

1. 北海道の炭鉱の歴史について

戦 前

本道での石炭採掘は、安政元年（1854年）の日米和親条約に基づき、外国船から石炭の補給を強く求められたことから、安政3年、オソツナイ（釧路）で始まりました。

明治時代に入り、政府は開拓史を設置し、ライマンなどにより全道的な地質調査を行い、明治10年官営幌内炭鉱が開坑しました。官営幌内炭鉱は、明治20年、新たに設立された北海道炭鉱鉄道会社（明治39年北海道炭鉱汽船株式会社に改称、以下「北炭」という。）に払下げられました。

明治45年、全国的な石炭埋蔵量調査が初めて行われ石狩炭田の優良さが注目されるようになり、三井鉱山、三菱鉱山、住友鉱山を中心とした財閥資本が各地に進出しました。

石狩炭田以外では、三井系の太平洋炭鉱、三菱系の雄別炭鉱鉄道が釧路炭田に進出しました。この結果、年間の生産量は飛躍的に伸び大正13年には 500万トンを超えました。

しかし一方では、夕張炭鉱若鍋炭鉱で、大正3年、死者 423名に及ぶなどの大型事故が相次ぎました。

第1次世界大戦の終戦（大正7年）後の不況と昭和はじめの世界的な恐慌により石炭需要は激減し、石炭価格が暴落したため、石炭鉱業は大きな打撃を被りました。

しかしながら、昭和6年の満州事変をきっかけに軍需工場が著しい発展を示したため、需要が回復し、石炭増産が図られるようになり、以後、戦時体制の下で国家統制にも支えられ、道内の生産量は昭和16年度に戦前のピーク（1,575万トン）に達するなど順調に推移しました。

戦 後

戦後「傾斜生産方式」による増産対策が行われ、昭和21年の 580万トンを底に徐々に増大し、昭和41年には本道のピークである 2,296万トンになりました。

この間、ドッジ・ラインによる不況を起因とした石炭供給の過剰を契機に、昭和24年石炭販売が自由化され、厳しい生存競争に突入することになりました。

昭和30年代に入り、石炭鉱業合理化臨時措置法の制定（昭和30年）を初めとする政府のスクラップ・アンド・ビルド政策が強化されました。さらに昭和30年代半ばにかけて世界的エネルギー革命の潮流の中で石炭鉱業を取り巻く環境は次第に厳しいものとなり、昭和30年代後半から昭和40年代中盤にかけて炭鉱の閉山が多発しました。

一方、ビルド鉱として、南大夕張炭鉱、夕張新炭鉱が開坑しましたが、このうち夕張新炭鉱は、昭和56年10月の死者93人という未曾有のガス突出事故に伴う経営危機により昭和57年閉山し、南大夕張炭鉱も平成2年に閉山することとなりました。

平成7年には北炭最後の炭鉱であった空知炭鉱の閉山により、道内の坑内掘炭鉱は太平洋炭鉱のみとなりましたが、平成14年1月に事業継続が困難となり閉山することとなりました。地元釧路市では「炭鉱の灯を消さない」という地元の願いと地域経済への影響の憂慮から、釧路コールマインが事業を引き継ぐ形で、平成13年12月に設立され、平成14年4月より生産が再開されました。

露天掘炭鉱では、三美炭鉱、北菱美唄炭鉱、新旭炭鉱、空知新炭鉱、砂子炭鉱、吉住炭鉱の6炭鉱が現在、空知・留萌管内で稼行中です。