

## 小樽の炭鉄港ストーリー

小樽にとって1869(明治2)年に海官所が置かれたことが、その後の発展の大きなきっかけとなります。それまで道南に限られていた商船の通行が許され、港には本州各地からの北前船が舳先を並べるようになりました。

そして空知で発見された石炭の搬出港に選ばれることにより、近代都市小樽の発展は決定づけられました。1882(明治15)年に正式に開通した官営幌内鉄道は石炭輸送だけではなく、道内陸部への物資輸送の幹線となります。北海道への移民も急増し、内陸部での農作物の移出も増え始めたこの時期、小樽港は函館港を凌駕する北海道の玄関となります。この時期を代表する構成文化財が「炭鉄港」唯一の国指定重要文化財旧手宮鉄道施設です。また、日本初の外洋性防波堤「北防波堤」が完成すると、「神戸、横浜に次ぐ商港」と評され、産炭地空知をはじめとする北海道経済を支える拠点となります。

戦後の空知の市民生活を支えた行商の人々が仕入れをした市場も小樽駅周辺で営業し、「小樽中央市場」は現在も営業する市場として日本遺産で唯一の存在です。

小樽運河をはじめ保存を求める市民の声がきっかけとなり、市内に数多く残る近代化遺産を保存、そして活用することで新たな街づくりに動き始めた小樽。幌内鉄道の跡地を整備した散策路など、多くの文化遺産が生きた形で残されています。

## 「北日本随一の経済都市」から観光の街へ

小樽市は、北海道北西部の日本海側に位置し、札幌市など4市町村に接しています。東西約36キロメートル、南北約20キロメートルの細長い地形で、北側の海岸線の長さは約70キロメートルにおよびます。その多くは自然海岸のままのこされ、一部は「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」に指定されています。一方で市の南部は屏風のように山に囲まれ、そこから延びる丘陵や斜面は「坂の街」とよばれる風景を生み出しています。市街地の中央には江戸時代以来天然の良港である小樽港があります。明治後半から昭和初期にかけて、港と鉄道の結節点として、物流、金融の拠点都市となり「北日本随一の経済都市」とよばれました。この時期に建てられた銀行、商社などの建築の多くがいまものこる、歴史とロマンを伝える独特的の街並みをつくりだしています。

戦後の一時期は経済的停滞で「斜陽の街」とも呼ばれましたが、小樽運河保存運動を契機に近代化遺産を生かした観光の街へと変貌を遂げました。春は桜と新緑、夏はゴルフやマリンレジャー、秋は紅葉、冬はスキーと、四季を通じて豊かな自然を満喫できます。

【札幌から】  
車：約50分(札樽自動車道経由)  
JR：約1時間(函館本線)  
バス：約1時間10分(高速直行バス)

【新千歳空港から】  
車：約1時間20分(道央自動車道→札樽自動車道)  
JR：約1時間30分(千歳線→函館本線)

【旭川空港から】  
車：約2時間50分  
(道央自動車道→札樽自動車道)  
JR：約3時間50分  
(空港リムジンバス→函館本線)



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）

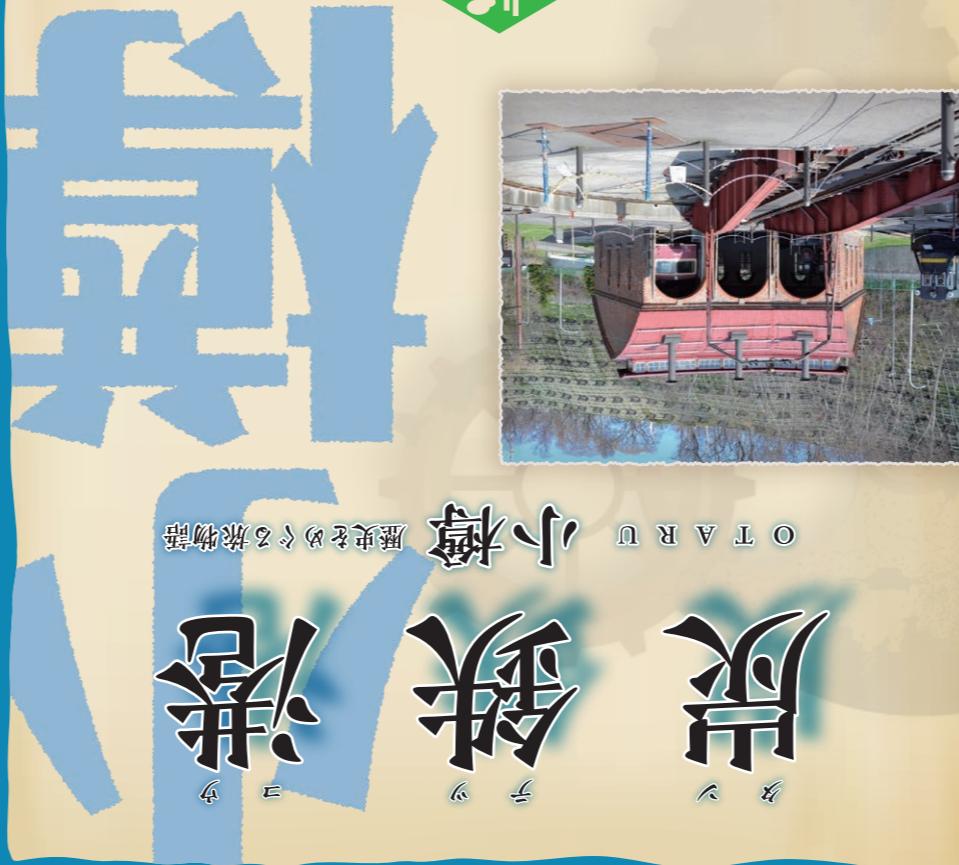
〒068-8558 北海道岩見沢市8条西5丁目  
電話番号：0126-20-0146 FAX番号：0126-25-8144



炭鉄港ポータルサイト  
<https://3city.net/>

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 【小樽：港】



## 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。

