

戦争記憶の語り継ぎと地域の関係性

—片町線沿線を中心に—

田中優生*

摘要

本稿では、戦時中の JR 片町線（現在の愛称は学研都市線）沿線を中心に、大阪府枚方市に存在した3つの陸軍施設（禁野火薬庫と枚方製造所、香里製造所）と京都府精華町にある祝園弾薬庫、そして大阪府大東市住道に存在した2つの松下の関連施設（松下無線四條工場、松下飛行機住道工場）について、その成り立ちや戦後の歩みを比較し、戦争記憶の語り継ぎという観点から、各施設と地域との関係性について考察した。戦争記憶は、地域への影響や痕跡があればあるほど、現在まで語り継がれているという傾向にあり、戦時中の出来事だけでなく、大きな影響を与えた出来事が戦後のことであっても、その背景にある過去の歴史もあわせて地域に語り継がれていることがわかった。戦後も80年が過ぎた今、地域に残された影響や痕跡を伝えていくことが、これから先の戦争記憶の語り継ぎにおいて、重要な割合を占めていくことになると思われる。

キーワード：片町線、学研都市線、戦争記憶、軍用側線、枚方市、大東市、精華町

I はじめに

大阪・京橋から京都の木津までを走る JR 片町線。現在では、「学研都市線」という愛称のほうで定着しているこの路線が、実は近鉄や京阪よりも古い歴史があるということはあまり知られていない。

非常にユニークな歴史を辿ってきた片町線は、戦時中には、陸軍の兵器製造工場である大阪砲兵工廠の立地やダイヤ編成の容易さなどの理由から、軍関係の施設や軍需工場などが沿線に建設され、軍用側線も引かれた。津田駅から禁野火薬庫・枚方製造所に繋がる「禁野側線」、星田駅から香里製造所に繋がる「香里側線」、そして祝園弾薬庫に繋がる「川西側線」。各側線はそれぞれ火薬に関係する陸軍施設に繋がっており、類似性が感じられるが、大阪府枚方市や京都府精華町にある現在の施設跡の姿は大きく異なっている。

各側線を利用した軍需品輸送については、柴田（2008）や門脇（2022）が分析しており、片町線や大阪砲兵工廠が繋がっていた城東線は、軍事施設間の軍需品輸送のネットワークの末端を担い、重要な役割を果たしていたことを明らかにしている（門脇 2022）が、本稿では、広範囲にわたる軍需品輸送についてではなく、より地域に焦点を絞り、戦争体験者が残した空襲などの体

*公益財団法人大阪国際平和センター専門職員

験記をもとに周辺地域の人々の片町線利用を交えながら、各施設の歩みの違いを比較する。

枚方市や精華町を戦争に大きく関わった地域とすれば、そうではない地域といわれているのが大阪府大東市で、『大東市史 近現代編』における戦争に関する記述は全体の4%、個別地域の戦争については1%に過ぎないと指摘されている（大西ほか 2022）。

しかし、戦時中には、住道駅と野崎駅の間に、松下無線四條工場の通勤者のために設置された「東住道仮駅」という幻の駅が存在した。現在、松下無線や「東住道仮駅」があったということはほとんど知られていない一方で、同時期に住道駅周辺に存在した松下飛行機住道工場についてはその歴史が地域に語り継がれている。住道駅周辺という小さな範囲にあった2つの松下関連施設を比較し、その違い、要因についても考察する。

戦後も80年が近づき、戦争体験者から当時のことを直接聞く機会も減る中で、戦争記憶を次世代にどのように語り継いでいくのか、ということが大きな課題となっている。本稿では、それぞれの地域における戦争記憶の語り継がれ方の違いを整理するとともに、これから先の記憶伝承の可能性についても言及したい。

II 片町線の歴史

1. 開業から関西鉄道時代まで

片町線の始まりは、1895（明治28）年の浪速鉄道による片町－四條畷間の開業まで遡る。それまでの旅客ならびに貨物輸送の主力であった寝屋川舟運の代替と、四條畷神社を中心とした沿線寺社の参拝客の輸送を目的としたものであった。停車駅は片町、放出、徳庵、住道、四條畷の5駅で、片町－四條畷間の所要時間は38分、1日10往復であったが、その後客車の増備により、翌年12月から1日19往復の列車を50分間隔で運転した（奥田 2006）。

その後、浪速鉄道から路線などを引き継いだ関西鉄道により、四條畷駅以降の延伸が進み、1898（明治31）年には、大阪（網島）から名古屋までの直通列車の運行が開始された。

駅開業に伴い、寝屋川舟運の拠点であった住道駅周辺は、鐘紡住道工場をはじめとする商工業の集積が進んだ（佐々木 2015）。星田駅や津田駅、祝園駅も、農作物などの貨物輸送により、地域の物資集散地としての役割を果たしていた。

2. 片町線で観光を

1900（明治33）年、関西鉄道は大阪鉄道を買収し、大阪側のターミナル駅を網島から湊町に移した。ルート変更により、大阪から名古屋まで最短4時間59分で結ばれたため、官設鉄道東海道線との客の取り合いが始まり、運賃割引や列車の高速化、弁当や景品などの集客合戦が繰り広げられた（国史跡・重要文化財 鴻池新田会所 2010）。片町線沿線でも観光客の誘致や宣伝が行われた。

交野村では「倉治源氏滝保勝会」という組織が結成され、夏は源氏滝、春は倉知桃林と津田駅

当市域付近の案内		（関西鉄道株式会社 列車附給仕服務心得抄）	
名所旧蹟 名称	駅名と距離	人力車賃	
生駒聖天（福徳ノ神、参詣者夥シ）	修道東二里	山麓まで十銭	
石切社（劔箭神社ナリ、腫物ヲ祈ル）	全 南一里	二十銭	
瓢箪山稻荷（運氣縁起等辻占ノ根元）	全 南一里廿町	二十五銭	
四條畷神社（別格官幣社、楠正行）	四條畷東八丁	六銭	
和田賢秀墓（和田氏ハ楠氏ノ一族）	全 東北八丁	五銭	
野崎観音（靈験顕著、眺望佳）	全 東十一丁	六銭	
小楠公墓地（大樟樹ノ下碑三丈五尺）	全 北西五丁	四銭	
（星田妙見以下略）			
四季の名所（現片町線）			
桃（徳庵、倉治）、桜（小楠公四條畷）			
瀑布―菖蒲ノ滝（星田）、権現滝・清滝（四條畷）、源氏滝（津田）			
名産			
津田（河内麦麵・桃実・蜜柑・松茸）、			
四條畷（菊水煎餅・楠公焼陶器）、徳庵（徳庵納豆）			
公衆電報取扱駅桜宮線網島、住道、四條畷、津田、祝園、加茂			
乗換駅			
桜宮線網島、四條畷、長尾、加茂			
人力車夫定置駅（―ハ十輛以上）			
桜宮線網島、徳庵、住道、四條畷、星田、津田、長尾、新十津、片町			
宿泊所（当市域では四條畷駅のみ）			
暇ほてる（四條畷神社境内）、新庄（駅前）、川豊（小楠公墓地前）、			
伊勢屋（四條畷神社境内）、亀岡（鳥居前）			

第1図 大東市域付近の観光案内

大東市教育委員会編（1980）より「関西鉄道株式会社列車附給仕服務心得抄」をもとに作成されたものを引用。

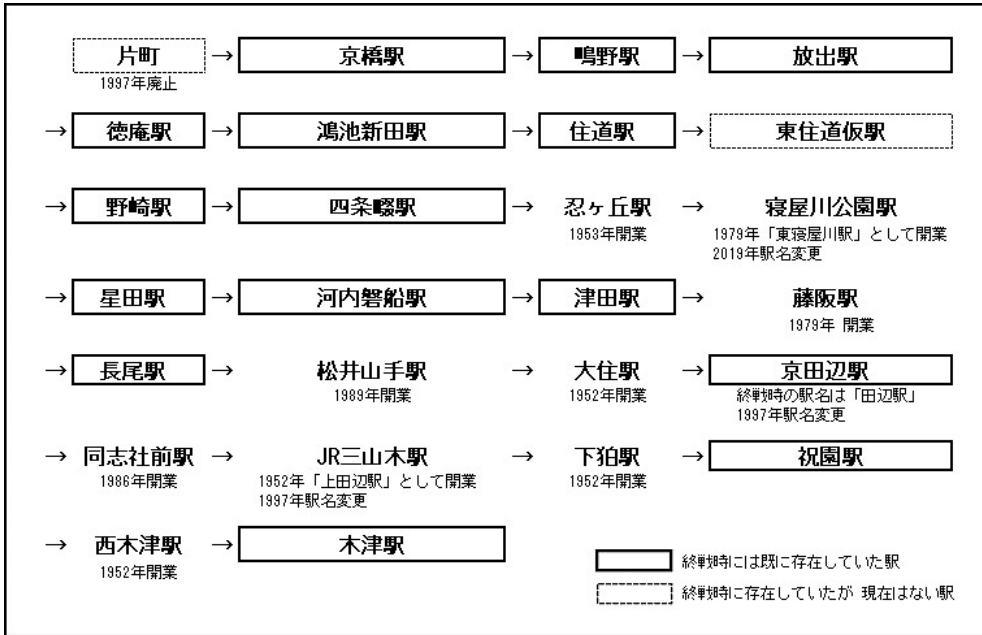
注：発行年月日は不明だが、1901（明治34）年頃と推定されている。

は賑わい（櫻井 1978）、星田駅では星田妙見河原の桜の花見の時期に臨時列車が運転されていた（櫻井 1980）。鉄道の駅名と沿線の風物を歌いこんだ明治期の唱歌集『鉄道唱歌』にも「星田すぐれば津田の里 倉治の桃の色ふかく、源氏の滝の音たかし」という歌詞が登場する。また、1914（大正3）年に近鉄奈良線が開通するまでは、石切劔箭神社や生駒聖天の参拝客は住道駅で乗降していた（住道町誌編纂委員会 1956）。駅から観光地への移動には人力車がよく利用されており、第1図のように旅客接待を担う給仕の心得には、観光名所や名産のほか、人力車の定置駅や宿泊所などの情報も記載されていた。

1906（明治39）年の鉄道国有化法により、翌年に関西鉄道は国有化、私設鉄道から官設鉄道となった。1913（大正2）年、放出―桜宮間の路線が廃止されたことにより、片町―木津間は他線と接続のない路線「片町線」となった（国史跡・重要文化財 鴻池新田会 2010）。

3. 戦時中の片町線利用

1941（昭和16）年12月から国鉄の輸送会社に勤務していた人の証言によると、戦局が悪化するにつれ、毎日の通勤者を除いて、1列車に各駅何人という乗車制限がなされていた。公用以外



第2図 片町線の駅一覧

国史跡・重要文化財 鴻池新田会所 (2010) などをもとに筆者作成。

はどこへ行くにも大変で、切符売場の窓口にも並んでも、指定の人数になれば窓口は閉ざされ、次の列車まで待たされた。四国や九州方面などの遠方へ行くにも、片町線の小さな駅では切符の割当がなく、駅から大阪市内の駅に早くから申し込んでもらい、切符を手に入れる必要があった。また、貨物も軍の物資が優先的に扱われ、一般貨物は制限されていたという (水山 1992)。ちなみに、1944 (昭和 19) 年に大阪駅で学徒動員として出札掛に配属された女学生の証言の中には、業務中に聞き取りにくかった事例として「トッカン呉れ、トッカン、トッカンや」と、徳庵駅の切符を求める人が登場している (市橋 1993)。

現在の大阪城公園一帯には大阪砲兵工廠があったため、勤めていた人々の多くが、片町線沿線に住んでいた。1937 (昭和 12) 年から砲兵工廠に勤務していた人の証言によると、最寄りの四條畷駅から勤務地に近い片町駅まで、徳庵、放出、鳴野と、砲兵工廠に近づくにつれて工具服を着た人で車内は満員になっていた。6時すぎには家を出て7時には門に入る必要があったため、30分はかかったという (河村 1999)。

通勤や通学以外でも、津田駅でいこの出征を見送った際に田辺や長尾のほうからの兵士がたくさん乗車していたという証言²⁾や、大阪府交野市倉治の人は戦死・戦病死者を迎えに津田駅に行っていたという証言も残っている (北田 2005)。

大阪には 50 回を超える空襲があったといわれているが、本稿で取り上げる枚方市、精華町、大東市といった地域は、機銃掃射などの証言は残っているが、大阪市内に比べると被害状況は軽微であり、学童疎開などの受入地にもなっていた。第一次大阪大空襲³⁾後の 1945 (昭和 20) 年 3

月16日に、田辺駅から動員先の砲兵工廠まで向かった学生は「田辺駅から四條畷までは汽車、ここで電車に乗り換え片町へ向かう。野崎を過ぎ住道辺りに来ると焼け跡独特のおいがある。京橋で乗り換え、城東線の森の宮で下車、動員先の修理工場に入る。」と証言している（西川1992）。

大阪砲兵工廠を攻撃目標とした1945（昭和20）年8月14日の第八次大阪大空襲では、京橋駅も大きな被害にあい、片町線のホームに爆弾が直撃、多数の死者を出した⁴。京橋駅周辺の自宅から前日に疎開先の星田へ帰ってきていた女学生の証言が残っている。彼女は、前日の夜に姉に帰るよう勧められ、片町線に乗って四條畷まで行き、そこから2時間に1本しかない長尾線とよばれていた汽車に乗って星田に帰った。翌朝、午前7時20分発の汽車で四條畷まで来て、片町線に乗り換える際に、この日に限って電車に乗り遅れた。電車は放出まで来て、空襲警報のため動かなくなり降ろされたが、もしいつも通りに乗っていたら彼女は京橋駅で空襲にあっていた（吉田1975）。

さまざまな証言から、戦時中も片町線は人々の通勤手段としてよく利用されており、大阪砲兵工廠の立地が、物資輸送だけでなく、人々の鉄道利用にも大きく影響を与えていたことがわかった。そして、この立地こそが、前述の大空襲を受けることになった原因でもあった。大空襲の翌日、日本は終戦を迎えることになる。

Ⅲ 枚方市と精華町の旧陸軍施設の比較

1. 禁野火薬庫・枚方製造所と禁野側線

3つの側線に繋がっていた陸軍施設の中で、最初に開設されたのが禁野火薬庫である。

1894（明治27）年の日清戦争を契機に陸軍の軍備拡張が進み、宇治火薬製造所の建設や大阪砲兵工廠内の火砲・砲架・弾丸・火具製造所の増築・改造が行われた（公益財団法人大阪府文化財センター2020）。1896（明治29）年、弾薬貯蔵施設として「砲兵第二方面本署⁵禁野出張所」が建設された。これが、通称「禁野火薬庫」のはじまりである。

当時の物資輸送は、水運が中心であった。填薬作業・弾薬の保管を目的とする火薬庫の設置場所は、物流を円滑に行うため、上流に宇治火薬製造所、下流に大阪砲兵工廠がある淀川水域で選ばれた。しかし、明治以降だけでも、淀川は支流を含めて6回も洪水を起こしており、淀川沿いならどこでもよいというわけではなかった。弾薬を水害から守り、安全に貯蔵するためには、高台に一定の平坦地が必要であったため（駒井2016）、淀川支流の黒田川・禁野川を経た標高30mの、段丘縁辺部には畑地が広がり、周辺集落との距離も離れていた現在の枚方市禁野町・中道一帯に火薬庫が建設された（公益財団法人大阪府文化財センター2020）。

明治期の火薬庫は、複雑な地形を反映して一直線ではなく緩やかな逆S字状に連なったかたちをしていた。火薬の爆発による被害拡大を防ぐため、倉庫は屋根の高さまで達する堅牢な土塁で1棟ずつ囲んでいたが、この土塁も地形の凸凹を最大限に利用して構築されていた（駒井



第3図 現在も残る禁野火薬庫土塁の一部

(2021年撮影)

2016)。現在も土塁の一部が残っている（第3図）が、このような対策をしても、禁野火薬庫は1909（明治42）年と1939（昭和14）年に大爆発を起こすことになる。1度目の大爆発の際に、地元住民から移転の要求があったが、陸軍側は運送手段を水運に頼っていたことから応じず（公益財団法人大阪府文化財センター2020）、禁野火薬庫はその後も規模を拡大していった。

水運を中心に行われていた物資輸送は、1930（昭和5）年に枚方大橋が完成したことで、陸路を用いて、高槻駅からの鉄道輸送が可能となった。1936（昭和11）年には津田駅から火薬庫まで繋がる「禁野側線」が完成し、片町線で大量の物資が各地に輸送されていった。

1937（昭和12）年の日中戦争勃発による製造設備拡張のため、翌年に禁野火薬庫の東隣に「大阪造兵廠大阪工廠枚方兵器製造所」（通称「枚方製造所」）が開設された。開設にあわせて、禁野側線から枚方製造所内への分岐工事を進める一方、片町線駅構内の貨車配給設備の拡張工事も行われた（公益財団法人大阪府文化財センター2020）。

1939（昭和14）年、禁野火薬庫は2度目の大爆発を起こして規模を縮小、用地の3分の2が枚方製造所へ移管されたが、その後も1945（昭和20）年の終戦まで、2つの陸軍施設は稼働し続けることになる。

2. 香里製造所と香里側線

火薬の需要が増大する中、1937（昭和12）年に宇治火薬製造所で黄色薬溶解中に爆発事故が発生したことにより、火薬の成形や充填作業を行う新工場は、設備の老朽化や敷地の狭さ、そして工場を隣接させる危険性を踏まえ、分離して建設することになった。

香里製造所の設計や現場監督を担ったのは、宇治火薬製造所に陸軍歩兵少尉として応召されていた建築家・建築学者の西山卯三らであった。西山は製造所の建設地について、以下のとおり書き残している。

「当初は火薬類の運搬のしやすさから分工場になるべく近い土地が求められたが適地がない。結局京阪奈丘陵で八幡のずっと南の方の祝園（後に兵器廠の火薬庫となる）が最初の候補にのぼ

ったが、そののちさらに京阪電車香里駅に近い場所に絶好の地形が見つかった。38年8月その建設の責任をほとんど引き受けた形のU所長は、本部技術課長を同道して現地を私服で偵察、暮れの12月に八日市から宇治の空中視察という名目で軍用機を飛ばし空から偵察、翌39年1月8日火工廠長を同じく私服で案内、最終的に香里に立地することがきめられた。」（小川1986）⁶⁾

現在の枚方市香里ヶ丘の地が選ばれた理由は、敷地内に人家が少ないことだけでなく、尾根と谷が襲をつくっている地形にあった。谷間に工場を配置することで、禁野火薬庫や枚方製造所のように建物の高さまで土塁を築くことなく、丘陵が天然の防護土塁の代りを担うなど、建設にはその地形が最大限に利用された。

1939（昭和14）年に「宇治火薬製造所香里工場」として開設、周辺道路なども整備され、1941（昭和16）年には星田駅から香里製造所を結ぶ「香里側線」が開通した。翌年、宇治製造所から独立し「東京第二陸軍造兵廠⁷⁾香里製造所」となった。

香里側線を利用した物資輸送については、記録としてはあまり残っていないが、近畿圏の軍事施設同士のつながりを支えていたと考えられている（門脇2022）。宇治火薬製造所からは奈良線⁸⁾や片町線を経由して火薬の半製品が、大阪砲兵工廠からは片町線経由で火薬が装填されていない空の弾薬などが、香里製造所に輸送され、香里で完成したものは大阪兵器補給廠へ運ばれた。茶褐薬や平寧薬といった火薬も、宇治で合成されたものが、香里へ運ばれて乾燥作業が行われた。乾燥品は祝園へ送られ、砲弾・爆弾に装填されたという（森井2022）。

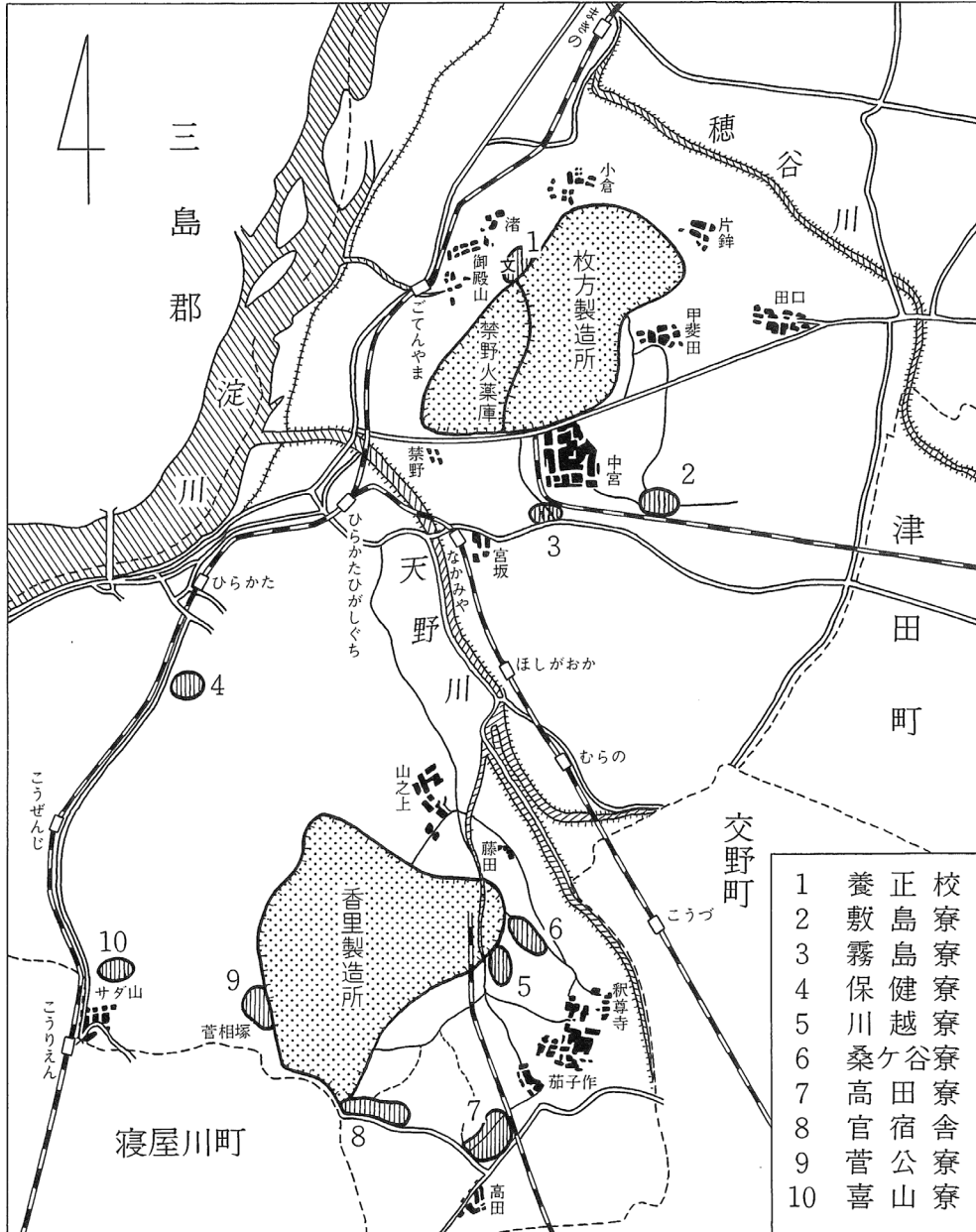
また、動員されていた学徒の一人が、枚方製造所でつくったものの火薬入れを香里製造所で行っていたことや、弾薬運搬のために、香里工廠と枚方製造所の間に設けられた軍用側線の貨車にもよく乗せられ、貨車内部は真っ暗だったということを証言として残しており（北田2005）、そのことから禁野側線・香里側線を介して、双方の施設に繋がりがあったことがうかがえる。

3. 働いていた人々の鉄道利用

各陸軍施設は、動員された学徒や施設建設により農地を失った地元住民なども含め、多くの従業員が終戦まで働いていた。第4図で施設や駅の位置情報を参考にしながら、働いていた人々がどのように出勤していたのかについて証言をもとに整理する。

枚方製造所へ動員されていた大阪府立寝屋川高等女学校の女学生たちは、京阪の枚方東口駅（現・枚方市駅）もしくは御殿山駅で集合し、隊列を組んでそれぞれの工場まで出勤していた。最寄りが片町線沿線の場合でも、家から駅まで20分歩いて、6時34分の片町線に乗り、京橋で京阪に乗り換え、御殿山駅で下車していたという（東本1991）。片町線でも、1944（昭和19）年10月には、禁野火薬庫に通う労働者や学生のために、禁野側線を用いた旅客輸送が始まり、終戦まで行われたといわれている（森口1998）が、京阪の駅が学校の集合場所となっていた場合は、あまり利用されなかったのではないかとと思われる。

また、枚方製造所へ動員されていた交野市郡津の女性は、京阪の郡津駅から中宮駅まで電車で通っていたという証言を残している（谷村2017）。



第4図 禁野火薬庫・枚方製造所・香里製造所の配置図
枚方市企画調査室編 (1989). 『戦争と平和』枚方市より引用。

一方、香里製造所に動員されていた大阪府立泉尾高等女学校の女学生は、自宅から京阪の香里園駅で降りて、工場の正門まで30分くらい歩いて通っていた。その後、勤務が12時間2交替制となったため、茄子作にある「高田寮」へ入ることになったが、工場から駅とは反対に30分歩かなければならず、外泊をした場合は1時間近くかけて帰らなければならなかった。工場から寮へは裏門を利用したほうが近かったがそれは許されず、一度だけ、裏門から帰寮した際に香里側

線を目撃している（久保 2007）。彼女の証言から、香里側線へは業務の場合を除き、あまり近づくことができなかつたのではないかと推察される。また、増産体制を整えたためか、香里製造所付近には、禁野火薬庫・枚方製造所付近とくらべて、寮の数が多いことが第4図からもわかる。

星田駅は、香里側線開通後、構内も拡張され、物資輸送だけでなく、工員の通勤にも利用されていたというが、戦局の悪化に伴い、列車の回数は減り、1944（昭和19）年10月には金属供出のために待合所も一部撤去されていた（片山 1971）。

Ⅱの3のとおり、星田駅や津田駅の範囲が、当時は長尾線とよばれて汽車で2時間に1本のダイヤであったことを踏まえると、遠方から出勤していた人間にとっては、片町線は利用しづらく、また出勤時間が被る中で、大人数が一度に利用するのが難しいことなどからも、京阪が通勤窓口になっていたことがうかがえる。

京阪の通勤時間の混み具合はすさまじく、京橋からもう人でいっぱいの電車に、後から押されて乗り込み、持ち物は向こうに取られ、足の置場もなく、人の背の間で息ができないようなありさまだった。また、男の人が倒れそうになって、窓ガラスに手を支えると、バリバリとガラスが割れることがあったという（東本 1991）。戦時中のことではあるが、現代のラッシュアワーを彷彿とさせる証言である。

4. 祝園弾薬庫と川西側線

禁野火薬庫は1939（昭和14）年の2度目の大爆発により、敷地の3分の2を枚方製造所に譲渡し、未填薬弾丸庫と薬莖類の倉庫だけが再建されるかたちとなった。火薬庫や火工場、填薬弾庫などを移転するため、新たな代替施設を設置することになり、現在の精華町・京田辺の一部にまたがる祝園丘陵一帯の282ヘクタールにおよぶ広大な土地が選ばれた。

土地買い上げの影響で、田畑の耕作地や芝刈りの山林などの減反したこともあり、新施設の第一次要員募集では地域から約300人が雇用された。彼らは、大阪陸軍兵器補給廠や宇治火薬製造所、枚方製造所、名古屋陸軍兵器補給廠へ派遣されたという（柴田 2006）。

1941（昭和16）年、祝園弾薬庫（別名 祝園部隊）が完成した。弾薬倉庫は永久に保持されるトンネル式地下倉庫（コンクリート建物の上に盛り土をしたもの）で、空中からは絶対に分からず距離も相当に広域で安全視される位置に建設された。また、倉庫は爆破への配慮もあり、谷間と谷間に設置された（岩里 2020）。

物資輸送は、当初、祝園駅を利用して行われていたが、三山木信号機（現在のJR下狛駅北側）から祝園弾薬庫まで川西側線が敷設されると、田辺駅が担当することになった。大阪港、神戸港、呉港、門司港と、連日行われた鉄道輸送は頻度を増していき、多い日には一昼夜15トン積貨車が90輦ほど送りだされたという。鉄道輸送、港湾荷役、兵員移動、輸送船舶、揚陸など、作戦に一貫したものがあり、輸送には絶対的な正確性を要求された（沖山 1992）。

弾薬庫の敷地内には、約200mのプラットホームが設置され、日本通運株式会社の作業員が貨物の積み下ろし作業にあっていた（佐々木 2016）。遠方から通勤する工員や勤労学徒は、近鉄

の狛田駅を利用していた。狛田駅の西側にある府道と祝園弾薬庫との間は、軍用道路で結ばれていた(柴田 2009)。

5. 分岐点となった禁野火薬庫の2度目の大爆発

祝園弾薬庫と枚方市に存在した3つの陸軍施設(禁野火薬庫、枚方製造所、香里製造所)については、それぞれ火薬に関連した施設であり、立地条件の類似性や業務面での関係性があったことがわかった。

しかし、終戦後の施設の歩みは大きく異なっている。そのきっかけとなったのが、禁野火薬庫の2度目の大爆発である。1939(昭和14)年3月1日午後2時45分、禁野火薬庫第15号倉庫で、上海から返送された重迫撃砲弾の信管を外す作業中に発火し、爆発事故が発生した(枚方市史編纂委員会 2014)。15号倉庫は禁野側線のホーム付近にあったため、側線やホームの上屋なども被害を受け、午後4時30分以降、禁野送りとなっていた輸送物資の発送中止や停車保管などの対応に迫られた。禁野側線に到着していた物資は、津田駅から片町駅へと送られた(枚方市企画調査室 1989)。

片町線については、ディーゼル車の窓を全部落としていたが「ともかく運転はします」ということで、四條畷から星田まで帰ったという証言が残っており(櫻井 2000)、爆発後も運転は再開されていた。一方、京阪は、爆発と同時に電話が不通となり、枚方東口駅以北(京都方面)の線路は運転不能となった。3月2日には、大阪鉄道局が罹災者救済のため、トタンなどの復旧材料の割引運賃および大阪府知事や枚方町長あての救護品の無賃扱いを発表した。着地駅は、津田駅・星田駅・高槻駅・長尾駅の4駅になっており、片町線が活用されたことがわかる(枚方市教育委員会文化財課 2019)。

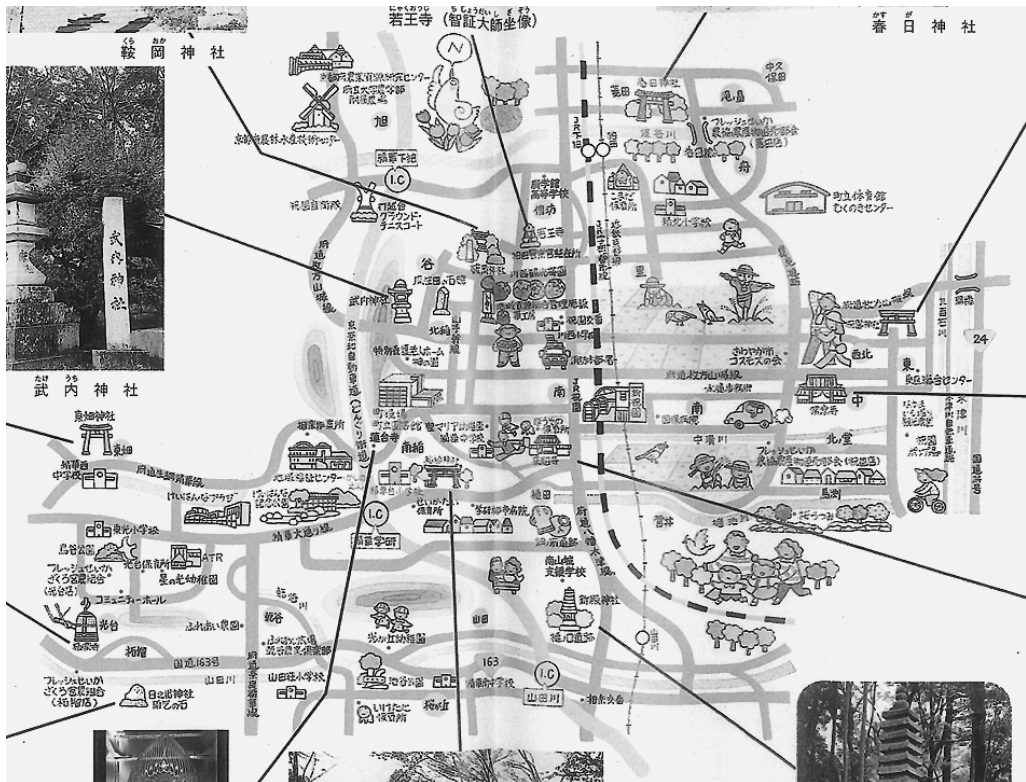
1日午後7時までに29回の爆発を起こした火災は3日正午になってようやく収まった。爆風や弾薬破片の飛散は禁野火薬庫を中心に半径2kmにおよび、禁野火薬庫や枚方製造所のみならず、周辺集落でも大きな被害があった。爆発による震動は遠く神戸や京都でも発生し、各地で大混乱となった。この大爆発により、死者94人、負傷者602人、家屋の全半壊焼821戸、被災世帯は4425世帯に達した。

Ⅱの3で触れたとおり、この辺りは空襲があまりない地域であったため、地域住民にとって、戦時中に最も被害が発生したのは、米軍による空襲ではなく、この陸軍施設の大爆発である。終戦後すぐ、各陸軍施設は一定時期、米軍に接収されることになるが、あの爆発を引き起こした火薬を取り扱う施設が3つも存在した枚方市では、1950年から始まった朝鮮戦争に伴って兵器製造や火薬製造の再開の動きが出るたびに大きな反対運動が起こった。陸軍施設があった場所は、中学校や市民病院、小松製作所、そして東洋一のマンモス住宅団地といわれた香里団地などに姿を変えた。また、2つの軍用側線については、終戦後の施設撤去作業などに使用されており、香里側線は1948年10月に撤去された。禁野側線は1952年頃まで使用されていたといわれている(森口 1998)。

戦時中とは全く別の道に進んだ枚方の町には、禁野火薬庫や枚方製造所、香里製造所の歴史を伝える戦争遺跡や平和のモニュメントなどが数多く残されており、禁野側線の一部も中宮平和ロードとして整備された。また、禁野本町遺跡の発掘調査により、近年も新たな歴史が掘り起こされ続けている⁹⁾。枚方市は3月1日を「枚方市平和の日」と制定し、現在も戦争記憶を語り継ぐ活動を行っている。

一方、禁野火薬庫の規模縮小に伴い建設された祝園弾薬庫で発生したのは、5年間で1度だけ起こったボヤ失火や、終戦後に進駐軍の命令で行った倉庫爆破による山火事ぐらいで、大きな爆発事故が起きなかったこともあり、戦後も弾薬庫として稼働し続けた。朝鮮戦争の際には、川西側線を経由して多くの弾薬類が輸送されていった。

田辺駅に勤務していた人の証言によると、米軍に接収されて第636火薬廠となり、横須賀港に揚陸された弾薬砲弾の収納貯蔵のため、戦時中とは逆に到着収納輸送が米軍の銃口に晒されながら連日続いたという。到着も小康状態となった頃に朝鮮戦争が勃発し、収納貯蔵された砲弾や弾薬の戦線への補給のため、戦時中と同様に鉄道輸送が連日不眠不休で開始された。第636火薬廠の米軍兵士も多数戦線へと移動し、朝鮮戦争中はその激しさを物語るように砲弾の薬莢が送り返され、これの収容輸送も続いた（沖山1992）。



第5図 精華町古いものマップ

精華町社会科副読本編集委員会編（2022）『社会科副読本 3・4年生用 わたしたちの精華町 改訂版』京都府相楽郡精華町教育委員会より引用。

1954年、祝園弾薬庫は「陸上自衛隊祝園弾薬支処」となり、弾薬庫と鉄道施設は自衛隊に引き継がれるが、川西側線は再び使用されることなく、1972年に廃線となった。川西側線の遺構として、煤谷川にかかる鉄橋が残されていたが、護岸工事に伴う撤去により、現在は橋げたの一部が説明版とともに保存されている。弾薬庫は自衛隊施設となったため、第5図で弾薬庫が位置する北西部分がかけた状態で描かれているとおり、地域からは切り離された場所になっている。現在の精華町の姿は枚方市とはまた違ったかたちで、祝園弾薬庫の存在を地域に伝え続けている。

IV 大東市に存在した松下無線と松下飛行機

1. 松下無線四條工場の誕生

松下電器は、1942（昭和17）年4月頃までには、軍需品中心の生産体制に移行し、各地に多くの工場を新設した。特に、1939（昭和14）年に軍需部を新設して、軍用無線機部品の生産を始めていた松下無線は、軍の要請により、1942（昭和17）年から1944（昭和19）年にかけて3つの工場を新設し、航空機用の軍装品や無線機、携帯無線機、方向探知機、レーダーなどの生産を始めた。

1944（昭和19）年3月、現在の大東市寺川に松下無線四條工場が竣工した。空襲の被害を避けるために、新設された工場は遠隔地に建てられたものが多く、従業員の雇用、訓練や移動、通勤、工場管理などで大きな支障があったという（松下電器五十年の略史）。

アジア歴史資料センターで公開されている「松下電器（株）関係資料」¹⁰⁾には、1944（昭和19）年6月頃の工場の状況が記載されている。四條工場の建設地は、従来農業を主体としている寒村で、水道やガスの設備がなく、掘り抜き井戸を新設したが水質も極めて悪かった。周辺には、浴場や郵便局、娯楽施設などの文化施設はもちろんのこと、住宅も地元住民のもの以外ほとんどなかったため、従業員は工場周辺に転居することができない状況にあった¹¹⁾。

また、工場の物資輸送に関しても、住道駅に全面的に依存していたが、駅の荷受能力および片町線本来の輸送能力が少ないため、1日の配車数に制限があったことや駅の設備面の不備、日本通運の荷役労力の不足などがあげられており、相当な困難を極めていたことがうかがえる¹²⁾。

2. 片町線幻の駅「東住道仮駅」

第6図は、1944（昭和19）年6月時点の工員の通勤状況である。全体の6割が片町線を利用しており、そのほとんどが通勤に1時間以上かけて出勤していることがわかる。

四條工場は、住道駅と野崎駅の間に位置し、徒歩で2.5km、所要時間は28分を要した。それに加え、風速が強い特色があり、悪天候の場合は通勤時の疲労が従業員たちの作業能率にも大きな影響を与えていたという¹³⁾。出勤率も四條工場の前身である軍需部の本社工場の出勤率に比べて低下しており、その理由の一つとして交通不便があげられている¹⁴⁾。

通勤手段	通勤時間					計
	30分未満	1時間未満	1時間半未満	2時間未満	2時間以上	
省線	—	47	225	265	52	589
私線 （市電を含む）	54	36	—	—	—	90
バス	—	—	—	—	—	—
自転車	13	41	36	—	—	90
その他（徒歩）	175	—	—	—	—	175
計	242	77	208	265	52	944

第6図 1944（昭和19）年6月20日時点の工具通勤状況

JACAR：C12121906400（第4画像目）をもとに筆者作成。

注：男子一般および新規徴用のみを対象とし、寄宿舎通勤は除く。

合計数の一致しない箇所があるため、複数の手段を利用している場合は、いずれかの1つをカウントしている可能性が高い。

住宅難の状況では、従業員たちを住ませるための社宅を用意することも難しい中、対策として要望されたのが、列車の増発と従業員専用駅の新設であった。駅の新設は、軍需省航空兵器総局の証明を得て、住道駅と野崎駅の間に設置することを運輸局通信省に請願中としている。具体的な計画としては、列車は朝夕のみ停車し、定期券を所持している工場従業員のみの利用とし、一般客は当分取り扱わないこと、そのため列車停車中のみ改札員が1人いればよいこと、そして四條工場において通勤自治会を設置し整理に当たるとしている¹⁵⁾。

四條工場の従業員専用駅である「東住道仮駅」は、その後も一般客を取り扱うことなく、終戦までの短い期間、限定的に使用されるにとどまったため、幻の駅と化した。

3. 松下飛行機住道工場の歴史

第7図は1947年8月に米軍が撮影した空中写真である。住道駅と野崎駅の間あたりに設置されていた東住道仮駅の姿が写っているほか、そこからさらに東に四條工場があったことがわかる。住道駅の中心は鐘紡住道工場がある南側に、松下のもう一つの関連会社である松下飛行機住道工場があった。

飛行機の生産は、松下電器の本来の事業から完全に離れた分野であったが、民需品の生産で実績をあげていた松下の大量生産技術に海軍が目をつけて、飛行機生産会社に指名された（佐々木2015）。

1943（昭和18）年10月、現在の大東市灰塚に松下飛行機株式会社は設立された。工場の南方1km、現在の大阪府東大阪市本庄・新庄にあった盾津飛行場の存在を前提として計画された軍用飛行機の組立工場、盾津飛行場とは新設された搬入路で結ばれていたといわれている。住道工場では、胴体や翼の木工作業場と組立作業場があり、他にも大東市太子田に飛行機の組立工場が、東大阪市鴻池町には木工場があった（小林ほか2022）。戦争末期の資材不足や技術上の困難から、7機の飛行機が生産が完了した段階で終戦を迎えた。



第7図 東住道仮駅と松下無線および松下飛行機の立地場所
1947年8月米軍撮影の空中写真(国土地理院公開)をもとに筆者作成。

4. 明暗を分けた戦後の歩み

戦後、2つの工場は米軍に接収されたのち、内務省預かりとなり、1947年には松下電器に返還された。軍需品生産のため新設した各地の工場は、戦後すぐに閉鎖が決定していたようで、松下無線四條工場も、記録では1945年閉鎖となっている(松下電器五十年の略史)。工場宿舍跡は四条中学校の校地となり、旧食堂建物に改修工事を加え、1948年には学校が創設された(大東市教育委員会1980)が、跡地の大部分は長らく大阪拘置所四条拘禁所になっていた。拘置所の移転後、現在は大阪府立野崎高等学校や府営大東寺川住宅、大東市立市民体育館が建っている。

戦争末期には、空襲の被害を避けるため、大阪府四條畷市岡山付近の丘陵地で、四條工場の地下工場化を進めようとしたが着工直前で終戦を迎えて中断し、戦後には松下の寮と思われる建物が建っていたというが、現在は戸建て住宅となっていて、その痕跡は全くわからない(大西2022)。戦時中には、従業員のための駅まで設置されていた四條工場だが、地域からは文字どおり跡形もなく消え去ってしまったのである。

松下飛行機住道工場は、本来の松下の事業からは大きく外れたものであったため、四條工場と同じく地域から消えるかと思われたが、1949年以降、工場跡地には府営朋来住宅などが建設され、1952年には、松下飛行機の後身として発足した三洋電機株式会社が操業を開始する。このことにより、松下飛行機の影響は単に一時的なものでは終わらず、戦後発展の因として引き継がれたといわれている（大東市住道駅前再開発事務所1979）。三洋電機の工場周辺には「三洋町」という地名がつけられ、土地が売却された現在でも府道八尾枚方線沿いに「三洋電機前」という表示が残っている。

松下飛行機住道工場は、盾津飛行場と密接な関わりがあったことに加え、戦後に発足した三洋電機が地域に大きな影響を与えたため、その前身の歴史として地域に語り継がれることとなった。1979年には朋来住宅の建設現場から戦時中の訓練用に製造された9個の模擬爆弾も出土した（佐々木2015）。大東市に残る数少ない戦争記憶として、これからも受け継がれていくだろう。

V おわりに

本稿では、戦時中の片町線沿線を中心に、枚方市に存在した3つの陸軍施設と精華町にある祝園弾薬庫、そして大東市住道に存在した2つの松下の関連施設について、その成り立ちや戦後の歩みを比較し、戦争記憶の語り継ぎという観点から、施設と地域との関係性について考察した。

枚方市の場合は、禁野火薬庫の2度目の大爆発という出来事が地域住民の共通の記憶として刻まれた結果、戦時中とは違うかたちで跡地が利用されるとともに、戦争遺跡や平和モニュメントなど過去の記憶を地域に残す活動が現在も続けられている。

精華町の場合は、枚方市とは真逆で、弾薬庫の歴史がそのまま受け継がれ、現在は自衛隊施設になっている。弾薬庫は地域からは切り離された存在となっているが、その地域の姿こそが過去の歴史をそのまま現在に語り継いでいるといえる。

また、枚方市や精華町の場合は、戦時中に地域住民の多くが各施設で働いていたことに加え、戦後も従業員の定住などによって、当時を知る人間が地域に大勢存在していた状況も、戦争記憶が語り継がれやすい条件であったと考えられる。

一方、松下無線四條工場は、戦時中に「東住道仮駅」を設置するなど、急速に町に影響を与える出来事は存在したが、その範囲が従業員単位でとどまり、また従業員も戦時徴用や学徒動員で集められた人々であった。戦後も跡地が長らく拘置所となっていたこともあり、地域全体に影響を及ぼすことはなく、結果的に地域から姿を消すこととなった。

松下飛行機住道工場は、跡地に三洋電機が操業したことで、戦後になってから地域に大きな影響を与え、結果的にその前身である松下飛行機の歴史も語り継がれることになった。また、松下飛行機の場合は戦時中に盾津飛行場という別の施設との関わりも強かった。他の施設との関係性がある場合は、その関わりから過去の記憶が語り継がれる可能性があるといえる。

以上のことから、地域への影響または痕跡があればあるほど、地域の戦争記憶は現在まで語り継がれているといえる。そして、それは戦時中の出来事だけでなく、大きな影響を与えたのが戦後のことであっても、過去に戦時中の出来事が関係していれば、その歴史の一つとして地域に語り継がれていることがわかった。

戦後も 80 年が過ぎ、戦争体験者から当時のことを聞く機会も年々減ってきている。これまでは、当時を知る地域の人々からその記憶を直接受け継ぐことができたが、これから先はそういった方法をとることは困難になる。地域に残された影響や痕跡を伝えていくことがこれから先の戦争記憶の語り継ぎにおいて、重要な割合を占めていくことになると考えられる。

また、本稿では、戦争体験者が残した空襲などの体験記から、片町線利用に着目して証言を収集して活用した。複数の証言を照らし合わせることで、記録からはわからない、当時の片町線を利用していた人々の姿を辿ることができたため、既存の体験記の新たな活用方法として今後も利用できると考えている。

地域が変化していく中では、消えていく歴史もある。今回、私が松下無線四條工場を知ったきっかけは、片町線の歴史の中に「東住道仮駅」の存在があったからである。片町線の歴史を辿ると、鉄道と沿線地域の密接な関係性がみえてきた。地域の変化が鉄道の変化に繋がり、鉄道の変化がまた地域の変化に繋がる。鉄道というものも、その歴史を辿ることで、現在の地域からは見つけることができない、過去の小さな変化を発見できる存在になることがわかった。今後、戦争体験者がいなくなったとしても、鉄道など人々の生活の身近にあったものを切り口に、地域の忘れ去られた一面を発掘することができるのではないだろうか。

そして、これからの戦争記憶の伝承には、今まで以上に、地域に残された影響や痕跡をつぶさに観察する必要がある。地域を深く掘り下げることができる「地理学」の視点は、今後の記憶伝承において、重要な可能性を秘めている。

付記

本稿を執筆するにあたり、枚方市・精華町の取材にご協力いただきました野間晴雄先生に心よりお礼申し上げます。

注

- 1) 1870 (明治 3) 年に造兵司という名称で誕生。戦争ごとに規模を拡大し、名称も大阪砲兵工廠、陸軍造兵廠大阪工廠などに変更されていった。終戦時は大阪陸軍造兵廠であったが、最も長い期間使用されたためか、一般的には大阪砲兵工廠という名称でよばれることが多い。本稿で取り扱う他の陸軍施設についても、基本的には通称を使用することにした。
- 2) 枚方市ホームページ 動画で知る戦争の歴史「禁野火薬庫爆発と当時の暮らし」谷村文子
<https://www.youtube.com/watch?v=PjqvarwUGwg>
- 3) 大阪では、大型爆撃機 B29 が 100 機以上来襲した空襲を「大空襲」としている。第一次大阪大空襲は、1945 (昭和 20) 年 3 月 13 日から 14 日かけて、B29 が 274 機来襲し、焼夷弾 1733 トンを投下した。主な被災地域は、大阪市浪速区、西区、南区、港区、大正区、東区、西成区、天王寺区。被災戸数は 136107 戸、被災者数は 501578 人、重軽傷者は 8500 人、死者 3987 人、行方不明者 678 人であった。

- 4) 空襲警報発令時、京橋駅には桜ノ宮と森ノ宮の両駅から4輛編成の電車が同時に入ってきたため、その乗客や逃げ遅れた人々は片町線のほうへと逃げた（国鉄京橋駅慰霊祭世話人会 2014）。
- 5) 大阪砲兵工廠のこと。
- 6) 西山卯三『生活空間の探求』下巻から抜粋されたもの。
- 7) 火薬生産に特化した旧火工廠を引き継いだ陸軍の兵器製造機関。本部は東京板橋に置かれ、11か所の製造所を要した（森井 2022）。
- 8) 宇治火薬製造所には、JR 奈良線の木幡駅からの軍用側線が引かれていた。
- 9) 枚方市民病院の建て替え工事に先立って行われた 2010 年の発掘調査では、禁野火薬庫で弾薬を運ぶために使われていた「トロッコ転車台」が発見され、2016 年に枚方市立ひらかた病院の敷地内に平和のモニュメントとして新たに設置された。
- 10) JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C12121904800, 松下無線（株）関係資料（防衛省防衛研究所）
- 11) JACAR: C12121906500
- 12) JACAR: C12121905200
- 13) JACAR: C12121905200
- 14) JACAR: C12121906400
- 15) JACAR: C12121905200

文献

- 市橋由紀子（1993）. 新米の切符売り. 旧国鉄大阪駅学徒報国際合同懇親会編『旧国鉄大阪駅学徒報国際「あゝ紅の血は燃ゆる」学徒動員の思い出』, 100-101
- 岩里稔（2020）. 祝園部隊回顧. 精華町編『精華町の史跡と民俗 デジタル版』精華町, 60-68
- 大西進編（2022）. 『日常と地域の戦争遺跡』批評社.
- 大西進・小林義孝（2022）. 序「戦争遺跡」に何を語らせるか. 大西進編『日常と地域の戦争遺跡』批評社, 15-52
- 小川速（1986）. 香里製造所のこと. 枚方市企画調査室編『語り継ぐ戦争体験』枚方市, 29-43
- 沖山恒夫（1992）. 悲惨な戦争への荷担. 京都府綴喜郡田辺町平和都市推進協議会 戦争体験文集刊行委員会編『語り継ぐ戦争体験－平和への祈りをこめて－』京都府綴喜郡田辺町平和都市推進協議会, 213-214
- 奥田晴彦（2006）. 『関西鉄道史』鉄道史資料保存会.
- 片山長三編（1971）. 『交野町史 改訂増補 2』交野町.
- 門脇慧太（2022）. 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. 日本学報, 40-41, 45-101
- 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.
- 北田睦夫（2005）. わたしの昭和前半時代. 『平和の礎－交野市在住者の戦争体験集－』交野市「平和と人権を守る都市宣言」を進める実行委員会, 5-8
- 国史跡・重要文化財 鴻池新田会所（2010）. 『平成 22 年度秋季特別展 片町線ノスタルジイ 展示解説書』国史跡・重要文化財 鴻池新田会所.
- 久保三也子（2007）. 二期生の学徒動員. 大阪府立泉尾高等女学校 戦争体験を語る会編『女学生の戦争体験記 大阪府立寝屋川高等女学校』, 21-41
- 公益財団法人大阪府文化財センター編（2020）. 『枚方市禁野本町遺跡Ⅶ 中宮浄水場更新事業に伴う埋蔵文化財発掘調査報告書』枚方市・公益財団法人大阪府文化財センター.
- 国鉄京橋駅慰霊祭世話人会編（2014）. 『京橋駅空襲被災者慰霊祭第六十回記念復刻版 礎 国鉄京橋駅爆撃被災記録（第四集）』.
- 小林義孝・太田理（2022）. 「陸軍盾津飛行場」－未発の構想－. 大西進編『日常と地域の戦争遺跡』批評社, 276-288

- 駒井正明 (2016). 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, **163**, 32-35
- 櫻井敬夫 (1978). 片町線ものがたり 岩倉開元寺 (一). まんだ, **5**, 32-35
- 櫻井敬夫 (1980). 片町線ものがたり 妙見山古墳. まんだ, **9**, 29-35
- 櫻井敬夫編 (2000). 座談 北河内・懐かしきわが青春の故郷 (1). まんだ, **70**, 10-19
- 佐々木拓哉 (2015). 大東の近代化遺産と戦争遺跡 まちの発展の礎をたずねる. 大阪春秋, **160**, 62-65
- 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, **163**, 40-41
- 柴田保彦 (2006). 祝園部隊の写真から見えてくること－祝園憲兵分駐所と伏見憲兵分隊. やましろ, **21**, 107-124
- 柴田保彦 (2008). 祝園部隊から沿岸要塞への弾薬補給 昭和一七年. やましろ, **22**, 64-80
- 柴田保彦 (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**, 87-99
- 住道町誌編纂委員会編 (1956). 『住道町誌』大阪府住道町役場.
- 大東市教育委員会編 (1980). 『大東市史 近現代編』大東市教育委員会.
- 大東市住道駅前再開発事務所編 (1979). 『駅前再開発事業のあゆみ』大東市住道駅前再開発事務所.
- 谷村千枝 (2017). 命. 『平和の礎－交野在住者の戦争体験集第五集－』交野市「平和と人権を守る都市宣言」を進める実行委員会, 38-41
- 西川滋 (1992). 腰が抜けた. 京都府綴喜郡田辺町平和都市推進協議会 戦争体験文集刊行委員会編『語り継ぐ戦争体験－平和への祈りをこめて－』京都府綴喜郡田辺町平和都市推進協議会, 215-216
- 東本久枝 (1998). 五十ミリのドリル. 寝屋川高校北水会編『女学生の戦争体験記 大阪府立寝屋川高等女学校』宣成社, 116-122
- 枚方市企画調査室編 (1989). 『禁野火薬庫資料集』枚方市.
- 枚方市教育委員会文化財課編 (2019). 『禁野火薬庫爆発遭難手記』枚方市.
- 枚方市史編纂委員会編 (2014). 『新版 郷土枚方の歴史』枚方市教育委員会.
- 水山春男 (1992). 第二次世界大戦と私. 京都府綴喜郡田辺町平和都市推進協議会 戦争体験文集刊行委員会編『語り継ぐ戦争体験－平和への祈りをこめて－』京都府綴喜郡田辺町平和都市推進協議会, 185-187
- 森井貞雄 (2022). 「陸軍香里工廠」－東洋一のニュータウンが生まれかわった軍需工場. 大西進編『日常と地域の戦争遺跡』批評社, 299-311
- 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, 119-121
- 吉田千代子 (1975). 京橋駅の死体収容. 大阪大空襲の体験を語る会『大阪大空襲体験記 第五集』大阪大空襲の体験を語る会, 85-88

『松下電器五十年の略史』(1968). 松下電器産業株式会社

「設備に関する概況」

JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. C12121906500, 松下無線 (株) 関係資料 (防衛省防衛研究所)

「別表 (1)～(3) 勤労配置概況報告等」

JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. C12121906400, 松下無線 (株) 関係資料 (防衛省防衛研究所)

「輸送に関する概況」

JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. C12121905200, 松下無線 (株) 関係資料 (防衛省防衛研究所)

枚方市ホームページ 動画で知る戦争の歴史

<https://www.city.hirakata.osaka.jp/vod/0000034076.html>

War Memories Among Local Communities Along the Katamachi Line

TANAKA Yui*

By focusing on Japan Railway's Katamachi Line during the Second World War, this paper describes three military facilities in Hirakata City, Osaka (Kinya Magazine, Hirakata Factory, and Kori Factory); the Hosono Ammunition Chamber in Seika Town, Kyoto; and Suminodo in Daito City, Osaka. Further, it compares the origins and post-war history of two Matsushita-related facilities in Japan (Matsushita Radio Shijo Factory and Matsushita Airplane Suminodo Factory), and examines the relationship between the facilities and the community from the perspective of bequeathing war memories. War memories tend to be handed down to the present as much as there are influences and traces on the region. It turns out that the history of the past is passed down together. In the 80 years that have passed since the end of the Second World War, it is believed that passing down the influences and traces left behind in the region will play an important role in passing on memories of the war to future generations.

Key words: Katamachi Line, Gakkentoshi Line, war memories, military railroad line, Hirakata City, Daito City, Seika Town

*Osaka International Peace Center E-mail : nsnby279@ybb.ne.jp