

旧好間炭礦(株) (→古河好間炭礦) における炭鉱鉄道などの遺構

①好間炭礦概説

好間炭礦(株)は、入山採炭(株)の役員だった地元の白井遠平が同社を辞して、明治 37 年、北好間に興した炭鉱である。炭質は内郷地区や常磐地区と同様に常磐炭田内では良好で、比較的熱カロリーの高い石炭層が存する地域であった。

大正 4 年には大手の古河鑛業(合名→(株))に譲渡され、以来同社は坑口を東へ移動させながら、昭和 39 年まで稼動した。閉山後は系列会社の好間炭礦(株)に引き継がれたが、これも昭和 44 年に閉山となった。

②旧好間炭礦(株) (→古河鑛業(株)) 古河好間炭 礦専用鉄道

好間炭礦(株)は北好間に鉱区を持ち、当初は平(現いわき)駅まで軽便馬車軌道で石炭を運搬していたが、平駅が狭隘で石炭運搬が円滑でなかったため、明治41年に、新たに綴(現内郷)駅までの5.5kmの専用鉄道を敷設した。

この鉄道跡は、常磐炭田のなかでもっとも原形に近い姿で残っている炭鉱遺構の一つといえよう。

内郷駅を出て、約1.5km並行した後、専用鉄道はカーブを描いて内郷地区と好間地区の境に横たわる細長い丘陵地と平地の連続を横断していた。

まず小さい川に架かる、煉瓦造り「御台境開渠鉄橋」の橋台が残る。橋台の両翼には石積みによる翼壁が設けられ、盛り土がこぼれるのを防いでいる。この先、高い盛土帯が続く。この盛土帯は直線で「第一鬼越隧道」に差し掛かる。隧道の長さは全長80mで、緩やかなカーブを描いている。隧道の“顔”というべき煉瓦造りの坑門のうち、両側には頑丈な構えの壁柱、側壁の煉瓦はイギリス積み、アーチは長手積みというオーソドックスな様式である。

隧道の先にはふたたび盛土帯となっていて、その先の鉄道跡は国道49号に転用されて姿を消した。鉄道跡は好間川でふたたび姿を見せる。「好間川鉄橋」は全長52m、高さ20mほどで、角石を張った煉瓦造りの橋台と橋脚が偉容を誇っている。橋は大正9年の洪水時では被害を受け、橋脚を補修するなど、苦難の跡をあちこちに刻んでいるが、開通当時の面影をよく残している。

これら鉄道遺構はいずれも堅固な煉瓦で建設されており、往時を偲ぶ景観形成の観点からみても、貴重な建造物である。

③ 産業戦士の像

昭和 10 年代の後半、太平洋戦争における戦局は悪化の一途をたどっていたが、政府は国家総動員の号令によって人・物のすべてを戦争のために投入する施策を相次いで発した。

このうち、美術界では戦争を鼓舞するため軍需生産美術推進隊が結成された。美術家たちは戦時下の製品を造るための熱エネルギーとなる石炭生産現場である、北海道、筑豊とともに常磐炭田の大手炭鉱に送られ、増産に励む炭鉱夫の意欲を向上させるための象徴となる像を彫ったのである。

昭和 19 年 5 月 1 日には美術大学に通う学生 18 人が常磐炭田を訪れ、1 週間で絵画を作成、続いてこれを基に 5 人（圓鰐勝二、木下繁、中村直人、長沼孝三、峰孝の各氏）の彫塑部隊が古河好間炭礦を訪れ、坑道に入る手前の建物・充電所の前に、切羽に突進する炭鉱の戦士像を制作。同月 22 日に像の除幕式が行われ、この日に入坑する坑夫には餅が配られた。この像は、現在「産業戦士の像」と呼ばれているが、当時の新聞を繰ってみると、「進発」という題で報じられている。

塑像は一人がヘルメットを被って上半身裸で、Z 旗を手にした突撃隊員（高さ約 3m）、もう一人がスコップを肩にかつぐ炭鉱の予科練生（高さ約 2m）が、働く坑夫を鼓舞するように勇壮な姿として制作され、高さ約 1m の台座に並んでしつらえられている。大人のモデルには古河好間炭礦労務管理課の職員、子どものモデルは特にないと言われている。現在は野晒しにされており、年とともに痛みが進み、一部はすでに欠けている状況にある。

（おやけこういち）

参考文献

①常磐地方の鉱山鉄道 2006 年 おやけこういち

① 毎日新聞 1944 年



産業戦士の像