

1945～1959

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。



1960～1969

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）輪西製鉄所となり、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。**

1970～

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、北海道内に数力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

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平行に展開しており、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、物質的な意味における「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。現在、空知地域で「炭鉄港」を日本遺産に登録しようという動きもスタート。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。

