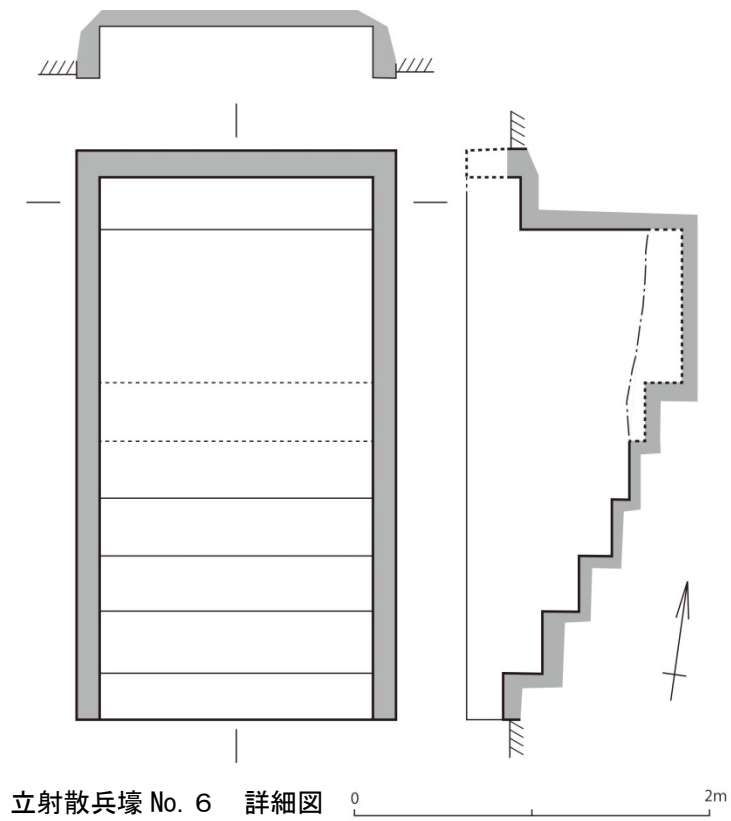
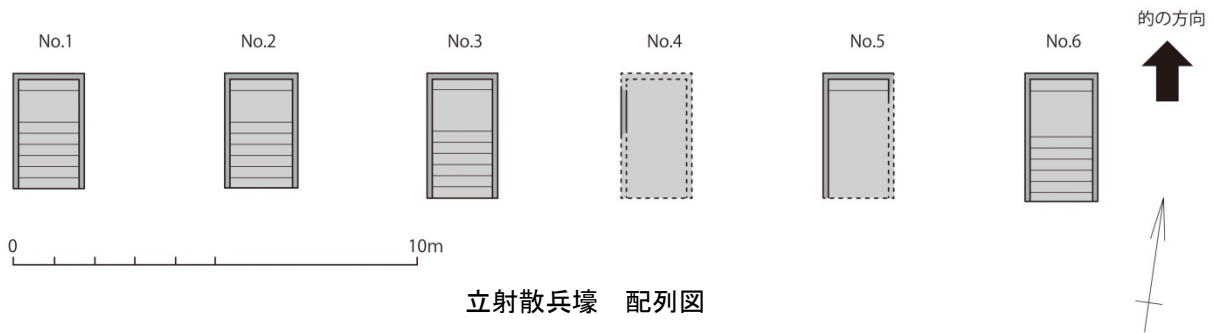


遺構状況図

〔前頁・本頁の地図は東近江市長の承認を得て、同市発行の地形図 1/2500 を使用し調製したものである。(承認番号 東都計第 774 号平成 29 年 12 月 22 日承認)〕



立射散兵壕 No. 6 全景



立射散兵壕 No. 6 前部分

17. 磯山射撃場監的壕

◆場 所 米原市磯地先

◆現 況 山林

◆遺構の状況

米原市磯の磯山の西側の山裾中央付近が射撃場の標的部分になっていて、彦根市松原町にあたる琵琶湖側からこの山裾の標的を狙う射撃場が整備されていた(写真 1)。山裾のコンクリート製監的壕のほか防弾壁の遺構や倉庫・待機所と思われる二つの小屋状建物の基礎部分が確認できる(図 1, 写真 8)。この射撃場は間に田んぼをはさむ構造なのだが、監的壕や小屋に通じるあぜ道も他のあぜと異なり石垣で固められているのでおそらく射撃場の建設時に整備されたものと思われる。監的壕は長浜市大依のものよりも大きく、標的のためのボルトと溝は 4 本確認できる。

監的壕は長さ 20m、幅 2m、深さ 2m で両側から中に入れる構造になっている(図 1, 写真 2~4)。西側壁面下部に突出部が二つずつ 4 組あって反対側の標的部分に対応しており、板を載せて監的する人間の椅子にしたものと考えられる(写真 5)。標的側壁面の上には用途不明の細長いボルト状のものナットが 7 か所確認できる。山側から土砂が壕に流れ込まないように標的の背後に木製の土止めでも設置したのだろうか。

彦根工業高校の校史の「磯山での実弾射撃」写真の標的付近がこの場所を示し、圃場の向きに対してやや斜めに射撃したようだ。1988 年、建築科創設 50 年の記念誌からの引用写真なので、昭和 15(1940)年前後と思われる。彦根工業も大正末は敦賀で射撃訓練を実施しており、ここも大依と同じころに建設された可能性が高い。昭和 17(1942)年の「県下中等学校射撃大会」の第二回大会の会場もこの磯山射撃場であった。

彦根工業のほか、彦根中学、長浜商業学校の実包射撃訓練も「磯山射撃場」が使われ、ここが長浜、彦根の中学校の実弾射撃訓練場であったと考えられる。標的側側面に彦根中学の文字と校章が刻まれているほか「高商」と読める部分(写真 6・7)もあるので、彦根高等商業学校の教練も行われた可能性が高い。(水谷)

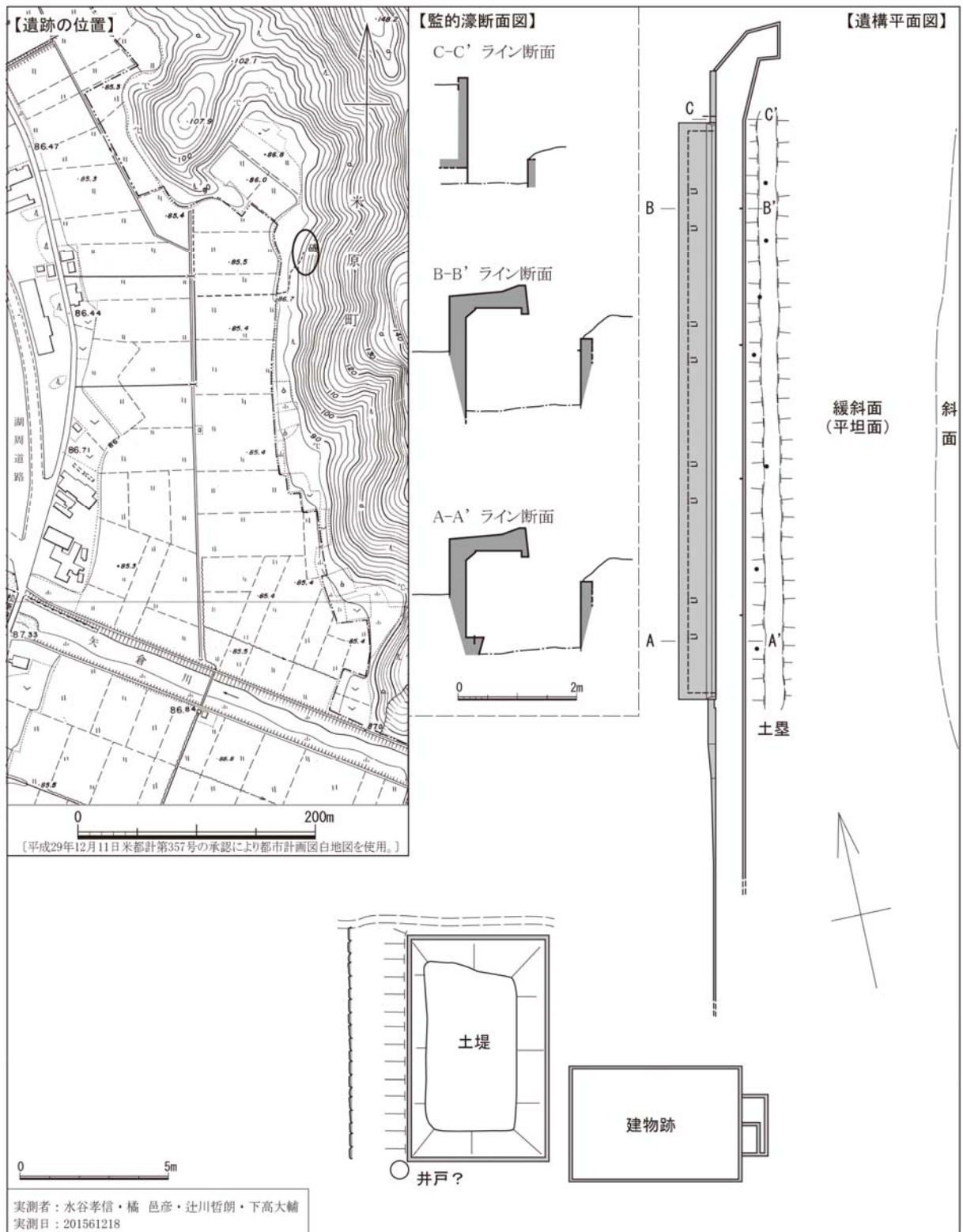


図1 監的壕等の位置と配置



写真1 遠景



写真2 監的濠内部



写真3 天蓋附近詳細



写真4 天蓋端部の支持材痕



写真5 壁面突出部の詳細



写真6 壁面落書1



写真7 壁面落書2



写真8 建物跡

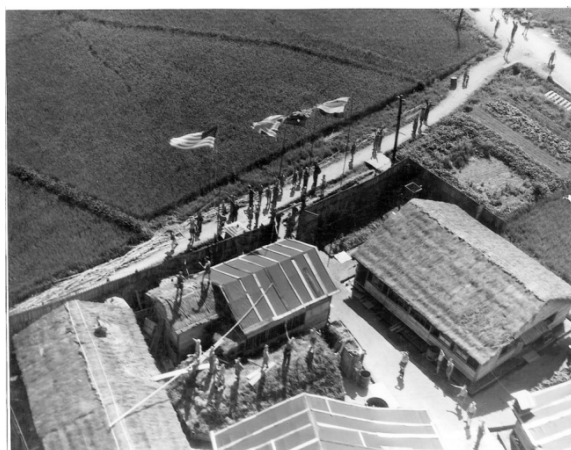
18. 米原俘虜（連合軍捕虜）収容所の水道枡

◆場 所 米原市梅ヶ原地先

◆現 況 竹林

◆遺構の状況

昭和 20(1945)年 5 月、米原、能登川、野洲の三ヶ所に、干拓作業のために大阪・兵庫に収容されていた連合軍の捕虜が移されてそれぞれ俘虜収容所が作られた。これらは大阪の俘虜収容所の分所という扱いで、野田沼干拓現場の兵主村野田、小中の湖干拓現場の能登川町伊庭、入江内湖干拓現場の米原町梅ヶ原に置かれた。米原分所には 200 人が入所、後 1 人転出。終戦時収容人員 199 人でアメリカ兵 158 名 民間人 2 名 イギリス将兵 6 名 オランダ兵 2 名 オーストラリア兵 31 名となっている。このアメリカ人捕虜のほとんどはフィリピン戦線の捕虜で、過酷な徒歩移動「バターン死の行進」の生き残りであったようだ。米原分所跡は現在民家になっていて何も残っていないが、この分所の飲料水のためのコンクリート枡が梅ヶ原の竹藪の中に二つ残っている。いくつかの枡を竹でつなぎ、収容所まで山の水を引いていた。大きい方が最初の枡で幅 3.5m、長さ 2m、深さが 1m ほどある。もうひとつは 1.5m 四方で深さ 60cm ほど。戦時中は軍事上、機関車用の水の量の確保が優先され、その安全性が後回しになり、米原でも赤痢やチフスで死者が出てしまった。それゆえ、たとえ捕虜のためであっても飲料水の安全性の確保は重要な問題であったと考えられる。(水谷



解放後 4カ国の国旗が掲げられた米原収容所
(米国国立公文書館)



米原収容所内部 (福林徹氏提供)



捕虜のオーストラリア将兵 (オーストラリア戦争博物館)



位置図

コンクリート桁

[平成 29 年 12 月 11 日米都計第 357 号の承認
により都市計画図白地図を使用。]

コンクリート桁の現況



第3章 避難壕

1. 旧逢坂山隧道 疎開工場跡

◆場所 大津市逢坂1丁目～大津市大谷町

◆現況 廃隧道・京都大学防災研究所 地震予知センターの逢坂山観測所

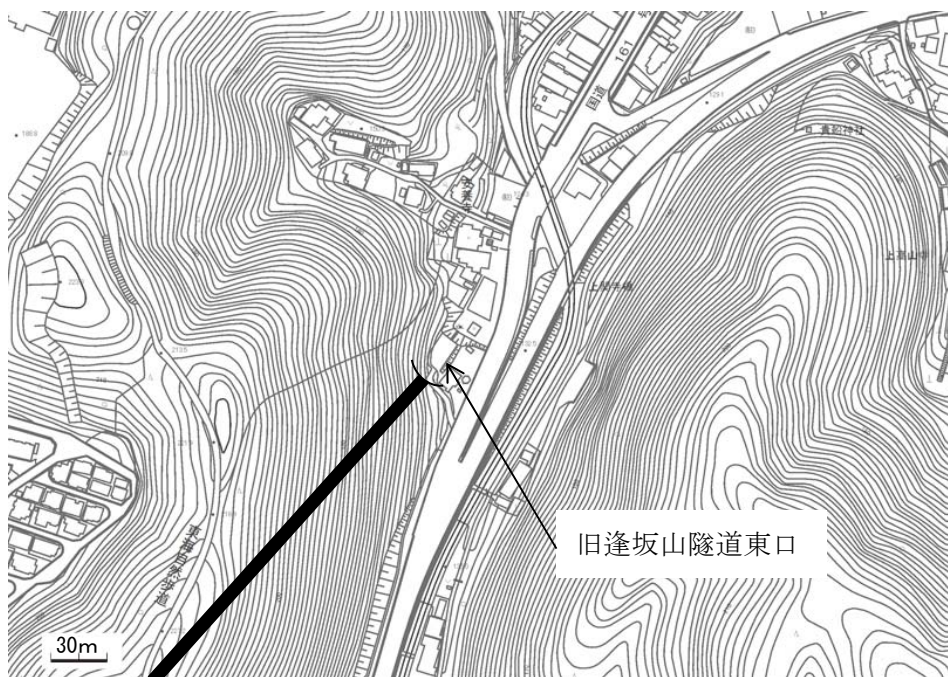
◆遺構の状況

逢坂山隧道は、京都、大津間の官営鉄道敷設時に造られた鉄道施設である。当時の鉄道技術では京都大津間を直進して敷設する隧道技術が無かったため、隧道の延長が最も短くて済む大谷大津間が選定された。東海道本線全通後、しばらくはこの路線を使用していたが、新逢坂山隧道と東山隧道が竣工して新線が開通(大正 10(1921)年)するに伴って逢坂山隧道は廃止された。その後、旧路線は耕作地や宅地となり、隧道の東口は大津市南部水道用地となったが、太平洋戦争後の戦局悪化によって、旧逢坂山隧道を軍需工場に転用することとなった。京都の三菱発動機工場が疎開し、昭和 20(1945)年 5 月 19 日から操業をはじめた。京津線大谷駅は 1945 年 5 月 15 日に営業を休止したが、疎開工場が操業したため 6 月 1 日に営業を再開している。

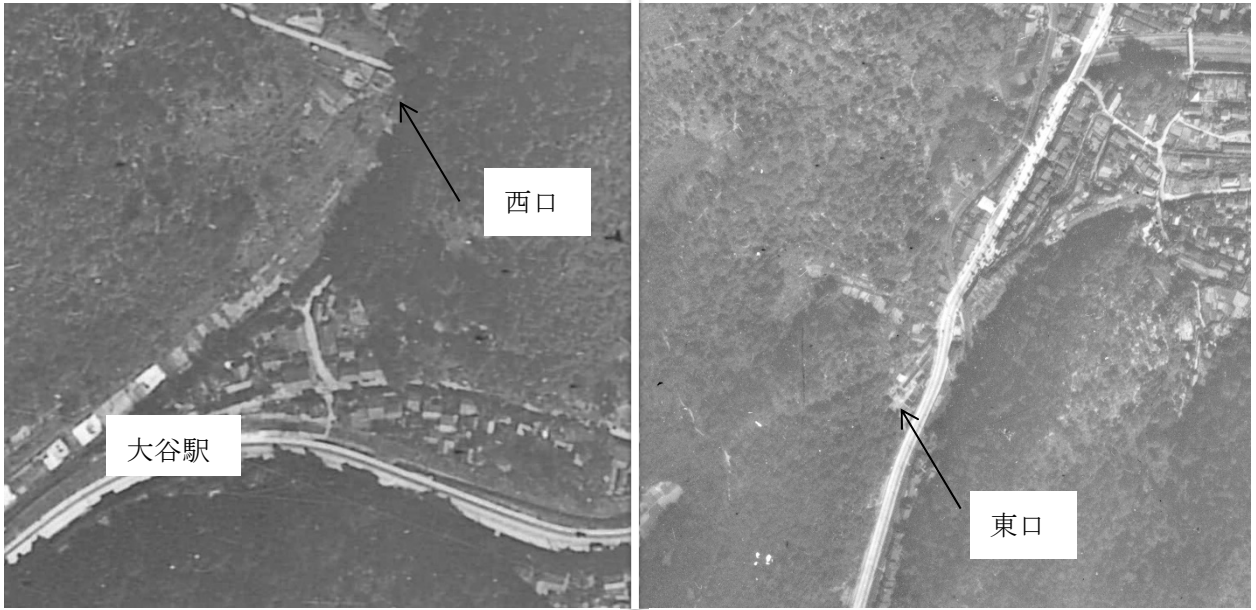
現在、旧逢坂山隧道は東口の洞門が残り鉄道記念物に指定されている。隧道構内は昭和 45(1970)年より京都大学防災研究所地震予知センターの逢坂山観測所が使用している。隧道内に工場操業時の痕跡が残されているが、現在は立ち入ることができない。

東口の構内に大津市南部水道時代に建設したと考えられる 3 連の配水桝と八角形の木造モルタル建物が残存するが、トンネル外に疎開工場の遺構は認められない。

西口は名神高速道路の蟬丸トンネル西口建設に伴って失われたが、通勤に利用されたトンネルに至る道路は、規模を変えながらも現存している。同様に通勤に利用された京津線上関寺駅は昭和 46(1971)年に廃止され、大谷駅は平成 8(1996)年に駅を浜大津寄りに移設して新装している。(神保)



位置図〔大津市統合型 GIS 基盤地図(1/2500)を使用〕



敗戦直後の旧逢坂山隧道（米軍撮影 275-A7-121）



現況写真

2. 旧佐和山隧道（近江航空疎開工場）

◆場 所 彦根市古沢町・鳥居本町

◆現 況 廃隧道・立入禁止(鳥居本側入口は埋没し、トンネル上部のみが露出)

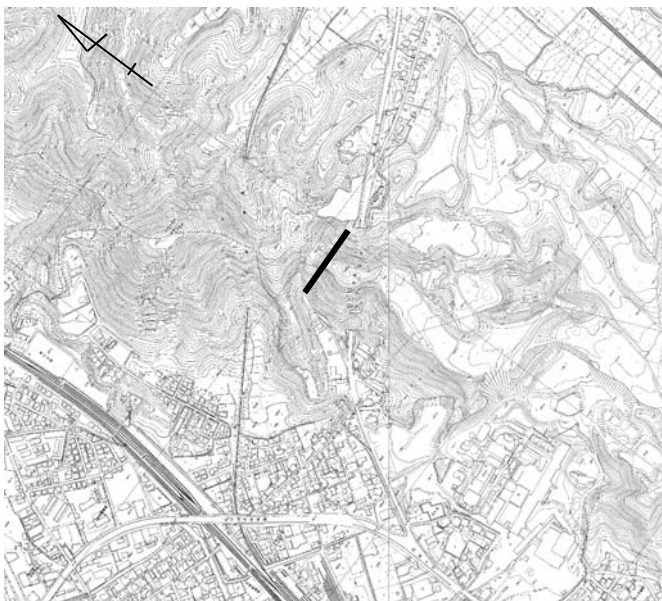
◆遺構の状況

本遺構は、現在の国道8号、佐和山を東西に貫通するトンネル(歩車分離の二本のトンネルが並走)の北側に並走する形で遺存する。現国道の旧道であり、大正8(1919)年に着工し、同13(1924)年には延長230.0m、巾4.5m、高さ7.5m、工費13万756円(建設当時)で完成した(『滋賀県土木百年年表』滋賀県1973)。入口開口部は煉瓦造りで扁額を有する。その後、昭和6(1931)年にはコンクリート舗装が行われている。

太平洋戦争末期の昭和20(1945)年2月23日の閣議決定『工場緊急疎開要綱』に基づいて、通行のためのトンネルを閉鎖する形で、彦根市街地の2ヵ所に工場を持つ近江航空(一式陸攻・零戦・雷電などの航空機部品の製造や組立て)の疎開工場として転用された(『新修彦根市史第3巻通史編近代』彦根市2009)。

現在、西側の古沢町側入口は、通路自体が山水の浸透が原因により水路状となっているが、全体的には旧形を保つ。また、東側の鳥居本町側入口は、現歩道が完成した平成6(1994)年段階には開口部が完全に埋められ、煉瓦造り開口部の上部構造体のみが地表に露出している。トンネル内部は、壁面に多くの亀裂が確認できるため極めて危険で立入調査は不可能である。

工場としての詳細な利用形態は不明であるが、終戦日に敗戦を知った近江実修工業学校の学徒が泣きながらトンネルから市内へ下りた(『近江高等学校創立50周年記念誌』近江高等学校1988)というエピソードが残されているため、極めて短期間ではあるが工場としての何らかの利用はなされていたものと考えられている(『本土決戦と滋賀』水谷孝信2014)。(下高)



位置図

[平成29年12月18日彦都第10372号の承認により都市計画図白地図を使用。]



西側出入口の現況

3. 旧観音坂隧道

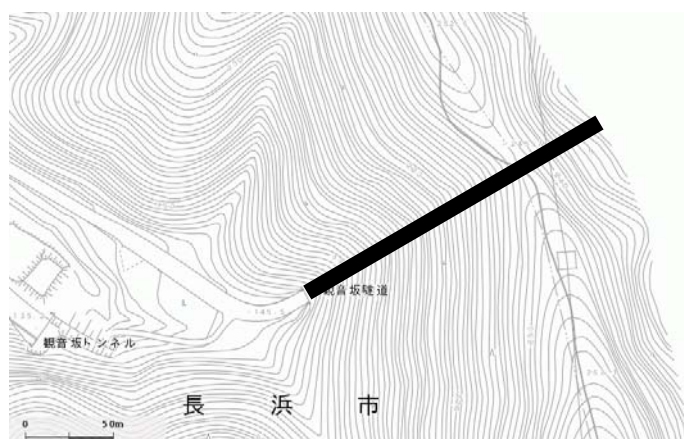
◆場 所 長浜市石田町～米原市朝日間

◆現 況 廃隧道

◆遺構の状況

長浜市石田町と米原市朝日を結ぶ旧観音坂隧道は昭和 8 (1933)年の竣工で、2016 年 3 月まで現役で 80 年以上使われていた。この隧道は終戦間際に軍需工場疎開の措置が採られ、機械が運び込まれて住民は峠越えの苦難を強いられた。すでに昭和 20 (1945)年 2 月 23 日閣議決定の『工場緊急疎開要綱』で、工場の疎開に関して「既存ノ隧道等ヲ利用スル」ことが定められていたからである。旧逢坂山隧道は 3 月から準備作業が始まっているが、この観音坂や彦根の旧佐和山隧道は終戦間際の緊急疎開となった。7 月下旬の艦載機空襲で少なからず被害を出した彦根の近江航空(近江絹糸が航空機製造に軍需転換)が、急遽旋盤などの機械の疎開を進めようとした。しかし廃隧道の逢坂山と違って住民が現実に通行に利用し、物資輸送にも使われていたトンネルだけにぎりぎりまで疎開は控えられ、空襲の激化と本土決戦を前についにやむなしという判断が働いたようだ。究極の軍事優先措置と言えそうである。

ところが空襲の被害を受けていない長浜の近江航空七条工場では、彦根が艦載機空襲を受ける二日前の 7 月 23 日にすでに機械の観音坂隧道への移動作業が始まっていたことが当時の木之本高女の動員学徒の日記から確認できる。この長浜の工場は昭和 20(1945)年 5 月の名古屋空襲で打撃を受けた名古屋三菱航空機の疎開工場という位置づけで、6 月から始まった航空機部品製造は近江航空の作業ではなく工場や従業員は近江、機械や作業、技師は名古屋三菱という体制だった。ところがこの両者が終戦直前の資材不足や食糧不足からの待遇悪化で対立、近江航空に反発した三菱側の職員が疎開予定の隧道に機械を独自の判断で移動させるという事態になっていたと女子学徒の日記に記録されている。その後の和解で職員の一部が工場に戻ったものの機械は隧道内に置かれたままで、やがて現実の本格的工場疎開の実行段階になったが、ほどなく終戦となった。(水谷)



位置図

〔平成 29 年 12 月 14 日長都計第 346 号の承認
により都市計画図白地図を使用。〕



東側出入口の現況

4. 旧横山隧道

◆場所 長浜市鳥羽上町～米原市菅江間

◆現況 廃隧道

◆遺構の状況

長浜市鳥羽上町と米原市菅江町を結ぶ旧横山隧道(鳥羽上隧道)には戦時中弾薬の疎開が行われ、住民が峠越えの苦難を強いられた。この横山隧道は滋賀県内務部土木科の技師、村田鶴の設計で1923(大正12)年に完成した160mの煉瓦隧道で、平成14(2002)年に新横山トンネルが開通するまで80年間使用され、今も完全な形で残されている貴重な近代化遺産でもある。

地元の証言では昭和17(1942)年から弾薬庫として使用されたらしく、1km北の観音坂隧道が終戦直前に工場疎開のために封鎖されたのと比べるとかなり早い。観音坂隧道が近距離にあるため地元住民の生活はさておき、こちらを塞いでも物資の輸送に支障は少ないと判断されたと考えられる。観音坂隧道の存在と交通量の少なさがあだとなつての封鎖であったようだ。またここが近江長岡駅に近いことも弾薬庫転用の大きな要因になっていた。

なぜならこの転用が、関ヶ原の玉地区にあった「東洋一」の規模と言われた陸軍の火薬庫(正式名称「名古屋陸軍兵器補給廠関ヶ原分廠」、戦後「メナードランド」「関ヶ原スケートリンク」が建設されたが、洞窟式、半洞窟式のコンクリート火薬庫が現存している)の分散疎開の一環だったからで、火薬・弾薬は専ら菅江町側から搬入されたらしい。日米開戦後の戦線拡大による火薬の増産や空襲に備えた軍事作戦としての火薬の分散配置で、終戦間際の素掘りの壕への緊急疎開とは別の措置だったように見える。それにしても開戦からさほど経っていない段階で早くも隧道の封鎖・転用というのは、同時期の金属回収と同じく見通しの甘い中で生まれた苦肉の策というほかはない。

この旧横山隧道は戦後連合軍が接收し、火薬の処理で出た大量の木製の箱が付近の住民に配られ、今もそれを農作物入れに使っている家もあるようだ。連合軍は2年ほど駐留したため、結局住民は5年近くここを通行することができなかった。戦中・戦後のこの隧道の5年間は、日本軍の買収から米軍の接收へと経過した他の基地・軍用地の歴史と全く同じ歩みであったことになる。(水谷)



位置図

[平成29年12月14日長都計第346号の承認
により都市計画図白地図を使用。]



東側出入口の現況

5. 機関車避難壕

- ◆場 所 米原市岩脇
- ◆現 況 丘陵(整備済)
- ◆遺構の状況

米原駅の北東部に位置する岩脇山には、第二次世界大戦末期に造られた2本の機関車避難壕がある。避難壕は東西に並んで2本造られており、そのうち西側に残る壕は貫通しておらず、未完成で終戦を迎えたことが窺える。

この地に避難壕が造られたのは、すぐ近くの米原駅の存在によるものである。米原駅は、現在と同様、戦時中から近畿地方・東海地方・北陸地方を繋ぐ重要な分岐点の役割を担っていた。そのため、本土空襲が始まると、米原駅でも空襲の被害にあった際に列車が避難できる施設が必要と考えられ、このような施設が造られたのではないだろうか。

この避難壕に関しては、機密工事であったことから資料が残っておらず、また作業に従事したのも朝鮮人労働者であった為に地元の住民も詳細を把握していないのが現状である。

遺構の状況から、この避難壕は上下2段構築技法を用い、全てツルハシやスコップ等による手掘り作業であったこと、避難壕は南北から中央へ向かって同時進行で掘り進められていたことが分かった。なお、ダイナマイトを使用したと言う伝聞記録もあるが、岩脇山の岩盤は脆くダイナマイトを使用した可能性は低いと考えられる。

現在残っている避難壕は、東側が貫通済みで全長約120m、幅2～3m、高さが最大約5m・最少約2mである。また、貫通している東側の避難壕は空気の循環の為と思われる穴が壕内上部を東西に抜けるように設けられており、比較的最終段階まで工事が進められていたのではないかと考えられる。

西側の避難壕は、南北から中央に向かって掘削しており、南側が全長約53m、幅2～3.5m、高さが最大約4m・最少約1.5mとなる。北側に関しては浸水被害が大きく、実際に測量できた距離は入口部分から約13m付近までであるが、測距計で測量したところ突き当たりまで約50mあることが分かった。よって北側は、全長約50m(測距計による数値)、幅2.5～4.0m、高さが最大約3.5m・最少約1.5m(幅・高さ共に実際に測量できた範囲内で表記)となる。

戦後長らくゴミ捨て場として放置されていたが、平成20(2008)年に地元住民によって整備され、今では当時の姿を見ることが出来る貴重な遺構である。(杉山)