

北海道地方炭鉱の開発と展開概況(要覧及び覚書) : 一、開坑沿革・鉱業権者篇(六)

左合, 藤三郎
元『労務管理年誌』編纂委員

<https://doi.org/10.15017/13731>

出版情報 : エネルギー史研究 : 石炭を中心として. 13, pp.160-176, 1984-12-25. 九州大学石炭研究資料センター
バージョン :
権利関係 :

北海道地方炭鉱の開発と展開概況（要覧及び覚書）

一、開坑沿革・鉱業権者篇（六）

左 合 藤 三 郎

目 次

はじめに

- (一) 利用文献について (二) 整理方法の骨子 (以上、四号)
 - 一、北海道石炭鉱業の開発沿革大要
 - (一) 沿革の大要 (二) 出炭高の推移 (三) 鉱区件数及び平均面積
 - (四) 稼行炭鉱数 (五) 指標の集約 (以上、五号)
 - 二、開坑、沿革概況
 - (一) 開坑時期別分布 (二) 開坑の炭田別分布 (三) 稼行炭鉱数
 - (四) 開坑沿革のタイプ (以上、六号)
 - 三、鉱業権者の資本・業種別概況
 - (一) 鉱業権者数 (二) 居住地細別 (三) 鉱業権者の炭田別進出状況
 - (四) 鉱業権者の資本・業種別構成の一斑 (以上、七号)
 - 四、大資本の重要炭鉱占有化概況
 - (一) 出炭高別構成に占める財閥系の比重
 - (二) 時期別に見た炭鉱開坑経営者の種別構成概況 (以上、九号)
 - 五、北海道における炭田開発の進展概勢 (以下本号)
 - (一) 北海道主要炭田の開発進展概勢
 - (二) 河川舟運に関する特徴 (三) 三大財閥系炭鉱分布概勢
- 附一、地元炭鉱大資本の不成立
附二、送炭手段の炭田別概況

五、北海道における炭田開発の進展概勢

「北海道鉱業誌」およびこれに準ずる北海道地方諸炭鉱の概況要覧資料、並びに「鉱区一覽」を主とした鉱業権者、鉱区に関する一覽的資料から、各炭鉱の開坑・沿革と主として大正期までの概況を整理集約した結果に基づき、道内主要炭田の開発、炭鉱の開坑・沿革、鉱業権者の概況などについて恒間見て来た。これらはほぼ周知の素材であり、また経緯やその究明は棚上げして北海道石炭鉱業沿革グラフに極めて限られた部分からポイントした概括にすぎない。しかし、北海道石炭鉱業の趨勢を表徴する要素の一、二を見てゆく参考にはなろう。

ここにおいて総括として、屋上屋を架する嫌いはあるが、次の三項について要約しておくことにする。一は北海道主要炭田の開発進展概勢、二は河川舟運に関する特徴、三は三大財閥系炭鉱分布概況である。

(一) 北海道主要炭田の開発進展概勢

時期別に各炭田の開発区域とその主要な送炭手段との関連を表29に概念的に示した。ここで送炭手段というのは、炭鉱から積出港もしくは道内主要市場までの主要な運搬手段をいうに止まり、それも粗っぽく概略したにすぎないことをお断りしておく。なお、大正期における各炭鉱の送炭手段についての炭田別集計結果は、稿末に附記する。

表を一見して分るように、明治二七年までの第Ⅰ期に開発せられた地区の送炭手段は鉄道と河湾舟運とに二大別せられる。この大勢は第Ⅱ期までつづくとしてよい。石狩炭田は鉄道、釧路および茅沼両炭田は港湾・河川舟運に拠っている。後者の白糠、茅沼両炭田は周知のように幕末に逸早く開採しているが、外国船の燃料炭供給政策による開坑である。

釧路では明治に入ってから釧路港および沿岸地区に散発的に開坑が見られるが、釧路港まで主として沿岸或は河川舟運に拠っている。これに対し石狩炭田は、北海道殖産興業政策の一である石炭鉱業開発計画による開坑を基とし、道中に位置する関係上運炭鉄道敷設計画がそのなかにセットされていて、屯田兵制度とともに北海道早期開拓政策の基幹となっている。一セットとして炭砒・鉱区と鉄道とが官業から北炭に払下げられたことにより石狩炭田の開発は第Ⅱ期は停滞化する。これは北炭の運炭鉄道独占によるところが大きい、また石炭市場の狭隘も一因である。留萌炭田において第Ⅱ期に大和田地区に齊藤、金喜両炭砒（後の大和田炭砒）が開坑されるが、港湾最寄地区であり立地条件において釧路地区に準ずるわけで、河川舟運を主としている。

鉄道国有化後に当る第Ⅲ期に、石狩炭田は本格的な開発期に入り、釧路炭田は内陸部の開発に着手せられる。かくして鉄道の開通に前後して沿線地区、その奥部が開坑せられてゆく趨向が顯著となる。この点は第Ⅱ期までと異なる。

要するに、主力炭田の初発中心炭砒から周辺地区、次いで外縁部へと展開し、これが鉄道の開通・伸長にともなう同様の展開を見せながら進んでゆく。第Ⅳ期から第Ⅴ期には未開発地方の北方炭田および劣質で小規模の南方炭田へと進行していったが、この両者はいずれも点的な開発を見るに止まるのである。

各主要炭田における開発展開の概勢を次に摘記する。石狩炭田については、開発進度図（図15）を参考に附掲したので、これを見られたい。

炭砒は数字または○を冠して砒名を記した。数字1〜9は開坑時期別を示し、時期別は図中の「記号」の通りである。○は附記した炭砒である。●は鉄道駅であり、鉄道線—の中間に記入した数字は、○の中の数は右の時期別、その次の数字は年月であり、年号を略したが年が二桁は明治、一桁は大正である。（栗山からの夕張鉄道は二桁であるが大正である）。開発が同時期のものは点で囲み、進展のベクトルを矢印で附した。なお、茅沼、釧路、天塩・留萌各炭田についての同図は略した。

一、石狩炭田

夕張炭田は、北海道で最初に敷設せられた幌内鉄道（幌内までと、その延長の幾春別まで）が貫く三笠地区、室蘭線と夕張とを結ぶ夕張線の沿線である夕張地区、この両地区に比して二期遅れて第Ⅳ期早々に開通した万字線が走る美流渡地区の三地区に区別せられる。

(1) 三笠地区は、幌内、次いでその上流の幾春別から奔別へと展開してゆく一方、やや遅れて下流の市来知区いちきちくが着手せられ、これらが美唄・峰延山脈を越えて空知炭田の美唄地区に進向する。

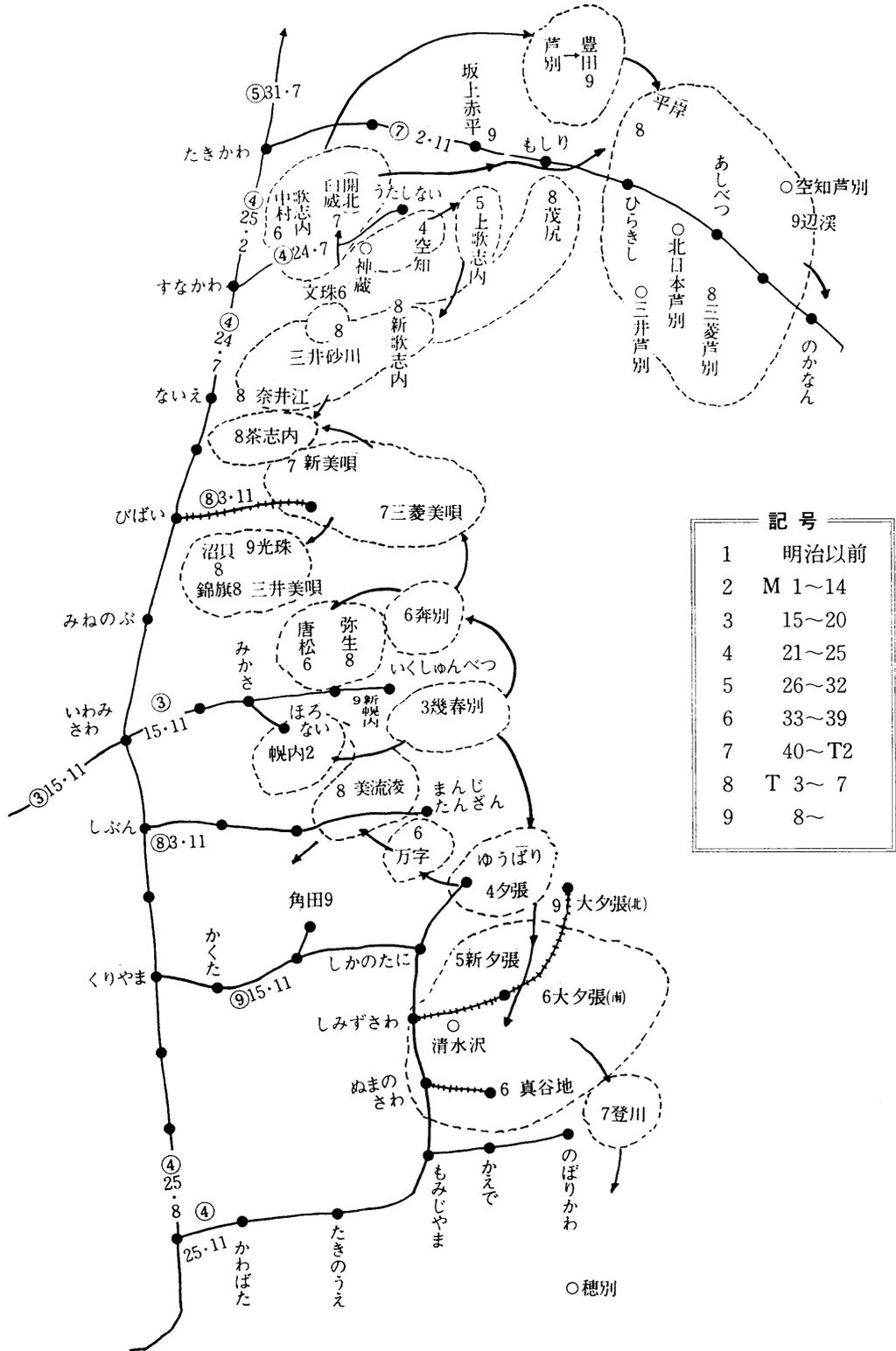
(2) 夕張地区は、夕張炭砒とその入口周辺が開発せられてから第Ⅲ期には一は奥部の大夕張へ、一は南の登川区へと夕張線に沿うて進み、これはさらに南進して穂別・膽振地区に向う。

(3) 美流渡地区は、第Ⅲ期早々に開坑せられた万字区と、岩見沢に近い幌向区とから、万字線が開通する大正三年以後中間の美流渡区に進み、これからほぼ南下する。

というように、鉄道沿線もしくはその奥部に優良鉱区が集まっているので、その開発は鉄道線にほぼ同調して展開している。

これに比して空知炭田は、空知炭砒の運炭鉄道を兼ねた幹線としての空知線が岩見沢〜歌志内間に開通しても、（歌志内〜砂川間は後に歌志内線、岩見沢〜砂川を空知太（滝川）に延長する南北線が空知線となり、さらには宗谷本線の一部となる）、南部の美唄地区、北部の赤平・芦別

図15 石狩炭田開発進度図



地区の開発は二期遅れ、前者は専用私鉄、後者は下富良野線の開通を俟って本格化するのである。

(1) 歌志内地区は、第Ⅰ期に開坑せられる空知炭砒を軸としてその周辺から歌志内線沿線を砂川に向い、次いでこれらの外縁部が開かれる。

(2) 美唄地区は、第Ⅱ期に空知線沿線に姑息的な開採を特例的に見るが、本格的な開発は第Ⅲ期末からであって、大正三年に美唄鉄道が開通してからである。

(3) 赤平・芦別地区も、第Ⅲ期末に下富良野線が開通するに前後して本格的に着手せられ、鉄道に沿って富良野方面へ南下する。

歌志内地区以外が開発が鉄道の開通を俟つことにより遅れたことは、開拓使以来の炭砒開発政策もさることながら、夕張炭田では官業払下げの幌内、幾春別両砒のほか夕張、万字、真谷地と開坑していった、空知炭田においては美唄炭区を放棄して空知砒のみに集中した北炭の方針に影響せられたところが少なくないように思われるのである。

二、釧路炭田

すでにふれたように、港湾に近接して石炭供給・送炭に便利な地点として白糠、瀬津内(後の桂恋)、春採などが開坑せられるが、炭質の劣る白糠は幕末の一時的開採に止まり、瀬津内も明治初期に工部省がチョットと手をつけて見たにすぎず、春採も担当流れを起業した安田時代は小規模な経営であったから、釧路炭田の開発はむしろ第Ⅱ期に山縣勇三郎等が基礎的に着手し、本格的な開発は第Ⅲ期からというのが妥当であろう。かくて港湾最寄沿岸地区に点的に開発せられてから逐次内陸部に向い、一方は北進し、他方は西進して外縁地区に進む。この西進は石狩炭田からの南進と相俟って十勝・膽振地方の小炭田に至るのである。白糠地区が釧路地区より一步遅れるが、これは地理的に鉄道の開通を俟つところが大きかったに よってよいであろう。

釧路炭田は大資本の進出が遅かった。道外の大資本はまず有利な石狩

炭田を主眼としたことによる。古河家が筑豊へ進出する前後に浦幌地区などを調査したらしいが、ついに見送っている。従って開発には地元企業の努力が大きく、かつまた台湾鋳業界の雄である木村久太郎や三井鋳山などの進出も地元有力者たちの誘致政策に負うところに、石狩炭田の開発とその基調を異にしている。

三、留萌・天北炭田

留萌港最寄りの大和田炭砒が第Ⅱ期に開坑せられたほかは、天塩港、羽幌の最寄地区は一時的な姑息採掘に終っていて、留萌炭田の開発は第Ⅳ期からである。その後の主力となる雨龍・小平薬地区における浅野(雨龍)、明治鋳業(明治昭和)の着手がそうである。

天北炭田は留萌炭田よりさらに遅れて、宗谷線の北上にともなっており、それもなお点的な開発に止まるのである。

右は北海道主要炭田の開発進展に関する極めて粗雑な素描であるが、これに関連して取敢ず二点について次に若干ふれておきたい。一は特に開創期における特徴であって、前に一言ふれたことであるが、筑豊の遠賀川本支流に相当する石狩川本支流があるにかかわらず、この舟運を送炭の基本的手段の一として利用することがなかった点についてである。二は本稿が取上げる時期の終りには炭砒の勢力分布はどのようになったか、特に三大財閥系炭砒の分布について要約しておくことである。

(二) 河川舟運に関する特徴

筑豊炭田においては鉄道輸送に切替えられていくことにより急減しはじめ明治三〇年代までは川艚搬送が送炭手段の大なるものであったことは余りに有名であるが、元来石炭企業開発の後発である北海道においては筑豊ほどには河川舟運利用がウエイトを占めないことは肯けるにしても、表29に掲げた概括に徴しても開創期からこの事例が少ないことは、筑豊に対して北海道石炭鋳業の沿革における一の特徴である。

表29 時期別炭田開発地域と送炭主要手段

| | 石 狩 炭 田 | | 釧路炭田 | 天北炭田 | そ の 他 |
|-----|------------------------|--------------------------------|---------------------|----------|----------|
| | 夕張炭田 | 空知炭田 | | | |
| 第Ⅰ期 | ●幌内・幾春別地区 ●夕張地区 | ●歌志内地区 | △白糠 △釧路・厚岸湾間海岸附近 | | △茅沼炭田 |
| 第Ⅱ期 | ●前期炭砒附近 ●既設鉄道線近接区域 | ●同左 ●同左 | ▲舌辛 | ▲留萌港最寄地区 | |
| 第Ⅲ期 | ●夕張線沿線 ●幌内・幾春別線中間区域 | ●歌志内線沿線 ●美唄地区 | 釧路海岸内陸地区 | 前記奥地 | |
| 第Ⅳ期 | | ●砂川、歌志内外縁 ●芦別、赤平地区 ●美唄周辺 | ●同前 ●白糠、浦幌地区 | ●小平藁地区 | ●穂別、膽振地区 |
| 第Ⅴ期 | ●幌内外縁、栗沢地区 | ●芦別東部、富良野地区 | ●阿寒地区 | ●天北炭田 | |

備考：記号は次の通り。●…鉄道 △…港湾沿岸航送 ▲…河川航送を主要手段とする。

大正期における事例を見ると、多くはないが、河川利用には大別して二方法が見られる。一は釧路炭田を主とする普通の河川舟運である。二は空知炭田を主とする河川横断のための舟運である。大正七年の「北海道鉱業概要」同一三年、昭和三年の「北海道鉱業誌」に據り舟運例を拾うと、次のような例がある。

A、河川舟運

(1) 流下……幌倉(空知川を坑所―下富良野線幌倉駅間)、別保、昆布森

(釧路川を積場―釧路間、発動機船使用)、三井釧路(釧路川を別

保川分岐点―釧路間)

(2) 横断……豊田、新芦別(空知川対岸の貯炭場間)

B、沿岸舟運

茅沼、発足(岩内港―小樽間)、桂恋(海岸積場―釧路間)

右の河川舟運関係六炭砒のうち、別保、三井釧路両炭砒は太平洋炭砒(株)別炭砒となり、昆布森炭砒をも統合した上に鉄道輸送に変更している。豊田炭砒は鉄索に変更して横断船送を廃止した。幌倉炭砒は第一次大戦後の不況期に休止している。かくして河川の流下舟運は皆無となり、昭和三年には開坑して日新しい新芦別炭砒のみが横断搬送するために船を利用しているにすぎない。

釧路炭田には上掲のほか、白糠奥部の舌辛地区に早期に一時開採した山縣勇三郎系の釧路炭砒(第Ⅳ期に沢口汽船により沢口舌辛炭砒として再開せられ、ほどなく譲渡されて大成炭砒と改称)が阿寒川を流下舟運した例が見られる。

このように、釧路炭田においては河川・沿岸舟運が若干あるが、石狩炭田においては舟運利用は極めて特例に属し、それさえも横断例が勝り、流下搬送例は稀である。ことに筑豊炭田における遠賀川に相応する石狩川および支流の舟運利用が殆どなかったことが注目される。石狩炭田開発の当初計画には石狩川の利用構想があったのだから、舟運利用構想

が鉄道敷設計画に変更されたところにその大きな理由を見出すことができるのである。

幌内炭砒の開発に当りライマンは、送炭方法として幌内へ幌向太間に鉄道を敷設し、それより石狩川を舟運によって石狩港へ出し、石狩港を修築して積出港とする構想を提案し、一応この方針に決定していたが、いよいよ着手段階に至って招かれたクロフォードが実地調査し検討した結果、石狩港は積出港には不適であることもあって、幌内鉄道を手宮まで延長して小樽港を積出港とする計画に変更され、幌内へ手宮間鉄道が運炭鉄道として敷設せられた。この鉄道線は幌内から幾春別まで延長せられるし、さらに新線としての室蘭線（岩見沢へ輪西間）、空知線（岩見沢へ歌志内、空知太間）、夕張線（追分へ夕張間）の建設が官業から北炭に引継がれてやがて開通する。石狩炭田における運炭鉄道の建設とその後炭坑掘下げが北炭の石狩炭田独占態勢を逸早く確立させし、また鉄道国有化がそれを崩壊させることにもなった。

もしライマン構想に準じて石狩港の石炭積出港化と石狩川舟運が送炭の基本手段として採られていたならば、石狩川の大小幾多の支流に沿った各炭砒の舟運利用は多数に上ったであろう。ことにこれにより空知炭田の諸炭砒の開業はその時期を早めていたであろうことが想われるのである。

明治三十年代末期にいま一つ、鉄道国有化直前に北炭の運炭鉄道独占に業を煮やした空知炭田内炭砒企業者たちが浅野総一郎を中心にして結成した石狩炭砒鉄道期成同盟が計画した運炭路線敷設構想があった。この構想は、(1)石狩河港を積出港として修築する。(2)石狩河口より石狩川右岸を溯り浦臼村で左岸に渡り、(1)美唄に出て一は美唄川沿岸を溯って美唄鉦区へ、(2)他は奈井江に達し、これから奈井江川沿岸を走って奈井江炭砒へ、(3)奈井江からさらに空知川に到り、空知川に沿って芦別鉦区へ（この間に上歌志内炭砒へ分岐すると思われる）達する。(4)このほか

鹿ノ谷へ新夕張炭砒間に専用鉄道を敷設し、若鍋砒、清水沢砒とも連絡する、といううものだったといわれるが、基幹は(1)(2)にあるわけである。その全経路にわたって鉄道を敷設する計画であったように受取られるが、実際には石狩川を一部舟運に利用するのか、委細は手元資料の不足により未だ詳かになし得ない。右の運炭構想の推定図（図17）を参考に掲げておく。またこの計画関連の炭砒、鉦区摘要を表30に掲げた。

右の構想はその大筋からお分りのように、石狩川を溯航するか、沿って鉄道を敷設するかの違いはあるが、基本的にはライマン案を下敷にしているといつてよいほどである。参加を推定できる炭砒の範囲を考えると、これをさらに大規模に再現するともいふべき構想であつて、まことに浅野総一郎特有の着想の匂いがプンプンする。しかし鉄道国有法の成立により別個の運炭鉄道敷設に投資する必要があるに解消したので、この構想は実現を見なかつた。もしこの構想が実現した場合には、その一部に河川舟運の利用が具体化する可能性は少なくなつたと推測せられる。その辺を含めると、この構想は河川利用策の最終を飾るものであつたと思われるのである。

右のようなライマン、石狩石炭両構想があつたが、ついに実現を見ず、河川舟運が送炭の基本的な一手段とならなかつたことを裏返せば、開発当初から近代的な開発方策に依つたと従来強調せられて来たところの北海道石炭鉦業の特徴ともなるわけである。

註(1) 石狩石炭鉄道期成同盟解散の後に残つたのは、この構想実現のために設立した石狩石炭株式会社と、美唄鉄道の敷設（実際に開通したのは大正三年）、鹿ノ谷駅へ新夕張炭砒間の専用軌道の敷設とであつた。石狩石炭が起業経営委託を受けた上歌志内炭砒は、構想の挫折により坂市太郎の期望する水準下開拓をなさず、水準上の姑息的な採炭のみに止まらざるを得なくなり、やがて坂に返却するに至つたのではないかと思われる。

表30 石狩炭砒鉄道構想関連炭砒・鉱区摘要

| 炭砒名 鉱区 | 前鉱業権者 | 関係鉱業権者 | 譲受権者 |
|------------|---------------|--------------------|------------------|
| ●新夕張 | 谷七太郎 | 39.10~43.6 石狩石炭と共同 | 東京瓦斯 (実質経営は石狩石炭) |
| 若鍋 | 同上 | 同上 | 同上 |
| 清水沢 | 同上 | 同上 | 同上 |
| ●(奔別) | 奈良義路 | 39~40末 山縣勇三郎 | 日本興業 |
| (美唄) | | 黒柳金二郎 | 飯田延太郎 |
| 石狩美唄 | 浅野合資 | 38頃~T5 石狩石炭 | 飯田延太郎、三井鉱山 |
| ●奈井江 | 田中平八 | 39~40末 山縣勇三郎 | 日本興業 |
| ●(文珠) | | 36~41 山縣勇三郎ほか | 文珠炭砒(株)組織 |
| ●(中村) | 中村弥六 | 41 山縣勇三郎と共同経営契約 | 中村弥六 |
| 上歌志内 | 坂市太郎 | 38~T1 石狩石炭が起業経営受託 | 坂市太郎 |
| 芦別 <豊田> | 樋口利知名 ほか1名 | 39~T1 石狩石炭 | 樋口利知 |

備考：炭砒・鉱区名のうち、稼行中の炭砒は●を冠し、構想に直接するとされる炭砒・鉱区は名称のみ、関連すると見られるものは()を附した。< >は後の名称である。

(三) 三大財閥系炭砒分布概勢
 鉄道国有化後に本格的に進出する三大財閥が、ことに第一次大戦中から昭和初期にかけて北海道炭を席捲する推移の一斑はすでに見て来たところであるが、ヤマ師をはじめ有象無象、大小資本が入り乱れてのほげしい鉱区争奪戦、三大財閥をはじめ大資本の北海道炭争奪戦の結果として、昭和初期における主要炭田各地区の勢力分布の大勢を集約すると表31のようになる。

三大財閥の炭砒分布は周知のところであるが、一応左に概括しておく。

表31 主要炭田地区別資本別分布概況

| 炭田地区 | 区域 | 主力資本別 |
|------|--------------------------------|-------------------------------|
| 夕張 | 夕張線 | (沿北) 炭 (奥部) 三菱 |
| | 万字線 | 三菱→中小 (北炭) 北炭 |
| | 三笠 | 幌内線 (北部) 幾春別 中小 中小→住友 (南部) 北炭 |
| 空知 | 美唄 | 空知線 中小 →三井 (沿中) 小 (奥部) 三菱 |
| | 空知 | 歌志内線 (南部) 三井 (中心) 北炭 (周辺) →住友 |
| | | 空知線 中小→住友 |
| | 富良野線 (西部) 中小、大倉 →住友 (東部) 三菱 中小 | |
| 釧路 | 根室線 | →太平洋炭砒(三井) 中小 |
| | 白糠 | 釧路線 (南部) 小 (奥部) 雄別(三菱) |
| 留萌 | 留萌線 | 中小 北炭 浅野、安川 |
| 天北 | 羽幌 | 中小 |
| | 天北宗谷 | 中小 |

備考：→を附したのは、経営者の移動によることを示す。

三井系——北炭は夕張炭田の中央部を幾春別線沿線から夕張線沿線にわたり南北に占拠し(幌内、幾春別、万字、万字美流渡、夕張、真谷地、石狩石炭から三井鉱山を経た新夕張・若鍋、三井登川など)、空知炭田においても歌志内区を中心(空知)に拠っており、三井砂川とともに歌志内線沿線の中央部を占めている。三井鉱山は三井砂川のほかに美唄区の南部(三井美唄——日石光珠、沼貝、錦旗等の統合)をも占める。太平洋炭砒は釧路炭田の釧路港寄りの西部を区切っている(春採、別保等)。総じて三井系は各炭田の中心地区に位しているといえることができる。

三菱系——三菱鉱業は夕張炭田の夕張区奥部(大夕張)、空知炭田の美唄区東部(三菱美唄)、芦別区を中心区域(三菱芦別)を確保し、雄別炭

碓氷鐵道が釧路炭田の奥部（雄別）および西部（尺別）を拠点とした。通じて各炭田区域の奥部に位置したといつてよい。夕張炭田の西部の美流渡区（奈良美流渡、東幌内）、空知炭田の平岸鉦区などは譲渡或は放棄したので、これらは中小業者が企業した。

住友系——三井、三菱に一步遅れた住友は、幾春別沿線の三笠を奈良から買収して（唐松と改称）進出し、大正後期に炭炭鉦を共同出資として住友炭炭鉦とし（上歌志内、上赤平等）、昭和三年には旧山縣勇三郎系から奔別炭鉦——山下汽船——北海道鉦業と経営が變転して来た諸鉦（奔別、奈井江、歌志内、新歌志内等）を買収して一挙にそのウエイトを高め、同五年には住友炭炭鉦に組織變更した。その傘下炭鉦は大体北炭勢力圏の周辺に位置する。夕張炭田では幾春別線の北側、空知炭田では北炭空知、三井砂川を包むようにして歌志内区三鉦と北縁の上赤平、南西縁の奈井江とである。

三大財閥を中心にこのような分布になつた大きな要因としては、少くとも次の二件が想起せられるのである。一は浅野の石狩炭田からの撤退、二は三菱の三井・北炭對抗策である。ここではその推移を検討する余裕はないので、沿革の概要を記すに止めたい。

まず浅野については、石狩炭鐵道期成同盟の構想に関連して當時の浅野關係炭鉦・鉦区の大体をさきに表示したのでお分りのように、空知炭田において石狩空知（上歌志内の開採受託）、芦別（後の豊田）、石狩美唄、夕張炭田においては山崎夕張、小夕張等の鉦区のほか新夕張・若鍋（両鉦（谷七太郎との共同経営から東京瓦斯——浅野の實質経営）の経営が見込まれていたが、鐵道国有化により大構想は宙に浮いてしまい、その産物として石狩石炭株式會社を設立して、地理的に有望な美唄鉦区から着手したものの鉦区係争事件を惹起して敗訴し、美唄鐵道を三菱合資に譲渡して撤退する。盛大に稼行した新夕張・若鍋鉦は明治四一年の死傷一一〇名余に及ぶガス爆発、大正元年の二回の小爆発に次ぐ同三年一

一月のガス爆発は四〇〇人を超える死傷者を出し手痛い打撃を受け、ほどなく石狩石炭會社自体を三井鉦山に譲渡した。三井はこれを北炭に譲渡合併した。これより先に開採受託した上歌志内は坂に返却している。かくして浅野は石狩炭田を撤退し、留萌炭田の雨龍に轉進してゆくのである。

坂に返却せられた石狩空知——上歌志内は坂市太郎が開坑し、やがて住友に、石狩美唄は鉦区係争に敗れて主要鉦区は三菱に、残半鉦区は三井に譲渡され、新夕張・若鍋鉦は前記のやうに三井鉦山を経て北炭に譲渡せられ、結局三大財閥に吸収せられていつたのである。開創期の釧路炭田における安田春探、大正半ばに開坑した大倉茂尻、大正後期開坑の藤田系北日本尺別は、或は太平洋炭鉦に、或は三菱系の雄別炭鐵道に買収せられてゆき、北海道ではついに拠点炭鉦をモノにできなかった久原鉦業など、これらの中央資本以上に、浅野は表徴的な推移をたどつたということが出来る。

次に、三井・三菱の北海道炭角逐戦と、その派生としての斤先掘実施が注意せられる。三井は筑豊炭田進出と同時期に三井物産の木材に関連して逸早く北海道にも進出して砂川鉦区、次いで美唄鉦区を取得していった。北炭にも資本参加した。井上角五郎が石炭需要造出を兼ねて鉄鋼業進出を頂点とする経営多角化をめざしたものの、折柄の日露戦後不況により計画通りにゆかず、経営が窮境に陥つたのを機に経営に参加し、大正二年について北炭をその傘下に収めた。また美唄鉦区も三井物産の山林とともに北部を抑へていた。

これに対して三菱が炭鉦に進出したのはようやく日露戦後であつた。夕張炭に對抗できる良炭の確保は北海道炭争覇上の当然の命題であつて、芦別鉦区を取得して開発に着手する一方、大夕張炭鉦の経営に参加し、やがて大正五年にこれを買収したが、両炭鉦とも炭層条件に難があつたし、折柄の第二次大戦による出炭高急増の要望を直ちに満たし得なかつた。

その折に開坑早々から有望性の評価が高い飯田美唄炭砒に逸早く融資して炭砒権を確保した後これを買収した。さらに当面傘下炭砒増加の一環として空知炭田の平岸砒区、夕張炭田の美流渡砒区の開坑出炭を急ぐため斤先掘を採用した。平岸砒は斤先掘契約者が問題を醸成したところから早く解約したのに対し、美流渡砒は奈良父子が鋭意経営し、昭和初期に奈良の希望によりこれに譲渡した。

三井は大正九年に北海道における炭砒・砒山の管掌態勢を整理して、すでにふれたように夕張炭田は北炭、空知炭田は空知砒を除き三井砒山、釧路炭田は太平洋炭砒の経営とした。硫黄山は北海道硫黄の経営に集中している。

三菱が美唄炭砒に進出すれば、三井は日本石油と組んで日石光珠Ⅱ三井美唄炭砒を経営し、三井が釧路炭田に進出して木村久太郎と組んで太平洋炭砒を設立すれば、三菱は北海炭砒鉄道と組んで雄別炭砒鉄道に改編して傘下に収める、といった具合に両財閥の角逐はつづいてゆくのである。

註(1) 斤先掘は北海道には早期に見られず、筑豊と異なる点の一に挙げられて来た。たしかに筑豊のように盛行しなかつたし、また早期よりとはいえない。しかし、たとえば次はその例であると受取られる。

ただしそれぞれの契約内容の委細を知る資料を見ておらず、「北海道砒業概要」「北海道砒業誌」などの簡単な記事によるから、これを厳密に斤先掘と断じてよいか、問題の残るところであるが……。

①明治三八年浅野の石狩石炭が坂市太郎から起業経営の委託を受けた上歌志内砒区。②大正二年に天塩炭砒(株)が隣接する北炭砒区を借区して採炭。③これに前後して寺田省帰が借区経営したことがある徳田新美唄砒区など。これらに次ぐのが大正六年からはじまる三菱両砒区の事例である。さらに諸資料を探索し精細に調査すれば、斤先掘砒区経営の事例は多くなるように考える。

(2) 奈良美流渡炭砒は、三菱から譲受けた直後よりその経営権をめぐる紛糾したあげく、ついに奈良義一は経営陣からハジキ出されて、改組した東幌内炭砒株式会社が東幌内炭砒と改称して経営してゆくのである。

附一、地元炭砒大資本の不成立

周知のように筑豊石炭砒業界においてはいわゆる御三家の貝島、麻生、安川が大勢力に成長し、これにつづく中野、中島、伊藤などの地元炭砒資本も成長して厚い層をなしたが、北海道にはこのような大勢力はついに成長しなかつた。

本稿にも見て来たように、早期からライマンの弟子たちをはじめ砒業関係者の活動はある。明治後期から大正期にかけては金融・実業界から谷七太郎、横山庄右衛門、小熊幸一郎、高橋直治、松田学、助川貞次郎といった錚々たる連中が炭砒に進出したが、谷新夕張炭砒以外はパツとしないし、中には砒区保有に止まった者もある。谷自身も日露戦後には石狩石炭と共同名義にし、ついで東京瓦斯に譲渡して退いてしまう。第一次大戦景気の渦中に成金となった海運業者もその勢いを駆って進出したが、藤山汽船、板谷商船、沢口汽船などは戦後不振もあって早々に退いてゆき、室蘭の栗林、檜崎も開採事業を経営したというには遠い程度であった。大正期までを通じて、釧路炭田を拠点とした山縣勇三郎、三笠・奔別地区を開発した奈良義路、上歌志内を開坑した坂市太郎等が光る程度にすぎない。しかし彼等もまたついに挫折し、大成しなかつたのである。

筑豊においては御三家をはじめ地元炭砒資本は石炭の中からソシ上つて来た者が少くないが、北海道においてはこれに類する者は少い。なぜであろうか。種々の事情があるろう。この問題については特に資料をひろく

検討したわけではないので、本稿の資料からこの面の一素材として鉱業関係者と山縣勇三郎とについて集約的にふれるに止める。

筑豊においては御三家をはじめ地元炭鉱資本は石炭の中からノシ上つた坂市太郎、西山正吾、河野鯨男等専門家のほか、鉾山から炭鉱へ進出した徳田与三郎、北炭の飯場頭であつた奈良義路等がいる。

徳田与三郎。――鉱業技術家で、最も早く炭鉱を開坑した。茅沼炭鉱に隣接する古舗・茶津鉾区であり、徳田炭鉱と称した。しかし三年にして明治二六年には、以前に岩雄登硫黄山を譲渡した縁のある三井物産の松岡譲に譲渡し、茅沼と時を同じくして試掘権を設定した美唄鉾区に期望を移し、居も美唄に移して機を待たつたが、試掘の域を出でてやつと本格的に開坑したのは大正二年である。飯田美唄炭鉱開坑の約半年前にすぎない。鉾区としても三菱美唄より劣つている。石炭ではこの徳田新美唄炭鉱以外にはモノに出来なかつた。

坂市太郎。――ライマンの弟子の一人で、夕張鉾区の発見・調査者として有名である。歌志内区に鉾区を設定した。上歌志内鉾区は北炭空知炭鉱の放棄した鉾区であり、その水準下採炭を期図したものである。やはり弟子の一人西山正吾も前後して歌志内区に鉾区を設定し、夙に西山坑を開坑したが、間もなく北炭空知鉾に合併している。これに対し坂は石狩石炭に上歌志内の起業を委託したが、水準上採用に止まるのみなので、ついに大正二年にみずから豎坑の開鑿に着手するのである。しかし第一次大戦後の慢性不況下において住友と共同経営に踏切り、昭和五年に住友に買収せられるのである。

坂、西山、河野、徳田等に共通するところは、鉾区の殆どが空知炭田に所在し、早く手がけてもその後の事情或は凌ぎ得ないままほどなく譲渡し、腰を据えて起業経営にかかつたものは三井・三菱等の進出態勢の基盤が整いかける時期に開坑し、それも鉾区の増強ができなかつたことも加えて、ついに財閥に譲渡するに至つている。さらに坂、徳田とも

開坑前に他に起業を委託し或は開坑直後に借区経営に一時委ねていることが見られる。

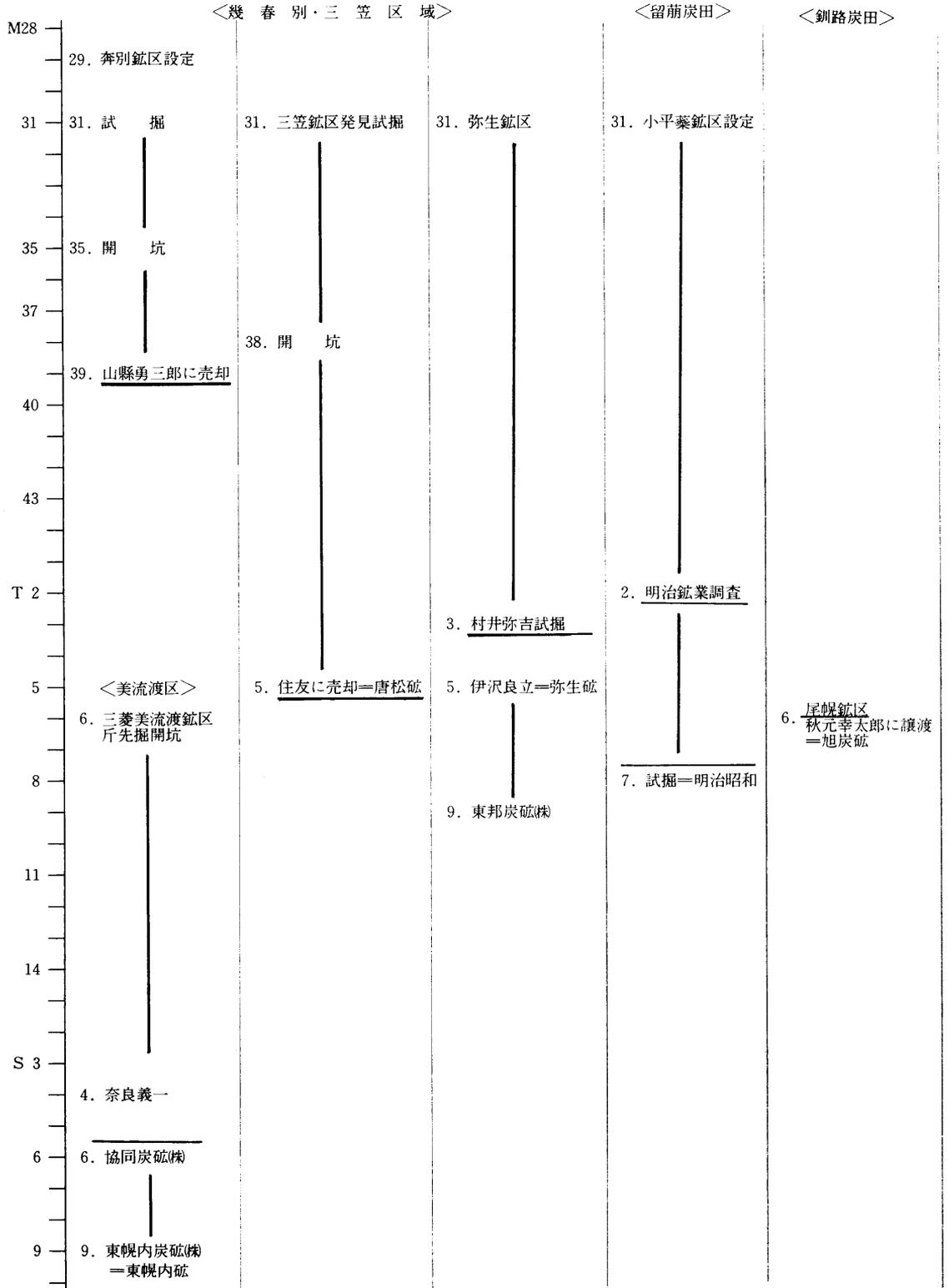
これら鉱業専門家に比して、筑豊御三家の麻生に似て手がけては売る方式を採用したものに北炭夕張鉾の飯場頭出身の奈良義路がいる。麻生類似の方式で成果を挙げたのは三菱美唄炭鉱を開坑した飯田延太郎であつて、奈良は麻生と違つて売り太りどころか却つて売り細りといった経過をたどつた。

奈良は島田純一、山際永吾が幾春別鉾区とともに発見した奔別鉾区を再発見して鉾業権を設定し、この試掘調査から三笠の弥生鉾区をも発見した。まず奔別炭鉱を開坑し、次いで三笠炭鉱を開坑したが、その翌年には奔別を山縣勇三郎に譲渡し、試掘にかかつた弥生鉾区を大正初期に天狗煙草で有名な村井商会に売り（ほどなく日糖系の東邦炭鉱に移る）、三笠炭鉱も大正五年には住友に譲渡した（唐松と改称）。右の各鉾区と同時期に鉾業権を設定した留萌炭田小平薬鉾区も大正七年には明治鉾業に売渡している（後の明治昭和炭鉱）。奈良のかかわつた炭鉱・鉾区の始終を表32に要約して参考とする。

奔別・三笠両炭鉱を売却した奈良の意図は資料不足で知るべくもないが、右の表によつて、期待できる奔別炭鉱を山縣に譲つて三笠炭鉱の開発・経営に尽力したように推測できるが、炭層条件の劣ることもあつてついに奔別ほどには発展できなかつた。このため手持鉾区をすべて賣却せざる得なくなつたように受取られる。残る三笠炭鉱も北海道石炭に進出する住友合資に譲つてしまつた。かくして大正六年早々から三菱と斤先掘契約して開坑した美流渡鉾の成功にすべてを賭けたものと思われる。義路が死去した後を息子の義一が継承し、やがて三菱から鉾区を譲受けるが、資金調達の間から経営権をめぐる内訌にまきこまれて、折角経営して来た美流渡からも退かざるを得なくなるのである。

要するに、奈良が売り細りに終つたのも資本力の不足に尽きるとい

表32 奈良義路開発炭砒・設定鉱区



えようが、折角の良山である奔別を売ったのに見合ふ開発ができなかつたにもある。飯田延太郎と比較するとそのことが分るのであろう。原嘉道法律事務所にいた弁護士飯田は、奈良よりやや遅れて日露戦後に玄洋社系の結城虎五郎と組んで登川鉦区を取得して翌四十三年に開坑した。

その翌年にはこれを三井鉦山に譲渡し、鉦区係争事件で弁護士勝訴した黒柳美唄鉦区を買収して大正二年開坑に着手してゆく。この飯田美唄炭硯は同四年に三菱に譲渡し、この頃入手した幌向炭硯、穂別、留萌鉦区などもやはり早々に中西八百吉、北海道探炭会社等に譲渡或は継承しているというように開坑―売山を繰返して、その後満州へ進出してゆくのである。彼は売山政策が巧みであると見られるが、奈良にはこの辺が欠けているといつてよいであろう。

奈良に比して一廻りも大きく、一時期広範囲に華やかな活動をしたのが山縣勇三郎である。開創期の北海道石炭鉦業界では目を眩らせる活躍であった。山縣は釧路炭田を拠点とし、次いで石狩炭田に進出した。平戸の出身で、渡道して根室の巨商柳田藤吉に目をかけられ、やがて独立して海産物仲買商をしていたが、鯨場で一ヤマ当てるからこれを土台に海運、鉦業など多方面に進出した。日清戦後昆布森、仙鳳趾、釧路（舌辛）、雄別、別保と手広く鉦区を手がけた。これらを大きく成長させるまでにはゆかなかつたとしても釧路炭田開発の基礎を成した一人ということが出来る。次いで玄洋社の結城虎五郎等と組んで空知炭田の文珠炭硯を開坑し、さらに単独で奈良・奔別炭硯、田中平八の奈井江炭硯を買収したが、日露戦後多角経営に失敗し、戦後不況のなかで借金王となり、ついに再起できず、破産宣告を受けた。明治四一年三月にひそかに神戸からブラジルに脱出したということである。山縣の跡を釧路は釧勝興業、石狩炭田各硯は日本興業を設立してそれぞれ継承されているが、両者とも傘下炭硯・鉦区をすべて他に譲渡するに至っている。釧路の別保炭硯（後の別保二坑）は太平洋炭硯に、空知の奔別、奈井江両炭硯は山下汽

船鉦業を経て住友炭硯に移っている。結城と共同経営した文珠炭硯も文珠炭硯会社に移り、田中鉦山を経て三井砂川炭硯に合併せられている。こうして彼の手がけた炭硯・鉦区の多くは、最終的には三井、住友の掌中に入ったことは多分に表徴的である。

炭硯出身であるが資本力の弱い奈良に比して山縣は、豪商としての資本力を以て参入したのであるから地元鉦業資本に成長する可能性を有していたといつてよいであろう。しかし豪放な性格を伝えられるだけに経営は些か放漫の難を免れなかつたのではないかと推量せられ、結局彼の雄図は空しく崩れるとともに、また地元石炭鉦業大資本の成立の期待もはかなく消えたといつてよいことができる。

若干の鉦業関係者および山縣勇三郎について簡単に見て来たが、いずれも挫折しまた大成しなかつたにはそれなりの事情と理由があるはずである。だが私には、それはこれだという知識はない。ただ極めて粗雑であるが、筑豊に比しておよそ次の点が検討すべき要件として指摘できるであろう。第一に、石炭鉦業の生成期早々から送炭手段である鉄道の払下げにより北炭の独占態勢が成立したことである。第二に、資本を蓄積できる早期において道内に石炭消費市場が育成せられておらず、需要の造出、市場開拓が課題であつたことである。第三には、石炭不況期には筑豊御三家とて窮地に立ち、それを切抜けたエピソードも伝えられているが、北海道の炭硯企業者にはこの苦境を耐え抜く力が不足していたといわざるを得ないこと。ことに日露戦後の不況期には早期企業者の殆どが手痛い打撃を蒙つたと認められること——大資本の北炭さえも、多角的経営のためもあるとはいえその例に洩れなかつた。第四には、石炭企業に進出した者をザッと見渡して、大資本および鉦業関係者を除き、炭硯の経営、開採技術などに熟達の者が少く、その上に筑豊の頭領制や斤先方式による開創時のリスク分散の方途が採られず、殆どが直営方式によつてゐること。

表33 炭田別送炭手段集計表 — 大正7年と昭和3年との比較

| 炭田別 | 合計 | 最寄駅近接 | | | 専用 鉄道 | 山河搬送 | | | | 馬利用 | | | 附近 販売限 |
|-----|----|-------|----|----|----------|----------|-----|----|----|-------------|----|-------------|-----------|
| | | 附近 | 岐線 | 計 | | 高架 索道 | 自動車 | 計 | 船 | 馬鉄 | 馬 | 計 | |
| 合計 | 34 | 8 | 2 | 10 | 7 | ▲1 | — | ▲1 | 6 | ▲1 11(1) | 5 | ▲1 16(1) | 0 |
| | 49 | 14 | 6 | 20 | 8 | 2 | 1 | 3 | 2 | 12(1) | 5 | 17(1) | 6 |
| | 15 | 6 | 4 | 10 | 1 | 2 | 1 | 3 | △4 | 1 | 0 | 1 | 6 |
| 夕張 | 12 | 5 | 0 | 5 | 4 | ▲1 | 0 | ▲1 | 0 | ▲1 2 | 1 | ▲1 3 | 0 |
| | 17 | 8 | 1 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 6 | 0 |
| | 5 | 3 | 1 | 4 | △1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 |
| 空知 | 12 | 3 | 1 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 4 | 0 |
| | 18 | 5 | 5 | 10 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 |
| | 6 | 2 | 4 | 6 | △1 | 2 | 1 | 3 | 0 | 1 | △2 | △1 | 2 |
| 釧路 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 1 | 6 | 0 |
| | 9 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 6 | 1 |
| | 3 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | △3 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| その他 | 4 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3(1) | 0 | 3(1) | 0 |
| | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1(1) | 1 | 2(1) | 3 |
| | 1 | 0 | △1 | △1 | 0 | 0 | 0 | 0 | △1 | △2 | 1 | △1 | 3 |

炭田別構成比

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|------|-------|-------|-------|------|-----|------|-------|-------|-------|-------|------|
| 合計 | 34 | 23.5 | 5.9 | 29.4 | 20.6 | 0 | 0 | 0 | 17.6 | 32.4 | 14.7 | 47.1 | 0 |
| | 49 | 28.6 | 12.2 | 40.8 | 16.3 | 4.1 | 2.0 | 6.1 | 4.1 | 24.5 | 10.2 | 34.7 | 12.2 |
| | | 5.1 | 6.3 | 11.4 | △4.3 | 4.1 | 2.0 | 6.1 | △13.5 | △7.9 | △4.5 | △12.4 | 12.2 |
| 夕張 | 12 | 41.7 | 0 | 41.7 | 33.3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16.7 | 8.3 | 25.3 | 0 |
| | 17 | 47.1 | 5.9 | 52.9 | 17.6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23.5 | 11.8 | 35.3 | 0 |
| | | 5.4 | 5.9 | 11.2 | △15.7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.8 | 3.5 | 10.3 | 0 |
| 空知 | 12 | 25.0 | 8.3 | 33.3 | 25.0 | 0 | 0 | 0 | 8.3 | 8.3 | 25.0 | 33.3 | 0 |
| | 18 | 27.8 | 27.8 | 55.6 | 11.1 | 11.1 | 5.6 | 16.7 | 5.6 | 11.1 | 5.6 | 16.7 | 11.1 |
| | | 2.8 | 19.5 | 22.3 | △13.9 | 11.1 | 5.6 | 16.7 | △2.7 | 2.8 | △19.4 | △16.6 | 11.1 |
| 釧路 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50.0 | 83.3 | 16.7 | 100.0 | 0 |
| | 9 | 11.1 | 0 | 11.1 | 33.3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 55.6 | 11.1 | 66.7 | 11.1 |
| | | 11.1 | 0 | 11.1 | 33.3 | 0 | 0 | 0 | △50.0 | △27.7 | △5.6 | △33.3 | 11.1 |
| その他 | 4 | 0 | 25.0 | 25.0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50.0 | 75.0 | 0 | 75.0 | 0 |
| | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 40.0 | 60.0 |
| | | 0 | △25.0 | △25.0 | 0 | 0 | 0 | 0 | △30.0 | △55.0 | 20.0 | △35.0 | 60.0 |

これらの基本的要件を考えると、開発のリスク負担が多く、北海道における石炭企業者の早期資本蓄積は容易でなかったと思わざるを得ない。日露戦後から第一次大戦前後にかけて炭鉱企業者が中央大資本およびこれに準ずる者を除いて殆ど一変してしまう状況にも、地元石炭資本の成長が困難であった一表徴を見ることができるようである。

附二、送炭手段の炭田別概況

「北海道鉱業概要」「北海道鉱業誌」に所掲の各炭鉱の沿革および運搬方法の記事に拠り、炭鉱と鉄道最寄駅または積出港間の主たる運搬手段について整理し、そのうち主として大正七年（「北海道鉱業概要」と昭和三年（「北海道鉱業誌」一九二八年版）との両時点における炭田別の集計結果を併示したのが次の表33である。上段は大正七年、中段は昭和三年、下段は増減（△）である。

- 運搬手段は区々であるが、大略次の五種九項に区分した。
- (1) 鉄道最寄駅近接……(イ)最寄駅附近——駅と炭鉱間の距離が短いとし、その間の運搬方法が記載せられていないもの。(ロ)岐線——引込線を敷設するもの。専用軌道に小型汽関車を専用もしくは併用するものもこれに含めた。
 - (2) 専用鉄道敷設——炭鉱経営者（もしくはその関係会社）が運炭を主たる目的として相当距離以上の専用私設鉄道を敷設しているもの。
 - (3) 山河搬送の特殊手段……(イ)高架索道——山越え、河川の対岸搬送などがある。(ロ)自動車。(ハ)船——河川航送、河川横断など河川を主とするが、港湾沿岸航送もある。
 - (4) 馬利用……(イ)馬鉄——軌道を敷設し馬が牽引する方法で、馬鉄、馬搬軌道等と記載するもの。(ロ)馬——里道を馬車運搬するもの。
 - (5) 附近販売限り——送炭設備および前記諸方法をとらず、附近から馬橋

で来坑する購求者に販売するのみのもの。

なお、茅沼炭鉱は炭車自転軌道を使用しているが、便宜上右の(4)の(イ)馬鉄に(一)を附して表示した。

表において、▲は大正七年以前に採用していた旨記載のものを参考に掲記したに止まり、差引増減には加算していない。また合計は炭鉱数である。各手段の合計がこれより多いのは、二以上の手段を併用中継しているものがあるによる。釧路炭田については、別保炭鉱の主たる送炭方法二途をそのまま計上しているなどにより炭鉱実数より各手段合計数が甚だ多くなっている。

国鉄沿線から少からず離れた地において小規模に開採し未だ国鉄最寄駅までの送炭手段を設けていないか、若しくはそれを必須としない段階の新開発炭鉱をも含めて昭和三年は大正七年に比し一五砵の増加であるが、右の「附近販売限」区分に該当する六砵を除くと九砵の増である。前掲表は炭鉱の開休、合併などは顧慮しなかったので送炭手段の改善、変化の程度を厳密に示すものではないが、趨勢は表わしている。舟運が減少して鉄道最寄駅近接が増加し、高架索道や自動車の利用をも加えて、手段の近代化が顕著に認められる。

表33に見る概勢を、大正七年に比して昭和三年に増加の顕著な手段を◎、これに準ずるものを○、逆に減少したものを●の記号により単純化すると、およそ次のようになる(表34)。

概括的にいって、夕張炭田は送炭手段の近代化が進んでいる。他に比して鉄道密度も高いといつてよいから、新規開坑も鉄道駅近接が多くなる公算が大きい。空知炭田は夕張炭田より鉄道密度がやや劣るが、送炭手段の近代化が顕著に見られる。馬匹運搬が減じ、山間輸送に自動車が登場している。釧路炭田は新規開坑・再開炭鉱において専用鉄道、軽便鉄道の敷設（雄別、尺別など）が見られるのに対し、別保炭鉱の合併により舟運が減じて総体的に近代化が進んでいる。その他の炭田におい

表34 送炭手段の増減要略表

| | 鉄道駅 近接 | 専用 鉄道 | 山河搬送 | | 馬利用 | |
|-----|-----------|----------|-------------|---|-----|---|
| | | | 高架索道 自動車 | 船 | 馬鉄 | 馬 |
| 合計 | ◎ | | ○ | ● | | |
| 夕張 | ◎ | ● | | | ○ | |
| 空知 | ◎ | | ○ | | | ● |
| 釧路 | | ◎ | | ● | | |
| その他 | ● | | | ● | ● | |

ては、茅沼炭田は二炭砒中一砒の休山、留萌炭田の大和田炭砒の休山、天塩炭砒（小型機関車使用）休山など、および天北炭田に小炭砒の新起があつて変動が著しく、手段の近代化よりも「附近販売限」という原始的な形態が増加した結果になっている。

送炭手段近代化の事例を参考として左に例示しておこう。

A、舟運の廃止——馬鉄もしくは高架索道設置。

豊田炭砒……対岸の貯炭場への河川横断搬送を大正十一年に舟から高架索道に変更。

太平洋別保炭砒……昆布森炭砒は馬鉄で別保炭砒まで搬送し、別保炭砒は釧路川を発動機船で川舟を曳航した。三井釧路炭砒は別保川分岐点まで馬鉄で搬送して釧路川を川舟で下るか、もしくは上別保駅まで軽便軌道によるかした。大正九年に太平洋炭砒別保炭砒として併合してからは舟運を廃して馬鉄一本とした。

B、高架索道を廃止——鉄道駅近接。

万字炭砒……高架索道で夕張炭砒へ搬送していたが、大正三年に万字線が開通したことにより高架索道は不要となった。

C、馬匹運搬を廃止——専用鉄道敷設、もしくは自動車輸送。

大夕張、登川両炭砒……前者は明治四三年に、後者は同四四年に専用鉄道を敷設して、馬匹運搬を廃止した。

三井美唄炭砒……沼貝炭砒は撰炭場と積込場間をエンドレスにより、積込場と美唄駅間は引込岐線によつた。日石光珠炭砒は馬匹運搬によつていたが、沼貝炭砒を買収して沼貝の送炭エンドレスにエンドレスを連接した。昭和三年に三井釧路が日本石油と共同組合を協定して経営を引受けるとともに、奥沢坑（旧沼貝炭砒）と積込場間は自動車を採用し、落合坑（光珠炭砒）——奥沢坑間はエンドレスによつた。（自動車利用は「北海道鉱業誌」一九二八年版第十七表「道内各砒交通一覽表」による）。

D、小型機関車を添加。

美流渡炭砒……馬鉄によつていたが、昭和三年には小型機関車を設備してこれも使用した。

附、鉄道線新設による簡便化。

夕張、新夕張、若鍋諸炭砒……大正十五年に新夕張と栗山間に夕張鉄道が開通して、室蘭よりも小樽の方がやや短距離となった。

春採炭砒……釧路臨港鉄道が開通して簡便化した。
なお、舟運に関しては第五節でふれたところであるので省略する。

(昭四九・一〇・四)

附言

本節のみ思いのほか遅れて申訳ありません。日立から現居へ移転の際
附図・附表の下稿や素材等をいづれかの梱包へ混入し、整理もままな
らない積梱の現状、また小生の事情もあって、ついつい遷延にまかせ
て来て、編集関係の方々に御迷惑をかけました。一部の図表不足のま
まやっと浄書してみても、どうにも粗雑で今更すぐれた本誌面を汚すの
は痛い思いです。これで終了となるので御海容下さい。

(昭五九・六・二三)