

別海・標津線空襲を検証する

山内 崇 ・ 境 智洋
Takashi YAMAUCHI ・ Chihiro SAKAI
北海道教育大学釧路校
Hokkaido University of Education

概要：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のが文書として残されている。ここでは、この標津線における空襲の新たな知見について床丹3の川に架かる旧標津線鉄橋に銃撃の跡、当時の文書、証言等から、実際にいつ、どこで、どのように襲撃されたのかを検証する。

キーワード：別海，北海道空襲，別海空襲，地域史

1 はじめに

別海が1945年7月14日に空襲を受けたのは、計根別飛行場及び旧標津線を走行していた機関車である。ここでは、後者の空襲（以下：別海・標津線空襲と便宜的に名付ける）について空襲の時間、場所、襲撃した艦載機の数、飛行ルート等を検証する。

菊池(1995)『語り継ぐ北海道空襲』によると、「中標津発厚床行き客貨車が、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)の『道東学序説』の中で、中春別在住の菅原タエさんの証言として「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(1967)の『釧路鉄道管理局史』や根室・標津・中標津・標茶(1990)『彩雲鉄道』に記載されている「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。標津線での殉職者はこの平野機関士1名である。

これらの証言から、菅原証言では午前10時頃という記載があるが、正確な空襲を受けた時間、空襲の場所、空襲した艦載機の機体数、また、菅原証言では西春別方向という記載もあるが、正確な飛行ルートや機

銃の方向は不明である。

平成5年に別海町立中春別小学校教諭の山内斉先生がクラス児童の調べ学習で実際に空襲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)の証言を得ている。この証言は、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、春別(現中春別)から7~8kmの位置にある床丹3の川に架かる長さ4m90cm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3の川付近の鉄橋で空襲があったと聞いた」という証言を得ている。

このことから別海・標津線空襲と言っても、殉職されたのは平野機関士であることは共通しているが、その場所については2つの説があり、現在も特定されていないこと、さらに、空襲の時間、襲撃した艦載機の数、飛行ルートが特定されていない。

ここでは、この標津線における空襲の新たな知見について床丹3の川に架かる旧標津線鉄橋に銃撃の跡、当時の文書、聞き取りや過去の証言等から、実際にいつ、どこで、どのように襲撃されたのかを検証する。

2 床丹3の川における銃弾跡

(1) 文献と聞き取りによる比較

菊池(1995)『語り継ぐ北海道空襲』で記載されている馬籠証言と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、筆者らが、1995年に聞き取りを行ったビデオテープ(山内斉氏所蔵)から再度聞

き取ったものである。

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	馬箆正之さ 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 状態	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

馬箆証言は、「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、馬箆氏は春別駅から聞こえた音から現場は中春別から3~4キロと証言している。同様に、菅原証言も、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し、現場で証言している。

(2) 現地調査

ア、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が、新たな知見は得られなかった。

イ、床丹3の川

平成27年5月3日、17日、21日3回に分けて、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3の川は、2級河川、床丹川の支流で同じ支流のポン床丹川の南側にある小さな河川である(図1, 2)。地図上では、道道まで達していないが、現地では河川が道路を越え西側まで達していた。ここは、春

別から約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4m90cmの鉄橋が架かる。道道8号線からも見ることができる小さな鉄橋である(図3)。



図1 床丹川及び床丹3の川周辺地図 (google Map から引用)



図2 床丹3の川周辺図 (google Earth より)



図3 床丹3の川に架かる旧標津線鉄橋 この鉄橋の西側(国道側)には弾痕がなく、東側に面する部分の下流側に3カ所(図

4) と東側の面の北寄りに1カ所(図5)、上流側に1カ所(図6)の弾痕を見つけることができた。

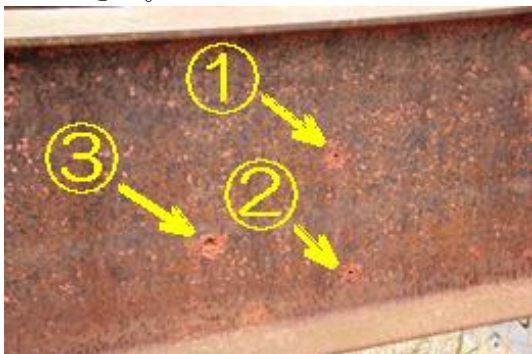


図4 下流側東側の鋼板に3カ所



図5 下流側東側(北寄)に1カ所



図6 上流側東側の鋼板に1カ所

これらの弾痕のうち、①は鋼板を貫通し、鋼板の垂直面に対し13度の傾き(図7)、水平面に対し5度の傾きを持って斜め右、ほぼ水平に貫通している(図8)。⑤は斜めに弾痕が残っている。また、①~④の弾痕の直径は11mmである。

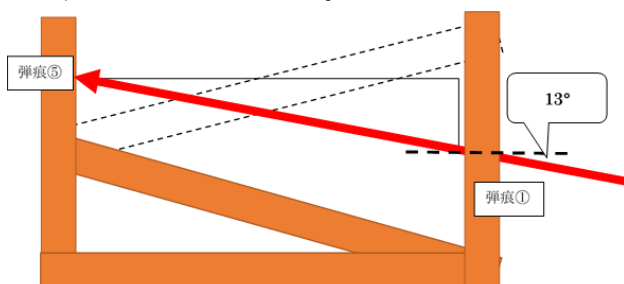


図7 ①の弾痕の垂直面に対する入射角度と弾痕⑤の関係

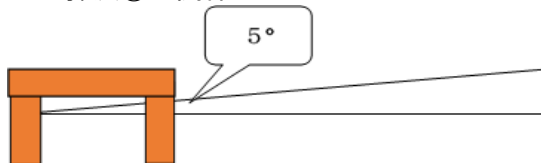


図8 ①の弾痕から水平面に対する入射角度を想定する

3 空襲の状況を弾痕から検証する

(1) 機銃の方向

弾痕①の貫通した弾痕から、弾痕⑤に抜けたと想定した場合、入射角度は13°となる。この先には弾痕⑤があるが、実際に同じ弾が抜け当たったとは、証明には至っていない。しかし、①の貫通した弾痕の方向、及び②~⑤の弾痕から野付半島方向(東側)から、襲来した可能性は高い。また、貫通した弾痕の状況からも低い位置から襲撃した可能性がある。これは、藤倉証言でも同様に、「敵機が雲から急降下して銃撃してきた」という証言からも、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ことになる。

(2) 機銃した艦載機

弾痕の直径は約11mm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。

4 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

19.10.11 改正		厚床・中標津間 (標津線)				3 等車					
行先	駅名	47	43	45	47	行先	駅名	40	42	44	46
0.0	厚床	13:40	17:08	20:29	0.0	下中標津	8:00	8:42	13:23	16:54	19:16
11.5	奥行白	13:12	14:02	17:26	20:47	12.1	下中春別	8:28	10:15	14:03	17:24
23.8	下西奥行	13:43	14:36	17:58	21:19	24.7	下西奥行白	8:58	10:43	14:36	17:57
35.4	下中奥行	14:16	15:06	18:23	21:41	38.0	下中奥行白	9:23	11:13	15:06	18:26
47.3	下中標津	14:43	15:31	18:51	22:09	47.3	厚床	9:47	11:35	15:30	18:50

駅名	時刻
下中標津	8:00
下中春別	8:28
下西奥行	8:56
奥行白	9:23
厚床	9:47

図9 標津線時刻表(昭和19年10月改正)

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だろう。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。

以上2説があるが、時間は特定するまでには至っていない。

5 襲撃部隊

釧路戦災記録会(1989)の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。ここから艦載機グラマンを飛ばし襲撃したと考えられる。根室空襲研究会編(1993)では、4つの飛行部隊が根室・計根別を襲撃している。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たえ、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、発進時刻と襲撃時刻にずれが生じる。グラマンの最高時速は605km/h(歴史の真相,2014)から、別海到着は午前7時から7時30分頃の可能性もある。

6 議論

(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3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3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3の川に架かる鉄橋の銃弾跡は、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3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。

(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。しかし、なぜ東（野付半島方向）からグラマンが来たのかはわからない。

(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、物的証拠及び、文献の検証から、筆者らは以下の説を記載した。

「別海・標津線空襲は、7 月 14 日午前 7 時頃、中春別を発った混合 40 列車が、床丹 3 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り、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

山内齊氏には、藤倉弘氏の貴重な証言ビデオを貸していただいた。また、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。以上の方に感謝を述べたい。

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、pp254, 255, 394, 395
- 釧路戦災記録会（1989）、改訂版 釧路空襲、藤プリント、pp55-87, 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、p315-331
- 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 一郷土を語る集い一、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