

## 沼田の炭鉄港ストーリー

沼田町の石炭の歴史は1873(明治6)年にライマンが調査を行い炭鉱開発の基礎をつくったことから始まりました。その後開拓は1894(明治27)年、富山県人沼田喜三郎翁が郷里から18戸の移住を図ったのがはじまりです。1914(大正3)年、北竜村より分離し上北竜村と称し戸長役場を設置、1922(大正11)年沼田村と名前を改めました。1910(明治43)年に留萌港への石炭や木材、海産物等の輸送のため留萌本線が引かれ、1930(昭和5)年には明治鉱業株が昭和炭鉱を、浅野雨竜炭鉱株が浅野炭鉱を開鉱しました。恵比島駅から同町内の昭和駅を結ぶ炭礦線(たんこうせん)も引かれ、1961(昭和36)年には九州鉱山により太刀別炭鉱も開鉱しました。

しかし石炭から石油へのエネルギー転換が進んでいくと1968(昭和43)年に浅野炭鉱が閉山、翌年に昭和炭鉱と太刀別炭鉱が閉山すると存在意義を失った留萌鉄道も廃止されました。最盛期の昭和30年代に約5千人もの人が住んでいた浅野地区には沼田ダムの建設が進められ、市街地部分はダムの底へと沈みました。

炭鉱の閉山後は稲作中心の農業の町へと転換した沼田町ですが、留萌鉄道と昭和炭鉱で使われた機関車「クラウス15号蒸気機関車」は沼田町指定文化財になるなど保存へと動き、ほろしん温泉近くの専用の格納庫に保存され、また隣接する「沼田町炭鉱資料館」では各炭鉱の歴史を見ることもできるなど、まちの歴史を内外に伝える役割を果たしています。

## まつりばやしとほたるの里

北海道のほぼ中央、空知総合振興局管内の北西部に位置している沼田町は山は青く水は清い豊かな自然に包まれた町です。南部の平坦部は広大な石狩平野の北端の一部で肥沃な水田地帯となっており、市街地や農耕地はこの平坦部を流れる雨竜川や小河川の流域に沿って南に開けています。また西側は牧場、畑作地帯、他の二方は山岳地帯で占められています。気候は内陸型で四季の区別がはっきりしており、自然を通して季節の変わりゆくを感じることができます。1999(平成11)年にはNHKの連続テレビ小説「すずらん」のロケ地として全国的に有名となり、現在では雪のエネルギー利活用や7月上旬から幌新地区で見られるほたる、8月第4金曜日・土曜日には北海道3大あんどん祭りの一つとして知られる「夜高あんどん祭り」など元気な沼田町を全国へPRしています。



### 【札幌から】

車：約1時間30分(道央自動車道経由)  
JR：約1時間20分(函館本線→留萌本線)

### 【新千歳空港から】

車：約1時間50分(道央自動車道経由)  
JR：約2時間40分(千歳線→函館本線→留萌本線)

### 【旭川空港から】

車：約1時間20分(国道275経由)  
JR：約1時間40分(空港リムジンバス→函館本線→留萌本線)

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 北の産業革命の物語  
<http://www.sorachi.pref.hokkaido.lg.jp/ts/tss/tantetsuko.htm>

歴史をめぐる旅物語

# 炭鉄港 沼田



文化庁

令和元年度文化資源活用事業費補助金（観光拠点整備事業）

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 【沼田：ホタル】

## 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

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。

