

「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「炭鉱の記憶」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

同様に、「炭鉄港」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つていているといえます。

「炭鉄港」は、北海道の近代化に深く関わる遺産が今も数多く残つており、それらの一部を日本遺産の構成文化財として位置付けています。

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

▼「炭鉄港」のストーリー

「炭鉄港」は、北海道の近代化の構成資産と同種・同等の近代化遺産が今も数多く残つており、それらの一部を日本遺産の構成文化財として位置付けています。

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。斉彬の意思是、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、1882年には幌内まで全線開通し、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、北海道炭礦鉄道会社（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。1891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。

▼各地に残る「炭鉄港」の遺産



住友奔別鉱立坑櫓（三笠市）

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、「そらち炭鉱の記憶マネジメントセンター」が主催となり、空知と室蘭、小樽を結ぶ付ける「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、同時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。