

# 「炭鉄港」と小樽 ～「炭鉄港」の意義と日本遺産認定の課題～



小樽商科大学  
グローバル戦略推進センター  
学術研究員  
高野 宏 康

小樽市は、今年5月に日本遺産認定された「北前船」に続き、「炭鉄港」でもシリアル型（広域）の日本遺産認定を目指して取組を進めています。

明治時代以降、北海道がわずかな期間で豊かな社会を実現した歴史をひも解いていくと、その背景に、空知の「石炭」、室蘭の「鉄鋼」、小樽の「港湾」と、それらをつなぐ鉄道を巡る、北海道の産業革命と近代化の物語が見えてきます。ここでは、小樽の役割に焦点を当てて、「炭鉄港」ストーリーの意義と特徴を紹介し、認定に向けた課題を検討します。

## ▼「炭鉄港」誕生のきっかけ

「炭鉄港」のストーリーは、北海道の3つの政策が出発点となっています。最も根底にあるのは、1998年に始まる空知総合振興局の「炭鉄の記憶」事業です。

「炭鉄港」の着想自体は、2007年、北海道経済部「産業観光検討会議」の報告書の中で、現在と過去の産業、観光地と非観光地とを結び付けるストーリーとして、「炭鉄港」の考え方が示されました。そして、同年の北

海道経済部「道央地域観光戦略会議」での提言を具体化するため、2010年に同会議に炭鉄港部会が設置され、「そらち炭鉄の記憶マネジメントセンター」が主管となり、空知と室蘭、小樽を結び付ける「炭鉄港」の近代三都物語の展開が始まりました。

「炭鉄港」の取組は、2015年に「明治日本の産業革命遺産」が世界遺産に登録されたことで大きな転機を迎え、同年に創設された日本遺産への認定の可能性を含めて検討していくことになりました。

同年策定された「北海道創生総合戦略」では、広域連携による施策展開として、「産業遺産（炭・鉄・港）」の保全・活用による交流人口の拡大が明記され、「炭鉄港」は、世界や日本、道内の諸地域の動向を反映した取組になっているといえます。

## ▼「炭鉄港」のストーリー

「炭鉄港」は、北海道の近代化に深く関わる

① 薩摩藩による産業革命と明治維新、北海道の重要性が認識されるストーリー

- ② 旧薩摩藩士を中心に近代北海道の基盤が整えられていくストーリー
- ③ アジア・太平洋戦争を挟んで国内資源の重要な供給地としての役割を果たしてきたストーリー
- ④ 主に②から派生し、他地域との関係・広がりから認識すべきストーリー

これらによって構成されています。小樽との関わりから「炭鉄港」のストーリーの特徴を整理してみます。

近代的な産業発展の必要性を主張していた薩摩藩主の島津斉彬は、北海道は北の守りの要衝であり、その防衛と開拓、産業を発展させることが重要であると考え、1855年には、家臣に開拓地等を調査するように命じています。斉彬の意思は、黒田清隆らに受け継がれ、黒田たちは、1872年から「開拓使10年計画」を実施し、官営工場の設立、幌内炭山の開発、石炭輸送を目的とする鉄道を作っていました。

米国から招へいされた地質学者のライマンは、北海道一帯の詳細

な地質調査を実施、日本最大規模となる石狩炭田の概要を明らかにすると、1879年に官営幌内炭鉱（三笠）を開鉱しました。1880年に石炭を運搬することを目的に幌内鉄道が北海道最初の鉄道として小樽～札幌間に開通し、幌内鉄道は、石炭を小樽港に運び出すだけでなく、人や農産物の輸送にも大きな役割を果たし、北海道の開拓や産業近代化の原動力となりました。

小樽では、幌内鉄道の開通についてはよく紹介されますが、薩摩藩関係者による北海道の産業革命との関連性、工場や炭鉱の開発との連動を含めて位置付けていることが、「炭鉄港」のストーリーの特徴といえます。

1889年に幌内炭鉱と幌内鉄道は、北海道炭鉄鉄道会社（北炭）に安価で払い下げられます。その後、北炭によって空知炭鉱と夕張炭鉱が開発されました。1819～92年には空知線、室蘭線、夕張線と鉄道が延伸、北炭は、小樽・室蘭などの港湾設備を整備し、石炭輸送のために多くの船舶を所有して海運業にも進出していきました。1905年、日露戦争後、南樺

太が日本の領土となると、樺太開発が活発化し、小樽は中継港としてにぎわうようになりました。

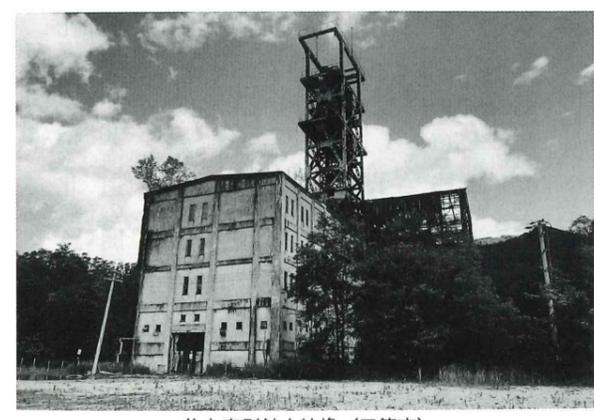
戦後は、経済復興のために石炭と鉄鋼を軸に「傾斜生産方式」の政策の下、石炭と鉄鋼の2つの産業を軸に生産回復を図ることになり、炭鉄は急激な復興を遂げます。

戦後まもなく、戦前のピーク（1939年）の約三分の一に貨物取扱量が激減した小樽港は、経済成長により1956年以降は、ほぼピークの水準まで回復しましたが、1963年前後から外国貿易コンテナ定期航路の撤退が相次ぎ、外国貿易の凋落傾向が決定的となり、明治時代以降、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、1975年頃、実質的な終えんを迎えました。

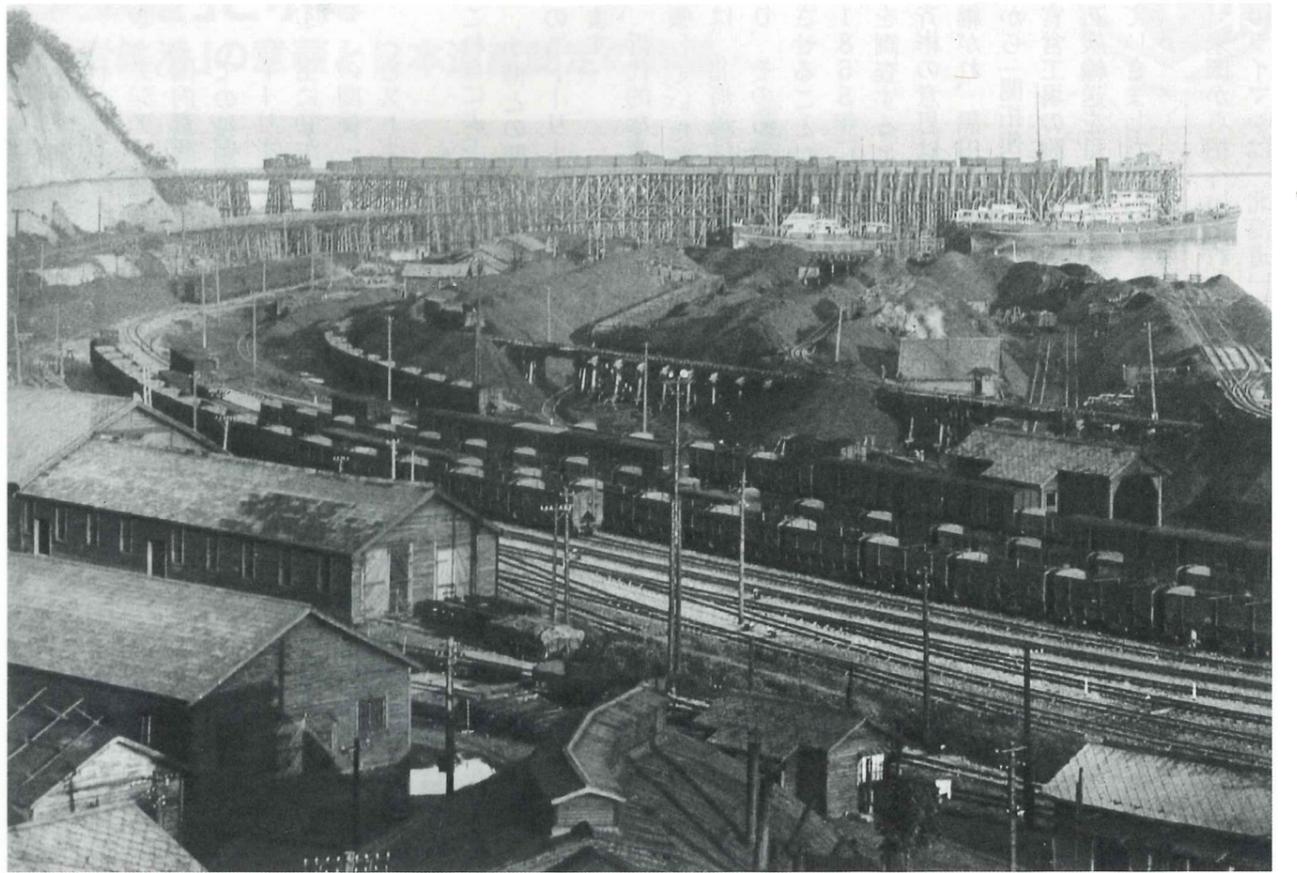
「炭鉄港」を軸とする北海道の近代化と衰退のストーリーは、人口減少と高齢化を経験した日本社会の「既起きた未来」であり、ポスト産業社会の課題を先取りしたストーリーとなっていることが、現代的な意義といえます。

## ▼各地に残る「炭鉄港」の遺産

「炭鉄港」の3地域には、世界



住友別炭立坑（三笠市）



大正～昭和初期の手宮の高架栈橋（小樽市総合博物館）



旧手宮線線路跡

「鉄」（鉄鋼）では、1909年に北炭が設立した「日本製鋼所旧発電所」（室蘭市）、をはじめ、輪西製鉄場（現・新日鐵住友室蘭製鉄所）が設立された「輪西門前町のまちなみ」（室蘭市）等が製鉄業最盛期の面影を現在に伝えています。「瑞泉閣」（室蘭市）は、大正天皇が皇太子時代に日本製鋼所室蘭製鉄所を視察された際の宿泊所として、1911年に建設された施設です。

小樽では、1880年に手宮～札幌間を結ぶ北海道最初の鉄道が開通し、北海道の開拓に重要な役割を担ってきましたが、1985年に廃線となった「旧手宮線線路跡」、「手宮駅機関庫群」の「機関庫3号」（1885年竣工。現存する日本最古の機関庫）。「機関庫1号」（1908年竣工）、「手宮駅危険品庫」（1898年）等の鉄道遺産が多数残っています。鉄道遺産は、空知の「北海道炭鉱鉄道岩見沢工場（岩見沢レールセンター）」（岩見沢市）、「旧室蘭駅舎」（室蘭市）、「幌内線線路」（三笠市）、夕張線（夕張市）など、各地にあります。

「港」（港湾）には、小樽の数々の歴史遺産が含まれています。1908年、小樽築港事務所初代所長の廣井勇によって、日本初の本格的港湾整備の一環として建設された「小樽港北防波堤」（小樽市）、1906年に竣工した「日本郵船小樽支店」（小樽市）は、建物全面に専用の船入潤や輸出入倉庫があり、背面には鉄道が通っており、船舶会社の支店として適した場所に位置する港湾・鉄道遺産と位置付けられています。

## 「炭鉄港」の課題

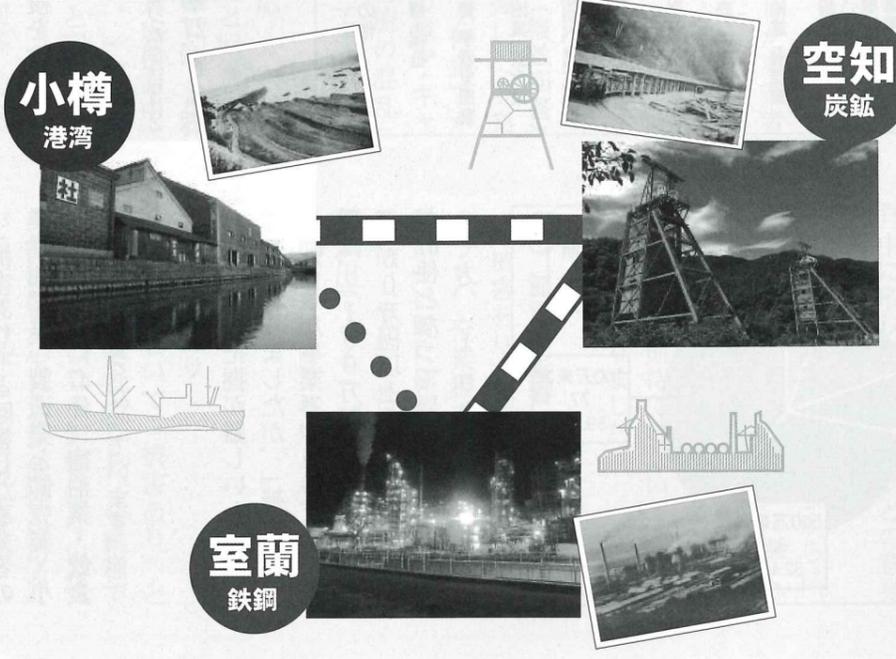
以上のように、「炭鉄港」という、北海道の近代化と産業革命のストーリーを空知、室蘭、小樽のそれぞれ特徴を持つ歴史遺産を立体的に認識することを可能とする意義があるといえます。小樽では旧手宮線をはじめとした鉄道遺産が、小樽の観光資源として認知されていますが、「炭」と「鉄」との広域のつながりは余り認知されていません。日本遺産認定には各地域の市民、行政の連携が不可欠です。この機会に、広域の地域連携を推進していくことが認定へのキーポイントになると思われます。

### 【参考文献】

- 『旧国鉄手宮線活用計画』（小樽市2010年）、小樽市総合博物館監修『鉄道と歩んだ街 小樽』（ウィルダネス2013年）、NPO法人炭鉱の記憶推進事業団編『炭鉄港ストーリー構築事業報告書』（空知総合振興局2017年）、『炭鉄港』（北海道空知総合振興局2018年）、『本邦国策を現地に観よ！北の産業革命 炭鉄港』（NPO法人炭鉱の記憶推進事業団2018年）、小樽市総合博物館編『重要文化財 旧手宮鉄道施設』（小樽市総合博物館友の会2018年）

## 炭鉄港とは？

近代北海道を築く基となった三都（空知・室蘭・小樽）を、石炭・鉄鋼・港湾・鉄道という三つのテーマで結ぶことにより、人と知識の新たな動きを作り出そうとする取り組みです。2010年から続けられており、現在、日本遺産の登録に向けた取組がスタートしています。



## 日本遺産とは？

地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産 (Japan Heritage)」として文化庁が認定するものです。

ストーリーを語る上で欠かせない魅力溢れる有形や無形の様々な文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内だけでなく海外へも戦略的に発信していくことにより、地域の活性化を図ることを目的としています。

(文化庁ウェブサイトより引用)