

旧手宮線散策路

小樽の銀行・商業地区を通して旧手宮鉄道施設までつながる北海道初の鉄道線路の一区画に続く 1.6 キロの散策路があります。線路やいくつかの踏切遮断機が保存されています。通った跡を歩いていくと、主要な貿易の拠点として発展したときのその古い街での生活の様子がかすかに見受けられます。いくつかの場所で、石炭やその他商品を港に輸送した列車が家屋の正面ドアから 1 メートルも離れていないところを通っていました。

北海道初の鉄道

手宮線は幌内鉄道の最初の区間で、幌内（現在の三笠市）の新しい炭鉱を小樽港の手宮にある石炭載積栈橋につなげるために 1882 年に開通しました。蒸気機関車が幌内鉄道で本州に出荷する石炭を運び、小樽と北海道中部の目的地間を商品や乗客を乗せて走りました。

明治時代（1868 年–1912 年）、日本政府は北の新天地として北海道を開拓することを優先しました。日本の近代化を図る政策の一環として、南北戦争（1861 年–1865 年）の終わりのアメリカの急速な産業化を経験し、同じような厳しい冬季気象条件に精通しているアメリカ人技術者や農業専門家を雇い入れました。アメリカ人鉄道技術者であるジョセフ・クロフォード（1842 年–1924 年）を、北海道初の鉄道線路を造るために雇い入れました。

現地の状況に合わせた建設

北海道鉄道線路は、ヨーロッパで広く使われていた標準ゲージ（1,435mm）レールを敷くよりも安価で、かつ容易な本州で使用されているものと同じ狭軌レール（1,067mm）を使って造られました。小さく、軽量の機関車（16.5トン）と鉄道車両が、この線路用に特注で造られました。北海道初の 2 台の機関車は、12 世紀の伝説の日本の武人にちなんで、「義経」号と「弁慶」号と名付けられました。手宮線が 1880 年に正式に開通する 1 か月前に、クロフォードと彼の技術者は、「弁慶」号に乗って試運転を行いました。当時の記録には、小樽市民が蒸気機関車を初めて見る様子が記録されています。

変化する優先順位

幌内鉄道は 1880 年代、手宮・札幌間を 1 日 1 往復運行していました。乗客は片道あたり 1 円の運賃を支払い、所要時間は 3 時間でした。1906 年までに、小樽から出荷される石炭の積載量が多くなり、利益の上がる石炭輸送を優先させるため乗客サービスを一時停止しました。住民によるキャンペーン（反対運動）に応じて 1912 年に旅客列車を運行するために線路を追加しました。手宮駅は、貨物輸送専用となり、新しい乗客専用の駅が幌内線の数百メートル上に造られました。

路線の終焉

幌内鉄道手宮線は 1985 年に最終的に廃止されるまで、北海道内陸部と小樽港の間をつなぐ欠かせない路線でした。北海道の鉄道網の発達に伴い、札幌や函館からの旅客車両はさらに内陸にある新小樽駅を通過するようになりましたが、地元の乗客向けの一部のサービスと貨物・石炭の輸送は引き続き手宮線を使っていました。手宮線の旅客サービスは最終的に、1962 年に廃止されました。貨物サービスは、1985 年まで、運行を続けました。

旅客駅のプラットフォームは、もう来ることのない列車のために、色内銀行地区近くの鉄道線路の隣に今なお残っています。これが、この港町が繁栄していたときの小樽市民の日々の生活の中での手宮線の存在を彷彿とさせます。