

三笠の炭鉄港ストーリー

三笠市は北海道の近代炭鉱と鉄道発祥の地です。1868(明治元)年に、幌内で「石炭」が発見され、1879(明治12)年に官営の炭鉱として幌内炭鉱が設置されました。1882(明治15)年、北海道開拓と炭鉱での労働力の確保を目的として空知集治監(現在の刑務所)が市来知(いちきしり)に設置され、同年には幌内炭鉱から掘り出された石炭を輸送するための鉄道が幌内と手宮(小樽)間に北海道で最初に開通しました。

それから幾春別炭鉱、奔別炭鉱など多くの炭鉱が開鉱し、昭和になると機械化が進み大規模に石炭が採掘されるようになりました。それに伴って三笠の人口は徐々に増加し、1959(昭和34)年には、62,781人に達しました。しかし、エネルギー政策の転換の影響や炭鉱での事故なども重なり、幾春別炭鉱は1957(昭和32)年、奔別炭鉱は1971(昭和46)年、幌内炭鉱は1989(平成元)年に閉山しました。

残された炭鉱遺産を活用するため1987(昭和62)年に三笠鉄道記念館がオープン、1990(平成2)年には幌内太駅舎などを残したクロフォード公園もできました。また、これらの貴重な炭鉱遺産を大地の遺産である石炭によるストーリーでつなげ活用する目的で、2013(平成25)年に三笠ジオパークに認定されました。ジオパークを軸として炭鉱遺産を活用し、市内外の方に楽しんでもらえる炭鉄港の歴史を踏まえたツアーなどを実施し、まちづくりを進めています。

一億年前から今に繋がるまち

三笠市は空知地方の南部、北海道のほぼ中央に位置しています。豊かな森と湖に恵まれ、道央主要都市に近い良好な環境を持つ三笠市は、北海道の近代炭鉱と鉄道の発祥の地として栄えた歴史あるまちでもあります。また、「エゾミカサリュウ」「アンモナイト」をはじめとした多くの化石を産する、地質学的にも重要な地域と言われています。北海道の鉄道発祥の地にちなんだ鉄道記念館、日本一のアンモナイト化石の量を誇る市立博物館、北海盆唄発祥地として全国大会の開催と、北海道遺産にも認定された「三笠北海盆おどり」など多くの魅力にあふれています。2018年7月には、全国で2番目となる高校生レストランがオープンし、「食」と運動したまちづくりが進められています。

【札幌から】

車: 約1時間(道央自動車道経由)
バス: 約1時間30分(高速バス)

【新千歳空港から】

車: 約1時間10分(道央自動車道経由)
JR: 約2時間30分(千歳線→函館本線→岩見沢→バス)

【旭川空港から】

車: 約1時間50分(道央自動車道経由)
JR: 約2時間50分(空港リムジンバス→函館本線→岩見沢→バス)



制作: 炭鉄港推進協議会 (事務局: 空知総合振興局地域創生部地域政策課)

〒068-8558 北海道岩見沢市8条西5丁目
電話番号: 0126-20-0146 FAX番号: 0126-25-8144



炭鉄港ポータルサイト
<https://3city.net/>



三笠ジオパーク推進協議会
<https://www.city.mikasa.hokkaido.jp/geopark/>
炭鉄港構成文化財は三笠ジオパークジオツアーや見学することができます。



炭鉄港 三笠

歴史をめぐる旅物語

令和6年3月発行

パンフレット背景色は12市町それぞれの炭鉄港イメージカラーです 【三笠: 市の花 (キク)】

日本遺産とは



JAPAN HERITAGE
日本遺産

「日本遺産(Japan Heritage)」は地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産(Japan Heritage)」として文化庁が認定するものです。ストーリーを語る上で欠かせない魅力溢れる有形や無形の様々な文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内だけでなく海外へも戦略的に発信していくことにより、地域の活性化を図ることを目的としています。

【本邦国策を北海道に觀よ!~北の産業革命「炭鉄港」~】は令和元年度日本遺産に認定されました。

日本遺産ポータルサイト <https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/>

北海道の近代化を支えた三都を結ぶ物語

北海道の近代化は、1872(明治5)年、石造埠頭の建設が開始された小樽からスタートしました。その後、小樽が北海道のゲートウェイとして一段の飛躍を遂げる契機となったのは、1879(明治12)年、北海道初の近代炭鉱である官営幌内炭鉱(現在の三笠市幌内)の開鉱でした。

その石炭を運ぶための幌内鉄道は、北海道初の鉄道として、まずは1880(明治13)年に手宮(小樽)～札幌間が部分開通、1882(明治15)年には幌内まで全通しました。幌内鉄道は、小樽港への石炭運搬だけではなく、北海道内陸部へ入植する人や収穫した農産物の輸送に活躍するとともに、人や物資の輸送円滑化を通じて道都札幌の発展も支えました。

1889(明治22)年、炭鉱と鉄道は元薩摩藩士の堀基が設立した北海道炭礦鐵道会社(北炭)に払い下げられ、同社によって空知炭鉱(歌志内)と夕張炭鉱(夕張)の開発が進められました。それに伴い、1892(明治25)年に室蘭まで鉄道が延長され、岩見沢が道央圏を東西南北に結ぶ鉄道の交点として、室蘭が石炭積出港として発展する礎となりました。

1906(明治39)年には、鉄道が国有化されました。北炭は、その売却資金をもとに、英國企業2社との合併により、室蘭に日本製鋼所を設立。1909(明治42)年には製鉄へと進出し(輪西製鉄場:現在の日本製鉄室蘭製鉄所)、室蘭は鉄の街として不動の地位を確立しました。

一方、鉄道国有化によって北炭の独占輸送体制が崩れ、財閥各社は一斉に空知へ進出し、これを足がかりにして日露戦争で獲得した権太へと勢力を伸ばしました。このことが小樽港の一層の発展を促して、1914(大正3)年の小樽運河の開削へとつながっていきます。空知・小樽・室蘭の三都を結ぶ鉄道は、全道の鉄道ネットワークの機軸となり、三都の基幹産業である石炭・港湾・鉄鋼は、北海道の産業化を先導してきたのです。

空から炭鉄港

みかさじ
～三笠市～
MIKASA CITY



～なんこ料理～

なんこは、馬の腸を味噌などで煮込んだ炭鉱まち特有の郷土料理です。かつて炭鉱では、地下坑内から石炭を運ぶ手段として馬が使用されており、その役目を終えた馬の腸を使用したのが三笠におけるなんこの始まりであると言われています。郷土料理として三笠では広く親しまれ、家庭によって味は様々です。市内の食堂などでも食べることができます。



炭鉄港構成文化財

北炭幌内炭鉱音羽坑
1879年、幌内炭鉱で最初に開削された延長約700mの坑道。北海道近代炭鉱の端緒となりました。

**空知集治監典獄官舎
レンガ煙突**

空知集治監は1882年に設置され、受刑者は開拓のため道路開削や炭鉱労働に従事しました。

幌内変電所
1919年頃に建設され、建物内には配電盤などが現存している。夕張から歌志内間の約100kmの自家発送電網の中間に位置し、長距離送電黎明期の数少ない施設として貴重です。

北炭新幌内磁坑口

3度のガス爆発事故に遭いながら1934年に出炭開始。坑内メタンガス利用の先駆け的な存在でした。

三笠市役所庁舎

1956年竣工。Y字型の形状は、当時話題となった東京厚生病院と酷似しており、市制施行を前にした産炭都市の勢いを感じさせます。

住友奔別炭鉱立坑櫓周辺施設
1960年建設。ドイツの技術を導入し、合理化の旗手として注目されたが、わずか12年で閉山しました。

唐松駅舎
1929年に住友唐松炭鉱の石炭搬出貨物駅として開駅。待合室と駅事務室の腰折屋根2棟が直交した独特な形態が特徴的です。

北炭幾春別炭鉱錦立坑櫓
右記参照

炭鉄港女子の

ここ見て!
炭鉄港

大倉加奈さん
炭鉱が好きすぎて北海道赤平市に移住。
フリーデザイナーとして活動中。

北炭幾春別炭鉱 錦立坑櫓

1885(明治18)年に開鉱した北炭幾春別炭鉱は、坑道の深部化により坑口を集約し効率化を図るために1917(大正6)年に錦立坑を起工しました。立坑深度約215m、内径4.9m、立坑櫓高さ約10mで、現存する立坑としては道内最古です。1953(昭和28)年に上流の桂沢ダム建設を機に出炭を停止、1954(昭和29)年には自然発火による火災が発生したことから坑道を水没させ、1957(昭和32)年に正式に閉山しました。

錦立坑は三笠市立博物館の野外博物館内にあり、この博物館は1938(昭和13)年から1956(昭和31)年まで運行していた幾春別森林鉄道の線路跡を利用して、動植物や地層の観察ができるサイクリングロードとして整備したもので、「三笠ジオパーク」の主な見どころとして「野外博物館エリア」となっています。無料でいつでも見学することができますが、例年11月中旬頃から4月下旬頃まで雪のために閉鎖しています。