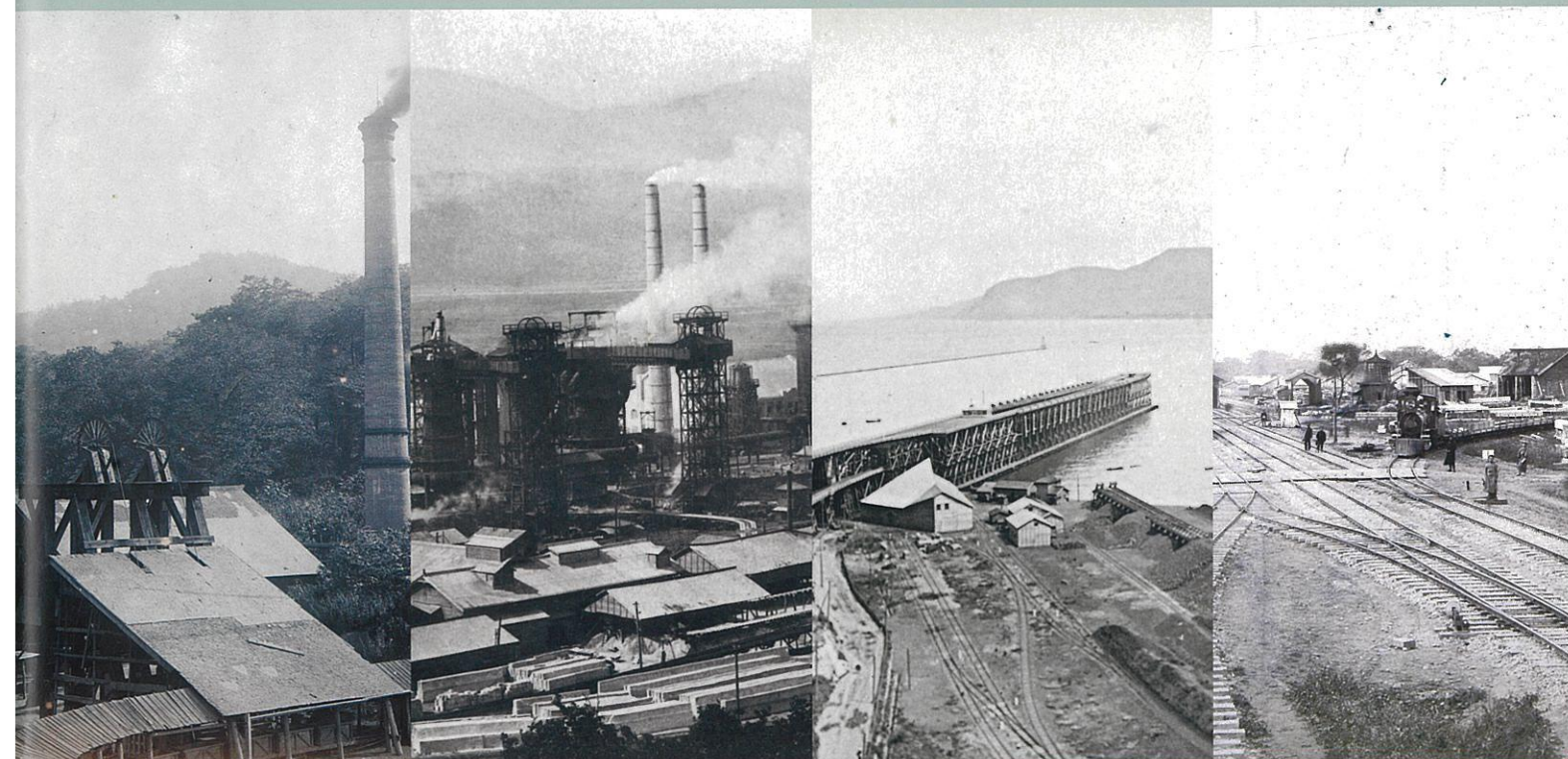


炭鉄港ストーリー構築事業

報告書



2017年3月15日
(平成29)

目次

0. はじめに	1
1. 手がかりとなる歴史資産	4
2. ストーリー構築の基本的視点	10
3. 《炭鉄港》のストーリー	16
4. 《炭鉄港》ストーリーの展開可能性についての検討	45
5. 今後の進め方	53
基礎資料●歴史遺産の概要	55
参考資料●日本遺産の制度概要	67
検討会の開催とメンバー	68

0. はじめに

《炭鉄港》の取り組みに至るまでの経緯について、まず整理しておく。

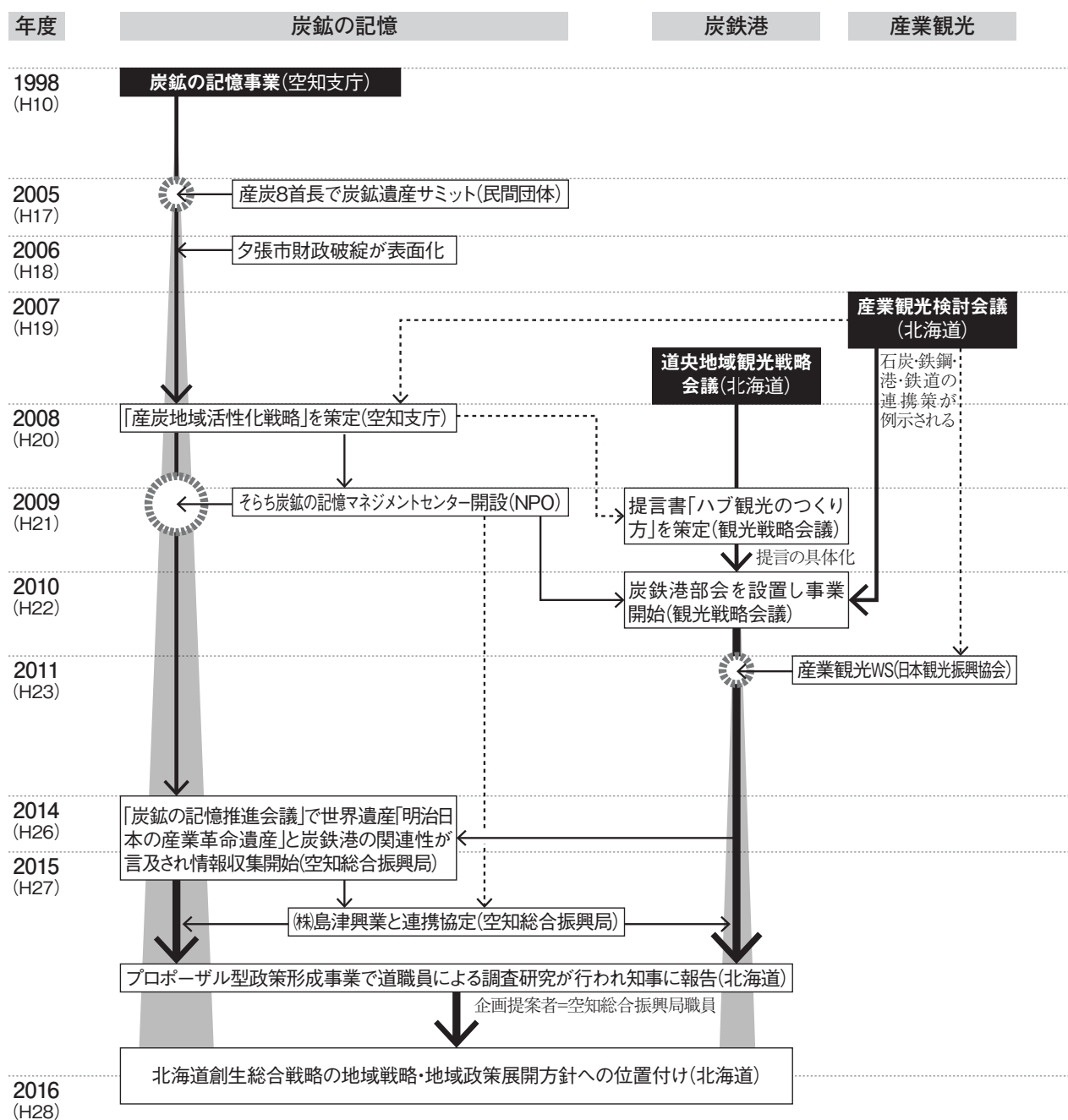
■ 《炭鉄港》が生まれた起源と背景

そもそも《炭鉄港》は、3つの北海道の政策を起源としている。

最も根底にあるのは、空知総合振興局の独自事業として今日まで継続している〈炭鉱の記憶〉事業である。

〈炭鉱の記憶〉は、1998（平成10）年度に空知支庁の独自政策としてスタートした。基幹産業を失い、約50年間で人口が1/5～1/10となった自治体が大半を占め、国の閉山対策が期限切れになるという状況の中で、その展開環境は当初から過酷であった。

図表 0-1 《炭鉄港》の経緯



それでも、2005（平成17）年に産炭自治体8首長が一堂に会した「炭鉱遺産サミット」¹で、「選択と集中」によって「ともに事に当たる」という政治的合意がなされた。

図表 0-2 2005年の炭鉱遺産サミット



これを受けて2008（平成20）年度には、道の政策として10年間のマスタープランである「元気そらち！産炭地域活性化戦略」が策定され²、翌年には同戦略に位置づけられた拠点として「そらち炭鉱の記憶マネジメントセンター」が開設されるなど、着実に推進されてきた。同戦略策定から10年経過を目前に、次のステップアップの必要性が求められていた。

《炭鉄港》の着想自体は、2007（平成19）年度「産業観光検討会議」（北海道経済部）を起源としている。同会議の報告書の中で、北海道の独自性を発揮する必要性と方向性が打ち出され、現在と過去の産業、観光地と非観光地とを結びつけるストーリーとして、《炭鉄港》の考え方が例示されている。ここでの発想は、先述した空知産炭地域活性化戦略の策定において踏まえられ、さらに後述する道央地域観光戦略会議の提言書に反映された。

《炭鉄港》の具体的な展開の契機となったのは、2007（平成19）年度の「道央地域観光戦略会議」（北海道経済部）と、翌年に道央圏5振興局職員が会長の

指導のもとに取りまとめた提言書「ハブ観光のつくり方」である。この提言を具体化するために、2010（平成22）年度に同会議の中に炭鉄港部会が設置され、「そらち炭鉱の記憶マネジメントセンター」が主管³して《炭鉄港》の具体的な展開がスタートした。

以降、今日まで継続して、実践を通じ政策具体化の可能性を高めてきた。特に2011（平成23）年11月に日本観光振興協会の支援で開催した「産業観光ワークショップ」は、《炭鉄港》三地域の関係者が相互に各地を訪問した後に札幌に結集して一大フォーラムを開催するという大規模なもので、その後の展開に大きな弾みとなった。

以上で述べたように《炭鉄港》は、その必要性では（炭鉱の記憶）事業からの要請、着想自体は産業観光検討会議、具体化の端緒は道央地域観光戦略会議にあり、北海道による3つの政策が相互に関連し総合的に展開してきた結果である点が大きな特徴である。

■ 《炭鉄港》の政策的な位置づけ

《炭鉄港》や〈炭鉱の記憶〉を展開してきたが、近年になり大きな転機となり得る状況が出現してきた。それは、2015（平成27）年に「明治日本の産業革命遺産」が世界遺産に登録されたことである。

これまでの文化財行政においては、近代産業に関して十分な文化財指定がなされてこなかった中で、世界遺産への登録の動きは（たとえそれが明治期に限られたものであっても）画期的な意味を持つ。そもそも、ユネスコ世界遺産委員会では、1994（平成6）年に、登録遺産の種別間における不均衡を是正するため、今後登録を推進すべき遺産の種類を示した。産業遺産は、そこで示された遺産の種類の一つで、世界遺産委員会に登録に力を入れている分野の一つである。

このような世界的な潮流を受けて、2001（平成13）年頃から日本でも産業遺産を世界遺産に登録しようという動きが存在し、その候補として当初は北海道が有力視されていた。その布石として、2003（平成15）年に赤平市で国際炭山ヒストリー会議が開催された。

その後、鹿児島県で薩摩藩主・島津家の資産を継承し観光事業などを展開している（株）島津興業が、九州・

1 サミットに発言席に登壇した首長は次の通り／夕張市後藤市長、岩見沢市渡辺市長、美瑛市桜井市長、芦別市林市長、赤平市高尾市長、三笠市小林市長、歌志内市村上助役、上砂川町加賀谷助役。このほか、北海道空知支庁石川支庁長、北海道開発局札幌開発建設部吉田地域振興対策室長、滝川市田村市長、札幌学院大学伊坂理事長など250名が参加した。

2 同様の環境にあるドイツ・ルール鉱工業地域の再生にあたって大きな役割を果たした「IBA エムシャーパーク構想」にならって策定された。2007年度策定の「新・北海道総合計画」に基づく「道央広域地域政策展開方針」では、「炭鉱（やま）の記憶」で地域づくり、～ドイツに学ぶランドシャフトパーク構想」が重点プロジェクトに位置づけられていた。

3 2011年度からはNPO炭鉱の記憶推進事業団が事務局機能を継承して現在に至っている。

山口県の県知事や国機関に働きかけを行ったことを契機として、九州地方知事会の政策テーマに採択された。二人の総理大臣を輩出するという地域特性を背景に強力な政治的運動を展開した結果、2009（平成 21）年に国内での世界遺産暫定リストに掲載された⁴。

これまで、そらち炭鉱の記憶マネジメントセンターや《炭鉄港》の事業を通じて(株)島津興業との関係を築いてきた中で、「明治日本の産業革命遺産」の世界遺産登録に関する情報を得ていたことから、2014（平成 26）年度の空知総合振興局「炭鉱の記憶推進会議」において、世界遺産登録の進捗状況が報告され、はじめて《炭鉄港》との関連性が公式に言及された。

2015（平成 27）年度の同推進会議では、世界遺産登録が現実視されていたことから、再び《炭鉄港》との関連性について議論となり、推進会議の審議を踏まえて空知総合振興局で日本遺産の登録の可能性を含めて情報収集を開始することとなった。こういった動きの中で、道のプロポーザル型政策形成事業で道職員による調査研究が行われ、高橋知事に報告されるとともに、(株)島津興業と空知総合振興局との間で連携協定が締結された。

近年の《炭鉄港》を巡る活発な動きに対応して、2015（平成 27）年 10 月に策定された「北海道創生総合戦略」の地域戦略において、振興局内の様々なエリアにおける施策展開として、空知地域に「炭鉱遺産やジオパークなどの活用による歴史や文化を学ぶ「そらちヘリテージツーリズム」の推進」が、振興局を超えた広域連携による施策展開として「産業遺産（炭・鉄・港）の保全・活用による交流人口の拡大」が明記された。また、2016（平成 28）年 7 月に策定された同政策展開方針においても、地域重点政策ユニットの一つとして「そらち「炭鉱（やま）の記憶」の推進プロジェクト」が位置づけられ、《炭鉄港》の推進や鹿児島との交流が明記された⁵。

このように《炭鉄港》は、世界や日本各地など他地

域で顕在化した動きと、空知（後志・胆振）地域の潜在的可能性との紐帯となり、その展開にあたっては「炭鉱の記憶推進会議」での審議や「北海道創生総合戦略」の策定などのプロセスの中で市町村の意向を反映したものとなっている。

■ 《炭鉄港》を巡る地域の具体的な動き

近年、《炭鉄港》に関連する主要なものを列挙すると次表の通りとなり、様々な動きが活発化しつつあることが伺える。

図表 0-3 《炭鉄港》地域での動き

自治体・地域	動き
《炭鉄港》 全域	2016FY：《炭鉄港》3地域の市町議会議員で構成する「北海道炭鉄港市町村議員連盟」が3月19日発足予定（設立総会時：市町議員9市2町66名、顧問＝北海道議会議員11名）
空知総合 振興局	2015FY：職員2名がドイツ・ルール鉱工業地帯を視察 2016FY：地域創生部に地域資源活用推進室を設置 2016FY：(株)島津興業からの企業版ふるさと納税で「産業遺産シビックプライド醸成事業」を展開（3カ年で2M）
空知全域	2016FY：菊島赤平市長・桜庭月形町長ほか国・道・市職員ら10名が「明治日本の産業革命遺産」を視察
夕張市	2016FY：石炭博物館模擬坑道を釧路コールマイン(株)の施工により全面改修（250M） 2016FY：産業遺産ツーリズムの拠点施設「清水沢コミュニティゲート」を開設（地方創生加速化交付金6M）
美瑛市	2015FY：高橋市長と市観光課職員がドイツ・ルール鉱工業地帯を視察
赤平市	2015FY：住友赤平立坑を住石HDから市が取得（無償） 2017FY：立坑緊急補修（117M）、ガイダンス施設整備（256M/うち地方創生拠点整備交付金128M）
三笠市	2017FY：高校生レストラン整備（500M/うち地方創生拠点整備交付金250M）
小樽市	2016FY：歴史文化基本構想の策定に着手
室蘭市	2014FY：市民が一般社団法人を組織し取り壊しの危機にあった旧三菱合資会社室蘭出張所を買い取り保存活用 2016FY：青山市長が市青少年科学館に設置している蒸気機関車を旧室蘭駅舎へ移設する方針を表明

2017年3月15日現在：FY＝西暦年度、M＝百万円

4 この時点での登録名称は「九州・山口の近代化産業遺産群－非西洋世界における近代化の先駆け－」。2013年に「日本の近代化産業遺産群－九州・山口及び関連地域」に変更され、2015年のICOMOS（国際記念物遺跡会議：専門家からなるユネスコの協力機関）勧告に従って「明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼、造船、石炭産業」へ変更し世界遺産登録となった。北海道にとっては、タイトルから九州・山口という限定的な地域名称が外れたことの意味は大きい。

5 さっそく2016年6月には、管内首長2名を含む6団体10名による産業遺産視察団が組織され九州の世界遺産5カ所を訪問、参加者は《炭鉄港》産業遺産は世界遺産と遜色ないとの感触を持った。

1. 手がかりとなる歴史資産

《炭鉄港》のストーリーを描くための手がかりとなる歴史遺産の状況と特徴について概説する。

1-1. 歴史資産の構成と概要

空知総合振興局管内市町・小樽市・室蘭市において、《炭鉄港》に関連し、現存する歴史資産として、合計246件が抽出された（⇒図表1-1）¹。

図表 1-1 歴史資産の件数と分布

	自治体	件数	摘 要
空知A	三笠市	22	
	月形町	5	
	夕張市	30	
	歌志内市	7	
	岩見沢市	4	1906(明治39)年・鉄道国有化以前の北海道炭礦鉄道時代までに関連する資産
	栗山町	1	
		69	
空知B	岩見沢市	9	
	美唄市	17	
	砂川市	2	
	滝川市	4	
	赤平市	7	
	芦別市	15	
	栗山町	4	
	奈井江町	4	
	上砂川町	2	
	沼田町	3	
		67	
空知計		136	
小樽市		95	市指定歴史的建造物78件のうち76件を一括計上
室蘭市		20	
合計		251	

〈空知〉は合計136件で、全体の54%と半数以上を占め最も多い。〈空知A〉4市2町は、1879(明治12)年・

官営幌内炭鉱開鉱から、1889(明治22)年・北海道炭礦鉄道会社（後の北海道炭礦鉄道(株)、北海道炭礦汽船(株)）の成立を経て、1906(明治39)年・鉄道国有化、1909(明治42)年・輪西製鉄所の創業に至る時期〔①官営開拓〕〔②北炭独占〕の歴史資産が分布する早くから開拓が進んだ範囲で、件数は69件。〈空知B〉6市3町（岩見沢市・栗山町は内容によってAとBに分割）は67件で、〈空知A〉とほぼ同数の資産が存在する。

〈小樽〉は、合計95件で全体の38%を占め、単独自治体としては最も多い。このうち、市指定歴史的建造物が78件を占めている。1980年代の小樽運河保存運動などを契機として市独自の制度を創設するなどして、文化財に対して積極的な取り組みがなされてきたことが反映されている。

〈室蘭〉は、合計20件と件数は少ない。これは、1907(明治40)年の日本製鋼所設立からスタートした鉄鋼業が、今日までの間に幾多の浮沈があるにせよ、現在もなお基幹産業として継続しており、改良しながら現役で稼働している生産設備などは、歴史資産として把握し難いことによるものと考えられる。

時代区分別地域別の個別資産の一覧は図表1-2の通りである（6-7頁に掲載、巻末に詳細表添付）。

種類別（⇒図表1-3）では、当然のことながら、炭鉱は〈空知A〉〈空知B〉のみ、鉄鋼は〈室蘭〉のみにしか存在しないが、その件数には大きな開きがあり、炭鉱94件に対して鉄鋼6件と少ない。港湾は、〈小樽〉が93件もの件数があり顕著な集積が見られ、〈室蘭〉では10件と少ないものの地域内での最多項目となっている。鉄道は、全地域に存在し、特に〈空知〉で比較的割合が高い。

ここから、《炭鉄港》のうち、《炭》は〈空知A〉〈空知B〉、《鉄》は〈室蘭〉、《港》は〈小樽〉を主に〈室蘭〉含めて特徴づけられる。また、《鉄道》は、3地域をネッ

1 《炭鉄港》に関連する文化財や文化財に類する指定物件を全て対象として抽出した。このほか、空知は文化財等の指定物件が少ないことから、2016年度に空知総合振興局が行った炭鉱遺産調査の掲載物件のうち現存するものを加え、さらに一部では独自の判断で物件を追加した。室蘭も文化財等の指定物件が少なく、空知総合振興局調査のような基礎資料がないことから、独自の判断で物件を追加した。

トワークする存在であることから、〈空知〉を中心として各地域に存在する。

図表 1-3 種類別の歴史資産の件数

種類区分	空知 A	空知 B	小樽	室蘭	合計
炭 鉱	50	44	0	0	94
鉄 鋼	0	0	0	6	6
港 湾	0	0	83	10	93
鉄 道	9	19	10	1	39
その他	10	4	2	3	19
合計	69	67	95	20	251

各地域別に上位2位までの項目区分に網カケを施した

時代別（➡図表1-4）では、総数で〔③財閥進出〕79件が最多で、〔④戦時体制〕51件、〔②北炭独占〕49件と続く。同じ炭鉱地帯でも〈空知A〉は明治・大正期に卓越しつつも〔①官営開拓〕から〔⑥合理化〕までまんべんなく存在するのに対して、〈空知B〉は〔③財閥進出〕以降であり特に昭和期に入ってからが著しい。〈小樽〉は、太平洋戦争終戦までしか存在せず、特に大正期を中心に明治後期〔②北炭独占〕～昭和初期〔④戦時体制〕に86件（全体の90%）が集中している。〈室蘭〉は、〔③財閥進出〕が10件と最多で、室蘭を最も特徴づける《鉄》関連資産は、〔②北炭独占〕1件、〔③財閥進出〕3件、〔④戦時体制〕2件となっている。

図表 1-4 時代区別の歴史資産の件数

時代区分	空知 A	空知 B	小樽	室蘭	合計
①官営開拓 1869-1888年	7	1	9	1	18
②北炭独占 1889-1909年	14	1	31	3	49
③財閥進出 1910-1930年	17	14	38	10	79
④戦時体制 1931-1945年	11	19	17	4	51
⑤戦後復興 1945-1959年	8	21	0	2	31
⑥合理化 1960-1969年	11	9	0	0	20
⑦それ以降 1970年-	1	2	0	0	3
合計	69	67	95	20	251

各地域別に上位3位までの項目区分に網カケを施した

図表 1-2 歴史資産の明細

①官営開拓 1869年 (M02) 1888年 (M21)	②北炭独占 1889年 (M22) 1909年 (M42)	③財閥進出 1910年 (M43) 1930年 (S05)	④戦時体制 1931年 (S06) 1945年 (S20)	⑤戦後復興 1945年 (S20) 1959年 (S34)	⑥合理化 1960年 (S35) 1969年 (S44)
1879北炭幌内炭鉱音羽坑 1880幌内炭道鉄橋 1882▲幌内線線路 1885北漸寺 1886■樺戸集治監庁舎 1886/1892■樺戸集治監水道遺跡 1887円福寺	1889★石炭大露頭夕張二十四尺層J 1890■空知集治監典獄官舎ノカ煙突 1890国鉄夕張線 1890北炭夕張炭鉱千蔵坑口 1890月形スギ保護林 1891北炭夕張炭鉱北上坑口 1897/1933/1941空知鉱業所倶楽部 1899▲北海道炭鉄道炭岩見沢工場 1900○北炭夕張炭鉱天龍坑口 1900-1922○小林酒造ノカ蔵倉庫群 1903招魂碑1906哀悼之碑 1906-1913▲三菱大夕張炭道車両 1908■一の沢水源地 1909炭鉱の記憶MC石蔵	1913萱野駅駅舎 1913▲北炭鹿ノ谷倶楽部 1913▲北炭風発電所 1913北炭夕張炭鉱大新坑 1915/1924/1936石碑 1917▲北炭幌内炭鉱布引立坑 1918やまか大正館 1919▲▲北炭舞臺別炭鉄道立坑錦坑口 1919▲幌内変電所 1910*末広墓地石碑群 1919北炭北海道支店石炭分析室 1924北炭滝之上水力発電所 1924神威変電所 1926夕張炭道軌道敷 1926北炭清水沢火力発電所 1927北炭夕張炭鉱夕張第3鉱坑口 1929唐松駅駅舎	1934北炭新幌内鉱坑口 1935住友弥生炭鉱坑口 1936北炭夕張炭鉱専用鉄道高松線橋 1937北炭平和炭鉱坑口入り山 1937?太陽燈室建物 1938北炭清水沢水力発電所 1939○北炭夕張炭鉄模範坑道 1940殉職者之靈碑(奔別) 1941北炭幌内炭鉱常磐坑口 1944■採炭救国坑夫像 1945福住人車	1951○北炭夕張炭鉱高松入り捨線 1953夕張炭鉄総合ポイラー煙突 1953上歌砒会館 1954北炭清水沢炭鉄事務所線込所 1955北炭幌内鉱業所長宅 1956三笠市庁舎 1958日本キリスト教会夕張伝道所 1958北炭化成工業所コークス炉煙突	1960?住友奔別炭鉄専用線鉄橋橋台 1960住友奔別炭鉄選炭施設 1960住友奔別炭鉱立坑 1960北炭空知炭鉱立坑 1965北炭夕張炭鉱病院 1967北炭幌内炭鉱立坑 1960*住友弥生炭鉱住宅 1969住友奔別炭鉄扇風機 1969三笠市民会館綴帳 1960*清水沢宮前町清栄町住宅 1960*北炭清水沢炭鉱入り山 1974北炭夕張新炭鉱清陵町住宅
1873空知川露頭炭層	1889蒸気機関車クワガス15号	1914美唄炭道線路跡 1915■五十嵐酒造店倉庫 1919■美唄炭道蒸気機関車4110形式 1919万字変電所 1919朝日駅舎 1922岩見沢操車場跡 1923/1925▲三菱美唄炭立坑轆轤 1926上砂川駅舎 1926夕張炭道立坑 1926夕張炭道新二岐駅 1927英橋(代目)	1931▲三井美唄炭業所事務所 1935三井美唄炭鉱所長住宅 1936旧岡山橋 1937三井美唄炭鉱甲号社宅 1938-1945■△北海道人造石油資料 1938-住友赤平炭鉄関連史料 1939東洋高圧工業北海道工業所 1939北海道人造石油研究所棟 1939三井炭鉄一坑材料巻跡 1940三井炭鉄道三井別駅舎 1940三井炭鉄道三井別炭鉄道立坑	1947明治上芦別炭鉄員浴場 1947三菱芦別炭鉄病院 1948美唄炭道東明駅舎 1948三菱あかや倶楽部 1949/1951三井鉱山森江専用鉄道橋梁 1949-1950三菱芦別炭鉄住宅群 1949*三菱芦別専用鉄道給水塔 1949三菱芦別専用鉄道軌道踏橋梁 1950栄小學校 1950人民裁判の絵 1951?三井美唄炭第二坑原炭ボケト	1960落合会館 1961太刀別炭鉄ホッパ 1962人石記念塔 1963住友赤平立坑櫓周辺施設 1967室蘭本線夕張炭道立体交差 1968北海道電力赤井江火力発電所 1968三井砂川炭鉱中央立坑槽 1960*-1970*住友赤平炭鉄採炭機械類 1969室蘭本線栗山～栗丘増線

空知 A

空知 B

<p>■小樽市指定歴史建造物群(6棟)</p> <p>1880▲手宮線線路</p> <p>1885▲機関車庫3号</p> <p>1885幌内鉄道保存車両群</p>	<p>■小樽市指定歴史建造物群(25棟)</p> <p>1896-1937モルタルストピース</p> <p>1898▲手宮駅危険品庫</p> <p>1906●日本郵船(株)小樽支店</p> <p>1908*機関車庫1号</p> <p>1908△小樽港北防波堤</p> <p>1909思川橋梁</p>	<p>1920*三井美唄炭鉱住宅群</p> <p>1920*三井美唄炭鉱職員住宅</p> <p>1929北炭送電線鉄塔</p>	<p>1941北炭赤間炭鉱スリ山</p> <p>1941北炭赤間炭鉱選炭ホッパー</p> <p>1943三菱茶志内炭山郵便局</p> <p>1943頼城橋</p> <p>1943三井芦別炭鉱一坑貯炭槽</p> <p>1945三井芦別鉄道緑泉駅舎</p> <p>1945○三井芦別鉄道炭山川橋梁</p> <p>1930-1940*朝日炭鉱住宅群</p>	<p>1951?-落合東明地区炭鉱住宅</p> <p>1951旧山田家邸宅</p> <p>1952古河雨龍炭鉱選炭施設</p> <p>1954○頼城小学校</p> <p>1954協和会館</p> <p>1954万字炭鉱スリ山</p> <p>1955三井美唄互楽館</p> <p>1955上志文駅舎</p> <p>1956我路郵便局</p> <p>1959向ヶ丘商店街</p>	<p>1974石狩炭鉱殉職者慰霊碑</p> <p>1977北海道電力砂川火力発電所</p>
<p>小樽</p>	<p>■小樽市指定歴史建造物群(13棟)</p> <p>1933■小樽市庁舎※</p> <p>1933△張碓橋</p> <p>1934○△小樽駅舎ホーム</p> <p>1937■三井物産小樽支店※</p>	<p>■小樽市指定歴史建造物群(32棟)</p> <p>1912●高架栈橋取付線擁壁</p> <p>1912日本銀行小樽支店</p> <p>1912△小樽港斜路式ケーソン製作ヤード</p> <p>1914△奥沢水源地下水道施設</p> <p>1910*▲手宮駅貯水槽</p> <p>1919▲手宮駅駅車台</p>	<p>1937旧北炭役宅</p> <p>1939▲日本製鉄(株)中島会館</p> <p>1940▲知利別会館</p> <p>1940旧チマイハイツ浄水場</p>		
<p>室蘭</p>	<p>1905北海屋ビル</p> <p>1906長谷川貿易ビル</p> <p>1909▲旧発電所</p>	<p>1911▲瑞泉閣</p> <p>1912○△旧室蘭駅舎</p> <p>1915三菱合資会社室蘭出張所</p> <p>1918■国産1号航空機エンジン室0号</p> <p>1918日本製鋼所配水池跡</p> <p>1923日山口紙店</p> <p>1925多田薬局本店倉庫</p> <p>1926北炭室蘭海員俱樂部</p> <p>1926日室蘭灯台</p> <p>1927三輪商会倉庫</p>	<p>1952室蘭市役所本庁舎</p> <p>1958/1960室蘭市立益野小学校旧校舎</p>		

*順年代 ?詳細不詳 ●国重文 ○国登録 ★道指定 ■市町指定 ▲近代化 △土木化学鉄道

1-2. 歴史資産からみた時代区分とその特徴

歴史資産の構成（成立の背景、内容・時系列的な変遷）、転機となった歴史的事象、日本全体の歴史など外的環境の変化などを組み合わせて俯瞰すると、1869（明治2）年～1969（昭和44）年の約100年を中心にした時代区分を、図表1-5のように表すことができる。

図表1-5 歴史資産からみた時代区分の特徴

年代	特徴	主要できごと	炭	鉄	港	道内他地域との関連
↓ 1868 M01	① 維新前夜	1851集成館事業	島津藩による海外からの技術導入			←1855島津斉彬の命による蝦夷地調査
1869 M02 ↓ 1888 M21 [20年]	① 官営開拓	1869開拓使設置 1871黒田開拓次官 1879幌内炭鉱開拓 1881官有物払下事件 1882三県一局 1886北海道庁	〈空知A〉 薩摩主導 集治監による開拓 鉄道(東西方向)	屯田兵村 (1887-1889)	〈小樽〉 石炭積出の独占	→樺戸道路/農地開発・河川改修 ⇨甜菜製糖 ⇨麦酒醸造
1889 M22 ↓ 1909 M42 [21年]	② 北炭独占	1889北炭払い下げ 1892鉄道室蘭延伸 1904-1905日露戦争 1906鉄道国有化 1907日本製鋼所 1909輪西製鉄	〈空知A〉 鉄道(南北方向) 北炭の新鉱開発	島津(海軍)を背景 ↓ 製鋼→製鉄	〈小樽〉 基盤整備の進展 〈室蘭〉 石炭積出で急成長	→煉瓦製造 ⇨道内へ鉄道延伸
1910 M43 ↓ 1930 S04 [21年]	③ 財閥進出	1910井上角五郎辞任 1913北炭会長に団琢磨 1923小樽運河完成 1929世界恐慌	〈空知A〉〈空知B〉 動力電化 財閥の新鉱開発 鉄道(枝線・私鉄)	生産が軌道に	〈小樽〉 三井主導による 商業港化	→鉄鉱石 →樺太の炭鉱開発 ⇨樺太・稚内との商流 ⇨山林開発
1931 S05 ↓ 1945 S20 [15年]	④ 戦時体制	1931満州事変 1941太平洋戦争 1945終戦	〈空知A〉〈空知B〉 川下萌芽(化学) 大増産	戦時統合で 基盤確立	〈室蘭〉 石炭積出の主力港 工業港化	⇨1936陸軍大演習
1945 S20 ↓ 1959 S34 [15年]	⑤ 戦後復興	1946傾斜生産方式 1949ドッジライン 1950朝鮮戦争 1956経済白書(もはや戦後) 1955石炭鉱業整備事業団	〈空知A〉〈空知B〉 生活環境整備 大増産と乱高下 スクラップ&ビルド	生産設備の 復興と大規模化	〈小樽〉 先駆的退潮 〈室蘭〉 工業港として発展	←樺太から引き揚げ
1960 S35 ↓ 1969 S44 [15年]	⑥ 合理化	1960石炭鉱業合理化事業団 1963第一次石炭政策 1963苫小牧港開港 1969第四次石炭政策	〈空知A〉〈空知B〉 大規模投資 ↑ 雪崩閉山	大増産 基幹工場として繁栄	〈苫小牧〉 一人勝ち 〈小樽〉〈室蘭〉 石炭積出の喪失	⇨1963苫小牧港
1970 S45 ↓ 1990 H02 [21年]	⑦ 構造転換	1970新日鉄 1981小樽運河保存運動 1986小樽運河整備 1988室蘭ルネサンス 1990日経平均最高値	段階撤収 ↓ 地域崩壊阻止 ↓ 依存体質	全国各地へ配転	〈小樽〉 歴史ストック活用し 観光へ転換	⇨1972札幌オリンピック
1991 H03 ↓	⑧ 価値転換	1998炭鉱の記憶開始 2002石炭政策終了 2007夕張市財政破綻 2010炭鉄港スタート 2015世界遺産(豊後国本産)	「炭鉱の記憶」 の模索	独自性と縮小均衡	〈室蘭〉 規模縮小しつつ 工業港は継続	

時代区分の特徴
<p>北海道の開拓が本格化する以前の時期で、産業革命が薩摩藩の集成館事業によってスタートした。薩摩藩内では、北海道開拓の必要性が認識・熟成された。</p>
<p>1869年に開拓使が設置され、明治政府により開拓が推進され、〈空知A〉と〈小樽〉が先行した。その主体となったのは、黒田清隆を筆頭とする旧薩摩藩士であり、島津斉彬の遺志を継いだものであった。</p>
<p>1889年に幌内炭鉱や幌内鉄道が元薩摩藩士・堀基<small>ほりもと</small>の設立した北炭に払い下げられ、北炭により炭鉱開発と鉄道延伸が独占的に行われた。</p>
<p>日露戦争を契機に、鉄道が国有化されて財閥各社が進出、炭鉱開発が活発化し〈空知B〉に範囲が拡大し、北海道開発の主体は薩摩から三井など財閥に移行した。北炭は関連事業展開として〈室蘭〉に鉄鋼業をおこすが、製鉄の生産不調により三井の傘下に入った。〈小樽〉は日露戦争の賠償による樺太領有や第一次世界大戦を契機に発展した。</p>
<p>1931年の満州事変以降から1945年の終戦まで、戦争遂行のために重工業が重視され炭鉱は大増産体制となり、〈空知〉は活況を呈した。〈室蘭〉の製鉄業は、日本製鉄に統合され生産基盤が強化された。〈室蘭〉〈小樽〉ともに石炭積出港としての基盤整備が進んだ。</p>
<p>〈空知〉の炭鉱は活況を呈し、〈室蘭〉の鉄鋼業も戦災被害が少なかったため国内生産での一定の地位を占めた。〈小樽〉は樺太を失ったものの、過去の蓄積によって次第に陰りが見える程度でとどまっていた。戦後復興に必要な国内資源の調達という点で、《炭鉄港》地域が全国で最も注目され期待されていた。</p>
<p>〈空知〉は、石油との競争にさらされ、大規模な合理化投資で生き残りをかけた。〈小樽〉は、港湾機能の衰退と商業金融機能の札幌移転が進んだ。〈室蘭〉は、鉄鋼業が依然として拡大基調であるが、新鋭製鉄所の出現で地位を低下させる兆しが現れた。日本経済全体が高度成長に向けて離陸する中で、《炭鉄港》地域は国内の中で次第に地位を低下させた。</p>
<p>〈空知〉の石炭産業は、明らかな撤退局面に入った。苫小牧港の本格稼働によって、〈室蘭〉〈小樽〉ともに港湾機能が衰退した。その反面、札幌～千歳～苫小牧の軸線に都市機能や人口が集中するなど、道内での格差が顕在化した。〈小樽〉〈室蘭〉で新たなまちづくりの胎動が見られた。</p>
<p>バブル破綻や社会資本整備の進展によって、北海道全体としての今後のあり方が問われるようになった。〈小樽〉〈室蘭〉に約10年遅れて、〈空知〉でも「炭鉱の記憶」で新たなまちづくりがスタートした。</p>

2. ストーリー構築の基本的視点

《炭鉄港》ストーリーは、単に歴史的経緯を時系列的に整理したものではない。その根底には、《炭鉄港》の歴史的資産を未来に対していかに生かすのかという視点が必要であり、そのための思想が不可欠である。ここでは、《炭鉄港》の意味と意義を意識しながら、ストーリー構築の基本的な構成を検討する。

2-1. 歴史から学ぶことの意義

「愚者は経験に学び、賢者は歴史に学ぶ」¹という格言は、我々が歴史から学ぶにあたっての基本的な構えとして認識しておくべき言葉であろう。これは、ドイツの鉄血宰相として有名なビスマルク（1815-1881：Otto von Bismarck）によるもので、経験の必要性を否定するのではなく、自説に固執せず広い視野を持つことと、未来に向けた教訓を過去の歴史から認識する重要性について言及していると捉えるべきである。

一方で、「歴史は繰り返す」か「歴史は繰り返さない」かについては、古くから論争があった。繰り返さないのであれば、歴史を学ぶ意味は極めて低くなる。これに対して作家の堺屋太一は、歴史から学ぶ有用性を次のように述べている²。

技術や人口、資源に関する変化は常にあり、かつ不可逆的なものだ。従って、歴史の上で同じ状況が繰り返されることは絶対にあり得ない。その限りにおいては、歴史は段階的に発展するのであって、繰り返すものではない、というのは完全に正しい。

しかし、「歴史は繰り返す」という立場を採る人々も、その事を知らぬわけではない。この世の中に、全く同じ状況が何度も現われ、全く同じ事件が何回も起るなどと信じている者はまずいないだろう。「歴史は繰り返す」というのは、異なる状況のなかでも相似た事件が起る、ということであり、その類似性の範囲内で歴史が現在の政治や経営の参考になる、という意味である。そしてその限りにおいては、これまた正しいといえる。

何故なら、技術や人口や資源の状況は変化しても、もう一つの歴史の要素である人間の本性はそれほど急激に変わることがないからである。…（中略）…人間の本性、いわゆる人間性は昔も今もさして変わ

りがない。時代により地域によって、価値観は違い欲望の対象は異なる。だが、欲するものを求める場合の行動、忌み嫌うものから逃れる方法には共通性がある。それ故、相似た事件に対応する人間の思考と行動には、深い共通性を見ることができるのである。

この意味において、「歴史の父」ツキディデスが、その大著『戦史』の巻頭に書いた、「今後も、人間性の赴くところ、異なる状況の中でも相似た事件が起るであろう」という言葉は、正鵠を射ているといえる。我々が歴史から学び得る最大のものは、人間性に基づく行動の数多い事例なのだ。

また、今から30年以上も前に、社会構造の変革期において歴史から学ぶ意義についても言及しており³、知識社会の到来が実感される今日、注目に値する。

戦後石油文明は、七〇年代に「峠」を越えて下り坂に入ったのだ。これに代わって、八〇年代には、別の新しい文化が生まれようとしている。それは、これから豊富になるもの、つまり「知恵」を多消費することを格好よいとする「知恵の文化」である。「知恵」は、教育や情報機関の普及ばかりでなく、コンピュータのような「知恵」を蓄積し、加工し、流通させる機器の進歩と普及によっても、急速に増加しているからだ。

このように考えれば、八〇年代に、我々が直面している変化がどれほど大きなものかもわかるだろう。それは、単に戦後体制の終焉とか高度成長時代の終了とかいうだけではなく、産業革命以来続いて来た工業社会そのものからの離脱であり、新しい次の社会への転換でもある。

こうした大転換期には、最小二乗法による傾向線の延長といった未来予測が役立つのはもちろん、工業社会の中で組み立てられて来た概念と手法の多くが、その有用性を失ってしまう。そんななかで、我々が未来を考える参考となり得るのは、不変なる人間性に立脚した観察、つまり歴史のなかの繰り返し得る部分であろう。

このような視点に立つと、産業革命に始まり豊かな

1 Nur ein Idiot glaubt, aus den eigenen Erfahrungen zu lernen. Ich ziehe es vor, aus den Erfahrungen anderer zu lernen, um von vorneherein eigene Fehler zu vermeiden (愚者のみ自分の経験から学ぶと信じている。私は、最初から自分の誤りを避けるため、むしろ他人の経験から学ぶのを好む)。

2 堺屋太一『歴史からの発想 停滞と拘束からいかに脱するか』1983年・プレジデント社

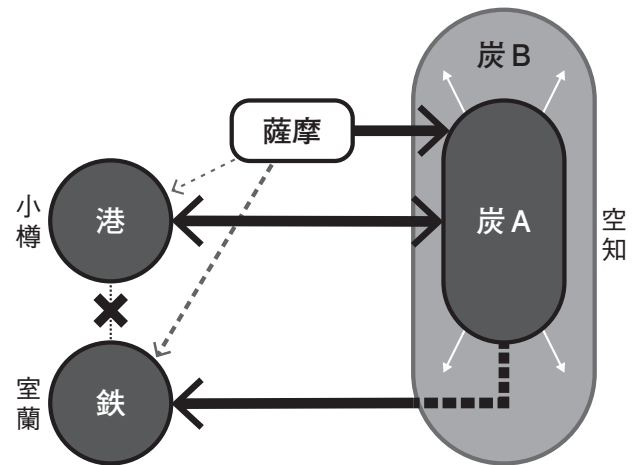
3 堺屋太一『歴史からの発想 停滞と拘束からいかに脱するか』1983年・プレジデント社

社会を実現した今日まで100年余にわたる歩みを、教科書的にではなく、《炭鉄港》というフレームをもとに検証することは、今後の地域社会を構想する上で不可欠な作業であると言える。

2-2. 前提となる基本的な構図

これまで展開されてきた《炭鉄港》の基本構図は、次のような特徴を有している（→図表2-1）。

図表2-1 《炭鉄港》の基本構図



- ①鉄〈室蘭〉と港〈小樽〉は、炭〈空知〉が媒介してはじめて結合する。炭が《炭鉄港》の成立に不可欠な中核的存在である。
- ②鉄〈室蘭〉と港〈小樽〉は、単一自治体で完結している。一方、炭〈空知〉は、北海道炭礦鉄道時代に開鉱した三笠・夕張・歌志内など〈空知炭A〉と、それ以降に開鉱した赤平・芦別など他の産炭自治体〈空知炭B〉との二重構造となっている。
- ③炭〈空知〉と鉄〈室蘭〉のつながりは、鉄道国有化まで〈空知炭A〉のみだったが、鉄道国有化以降は〈空知炭B〉に拡大した。
- ④炭〈空知〉と港〈小樽〉とのつながりは、開拓初期において鉄道を介して強い結びつきがあったが、室蘭への鉄道が開通した以降は次第に比率を低下させていった。
- ⑤炭〈空知炭A〉・鉄〈室蘭〉・港〈小樽〉のいずれも、世界遺産「明治日本の産業革命遺産」のスタート地点である薩摩（鹿児島）を起源としているが、そのつながり方は濃淡が著しい。
- ⑥炭〈空知〉と鉄〈室蘭〉・港〈小樽〉とでは、その後の衰退ダメージの差が著しく異なる。

これらのことから、対象とする時代の範囲の差で、ストーリーの描き方は大きく異なることがわかる。

2-3. ストーリーの時代区分と基本的視座

■人口推移と時代区分

前章1-2で整理した時代区分に、北海道と日本の人口推移の傾向（現在=100とした指数での比較 → 図表2-2）を加味して考えると、次のような北海道の特徴的な人口動向が浮かび上がってくる（→ 図表2-3）。

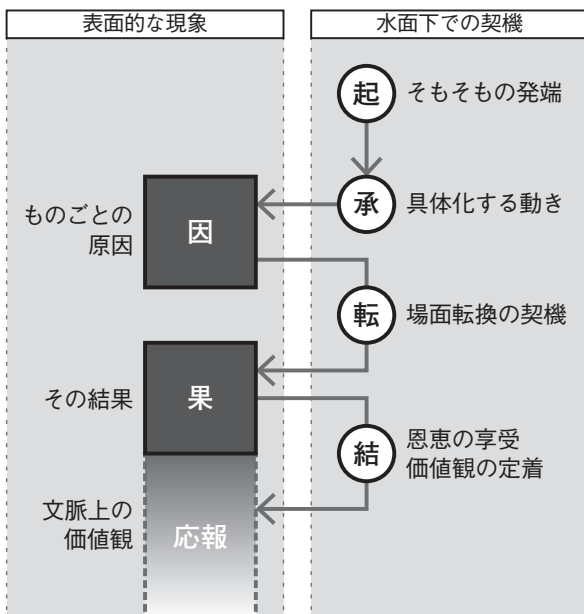
図表2-3 人口動向と時代区分

時期	時代区分	人口の特徴	
1800年代中盤 (明治初期)	① 維新前夜	僅少	1920年代に 全国的な趨勢に追いつく
1800年代後半 (明治中期)	①官営開拓 ②北炭独占	急激な伸び	
1900年代前半 (明治後期)	③財閥進出 (前期)		
1900年代前半 (大正)	③財閥進出 (後期)	伸びは鈍化 全国水準到達	全国を上回る人口 増加趨勢 1960年代に現在 と同程度になる
1900年代中盤 (昭和戦前)	④戦時体制 (前期)		
1900年代中盤 (戦中)	④戦時体制 (後期)	急激な伸び	
1900年代後半 (戦後)	⑤戦後復興		
1900年代後半 (高度成長期)	⑥合理化 ⑦構造転換 ⑧価値転換	停滞の後 微増から減少へ	

■時代区分の考え方

これまで述べてきた歴史的な事象や人口動向による区

図表2-4 時代区分の捉え方



分を総括し、ストーリーの時代区分を検討するにあたって、その基本的な捉え方は図表2-4の通りである。【因】ものごとの原因 → 【果】その結果 → 【応報】延長線上にある価値観の定着という3つの区分で捉える。さらに、3つの区分をブリッジする形でそれをもたらした水面下での契機を〔起〕〔承〕〔転〕〔結〕と規定する。

■時代ごとの特徴と関係性

このような観点で、【因】【果】【応報】の区分と関係性を捉えると、次表の通りとなる。

図表2-5 歴史事象・人口動向を統合した時代区分

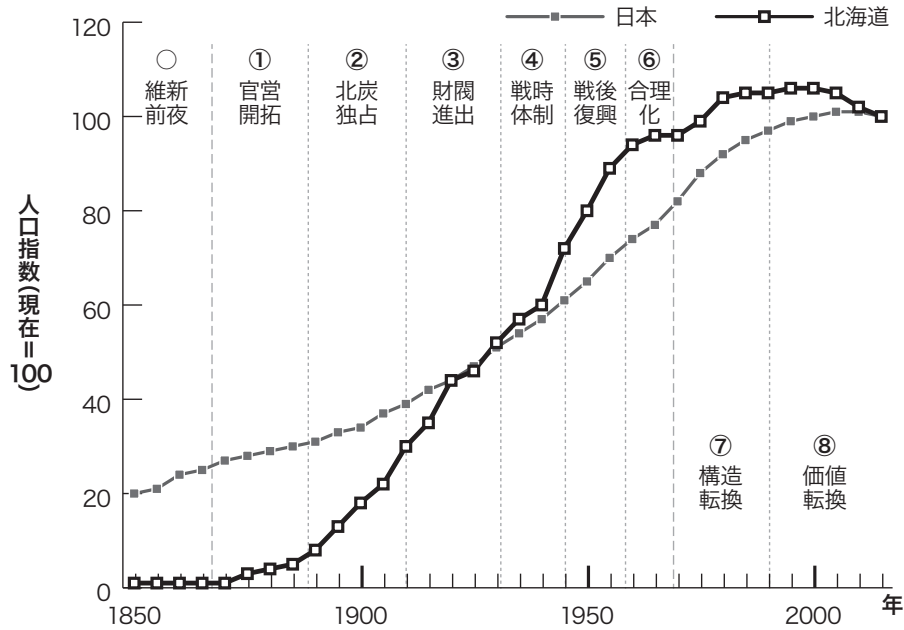
区分	年代	特徴
I 【因】	明治期から 大正期にかけて ①官営開拓 ②北炭独占 ③財閥進出	北海道開拓のための基盤を形成し人口を全国水準にまで引き上げた。 今日まで続く近代北海道の基となった。
II 【果】	昭和期の前半3/4にあたる第二次世界大戦を挟んだ時代 ④戦時体制 ⑤戦後復興 ⑥合理化	I期【因】で整備した基盤をもとに、戦争（日露戦争による樺太割譲、第一次世界大戦による企業の勃興、太平洋戦争による国内資源の供給基地化）を発展契機として、全国平均を上回る人口水準を達成した。 北海道の必要性が国内で最も高まり、また北海道はその期待に十分応えた。
III 【応報】	昭和期の後半1/4から今日まで ⑦構造転換 ⑧価値転換	国際化が進展する中で、太平洋戦争後から続くII期【果】の文脈・価値観の転換を図ることなく推移した。 人口は停滞し、新たな活力や主体的な展望を開けないまま、外的環境の変化に翻弄された。

■〈外発的〉発展の歴史

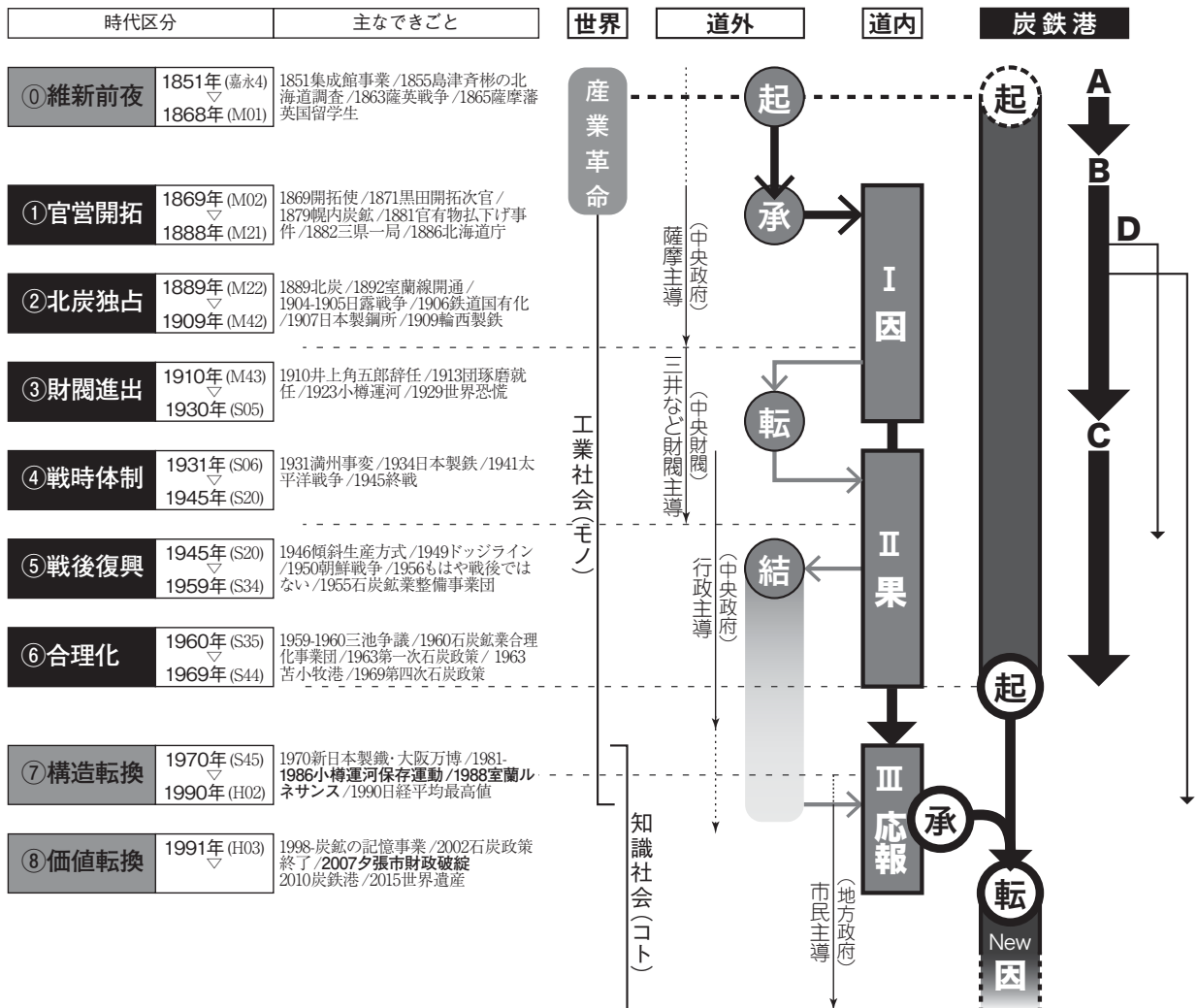
北海道の人口は、江戸末期から明治初期には5～6万人程度でしかなかったが、今日では約540万人にも及び、わずか150年で100倍という高成長を遂げた。極めて人口密度が疎である8万km²にも及ぶ空間を居住・生産に適した場にするためには、初期の少ない人口で開発を遂行することは不可能であり、もっぱら北海道外からの〈外発的〉な力によってきた。

最初の〈外発的〉な開発を主導したのは中央政府機

図表 2-2 人口変化と時代区分



図表 2-6 時代区分と《炭鉄港》の時系列範囲



関である開拓使であり、その主要な人材は旧薩摩藩士が主流を占めていた。明治維新は薩長土肥が原動力となって達成されたことから、この4藩出身者が明治政府で主要地位を占めるのはうなずけるが、特に開拓使で薩摩閥が強いという理由は、さらに時代をさかのぼり島津斉彬しまづなりあきらに端を発している。

北海道開拓の重要性認識という必要性（最南端にあるが故に持ち得た国防上の危機感）と、北海道開拓実行を担う具体的な可能性（産業革命による近代産業技術を集成館事業としていち早く外国から導入した実績）の両面から、薩摩藩出身者が主体的に北海道開発を担った。薩摩藩による産業革命・明治維新を〔起〕とし、旧薩摩藩士が主流を占めた開拓使が主体的に関与したことを〔承〕として、近代北海道の基礎が形成された。…Ⅰ期【因】

次の〈外発的〉刺激の主役は、〔起〕〔承〕で主体であった薩摩から、財閥（特に三井財閥）や中央政府に代わる。この外的刺激の主役交代〔転〕によって、幾多の戦争を転機としながら、Ⅰ期【因】で形成された最低限の基盤をもとに開発に弾みがつき、全国平均を上回る成長というがもたらされる。…Ⅱ期【果】

太平洋戦争後は、戦後復興のため国内からの資源調達が必要であり、また北海道自体の社会基盤整備の遅れもあって、北海道開発庁という北海道限定の政府組織設置に象徴されるように、〈外発的〉刺激は中央政府のウェイトが高くなった〔結〕。

高度経済成長によって、国内からの資源調達の必要性が低下したことから北海道の地位も低下し、国の政策（石炭政策、農業政策、外交政策、交通政策など）によって北海道は主体性なく翻弄されることとなる。…Ⅲ期【応報】

これらのことを総括すると、〈外発的〉発展を基調とした歴史が、次のようなプロセスを経て150年で完結したということである。

薩摩藩〔起〕〔承〕による外的刺激を契機に、近代北海道の基盤が形成された。…【因】

その後、外的刺激は中央政府・中央財閥と変化〔転〕じて、北海道の地位が向上し国内での役割を果たした。…【果】

外的環境の変化（経済発展による国内資源の地位低下、国際情勢変化による地政学的な重要性

の低下）にもかかわらず、〈外発的〉発展の発想から転換できなかつたため、中央政府の政策転換に翻弄され〔結〕、官依存で主体的な〈内発的〉発展への熟度が高まらない状態に陥った。…【応報】

■《炭鉄港》の意味と意義…〈内発的〉発展へ向けて

このような認識にたつた時に、《炭鉄港》は、これまでの150年間にわたる〈外発的〉発展指向に終止符を打ち、新たに主体的で北海道の個性・特質を生かした〈内発的〉発展の契機にするための思想としてあるべきである。

そのためには、先の150年のスタート地点で薩摩藩が北海道で事をおこしたように、〔起〕〔承〕を正しく認識した上で、これに基づいて〔転〕として北海道の力を結集して新たな捉え方や発想を広く構想する動きを構造化する必要がある。

〈内発的〉発展の基礎となるのは、今日に至る文脈の明快な認識であり、明治期からの150年間の歩み（＝これまでの150年間のストーリーにおける【因】【果】に相当）を、近代北海道の姿をもたらし〔起〕として明確に認識することから始まる。

その一方で、150年の結果である今日の北海道の現状（先の150年間のストーリーでの【応報】に相当）を、冷徹に認識・分析することを〔承〕とすべきである。

この新たな〔起〕〔承〕をもとに、未来に向けて現状を変革し歩み出す力が〔転〕であり、未来に向けた次の150年にとってこの動きが新たな【因】となるはずである。

《炭鉄港》は、このような〈未来〉に向けての〔転〕として、意味と意義を有する運動であり、単なる〈過去〉のお勉強ではないのだということを強く意識すべきである。

■ 4つのストーリーからなる《炭鉄港》

これまで述べてきたことを総合的に勘案して、《炭鉄港》は、次のような4つのストーリーによって構成されるべきと考える。

Ⓐ 薩摩藩による産業革命と明治維新、そこで北海道の重要性が認識されるストーリー

- 1851年集成館事業～1868年明治維新
- Ⓑの前史に相当する部分

Ⓑ 旧薩摩藩士を中心に近代北海道の基盤が整えられるストーリー

- 1869年開拓使設置～1930年
- これまで《炭鉄港》として語られてきた時代範囲

Ⓒ 太平洋戦争を挟んで国内資源の重要な供給地としての役割を果たしてきたストーリー

- 1931年満州事変～1969年第四次石炭政策
- 従来は語られてこなかった《炭鉄港》による成果と今日の北海道に至る予兆までを描く時代範囲

Ⓓ 主としてⒷから派生したもので他地域との関係・広がりという点から認識しておくべき意味合いが強いストーリー

- Ⓑのサブストーリー的なテーマ

これら4つのストーリーのウェイト（重み）は等分なものではなく、Ⓑを主体に（ウェイト2/3）、Ⓒでその後の必ずしもハッピーではない展開までを描く（ウェイト1/3）ことが、《炭鉄港》ストーリーの独自性となる。

Ⓐは、その発端を理解するための補助線のような存在であり、世界遺産「明治日本の産業革命遺産」と比較する上で不可欠な存在である。

Ⓓは、ⒶⒷⒸから派生し全道各地への波及を示すサブストーリーで、いわば《炭鉄港》からの放物線としての存在である。