

流の拠点として更に発展。急速に増加した貨物を効率的にさばくため、1914（大正3）年、運河の造成が始まり、1923（大正12）年に、幅40m、長さ1,324mの小樽運河が完成した。

大正から戦前にかけての小樽港は、産業革命、経済発展を続ける全国に向けて石炭、木材などを供給するとともに、南樺太や中国東北部（旧満州）との交易拠点となり、国内有数の物流拠点、国際的な貿易港となった。

#### （5）「炭・鉄・港」をつなぐ「鉄道」の変遷

道内初の鉄道・日本で3番目の鉄道として、官営幌内鉄道の手宮（小樽）－札幌間が開通したのは、1880（明治13）年である。明治政府が富国強兵のため、道内の炭鉱開発に乗り出し、幌内炭鉱（三笠）の石炭を輸送するという役割を担い、その後、全道に拡大した。

1879（明治12）年の暮から手宮－札幌間35.9kmにレールを敷き、約11ヶ月後の1880年（明治13）年11月に開業にこぎ着けた。1882（明治15）年には、手宮－幌内間の全線91.2kmが開通して、石炭の輸送が始まった。この炭鉱のための鉄道がその後の北海道の鉄道ネットワーク基礎となり、「ヒト」「モノ」運送両面に渡って、北海道の近代化に貢献した。

官営によって起業準備された炭鉱を基礎とする北炭は、1890（明治23）年に夕張炭鉱、1891（明治24）年に空知炭鉱（歌志内）で出炭を開始し、1891（明治24）年に岩見沢－歌志内間、1892（明治25）年に砂川－空知太（滝川）、岩見沢－輪西（その後1897年に室蘭へ延長）・追分－夕張間が開通して328kmに及ぶ鉄道網が完成した。

さらに、全道1,600kmの幹線鉄道を敷設するため、琵琶湖疎水工事を指揮したことで知られる東京帝国大学教授・田辺朔郎が、第4代北海道庁長官・北垣国道の要請を受け、1886（明治29）年に北海道庁鉄道敷設部技師として着任し、旭川－釧路・厚岸經由網走、釧路－根室、旭川－宗谷、雨竜－増毛、名寄－網走、小樽－函館といった各幹線の調査・建設工事を指揮した。

北海道の社会資本の礎を築いた功労者として、海路と陸路の結節点となる港湾の整備を指揮した前述の廣井勇とともに、田辺朔郎は忘れてはならない存在である。

## 第2章 北海道の産業革命遺産等の現状と課題

### 1 本検討で対象とする遺産

日本の近代化に貢献した北海道の産業革命に資する遺産等（明治北海道の「産業革命遺産等」のうち、「炭鉱」「鉄鋼」「港」「鉄道」等に関連する資産で、重工業分野の近代化の過程に関連するものを対象とする。

具体的には、「国指定重要文化財」、「国登録有形文化財」及び経済産業省の「近代化産業遺産」など、既にリストアップされている施設の現状を把握した上で、その保全と活用方法に関して検討を進めることとする。

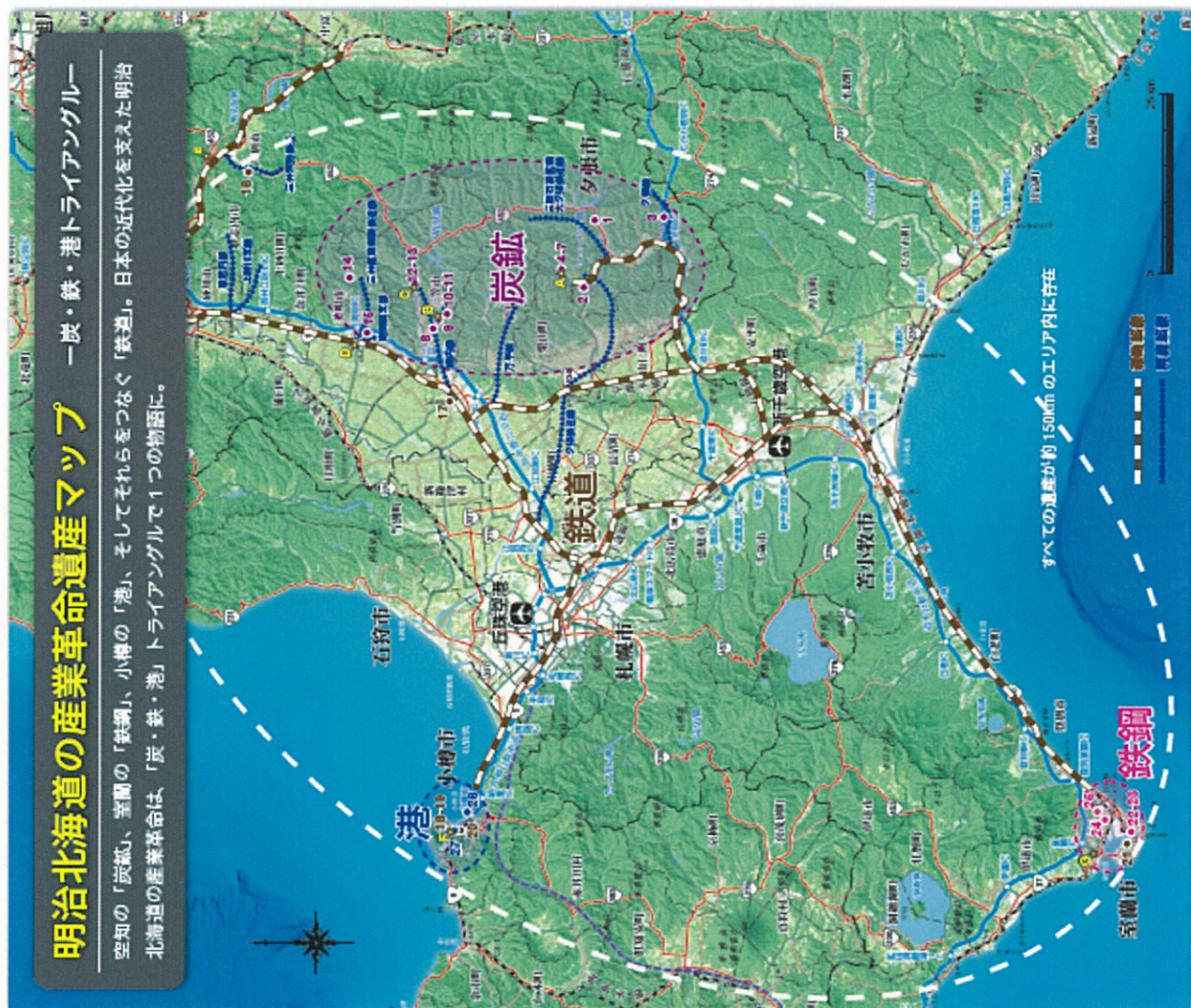
表2-1 本検討で対象とする対象施設等

対象施設	明治時代以降に建設され、国指定重要文化財、国登録有形文化財、近代化産業遺産に指定・登録された施設を対象とする。 ・空知地域の「炭鉱」関連施設 ・室蘭の「鉄鋼」関連施設 ・小樽の「港」関連施設
	「炭・鉄・港」をつなぐ「鉄道」関連施設
対象範囲	空知地域、後志地域（小樽市）及び胆振地域（室蘭市）

表 2-2 構成資産

分類	名称	内容	明治時代の遺産	登録・指定内容		
				国指定重要文化財	国登録有形文化財	近代化産業遺産
炭 鉱	夕張炭田関連遺産（夕張市）	①三菱大夕張鉄道南大夕張駅跡・保存車両	○			○
		②旧北炭鹿の谷倶楽部（夕張鹿鳴館）			○	○
		③北炭楓鉱発電所				○
		④旧北炭夕張炭鉱模擬坑道（史蹟 夕張鉱）	○		○	
		⑤旧北炭夕張炭鉱天龍坑坑口（資材斜坑坑口、人車斜坑坑口）	○		○	
		⑥旧北炭夕張炭鉱専用鉄道高松跨線橋			○	
		⑦旧北炭夕張炭鉱高松ズリ捨線、スキップ隧道、ベルト隧道西坑門、拱橋（※注）			○	
	北炭幌内炭鉱・幾春別炭鉱関連遺産（三笠市）	⑧旧国鉄幌内線線路跡	○			○
		⑨三笠鉄道記念館・記念館収蔵物				○
		⑩北炭幌内炭鉱変電所				○
		⑪北炭幌内炭鉱布引立坑槽跡				○
		⑫北炭幾春別炭鉱錦立坑槽				○
	三菱美唄炭鉱・三井美唄炭鉱関連遺産（美唄市）	⑬北炭幾春別炭鉱錦坑口				○
		⑭三菱美唄炭鉱堅坑（立坑）巻揚槽・原炭ポケット				○
		⑮三井美唄炭鉱事務所				○
鉄 道	鉄道関連遺産（芦別市）	⑯旧三井芦別鉄道炭山川橋梁			○	
	鉄道関連遺産（岩見沢市）	⑰北海道炭礦鉄道岩見沢工場				○
	小樽市総合博物館の関連遺産	⑱旧手宮機関車庫、危険品庫、貯水槽、転車台	○	○		○
	アメリカ式鉄道関連遺産（小樽市）	⑲旧手宮線跡地、旧思川鉄橋、北海道鉄道開通起点、総合博物館の保存車両	○			○
	鉄道関連遺産（小樽市）	⑳JR 小樽駅プラットフォーム、JR 小樽駅本屋			○	
	鉄道関連遺産（室蘭市）	㉑旧室蘭駅舎	○		○	
鉄 鋼	鉄鋼生産関連遺産（室蘭市）	㉒旧発電所（日本製鋼所）	○			○
		㉓瑞泉閣（日本製鋼所）	○			○
		㉔エレガ館（旧日本製鐵中島会館）				○
		㉕知利別会館				○
港	小樽港関連遺産（小樽市）	㉖小樽港（北防波堤）、みなと資料館の所蔵物（テストピース）	○			○
		㉗旧日本郵船株式会社小樽支店	○	○		

（注）有形文化財等として個別に登録されているものの、一連の遺産群と捉えることができるものについては1件とカウントしている（例：旧北炭夕張炭鉱高松ズリ捨線、スキップ隧道、ベルト隧道西坑門、拱橋）



## 明治北海道の産業革命遺産マップ 一炭・鉄・港トライアングル

空知の「炭鉱」、室蘭の「鉄鋼」、小樽の「港」、そしてそれらをつなぐ「鉄道」。日本の近代化を支えた明治北海道の産業革命は、「炭・鉄・港」トライアングルで1つの物語に。

### 炭 *Coalmine*

- ① 三菱夕張鉄道歴大夕張駅跡・保存車両
- ② 旧北炭原の谷貝炭部 (夕張炭礦)
- ③ 北炭原炭坑事務所
- ④ 旧北炭夕張炭坑開採道 (史蹟夕張炭)
- ⑤ 旧北炭夕張炭坑露天掘坑口 (炭坑跡坑口 入車軌跡坑口)
- ⑥ 旧北炭夕張炭坑専用鉄道高松始発側
- ⑦ 旧北炭夕張炭坑高松掘り遺構、スキップ遺構、ベルト運送坑口、拱廊
- ⑧ 旧国鉄管内掘坑跡
- ⑨ 安鉄道記念碑・記念炭坑遺構
- ⑩ 北炭原内炭坑空掘所
- ⑪ 北炭原内炭坑市引立坑跡
- ⑫ 北炭原明炭坑市引立坑跡
- ⑬ 北炭原明炭坑遺構坑口
- ⑭ 三菱興業炭坑遺構 (立竹) 巻揚機・原炭ピケット
- ⑮ 三井興業炭坑掘坑跡

### 鉄道 *Railway*

- ① 旧三井興業鉄道山内橋梁
- ② 北炭原炭坑鉄道遺構炭坑工場
- ③ 旧夕張炭坑専用車庫、台所広場、貯水舎、転車台
- ④ 旧夕張炭坑跡地、旧田川停車場、北炭原鉄道開道起点、聯合貨物部の保存車両
- ⑤ JR 小樽駅プラットホーム、JR 小樽駅本屋
- ⑥ 旧国鉄駅舎

### 鉄鋼 *Steel*

- ① 旧炭坑所 (日本製鋼所)
- ② 室蘭製 (日本製鋼所)
- ③ エレガ館 (日本製鋼中島会館)
- ④ 知明館会館

### 港 *Port*

- ① 小樽港 (北炭原)、みさと資料館の所蔵物 (テストピース)
- ② 旧日本郵船株式会社小樽支店

### 博物館 史料館

- ① 夕張市石炭博物館
- ② 三笠鉄道記念館
- ③ 三笠市立博物館
- ④ 興業加厚土史料館
- ⑤ 興業加厚土の降る百年記念館
- ⑥ 小樽市総合博物館
- ⑦ 室蘭市史料資料館

## 2 遺産の現状

### (1) 関係市町へのアンケート調査等の実施（所有・管理の実態と活用方法）

国指定重要文化財、国登録有形文化財、近代化産業遺産のうち、「炭鉱」関連施設、「鉄道」関連施設、「鉄鋼」関連施設、「港」関連施設を27件にまとめ、その保全と活用方法に関してアンケート調査（必要に応じて個別ヒアリング）を実施し、検討を進めることとした。

### (2) 遺産の保全状況

「対象施設」27件のうち、所有者について、13件は「自治体」、10件は「民間」、4件は「所有者不明」と回答している。また、所有者「自治体」13件のうち、管理者について、10件は「自治体」、3件は「民間委託」と回答している。

管理者「自治体」10件のうち2件は国登録有形文化財であり、教育施設として活用しているにもかかわらず、施設の管理状況を「何もしていない」と回答しており、管理者が自治体であっても、厳しい財政状況の中で、管理が行き届かないケースがあることが分かる。

### (3) 遺産の活用状況

「対象施設」27件のうち、施設の活用方法について、11件は「教育施設」、10件は「観光施設」と回答（複数回答可）しており、産業遺産が教育・観光資源としてのポテンシャルを秘めていることがわかる。

今後の活用方法については、「現状維持（維持補修を含む）」と回答した20件のうち3件が「日本遺産の認定」、同様に3件が「文化財等の登録・指定」と回答（複数回答可）しており、産業遺産の維持補修費用を調達するための手段の一つとして、既存の保全制度の活用が前向きに検討されていることがわかる。

また、施設を活用する上での課題は、14件が「施設の老朽化」、3件が「所有者不明のため維持修繕できない」と回答しており、産業遺産の保全が喫緊の課題であることがわかる。

### (4) 地域の取組

空知地域には、「近代化産業遺産」や「北海道遺産」に認定された有形・無形の炭鉱遺産（空知地域では「炭鉱（やま）の記憶」と位置づけ）や地域固有の景観などが存在しており、NPO法人や団体、地域住民等による公共施設の運営管理、炭鉱遺産を巡るツアー、アートやジオパークをテーマとしたイベント等、様々な取組が実施されている。

室蘭では、「鉄のまち」の気運醸成の取組として、地元の商店街や新日鐵住金室蘭製鉄所の若手職員も参加した「鉄のまちフェスタ（旧名『アイアンフェスタ』）」のイベントや、「室蘭登別たたら会」、「ボルタ工房」による体験学習を通じた普及啓発などが行われている。最近では産業革命遺産の世界遺産登録などを契機とした歴史的建造物への関心の高まりから保全活動への取組が始まり、「蘭歴建見会」や「(一社)むろらん100年建造物保存活用会（以下『保存会』）」による歴史的街並みを巡るまち歩きや、保存会による旧三菱合資会社室蘭出張所の100年Year記念事業イベント開催、「むろらん歴史街歩きガイド」作成、九州に残る旧三菱合資会社社屋との交流など、室蘭の歴史的建造物や産業遺産を活用した取組が行われている。

小樽では、鉄道遺産や歴史的建造物など、数々の遺産を生みだした小樽の歴史文化ストーリー

一を活かしたまちづくりに取り組んでおり、日本遺産の認定に向けた検討も進められている。

特に鉄道に関しては、2012（平成24）年、「NPO 法人北海道鉄道文化保存会」により、1985（昭和60）年に廃線となった手宮線跡のレールを活用して、国鉄時代の線路補修用軌道自転車（トロッコ）を加工した軌道自転車を走らせるイベントが実施された。その翌年からは、トロッコの他、レール上を走行可能な自転車（レールチャリ）で手宮線跡を走るイベント「レールカーニバル in 小樽」が毎年開催されている。

### （5）道のこれまでの取組

道は、多様な来訪者のニーズに応える有望なコンテンツとして「産業観光」を位置づけ、2007（平成19）年度、産業観光に関わってきた有識者からなる「北海道産業観光検討会議」を設置し、その推進に向けて現状や課題、取組方向などについて検討を行った。

翌2008（平成20）年度には、大きく変化する観光スタイルに対応するため、道内4地域（道央・道北・道東・道南）に地域観光戦略会議を設置。その1つである道央地域観光戦略会議（石狩・空知・後志・胆振・日高）が、未来の研究開発的な取組を志向し、滞在拠点と周辺資源とをテーマによって結ぶ「ハブ観光」というコンセプトを提言した。

2010（平成22）年度には、同戦略会議内に「炭鉱・鉄道」の専門部会を設置。「小樽⇄空知⇄室蘭」を結ぶ産業のつながりをクローズアップする「炭鉄港—北の近代三都物語」を展開し、炭・鉄・港・（鉄道）をテーマとした機能的なつながりを、地域の内外に認識してもらうことを目的に、空知地域（炭）、室蘭（鉄）、小樽（港）を拠点としたイベントやフォーラムを開催した。

フォーラム主催：全国産業観光推進協議会（（社）日本観光振興協会）  
道央地域観光戦略会議（炭鉱・鉄道部会）  
特定非営利活動法人 炭鉱の記憶推進事業団 [資金管理団体]

空知総合振興局では、1998（平成10）年度から振興局の独自事業を実施しており、2008（平成20）年度に「元気そらち！産炭地域活性化戦略」を策定し、地域重点プロジェクトとして「そらち『炭鉱（やま）の記憶』で地域プロジェクト」を位置づけ、そらち炭鉱の記憶マネジメントセンターの開設支援や北海道地域振興条例に基づく道職員の市町村への派遣、北海道地域づくりサポート隊員の配置など、市町や民間団体と連携した様々な取組を実施している。

## 3 課題

### （1）人口減少・高齢化の進行

日本の近代化を支えた「炭・鉄・港」の空知地域、室蘭、小樽は、炭鉱の閉山や高炉の休止などにより、他の地域に比べ人口減少や高齢化の波にさらされている。

表2-3 人口減少・高齢化の状況 ※最大人口以外はH27.1.1現在

	最大人口	現在の人口	減少率	65歳以上比率
空知地域	824,386人（S35年）	315,732人	62%減	32.1%
室蘭市	183,605人（S44年）	89,799人	51%減	33.7%
小樽市	207,093人（S39年）	125,028人	40%減	35.9%
北海道	5,698,506人（H9年）	5,431,658人	5%減	27.9%

## (2) 産業遺産の老朽化・解体の進行

炭鉱の閉山から約 20 年が経過し、産業遺産が管理されないまま老朽化が進み、解体に至るケースも増えてきている。

「そらち・炭鉱の記憶一覧（平成 12 年 3 月作成）」に掲載されている炭鉱関連施設や歴史的建造物、鉄道関連施設 186 件のうち 41 件が解体（現在、空知総合振興局で調査中）。

## (3) 博物館や史料館等の機能低下

「炭・鉄・港」トライアングルに関して、今回抽出した産業革命遺産付近にある博物館や史料館等は 7 施設ある（明治北海道の産業革命遺産マップ（P 9）参照）。平成 27 年全国博物館園職員録（日本博物館協会発行）によると、この内、学芸員の在籍する施設は 3 施設あり、そのすべてが通年開館している。一方、学芸員の在籍していない 4 施設は、開館日数が 2～10 ヶ月となり通年開館されていない。

このような現状から、学芸員の在籍していない施設は、資料の保存及び展示・教育普及事業等への活用が十分になされていないのが現状であると言える。従って、今後、「炭・鉄・港」に関する資料（展示・収蔵資料）や映像等が活用されないまま劣化してしまうことが危惧される。

表 2-4 明治北海道の産業革命遺産付近にある博物館・史料館等

番号	館名	区分	学芸員	開館状況
A	夕張市石炭博物館	歴史	0	4/29-5/8、7/16-8/28、9/17-9/25
B	三笠鉄道記念館	歴史	0	4/16-10/15
C	三笠市立博物館	総合	3	通年
D	美唄市郷土史料館	郷土	0	5/1-10/31
E	芦別市星の降る里百年記念館	郷土	2	通年
F	小樽市総合博物館	総合	6	通年
G	室蘭市民俗博物館	歴史	0	ほぼ通年（1/20-3/19 は資料整理休館）

※番号（A～G）は「明治北海道の産業革命遺産マップ」に対応

## (4) 記憶・記録の風化、劣化

地域の過疎化、高齢化に伴い、地域住民や有志等が集まった地域づくり団体の規模縮小、解散が相次いでおり、地域の歴史や文化の伝承が困難になっている。

表 2-5 空知地域における地域づくり団体の状況

「上砂川炭鉱館保存ボランティア実行委員会」（上砂川町）	⇒ 2016 年 3 月解散予定
「北海道炭鉱遺産ファンクラブ」（炭鉱（やま）ナビ）	⇒ 2014 年 3 月解散
「びばい・炭鉱の記憶再生塾」（びばい塾）	⇒ 会長の死去（2005 年）に伴い休止
「シューパロ塾」（夕張会）	⇒ 2010 年頃から休止状態
「みかさ・炭鉱の記憶再生塾」（みかさ塾）	⇒ 会員 10 名
「炭鉱の歴史を保存・継承する市民会議」（赤平会議）	⇒ 2004 年頃赤平コミュニティガイドクラブ T A N t a n へ統合 会員 17 名
「グループ創夢会」（上砂川会）	⇒ 会長の死去（2015 年）に伴い休止
「芦別郷土史研究会」（芦別会）	⇒ 会員の高齢化等に伴い休止 会員 8 名

また、北海道全体の産業革命遺産等を網羅する独自のデータが存在しないため、国（文化庁）が指定・登録した文化財のデータベースや、北海道（環境生活部）の文化財データベース、経済産業省が認定した近代化産業遺産のデータベースなどに依存している。

#### (5) “負の遺産”としての側面

産業遺産は、富国強兵や有効活用されない社会資本等を象徴する“負の遺産”としての側面があり、近代の産業国家を開いた先人の偉業を克明に伝える資産としての評価や認識の不足が、老朽化や解体を招く一因となっている。

#### 4 本検討の意義 —なぜ今なのか、なぜ産業遺産なのか、北海道近代化の歴史の再評価—

地方の人口が減少し続ける中で、自治体の行財政の厳しさや地域経済の疲弊を背景に、多くの地域コミュニティの弱体化が懸念されているものの、意欲ある自治体等では、改めて地域の特色や資源（強み）を見つめなおし、それらを活用する取組を強化している。

「炭・鉄・港」ストーリーの舞台である空知地域、室蘭、小樽では、道内の他地域と比較しても人口減少・少子高齢化が先行しており、全国に先んじて様々な課題に直面しているが、このストーリーを構成する明治北海道の産業革命遺産等は、日本の近代化に確実に貢献してきた歴史を有しており、近代化産業遺産や登録有形文化財等に指定・登録されている遺産も数多く存在する。また、一般的に産業遺産は、地域に住む人々の生活や地域経済と密接な関係にあることから、地域が元気になるための重要な要素である「シビックプライド（地域に住む人々の誇りや自信、アイデンティティ）」の醸成にもつながりやすいと考えられる。しかし、現状では、これらの遺産は、歴史的な評価はもとより保全や活用（展示や情報発信等）についても十分とは言えない状況にある。

一方、本道は2018（平成30）年に「北海道」と命名されてから150年目という節目を迎えることから、50年後、100年後の北海道の未来を描くためにも、このタイミングを、「炭・鉄・港」ストーリーという北海道が日本の近代化に貢献した歴史を再評価し、次の世代に伝えていく取組を展開する絶好の機会としたい。そのためには、バブル期のテーマパークのような地域資源が十分に活用されないハコモノに過大な投資をするのではなく、現存する地域資源、例えば「炭・鉄・港」ストーリーを構成する遺産をできるだけ「ありのまま」で保全し、それらを活用することによって、次の世代に継承していくことが何よりも有効である。



## 第3章 先進事例調査及び有識者からの助言

### 1 先進事例調査

鹿児島等九州地域やドイツ・ルール地方は、日本・ドイツそれぞれの産業革命の一翼を担い、経済復興を支えた炭鉱・工業地帯である。

両地域は 1970 年代以降、鉱工業の衰退により疲弊したが、「炭・鉄・港」関連施設など産業遺産を活かしたまちづくりを広域的に展開し、地域の活性化につなげたことで知られており、明治北海道の産業革命遺産等の目指すべき方向性と軌を一にすることから、今回、両地域の取組事例等の調査に至った。

#### (1) 鹿児島等九州地域

##### ①地域の概要

九州地域等の「明治日本の産業革命遺産」は、日本の基幹産業となる造船、製鉄・製鋼、石炭産業といった重工業による産業化を急速に成し遂げたことを証言していると評価されており、立坑や製鉄所の旧事務所、石炭を運ぶ鉄道跡地が構成資産として登録されている。

19 世紀後半に始まり、20 世紀初頭に完成期に達成された日本の近代化への過程は、薩摩藩、長州藩、土佐藩、佐賀藩など、幕末の諸藩が自らの力で起業するという大きな動きがあった。

西洋の技術書を手により西洋の技術を模倣する。この試行錯誤による地道な実験が近代化を成功へと導き、スコットランド出身の貿易商グラバーによる西洋科学技術と専門家の積極的な導入は、造船、製鉄・製鋼、石炭産業の分野の近代化を加速化させた。その結果、わずか 50 年あまりで世界ランクの産業国家の仲間入りを果たしている。

今回の調査では、世界遺産登録に向けた推進組織である「『九州・山口の近代化産業遺産群』世界遺産登録推進協議会」の事務局である鹿児島県、登録に大きな役割を担った(株)島津興業・尚古集成館をはじめ、構成資産を抱える九州地域の自治体に赴きヒアリングを行うとともに、構成資産の現地調査を行った。

■「明治日本の産業革命遺産」構成資産

エリア1 萩 (山口県萩市)	萩反射炉、恵美須ヶ鼻造船所跡、大板山たたら製鉄遺跡、萩城下町、松下村塾
エリア2 鹿児島 (鹿児島県鹿児島市)	旧集成館、寺山炭窯跡、関吉の疎水溝
エリア3 韮山 (静岡県伊豆の国市)	韮山反射炉
エリア4 釜石 (岩手県釜石市)	橋野高炉跡及び関連遺跡
エリア5 佐賀 (佐賀県佐賀市)	三重津海軍所跡
エリア6 長崎 (長崎県長崎市)	小菅修船場跡、長崎造船所第三船渠、長崎造船所ジャイアント・カンチレバークレーン、長崎造船所旧木型場、長崎造船所占勝閣、高島炭坑、端島炭坑、旧グラバー住宅
エリア7 三池 (福岡県大牟田市、熊本県荒尾市、熊本県宇城市)	三池炭鉱宮原坑、三池炭鉱万田坑、三池炭鉱専用鉄道敷跡、三池港、三角西(旧)港
エリア8 八幡 (福岡県北九州市、福岡県中間市)	官営八幡製鐵所旧本事務所、官営八幡製鐵所修繕工場、官営八幡製鐵所旧鍛冶工場、官営八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室

(福岡県ホームページ参照)

■「明治日本の産業革命遺産」構成資産の位置図

