統治領として日本の支配下に置かれ、特に沖縄からこの地域へ多数の移住者が渡っていることから、将来的な展望として、ドイツの植民地史を日本の植民地史や移民政策史とも関連付けた考察も可能になるだろう。

次に、1873年のドイツ商船遭難救助についての宮古島側の研究成果を紹介すると、島の郷土史研究者により、ロベルトソン号の乗組員を救助した宮古島民についての新しい史実も判明している。郷土史家の仲宗



写真3 宮古島市伊良部前里添にある「佐良浜漁師顕彰碑」(2014年3月9日に論者が撮影)。左側の碑には、1936年の「60周年式典」に際し明知延佳宮古支庁長（当時）が救助者の子孫に贈った感謝状の文面と、1876年にドイツ船を救助した8名の伊良部島民の氏名が刻まれている。

根將二の調査により、救助に際して中心的な役割を果たしたのは伊良部島佐良浜の漁業者たちであったことが明らかになったのである<sup>16</sup>。またこれに基づき2002年には、伊良部島の佐良浜漁港の近くに、ドイツ船を救助した伊良部島民の名前を碑文に記した「佐良浜漁師顕彰碑」も建てられている<sup>17</sup>。

この新事実が知られるまで、宮古島では長い間、ドイツ船の救助は漂着現場の旧上野村宮国の人々が行ったものと考えられ、旧上野村が1996年に発行した、ドイツ船救助を題材にした漫画『かがり火』でも、荒波の中に小舟を漕ぎ出して漂着船に向かう宮国の人々の勇敢さが美談化されて描かれている<sup>18</sup>。現在もなお、こうした誤った理解はなかなか払拭されておらず、冒頭で引用したように、前掲の市のホームページからの引用箇所でも、宮国の人々が乗組員を救助したと説明するなど、郷土史研究の新しい知見が島民に共有されているとは言い難い。もちろん、宮国の人々も

現場で様々な対応に当たったことは察せられるが、実際に座礁したドイツ船の浮かぶ沖まで小舟（サバニまたはクリ舟と呼ばれる）を出し、船内に乗り込んで乗組員を救い出したのは佐良浜の漁業者たちである。ドイツ商船遭難救助の経緯に関しては、特にこの点を含めて、最新の研究成果を反映した正しい認識が必要になってくる。さらにはメタレベルの考察課題として、なぜ宮国の人々が救助したと考えられるようになったのか、そしていつこの俗説が生まれ、どのように定着していったのか、といった観点から、「宮国の人々による救助」というディスコースの構築プロセスを追っていく作業も、興味深いテーマとなるだろう。

## 2. 東アジアにおけるドイツの覇権の象徴としての「博愛記念碑」<sup>19</sup>

次に②「博愛記念碑」に関してだが、これに関する日独の外交交渉の経緯は、1944年発行の『南島』第3輯に掲載された、九州帝国大学昆虫学研究室教授（当時）の江崎悌三の論文<sup>20</sup>において既に、双方の外交文書を豊富に引用して詳細に述べられている。江崎の引用した文書からは、ドイツ側が1875年10月に明治政府に記念碑の設置と記念品の贈呈を打診して以来、自らの意向に沿って、時として独断専行のもとで設置を進めていた様子がわかる。ドイツ政府の命を受けた、フォン・ライヒェ（Von Reiche）船長率いる砲艦チクロープ号は、上海で石碑を搭載し、1876年2月末に横浜に到着、日本の外務省がドイツ側の要請に応じて用意した日独語の通訳、山村一蔵を伴って那覇に向かい、ここで日本語と琉球語の通訳である多嘉良親雲上<sup>21</sup>を乗船させ、3月15日に宮古島に到着している。その後フォン・ライヒェ一行は、彼らだけでは石碑の陸揚げや運搬、設置は不可能であったにもかかわらず、3月22日のヴィルヘルムⅠ世の誕生日に除幕式を行うことを切望し、これを実現するために、本来感謝されるべきはずの島民を動員して関連する作業に当たらせている。

こうした経緯からは、ドイツ側には「島民の義挙に報いるため」という表面上の意図とは異なる狙いがあったのではないかと、との疑問が浮上する。実際にこの

点に関しては、石碑の建立の後、チクロープ号が周辺海域の水路学的な調査を行ったことをフォン・ライヒェはドイツ海軍省に報告しており<sup>22</sup>、これがこの地域の占領や植民地化も視野に入れた調査であった可能性も排除できない。実際に1860年代のドイツ統一以前から、プロイセンが植民地化の可能な土地を調査し、台湾をその有力な候補地としていた点<sup>23</sup>や、駐日初代ドイツ領事フォン・ブランド（Max von Brand, 1835–1920）が蝦夷地の植民地化を目論んでいた事実など<sup>24</sup>も踏まえると、チクロープ号派遣の背後にも、ドイツの植民地主義的な利害関心が含まれていたことは想像に難くない。

以上の点から、ドイツ政府が宮古島民に謝意を表すためだけに石碑を贈ったのではないことが明らかになるのだが、この点はまた、石碑の本文にも垣間見ることができる。石碑（写真を参照）の表面に記されたドイツ語の碑文と、論者による日本語訳は以下の通りである。

„Im Juli 1873 ist Das Deutsche Schiff R. J. Robertson geführt vom Capitain Hernsheim aus Hamburg, an den Felsen von der Küste von Typinsan gestrandet. Die Besatzung ward mit Hilfe der Uferbewohner gerettet, in Sicherheit gebracht und während 34 Tage gastlich aufgenommen, bis sich am 17. August 1873 die Heimreise bewirken liess. In dankbarer Anerkennung dieses rühmlichen Benehmens haben WIR WILHELM VON GOTTES GNADEN Deutscher Kaiser, König von Preussen die Aufstellung dieses Denkmals zu bleibender Erinnerung angeordnet.“

ハンブルク出身の船長ヘルンスハイムに率いられたドイツ船 R.J. ロベルトソン号は、1873年7月、太平山の海岸の岩礁に座礁した。乗組員は、海岸の居住者の援助により救出され、安全な場所に運ばれ、1873年8月17日に帰郷の旅が実現するまでの34日間、手厚いもてなしを受けた。この立派な行いを謝して認め、神の恩寵を授かりしド



写真4 「ドイツ皇帝博愛記念碑」（1876年）の碑文（表）。碑の中央よりやや上方に、大きく刻まれた „WIR WILHELM“ の文字が見える（2014年3月9日に論者が撮影）。

イツ皇帝にしてプロイセン王である朕ヴィルヘルムは、末代までの記憶にこの記念碑の設置を命じたり<sup>25</sup>。

太字の箇所、特に「朕ヴィルヘルム」を意味する WIR WILHELM の部分は、現物の碑文では殊更に大きく記されており、全体としてみると感謝の対象である島民以上に、石碑の寄贈者であるドイツ皇帝の存在感が目立つ碑文となっている。

前述した石碑建立の経緯やチクロープ号の動き、それにこの碑文から解釈できるのは、宮古島民に謝意を表すとの名目で立てられた「博愛記念碑」が、実は東アジアにおけるドイツの覇権の象徴としての性格を有していた、という点である。加えて、チクロープ号艦長のフォン・ライヒェ少佐は、ドイツ船救助の際に要職にあった島の有力者たちに、望遠鏡や金銀の懐中時計を記念品として贈っている<sup>26</sup>が、ここには、ヨーロッパ文明の先進性を島民に視覚的・感覚的に知らしめようというドイツ側の自己優越意識を見ることもでき

るかもしれない。

### 3. 石碑に言及した文献が提起する、「石碑再発見」説への疑問

次の③に関しては、江崎論文で述べられた「石碑の風化」と1929年の「石碑の再発見」についての疑問が呈されている。江崎の論文はこれまで、「博愛記念碑」に関する史実の大部分を網羅したものとして、その後の研究でも常に参照される重要な二次文献として位置づけられてきたが、近年になってその内容の一部について再検討が行われており、上記の点に関しても、郷土史研究者の仲宗根が疑問を呈している。

江崎によると、1876年に建てられた石碑はその後、その存在が忘れ去れていたと言ひ、1929年に、当時日本勧業銀行那覇支店に勤務していた松岡益男という拓本収集を趣味とする人物が、宮古島を訪問した際に石碑を発見、この碑文の拓本からドイツ船救助・石碑建立の史実を知るに及び、これを世に知らしめたのだという<sup>27</sup>。

これに対し仲宗根は、1910年発行の富盛寛卓「郷土誌」や1918年発行の比嘉重徳『宮古の研究』、さらに宮古島を代表する歴史家の慶世村恒任（きよむらこうにん）が1926年に上梓した「宮古初通史<sup>28</sup>」とされる『宮古史傳』にも石碑への言及があるとして、これらを根拠に、1929年のいわゆる「再発見」以前にも石碑のことを知っている島民が確実に存在しており、その存在は忘れ去られていたわけではないと述べて、江崎の論に異を唱えている。論者が確認できた限りでも、『宮古の研究』に続く比嘉重徳の1924年の著書『先島の研究』では「小屋毛の石碑と獨逸」、慶世村の『宮古史傳』でも「獨逸船と小屋毛の石碑」という見出しで、それぞれ石碑建立の簡単な経緯と漢文の碑文の紹介がなされている<sup>29</sup>。

このため、石碑の存在が一定数の島民に知られていたことは明らかであり、そうすると1876年から1929年の半世紀以上の期間に、宮古島においてこの碑がどのような扱いを受けてきたのかが、改めて問われることになる。この時期の宮古では、1879年の琉球処分に対する土族層の抵抗<sup>30</sup>、琉球処分に抗議した清国と

明治政府の間で浮上した宮古・八重山諸島の「分島問題<sup>31</sup>」、さらに琉球処分後も宮古・八重山で続いた人頭税制度をめぐる民衆の抵抗運動<sup>32</sup>など、島の社会を揺るがす様々な事件が発生している。こうした近代化途上の宮古島において、ドイツ商船救助やドイツ皇帝の記念碑設立をめぐる史実の記憶や伝承がどこまで行われてきたのか、今後さらなる研究が俟たれると言えよう。

もっとも、たとえ石碑の由来が知られていたにせよ、これに注目する島民が少なかった可能性も他方で指摘できる。というのも、19世紀の宮古島では異国船漂着が多数発生しており、漂着船救助の事例も枚挙に暇がなかったため<sup>33</sup>、ドイツ船の漂着も、当時の宮古島民にとっては数ある漂着事例の一つにすぎなかったと解釈できるからである。そのため、乗組員を救助した当時の島民はもとより、その後の人々も、1873年のドイツ船遭難救助をとりたてて注目に値するほどの行為、ましてや「博愛的義挙」とは捉えていなかった可能性が高い。加えて、琉球王府から通達されていた漂着船対応マニュアルを対照すれば、島民の取った行動（漂着民から金品を受け取らない、常に彼らの行動を監視する、島の事情を漏らさない、寝食を与えてなるべく早く出航させる、など）はいずれも、異国船漂着時に取られるべき、ありふれた対応の域を出ていないこともわかる<sup>34</sup>。だとすれば、ドイツ皇帝の謝恩碑に、今日の我々が読み込みたがるような博愛的要素を、1920年代以前の島民は見出していなかったのではないか。

その意味では、松岡による「石碑再発見」は、確かに石碑の意味ないし価値の再発見であったとも言えよう。というのも、この石碑が現在のように「博愛記念碑」と呼ばれるようになったのは、松岡がこれを世に知らしめた後の1930年代以降のことと考えられるからである。つまり、本土出身の松岡という外部の視点によって初めて、従来は単なる石碑ないし「謝恩碑」であったこの碑に、新たな意味が付与されるようになったものとも考えることもできる。よって今後の研究においては、その存在が知られながら客観的な価値づけが行われてこなかった石碑が、松岡の「再発見」を機

にいかにして「博愛記念碑」へと変貌したのか、史実がクローズアップされて事績顕彰運動へと発展していく過程を詳らかにする作業も重要になってくる。

#### 4. 「修身」の教科書への採録と1936年の「博愛記念碑60周年式典」

前節に関連して次の④の検討課題に移ると、ドイツ船遭難救助の事績は、松岡が記念碑の存在を発表したのを機に、1930年代に「博愛美談」として称揚されるようになり、1936年の「60周年式典」の挙行、1937年改訂の国定教科書『尋常小学修身書』巻四の単元「博愛」への採用などを通して、全国的に知られるようになった。ではなぜこの時代に突如、この史実がクローズアップされるようになったのか。既に論者は、その背景として、沖縄の人々の「本土並み欲求」や、この物語に利用価値を見出した文部省の思惑などを指摘してきた<sup>35</sup>。琉球処分以来、本土から差別的な扱いを受けてきた沖縄の中でもさらに周縁的存在として扱われてきた宮古の人々にとって、この物語が自己のアイデンティティ確立にとって有用であると考えたことは想像に難くない。他方で博愛の物語はまた、文部省にとっても、その舞台が東京から約2000 kmを隔てた宮古島であるが故に、日本の領土の大きさを全国の生徒に意識させるとともに、ドイツ船救助を日本人の模範的行動として称え、自己犠牲や無償の奉仕の尊さといった徳目を説く上でも格好の教材となり得たことも推測される。

この点をさらに具体的に明らかにするには、この時代の宮古島民の置かれていた状況を把握した上で、島民のアイデンティティの拠り所となり得た他の史実は何か、またそれらをいかにして「美談」に仕立てていったのか、「美談」の構築プロセスを比較・検討する作業が求められる。その一例として、「博愛美談」と並ぶ宮古島の美談となっている「久松五勇士」を紹介したい。これは日露戦争中の1905年5月23日、ロシアのバルチック艦隊を発見した宮古本島久松の住民が、最寄りの電信局のある約130キロ離れた石垣島まで小舟を漕いで渡海し、敵艦の通過を報告したことを顕彰したものである。しかし実際には、バルチック艦

隊接近の第一報は、これより1日早く軍令部に届いていたという<sup>36</sup>。この行為も、昭和に入ってから美談化されて取り上げられ、日本郵船の貨客船「信濃丸」からの情報が軍令部に届いた時刻が「久松五勇士」の報告の到着より1時間早かったとして、「敵艦見ゆ」「遅かりし1時間」を謳い文句に全国に広まり、宮古島民の勇敢さの象徴となった<sup>37</sup>。

「博愛記念碑」と「久松五勇士」は、その美談化の時期においても、島民が大義のために命を顧みず、サバコと呼ばれる小舟を操って海に漕ぎ出すというストーリー展開においても共通点が多いうえ、2つの美談はいずれも1930年代の宮古島におけるアイデンティティの拠り所になっていた。また前述の通り宮古島初の本格的通史『宮古史傳』が1927年に出版された事実からは、島民の歴史に対する意識が1920年代から1930年代に高まりを見せていたことも容易に察せられる。ではその潮流において、「博愛記念碑」や「久松五勇士」の史実がいつどのようにして注目され、美談に変貌していくのか、またこれらが宮古島民の自己意識とどう関わっていたのか。日本全体・沖縄全体の思想史的潮流（1910年代以降の沖縄学への関心の高まり、日琉同祖論の流行、柳田国男の民俗学や柳宗悦の民芸運動の広まり）とも関連付けながらこれらの疑問を解明することで、島の近代化に伴う歴史意識の成立過程やアイデンティティの構築プロセスもまた明らかになるだろう。

他方で、ドイツ船救助を修身の教材に採用した文部省の動きについても解明すべき点が多い。1933年に文部省が「知らせたい美しい話」を募集した際、宮古郡教育会ではドイツ商船救助とドイツ皇帝の記念碑設立の経緯を「博愛」の名で応募、これが一等を獲得し、1936年2月に発行された『尋常小学修身書』巻四において「博愛」という単元で採用された。この教材は尋常小学校が国民学校に改組された後も、4年生向け『初等科修身』巻二に「宮古島の人々」という単元で引き継がれている。

とはいえ、この文部省の「知らせたい美しい話」の募集についても、一体何件の応募があったのか、そもそも他に応募があったのか、あったとすればどのような

な物語が応募され、文部省はいかなる基準で宮古郡教育部会の「博愛」を教材に採用したのか、など、解明すべき点が多い。これについては、郷土史研究者をはじめ教科書研究者からの協力も得て検証する作業が必要になってくるだろう。

1930年代の事績顕彰運動のもう一つのハイライトとも言える、1936年の「60周年式典」については、新聞記事等の資料も残されていることから研究も進んでおり、その成果の多くは既に『平良市史』などに収められている<sup>38</sup>。さらに近年は、ボン大学が所蔵する「トラウツ・コレクション」の活用により新たな事実が解明されるものと期待されている。このコレクションは、ドイツ人日本学者、フリードリヒ・マクシミリアン・トラウツ（Friedrich Maximilian Trautz, 1877–1952）の遺品の一部から成っている。1934年から39年まで京都ドイツ研究所（または日独文化研究所，Deutsches Forschungsinstitut in Kyoto）の所長を務めたトラウツは、宮古島での「60周年式典」にドイツ政府代表としてヒルダ（Hilda）夫人とともに参列しているため、彼のコレクションには、宮古島をはじめ沖縄に関連する資料も多数含まれている。

トラウツの死後、その一部がボン大学日本学科に引き継がれたこのコレクションについては、長らく存在は知られながらも、体系立った調査・分析がなされてこなかったが、2011年に東京大学情報学環の馬場章の研究グループが同コレクションの本格的な調査を開始し、その全容が明らかになってきている<sup>39</sup>。1936年の式典の様子を収めた写真や映像資料も発見された他、1876年の「博愛記念碑」設置に関する外交文書、式典におけるトラウツの演説の原稿、後日ドイツ大使館に送った沖縄出張の報告書、沖縄関係の文化人をはじめ式典実行委員長の下地玄信、関西の沖縄関係者らとの書簡、沖縄の青少年がドイツの若者に宛てて書きトラウツに託した絵葉書など、数多くの貴重な資料が含まれている。論者も2011年にボン大学を訪問し、その一部を閲覧することができたため、現在これらの資料を分析し、1936年の式典に関する詳細を検証している。

その成果の一例として、トラウツ・コレクションの

書簡から明らかになった、この式典の開催に至った経緯を紹介する。愛知県出身の教員で、1917年から1922年まで沖縄県立師範学校の教諭として沖縄に赴任した経歴を持つ稲垣國三郎（1936年当時は大阪の愛国小学校の校長を務めていた）がトラウツに送った書簡（1936年7月17日付）によると、1936年1月に所用で宮古島を訪れた稲垣が、当地の教育界に対し、この年が「博愛記念碑」設立から60周年に当たるので記念式典等の事業を行ってはどうかと呼びかけ、これが宮古島民に式典開催を促すきっかけになったのだという<sup>40</sup>。式典の開催時期に関してはこれまで、なぜ記念碑の設立された3月22日に行われなかったのか、との疑問があったが、稲垣のこの言に従えば、1月の時点で開催案が浮上した以上、開催までに相当の時間を要したことが推測され、結果として11月にずれ込んだ、との解釈が可能になろう<sup>41</sup>。

もっとも、11月13日から15日に行われた「60周年式典」の直後の25日には日独防共協定が結ばれているため、式典の開催時期がこの協定と全く無関係に設定されたのではなかったであろうことも推測される。式典を防共協定の前夜祭として位置づけるために政府ないし軍部の関与があったのか、また式典を通して日独友好をアピールする狙いがどこまであったのか、これらの点については、下地による式典の開催準備の詳細とともに今後さらに検証の余地がある。但しいずれにせよ、式典には戦意高揚の意図が多分に取り込まれていたことは、ドイツ船救助とは無関係とも思われる徒競走、相撲、綱引き、舞踊・爬龍船競争（ハリー）などの競技が期間中に開催されている点からも明らかである<sup>42</sup>。当時は、1931年の満州事変に端を発した日中の軍事的衝突が、1936年2月から全面戦争へと拡大していただに、式典の内容もこうした時局を反映し、スポーツ競技を通して、島民の（特に若者の）身体の規律化が図られたものと言えるだろう。

なおトラウツ・コレクションの中には、この式典に関する多数の文献が含まれているのみならず、写真と映像資料も残されており、特に映像資料は、宮古島を映した初めてのフィルムとして、その資料価値が注目されている。音声なし、白黒で計4分強のこのフィ

ルムには、トラウツ夫妻を迎えるべく多数の島民が詰めかけた漲水港の様子や、「博愛記念碑」前でのセレモニー、新たに建立された「獨逸商船遭難之地」碑の除幕式、宮古相撲・大綱引き・徒競走・舞踊の様子、さらには宮古の在来馬である宮古馬と思しき映像まで含まれており<sup>43</sup>、当時の宮古の実情を知る上でも一級の資料であると言える。このフィルムは、ボン大学の研究グループにより2011年8月に宮古島市教育委員会にも提供されており、今後は郷土史研究者やメディア研究者のもとで、撮影場所やアングル、当時の習俗、さらにはフィルムを取り巻く社会的状況なども明らかにするものと注目されている。

## 5. 今後の研究課題と期待される成果

本総説では、ドイツ商船遭難救助に端を発する宮古島とドイツの交流史の概要を紹介し、トラウツ・コレクションなどの新資料にも触れながら最近の研究成果や新たな知見を提示するとともに、そこから生じた更なる疑問にも触れてきたつもりであるが、ここまでの各節で述べられなかった点もあるので、それらも簡単に紹介しつつ、今後の課題や研究の方向性も俯瞰していきたい。

①のドイツ商船遭難救助については、既に述べたヘルンスハイム兄弟に関するドイツ側の資料の活用により、19世紀後半の東アジア・太平洋地域におけるドイツの経済活動や植民地政策を、宮古島での漂着と絡めて考察することも可能になる。また、19世紀の琉球における他の異国船漂着事例との比較対照の作業も、ロベルトソン号に対し宮古島民が取った対応を客観的に評価する上で重要であろう。1797年に宮古島沖に座礁したイギリス船プロヴィデンス号<sup>44</sup>や、1840年に沖縄本島の北谷町に漂着したイギリス船インディアン・オーク号<sup>45</sup>、1852年に石垣島に漂着したロバート・バウン号<sup>46</sup>、さらにロベルトソン号漂着の5年ほど前に宮古島に漂着したとされるフランス船、イギリス船<sup>47</sup>など、比較可能な事例は多い。

②の「博愛記念碑」設立に関しては、最終的に石碑と記念品の贈呈が決定されるまでの、ドイツ政府とヘルンスハイムとの交渉がいつどのように進められたの

か、また遭難救助を報じた新聞記事の詳細も含め、どのように世間の耳目を集めるに至ったか、ヘルンスハイムの記述の真偽を検証して明らかにする必要がある。

③については、石碑の風化説が破たんしたことから、今後は宮古島に言及した1880年代から1920年代の日本語及び各国語の文献を調査し、石碑への言及がないか、あればどのように記述されているかに注目することで、ドイツ船遭難救助の史実の継承プロセスが解明されるだろう。またこの他にも、松岡が全国に石碑の存在を知らしめる過程や、宮古島や沖縄県、国内における反響などもわかれば、1930年代の事績顕彰運動の全容が浮かび上がって来るものと期待される。

④については、「博愛記念碑」の顕彰プロセスを「久松五勇士」のそれと比較することで、史実の美談化プロセスや1930年代の宮古島民のアイデンティティ形成の過程が明らかにするだろう。またこの時代の文部省の文教政策や沖縄県教育行政の分析から、教育界が「博愛美談」にいかなる利用価値を見出していったのか、さらに「博愛」の物語を修身の教材に採用することで当時の忠君愛国的教育にどのような効果があった（またはあると考えられた）のか、教育学的な面からの考察も可能だろう。トラウツ・コレクションについては、郷土史研究者と共同で、映像に収められた個々のカットの分析や、書簡や報告書などの各種テキストの分析を進め、個々の史実を日独双方の視点で検証していく作業が求められる。

## 終わりに——沖縄文化の多様性と宮古島研究の意義

宮古島の「博愛記念碑」をめぐる史実は、一見すると日本の端で起きた些末なエピソードに過ぎないと思われるが、実際にはドイツの植民地主義を知る上でも、歴史の記憶や継承をめぐる問題を考える上でも、また美談的史実の政治利用などの問題を考える上でも、重要な視座を提供する事例である。結びにおいてはさらに、本研究のような宮古島を対象にした研究が、沖縄研究にとっていかなる意義を持つのか、という点について、宮古島をフィールドにすることで論者が抱いた問題意識にも触れながら考えてみたい。結論

から言えば、その意義とは、琉球・沖縄の歴史においてマージナルなものと位置付けられることの多い宮古島の歴史を掘り起こすことで、琉球・沖縄の歴史的・文化的な多様性を喚起することができるのではないか、というものである。

沖縄研究において、琉球・沖縄は往々にして、本土による差別の対象として、様々な問題が批判的に論じられてきた。ここではその詳細を述べる紙幅はないが、1609年の薩摩藩による琉球征服以来、また1879年の琉球処分以来、沖縄は常に薩摩・大和による支配の被害者・沖縄戦の被害者として捉えられ、現在に連なる経済格差や米軍基地の問題も含めて、本土と沖縄との不平等で従属的な関係が人文・社会科学の各分野で論じられていることは周知の通りである。ポストコロニアル研究に携わる論者もまた、こうした批判意識を共有する者の一人であり、沖縄という視点は現代の国内外の現象をより複眼的に捉える上で示唆に富むものであるとの認識を持っているつもりである。

その一方で、宮古島を軸にドイツとの交流史を考察する本研究を通して論者は、本土（あるいは沖縄本島）の人々には想像もできないほど大きな歴史的・文化的差異が「琉球・沖縄」の内部に存在すること<sup>48</sup>、またそれが沖縄史の捉え方の相違にも大きく影響しているとの認識を得るとともに、この点を看過した画一的な「沖縄認識」が本土でも沖縄本島でも広まっていることへの危惧も抱いている。例えば「みゃーくふつ」と呼ばれる宮古方言と「うちなーぐち」と言われる沖縄本島の方言とは、互いの話者の意思疎通が困難なほどに異なるし、沖縄本島における宮古への差別意識は今もなお根強い<sup>49</sup>。また琉球処分という史実一つを取っても、これを首里の士族層の視点から明治政府による暴挙・一種の植民地化と見るか、先島諸島の民衆の視点から文明化・近代化の契機と見るか、解釈は全く異なってくる。それどころか、1903年まで人頭税が存続した宮古島の視点に立てば、旧慣温存により近代化が不徹底に終わった琉球処分より、人頭税廃止請願という民衆運動やそれがもたらした土地整理事業こそ沖縄史の転換点であると見ることもできる。

論者が問題視したいのは、こうした差異が十分意識

されないまま、沖縄文化の一部にすぎないはずの首里・那覇中心の文化が、あたかも沖縄全域を覆う共通の文化のように捉えられてしまうという、沖縄文化の画一化の傾向である。一方では、日本国内の文化の多様性を謳うべく沖縄文化を称揚し、これを「ヤマト」の文化に対置していながら、他方で本来多様であるはずの沖縄内部の文化的差異を隠蔽し、首里・那覇のヘゲモニックな文化に収斂させてしまうのであれば<sup>50</sup>、それは皮肉にも国民国家におけるマイノリティ抑圧の構図の再生産を繰り返すことにつながりかねない。このような陥穽を避けるべく、周縁的存在であると見なされてきた離島の歴史から沖縄全体の歴史を問い直す一助になるという意味でも、宮古島の歴史と文化に関する研究には意義があるのではないか。論者は今後も、以上の問題意識を宮古島の人々と共有しながら、また宮古諸島内部の言語や文化、社会構造の差異にも気を配りながら、宮古島と沖縄本島、本土、東アジア、ドイツをつなぐ文化交流史のダイナミズムに迫るべく、さらに研究を進めて行きたいと考えている。

#### 参考文献：

- Anderhandt Jacob: *Eduard Harnsheim, die Südsee und viel Geld: Biographie*, Band 1, Monsenstein Und Vannerdat, Münster. 2012.
- バウマン・アンドレアス (Baumann, Andreas) 「日本における初滞在プロシア領事——マックス・アウグスト・スティーピア・フォン・プラント」『日独文化交流史研究』1995: 55-70. 1995.
- Conrad Sebastian: *Deutsche Kolonialgeschichte*, C. H. Beck, München. 2008.
- 江崎梯三「宮古島のドイツ商船遭難救助記念碑」『南島』3: 1-73. 台湾出版文化. 台北. 1944.
- Graichen Gisela, Gründer Horst: *Deutsche Kolonien: Traum und Trauma*, Ullstein Taschenbuchverlag, Berlin. 2007.
- 平凡社地方資料センター (編)『沖縄県の地名』. 平凡社. 東京. 2002.
- Harnsheim Eduard: *Der Untergang des Deutschen Schooners "R. J. Robertson" und die Aufnahme der Schiffbrüchigen auf die Insel "Typinsan"*, Thiel, Leipzig. 1881.
- Harnsheim, Eduard: *Lebenserinnerungen*, 1893. (ドイツ航海博物館附属図書館の所蔵資料で、ヘルンツハイムの手稿をエーバーハルトト・ベハイム-シュヴァルツバッハ (Eberhard Beheim-Schwarzbach) がタイプ打ちしたものである)
- エドワルド・ヘルンツハイム (Harnsheim, Eduard)『ドイツ商船 R.J. ロベルトソン号宮古島漂着記』. 上野村役場. 上野. 1995.
- 比嘉重徳『先島の研究』. 沖縄日乃出新聞社. 那覇. 1924.

比嘉春潮『新稿 沖縄の歴史』。三一書房。東京。1970。  
 平良市史編さん委員会（編）『平良市史』第1巻通史編1（先史～近代）。平良市役所。平良。1979。  
 平良市史編さん委員会（編）『平良市史』第10巻資料編9（戦前資料集成一下）。平良市役所。平良。2005。  
 稲垣國三郎『琉球小話一詩の國夢の國』。盛運堂。大阪。1934。  
 稲村賢敷『宮古島庶民史』。三一書房。1972。  
 石本岩根「獨帝謝恩記念品その他」。『南島』3: 74-95。台湾出版文化。台北。1944。  
 亀川正東『育英の父 下地玄信』。下地玄信顕彰期成会。平良。1973。  
 慶世村恒任『新版 宮古史伝』。富山房インターナショナル。東京。2008（初版は1927）。  
 仲村清司・宮台真司『これが沖縄の生きる道』。亜紀書房。東京。2014。  
 仲宗根將二「沖縄史のなかの宮古」『地方史研究』35: 30-34。1985。  
 仲宗根將二「ドイツ商船ロベルトソン号を救出した人びと」。『宮古研究』9: 91-93。2004。  
 新里堅進『かがり火：ロベルトソン号救助物語』。上野村役場企画調整課。上野。1996。  
 平良勝保「宮古島在番記」にみる「漂着」覚書。『宮古研究』4: 27-36。1983。  
 平良勝保「西洋・異国船と宮古島」。プロヴィデンス号来航二百年記念祭実行委員会（編）『プロヴィデンス号と八重干瀬』3-11。1997年。  
 田島信洋『石垣島唐人墓の研究——翻弄された琉球の人々——』。郁朋社。東京。2011。  
 辻 朋季「宮古島「博愛記念碑」をめぐる史実と言説—(1)ドイツ商船遭難事件と植民地主義」。『Rhodus-Zeitschrift für Germanistik』23: 39-57。2007。  
 辻 朋季「宮古島「博愛記念碑」をめぐる史実と言説—(2)記念碑の「再発見」と「博愛美談」の誕生」。『Rhodus-Zeitschrift für Germanistik』24: 99-122。2008。  
 山内玄三郎『大世積綾舟一人頭税廃止と黒真珠に賭けた中村十作の生涯』。言叢社。東京。1983。  
 ツェルナー・ラインハルト（Zöllner, Reinhard）「ボン大学日本・韓国研究専攻所蔵のトラウツ・コレクション」。日独交流史編集委員会（編）『日独交流150年の軌跡』。181-183。雄松堂。東京。2013。

## 付記：

本総説は、明治大学研究企画推進本部の2014年度学内競争的資金「若手研究」（研究課題「トラウツ・コレクションを活用した宮古島「ドイツ皇帝博愛記念碑」の再検証」）の成果の一部を成すものである。

<sup>1</sup> 本総説は、口頭発表：辻朋季。多言語資料が切り拓く新たな沖縄研究の可能性-ボン大学「トラウツ・コレクション」の活用を例に。（2014年6月7日、明治大学ドイツ文学会研究発表会、明治大学和泉キャンパス）及び講演：仲宗根將二・辻朋季。ロベルトソン号の秘密。（2014年9月7日、第1回みゃーく市民文化講座、宮古島市公設市場ミライヘセンターにて）をもとに一部加筆修正を加えたものである。執筆に際しては、宮古郷土史研究の泰斗である仲宗根將二氏をはじめ、多数の郷土史研究者、沖縄研究者、宮古島市民より情報提供をいただいた。この場をお借りして感謝申し上げたい。

<sup>2</sup> 宮古諸島の概要については、平凡社地方資料センター[2002]、576-647頁に詳しい。宮古・八重山地方ないし先島諸島のうち、宮古島、伊良部島、下地島、池間島、来間島、大神島、多良間島、水納島の8島を総称して宮古諸島と呼ぶ。このうち多良間島と水納島は宮古郡多良間村に、その他の6島は宮古島市に属する。なお宮古島市は、旧平良市と宮古郡の3町（旧下地町、旧城辺町、旧伊良部町）及び1村（旧上野村）が合併して2005年10月に誕生した市で、人口は約55000人である。本論文での「宮古島」の表記は、現在の宮古島市の6島を合わせた地域全体を指すこととし、特に宮古島1島に限定する場合には便宜的に「宮古本島」の表記を用いることとする。

<sup>3</sup> 「博愛」関連の石碑の数とその所在地に関しては、宮古島市史編纂室の森谷大介氏より情報提供をいただいた。

<sup>4</sup> <http://miyakojimabunkazai.jp/bunkazaiinfo875/>（2014年11月20日閲覧）

<sup>5</sup> 辻[2007]及び辻[2008]を参照。

<sup>6</sup> 原題は *Der Untergang des Deutschen Schooners "R. J. Robertson" und die Aufnahme der Schiffbrüchigen auf die Insel "Typinsan"* で、初版本はストラスブールの Fr. Wolff から1873年に、第2版がライプティヒの Thiel から1881年に出版されている。本論文では、1881年の第2版を用いることとする。なお太平洋は宮古島の中国語の呼称である。

<sup>7</sup> エドワルド・ヘルンツハイム『ドイツ商船 R.J. ロベルトソン号宮古島漂着記』、上野村役場、1995年。なお同書における Eduard のカタカナ表記「エドワルド」に関し、ドイツ語では語尾の d の発音は [t] となること等を勘案し、本総説では原語に忠実な表記となるよう「エドゥアルト」とした。また HERNsheim の表記「ヘルンツハイム」についても、[ts] (ツ) と発音される子音は tz, z, また語尾の ds, ts に限られるため、s を「ツ」と表記するのは不適切と判断し、「ス」と表記した。もっとも HERNsheim をより発音に忠実にカタカナ表記すれば「ヘンズハイム」となる（子音の前の r では舌を巻かないため）ものの、現在では一般的に Berlin（正確には「ベアリーーン」）を「ベルリン」と表記している点を考慮し、「ヘルンスハイム」と表記した。

<sup>8</sup> 次段落以降で紹介するヘルンスハイムの略歴は、論者が HERNsheim [1893] をもとに辻[2007]に掲載した内容を要約したものである。

<sup>9</sup> 例えばヘルンスハイムの8月7日の日記には、何とかして早く島を出たいという彼の思いが綴られている。HERNsheim [1881], S. 36。

<sup>10</sup> 江崎 [1944], 9 頁。

<sup>11</sup> Anderhandt [2012], S. 53-54。

<sup>12</sup> 宮古島では現在でも、ヘルンスハイムは島を出航後そのままドイツに帰ったと考えられており、この点については史実の訂正が必要であろう。

<sup>13</sup> 兄弟は1875年に、シドニーで貿易会社 HERNsheim & Co を設立し、パラオ諸島コロール島、カロリン諸島のヤップ島、ビスマルク諸島のデューク・オブ・ヨーク島を中心に交易を手掛けていた。Anderhandt [2012], S. 125-127。

<sup>14</sup> 太平洋島嶼地域におけるドイツの植民地は、ドイツ領ニューギニアとドイツ領サモアに大別できる。前者はニューギニア島北東部（いわゆる Kaiser-Wilhelms-Land）、ビスマルク諸島、ソロモン諸島の北部、ミクロネシア、マーシャル諸島、パラオ、マリアナ諸島北部（グアムを除く）、そしてナウルから成り、後者は現在の西サモアに当たる（東サモアは現在もアメリカ合衆国の一部である）。なおヘルンスハイム兄弟の権益圏だったカロリン諸島やパラオは当初スペイン領だったが、ドイツ政府は1899年にこれを購入し植民地化している。ドイツの植民地

領有の経緯については、Conrad [2008]などに詳しい。

<sup>15</sup> ドイツの植民地としては太平洋地域の他、主に現在のトーゴ、カメルーン、ナミビア、タンザニア、それにチンタオを中心とする膠州湾租借地がある。

<sup>16</sup> 1936年の「60周年式典」において、ドイツ船の乗組員を救出した人々の子孫が表彰されており、仲宗根はその名簿をもとにした調査から、救助に直接関与したのは伊良部島民であったことを突き止めている（仲宗根 [2004]）。また仲宗根は、2014年3月に論者が行った聞き取り調査において、旧上野村宮国の人々は農耕で生計を立てていたので航海技術を持っておらず、漁業で生計を立てていた伊良部島民でなければ漂着船に向かうことはできなかったとも述べている。なお伊良部島は宮古本島の北西約4キロにある島で、2005年まで近接する下地島とともに旧伊良部町に属していたが、2005年10月の市町村合併により現在は宮古島市の一部となっている。2015年1月末には、宮古本島と伊良部島を結ぶ伊良部大橋が開通予定で、これにより大神島を除く宮古島の5島が道路で結ばれることになる。

<sup>17</sup> 2012年7月にはこの顕彰碑の建立10周年も祝われている。宮古毎日新聞2012年7月13日記事より。http://www.miyakomainichi.com/2014/07/64630/（2014年11月28日閲覧）

<sup>18</sup> 新里 [1996]、特に146-168頁。

<sup>19</sup> 本節は、辻 [2007]の前半の内容をもとに、新たに碑文の和訳と分析を加えて考察し直したものである。本節の前半に述べた、石碑設立の詳細については、同論文の51-54頁や江崎 [1944]、42-70頁を参照のこと。

<sup>20</sup> 『南島』第3輯は、戦争末期の1944年9月に台北で発刊されたため、一部の研究者を除きほとんど目に触れることがなかったが、1969年に復刊されたことで、江崎論文を通して「博愛記念碑」への関心が高まった（復刻版前書きより）。

<sup>21</sup> 親雲上は琉球王国時代の士族階級の役職の一つで地頭職に相当する。

<sup>22</sup> 香港よりベルリンの海軍省宛、1976年4月の報告（江崎 [1944]、48頁）。

<sup>23</sup> Graichen/Gründer [2007]、S. 210-211.

<sup>24</sup> 幕末の戊辰戦争に際し、会津・庄内藩は、蝦夷地をプロイセンに提供する見返りに軍事協力を呼び掛けていたとされるし、駐日プロイセン領事マックス・フォン・ブランドも、蝦夷地の植民地化計画を立て、現地調査を行っていた（パウマン [1995]など）。

<sup>25</sup> ドイツ語の碑文は、宮古島市に現存する「博愛記念碑」に従っているが、解説の困難な個所については、レプリカや江崎 [1944]、70頁も参照した。なお当時の正書法に従えば本来エスツェット (ß) を用いるべき個所もあるが、いずれも原文のままを転記している。ちなみに石碑の記載内容を訂正しておく、ヘルンスハイムはハンブルク出身ではなくマインツ出身、また乗組員は沿岸の住民によってではなく伊良部島の漁業者によって救助されているし、34日間という島での滞在期間の根拠も不明である。

<sup>26</sup> 記念品の詳細とこれを手交された島民の詳細については石本 [1944]に詳しい。なお、ドイツ商船遭難事件当時の島の最高責任者であった花城親雲上は1874年に死去しており、記念品を受け取っていない。

<sup>27</sup> 江崎 [1944]、71-73頁。

<sup>28</sup> 慶世村 [2008]、巻末（369-383頁）の仲宗根將二の解説による。引用は372頁。

<sup>29</sup> 比嘉 [1924年]、20-21頁。慶世村 [2008/1927]、250-251頁。

<sup>30</sup> 明治政府は既に1872年に琉球王国を琉球藩に格下げし、外

交権を接取していたが、1879年4月には琉球処分官松田道之を首里に派遣し、琉球藩の廃止と沖縄県設置を布告、琉球藩王尚泰に東京移住を命じた。但し明治政府は、琉球処分に伴う旧士族層の抵抗を和らげるため、沖縄県設置後も旧慣を温存する政策を採った。例えば本土における地租改正（1873年）に当たる土地整理事業が開始されたのが1899年、先島でこれが完了したのは1903年であった。

<sup>31</sup> 琉球処分をめぐる、明治政府と清国の間で対立が深まったため、1879年7月に来日したアメリカ大統領グラントが調停を行った。日清両国の協議の結果、沖縄本島以北を日本領とし、宮古・八重山を清国に割譲する「分島案」から成る「琉球条約」が翌80年に浮上したものの、清国側の反対で締結には至らず、日清戦争後の下関条約（1895年）において最終的な決着を見た（比嘉 [1970]、405-409頁）。

<sup>32</sup> 人頭税とは、担税能力とは無関係に一律に同額の税を課する租税制度で、宮古島では1637年に、15歳から50歳の男性に粟を、女性には上布を上納させる制度が導入され、首里から派遣された在番役人が現地の蔵元を通して徴税させていた。琉球処分後も旧慣温存政策により宮古・八重山の人頭税は存続していたが、真珠養殖のために宮古島を訪れた新潟県出身の中村十作（1867-1943）らの人頭税廃止運動（1893年）がきっかけで翌94年の国会で宮古島民の請願が可決され、沖縄県全体に土地制度改革がもたらされ、人頭税は1903年に廃止された。中村の人頭税廃止運動については山内 [1983]に詳しい。

<sup>33</sup> 1873年のドイツ船漂着前の5年間に限っても、1869年にイギリス船とフランス船が、いずれも池間島付近の八重干瀬に座礁しており、1871年にも異国船（詳細は不明）が漂着したとの記録が『宮古島在番記』に見られるという（平良市史編さん委員会 [1979]、243頁）。また平良その他の郷土史家の研究成果に依拠して『宮古島在番記』に記録された漂着件数を合計すると、1843年から1874年の約30年間に9件の異国船（欧米の船）漂着が確認できるほか、食料や水を求めて意図的に宮古諸島に到着した事例も4件あったという（平良 [1993]、平良 [1997]、稲村 [1972] 371-372頁）。

<sup>34</sup> この点は例えば平良 [1983]などを参照。

<sup>35</sup> 辻 [2008]、107-111頁。

<sup>36</sup> 仲宗根將二氏からの聞き取り（2011年3月）による。

<sup>37</sup> 例えば稲垣 [1934]、278-285頁。

<sup>38</sup> 平良市史編さん委員会 [2005]を参照。

<sup>39</sup> ボン大学日本・韓国研究専攻のツェルナーによると、トラウツ・コレクションには1000点を超えるポジフィルムとガラス乾板フィルムが含まれているという（ツェルナー [2013]、181頁）。

<sup>40</sup> 稲垣國三郎よりトラウツ宛書簡、1936年7月17日付（ボン大学、トラウツ・コレクションより）。なお稲垣は、1934年発行の著書『琉球小話』において、既に1918年暮れに宮古を訪問していたと述べ（稲垣 [1934]、214-221頁）、また同書では「謝恩の記念碑—獨逸皇帝の美舉」の見出しで記念碑に言及している（同、226-230頁）ため、1936年の訪問時には石碑の存在を当然知っていたことになる。

<sup>41</sup> 加えて7月から10月までは、台風により交通に影響が出るリスクもあるため、こうした点も考慮された可能性がある。

<sup>42</sup> 「沖縄県宮古島二於ケル獨逸皇帝感謝記念碑建立六拾周年記念式典概要」参照（ボン大学、トラウツ・コレクションより）。

<sup>43</sup> 映像の閲覧に当たっては、一般社団法人 ATALAS ネットワークの宮国優子氏の協力を得た。この場をお借りして感謝申し上げたい。

<sup>44</sup> プロヴィデンス号の漂着に関しては、平良 [1997]に詳し

い。

<sup>45</sup> インディアン・オーク号の漂着に関しては、沖縄大学の志良堂かなさ氏より情報をいただいた。この場を借りてお礼申し上げる。

<sup>46</sup> ロバート・バウン号は香港からアメリカ西海岸を目指して航海中、乗客の中国人が船内で暴動を起こし船長を殺害、航行不能になって石垣島に漂着したもの。これまでは、苦力と呼ばれる中国人が白人船長による非人道的な虐待に反抗して殺害に及んだと言われてきたが、こうした史実に対し、再検討が進められている。田島 [2011] を参照。

<sup>47</sup> フランス船、イギリス船が漂着したとの情報はヘルンスハイムの日記に基づく (Hernsheim [1981], S. 38)。その概要や救

助された人数などから、2 件の漂着は、『平良市史』で言及された1869年のイギリス船とフランス船の座礁を指すものと推測される。

<sup>48</sup> ちなみに奄美大島から与論島までの奄美諸島も、1609年の薩摩侵攻により薩摩に割譲された歴史的経緯により現在は鹿児島県の一部であるものの、文化的には琉球王国の影響を大きく受けていることから、この地域を「北琉球」と称することもある。

<sup>49</sup> 仲村・宮台 [2014], 87頁。

<sup>50</sup> この点に注意を喚起している数少ない文献として仲村・宮台 [2014] がある。