



炭鉄

Dramatic Story

近代北海道を舞台に繰り広げられた、
ドラマチックな三都物語。

鉄

港

タン・テツ・コウ
炭鉄港へレッツゴー！



日本遺産
JAPAN HERITAGE

炭鉄港

開拓使が設置された1869年からわずか150年という短い期間で、

5万人弱だった人口が100倍近く増え、豊かな社会を達成した北海道。

その歴史をひも解くと、空知（石炭）、室蘭（鉄鋼）、小樽（港湾）と

それらをつなぐ鉄道を舞台に繰り広げられた、産業革命の物語が見えてくる。

「炭鉄港」とは、この三都のつながりを軸に、近代北海道の原点を再発見する取り組みだ。

国家の一大プロジェクトとしての開拓、囚人たちの功績、

財閥企業の進出、戦争、戦後の高度経済成長…

世界の趨勢と絡み合いながら、石炭、鉄鋼、港湾、鉄道という産業が

いかに北海道の近代化を牽引したのか？

そして、「炭鉄港」の物語は、どこへ続くのか？

ダイナミックな歴史が渦巻く150年へ、いざ。

「炭鉄港」、その前に。

これだけは押さえておきたい基礎知識

Dictionary

石炭

Coal

石炭の元は、大昔（海外では約3億年前、北海道では5000万年前）に生育していた植物、倒れた植物が厚く積もって土砂に埋もれ、地面の下で熱や圧力を受けて、長い年月の間に石炭となっていった。1mの石炭の層ができるためには10mの植物の積み重ねが必要と言われており、北海道の石炭の元になったのは約5000万年前に密生していた樹木。

炭層

Coal seam

石炭層は長期間にわたる地球の地質活動によって作られ、場所によって傾斜や厚さ、成分の違いがある。激しい地質の動きによって生じた断層付近は、地質が不安定でガスの発生や岩盤の崩落が多く、採炭時には特に注意を払う必要がある。

炭鉱

Coal mine

炭鉱は石炭を採掘している鉱山のこと。坑内掘りと露天掘りがある。坑内掘りは、炭層が厚く深い場所にある場合の採炭方法のこと。技術の進展で深く掘り進めることが可能となり、1960年代の合理化によって新鋭立坑が次々と開削され深部化が加速された。三笠市の幌内炭鉱は、1989年の閉山時、国内最深の地下1210mに切羽があった。露天掘りは、浅い部分にある炭層を掘る方法。現在、坑内掘りを行っているのは国内で1カ所、釧路コールマインのみである。

現在使われている石炭

Currently used coal

現在でも、石炭は発電や製鉄に使用される重要なエネルギー源だ。火力発電所では一般炭（燃料用の石炭）が用いられ、石炭で水を熱して発生した蒸気の力で発電する。製鉄所では、原料炭（粘結性、発熱量の高い石炭）を蒸し焼きにしたコークスを燃料として使用。鉄鉱石から各種製品の原料となる銑鉄（せんてつ）を作る工程において、コークスは不可欠な存在だ。

製鉄と製鋼

Iron and steel

溶鉱炉（高炉）で鉄鉱石とコークスを入れて燃焼させて、銑鉄（炭素を含んだ鉄）を取り出す工程を製鉄と言う。製鋼は、銑鉄から炭素と不純物を取り除き、強靱な鋼に作り変えること。

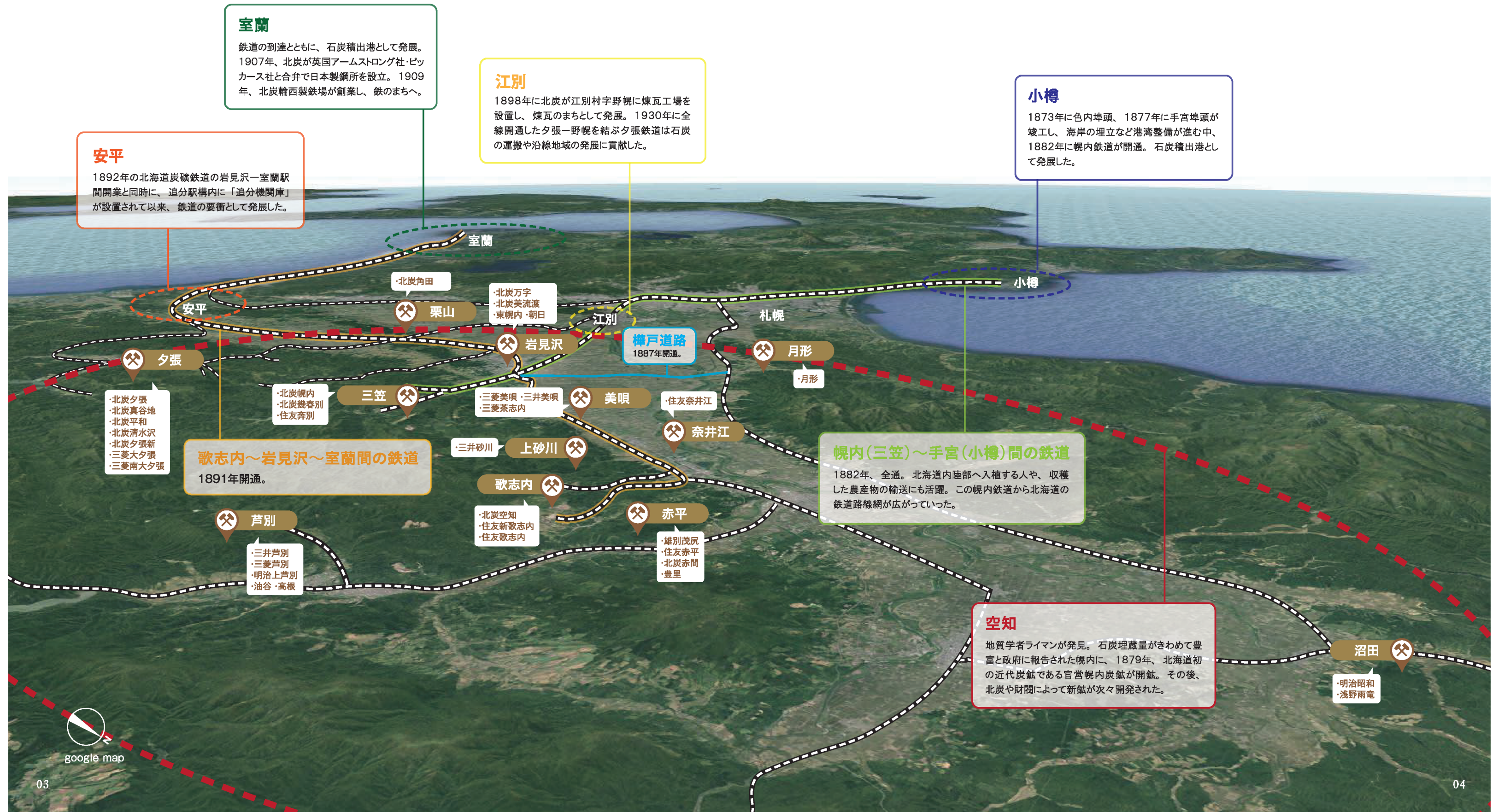
石狩炭田

Ishikari coal field

夕張山地の西側にある日本最大の炭田。米国から招へいされた地質学者ライマンは、1873～75年にかけて北海道一円の詳細な地質調査を実施。石狩炭田の概要を明らかにし、石炭埋蔵量がきわめて豊富で良質であることから、開拓使にこの地における開坑を献言した。空知の石炭は、暖房や鉄道（蒸気機関車）のような民生用の他に、製鉄やガスなど工業用としても使われた。移出先は関東方面の割合が高く、火力発電では東京電力や東北電力、製鉄・製鋼業では新日鉄君津や川崎製鉄、石炭から都市ガスを製造していた時代は東京ガス等に納品された。石油や輸入炭が普及してくると、道外への移出は減少し、道内での利用割合が高くなった。

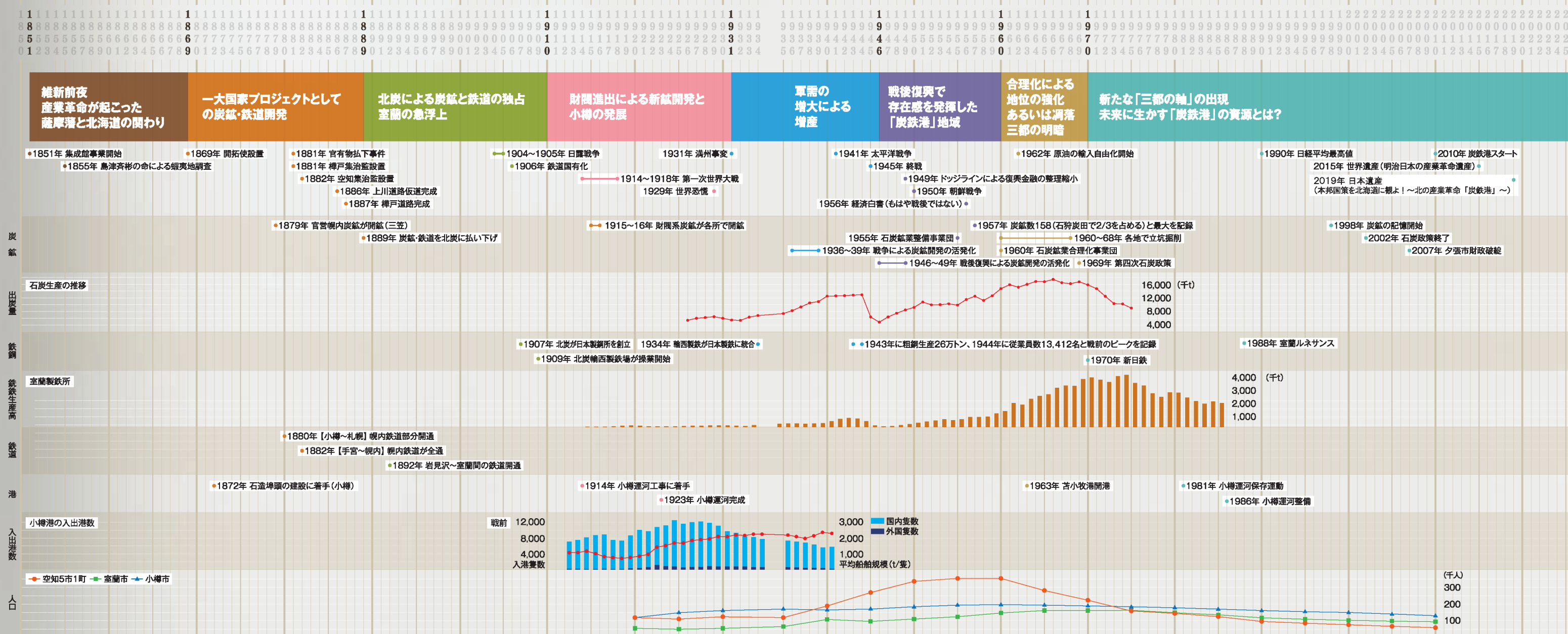
鳥の目で「炭鉄港」を眺める。

北海道の近代化を先導してきた 「炭鉄港」の歴史的つながり



年表で振り返る100年間の人、物、コト。

History & Transition



1851～1868

維新前夜。 産業革命が起こった 薩摩藩と北海道の関わり

1869年に設置された開拓使には、多くの旧薩摩藩士が任官していた。その理由は、1851年に薩摩藩主となった島津斉彬に端を発する。薩摩藩が日本の最南端に位置したゆえに持ち得た国防上の危機感から、斉彬は近代工場群「集成館」を建設。北海道開拓の必要性も訴え、その意思を引き継いだ黒田清隆をはじめとする家臣団が、開拓使で活躍したのだ。

薩摩藩で起こった、 日本初の産業革命

18世紀末から、日本近海にロシア、イギリス、フランス、アメリカなどの船が出没するようになり、日本に開国・通商を迫る動きが強まっていった。18世紀末にロシアの船が根室や長崎に来航し、**1840年代にはイギリスやフランスが日本に迫ってきた。**この両国の進出コースはヨーロッパから大西洋を南下し、アラビア、インド、東南アジア、中国を経由するもので、**日本の南端に位置する薩摩藩は、その矢面に立たされることになった。**

1851年、薩摩藩主に就任した島津斉彬(1809-1858)は、西欧列強から植民地化されないために、**海防体制の強化を図ろうと「集成館事業」を推進。**造船、大砲製造、ガラス製造、紡績などさまざまな事業を行った。

島津斉彬の遺志を引き継ぎ、 薩摩藩士が活躍した北海道開拓

島津斉彬は、北海道は日本の北の守りの要衝であり、その防衛には軍備を整えるより人を送り込んで開拓し、産業を発展させる方が良く考えた。1855年には、家臣に開拓場所や方法を調べるよう命じた。斉彬の北海道に対する思いは、「殿の遺訓」として黒田清隆など家臣団に引き継がれた。

1869年、明治政府は「蝦夷地」を「北海道」と改称し、開拓使を設置して北海道開拓に着手。1871年に元薩摩藩士の黒田清隆が開拓使のトップに就任すると開拓が本格化し、**産業革命によって近代産業技術をいち早く外国から導入した実績を持つ薩摩出身者が、黒田を補佐して活躍した。**黒田らは、薩摩で培われた諸制度や経験を、近代的なものにして北海道に持ち込んだ。札幌の創成川東側に築いた工場群をはじめ、開拓と北方警備という兵農両面を担う屯田兵制度も、薩摩藩独自の制度をベースにしたものだった。

海産物がつなぐ薩摩藩と北海道。

沖縄料理に根付く 昆布はその名残？

薩摩藩が支配下に置いていた琉球国は、中国皇帝が位を授けた琉球国王が統治。琉球国王は皇帝へ定期的に貢ぎ物を捧げ、皇帝側はそれに対して恩賜を与える「朝貢貿易」が行われ、薩摩藩の財政に大きく貢献した。**江戸時代後半、薩摩藩が琉球経由で中国に輸出したのは、昆布やイリコ(ナマコを茹でて干したもの)、干しアワビなどの海産物で、多くは良質で安価な北海道産だった。**生産地の北海道から遠い琉球や薩摩の郷土料理に昆布を用いたものが多く、さらに沖縄が最近まで国内の昆布消費量1位を維持していたことは、この昆布輸出の名残と言われている。

島津斉彬

しまづ なりあきら

1809-1858

江戸時代末期の薩摩藩第11代藩主、島津家第28代当主。反射炉や機械工場などの日本初の近代工場群「集成館」を設立。

黒田清隆

くろだ きよたか

1840-1900

北海道開拓長官(3代)として北海道開拓の基礎を築く。のち農商務大臣・総理大臣など歴任した。

西郷従道

さいごう つぐみち

1843-1902

隆盛の弟。1882年に開拓長官(4代)となる(同年、開拓使廃止)。のち海軍大臣・内務大臣などを歴任した。

堀基

ほり もと

1844-1912

開拓使の役人を経て北海道炭鉱鉄道を創設、実業界で活躍した。また、私財を投じて北嚙学校(現札幌南高校)を開校した。

村橋久成

むらはし ひさなり

1842-1892

藩命で渡英。開拓使に入り、麦酒製造所(サッポロビールの前身)の建設地を東京から札幌へ変更させた。

永山武四郎

ながやま たけしろう

1837-1904

屯田兵制度の導入に尽力し、「屯田兵の父」と言われた。のち北海道長官(2代)、第7師団長などを務めた。

1869～1888

Dramatic Story

一大国家 プロジェクトとしての 炭鉱・鉄道開発

明治政府は維新後、日本を近代化させるための天然資源開発、また北方警備として、北海道開拓を急務とした。黒田清隆によって1872年から10年にわたって総額1000万円の国費をつぎ込む「開拓使10年計画」が決定すると、各種官営工場の設立、幌内炭山の開発、石炭輸送のための鉄道が作られた。

開国で石炭需要アップ！ でも供給が追いつかない!？

1853年にペリー提督の黒船が来航し、1854年に幕府とアメリカで日米和親条約が締結されると、下田（静岡）と箱館（1869年函館に改称）が補給港として開港し、200年続いた鎖国体制が終了。さらに日英和親条約、日露和親条約、米英仏露蘭5カ国との修好通商条約（安政五カ国条約）が締結され、箱館は横浜、長崎、新潟、神戸とともに国際貿易港となり、捕鯨船をはじめとする外国船舶への燃料供給の必要性が高まった。

当初は周辺の木材を薪として供給していたが次第に間に合わなくなり、幕府によって白糠炭山（白糠）と茅沼炭山（泊）が開発。しかし、これらの炭鉱の生産は技術的に未熟で、炭層の質、量の点からも限界があった。



一大国家プロジェクトだった、 幌内炭鉱と幌内鉄道の開発

1868年明治政府が成立。北海道の開拓と資源開発が政府の重要課題の1つであると認識されたために1869年7月に開拓使が設置された。

1873～75年に、米国から招へいされた地質学者ライマンが北海道一円の詳細な地質調査を実施し、日本最大規模となる石狩炭田の概要を明らかにし、石炭埋蔵量がきわめて豊富で良質であることから、開拓使にこの地における開坑を献言。1875～76年には黒田清隆、伊藤博文、山県有朋ら政府の要人が次々と幌内を訪れ、1879年に官営幌内炭鉱（三笠）が開鉱した。また、幌内炭鉱の採炭にあたる労働力確保のために、1882年に空知集治監（監獄：現在の刑務所に相当する施設）を設置。さらに、お雇い外国人クロフォードの指導のもと、石炭運搬のための幌内鉄道が1880年に北海道初の鉄道として部分開通（手宮※小樽～札幌間）、1882年に幌内まで全線開通し、日本で初めての石炭列車が走った。幌内鉄道

は、石炭を小樽港に運び出すだけでなく、人や農産物の輸送にも大活躍。北海道開拓や産業近代化を急速に推し進める原動力となった。

小樽発展のきっかけとなった 「海官所」設置

1869年に開拓使が設置され、銭函に置かれた開拓使仮役所に判官・島義勇（よしたけ）が着任すると、「海官所」（徴税や船・旅人の取締を行う機関）を箱館、寿都、手宮、幌泉（現・えりも町）に設置。船舶が松前、江差、箱館に寄港しないで小樽へ直航できるようになったため、江差や松前から小樽への商人進出が相次いだ。そのため、小樽は必然的に北前船の寄港地となって、早くから開港していた箱館と並ぶ商港へと発展。鉄道開通とともに石炭大量輸送の流通港というポジションを確立していった。



空知の開拓を担った二つの監獄。 樺戸集治監と空知集治監

未開の厳しい自然下での開墾、採炭、道路の開削、橋梁工事、屯田兵屋の建設…
本格的な北海道内陸部の開拓に先駆けて基幹工事を行ったのは、囚人たちだった。
二つの集治監が果たした役割に迫る。

空知集治監

樺戸道路

樺戸集治監



囚人労働によって一気に整えられた 内陸部の交通基盤

明治維新で成立した新政府に対して、不満を持つ士族の反乱(佐賀の乱、熊本の神風連の乱、福岡の秋月の乱、山口の萩の乱、西南戦争など)が全国各地で起き、**多数の政治犯、重罪人が出たため、明治新政府は収容する施設を早急に整備する必要に迫られた。**一方、北海道内陸部の開拓を進める上で、道路建設や産業生産を担う人材が不足していた。この二つの問題を一気に解決したのが、北海道に開設された二つの集治監(監獄:現在の刑務所に相当する施設)だ。

集治監は、1879年に内務卿・伊藤博文が太政大臣・三条実美に提出した建議書によって、設置が決定。「社会を乱した凶悪犯や政治犯たちは、ただ徒食させることは許されない。ロシアの備えの意味からも急務である北海道に送り込んで開墾や土木工事などに就かせるのが良い」というもので、単なる矯正施設としてではなく、初期の北海道開拓の中に組み込まれた存在だったことが特徴だ。

1881年、北海道最初の収監施設として樺戸集治監(月形)が設置され、主として農地開発を担い、1882年には空知集治監(三笠)が設置され、官営幌内炭鉱の採炭を担った。

この二つの集治監を結ぶため、1887年に樺戸道路が作られた。石狩川舟運に頼らざるを得なかった樺戸集治監の交通環境は、樺戸道路と幌内鉄道の乗り継ぎが可能となり一気に改善された。

1882年に開拓使が廃止され三県一局(札幌県、函館県、根室県、農務省事業管理局)となったが、開拓事業は停滞。1886年に三県一局が廃止となり北海道庁が設置され、樺戸集治監が道庁長官の指揮下に編入されると、空知集治監のあいちしきり ちゅうべつぶと(現在の旭川)間88kmを結ぶ、上川仮道路の開削がスタート。囚人200人を一団として、3里ごとに外役所(収容施設)を設けながら突貫作業で進められ、わずか約3カ月で仮道が開通。1887年から本工事が行われ、3年ほどで全線開通した。**北海道の大動脈と言える上川道路(国道12号)の開通によって、屯田兵や移民が入植出来るようになるなど、集知監の囚人が開拓に際して担った功績はとても大きい。**

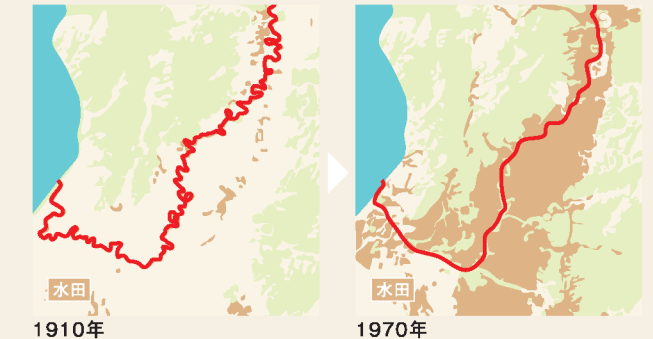
さらに旭川~網走間217kmの北見道路の工事が進められたが、この工事は囚人労働史上最も悲惨な事例とされている。また、樺戸、空知の両集治監を結ぶ樺戸道路も1887年に建設。集治監が開設されてから、政策の転換によって囚人労働が終わるまでの十数年の間で、北海道の交通基盤は一気に整った。

100年がかりの治水・農地開発

設置当初の樺戸集治監では、原始林を切り開き、農地を造成することを最大の目的としていた。しかし、単に木を切るだけでは、泥炭地の石狩平野を穀倉地帯にすることはできない。蛇行する石狩川の流れを直線にし、泥炭と土を入れ替える客土を行い、用水・排水の施設を作るという長期的な事業が不可欠だった。そのため、集治監の廃止後も農地開発は国や北海道に引き継がれ、総合的な治水対策と両輪で続けられた。農業基盤の整備と治水対策は、洪水の危険性も低下させ、住民に安全な暮らしをもたらした。**集治監の囚人がスタートさせた農地開発は、わずか100年で、石狩平野を原始林が茂る泥炭地から美味しい北海道米の一大産地へと変えたのだ。**



石狩川河川改修と水田面積の拡大



1889～1909

北炭による 炭鉱と鉄道の独占。 室蘭の急浮上

政府からの払い下げにより、優良鉱区を独占し北海道最大の炭鉱会社となった北炭は、関連する産業の多くを自社関連企業で運営。明治末期には製鉄・製鋼・製陶・精米・発電などを事業化した。室蘭は、石炭輸送のための鉄道が開通したこと
で港湾機能が発展。その後、鉄のまちへと変貌を遂げるという劇的な変化にも注目！

官営の幌内炭鉱や幌内鉄道が、北海道炭礦鉄道会社（北炭）に払い下げ。

1889年、幌内炭鉱や幌内鉄道は、開拓使の役人で薩摩出身の堀基^{もとい}が設立した北海道炭礦鉄道会社（北炭）に安価で払い下げられた。その後、北炭によって1890年に空知炭鉱（歌志内市）と夕張炭鉱が開発。北炭の鉱区は石狩炭田の石炭埋蔵量の45%を占め、石炭のカロリー、炭層、炭質のいずれも超優良だった。さらに、1891～92年には空知線（岩見沢～歌志内、砂川～空知太閤）、室蘭線（岩見沢～室蘭）、夕張線（追分～夕張）に鉄道が延伸。北炭は小樽・室蘭等の港湾設備を整備し、石炭輸送のために多くの船舶も所有し、海運業にも進出した。



炭鉱鉄道が到達した室蘭の劇的な変化

室蘭では、鉄道の開通に先立つ明治初期より、交通の要衝として波止場や道路が整備されてきた。明治半ばには、この港を警備するため屯田兵も入植したが、元来農耕には不適な気象条件から、離農者も相次ぐなど多くの苦難が伴ったとされる。ところが、1892年に岩見沢から鉄道が延伸されると、空知からの石炭の積み出し港として発展。太平洋側の室蘭は、日本海側の小樽より関東方面へ石炭を送り出すのに適していたため、室蘭の石炭取扱量は急激に増加。1894年に小樽、釧路に次ぐ道内三番目の特別輸出港^(※)に指定された。

※米、麦、石炭など特定品目の輸出が認められた港

室蘭で鉄鋼・製鉄業がスタート

政府は、1904～05年の日露戦争における軍事輸送の経験から、鉄道を国有化する必要性を痛感し、1906年に鉄道国有法を成立。北炭の機関車79両、客車102両、貨車1753両も約3千

万円で買収され、それを機に社名を「北海道炭礦汽船」へと変更。関連事業の中核を、船舶事業に据えることとなった。

「製鉄業こそが近代化の根幹」と考えた北炭の専務取締役・井上角五郎は、夕張炭の納入をきっかけに結びつきができた呉海軍工廠長や海軍軍人に、鉄鋼業進出について協力を仰いだ。そして、大砲・軍艦用鉄鋼の国産を望んでいた海軍の強い勧めと日英同盟を背景に、鉄道の売却資金をもとに1907年に英国アームストロング社・ビッカース社との合弁企業として日本製鋼所を室蘭に設立。戦艦「長門」の主砲、戦艦「陸奥」の砲身などを製造し、日本製鋼所は戦争遂行のために欠かせない工場となっていく。

さらに1909年には、天然の良港である室蘭港、夕張の石炭、噴火湾一帯の砂鉄、虻田（現・洞爺湖町）の鉄鉱石を基盤に、莫大な資金をかけて、日本国内初の砂鉄精錬による溶鉱炉を備えた輪西製鉄場（現・新日鉄住金室蘭製鉄所）が創業。井上にとって念願の製鉄事業であったが、砂鉄を原料とした溶鉱炉の生産はうまく行かず、火入れ後まもなく停止してしまった。



財閥進出 による新鉱開発と、 小樽の発展

日露戦争を契機とした鉄道国有化で北炭による独占体制が崩れると、財閥が北海道に続々進出。中でも、北炭を系列下に収めた三井財閥は、その支配的地位を確固たるものにしていく。日露戦争の賠償による樺太割譲、第一次世界大戦などと絡み合いながら、小樽、室蘭の状況も変化していった。

財閥系企業を中心に新鉱開発が活発化。

鉄道国有化を機に、北炭による優良鉱区と鉄道輸送の独占体制が崩れると、財閥系企業を中心とした北海道進出が活発化。鉄道国有化以前は全道出炭量の約9割を北炭が占めていたが、国有化後は5割程度と、北炭の占有率は低下した。

この時期に空知で開鉱された炭鉱の大部分は、後に石狩炭田を代表する炭鉱へと成長。また、石狩炭田のみならず、釧路炭田や留萌炭田でも新鉱開発が相次いだ。

三井が北炭を傘下に収め、 北海道は三井の時代へ

北炭が優良鉱区を独占していた時代から、三井財閥は北炭の経営権取得を狙っていた。鉄道国有化後、北炭は輪西製鉄所に莫大な資金を投入したことに加え、日露戦争の反動不況や北炭夕張鉱での大事故発生によって経営状態は一気に悪化。三井銀行への返済が不可能となり、多大な功績を残した

専務取締役の井上は辞職、三井は北炭を系列下に収めた。その結果、三井は大正時代を通じて全道出炭量の2/3を占有。北海道は、三井の時代に突入した。

輪西製鉄所は、三井系列下に入った1913年に4年ぶりに操業を再開。第一次世界大戦(1914～18年)による鉄鋼需要の増大に支えられて、順調に発展した。これを機に北炭から分離・設立された北海道製鉄は、民間の製鉄所でありながら銑鉄生産高で首位に立つが、戦争終結によって経営は悪化。その後、日本製鋼所との合併、日本製鋼所・三井鉱山・北炭の3社による輪西製鉄組合の設立という経営体制の変遷を経て1931年に輪西製鉄として新発足。危機難局を切り抜け、日本を代表する製鉄所の一つとなった。

商業港としての小樽の発展

1905年に締結された日露戦争の講和条約によって南樺太が割譲されると、北海道で石炭生産の基盤を作った三井は、1915年に王子製紙、1916年に三井鉱山が樺太へ進出。その後、樺太は三井主導で開発が活発化し、小樽は中継港としてにぎわった。

また、第一次世界大戦を契機に道内各地で産出された物資は、小樽に集まり、そこから全国各地に船で運ばれるようになった。このため小樽は「横浜、神戸につぐ商業港」としての地位を確立した。

炭鉱と電力の、 切っても切れない関係

明治期の炭鉱はもっぱら人力で、地表に露出している石炭を手掛かりに坑口を開き、浅い部分で石炭を採掘していた。大正時代に入ると坑道は深部化し、採炭・運搬など坑内外の作業が急速に機械化された。これを実現したのが、動力源としての電気の普及だ。北炭が大正時代に100kmを超す自家用高圧送電線網を完成させたように、大手企業が石炭生産の主体だった空知では、山元に独自の発電所を持つ炭鉱が多く見られた。

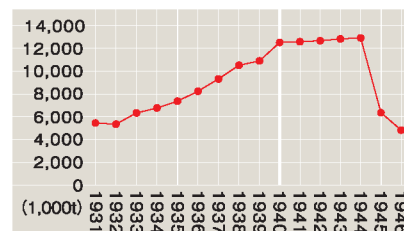
軍需の 増大による増産

1931年の満州事変以降、45年の終戦まで、戦争遂行のために重工業が重視され、石炭と鉄鋼とともに大增産体制となる。さらに、小樽と室蘭は、石炭積出港としての整備が急速に進められた。

満州事変以降、 石炭生産が一気に活性化。

世界恐慌(1929年)の影響で足踏みを続けていた北海道の石炭生産は、満州事変(1931年)以降一気に活性化。新鉱開発のほか、既存炭鉱でも新たな坑口の開発や休止坑口の復活、隣接する他社炭鉱の併合が相次いだ。その結果、全道の石炭生産量は、戦時期の1940～44年にピークを迎える。

しかし当時、鉱員は戦地に送られ、現場の労働力不足が深刻だったため、国内・朝鮮半島・華北地域などからの徴用や俘虜によって労働力を充足した。また、資材不足によって機器は老朽化し、坑内環境も悪化するなど、石炭の増産は、相当無理を重ねた中での成果だったのだ。



鉄鋼も、軍需に応えるべく 増産体制へ

満州事変の勃発以降、鉄鋼需要は急激に増大。鞍西製鉄は1934年に設立された日本製鉄に統合され、鉄鋼だけの生産から製鋼一貫体制へ増強された。1943年に粗鋼生産26万トン、1944年に従業員数13,412名と戦前のピークを記録したが、炭鉱同様、戦争遂行のための無理な操業であった。

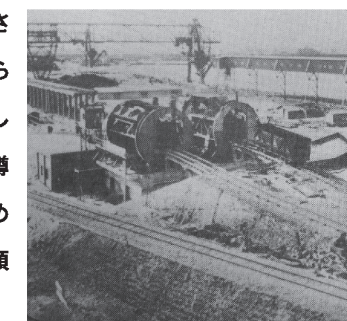
一方、日本製鋼所は戦争による軍需で一段と活況を呈し、横浜、武蔵、宇都宮と国内各地に製作所を増設。1940年にはドイツ・ヒロドリック社製の1万トンプレス(水圧鍛錬機)を導入し、これは2003年まで稼働した。

石炭を加工した人造石油製造用の高圧反応塔の製作も特筆されるもので、これを可能にする大型プレスを有していたのは、国内で日本製鋼所と呉海軍工廠だけだった。



「石炭産業は輸送業」。 水陸を効率良くつなぐための施設整備

「石炭産業は輸送業」と言われてきたほど、石炭企業にとって輸送の円滑化と効率化は重要なテーマだ。この頃の北海道の石炭は、希薄な人口と産業の未成熟のため道内での消費は少なく、出炭量のおおむね2/3が道外へ送り出されていた。また、石炭の生産が増加したことから、石炭貨車から船舶への積みかえ作業の効率化、規模拡大が急務となり、室蘭、小樽ともに積み出し施設の整備が行われた。室蘭では専用の石炭岸壁が整備され、小樽は明治期から続く手宮駅の積み出し機能を残しつつ、小樽築港駅の隣接部を埋め立て、新たに石炭埠頭が整備された。



空知の主な炭鉄港・炭鉱関連資料館

夕張市石炭博物館

住 所：夕張市高松7
電話番号：0123-52-5500

星の降る里百年記念館

住 所：芦別市北4東1-1-3
電話番号：0124-24-2121

赤平市炭鉱遺産ガイダンス施設

住 所：赤平市字赤平485
電話番号：0125-32-1822 (赤平市教育委員会社会教育課)

歌志内市郷土館ゆめつむぎ

住 所：歌志内市字本町1027-1
電話番号：0125-43-2131

かみすながわ炭鉱館

住 所：上砂川町字上砂川22
電話番号：0125-62-2011 (上砂川町企画課)

沼田町炭鉱資料館

住 所：沼田町字幌新381-1
電話番号：0164-35-2132 (沼田町教育委員会)

美唄市郷土史料館

住 所：美唄市西2南1-2-1
電話番号：0126-62-1110

そらち炭鉱の記憶マネジメントセンター

住 所：岩見沢市1条西4丁目3
電話番号：0126-24-9901

三笠市立博物館

住 所：三笠市幾春別館町1-212-1
電話番号：01267-6-7545

月形樺戸博物館

住 所：月形町1219
電話番号：0126-53-2399

※詳細は各施設にお問い合わせください

戦後復興で 存在感を発揮した 「炭鉄港」地域

戦後の経済復興のために石炭と鉄鋼を軸に生産回復を図る政策が取られ、空知の炭鉱は活況を呈し、室蘭の鉄鋼業も国内生産で一定の地位を占めた。戦後復興に必要な資源を調達するという点で、「炭鉄港」地域へ全国的な注目が集まり、期待されたのだ。しかし、1949年には政策転換が行われ、「企業合理化」が促進されることになる。

復興のための石炭優遇政策は、 1949年に整理縮小

終戦後の経済復興期には「傾斜生産方式」という政策がとられた。石炭不足を解消するため資金を石炭生産に優先して投入し、そこで増産された石炭を鉄鋼生産に向け、**石炭と鉄鋼の二つの産業を軸に生産回復を図ろうとするものだ。**これによって、戦中の無理な増産によって荒廃した炭鉱は、急激な復興を遂げた。**当時、NHKのラジオ番組「炭坑へ送る夕」がゴールデンタイムに放送されるなど、出炭量は国民全体の関心事だった。**

しかし、1949年には、GHQ経済顧問として来日したジョセフ・ドッジが金融引き締め政策（ドッジ・ライン）を実施。能率や生産コストの良好な企業に資産、資材を集中させて「企業合理化」を促進した。戦後に復興金融金庫の融資によって開発された炭鉱は、経営条件の劣るものが多かったため、政策転換の影響を受けて長くは続かなかった

ものの、その後好不況の波を繰り返しながら1957年には炭鉱数158と最大を記録した。

いち早く営業再開した日本製鉄、 北炭との資本関係が切れた 日本製鋼所

終戦後の原料炭不足のため生産を中止していた室蘭の製鉄所であったが、1947年に日本製鉄輪西第四高炉、49年には大型の仲町第三高炉の操業が再開するなど、全国の中で室蘭はいち早く再開。**原料事情の厳しい中、道内炭だけで製造した室蘭独自開発のコークスを燃料に高炉を操業できたことが大きく貢献した。**

一方、軍需に強く依存していた日本製鋼所は、戦後民需への転換を図り、造船・機械製品等の分野へ事業展開していく。46年に北炭が所有する日本製鋼所の株式が持株会社整理委員会に接收されると、北炭との資本関係も切れ、以後独自の経営を志向していくこととなった。



小樽・室蘭・江別・安平の主な炭鉄港関連資料館

小樽市総合博物館本館（旧手宮鉄道施設）

住 所：小樽市手宮1丁目3番6号
電話番号：0134-33-2523

旧室蘭駅舎 ※炭鉄港のパネル展示あり

住 所：室蘭市海岸町1丁目5-1
電話番号：0143-23-0102

鉄道資料館（道の駅あびら D51 ステーション内）

住 所：安平町追分柏が丘49-1
電話番号：0145-29-7036（安平町教育委員会社会教育 3）

江別市セラミックアートセンター

住 所：江別市西野幌114-5
電話番号：011-385-1004

※詳細は各施設にお問い合わせください

合理化による 地位の強化、 あるいは凋落。 三都の明暗

石油との競争にさらされ、大規模な合理化投資で生き残りをかけた空知。苫小牧港の出現で石炭積出港としての地位を奪われた室蘭と小樽。室蘭の鉄鋼業は依然として好調だったが、日本経済全体が高度成長に向けて離陸する中で、「炭鉄港」地域がその地位を低下させる兆しが現れる。

石油が急激に普及する中、 合理化によって出炭量は最大に。

1960年前後には生産量も戦前の水準である約1000万トンにまで回復し、石炭産業は第2のピークを迎えた。戦後の労働運動によって炭鉱住宅や福利厚生施設は充実し、スポーツや文化活動は隆盛を極めた。映画は札幌より先に炭鉱の映画館で封切られ、「三種の神器」と言われた白黒テレビ、冷蔵庫、洗濯機が道内で最も早く家庭に普及したのは炭鉱だった。

しかし、1960年代に入ると原油の輸入自由化が開始され、石油が急激に普及。石炭産業には生産コストの削減(合理化)が求められるようになり、能率が低い小炭鉱を閉山し、高能率の大炭鉱へ生産を集約する「スクラップ・アンド・ビルド方式」が取られるようになった。特に重視されたのは運搬の効率化と採炭方式の機械化で、出炭能率は飛躍的に向上。1960年から



の10年間で炭鉱労働者は6万人から2万

人へと1/3に、平均炭鉱規模は15万トンから40万トンへと約3倍になり、**能率は22トン/月/人から60トン/月/人と、約3倍の伸びを示した。**

そして、60年代に全道出炭量は2000万トンを超え、第3のピークを迎えた。**中でも炭質が良く埋蔵量も豊富だった石狩炭田は、それまで日本最大だった筑豊炭田の生産量を抜き、我が国最大の産炭地としての地位を不動のものにした。**

絶好調の室蘭製鉄所。 日本製鋼所は原発との深い関わりが スタート

日本製鉄は、1950年に解体され、富士製鉄(株) 韓西製鉄所となり、1951年に室蘭製鉄所と改名。設備の合理化を進め、世界で初めてステンレス鋼を出鋼するなど、大きな進展を遂げた。**従業員数も60年代は一貫して15,000人規模を維持し、室蘭製鉄所は絶頂の時を迎えた。**

一方、**日本製鋼所**は朝鮮戦争(1950～63年)を契機に、高

度経済成長の波に乗っていく。

また、1960年代初頭に東海1号機向け材料を製造したこと
を皮切りに現在に至るまで、**世界中の原子力発電所向けに数多くの大型鍛造品を納入している。**

凋落が続く小樽港。 石炭搬出機能は苫小牧港へ

戦争直後に、戦前ピーク(1939年)の約1/3まで貨物取扱量が激減した小樽港も、経済成長などにより1956年以降はほぼ同水準まで回復した。しかし、63年前後から外国貿易コンテナ定期航路の撤退が相次ぎ、輸出入額での全国順位が56年には14位だったのが、65年に31位、69年に40位となり、外国貿易の凋落傾向が決定的なものとなった。**石炭受入量も、63年に苫小牧港に石炭埠頭が開設されたことで、70年までに苫小牧港が一举に受入の半分以上を占めるようになった。明治以降、石炭搬出港として機能してきた室蘭港、小樽港の受入量は激減し、75年で実質的に終焉を迎えた。**



新たな 「三都の軸」の出現。 未来に生かす 「炭鉄港」の資源とは？

1970年代半ばは、北海道にとって明治開拓以来の上り坂から、一転して下り坂へと向かう転換点だった。国内における資源調達先としての北海道の存在意義が急激に失われる中、「炭鉄港」の三都では新たなまちづくりもスタートしつつある。北海道の150年にわたる歩みを「炭鉄港」を通じて捉え直すことで、この先の150年を描くとしたら…？

失われる「炭鉄港」の存在意義と、 新たな「三都の軸」の出現。

戦中・戦後にわたり、外貨準備も十分でなく、国内から資源調達せざるを得ないという状況下で、資源の宝庫である北海道は日本経済にとって不可欠な存在だった。資源の筆頭が、基礎的エネルギーの石炭であり、その輸送部門として鉄道・港湾、加工部門として鉄鋼などに投資が継続されてきた。しかし、70年代に入ると中東・アフリカで大油田が発見され、石油が大量に安く供給されるようになって石油への転換が飛躍的に進んだことや、輸入炭との価格競争の激化により、石炭産業は斜陽化。国内における資源調達先としての北海道の存在意義が、急激に失われていくことになる。

経済拠点としての地位が低下していた小樽では、港湾機能の衰退と、商業金融機能の札幌移転が進んだ。室蘭でも、新鋭製鉄所の出現で地位を低下させる兆しが現れた。

その反面、札幌～千歳～苫小牧の軸線に都市機能や人口が集中するなど、道内での格差が顕在化した。

※1989年、北海道の近代化の先鞭をつけた北炭幌内鉱は、110年の歴史に幕を閉じた。これに先立ち、北海道で最初に開業した幌内鉄道の区間である国鉄手宮線が85年に、JR幌内線が87年にその役割を終えて廃止された。北海道の開拓から発展を支え続けた空知の炭鉱の火は、95年の空知鉱閉山により消滅した。現在は、釧路コールマイン(釧路市)が唯一の国内坑内掘り炭鉱として操業するほか、北海道内に数カ所の露天掘り鉱山が操業している。

「炭鉄港」の物語、その先へ

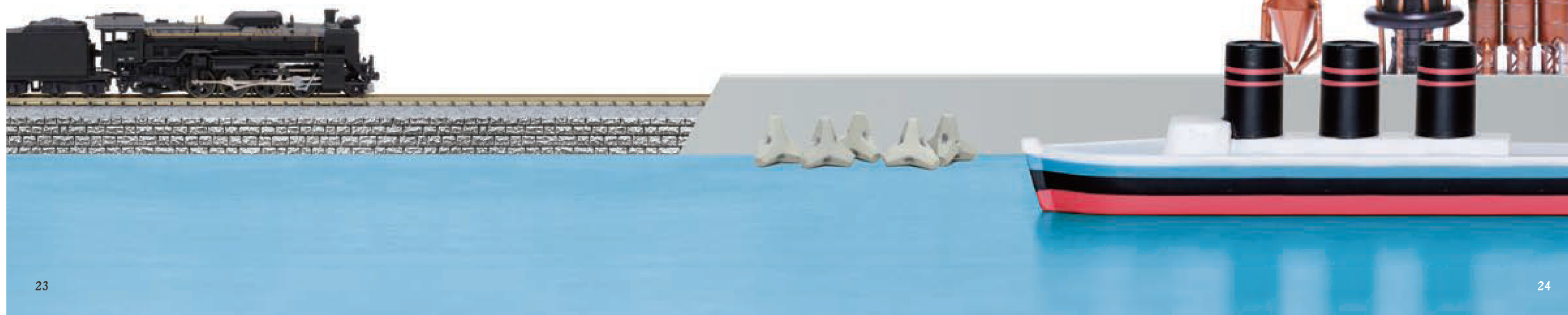
2019年5月、「炭鉄港」は日本遺産に認定された。

これまでの「炭鉄港」の歴史は、工業化社会の実現を目指した

産業革命の物語であり、今日の豊かな暮らしが実現するまでのプロセスをたどるものだった。鉄道がつないだ空知(石炭)、室蘭(鉄鋼)、小樽(港湾)の動きは世界の大きな動きとパラレルに展開しており、北海道だけではなく日本全体に大きな変化をもたらすものだった。そのことを具体的に物語る歴史的資産が、これらの地域にはまだ数多く存在している。

今日、工業社会から知識社会へと社会構造が大きく転換しつつある中、未来を描くためには歴史から学ぶことが不可欠だ。これまでは、物質的な意味においての「資源」の宝庫として語られた北海道、そしてそれを象徴するのが「炭鉄港」の三都だった。しかし、「未来を描くための物差しとなる記憶」を「資源」と考えるなら、「炭鉄港」の三都は、これからの日本にとってもまた、「資源の宝庫」なのだ。

北海道の近代化を支えてきた「炭鉄港」が描き出すであろう、これからの150年の物語は、日本の未来をつくっていく人々によって編まれる日を今か今かと待っている。





炭鉄港が生んだ食文化 炭鉄港めし



「炭鉄港」の地域は、長年の産業との関わりの中で、独特な食や文化を生み出してきた。一つは肉体労働に起因するもの。「室蘭やきとり」は、焼き鳥と言いながら豚肉を使い、タマネギ、洋からしで食べる串焼きだ。これは昭和初期に、製鉄所正門がある輪西地区から始まったとされる。日中戦争以降に食料増産と軍需品（豚の皮を軍靴に使用）、製鉄所工員の現場装備（作業靴、手袋、帽子）への利用のため、室蘭周辺で養豚が奨励されたことや、タマネギは長ネギより安く、入手しやすかったことが背景にあると言われている。その他にも、安くて手軽にお腹いっぱい食べられる内臓肉を炭火で焼いた「炭鉱ホルモン」や、「おいしくてスタミナがつく」と炭鉱労働者をはじめ街の人々から人気を博した「美唄焼き鳥」、石炭ストーブの上に乘せた大鍋のホルモン鍋を、炭鉱の同僚や家族で囲んだ「赤平がんがん鍋」、夕張の炭鉱マンたちからこよなく愛された「夕張カレーそば」など、濃い味で栄養価に優れた「炭鉄港めし」は、過酷な環境で作業する労働者に支持されてきた。現在「砂川スイートロード」として売り出している砂川の菓子店の集積も、肉体労働で甘味を求めることが背景にあると言える。



二つ目は歴史的経緯によるもの。馬の腸を味噌で煮込んだ「ナンコ」は、北炭創業の古い炭鉱があった歌志内、三笠、夕張で盛んに食べられた。ナンコは金属鉱山が集中する秋田県北部の方言で馬肉のことを言い、語源は十二支の方角で南の位置が馬であるため「南向＝馬」にあるとされる。明治期の炭鉱では坑内運搬に馬が使われていたことや、秋田の金属鉱山から多くの労働者が移ってきたことが背景にある。芦別中華スープ「ガタタン」は、在外領土からの引き揚げの歴史を体現したものだ。

三つ目は、立地や交通環境によるもの、小樽に菓子店（もち菓子、ぱんじゅう）が多くあるのは、早くから鉄道が開通し、商業港湾都市として繁栄していたことが背景にある。原料となる豆や砂糖などの入手が容易で、販売出荷にも適していた。さらに、北前船時代から関西や北陸とのつながりが強く、菓子の文化や技術の導入に優れていたことも理由の一つと言える。他にも交通環境に起因した甘味集積としては、先述した砂川の菓子、栗山の製菓（栗まんじゅう、きびだんご）や日本酒など食品製造の集積、岩見沢の喫茶店文化（＝汽車待ち文化）などに見られる。

かつて日本を支えた労働者たちの栄養源となった「炭鉄港めし」は、それぞれの地域で独自の料理を生み、現在も人々の生活に息づいている。



「炭鉄港めし」を知る
炭鉄港めし
ポータルサイト
<https://3city.net/tantetsukou-meshi/>



日本遺産「炭鉄港」を知る

炭鉄港ポータルサイト
<https://3city.net/>



発行：2025年1月
炭鉄港推進協議会
（事務局：北海道空知総合振興局地域創生部地域政策課）
北海道岩見沢市8条西5丁目
TEL：0126-20-0034