

標津線を走る列車はいつ・どこで・どのように襲撃されたのか：別海・標津線空襲を検証する

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-03-16 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 境, 智洋, 山内, 斉, 山内, 崇 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.32150/00008521

標津線を走る列車はいつ・どこで・どのように襲撃されたのか —別海・標津線空襲を検証する—

境 智 洋¹・山 内 齊²・山 内 崇³

北海道教育大学釧路校授業開発研究室

中標津町立中標津東小学校

北海道教育大学釧路校授業開発研究室

When, Where, How the train was attacked at Shibetsu line?

To verify the Betsukai-Shibetsu line air raid.

SAKAI Chihiro¹, YAMAUCHI Hitoshi², YAMAUCHI Takashi³

¹Department of Education, Kushiro Campus, Hokkaido University of Education

²Nakashibetsu, Nakashibetsuhigashi Elementary School.

³Undergraduate, Department of Education, Kushiro Campus, Hokkaido University of Education

要旨

北海道別海町、旧標津線、重太郎川鉄橋付近でアメリカ軍機によって蒸気機関車が襲撃され、機関士が殉職したという事が文書として残されている。ここでは、この旧標津線の空襲について得た新たな証言を検証し、銃撃跡の検証、当時の文書、聞き取りや証言の検討等から、実際にいつ、どこで、どのように襲撃されたのかを検証し、『別海・標津線空襲』の新たな見解を示すものである。

1 はじめに

北海道が第二次大戦中にアメリカ軍機による空襲を受けたのは1945年7月14日、15日の事である(菊地,2007)。北海道根室管内別海町も同様に1945年7月14日に空襲を受けている(別海町百年史編さん委員会,1978)。そのうち別海の空襲で死者を出したのは、計根別飛行場(第四飛行場が別海町西春別にあった)の空襲によるものと、国鉄標津線のうち別海町内を走行していた列車への空襲によるものである(菊地,2007)。別海町百年史(別海町百年史編さん委員会,1978)では、前者の空襲のみを記載しており、また

菊池(2007)は、前者の空襲を別海空襲として記載している。このことから、後者の空襲をここでは、「別海・標津線空襲」と名付ける。この別海・標津線空襲は、菊池(1995)や菅原(2008)等で記載され、空襲場所は春別から3~4キロ地点であるとされてきた。しかし、筆者らの調査から、新たな空襲場所の証言(藤倉弘氏の証言:以下藤倉証言)を得ることができた。ここでは、この藤倉証言を検証し、銃撃跡の検証、さらに当時の文書、聞き取りや証言の検討等から、実際にいつ、どこで、どのように襲撃されたのかを検証し、別海・標津線空襲の新たな見解を示すものである。

1996年10月 藤倉弘さん(聞き取り:山内齊) 床丹二の川鉄橋にて (聞き取りの原文そのまま)

(1945年)7月15日、春別駅、町は中春別という町なんだけども、駅は「中」という文字はない、春別駅。郵便局でもなんでも中春別だったけど、駅だけは春別駅。そして、まあ、出発してここ(鉄橋付近)まで来たんだけど。ここにちょうど差し掛かった時に、東の方、あっちの点々とある雲あるけどもちょうど、あっちの方向に一面に雲がかかっていったわけさ。ずーっと、大きく。それだもんだから、(艦載機が)雲の中をのってきてるもんだから、爆音らしい爆音はほとんど汽車のぼっぼっていう音で、聞こえなかった。そしたら、雲からでた瞬間に降りてきたもんだから、車掌さんに爆音とか敵機きたとか言う暇がないくらい急降下だから。逃げてる余裕もないよね。最初にあたったのは、もうちょっと前の方、(汽車が)止まったのが、そこ。橋にきたときにもうあたった。それから止まるまでの間は、そこ(橋の反対側)まで進んだ。撃たれた機関士さんはね、死んだと思わなかった。見た時には。ただそのまま、よしかかっているだけで、全然前にもたれてなかった。もう一人の方も、倒れてないんだから。それで、兵隊さんが飛び降りた。そしたら今度、敵機があっちいってしまったし、デッキから見たらそこに一人倒れてるからってことで、そこへ行った。それでもまだ気が付かなかった。死んでるもんだか、生きてるもんだか。車掌さんが見て、死亡したって確認した。貫通した箇所が2か所、あとえぐられた箇所が1か所。乗客の人数が少なかったから、山へ逃げたけども、混雑もなく、わずかな人数だったから逃げたけども。あれでいっぱいだったら大騒ぎだったわ。貫通するだけの勢力だもんな。あの客車のあれ(壁)ぐらいなんも。こんな(鉄橋)に厚くないべ、鉄板というか。このときは、命拾いました。

2 襲撃場所の証言比較

菊池(2007)『語り継ぐ北海道空襲』によると、当時の別海町、標津線春別駅、駅手の馬籠正行さんの証言（以下：馬籠証言）として「中標津発厚床行きの客貨車が、春別駅から出て三、四キロの地点で敵機の攻撃を受け機関車が狙われた。蒸気タンクが破れて吹き出す音が駅までも聞こえた。平野機関士が死亡、機関助手が背中にかすり傷、見張り人の兵士が大腿部を負傷したが、乗客には被害は無かった」と記載されている。さらに、菅原(2008)『道東学序説』の中で、中春別在住の菅原タエさんの証言（以下：菅原証言）として「春別駅のすぐそばの3キロくらい先の十太郎川（十は重の間違いと思われる）の付近で西春別方面からきたグラマンの機銃掃射を受けた。蒸気タンクが破壊し蒸気が飛び散った」と記載されている。この襲撃に関しては『釧路鉄道管理局史』（釧路鉄道管理局,1967）や『彩雲鉄道』（根室・標津・中標津・標茶,1990）の中で「空襲で機関士殉職」にも平野機関士が春別から3、4キロの地点で殉職したという記載がある。標津線での空襲による殉職者はこの平野機関士1名である。また、襲撃時間、襲撃方向については、菅原証言では午前10時頃で西春別方向という記載があるが、正確な空襲を受けた時間、襲撃してきた方向は他の記載からは見つけることができない。別海・標津線空襲は、空襲された時間、空襲した艦載機の機体数、また、正確な飛行ルートや機銃の方向は不明な事項が多いといえる。

1996年に第2筆者は当時の別海町立中春別小学校の児童の調べ学習で実際に別海・標津空襲で銃撃された機関車に乗客として乗車していた藤倉弘さん（当時67才）の証言を得ることができた。この藤倉証言は、襲撃にあった現場に実際に行き、その現場で敵機の襲撃に遭ったと証言している。この現場は、標津線春別駅（現在の中春別）から約7～8kmの位置にある床丹二の川に架かる長さ約5m40cmの鉄橋付近である。また、平成27年の筆者らの調査で当時の事を知る佐藤利昭さん（81）によると「小学生の時に町の住人から機関士が床丹二の川付近の鉄橋で空襲があったと聞いた」という証言も得ることができた。

『語り継ぐ 北海道空襲（菊池,2007）』で記載されている馬籠証言と筆者らの聞き取りによる藤倉証言の現場との違いについて表にまとめた。藤倉証言は、第3筆者が、1996年に聞き取りを行ったビデオテープから再度聞き取ったものである。

馬籠証言は、「空襲警報が出ているときは、機関室に見張り人を乗せることになっていたんです。機関士の後ろに立って、警戒する役目です。私が乗ることになっていたのですが、ちょうど兵隊がいて変わりました。」と記載されている。つまり、馬籠証言は馬籠正之さんが春別駅から聞こえた音から判断し、現場は中春別から3～4キロと証言していることになる。同様に、菅原証言も、菅原タエさんが中春別からの証言であり、現場を見ての証言とは言えな

い。しかし藤倉証言は、実際に敵機によって襲撃を受け、停止した場所に居たとして証言するとともに、襲撃現場において「ここで襲撃された」と証言している。

表 記載と証言の比較

	『語り継ぐ 北海道空襲』	聞き取り調査
証 言 者	馬籠正之さん (駅手)	藤倉 弘さん (乗客)
証 言 による 場 所	春別駅から 3～4キロ	春別駅から 7～8キロの鉄橋
目 撃 場 所	春 別 駅	機関車の中
機 関 車 の 状 況	蒸気タンクが破 れて、吹き出す 音が駅まで聞こ えた。	鉄橋付近で停止 した

3 銃撃場所の調査

(1) 重太郎川

春別駅から3～4キロ別海寄りには重太郎川鉄橋がある。菅原証言にある重太郎川（道東学序説記載の河川名では十太郎川）周辺である。筆者らは平成27年5月6日にこの付近の現場調査を行った。周辺は、鉄道林に囲まれている。銃撃当時の情報等、新たな情報は得られなかった。

(2) 床丹二の川

平成27年5月3日、17日、21日、平成28年4月23日と4回に分けて、筆者らが現地調査を行った。ここでは藤倉証言にある空襲が行われたという鉄橋に銃弾の跡らしい痕跡を見つけることができた。床丹二の川は、2級河川、床丹川の支流で同じ支流のボン床丹川の南側にある小さな河川である(図1)。ここは、旧春別駅から約7キロ別海寄である。旧標津線が道路に並行してこの付近から東寄りにカーブを切る。このカーブの始まり付近に、長さ5m40cmの鉄橋が架かる。道道8号線からも見ることもできる小さな鉄橋である(図2)。この鉄橋の全景図を図3に示す。この鉄橋は厚さ11mmの鋼板を組み合わせた桁からできている。桁は2本あり（桁A,B）、それを鋼板でクロスしてくみ上げたものである(図4)。2本の桁の東側の面を桁A(図5)、桁B(図6)として示した。

標津線を走る列車はいつ・どこで・どのように襲撃されたのか

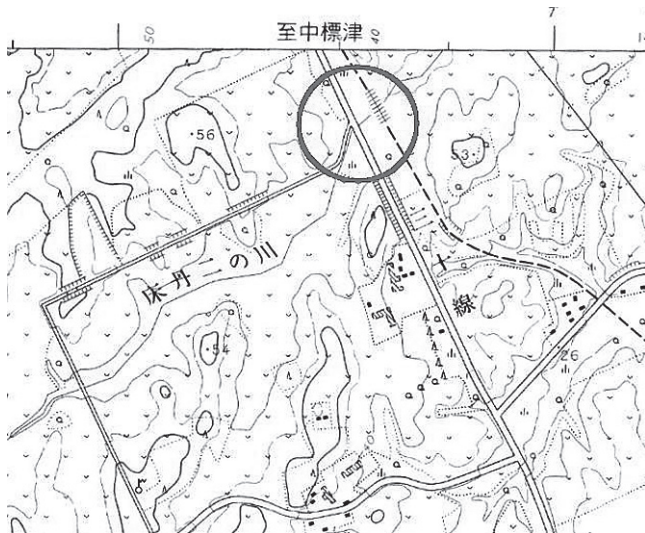


図1 床丹川及び床丹二の川周辺地図
(国土地理院1:25000 豊原から引用)



図2 床丹二の川に架かる旧標津線鉄橋

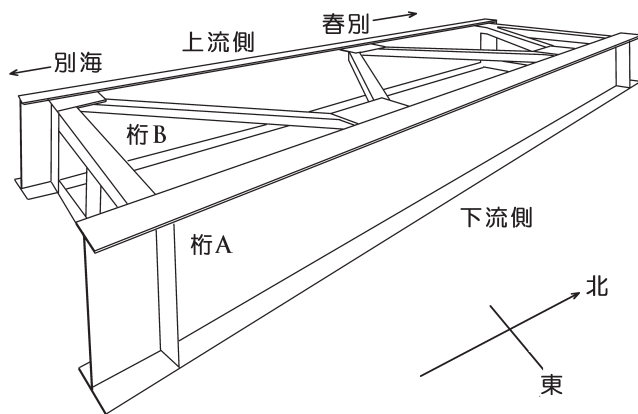


図3 鉄橋全景図

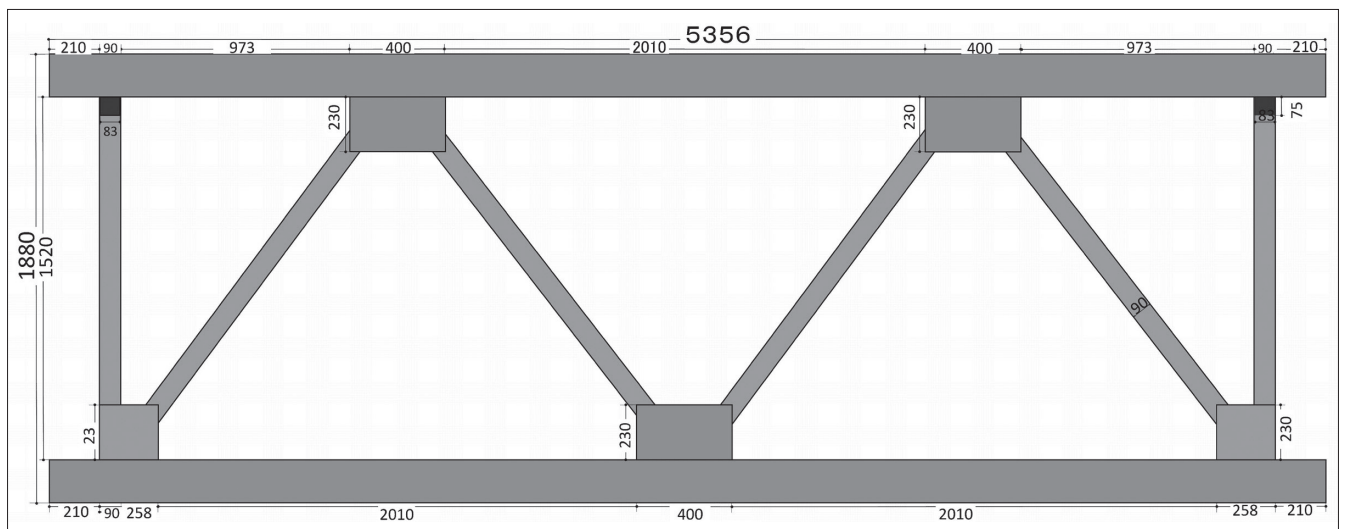


図4 鉄橋の上面(右が春別方面)

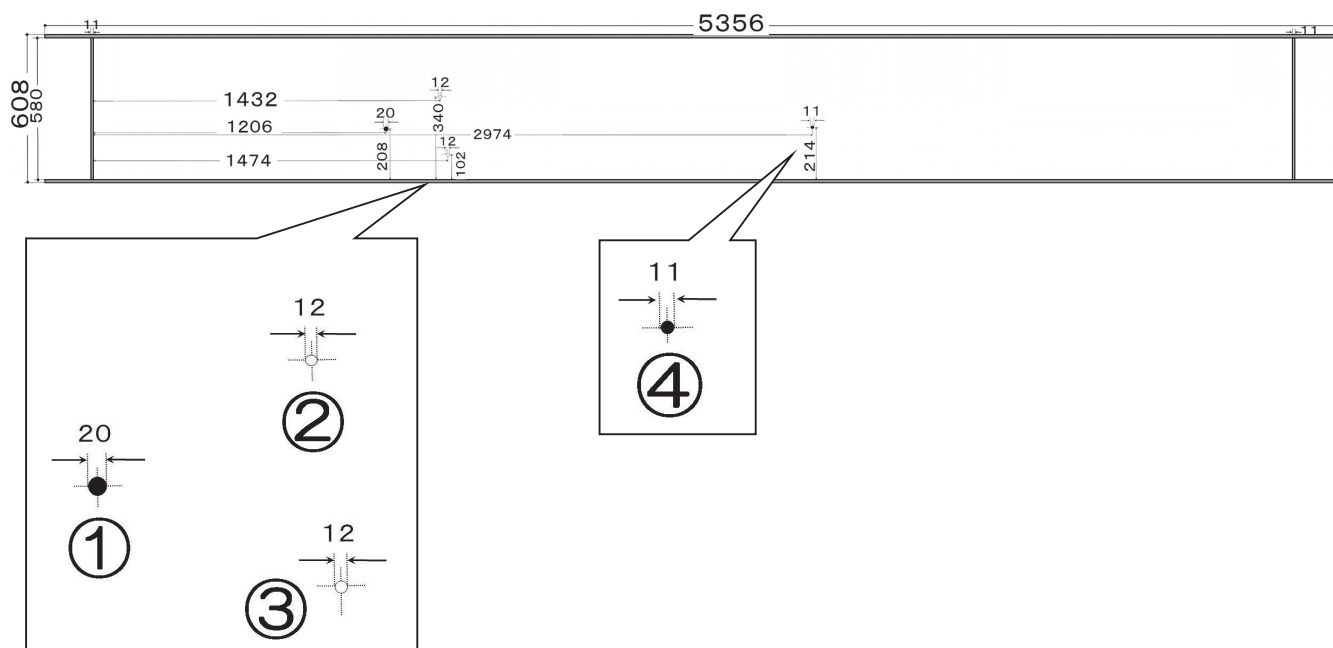


図5 桁Aの東側面

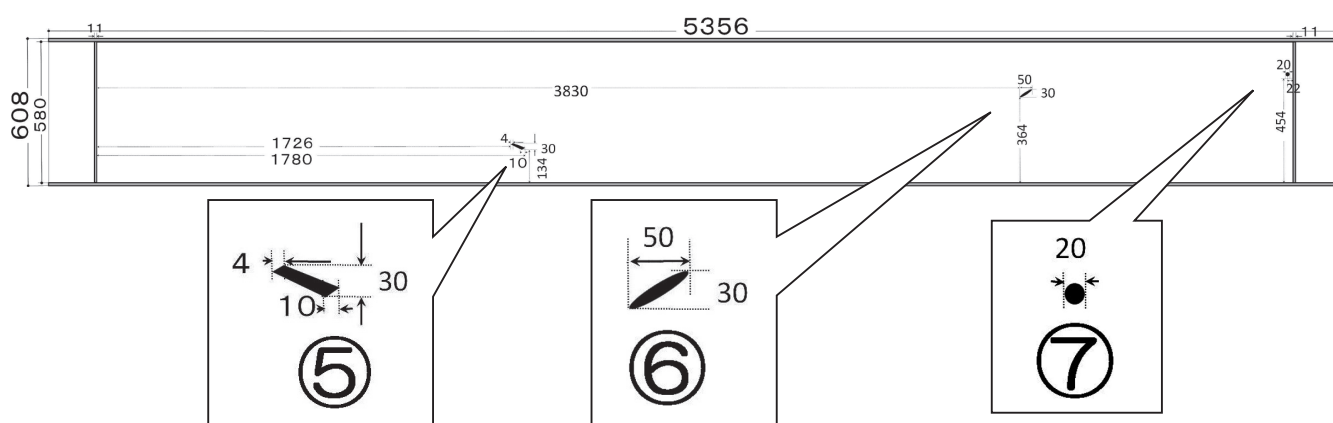


図6 桁Bの東側面

鉄橋の桁A東側に3カ所及び北寄に1カ所、桁B東側に3カ所の窪みおよび穴を見つけることができた。桁A①は直径20mmの円であり貫通していない。裏側には凸部が認められる。桁A②は、直径12mmで貫通する。桁A③は直径12mmで貫通する。②、③は鋼板を貫通し、鋼板の垂直面に対し13度の傾き、水平面に対し5°の傾きを持って斜め右、ほぼ水平に貫通している（図7、8）。桁A④は、直径11mmで貫通していない（図9）。桁B⑤は、鋼板を削るように窪んでおり、幅10mm、長さ30mmの長円形である。貫通はしていない（図10）。⑥は、鋼板を削るように窪み、長径50mm、短径30mmの長円形である（図11）。⑦は、直径20mmで貫通はしていない（図12）。また、それぞれの桁の西側（国道側）には窪み及び穴は認められなかった。

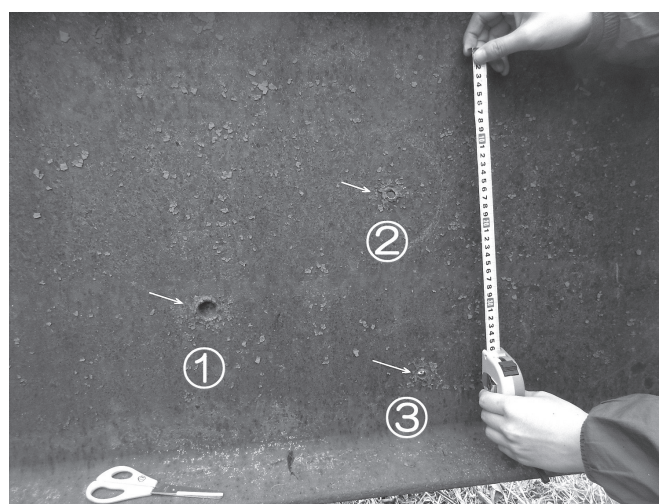


図7 桁A①の窪み及び②、③の貫通穴

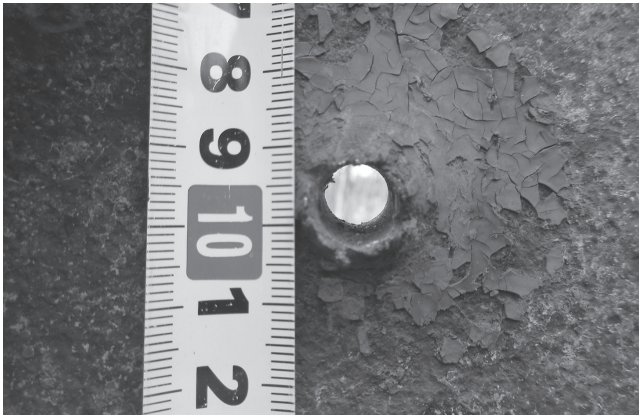


図8 桁A②の貫通穴



図12 桁B⑦の窪み



図9 桁A④の窪み

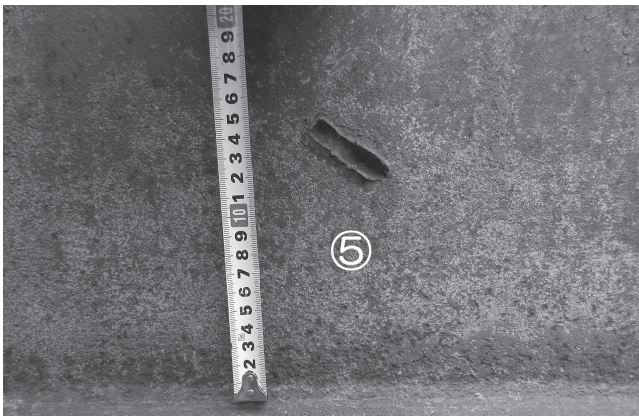


図10 桁B⑤の窪み

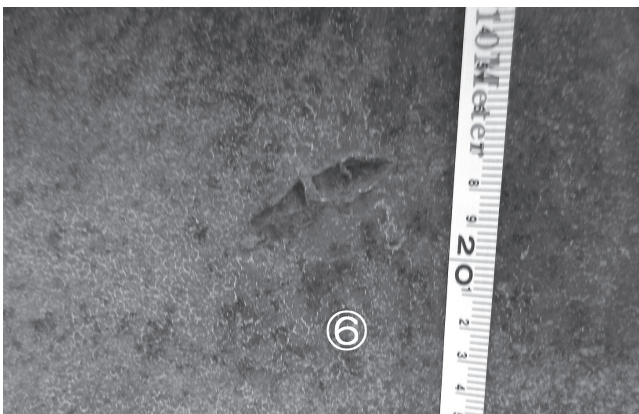


図11 桁B⑥の窪み

4 空襲の状況を弾痕から検証する

(1) 機銃の方向

桁A②の穴を貫通した弾痕とし、桁B⑤に抜けたと想定した場合、入射角度は 10° となる（図13）。この先には桁B⑤があるが、実際に同じ弾が桁Aを貫き、桁Bに至ったかの証明には至らない。しかし、桁A①～④及び桁B⑤～⑦から野付半島方向（東側）から、衝撃が加わり、穴または窪みができたといえる。ゆえに、これらの穴や窪みが飛来した銃弾の跡とするならば、東側（別海町床丹方面）から襲来した飛行機から発射された銃弾によって窪み及び穴が開いた可能性は高い。また、貫通した弾痕の状況（図14）からも低い位置から襲撃した可能性がある。これは、藤倉証言にある、「敵機が雲から急降下して襲撃してきた」という証言と一致し、東側から急降下して、低い位置で襲撃し、ほぼ水平な弾が飛んできたことが予想できる。

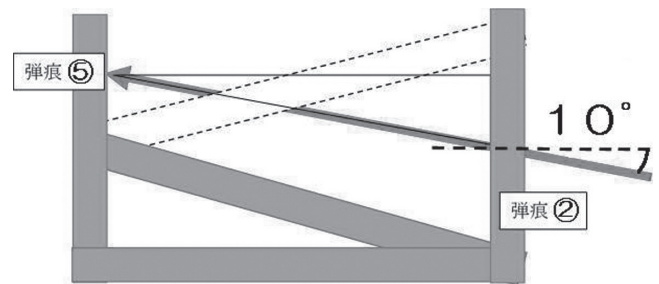


図13 鉄橋を上空から見た場合、②の貫通穴の傾斜から想定したの銃弾の入射角度

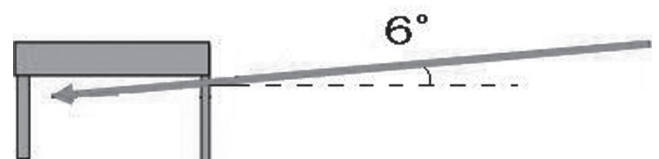


図14 ②の貫通穴の傾斜から想定した鉄橋の水平面に対する入射角度

(2) 機銃した艦載機

貫通した穴の直径は約11～12mmである。しかし、経年によるさび及び、塗装の厚さを換算すると13mm程度と考えられる。今後、塗装を剥がすなどして正確な値の測定が望まれる。

当時、機銃を行った飛行機は、グラマン機であったとされる(別海町百年史編纂委員会編,1989)。その機体はグラマン社F6Fで、当時、機銃は12.7mmの口径で統一されていたという(歴史の真相研究会編,2014)。この口径から、鉄橋の弾痕はほぼ大きさは一致すると考える。ゆえに、この弾痕が、グラマン機の機銃である可能性が高い。

5 襲撃時間を検証する

標津線が襲われた時間には、二つの説がある。

(1) 7月14日AM6:45頃

根室空襲研究会編(1993)によると、空襲によって、亡くなった平野機関士の死亡診断書や被害者名簿には被災場所及び時間に別海村平線鉄道7月14日(午前6時45分頃)と記載されている(平線とは、平糸線の可能性がある)。また、藤倉さんは、朝一番の便に乗ったと証言している。根室市他(1990)の『彩雲鉄道』に記載されている時刻表では、標津線の当時の時刻が記載され(図15)、標津線中標津発厚床行の列車番号40が、午前6時45分頃に春別、西別間を走行しており、機銃された時間とほぼ一致する。

19.10.11 改正 厚床・中標津間(標津線) 3等車											
行	車名	41	43	45	47	49	51	53	55	57	59
上	厚床	9:47	10:40	11:00	12:03	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
下	厚床	10:12	11:05	11:25	12:28	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25
上	中標津	10:45	11:38	11:58	13:01	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58
下	中標津	11:18	12:11	12:31	13:34	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31

行	車名	40	42
上	中標津	6:00	9:42
下	中標津	6:26	10:15
上	厚床	6:56	10:43
下	厚床	7:23	11:11
上	厚床	7:47	11:35

図15 標津線時刻表(昭和19年10月改正)

下図は、該当部分の拡大

しかし、当時の戦時体制の中で、時刻通りに列車が動いていたとは限らない。ゆえに、死亡診断書は40列車の中春別、西別間での時間を記載したと考えると、正確な時間は6時45分の後とも考えられる。

(2) 7月14日AM10:00頃

菅原(2008)の『道東学序説』の標津線空襲について書かれている項目に、菅原タエさんの証言が書かれている。菅原さんは、「朝の10時過ぎだったと思う。いつもなら10時頃中春別から西別へ向かう汽車がいつまでたっても駅に止

まっていたままだ。(中略)5分様子を見て、もういいだろうとは判断して発車させた。発車して3分も経っていない。

(中略)機銃掃射を受けた」と、午前10時過ぎに爆撃を受けたと記載している。

(3) 襲撃部隊 7月14日AM7:00頃

釧路戦災記録会(1989)に記載された米軍資料によると計根別・根室を標的とした艦載機を搭載した空母は、空母ハンコックであり、当時は、襟裳沖に停泊していた。根室空襲研究会編(1993)では、4つの飛行部隊が根室・計根別を襲撃したという。その中で機関車を襲撃したのはチャーリー攻撃隊であり、発進時間が6時34分～6時54分という記載がある(時間については米軍資料記載時間である)。この中で「計根別で機関車を戦闘機二機が銃撃し命中弾をあて、烈しく蒸気を吹き出させ、重大な損害を与えた」という記載がある。その他の部隊の戦果では、機関車を銃撃したという記載はない。ゆえにチャーリー攻撃隊のうち2機が別海・標津線空襲を行ったものであろう。その際、発進時刻から想定した襲撃時刻は、グラマンの最高時速は605km/h(歴史の真相研究会編,2014)から、現场上空は午前7時から7時30分頃の可能性もある。

6 まとめ

藤倉証言をもとに、現地調査及び資料を検討した結果、襲撃場所、襲撃時間、襲撃方向、襲撃舞台について以下のことがわかってきた。

(1) 襲撃場所

襲撃場所は、2説である。

ア. 重太郎川付近

春別駅から3～4キロ別海寄り

イ. 床丹二の川付近

春別駅から7キロ別海寄り

春別駅から3～4キロというのは、馬籠証言(菊池,2007)及び菅原証言(菅原2008)からである。さらに詳細な場所を証言したのは菅原証言であり、重太郎川と記載している。しかし、いずれも中春別で機関車を襲撃したという音からの証言である。床丹二の川というのは、藤倉証言で有り、ここは、実際に列車に同乗していた時の証言である。また、別海から見ていた人の聞き伝えで証言している佐藤証言も別海付近ということを裏付けている。

さらに、床丹二の川に架かる鉄橋の穴の跡は、口径12.7mmのグラマンF6Fの機銃とほぼ一致する。これらのことから、襲撃場所は床丹二の川を渡る鉄橋付近である。

(2) 襲撃時間

襲撃時間は2説である。

ア. 7月14日AM6:45頃

イ. 7月14日AM10:00頃

午前であることは間違いないだろう。菅原証言(菅原2008)では、中春別で機関車が停車していた時間から証言している。死亡診断書(根室空襲研究会編,1993)の時刻

とは一致しない。また、当時の時刻表（根室他,1990）から列車の時刻は戦時中の列車のため、時刻通りとは行かないだろうが、死亡診断書等（根室空襲研究会編, 1993）と、藤倉証言による「1便に乗車した」という証言からも、午前6時45分が有力である。その場合、戦時体制の事を考えると、6時45分の後とも言える。

また、米軍資料（根室空襲研究会編,1993）から、チャーリー攻撃隊が襲撃したと仮定すると、午前7時過ぎの襲撃の可能性もある。ゆえに、現時点では午前7時前後である。

(3) 襲撃方向

襲撃方向は2説である。

菅原証言ではグラマンは、西春別方向からの襲撃（西方向からの襲撃）である。しかし藤倉証言では「東の方（中略）。雲の中を乗ってきているものだから爆音らしい爆音がほとんど汽車の音で聞こえなかった。」と証言し、東からの襲撃であったことを指を指し示して証言している。また、床丹3の川にかかる鉄橋の銃弾跡もすべて東側にある。このことから襲撃は東の方向からであったというのが有力である。

(4) 襲撃部隊

根室空襲研究会編（1993）より、機関車を襲撃したのはチャーリー攻撃隊であろう。ただし、発進時間が6時34分～6時54分という記載があり、死亡診断書死亡診断書（根室空襲研究会編, 1993）との時間差を筆者らは40列車が襲撃場所を通過した時刻を時刻表から記載し、実際は戦時体制で遅れて通過したのではないかと仮定したい。その際、菅原証言（菅原2008）の「中春別から西別へ向かう汽車がいつまでたっても駅に止まったままだ。」という証言を10時という証言を除けば、遅れて出発したという証言として用いれば、チャーリー攻撃隊が襲った時間が7時過ぎだったことの裏付けとなる。

おわりに

標津線重太郎川鉄橋付近でアメリカ軍機によって蒸気機関車が襲撃され、機関士が殉職したというのが一般的な別海・標津線空襲の定説であった。本論では、新たな証言及び、現地の銃弾の跡と思われる証拠及び、文献の検証から、筆者らは以下の説を記載する。

「別海・標津線空襲は、7月14日午前7時頃、中春別を發った混合40列車が、床丹二の川に架かる鉄橋付近で東方向から急降下してきた2機のグラマンの機銃掃射にあい、平野機関士が殉職した」

今後、さらに議論し、正確な時間や、当時の様子を聞き取りにより別海・標津線空襲を明らかにしていきたい。

謝辞

別海郷土資料館学芸員石渡一人氏、根室市教育委員会社会教育課文化財主査福田光夫氏、別海町佐藤利昭氏には、多くの助言と資料を頂いた。感謝を述べたい。

付記

本稿は、2015年8月に別海町ふるさと講座で口頭発表した内容に検討を加え、加筆修正を加えたものである。山内崇・境智洋が全稿を執筆し、山内斉が校閲を加えた。

参考文献

- 菊地慶一(2007), 語り継ぐ北海道空襲, 北海道新聞社, pp335-337.
- 根室空襲研究会編(1993), 根室空襲, 根室空襲研究会, p254,255,394,395.
- 釧路戦災記録会(1989), 改訂版 釧路空襲, 藤プリント, pp.55-87, p132.
- 別海町百年史編さん委員会(1978), 別海町百年史, 大日本印刷(株), p492.
- 松浦総三(1980), 日本の空襲<1> 北海道・東北, 三省堂, p1-12.
- 菊池慶一(1995), 北海道空襲 一九四五年七月十四・十五日の記録, 北海道新聞社, pp315-331.
- 菅原真一(2008), 道東学序説, 道東文化を語る会, pp253-272
- なかしべつ町郷土研究会(1975), 草に埋もれた飛行場 ― 郷土を語る集い―, なかしべつ町郷土研究会, pp1-53.
- 山本竜也(2011), 北海道空襲被害者名簿, p146.
- 大成50年誌編纂委員会(1980), みちのり, アート印刷, p28.
- 釧路鉄道管理局(1967), 釧路鉄道管理局史, 須田製版, p154.
- 根室市・別海町・標津町・中標津町・標茶町(1990), 空襲で機関士殉職, 彩雲鉄道・標津線の五十六年, 総合企画(株), p142, p287.
- 歴史の真相研究会(2014), 世界の戦闘機完全網羅カタログ, 宝島社, p102.
- 国土地理院(2001), 豊原, 2万5000分の1地形図.