

令和 1 年 小笠原沈船調査報告書

令和 2 年 1 月 18 日

(有)フィッシュアイワールド

代表取締役 笠井信利

ご挨拶

今年は終戦後 75 周年を迎えます。

ここ小笠原諸島では過去の大戦時、硫黄島はゆうに及ばず父島及び母島でも守備隊として 2 万 5 千人におよぶ陸海軍の兵士が島にこもり、米軍の上陸戦闘こそ無かったものの、激しい空襲と艦砲射撃に会い、おびただしい数の船舶や陸上の施設に大きな被害が
出ました。

FISHEYE では令和 1 年 11 月から 12 月にかけて、小笠原諸島父島兄島の沈没船の船名
判定のための潜水調査を行いました。

この沈没船の調査潜水は過去の戦災で沈んだ船舶や航空機など世界中の海底の遺物の
写真を撮り続けている水中写真家の戸村裕行氏から小笠原の沈船について撮影依頼の
お声かけがあり、2019 年秋小笠原の沈船撮影の実施に向けて 2018 年の秋に企画され
ました。

また偶然にも同じ目的で世界各地の戦時徴用沈没船の沈没時の状況や引き上げ記録を
調査されていた「日本船長協会」及び「日本航海学会」会員の種市雅彦氏がこの企画を

知る所となり、それを機会に種市様から小笠原海域の沈没船の新しい資料収集と提供を受けて、実りある調査結果となりました。

調査は (有)フィッシュアイワールドのスタッフの手で令和 1 年 11 月から 12 月 25 日の期間、小笠原諸島父島・兄島で行われました。

そこで今回行われた沈船の調査について、下記の通りご報告させていただきます。

= 調査の理由と手順 =

小笠原諸島の海の下には、今でも太平洋戦争時に戦闘で沈められた沢山の沈没船及び戦闘機などの水中戦跡が眠っています。

その沈船群はほとんど船名が明らかになっていないため、沈んでいる姿から未だに通称で「バラ沈」や「横沈」などと呼ばれ続けています。

戦後すでに 4 分の 3 世紀を過ぎ、水中戦跡もどんどん波や錆による崩壊が始まっています。

私はこの海を 30 年以上小笠原の海のガイドを続けて来たにも関わらず、今まで調べるにも島の環境では情報の入手に限界があり、この沈没船たちは「正確な名前や由来」が分からないまま、海中で朽ち果てていくのかと思いをはせ、原形をとどめているうちに「正確な船名」を探す機会は無いものかとチャンスを探っておりました。

今回、水中写真家の戸村裕行氏より沈船撮影の企画を頂き、さらに種市雅彦氏から沈船について今まで手に入らなかった沢山の資料提供を受け、小笠原の海に散らばる 12 隻の沈船と 1 機の零戦を最新のデータをもとに調査を行うことができました。

調査方法は下記のパターンで行いました。

- ① 当社のダイバーが潜って各船の特徴ある部分の寸法や搭載されている機械を調べ、当時の外形図と比較する。
- ② 船体のパノラマ写真を撮り、当時の写真や外形図と、現在沈んでいる船舶の機器の配置関係などを照らし合わせる。
- ③ 当時の現地司令官の残した戦闘詳報や沈没時の状況報告書および荷物の引き上げ記録などを、実際に沈んでいる各船の特徴に当てはめてみる。

= 調査元資料について =

この調査において種市様から提供を受けた資料及び関係図書と船の詳細情報の引用元は下記の通りです。

④ 林寛司編・発行「大東亜戦争日本艦船戦時日誌」下巻 2012 年発行の一部コピー。

林寛治編 戦前船舶研究会発行「戦時日本船名録 1937~1950 年」全 11 巻及び追録・正誤表、平成 22 年発効の一部コピー。

⑤ 五十嵐温彦編「太平洋戦争に於ける殉難船航跡資料集」

以下は FISHEYE の蔵書で、FISHEYE で閲覧可能です。

©戦時艦船喪失史 元就出版社 FISHEYE 蔵

④首都大学東京小笠原研究年報 上条明弘著（都立小笠原高校元教諭）

第 32 号 上条明弘著 「父島洲崎の変遷について その 1」

第 33 号 上条明弘著 「父島洲崎の変遷について その 2」

第 34 号 上条明弘著 「第四八〇四船団の聳島沖砲撃戦を巡って」

待島亮著 「小笠原戦跡一覧」 創英社出版 2003 年 11 月 13 日初版

太平洋戦争研究会編 「日本軍陸戦兵器総覧」 (株)学研マーケティング 2010 年 12

月 18 日発行

奥本剛著 「陸海軍水上特攻部隊全史」 (株)潮書房光人社 2013 年 9 月 8 日発行

日本水路協会発行「南方諸島 H-807W 港湾案内」平成 20 年第 2 版

= 調査結果 =

私は今回の各沈船の潜水調査結果を、各参考記録と照らし合わせた結果、資料提供者の種市雅彦氏と合議の末、下記の通り推測するに至りました。

今回の調査では資料にある船名が全て各沈船にあてはまりましたが、まだ推測の部分が出ていません。

私は裏付けを取るため当時の体験者や目撃者など、証人の出現を期待するところです。

今回の調査で撮影された戸村氏の各沈船の写真は、軍事雑誌・月刊「丸」に連載されている太平洋戦時の沈潜のシリーズの一環で、2020年2月号に「深沈」の写真が掲載されます。

その後も小笠原の沈船を順を追って掲載予定です。

また来春、戸村様は靖国神社で自身2回目の沈没船の写真展を企画されております。

この写真展には小笠原の沈船も予定されております。

戸村氏は雑誌や会場での小笠原の沈船についての関係者からの情報収集も予定しています。

また種市雅彦氏は、当社のこの調査結果をまとめながら、来春に向けて論考を作成予定です。

名前の確定があるまで、船名は「推測」とさせていただきます。

= 小笠原沈船判別調査報告書 その1 兄島編 =

※兄島滝の浦の沈船群の由来

林寛司の資料①②③によると「大功丸・志摩丸・昭瑞丸・第八雲洋丸・辰栄丸の5隻は、昭和19年6月29日、第三六二八船団として横浜発、7月2日に父島着、揚陸を開始した処、空襲の気配が発生した為、命により兄島瀧の浦に回航避難した。4日06:40頃米艦載機40余機が複数回来襲、応戦も空しく同日中に全船が空襲の為全滅」とある。

7月4日に各船の沈没時刻は下記の通り。

昭瑞丸 06:40 から空襲を受け09:55 直撃弾を受け沈没 船員1名戦死。

志摩丸 同時刻 空襲を受け被弾沈没 船員2名戦死。

辰栄丸 同時刻 空襲を受け被弾沈没 船員7名戦死。

第八雲洋丸 至近弾3発により大破孔空き、浸水14:00 沈没。戦死3名。

大功丸 15:30 沈没 被弾轟沈 戦死7名 以上。

以下、滝の浦湾内の現在の各沈船の状況と推測される船名の紹介です。

名前判定ができた順に表記していきます。

※判定1 通称「深沈」について

沈座標；北緯27・06・80 東経142・11・93 水深-45m

「深沈」・実測値84m = 「志摩丸」1987総トン・図面長82.4mと推定した。

船名判定の理由；

参考資料は①②③による。

この「深沈」の船体は-45~50mに鎮座していて経年劣化で船体にゆがみが生じ、両舷ともに開き初め、船首が右にねじれ始めている。スクリューは抜かれている。

現地戦闘報告書には、「昭瑞丸は兄島滝の浦へ避難中の 0640 頃から空襲を受け 0955 に直撃弾を被り沈没。志摩丸も同時刻・同所で沈没」としか記載がない。

「深沈」の計測長は 84m あり「昭瑞丸」と「志摩丸」の図面長に注目すると大きさは「志摩丸」に近い。

※貨物引き上げの報告書に注目する。

滝の浦内の各沈船は搭載してきた貨物や資材が到着後に栈橋で降ろされたか、後日引き上げられ回収されたらしい。

各船の揚搭状況は当時の記録に残っていた。

林寛司の記録で父島特別根拠地隊司令官；戦闘概報(4月)その5によると、

「3628 船団物件は大功丸・海光丸全部揚搭。第八雲洋丸・昭瑞丸は大部分終了。辰栄丸約半量。「志摩丸」は揚搭未着手」と記載がある。

記録によると「志摩丸」は貨物の回収がこの船団の中で唯一未着手のままなのである。

現在、滝の浦の沈船群では何処の船も貨物らしきものは見当たらない。

しかし貨物を満載状態の沈船は唯一「深沈」のみである。

「深沈」は現在搭載貨物として大量の砲弾・爆弾・弾薬・トラック・セメント袋などが全て手つかずのままの状態であること。また実測地 84m と当時「志摩丸」の記録が 82.4m と近いこと、また「深沈」を「志摩丸と」推定した。

※判定 2 通称「中沈」について

沈没座標；北緯 27・06・79 東経 142・12・16 水深 -35m

「中沈」・実測値 92m = 「昭瑞丸」2720 総トン・図面長 92.8m と推定した。記録では瀧の浦湾内の沈船では一番長さが長い船である。

船名判定の理由；

参考資料は①②③に由来する。

「中沈」は -35m に右舷を下にして横倒しになって沈んでいる沈船である。船体はちぎれていないため、測りやすい。ブリッジ周りはバラバラで判別は不能である。海底に散らばる前後マストの各デザインが写真の「昭瑞丸」と一致していて、マストの途中に滑車がつくアームから上部先端部分までの部分の長さは 11m あった。これを勘案すると、湾内で一番大きな沈船の「中沈」 = 昭瑞丸と推定した。

※判定 3 通称「浅沈」について

沈没座標；北緯 27・27・24 東経 142・11・19 水深 -10m

「浅沈」；実測値 50m = 「大功丸」897 総トン 56.8m 幅 9.4m と推測した。

参考資料は①③に由来する。

船名判定の理由；

「浅沈」は砂地の海底に鎮座しているが、船体の中ほどの部分が四散して竜骨部分は砂に埋まっている。スクリューは抜かれている。

離れた所の船首も捻じれているため、全長は詳しくは測れなかったが実測値は約 50m であった。

「大功丸」は資料によると全長は 56.8m であり、機関はディーゼルエンジンである。

④の父島特別根拠地隊戦闘詳報には「昭和 19 年 7 月 4 日兄島滝の浦湾で 13：16 に機関室に至近弾を受け浸水し、15：00 に総員退去 15：30 にも被弾、轟沈」とある。

「浅沈」の中央は大破して原形が無い。また残骸物として残されているエンジンの形状および大きさや、左舷後方に小さなボイラー状の物が 1 個しかないところを見ると、この船はディーゼル機関であろうと推測される。

このサイズに近い F 型戦時標準船の図面にも、ディーゼルエンジンの船は小さなボイラー状の物が一つだけエンジンのそばに設置されていることがわかる。

滝の浦に沈んだ複数の船の記録では、滝の浦にはこの船体の大きさ長さに近いディーゼル機関の貨物船は「大功丸」のみであり、この「浅沈」が「大功丸」と推測される。

※判定 4 と 5 通称「バラ沈」と通称「横沈」について

「バラ沈」は－15mの砂地に鎮座している。

原形をとどめないほどバラバラなので「バラ沈」と呼ばれる。

沈没座標；北緯 27・66・99 東経 142・12・12 水深－15m

「バラ沈」の実測値は 59m（船体はバラバラで測りようがない。）＝下記の理由により

推測される船名は「辰榮丸」1942 総トン・図面長 87mである。

また「横沈」は－25mの海底に船体左舷側を下に沈んでいるので「横沈」と呼ばれる。

沈没座標；北緯 27・06・80 東経 142・12・34 水深－25m

実測値 75m（船体は途中でちぎれて離れているので、全長は正確に測りようがない。

下記の理由でこの「横沈」は「第八雲洋丸」と推測された。

船名判定の理由；

参考資料は①②③に由来する。

当時の資料によると、滝の浦に沈んでいるといわれる「辰榮丸」と「第八雲洋丸」の 2

船はともにレシプロエンジン一基一軸の 1D 型戦時標準船で同形であると記載がある。

そこで船名判定で残された 2 隻が搭載しているエンジンとボイラーをそれぞれ形状測

定し、比較を試みた。

実は「横沈」は 10 年ほど前までは、後部機関室周りの甲板部及び船体右舷構造物はしっかりしていて、機械室の中は覗けなかった。しかしその後、船体が崩れだして、今回むき出しになったエンジンやボイラーの測定が可能になっていた。

そこで現場で各船のエンジンと各船に 2 個ずつあるボイラーの計測が可能となった。

計測結果は、この「バラ沈」と「横沈」のエンジンの縦・横・高さはほぼ同サイズであり、エンジンは同形とみなされた。

またこの 2 隻のボイラーも、ごく近いサイズ・同じ形状であることと、エンジンとボイラーの船内配置も図面にほぼ近いことを鑑みて、この 2 船は同形船であると認められる。

あとは沈没時の状況報告に注目した。

林寛司の「大東亜戦争日本艦艇戦時日誌」及び「戦時艦船喪失史」によると、いずれの書にも「第八雲洋丸」の沈没時の状況は「昭和 19 年 7 月 4 日至近弾 3 発により左舷機械室に大破孔を生じ浸水のため 14：00 沈没」との記載がある。

この状況を文章から推測すると、この船は被災後に左舷機械室の大破孔から大量に浸水を始め、左舷側に傾きながら沈んでいったものと推測される。

この推測される沈みゆく状況は、現在 -25m の海底に左舷側をべったりと下にして沈んでいる「横沈」と状況が一致する。

滝の浦湾内の各沈船の沈んでいる状況を調べてみると、左舷を下に沈んでいる船はこの「横沈」のみである。

そこで「横沈」＝「第八雲洋丸」と推測された。

※通称「バラ沈」実測値 59m＝「辰榮丸」と推測する。（たつさかえまる）または（たつえいまる）と読む資料もあり。

沈没座標；北緯 27・06・99 東経 142・12・12 水深－15m

船名判定の理由；

参考資料は①②③に由来。

この船は－15mの海底に鎮座していて、その船体は大破四散して原形を留めていない。

「辰榮丸」の沈没状況は、どの記録を見ても「兄島滝の浦内へ避難中、0640 頃から空襲を受け 1510 沈没」としか報告が無い。

この実寸 59mという長さにより、一時は似た大きさの「大功丸」の説も浮上していたが、この「バラ沈」はボイラーが2基あり、エンジン形式は「横沈」と同型のレシプロなので、ディーゼルエンジン搭載の「大功丸」ではないと判断された。

現在はそれ以上詳しい記録が出てきてはいないが、同形船である「第八雲洋丸」が「横沈」とした場合、現状の各沈船の状況と資料を基に消去法で行くと、「第八雲洋丸」と同形船である「バラ沈」は「辰榮丸」と推定された。

＝小笠原沈船判別調査報告書 その2 父島編＝

二見湾内の沈船群

下記の船名判定の参考資料は①②③④による。

※現在「大美丸」と呼ばれている船について。

沈没座標；北緯 27・04・707 東経 142・11・915 扇浦沖 300m水深－35m

船名判定の理由；

通称「大美丸」は「大美丸」530 総トン全長 53.3m と確定する。

この船は F 型戦時標準船と言われている。

沈没時の状況は資料③によると「昭和 20 年 2 月 17 日二見湾内にて空襲により沈没」とある。

この船の計測の結果、実測値は 51m。図面長は 53.3m でほぼ近い長さである。

沈船を細かく測ってみると、甲板の高さは前部上甲板よりもブリッジ下の後部甲板が F 型戦時標準船図面の通り一段上がっていること。

またブリッジに左右にウイングが付いていること。さらにこの沈船は甲板の構造および甲板上構築物の形状がいずれも図面と同じ点であり「大美丸」と認める。

※通称「エビ丸」について

「エビ丸」は境浦沖 100m－35m 沈没座標；北緯 27・04・985 東経 142・12・236

計測値 全長 51m 幅 8m 船の鉄鋼船である。

船名判定の理由；

この船は甲殻類のエビ類が沢山いつているので「エビ丸」と呼ばれている。

全長と幅も「大美丸」とほぼ同じ長さで、今まで「大美丸」と同じ F 型戦時標準船と思われていたが、船倉の縦方向が、この「エビ丸」の船倉の長さ 24m もあり、「大美丸」の 18m と「大美丸」よりも 6m も長いという事。

また、甲板の高さが船首廊の下から船尾まで前後同じ高さで続き、ブリッジにウイングが見当たらないなど、「大美丸」と 2 か所以上の相違点が認められたため、貨物船ではあるが F 型戦時標準船とは呼びがたい。全長は船尾が崩壊していて、推定の長さになる。

2E型に近いかもしれない。

過去の沈没船の資料で、このサイズの貨物船があるかを調べたが、未だどこの資料にも同じサイズの船が見当たらない。

よってこの沈船は名前が未だに不明である。今後の調査を要する。

※通称「逆沈」について

沈没座標；北緯 27・04・770 東経 142・11・911

要岩北西沖 200m 水深 -45m

「逆沈」 = 「山西丸」 3266 トン 図面長 102m 幅 13m と推定。

船名判定の理由；

参考資料①②③による。

逆さまに沈んでいるので「逆沈」と呼ばれる。

この船体は、船首から 52m 付近でちぎれていて、今もって後部船体は見当たらない。

しかし、その船体の幅は 13m 近くあり、逆さまの船体の高さも巨大なことを示している。

当時の記録では

「山西丸は昭和 18 年 12 月 8 日父島出港、硫黄島向け航行中、北硫黄島南東付近にて被雷損傷、まがね丸に曳航され 13 日目的地着、揚陸を済ませ 25 日抜錨 27 日父島帰島、以後応急修理に専念したが 3 月 12 日損傷箇所より切断し沈没」とあり、二見湾内にある沈船の記録では、このサイズの沈船は「山西丸」以外には考えられない。

沈んでいる季節と場所は 3 月の冬には西高東低の季節風と大波がまともに入る場所であり、大波による船体切断も十分にあり得る。

※通称「日吉丸」について

沈没座標；北緯 27・04・495 東経 142・11・302

通称「日吉丸」または「洲崎の沈船」船体はばらけていて測りづらいが全長は約 72m 位ある。

下記理由で「第二號日吉丸」1287 総トン 図面長 66.8m と確定した。

野羊山北沖 100m 水深 -15~25m

船名判定の理由；

参考資料②③に由来。

沈没時の記録では、

「昭和 19 年 12 月 16 日 09：30 横浜発、21 日 0715 父島入港を始めた所。湾口（野羊山 192 度 500 米付近）で蝕雷、境浦に変更し 0900 擱座、1 月 6 日修理完了し船体浮揚、2 月 20 日出港と決まり準備中、18 日 1320 空襲を受け第 2 波の時、機関室及び第 2 倉に直撃弾を被り 1330 沈没」とある。

また当時の貨物積載記録が下記のとおり見つかった。

20 日の出港時は「水上戦闘機 4 機分の残骸、空ドラム缶、鉄くずその他」を積載して内地へ向かう予定だった。

通称「日吉丸」を見ると、沈没場所は洲崎飛行場のすぐそばで沈没している。その船内に残された貨物は、星型エンジン 4 基に複数の飛行機の翼、航空魚雷（短魚雷）数本など航空機関係が主と思われ、これが飛行場のそばにいた理由かもしれない。

船体はバラバラで全長を測るのは難しい。スクリューは抜かれている。

この沈船の門型クレーンの形と位置が当時の写真と似ている。

このサイズの船に近いサイズの沈船は二見湾内に似た船の記録が無く、また積み荷記録から第二号日吉丸と確定した。

※通称「台船」について

沈没座標；北緯 27・05・573 東経 142・11・988

海洋センター沖 300m－35m

「台船」実測長 59.5m。最大幅 6m

船名判定の理由；船名不詳

船名不明で、以前から台船と呼ばれてきて台船や浮棧橋のように四角い船体を想像していたが、今回測量およびパノラマ撮影をすると、かなり長細い、駆潜艇の船体のような非常にシャープな船型をした物体である。船首の構造も駆逐艦のように鋭利でシャープである。

やはり上部甲板は真っ平らにできており、構造物はフェアリーダーと 2 個の四角いハッチに船尾廊のデッキが高さ 50 cm。奥行 2 m ほど一段高くなっているくらいである。

複数の極太いアンカーチェーン数本で係留されており、この船体には過去に上部構造物があったのか。また、自力で航行するための推進器や舵の有無等、今後の調査が必要である。

※興洋棧橋沖 30m 付近の小型鉄船（船名不詳）

沈没座標；北緯 27・05・816 東経 142・11・906

紅葉岸壁沖 30m 水深－15m

船名判定の理由；船名不詳

砂泥から出ている実測値は 13m であるが、他がほとんど砂泥に埋まっているので、鉄鋼船であるが、全容が分からない。

25m 前後の鉄船と推測される。要調査対象船である。

※以下軍船について

・通称「兄島鯨解体所前の座礁船」について

沈没座標 北緯 27・07・052 東経 142・12・359

滝の浦鯨解体基地前の沈船は「一等輸送艦第 2 号」である。

捕鯨解体所前 水深 -2~3m

船名判定の理由；

記録には「兄島滝の浦にて昭和 19 年 8 月 3 日米軍スカベンジャー作戦で来襲した空母艦載機による空襲を受け、艦橋後部に直撃弾を受け、右舷を大破し推進器と舵が屈曲し自力航行不能となり擱座放棄」とある。

9 日付けの父島特別根拠地隊報告書には

「捕鯨工場前面に殆ど通常状態と差異なき外見を以て擱座。艦橋後部爆弾命中に因り右舷側大破しあるも横須賀迄回航せば修理は比較的簡単なりと認む。推進器、舵屈曲、自力航行不可能。上甲板機銃大部分取り外し当隊に揚陸せり」とあるが、5 日の嵐で沈没に至った。

・通称「父島扇浦の沈船」について

沈没座標北緯 27・04・511 東経 142・12・155

扇浦沖 200m - 6m

父島扇浦内の沈船は「一等輸送艦第 4 号」である。

昭和 19 年 8 月 3 日の米軍スカベンジャー作戦による空母艦載機の空襲によって沈没。この 2 隻はいずれも 1500t 全長 92m の軍艦である。

・通称「駆潜艇 50 号」について

沈没座標 北緯 27・05・570 東経 142・12・137

海洋センター西沖 100m 水深 -35m

海洋センター前の軍艦は「駆潜艇 50 号」420t 全長 51m である。

昭和 19 年 7 月 20 日米爆撃機 B25 の空襲にて沈没。

この軍艦については◎◎など詳細な資料が残っており、船名判定に不都合はないと思われる。

・特殊潜航艇丙型 2 隻について

沈没位置座標

その一 北緯 27・05・635 東経 142・12・088

その二 北緯 27・05・565 東経 142・12・131

海洋センター沖水深 - 35m に 2 隻

この 2 隻は、過去の「特潜会」の記録から丙型 62 号および 71 号と推測されるが、どちらが何号なのかは未だ不明である。今後の調査が求められる。

・座礁した鉄鋼船らしき残骸について

位置座標 北緯 27・04・648 東経 142・12・358

扇浦二行地道路下の海岸には砂浜に打ち上げられた状態の大きな規模の鉄鋼船の一部のような残骸がある。ボートで近寄りやすく、かつ断崖絶壁の下にあるため近寄れず未確認であるが「山西丸」の切断した船体後部の可能性もある。今後の要調査対象である。

・境浦と二行地の中間の海岸線の波打ち際にある船のエンジンについて

位置座標 北緯 27・04・386 東経 142・12・386

要岩の内側の岩場に打ち上がっている船舶用ディーゼルエンジンらしき物は今後の要調査対象である。船体が残っていないため木造船と推測される。

・洲崎飛行場北側海中の「零戦」について

洲崎飛行場北側直前の - 35m

沈没位置 北緯 27・04・630 東経 142・11・570

この機は、資料⑩やその他ネットに多数出てくる記録では、昭和 20 年 2 月 20 日、硫黄島に上陸を開始した米軍に対し企画された特攻隊機である。

この海中に有る零戦は昭和 20 年 2 月千葉「香取飛行場」にて特攻隊「第二御盾隊」が編成され、艦攻・天山 12 機、艦爆・彗星 12 機の特攻機とともに直掩の零戦 12 機で香取基地を 2 月 20 日に出撃し、2 月 24 日洲崎飛行場にて給油の上、再度出撃するときに離陸に失敗し墜落した「零戦 21 型」であることが判明した。

・洲崎飛行場南側の航空機のエンジンについて

沈没位置座標 北緯 27・04・041 東経 142・11・398

象鼻海岸の南側海岸縁の - 2 m の海中

- 2.5m の水中に於いて、3 枚翼のプロペラ(カウルなし)が付いた星型エンジンがある。今後の調査が待たれる。

以上、ここまでの資料収集員及び調査員は下記の通りです。

；沈没船資料収集及び資料提供者

日本航路学会 日本船長協会 各会員 種市雅彦様

；調査及び資料作成 (有)フィッシュアイワールド

；資料作成・編集 (有)フィッシュアイワールド代表取締役 笠井信利

；水中撮影・測量・資料作成 後藤勇樹 (有)フィッシュアイワールド所属ダイバー

；水中測量 久保田真仁 (有)フィッシュアイワールド所属ダイバー

；参考水中写真提供 水中写真家 戸村裕行様

これからも新しい沈船の調査を続行していきます。

そしてみな様からの新しい資料や証言を求めてまいります。

スタッフおよび関係者の皆様のご協力のおかげで、このような結果をお知らせすることができました。

関係者の全員にこの場を借りて御礼申し上げます。

以上、宜しくお願いいたします。

FISHEYE 代表笠井信利