

研究・調査

小笠原における一部戦没船の船名調査

笠井 信利・種市 雅彦

Research into the Ships' Names of Several Wrecks of the Pacific War in Ogasawara

Nobutoshi KASAI and Masahiko TANEICHI

キーワード：海難，太平洋戦争，スクuba・ダイビング，船名判定

1. はじめに

1.1 太平洋戦争における小笠原と民間船

1941年12月日本は宣戦布告と同時にパール・ハーバーのアメリカ海軍に大打撃を与えるや否や各地を占領した。占領地への人員と物資補給、そして占領地からの獲得物資の運搬を担ったのは、戦争末期には海軍の輸送艦が現れるが、徴用された貨物船そして機帆船と漁船、即ち民間の船であった（本稿ではこれらの船を総称して民間船と呼ぶ）。

開戦前より小笠原の特に父島二見港は、寄港する船舶以外でも、サイパンやパラオに向かう船にとては、航路際にある避難港として重要な存在であったであろう。開戦後は航海中に攻撃による損傷を受けた船等が度々入港していた。アメリカ海軍が復興しサイパンが陥落すると、小笠原は艦載機の攻撃を受けるようになる。本土防衛の要とする硫黄島の要塞化工事が進むと小笠原は本土から硫黄島への中継地になり、小笠原自体の防衛強化も進められた。このような状況の下、硫黄島と小笠原には船団が送られ、結果として多くの民間船が犠牲になった。小笠原諸島全体では、記録にある戦没船を、100浬以内だけに限っても100隻近くになると思量する。

戦争中、不十分な護衛の結果多くの民間船が犠牲になったことは良く知られるが、少々

詳しく見ると航海中に犠牲になったばかりではなく、防御態勢が満足に取られていない拠点に集結していた船舶が、大攻撃を受けて全滅に近い被害を蒙った事例を、トラック環礁、パラオ環礁、マニラ湾、そして小笠原の父島、兄島、母島に見ることができる。

短時間に多くの船が狭く浅い水域に沈んだ場合、個々の沈没船の船名を確定するには、海底にある船を詳細に見るのが一般的な方法⁽¹⁾であろう。

1.2 小笠原の戦没船の状況と本調査の目的

小笠原諸島の島々に環礁はなく陸地から離れるに従い深くなつて行く。従つて、この海域において多くの船が犠牲になったにも拘らず、人間の目に触れる痕跡は少ない。二見港の海図⁽²⁾には沈船の記号はかなり見られる。ところが戦争中から船体上部を海上に出したままになっており、観光名所になつている「濱江丸」とマスコミに紹介されたことがある軍艦艇以外の船名は、一部のダイビング関係者にだけ言い伝えられてきた数隻である。

また戦前から鯨の解体工場があり、戦時中は錨泊地であった兄島滝之浦の海図には、沈船記号はないが現地において大型の沈没船があることが知られている。ここにある6隻の船名は確認されておらず、単に「バラ沈」（船体がバラバラの状態だから）、「横沈」（横転し

た状態だから), 「深沈」(深い所に沈んでいるから) 等と呼ばれている。この状況が本調査の動機である。

パラオでは環礁内の軍艦含む戦没船の数は簡単な調査でも 40 隻以上の記録があり、戦後のサルベージの詳細が不明であるが、現在船名確定している戦没船は 16 隻⁽³⁾を数える。

本稿の共同執筆者である種市は、観光情報を提供する事務所からインターネット上で得られる小笠原海域での戦没船の資料の提供を受けた。これらを確認する形で文献による調査を開始したが、インターネット上で得られた情報は正確とは思えず、また出所は不明であり資料価値は低い。同時に神戸にある「戦没した船と海員の資料館」から情報を収集しようとしたが、公表資料⁽⁴⁾の中に小笠原諸島の戦没船の数は大変少なく、全く参考にならなかった。この調査の一環で現地のダイビング・ショップに問い合わせた時に、共同執筆者の笠井が現れる。

笠井は長年にわたり、戦没船の船名や沈没状況に強い関心を持ち個人的に調査をしていた。限られた情報⁽⁵⁾及び実際の沈没船の観察を通して、現地の一部に広まっていた特に兄島滝之浦の戦没船の船名⁽⁶⁾に疑問を持っており、共同執筆者種市の調査リストと用意した写真から、一隻ずつの確認作業をすることとした。既に個々の沈没船の詳細な観察を繰り返しており、確認作業は進んだ。大部分の沈没船の船名は、判定の自信に差はあるが確定できたと考える。

未だに船名が不明なばかりか、誤って伝えられている小笠原海域の一部戦没船の船名判定結果を発表する次第である。

1.3 調査及び判定方法

1.3.1 戦没船のリスト作成

戦没船のリスト(表 1~3)は、共同執筆者の種市が、林寛司が纏め発行した文献⁽⁷⁾からまず候補船を抽出した。この文献は開戦日から 1945 年 9 月 30 日迄の民間船の航海記録を中心に調べており、船団として動いた場合僚船の情報、さらに護衛の軍艦艇についても詳細に記載されている他に例のないものである。この文献は基本的には日本海軍の記録に依っ

ているが、役所の記録さらに適宜アメリカの記録も参照している。

手書きと思われる海軍の膨大な報告書の読み解き作業には、誤読や取捨選別があろう事は本文献の限界と認識する必要があるし、そもそも海軍の記録は正しいのかという疑問もある。特に機帆船や漁船等の小型船の被害の全容は明確になっていないと考える。この点は第 4 章にて触れる。

ここで得た各候補船の内、民間船が実際に父島及び兄島で沈没したのかを、1937 年から 1950 年迄の海運局への届けを記載した文献⁽⁸⁾により確認した。これは、現地の海軍の報告が「沈没した」とあっても、その後引揚げ修理をして再運航している事例があるからである。一方小型船では、沈没の届けが出ていないとしか思えない船があるが、ここで確認できなかった船は対象としていない。

本文献には海運局への届け項目に加えて多数の情報が列記されている、すなわち船名の読み方、トン数、長さ、幅、機関の種類、船主、造船所、沈没場所等である。実際の船に対する調査には、ここにある情報を利用した。

本稿では以上 2 点の文献を片方のみ或いは総称して「記録」と呼ぶ。

候補船の写真は、五十嵐温彦が海運会社毎に所属船の写真を収集し発表している資料集⁽⁹⁾にて参照した。ハウス(居住区)及びマストの形状と位置の確認に重要であった。

戦時標準船の図面は、山内健二の著作⁽¹⁰⁾によった。

軍艦の沈没情報については、幾つかの文献を参照したが適当なものは見当たらず、上記林寛司の文献に依った。

1.3.2 ダイビングによる調査

小笠原海域の戦没船の殆どは、1944 年 7 月 4 日の大空襲以降に沈んだものである。本土からの距離の関係もあるのだろう、さらに戦争末期のせいか小型船が多く、また木造船が多数あった。小笠原諸島は常に外海の強い流れを受け、また台風も襲来する。広い環礁の中にあるパラオやトラックの戦没船とは異なり、海底にある船体の崩れは激しい。

滝之浦の沈没船の内、浅瀬に沈む 2 隻は大

きく破壊されており、戦後アメリカ軍の訓練或いは、朝鮮戦争時に鉄・金属回収作業が一帯で行われたとの言い伝え⁽¹¹⁾ ⁽¹²⁾がある事は、船の破壊が凄まじいことのもう一つの理由かも知れない。

共同執筆者笠井による長年の調査から作られた沈没船の位置図にそって、個々の場所においてダイビングを行ない、メモは勿論多数の写真⁽¹³⁾及び動画⁽¹⁴⁾を撮りつつ；

- ① ハウス（居住区）の形状と位置
- ② マスト、デリック・ポストの形状と設置位置；大型戦没船はすべて貨物船であり、荷役用のマストが付いていた
- ③ 船体の長さ、深さ、幅の計測；船体の長さ（垂線間長）を水中で実物から正確に図るのは不可能である。しかし小型船の場合は厳密な計測でなくても大きな誤差はないであろう。他の船との比較に重要である
- ④ 機関の種類の判定；当時は内燃機関（ディーゼル・エンジン）以外に蒸気往復機関や蒸気タービンが広く使用されており、大きなボイラーの有無も機関の種類の判定の一つになった。記録では内燃機関を発動機としている場合が多いが、機帆船等小型船では焼玉エンジンが搭載されていたであろう

⑤ 船体の部分的な特徴

- ⑥ その他；沈没時の状況（船体が折れたか、横転したか等）、或いは沈没船の積荷の状況

以上の確認点を候補船の写真、そして戦時標準船にあっては図面と照合しながら、共同執筆者笠井及び笠井が指揮するダイビング・チームが実際の船を詳細に観察しつつ、船体破壊の激しい船にあっては部分の写真を繋ぎ写真上で復元を図り、全体のイメージも考慮しつつ共同執筆者の種市と合議の上判定した。

上記調査項目のすべてが、確認可能であるわけではなく、小さな残骸片しか残っていない船に関しては、他の船の確定により残った船として判定したものもある。

尚ダイビング・チームの後藤勇樹と久保田真二による、時に潜水だけでも危険な深い場所での作業完遂により、本調査が速やかに完了できた事を特筆したい。

2. 父島二見湾の戦没船

表1は記録から作成した二見湾内に戦争中に沈んだ船のリストである。リストには港内に在ったはずのタグ・ボート（曳船）やサンパン・ボート（港内交通艇）等、雑用・作業船は掲載されていない。記録の中の一箇所だけこの点に触れており次節で紹介する。

表1を見ると小型船から大型船まで存在していた。また木造船も多数あったことが分かるが、どこの海においても木造船は早く朽ちる。痕跡が僅かな金属部分になると、どの船の物かは普通確認できない。

図1は調査開始時の沈没船の位置図である。共同執筆者笠井が長年の調査により作成してきたものを基に作成した。ここに記載されている船名は、笠井が確信を持っていたものであって、広く認識されているものではなかった。この図の北の地点から順に説明をする。

2.1 正体不明船 - 判定不可能

二見港漁港内に船体が半ば泥に埋まる状態で残っている小型船の残骸と思われるものがあるが、船名は勿論詳細は不明である。二見

表1 父島二見湾の戦没船

（民間船序数除くアイウエオ順）

船(艦)名	船種 船質 注1	トン数 注2	垂線間 長(m)	機関 注3	調査前 の通称名 注4
カンノウマル 感應丸	漁船 木	126	28	発	存在不明
サカマル 第六榮丸	貨物船 木	84	22	発	存在不明
サンセイマル 山西丸	貨客船	3,266	102	D	逆沈
ダイビマル 大美丸	貨物船1F	530	53	D	(不变)
ヒノマル 第十一日ノ丸	貨物船 木	236	-	発	存在不明
ヒヨシマル 日吉丸	貨物船	1,287	67	R	(不变)
ヒンコウマル 濱江丸	貨物船	5,418	121	T	(不变)
フクマル 第八富久丸	-- 木	77	23	発	存在不明
通称 エビ丸	貨物船		約 51		(不变)
第五十号駆潜艇	駆潜艇	420	47	D	(不变)
第四号輸送艦	一等輸送艦	1,500	89	T	(不变)

出所 林寛司編戦前船舶研究会発行：

戦時日本船名録 1937～1950, 平成22年

軍艦は、福井静夫著：写真日本海軍全艦艇史

決定版資料篇、ベストセラーズ、1994

注1 F は戦時標準船の型名、木以外は鋼製

注2 民間船は総トン数、軍艦は基準排水トン数

注3 発=内燃機関 D=ディーゼル R=蒸気往復

T=蒸気タービン

注4 FISHEYE他、現地一部での通称名

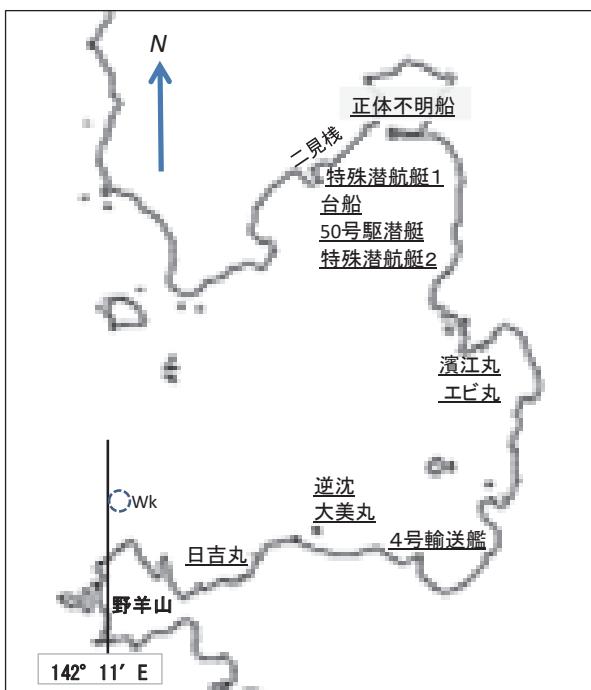


図1 父島二見湾戰没船位置図

有限会社フィッシュアイワールド資料を基に作成、航空機は割愛。

地図の出典は、テクノコ白地図イラスト
(<https://technocco.jp/>)

湾内南部の海岸にも船舶の物と思われる金属物が散見される。

記録にある港内に沈んだ小型船としては、「第八富久丸」「感應丸」が指摘できる。少々大きい木造船「第十一日ノ丸」もある。海軍による1944年9月4日時点の在港船の総括報告として「大発1隻沈没、荷役用曳船3隻炎上」⁽¹⁵⁾とあり、さらに機帆船についても言及されており、該当船は多くしかし確認材料は乏しく判定は困難であろう。

2.2 特殊潜航艇甲標的丙型

この小型潜水艦の発見は、1985年新聞報道⁽¹⁶⁾された。以前から知られているものであり今回の調査の対象外である。

2.3 台船 - 詳細不明

長さ59.5m、最大幅6mもあり、上面はほぼ平らでボラード（係柱）が付いた鉄の板。

こういったものを海軍が所有していたのか不明であり記録にもないが、大きな重量物を船と陸地の間を運搬するには必要であったで

あろう。台船かどうかも含めて調査が望まれる。

2.4 第五十号駆潜艇

以前より存在は知られており、大和ミュージアムで水中映像が紹介されたことがある。近年では読売新聞社が動画を撮影して公表⁽¹⁷⁾している。

軍艦艇のほぼ全容が見えるという意味において貴重な戦没船の一つであろう。近年ブリッジ（操舵室）が崩壊しだしている。

2.5 濱江丸

本船は1944年6月アメリカ軍のサイパン上陸直前に緊急出港したが、空襲により損傷を受け二見港に避難入港し、修理中に再び空襲を受け放棄されたまま今日迄見られる。水面から出ている部分が年々少なくなっている。

水中に在る部分も、大きな蒸気タービン船とは思えない程破壊が進んでいる。

2.6 エビ丸 — 不明船

この沈没船の辺りにエビが多数見られることからこのように呼ばれている。今回記録を精査したが該当する船は見つかっていない。大きさは南部に沈む「大美丸」に近いが船体細部特にデッキ（甲板）とハウスの接続部分が全く異なる。ハウス後部の左舷に空爆を受けたかのような大きな破壊部分がありこれらが今後の調査の手がかりである。

第1章で述べたように、本調査における該当船の抽出は、海軍の報告書を纏めた文献から行い、さらに海運局への届けで確認した。両方において見つけられなかった。戦没船か否かも含めて、今後調査資料を広げる必要がある。

2.7 逆沈 —>山西丸

1943年12月に硫黄島に向けて航行中に被雷して損傷。父島に入港修理中に突然船体が破断して二つになり沈んだ。今回の調査船の中で本船だけが、サイパン陥落後の大空襲の前に沈んだ。

船体の前部が逆さまになっていることから「逆沈」と呼ばれてきた。大連汽船の貨客船としての大きなハウスは潰れてみる事はできないが、記録通りに分断された船体と前部だけで52mの長さは、二見湾内の海底に眠る沈

没船の中で最大船であることが納得される。船体の幅と深さも本船以外に該当船はない。

この大きな船体の後部部分が近辺に見つからっていない。深い位置に転がって行ったのか、或いはサルベージされたのか不明であるが、浜辺に打ち上げられて、今日残骸になった可能性も否定できない。

2.8 大美丸

この1F型戦時標準船は、長さが「エビ丸」と近似であるが、図面及び写真を基に船型と長さから、調査前から考えられていた通りと判断した。

2.9 一等輸送艦第四号（推測）

この輸送艦は、浅い海底に船体が崩れ鉄板が重なり合っている状態で見ることができる。小口径ではあるが砲が見えることもあって軍艦と知れ渡っているが、「駆逐艦」と話す住民或いは「敷設艇」となっている情報もある。また輸送艦ではあるがこの艦は第二号であって、第四号は滝之浦に沈んでいるとする説もあるが、本調査では出所が明確な情報を取った。図1の通りである。

2.10 日吉丸

船体は崩れているがほぼそのままの状態で海底にあり長さを測ることができた。また機関の種類も、この船の近くに沈む民間船で蒸気往復機関は本船だけである。

尚、同名のより大きな船(4,046総トン、この船も小笠原海域嫁島の東で沈んだ)が同じく海軍の徴用船になっていた関係で、海軍では本船は「第二号日吉丸」と呼ばれていた。



写真1 蒸気往復機関のコネクティング・ロッド3本がクランクに接続されている

出所 有限会社フィッシュアイワールド資料

2.11 海図の沈船情報 一 該当なし

「山西丸」の船体後部探しを兼ねて、改めて海図にある沈没船記号のある箇所の調査を実施した。二見湾の西南端、海図では野羊山北、ほぼ東経142度11分上に沈没船記号があるが、この辺りに遺物は発見されなかった。他にも「濱江丸」の南西方向にある二ヵ所の沈船記号の内一ヵ所にも何も発見されなかつたことを報告する。

一方、危険全沈没船(沈船上の水深30m以浅)として図示されているものは「濱江丸」だけとなつており海図の更新が要請される。

3. 兄島滝之浦湾の戦没船

兄島滝之浦は二見湾の直ぐ北にあり、当時錨泊地として使用していたものであろう。ここでの沈没船は6船見つかっていた。

ここに沈んだ貨物船の一隻が、第4804船団の構成船「利根川丸」と一部に考えられていたが、記録ではここに沈んだ貨物船は第3628船団の5隻で全滅した。この沈没船の1隻は、激しく破壊が進んでおり船名の判定は不可能と思われた。また2隻は同型の戦時標準船であり船名の判定方法が課題となった。さらに海軍艦艇の敷設艇「猿島」が沈んだとする情報は幾つかの書籍に見られる。

調査結果は、次の通りである。

表2 兄島滝之浦湾の戦没船

(民間船序数除くアイウエオ順)

船(艦)名	船種 注1	トン数 注2	垂線間 長(m)	機関 注3	調査前 の通称名 注4
ウンヨウマル 第八雲洋丸	貨物船 ID	1,941	87	R	横沈
シママル 志摩丸	貨物船	1,987	82	R	深沈
ショウスイマル 昭瑞丸	貨物船	2,719	94	R	中沈
ダイコウマル 大功丸	貨物船	897	57	D	浅沈
タツエイマル 辰栄丸 注5	貨物船 ID	1,942	87	R	バラ沈
第二号輸送艦	一等輸送艦	1,500	89	T	(不变)

出所 林寛司編戦前船舶研究会発行:

戦時日本船名録 1937~1950, 平成22年

軍艦は、福井静夫著: 写真日本海軍全艦艇史

決定版、資料篇、ベストセラーズ、1994

注1 IDは戦時標準船の型名、木以外は鋼製

注2 民間船は総トン数、軍艦は基準排水トン数

注3 D=ディーゼル R=蒸気往復 T=蒸気タービン

注4 FISHEYEB他、現地一部での通称名

注5 「タツサカエマル」と読むという説もある

3.1 一等輸送艦第二号 (推測)

浅瀬に分解状態になっており、船体或いは搭載物の一部は浜辺に打ちあげられている。

この船が敷設艇「猿島」という説に関して「(猿島)弟島北ノ鼻西方 800 米で沈没」⁽¹⁸⁾との詳細な報告があり、否定される。

3.2 深沈—> 志摩丸

1920 年に建造された、古い特徴ある船型を持つ本船の最大の決め手となったのは、第 3628 船団の揚げ荷状況を示す海軍の報告書であった。この中で「志摩丸」だけが「未着手」⁽¹⁹⁾とある。本船が深い所に沈んだからであろう放置されていた積荷が確認された。この中に爆弾も確認されたことは、周知されなければならない。「志摩丸」が確認された事により、滝之浦に沈んだのは第 3628 船団との確信が深まった。

次に確認されたのは、中沈であった。

3.3 中沈—> 昭端丸

本船は 1940 年に建造された三島型の船で、滝之浦に沈んだ船で最大であり、かつ船体はそのままの形で沈んでいる。船型及びマストの位置等写真と合致し、計測した長さからも納得された。

マストのアウトリガー(デリック・ブームの吊り索を付ける部分)が写真と同じで、且つ他の船の写真を見る限り他の船には存在しないものである。

3.4 横沈—> 第八雲洋丸 (推測)

本船と「辰榮丸」は同じ 1D 型戦時標準船であった、いかに両船を識別するか議論があったところである。両船のマストの形状が円柱上と四角形で違うとの観察報告が出た。戦時標準船は短期大量建造のために同じ図面により建造したと聞いていたが、マストまで全く同じではなかった様である。両船の造船所が異なるので(本船は大阪の三光造船所、一方は佐賀県浦崎の川南工業)もし当時の事情に明るい人が見つかれば判定材料になりうるが、現実的な話ではない。

判定した根拠は「左舷側の至近弾により浸水沈没」⁽²⁰⁾という沈没時の情報である。本船は左舷側を下に横転しており該当する。当時の貨物船の外板はリベットで貼っており、至

近弾でもその圧力でリベットが飛び、一挙に浸水して沈没した。

この推測が正しいかは、同型船「辰榮丸」の沈没状況である。現時点で詳しい沈没状況の情報は見つかっておらず、「辰榮丸」が同じく横転していない確証が出るまでは、推測の域を出ない。

3.5 淺沈—> 大功丸

本船の機関は、滝之浦沈没船の中で唯一のディーゼル・エンジンであった。ディーゼル・エンジンと思われる大きな鉄箱と小さなボイラー 1 個が見つかった。

3.6 バラ沈—> 辰榮丸 (推測)

残る最後の船は、船体が原形を残していない状態からこの様に呼ばれてきた。調査に取って幸いにも、機関回りが確認できてエンジンそのもの及びボイラーが 2 基見つかった。エンジン及びボイラーのサイズは「第八雲洋丸」のものと近似であった。これらの 2 船は同型船(戦時標準船)であると判断でき、他に比較する船が無く決定した。

4. 母島

母島は小笠原諸島において父島と共に人が住む島ではあるが、平坦な土地が少なく人口が少ない島である。この島には、沖港、東港、北港の 3 港あるが、集落がありまた他の島々にも囲まれて風や波の影響が軽減できる沖港がメインの港である。広い東港には戦前から 1985 年迄捕鯨基地があったが、周辺に集落は無かった。戦争中は特攻ボート震洋の基地として使われていた。沖港は集落に面した大変狭い内港と南部の外港⁽²¹⁾に分かれている。

太平洋戦争に関連して母島の名前が頻繁に出てくるのは、硫黄島の軍事工事が本格化してからである。硫黄島への物資輸送を担った機帆船団の寄港地であった。1944 年 7 月 4 日の父島・兄島を襲ったアメリカの艦載機は母島にも来襲した。表 3 は母島の港内で沈んだと思われる戦没船のリストであるが、このリストには無いと疑われる戦没船がある⁽²²⁾⁽²³⁾と思われる。この点が冒頭で触れた海軍の報告の信憑性に関わる。

表3 母島の戦没船（序数除くアイウエオ順）

船名	船種 注1	総トン 数	垂線間 長 (m)	船質/機 関 注2
<沈没場所＝母島、母島港内、沖港となっているもの、第七京丸は沖縄190度とある－沖港内港の港外か>				
第十一愛鷹丸	漁船	65	21	木/発
第二岩手丸	貨物船	160	27	木/発
オイカゼマル 追風丸	貨物船	148	24	木/発
カヨウマル 嘉洋丸	貨物船	137	30	木/発
キヨウマル 第七京丸	捕鯨船	340	41	鋼/R
カツアンマル 第八十五興安丸	貨物船	110	24	木/発
コシシムマル 幸神丸	---	50	---	---
サカイマル 第二西海丸	貨物船IF	544	53	鋼/D
サヤママル 第一笹山丸	漁船	114	26	木/D
ササヤママル 第十一笹山丸	漁船	66	22	木/発
シンケイマル 第五神海丸	貨物船	112	25	木/発
タシヨウマル 第一大勝丸	漁船	127	27	木/発
タイヨウマル 太洋丸	---	88	24	木/発
チヨダマル 千代田丸	漁船	91	27	木/発
ヒノマル 第三日ノ丸	貨物船	248	---	木?/発
フセキマル 福積丸	漁船	131	27	木/D
<沈没場所＝母島東港>				
ムツヅキマル 睦月丸	貨物船2E	875	64	鋼/D

出所 林寛司編 戦前船舶研究会発行

「戦時日本船名録 1937～1950」平成22年

注1 アルファベット及び数字は戦時標準船の型

注2 発＝発動機(ディーゼル含む内燃機関)

D=ディーゼル R=蒸気往復

母島の沈没船は小型船ばかりであり、殆どの船体は木製であった。当地駐屯海軍司令官の報告書に「太洋丸搭載小型機雷に引火爆発し船体四散」及び「機帆船団10隻全滅す」⁽²⁴⁾とある。小型船は簡単に沈み、さらに木造船は、早々に消え去るのは二見湾で推定されたとおりである。母島において見つかっている戦没船は、1隻だけである。

4.1 沖港の「第二西海丸」(推測)

リストにある17隻の内、「第二西海丸」と思われる船がダイバーによって発見された(写真2)。ほぼ外殻しか残っておらず、航行時の写真との比較は不可能である。

しかしながら、記録による沖港での鋼質船の中で長さがほぼ合い、上部構造物が壊滅的なのは空爆によるものと納得する。もう一隻の鋼船は小さく又触雷により沈没した。さらに本船は現地で「第22西海丸」と呼ばれており、戦後沈められたとの話も伝わっている

ようであるが1950年迄の記録で「西海丸」と船名に付く船は、西海汽船が所有していた「第一」から「第六」までの西海丸だけであり、船名が大変近い事も考慮して推測した。少なくとも「第22西海丸」という船は存在しなかった事は、明確にしておきたい。

同じ沖港外港の海底に、鉄材が密集して散在している場所があるとの情報もあった。残る鋼船「第七京丸」の残骸か、木造船のエンジンや船体に使われていた金属部分、或いは積荷の残った部分と考える。

母島の戦没船を知る時、太平洋戦争中に多くの木造小型船が徴用された事を窺い知る。



写真2 第二西海丸(推測) 高さ3.5mの船尾部分(長さ27.3m)、この先に破断した船首部分がある。

提供 株式会社母島海洋環境開発

4.2 東港の「睦月丸」

母島における戦没船の内、残る鋼船「睦月丸」は記録では東港に沈んだとされ、また母島の港内に沈んだ最も大きい船であるが、痕跡も見つかっていない。

沈没時の記録に「至近弾を受け海岸へ擱座、船体放棄」⁽²⁵⁾とある。直撃弾を受けたとは書かれてはいない。また浅瀬にあったのであるから、兄島滝之浦同様に金属回収の対象になったのかも知れない。しかし兄島では目ぼしい物だけが持ち去られており、丸ごと船が消え去ってはいない事などから、どこかに走り去ったのではないかと想像が広がった。

しかし2000年前後にかけて行われた防波堤の造成工事前にあった船が工事完了後に見えなくなったという話があり、村役場港湾課に問い合わせたところ、平成8年に長さ35m

幅 10m の船を撤去した記録があるとの情報を得た。「睦月丸」と比較すると長さはかなり短いが、9.5m と記録に残る幅には大変近い。一般的に見て、長さ 35m の船の幅が 8m を超える事はあり得そうになく、船体欠けていた本船は 20 年程前に撤去されたようである。

5. おわりに

今回の調査の総括として次の点を述べたい。

- ① 二見湾の「エビ丸」の船名は確定できなかつたばかりか、候補船も見つかっていない。戦後、アメリカの施政下の時に沈められた船があるとの言い伝えがある。何とか素性を突き止めたいものである。
- ② 上記に関連するが、小笠原には戦争中は勿論その後も限られた住民しか居住しない期間が長かった。当時を知る人の証言、言い伝えを記録すべきである。
- ③ 戦没船の中に爆発物と思われる積荷が見つかっており、爆発の可能性及びピクリン酸の漏洩等、安全と環境保護の視点からの調査がされるべきである。
- ④ 父島二見湾の海図上の沈船情報は正確ではない。兄島と母島の沈船情報は欠けている。海図の更新を願う。

この点からも「山西丸」の破断した後部の所在は確定されなければならない。

⑤ 海図更新に加えて、大型戦没船の存在を広く認識する必要がある。戦没船への投錨により揚錨できなくなる可能性があるし、また戦没船にダメージを与えるかも知れない、さらには爆発の危険性もある。

⑥ 海中にある船は朽ちて行く。本稿で調べた木造船はすべて消え去っていた。残っている船の歴史を知るという点からも周知するのを勿論であるが、今後の記録も残していくべきであろう。何らかの管理体制が構築されるべきであると考える。

⑦ 今回の調査で利用した「記録」及び写真の掲載文献は、何れも個人が編集して発行したものである。これらにより短時間で調査が進んだ。未だ世界各地に日本の戦没船と考えられる沈没船がある。今後の調査のためにも、今回利用した文献が評価され、そして記載情

報のデータ・ベース化を願うものである。

⑧ 今回の調査の対象船は比較的小型であり、且つ隻数も少なく、協力者を含めて僅かなマンパワーで調査活動を終える事ができた。しかしながら、破壊が進んだ船体の調査には、造船や武器等に関する専門家のアドバイスが必要である。また日本海軍やアメリカ軍の記録、さらに戦後のアメリカ施政下の情報も調べる必要を痛感した。今回の調査が今後の戦没船の調査に少しでも役立てば幸いである。

最後に、今回の調査により人間が目にできる所に眠る戦没船とその歴史が広く知られる事を願うのは勿論であるが、小笠原海域には多くの船が沈んだ事を、そして漁船や機帆船の中には人知れず消え去った船が多数ある事を我々は忘れてはならない。

謝辞

海洋会明治丸ボランティア・グループの原鉄男先生に、蒸気レシプロ・エンジンの一部と思われた写真他をご覧頂き、詳細なご説明を頂いた。

父島で生まれ育ち、海上での仕事をされながら戦後の動きを直接見ていらした、南スター氏から「睦月丸」らしき船の情報、「濱江丸」のハウスは戦後の金属回収中に撤去された事等、貴重なお話を伺いました。

母島の沈没船や海底清掃事業に関して、株式会社母島海洋環境開発ダイブリゾートの藤井詩織さん、そして歴史情報に関して一般社団法人小笠原母島観光協会から情報を頂きました。

皆様に感謝申し上げます。

参考文献及び注釈

(1) 1944 年 3 月末に大空襲を受けて広大な環礁内に多くの船舶が沈んだパラオでは、アメリカ軍の空襲部隊が撮影した写真とその後の照合により船の位置がかなり確定されたと考えられる。アメリカは戦争開始前から、日本の船舶の写真を撮っており、攻撃直後からかなりの船名の照合ができたものと考える。

フィリッピン西部カラミアン諸島内の

コロン湾(マニラ湾の空襲で生き残った日本の艦船が避難集結後、攻撃を受け多くが沈没)では、戦没船の1隻が「越海丸」ではなく、戦争初期に拿捕された時の名前(MORAZAN)が現地で使われていることから、アメリカの情報によるものと思量するが経緯は不明である。

これら二つの場所でも、隣合わせで沈んだ船に関して船名の議論があり、ダイバーによる調査で決定された。

- (2) 二見湾及び滝之浦の海図は W1082.
- (3) パラオの沈没船舶の概算数字は、共同執筆者種市の調査による。船名確定の数はパラオのダイビング・ショップ「DAY DREAM」及び、パラオの戦没船内、他で見つかった爆発物の処理をしている NPO 法人「JMAS 日本地雷処理を支援する会」の資料に依った。戦没船はまだ見つかっており、船名確定数は増えるであろう。
- (4) www.jsu.or.jp/syryo ホーム・ページ。
戦没した船の位置>海域毎の戦没船
(確認 2020.1)

尚、2019年7月に出した問い合わせの返事に新規の調査意欲を感じなかった。この資料館の目的、活動方針・内容は不明である。

- (5) 小笠原で入手容易な多くの文献を利用したが、本稿に直接関係するものとして次の論考を挙げる。
上條明弘：硫黄島輸送作戦と父島—第四八〇四船団聟島沖砲撃戦をめぐってー、首都大学東京小笠原研究年報、第34号、pp.31-58、2011年。

本論考は戦没船に関するものではないがこれにより滝之浦の浅瀬に残骸として散らばる軍艦は「猿島」ではなく「一等輸送艦、第二号」であること、そしてここに沈んだ船は第4804船団の所属船ではないことを確信した。

- (6) 吉村朝之：小笠原の海底には、百数十隻の沈船が眠っている！、月刊ダイバー、第31号、pp.92-97、1984年1月。
この記事では、小笠原の海域に沈んだ船のリストが挙げられている。兄島滝之浦を

例にすると15隻あるが、日本における情報の根拠となっている海軍の報告からは、このような数字は出てこない。どのような資料を使用したのか不明である。また滝之浦で沈んでいるとする商船5隻は第4804船団所属船であって、すべて今回の調査記録と異なる。この記事がその後現地で間違った情報が残った原因になったと考えられる。

- (7) 林寛司：大東亜戦争日本艦船戦時日誌(下巻)，大成バイングリー、2012年。
- (8) 林寛司編：戦時日本船名録、戦前船舶研究会発行、平成22年。
- (9) 五十嵐温彦：太平洋戦争に於ける殉難船航跡資料集全31巻、私家版、2012以降。海事図書館にて所蔵。
- (10) 山内健二：戦時標準船入門、光人社 NF文庫、2010年。
- (11) 敗戦後のアメリカの施政下の小笠原における金属回収の実態を示す記録及び研究はみつからない。しかし朝鮮戦争時の鉄・金属の高騰をうけて、パラオにも日本のサルベージ会社(Nanshin, Fujita)が来て船体解体作業を行い、引き上げられた船体が日本向けに積まれて行ったと、パラオの戦没船研究書にある。
Klaus Lindemann: Desecrate 1, p.238, Pacific Press Publication, MI, USA, 1988.
- (12) 小笠原の施政返還があった1968年以前に帰島が許されていたのは欧米系島民だけであった。彼らが金属回収を行い、本土の業者に売っていたとの説がある。
辻友衛：小笠原諸島歴史日記 中、p.18、近代文芸社、1995。
一方、本土から人手不足補完のために来島を許された漁師等が、金属回収を熱心に行なったという言い伝えが父島にある。
- (13) 各船舶毎に情報と船体各部の写真が貼付された資料集が作成された。
笠井信利監修フィッシュアイワード：二見湾内沈没船概要資料、2019年12月。
監修同じく：滝之浦湾内沈没船概要資料、2019年12月。

- <https://www.fisheye1997.com/blank>
(参照 2020.1).
- (14) 動画は YouTube 上で、公開されている。
投稿者名「小笠原 FISHEYE」。
- (15) 林寛司：前掲「大東亜戦争日本艦船戦時日誌」下巻, P.982.
9月4日付父島根拠地隊司令官の報告を引用する。
「当隊艦（船）艇・機帆船現況左の通。
艦艇：使用可能なもの{駆潜}第五十二号
1隻。
(引用者による略) 他、内地にて修理中。
行方不明絶望。被弾沈没。
機帆船：中大型各一隻—(一部不明)—常に修理に追れ、當時使用可能なるは2隻を出す。
荷役舟艇：大発1隻被弾沈没。使用可能なもの4隻。??修理中2隻。荷役用曳船3隻炎上。」(??は原典通り、以下引用者による略)
- (16) 読売新聞 昭和60年(1985年)8月2日付
朝刊の社会面に大きく報道された。
- (17) www.yomiuri.co.jp/special/sub_chaser
(参照 2019.12).
- (18) 林寛司：前掲「大東亜戦争日本艦船戦時日誌」下巻, P.915.
- (19) *ibid.* p.917.
- (20) 五十嵐温彦：前掲「太平洋戦争に於ける殉難船航跡資料集」, 29巻, p.94, 2015.
写真と共に、戦没時の状況について海軍
- の報告書が引用されている。この詳細報告に関しては、林寛司の文献では割愛されている。
- (21) 沖港の内港は集落が面している狭い海域であるが、外港は中岬から南崎間のかなり広い海域である。
海上保安庁：本州南・東岸水路誌, p.363,
日本水路協会, 平成26年。
- (22) 戦争中の母島には軍隊だけが居た。この時の状況を司令官による報告書以外に、各部隊の報告書及び兵隊の個人的な手記をも資料にした稀有の調査がある。
これによると、1944年7月19日の空襲により沖港外港北西部の御幸ヶ浜沖で機帆船5隻沈没したが、父島に居る司令官の報告は「損害軽微ナリ」であった。当時損害を軽く報告するのは美德であった、との意見の例証として挙げている。
大関栄作：小笠原諸島母島戦争小史, p.50,
山波企画, 1995年。
- (23) 1944年7月19日母島の空襲に関して、
小笠原根拠地隊司令官の報告として「伊勢丸炎上沈没」とある。
林寛司：前掲「大東亜戦争日本艦船戦時日誌」下巻, P.933.
しかし母島で沈んだ「伊勢丸」の記録はないので、表3には記載されていない。
- (24) *ibid.* p.915.
- (25) *ibid.* p.1091.

令和2年2月10日投稿

笠井信利 非会員

有限会社フィッシュアイワールド FISHEYE 〒100-2101 東京都小笠原村父島字清瀬
E-mail : fisheye@h3.dion.ne.jp
研究テーマ：小笠原海域の戦没戦跡

種市雅彦 正会員

SRMS & Associates (Pte), Ltd. (53 Hume Avenue, #9-8 Parc Palais, 5987751 Singapore)
E-mail : masahiko.taneichi@gmail.com
所属学会：日本航海学会、日本セキュリティ・マネジメント学会、各会員
研究テーマ：船員のリスクマネジメント、海運と NGO、フランス海運政策