Osaka University Knowledge Archive

Title	アジア・太平洋戦争下における鉄道貨物輸送の実態: 片町線・城東線の軍需品輸送を中心に
Author(s)	門脇, 慧太
Citation	日本学報. 2022, 40-41, p. 45-101
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/88307
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

Osaka University

【卒業論文】

アジア・太平洋戦争下における鉄道貨物輸送の実態

片町線・城東線の軍需品輸送を中心に

門脇　慧太

要旨

JR 片町線および JR 大阪環状線の沿線には，大阪砲兵工廠（後の大阪造兵廠）・東京第二陸軍造兵廠香里製造所・枚方製造所と禁野火薬庫・祝園弾薬庫が立地した。これら軍事施設には，片町線および，大阪環状線の前身の一つである城東線から軍用側線が敷設され，この軍用側線はアジア・太平洋戦争中において軍需品の輸送に使われていた。

アジア・太平洋戦争下における鉄道貨物輸送の研究では，全国的視点で述べられたものが多く，個別の鉄道路線に焦点を当てたものは必ずしも多くない。本論文では、この側線を介した軍需品輸送を，1941 年～1945 年における『鉄道軍事輸送に関する件』および「鉄道軍用輸送券」を用いて分析し，大阪砲兵工廠・東京第二陸軍造兵廠香里製造所・枚方製造所と禁野火薬庫・祝園弾薬庫と関東・中部・中四国・九州および外地の軍事施設との関係性を考察し，それにより片町線・城東線がアジア・太平洋戦争において果たした役割を考察した。

片町線・城東線は軍事施設間の軍需品輸送のネットワークの末端を担い，軍需品を貨物輸送の幹である東海道本線・山陽本線に送り込む，もしくはそこから送り込まれるといった重要な役割を果たしていたことが明らかとなった。

目次

序章　本論文の問題意識と研究方法
　第 1 節　本論文における課題と研究方法
　第 2 節　先行研究の状況とその問題点
　第 3 節　『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道軍用輸送券」とは何か
第 1 章　アジア・太平洋戦争下の鉄道貨物輸送と軍事施設―片町線・城東線沿線を事例として―
　第 1 節　鉄道路線の概要
　第 2 節　軍事施設の概要
第 2 章　片町線における戦時鉄道貨物輸送（1）―軍用側線と香里製造所・禁野火薬庫との関係を中心に―
　第 1 節　片町線の軍用側線
　第 2 節　片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：香里製造所
　第 3 節　片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：枚方製造所・禁野火薬庫

第 3 章　片町線における戦時鉄道貨物輸送（2）―祝園弾薬庫との関係を中心に・総括―
第 1 節　片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：祝園弾薬庫
第 2 節　片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：駅を介した軍需品輸送
第 3 節　アジア・太平洋戦争下で片町線が果たした役割
第 4 章　城東線における戦時鉄道貨物輸送―大阪砲兵工廠との関係を中心に―
第 1 節　城東線の軍用側線
第 2 節　城東線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：大阪砲兵工廠を中心に
第 3 節　アジア・太平洋戦争下で城東線が果たした役割
終章　本論文の成果と今後の課題―戦後への展望に触れながら―
第 1 節　本論文の成果
第 2 節　片町線・城東線沿線軍事施設の戦後
第 3 節　今後の課題
参考文献

序章　本論文の問題意識と研究方法

第1節　本論文における課題と研究方法

京橋から淀川の南側を通り，木津に至る JR 片町線，愛称「学研都市線」の沿線は，現在は宅地開発が進み、それに伴い片町線自体も JR 東西線と接続・一体化され大阪市内中心部への通勤路線として重要な役割を果たしている。また，京橋で交わっている JR 大阪環状線は，現在は大阪市中心部の大動脈として重要な役割を果たしているが，環状運転を開始したのは戦後，1960 年代に入ってからのことであった。それ以前は、大阪～京橋～鶴橋～天王寺（後に大阪～西九条～桜島間が開通）の運行で，「城東線」と呼ばれていた。

この 2 つの路線とその沿線の歴史に目を向けると，沿線に建設された軍事施設が片町線・かつての城東線とその沿線の在り方に大きな影響を与えたことがわかる。もともとこの 2 つの路線は最初から軍用を主目的として建設されたものではなかったが，後に沿線に軍事施設が建設され，軍事的色彩を帯びることになった。西から見ていくと，京橋駅に隣接して「大阪砲兵工廠」が存在した。この大阪砲兵工廠には，側線[1]が建設され，玉造駅にかつて存在した貨物取扱用の側線を介して城東線と繋がっていた。寝屋川市と枚方市の境界線付近には，陸軍の東京第二造兵廠香里製造所が存在した。この製造所には星田駅から軍用側線が伸びていた。枚方市に入ると，枚方製造所と禁野火薬庫があり，片町線の津田駅から軍用側線が伸びていた。この禁野火薬庫は，明治と昭和に爆発事故を起こしており，そのたびに周辺地域で甚大な被害が生じた。そして，祝園にも弾薬庫が存在し，現在の下狛駅付近から軍用側線が敷設されていた。軍用側線が敷設されているということは，兵器など軍用の物資の輸送に片町線・城東線が利用されたととらえることができる。さらに，軍事関連の工場に勤務する工員の通勤にも片町線が利用されていた。

以上のような，元々は軍事に関係しない目的を主にして建設されたものの，後に軍事色を持つことになった路線の実態を探り，アジア・太平洋戦争下で片町線・城東線が果たした役割を考えることが本論での主な課題である。

この課題を達成するために，アジア・太平洋戦争直前の 1941 年初頭から，戦争末期の 1945 年に至るまでの軍需品輸送の記録から，片町線・城東線の果たした役割を考察する必要がある。この記録が記述された史料として，国立公文書館のデジタルアーカイブ「アジア歴史資料センター」[2]で閲覧可能な『鉄道軍事

輸送に関する件』・「鉄道軍用輸送券」を用いることができる。この史料のうち，戦争直前の 1941 年初頭から，戦争末期の 1945 年のものを活用して考察を行うことが，本論文における方法である。

なお，アジア歴史資料センターで閲覧可能な資史料にはアルファベット大文字 1 文字（資史料の所蔵施設を表す[3]）＋数字 11 桁の「レファレンスコード」が付されている。このコード番号による検索により閲覧することが可能である。

以下，本論においてアジア歴史資料センターの資史料を出典として示す場合は，「レファレンスコード＋（アジア歴史資料センター）」の様式でレファレンスコードを示すものとする。また、図・表はすべて本論の最後にまとめている。

第2節　先行研究の状況とその問題点

まず，鉄道史研究の状況については青木［1983］が総括的に論じている。鉄道史研究については，鉄道企業体が自身の記録編纂を行ったことから始まったこと，経営史の分野が先行し，歴史学・地理学分野では立ち遅れていたこと，また，鉄道趣味者による蓄積が非常に大きく，60 年代に雑誌が公刊されるようになってから[4]，学問的方法論を取り入れた鉄道史研究が趣味者の間でも行われるようになったことを指摘している。青木［1983：2-3］は，「一般に、学界の研究者たちは、 趣味の世界の「研究」を軽視する傾向がある。 しかし，鉄道史研究に関する限り，趣味の世界の「研究」を無視した研究史はまったくの片手落ちであり，夜郎自大と称されてもいたしかたのない面をもっている。イギリスの鉄道史研究が幅広い鉄道趣味界の研究蓄積に支援されていることをとくに強調しておきたい。」と述べている。そのため，鉄道企業体の編纂した社史類や，鉄道路線が通過する地方自治体史，郷土史に関する研究はもちろんのこと，鉄道趣味雑誌・個人の趣味嗜好で論じられた研究についても，趣味雑誌であることによる限界・個人の趣味嗜好であることによる限界や制約には十分注意した上で検討する必要がある。実際，詳しくは後述するが，長船［2012］・笹田［1991］・高山［2009］・土屋・久保田［2015］・中川［1989］・羽森・高田［1997］・羽森［2013］は趣味雑誌に掲載されたものであるか，主に趣味嗜好によって著述されたものではあるが，本論において検討する意義が大いにあるといえる。

戦前・戦時中の鉄道による貨物輸送の状況について把握するには，国鉄[5]の社史『日本国有鉄道百年史』や，日本貨物鉄道（JR 貨物）が編纂した社史『貨物鉄道百三十年史』が基本的な史料として有用である。アジア・太平洋戦争期の軍事輸送について，全国的な視点で記述されている。しかし，細かい線区別の状況について必ずしも詳細に述べられているとはいえない。国鉄の内部部局の一つである大阪鉄道局の部局史『大阪鉄道局史』についても，大阪鉄道局の管轄範囲を考慮すると限界がある。日本の鉄道と軍事輸送については，主に全国的視点ではあるが井上［2017］・熊谷［2009］も論じているほか，内航輸送から陸運への転移という視点から林［2011］が論じている。また，アジア・太平洋戦争下及び終戦直後の鉄道運行に携わった機関士の証言を椎橋［2013］が紹介している。直接片町線・城東線の運行に携わった機関士の証言はないものの，石炭・物資不足，徴兵による人員不足による現場への負担や運行における困難，戦時の物資不足への対応と輸送力増強の両立の必要性を背景に濫造された戦時型機関車の運行とその困難，戦争末期における山田線[6]での事故，終戦直後の社会混乱下における運行の困難や引揚者輸送，樺太侵攻を行ったソ連の侵攻危機に直面した稚内機関区の状況などの証言が収められている。

これを一定程度補い，ある 1 路線ないし数

路線程度に絞って論じたものが，長船［2012］・高山［2009］・土屋・久保田［2015］・中川［1989］・羽森・高田［1997］・羽森［2013］である。長船［2012］は，宇品線[7]の成立から廃止に至るまでの経緯を，宇品線が軍事目的で敷設され，軍事目的でも利用されたことも含めながら論じている。羽森・高田［1997］は，片町線・関西本線[8]・草津線[9]の歴史や沿線文化を，時にはある特定の駅や要素を１つの項目として取り上げながら論じている。中川［1989］は，大阪環状線の形成過程がどのようなものであったかを旅客輸送・貨物輸送の両面から詳細に論じており，高山［2009］は大阪環状線の歴史自体を概説的に論じている。また，土屋・久保田［2015］は，画像も多数用いながら大阪環状線沿線を紹介している。羽森［2013］は，大阪環状線の歴史や沿線文化を，羽森・高田［1997］と同様に論じている。しかし，そこからさらに踏み込んで特定の軍事施設と鉄道の関係について大いに掘り下げているという訳ではなく，いずれもあくまで側線が敷設されていた，といった事実を述べているに過ぎない。

鉄道路線の沿線に軍事施設や軍事工場が立地することでいかなる影響が生じるかについて述べた研究として，小野［2010］をあげることができる。この研究では，戦時に軍需生産を背景に急速な工業化が進んだ川崎において，この工業化が鉄道路線の沿線に及ぼした影響について当時の南武鉄道（現在のJR 南武線[10]）を事例にとって述べている。この研究は，工業化の進行による人口の増加とそれによる住宅供給の不足，通勤者の急増による南武鉄道の輸送力逼迫について述べている。人口増加に焦点が当てられており本論の内容とはやや相違するところがあるが，広い意味で沿線の軍事化が鉄道に及ぼす影響を述べたものの一つとして検討する価値があるといえよう。また，鉄道路線と軍事施設の関係として，今回取り上げる祝園弾薬庫について研究したものが，柴田［2008］・同［2009a］同［2009b］・同［2012］である。特に柴田［2008］について，詳しくは後述する。

また，外地における鉄道運営と軍事輸送，それが鉄道に及ぼした影響は，林［2005］・坂本［2006］が朝鮮半島の鉄道について，柿崎［2018］がタイ鉄道について論じている。林［2005］は，日本支配下の朝鮮鉄道の運営，そしてアジア・太平洋戦争の終結から朝鮮戦争を経て朝鮮半島の分断に至るまでの朝鮮鉄道の運営状況・果たした役割などを分析して論じている。坂本［2006］は，シベリア出兵・満洲事変に伴う朝鮮鉄道の輸送と，その際に釜山が果たした役割について論じている。柿崎［2018］は，1941 年～1945 年のタイ鉄道の運行や，東南アジアにおける日本軍の作戦行動に伴う輸送とタイ鉄道の役割，実際の物資輸送の量などを分析して論じ，タイ鉄道が日本軍の間接的支配を受けながらも運行自体は最後まで自らの手で行ってきたことを述べている。

このように，日本の戦争と鉄道の関係については，全国的視点で概説されたもの，または日本進出・支配地におけるものが多く，内地のある特定の線区・施設・地域に焦点を当てて，鉄道と軍事施設の関係性を掘り下げて研究したものは未だ少ない。そのため，アジア・太平洋戦争期を中心に片町線・城東線を取り上げて論じることを本論で試みるものである。

そのためには，片町線・城東線，これら線区の沿線に建設された軍事施設そのものの状況や歴史，研究を把握する必要がある。今回取り上げる片町線・城東線自体の概要については，片町線・城東線が通過する市町村史（誌）[11]などによって把握でき，加えて高山［2009］・土屋・久保田［2015］・中川［1989］・羽森・高田［1997］・羽森［2013］でも詳しく述べられている。さらに，片町線から軍事施設に伸びていた側線については，佐々木［2006］・森口［1998］が論じている。森口

［1998］はガイドブック的色彩が強い趣味誌の掲載ではあるものの，戦後の使用状況を示唆する聞き取りが記されている。

また，片町線・城東線沿線に建設された軍事施設のうち，本論で取り上げるのは次の 1〜4 の 4 つである。

1. 大阪砲兵工廠
2. 東京第二陸軍造兵廠香里製造所
3. 枚方製造所・禁野火薬庫
4. 祝園弾薬庫

1〜4 のいずれについても，まず当該軍事施設自体の状況・歴史およびこの施設の研究状況を把握しておくべきである。

1 の大阪砲兵工廠の状況・歴史を把握するための史料としては，この施設の立地した自治体（つまり大阪市）の市史類が有用である。また、この施設の史料として，『大阪陸軍兵器補給廠歴史』が年次別に存在し，柴田［2008：79］は「防衛研究所閲覧室において公開」と述べている。しかし、2020 年 12 月 30 日現在，防衛研究所公式ホームページの「戦史資料・戦史蔵書検索」[12]を利用したところこの文書の存在についての情報がいずれの年次についても見つからず，現時点ではこれらの史料の詳細や公開の状況については不明である。また，この施設自体の主な先行研究として，三宅［1993］や，同［2016］が存在する。特に前者は，大阪砲兵工廠での兵器製造に関してかなり詳しく述べており，有用である。

この工廠は 1945 年 8 月 14 日に激しい空襲を受け多数の死傷者を出したが，その際の証言やその当時の工廠の実態が大阪砲兵工廠慰霊祭世話人会［1983］によって記されている。加えて，河村［1999］が，かつて工廠で働いていた工員・労働者などに，工廠に関して聞き取り調査を行い，その際の証言を記録している。

2 の東京第二陸軍造兵廠香里製造所についていうと，寝屋川市史と枚方市史を参照するのが最適である。また，森井［2006］・森井［2016］がこの施設について論じている。

3 の枚方製造所・禁野火薬庫については，爆発事故の件を含め枚方市史に記載があり，加えて禁野火薬庫の資料集を枚方市が 1987 年に『禁野火薬庫資料集』として発行している。また，考古学的視点が主ではあるが，駒井［2006］も論じている。

さらに， 1〜3 について，平和のための大阪の戦争展実行委員会・日本機関紙協会大阪府本部共著［2001］・同［2003］が紹介している。

4 の祝園弾薬庫については，精華町史に記載がある。側線の敷設といったことにも，土地の視点などから詳細に触れられている部分がある。さらに，郷土史の分野での先行研究が存在する。柴田保彦氏が 2008 年・2009 年・2012 年に『やましろ』（城南郷土史研究会）に発表している（柴田［2008］・同［2009a］同［2009b］・同［2012］）。特に 2008 年のものについては，この弾薬庫に敷設されていた軍用側線を利用して，1942 年だけであるが具体的にどのように輸送が行われていたのかが述べられている。この研究については重要度が高いため第 3 節でも具体的に述べるが，軍用側線を介して，国内各地の要塞といった軍事施設に，どのような種類の弾薬などがどのくらいの量，どのような貨車[13]を用いていかなる経路で輸送されたのかを史料によって分析している。このときに使われている史料が，『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道輸送計画表」である。この史料についても，第 3 節で詳しく述べる。しかし，柴田［2008］は片町線の機能自体についてそれほど詳しく述べているとはいえない。また，笹田［1991］は，祝園弾薬庫に敷設された軍用側線がアジア・太平洋戦争終結後にどのように利用されたかを述べている。こちらについては，戦後の側線利用についての貴重な論考の一つである。

軍事施設の立地する地域と軍隊の関係や，地域にどのような軍事施設が存在したのかについては，2014 年から 2015 年に吉川弘文館より出版された「地域のなかの軍隊」シリーズを最新の研究動向・成果として参照すべきである。このシリーズは，日本の地域毎にまとめたものが 7 冊と，「基礎知識編」「地域社会編」各 2 冊の合計 9 冊で構成されている。本論では，特に「4：古都・商都の軍隊：近畿」が有用である。

最後に，本論でしばしば用いることとなる「軍需」という用語についての概念に関わるものとして，「軍需品」について下谷［1990：5］は「「軍需品」とは何か。それは一般に軍部によって需要されるあらゆる兵器及びその他の装備品・糧秣などをさす。」と述べている。

さらに、軍需工業動員法（1918 年）第 1 条[14]においても次のように定められていた。

第 1 条　本法ニ於テ軍需品ト称スルハ左[15]ノ各号ニ掲クルモノヲ謂フ

1. 兵器，艦艇，航空機，弾薬並軍用器具機械及物品
2. 軍用ニ供シ得ヘキ船舶，海陸連絡輸送設備，鉄道軌道及其ノ附属設備其ノ他輸送用物件
3. 軍用ニ供シ得ヘキ燃料，被服及糧秣
4. 軍用ニ供シ得ヘキ衛生材料及獣医材料
5. 軍用ニ供シ得ヘキ通信用物件
6. 前各号ニ掲クルモノノ生産又ハ修理ニ要スル材料，原料，器具機械，設備及建築材料
7. 前各号ニ掲クルモノヲ除クノ外勅令ヲ以テ指定スル軍用ニ供シ得ヘキ物件

本論では，これを踏まえて「軍需」ないし「軍需品」「軍需物資」といった用語を，「軍用に供する物資類全般」ととらえて幅広く用いることとする。

第 3 節　『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道軍用輸送券」とは何か

本第 3 節では，本論文で主に活用することとなる資料『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道軍用輸送券」とは何かについて，主にアジア歴史資料センター公式 WEB サイト・日本国有鉄道［1973］の記述に基づいて述べる。

(1)　鉄道軍事輸送に関する件

『鉄道軍事輸送に関する件』とは，明治期から昭和期にかけての陸軍の公文書類が綴じられた薄冊群「陸軍省大日記」の中でも，陸軍の動員・作戦・要塞・兵器・物品・材料・衣糧・船舶・通信などに関係する記録が記載された薄冊「陸亜機密・密大・普大日記」「陸支機密・密大・普大日記」に綴られた史料である。この『鉄道軍事輸送に関する件』には，さらに，「鉄道輸送計画表」が 1 枚～複数枚綴じられている。

この「鉄道輸送計画表」は，参謀本部直属の第 1 鉄道線区司令部（後に第 1 鉄道輸送司令部を経て内地鉄道司令部となった）において作成されたものである。客車 1 両または貨車 3 両以下の少量輸送を除くすべての軍事輸送について作成された。この第 1 鉄道線区司令部には運輸局の軍事輸送担当者が詰めており，赤ダイヤ[16]に限り輸送列車を指定して輸送計画表を完成し，所要車両の回送・配給手配を付して鉄道局に指示，軍秘達が関係現場に配布された。つまり，「鉄道輸送計画表」は，この過程において使用された文書であり，『鉄道軍事輸送に関する件』とは，「鉄道輸送計画表」を綴った送り状の題名という

ことになる。「鉄道輸送計画表」には，輸送請求官・部隊・積載する物資の内容・輸送経路などが記載されていた。本論においては，『鉄道軍事輸送に関する件』で表記を統一する。

しかし，この『鉄道軍事輸送に関する件』の利用については制約がある。史料の残存状況と，史料に記載された情報による制約である。

まず，史料の残存状況について述べる。この史料はアジア歴史資料センターの公式WEBサイトで閲覧可能である。しかし，2020年11月末の時点では1942年分までの計画表のみが閲覧可能であり，また，柴田［2008］は，1943年以降は残っていない可能性，1942年以前の計画表も全てが散逸せずに残っている保証はないと指摘している。

加えて，「鉄道輸送計画表」自体・そこに記された内容そのものが機密保持の対象であり，アジア・太平洋戦争終結時に焼却処分対象となった可能性が高いことがあげられる。その理由としては，「鉄道輸送計画表」には「用済焼却」と押印され，輸送計画の用済焼却を励行するように参謀本部から指示が出ていたこと，1939年3月25日に「軍用資源秘密保護法」[17]が公布されており、第2条の9で鉄道の輸送能力、車両に関する重要な記録とその内容が機密保持の対象となっていること，そして，加藤［2019］は，「軍機文書」・「軍用資源秘密文書」・「総動員機密文書」・「国家機密文書」が法令を根拠として最も機密性が高い文書であり，焼却対象となったと指摘していることがあげられる。さらに，椎橋［2013：179-180］が，玉音放送により日本のポツダム宣言受諾が周知された1945年8月15日の稚内機関区の状況に関する機関士の証言を紹介しているが，この証言によると，鉄道の運行現場でも公文書焼却が実行されていたという。この証言の具体的内容は、8月15日の機関区の雰囲気はいつもと同じで，ダイヤ通りに列車も動いていたが，変わったことといえば軍秘扱いの兵員輸送関連の書類を焼いていたことくらいであったというものである。

また，広島県忠海[18]への「特殊兵器」の輸送の記録[19]・「きい剤」[21]に関係する軍需品の輸送記録[22]も残っていることからも，機密保持の必要性と戦争終結時の焼却の必要性は大きかったものと考えられる。残っている分の記録は，単に焼却処分を免れたに過ぎないといえよう。

次に，史料に記載された情報に関する問題について述べる。「鉄道輸送計画表」の記載には，略称・秘匿名が多用されていること，また，文字が不鮮明となっている部分・はっきりと書かれていない部分・書体が安定していない部分も少なからずある。浦田［2012］は，貨車車票[23]への筆記と書体について，規定では楷書で明確に墨書することとなっていたが，現場にあっては勢いのまま書きなぐられるのが普通で，字体・書体共様々であったため，誤読により貨車が他駅に送られてしまう例も少なからずあり，度々規定遵守の指導が行われていたと述べている。現場における「鉄道軍用輸送券」の作成及び「鉄道軍用輸送券」の性質を考慮すると，貨車車票と同じく書体が安定しない状況が生じていても不自然ではない。このため，軍需品の輸送経路を正確につかみにくい側面があることは否定できない。

(2) 鉄道軍用輸送券

「鉄道軍用輸送券」は，アジア・太平洋戦争末期における軍需品輸送に関する情報を記載した文書であり，こちらについても『鉄道軍事輸送に関する件』同様アジア歴史資料センターの公式WEBサイトで閲覧可能である。1944年・45年，つまり，戦争末期のものが残存している。

『鉄道軍事輸送に関する件』につづられた「鉄道輸送計画表」と同様，発着駅，輸送物

資の記載があるものの，経由地の記載がない，輸送物資の名称が単に「一般兵器」「一般兵器」（銃）といった記載にとどまり，「鉄道輸送計画表」よりもかなり簡略化されていることが特徴である。

この史料は，1944・45 年の軍需品の鉄道貨物輸送を考察する際に有用な史料の一つといえる。(1)で述べたように，『鉄道軍事輸送に関する件』は 1943 年以降残存していないため，戦争末期の軍需品の鉄道貨物輸送を考察する際の貴重な史料の一つといって良い。

しかし，『鉄道軍事輸送に関する件』と同様の制約が「鉄道軍用輸送券」にも存在する可能性は高い。輸送券に付された「輸送券取扱ニ関スル注意」には「本表ハ秘密扱トス」と記載されていることから，記載内容は『鉄道軍事輸送に関する件』同様機密事項であり，使用後または戦争終結時には『鉄道軍事輸送に関する件』同様焼却処分対象となった可能性が高い。残存数自体少ないとみられ，アジア歴史資料センターの公式 WEB サイトで閲覧可能であるものの，閲覧可能数は『鉄道軍事輸送に関する件』に比してかなり少数である。

また，史料に記載された情報についていえば，文字が不鮮明となっている部分・はっきりと書かれていない部分・書体が安定していない部分が少なからずあることによる制約があるのは『鉄道軍事輸送に関する件』と同様である。加えて，記載内容自体が『鉄道軍事輸送に関する件』よりもかなり簡略化されていることによる制約があるといえる。

第 4 節　本論文の構成

第 1 章では，片町線・城東線・城東貨物線および大阪砲兵工廠・香里製造所・枚方製造所・禁野火薬庫・祝園弾薬庫の概要を述べ，2 章以降の議論の前提とする。

第 2 章では，片町線に敷設された軍用側線について述べた上で，アジア・太平洋戦争期における片町線の軍需品鉄道貨物輸送のうち，香里製造所・枚方製造所・禁野火薬庫が関係する輸送について論じる。

第 3 章では，アジア・太平洋戦争期における片町線の軍需品鉄道貨物輸送のうち，祝園弾薬庫が関係する輸送・片町線の駅での貨物取扱における軍需品輸送について論じた後，第 2 章・第 3 章を総括してアジア・太平洋戦争下での片町線の役割について論じる。

第 4 章では，アジア・太平洋戦争期における城東線の軍需品鉄道貨物輸送のうち，大阪砲兵工廠が関係する輸送について論じ，アジア・太平洋戦争下での城東線の役割について論じる。

そして，全体として，アジア・太平洋戦争期を中心に，日本の戦争と鉄道の関係について，片町線・城東線を事例として明らかにしていくことが本論文の目的である。

第 1 章　アジア・太平洋戦争下の鉄道貨物輸送と軍事施設―片町線・城東線沿線を事例として―

本第 1 章では，本論で扱う鉄道路線・軍事施設の概要について述べ，次章以降の議論の前提とする。

第 1 節　鉄道路線の概要

(1)　片町線[25]

片町線は，京橋から放出・四条畷・長尾を経て木津に至る，JR 西日本の路線である（44.8km）。沿線の関西文化学術研究都市構想にちなんで「学研都市線」という愛称がつけられている（日本大百科全書（ニッポニカ）による）。

1895 年に私鉄「浪速鉄道」として，正式名

称の由来ともなった片町と四条畷を結ぶ路線として開通した。1897 年に，当時有数の大規模私鉄「関西（かんせい）鉄道」と合併し，同じ年に四条畷～長尾～木津間が開業した。大阪側のターミナル駅を 1898 年には網島（現在の大阪市都島区，現在の桜ノ宮駅付近）に変更し，1901 年には網島～桜宮（現在の桜ノ宮駅）間を開通させ，桜宮～木津間を「桜宮線」，放出～片町間を貨物線「片町線」とした。日露戦争後の鉄道国有法（1906 年）により，関西鉄道自体も国有化され国鉄の一部となった。1913 年には放出～桜宮を廃止，（2）で述べる城東線と京橋で乗換できるようにし，名称も全線において「片町線」となった。

当初は大阪と名古屋を結ぶ主要ルートの一つとしても用いられ，さらに沿線の寺社仏閣への参拝客輸送・北河内の農産物輸送などにも大きな役割を果たしていた。しかし，後に京阪や大軌[26]といった私鉄に客を奪われるようになった。また，沿線の地質が低湿地でかつ大阪よりみて沿線が鬼門の方角であったために沿線の都市化も進まなかった。このため，片町線は主要ルートからは外れ，早々にローカル線の一つとなっていった。とはいえ，一部区間の電化が早い時期から行われている。1932 年 12 月には片町～四条畷間が電化され，近畿圏の国鉄における電車運転の第一号となった。しかし四条畷以東の区間の整備は遅れを取っていた。1950 年に四条畷～長尾間が電化されたが，残る長尾～木津間の電化はかなり後になってのことで，1989 年である。複線化は今も全線には及んでおらず，長尾～木津間は単線のままである。

（2） 城東線

城東線は，元々は当時の大阪市街地の南端であった湊町（現：JR 難波）を起点に天王寺を経て奈良方面に向かう路線（つまり，現在の関西本線（大和路線）の前身ということになる）を建設・運行していた大阪鉄道が，官営鉄道の大阪駅とこの路線を連絡させる目的で建設したものである。1895 年 5 月に天王寺～玉造間を，同年 10 月に玉造～大阪間を開通させた。大阪砲兵工廠・歩兵第八連隊の営舎地付近を通過していたため軍事的な価値が生じることとなり，玉造～砲兵工廠間に軍用側線が敷設された。なお，この大阪鉄道は 1900 年に関西鉄道に合併されている。その関西鉄道も，前述したように鉄道国有法に基づき国有化された。その後，大正・昭和期に段階的に複線化・電化及び高架化が進められた（新修大阪市史編纂委員会編［1994］・高山［2009］・羽森［2013］・中川［1989］）。

なお，城東線は現在の大阪環状線の大阪～京橋～鶴橋～天王寺間に過ぎないが，この区間以外の大阪～西九条～天王寺間についてはどのようであったかをここで述べておく。

1898 年に私鉄「西成鉄道」が大阪～安治川口間を開通させ，1905 年に安治川口～天保山（現在の大阪メトロ中央線の大阪港駅付近にある天保山の位置に隣接していた訳ではなく，駅名にすべき適当な地名がなかったため安治川を挟んで対岸にあった天保山を駅名にしただけであった）を開通させた。臨港鉄道としての重要性を持っていたため，西成鉄道も鉄道国有法により国有化され，西成線となった。1910 年に安治川口～桜島間が開通した。1912 年には既に福島～安治川口間が複線化された。1940 年に当時運行されていたガソリンカーが安治川口で脱線した際に引火して大炎上し 189 名の死者を出す大惨事が起きたため，電車運転への移行が急がれ 1941 年に電化された。1943 年には城東線との直通運転を開始した。桜島駅周辺には多数の軍需工場が存在し，港湾部に多数の側線を有したため，桜島駅自体が軍需品の輸送に大きな役割を果たした。また，西成線の利用客にも軍需工場の工員が多かった。桜島駅には，輸送需要の増大に伴って整備され大規模

化し，港湾施設の整備に伴い，民間事業者の専用側線が次々と敷設された。アジア・太平洋戦争期までに，東洋木材防腐・日立造船・三井物産・桜島埠頭・東洋埠頭・宇部興産・日本冷蔵・日本石油の専用側線が敷設され使用されていた（大阪市港湾局［1964］・新修大阪市史編纂委員会編［1994］・高山［2009］・羽森［2013］・中川［1989］）。

現在のように「大阪環状線」として環状運転を行い始めたのは戦後のことである。1961 年に西九条～天王寺間が開通し，桜島→大阪→京橋→鶴橋→天王寺→西九条の経路で運転を開始し，1964 年に環状運転を開始した。西九条～桜島間は桜島線[28]として独立した（羽森［2013］）。

(3) 当時の大阪近郊の鉄道貨物輸送網：城東貨物線

当時の大阪近郊には，一般の旅客向けの路線図にはほとんどの場合掲載されないような貨物線がいくつか存在し，今回の研究対象となる輸送においても使われていた。そして，現在でも貨物列車が多数通過し重要な役割を果たしているものがある。

片町線・城東線と軍事との関わりを述べるには，このような貨物線の中でも，「城東貨物線」の存在について述べておく必要がある。城東貨物線は，吹田から片町線の放出を経て関西本線の平野を，大阪東部を縦断するような形で結ぶ貨物専用線である。放出付近で片町線と合流し，現在の加美駅付近で関西本線と合流している。1927 年に鴫野～淀川～京橋間，1929 年に吹田～鴫野～放出間が開通，淀川方面への分岐部に巽信号場が設置され[29]，1931 年に放出～平野間が開通した。淀川駅は，桜ノ宮駅北側に建設された貨物取扱のみの駅であった。また，淀川駅に隣接して淀川電車区も設置されており，片町線で使用される電車が配置されていた。1982 年に淀川駅は廃止，1985 年に淀川電車区も移設され，巽信号場～淀川～京橋間は廃止された（東大阪市史編纂委員会編［1997］・高山［2009］・羽森・高田［1997］・羽森［2013］・中川［1989］）。

また，吹田には「吹田操車場」があった。この吹田操車場は「東洋一」ともいわれる程大規模なもの[30]であり，当時の吹田は「鉄道とビールと大学」の町[31]とでもいうべき状況であった。この操車場は運行の一大拠点であり，ここで貨車の仕分け・入替を行った上で東海道本線・山陽本線などを介して全国へと物資が運ばれることとなった。加えて，この操車場に勤務する大量の国鉄職員ないし関係者が存在した。

城東貨物線については，戦後も長らく貨物専用線として使われていたが，最近になって旅客用の鉄道としても活用すべく旅客駅設備の整備・電化・複線化といった大規模な工事が行われ，南半分を用いて放出～久宝寺間が 2008 年に「おおさか東線」として開通した。残りの北半分についても，2019 年に放出～新大阪間が旅客化され「おおさか東線」全通が実現した[32]。

また，吹田操車場は国鉄有数の大規模操車場として，戦後も運行の拠点として重要な役割を果たしていたが，列車の運行体系・方法の変化・自動車輸送の普及による鉄道貨物輸送需要の減少といった要因により大規模な操車場の必要性そのものが薄れていき，1984 年に廃止された。現在では敷地の概ね半分程度が吹田貨物ターミナルとして整備されており，残りの半分程度については再開発用地となり再開発が進められている。再開発用地には国立循環器病センターや吹田市民病院などが移転する予定となっている[33]。

第3節　軍事施設の概要

(1) 大阪砲兵工廠

大阪砲兵工廠は，1870 年に大阪城内に建設され使用が開始された陸軍の兵器製造所

で，東京砲兵工廠と並んで旧日本陸軍の中枢を担う兵器製造所であった。最初は兵器修理から始まったが，松方財政下の軍備拡張八か年計画が進む中，英仏の技術導入や外国人技術者の招へいがなされ，兵器製造機構が整備された。そして日清戦争・日露戦争の際に拡張され，大口径砲も含む火砲の生産も独力でできるようになり，戦後廃止されるまで陸軍の火砲を主に製造する大規模で中枢的な製造所となっていった。質的にも，第一次世界大戦以後には国際水準を満たすようなものとなっていた。その後，日中戦争，アジア・太平洋戦争期にさらに拡張されていった。陸軍造兵廠（造兵を司る中央機関）を改組した陸軍兵器本部（1940 年）のもとで大阪陸軍造兵廠となり、播磨・石見・白浜・枚方の各兵器製造所をもその配下におき、第一・第二・第四・第五の計八兵器製造所を包括するに至った。戦争末期には，空襲の激化に対応して高射砲の製造もおこなわれた（『国史大辞典』による）。

なお，1940 年に名称が大阪造兵廠となっているが，本文においては引用文を除いて大阪砲兵工廠に表記を統一する。

戦争末期，1944 年後半頃から本格化したアメリカによる本土空襲で日本の多くの都市が攻撃され被害を受けたが，大阪も例外ではなかったのはいうまでもない。特に，1945 年 8 月 14 日昼にこの造兵廠を標的とした大規模な空襲が実行された。この爆撃で，工廠に隣接する国鉄京橋駅の利用者などに多数の犠牲者が出，工廠は壊滅状態となって終戦を迎えることとなった（羽森・高田［1998］・羽森［2013］・原田編［2015］）。

(2) 東京第二陸軍造兵廠香里製造所

東京第二陸軍造兵廠香里製造所（以下，「香里製造所」と記す）は，現在の枚方市香里ケ丘（寝屋川市との市境付近である）に存在した陸軍の兵器製造所である。1938 年に土地を強制的に買い上げた上で 1939 年 1 月に建設着工し，1942 年 3 月に竣工した。主に火薬が製造されていた（寝屋川市史編纂委員会編［2006］）。

(3) 枚方製造所・禁野火薬庫[34]

枚方製造所は，正式名称を「陸軍造兵廠大阪工廠枚方製造所」であり，1937 年に用地買収と建設に着手し翌年 1 月に開設された。正式名称の通り，大阪砲兵工廠の関連施設である。中宮・御殿山付近の，後述する禁野火薬庫に隣接して建設され，ここで各種砲弾・爆弾を製造し，禁野火薬庫でその製造した砲弾や爆弾に，陸軍火工廠から送られる炸薬と，大阪砲兵工廠敷地内の第五製造所から送られてくる信管を取り付けるという流れの作業が行われていた。1940 年 4 月に「大阪陸軍造兵廠枚方製造所」と改称され，1943 年 7 月には大阪砲兵工廠敷地内の第二製造所が，工場自体は従来通りの場所のままで枚方製造所の管轄下に入った。その後，戦争が熾烈になる中で，先述した第五製造所を，爆発事故により祝園に大半の機能を移転させた禁野火薬庫跡に移転することが計画された[35]。1943 年に建設工事が開始され，1944 年の初め頃に移転が開始され同年 3 月に移転が完了した。1945 年 4 月にはこの移転された第五製造所も枚方製造所の管轄下に統合された。

このように枚方製造所が設置され，薬莢以外の砲弾製造の全工程が同一指揮下，同一敷地で行われるようになった。当時，砲弾製造と格納に広い敷地が必要となっていた。砲弾製造と格納に適した広い敷地が確保でき，かつ，製造する兵器の原材料や製造した兵器類の輸送に適した交通至便な地域であり，加えて禁野火薬庫もあり，開発がそれほど進んでおらず人家も当時は密集していなかったことから，製造所の立地には最適であった。

隣接する禁野火薬庫は，本稿のこの項目で

取り上げる他の施設よりもかなり古くに建設された。日清戦争中の 1894 年に土地買収がなされ，翌年 3 月に工事開始，さらに翌年の 10 月に落成し 1897 年 2 月から火薬の格納が開始された。この土地買収時には，清からの戦利品を収容するため危険性はないとして住民を安心させていた。その上で強制的に土地買収を行った。当時，枚方・高槻あたりには民間の火薬庫が散在しており，1907 年頃から危険であるとして排斥運動が起こっていた。大阪府は，危険であるという理由だとこの陸軍の禁野火薬庫も問題になるとして排斥の要求を却下していた。しかし，このような危険性への懸念は最悪の形で現実のものとなるのであった。2 回も大爆発を起こし多大な被害を起こすこととなるのである。

今述べたように，この禁野火薬庫は 2 回大規模な爆発事故を起こしている。

1 回目は 1909 年 8 月 20 日のことであった。午前 2 時過ぎに大爆発が起き，火薬庫周辺の民家が倒壊した。第一倉庫に黒煙が上がると同時に爆発し，続いで第二倉庫が爆発した。このとき第 1 倉庫には大阪砲兵工廠のダイナマイト約 25t，第二倉庫には黒色火薬約 90t が収められていたのである。連日の高温で庫内の温度が上昇し，加えて湿度が高かったためにダイナマイトが自然発火したのを発端に誘爆を起こし大爆発に至ったとされている。この爆発で第一・第二倉庫は跡形もなく吹き飛んでしまい，他の火薬庫や荷造場，食堂など多くの建物も崩壊した。敷地内では兵士 4 名が負傷した。敷地外にも被害が及んだ。枚方・川越・山田・牧野・招堤・津田・菅原・交野の諸町村で被害が生じた。加えて，淀川対岸の高槻でも爆発とともに戸外に飛び出した者がいたほか，ガラス・障子の破損や負傷者の発生があったほどである。大破家屋約 25 戸，小破家屋約 1470 戸，軽傷 10 名であった。爆発現場に近い牧野村禁野・磯島ではかなりの数の家屋が全壊もしくはそれに近い状況であった。幸いにも重傷者や死者は出なかった。

この火薬庫爆発について，陸軍は気温による自然発火によるもので不可抗力であるから法的責任がなく賠償の責は負わないが，気の毒であるから被害民家に見舞金を分与するとした。しかし，陸軍による見舞金分与は本省の任意給与であるという理由で，町村長による分与の名簿の訂正の要請を拒否するといった行為があったほか，見舞金の配分も不公平であった。これに加え，大阪府は救助米を被災者に支給した。

2 回目は 1939 年 3 月 1 日のことであった。午後 2 時 40 分，火薬庫の 15 号倉庫において砲弾解体中に工員の過失により砲弾が爆発し，それを発端に次々と誘爆を起こしていった。黒煙が上がり，京阪一帯に爆発音が響き渡る程であった。爆発と同時に出火し，倉庫はほぼ全焼，禁野・中宮・渚・磯島・三矢・岡といった近隣集落に延焼し，翌日午前 3 時頃にようやく鎮火した。爆風により損壊した家屋も多数あり、全焼・全壊した家屋も多数あった。人的被害も甚大で，死者 95 名，重軽傷者 351 名に達した。

爆発するたびに鉄片・木片・砂利が降り注ぎ，激しい爆風で淀川の河川敷の枯草も燃え出すほどの凄まじい状況であったという。住民の中には，危険を避けて守口・大阪市旭区・北区都島まで避難する者も多かった。大阪府は警察を動員する，社会課に救援本部を置き救援活動を行うなどの対応をとった。

大阪府は災害復旧に動き出し，仮設住宅としてバラックの設置や，資金の罹災者への分与・融資を行った。加えて，各地から見舞金・義援金が寄せられた。

陸軍は，当時日中戦争の最中であったこともあり，有耶無耶にする方向でこの事故を処理しようとした。また，被害者に対する対応も誠意を欠いたものであった。

この事故を機に，祝園にこの火薬庫の機能を移転することとなったのである。

(4) 祝園弾薬庫[36]

本論においては，引用文を除いて表記を「祝園弾薬庫」に統一する。

祝園弾薬庫は，現在の京都府精華町の丘陵地帯に存在した陸軍の弾薬庫であり，「東洋一の弾薬庫」ともいわれるほどの規模と能力を有した。現在もほぼ同じ場所が陸上自衛隊祝園弾薬支処となっており，大量の弾薬類が保管されている。当時の弾薬輸送に鉄道が大いに使われていたため，片町線や当時の奈良電鉄線[37]（現在の近鉄京都線の前身）に近いということで祝園が建設場所に選ばれたとみられる[38]。

1939年10月に陸軍で決定済の土地買収範囲・日程が当時の旧川西村（京都府）にほぼ一方的に，かつ突然押し付けられた。このとき，土地の利用用途も知らされなかった。陸軍から連絡が入ってわずか 4 日間で土地を所有する地主が皆，買収承諾書に調印した。その結果，非常に広大な面積が軍用地となった。補償金についても京都師団経理部から国債購入に充てるよう申し入れがあり，当時の村は土地売却地主それぞれの得た金額と国債購入金額を報告させられた。さらに，買収直後の 11 月には狛田駅からこの陸軍用地まで道路と鉄道の引き込み線を敷設する用地の実地調査が行われ，この用地もすぐに買収された。そして工事が始まり，1941 年 4 月には大阪陸軍兵器補給廠祝園分廠（同年 8 月に大阪陸軍兵器補給廠祝園部隊，通称「祝園部隊」に改称）が開所した。禁野火薬庫の爆発事故以来陸軍は代替地を探しており，この代替地として祝園が選ばれたのである。

祝園弾薬庫の建設により農地・薪炭供給の元となる林野が大量に失われた。住民の中には農耕地をすべて失い，日雇人夫・職工などになった者や都市に流出した者がいた。残った住民の農家経営面積もかなり減少し，生活苦にあえぐケースが多かった。また，この弾薬庫の作業員には，弾薬庫の建設で土地を失った住民が大勢含まれていた。

さらに，土砂流出や付近を流れる煤谷川の川床の上昇が生じ，田への土砂流入被害が生じた。このため，砂防設備の整備を求める嘆願書を当時の村長が提出したが，戦争の激化により有耶無耶になり実現しなかった。敷地内の整地による土砂流出・川床上昇といった治水機能の悪化は戦後まで続き，1953 年の災害で流域の農耕地に大きな被害が出るまで根本的な対策が講じられることはなかった。

第 2 章．片町線における戦時鉄道貨物輸送（1）―軍用側線と香里製造所・禁野火薬庫との関係を中心に―

本第 2 章では，片町線の軍用側線について述べた上で，片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送のうち，香里製造所・禁野火薬庫が関係する輸送を中心に述べる。

第 1 節　片町線の軍用側線

片町線と軍事との関わりの一つとして，津田・星田・祝園から沿線の軍事施設に軍用側線が敷設され，この軍用側線と片町線を介して各地に軍需品を運ぶ貨物列車が運行されたことがあげられる。また，第 3 章で述べるが，この側線以外にも，片町・放出駅自体を介した軍需品の輸送があったことが判明している。

表 1 に，片町線の各軍用側線の基本情報についてまとめる。

このうち，祝園と祝園弾薬庫を結ぶ側線は「川西側線」と呼ばれていた。

森井［2006］によると，星田～香里製造所間の側線は，1941 年 9 月に開通したが，この側線は物資輸送においてトラックに代わり

主要な手段として利用されており，製造所敷地内の東側の平地の，工員寮が複数ある地区にプラットホームと駅舎が設置されていた。

また，交野町［1971］によると，この側線は軍需品の輸送・工員の通勤に利用されたが，戦局が深刻になるとともに列車の回数が減り，1944 年 10 月には金属回収のため同駅の待合所も一部撤去され，終戦頃の車両や線路の状態はみじめなものであったという。そのため，この側線の利用は本論で取り上げる側線に比べて使用頻度が少なく，この側線を介した輸送の記録自体が本論文で取り上げる他の側線よりもかなり少ないとみられる。

津田〜禁野火薬庫の側線は，羽森・高田［1997］によると，1935・36 年の 2 年をかけて建設され，それまでは淀川を用いた舟運に頼っていた弾薬類および関連する軍需品の輸送を鉄道による陸運に転換する役割を果たした。また，森口［1998］によると，1944 年 10 月から終戦まで，労働者や動員された学生の輸送をこの側線で行っていたという。

祝園弾薬庫と片町線を結ぶ「川西側線」と呼ばれる総延長 4322m の軍用側線は，現在の下狛駅付近の北側から分岐し，付近を流れる煤谷川を渡って弾薬庫に伸びていた。弾薬庫敷地内には 200m ものホームがあった。

なお，枚方市企画調査室編［1989：140-148］に収載された「片町線禁野引込線利用契約」（1941 年 9 月）によると，第 1 条において禁野火薬庫の側線の運転管理は大阪鉄道局が行うこととされていた。本論で取り上げる他の側線においても，運転管理自体は禁野火薬庫と同様，国鉄側が行うものであったと考えられる。

第 2 節　片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：香里製造所

本第 2 節では，香里製造所がかかわる軍需品の戦時鉄道貨物輸送のうち，片町線を介して行われるものについて述べる。

『鉄道軍事輸送に関する件』の、アジア・太平洋戦争期の分のうち，香里製造所が関係する記録が記載されているものは，次の 1 件[39]である。

作成年月日：1942 年 12 月 10 日
輸送物件[40]：ガス笈
輸送請求官衙・部隊：東京第二陸軍造兵廠
発地[41]：王子
経由地：田端・新鶴見・稲沢・吹田（操）[42]
着地：星田
摘要記載事項[43]：香里製造所

次の第 3 節で述べるが，発駅である王子駅付近には，「軍都」赤羽を構成する軍事施設が立地していた。そのため，香里製造所も「軍都」赤羽との関わりが深いものであったとみられる。

また，森井［2006：37］は香里製造所の物資輸送・側線利用について次のように述べているが，記録自体は現時点においては上述のものに限られる。宇治製造所からは火薬の半製品が国鉄奈良線[44]と片町線を経由し，星田駅からは香里側線により工廠内へ運ばれた。火薬が装填されていない空の爆弾などは大阪造兵廠から同じく片町線で輸送された。香里で完成した品は逆のルートで大阪兵器補給廠へ運ばれた。

このことから，『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道軍用輸送券」には記録として残っていないものの，近畿圏の軍事施設同士とのつながり，そのつながりを鉄道が支えていたということがわかる。

第 3 節．片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：枚方製造所・禁野火薬庫

本第 3 節では，枚方製造所・禁野火薬庫がかかわる軍需品の戦時鉄道貨物輸送のうち，片町線を介して行われるものについて述べ，考察する。

(1)　輸送経路・物資からみる枚方製造所・禁野火薬庫の役割：中部・関東との関係において

(1)では主に中部・関東方面との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，枚方製造所と禁野火薬庫の役割について考察する。まず，関東・中部方面と津田を結ぶ輸送の『鉄道軍事輸送に関する件』は，表2の通りである。

基本的な経路については，関東発であれば関東各地の軍事施設を出発した列車はまず新鶴見を中継地とし，東海道本線→稲沢→関西本線の経路で木津に至り，木津から片町線に入線する経路，もしくは，東海道本線→吹田操車場→城東貨物線の経路で放出に至り，放出から片町線に入る経路が一般的であった。新鶴見[45]・稲沢[46]は当時大規模な操車場を有しており，列車運行上の拠点であった。津田発で関東方面へ向かう場合の経路も，概ね関東発の経路の逆をたどるようなものであったといえる。

なお，中部方面，千種との輸送についても，稲沢を中継地とした後，関東方面との輸送における経路と同じ経路を用いていたといえる。

次に，輸送された軍需品と，枚方製造所・禁野火薬庫と中部・関東の軍事施設のつながりについて述べる。

津田発で中部・関東方面に向かう場合は，榴弾・野砲が多かったことが読み取れる。関東・中部方面発で津田に向かう場合は，弾丸・薬莢が多かったことが読み取れる。そして，これが戦争の進行・戦況による大きな影響を受けてはいない。そして，軍需品の発着地・受領先，輸送された軍需品から，関東・中部方面の軍事施設と枚方製造所・禁野火薬庫とのつながりが見えてくる。

表2のNo.1・2・.3・4・7・10から，枚方製造所・禁野火薬庫が，赤羽に当時存在した東京陸軍兵器補給廠[47]とのつながりが深かったことが読み取れる。7・10は川口発となっているが，当時の川口駅周辺には陸軍関係の施設はなかったとみられる[48]ため，これは単なる列車運行上の都合とみて，赤羽周辺一帯の軍事施設群に関係する輸送の一つとしても問題はないものと考えられる。　当時，赤羽駅およびその周辺一帯には陸軍兵器補給廠赤羽火薬庫・東京第一・第二陸軍造兵廠の工場・被服本廠をはじめとして多数の陸軍施設が立地していた[49]。アジア・太平洋戦争終結直後の段階では，図5のような状況であった。

そして，図6からもわかるように，赤羽駅の北側から陸軍被服本廠・陸軍兵器補給廠に側線が敷設されていた。地形図では貨物線とだけ記載があり，被服本廠・兵器補給廠の場所には機密保持のため何も記載されていないものの、図5も併せて見ていくと，赤羽駅の側線の用途が読み取れる。

このように，赤羽駅及びその周辺一帯が巨大な「軍都」の様相を呈しており，枚方製造所・禁野火薬庫が「軍都」赤羽と相互に依存しあう存在であったといえる。

なお，表2のNo.6のように，北海道への輸送が行われた記録が存在する。3章で述べる大阪砲兵工廠の輸送においても，北海道・東北への輸送記録はなかったことから，近畿圏の軍事施設と北海道・東北のつながりはそれほどなかった可能性があるが，それでも皆無ではなかったことがうかがえる。

(2) 輸送経路・物資からみる枚方製造所・禁野火薬庫の役割と片町線：中四国・九州との関係において

(2)では，主に中四国・九州方面との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍

需品がどのようなものであったかという観点から，枚方製造所と禁野火薬庫の役割について考察する。

まず，中四国・九州方面と津田を結ぶ輸送の『鉄道軍事輸送に関する件』は，表 3 の通りである。基本的な経路については，津田→放出→城東貨物線→吹田操車場の経路で，吹田操車場を中継地としていた。吹田操車場から先は，東海道本線・山陽本線を経て中四国・九州方面に向かったことになる。

中四国方面から津田への輸送経路については史料が見つかっていないものの，概ねこの経路を逆にたどるものであったとみるのが自然である。

次に，輸送された軍需品と，枚方製造所・禁野火薬庫と中四国・九州の軍事施設のつながりについて述べる。輸送された軍需品については，津田発で広島に向かう場合は，榴弾・弾丸が多かったことが読み取れる。また，九州方面には，砲・弾薬筒などが輸送されていた。この輸送された軍需品について，戦況に伴う変化は見られない。そして，軍需品の発着地・受領先，輸送された軍需品から，中四国・九州方面の軍事施設と枚方製造所・禁野火薬庫とのつながりが見えてくる。

表 3 からは，小倉造兵廠とのつながり，そして，比治山・段原（現在の広島市南区）付近に存在した広島陸軍兵器補給廠とのつながりが読み取れる。そのため，禁野火薬庫が砲・榴弾・弾丸などを広島といった中国地方の補給拠点や，九州の製造・補給拠点に供給する役割を果たしていたといえる。

(3) 輸送経路・物資からみる枚方製造所・禁野火薬庫の役割と片町線：港湾部・外地との関係において

(3)では，主に港湾部・外地との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，枚方製造所と禁野火薬庫の役割について考察する。

まず，港湾部と津田を結ぶ輸送・外地が関係するとみられる輸送の『鉄道軍事輸送に関する件』は，次の 1 件[50]である。

作成年月日：1942 年 12 月 5 日
輸送物件　：破甲榴弾代用弾弾丸・信管接筒（信管部品の一種とみられる）
輸送請求官衙・部隊：　大阪陸軍兵器補給廠
発地　：津田（側）
経由地：　木津・梅小路・米原・敦賀・敦賀港
着地：敦賀新港
摘要記載事項　：64 号庫～68 号庫とナンバリングされ，かつ、「敦賀出」とあるにとどまる。

枚方製造所・禁野火薬庫と港湾部・外地が関係する輸送としては，敦賀港への輸送があったことがあげられる。輸送された軍需品は弾丸・信管部品であった。摘要に「敦賀出」（敦賀出張所の略とみられる）と記載があり，また，「庫＋数字」でナンバリングされていたことから，倉庫に収納された可能性が考えられるが，港湾であるため倉庫に収納された後，船舶で輸送されたと考えるのが自然である。

船舶で輸送され，最終的にどこへ向かったのかといったことを当該史料から読み取ることはできないが，仮に内地を最終目的地とするものであったとすると北海道または日本海側への輸送，となることが考えられる。しかし，北海道向けであれば表 2 の No.6 のように（津軽海峡を除いては）鉄道を用いて輸送することが考えられ，日本海側への輸送であったとしても鉄道を用いるほうが合理的である。また，アジア・太平洋戦争下では船舶の徴用といった理由で船舶による海上輸送から鉄道による陸上輸送に転移が進み，貨物列車の増発が強力に進められていた[51]。

そのため，最終目的地が外地であった可能性が高いと考えられる。そして，3章で後述する史料の記述からは，釜山への輸送であれば桜島・下関から船舶積載となっていたことが多かったことが読み取れるため，朝鮮半島方面への輸送であれば桜島・下関まで鉄道を用いる方が一般的であった可能性が高いと考えられるため，敦賀港から中国東北部方面に直接輸送するために敦賀港に輸送された可能性があるということができる。

また，1939年のものではあるが，『鉄道軍事輸送に関する件』津田～桜島間の輸送があったことがあげられる[52]。津田→放出→吹田操車場の経路をとった後，梅田貨物線[53]を経由して西成線に入り桜島に至る経路であったといえる。輸送された軍需品は，他の場所への輸送と大きく変わるものではなく，榴弾・野砲であった。この史料では，摘要に着地が「日満埠頭引込線」と記載されていたこと，「請輪第1214号」と記載されていることから，桜島到着後，軍需品が船舶に積載された可能性が高い。しかし，その船舶の目的地および目的地を推定できるような記述はこの史料にはなかったため，内地向けであったのか，外地向けであったのか，そして，具体的にどこを最終目的地としたのかを読み取るのは困難である。

1941年以降においても，同様の輸送，つまり，津田～桜島間の輸送はあったものとみられるが，現時点では記録が見つかっていない。

(4) 戦争末期の枚方製造所・禁野火薬庫と片町線

(4)では，1944・45年における，枚方製造所・禁野火薬庫が関係する物資の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，枚方製造所と禁野火薬庫の役割について考察する。

まず，1944・45年における，枚方製造所・禁野火薬庫が関係する輸送の「鉄道軍用輸送券」は次の1件[54]である。

輸送年月日：1944年9月7日
取扱者：大阪陸軍兵器補給廠
輸送された軍需品：丸竹
発地：中山香[55]
着地：津田

「鉄道軍用輸送券」には，途中の経路の記載がなく発着駅のみの記載である。そのため，具体的にどのような経路で輸送されたのかをこの史料から正確に読み取ることはできないが，(1944年時点では関門トンネルが既に開通していたため，関門海峡の連絡船への船舶積載がなかったことを除けば)(2)で述べた経路と大きく異なることはなかったとみられる。

しかし，輸送された軍需品が「丸竹」であり，(1)(2)とは大きく様相が異なる。輸送券には「枚方分廠」と記載されているため，枚方製造所・禁野火薬庫で何らかの用途で使用する目的で輸送されたのは明らかである。しかし弾薬の取扱およびそれに関係する作業において竹を使用するようなことがあるとは考えにくい。弾薬箱も基本的には木製であったとみられる[56]。

また，枚方市企画調査室編［1989：1-20］に収載された「禁野火薬庫の編年史」（1895年10月～1943年9月）には，構内倉庫施設などの工事に関する記載があり，建物の構造に関する記載があるが，木造・コンクリート造・鉄骨平屋であり，竹・竹材質の建材を多用するような建物はない。同じく枚方市企画調査室編［1989：149-155］に収載された「旧陸軍施設の払下申請」（1948年5月）の添付書類には「大阪陸軍造兵廠枚方製造所建物調書」が含まれている。この調書は，枚方製造所の建物の名称・構造図式・員数・面積などをリストアップしたものであるが，竹・竹材質の建材などを多用するような建物はない。

したがって，弾薬関係以外の用途で使用さ

れたか，もしくは戦況の悪化により物資不足が深刻化してきていたために竹を使用せざるを得なくなったことのいずれか，もしくは両方が考えられる。

第3章　片町線における戦時鉄道貨物輸送（2）―祝園弾薬庫との関係・駅取扱貨物を中心に・総括―

本第 3 章では，祝園弾薬庫がかかわる軍需品の戦時鉄道貨物輸送のうち，片町線を介して行われるものについて述べ，考察する。また，片町線の駅で取扱が行われる軍需品の輸送についても述べる。そして，第 2・第 3 章を総括して，片町線がアジア・太平洋戦争期に果たした役割について述べる。

第 1 節　片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：祝園弾薬庫

本第 1 節では，祝園弾薬庫がかかわる軍需品の戦時鉄道貨物輸送のうち，片町線を介して行われるものについて述べ，考察する。

(1)　輸送経路・物資からみる祝園弾薬庫の役割と片町線：中部・関東との関係において

(1)では，主に中部・関東方面との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，祝園弾薬庫の役割について考察する。

まず，関東・中部方面～祝園弾薬庫間の『鉄道軍事輸送に関する件』に記載された輸送記録は表 4 の通りである。なお，川西側線を用いた輸送においては，発着駅が「田辺」[57]とされることがあった。

経路については，枚方製造所・禁野火薬庫関係の輸送同様で，関東方面からの輸送であれば，関東各地の軍事施設に併設された軍用側線から，新鶴見を中継地とし東海道本線→稲沢→木津に至り，木津から片町線に入る経路もしくは東海道本線→吹田操車場→城東貨物線→放出に至り，放出から片町線に入るが一般的であったといえる。稲沢～木津間は，関西本線を経由したのも同じであるとみられる。

関東方面への輸送経路も，概ね関東方面からの輸送を逆にたどるような形であったということができる。

中部方面，主に名古屋周辺の軍事施設との輸送についても，稲沢を経由した後，関東方面との輸送における経路と同じ経路を用いていたのは同じであるといえる。

そして，この基本的な経路については，アジア・太平洋戦争中，およびその前後で目立った変化は見られないのも同じである。

しかし，輸送が多かった関東の軍事施設，そしてそこから見えてくる他の軍事施設とのつながりについては，禁野火薬庫に比して多様である。禁野火薬庫と同様に，「軍都」赤羽との関係も No.1・2 のようにあったが，それ以外にも上州岩鼻[58]・田奈部隊[59]と関係する輸送が多く存在したことが読み取れる。また，No.8 のように中野との輸送も存在した。当時の中野駅付近には，諜報員養成機関として有名な陸軍中野学校[60]が存在した。

輸送された軍需品は，赤羽との輸送であれば薬莢，田奈部隊・上州岩鼻との輸送であれば弾薬類および弾薬に関連する物資が中心であったことが読み取れる。

しかし，No.8 のように兵器製造・保管施設が近辺にないような駅とも，薬莢の輸送があった。先述したように，中野駅付近にあったのは陸軍中野学校であり，これはあくまで陸軍要員の養成機関であって兵器の製造・保管を行っていた機関ではない。そのため，中野駅までトラックなど別の輸送手段を用いて中野駅から離れた場所から薬莢が輸送されたことが考えられる一方で，陸軍中野学校が諜報員養成という特殊な任務を担う機関

であったことから，何らかの特殊な要因で輸送が行われた可能性も考えられる。

(2)　輸送経路・物資からみる祝園弾薬庫の役割と片町線：中四国・九州との関係において

(2)では，主に中四国・九州方面との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，祝園弾薬庫の役割について考察する。

まず，中四国・九州方面～祝園弾薬庫間の『鉄道軍事輸送に関する件』は表５の通りである。なお，表５の No.1・2 については，港湾部と関係する輸送ととらえることも可能なものではあるが，本論では第３章第一節(2)で取り扱う。

経路については，枚方製造所・禁野火薬庫と同じく，中四国・九州方面への輸送であれば，津田から放出に向かい，放出から城東貨物線に入り，吹田操車場にまず向かったといえる。吹田操車場から先は，東海道本線・山陽本線を経て中四国・九州方面に向かったといえることも同じである。

中四国・九州方面から津田への輸送経路については史料が見つかっていないものの，禁野火薬庫と同じく，中四国方面への輸送経路を概ね逆にたどるものであったとみられる。そして，この基本的な経路については，アジア・太平洋戦争中，およびその前後で目立った変化は見られないのも同じである。

なお，本州と九州の鉄道を接続する関門トンネルの開通は 1942 年７月１日で，それ以前は下関～門司間で連絡船に貨車を積載していた。表５の１のように宇品に輸送が行われた記録がある。宇品は広島市内，広島港港湾部であり，さらに「船舶搭載」と記載があったため，広島港から船舶で輸送されたといえる。(3) でも述べるが，船舶輸送の場合，桜島など大阪港から船舶輸送とするものが一般的な経路と考えるのが，枚方製造所・禁野火薬庫・後述する大阪砲兵工廠関係の輸送など他の輸送記録から見ても自然である。しかし，太平洋戦争下では海上輸送から陸上輸送への転移が進められたことを考慮すると，広島港まで陸上輸送とし，他の物資と共に船舶積載とする，といったこともあり得たといってよい。

祝園弾薬庫は，野砲や，榴弾弾薬筒といった弾薬関連の軍需品を，九州の港湾を経由して周辺の島嶼部の要塞に供給する役割を持っていたといえる。その際，桜島など大阪港湾の駅からの船舶積載とはせずに、九州まで鉄道で輸送していることからも，船舶輸送から陸上輸送への転移の様子や，それに伴う輸送の効率化を図っているとみることができる様子がうかがえる。

(3)　輸送経路・物資からみる祝園弾薬庫の役割と片町線：港湾部・外地との関係において

(3)では，主に港湾部・外地との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，祝園弾薬庫の役割について考察する。

まず，港湾部・外地～祝園弾薬庫間の『鉄道軍事輸送に関する件』は表 6 の通りである。船舶輸送の場合，桜島など大阪港から船舶輸送とするものが一般的な経路と考えるのが，枚方製造所・禁野火薬庫・後述する大阪砲兵工廠関係の輸送など他の輸送記録から見ても自然である。基本的には禁野火薬庫の輸送と同様の経路で，田辺から放出に向かい，放出から城東貨物線に入り，吹田操車場を経由した後、東海道本線・梅田貨物線を経由し，西成線に入って桜島に至る経路であったといえる。しかし，このような経路を基本的なものと考えた場合，表５の１は例外的な経路をとっている。表 6 の No.1 の経路は，

放出から城東貨物線で吹田方面，つまり北側へ向かうのではなく，逆に南下して平野側に向かい，竜華操車場[61]を一度経由したのち城東貨物線を再び吹田方面へ北上していると とらえることができる。このような例外的経路をとっている理由は，列車運行上の都合の可能性が高い。実際，当時の操車場では，多方面からやってくる貨車を行先などに応じて仕分けし，入換・連結・切り離し作業を行って貨物列車を組成し出発させることが行われ，この作業に現在の鉄道運行とは比較にならないほど多大な労力と多くの人員を要していた。

桜島から船舶搭載された後は，表 6 の No.1 のように台湾を目的地としたり，表 6 の No.2・3・4・6 のように中国東北部を目的地としたり，表 6 の No.6 のように釜山に輸送され，そこからさらに平壌に輸送されたりする，といったものであった。特に表 6 の No.6 のように釜山まで輸送された場合，釜山から先は再び鉄道による陸路輸送が行われたことになる。坂本［2006］は，日本陸軍の軍事輸送の展開過程において，釜山が「内地」に最も近い大規模港湾で，かつ，朝鮮鉄道の最重要幹線である京義線との連絡において最強の設備を有する輸送ターミナルであったことを要因に，釜山が終始中枢的な位置を占め続けていたと述べている。また，林［2005］も，朝鮮国鉄が鮮満支間の交流物資と共に，大連・塘沽・青島・羅津などから日本へ海送されるべき大陸物資を安東口・満浦口・図們口で引き受け，京義線・満浦線→京義線・咸鏡線→京元線を経て京城に集中させ、そこから南鮮諸港などを経由し「内地」に輸送されたと述べている。さらに，林［2005］は，日米開戦後に日満支間の交通量が増加するばかりであったこと，満鉄を経由して大陸の物資が朝鮮鉄道に集結していったことを述べている。このことから，祝園弾薬庫がアジア，その中でも特に東アジアの日本支配地域に兵器弾薬類・関係する物資を供給し，東アジアにおける戦争遂行を支える役割を担っていたといえる。

(4) 戦争末期の祝園弾薬庫と片町線

(4)では 1944・45 年における，祝園弾薬庫が関係する物資の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，祝園弾薬庫の役割について考察する。まず，1944・45 年における「鉄道軍用輸送券」は表 7 の通りである。表 7 の No.1 より，1944 年であっても祝園弾薬庫と田奈部隊との関係は途切れることがなかったことがわかる。

また，表 7 の No.1 より，近畿圏内の軍事施設同士のネットワークも存在したこと，弾薬類輸送時に必ず川西側線を使っていたという訳ではなく，例外もあったということが読み取れる。

当時の稲荷駅付近一帯，伏見には歩兵第 38 連隊（後の第 9 連隊）・陸軍第 16 師団をはじめとして複数の部隊が設置されるのみならず，陸軍兵器廠京都支廠，陸軍病院などが設置されており，加えて明治天皇桃山陵も付近にあったことから，伏見一帯が軍都として地域に多大な影響を与え続けてきたことが原田編［2015］で論じられている。

表 7 の No.2 より，祝園弾薬庫は，1945 年の戦争末期には，金沢・七尾・四日市とのつながりを持っていたことが読み取れる。金沢・七尾と祝園弾薬庫間の経路は，輸送券に経由地の記載はないものの，金沢・七尾→吹田操車場→放出→祝園弾薬庫の経路か，または金沢・七尾→稲沢→木津→祝園弾薬庫の経路をとったとみられる。四日市と祝園弾薬庫間の経路は，四日市が関西本線の途中駅であるため(1)と同じとみられる。

表 7 の No.2 より，祝園弾薬庫は，戦争末期には金沢・七尾からは弾薬箱を供給されており，戦争末期においても弾薬庫としての機

能を維持し，国内における本土決戦の準備を支えていたことが読み取れる。

また，四日市からは「用板」「用桟」が供給されていたことがわかる。これについては，弾薬箱が木製であったことから，弾薬箱製造も祝園弾薬庫もしくはその周辺工場が行っていたか，もしくは祝園弾薬庫を本土決戦に向けて拡張しようとしていたかのいずれかが読み取れる。しかし，輸送券にはこの用板・用桟の大きさがうかがえる記載がないため，このどちらであるのかを確定することは困難である。

このようなことを踏まえると，祝園弾薬庫が戦争末期においてはアジアにおける戦争遂行を支える役割から，本土決戦に向けた準備を支える役割を主とするように変化していったこと考えられる。

第 2 節　片町線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：駅を介した軍需品輸送

片町線における軍需品の戦時鉄道貨物輸送においては，近隣軍事施設に側線が敷設されていない，片町駅・放出駅を発着地とする輸送も行われていた。その中には，大阪砲兵工廠が関係するものも存在した。本第 2 節では，このような輸送のうち，主に大阪砲兵工廠が関係するものについて述べ，考察する。

表 8 は，『鉄道軍事輸送に関する件』のうち，近隣軍事施設に側線が敷設されていない片町線の駅を発着地とする輸送が関係する記録が記載されているものを列挙したものである。輸送経路の基本は，禁野火薬庫・祝園弾薬庫の場合と同様である。

4 章で後述する，大阪砲兵工廠（1941 年に大阪造兵廠に改称されているため，史料では大阪造兵廠・大阪工廠と記載されている）に関係する輸送が，城東線の側線以外にも放出・片町駅自体を用いて行われ，その中には釜山を経て最終的に平壌に輸送されるものもある。

放出駅自体を用いて行われる輸送は，金属・鋼材関係部品の軍需品が主であったことがわかる。表 8 の No.1 の「継目無管」は金属製品であった可能性があり，また，表 8 の No.2 の軍需品の受領者が金属・鋼材工場であることが受領者名から読み取れる。

金属・鋼材関係部品以外では，大阪砲兵工廠での兵器製造における原材料となりうるものの輸送も行われており，沖ノ山炭鉱からのクローム鉱が輸送されている。また，特殊性の高い輸送も存在し，表 8 の No.5 のように陸軍研究所の請求で「押収高射砲」を輸送した事例も存在する。「押収」とあるため，戦地で実際に鹵獲した

後に陸軍技術本部第一研究所で研究対象とし，大阪砲兵工廠に輸送して兵器製造につなげていこうとした可能性は十分考えられる。

また，大阪砲兵工廠に直接的に関係しないまでも，片町駅ではこれら以外にも多くの軍需品輸送が行われていた。主に陸軍製絨廠・被服本廠の請求により被服・被服に関係する軍需品が片町駅を介して輸送されていたこと・東京陸軍兵器補給廠や岡山兵器補給廠の請求で大阪に設置された師団向けの軍需品が片町駅を介して輸送されていたことがわかっている。特に陸軍被服本廠・東京陸軍兵器補給廠の場合は発着地が赤羽となっており，ここでも巨大「軍都」赤羽との密接なつながりが読み取れる。

第 3 節　アジア・太平洋戦争下で片町線が果たした役割

本第 3 節では，第 2 章・第 3 章を踏まえて，片町線がアジア・太平洋戦争下でどのような役割を果たしたのかについて述べる。

まず，内地における役割について述べる。香里製造所・禁野火薬庫・祝園弾薬庫は「軍都」赤羽とのつながりが大きい施設群であり，祝園については赤羽に加えて弾薬を扱う田

奈部隊や岩鼻火薬製造所とのつながりが大きかった。これら施設同士での軍需品輸送において，新鶴見や吹田操車場を中継地として東海道本線を幹とする輸送が行われていた。そして，片町線はこれら中継地を経由して列車の出入りがあり，片町線が関東各地の軍事施設とのネットワークの末端として必要不可欠な役割を果たしていたといえる。

また，中四国に目を向けた場合においても，岡山・広島の軍事施設に弾薬・兵器類及び関連物資を供給する際に，吹田操車場を中継地として東海道本線・山陽本線を幹とする輸送が行われ，片町線が輸送ネットワークの末端として果たした役割は大きかったといえる。九州地方については，九州を介して朝鮮半島や南西諸島の要塞群に兵器・弾薬類および関連物資を供給する際に、吹田操車場を中継地として，同様に輸送ネットワークの末端として片町線が大きな役割を果たしていたといえる。また，戦争末期には本土決戦を意識した準備における軍需品輸送において，やはり同様に輸送ネットワークの末端として片町線が大きな役割を果たしたといえる。

次に、外地との関わりにおける役割について述べる。外地に運ばれる軍需品は，九州を経由して朝鮮半島に運ばれるパターン・敦賀港から運ばれるパターンがあったことは先述の通りではあるが，基本的には大阪港湾，桜島駅で船舶に搭載されて外地に向かうこととなるパターンが主であった。そして，その兵器・弾薬類及び関連物資は，朝鮮半島・中国東北部・台湾といった東アジア各地に運ばれることとなったのである。そのため，片町線はアジア，その中でも特に東アジアの大陸における日本の戦争遂行に欠かせない役割を，大陸の鉄道の輸送ネットワークとつながる内地の輸送ネットワークの末端として果たしていたといえる。しかし，戦争末期になり，日本支配地が縮小し本土決戦が意識されるようになると，この役割が相対的には小さくなっていった可能性が考えられる。

さらに，4 章で述べることとなる，大阪砲兵工廠の輸送についても，片町線は城東線とともにかかわっていたことは第 2 節で述べた通りである。特に，鹵獲された可能性がある兵器や，金属・鋼材部品といったものの輸送もあり，弾薬類にとどまらず幅広く軍需品の輸送に関係していた。

なお，軍需品輸送と一般旅客の輸送を同一の列車で行うことは，少なくとも電化され電車が高頻度で運転されていた四条畷以西で行われていたということは考えられない。四条畷以東は非電化で客車列車の運行があり，片町線はそれほど規模が大きな路線というわけでもなかったため貨客混合列車[62]の運行はあった。しかし，『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道軍用輸送券」のうち，本論で取り上げたものにおいてこのような貨客混合列車により軍需品を輸送していたことを読み取れる記録はない。また，弾薬・火薬類を積載した貨車を客車に連結することは危険性が高かったと考えられるため，四条畷以東においても軍需品輸送と一般旅客の輸送を同一の列車で行うことは考えにくい面がある。そのため，実際に四条畷以東において軍需品輸送と一般旅客の輸送を同一の列車で行うことがあったかどうかは不明だが，あった可能性は低いと考えられる。あったとしても，軍事施設の労働者や動員された者を側線においてのみ軍需品輸送列車に同乗させる程度であったと考えられる。

というのも，1942 年 11 月 15 日改正時のダイヤでは，電化されていた四条畷以西は電車が 8〜16 分間隔で運行され，四条畷以東は一部列車が客車列車，それ以外は気動車を使用していたことが時刻表に記載されている[63]。1944 年 10 月 1 日改正時のダイヤでは，片町〜住道間 8〜16 分間隔，住道〜四条畷間は 16〜24 分間隔で電車が運行されていたことが時刻表に記載されているが，四条畷以東は気動車の使用の有無は記載されていない[64]。羽森・高田［1998］は，片町線においては終戦

後 3〜4 年は貨客混合列車，もしくは旅客列車にも関わらず貨車のみの列車が運行されていたと述べているが，実際には戦争末期かそれ以前より既に四条畷以東で貨客混合列車の運行があったことも考えられるほか，東大阪市史編纂委員会［1997］によると四条畷以西の電化が実施される前に貨客混合列車の運転があったという。しかし，先述したように『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道軍用輸送券」においてこのような貨客混合列車により軍需品を輸送していたことを読み取れる記録はなく，また，時刻表には貨客混合列車か否かの記載もない。

また，大阪砲兵工廠との関係では，片町線は工廠で業務に従事する工員・労働者の通勤路線として重要であったことを軍需品輸送に加えて述べる必要がある。河村［1999］は，工員が片町・京橋といった工廠の最寄駅で降りていったことを述べた上で，四条畷から片町線で通勤していた元職工の証言を紹介している。この証言によると，職工は四条畷から片町線で 30 分ほどかけて通勤しており，徳庵，放出，鴫野と，工廠に近づくにつれて乗客が増え，最後の方になるとほとんど満員で，工員服を着た乗客が多数乗車していたという。また，この元職工は当時鉄材製造所第二工場事務所に勤務しており，片町駅はその事務所が最も近く，片町駅で降車する乗客のほとんどが工廠で勤務する者であったという。そして，河村［1999］は，この証言について，現代的な通勤スタイルがこのころには既に成立していて，このような銃後の生活が今の河村［1999］自身の生活に似ていると評している。

このように，特に四条畷以西は早期に電化され，大阪近郊の日常生活に密着した存在であった片町線が，戦時の軍需品鉄道貨物輸送のネットワークの末端としての役割・軍事施設に勤務する多数の労働者の通勤輸送を担う役割という，日本の戦争遂行では欠かすことのできない役割を担っていたのは間違いない。

第 4 章　城東線における戦時鉄道貨物輸送―大阪砲兵工廠との関係を中心に―

本第 4 章では，城東線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送に関して述べる。

第1節　城東線の軍用側線

城東線と軍事との関わりの一つとして，大阪砲兵工廠に隣接して玉造駅付近に軍用側線が敷設され，この軍用側線を介して各地に軍需品を運ぶ貨物列車が運行されたことがあげられる。

1885 年には工廠構内に鉄道が敷設され，96 年には当時の国鉄城東線の線路が引き込まれた[65]。大阪砲兵工廠慰霊祭世話人会［1983］の付図「大阪陸軍造兵廠全図」からも，軍用側線の存在が読み取れる。

当時玉造駅には貨物取扱ホームが存在したが，軍用側線は，この貨物取扱ホームに接続する側線からさらに分岐する配線となっていたとみられる。

また，城東線は高架化が進められ今に至るものの，現在の大阪城公園駅付近が高架化されていない。この理由として，大阪砲兵工廠の機密保持を目的に京橋〜森ノ宮間の高架化を軍が認めなかった可能性があることを羽森［2003］は述べている上に，大阪砲兵工廠慰霊祭世話人会編［1983］では，城東線の京橋〜森ノ宮間，工廠付近を走行する箇所には壁があり工廠内部を隠匿していたという証言も取り上げられている。また，いずれも地上に存在した玉造駅側線・砲兵工廠への軍用側線に接続しなければならない関係で，地上線にしておく必要があった[66]ことも考えら

れる。玉造駅は貨物取扱ホームを除いて高架化されたが，玉造駅の貨物取扱ホーム・大阪砲兵工廠へ向かう側線と城東線の接続は森ノ宮駅付近の猫間信号場[67]からなされていた(鐵道省大阪改良事務所［1933］)。そのため，『鉄道軍事輸送に関する件』には，この軍用側線を用いる場合の発着駅を「玉造」ないし「玉造（側線）」と記載していた。しかし，「玉造」「玉造（側線）」と記載があることだけが大阪砲兵工廠に軍需品を輸送したこと・大阪砲兵工廠から軍需品が輸送されたことを意味しない。大阪兵器補給廠など大阪に当時存在した他の陸軍官衙に関係するものである場合も多数あり，輸送請求官衙・部隊や摘要に記載された事項を確認する必要がある。大阪陸軍兵器補給廠その他大阪砲兵工廠そのものに直接関係しない官衙・部隊の軍需品輸送にも玉造駅側線は多用されていたが，本論では大阪砲兵工廠に直接関係する軍需品輸送に限定して論じる。

第 2 節　城東線と軍需品の戦時鉄道貨物輸送：大阪砲兵工廠を中心に

(1)　輸送経路・物資からみる大阪砲兵工廠の役割と城東線：中部・関東との関係において

(1)では主に中部・関東方面との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，城東線の役割について考察する。

まず，『鉄道軍事輸送に関する件』に記載された，関東・中部方面と玉造を結ぶ輸送の記録は，表 9 の通りである。

経路については，2・3 章同様，関東各地の軍事施設に隣接した駅もしくは併設された軍用側線を出発した列車が，新鶴見を中継地とし，新鶴見→吹田操車場の経路を取っていた。中部方面についても，東海道本線を経由して吹田操車場に向かうことになった。玉造発の場合もこの経路の逆となることは変わらない。吹田操車場〜玉造間は，淀川貨物線を経由して城東線に入線した。『城東線高架改築工事概要』においては，玉造駅高架化後は淀川玉造間に貨物列車の小運転を行うこととした旨が記述されている。また，『鉄道軍事輸送に関する件』に淀川を経由したことが明確に記載されているものもある上に，大阪砲兵工廠に直接関係するものではないものの，淀川貨物駅で軍需品輸送が行われていた記録が存在する。

次に，輸送された軍需品について述べるが，主に輸送された軍需品から，大阪砲兵工廠の特徴と中部・関東方面の軍事施設とのつながりが見えてくる。

第一に，主に輸送された軍需品として，高射砲があげられる。三宅［1993］は，戦況の推移に伴い，大阪砲兵工廠における兵器の生産状況の重点移行が，1942 年度以降に大口径火砲から逐次防空兵器，特に高射砲とその弾薬と信管などに移っていったこと，また，大阪砲兵工廠がすべての高射砲の製造に携わったことを述べている。このことをよく表している輸送が，まさしく表 9 の No.1.・2・6 であり，高射砲が赤羽から輸送されている。このような，戦況を反映した兵器生産の変化がある中でも，大阪砲兵工廠と「軍都」赤羽との関係があり，鉄道がそのネットワークを形成していたということがわかる。

第二に，主に輸送された軍需品として，兵器研究に関係する軍需品があげられる。

第 3 章第二節でも述べたが，大阪砲兵工廠が陸軍の兵器研究とも密接な関係を持っていたことがうかがえる輸送がある。表 9 の No.5 のように，射撃試験場への輸送があった。三宅［1993］は，大阪砲兵工廠が試製第一号戦車から多くの戦車の開発・試作を手掛け続けたこと，大阪砲兵工廠が，陸軍が製造した中では最大の巨砲である試製 41 センチ榴弾砲の製造を（砲身以外は）手掛けていた

こと，また，戦争末期にB29爆撃機に対抗するために開発した五式15センチ高射砲を完成させたのも大阪砲兵工廠であったことを述べている。このように，大阪砲兵工廠が最新兵器の研究開発・製造にも大きな役割を果たしていたが，工廠と陸軍の兵器研究に関係する施設の間で軍需品を輸送する際にも鉄道のネットワークが利用されていたことがいえる。

第三に，主に輸送された軍需品として，軍用自動車およびそれに関係する軍需品があげられ，これら軍用自動車に関する軍需品の輸送が，国鉄のみならず，現在においても私鉄である路線，本論についていえば現在の西武鉄道が関与していたことがあげられる。

三宅［1993］は，大阪砲兵工廠が明治期に自動車用エンジンの初鋳造成功，国産トラック第一号車の製造を成し遂げるといった形で，古くから軍用自動車の研究開発に関係していたことを述べているものの，大阪砲兵工廠が軍用自動車およびその部品の製造をアジア・太平洋戦争期に実施していたということについては具体的に述べていない。しかし，陸軍造兵廠の主要製造品目を規定した1923年の「陸軍造兵廠服務規程」[68]第8条で，大阪砲兵工廠の主要製造品目の一つとして自動車があげられ，その後1936年に第8条が改正された[69]ものの大阪工廠の主要製造品目の一つとして車両があげられている。そのため，アジア・太平洋戦争期に軍用自動車およびそれに関連する品目の製造が行われていても不自然ではない。

そして，軍用自動車に関する軍事品の輸送は，表9のNo.10・13にあるように，現在の西武池袋線[70]の石神井公園・国分寺線及び拝島線の小川から行われるものがあり，国鉄のみならず現在においても私鉄である路線が活用されていたのである。石神井公園駅付近には軍事施設とみられる施設は当時の地形図[71]からも立地が確認できず，兵器製造・保管施設が近辺になかった可能性が高い。そのため，表9のNo.10だけで大阪砲兵工廠と軍事施設との関係性を見出すことは困難である。一方，小川駅付近には，陸軍兵器補給廠小平分廠[72]が立地しており，終戦処理時の「払下（保管転換）状況調書　東京陸軍兵器補給廠小平分廠」[73]には，自動車類に関係する物資が複数，保管転換する物資としてリストアップされている。したがって，小平分廠が自動車関係の軍需品を取り扱っていたことが読み取れる。そして13では日産水タンク車が小平から玉造に輸送されていたことからすると，小平とは自動車関係でのつながりがあったことが読み取れる。

他にも打穀薬莢，薬莢箱といった各種兵器部品・製造関連物資の輸送が行われており，そこからは相模造兵廠[74]・田奈部隊といった関東の軍事施設とのつながりが読み取れる。特に次の(2)で多いものではあるが，表9のNo.10のように弾薬庫から薬莢空箱が輸送される，というパターンがあり，往路で箱に物資を入れて輸送し復路は空箱として返送，もしくは，往路で空箱を送り込み復路で物資を箱に入れて輸送，といった，往復がある相互の輸送があったということが考えられる。

(2)　輸送経路・物資からみる大阪砲兵工廠の役割と城東線：中四国・九州との関係において

(2)では主に中四国・九州方面との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，城東線の役割について考察する。

『鉄道軍事輸送に関する件』に記載された，中四国・九州方面と玉造を結ぶ輸送の記録は，表10の通りである。経路については，東海道本線・山陽本線から来た列車は，吹田操車場から城東貨物線に入り、淀川を経て城東線に入り，玉造駅側線に至るものであり，玉造発もこれを逆にたどるものであった。

次に，輸送された軍需品，およびそこから見える中四国・九州各地の軍事施設と大阪砲兵工廠のつながりについて述べる。

輸送された軍需品については，薬莢・弾薬類を収納する箱が目立つ。空箱の輸送については，(1)で述べたように，往路で箱に物資を入れて輸送し復路は空箱として返送，もしくは，往路で空箱を送り込み復路で物資を箱に入れて輸送，といった，往復がある相互の輸送があったということが考えられる。これと同様のことがいえるとすると，大阪砲兵工廠が広島兵器補給廠・小倉兵器補給廠・小倉造兵廠に兵器その他軍需品を供給するという形で中四国・九州の主要軍事施設と関係していたといえる。

しかし，これら軍事施設は中四国・九州の主要軍事施設ではあるが，今回あげた史料からはこれら施設とのつながりが読み取れるにとどまり、中部・関東ほどには関係性を持つ軍事施設の多様性は見られない。今回あげた史料以外にも，残存していない史料について中四国・九州の軍事施設との輸送記録の記載が存在する可能性はあるため断言はできないが，大阪砲兵工廠と中四国・九州軍事施設とのつながりがそこまで強くなかった可能性は考えられる。

(3)　輸送経路・物資からみる大阪砲兵工廠の役割と城東線：港湾部・外地との関係において

(3)では，主に港湾部・外地との関係において，軍需品の輸送経路及び輸送された軍需品がどのようなものであったかという観点から，大阪砲兵工廠の役割について考察する。

まず，港湾部・外地と玉造を結ぶ輸送の記録は，次の(a)(b)の 2 件である。

(a)[75]
作成年月日：1942 年 1 月 15 日
輸送物件：野砲搾出弾体
輸送請求官衙・部隊：大阪陸軍造兵廠
発地：玉造（側）
経由地；吹田（操）・下関
着地：釜山
適用記載事項：最終到着地は平壌　平壌製造所受領

(b)[76]
作成年月日：1942 年 4 月 28 日
輸送物件：黄銅鋼
輸送請求官衙・部隊：大阪造兵廠
発地：釜山
経由地；下関・吹田（操）
着地：玉造（側）
適用記載事項：大阪造幣廠受領

(a)からは，大阪砲兵工廠と平壌製造所の関係の存在が読み取れる。先述した，陸軍造兵廠の主要製造品目を規定した 1923 年の「陸軍造兵廠服務規程」第 8 条を 1936 年に改正した「陸軍造兵廠服務規程中改正の件」[77]では，平壌造兵廠の主要製造品目の一つとして砲用弾丸が規定されている。そのため，各種砲に使用する弾丸の製造の過程で大阪砲兵工廠が平壌と関係を持っていたことが読み取れる。

また，(b)から，製造資源の輸送があったことが読み取れる。この黄銅鋼の産出地をうかがわせる記載そのものが史料にあったという訳ではないが，大陸方面で産出した資源が釜山を中継地として内地に輸送され，大阪砲兵工廠に輸送されて兵器その他軍需品の製造原料として利用されるというパターンが読み取れる。

第 3 節　アジア・太平洋戦争下で城東線が果たした役割

本第 3 節では，第 1 節・第 2 節を踏まえて，城東線がアジア・太平洋戦争下でどのよ

うな役割を果たしたのかについて述べる。

まず，内地における役割について述べる。大阪砲兵工廠が，関東各地の軍事施設と関係性を持っていたことは既に述べたが，その際の軍需品輸送において，新鶴見・吹田操車場を中継地として東海道線を介した輸送が行われていた。その際，大阪砲兵工廠が関係する場合は，城東貨物線を経て城東線に列車が入るといった形態で城東線が利用されることとなり，城東線が関東各地の軍事施設とのネットワークの末端を担う存在となった。

また，中四国・九州方面の軍事施設との関係においても，大阪砲兵工廠が広島・小倉の陸軍施設と相互に物資をやり取りする関係性を持っていたことを述べたが，この場合にも吹田操車場を中継地として，城東貨物線，そして城東線がこれら施設との輸送ネットワークの末端としての役割を持っていたといえる。

また，大阪砲兵工廠が，単なる兵器製造にとどまらず，兵器の開発といった行為にも関わっていたことは既に述べたが，この際に試作した兵器その他付随する軍需品，また，兵器研究開発に関連する軍需品を技術研究所や試射場の間でやり取りする際に，同様に城東貨物線，城東線が輸送に利用されていた。このような兵器の研究開発にも，輸送面でのネットワークの末端としての機能を城東線が有していたのである。

加えて，本論では詳しく述べなかったものの，大阪陸軍兵器補給廠に関係する輸送を含めると，さらに多くの軍需品の輸送に城東線が大阪砲兵工廠の輸送と同様に関わり，そして，城東線がさらに多くの軍事施設とのネットワークの末端を担う存在であったということがいえる。

次に,外地との関係における役割について述べる。外地との輸送の場合は，下関を経由して釜山に輸送されるパターンが主であった。釜山は，2章でも述べた通り，大陸との物資輸送における一大中継地であったが，大阪砲兵工廠はこの釜山に軍需品を送り込んで朝鮮半島の鉄道ネットワークに軍需品を流していくことによって平壌製造所と関わり，また，大陸の資源が大陸・朝鮮半島の鉄道輸送ネットワーク，そして釜山を経て工廠送り込まれていたのである。城東線はここでも，東海道本線・山陽本線に至るまでに吹田操車場に軍需品を積荷とする貨物列車を送り込む，もしくは吹田操車場に至った軍需品積荷の列車を送り込まれるという過程を通じて，大陸の軍事施設・大陸の資源を輸送するネットワークの末端を担う存在であった。

なお，アジア・太平洋戦争期においては城東線・(一部列車の城東線との直通が行われていた)西成線は既に電化されており電車が高頻度で運行されていた[78]ため，軍需品輸送と一般旅客の輸送を同一の列車で行うことは城東線においては行われていなかったとみてよい。

終章　本論文の成果と今後の課題―戦後への展望に触れながら―

第1節　本論文の成果

本論では，第1章で片町線・城東線・大阪砲兵工廠・香里製造所・禁野火薬庫・祝園弾薬庫の概要を前提として述べたうえで，第2章・第3章・第4章で『鉄道軍事輸送に関する件』「鉄道軍用輸送券」により，片町線・城東線がアジア・太平洋戦争下でどのような役割を果たしていたのかを考察した。

まず，香里製造所・禁野火薬庫・祝園弾薬庫についていえば，関東・中部方面においてこの3施設が主に巨大「軍都」赤羽一帯の陸軍施設群をはじめ，岩鼻火薬庫・田奈弾薬庫といった関東の大規模軍事施設と密接なつながりを，アジア・太平洋戦争前夜及び戦中において一貫して持っていた。中四国・九州

方面においても，岡山・広島の兵器補給廠や小倉造兵廠といった施設と密接なつながりを持っていた。この施設群同士で，鉄道を用いて多数の軍需品が輸送されていたが，片町線はこの輸送ネットワークの末端として重要な役割を果たしていたことが明らかとなった。

明治大正期より大動脈であり続ける東海道本線，（神戸から西は）山陽本線が，アジア・太平洋戦争下の軍事輸送においても極めて重要な役割を果たしていた。東海道本線・山陽本線の輸送において，近畿圏での中枢，近畿圏での最重要中継地が吹田操車場であった。片町線は，城東貨物線を介して吹田操車場に沿線の施設からの軍需品を積荷とした列車を送り込み，東海道本線・山陽本線を幹とした軍事輸送のネットワークに乗せる，あるいは，東海道本線・山陽本線を幹とした軍事輸送のネットワークを介して各地の施設群から送り込まれてきた軍需品を沿線の施設に最終的に到着させる際に，片町線が欠かせない存在であったのである。

また，香里製造所・禁野火薬庫・祝園弾薬庫の 3 施設は，内地の施設だけでなく，外地，日本の進出地における戦線，島嶼部の要塞といった最前線に兵器・火薬・弾薬といった軍需品を送り込むことが戦争遂行を支える上では欠かせなかった。この際，桜島，宇品，博多，敦賀といった臨港の駅が，海運と鉄道による陸運をつなぐ上での中継地としての役割を果たしていた。この海運を経て，釜山を中継地にした大陸の陸運輸送ネットワークをはじめとする，外地・日本進出地の輸送ネットワークに繋がったのである。片町線は，これら臨港部の中継地に軍需品を送り込むネットワークにおいても，関東・中部・中四国・九州方面と同様，末端として重要な役割を果たしていたことが明らかとなった。

このような輸送ネットワークにおいて，吹田操車場が中継地となった。桜島であれば吹田操車場を経由し，梅田貨物線を経由しなければならなかったし，宇品・博多であれば吹田操車場を経由し東海道本線・山陽本線を用いなければ到達できなかった。敦賀への輸送では，本論であげた記録では吹田操車場を経由していなかったが，片町線を経由していたことは変わらない。外地に軍需品を送り込むにおいても，片町線は中継地，吹田操車場に軍需品を積荷とした列車を送り込むことを主とするネットワークの末端として欠かせなかったのである。

次に，大阪砲兵工廠についていえば，関東・中部方面では主に巨大「軍都」赤羽一帯の陸軍施設群，岩鼻火薬庫・田奈弾薬庫といった関東の大規模軍事施設と密接なつながりを，アジア・太平洋戦争前夜及び戦中において一貫して持っていた。中四国・九州方面でも，岡山・広島の兵器補給廠や小倉造兵廠といった施設と密接なつながりを持っていた。加えて，大阪砲兵工廠が陸軍の兵器開発においても最重要であり，試験施設や研究所ともつながりを持っていたほか，関東の金属関係業者の工場ともつながりを持っていた。この施設・工場群同士で，鉄道を用いて多数の軍需品が輸送されていたが，城東線はこの輸送ネットワークの末端として重要な役割を果たしていたことが明らかとなった。また，片町線も片町・放出駅での貨物取扱を通じて同様に重要な役割を果たしていたことが明らかとなった。

外地に目を向けた場合でも，大阪砲兵工廠は日本の進出地における戦線に兵器・火薬・弾薬といった軍需品を送り込んでおり，これが戦争遂行を支える上では欠かせなかった。また，外地で得られた資源を得ることが，工廠での軍需品の製造において必要であった。この際，桜島といった臨港の駅が，海運と鉄道による陸運をつなぐ上での中継地としての役割を果たしていた。この海運を経て，釜山を中継地にした大陸の陸運輸送ネットワークをはじめとする，外地・日本進出地の輸送ネットワークに繋がったのである。城東線

は，これら臨港部の中継地に軍需品を送り込むネットワークにおいても，片町線同様，末端として重要な役割を果たしていたことが明らかとなった。

第 2 節　片町線・城東線沿線軍事施設の戦後

前節では，片町線・城東線が軍事輸送ネットワークにおいて末端として欠かせない役割を担ってきたことを述べたが，このような役割を担った片町線・城東線の沿線軍事施設とそこに敷設された側線がアジア・太平洋戦争終結後どのようになったのかを簡単に述べる。

(1)　大阪砲兵工廠

8 月 14 日の空襲で大部分が破壊され灰燼に帰した状態で終戦を迎えたが，工廠敷地内に資材類が残った。その多くは放置されたままであり，工廠構内は荒廃していた。終戦直後の物資不足や困窮・社会混乱を背景に，金属類を狙う盗人が各地からやってきた。このような金属狙いの盗人は「アパッチ族」と呼ばれ，昭和 30 年代初期くらいまで「アパッチ族」と警察との対峙が新聞によく取り上げられていた（羽森［2013］・三宅［1993］）。現在は整備され，跡地は大阪城公園や大阪ビジネスパーク，JR 西日本の森ノ宮電車区（大阪環状線で使用される列車の留置・点検などを行う）などとなっている。

玉造駅から引き込まれた側線は，戦後は工廠とともに荒廃したとみられるが，森口［1998］によると，1947 年に造兵廠施設の撤去輸送に使用されたという。玉造駅の貨物取扱自体も 1961 年に廃止され（森口［1998］），玉造駅の貨物用ホーム及び側線は撤去され，現在その痕跡は残っていない。

(2)　香里製造所

戦後は跡地の既存の建物や敷地の一部を香里小学校，税務講習所，製粉工場・自転車工場などに転用していた。枚方市は製造所の建設時に強制的な買い上げがあったことから優先的な払下げを主張し，残りの建物に工場を誘致し，空地にも府営住宅を誘致する計画を立てていた。しかし，朝鮮戦争が勃発すると火薬工場を復活させる動きが生じ，枚方市では大きな反対運動が起こった。枚方市側は，平和産業での活用を目指し火薬その他危険物の製造には反対する立場をとった。枚方・寝屋川市香里地区の住民も旧香里火薬製造所活用反対同盟を結成し反対運動を行った。しかし,1952 年 11 月 28 日の市議会に再開賛成の請願書が提出され議会が紛糾するといったことも起こっている。賛成派は，税収確保による市の財政再建と雇用創出，これと安全性の確保を目的に民営工場の誘致を求めたのである。ただ，火薬工場の危険性は賛成派と反対派の両者とも認識していた。しかし，火薬工場ということになると，禁野の爆発事故の経験や，周囲の宅地化が進んでいたこともあって住民の反対の声が大きくなったのである。その後も反対派と賛成派の対立や激しい反対運動が続いたが，1953 年 3 月 10 日に通産大臣が香里製造所の再開見合わせを発表した。ただ，その後も自衛隊による火薬庫転用の噂が立ち，払下げを早急に実現するよう陳情するといったことがあった。これらのことからすると，後述する火薬庫爆発事故の影響はかなり強かったようである。その後，跡地には香里団地が建設された（枚方市史編纂委員会編［1984］）。

現在，製造所跡地は主に税務大学校大阪研修所・団地・住宅となっている。

星田駅から敷設された軍用側線は，1948 年ごろまで撤去資材の搬出などに利用された（森口［1998］）。なお，1970 年頃までは掘割・盛土・鉄橋などが残っていたが，現在は星田駅周辺以外は道路に拡幅され現況を留めない（森井［2006］）。

星田駅付近の道路のカーブの仕方に，側線分岐の名残をわずかにとどめるものの，跡地の道路に目立った痕跡はないのが現状である。

(3) 枚方製造所・禁野火薬庫[79]

戦後については，これら 2 施設の跡地をどう利用するかが模索されていた。

枚方製造所の敷地と工場施設については，戦後は連合国の賠償指定物件となっており基本的には放置されていた。しかし，賠償指定物件の施設であってもGHQの許可で一時使用が可能であったため，製造所敷地の一部は大阪大学工学部などの教育施設や市民病院などに利用されていた。しかしこれはごく一部であり，大部分は放置された状態であった。そのため，枚方市は放置された設備を民間企業に払い下げる運動を行った。工場として再開させることで，税収確保や雇用創出を目指していたのである。工場としての再開といっても，爆発事故の経験もあって平和産業として再開することを市は強く希望した。

1952 年 3 月 31 日に，小松製作所に払下げの認可が正式になされた。市長や議会の工場誘致委員の勧誘，関係官庁との交渉を経てのことで，この時点ではトラック・ブルドーザーなどの製造と従業員 3000 名の雇用を予定していることが明らかにされていた。名目上の予定では平和産業として活用されるはずであったのである。しかし，現実は真逆であった。朝鮮戦争が勃発し激化する中で砲弾の入札が具体化していた小松製作所はこの枚方製造所で砲弾を製造し，朝鮮戦争による特需の波に乗ることを目論んでいたのである。米軍が砲弾発注の条件として専用工場の所有を要求していたこともあり，枚方製造所の払下げにより砲弾を受注することを小松製作所は強く望んでいた。そのため，強引ともいえる払下げ交渉を行っていた。

1952 年 4 月 28 日の産フランシスコ講和条約発効による賠償指定解除で払下げが実際に可能となり，10 月に小松製造所への払下げが内定した。そして，枚方製造所は同年 10 月 13 日に小松製作所大阪工場として発足した。同日，現実に米軍発注の迫撃砲弾の製造を開始していた。

市民の間には，1951 年の春頃から小松製作所が平和産業ではなく兵器製造を行うという噂が広まり，爆発事故の影響もあって兵器製造反対の機運が高まった。製作所の側は平和産業であり，日米行政協定に基づき弾丸製造の発注があれば薬莢のみ製作するがその時期は不明であると説明していた。当時の枚方市長は大蔵省に危険物取扱についての考慮を申し入れ，大蔵省も軍需工場としては許可していないと回答した。しかし，学生・急進的な労働者が小松製作所への払下げに反対し，1952 年 6 月 23 日夜から 25 日にかけて，工場を襲撃し工場内に爆弾を仕掛ける，小松製作所の社長・役員とみなされた（実際は誤解であった）小松正義宅に火炎瓶を投げ込むといった騒擾事件が発生した。これが「枚方事件」である。この語も砲弾製造に反対する市民の声は大きくなり，市議会も反対の決議を行った。そして，再開した工場では危険な火薬の装填はしないということが確約されたため市は工場再開を認めた。

現在，枚方製造所・禁野火薬庫跡地およびその周辺はコマツ大阪工場，関西外国語大学中宮キャンパス，住宅などとなっている。

津田～禁野火薬庫間の側線は，戦後においては放置され基本的には使用されていなかったようであるが，全く使用されなかったとは言い切れない。片山［1957］は，「戦争終つてこの禁野津田線は用いられるところなく，線路上に草茫々として，つわものどもの夢のあとに似たる感がある」と述べていることからも，荒廃したとみられるが，森口［1998］は，1952 年まで施設撤去輸送列車が運行されていたようであると述べている。津田から伸びていた側線の跡地は道路などに転用さ

れ，ロードサイド型店舗が立ち並んでいる。禁野火薬庫付近の一部は「中宮平和ロード」として整備され，「陸軍用地」の石柱や通信線用柱が残されている。

(4) 祝園弾薬庫

戦後の祝園弾薬庫については，連合国軍に接収され，朝鮮戦争時にも弾薬庫として利用された。川西側線も朝鮮戦争時の弾薬輸送に利用された。これについては日本国有鉄道外務部長［1957］に記録が存在するほか，笹田［1991］も取り上げている。

日本国有鉄道外務部長［1957］によると，1950 年 6 月 25 日に朝鮮戦争が勃発したが，その翌日には早速田辺駅にワム[80]60 両の配車指令が出され，27 日～29 日の間に火薬・弾薬類を積載した瑞穂行きの列車が複数運行された。そして，7 月 1 日から 2 週間の間に田辺発の臨時貨物列車が 9 本運行された。弾薬類はいったん弾薬庫に収納された後，朝鮮半島・沖縄・台湾・仏印などに大量に補給されたものの，1953 年 7 月の休戦協定成立後には激減した。また，神戸港に入港した船舶の火薬が，主として松尾寺[81]・田辺に輸送されており，この際にも川西側線が使用されたとみられる。また，田辺駅には，朝鮮戦争中の多くの輸送に対応するために，補助 RTO[82]が設置されていたほどであった。

また，50 年代に米軍が策定していた日本を根拠地とする核戦争計画で祝園弾薬庫を「核兵器処分能力を備えた基地」として位置付けていたという記事が共同通信社により 1985 年に配信されている[83]。このことからも，祝園弾薬庫の規模の大きさや能力の高さがうかがえる。加えて，環境省が 2003 年に調査報告書でこの弾薬庫において化学兵器が保有されていたと明らかにしたが，弾薬庫で業務に携わっていた元軍人の証言からすると保有の根拠が無いと柴田［2012］は述べている。『鉄道軍事輸送に関する件』・「鉄道軍用輸送券」にも祝園弾薬庫の関係する輸送については化学兵器の輸送を読み取れる記録が見つかっていない。弾薬庫での化学兵器の保有の真偽や法的・倫理的問題といった事柄は本論では問題にしないにしても，このように化学兵器保有の有無に関する問題・疑念が生じていることからも規模の大きさや能力の高さがうかがえる。

川西側線は，1952 年に弾薬庫と共に陸上自衛隊に継承され，古老の話では 1957 年頃に側線を使用した軍用列車の運転を取りやめたと森口［1998］は述べている。

現在も，最初に述べた通りこの祝園弾薬庫は「陸上自衛隊祝園弾薬支処」として使われている。本論であげた軍事施設について，今も軍用目的で使用されているのはここだけである。ただし，弾薬など兵器類の輸送手段については，川西側線も廃止されているため鉄道ではなくトラックなど自動車輸送がメインになっている。現在，川西側線跡地は道路などに転用されている。

第 3 節　今後の課題

片町線の軍事輸送については，片町駅取扱の軍需品に陸軍被服廠関係のものがあり，また，大阪陸軍兵器補給廠関係のものもあった。これらの輸送実態についても考察を行うことで，片町線の軍事上の役割をより深く把握できるといえる。この考察が，今後の課題である。

城東線の軍事輸送についても，玉造駅を取扱駅として，補給廠・陸軍病院関係の軍需品輸送記録も残っている。特に多数の記録が残されている補給廠関係の輸送記録について考察を行い，城東線の軍事上の役割をより深く把握することが，今後の課題である。さらに，淀川駅を取扱駅とした軍事輸送も多数あり，これについての考察も今後の課題といえる。

全体として，1943 年以降の記録が限られ

ており，1943 年以降，アジア・太平洋戦争末期における考察が困難な面があったと言わざるを得ない。特に，大阪砲兵工廠については「鉄道軍用輸送券」の記録も見つかっていない。そのため，戦況の悪化が輸送にどのように影響したのかをより深く考察することが今後の課題である。また，軍事輸送により旅客輸送力が削減され，不要不急の鉄道利用を避けるように呼び掛ける標語が掲げられ，旅客の制限が行われるほどであったが，片町線・城東線の旅客輸送がどのような影響を受けたのかを考察することが，今後の課題であるといえる。

【謝辞】

最後に，本論執筆において数々のご助言をいただきました，大阪大学文学部人文学科日本学専修の安岡健一准教授・宇野田尚哉教授・北原恵教授・北村毅准教授に厚く御礼申し上げます。

【図】

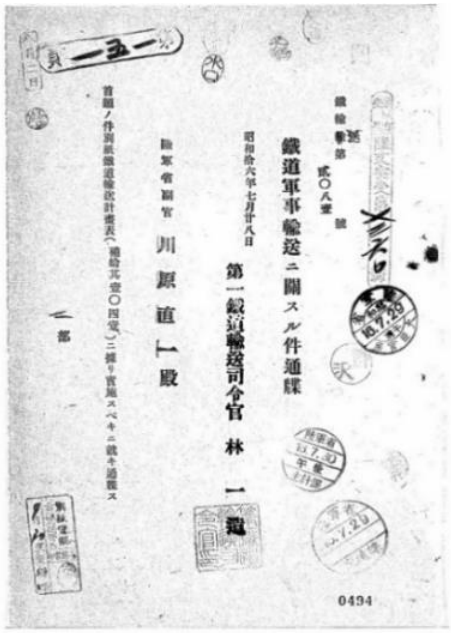

図 1：『鉄道軍事輸送に関する件』の一例（C04123258500 第 1 画像（アジア歴史資料センター））

図 2『鉄道軍事輸送に関する件』に綴じられた「鉄道輸送計画表」の一例（C04123258500 第 2 画像（アジア歴史資料センター））

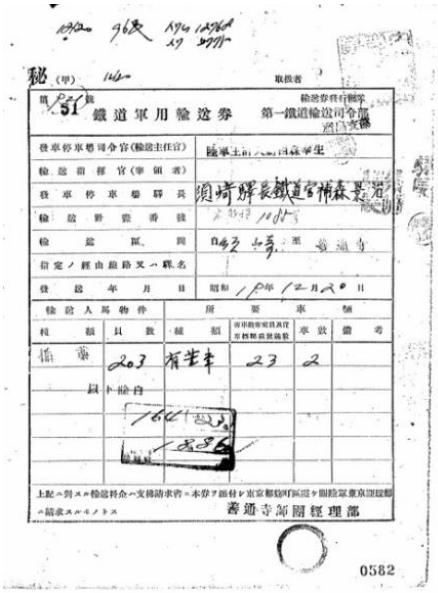

図 3：「鉄道軍用輸送券」の一例（C14010244100 第 7 画像（アジア歴史資料センター））

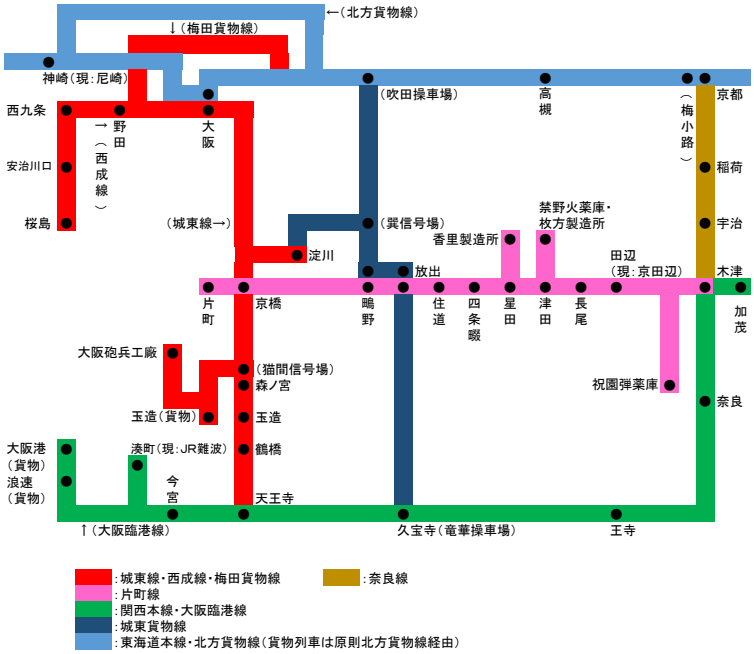

図 4：アジア・太平洋戦争期の近畿圏鉄道路線図

（大阪鉄道局編［1950］・大阪鉄道局湊町運輸事務所編［1932］・日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会編集［2007a］各巻・同［2007b］・羽森・高田［1997］・羽森［2013］を元に著者作成。駅は主要なもの・本論で必要なものに限り，一部路線は省略している。）

図 5：終戦時の旧軍用地

（北区史編纂調査会編［1996：508］図 11－18 より）

図 6:当時の赤羽一帯の地形図

（1/25000 地形図「赤羽」1945 年部修・1947 年 7 月 30 日発行より）

図 7：大阪陸軍造兵廠全図（大阪砲兵工廠慰霊祭世話人会［1983］巻末付図「大阪陸軍造兵廠全図」より）

【表】

表 1：片町線の軍用側線

起点	終点	開通時期	撤去時期	総延長
星田	香里製造所	1941 年 9 月 21 日	1948 年 10 月頃	3845m
津田	枚方製造所・禁野火薬庫	1936 年	戦後[84]	7888m
祝園	祝園弾薬庫	1941 年頃	1972 年頃	4322m

（羽森・高田［1997：71-72・74-79・96-98］をもとに著者作成）

表 2：枚方製造所・禁野火薬庫が関係する戦時鉄道貨物輸送（関東・中部方面）

No.	作成年月日（年／月／日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[85]	1941/4/12	東京陸軍兵器補給廠	薬莢	赤　羽（側）	新鶴見・稲沢・木津	津田	
2[86]	1941/7/14	大阪陸軍兵器補給廠	榴弾・破甲榴弾弾丸	津田	放出・吹田（操）・新鶴見	赤　羽（側）	東京兵器補給廠受領
3[87]	1941/7/15	大阪兵器補給廠	榴弾[88]・破甲榴弾弾丸・野砲[89]	津田	放出・吹田（操）・新鶴見	赤　羽（側）	東京陸軍兵器補給廠受領
4[90]	1941/7/18	大阪兵器補給廠	発煙弾・曲射砲[91]・榴弾関連物資	津田	木津・稲沢・新鶴見	赤　羽（側）	東京陸軍兵器補給廠受領
5[92]	1942/1/7	名古屋兵器補給廠	薬莢	千　種（側）	稲沢・木津	津　田（側）	大阪兵器補給廠受領
6[93]	1942/7/15	大阪陸軍兵器補給廠	徹甲弾[94]弾薬筒	津　田（側）	木津・稲沢・新津・函館・東室蘭	御崎[95]（側）	「大造出」と記載
7[96]	1942/11/18	東京陸軍兵器補給廠	榴弾弾丸	川口	新鶴見・稲沢・木津	津　田（側）	枚方分廠
			榴弾弾丸	宇都宮	大宮・新鶴見・稲沢・木津	津　田（側）	枚方分廠
8[97]	1942/11/19	東京陸軍兵器補給廠	野砲弾丸・山砲[98]弾丸	赤　羽（側）	新鶴見・稲沢・木津	津　田（側）	枚方分廠

9[99]	1942/12/2	東京陸軍兵器補給廠	野砲弾丸・山砲弾丸・鋼製弾弾丸	赤　羽（側）	新鶴見・稲沢・木津	津　田（側）	枚方分廠
10[100]	1942/12/10	東京陸軍兵器補給廠	野砲・山砲・弾丸	赤　羽（側）	新鶴見・稲沢・木津	津　田（側）	枚方分廠
		東京陸軍兵器補給廠	榴弾弾丸	川口	田端・新鶴見・稲沢・木津	津　田（側）	枚方分廠

（『鉄道軍事輸送に関する件』より著者作成）

表 3：枚方製造所・禁野火薬庫が関係する戦時鉄道貨物輸送（中四国・九州方面）

No.	作成年月日（西暦/月/日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[101]	1941/7/10	東京陸軍兵器補給廠	砲・徹甲弾・弾薬筒	津田	放出・吹田（操）下関・大里[102]	枝光[103]	小倉造兵廠八幡出張所受領
					（大里→）鳥栖	長崎	小倉造兵廠長崎出張所受領
2[104]	1941/7/14	大阪陸軍兵器補給廠	榴弾・破甲榴弾弾丸	津田	放出・吹田（操）・広島（操）	比治山（兵器側線）	広島兵器補給廠受領
3[105]	1941/7/15	大阪兵器補給廠	榴弾・破甲榴弾弾丸	津田	放出・吹田（操）・広島（操）	比治山（兵器側線）	広島兵器補給廠受領
4[106]	1941/7/18	大阪兵器補給廠	榴弾・破甲榴弾弾丸	津田	放出・吹田（操）・広島（操）	比治山（兵器側線）	広島兵器補給廠受領
			榴弾・榴弾弾丸・薬莢	津田	放出・吹田（操）・広島（操）	比治山（兵器側線）	広島兵器補給廠受領

（『鉄道軍事輸送に関する件』より著者作成）

表 4：祝園弾薬庫が関係する戦時鉄道貨物輸送（関東・中部方面）

No.	作成年月日（西暦/月/日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[107]	1941/6/25	東京陸軍兵器補給廠	再用材料	赤　羽（側）	新鶴見・吹田（操）	玉　造（側）	大阪造兵廠受領
			火互具	赤　羽（側）	新鶴見・稲沢・木津	祝園	大兵補祝園分廠受領
2[108]	1942/5/9	東京陸軍兵器補給廠	薬莢	赤　羽（側）	新鶴見・稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
3[109]	1942/6/5	祝園部隊	弾薬類	田　辺（川西側線）	木津・稲沢・新鶴見・高島[110]	長津田（側）	東京兵器補給廠田奈部隊
	1942/6/5	祝園部隊	薬莢	中野	新宿・新鶴見・稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
			薬莢帽	赤羽	新鶴見・稲沢。木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
4[111]	1942/8/13	東京陸軍兵器補給廠岩鼻常駐班	十三番管状薬（火薬類の一種）	上州岩鼻	倉賀野・大宮（操）・新鶴見・稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
5[112]	1942/9/28	田奈部隊	管状薬（火薬類の一種）	長津田（側）	高島・新鶴見・稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
6[113]	1942/9/29	東京陸軍兵器補給廠岩鼻常駐班	九番管状薬（火薬類の一種）	上州岩鼻	倉賀野・大宮（操）・新鶴見・稲沢・吹田（操）・放出	田　辺（川西側線）	祝園部隊

7[114]	1942/11/19	田奈部隊	軽迫撃砲・榴弾薬包	長津田（側）	高島・新鶴見・稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
8[115]	1942/12/2	東京陸軍兵器補給廠岩鼻常駐班	火薬包	上州岩鼻	新鶴見・稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
	1942/12/2	東京陸軍兵器補給廠	薬莢	中野	新宿・新鶴見・稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊
9[116]	1942/12/10	名古屋陸軍兵器補給廠	戦車砲・榴弾弾丸	千　種（側）	稲沢・木津	田　辺（川西側線）	祝園部隊

（『鉄道軍事輸送に関する件』をもとに著者作成）

表５：祝園弾薬庫が関係する戦時鉄道貨物輸送（中四国・九州方面）

No.	作成年月日（西暦/月/日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[117]	1942/3/14	兵器本部	野砲・弾薬筒	田辺（川西側線）	放出・吹田（操）・広島（操）	宇品	船舶搭載
2[118]	1942/4/13	兵器本部	野砲・榴弾弾薬筒	田辺（川西側線）	放出・吹田（操）・下関・門司	博多	入港中に白金丸に搭載・壱岐要塞・対馬要塞
	1942/4/13	兵器本部	野砲・榴弾弾薬筒	田辺（川西側線）	放出・吹田（操）・下関・門司	鹿児島	舟浮要塞[119]・中城湾要塞[120]
			野砲・榴弾弾薬筒	田辺（川西側線）	放出・吹田（操）・下関・門司	鹿児島	奄美大島要塞

（『鉄道軍事輸送に関する件』をもとに著者作成）

表 6：祝園弾薬庫が関係する戦時鉄道貨物輸送（港湾部・外地方面）

No.	作成年月日（西暦/月/日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[121]	1942/6/20	祝園部隊	薬筒	田　辺（川西側線）	放出・竜華（操）・吹田（操）	桜島	台湾 85 部
2[122]	1942/8/6	祝園部隊	山砲・榴弾弾薬筒	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	満 327 部
			山砲・榴弾弾薬筒・信管	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	満 327 部
			甲臼砲[123]弾薬類	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	満 327 部
3[124]	1942/8/14	祝園部隊	山砲・榴弾弾薬筒	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	大阪港出張所経由　満蒙 327 部隊
			山砲・榴弾弾薬筒・信管	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	大阪港出張所経由　満蒙 327 部隊
4[125]	1942/9/2	祝園部隊	山砲・榴弾弾薬筒	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	満 327 部隊
			山砲・榴弾弾薬筒・信管	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	満 327 部隊
5[126]	1942/9/28	祝園部隊	軽迫撃砲・榴弾	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	151 号庫　大阪出張所扱　満 76

			弾薬筒・信管				
6[127]	1942/11/18	大阪陸軍兵器補給廠	榴弾	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	平壌釜山面部
			榴弾・弾薬筒・信管・空砲・薬包各種	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	栄 1627　満 450 327
			戦車砲・徹甲弾弾薬筒・信管・山砲・照明弾弾薬筒	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	栄 1627　満 450
			戦車砲・徹甲弾弾薬筒・信管・山砲・照明弾弾薬筒	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	327
			歩兵砲・榴弾弾薬筒	田　辺（川西側線）	放出・吹田（操）	桜島	327

（「鉄道軍事輸送に関する件」を元に著者作成）

表 7：戦争末期の祝園弾薬庫が関係する戦時鉄道貨物輸送

	輸送年月日（西暦/月/日）	取扱者	輸送された軍需品	発地	着地
1[128]	1944/2/4	京都師団兵器部	兵器	田辺	稲荷
	1944/9/14	東京陸軍兵器廠田奈部隊	弾薬	長津田	木津
2[129]	1945/4/7	大阪陸軍兵器補給廠	隅用板・中用板・支柱桟	四日市	田辺（川西側線）
	1945/4/13	大阪陸軍兵器補給廠	野砲徹甲弾補給用弾薬箱	七尾港	田辺（川西側線）
	1945/4/17	大阪陸軍兵器補給廠	隅用板・中用板・支柱桟	四日市	田辺（川西側線）
	1945/4/18	大阪陸軍兵器補給廠	木製弾薬箱	金沢	田辺（川西側線）
	1945/4/20	大阪陸軍兵器補給廠	木製弾薬箱	金沢	田辺（川西側線）
	1945/4/24	大阪陸軍兵器補給廠	野砲徹甲弾補給用弾薬箱	七尾港	田辺（川西側線）
	1945/4/24	大阪陸軍兵器補給廠	隅用板・中用板・支柱桟	四日市	田辺（川西側線）
	1945/4/26	大阪陸軍兵器補給廠	弾薬補給用箱	七尾	田辺（川西側線）
	1945/4/29	大阪陸軍兵器補給廠	木製弾薬箱	金沢	田辺（川西側線）

（「鉄道軍用輸送券」を元に著者作成）

表 8：片町線の駅取扱の軍需品の戦時鉄道貨物輸送

No.	作成年月日（西暦/月/日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[130]	1942/1/7	大阪陸軍造兵廠	継目無管	放出	吹田（操）・下関	釜山	最終到着駅は平壌　平壌製造所受領
2[131]	1942/6/8	大阪造兵廠	中部素材	放出	吹田（操）・新鶴見・品川	蒲田	東京金属
			中部素材	放出	吹田（操）・新鶴見・田端・新小岩	小名木川[132]	朝日鋼材
3[133]	1942/6/20	東京兵器補給廠田奈部隊	薬莢空箱	長津田（側）	新鶴見・稲沢・木津	片町	大阪造兵廠
4[134]	1942/6/20	大阪兵器補給廠大阪出張所	クローム鉱	桜　島（沖ノ山炭鉱側線[135]）	吹田（操）	放出	大阪造兵廠
5[136]	1942/9/15	陸軍技術本部第一研究所	押収高射砲	新宿	新鶴見・吹田（操）	片町	大阪造兵廠
6[137]	1942/11/27	岡山兵器補給廠	野砲・弾薬車	法界院（津島側線）	岡山（操）・吹田（操）・放出	片町	大阪造兵廠（とみられるが，記載が不鮮明）

（『鉄道軍事輸送に関する件』をもとに著者作成）

表 9：大阪砲兵工廠が関係する戦時鉄道貨物輸送（関東・中部方面）

No.	作成年月日（西暦／月／日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[138]	1941/1/16	東京陸軍兵器補給廠	高射砲	赤羽	新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
2[139]	1941/2/6	東京陸軍兵器補給廠	高射砲	赤羽	新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪工廠
3[140]	1941/6/16	東京陸軍兵器補給廠	薬莢箱	赤羽（側）	新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
4[141]	1941/6/25	東京陸軍兵器補給廠	再用材料	赤羽（側）	新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
			火互具	赤羽（側）	新鶴見・稲沢・木津	祝園	大兵補祝園分廠
5[142]	1941/7/17	大阪造兵廠	砲・付属品・火薬	玉造	吹田（操）・稲沢	蒲郡	伊良湖射場[143]受領
6[144]	1942/1/26	東京陸軍兵器補給廠	高射砲	赤羽（側）	新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
7[145]	1942/4/9	東京陸軍兵器補給廠	薬莢箱	赤羽（側）	新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
8[146]	1942/5/26	東京第一造兵廠	兵器材料	浜川崎[147]	新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
9[148]	1942/6/18	大阪陸軍造兵廠	爆弾部品	玉造（側）	吹田（操）・新鶴見・品川	蒲田	「羽田」と記載があるが，それ

							以降の 3 文字は判読困難。
10[149]	1942/8/6	東京陸軍兵器補給廠	打殻薬莢	赤羽（側）	新鶴見・吹田（操）・淀川	玉造（側）	大阪造兵廠
	1942/8/6	田奈部隊	榴空箱（榴弾弾薬収納箱の空箱とみられる）	長津田（側）	高島・新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
	1942/8/6	東京陸軍兵器補給廠	日産標準型発生炉付自動貨車	石神井公[150]園	池袋・新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
11[151]	1942/8/11	大阪造兵廠	野砲搾出弾体	玉造（側）	吹田（操）・新鶴見	入江（日本フォード側線）[152]	相模造兵廠横浜倉庫
12[153]	1942/10/9	大阪造兵廠	弾薬車・砲貨車・不足品など（文字がかなり不鮮明	玉造（側）	吹田（操）・沼津	御殿場	25 号と記載があるにとどまる。受領先・最終目的地の特定は困難。
13[154]	1942/12/10	東京陸軍兵器補給廠	日産水タンク車	小川[155]	国分寺・新宿・新鶴見・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠

（『鉄道軍事輸送に関する件』より著者作成）

表 10：大阪砲兵工廠が関係する戦時鉄道貨物輸送（中四国・九州方面）

No.	作成年月日（西暦/月/日）	輸送請求官衙・部隊	輸送物件	発地	経由地	着地	摘要記載事項
1[156]	1941/8/15	広島陸軍兵器補給廠	各種空箱	比治山（側）	広島（操）・吹田（操）	玉造（側）	※記入無[157]
2[158]	1942/1/15	大阪陸軍造兵廠	野砲搾出弾体	玉造（側）	吹田（操）・下関・大里	小倉（側）	小倉造兵廠受領
	1942/1/15	広島陸軍兵器補給廠	薬莢空箱	比治山（側）	広島（操）・吹田（操）	玉造（側）	※記入無[159]
3[160]	1942/5/26	小倉陸軍兵器補給廠	榴弾薬莢空箱・高射砲薬莢空箱	南小倉（側）	門司・下関・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
4[161]	1942/8/12	広島陸軍兵器補給廠	榴弾薬莢空箱	比治山（側）	広島（操）・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
			榴弾薬莢空箱・各種信管箱	比治山（側）	広島（操）・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠
5[162]	1942/12/2	小倉陸軍兵器補給廠	各種薬莢箱	南小倉（側）	門司・下関・吹田（操）	玉造（側）	大阪造兵廠

（『鉄道軍事輸送に関する件』をもとに著者作成）

注

[1] 側線とは，幹となる本線の線路から分岐する形で，車両留置や貨物取扱などのために敷設される線路をいう。文献によっては「引込線」「引き込み線」「専用線」などと表記されることもあるが，本論では「側線」と表記する。

[2] https://www.jacar.go.jp/（2020年12月31日最終閲覧）

[3] A：国立公文書館，B：外務省外交史料館，C：防衛省防衛研究所図書館，D：琉球大学附属図書館，E：滋賀大学経済経営研究所，F：北海道立図書館，G：北海道立文書館，H：神戸大学附属図書館，I：大分大学経済学部教育研究支援室，J：スタンフォード大学フーヴァー研究所

[4] 『鉄道ファン』（交友社）が1961年より，『鉄道ジャーナル』（鉄道ジャーナル社）が1967年より公刊されている。なお，『鉄道ピクトリアル』（電気車研究会）は1951年より公刊されている。これら3誌は現在も公刊されている（公刊開始年はNDLONLINE：国立国会図書館オンライン（https://ndlonline.ndl.go.jp/#!/　2021年1月3日最終閲覧）による）。

[5] 1920年の鉄道省設置，1943年の運輸通信省設置，1945年の運輸省設置を経て，1949年に公共企業体として改組，「日本国有鉄道」が発足している(日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会編集［2007a］)。この改組された国有鉄道の略称としての「国鉄」と，単なる国有の鉄道の略称としての「国鉄」は厳密には異なるが，本論では1949年の日本国有鉄道発足前を含め表記を「国鉄」で統一する。

[6] 盛岡～宮古～釜石。なお，宮古～釜石間は東日本大震災で甚大な被害を受け，復旧と同時に三陸鉄道に移管された。

[7] 広島～宇品。沿線に広島兵器補給廠などの軍事施設が立地していたため軍事輸送にも使用されていたが，戦後，1972年の旅客営業廃止を経て,1986年に全廃されている（長船［2012］）。

[8] JR難波（旧称 湊町）～今宮～天王寺～奈良～木津～加茂～柘植～亀山～四日市～名古屋。現在，JR難波～加茂間は「大和路線」と愛称がつけられている。なお，以下，本論において個別の鉄道路線・駅（貨物駅含む）・操車場などの記述は，特記がない場合は大阪鉄道局編［1950］・大阪鉄道局湊町運輸事務所編［1932］・交通新聞社［2020］・ネコ・パブリッシング編［2013］・日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会編集［2007a］・同［2007b］・日本国有鉄道［1973］・石野哲編集［1998］による。

[9] 草津～貴生川～柘植

[10] 川崎～尻手～武蔵小杉～武蔵溝ノ口～登戸～稲城長沼～府中本町～立川。他，尻手～浜川崎間の支線も有する。南武鉄道は軍事上の理由により1944年に強制買収・国有化された（日本国有鉄道［1973］）。

[11] 片町線が通過している（いた）市町村は，西から順に（大阪府）大阪市・東大阪市・大東市・四条畷市・寝屋川市・交野市・枚方市・（京都府）京田辺市・精華町・木津川市である（2019年7月現在の市町村名）。また，城東線は全線現在の大阪市内を通過していた。

[12] http://www.nids.mod.go.jp/military_history_search/（2020年12月30日最終閲覧）

[13] 現在の貨物列車はコンテナ列車主体であり，使用される貨車の種類はかなり少なくなったが，コンテナ列車主体になるより以前の国鉄期には使用される貨車の種類が積荷に応じて極めて多種多様であった。

[14] 条文は国立公文書館デジタルアーカイブ（https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/Detail_F0000000000000025257）（2020年12月29日最終閲覧）より。なお，数字はアラビア数字に，旧字体は現行字体に改めた。

[15] 条文の原文は縦書きであるから，横書きの本論では「以下」となるべきであるが，原文通りに表記している。

[16] 開戦前から運輸局と参謀本部は軍事輸送合同演習会議を年度1回以上開催し，参謀本部の策定した作戦計画に基づいて提示される作戦輸送の具体的実施方法について演習を行っていた。赤ダイヤは，この演習時に提示される開戦初期の最大所要軍用列車を線区別に設定し平時のダイヤの上に赤色で印刷したダイヤのことをいう。

[17] この法令は以下の通りである。旧字体は現行字体に，数字はアラビア数字に改めた。条文は A03022328200（アジア歴史資料センター）より。

第1条　本法ハ国防目的達成ノ為軍用ニ供スル（軍用ニ供スベキ場合ヲ含ム以下之ニ同ジ）人的及物的資源ニ関シ外国ニ秘匿スルコトヲ要スル事項ノ漏泄ヲ防止スルヲ以テ目的トス

第2条　陸軍大臣又ハ海軍大臣（官憲ノ管理ニ属スルモノニ係ルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ主務大臣）ハ左ニ掲グルモノニ就キ命令ヲ以テ軍用資源秘密ヲ指定ス　但シ公示ヲ不適当トスルモノニ係ル指定ハ

当該事項又ハ図書物件ノ管理者又ハ之ニ準ズベキ者ニ封スル通知ヲ以テ之ヲ成ス（中略）

9　軍用ニ供スル重要ナル鉄道ノ輸送能力及輸送能力判定資料タル輸送統計，此等ヲ表示スル図書物件並ビニ軍用ニ供スル重要ナル施設又ハ車両ニ関スル重要ナル記録図表及其ノ内容

[18] 忠海駅（呉線（三原～竹原～安浦～広～呉～海田市），現在の広島県竹原市）は瀬戸内海沿いにあるが，大久野島の対岸であるため大久野島の忠海兵器製造所に関係する輸送とみてよい。この製造所では化学兵器の製造が極秘で行われ，健康被害も生じていた（十菱・菊池［2002］）。

[19] C01000288700　第 18 画像（アジア歴史資料センター）

[21] 旧日本軍の化学兵器。「きい剤」はイペリットガス（マスタードガス）・ルイサイトガスといったびらん剤を指す（原・安岡［1997］）。

[22] C01000551800 第 5 画像（アジア歴史資料センター）

[23] 貨車の行先・経由線区名・積荷・日付などを記入して貨車の両側に差し込み使用するカード。当時の駅・操車場などでは，これに記入された情報を元に貨車の行先別仕分け・列車の組成を繰り返した。

[25] (1)は交野町［1970］同［1971］・四条畷市史編纂室編［1972］・新修大阪市史編纂委員会編［1991］・同［1994］・東大阪市史編纂委員会編［1997］・大東市教育委員会編纂［1980］・羽森・高田［1998］による。

[26] 現在の近鉄の前身の一つである。

[28] 愛称「JR ゆめ咲線」。現在はこの愛称で案内されていることが多い。

[29] 後述する現在の JR おおさか東線の駅でいうと JR 野江～鴫野間に設置されていた。

[30]「質問なるほドリ：大阪北部に新しい街が出来るって？」『毎日新聞』（地方版―大阪），p.24，2017 年 1 月 23 日

[31] 当時の吹田には，この大規模な操車場と，関西大学（現在の千里山キャンパス），ビール工場があったため，吹田市史編さん委員会編集［1989］ではこのように評されている。

[32]大阪外環状鉄道株式会社「おおさか東線の概要と経緯」（http://www.osr.co.jp/business/outline.htm l）（2020 年 12 月 29 日最終閲覧）

[33]「質問なるほドリ：大阪北部に新しい街が出来るって？」『毎日新聞』（地方版：大阪），p.24，2017 年 1 月 23 日

[34] (3)は枚方市史編纂委員会編［1997］・同［1980］・同［1984］による。

[35] 火薬・信管類を製造していたため，空襲の可能性がある中で大阪市内に置くことが危険であるとされたことや，枚方製造所が弾丸類を製造していたため同一敷地内で火薬・信管を製造する方が作業の上では都合が良かったためである。

[36] (4)は精華町史編纂委員会編［1996］による。

[37] ただ，奈良電鉄線は国鉄各線とは軌間が異なり（国鉄は狭軌 1067mm，奈良電鉄線は標準軌 1435mm）国鉄線との接続もされていなかったので，弾薬輸送の観点では片町線の存在の方が重要であったといえる。

[38]「［点検きょうと］「陸上自衛隊関西補給処祝園弾薬支処」見学　学研都市の中央」『毎日新聞』地方版（京都）p.21，1999 年 8 月 21 日

[39] C01000917100（アジア歴史資料センター）

[40]「部隊若ハ人馬物件」に記載された物件名を記す。なお，兵器類などにおいて，特殊なもの，重要度の高いものを除いて年式などは省き，「榴弾」「弾薬」「薬莢」などと記す。以下同様。

[41] 出発・到着停車場及び輸送列車番号欄の記載をもとに，発地・経由地・着地を記す。以下『鉄道軍事輸送に関する件』を扱う場合も同様。

[42] 操車場については，（操）と表においては表記する。側線についても，名称が特につけられずに「側線」とだけ記載されているものについては（側）と表記する。以下同様。

[43] 摘要には受領先・最終目的地が記載されていることが多いため，原則として受領先・最終目的地に関する情報を記す。原史料で略されて記載されている場合，特定可能な場合は略さずに記す。以下『鉄道軍事輸送に関する件』を扱う場合も同様。

[44]京都～宇治～木津。なお，当時の奈良線沿線にも宇治製造所など複数軍事施設が立地していた。

[45] 品鶴線（品川・大崎～武蔵小杉～鶴見。案内上はこの名称は使われず，横須賀線（久里浜～横須賀～大船。ただしほとんどの列車が大船から東京・新宿方面に直通。）・湘南新宿ライン（東海道本線から東北本線・高崎線（大宮～高崎）に新宿経由で直通する列車の愛称）・相鉄線直通列車と案内される。）新川崎駅（川崎市幸区）周辺一帯。当時は品鶴線において旅客列車の運転はなく，新川崎駅も未開業であった。

[46] 現在の東海道本線稲沢駅（愛知県稲沢市）周辺一帯。

[47] 兵器補給廠，つまり陸軍兵器補給廠は，もともとは陸軍兵器支廠と呼ばれていたもので（1940 年 4 月改称），文字通り陸軍所有の兵器・弾薬・器材などの補給や、要塞の備砲工事を担当していた（原・安岡［1997］）。

[48] 1945 年部修・1947 年 7 月 30 日発行の 1/25000 地形図「赤羽」にも，川口駅付近に陸軍関係施設は見られない。なお，川口駅に隣接する「燃料研究所」は軍事

施設ではなく，現在の国立研究開発法人産業技術総合研究所の前身の一つである。(https://www.aist.go.jp/aist_j/information/history/index.html　2020 年 12 月 2 日最終閲覧)。

[49] 明治末期には既に赤羽・十条・板橋・王子駅周辺に複数の陸軍施設が立地しており，その後も拡大が行われ，多数の軍事施設が現在の東京都北区区内に立地することとなった（北区史編纂調査会編［1996］)。

[50] C01000901900　第 30 画像（アジア歴史資料センター）

[51] 1942 年 10 月には「戦時陸運ノ非常体制ニ関スル件」が閣議決定され，海運貨物の陸運転移の実施・内航輸送船舶の大陸物資緊急輸送への徴用がなされ，また，アジア・太平洋戦争下ではダイヤ改正の度に貨物輸送力の増強と旅客輸送力の削減が実施された（日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会編集［2007a］)。不要不急の旅行の自粛を求める標語（例：遊ぶ旅より　急ぐ弾　旅行する間も　決戦続く　旅費も戦費へ　乗物は　戦ふ者に　征く人に　行楽で　塞ぐな戦ふ国の足）が登場した（標語は森川［1989：98］より）ほか，末期には強力な旅客数制限，乗車券の発売制限まで実施された（須田［1978］)。

[52] C04121446000（アジア歴史資料センター）

[53] 1929 年に大阪駅の貨物取扱と旅客取扱を分離する目的で梅田貨物駅が大阪駅北側に設置され,この梅田貨物駅と東海道本線を連絡する梅田貨物線が開通した。1934 年に梅田〜福島間が開通し当時の西成線と接続された（日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会編集［2007a］・羽森［2013］)。

現在，梅田貨物線は東海道本線から最短で大阪環状線に入線する唯一の経路として,京都・新大阪と関西空港・和歌山方面を結ぶ特急列車（はるか・くろしお）および東海道本線から安治川口に向かう貨物列車が通過するのに利用されている。梅田貨物駅は 2013 年に営業終了，その機能を吹田貨物ターミナル及び百済貨物ターミナル（東部市場前駅に隣接）に移行させた。跡地は「うめきた 2 期」として大規模再開発が進行中である。再開発事業の一環として梅田貨物線は地下化され，2023 年に大阪駅地下ホームが設置される予定である。将来的にはなにわ筋線とも接続する計画となっている。(大阪市「うめきた（大阪駅北地区）プロジェクト」(https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000005308.html)

・JR 西日本「東海道線支線地下化・新駅設置：関西空港アクセスおよび広域ネットワークの強化に大きく貢献するうめきたプロジェクトを進行中」(https://www.westjr.co.jp/railroad/project/project2/) いずれも 2020 年 12 月 8 日最終閲覧)・「大阪最後の一等地うめきたＱ＆Ａ（上）１期「グランフロント」2013 年開業一累計で延べ 3.8 億人来場」『日本経済新聞』地方経済面関西経済 p.10，2020 年 12 月 3 日)

[54] C14020370700　第 10 画像（アジア歴史資料センター）

[55] 現在の大分県杵築市，日豊本線（小倉〜行橋〜大分〜佐伯〜延岡〜宮崎〜都城〜鹿児島)中山香駅。

[56] 長津田を語る会［1978］によると，田奈弾薬庫付近で「日本木材兵器」が弾薬箱を制作しており，弾薬箱の主な材質は木であったことがうかがえる。

[57] 現在の京田辺駅。1997 年に京田辺市市制施行に伴い田辺から京田辺に改称された（「京田辺市が 4 月 1 日に誕生　一休さんが過ごした町」『毎日新聞』（大阪朝刊)，p.27 特集，1997 年 3 月 15 日)。

[58] 群馬県高崎市岩鼻町に，当時陸軍岩鼻火薬製造所が存在した。明治期から操業を開始しており，規模の大きい火薬製造所であった（十菱・菊池［2002］)。現在，「上州岩鼻」ないし「岩鼻」の名前をもつ駅・信号場は存在しないが，岩鼻町付近には高崎線・八高線（倉賀野〜高麗川〜八王子）が通っており，倉賀野駅（高崎線・八高線)・北藤岡駅（八高線）が近い。

[59] 現在の横浜市青葉区と東京都町田市の市境の丘陵部に存在した，東京陸軍兵器補給廠の弾薬庫である。33 基の火薬・弾薬倉庫が山腹に設置されており，1941 年の開戦時には施設がおおむね出来上がっていた（長津田を語る会［1978］)。また，長津田駅〜弾薬庫間には軍用側線が敷設されていた。現在，弾薬庫跡地はレジャー施設「こどもの国」となり，長津田〜弾薬庫間の軍用側線跡地は東急こどもの国線（長津田〜こどもの国）となっている（萩坂［1985］・「こどもの国」公式 WEB サイト（www.kodomonokuni.org　2020 年 12 月 9 日最終閲覧)。

[60] 1939 年に現在の東京都中野区内の旧中野電信学校跡に移転し，1945 年 3 月に群馬県富岡に疎開するまで中野区内にあった（原・安岡［1997］)。旧中野電信学校が 1929 年二修・1931 年発行 1/25000 地形図「東京西部」における「電信一」の敷地にあったものとみられるが，1945 年部修・1947 年発行 1/25000 地形図「東京西部」では同じ敷地において何の記載もないため，この敷地に陸軍中野学校があったものとみられる。地形図において，軍事施設が秘匿のため施設名が記載されないことはしばしばあったが，この学校が諜報員養成機関であったことから，特に秘匿が要求されたのはいうまでもない。

[61]現在の久宝寺駅一帯にかつて存在した。1938 年に開設された。

[62] 客車と貨車を両方連結し，旅客列車と貨物列車両方の機能を持った列車。比較的小規模なローカル線で運行されることがあった。客車列車の運行がほぼ全廃された JR 各社をはじめ大半の日本国内鉄道会社では現存しない。

[63] 日本交通公社［1978a］

[64] 日本交通公社［1978b］

[65]「ここであった戦争：大阪砲兵工廠　兵器作った“商都の城”」『毎日新聞』（大阪）23 面，2017 年 8 月 31 日

[66] 鉄道において急勾配は現代においても一般的に運行の際のネックとなるためなるべく避ける必要があり，当時の車両性能・重量のある貨物列車の運行を目的とすることからすればなおさらのことである。そのため高架上から地上の貨物駅に分岐させる場合には相応の距離が必要であった。

[67] 現在は廃止され，線路施設のメンテナンスに使用する保線用車両留置線としてわずかに名残を残しているに過ぎない（土屋・久保田［2015］）。

[68] C02031092800（アジア歴史資料センター）

[69] C01005964900　（アジア歴史資料センター）

[70] 当時は現在の西武鉄道の前身の一つ「武蔵野鉄道」であった。武蔵野鉄道はアジア・太平洋戦争中に軍事輸送を盛んに行っていた。

[71] 1945 年部修・1947 年 7 月 30 日発行 1/25000 地形図「吉祥寺」

[72] 現在はブリヂストン東京工場となっている（小平市立図書館「こどもきょうどしりょう　10　戦争と小平」https://library.kodaira.ed.jp/kids/tkk/no10.html#detail07（2020 年 11 月 30 日最終閲覧））。

[73] C15010883800（アジア歴史資料センター）

[74] 神奈川県相模原市，現在は在日アメリカ陸軍相模補給廠（横浜線（東神奈川～新横浜～長津田～町田～橋本～八王子）の矢部～相模原間の線路沿いに立地）となっている(相模原市［1971］)。

[75] C01000020100　第 2 画像（アジア歴史資料センター）

[76] C01000255600　第 4 画像（アジア歴史資料センター）

[77] C01005964900（アジア歴史資料センター）

[78] 日本交通公社［1978a］・同［1978b］

[79] (3)の枚方製造所・禁野火薬庫の跡地に関する記述は枚方市史編纂委員会編［1977］・同［1984］による。

[80] 貨車形式の一つ。例えば「ワム 80000」のように番号を伴って表記される。「ワム」は有蓋車，つまり屋根と側扉がついている貨車の一種をいう。現在はトラックによる輸送もしくはコンテナ・コンテナ貨車に取って代わられ，私有地などで車輪を撤去し倉庫に転用されたものもある。

[81] 現在の京都府舞鶴市，小浜線（東舞鶴～小浜～敦賀）松尾寺駅

[82] RTO は占領軍将兵・貨物・手荷物・郵便物取扱を行う駅・鉄道施設・軍事施設に設置された組織である。GHQ の第 3 輸送司令部所属士官・兵が地区司令官により配置された。

[83]「［点検きょうと］「陸上自衛隊関西補給処祝園弾薬支処」見学　学研都市の中央」『毎日新聞』（京都）21 面，1999 年 8 月 21 日

[84] 具体的な撤去時期は不明だが，1947 年二修・1949 年 5 月 30 日発行 1/25000 地形図「枚方」には記載があるのに対して，1970 年修正・1972 年 4 月 30 日発行 1/25000 地形図「枚方」には記載がない。また，終章第 2 節で述べるが，森口［1998］が 1952 年まで施設撤去輸送列車が運行されていたようであると述べている。なお，本論ではすべての地形図の閲覧・出典に次の WEB サイトを用いている。
谷謙二「時系列地形図閲覧サイト　今昔 MAP　on the web」(http://ktgis.net/kjmapw/index.html　2020 年 12 月 14 日最終閲覧)

[85] C04122892700（アジア歴史資料センター）

[86] C04123081000（アジア歴史資料センター）

[87] C04123083400（アジア歴史資料センター）

[88]陸上戦で使う弾丸の大半を指す。榴弾砲のみならず，山砲・野砲・カノン砲からも射撃可能であった。海軍では通常弾と称していた（原・安岡［1997］）。

[89]野戦で使用されたごく一般的な砲。アジア・太平洋戦争中でも馬 6 頭で牽引した（原・安岡［1997］）。

[90] C04123151900

[91]小型の迫撃砲。歩兵自身で使用可能(原・安岡［1997］)。曲射歩兵砲とも表記されたとみられる。

[92] C01000008400（アジア歴史資料センター）

[93] C01000481900　第 12 画像（アジア歴史資料センター）

[94]厚いコンクリート・装甲に覆われた目標を攻撃・破壊するために貫徹力を重視した砲弾（原・安岡［1997］）。

[95]現在の北海道室蘭市，室蘭本線（岩見沢～追分～沼ノ端～苫小牧～登別～東室蘭～室蘭・東室蘭～洞爺～長万部）御崎駅。

[96] C01000847500　第 15 画像（アジア歴史資料センター）

[97] C01000852700　第 19 画像（アジア歴史資料センター）

[98]野砲を軽量化し，山岳地形上では分解して運搬できるようにしたもの（原・安岡［1997］）。

[99] C01000896600 第 7 画像（アジア歴史資料センター）

[100] C0100091710　第 11・35 画像（アジア歴史資料セン

ター）
[101] C04123067100（アジア歴史資料センター）
[102] 現在の福岡県北九州市門司区。1941 年時点では関門トンネルが未開通（1942 年 7 月開通）であり，関門海峡は連絡船による航送となった。
[103] 現在の福岡県北九州市八幡東区，鹿児島本線（門司港～門司～小倉～博多～鳥栖～大牟田～熊本～八代・川内～鹿児島（八代～川内間は九州新幹線新八代以南先行開業時に並行在来線として肥薩おれんじ鉄道に移管））枝光駅。
[104] C04123081000（アジア歴史資料センター）
[105] C04123083400（アジア歴史資料センター）
[106] C04123151900（アジア歴史資料センター）
[107] C04123052400（アジア歴史資料センター）
[108] C01000288700　第 14 画像（アジア歴史資料センター）
[109] C01000408800　第 6.13 画像（アジア歴史資料センター）
[110] 横浜港の整備を背景に 1915 年に新設された。現在の横浜駅の東側に存在した。
[111] C01000566700　第 15 画像（アジア歴史資料センター）
[112] C01000695200　第 3 画像（アジア歴史資料センター）
[113] C01000696900　第 9 画像（アジア歴史資料センター）
[114] C01000852700　第 22 画像（アジア歴史資料センター）
[115] C01000896600　第 11.20 画像（アジア歴史資料センター）
[116] C01000917100　第 28 画像（アジア歴史資料センター）
[117] C01000137200　第 6 画像（アジア歴史資料センター）
[118] C01000220100　第 7.16 画像（アジア歴史資料センター）
[119] 西表島舟浮湾の内離島に設置された（柴田［2008］）。
[120] 中城湾は沖縄本島，現在の沖縄県与那原町にある。
[121] C01000405000 第 5 画像（アジア歴史資料センター）
[122] C01000542200 第 22 画像（アジア歴史資料センター）
[123]明治初期に使われた古典的な砲で，弾丸を長距離に飛ばすのではなく目標上に落下させることを目的とする。アジア・太平洋戦争中はその使命を終えており，迫撃砲にとって代わられていた（原・安岡［1997］）。
[124] C01000569300 第 12 画像（アジア歴史資料センター）
[125] C01000613800　第 17 画像（アジア歴史資料センター）
[126] C01000695200　第 2 画像（アジア歴史資料センター）
[127] C01000847500　第 20 画像（アジア歴史資料センター）
[128] C14020370600　第 4.16 画像（アジア歴史資料センター）
[129] C14020370700　第 48.42.40.44.32.36.46.38.30 画像（アジア歴史資料センター）
[130] C01000008400　第 12 画像（アジア歴史資料センター）
[131] C01000366200　第 11 画像（アジア歴史資料センター）
[132]現在の東京都江東区。現在の総武本線（東京・御茶ノ水～両国～津田沼～千葉～佐倉～成東～銚子）亀戸駅付近から越中島貨物駅に向かう貨物線が南に分岐しており，その途中にかつて存在した貨物駅である。
[133] C01000405000　第 6 画像
[134] C01000432200　第 2 画像（アジア歴史資料センター）
[135]沖ノ山炭鉱は，1892 年に開坑した炭鉱で，1897 年に匿名組合として創業した「沖ノ山炭鉱」が宇部興産の前身の一つであった（「日本歴史地名体系」宇部市より）ため，「沖ノ山炭鉱側線」は後の宇部興産専用側線を指すとみられる。
[136] C01000657700　第 8 画像（アジア歴史資料センター）
[137] C01000873400　第 8 画像（アジア歴史資料センター）
[138] C04122673600（アジア歴史資料センター）
[139] C04122796100（アジア歴史資料センター）
[140] C04123041200（アジア歴史資料センター）
[141] C04123052400（アジア歴史資料センター）
[142] C04123150100（アジア歴史資料センター）
[143] 陸軍第一技術研究所伊良湖試験場のことを指す。現在の愛知県田原市内，渥美半島西部の三河湾沿いに存在した。この試験場の主な目的は，大阪砲兵工廠で新しく試作した大砲・砲弾・信管の試験とデータ収集・鹵獲した大砲の調査であり，明治後期以来陸軍の大砲・弾薬の多くについてこの試験場で試験を行っていた（十菱・菊池［2002］）。
[144] C01000043300　第 16 画像（アジア歴史資料センター）
[145] C01000207800　第 11 画像（アジア歴史資料センター）
[146] C01000334300　第 10 画像（アジア歴史資料センター）
[147] 現在の神奈川県川崎区。鶴見線（鶴見～浅野～安善～浜川崎～扇町・浅野～海芝浦・安善・武蔵白石～大川）と南武線支線（尻手～浜川崎）が合流している。なお，1941 年当時鶴見線は「鶴見臨海鉄道」であった（1943 年に強制買収により国有化）（日本国有鉄道［1973］）。南武線も 1944 年の強制買収による国有化以前は「南武鉄道」であったのは先述の通りである。
[148] C01000400400　第 9 画像（アジア歴史資料センター）

[149] C01000542200　第 26.28.34 画像（アジア歴史資料センター）

[150] 現在の西武池袋線（池袋～練馬～所沢～入間市～飯能～吾野）石神井公園駅（東京都練馬区）。

[151] C01000551800　第 18 画像（アジア歴史資料センター）

[152] 現在の京浜東北線（大宮～赤羽～田端～東京～品川～横浜）新子安駅付近に当時存在した貨物駅。1929 年開設。

また，付近の守屋町には日本に進出したフォードの子安工場が存在し自動車を生産していたが，子安工場は 1941 年 12 月 8 日 14 時に接収されている（NHK 取材班編［1995］）。側線名としてはフォードの名称がそのままになっていたものとみられる。

[153] C01000729200　第 8 画像（アジア歴史資料センター）

[154] C01000917100　第 20 画像（アジア歴史資料センター）

[155] 現在の西武国分寺線（国分寺～東村山）・拝島線（小平～拝島）小川駅（現在の東京都小平市）。

[156] C04123308400　第 2 画像（アジア歴史資料センター）

[157] 輸送計画表配布箇所の一つが「大阪造兵廠」と記載されていることから，受領先は大阪造兵廠とみられる。

[158] C01000020100　第 2.5 画像（アジア歴史資料センター）

[159] 輸送計画表配布箇所の一つが「大阪造兵廠」と記載されていることから，受領先は大阪造兵廠とみられる。

[160] C01000334300　第 5 画像（アジア歴史資料センター）

[161] C01000566700　第 21 画像（アジア歴史資料センター）

[162] C01000896600　第 5 画像（アジア歴史資料センター）

参考文献

【市町村史関係】

大阪市港湾局 1964『大阪港史』（第 3 巻）大阪市

交野町 1970『交野町史』（改訂増補一）交野町

――― 1971『交野町史』（改訂増補二）交野町

片山長三 1957『津田史』大阪府枚方市立津田小学校内創立八十周年記念事業発起人会

相模原市 1971『相模原市史』（第 4 巻）相模原市役所

四条畷市史編纂室編 1972『四条畷市史』四条畷市

新修大阪市史編纂委員会編 1991『新修　大阪市史』（第 5 巻）大阪市

――――――――――― 1994『新修　大阪市史』（第 6.・7 巻）大阪市

吹田市史編さん委員会編集 1989『吹田市史』（第 3 巻）吹田市役所

北区史編纂委員会編 1996『北区史 通史編 近現代』東京都北区

精華町史編纂委員会編 1996『精華町史 本文編』精華町

大東市教育委員会編纂 1980『大東市史 近現代編』大東市

東大阪市史編纂委員会編 1997『東大阪市史 近代Ⅱ』東大阪市

枚方市史編纂委員会編 1977『枚方市史』（第 11 巻）枚方市

――――――――――― 1980『枚方市史』（第 4 巻）枚方市

――――――――――― 1984『枚方市史』（第 5 巻）枚方市

寝屋川市史編纂委員会編 2006『寝屋川市史』（第 6 巻）寝屋川市

――――――――――― 2008『寝屋川市史』（第 10 巻）寝屋川市

【鉄道史関係資料】

大阪鉄道局編 1950『大阪鉄道局史』大阪鉄道局（日本国有鉄道）

大阪鉄道局湊町運輸事務所編 1932『管内線路略図』（大阪鉄道局）湊町運輸事務所

交通新聞社 2020『JR 時刻表』58(8)（交通新聞社）

ネコ・パブリッシング編 2013『写真で見る西武鉄道

―――――――――――――――――――――――――― 100年：西武鉄道全面協力』（NEKO MOOK 1876）
鐵道省大阪改良事務所 1933『城東線高架改築工事概要』鐵道省
日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会編集 2007a『貨物鉄道百三十年史』（上・中・下巻・索引）日本貨物鉄道
―――――――――――――――――――――――――――――――――――――― 2007b『写真でみる貨物鉄道百三十年史』日本貨物鉄道
日本交通公社 1978a『時刻表復刻版』（戦前・戦中編 [5] 昭和17年11月号）日本交通公社出版局
――――――― 1978b『時刻表復刻版』（戦前・戦中編 [6] 昭和19年5号）日本交通公社出版局
須田寛 1978『時刻表復刻版：時刻表にみる国鉄旅客営業のあゆみ』（戦前・戦中編[付録1]）日本交通公社出版事業局
日本国有鉄道 1973『日本国有鉄道百年史』（10・11巻）交通協力会
日本国有鉄道外務部長 1957『鉄道終戦処理史』日本国有鉄道

【辞典・便覧】
石野哲編集 1998『停車場変遷大辞典』（国鉄・JR編1・2）JTB
十菱駿武・菊池実 2002『しらべる戦争遺跡の事典』柏書房
原剛・安岡昭男 1997『日本陸海軍辞典』新人物往来社

【資料集】
枚方市企画調査室編 1989『禁野火薬庫資料集』枚方市

【戦史叢書】
防衛庁防衛研修所戦史部 1979『戦史叢書第99巻 陸軍軍戦備』朝雲新聞社

【研究論文・研究書等】
青木栄一 1983「日本における鉄道史研究の系譜」『交通史研究』9（日本交通史学会）
荒川章二編 2015『地域のなかの軍隊（2）：軍都としての帝都―関東』吉川弘文館
荒川章二・河西英通・坂根嘉弘・坂本悠一・原田敬一編 2015『地域のなかの軍隊（8）：日本の軍隊を知る―基礎知識編』吉川弘文館
井上孝司 2017「軍事と鉄道（3）自国内の鉄道輸送体制：有事・平時問わず鉄道は軍事輸送の主力 太平洋戦争で国有鉄道が果たした役割」『軍事研究』52（5）（軍事研究社）
林采成 2005『戦時経済と鉄道運営：「植民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探る』東京大学出版会
――― 2011「日本国鉄の戦時動員と陸運転移の展開」『経営史学』46(1)（経営史学会）
浦田慎 2012『貨車車票の歴史（戦前編）』貨物鉄道博物館
大阪砲兵工廠慰霊祭世話人会編 1983『大阪砲兵工廠の八月十四日：歴史と大空襲』東方出版
長船友則 2012『宇品線92年の軌跡』ネコ・パブリッシング
小野浩 2010「「軍需工業都市」川崎の形成：戦時期における南武鉄道沿線工業化と輸送・住宅問題」『立教経済学研究』64(1)（立教大学）
柿崎一郎 2018『タイ鉄道と日本軍：鉄道の戦時動員の実像1941-1945年』京都大学学術出版会
加藤聖文 2019「敗戦時における公文書焼却の再検討：

機密文書と兵事関係文書」『国文学研究資料館紀要　アーカイブズ研究篇』50(15)(国文学研究資料館)

河西英通編 2014『地域のなかの軍隊（3）：列島中央の軍事拠点―中部』吉川弘文館

河村直哉 1999『地中の廃墟から：《大阪砲兵工廠》に見る日本人の 20 世紀』作品社

熊谷直 2009『軍用鉄道発達物語』光人社

駒井正明 2006「姿を現した禁野火薬庫：モノが語る大爆発の衝撃」『大阪春秋』44(2)（新風書房）

坂本悠一 2006「植民地期朝鮮鉄道における軍事輸送と釜山：シベリア出兵・満州事変を中心として」『社会文化研究所紀要』(59)(九州国際大学社会文化研究所)

――――編 2015『地域の中の軍隊（7）：帝国支配の最前線―植民地』吉川弘文館

坂根嘉弘編 2014『地域のなかの軍隊（5）：西の軍隊と軍港都市―中国・四国』吉川弘文館

佐々木拓哉 2016「片町線探訪記：軍事施設と軍用側線跡を歩く」『大阪春秋』44(2)（新風書房）

笹田昌宏 1991「軍用側線・川西側線の廃線跡をたどって」『鉄道ピクトリアル』41(12)（電気車研究会）

椎橋俊之 2013『SL 機関士の太平洋戦争』筑摩書房

柴田保彦 2008「祝園部隊から沿岸要塞への弾薬補給昭和十七年」『やましろ』22（城南郷土史研究会）

――――a 2009「奈良電狛田駅での機銃掃射事件と祝園部隊からの救援出動（一）」『やましろ』23（城南郷土史研究会）

――――b 2009「奈良電狛田駅での機銃掃射事件と祝園部隊からの救援出動（二）」『やましろ』24（城南郷土史研究会）

―――― 2012「祝園部隊の化学兵器：大阪陸軍兵器補給廠祝園填薬所元軍人の証言より推定」『やましろ』26（城南郷土史研究会）

下谷政弘 1990『戦時経済と日本企業』昭和堂

高山禮蔵 2009「大阪環状線の歴史」『鉄道ピクトリアル』59(6)（電気車研究会）

谷謙二 2017「「今昔マップ旧版地形図タイル画像配信・閲覧サービス」の開発」『GIS-理論と応用』25(1)

土屋武之・久保田敦 2015『DJ 鉄ぶらブックス 005 まるまる大阪環状線めぐり』交通新聞社

萩坂昇 1985『神奈川ふるさと風土図　横浜編』有峰書房新社

羽森康純・高田征洋 1997『片町線・草津線・関西本線そのルーツと鉄道文化を探る』トリオ印刷

羽森康純　2013『大阪環状線　その鉄道文化・沿線文化を探る』星雲社

林博史編 2015『地域のなかの軍隊（6）：大陸・南方膨張の拠点―九州・沖縄』吉川弘文館

林博史・原田敬一・山本和重編 2015『地域のなかの軍隊（9）：軍隊と地域社会を問う―地域社会編』吉川弘文館

原田敬一編 2015『地域のなかの軍隊（4）：古都・商都の軍隊―近畿』吉川弘文館

平和のための大阪の戦争展実行委員会・日本機関紙協会大阪府本部共著 2001『大阪戦争遺跡歴史ガイドマップ』日本機関紙出版センター

――――共著 2003『大阪奈良戦争遺跡歴史ガイドマップ 2』日本機関紙出版センター

――――共著 2003『大阪奈良戦争遺跡歴史ガイドマップ 3』日本機関紙出版センター

中川浩一 1989「大阪環状線の形成過程」『鉄道ピクト

リアル』39(12)（電気車研究会）

長津田を語る会 1978『大正昭和　激変の庶民生活史　長津田のあゆみ』大明堂

三宅宏司 1993『大阪砲兵工廠の研究』思文閣出版

――――― 2016「大阪砲兵工廠と地域社会：軍都おおさかにおける工廠勤務」『大阪春秋』44（2）（新風書房）

森井貞雄 2006「香里団地以前」『大阪文化財研究』30（大阪府文化財研究センター）

――― 2016「陸軍香里工廠：東洋一のニュータウンに生まれ変わった軍需工場」『大阪春秋』44(2)（新風書房）

森川方達 1989『帝国ニッポン標語集：戦時国策スローガン全記録』現代書館

森口誠之 1998「大阪陸軍造兵廠の軍用側線」宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩くⅤ：消えた鉄道実地踏査60』（JTB）

NHK 取材班編 1995『日本の選択 3：フォードの野望を砕いた軍産体制』角川文庫