

図3 調査地域（図1枠線を拡大）国土地理院発行1/5,000森林基本図（IV-GD65）より作成  
図中の枠線は、それぞれ図4・5端出場、図6・7打除、図16鹿森の範囲を示す

この完成により、鉍石が主に第四通洞から端出場に搬出されるようになったため、大正8年には、貯鉍庫も完成していたものと考えられる。貯鉍庫の底部には4か所に高さ200cm、幅270cmの横孔(写真6)がある。昭和23年の端出場の施設の状況を示した図5をみると、貯鉍庫のある場所の東側は破碎場になっているため、この孔から破碎場へ鉍石が移されて太めの塊鉍を砕いていたと思われる。また、貯鉍庫の手前南側には、小さいトンネルの上部(図4-2・写真7)がみえる。このトンネルは、斜め上方に向かって約30m南に抜けている(図4-3・写真8)。昭和初期の写真2を照らし合わせると、この先は選鉍場になっているため、コンベアベルトは、このトンネルを通して砕かれた鉍石を選鉍場まで運んでいたのであろう。

図6-1・写真9のコンクリートできている四角いところが、大斜坑用貯鉍庫である。ここは、大斜坑から運びだされた鉍石を貯めておくところで、大斜坑と同時期に作られたものと思われる。図6-6・写真10の大斜坑用貯鉍庫の真下にあるトンネルが、コンベアベルト用トンネルである。ここには、端出場の選鉍場まで鉍石を運ぶコンベアベルトが通っていた。貯鉍庫に貯めてある鉍石を必要な分だけ取り出し、ゴム製のコンベアベルトにのせると、自動的に選鉍場まで運ばれる仕組みになっていた。写真11上端がコンベアベルトで、その向こう側にある倉庫が、大斜坑の巻上げ機械室である(9)。このコンベアベルトは、端出場の選鉍場まで続いていた(写真12)。

### ダンピングカー軌道跡

図4-4地点は、第四通洞から鉍石を積んでくるダンピングカーの軌道跡が残っている。ダンピングカーは、昭和25年に導入されたため、昭和23年の地図4-5には、ダンピングカーのトンネル(写真13)等はまだ記されていない。昭和23年当時は、貯鉍庫の真上には、回転ドラム3機があり、第四通洞から運ばれてきた鉍石運搬車がその回転ドラムの中へ入ると回転し、鉍石が貯鉍庫へと落とされる仕組みになっていた。昭和25年から導入されたダンピングカーは、図8の要領で索引・鉍石投入されていた。写真14(図4-1)は、貯鉍庫の真上にあたる。ここには、当時は鉍石投入口建家(写真15・16)があり、ここで鉍石を下に落とし、貯鉍庫に鉍石を貯めていた。貯鉍庫真上のガイドレール上をダンピングカーの側車輪が通ることにより、台車が自動的に傾いて側面の扉が開き、鉍石が貯鉍庫に落ちる仕組みになっている(10)。写真17の短いトンネルは、ちょうどダンピングカーが通る下(図4-6)にあり、鹿森社宅への通路として、人が利用していた。

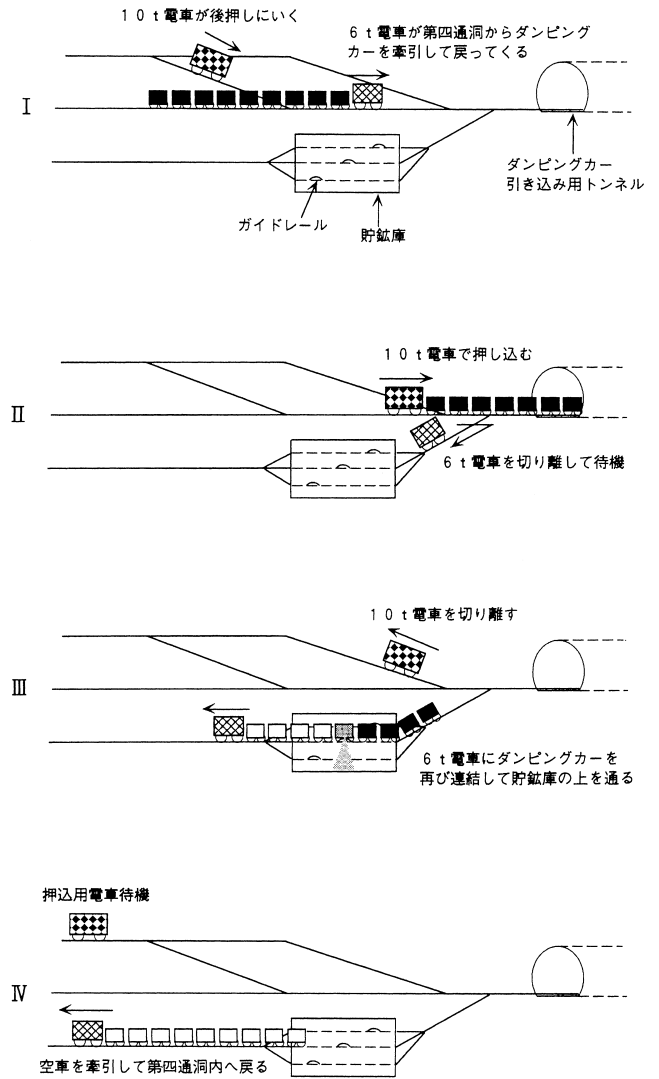


図8 ダンピングカー軌道図 井上氏からの聞き取りをもとに作成

### 下部鉄道廃線跡

別子鉍山鉄道下部線の廃線跡が、端出場から新居浜市街まで続いている。今回は、端出場(図4-7・写真18・19)から新居浜市街へ向けて北へ約2kmの地点までの報告とする。

廃線跡の状況は、表2・図9にまとめた。図9-1～5の地点に残っていた坑水路用の桁は、約2m間隔に立っており、北に向かうにつれ高くなっている。図9-6地点に沈澱槽があるためと考えられる。桁は、合計40本残っていた。この桁の上には、当初厚み1寸で断面が50cm角の木製の坑水路が通っていた。図9-11・写真30は、打除の会所とほぼ同じ大きさで、坑水路が通っていたと思われる場所のカーブの手前にあるため、煉瓦製の会所ではないかと考えられる。図9-12地点の防護柵は、昭和51年8月の雨で地滑りがおこったため、その際に石垣を使って作られたものである(11)。

この下部鉄道は、明治26年3月に打除から惣開までの10,461m敷設され、山麓から海岸部を結ぶ大動脈とし

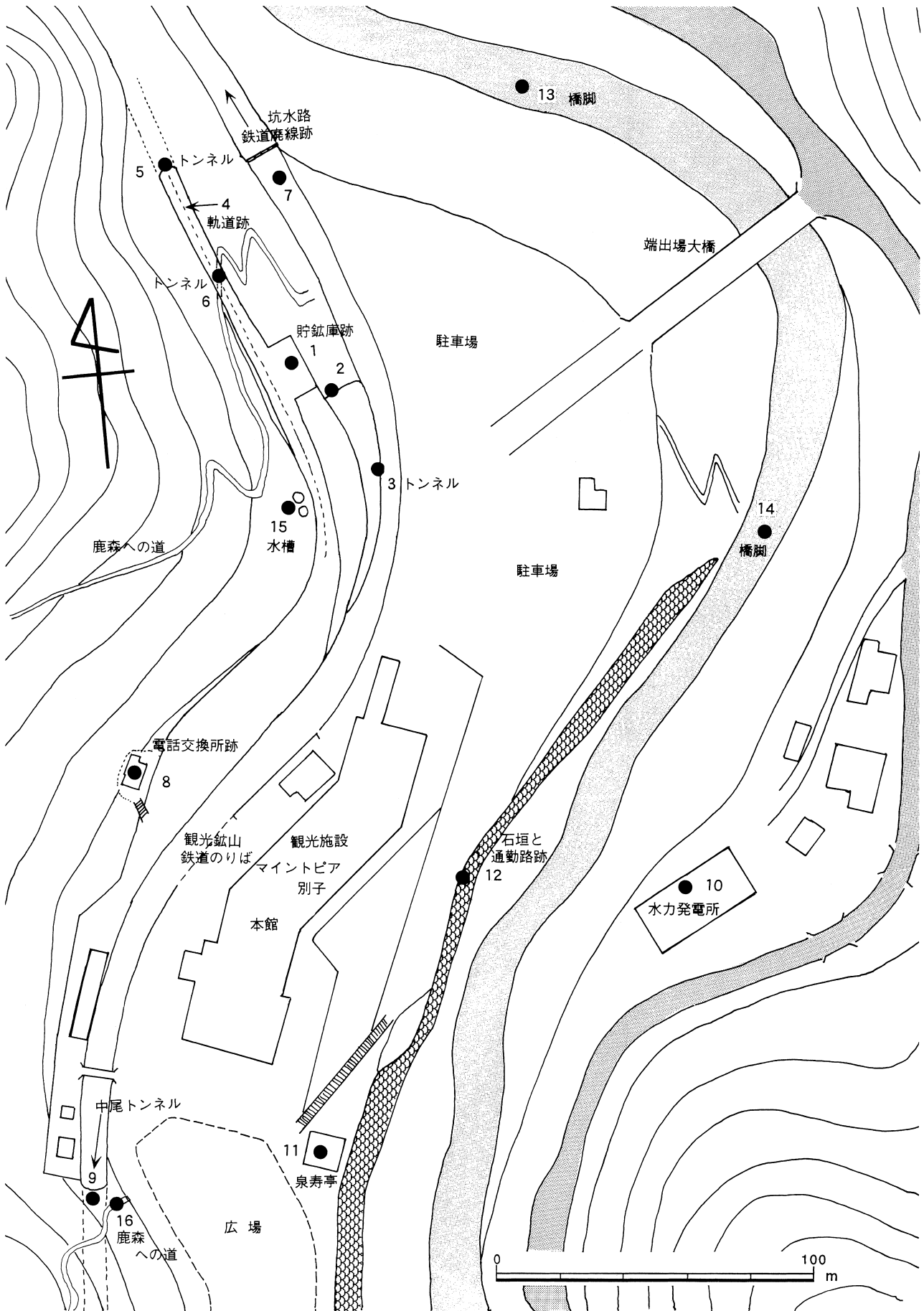


図4 現在の端出場（図3枠線を拡大） 国土地理院発行1/5,000森林基本図（IV-GD65）より作成