

[寄稿] 76年前の工場疎開跡を探して

1. 旧西中金駅近く

豊田市の旧西中金駅近くに、棚田が広がる小さな谷間があります。令和3年(2021)5月、そこで3つの横穴が見つかりました(写真1・2、図)。

穴の大きさは人が立って歩けるほどで、高さと同幅が1.8m×1.7m、奥行きは約6mです。穴は崖の途中にあり、東向きに水平に掘られています。

入口が見えるのは南側のひとつだけです。残り2つの穴の入口は、土砂でふさがっているため外からは見えません。3つの穴は奥の方で縦につながり、長さが12.5mあります。カタカナの「ヨ」の字に似ています。昭和40～45年(1965～70)頃まで、3つの穴の中に入れたそうです。横穴の存在は、私にとっては「発見」でしたが、実態としては「再発見」と言えます。

2. 「再発見」のいきさつ

令和3年2月の訪問で穴を見つけられなかったため、5月29日に再訪しました。地主の大岩勇夫さんの了解と協力を得て、大岩さんご家族と鈴木勝己さんと私の5人で、横穴を探しました。除草後、年配者2人の記憶を頼りにイノシシの穴と間違えたりしながら探したところ、崖の途中に小さな竪穴を見つけました。穴はトロッコ道

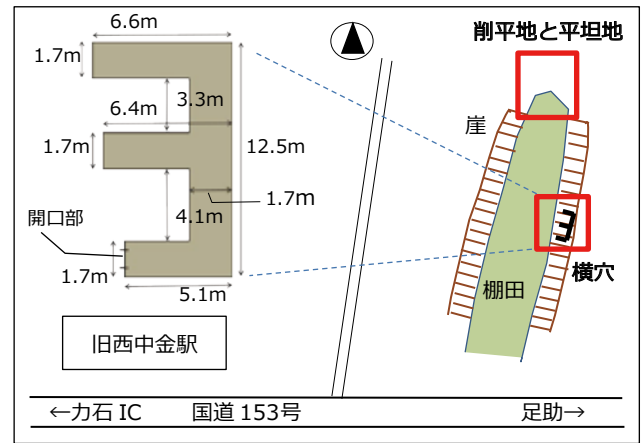


図 工場疎開跡の位置と横穴(概略図)

から約3～4mの高さに位置し、穴の深さが1m以上あります。

土砂を除けると横穴の入口が現れました。中に入ると、花崗岩のマサ化が進み、手で触るとボロボロと崩れます。天井や壁から落ちた石が、通路に10cmほど積もっています。穴の形はほぼ四角形ですが、天井はやや丸みのある逆Uの字に、手掘りで掘られています(写真2)。

その後は平坦な土地を探すため、谷奥の削平地のさらに奥を1人で歩きました。雑木をかき分けて歩測すると、東西8～12m×南北35mで、意外な広さがありました。

3. 最初の訪問

私は、『愛知製鋼50年史』(平成2年[1990])にある「西中金駅近くの山中に刈谷工場……を疎開することになった」の件を読んだ当時、疎開先は具体的にどこか、なぜ西中金駅近くのなか、興味と疑問をもちました。しかし土地勘がない私には探しようがありませんでした。余裕ができた3年前から、疎開先を探し始めました。

いろいろなご縁をたどり、令和3年2月3日、豊田市近代の産業とくらし発見館の小西恭子学芸員と2人で、昭和20年頃の話のを伺いに地元在住の鈴木さんを訪ねました。聞き取りで、以下のことが分かりました。

- ① 自宅の西にある畑に、2階建ての工事用小屋が作られた。1階東側には、機械3～4台が運び込まれ、ブンブン唸っていた。戦後、機械は撤去された(唸りはトランスの特徴音。後述の『愛知製鋼30年史』(昭和45年)に、トランス搬入の記述がある)。
- ② 三河線西中金駅から東に延びる土手(足助町追分に至る)から谷奥まで、谷の東側の崖を崩し水田を埋め立ててトロッコ道が作られた。当時、谷の西側に農道があった。崖に3つの横穴が掘られたが、現在は入口が埋没して所在不明。谷奥の削平地は今も残るが、水溜まりができる程度の大きさ。トロッコのレールは、戦後撤去された。
- ③ 自宅東の蚕室小屋を、工事用事務所として会社に貸していた。会社名は不明のままであったが、鈴木さんが今回、自宅で見つけた賃貸借契約書(昭和20年5月1日付)により、豊田製鋼であることが判明した(豊田市史資料調査会編『石野地区城見町鈴木



写真1 工場疎開跡
(北を望む、丸:横穴の開口部、四角:谷奥の削平地と平坦地、斜線部:旧トロッコ道)



写真2 横穴の内部
(写っているのは大岩敦昌さん)

勝己氏所蔵資料仮目録』No. 175)。

④ 夏、神社で起工式？後、舞台を使った演芸会を開催。

聞き取り後の現地調査では、横穴を見つけられませんでした。谷奥の削平地は約3m×3mと狭く、工事途中で終戦となったのか、設備を置ける広さではありません。

その後、城見町で2か所の地下壕が登録されていることが分かりました(『平成29年度特殊地下壕実態調査結果』国土交通省ホームページ)。豊田市役所に問合せをしましたが、「記録は町名までのため地番は分からない」とのことでした。1か所がここであるとすると、もう1か所とは、3つ穴の向いにある開口したイモ穴(野菜の貯蔵用)を地下壕と間違えたと思われます。

4. 愛知製鋼(旧豊田製鋼)

横穴と削平地が、豊田製鋼の工場疎開跡かどうかを検討するために、同社の歴史を振り返ります。

昭和15年(1940)、トヨタ自動車工業向けの鋼を作るために、「豊田製鋼」という鉄鋼製造会社が刈谷に設立されました。同社は、戦後の昭和20年11月に「愛知製鋼」へ改称し、現在に至っています。

同社は、自動車用鋼を作るために設立されたのですが、戦争が進むと軍需が中心に変わりました(表)。

『30年史』には、知多工場と刈谷工場の鋼生産(昭和19年)は、約2,000トン/月(軍需1,500トン/月、民需500トン/月)であり、民需の中には軍需がかなり含まれていたと記されています。軍需とは、熱田の名古屋陸軍造兵廠、豊川をはじめとする各地の海軍工場、軍需省への納入であり、鋼は主に兵器生産の材料に使われました。

表 会社の年表

	豊田製鋼	トヨタ自動車
豊田自動織機の社内に設立	昭和9年 製鋼部	昭和8年 自動車部
会社の分離・設立	昭和15年2月 豊田製鋼	昭和12年8月 トヨタ自動車工業
軍需会社に指定	昭和19年4月25日	昭和19年1月17日
工場疎開の命令	昭和20年6月10日	昭和20年5月16日
防諜のため工場呼称を変更	昭和20年5月 刈谷工場から 護国第51工場へ	昭和20年6月 拳母工場から 護国第20工場へ

わずか数行ですが、『30年史』に、工場疎開のことが具体的に書かれています。

「昭和20年6月10日に分散疎開指定を受け……名鉄西中金駅近くの山中に刈谷工場の2号電気炉、圧延工場を疎開することになった。……徴用工約30名により電気炉、圧延工場の基礎が掘られ、名鉄西中金駅から山中の工場までの道路を作り、刈谷工場から電気炉用トランスが運び込まれたが、間もなく終戦となり、工場疎開は計画のごく一部を実施しただけで中止となった。」

刈谷工場では、屑鉄を電気炉で溶かして鋼を作るので、原料(屑鉄、合金鉄、石灰など)の搬入および鋼製品を

配送する運搬手段が必要です。働く人の通勤の足の確保やエネルギー源である電気・石炭も重要です。圧延機を動かすには電気が必要で、電気炉は大量の電気を消費します。

5. 考察

城見町は、空襲を避けるのに有利な地形(空から見にくい丘陵の谷間)であるだけでなく、旧飯田街道沿いで道路が通じています。西中金駅に近いので、物資の運搬や人の通勤に便利で、電気の供給も可能です。

『トヨタ自動車20年史』(昭和33年)には、戦争末期、トラックを生産する同社拳母工場で、構内輸送用のトラックが不足し、払い下げの軍馬を使った馬車で代用した苦勞が記されています。

豊田製鋼刈谷工場の疎開でも、トラック利用は同様の困難が予想されるため、鉄道ルートを利用するつもりであったと思われます。想定ルートは、次の通りです。

豊田製鋼刈谷工場～(専用線)～刈谷駅(国鉄-名鉄)～(三河線)～西中金駅～(トロッコ)～工場疎開先

刈谷工場から当地に一番初めに搬入された機械であるトランスは、このルートで鈴木さん宅の西の工事用小屋に運ばれ、仮置きされたと推測しています。話が脱線しますが、専用線のレールは今も刈谷工場に残っています。

鈴木さんの証言、鈴木さん宅から発見された賃貸借契約書の確認、現地調査および考察から、3つの横穴と削平地は、豊田製鋼が刈谷工場を疎開するため、昭和20年に掘削した(または掘削し始めた)ものであり、削平地とその奥の平坦地は、工場疎開予定地であったと思われます。

6. 今後の課題

まだ分からないことがいくつかあります。

- ・3つの横穴の用途
何を設置する予定だったのか(トランスか)、なぜ高い位置なのか(湧水対策か)、他の疎開工場との比較
- ・工場レイアウト
削平地や平坦地で、電気炉と圧延機の配置が可能か、疎開工事の痕跡を見つけられるか
- ・工場疎開が地域に与えた影響
工場疎開が地域に与えた影響を、聞き取りなどにより多面的に掘り起こす(工事従事者の中に朝鮮半島出身者の家族がいたとの証言もある)

工場疎開の実態をさらに解明していく中で、この疎開跡を今後どうするのかを考え、広く議論していくことが、地主さんの意向とともに大切ではないかと思えます。

最後になりましたが、城見町在住の鈴木勝己氏および大岩勇夫氏とそのご家族、ならびに小西学芸員のご協力により、工場疎開跡を「再発見」(確認)することができました。ここに記して感謝申し上げます。

山田富久(名古屋市在住 愛知製鋼OB)