『むくげ通信』222 号（2007.5.27）８～１１頁

山陰線工事と朝鮮人労働者の足跡を訪ねる旅

―2007 年 3 月 17 日～18日―　　飛田雄一

参院選、まちがった、山陰線の最近の話題と言えば餘部鉄橋。鉄橋がコンクリート橋に付け替えられることになるので、最後の優雅な鉄橋の見納めもかねてフィールドワークにでかけた。

主催は、兵庫朝鮮関係研究会と兵庫在日外国人教育研究協議会と神戸学生青年センター。このコースは、1989 年 11 月に朝鮮史セミナーで訪ねている。「兵庫県下の在日朝鮮人の足跡を訪ねる旅」と題したもので、いまはやりのフィールドワークの先駆けともいえる企画だった。餘部鉄橋の他に西宮甲陽園地下工場跡、生野鉱山など、欲張って多くの地を訪問した。案内人は、今回と同じ兵朝研の徐根植さんの他に、故・鄭鴻永さん、そしてむくげの会の寺岡さんだった。

●

今回のフィールドワークは参加者 31 名。３月１７日（土）午前９時、三宮をチャーターした観光バスで出発した。舞鶴自動車道経由でまずは兎塚学び里にある八幡山古墳群へ。雪の積もった古墳にカメラを持って厚かましく登っていくメンバーがいて、いいのかな、と心配したが、現地で、「さあ、みなさんどうぞ」と言ってくださったのでみな登った。

案内板には、「ここは八幡山公園という。園内には、５～６世紀に築造された４基の古墳群が現存しており、それらの多くは福岡集落を望む南東斜面に配置されているのが特徴である。これらの古墳群の頂上はほぼ一直線で結ばれ、歴史的な時間軸を感じさせる。公園のほぼ中央には集落の氏神を祀った八幡神社があり、いにしえより鎮守の森として地域住民に親しまれてきた」とある。

『兵庫の中の朝鮮』でこの古墳群を紹介した小西和治さんによると「５号墳は高句麗の古墳に原型をもつ『三角持送り式天井』方式である。これは石室の隅に大きな石を対角線上平行に積み上げて三角に持ち送って天井部をドーム式にしていく手法であり、日本ではあまり発見されていない」とのことだ。

●

山陰線は、1906 年（M39）3 月に福知山から出雲今市（現出雲市駅）をむすぶ計画が決定され工事が始まった。この工事に朝鮮人がかかわったことは、兵庫県統計書（1907～09）に「朝鮮人鉄道工夫 212 人」と記録されていること、また但馬新聞、神戸又新日報、神戸新聞、大阪朝日新聞、大阪毎日新聞などで確認できる。山陰線は 1912 年 3 月、香住－浜坂間が開通して全線開通となっている。

我々は温泉町を抜け、更に西へ西へと進み鳥取県との県境に近い居組（いぐみ）に到着した。居組の竜雲寺（曹洞宗）の境内には、1911 年（M44）に建立された「鉄道工事遭難病没追悼碑」が残されている。

竜雲寺から居組駅ま

では歩いて 10 分。もちろん？無人駅だ。駅のホームから西に陸中トンネルが見える。

(居組駅より陸中トンネルを見る)

●

居組から今度は東に向かって浜坂へ。浜坂では 89 年のフィールドワークの時にも案内をしてくださった岡部良一さんが出迎えてくれた。まずは岡部さんが館長をつとめる先人記念館「以命亭」を見学。新温泉町ＨＰによると以下のようにある。

森家二代目当主・興右衛門が長子に家督を譲り、屋敷の裏、東側に隠居所を建て、その隠居所を「以命亭」と命名しました。「以命亭」の「以命」とは、中国の古書『礼記』の「君子は易に居りて以て命を俟つ」から採ったものです。「以命の語源はその意味するところが深く、森家を継ぐ当主たちは、それぞれが身に付けた学問分野で「以命」を解釈し、その真髄に迫る生活をしました。

(先人記念館「以命亭」)

財政的に苦しいときにも刀は売っても文物を売らずに子孫に残したという岡部さんの説明に感動してしまった。

浜坂の西光寺にも訪問した。寺のレンガ塀を山陰線工事に携わった朝鮮人が作ったという。全長 24M，正面全長 18M と大きな塀で、その一部にはトンネルの入口を思わせるような門があった。

(西光寺のレンガ塀)

西光寺のとなりに温泉水を飲むところがあった。温泉水をおいしいと思ったことはないが、ここのはおいしいと思った。

つづいて満願寺。ここには第 10 次朝鮮通信使の写字官・玄文亀の書いた扁額がある。通信使を接待した岸和田城主の仲立ちとなって自身の寺の山号を書いてもらったものであることが記録から確認されている。

お寺の犬にバイバイされて寺を後にし、今日の宿舎・但馬公園牧場に向った。

牧場内の交流センター「まきばの宿」ではカニ料理を満喫。やはりフィールドワークにはおいしい料理が欠かせない。夕食後、交流が延々と続く‥‥、というのがパターンのはずだが平均年齢が少し高くなったからか、そこそこに就寝した。

翌朝、入口の牛にバイバイして 2 日目のフィールドワークがスタートする。最初の訪問先・久谷八幡神社に向う。ここには鉄道工事で亡くなった労働者の「招魂碑」がある。1911 年 10 月に建立されたものだが、裏面には 27 名の名前が刻まれているがそのうち 7 名が朝鮮人なのである。日本人朝鮮人の区別なくこのような石碑が建立され今日まで地元の人々によって供養されていることはとてもいいことだと思う。

（招魂碑の前で追悼文を読む徐根植さん）

（招魂碑の前での記念写真）

招魂碑から歩いて 10 分ほどのところに山陰線の久谷駅がある。そしてすぐその東が桃観トンネルの入口だ。なかなか重厚な感じのトンネルだ。列車がほとんど来ないので、みな思い思いに線路の上を歩いて見学をした。桃観トンネルは、山陰線最長のトンネルで長さは 1,991M、1911 年 12 月に竣工している。膨大な湧き水に見舞われて 3 ヶ月間工事を中断するなど山陰線のトンネル工事としては最大の難工事だったようである。

（桃観トンネル、西口）

（桃観トンネル、東口）

再びバスに乗り込んで東へ進み、桃観トンネルの東口も確認する。このトンネルのために当時雪崩が発生して近くの集落を襲ったという。そのため、東出口をさらに東に延長したという。これにより徐さんの長年の疑問＝設計段階の長さより実際の長さの

方が長い、は最近解けたそうだ。

更に東進して餘部鉄橋に向う。近年の兵朝研グループの大発見が餘部鉄橋近くにある朝鮮人労働者のお墓だ。先の久谷八幡神社の石碑に名前を刻まれている朝鮮人・曹鐵根（チョ・チョルグン）のお墓が奇跡的の残されていたのである。

2002 年 8 月、豊岡で開催された強制連行展に来られた余部小学校の井上英明先生がこの墓のことを主催者に伝えたことから徐根植さんらが現地調査をして確認したのである。碑文によると、亡くなったのは 1908 年（M 41）7 月 27 日、徐さんらは碑文から出身地は慶尚北道比安面だと推定している。

（右、曹鐵根さんの墓）

お墓参りのあと、41.5Mの餘部鉄橋を登る。鉄橋西にある餘部駅について、香美町のホームページに次のようにある。

鉄橋がそびえたつ余部に駅ができたのは、意外にも鉄橋が完成した約半世紀後の昭和３４年（１９５９年）。それまで余部の人々は、暑い日も雪の降る日も鉄橋を歩いて渡り、４つのトンネルを抜けて鎧駅から列車に乗っていました。そこで、余部の人たちは当時の国鉄に駅の設置を強く働きかけ、さらに余部小学校の児童たちも、当時の兵庫県知事に「余部に駅をつくってください」と手紙を書くなどした結果、ようやく駅の設置が決まりました。建設時には大人に混じり、児童たちも駅の材料となる石を、海岸から山の上まで皆で運び上げ余部駅は誕生しました。

コンクリート製に作り変えられる餘部鉄橋だが、当初はコンクリート製の鉄橋が上申されていたということも徐さんから伺った。(詳細は、後に紹介する徐根植さん作成のフィールドワークノート参照)

（餘部駅より少し上展望広場より鉄橋をのぞむ）

我々は、本数の少ない列車に時間をあわせて、実際にいくつかのトンネルを体験するために香住まで列車に乗った。いくつものトンネル、カーブが当時の難工事を偲ばせる。

（列車に乗り込んで餘部鉄橋を渡る）

●

帰路、コウノトリの里公園に立ち寄る。

１泊２日の充実したフィールドワークは、天候にも恵まれ無事終了しました。現地を訪ねて現地に学ぶことの大切さを今回も学んだ。みなさんお疲れさまでした。【徐根植さん作成のフィールドワークノート（Ａ４、３４頁）をご希望の方は、80 円切手５枚をむくげの会までお送りください。】