

今を隔てること130年、1891（明治24）年7月11日午前2分30分、新潟を出港し、その後函館などに寄港して小樽へ向かう予定の三吉丸と、江差の北海汽船会社が所有し、寿都から青森へ向かっている瓊江丸が、白神崎（松前町にある北海道最南端の岬）沖で衝突した。瓊江丸は沈没し、320人の乗員・乗客のうち260名余りが命を落とすという、当時としては最大規模の海難事故だった。

事故現場となった津軽海峡は江戸時代から難所であることが知られており、南側から龍飛潮・中潮・白神

瓊江丸遭難記念碑



＝2014（平成26）年9月1日・合浦公園で筆者撮影

潮と呼ばれた3つの潮目は「此三潮東流事大急也」と言われていた（南部・津軽・松前浜通絵図）青森県立郷土館蔵）。また、江戸時代後期の紀行家菅江真澄も、1785（天明5）年8月18日に青森町で、蝦夷島へ渡るにはこの3つの「おそろしきなだの汐瀬をのり分けて船わたりけるとぞ」と人が語っているのを耳にしていた（「楚堵賀浜風」）。そして、この事故を伝える『函館新聞』の記事は、衝突した地点を「難所中の中心なり」と報じた。

当時、青森県から北海道への出稼ぎ者は、年平均2万1000人を超えていたという。これは県内の漁業人口に匹敵する数だった。この事件が起きた1891（明治24）年の『東奥日報』は、弘前市からこの年300人ほどが出稼ぎに出ていたと報じる。また、八戸方面からは毎年3000人以上が北海道へ向かい、とくに数年に亘って不漁続きだったため、この年は例年より人数が多かったという。

瓊江丸遭難事件

工藤 大輔

（青森市民図書館歴史資料室室長）

ともかく、県内から北海道への出稼ぎ者は多く、したがって瓊江丸沈没の一報に触れた出稼ぎ者の父母、妻子はみな「驚天一方ならぬ心配」をし、青森町（現青森市）から離れた村からは家族が青森町までやってきて、路上で大声で泣いていたという光景もあったようだ。北海道へ多くの出稼ぎ者を出している青森県民にとって、この事故の衝撃は計り知れないものがあったに違いない。

さて、日々事故を報じる新聞社は、一方で義捐金の募集と受付を始めた。『函館新聞』は事故翌日となる7月12日付の紙面で、同じく発起人となった巴港社の名前でもって「瓊江丸遭難者遺族救助義捐金の募集」という特別広告を掲載した。ここでは、1886（明治19）年10月24日に熊野灘で起きた、イギリス貨物船ノルマントン号事件の際の義捐活動を引き、さらには「此悲しむべき境遇に過ぎ去られたるものは漁夫なり」と訴えていた。

一方、青森県側では『東奥日報』が7月16日付の紙面で義捐金募集の広告を掲載した。ここで注目したいのは、それに続けて「チエスプロ号義捐者諸氏に告ぐ」という7月15日付の文書が掲載されていたことである。

「チエスプロ号」とは、1889（明治22）年11月に西津軽郡車力村（現つがる市）の沖合で遭難したアメリカ商船チエスボー号のことである。この事件に際しても、東奥日報社は義捐金を集めアメリカ領事館を通じ、その遺家族に義捐金を渡そうとした。しかし、亡くなった乗組員が必ずしもアメリカ人ではなかったため住所が分からず、受け取りを辞退する遺家族もあったことから、義捐金が戻されていたのだった。

この戻された義捐金は寄附者に返金されたとも言われているが、実は寄附者の了解を得た上で、この後の「近海難破船の遭難救助」のため東奥日報社にプールされていたのである。そして、諸雑費を差引いた残金40円を、県を通じて瓊江丸事件遭難者（具体的には生存者65人）に渡すことを、この文書を通じ、当時の寄附者に向けて報告したのであった。

瓊江丸事件は、その直後の8月上旬から北海道側では記念碑建設の話が出ていた。青森県側では詳細を知り得てはいないが、瓊江丸を所有する北海汽船会社等が、事件発生から3年が経った1894（明治27）年7月11日付で「瓊江丸遭難記念碑」を合浦公園境内に建てた。ちなみに、『江差町史 通説2』によれば、北海汽船会社は建碑の前年1893（明治26）年12月に廃業したという。

東京と青森 653号
東京青森県人会 2022年9月