

## 授業で使える当館所蔵地図

No. 26

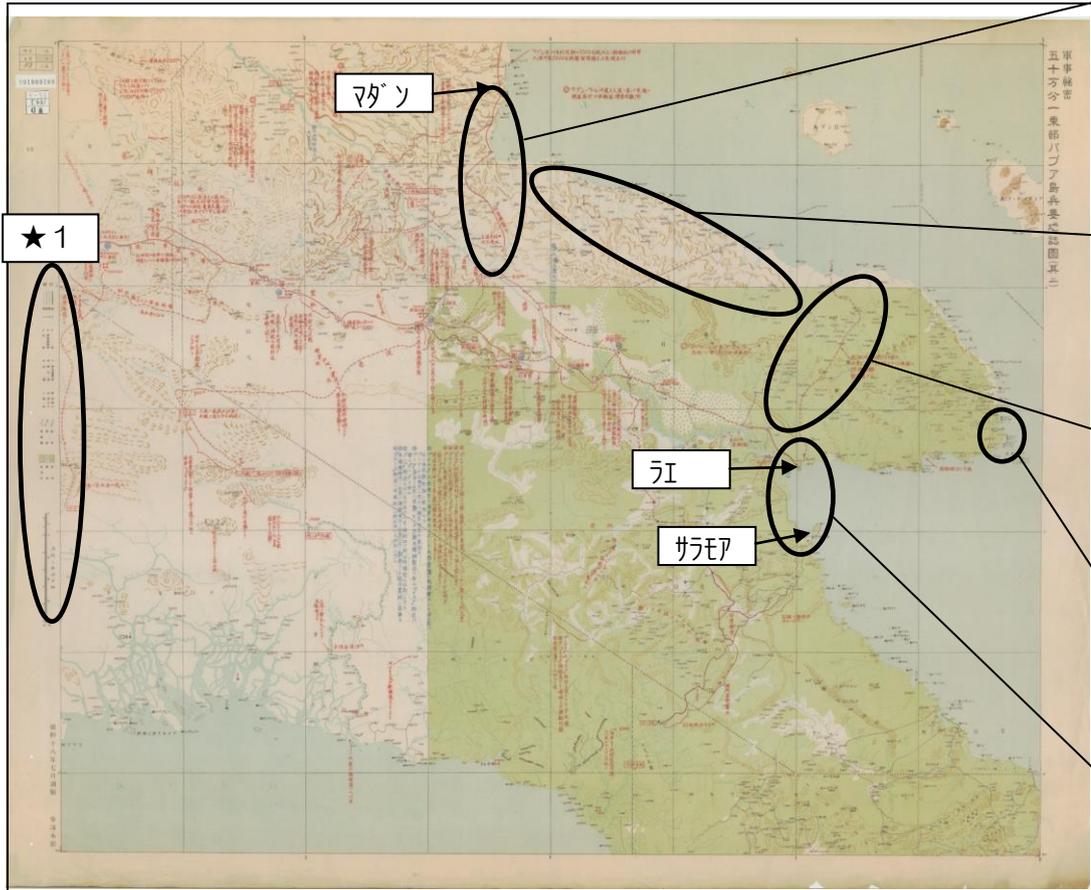
『軍事秘密 五十万分の一東部パプア島兵要地誌圖（其二）』

作成年：1943（昭和18）年7月

サイズ：79.2×97.9cm

作者：参謀本部

当館には同名の兵要地誌圖が全6枚あり、これらによりおおむね1942年～1944年の戦いを追うことができる。それ以外の地域については25万分の1の外邦図が存在している。



ラエ・サラモア地区への兵站を目的とした道路構築の痕跡

★6

実際の戦闘で日本軍が移動した地域。ほとんど情報が無い。

★5

4000m級の山並みが続くサラワケット山脈

★3

隣接するニューブリテン島から最も近いフィンシハーフェン

★2

1942年に日本軍が上陸したラエ・サラモア地区

### 【本図の解説】

本図は、兵要地誌圖と呼ばれる地図であり、地図上に軍事作戦の参考となる情報が書き込んである。日本軍は1942年5月まで東部ニューギニアに関して25万分の1しか持っていなかったが、1942年末までにオーストラリア製地図を手に入れ、25万分の1に修正して英語のまま発行した。1943年には、日本語表記、または英語表記の上に日本語で情報を入れた兵要地誌圖などが作成されている。こうした25万分の1を元に、1943年7月にすべて日本語表記の兵要地誌圖である本図が50万分の1で作成されたものと思われる。その後は1943年下半期に航空写真を元に北岸のみ10万分の1の地図が作られたが、敵機に阻まれ断片的なものにならざるを得なかった。日本軍が1942年3月には東部ニューギニアに上陸し作戦を開始している事を考えると、この時は、まともな地図情報がないまま作戦が実行されていたことになる。実際に復員した兵士が残した戦記の中にも、地図情報が不足していたという指摘が多く見られ、兵士たちは未知の領域で作戦行動を展開していた場合も多かったように考えられる。

【ニューギニア戦への経緯】 1941年12月に始まった太平洋戦争では緒戦に勝利が続いたことで、陸海軍ともに急速に戦線が拡大した。ニューギニア攻略を目指した背景には、トラック諸島を守るためにニューブリテン島のラバウルを攻略し、そのラバウルを守るためにニューギニアを攻略しよう、という意図があったようである。また、米軍と豪軍の連絡路を絶つという目的もあったと言われている。一方豪軍にとって当時のニューギニア島は重要な本土防衛上重要な拠点と位置づけられていたので、日本軍がそのラインを侵したことによって、豪軍は本格攻勢をかけることになったのである。

【ニューギニア戦の概要】 豪軍が拠点としていたのは、現在もパプアニューギニアの首都になっている南岸のポートモレスビー（今回紹介する兵要地誌図の南隣の地図上にある）であり、日本軍は1942（昭和17）年から西部のラエ・サラモア地区に上陸した上で、陸上と海上からポートモレスビーの攻略を目指した。しかし、4月からはじまった海上からの作戦は失敗し、7月にはじまった陸上作戦も兵站（へいたん）ライン（物資輸送ルート）が途切れたことで失敗に終わった。1942年末以降日本軍はほぼ守勢にまわり、以後豪軍もしくは米豪軍の進撃に対し、部隊が玉砕するか山岳やジャングル、湿地帯などを通して転進（撤退）することが主要な作戦行動となった。本図内で行われた戦闘は1943年のものが多く、常に守勢で玉砕（壊滅的被害を受ける）や転進（事実上の撤退）することがほとんどであった。

パプアニューギニアに関する基礎知識

大きさ：ニューギニア島はグリーンランドに次ぐ世界第2位の大きな島である。

歴史：西部はオランダ領を経て現在はインドネシア領となっている。東部は、その北部が独領→豪領を経て、南部は英領→豪領を経て現在は独立国となっている。

気候：ニューギニア島のほぼ全域は熱帯雨林気候(Af)であるが、中央の山脈付近は温帯の西岸海洋性気候(Cfb)かつ高山気候となっている。



二宮書店『現代地図帳』より抜粋

※今回紹介する地図の部分を実線で表示してある。同じ縮尺の日本地図でどのくらいの範囲になるのかを日本地図の岐阜県を中心とした部分にも実線で示してある。

★1 本図の基本部分の記号凡例には密林・叢樹・栽培地・砂州・暗礁・珊瑚礁・小都市・小市街・村落・無線電信局・飛行場・燈臺(燈台)・港・経緯度測点・温泉・大路・中路・小路・小経の表記があり、等高線はなく、斜面を示す表現のみとなっている。ただし主な山の海拔は記載されている。兵要地誌図として書き加えられた部分には港の広さや深さ、川の幅や深さ、通行可能な船舶のサイズ、徒渉の可否、道路の幅や傾斜、拡張の可能性、飛行場適地、耕作地や食料の有無、現地住民の友好度合いなどが可能な限り書かれている。復員兵による戦記の中にはこうした地誌図を作成するための作戦行動に従事した記録もある。

★2 ラエ・サラモア地区：1942年3月にラエ・サラモア地区に上陸した日本軍は、既に制空権を失っており、米豪軍の空爆を受けた。その後この地区を拠点として1942年7月に本図南外にある北岸のギルワ・バサブアから4000m級のオーウェンスタンレー山脈を越えて南岸のポートモレスビー攻略を目指した。この作戦は補給を無視したものであったため、食料が尽き撤退した。途中から豪軍の反撃に遭い、1943年1月までに17,900人中12,500人が戦死または戦病死した。この作戦が考案された時点で存在した地図は19世紀の探検家のものであり、航空機の偵察により山岳路手前まで道路があることだけがわかっていた。明らかに情報不足であった。また、同時期に海からのポートモレスビー攻略も失敗している。その後、米豪軍の北上に備えて日本軍は1943年1月以降サラモアの西60kmのワウ飛行場を攻略しようとして失敗。2月に撤退しラエ・サラモア地区に兵や物資を集めようとしたが、うまくいかず、1943年9月にはラエが米豪軍に囲まれ、撤退を余儀なくなされた。日本軍がこの地区に滞在した期間が長い割に、本図の兵要地誌情報が少なく感じるが、この地区には本図とは別に1943年作成の25万分の1の兵要地誌図（お茶の水大学所蔵・ネットでの詳細な閲覧可）が存在しており、そちらにはより詳細な情報が書き込まれている。しかし、日本軍は1943年9月にはラエ・サラモア地区を撤退している。

★3 フィンシハーフェンの戦い：フィンシハーフェンはニューギニア島の中で最もニューブリテン島に近く、ラエ・サラモアへの物資運搬の中継地点となっていた。1943年7月あたりから米豪軍の攻撃が始まり、1943年9月にラエを占領すると、9月23日にフィンシハーフェンに上陸を開始した。交戦は1943年末まで続き、兵員の9割近くが亡くなっている。マダンからの援軍が派遣されたが350kmをほぼ徒歩で移動する行軍に食糧は尽きていた。また、道路建設に携わっていた部隊は戦いの後半に合流。★5で解説するサラワケット越えに挑んでいる部隊はまだ到着できていない状況であった。

★4 ラエ・マダン間道路建設：豪米軍の攻撃が激しくなり、マダンからラエへの海上輸送が困難を極めた。そこで1943年2月に調査部隊が派遣され、マダン・ラエ間に車両の通行が可能な道路を建設する命令が下された。当初の調査報告書には2～3ヶ月で完成と記されていたが、重機が一切無い上に雨期やスコール、さらには米豪軍機の空襲により作業は困難を極めた。それでもマダンから60kmの地点まで完成していた。しかし、道路の完成よりも米豪軍のラエ侵攻の方が早く、1943年9月に道路建設中止命令と同時に、建設に従事していた部隊にフィンシハーフェンへの移動が命じられた。

本図上には「(車輛を示すトロッコの記号)道構築中」の記載があり、それが未だラエに通じていないことが読み取れる。戦記にはこの道路を構築した部隊の記録やこの道路を使用した部隊の記録が残っているが、制空権がないため、工事も通行も夜間に限られていたと記載されている。結局、この道路が完成するよりも米豪軍の攻勢が早かったため、日本軍は道路建設の目的地であるラエを撤退してしまい、当初の目的を達することはできなかった。

証言1：作業中、毎日我々のいう定期便が上空に現れ、丸腰上半身裸の我々は右往左往して樹木のかげなどに難を避け、ただ敵機が去るのを待つのみで制空権を持たない我軍の前途を不安に思った。

総務省平和祈念資料館『平和の礎』（証言集）内にある

島根県 上田健二氏の証言 東部ニューギニア第七十九連隊「ジャングルの苦闘」

証言2：この日クワトウに露營したが、「ここから先は急勾配の登りとなり、遮蔽物もなく敵の空爆を受けやすいので夜行軍に規制されている。厳守せよ」とのこと。已むなく翌五日夜行軍にてヨコピヘ向けて出発した。

田中俊男『陸軍中野学校のニューギニア遊撃戦 一台湾高砂義勇兵との戦勝録一』

★5 サラワケット越え：1943年9月以降日本軍がラエからマダンに撤退する過程で、敵機の襲撃を避けるために選択された4000m級の山越えルート。日本軍はラエからマーカム川をさかのぼり、★4で解説した道路を使いマダンまで撤退する緩やかなルートと、このルートのどちらを使用するかで悩んだが、制空権がない状態での撤退を考慮しこのルートを選んだ。このルートは1943年3月に事前に調査され、報告により20日で踏破できると判断され、9月以降撤退路として使用された。8500人程が挑み、7300人程が踏破に成功した。山頂付近は氷点下になり、多くの死者が出たが、作戦自体は成功したと判断された。実際にかかった日数は平均で30日であった。なお、事前に傷病者はラエで自決し、一部は船で奇跡的にマダンまで運ばれている。

本図上には1943年3月の工作隊の調査を受けて「約340KM約20日を要ス 巾0, 5-4m山越エアリテ車道ニ改修困難徒歩道ナリ」と記載されている。

証言1：「驚きましたねえ。雪が積もってるんですから。山頂付近は雲がかかっていることが多いので、下からはわからないんです。わたしたちは夏服の装備でしょ。地図もラボ(上陸後に知り合った現地の酋長)が出入りしていた教会のドイツ人からもらったものだけ。いかに日本軍がニューギニアについて知っていなかったか、おわかりでしょう」(北本正路氏の証言)

証言2：夜間は気温が氷点下に下がった。燃やす物がないので、仕方なく銃を壊し、木製の銃床の部分を焚きつけにした。「眠ったら凍え死んでしまうんで、山頂付近ではほとんど不眠の毎日だった。いまから思うと、よく帰って来れたもんだよ。心臓の強いのが、生き残ったんじゃないのかなあ。行き倒れになった兵隊の靴や水筒、天幕なんかを『ごめんよ』といってもらってね。申し訳ないけど、そうしないとみんな死んでしまうんだから・・・」(飯野利男氏の証言) いずれも出典は 読売新聞大阪社会部『ニューギニア』サラワケット

★6 フェニステール山脈北麓：1943年末までかかったフィンシハーフェン戦から撤退し、マダンに向かっていた日本軍の前方のグンピ岬に1944年米豪軍が上陸した。これによりマダンから300km離れた地点の日本軍は補給を絶たれた。日本軍は、海岸沿いの道をあきらめ、3000m級のフェニステール山脈の北麓を縦断し、食糧のない行軍の末1ヶ月以上かけてマダンに到着した。13,000人が9,000人になっていた。以後米豪軍は日本軍の先回りをする作戦で最後まで日本軍を苦しめ続けた。本図上のこの地域には兵要地誌上有効な情報はほとんど書き込まれていないが、この地区には本図とは別に1943年作成の25万分の1の兵要地誌図(お茶の水大学所蔵・ネットでの詳細な閲覧可)が存在しており、そちらには多少情報が書き込まれている。ただし、その兵要地誌図にも山脈北麓を縦断する道の記載は無く、行軍は難渋を極めた。この作戦は後に「カニの横ばい」と呼ばれ、特に作戦当時雨期だったことで、川を渡る度に死者が出たと言われている。

#### 【活用の例】戦記と併用

○世界史・日本史の授業において、太平洋戦争の実態を伝えることができる。

○戦争における制海権・制空権・補給の重要性を伝えることができる。

○兵要地誌図の作成過程を伝えることができる。

○地理において熱帯にも高山帯のあることの実例を示すことができる。

#### 参考文献

田中宏巳『マッカーサーと戦った日本軍』

北本正路『ニューギニアマラソン戦記』

田中俊男『陸軍中野学校のニューギニア遊撃戦』(いずれも本館所蔵貸出可)

#### 【用語について】地図上に見られる表現

土人道・駄馬道：車両の通行が不能である細い道あるいは急峻な道  
大發：大きな発動機(エンジン)付きの輸送船艇

#### 【兵要地誌図の作成過程について】

兵要地誌図は本来作戦前に作成され、地誌図を元に作戦が実行されるべき性質のものである。しかし、ニューギニア戦では、地図に記載すべき情報の収集と作戦の決行の間が極めて短期間、もしくはほぼ同時、時には前後してしまうことがあり、多くの戦記に「まともな地図さえない」という表現が見られた。また、本図の後に作成された10万分の1の地図には、地図を元に作成した部分、航空写真を元に作成された部分、不明の部分など、同一地図内で精度による区分けがされているものもあり、兵要地誌図が如何にして作成されたかを考える上でたいへん興味深い。