

安平の炭鉄港ストーリー

安平町内の追分地区は、1892(明治25)年に北海道炭礦鉄道の岩見沢駅—室蘭駅間開業と同時に、追分駅構内に「追分機関庫」が設置されて以来、長らく鉄道の要衝として発展してきました。室蘭本線と夕張線(現・石勝線)の合流点だったため空知地方や夕張から採掘された石炭を室蘭方面に運ぶ拠点として、多い時は60台以上の機関車が配置されるなど、道内では5本の指に入るほどの大きな機関区でした。

1975(昭和50)年、室蘭～岩見沢間を日本最後のSLによる定期旅客運行列車が運行。同年、追分～夕張間をSLさよなら貨物列車が運行しました。石炭専用列車が追分駅構内に到着し、すべての国鉄本線からSLが姿を消し、引退しました。1992(平成4)年には運転士が追分駅に編入、2005(平成17)年には岩見沢運転所へ再編入され、追分は運転拠点としての使命も終えました。

その後、2019(平成31)年に鉄道資料館を併設した「道の駅あびらD51ステーション」がオープン。蒸気機関車「D51 320号機」や鉄道関連資料が展示されました。安平町追分SL保存協力会により整備、保存されている「D51 320号機」は全国でも屈指の美観を誇っており、地域の手によって鉄道の歴史が後世に受け継がれています。



豊かな自然と優れたアクセスに恵まれたまち

安平町は、2006(平成18)年に軽種馬生産地と酪農の里として有名な旧早来町と、アサヒメロンや鉄道の要衝として発展した旧追分町が合併して誕生した町で、北海道の南西部に位置し、北は由仁町、東は厚真町、南は苦小牧市、西は千歳市とそれぞれ接しています。

札幌市から直線で約50km、新千歳空港からは約14kmの位置にあり、町内にはJR石勝線と室蘭本線が通るほか、道東自動車道のインターチェンジもあり、交通の利便性に恵まれています。

豊かな自然の中、基幹産業として稲作、畑作、酪農、畜産、軽種馬と多種多様な農業が展開されています。



【札幌から】

車：約1時間20分(道央自動車道経由)
JR：約1時間40分(千歳線→石勝線)

【新千歳空港から】

車：約30分(国道36経由)
JR：約1時間(千歳線→石勝線)

【旭川空港から】

車：約2時間50分(道央自動車道経由)
JR：約3時間40分(空港リムジンバス→函館本線→千歳線→石勝線)



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/>

歴史をめぐる旅物語

炭鉄港

安平



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 【安平：町のシンボルマーク】

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鉄道会社(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樺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つながっています。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炭鉱・港湾・鉄鋼は、北海道の産業化を先導してきたのです。

