JAPAN HERITAGE
日本遺産

## 何謂日本遺產？

「日本遺產（Japan Heritage）」是指透過各地區獨特的歷史魅力和特色，述說日本文化和傳統的故事，同時必須獲得文化廳的認證。這些故事基於多樣的有形和無形的文化資產，由地方主導，透過整合性的地區活化計畫實踐，包括資源的開發與運用，並以策略性手段在日本國內外宣揚，以激發當地的活力與魅力。

【從北海道，看日本的國策！～北方的產業革命「炭鐵港」～】
於 2019 年(令和元年) 被認定為日本遺產。

日本遺產官方網站
https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/

## 炭鐵港故事

北海道的現代化是以 1872 年（明治 5 年）小樽興建石造碼頭作為開端。隨後，小樽成為北海道的門戶，而得到更大的發展契機則是 1879 年（明治 12 年），當時開採了北海道第一座現代化煤礦——官然幌內煤礦（現今的三笠市幌內）。

為了運輸這些煤炭，幌內鐵路作為北海道的第一條鐵路，首先在 1880 年（明治 13 年）開通了手宮（小樽）至札幌之間的部分路段，並在 1882 年（明治 15 年）完全通車至幌內。幌內鐵路不僅運輸煤炭到小樽港，在運輸進入北海道內陸的移民和收成的農產品方面發揮了極大功能，透過人和物資的通暢無阻，也支撐了道都札幌的發展。

1889 年（明治 22 年），煤礦和鐵路被轉讓給由薩摩藩士堀基創立的北海道煤礦鐵道公司（北炭），並由該公司開展了空知煤礦（歌志內）和夕張煤礦（夕張）的開發。隨之，1892 年（明治 25 年）鐵路延伸至室蘭，岩見澤成為道央圓東西南北的鐵路交會點，並促成室蘭作為石炭出口港蓬勃發展的契機。

1906 年（明治 39 年），鐵路國有化。北炭利用出售所得與兩家英國企業合作，在室蘭建立了日本製鐵所。1909 年（明治 42 年）開始投入鋼鐵生產（輪西製鐵場：現今的日本製鐵室蘭製鐵所），使得室蘭鞏固了作為鐵鋼城市的地位。

然而，鐵路的國有化破壞了北炭的壟斷運輸，財閥企業紛紛進入空知，並以此為據點，勢力擴張到在日俄戰爭中獲得的樺太。這一轉變不僅促進了小樽港更進一步的發展，更在 1914 年（大正 3 年）催生了小樽運河的開鑿。
連接空知、小樽、室蘭三地的鐵路成為全北海道鐵路網絡的樞紐，而這三地的主要產業——煤炭、港口和鋼鐵，引領了北海道的工業化。

炭鐵港入口網站
https://3city.net/

## 上砂川町

1887年（明治20年），上砂川炭田的發現引領了這片土地的開發，1899年（明治32年），來自福井縣鶴村包括山內甚之助在內的8名拓荒者，開始了拓墾之旅，並成為當地的開端。1914年（大正3年），三井礦山株式會社成立，拉開了這座石炭之城的歷史序幕。1918年（大正7年），三井專用鐵道開通連接砂川和上砂川之間，為石炭產業的發展帶來了助力。三井公司不斷開挖礦坑，同時在此投入建造發電廠、學校、水道和醫院，迅速推動了上砂川町的繁榮，居民數量飆升至2萬人，於是便展開了分町的運動。1949年（昭和24年），「上砂川町」自當時的砂川町和歌志內町劃分出一部分地區而成立。然後，隨著煤炭產量的增加，1952年（昭和27年）人口達到了最高峰32,103人。然而，能源革命的推進使得1987年（昭和62年）礦山停產，終結了長達73年的煤鎮歷史。上砂川町將三井砂川中央竪坑重新利用，成立了無重力實驗中心。雖然後來關閉，但仍保上砂川的象徵。1994年（平成6年），上砂川線停運，曾成為電視劇拍攝地點的上砂川站搬遷至現址，成為當地的名勝之一。「炭鐵港」作為能讓人們回顧歷史，認識煤鎮歷史的設施，舉辦各種展覽和活動，積極推動以歷史為根基的交流計劃，增進人民的溝通交流，將煤鎮產地的遺產傳承給下一代。

## 栗山町

栗山町的歷史可以追溯至1888年（明治21年），當時宮城縣角田藩士泉麟太郎先生創立了「夕張開墾起業組合」，開啟了當地定居的序幕。1890年（明治23年）成立了「角田村」，1900年（明治33年）建立了角田村戶長役場。當年，原本在札幌創業的小林酒造因夕張的煤鎮開發興盛，因此將酒莊遷移至距離夕張不遠，自然豐富、水資源充沛的栗山地區。
在開墾計劃和豐重煤鎮開採的推動下，栗山逐漸蓬勃發展。1926年（大正15年），為運輸夕張的煤炭等物資，北海道炭鑛鐵道開通了夕張鐵道（栗山至新夕張之間的主線）。1928年（昭和3年）室蘭本線從此通車。1930年（昭和5年），夕張鐵道開通了野幌至栗山間的路段，使得栗山站成為兩條鐵路的交匯點，進入昭和時期，隨著北炭角田炭礦的發展，人口突破了20,000人，並增設了角田炭礦專用鐵道。1949年（昭和24年）町制實施，正式更名為「栗山町」。1983年（昭和38年）將行政機關從角田遷移至栗山。
然而，隨著煤炭產業衰退，1970年（昭和45年）角田炭礦結束營運。鐵路運輸減少，夕張鐵道於1975年（昭和50年）停止運行。栗山轉以農業為主要產業，並將如小林酒造的酒藏等從歷史建築傳承下來，成為栗山重要的交流和旅遊據點之一。

## 月形町

1880年（明治13年），福岡藩出身且曾擔任內務官的月形潔擔任團長，率領監獄課址調查探抵達此地，隔年的1881年（明治14年）9月3日，為容納政治犯等人並開拓北海道，樺戶集治監（當時的監獄）成為國內第三所正式設立的監獄。隨著監獄的建立，看守與其家屬也遷入此地，相關的運輸與物資供應地點也逐漸增加。這所原野由囚犯們開墾成了農田與耕地，從1887年（明治20年）開始，與空知集治監（三笠）共同合作，開辟了圓道12號的前身——上川道路，連接北見道路往網走。樺戶和市來知之間的樺戶道路，還有連結月形與增毛的天塩道路等，為開墾正作奠定了基礎。然而，1919年（大正8年），隨著囚犯減少與對於過度勞役所致事故的強烈批評，樺戶集治監被廢除。此後，1935年（昭和10年），札幌至沼田的鐵路——札沼線的開通，將月形由監獄之鎮轉變為農業之鎮。隨著農家聚落增多，商店等設施也逐漸擴展，不僅有種植稻米、還有花卉、哈密瓜、西瓜、蕃茄等果菜的栽培，延續至今的月形農業。1983年（昭和58年），隨著東京都中野監獄廢止，月形監獄重啟，月形再度扮演「更生之鎮」的角色。

## 沼田町

沼田町的煤鎮歷史是1873年（明治6年）時，來曼前來調查，為煤礦開發打下基礎作為開端。到了1894年（明治27年），富山縣的沼田喜三郎率領18戶家庭自鄉里遷徙至此，開啟了開墾之路。1914年（大正3年），自北龍村分離並更名為上北龍村，隨後於1922年（大正11年）正式更名為沼田村。1910年（明治43年），為運輸煤炭、木材和海產品至留萌港，增設了留萌本線鐵路，1930年（昭和5年），明治礦業株式會社成立了昭和炭礦，同時淺野雨龍炭礦株式會社也成立了淺野炭礦。於是在惠比島站和昭和站開建了炭礦線，於1961年（昭和36年）由九州礦山株式會社又開設了太刀別炭礦。
然而，隨著能源從煤炭轉向石油，1968年（昭和43年）淺野炭礦停止運營，接著昭和炭礦和太刀別炭礦於次年結束，便得留萌鐵路失去存在的意義並被廢止。在昭和30年代的全盛時期，居住在淺野地區的人口曾達的5000人。但因沼田水壩的建設，使得城市的一部分地區被淹沒在水庫之下。煤礦停運後，沼田町轉型為以稻米為中心的農業之鎮。然而，留萌鐵路和昭和炭礦使用的「克努斯15號蒸汽機車」等作為沼田町的指定文化財被保存了下來，位於幌新溫泉附近的「沼田町炭礦資料館」還展示了各煤礦的歷史，扮演著傳號城市歷史到日本國內外的角色。

## 炭鐵港 擁有炭鐵港遺產的城市

「炭鐵港」是旨在以煤炭、鋼鐵、港口和鐵路等主題，連結構成近代北海道的三個城市（空知、室蘭、小樽），並藉此創造人類和知識新動能的計畫。
自從開拓使於 1869 年（明治 2 年）成立以來，僅經過短短的 150 年，北海道的大口從不到 5 萬人增長了近 100 倍，發展成一個多姿多彩的社會。深入研究其歷史，我們可以發現空知、室蘭和小樽，以及穿越其中的鐵路所上演的產業革命故事。

## 夕張市

夕張市的歷史可追溯至1874年（明治7年），當時美國礦山地質學者本傑明·史密斯、來曼(Benjamin Smith Lyman)率領的探勘隊在夕張川上游調查了煤礦地質。隨後於1888年（明治21年），遞交的技師坂市太郎在志幌加別川上游發現了煤炭的大露頭。開啟了「炭礦之城夕張」的歷史。1890年（明治23年），北海道炭礦鐵道公司「北炭」開採了夕張的煤礦，夕張因此成為了煤礦之城並逐漸繁榮起來，同時北炭和三菱等相關產業也蓬勃發展。
到了1960年（昭和35年），夕張市人口達到116,908人，但在昭和40年代，能源需求由煤炭轉向石油，導致煤礦逐漸停止運營。1990年（平成2年），三菱石炭礦業南大夕張煤礦停止運營，結束了「炭礦之城夕張」的時代。此後，夕張的重心也朝著「從煤礦走向觀光」的方向轉配。
利用舊有的煤礦遺址建立了主題公園「石炭歷史村」，並於1980年（昭和55年）開設了石炭博物館等。人們以各種方式充分利用存殘的煤礦遺產。2007年（平成19年），夕張市成為財政再建團體，但石炭博物館經過2018年（平成30年）全面改建重新開放後，成為一個讓人深入了解城市歷史、居民生活以及煤礦產業的核心設施。煤礦遺產持續作為地方資源，促進了交流並培養了對家鄉的情感。

## 岩見澤市

1882年（明治15年）11月13日，隨著官營幌內鐵道幌內至手宮段全線通車，開啟了1884年（明治17年）至1885年（明治18年）間的岩見澤開拓計劃。1891年（明治24年）岩見澤至歌志內段鐵路通車，次年岩見澤至輪西（室蘭）之間的鐵路也陸續開通，使其成為陸上交通的重要樞紐。1905年（明治38年），當時的栗澤村（今岩見澤市栗澤町）開採了萬字煤礦，隨後1914年（大正3年）萬字線全線開通，1918年（大正7年）美流渡煤礦開採，1919年（大正8年）隨著朝日煤礦正式運作，朝日站也開始運作，這些煤礦與鐵路的發展促進了周邊地區的繁榮。
1926年（大正15年）建成的調車場，最初的平均每日調度車輛的能力為1617輛，到了1953年（昭和28年）至1957年（昭和32年）的改良工程後增至1800輛，1959年（昭和34年）至1962年（昭和37年）的志文至岩見澤段增設工程使其調度車輛的能力提升至每日2,500輛。隨著貨物和煤炭運輸量增加，煤炭產業的衰退，岩見澤作為鐵路城市也面臨著蛻變的時刻。現在的岩見澤站作為鐵路城市的象徵，採用刻印磚和古老的鐵軌等材料建造，透過適合鐵路城市的設計，獲得市樓設計獎。
煤炭產業雖然已經衰退，但借助在產業發展過程中建構完成的豐富交通網絡和都市機能，岩見澤有望成為空知地區的核心城市，開創地區的新歷史。

## 美唄市

1873年（明治6年）時，榎本武揚擔任開拓使的煤鎮職責，並於該年提交了「石炭山取調書」，這成為開拓使開發幌內煤山的契機。接著，美國地質學家來曼在次年調查了美唄煤田，並在1876年的《日本蝦夷地質要略之圖》中介紹，自明治20年代展開對美唄煤田礦區的探索工作。1889年，德田與三郎調查了美唄川上游等地的煤層，在明治後期，東美唄地區和南美唄地區進行了小規模的開採，持續到了大正和昭和時期。三菱和三井等大型財閥也開展了大規模採礦。隨著煤鎮業的發展，這裡的人口增加，1925年透過町制實施成為沼貝町（次年更名為美唄町），1950年成為北海道第15個市，為了大量運送煤炭，三菱美唄鐵道、三菱茶志內鐵道、三井南美唄支線相繼開通。然而，1960年代煤炭工業成了「夕陽產業」，導致1963年三井美唄煤鎮停產、1972年三菱美唄煤鎮關閉，美唄鐵道也停駛。隨之而來的是，1973年北菱我路煤鎮也結束營運，意味著美唄市內所有煤鎮的坑口都被封閉了。在礦山關閉後，1990年，三菱美唄煤鎮豎坑機（上風口和下風口）被捐贈給了市政府，並在炭鎮紀念森林公園中展示著蒸雷。與此同時，在東美唄地區的舊熱力學廠地內，於1992年（平成4年）開設了展示美唄市自豪歷史史印信作品的藝術安化交流據所「Arte Piazza Bibai」（在2016（平成28）年改名為「安田信農塑美術館Arte Piazza Bibai」），也成為了觀光資源受到關注。

## 蘆別市

蘆別的開拓始於1893年（明治26年），煤鎮開挖則在1897年（明治30年）開始，1913年（大正2年）瀧川至富良野間鐵路通車後，以三菱鎮業全面展開煤鎮開採為契機，蘆別市的煤鎮產業逐漸擴大，1938年（昭和13年）啟動了高規模業所的開採，豐生三井鎮業所一號坑也開始開採。1940年（昭和15年）建立了三井鎮山蘆別專用鐵路，作為專門運送煤鎮的路段，1944年（昭和19年）明治鎮業收購了東蘆別煤鎮並開始運營，1947年（昭和22年）油谷炭礦開始開採，被稱為「蘆別五山」的五大公司相繼開始開採，使得人口在1959年（昭和34年）達到了萬5千人的最高峰，建立了「煤鎮之城蘆別」。然而在1960年代，能源轉向石油，許多煤鎮停止開採，到了1992年（平成4年）隨著三井蘆別煤鎮的結束，蘆別地區的地下採鎮也走入歷史。
在主要產業陷入困境的情況下，蘆別市為了重振城市活力，致力於企業招募和旅遊開發。近年來，舊鎮城小學在活動期間向外開放，舊三井蘆別鐵道改山川橋梁的觀景平台和觀光停車區也得到整修。這樣的舉措將現存的煤鎮遺產、美麗的自然環境及特產相結合成才當地的魅力，期待能成為旅遊資源之一，發揮其作用。

## 赤平市

赤平的煤炭歷史可以追溯到1857年（安政4年），當時為北海道命名的松浦武四郎在空知川沿岸發現了煤炭，然而因當時缺乏運輸手段，煤鎮開發並未迅速進展。直到1913年（大正2年）瀧川至下富良野間的鐵路通車後，許多煤鎮才開始相繼開挖，1918年（大正7年），茂尻煤鎮成為赤平的第一座大型煤鎮，隨後豐里煤鎮（1937年）、赤間煤鎮和住友赤平炭鎮（1938年）等大型煤鎮陸續開始運營，使赤平共有77處中小型煤鎮。
隨著眾多煤鎮的運作，赤平的人口也隨之增加，1954年（昭和29年）成為北海道第18個市，到了1960年（昭和35年），人口達到最高峰的35,430人，赤平站的貨物處理量名列道內大阪的梅田站，成為日本第一大站，支撐了該地區的發展。然而，從昭和30年代末期開始，石炭產業開始衰退，直至1994年（平成6年），最後一座煤鎮停產，結束了赤平的「煤炭歷史」。
此後，赤平開始轉型為工業城市，積極吸引製造業企業，並在2003年（平成15年）聯辦第8屆國際鎮山歷史會議，人們開始更加重視保存煤鎮遺產。2016年（平成28年），赤平市從住友材料公司（Sumisei Materials）無償接管了舊住友赤平煤鎮的設施，並於2018年（平成30年）開設了赤平市煤鎮遺產導覽設施，承擔著將赤平煤炭歷史傳承至後的重要角色。

## 三笠市

三笠市是北海道現代煤鎮和鐵路的發源地。1868年（明治元年），在幌內發現了煤炭，1879年（明治12年）幌內煤鎮作為官營煤鎮開始運營，隨後，1882年（明治15年），為了開拓北海道並確保煤鎮勞動力，在市來知設立了空知集治監（現今的監獄），同年，為了運輸從幌內煤鎮開採的煤炭，建立了北海道第一條鐵路，連接幌內至手宮（小樽）。
在接下來的年代裡，幾春別煤鎮、奔別煤鎮等多個煤鎮開始開採。到了昭和時期，隨著機械化的進步，大規模的煤炭開採成為了常態。三笠市人口也逐漸增加，到了1959年（昭和34年）達到了62,781人。然而，因受到能源政策的轉變以及煤鎮事故等因素影響，幾春別煤鎮於1957年（昭和32年）、奔別煤鎮於1971年（昭和46年），幌內煤鎮於1989年（平成元年）相繼停產。
三笠市為有效利用殘存的煤鎮遺產，1987年（昭和62年）成立了三笠鎮遺紀念館，1990年（平成2年）建立了保有幌內太結窗等的克勞福德公園（Crawford Park）。同時，為了將這些珍貴的煤鎮遺產連結作為大地遺產的故事，2015年（平成25年）三笠市算公園被認定為地質公園，以地質公園為基礎，活用煤鎮遺產，推出符合炭鐵港歷史的導覽行程等。讓市內的人們享受這段歷史，並積極推動城市發展。

## 炭鐵港料理

見證北海道現代化歷程的炭鐵港，以豐富的海產和美味的農產聞名。
這裡的料理不僅展現了北海道的豐饒物產，更蘊含了歷史與文化的傳承。
從海鮮盛宴到傳統小吃，每一道菜肴都是對這片土地的致敬。
來一場美食之旅，探索炭鐵港的獨特魅力，感受歷史與現代的交織。

北海道特產餐桌

### 海鮮盛宴

**海膽丼**
北海道的海膽以其鮮甜、濃郁聞名，通常搭配新鮮的白飯和海苔，是一道簡單而奢侈的美味。

**螃蟹料理**
北海道的螃蟹肉質鮮美，無論是蒸、煮還是做成湯，都能帶來滿足感。

**鮭魚料理**
鮭魚是北海道的代表性魚類，無論是烤、煮還是做成壽司，都能展現其豐富的風味。

**鹽烤秋刀魚**
秋刀魚以簡單的鹽烤方式，保留了其鮮美的原味，搭配檸檬汁更加清新。

**Ganganmen 拉麵**
「Ganban 麵」是日文的字面意思，意指「木板麵」。這種麵條以豬骨、雞骨、蔬菜和海鮮為湯底，搭配豬肉、蔥、筍、海帶芽、蛋等多樣配料，呈現出豐富的層次感。

**南瓜料理 三笠**
在這個鎮裏的南瓜料理，以當地特產南瓜為主要食材，搭配當地的特產，呈現出獨特的風味。

**美唄燒鯉魚**
美唄燒鯉魚是一道傳統的日本料理，以新鮮的鯉魚為主要食材，搭配醬油、糖、味噌、酒和生薑等調味料，烹調出甜鹹交織的風味。

**各多湯 蘆別**
這是蘆別的特產湯品，以當地的蔬菜和肉類為主要食材，搭配豐富的調味料，呈現出濃郁的風味。

**多彩炸雪茄魚魚鰭**
多彩炸一隻各為「鯉之源」的魚鰭鯉魚，2009 年「鯉之源」開發，為了讓這道菜肴更加美味，市政官員還邀請廣告人小野寺一郎，以及了日本廣告公司的廣告人，創造出獨特的宣傳策略。

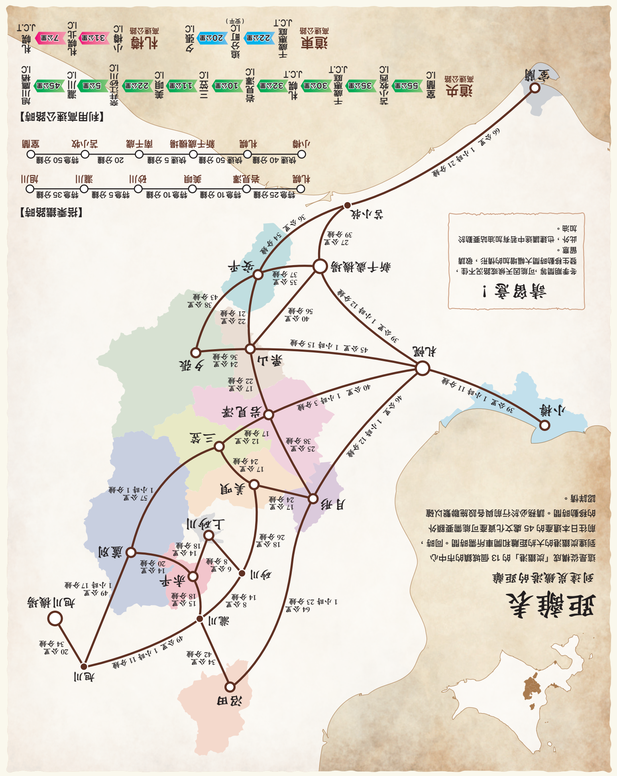
**蘆別燒鯉魚**
這是一款由蘆別的傳統燒烤技術製作的美味佳肴，以新鮮的鯉魚為主要食材，搭配秘製的醬汁和調味料，呈現出獨特的風味。

**小樽 鯨皮燒頭**
這是一款由小樽的傳統燒烤技術製作的美味佳肴，以新鮮的鯨皮為主要食材，搭配秘製的醬汁和調味料，呈現出獨特的風味。

## 班離表

以炭鐵港的產業革命為主題，連結構成近代北海道的三個城市（空知、室蘭、小樽），並藉此創造人類和知識新動能的計畫。

**【手冊內容編輯協助】**
**郵遞區號 060-8558**
**北海道 札幌市中央區 5 丁目**
**第見綠市役所 地域創生部 地域政策課**
TEL 0126-20-0034
URL：http://www.sorachi.pref.hokkaido.jp/
※編輯工作截稿日期：第 2023 年 9 月發行。


道央圏
札幌
新千歳空港
苫小牧
室蘭
小樽
倶知安
ニセコ
留寿都
真狩
喜茂別
京極
倶知安
岩内
泊
神恵内
積丹
古平
仁木
余市
赤井川
南幌
奈井江
砂川
歌志内
芦別
赤平
滝川
新十津川
雨竜
北竜
沼田
秩父別
雄冬
羽幌
初山別
遠別
天塩
幌延
中川
美深
音威子府
浜頓別
枝幸
歌登
猿払
稚内
礼文
利尻
道央自動車道
札幌 IC 55分 倶知安 IC
札幌 IC 45分 小樽 IC
札幌 IC 32分 余市 IC
札幌 IC 30分 千歳恵庭 IC
札幌 IC 10分 恵庭 IC
札幌 IC 10分 千歳恵庭 IC
道東自動車道
札幌 IC 20分 千歳 IC
札幌 IC 32分 恵庭 IC
札幌 IC 45分 苫小牧 IC
札幌 IC 55分 室蘭 IC
札幌 IC 45分 砂川 IC
札幌 IC 45分 滝川 IC
札幌 IC 45分 赤平 IC
札幌 IC 45分 芦別 IC
札幌 IC 45分 美唄 IC
札幌 IC 45分 三笠 IC
札幌 IC 45分 岩見沢 IC
札幌 IC 45分 栗山 IC
札幌 IC 45分 長沼 IC
札幌 IC 45分 千歳 IC
【利用高速公路時】
小樽 40分鐘 札幌 50分鐘 新千歲機場 5分鐘 恵庭 10分鐘 苫小牧 20分鐘 室蘭
【採用鐵路時】
小樽 25分鐘 札幌 10分鐘 新千歲機場 5分鐘 恵庭 10分鐘 苫小牧 20分鐘 室蘭
札幌 10分鐘 美唄 5分鐘 砂川 5分鐘 滝川 35分鐘 旭川
札幌 50分鐘 岩見沢 5分鐘 栗山 20分鐘 夕張
札幌 40分鐘 小樽 50分鐘 倶知安 5分鐘 ニセコ 20分鐘 留寿都