

舊手宮線散步道

在已經廢棄的北海道首條鐵路「手宮線」沿線，有一段長 1.6 公里的步道，它穿過小樽市內的銀行和商業區，通往舊手宮鐵道設施所在地。這條步道保留了部分鐵軌和數個平交道口閘機，遊走在步道上，可以窺見這座城市成長為重要貿易樞紐時的昔日生活樣貌。很多人還喜歡來這裡拍照，從鐵路上能拍到平時難得一見的風景。

北海道最早的鐵路

手宮線 1882 年便已通車，是幌內鐵路最早開通的路段，連接幌內（今三笠市）當時新開的煤礦和小樽港裝卸煤炭的手宮高架棧橋。煤炭用蒸汽機關車沿著幌內鐵路送到小樽後，再裝船轉運到本州。此外，蒸汽機關車也往來於小樽和北海道中部各站點運送貨物和旅客。

明治時期（1868-1912），日本政府將北海道視為北境的前沿陣地，大力優先其發展。同時作為國家現代化政策的一環，政府還聘請了有經驗的美國工程師和農業專家前來助陣。遠道而來的專家們都親歷過美國南北戰爭（1861-1865）後高速發展的工業化時期，也擁有應對類似北海道這樣嚴寒冬季的實踐經驗。受聘建造北海道第一條鐵路的鐵路工程師約瑟夫·克勞福德（Joseph Crawford, 1842-1924）便是其中一位。

因地制宜的建設

北海道的鐵路採用了與本州相同的窄軌設計（1067 毫米），相較於歐洲廣泛使用的標準軌道（1435 毫米），窄軌造價相對低廉，鋪設也更簡單。於是，設計者為這條鐵路定製了 16.5 公噸小型輕量的機關車（火車頭）和車廂。北海道最早的兩輛機關車分別被命名為「義經號」和「弁慶號」，取自日本兩位 12 世紀的傳奇武士源義經和武藏坊弁慶。1880 年，在手宮線正式開通前 1 個月，克勞福德和他的工程師團隊駕駛弁慶號完成了試運行，史料記錄下了當時小樽市民第一次看到蒸汽機關車時的吃驚場面。

經營重心的轉變

1880 年代，幌內鐵路每天在手宮和札幌之間往返一個班次，單程客運票價 1 日圓，行程 3 個小時。到了 1906 年，從小樽港發出的煤炭貨運量實在太大，鐵路暫停了客運服務，全力投入到利潤更高的煤炭運輸業務。由於當地居民的抗議，1912 年鐵路上新添了一條客運軌道，手宮站成為貨運專用站，一個新的客運站則在幾百公尺外建成。

線路的終結

直到 1985 年停運之前，幌內鐵路（部分路段後更名為手宮線）一直是連接北海道內陸和小樽港的主要幹線。隨著北海道鐵路網的發展，由札幌和函館開出的客運火車經停更靠近內陸的中央小樽站（今 JR 小樽站），不過貨運火車和煤炭車依舊繼續使用手宮線直至其停運。手宮線也同時兼顧少量的當地客運服務，1962 年，客運業務徹底終止。

如今，火車客運站台依然矗立在色內金融街附近的鐵道旁，等待著再也不會到來的火車。它提醒著人們，當初這座港口城市繁榮興盛時，手宮線曾是小樽居民日常生活中不可或缺的存在。