

『新千歳市史』編さんだより

志古津

過去からのメッセージ

Message From the past

HOKKAIDO
CHITOSE-CITY



第5号 平成19年3月



千歳鉱山小学校校歌

作詞 飯田広太郎
作曲 工藤豊次郎

使命も重く この鉱山の

平和の基 築かたへ

尊き父祖の 技を継ぎ

腕の力 鍛えんと

励むも 我々

(二番) 昭和十二年制定

表紙の写真（大）は、支笏湖西岸栈橋に接岸する白銀丸。
 写真（小）は、旧北海少年院裏の崖に作られた隧道（特殊地下壕）内で部品等を整理する女子挺身隊員（昭和 20 年）。



山線マイル表示駅の名残、「十^{マイル}哩」停留所（昭和 62 年）。
 苫小牧市営バスは昭和 26 年から運行を開始、平成 5 年に北海道中央バスに経営が移管されたが 13 年に利用者減から休止となり翌年廃止となった。

志古津 5号

目次

| | | |
|---|------|----|
| 「千歳市における経済発展のパラダイム —域内経済と産業構造—」 | 島 一浩 | 1 |
| 「千歳の軍需工場・第四十一海軍航空廠 —元年少工員と元女子挺身隊員の記憶—」 | 小田賢一 | 12 |
| 「美笛・千歳鉦山専用軌道の一考察」 | 守屋憲治 | 23 |

あとがき

千歳市における経済発展のパラダイム

―域内経済と産業構造―

島 一 浩

千歳市産業振興部産業支援室

企業振興課企業誘致係長

はじめに

千歳は、明治十三年の戸長役場開庁時には四百人余りの域内人口（註一）の小さな宿場町であった。その後徐々に人口は増えたが、昭和初期に至っても五千人前後の一寒村にすぎなかった。それが昭和十四年の海軍航空基地の開設により街はようやく胎動をみせる。終戦を経て朝鮮戦争勃発による米軍の行動、さらに昭和二十六年の米オクラホマ州兵師団の駐留を契機に、千歳の街は爆発的な膨張を遂げる。

この間、昭和二十六年の民間航空再開に際して千歳飛行場が北海道における拠点空港として位置付けられ、昭和三十年前後には陸空自衛隊基地が開設され人口はなおも増加していった。

昭和三十年代後半になると駐留米軍の撤退が始まった。駐留軍要員の大量解雇という荒波を、工業を中心とした新産業の振興、つまり市営工業団地造成による企業誘致で雇用を創出することで乗りきった。ここに生産都市として着実に発展していくための基盤が形成された。

現在では人口が九万人を超え、都市機能の充実とともに「自衛隊基地のまち」「空港のまち」「工業のまち」といった特徴を活かしながら発展を遂げ、昭和三十三年の市制施行から間もなく半世紀を迎えようとしている。

発展を続ける千歳の歴史の中に、産業構造の変化とともに都市として発展

していく過程を見出すことができる。

都市の発展を認識する要素としては、人口の増加、都市インフラの充実、商業・レジャー施設における賑わいなど枚挙が尽きないが、ここでは発展のパラダイムの一つとして「域内経済」と「産業構造」を切り口に千歳市の経済について考察を進める。そして将来の北海道において期待される千歳市のポジショニングを認識し、その展望と可能性について論じることとしたい。

一、日本経済と北海道経済

国の経済力や経済成長という概念を表す指標として、GDP（国内総生産）が多く用いられる。GDPとは、一年間に一つの国が国内で生産した付加価値（中間財価値を控除した価値）の合計値であるが、平成十七年における日本のGDPは約五百五兆円であり、米ドル表示では約四・五兆ドルとなる。

米国は約十二・五兆ドルで世界第一位、次いで日本が第二位であるが、十年前の水準と比較すると、米国が約七・四兆ドルから七十割程度増加しているのに対して、日本は五・三兆ドルから十五割余り減少している。

こうして日本経済が低迷する一方で中国の台頭は著しく、十年前の〇・七兆ドルから二・二兆ドルへと大きく増加していることに加え、米国を除く諸外国との経済力の差は縮小傾向にある（図一）。

さらに、各国間の物価水準の違いを取り除き、異なる通貨の購買力を比較するために、「購買力平価（註二）」によりレート換算してGDPを比較すると、物価の安い中国は世界第二位に躍進し、日本は第三位に後退するといった分析も行われている（表一）。

このように長期間にわたり経済が低迷しながらも、世界第二位もしくは第三位といった経済力を維持し続けている経済大国日本の中で、北海道経済はどのような存在なのか考察したい。

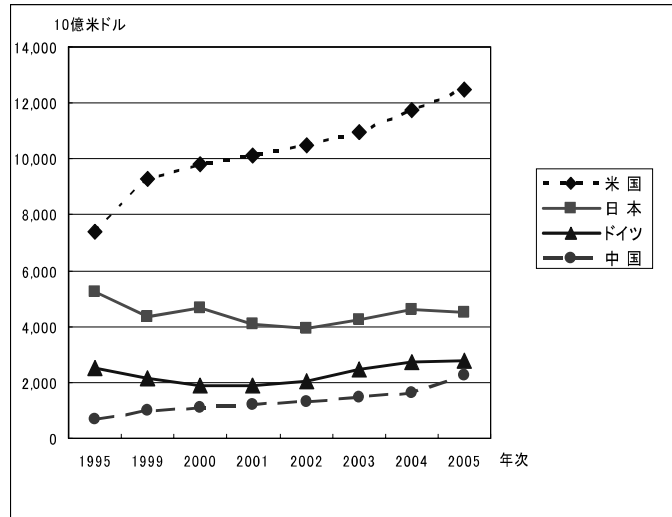


図-1 主要各国GDPの推移 [名目]
(総務省統計局・統計研修所「諸外国の主要指標」等から作成)

内閣府が実施した「県民経済計算年報」によると北海道内における平成十五年度の総生産(名目)は約十九兆五千億円で、国内総生産(約四百九十四兆円)の三・九割を占め、全国第六位となっている(図一三)。

しかし、「平成十五年度道民経済計算」では道内総生産の前年度からの変化率を表す経済成長率は名目・実質ともにマイナスである。このことは、製造業を中心に好調な輸出や設備投資が景気回復を牽引し、名目でもプラス成長に転じた全国指標と比較して、北海道の景気回復が遅れていることを示している(図一三)。

また、北海道経済を分配面から分析すると、道民所得は七年連続で減少し、

(単位：兆ドル)

| | | |
|----|------|-------|
| 1 | アメリカ | 12.41 |
| 2 | 中国 | 8.57 |
| 3 | 日本 | 3.94 |
| 4 | インド | 3.82 |
| 5 | ドイツ | 2.42 |
| 6 | イギリス | 1.93 |
| 7 | フランス | 1.83 |
| 8 | イタリア | 1.67 |
| 9 | ブラジル | 1.63 |
| 10 | ロシア | 1.56 |

表-1 GDP上位10か国購買力平価
(2005年世界銀行GDP統計から作成)

一人当たりで二百五十四万五千円であり、全国第三十一位、平均値との格差が三十四万四千円となっている(図一四)。

このように、北海道経済は三大都市圏に次ぐ規模を有し、日本経済における地位は高いものの、道民の所得水準は低く、経済成長の波にも乗り遅れ気味である。約五百六十九万人(平成十五年十二月現在：全国の約四割)の人口と国土の約二十二割を占める大地を抱えながら、その巨体を活かしてきていない経済構造であると考えられる。

道内総生産の産業別構成比の特徴としては、全国水準と比較して農林水産業、サービス業及び政府サービスのウエイトが高く、製造業のウエイトが著しく低いことが挙げられる。大雑把に言えば、景気回復を強く牽引する製造業が弱いことに加え、これまで依存してきた公共事業の減少により建設業の生産が低下したことがマイナス成長の大きな要因となっている。

公共事業の功罪は議論されて久しい。公共事業は均衡ある国土の発展を促し、所得移転の機能も果たしてきた。しかし、国の財政構造の悪化から国土政策の変換は必至であり、もはや北海道に地域の甘えは許されない。

二、千歳市の経済

(一) 将来推計値から

GDP(国内総生産)の概念を用いて、地域内の生産活動によって生み出される付加価値額(算出額から中間投入額を差し引いた額)を「域内総生産」(GRP Gross Regional Product)としようが、

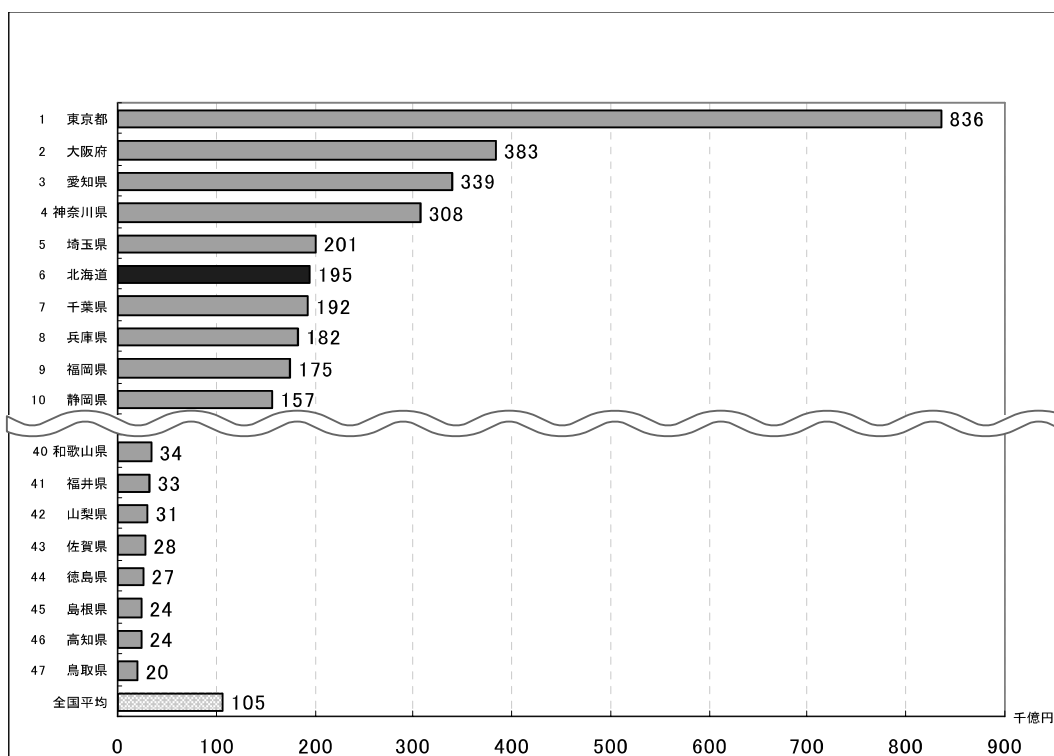


図-2 都道府県内総生産 [名目] (平成 15 年度 内閣府「県民経済計算年報」から作成)

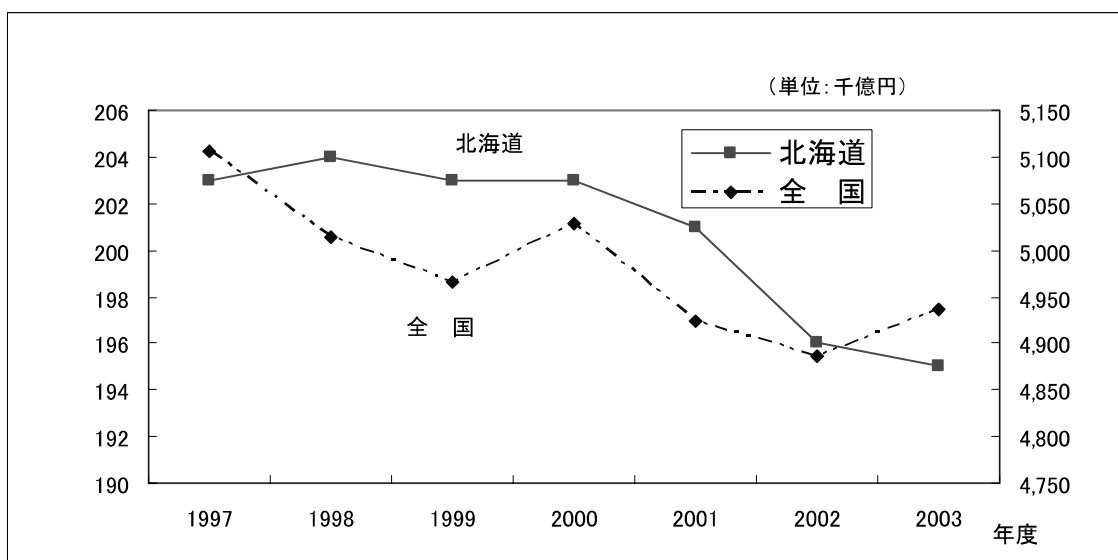


図-3 全国・北海道の GDP [名目] の推移 (北海道企画振興部「平成 15 年度北海道民経済計算」から作成)

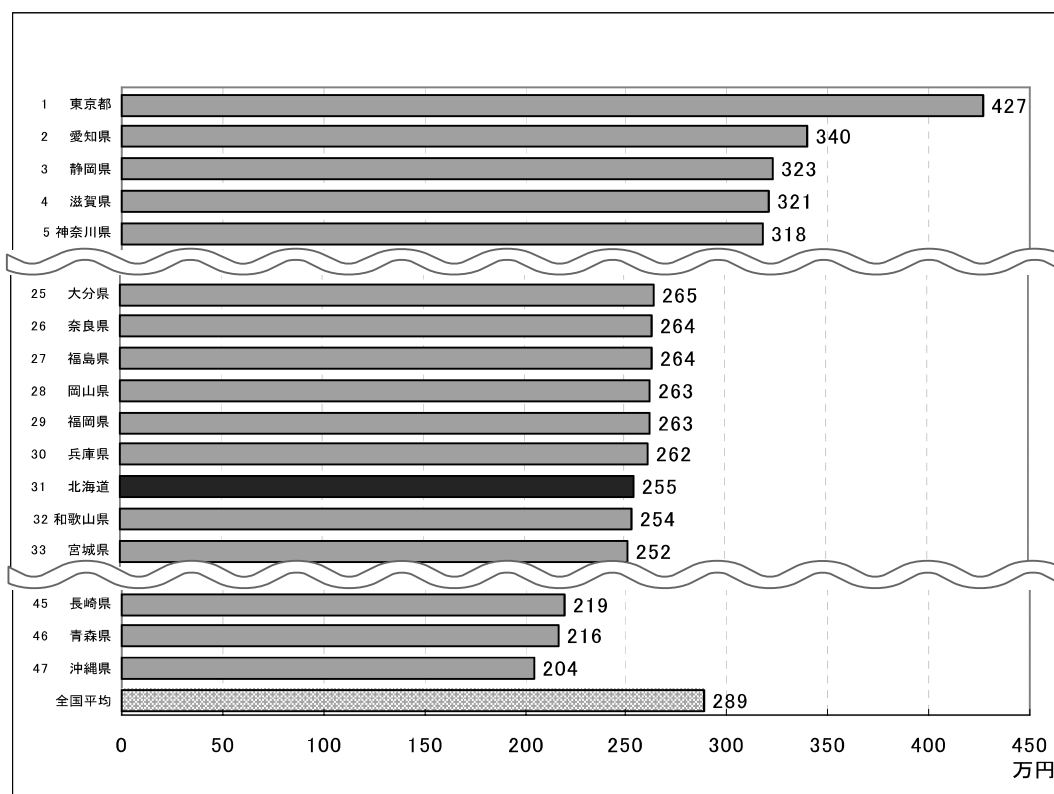


図-4 都道府県民1人当たり所得（平成15年度 内閣府「県民経済計算年報」から作成）

北海道内の市町村のG R Pについて、平成十八年に社団法人北海道未来総合研究所（註一三）による将来推計が取りまとめられている。

市町村のG R P推計については、域内の生産活動による付加価値額を精緻に測定することは困難である。そこで、北海道における二〇〇〇（平成十二）年の総生産を市町村別の工業出荷額、卸売・小売販売額、従業者数等で按分することにより得られる数値をベースに、将来の「労働投入量」・「資本投入量」に基づく推計値を加算して算出されている。

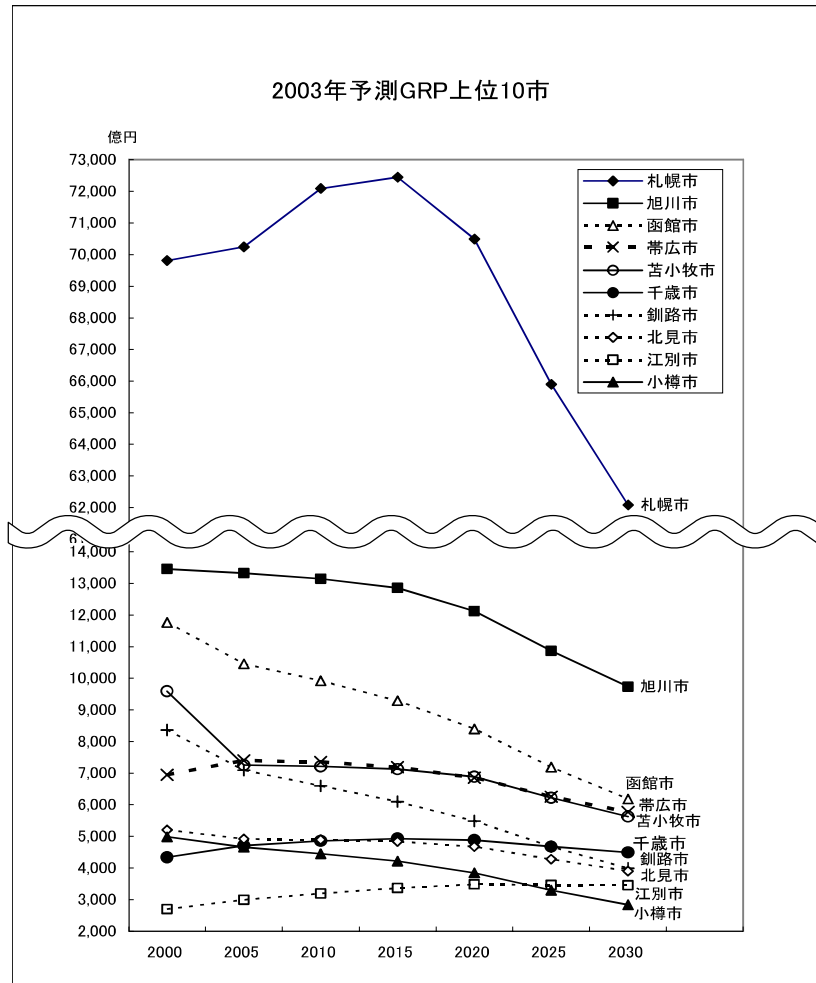
「労働投入量」は人口規模や就業人口の高齢化などの影響を受ける。予測モデルの主体的要因となる市町村ごとの将来の人口は、同研究所が二〇〇五（平成十七）年にとりまとめた「北海道市町村別将来推計人口」（註一四）を用い、「資本投入量」については、社会資本投入量の二〇〇〇（平成十二）年値が今後も続くと仮定し、これに「民間資本投入量」（註一五）の推計値を加算している。

この人口推計によると二〇〇五（平成十七）年から二〇三〇（平成四十二）年の間に北海道の人口は百万人余り減少し、さらに少子高齢化の影響は生産年齢人口の減少を招き、労働力の供給不足などにより、多くの市町村でG R Pが低下する。伸び率がプラスとなる市町村は一八〇市町村の中で僅か十四市町村に過ぎないと予測されている。

G R Pが増加する市町村は、札幌市周辺地域の南幌町、当別町、江別市、北広島市、石狩市、長沼町、千歳市、その他旭川市周辺や函館市周辺の市町村であり、G R P上位市町村である札幌市、旭川市、函館市、帯広市、苫小牧市については労働力人口減少の煽りを受けて、伸び率はマイナスとなると推計されている。

図一五は、二〇三〇（平成四十二）年の時点におけるG R Pの上位十市の推移を示したものであるが、千歳市のG R Pは二〇一五（平成二十七）年を

図-5 2030年予測GRP上位10市（（社）北海道未来総合研究所「北海道市町村経済の将来推計」から作成



ピークに減少するものの、二〇三〇（平成四十二年）年では二〇〇〇（平成十年）年の水準を上回っている。

一方、札幌市や旭川市などのGRPは大きく減少し、図一六（市町村総額は十億円単位で表示）で示すように道内市町村の総額は減少の一途をたどることから、千歳市のGRPの道内シェアが上昇し、北海道経済における地位が高まることになる。

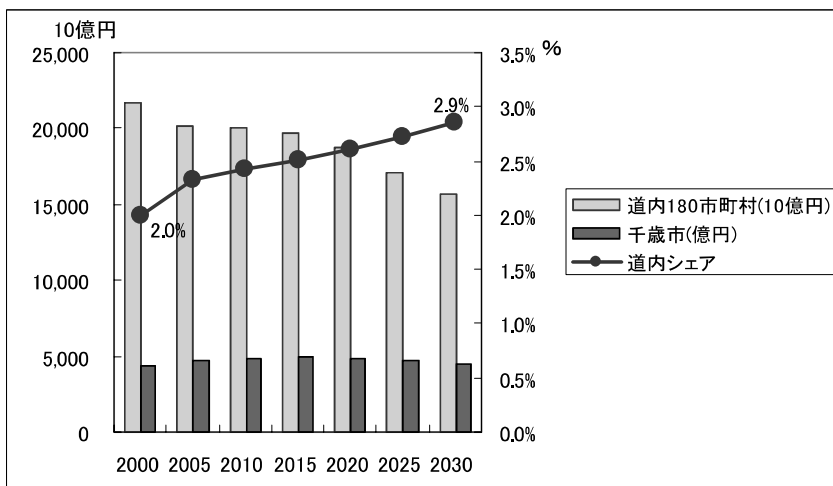


図-6 GRP推計値の推移市（（社）北海道未来総合研究所「北海道市町村経済の将来推計」から作成

また、表一で示すように二〇三〇（平成四十二年）年における就業人口一人当たりのGRPは千歳市が第一位になると予測されている。これは、推計期間における人口の伸び率がプラスを維持し、さらに高齢化率も低いために、労働力の供給が持続することで生産性の低下を回避できるとの見通しによるものであるが、資本投入量の推計値の

(単位:万円、%)

| 市町村 | 就業人口1人 当たりGRP | 伸び率 |
|---------|------------------|--------|
| 1 千歳市 | 979.2 | 12.2 |
| 2 室蘭市 | 945.9 | △ 13.0 |
| 3 苫小牧市 | 918.5 | 20.4 |
| 4 恵庭市 | 877.5 | 5.4 |
| 5 帯広市 | 874.6 | 17.1 |
| 6 旭川市 | 869.2 | 11.9 |
| 7 利尻富士町 | 861.8 | 39.3 |
| 8 札幌市 | 852.1 | 6.6 |
| 9 江別市 | 846.4 | 13.9 |
| 10 釧路市 | 840.3 | △ 2.9 |

表-2 2030年における就業人口1人当たりGRP上位10市
((社)北海道未来総合研究所「北海道市町村経済の将来推計」
より作成

ベースである市内の有形固定資産額については、対人口比率が道内において高い水準にあるため(註1-6)と解釈できる。

なお、GRP予測モデルの特徴として注意が必要なのは、定住人口が多い市町村や有形固定資産が多額な市町村のGRPについての押上げが強い点である。

交流人口が多い札幌市や旭川市などについては

集客都市としての優位性を活かして周辺のベッドタウンを巻き込むことで、小売・サービス業関連の経済活動の進展が見込まれる。しかし、これらの都市は就業人口一人当たりの有形固定資産額の水準が低いために、周辺人口の増加によるGRP推計値への寄与度が考慮されていない。

その一方で重工業を主軸とした第二次産業の割合が高い産業構造の室蘭市や苫小牧市は、大幅な労働力人口の減少が見込まれながらも、企業が保有する多額の有形固定資産に支えられ、就業人口一人当たりのGRPは高い水準を維持するものと推計されている。

経済活動別国内総生産(註1-7)では、製造業だけで全体の五分の一以上を占めており、過去から続くこうした傾向が今後も続くかと仮定すると今回のGRP推計は妥当性を持つのである。つまり、生産財として多額の有形固定

資産を要する製造業を中心とする経済活動がGRPにも大きく寄与するということである。

このことから、市内の有形固定資産額が高水準で、かつ、労働力の供給が持続すると予想される千歳市の就業人口一人当たりのGRPが高いという推計は、まさに理にかなった分析といえよう。

(二) 類似都市との比較

千歳市の経済活動の優位性は、GRPの将来推計値のみならず、市民一人当たりの市税額に着目した全国の類似都市との比較においても確認することができるといえる。

地方税は居住、資産の保有、所得などの実態に応じて個人・法人を対象に賦課徴収されるものであり、経済活動の結果が市税収入の増減に定量的に結びついている。

地方税によりその域内の経済活動の結果を全て捕捉することは困難であるが、地方自治体間の経済力の比較分析において有効な指標となり得ると考えられる。

そこで、総務省が作成している「類似団体比較分析表(平成十六年度決算)」のデータを用いて、人口規模及び産業構造が類似した都市と千歳市の状況について比較分析を行うこととした。

類似団体とは、東京都二十三区と政令指定都市を除く全国の市町村を、「人口」と「産業構造」により七十一の類型に分類した結果、同じ類型に分類された団体のことであるが、中核市及び特例市を除く一般市については二十七類型を設定し、標準的な団体の選定による指数化をしている。

千歳市が属するのは人口が八万人から十三万人、産業構造は、第一次産業が五割未満で第三次産業が六十五割以上という類型になり(註1-8)、市民一

人当たりの市税額は十一万八千二百五十一円である。

千歳市を類似団体と比較すると第一次産業及び第二次産業のシェアが低く、第三次産業のシェアが高い状況であり、北海道全体の産業構造の特徴に合致したものとなっている。ところが、市民一人当たりの市税額は十四万三百七十四円であり、経済基盤が脆弱といわれる北海道にありながら、市税収入の水準が全国の類似都市を上回っている状況にある(表一三)。

その理由としては、市税収入の構成の特徴が考えられる。類似団体と比較して千歳市では市民税個人分が低いものの、市民税法人分、固定資産税、市たばこ税等が高くなっている(表一四)。詳細な分析は行っていないが、要因としては製造業を中心とした企業や空港関連施設等に係る保有資産が多額であり、また、商工業を中心とした企業活動が高水準にあることが想定される。

なお、一方で市民税個人分が低水準であることについては、前述したように道民所得の全国との格差が影響を及ぼしているものと考えられる。

こうした千歳市の経済特性を構成する事象としては、製造業の振興による企業の設備投資、空港を起点とする小売業やサービスの成長、高齢化率が低い人口構造から得られる生産面・支出面(註一九)からの人的資源による下支えなど様々な要素が考えられる。

三、まとめ

図一七で示すように戦後間もない頃から現在に至る産業構造の劇的な変化が見られるが、特に昭和三十年頃の陸空自衛隊基地の開設による公務従事者の急増はその後の「自衛隊のまち」としての堅実な発展を決定付けるものであったと考えられる。

また、昭和三十年代後半の駐留米軍撤退を機に始められた工業都市への歩

(単位:人、%、円)

| 区分 | 国勢調査人口 (H12.10.1) | 住民基本台帳人口 (H17.3.31) | 産業構造 | | | | 1人当たり市税 |
|------|----------------------|------------------------|------|------|------|------|---------|
| | | | 第1次 | 第2次 | 第3次 | 分類不能 | |
| 千歳市 | 88,897 | 90,507 | 3.2 | 21.7 | 74.9 | 0.2 | 140,307 |
| 類似団体 | 106,263 | 107,053 | 1.7 | 24.4 | 72.5 | 1.4 | 118,251 |

表-3 千歳市と類似団体における人口及び産業構造等の比較(地方財政調査研究会「類似団体別市町村財政指数表(平成16年度決算版)」)

(単位:円)

| 区分 | 市税総額 | 市民税個人分 | 市民税法人分 | 固定資産税 | 市たばこ税 | 都市計画税 |
|------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|
| 千歳市 | 140,307 | 34,606 | 11,579 | 73,488 | 9,206 | 10,023 |
| 類似団体 | 118,251 | 41,810 | 9,000 | 51,911 | 6,099 | 8,277 |

表-4 千歳市と類似団体における市税の主な内訳の比較(地方財政調査研究会「類似団体別市町村財政指数表」、「市町村別決算状況調べ」(平成16年度決算版))

みは、工業出荷額の増加とともに安定的な雇用を創出した。

製造業従事者数についてはバブル経済崩壊後において伸び悩んでいるものの、昭和六十年から平成四年にかけて急激な増加を示している。この時期には臨空工業団地へ進出した企業が相次ぎ工場を操業している。この千歳市最大の工業団地の発展が、加工組立型産業の集積する工業都市の地位を確固たるものとしたといえるだろう。

さらに、昨今の経済低迷期にありながら伸び続けているサービス従事者数については、産業構造の第三次産業への偏重を促す側面があるものの、交流人口（註十）の増加をもたらし、都市としての活性化に大きく寄与しているものと考えられる。特に、昭和三十八年の千歳空港ターミナル、平成四年の新千歳空港ターミナルの供用開始は空港乗降客数の累増の節目になった。最近ではJR南千歳駅に隣接する大規模アウトレットモールの出現も拍車をかけている。

なお、第二次・三次産業の従事者が増加していく中であって、農業従事者数の減少が顕著であるものの、反対に農業生産額が増加しているのが特徴的である。これは、労働投入量が減少しながらも生産性を高めているケースであり、農家人口一人当たりの農業生産額が北海道全体の水準を大きく上回っていることから千歳市の農業の優位性を確認することができる（註十一）。最近では、グリーン・ツーリズムの推進による地域活性化に向けた取り組みが具体化するなど農業の高付加価値化への期待が膨らむところである。こうして、千歳市の経済力の源泉を掘り下げると、旅客や物流の結節点としての優位性が内在する千歳の地理的ポテンシャルを開花させたことはもちろん、社会変化に対する適応を果たしてきた先人の行動力の歴史に驚嘆を隠せない。

つまり、千歳市の経済力の特性とは、単一の産業に特化せずに多様性を確

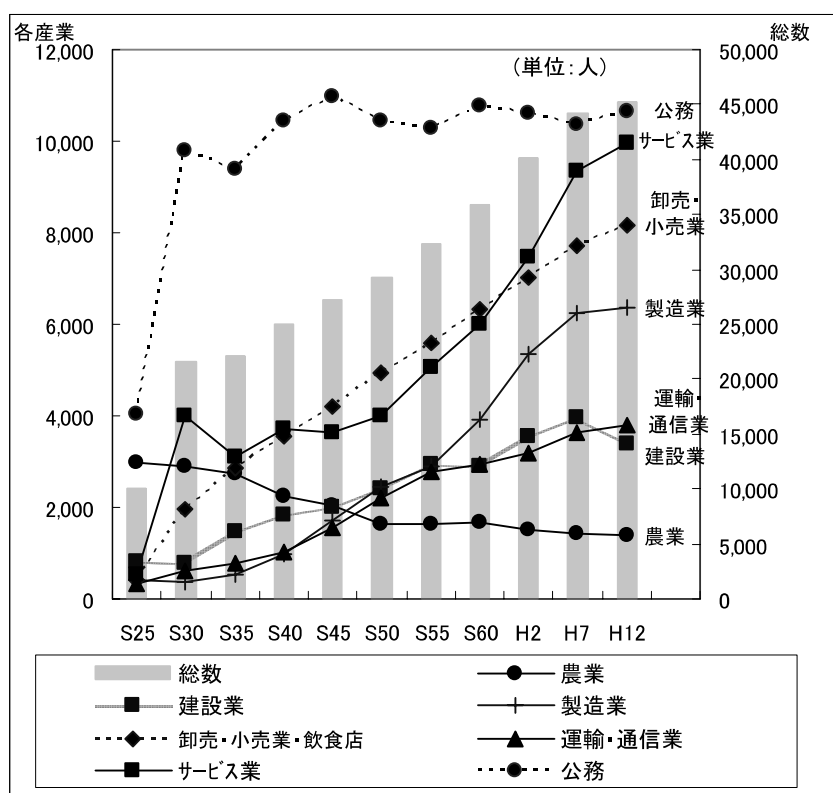


図-7 千歳市における主な産業別従業者数の推移 (総務省統計局「国勢調査」)

保することで経済環境の変動リスクをヘッジし、加えて、個々の産業に内在する地域の資源が変化を遂げながら複合的に発展していることであると分析できる。

今後の人口減少による最悪のシナリオとしては、個人消費の低下に伴い生産が縮小し、生産縮小による企業業績の低迷は、個人所得を引下げ、ますます消費が低迷するといったデフレスパイラルの顕著なモデルを想定するこ

とができる。一説では、人口の減少の影響は消費に見合った生産に収束するだけであり、経済規模の縮小による国民生活への弊害はないという考え方もある。しかし、これまで経済発展を基盤として国民の生活水準の向上を遂げた過去を振り返ると、縮み行く日本経済の姿は受け入れ難い未来図であると考えられる。

では、望ましい未来図を描くためにはどうしたらいいのだろうか。

それには、消費人口の総体的な減少を個々の消費拡大で賄う需要構造が必要であり、一方では、高い付加価値を持った製品・サービスを生み出す供給構造が必要とされる。また、こうした需給構造の転換には、生産と消費を繋ぐ所得分配の局面においても現行水準の維持が必須である。そのためには先進国間の輸出競争や発展途上国の追い上げに対処できる社会・経済構造の確立が必要になる。

このように、人口減少による需給構造の悪化は、北海道のみならず今後の日本経済が抱える重大な危険因子といえる。これを取り越え経済大国日本の凋落を回避するには、人口減少下においても海外諸国に対する競争優位の確保が可能な柔軟で効率的な産業構造が必要であり、これにより生産活動の高付加価値化が実現できるものと考えられる。

そういう意味で今回のG R Pに関する推計結果は、千歳市の産業構造に見る生産の効率性を示唆するものといえよう。さらには、将来の経済発展を牽引する域内経済のモデル都市としての千歳市のポテンシャルの高さを醸し出している感もある。

ただし、北海道経済が総体として生産性を高め、さらに日本経済が現在の地位に留まるためには、各地域がその特性を活かした持続可能な経済構造に変遷していくことが望ましい。そうした流れの中で千歳市は、その経済特性を強みとして北海道経済発展の推進力の一端を担うことができるのではな

いだろうか。

註

註一 市域は当時の千歳村、長都村、蘭越村及び烏柵舞村の四か村であった。

註二 購買力平価によるレート換算は、経済活動における内外価格差を補正する手法である。例えば、中国の平均賃金は米ドル表示で日本の二十分の一から三十分の一といわれているが、物価もはるかに安く、物によっては日本の十分の一から二十分の一という水準である。個々の物価で換算したその国の通貨の購買力平価を加味してG D Pを比較することで、物価の高い日本の地位が下がる場合がある。

註三 北海道未来総研は、「北海道の未来を創造するシンクタンク」として一九七六（昭和五十一）年に故高倉新一郎氏（北海道大学名誉教授）を理事長として発足した。翌一九七七（昭和五十二）年には社団法人として北海道知事認可となり、本格的な調査研究活動を開始した。二〇〇二（平成十四）年から第三代理事長に原勲氏（北星学園大学教授）が就任し、現在に至っている。

註四 人口推計は、合計特殊出生率（一人の女性が生涯に産む子供の数）が二〇〇三（平成十五）年の一・二〇の水準で推移し、一九九五（平成七）年～二〇〇〇（平成十二）年と同一ペースで人口流入・流出が続くことなどを前提に推計した。二〇三〇（平成四十二）年の出生数は約二万五千人と二〇〇〇（平成十二年）の半分近くまで減り、自然減だけで年間五万人が減少する。推計期間である二十五年間の人口減少は一〇四万人、年率十八・三^割であるが、この期間の日本の人口の減少率は七・四^割であることから、北海道は全国の一・五倍のスピードで人口が減少することになる。

註五 二〇三〇（平成四十二）年の人口予測としては、二十五年間で増加するの

は十七市町村にとどまり、四分の一にあたる四十四市町村では人口が半減し、札幌圏への人口集中が一段と進む。なお、札幌市は女性の未婚率の上昇や道外流出などによる出生率の減少により微減となり、ベッドタウンとして江別市、北広島市、当別町などの人口が増加する。一方、人口減少が最も著しいのは利尻富士町であるが、二十五年間で七十九割も減少し、三千五百三十六人から僅か七百四十二人まで落ち込むものと推計されている。

註六 経済産業省の「工業統計」による二〇〇〇(平成十二)年の市町村別有形固定資産額をベースにし、道内製造業の固定資本形成(企業設備)が年率二%で増加すると仮定し、各年の推計道内固定資本形成額を求めたうえで、それを総務省の「事業所・企業統計調査」による二〇〇一(平成十三)年の市町村別製造業従事者比率で按分して得られる推計値を加算して算出している。

平成十六年の千歳市における人口一人当たりの有形固定資産現在高(従業員三十人以上の事業所の保有資産)は約七十七万円であり、室蘭市の百六十九万円、苫小牧市の百四十三万円に次いで、道内第三位の水準にある。

註七 経済活動別国内総生産は、国内総生産を経済活動ごとに三つの大区分(産業、政府サービス生産者、対家計民間非営利サービス生産者)に分類して集計したものである。さらに、産業については、十の中区分(農林水産業、鉱業、製造業、建設業、電気・ガス・水道業、卸売・小売業、金融・保険業、不動産業、運輸・通信業、サービス業)に分類される。

二〇〇五(平成十七)年の経済活動別国内総生産(実質値)においては、「産業」が九十割以上を占め、その中でも「製造業」の割合が高く、国内総生産全体の約二十二割を占めている。「製造業」に次いで高いのは、「サービス業(約二十一割)」、「卸売・小売業(約十三割)」である。なお、「政府サービス生産者(国や地方公共団体による経済活動)」は国内総生産全体の約九%の規模に過ぎない。

註八 平成十六年度決算における千歳市の類似団体は次の三十六都市である。室蘭市、江別市(以上北海道)、取手市(茨城県)、鴻巣市、戸田市、朝霞市、富士見市(以上埼玉県)、我孫子市、鎌ヶ谷市、四街道市(以上千葉県)、昭島市、小金井市、国分寺市、東久留米市(以上東京都)、伊勢原市、海老名市、座間市(以上神奈川県)、伊勢市(三重県)、池田市、泉佐野市、富田林市、河内長野市、箕面市(以上大阪府)、芦屋市、三田市(以上兵庫県)、檀原市、生駒市(以上奈良県)、廿日市市(広島県)、飯塚市、筑紫野市、春日市、大野城市(以上福岡県)、別府市(大分県)、宜野湾市、浦添市、沖縄市(以上沖縄県)

註九 一つの国における経済活動の規模は、生産、支出、分配の三つの側面から把握することができるが、これらは等しくなるという原則があり、三面等価の原則と呼ばれる。国内で生産された財やサービスは全て何かに利用され、生産と同額の支出が行われる。また、生産された付加価値は全て労働者や企業などに帰属して、賃金や企業所得などを通じて分配される。このため国内総生産は、企業などの生産面から見ても、家計の消費支出や企業の設備投資などの支出面から見ても同額になる。

なお、小さな経済圏を想定した市町村単位の域内経済については、三面等価の原則が必ずしも成り立つものではないが、域内の設備投資や個人消費が次の生産に結びつき、支出から生産への局面の連鎖が起こる場合がある。

註十 交流人口とは、その地域に訪れる(交流する)人を意味する。その地域に住んでいる人、いわゆる「定住人口(居住人口)」に対する概念である。少子高齢化の進行に伴い、「定住人口」の増加は地方都市においては困難となるため、「定住人口」ではなく、「交流人口」の増加を図ることにより、「集客型の都市」を目指して地域の活力を高めていく方策も有効であると考えられる。

註十一 二〇〇四（平成十六）年度の千歳市における農家人口一人当たりの農業生産額は約千八百八十万円であり、全道平均値である約三百九十万円の約四・八倍の水準である。

参考文献・資料

- 千歳市 昭和二十六（一九五二）年～平成十八（二〇〇六）年 『要覧ちとせ』
社団法人北海道未来総合研究所 平成十八（二〇〇六）年 『北海道市町村経済の将来推計』
総務省 平成十八（二〇〇六）年 『類似団体市町村財政指数表（平成十六年度決算）』
平成十八（二〇〇六）年 『市町村別決算状況調べ（平成十六年度決算）』
北海道 平成十七（二〇〇五）年 『道民経済計算（平成十五年度）』
内閣府 平成十七（二〇〇五）年 『県民経済計算年報（二〇〇三年度調査）』
世界銀行 二〇〇六年 『GDP統計（World Development Indicators, World Bank, 1 July 2006）』
古田隆彦 平成十七（二〇〇五）年 『人口減少社会のマーケティング』 生産性出版
石川秀樹 平成十五（二〇〇三）年 『試験攻略 経済学入門塾（I）マクロ編』 中央経済者
経済産業省 平成十八（二〇〇六）年 『平成十六年工業統計表（市町村編データ）』
農林水産省 平成十八（二〇〇六）年 『わがマチ・わがムラ・市町村の姿（グラフと統計でみる農林水産業）』

千歳の軍需工場 ― 第四十一海軍航空廠

― 元年少工員と元女子挺身隊員の記憶 ―

小田 賢 一

千歳市総務部主幹付主査

(市史編さん担当)

はじめに

軍需工場とは、武器・弾薬をはじめとする軍需品を開発・製造・修理・貯蔵・補給するための施設をいう。千歳には海軍航空隊の開庁に伴い航空隊を補完する様々な組織が移動してきた。第四十一海軍航空廠もその一つである。廠とは工場を意味する。北東方面に展開した航空機及び航空兵器類の修理や補給支援を円滑に推進するための、いわば海軍直轄の軍需工場であった。

この航空廠には軍人、軍属はもちろんのこと、大勢の女子挺身隊員(以下「挺身隊員」という)や学徒らが働いていた。にもかかわらず地元での記録はほとんどない。『増補千歳市史』での扱いは僅か四行、その前の『千歳市史』にあつては「航空廠」を説明した項さえない。

千歳の場合、海軍といえどもすれば航空隊ばかりが注目され、実際それに関係する書籍等の史料も少なくはない。航空隊に所属した元隊員の回想録なども多く出版されている。

それに比べてもう一つの大きな軍事組織であった航空廠は、その陰になつて語られることはなかった。あえて言えば、航空隊の一部とみなされ独立した存在としての認識はなかったとも考えることができる。

いまや航空廠と聞いて頷くのは昭和一桁生まれまでの世代となった。そこ

で働いていた人達の中には今も千歳に住んでいる者も多い。

千歳の近代的発展の大きな要因の一つが海軍基地であったことに異論はない。そうであれば、そこに関わった市民の歴史を欠落させたままでは、市史編さんの基本趣旨である「市民の目線から見た歴史」から乖離することになるだろう。

同じく航空廠(支廠)が設置されていた美幌町では『史話・美幌海軍航空隊』(昭和五十八年美幌町)が刊行され、町史編纂の貴重な資料となっている。この本の発行の過程においては、航空隊や航空廠に働いていた者からの、こまめな聞き取り調査などが行われている。

こうしたことから本稿では、青森県むつ市(大湊)及び三沢市での資料調査を踏まえ、航空隊や航空廠の現場で実際に働いていた者の視点を中心に航空廠の全体像を捉えようと試みた。

一、第四十一海軍航空廠の誕生

昭和十六年九月海軍航空廠令が制定され、大きな修理補給施設、いわゆる航空機工場としての新設航空廠が設置された。新設航空廠は番号を冠し呼称され、五個航空廠と四個支廠が各地に開設された。千歳基地には、木更津所在の第二海軍航空廠(大湊)支廠千歳分工場が設置された。

千歳分工場の上部組織がある大湊は明治の頃から軍港として有名であった。もともと海軍の北日本の防衛拠点には室蘭になる予定であった。しかし、室蘭は外海に突出した形であり、艦砲による射撃を受けやすかった。これに対し大湊は陸奥湾という内海にあり防衛に適した地形であることから、日清戦争前後大湊がその役割を担ったという経過がある。

明治三十五年に大湊水雷団が設置され、日露戦争後の三十八年には大湊要港部となり、北日本随一の海軍の拠点となった。

昭和十七年四月、大湊支廠は第四十一海軍航空廠（以下「航空廠」という）となり、十九年四月には千歳分工場が支廠に昇格し併せて定員が改定された。当時の定員は下の表一のとおりである。

同年十月には組織の改編があり、千歳支廠が航空廠本廠へと発展し大湊が支廠となった。分工場は従来どおり美幌と三沢に置かれた。



写真-1 北洋館（大正5年建築）：むつ市大湊水交社（海軍士官の社交場）として建てられた。現在は資料館として公開されている。

千歳の航空廠が分工場から支廠、本廠へと発展していった背景には、当時の海軍作戦の用兵上の理由によるとされる。千歳の航空史に詳しい守屋憲治は「千歳が美幌と大湊の中間点に位置すること、海軍第一段作戦（ハワイ・南方攻略）に次ぐ第二段作戦（ポートモレスビー・ミッドウェイ・アリューシャン攻略）を実施するにあたってアリューシャン並北東方面海軍作戦における航空兵力の後方支援基地として可動率の向上を目指し、航空機の被害修理を行う工場が必要であったのだろう」と指摘している（註一）。また当時北海道には、千歳に三か所、美幌に三か所、標津に二か所、根室に一か所、合計九か所の航空基地が建設される予定であったこともあり、千歳の本廠化は整備の迅速化と効率化を図るためにも必要であったと思われる。

本廠化の準備は昭和十八年早々から進められた。十九年九月から大湊の総務、庶務関係の本部機能の移動が始まり、北海道出身者の工員と基幹要員が千歳に移り本廠の開設準備に従事したのであった。

（一）組織と業務内容

規模の大きな航空廠には総務部、器材部、航空機部、医務部があり、その下に各科が設置されていたとされる。千歳の航空廠は第四十一航空廠の本廠とはいえ実質は大湊からの分離であり、また美幌、三沢に分かれていたことから単体の規模としては本州のそれより大きくはなかったと思われる。

また、海軍は航空機の生産を民間に依存していたこともあって、千歳の航空廠は航空機及び航空兵器類の補給・修理が主な担当であり、飛行機等の生産は行っていなかった。千歳における組織は総務科、会計科、兵器科、発動機科、補給科、飛行機科そして医務科から成っていた。

千歳分工場設置当初は大湊工作部飛行機科から工員が出張して整備していた状況であった。大湊海軍工作部記念誌『北の槌』に、当時飛行機科の工員であった者の記述がある。

北海道への出張は一年のうち、数か月間におよんだ。各基地は開隊直後であり大湊工作部が、美幌、千歳、三沢、大湊の各航空隊の造修支援を全面的に担当した。大きな改修工事等の場合は、横須賀や民間会社から関係者がきていたが、小修理は飛行機科の関係部門が数名のグループとなって、約二週間位の予定で巡回修理のような方法で出張した。この出張作業は、第四一航空廠が開庁し本格的に

| | 第41海軍航空廠（本廠） | 千歳支廠 |
|---------|--------------|------|
| 士官、高等文官 | 23人 | 12人 |
| 特務士官 | 5人 | 2人 |
| 下士官 | 9人 | 5人 |
| 判任文官 | 18人 | 9人 |
| 合計 | 55人 | 28人 |

表-1 第41海軍航空廠士官等定員
本廠（大湊）には三沢分工場要員を含み千歳支廠には美幌分工場要員を含む（飛内進『太平洋戦争下の大湊警備府』より）。

操業するまで続いたと記憶している。

また、同時期に來た工員は当時の街の様相を次のように語っている。

宿泊は千歳町内の下宿屋で農家の兼業である。「海軍さん」といってよく歓待された。遊ぶところもない大草原の中にある航空隊である。したがって、大湊の航空隊とは大部おもむきが違っていた。下宿の人から「よく熊が出るよ」と聞かされるので附近の散歩は自由でなかった。

(二) 規模と位置

むつ市の軍事史家飛内進によれば、終戦時の航空廠従業員は軍人、軍属あわせて約八千名という大所帯であった。内訳は千歳本廠が三千五百二十八人、大湊支廠で三千四百八十三人と記載されている(註十一)。美幌・三沢の分工場の人員が不明であるが、地域的にみれば千歳と美幌、大湊と三沢で括られていると考えて良いのではないかとすると、美幌の航空廠の従業員は約千三百名という記述が『史話・美幌海軍航空隊』にあることから、この数を差し引くと千歳の従業員は約二千二百名ということになる。基地全体の規模的には妥当といえようが、当時の千歳の町にとってはまさしく大工場であった。

千歳の航空廠施設は、海軍航空隊基地の北側に建設された(図一)。図の中央部に千歳線から滑走路方向へ分岐した引き込み線(現在その跡地は国道38号に利用)が通っている。この引き込み線を中心に北側にママチ川、南に南長沼用水が流れている。このママチ川と南長沼用水に挟まれた区域に航空廠施設が集中している。図中でも修理工場などの大きな建物を確認できる。この航空廠施設の一部は現在も航空自衛隊が使用中である(写真十二)。



図-1 航空廠施設の位置(国土地理院5万分の一地形図:昭和39年8月複製版より)

中央の網掛け部分が施設区域である。図は一部修整している。

航空廠施設と航空隊基地施設は南長沼用水と有刺鉄線が張られた柵で隔てられ、相互の往来には営門又は基地エプロンから航空廠工場までの誘導路を利用した。もつとも、元航空隊整備兵の話によれば、航空隊基地の者は航空廠へ自由に入出入りできたが、航空廠から航空隊基地へは自由に行くことはできなかったという。このことに関して、航空廠に勤務していた元工員は「我々は基地格納庫によく出入りしていました。ただ、女子挺身隊の人達は基地には行かなかつたようです」と話す。元挺身隊員の話でも、女子挺身隊



写真-2 現存する旧航空廠施設

は勝手に行くことはなかったが、一般工員や軍属は自由に往来していたという。

二、女子挺身隊

昭和十七年十二月国民勤労報国協力令により勤労奉仕が義務化され、学校単位で勤労報国隊が結成され軍需工場への動員が始まった。女子の勤労動員は十八年九月創設の女子挺身隊（十四歳以上二十五歳以下）によって行われた。

当初この制度は法律に基づいて結成されたものではなく、市町村長、町内会、部落会、婦人団体等の協力によって家庭の遊休婦人を中心に結成された任意のものであった。

すでに昭和十八年秋には学徒出陣が行われ、翌十九年一月には「緊急国民勤労動員方策要綱」が閣議決定され、国民は戦争のため生産に駆り立てられていた。この要綱は、「国民勤労総力ノ最高度ノ発揚ヲ目途トシ国民勤労配置ノ適正化其ノ他国民勤労能率ノ飛躍的向上ヲ図ルト共ニ軍動員ト緊密ナル連繫ヲ保持シツツ国家ノ動員所要数ヲ充足スルヲ為綜合的且計画的国民勤労動員ヲ強力ニ実施スル」ため、次の項目から成り立っていた。

- 一、国民登録制度の確立
- 二、国民徴用運営の確立
- 三、学校在学者の勤労動員
- 四、女子の勤労動員
- 五、勤労給源の確保
- 六、勤労配置の適正
- 七、勤労能率の増進
- 八、行政の刷新
- 九、国民運動の展開

同年三月には女子挺身隊制度の強化を図る目的で「女子挺身隊制度強化方策要綱」が閣議決定され、女子の挺身隊への実質的な強制加入が実施された。

女子挺身隊にはその結成課程により三つのタイプに分類された。その中で最も多くの未婚女性を動員したのは、女学校単位で結成された卒業生による挺身隊であった。



写真-3 神風鉢巻姿の女子挺身隊員
(旧41空廠補給科記念誌『わかば』より)

それに対し、女学校へは行かず家事や家業を手伝っていた無職女性によって地域単位に結成された挺身隊が二つ目であり、三つ目に官庁や会社、銀行などに勤務している女性で組織された職域別挺身隊があった。なお、農業に従事している女性は食糧増産のため動員を免除されていた。

このような流れの中で、昭和十九年三月、女学校卒業と同時に組織された女子挺身隊の第一陣が、全国一斉に軍需工場等へ動員された。

当時の北海道庁立苫小牧高等女学校本科十八回生として同月に卒業し、終戦まで千歳の航空廠に動員されていた Mrs. Ryuko Jones (旧姓名: 押見龍子、米国在住)によると、各地の学校から十名ずつぐらい動員され、総勢三百名くらいだったらしい。出身校は札幌、苫小牧、小樽、旭川、稚内、函館など全道の女学校に及んだ。このような挺身隊は、高等女学校卒という当時としては高学歴の女性を積極的に動員することによって、中・上流階級の子女を生産に駆り出すことを目的としていた(註三)。



写真-4 千歳橋を背景に笑顔でくつろぐ挺身隊員
(旧41空廠補給科記念誌『わかば』より)

しかし、戦局悪化による労働力不足は逼迫し、政府は昭和十九年八月勅令第五一九号をもって、「女子挺身勤労令」を公布・施行させ、女子に対する徴用に法的根拠を与えることとなった。女子も、出征こそしないまでも逃れる道はなくなった。

航空廠の補給科に昭和十八年六月から勤めていた橋本須美子(北星高等女学校卒)は、この第一陣で集まった挺身隊員達を工場に案内し説明などをしたと回想している。意外なことに千歳の航空廠で働いた元女子挺身隊の方に当時の様子を聞くと、この時を最後に女学校卒業者で組織された挺身隊の動員はなかったという。その後続として動員されたのは、十九年八月に公布された「学徒勤労令」に基づく大学や中学校、高等女学校などからの大勢の学生や生徒であった。ここに学校教育は実質的に停止されるに至った。

残念ながら千歳への動員数の公式記録が不明で確かなものはない。しかし、大湊警備府管内で千歳、大湊、美幌、三沢や民間工場を含めると一

万人近い学徒隊、女子挺身隊が動員されていたものと思われる(註一四)。

幸いなことに千歳は大湊や他の航空廠のように空襲を受けることはなかった。しかし昭和二十年七月、特攻訓練中に現在の本町に墜落した零式艦戦の巻き添えで民間人三人が亡くなった。そのうちの一人が下田恵子であった。彼女もまた、函館の昭和女子高等技芸学校を出て動員されていた挺身隊員だった。

動員期間は長い者で一年四か月、短い者で数か月であった。動員当初は初めて親元を離れての、しかも全てが軍隊調の集団生活に慣れず、

寮の枕を濡らす人も多かったという。しかし、若さは順応性を発揮し、そのような生活の中にも楽しみを見いだすようになった。何より主食が、量こそ少ないが最後まで白飯だったことが嬉しかったともいう。

前述の Mrs. Ryuko Jones はその気持ちを「私たちの級が第一期挺身隊で派遣されたので、本当に運の悪い年に生まれたものだと思いました」と記した手紙を寄せた。好きでこの年代に巡り合わせたわけではなかった。運命と言うのは簡単かもしれないが、青春の輝く一時期が犠牲になったことは間違いないことであった。

三、工員養成所

戦局の悪化に伴い、海軍では労働力を確保し優秀な基幹工員を養成するために、高等小学校卒業程度の学歴を有する十四歳から十六歳までの者を対象に、工員養成所への募集を行った。三年間のカリキュラムを修了した際は中学校卒業同等以上の資格を得ることができた。この養成所は、中学校進学以外のもう一つの少年達の進路となったのであった。もちろん試験による選抜であったが、月額十円ほどの給料を貰いながら勉強もできることは魅力であったようだ。入学後は横須賀、呉などの海軍工廠で研修を受け技術を身につけることが出来た。この養成所は「第四十一海軍航空廠工員養成所」といい、昭和十八年四月に千歳の海軍航空廠内に設立された。

この養成所を卒業した人々は現在すでに八十歳近くとなった。そのうち千歳に在任している第一期生である榊哲雄、東川信雄、石川正の三人が集まってもらい話を聴くことができた。三人はすでに仕事の第一線を退き、地域活動などに活躍している。

談話の中からは当時の航空廠の具体的な様子が明らかになってきた。三人は全員が、昭和十八年に千歳国民学校高等科を卒業した同級生である。

養成所を志望した動機というのは、やはり当時の多くの子供がそうであったように、中学校へ行くには家庭の事情が許さないとか、かといってそのままだといずれ徴兵若しくは徴用工とされるので、「それならばいっそのこと」といった理由もあつたようだ。しかし、海軍からの募集とはいえ実際は各学校毎の人数の割当てがあつたという。当時は海軍も陸軍も戦争遂行のためにとにかく人を集めることが至上命令の時期であつたからである。個々の事情はあつたにせよ「そうしなければならぬ雰囲気でした」という言葉が当時の様相を象徴している。

養成所の採用試験は国語、算数、理科、国史、地理などの一般科目と体格検査であつた。この年の千歳国民学校高等科卒業男子は総勢三十一名だつた。そのうち中学校進学者や家業が農家である者などを除く七、八名が受験し採用となつた。

養成所は航空廠の中の建物の二階にあり、毎朝、今の東雲町にあつた寄宿舎から団体行動で通つた。生徒は特別の事情ある者を除き全員が寄宿舎への入舎を義務づけられた。千歳在住の生徒も例外ではなかつた。

本来であれば二か年の実習と学科修了後、さらに一か年は上級課である海軍工作科予備補習生となる。そこで軍事教育を受けた後海軍予備下士官に進級することが出来るというカリキュラムであつた。

しかし戦局はそれを許さず、この



写真-5 入廠まもなくの年少工員たち(昭和18年: 榎哲雄氏所蔵)

第一期生はともかく一か年で中学校程度の一般教養科目を詰め込まれ、見習工員課程の卒業証書を貰うこととなつた。

その一か年は座学が主であつたが、後期には午後からは実習という形で実際の作業にかかわつた。一般教養科目として国語、理科、数学、英語などがあり、もちろん機械工学や電気など飛行機に関する学科もあつた。航空廠の作業終了後は寄宿舎で夜遅くまで自習という厳しいものだった。教育課程からいえば現在の工業高校に近いものといえるだろう。航空廠内での彼らは「年少工員」と呼ばれた。

彼らは卒業と同時に二等工員となり、本州の各航空廠などに研究工員という名称で派遣された。横須賀の海軍航空技術廠では海軍局地戦闘機「雷電」の生産工程を勉強した。しかし、昭和十九年後半から二十年にかけては本土防衛のための防陣地の構築が急務となり、飛行機修理よりも工場自体の特殊地下壕化のため横穴(隧道)掘りの時間が増えていった。

四、航空廠の作業の実際

航空廠での実際の作業はそれぞれ専門化され多岐にわたり、その専門が一つの班となつていた。第一線の現場である飛行機科には機械、仕上、組立、器具、人事、作業、電気、溶接、鋳金、準備、ガス、銅工などの班があり、一般工員、年少工員に混じって挺身隊員や学徒が配属されていた。航空廠の技術部門トップには技師がいて全体を総括しており、その下に技工、工手、職手、一等工員、二等工員の職制があつた。総務課には庶務、労務、守衛、自動車などがあつた。その外の会計科、兵器科、発動機科、補給科の中にも同様に細分化された班があつた。これらの科の事務部門には女学校出の職員や挺身隊員が配置され、計算や記録、トレースなど緻密さを要求される業務でその才能を発揮した。航空廠全体では挺身隊の女子のほうが男子より多い

という部署もあり、他の航空隊から転属してきた兵隊はとまどったという。

『千歳小学校開校百年記念誌』には、昭和十九年の学校日誌に「航空廠へ勤労奉仕に行った（高等科、五・六年）」という記事を見つけたとある。

では、国民学校高学年の子供は一体どのような仕事をしていたのだろうか。「雑用はもちろんだが、その小さな体躯を利用して飛行機の胴体内に入り、破れた機体に外板を貼る際に内側であて板を押さえるような仕事をした」と当時銅工班の年少工員であった石川正は振り返る。

作業現場の年少工員は、速成とはいえない一年間技術を学んでいた半熟練工員であった。一方の挺身隊員は、非熟練労働者として単純で反復的な軽作業に従事させられるはずであった。しかし、男性熟練工員が応召などで職場を去っていくと、非熟練労働者である挺身隊員がその補完をする必要に迫られた。彼女達は、一般工員や年少工員から現場で指導を受けた。彼女達の飲込みは早く、やがてドリルの穴あけやエアガンでの鉋打ちをこなすようになった。面白いことに、日本とアメリカ合衆国では、飛行機工場における女性労働者が従事した作業内容が良く似ていたという。前述の飛行機胴体内における作業も、小柄な女性を使って同じような仕事をしてきた例がある。なかでもこの鉋打ちは日米両国で「女性に適した仕事」とされ、多くの女性が男性の代替えで配置された。

戦争末期になると千歳の航空廠でも四十八時間連続勤務となることもあったという。既に戦時下の現場にあつては、女性労働者に対する保護政策も形骸化していた（註十五）。

以下は、「年少工員」出身の三名に当時の航空廠の様子を聞いた座談会の一部である。

出席者 元第四十一海軍航空廠飛行機科人事班

榊 哲雄

仕上げ班 東川信雄

銅工班 石川 正

千歳市総務部主幹（市史編さん担当） 大谷敏三

大谷 みなさんが航空廠工員養成所に入る頃の千歳の状況はどのようなものでしたか。

石川 当時、千歳の基地を作るのに大勢の人が集まっていた、仕事はたくさんあったようだ。札幌刑務所からも囚人が来て使われていた。囚人は鉄道の貨車に詰められて運ばれ、千歳駅から基地まで一列に足に縄をかけられて歩いていった。もう毎日のことだったね。

東川 僕の家は駅の近くだったからよく見にいってね。囚人は赤い服を着て、三角の背傘で顔をすっぽりと隠して、目の部分だけが編み目が粗く外を見ることができるようになっていた。そこから覗く目に凄みがあつて子供心に強く印象に残っている。

石川 囚人にも青い服と赤い服を着た者がいて、青い服の囚人の方が罪が軽いのだと親達が言っていたのを聞いた覚えがある。

榊 鉄道建設に携わった兄の話によると、青い服を着た者に赤服の囚人の監督をさせたそうだ。

大谷 ではその工員養成所についてお伺いしますが、場所はどこにありましたか。

東川 航空廠の敷地内にあつた



写真-6 座談会の様子（往年の「年少工員」達）

ね。現在の自衛隊正面ゲートの通り上の南長沼用水の近くに当時の航空廠の正門があった。僕らが小学校に入る前にはこの正門の道路は国道で苦小牧に抜ける道路だったな。

榊 我々の学校は、大きな建物の隣にあった食堂兼の建物だったという記憶があるのだが。

東川 そうだ、その大きな建物は修理工場だった。その大きな建物の横の事務棟の二階ではなかったかな。

榊 ママチ川の近くに補給所の車庫もあった。
東川 その近くに魚雷の液体酸素を作っている工場があったんだ。

大谷 養成所の生徒はどのくらいいたのですか。

東川 結構いましたよ。

榊 何班かに分かれていましたね。寮の部屋が一部屋六畳くらいで、そこに五人くらい入っていたね。

石川 当時は養成所の生徒は、全員が地元の実家があっても強制的に寮に住まわされていた。やはり、教育上の配慮だったのだろうと思う。

東川 普段の生活は厳しかったね、航空廠と寮との行き来は団体行動で出たり入ったりしていた。

石川 札幌から定年になった校長先生がきて寮長になっていた。

東川 養成所の生徒は第一寮に入っていたね。女子挺身隊とか女性は第二寮に入っていた。

大谷 入学する過程はどのようでしたか。

榊 海軍から養成所を作るからと募集があつて試験を受けることになった。

東川 小学校出て、高等科二

年出てからの入所だから十四、十五歳だったね。その当時は中学校に行くか、ここに行くかは二つしかなかった。生徒は全道から来ていたよ。僕が知っている友達は帯広から来ていたね。

榊 ここを卒業すると中学校と同等の資格が貰えた。金のない我々貧乏者は、結局こういう所しか行けないわけさ。家庭の事情が大きかったね。

東川 官費で生活できるのはこの海軍の養成所ぐらいだったから。

大谷 手当は支給されたのですか。

東川 わずかばかり出たね。いくらだったかはよく憶えていないなあ、月十円ぐらいだったかなあ(註16)。だけど研修生当時に、名古屋の三菱重工業に行った際には相当大金を支給されたと憶えている。

榊 十九年七月だったけどその時に二百五十円貰っている。

東川 なにせびつくりするようなお金だった。

石川 布団の下に札を並べてみたんだ。いや、こんなに貰っていいのだろうかって思った。

榊 入って一年は千歳にいて、研修時期となつて卒業前に名古屋や横浜、



写真-7 旧工員寄宿舍 (昭和28年)

上が第一寮(男子)下が第二寮(女子)である。第一寮と第二寮の間の広場がグリーンベルト。そのグリーンベルトを横断する川南通りと、第二寮下の仲の橋通との交差点斜向いが現市役所庁舎位置である。

そして横須賀の追浜にも行ったんだよね。

石川 研究員として手伝いに行かされたんでないかな。

東川 海軍局地戦闘機「雷電」を生産する勉強に行ったんだよね、あと「銀河」という陸上爆撃機とかね。「銀河」は主に中島飛行機で作っていたよね。こちらは三菱だったからよく分からないけど。

石川 その時はすでに日本でもジェット機が作られていた（註一七）。

榊 名古屋では栄町のお寺に泊まったと覚えている。

石川 名古屋には二回行っている。一回目の宿舎は大同製鋼という工場の寮に入った。今の大同特殊鋼だね。朝は大同の人が起こしてくれた。

榊 横須賀では我々が住んでいる二階に台湾出身者も同期でいたね。

石川 うん、いたね。あいつら乾燥バナナ送ってくるから仲良くしておいた方がいいって（笑）みんな仲良くしたんだ。

大谷 どの飛行機を整備していたのですか、美幌から来た飛行機はなかったのですか

東川 千歳の航空隊にいた飛行機さ。飛行機は実際に飛んでいたもので練習機が主だった。美幌から飛んできたものはなかった。

石川 いや、最後には他の航空隊から飛行機を全部千歳基地に撤収して、沖繩を急襲するっていうんで爆装工事を俺たちがやったんだ。爆弾一つ抱いて飛行機が行くってやつを。終戦ぎりぎりの時期だった。そういうのをうちで直したね。ただ、新しく機体を作るとはなかったし、部品も作ったことはいないね。あの頃は赤とんぼ（註一八）にまで爆装したんだ。



図-2 第41海軍航空廠徽章

東川 赤とんぼなんか翼は麻布でできていて、すぐ破けるからそれを貼り直したりしたね。

榊 羽布を貼る縫子という専門の人がいたね。木型に布を貼り付ける。その布でカバンというか物入れを作った覚えがある。

大谷 皆さんは具体的にどのような仕事をされたのですか。

石川 私たちは飛行機科だったけど、科には組がたくさんあったし作業の分担によっても違うのがあった。飛行機科というのは飛行機にかかる全部のことをやる。私は銅工といって鋳打ちをやりました。

東川 銅工というのは飛行機の胴体の修理です。それからエンジンの整備をやる機装なんていうのもあった。それから電気、私たちは仕上げで、操縦桿とか爆弾を抱える装置とか、エンジンの上に組み込んだ機関銃の弾がプロペラに当たらないように調整することをやっていた。先輩の指導員や上官が女子挺身隊の人たちを使っていた。

石川 鋳にも平鋳、枕頭鋳、丸鋳など種類があつてね、飛行機の胴体の箇所ごとに使う鋳が違う。これはどこに打つとか。飛行機の摩擦があるからね。外から打つ時に内からあてて板をあてる者がいるから二人一組になってね。東川 もう飛行機はつぎはぎだったね。それで飛んでいたんだ。

五、戦争終結後の航空廠

昭和二十年（一九四五年）八月十五日を期し、ラジオを通じて天皇の戦争終結の詔書が放送され、ここに三年八か月余にわたる太平洋戦争は終結した。

この日、この玉音放送はいろいろな場所で聞かれることとなった。ある者は山での作業現場で、ある者は基地内または自宅で聞いた。初めて聞く天皇の肉声であった。受信感度は悪く、意味が聞き取れずに戦争遂行の励ましの

言葉と受け取った者もいた。旧北海少年院裏の隧道工場前で聞いた挺身隊員は、自分たちはよく理解できなかったが兵隊は事態を直感し、地面に突っ伏して泣いていたという。その日から全ての軍事作業は中止となった。

航空廠では事務部門を中心に、庁舎前に穴を掘って三日間書類を焼却しつづけた。残務整理のため現場に残った者もいた一方で、所属長が解散を言い渡して郷里に帰る者もいて、航空廠内は慌ただしかった。大湊警備府では八月十六日以降、学徒動員、女子挺身隊、徴用工等の軍属を帰郷させる措置をした。千歳でも同様の措置がされたと思われる。

次の表（表1-2）は、終戦後の大湊警備府における主要部隊等の現在員の経過を表わすものである。千歳に存在した部隊等を抜粋している。

航空隊各部隊でも一般軍人の復員がすぐ始まった。十月一日、第十二航空艦隊が解隊し、そのあとすぐ十月五日に米陸軍二百名が進駐した。その後も基地要員は米軍の増加に反比例して減少していった。

しかし、残務整理のため残された挺身隊員も多く、親が終戦になっても帰ってこない子を心配して基地を訪ねて来るということもあった。残った彼女達も年明けまでには実家に戻ることもなかった。

昨年八月、ある照会が寄せら

| 部隊名 | 終戦時 | 8月末 | 9月末 | 10月末 |
|----------|-------|-------|-------|------|
| 第41航空廠 | 3,528 | 586 | 597 | 5 |
| 〃 大湊支廠 | 3,483 | 455 | 348 | 294 |
| 北東海軍航空隊 | 7,254 | 5,378 | 2,293 | 118 |
| 第20魚雷調整班 | 319 | — | — | — |
| 第5気象隊 | 672 | 672 | 62 | 0 |
| 第571設営隊 | 637 | 109 | 0 | 0 |

表-2 主要部隊復員経過

第41航空廠、大湊支廠、北東海軍航空隊は11月30日、第20魚雷調整班は9月15日、第571設営隊は9月30日、第5気象隊は10月15日を期して解隊した（飛内進『太平洋戦争下の大湊警備府』より）。

れた。北海道庁立函館高等学校同窓会の人からであった。開校百周年記念沿革史の中で、戦時中に当時の高女の生徒たちが千歳の海軍航空廠に動員された事実を記載するため、その正式名称を教えて欲しいという内容であった。資料の送付に対する返礼の手紙には「昭和二十年八月十四日の夜行列車で出発、海軍航空廠に動員された当時の庁立高女生は、翌日千歳に着いたものなすすべもなく、航空廠女子工員寄宿舎第二寮に一週間滞在し帰函いたしたようでございます」と書かれていた。

六、おわりに

第四十一海軍航空廠について体系的に解説した資料は少ない。防衛庁防衛研究所戦史室編纂の『戦史叢書』にもわずかな記載である。むろん千歳の航空廠に限定したものはない。わずかに、むつ市在住の飛内進が地元の大湊警備府に関する著作を多く出しているのみであり、これが現在のところ千歳の航空廠を窺い知ることのできる第一級の資料といえよう。

したがって、昭和初期（戦中）の千歳という時代を理解する意味において、体験者の記憶は欠くべからざる視点であることは間違いない。元年少工員や元女子挺身隊員及び元事務員の人々からの話は、非常に具体的で参考になるものだった。しかも、航空廠内部のみならず、千歳の町の様相の一断面も知ることができたのである。

一方でまた、彼等の生活は戦時下における国家総動員体制を浮き彫りにするものであり、現代では一笑に付されるような秩序の中で、十代を懸命に生きた。その意気が戦後の社会を支えたのも事実であろう。

記録は単に必要な時に取り出せばいいし、記憶は日常生活と適度な距離をおいて在ることがいいのだろう。ところが市史の編纂にあつては、このような普段埋もれている記憶を呼び起こすための積極的な関わりが今後も重

要となってくる。

今回の現地調査では、残念ながら千歳の航空廠の詳細を示す資料を得ることはできなかつた。記憶という縦軸に対する歴史検証という横軸の発掘をいかに効果的に行うか、今後の検討課題としたい。
(文中敬称略)

本稿の執筆にあたり、榊哲雄、東川信雄、石川正(以上千歳市)、橋本須美子、橋本憲治、外村みよ、外村和夫(以上札幌市)の各氏から貴重なお話を伺うことができました。また、千歳市役所の押見靖宏氏にはアメリカ在住の伯母であるRyuko Jonesとの連絡にご配慮いただきました。さらに陸上自衛隊美幌駐屯地広報班のご協力も得ました。改めて厚くお礼申し上げます。

註

註一 守屋憲治『北の翼―千歳航空史』(みやま書房、一九八五)一五九頁

註二 飛内進『太平洋戦争下の大湊警備府―下―』(一九九五)三〇三頁

註三 佐藤千登勢『軍需産業と女性労働 第二次世界大戦下の日米比較』(溪流社、二〇〇三)七五頁

註四 飛内進『大湊警備府沿革史―北海の護り―』(二〇〇〇)七四九頁

註五 日本では明治四十四年の工場法制定により女性と十六歳未満の年少者は、就業時間、深夜業、休日、休憩などで保護されていたが、昭和十八年の工場法戦時特例によって、重要工場では工場法による保護規定の適用外とした。

註六 補給科で科員の給料計算を行っていた外村みよ(小樽双葉高女卒)は、「女学校卒業の挺身隊員の給料は日給一円二十銭でした」と回想した。

註七 ジェット戦闘機「橘花」。試作機は昭和二十年六月に完成、八月に初飛行に成功する。二回目の飛行テストで機体を破損、修理中に終戦となった。

註八 九三式中間練習機。日本軍の練習機は目立つようにオレンジ色に塗られ、ことから「赤とんぼ」と呼ばれた。戦争末期には、実用機不足のため機体の限界に近い二五〇^キ爆弾を積み込んだの特攻に駆り出された。

参考文献

千歳市 昭和五十六(一九八三)年 『増補千歳市史』

むつ市 昭和六十一(一九八六)年 『むつ市史 近代編(明治・大正時代)』

三沢市 昭和六十三(一九八八)年 『三沢市史 通史編』

美幌町 昭和五十八(一九八三)年 『史話美幌海軍航空隊』美幌叢書第

五号

防衛庁防衛研修所戦史室 昭和五十一(一九七六)年 『戦史叢書』

飛内進 平成五(一九八三)年 『大湊警備府の終焉―米海軍の緊急占領―』

平成七(一九九五)年 『太平洋戦時下の大湊警備府―下巻―』

平成十二(二〇〇〇)年 『大湊警備府沿革史―北海の護り―』

大湊地方隊三十年史編集委員会 昭和五十八(一九八三)年 『大湊地方隊三

十年史』

大湊海軍工作部記念誌刊行委員会 平成三(一九九一)年 『北の槌』

守屋憲治 昭和六十(一九八五)年 『北の翼―千歳航空史』みやま書房

藤井貞雄 昭和五十九(一九八四)年 『千歳特攻隊始末記』北海道新聞社

佐藤千登勢 平成十五(二〇〇三)年 『軍需産業と女性労働 第二次世界大

戦下の日米比較』溪流社

わかば会(旧四十一空廠補給科) 昭和五十四(一九七三)年 『わかば』わ

かば会記念文集

旧第四十一海軍航空廠旧友会 昭和五十五(一九八〇)年 『旧友会々員名簿』

美笛・千歳鉱山専用軌道の一考察

守屋 憲治

千歳市史編集委員会専門部員

はじめに

千歳市街から西方約五十五^キに金山があった。今となっては知る人は少ない。千歳鉱山における叙述も小中学校の記念誌を除くとないに等しい。

美笛という地名は、昭和二十五年五月、千歳町的美笛支所設置と時を同じくして千歳の字名になった。それまでは苗別川から鉱山までを烏柵舞と呼んでいたことから鉱山地区のみの人口統計もない。

千歳鉱山周辺の地名はアイヌ語でピイと呼ばれていた。漢字では比不井・美笛とあてられた。今でも字名美笛のほか比不井、比不井口、南比不井という地名が残っている。また、千歳鉱山株式会社（「千歳金山」）が創設されるまで金山の名称は「美笛金山」と呼ばれていた。

『増補千歳市史』を編纂した長見義三は『ちとせ地名散歩』でピイを「小石原・だらけの・川」と解した。また、苫小牧の堀江敏夫は「石のころがつている岬」とした。しかし、いずれもその確証を現場に示すことができないとしている。さらに、ヤチブキ（エゾノリュウキンカ）が多いところと解するものもあるとしている。

千歳鉱山に関する史料のなかでも特に美笛川（註・一参照）河口までの間の鉱石運搬を担った鉄道施設、千歳鉱業所坑外専用軌道（以下「千歳鉱山軌道」）に関しては、全くといってよいほどに史料が残されていない。千歳鉱

山軌道は、軌道敷設からわずか十六年後の昭和二十七年に廃止、軌道が撤去された。明治四十一年から昭和二十六年までの四十四年間運行した王子製紙苫小牧工場専用鉄道Ⅱ王子軽便鉄道（以下「王子山線」）とは比べようもないほどに史料がない。

千歳鉱山関係者（以下「鉱山関係者」）は、湖上輸送が昭和四十年まで続いたことから、ガソリン機関車の存在は知っていても乗車経験のある人は極端に数が少なく、本稿が必要とする知識経験を持つ人はいなかった。

昭和二十八年から五十八年までの間、千歳鉱業所に勤務のかたわら千歳鉱山労働組合委員長、千歳地区労議長を務めた森寿次雄は、休山式の三日前、昭和六十一年二月二十一日から七月十八日までの間、地元千歳民報紙上に『千歳鉱山・50年をかえりみて』を十六回連載している。多くの貴重な写真とともに、記録された内容は「千歳鉱山外史」といえるものだが、千歳鉱山軌道に関しては次の記述だけである。

その交通の便であります。鉱山から、さがる時は、ガソリンカーという機動車に引かれた。今のケーブルカーのような小さな客車とは、名ばかりの乗り物にのってせまい軌道の上を走って、終点からであれば六千五百^リ位で、美笛の河口につき白銀丸という一九^リの鉄船にのって、生活必需品または精鉱等を運搬する船「ハシケ」を引かなければ一時間で東湖畔につきます（句読点はママ）。

鉄道関連図書では、北海道大学演習林業務資料である小熊米雄の『日本における森林鉄道用蒸気機関車について』に、鉱山坑外軌道であるにもかかわらず戦時下の休山中、美笛御料林産材輸送に使用されたことから森林鉄道扱いとなった千歳鉱山軌道蒸気機関車の車体解説がある。

ほかには資料的な記述が見出せない。

千歳鉱山の概要

千歳鉱山は美笛川河口から約九キロ上流に位置していた。昭和八年、大野直澄がモシルンパイ（鳴尾沢）（註・一）の上流で金の露頭を発見したことに始まる。九年に国内最大、世界でも有数の航空機メーカーであった中島飛行機（註・二）グループの中島商事株式会社に売却。本格的な操業は、十一年十月一日に千歳鉱山株式会社が創立されてから以降になる。

昭和十六年十二月八日に始まった対米英戦である東アジア・太平洋戦争（大東亜戦争）は翌年六月のミッドウェー海戦後、日本にとって緒戦の快進撃から少しずつ不利な形勢になりつつあった。十八年四月、労働力の軍需部門移管など国家の金政策の転換によって戦時に不要不急の金山は休山を余儀なくされたが、優良金山であった千歳と鴻之舞だけが道内では保坑となり、現状を維持するとされた。しかし、粘土質の多い坑内はいたるところで崩落、荒廃のため放棄の状態に敗戦を迎えたという。

戦後は昭和二十三年から出鉱を再開した。

昭和二十五年に三菱金属鉱業株式会社の傘下となり、翌年には浮遊選鉱場が完成した。三菱金属鉱業は四十八年に三菱金属と社名を変更、平成二年には三菱鉱業セメントと合併し、商号を三菱マテリアルとした。

金価格の低迷、物価高騰のコストアップ、資源枯渇が見込まれることなどから四十年代末には経営不振に陥り合理化が実施され、従業員、生産量ともに激減、その後も下降をたどった。このような状況の中、千歳鉱山は職住分離の方針を打ち出した。

昭和五十二年十月三十日を以って千歳市立鉱山小中学校が閉校、十一月十五日に千歳市街真々地の雇用促進住宅に職住分離が完了、三十日には美笛支所が閉鎖された。それから九年後の六十一年二月二十四日、休山式が行われ千歳鉱山は操業を停止した。

千歳鉱山は五十三年間に金約二十トと銀約九十トを産出した。これは、道内においては鴻之舞に次ぐものだった。

半世紀に及ぶ千歳鉱山史初期の発展時における金産出量と人口など発展の様子は、浅田正裕著『北海道金鉱山史研究』中「第八章千歳金山 第二節 戦前の千歳金山」によれば次のようになる。

産金量は次のように増大した。すなわち、創業以来、休山（昭和一八年）までについてみると、昭和一年三九七・五キログラム、二年六一五・七キログラム、一三年八一・七キログラムと増大し、それ以降、昭和一六年まで若干の減少を見ながらも七五〇キログラム以上を維持し、昭和一七年の金九三七・一キログラムと戦前の最高水準に達している。これは、同年の北海道産出量の二・九%を占め、鴻之舞、手稲に次いで第三位の水準であった。

また、従業員は昭和一〇年六月末の二一五名から四年後の一四年六月には二二〇〇名へと急増しており、最盛期には二〇〇〇名を数えたと思われる。

このような状況は、突如として山中に一大鉱山街を現出させた。昭和一四年六月現在で四五〇戸、三七〇〇名が住み、（略）。さらに二〇〇戸の社宅（略）建設中であった。したがって最盛期の頃の人口は、おそらく五〇〇〇名を超えていたであろう。

小学校についていえば、昭和一一年二月、烏柵舞尋常高等小学校千歳鉱山特別教授所として設置され（略）。二学級、児童二八名であった。翌一二年（略）一〇月、千歳鉱山尋常高等小学校として独立した。その後、従業員増を反映して教室が増築され、昭和一七年には一二学級、児童数は五四八名までに達している（漢数字はママ）。

千歳鉱山街の人口は昭和十四年に三千七百人、最盛期の十七年に五千人と

いう数値は千歳全村人口のおおよそ二十五割前後にあたり一大過密地域であった。昭和十七年は海軍航空隊の千歳進出による人口増から町制を施行する年であるが、千歳鉱山国民学校の学級・児童数は、市街地校であった千歳国民学校の学級五百二人を抜いて村内随一の規模だった。

戦後における千歳鉱山の従業員と産金量のピークと終焉は、昭和四十四年の三百五十二人、四十六、四十七年の八百八十五^キで、休山時の従業員は三十人程度だった。また、児童数は三十三年の七学級三百九人がピーク、閉校時は三学級二十四人の複式になっていた。

註・一 『増補千歳市史』、長見義三著『ちとせ地名散歩』を参考に地名解をす

ると、モシルンピイ（中島・に入る・美笛川）は和名を鳴尾沢という。

最初に金の露頭が発見された川である。ソウオンピイ（滝・に入る・美笛川）は、弁天の滝（美笛の滝）と呼ばれる名瀑がある。ソウオンピイとともに美笛川になる支流は小沢のためアイヌ名はなく和名で福神沢と呼ぶ。国土地理院発行の五万分の一地形図では、「モシルン」ピイは「モシルウン」美笛川と転記ミスされ、ソウオンピイの名になっている。モシルンピイは美笛川と誤記されている（図・一参照）。

福神沢と美笛川本流は、昭和五十年以降に千歳川と名を変えられたが、認知度は極めて低い。『要覧ちとせ』、環境省支笏湖自然保護官事務所監修ガイドにおいて支笏湖以西は美笛川で統一され、さらに国土交通省河川局の千歳川資料でも「千歳川は、湖水面積七十七平方kmの支笏湖を水源にもつ石狩川の一支流である」と記述されている。名を変える必然性はどこにあったのだろうか。アイヌ語の由来と歴史を無視した管理優先の結果、美笛川は支流のみの河川、カルデラ湖シコットウ（大きな・凹地（千歳川の）・湖↓支笏湖）は千歳川の一部となり、寂然としない。

本稿では道民・市民に親しまれている「美笛川」を用いる。

註・二 中島飛行機の創設者は中島知久平。三菱をしのぐ航空機メーカーだった。敗戦による解体後、富士重工（スバル）、プリンス自動車工業（スカイライン）のメーカー、昭和四十一年日産に吸収）などに技術が引き継がれ、戦後日本の自動車産業とロケット・航空機産業の発展に大きく寄与した。

専用軌道と軌間

一般的に専用軌道とは、運輸業に用いない軌道をさす。軌道法に基づく軌道は道路に敷設することが原則である。線路構造は、通常の鉄道と同様に、碎石（バラスト）を敷き、枕木に軌条を固定する構造が多い。



写真-1 川口から鉱山を目指すガソリン機関車

千歳鉱山軌道の軌条写真を見ると、道床は舞園あたりで百二十^{センチ}程度と高い。あまり碎石が確認できない。軌条は十^{センチ}であったという。千歳鉱山軌道が撤去されてからの史料であるが、昭和二十八年に新しく森林鉄道建設規定が定められている。これによると森林軌道は最小曲線半径が十^{メートル}以上、勾配が五十パーミル（千分率）、軌条が九^{センチ}で二級、森林鉄道のそれは三十^{センチ}以上、四十パーミル、十^{センチ}で二級とし、区分を明確にした。一、二級は土木軌道、それ以外を作業軌道と言いつた。千歳鉱山軌道は、この等級区分と最大勾配二十五パーミルを勘案すると一級土木軌道に相当すると思われる。札幌地方帝室林野局札幌支局が敷設した芦別森林鉄道の蒸気機関車が戦時中の一時期、美笛

御料林の産材搬出のため入線していたこともあり森林鉄道並の規格だったのだろうと推測できる。

千歳鉱山軌道の軌間は七六二ミリで軽便鉄道、森林鉄道、鉱山坑外鉄道としては一般的なものだった。国鉄室蘭本線を挟んで王子製紙苫小牧工場の北側、原木を吊り上げる巨大な走行クレーンがあった貯木場と第四発電所のある上千歳・支笏湖畔の間を走っていた王子山線（註・三）と同じ規格である。さらに北海道では、戦後に簡易軌道と称された殖民軌道が同様の規格であった。

鉄道は軌間が狭いほど半径の小さな曲線が作りやすく、建設費を低廉に抑えることができる。

北海道内の鉄道軌間については次のとおりである。

国鉄・JR会社由来線、札幌市電が軌間一〇六七ミリである。これらは狭軌



写真-2 蒸気機関車「両宮 21号」
次位に薪炭車を付随している（昭和60年）。

であるが、国内では七六二ミリを一般的にナロー（七六）ゲージ（Narrow Gauge）と呼ぶ。七六二ミリは、蒸気機関車「両宮 21号」と六ノディーゼル機関車が走る網走管内遠軽の丸瀬布いこいの森保存鉄道のほか、野幌森林公園「北海道開拓の村」の馬車鉄道でも見ることができ、このほかの軌間として函館市電の一三七二ミリがある。ちなみに、平成二十七年に北斗の渡島大野まで先行開業する北海道新幹線は一四三五ミリで標準軌となる（遊覧列車の類については一部を省いた）。

註・三 苫小牧軽便鉄道（現・日高線）を浜線、王子軽便鉄道を山線と呼んだ。

王子山線は明治四十一年八月十二日に運転を開始した。発電所工事建設資材・製紙原木輸送用の軽便鉄道である。山線本線は苫小牧工場貯木場・千歳郡烏樺舞・湖畔間で昭和二十六年五月十日に廃止となった。本線駅は、苫小牧・六哩・十哩・十二哩・十三哩・分岐点（滝ノ上・湖畔）・水溜・牛の沢・上千歳である。現在、王子製紙苫小牧工場正門通りと駅前通りの交点にあるアカシア公園には、以前、東京王子の紙の博物館にあった小樽・橋本鉄工所製サドルタンク・テンダ式4号蒸気機関車と貴賓車に、王子工場で新造したテンダを増結して展示保存されている。

西裕之著『全国森林鉄道』に王子山線が王子製紙専用鉄道として記述がある。その中に「また、支笏湖の西側にある千歳鉱山も王子製紙系で、同じく鉄道があり、森林鉄道線との乗り入れがあったという」と記述されているが、千歳鉱山は王子製紙（三井）系列ではなく、千歳鉱山軌道は他線（森林鉄道）との連絡もなかった。

余談ではあるが、執筆者が小学生の頃、本線起点・苫小牧坊主山間の延長線軌道が貯木場西端・佐羽内沼東方に残っていた。また、苫小牧駅から高丘まで軌道跡の大部分が鉄北住宅街の中に残っている。

軌道の配線経路

千歳鉱山軌道の敷設特許と撤去許可の詳細は不明である。

昭和十年、本格操業に先立ち、ピイ河口から、ピイ、モシルンピイ（以下、ピイは「美笛川」）沿いを遡る幅員三間の道路が開削され、その年の十月初め頃から降雪までの間に軌道が敷設されたという（一間||約一・八一呎）。

敷設作業は、美笛川口から元山に向かって進んでいったのだろう。作業効率を考えると、台車に積んだ軌条を枕木に固定しながら前進するといった、さながら米国の西部開拓における鉄道敷設のような方法で行われたと想像できる。

軌道は、採鉱石を上川郡上川町の石北本線天幕駅（昭和四年開業・平成十三年廃止）付近にあった買鉱専門の天竜鉱山付属精錬所に運ぶことが主目的だった。ルートは、千歳鉱山軌道・支笏湖湖上輸送・王子軽便鉄道・国鉄室蘭本線・国鉄函館本線を経由した。なお、天竜鉱山付属精錬所は昭和六年に操業、九年後の十五年に閉鎖している。

昭和十六年二月に千歳鉱山工作課が作図した『千歳鉱山建物配置図』、そのほかの資料によって軌道経路を仮想乗車してみる（図・一・三参照）。

川口には三本の栈橋それぞれに軌道が敷かれている。川口事務所は、駅であり乗船口の役割を担っている。三百[㌢]付近川側に方向転換用三角線があり、先端が機関庫になっている。川口から美笛川右岸に沿ってガソリン機関車に牽かれたトロッキ列車が進む。

「六[㌢]料」手前でオロウエンパイ（その所が・悪い・美笛川↓草笛川[㌢]草笛町（草笛社宅）があつたことに由来する）に架かる千歳橋を渡る。河口からほぼ六[㌢]で八千代駅に着く。駅にはポイント切り替えなどのため要員が配置されていた。草笛町は総合事務所、郵便局、配給所、職員社宅などがある。鉱山地区のメインストリートである。福神沢に向かう支線と別れると右に製材工場が見える。美笛川本流の八千代橋（註・四）を渡り、モシルン美笛川左岸を走る。右手は舞園町で多くの六戸建て鉱夫社宅が並んでいる。六戸建ての鉱夫長屋が何棟も並んでいる様が、タコの足を連想させたのか、鉱員は自分たちの社宅のことを「タコ足」と呼んだ。舞園町は鉱夫社宅街で、当時、北海道最大とうたわれ五百人以上を収容できた升席仕様の劇場「千歳会館」、



写真-3 鳴尾社宅附近に停車するガソリン機関車

寺院の出張施設である法務所がある。永代橋で右岸に出る。左手に製錬場、尋常高等小学校、診療所を見て鳴尾駅に停まる。鳴尾町は、配給所、魚菜市场、巡查駐在所、理髪所がある生活の利便地区であり、製錬地区でもある。多くの六戸建て鉱夫社宅が並んでいる。

宝来橋を渡り左岸へ。客車庫、カマス倉庫が見える。さらに黄金沢に架かる萬歳橋を渡る。黄金沢の左岸が二股、右岸が神山で配給所、魚菜市场があり、このあたりが本山町と呼ばれる採鉱地区になつている。二股には昭和十四年の朝鮮人労働者募集要綱に基づき、応募してきたといわれる朝鮮半島出身者用の寄宿舎「半島人合宿」がある。軌道は黄金沢に沿って右手に折れる。選鉱場の前が終点本山駅。川口から約九[㌢]の本山は、採鉱地区であり鉱山発祥の地である。黄金沢をさらに進むと黄金橋、恵比寿橋があり、モシルン美笛川左岸をさらに進むと大滝橋に出る。

本線のほかに次のように軌道があつた。

美笛川本流に沿って福神沢方面に岐線が敷かれている。福神沢町の六戸建て鉱夫社宅を左手、鉱滓堆積（註・五）を右に見て約一・八[㌢]進むと終点福神沢に着く。

鳴尾の小学校手前から分岐する引き込み線は次のとおり。製錬場（約二百五十[㌢]）、鉱滓堆積場（約一・八[㌢]）、油槽所（約三百五十[㌢]）の各引き込み

線があった（引き込み線名は執筆者仮称）。

千歳鉱山軌道経路をたどるなかで軌道沿いの鉱夫社宅について記したが、採掘坑口の変更や、工場の新設などによって社宅の解体・移築が行われている。昭和二十六年五月には、先述の美笛支所が新設された。場所は八千代橋を渡ってすぐの左手であった。

千歳鉱山軌道の川口事務所・鳴尾間の約七^キは当初単線だったが、後に輸送力増強のため複線化された。千歳鉱山軌道を敷設するための道路幅員を三間^ハ五^リ強としたことは、恵庭森林鉄道（註・六）が幅員二・二^ハ二・五^リで単線だったことから、当初から複線化計画があったのだろうと推測できる。

川口と呼ばれた支笏湖西岸船着場で、千歳鉱山軌道の台車から人力で、艇に積まれたカマス入りの採鉱石は、時速六ノット前後（註・七）で約八・七

哩（海里）を航行、湖畔の支笏湖東岸鉱業所埠頭で陸揚げと同時に王子山線の台車に積み込まれた（一ノット^ハ二哩^ノ毎時、哩^ハ約一・八五^キ）。

昭和四十二年に遊覧船を運航する支笏湖観光運輸に入社した海沼寛は、先輩から聞いた当時の様子を「埠頭の先には平行して荒天時の波浪を防ぐため、丸太の枠の中に蛇籠を詰めた水制という水の流れを制御する石堤が設けられ、美笛から来た船は水制の内側に停泊したそうです。陸揚げされたところが王子



写真-4 支笏湖西岸棧橋とガソリン機関車
白銀丸が艇を曳航し支笏湖東岸に向け出航する。



写真-5 支笏湖東岸鉱業所埠頭と王子山線湖畔駅

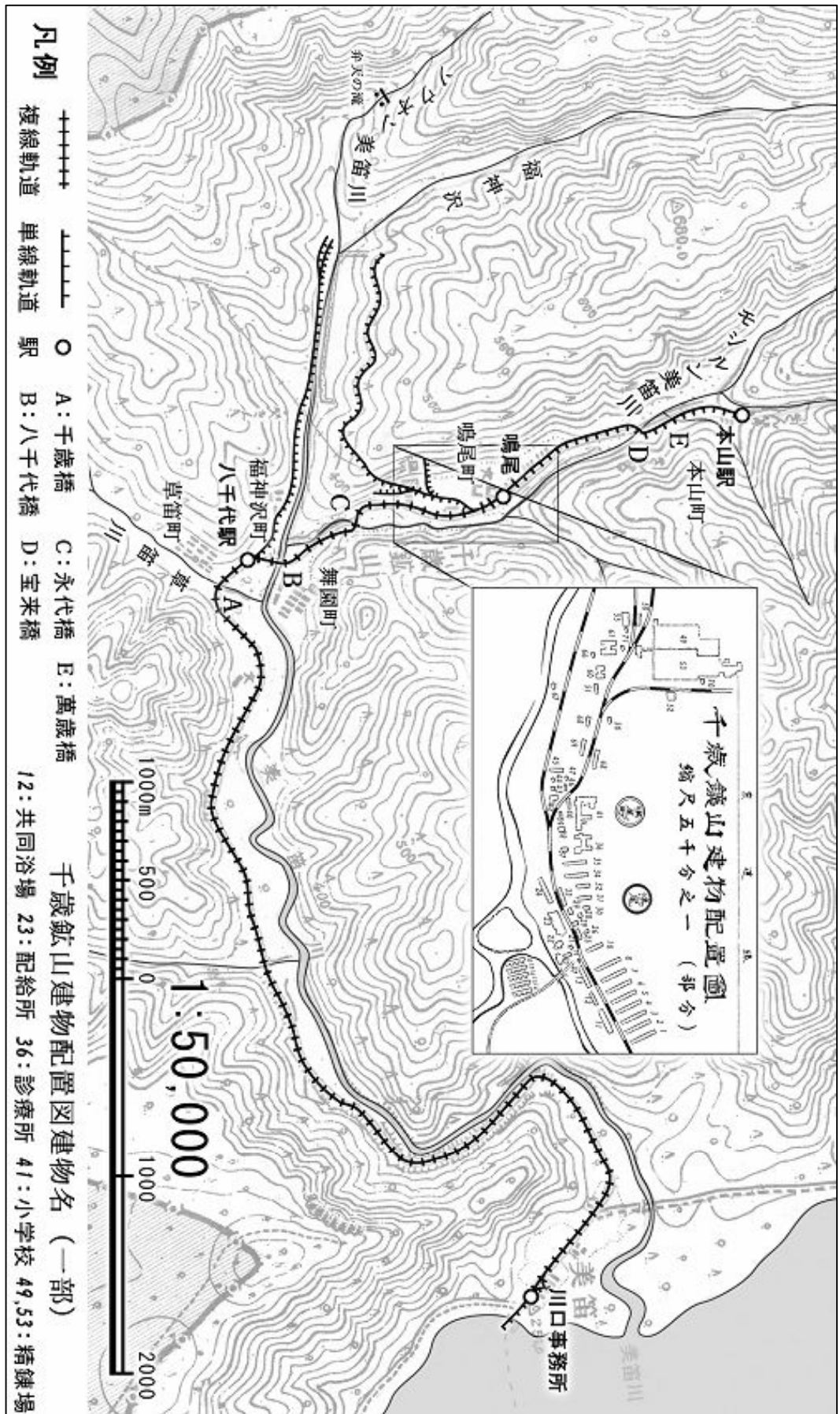
水制の内側に汽船と艇が停泊している。スベリは写真左側にあった。正面は恵庭岳。

「つていました」と語った（「営林署」とは札幌地方帝室林野局樽前出張所のこと）。

王子山線湖畔駅・鉱業所埠頭の跡地は、平成十六年、環境省が進める「緑のダイヤモンド計画」で親水広場として整備された。スベリの位置は幅広の階段状になり観光客が湖面まで降りられるようになっていた。

昭和十一年の金鉱石輸送実績は七万二千^トであった。湖畔・苦小牧間約二^ハ十八^リの鉱石輸送を担った王子山線は、十二年には金鉱石輸送力増強のため、苦小牧工場から約十^キ地点の無人駅「六哩」に駅舎を新築、交換施設を新たに設けたほどであった（二哩^ハ約一・六一^キ）。

昭和五十年頃、執筆者が長見義三らとともにアイヌの熊の送り場調査のた



図一 千歳鉱山軌道配線経路図

図は、昭和39年8月発行「千歳市管内図」5万分の1の複製である

め美笛を訪れた時には、鉾山街メインストリートの総合事務所付近の国道だけがアスファルトによって舗装されていた。湖側から給油所、購買、庭球場、総合事務所、そして郵便局の順に並んでいた。社宅は草笛、舞園、旭ヶ丘（旧舞園上町）だけとなり、鳴尾と福神沢の社宅はすでに取り壊されていた。購買は、千歳鉱業所休山前後から、平成元年に世界最大のログハウスといわれる伊達大滝の道の駅「フォレスト276」ができるまで「美笛食堂」として使われた（図三参照）。

註・四 美笛で生まれ、高校卒業後、千歳鉱業所工作課に就職した経歴を持つ坂豊美は、「昭和三十四年の大水害で流される前の八千代橋は木製トラスのきれいな橋だった。廃車となった客車が八千代橋のそばに長く置いてあったことを覚えている」と回想した。

註・五 鉾滓堆積とは、溶解非鉄金属の残滓を堆積するところ。戦前は選鉱場から製錬場まで、戦後は製錬場から鉾滓堆積場まで空中索道（ロープウエー）が架空されていた。戦前の鉾滓堆積場は、現在の沈殿地よりも大滝側にあった。現在も索道線の支柱が残っている。堆積場のことを鉾山関係者は、今でも「ダム」と呼ぶ。

註・六 恵庭森林鉄道は、二路線三十六・四^号のナローゲージ。恵庭駅・漁川上流俗称「滝の上」間二九・七^号の本線のうち十三・六^号は、王子製紙が漁川発電所建設のため昭和四年に敷設した作業軌道。札幌地方帝室林野局が六年に購入、四次にわたり延長した。北海道唯一のインクライン（つるべ式索道鉄道）が有名。廃止は三十年十一月。

註・七 昭和二十五年就役の鋼船白銀丸一九^号の場合であり、解を曳航しない時は速力九ノット前後で航行した。戦前から在籍する優速艇舞鶴丸は、速力二十ノット以上で川口・湖畔間を二、三十分で航行できた。白銀丸は千歳

鉾山で用途廃止後、支笏湖観光運輸の遊覧船として再就役した。

註・八 支笏湖橋はベッコ橋・湖畔橋とも呼ばれる英国製のピン構造トラス鉄橋で、明治三十二年に架橋された北海道官設鉄道上川線第一石狩川橋梁だった。当時のピン構造トラス橋は荷重が小さく大量輸送に対応できなかった。昭和二一年に王子製紙が払い下げを受け、木製トラス橋と交換した。その後、四十二年に千歳市に寄贈され、近代土木遺産として平成七から九年に大規模な解体修理がなされた。現在は「山線鉄橋」と呼ばれ、十一年に千歳市有形文化財に指定された。

ガソリン機関車と蒸気機関車

千歳鉾山軌道は、当初五両のガソリン機関を搭載した内燃機関車Ⅱガソリン機関車を保有していた。ボンネットの前面上部にKATOWORKSとゴシックで陽刻され、東京の加藤製作所が製造した外観がL形の典型的な産業用ガソリン機関車である。キャブ（運転台）側面には社章が描かれた。写真によって判断するに四・五^号機と三^号機等が確認できる。三^号機でも出力九十馬力があつた。ガソリン機関車は通常八両ほどの台車を牽引し、客車は最後尾に連結された。

ガソリン機関車の諸元は形式が違ってもほぼ同一で、全長が三・九^号前後、全幅が一・五^号内外、そして全高は二^号ほどだった。

当時のガソリン事情は、昭和十三年に配給制となり、東アジア・太平洋戦争開戦直前の十六年八月には米国の対日石油禁輸が発動、十月にはガソリンの規制率が機関車を稼働させるには極限となった。米国の対日石油禁輸は、日本が援蒋ルート遮断のため、前年八月の北部仏領印度支那（以下「仏印」）進駐に続き、七月、南部仏印へ進駐したことに対するものだった。このためガソリン機関車の運用ができなく、千歳鉾山では蒸気機関車を二

両購入の止むなきに至った。ガソリン配給規制に対応するため、全国的に木炭ガス発生装置を付けた代燃機関車が運行されたが、千歳鉱山軌道においての運行は不明である。急勾配の多い美笛川本支流沿いの地形を考えると、運行しても馬力不足の代燃車では支障があったと推察できる。

蒸気機関車については、小熊米雄著『日本における森林鉄道用蒸気機関車について』が詳しい。

II. 森林鉄道に準ずる鉄道及び軌道

C. その他の軌道

C. 1 千歳鉱山系美笛鉱業所専用軌道の蒸気機関車

この軌道は運転開始当初はガソリン機関車を使用した。昭和17(1942)年に液体燃料の入手が困難となったので、蒸気機関車2両を使用し、更に昭和17(1942)と18(1943)年にかけて、この鉱山附近の御料林(札幌地方帝室林野局樽前出張所、支笏事業区)が伐採されることになったので、木材輸送にこの軌道を使用することになり、木材運搬車が樽前出張所によって準備され、蒸気機関車1両を上芦別出張所から一時配属することになったものである。この軌道で使用された蒸気機関車は次の如きものである。

・ 日本機械車両製作機関車、Nos. 1, 2

これらの機関車は、日本機械車両製作(東京市)で昭和17(1942)年2月に製造された。同形のBサイド・ポトムタンク機関車で、その形態はドイツのKraussの系統に属するもので、かつての陸軍鉄道連隊で使用していたCサイド・ポトムタンク双合機関車に類似している。これらの機関車の改造ではないかと想像されているものである。

機関車概要(略) 運転整備重量6・0 ton

これらは同軌道が廃止された昭和24(1949)年に廃車され、その後昭和27

(1952)年頃にスクラップとなった。

・ Baginal 製機関車、No. 17

これは当時札幌地方帝室林野局上芦別出張所管、芦別森林鉄道で使用されていた、W. G. Baginal Ltd. で1899年に製造された、Bインバーテッド・サドルタンク機関車であって、支笏事業区における木材運搬のため昭和17(1942)年12月から18(1943)年4月の間、臨時に配置されたものである。

機関車概要(略) 運転整備重量7・5 ton (原文横書き)

以上、小熊米雄の著作を引用して三両の蒸気機関車について記した。

鉄道写真家として知られる鉄道史学会会員の星良助の調査による「道内鉱山鉄道機関車資料」には、前述の三両のほかに、さらに一両の蒸気機関車が記されている。動輪車軸が二本のB型である以外、製造会社、製造年、形式ともに現在のところ不明である。用途廃止後は石川県小松の尾小屋鉄道(註・九)に譲渡されたという。

尾小屋鉄道に詳しい金沢の泉竜太郎は、「昭和二十九年頃の写真によると市役所前の小松城址・芦城公園に、B型サイドタンクの蒸気機関車が展示されていました。地元の人々は尾小屋鉄道の機関車と聞いていたようですが、実際は違うようです。現在は展示されていません。機関車がどこから来たのか、いつ頃なくなったのかはわかりません」という情報とともに、右後方から撮影した知人が所蔵する写真を寄せた。

当該機関車の来歴を小松市史編纂室に尋ねた。市史編纂室の橋本正準は、『写真集 明治大正昭和 小松』に、「尾小屋のポツポ」として機関車の写真が掲載されています。キャプションには「写真は昭和二十五年撮影の芦城公園北隅に保存されている尾小屋鉄道機関車の第一号車」と書かれています。また、小松市と合併後に発行された旧西尾村の『西尾村史』第二節尾小屋鉄

道にも機関車の写真が掲載されていて、「尾小屋鉄道開設当時の機関車第一号」とキャプションにあります。どこから来たかについては判りません』といい、コピーが送付された。写真は同じ左前方からの撮影で『西尾村史』に掲載されている写真が、『写真集 明治大正昭和 小松』のタネ写真と思われる。

尾小屋鉄道の一号機関車であるC121号機の導入は鉄道敷設の免許を得た大正六年、廃車は昭和二十八年である。左前方からの写真の撮影が二十五年、『西尾村史』が発行された三十三年九月までのわずか八年で来歴が不明となり齟齬をきたしたことになる。さらに、『日本における森林鉄道用蒸気機関車について』で芦城公園展示の同型機を探したが、全機の写真が掲載されているわけではなく判らずじまいだった。

第四のB型蒸気機関車は、千歳鉱山軌道への入線が極めて短期間だったがゆえに資料が残されていないとするのが妥当である。日本機械車両へ1・2号機関車の発注をした昭和十六年秋から、到着する十七年二月までの応急運用、もしくはバグナル17号蒸気機関車を荻別に返却した十八年四月以降の代替運用の入線が考えられる。

尾小屋鉄道の起終点があった小松に来歴不明のB型蒸気機関車が昭和二十五年には存在していた事実はあったが、千歳鉱山から移送されたという確証を得ることはできなかった。

泉は「尾小屋では日立鉱山から来た客車が車籍を得られないまま廃車になった例もあります。この蒸気機関車もそのパターンかも知れませんが……」ともいう。

今後の調査・研究が待たれる。

内燃機関車は鉱山の人々に「ガソリン」、1、2号蒸気機関車は「ダチョウガマ（罐・ボイラ）」と呼ばれ、生活の足として親しまれた。蒸気機関車

のサイドタンクが羽根、煙突が首と頭といったところか。

2号蒸気機関車の煙突が膨らんでいるのは、火の粉止めが付いているからである。燃料に薪を使うと火の粉が大量に飛んで森林火災の原因になることから機関車の煙突の中に火の粉止め装置を装着した。森林地帯を走行する機関車の特徴でもある。次に薪炭車（テンダ）を従えていた。

キャブの上にホースが乗っている。バキューム式の給水ホースである。蒸気機関車のサイドタンクに水を補給する際、軌道沿いを流れる美笛川とモシルン美笛川にホースを投げ入れることにより給水が可能となる。これもまた、森林地帯を走行する機関車の特徴である。

網走管内遠軽の丸瀬布いこいの森において、森林鉄道では全国唯一の動態保存機として、北海道遺産に認定されているナローゲージの雨宮製作所製十一トサイドタンク・テンダ式21号蒸気機関車も、火の粉止め装置を内蔵した形の煙突を有している。



写真-6 日本機械車両製2号蒸気機関車

(『千歳鉱山—50年をかえりみて』千歳民報より)

17号蒸気機関車は、九州長崎の松浦炭鉱から国鉄ケ98を経て、昭和十六年に荻別森林鉄道に入線した森林鉄道唯一の英国製機関車で、「ベアトリス」という固有名詞で知られる。明治二十九年製のタンク式17号機関車は昭和二十一年、老朽化のために水タンクからの水漏れが激しくなりテンダタンク式に改造された。特異形式から保存を望む声も多かったが、運動のいかにも昭和二十八年

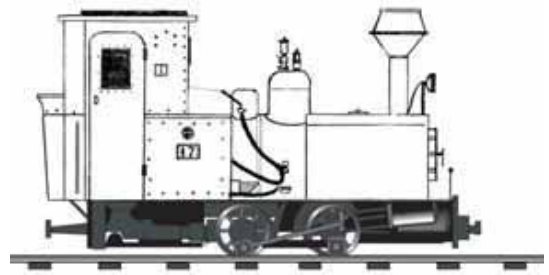


図-2 英バグナル製17号蒸気機関車

頃に廃車になった。

ガソリン事情が好転した昭和二十四年、起動スイッチによって簡単にエンジンが始動するガソリン機関車の運用が可能となり、蒸気圧など取り扱いが複雑な蒸気機関車は廃車となった。

ここまで千歳鉱山の坑外軌道機関車について述べた。

先述の星資料には、坑内軌道動力車についても動力、No、軌間、製造会社、製造年月（一部不詳）、製造番号の一覧がある。星資料を参考に坑内軌道について少し触れて

おきたい。
千歳鉱山開山当初は鉱車がいられ、坑道の延長に伴い動力車が導入されたと考えるのが妥当である。しかし、坑内動力車を導入した時期はわからない。

千歳鉱山会社資料によると、気候の項に「坑内は自然通気で十五〜二十五℃と適温のところが多い」というが、坑内は排煙や排熱を極端に嫌うことは言を待たない。坑内では蓄電池を動力とする機関車が用いられた。軌間は当初五〇八ミリだったが、昭和十七年頃に五〇〇ミリに改軌されたようだ。戦（前）中四両、戦後十三両の蓄電車機関車が導入された。製造会社は純国産の蓄電池機関車を初めて開発したニチュ。戦（前）中、戦後の各一両の二ト機を除いてほかは四ト機だった（ニチュ＝日本輸送機）。

岡本憲之著『全国鉱山鉄道』における千歳鉱山の記述は、「資料篇」に《鉱山名・千才（千歳）鉱業所 会社名・千歳鉱山 所在地・千歳市美笹番外地

採掘鉱物・金銀 軌間・五〇〇 動力・BL」と坑内軌道について記されているだけである。坑外軌道のガソリン機関車、蒸気機関車については一言も触れられていない（BL＝バッテリー・ロコモティブ＝蓄電池機関車）。

元鉱員から「千歳鉱山軌道の客車は、オープンデッキが付いたデザイン無視の奇妙な箱形だった」と聞いたことがある。森林鉄道の場合、多くは下回りに台車を利用、ボディは自作、暖房があるわけでもなく冬場は大変な乗り物だったというのが一般的であった。千歳鉱山軌道の奇妙な箱型というのは、採掘・選鉱などの機械器具修理部品の製作にあたった千歳鉱業所工作場で造ったものと考えられる。

また、冬季間の運行を維持するためラッセル式雪かき車（以下「ラッセル車」）があった。台車を木造有蓋貨車「ワ」のように改造、運転台とノーズを付け、ノーズの先に金属製V形の排雪板を付けた工作工場製と思われるラッセル車が機関車に押されて除雪した。王子山線でも、苦小牧工場鉄工部製の台車を利用したタイプのラッセル車があったが、後進すると雪を集めて



写真-7 休山となり地上に出てきた日本輸送機製2トンF型蓄電池機関車

F型は立杭を通りやすくするため運転席が折りたためる（昭和61年）。



写真-8 バケットローダー（昭和61年）



写真-9 千歳鉱山軌道の車両

上：ラッセル車 下：90馬力GL+台車×2+客車の編成で総合事務所前「八千代駅」からの出発風景

しまうことからバックもできず昭和十九年頃に均土機（ブルドーザー）が導入されたという。

註・九 尾小屋鉄道は、大正八年に開通した七六二^ミ軌間の鉱山鉄道で路線延長

は十六・八^キだった。廃止は昭和五十二年だったが、ナローゲージの非電

化営業路線としては、国内で最後まで運行したことで知られる。蒸気機関

車は四両が在籍したが、全てがC型であった。

軌道の廃止

小熊米雄著『日本における森林鉄道用蒸気機関車について』によると「なおこの軌道は昭和二十四（一九四九）年に鉱石輸送を貨物自動車によることになって廃止された」とある。日本機械車両製機関車の写真を小熊が美笛で

撮影したのは昭和二十七年とキャプションにあり、「二十七年頃にスクラップとなった」と本文に記述されている。

しかし、『増補千歳市史』第四章鉱業・第一節千歳鉱山には、「二十七年には支笏湖西岸船着場に至る軌道撤去、トラック運行とし架空索道も三十九年トラック輸送に切替え廃止した」との記述がある。『要覧ちとせ』巻末・千歳略年表にも、「昭和二十七年七月 千歳鉱山軌道撤去」と記載されている。千歳鉱山のお膝元であった千歳市立鉱山小学校『閉校記念誌・ぴぷい』の巻頭「思い出のアルバム」にガソリン機関車の写真があり、「川口から元山間（昭和十一年〜昭和二十七年）主に鉱石の運搬に使用された」とキャプションにある。

さらに、千歳鉱山会社資料によると、交通として「開山当時、鉱山専用船で支笏湖を渡航、支笏湖西岸より山元まで専用ガソリン軌道があったが昭和二十七年トラック輸送に切替えられた。更に昭和四十年には湖上運行が廃止され陸上交通が可能になった」とある。

以上のことから、昭和二十七年までガソリン機関車が運転されていたことに間違いはないと判断した。軌道は昭和二十七年七月に撤去されたが、舩曳航による湖上輸送は四十年五月まで続けられた。

道路の整備状況は、昭和三十四年に美笛峠を越え国鉄胆振線新大滝駅までの自動車道「美笛大滝道路」が開通した。翌年には美笛からモラップまでの林道が完成したが、冬季節は通行止めであった。これらの道は改良を重ねたが、砂利道というよりは碎石道、道路のいたるところに溶岩の一部が顔を覗かせる悪路で、かつ急勾配と急曲線の連続であった。

四十一年に道道、四十五年には国道に昇格した。現在の美笛峠新ルートが完成し、後志方面への通年交通が確保されたのは五十九年のことだった。

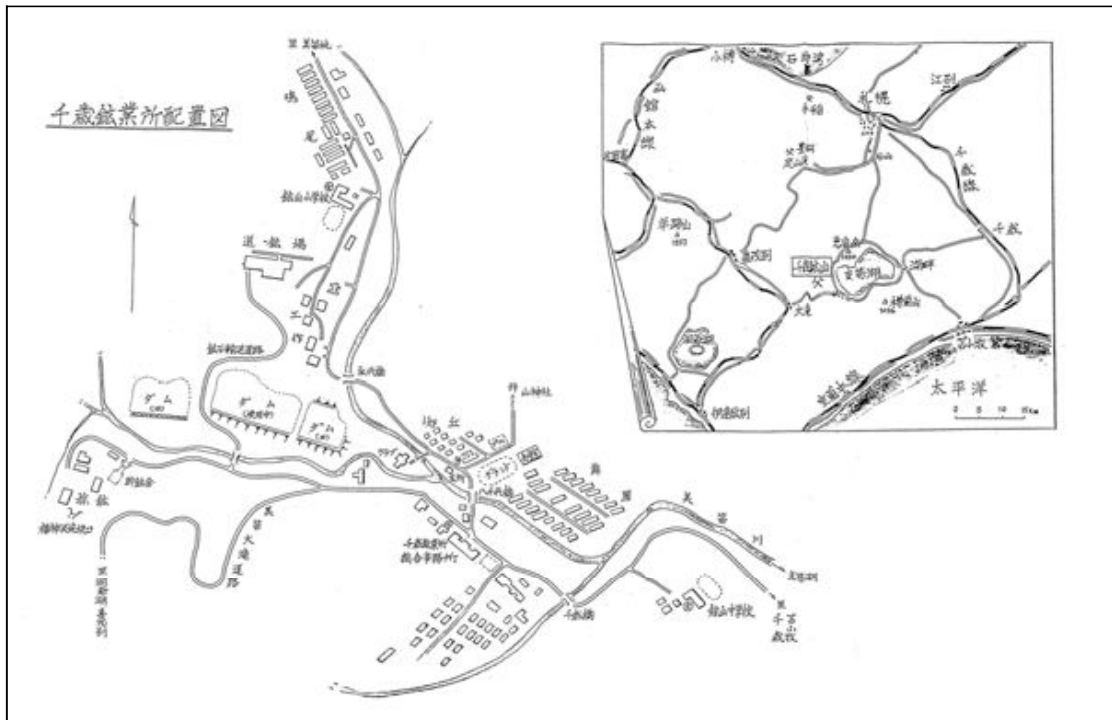


図-3 千歳鉄業所配置図（昭和45年頃）

総合事務所の右にテニスコートと購買、左に郵便局がある。美笛のメインストリートで、この部分のみが舗装されていた。

戦後における湖上輸送とこれらの道路で、至近の国鉄駅から宇高鉄道連絡航路本州側・岡山県玉野の宇野港を経由して、精鉱を瀬戸内海に浮かぶ香川県直島の三菱精錬場へ運んだ。

廃線調査（まとめとして）

北海道森林管理局発行の『森林位置図』、千歳市道路台帳などによると次のように軌道跡をたどることができる。（ ）内は千歳鉱山軌道駅名。

（川口）↓美笛12号線林道↓美笛7号線林道↓国道276号【千歳橋】

↓（八千代）↓市道美笛道路【八千代橋】↓永代橋】↓市道美笛道路（鳴尾）

↓美笛林道【鳴尾橋（旧宝来橋）】↓萬歳橋】↓黄金林道（本山）

この路線を実地走行・踏査した結果が、次のとおりである。

美笛川河口があるあたりはカルデラの西の端、ちょうど恵庭岳と風不死岳の中間線上に位置している。

左から端正な円錐型で迫力がある恵庭岳、米軍の電探基地があったイチャンコッペ山、東日本電信電話会社の無線鉄塔がある紋別岳、二つの小山キムンモラップとピスンモラップ、美しい風不死岳。そして、頂上部のトロイデに特徴がある優美な樽前山（原名オフィヌプリ（燃える・山））と、支笏連山が風いだ湖面越しにパノラマのように見渡せる。

美笛川河口から五百メートルほど南側の湖岸には千歳鉱山軌道当時のものかは判然としないが、石積みみの築堤が二本、水際まで延びている。築堤は湖岸の斜面部分を水平に保つ役目を持ち、その先には、栈橋を組んだ丸太を水面下に見ることができた。

築堤から美笛12号線林道が続いている。国道276号から美笛野営場や巨木の森に続く道の一部である。軌道跡である旧国道・美笛7号線林道の入口を確認して国道に戻る。旧国道を短絡する形で掘られている隧道・美笛



写真-10 廃線跡を歩く（平成18年11月）
上：上流から永代橋を見る－右岸が護岸されている。下：クランク状部分にかかる旧宝来橋－あと700m程で終点本山駅となる。

トンネルは昭和四十九年に完成している。

隧道を出て始終右手に美笛川を見ながら国道を進む。草笛川に架かる千歳橋を渡り、八千代駅のあった辺りで左折する。

八千代橋を渡り、未舗装の市道美笛道路に入った。右に「山神さん」と呼ばれたヤマの守り神・大山神社の参道があるが、両側を覆う夏草のため道幅は極めて狭い。

永代橋付近では、市道美笛道路は大きな水溜りが進路をさえぎり、道路両端は二畳ほどの草がびっしりと茂っている。永代橋周辺のモシレン美笛川は石で護岸され往時を忍ばせるが、生活の痕跡は全く見出すことができない。国有地返還の際、建物を撤去し、原状回復のため植林をしたのだろう。

永代橋を渡りすぐに右折、鉾山小学校跡の手前から左方向・鉾滓堆積場方面に向かう軌道跡の別れ道がある。木々の間に、堅牢のあまり撤去できなかったのか製錬場（選鉱場）施設の苔むしたコンクリート基礎部分を階段状に垣間見ることができる。

さらに市道美笛道路を進むと美笛林道との境界があった。森林管理署の通

行遮断機（以下「ゲート」）があり施錠されている。ゲートの設置箇所は、鳴尾六戸建鉾夫社宅群があった少し先にあたる。ゲートをくぐり林道を進む。林道は五畳程度の幅で、昭和十年開削当時のような状態である。特に大きなデコボコはないが火山礫だらけで歩きづらい。左側は岩肌が迫り、右側の斜面の下にモシレン美笛川が流れている。沢水がいたるところ道路を横切っている。クランク部分に架かる宝来橋は、橋名板によるとなぜか鳴尾橋となっている。鳴尾橋を渡り、勾配を上りきった地点で引き返した。

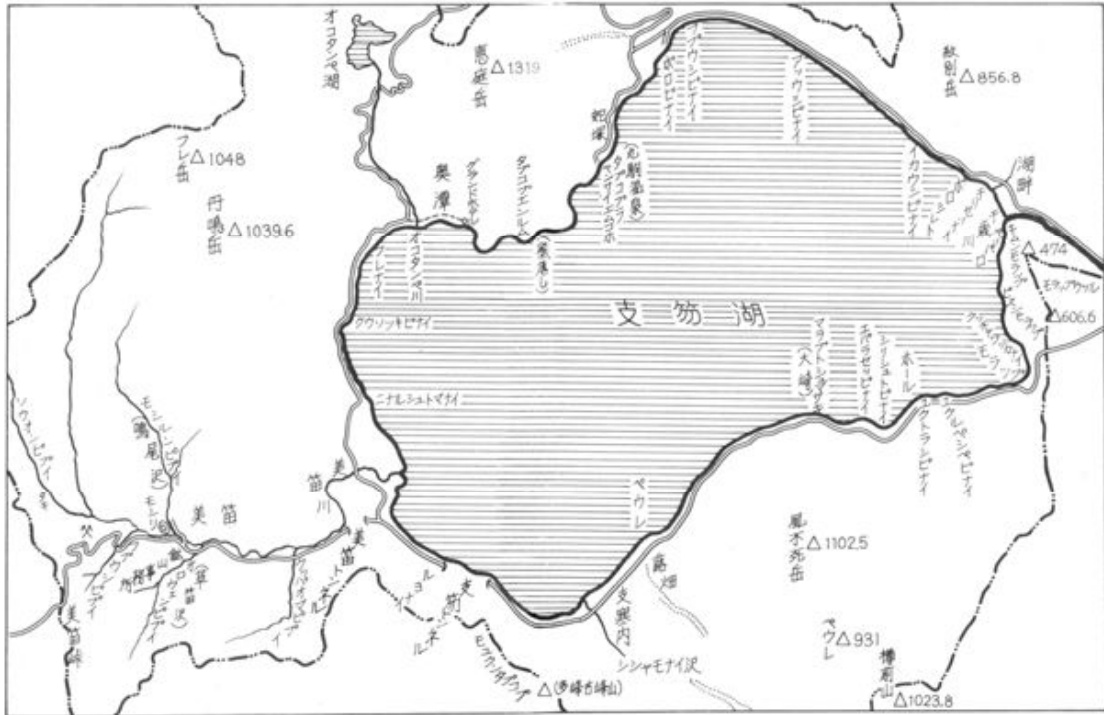
八千代、永代、鳴尾の三橋はいずれも昭和四十年代初頭に架け替えられた永久橋で、欄干はガードレール状の簡易なものだった。

福神沢方面の岐線跡は市道福神道路として、鉾滓堆積場行引き込み線跡の一部はダム管理道路として使われている。三菱系休廃止鉾山の管理を担うエコマネジメントによって、ダム周辺は立ち入り禁止となっていた。

形として見ることができなくなって二十年が経過した千歳鉾山。昭和初期の十六年間、鉾石・産材の輸送、そして鉾山に住む人々の生活にと活躍した軌道が廃止されて五十四年。軌道は、人々の記憶から完全に忘れ去られようとしている。

今回、断片的な資料に推定を交え、敢えてまとめてみた。執筆者の勉強不足、資料不足などが目に付く結果となってしまった。『新千歳市史』では千歳鉾山軌道に多くの紙面は割けないが、少しでも充実させたものになりたいと考えている。ご指摘、ご教示をぜひともお願いする次第である。

（文中敬称略）



付図 支笏湖周辺のアイヌ語地名

図は、『ちとせ地名散歩』挿図の合成である。『ちとせ地名散歩』の発行は昭和51年、美笛峠越えは旧ルートである。図中「モシリ」は「(総合事務所のある)盆地の中に取り残されたほとんど孤立の小山をモシリ(中島)というのであろう」と記述されている。樽前山の標高は、外輪山東ピークで表示されている。

参考・引用文献

- 千歳鉱山(株) 工作課 昭和十六(一九四一)年 『千歳鉱山建物配置図』
- トレース・千歳市教育委員会(昭和五十三(一九七八)年)
- 小熊米雄 昭和三十六(一九六一)年 『日本における森林鉄道用蒸気機関車について』北海道大学農学部演習林
- 長見義三 昭和五十一(一九七六)年 『ちとせ地名散歩』北海道新聞社
- 浅田政広 平成十一(一九九九)年 『北海道金鉱山史研究』北海道大学図書刊行会
- 千歳鉱山(株) 昭和二十五(一九五〇)年前後 『写真帳』
- 森井知孝 昭和四十一(一九六六)年 『森林鉄道の一生・札幌宮林署管内』広報「札幌林友」
- 堀江敏夫 昭和四十三(一九六八)年 『苫小牧地方鉄道史』苫小牧地方史研究会
- 西 裕之 平成十三(二〇〇二)年 『全国森林鉄道』JTB
- 岡本憲之 平成十三(二〇〇二)年 『全国鉱山鉄道』JTB
- 千歳市立鉱山小学校閉校記念事業協賛会 昭和五十二(一九七七)年 『閉校記念誌・ぴぷい』
- 千歳市立鉱山中学校閉校記念事業協賛会 昭和五十二(一九七七)年 『閉校記念誌・美笛』
- 千歳小学校百年記念協賛会 昭和五十三(一九七八)年 『開校百年記念誌・あと百年未来につづく』
- 森寿次雄 昭和六十一(一九八六)年 『千歳鉱山・50年をかえりみて』千歳民報
- 篠田哲昭 平成元(一九八九)年 『湖畔橋(ベッパ口橋)』北海道土木学会
- 北村 一・小野純一 昭和四十八(一九七三)年 『おそい春・幌延町営簡易軌道』

道」『鉄道ジャーナル』八月号

千歳市 昭和四十四（一九六九）年 『千歳市史』

昭和五十八（一九八三）年 『増補千歳市史』

平成十八（二〇〇六）年 『千歳略年表』『要覧ちとせ』平成十八年版

小松市 昭和三十三年（一九五八）年 『西尾村史』

北海道森林管理局 平成十五年（二〇〇三）年 『森林位置図（恵庭市・千歳市）』

国土地理院 二万五千分の一地形図『双葉（壮溪珠）』『白老岳』『樽前山』各版

国土交通省河川局 平成十六（二〇〇四）年 『千歳川の治水計画の考え方』

川 良雄 昭和五十四（一九七九）年 『写真集 明治大正昭和 小松』国書刊

行会

協力

千歳市

千歳市教育委員会

小松市教育委員会

小樽・星 良助

金沢・泉竜太郎（尾小屋鉄道ホームページ）

千歳鉱山関係の多くの方々にご協力をいただいたことにお礼申しあげます。

あとがき

朝鮮半島はユーラシア大陸周縁・境界であった。高句麗、新羅、百濟、伽耶といった国がこの地域で興亡した。稲作、鉄、文字、仏教など様々な文化がこの半島経由で日本にもたらされた。

まことに文化の回廊の名にふさわしい。

五年振りの釜山は、九十七年のアジア通貨危機以降の不況が嘘のように賑わいを見せ、屋台街には明け方近くまで人が行き交っていた。

戦後、千歳の復興と混乱を招いた米陸軍第一騎兵師団は、この町近くの慶州浦項市に上陸し小白山脈（忠清北道）で北朝鮮軍と死闘を繰り広げた。

洛北江を防衛線として死守したため釜山周辺の都市は大きな破壊を免れた。国連軍戦没者の墓地が僅かに朝鮮戦争の名残を伝える。

ホテルは、文祿の役で小西行長が上陸した釜山港近くの凡一洞だった。近くに最初の戦いになった釜山鎮がある。戦国時代を経た秀吉軍は鉄砲の威力もあって、李氏朝鮮軍はあつとという間に敗退、翌月には首都漢城（現ソウル）を占領している。戦場となった釜山周辺は、東萊城、梵魚寺などが灰燼に帰した。出陣した大名は大量の書籍を持ち帰り、陶工や儒学者、技術者など十万人とも言われる人を連れ帰った。李参平などの陶工は肥前、薩摩などに住まわされ、伊万里焼、唐津焼など日本の陶磁器製作の祖

になった。

明治維新後、ロシアの南下政策に危機感をもった日本は地政学的に朝鮮半島を重視。満州に鉄道の敷設権を得たロシアは軍事力を背景に日本への圧力を増していった。一九〇四年、日露は開戦する。辛うじて勝利した日本は、「復讐的南下」を想定し（横手慎二『日露戦争史』）一九一〇年韓国を併合する。

この二つの厄災が朝鮮人に深く根ざしている。日本に対する複雑な感情はその現れである。

ホテルの窓越しに巨大なクレーンが港湾に並ぶ。阪神大震災の後神戸を抜きアジアのコンテナ物流の拠点となった。ホテル近くの自由市場には、貴金属店、靴、食器、鞆、服など雑多な商品を並べた店や露店が軒を連ねる。狭い路地を人が行き交い、駆け引きの声飛び交う。路上では老婆が僅かばかりのキノコや白菜、みかんを売っている。

かつて李朝では一握りの両班が社会を支配した。十六世紀には奴婢が人口の三〇五割を占めていた。その伝統を受け、韓国は高学歴、高収入の職場を求める過酷な競争が階層社会を生み出している。

戦後、日本は経済果実を経済発展から取り残された地方や団体に分配し、平等社会を形成した。しかし、「市場万能主義」の構造改革が進みフリーターの増加など格差社会といわれる社会構造への変化が進む。韓国の階層社会はこれからの日本の姿を指し示しているのかもしれない。

（編集子〇）

志古津

5号

『新千歳市史』機関誌

平成一九年 三月三十一日発行

発行 千歳市

〒〇六六・八六八六

北海道千歳市東雲町二丁目

編集 千歳市総務部主幹

市史編さん担当

〒〇二三・二四三三三三

内線四〇一

印刷 株式会社 光健印刷

千歳市栄町一丁目一番地