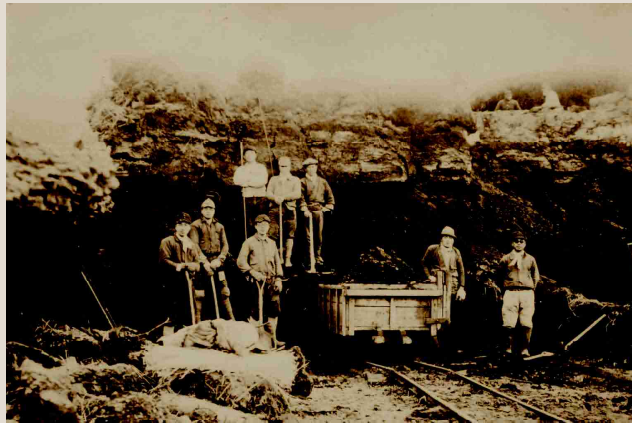


はじめに

諏訪鉄山の中心地は、古くから金掘場(かねほりば)と呼ばれています。信玄の軍用道路「上の棒道」近くに位置し、武田信玄(1521—73)が鉄鉱石を採掘し利用したと伝えられています。

諏訪鉄山は諏訪鉱山とも呼ばれ、現在の蓼科中央高原一帯を中心に、蓼科湖から奥蓼科に至るまでに点在する、褐鉄鉱を産出した鉱山の総称です。鉱床は多くの場合表土の直下に、八ヶ岳の噴火により流れ出した溶岩を被覆する形で分布し、採掘は露天掘りでした。この鉱床群は沈殿鉱床あるいは沼鉄鉱などと分類され、その生成には八ヶ岳の火山活動、温泉や鉱泉などが密接にかかわっています。

昭和12年頃から太平洋戦争を挟み38年頃まで稼働した日本有数の鉄鉱山でした。



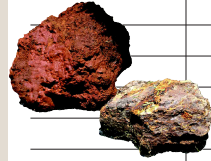
採鉱の様子



昭和30年代の横谷峡入口

諏訪鉄山年表

年	月	概要
昭和 4年(1929)	5月	日本鋼管、試掘契約書を地元と締結(金掘場、長尾根)
昭和11年(1936)		トラック輸送のため糸萱・金掘場間に石畳の道路が完成
昭和12年(1937)		日本鋼管株式会社が採掘を開始
昭和13年(1938)		茅野駅構内に専用線が新設され、トラックから直接積み込が始まる
昭和14年(1939)		第二次世界大戦始まる
昭和15年(1940)		アメリカが対日くず鉄輸出禁止 「鉄鉱生産拡充二閣スル件」閣議決定
昭和16年(1941)		太平洋戦争始まる
昭和17年(1942)		石遊場から花蒔まで4.6kmの索道が完成
昭和19年(1944)	9月	茅野駅から花蒔まで専用鉄道が敷設される 日本鋼管株式会社、諸会社を合併して日本鋼管鉱業株式会社設立
		石遊場から花蒔までの索道第2線が完成
		明治から石遊場までの索道2.9km完成
	5月~	無差別爆弾が地方都市におよび、中央線での輸送が困難となる
昭和20年(1945)	6月	横浜よりアメリカ・イギリス・オランダ人捕虜242名が鉄山に送られ採鉱作業に従事
	8月15日	終戦 終戦に伴い休山
	9月6日	アメリカ・イギリス・オランダ兵捕虜ら横浜へ帰る
		朝鮮人徴用工は帰国
昭和22年(1947)		鉱山への引き込み鉄道は全面撤去される
昭和23年(1948)		鉱山再開
昭和27年(1952)		蓼科湖完成
昭和28年(1953)		日本の貿易活発化し、鉄山の規模縮小
昭和37年(1962)		閉山(38年まで)
昭和38年(1963)	5月	鉄山鉄道跡に蓼科有料道路(現ビーナスライン)竣工。 鉱山跡地の別荘地開発始まる



蓼科中央高原観光協会

〒391-0301 長野県茅野市北山5522 TEL.0266-67-4860

諏訪鉄山の歴史保存をすすめる会

〒391-0301 長野県茅野市北山5522
TEL.0266-67-4428 FAX.0266-67-5961

諏訪鉄山散策ガイド

諏訪鉄山は蓼科中央高原一帯に、昭和12年頃から太平洋戦争を挟み昭和38年頃まで褐鉄鉱を産出していた日本有数の鉄山でした。



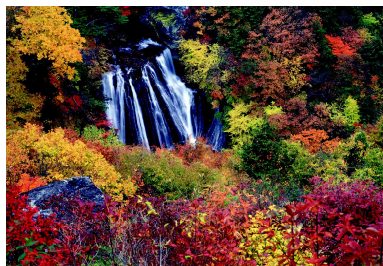
生産 戦中・戦後

太平洋戦争が開戦されると、対日経済封鎖は益々強化され、諏訪鉄山における採掘も増産が進められました。戦局の悪化により軍需省の期待は高まり、昭和18年から終戦に至る最盛期は、従業員鉱山作業員の他、徴用された朝鮮人労働者、学童学生などの勤労奉仕隊など常時2,000名を越える人々が従事していました。

純度の低い鉱石は、石遊場の簡易焼結炉で焼き固められました。焼結作業は最も過酷な労働で、勤労働員の旧制中学生がこの作業に従事しました。

昭和20年6月、連合軍捕虜247名が送りこまれました。すでに敗戦の気配は色濃く、また収容所長が人道主義者であった事から、ここでの捕虜の扱いは比較的緩やかでしたが、焼結作業は捕虜へ引き継がれました。

昭和20年8月、終戦と共に休山となり、捕虜への慰問物資の投下などもありました。まもなく捕虜は横浜へと送られ、帰国の途に着きました。



王滝



乙女滝

ご注意
 ※別荘敷地内への立ち入りはご遠慮ください。
 ※長尾根採掘跡の見学は「石遊の湯」の許可を受けてください。



(上部)トロッコのレール (中)万石 (下部)運搬用トラック



採鉱の様子 鉱山従業者

終戦と共に諏訪鉄山は休眠状態となりました。日本の製鉄業の復興と共に、GHQからは製鉄原料に国内原料の比率を高める勧告があり、23年から採掘が再開されました。しかし、26年頃には推定残鉱量は数万トンと判断され、石遊場、中山（現在の蓼科湖南側）などで、小規模な経営が続きましたが、37年頃には閉山を迎えました。

金掘場・長尾根・石遊場・明治鉱区を中心に、閉山までの26年間に、およそ120万トンの褐鉄鉱を産出したと報告されています。



ダイナマイトの収納箱



輸送 諏訪鉄山から茅野駅へ

昭和11年、現在の国道299号線から金掘場に至る鉄山線に、トラック輸送に耐える強度を保つため、石畳の道路が完成しました。

採掘された鉄鉱石はトロッコで各鉱区の万石（積み込み用のホッパー）へ集められトラックで茅野駅へ運ばれました。茅野駅構内に新設され



国道299号線から鉄山線へ（現在）



河原石を敷き詰めた鉄山線道路



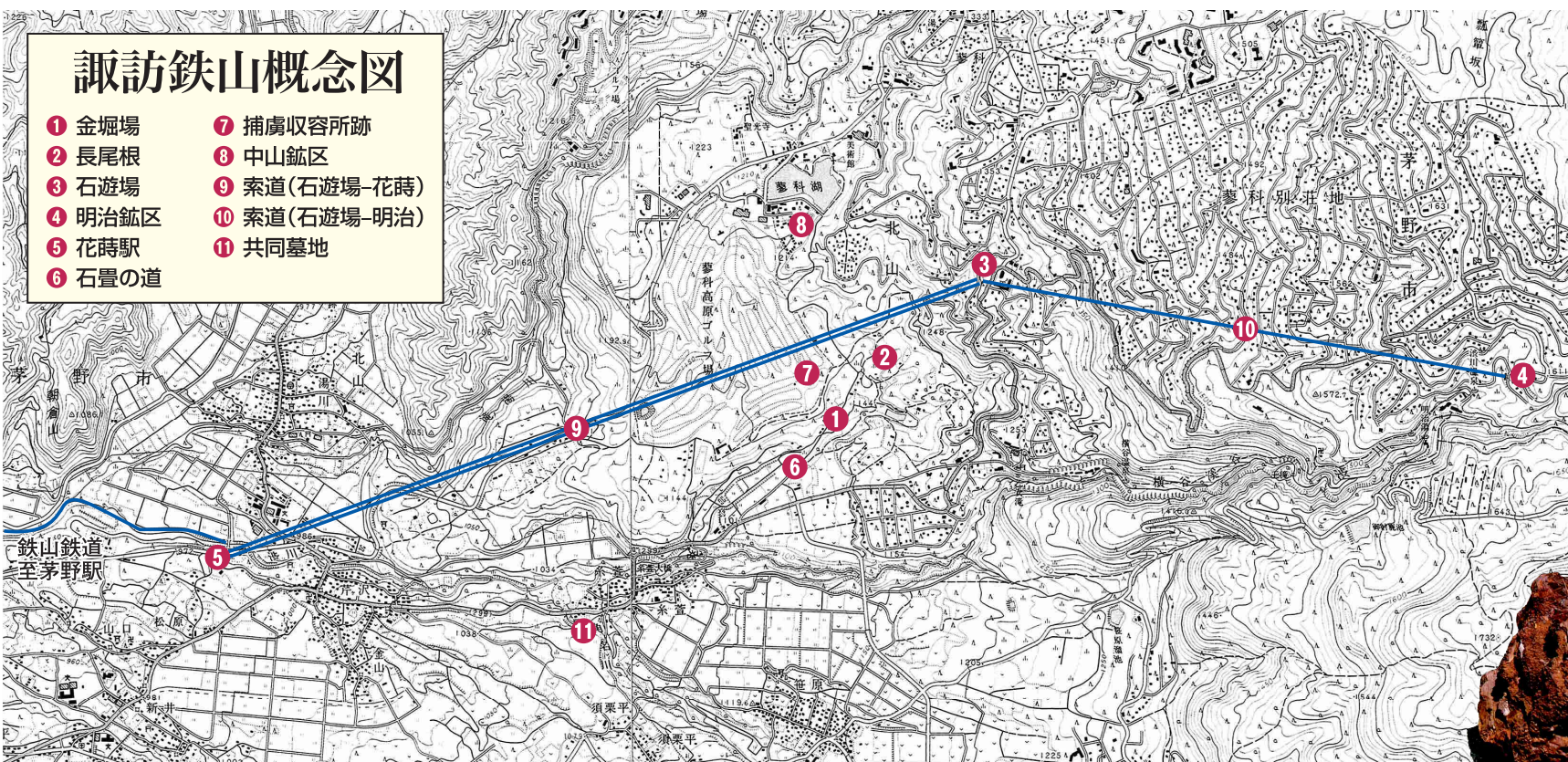
金掘場の採鉱

た専用線で貨車へ積み替え輸送、日本鋼管川崎製鉄所のトーマス転炉で製鉄されました。

昭和17年には輸送力強化のため、索道（石遊場～花蒔、19年石遊場～明治鉱区）が架けられ、19年には茅野駅＝芹ヶ沢（花蒔駅）間約10キロの鉄道に専用鉄道が敷設されました。

諏訪鉄山概念図

- ① 金堀場
- ② 長尾根
- ③ 石遊場
- ④ 明治鉱区
- ⑤ 花蒔駅
- ⑥ 石畳の道
- ⑦ 捕虜収容所跡
- ⑧ 中山鉱区
- ⑨ 索道(石遊場-花蒔)
- ⑩ 索道(石遊場-明治)
- ⑪ 共同墓地



索道のやぐらと搬器



諏訪鉄山の鉱石



諏訪鉄山鉄道開通記念
(花蒔駅)

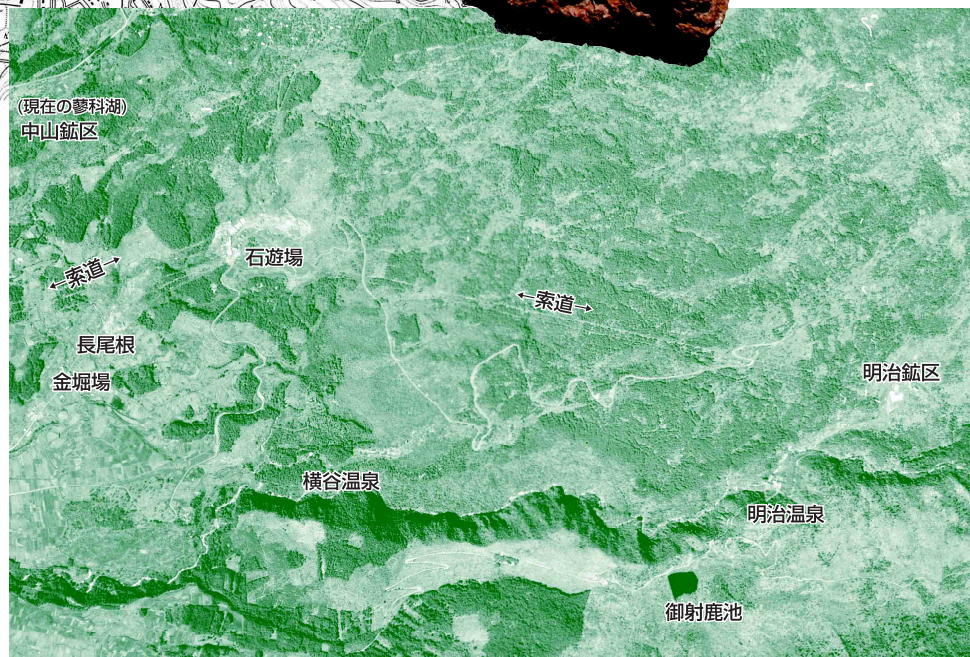


諏訪鉄山鉄道を走っていたC-12-66
栃木県真岡鉄道で今も活躍中(平成20年秋撮影)

諏訪鉄山鉄道

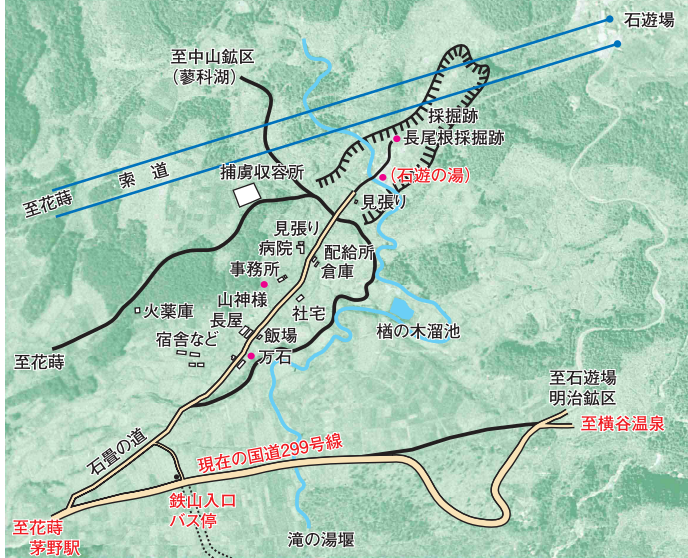
国策により、昭和19年1月に施工指示が下されると、1年足らずの突貫工事で同年11月には鉄鉱石輸送が開始されました。大きな期待を担って完成した鉄山鉄道でしたが、連合軍の本土空襲により製鉄所の稼働は停止し輸送路も寸断され、鉄山鉄道はわずか半年余りの稼働期間で終戦を迎えることになりました。

蒸気機関車「C1266」が、専らこの専用線で鉱石を積んだ貨車を牽引していました。茅野駅東口に展示されているC12型蒸気機関車「C1267」は1番違いの兄弟機関車です。この2両の蒸気機関車は一時期共に上諏訪機関区で働いていました。その役割を終えた後「67」はゆかりの茅野駅で静態保存され、鉄山鉄道を走った「66」は真岡鉄道(茨木県下館駅~栃木県茂木駅)で動態保存され、現在も活躍しています。



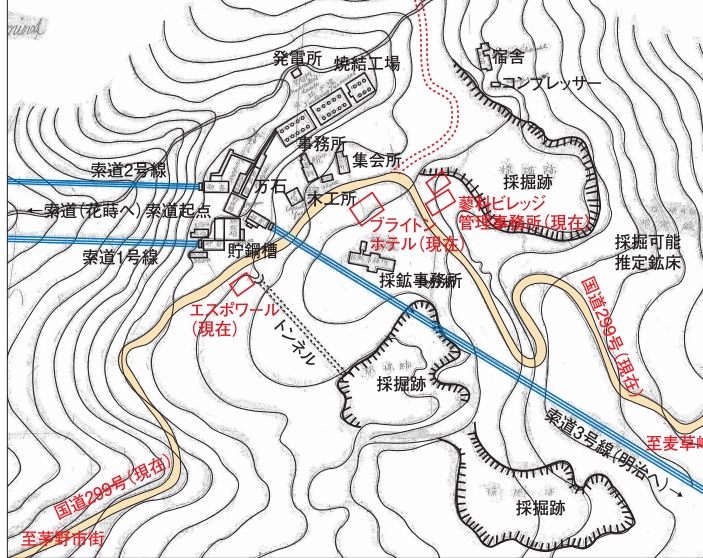
1947年米軍機撮影写真の部分

金掘場付近



昭和20年頃の金掘場・長尾根付近の配置図

石遊場



石遊場の配置図

いま、むかし

「諏訪鉄山」という国内有数の鉄鉱山が存在したことを今に伝えるものは、採掘跡の地形と、風化した万石跡、火薬庫と山神様、鉄山入口のバス停の名前くらいです。

八ヶ岳は太古には縄文人に黒曜石をあたえ、富と繁栄をもたらした黄金期を築き、武田信玄の棒道、諏訪鉄山と歴史の舞台にささやかな脇役として登場してきました。そして捕虜収容所と強制労働という戦争の一端もここにありました。

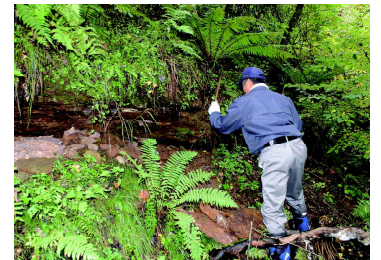
その後、諏訪鉄山は戦後の日本の復興に最後の役割を果たし、昭和38年閉山を迎えます。幻の鉄山鉄道跡地は観光道路へと転用され、やがて高度経済成長期を迎え、諏訪鉄山跡地の一部は別荘地へと姿を変えました。



現在の金掘場の山神様



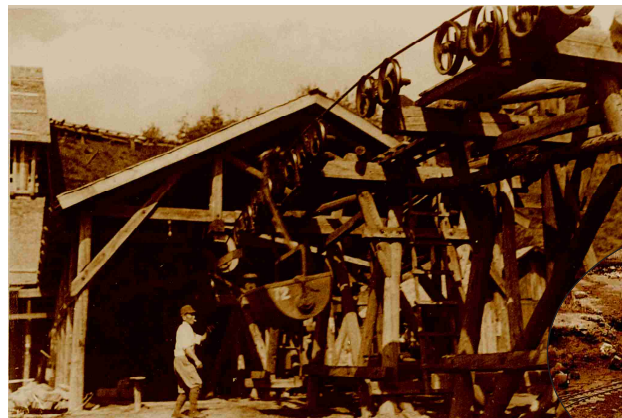
火薬庫／暴発に備え土塁を築いた中に建ててある



長尾根の採掘跡



金掘場の万石



索道の起点(石遊場)



石遊場の万石跡



石積みみがのころ金掘場万石跡

万石(まんごく)とはロータ状の構造物(ホッパー)で、各所に造られました。トロッコで運ばれた鉱石は、上部に溜められトラックに積まれました。

明治鉱区

上川上流の明治温泉近くの渋川右岸に開発された鉱区です。石遊場まで索道により運ばれました。沈殿鉱床は今でも生成され続け、渋川温泉温泉近くの湿地では、泥状の鉄分が堆積する様子が観察できます。



明治鉱床跡の堆積しつつある泥状の鉄分