

軍艦爆沈事故と海軍当局の対応 — 査問会による事故調査の実態とその規則変遷に関する考察 —

山本政雄

はじめに

1970（昭和45）年6月、山口県柱島沖に沈んでいた旧帝国海軍の軍艦「陸奥」の引き揚げ作業が始まった。「陸奥」は、大東亜戦争中の43（同18）年6月8日の爆沈事故によって、水深約40メートルの海底に沈んでいたのである。作業は、開始から8年後の78（同53）年6月に終了し、船体の大部分と、艦と運命をともにした1,121名の乗員の遺品等が回収された。この事故の原因については、戦後長らく謎とされてきたが、時恰も作業開始当時に刊行された小説¹をきっかけに一躍脚光を浴びることとなり、当時盛んに話題に取り上げられた。事故の原因は、海軍当局が実施した調査によって、内部からの人為的要因によるものと推定されたが、物的証拠等の決め手がなく、断定には至っていなかったのである。しかし、引き揚げられた物件等から、当時の推定の妥当性が確認され、それまでにあったスパイによる破壊工作等、様々な憶測に基づく議論に終止符が打たれることとなった。

当時の事故調査は、査問会という組織によってなされたのであるが、これは艦船等で事故があったとき、その原因を究明して再発の防止に資するとともに、併せて責任の所在とその程度を明らかにすることを目的とする、いわば事故調査委員会のようなものだった。これが最初に制度化されたのは、1891（明治24）年の艦船破損事實取調内規という規則で、その後数度の改正を経て、1915（大正4）年に査問会規則として制定され、本制度の完成を見た。「陸奥」の事故では、この査問会が調査に当たったのであるが、記録によると「陸奥」以前にも、停泊中の艦船で、火災や爆沈により多数の殉職者を出した事故が生起していた。05（明治38）年の軍艦「三笠」を最初として、06（同39）年の軍艦「磐手」、08（同41）年の軍艦「松島」、11（大正元）年に再び軍艦「三笠」と軍艦「日進」、17（同6）年軍艦「筑波」、そして翌18（同7）年に軍艦「河内」と、明治から大正の時代にかけて7件もの事故が起こっている。明治39年の「磐手」と大正元年の「三笠」、「日進」は小規模の火災事故だったが、それ以外は多くの犠牲者を出した爆沈事故で、後述するよう

¹ 吉村昭『陸奥爆沈』（新潮社、1970年）。関係者に対する聞き取り調査等によって事故の真相に迫ろうとする、ルポタージュ小説とも言うべき著作である。

に、当初これらの事故は、艦内にあった弾火薬類の自然発火によるものと考えられた。

しかし、明治後期から大正中期に連続して発生していた事故は、「河内」を最後に、「陸奥」まで暫く途絶えることとなった。このことは、多くの犠牲を払った海軍当局が、遂にこの種事故の多くが、火薬の自燃ではなく、内部からの犯罪行為に起因することを突き止め、以後徹底的な事故防止対策が実施されたことを示しているのである。そして、ここに至るまでの当局の対応とは、正に査問会による事故調査そのものであったが、この査問制度に焦点を当てた先行研究は、管見の限り見当たらない²。本稿は、このような視点に基づき、旧海軍における軍艦爆沈事故と、これを巡る海軍当局の対応について、査問会による事故調査を中心に考察するものである。このため、最初に査問制度の概要を明らかにし、次いで査問の実例から、当該制度が有していた問題点を分析する。そして、海軍当局が、それらの事例の教訓に基づいて行った規則改正と、事故の防止に取り組んでいく過程を検証し、更に法制史の観点から、本制度の旧軍法制における意義についても検討を加える。ここで参照する事例として、海軍当局が査問規則の改正を実施していく経緯を考察するのに格好と考えられる、軍艦「三笠」、「日進」及び「筑波」の3件の事故を取り上げた。

1 査問制度の誕生

(1) 規則制定の背景

前述したように、旧海軍艦船等の事故調査に関する最初の規則は、1891（明治 24）年の艦船破損事実取調内規であり、このような制度が設置された背景に、当時の海軍では艦船の座礁や沈没事故が頻発していたことが挙げられる。帝国海軍の沈没事故第 1 号として記録されているのは、77（同 7）年に台風のため長崎で座礁、沈没した砲艦「孟春」（357 トン）であったが、その後も海軍艦艇の事故、亡失が相次いでいた。特に、建造地のフランスから日本への回航途上の 86（同 19）年 12 月、南シナ海で行方不明となった軍艦「畝傍」（3,700 トン）の遭難事故は、当時の社会に大きな衝撃を与えた。原因としては、この頃最盛期を迎えていたモンスーンによる遭難と考えられたが、大がかりな捜索にも拘わらず、一切の手がかりが掴めなかったことから、「各方面で諸説紛々とした怪情報が乱れ飛ぶ」

² 銃砲史学会の学会誌『銃砲史研究』や、1967（昭和 42）年に防衛庁海上幕僚監部が作成した部内資料等に、この種事故に関して示唆に富む記述があるが、査問会について重点的に考察した文献は見当たらない。このため、本稿執筆に際しては、当防衛研究所が所蔵し、現存する国内随一の体系的な海軍関係公文書である「公文備考」等を中心とした一次史料を主用し、必要に応じてこれらの関連資料の記述を参照した。

³といった状況だった。また、奥付がないため詳細は不明であるが、当時の海軍が部内教育資料として作成したものと思われる「艦船坐礁衝突誌第一巻」なる史料によれば、1887（明治20）年から91（同24）年の5年間に、34件もの事故が生起している。

このような、相次ぐ艦船の事故に対処するため、事故調査に関する規則が定められたのである。この明治24年艦船破損事實取調内規の特徴は、第六条に「委員ノ取調ヘタル事件海軍治罪法⁴上ニ關係アルトキハ之ヲ軍法會議上席主理ニ諮問シ相當ノ處分ヲ爲サシム可シ」とあり、軍法會議との関係を明記し、関係者の責任追及の姿勢を明確に打ち出していることにあった。同時に、第七条で「其事件ヲ判決ニ付シタルトキハ其委員ヲ判士長判士ニ加ヘサルコトニ注意ス可シ」として、委員の軍法會議への関与を禁止して、公判の公平性維持への配慮もなされている。

（2）規則の変遷

その後99（同32）年の一部改正によって艦船損害事實査問規則に改められ、同規則を適用する艦船事故について、その第一条で「坐礁、衝突、火災若ハ其ノ他ノ理由ニ依リ人員、船體、機關、兵器若ハ其ノ他ノ物件ニ重大ナル損害ヲ生シ」たときと、詳細に規定した。その一方で、軍法會議に関連する記述がなくなっていることから、規則の目的を、事故の再発防止に主眼を置く改正であったと見ることができる。

更にその2年後の1901（同34）年に大幅な改正がなされ、査問規則として制定されたが、艦船破損事實取調内規の制定から10年を経て、本制度の骨格ができあがった。この改正の要点は、その第一条に「危険若ハ損害ノ原因ヲ審ニシ且責任者及責其ノ任ノ程度ヲ明ニスル」と規定し、事故の再発防止のため、その原因を究明するとともに、関係者の責任追及を目的とすることを、再び条文に明記したことである。また、第二十三条に「査定ヲ經タル事件ヲ軍法會議ノ審判ニ附シタル場合ニ於テハ該事件ノ査問委員長及委員タリシ者ヲシテ之ニ干與セシムルコトヲ得」と規定したことは、それまでの査問委員と軍法會議判士の兼任を禁止する条項を廃し、寧ろ密接な連携による当事者の処罰に重点が移行したことを意味している。更に本規則に加わった特筆すべき規定は、後述する軍艦「日進」の

³ 小池猪一『意外史日本海軍』（光和堂、1989年）245頁、海軍歴史保存会『日本海軍史第一巻』（第一法規出版、1995年）97頁。因みに、「畝傍」の遭難事故は、明治時代の伝奇小説である押川春浪の『海島冒険奇譚 海底軍艦』（1900年）のモデルになったとも言われている。

⁴ 1884（明治17）年に制定された、海軍軍人の犯罪を裁く海軍軍法會議について定めた法律で、1921（大正10）年に大幅に内容を刷新した海軍軍法會議法に改められた。前者が大陸法的糺門主義・職権主義を色濃く反映しているのに対し、後者では英米法的な弾劾主義・当事者主義の理念が追求されている。

事故で適用された、第八条の管轄外鎮守府等への査問の委託規定である。

しかし、1915（大正4）年に再び大改正がなされ、ここに査問會規則として、本制度の完成を見るに至った。査問會の目的を、第二条に「坐礁、衝突、火災其ノ他ノ損害又ハ危険ヲ生シタルトキハ其ノ原因ヲ明瞭ナラシムル爲」と明記し、一方で第十五条に「査定書ニハ責任ニ關スル意見ヲモ記載スヘシ」と定めているように、責任所在の局限を行うことは明確にしつつも、軍法會議との直接的な関係を排除したことが特徴である。更に、本規則で最も注目し得るのは、第十一条「査問會ハ必要ナリト認ムルトキハ海軍相當官廳ニ技術上ノ試験又ハ調査ヲ委託スルコトヲ得」という規定が新たに盛り込まれたことである。これは、後ほどの事例検討で取り上げるように、それまでの査問會が用兵者中心の委員で構成されていたため、爆沈等の大事故における科学的調査が不十分で、原因究明ができなかったことに対する教訓の反映である。つまり、大正4年の大改正とは、査問制度の本質的な目的が、軍統帥における裁判権の行使を視野に入れつつも、本来の事故再発防止に、より重点が移行していったことを示しているのである。

以上の規則の変遷について要約すると、次のようになる⁵。

（規 則）	（制定年）	（軍法會議との関係）	（委託規定）	（技術調査規定）
艦船破損事實取調内規	明 24	○ 関連を明記	× なし	× なし
艦船損害事實査問規則	明 32	× 記述なし	× なし	× なし
査問規則	明 34	○ 関連を明記	○ あり	× なし
査問會規則	大 4	△ 限定的に記述	× なし	○ あり

査問制度に関する規則は、その目的や手続きにおいて、このように幾多の改正を経ている。このことは、頻発していた艦船事故の防止に対する、海軍当局の切実な要求を示すものだったが、同時に、所望の成果が得られなかった制度の在り方に対する、模索の軌跡をも示していると言えよう。そこで、次項以降では、実際の事故事例における査問の実態を考察し、それが規則の改正に影響を及ぼしていった状況について検証してみたい。

2 模索の時代

（1） 軍艦「三笠」の爆沈―日露戦勝直後の惨事―

⁵ 大幅な改正ではないが、上記以外に、艦船損害事實査問規則は1回、査問規則は2回及び査問會規則は3回の一部改正が行われている。

旧海軍における、この種事故の最初のものとして記録されているのは、軍艦「三笠」⁶の爆沈事故である。それは、日露戦争講和条約締結直後の1905（明治38）年9月11日の未明、佐世保軍港第10番浮標（ブイ）に係留中に発生した。同日午前0時20分頃、後部左舷6インチ副砲弾火薬庫内で最初の爆発が起こり、艦内に猛烈な火災が発生した。同艦乗員はもとより、停泊中の他艦船から来援した防火隊も消火作業に努めたが火勢は衰えず、ついには隣接する12インチ主砲弾火薬庫に延焼した。そして、最初の火災発生から約1時間後に二度目の大爆発が起こり、「三笠」は佐世保港の海底に沈んだ。

この事故は、当直士官以下の士官、兵員合わせて251名の乗組員が殉職するという、帝国海軍創立以来の大爆発事故であったが、生存者の供述によって、当時の状況については正確に把握されていた。しかし、既に沈没してしまった艦の現場調査は、当時としては事実上不可能であり、主として生存者からの事情聴取が中心とならざるを得なかったことが、本事故の真相究明を困難にした。こうして査問会は、諸外国での実例も参考として、「同艦内后部ノ下辺ニ於テ弾薬若クハ火工品ノ如キ易燃焼性物品ノ急激ナル自燃焼ニ由リ遽然多量ノ煙焰発生シ」⁷たものと推定し、弾火薬類の自然発火が爆発の原因と結論づけた。

「三笠」爆沈事故の公式調査結果にも拘わらず、この事故の真相とも言うべき記述が見られる記録が残っている。それは、「三笠」の爆沈事故から7年後の12（大正元）年10月3日に発生した、同じく「三笠」での火災事故の記録書類に編てつされている「三十八年三笠爆沈ニ就キ聞キタル事」⁸と題する史料である。この大正元年の火災事故では、人為的要因が明らかとなっているが、その事故調査の段階で、当時「三笠」に乗り組んでいた松本善治中尉なる人物が、艦長大澤喜七郎大佐に対し、参考意見として提出したのである。それには、「三笠」爆沈事故の真相として、驚くべき内容が記述されており、松本中尉が「兵學校一學年ノ折（三十九年）夏期休暇山梨縣ニ歸省シ帰校ノ途次品川停車場ニ汽車ヲ待合ス折柄一人ノ海軍卒」に出会ったことから始まっている。そして、その兵卒は松本中尉に対して「私ハ海軍満期前佐世保海軍病院ニ在勤セシカ三笠爆沈ノ翌日同艦乗組ノ一重傷者ヲ看護セシニ火傷重クテ瀕死ノ折傷者ノ懺悔」を聞き、これについて「貴公方ハ後來ノ兵員ヲ監督セラルル方ナレハ参考迄ニ申上クル」として語ったのである。その内容は、明治38年の火薬庫爆発を惹起させた原因は、当時兵員間に流行していた、発火信号用アルコー

⁶ 1902（明治35）年英国ヴィッカーズ社で竣工、基準排水量15,140トン、一等戦艦に類別された。日露戦争における東郷平八郎連合艦隊司令長官の座乗艦として有名である。事故当時の艦長は、日本海海戦に参加した伊地知彦次郎大佐（海軍兵学校7期）で、この事故で重傷を負った。

⁷ 「明治三十八年 軍艦三笠 罹災関係二」（防衛研究所蔵）三笠災害査定書。

⁸ 「明治四十五年大正元年 公文備考 艦船十六 卷四十二」（防衛研究所蔵）366-368頁。なお、「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ページに押印した整理番号があるものは、これを便宜的にページ番号として表記する。以下、同じ。

ルの飲用に際し、誤ってこれに引火したことであるという、死亡した乗組員の告白だった。

この話を聞いた松本生徒（当時）は、事故については当局が調査中のはずであり、一生徒が深く関与すべきものではないと考え、帰校後に報告することもなく、そのまま放置していたのである。然るに、偶然にも同人はその後「三笠」に乗組みとなって、大正元年の火災事故に遭遇し、この一件が事故調査に何等かの参考になるものと思料して、艦長に申し出たのである。

あまりにも劇的な本記述の信憑性について、もはや確認する術はないが、この元看護兵なる人物の証言については、別の記録にも見出すことができる。1967(昭和 42)年に防衛庁海上幕僚監部技術部が作成した、旧海軍艦艇における弾薬の爆発・火災に関する資料に、宇川済中將の回想として、松本中尉の証言に類似した内容が記載されており、複数の証言として注目に値する。ただ、同人の回想には、そのような事実を知り得た経緯等について詳しく語られてはおらず、前後の状況も明らかではない。抑も、この宇川中將とは、大正元年の「三笠」火災事故当時に、分隊長として同艦に乗り組んでいた宇川少佐（当時、昭和 52 年没）のことであり、松本中尉の報告に身近に接していた可能性を考慮すれば、或いは同人の回想は松本報告の記憶に過ぎなかったのかも知れない。

松本報告と宇川回想の関係とその信憑性を判断することは、今となっては不可能であるが、不可解なことは、このような重大な証言を得た海軍当局が、7 年前の爆沈事故について、改めて調査を実施したという事実が確認できないことである。今次火災事故を惹起させた大澤艦長の報告に、「今回ノ出来事ニ關シ得タル雑件」⁹なる書類があり、それは「三十八年本艦ノ爆発原因ハ詳知セスト雖トモ若シ松本中尉ノ聞キタルカ如キ臚氣ナル事ヲ眞トスレハ火薬ノ自爆ハ稀ニシテ人爲的行爲（自企的爆発ニアラサル意味）ノ結果大惨事ヲ生スルニ非サルカ」との書き出しで始まっている。これは松本中尉の報告内容に着目して、艦船における火薬類の爆発は、自然発火によることは稀であり、寧ろ人為的要因による可能性が高いものであるとの認識に立って、火災発生時の初期消火の重要性や、弾火薬庫の施錠及び関係者の精神状態に関する厳重な管理の必要性を述べている。

この報告は、火災事故を起こした艦長として、当然の報告をしたに過ぎず、決して前回の爆沈事故の再調査を具申するような表現は用いていない。抑も、爆沈事故の査問結果については、火薬類の自然発火が原因として、正式に海軍大臣に報告されており、当該事故の当事者でもない大澤艦長が、これに異議を申し立てることなど、本来許されるものではなかった。それにも拘わらず、「火薬ノ自爆ハ稀ニシテ」との単刀直入な表現に示されているように、従前の査問の妥当性に疑問を呈しており、ここにこの種事故における従来の査

⁹ 「明治四十五年大正元年 公文備考 艦船十六 卷四十二」364・365 頁。

問に関し、現場の関係者に拭い難い不信感のあったことが表れている。この報告は、この種事案に対する、在るべき取り組み方について大いに示唆を与えるものだったが、海軍当局はこれを看過してしまい、更なる事故の続発を招くこととなるのである。

(2) 軍艦「日進」の火薬庫爆発一乗組員による破壊行為一

軍艦「日進」¹⁰の火薬庫爆発事故は、1912（大正元）年11月18日午後6時50分頃、静岡県清水港停泊中に発生した。同艦は、伊豆大島沖における艦隊演習と、横浜港沖での観艦式に参加の後、11月17日午前横浜を出港し、舞鶴軍港への帰途に就いた。途中、野砲小銃戦闘射撃訓練のため、翌18日の早朝に静岡県清水港に停泊し、訓練終了後の午後4時から当直員以外に対して上陸が許可された。同日午後6時50分頃、後部8インチ砲塔付近で突然鉄板の落下するような音響に続いて爆発音が起こった。後部火薬庫付近での異変が明白であったため、当直士官は直ちに防火部署を発動するとともに、在艦中の艦長広瀬大佐が火薬庫への注水を命じる等、所要の初動処置を迅速に実施した。当該事故では艦長以下主要幹部の殆どが在艦していたことが幸いし、適切な初動処置、特に迅速な火薬庫への注水が功を奏し、深刻な事態に至らなかったことは幸運だった。

この事故による死傷者は、全て爆発現場付近にいた下士官兵であり、事後に判明した爆発原因を考えれば、死者2名と負傷者17名にとどまったことは、寧ろ奇跡的でさえあったと言える。船体の損傷は軽微で、航行自体に支障はなかったことから、事故調査のために横須賀軍港に回航した。査問は、当該事故艦船が所属する鎮守府が、つまり「日進」の場合は、舞鶴鎮守府で組織される査問会が実施するのが通常であるが、このときは規定によって、横須賀鎮守府の査問会が事故調査を担当した。査問結果は、発火元が英国製8インチ砲常装薬と局限しつつも、「三笠」の爆沈事故と同様に、人為的形跡が認められないとして、またしても「紐状火薬ニ起り得べき自然的変質ニ基ク燃焼」¹¹が原因と結論づけられた。たった10日間という、異例とも言える短期間の査問によって、この事故は幕が引かれることとなったが、この数ヶ月後に、海軍当局と査問委員が顔色を失う事態が生起するのである。

軍艦「日進」の火薬庫爆発事故の真相は、全く意外なところから判明した。それは、13（同2）年8月に舞鶴であった、殺人事件の被告として軍法会議に起訴された、元「日進」

¹⁰ 1904（明治37）年伊国アンサルド社で竣工、基準排水量7,628トン、一等巡洋艦に類別。アルゼンチン海軍の「MARIANO MORENO」として建造中のものを、日露戦争準備のために日本海軍が明治36年度計画で購入した。事故当時の艦長は、広瀬順太郎大佐（海兵14期）であった。

¹¹ 「大正二年 公文備考 艦船五 卷二十四」782-729頁。

乗組みの予備役下士官の自白がきっかけだった。「公文備考」にある舞鶴鎮守府海軍軍法会議の判決史料によると、被告は同年 10 月 31 日付で現役満期除隊予定だった、予備役二等兵曹某なる人物で、殺人事件を起こした当時は、舞鶴海兵団に所属していた。同人は平素から勤務態度不良で、貯蓄もなく、除隊後の生活に希望を持てなかったことから、金品の強奪を計画し、海兵団から小銃を持ち出して、その機会を窺っていた。そして 8 月 28 日の深夜、遂に計画の実行に及び、市内路上で偶々通りかかった人力車の乗客を射殺して金銭を強奪し、車夫は幸いにも難を逃れたが、犯人某もまた逃走に成功した。

然るに、発射の形跡があり、銃口蓋の紛失している海兵団の小銃が事件の凶器と断定されて捜査中のところ、当該銃口蓋が被告某の返却被服から発見されるに及び、殺人犯として検挙、起訴されたのである。軍法会議での取り調べにおいて、死刑は免れないと観念した被告某は、軍艦「日進」乗艦中の犯罪行為についても告白した。被告某は、勤務成績不良につき進級はままならず、内務面でも自己の処遇に不満を抱いていたことから、1912(大正元)年 10 月、「日進」艦長に「演習中大騒動ヲ惹起セシム」旨の匿名の脅迫状を郵送した。しかし、艦長からは何等の反応もなかったことから、「同艦ヲ爆破シ乗員ヲ殺傷シ以テ鬱憤ヲ晴ラサント欲シ」て計画の実行を決意し、清水港停泊中における犯行に及んだのである。弾火薬庫長の職にあった被告某は、弾火薬庫付近の構造に精通しており、立直中の番兵に気付かれることなく 8 インチ弾薬庫に侵入し、「豫テ実験シタル燃焼時間ニ鑑ミ約二時間後ニ發火ス可キ一尺内外ノ喫煙用火繩」に点火した。その後、他の兵卒とともに上陸した被告某は、海岸近くにあった飲食店から、爆発の発生を観察していたのである。

以上のような事実が判明するに到り、舞鶴鎮守府海軍軍法会議は、艦船破壊未遂罪と殺人罪の併合罪により、14(同 3)年 7 月 7 日、被告某に死刑判決を言い渡した。それにしても、「日進」火薬庫爆発事故の真相が明らかになったときの海軍当局の驚きは、如何ばかりであったか。事故の真相が判明したとは言え、海軍部内に言いようのないしこりを残す、実に後味の悪い結末であった¹²。

「日進」の事故は、査問会が真相を究明し得なかったことでは「三笠」と同様であるが、それが艦内における確信犯的な犯罪行為に起因していたという点で、際立った相違がある。

¹² 死刑判決以前の 3 月に、既に「日進」事故の真相が報道されている。1914 年 3 月 9 日付『東京朝日新聞』は、「日進の爆沈を圖りし大犯罪一大犯罪の自白」という見出しで、被告某の自白について記述し、「但し當局にては極力之を隠蔽せるも本社の確聞する所を報道す」として、海軍当局の対応を批判している。そして判決直後の 7 月 9 日付同紙は、「軍艦日進爆発事件判決—海軍省広報の無責任」と題して、3 月 9 日付記事に対して「海軍省は公報を發して極力本紙記事の打消しに努め該爆発を不良火薬の化學的分解より自然に火を發せるものと辯解したるが舞鶴軍法會議に於いて(艦船破壊未遂罪に対する)判決を申渡したり」と糾弾しているように、当時の海軍当局が世論の非難に晒されていた状況が窺える。因みに、当該記事は、被告某と外国スパイとの関わりという、更に検証を要する新たな題材も示唆している。

ここで浮上してくる疑問は、このような内部の者による犯罪を未然に防止することはできなかったのか、更に何事故調査の段階で真相を解明できなかったのか、ということである。軍法会議での取り調べで、被告某が艦長に破壊行為を予言する強迫文書を郵送していた事実が判明していることから、艦長は艦内に不穏分子が存在し、犯罪的行為が発生する可能性を認識していたはずである。それにも拘わらず、文書発送者の捜査、或いは不測事態への予防措置等が全くなされておらず、艦長は強迫文書をどのように認識していたのか、更に艦上層部のどの範囲まで当該文書の存在を認識していたのか、確かな記録がなく不明である。そして、何よりも理解に苦しむことは、実際に火薬庫の爆発という、正に予告されたような事態が生起したとき、このことが査問の対象とならなかったことである。強迫文書の存在を勘案すれば、事故の原因が人為的な、それどころか、犯罪的行為に起因する疑いが極めて濃厚な状況が明白であり、査問会としては当然この視点で調査しなければならなかった。それにも拘わらず査問委員会による究明がなされていない。つまり、査問会としては、そのような事実を把握していなかったのであり、このことは艦長が文書の存在を秘匿していたことを意味している。

広瀬大佐は、査問手続きが終了した後、「三笠」艦長に転出したが、舞鶴軍法会議での被告某に対する死刑判決の直後に待命となっている。この待命処分が、死刑判決と関係があったことを強く感じさせるが、同人はその後、少将に昇進後予備役となり、戦後の 1949（昭和 24）年に死去している。査問会による真相究明を困難ならしめたと言っても過言ではない、同人の真意は何処にあったのか、それを知ることのできる史料は現存しない。

（3） 制度の本質的問題点

軍艦「三笠」の爆沈事故と軍艦「日進」の火薬庫爆発事故は、査問制度の黎明期において生起した事故で、いずれも事故当初にその真相が究明されなかったという共通点がある。これらの事故調査に適用されたのは、軍法会議との関係を明記した明治 34 年査問規則であったが、ここで改めて両事故の査問の実態を考察し、当時の制度が有していた本質的な問題点について検討してみる。

「三笠」の事故については、報告時期の異なる二つの査定書が残されており、最初は事故から 1 ヶ月後の 10 月 11 日に作成、次は約 1 年後の 06（明治 39）年 9 月 6 日に作成されている。このような経緯を辿った理由については、最初の査定書が提出された直後の 10 月 14 日に連合艦隊司令長官東郷平八郎大将から海軍大臣山本権兵衛大将になされた進達から知ることができる。その内容は、「本日十日ヲ以テ結了セシ三笠沈没事件ニ関スル査定書ニ據ルニ爆発ノ原因ハ人爲的ニアラスシテ后部六吋彈火薬庫内ニ格納シアリタル火薬若クハ火工品ノ自發ニ起因セルモノト認定致候得共其自發ノ原因及責任ニ至リテハ艦体ノ浮

キ上リヲ待チ尚精細ニ調査スルノ余地可有之ト存候俟本査問會ハ茲ニ一段落ヲ告ケ度別冊進達此段具申候也」¹³というものだった。すなわち、事故発生直後から調査を開始した最初の査問会は、乗組員からの事情聴取によって、火薬類の自然発火が原因と推定したのだが、その確定には、「三笠」引き揚げ後の調査によるべきであるとしたのである。現在の感覚からすれば、この措置は至極当然であり、寧ろ艦内の詳細な調査を行わずに、仮定に基づく結論によって一旦終結していることには違和感を禁じ得ない。しかし、潜水やサルベージに関する技術が未熟であった当時では、海没状態にある艦内の調査は事実上不可能であるとともに、艦の引き揚げには相当の長期間が必要だった。抑も、査問の目的が「危険若クハ損害ノ原因ヲ審ニシ且責任者及責任ノ程度ヲ明ニスル」¹⁴ことにあり、同種事故の再発防止対策を速やかに実施する必要上、処置の迅速性が重視されていたのである。

その一方で、査問会自体は懲罰権を有しないものの、軍法会議送致等の関係者の処分について答申する義務を負っていたことから、同時に慎重な調査も求められていたことが、二度に亘る査問の背景にあった。最初の査問会は、第一艦隊司令長官三須宗太郎中将を委員長とする、主として事故の当事者たる艦隊のメンバーによって構成されていたが、二度目の査問会は、引き揚げ後の艦内調査の関係上、佐世保工廠長向山慎吉中将を委員長とする、技術陣の委員を中心として組織された。しかし、事故から約1年も経ってから引き揚げられた艦内の調査からは、結局何の新事実も発見されず、最初の査定書の結論を追認する形で査問を終了した。当時の調査能力からすれば、止むを得ない面もあるが、これには当時の規則が大いに影響していた可能性を指摘することができる。二度目の査問の査定書に、「前回査問ノ調書ハ要領善美ヲ尽シ毫モ遺憾ナキヲ以テ今本会カ之ヲ繰り返スモ以上ノ調書ヲ作為スルコトハ徒ニ月日ヲ要スルノ外寧ロ不明瞭ニ陥ルニ過キス」¹⁵との記述がある。ここに、工廠長を委員長とする、技術陣による二度目の査問会の、最初の査問会に対する、非常な配慮が読み取れるのである。査問という制度が、国家の裁判権と軍の統帥権の調和を図った軍法会議と直結していたため、指揮系統に属さない技術陣による二度目の査問で、艦隊サイドによる査問結果が覆る可能性など、最初からなかったと言えよう。

軍法会議との関係を明確にした、査問規則の弊害とも思える状況は、「日進」の事故においても同様に指摘することができる。「日進」の査問会は、横須賀鎮守府隷下の軍艦「筑波」艦長鈴木貫太郎大佐（終戦時の内閣総理大臣）を委員長として組織された。極めて迅速に調査を実施した結果、事故から僅か10日後の11月29日には査定書を作成し、翌30日に査問委員長から横須賀鎮守府司令長官瓜生外吉大将に報告されている。そしてその査定書

¹³ 「明治三十八年 軍艦三笠 罹災関係二」三笠災害査問書。

¹⁴ 明治三十四年査問規則（達第百六十六號）第一條。

¹⁵ 「明治三十八年 軍艦三笠 罹災関係二」三笠災害査定書。

を含む査問書類は、12月7日付の書面をもって、横須賀鎮守府から舞鶴鎮守府に送付され、更に同月17日の海軍大臣斎藤実大将（内大臣当時、2・26事件の凶弾に倒れた。）への報告によって、査問手続きは終了した。このように、事故の発生から海軍大臣への報告に1ヶ月しか要しておらず、本事案が事故艦の本来の所属ではない横須賀鎮守府で査問が行われ、海軍省への報告は、所属する舞鶴鎮守府からなされたという、一連の煩雑な事務手続きを勘案すれば、尚更その査問の迅速さが際立ってくる。横須賀鎮守府が査問を実施することとなった経緯については、舞鶴鎮守府司令長官から海軍大臣宛の査問報告書にある「軍艦日進火薬庫爆発事件ニ付査問規則第八條ニ依リ横須賀鎮守府司令長官ニ之ヲ委託」¹⁶との記述から知ることができる。査問規則第八條の規定とは、「自己ト遠隔シタル地ニ於テ査問事件發生シタル場合ニ際シ其ノ部下委員會ニ於テ調査ヲナスヲ不便ト認ムルトキハ其ノ附近ニ在ル他ノ委員會ヲ組織スルノ權アル諸官ニ之ヲ委託シ以テ當該事件ノ調査ヲ迅速結了セシムルノ手段ヲ執ルヘシ」と定めていることであり、事故現場に近く、回航地でもあった横須賀鎮守府に委託したということである。

しかし、まさに、ここに規則の弊害を指摘することができるのである。極めて短期間で終了した査問は、またしても原因を特定できなかつたばかりか、事故の背後にあった重大な犯罪行為を看過してしまった。査問制度が、本質的に軍法会議と密接な関係を有している以上、換言すれば、指揮系統における査問こそが本来の在るべき姿であり、そのような関係においてなされない査問は、実質的に無能だった。この場合、横須賀鎮守府司令長官が、舞鶴鎮守府隷下の軍艦「日進」の責任当事者を処罰するような行為は、軍法会議の理念から逸脱するものであり、したがって査問も、最初から結論ありきで行われたと言っても過言ではなかろう。現に、査定書にある「燃焼火薬ハ定時ノ検査ヲ受ケ良品ト決定セラレ且之ガ貯蔵並ニ取扱上何等不備ノ点アリト認ムルヲ得ザルモノナリシニ拘ラス偶然燃焼シタルモノニシテ人力ノ防止スル能ハサリシモノナルガ故ニ何等責任ヲ問フベキモノナシト認ム」¹⁷との、実に瓢箪鯨的な文言が、このことを如実に示している。

（4） 科学的調査の軽視

指揮統帥系統でなされる事故調査には、更に技術者による科学的調査の軽視という欠陥をも内包していた。査問段階で、当時の火薬学の権威で、造兵廠火薬部長の職にあった楠

¹⁶ 「大正二年 公文備考 艦船五 卷二十四」716頁。

¹⁷ 同上、729頁。

瀬熊治造兵大監らが査問委員長に「軍艦日進八时常装薬調査ノ件」¹⁸と題する報告書を提出している。これは、「日進」に残存する原因火薬全数を陸揚げして実施した、詳細な調査報告であり、その結論は火薬に異状は認められず、自然発火の可能性を否定するものだった。それにも拘わらず、査定書は「燃焼火薬ガ明治三十三年外國ニ於テ製造セラレタルモノニ依リ従来同年代製造火薬中不良品發見廃棄セラレタルコトアルノ事實ニ鑑ミ」¹⁹原因を推定しており、甚だ科学的根拠の希薄な結論を出したのである。前掲の防衛庁海上幕僚監部作成の資料によれば、楠瀬委員は、事故は人為的要因が濃厚であると訴え続けたにも拘わらず、査問会では、何故か委員長以下の査問会が押し切る格好で、このような結論に集約したと伝えられている。如何なる理由からか、査問は最初から不良火薬の自然発火が原因とする風潮にあり、調査は本来の方向から乖離して、事故原因となり得る不良火薬を艦に搭載した経緯に重点が指向されていった。抑も、科学的・理論的な調査から、火薬の自然発火が原因との結論に至ったわけではないのに、査問会は当初から不良火薬なる呼称を使用し、恰も結論は既に明白であるかのような査問が行われたのである。簡単な現場検証と関係人訊問を経て、またしても火薬の自然によるものとの結論をもって、実質的査問は僅か10日間という異例の早さで終了した。「公文備考」の記録によると、海軍省や艦政本部も、査問の状況から、当初から火薬の自然発火説で一致しており、次のような確認や指示を舞鶴鎮守府に出している。

大正元年 11月22日 艦政本部から舞鶴工廠に不良火薬供与理由の確認

(12月17日 査問報告)

大正2年 1月10日 海軍省軍務局長から舞鎮参謀長に同種火薬調査の指示

4月22日 海軍大臣から舞鎮長官に工廠関係者処分の指示

最初の不良火薬供与理由の確認に対しては、舞鶴工廠は定期検査の結果を根拠として、不良火薬供与の事実そのものを否定する回答を行っており、更に軍務局長からの調査指示に対しては、検査済みであることを理由に、調査を拒否する旨の回答をしている。このような海軍中央部と現地との応酬は、遂に海軍大臣から鎮守府長官に対する関係者の処分を指示する通達で、ようやく終息した。査問の本来の目的から逸脱し、事後処理において、関係者間に感情的とも思える対立や、組織間の相克のあったことが分かる。

いずれにせよ、「三笠」と「日進」の査問で、結果的に事故の原因を誤認することとなっ

¹⁸ 「大正二年 公文備考 艦船五 卷二十四」756-761頁。

¹⁹ 同上、728頁。

た理由が、科学的な調査を軽視したことに大いに起因していることは否めない。そのような調査軽視の理由として、当時の科学的調査能力自体が未熟だったことに加え、査問制度と軍法会議との接続が強固であったために、技術陣にとって調査には慎重にならざるを得なかったことが挙げられる。すなわち、軍法会議を司る指揮統帥系統の用兵者から、技術陣は一般に低く見られていたことは後述するとおりであり、このため調査結果はいきおい火薬の自然という、責任者不在の結論に指向する傾向のあったことを指摘できよう。ともあれ、「日進」の正式な査問報告が、事後に判明した真相によって真つ向から否定されたことが、海軍を糾弾する世論とも相まって、当局のこの種事故への取り組みを大きく転換させる契機になったものと思料される。

3 制度の完成

(1) 軍法制上の意義

明治期に多発していた、艦船事故の調査に関する規則は、1901（明治 34）年の査問規則の制定によって、一旦は完成したかに見えた。しかし、これまで述べてきたように、05（同 38）年の「三笠」の爆沈事故と、12（大正元）年に生じた「日進」の火薬庫爆発事故では、いずれも査問会は事故の原因を究明することができなかった。このことは、それまでの査問が、座礁や衝突等の比較的小規模の艦船事故を対象としており²⁰、爆沈といった大事故や犯罪行為に起因する事故を想定した制度ではなかったことを意味しており、制度そのものに本質的な問題点と、能力的限界のあることを露呈した。そして、15（同 4）年の査問会規則の制定によって、ようやく本制度の完成に至るのであるが、明治 34 年査問規則との大きな相違点は三つある。すなわち、査問の主目的を事故原因の究明と再発の防止にあることを明記し、関係者の処分はあくまでも二義的なものとしたこと、管轄外場所での事故に対する、迅速な査問の実施を図った委託規定を廃止したこと、並びに科学的根拠に基づく技術調査に関する規定を新たに設けたことである。これらの改正点は、いずれもその根元が軍法会議との関係に由来している。第一の改正点は、このことを明確に示しているし、委託規定の廃止と技術調査規定の新設も、結局は指揮統帥系統に依拠した査問にまつわる弊害を排除しようとしたものと捉えることができる。このように、当該規則の変遷では、軍法制の根幹をなしていた軍法会議との関係を看過できない。すなわち、明

²⁰ 明治 24 年艦船破損事實取調内規による査問要領として、第三条に「當時ノ風向風力針路速力潮流及天候ノ模様羅針ノ自差(中略)其他坐礁破損等ニ関スル事實ノ取調」を行うこととしているように、主として操艦上の過失について調査することが想定されていた。

治末期から大正初期に連続した軍艦爆沈等の大事故の教訓から、査問制度を軍法会議と明確に分離することによって、真に原因究明と同種事故の防止を主眼とした体制が完成したのである。その4年後の1918（大正7）年9月13日、次のような「査問會ニ關スル件」²¹なる海軍省通達が発出されたが、ここに規則大改正の主旨が如実に示されている。

査問會ハ坐礁衝突火災其ノ他危険若ハ損害アルニ際シ 其ノ原因明瞭ナラサル場合ニ於テ之ヲ調査探求シ 以テ同種原因ニ依リ再三同種ノ危険若ハ損害ヲ生セサラシムル爲メ資料ヲ獲ルヲ以テ主タル目的トスル調査機關ニシテ 責任者ノ有無及責任ノ程度等ヲ討求スルハ附随ノ目的タルニ過キス（中略）若シ査問會ニ於テ關係者ノ陳述聴取ニ際シ裁判審問手續ニ類似スルノ形式及方法ヲ以テストキハ關係者ハ恰モ被告人トシテ訊問糾弾ヲ受クルカ如キ感想ヲ抱クニ至リ 自然其ノ知ル所ヲ盡サス事實ノ真相發見ノ障害トナルノ虞アルノミナラス 又一般ニ査問會ノ性質ヲ誤解スルノ因トモ相成ルヘク候條 査問會組織ニ當リ誤解ナキ様御示達相成度

これは、査問会の組織に際しての留意事項に関する通達であったが、従来の査問が責任の追及に偏重し、如何に公正かつ迅速な事故調査を阻害してきたかを、雄弁に物語っている。特に、関係者からの聴取に際しては、軍法会議・裁判のような形式に陥ることを厳に戒めているのが特徴であるが、逆の見方をすれば、従前はこのような方法が取られていたことを示唆している。現に明治34年査問規則では、査問委員と軍法会議判士の兼任を許容しているように、軍法会議と密接な関係にあった。つまり、それまでの査問手続きとは、捜査と公訴提起が直結した、大陸法的な糺門主義²²に立脚する、1884（明治17）年制定の海軍治罪法下における軍法会議制度に合致するものだった。

一方、大正4年査問會規則は、査問委員と軍法会議判士の兼任を禁止しており、このことはまた、査問会による捜査と軍法会議における公判の完全な分離を企図したものと解釈できる。こうしてみると、この新規則は、檢察機関が裁判機関から独立し、捜査に基づき公訴提起するという、弾劾主義の原則を追求した1921（大正10）年制定の海軍軍法会議法に通じている。この軍法会議とえば、現代の我が国では暗黒裁判とのイメージが強いが、実は22（同11）年制定の大正刑事訴訟法（旧刑事訴訟法）を始めとする、当時の我が国刑事裁判の理念に合致したものであったのである。寧ろ、旧刑事訴訟法では、公訴提起

²¹ 海軍省『海軍制度沿革 卷二』（原書房復刻版、1971年）910頁。

²² 刑事訴訟の基本的原理で、訴訟が裁判所の職権で開始されること等を意味する、職権主義の一形態を指す。これに対して、訴追者の訴えで裁判を開始する方式を、当事者主義の一形態である弾劾主義と言う。

後の訴訟手続きとされたために種々の問題を生じ、現行法では廃止された予審制度について、軍法会議法では、公訴提起の可否を決定する手続きとして、その位置づけを明確にして運用され、一面においては、より合理的な側面を有していたと言えなくもない。ともかく、帝国憲法下の大正期に行われた刑事法制の大改正では、大陸ドイツ法系を模範とする一方で、我が国の伝統的な考え方に近代英米法の理念をも加えて、「起訴便宜主義の明文化に見られるように、(ドイツ法の)単なる模倣ではなく、わが国の特殊な諸事情も巧妙に取り込」²³もうとしたのである。このように、軍法会議法と旧刑事訴訟法には立法理念の共通性や法条文の類似性が見られ、その目指したものは、現行の刑事訴訟法にも通じる、不告不理の原則²⁴や起訴便宜主義²⁵といった、近代法的な理念の追求でもあった。尤も、通常裁判所も軍法会議も、その訴追機関と裁判機関が同一行政府の系統に属していたことは、それぞれが独立している現行法下の制度に比べれば、司法の独立は不十分であったと言われている。ともあれ、査問規則や軍法会議法等の軍法制は、当時の刑事法制に整合されて、国家の法体系の一翼を担っていたのであり、更にその本質は、現行裁判制度の理念にも通じる、近代的な側面を有していたとも言えよう。

(2) 軍艦「筑波」の爆沈—改正規則の適用—

軍艦「筑波」²⁶の爆沈事故は、1917(大正6)年1月14日午後3時15分頃、横須賀軍港第9番浮標(ブイ)に係留中に発生した。最初に、前部8インチ主砲塔天蓋昇降口から火炎が噴出し、続いて起こった艦橋と第一煙突間の爆発は、その火柱がマスト頂部の高さには達する凄まじいものだった。艦は左舷側に傾斜し、爆発から僅か5分程度で沈没してしまっただが、戦闘以外での同艦のような爆発、沈没の急激なことは例がなかったと言われている。港内に停泊していた他の艦船から救援艇が駆けつけたが、そのとき「筑波」は上部構造部とマストだけが海上に認められるのみで、海面には夥しい数の死体が浮流しているだけだった。艦は最早修復不可能な状態にあり、同年9月1日をもって海軍の軍籍から除籍されたが、この事故の人的被害は死者125名、行方不明者27名及び負傷者多数という甚大なものだった。当日が休日で、半数の乗組員が不在であったことは、寧ろ不幸中の幸いであったと言わざるを得ない。直ちに砲術学校長加藤寛治少将を委員長とする査問会が

²³ 小島武司『現代裁判法』(三嶺書房、1987年)118頁。

²⁴ 刑事訴訟法上、公訴の提起がない限り、裁判所が事件の審理を行わないという弾劾主義の原則。

²⁵ 公訴提起について、検察官の裁量を許し、起訴猶予を認める制度。起訴法定主義に対する。

²⁶ 1907(明治40)年呉海軍工廠で竣工、基準排水量13,750トン、一等巡洋艦に類別。日露戦争後に竣工した最初の国産軍艦で、大正元年に巡洋戦艦に類別変更され、第一次世界大戦に参加した。事故当時の艦長は、有馬純位大佐(海兵17期)であった。

組織され、約半年にも及ぶ事故調査が実施された。ここでは、これまでの査問の在り方に真摯な反省が加えられ、科学的思考に基づく徹底的な調査が行われたものの、今回もまた、その真相の確実な解明には至らなかった。しかし、従前とは異なり、体系的、かつ論理的な取り組みがなされた最初の事案であり、以後の同種事故の査問要領に与えた影響という面で、極めて意義深い事例である。

早くも事故の当日に、海軍省次官から横須賀鎮守府参謀長宛て「原因不明尚時節柄種々ノ風説ヲ流布スルモノアルヤモ知レズ相当注意ヲ加ヘラレタシ依命」²⁷との電報が発出されている。指示の理由は定かではないが、「日進」の真相が明らかになった直後にあつて、無用の騒乱を惹起させないよう、部内の規律振肅を企図したものと考えられ、更に多数の市民が本事故を直接目撃していたことも、その背景にあつたものと推察される。当時の日本海軍にとって最大の課題は、帝国国防方針に基づく八八艦隊計画の推進であり、その第一歩として、八四艦隊計画のための1917（大正6）年度予算が成立していた。「筑波」の爆沈事故は、正にこのような時代背景の直中で生じたのである。海軍当局が、かように非常に微妙な時期に生じた大事故に対し、神経質にならざるを得なかったことは十分に考えられ、当該電報にある「時節柄」との言葉が、このことを示唆しているように思えてならない。いずれにせよ、「筑波」爆沈事故で当局が示した、過剰とも思える反応に、「日進」の事故の影響を見ることができると、これらの迅速な措置が功を奏したのか、海軍部内や市井に不穏な風聞が流布したという記録は残っていない。

事故の翌日に、加藤委員長以下の査問会が組織されたが、委員には「日進」の査問委員も務めた、火薬学の最高権威・楠瀬造兵総監に加え、軍艦設計の権威である平賀讓造船中監をはじめとする、計5名の造兵、造船部門の専門技術者が招集された。従来の査問委員が用兵者を中心に組織されていたのに対し、このときの全委員の約半数を技術者が占めた。このような事実は、科学的思考に欠け、真相解明に寄与してこなかった査問に対する強い反省と、改善への意欲が見て取れる。それまでの査問会は、当事者の責任を明確にし、軍法会議への送致を答申する必要上、軍統帥上の観点からの事故調査が中心に置かれた。そして、技術者による科学的調査はその有力な判断材料であるにも拘わらず、彼らの意見は軽視される傾向にあつたことは否定できない。陸軍に比べて、リベラリズムと科学的思考の象徴的存在であつたと言われる海軍であるが、その実態は、陸軍と大差ない一面も有していたと言えよう。ともあれ、海軍当局が、それまでの査問の在り方を改め、真相解明に全力を挙げようとした状況は、横須賀鎮守府司令長官から加藤査問委員長に発出された訓令が象徴している。その内容は「筑波ノ爆沈事件ハ近年發生シタル事變中ノ最大事變ナリ

²⁷ 「大正六年 公文備考 艦船十五 卷三十三」15頁。

此ガ原因ヲ闡明スルハ軍備上緊急ナルノミナラス形而上殊ニ其然ルヲ覺ユ、諸官ハ慎重調査シテ以テ査問ノ目的ヲ達成セシコトヲ期スヘシ」²⁸というもので、ここに海軍当局の決意が表れている。

こうして「筑波」爆沈事故の査問は、造兵、造船の各部門における当時の最高権威を充て、技術面では万全の態勢で調査が行われた。事故から半年後の7月25日に査定書が作成されているが、これに先立つ2月24日に査問委員長から横須賀鎮守府司令長官に中間報告がなされている。「軍艦筑波爆沈事件推求報告」²⁹というその報告は、1ヶ月間の査問状況についてまとめたもので、それまでの調査内容及び判明した事実、並びに以後の調査の重点方針等について、体系的に整理されている。それによると、まず査問会は主要調査担当事項ごとに、4つの分科会で構成され、調査に遺漏なきことが期されていた。また、査問に際しての審議事項を6項に区分し、それぞれの要因ごとに事実関係を明確にし、事故原因の論理的な究明が図られた。

分科会 甲分科会：「弾火薬の自然発火の可能性」

乙分科会：「艀装上の理由による爆発誘因の有無」

丙分科会：「人為的要因の検討」

丁分科会：「引き揚げ物件等の証拠調査」

審議事項 第一項：「爆発の初因は何か」

第二項：「爆発初因が艦内の場合、最初の爆発は弾丸によるものであるか」

第三項：「火薬の自然発火であるか」

第四項：「爆発の基点はどこであったか」

第五項：「電路や電気装置が発火要因となった疑いがあるか」

第六項：「人為的要因の疑いがあるか」

ここにおいて、楠瀬造兵総監を長とする甲分科会は、今次査問で最も重要な審議事項であった、火薬の自然発火の可能性について、膨大な実験データを根拠として提出し、その可能性を完全に否定したのである。平賀造船中監を中心とした乙分科会も、艀装上の要因について理路整然とした論述を展開し、その可能性のないことを証明した。こうして、「筑波」の事故原因は、必然的に第六項の人為的要因にあるとの結論が導き出され、以後の調査における重点方針が明確に示された。

²⁸ 「大正六年 公文備考 艦船十七 卷三十五」1342頁。

²⁹ 「大正六年 公文備考 艦船十八 卷三十六」1731-2001頁。

前掲の中間報告に「尚ホ軍法會議及憲兵分隊ノ内偵ニ依リ人爲的方面ノ調査ニ關シ丙分科ト彼此密接ニ連絡ヲ取ラシメタリ」³⁰とあるように、査問会委員のみならず、軍の司法機関も動員して調査に当たったことは、それまでには見られない対応だった。「公文備考」には、広範囲に渡る捜査対象者の身上調査史料が編てつされておられ、その多くは出所不明であるものの、中には個人の出自に関わる内容を含むものもあることから、明らかに司法機関の手による調査がなされていたことを示している。

ともあれ、査問会は、調査の過程で浮上した数人の嫌疑者の中でも、行方不明の二等水兵某なる人物を最有力嫌疑者として注目していた。何故ならば、水雷科要具庫員として火薬庫の事情を知る立場にあったこの水兵は、事故当日の朝、艦内で窃盗の容疑をかけられ、複数の下士官から私的制裁とも言える訊問を受けていたからである。この事実から、査問会は自暴自棄に陥った同人による自殺的行為との見方を強めていたが、司法機関からもたらされた捜査報告³¹は、その嫌疑を裏付けるに足るものだった。それによると、当時 22 歳の同人について、「女色ヲ好ミ横須賀市内ノ賣笑婦數人ト關係シ毎月平均五円ヲ消費シ多キ時ハ一ヶ月十円ニ及ヒタルモ（中略）其ノ金銭ノ出所最モ怪ム可キモノ」と見ていた。つまり、当時の二等水兵の年俸八十円からすると不釣り合いな生活態度から、同人を常習的犯罪性向の強い人物と認定していたのである。しかし査問会は、「之ヲ斷定スヘキ證據ニ至ツテハ（中略）未タ明確ナルモノヲ蒐集スルニ至ラス且ツ嫌疑者ノ屍体モ筑波艦内ノ搜索ヲ終了セルニ拘ハラズ尚ホ發見スルヲ得サル實況ニシテ更ニ時日ヲ待ツモ上述以上ノ審明ハ之ヲ豫期スヘカラズト認メ本會ハ茲ニ査問ヲ結了ス」³²と宣告した。同人は爆発によって霧散したものと思われ、真相の究明は、永久に不可能となってしまった。

（3） 再発防止対策の実施

完全な事故原因の究明には至らなかったものの、「筑波」爆沈事故の査問を通じて提起された、火薬庫の管理や乗員の身上把握等に関する種々の問題点とその対策は、この種事案の再発防止に寄与する、多くの示唆に富むものだった。これが、以後の施策に及ぼした功績は、決して小さくはなかったが、そのような対策の一つに、艦内火薬庫の改造があった。当時の軍艦の火薬は、火薬庫内のエアータイトロッカーと呼ばれる、寸法 2 メートル程度の立方体で、機密式構造を持ったロッカーに格納されていた。各ロッカーは換気のための通風管で連絡していたが、この構造に着目した「筑波」査問会甲分科会は「艦船火薬庫内

30 「大正六年 公文備考 艦船十八 卷三十六」1735 頁。

31 「大正六年 公文備考 艦船十七 卷三十五」1208-1285 頁。

32 「大正六年 公文備考 艦船十六 卷三十四」587 頁。

格納装薬ノ燃烧或ハ爆發セルトキノ結果探求實驗報告」³³を提出した。当該ロッカーの本来の目的は、火薬を少量ずつ小分けして保管することによって、被弾時や不測事態に大爆発に至らないよう計画されたものだった。しかし、甲分科会の実験は、火薬の一部でも発火すれば通風管を通じて各ロッカーの火薬が誘爆し、大爆発を起こす可能性を提示して、その構造的欠陥を指摘した。このため査問会は、個別施錠式格納方式への変更を提言したが、全艦の改造には莫大な費用を要することから、海軍当局は当面の措置として、通風連絡管の撤去と通風の閉鎖を指示する訓令³⁴を発して対応していたのである。

ところが、「筑波」の翌年に、またしても軍艦「河内」³⁵で爆沈事故が発生し、査問の結果、「河内」は訓令どおりの対策を未実施だったことが判明した³⁶。そればかりか、更に驚くべきことは、訓令を遵守していたのは軍艦「利根」³⁷ただ一隻のみという事実だった。これは、事案が発生した際の全艦調査で明らかになったものであり、鉄の規律を誇っていたはずの、帝国海軍の知られざる実態を物語る事実である。一方、「河内」の事故後に、海軍技術本部³⁸内に火薬関係事項調査會なる委員会が設置されたが、次に掲げる同会設置の主旨が如実に物語っているように、従前の査問の在り方に対して技術陣から痛烈な批判と自らの反省が行われ、海軍省等の上層部に対して、この種の事故に対する取り組みの抜本的改善を求めた。

何故ニ筑波ノ爆沈ニ至ルマデノ六件ニ対シテ充分ナル調査ヲ爲サザリシヤ 又何故ニヨリ徹底的ナ處置ニ出デザリシヤヲ攻究スルニ 海軍部内ノ情弊ニヨルト云フモ差支ヘナカルヘク 一々枚挙ニ暇アラズト雖 ソノ主ナルモノヲ挙クレハ 第一ニ我國最初ノ大惨事タル三笠ノ爆沈カ ソノ査問委員ニヨツテ諸外國ノ先例ニ鑑ミ 且ツ我カ忠勇ナル帝國軍人ノ人格ヲ尊重シテ 火薬ノ自然ニアリトノ暗示ヲ与ヘタルコト 第二ニ爾後發生シタル人爲的爆發事件カ 重大ナル我カ國民性ノ弱点ヲ暴露シタルニ拘ラス 左程重大視セザリシカ 或ハ他ニ何等カノ事情アリシヤヲ知ラスト雖 海軍部内ノ与論ヲモ噴起セシムルニ至ラサリシコト 従テ当局ノ採リツツアリシ姑息ノ手段ニ満足シ居タルコトノ二者ニ歸スルコトヲ得ヘシ 即チ第七回ノ事件トシテ大戦艦河

³³ 「大正七年 公文備考 艦船二十二 卷四十一」1265-1342頁。

³⁴ 「大正七年 公文備考 艦船二十一 卷四十」646頁。

³⁵ 1912（明治45）年横須賀海軍工廠で竣工、基準排水量20,800トン、戦艦に類別。

³⁶ 「大正七年 公文備考 艦船二十一 卷四十」646-647頁。

³⁷ 1910（明治43）年竣工の初代「利根」であり、大東亜戦争で活躍した重巡洋艦は38（昭和13）年竣工の二代目である。

³⁸ 海軍艦政本部を改編し、1915（大正4）年に設置された。20（大正9）年に再び艦政本部となった。

内ハ爆沈セリ ココニ於テ技術本部ハ河内ノ爆沈ニヨリテ従来ノ姑息手段ノ価値ナキヲ自覺スルト同時ニ 艦船ノ爆沈シタル後ハ特別ナル場合ノ外的確ナル原因ヲ調査發見スルノ殆ト不可能ナルヲ思ヒ 若シ信用度薄キ推論的ノ原因ヲ過信スレハ他ノ可能的原因ニ対スル防止手段ヲ欠クノ虞アルヲ以テ 實際原因ノ如何ヲ問ハスコノ種事故ノ災害ヲ防止スヘキ一切ノ手段ヲ尽スノ必要ヲ認め 火薬關係事項調査會ヲ設クルノ建議ヲ爲シ ソノ成立ヲ見ルニ至リタル次第ナリ³⁹

このように、従来の査問に、無用の先入観や閉鎖的、官僚的な海軍の体質的問題が影を落としていたことを率直に指摘した上で、同調査会は事故防止対策を提言した。それは、貯蔵及び取扱要領の見直しによる火薬の自燃防止とともに、関係者の教育と身上把握及び火薬庫警戒要領の厳正化による人為的災害の防止、並びに艦内火薬庫の改造による被害の局限等に関する、科学的見地からの体系的な提言だった。それらの対策案は、弾薬庫の施錠要領を抜本的に改善した艦船弾薬庫艙装規程の策定等に反映していくのであるが、「筑波」査問会が提起した火薬庫構造の大改造も、同調査会の強力な提言によって、ようやく全艦に対して施工された。度重なる重大事故に茫然自失の状態にあった海軍当局は、ここに至って遂に、この種事故の多くが人為的要因に起因するものであったことを認め、火薬關係事項調査會が示した防止対策に基づき、徹底的な再発防止に乗り出していくこととなるのである。

こうして、多くの代償を伴った海軍当局の努力は結実したが、次のようなエピソードが伝えられているように、一般社会の軍艦搭載弾火薬に対する不信感は、依然として根強いものがあった。昭和天皇は皇太子時代の1921（大正10）年に、お召艦「香取」⁴⁰で欧州巡航の旅に出られたが、このとき宮内省は海軍省に対し、「香取」の弾火薬陸揚げを要請した。当然ながら、海軍側が強行に反対した⁴¹ため、宮内省側は承諾せざるを得なかったが、この申し入れは、昭和天皇の母君貞明皇后の希望によるものだったと言われている。事の真偽は定かではないが、申し入れを受けた海軍は「海軍大臣が皇后陛下に拝謁、ご説明申し上げた。非常に頭の鋭いお方だったので、微に入り、細にわたっておたずねになり、ご諒

³⁹ 原文史料の所在は確認できないが、前掲防衛庁海上幕僚監部作成資料掲載の福永資料（当時海軍少佐福永恭助の収集資料、海兵36期）から引用。

⁴⁰ 1906（明治39）年英国ヴィッカーズ社で竣工、基準排水量15,590トン、戦艦に類別。因みに、訪欧時の艦長は、唯一の沖縄出身将官として知られる漢那憲和大佐（当時、海兵27期）であった。

⁴¹ 海軍砲術史刊行会『海軍砲術史』（財団法人水交会、1975年）617-618頁。海軍の威信をかけて大臣自ら交渉に当たった一方で、不測の事態を回避するため、航海中の「香取」では保管中の弾火薬に対して非常な警戒態勢も取られていた。

解を頂くためには（海軍大臣は）大変骨が折れた」⁴²と伝えられており、皇后の意向があったことを裏付けている。このようなエピソードからも軍艦の爆沈という、凄絶な事故が及ぼした影響の大きさを物語っているが、更に「日進」事故報道の際にも見られるように、海軍の不祥事に対する世論は、かつてない高まりを見せていた。このような海軍批判の世論が、大正デモクラシーの風潮とも相まって、1922（大正 11）年のワシントン会議による軍縮を後押しする役割を担ったとも言える。また、このような世論こそが、海軍当局が真摯な反省に立って、事故の再発防止に取り組んでいくための監視機能として作用した側面も指摘できよう。

おわりに

本稿は、明治、大正の時代に生じた軍艦の爆沈等の事故事例を通じ、事故調査に関する査問制度に焦点を当てることによって、時の海軍当局の対応を考察するものであった。帝国海軍における査問制度は、明治中期頃までに多発していた、艦船の事故に対処するため、1891（明治 24）年に艦船破損事実取調内規として初めて制度化された。この規則は、第六条に「委員ノ取調ヘタル事件海軍治罪法上ニ關係アルトキハ之ヲ軍法會議上席主理ニ諮問シ相當ノ處分ヲ爲サシム可シ」とあるように、規則の主旨は、査問を関係者の軍法會議送致の先行要件として位置づけたことにあった。その後、99（同 32）年の艦船損害事実査問規則を経た、1901（同 34）年の査問規則の制定によって、本制度の骨格ができあがった。その第一条には「危険若ハ損害ノ原因ヲ審ニシ且責任者及責其ノ任ノ程度ヲ明ニスル」とあって、査問の目的が、事故の原因を究明して再発の防止を期するとともに、併せて関係者の責任追及にあることを明記したのである。更に第二十三条に「査定ヲ經タル事件ヲ軍法會議ノ審判ニ附シタル場合ニ於テハ該事件ノ査問委員長及委員タリシ者ヲシテ之ニ干與セシムルコトヲ得」と規定して、査問と軍法會議の密接な連携が図られていた。

こうして、一旦は完成したと思われた査問制度であったが、05（同 38）年の「三笠」の爆沈事故と 12（大正元）年の「日進」の火薬庫爆発事故では、査問会は事故の原因をいずれも火薬の自然と推定したにも拘わらず、後年それを否定する真相が判明した。このことは、それまでの査問が、座礁や衝突等の比較的小規模の艦船事故を対象として想定しており、爆沈といった大事故や犯罪に起因する事故に対応できなかったことを意味している。また軍法會議との連携を重視し、調査は指揮統帥系統に則ってなされることが本旨とされたため、委員は用兵者を中心に構成され、科学的調査に不可欠な技術サイドの調査が軽視

⁴² 山梨勝之進先生記念出版委員会『山梨勝之進先生芳遺録』（財団法人水交會、1968年）63頁。

される傾向にあった。更には、迅速な審理を旨とする軍法会議制度に合致させるべく、管轄場所以外で生じた事案の、当該事故現場近傍鎮守府等への委託規定もあったが、ここに軍法会議理念と矛盾する欠陥が潜在していた。このように、「三笠」と「日進」の事故は、査問制度が有する本質的問題点を浮き彫りにすることとなったのである。

これらの事故を経て海軍当局は、1915（大正4）年に規則の大改正を行い、ここに査問會規則として制度の完成を見るのである。同規則による査問の目的は、第二条「坐礁、衝突、火災其ノ他ノ損害又ハ危険ヲ生シタルトキハ其ノ原因ヲ明瞭ナラシムル爲」として、あくまでも事故原因の究明による、再発防止にあることを明確にした。その一方で、関係者の責任追及については、第十五条に「査定書ニハ責任ニ關スル意見ヲモ記載スヘシ」と定め、副次的な事項と位置づけたのである。更に、本規則で最も注目に値するのは、第十一条「査問會ハ必要ナリト認ムルトキハ海軍相當官廳ニ技術上ノ試験又ハ調査ヲ委託スルコトヲ得」との規定であり、それまでの技術調査軽視の査問の在り方に対する強い反省が窺える。この2件の事案の真相判明が、大正4年査問會規則の制定に直接つながったことを示す明白な証拠は、管見の限り見当たらない。しかし、このときの改正の要点、すなわち責任追及よりも再発の防止に重点を置くとともに、他鎮守府等への委託規定を廃止する一方、新たに技術試験及び調査の規定を設けたことは、正にこれらの教訓の反映と見ることができ、更に時期的にも完全に符合していることが、大いにその可能性を示唆している。特に、当時の新聞報道に見られるように、海軍当局の権威を失墜させたと言っても過言ではない「日進」の事案が、規則大改正の契機になったことは、ほぼ間違いないであろう。

こうして完成した査問規則は、訴追機関と裁判機関を明確に分離した、海軍軍法会議法の原則に沿うものだった。軍法会議と言え、現代では暗黒裁判とのイメージがつきまとうが、立法理念の共通性や法条文の類似性から明らかのように、実は22（同11）年制定の旧刑事訴訟法に代表される、当時の我が国刑事裁判の理念に完全に合致していた。つまり、大正時代に制定された、これらの査問規則や軍法会議法等の軍法制は、当時の刑事訴訟手続きと整合され、国家の法体系の一翼を担っていたと言っても差し支えない。更にその本質は、現行裁判制度の理念にも通じる、英米法的近代裁判制度の側面をも有していたのである。

査問規則の改正という、法制面での整備とともに、海軍当局のこの種事故に対する取り組みにおいても、実質的な変化が生まれてくる。新規則を適用した17（同6）年「筑波」と翌18（同7）年の「河内」の査問では、従前の査問とは異なり、事故が人為的要因に基づいていた可能性を強く示唆した。特に、「河内」の事故後に海軍技術本部内に設置された火薬関係事項調査會は、従前の査問における真相究明に対し、人為的要因を否定する誤った先入観や、事なかれ主義といった、海軍の体質的問題が大きな阻害要因となっていたこ

とを率直に指摘した。そして同調査会は、この種事故の多くが人為的要因に起因するものとの認識に立脚して、貯蔵及び取扱要領の見直しによる火薬の自然防止とともに、関係者の教育と身上把握及び火薬庫警戒要領の厳正化による人為的災害の防止、並びに艦内火薬庫の改造による被害の局限等について、科学的見地から体系的な提言を行った。それらの対策案は、時恰も大正デモクラシーの風潮下、より真摯な対応を余儀なくされた海軍当局によって実行に移され、弾薬庫の施錠要領を抜本的に改善した艦船弾薬庫艙装規程の策定や、火薬庫構造の改造等にも反映された。こうした海軍当局の取り組みによって、「三笠」爆沈からの14年間に7件も続発していたこの種の事故は沈静化し、「陸奥」爆沈までの25年の間、再び発生することはなかったのである。

(防衛研究所戦史部所員)