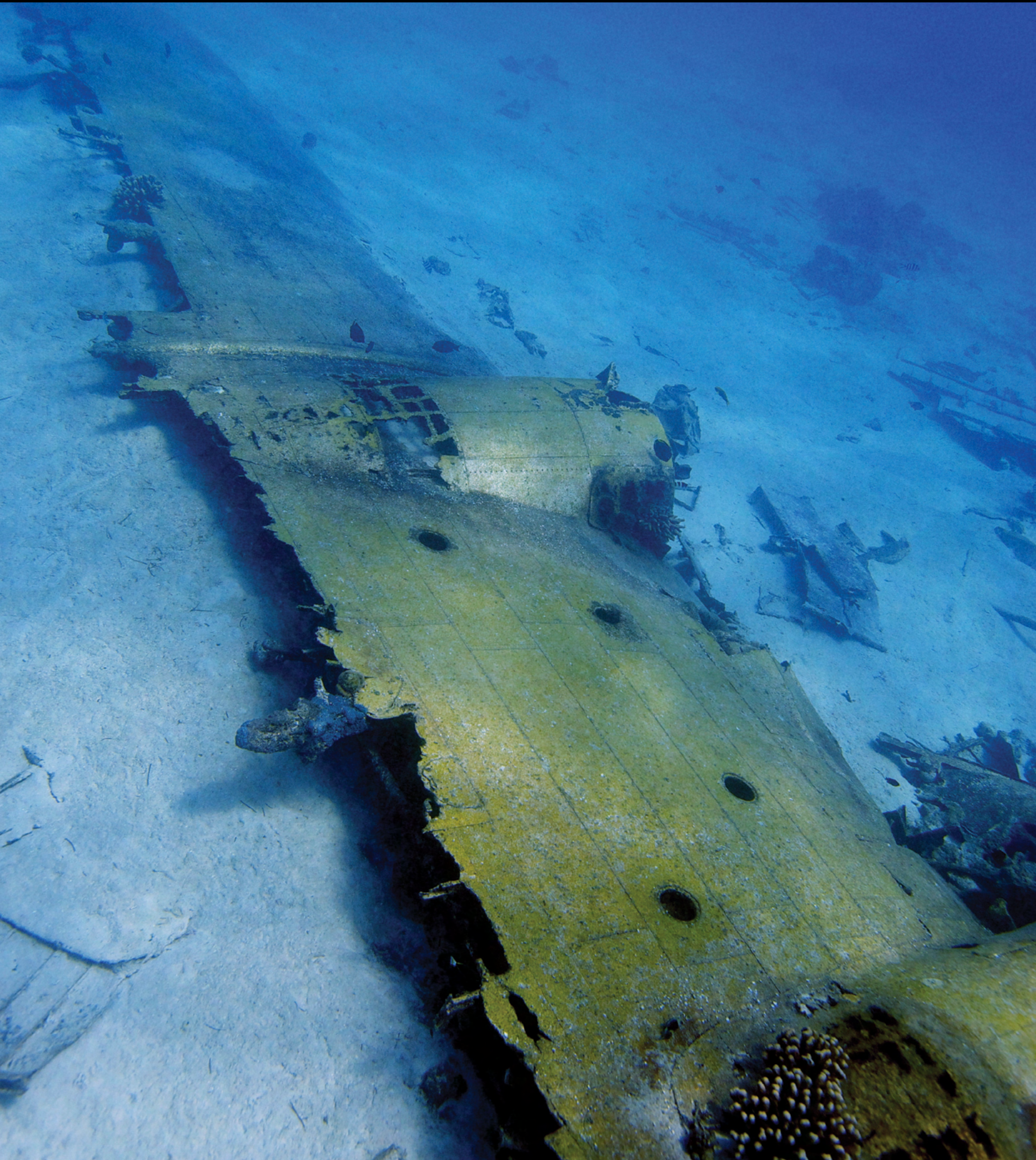


# 第二次大戦サイパン戦の海事遺産トレイル

## WORLD WAR II MARITIME HERITAGE TRAIL BATTLE OF SAIPAN



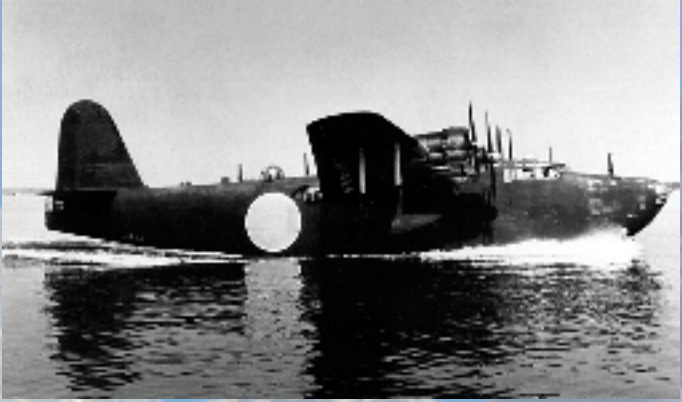
### JAPANESE AIRCRAFT

Image: タナパグ環礁の川西H8K「エミリー」



川西H8K「エミリー」

川西H8K (タイプ2 大型飛行艇)、連合軍コードネーム「エミリー」は、第二次大戦中に旧日本軍によって使用された飛行艇である。太平洋においてH8Kは偵察機、爆撃機、輸送機として多岐に運用され、戦時中、旧日本帝国海軍の偵察能力の要と考えられた。H8Kは異例の性能を持つとして、第二次大戦中最も早い飛行艇とされた。



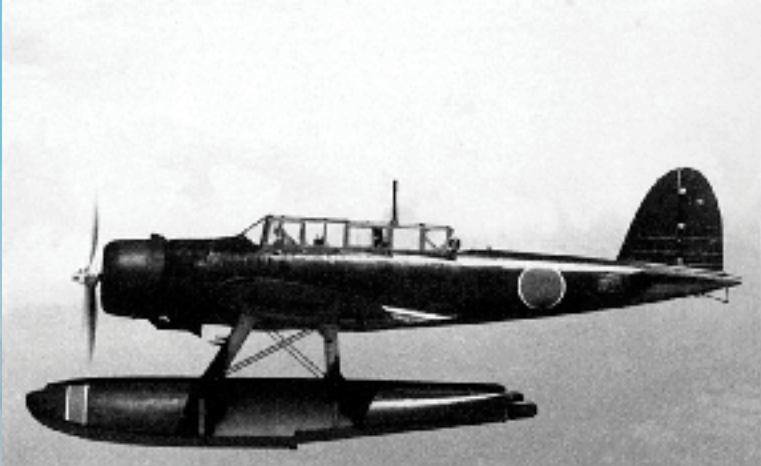
H8Kは8つの小型燃料タンクを翼内に、6つの大型タンクを機体にもった。これらは一つないしそれ以上のタンクがダメージを負った際には、ダメージを受けてないタンクへと燃料を排出できるよう工夫された。頑強な防御武装が施されていたことが連合軍のパイロットに感嘆せしめ、H8Kを「空飛ぶヤマアラシ」と呼ばせた。防御武装は3つの砲塔（前部、背部、尾部）に20mm99型、モデル1砲並びに7.7mm機関銃を腰部ハッチに備えた。



愛知E13A「ジェイク」

愛知E13A（連合軍コードネーム、「ジェイク」）は大戦中旧日本軍によって海上偵察任務に使用された長距離型水上偵察機であった。最初のE13A1 プロタイプが1938年に完成、翌年旧日本軍によって「零式型水上偵察機1型」として採用された。この型番は、E13A1は海軍のもっとも重要な水上艇として区別するために重要である。1941年に戦線に投入され1945年まで使用された。

E13A1は日本が第二次大戦に突入する前に多くの重要な航空作戦に参加、これらには中国における広東-漢口間鉄道の爆撃や真珠湾攻撃の直前におけるハワイへの水上偵察が含まれる。これらの当初の成功は旧日本海軍に海岸前線基地や船からの航空機の展開についての自信を抱かせた。また、空中戦が少ないあるいはないエリアにおいては簡易爆撃機として使用された。本来の役割において一定の成功を収めたものの、愛知E13A1は小さい燃料タンクや乗員の最低限の防御と装甲の弱さといった問題を抱えていた。



なぜ愛知E13A1がタナバグ環礁にあるのかについて、歴史的な記録はない一方で、考古学的な証拠からは、おそらく第二次大戦のあとに、意図的に海底に置かれたと考えられる。機体尾翼の穴は銃痕のようであるが、これらの銃撃は愛知E13A1が墜落するに十分な原因となったとは言い難い。にもかかわらず、これらによってどのようにこの航空機が置かれたのかを説明できる。機体は処分される際に、エンジンの重さにより前部が最初に沈んだかもしれないが、おそらくは尾翼にたまった空気により機体が完全に沈まなかった。これをどうにかするため、この空気を抜くために尾翼は銃で撃ち抜かれとおもわれる。同様の「機体の水線下に穴をあけ沈める」処置は、オーストラリアのロットネス島の沖のPBYカタリナにも用いられた。この事例では、石おのが、故意に機体を沈めるための穴をカタリナの機体に開けるために使われた。

E13A1の機体には銃弾の穴のすぐ尾部側に切れ目が入っているが、研究者らはこれが意図的な機体処分に関わるものであるかについては疑問を持っている。機体を引き揚げる、牽引するために鉄製のケーブルや鎖の使用が、胴体にはそのような切れ目をつけた可能性がある。意図的な機体の処分についての補完的な証拠としては、分解した着陸脚の緩衝装置の形にあらわれている。複数の航空機の部品があることは、ここが軍需品の小規模な廃棄場所であったことを示している。第二次大戦の間とそれ以後、場所によって処分の仕方はことなっており、こうした作業についての詳細な記録はなく、結果として、私たちはどのようにあるいはなぜ航空機がタナバグ環礁にあるのかは永遠に分らないかもしれない。

参照文献

**Baker**, I., 1992, *Japanese Army Aircraft Colours & Markings in the Pacific War...and Before*. Camberwell.**Bell**, S., 2010, *I Can Ex-Plane: A Study of Site Formation of Submerged Aircraft in Saipan*. MA Thesis, Flinders University, Department of Archaeology.**Caoinmh**, F., 2004, *The Aviation Book: The World's Aircraft*, A-Z. Thames & Hudson.**Francilion**, R., 1970, *Japanese Aircraft of the Pacific War*. Naval Institute Press.**Green**, W., 1962, *War Planes of the Second World War: Flying Boats, Volume 5*. MacDonald & Co.**Jablonski**, E., 1972, *Seawings: An Illustrated History of Flying Boats*. Robert Hale & Company.**MacLeod**, I., 2006, *In-situ Corrosion Studies on Wrecked Aircraft of the Imperial Japanese Navy in Chuuk Lagoon, Federated States of Micronesia*. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 35.1: 128-136.**McCarthy**, M., 1997, *The 'Black Cats' Report into the Feasibility of Locating, Raising and Conserving One of the Four Lend-Lease PBY Catalina Flying Boats Scuttled off Rottnest Island in the Years 1945-1956*. Unpublished Report: Western Australian Maritime Museum, Department of Maritime Archaeology.**McKinnon**, J. and **T. Carrell**, 2011, *Saipan WWII Invasion Beaches Underwater Heritage Trail*. Ships of Exploration and Discovery Research, Inc.

航空機を見学する

この沈んだ航空機はダイバーに人気があり、時には「B-29」と呼ばれるが、考古学的、歴史的な研究では川西H8Kであることが確認されています。残っている機体は、水深約6mの海底、15 14′ 26.37″N, 145 43′ 45.23″E (55P 0363527N, 1685342E) (WGS84)の位置に上下逆さまに横たわっています。遺跡は広範囲にひろがり、散らばっています。航空機のひろい翼幅は、遺跡の中心であり、4発のエンジンとプロペラはまだ残っています。一つのエンジンと無傷のプロペラは、前部を下にエンジンナセル(エンジン収容部)にある一方で、その他のエンジンとプロペラはもとの位置から隔たった場所にあります。翼セクションの北は航空機の操縦席で、操縦士の座席、操縦パネルの一部、操縦桿などが残っています。前部砲塔は翼セクションの西にあり、驚くほどに無傷です。銃やプレキシガラスの窓もまだ残っています。胴体の小さい一部が翼の北と南にあり、機体が赤と灰色でもとは塗られていたことを示しています。H8Kの残骸の破壊と散乱の状況は、機が激しく墜落したことを示唆しています。日本語と韓国語による二つの碑が別々に遺跡の外辺にあり、サイパン戦で亡くなった犠牲者への追憶となっています。

小さい岩礁が点々と航空機の残骸の間や周囲にあり、海の生き物の住みかとなっています。大変素早く、頻繁に散乱した残骸と自然の岩礁を移動する魚があり、これらは白い口をもったメガネクロハギ(*Acanthurus nigricans*) やヤマブキペラ(*Thalassoma lutescens*)です。アオヤガラ(*Fistularia commersonii*)が残骸の上をグループで、あるいはいくつかのグループ同士で回っているのを見ることができます。大きな目のヨコシマクロダイ(*Monotaxis grandoculis*)が日中は翼の下で休んでおり、夜になると岩礁の周りや残骸の付近にいる腹足類の無脊椎生物を捕食するために出てきます。隠れたがりのレモン色のコガネヤッコ(*Centropyge flavissima*)がサンゴの間に潜んでいるのを時に見ることができます。



一般のダイバーはこの遺跡に大きな影響を与えてきました。法律が不法行為や遺物の持ち去りを制限しているにも関わらず、こうした行為が日常的に起こっています。操縦席の一部は、写真撮影のために坐ろうとするダイバーによって、改変や損害を受けており、これらによる被害が深刻で頻発し、考古学者が座席、操縦パネル、操縦桿の形がたった数か月の間にも劇的に変わってしまっていることに気がつくほどです。もしダイバーがこうしたことを続けるなら、残っている操縦席がダメージを受け続けている場合に、将来の見学者が観察し楽しむことができなくなります。加えて、落書きは残骸に生きる生物にダメージをもたらすだけでなく、アルミウムのうえに新たな劣化要因を作ります。

遺跡にあるさらに小さな遺物は、もとの場所から動かされ続けてきました。兵器やガスの容器は翼の北側、日本語の碑の周囲に意図的に積み重ねられてきました。史跡で遺物を移動することは、遺跡の情報を損なうため考古学者にとっては破壊行為と映ります。残存する航空機を訪れる際には、遺物の移動や持ち去りは慎んでください。

航空機を見学する

残存機体はタナバグ環礁内、マニヤガハ島の南約365m、点にするサンゴ礁の西北西275m、15 14′ 9.49″N, 145 42′ 44.26″E (55P 0361705N, 1684834E) (WGS84)に位置します。何年もの間、この機は地元ツアーガイドやダイビング関係者によって零戦と誤って呼ばれていましたが、徹底した考古学的、歴史的な研究により愛知E13A1と確定されました。機体は上下逆さまに、水深約8.5mの海底に比較的は無傷で残っています。機体は左舷に30度傾き、翼板の大半は海底面に露出しています。潰れたフロートが左翼の上へのこり、尾部は徐々に砂地に沈んで見えなくなります。大型の着陸脚は機体のすぐ尾部にありますが、航空機とは直接に関係ないものと思われます。

様々な魚と無脊椎動物が残存する機体を住みかとしています。大部分の海洋生物は、遺跡に起伏があまりないためか小型の魚です。縞模様のロクセンスズメダイ(*Abudefdul sexfasciatus*)の群れが航空機の翼近くでみることができます。多くのクロソラスズメダイ (*Stegastes nigricans*)が藻が繁茂したエンジンとプロペラの間で見ることができます。これらのスズメダイ類はしばしば、かれらが住みかとしている藻を守って育てるために農場の乙女と呼ばれます。サンゴが航空機のいくつかの場所で生育しており、最もおおきなものはプロペラの中央先端にはりついています。ある研究によれば、いくつかの海洋生物はアルミニウムより鉄に固着し易いとされ、結果、航空機の鉄製部分(プロペラの中央先端部など)がサンゴの生育に良いようです。



残る機体を保存する

沈没船、航空機の残骸やその他水中遺産は陸上の史跡と同じように守られます。それらは、かけがえのない資源であり船舶や飛行機は毎日のように沈んでいます、大戦中の航空機や駆潜艇ではありません。これらの遺跡が重要であるのは、歴史の詳細を語るものであり、戦時下の人間について語るものだからです。沈没船、航空機、その他の乗物を含め全ての水中遺跡はCNMI Public Law 3–39のもとで保護されます。この法律は連邦政府が所有または管理する土地や海底に位置するあらゆる考古学上の遺跡を不法な破壊、発掘、遺物の持ち去りから保護します。連邦の海域にある史跡沈没船は自然資源同様に保護されているため、次なる世代は遺跡を訪れ、学び、私たちの特殊な水中遺産を享受するかもしれません。

This material is based upon work assisted by a grant from the Department of Interior, National Park Service. Any opinions, findings, and conclusions or recommendations expressed in this material are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of the Department of Interior.