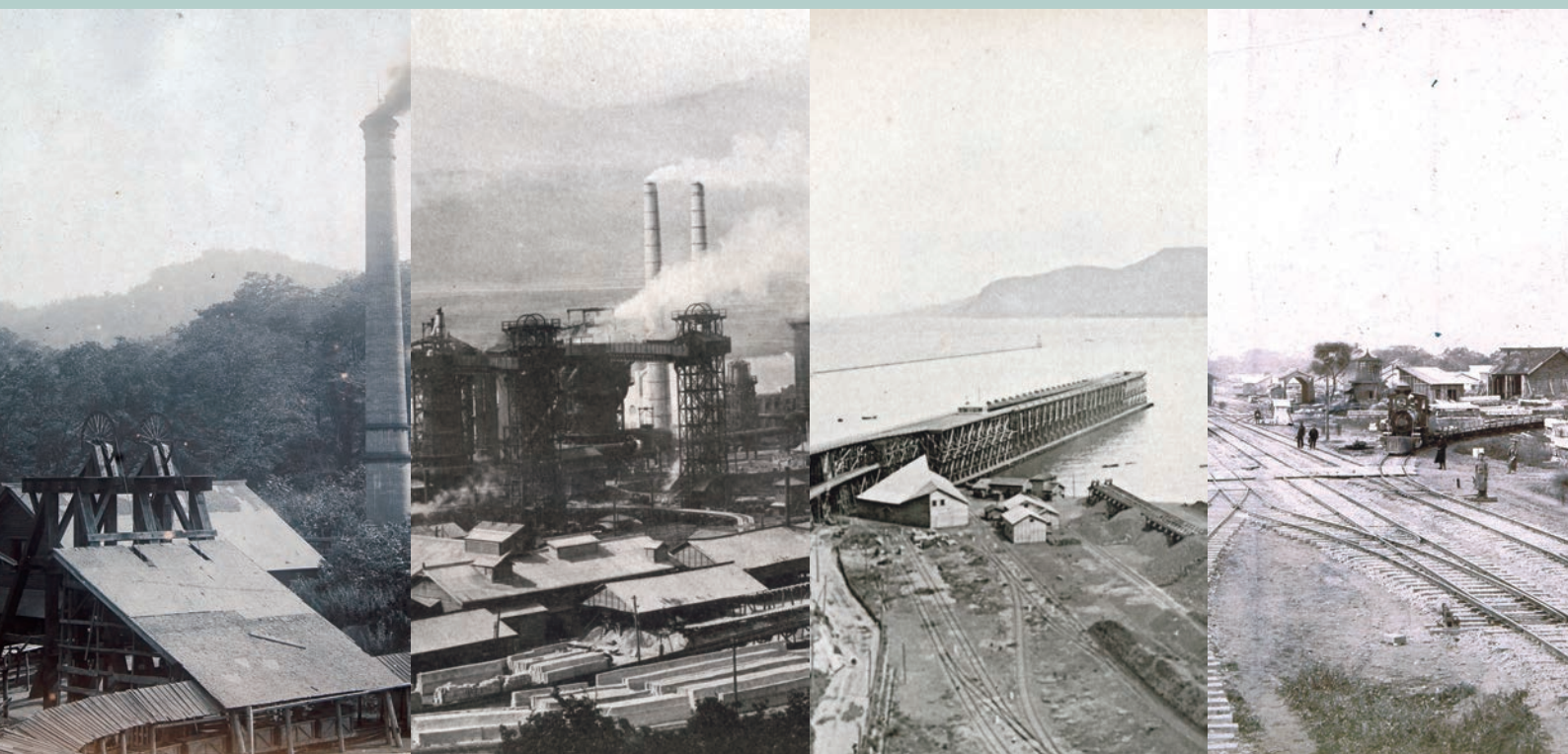


炭鉄港ストーリー構築事業

報告書



2017年3月15日
(平成29)

目次

0. はじめに	1
1. 手がかりとなる歴史資産	4
2. ストーリー構築の基本的視点	10
3. 《炭鉄港》のストーリー	16
4. 《炭鉄港》ストーリーの展開可能性についての検討	45
5. 今後の進め方	53
基礎資料●歴史遺産の概要	55
参考資料●日本遺産の制度概要	67
検討会の開催とメンバー	68

0. はじめに

《炭鉄港》の取り組みに至るまでの経緯について、まず整理しておく。

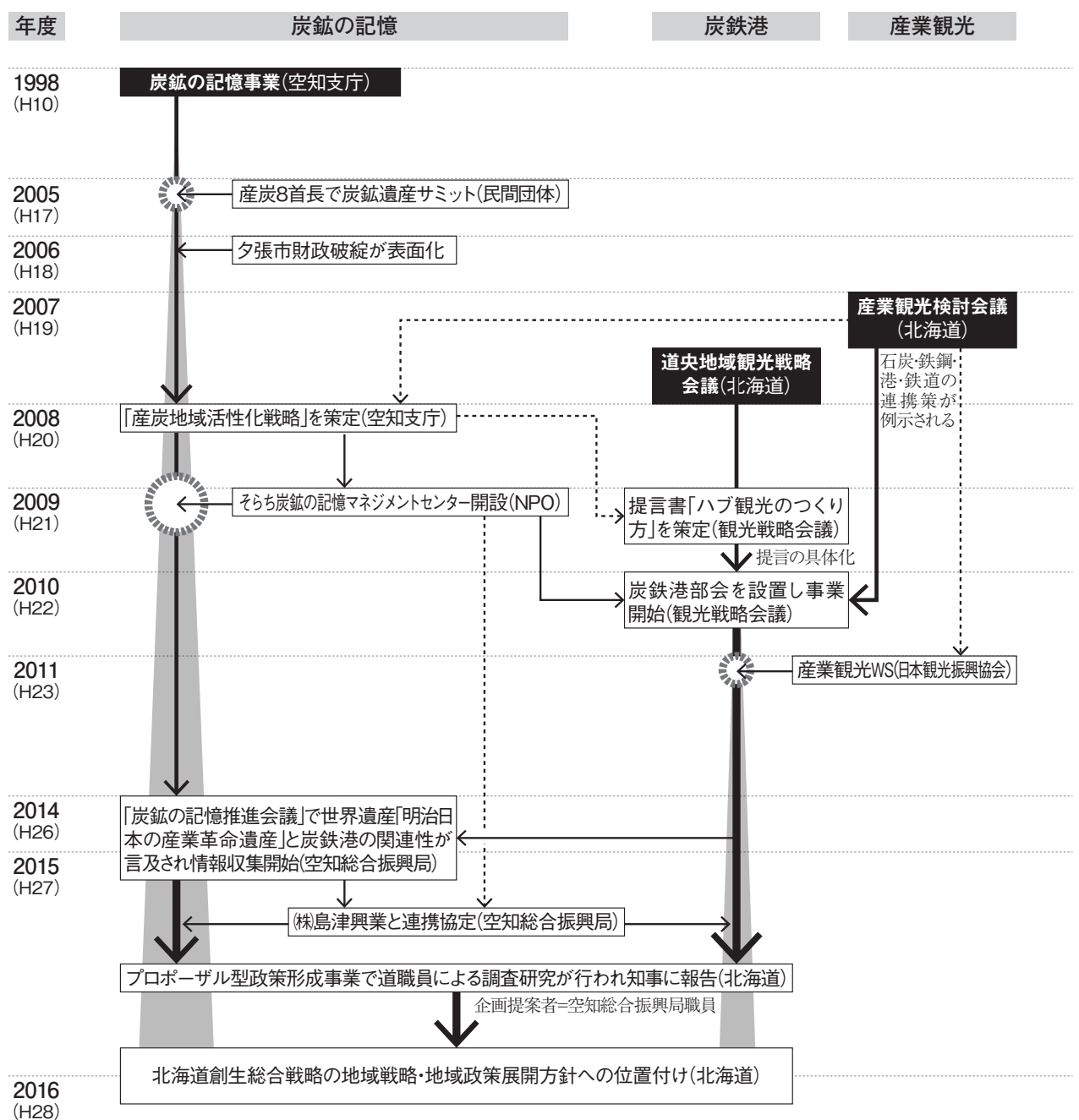
■ 《炭鉄港》が生まれた起源と背景

そもそも《炭鉄港》は、3つの北海道の政策を起源としている。

最も根底にあるのは、空知総合振興局の独自事業として今日まで継続している〈炭鉱の記憶〉事業である。

〈炭鉱の記憶〉は、1998（平成10）年度に空知支庁の独自政策としてスタートした。基幹産業を失い、約50年間で人口が1/5～1/10となった自治体が大半を占め、国の閉山対策が期限切れになるという状況の中で、その展開環境は当初から過酷であった。

図表 0-1 《炭鉄港》の経緯



それでも、2005（平成17）年に産炭自治体8首長が一堂に会した「炭鉱遺産サミット」¹で、「選択と集中」によって「ともに事に当たる」という政治的合意がなされた。

図表 0-2 2005年の炭鉱遺産サミット



これを受けて2008（平成20）年度には、道の政策として10年間のマスタープランである「元気そらち！産炭地域活性化戦略」が策定され²、翌年には同戦略に位置づけられた拠点として「そらち炭鉱の記憶マネジメントセンター」が開設されるなど、着実に推進されてきた。同戦略策定から10年経過を目前に、次のステップアップの必要性が求められていた。

《炭鉄港》の着想自体は、2007（平成19）年度「産業観光検討会議」（北海道経済部）を起源としている。同会議の報告書の中で、北海道の独自性を発揮する必要性と方向性が打ち出され、現在と過去の産業、観光地と非観光地とを結びつけるストーリーとして、《炭鉄港》の考え方が例示されている。ここでの発想は、先述した空知産炭地域活性化戦略の策定において踏まえられ、さらに後述する道央地域観光戦略会議の提言書に反映された。

《炭鉄港》の具体的な展開の契機となったのは、2007（平成19）年度の「道央地域観光戦略会議」（北海道経済部）と、翌年に道央圏5振興局職員が会長の

指導のもとに取りまとめた提言書「ハブ観光のつくり方」である。この提言を具体化するために、2010（平成22）年度に同会議の中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」が主管³して《炭鉄港》の具体的な展開がスタートした。

以降、今日まで継続して、実践を通じ政策具体化の可能性を高めてきた。特に2011（平成23）年11月に日本観光振興協会の支援で開催した「産業観光ワークショップ」は、《炭鉄港》三地域の関係者が相互に各地を訪問した後に札幌に結集して一大フォーラムを開催するという大規模なもので、その後の展開に大きな弾みとなった。

以上で述べたように《炭鉄港》は、その必要性では〈炭鉱の記憶〉事業からの要請、着想自体は産業観光検討会議、具体化の端緒は道央地域観光戦略会議にあり、北海道による3つの政策が相互に関連し総合的に展開してきた結果である点が大きな特徴である。

■ 《炭鉄港》の政策的な位置づけ

《炭鉄港》や〈炭鉱の記憶〉を展開してきたが、近年になり大きな転機となり得る状況が出現してきた。それは、2015（平成27）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ある。

これまでの文化財行政においては、近代産業に関して十分な文化財指定がなされてこなかった中で、世界遺産への登録の動きは（たとえそれが明治期に限られたものであっても）画期的な意味を持つ。そもそも、ユネスコ世界遺産委員会では、1994（平成6）年に、登録遺産の種別間における不均衡を是正するため、今後登録を推進すべき遺産の種類を示した。産業遺産は、そこで示された遺産の種類の一つで、世界遺産委員会に登録に力を入れている分野の一つである。

このような世界的な潮流を受けて、2001（平成13）年頃から日本でも産業遺産を世界遺産に登録しようという動きが存在し、その候補として当初は北海道が有力視されていた。その布石として、2003（平成15）年に赤平市で国際鉱山ヒストリー会議が開催された。

その後、鹿児島県で薩摩藩主・島津家の資産を継承し観光事業などを展開している(株)島津興業が、九州・

1 サミットに発言席に登壇した首長は次の通り／夕張市後藤市長、岩見沢市渡辺市長、美瑛市桜井市長、芦別市林市長、赤平市高尾市長、三笠市小林市長、歌志内市村上助役、上砂川町加賀谷助役。このほか、北海道空知支庁石川支庁長、北海道開発局札幌開発建設部吉田地域振興対策室長、滝川市田村市長、札幌学院大学伊坂理事長など250名が参加した。

2 同様の環境にあるドイツ・ルール鉱工業地域の再生にあたって大きな役割を果たした「IBA エムシャーパーク構想」にならって策定された。2007年度策定の「新・北海道総合計画」に基づく「道央広域地域政策展開方針」では、「炭鉱（やま）の記憶」で地域づくり、～ドイツに学ぶランドシャフトパーク構想」が重点プロジェクトに位置づけられていた。

3 2011年度からはNPO炭鉱の記憶推進事業団が事務局機能を継承して現在に至っている。

山口県の県知事や国機関に働きかけを行ったことを契機として、九州地方知事会の政策テーマに採択された。二人の総理大臣を輩出するという地域特性を背景に強力な政治的運動を展開した結果、2009（平成 21）年に国内での世界遺産暫定リストに掲載された⁴。

これまで、そらち炭鉱の記憶マネジメントセンターや《炭鉄港》の事業を通じて(株)島津興業との関係を築いてきた中で、「明治日本の産業革命遺産」の世界遺産登録に関する情報を得ていたことから、2014（平成 26）年度の空知総合振興局「炭鉱の記憶推進会議」において、世界遺産登録の進捗状況が報告され、はじめて《炭鉄港》との関連性が公式に言及された。

2015（平成 27）年度の同推進会議では、世界遺産登録が現実視されていたことから、再び《炭鉄港》との関連性について議論となり、推進会議の審議を踏まえて空知総合振興局で日本遺産の登録の可能性を含めて情報収集を開始することとなった。こういった動きの中で、道のプロポーザル型政策形成事業で道職員による調査研究が行われ、高橋知事に報告されるとともに、(株)島津興業と空知総合振興局との間で連携協定が締結された。

近年の《炭鉄港》を巡る活発な動きに対応して、2015（平成 27）年 10 月に策定された「北海道創生総合戦略」の地域戦略において、振興局内の様々なエリアにおける施策展開として、空知地域に「炭鉱遺産やジオパークなどの活用による歴史や文化を学ぶ「そらちヘリテージツーリズム」の推進」が、振興局を超えた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」が明記された。また、2016（平成 28）年 7 月に策定された同政策展開方針においても、地域重点政策ユニットの一つとして「そらち「炭鉱（やま）の記憶」の推進プロジェクト」が位置づけられ、《炭鉄港》の推進や鹿児島との交流が明記された⁵。

このように《炭鉄港》は、世界や日本各地など他地

域で顕在化した動きと、空知（後志・胆振）地域の潜在的可能性との紐帯となり、その展開にあたっては「炭鉱の記憶推進会議」での審議や「北海道創生総合戦略」の策定などのプロセスの中で市町村の意向を反映したものとなっている。

■ 《炭鉄港》を巡る地域の具体的な動き

近年、《炭鉄港》に関連する主要なものを列挙すると次表の通りとなり、様々な動きが活発化しつつあることが伺える。

図表 0-3 《炭鉄港》地域での動き

自治体・地域	動き
《炭鉄港》 全域	2016FY：《炭鉄港》3地域の市町議会議員で構成する「北海道炭鉄港市町村議員連盟」が3月19日発足予定（設立総会時：市町議員9市2町66名、顧問＝北海道議会議員11名）
空知総合 振興局	2015FY：職員2名がドイツ・ルール鉱工業地帯を視察 2016FY：地域創生部に地域資源活用推進室を設置 2016FY：(株)島津興業からの企業版ふるさと納税で「産業遺産シビックプライド醸成事業」を展開（3カ年で2M）
空知全域	2016FY：菊島赤平市長・桜庭月形町長ほか国・道・市職員ら10名が「明治日本の産業革命遺産」を視察
夕張市	2016FY：石炭博物館模擬坑道を釧路コールマイン(株)の施工により全面改修（250M） 2016FY：産業遺産ツーリズムの拠点施設「清水沢コミュニティゲート」を開設（地方創生加速化交付金6M）
美瑛市	2015FY：高橋市長と市観光課職員がドイツ・ルール鉱工業地帯を視察
赤平市	2015FY：住友赤平立坑を住石HDから市が取得（無償） 2017FY：立坑緊急補修（117M）、ガイダンス施設整備（256M/うち地方創生拠点整備交付金128M）
三笠市	2017FY：高校生レストラン整備（500M/うち地方創生拠点整備交付金250M）
小樽市	2016FY：歴史文化基本構想の策定に着手
室蘭市	2014FY：市民が一般社団法人を組織し取り壊しの危機にあった旧三菱合資会社室蘭出張所を買い取り保存活用 2016FY：青山市長が市青少年科学館に設置している蒸気機関車を旧室蘭駅舎へ移設する方針を表明

2017年3月15日現在：FY＝西暦年度、M＝百万円

4 この時点での登録名称は「九州・山口の近代化産業遺産群－非西洋世界における近代化の先駆け－」。2013年に「日本の近代化産業遺産群－九州・山口及び関連地域」に変更され、2015年のICOMOS（国際記念物遺跡会議：専門家からなるユネスコの協力機関）勧告に従って「明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼、造船、石炭産業」へ変更し世界遺産登録となった。北海道にとっては、タイトルから九州・山口という限定的な地域名称が外れたことの意味は大きい。

5 さっそく2016年6月には、管内首長2名を含む6団体10名による産業遺産視察団が組織され九州の世界遺産5カ所を訪問、参加者は《炭鉄港》産業遺産は世界遺産と遜色ないとの感触を持った。

1. 手がかかりとなる歴史資産

《炭鉄港》のストーリーを描くための手がかかりとなる歴史遺産の状況と特徴について概説する。

1-1. 歴史資産の構成と概要

空知総合振興局管内市町・小樽市・室蘭市において、《炭鉄港》に関連し、現存する歴史資産として、合計246件が抽出された（⇒図表1-1）¹。

図表1-1 歴史資産の件数と分布

	自治体	件数	摘 要
空知A	三笠市	22	
	月形町	5	
	夕張市	30	
	歌志内市	7	
	岩見沢市	4	1906(明治39)年・鉄道国有化以前の北海道炭礦鉄道時代までに関連する資産
	栗山町	1	
		69	
空知B	岩見沢市	9	
	美唄市	17	
	砂川市	2	
	滝川市	4	
	赤平市	7	
	芦別市	15	
	栗山町	4	
	奈井江町	4	
	上砂川町	2	
	沼田町	3	
		67	
空知計		136	
小樽市		95	市指定歴史的建造物78件のうち76件を一括計上
室蘭市		20	
合計		251	

〈空知〉は合計136件で、全体の54%と半数以上を占め最も多い。〈空知A〉4市2町は、1879(明治12)年・

官営幌内炭鉱開鉱から、1889(明治22)年・北海道炭礦鉄道会社（後の北海道炭礦鉄道(株)、北海道炭礦汽船(株)）の成立を経て、1906(明治39)年・鉄道国有化、1909(明治42)年・輪西製鉄所の創業に至る時期〔①官営開拓〕〔②北炭独占〕の歴史資産が分布する早くから開拓が進んだ範囲で、件数は69件。〈空知B〉6市3町（岩見沢市・栗山町は内容によってAとBに分割）は67件で、〈空知A〉とほぼ同数の資産が存在する。

〈小樽〉は、合計95件で全体の38%を占め、単独自治体としては最も多い。このうち、市指定歴史的建造物が78件を占めている。1980年代の小樽運河保存運動などを契機として市独自の制度を創設するなどして、文化財に対して積極的な取り組みがなされてきたことが反映されている。

〈室蘭〉は、合計20件と件数は少ない。これは、1907(明治40)年の日本製鋼所設立からスタートした鉄鋼業が、今日までの間に幾多の浮沈があるにせよ、現在もお基幹産業として継続しており、改良しながら現役で稼働している生産設備などは、歴史資産として把握し難いことによるものと考えられる。

時代区分別地域別の個別資産の一覧は図表1-2の通りである（6-7頁に掲載、巻末に詳細表添付）。

種類別（⇒図表1-3）では、当然のことながら、炭鉱は〈空知A〉〈空知B〉のみ、鉄鋼は〈室蘭〉のみにしか存在しないが、その件数には大きな開きがあり、炭鉱94件に対して鉄鋼6件と少ない。港湾は、〈小樽〉が93件もの件数があり顕著な集積が見られ、〈室蘭〉では10件と少ないものの地域内での最多項目となっている。鉄道は、全地域に存在し、特に〈空知〉で比較的割合が高い。

ここから、《炭鉄港》のうち、《炭》は〈空知A〉〈空知B〉、《鉄》は〈室蘭〉、《港》は〈小樽〉を主に〈室蘭〉含めて特徴づけられる。また、《鉄道》は、3地域をネッ

¹ 《炭鉄港》に関連する文化財や文化財に類する指定物件を全て対象として抽出した。このほか、空知は文化財等の指定物件が少ないことから、2016年度に空知総合振興局が行った炭鉱遺産調査の掲載物件のうち現存するものを加え、さらに一部では独自の判断で物件を追加した。室蘭も文化財等の指定物件が少なく、空知総合振興局調査のような基礎資料がないことから、独自の判断で物件を追加した。

トワークする存在であることから、〈空知〉を中心として各地域に存在する。

図表 1-3 種類別の歴史資産の件数

種類区分	空知 A	空知 B	小樽	室蘭	合計
炭 鉱	50	44	0	0	94
鉄 鋼	0	0	0	6	6
港 湾	0	0	83	10	93
鉄 道	9	19	10	1	39
その他	10	4	2	3	19
合計	69	67	95	20	251

各地域別に上位2位までの項目区分に網カケを施した

時代別（➡図表1-4）では、総数で〔③財閥進出〕79件が最多で、〔④戦時体制〕51件、〔②北炭独占〕49件と続く。同じ炭鉱地帯でも〈空知A〉は明治・大正期に卓越しつつも〔①官営開拓〕から〔⑥合理化〕までまんべんなく存在するのに対して、〈空知B〉は〔③財閥進出〕以降であり特に昭和期に入ってからが著しい。〈小樽〉は、太平洋戦争終戦までしか存在せず、特に大正期を中心に明治後期〔②北炭独占〕～昭和初期〔④戦時体制〕に86件（全体の90%）が集中している。〈室蘭〉は、〔③財閥進出〕が10件と最多で、室蘭を最も特徴づける《鉄》関連資産は、〔②北炭独占〕1件、〔③財閥進出〕3件、〔④戦時体制〕2件となっている。

図表 1-4 時代区別の歴史資産の件数

時代区分	空知 A	空知 B	小樽	室蘭	合計
①官営開拓 1869-1888年	7	1	9	1	18
②北炭独占 1889-1909年	14	1	31	3	49
③財閥進出 1910-1930年	17	14	38	10	79
④戦時体制 1931-1945年	11	19	17	4	51
⑤戦後復興 1945-1959年	8	21	0	2	31
⑥合理化 1960-1969年	11	9	0	0	20
⑦それ以降 1970年-	1	2	0	0	3
合計	69	67	95	20	251

各地域別に上位3位までの項目区分に網カケを施した

図表 1-2 歴史資産の明細

①官営開拓 1869年 (M02) 1888年 (M21)	②北炭独占 1889年 (M22) 1909年 (M42)	③財閥進出 1910年 (M43) 1930年 (S05)	④戦時体制 1931年 (S06) 1945年 (S20)	⑤戦後復興 1945年 (S20) 1959年 (S34)	⑥合理化 1960年 (S35) 1969年 (S44)	
1879北炭幌内炭鉱音羽坑 1880幌内炭道鉄橋 1882▲幌内線線路 1885北漸寺 1886■樺戸集治監庁舎 1886/1892■樺戸集治監水道遺跡 1887円福寺	1889★石炭大露頭夕張二十四尺層J 1890■空知集治監典獄官舎ノカ煙突 1890国鉄夕張線 1890北炭夕張炭鉱千蔵坑口 1890月形スギ保護林 1891北炭夕張炭鉱北上坑口 1897/1933/1941空知鉱業所倶楽部 1899▲北海道炭鉄道炭岩見沢工場 1900○北炭夕張炭鉱天龍坑口 1900-1922○小林道ノカ蔵倉庫群 1903招魂碑1906哀悼之碑 1906-1913▲三菱大夕張炭道車両 1908■一の沢水源地 1909炭鉱の記憶MC石蔵	1913萱野駅駅舎 1913▲北炭鹿ノ谷倶楽部 1913▲北炭楓発電所 1913北炭夕張炭鉱大新坑 1915/1924/1936石碑 1917▲北炭幌内炭鉱布引立坑 1918やまか大正館 1919▲▲北炭舞臺別炭鉄道立坑錦坑口 1919▲幌内変電所 1910*末広墓地石碑群 1919北炭北海道支店石炭分析室 1924北炭滝之上水力発電所 1924神威変電所 1926夕張炭道軌道敷 1926北炭清水沢火力発電所 1927北炭夕張炭鉱夕張第3鉱坑口 1929唐松駅駅舎	1934北炭新幌内鉱坑口 1935住友弥生炭鉱坑口 1936北炭夕張炭鉱専用鉄道高松線橋 1937北炭平和炭鉱坑口入り山 1937?太陽燈室建物 1938北炭清水沢水力発電所 1939○北炭夕張炭鉄模範坑道 1940殉職者之靈碑(奔別) 1941北炭幌内炭鉱常磐坑口 1944■採炭救国坑夫像 1945福住人車	1951○北炭夕張炭鉱高松入り捨線 1953夕張炭鉄総合ポイラー煙突 1953上歌砒会館 1954北炭清水沢炭鉄事務所線込所 1955北炭幌内鉱業所長宅 1956三笠市庁舎 1958日本キリスト教会夕張伝道所 1958北炭化成工業所ノクス戸煙突	1960?住友奔別炭鉱専用線鉄橋橋台 1960住友奔別炭鉄選炭施設 1960住友奔別炭鉱立坑 1960北炭空知炭鉱立坑 1965北炭夕張炭鉱病院 1967北炭幌内炭鉱立坑 1960*住友弥生炭鉱住宅 1969住友奔別炭鉄扇風機 1969三笠市民会館綴帳 1960*清水沢宮前町清栄町住宅 1960*北炭清水沢炭鉱入り山	1974北炭夕張新炭鉱清陵町住宅
1873空知川露頭炭層	1889蒸気機関車クワガス15号	1914美唄炭道線路跡 1915■五十嵐酒店倉庫 1919■美唄炭道蒸気機関車4110形式 1919万字変電所 1919朝日駅舎 1922岩見沢操車場跡 1923/1925▲三菱美唄炭立坑轡 1926上砂川駅舎 1926夕張炭道立坑 1926夕張炭道新二岐駅 1927英橋(代目)	1931▲三井美唄炭業所事務所 1935三井美唄炭鉱所長住宅 1936旧岡山橋 1937三井美唄炭鉱甲号社宅 1938-1945■△北海道人造石油資料 1938-住友赤平炭鉄関連史料 1939東洋高圧工業北海道工業所 1939北海道人造石油研究所棟 1939三井炭鉄一坑材料巻跡 1940三井炭鉄道三井別駅舎 1940三井炭鉄道三井別炭鉄第二坑原炭ボケト	1947明治上芦別炭鉄員浴場 1947三菱芦別炭鉄病院 1948美唄炭道東明駅舎 1948三菱あかや倶楽部 1949/1951三井鉱山森江専用鉄道橋梁 1949-1950三菱芦別炭鉄住宅群 1949*三菱芦別専用鉄道給水塔 1949三菱芦別専用鉄道軌道跡橋梁 1950栄小學校 1950人民裁判の絵 1951?三井美唄炭第二坑原炭ボケト	1960落合会館 1961太刀別炭鉄ホッパ 1962人石記念塔 1963住友赤平立坑轡周辺施設 1967室蘭本線夕張炭道立体交差 1968北海道電力赤井江火力発電所 1968三井砂川炭鉄中央立坑轡 1960*-1970*住友赤平炭鉄採炭機械類 1969室蘭本線栗山～栗丘増線	

空知 A

空知 B

	<p>1880▲手宮線線路</p> <p>1885▲機関車庫3号</p> <p>1885幌内鉄道保存車両群</p>	<p>■小樽市指定歴史建造物群(6棟)</p> <p>1896-1937モルタルストピース</p> <p>1898▲手宮駅危険品庫</p> <p>1906●日本郵船株小樽支店</p> <p>1908*機関車庫1号</p> <p>1908△小樽港北防波堤</p> <p>1909思川橋梁</p>	<p>1920*三井美唄炭鉱住宅群</p> <p>1920*三井美唄炭鉱職員住宅</p> <p>1929北炭送電線鉄塔</p>	<p>1941北炭赤間炭鉱スノ山</p> <p>1941北炭赤間炭鉱選炭ホッパー</p> <p>1943三菱茶志内炭山郵便局</p> <p>1943頼城橋</p> <p>1943三井芦別炭鉱一坑貯炭槽</p> <p>1945三井芦別鉄道緑泉駅舎</p> <p>1945○三井芦別鉄道炭山川橋梁</p> <p>1930-1940*朝日炭鉱住宅群</p>	<p>1951?落合東明地区炭鉱住宅</p> <p>1951旧山田家邸宅</p> <p>1952古河雨龍炭鉱選炭施設</p> <p>1954○頼城小学校</p> <p>1954協和会館</p> <p>1954万字炭鉱スノ山</p> <p>1955三井美唄互楽館</p> <p>1955上志文駅舎</p> <p>1956我路郵便局</p> <p>1959向ヶ丘商店街</p>	<p>1974石狩炭鉱殉職者慰霊碑</p> <p>1977北海道電力砂川火力発電所</p>
小樽	<p>■小樽市指定歴史建造物群(32棟)</p> <p>1912●高架栈橋取付線擁壁</p> <p>1912日本銀行小樽支店</p> <p>1912△小樽港斜路式ケーン製作ヤード</p> <p>1914△奥沢水源地下水道施設</p> <p>1910*▲手宮駅貯水槽</p> <p>1919▲手宮駅駅車台</p>	<p>■小樽市指定歴史建造物群(13棟)</p> <p>1933■小樽市庁舎※</p> <p>1933△張碓橋</p> <p>1934○△小樽駅舎ホーム</p> <p>1937■三井物産小樽支店※</p>	<p>1911▲瑞泉閣</p> <p>1912○△旧室蘭駅舎</p> <p>1915三菱合資会社室蘭出張所</p> <p>1918■国産1号航空機エンジン室0号</p> <p>1918日本製鋼所配水池跡</p> <p>1923日山口紙店</p> <p>1925多田薬局本店倉庫</p> <p>1926北炭室蘭海員俱樂部</p> <p>1926日室蘭灯台</p> <p>1927三輪商会倉庫</p>	<p>1937旧北炭役宅</p> <p>1939▲日本製鉄株中高会館</p> <p>1940▲知利別会館</p> <p>1940旧チマイハイツ浄水場</p>	<p>1937旧北炭役宅</p> <p>1939▲日本製鉄株中高会館</p> <p>1940▲知利別会館</p> <p>1940旧チマイハイツ浄水場</p>	<p>1952室蘭市役所本庁舎</p> <p>1958/1960室蘭市立益野小学校旧校舎</p>
室蘭	<p>1886■輪西屯田兵火薬庫</p>	<p>1905北海屋ビル</p> <p>1906長谷川貿易ビル</p> <p>1909▲旧発電所</p>				

*頭年代 ?詳細不詳 ●国重文 ○国登録 ★道指定 ■市町指定 ▲近代化 △土木化学鉄道

1-2. 歴史資産からみた時代区分とその特徴

歴史資産の構成（成立の背景、内容・時系列的な変遷）、
 転機となった歴史的事象、日本全体の歴史など外的環境
 の変化などを組み合わせて俯瞰すると、1869（明治2）
 年～1969（昭和44）年の約100年を中心にした時代区分
 を、図表1-5のように表すことができる。

図表1-5 歴史資産からみた時代区分の特徴

年代	特徴	主要できごと	炭	鉄	港	道内他地域との関連
↓ 1868 M01	① 維新前夜	1851集成館事業	島津藩による海外からの技術導入			←1855島津斉彬の命による蝦夷地調査
1869 M02 ↓ 1888 M21 [20年]	① 官営開拓	1869開拓使設置 1871黒田開拓次官 1879幌内炭鉱開拓 1881官有物払下事件 1882三県一局 1886北海道庁	〈空知A〉 薩摩主導 集治監による開拓 鉄道(東西方向)	屯田兵村 (1887-1889)	〈小樽〉 石炭積出の独占	→樺戸道路/農地開 発・河川改修 ⇨甜菜製糖 ⇨麦酒醸造
1889 M22 ↓ 1909 M42 [21年]	② 北炭独占	1889北炭払い下げ 1892鉄道室蘭延伸 1904-1905日露戦争 1906鉄道国有化 1907日本製鋼所 1909輪西製鉄	〈空知A〉 鉄道(南北方向) 北炭の新鉱開発	島津(海軍)を背景 ↓ 製鋼→製鉄	〈小樽〉 基盤整備の進展 〈室蘭〉 石炭積出で急成長	→煉瓦製造 ⇨道内へ鉄道延伸
1910 M43 ↓ 1930 S04 [21年]	③ 財閥進出	1910井上角五郎辞任 1913北炭会長に団琢磨 1923小樽運河完成 1929世界恐慌	〈空知A〉〈空知B〉 動力電化 財閥の新鉱開発 鉄道(枝線・私鉄)	生産が軌道に	〈小樽〉 三井主導による 商業港化	→鉄鉱石 →樺太の炭鉱開発 ⇨樺太・稚内との商流 ⇨山林開発
1931 S05 ↓ 1945 S20 [15年]	④ 戦時体制	1931満州事変 1941太平洋戦争 1945終戦	〈空知A〉〈空知B〉 川下萌芽(化学) 大増産	戦時統合で 基盤確立	〈室蘭〉 石炭積出の主力港 工業港化	⇨1936陸軍大演習
1945 S20 ↓ 1959 S34 [15年]	⑤ 戦後復興	1946傾斜生産方式 1949ドッジライン 1950朝鮮戦争 1956経済白書(もはや戦後) 1955石炭鉱業整備事業団	〈空知A〉〈空知B〉 生活環境整備 大増産と乱高下 スクラップ&ビルド	生産設備の 復興と大規模化	〈小樽〉 先駆的退潮 〈室蘭〉 工業港として発展	←樺太から引き揚げ
1960 S35 ↓ 1969 S44 [15年]	⑥ 合理化	1960石炭鉱業合理化事業団 1963第一次石炭政策 1963苫小牧港開港 1969第四次石炭政策	〈空知A〉〈空知B〉 大規模投資 ↑ 雪崩閉山	大増産 基幹工場として繁栄	〈苫小牧〉 一人勝ち 〈小樽〉〈室蘭〉 石炭積出の喪失	⇨1963苫小牧港
1970 S45 ↓ 1990 H02 [21年]	⑦ 構造転換	1970新日鉄 1981小樽運河保存運動 1986小樽運河整備 1988室蘭ルネサンス 1990日経平均最高値	段階撤収 ↓ 地域崩壊阻止 ↓ 依存体質	全国各地へ配転	〈小樽〉 歴史ストック活用し 観光へ転換	⇨1972札幌オリンピック
1991 H03 ↓	⑧ 価値転換	1998炭鉱の記憶開始 2002石炭政策終了 2007夕張市財政破綻 2010炭鉄港スタート 2015世界遺産(聖母日本の産)	「炭鉱の記憶」 の模索	独自性と縮小均衡	〈室蘭〉 規模縮小しつつ 工業港は継続	

時代区分の特徴
<p>北海道の開拓が本格化する以前の時期で、産業革命が薩摩藩の集成館事業によってスタートした。薩摩藩内では、北海道開拓の必要性が認識・熟成された。</p>
<p>1869年に開拓使が設置され、明治政府により開拓が推進され、〈空知A〉と〈小樽〉が先行した。その主体となったのは、黒田清隆を筆頭とする旧薩摩藩士であり、島津斉彬の遺志を継いだものであった。</p>
<p>1889年に幌内炭鉱や幌内鉄道が元薩摩藩士・堀基<small>ほりもと</small>の設立した北炭に払い下げられ、北炭により炭鉱開発と鉄道延伸が独占的に行われた。</p>
<p>日露戦争を契機に、鉄道が国有化されて財閥各社が進出、炭鉱開発が活発化し〈空知B〉に範囲が拡大し、北海道開発の主体は薩摩から三井など財閥に移行した。北炭は関連事業展開として〈室蘭〉に鉄鋼業をおこすが、製鉄の生産不調により三井の傘下に入った。〈小樽〉は日露戦争の賠償による樺太領有や第一次世界大戦を契機に発展した。</p>
<p>1931年の満州事変以降から1945年の終戦まで、戦争遂行のために重工業が重視され炭鉱は大増産体制となり、〈空知〉は活況を呈した。〈室蘭〉の製鉄業は、日本製鉄に統合され生産基盤が強化された。〈室蘭〉〈小樽〉ともに石炭積出港としての基盤整備が進んだ。</p>
<p>〈空知〉の炭鉱は活況を呈し、〈室蘭〉の鉄鋼業も戦災被害が少なかったため国内生産での一定の地位を占めた。〈小樽〉は樺太を失ったものの、過去の蓄積によって次第に陰りが見える程度でとどまっていた。戦後復興に必要な国内資源の調達という点で、《炭鉄港》地域が全国で最も注目され期待されていた。</p>
<p>〈空知〉は、石油との競争にさらされ、大規模な合理化投資で生き残りをかけた。〈小樽〉は、港湾機能の衰退と商業金融機能の札幌移転が進んだ。〈室蘭〉は、鉄鋼業が依然として拡大基調であるが、新鋭製鉄所の出現で地位を低下させる兆しが現れた。日本経済全体が高度成長に向けて離陸する中で、《炭鉄港》地域は国内の中で次第に地位を低下させた。</p>
<p>〈空知〉の石炭産業は、明らかな撤退局面に入った。苫小牧港の本格稼働によって、〈室蘭〉〈小樽〉ともに港湾機能が衰退した。その反面、札幌～千歳～苫小牧の軸線に都市機能や人口が集中するなど、道内での格差が顕在化した。〈小樽〉〈室蘭〉で新たなまちづくりの胎動が見られた。</p>
<p>バブル破綻や社会資本整備の進展によって、北海道全体としての今後のあり方が問われるようになった。〈小樽〉〈室蘭〉に約10年遅れて、〈空知〉でも「炭鉱の記憶」で新たなまちづくりがスタートした。</p>

2. ストーリー構築の基本的視点

《炭鉄港》ストーリーは、単に歴史的経緯を時系列的に整理したものではない。その根底には、《炭鉄港》の歴史的資産を未来に対していかに生かすのかという視点が必要であり、そのための思想が不可欠である。ここでは、《炭鉄港》の意味と意義を意識しながら、ストーリー構築の基本的な構成を検討する。

2-1. 歴史から学ぶことの意義

「愚者は経験に学び、賢者は歴史に学ぶ」¹という格言は、我々が歴史から学ぶにあたっての基本的な構えとして認識しておくべき言葉であろう。これは、ドイツの鉄血宰相として有名なビスマルク（1815-1881：Otto von Bismarck）によるもので、経験の必要性を否定するのではなく、自説に固執せず広い視野を持つことと、未来に向けた教訓を過去の歴史から認識する重要性について言及していると捉えるべきである。

一方で、「歴史は繰り返す」か「歴史は繰り返さない」かについては、古くから論争があった。繰り返さないのであれば、歴史を学ぶ意味は極めて低くなる。これに対して作家の堺屋太一は、歴史から学ぶ有用性を次のように述べている²。

技術や人口、資源に関する変化は常にあり、かつ不可逆的なものだ。従って、歴史の上で同じ状況が繰り返されることは絶対にあり得ない。その限りにおいては、歴史は段階的に発展するのであって、繰り返すものではない、というのは完全に正しい。

しかし、「歴史は繰り返す」という立場を採る人々も、その事を知らぬわけではない。この世の中に、全く同じ状況が何度も現われ、全く同じ事件が何回も起るなどと信じている者はまずいないだろう。「歴史は繰り返す」というのは、異なる状況のなかでも相似た事件が起る、ということであり、その類似性の範囲内で歴史が現在の政治や経営の参考になる、という意味である。そしてその限りにおいては、これまた正しいといえる。

何故なら、技術や人口や資源の状況は変化しても、もう一つの歴史の要素である人間の本性はそれほど急激に変わることがないからである。…（中略）…人間の本性、いわゆる人間性は昔も今もさして変わ

りがない。時代により地域によって、価値観は違い欲望の対象は異なる。だが、欲するものを求める場合の行動、忌み嫌うものから逃れる方法には共通性がある。それ故、相似た事件に対応する人間の思考と行動には、深い共通性を見ることができるのである。

この意味において、「歴史の父」ツキディデスが、その大著『戦史』の巻頭に書いた、「今後も、人間性の赴くところ、異なる状況の中でも相似た事件が起るであろう」という言葉は、正鵠を射ているといえる。我々が歴史から学び得る最大のものは、人間性に基づく行動の数多い事例なのだ。

また、今から30年以上も前に、社会構造の変革期において歴史から学ぶ意義についても言及しており³、知識社会の到来が実感される今日、注目に値する。

戦後石油文明は、七〇年代に「峠」を越えて下り坂に入ったのだ。これに代わって、八〇年代には、別の新しい文化が生まれようとしている。それは、これから豊富になるもの、つまり「知恵」を多消費することを格好よしとする「知恵の文化」である。「知恵」は、教育や情報機関の普及ばかりでなく、コンピュータのような「知恵」を蓄積し、加工し、流通させる機器の進歩と普及によっても、急速に増加しているからだ。

このように考えれば、八〇年代に、我々が直面している変化がどれほど大きなものかもわかるだろう。それは、単に戦後体制の終焉とか高度成長時代の終了とかいうだけではなく、産業革命以来続いて来た工業社会そのものからの離脱であり、新しい次の社会への転換でもある。

こうした大転換期には、最小二乗法による傾向線の延長といった未来予測が役立つのはもちろん、工業社会の中で組み立てられて来た概念と手法の多くが、その有用性を失ってしまう。そんななかで、我々が未来を考える参考となり得るのは、不変なる人間性に立脚した観察、つまり歴史のなかの繰り返し得る部分であろう。

このような視点に立つと、産業革命に始まり豊かな

1 Nur ein Idiot glaubt, aus den eigenen Erfahrungen zu lernen. Ich ziehe es vor, aus den Erfahrungen anderer zu lernen, um von vorneherein eigene Fehler zu vermeiden (愚者のみ自分の経験から学ぶと信じている。私は、最初から自分の誤りを避けるため、むしろ他人の経験から学ぶのを好む)。

2 堺屋太一『歴史からの発想 停滞と拘束からいかに脱するか』1983年・プレジデント社

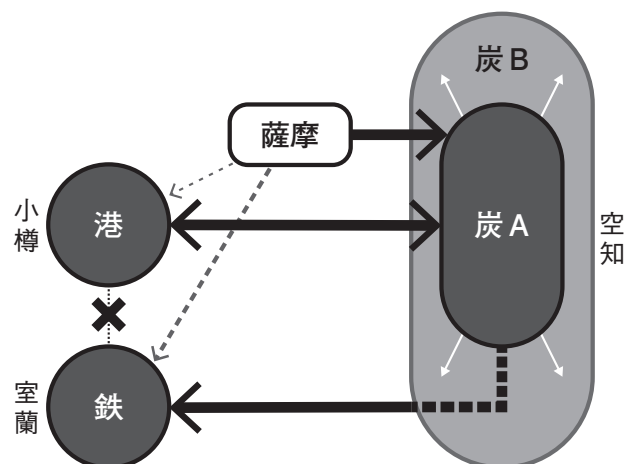
3 堺屋太一『歴史からの発想 停滞と拘束からいかに脱するか』1983年・プレジデント社

社会を実現した今日まで100年余にわたる歩みを、教科書的にではなく、《炭鉄港》というフレームをもとに検証することは、今後の地域社会を構想する上で不可欠な作業であると言える。

2-2. 前提となる基本的な構図

これまで展開されてきた《炭鉄港》の基本構図は、次のような特徴を有している（→図表2-1）。

図表2-1 《炭鉄港》の基本構図



- ①鉄〈室蘭〉と港〈小樽〉は、炭〈空知〉が媒介してはじめて結合する。炭が《炭鉄港》の成立に不可欠な中核的存在である。
- ②鉄〈室蘭〉と港〈小樽〉は、単一自治体で完結している。一方、炭〈空知〉は、北海道炭礦鉄道時代に開鉱した三笠・夕張・歌志内など〈空知炭A〉と、それ以降に開鉱した赤平・芦別など他の産炭自治体〈空知炭B〉との二重構造となっている。
- ③炭〈空知〉と鉄〈室蘭〉のつながりは、鉄道国有化まで〈空知炭A〉のみだったが、鉄道国有化以降は〈空知炭B〉に拡大した。
- ④炭〈空知〉と港〈小樽〉とのつながりは、開拓初期において鉄道を介して強い結びつきがあったが、室蘭への鉄道が開通した以降は次第に比率を低下させていった。
- ⑤炭〈空知炭A〉・鉄〈室蘭〉・港〈小樽〉のいずれも、世界遺産「明治日本の産業革命遺産」のスタート地点である薩摩（鹿児島）を起源としているが、そのつながり方は濃淡が著しい。
- ⑥炭〈空知〉と鉄〈室蘭〉・港〈小樽〉とでは、その後の衰退ダメージの差が著しく異なる。

これらのことから、対象とする時代の範囲の差で、ストーリーの描き方は大きく異なることがわかる。

2-3. ストーリーの時代区分と基本的視座

■人口推移と時代区分

前章1-2で整理した時代区分に、北海道と日本の人口推移の傾向（現在=100とした指数での比較→図表2-2）を加味して考えると、次のような北海道の特徴的な人口動向が浮かび上がってくる（→図表2-3）。

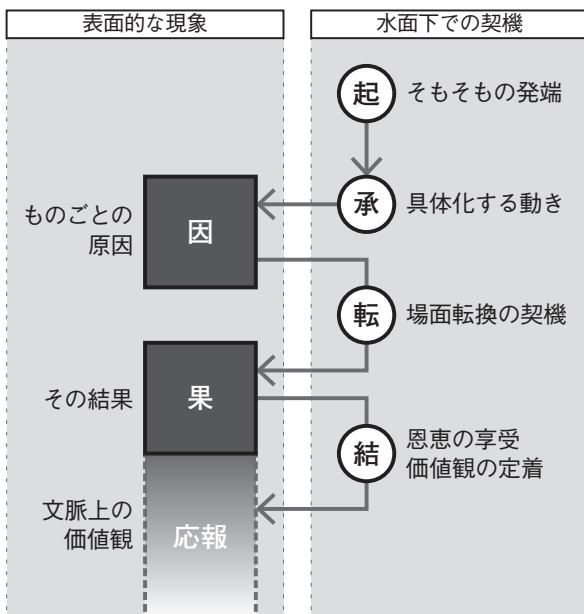
図表2-3 人口動向と時代区分

時期	時代区分	人口の特徴
1800年代中盤 (明治初期)	① 維新前夜	僅少
1800年代後半 (明治中期)	① 官営開拓	急激な伸び
1900年代前半 (明治後期)	② 北炭独占 ③ 財閥進出(前期)	
1900年代前半 (大正)	③ 財閥進出(後期)	伸びは鈍化 全国水準到達
1900年代中盤 (昭和戦前)	④ 戦時体制(前期)	
1900年代中盤 (戦中)	④ 戦時体制(後期)	急激な伸び
1900年代後半 (戦後)	⑤ 戦後復興	
1900年代後半 (高度成長期)	⑥ 合理化 ⑦ 構造転換 ⑧ 価値転換	停滞の後 微増から減少へ

■時代区分の考え方

これまで述べてきた歴史的な事象や人口動向による区

図表2-4 時代区分の捉え方



分を総括し、ストーリーの時代区分を検討するにあたって、その基本的な捉え方は図表2-4の通りである。【因】ものごとの原因→【果】その結果→【応報】延長線上にある価値観の定着という3つの区分で捉える。さらに、3つの区分をブリッジする形でそれをもたらした水面下での契機を〔起〕〔承〕〔転〕〔結〕と規定する。

■時代ごとの特徴と関係性

このような観点で、【因】【果】【応報】の区分と関係性を捉えると、次表の通りとなる。

図表2-5 歴史事象・人口動向を統合した時代区分

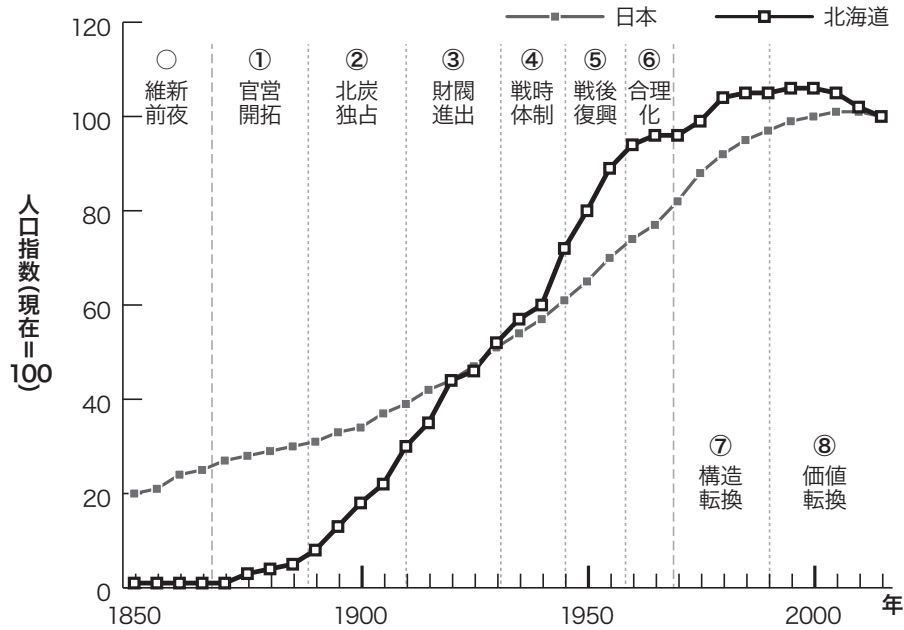
区分	年代	特徴
I 【因】	明治期から大正期にかけて ① 官営開拓 ② 北炭独占 ③ 財閥進出	北海道開拓のための基盤を形成し人口を全国水準にまで引き上げた。 今日まで続く近代北海道の基となった。
II 【果】	昭和期の前半3/4にあたる第二次世界大戦を挟んだ時代 ④ 戦時体制 ⑤ 戦後復興 ⑥ 合理化	I期【因】で整備した基盤をもとに、戦争（日露戦争による樺太割譲、第一次世界大戦による企業の勃興、太平洋戦争による国内資源の供給基地化）を発展契機として、全国平均を上回る人口水準を達成した。 北海道の必要性が国内で最も高まり、また北海道はその期待に十分応えた。
III 【応報】	昭和期の後半1/4から今日まで ⑦ 構造転換 ⑧ 価値転換	国際化が進展する中で、太平洋戦争後から続くII期【果】の文脈・価値観の転換を図ることなく推移した。 人口は停滞し、新たな活力や主体的な展望を開けないまま、外的環境の変化に翻弄された。

■〈外発的〉発展の歴史

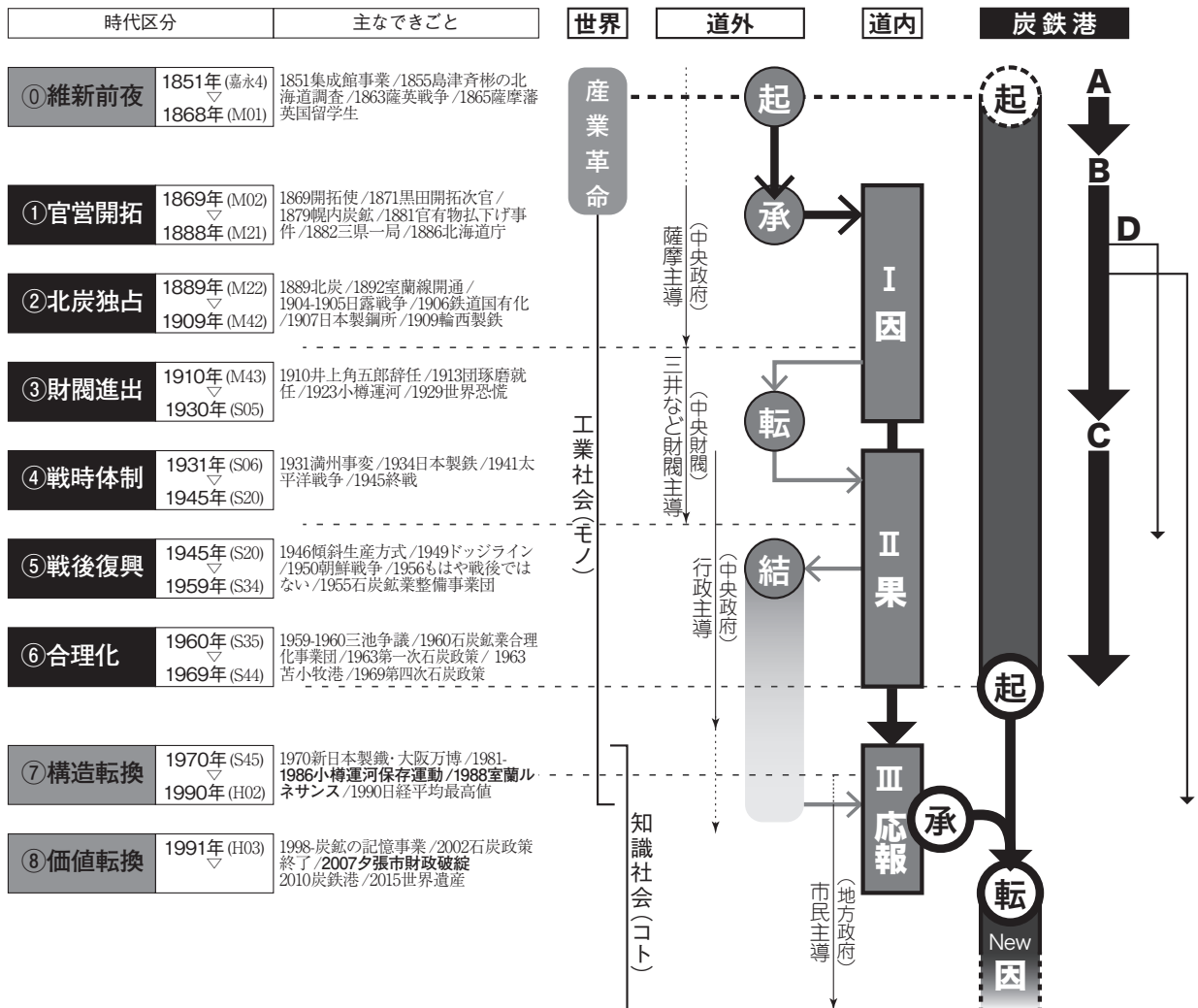
北海道の人口は、江戸末期から明治初期には5～6万人程度でしかなかったが、今日では約540万人にも及び、わずか150年で100倍という高成長を遂げた。極めて人口密度が疎である8万km²にも及ぶ空間を居住・生産に適した場にするためには、初期の少ない人口で開発を遂行することは不可能であり、もっぱら北海道外からの〈外発的〉な力によってきた。

最初の〈外発的〉な開発を主導したのは中央政府機

図表 2-2 人口変化と時代区分



図表 2-6 時代区分と《炭鉄港》の時系列範囲



関である開拓使であり、その主要な人材は旧薩摩藩士が主流を占めていた。明治維新は薩長土肥が原動力となって達成されたことから、この4藩出身者が明治政府で主要地位を占めるのはうなずけるが、特に開拓使で薩摩閥が強いという理由は、さらに時代をさかのぼり島津^{しまづなりあきら}齊彬に端を発している。

北海道開拓の重要性認識という必要性（最南端にあるが故に持ち得た国防上の危機感）と、北海道開拓実行を担う具体的な可能性（産業革命による近代産業技術を集成館事業としていち早く外国から導入した実績）の両面から、薩摩藩出身者が主体的に北海道開発を担った。薩摩藩による産業革命・明治維新を〔起〕とし、旧薩摩藩士が主流を占めた開拓使が主体的に関与したことを〔承〕として、近代北海道の基礎が形成された。…Ⅰ期【因】

次の〈外発的〉刺激の主役は、〔起〕〔承〕で主体であった薩摩から、財閥（特に三井財閥）や中央政府に代わる。この外的刺激の主役交代〔転〕によって、幾多の戦争を転機としながら、Ⅰ期【因】で形成された最低限の基盤をもとに開発に弾みがつき、全国平均を上回る成長というがもたらされる。…Ⅱ期【果】

太平洋戦争後は、戦後復興のため国内からの資源調達が不可欠であり、また北海道自体の社会基盤整備の遅れもあって、北海道開発庁という北海道限定の政府組織設置に象徴されるように、〈外発的〉刺激は中央政府のウエイトが高くなった〔結〕。

高度経済成長によって、国内からの資源調達の必要性が低下したことから北海道の地位も低下し、国の政策（石炭政策、農業政策、外交政策、交通政策など）によって北海道は主体性なく翻弄されることとなる。…Ⅲ期【応報】

これらのことを総括すると、〈外発的〉発展を基調とした歴史が、次のようなプロセスを経て150年で完結したということである。

薩摩藩〔起〕〔承〕による外的刺激を契機に、近代北海道の基盤が形成された。…【因】

その後、外的刺激は中央政府・中央財閥と変化〔転〕じて、北海道の地位が向上し国内での役割を果たした。…【果】

外的環境の変化（経済発展による国内資源の地位低下、国際情勢変化による地政学的な重要性

の低下）にもかかわらず、〈外発的〉発展の発想から転換できなかつたため、中央政府の政策転換に翻弄され〔結〕、官依存で主体的な〈内発的〉発展への熟度が高まらない状態に陥った。…【応報】

■《炭鉄港》の意味と意義…〈内発的〉発展へ向けて

このような認識にたつた時に、《炭鉄港》は、これまでの150年間にわたる〈外発的〉発展指向に終止符を打ち、新たに主体的で北海道の個性・特質を生かした〈内発的〉発展の契機にするための思想としてあるべきである。

そのためには、先の150年のスタート地点で薩摩藩が北海道で事をおこしたように、〔起〕〔承〕を正しく認識した上で、これに基づいて〔転〕として北海道の力を結集して新たな捉え方や発想を広く構想する動きを構造化する必要がある。

〈内発的〉発展の基礎となるのは、今日に至る文脈の明快な認識であり、明治期からの150年間の歩み（＝これまでの150年間のストーリーにおける【因】【果】に相当）を、近代北海道の姿をもたらし〔起〕として明確に認識することから始まる。

その一方で、150年の結果である今日の北海道の現状（先の150年間のストーリーでの【応報】に相当）を、冷徹に認識・分析することを〔承〕とすべきである。

この新たな〔起〕〔承〕をもとに、未来に向けて現状を変革し歩み出す力が〔転〕であり、未来に向けた次の150年にとってこの動きが新たな【因】となるはずである。

《炭鉄港》は、このような〈未来〉に向けての〔転〕として、意味と意義を有する運動であり、単なる〈過去〉のお勉強ではないのだということを強く意識すべきである。

■ 4つのストーリーからなる《炭鉄港》

これまで述べてきたことを総合的に勘案して、《炭鉄港》は、次のような4つのストーリーによって構成されるべきと考える。

Ⓐ 薩摩藩による産業革命と明治維新、そこで北海道の重要性が認識されるストーリー

- 1851年集成館事業～1868年明治維新
- Ⓑの前史に相当する部分

Ⓑ 旧薩摩藩士を中心に近代北海道の基盤が整えられるストーリー

- 1869年開拓使設置～1930年
- これまで《炭鉄港》として語られてきた時代範囲

Ⓒ 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

- 1931年満州事変～1969年第四次石炭政策
- 従来は語られてこなかった《炭鉄港》による成果と今日の北海道に至る予兆までを描く時代範囲

Ⓓ 主としてⒷから派生したもので他地域との関係・広がりという点から認識しておくべき意味合いが強いストーリー

- Ⓑのサブストーリー的なテーマ

これら4つのストーリーのウェイト（重み）は等分なものではなく、Ⓑを主体に（ウェイト2/3）、Ⓒでその後の必ずしもハッピーではない展開までを描く（ウェイト1/3）ことが、《炭鉄港》ストーリーの独自性となる。

Ⓐは、その発端を理解するための補助線のような存在であり、世界遺産「明治日本の産業革命遺産」と比較する上で不可欠な存在である。

Ⓓは、ⒶⒷⒸから派生し全道各地への波及を示すサブストーリーで、いわば《炭鉄港》からの放物線としての存在である。

3. 《炭鉄港》のストーリー

前章で設定した4つのストーリーについて、歴史的事象の流れと背景について解説する。

3-1. ストーリー A (1851-1868)

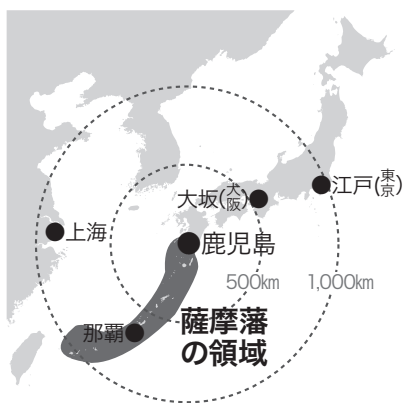
■薩摩藩

島津氏の初代・^{ただひさ}忠久は、源頼朝の庶子と伝えられている。頼朝から薩摩国・大隅国・日向国の守護職、南九州に広がる島津荘の地頭職に任じられ、島津を姓とした。

その後、何度か滅亡の危機に瀕したが乗り越え、16世紀後半には九州の大半を支配するまでになった。しかし、1587(天正15)年に豊臣秀吉の軍門にくだり、領国も薩摩国・大隅国・日向国諸県郡の計60万石余に縮小された。

江戸時代の1609(慶長14)年になって、琉球国に出兵して琉球国12万石を支配下に収めた。その結果、石高は合計72万石となり、加賀前田家100万石に次ぐ石高を誇った。その範囲は南北約1,200kmで、現在の行政区画でいえば、鹿児島県と沖縄県全域、それに宮崎県の1/3を加えた広大な領域であった(➡図表3-1)。

図表 3-1 薩摩藩の位置と領域



ここで注目すべきは、薩摩藩の立地位置である。鹿児島を中心に描いた同心円から、鹿児島-江戸と鹿児島-中国は同じ1,000km圏にあることがわかる。鹿児島は、日本の最南端ではなく、アジア海洋圏の中心地であると言え、その後の藩の歴史に大きく影響を与えた。

薩摩藩の支配下にある琉球国(奄美地区を除く)は、中国皇帝が位を授けた琉球国王が統治していた。琉球国王は、主君である皇帝に定期的に貢ぎ物を捧げ(=進貢)、それを受け取った皇帝は進貢品の何倍もの品を国王に下賜していた(=回賜)。いわゆる朝貢貿易である。

江戸時代、鎖国体制下でも朝貢貿易は、幕府の承認のもと継続された。このため、薩摩藩は鎖国体制から外れた状態にあり、領内には海外の物資・文化が流入し続けた。

■「天保の改革」と北海道の海産物

薩摩藩の石高72万石は、他藩と異なり^{もみ}籾を付けて算出した^{もみ}初高であり、実際の米の収穫高はその半分程度しかなかった。また、士族階級に属する人が全体の約26%と、他藩の人口比の5倍以上もあった。さらに関ヶ原合戦で徳川家と戦った負い目もあり、徳川家との関係強化に莫大な経費を費やした。このため、藩の財政は江戸時代初期から慢性的な赤字基調にあり、19世紀初頭には累積負債が藩収入(約14万両)の35倍に当たる500万両に達し、破綻寸前に追い込まれた。

これを立て直したのが、^{ずしよひろさと}調所広郷(1776-1849)であった。調所は、もと茶道方の坊主で、25代島津重豪(1745-1833)がその手腕を見込んで財政改革主任に抜擢した。調所は重豪の期待に応え、負債の250年賦無利子返済、砂糖・薬用植物などの専売体制強化、琉球口貿易(朝貢貿易)の拡大と、これを隠れ蓑とした抜け荷などをおこなって、薩摩藩を日本一豊かな藩へ生まれかわらせた。

江戸時代後半、薩摩藩が琉球経由で中国に輸出したのは、昆布や^{いりこ}煎海鼠(ナマコを茹で、^{ほしあわび}干したもの)、干鮑などの海産物で、その多くは良質で安価な北海道産のものであった。これら北海道産の海産物は、薩摩藩の商人たちが北海道や新潟などで直接買い付けたもののほか、京都や大坂

(大阪)商人からの買い付け、富山の売薬商人を通じた搬入(献上昆布：売薬商人たちは琉球から入ってきた漢方薬や中国製品を仕入れ全国で売りさばっていた)、長崎市中密売によって得たものも含まれていた。

生産地の北海道から最も遠い琉球や薩摩の郷土料理に、昆布を用いたものが多く、さらに沖縄県が最近まで国内の昆布消費量1位を維持していたことは、この昆布輸出の名残だといわれている。

■外圧への対抗と「集成館事業」

18世紀末、日本近海にロシア・イギリス・フランス・アメリカなどの船が出没するようになった。それとともに、日本に開国・通商を迫る動きも強まっていった。

まず、18世紀末、南下政策を採るロシアの船が、根室や長崎に来航して通商を求めた。その後、ナポレオン戦争で西欧諸国の関心が薄れたが、1840年代には、イギリスやフランスが日本に迫ってきた。この両国の進出コースは、ヨーロッパから大西洋を南下し、アラビア・インド・東南アジア・中国を経由するもので、日本の南端に位置する薩摩藩は、その矢面に立たされることになった。

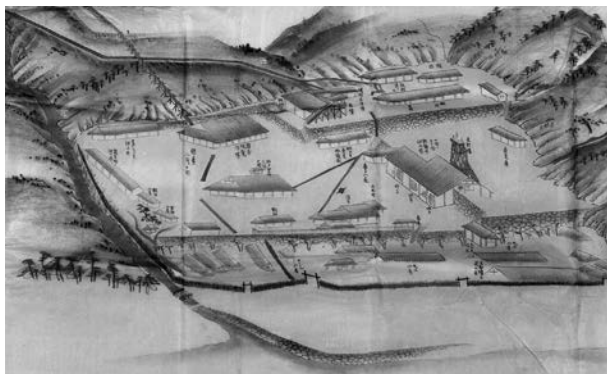
1851(嘉永4)年、薩摩藩主に就任した島津斉彬(1809-1858)は、西欧列強から植民地化されないためには、日本を強く豊かな国にしなければならないと考えていた。そこで斉彬は、「集成館事業」という富国強兵・殖産興業政策を推進した(➡図表3-3)。

大砲製造のための製鉄や造船を核としながら、ガラス、紡績、電信など様々な産業の育成に挑戦し、最盛

図表3-2 島津斉彬



図表3-3 集成館絵図



出典：佐賀県武雄市蔵「薩州鹿児島見取絵図」

期に1,200人が働いていた。特に現在も残る反射炉跡は、海防の危機感から大砲製造のため国内各地に建設されたうち、現存する3基の一つである。オランダ陸軍ヒュゲニン少将の鉄製大砲製造のための書物「ルイク国立鑄造所における鑄造法」を片手に、外国人技術者の指導なしに自力で建造したというもので、西洋技術を取り入れるための試行錯誤の過程を物語るものとして貴重である。

また「集成館事業」の特徴として、軍需だけではなく民需にも目配りされていたことが特徴である。それは、斉彬の人々に豊かな暮らしを保証することが最も大切という考えを反映したものであり、ガラス・紡績などの民需産業育成、出版・ガス・教育・医療福祉事業など社会基盤の整備にも力が注がれた。

例えばその逸話として、今日、鹿児島の特産となっている焼酎が適当であろう。17世紀にサツマイモが琉球から渡来し、18世紀には広く栽培されるようになったが、食物繊維や栄養が豊富なサツマイモは、蒸すと雑菌が付きやすく、焼酎造りには不向きな作物であり、サツマイモ伝来後も薩摩では米焼酎が飲み続けられていた。「集成館事業」で火縄に代わって衝撃で爆発する雷管を点火に用いる雷管銃を製造したが、雷管の製造に必要なアルコールを焼酎から抽出させるために斉彬はイモ焼酎の量産を命じた。その際に斉彬は、製法を改良し美味しく飲めるようにせよとも命じている。今日、薩摩の特産品となっているイモ焼酎のブームは、斉彬を祖としている。

斉彬の没後は、1863(文久3)年の薩英戦争により集成館は焼失したものの、その後、島津久光(1817-1887)・島津忠義(1840-1897)父子により集成館事業の本格的な再構築がされた(第二期集成館事業)。現在、尚古集成館として博物館になっている旧集成館機械工場は、船舶用機械修理工場として幕府の長崎製鉄所を模して建設され、オランダの機械類が輸入され設置された¹。その他、蒸気機関を用いた日本最初の西洋式紡績工場である鹿児島紡績所の地下遺構、その紡績所で技術指導を行ったイギリス人技師たちの住居(旧鹿児島紡績所技師館)が現存している。

2015年に世界遺産に選定された「明治日本の産業革命遺産」は、23件の構成資産から構成されているが、

1 モデルとなった長崎製鉄所は残存していない。

そのストーリーの筆頭にくるのが、この「集成館事業」である。

■島津斉彬の北海道開拓構想

島津斉彬は、北海道は日本の北の守りの要で、北海道を守るためには、軍備を整えるよりも、人を送り込んで開拓する方が良いと考えていた。

1855（安政2）年には、家臣の島津登（のぼる 生没年不詳、島津斉彬時代の薩摩藩家老）らに開拓場所・品目・方法などを調べるように命じ、水戸の徳川斉昭にも、北海道開拓の必要性を伝えている。『島津斉彬公御言行録』には、次のような記述がある。

蝦夷は日本東北の咽喉、魯西亜（ろしあ）の関門にして、先年よりたびたび乱妨せしこともありたり…

これを拒がんには兵力を用ゆるは下策なり、開墾して日本人種を殖し、日本の所領なるを分明にするときは、いかに強なる魯西亜もみだりに手を入れることあたはざるべし…

ことに産物多く、昆布・数の子・鯛のたぐひ、その他発見せざる品も多きよし、間宮林蔵が経歴誌にも記せり、実に日本の宝蔵なり…

開くについては、第一港の便・不便をはじめ、地味の善悪、産物の多少、品目などを取り調べ…

田畠を開き、漁業を起し、木を伐りだし、金銀銅鉄を発掘し、そのほか未開のものを開くべし

このような島津斉彬の北海道に対する思いは、その後、「殿の遺訓」として黒田清隆など家臣団に引き継がれる。「集成館事業」で得られた知識や人材は、北海道の地で近代産業を生み出す大きな力となった。

□薩摩藩との連続性

1869（明治2）年、明治政府は「蝦夷地」を「北海道」と改称し、開拓使を設置して北海道開拓に着手した。開拓が本格化するのは、1871（明治4）年に元薩摩藩士（くろだきよたか）の黒田清隆が開拓使のトップに就任²してからで、調所広丈（ちようしよひろたけ）、村橋久成（むらはしひさなり）、堀基（ほりもと）ら多くの薩摩出身者が黒田を補佐して活躍した。また、黒田の後を受けて第四代長官となった西郷従道（さいごうつぐみち）も薩摩出身であった。

黒田らは、薩摩で培われた諸制度・経験を、近代的なものにして北海道へ持ち込んだ。このため、日本の南端を支配していた薩摩藩と、日本の北端の北海道で、

共通する・似ているものが数多く存在するようになった。

1873（明治6）年、開拓使は札幌の創成川東側に工業局器械所を創設し、蒸気器械所・水車器械所・鍛冶場などの工場群を築き、その周囲に麦酒醸造所（現・サッポロビール）・紡織所・製網所などの工場も建てられた。これらの工場群は、軍需だけでなく民需産業の育成に力を注いだ薩摩藩の工場群「集成館」がモデルとなっているのではないかと考えられている。

屯田兵制度も、薩摩藩独自の「外城制度（とじょう）」をベースにしたものであった。「外城制度」とは、領内（琉球国を除く）を113の外城³に分けて、半農半士の武士（郷士）を住まわせ、その地域の行政と防衛を当たらせるもので、江戸時代の全人口に対する士族の比率は通常5%程度であったが、薩摩藩は約26%と全国平均の約5倍にも及んでいた。1872（明治5）年、西郷隆盛（さいごうたかもり）は職を失った士族を北海道に移植させ、開拓と防衛に当たらせようと提案し、黒田清隆（くろだきよたか）や永山武四郎（ながやまたけしろう）らの手で実現されていった。

2 開拓使次官であったが1871年に第二代開拓使長官東久世通禧が辞任した後は長官が空席のまま次官の黒田が事実上の長官となった、1874年に第三代長官に就任。

3 外城：のちに「郷」と改称、「城」という文字があるが城郭ではなく行政区画である。

3-2. ストーリー B (1869-1930)

■開国による石炭需要の高まり

北海道の石炭生産は、幕末の1860年前後に始まった。その契機となったのは、1853（嘉永6）年ペリー提督の黒船来航、1854（嘉永7）年に幕府とアメリカで締結された日米和親条約である。この条約によって、下田と箱館（1869年函館に改称）が補給港として開港し、1639（寛永16）年以來200年続いた鎖国体制は終わった。

日米和親条約に続き同年に日英和親条約が、1855（安政元）年に日露和親条約が結ばれ、1858（安政5）年にはアメリカをはじめとする英仏露蘭5カ国との間で修好通商条約（安政5カ国条約）が締結された。これによって箱館は、横浜・長崎・新潟・神戸とともに国際貿易港となり、外国人居留地が形成された。

諸外国への函館開港を契機として、捕鯨船をはじめとする外国船舶への燃料供給の必要性が高まった。当初は、周辺の木材を供給していたが次第に間に合わなくなり、江戸幕府によって白糠炭山（白糠）と茅沼炭山（泊）が開発された。しかし、これら炭鉱の生産は技術的に未熟で、経済的・物理的な面から箱館への輸送には限界があった。

■港湾都市の端緒…小樽と室蘭

一方、箱館開港の翌年1855（安政2）年、幕府は蝦夷地を再度直轄地にした。積丹半島神威岬から北での和人越冬を禁止していた松前藩の政策は変更され、居住が道南に限定されていた和人はニシンを追って日本海岸を北上、小樽には商業集積が見られるようになった。人口集積が進むと、従来の統治制度である場所請負制⁴による請負商人の独占が自由な経済活動にとって阻害要因となったため、1865（慶応元）年に小樽内場所が村並⁵とされた。

1868（明治元）～1869（明治2）年にかけて幕府勢力の最後の抵抗であった箱館戦争が終結し、明治政府が成立した。1869年7月に開拓使が設置され、次第に北海道の開拓が政府の重要課題となってゆく。

銭函に置かれた開拓使仮役所に判官・島義勇しまよしたけが着任

4 場所請負制度：松前藩主や家臣が一定地域におけるアイヌとの交易を商人に委ね、毎年運上金を受け取る仕組み。

5 村並：本州と同様に自治組織としての「村」を置くこと。これを小樽市では開基としている。

し、札幌を本府と決め「五州第一の都」（世界の都）を造るという壮大な構想を描き建設に着手する。もう一つ島が行った重要施策として、箱館・寿都・手宮・幌泉（現・えりも町）の海官所（後に1870年・海関所、1875年・船改所に改称）の設置がある。海官所は、徴税や船・旅人の取締を行う機関で、従来の沖ノ口役所（松前・江差・箱館）に寄港せず小樽へ直航できるため、国内外との移輸出入が有利となった。江差・松前から小樽への商人進出が相次ぎ、小樽は必然的に北前船の寄港地となって、早くから開港していた箱館と比肩する商港へと発展する足がかりを得た。1873（明治6）年には色内埠頭が、1877（明治10）年に手宮埠頭が竣工し、海岸の埋立が進むなど港湾整備も着手された。

室蘭も、1872（明治5）年に海官所が幌泉から移転して室蘭港が開港し、同年にはトキカラモイ⁶に木造仮棧橋が完成して森蘭航路⁷の運航が始まった。しかし産業基盤もなく、港湾整備も十分ではなかったため、この時期に発展の手がかりを掴むには至っていない。

■官営幌内炭鉱・幌内鉄道と小樽

北海道内陸部における開発の先兵として期待されたのが、ライマンの調査によって明らかにされた豊富に埋蔵する石炭であった。

近代炭鉱開発のスタートとなったのは、1879（明治12）年開鉱の官営幌内炭鉱（三笠市）である。開鉱前の1875（明治8）～1876（明治9）年の段階で、すでに黒田清隆・伊藤博文いとうひろぶみ・山県有朋やまがたありともら政府要人が次々と幌内を訪れた。また、幌内炭鉱の採炭にあたる労働力確保のために、1882（明治15）年に空知集治監が設置された。石炭運搬のための幌内鉄道が、お雇い外国人クロフォードによって1880（明治13）年に全国三番目⁸の鉄道として手宮～札幌間が部分開通、1882（明

6 トキカラモイ：現在の海岸町3丁目から緑町付近、現存する旧三菱合資会社室蘭出張所のある一帯。

7 森蘭航路：1873年にお雇い外国人ワーフィールドなどの指導により全通した札幌本道（札幌～函館）の一部を構成する森～室蘭間の航路。

8 工部省釜石鉄道を全国三番目とする見解もあるが、(1)同鉄道はその後の日本での鉄道の軌間標準となる1067mmではなく軌間838mmの軌道であること、(2)当初は貨物専用として開業し旅客運輸を開始したのは1882年からであったこと、(3)1880年9月7日に鉄道仮開通式を開催（幌内鉄道は同年11月28日に営業運転開始）しているが製鉄所側の火災を原因として3年で運行停止されていることなどから、トロッコの類と同様の事業地内専用の輸送手段であったと解釈でき、ここでは幌内鉄道を国内三番目と記述する。

治15)年に幌内まで全通した。このことからわかるように、幌内炭鉱と幌内鉄道の開発は一大国家プロジェクトであったと言える。

幌内鉄道の開通によって、小樽港は石炭積出と内陸部(特に札幌)への物資輸送という新たな役割を担うことになり、一段の飛躍をもたらした。全国的な鉄道・電信の発達で次第に衰退の兆しを見せつつあった北前船に代わって、幌内鉄道が新たな小樽の経済的な支柱を提供したという点で重要である。

■北炭への払い下げと室蘭・小樽港

1889(明治22)年、幌内炭鉱、開発途中の幾春別炭鉱、幌内鉄道は、開拓使の役人であった堀基が設立した北海道炭礦鉄道会社に払い下げられた。北炭の手で、1890(明治23)年に空知炭鉱(歌志内)・夕張炭鉱(夕張)が開発され、1891(明治21)年には空知線(岩見沢～歌志内)、1892(明治22)年には空知線・砂川～空知太間、室蘭線(岩見沢～室蘭)⁹、夕張線(追分～夕張)に鉄道が延伸された。

炭鉱鉄道が到達した室蘭では、都市機能の面で劇的な変化が起きた。室蘭には、鉄道開通に先立つ1887(明治20)～1888(明治21)年にかけて輪西・中島地区に屯田兵220戸が入植していた。これは、初期の開拓使に所属し農業試験場的な役割をあわせて担ってきた「屯田憲兵例則」(1874年)による駐屯ではなく、陸軍省所管の「屯田兵条例」(1885年)による重要港湾・海上防衛を主としたもので、入植地の農業的な適否はほとんど考慮されなかった。そのため、湿地帯と海岸線近くの塩害に阻まれ、最終的にはほぼ全滅に近い状態となった。

そのような折りに岩見沢から鉄道が延伸され、幌内・幾春別・空知・夕張の各炭鉱の石炭を室蘭から移出するという一大変革をもたらされた。太平洋側の室蘭は、日本海側にある小樽に比べて関東方面への石炭移出には適しており、石炭鉱業の経営的観点からは室蘭に優位性があったため、取扱量は急激に伸びた。1894(明治27)年には、小樽・釧路に次ぐ道内三番目の特別輸港¹⁰に指定されている。

9 開通当初は現在の輪西駅付近が終点で、1897年に絵鞆半島先端の現室蘭駅付近へ延伸された。

10 特別輸港：開港以外の港から海外へ米・米粉・麦・石炭・硫黄を輸出することができる港で、1883年小樽を含む国内9港が指定され、1891年に釧路が追加された。

一方、この時期に小樽で特筆されるのは、北防波堤の整備による港湾機能の充実である。当時の小樽港は、北西方向から高島岬を回浪する波浪と、東・北東方向からの波浪への防御が急務となっており、札幌農学校の卒業生である広井勇^{ひろいさみ}の指揮によって、高島岬を起点とする延長1,289mの北防波堤を1897(明治30)年に起工、1908(明治41)年に第一期工事が竣工し、近代的な小樽港の礎が築かれた。

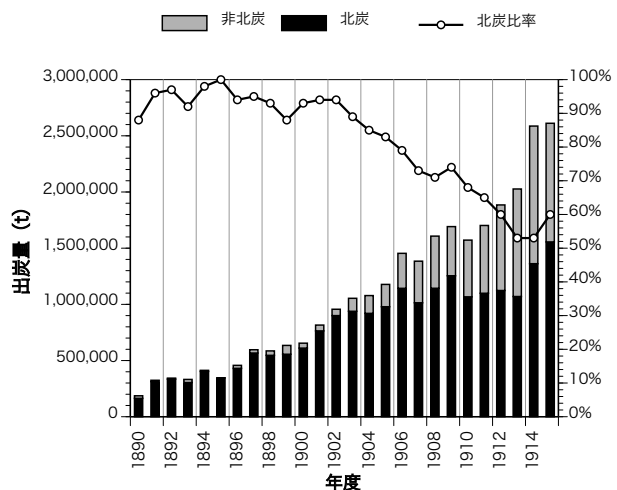
ここまでの時期は、炭鉱を核とした開発政策、幕末から維新を経た制度変革、アメリカからの開拓技術の導入という、薩長土肥が主流を占める明治政府、とりわけ薩摩藩士が大宗を占める開拓使(なかでも黒田清隆の指導力と実行力)によって描かれたシナリオに沿って進んできた。いわば、薩摩藩の政治的・技術的な思想が北海道に注入され基盤を作ってきた時期と言える。

■鉄道国有化による北炭独占の崩壊

1904(明治37)年2月～1905(明治38)年9月の日露戦争は、日本海海戦や遼陽・奉天会戦の奇跡的とも言える勝利によって辛くも日本側優勢のうちに講和を結ぶことができた。日露戦争での軍事輸送の経験から鉄道を国有として一本化することの必要性を痛感した政府は、1906(明治39)年に鉄道国有法を成立させ、国内17私鉄が国有化された。

北炭も、同年10月1日に国有化され、機関車79両・客車102両・貨車1,753両が約3千万円で買収された。これを契機に北炭による優良鉱区と鉄道輸送の独占体

図表 3-4 全道出炭量に対する北炭の占有割合



出典：春日豊「北海道石炭業の技術と労働」1981年・国連大学人間と社会の開発プログラム研究報告鉱工業研究会p23を一部修正

制が崩れ、財閥系企業を中心とした北海道進出が活発化した。鉄道国有化以前は全道出炭量の北炭占有率は90%台であったものが、国有化直後の1906年度からは70%台に、その後は50%程度へと低下した（➡図表3-4）。

この時期に空知で開鉱した代表的な炭鉱として、三井の登川（夕張、1911年買収、1919年に北炭へ譲渡）・砂川（上砂川、1915年開鉱）、三菱の美唄（美唄、1915年買収）・大夕張（夕張、1916年買収）、住友唐松（三笠、1916年買収）、山下汽船歌志内（歌志内、1916年開鉱、1928年住友石炭に買収）、大倉鉱業茂尻（赤平、1918年開鉱、1935年に雄別炭礦が買収）などがあり、これらの大部分は後に石狩炭田を代表する炭鉱へと成長した。また、石狩炭田のみならず釧路炭田や留萌炭田でも新鉱開発が相次いだ。

■炭鉱の動力近代化

大正期の石炭鉱業の大きな特色として、動力の近代化がある。明治期の炭鉱は、もっぱら人力に頼って、地表に露出している石炭を手がかりに、多く坑口を開き浅い部分で石炭を採掘していた。それが大正時代に入ると、次第に坑道は深部化し、同時に採炭・運搬など坑内外の作業が急速に機械化された。いわばこの間の変化は、自然に寄り添った形の採炭から、地下の石炭層へ果敢に挑む採炭への、イノベーション（革新）と言える。これを実現したのが、動力としての空気と電気の普及であった。

採炭切羽では、動力として圧縮空気を広く用いるようになった。コールピックでの石炭掘削や、採炭切羽の長大化（長壁式採炭＝ロング採炭）によって、大量の出炭ができるようになった。運搬についても機械化が進み、切羽ではシェーカー・コンベアーやチェン・コンベアー、坑道では電気によるベルト・コンベアーを使用するようになり、運搬能力が格段に向上したことで、出炭増加に貢献した。

空知での石炭生産の主軸をなしていた北炭では、1908（明治42）年の夕張鉱～万字鉱間（5km・3,300V）を皮切りに、1919（大正8）年に夕張鉱～幌内鉱間（20km・22,000V）、1924（大正13）年には幌内鉱～空知鉱間（47km・22,000V）と延伸を続け、大正時代に100kmを超す自家用高圧送電線網を完成させている。また北炭以外でも、炭鉱と電力は密接不可分の関係にあり、空知では大手企業が石炭生産の主体であったことから、

山元に独自の発電所を持つ炭鉱も多く見られるようになった。電力の普及でモーターでの捲上が可能となり、地下へ垂直に降りて行く「立坑」に大深度のものが出現するようになった¹¹。

■室蘭での製鋼・製鉄業の開始

北炭は売却資金をもとに、大砲・軍艦用鉄鋼の国産を望んでいた海軍の強い勧めと日英同盟を背景に、1907（明治40）年に北炭と英国アームストロング社・ピッカース社の合弁企業として日本製鋼所を設立し、その後は製鉄（北炭輪西製鉄場、現在の新日鉄住金室蘭製鉄所）へと進出、鉄のまち室蘭の基盤が形成された。

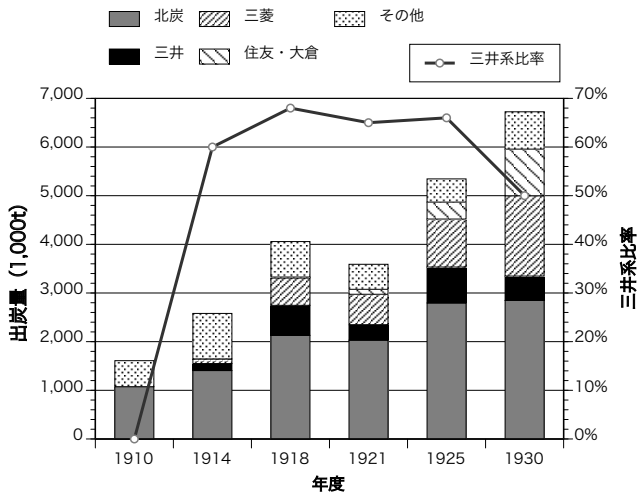
当時、北海道では北炭が優良な鉱区を独占しており、北海道での石炭生産の優位を狙う三井は、北炭の経営権取得を狙っていた。鉄道を手放した北炭は、専務取締役・井上角五郎^{いのうえかくごろう}によって、船舶や鉄鋼などへの多角化展開を図っていた。特に井上の鉄鋼業に対する熱意は高く、多額の資金を輪西製鉄所につぎ込んでいた。さらに井上は、原料の鉄を噴火湾沿岸で採れる砂鉄にこだわったため、1909（明治42）年7月に高炉へ火入れしたものの、同年9月には操業中止に追い込まれた。北炭は、製鉄所の初期投資に資金が固定化している中で、日露戦争の反動不況が加わり、経営的に苦しくなっていた1912（明治45）年に、北炭夕張鉱で二度にわたる大事故（死者267名・216名）が発生し一挙に苦境に陥った。

結局、井上は腹心の福沢桃介^{ふくざわももすけ}とともに北炭を去り、北炭を系列下に収めた三井は、1913（大正2）年に会長として団琢磨^{だんたくま}を、専務取締役として磯村豊太郎^{いそむらとよたろう}を北炭に送り込んだ。三井は、北炭を傘下に収めた結果、大正時代を通じて全道出炭量のおおよそ2/3を占有することとなり、後述する樺太への王子製紙・三井鉱山の進出とともに、まさに北海道は三井の時代に突入することとなった（➡図表3-5）。

輪西製鉄所は、三井系列化に入った1913年に4年ぶりに操業を再開、その後は第一次世界大戦（1914～1918年）による鉄鋼需要の増大に支えられて拡大基調に入った。これを機に、北炭から製鉄事業を分離させ、三井鉱山・三井合名との共同出資による北海道製鉄が設立され、第二・第三高炉を一挙に増設し、国内民間

¹¹ 北炭幌内炭鉱（1917年布引立坑・深度297m）、三菱美唄炭鉱（1924年・深度171m）などが代表例である。

図表 3-5 石炭生産における三井財閥の占有割合



出典:春日豊「北海道石炭業の技術と労働」1981年・国連大学人間と社会の開発プログラム研究報告 鉱工業研究部会p38を一部修正

の銑鉄生産高で首位にまでなった。

しかし、第一次世界大戦の終結は、急激な設備拡張を行っていた北海道製鉄に大打撃を与えた。1919（大正8）年に日本製鋼所と合併し同社輪西工場となったが局面を開拓することはできず、1924（大正13）年に日本製鋼所・三井鉱山・北炭の3社で輪西製鉄組合を設立して経営を委託、1931（昭和6）年には輪西工場を日本製鋼所から分離し輪西製鉄として新発足した。

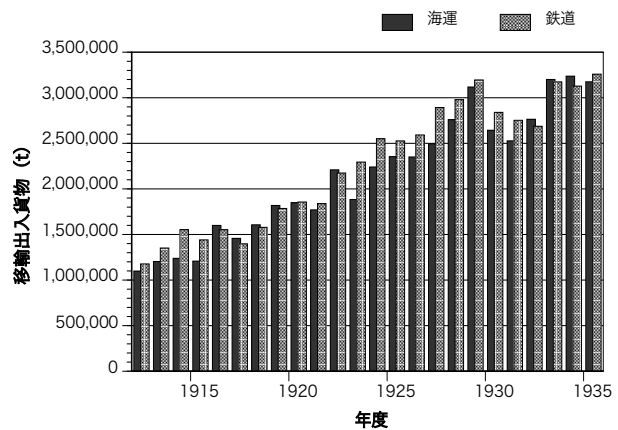
室蘭は、1892（明治25）年の鉄道延伸によって道内随一の石炭積出港になってから、わずか15年で鉄鋼生産という次なる成長機会を得ることができたが、その道のりは決して平坦なものではなく、好不況の波に翻弄された。だが、「北海道人により北海道の地に北海道の資源をもって鉄をつくることから出発したこと」と「操業時に北海道炭礦汽船の副業として発足し、七たびにわたり経営の変遷交代にもかかわらず危機難局を切り抜け、わが国の代表的な製鉄所の一つとなったこと」¹²が、北炭が創業した製鉄所の最も顕著な特色であったことは変わりがない。

■商業港としての小樽の発展

一方で小樽に大きな飛躍をもたらしたのは、1905（明治38）年に締結された日露戦争講和のポーツマス条約による樺太割譲である。北海道で石炭生産の基盤を作った三井は、1915（大正4）年に王子製紙が、1916（大正5）年に三井鉱山が樺太へ進出する。その後、樺太は三井主導で開発が活発化した。

新たな領土である樺太への中継港として、また第一次世界大戦（1914～1918年）による欧州方面の食料品欠乏に対して穀物・豆類の輸出が急増し金融機能の集積が進んだことから、小樽は大活況を呈するようになった。大正期の小樽港の移輸出入貨物量を見ると、1915～1930年のわずか15年間で、海運貨物・鉄道貨物（主として石炭）ともに3倍にも増加している（→図表3-6）。

図表 3-6 小樽港の移輸出入貨物



出典:小樽商工会議所「小樽港勢要覧」から作成

この間、1910（明治43）年には小樽高等商業学校（現・小樽商科大学）が開設され、1923（大正12）年には港湾機能拡充のため小樽運河が完成した。

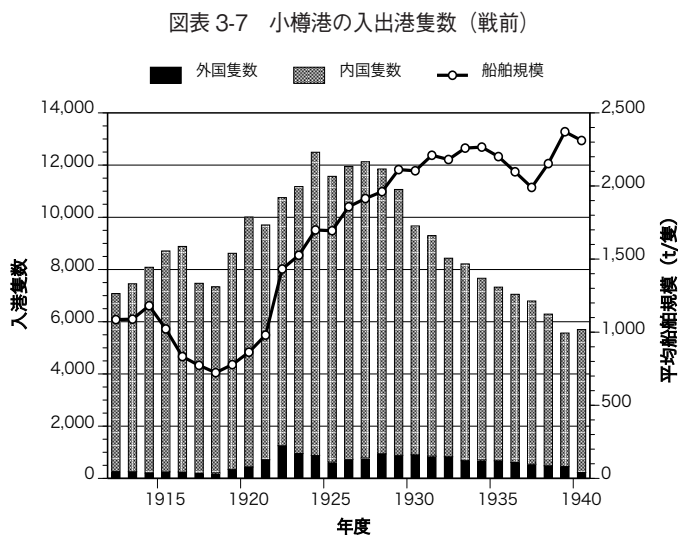
小樽運河の建設は、1899（明治32）年に^{たなべさくろう}田辺朔郎・広井勇らが中心となった小樽港調査委員会によって計画された埋立築港工事を原形としており、その後、(1)事業主体、(2)運河か埠頭か、(3)促進か延期かという3つの論点で10年余に及ぶ大論争となった。

結局、1909（明治42）年に広井勇が欧米港湾視察から得た意見をもとに、1914（大正3）年に運河工事は着手された。第一期工事は1923（大正12）年に、第二期工事は1937（昭和12）年に完成し、運河の幅だけ水路を残し海側を埋め立てる方式によったことから、運河を挟んで明治期と大正期以降の建物が対峙する独特の空間を生み出した。

しかし、構想から30年以上たって運河が完成した時には、すでに港湾荷役方式は圧倒的に埠頭式が主流となっており、結果的に運河二期工事完成のわずか3年後に第1号埠頭を建設せざるを得なかった。また、平均船舶規模からみても、運河着工時には1,000t/隻であったものが、第一期完成時には1,500t/隻に、第

¹² 『炎とともに 富士製鉄株式会社史』1971年・新日本製鐵株 p18

二期工事が完成した1937年には2,000t/隻へと大型化し、運河では対応できない趨勢になっていた。運河採用の大きな理由となっていた港内水面の混雑も、入港隻数は1920年代の2,000隻台をピークに特に内国船の減少が激しく、運河完成時には1,000隻台に半減していた（➡図表3-7）。



出典：小樽商工会議所「小樽港勢要覧」から作成

これらのことから、結果として運河方式の採用が、戦後の小樽港湾機能衰退の一因となったことは否めない。

■《炭鉄港》が生んだ水道事業

《炭鉄港》ストーリーにおける一つの側面として、関連する社会基盤整備が同時進行したことが挙げられる。なかでも水道については、整備の時期や場所、技術者の関係性が深い。

北海道の近代水道整備は、函館が最初であることはよく知られている。函館水道は、日本人が監督した日本初の水道でもあり、1889（明治22）年に完成した。この事業に先立ち1879（明治12）年以降に水道工事の実施に向けた具体的な調査・設計にあたったのは、その後幌内鉄道に携わったクロフォードと松本荘一郎であることはあまり知られていない。そして、1888（明治21）年に起工した工事の監督は、北海道炭鉄鉄道所長代理（実質的責任者）でもある平井晴二郎である。平井の当時の職務には、炭山の運営や函館での外国船への石炭供給も含まれていたため、港での水の確保も必要となり、函館の水道局顧問として自ら水道建設を監督指導した経緯がある。

一方、函館水道着工前の1886（明治19）年、樺戸集治監では近代水道の嚆矢的な木管式の導水による水道を敷設し、1889（明治22）年には同様の水道を市来知（現三笠市）の空知集治監にも敷設した（→集治監については34ページ参照）。ともに水道の利用は集治監のみでなく、その周囲に形成した市街地でも利用できたという。また、樺戸集治監では、1892（明治25）年に水道施設の改良として、取水塔やろ過設備を有する貯水池を新設した。集治監から3km上流部にはダムの遺構があり、集治監には設計図面も残されている。この改良の図面には、北海道庁技手両角熊雄の名が記されている。

両角は函館が水道着工した1888（明治21）年に札幌農学校を卒業し、平井晴二郎に誘われて道庁技手として函館水道の工事に就いた。函館水道工事完成後には東京で水道工学を学び、1893（明治26）年には道庁兼任で札幌農学校教授を務め、その後函館区水道部長、秋田市水道部長（重要文化財の藤倉貯水池施工時の責任者）などを歴任した。

このように樺戸の水道は、技術的、系譜的にも歴史を有しながらも、集治監の施設という特異性や早期の廃止ゆえ、近代水道史にも登場しないが、函館水道に次ぐ道内2番目の近代水道であるといえよう。

集治監では収監者数が数千人にものほり、水道の必要性が極めて高かった。集中の度合いこそ異なるものの、炭鉱町や港町でも人口の集中に伴い、水道の必要性が大きな課題となった。

そのような結果として、公営水道の道内2番目以降を示すと、2番は岩見沢、3番は小樽、4番は室蘭と、《炭鉄港》の各都市が連なっている。

2番めの岩見沢の水道は、樺戸集治監の初期の水道敷設と同年の1886（明治19）年、市来知川上流を堰き止め、素焼土管を敷設したが漏水で失敗に終わった。その後、1906（明治39）年に道内現存最古の給水塔を有する一の沢水源地に着工し、1908（明治43）年に給水を開始した。函館の笹流ダムと同じく、現役の水道施設として稼働している。

3番の小樽の水道は、急増する人口と小樽港利用の船舶への給水を目的として、1908（明治41）年に水道専用では道内初となる奥沢水源地に着工し、1914（大正3）年に給水を開始した。余水を流す溢流路は水流を弱めるため10段の階段状とし、流れる様の美しさ

から「水すだれ」と呼ばれ、市民に親しまれている。

4番の室蘭の水道は、1907（明治40）年に日本製鋼所の創業時に、鶯別川から取水する専用水道を整備したのが始まりである。その際に将来、町営水道敷設時に便宜を図ることに同意していたことから、既設の母恋北町までの管路から分水契約を結び、現室蘭駅付近に配水池を設け、1916（大正5）年に給水を開始した。

また、日本製鋼所でも、1918（大正7）年に独自の配水池を設けた。日本製鋼所の配水池は、耐水性を考慮したレンガ積みとされ、その遺構は旭公園内に残っている。その後、水源追加の必要性からチマイベツ川中流部に浄水場を建設した（2009年廃止）。

□まとめ：世界遺産とルーツを同じくする《炭鉄港》

2015（平成27）年に「明治日本の産業革命遺産－製鉄・製鋼、造船、石炭産業」が世界遺産になった。その構成資産は23件で、九州・山口県を中心に8県11市に分散している。群として全体で顕著な普遍的価値を有するとして、一括して世界遺産に登録（＝シリアルノミネーション）された。いわば、全体のストーリー性が重視されたものとなっている。一方、これまで見てきた《炭鉄港》ストーリーの産業遺産も、多くのものが残っている。

世界遺産と比較して、《炭鉄港》には、次のような特徴・優位性がある。特に、近代化遺産を年代順に並べて見ると、世界遺産に比べて北海道は、薩摩とアメリカの力を借りて倍速スピードで近代化を達成したことが良くわかる。

- ① 1880～1910年の30年間に一挙に立ち上がったスピード感
- ② 約150kmのコンパクトな範囲内に一括して存在する一覽性
- ③ 《炭鉄港》が相互に関連しながら密接に展開し、川上（資源）→川下（加工）への過程の明快性
- ④ 近世（江戸時代）までの人口が極めて希薄なため、近代（明治～太平洋戦争終戦）だけをクローズアップして理解しやすい
- ⑤ 近代化のプロセスは薩摩藩によって始められたという、世界遺産と同じルーツを持つ正当性
- ⑥ 開拓使が導入したアメリカの開拓技術（簡便・安価・迅速を特徴とする実学）と、薩摩経由で伝わった欧州の科学技術が融合している

薩摩藩を源流とする正当性と、狭い範囲で急速展開したことによるわかりやすさ。さらにアメリカの技術を積極的に取り入れたことによる、世界遺産との対比という点で、日本の産業革命の経緯を説明する補完的な意味を持っている。これらのことから、《炭鉄港》のストーリーは世界遺産に匹敵する価値を有しているとも言える。

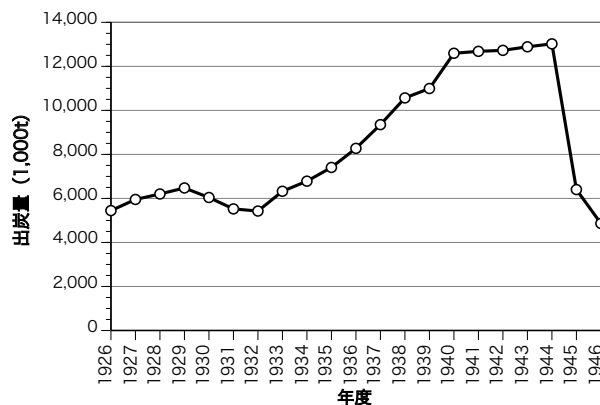
3-3. ストーリー □ (1931-1969)

■戦争による石炭大増産

北海道の石炭生産は、世界恐慌（1929年）の影響で足踏みを続けていたが、次第に戦時経済色が強くなる1931（昭和6）年の満州事変以降は、一気に活性化して新鉱開発が相次ぐ。

この時期に開発された炭鉱として、北炭では平和（夕張、1939年開鉱）・赤間（赤平、1936年開鉱）・天塩（小平、1936年開鉱）、三井鉱山芦別（芦別、1939年開鉱）、住友石炭赤平（赤平、1936年開鉱）、明治鉱業庶路（白糠、1940年開鉱）、独立系では日本鋼管系の新幌内（三笠、1934年開鉱、1941年北炭に併合）、鈴木商店系の羽幌（羽幌、1940年開鉱）などがある。また既存炭鉱でも、新たな坑口の開発や休止坑口の復活、隣接する他社炭鉱を併合した鉱区統合などが活発化した。旺盛な新鉱開発と既存炭鉱の生産増強によって、戦時期の1940（昭和15）～1944（昭和19）年には、全道の石炭生産量は一時的に約13百万トに達した（⇒図表3-8）。

図表3-8 石炭生産の推移（戦前）



出典：北海道通商産業局「北海道の石炭」から作成

しかしこれは、すべて戦争のために相当な無理を強いられた結果の増産であり、青年層の出征によって不足した労働力を国内・朝鮮半島・華北地域などからの徴用や俘虜によって充足し¹³、特に後半になるにつれて資材不足によって機器は老朽化し坑内環境は悪化した。

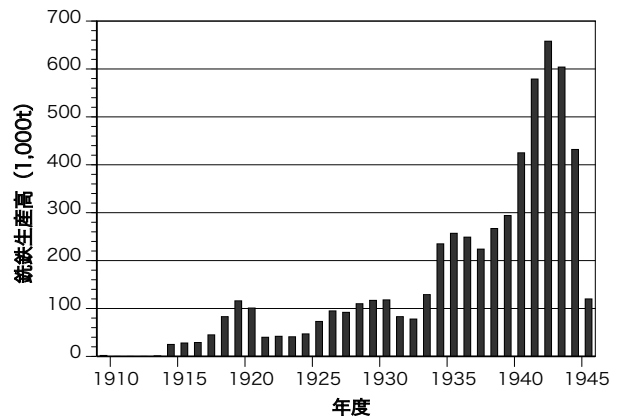
また、戦争で石炭販売の自由は次第に制約を受け、統制機関である石炭統制会の下で、一元的な配給機関として日本石炭が設立され、価格の統制も強化された。

13 徴用や俘虜労働に関する詳細な報告は、次の文献を参照されたい。朝鮮人強制連行実態調査報告書編集委員会・札幌学院大学北海道委託調査報告書編集室編『北海道と朝鮮人労働者』1999年・北海道保健福祉部保護課。白戸仁康『北海道の捕虜収容所—もう一つの戦争責任』2008年・北海道新聞社。

■鉄鋼生産の活況

製鉄所は、1931（昭和6）年に日本製鋼所から分離され、輪西製鉄（株）として発足した。まさに設立総会の日満州事変が勃発し、以降、軍需鉄鋼需要は急激に増大し拡大の一途を辿る（⇒図表3-9）。

図表3-9 室蘭製鉄所の銑鉄生産高（戦前）



出典：新日本製鐵株式會社室蘭製鐵所「室蘭製鐵所50年史」から作製

1934（昭和9）年には、日本製鉄¹⁴が設立され、輪西製鉄も同社に統合された¹⁵。日本製鉄の下での第三次拡充建設計画によって、銑鉄だけの生産から製鋼一貫体制へ増強されることとなり、1937（昭和12）年に着工、1941（昭和16）年一部稼働開始、1943（昭和18）年に完了した。同時に1939（昭和14）～1941（昭和16）年に高炉3本（仲町第一・第二・第三高炉：各日産700ト）が相次いで建設された。1909（明治42）年の創業当初の輪西第一高炉が日産50ト規模であったことを思えば、飛躍的な増産体制が確立された。

その結果、1943（昭和18）年には、粗鋼生産26万ト、従業員数13,412名と戦前のピークを記録した。しかし、炭鉱と同様に戦争遂行のための無理な操業を余儀なくされ、1945（昭和20）年2月には仲町第三高炉が原料粗悪の炉況悪化により大音響とともに倒壊、7月には

14 日本製鐵株式會社法により官営・民営の製鐵事業者が合同して設立された製鐵会社で。官営製鐵所（八幡製鐵所）を主軸に九州製鋼・輪西製鐵・釜石鉱山・富士製鋼・三菱製鐵・東洋製鐵1所5社（後に東洋製鐵・大阪製鐵の2社が加わり1所7社）が統合された。合同による生産基盤の強化とともに、官営製鐵所を民営にすることでの効率化を意図していた。この時、高炉メーカーで合同に参加しなかったのは浅野造船所（後の日本鋼管→JFEスチール）のみ。

15 輪西製鐵は、製鐵部門を日本製鐵に移管したが鉄鉱石採掘部門は残され、1934年に輪西鉱山（株）と改称し、洞爺湖水系の電力事業にも進出した。電力部門は1938年に室蘭電灯（株）（1933年に北炭設立）へ譲渡、鉱山部門も1939年に日本製鐵の原料部門として設立された日鉄鉱業（株）に全ての所有鉱山を譲渡した。

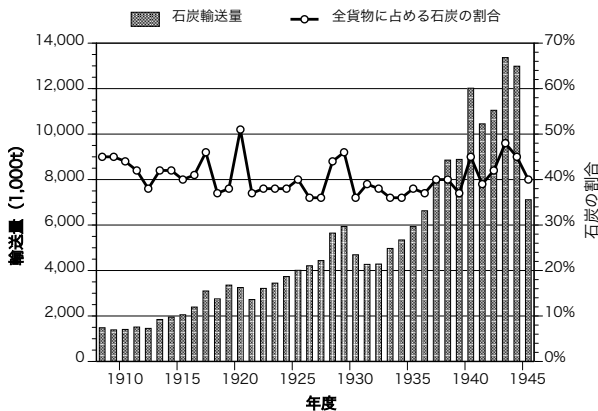
米軍の艦砲射撃を受けるなど、大きな打撃を受けた。

日本製鋼所は軍需工場の色彩が強かったため、戦争により生産は一段と活況を呈し、1936（昭和11）年に横浜製作所、1940（昭和15）年には武蔵製作所、1944（昭和19）年に宇都宮製作所（終戦までに稼働できなかった）と国内各地に相次いで工場を増設した。また、1940（昭和15）年にはドイツ・ヒロドリック社製の1万トプレス（水圧鍛錬機）を導入し、これは2003（平成15）年まで稼働した。人造石油製造用反応塔の制作も特筆されるもので、高压反応塔を製造できる大型プレスを有していたのは日本製鋼所と呉海軍工廠だけであった。

■増大する石炭輸送と室蘭・小樽の水陸連絡施設

昭和初期の札幌鉄道管理局管内の運輸収入を見ると、貨物が50～70%を占め、さらに貨物のうち石炭が半分弱の40～50%を占めている。これは他の鉄道管理局では見られない状況で、札幌局の中で石炭輸送が重要な地位を占めていたことを示している（⇒図表3-10）。

図表 3-10 鉄道石炭輸送の推移（戦前）

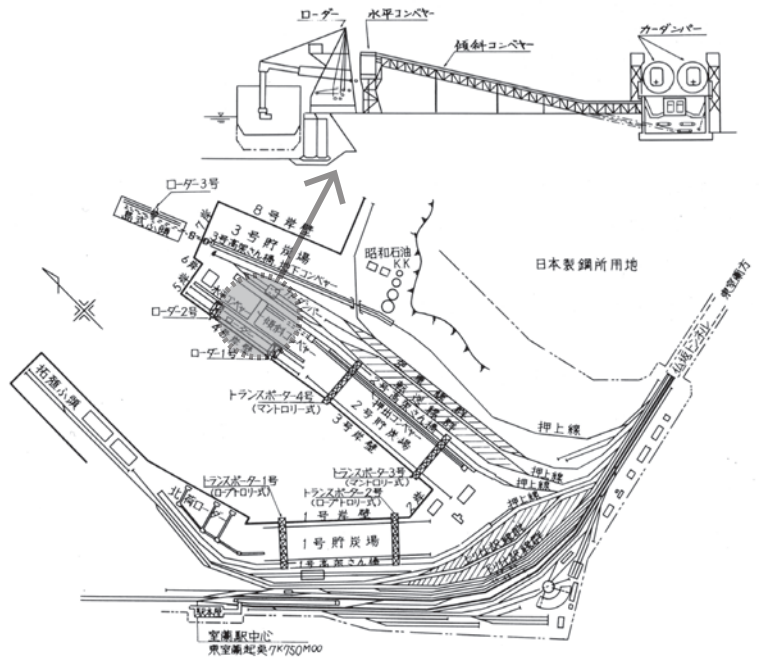


出典:日本国有鉄道北海道総局「北海道鉄道百年史」から作成

元来、「石炭産業は輸送業」と言われてきたほど、石炭企業にとって輸送の円滑化と効率化は常に配慮されるべき重大事であった。

この頃の北海道の石炭は、希薄な人口と産業の未成熟のため道内での消費は少なく、出炭量のおおむね2/3を港で鉄道から船舶に積みかえて道外へ移出されていた。主要な積出港は、室蘭と小樽で2：1の比率となっていた。肝心の積出施設は、小樽港（手宮）は

図表 3-11 1933年完成の室蘭港石炭積出施設



出典:日本国有鉄道札幌鉄道工務局「札幌工務局70年史」所収の図表に加筆

1911（明治44）年に完成、室蘭も1914（大正3）年に完成した木造橋で、腐食や海虫の被害が累年増加し維持補修に腐心していた。

石炭生産が増加傾向を示す中で、石炭貨車から船舶への積みかえと受入・貯炭・払出の効率化・規模拡大が急務となり、室蘭・小樽ともに抜本的な施設整備が行われた¹⁶（⇒図表3-11）。

室蘭では、従来の木造栈橋を放棄して、隣接地点を新たに埋め立てして専用の石炭岸壁を整備した。1927（昭和2）年に工事開始、1933（昭和8）年に第一期工事が竣工、翌年には第二期工事も完工した。

小樽では、明治期からの積出駅であった手宮駅の敷地が狭隘であるため、手宮での積出機能を残しつつ¹⁷、小樽築港駅隣接部を埋め立てて新たに鉄道石炭埠頭を整備した。1928（昭和3）年に工事着手、1937（昭和12）年まで10年かかって第一期工事を終え、1940（昭和15）年に第二期工事が完了した。

■壮大な化学コンビナート構想

石油需要の9割を輸入に頼っていた状況を改善すべく、1937（昭和12）年に政府は帝国燃料興業株式会社

16 施設内容は両港ではほぼ共通であり、ミュール（炭車押し上げ装置）、カーダンパー（貨車ごと回転させて石炭を卸す装置）、ローダー（船への石炭積み込み機械）、トランスポーター（石炭クレーン）からなる。

17 手宮の石炭栈橋は、1950年に木造海上栈橋が撤去され、鉄筋コンクリート陸上高架栈橋に切り替えられた。コンクリート栈橋は、1980年まで使用され、1985年に解体撤去された。

社法と人造石油製造事業法を制定、300万^{キロリ}の人造石油（石炭を液化して製造する石油）の生産を企てた。すでに国内・朝鮮・樺太で低温乾留法により製造されていたが、1936（昭和11）年にドイツで開発されたフィッシャー・トロプシュ法（F T法）の特許を三井物産が取得（1929年に帝国燃料興業へ特許権譲渡）、1940（昭和15）年から三井鉱業が大牟田市で製造を開始していた。

北海道の石炭を利用して人造石油を製造するため、1938（昭和13）年に帝国燃料興業と北炭を中心にした石炭各社（三井・三菱・住友）の出資により北海道人造石油（株）が設立され、1939（昭和14）年に滝川工場の建設を開始した（総工費6,330万円、117ha）¹⁸。滝川工場は、1942（昭和17）年に製造を開始、1944（昭和19）年には帝国燃料興業の指示によりF T法で製造していた3社（三井鉱山→三井化学→三井合成石油、尼崎人造石油、北海道人造石油）が合併し日本人造石油（株）となり、終戦により製造終了する1945（昭和20）年10月まで14,040^{キロリ}の石油を製出した。

また、三井鉱山三池炭鉱を起源とする東洋高圧工業（株）は、1933（昭和13）年、砂川町字豊沼の広大な土地に北海道工業所を建設することを決定した。三井美唄炭を中心とする原料炭と、石狩川の工業用水を利用して、100万^ト規模の硫酸（化学肥料）を製造するという雄大な計画で、砂川で製造したアンモニアをパイプラインで留萌に送り硫酸を製造し、市場として国内はもとより満州・朝鮮・中国などアジア全域が想定されていた。

しかし、1929（昭和14）年の着工早々に計画は年産50万^ト（第一期として25万^ト）に変更され、戦時下のため資材不足により工事は停滞、硫酸製造には至らないまま終戦を迎えた。途中で陸海軍からの要請で硫酸製造から爆薬原料となる硝酸製造に力点が移ったことから、爆薬製造のため工場に隣接して北洋火薬（株）¹⁹が終戦直前の1945（昭和20）年に設立された。

1940（昭和15）年に石狩火力発電（株）砂川発電所の建設が着工された。同社は日本発送電（株）と炭鉱3社

（三井・北炭・住友）の合同出資で設立されたもので、北海道人造石油や東洋高圧工業など将来的に砂川・滝川地域に出現する一大化学コンビナートへの電力供給を目的としていたため、最終的な発電出力は当時としては破格の10万^{キロワット}という計画であったが、1944（昭和19）年に資材難から工事が中断したまま終戦を迎えた。

戦時下という特殊な状況があったにせよ、この時期、滝川から砂川の一帯で一大化学コンビナートの建設が構想され、しかも資材難など様々な制約の中で具体化された。その着想の根底には、「北海道の近代化以降の開拓・開発では、いまだ化学工業が本格的に起業されていないことを鑑み、北海道という僻遠の地の、将来の開発・発展にまで目を向けた構想・信念に基づく工場立地であった」²⁰ということは特筆に値する。

■戦後復興のための石炭増産

終戦後の石炭産業は、無理な採炭の反動で出炭は低迷、1946（昭和21）年の道内出炭量は最盛期の1/3である5百万^ト台にまで落ち込んだ。当時、わが国唯一のエネルギー源であった石炭なしには戦後復興はあり得ないことから、石炭産業へ優先的に資源を投入して復興を果たそうという「傾斜生産方式」が強力に推進され、炭鉱は活況を呈した。

この時期には、復興金融公庫の融資によって再び新鉱開発が活発化し、北炭では平和二坑（夕張）・清水沢（夕張）・角田（栗山）・穂別（穂別）・三笠山（三笠）²¹、三井鉱山は三井芦別二坑（芦別）、住友石炭は奈井江（奈井江）などを開発、三菱鉱業は芦別（芦別：樺太からの引き揚げ者を収容する目的があった）を開発し日東茶志内（美唄）を系列下に収めた。

しかし、これら戦後に開発された炭鉱は、終戦直後の石炭増産要請に対応して開発された稼行条件が劣ったものが多く含まれていた。そのため、1949年にGHQ経済顧問として来日したジョセフ・ドッジが勧告したドッジ・ラインによる復興金融の整理縮小の影響を受けると、三井芦別二坑など一部を除いて開発規模の

18 留萌工場の建設も計画され、原料炭供給のため北炭は1939年に天塩砒（小平町）の開発に着手、留萌には研究所が設置された（現在の陸上自衛隊留萌駐屯地本部隊舎）。触媒を太平洋戦争開始により輸入途絶したコバルトから他素材（京都大学喜多研究室が開発した鉄触媒が有力であった）への切り替えが急務であったことや、初戦勝利で南方油田を得たため一般石油ではなく航空機用燃料・潤滑油を求められたことから、生産とともに研究開発機能が重視された。

19 日本化薬製造（株）と東洋高圧工業とが折半で出資した。

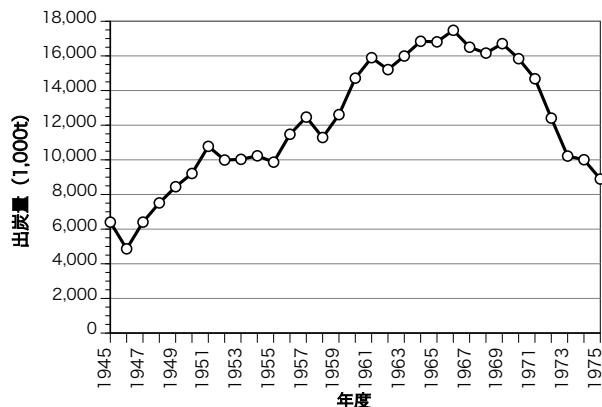
20 大井勇輝「北海道人造石油株式会社滝川工場の設立と地域社会」滝川国文 Vol.133・2017・國學院大学北海道短期大学部国文学会。大井氏は、北海道人造石油の渡邊四郎の手記をもとに立地の背景と思想を詳細に分析している。また東洋高圧工業の北海道進出も、三井物産肥料部長の今井富之助が、硫酸工業を輸出産業として振興するため生産能力を100万^トから300万^トに拡大するという着想を原点としており、原料・用水・販売先の関係から北海道において新規レイアウトによる大肥料工場建設が具体化された。

21 途中で開発中止となったが後に北炭幌内立坑として活用された。

縮小や子会社として分離されるなど、短期的な生産を担ったにすぎなかった。

その後、好不況の波を繰り返しながらも、1957（昭和32）年には炭鉱数158（うち石狩炭田で2/3を占める）と最大を記録し、1960年前後には生産量も戦前の水準である約1,000万トにまで回復した（➡図表3-12）。

図表3-12 石炭生産の推移（戦後）



出典：札幌通商産業局「北海道石炭統計年報」から作成

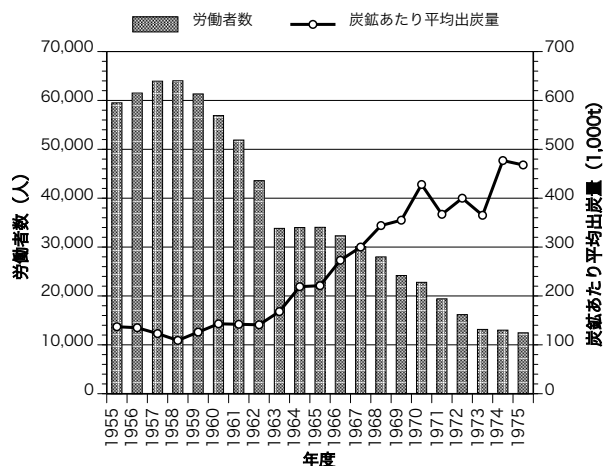
これが第二のピークであり、炭鉱が最も繁栄した時代である。戦後の労働運動によって炭住や福利厚生施設は充実し、スポーツや文化活動は隆盛を極めた。映画は札幌より先に炭鉱の映画館で封切られ、「三種の神器」と言われた白黒テレビ・冷蔵庫・洗濯機が道内で最も早く家庭に普及したのは炭鉱であった。

■エネルギー革命下での懸命な努力

だが繁栄は長く続かず、1960年代に入ると石油が急激に普及して、石炭産業は坂道を転げ落ちるように斜陽化する。このような事態に手をこまねいていたのではなく、「スクラップ・アンド・ビルド」によって生産性の高い炭鉱への積極的な投資によって、生き残りを図った。

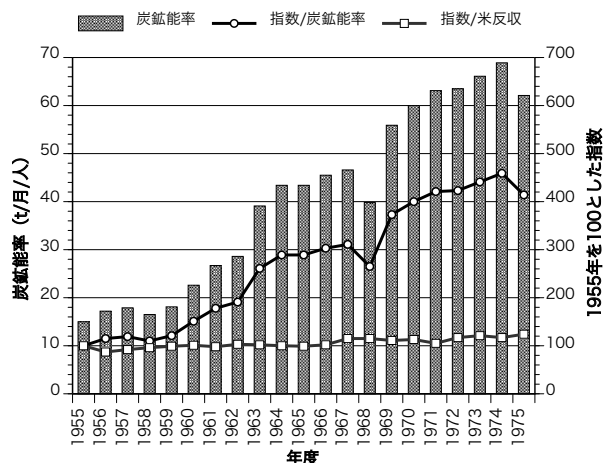
1960（昭和35）から1970（昭和45）年の10年間で、炭鉱労働者数は6万人から2万人へと1/3に、平均炭鉱規模（炭鉱あたり平均出炭高）は15万ト前後から40万ト前後へと約3倍になった（➡図表3-13）。能率は、22ト/月/人から60ト/月/人と約3倍の伸びを示したが、国の財政支出で石炭関連予算の10～20倍が投じられた農業分野と比較すると米の反収は1.24倍でしかないことを見ても、石炭産業がいかに高い合理化効果を現していたかがわかる（➡図表3-14）。

図表3-13 炭鉱労働者数と炭鉱規模の変遷



出典：札幌通商産業局「北海道石炭統計年報」から作成

図表3-14 北海道の炭鉱能率推移（全国の米生産との比較）



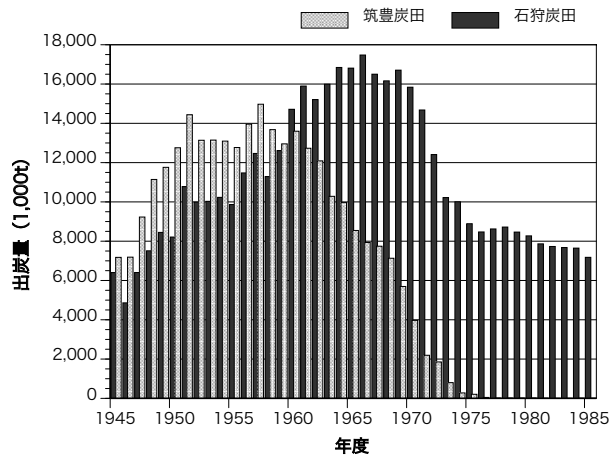
出典：炭鉱能率＝札幌通商産業局「北海道石炭統計年報」、米反収＝「農業白書」から作成

合理化対策で特に重視されたのは、運搬システムの効率化と、採炭方式の機械化であった。運搬システムでは、伸びきった坑道維持長を短縮するために立坑が掘削された。この時期に建設された立坑は、幌内・夕張・真谷地・空知（北炭）、三井芦別・三井砂川（三井）、奔別・赤平（住友）、茂尻（雄別）、羽幌（羽幌）などであり、これらのうち多くは1980年代まで石炭生産を継続する基となった。また、採炭機械の合理化では、ホーベル（炭層を崩すカンナのような機械）に続いて、ドラムカッターと自走柵（シールド柵）の組み合わせによるSD採炭が、厚層・緩傾斜層を稼行する炭鉱を中心に導入された。

このような合理化努力の結果、1960年代には石狩炭田の出炭量は160万トを超え、それまで日本最大であった筑豊炭田の生産量を抜き、わが国最大の産炭地としての地位を不動のものにした（➡図表3-15）。

しかし、1969（昭和44）年度から実施された第四次

図表 3-15 石狩炭田と筑豊炭田の出炭量推移比較



出典:石炭政策史編纂委員会「石炭政策史【資料編】」から作成

石炭政策において、これまで堅持してきた5,000万トンの生産体制が事実上放棄され、石炭鉱山特別交付金制度（いわゆる「企業ぐるみ閉山」制度）の創設もあって、生産体制は雪崩を打って縮小へと向かっていった。石狩炭田での1960年代の懸命な努力は、水泡に帰したのであった（➡図表3-12）。

■拡大一途の鉄鋼生産

鉄鋼生産は、終戦直後の原料炭不足のため八幡製鉄所で集中生産することになったため、室蘭では1946年9月に全高炉の生産中止を余儀なくされた。しかし、1947年に集中生産が解除されると、同年3月に輪西第四高炉（225トン）が、1949年には大型の仲町第三高炉の操業が再開された。全国製鉄所の中でもいち早く再開できたのは、原料事情の厳しい中で、道内炭だけで製造した室蘭独自開発のコーライトコークスにより、輸入粘炭を使用せず高炉操業できたことが大きく貢献した。

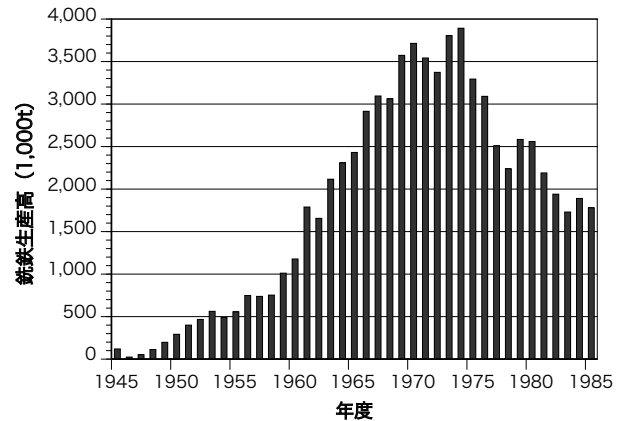
1950（昭和25）年には、過度経済力集中排除法によって日本製鉄が八幡製鉄（株）と富士製鉄（株）に分割され、室蘭は富士製鉄の傘下に入った。新たな経営体制の下で、1951（昭和26）年から第一次設備合理化計画が展開され、小規模高炉があった創業以来の輪西地区から生産設備を撤退、1956（昭和31）年には連続圧延工場が稼働するなど、着々と戦後の増産体制を整備した。

その後も、高度経済成長の需要増加を背景に、1957（昭和32）年からの第二次計画、1959（昭和34）年からの第三次計画と室蘭への投資は拡大基調で推移し、1961（昭和36）年に当時日本最大規模となった第四高

炉（炉容量1,701m³）が建設され、1967（昭和42）年には平炉から転炉への転換が完了した。

その結果、銑鉄生産量では、1959（昭和34）年に101万トンであったのが、1969（昭和44）年には357万トンと3.5倍増となり（➡図表3-16）、1962（昭和37）

図表 3-16 室蘭製鉄所の銑鉄生産高（戦後）



出典:札幌通商産業局「北海道石炭統計年報」から作成

年には従業員数（直轄）9,936名で戦後最大となった。従業員数は、その後1970年頃には8,000人規模となるが、協力会社従業員を含めると、1960年代は一貫して15,000人規模を維持しており、まさに室蘭製鉄所は絶頂の時を迎えた。

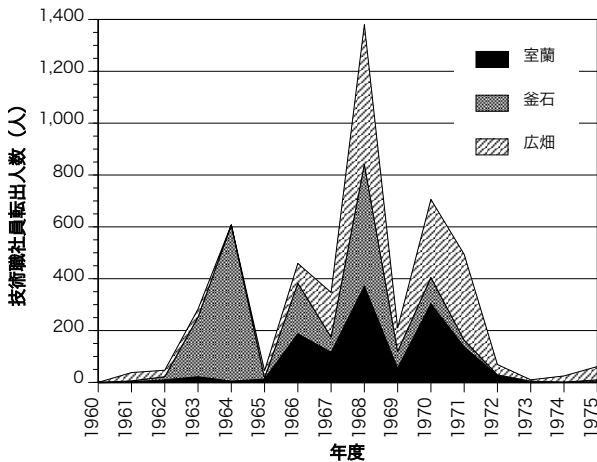
このように室蘭製鉄所が拡大し続ける一方で、1960年代には全国各地に臨海型の最新鋭製鉄所が続々と建設され、高炉は次第に大規模化²²していった。1970（昭和45）年、八幡製鉄と富士製鉄が合併し新日本製鉄（株）が成立して以降は、全国規模での適正生産調整が指向される傾向が強まった。1973（昭和48）年のオイルショックを契機に、原料立地型の古くて小規模設備の室蘭製鉄所は、一転して苦境に陥ってゆくこととなる。

銑鉄生産がまだまだ増加基調で推移していた1960年代後半にあって、旧富士製鉄の製鉄所だけみても、室蘭・釜石・広畑など古くからの製鉄所から、名古屋・大分など新設された臨海型新鋭製鉄所へ社員の大移動は、すでに始まっていた（➡図表3-17）。

一方、軍需に強く依存していた日本製鋼所の経営は、終戦によって一気に苦難の時代を迎え、それこそ鍋釜のような民需でしのぐ状況であった。1946（昭和21）

22 1961年・住友金属和歌山（1,350m³）、1964年・富士製鉄名古屋（2,021m³）、1965年・八幡製鉄堺（2,047m³）、1968年・八幡君津（2,705m³）、1971年・住友金属鹿島（3,159m³）、1972年・新日本製鉄大分（4,158m³）。1961年に国内最大規模であった富士製鉄室蘭第四高炉（1,701m³）は、わずか10年で2倍以上の規模格差をつけられたのである。

図表 3-17 製鉄所（旧富士製鉄）から技術社員転出人数



出典：新日本製鉄㈱「社史別冊参考資料集」1981年

年には、北炭が所有する日本製鋼所の株式が持株会社整理委員会に接収され北炭との資本関係が切れ、以後は独自の経営を指向して行く。

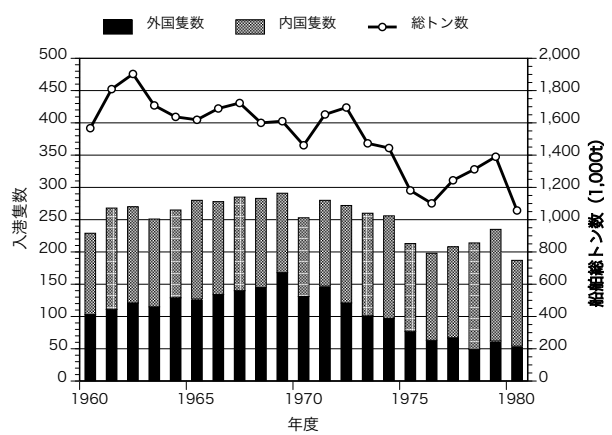
朝鮮戦争（1950～1963年）を契機にようやく蘇生の糸口を得て、1950年代半ば以降（昭和30年代以降）は、室蘭製鉄所と同様に高度経済成長の波に乗って拡大基調に転じ、1970（昭和45）年にはこれまでの主力であった鍛造製品・鋼板などに代わって機械製品²³が受注高の半数を占めるようになり、輸出も拡大した。またこの時期の鍛造部門では、1961（昭和36）年に日本原子力研究所から原子力機器（実験炉圧力容器など）を初めて受注し、1969（昭和44）年には室蘭製作所に原子力材料部が新設されるなど、以後の原発との深い関わりの端緒となった。

■凋落が続く小樽港

戦後直後の小樽港は、樺太の喪失、中国・ソ連との貿易量の減少などによって、貨物取扱量は戦前ピークの約1/3にまで激減した²⁴。その後は経済成長や1957（昭和32）年の日ソ政府間貿易協定の締結などもあって、1956（昭和31）年以降はほぼ戦前ピークの1939（昭和14）年に匹敵する水準に復したが、戦前に比べて船舶規模は半減したままであった（⇒図表3-18）。

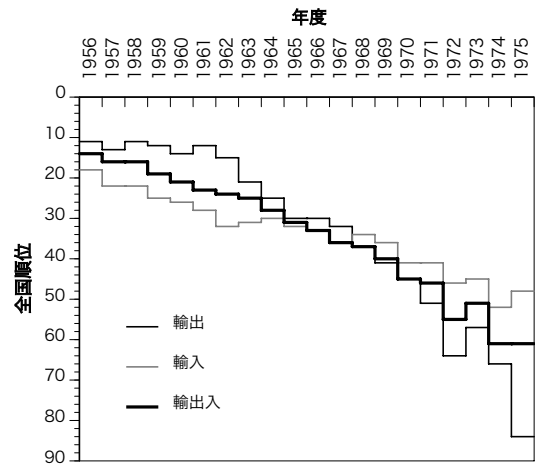
しかし、1963（昭和38）年前後から外国貿易定期航路の撤退が相次いだ。その結果、輸出入額での小樽港の全国順位は、1960（昭和35）年には21位、1965

図表 3-18 小樽港の入出港隻数（戦後）



出典：小樽市「小樽市史第10巻社会経済編」から作成

図表 3-19 小樽港の輸出入額の全国順位



出典：小樽市「小樽市史第10巻社会経済編」から作成

（昭和40）年31位、1969（昭和44）年40位となり、外国貿易の凋落傾向が決定的なものとなった（⇒図表3-19）。

後述する石炭輸送の激減と相まって、小樽港の凋落は決定的な趨勢となる。それでも、1960年代までは辛うじて、かつての繁栄と商権の名残で、海運会社・商社・銀行などの本州企業は小樽にとどまっていたが、以降は続々と札幌へ転出するようになった。

■石炭輸送の凋落と積出港の劇的な変転

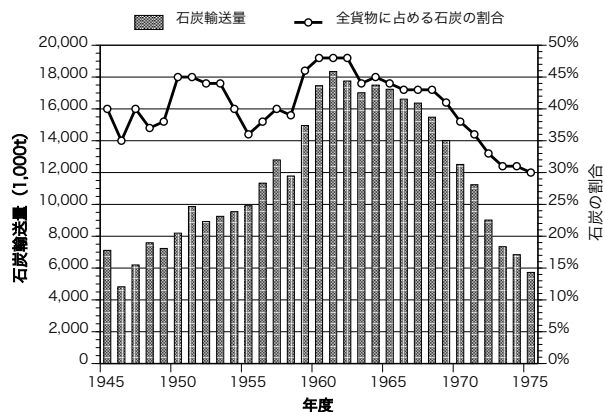
先に述べたように石狩炭田の出炭量のピークは1960年代であり、この頃までは鉄道貨物輸送における石炭の割合はほぼ40%台を維持してきた。そのため、例えば北海道での鉄道電化は、第一期の函館本線（小樽～旭川間）に次いで、第二期として室蘭本線（岩見沢～

23 1970年前後の主な機械製品：化学工業用機械、製紙機械、塔槽、ボウリング用ピンセッタ、鉄道車両用機器、兵器

24 戦前最大であった1939年＝412万ト（移入357万ト・輸出入54万ト）、戦後最低＝1947年には、120万ト（移入102万ト・輸出入17万ト）

室蘭間)が計画されていた²⁵。しかし、1960年代後半から石炭生産自体が減少基調となる中で石炭輸送量も逐次減少し、結果的に石炭輸送量は、1975(昭和50)年にピーク時に比べ1/3にまで落ち込むことになる(→図表3-20)。

図表 3-20 鉄道石炭輸送の推移(戦後)

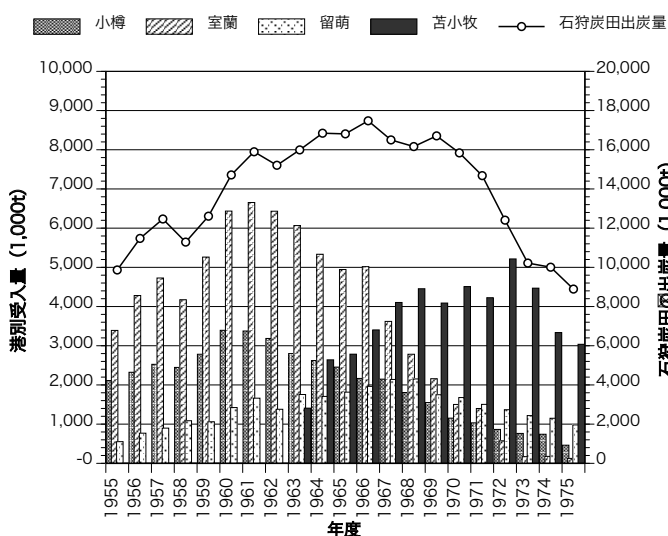


出典:日本国有鉄道北海道総局『北海道鉄道百年史』

それでも室蘭本線では、岩見沢操車場の増強改良工事や、由仁～岩見沢間の増線工事が1969(昭和44)年まで続けられてきた。

港別の石炭受入量の変遷では、さらに劇的な変化が見られた。1963(昭和38)年、苫小牧港に石炭埠頭が開設されたことで、1960(昭和35)年から1970(昭和45)年のわずか10年間で、苫小牧港が一挙に半分を占めるようになり、明治期以来の石炭搬出港として

図表 3-21 港別石炭受入量の変遷



出典:札幌通商産業局『北海道石炭統計年報』から作成

25 電化に合わせて新設された車両基地は、(旅客)電車基地は手稲駅西方に置かれたが、電気機関車基地は函館本線と室蘭本線との分岐駅である岩見沢駅の操車場に隣接して開設した。

機能してきた室蘭港・小樽港の受入量は激減、1975(昭和50)年で実質的に終焉を迎えた²⁶(→図表3-21)。

■戦後の化学工業の消長

滝川の北海道人造石油(株)は、終戦とともに人造石油を製造する意義は失われたため、巨大な工場施設を利用して1946(昭和21)年に滝川化学工業(株)として再出発することとなり、人造石油の施設を活用した副産物やコークス化成品の製造販売や、砂川の東洋高压へ約7kmのパイプラインを敷設しコークス炉ガスを圧送するなどの事業を手がけた。しかし、1949(昭和24)年に東洋高压向けのガス供給が停止となり、1952(昭和27)年には倒産した²⁷。

東洋高压の操業開始は戦後の1946(昭和21)年にズレ込んだが、硫安工場の他に酸素工場・硫酸工場など8工場と事務所・研究棟が完成し、優秀な工員を確保するための大社宅群の造成と福利厚生施設(総合病院、会館、売店、浴場)が建設され、1万人の新しいまちが出現した。戦後の食料増産を背景に工場は急拡大し、1948(昭和23)年に世界で初めて肥料用尿素の工業化に成功(1952年製造開始)。一時は東洋高压の主力工場となったが、1960年頃を境に内陸立地が不利に働き事業縮小に踏み切らざるを得なくなった。1968(昭和43)年に三井化学工業と合併し三井東圧化学(株)になり、1969(昭和44)年にアンモニア・尿素の生産を停止、翌年には従業員数が1,000名を割った²⁸。

砂川火力発電所は、1949(昭和24)年日本発送電によって工事が再開し、1951(昭和26)年3月に旧1号機が15,000キロワットで運転を開始した。同年5月の北海道電力(株)設立以降は、8月に27,000キロワットに増強、1954(昭和29)年には旧2号機27,000キロワット1基を増設し、戦前の設計のまま合計54,000キロワットの発電所が完成した。電力不足に対応した北海道電力(株)では戦後初の新

26 室蘭・小樽の両港には北炭・三井が出資した北海道石炭荷役(株)が専用埠頭を有していたことから、1960年代は辛うじて三井グループが両港を支えていた。また、従来石狩炭田北部の各鉱は小樽港に搬出する傾向が強かったが、住友は生産を赤平炭鉱へ集約して以降、陸送距離が短い留萌港にシフトしたこともあって、小樽港の衰退に拍車をかけた。

27 滝川化学は市税の5割を占めていたことから、滝川化学の倒産は1956(昭和31)年に滝川市が赤字再建団体に転落する大きな原因の一つとなった。

28 従業員数は、1956(昭和31)年に2,537名いたが、1985(昭和60)年に燐酸・硫酸の生産停止、1987(昭和62)年には100名を割った。1997(平成9)年に三井石油化学(株)と合併し三井化学(株)になった後、2000(平成12)年に北海道三井化学(株)として分離独立した。

鋭石炭火力発電所として、旧砂川発電所に隣接して砂川第二発電所の建設を1953（昭和28）年に着工し、1号機35,000キロワットが1955（昭和30）年、2号機35,000キロワットが1958（昭和33）年に運転を開始した。国内初の中央制御方式を採用するなど、火力発電技術の近代化に大きな役割を果たし、その後の石狩川流域の火力発電の大型化を先導した。

■《炭鉄港》が生んだ食と文化

《炭鉄港》地域では、長年の産業とのかかわりの中で、独特な食や文化を生み出してきた。その成立背景と具体例を、幾つかの要因ごとに瞥見する。

第1に、肉体労働に起因するものである。「室蘭やきとり」は、焼き鳥と言いながら豚肉を使い、タマネギ・洋からして食べる独特の串焼きであるが、これは昭和初期に製鉄所正門がある輪西地区から始まったとされている。当初は、野鳥や豚モツを屋台で串焼きにしていたが、日中戦争以降に食糧増産と軍需品（豚の皮を軍靴に使用）・製鉄所工員の現場装備（作業靴・帽子）への利用から室蘭周辺で養豚が奨励されたことや、タマネギは長ネギより安く・入手しやすかったことが背景にあると言われている。濃い味で栄養価に優れた「室蘭やきとり」は、高温の中で作業する製鉄所労働者に支持されてきた。現在、「砂川スイートロード」として売り出している砂川の菓子店の集積なども、肉体労働で甘味を求めることが背景にあると言える。

第2に、歴史的経緯によるものがある。馬の腸を味噌で煮込んだ「ナンコ」は、北炭創業の古い炭鉱があった歌志内・三笠・夕張で盛んに食された。ナンコの語源は、金属鉱山が集中する秋田県北部の方言で馬肉のことを言い、語源は十二支の方角で南の位置が馬であるため「南向=馬」にあるとされている。明治期の炭鉱では、坑内運搬に馬が使われていたことや、秋田の金属鉱山から多くの鉱山労働者が移ってきたことが背景にある。芦別の中華スープ「ガタタン」は、在外領土からの引き揚げの歴史を体現したものである。

第3に、立地・交通環境によるもの。小樽に菓子店が多くあるのは、早くから鉄道が開通し商業港湾都市として繁栄していたことが背景にある。原料となる豆・砂糖などの取扱量が多く入手が容易で、同時に販売出荷にも適していた。さらに、北前船時代から関西・

北陸とのつながりが強く、菓子の文化や技術の導入に優れていたことも要因の一つと言える。他にも交通結節点であることが生んだ甘味集積としては、先述した砂川の菓子や、栗山の製菓（栗まんじゅう・日本酒など）食品製造の集積、岩見沢の喫茶店文化（＝汽車待ち文化）などに見られる。また、小樽のガンガン部隊（ガンガンと呼ぶ特製の大型金属缶に海産物などを入れて売り歩く行商）は、空知の炭鉱地帯を商圈としており、市場が多数存在する小樽での仕入の容易性と高密度な鉄道ネットワークによる販売利便性を背景に、1960年代まで一大勢力をなした。

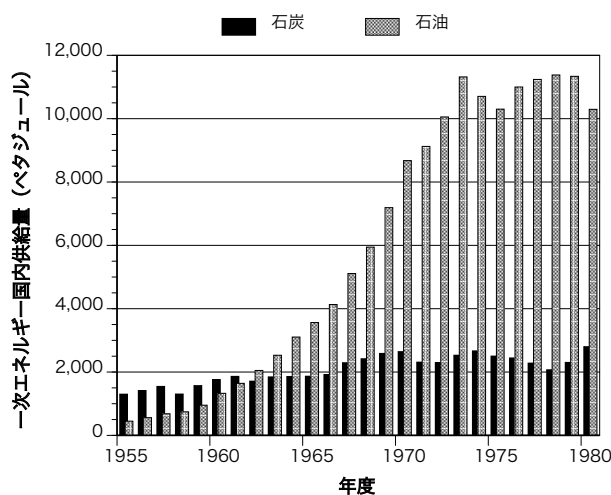
特に昭和に入ってから具体化した食や文化は、今なお続いているものも多く、産業の歴史と表裏をなす歴史資源であると言える。

□まとめ：存在意義の喪失

戦中・戦後にわたって、北海道は日本経済にとって不可欠な存在であった。外貨準備が十分ではなかったため、おのずと国内から資源調達せざるを得なかったという状況下で、まさに北海道は資源の宝庫であった。その資源の筆頭が、基礎的エネルギーの石炭であり、その石炭を供給するために、生産部門の炭鉱だけでなく、輸送部門である鉄道・港湾、加工部門である鉄鋼も含めて、投資が継続され続けてきた。

しかし、エネルギー供給量において石炭は、1962（昭和37）年度に石油に抜かれ、1970（昭和45）年度には決定的な差が現れていた（⇒図表3-22）。

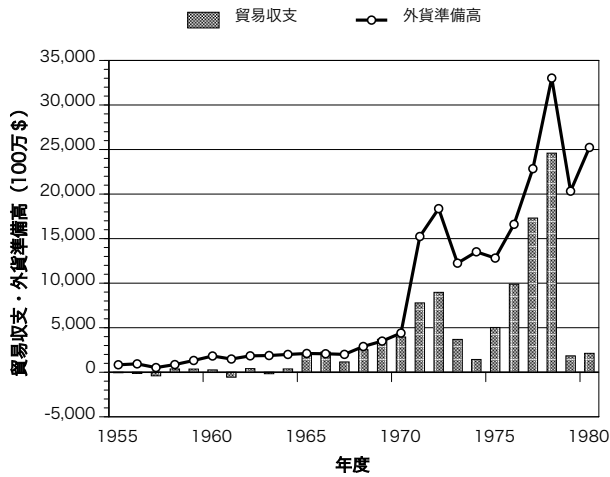
図表3-22 エネルギー供給量



出典：総務省統計局「日本の長期統計」

外貨準備の面からも、1964（昭和39）年にIMF8条国（原則として国際収支上の理由からは經常的取引については為替管理を行わない国）に移行し、1965（昭

図表 3-23 貿易収支と外貨準備高



出典:総務省統計局「日本の長期統計」

和 40) 年度以降は貿易収支の黒字基調が定着して外貨準備に不足をきたすことはなくなった (➡ 図表 3-23)。

このような状況に至って、資源安全保障という観点を除くと、国内での資源調達先としての北海道の存立意義は急激に失われて行った。

まさに 1970 年代半ばは、北海道にとって明治開拓以来の上り坂から、一転して下り坂へと向かう転換点にあたり、変革を迫られるタイミングは日本全体が転換期を迎える 1990 年代よりも 20 ~ 30 年早く到来したのであった。

3-4. ストーリー D

■炭鉱と農業…集治監と石狩川流域開発

北海道開拓を進める上で、道路建設や産業生産を担う人材が不足していた。一方、明治維新で成立した新政府に対して、不満を持つ士族の反乱が各地で発生した²⁹。人手不足と囚人激増を一気に解決するために、北海道に2つの集治監（監獄：現在の刑務所に相当する施設）が開設され、刑期12年以上の重罪犯が押送された。

そもそも集治監は、1879（明治12）年に内務卿・伊藤博文が太政大臣・^{さんじょうざねとみ}三条実美に提出した建議書によって設置が決定した。その内容は「社会を乱した凶悪犯や政治犯たちは、ただ徒食させることは許されない。ロシアへの備えの意味からも開拓が急務である北海道に送り込んで、開墾や道路建設などにつかせるのが良い」というもので、単なる矯正施設としてではなく、初期の北海道開拓の中に組み込まれた存在であったことが特徴である。

1881（明治14）年、北海道最初の収監施設として樺戸集治監（月形）が設置され、主として農地開墾や道路開削を担った。翌1882（明治15）年には、空知集治監（三笠）が設置され、官営幌内炭鉱の採炭を担った。

開設当初の基本的な役割に一大変革をもたらしたのが、1885（明治18）年の太政官大書記官・^{かねこけんたろう}金子堅太郎による建白書であった。1882（明治15）年に開拓使が廃止され、三県一局（札幌県・函館県・根室県・農務省事業管理局）となったが、縦割り行政の不効率さや、大蔵卿・^{まつかたまさよし}松方正義の緊縮財政（松方デフレ）などによって、開拓事業が停滞していた。この状況を打開するため、伊藤博文の側近であった金子が北海道各地を視察し、「北海道三縣巡視復命書」を提出した。金子は、札幌農学校・豊平館・葡萄酒製造・師範学校などを植民地にとって過大な存在である³⁰と指弾したばかりか、「囚徒らは道徳にそむいている悪党であるから、懲罰として苦役させれば工事が安く上がり、たとえ死んでも監獄費の節約

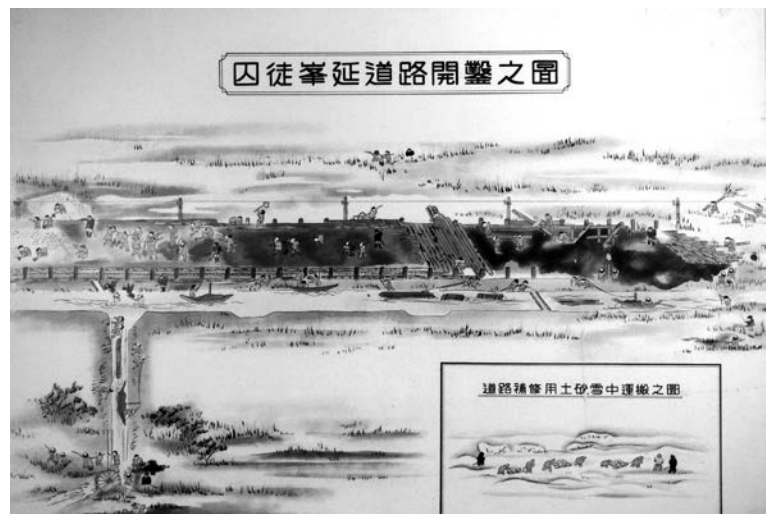
になり、一挙両得である」³¹ という意味の主張をした。

1886（明治19）年に三県一局が廃止となり北海道庁が設置され、樺戸集治監は道庁長官の指揮下に編入された。金子と同様の考えを持っていた初代長官・岩村^{いわむらみちとし}通俊は、空知集治監のある市来知～忠別太（現在の旭川）間88kmを結ぶ上川仮道路^{いちきしり ちゅうべつと}32の開削を命じた。

上川道路は、市来知～^{そらちふと}空知太（現在の砂川空知川河畔）を空知集治監が、空知太～忠別太を樺戸集治監が担当し、囚人200人を一団として3里ごとに外役所を設けながら、突貫作業で進められた。わずか4カ月あまりで仮道が開通、翌1887（明治20）年から本工事が行われ3年ほどで全線開通した。さらに続いて旭川～網走間217kmの北見道路の工事が進められたが、囚人労働史上最も悲惨な事例とされている。

樺戸・空知の両集治監を結ぶ樺戸道路も、1887（明治20）年に建設された（⇒図表3-24）。

図表3-24 樺戸道路の工事を記録した絵図



31 彼等ハ、固ヨリ暴戾^{ぼうれい}の悪徒ナレバ、其苦役二堪ヘズ斃死スルモ、尋常ノ工夫ガ妻子ヲ遺シテ骨ヲ山野ニ埋ムルノ惨状ト異ナリ、又今日ノ如ク、重罪犯人多クシテ、徒ラニ国庫支出ノ監獄費ヲ増加スルノ際ナレバ、囚徒ヲシテ、是等必要ノ工事ニ服従セシメ、若シ之ニ堪ヘズ斃死シテ、其人員ヲ減少スルハ、監獄費支出ノ困難ヲ告グル今日ニ於テ、萬己ム得ザル政略ナリ。又尋常ノ工夫ヲ使役スルト、囚徒ヲ使役スルト、其賃錢ノ比較ヲ挙げバ、北海道ニ於テ、尋常ノ工夫ハ、概シテ一日ノ賃錢四拾錢ヨリ下ラズ。囚徒ハ、僅ニ一日金拾八錢ノ賃錢ヲ得ルモノナリ。然ラバ則チ、囚徒ヲ使役スルトキニハ、此開築費用中、工夫ノ賃錢ニ於テ、過半数以上ノ減額ヲ見ルナラン。是レ実ニ、一挙両全ノ策ト云フベキナリ。

32 上川道路は、1887（明治20）年に公表された全道基幹道路計画の一部をなすもので、(1)札幌を起点として空知・上川から釧路・根室にいたる道路、(2)樺戸から日本海側の増毛にいたる道路、(3)釧路から網走に至る道路の新設がうたわれていた。

29 1874年 / 佐賀の乱、1876年 / 神風連の乱（熊本）・秋月の乱（福岡）・萩の乱（山口）、1877年 / 西南戦争など。

30 最も植民地ノ急務ヲ鑑ミザルモノト云フベキナリ。

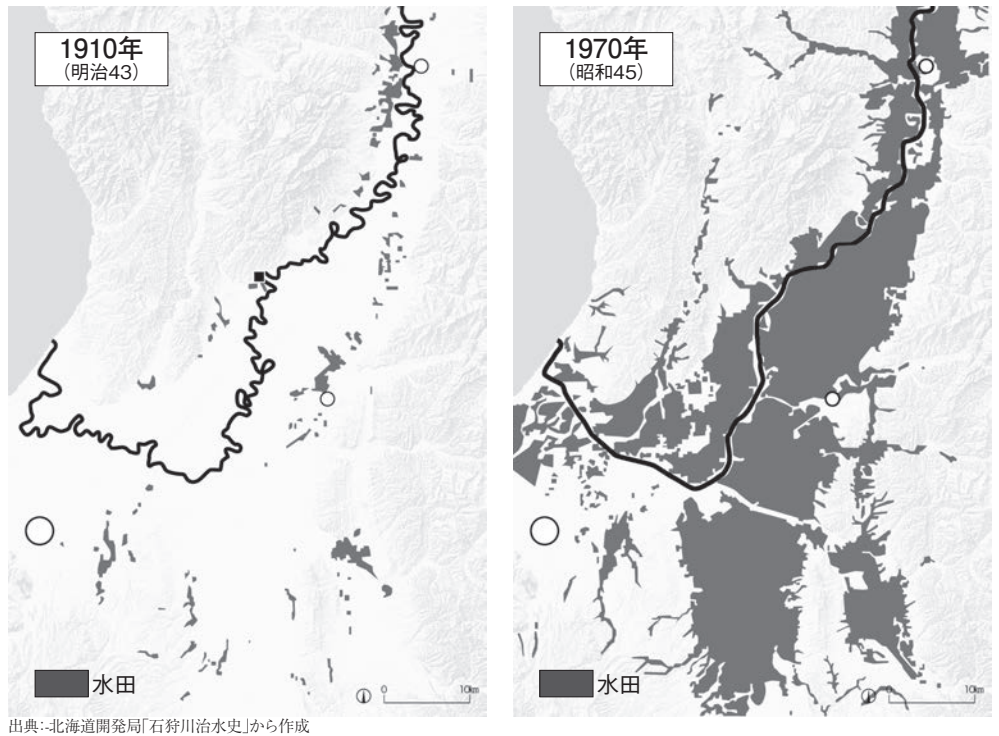
これによって、石狩川舟運に頼らざるを得なかった樺戸集治監の交通環境は、樺戸道路と幌内鉄道の乗り継ぎが可能となり一気に改善された。

行刑政策転換により道路建設が集治監の主務となってから囚人労働が終わるまでの十数年の間に、北海道の交通基盤は一気に整ったのである。

そもそも、設置当初の樺戸集治監では、原始林を切り開き農地を造成することを最大の目的としていた。しかし、単に木を切るだけでは、泥炭地である石狩平野を穀倉地帯にすることはできない。蛇行する石狩川の流れを直線にし、泥炭と土を入れ換える客土を行い、用水・排水の施設を作るという、長期的な事業が不可欠であった。

そのため、1903（明治36）年に集治監制度が廃止された後も、農地開発は国や北海道に引き継がれ、総合的な治水対策と両輪で続けられた。これらの農業基盤整備と治水対策は、単に農業だけではなく、洪水の危険性を低下させ、都市住民にも安全な暮らしをもたらした。集治監の囚人がスタートさせた農地開発は、わずか100年で、石狩平野の姿を原始林が茂る泥炭地から、おいしい北海道米の一大産地へと変えたのである（⇒図表3-25）。

図表 3-25 石狩川河川改修と水田面積の拡大



出典：北海道開発局「石狩川治水史」から作成

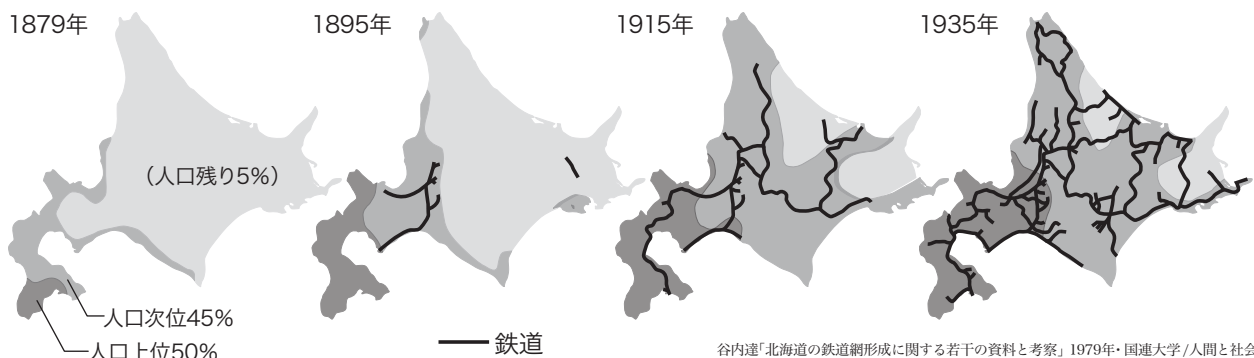
■《炭鉄港》から全道への波及：鉄道と内陸開発

北海道の人口分布を見ると（⇒図表3-26）、鉄道開通直前の1879（明治12）年の人口の上位50%は近世から開発が進んでいた渡島半島南部（松前・江差・函館の一带）に限定されており、次位45%の人口も渡島半島と沿岸部に集中していた。

官営で手宮～幌内間が、北炭により歌志内・空知太～室蘭間の鉄道が開通され、岩見沢を交点に東西－南北の鉄道網が形成されると、1895（明治28）年の人口分布の次位45%は、鉄道沿線を主体に一気に石狩平野全体に拡大した。北炭の鉄道路線は、開拓に直接関係ある移住民の無賃輸送、農作物の減免が払い下げ条件として付されており、開拓の推進に大きく貢献した。

鉄道国有化後の1915（大正3）年時点で、北炭時

図表 3-26 鉄道発達と人口分布の変化



谷内達「北海道の鉄道網形成に関する若干の資料と考察」1979年・国連大学/人間と社会の開発プログラム研究報告 p30-32の図表をもとに、人口分布と鉄道網の部分抜粋して作成

代の小樽・札幌・室蘭に加え函館・旭川・釧路・北見という道内主要都市のネットワークが完成したことから、人口上位50%の範囲は札幌付近まで拡大、次位45%の範囲は鉄道に沿って広がりを見せた。1935（昭和10）年には、ほぼ全道を網羅する鉄道網が完成し、人口下位5%の人口希薄地帯はオホーツクと根釧の一部にまで縮小した。

このように、鉄道の延伸とともに、人口が定着するプロセスを明快に読み取ることができ、内陸部の開発にとって鉄道が果たした役割を理解することができる。

その鉄道ネットワークの基本となったのは、北炭時代に完成した東西-南北の鉄道にほかならない。そのため交点となった岩見沢は、その後長らく鉄道の要衝として重要な地位を占めた。

さらにこれを遡ると、開拓使が建設した幌内鉄道が基となる。開拓使黒田長官は、1879（明治12）年2月に鉄道建築兼土木顧問としてアメリカから着任したクロフォードに対し、幌内鉄道は「将来、順次延長して海岸にも達し北海道全道に敷設すべき鉄道と連絡させるものであるから、その路線設定にあたっては、よろしくこの点に注意されたい」「アメリカの例にならって鉄道を作るが、日本にとって初めての例なので将来の模範となるよう計画すべき」と訓令した³³。黒田の言葉から、長期的な将来を見通した開拓政策の発想と、開拓の実験的・模範的な性格の一端を伺うことができる。

■ルーツが同じで全道に波及…甜菜糖業

1878（明治11）年、パリ万博に派遣された勸農局長・松方正義は、西欧諸国での甜菜糖業の隆盛を目の当たりにし、日本への本格的な導入を決意した。元薩摩藩士の松方は、藩領の奄美諸島で行われている甘藷（さとう）製糖の知識があったことが発想に結び付いたと考えられる。

帰国した松方が甜菜糖業の導入に奔走した結果、1881（明治14）年に紋龍村（伊達紋別）で官営製糖工場・紋龍製糖が操業を開始した。1887（明治20）年に伊達邦成に払い下げられ、紋龍製糖（株）が設立された。

一方、紋龍製糖の成績から札幌にも製糖工場を建設

する構想が生まれ、1888（明治21）年に札幌製糖（株）が設立され、1890（明治23）年に操業を開始した。原料確保のため、空知集治監の既耕地233haの払い下げを受け直営農場とし囚人労働力での費用低減を図ったほか、札幌周辺の屯田兵村でも甜菜の栽培を奨励した。

しかし、台湾領有による甘藷糖の成長、交通基盤未発達による運搬費用の増高、有畜農業が未発達で本来は家畜に給餌するビート副産物の利用がされなかったことなどから行き詰まりをみせ、紋別は1896（明治29）年、札幌は1901（明治34）年に解散し、札幌製糖所の建物はビール工場に転用された（現在の札幌ビール園）。

松方正義の夢は破れたが、正義の九男・松方正熊は、帝国製糖社長として、父・正義の志を継いで甜菜糖業の企業化を企画し、機が熟するのを待っていた。

第一次世界大戦（1914-1918）によって、甜菜糖産地である欧州が主戦場となり砂糖価格が暴騰、台湾の甘藷製糖は増産のための耕地面積は限界に達し、再び北海道での甜菜製糖が注目された。1919（大正8）年、松方正熊が興した北海道製糖が帯広に、翌年に明治製糖系の（旧）日本甜菜製糖が清水に工場を開設した。両社とも明治期の失敗を踏まえ、コンパクトなビート原料ゾーンの形成と輸送円滑化を甜菜製糖の要諦として、直営農場経営と契約栽培、軌道経営（十勝鉄道65km、河西鉄道40km）で対策した。

甜菜糖業は20年ぶりに復活したが、期待に反して両社とも創業直後から早くも経営難に陥るなど、苦難の道を歩んだ。しかし、1927（昭和2）年にスタートした北海道第二期拓殖計画において、冷害に強いビートが奨励され、低開発地域に酪農と結合した寒冷地畑作農業を確立しようとした。当初、明治製糖は由仁・

図表 3-27 日本甜菜製糖機分内工場跡に残る取卸施設



33 蓋シ幌内ノ鉄道線路ハ従来漸次ニ延長シ海浜ニモ敷達シ終テ 全道ニ造ルベキ鉄道線路ト連絡スヘキモノニ付線路ノ経ルベキ所を定ムルニ宜ク此意を體スベキナリ（中略）抑モ米國ノ風ニ倣ヒ鉄道等ヲ我國ニ開クハ之ヲ以テ嚆矢トス 實ニ将来ノ模範トナル可キヲ以テ宜ク躰認シテ計權アルベシ

栗山付近に、北海道糖業は北見に工場建設を希望したが、北海道長官・佐上信一さかみしんいちの強力な指導によって、1935（昭和10）、天北原野てんぼく・根釧台地こんせんでの農業の先兵として士別（明治製糖）と磯分内いそぶんない（標茶：北海道製糖）に製糖工場が建設された。

太平洋戦争が勃発すると、農業は軍需作物や主食の生産に集中され、甜菜糖業は再び原料不足に陥り、1944（昭和19）年に両社は国策によって合併し北海道興農工業（戦後の1947年に日本甜菜製糖株式に社名変更）となり、清水製糖所は製糖を取りやめ航空燃料のブタノール工場に転換する途中で終戦を迎えた。

終戦を迎えると、台湾での甘藷製糖設備を一切失い、甘味資源は甜菜製糖に頼らざるを得ない状況となったが、直営農場の農地解放や食糧難の中で、甜菜栽培は低調に推移した。1952（昭和27）年に砂糖の統制が解除された途端に砂糖価格は一気に暴落し、低廉な輸入甘藷糖に対抗できない事態となった。甜菜栽培の全滅は、北海道畑作の基本である輪作体系（甜菜を中心に小麦・イモ・牧草・豆・トウモロコシなどを毎年場所を変えながら栽培し地力の回復を図る農法）の崩壊につながることから、1952（昭和27）年に議員立法で「てん菜生産振興臨時措置法」が成立し、国による保護政策が確立された。

同法成立によって安定化の見通しがついた北海道の甜菜糖に対して、三白景気（三白＝砂糖・セメント・硫酸肥料）で活況を呈していた甘藷製糖各社による参入競争が過熱した。日本甜菜製糖を含む12社が新工場建設を計画したが、1963（昭和38）年の粗糖輸入自由化によって一挙に甘藷製糖会社の経営が悪化しブームは沈静化した。それでも、終戦直後に日本甜菜製糖の1社3工場であったのが、最終的に3社8工場³⁴になって現在に至っている。

薩摩藩の松方正義によってスタートし、官営事業として展開、集治監と微妙に関係しながら民営化されたが一時は生産が途絶。その後、第一次世界大戦を契機に再開し、国策によって原料不利地域に工場建設を余儀なくされ、さらに第二次世界大戦で苦境に陥り、国策によって安定と過当競争が繰り返されてきた。今日、美瑛や十勝のグリーンフィールド（畑の緑）が観光面で着目されているが、その景観を形成しているのは畑

作農業であり、その最も機軸にあるのが甜菜栽培である。また、北海道の甘味には、甜菜糖が欠かせないものとなっている。

《炭鉄港》と同じような出自で、同様に国策に翻弄された波乱万丈の経緯を経たにもかかわらず、現在も甜菜糖業は継続している。《炭鉄港》と甜菜糖業の対比は、《炭鉄港》に違った視角からの知見を与えるものであろう。

34 日本甜菜製糖：士別、美幌、芽室（帯広は芽室に統合、磯分内はホクレンに売却し廃止）、北海道糖業：北見（←芝浦製糖）、本別（←大日本製糖）、道南（伊達/←台湾製糖）、ホクレン：清水、中斜里（←日甜磯分内の原料区域を継承）

3-5. 《炭鉄港》にかかわる人物¹

これまで述べてきたストーリーに登場する（関連する）人物について、その経歴の概略と《炭鉄港》とのかわりについて、分野ごとに分類して以下に一括して整理する。

■薩摩藩関係

しまづなりあきら 島津斉彬 (1809-1851)

江戸時代末期の薩摩藩第11代藩主、島津家第28代当主。島津斉興の子。藩政改革・富国強兵策を推進。反射炉や機械工場などの日本初の近代工場群である集成館を設立した。藩主としての期間は7年にすぎなかったが、西郷隆盛・大久保利通など明治維新で活躍した人材を見出し登用し、福井藩主・松平春嶽から「英明近世の第一人者」と称された。北海道開拓についての必要性を提言し、死後も家臣たちに影響を与えた。

しまづひさみつ 島津久光 (1817-1887)

島津斉興の子。斉興の長子である斉彬との家督争いに敗れるが、1858（安政5）年に斉彬が没し自身の長子・忠義が第12代藩主になると、国父として藩の実権を握る。公武合体運動の中心的な存在となり、1862（文久2）年藩兵千余を率いて上京し尊攘激派を抑える一方、江戸へ下り幕政改革を推進。帰途、生麦事件を起こし、薩英戦争の引金となる。維新後、左大臣に迎えられるが、政府の欧化政策に反対し辞官、郷里に隠棲。斉彬の遺志を継ぎ集成館事業を復活させたほか、薩英戦争の和平交渉ではイギリスと親密となり、留学生派遣、紡績機械の輸入や技師招聘を行った。

くろだきよたか 黒田清隆 (1840-1900)

父は鹿児島藩士。薩長連合の成立に寄与。戊辰戦争では五稜郭の戦いを指揮し、敵将榎本武揚の助命に奔走。維新後は、開拓次官、北海道開拓長官（3代）として、札幌農学校の設立、屯田兵制度の導入など北海道開拓の基礎を築く。のち農商務大臣・総理大臣など歴任し、大日本帝国憲法の発布式典にかかわった。

さいごうつぐみち 西郷従道 (1843-1902)

父は鹿児島藩士。長兄・隆盛の影響で尊王攘夷運動に参加。戊辰戦争に従軍後、新政府に出仕。1874（明治7）年陸軍中將として台湾出兵を指揮。西南戦争

では隆盛側につかず、政府に残留。1882（明治15）年に開拓長官（4代：同年に開拓使廃止）のほか、文部卿、陸軍卿、農商務卿を歴任。1885（明治18）年に内閣制度が創設されると、第1次伊藤内閣の海相に就任。海相在任は通算10年に及び、海軍の整備、改革に尽力した。

ながやまたけしろう 永山武四郎 (1837-1904)

元薩摩藩士。戊辰戦争に従軍し、1871（明治4）年に陸軍大尉に任命、翌年に開拓使出仕。1887（明治10）年、屯田兵第一大隊長となり堀基準陸軍大佐のもと西南戦争に従軍。屯田兵制度の導入に尽力し、「屯田兵の父」といわれた。のち北海道長官（2代）、第7師団長などを務めた。岩村通俊いわむらとしみちとともに、上川への北京設置、上川離宮開設を建議した。

ほりもとい 堀基 (1844-1912)

元薩摩藩士。勝海舟から航海術を修め、鳥羽・伏見の戦いで戦功があった。1869（明治2）年に開拓大主典さかん、その後に準陸軍大佐、開拓判官兼開拓大書記官となり、西南戦争では屯田兵を率いて九州を転戦した。1882（明治15）年に官民合同の海運会社である北海道運輸会社設立にあたって社長となり、1886（明治19）年に北海道庁に理事官として復帰。1888（明治21）年に永山武四郎が北海道長官に就任すると理事官を辞して、幌内炭鉱・幌内鉄道の払い下げを企図し、1889（明治22）年設立された北炭の官選による初代社長に就任。1892（明治25）年に、鉄道路線の無許可変更を理由に渡辺千秋北海道長官により引責辞任させられた。これは薩長間の派閥争いの現れとされ²、堀に同情する者も多く1894（明治27）年に貴族院議員に勅撰された。

ちょうしよひろたけ 調所広丈 (1840-1911)

元薩摩藩士。1872（明治5）年に開拓使出仕。札幌農学校（北海道大学の前身）の初代校長。1882（明治15）年に札幌県令に就任、その後は高知県・鳥取県知事などを歴任した。薩摩藩の財政改革の立役者である調所広郷ずしよひろさとは祖父（父とも）にあたる。

ゆちさだもと 湯地定基 (1843-1928)

元薩摩藩士。1869（明治3）年に藩命で渡米し農学

1 国立国会図書館「近代日本人の肖像」2013年（Web版）、日本国有鉄道北海道総局『北海道鉄道百年史』1976年などを参考に記述した。

2 1891年6月に内務大臣が西郷従道から品川弥二郎（旧長州藩士）に交代し、北海道長官も在任3年に及んだ永山武四郎から渡辺千秋（元諏訪高島藩士）に交代した。北海道は黒田長官時代から主要官員が薩摩閥で占められていたことから、品川大臣は渡辺長官を起用して薩摩閥の掃蕩を企図した。鉄道路線の変更自体は、鉄道庁長官・井上勝の調査によって妥当とされた。

を学ぶ。帰国後、開拓使に勤務し、のちに根室県令、北海道庁理事官などをつとめる。農業、特にジャガイモ栽培に尽力した。根室市に定基町、栗山町に湯地の地名が残る。

むらほしひさなり
村橋久成 (1840-1892)

元薩摩藩士。1865（元治2）年に薩摩藩からイギリスに密出国で派遣された15名の留学生の一人で、帰国後は戊辰戦争に参加。のち開拓使につとめ、北海道開拓事業の指導にあたる。開拓使麦酒醸造所の建設を東京から札幌に変更させた。1881（明治14）年に開拓使を辞して雲水となり行脚放浪し、1892（明治25）年に神戸で行旅死亡。

もりありのり
森有礼 (1847-1889)

元薩摩藩士。村橋久成とともに1865（元治2）年に薩摩藩留学生としてイギリスに派遣され、アメリカ経由で1868（明治元）年に帰国。新政府で外国官権判事などをつとめるが廃刀案を否決され辞職。1870（明治3）年に再出仕し、少弁務使（今日の公使、当時は大使は駐在していないので事実上の初代駐米大使と言え）としてワシントンに駐在し、黒田清隆の意を体して北海道開拓のアメリカ人技術者徴募を行いケプロンを見出したほか、新島襄（同志社大学の創始者）を政府派遣の留学生として認めるよう奔走した。1872（明治5）年に帰国後は、外務大丞・清国公使などを歴任する一方で、福沢諭吉・西周などと学術結社明六社や、商法講習所（二橋大学の前身）の設立に参画。伊藤・黒田両内閣で文部大臣をつとめる。

ごだいともあつ
五代友厚 (1836-1885)

元薩摩藩士。村橋久成・森有礼らを引率して薩摩藩留学生を率いてイギリス留学。新政府では、参与・外国事務局判事、外国官権判事、大阪府県判事を歴任する。1869（明治2）年に官を辞し、大阪で鉱山経営、藍の製造販売など実業に従事し、大阪株式取引所、大阪商法会議所、大阪商業講習所（大阪市立大学の前身）などを設立し、大阪の経済発展に貢献した。1881（明治14）年には関西貿易会社を設立して、開拓使官吏が設立した北海社とともに開拓使官営諸事業の払い下げを受けようとした（＝北海道開拓使官有物払い下げ事件）ことが、いわゆる明治14年の政変³を引き起こす。

かばやますけのり
樺山資紀 (1837-1922)

元薩摩藩士。戊辰戦争では各地を転戦し、1871（明治4）年に陸軍出陣。1883（明治16）年陸軍少将のとき海軍大輔となり、海軍拡張計画を推進した。

1890（明治23）年山県有朋内閣（やまがたありとも）の海相、続いて松方正義内閣にも留任し、藩閥政治を擁護した「蛮勇演説」をしたことで有名。日清戦争時に軍令部長、1895（明治28）年に初代の台湾総督となった。長男・樺山愛輔（かばやまいすけ）（1865-1953）は、北炭では1910（明治43）～1912（大正元）年に取締役、日本製鋼所では1914（大正3）～1929（昭和4）年と1939（昭和14）～1941（昭和16）年に常務取締役・取締役役会長をつとめた。

まつかたまさよし
松方正義 (1835-1924)

元薩摩藩士。日田県知事、租税頭、大蔵大輔などを経て、1880（明治13）年内務卿となる。翌年、大隈重信が政変で追放されると、参議兼大蔵卿に就任。いわゆる「松方デフレ」と呼ばれる緊縮財政を実施した。伊藤博文・黒田清隆・山縣有朋内閣で蔵相、この間首相として2度組閣し蔵相を兼任した。日本銀行の創立、金本位制度の確立など、財政指導者として功績を残し、元老としても重きをなした。北海道での甜菜糖業の契機を作るが一時途絶、九男・正熊が正義の遺志を継いで大正期に再興する。

■お雇い外国人

ケプロン (Horace Capron/1804-1885)

アメリカの農政家。マサチューセッツ州に生まれ、陸軍士官学校卒業。南北戦争（1861-1865）で北軍として従軍して陸軍少将で退役、戦争により経営する農場が壊滅的な被害を受けたことから合衆国政府の農務長官となる。1871（明治4）年に渡米した開拓次官・黒田清隆の求めに応じて北海道開拓事業を助けることを決意し、開拓使の御雇教師頭取兼開拓顧問となった。同伴したお雇い外国人を統括し、自身も北海道内を巡視し、各種調査と開拓方針確立のために尽力した。在日期間は4年弱であったが、帰国に際して残した「ケプロン報文」で述べた西洋式農業経営や農学教育機関開設など提言の多くが実現した。

アンチセル (Thomas Antisell)

アメリカの化学者。1871（明治4）年にケプロンとともに来日し、地質工作舎密鉱山長に着任。ケプロンの秘書役でもあったが、仲はずしも良くなかったと言われている。専門の土壌・植物・肥料の分析にとどまらず、鉱山資源、農業、道路・港湾建設などにも広い意見を述べた。茅沼炭鉱への調査の途中、岩内付近で野生ホップを発見し、日本でも将来ビール産業が盛んになるという予見のもと開拓使にホップ栽培を建言した。1874（明治7）年に大蔵省紙幣寮に

3 参議大隈重信とその一派が政府から追放された事件。結果として、開拓使官有物払い下げは中止、10年後の国会開設が公約された。

移り紙幣用インキの研究・製造に従事し、1876（明治9）年に帰国。

ライマン（Benjamin Smith Lyman/1835-1920）

アメリカの地質技師。ハーバード大学卒業後、地質調査に従事し、後にパリの高等鉱山学校、ドイツのフライベルク鉱山学校に学んだ。1872（明治5）年に地質測量鉱山士長として来日。北海道の石炭などの有用鉱物調査を行い、北海道の地質図を作成した。幌内炭鉱は、ライマンが1873（明治6）年に実地検分し、翌年の炭層・炭質調査で有望性が確認され開発に踏み切った。1876（明治9）年に工部省へ移り、新潟・静岡などの油田調査を行うなど近代的資源調査法をもたらした。1881（明治14）年に帰国。

クロフォード（Joseph ury Crawford/1842-1924）

アメリカの土木技師。ペンシルベニア大学を卒業し、南北戦争では北軍の工兵大尉として活躍し、戦後はペンシルベニア鉄道などで鉄道技師としての経験を積んだ。1878（明治11）年に北海道開拓使の建築兼土木顧問として来日。幌内炭は、当初、資金難と張碓付近の断崖絶壁を理由に鉄道は幌内～幌向太（現在の豊幌駅北側の石狩川河畔）間にとどめ石狩川の舟運で運搬予定であったが、幌内から札幌を経て直接小樽まで敷設すべきという意見を提案し、自らアメリカへ資材買い付けに出かけるなど開通に奔走した。1882（明治15）年任期満了で解職。

■薩摩以外の北海道開拓関係

えのもとたけあき 榎本武揚（1836-1908）

旧幕臣。1856（安政3）年長崎海軍伝習所に入所。1862（文久2）年オランダ留学。1868（明治元）年海軍副総裁となり、江戸城開城後は官軍による軍艦の接收を拒否し、函館五稜郭で官軍に抵抗するが降伏。黒田清隆・福沢諭吉の尽力で1872（明治5）年出獄し、北海道開拓に従事。1874（明治7）年に海軍中將兼駐露公使となり、翌年樺太・千島交換条約を締結。その後、通信相・農商務相・文相・外相などを歴任した。語学に優れ、科学知識も当代一流であった。北海道の地質・物産の調査報告が多く、外地の視察報告もあって、科学・技術官僚としても注目される。1872（明治5）年に開拓使が北海道の開墾を積極的に進めるべく「土地払下規則」を發布し、榎本は北垣国道（第4代北海道庁長官）とともに小樽の土地20万坪を購入し、北辰社を設立して市街地開発を進めた⁴。

4 現在の小樽駅前長崎屋の港側を南北に通る小路の梁川通りは榎本の雅号「梁川」を、静屋通りは北垣の雅号「静屋」を由来としている。

つきがたきよし 月形潔（1847-1894）

福岡藩出身。京都で学び、新政府で司法省に出仕する。時の内務卿、伊藤博文の建議書に従い、北海道に重罪犯を収容する監獄を建設することが決まると、月形は場所選定から立ち上げに至るまで責任者（典獄：監獄所長）となる。樺戸集治監では囚人とともに開拓に当たり、現在の国道12号線の原型も月形が監督した囚人労働によるものだった。地元の住民との交流も盛んに行い、現在の樺戸郡月形町の町名は彼に由来する。

やまのうちていうん 山内堤雲（1838-1923）

元幕臣。母方叔父である佐藤泰然（1804-1875、高野長英に師事した医師で蘭塾・佐倉順天堂を開設し順天堂大学の基礎を作った）に学僕として入門し蘭学を修め、1867（慶応3）年パリ万国博覧会に通訳として随行、帰国後の箱館戦争では縁戚である榎本武揚軍に加わり禁固されるが、頭脳明晰さが黒田清隆に認められ、1873（明治6）年・開拓使に登用される。お雇い外国人調査報告書の翻訳を指導したことで知識を得て、1877（明治10）年には幌内炭鉱開発のマスタープランである「幌内煤田開削見込書」を作成。クロフォードや松本荘一郎の任命をアレンジした。1886（明治19）年の北海道庁設置を機に退官し、後に通信省会計局長、鹿児島県知事、製鉄所（八幡製鉄所）長官などをつとめた。

まつもとそういちろう 松本荘一郎（1841-1903）

明治時代の官僚・土木技術者、兵庫県播磨出身。大学南校に学び、1870（明治3）年に日本初の海外留学生として渡米して6年間土木工学を修め、帰国後は東京都に就職し同時に工部大学教授となった。1878（明治11）年、お雇い外国人土木技師を補佐する日本人技師として開拓大書記・山内堤雲に見出され開拓使に入り、クロフォードを助け幌内鉄道の工事を進めた。1884（明治17）年からは東京に移り全国の鉄道敷設に貢献、1893（明治26）年には「日本の鉄道の父」と言われた井上勝に代わり鉄道庁長官となった。長男は、商法学者で1945年（昭和20年）幣原内閣の憲法改正担当国務大臣・松本烝治。

ひらいせいじろう 平井晴二郎（1856-1926）

明治・大正時代の官僚・鉄道技術者、石川県出身。東京開成学校在学中の1875（明治8）年、第1回文部省留学生として渡米。土木工学士の学位を受けた後も、滞米してアメリカ陸軍省雇となってミシシッピ川治水工事などに従事して帰国、1881（明治14）年に開拓使御用掛を命ぜられた。松本荘一郎を助け幌内鉄道の建設にあたり、1884（明治17）年に松本が中央転出してからは幌内鉄道の技術責任者となり、

北炭になってからは鉄道延長線の建設を委嘱され作業にあたった。1894(明治27)年からは東京に転出し、松本の後を追う形で鉄道関係の要職をつとめた。在任中に手がけた建築物として、手宮駅機関庫や北海道庁旧本庁舎(赤レンガ庁舎)がある。

こむらじゅたろう

小村寿太郎(1855-1911)

日向の飢肥藩出身。ハーバード大学留学後、大審院の判事を経て外務省へ。外務次官、駐米・駐露公使を歴任。1901(明治34)年に外相に就任すると、日英同盟を結び、満州・朝鮮問題をめぐって日露交渉を担った。ポーツマス会議には全権として出席して早期終戦を実現するも、多くの国民から非難的となる。ポーツマス条約では、樺太の北緯50度以南を日本に割譲し、沿海州漁業権を許与することとなり、商業港としての小樽港の発展や、北洋基地としての函館港の発展につながった。1910(明治43)年には再び外相として韓国併合を実施する。

かねこけんたろう

金子堅太郎(1853-1942)

福岡藩出身。1871(明治4)年、岩倉具視の渡米に際し黒田家の海外留学生として団琢磨らと渡米し、ハーバード大学を卒業。帰国後は元老院で首相秘書官などを務め、明治憲法の草案起草にも参画した。日本法律学校(現・日本大学)の初代校長を務め、伊藤内閣では農商務大臣や司法大臣を歴任する。当時のアメリカ大統領ルーズベルトは旧知の仲で、日露戦争中の対米外交術(広報外交)は今でも評価されている。一方、太政官大書記官時代の1885(明治18)年に伊藤博文の命を受け道内を視察し提出した建白書では、開拓に囚人を積極的に使用し道路開削に集中すべきとした。

いわむらみちとし

岩村通俊(1840-1915)

元土佐藩士、1869(明治2)年に政府出仕、1871(明治4)年に島義勇の後任として開拓使判官となり札幌の開拓を推進。その後、佐賀県・鹿児島県・沖縄県の県令を歴任した後、司法大輔の在任中に北海道開拓の重要性を政府に説き北海道庁設置を働き掛け、1886(明治19)年に初代長官となる。永山武四郎とともに、上川への北京設置、上川離宮開設を建議した。

きたがさくにみち

北垣国道(1836-1916)

但馬国養父郡出身、幕末期の尊攘運動家。1863(文久3)年、生野代官所を襲撃した生野の変に参加し失敗すると長州に逃走、戊辰戦争に従軍する。維新後は、高知・徳島の県令などを経て1881(明治14)年京都府知事となり琵琶湖疎水や水力発電の事業を

完成し京都発展の基礎を築いた。1892(明治25)年、第4代北海道庁長官となり、井上馨内務大臣の諮問を受けて42箇条の答申をなした。特に、開拓の先駆は鉄道にありとして鉄道敷設に熱心で、北海道鉄道敷設法の成立や、女婿の田邊朔郎による鉄道の調査・建設に結実している。函樽鉄道(株)の設立にも関与し、国有化まで約8年社長をつとめた。

たなべさくお

田辺朔郎(1861-1944)

江戸生まれ。工部大学校(現・東京大学工学部)卒業後に京都府に採用され、琵琶湖疎水、蹴上発電所を完成させる。ほか、京都市の三大事業と言われた第二琵琶湖疎水、水道、市電の建設に大きく貢献したことで知られる。東京帝大、京都帝大の教授を歴任した。東京帝大時代、岳父で北海道庁長官を務めていた北垣国道に請われて調査・建設に従事し、1898(明治31)年には北海道庁鉄道部長に就任した。1900(明治33)年に欧米視察のため退職し、道庁に復帰しないまま京都帝国大学教授となった。

ひろいさみ

広井勇(1862-1928)

土佐国出身。札幌農学校(現・北海道大学)に2期生として入学し、内村鑑三や新渡戸稲造らと学ぶ。アメリカ、ドイツへの留学を経て、26歳で札幌農学校の教授に就任。1896(明治29)年に函館港改良工事監督に就き、コンクリートを用いた近代的港湾として整備する。1897(明治30)年に小樽築港事務所所長、1899(明治32)年に東京帝国大学教授。小樽港の北防波堤は、彼が開発した工法を用いて築港された、日本初のコンクリート製長大防波堤であり、荒波に耐えて100年以上経った今も現役である。近代土木・港湾工事の父と言われる。

ばんいちたろう

坂市太郎(1854-1920)

美濃大垣藩出身。東京の開拓使仮学校で学び、1876(明治9)年にライマンが北海道地質測量を行った際に随行する。ライマンは夕張での石炭存在を推定し、夕張川を遡行したが千鳥の滝(現在の滝の上)に行く手を阻まれ引き返した。工部省などを経て、1890(明治23)年に北海道庁の技師になると、夕張方面の探検隊を組織し、ついに1891(明治24)年に夕張の石炭大露頭を発見する。道庁退職後は、歌志内で坂炭礦を経営した。

■北炭関係

たかしまかえもん

高島嘉右衛門(1832-1914)

江戸生まれ。家業の材木業などに従事したが、江戸の後期、外国人相手の違法の金貨取引を咎められ牢

に入れられる。釈放後は横浜で材木業、建築業などを営み、日本最初の鉄道である汐留から横浜間の鉄道のために、横浜港の埋め立て工事を実行する。易断による占いも有名で、「高島易断」の名で知られる。1892（明治25）年に堀基の後任として北炭の社長に就任するも、翌年に辞任。社の人事も易断に基づいていたと言われる。

井上角五郎 (1860-1938)

備後国出身。慶応義塾を卒業後、福澤諭吉の指示で朝鮮政府顧問として朝鮮に渡る。1890（明治23）年からは衆議院議員を14期務めた。1893（明治26）年に北海道炭礦鉄道の常務取締役役に就任すると、薩摩閥の排除、飯場制度の改革、新炭鉱の開発など社内改革を進める。鉄鋼業の重要性に早くから着目し、1907（明治40）年に日本製鋼所、1909（明治42）年に北炭輪西製鉄場（現在の新日本製鉄室蘭製鉄所）を設立し、「鉄のまち室蘭」の礎を築いた。

福沢桃介 (1868-1938)

埼玉県生まれ。慶応義塾に入塾し、福澤諭吉に見込まれ福澤諭吉の二女ふさの娘婿となり、福沢の支援でアメリカ留学も経験する。1889（明治22）年帰国後に北炭へ入社。1893（明治26）年に免職（一説によると高島嘉右衛門の易で免職と出たため）となるが井上角五郎の理事就任により一ヶ月余りで復職。翌年には結核で咯血し北炭を退職、療養期間中に株取引で莫大な利益を得た。1901（明治34）年に井上の誘いで再び北炭に復職し、1906（明治39）年の退職まで、外債発行に関係するなど井上角五郎の片腕として活躍した。北炭の退職後は、木曾川開発事業や大同電力（現在の関西電力、中部電力、北陸電力の前身）の立ち上げなどで電力業界で活躍した。

山内万寿治 (1860-1919)

広島県出身、明治期の海軍軍人。平民出身者で初めて海軍兵学寮（のちの海軍兵学校）入学、主席で卒業。1884（明治17）年ドイツ・オーストリアに留学して兵器製造を研究し、山内式速射砲などを考案した。呉海軍工廠長、呉鎮守府司令長官を歴任し、主力艦国産化への道を開いた。日本製鋼所、神戸製鋼所など民間企業の育成に努め、1910（明治43）年に予備役編入後は、1913（大正2）年まで日本製鋼所会長をつとめた。民間鉄鋼業への貢献は大きかったが、機械兵器輸入商の高田商会やイギリスのアムストロング社などの業者との関係の深さも噂され、1914（大正3）年のジーマンス事件に関係して拳銃自殺を図り、起訴はされなかったが隠退した。

朝吹英二 (1849 - 1918)

明治時代の実業家、豊前国出身。1870（明治3）年に上京、福澤諭吉の書生となり慶応義塾に入塾。1878（明治11）年に荘田平五郎（1847-1922、慶応義塾で学び三菱に入り東京海上・明治生命などの設立を指揮し東）の紹介で三菱会社に入社、京丸の内のビル街建設を進めた。の紹介で三菱会社に入社、貿易商會を経て、1892（明治25）年に義兄の中上川彦次郎（1854-1901、慶応義塾で学び政府出仕、時事新報や山陽鉄道を経営した後に、三井に招かれ三井銀行・三井鉱山・三井物産の理事として三井財）の推挙で鐘ヶ淵紡績に専務取締役として入社。以後、三井呉服店・王子製紙など三井傘下企業の重役、三井合名参事などの重職を歴任した。北炭万字炭鉱は、1936（明治36）年に朝吹が所有する鉱区を買収して開鉱され、同家の家紋である卍にちなんで命名された。

頭山満 (1855-1944)

福岡藩士の子に生まれ、秋月の乱、萩の乱に呼応して蜂起、投獄された経験を持つ。その後自由民権運動に参画し、玄洋社を設立。アジア主義を唱えた大物政治運動家であり、政財界に大きな影響力を持ったことで知られるが、鉱山経営者としての一面も持ち、北炭は1905（明治38）年に頭山と金子元三郎が所有していたクリキ炭鉱の鉱区を買収し真谷地炭鉱を開鉱した。

金子元三郎 (1869-1952)

越後国に生まれ、松前の富豪であった先代の金子元三郎の養子になる。東京で学んだ際には、頭山満や井上角五郎とも交わる。水産業や海運業で財を成し、1891（明治24）年には中江兆民を主筆に「北門新報」を創刊。1900（明治33）年に初代小樽区長に就く。その後衆議院議員を3期、貴族院議員も務めた。定山溪鉄道社長や、北海道拓殖計画調査会委員なども歴任。現在、旧金子元三郎商店は小樽市指定歴史的建造物になっている。鉱山経営では、頭山とともに所有していたクリキ炭鉱（後の北炭真谷地炭鉱）の他に、単独で月形炭鉱の鉱業権も設定していた（1908～1912年、なお同鉱区は1890年に堀基が試掘権を設定している）。また、岩見沢の金子地区は、1894（明治27）年に北垣国道の勧めで200万坪の土地を開墾した金子農場があったところで、1937（昭和12）年に小作人に農地解放した。

団琢磨 (1858-1932)

福岡藩に生まれる。1871（明治4）年、14歳にして岩倉具視の渡米に際し黒田家の海外留学生に選ばれ、その後マサチューセッツ工科大学で鉱山学を修める。1878（明治11）年に帰国、東大助教授になったが専門の鉱山学を生かすことができなかったため、金子堅太郎の紹介で工部省三池鉱山局の技師になり、1988（明治22）年に三井に払い下げられると三池炭鉱社事務長を務めた。イギリス製排水ポンプの導入、

三池築港、三池炭利用による重化学工業化など、三池炭鉱の近代化を推し進めて日本を代表する大炭鉱に育て上げ、北海道炭礦汽船の三井系列化にも寄与した。三井合名理事長、日本経済連盟会理事長などを歴任したが、1932（昭和7）年に血盟団員の凶弾に倒れる。

いそむらとよたろう

磯村豊太郎（1868—1939）

中津藩生まれ。慶應義塾を卒業後、同塾教員、通信省、日本銀行などを経て三井物産でロンドン支店長を務める。北炭の経営が三井に移った後の1913（大正2）年、団に請われて北炭専務に就任し実務を取り仕切った。1930（昭和5）年社長に、1934（昭和9）年会長に就任し1939（昭和14）年の逝去まで会長職を勤めた。旧室蘭商工会議所ビルの5階講堂は磯村講堂と命名され胸像が置かれていた。

はぎわらきちたろう

萩原吉太郎（1902-2001）

埼玉県生まれ。慶応大学卒業後に三井合名に入社し、北海道炭礦汽船に移る。1955（昭和30）年に社長に就任すると、1982（昭和57）年まで長きにわたって同社のトップに君臨した。その間に児玉誉士夫や河野一郎らとも親交を結び「政商」と呼ばれる。しかし、国からの資金を得るための無理な出炭計画の策定は、結果的に幌内炭鉱や夕張新炭鉱などでの大事故につながったとも批判される。

まえだはじめ

前田一（1895-1978）

佐賀県出身。東京帝国大学卒業後、1921（大正10）年に北炭入社。総務畑を歩み、1946（昭和21）年に取締役就任。1948（昭和23）年の日本経営者団体連盟（（=日経連、現在の日本経済団体連合会））の発足に伴い同専務理事となり、1969（昭和44）年までつとめた。総評議長であった太田薫との春闘のやり取りは有名。戦後の労働運動の激化に対し、「経営者よ、正しく強かれ」とメッセージを残した。

おおつきぶんべい

大槻文平（1903-1992）

宮城県出身。東京帝国大学卒業後、1928（昭和3）年に三菱鉱業（（現：三菱マテリアル））に入社。三菱美唄炭鉱を振り出しに労務畑を歩んだ。1963（昭和38）年に同社社長に就任。エネルギー革命の中、大胆な人員整理を実施し「人切り文平」の異名を取るが、再就職の斡旋など穏健な策をとり、また石炭に代わる新規事業の開拓で財界からは高く評価された。1979（昭和54）～1987（昭和62）年には、日本経営者団体連盟（（=日経連、現在の日本経済団体連合会））の会長。

はらしげる

原茂（1920-2007）

昭和時代後期の労働運動家、北海道出身。北炭平

和鉱業所に入り、1947（昭和22）年・平和炭鉱労組委員長。1956（昭和31）年に日本炭鉱労働組合（炭労）委員長となり、1959（昭和34）～1960（昭和35）年の三井三池争議を指導。1961（昭和36）年9月には、政府の石炭政策を転換させるため石炭政策転換闘争を展開し、坑内作業着にキャップランプを着けた中央官庁や銀座でデモを行い、雇用促進事業団設立や炭鉱離職者求職手帳（黒手帳）導入など炭鉱離職者の救済策を具体化する後押しとなった。

■人物の連関…金子堅太郎の例

これまで列挙してきた人物たちは、互いに関連し影響しあいながら《炭鉄港》のストーリーを形成してきた。ここでは、その一例として、明暗二つの側面を有する金子堅太郎を中心に人脈を描いてみる。

薩摩閥の一掃を狙う長州勢は、開拓使を廃し、北海道を三県一局に分割した。しかし、開拓成果があがらないため、伊藤博文は金子に北海道の調査を命ずる。その報告書の中で、集治監における囚人労役の軽さを批判し、重労働を課すべき悪徒は苦役に耐えられず死んでも国費の抑制につながるとも記している。金子の建白を契機に、同様の考えを持っていた北海道長官・岩村通俊は、上川道路・網走道路など囚人に過酷な道路開削を命じ多くの犠牲者が出た。…暗

日露戦争のポーツマス講和会議で、交渉成立に向けて後方から協力したのは、ハーバード大学でアメリカ・ルーズベルト大統領と同級生の金子であった。金子の強力な後方支援もあって、全権である小村寿太郎は南樺太の割譲を唯一の賠償として獲得する。小村が生まれた飢肥藩は、薩摩藩に隣接する5万石の小藩で、軍事経済力では到底薩摩藩に太刀打ちできないことから、教育（交渉）に力を入れていた。列強の一角にあったロシアと対等に交渉し講和をまとめたことは、そのような環境の中で育った小村ならではの強みであった。…明

もう一系統、金子人脈で看過できないのは、団琢磨である。団と金子と同じ福岡藩出身で、アメリカ留学も理系と文系の違いはあったが同期であった。団は帰国後、金子の斡旋によって官営三池炭鉱へ赴任し、留学で得た技術知識をもとに、三池炭鉱を日本を代表する大炭鉱に成長させる。三池炭鉱は、三井に払い下げ

4. 《炭鉄港》ストーリーの展開可能性についての検討

《炭鉄港》の持つ歴史的価値は、さまざまな形で地域活性化に寄与する可能性を持っており、日本遺産認定はその有力な一つの「手段」である。そこで本章では、日本遺産の制度的特徴として従来の文化財行政とは異なる性質を持ち遺産を「活用」した「地域活性化」がその目的として定められていることを踏まえて、「観光まちづくり」の考え方や手法を整理するとともに、産業を資源とした「観光まちづくり」、いわゆる「産業観光」の先行事例について示し、今後の《炭鉄港》のストーリーの展開可能性を検討するための素地を提示する。

4-1. 日本遺産の制度的特徴

■制度としての「日本遺産」

日本遺産制度の特徴は、個々の建造物や無形の文化を「点」として「保存」するのではなく、それらをパッケージ化して「面」として「保全」することを目指している点にある。この面の価値を説明するのが「ストーリー」である。その原則は、A4 版用紙 2 枚以内で表現されるものである。つまり、簡潔さと分かりやすさが前提となる。そして、文化庁作成のパンフレットによれば、ストーリーは以下の 3 点を踏まえた内容であることが求められる¹。

- ①歴史的経緯や地域の風習に根ざし、世代を超えて受け継がれている伝承、風習などを踏まえたものであること。
- ②ストーリーの中核には、地域の魅力として発信する明確なテーマを設定の上、建造物や遺跡・名勝地、祭りなど、地域に根ざして継承・保存がなされている文化財にまつわるものを捉えること。
- ③単に地域の歴史や文化財の価値を解説するだけのものになっていないこと。

さらにいえば、そのストーリーを語る主体は、地域住民であるということが重要な意味を持つ。地域外の専門家が文化財としての学術的価値を説明するのではなく、地域住民が自らの地域の歴史文化に根差した魅力を伝えることが求められる。また、制度の目的から考えると、そのストーリーは観光振興を中心とする地域活性化に資するものでなければならない。

これらの点は、従来の文化財行政とはまったく性格を異にするものである。文化財行政が、モノの学術的

価値の証明と認証から、ストーリーの活用と地域活性化へとシフトしつつあることを示す好例として日本遺産を捉えることができるだろう。

肝要なのは、こうした制度的な狙いを踏まえた上で、地域の側が日本遺産制度をいかに「使いこなすか」ということである。そのためには、まずもって地域が育んできた豊かな歴史文化に目を向け、それらを整理した上で、選定後の活用戦略までを視野に入れて、ストーリーを検討していくが必要になる。しかし、《炭鉄港》のように広範な資源と時代性を持つ対象と、前述の「分かりやすさ」はどのように両立できるのだろうか。

■エコミュージアムの考え方の援用

その解決策として、エコミュージアムの「コア」と「サテライト」関係を応用できると考えられる²。すなわち、核となるストーリーを提示し (= コア)、そこを入口としてそれぞれの興味に応じてその周辺にあるス

2 エコミュージアム：フランスのアンリ・リヴェールが 1960 年代に提唱した概念で、博物館に収集・展示・保管するという従来の集権的なものではなく、現地で保存・育成・展示するという分散型の考え方。「ある一定の文化圏を構成する地域の人びとの生活と、その自然、文化および社会環境の発展過程を史的に研究し、それらの遺産を現地において保存、育成、展示することによって、当該地域社会の発展に寄与することを目的とする野外博物館」と定義づけられている。日本では、博物館の改革というよりも、地域振興の一つの考え方として、各地で取り組まれてきた。形態的には、①テリトリー（ある主題に基づいた範囲）、②コア（中核施設：情報・調査研究センター）、③サテライト（自然・文化・産業などの遺産を現地で展示する）、④トレイル（新たな発見を見い出す小径）からなり、運営的には住民と行政の「二重入力システム」を特徴としている。北海道でも、2000 年度アカデミー政策研究で研究テーマとして取り上げられ、報告書「地域の魅力づくりの戦略を求めて～エコミュージアムによる展開～」がまとめられている。〈炭鉄の記憶〉事業の初期段階の 1999 年度には、エコミュージアムから発想を得た「炭鉄の記憶コミュニティ・ミュージアム基本構想」がまとめられている。しかし、エコミュージアムの形態だけを空知に適用したもので実効性がなく具体的な地域振興の動きには結びつかなかった。

1 文化庁、2015、「日本遺産」(文化庁パンフレット)

トリーへと人々を誘導していく（＝サテライト）、というようなモデルである。

コアとサテライトの関係性は、①地理的範囲、②時代的範囲、③一般性／具体性などがある。

①は、1つのエリアをコアとして、その周辺のエリアをサテライトとするものである。

②も同様に、特定の時代における歴史的ストーリーをコアとして、その前後の時代のストーリーをサテライトとするものである。

③は、例えば《炭鉄港》であれば、全体の概要版とも言えるストーリーをコアとして、産業別、あるいは時代別のストーリーをサテライトにする。いずれにしても、ストーリーの分かりやすさ、歴史的資産に裏打ちされたストーリーの豊かさ、さらに来訪者や学習者の細分化された興味関心への対応、これらをすべて満たすようにストーリーの活用方法を検討する上では、ストーリーになんらかの「階層性」を持たせることが必要であると言える。

4-2. 「観光まちづくり」

■日本遺産が指向する「観光まちづくり」

日本遺産制度を「使いこなす」ためには、ストーリー自体に加えて、その先にある「地域活性化」の内実についても検討する必要がある。日本遺産が想定している地域活性化の方策として、第一に挙げられるのが観光による交流人口の拡大である。しかしながら、ここで言う観光とは、従来型の観光とは異なるものである。

日本遺産の制度は、従来型のマス・ツーリズムとは一線を画す観光を志向している。それを簡潔に表せば「持続可能な観光」であり、地域が主体となる「観光まちづくり」である。

本節では、やや単純化した議論ではあるが、マス・ツーリズムの誘致による観光振興と「観光まちづくり」を対比させながら、それぞれの特性について整理する。

■「観光まちづくり」の背景

両者の根本的な違いは、観光を目的とするか手段とするかという点にある。団体客向けのパッケージ・ツアーに代表される従来型のマス・ツーリズムは、いわ

ば「数」や「量」を重視するものであった。長らく日本の観光産業は、観光客入込数や旅行消費額を増加させるための商品造成や送客・誘客に力を入れてきた。ここでは、観光振興それ自体が目的であり、「何人来たか」「いくら稼いだか」という点が重要視される。

しかし1980年代以降、マス・ツーリズムの弊害が多く指摘されるようになった。たとえば、観光のもたらす利益が地域に還元されず一部の企業のみが利潤を得るといった経済的な問題や、観光地の伝統文化の破壊に繋がるといった社会文化的問題などがある。

そこで提起されたのが、「持続可能な観光」(Sustainable Tourism)という考え方である³。その特徴は、①環境、文化、社会への配慮、②適正規模志向、③平等性の重視、④住民の主体的参加という4点に集約できる⁴。このような観光を具体的に地域社会において展開する手法が「観光まちづくり」である。

それは同時に地域の「アイデンティティ形成」⁵でもある。つまり、地域住民にとって住みよいまちをつくるのが、地域の誇りの形成につながり、またそれは観光客に対する大きな資源となるという考え方である。

■まちづくり手段としての観光

「観光まちづくり」を進める上で、観光は目的ではなく手段として捉えられる。つまり、目的は地域住民が主体となって住みよいまちをつくることであり、そのために観光を用いるということである。では、まちづくりに観光を用いるとはどういう意味か、まちづくりをいくつかの次元に分けて考えてみよう。

第1に経済的な次元においては、地域経済の活性化のために、その地に固有の資源を活かすことが求められる。固有の資源とは、外部の人にとっては物珍しく、知的な興味の対象になるものであり、それゆえに観光資源になりうる。また、観光資源として位置づけることで、その資源の何に価値があり、どのようにその価値を伝え、また自分たちで出来る範囲でどのように活かすべきかという「磨き上げ」の必要が生じる。この過程においては、地域外の人々の視点も取り入れつつ、

3 Weaver, D., 2006, Sustainable Tourism: Theory and Practice, Elsevier.

4 玉置泰明, 2007, 「観光は持続可能か——リゾート開発から常在観光へ」山下晋司編『観光文化学』新曜社, pp.53-58.

5 電通 abic project, 2009, 『地域ブランド・マネジメント』有斐閣, pp.24.

その地域に住まう人の中での議論や合意形成が求められる。

これが、第2の点である社会的な次元につながる。つまり、自分たちの資源とは何で、それをどう活かすべきかと議論する中で、地域内のさまざまな人の参加やつながりが生じる。また、その過程において1つの地域アイデンティティの醸成が図られることになるだろう。これは、観光客を受け入れるようになった後、外の人のまなざしに触れることで強化される。すなわち、自分たちにとっては当たり前でも、外の人が興味を持ってくれる資源がそこにあると「気づく」ことで、自分たちの地域の固有性を知ることができる。

第3に文化的な次元において、こうした一連の過程は、地域の中に潜在化していた歴史文化を掘り起し、それを後世に伝える意味を持つ。重要なのは、「観光まちづくり」はハコモノ建設や外部資本の誘致とは逆の方向に存在するという点だ。つまり、地域の中で育まれ、実践されてきた生活文化や、文化財に代表される歴史文化が最大の資源になるということである。こうしたものに光を当て直すことは、地域の人びとに自らの地域文化の豊かさを示すことになる。

日本遺産が想定し、そして《炭鉄港》のストーリーの展開可能性として考えられるのは、こうした「観光まちづくり」であることに留意すべきである。

本章では以上の内容を踏まえて、産業（遺産）を資源とした「観光まちづくり」、いわゆる産業観光の先行事例を取り上げつつ、《炭鉄港》のストーリーの今後の活用方策について検討していく。

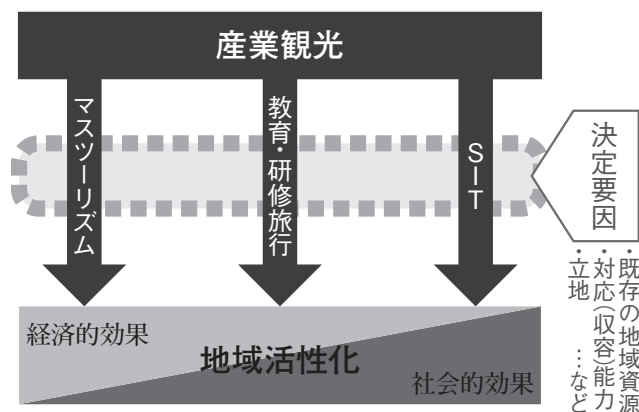
4-3. 産業観光の基本的な捉え方

■産業観光の形態

一般には耳なじみのない産業観光という言葉であるが、多くの人は何らかの産業観光の経験があるだろう。たとえば、小学校の遠足や中学校の修学旅行で行われる工場見学、絵付けや焼き物の体験なども産業観光の形態の1つである。横浜や函館の赤レンガ倉庫群も、産業観光の資源の一つとして位置づけられる。

産業観光の形態は、まずその資源となる産業が現役か否か、そして現役ならばいかなるビジネスモデルを

図表 4-1 産業観光のビジネスモデルの違い



採用しているかによって決定される（➡図表 4-1）。

第1に、すでにその産業が終焉を迎え、有形・無形のさまざまな遺産を有する場合は、遺産観光という形態が採られる。この場合、産業遺産の観光資源化を推し進める主体は、地方自治体や市民団体が担うことが多い。ここでは、観光客向けのツアーを中心として、各種イベントの実施や教育・研修旅行の受け入れなど、多様な方法が用いられる⁶。

産業が現役である場合、まず分かりやすいのは第2の形態であるB to C型のビジネスにおける産業観光である。この場合、企業が直接的に消費者に対して自社のブランドや製品をPRする機会（ダイレクトマーケティング）となるため、工場見学や企業博物館の建設などを行い、またそこに物販スペースを設けることで、来訪者を呼び込もうとする。北海道においてはビール・ワイン・日本酒・ウイスキーなどの醸造工場見学が好例であろう。

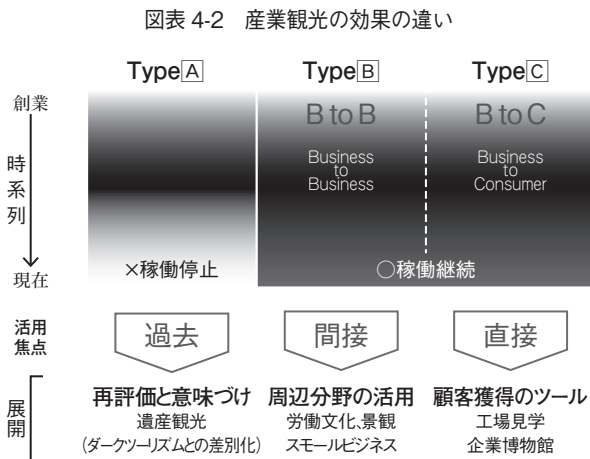
しかし、B to B型のビジネスモデルの場合、顧客は一般消費者ではなく企業である。自社の工場を開放することが決して自社のブランド・イメージの向上や製品販売に直結するわけではなく、むしろ安全上の問題や企業機密の維持などの理由で、こうしたことは忌避される傾向が強い。2015年に世界遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」でも、新日鉄住金・八幡製鉄所や三菱重工業・長崎造船所は、こうした問題から一般に開放される機会は少ない。

そこで第3の形態として、その産業の「周辺」にある資源の活用が、企業以外の主体によって行われる。周辺とは、その産業の労働者が培ってきた独自の文化、

6 平井健文, 2017, 「日本における産業遺産の観光資源化プロセス—炭鉱・鉱山の遺構に見出される価値の変容に着目して」『観光学評論』5 (1) : pp.19-35.

工場の景観などである。たとえば北九州市では、労働者文化としての「角打ち」⁷ 体験や、工場夜景の見学ツアーなどが観光資源となっている。

産業観光の形態は、それを担う主体がどのような「効果」を狙うかによっても決定される。これは、簡約すれば経済的効果と社会的効果を両端に置くグラデュエーションの、どこに自らの狙いを位置づけるのかということである（⇒図表 4-2）。



経済的効果を重視する場合、マス・ツーリズムに対応した商品造成を行い、入れ込み数と域内消費額の増加を狙うことが多い。対極にはSIT (Special Interest Tourism、特定の目的を持った旅行) 向けの一連の取組みがあり、これは小規模でも特定の対象に強い興味を持つマーケットに対して、「学び」「体験」などのキーワードを基にして、各種の体験型観光を用意するものである。この場合、むしろその実施に至るプロセスにおけるシビック・プライドの醸成や、ローカルなアイデンティティの喚起など、社会的効果を重視することが多い。そして両者の中間に、学校向けの教育旅行や企業等に対する研修旅行のプログラムを実施する形態がある。これらの意思決定は、立地条件、地域のキャパシティ、既存の観光資源などを複合的に判断した上でなされる。

実際にはより細分化した区分も可能であるし、後述するように1つの地域であっても複数の狙いのもとで、多様なプログラムを用意することも多い。ここではひとまず、産業観光の基本を理解するために、非常に単純化したモデルを用いることとする。それでは、これまでの内容を踏まえ、日本各地の先行事例を検討していく。

4-4. 産業観光の諸形態—各地の事例

■別子銅山（愛媛県新居浜市）

まずは、遺産観光によって経済的効果を求めた事例として、愛媛県新居浜市の別子銅山跡を取り上げる。別子銅山は住友グループの礎を築いた銅山であり、1973年に閉山を迎えた後も、住友グループ各社が新居浜市に拠点を置いている。

遺産観光については、別子銅山跡の一部を活用した観光施設「マイントピア別子」（端出場ゾーン）が1991年に開業し、1994年には端出場ゾーンから道のり10km（直線距離で約3km）ほど離れた場所に東平ゾーンも開業している。この東平ゾーンは、山中深くに位置するかつての貯蔵庫などの跡で、端出場ゾーンではかつての銅山の施設の多くを壊した上で新たに観光施設を建設したのに対し、東平ゾーンはほぼ往時の姿をそのまま留めている（⇒図表 4-3・4-4）。

図表 4-3 別子銅山東平地区①



図表 4-4 別子銅山東平地区②



2000年代後半、「マイントピア別子」と地元企業は、東平ゾーンの独特の景観を「東洋のマチュピチュ」と称して、JTBや近畿日本ツーリストなど大手旅行代

7 仕事の後に、酒屋の店内や軒先などで酒を楽しむこと。

理店向けの商品造成を行った。この効果で、「マイントピア別子」の来場客数は、2000年代は30万人前後で推移していたのに対し、2010年には約40万人を記録した。⁸その後2012年からは、こうした商品造成は愛媛県の事業として行われている。

これが成功した理由に、関西の大都市圏から1泊2日の行程の圏内に立地し、瀬戸内海クルージングや道後温泉など、他の観光資源と組み合わせることが可能であったという新居浜市の立地条件がある。もともと「マイントピア別子」というマス・ツーリズム向けの観光施設があったことも大きいであろう。

続いて教育・研修旅行に目を向けると、こちらは全国各地でさまざまな取り組みが行われている。前出の新居浜市では、市内の全中学校の生徒が在学中に一度は別子銅山跡を訪れるように教育計画が定められている。

他にも、愛知県名古屋市、後に紹介する兵庫県朝来市、福岡県大牟田市と熊本県荒尾市などでも、地場産業や産業遺産を教育資源として、社会科や総合学習の副読本にこれらの内容を取り上げ、実際に現地での体験学習や博物館の見学なども多く行われている。近隣の自治体に対しても、主に遠足や修学旅行の目的地として選定されるよう営業を行うなど、産業観光の中で教育・研修旅行は主要な形態の1つになっている。

こうした取り組みは、一定の経済的効果を生むだけでなく、なにより地域に暮らす子どもたちに対して、自らの生まれ育った地域の歴史文化を継承していく試みとして捉えることができる。

■生野銀山（兵庫県朝来市・養父市）

一つの地域であっても、産業観光の形態は複数にまたがるという事例も多い。その代表例として、兵庫県朝来市の旧生野町を中心とする、生野銀山跡と関連遺産群の保全活用の実践を取り上げる。

生野町は、兵庫県西部、ちょうど太平洋側と日本海側への分水嶺に位置する山間のまちで、2010年の人口は約4,200人。2005（平成17）年に周辺3町と合併して朝来市となった⁹。生野町には、日本有数の銀山として知られた生野銀山が1973（昭和48）年まで稼働しており、隣の旧大屋町（現養父市）の明延銀山、そ

の山を挟んだ向かいにあり専用トンネルで結ばれた神子畑選鉱場、さらに生野銀山が一体的に操業していた。また、その鉱石を遠方の精錬所まで運び出すために、姫路市の飾磨港までの物流ルートが早くから形成され、明治期には「日本初の高速道路」として専用道路が開通している。

現在、明延・神子畑・生野を結んだ道を「鉱石の道」、生野・福崎・姫路を結んだ道を「銀の馬車道」と称して、それぞれに沿って立地する産業遺産群をルート化した上で、歴史文化を伝えるストーリーの構築と発信による観光振興が実施されている（▶図表4-5）。

図表 4-5 「銀の馬車道」の位置



前者は但馬県民局が中心となる行政主体の動きであり、後者は中播磨県民局が重要な役割を果たしつつも民間事業者が多く参画する取り組みである。それゆえ、前者は地元ガイドの養成や発生ベースでの小規模観光客の受け入れ、歴史的価値の掘り起こしなどを重視するのに対して、後者は関連商品の開発などの商業ベースの取り組みを得意とする。

生野町の産業観光、そして「鉱石の道」「銀の馬車道」の重要な拠点となるのが、観光施設である「史跡生野銀山」である。これは閉山翌年の1974（昭和49）年に開業したもので、他の銀山・炭鉱の遺構を活用した観光施設と同様、観光坑道やレストラン、売店、資料館などを備えた施設である。年間の来場客数は約14万人で、マス・ツーリズムや教育・研修旅行にも対応できる生野町内唯一の施設と言ってよい。一方で、かつて銀山で勤務した経験のあるガイドが観光坑道を案内するプログラムも用意されており、往時の生野銀山の様子を、臨場感をもって知ることのできる施設でもある。

生野町には、銀山の閉山後も三菱グループの企業が

8 森賀盾雄. 2011. 「産業遺産を活かした知的ツーリズムの展開——新居浜市・知のクルージングの新たなステージ」『国際文化研修』70: pp.22-24.

9 本章では一貫して生野町と表記する。

立地し、現在も三菱マテリアルの生野事業所が稼働している。鉱山の貴重な遺構の多くはこの生野事業所内にあるが、三菱マテリアルは典型的なB to Bのビジネスモデルであるため、やはり一般の観光客に事業所内が開放されることはほとんどない。そこで生野町では、鉱山に関連する有形・無形の文化的価値の伝達と継承のために、先述した「周辺」を活かす試みを行っている。

第1に景観保全とまち歩きである。生野町の中心部である口銀谷地区くちがなやの町並み景観は、炭鉱・鉱山町としては初めて、2014年に国の重要文化的景観に指定された。そこで、行政と地域住民による景観保全と合わせて、口銀谷地区でのまち歩きやイベントが多く行われている。その拠点となるのが、かつての商家を改装した「生野まちづくり工房井筒屋」である（➡図表4-6）。

図表4-6 生野まちづくり工房井筒屋



ここで行われているのが第2の形態、生野ゆかりの商品販売である。これを担うのが、地域の女性たちの組織である「いくの銀谷工房」であり、生野鉱山のお雇い外国人であったコワニエをパッケージデザインに用いた生野紅茶や菓子類などを製造、販売している。「いくの銀谷工房」では、明確にスモールビジネスを志向しており、地域住民による持続可能な形での鉱山の「周辺」施設や文化の活用が為されている。

第3に、食文化への着目があり、かつての鉱山住宅の味を再現したと謳うハヤシライスの商品化した上で、「史跡生野銀山」や町内の飲食店で一般に供されている。こうした取組みが評価され、生野町の市民団体などは「産業観光まちづくり大賞」の各賞を複数回受賞している。

近年では、文化財行政の枠組みで評価されづらい遺産の保全も取り組まれている。それが、かつての生

図表4-7 三菱購買会の建物



野鉱山の福利厚生施設であった「購買会」の建物の保全であり（➡図表4-7）、複数年に1度のペースで、ここを拠点とする「生野ルートダルジャン芸術祭」が開催されている。「購買会」も三菱マテリアルの所有で、普段は開放されていないが、ここにアートの場としての機能を与え、地域住民に場を開くことで、生活に根差した「鉱山」の記憶を蘇らせようとしている。

4-5. 展開可能性の検討

■特性に応じた戦略の必要性と判断基準

これまで述べてきたように、産業観光の手法は以下に挙げるさまざまな要因を複合的に判断して、地域の特性に応じて決定されるものであると言える。

- ①その産業が現役か否か、現役ならばどのようなビジネスモデルなのか。
- ②産業の「周辺」に存在する文化はどのようなものか、それはどのように活かせるのか。
- ③経済的効果と社会的効果のいずれを重視するのか、あるいは両者のグラデュエーションの間どこに地域活性化の狙いを位置づけるか。
- ④その地域の立地、周辺の観光資源、キャパシティはどうか。

観光マーケットのセグメント（=不特定多数の人々が占める市場の中で、共通の消費者属性（年齢・性別・職業・ニーズなど）を持っている集団）が細分化していることを踏まえると、多様な来訪者のニーズに合わせた幅広い資源が必要である一方で、ターゲットを狭く絞り込む方法論もありうる。また、教育資源としての活用の可能性も合わせて検討されるべきであろう。

何より肝要なのは、以上のような意思決定は、「観

光まちづくり」の一環として行われる必要があることだ。つまり、観光振興を目的とするのではなく、観光を手段として、住民が主体となってまちづくりを進める上で、産業という資源をどのように活かせるのかを検討することが重要なのである。

翻って《炭鉄港》では、上に述べた「地域の特性」、さらには現役の産業のビジネスモデルが多様であり、それぞれの地域に応じた《炭鉄港》のストーリーの活用方法が検討されることが必要である。以下、小樽・室蘭・空知の順に考えていこう。

■小樽

小樽は、従来型のマス・ツーリズムの目的地としては、全国的に見ても認知度の高い場所である。その資源は、小樽運河を筆頭に、硝子工芸や寿司などがある。しかし、既存の資源と既存の観光形態に頼り、今後の小樽観光のあり方が十分に示されているとは言いがたい。また、札幌に近くルート観光上にあるという立地条件ゆえに、通過型観光の弊害が多く生じている。

「観光まちづくり」が注目されるようになった背景の1つに、観光客の意識や消費動向の変化がある。観光市場の成熟と、社会情勢の変化に伴って、従来型の物見遊山の観光ではないあり方を求める観光客が増加しているのだ。そこで、学びの旅、テーマ性のある旅、体験型の旅など、いくつかのキーワードが提起されている。この具体的な形態が、エコツーリズム、グリーン・ツーリズム、ボランティア・ツーリズム、ヘリテージ・ツーリズムなどである。市場的に見れば、セグメントが細分化していると言える。そして、こうした傾向に「観光まちづくり」が合致したのである。つまり、前述のとおり、「観光まちづくり」の中で志向される観光は、外部資本を導入した大規模な観光開発にはなり難い。

代わって、地域に固有の歴史文化に根ざして、小規模ながらも独自性のあるもの、その地域に行かないと体験できないものを提供することが目指される。こうした資源や体験を求める観光客は、数は多くなくとも、滞在時間が長くリピーターにもなりやすい。さらに、積極的に地域住民とも触れ合うことで、先述した「観光まちづくり」の社会的、文化的な次元での効果を狙いやすい。

小樽においては、こうした層を想定した観光のあり

方が模索されるべきではないだろうか。つまり、これまでの小樽に「飽き足らない人」に向けた観光である。小樽が持つ歴史文化は、運河や硝子工芸に限定されるわけではなく、むしろ非常に豊富な要素を含んでいる。換言すれば、歴史文化に根差した新しい観光のポテンシャルを有している。《炭鉄港》のストーリーは、その中の1つとして位置づけられる。

もちろん、北前船、近代土木技術など、小樽の歴史文化を構成する要素は他にも多い。《炭鉄港》はあくまでも1つの要素でしかないが、しかし小樽が港湾都市として発展した原点に位置づけられる要素でもある。他の地域にも言えることであるが、都市形成の原点に立ち返って自らの地域の歴史文化に光を当てることには、大きな意義がある。地域住民の立場からすれば、それは自らの存立基盤を深く確認する作業でもあるし、観光客に対しては、この過程を通じて歴史文化をより魅力的に発信することができるようになるだろう。その場合、近代において小樽がテイクオフする契機となったのは石炭を通じた物流であることから、小樽がまず最初に連携すべき先の筆頭候補は空知であると言える。

■室蘭

小樽においては従来型の観光からの転換をテーマとして、《炭鉄港》のストーリーの活用策を検討したが、室蘭ではどうだろうか。室蘭において、中心的な課題になるのはやはり「ものづくり」であると考えられる。特に、人口縮減時代を迎えての、ものづくりに関わる人材の養成や確保である。

《炭鉄港》のストーリーがこの点に寄与できることとして、第1に市民のシビック・プライドの醸成、第2に地域外からの多様な人材の来訪や集積の促進を挙げることができる。その基本的な原理は小樽と同様であり、目的とすべき姿が室蘭の場合はものづくり人材の養成・確保が主眼となるであろう。

第1の点については、《炭鉄港》のストーリーから都市形成の原点についての理解を深めることで、自らの地域の存立基盤を改めて確認することができる。これは、特に若年層に対して、室蘭のものづくりが近代日本や北海道に果たした役割を再認識させることを促し、その目をものづくりへと向けさせる効果も持つ。

また、室蘭のものづくりは鉄鋼のみにとどまらず、《炭鉄港》を起点にしてさらに拡大的のものづくりの歴史を学ぶこともできる。そもそも、室蘭工業大学の母体は1887（明治20）年の札幌農学校工学科（1897年に土木工学科）にあり、炭鉱との関連においては1949（昭和24）年の室蘭工業大学設置の当初から鉱山工学科（1965年開発工学科に改称）が開設された。いわばシビルエンジニア（Civil engineer：土木など民生安定や基盤整備を対象とした工学）を特徴とした高等教育機関である。広範囲にわたって北海道の社会資本整備や鉱業に大きく貢献してきた歴史があることを、市民に広めるための起点が《炭鉄港》である。

第2の点については、以上のような固有の歴史文化は地域外の人びとに対して訴求力を持つ資源となる。室蘭の場合、ターゲットとして考えられるのは一般の観光客よりむしろ、工学に興味を持つ人や工学を学ぶ人である。つまり、「学ぶ旅」の目的地として室蘭を捉え直すことができる。その際に、より広範なフィールド（実験地）の有無が魅力に大きく作用することから、空知と連携する意味は大きい。

■空知

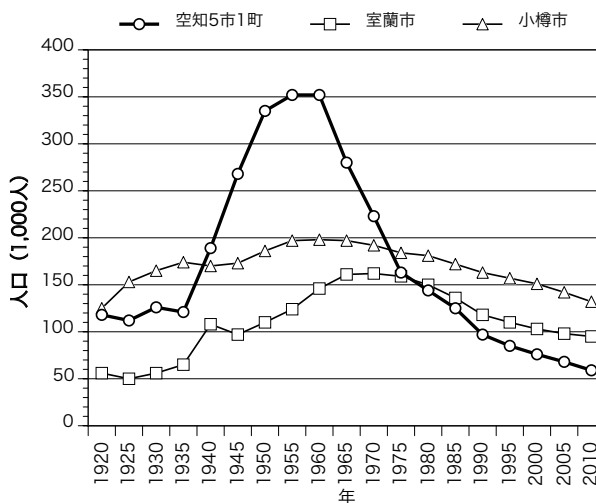
そもそも《炭鉄港》の取り組みは、人口減少など疲弊の著しい空知（→図表4-8）が、歴史的に関係の深い小樽・室蘭に助力を求めたことに始まっている。

《炭鉄港》の大きな特徴は、ストーリーの持つ価値に加えて、多くの有形・無形の遺産に裏打ちされたフィールドを有する点にある。

空知自体の面積は広く自治体毎の特性は多様であり、さらに空知と小樽・室蘭とを組み合わせることによって、一段とそのフィールドは、面的には拡大し、史的には立体的となる。現存する有形資産の量や迫力は他を圧倒している。さらに、第2章の冒頭で述べたように、鉄〈室蘭〉と港〈小樽〉は、炭〈空知〉が媒介してはじめて結合する構図となっており、炭〈空知〉が《炭鉄港》の成立に不可欠な存在である。

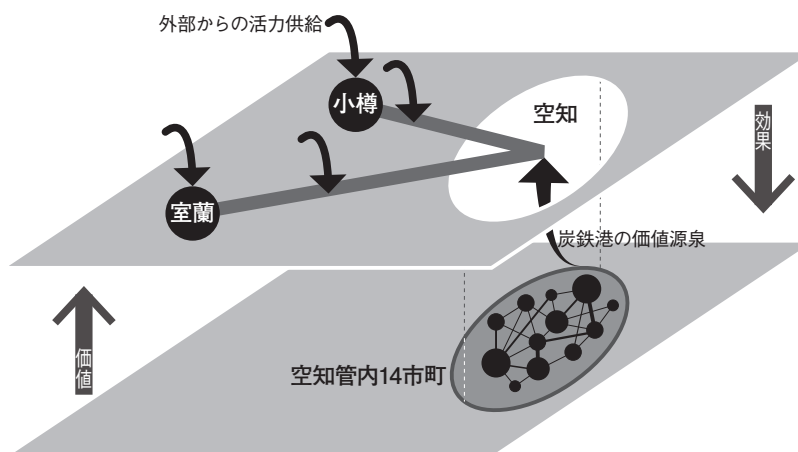
これらのことから空知は、《炭鉄港》の価値の源泉を最も象徴的に示すフィールドであり、《炭鉄港》に関

図表 4-8 《炭鉄港》地域の人口推移



出典:国勢調査
空知5市1町=最後まで炭鉱が残った夕張・芦別・赤平・三笠・歌志内・上砂川

図表 4-9 《炭鉄港》の構造的特徴



連する管内14市町のネットワークを強化して、《炭鉄港》の価値を磨き発信する主体的な任務が課せられている。逆説的には、空知からの主体的な動きがなければ、小樽・室蘭を通じて外部からの活力を享受するという恩恵を受けることができないことを、強く認識する必要がある。

小樽と室蘭には、観光や産業を切り口にして多くの来訪者があり、もちろん中間地点の札幌にも多くの人が訪れる。こうした人びとに《炭鉄港》のストーリーを伝え、実際にストーリーを体験してもらう場合、明治期のモノの流れとは逆方向、つまり小樽・室蘭から空知に向けての人の流れが生まれる。《炭鉄港》のストーリーは、こうした回遊性・周遊性のある「学び」「体験」のフィールドを空知が提供できる点に意義を見出すべきである。

5. 今後の進め方

最後に、日本遺産の認定に向けた今後の展開について、そのポイントを明示する。

■日本遺産の認定に向けた手続きと当事者合意

本報告書では、《炭鉄港》の全容と、その意義・意味については明らかにされた。

次の段階として、日本遺産の認定に向けた取り組みに進むことになる。現在のところ、日本遺産登録に向けた第一歩として仮決めできるのは、次のような内容である。

図表 5-1 日本遺産認定に向けた仮決め項目

タイトル	《炭鉄港》-北海道だからできた超高速近代化-
構成地域	空知管内 14 市町 (夕張・岩見沢・美瑛・虻田・赤平・三笠・滝川・砂川・歌志内・奈井江・上砂川・栗山・月形・沼田) 小樽市、室蘭市
時代範囲	1869 (明治2) 年～ 1969 (昭和 44) 年
ストーリーの内容	旧薩摩藩士を中心に近代北海道の基盤が整えられ (1869～1930 年…①)、その基盤をもとに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 (1931～1969 年…②) ストーリー。 ①を主として、その成果である波乱万丈の②まで描くことによって、「すでに起きた未来」として日本全体への指針となるよう意図する。 ①の前段として、薩摩藩による産業革命と明治維新、そこで北海道の重要性が認識されるストーリーを補足し、世界遺産「明治日本の産業革命遺産」との関連性にも言及する。 ①から派生したもので他地域との関係・広がりという点からのストーリーも付加的に述べることによって、北海道全体との関連性について配慮する。
申請者	未定 (構成地域市町連名または北海道)
タイプ	シリアル型 (歴史文化基本構想策定は必須ではない)
文化財要件	国指定・選定の文化財が1以上
申請時期	2018 (平成 30) 年1月末締め切り …2018 年度認定を目指す

今後、次の①と②を同時並行的かつ相互関連して進める必要がある。

- ① 本報告書をもとに、関係者・関係地域への理解促進と連携強化を図る
- ② 日本遺産への具体的な登録作業のために、より焦

点を絞ったストーリーの明確化、よりインパクトのある表現への仕立て上げ、ストーリーを証する歴史的資源の選定を進める

- ①→② 要件の絞り込み (場合によっては拡大)
- ②→① 関係者の合意 (特に歴史的資産所有者の内諾) と日本遺産認定後の展開の示唆や働きかけ

特に日本遺産の申請にあたっては、(a)テーマ (キャッチフレーズ的な名称) は訴求力が高いものに仕立てる、(b)ストーリーは A4 版 2 枚に収める必要があることから《炭鉄港》のどの要素をクローズアップするのかについて吟味することが焦点となり、(a)(b)が見えてきた段階で、(c)構成資産を 134 の歴史資産の中からピックアップする作業が集中的に行われることとなる。

また、日本遺産という資源を活かした地域づくりについての将来像 (ビジョン) と実現に向けた具体的な方策が適切に示されている、ストーリーの国内外への戦略的・効果的な発信など日本遺産を通じた地域活性化の推進が可能となる体制が整備されているという、二つの要件を満たす必要もある。

■展開を担保する文化財戦略

《炭鉄港》を構成する歴史資源についての、文化財と文化財に類する制度への指定 (登録) 状況は図表 5-2 の通りとなっている。

図表 5-2 文化財指定の件数 (MA)

文化財の区分		空知 A	空知 B	小樽	室蘭	合計
国	指定	0	0	7	0	7
	登録	4	2	1	1	8
道		1	0	0	0	1
市町		5	4	79	2	90
その他	近代化	8	2	8	4	22
	その他	2	2	6	1	11
無指定		51	59	1	13	121
歴史資源の件数		69	67	95	20	251
文化財の指定率		26%	12%	99%	35%	51%

日本遺産の申請要件となっている国指定・選定の文化財は、〈小樽〉だけに存在している。

指定率では、〈小樽〉は99%でほとんどの物件が文化財として措置されており、〈室蘭〉は35%であるが稼働中の現役産業を対象としていることからある程度致し方ない面もある。これに対して〈空知〉は明らかに低位にとどまっており、〈空知A〉は26%、〈空知B〉は12%でしかなく、地域の歴史（石炭産業）を、負債としてしか捉えず資産と見なしてこなかったことが如実に反映されている。《炭鉄港》の取り組みを通じて、基本的な取り組みとして各市町での文化財登録を推進する必要がある。その際には手続きの負荷を考えると、まずは国の登録有形文化財、または市町の条例による文化財への選定が現実的であり、ともかく数量の確保を目指すべきである¹。

さらに、道の文化財指定についても、市町の範となるような戦略性が重要となる。現在、道指定の文化財は156件、うち有形文化財82件、史跡26件となっているが、遺跡など近世以前のものが大宗を占めている。近代に係る指定文化財は、屯田兵・鯨・駅通にとどまっており、《炭鉄港》に関連する文化財は、わずかに天然記念物として「夕張の石炭大露頭」（1974年指定）だけである。

本州とは歴史的な発展過程が異なるのであるから、日本全国のそれと軌を一にして「古いものから順に」といった展開だけではなく、戦略的な文化財政策として、道の政策をもとにして展開している《炭鉄港》がその先導的な役割を果たす意義は大きく、十分に検討すべきである。特に文化財指定が圧倒的に少ない〈空知〉に対しては、道が文化財の国指定・市町指定を促進・支援することが大きく期待される。さらに、歴史資産の風化破損の進行が著しい現状を考えると、一件ずつの手続きでは間に合わない恐れがあり、史跡での一括範囲指定や、道立公園制度との合従策など先駆的な取り組みが必要と考えられる。

■広域的な推進体制の整備

《炭鉄港》は、3つの総合振興局・17市町にまたがる広域政策であり、地域振興・観光・教育（文化財）

にまたがる部門横断政策でもあるという、複合的な総合性を有する政策である。

また、展開の基本となってきたのは3つの道の政策であるが、そのうち2本は本庁に係る政策に起因している。また、そもそも《炭鉄港》の価値を産出する「炭鉱の記憶」事業は、すでに20年近くにわたって振興局単位の地域政策の枠内で展開してきたが、複合的な総合政策の色彩が強い《炭鉄港》については、広域行政として地域の枠を超えた推進体制を整備していく時期が到来していると考えられる。

¹ 「特別交付税に関する省令」(平成28年12月12日総務省令第九五号)によると、登録有形文化財（建造物）は20,000円、市町条例による文化財（建造物）60,000円が、特別交付税の算定基礎に算入される。

基礎資料●歴史遺産の概要

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S01	三笠	北炭幌内炭鉱 おとわ 音羽坑	1879		1879(明治12)年、幌内炭鉱で最初に開削された延長約700mの坑道。当初は「大坑道」と称する基幹的な採炭坑道であったが、1896(明治29)年以降は排気坑に転用。大正～昭和初期になって稼行区域が次第に北側へ深部化するにつれて無能化し、1989(平成元)年の閉山時に密閉された。北海道近代炭鉱の端緒である場所性価値は高い。
S02	三笠	幌内線 線路	1882	近代化	国鉄幌内線三笠駅～幌内駅(延長2.7km)は、1882(明治15)年に開通した幌内鉄道開通当時の路線を継承したもので、JRの廃止後も全線で線路が残っている。三笠駅出発後から25%急勾配とS字カーブとなり、幌内駅まで25%が連続し、明治期の鉄道敷設ルートの選定の苦心を実見することができる。
S03	三笠	空知集治監典獄官舎 レンガ煙突	1890	市指定	空知集治監(1882～1901年)の典獄(所長)官舎のレンガ煙突。1890(明治23)年建設の典獄官舎に、空知集治監で自製したレンガにより設置された。なお幌内炭鉱では、官営時代の1883(明治16)年から北炭時代の1894(明治27)年まで、空知集治監の囚人の使役による採炭がおこなわれていた。
S04	三笠	招魂碑・哀悼之碑	1903・ 1906		「招魂碑」は、1903(明治36)年に飯場主や請負関係者などにより建立、1920(大正9)年に現位置に移設。「哀悼之碑」は、1906(明治39)年に北炭により建立、専務取締役の井上角五郎の選による碑文が特徴で、1948(昭和23)年に現位置移設。労働者が建立した碑が、会社が建立した碑より高いところにおかれていることに特異性がある。
S05	三笠	かやの 萱野駅 駅舎	1913		1913(大正2)年に地元住民の請願によって設置された駅舎で、開駅当時に建設されたもの。建築面積291m ² 。駅周辺は農業地帯であり農作物発送や農業資材到着で役割を担った。田植えや収穫期には、出面(アルバイト)に来た市内炭鉱マンの妻たちで賑わいを見せた。
S06	三笠	北炭幌内炭鉱 ぬのき 布引立坑	1917	近代化	1917(大正6)年に完成し、1967(昭和42)年まで約50年にわたり主力坑口(人員昇降・通気)として活躍した。入気立坑(第一立坑)は深度297mで人員昇降用、排気立坑(第二立坑)は深度291m。入気立坑のモーターが設置されていたレンガ造の巻室は、夕張からの長距離高圧送電設備に併せ1919(大正8)年建設されたもので、北炭の動力近代化の象徴的な施設と言える。付随して、斜坑や排気風洞も残る。
S07	三笠	北炭幾春別炭鉱 錦立坑・錦坑口	1919	近代化 選土木	1885(明治18)年開鉱の北炭幾春別炭鉱は、深部化により坑口を集約し効率化を図るため1933(大正8)年に錦立坑を掘削。立坑深度214m、立坑槽高さ約10mで、現存する立坑としては道内最古。1953(昭和28)年に上流の桂沢ダム建設を機に保坑となり、1957(昭和32)年に正式に閉山した。スキップ揚炭した石炭を立坑内で炭車に積みかき選炭機に搬出するためのレンガ造水平坑口の存在が特徴的。
S08	三笠	幌内変電所	1919	近代化	1919(大正8)年に夕張からの北炭高圧送電線の開通に合わせて建設された、2階建・延床面積188m ² のRCレンガ造の変電所で、1989(平成元)年の幌内炭鉱閉山まで稼働していた。夕張～歌志内間約100kmの自家発送電線網の中間に位置し、長距離送電黎明期の数少ない施設として貴重である。
S09	三笠	唐松駅 駅舎	1929		1929(昭和4)年に住友唐松炭鉱の石炭搬出貨物駅として開駅、新幌内砒出炭開始により貨物や駅勢圏住民が急増したこと、1941(昭和16)年と1957(昭和32)年に増築された。ギャンブル屋根(二面切妻の二段勾配屋根)で待合室部分と駅事務室部分の2棟が直交組み合わせられた独特な形態が特徴的である。
S10	三笠	北炭新幌内砒 坑口	1934		1925(大正14)年に日支炭鉱汽船(株)により開発が着手され、三度のガス爆発にあいながら昭和鉱業(株)によって1934(昭和9)年に出炭開始。わずか4年で年産45万tの大炭鉱に成長したが、資金や鉱区の制約から1941(昭和16)年に北炭に吸収合併された。1967(昭和42)年・幌内砒と統合するまでの主要坑口(本卸・連卸)や斜坑巻原動機基礎が残っている。
S11	三笠	住友弥生炭鉱 坑口	1935		1906(明治39)年に開鉱し、1920(大正9)年に東邦炭礦(株)の経営に移り規模を拡大。1935(昭和10)年に、年産50万t体制を目指して本坑・人道斜坑が新たに開削され、その時に建設された巻室の台座であると思われる遺構が残っている。1945(昭和20)年・住友炭業(株)に併合、1960(昭和35)年の奔別立坑完成以後も通気・運搬のため1971(昭和46)年の閉山まで坑口機能が維持されていた。
S12	三笠	殉職者之霊碑 (奔別)	1940		1940(昭和15)年に住友石炭炭業(株)によって建立され、その後1956(昭和31)年に唐松炭鉱の殉職者も合祀された。
S13	三笠	北炭幌内炭鉱 常磐坑口	1941		1941(昭和16)年に開削され、1952(昭和27)年にベルト斜坑転換した。全長3,220m・揚高690mの2段折り返しベルト運搬となり、その後の深部化に伴い逐次延長され、1984年の主要ベルト総延長は9,000mに達し、1989(平成元)年の閉山まで稼働していた。ベルト斜坑(本卸)・人車斜坑(連卸)のほか、坑口神社の建屋・鉄管製鳥居、幌内川にせり出す連卸斜坑捲上機の台座(1941年建造=推定)が残っている。
S14	三笠	北炭幌内鉱業所 所長宅	1955		1955(昭和30)年に、北炭幌内鉱業所長住宅として建設された役員社宅で、木造平屋建て218m ² 。建屋西側に公宅機能(取り次ぎの間、客用便所、座敷など)、東側に居住機能(寝室、子ども部屋、女中部屋、台所風呂、家族便所など)が配置されている。建設当時としては珍しい集中暖房や水洗トイレ、酒などを貯蔵する広い地下室など、設備の充実が特徴的である。
S15	三笠	三笠市役所 庁舎	1956		1954(昭和29)年着工、1956(昭和31)年竣工の市役所庁舎で、Y字型の形状をした鉄筋コンクリート造・2階建・延床面積2,585m ² 。中心部には展望室塔屋が、各頂点には議場(現存)・消防署(移転)が配置された。東京厚生年金病院(設計=山田守、1953年竣工)と形状が似ており、建設場所が放射状街路の特徴を有する区画整理事業で整備された敷地であること、市制施行を目前に控えていたことなどから、設計担当の市建築主事が意欲的に取り組んだと見られる。その後、造築され、現在は3階建・延床面積4,418m ² となっている。
S16	三笠	住友奔別炭鉱 専用線鉄橋橋台	1960?		幾春別駅から奔別炭鉱選炭機までの専用線が、道道116号をオーバークロスするための跨道橋。架橋時期は不明だが、1960(昭和35)年の奔別立坑完成による出炭増強のための関連事業として行われた可能性が推定される。

No	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S34	夕張	北炭滝之上水力発電所	1924		北炭により建設された自流ダム水路式の水力発電所で、1924（大正13）年に稼働開始。夕張川に取水堰提を築き、縦型フランシス水車で発電機1,200 ^{kW} ×2台。水圧鉄管を省略しヘッドタンクを深くしたオープンフリューム式の発電方式は、水力発電の草創期に水量が多く落差の小さい発電所で多く採用された。発電所建屋の建築面積は182㎡で、建設当時の原形がよく保たれている。1994（平成6）年に北炭から北海道企業局へ譲渡され稼働中。
S35	夕張	夕張鉄道軌道敷	1926		石炭搬出と炭鉱資材搬入のため北炭全額出資で設立した民営鉄道で、新夕張～野幌間53.2kmを結んでいた。1926（大正15）年に新夕張～栗山間が、1930（昭和5）年栗山～野幌間が開通。旅客は1960年前後で約200万人、貨物は1965年前後で約200万 ^t （うち3/4が石炭）と輸送量のピークを迎え、自社発注気動車を導入するなどしたが、以降輸送量は漸減し、1971（昭和46）年に新夕張～鹿ノ谷間が、1975（昭和50）年には鹿ノ谷～栗山間の全線が廃止された。Ωループやスイッチバックの軌道敷が残っている。
S36	夕張	北炭清水沢火力発電所	1926		北炭の火力発電所で、1926年（大正15）年に6,000 ^{kW} ×2台で運転を開始した。その後は逐次増強され、1941（昭和16）年には74,500 ^{kW} となった。1948（昭和23）～1949年には北海道電力会社の委託発電を受け1億2,566KWH送電し戦後の電力不足解消に貢献した。1953（昭和28）年から坑内誘導ガスとコークスガスの利用を開始、1971（昭和46）年には灯油混焼も開始され、1箇所が石炭・ガス・石油・水力（隣接の水力発電所）の4リソースを利用するユニークな発電拠点となった。最後の送電先であった北炭幌内炭鉱の閉山により1990（平成2）年に操業を停止。底地が国有地であることから、1996（平成8）年から建屋・施設の解体が進められている。
S37	夕張	北炭夕張炭鉱 夕張第3鉱坑口	1927		1897（明治30）年に新夕張炭鉱として採炭に着手、その後は東京瓦斯・石狩石炭株など所有を変転し、1920（大正9）年に北炭が石狩石炭株を併合した。1932（昭和7）年に夕張炭鉱へ吸収したが、1938（昭和13）年に夕張炭鉱を再編した際に夕張第三鉱となった。1962～1963年に北炭による操業は終わり、後継子会社も1972（昭和47）年で閉山した。
S38	夕張	北炭夕張炭鉱 専用鉄道高松跨線橋	1936		夕張鉄道に接続していた北炭夕張炭鉱専用鉄道（1927年開通）に架かる跨線橋。橋長22m、幅員2.4mの単アーチ橋で、炭住街と高松浴場を結んでいた。地盤高の異なる地点を結ぶために橋桁が傾斜しており、特徴ある外観を呈している。この傾斜は、鉄道を通る車輛が大型化し改修されたためと伝えられている。
S39	夕張	北炭平和炭鉱 坑口・ズリ山	1937		1920（大正9）年、榎石石炭炭から引継ぎ北炭若菜炭鉱となったが、1914（大正3）年に死者423名を出すガス爆発事故を起こすなどガス湧出量が極めて多かったため1930（昭和5年）に休止。その後、増産要請に応じて平和炭鉱と名付けて1939（昭和14）年に第1斜坑から出炭を開始した。1954（昭和29）年には第2斜坑の出炭を開始。1966（昭和41）年には出炭量が100万 ^t を超えるまでになったが、深部移行で採炭条件が悪化し1975（昭和50）年に閉山、従業員は夕張新炭鉱に移行した。
S40	夕張	北炭清水沢水力発電所	1938		電力負荷の増大に対応して、清水沢火力発電所隣接の夕張川に堰堤を設け設置された2,000 ^{kW} ×2の水力発電所で、1938（昭和13）年稼働開始。1949（昭和24）年には、夕張川利水計画の一環で全額国費負担により堰堤の高上げ工事が行われ（高さ25m・堤長93m・有効落差18m）2,800 ^{kW} に増強、1963（昭和38）年には3,400 ^{kW} に増強された。1996（平成6）年に北海道企業局に譲渡され、現在でも北炭時代からの水力発電設備が稼働している。
S41	夕張	北炭夕張炭鉱 模擬坑道	1939	国登録	公開されている国内唯一の炭鉱坑道で、延長180m。1939（昭和14）年に皇族が夕張を訪れた際に見学用坑道として整備された。1954（昭和29）年に、昭和天皇・皇后両陛下が訪問された際に、ダブルジグザグ・カッターが設置され、模擬坑道としての形が整えられた。その後、映画撮影、救護隊の訓練、一般見学などにも利用された。地中にある実物の炭層を見学できるほか、上添坑道・下添坑道・採炭切羽・斜坑などの炭鉱の坑道骨格を実見することが出来る。
S42	夕張	採炭救国坑夫像 (進発の像)	1944	市指定	軍需生産美術推進隊彫塑班の中村直人氏（二科会会員）らにより、1944（昭和19）年に制作されたコンクリート製大型塑像（高さ3.63m）。資材入手が困難な上、1週間以内の完成期限や屋外制作といった条件の下で、関係者は完成までに非常に苦労したと伝えられる。当初「進発の像」と呼ばれたが、戦後、石炭増産が経済復興を進める上で最重要課題となる中で「採炭救国坑夫像」と呼ばれるようになった。炭都・夕張のシンボルとして市民に親しまれ、戦時美術品として美術史的にも価値がある。道内で唯一オリジナルとして残る一体。
S43	夕張	福住人車	1945		山頂近くまで延びた炭鉱住宅に居住する従業員・家族のために、北炭が設置したケーブルカーの線路跡。1942（昭和17）年から計画・建設され、1945（昭和20）年から運行を開始した。始点（SL+365m）から、中間の2駅を経て、終点（福SL+500m）まで標高差135m。定員76名、運行時間＝06:00～23:00、運行数＝一日80往復、一日あたり利用者数＝4,000人、運賃無料。斜面上部の炭鉱住宅の閉鎖に伴い1974（昭和49）年に廃止。急斜面上に展開する夕張炭鉱の居住環境の特殊性を物語る遺産である。
S44	夕張	北炭夕張炭鉱 高松ズリ捨線	1951	国登録	北炭夕張炭鉱の坑内・選炭機で生じたズリを、当初はスキップで、後にベルトコンベヤーによって、高松ズリ山に搬出するために築かれた運搬線路。全長約800mで、代表的な遺構は拱橋（こうきょう）・スキップ・ベルト・隧道西坑門の3つ。1977（昭和52）年の夕張新第二炭鉱閉山まで稼働していた。高松ズリ山は、夕張市内に残る最大のズリ山であるが、ズリは山の裏側に堆積されたため、全容が見える場所は限られる。しかし、昔から写真・絵画に描かれており、選炭機・炭住とあわせて夕張炭鉱の景観の一部を構成していた。
S45	夕張	北炭夕張炭鉱 総合ボイラー煙突	1953		総合ボイラーの煙突で、1953（昭和28）年に北炭夕張炭鉱のボイラー施設の集約化を図った際に建設された。炭鉱稼働時は「安全第一」の標語が取り付けられ、選炭場のシンボルとして戦後の夕張の景観に欠かせないものであった。北炭夕張炭鉱の選炭機関連施設で唯一残る遺産。
S46	夕張	北炭清水沢炭鉱 事務所・繰込所	1954		1954（昭和29）年に開坑した北炭清水沢炭鉱の事務所と繰込所。石炭増産のための復興金融公庫（復金）融資を受けて1947（昭和22）年に開発着手されたが、1949（昭和24）年にドッジ指令によって突如、復金融資が打ち切られた。規模を圧縮して事業は継続されたが自然条件に阻まれ、着工後7年が経過した1954（昭和29）年に出炭を開始。開発資金圧縮の影響を受け小規模なものながら、戦後復興の期待を込めて開発された炭鉱らしい明るいフォルムを持っている。
S47	夕張	日本キリスト教会 夕張伝道所	1958		北炭社員のなかのキリスト教徒によって運営されてきた教会堂。建設資金は、北炭をはじめ多方面から集めた寄付金や、婦人会が主催したバザー・音楽会・映画会などの収益金で調達された。建設の際に周囲に植えたアカシアの木が現在では教会堂の屋根より高くなり、「アカシアの教会」として地域住民に親しまれている。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S48	夕張	北炭化成工業所 コークス炉煙突	1958		北炭化成工業所の煙突で、高さ63m・基底部直径5.0m・頂部直径1.9m。1934(昭和9)年に鑄物用特殊コークスの製造を開始し、1945(昭和20)年に従来のコークス工場を拡張し化成工業所を設立。1950(昭和25)年の不況により一時減産となったが、朝鮮特需による需要増加再び増産体制に入り、1958(昭和33)年にコッパース式コークス炉50基を新設しさらに拡張した。1978(昭和53)年に北炭の経営合理化のため閉鎖。
S49	夕張	北炭夕張炭鉱病院	1965		北炭が経営していた総合病院。1919(大正8)年に旧病院施設が焼失したため、現在地に新築移設された。1956(昭和31)年に改築、1965(昭和40)年に現在の病棟を建築し総合病院となった。1915(大正4)年から2003(平成15)年まで、付属の准看護師養成所が設置されていた。1982(昭和57)年の北炭夕張新炭鉱閉山後は、夕張市立病院として継承。2007(平成19)年から指定管理制度が導入され医療法人が運営している。
S50	夕張	清水沢宮前町・清栄町 住宅	1960*		宮前町には、清水沢炭鉱と電力所(発電所)の職員・鉱員住宅が入居しており、職員住宅は木造平屋建、鉱員住宅は1960年代後半の厚生年金融資還元のプロック住宅(1棟4戸2階建)と1970年前後の改良住宅(1棟4戸2階建)が混在。清栄町は、北炭清水沢炭鉱の選炭施設用地だった所で、北炭夕張新炭鉱の炭住街を清陵町に建設するため清陵町炭住に居住していた清水沢炭鉱・電力所・炭鉱病院の従業員の移転先と、一部の直轄・下請会社の職員を収容するために、夕張新炭鉱関係炭住の中で最も早い1971(昭和46)年に改良住宅を主体とする152戸が建設された。様々なタイプの住宅が混在し、所属も多岐にわたっていたという点で珍しく、それが今も住民(大半は元炭鉱従業員)が居住し、地区中心としての浴場・集会所が残っているという点で貴重である。
S51	夕張	北炭清水沢炭鉱 ズリ山	1960*		北炭清水沢炭鉱の比高は68mのズリ山。夕張川右岸河岸段丘の上位面にあった選炭機からのズリと、下位面にあった北炭清水沢火力発電所からの石炭焼却灰を積み上げるため、両施設の近傍に幾つかのズリ山が築かれた。地形図・空中写真の解析から、1960(昭和35)年前後から堆積が始まり1960年代末には新たなズリ山に移行したと思われる。
S52	夕張	北炭夕張新炭鉱 清陵町住宅	1974		夕張川左岸段丘上に展開された北炭夕張新炭鉱の鉱員炭鉱住宅で、改良住宅法によって建設され、街区計画は北海道大学工学部の太田實教授(都市計画学)による。1974(昭和49)年から移転が開始され、1976(昭和51)年度末の入居戸数は1,134戸となった。同一規格の住宅が規則的に並ぶのではなく、個々の棟の向きが違っている特徴的な住棟配置に太田プランの片鱗が残されている。地区中心には商業・公益施設が、居住区ごとに浴場・集会所が配置された。夕張新炭鉱の総合事務所は炭住から山を挟み1,500m東方にあるため、通河で結び入車を運行していた。
S53	歌志内	空知鉱業所 倶楽部	1897・ 1933・ 1941		1897(明治30)年に北炭の社員倉庫所として設置され、1933(昭和8)年、1941(昭和16)年と増改築が繰り返され、1949(昭和24)年には別館が建設された。1954(昭和29)年には社員倉庫所を分離・改造して接待専用クラブとなり、1995(平成7)年の閉山まで使用された。皇室関係者や著名人も訪れた由緒ある建物。
S54	歌志内	石碑 (神威史跡広場)	1915・ 1924・ 1936		1992(平成4)年、歌志内歴史資料収集・保存会が中心となり市内で散逸していた石碑を集約し史跡広場としてオープンした。主な石碑として、1915(大正4)年「御大禮記念」碑、1924(大正13)年「馬魂碑」、1936(昭和11)年「安全の塔」。
S55	歌志内	やまか大正館	1918		旧大島商店(酒屋)の倉庫として使用されていたレンガ造の建物で1918(大正7)年建設。地元に残る数少ない、大正時代のレンガ造建物。ハカの屋号は、大正時代から続く先代の森田商店から同店に受け継がれてきたが、人口の減少とともに地域の購買力が低下したため、平成に入ってから閉店していた。
S56	歌志内	神威変電所	1924		1924(大正13)年に建設された変電所で、レンガ造2階建。北炭の長距離送電線網(44KV)が夕張から北炭空知炭鉱にまで到達した際に建設された。1995(平成7)年の閉山まで使用された。
S57	歌志内	太陽燈室建物	1937?		従業員の健康増進と病弱者の治療を目的として北炭系各炭鉱に10ヶ所設置されたうちのひとつ。室内上部に赤外線・紫外線の照射設備を有した福利厚生施設で、1937(昭和12)年、夕張炭鉱で最初に設置された。太陽灯の他に、超短波治療装置、空気イオン発生装置を設置したという記述があり、炭鉱労働の特殊性を象徴している。戦後に入ると設備の故障などで順次廃止されたが、当該建物は1997(平成9)年まで神威駅前郵便局の局舎として利用された。夕張市高松にあった建物が2002(平成14)年に解体された後は、現存する唯一のものである。
S58	歌志内	上歌砒会館 (悲別口マン座)	1953		住友上歌志内炭鉱の職員厚生施設(映画館兼集会場)で、1953(昭和28)年に開業。炭鉱の全盛期には、東海林太郎・菊池章子など当時の一流歌手のショーなどが催され賑わった。閉鎖後は廃墟状態だったが、テレビドラマ「昨日、悲別で」(脚本:倉本聰)のロケ舞台となり注目を集めたことで、市内の有志によって保存運動が展開され、改修された。観客席屋根部分は崩落し、ロビーとステージ部分のみが残っている。映写室には、当時使用された映写機が保存されている。
S59	歌志内	北炭空知炭鉱 立坑	1960		1960(昭和35)年に建設された立坑で、深度285m。立坑槽の躯体がむき出しの構造が多い中で、槽外周が閉鎖された構造となっている。1963(昭和38)年に北炭から分離して空知炭鉱(株)となり、1995(平成7)年の閉山まで使用された。
S60	月形	北漸寺	1885		曹洞宗永平寺派の寺院で、1885(明治18)年に創建された。永平寺で大講義の職にあった鴻春倪師が、1882(明治15)年に教誨師として集治監に赴任し囚人教誨の任に当たったのを契機に、1884(明治17)年には月形潔典獄の援助のもと囚人の労役によって仮御堂を建築、1910(明治42)年に本堂が建立された。囚徒でありながら棟梁を務めた奥田房太郎は、京都東本願寺の山門を建てた実績をもつ実力者であり、本堂や玄関まわりの彫刻は腕の立つ囚人たちの仕事で、月形町ならではの文化財として異彩を放っている。
S61	月形	樺戸集治監庁舎 (月形樺戸博物館)	1886	町指定	集治監の本庁舎で、1881(明治14)年開庁時の建物が火災で焼失したため、1886(明治19)年に再建されたもの。外壁は下見板で、屋根は銅板葺き、窓は上下に開閉する洋風の意匠を取り入れている。入口石段も1886年の再建時から使われ、札幌市石山から切り出された凝灰岩(通称:札幌軟石)という柔らかな石のため長年の人の出入りによりすり減った。建物内には典獄室が復元され、別棟の博物館では開監から廃監まで39年間の歴史を当時の資料を基に展示している。
S62	月形	樺戸集治監水道遺跡	1886・ 1892	町指定	樺戸集治監の囚人作業による水道遺跡、取水塔・バルブ装置・水門の3種と三段のテラスからなる。1886(明治19)年当初の水道は集治監上流の沢の水門より取水したとみられ、1892(明治25)年にはその上流にダムを設け、集治監用の上水道としたほか、地域の水かめとして樺戸地域の発展に貢献した。1892(明治25)年のダム等の設計者は北海道庁技手角熊雄であり、1888(明治21)年より函館水道の建設に2年間、東京での水道工学勉強会に樺戸の水道を設計し、その後函館市水道部長や藤倉貯水池(重要文化財)建設時の秋田市水道部長などを歴任した。

No	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S63	月形	円福寺	1887		真宗大谷派の寺院で、1887（明治20）年に現在地に前身の中嶋布教所が創設され、1896（明治29）年に本堂が囚人の手により建立された。
S64	月形	月形スギ保護林	1890		1890（明治23）年に樺戸集治監開庁10周年の記念植樹のスギ林で、囚人の手により約600本が植えられた。群生地としては国内北限とされている。
S65	岩見沢	幌内鉄道鉄橋	1880		開拓使が招聘した米国人技師ジョセフ・ユーリー・クロフォードが、1881（明治14）年に米国から輸入した官営幌内鉄道の鍊鉄製トラス式橋梁で、1884（明治17）年・郁春別川橋、1885（明治18）年・幌向川橋に架設された。長さは約30m（100フィート）。2連とも1916（大正6）年に下野軌道（現東武鉄道）大谷川橋梁として移設され、1997（平成9）年まで使用された。1連は東海旅客鉄道（株）の研修センター（三島市）で復元されたが、1連は岩見沢市に里帰りしたものの一時保管場所に存置されたままになっている。
S66	岩見沢	北海道炭礦鉄道 岩見沢工場	1899	近代化 準鉄道	1889（明治32）年、事業拡張により手狭になった手宮工場の分工場として岩見沢製作所が設置され、鍛冶場・機械場・仕立場・旋盤場などを漸次増築し車両の組み立てや機械の製作修理にあたったが、その開設時に建設されたものと考えられる。製作所は1915（大正4）年に廃止されたが、1945（昭和20）年にレールセンターの前身である岩見沢材修場が開設され、現在も北海道旅客鉄道（株）が使用している。建物壁面には北炭の社章（コバルト色の円の中に赤い星）が残っている。
S67	岩見沢	一の沢水源地	1908	市指定	道内の公営近代水道では函館に次ぐ2番目に敷設され、取水塔を有する方式では道内最初である。主取水塔は、岩見沢市指定の有形文化財となっている。
S68	岩見沢	炭鉱の記憶マネジメントセンター 石蔵	1909		2009年に開設された市民団体が運営する「炭鉱の記憶」のセンター施設。炭鉱以外の地域情報のインフォメーションセンターでもあり、カフェコーナーやグッズ販売コーナーもある。併設する1909（明治42）年建築の石蔵では様々な催事が行われている。
S69	栗山	小林酒造 レンガ蔵倉庫群	1900- 1922	国登録	空知に残るレンガ造りの施設としては最大規模の歴史的建造物で、現在も酒造施設として利用され、13棟が国の登録有形文化財に指定されている。1878（明治11）年に札幌で創業し、1901（明治34）年に炭鉱開発で活況を呈しつつあった夕張に近く豊富な水や広大な用地の確保が可能な栗山へ移転した。商標「北の錦」は、北海道で錦を飾る意気込みを表したものと伝えられ、炭鉱マンたちに愛飲され炭鉱の発展とともに生産量を伸ばしていった。1995（平成7）年から「蔵元北の錦記念館」として一般公開されている。
N01	美唄	美唄鉄道線路跡	1914		美唄駅～常盤台駅10.6kmの運炭鉄道路線跡。1914（大正3）年に石狩石炭（株）（浅野総一郎社長）による美唄軽便鉄道として開業、1915（大正4）年に美唄炭鉱（飯田延太郎）を経て三菱炭業傘下に入った。常盤台～我路間の東美唄川・我路の沢川には1907（明治40）年製の米国製橋桁（アメリカン・ブリッジス社）、東明駅・盤の沢駅・我路駅にはプラトホームが残る。路線跡の一部は自転車道として活用。
N02	美唄	美唄鉄道蒸気機関車 4110形式	1919	市指定	1919（大正8）年に製造されたE型蒸気機関車で国鉄4110形と同形式。美唄鉄道が三菱造船（株）神戸造船所に発注したもので製造費は221,609円。三菱造船の蒸気機関車第1号となった。全動輪上に全荷重がかかるため空転が少なく、急勾配と曲線に強いため国鉄では最初に庭坂機関区や人吉機関区に配属された。1972年（昭和47年）の美唄鉄道廃止まで使用された後に美唄市へ寄贈された。
N03	美唄	三菱美唄炭鉱 立坑櫓・周辺施設	1923・ 1925	近代化	第一次世界大戦後の不況時に生産費低減や能率向上を目指した合理化策の一環として1923（大正12）年に建設された、道内で2番目に古い立坑。櫓高20m・深度約170m、上風坑（上流側：排気/人員）と、下風坑（下流側：入気/石炭・資材・ズリ）の2本からなり、1972（昭和47）年の閉山まで使われた。電源を総合的に管理し開閉器を収納していた開閉所、貯蔵容量約1,300tの道内で現存する最大規模の原炭ポケットが隣接しており、いずれも1925（大正14）年に建設された。現在は炭鉱メモリアル森林公園として一体的に公開されている。
N04	美唄	三井美唄炭鉱 住宅群	1920*		昭和初期に建設された鉱員住宅群で、木造平屋建の1棟4戸の炭住が多く、現在も約150棟が残っている。1928（昭和3）年に中小炭鉱を買収統合して三井美唄炭鉱が発足。それまで山の中腹にあった施設を、1931（昭和6）～1933（昭和8）年にかけて、南美唄地区の平坦な緩斜面が整然とした街路によって区画され事務所・住宅・福利厚生施設が集約された。1950（昭和25）年には、炭住約3,000戸（人口約2万人）となったが、1963（昭和38）年に三井美唄炭鉱は閉山、一部を継承した三美炭鉱も1973（昭和48）年に閉山したが、炭住は現在も個人住宅として使用され旧炭山都市の独特の雰囲気を残している。
N05	美唄	三井美唄炭鉱 職員住宅	1920*		昭和初期に建設された木造の職員住宅群。職員住宅には甲乙丙丁の4種類があつて職階級によって区分されていた。1963（昭和38）年の閉山時には、甲種2棟、乙種15棟、丙種42棟、丁種103棟があり、大概は木造平屋建1棟2戸。
N06	美唄	三井美唄炭業所 事務所	1931	近代化	1931（昭和6）年に建設された炭業所事務所棟。木造平屋建。一部解体されているが外観・内部は当時の面影を残しており、三井炭山の炭鉱事務所建築の典型例とも言える。付属屋としてコンクリートブロック造の書庫（1936年）も現存している。
N07	美唄	三井美唄炭業所 所長住宅	1935		1935（昭和10）年に建築された幹部職員（炭業所長）住宅で木造2階建。職階に応じて4種類（甲乙丙丁）ある職員住宅のうち最大規模の独立住宅である甲種にあたり、玄関脇には広いカーテンボックスを備えた洋風の格調高い応接間がある。
N08	美唄	三井美唄炭業所 甲号社宅	1937		1937（昭和12）年に建設された甲号社宅で旧病院長宅として使用されていた。同じ甲号の炭業所長住宅には及ばないが、職員社宅の中では最大規模の戸建宿舎である。前庭とともに広々と植栽された裏庭を有し、北側に大きな切妻屋根の玄関棟を突出し、高さの異なる切妻屋根が変化をつけている。防汚処理された黒い腰高部分の外壁と白い破風板、水平帯、額縁、出窓ブラケットなどとのコントラストが秀逸である。居室は1階が10畳+8畳3室+4.5畳、2階が6畳一間の合計6室で構成されている。創建時の姿を継承しつつ、上手に維持活用されている事例である。
N09	美唄	三菱茶志内炭山郵便局	1943		1943（昭和18）年に建設された郵便局舎。開局当時の名称は茶志内東郵便局であつたが、1948（昭和23）年に改称。茶志内炭鉱閉山の翌年1968（昭和43）年に廃局となった。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N10	美唄	美唄鉄道 東明駅舎	1948		1948(昭和23)年に開業した美唄鉄道の駅舎で木造平屋建。第二次世界大戦以前は東明(しのめ)と呼ばれる畑作中心の農村地域だったが、戦後に三井・三菱両炭鉱の住宅街に変わり、1948(昭和23)年に東明(とうめい)駅が設置されたのを契機に一角を「とうめい」と呼称するようになった。1972(昭和47)年に鉄道が廃止された際、東明駅舎と鉄道関係資料が三菱炭業から寄贈された。現在は、駅舎の他に、機関車、プラットホームが残っている。
N11	美唄	栄小学校 (アルペピアッツァ美唄)	1950		1950(昭和25)年に開校した小学校で、校区は炭鉱住宅街であったことから1959(昭和34)年には30学級・1,250名となりピークを迎えたが、1981(昭和56)年に廃校となった。残された木造2階建校舎と鉄骨平屋建体育館(延床面積616㎡)は、1992(平成4)年から彫刻家安田侃氏の彫刻美術館と市営幼稚園として活用されており、「炭鉱の記憶」の再生モデルとして注目される。
N12	美唄	人民裁判の絵	1950		1950(昭和25)年に制作された絵画。戦後労働運動の象徴的な事件として知られる人民裁判は、1946(昭和21)年2月、賃上げなど労働条件の向上を求める三菱美唄炭鉱労働組合員らが、市内宮ノ下会館で鉱業所幹部職員を合計36時間にわたって拘束した大衆団交であった。絵は、同炭鉱美術サークルの鉱員5人が人民裁判から3年後に完成させた。
N13	美唄	三井美唄炭鉱 第二坑原炭ポケット	1951?		三井新美唄炭鉱は、1910(明治43)年開鉱の徳田炭鉱を起源とし、1941(昭和16)年に炭量枯渇したが、坑口・選炭施設の立地条件の良さから南部(奥部)に隣接する三井美唄炭鉱との一体開発に期待して三井鉱山が取得した。1951(昭和26)年、三井美唄炭鉱での日本石油との採炭組合契約が満期解約された際に鉱業所体制が再編され、三井美唄炭鉱第二坑となった。現在残っている漏斗状の三井型原炭ポケットは、この再編時に設置されたものと思われ、造形的に優れ第二坑の様子を伝える数少ない貴重な施設である。
N14	美唄	落合・東明地区 炭鉱住宅	1951?		1951(昭和26)年以降に建設されたと思われる木造炭鉱住宅群。美唄川上流部から拡大してきた三菱美唄炭鉱と、戦後に開発注力された三井美唄炭鉱第二坑の炭住街が混然としている一帯で、主として美唄川左岸の落合地区が三菱(木造)、右岸上流側の東明地区が三井(木造)、右岸下流側に三菱(鉄筋アパート)となっていた。
N15	美唄	三井美唄互楽館	1955		1955(昭和30)年に建設された炭鉱福利厚生施設の映画館で、鉄筋コンクリート造3階建、延床面積992㎡、定員1,477名(固定席806・立見席671)。デザインはシンプルだが存在感があり、暖房は蒸気暖房で1階椅子席下に通管し足元を保温する工夫もなされた。現在は民間企業の倉庫として使用され内部はかなり改変されているが、道内で現存する炭鉱映画館としては最大のもの。
N16	美唄	我路郵便局	1956		1956(昭和31)年に建設された郵便局舎で、鉄筋コンクリート2階建、窓下腰壁に煉瓦を使用している。三菱美唄炭鉱の閉山で集配局としての機能を失った後は、美唄市東美唄出張所・我路生活館と併に我路簡易郵便局として使用していたが、2014(平成26)年に閉鎖された。
N17	美唄	落合会館	1960		1960(昭和35)年に建設された、三菱美唄炭鉱の映画館。収容規模は約800人で、三菱美唄炭鉱の画家・河端博氏による外観のデザインがユニークな建物。1964(昭和39)年、滝ノ沢坑の廃止を含む三菱美唄炭鉱の合理化によって閉鎖された。内部は客席が完全に撤去され天井などの老朽化がかなり進んでいるもの、スクリーンがあったプロセニウム(額縁舞台)上部に三菱の社紋が残り、テケツ(券売窓口)やトイレも当時のままである。
N18	奈井江	三井鉱山奈井江 専用鉄道橋梁	1949- 1951		1947(昭和22)年の三井砂川炭鉱白山坑の開坑に合わせて、三井鉱山の専用鉄道として三井奈井江～白山坑6.4kmが1949(昭和24)年に開通。1951(昭和26)年には奈井江坑開坑により白山(旧白山坑)～東奈井江3.6kmを延長した。その後、1957(昭和32)年に奥奈井江坑を開坑したが、稼働状況が期待外れであったため1967(昭和42)年の奥奈井江坑開坑に合わせて旅客列車を廃止、翌1968(昭和43)年には全線を廃止した。現在も残る橋梁は、豊沼奈井江川を横断する2本が確認されている。
N19	奈井江	向ヶ丘商店街	1959		1952(昭和27)年頃に開発された三井奈井江坑の炭鉱住宅街にある1棟3～4戸のげた履き商業店舗住宅(1階店舗・2階住居)3棟。周辺炭住は2000(平成12)年に2戸が解体されたが、現在、商店建築は唯一営業中の向ヶ丘簡易郵便局の他は全ての店舗が仕舞屋となりつつも残っており炭鉱商店街の雰囲気を感じさせる。
N20	奈井江	北海道電力 奈井江火力発電所	1968		1968(昭和43)年運転開始の1号機(175,000kVA)と、1970(昭和45)年の2号機(175,000kVA)、2基合計350,000kVAが、周辺の露天採炭した石炭により稼働している。1961(昭和36)年に電力需要の急伸で火力電源確保の必要に迫られた北電は、国内炭産連の容易性、最大需要地への近接性、用地・用水確保の容易性から、奈井江での発電所建設を決めた。建設途中で国内炭の石炭情勢が急激に悪化(単価上昇、閉山による供給不安)のため最後の国内炭火力発電所と位置づけられた(その後砂川発電所が増設)。半世紀近くも運転を続ける発電施設は商用発電としては国内最長であり、中央操作室のアナログ式計器板から時代を感じさせる。
N21	奈井江	石狩炭鉱 殉職者慰霊碑	1974		1974(昭和49)年に建立された炭鉱事故の慰霊碑。1961(昭和36)年に三井砂川炭鉱奈井江坑から分離された石狩炭鉱(株)は、比較的安定した生産を行っていたが、1972(昭和47)年11月に炭塵爆発事故(死者31名)が発生、1973(昭和48)年1月に閉山した。閉山の翌年に、石狩炭鉱関係者・三井砂川炭業所・奈井江町によって炭住街の一角に慰霊碑が建立された。
N22	砂川	東洋高圧工業(株) 北海道工業所	1939		東洋高圧工業(株)により1939(昭和14)年に建設が開始された化学工場で、1946(昭和21)年に操業開始した。広大な土地、三井美唄炭鉱の石炭、石狩川の工業用水により、留萌港とパイプラインで結び100万t規模の硫酸(化学肥料)製造という雄大な計画からスタートしたが、戦時下には陸海軍から硝酸製造を強く要請され、戦後は食料増産を背景に再び硫酸製造へと力点が移った。硫酸工場など8工場、事務所・研究棟、大社宅群と福利厚生施設(総合病院、会館など)が建設され、一時は東洋高圧工業の主力工場であったが、1960年頃に境に内陸立地が不利に働き事業縮小へと向かい、2000(平成12)年に北海道三井化学(株)として分離独立した。1948(昭和23)年に世界で初めて肥料用尿素の工業化に成功(1952年製造開始)を記念して尿素工場ドレン分離器をモニュメントとした「肥料用尿素発祥の地」碑がある。
N23	砂川	北海道電力 砂川火力発電所	1977		1977(昭和52)年運転開始の3号機(125,000kVA)と1982(昭和57)年の4号機(125,000kVA)、2基合計250,000kVAが、周辺の露天炭鉱から採炭した石炭により稼働している。日本発送電(株)と炭鉱3社(三井・北炭・住友)の合同出資で設立され、隣接する東洋高圧工業や滝川市の北海道人造石油への電力供給を目的に1940(昭和15)年に着工した石狩火力発電機(砂川発電)を起源としている。その後、1951(昭和26)年に旧1号機(15,000kVA)、1954(昭和29)年に旧2号機(27,000kVA)、1955(昭和30)年に新1号機(35,000kVA)、1958(昭和33)年に新2号機(35,000kVA)が稼働し、石狩川流域の火力発電の大型化を先導した。旧1・2号機が廃止(1972年)直後の1973(昭和48)年にオイルショックが発生し、奈井江火力発電所を国内炭最後の発電所としていた方針を変更して、1977(昭和52)年に3号機の運転を開始した。1972(昭和57)年に新1・2号機が廃止されたのをリプレースして4号機も稼働した。

No	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N24	上砂川	上砂川駅舎	1926		1926(大正15)年に建設された鉄道駅舎。砂川～上砂川間の鉄道は、1917(大正6)年に開鉱した三井砂川炭鉱第一坑の石炭運搬のため1918(大正7)年に三井鉱山の専用鉄道(軌道敷買収施設建設費は会社負担:建設費の35%は開通後の運賃割りで回収)として開通した。三井砂川炭鉱の従業員増加と砂川住民有志の陳情などによって、1926(大正15)年に鉄道省函館本線に編入され(通称「上砂川支線」)旅客営業が開始された。1994(平成6)年に廃止されたが、テレビドラマ「昨日、悲別で」、映画「駅」のロケ地にもなったことから、駅本屋建物の向きを90度変えて駅構内線路跡に移築して保存されている。
N25	上砂川	三井砂川炭鉱中央立坑槽	1968		1968(昭和43)年に稼働開始した立坑の捲上槽で、SL-660mレベール以下の深部採炭を目的に開削され、1987(昭和62)年の閉山時まで使用された。深度766m、ケージとスキップが一体化した揚器が特徴で、スキップ容量15m ³ で揚炭能力毎時600t。閉山後は、地下無重力実験センター(JAMIC)の落下塔として立坑が利用されたが、2003(平成15)年に事業廃止となり閉鎖された。
N26	滝川	五十嵐酒造店倉庫(太郎吉蔵)	1915	市指定	1926(大正15)年に建設された174m ² の木骨石造倉庫。五十嵐酒造店の貯蔵倉庫として1970(昭和45)年まで使用されていた。倉庫の外壁には美瑛軟石と推定される凝灰岩が使用され、内部の木骨は昇り梁の上に短束を載せ、そこに棟木から軒先に掛けて垂木をかけるという珍しい小屋組構造を有している。施主である五十嵐太郎吉は、滝川商工会や北海道商工会の初代会頭に就任するなど滝川商業界の代表的人物であり、滝川の歴史を伝える貴重な建造物。現在は、NPOアートチャレンジ太郎吉蔵が所有し管理・公開している。
N27	滝川	北海道人造石油資料	1938-1945	市指定 選化学	滝川市郷土館所蔵の資料で、文書164点・図面17点・フローシート10点・製品3点。国内の人造石油製造工場に関する資料は、焼失や焼却処分によりほとんど残されていないが、北海道人造石油の資料が保存されているのは、空襲を免れたこと、戦後も滝川化学工業(株)として存続したこと(1946年設立・1952年倒産)、人石OB会が個人的に保管してきた資料を滝川市教育委員会に寄託したことなどによる。
N28	滝川	北海道人造石油(株)研究所棟	1939		北海道で人造石油を製造するため、1938(昭和13)年に帝国燃料興業と北炭を中心にした石炭各社(三井・三菱・住友)の出資で北海道人造石油(株)が設立され、1939(昭和14)年に滝川工場の建設開始(総工費6,330万円、117ha)、1942(昭和17)年に製造を開始した。1944(昭和19)年に3社合併で日本人造石油となり、1945(昭和20)年10月までに4,040KLの石油を製出した。研究所棟が、1955(昭和30)年に移駐した陸上自衛隊滝川駐屯地本部隊舎として利用されている。
N29	滝川	人石記念塔	1962		北海道人造石油(株)第二代社長の渡辺四郎氏(三井物産石炭部長時に特許権交渉を行った)の功績を称えるため、工場関係者が工場跡地に建立した記念碑。1962(昭和37)年建立で、礎石・外柵にはコークス炉シャモット煉瓦を使用。
N30	赤平	空知川露頭炭層	1873		1857(安政4)年に松浦武四郎が発見し、その後の空知炭田開発の端緒となったとされる石炭層の露頭。1873(明治6)年、開拓使の榎本武揚らは幌内・三笠一帯の炭層を調査した後、石狩川本流を遡って空知太に達し、さらに空知川を遡上しながら沿岸一帯を調査し、赤平付近で炭層を発見し分析のために石炭を持ち帰った。1874(明治7)年、開拓使に雇われた米国人地質鉱山学者ライマンらは空知川を遡って地質調査をし、赤平周辺で石炭の大露頭を確認した。
N31	赤平	住友赤平炭鉱関連史料	1938-		住友赤平炭鉱に関する文書、書籍、写真、図面等の資料。一部、北炭赤間炭鉱関係資料、茂尻炭鉱関係資料、豊里炭鉱関係資料、一部の中小炭鉱関係資料もある。これらの資料は、『赤平市史』(2001)編纂に際して参照された。現在は、市民団体「赤平写真映像資料収集会」のメンバーが、資料の整理・保存活動を実施している。
N32	赤平	北炭赤間炭鉱ズリ山(ズリ山階段)	1941		1938(昭和13)年に開鉱した北炭赤間炭鉱のズリ山で、1973(昭和48)まで稼働していた。標高:197.65m 平均斜度:18度。ズリ山山頂がJR赤平駅から直線距離で600mと市街地に近く地域のランドマークになっており、1990(平成2)年に階段と火文字を設置。火文字は、夏のあかびら火まつりのクライマックスとして点火される。ズリ山階段の階段数(直線部分777段)では、長崎県佐世保市世知原町・ボタ山健康階段(555段)、北海道岩見沢市栗沢町・万字炭山森林公園(階段の直線部775段)を抜き日本一。
N33	赤平	北炭赤間炭鉱選炭ホッパー	1941		1941(昭和16)年に建造された選炭施設のコンクリート躯体。1973(昭和48)年の閉山後も、線路側から順に精炭ホッパー(貨物線3レーン)躯体・選炭機基礎・原炭ポケット躯体と三つの遺構が残っていたが、道道拡幅工事のため1999(平成11)年に原炭ポケット以外は解体された。
N34	赤平	旧山田家邸宅(御殿倶楽部)	1951		1951(昭和26)年に建設された個人住宅で延床面積282m ² 。炭鉱請負業者・山田組の社長であった山田三郎氏が、出身地秋田の良質な秋田杉を使い建築したもので、当時としては破格の豪華さであり、炭鉱全盛期を象徴する邸宅として住民の間で注目を浴び「山田御殿」と呼ばれてきた。
N35	赤平	住友赤平炭鉱採炭機械類	1960* 1970*		住友赤平炭鉱から寄贈され野外保存場に置かれていた坑内機械類を、2005(平成17)年の国際鉱山会議の開催を契機に元炭鉱マンらが旧自走枠工場内に移設し組み立てたもの。小型機械の一部は、圧搾空気により作動可能な状態となっている。主な保存機械:人車、LHD(ロードホールダンプ)、ボーリングマシン、コールカッター、チェンジコンパ、電ロコ、自走枠、ドラムカッター、リングカッター(赤平オリジナル)、シャトルカー、スパイラルロッド、コールピックなど
N36	赤平	住友赤平立坑槽・周辺施設	1963		1963(昭和38)年に建設された立坑槽で、1994(平成6)年の閉山時まで使用されていた。槽高44m、深度650mで、2セット4台の4段デッキケージ(18名×4段)、年間揚炭能力:140万t。-350L以深の深部開発のため総費用約20億円をかけ建設され、同タイプの住友奔別立坑(1960年)の改良点が反映されている。1994(平成6)年の閉山後も、建屋や機械、電気設備などが極めて良好な状態で残されており、地域のランドマークとなっている。
N37	芦別	三井芦別炭鉱一坑材料巻跡	1939		1939(昭和14)年頃に建設された軌道の跡。当初は電車修理工場へ材料を運ぶ軌道として使用、後に坑内に向かう運搬施設への通勤路として利用された。小型乗用車が1台分通れる程度の道路で、途中で鉄筋コンクリート造のトンネルが2つある。西芦別町には、貯炭槽、沈殿槽、運炭ベルトコンベア基礎、チャプラー、材料捲トンネル、第一隧道東口跡、浄水場跡、炭車修理工場の一部、三井芦別駅舎および下りホームなど、頑丈なコンクリート製の施設の残骸があるほか、旧鉱業所事務所棟の一部が北日本精機(株)の事務所として改修され、再利用されている。
N38	芦別	三井芦別鉄道三井芦別駅舎	1940		三井芦別鉄道の駅舎で木造平屋建。1940(昭和15)年に三井鉱山専用鉄道として営業開始した際に、貨物専用の西芦別駅として開業した。1942(昭和17)年には地域の要望に応じて小型客車による旅客輸送を開始、1949(昭和24)年に地方鉄道へ改組した際に駅名を三井芦別駅に改称した。1972(昭和47)年に旅客営業廃止し、1989(平成元)年に全線廃止された。プラットホームなどは撤去されたものの、駅舎時代の外観の面影を残している。
N39	芦別	三井芦別鉄道隧道	1940		三井芦別鉄道の鉄筋コンクリート造トンネル。全長69m。1940(昭和15)年に三井鉱山専用鉄道として営業開始した際に建設された。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N40	芦別	頼城橋	1943		1943(昭和18)年に三井芦別炭業所が建設した芦別川の橋梁で、1958(昭和33)年の啓南大橋の建設まで西芦別町と東頼城町を結ぶ唯一の橋であった。1962(昭和37)年の洪水で橋脚2基が倒壊、1967(昭和42)年に3m嵩上げて橋桁を再架橋したが、床板は木製のままである。2006(平成18)年から車両通行不可、2016(平成28)年7月に橋の床板に穴が空いていることがわかり全面通行止め。
N41	芦別	三井芦別炭鉱一坑貯炭槽	1943		1938(昭和13)年頃に建設された三井芦別炭鉱第一坑の原炭ホッパー。三井炭業特有の漏斗型の形態でコンクリート造。1965(昭和40)年に第二坑に選炭機能が統合され役目を終えた。
N42	芦別	三井芦別鉄道 うくせん 緑泉駅舎	1945		三井芦別鉄道の駅舎で木造平屋建。1945(昭和20)年の三井芦別～頼城 5.5kmが三井鉱山専用鉄道として開業した際に設置され、1949(昭和24)年に地方鉄道に改組された。1972(昭和47)年の旅客営業廃止の後、一般住宅に転用された。庇の柱やホームへのコンクリート階段が残り、駅舎時代の痕跡を残している。
N43	芦別	三井芦別鉄道 炭山川橋梁	1945	国登録	1945(昭和20)年12月に竣工した、芦別川支流の炭山川上に架かる三井鉱山(株)専用鉄道の橋梁。橋長94m、鋼製6連プレートガーダー桁橋とコンクリート造2連アーチからなり、線形は緩やかな曲線を描く。炭山川の深い渓谷に高さ30m、最大直径7mのコンクリート製橋脚5本が並び立っている。鉄橋上にはディーゼル機関車(50Tディーゼル機関車。DD501号)と石炭専用貨車セキ3820が展示されている。
N44	芦別	明治上芦別炭鉱 鉱員浴場	1947		1947(昭和22)年頃に建設された明治上芦別炭鉱の鉱員浴場で木造平屋建。通称「中央湯」と呼ばれていた。1963(昭和38)年の閉山までは、泰山橋を渡った空知川右岸の狭い土地に炭業所が置かれ、周囲に社宅や浴場、病院、購買所などが建ち並んでいた。
N45	芦別	三菱芦別炭鉱病院	1947		1947(昭和22)年に建設された三菱芦別炭鉱の炭鉱病院。1964(昭和39)年の閉山後は、民間病院、医療法人、ゴム長靴製造工場など変転し、2002(平成14)年に北日本精機株式会社第2工場に転用された。
N46	芦別	三菱あかしや倶楽部	1948		1948(昭和23)年頃建設された三菱芦別炭鉱の鉱員専用の倶楽部。囲碁、将棋、麻雀などに盛んに利用され、昭和30年前後には結婚式も多く行われた。1964(昭和39)年の閉山後は滝沢商事によってプラスチック工場として使用されていた。
N47	芦別	三菱芦別炭鉱 住宅群	1949- 1950		三菱炭業芦別炭鉱は、1914(大正3)年に開坑、1933(昭和8)年に一時撤退。樺太の塔路炭鉱からの引き揚げ者を主体に1947(昭和22)年に再開坑し、1949(昭和24)～1950(昭和25)年頃にかけて炭住群が形成された。国道38号の東側がひぐらし町の職員住宅区、西側が鉱員住宅区(高台の緑ヶ丘と元町、坂下の若葉町、あかしや町、草笛町、あかね町およびかりがね町の七地区)と別れていた。炭鉱は辺溪や東頼城六線沢、本町地区と採炭箇所を転々としたが炭層に恵まれず1964(昭和39)年に閉山。炭住は、希望する鉱員に売却された。
N48	芦別	三菱芦別専用鉄道 給水塔	1949*		1949(昭和24)年に建設された鉄筋コンクリート造の給水塔。三菱芦別専用鉄道の蒸気機関車に水を補給するための施設。隣接する機関車も、現在、機関車は民間企業の本工場として使用されている。
N49	芦別	三菱芦別専用鉄道 軌道跡・橋梁	1949		三菱芦別炭鉱専用鉄道の鉄筋コンクリート造の鉄道橋梁。同鉄道は、三菱芦別炭鉱辺溪坑からの原炭を三菱上芦別駅に隣接する選炭機へ輸送する全長6,920mの専用鉄道で、戦後もなく鉄道建設公団によって調査・設計・工事に入り、1949(昭和24)年に開通した。油谷炭鉱からの精炭も、同鉄道で国鉄上芦別駅まで輸送された。沿線には、鉄筋コンクリート製橋梁の「第一盤の沢橋梁」「第三盤の沢橋梁」「辺溪隧道」の北側坑口、「辺溪川橋梁」の橋台・橋脚、「第四盤の沢橋梁」の橋台が残っている
N50	芦別	頼城小学校 (星槎大学)	1954	国登録	1954(昭和29)年建設の小学校校舎、レンガ造一部鉄筋コンクリート造2階建、延床面積4187㎡。前年に火災焼失した頼城小学校を、三井鉱山(株)が総工費5,200万円全額を負担し再建した。レンガ70万個を用い、36教室・1線校舎全長106mと特異な建築物である。付属する体育館も同年建築で、木造平屋造・延床面積757㎡。2002(平成14)年に閉校後、2004(平成16)年から星槎大学が校舎として使用。
N51	芦別	協和会館	1954		1954(昭和29)年に建設された三菱芦別炭鉱の映画館。落成記念公演にはオペラ歌手の長門美保、タレントのみやこ蝶々などが出演。その後も、新制作座、カチューシャ舞踊劇団、群馬交響楽団等多くの公演会が開かれ、娯楽の殿堂として賑わいを見せていた。
N52	岩見沢	万字変電所	1919		1919(大正8)年に夕張～幌内間の22KV送電線を敷設した際に、万字炭鉱への電力供給増強のため新設された変電所。当初の能力は、一次電圧22,000V・二次電圧3,300V・容量500KVA変圧器3台であったが、一次電圧44,000～40,000V・二次電圧3,450V・容量1,000KVA4台に増強された。1976(昭和51)年の閉山まで使用され、現在はレンガ造建物の壁面だけが残る。
N53	岩見沢	朝日駅舎	1919		地元住民の請願によって1919(大正8)年に開駅した当時の駅舎。1955(昭和30)年には選炭機増設工事が行われ、ホッパーも木造から鉄骨造になるなど出炭増加に備えた設備投資が行われたことに対応して、1956(昭和31)年に駅舎を改修した。1974(昭和49)年に朝日炭鉱が閉山し、1978(昭和53)年に無人駅化、1985(昭和60)年万字線廃止に伴い廃駅となった。1999(平成11)年、駅舎周辺が万字線鉄道公園として整備されB20形蒸気機関車が東山公園から移設された。
N54	岩見沢	岩見沢操車場跡	1922		1922(大正11)年に建設が始まった貨車操車場で、1926(大正15)年には5線群からなる操車場が完成し平均1,617両/日(現車)を操車するに至った。操車能力は1953(昭和28)～1957年の改良工事で1,800両/日に、1959(昭和34)～1962年の志文～岩見沢間増線など第2期改良工事で2,500両/日に増強。函館本線・室蘭本線の着発が平面で支障しないよう完全抱き込み式操車場とすべく計画されていたが、工事が進捗するにつれ貨物輸送量、特に石炭輸送が減少したため計画は未遂に終わった。1968(昭和43)年の函館本線小樽～滝川間電化開業に合わせて岩見沢第二機関区が開設されたが、石炭貨物輸送と電気機関車牽引列車の廃止により1994(平成6)年に廃止された。
N55	岩見沢	英橋[2代目]	1927		道道38号ボンネベツ川の橋梁で、1921(大正10)年に初代の吊り橋に代わって、1927(昭和12)年に二代目の本橋が竣工した。橋長約80m、道幅約5m。プレートガーダー橋で、鉄筋コンクリート製の高いトレスス橋脚が特徴である。中央部の橋灯の土台には装飾も施されている。主桁は万字炭鉱の工作課で製作され、厚さは桁ごとに異なる。1969(昭和44)年に三代目英橋が竣工し廃橋となったが、構造はそのまま残り橋全体の形状をよく確認することができる。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N56	岩見沢	北炭送電線鉄塔	1929		北炭では大正時代に入ると、深部化による新立坑の開発とともに電化が一気に加速。炭鉱の動力近代化の要請に対応して、大型発電所（1924年・滝ノ上水力発電所、1926年・清水沢火力発電所）が建設され、高圧送電線も1919（大正8）年に夕張鉱～幌内鉱間（20km・22,000V）、1924（大正13）年には幌内鉱～空知鉱間（47km・22,000V）と延伸を続け、大正時代に100kmを越す自家用送電線網を完成させた。なかでも夕張炭鉱～幌内炭鉱間の高圧送電線（延長20km）は、1919（大正8）年に開通。当初22,000V・1系統であったが、1929（昭和4）年には鉄塔化と44,000V昇圧するとともに2系統化、1940（昭和15）年にはさらに2系統を増設、1950（昭和25）年には66,000Vに昇圧し3系統化（1940年建設2系統を昇圧、1929年建設44,000V送電線路2系統を66,000V1系統に改造）、北炭の長距離送電線網の中でも基幹的な地位を占めていた。1989（平成元）年の幌内鉱閉山まで稼働していたため、今でも沿線には炭鉱電力の遺構が残っている。
N57	岩見沢	朝日炭鉱住宅群	1930-1940*		1930年代の幌内炭鉱時代に80戸が、1940年代前半の日本硝子時代に280戸が建設された。1951（昭和26）年の朝日大火で86戸を焼失。1957（昭和32）年に全戸を葺草屋根からトタン葺屋根に改修し、1970（昭和45）～1971（昭和46）年度に大幅な住宅改修を行い内便所方式に改修した。1974（昭和49）年閉山時の炭住数は293戸。
N58	岩見沢	旧岡山橋	1936		1936（昭和11）年、北海道で最初に架設された橋長55mのソリッドリブ・タイドアーチ橋。道内に現存する数少ない戦前の鋼道橋4橋の1つ。通常は両側を橋台（＝岸の地面に設けた段差）に載せて支えるが、本橋は将来の河川拡幅に備え片方が橋脚（＝柱）となっており、川と道路との関係の難しさを示している。
N59	岩見沢	万字炭鉱ズリ山	1954		1954（昭和29）年から1971（昭和51）年の閉山まで稼働した比高180mのズリ山。鉄道駅や炭鉱住宅街から見通せる幌内川・ボンボロムイ川の分岐東側にあり、炭鉱のランドマークとして目立つ存在であった。1998（平成10）年に、道有林整備の一環としてズリ山を中心にした21haを万字炭山森林公園として整備し、直線部775段を含む総段数2,468段の登山用階段が設置された。
N60	岩見沢	上志文駅舎	1955		1955（昭和30）年に建築された駅舎。1966（昭和41）年に地元有志で設立された㈱ニュージャパンにより岩見沢萩の山市民スキー場が開業し、「日本で最も駅に近いスキー場」を売りにしたこともあって、地元学校のスキー授業参加者や札幌から直通運行された臨時スキー列車の利用者によって冬季は一定の賑わいを見せた。1970（昭和45）年無人駅、1985（昭和60）年万字線廃止に伴い廃駅。
N61	栗山	夕張鉄道継立駅	1926		夕張鉄道の駅舎で、1926（大正15）年の新夕張～栗山間開通時に建設。周辺農産物の搬出と、運転上の列車交換のための駅であり、駅舎も新二岐駅より小さい。ホームは1面2線。坑内充填用の火山灰土を採取・運搬するため、1927（昭和2）～1930（昭和5）年に北炭専用鉄道が当駅から接続（約1.1km）されていた。1975（昭和50）年に営業廃止された後、駅舎は地元企業の事業所として使用。
N62	栗山	夕張鉄道新二岐駅	1926		1926（大正15）年の新夕張～栗山間開通時に建設され、1950年代半ばに改築された。シンメトリーに配置された窓は、その中央部で特に縦長の配置となり、腰折屋根と丸窓を組み合わせた意匠は、大正モダニズムの名残を感じさせる。新二岐～平和駅間は、途中にスイッチバック構造の錦沢駅とQ状ループ線上のサミットを経て11.7km、最急勾配は22%であった。そのため、新二岐駅は牽引定数の制約を受けた貨車の解結が行われていたため、広い構内を有していた。ホームは1面2線。
N63	栗山	室蘭本線夕張鉄道立体交差	1967		石炭輸送の動脈であった室蘭本線は、1958（昭和33）年までに三川～志文間25.1kmを除いて複線化が完了し残る区間の複線化が急務となっていた。1965（昭和40）年に由仁～栗山間5.1kmの増線工事に着工、1968（昭和43）年に供用開始した。工事では夕張鉄道線立体交差が複線化の支障となり、従来位置から長万部方10mに新たに井筒型基礎の橋脚5本と、鉄桁7本の切先切替（栗山方）と新設（角田方）で、1967（昭和42）年に工事が完了した現在も、栗山駅から継立方への夕張鉄道線の築堤と橋台が残っている。
N64	栗山	室蘭本線栗山～栗丘増線	1969		由仁～栗山間と同様の経緯で、栗山～栗丘間4.2kmの増線工事が1965（昭和40）年に着工し、1969（昭和44）年に供用開始した。単線時には3度にわたり法面崩壊し7日間不通となった経緯があり線路変更も含めて計画された。新栗山トンネル1,053.5mなど。さらに、在来線（旧線）の栗山トンネルは、将来の電化に備えて交流電化断面特1号に全面改築された。工事完成とともに出炭量は減少基調に転じ、複線化による能力増強を生かすことなく電化も行われずに終わった。現在は、旧在来線は放棄され、新線のみ単線運行が行われているが、栗山トンネルや路盤はそのまま残っている。
N65	沼田	蒸気機関車クラウス15号	1889	町指定 準鉄道	1889（明治22）年ドイツ・クラウス社で製造された蒸気機関車。九州鉄道に輸入され、日本国有鉄道、東京横浜電鉄を経て、1931（昭和6）年に留萌鉄道に譲渡された。1967（昭和42）年まで明治鉱業昭和炭鉱で稼働した。
N66	沼田	古河雨龍炭鉱選炭施設	1952		雨竜炭鉱は、浅野セメント（現太平洋セメント）や日本鋼管（現JFEエンジニアリング）の創始者・浅野総一郎が、1905年自ら試掘権を設定し開発を主導した炭鉱である。鉱区取得から長く開発気運をうかがっていたが、開坑寸前に発生した関東大震災（1923年）と不況により開発は頓挫。しかし浅野はめげず、浅野雨竜炭鉱を設立し初代社長に就任、運炭のための留萌鉄道の敷設を急ぎ、ようやく1931年に出炭にこぎ着けた。当初期待ほど出炭が上らない中で太平洋戦争に突入し、戦時中の坑道や設備の酷使によって終戦後は全く経営困難に陥り、1952（昭和27）年に古河鉱業に鉱業権移譲。古河では、選炭設備など設備投資を行って劣勢を挽回しようとしたが実らず、1952（昭和27）年に子会社化して分離、1968（昭和43）年に閉山した。
N67	沼田	太刀別炭鉱ホッパー	1961		東美炭鉱などを経営していた九州鉱山㈱によって1960（昭和35）年に開鉱着手され、1963（昭和38）年から本格的な出炭を開始した。留萌鉄道の路線があった幌新太刀別川と鉱区との間が離れていたことから、原炭を索道により留萌鉄道に新設された太刀別駅まで搬出した。現在残っている貨車積込ホッパーは、この開鉱時期に建設された。出炭はピークでも年産10万ト程度で、切羽の深部移行による湧水や通勤バス事故を契機とした鉱員大量退職のため、出炭開始からわずか7年の1969（昭和44）年に閉山。
T01	小樽	小樽市指定歴史的建造物群（78棟-2棟※）	1863-1937	市指定	小樽市では、1983（昭和58）年に「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」を制定し、31棟の「歴史的建造物」を指定した。さらに1992（平成4）年には、前条例を発展的に解消し「小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例」を制定し、これら貴重な建造物の保存のための基礎的な資料を作成するため、市内全域を対象に歴史的建造物の実態調査を行った。対象は、第1次調査2,357棟、第2次調査508棟で、このうち景観審議会からの答申を受け保全すべきものを「小樽市登録歴史的建造物」とし、このうちさらに所有者の同意を得たものを「小樽市指定歴史的建造物」として指定した（2016年度末現在78棟、このうち2棟＝※印を付したT17小樽市庁舎・T20三井物産小樽支店＝は別途項を改めて詳細に記載）。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
T02	小樽	手宮線線路	1880	近代化	旧国鉄手宮線は、1880（明治13）年に幌内鉄道の一部である手宮～札幌間を結ぶ北海道最初の鉄道として開通し、北海道開拓に重要な役割を担ってきたが、1962（昭和37）年に旅客営業が廃止され、1985（昭和60）年に廃線された。市内中心部には、旧国鉄手宮線で使用されていた鉄道施設を残し歴史性の保全を重視しながら素朴な風景を演出したオープンスペースを整備し、オープンスペース以外の区間には当時の線路がそのまま残されている。
T03	小樽	機関車庫3号	1885	国重文 近代化	1885（明治18）年竣工の、現存するわが国最古の機関車庫。創建時は「煉化石造機関車室」。設計者は、当時の農商務省北海道事業管理局炭礦鉄道事務所鉄道科長・平井晴二郎。室内は、間仕切り壁で東側に1室、西側を車両2台分の空間に区分している。西側の室内は、中央に石造り八角形の柱を建て、小屋梁を設けている。東側の1室は機関車を吊り上げて修繕することができる構造とするために、壁厚を増し、小屋組を補強している。レンガは「フランス」積み。
T04	小樽	幌内鉄道蒸気機関車 ほか保存車両群	1885	近代化 鉄道記	蒸気機関車「しづか号」（1885年）、い1号客車（1892年）、蒸気機関車「大勝号」（1895年）、キ601号回転雪かき車（1923年）、キ800号かき寄せ雪かき車（1928年）、キハ031号気動車（1956年）などで構成された保存車両群で、幌内鉄道時代の貴重な車両が含まれている。
T05	小樽	モルタルテストピース	1896- 1937		小樽港北防波堤の建設を指揮した広井勇博士は、工事着工（1897年）の前年から強度試験用の供試体（モルタルテストピース）の製作を開始した。比較のために3社のセメントを使用し、モルタルブリケット供試体を淡水と海水に浸し、耐久性試験を行った。テストピース製作は着工後も継続され、総数は6万個にも及んだ。これらの大部分はすでに強度試験を終えているが、いまだ5年ごとに当時と同じ方法で引張強度試験を行っており、およそ4000個が北海道開発局小樽港湾事務所に保存管理されている。
T06	小樽	手宮駅 危険品庫	1898	国重文 近代化	1898（明治31）年頃に建造された石造の倉庫。塗料や油脂類など引火性の強い物品の保管に使われていたものと思われる。幌内鉄道は、1889（明治22）～1906（明治39）年まで北海道炭礦鉄道株の経営であったが、その当時の遺構としても貴重なものである。
T07	小樽	日本郵船株 小樽支店	1906	国重文	1906（明治39）年に竣工、純石造2階建。1954（昭和29）年まで支店として使用されていた。設計者は工部大学校造家学科（東大工学部建築学科の前身）の第一期生・佐立七次郎で、明治の洋風石造建築を代表する建物のひとつ。内部は漆喰壁に北海道産木材のワニス塗装で、落ち着いた重厚なデザインに統一されている。建物前面には専用の船入潤や木出し倉庫が、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立地していた。
T08	小樽	機関車庫1号	1908	国重文 近代化	1908（明治41）年に竣工した機関車庫。竣工時には間口数は5口であったが、昭和初期に2口に数が減る。1996（平成8）年の小樽交通記念館開館にあわせ、再び5口に復元。レンガは「イギリス」積み。屋根は背面に下る鉄板葺き流屋根。
T09	小樽	小樽港 北防波堤	1908	選土木	1897（明治30）年、波力公式「広井式」の考案者としても知られる小樽築港事務所初代所長の広井勇は、わが国初の本格的港湾整備となる小樽港北防波堤の建設に着手した。その構造は、投石マウンドの上にコンクリート方塊を積み重ねた混成堤で、コンクリートブロックは水平に対し71度34分の傾斜をつけ斜めに重なり合うように積む。これにより工事中の先端ブロック脱落を防ぎ、捨石沈降に伴って隣接するブロック同士で噛み合わせが強くなり、局部的な波撃に対して応力を分散させることができる。この方塊は防波堤の延長方向に傾斜積みされていることから、「斜塊」と呼ばれた。広井は職工・工夫の人選に注意を払い、少数の優秀な者だけを雇って品質管理を徹底させ、頻繁に現場に赴き自らスコップを使って指導した。防波堤は打設後100年以上を経過した現在も、小樽港第一線防波堤としてその機能を果たしている。
T10	小樽	思川橋梁	1909	近代化	1909（明治42）年に、札幌一手稲間の「思川」に架設された鉄橋。鋼材はイギリス製、大阪鉄工所で組み立てられた。
T11	小樽	高架棧橋取付線 擁壁	1912	国重文	1912（明治45）年より使用が開始された、石炭積み出しのための高架棧橋に至る線路の路盤を支えたレンガ積みの擁壁（イギリス積み）。高架棧橋線は、1944（昭和19）年に廃止されたが、およそ85mにわたり擁壁が現存している。石炭資源とともにあった北海道の鉄道を象徴する遺構である。
T12	小樽	日本銀行小樽支店 (金融資料館)	1912	市指定	1893（明治26）年に、小樽に日本銀行の派出所が開設され、出張所を経て1906（明治39）年に小樽支店に昇格した。1912（明治45）年に完成した旧日本銀行支店建物でレンガ造。設計者は、辰野金吾・長野宇平治・岡田信一郎の連名で記録されている。辰野は、日本近代様式建築の先駆者であり、日本銀行本店や東京駅といった明治・大正を代表する数多くの建物を設計し、東京駅に代表される赤レンガと白い花崗岩を組合せた「辰野式」と呼ばれている様式でも有名である。石造り風の外観は、レンガ造りの壁にモルタルを塗ったもので、銅葺きの屋根とともに銀行建築にふさわしい重厚な印象を与えている。「辰野式」とは異なる外観のこの建物は、当時まだ20代の新鋭であり、以後、大正～昭和にかけて日本建築の近代化に多大な功績を残す岡田の意匠によるところが大きいとも言われている。2002（平成14）年に支店は廃止され、翌年から金融資料館として公開されている。
T13	小樽	小樽港斜路式 ケーソン製作ヤード	1912	選土木	1908（明治41）年に起工した小樽築港第2期工事では、防波堤の築造にケーソン（函塊：コンクリートと鉄筋の函）を使用した。ケーソンを陸上の斜路上で製作し、小樽港独自で開発した斜路から海中に滑り落とす方式を、軍艦の進水方式を参考にして小樽築港事務所長・伊藤長右衛門が考案した。斜路は陸上部60m、海中部64mで10%の傾斜で海底に延び、4本の木製レール上を滑り落とす構造になっている。安価で作業も容易なことから、その後各港でも使用するようになった築港工事史上特筆すべき施工法である。小樽港第2期工事竣工（1923年）までに100函、1912（大正元）～2005（平成17）年の93年間で約800函が製作され、小樽港だけではなく留萌港・岩内港といった築港工事で小樽製ケーソンが用いられた。このように小樽港斜路式ケーソン製作ヤードは、我が国の近代港湾の発展に貢献した。
T14	小樽	奥沢水源地 水道施設	1914	選土木	小樽市の水道の歴史は古く、1894（明治27）年に計画が立てられ、1914（大正3）年当時最先端の技術を用いて、奥沢ダム（非越流式アースダム）と奥沢浄水場が造られた。道内最古の水道専用ダムとして2011（平成23）年まで稼働していたが、堤体に陥没が発見されたことから廃止され、堤体中央部を掘削撤去し排水路を設置する工事が実施された。落差21mの階段式溢流路は、当面存置される。
T15	小樽	手宮駅 貯水槽	1910*	国重文 近代化	主に蒸気機関車に給水する水を貯えた施設で、明治末期から大正初期頃に竣工したのと考えられる。長さ4.4m、ほぼ正方形のレンガ積み構造物の上部に貯水槽を載せている。内部の梁には、19世紀末製造と思われるイギリス製レールが使用されている。かつては、転車台の西方70～95mの位置にある給水器へ地中に管を敷設して送水していた。手宮駅構内で蒸気機関車が使用されていた1974（昭和49）年3月まで、この貯水槽は稼働していた。

No	所在地	名称	建造年	文化財	概要
T16	小樽	手宮駅 転車台	1919	国重文 近代化	1919(大正8)年、横河橋梁製作所(東京)で製造された機転回装置。長さ18.8m、幅3.8m。手宮駅構内の貨車入れ替え作業に蒸気機関車を使用していた1974(昭和49)年まで稼働。
T17	小樽	小樽市庁舎 ※	1933	市指定	1933(昭和8)年に建設された鉄筋コンクリート造3階建の市庁舎で、小樽の有力者土肥太吉の10万円寄付を機に新築された。設計者は小樽市建築課長であった成田幸一郎以下の建築課スタッフで、土肥秀二もかかわったといわれている。外壁はタイル張りで、正面入口の車寄せ部分とその周辺を茨城産花崗岩積みとした近代建築。正面上部に彫刻を施した6本の柱を配し、内部中央階段の正面はステンドグラスで彩られ、重厚な庁舎となっている。
T18	小樽	張碓橋	1933	選土木	1933(昭和8)年に建設された国道5号の橋梁で、北海道最初の鋼製プラット型バランスドーアーチ橋。昭和初期の札幌国道開削の歴史を伝える唯一の土木遺産である。
T19	小樽	小樽駅 駅舎・プラットホーム	1934	国登録 準鉄道	1934(昭和9)年に建設された三代目の駅舎。本屋は、北海道内初となる鉄骨鉄筋コンクリート造で、小樽港に正面を向けて建つ。中央にトップライト付きの吹抜けのホールを設け、左右を2階建部とし、両端を平屋建部とする。傾斜地を利用したホール、地下道および2階レベルのプラットホームの構成にも特色がある。プラットホームは、本屋背面の2階レベルに築かれる。幅員7.7m、長さ118mで、鋼製レールを用いて上屋を架ける。高架線式駅舎に似た動線計画を有し、本屋ホールから連なる地下通路とは階段で連絡し、北西寄りにも山側プラットホームとの間に荷物用の地下通路を設けている。横浜駅(1928年)、両国駅(1929年)、上野駅(1932年)から続く一連の同形式の近代的駅舎の系譜に位置づけられ、昭和初期のRC造駅舎の好事例である。
T20	小樽	三井物産小樽支店 (松田ビル) ※	1937	市指定	昭和12(1937)年に建設された鉄筋コンクリート造5階建の事務所。戦前の道内事務所建築の代表作で、当時の建築思想を示す国際建築様式の単純明快な意匠となっている。設計は松井貴太郎(横河工務所)、施工は大倉土木。黒御影石の貼られた玄関や1階の壁は、2階以上の白色タイル壁と鮮やかなコントラストを見せ、新鮮な印象を与える。玄関ホールは琉球産大理石で内装され、正面には2基のエレベーターが設置されている。センターコアとして階段室、トイレなどは各階に集約配置されている。
M01	室蘭	輪西屯田兵火薬庫	1886	市指定	1886(明治19)年、第一回屯田兵村建設時に中隊本部とともに建てられた火薬庫。関連する文化財として、輪西屯田兵記念碑(1909年)、輪西屯田兵関係資料がある。
M02	室蘭	北海屋ビル	1905		1905(明治38)年建設の事務所で3階建。店舗前面を不燃性の銅板で覆っており、看板建築様式を示している。
M03	室蘭	長谷川貿易ビル	1906?		1906(明治39)年ごろの建築とされ、室蘭市内では最も古い建物。ハーフトインバー工法の木骨レンガ造2階建。ファサード中央窓下には、菱形の中にHとSを交わした社章が掲げられている。外国貿易や外国船への雑貨販売を営んでいた長谷川巖氏が所有していた。
M04	室蘭	旧発電所 (日本製鋼所)	1909	近代化	1909(明治42)年に建設された火力発電施設で、煉瓦造・延床面積3,241㎡。発電所および汽缶室部からなり、合弁先の英国から輸入した発電機3機(1,000KW 直流発電機)とボイラー20基(英国製の高圧・水管式汽缶)が格納されていた。1928(昭和3)年に電力会社から初めて電力の供給を受け自家発電との併用を開始。1938(昭和13)年には、全ての電力を電力会社から受電するようになったため、当該発電所は予備扱となり、1961(昭和36)年に廃止された。
M05	室蘭	瑞泉閣 (日本製鋼所)	1911	近代化	1911(明治44)年に建設された宿泊・接待のための施設。大正天皇が皇太子時代に北海道行啓の際、日本製鋼所室蘭製作所を視察され宿泊所として建設された。建物は和洋折衷で、洋館199㎡、和館303㎡からなり、外観の無骨さとは対照的に洋館内部は英国風の華麗な装飾が特徴的である。2008(平成20)年に外壁・屋根瓦など建設当時の様式を可能な限り再現した改修工事を終え、現在も同製作所の迎賓館として使用されている。
M06	室蘭	旧室蘭駅舎	1912	国登録 準鉄道	1912(明治45)年に建設された木造2階建の駅舎。建築様式は寄棟造りで、明治の洋風建築の面影を残す屋根や白壁づくりの外観、外回りは入母屋風で「がんぎ」と呼ばれるアーケード様式になっている。細部の意匠は、洋館で仕上げられており、軒下の持ち出し、屋根上のドーマー窓、方杖をもったアーケードの軒支柱、1階の縦長の窓等に特徴がある。3代目の室蘭駅舎として1997(平成9)年まで稼働していた。
M07	室蘭	三菱合資会社 室蘭出張所 (北星)	1915		1914(大正3)年に旧三菱合資会社室蘭出張所として建築された事務所で木造2階建。戦時中は日本石炭(戦時国策により石炭各社を統合した統制販売会社)の事務所として使用されたが、戦後は三菱鉱業の室蘭営業所として長く利用された。その後、民間企業に賃貸されていたが、老朽化により取り壊しの話が出た際に、それを回避すべく市民出資によって保存団体を立ち上げて三菱マテリアルから購入し保存の道筋をつけた。
M08	室蘭	国産1号航空機 エンジン・室0号	1918	市指定	1918(大正7年)に日本製鋼所が製作した日本最初の航空機エンジン。陸軍東京工廠から「6年式タイムラー100馬力」10台の正式受注を受け、わが国初の制式航空発動機として完成した。
M09	室蘭	日本製鋼所配水池跡	1918		1918(大正7)年、日本製鋼所の私設水道の配水池として建設された。チマイバツ浄水場建設(1940年)の頃に廃止されたとされる。耐水性を考慮したレンガ積みの遺構が、東町5丁目の旭公園内に残存している。
M10	室蘭	旧山口紙店	1923		1912(明治45)年創業の山口紙店が、1923(大正12)年に建設したレンガ造2階建の倉庫。
M11	室蘭	多田薬局本店倉庫	1925		1925(大正14)年に建築された倉庫で鉄筋コンクリート2階建。多田薬局は、初代・多田光次郎氏が1907(明治40)年に長野県から移住して輪西地区で創業、1909年に中央町の現在地に移転した。
M12	室蘭	北炭室蘭海員倶楽部 (室港サービス)	1926		1926(大正15)年に建築された北海道炭礦汽船(株)の海員倶楽部。山荘風の意匠が特徴。北炭の専務取締役であった井上角五郎氏の別荘があった場所に建設された。
M13	室蘭	旧室蘭灯台 (大黒島灯台)	1926		室蘭港の港口部に位置する周囲700mの大黒島にあった灯台で、初灯は1991(明治24)年、現存する建物は1926(大正15)年に建設された。1974(昭和49)年に消灯され、1978(昭和53)年には霧笛も廃止された。縦3列の窓のファサードを有する四角い建物に丸屋根の灯台を載せた白く特徴的な外観を有し、道の駅のある絵鞆地区から確認可能である。しかし、建物は老朽化が進行しており、一般者の大黒島への立ち入りは禁止されている。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
M14	室蘭	三輪商会倉庫	1927		1927（昭和3）年に建設された石造倉庫。
M15	室蘭	旧北炭役宅	1937		1937（昭和12）年に建設された北海道炭礦汽船株の幹部職員住宅。木造2階建て、黒い下見板張り軒先の漆喰がコントラストをなし、和風建築ながら丸窓が配置されているなど和洋折衷の意匠。
M16	室蘭	日本製鉄株中島会館 （エレガ館）	1939	近代化	1939（昭和14）年、日本製鉄株輪西製鐵所中島倶楽部として、早稲田大学大隅講堂の設計者である佐藤功一氏の設計により建設された。1998（昭和63）年に老朽化対応のリニューアルと造築を施し、花と工芸の館「エレガ」として再生、地域文化の発信拠点としての役割を担ってきた。2012（平成24）年施設の老朽化に伴い閉館した。
M17	室蘭	知利別会館	1940	近代化	1940（昭和15）年、日本製鉄株輪西製鐵所の幹部社員・賓客用の倶楽部として建設された。終戦直後の1年間は進駐軍に接収され、その後も幾度となく改築工事が行われたが、可能な限り建設当時の部材を残してきた。現在も新日鐵住金株の迎賓館の役割を担っている。
M18	室蘭	旧チマイベツ浄水場	1940		室蘭水道は、すでに私設水道を整備していた日本製鋼所と1916（大正5）年に分水契約を結んで建設された全道で4番目の水道である。その後の都市の発展に伴う水源追加の必要性から、1940（昭和15）年にチマイベツ川にチマイベツ浄水場を建設し、日本製鋼所からの受水を廃止したことで、独自の水道体系を確立した。2007（平成19）年、同所に浄水場を更新したため廃止された。シンプルな外観に対して、重厚かつモダンな内部の造作が特徴的である。
M19	室蘭	室蘭市役所 本庁舎	1952		1952（昭和27）年に建設された市役所庁舎。4階建て。1962（昭和37）年に造築した庁舎も隣接している（かつて1～2階が消防庁舎であったため屋上には30m級の望楼が残っている）。
M20	室蘭	室蘭市立絵鞆小学校 円形校舎	1958・ 1960		1958（昭和33）年と1960（昭和35）年に建設された2つの円形校舎を持つ小学校。設計は全国で円形校舎・円形病院を数多く設計した坂本鹿名夫氏。絵鞆小学校は2015（平成27）年3月に閉校。

「日本遺産 (Japan Heritage)」について

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)」に認定するとともに、ストーリーを語る上で不可欠な魅力ある有形・無形の文化財群を地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内外に戦略的に発信することにより、地域の活性化を図る。

1. 認定対象

- 日本遺産は、以下の点を踏まえたストーリーを認定する（文化財そのものが認定の対象となるわけではない）。
 - ・ 歴史的経緯や、地域の風土に根ざし世代を超えて受け継がれている伝承、風習等を踏まえたストーリーであること。
 - ・ ストーリーの中核には、地域の魅力として発信する明確なテーマを設定の上、建造物や遺跡・名勝地、祭りなど、地域に根ざして継承・保存がなされている文化財にまつわるものが据えられていること。
 - ・ 単に地域の歴史や文化財の価値を解説するだけのものにならないこと。
 - ストーリーのタイプとしては2種類
 - ・ 「地域型」…単一の市町村内でストーリーが完結。
 - ・ 「シリアル型 (ネットワーク型)」…複数の市町村にまたがってストーリーが展開（複数の市町村に下記「ストーリーの構成文化財」が所在）。
- ### 2. ストーリーを語る上で不可欠な文化財群 (ストーリーの構成文化財)
- 地域の魅力ある有形・無形の文化財群の一覧を作成するものとする。
 - 構成文化財は、地域に受け継がれている有形・無形のあらゆる文化財を対象とし、地方指定や未指定の文化財も可能とする。
 - 日本遺産のストーリーが我が国の文化・伝統を語るものであることから、文化財群の中に国指定・選定のものも必ず一つは含めることとする。

3. 認定申請の手続き

(1) 申請者

- 日本遺産の申請者は市町村とし、文化庁への申請は都道府県教育委員会を經由して行う。

- シリアル型の場合、原則として市町村の連名とするが、当該市町村が同一都道府県内に所在する場合は当該都道府県が申請者となることも可能。

(2) 認定申請を行うに当たっての条件

- 認定申請を行うことができるのは、歴史文化基本構想又は歴史的風致維持向上計画を策定済みの市町村、若しくは世界文化遺産一覧表記載案件又は世界文化遺産暫定一覧表記載・候補案件を有する市町村とする。
- 地域型の申請の場合は上記の条件が必須であるが、シリアル型の申請の場合は満たすことが望ましい。

(3) 認定の可否

- 認定可否は、文化庁に設置する外部有識者で構成される「日本遺産審査委員会」の審査結果を踏まえて、文化庁が決定する。

(4) 認定基準

- ストーリーの内容が、当該地域の際立った歴史的特徴・特色を示すものであるとともに我が国の魅力を十分に伝えるものとなっていること。
- ※ ストーリーについては、以下の観点から総合的に判断する。
- ・ 興味深さ (人々が関心を持ちたり惹きつけられたりする内容となっているか。)
- ・ 斬新さ (あまり知られていなかった点や隠れた魅力を打ち出しているか。)
- ・ 訴求力 (専門的な知識がなくても理解しやすい内容となっているか。)
- ・ 希少性 (他の地域ではあまり見られない稀有な点があるか。)
- ・ 地域性 (地域特有の文化が現れているか。)
- 日本遺産という資源を活かした地域づくりについての将来像 (ビジョン) と、実現に向けた具体的な方策が適切に示されていること。
- ストーリーの国内外への戦略的・効果的な発信など、日本遺産を通じた地域活性化の推進が可能となる体制が整備されていること。

検討会の開催とメンバー

■開催日

- 第1回** 2016（平成28）年12月13日 ㊦ 16:30～18:30 北農健保会館（札幌市）
- ①炭鉄港の意図と経緯の共有
 - ②産業遺産の基礎資料の報告
 - ③ストーリー構築の基本方向の議論
- 第2回** 2017（平成29）年2月25日 ㊦ 11:30～15:00 自治体ネットワークセンター（岩見沢市）
- ①構成資産とストーリー構築の議論
 - ②展開方向と可能性の議論

■委員・事務局

区分	氏名	所属	
委員	推進会議 学識委員	角 幸博 NPO 法人歴史的・地域資産研究機構 代表理事 北海道大学 名誉教授	
		太田 清澄 札幌学院大学 名誉教授	
		上遠野 敏 札幌市立大学デザイン学部 教授	
	鹿児島	島津 忠裕 (株)島津興業 代表取締役社長	
	小樽	小川原 格 一般社団法人小樽観光協会 相談役 (株)藪半 代表取締役社長	
		田宮 昌明 一般社団法人小樽観光協会 専務理事兼事務局長	
	室蘭	仲嶋 憲一 一般社団法人室蘭観光協会 事務局長	
		村田 正望 一般社団法人むろらん100年建造物保存活用会 代表理事 北星(株) 代表	
	空知	植村 真美 赤平コミュニティガイドクラブ TANtan、赤平市議会議員 NPO 法人炭鉱の記憶推進事業団 副理事長	
		原田 唯史 夕張市教育委員会 石炭博物館担当（地域おこし協力隊員）	
	事務局	業務受託	吉岡 宏高 NPO 法人炭鉱の記憶推進事業団 理事長 札幌国際大学観光学部 教授
			北口 博美 NPO 法人炭鉱の記憶推進事業団 事務局長
協力員		平井 健文 北海道大学 国際広報メディア・観光学院観光創造専攻 博士後期課程 日本学術振興会 特別研究員	

■業務委託元

北海道 空知総合振興局 地域創生部 地域政策課
地域資源活用推進室

岩見沢市 8条西5丁目

〒068-8558 ☎0126-20-0036

