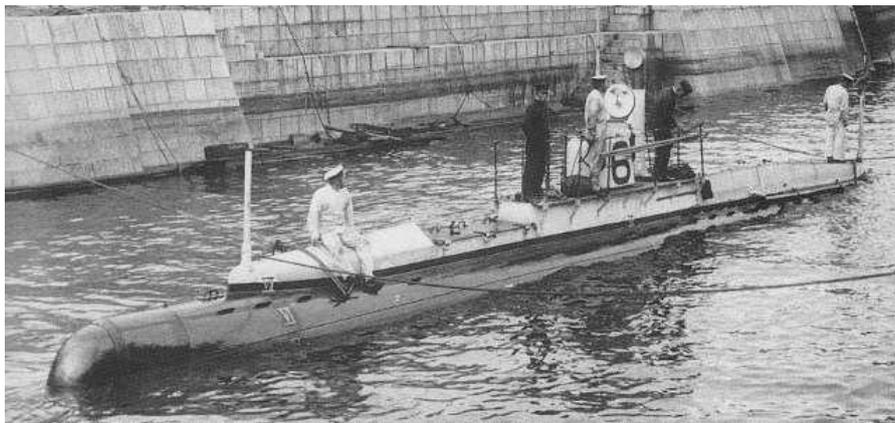


事件は明治四十三年四月十五日、広島湾内で起きた。当日、呉を本拠とする第一潜水艇の第六号潜水艇は佐久間海軍大尉の指揮下、潜水訓練を実施していた。潜水艇が潜航に入らんとした時、突然通風口より海水が侵入、それが後部に流れ込み艇は後方に大きく傾いて海底に沈み、そのまま動かなくなったのである。佐久間艇長は艇を浮揚させるべく、排水その他の手段を尽くしたが、ついに浮上せず、やがて艇内に充満するガソリンの為に全員が呼吸困難により窒息死するという誠に痛ましい事件であった。



第六号潜水艇

日本海軍が初めて潜水艇を保有したのは、日露戦争後の明治三十八年秋であった。佐久間は三十九年には一艇長を命ぜられた潜水艇乗りの草分けの一人であった。第六号艇は全長22メートル、57トンという、当時最小のものだが、当時の潜水艇は大体100トン前後、最大のものでも300トンに満たなかった。潜水艇が日本海軍に配備されてからわずか五年であり、潜水艦などというものは世界でも造られてもおらず、艇においては構造的にも未だ不十分なところが多く、当然ながら潜航の技術は未熟な点が少なくなかったであろう。

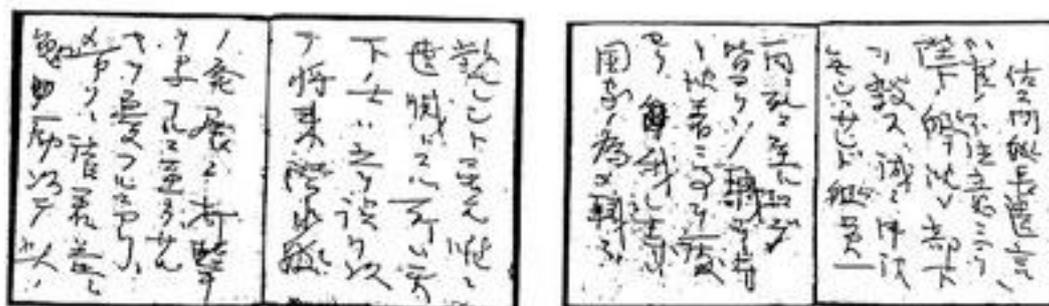
この様な時代背景のもとに遭難事故が起きたが、発展段階において避けて通れぬ半ば不可抗力ともいべき惨事であった。

《艇長の遺書》

沈んでから二日後の17日、第六号艇は引き揚げられた。鉄の扉がこじ開けられた時、艇内の様子を当時の新聞はこう伝えている。「佐久間艇長は司令塔にありて、巖然指揮せるまま、生けるが如く永眠し、舵手はハンドルを握りしまま瞑目し、長谷川中尉以下各部署につき、さらに取り乱したる態度なかりしは、軍人の本分とはいえ、死に至るまで職務忠実なる行動に胸迫り、涙さえ出

でざりし」、、、、と。当時は、潜水艇の遭難事故は欧州においても、しばしばあった。その際、引き揚げられた艇の扉をあけるとそこに多くの死体が群がっていた。乱闘の痕跡さえ見られた。いうまでもなく、何としても助からんがため我先にと昇降口に殺到して、そこで息絶えたのである。第六号潜水艇は、艇長以下持ち場を離れず実に驚嘆すべき立派な最後を遂げたのであった。この時、佐久間艇長は内外の人に深い感動を与えた。艇長遺書は次のような文であった。

「小官の不注意により、陛下の艇を沈め部下を殺す。誠に申訳無し。されど艇員一同死に至るまで、皆よくその職を守り沈着に事を処せり。我等は国家の為の職に倒れしと雖（いえども）唯々遺憾とする所は、天下の士は之の誤りを以て将来潜水艇の発展に打撃を与うるに至らざるやを憂うるにあり。希（ねがわ）くば、諸君益々勉励以て此の誤解なく将来潜水艇の発展研究に全力を尽くされん事を。」さすれば我等一（いつ）も遺憾とする所なし。



佐久間艇長遺言
小官ノ不注意ニヨリ
陛下ノ艇ヲ沈メ部下
ヲ殺ス、誠ニ申訳
無し、サレド艇員一
一同、死ニ至ルマデ
皆ヨクソノ職ヲ守
リ沈着ニ事ヲ處
セリ、我レ等ハ
国家ノ為メ職ニ
斃リシト雖モ唯ニ
遺憾トスル所ハ天
下ノ士ハ之ヲ誤リ以
テ将来潜水艇
ノ発展ニ打撃
ヲ與フルニ至ラザル
ヤヲ憂フルニアリ、
希クハ 諸君益々
勉勵以テ此ノ

<沈没の原因>

ガソリン潜航の際、過度深入りせし為「スライス、バルブ」を締めんとせしも、途中に沈降せり。

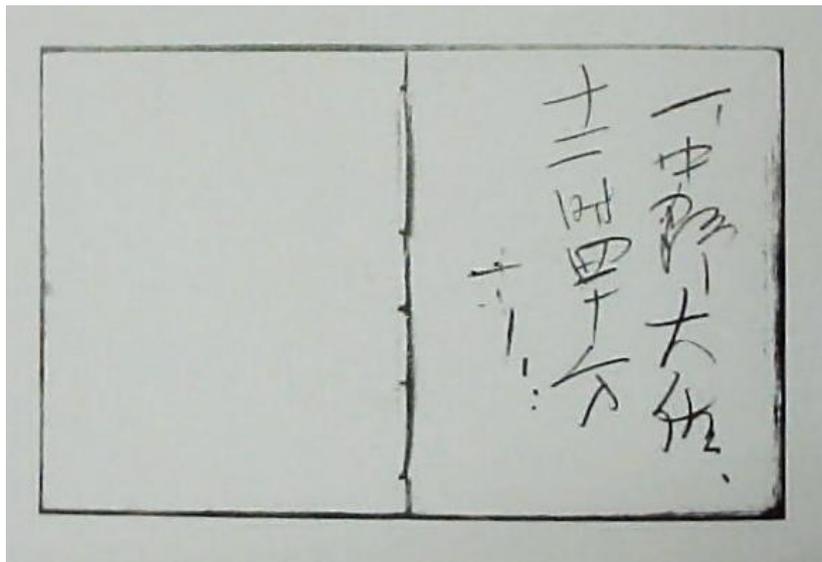
<沈没後の状況>

1. 仰斜約仰角13度位。

1. 電盤つかりたる為、電燈消え、電線燃え悪ガスを発生、呼吸に困難を感じり。14日午前10時頃沈没す。この悪ガスの下（もと）に手動ポンプにて排水に力（つと）む。
1. 沈下と共に「メンタンク」を排水せり。燈消えケージ見えざれども「メンタンク」は排水し終れるものと認む。電流は全く使用する能（あた）わず。電流は溢（あふれ）るも少々、海水は入らず。「クロリンガス」発生せず、残気は500ポンド位なり。唯々頼む所は手動ポンプあるのみ、（右11時45分、司令塔の明かりにて記す）溢入（いつにゆう）の水に浸（ひた）され、乗員大部（だいぶ）衣湿（うるお）う、寒冷を感ず。余は常に潜水艇員は沈着細心の注意を要すると共に大胆に行動せざれば、その発展を望む可（べ）からず。細心の余り畏縮せざらん事を戒めたり。世の人はこの失敗を以って、或は嘲笑するものあらん。されど我れは前言の誤りなきを確信す。
1. 司令塔の深度計は52を示し、排水に勉めども12時までは底止して動かず。此の辺深度は10尋（ひろ＝約18メートル）位なれば正しきものならん。
1. 潜水艇員士卒は抜群中の抜群者より採用するを要す。かかる時に困る故。幸いに本艇員は皆よく其の職を尽くせり、満足に思う。
1. 我は常に家を出ずれば死を期す。されば遺言状は既に「カラサキ」（潜水艇の母艇）の引き出しの中にあり。（之は但し私事に関する事、言う必要なし。田口、浅見兄よ之を愚父に致されよ。）

《公遺言》

謹んで陛下に白（しら）す。我、部下の遺族して窮するもの無からしめあらん事を。我、念頭に懸るもの之れあるのみ。左の諸君に宜敷くと書いてあり、恩になった方・友人・先輩の名前が列記してあるが、途中で「気圧高まり『鼓まく』を破らるる如き感あり」との記入あり、終わりの頃の名前記入の後、「12時30分呼吸非常に苦しい。ガソリンをブローアウトせし積りなれども、ガソリンのようだ」の次に中野大佐と記入し、何かを書きしるすつもりだったろうが不可能となつたらしく、「12時40分なり」の記入を最後に遺言記入は止まっている。



中野大佐 十二時四十分なり

《古今に例を見ない勇敢さ》

佐久間大尉は苦しい息の中で、少しも冷静を失わず、潜水艇を沈め、部下を死に追いやった罪を深く謝し、部下が最後まで沈着にして忠実に職責を全うしたことを伝えると共に、この事故により潜水艇の将来の発展が阻害されることのないように訴えた。さらに沈没の原因とその後の処置につき記し、最後に天皇陛下に部下遺族の生活が困窮せざらんことを懇願して絶筆したのであった。艇長の遺書が発表されるや、国民はこれに甚大な感銘を受け、哀心艇長とその部下の死を悼んだ。その上、欧米各国の感動も決してこれに劣らなかった。各国の駐在武官は事件につき詳細に本国に伝えると共に相前後して海軍省を訪れ、斉藤実（まこと）海軍大臣に深厚なる弔意を表明したが、彼等は皆、通常の外交儀礼をはるかに越えた哀悼の態度を示した。諸外国の新聞雑誌は競ってこの事を報じたが、イギリスの一新聞は次のように伝えている。

「日露戦争以来、日本帝国軍隊の勇氣は全世界の認識する所となれり。敵軍の衝（しょう）に当たりては心気激励する為、何国の軍隊といえども等しく平常期待すべからざる勇敢なる行動をあえてすることあるは、ここに言うまでもない。しかるに数日前、出来（しゅつらい）した一椿事（ちんじ＝思いがけない大事件）は日本人の体力上勇敢なるのみならず、道徳上・精神上にもまた勇敢なることを充分に証して余りあり。…この事件に関連したる一美談は、けだし、古今その比を見ず。潜水艇の指揮の任に当りし一士官は到底沈没の免れ難きを知り、巖然と坐し椿事の惹起したる刹那より、士卒諸共海底にて悲惨な最

後を遂ぐる前、数分時に至る迄の経験を詳細に記述したりき。艇が海上に引揚げられたる時、司令塔に発見せられたる航海日誌中、艇長は記して曰く。艇は沈みつつあり、責は皆小官にあり、艇を救助せんが為、様々な種々手段を尽くせり、而も及ばず、電燈は消えたり。艇は有毒なガスに充たされ呼吸は益々困難なり。天皇陛下の御宥恕（ごゆうじょ）を乞い、部下の家族を国家の保護に依託したる後、最後にもはや続くことあたわず、12時40分なりとの一言を遺して記事を止む。これほど悲壮にして勇しき事実は歴史ありて以来稀有（けう）なり」…と。

次に続く

平成28年10月23日

志雲会塾長 有馬正能