

第六潜水艇沈没事故と海軍の対応 ——日露戦争後の海軍拡張を巡る状況に関する一考察——

山本 政雄

はじめに

「小官ノ不注意ニヨリ陛下ノ艇ヲ沈メ部下ヲ殺ス 誠ニ申譯無シ」の書き出しで始まる佐久間勉海軍大尉の遺書⁽¹⁾で有名な第六潜水艇の沈没事故は、1910（明治43）年4月15日に発生した。日本海軍潜水艦の黎明期におけるこの事故は、佐久間艇長以下の艇員14名全員の壮烈なる殉職によって、日本国内のみならず、世界的にも広く知られている海難事故の一つである。特に、岩国市沖の海底に沈んだまま浮上困難となった潜水艇内部にあって、事故を惹起せしめた自己の不注意を詫びるとともに、事故の状況等について詳細に記述した艇長の遺書の存在が、内外に対する日本海軍の名誉を大いに高めることとなった。これは、当時の海軍将兵の士気高揚は勿論のこと、戦前の国定教科書では「沈勇」、或いは「職分」等と題して道徳教育に取り上げられ、忠君愛国の国民教育にも用いられた。

しかしながら今日的視点から見れば、事故発生後の艇長以下の処置は賞賛されるべきものである一方、詳細な事故の実態や海軍当局の採った事後処置については、不明な点が多い。この事故について書かれた文献は多数あるが、中でも戦前の和波豊一『第六潜水艇遭難顛末記』（海軍省教育局、1926年）と法本義弘『正傳佐久間艇長』（国民社、1944年）が最も基本的な文献とされ、戦後も含め、殆どの文献の引用根拠となっている⁽²⁾。前者は、海軍省発行だけあって事故の状況に詳しく、また後者は、執筆の目的として「艇長の偶像化は努めて之を避け（中略）諸新聞、諸雑誌の記事を引き、宛然資料集なるかの如くならしめたる」⁽³⁾とあるように、当時の一般社会の反応が詳しく書かれている。しかし、戦前という時代背景上やむを得ないこととは言え、これらの文献は総じて佐久間艇長を神格化し、国民意識を啓発するものである一方、事故の実態の考察に踏み込んだ文献は見当たらない。

(1) 事故による浸水が原因で海底に着底し、浮上困難となった潜水艇内において佐久間艇長が認めたもので、艇員が死に至るまで職務に忠実であったことや、潜水艇の発展のために事故原因等を記述するとともに、最後に上司先輩への惜別を述べている。現存する遺書（複製）は、艇長の懐中から発見されたメモから潜水艇の性能に関わる箇所を削除の上、写真印刷されたものであり、水交社海軍参考館に保管されていた原本は1923（大正12）年の関東大震災で焼失した。

(2) 田口稔『第六潜水艇と艇長』（第六潜水艇顕彰保存会、1959年）26ページ。

(3) 法本義弘『正傳佐久間艇長』（国民社、1944年）3～4ページ。

戦後においてもこの事故を日本海軍の象徴的美談として語る一般的論調に変化はなく、むしろ歴史の風化に加え、これらの戦前の文献に基づき刊行された戦後の書物の影響によって、一層この傾向が強まったとも言える⁽⁴⁾。更に、本事故の冷静な究明に取り組んだ先行研究も、確認することができなかった。本稿は、このような視点に基づき、日本軍事史上の大事件の実態を明らかにしようとするものである。

本稿執筆のための調査研究に際しては、防衛研究所が所蔵し、現存する国内随一の体系的海軍関係公文書類である「公文備考」を中心として忠実に史実を追跡し、必要に応じて一般刊行図書等の参考文献の記述と対比した。論述方法は、事故査問委員会による査定書を始めとする各種調査報告書や関係人陳述書等⁽⁵⁾に基づき、事故の発生に至るまでの背景及び詳細な事故発生時の状況並びに事故原因と責任の所在等、まずは事故の実態を明らかにした。次いで、海軍当局が、この事故そのものをどのように認識し、事後の処置に対応していったのかを、特に日露戦争後における海軍拡張という当時の時代背景に関連付けながら考察を行った⁽⁶⁾。これによって、今なお美談として語り継がれる一方で、真相について詳らかに探求されることのなかった百年前の事故の本質が究明できたものとする。

本調査研究の本来の目的は、旧日本海軍で生じた事故について、定説の妥当性を検証するとともに、これに対する海軍当局の対応を重点的に考察することによって、海軍という組織が有していた特質に迫ろうとするものである。旧陸海軍の軍人が惹起した事故や不祥事案は、軍法会議を始めとする軍独自の諸制度の中で処理されていく一方、当時国民には真相が明らかにされることはなく、むしろ当局によって意図的にその本質が隠蔽、歪曲して喧伝された例が少なくない。これが後年永きにわたって定説として定着するのみなら

(4) 武士道の発露として絶賛するアメリカのハンソン・ボールドウィン (Hanson W. Baldwin) が1954年に著した*Sea Fights and Shipwrecks* (実松謙訳『海難』フジ出版、1968年)や、古典的な海軍関係図書として有名な伊藤正徳『大海軍を想う』(文藝春秋新社、1956年)が、その代表であろう。

(5) 本事故関連の「公文備考」に編綴されている史料には、部隊運用・造修・医務等関係各部門の調査報告、関係人陳述書及び事故査問委員会から提出された査定書等がある。この査問委員会とは、「明治三十四年達第百六十六號 査問規則」に基づき、艦船事故における「原因ヲ審ニシ且責任者及責任ノ程度ヲ明ニスル」ために必要の都度設置された、いわば事故調査委員会である。同査問会は裁判権、懲罰権を有しないものの、これによる裁定は、軍法会議における公訴決定の先行要件と位置づけられていた。

(6) 日露戦争後の海軍を巡る一般的状況は、防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 海軍軍戦備〈1〉』(朝雲新聞社、1969年)、同『戦史叢書 大本營海軍部・聯合艦隊〈1〉』(1975年)、海軍歴史保存会『日本海軍史第二巻』(第一法規出版、1995年)等に詳しい。また、日露戦争後に策定された帝国国防方針と海軍戦略の関係を分析するものとして、角田順『明治百年史叢書 満州問題と国防方針』(原書房、1967年)や同『政治と軍事——明治・大正・昭和初期の日本』(光風出版社、1987年)、増田知子「海軍拡張問題の政治過程——一九〇六～一四年」『年報近代日本研究4』(1982年10月)等がある。更に、元海軍士官の立場から書かれた松下芳男『日本歴史新書 明治の軍隊』(至文堂、1963年)や池田清『海軍と日本』(中央公論社、1981年)からは、当時の海軍内部の状況を知ることができる。一方、日露戦争の再評価が進む中で、田中宏巳『東郷平八郎』(筑摩書房、1999年)及び同『秋山真之』(吉川弘文館、2004年)等は、当時の海軍の考察に際して、新たな視点を提供している。

ず、貴重な教訓が闇に葬られてしまった事例をも見出すことができるのである。

1 事故の状況

(1) 事故の背景——単独行動の決定

当時の潜水艇は、兵器としては未だ実験の段階にあって信頼性に問題があったため、母艦艦長と潜水艇隊司令指揮のもと、潜水艇隊単位での行動が普通だった。母艦艦長が潜水艇隊司令を兼ねることもあったが、当時の潜水艇隊母艦「豊橋」艦長は海軍大佐平岡貞一（海軍兵学校16期、第二潜水艇隊司令兼務）、第一潜水艇隊司令は着任後間もない海軍中佐吉川安平（海兵22期）、そして第六潜水艇艇長が海軍大尉佐久間勉（海兵29期）であった。

第六潜水艇は、単独行動中に事故に遭遇したのだが、1910（明治43）年4月24日付の第一潜水艇隊司令から呉鎮守府司令長官（海軍中将加藤友三郎、海兵7期）宛ての遭難報告書に、当時の第六潜水艇の行動に関する命令が、次のとおり記載されている。

第六潜水艇ノ行動計画

四月十一日小官（注：吉川第一潜水艇隊司令）自ラ第一潜水艇隊（六号艇欠）ヲ率イ母艦豊橋艦長ノ指揮下ニ瀬戸内海西部巡航ノ途ニ上ルニ當リ第六潜水艇ハ耐波力小ニシテ之レヲ律フノ不便ナルヲ思ヒ、母艦歴山丸ヲ附シ同艇長佐久間大尉ヲシテ左ノ訓令ニ従ヒ単独行動ヲ採リ訓練作業ヲ実施セシメタリ

佐久間第六潜水艇長ニ訓令

- 一、貴官ハ第六潜水艇及母艦歴山丸ヲ率ヒ別紙作業豫定表ニ従ヒ宮島、新湊海面ニ於テ諸訓練施行スベシ
- 二、出動中ハ天候ノ変異ニ注意シ其状況ニ依リテハ新湊碇泊ヲ避クルヲ要ス
- 三、碇泊地ノ健康状態ニ特ニ留意スベシ
- 四、正規ノ発着電報ノ外特ニ本職ノ所在地ニ発信スルニ及ハズ但シ異変ヲ生シタル場合ニハ本職並ニ在韓崎（注：「豊橋」と同じく、潜水艇隊母艦）ノ前任艇長ニ発電スベシ
- 五、本職ノ所在地ハ別紙巡航豫定表ノ通り

明治四十三年四月十日 吉川第一潜水艇隊司令⁽⁷⁾

(7) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」(防衛研究所図書館所蔵) 784～785ページ。なお、当該「公文備考」にはページ番号が付記されていないため、当研究所がマイクロフィルム記録用として各頁に押印した整理番号を便宜的にページ番号として表記する。以下、同じ。

第一潜水艇隊の行動において、第六潜水艇が除外された理由として、「耐波力に問題がある」という司令の判断があった。この第六潜水艇なる艇は、国産第1号潜水艇であり、性能的には多くの問題を抱えていたのである。そもそも日本海軍最初の潜水艇は、米国エレクトリックボート社から購入したホーランド型潜水艇5隻（一号艇～五号艇）で、1905（明治38）年10月に組み立てを完了、竣工した。次いで、基本設計図は輸入に頼りつつも、詳細設計から初めて日本人の手になる2隻の艇が第六、第七潜水艇として、川崎造船所神戸工場において1906（明治39）年4月に竣工した。しかし、輸入艇が基準排水量106トンであったのに対し、国産の第六潜水艇は僅か57トン（第七潜水艇は78トン）に過ぎず、通常の航海すら心許ない状態であったとともに、手探りで建造した潜水艇の技術的トラブルには、常に悩まされていたと言う⁽⁸⁾。

このような構造的な制約から長期間に渡る訓練行動に居残りを命じられたわけであるが、代わって監視艇歴山丸を伴っての短期間の単独訓練行動が指示された。原則として潜水艇隊司令指揮の下での隊行動を基本とする潜水艇に、単独での訓練行動を指示されることとなった経緯について詳細に記述された文献はないが、「公文備考」の「関係人陳述書」には、これに関する潜水艇隊母艦「豊橋」艦長平岡大佐の生々しい証言が残されている。

抑モ此六潜水艇ガ歴山丸ニ護衛サレテ新湊沖ニ行動スルト云フコトハ、元来自分ノ意志ニハナイコトデアリマス故ニ自分ハ出動サセヌ積リデアリマシタガ、第一、第二潜水艇隊ガ別府徳山ニ出動スルト其後デ第六潜水艇ガ全ク用無シナルヲ以テ、頻リニ新湊沖ニテ夜間航行ヲ許可サレタシト願ヒ出デタリシモ其不可ナルヲ説キテ拒ミタリ（中略）丁度十一日ヨリ十四日迄第一潜水艇隊ハ六隻、第二ハ二隻出テ行クコトニナリ呉ニアルノハ六潜水艇一隻ノミニテ、艇長ノ考ニテハ自分一隻ノミ残サレテ甚タ不愉快ニ堪ヘス新湊行ヲ願ヒ、吉川司令ヲ介シテ自分ニ新湊行ヲ願ヒ出テタルヲ以テ、其時自分ハ吉川司令ニ君ハドー思フカ知ランガ（中略）良ク考ヘラレタシト申置ケリ然ルニ司令ヨリ尚再三願出タルヲ以テ、充分注意ニ注意ヲ加ヘテ出動スルコトヲ初メテ許可セリ 此許可コソ即チ私ノ意志薄弱ナル点ニシテ何処迄モ最初ヨリノ所信通り許可セサリシナラ今回ノ事件ハ免カレタリシナラン⁽⁹⁾

(8) 和波豊一『第六潜水艇遭難顛末記』（海軍省教育局、1929年）3ページ。

(9) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」1079～1081ページ。なお、本陳述にある第一潜水艇隊は米国からの輸入艇である第一～第五の5艇と国産第六、第七の2艇の計7艇、第二潜水艇隊は英国ヴィッカーズ社から輸入した排水量286トンの大型艇である第八、第九の2艇で編成されていた。

ここから、第六潜水艇の構造上の制約を巡る、平素からの各級指揮官の感情的対立と、今次隊訓練に同行できなかった佐久間艇長の屈折した感情が、本事故の伏線であったことを読み取ることもできる。ともあれ、当時の潜水艇としては異例とも言える単独訓練行動は、このような背景によって強行されたのである。

(2) 事故の発生

事故調査報告書である査定書や艇長遺書の記述によると、第六潜水艇は1910（明治43）年4月15日午前9時38分、山口県岩国新湊沖で母船歴山丸を離れ、10時10分から潜航作業を開始したが、浮力過大につき適切に潜航できなかったため、順次浮力を減少し、10時45分潜航を再開した。この直後、ガソリン機関を使用中であったため、開放状態にあった通風筒から多量の海水が浸入し、同通風筒のスライスバルブ（急速閉鎖用バルブ）を閉鎖しようとした。しかし、同バルブのチェーンがはずれてしまったため、急遽手動により閉鎖したものの、予備浮量を上回る海水の浸入と配電盤等の冠水による動力喪失のため、水深10尋（約18メートル）の海底に沈没した。因みに、前掲の艇長遺書ではチェーンが切断した旨記述されているが、事後の調査で切断ではなく、脱落したことが確認されている。

次いで、動力喪失のため、手動ポンプによる排水を試みたものの、電灯消灯のため艇内は暗黒状態で作業は進捗せず、加えて配電盤の冠水にとまう一酸化炭素等の有毒ガスが艇員を襲った。更に、浮力回復を目的に実施した空気圧によるガソリン排出の際、パイプが破損して艇内に揮発ガソリンが充満するとともに、メインタンク（潜航、浮上の際に海水を注排水するタンク）排水に使用した高压空気が弁類の誤操作によって艇内に逆流し、異常な高気圧になったことが、艇員の生存に決定的な影響を与えた。その後、艇長遺書の12時40分を最後の記述として、14名の艇員全員が高压下のガソリンガスによる中毒で殉職した。このような艇員を死に至らしめた状況は、「公文備考」編綴されている「沈没ノ原因」なる報告書に、次のように詳細に記述されている。

- 一、浮力ヲ得ル為「ガソリタンク」空気排水ノ際同「空气管」ノ一部ニ損所アリテ
空気送入ト共ニ瓦斯林ノ一部ハ之レヨリ艇内ニ漏洩シ次第ニ揮發シテ瓦斯体トナリ
艇内ニ充満シ
- 二、又唧筒（注：ポンプ）使用ニ際シ「メインタンク」唧筒吸水弁ハ機室前部汚水吸
水弁ト同時ニ開放サレシ為メ「メインタンク」排水用ニ供セシ圧搾空気ハ（尚ホ「メ
インタンク」送気弁開放ノ俣ナリシヲ以テ）前部空気缶内ノ空気ト共ニ「メイン
タンク」ヨリ艇内ニ噴出漏洩シ

註、「メインタンク」唧筒吸水弁及機室汚水吸水弁ハ次ノ略図ノ如ク同一污水管ニ連ナルヲ以テ此ノ二弁ヲ同時ニ開放スレバ「メインタンク」内部ハ污水管ヲ通シテ艇内ト通ズ（注：略図省略）

右（一）（二）ノ原因ハ大ニ艇員ノ疲労昏睡ノ度ヲ速メ排水能力ノ低減ト相俟テ排水功ヲ奏シ浮カヲ恢復スルニ至ラズシテ早々艇員ヲ斃シ遂ニ沈没ノ儘浮上ノ途ヲ失フニ至リシモノト断定ス⁽¹⁰⁾

この「沈没ノ原因」は、第九潜水艇長海軍少佐太田原達（海兵26期）及び第八潜水艇長海軍大尉中城虎意（海兵28期）兩名、いわば佐久間艇長の同僚の手になる報告書であり、彼らはこの他にも「第六潜水艇遭難前後ノ状況及所見」等、専門的見地から事故査問会に多くの参考資料を提出している。後ほどにも引用するように、当時の潜水艇の行動実態はもとより、この事故の本質の考察に際して示唆に富む多くの記述を残している。ともかく、最終的に艇が浮揚困難に至った認定事実として、査定書においてもメインタンク関連弁類の事後調査結果に関連し、「引揚後ノ調査ニ依レハ各部ノ處理中多少盡ササル点ナキニ非ラサル如キモ當時慘憺タル艇内ノ状況ニ照シ之ヲ艇長其他乗員ノ責ニ帰スル事ヲ得サルモノト認ム」⁽¹¹⁾とあるように、困難な状況を認めつつも、艇員の誤操作を指摘している。

一方、第六潜水艇に異変が発生したことについて、多くの文献で直ちに報告されたとしているが⁽¹²⁾、実際に報告されたのはこの日の夜遅くになってからであり、救難の開始は大幅に遅れることとなった。第六潜水艇の監視任務に従事していた歴山丸の先任者一等兵曹佐藤一逸が、呉在泊の潜水艇隊母艦「韓崎」の第九潜水艇長太田原少佐に発電したのは、潜航後6時間も経過した午後5時過ぎであり、これが上級司令部たる呉水雷団経由で山口県上ノ関にあった母艦「豊橋」に届いたのは、午後9時2分であった⁽¹³⁾。この間の経緯については、呉鎮守府参謀長から海軍次官（海軍少将財部彪、海兵15期）宛てに報告された「第六潜水艇遭難概報」の次の記述から知ることができる。

第六潜水艇ハ母艇歴山丸ト共ニ新湊沖ニ出動訓練中 本日午前十一時潜行ノ俣午後五時ニ至ルモ浮揚セズ 歴山丸ニハ将校在乗セサル為異変ノ通報彼此齟齬ヲ生シ 午後八時始メテ飛報ニ接シ 直ニ水雷艇並ニ宮島在泊中ノ第七駆逐隊ヲ派シ太田原第九潜水艇長及潜水夫一隊ヲ急行セシムルト同時ニ港務部ニ命シ救難艇派遣準備ヲナサシム

(10) 同上、997～999ページ。

(11) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」772ページ。

(12) 前掲『第六潜水艇遭難顛末記』11～12ページ、前掲『正傳佐久間艇長』303ページ、その他。

(13) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」761ページ。

ル⁽¹⁴⁾

このように報告の伝達に手間取ったことはともかく、監視艇からの第一報がかくも遅れた理由については、査問において下士官で唯一尋問を受けている歴山丸監視員佐藤一等兵曹の次の陳述記録で明らかになっている。

当日ハ天候モ宜ロシク別ニ氣ニモ掛ケズ約十一時頃ヨリ潜伏（注：推進器を停止し、艇を海底に着底させること）ニ関スル試験ヲナスコト故十二時半乃至一時頃ニハ帰ラルルコトト思フテ居リマシタ 之レ迄随分食事ノ時刻ニ後レテ帰ルコトハ間々アルコト故別段異変ナドアルコトトハ思ヒ及ハサリシモ其内段々長クナル故二時頃ヨリ掃海準備ヲナシ位置ヲ確メタル後電報ヲ打ツ考ヘテアツタメ後レタノテス 其前ニ異変ノ電報ヲ打ツヘキナレドモ潜伏訓練ノコトニモアリ 若シ艇ニ異変ナシトスレハ後ニ艇長ノ怒リニ觸レンコトヲ恐レタルヲ以テ後レタ次第テス⁽¹⁵⁾

この中で、彼は第六潜水艇がしばしば、食事抜きで訓練に従事していたことを証言するとともに、報告遅延理由として「本来は報告すべきところ、異変がなかった場合に艇長の怒りに触れることを恐れたため」と陳述している。見張りとしての職務怠慢を糾弾されても仕方のなかった下士官に対して査問会は、「多少批難ノ餘地ヲ存スト雖モ（中略）深く咎ムル可カラサル点アリ」⁽¹⁶⁾として、その立場に同情を示して責任問題を不問にしている。

（3）艇の引き揚げ

現場に集結した艦艇部隊の必死の捜索によって、艇は翌16日午後3時半に発見され、重機による引き揚げが開始された。呉港務部長から呉鎮守府長官に提出された「第六潜水艇捜索及引揚報告」に、この時発生した特異事象として、「艇首水面上四、五尺ヲ露ハシ得タルモ司令塔ハ猶水面下五尺内外ノ所ニ在リ 此時司令塔附近ニ於テ泡沫起リ海水ノ進入スルモノノ如キヲ目撃セラレタリ（中略）艇ハ益々浸水シテ重量ヲ増加スル模様ナリシ」⁽¹⁷⁾、また「水深ニ伴フ水壓減少スルニヨリ大部ハ司令塔蓋水防護謨ノ間ヨリ発生セシモノナルコトヲ確メ得タリ」⁽¹⁸⁾と記録されている。これは、浅所への移動にとまなう、艇

(14) 「明治四十三年公文備考 艦船八 卷二十五」13～14ページ。

(15) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」1092ページ。

(16) 同上、773ページ。

(17) 同上、1066ページ。

(18) 同上、1042ページ。

内からの空気噴出の状況を表すものであるが、このことは前述した艇内が異常な高気圧状態にあったことを裏付けている。

ともかく、こうして17日になってようやく艇は引き揚げられ、まずは艇内の状況確認が行われたが、「第六潜水艇遭難概報（其ノ三）」によると、「本日午前十時過メテ司令塔ノ上部水面上ニ出テタルニ意外ニモ其覆蓋ハ艇内ノ鎖輪ヲ脱ツシアリテ容易ニ開放スルヲ得タレドモ艇内ハ満水シ在リシ（中略）午後入渠 船体ノ状況沈没ノ原因等ニ就テハ委員ヲ設ケ精密調査ノ筈ニテ其結了後ニ非ラザレバ工事ハ勿論何人ト雖モ触接セシメザル予定ナリ」⁽¹⁹⁾とある。このことから、司令塔のハッチ開放当初、艇内は浮揚作業中の浸水によって満水状態であったため、艇内の状況確認は排水作業の完了を待たねばならなかったことが分かる。そして呉帰投後、直ちに入渠して詳細な調査作業が行われることとなったが、これには非常な警戒態勢が取られていたことも窺える。また、呉到着前の排水作業が完了した時点で艇員の収容が行われているが、この時の状況として4月18日の呉鎮守府長官から海軍大臣への「諮問二對スル返」なる電報の中に、「艇内ノ水ヲ排出シ午後二時輕荷状態ニ復スルト共ニ遭難地出發 帰港ノ途ニ上リ同時ニ艇内換氣ヲ行ヒ 次テ佐雜兵曹ヲ艇内ニ入ラシメ水雷取入口及後部通風筒ノ蓋ヲ披キ豊橋軍医長及看護部員四名ニテ死体ヲ引出シ」⁽²⁰⁾たとなっている。

最初に佐雜兵曹を艇内に進入させた理由は、彼が第六潜水艇の乗組み経験があり、艇内の事情に精通していたことによるものと思われる。因みに、多くの文献に、第一潜水艇隊司令吉川中佐が余人を制して艇内に入ったとの記述が見られる⁽²¹⁾が、「公文備考」の記録にそのような記述はない。そして巷間の書物にしばしば登場する、引き揚げられた艇のハッチ開放時の感動的な光景は、おそらくは岩田豊雄（獅子文六）が1942（昭和17）年に朝日新聞に連載した『小説海軍』に描いた、第六潜水艇引き揚げ時のエピソードとしての創作部分⁽²²⁾が、史実として定着したことによるものであろう。

2 当局の対応

（1）査問会による事故調査

直ちに呉工廠長海軍少将伊地知季珍（海兵7期）を委員長とする査問会が組織され、事

(19) 「明治四十三年公文備考 艦船八 卷二十五」20～21ページ。

(20) 「明治四十三年公文備考 艦船八 卷二十五」49ページ。

(21) 前掲『第六潜水艇遭難顛末記』13ページ、前掲『正傳佐久間艇長』310ページ、その他。

(22) 岩田豊雄『小説海軍』（原書房復刻版、1967年）294～295ページ。最初にハッチを開放して艇内の状況を確認した吉川司令が感激する場面であり、しばしば引用される記述である。

故の調査が開始された。佐久間艇長の遺した遺書と、引き揚げ後の艇の詳細な調査によって、ガソリン潜航中の通風筒からの浸水と配電盤冠水による動力喪失が沈没の原因であり、ガソリンガスの発生と高圧空気の噴出が艇員の死因であることは、早い段階から正確に把握されていた。このため、調査は事故を惹起させた背景や事故発生までの状況の探求に重点を置いて実施されたが、事故の伏線とも言える単独訓練行動の理由については、前述のとおり判明した。問題は、事故の発端であると同時に最大の要因である、ガソリン機関半潜航を実施したことに対する調査であった。このガソリン機関半潜航という用語の意味については、母艦「豊橋」艦長平岡大佐の陳述書に、次のように記されている。

問 六号艇ノ半潜航ノ状態トハ如何ナル状況ニテ航行スルコトニ規定アリヤ 又遭難
当時ノ半潜航ハ規定以外ノ事ヲ施行スルコトニナリ居ラザリシヤ

答 瓦素林半潜航ニハ明カニ之レト云フ規定ハアリマセンガ従来ヨリノ習慣ニテ単
司令塔ヲ鎖シ水防ヲ嚴重ニシ輕荷状態ニアリテ「ベンチレーター」(注：空気吸入用
の通風筒)ヲ使用シ瓦素林ニテ航行スルコトニテ「ペリスコープ」(注：潜望鏡)ト
司令塔ノ「ピープホール」(注：覗き窓)ヨリ信号、巨離ヲ見テ各員潜航ノ配置ニ就
キ航行スルコトニナリ居ル外別ニ自分司令トシテ就職以来規定セシモノナシ 従前ニ
ハ「ツリムタンク」(注：重量調整用のタンク)又ハ「メ^マンタンク」ニモ注水シテ半
潜航ヲナシタル由ナルモ危険ニ付遣ラスト云フコトニシテ置キマシタ(中略)然ルニ
佐久間大尉ハ当時如何ナル考ヲ以テ之ヲ決行シタルヤ 彼ノ六、七艇ノミ「スライス
バルブ」ノ設ケアリテ他艇ニハ此設備カナイ 夫レ故此「スライスバルブ」ヲ過渡ニ
信用シタルニ由ルナラン哉⁽²³⁾

これによると、当時のガソリン半潜航なる状態は、現代の潜水艦で言うスノーケル航走とは異なり、潜航状態に準じながらも、ガソリン機関を使用しての水上航走状態を指していた。ところが、これが明確に規定されていないという側面もあり、この状態で一部の浮力を減じ、若干の潜航状態に移行する場合があったため、安全のため母艦艦長としてはこれを禁止していたというのである。これについては、『正傳佐久間艇長』の中にも「瓦素林潜航の実験は艇長によってはじめて行われたものではなく、艇長の前任者たる神代護次大尉の時代にも、既に幾度か繰り返され⁽²⁴⁾」という記述があり、潜水艇という新兵器の運用法研究に関する当時の様子が窺える。このような状況下、それでも平岡大佐は当面の安

(23) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」1079～1082ページ。

(24) 前掲『正傳佐久間艇長』299ページ。

全確保を優先する方針を掲げていたわけだが、彼は陳述の中で、普段からの指示にもかかわらず、これを強行して事故を惹起させたことに対する、やり場のない怒りの心情を吐露している。

更に、査定書には次のように記述されている。「潜水艇ハ瓦素林機関ヲ用ヒテ潜航シ得ヘシトノ理想ヲ抱キ此理想ヲ実行スル為メ曾テ第六潜水艇通風筒装置ノ改造意見ヲ提出セリト雖モ未ダ上官ノ同意ヲ得ルニ至ラス之ヲ実行スル機会ヲ得ル能ハサリシ」⁽²⁵⁾とあるように、佐久間大尉自身は高速力の発揮が可能なガソリン潜航の戦術上の有効性を信じ、このために必要なベンチレーターの改造を強く訴え続けるとともに、常々その実験の機会を窺っていた。佐久間大尉の進言に対して平岡大佐は、陳述書によると「六潜水艇改造ニ就テハ私ハ餘リ同艇長ノ意見ニ同意サレマセヌ点モアリマス故 其ノ儘意見書ハ私ノ手ニ握リ潰シテ居リマス内司令モ交代スルコトニナリシタメ（中略）本人ニ向ツテハ何等ノ決定モ典ヘ居ラス」⁽²⁶⁾と、改造上申に対して同意せず、明確に回答もしていない。また、ガソリン潜航そのものの戦術上の意義についても、「私ノ考ニテハ瓦素林潜航ト云フノハ重大ナル問題デアツテ充分攻究ヲ要ス 軽々シク決定採用スルコト能ハスト云フコトナリ」⁽²⁷⁾と、慎重な態度に終始している。

また、第一潜水艇隊司令吉川中佐も同様に、佐久間大尉の上申に対しては「其意見書ハ私ハマダ充分見テ居リマセンカ 私ノ考ニテハ其意見ハ先キニ前司令ニ出シタカラ一寸見マシタカ 六号艇ニ今更澤山ノ金ヲ出シテ改造スルヨリ同艇ハ寧口乗員養成所ト見レハ別ニ差支ナク又金ヲ掛ケル必要モナイト云フコトヲ艦長ニ申上ケタコトヲ艇長ニモ話シタルコトアリ 併シ此改造ト云フコトハ六号艇ニハ必要ナキモ将来ノ潜水艇ニハ必要アリト考フ 尚瓦素林潜航ト云フコトハ到底自分ノ考ニ無数ヶ敷事ト思ヒマス」⁽²⁸⁾と陳述している。潜水艇隊司令として「自分には難しいこと」とは何とも心許ない認識であるが、ともかく潜水艇の黎明期にあった当時、佐久間大尉はその運用法研究に積極的に取り組んでいたことが分かる。

特に、二次電池のみによる機動力の低さを、ガソリン機関という内燃機関の活用により、その活路を見出そうとしたことは、その後のスノーケル装置の発明、原子力機関の開発へと連なる潜水艦発展の系譜における、元祖とも言える斬新なアイデアであった。しかし、当時の潜水艇は未だ実験段階の兵器であり、潜航作業そのものが十分に確立されていないというのが実状であった。彼の具申に対して、母艦艦長、潜水艇隊司令ともにガソリン潜航

(25) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」771ページ。

(26) 同上、1077ページ。

(27) 同上、1078ページ。

(28) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」1086～1087ページ。

に関する研究の必要性は認めつつも、実際の取り組みには極めて消極的であったことが分かる。一方、事故調査に際して重要な考察及び所見を提出している、太田原少佐と中城大尉は、このガソリン潜航の戦術面における有効性、或いは実施の是非に関しては一切の所見も述べておらず、佐久間艇長を擁護する立場を取ってはいないことは興味深い。いずれにせよ、当時潜水艇運用に関して「瓦素林機械テ航進シテ大速力ヲ得ントスル之等ノ方法カ當時盛ニ話題ニ上リ又研究セラレタモノテアル」⁽²⁹⁾が、他に優先事項が山積していたというのが実態であろう。

因みに、佐久間大尉の具申したガソリン潜航研究のための第六潜水艇改造については、母艦艦長と潜水艇隊司令の陳述にもあるとおり、両者ともにその費用対効果に対する疑問を述べている。これについては、「第六潜水艇遭難前後ノ状況及所見」にある「明治四十二年十月長期保存法攻究ノ目的ヲ持テ二次電池ヲ放電シ機関ノ一部ヲ開放シ豫備状態ニアルコト約五ヶ月ニシテ翌明治四十三年二月之ヲ復旧シ同年三月十四日完成ス」⁽³⁰⁾との示唆的な記述によって理解することができる。つまり、この事故直前の第六潜水艇とは、行動上の制約から停泊状態を前提とした予備艇として、潜水艇の長期保存方法等の各種調査研究に供されていたのであり、同艇への新たな投資には否定的であったということである。

ともあれ、このように行動すること自体に不安のある潜水艇で、危険なガソリン潜航を実施したことに対して査定書は「当時単獨行動ヲ許サレタルニヨリ偶々之ヲ試ミント欲シ實行ニ着手シタルニ一旦不結果ニ終リシヲ以テ更ニ豫備浮量ヲ減シ且瓦素林機関ヲ全力トシテ再ヒ之ヲ試ミ為メニ通風筒ヨリ海水ノ侵入ヲ来タシ遂ニ本件不幸ヲ惹起シタルモノトス」⁽³¹⁾と、厳格に指摘している。

更に本事故の原因として、通風筒の急速閉鎖用バルブにトラブルが生じたとは言え、ガソリン機関を使用しながら通風筒が海面下に没する深度に潜入したことが最大の問題である。これに関しては戦前のすべての文献で、「何ノ間違テアツタカ過渡ニ深入シタ」⁽³²⁾、「如何なる間違ひからか過渡に深入したため」⁽³³⁾、或いは「操舵ヲ誤リ過渡ニ沈入ス」⁽³⁴⁾とあり、現在でも「ツリム不良か操舵の誤りか不明であるが、過渡に潜入したため」⁽³⁵⁾というのが標準的な説明である。

このように、事故の主要因たる浸水の原因を曖昧に扱ったことが、この事故の本質を探

(29) 前掲『正傳佐久間艇長』6ページ。

(30) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」913ページ。

(31) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」771ページ。

(32) 前掲『第六潜水艇遭難顛末記』8ページ。

(33) 前掲『正傳佐久間艇長』300ページ。

(34) 海軍省教育局「潜水艦ノ主要事故竝ニ之ガ防止対策」(1939年)1ページ。

(35) 日本海軍潜水艦史刊行会『日本海軍潜水艦史』(信行社、1979年)176ページ。

ることを妨げてきたのではないだろうか。何となれば、艇内から回収された携帯日誌に、重大な記述が残されているのである。ここには当日の作業号令詞が記録されており、「一〇四五 潜航深度十呎」との記事で終わっているため、監視員佐藤兵曹の証言にも照らして、これが事故の直前の指令と考えられる⁽³⁶⁾。ところが、驚くべきことに「第六潜水艇遭難前後ノ状況及所見」に、十呎という深度について「此ノ深度ヲ以テセバ司令塔頂ハ水面下ニ約一呎〇吋ノ深サニ没シ、通風筒頂モ亦水面下約〇呎〇吋ニアルベシト推定ス（中略）瓦素林六気筒全速ニテ前進ヲ越シ深度十呎ニ潜航セントスル際給気通風筒ハ水面下ニ没シ海水ハ吸入空気ト共ニ艇内ニ奔入スルニ至リシ」⁽³⁷⁾と記述されている。つまり、ガソリン半潜航で通風筒開放のまま深度10フィート（約3メートル）に潜入すれば、通風筒が水面下に没して浸水を来たすことは当然であったというのである。

もっとも、この携帯日誌の上部には「本日誌ハ艇員携帯日誌ヨリ転載ス故ニ當該艇長ノ正誤セルモノニアラズ」と、事後の記録類の整理時に記入された朱書きがあり、艇員の誤記の可能性を示唆している⁽³⁸⁾。だが、「沈没ノ原因」においては、「第六潜水艇携帯日誌ヲ見ルニ潜入ノ際潜航深度十呎ナル記事アリ 該携帯日誌ハ行動中艇内ニ於テ兵員手記ニナルヲ以テ艇内ノ状況ニヨリ或ハ誤記ナキヲ保セズト雖モ前日来ノ日誌ヲ参照シ之レヲ航泊日誌ト比較スルニ誤リナク且ツ深度十呎ノ記事ヲ二回マデ記註シアルヲ以テ見レバ該当記事ハ正確ニシテ信ス可キモノト認ム」⁽³⁹⁾として、誤記の可能性を否定している。そしてこの文書では、沈没に至った直接の原因として、「一、航走深度ノ制定過大ニ失シ為メニ瓦素林機関給気用トシテ開放セル通風筒ノ上縁水面ニ餘裕ナカリシコト 二、豫備浮量過小ニ失セシコト 三、速力過大ニ失セシコト」としているが、あくまでも一が主因であって、二及び三は副因である。このため、査定書も艇長の責任に関して、「其命セル潜航深度ト通風筒ノ高サノ関係ニ就テハ深く考慮ヲ加ヘサリシモノノ如ク」⁽⁴⁰⁾と、厳しく指摘している。つまり、通風筒からの浸水を惹起させた根本的原因は、通風筒が開放状態にあるにもかかわらず艇長が令した「潜航10フィート」にあり、この不注意が本事故の最大の要因であったと結論づけているのである。この査定書の結論については、査問関係諸史料の深度に関する記述に矛盾があるとして、査問結果の妥当性を疑問視する見解がある⁽⁴¹⁾。

(36) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」952ページ。

(37) 同上、922～923ページ。

(38) 同上、953ページ。

(39) 同上、988～989ページ。

(40) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」771ページ。

(41) 飯島英一『第六潜水艇浮上せず…』（創造社、1994年）83～87ページ。これによると、「公文備考」諸記録の深度に関する記述には矛盾があり、更に艇体構造上、深度10フィートでは通風筒からの浸水はあり得ないと結論づけているが、その根拠は潜航深度を艇底竜骨（キール）線を基準としてい

しかし、その指摘には根本的な事実誤認があり、査定書の正当性を否定する論拠とはなり得ない。

ガソリン潜航という特殊な作業に研究熱心であった一方、何故かくも基本的な事項に配慮が足らなかったのか。遺書の冒頭にある「小官ノ不注意」という言葉は、正にこのことを詫げる意味があったのだろうか。今となつては、永遠の謎である。

そして、これらの調査結果を踏まえた本事故関係者の責任について、「豊橋」艦長平岡大佐は責任なしとして不問に付された一方、潜水艇隊司令吉川中佐は「本件ノ主因ハ第六潜水艇ハ司令ノ訓令ノ範囲ヲ逸出シ当時司令ノ想像セサリシ冒険ノ行動ヲナシタルヲ以テ直接ニ其責ニ任セシム可キニ非ラス（中略）ト雖モ苟クモ司令ノ重責ニ任シ遠ク自己ノ監督ヲ離レ比較的危険多キ潜水艇ノ行動中未タ多ク実験ヲ経サル半潜航及潜航ノ訓練ヲ命スルニ際シ豫備浮量及速力等ニ関シ豫メ適度ノ制限ヲ設ケ以テ其安全ヲ企圖セサリシハ注意周到ナリト云フコトヲ得ス（中略）要スルニ司令職務執行上ノ過失ハ本件ノ遠因ヲナシタルモノ」⁽⁴²⁾と、その監督責任が問われ、査問会の答申通り呉水雷団長名で訓戒処分を受けている⁽⁴³⁾。

そして艇長佐久間大尉については、「スルイスバルブノ効用ヲ過信シタルモノニシテ畢竟疎慮ノ嫌ヲ免カレサルノミナラス其理想ヲ實行セントスルニ熱心ノ餘司令及母艦々長ノ承認ヲ受クルコトナク擅ニ瓦素林航走中潜航ヲ実験シタルハ司令ヨリ典ヘラレタル行動豫定ニ関スル訓令ノ範囲ヲ逸シタルモノニシテ若シ生存スルモノトセハ其責任ヲ免カレサルモノト認ム」⁽⁴⁴⁾と断じている。彼がこのような危険な作業を独断で実施したことについて、海軍当局が一般社会に対しては「多少テモ危険ヲ伴フコトニハ自然手控工勝ニナル傾向カアルニ反シ當時佐久間大尉カ此ノ瓦素林潜航ナルモノノ戦術上最モ有益ナル点ヲ考ヘ尚研究練磨ノ肝要ナルヲ思ヒ之ヲ敢行シタ精神ニ至ツテハ將ニ特筆スヘキモノト云ハネハナラス」⁽⁴⁵⁾と流布した論調とは、あまりも対照的である。その後永年にわたって日本海軍の象徴的存在として称えられることとなる佐久間艇長であるが、少なくともこの査問報告が提出された1910（明治43）年6月15日の時点で、海軍当局はこの事故の真相を的確に把握し、責任の所在についても局限していたのである。

るところにある。ところが、潜水艇導入初期の明治末年当時は、深度計海水吸入口の位置を基準としており、諸記述は矛盾なく合致している。実際に、第六潜水艇の深度計海水吸入口は、竜骨線上5フィート3インチの高さにあったが、仮に深度を竜骨線が基準とすると、事故当日以前の記録に見える「深度5フィートに潜航」した状態というのが、逆に説明できなくなる。

(42) 「明治四十三年公文備考 艦船九ノ二 卷二十六ノ二」770ページ。

(43) 同上、777～778ページ。

(44) 同上、771～772ページ。

(45) 前掲『第六潜水艇遭難顛末記』7ページ。

（2）一般社会への対応——遺書の取り扱い

詳細な調査結果が明らかになるはるか以前、すなわち艇の引き揚げ直後に回収された艇長遺書は、海軍部内に大きな感動と反響を呼び起こした。遺書の存在について最初に報告されたのは、4月18日付の呉鎮守府参謀長から海軍次官宛の「六号潜水艇遭難概報（終）」であるが、そこには「今朝佐久間艇長ノ携帯品中ヨリ沈没ノ原因、沈没後ノ状況處置、部下ノ忠実、潜水艇乗員ニ対スル将来ノ希望其他ニ関スル手記ヲ發見セリ、氣息奄々ノ裡心氣確實、事理明白一糸乱レサルハ誠ニ感スルニ余リアリ」⁽⁴⁶⁾とあり、同報告は海軍大臣（海軍中将男爵齋藤實、海兵6期）に供覧されるとともに、軍務局、艦政本部及び軍令部にも回覧されている。

同時に、平岡「豊橋」艦長と吉川第一潜水艇隊司令の連名で井出海軍次官宛、「故佐久間大尉遺言公表方ノ件」と題し、「別紙故佐久間大尉遺言ハ遺物取調ノ際遭難当時着用軍服ノポケットヨリ出タルモノニシテ其言誠ニ立派ナル者ニ有之候 沈没ノ原因、公遺言ノ如キ類ヲ除キ其他ハ可成公表スルヲ可ナリト存シ幸ニ御同感ニ候ハバ適宜取捨セラレ先ツ東京ノ新聞ニ登載セシメラレ度 右申達ス」⁽⁴⁷⁾と具申している。因みに、この書面が地方の一部隊指揮官から海軍次官宛てであることに、現代の感覚からするといささか違和感を覚えるのであるが、いみじくも取り急ぎの進達のため、順序を経由しない旨の付箋が添付されている。ことほどさように、本格的な事故調査が始まったばかりであるにもかかわらず、この遺書を軍人の美德を象徴するものとして、いち早く公表しようとしたようであるが、後の査問において艇長には批判的な態度に終始している兩名からの進達であったことが象徴的である。

これを受け、20日午後2時に海軍次官から呉鎮守府参謀長宛、「佐久間艇長ノ遺書ハ（残気五〇〇磅位ナリ）ト（ツリムハ安全ノ為メヨビ浮量六〇〇 モーターノトキハ 二〇〇位トセリ）ヲ除」いて午後3時をもって東京で公表するので、現地呉においてもこれにより公表せよとの指示がなされている⁽⁴⁸⁾。これは、遺書に書かれた「メインタンク排水後の空気残圧500ポンド（約240キログラム）」及び「ガソリン潜航時の予備浮量は600ポンド（約290キログラム）、通常潜航時は200ポンド（約90キログラム）」という、潜水艇の性能に関わる数値を秘匿しようとしたものと考えられる。しかし、実際には予備浮量に関する後半部分のみが削除して公表されており、当初の海軍省の指示と異なる公表となった経緯については不明である。

(46) 「明治四十三年公文備考 艦船八 卷二十五」22～23ページ。

(47) 同上、168～169ページ。なお、当時の海軍省副官井出謙治大佐は、小栗孝三郎大佐（当時）とともに潜水艇の導入に尽力した、日本海軍潜水艦の父と称される人物である。

(48) 「明治四十三年公文備考 艦船八 卷二十五」163ページ。

また、午後3時の公表を1時間前に指示していることは甚だ唐突に感じるが、実は同日呉において千坂智次郎東宮侍従武官（中佐）参列のもとに挙行された公葬は、海軍省からの参列者の都合もあって、午後一時の開始予定が前日に午後四時に急遽変更されている事実がある⁽⁴⁹⁾。このことから、海軍省では遺書公表の是非とともに、公表する場合の遺書の修正要領等に関する調整に手間取ったが、葬儀の場において披露する必要上、ともかく公葬の開始に間に合うよう急ぎ決定されたものと推察され、この混乱が指示と異なった公表に至った原因かもしれない。いずれにせよ、艇長遺書はこうして当時の潜水艇の性能に関する一部の記述を削除して公表され、その後水交社によって印刷、頒布されたのである。

他方、当時呉軍港に在って状況を注視していた第一艦隊司令長官上村彦之丞海軍中将（海兵4期）から、海軍大臣に対して「第六潜水艇ノ遭難及ビ艇長以下ノ殉難ハ遺憾ノ至リニ堪エズ尚ホ各遺族ニ対シ同情禁ズル能ハザルモノアリ 本職ハ呉軍港に泊中親シク遭難ノ模様ヲ見聞シ佐久間艇長以下艇員一同ガ表セル忠誠勇敢ナル処置ハ我帝国海軍々人ノ模範トシテ士氣ヲ振起セシムルニ足ルモノト認メ其ノ殉難ヲ悼ムト共ニ我海軍将卒ノ元氣アル所行ヲ現実的ニ証明セシモノト信ジ自ラ慰籍シツツアリ取敢エズ御見舞申シ上グ」⁽⁵⁰⁾と感激の心情を送っている。上村長官といえ、この数年前に勝利した日露戦争の英雄であり、日本海軍の重鎮であって、このような人物の言葉に代表されるように、艇長以下の示した勇敢さを称える風潮が海軍部内に急速に広まっていった。そして、公葬に差し遣わされた千坂東宮侍従武官に対して事前に艇長遺書の写しと、この上村書簡が供覧されているように⁽⁵¹⁾、事故調査結果の判明する以前の早い時点で、既に本事故に対する海軍としての今後の対応方針が形成されていたと考えることができる。そして、当時の制度では平時における殉職に際しては特段の規定もなかったにもかかわらず、公葬に際して天皇皇后両陛下より祭料の下賜があり⁽⁵²⁾、次いで下士官以上には特旨を以て位記が追賜せられるとともに、全員の遺族に対して金圓が賜与されたことが、その方針を決定的にしたものと推察される。

かくして艇長遺書の公表は、海軍部内は言うに及ばず、日本中に感動の嵐を呼び起こしたが、これより前、各新聞は4月17日付紙を最初として逐次本事故を報じていた。それらは海軍省発表を伝えるとともに、「英國其他に於ける潜水艇沈没の状況に徴し、懸念に堪えず。兎に角我國にては始めての椿事なれば、當事者の心痛一方ならざるものの如し」⁽⁵³⁾

(49) 「明治四十三年公文備考 艦船九 卷二十六」403ページ。

(50) 「明治四十三年公文備考 艦船八 卷二十五」156ページ。

(51) 同上、154～155ページ。

(52) 同上、269～270ページ。

(53) 『東京朝日新聞』1910年4月17日。

と、日本海軍初の惨事に注目していた。これは以前の欧州某国海軍での同様の事故に際し、乗員の醜悪な状況が伝えられていたためであるが、この時点ではいわば好奇の目をもって報道されていたと見ることもできる。

これが艇の回収後には、「佐久間艇長は司令塔に在りて儼然指揮せる儘、生けるが如く永眠し、舵手はハンドルを握りし儘瞑目し（中略）更にと取亂したる態度無かりしは、軍人の本分とは云へ、死に至るまで職務忠實なる行動に、胸迫り涙さへ出でざりし」⁽⁵⁴⁾と、艇長以下の壮烈な殉職を称える論調に一変する。そして遺書公表後以降、「斯る苦しさを忍びて、死に至る迄毫も秩序を亂さざりしは、流石に帝國の軍人にして、誠に國民の龜鑑なりと稱へらる」⁽⁵⁵⁾といった賛辞一色になっていった。

更に社会にはこれに呼応する如く、次のようなエピソードもあった。日露戦争から明治末年のこの当時、有名な反戦詩「君死にたまふことなかれ」を歌った与謝野晶子や、宗教的動機に基づく非戦論を展開した徳富蘆花等に代表されるように、知識人の間には軍人の武勇を好まない風潮があり、むしろこれを嘲ることが近代的とする傾向があった。そのような状況にもかかわらず、既に大作家としての地位を不動にしていた夏目漱石は、東京の大手新聞に「文藝とヒロイック」と題する一篇を寄稿した。その寄稿の趣旨は、「自然主義といふ言葉とヒロイックと云ふ文字は仙臺平の袴と唐棧の前掛の様に懸け離れたものである。（中略）佐久間艇長の遺書を読んで、此ヒロイックなる文字の、我等と時を同じくする日本の軍人によって、機械的の社会の中に赫として一時に燃焼せられたるを喜ぶものである」⁽⁵⁶⁾と述べているように、直接的には田山花袋や島崎藤村等の自然主義文学を批判するものであった。しかし一面においては、反軍的な当時の進歩的知識人を痛烈に批判し、愛国心を鼓舞するものとも理解され⁽⁵⁷⁾、このような風潮に乗るかのように、次第に佐久間艇長は神格化されていくのである。

（3）時代背景との関連

日露戦争勝利後の当時の陸海軍を取り巻く一般的世相は、「明治維新新興の気魄なお衰えず、三国干渉の張本人たるロシアに対する復讐戦に勝利を得た日本国民は、まさに旭日昇天の慨があった。そして日露戦争の鉄血の教訓に教えられ、対露・対米の作戦の下に鍛えられる陸海軍隊は、文字どおり精鋭そのものであった。（中略）日本の近代史において、

(54) 同上、1910年4月20日。なお、「公文備考」巻二十六ノ二「第六號潜水艇遭難時ニ於ケル艇内衛生状況ニ関スル調査報告」では、艇長は司令塔下部後方で殉職していたとされている。

(55) 同上、1910年4月22日。

(56) 同上、1910年7月19日。

(57) 前掲『正傳佐久間艇長』515～519ページ。

この明治末年ほど、日本国民の精神的に緊張し、興国の意気に燃え、軍民一致の態度を示したことはない⁽⁵⁸⁾という時代であった。特に、日清戦争勝利後における露・仏・独による我が国への三国干渉に対し、「臥薪嘗胆」のスローガンを掲げて国力の充実を目指してきた国民の歓喜は頂点に達し、この時点で欧米列強に比肩できる一等国の仲間入りを果たしたものと認識されていた。

その一方では、事後の国家建設に充当する莫大な賠償金を得た日清戦争の場合に比べ、日露戦争の勝利が朝鮮、満州における種々の利権をもたらしたとは言え、賠償金が獲得できなかったことに対する国民の不満が潜在しており、ポーツマス条約に反対する一部強硬派の扇動によって引き起こされた日比谷焼打事件は、そのような国民感情を表す事件だった。当時の一般国民にとってポーツマス条約とは屈辱的条約であり、一部にはロシアとの再戦をも辞さずとの強硬な意見も出る状況にあった。しかし、現実的には日本の国力は既に限界に達しており、政府首脳はこれ以上の戦争継続は不可能と判断したのであるが、戦争の現状、国力の実状を国民に知らせることのなかった当時の政府の態度について、「この戦勝傲慢の思想こそ、後年無謀無算な太平洋戦争に突入した一原因をなすもの」⁽⁵⁹⁾とする見方もある。

いずれにせよ、このような高揚した国民感情が更なる国力の充実、軍備の増強に指向したことは自然な流れでもあったが、海軍にとって極東海域には既に敵対勢力が存在しなかったため、新たに米国を仮想敵国とした「帝国国防方針」が策定された。こうして1907（明治40）年度予算において、同方針に基づく八八艦隊の建設⁽⁶⁰⁾に向けた第一歩として、1913（明治46）年度を完成時期とした五七艦隊用の予算を確保していた。しかしながら、日露戦争後の恐慌に加え、政府は戦時に調達した外債の償還に追われる状況にあって、少なくとも財政面における陸海軍を取り巻く環境は、非常に厳しいというのが実態であった。そして、「明治41年、戦勝の勢いに乗った軍部を中心とする過渡の膨張論者の要求に押された西園寺内閣が放漫財政となり、ついには経済大反動＝恐慌に見舞われるや、財界は政府の財政運営を痛烈に批判」⁽⁶¹⁾するという状況に至って、予算成立済みの海軍拡張計画の完成時期も、1913（明治46）年から1916（明治49）年への延期を余儀なくされるという事態となっていた⁽⁶²⁾。このように、日露戦争直後の熱気が沈静化するとともに、海軍の軍備

(58) 松下芳男『日本歴史新書 明治の軍隊』（至文堂、1963年）194ページ。

(59) 同上、157ページ。

(60) 1907（明治40）年に初めて陸海軍の合意に基づき上奏された国防計画であり、対露、米、独、仏戦備のための陸海軍所用兵力を具体的に規定した。八八艦隊は、戦艦8隻と装甲巡洋艦8隻で構成する。

(61) 石川泰志『海軍国防思想史』（原書房、1995年）54ページ。

(62) 海軍歴史保存会『日本海軍史第二巻』（第一法規出版、1995年）173ページ。

拡張計画にも逆風が吹き始めていた。

更に、明治末年の特筆すべき社会情勢として、社会主義運動の勃興が上げられる。1898（明治31）年に片山潜、キリスト教徒村井知至、新聞記者幸徳秋水（伝次郎）等によって誕生した社会主義研究会は、国内における社会主義思想の普及に努め、1901（明治34）年には最初の社会主義政党である、社会民主党の結成へと発展していった。明治期における最初のこれらの労働運動や社会主義運動は、比較的穏健な性格のものではあったが、政府は当初からこれを制限する方針で臨み、1900（明治33）年に治安警察法及び行政執行法を、次いで1908（明治41）年には警察犯処罰令を公布して、厳格に対処していた。

このような当局の取り締まりに対して、当初は穏健であった社会主義運動は次第に過激なものに変貌してゆき、日露戦争当時には幸徳秋水の『平民新聞』に代表されるように、公然と反戦運動を展開する状況となっていた。日露戦争終結後も、前述した日比谷焼打事件等の混乱した世相に乗じて、その活動は一層活発化し、社会主義思想の普及を目的とした各種新聞の発刊が相次ぐとともに、1906（明治39）年2月には日本社会党の結成を見るに至った。そして1910（明治43）年5月、明治天皇の暗殺計画、世に言う大逆事件の容疑者として、幸徳秋水らの多数の社会主義者や無政府主義者が検挙され、翌明治44年1月には12名の被告に死刑が執行されている。また同年、このような騒然とした世相を背景に、その後大東亜戦争終結までの間、左翼主義者等の徹底的な取り締まりに当たった特別高等警察、いわゆる特高警察の前身である警視庁特別高等課が設置されている。更に、この年には帝国在郷軍人会が設立される等、国民に対する思想教育の徹底、拳国体制の確立等に関する政策の萌芽を見ることができる。

第六潜水艇の事故は、正にこのような時代背景の只中で生じたのである。財政上の制約や反軍的な社会主義運動といった、政府・軍当局が推進しようとする軍備政策への逆風に対し、第六潜水艇艇員の壮烈なる殉職と佐久間艇長遺書の存在が、当局にとって絶好の宣伝材料と受け止められたことは、想像に難くない。前述のように事故発生5日後には遺書の内容が公表され、その翌日には、太田原少佐が遺書を携行して海軍省に提出している。早速写真印刷に着手するとともに、在日英国駐在武官に英訳への協力を依頼する等⁽⁶³⁾、海軍当局の行動は迅速だったが、特に各国駐在武官を通じての外国への報道にはひとかたならぬ配慮を行っている。潜水艇の事故という、当事者としては本来積極的に報道したくない事案であるはずだが、それほど艇長遺書は絶大な宣伝意義を有していると理解されていた証左であろう。

(63) 「明治四十三年公文備考 艦船九 卷二十六」439ページ。

こうして印刷製本された遺書は、海軍当局によって国内の陸海軍部隊はもとより、各種学校や主要大手企業にまで頒布されて、軍人の士気高揚と一般国民の道德教育に大いに用いられたのである。この頃から大正期にかけての時期を「軍部がその抱く軍国主義・帝国主義思想を、偏狭な愛国心に結びつけて国民に強調しだした時代」⁽⁶⁴⁾とする分析もあるように、第六潜水艇の事故が忠君愛国の美談として確立されていったことは、むしろ時代の要求に沿った必然であったとも解釈できよう。

(4) 事後の対応

艇長の勇敢な行為に対する国民の熱狂の裏側で事故査問委員会の調査は粛々と進められ、6月15日に事故の真相を究明した査問報告をもって、事故調査は完了した。この時点で、少なくとも海軍部内にあつては究明した真相と得られた教訓に基づき、事故の再発防止策をとるべきであったはずだが、訓示の発令等、それを裏付けるような事実は確認できない。査問会が解明した真相に基づき、潜水艇隊の部隊運用、指揮官を含めた艇員の人事管理、並びに艇の安全確保のための装備改善等、多くの貴重な教訓が得られたはずである。

にもかかわらず、海軍省教育局が教育用部内資料として作成した「潜水艦ノ主要事故竝ニ之ガ防止対策（海軍省教秘第七七號壱）」の第六潜水艇の事故に関する記述では、原因は「一、操舵ヲ誤リ過渡ニ沈入ス 二、通風筒堰戸弁閉鎖セス」という表面的事象のみ、教訓に至っては「事後ノ處置ハ潜水艦乗員ノ模範トス」⁽⁶⁵⁾としか記載されていないように、海軍部内に対しても真相は厳重に封印してしまった。本事故調査に大いに貢献し、その後潜水艦戦術に関する多くの著述を残すとともに、潜水学校長も務めた中城虎意少将（当時大尉）は、第六潜水艇の真相については、生涯沈黙を守り通した。また、第七潜水戦隊司令官であった大西新蔵・元海軍中将（海兵42期）も戦後の回顧録で、「第六号の如き原始潜水艦を以てランニング・トリム（注：高速力での潜航、ガソリン潜航を指す。）を試みるということは、いかにも無謀の如く見える。吉川司令の発案か、佐久間艇長の発案を司令が許可したのか」⁽⁶⁶⁾と、責任は無謀な作業を艇長に命じた司令にあるとの見解を述べているように、海軍部内はもとより、後年の潜水艦関係者にも事実関係の認識がなかったことが窺える。

そして、海軍当局による事故の真相秘匿を強く示唆するものとして、本調査研究の最も重要な史料である「明治四十三年公文備考艦船九ノ二 卷二十六ノ二 第六潜水艇遭難事

(64) 前掲『日本歴史新書 明治の軍隊』195ページ。

(65) 前掲「潜水艦ノ主要事故竝ニ之ガ防止対策」1ページ。

(66) 前掲『日本海軍潜水艦史』883ページ。

件査問書類」自体が、実は史料の目次に記載されていないという事実がある。この「艦船」分類の最初の史料は「明治四十三年公文備考艦船一 卷十八」であり、同史料の冒頭に「艦船」分類すべての巻番号と内容を目次として記載してあるのだが、何故か「卷二十六ノ二」の項目のみが欠落しているのである。このことから、これが戦前の海軍省では嚴重に保管され、かつ容易に検索できないよう配慮されていたのではないかと推察されるのである。

更に、このような事後対応の実態を探る手がかりとして、呉での合同葬儀の後、海軍省副官井出大佐が発起人総代となり、記念碑の建立と遺族見舞い金を目的とした義損金募金の発足⁽⁶⁷⁾がある。この結果、五万七千円の義損金を得て、記念碑は呉市にある鯛の宮神社境内に設置することが決まるとともに、碑文は当初から佐久間艇長遺書全文を刻印する方向で計画されていた。

ところが、発起人の一人である「豊橋」艦長平岡大佐から発起人総代井出大佐に宛てた書簡に、次のような記述がある。「六号潜水艇義損金處分案御回章総テ当方調印済ミニ付キ返送致候、之ニ付キ加藤長官閣下ヨリ添加ノ如キ御意見出テ候間熟考被下度、至極冷静ニ考フレハ御尤モノ議論ニシテ年處ヲ経タル後日ニ到テハ遺書ニ對シ議論無キヲ保シ難ク然ラハ今ニ於テ後年毀譽ノ基ヲ避ケ難無キモノトシテ設立スルコトハ策ノ得タル手段ト存候」⁽⁶⁸⁾と、呉地区における義損金處分案回覧済み文書の返送に際し、加藤友三郎呉鎮守府長官から意見のあったことが記されている。その意見とは、艇長遺書全文を記念碑に刻印する計画に対する反対意見であるが、その後総理大臣まで務め、海軍随一の俊才として歴史に名を留める加藤長官の意見こそ、本事故の事後対応の二面性を間接的に証明するものと思われるため、次に加藤長官から井出副官宛の当該直筆書簡の一部を原文のまま引用する。

御回文ニ依リ遺族ヘノ分配並ニ石碑ノ件敬承 至極御同意ニ候得共、碑面ニ艇長遺書ノ全文ヲ彫スルコトダケハ御見合セノ方可然カト存候（中略）心付キノ儘露骨ニ申上候方宜敷カラント存候 爰ニ御再考ヲ煩ス次第ニ御座候 異議ノ理由トシテ大ニ述ヘ立テル程ノ事ニハ無之 該遺書ガ一面世間より非常ナル同情ヲ得タルノ一大源因タリシハ申迄モ無之、眼前死ノ迫リツツアル如此場合ニ於テ該遺書ヲ認メタル艇長ノ慎重ナル態度ニハ何人モ異議可無之候得共、一面ニ於テハ遺書ヲ認ムル丈ケノ余裕アラハ先ツ艇ヲ浮揚クルノ手段ニ於テ尚ホ尽スヘキ事ハアラサリシカ、又該遺書ニあまり同

(67) 「明治四十三年公文備考 艦船九 卷二十六」705ページ。発起人には、当時の第二艦隊司令長官島村速雄、呉鎮守府長官加藤友三郎、軍令部次長藤井較一及び豊橋艦長等頭官13名が名を連ねている。

(68) 同上、745～746ページ。

情ヲ表スル時ハ将来如此場合ニハ先ツ以テ遺書ヲ認メ、然ル后ニ本務ニ取懸ルト云フガ如キ心得違ノ者ヲ生スルノ恐レハナキヤ（中略）永久的石碑ニハ何等アタリサハリナキ文句ヲ彫シ置ク方隱當ナランカト存候（中略）勿論遺書ハ世間ニ対シ且ツ表面上同情ヲ得タルモノ故、是非之ヲ彫刻シ度トノ諸君ノ御希望ナラハ強テ反対ハ致サズ候得共、個人トシテハ希望致サズ候間可然御参考相煩度候 以上

井出兄

六月十六日

友三郎⁽⁶⁹⁾

査問報告提出の翌日に書かれたこの書簡は、遺書に対する反響が一人歩きする風潮に対して、海軍としての冷静な対応を求める警鐘でもあったと解釈することもできる。因みに同記念碑の元の碑文が刻印された銘板や絵画が描かれた銘板は現存しないが、加藤長官の忠告に基づき、それらには当初計画にあった艇長遺書の刻印はなく、碑文は事故に関する簡単な記述と艇員全員の階級氏名が刻印されたもの⁽⁷⁰⁾であったと記録されている。

おわりに

本稿は、歴史上の大事件として記録されている明治末期の潜水艇の事故と、これに対する海軍当局の対応の実態を探求し、当時の潜水艇としては異例とも言える単独行動が、事故の伏線となっていたことや、事故発生直後から開始されたとする捜索及び救難が、実は大幅に遅れて実施されたこと、また感動的なエピソードとして語り継がれている引き揚げ時の実態等を分析した。そしてこの事故の根本的原因が、上級指揮官の命令範囲を逸脱した艇長の行為に端を発し、更に艇体構造と深度の関係について「深く考慮ヲ加ヘサリシ」ことにあったと判明したのである。現存する査問関係史料から、当時の海軍当局は、この事故の本質についての的確に把握していたものと推察される。

しかし、史料に現れている査問会の厳格な事故調査や冷徹とも思える責任追及の姿勢と、

(69) 「明治四十三年公文備考 艦船八 卷二十五」747～748ページ。

(70) 前掲『正傳佐久間艇長』438～439ページ。1912（大正元）年に建立された記念碑の意匠は、碑銘と碑文のほか、艇等を描いた絵画レリーフにより装飾されたものであったことは、1937（昭和12）年に撮影された写真から確認できる。碑文は「明治四十三年四月十五日、第六潜水艇ノ周防國新湊沖ニ於テ半潜航作業中沈没ノ厄ニ遭フ」で始まり、続いて艇長以下全員の階級氏名を記してその壮烈な殉職を称え、最後に同記念碑建立の経緯を記して「其事ヲ勒シテ不朽ニ傳フト云フ」で終わっており、艇長遺書については一切記述がなかった。しかし、戦後呉市に進駐してきた豪州連邦軍による記念碑破壊時の状況記録（呉市史編纂室『呉市史第三卷』呉市役所、1964年）から、終戦直後の時点では遺書の銘板が装着されていたことが窺える。つまり、写真で確認できる昭和12年以降に、遺書を刻印した銘板が別途装着されたものと推察されるのであるが、それが追加されることとなった経緯や具体的な時期については、記録がなく不明である。因みに、現在の碑文は1959（昭和34）年に再建されたものであるが、これには遺書の冒頭部分と「公遺言」が刻印されている。

当局が一般社会に対して行った報道、流布した論調との間にある、大きなギャップには驚きを禁じ得ない。このことは、日露戦争後の明治末期という、国内情勢が非常に微妙な時期にあって、時の海軍当局が第六潜水艇の不幸な事故を、むしろ海軍に利する方向に作為していったことを示唆しているように思えてならない。そして「大正三年から十年に至る足掛け八年は、八八艦隊の時代、といっても過言ではないように、毎年の議会における中心問題」⁽⁷¹⁾となっていたが、1914（大正3）年に勃発した第1次世界大戦には、連合軍の一員として海軍力を中心に参戦し、内外で海軍の地歩を確立していく。このような状況下、1915（大正4）年8月に加藤友三郎中将（第六潜水艇事故当時の呉鎮守府長官）が海軍大臣に就任し、その在任中に大正6年度予算で八四艦隊、7年度八六艦隊と艦隊計画予算を順次成立させ、大正9年度予算において遂に日本海軍悲願の八八艦隊計画が承認された。「海軍にとって、まさに順風満帆の時代」⁽⁷²⁾を迎えるのである。

一方、第六潜水艇の事故から13年後の1923（大正12）年、第七十潜水艦、第二十六潜水艦、そしてその翌年に第四十三潜水艦と、連続して潜水艦の沈没事故が発生した。中でも第四十三潜水艦は、演習中に巡洋艦と衝突し、水深約50メートルの海底に沈没したのであるが、当初多数の乗員が艦内に生存していたにもかかわらず、適切な救難作業が実施されないまま全員が窒息によって殉職するという、極めて悲惨な事故であった。

特に、事後艦内から多くの遺書が回収され、当時の凄惨な状況が明らかになるや、国民のあらゆる階層から海軍当局を糾弾する声が沸き上がった。このため、海軍当局は徹底的な事故の再発防止に乗り出し、事故査問会は、潜水艦艦長の潜望鏡見張りの不適切が事故の主因であったとする査問結果を報告するとともに、長文の意見書を併せて提出した。これは、当時の潜水艦が有していた種々の問題とその対策を論じるものであり、その内容は人事関係、教育、艦政等の項目を体系的に網羅していたが、中でも潜水艦艦長の適性判定を重視している⁽⁷³⁾ことに、第六潜水艇事故の影を見る思いがする。また当時、成立済みの八八艦隊計画が1922（大正11）年のワシントン軍縮会議で破棄が決定する等、海軍は再び厳しい時代を迎えていた。特に、大正デモクラシーの風潮とも相まって、軍の不祥事に対する国民の目は、明治期とは比較にならないほど厳しくなっていたことが、第四十三潜水艦の事故に対する一般国民の反響⁽⁷⁴⁾から窺い知ることができる。

このような状況から、事故の再発防止の取り組みにおいて、第六潜水艇との相違は際立

(71) 伊藤正徳『大海軍を想う』（文藝春秋社、1956年）294ページ。

(72) 前掲『日本海軍史第二巻』435ページ。

(73) 「大正十三年公文備考 艦船二十 卷四十」遭難災害九、第四十三潜水艦沈没事件の項。

(74) 「大正十三年公文備考 艦船十四 卷三十四」第四十三潜水艦遭難及救難の項に、「大日本愛国民」と称する人物からの海軍批判の投書や、陸軍憲兵隊からの「潜水艦沈没事故ノ軍事思想ニ及ホス影響」と題する、国民の反軍的動向に関する報告等が編綴されている。

っていたが、これは軍縮の逆風下で相次ぐ潜水艦事故に対する、当局の焦燥感の現れでもあった。と同時に、当局が事故を美談としてのみ処理することを許容した鷹揚な明治期と、軍縮という逆境下で、より現実的な対応を余儀なくされた大正末期という、時代の推移にともなう国民意識の発達を見ることもできる。そしてこの直後の1927（昭和2）年に生じた、連合艦隊大演習中の軍艦衝突事故である「美保ヶ関事件」の対応⁽⁷⁵⁾に見られるように、この頃を境として、海軍当局は事故には厳正に取り組み、関係者の厳格な処分と徹底した再発防止策を採ることとなっていく。平時における殉職で永くその栄誉を称えられる海軍軍人は、佐久間大尉以降、その例を見ない。

（やまもとまさお 2等海佐、戦史部第1戦史研究室所員）

(75) 演習中の不可抗力的な事故であったにもかかわらず、法律論を厳格に適用し、衝突の当事者である巡洋艦艦長に厳罰を科そうとした事例。被告の艦長は、軍法会議判決が出る前日に責任をとって自決した。

