



幌内炭礦今昔

口絵 幌内炭礦今昔

幌内炭礦（北海道三笠市）は、一八七九年（明治一二年）に北海道開拓使によって開鑿に着手され、一八八九年（明治二二年）に北海道炭礦鉄道会社（のち北海道炭礦汽船株式会社と改称）に同社創立と同時に払い下げられた。幌内炭礦は、北海道炭礦汽船株式会社に属した最古の炭礦であり、北海道の炭礦のなかでも最も古い歴史を持つものの一つであった。

口絵写真上段は、官業時代ないしは北炭移管当初の幌内炭礦である。幌内炭礦における最初の坑口は音羽坑で、その開鑿は一八七九年一月一日に遡る。この写真も音羽坑周辺を写したものとかわれ、写真中央には坑内用炭函から鉄道用炭函への積換施設があり、左下には支柱ないしは枕木用の角材が積まれている。同坑大坑道は、一八八二年（明治一五年）年三月、掘進九二五尺（約二八〇メートル）にして炭層に達着、本格的採炭が可能となったが、当初の出炭量は数千トン、官業時代末で年間五万トン程度であった。産出された石炭は、幌内炭礦開発のために敷設された鉄道（一八八二年二月手宮―幌内間開通）によって小樽港に搬出された。

音羽坑での採炭は、水平坑道の掘削により水準上で行なわれていたが、一八九六年（明治二九年）には深さ二〇四メートルの養老堅坑が開鑿され、出炭量も日露戦争時には年間三〇万トンに達した。その後も、那智堅坑、布引堅坑などが相次いで開坑される一方で、音羽坑自体は一九三〇年（昭和五年）に廃坑となった。

時代は下り、一九六七年（昭和四二年）に、あい接する幌内・新幌内両炭礦の採炭一体化のために、新幌内炭礦側に幌内立坑が開鑿され、以後主要坑口はそちらへ移動した。一九七三年度（昭和四八年度）には年間一四三万六、五七五トンの出炭記録を樹立したが、その後石炭産業の経営環境が悪化するなかで、幌内炭礦も合理化・縮小を余儀なくされた。炭礦とともに生まれ、長年幌内炭の運炭に活躍してきた鉄道（国鉄幌内線）が一九八七年（昭和六二年）に廃線となり、その後を追うようにして幌内炭礦自身も閉山をむかえることとなった。口絵写真下段は、厚さ二メートル余りのコンクリートで閉鎖された幌内立坑坑口である。コンクリート中央部から、かつては立坑リフト支柱であった四本の鉄柱が突き出ている。同坑の閉鎖は音羽坑開鑿開始一一〇周年まで三ヶ月足らずの一九八九年九月二十九日のことであった。