

千島艦衝突沈没事件 (1)

澤 護

はじめに

2000年（平成12）8月12日か13日にロシアの原子力潜水艦「クルスク」（Kursk、排水量13,800トン、全長154メートル、幅18.2メートル）がバレンツ海で沈没事故を起こし、乗務員118名が艦内に残されたまま深さ106メートル、水温4度の大荒れの海底に閉じこめられている。夜を徹しての懸命の救出作戦は激しい潮流、強風と視界不良に阻まれ難行し、ロシアのクロエドフ海軍総司令官は17日に「事態は破局に近い、18日には艦内の酸素は途切れるだろう」と述べた。事態がどのような展開をみせるのか、本稿を書き始めた18日朝の段階では皆目わからないものの、このロシア原潜の事故を知ったとき、すぐに日本の潜水艦や水雷砲艦などの沈没事故のことが頭をよぎった。

1910年（明治43）4月15日、国産初の「六号潜水艇」（57トン、全長23メートル、幅2メートル）は山口県岩国沖で潜水訓練中に消息を絶ち、翌日、水深16メートルの海底で14名の乗組員と共に発見された。佐久間勉艇長（当時、海軍大尉、30歳）は沈没の様子、艇内の状況を途切れ途切りに自分の手帳に書き留めたが、「十二時三十分呼吸非常ニクルシイ……十二時四十分ナリ」で彼の鉛筆文字は終わった。この佐久間艇長の遺書を「名文」と絶賛したのは夏目漱石で、彼の作品『艇長の遺書と中佐の詩』でこの事故はあるていど知られている。それにしても、「六号潜水艇」と「クルスク」の性能や製造技術を較べると、90年の流れはすさまじいものがある。片やガソリン機関と二次電池の動力、一方は長距離巡行ミサイル

を搭載し、核弾頭の装着が可能な世界最大級の攻撃型原子力潜水艦である。

「六号潜水艇」ほど知られていないが、日本中を驚愕させ、事故の後も長い間に渡って大きな話題を提供したのは、フランスで建造された千島艦の衝突事故であった。また、千島艦の前には、やはりフランスで建造され日本へ向かう途中、シンガポール付近で行方不明になった「畝傍」艦の遭難事件もある。

畝傍艦は1886年（明治19）12月初旬に事故を起こし、千島艦は1892年11月末の衝突であったが、不思議な畝傍艦の事故のことがまだ鮮明に記憶に残っているのに、今また千島艦が海底に沈んだ。「我々の記憶が正しければ、明治に入って日本海軍が失った艦はこの二隻だけである。千島艦は1887年（明治20）11月に発注された。しかるに、建造から5年も経過して日本政府の手に引き渡されたのは、建造になにか特別に面倒な注文がなかったのか、設計になにか複雑な斬新さを求めることはなかったのか」と、沈没事故が起こった直後に書いた新聞もあった。¹⁾

この千島艦沈没事故は衝突相手のイギリス郵船との訴訟へと発展し、瀬戸内海は領海か公海かで争われ、さらに東京専門学校の教授を中心とする演説会の開催、法学者を中心としての研究、さらには内閣の責任となり後々までも日本中を震撼させることになった。

本稿は主に国内で発行されていた新聞記事を資料として使い、千島艦の衝突事故からまずどのような社会問題となり、それが国際問題となっていたのか、閣議および樞密院会議のこの件に関する決定が、臨時総選挙の際などに各地方からいかなる攻撃の火蓋が切って落とされたのかを展望しようとするものである。とにかく、この千島艦事件は昭和10年代にあっても、なお実に大きな社会的な関心事であった。

千島艦沈没の第一報とその後の経過

伊予松山発、明治25年（1892）11月30日午後1時45分の電報により千島

の事故を知った各新聞は、次のような記事を明治25年12月1日付けで一齊に掲載した。

かねてフランスに発注していた新造艦千島は、11月30日午前5時頃に愛媛県和気郡堀江沖で英船ラベナ号と衝突し沈没、乗組員10余名が溺死したといったものであった。

12月1日の記事では乗組員の数が75名とか78名などまちまちであったものが、翌2日の各紙ではほぼ90名に改められ、その内の16名が救助されたと報じた。²⁾

衝突した相手の英船ラヴェンナ号の名称を朝野新聞では「ランベナ号」、東京朝日新聞では「米船ラヘナ号」と報じるなど、その第一報には多くの誤記や混乱がみられた。

先の90名の乗組員数は正しく、その内訳は准士官以上14名、下士官以下64名、長崎で満珠艦より転乗・補充された下士官11名、松島艦より乗り換わった下士官1名とフランス人機関士1名の総数91名であったが、この内コックの井上伊之助はポートサイドで死去していたため差し引き総員は90名であった。

総員90名中での生存者は士官以上が2名、下士官以下13名とフランス人機関士1名の計16名であったが、この中に千島艦長心得で海軍大尉の鏑木誠が含まれていた。千島の最高責任者であった鏑木大尉の証言から、後に千島に関するさまざまな事柄がかなりはっきりすることになった。

12月2日の新聞各紙はこぞって千島や英船ラヴェンナの構造、両船の衝突の状況や原因などを詳細に報道したが、この迅速な報道ぶりからみて、海軍省がかなりの情報を提供したものと判断される。そうでなければ、事故の起こった直後に、もう下記に示すような千島の構造などの記録を調査できるはずもなかったであろう。

千島艦の構造

艦種 水雷砲艦。水雷駆撃艦。

艦質 鋼鉄艦。

長さ 71メートル。

幅 7メートル76。

吃水 2メートル90。

深さ 4メートル80。

排水量 750トン。

馬力 5,000。

速力 22ノット。

兵装 50 (57) ミリ保式速射砲五門。

47 (17) ミリ保式速射砲六門。

水雷発射管四門。

檣 3本。

汽罐 ロコモチーフ形。

汽棧縦置三回膨張聯成。

電気燈 二基。

付属 小蒸気艇一隻、端艇四隻。

乗員 76名 (仮定員)、99名。

建造費 200万フランスフラン。

70~80万円。71万7327円36銭3厘。

製造所 佛国ロワール造船所。

この構造の記録は明治25年12月2日付の新聞各紙から集めたものだが、兵装や建造費等に若干の差異が認められたものは、そのまま書き留めておいた。

一方、千島と衝突した英船は P.&O. (Peninsula and Oriental Navigation

Steamship) 所属のラヴェンナ号 (Ravenna) で総噸数は 2319噸 (記録によっては3312噸)、登簿噸数1915噸、乗組員数139名、船長はブラウン (G.F.Browne) であった。

ラヴェンナ号は明治25年11月26日午前10時30分に横浜を出航し、神戸、長崎に寄港し香港へ向かう途中の事故であった。

千島が長崎を出航したのは明治25年11月28日であったが、途中で風波が烈しくなったため一旦引き返し、翌29日の未明に改めて出航したのであった。同艦はフランスを解纜したあとなん回かの暴風雨に遭遇していたが、船体はおよそ30度ほどの傾斜をみても構造上さほど問題もなく、とりあえず馬関 (赤間関) を通過し瀬戸内海に入った。

事故の詳細は後にラヴェンナ号の水先案内人の直話や、また軍法会議などで明らかになっていくが、赤間関方向から神戸に向かう千島と、神戸から長崎に航行するラヴェンナ号は、伊予国和気郡の興居島と睦月島の間で衝突し、千島は数分後に海底に沈んだ。明治25年11月30日午前4時58分であった。

この衝突事故前後のことを、ラヴェンナ号で10数年のあいだ水先案内人をやっている北野由兵衛 (記事によっては中野由兵衛とあるが、これは誤り) は、おおよそ次のようなことを事故直後に語っている。

北野由兵衛とラヴェンナ号の一等航海士のふたりがブリッジで船の運行を指し図していたところ、伊予国風早郡野忽那島の東岸に航行している千島を認め、千島左舷の舷燈から判断しその距離6マイル強と認識した。時に、4時40分であった。

ラヴェンナ号はいつもの航路を進行し10数分行ったところで、今度は千島の3個の舷燈を見受けた。これにより、北野は千島が前方正面より直進するものとみなし、それであれば両船は5町ばかりの距離を隔てて行き違うものと判断した。ところが、さらに数分進んだところで、千島の青色の舷燈をみて、これが千島の右舷の燈であることを確認した。これであれば、

千島は正にラヴェンナ号の前面を横切ることになるため、直ちに左回転の号令をかけたが間に合わず、さらに前進のエンジンを切ったが千島の煙筒のあたりに烈しくぶつかり、同艦は2分ばかりで沈没したのだと語った。

それにしても、新造の鋼鉄艦がその横腹にラヴェンナ号の船首が当たっただけで、わずか2分ほどで海中に吸い込まれるほど脆いものなのか気にかかった。この点を防衛庁や潜水艦の現役艦長ら専門家に意見を求めたところ、ある程度のデータがないことにはと前置きされながらも、艦の当たり所によっては衝突の直後に沈没する可能性は充分にあり得るということであった。

確かに、千島の生存者の証言を集めてみると、艦首にいたものは先に船首から沈んだといい、また艦尾にいたものは船尾の方から沈んだと語っている。どちらが先かとの判断は難しいところがあるが、艦の中央に衝突し、艦体がふたつに折れたとすれば、これらの証言は納得できる。船首にいた乗組員も、船尾にいたものも、双方が自分のいた方から沈んだと判断するはずである。

船舶の噸数は、商船の場合は登簿噸数で、軍艦は排水噸数で示すが、登簿噸数100噸は排水噸数に直すと150噸になる。つまり、ラヴェンナ号の登簿噸数2319噸を排水噸数でいえば3480噸ほどになり、なんとラヴェンナ号は千島の5倍ほどの大型船となるのである。これを知ると、千島の沈没が非常に早かったのも理解できる。ここで、千島の図を掲げておく。

千島艦の図

千島に乗り組んでいたただ一人のフランス人エノーは同艦の生存者であったが、彼が三津浜を1892年12月4日に去るにあたり、世話になった松山第22聯隊将校に厚遇を謝す記念として描いたのが図1で、厚い西洋紙に描かれていた。この裏面に数行のフランス文が書かれていて、その訳文は「軍艦千島の略図 千八百九十二年十一月廿日日本に於て沈没す。サンナ

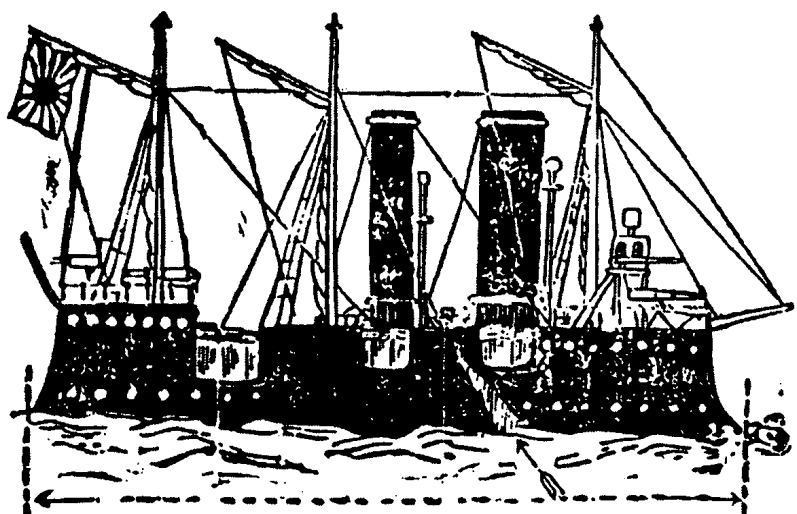


図1 千島艦

ゼール、ロアール造船會社に於て製造。エノー。

千島沈没の時第二十二聯隊將校諸君より受けたる親切及慈愛に對し謝意を表する爲め。千八百九十二年十二月二日松山に於て、千島艦保證機関士エノー³⁾であった。

この図は初め「愛媛新報」に掲載されたが、後日「毎日新聞」に転載された。「愛媛新報」の原紙は確認できなかつたため、明治25年12月13日の「毎日新聞」より図版を選択した。二本の大きな煙筒の下部に矢印があるが、この上の大破隙の部分に英船ラヴェンナ号が衝突し、千島はふたつに碎け沈没した。

エノーの描いた絵はいかにも安定を欠く艦体にみえるが、「官報」⁴⁾に掲載された写真をみると巨大な2本の煙突と3本マストは同じではあるが、前後ははるかに長く安定性の上での違和感はまったくくない。なお、千島のこの写真は、昭和58年に刊行された『写真日本軍艦史』(72ページ)でもみることができる。

千島艦帰航中の事故

1892年4月17日にフランスを解纜し、同年11月24日に長崎に一時入港した千島の日数は、いかに750トンの小艦であるとはいえ、221日と約8ヵ月も要しているのは何か原因があったとみなしたくなる。同じ時期に建造された松島艦が、98日でフランスから佐世保に到着しているのと比較すれば、千島の所要日数は異様にさえ映る。

千島をロアール会社より受け取り抜錨した当時、フランス海軍の一部にはこの小艦でインド洋などの危険箇所を航行するのは極めて問題だと語る人もいたが、このような箇所ではもちろん陸地に沿って進行し廻航していた⁵⁾という。

鏑木 誠艦長心得は1892年12月18日に青山墓地で挙行された千島艦乗組士官6名（佐々木文蔚海軍大軍医ほか5名）の葬儀に際し弔詞を朗読したが、それに先立つ12月3日に松山の善勝寺で執行された「千島艦遭難溺死者追弔会」に於て下記に記述する弔詞を朗読した。

「嗚呼維れ今日は如何なる日ぞや。我軍艦千島遭難者のために追悼式を執行せらるゝの日なり。吾人生存者は乗組員同胞非命の忠魂に向つて、豈に一片の弔詞なくして止むべけんや。

抑も我軍艦千島號は本年四月十七日佛國を解纜し、萬里の調程を航行すること二百有餘日、其の間時に烈風暴雨に遭逢せしことありしも、乗組員の堪能なる善く艦躰を操縦し事なく日本内海に乗り入れ、将さに歸京数日回航の命を全ふせんとするの時に方り、誰か思はんや俄然堀江灣頭に椿事を現出し、乗組同胞七十四名が憾を呑んで空しく海魚の腹中に葬られんとは。嗚呼、吾人は終天之れを記憶す。實に明治廿五年十一月三十日の味爽なりしことを、死者の昔容、艦躰の形装今猶ほ吾人の身邊に在るが如くに思はれて、夢寐の間猶ほ忘るゝ能はず。吾人は一念比に至るごとに切齒流涕長大息の至りに堪へざるなり。

今日、本寺に於て死者の忠魂を慰めんがため辱くも懇篤鄭重なる法式を執行せらる。死者の靈以て瞑すべく遠く故山に訃昔に慈しむの遺族をして、又以て聊か其の愁眉を開かしむるに足らん。謹んで弔詞を草して、死者の忠魂に語ぐと云爾。

明治廿五年十二月三日

軍艦千島艦長心得海軍大尉
従六位勲六等 鏑木 誠⁶⁾

鏑木の弔詞の中にある「烈風暴雨に遭逢」の事蹟を調べてみると、千島は帰航中に印度洋、シンガポールと香港の間、上海より馬関に直航する途中の都合三度に渡って暴風に巻き込まれ、死を覚悟したこともあったようである。このような危険を乗り越え、無事に回航してきたのは日本海軍の伎倆の熟達さを示すものだとし、鏑木らの表彰をも海軍省は考慮していた。

また、丁度この時に海軍省は海軍拡張や軍艦建造をもくろみ、巡洋艦や報知艦の新造方を貴族院に提出していた。しかし、海軍省所管の軍艦製造費は議会の否決するところとなり、主務省においては大いに憂慮した。そこで、千島が東京に廻航されてきたら、貴衆両院議員を観覧に案内し、海軍拡張案を有利に展開させようと待ち構えていた。そんな矢先の沈没事故であっただけに、海軍省の落胆は非常に大きなものがあった。

当初、上海を出航した千島は長崎には寄港せず、馬関への直航をめざしていた。しかし、この航路の途中で烈しい暴風雨に遭遇した千島は、長崎に一時避難を余儀なくされた。その後、11月28日に長崎を出航したものの波浪が高く同港に引き返し、翌29日に改めて出航した。このようなあわただしい出発は、議会開催中での千島の東京入港と大きな関連があったものと想定される。

ここで、千島の帰航航路に関し、若干の解説をしておく。

建造発注 1887年11月。
起工 1889年11月。1890年1月29日。
進水 1890年11月25(26)日。
竣工 1892年4月1日。
仏国出航 1892年4月17日。
A. 入港 1892年6月末日。
A. 出港 1892年9月8(9)日。(A. アレキサンドリア)
香港入港 1892年11月初旬。
香港出港 1892年11月8日。
上海入港 1892年11月14日。
上海出港 1892年11月16(17)日。
長崎入港 1892年11月24日。
長崎出港 1892年11月28日、11月29日。
衝突事故 1892年11月30日午前4時58分。

千島は明治25年4月17日(記録によっては18日)にフランスのサン・ナゼール(St. Nazaire)を抜錨してリスボン、アルジェリア、マルタ、ポートサイドに寄港し6月末日にアレキサンドリアに着き、ここに約3ヵ月もの間停泊した。千島のアレキサンドリア停泊がなぜこのような長期に渡ったものなのか、またスエズ運河を通過するのに、ポートサイドよりアレキサンドリアに戻るかたちになったのはなぜかの疑問はすぐに生じる。しかし、このような疑問を永解してくれる邦字新聞はみあたらないが、横浜で発行されていた英字新聞には、かなり興味ある論説が掲載されていた。⁷⁾

千島の沈没事故は日本の海軍史上にあって実に関心を喚起させる異常な出来事だとしながら、近年海外に建造を依頼した軍艦に災難が付きまといているとも書いた。まず、1886年(明治19)12月にシンガポールを出航したあとなん⁷⁾の消息も残さず踪跡した畝傍艦、帰国途中の損傷により数ヵ月

も日本到着が遅れた巖島艦 (1891年11月12日ル・アーヴル出航、1892年5月21日品川到着)、そして今度は千島艦がそうで、暗にフランス建造の艦に問題があるのではないのかと含みを臭わせている。この日の記事は必ずしも正確なものではなかったが、千島は地中海で事故に会い、その修繕のためフランスより資材や技術者を送ってもらう必要があったと注目すべき記述をしている。

この件について邦字新聞は一切記事にしていなが、確かに貿易風を回避するため、アレキサンドリアに2ヵ月以上も停泊したとする海軍側の発表は納得できそうにない。この地に長期停泊することは関係者の間では承知のことだったとみえ、明治25年8月5日に横須賀よりアレキサンドリア停泊の千島艦気付で、三等機関手田宮弥三郎宛の葉書が残されている。田宮は千島に乗って海底に沈んだ人物だが、横須賀からアレキサンドリアまで約2ヵ月ほどの日数を要する手紙を、このへんの事情を知らなければとうてい差し立てるわけではないはずである。

ただ、後に山本海軍主計大佐はポートサイドで3個の汽管を少し修繕したことがあったが、フランスより技術者や修理技師を呼んだ事実はなかったと語っている。⁸⁾

千島はアレキサンドリアに約3ヵ月碇泊した後の1892年9月8(9)日に同港を抜錨した。

「新造軍艦千島號 同艦の久しくアレキサンドリアに碇泊せる由は嘗て耳にせる所なりしが、愈々去る九日本邦に向ひ出發したれば、多分來月十五六日頃までには佐世保鎮守府に到着するならんと云ふ。又た同艦が右アレキサンドリア港に久しく碇泊せしは別に事故あるにあらず、只彼の貿易風の出るを待合わせしものなりと云ふ。(句読点筆者)⁹⁾」

アレキサンドリアを明治25年9月9日に出航とする記事はこれしか目に

していないが、9月14日に掲載されているところをみると、9月13日頃に電報が海軍省に届いたのであろう。ただし、「東京日々新聞」の同年12月7日付けでは、アレキサンドリアの抜錨を9月8日と記載している。

千島はその後アデン、コロombo、シンガポール、香港、上海を経て12月24日に長崎に入港した。それにしても、先に引用した記事にある佐世保到着10月15(16)日頃より遅れること2ヵ月とあっては、やはり千島には途中でなにか問題がまた発生したと考えないわけにはいかない。なお、佐世保到着を報知したのは、同艦が佐世保鎮守府所轄の伝令艦となることに決められていたからである。

ほぼ同じ時期にフランスで建造された千島、松島、厳島の三艦はいずれも佐世保鎮守府所属艦の目的で発注されたのだが、千島はなぜか佐世保に立ち寄ることもなく、まず東京を目指した。ここに、海軍省の思惑が見え隠れするのである。

千島の航海の様態を掲載した新聞記事は非常に少ないが、コロombo入港を伝えるものに次の記事がある。

「千島艦ハ其構造の遠洋航海に適せざるが上に、其速力さへ豫定通りに行かざりしより、世にハ斯る艦船を以て、風波嶮悪なる印度洋を航せんと思ひも寄らず、など批難するものもある由なれど、今鏑木艦長の語る所に依れば、同艦構造の如何ハ姑く置き、其出事榮ハ頗る完全にして、公式運轉の時の如きも申分なき成蹟を現はしたり。殊に、其航海上も我邦に達するまでハ頗る都合好く、彼の萬一の用心にとて同時に佛國より廻航したる松島艦の後に付きてコロombo港に到着せし時の如きハ、諸外國人さへ思はず感嘆の聲を發したる程なりき。去れば、若し同艦にして首尾好く我國に到着したる上ハ、我國の航海術ハ爲めに一段の光彩を添ふべかりしに、場所も場所とて瀬戸内海に於て斯る不幸に遭遇せしを遺憾ハ言葉に盡し難しと然もあるべし。(句読点は筆者)¹⁰⁾」

千島とともにコロombo入港した松島はフランスのフォルジュ・シャンテイエ社 (Forges et Chantiers de la Méditerranée) に建造依頼をした海防艦三景型で、ル・アーヴル出航は千島出航より3ヵ月遅い1892年7月23日であった。排水量わずか750噸の千島に較べ、遙かに大きな4278噸の松島だけに、印度洋の危険個所を護衛するかたちで航行して、コロomboに同時に到着した可能性がある。とすれば、千島がアレキサンドリアで3ヵ月近くも碇泊していた理由も、あるいは説明がつくのかも知れない。なお、松島の佐世保着は1892年10月29日で、千島の長崎入港より約1ヵ月ほど早かった。

小型の千島だけで印度洋を航行することは、かなり危険であったことは容易に理解できるところだが、このへんの事情を鏑木艦長心得の言葉から判断してみる。鏑木は明治25年12月18日に執行された千島艦乗組士官6名の葬儀に際し、青山墓地に於て次の弔詞を朗読した。

「(一部略) 葬儀を舉行せらるゝに臨み、諸君と最も深縁ある元千島艦長心得海軍大尉鏑木誠、洗手再拜謹で諸君の神靈に告ぐ。回顧すれば、誠嚮に諸君と共に帝國軍艦千島回航委員の任命を受け、相携へて佛國に至り、艦成るや本年四月佛國を解纜し、爾來殆んど八閱月時に或は颱風に遇ふて避るに處なく、激浪艦を壓し來りて、乗員悉く全身を海水に浸され偶々暴風を避けて某港灣に奇泊するに、熱帯地痺烟毒霧の冒す所となるを免れず、或は顛覆に瀕し或は破壊に垂々とし、萬里の長程曾て一日も心を安んぜず、幾たびか死を決して而して幸に死せず辛ふじて長崎に達するを得たるもの、實に九死を出で、一生を得たるなり。然り而して今や將に全く回航の任務を終らんとするの時に際し、何ぞ圖らん不慮の災害に遭ふて沈没の不幸を招き、積日の苦心をして空しく水泡に歸せしめたるのみならず、竟に諸君と幽冥路隔たり相見る能はざるの慘況を現出するあらんとは、嗚呼哀ひ哉、痛ましひ哉。思ふて此に至れば腸寸断、

當日の事復た言ふに忍びざるなり。然りと雖、諸君の忠勇にして且勤勉なる曾て其職を忽にせず、能く其艱難に堪へ能く其危険を凌ぎ、恙なく長崎にまで達するを得たるもの、其辛苦實に我海軍創業以來未曾有の航海にして、彼の有名なる福島少佐單騎遠征の壯躍と並び稱するに足れりと言わんより、寧ろ一層勇壯なる實驗を行ひたるものと云ふを憚らざるなり。故に、諸君は一朝不測の變災に遇ふて身は既に死せりと云ふと雖、其名其功に至りては則千歳に亘りて朽ちざることを得べきなり。即ち、千辛萬苦を重ねて遂に能く本邦に達し得たるの功勞は、決して沈没の故を以て之を蔽ふに足らず。永く我海軍歴史上に存して、以て芳名を後世に耀かすことを得べきなり。諸君將た何をか恨まん。誠、不肖と雖も幸にして生存今日あるを得たるを以て、今より將さに益々奮勵努力して、我海軍の爲めに盡し、以て諸君の靈魂を慰するあらんとす。諸君希くは瞑せよ。(句読点は筆者)¹¹⁾

いま、鍋木艦長心得の弔詞を読むと、いかに千島のフランスより長崎までの航行が危険で、しかも困難を伴ったものであったかがよくわかる。日本国中を歓喜させた明治25年の福島安正少佐の単独でのシベリア縦断の快挙を引き合いにだし、千島艦の航行はそれ以上の勇往邁進なる行爲だとして死者の靈を讃えた。

鍋木艦長心得の明治25年12月6日の夕刻に着京との知らせを受け、海軍省では参謀部や官房員の会議が開かれ、一方で外務省と内閣との折衝を持ち軍法會議に備えた。鍋木大尉はこの12月7日午後に着京すると直ちに海軍省に出頭し、千島艦遭難の顛末を陳述した。この処分の結果は後に開かれる軍法會議で決定されることになるが、その処分が決まるまで鍋木は閉門同様に、来訪者との面会も謝絶していた。

千島艦の衝突時に鍋木大尉と甲板にいた志水兵曹、さらには航海士土山少尉らも上京して海軍省で陳述した。しかし、外交上の問題や後日の海難

審判上にも影響ありとして、海軍省ではこの件を努めて秘密し、しかも彼らの行動も制限したためこれら陳述は外に漏れることもなく、また公表もされなかった。

軍法会議での決定処分は後述するが、先に千島艦に関する衆議院議員の質問と、それに対する海軍大臣の答弁を掲げておく。

千島艦に対する質問とその答弁

明治25年12月9日、衆議院議員・青山朗は千島艦沈没に関する質問書を提出した。その趣旨は次のようなものであった。

「衝突ハ果して海軍々員の過失怠慢に出るに非ざるや、將た否らざるや。海軍々員にして過失怠慢ありて茲に及ぶとせば、當局大臣ハ將に如何に之を處して、以て我海運の信用を保たんとするか、或ハ過失怠慢にあらず而も、別に天變なかりしものとせば、衝突の罪ハラベナ號に在り。我政府ハ之に對するの要償ハ果して如何にせんと欲するか。

我海軍千島艦の速力ハ當初一時間二十一ノットの見込にて製造せしに、實ハ僅に十九ノットの速力を有したりといふ其故ハ如何。千島艦の製造費用ハ幾何にして、歸航途中保險の有無ハ如何なりしか。(句読点は筆者)¹²⁾」

この青山朗の質問に対し、12月13日に仁礼景範海軍大臣は次のように答弁した。

「我軍艦千島佛國より回航の途次本年十一月卅日伊豫國興居島と睦月島との間に於て、英国商船ラヴエンナ號に衝突せられ沈没したる事實は、本大臣毫も忽にせず、速に調査に着手せり。而して其原因の過失又は怠慢の彼我何れに在るやは調査の結果に據り、審判を要すべきなるを以て、

其審判に先ち事實及處分の如何を明言する能はず。

一千島のの速力は試運轉の際、一時間十九ノット餘にして設計上の希望には達せずと雖、其勢力は充分役務に耐へるを以て、只其速力の希望の度に達せざるを以て、相當の減價即四十二万九千五百六十三フランク餘を減じて、之を受領したるなり。

其速力希望の度に達せざるは、僅々一小局部なる汽罐の焔管若干に漏洩を生ぜしのみ過ぎずして、本艦其者の全軀の構造に至ては更に影響する所なく、且其漏洩の焔管も亦他日更造すれば、希望の速力に達せしむるの目的ありしなり。

一千島の製造費は船軀機關兵器及定備豫備品費金五十三万四千六百三十九圓九十七錢二厘、雜費金十三万三千三十九圓五十九錢五厘なり。但し、雜費は本日までに支出したる現計を示したるものなり。

一本艦歸航途中は保險を付せず。其保險を付せざりしは、本艦を受領すると同時に、我帝國軍艦旗を掲揚し、我帝國々軀を代表せしに依り、商船の如く保險を付すべきものに非らざればなり。(句読点は筆者)¹³⁾

実は、仁礼海軍大臣が答弁する前に、伊藤雋吉海軍事務次官が先の青山朗將軍の質問に答えたため、伊藤次官は一体いかなる資格で答弁するのかと、衆議院は一時騒然となった。このため、仁礼海軍大臣が改めて答えることになったのだが、伊藤次官は先の答弁の中で、千島の建造費を66万9千6百89円だと明言した。

仁礼大臣の66万7千6百79円とは約2千円の違いがあるが、大臣および次官の答弁からみて、千島の建造費は66万7千円ないし66万9千円の数字が浮かび、最初の支払予定額の71万7千円に対して5万円も安い結果になっている。

これは、千島の速力を21ノットで建造契約をしたにもかかわらず、19ノットの速力しかでず、けっきょく相応の減額をさせたとの大臣答弁に合致

するものである。

青山朗の質問は、千島艦の沈没原因は千島側にあったのか、それともラヴェンナ号にあったのかとの単純なものであったが、大臣はこの段階では衝突させられ沈没したとしながらも、調査に着手したと答弁している。この件に関しては、後に開かれる海難審判で明らかになっていく。

一方、海軍大臣はこの答弁の中で、契約時に21ノットの速力としたが、19ノットと希望の速力に達しなかったものの、艦の構造上はなんら問題はなしと語った。さらに、艦には保険をかけていなかったことも明言した。この保険をかけなかった理由は、千島艦を受領したと同時に日本帝国を代表するものとなり、商船のように保険をかける性質のものではないと苦しい返答をしている。

3年ほど前に、畝傍艦が沈没した折り、これに保険をかけていたため不幸中にも損害の一部を免れたというのに、今回は「何故に保険を附せざりしや」と論説を掲げた新聞もあつた。¹⁴⁾

- 注 1) “The Japan Weekly Mail”, 1892.12.3.
 2) 「毎日新聞」、明治25年12月2日。
 「東京朝日新聞」、明治25年12月2日。
 3) 「毎日新聞」、明治25年12月13日。
 4) 「官報」、明治25年12月2日。
 5) 「毎日新聞」、明治25年12月3日。
 6) 「毎日新聞」、明治25年12月11日。
 7) “The Japan Weekly Mail”, 1892.12.10.
 8) 「東京日々新聞」、明治25年12月11日。
 9) 「東京日々新聞」、明治25年9月14日。
 10) 「東京朝日新聞」、明治25年12月9日。
 11) 「毎日新聞」、明治25年12月20日。
 12) 「東京朝日新聞」、明治25年12月10日。
 13) 「毎日新聞」、明治25年12月15日。
 14) 「毎日新聞」、明治25年12月11日。