

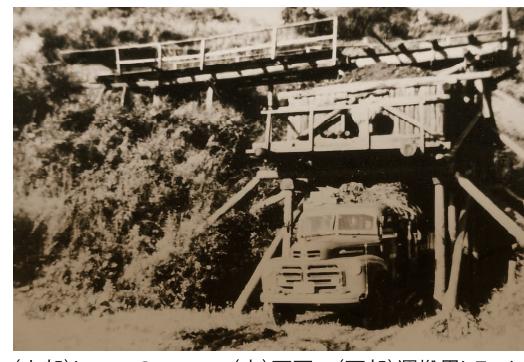
生産 戦中・戦後

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、徵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、勤労動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。



(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



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。

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号線から金堀場に至る鉄山線に、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。

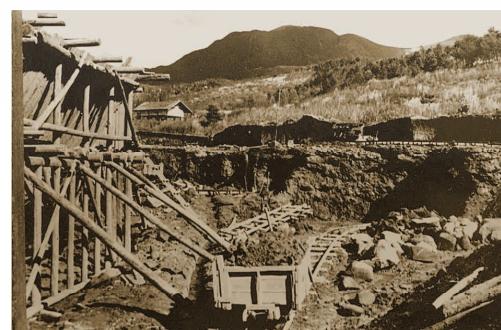
採掘された鉄鉱石はトロッコで各鉱区の万石（積み込み用のホッパー）へ集められトラックで茅野駅へ運ばれました。茅野駅構内に新設され



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



金堀場の採鉱

た専用線で貨車へ積み替え輸送、日本钢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。



おしどり隠しの滝



一枚岩