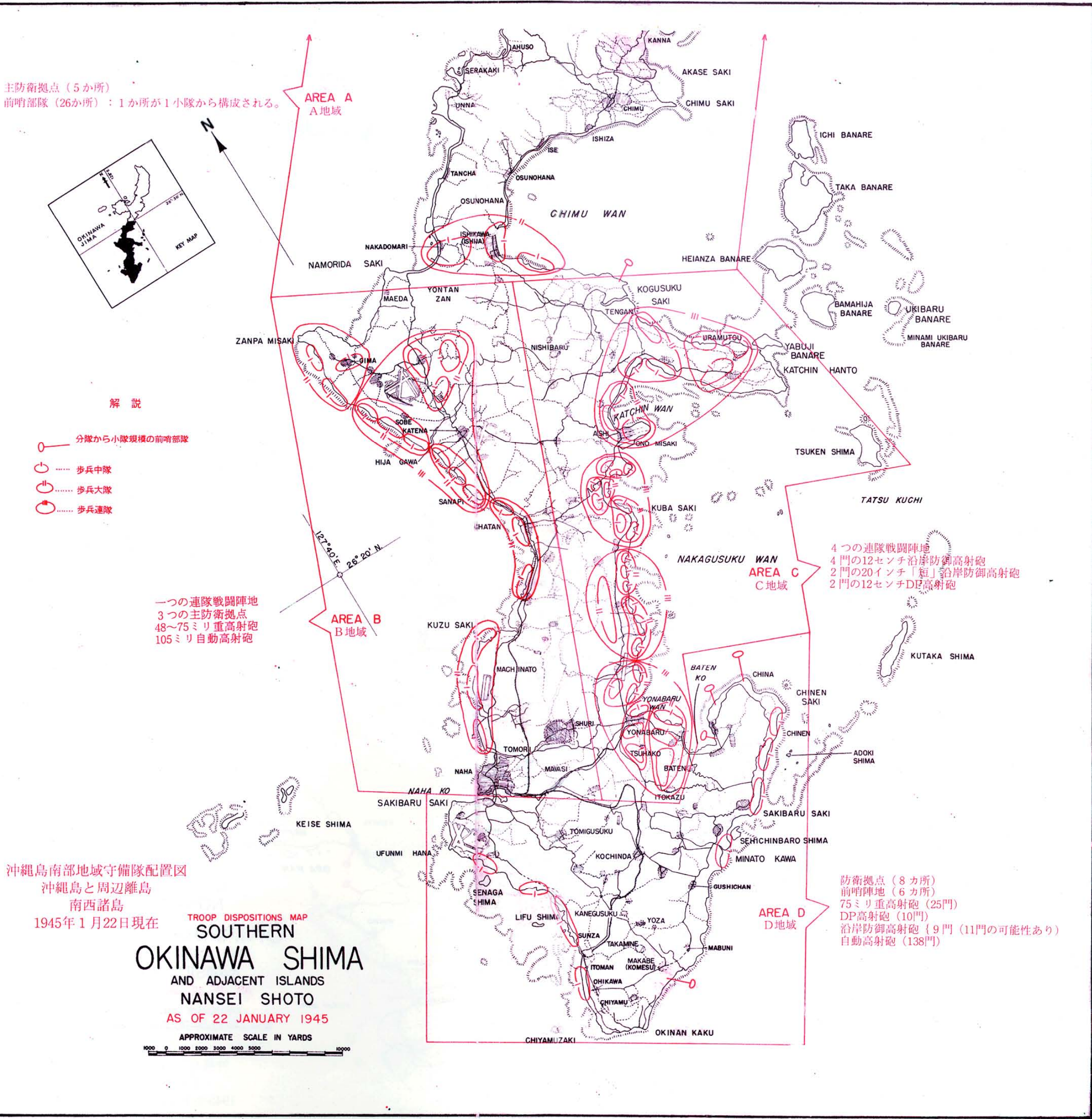


OKINAWA GUNTO. SECOND SUPPLEMENT. CINCPAC-CINCPAC BULLETIN 53-45. 28 FEBRUARY 1945. CONFIDENTIAL.







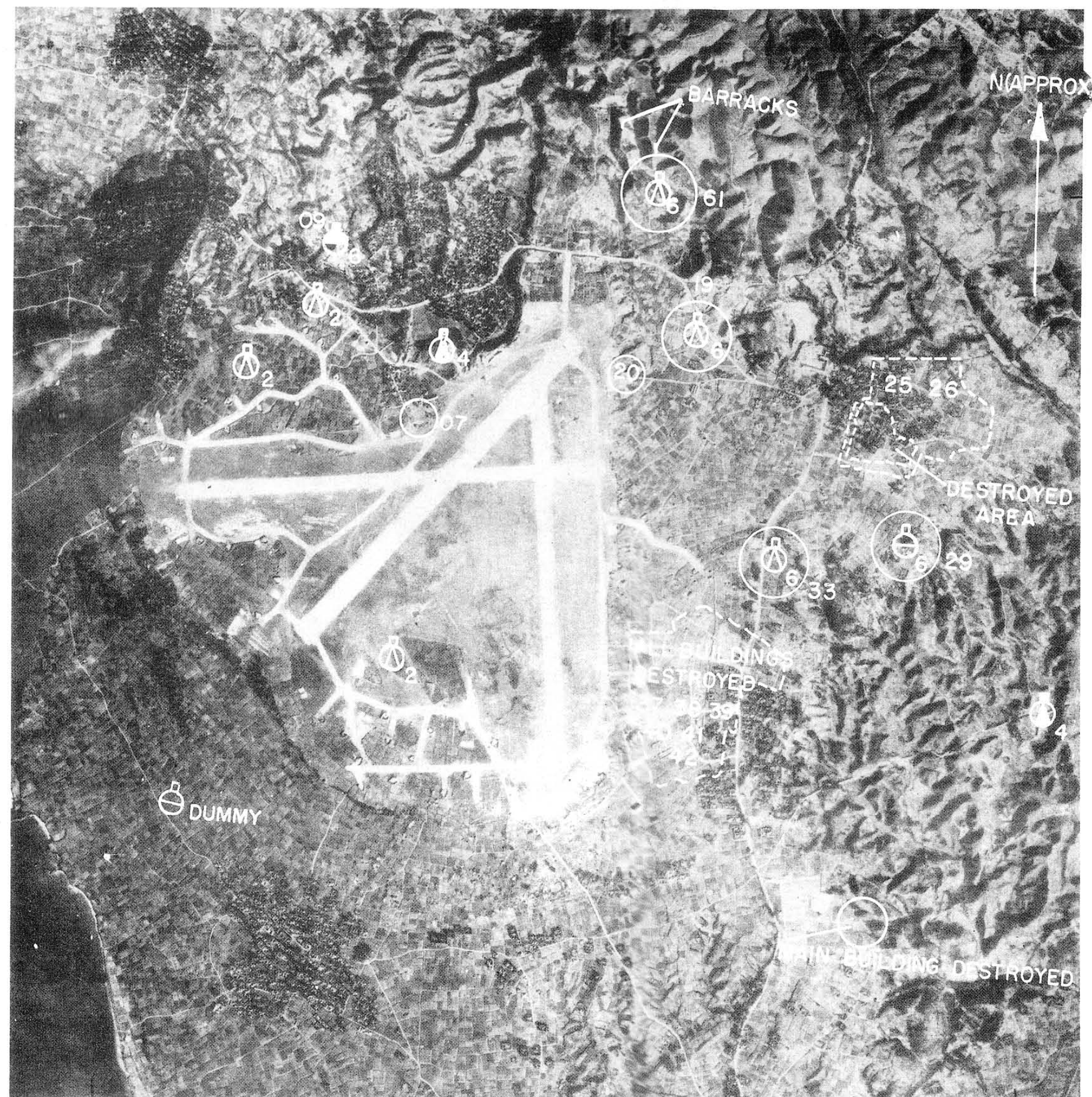




那霸飛行場  
北緯26度12分、東經127度38分  
出撃 3 PR5M3 - 2 V - 2 IBC  
1945年1月3日







読谷飛行場  
北緯26度24分、東経127度45分  
出撃 3PR5M3-2V,  
1945年1月3日  
(注釈: 1945年1月22日現在)

YONTAN AIRFIELD  
Lat. 26°24'N., Long. 127°45'E.  
Sortie 3PR5M3-2V, 3 January 1945  
(Annotations as of 22 January)

JICPOA L'0022-75





嘉手納飛行場  
北緯26度21分、東經127度46分  
出撃 3 PR 5 M 3 - 2 V  
1945年1月3日

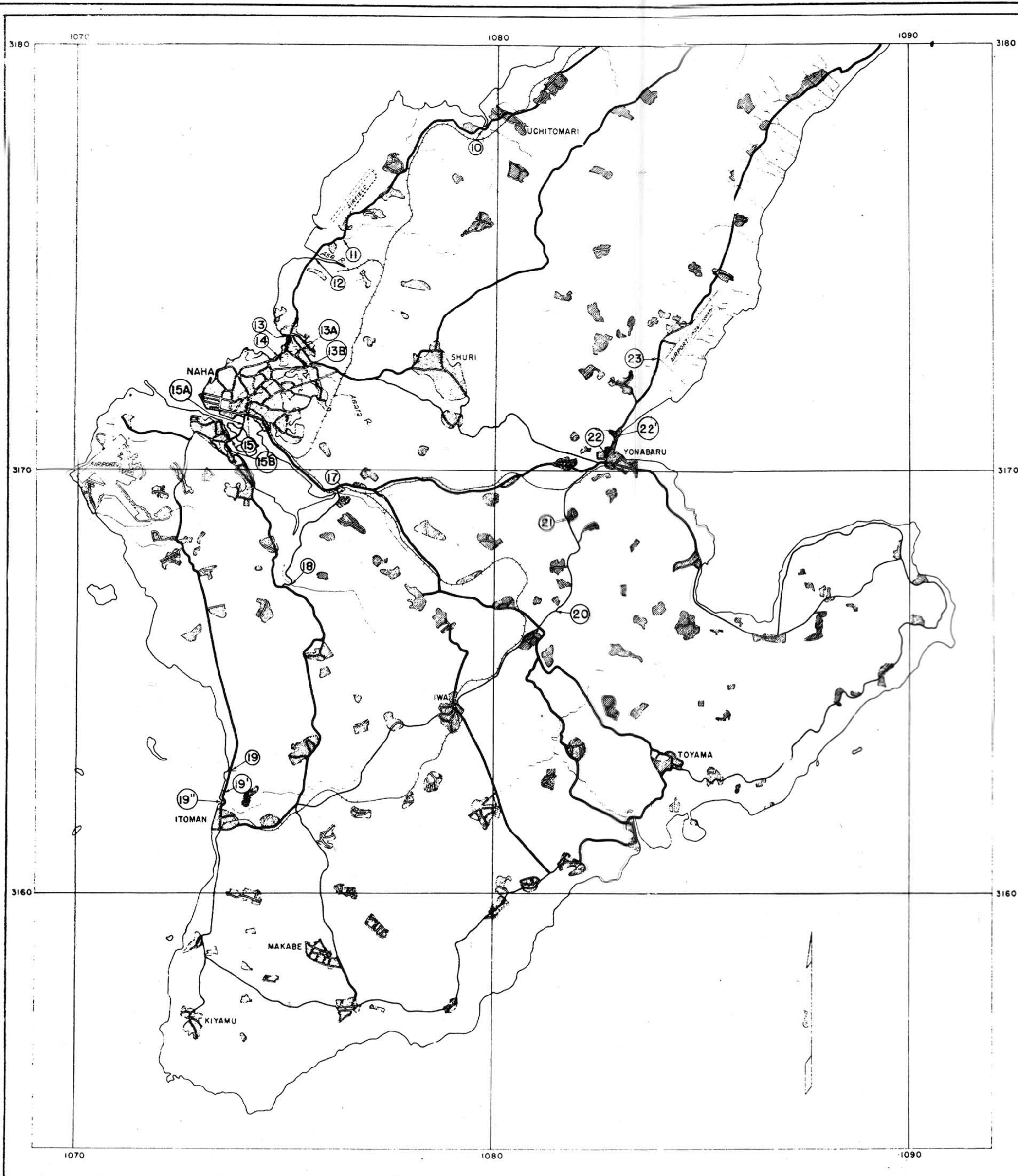




那覇  
 北緯26度13分、東経127度41分  
 出撃 3PR5M3-2V  
 1945年1月3日  
 (注釈: 1945年1月21日現在)

JCPOR L 50222-35

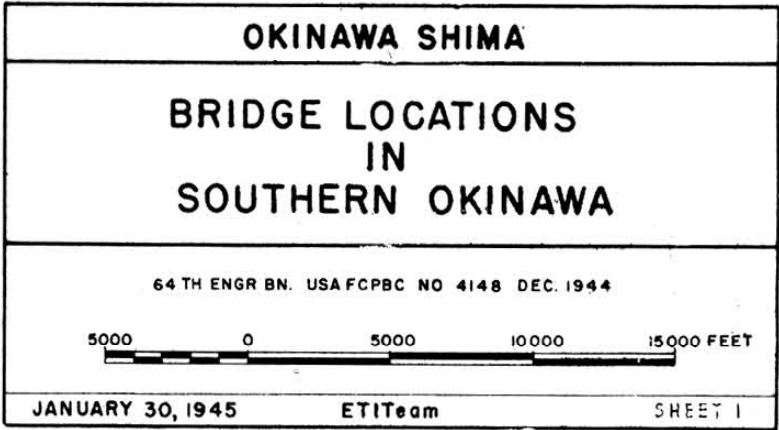




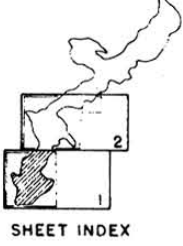
沖縄島  
南部地域橋設置場所 (第1表)

(1) 橋の番号	(3) 長さ×幅×高さ(フィート)	(4) スパン (足間)	(5) 種類	(6) 備考	(7) 代替橋
10	170×18×8	2	鉄筋コンクリートと石組	365×30フィートの土手道から北へ進出。上流側はかなりの作業を伴うが徒歩で渡れる。	無し
11	135×20×16	1 (30フィート)	鉄筋コンクリートと石組、土手道	土手道で南へ60フィート進出。かなりの作業を伴うが徒歩で渡れる。	無し
12 (アサ川)	65×25×18 川幅は450フィート	4	橋脚橋 (上部は鉄筋コンクリート)	土手道で北へ75フィート、南へ310フィート、約7フィート幅の道がある。上流400フィートの地点は橋の建設に適する。幅500フィート	一車線の橋で内陸部1マイルまでは10フィート幅の道路
13 (安里川)	65×20×13 川の土 裏面の幅は160フィート	2	ビームとスラブが鉄筋コンクリートの橋脚橋	橋脚橋から進出。北へ95フィート、南へ180フィート	上流側に2カ所
14	65×26×8	2	ビームとスラブが鉄筋コンクリートの橋脚橋		上記と同じ通過可能
15 (那覇水路)	88×26×16	3	鉄筋コンクリートの架橋		数カ所...
15A (那覇港)	335×25×19	14	橋脚橋 (上部は鉄筋コンクリート)	北側の315×35フィート道路、南側の315×35フィートから河へ進出	河川の内陸側のいくつかの橋と道路
15B (那覇港)	335×25×35	14	橋脚橋 (上部は鉄筋コンクリート)	北側の235×35フィート道路、南側の280×35フィート道路から河へ進出	上記参照。後述の10×8米の橋が決定
17	約300×25×30 (最大スパン35フィート)	3	石組アーチ	干渉時に歩いて渡れる可能性あり	無し
18	45×10×20	2	鉄筋コンクリート又は石組		約20.6マイル下流
19	59×25×10	3	石組アーチ		内陸部の迂回路
19' (ムクエ川)	30×25×12	1	鉄筋コンクリートのデッキ		無し
19"	200×25×12	土手道	鉄筋コンクリート又は石組		無し
20	40×20×15	2 (予想)	鉄筋コンクリート又は石組	ブルドーザーで水路を埋めて迅速に渡断可能	無し
21	23×20×8	1	石組	上記と同じ	無し
22	25×26×12	1	鉄筋コンクリートのデッキ		下流及び上流側の程遠くない所
22"	16×26×15	1	鉄筋コンクリートのデッキ		無し
23	20×20×10	1		ブルドーザーで水路を埋めて迅速に渡断可能	無し
L=おおよそ W=全幅 H=水面からデッキ まで			鉄筋コンクリート又は石組であるかは推定である。	進出路、土手道、改修その他の追加データ	

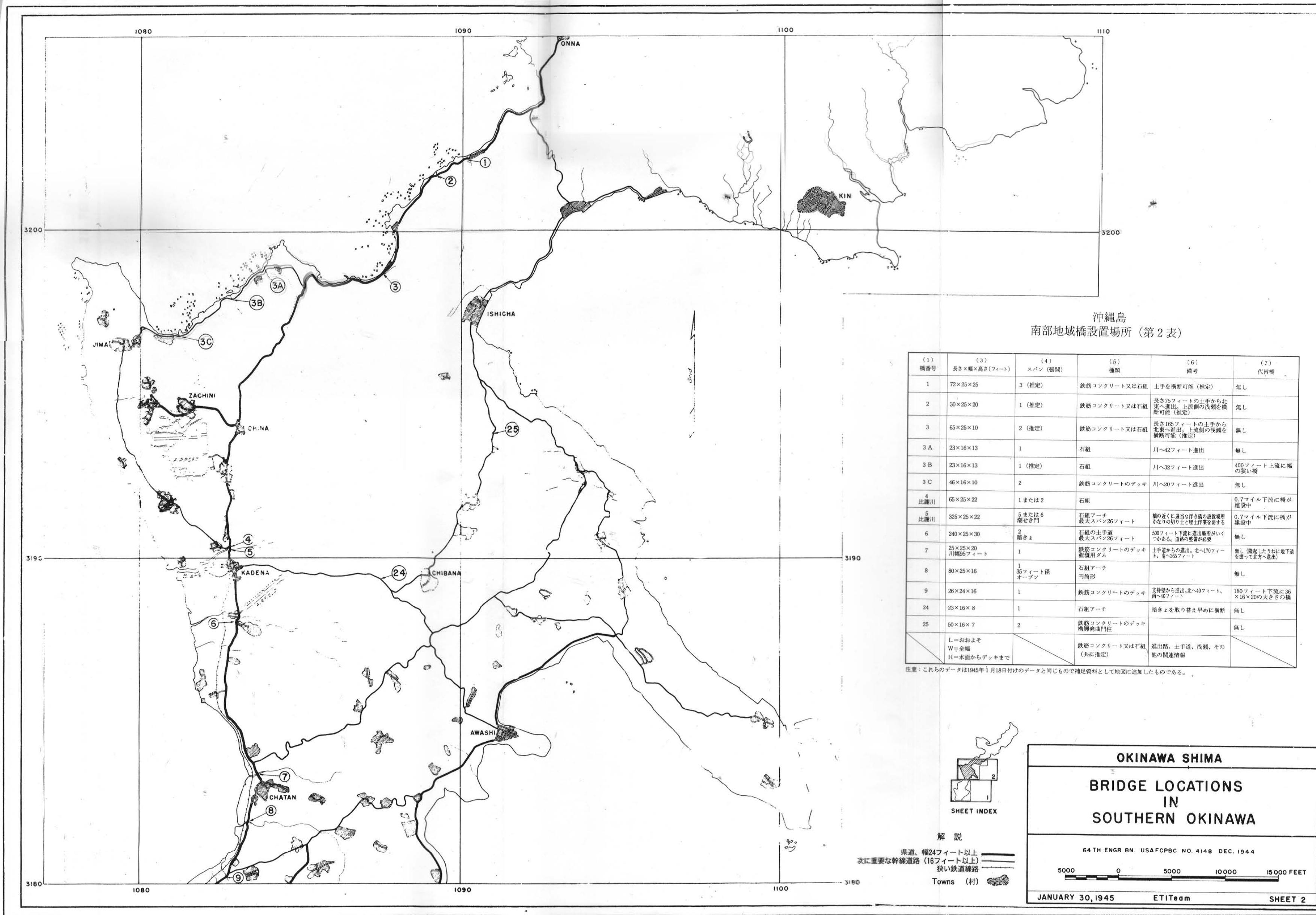
注意: これらのデータは1945年1月18日付のデータと同じもので補足資料として地図に追加したものである。



LEGEND  
Prefectural roads (24")  
Important secondary roads (16")  
Railroads Arrow gauge  
Towns.



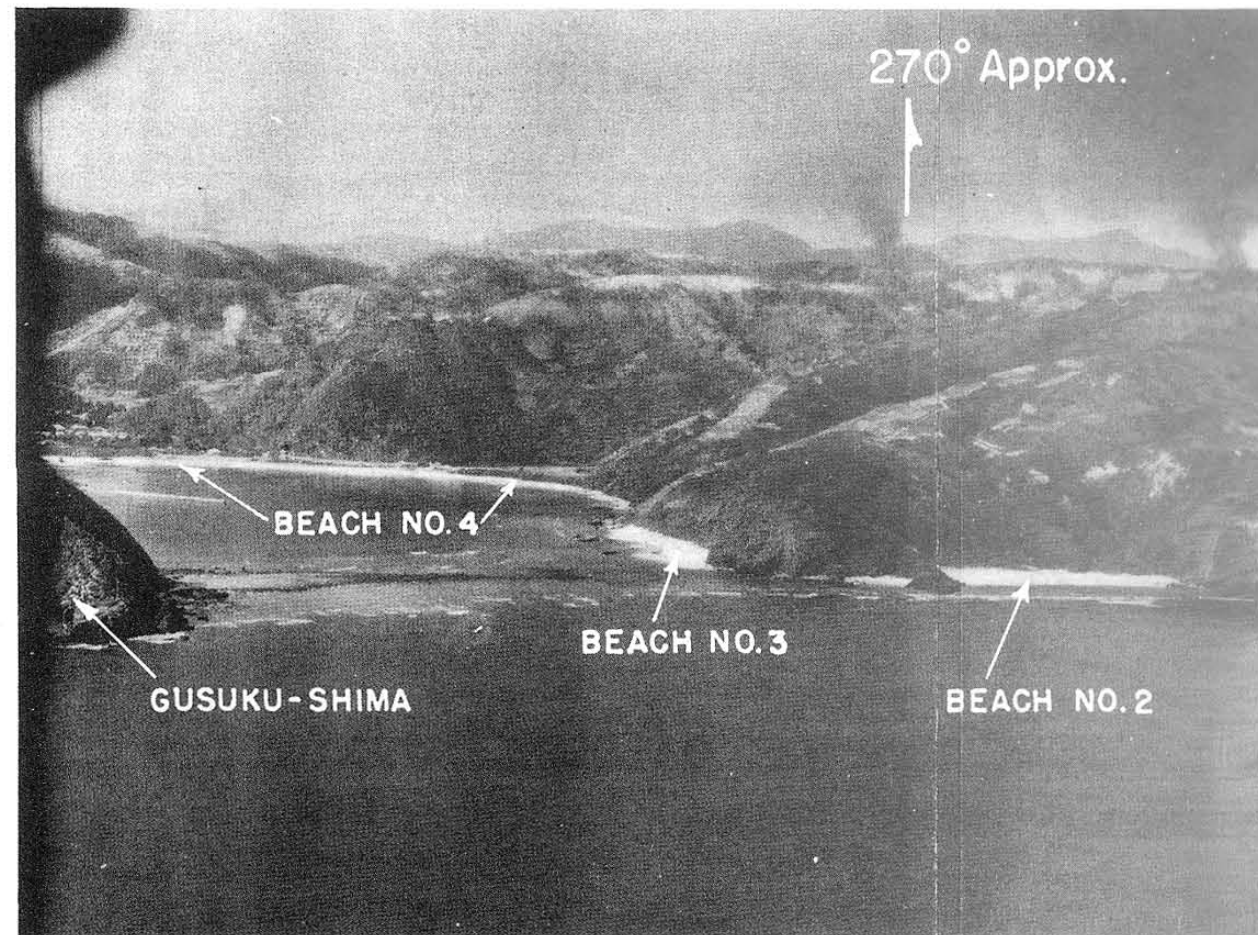










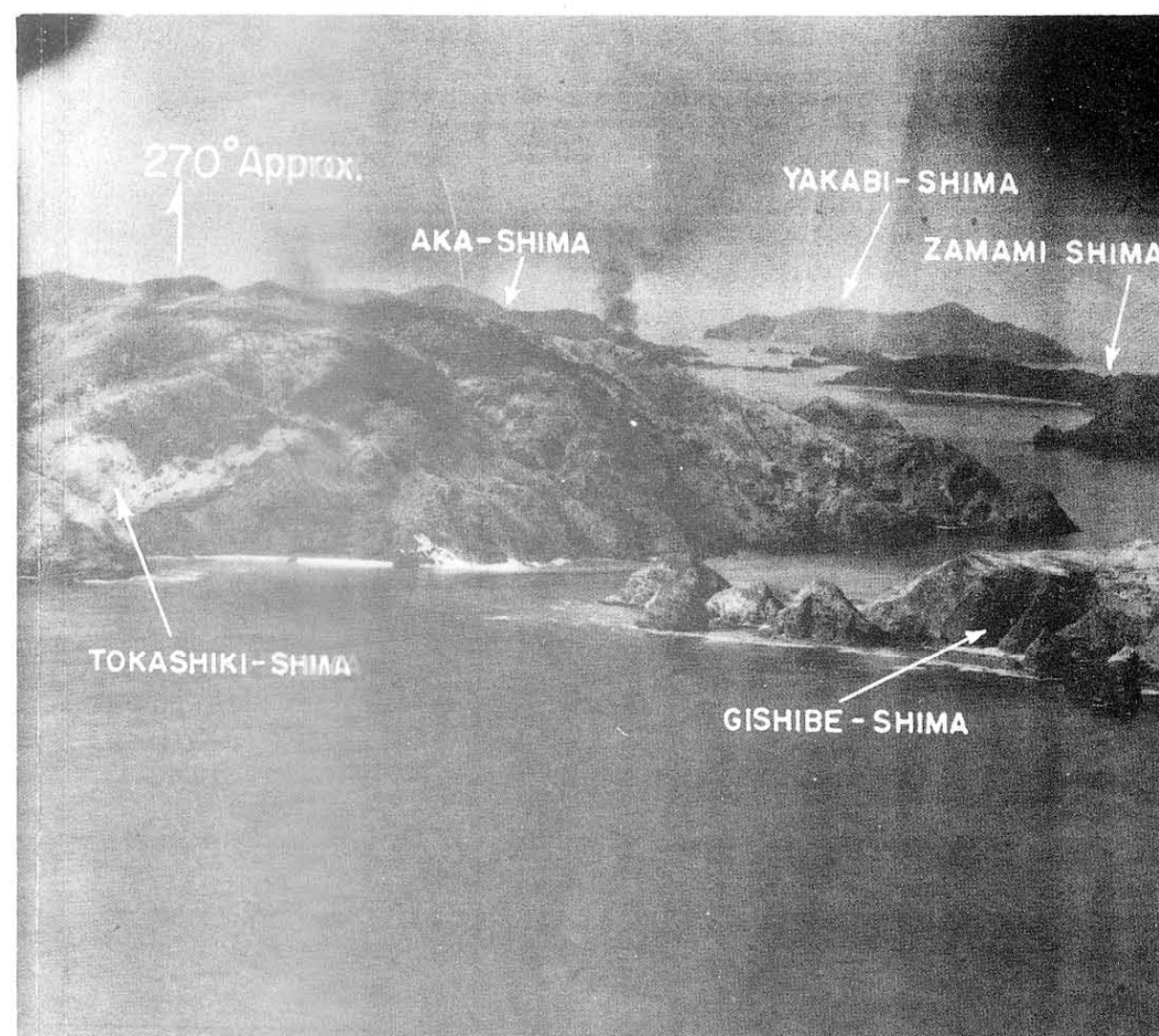


渡嘉敷島の東側の小さな湾。渡嘉敷村の傾斜した台地に耕作地が点々と見える。  
出撃 WASP 393 1945年1月22日

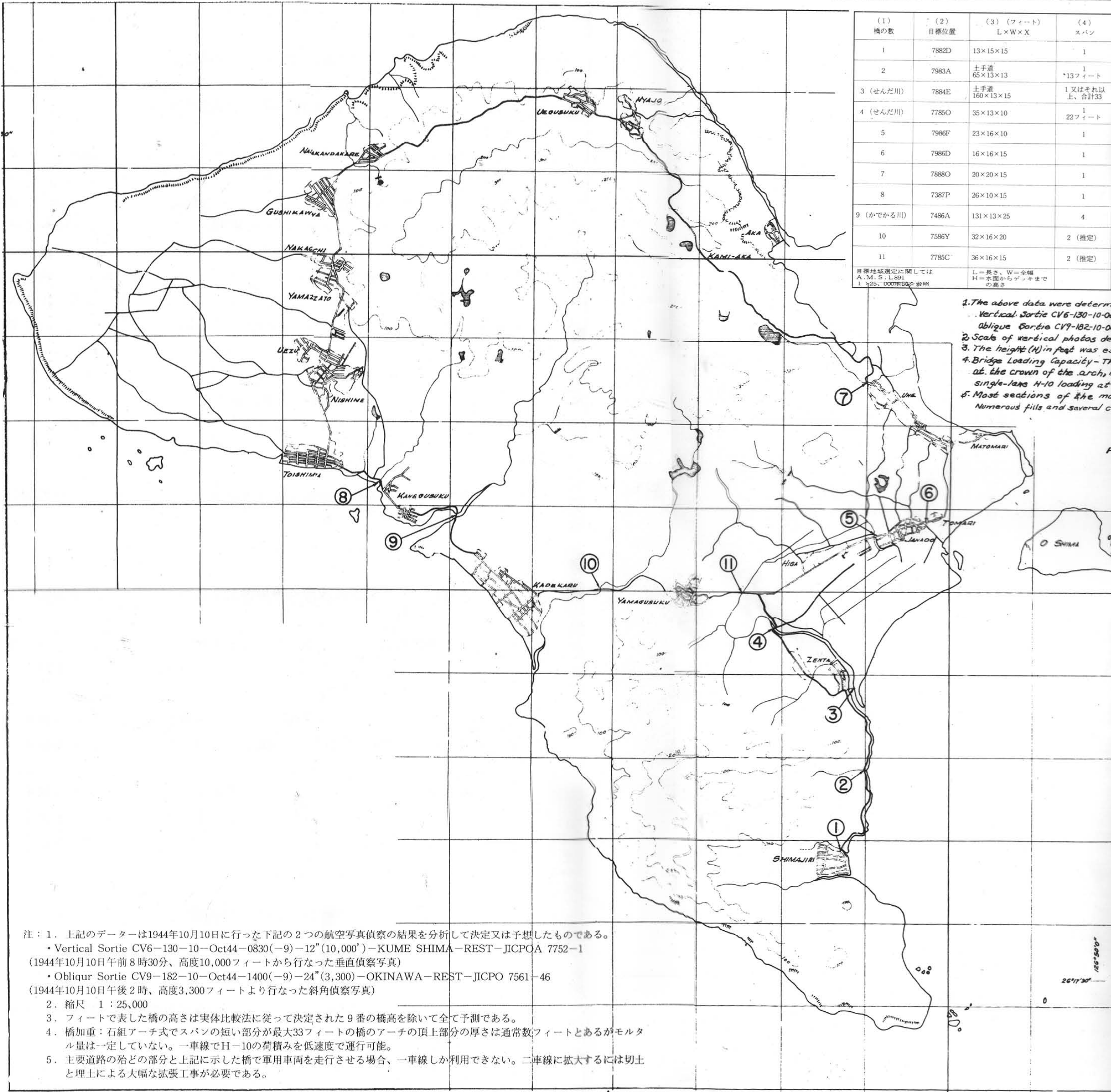
Small bay on east side of TOKASHIKI-SHIMA. Terraced slopes and small patches of cultivation are near TOKASHIKI Village. Sortie WASP 393-22JAN45.

North end of TOKASHIKI-SHIMA. Steep rocky slopes covered with brush and trees are typical of KERAMA Retto. Sortie WASP 393-22JAN45.

渡嘉敷島の北端部。慶良間列島は急斜面で草木で覆われた島から構成される。  
出撃 WASP 393 1945年1月22日







(1) 橋の番号	(2) 目標位置	(3) (フィート) L×W×X	(4) スパン	(5) 橋脚	(6) 備考	(7) 代替橋	(8) 道路の種類
1	7882D	13×15×15	1	鉄骨コンクリートスラブ	河口、道路から進出する場合、道路幅は10フィートしかない。	コークラス舗装 (並〜良好)、幅 (10フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (若干)	コークラス舗装 (並〜良好)、幅 (10フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (若干)
2	7883A	土手道 65×13×13	1 13フィート	鉄骨コンクリート、石組土手道	河口、平坦でまっすぐ進出できる	無し	コークラス舗装 (並〜良好)、幅 (10フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (若干)
3 (せんだ川)	7884E	土手道 160×13×15	1又はそれ以上、合計33	石組	河口、進出口で曲がる。東側 (直角)、西側 (20度) (この橋は代替ルートに位置する)	上流 (NO. 4)	コークラス舗装 (並〜良好)、幅 (10フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (若干)
4 (せんだ川)	7785C	35×13×10	1 22フィート	石組	両方の進出口で直角に曲がる。	下流 (NO. 3)	コークラス舗装 (並〜良好)、幅 (10フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (若干)
5	7886F	23×16×10	1	石組	進出路 (まっすぐ平坦)	代替ルートの下流に2カ所	コークラス舗装 (良好)、幅 (16フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (無し)
6	7886D	16×16×15	1	石組	進出路 (まっすぐ平坦)	迂回ルートとして北方に道路が3つある。	コークラス舗装 (良好)、幅 (16フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (無地の等速線に沿ってカーブしている)、切土/埋土
7	7888C	20×20×15	1	石組	進出路 (ほぼまっすぐ平坦)	無し	コークラス舗装 (良好)、幅 (16フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (無地の等速線に沿ってカーブしている)、切土/埋土
8	7387P	26×10×15	1	石組	河口、進出路 (両側とも北側から右へ90度曲がる)	無し	コークラス舗装 (良好)、幅 (13フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (無地の等速線に沿ってカーブしている)、切土/埋土
9 (かでかる川)	7486A	131×13×25	4	鉄骨コンクリート梁	1945年1月24日付けの空軍写真プランとプロファイルを参照。河口	無し	コークラス舗装 (良好)、幅 (13-15フィート)、排水 (良好)、勾配 (約5%)、曲がり角 (無地の等速線に沿ってカーブしている)、切土/埋土
10	7386Y	32×16×20	2 (推定)	石組	進出路 (西・若干曲がっている。東・直線)	無し	コークラス舗装 (良好)、幅 (16フィート)、排水 (良好)、勾配 (無し)、曲がり角 (無地の等速線に沿ってカーブしている)、切土/埋土
11	7785C	36×16×15	2 (推定)	石組	進出路 (直線)	無し	橋10番と11番の間の道路

**NOTES**

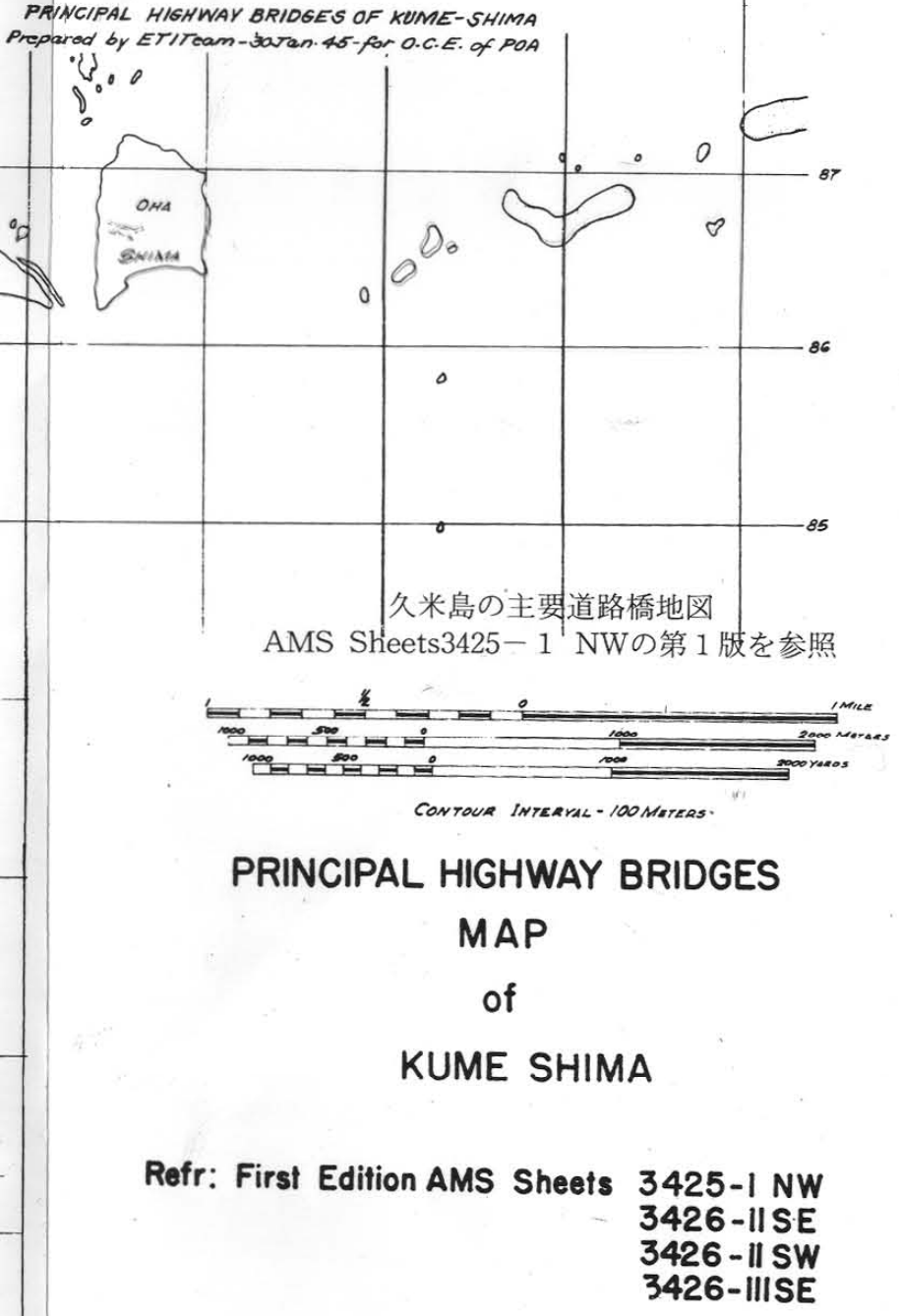
1. The above data were determined or estimated by means of aerial photography interpretation of:  
Vertical Sortie CV6-130-10-Oct-44-0830(-9)-12"(10,000')-KUME SHIMA-REST-JICPOA 7752-1, and  
Oblique Sortie CV7-182-10-Oct-44-1400(-9)-24"(3,300')-OKINAWA-REST-JICPOA 7561-46.

2. Scale of vertical photos determined by preparation from 1:25,000 maps prior to scaling linear dimensions (L&W).

3. The height (H) in feet was estimated in all cases except Bridge No. 9, where it was determined by stereo-comparatograph.

4. Bridge loading capacity-The short span length (max 33'), masonry arch construction, usually several feet thick at the crown of the arch, but pointed with varying amounts of mortar, would normally accommodate single-lane H-10 loading at slow speeds.

5. Most sections of the main highway and its bridges (listed above) will accommodate only single-lane military traffic. Numerous fills and several cuts would be required to provide 2-lane military traffic.



注：1. 上記のデータは1944年10月10日に行なった下記の2つの航空写真真像の結果を分析して決定又は予想したものである。  
• Vertical Sortie CV6-130-10-Oct-44-0830(-9)-12"(10,000')-KUME SHIMA-REST-JICPOA 7752-1  
(1944年10月10日午前8時30分、高度10,000フィートから行なった垂直真像写真)  
• Oblique Sortie CV9-182-10-Oct-44-1400(-9)-24"(3,300')-OKINAWA-REST-JICPOA 7561-46  
(1944年10月10日午後2時、高度3,300フィートより行なった斜角真像写真)

2. 縮尺 1:25,000

3. フィートで表した橋の高さは実体比較法に従って決定された9番の橋高を除いて全て予測である。

4. 橋加重：石組アーチ式でスパンの短い部分が最大33フィートの橋のアーチの頂上部分の厚さは通常数フィートとあるがモルタル量は一定していない。一車線でH-10の荷積みを低速度で運行可能。

5. 主要道路の殆どの部分と上記に示した橋で軍用車両を走行させる場合、一車線しか利用できない。二車線に拡大するには切土と埋土による大規模な拡張工事が必要である。







