

戦中における我が国の「海上保安」体制について

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-03-22 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 井上, 彰朗, INOUE, Akira メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15053/0000000063

Copyright © JAPAN COAST GUARD ACADEMY
2018

【論 文】

戦中における我が国の「海上保安」体制について

Japanese coast guard system, 1937-1945

井 上 彰 朗

戦中における我が国の「海上保安」体制について

井上 彰朗

1 はじめに

わが国周辺の海域は、「敗戦とその後の混乱」により「悪質犯罪の跳りようする舞台」¹⁾であった。しかし、それに対処し得る実力のある制度組織が当時存在しなかった²⁾。このため、占領下の昭和 23 年に海上保安庁が、航海の安全と海上における治安の維持を基本的理念³⁾に創設された。航路啓開業務等が他機関へ移管される等、時代による所掌の変化はあったが、70 年にわたり「Humanity and Justice」の精神のもと、各種業務にあたってきた。

海上保安庁が存在していなかった時代においては、拙稿「戦前における海上保安」⁴⁾に記したとおり、「支那事変」⁵⁾勃発前のほぼ平時の状態であれば、各機関が必要と能力と余力に応じて協力し、海上の秩序の維持につとめてきた。

一方、先の戦争では、「大東亜戦争は、ますます海上輸送戦の様相を深め、輸送力の増強は真に皇国永遠の勝利を決定すべき重大要素である。」⁶⁾と当時認識されており、戦時下の物流の観点での研究は存在する⁷⁾。しかしながら、円滑な物流を保障するための海上保安制度について、近年十分に研究は為されているとは云い難い。そこで、本論文においては、戦中の「海上保安」制度に迫っていく。

対象地域としては、日本の勢力が伸縮した時代の「東亜」⁸⁾及び「西太平洋」⁹⁾の海域とする。期間については、支那事変勃発から「大東亜戦争」終了、昭和 12 年 7 月から昭和 20 年 9 月までを対象とする。昭和 12 年 8 月の日清汽船会社所有船撃沈¹⁰⁾、同月の大陸沿海一定区域(9 月に中華民国全沿岸に拡大)に「支那船の航行遮断宣言」¹¹⁾がなされた昭和 12 年の支那事変勃発からを本稿においては「戦中」開始と定義する。終了については、ポツダム宣言受諾後に発生した国籍不明潜水艦による攻撃等あること

から、ソ連との降伏文書調印後に発生したソ連による歯舞諸島不法占領をもって「戦中」終了と定義する。

本論文については、次章において、この時代の海運を巡る環境の概要を示し、続いて先行研究・言説を表す。その後、先行研究後に公表、明らかにされた文書、書籍も用い、「海上保安」に関する治安維持機能、救難機能とその変移について検証する。

これにより、戦前は各機関に分散されていた「海上保安」に関する各権限・機能が、戦争の経過と共に集約されていったことを示す。そして戦後の混乱にあたって、統一した組織での「海上保安」業務の実施が新生日本に受け入れられていった背景を明らかにしていきたい。

2 先行研究・言説等

戦中における海上保安についての先行研究・言説を示すにあたり、まずはその背景となる海運を取り巻く環境に触れる。その後、先行研究、戦史等出版物について触れることとする。

2-1 海運を取り巻く環境

海運を取り巻く環境は、船舶の建造等（ハード面）をめぐる環境とそれを運航する者への教育（ソフト面）をめぐる環境について分けられる。いずれも戦前の比較的良好な環境が、時間を重ねるにつれ、悪化した。

2-1-1 船舶の建造等（ハード面）

昭和7年からの船舶改善助成施設により老朽船90万トンが新造50万トンに代替され¹²⁾、昭和9年には海難は減少傾向にあった¹³⁾。

一方、支那事変が勃発すると、輸送力の強化が求められた。昭和13年国家総動員法が公布され、船舶は総動員物資と指定¹⁴⁾された。同年頃より計画造船、標準船建造の考えが政府内に広がった。そこで逓信省が中心となり、参謀本部、陸軍省戦備局、海軍省兵備局、企画院が関係し、海運協会等からも意見を徴し、昭和14年4月に貨物船の基本性能が決定された¹⁵⁾。同8月には逓信省管船局長を主査として造船調整協議会が設けられ、逓信省管船局各課長、陸海軍、企画院、大蔵、商工の各部課長、日銀、海運協会、造船協会代表者が造船の認可を行なった¹⁶⁾。

1939 年 9 月には、第二次欧州大戦勃発により、世界的に船舶需要が変化した。日本では、支那事変による軍需、欧州大戦を背景に輸送力の強化が求められていた一方、状況の緊迫化に伴う海軍の出師準備により、昭和 15 年だけで約 55 万トンの船舶が購入・徴傭され、特設艦船の改修艤装¹⁷⁾が行なわれた。このため上記標準船計画が進められたほか、昭和 16 年 9 月 5 日閣議決定された昭和 16 年度の交通動員実施計画綱領¹⁸⁾のなかに、海運及び港湾の項目において、船舶解撤引揚事業及び水難救済事業を総合整備し、潜水夫、関係船舶等の施設を拡充強化することが、政府の方針として記されている。

昭和 16 年暮には本格的に計画造船が発足することとなった¹⁹⁾。基本計画については通信（運輸）大臣が終戦まで権限を持っていた。陸海の統帥部、陸海軍省、通信（運輸）省等がまずは短期的な戦争遂行のため、会議により内容を決定した²⁰⁾。昭和 17 年 2 月以降は長さ 50m 以上の鋼船は、その造修事務を戦時特例(勅令)により海軍大臣が所管し、同年 7 月に海務院から戦時標準船の設計権限が海軍大臣に移管²¹⁾された。

昭和 17 年末から船舶の喪失量が急増したのを受け、戦時標準船の出現等各種対策が採られたが²²⁾、昭和 18 年 9 月 25 日に開催された大本营政府連絡会議²³⁾において、船舶損耗減少方策が議題として挙げられた。その中で船舶損耗の原因²⁴⁾として、敵潜水艦、飛行機について海難が挙げられていた。その対策として、救難船の拡充及び船舶応急施設の整備が求められた。さらに、第 84 回帝国議会内閣総理大臣演説²⁵⁾では、海上輸送への被害を認めたうえで、海空における護衛の必要性に加え、政府として緊急対策を講じ、輸送力確保を図っていることを示していた。

昭和 19 年 9 月には 50m 未満の鋼船も海軍大臣に所管が移された²⁶⁾。なお、戦後海難等各種問題が発生した戦時標準船の粗製乱造については、戦中から問題視されていた²⁷⁾が、耐用年数よりも生産性、短期的な性能等を重視したものだった²⁸⁾。他方、船腹の逼迫から定期検査の省略、応急修理の蔓延等既存船維持にも支障が生じていた²⁹⁾。

昭和 19 年 10 月 12 日最高戦争指導会議報告、同 16 日閣議決定の国内防衛方策要綱では、運輸通信機関の防衛が生産機関及び供給施設の防

衛について優先順位が高く記載され(筆者注 重要都市の防衛より先に記載)、救難施設として函館、京浜、関門、神戸、新潟各港に救難船 12 隻を配備するのに必要な資材を整備することが記され³⁰⁾、国家として救難業務に対応する動きが見られた。

昭和 20 年 5 月 1 日には、海上輸送計画、配船、船舶準備の計画等は、陸海軍の軍需と民需を踏まえて統合運用するべく海運総監部の手によってなされるようになった。海運総監部のトップは海軍大將が占め、海軍、陸軍交互に要職につき、その他軍需省や運輸省等関係者により構成される組織であった。実態としては業務の中核は広島の子品に置かれ、陸軍の船舶部隊である暁部隊司令官が実権を握っていた³¹⁾。ただ、敗戦直前であり、上司を慮り、現実をありのまま報告することに苦労していた記録がある³²⁾。

2-1-2 運航する者への教育(ソフト面)

教育についても、各種航海計器が現代より劣る中、ハード面と同等に海運を取り巻く環境において考慮すべき要素であるが、昭和 16 年 8 月には戦時海運管理要領が閣議決定され、船員の短期養成施設を急速に拡充整備し、必要に応じて商船学校の修業年限を短縮することを定めた。高等商船学校でも同様で、昭和 12 年 11 月入学者の教育は席上過程 3 年、砲術学校 6 ヶ月、練習船実習 1 年、汽船実習 11 ヶ月に対し、昭和 18 年 4 月入学者は、席上 2 年、砲術学校 6 ヶ月、練習船実習 6 ヶ月、汽船実習 0 ヶ月で乗船した³³⁾。昭和 18 年 9 月の上記大本営連絡会議で船員の素質向上(待遇改善並に養成機関の内容充実)が記載され、船員の素質低下、員数不足への対策がうたわれたが、効果が出る前に戦争は終結した。

2-2 先行研究・言説

以上の時代背景を踏まえたうえで、戦中の海上保安についての先行研究として、飯田忠雄の「戦前における海上保安について」³⁴⁾があげられる。歴史的観点から、飯田は、戦中における海上保安について、「1941 年 12 月以後においては、海軍による沿岸海域の警備は一そう強化されたことはいうまでもない。海軍が敗戦の結果戦斗力を失うに至った後においても特務艇による沿岸警備は終戦まで続けられていた。このように、海

軍の実力により維持されてきた海上警備であったので、海軍の解体により日本沿岸海域の警備力は壊滅し、無警備の状態とならざるを得なかった。」とする。海難救助については、「終戦前後(筆者注 昭和 17 年以降と飯田は規定)におけるわが国の海難救助制度は、実体のない、文字の上での制度に変わってしまったといっても過言でない。1944 年には海軍力はもはや海難救助にまで手を差し伸べる余裕はなくなっていたし、1945 年夏には、海軍そのものは解体の運命にあった。」としている。

戦時下の海上保安についての先行研究に、同じく飯田による「海上警察権の法律的構造」³⁵⁾があげられる。これは、理論的観点から戦時下の海上保安について触れている。そこでは、「非常時においては、(中略)警察権行使の方法は、公共の秩序維持の場合のほかは、とられない。このような段階においては、海上警察機関は、戦場となった海域における公共の秩序の維持および人命・財産の保護にあたるのを本旨とする。」とする。

その他、海上保安について触れられている書籍として、戦史叢書が存在し、海上護衛という観点から発刊された「海上護衛戦」³⁶⁾がその例といえる。同書では、戦前における海上護衛の地位、開戦前の諸問題、戦時の海上護衛戦について、主として海軍関係者の目で記載されている。

一方、各種立場の人々の戦記・従軍記・体験記等も多数残されている。その例を挙げるなら、隅部五夫は、戦後、海上保安庁開庁後の主要業務の一つであった機雷の除去(航路啓開)業務について、海上トラック³⁷⁾を改造した掃海艇や、のちに海上保安庁において大型巡視船として活躍した海防艦とほぼ同等の海防艦を指揮し、関門海峡の機雷を処理していた担当者であるが、敵の投下する磁気機雷を処理することができず、航行すらままならなかったと記している³⁸⁾。本土周辺海域以外の海上にかかる治安維持や人命救助については、マッカーサーによるフィリピン侵攻作戦時に現地にいる軍属が当時記録した内容を元に出版された書籍において、「オルモックの近くの島に海軍部隊が舟艇でゲリラ討伐をやっていた。」³⁹⁾「大石海上機動部隊がイロイロへ弾薬を輸送するために行くというので便乗する。七十屯程の機帆船。(中略)大石隊長(中尉)はこの敵討

にゲリラ討伐をやりながらイロイロへ行く（中略）夜半、助けを呼ぶ声に気づき、見ると一人の水兵だ。最近、呉を出港してセブに向う途中空襲され、船は沈みやつと岸に泳ぎ着けばゲリラに散々な目に会わされ、戦友は皆やられたが自分一人は海の中に隠れて泳ぎ続けていた」⁴⁰⁾等の陸海軍がそれぞれ船艇を用いて実施していた記載がある。

他方、米軍による航行援助施設の破壊等は別として戦後になってから本土周辺海域が急に「暗黒の海」と化した訳ではないことを示唆するものとして、戦後昭和 23 年 1 月 15 日付「読売」によると、昭和 18、9 年頃には既に鋼材強奪犯が存在しており、横浜水上署管内では、食糧等を都へ運ぶ船には制服武装警察官が同乗していた旨の記事がある⁴¹⁾。

3 分析対象、期間

本研究における分析の対象は、特に治安維持と救難分野機能に限定する。灯台業務や水路業務といった戦中と戦後で業務の内容を大きく変えることなく継続して実施している業務は対象としない。

一方、治安維持及び救難業務については、戦前においては、それぞれの機関が歴史的経緯により権限が分散された状態で業務を行っていた。しかしながら、昭和 12 年夏から海上保安庁創設までの約 10 年に何らかの事象が発生し、統一した国の機関での業務が必要と認識されるに至っている。この期間は大きく分けて昭和 20 年夏までとその後に分けることが出来る。本稿では独立を保ち、主体的に官庁を改変することの出来た昭和 20 年夏までを対象期間とする。

対象期間中に各組織が「海上保安」業務にどのようにあたってきたかを示す。このため、海上における治安及び海難に対する

(1)軍を含めた諸官庁が特に治安維持及び救難業務についての業務を実施するための根拠となる、任務所掌及び権限、権限行使を可能にし、業務を効率的に実施する前提である教育といった制度とその変遷

(2)制度によってもたらされた結果である、実際の業務実施状況に注目する。

4 海上における治安に関する機能

4-1 制度と業務実施状況

大日本帝国は、満州事変、国際環境の変化等により徐々に戦時体制を整えつつも、概ね戦前の制度のもと戦時に突入するに至った。昭和 12 年から昭和 20 年の間に戦中の各種要請により権限・業務が増加していった官庁がある一方、貿易の衰退、業務効率化等をうけ、業務が他省庁に移管されることもあった。これら戦中の変化を中心として内務省、陸軍、海軍、農林省、通信省の順で機能を事例と共に分析し、小括する。

4-1-1 内務省(警察ほか)

戦中の情勢変化として、戦時下の各種治安立法がなされた。国境取締法や軍機保護法といった法律、警防団令といった海上に影響が及ぶものもあった。事変発生後は防諜協定を関係各省⁴²⁾と結んだほか、昭和 14 年 4 月に破壊活動防止等のため軍施設警戒について軍と協定⁴³⁾を結んでいる。水難救済会との関係では、同年 3 月の「警防団と帝国水難救済会の関係に関する件」⁴⁴⁾により、指揮監督は警察署長のもと、水難救済会の救助艇は警防団が必要に応じて利用できることとされた。さらに、対米開戦後は沿岸警備計画⁴⁵⁾にあたり陸海軍と協力し、警防団を補助要員として、警備を実施していた。

警察官の教育については、上級職員の採用・教育状況は戦前と大きく変わらなかった一方、新規採用巡査の教育程度が昭和 10 年では中等学校在学以上の者が 47%から、昭和 12 年には 34%、昭和 13 年 25%、以降 10%台後半となり、ほとんどが国民学校卒業者という状態となっていた。その中で教養期間が 3, 4 ヶ月で現場に送り出すことになり、素養等問題視されている⁴⁶⁾。戦前でも海上についての教育が十分でなかったことから、戦中でも同様であろう。

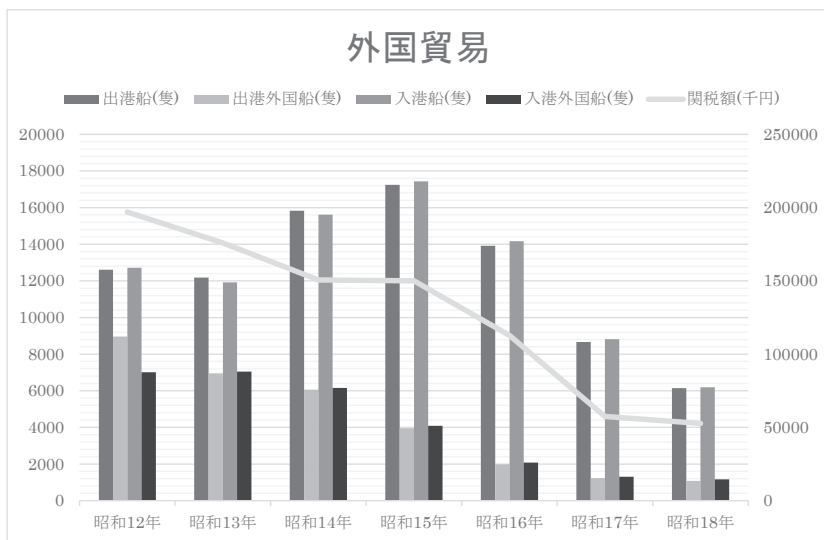
沿岸警備の実態としては、昭和 17 年に内務省下に入った樺太庁警察部警備船北洋丸による間宮海峡警備⁴⁷⁾のほか、陸海軍との連携のもとでの警防団を活用した海上監視、海上に対する灯火管制、敵の攻撃の通報等陸での活動が主であった。ただ、樺太での米潜水艦乗組員による鉄道等破壊工作⁴⁸⁾に無力だったことを考えると、移動通信網、固定電話網

の発達していなかった当時、監視を含め可能な活動は限られていた。

海上における治安維持活動としては、開港港則による諸活動、通常的水上警察活動のほか、上記読売記事のような水上強盗団への警戒活動がなされた。警防団の一部として帝国水難救済会船艇を活用できるようになったことから、体制としては戦前よりも整った。

4-1-2 大蔵省（税関）

戦中の変化として、昭和 12 年以降貿易組合法⁴⁹⁾といった法令による取締りに関する事務が加わった。一方、下図のように、出入港外国船の隻数は 12 年から減少傾向にある中、日独伊三国同盟締結等国際情勢変化を受け、昭和 16 年から出入港隻数全体、関税額が急激に減少した。



税関百年史(上)p757, 8 の表を元に筆者作成 左軸 隻数 右軸 額

このような中、海運行政業務の効率化のため、昭和 16 年には開港港則に関する事項、開港港則の施行に直接必要な行政警察に関する事項、海港検疫に関する事項を通信省海務局に移管、昭和 18 年 5 年には関税法戦時特例により、通関業務を簡素化した。動物検疫等は細菌戦に備えて⁵⁰⁾ 税関に権限が残された。しかし、さらなる業務効率化のため動物検疫等の業務を同年 11 月、運輸通信省海運局に移管した。

4-1-3 陸軍

戦中の変化として、戦時下における陸軍の海上への関与の増大があげられる。陸軍の海上、治安維持に関係する部門として、工兵（のちに船舶工兵、船舶兵へと専門化）、憲兵の二つがあげられる。工兵は、業務に付随する状況下、海上での治安維持も行なうようになり、憲兵は、戦地の広がりから、海上に関する業務を行なうようになった。

工兵の系統では、従来軍工兵⁵¹⁾が海軍と協力⁵²⁾し、上陸用舟艇、機動艇等を運用していた。また、基本的に航洋する船舶は、船員ごと徴庸し、兵員輸送等を実施していた。戦争の経過により、船舶部隊の規模は昭和 16 年の開戦時で南方軍指揮下の舟艇だけで 1324⁵³⁾を数え、それに伴い地位が変化していった。昭和 17 年 7 月には独立工兵連隊から新編の船舶工兵連隊に要員が差出されたことが東部軍司令官から陸軍大臣あて報告されている⁵⁴⁾。昭和 18 年 10 月⁵⁵⁾には、独立した兵科、船舶兵となった。これにより、船舶工兵連隊だけでなく、輸送部隊(海上輸送大隊等)、機動艇、高速艇、駆潜艇等海上保安庁開庁同時に海上保安庁の船艇に使用されたような船艇の操作要員が船舶兵と呼ばれるようになった。

教育内容としては、下士官兵に対し、「酷寒、手旗・モールス訓練、舟艇整備、機関整備一分解結合整備、舟艇の操縦運行、砂浜・棧橋の達着訓練等に加えて、繫船場の舟艇監視など」のほか、各地域に適合した訓練が行なわれた⁵⁶⁾。兵から選抜される幹部候補生(中等学校等卒以上)は、訓練母船宇品丸が碇泊する⁵⁷⁾宇品の船舶練習部（のち香川県豊浜）において約 6 ヶ月士官教育を受けている。陸軍士官学校でも「船舶兵科」の講義・訓練が為された。陸軍士官学校船舶兵科第一期生が、昭和 20 年 3 月 19 日から同 28 日までの間、乗船実習を航海訓練所大成丸にて海上訓練という名目で乗船実習を行なっている⁵⁸⁾。ただし、戦局芳しくなく、乗船する船艇に限られ、「第 1 期生船舶兵科の任務は、もはや海外の作戦ではなく、特攻隊員として本土の水際から敵の輸送船に体当りに突込むことだけになった。」⁵⁹⁾ことから、士官学校生徒が船艇に関する教育、特に海上での治安維持活動についてどれほど有効な教育を受けていたかは疑問である。航海訓練所三十年史に船舶兵の実態に係る記載があるが、

「開戦以来海上輸送の重要性を強く認識したが、補給作戦を全面的に海軍にゆだねることに満足せず、陸軍独自の潜水艦を建造し、航空母艦まで進水させた。陸軍の海上輸送作戦にあてるためには、すでに暁部隊が編成されていたが、海上輸送の緊急化に伴って、暁部隊の任務は極めて重要なものとなった。しかし陸軍にはもともと船舶兵の制度はなかったことから、暁部隊の将校も兵員も正式な海上訓練を受けたものではなく、主要部分は商船乗組員の徴庸で間に合わせていた」⁶⁰⁾ というものである。

実効としての海上に関する匪賊討伐、防諜等治安に関する例としては、上記フィリピンでの例のように占領地において陸⁶¹⁾ 海⁶²⁾ 共に行なわれていた。ただ、「マオグマナパ附近討伐行動詳報」を見る限り、上陸用舟艇にて移動して根拠地に向かったが(帝国陸軍将兵より健脚、優秀装備を持たない限り、ゲリラも移動手段は効率上陸路でなく海路と考えるべきであろう)、海上で移動中のゲリラを捕捉殲滅するのではなく、陸軍らしく、上陸後に根拠地を叩くといった活動がなされていた。

他方、一般に陸軍士官は、海についての知識を当然保持している海軍士官と異なり、海や船についての知識が十分でなかった。徴庸船舶については、上記のとおり、商船乗組員ごと徴庸していたが、例えば、機関の発停にも手順があり時間がかかるという、基本的な海事知識があれば納得せざるを得ないことすら受け入れられない等「商船の士官が陸軍さんに徴庸されたことをツクヅク悔やんでいた。というのは陸軍は船の事が判らぬため無茶を言って困る。」⁶³⁾ という記述がある。

軍事警察、行政警察及び司法警察にあたる憲兵については、陸軍刑法や軍法会議法による規律維持のほか、支那事变開始後北支等で施行され、以後各地で施行された軍律、軍罰令⁶⁴⁾ 等を用いた占領地域の治安維持が挙げられる⁶⁵⁾。

教育の点では、昭和 12 年 8 月より、憲兵練習所に代わって陸軍憲兵学校において教育が行なわれるようになった⁶⁶⁾。教育課程としては、憲兵将校に対し、憲兵高級将校として必要な識能を附与する甲種(昭和 15 年度のみ開講)、陸軍士官学校出身の各兵科将校に対し、憲兵将校として実務遂行に必要な基本的識能を附与する乙種、憲兵科曹長又は准尉に対

し、憲兵初級将校として実務遂行に必要な基礎的識能を附与し、終了後士官に任用する己種、憲兵科下士官に思想警察、司法警察、防諜外事警察の各専門分野を教育する丁種等⁶⁷⁾があった。講義内容としては、憲兵要務として、乙種や己種に対し、諜報関係を扱う防諜外事警察、憲兵の権限等を含む平時、戦時の警備や戦地憲兵勤務等を扱う警備其他戦時事変憲兵勤務、軍事学として海軍に関する一般的知識、特異性等憲兵の職務執行に資する内容を扱う海軍軍事学が教授されていた。ただ、平時 1300 時間(戦時は一部教科を圧縮、中止等で総時間を減)の教育時間中、海軍軍事学は 20 時間を数えるほどであった。このため、当時の海事関係教育機関や特に海上取締りに関係する現在の海上保安大学校のカリキュラム⁶⁸⁾に比して、海の特性を踏まえた教育は困難であった。

実際の職務執行にあつては、陸上ばかりでなく水際、沿岸等も活動範囲になった。いわゆる帰還兵が現地から持ち込む禁制品が問題視されていたようで、昭和 8 年に大阪で発生した兵の交通違反に係るゴーストストップ事件⁶⁹⁾以来、軍以外の機関がなかなか手出しできない状況下、憲兵による将兵の禁制品密輸取締りが要請されるに至った。昭和 13 年には「支那事变地より帰還する軍隊及軍人の風紀等の取締に関する件」⁷⁰⁾として陸軍大臣から憲兵司令官に指示があった。また昭和 14 年には内地に帰還する兵を乗せた船舶に 1 隻当たり 3 名ほどが乗船して、禁制品の取締り等を実施していた⁷¹⁾。ただし、3 名でどれほどのことが出来るか、将校の非違にどれほどの対応が出来るか問題が生じていた⁷²⁾。

このように憲兵が海上でも各種業務を求められるようになった結果、戦時下において「水上保安警察権」を行使することが求められるようになり、海軍の「水上警備権」と衝突していることが戦争初期にすでに戦地の憲兵隊で問題視⁷³⁾されていた。「水上保安警察権」と「水上警備権」の詳細定義については不明であるが、字義から特別高等警察、治安警察、公安を害する虞のある人や行為に対する警察、漂流物等に関する警察といった⁷⁴⁾「保安警察」を河川、港湾、海域において実施する権限と海上封鎖等の軍事作戦に係る「警備」権の衝突であると思われる。警察対軍であれば、ゴーストストップ事件のような対応も可能なのであろうが、戦時

下の陸軍対海軍の話であり、そのような対応は困難だった。

内地でも防諜の面から、「内地憲兵の防諜業務に関する件」⁷⁵⁾が13年に文書が発出されており、軍機保護法、要塞地帯法等を根拠に各種取締りが行なわれている。

憲兵隊は、陸軍の一部であったため、陸軍の戦争遂行等のためには、各種柔軟な運用をすることが、陸軍司法警察執務心得⁷⁶⁾等で求められており、大谷ら元憲兵隊関係者の回想⁷⁷⁾やその他陸海軍関係者⁷⁸⁾の記述から実態が推測される。さらに、統帥権の問題から、陸軍対海軍のトラブルとして、戦地での軍事警察権の行使について、青島等で海軍の一部部隊が、占領地では統帥権のもと活動していると主張し、勅令である憲兵令に基づき活動する憲兵に抵抗をしめした際にも「茶褐服が黒服を捕らえては如何しても又更に陸海軍の感情を悪くする虞がありますから一般の視察はして居ますが事実には直接手を出すことにはしていません」と憲兵隊の会議に記録⁷⁹⁾されている。陸軍であっても海軍が「統帥権」「作戦命令で行動中」を口にした場合、それに対抗することは困難だった。ただ、すべての海軍部隊がそのような狭量さを示したわけではなく、同会議では柔軟に対応している例も紹介されている。

その他一般的な治安維持においては、陸海軍共に地方官官制(大正15年勅令第147号)第七条により、非常急変の場合に出兵を要請されることもあった。東南海地震等津波を伴う非常急変の事態が多数あったにもかかわらず、軍需製品の震災による影響に関する文書は確認できた⁸⁰⁾が、そのほか当該期間中そのような事態への軍の対応記録は、管見では確認できなかった。ただ、過去の事態にあたって陸軍部隊が救助及び治安維持の補助に出動している⁸¹⁾ので、当該期間中災害対応のみそのような対応を行っていないとは考えにくい。

4-1-4 海軍

戦中の変化として、海軍においても、海上の治安維持に関する権限を徐々に拡大させていった。しかし、憲兵隊にあったような系統だった教育等はなされず、戦争遂行が優先される運用がなされていた。

制度として、まず、大正10年4月26日法律第91号、海軍軍法会議

法第 73 条では、憲兵が一般に海軍においても海軍司法警察官として警察任務にあたっていた。そのほか部隊の長又は分隊長が部下、監督下の者の犯罪について海軍司法警察官の職務を実施し、戦地又は占領地警備区内において海軍司法警察官として海軍大臣が指定する者⁸²⁾についての規程が戦時中追加された。

海軍大臣が高等軍法会議、東京軍法会議の長官、鎮守府、警備府司令長官がそれぞれ鎮守府、警備府軍法会議長官となり、そのほか特設軍法会議が設置された部隊、地域の指揮官が特設軍法会議長官となっていた(以下「長官」とまとめて記載)。軍法会議には、判士、法務官、海軍録事、海軍警査が置かれ、法務官は司法官試補の資格を有し、所定の実務を修習した者があたり、警査は、長官が指名した下士官兵がたった。長官は、軍法会議の所轄に属する事件、牽連する事件、所轄部隊内の犯罪事件につき捜査を指揮する権限が与えられており、法務官から命じられる検察官が長官に隷属して捜査を実施、海軍司法警察官である憲兵がその捜査を補佐したほか、警査が海軍司法警察吏として捜査を補助した。

このほか、占領地において、軍法会議法に準じた運用である軍律會議、軍罰処分會議が陸軍同様に存在した。間諜、軍事行動の妨害、戦時国際法規違反等占領地の秩序を乱す行為に対し、厳罰にて対応している⁸³⁾。

制度の実際の運用として、戦地での治安維持については、必ずしも軍律に則り実施されていたわけではない。例えばアンボンに赴任後、特に何の教育も受けずにいきなり「海軍特別警察隊」の士官をしていた禾晴道によると⁸⁴⁾、法務士官に諮らずに捕虜を斬首する、洋上で行なわれているスパイ容疑について適切な審議もなく、容疑者を処分する等手続きや遵法精神より海軍の戦争遂行等が重視されている例も見られる。

制度運用の基盤である教育について、戦前から大きく進歩するものではなかった。大学卒の士官が特に教育もなく海軍特別警察隊の士官にいきなり任命されていた上記例が当該地域限定の例外で、実は統一的組織的な教育がなされたとは思えない。外部からの人材である法務官か、士官が一般社会で受けた教育を前提に実際の業務運営をせざるを得なかった。下士官兵についても同様である。「警査」や「海軍警察隊の一員」に任

じられた瞬間から、実態として、いきなり憲兵下士官兵同様の能力を発揮できるかといえば甚だ疑問である。また、憲兵講習所、憲兵学校と兵からはじまり佐官級まで教育体系が整っているなかで教育を施し、ある程度の歴史ある組織に人を配する陸軍と比べ、戦時に次々と林立する組織に配される下士官兵にどれほどの教育が与えられるのかも疑問である。歴史ある組織に属し、そこでの経験により職員の能力が向上することは、現在の海上保安庁でも無論見られることであるが、その前提として、教育機関での統一的で継続性のある教育が基礎となっていることを無視することは出来ない。教育無しで経験のみから職員の能力向上をはかるには、熟達した経験者と一定の時間、試行錯誤が必要である。

その他一般的な治安維持は、戦争末期には帝都のお膝元で海軍関係施設が多数ある東京湾内で水上強盗が発生する状態であった。

4-1-5 農林省

戦中の変化として、昭和 12 年には漁船用石油への免税廃止、昭和 15 年には漁網網配給統制規則により魚網網の統制をおこなう等の漁業⁸⁵⁾への逆風が吹く中、食糧増産に水産政策が変化⁸⁶⁾していった。昭和 19 年には食糧不足に対応して、機船底曳漁業の許可を地方長官に移管する等⁸⁷⁾権限の縮小が発生した。海軍に徴用された漁船には、軍の食糧確保のため、便宜が図られた事例がある一方⁸⁸⁾、漁業用重油の配給は、昭和 19 年には 12 年比 5%であり⁸⁹⁾、保護取締り対象の活動も低調となっていた。

一方、昭和 14 年 4 月、対ソ関係の悪化、ソ連国境警備船の武装整備を受け、日本漁船の保護取締りのため、快鳳丸と俊鶉丸用に陸軍の重機関銃と実包の購入を請求するに至った⁹⁰⁾。その後、海軍の出師準備、戦争の勃発により大型動力漁船が徴用され保護・取締すべき船舶が減少し、数少ない漁業取締船の 1 隻である快鳳丸が海軍の指示のもとで運用されるなど⁹¹⁾監視・保護のための船艇規模の縮小が発生した。

4-1-6 逓信省(運輸通信省、運輸省)

後身の総務省が現在においても、海上保安庁の協力のもと海上での不法無線施設の取締りを実施しているが⁹²⁾、逓信省は、不法無線施設の取

縮りの能力から、当時、通信防諜所管省としての性格を持っていた。例えば、ソ連による諜報工作活動であるゾルゲ事件解明に重要な貢献をし、フィリピンでのゲリラ殲滅等国内、占領地での治安の維持に貢献した⁹³⁾。

これらのほか、戦中の変化として、業務効率化を図るべく昭和 16 年 12 月 18 日には、逓信省に海務院が置かれることとなり、海務局官制⁹⁴⁾により開港港則や開港港則の執行に直接関係する行政警察及び海港検疫に関する権限が移管された。これにより、行政警察について水上警察署長に指揮命令する権限を持つこととなった。戦争遂行のためのさらなる海運効率化の面から、昭和 17 年ごろから、資材供給の円滑化をはかる為海務院と税関の統合が検討されるようになり⁹⁵⁾、第 81 回帝国議会において逓信、鉄道、大蔵、商工、農林省等 9 省が管轄する錯雑した港湾行政の一元化を期す⁹⁶⁾と政府側の答弁がみられた。その時流にのり、昭和 18 年 11 月には運輸通信省が設置され、海運局官制⁹⁷⁾により海運局には局長官房、運航局、船舶部、船員部、港湾連絡事調整部が置かれ、船舶、造船、船員、航路、その他の水運に関する事項、港湾、倉庫、税関、防疫などを管掌し、税関の権限も併合するに至った。なお、移管約 1 年後の運輸通信省の高官の講演では、関係機関統合による手続きの簡素化により手続き上の問題は画期的に解決された、あとは港湾労務と機械設備の問題であると語られている⁹⁸⁾。

4-2 小括

軍の活動範囲において、昭和 12 年以降、陸海軍が海上における治安に関する活動を実施していた。ただし、船舶兵、海軍各種警察業務を行った将兵については、特に士官の教育状況から、その場での対応は出来たであろうが、手続きに則った適切な対応をそもそも求めない状況が発生していた。また、憲兵隊は、統帥権の問題で権限行使が制限される一方、戦争遂行上必要であることが活動の前提であった。海上における諸活動についても、警察同様陸上の延長としての活動は可能であっただろうが、海上の特性を考慮に入れた活動は、教育状況から実施困難だった。さらに、軍人、軍用艦船艇の数、艦船艇の性能に比して、特に昭和 16 年 12 月以降に日本の勢力下に入った大陸、諸島の海岸線は長く、海洋は広

すぎ、軍の活動範囲において、陸海軍の海上における治安維持活動は困難を極め、年を経るごとにその状況は加速した。

日本沿岸や港湾における軍が関与しない海域においては、警察が、職員の教育状況の悪化に苦しみつつ、防諜等では軍等と連携し、警防団に編入された帝国海難救済会会員を活用して業務を行っていた。軍は戦争遂行上各種関与を強めていく一方、軍関係の活動に対しては軍以外の官庁はなかなか関与ができなかった。対米英開戦を契機に、年を経るごとに航行する船舶が減少し、また、戦力増強のため関税の減免範囲が増加し、燃料その他物資の欠乏が広まった結果、公的機関の海上での活動量は減少した。その中で物流円滑化のため開港港則等の権限が運輸省に移管され、権限の集中が発生していた。

治安に関する面で「暗黒の海」に至る原因としては、資源不足による活動の困難、関係者の能力の問題、米軍の活動のほか、軍はその他官庁に関与するが、その他官庁は軍の活動に関与しづらいという統帥権の問題があげられる。

5 海難に関する機能

5-1 制度と業務実施状況

戦前、戦中の海難に対する政府の基本スタンスは、第 79 回帝国議会における通信大臣の発言に知ることが出来る。すなわち、政府は航路標識を整備し、航行上の注意、支障を通報して海難が発生しない環境を整え、個別海難が発生した場合は、水難救済会等民間が基本的に対応するというものである⁹⁹⁾。

この制度は、戦争末期を除き、戦前と大きく状況は変わっていない。戦中においても、官庁間で協力しつつ¹⁰⁰⁾航路標識整備、安全基準決定等海難が発生しない環境を構築する努力をし、海難が発生した場合、海難現場においては、付近航行船舶が海難救助に可能な範囲で対応し、サルベージ会社や曳船会社が行なった¹⁰¹⁾。ただ、僚船の救助は、船腹の逼迫、運航の制限等戦争の経過と共に困難になった。救助をする場合は、救助船も攻撃に晒される危険が高く、現在のような丁寧な救助は到底望めな

い状況であった¹⁰²⁾。戦域の都合による陸軍の海洋進出の結果、戦前の 3 政府機関と民間（水難救済会）に加え陸軍が海難救助に関与した。

このような体制下、昭和 16 年度交通動員実施計画綱領に、従来水難救済会やサルベージ会社が計画する案件が、国家として検討されるようになった。管見によれば、明治の水難救護法に続き、政府の施策として水難救済事業の総合整備の必要性を示した大きな一歩である。戦局が悪化した昭和 19 年 10 月には救難施設として救難船を配備するのに必要な資材を整備することがうたわれ、さらに一歩進むに至った。

5-1-1 内務省

戦中の変化として、警防団令に関する権限があげられる。以前から内務省と水難救済会の関係は浅からぬものであったが¹⁰³⁾、昭和 14 年 3 月に内務省警保局長から「警防団と帝国水難救済会の関係に関する件」として、水上警防部、警防団水難部を設置する場合は、水難救済会救護所員を兼務させること、との文書が発出され、指揮監督は警察署長が、水難救済会の救助艇は警防団が必要に応じて利用できることとされた。後掲の水難救済会の実績は、上記権限を踏まえる必要がある。

5-1-2 陸軍

戦中の変化として、憲兵は、「水上保安警察」業務に一部あたるようになったが、独自の船艇部隊を擁していない事から海上での救難業務について対応能力は極めて限定的であった。船舶兵は、船艇部隊を擁していたほか、「手旗・モールス訓練、舟艇整備、機関整備、舟艇の操縦運行、砂浜・栈橋の達着訓練等」訓練を組織的に受けており、指揮官が適切な指示を出せば小船艇による救難業務は可能であった。

陸軍による救助の事例としては、ゲリラ討伐の際の上記例があるが、どこを艦船が走っているかは軍機に属するため、損害も無線を傍受したとしても他組織が容易に対応できず、結果として一般船舶による救助と同程度のことしか対応できなかった。

5-1-3 海軍

戦時、平時の体制の差は大きく、予算、臨時軍事費合算で昭和 12 年の計 1203016 千円が、昭和 20 年には約 30 倍となり(卸物価指数は約 3

倍)¹⁰⁴⁾、規模も昭和 11 年の 107461 名が 1693223 名¹⁰⁵⁾へと至った。

教育体制もその影響を受け、軍隊編成の中核をなし、軍備の中心¹⁰⁶⁾である海軍士官を養成する海軍兵学校等では教育期間が昭和 12 年卒業生の 4 年から昭和 20 年卒業生の 2 年 4 ヶ月への大幅な短縮がもたらされた。人数も海軍兵学校で入校者が 300 人超から 3700 人超となり、教育時間が短縮されつつ教育対象が 10 倍超となる状況となった。水兵も 12 年で志願兵、徴兵あわせて 26494 名を教育したが、昭和 20 年にはその 10 倍となっている。一般には教育期間を短くする、教育対象人数を急激に増やす場合、教育方法の革新がない限り輩出される将兵の質の低下として顕れる。戦争後半の戦時日誌には、海図が整備されている日本沿岸において、海軍艦船の座礁がしばしば記録されている¹⁰⁷⁾。

昭和 19 年 10 月 12 日最高戦争指導会議報告、同 16 日閣議決定の国内防衛方策要綱を受けてか、同年 12 月 30 日には、特設船舶救難本部令が定められている。第一条に大東亜戦争中に東京に船舶救難本部を置き、第二条に沈没、各坐、受損船舶その他の救難、浮揚、解体及び撤収に関する事項を所掌する旨記載されている¹⁰⁸⁾。従来の鎮守府として海難救助を行なうが、海軍に救助してほしいければ連絡をせよ、海軍艦艇は海難を見聞したら支障のない範囲で救助せよ¹⁰⁹⁾、という仕組みから一歩進み、これが一般船舶も含めた実際の救難に関し、国が責任を持って実施する機関を持ったはじめての例となる。処務規則により、「関係各部と気脈を通ずべし」とされ、連携して救難にあたることとされた。

事例としては、年報から昭和 12 年度、昭和 13 年度の実績について、小は付近航行中に転覆した 7m 漁船の救助から、大は 8000t の陸軍運搬船が座礁した際に軍需物資を揚げ卸し、陸軍に引渡した後、サルベージ会社の救助が為されるまで監視警戒する等の記録が確認できる。件数は、戦前同様水難救済会の実績には及ばない。戦前同様救助も単独で実施している訳ではなく、昭和 14 年 1 月に長崎の口之津から鬼池間で 34 名の乗客が乗った連絡汽船が転覆沈没した際には、駆逐艦と航空機が警察消防艇とともに海上搜索を実施している。対米英開戦後は、第十一特別根拠地隊戦時日誌¹¹⁰⁾等を見る限り、海空の攻撃を受けて沈んだ艦船に対

し、当初は艦艇航空機を活用し、その救助にあたっていたが、戦局の悪化につれて遠隔地での商船の遭難には手を出さず、艦艇、陸軍の部隊を輸送していた船舶への救助を実施する等手持ちリソースに応じた救助活動を実施している。昭和 19 年 12 月に権限が海軍に与えられたが、海難救助体制の向上の効果を数字に表現できる前に敗戦を迎えた。

災害派遣業務としては、例えば昭和 18 年 9 月 10 日に発生した鳥取地震において、機密舞鶴鎮守府命令第 131 号「鳥取県震災地救護実施の件」が 11 日に舞鶴鎮守府長官より発出されている¹¹¹⁾。一方で、昭和 19 年 12 月 8 日に発生した昭和東南海地震については、各地で津波被害があったにもかかわらず、伊勢湾防備部隊は灯台破損の報告、横須賀で発生した乗揚げの救助にあたった等の報告はあるが、震源地に近い紀伊防備隊も含めその程度の報告しか残されていない¹¹²⁾。

5-1-4 逓信省(運輸通信省、運輸省)

日本周辺海域を航行する小型内航船舶については、昭和 30 年代の初期までは無線設備を設置するものが極めて少なかった¹¹³⁾。しかしながら、大型船については、無線電信オートアラームの採用、救命艇用無線機の設置義務化等が決められた第 2 次 SOLAS 条約が昭和 10 年に発効しており、電波を最初に傍受する官庁として海難救助にかかるある種の調整を実施していた。例えば昭和 15 年に米船ケソン号が種子島の南方、鍋割礁において座礁し、浮島丸が救助した際の新聞記事によると「ケソン号が乗上げたのは種子島の南方、鍋割礁で本船が SOS をキャッチした(中略)、本船では直ちに鹿児島無線局に報告、その命令で現場へ急航しつつ附近の各船舶へ模様を放送しました」¹¹⁴⁾とある。

5-1-5 民間(水難救済会)

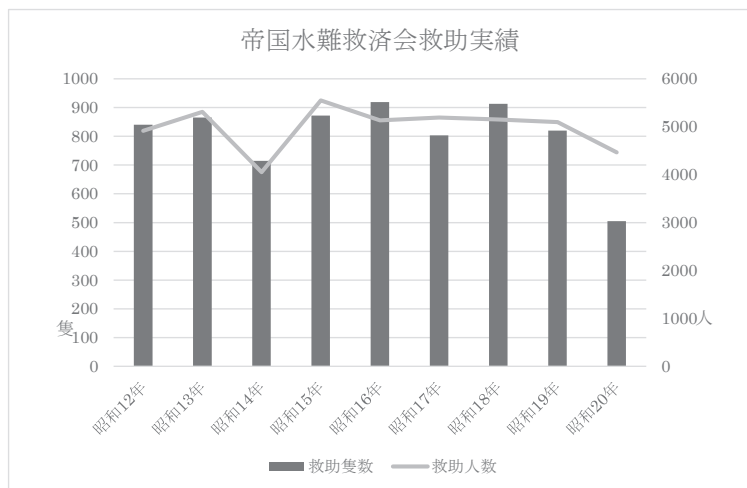
水難救済会では、農林省技師や海軍造船士官設計¹¹⁵⁾の小型艇を用い、昭和 14 年 2 月には、警察署の遭難船統計をもとに 114 箇所救助機艇を配置する計画を立てる等、積極的に海難救助体制の確立を図った¹¹⁶⁾。

教育についても、昭和 12 年 7 月、戦時心得を改正して、戦時事変における遭難艦船乗組員の救助のあり方、引渡先及び敵軍艦、不審船舶発見時の情報の取扱いといった内容について周知¹¹⁷⁾を行っている。

一方、戦時体制の促進により、内務省もその運用に関与することをより強めていった。昭和13年9月から行なわれた中部防空訓練に9府県36救難所等から参加がなされ¹¹⁸⁾、「警防団と帝国水難救済会の関係に関する件」により、指揮監督は警察署長が、水難救済会の救助艇は警防団が必要に応じて利用できることとされた。警防団活動中の海難救護は水難救済会がその負担のもと行なうこととされている¹¹⁹⁾。

しかし、その後の情勢変化による燃料逼迫から、活動がままならなくなってきたようで、第79回帝国議会昭和17年2月8日予算委員会分科会において、松平子爵から通信大臣あて、年間五千数百人の救助をしている活動にもかかわらず、必要な燃料が支給されないことについて質問があり、それに対し通信大臣が陸上の救急車同様の運用をしていたと思っていた、と答弁¹²⁰⁾している。

そのようななかでも、昭和12年から昭和20年までの救助実績を見ると、昭和12年840隻4916名、対米英開戦後の昭和17年803隻5191名、終戦の年である昭和20年には505隻、4466名¹²¹⁾と毎年平均800隻、4300名以上の人命を救助し、終戦まで救助機能を維持していた。



水難救済会百年史をもとに筆者作成

このことから、飯田の「終戦前後におけるわが国の海難救助制度は、

実体のない、文字の上での制度に変わってしまったといっても過言でない。」という表現は、水難救済会の活動が無視した言説であるといわざるを得ない。海上保安庁が創設された年までは、日本の沿岸における海難救助活動は、まさに水難救済会にかかっていた。

5-2 小括

戦争末期に海軍が救難機関を設けたとはいえ、戦中の日本における海難救助の主役は、実績のうえでも水難救済会であった。そして、警防団と水難救済会の関係から、警察の影響増大が強く伺える。

救難の面で「暗黒の海」となった理由としては、戦後残存艦艇の活動が復員や掃海に制限され、水難救済会救助船の占領軍による強制使用、接收の頻発や預金封鎖による運用の不如意、戦中は内務省の関与のもと活動していた水難救済会が警察から距離を置き、資金面で苦境にたたされた¹²²⁾ことが原因であろう。

戦争末期には、海軍の中に海難救助を担当する全国的な公的機関が誕生している。全国的な公的海難救助機関が短期間であっても戦中に存在したという前例が官庁の間に存在した意義は大きい。

6 分析

これまでを踏まえ、特に治安維持機能と救難機能双方の機能についての変遷を組織内、組織間で比較し分析する。

6-1 組織内比較

6-1-1 内務省（警察ほか）

海についての治安維持機能、救難機能いずれも、昭和 12 年以前に続き基礎教育は十分になされていなかった。戦時中に画期的な教育の革新がなされなかったことから、採用前の教育レベルの低下は、採用後同一の教育を受けても応用力の低下につながった。一方、燃料配給や警防団の育成といった戦時下での権限伸張により、警防団と水難救済会の関係とあいまって漁師等の協力が戦前よりも治安維持、救難ともに得られるようになり、海への進出手段が増加した。

6-1-2 税関（のち海運総局下の関税関係職員）

共通点としては、職員数と船艇の規模から、沖合での継続的な業務執行が困難であった。さらに戦時下、戦争遂行のため円滑な物流への要請が強くなり、各種関税が廃される等、業務対象が減少し、ついには「海運」の観点で税関業務が吸収されるに至った。

6-1-3 軍

海軍では艦艇航空機の数、戦前に教育を受けた士官に基本的な素養が与えられていたため、治安維持、救難どちらも粗々であれば「その気になれば出来る」能力があった。ただし、正規の士官教育を受けた者であれば、治安維持業務には直接関与しない立場で戦中を迎えていたと推測できる¹²³⁾。治安維持機能について、戦争の進展と共に権限を拡大していったが、戦争遂行を前提とした活動になっていた。救難活動についても、戦争末期に業務の一環として行うようになったが、背景となる戦時下の環境から、教育レベルも低下し、船艇の不足、燃料の不如意からごく限られた範囲での活動とならざるを得なくなった。

陸軍は海上での治安維持について、憲兵にその素養があったが、活動する手段、統帥権の関係から活動は発展しなかった。船舶兵も治安維持、救難活動には対応可能であったが、素養上その場での対応とならざるを得ず、占領地の伸縮等戦況に依らざるを得なかった。

6-1-4 農林省

共通点として職員数と船艇の規模から、対応できる場所が限られていた。さらに、戦局の推移と食糧供給の要請を受け、実働勢力の実質縮小と業務の縮小が発生した。

6-2 組織間比較

6-2-1 治安維持

戦前同様警察は、法執行の知識と意欲はあるが、教育の関係上、海事関係者が警察官にならない限り海上の特殊性を踏まえた捜査は困難であった。警防団の関係で水難救済会の船艇を利用しやすくなったが、戦況や燃料の状況からみて、海上保安庁成立後と同等の巡視警戒を為しえるには至らなかった。

税関についても、関税課税の対象が減少し、ついには海運の一側面と

捉えられ、活動が縮小せざるを得なくなった。

陸軍、海軍については、占領地域での治安の維持の一環として海上での治安の維持を実施していたが、手段又は能力の問題から制限があった。

農林省については、数少ない船艇中戦時中快鳳丸の運用を海軍に制限される等、船艇の絶対数の変化から、業務を行う幅が減少していった。

6-2-2 救難

活動の前提条件が戦前とほぼ変わらない中、昭和 15 年を境とする燃料の欠乏、戦中の空襲や沿岸を出没する米英艦艇を受け、救難活動を実施することは、年を経る毎に困難が増加していった。さらに海軍艦艇、陸軍舟艇は戦争実施を優先していった。そのような中、水難救済会が救難の主力であり、前掲のような実績を挙げ続けていた。

6-3 小括

海上での治安維持、救難活動には、事案に対応する意思と対応能力、分散配備された勢力すべてが求められる。軍が関わらない場所での治安維持の現場での主な担い手は、慣海性に欠ける警察であった。一方、物流の円滑化が求められており、効率的に対応するため、特に陸上機関での組織と権限の集約が発生した。救難の主力は水難救済会であるが、その船艇規模、燃料等から沖合での能力は限られた。

海上保安庁が存在する現代と戦中の状況変化を比較するために、関係各機関、組織について期間の終始の状況は、次図に概略を示せる。

「海上保安」に関わる機関、組織の比較(昭和 12 年 事変勃発時)

	警察	税関	陸軍	海軍	農林省	水難救済会	海上保安庁
海事一般に関する知識	?	△	?	○	○	△	○
法令取締りに関する知識	○	△	○	?	○	×	○
海上法令取締りへの意欲	△	△	△	△	△	×	○
洋上への進出・救助能力	×	×	×	○	△	△	○
沿岸での取締り能力	△	△	△	?	△	×	○

沿岸での救助能力	△	？	△	○	△	○		○
----------	---	---	---	---	---	---	--	---

(○：能力あり △：一部あり ×：対応困難，担当外 ？：不明)

「海上保安」に関わる機関，組織の比較(昭和 20 年 敗戦時)

	警察	運輸省	陸軍	海軍	農林省	水難救済会
海事一般に関する知識	？	△	△	○	○	△
法令取締りに関する知識	○	△	△	△	○	×
海上法令取締りへの意欲	△	△	△	△	△	×
洋上への進出・救助能力	×	×	×	△	×	×
沿岸での取締り能力	△	△	△	△	×	×
沿岸での救助能力	△	△	△	△	×	○

税関機能を吸収した運輸省が，全国各地の灯台とその付属艇の存在と相まって，港や沿岸で海に関する官庁として国民に存在感を示し，警察も水難救済会を警防団活動に取り込むことにより，広い対応能力を保持するに至った。一方農林省は，一部権限が地方長官に移され，取締船艇が海軍の運用下喪失する等活動が制限される状態となった。軍も，戦争の経過とともに広い対応を行なうようになっていたが，戦局の推移とともに権限は大きくなるも実施は困難となり，終戦により，その権限は極小化された。

7 結論

一般に国家を運営するにあたり，各官庁にそれぞれ所掌が定められている。このため，総論として協力を実施するが，細部については各所掌という「正義」を巡り限定された資源の配分等で摩擦が発生し，関係職員の個性により問題は紛糾する。平時では時間をかけ解決を図る問題も，戦時では大きな問題となる。それを克服するため，戦時中，戦争遂行の基盤の一つである航海の安全と海上における治安の維持について権限の集中が各所で行なわれた。

そのなかで統帥権や作戦命令の関係から戦中海上を巡る諸権限について，軍の発言権が増し，各官庁の権限を吸収し，相対的に大きな影響力を持つ

に至った。ただ、この力は敗戦による軍の威信の失墜、平時への回帰と、進駐してきた占領軍の宣撫政策¹²⁴⁾により、戦後の日本では否定された。内務省も、帝国水難救済会に強い影響力を持ち、総動員体制下、海上にも強い力を持つに至った。しかし、自治体警察を指向する旧警察法、特高や武徳会関係者の公職追放等から推測される限り、戦後、占領軍には好意的に見られなかった。一方、運輸省は、戦前より管船業務や航路標識業務を担い、無線技術の普及もあって、船舶の安全運航、救難業務に関与した。戦中には業務効率化のため税関業務等を吸収し、管海官庁として更なる実績を積んでいった。戦後には、軍の解体により水路業務等が移管された。敗戦により国力の低下した日本では、老朽船や戦時標準船の問題、各種原因による海難の多発、海上における治安の悪化といった問題に対し、引続き効率的な対応が求められていた。この結果、統一した機関による対応が終戦直後から検討され¹²⁵⁾、その担い手として、占領軍総司令部内での力関係等¹²⁶⁾から候補として浮上した。

官庁の再編の流れとは別に、戦後につながる戦中の流れとして、救難への認識変化が挙げられる。戦争半ばまでは海難が発生しない仕組みを作る事が国家の仕事であった。ひとたび海難が発生した後の実働は、民に対応を任せ、国家(海軍)はあくまでその援助をするという方針であった。これが戦争の経過により、船員、船舶の損害を国家が無視しえなくなり、海難発生後も国家が専門の機関により組織的にその対応にあたるという発想の萌芽が見られるようになった。そこに沿岸警備隊という、国家として救難活動にあたる米国が占領軍として進駐し、彼らの常識が影響¹²⁷⁾するに至った。

また、戦線の拡大と縮小、戦局の変化、総動員体制の進展を受け、海上にかかる環境において軍の比重が重くなり、憲兵の海上に対する影響も戦前より大きくなった。ただし、あくまで憲兵は軍の一組織であり、先に記載した例、期間外ではあるが甘粕憲兵大尉の関東大震災時の行動への処分に见られるように、軍を通じてしか国家を見ていない例が見受けられる。そして、「軍機保護」等を名目とした戦中の「憲兵政治」¹²⁸⁾、戦後の関係諸国による宣撫工作等により、反軍、反憲兵思想が国民の間に広がっていつ

た。これが、戦後海上公安局問題において、防衛庁の下に一般人への司法警察権を持つ海上保安機関が設けられるのではなく、物流を担う運輸省に引続き海上保安庁が残置された原因の一つと考える。

他方、当時、戦争への国民意識醸成に余念がない時代であった。そのせいか、昭和 18 年の病院船ぶろのすあいいす丸への攻撃・漂流者銃撃や昭和 19 年のビハール号捕虜処刑、ポツダム宣言受諾後のソ連侵攻下昭和 20 年 8 月 22 日発生の三船殉難事件等の如く、「humanity」や「justice」とは程遠い行動も各地で各国により行なわれていた。時代の変化、特に戦中であれば「humanity」や「justice」の重みは変わってくるものなのかもしれない。また、戦争指導の優劣を含んだ国体の違い、資源、教育された人口といった国力の差は如何ともしがたい。とはいえ、米沿岸警備隊は、「第二次世界大戦に際しては、それまでの如何なる戦事事変に際してよりも、ずっと広範囲に海事法令の励行と、海上保安業務の軍事的意義は、明瞭に認められた。(中略)総力戦の諸条件下において、すべてのこれらの種々の任務を果たすために、コースト・ガードは、約 20 万人の士官及び兵員にまで拡張された」¹²⁹⁾ という結果を残している。先述の条件の違いは無視し得ないが、本土周辺海域が戦場になったことは同様である両国において、海上保安を主要業務とする組織が存在し、戦争中もおろそかにされなかった米国と、敗戦前日本の差は歴然としている。そして、その反省に踏まえ、四海を平和な海とすべく組織され、教育訓練され、「Humanity and Justice」の旗印のもと平和的海上権力機関として国籍は勿論、肌や髪、瞳の色に係なく海難救助にあたる等 70 年にわたり実績を積んできた海上保安庁が存在する現在と、開国から敗戦前まで約 90 年の差は明らかと考えられる。

1) 海上保安庁総務部政務課 十年史 平和の海協会 昭和 36 年 5 月 12 日 p3。

2) 第 2 回国会 治安及び地方制度委員会 第 20 号 岡田國務大臣の説明

3) 第 2 回国会 治安及び地方制度委員会 第 20 号 大久保政府委員の説明

4) 海上保安大学校研究報告法文系第 62 巻第 2 号 平成 30 年 3 月 31 日

5) 事変呼称二関スル件 昭和 12 年 9 月 2 日 閣議決定

6) 石川準吉 国家総動員史(下) 国家総動員史刊行会 昭和 59 年 2 月 29 日 p1774

7) 例えば、港湾行政の観点では 香川 正俊「戦時行政機構改革と各省セクションナリ

-
- ズム：港湾行政機構改革を中心に」熊本学園大学経済論集 20 巻 1・4 号 等
- 8) 概ね「バイカル」「シンガポール」を連ねる線以东（「シヤム」、蘭印を含む）
 - 9) 概ね東経 180 度以西の太平洋
 - 10) 日本国政事典刊行会 日本国政事典 10 丸善 昭和 33 年 7 月 1 日 p639
 - 11) 同上 p640
 - 12) 松原茂生 遠藤昭 陸軍船舶戦争 陸軍船舶戦争刊行会 平成 8 年 5 月 1 日 p94
 - 13) 白木修三 海難予防史 海難審判研究会 昭和 40 年 8 月 15 日 p31
 - 14) 国家総動員法 第二条，第三条
 - 15) 小野塚一郎 戦時造船史 日本海事振興会 昭和 37 年 3 月 24 日 p562
 - 16) 同上 p9
 - 17) 石川 国家総動員史(下) p1002 ほか 小野塚戦時造船史 p34 によると昭和 16 年の開戦時で民間船舶は 638 万総トン
 - 18) JACAR: A03023605400 「昭和十六年度交通動員実施計画綱領ニ関スル件」
 - 19) 小野塚 戦時造船史 p569
 - 20) 同上 p52, 606, 643 ほか
 - 21) 同上 p564
 - 22) 同上 p52 ほか
 - 23) 参謀本部編 杉山メモ(下) 原書房 1989 年 2 月 16 日 p488
 - 24) 同上 p491
 - 25) 同上 p526
 - 26) 小野塚 戦時造船史 p768
 - 27) 海事研究会 第八十回帝国議会海運関係議事抄録 海事研究会 昭和 17 年 9 月 10 日 p18, 30, 96
 - 28) 小野塚 戦時造船史 p52
 - 29) 小野塚 戦時造船史 p283~296 石川 国家総動員史(下) p1673 では、新造船の実績が優先され、既存船の修繕がおろそかになったとする
 - 30) JACAR: C12120228100 「国内防衛方策要綱」
 - 31) 石川 国家総動員史(下) p1677 ほか
 - 32) 同上 p1680 ほか
 - 33) 東京商船大学 85 周年記念会 東京商船大学 90 年史 昭和 41 年 4 月 30 日 p283
 - 34) 飯田忠雄 戦前におけるわが国の海上保安制度 昭和 36 年度海保大研究報告 p9
 - 35) 飯田忠雄 海上警察権の法律的構造 海保大 昭和 39 年度研究報告 p141
 - 36) 防衛研修所戦史室 海上護衛戦 朝雲新聞社 昭和 46 年 5 月 30 日
 - 37) 神戸大学新聞記事文庫 海運(30-152)大阪毎日新聞 1934.7.7(昭和 9)で「最近五百トン未満のジ・ゼルもしくはセミ・ジ・ゼルの快速船，「機雷掃海戦」 p19 では「総トン数 300 トン前後で，主機は焼玉エンジンか，ディーゼル・エンジンの船」等定義は困難であるが，概ね 499 クラス以下の内航船がそれに相当すると考えられる。
 - 38) 隅部五夫 機雷掃海戦 成山堂書店 昭和 62 年 1 月 8 日 p100
 - 39) 小松真一 虜人日記 ちくま学芸文庫 2004.11.10 p44
 - 40) 同上 p48
 - 41) 大嶽秀夫編・解説 戦後日本防衛問題資料集 第一巻 三一書房 1991.11.15 p317
 - 42) JACAR: C13070827000 「防共防諜事務連絡会議結成ニ関スル件」

-
- 43) JACAR:C13070827100「陸海軍所管施設ノ警戒対策ニ付軍憲警ノ連絡申合事項ニ関スル件」
- 44) JACAR: A05032341400「警防団ト帝国水難救済会トノ関係ニ関スル件」
- 45) JACAR: C14010640100「内務省総動員警備計画沿岸警備要目」ほか
- 46) JACAR:A05020281000「警察部長事務打合会説明資料」
- 47) 樺太終戦史刊行会 樺太終戦史 全国樺太連盟 昭和48年3月20日 p8
- 48) 同上 p202
- 49) 昭和12年8月14日法律第74号
- 50) 税関百年史 p802
- 51) 陸軍船舶戦争 p29
- 52) 同上 p71
- 53) 同上 p202, なお, 平成30年10月17日時点での海上保安庁船舶数は <https://www.kaiho.mlit.go.jp/soubi-yosan/sentei/seiryoku.html> によると, 455隻
- 54) JACAR: C01000505300「船舶工兵連隊要員差出ノ件報告」
- 55) JACAR: C01007825500「船舶関係部隊要員トシテ召集セラルル者ノ兵種ニ関スル件陸軍一般へ通牒」
- 56) 権田梅芳「船舶部隊の戦陣回想」平和祈念展示資料館 HP, 平成30年10月3日 確認 http://www.heiwakinen.jp/shiryokan/heiwa/11onketsu/O_11_132_1.pdf
- 57) 陸軍船舶戦争 p302, 3
- 58) 三十年史編集委員会 航海訓練所三十年史 運輸省航海訓練所 昭和50年1月20日 p12-13
- 59) 同上 p12
- 60) 同上 p12
- 61) JACAR: C13071687700「自昭和18年2月6日至昭和18年2月7日 マオグマナバ附近討伐行動詳報 独立守備歩兵第35大隊第1中隊」ほか
- 62) 例えば, JACAR: C08030518900「昭和17年2月1日～昭和17年2月28日 海南警備府戦時日誌(1)」には, 占領地域の肅正強化として, 海岸密輸地帯の封鎖強化等記載されている。
- 63) 瀬間喬 続々・素顔の帝国海軍 海文堂 昭和52年9月20日 p74
- 64) JACAR: C04120049000「軍律施行ノ件」ほか
- 65) 例えば, 第81回帝国議会衆議院中, 東条大臣が, 陸軍大臣, 国務大臣として治安維持活動について触れている。
- 66) JACAR: A03022117000「昭和十二年・勅令第三七八号・陸軍憲兵学校令制定憲兵練習所令廃止」
- 67) JACAR: C15010078800, C15010078900「陸軍憲兵学校ニ関スル報告書」
- 68) <https://www.icga.ac.jp/annai/taikei/> 平成30年10月15日閲覧
- 69) 角田忠七郎 憲兵秘録 鯨書房 昭和31年4月10日 p98ほか
- 70) 大谷敬二郎 昭和憲兵史 みすず書房 昭和41年4月15日 p613
- 71) JACAR: C13070815400「輸送船警乗憲兵ニ関スル件」
- 72) JACAR: C11110636500「支那駐屯憲兵隊警務関係資料」
- 73) JACAR: C11110636500「支那駐屯憲兵隊警務関係資料」
- 74) JACAR: A05020121300「警察事務ニ付キ市町ノ管掌ニ属セシムルヲ適当トスルモノノ範囲ニ関スル要項」

- 75) 大谷 昭和憲兵史 p615
- 76) 昭和 16 年 8 月 4 日陸訓第 27 第四条 陸軍司法警察ノ職務ヲ行ナウニ當タリテハ
常ニ軍紀ヲ肅シ軍事上ノ利益ヲ保護スルコトニ着眼スベシ
- 77) 大谷 憲兵 光人社 2006 年 7 月 13 日 P317 ほか
- 78) 上法快男編 軍務局長武藤章回想録 芙蓉書房 昭和 56 年 4 月 1 日 p441 ほか
- 79) JACAR: C11110636500 「支那駐屯憲兵隊 警務関係書類」
ほか、禾晴道 海軍特別警察隊 太平出版社 1975 年 2 月 25 日 p111 に軍律違反の海
軍下士官を憲兵隊が海軍に「処理」の仕方をあえて伺い、海軍に引き取りに来させてい
る例等
- 80) JACAR: C13120898500 「東海軍 1 監秘第 409 号 12 月生産予定ノ件報告 昭和
19 年 12 月 9 日」
- 81) 例えば関東大震災
- 82) 昭和 17 年 3 月 9 日法律第 79 号により海軍軍法会議法第 73 条の 2 追加等の改正
- 83) JACAR: C18010130200 「第 7 章 戦時関係法令／第 7 節 軍律」、C18010132900
「機密法令等級 ペナン分廷」ほか
- 84) 海軍特別警察隊 p51, 53, 68 ほか
- 85) 農林統計協会 農林水産省百年史(中) 「農林水産省百年史」刊行会 昭和 55 年
p576, 7
- 86) 同上 p583
- 87) 同上 p582
- 88) 瀬間喬 素顔の帝国海軍 海文堂 昭和 49 年 1 月 20 日 p44
- 89) 農林水産省百年史(中) p576
- 90) JACAR: C01007214900 「9 2 式重機関銃並同実包有償譲渡ニ関スル件」
- 91) JACAR: C12070505200 海軍公報第 5028 号に特設砲艦解任の記載がある
- 92) <http://www.soumu.go.jp/soutsu/shikoku/press/2017121502.html> 等平成 30 年
10 月 16 日閲覧
- 93) 石川国家総動員史(下) p1544-1550
- 94) JACAR: A03022665100 「海務局官制」
- 95) 税関百年史上 p804, 5
- 96) 海事研究会 第八十一回帝国議会海運関係議事抄録 昭和 18 年 7 月 20 日 海事研
究会 p88 等
- 97) JACAR: A14101098900 「海運局官制ヲ定メ 税関官制及海務局官制ヲ廃止ス」
- 98) 港湾協会 港湾 第 22 巻第 9 号 昭和 19 年 10 月 1 日 p5
- 99) 海事研究会 第七十九回帝国議会海運関係議事抄録 海事研究会 昭和 17 年 6 月 10
日 p135
- 100) 海上保安庁灯台部 日本燈台史 燈光会 昭和 44 年 6 月 30 日 p74
- 101) JACAR: C08030358100 「19 年 9 月 1 日～30 日 舞鶴鎮守府戦時日誌」
- 102) 小松 虜人日記 p11-12 ほか
- 103) 帝国水難救済会 50 年史 p13
- 104) 「海軍」編集会 海軍第 14 巻 誠文図書株式会社 昭和 56 年 9 月 26 日 p247, 9
- 105) 戦史叢書 海軍軍戦備 (2) 昭和 44 年 11 月 25 日 附表第 2
- 106) 戦史叢書 海軍軍戦備 (1) p633
- 107) JACAR: C08030358100 「19 年 9 月 1 日～30 日 舞鶴鎮守府戦時日誌」ほか

-
- 108) JACAR: C12070503500 「海軍公報第 4894 号」
- 109) 井上「戦前における我が国の「海上保安」体制について」
- 110) JACAR: C08030257400 「16 年 11 月 20 日～20 年 1 月 31 日 第 11 特別根拠地隊戦時日誌 (2)」ほか
- 111) JACAR: 「舞鶴鎮守府戦時日誌 18 年 9 月 1 日～30 日」
- 112) JACAR: 「伊勢防備隊戦時日誌 19 年 12 月 1 日～20 年 5 月 31 日」ほか。陸上では、陸海軍による救助記録は存在する。例えば「災害教訓の継承に関する専門調査会報告書 平成 19 年 3 月 東南海地震・三河地震」
- 113) 昭和 48 年版通信白書 (平成 30 年 11 月 6 日閲覧)
<http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/s48/html/s48a03030211.html>
- 114) 神戸大学新聞記事文庫 海員(3-217)大阪毎日新聞 1940 年 1 月 29 日(昭和 15)
- 115) 帝国水難救済会 50 年史 p215-118, 223
- 116) 同上 p172
- 117) 同上 p49, 50, 251
- 118) 日本水難救済会 100 年史 p42
- 119) JACAR:A05032341200 : 「警防団令中疑義ニ関スル件」
- 120) 海事研究会 第七十九回帝国議会海運関係議事抄録 p136
- 121) 日本水難救済会 100 年史 p101, 103
- 122) 同上 p51, p46
- 123) 例えば戦前兵学校を卒業した 51 期大井篤は少尉任官 4 年弱で大尉, 戦争中卒業した 69 期宮田敬助は 2 年強で大尉に昇進している。
- 124) 「真相はかうだ 連合軍総司令部民間情報教育局 編」等
- 125) 十年史 資料 1 p1, 4~6
- 126) 税関百年史下 p162~7 ほか
- 127) 十年史 資料 9 p10
- 128) 大谷 昭和憲兵史 p442 ほか
- 129) ステイヴン・H エヴァンズ 米国海軍協会 海上保安庁 米国コーストガード史 昭和 26 年 1 月 5 日 p370