岩見沢の炭鉄港ストーリー

1882（明治15）年11月13日、官営幌内鉄道の幌内～手宮間が全線開通したことから 1884～1885（明治 17～18）年に開拓が始まりました。1891（明治 24）年に岩見澤～歌志内間、翌年に岩見澤～輪西（室蘭）間の鉄道が開通したことで陸上交通の要衝となります。1905（明治 38）年に当時の栗澤村（現在の岩見沢市栗沢町）に万字炭鉱が開鉱したことで、その積出のために 1914（大正 3）年に万字線が全線開業、その沿線に 1918（大正 7）年に美流渡炭鉱が開鉱、1919（大正 8）年に朝日炭鉱の本格操業に伴って朝日駅が開駅するなど、周辺地域の炭鉱・鉄道と共に発展していきます。

1926（大正 15）年に完成した操車場も、当初平均 1,617 両 / 日だった操車能力が 1953（昭和 28）年～ 1957（昭和 32）年の改良工事で 1,800 両 / 日に、1959（昭和34）年～ 1962（昭和37）年の志文～岩見沢間増線など第 2 期改良工事で 2,500 両 / 日に増強されるなど貨物や石炭の輸送の増加と共に増えていきますが、石炭産業の衰退と共に鉄道のまちとして変化の時を迎えます。

鉄道のまちとしての象徴でもある現在の岩見沢駅舎は、刻印レンガや古レール等の素材を使用して建築されており、鉄道のまちに相応しいデザインとして、グッドデザイン賞を受賞しました。石炭産業は衰退しましたが、産業が発展する過程で培われてきた、充実した交通網と都市機能を活かし、空知の中心都市として、地域の新たな歴史を創っていくことが期待されています。

たくさんの魅力が集まる空知の玄関口

岩見沢市は 1882（明治 15）年、幌内鉄道が開通したことにより開拓がはじまり、1943（昭和 18）年に市政を施行。交通の要衝として、また豊富な資源開発と生産物資の集散地の拠点として発展を続け、岩見沢は空知における行政・産業経済・教育文化などの中心都市となりました。
1892（明治 25）年に栗沢が、1900（明治 33）年に北村が分村しますが、2006（平成 18）年に再び合併し、今の岩見沢市を形成しています。
現在は、水稲を中心とした農業を基幹産業として、先駆的な取組みであるスマート農業を発展させるとともに、市民生活の質の向上と地域経済の活性化に向け、ICT やデジタル技術を活用したまちづくりを進めています。

【札幌から】
車 ：約1時間（道央自動車道経由）
JR：約30分（函館本線・特急利用）
バス：約1時間（直行高速バス）

【新千歳空港から】
車：約1時間10分（国道337経由）
JR：約1時間50分（千歳線→函館本線）

【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30分（空港リムジンバス→函館本線）

炭鉄港

タンテツコウ

炭鉄港

IWAMIZAWA 岩見沢 歴史をめぐる旅物語

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観よ!～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/

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

岩見沢

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　【岩見沢：市の花（バラ）】

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、英国企業2社との合弁により、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。

・この地図は空間情報データベース GISMAP を使用して作成した。　・この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の 2 万 5 千分の1地形図を使用した。（承認番号　令元情使、第 415-GISMAP42767 号）

空から炭鉄港（たんてつこう）

～岩見沢市（いわみざわし）～

IWAMIZAWA CITY

三笠市

幌向川ダム

万字炭山森林公園

岩見沢雄鹿森CC

朝日駅舎（あさひえきしゃ）

道央自動車道

北海道グリーンランド

志文町

教育大学岩見沢校

岩見沢市役所

岩見沢IC

12

234

空知総合振興局

炭鉱の記憶（やまきおく）

マネジメントセンター石蔵（いしぐら）

至美唄

函館本線

石狩川

4条

岩見沢操車場跡（いわみざわそうしゃじょうあと）

旧北海道炭礦鉄道岩見沢工場（きゅうほっかいどうたんこうてつどういわみざわこうじょう）

（岩見沢レールセンター）

岩見沢駅

西11丁目

大和

至札幌

岩見沢トリビア

～万字炭鉱のズリ山階段～

岩見沢市栗沢町では1976（昭和51）年に閉山した北炭万字炭鉱の炭鉱遺産を利用した「万字炭山森林公園」が1998（平成10）年に整備されました。公園内には選炭場跡や、直線775段を含めた2468段もの階段が整備されたズリ山が残っています。ズリ山階段と言えば、北炭赤間炭鉱のズリ山を利用した赤平市の「日本一のズリ山階段」も有名ですが、その段数は直線で777段。直線の段数では赤平が日本一ですが、総段数では万字炭山のズリ山階段が日本一なのだそうです。この「日本一」を巡って二つのまちの当時の首長が相談をして決められたと噂されています。

炭鉄港 構成文化財

朝日駅舎

地元住民の請願によって1919（大正8）年に開駅。1940（昭和15）年に朝日炭鉱の鉱業権を日本硝子（株）が取得し本格開発を行うとともに、石炭積出駅としての性格を強めていきました。1954（昭和29）年に朝日炭鉱の経営権が製鉄原料輸送（株）に移り労使協調路線で再建に踏み出したことで出炭量が増加傾向となりました。1955（昭和30）年には選炭機増設工事が行われ、ホッパー（貯炭槽）も木造から鉄骨造になるほ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）年に駅舎を改修しました。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りました。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ました。

岩見沢操車場跡

岩見沢操車場は、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）を操車するに至りました。操車能力は、1953（昭和28）年～1957（昭和32）年の改良工事で1,800両/日に1959（昭和34）年～1962（昭和37）年の志文～岩見沢間増線など第2期改良工事で2,500両/日に増強されました。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おりましたが、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りました。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ましたが、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）年に廃止されました。

炭鉱の記憶 マネジメントセンター石蔵

右記参照

（岩見沢レールセンター）旧北海道炭礦鉄道岩見沢工場

開拓使によって建設された幌内鉄道は、1882（明治15）年に手宮～幌内間が全通し1889（明治22）年に道庁理事官であった旧薩摩藩士・堀基が設立した北海道炭鉱鉄道会社に払い下げられました。1899（明治32）年に、その鉄道財産の中にあった手宮駅（小樽市）に隣接した手宮工場の分工場として岩見沢製作所が設置されました。1903（明治36）年には岩見沢が本工場となり、1904（明治37）年には北炭本社の岩見沢移転でさらに拡張されました。しかし、鉄道国有化後は、1906（明治39）年に旭川工場の分工場となり、1915（大正4）年に苗穂工場岩見沢派出所となった後に廃止されました。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）が使用しております。建物壁面には北炭の社章（コバルト色の円の中に赤い星）が残っております。

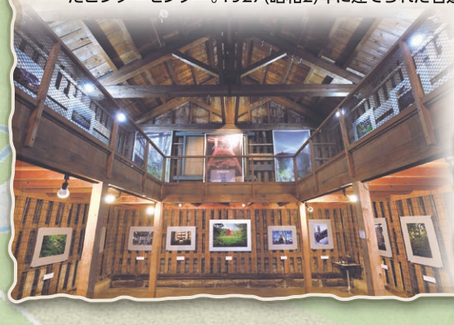
炭鉄港女子の ココ見て！炭鉄港

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。

炭鉱の記憶 マネジメントセンター石蔵

空知に残る有形・無形の多くの「炭鉱の記憶」を、過去の遺産として未来へ受け継ぐとともに、未来を占う貴重な素材として活用し、地域の再生に役立てたいと活動するNPO法人炭鉱の記憶推進事業団が、地域内外の人々と炭鉱の記憶の場とを結ぶ拠点として2009（平成21）年8月に開設したビジターセンター。1927（昭和2）年に建てられた石造りの建物に、様々なコーナーが設けられている。事務所に併設して、明治42年に建てられた石蔵（炭鉄港構成文化財）もあり、様々な催事企画を行っている。



【開館時間】10:30～17:30
【休館日】月・火曜日
（祝日は開館し、翌日休館）
【入館料】無料