

미이케 탄광 미카와 쟁도

1937년, 미야우라 쟁도와 다른 쟁도가 노후화되자 미쓰이 그룹은 당시 최신식 석탄 채굴 기술을 도입한 새 수직 쟁도를 건설했습니다. 석탄 운반용인 제1수갱과 광부 운반용인 제2수갱은 1940년에 문을 열었습니다. 두 사갱(경사지계 파내려간 쟁도) 모두 폭 6.06m, 높이 4.35m, 길이 약 2km의 쟁도였고, 탄광 깊숙이 해수면 아래 520m 까지 이어졌습니다. 쟁도는 3교대로 나뉘어 매일 24시간 가동되었고 연간 석탄 200만 톤을 생산했습니다. 제2차 세계대전 시기에 미카와 쟁도는 미국, 호주 등 여러 국가에서 온 전쟁 포로를 광범위하게 활용했습니다.

이 쟁도도 마찬가지로 일본 최대의 전후 노동쟁의가 발생한 곳이었습니다. 1959년과 1960년, 탄광 노동자들은 시간은 늘리고 감독은 줄여 운영을 개편하고 간소화하겠다는 미쓰이의 방침에 반발하여 파업에 돌입했습니다. 미쓰이는 결국 파업을 끝냈지만, 1963년에 제1수갱에서 사고가 발생했습니다. 석탄차 2대를 연결하는 기구가 끊어져 분탄 폭발이 발생함에 따라 쟁도 위로는 불이, 탄광 아래로는 일산화탄소가 번졌습니다. 이 사건으로 458명이 사망하고 675명이 중상을 입었으며 839명이 일산화탄소 중독에 시달리게 되었습니다.

미이케 탄광은 1997년에 문을 닫았습니다. 제1수갱은 봉쇄되었고 현재는 탁 트인 들판으로 덮여 있습니다. 제2수갱 입구와 탄광으로 들어가는 쟁도 약 20m는 보존되어 있습니다.

탄광이 운영되던 당시, 광부들은 교대 근무 배정을 받으러 제2수갱 앞의 지붕이 있는 통로를 따라 인력 사무소까지 걸어갔습니다. 그런 다음 고개를 숙여 작은 제2수갱 입구로 들어가 탄광으로 가는 석탄 열차에 탔습니다. 광부들이 채탄막장에 도착하려면 열차를 여러 번 갈아타야 했고, 1990년대에는 이동하는 데 편도로 2시간이 소요되었습니다.

권양기실 안에 있는 원치는 열차를 쟁도 위아래로 이동시키는 데 사용되었습니다. 제2수갱 권양기실 및 기계 장치는 1940년에 설치되었지만, 제1수갱 권양기실 및 기계 장치는 1963년 폭발 이후에 교체되어 근대적입니다. 현존하는 다른 건물로는 경비실, 압축기실, 목욕탕, 탈의실 등이 있습니다.

미이케 탄광 철도에 사용된 기관차 일부는 미카와 쟁도 터로 옮겨졌습니다. 차량 4대의 맨 앞에 있는 기관차는 일본에서 가장 오래된 전기 기관차입니다.

미카와 쟁도는 주말과 공휴일, 특별 행사가 열릴 때 일반에 공개됩니다.