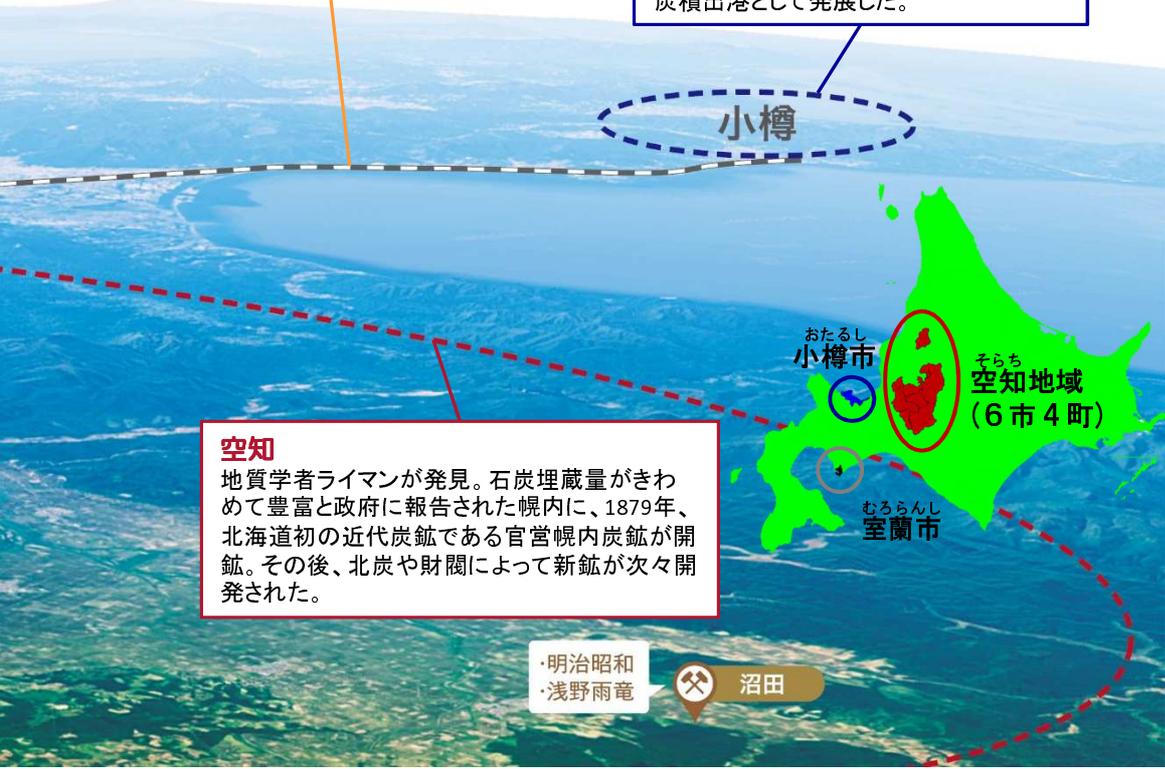


**幌内（三笠）～手宮（小樽）間の鉄道**  
1882年、全通。北海道内陸部へ入植する人や、収穫した農産物の輸送にも活躍。この幌内鉄道から北海道の鉄道路線網が広がっていった。

**小樽**  
1873年に色内埠頭、1877年に手宮埠頭が竣工し、海岸の埋立など港湾整備が進む中、1882年に幌内鉄道が開通。石炭積出港として発展した。



**空知**  
地質学者ライマンが発見。石炭埋蔵量がきわめて豊富と政府に報告された幌内に、1879年、北海道初の近代炭鉱である官営幌内炭鉱が開鉱。その後、北炭や財閥によって新鉱が次々開発された。

・明治昭和  
・浅野雨竜  
沼田

特集  
炭鉄港  
日本遺産の認定を目指して

北海道の歴史を語る上で欠かせないもの、それは「黒ダイヤ」と呼ばれる、日本の近代化の原動力ともなった唯一の国産エネルギーである「石炭」です。日本の近代化を支えた我が国有数の産炭地である空知地域の「石炭」、室蘭市の「鉄鋼」、小樽市の「港湾」、そしてこれらを結んだ「鉄道」。「炭鉄港」とは、地理的に隔たりのあるこれらの三都を舞台に繰り広げられた北海道の産業革命をストーリーとして、近代北海道の原点を再発見する取組です。石炭というエネルギーから派生する鉄鋼・港湾・鉄道など北海道の近代化を支えた炭鉄港に関連した施設は、100 km内外の範囲に多数存在しており、**世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」**のサブストーリーでもあります。

北海道の近代化の物語を辿ることは、これまで100年にわたり日本で最も忠実に近代化を実践してきた足跡を顧みることであり、これからの北海道、そして地域の未来を考える上でとても意味があるものです。

そうした中、平成30年7月13日、空知地域、室蘭市、小樽市のほか、観光・経済・地域づくり団体など官民54団体で構成される、炭鉄港推進協議会が設立されました。

協議会は、日本の近代化を支えた空知地域の石炭、室蘭市の鉄鋼、小樽市の港湾、そしてこれらを結ぶ鉄道を舞台に繰り広げられた「炭鉄港」にまつわる取組や関連施設などについて、地域住民の理解と認識を深めながら次世代へ繋いでいくこと、また、現存する多くの産業遺産を生かした観光振興などによる地域経済への波及効果を高めるため、関係者が一体となり、炭鉄港のブランド力の向上を図ることを目的としており、現在は「日本遺産」の認定申請に向けた準備が進められています。

そこで、今回の特集では、北海道の「炭鉄港」に関するこれまでの協議会の主な取組と構成する地域の沿革などについて、次のページ以降で紹介いたします。

「炭鉄港」とは、近代北海道を築く礎となった三都（空知地域・室蘭市・小樽市）を、「石炭・鉄鋼・港湾・鉄道」というテーマで結び、人と知識の新たな動きを作り出すことを目的に、平成22年から続けられている取組で、現在、日本遺産の認定に向けた準備も進められています。今回は、「炭鉄港」にまつわる取組や関連施設などを紹介します。

炭鉄港とは？

炭鉄港推進協議会

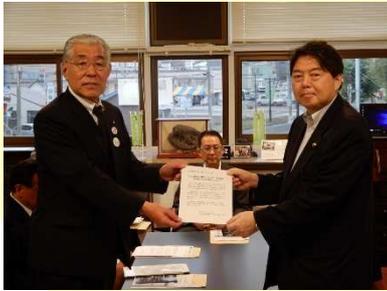
※ 平成27年7月の第39回ユネスコ世界遺産委員会において、世界遺産一覧表への記載が決定された。

歌志内～岩見沢～室蘭間の鉄道  
1891年開通。

**室蘭**  
鉄道の到達とともに、石炭積出港として発展。1907年、北炭が英国アームストロング社・ピッカース社と合併で日本製鋼所を設立。1909年、北炭輪西製鉄所が創業し、鉄のまちへ。



## 炭鉄港の普及に向けたこれまでの協議会の主な取組



**文部科学大臣への要請**  
平成30年7月に、三笠市役所において林文部科学大臣に対し、日本遺産の登録に向けた炭鉄港の取組への支援を要請しました。



**炭鉄港動画によるPR**  
約1分のイントロダクションと10分でわかる炭鉄港の2種類の動画を平成30年7月に制作し、8月末からはYouTubeで公開しているほか、関連イベントでも放映しています。



**炭鉄港セミナー開催への協力**  
平成30年11月に北海道空知総合振興局が札幌市内で主催した「炭鉄港」セミナーの開催に協力しました。



**炭鉄港モニターツアーの開催**  
空知地域、室蘭市、小樽市の3地域をガイド付きでぐるりと巡るバスツアーを平成30年度は2回開催しました。

**炭鉄港に関する授業の実施**  
平成30年9月に岩見沢市立美流渡（みると）中学校の生徒を対象に、エネルギーとしての石炭の役割や炭鉄港のPR方法に関する授業を行いました。



# 空知地域

美唄炭鉱常磐台立坑櫓(美唄市)

# 炭

# 鉄港

# ストーリー



三井砂川炭鉱中央立坑上砂川町



赤平駅構内の石炭列車



茂尻炭鉱の貯炭ズリ山(赤平市)



三井芦別炭鉱の炭住(芦別市)



大町・赤間炭鉱炭住街(赤平市)



幌内炭鉱坑内掘進作業(三笠市)

## 炭鉱の始まり

明治初期、まだ蝦夷地と呼ばれていた北海道に開拓使が設置され、資源調査や殖産興業※が急ピッチで進められていました。空知各地を調査したお雇い外国人技術者のライマン氏は、明治6〜8年にかけて、北海道一円の詳細な地質調査を実施し、現在の三笠市幌内に有力な石炭資源が存在し、大規模な炭鉱が成立することを突き止めました。そこで、明治12年に、開拓使は北海道の近代炭鉱の先駆けとして、官営幌内炭鉱(三笠市)を開鉱しました。

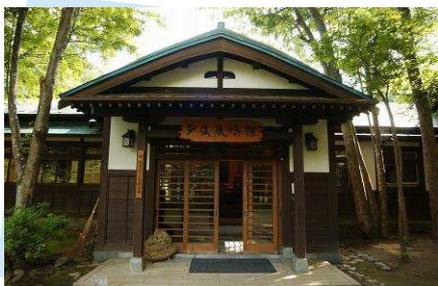
また、翌年明治13年には、幌内炭鉱で採掘した石炭を運搬するために、日本で三番目の鉄道として官営幌内鉄道のうち、まずは手宮(小樽)〜札幌間が部分開通し、明治15年には幌内まで全線開通します。この鉄道は、石炭の運搬だけではなく、空知地域へ入植する人たちが物資の輸送などにも活用され、北海道の開拓や近代化を推し進める原動力ともなりました。

さらに、明治22年には、幌内の炭鉱と鉄道は、北海道炭礦鉄道(ほっかいどうたんこうてつどう・略称「北炭」)に払い下げられることとなり、空知地域の炭鉱は、同社によって空知炭鉱(歌志内市)、夕張炭鉱(夕張市)などの開発が行われるとともに、石炭の産出に併せて鉄道路線も拡大していき、それとともに、太平洋側の良港として注目されていた室蘭も石炭積

出港として発展していくなど、空知の炭鉱は単に国産のエネルギー源としてだけではなく、北海道の様々な産業を発展させていきました。

しかし、明治39年、国策によって鉄道の国有化が進められたことに伴い、北炭は鉄道を国に売却し、鉄道事業から撤退します。

北炭は鉄道売却後、社名を「北海道炭礦汽船(ほっかいどうたんこうせせん)」へと変更し、事業の中核を船舶事業・鉄鋼業に移行し、鉄道の売却資金をもとに、日本で最初の合弁企業として、室蘭市に日本製鋼所(現・新日鐵住金室蘭製鐵所)を設立し、全国屈指の工業都市・室蘭の基盤を形成しました。鉄道業務から撤退したとはいえ、石炭と鉄によって築かれた北炭の企業力は不動であり、北炭北海道支店の近くに建築された、来賓接待用の迎賓館「夕張鹿鳴館(旧北炭鹿ノ谷倶楽部)」は昭和天皇が御宿泊されるなど、夕張炭鉱の繁栄を象徴するシンボルであり、当時の建築技術の粋を集めたものでした。



▲夕張鹿鳴館(夕張市)

※ 殖産興業・・・明治前期に資本制生産様式移行のため、政府が展開した産業保護育成政策。