

基礎資料●歴史遺産の概要

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S01	三笠	北炭幌内炭鉱 おとわ 音羽坑	1879		1879(明治12)年、幌内炭鉱で最初に開削された延長約700mの坑道。当初は「大坑道」と称する基幹的な採炭坑道であったが、1896(明治29)年以降は排気坑に転用。大正～昭和初期になって稼行区域が次第に北側へ深部化するにつれて無能化し、1989(平成元)年の閉山時に密閉された。北海道近代炭鉱の端緒である場所性価値は高い。
S02	三笠	幌内線 線路	1882	近代化	国鉄幌内線三笠駅～幌内駅(延長2.7km)は、1882(明治15)年に開通した幌内鉄道開通当時の路線を継承したもので、JRの廃止後も全線で線路が残っている。三笠駅出発後から25%急勾配とS字カーブとなり、幌内駅まで25%が連続し、明治期の鉄道敷設ルートの選定の苦心を実見することができる。
S03	三笠	空知集治監典獄官舎 レンガ煙突	1890	市指定	空知集治監(1882～1901年)の典獄(所長)官舎のレンガ煙突。1890(明治23)年建設の典獄官舎に、空知集治監で自製したレンガにより設置された。なお幌内炭鉱では、官営時代の1883(明治16)年から北炭時代の1894(明治27)年まで、空知集治監の囚人の使役による採炭がおこなわれていた。
S04	三笠	招魂碑・哀悼之碑	1903・ 1906		「招魂碑」は、1903(明治36)年に飯場主や請負関係者などにより建立、1920(大正9)年に現位置に移設。「哀悼之碑」は、1906(明治39)年に北炭により建立、専務取締役の井上角五郎の選による碑文が特徴で、1948(昭和23)年に現位置移設。労働者が建立した碑が、会社が建立した碑より高いところにおかれていることに特異性がある。
S05	三笠	かやの 萱野駅 駅舎	1913		1913(大正2)年に地元住民の請願によって設置された駅舎で、開駅当時に建設されたもの。建築面積291m ² 。駅周辺は農業地帯であり農作物発送や農業資材到着で役割を担った。田植えや収穫期には、出面(アルバイト)に来た市内炭鉱マンの妻たちで賑わいを見せた。
S06	三笠	北炭幌内炭鉱 ぬのびき 布引立坑	1917	近代化	1917(大正6)年に完成し、1967(昭和42)年まで約50年にわたり主力坑口(人員昇降・通気)として活躍した。入気立坑(第一立坑)は深度297mで人員昇降用、排気立坑(第二立坑)は深度291m。入気立坑のモーターが設置されていたレンガ造の巻室は、夕張からの長距離高圧送電設備に併せ1919(大正8)年建設されたもので、北炭の動力近代化の象徴的な施設と言える。付随して、斜坑や排気風洞も残る。
S07	三笠	北炭幾春別炭鉱 錦立坑・錦坑口	1919	近代化 選土木	1885(明治18)年開鉱の北炭幾春別炭鉱は、深部化により坑口を集約し効率化を図るため1933(大正8)年に錦立坑を掘削。立坑深度214m、立坑槽高さ約10mで、現存する立坑としては道内最古。1953(昭和28)年に上流の桂沢ダム建設を機に保坑となり、1957(昭和32)年に正式に閉山した。スキップ揚炭した石炭を立坑内で炭車に積みかき選炭機に搬出するためのレンガ造水平坑口の存在が特徴的。
S08	三笠	幌内変電所	1919	近代化	1919(大正8)年に夕張からの北炭高圧送電線の開通に合わせて建設された、2階建・延床面積188m ² のRCレンガ造の変電所で、1989(平成元)年の幌内炭鉱閉山まで稼働していた。夕張～歌志内間約100kmの自家発送電線網の中間に位置し、長距離送電黎明期の数少ない施設として貴重である。
S09	三笠	唐松駅 駅舎	1929		1929(昭和4)年に住友唐松炭鉱の石炭搬出貨物駅として開駅、新幌内砒出炭開始により貨物や駅勢圏住民が急増したことから、1941(昭和16)年と1957(昭和32)年に増築された。ギャンブル屋根(二面切妻の二段勾配屋根)で待合室部分と駅事務室部分の2棟が直交組み合わせられた独特な形態が特徴的である。
S10	三笠	北炭新幌内砒 坑口	1934		1925(大正14)年に日支炭鉱汽船により開発が着手され、三度のガス爆発にあいながら昭和炭業株によって1934(昭和9)年に出炭開始。わずか4年で年産45万tの大炭鉱に成長したが、資金や鉱区の制約から1941(昭和16)年に北炭に吸収合併された。1967(昭和42)年・幌内砒と統合するまでの主要坑口(本卸・連卸)や斜坑巻原動機基礎が残っている。
S11	三笠	住友弥生炭鉱 坑口	1935		1906(明治39)年に開鉱し、1920(大正9)年に東邦炭礦株の経営に移り規模を拡大。1935(昭和10)年に、年産50万t体制を目指して本坑・人道斜坑が新たに開削され、その時に建設された巻室の台座であると思われる遺構が残っている。1945(昭和20)年・住友炭業株に併合、1960(昭和35)年の奔別立坑完成以後も通気・運搬のため1971(昭和46)年の閉山まで坑口機能が維持されていた。
S12	三笠	殉職者之霊碑 (奔別)	1940		1940(昭和15)年に住友石炭炭業株によって建立され、その後1956(昭和31)年に唐松炭鉱の殉職者も合祀された。
S13	三笠	北炭幌内炭鉱 常磐坑口	1941		1941(昭和16)年に開削され、1952(昭和27)年にベルト斜坑転換した。全長3,220m・揚高690mの2段折り返しベルト運搬となり、その後の深部化に伴い逐次延長され、1984年の主要ベルト総延長は9,000mに達し、1989(平成元)年の閉山まで稼働していた。ベルト斜坑(本卸)・人車斜坑(連卸)のほか、坑口神社の建屋・鉄管製鳥居、幌内川にせり出す連卸斜坑捲上機の台座(1941年建造=推定)が残っている。
S14	三笠	北炭幌内鉱業所 所長宅	1955		1955(昭和30)年に、北炭幌内鉱業所長住宅として建設された役員社宅で、木造平屋建て218m ² 。建屋西側に公宅機能(取り次ぎの間、客用便所、座敷など)、東側に居住機能(寝室、子ども部屋、女中部屋、台所風呂、家族便所など)が配置されている。建設当時としては珍しい集中暖房や水洗トイレ、酒などを貯蔵する広い地下室など、設備の充実が特徴的である。
S15	三笠	三笠市役所 庁舎	1956		1954(昭和29)年着工、1956(昭和31)年竣工の市役所庁舎で、Y字型の形状をした鉄筋コンクリート造・2階建・延床面積2,585m ² 。中心部には展望室塔屋が、各頂点には議場(現存)・消防署(移転)が配置された。東京厚生年金病院(設計=山田守、1953年竣工)と形状が似ており、建設場所が放射状街路の特徴を有する区画整理事業で整備された敷地であること、市制施行を目前に控えていたことなどから、設計担当の市建築主事が意欲的に取り組んだと見られる。その後、造築され、現在は3階建・延床面積4,418m ² となっている。
S16	三笠	住友奔別炭鉱 専用線鉄橋橋台	1960?		幾春別駅から奔別炭鉱選炭機までの専用線が、道道116号をオーバークロスするための跨道橋。架橋時期は不明だが、1960(昭和35)年の奔別立坑完成による出炭増強のための関連事業として行われた可能性が推定される。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S17	三笠	住友炭別炭鉞立坑	1960		深部区域の総合開発のため、ドイツGHH社から技術導入して三菱造船株が製作した立坑で、1960(昭和35)年に稼働を開始し、1971(昭和46)年の閉山まで使用された。捲上深度650m、掘削深度735m、立坑檣高さ51m。一つの立坑シャフトの中に、原炭輸送のスキップと、人員炭車用のケーシングが対峙する特異な形式で、巻室は東西に左右対称に配置されている。
S18	三笠	住友炭別炭鉞選炭施設	1960		立坑建設前から稼働しているものに、立坑建設に合わせて増強された部分が加わり、混在して残されている。最大施設は精炭ホッパーで、立坑建設前にあったホッパーの西側に増設され、長さ100m・幅13m・高さ20m、3レーン分の積み込み線路を有していた。精炭ホッパーの北側の裏手山側には、選炭施設基礎部の遺構(選炭機・シッター・ボイラー煙突・原炭ポケット)がある。
S19	三笠	北炭幌内炭鉞立坑	1967		深部化対応と幌内・新幌内両坑統合による効率向上のため、1967(昭和42)年から1989(平成元)年閉山まで稼働した入気立坑。立坑檣高さ39m、坑底レベルは建設当初SL-720mだったが、1974年SL-860m、1982年SL-1000mと追加された。最終的に、坑口から坑底までの深度は1,080mとなり、現存する立坑の中で国内最深。
S20	三笠	住友炭別炭鉞扇風機	1969		深部採炭のため1969(昭和44)年に建設された中央排気立坑(深度1,100m)に付随して、坑口付近に設置された排気用の扇風機。当時としては破格の大型・高馬力(出力1,500 ^{kWh} 、風量18,000 ^{m³/分})で、効率の向上によって急速に進む深部化へ苦慮していたことを証する、電動機・羽根部分が一式残っている貴重な遺産である。
S21	三笠	三笠市民会館 三笠市市民会館 繖帳	1969		1969(昭和44)年に三笠市民会館が建設された際に制作された、大ホールのおもむきで、縦6m×横15m、重さ約300kg。両端の下部には「北海道炭礦汽船株式会社幌内炭業所」「住友石炭炭業株式会社炭別炭業所」という字が社章とともに織り込まれ、大きく2区画に分割されたデザインから、2つの炭鉞会社が市を二分していた社会状況を端的に示している。
S22	三笠	住友弥生炭鉞住宅	1960*		1960年代に建築された鉞員住宅で、1棟6戸建て三角屋根の棟続きの炭住で、現在9棟が残っている。間取りは、1階が6畳・6畳・台所・トイレ、2階が7.5畳。風呂はついていない。炭鉞の三交代勤務で、三番方が日中に安眠できるよう、2階に部屋が設けられている。
S23	夕張	石炭大露頭 「夕張二十四尺層」	1889	道指定	新生代古第三紀(約5,000万年前)の地層が地上に露出した露頭であり、石狩層群夕張層の基底部にあたる。下位から十尺層・八尺層・六尺層と累重し、計二十四尺(約7.3m)の厚さを持つ良質な瀝青炭層。1889(明治22)年秋に、幌内(三笠)から調査に入った道庁技師・坂市太郎によって発見された。国内に他に例のない大規模なもので天然標本として教育・自然科学的に貴重なものであるとともに、夕張の歴史の起点である。
S24	夕張	国鉄夕張線	1890		北炭夕張炭鉞の石炭を輸送するため、1892(明治25)年に北海道炭礦鉄道(株)によって建設された43kmの鉄道線。1907(明治40)年には紅葉山～楓間の貨物営業を開始、1911(明治44)年に三井炭山専用鉄道として登川まで延伸された。出炭量の増加によって1912(大正元)年～1919(大正8)年にかけて複線化されたが、第一次世界大戦後の不況と1926(大正15)年の夕張鉄道開通による新たな短絡運炭経路の出現によって輸送量が減少し、1932(昭和7)年に再び単線に戻された。レンガ造や複線時代の橋脚・隧道が随所に残っている。
S25	夕張	北炭夕張炭鉞千歳坑口	1890		1890(明治23)年に開掘した夕張炭鉞で、最初に水平坑道として開掘された坑口。当初の名称は一番坑であったが、1918(大正7)年に千歳坑に改称。坑口レベルは、SL+366.6m。1970(昭和45)年の閉山まで、夕張炭鉞夕張第一坑の主要坑口として使用された。
S26	夕張	北炭夕張炭鉞北上坑口	1891		北炭夕張炭鉞夕張第一坑の初期の主要坑道で、1891(明治24)年に第二斜坑として開坑され、1918(大正7)年に北上坑と改称された。明治末期から大正にかけて、一度に200名以上が犠牲となる大事故が三度発生している(1912年・ガス爆発・死者267名、1912年・ガス爆発・216名、1920年・ガス爆発・死亡209名)。一時、休止の後に、1957(昭和32)年に志幌炭として再開、1967(昭和42)年に廃止された。
S27	夕張	北炭夕張炭鉞天龍坑口	1900	国登録	1900(明治33)年に第三斜坑として開坑、1918(大正7)年に天龍坑と改称された。夕張炭鉞初期の主要坑道だったが、1938(昭和13)年にガス爆発事故(死者161名)が発生し採炭が中止された。石炭露頭に開掘された坑口で、北炭夕張炭業所内で最大採炭量を誇った第二坑における代表的遺構のひとつ。入気・排気の坑口が対になって残っていること、赤レンガの化粧坑口が意匠的に美しいことが特徴である。
S28	夕張	三菱大夕張鉄道車両	1906-1913	近代化	三菱炭業大夕張鉄道の南大夕張駅ホームに置かれている同鉄道の車両群。ラッセル車「キ1」1940年、客車「スハニ6」1913年(3軸ボギー台車)、客車「オハ1」1906年、客車「ナハフ1」1931年、石炭車「セキ1」1911年、石炭車「セキ2」1934年。市民団体の三菱大夕張鉄道保存会(1999年設立)が、雪で転倒していた車両を引き起こして補修し、その後は維持管理し一般公開している。
S29	夕張	北炭鹿ノ谷倶楽部	1913	近代化	賓客や会社幹部の宿泊・会合に用いる福利施設で、規模(30余室)・質(建築技術の粋を集め贅を尽くした本格的和風建築物)ともに北炭を代表するクラブ。1913(大正2)年に北海道支店が岩見沢から夕張に移転した際、岩見沢の重役宅を移築し開設。木造平屋建、建築面積1,609 ^{m²} 。中央に本館、西に第一別館、東に第二別館があり、本館は諸室を雁行型に配している。1954(昭和29)年に昭和天皇が宿泊した際に、寝室・炊事場を大改造した。
S30	夕張	北炭楓発電所	1913	近代化	炭鉞の山元にある発電所で、1909(明治42)年着工されたが日露戦争後の不景気で一時中断、1912(大正元)年工事再開、1913(大正2)年に竣工した。出力1,000 ^{kWh} 、ボイラー・発電機は米國ウェスティングハウス社製。2棟並んだレンガ造の切妻屋根が特長的である。夕張発電所の増設や送電線路開通などにより1920(大正9)年に休止。1922-1923-1926年に一時再開したが、1928(昭和3)年に廃止された。
S31	夕張	北炭夕張炭鉞大新坑	1913		1907(明治40)年に北炭夕張炭鉞で唯一の入排気目的以外の立坑として開発に着手されたが、国内不況の影響で一時的に中止され、1913(大正2)年に再開。その後、夕張第二坑大新坑(後に4区立坑)として、夕張炭鉞の主要坑口の1つとして、1955(昭和30)年まで使われ、現在も立坑の捲室と付属の建屋の跡が見られる。
S32	夕張	末広墓地石碑群	1910*		末広地区にある市営墓地。明治期以降の女子墓碑群や各炭鉞災害犠牲者の慰霊碑などが多く残る。1920(大正9)年に北炭夕張炭鉞北上坑で発生したガス爆発事故(死亡209名)の慰霊碑や、朝鮮人墓碑、夕張孤児院院長墓碑などがある。
S33	夕張	北炭北海道支店 石炭分析室	1919		1913(大正2)年に北炭の北海道支店が移転した後、1919(大正8)年に支店隣接地に、石炭の品質改善、利用・販売促進、採炭技術の改良を目的に建設された分析所。レンガ造の小規模な建物だが、同時期に各所に建設された変電所や立坑巻室と同様に、鉄筋コンクリートとレンガとの混構造が意匠に反映されており印象深い施設である。

No	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S34	夕張	北炭滝之上水力発電所	1924		北炭により建設された自流ダム水路式の水力発電所で、1924（大正13）年に稼働開始。夕張川に取水堰堤を築き、縦型フランシス水車で発電機1,200 ^{kW} ×2台。水圧鉄管を省略しヘッドタンクを深くしたオープンリウム式の発電方式は、水力発電の草創期に水量が多く落差の小さい発電所で多く採用された。発電所建屋の建築面積は182㎡で、建設当時の原形がよく保たれている。1994（平成6）年に北炭から北海道企業局へ譲渡され稼働中。
S35	夕張	夕張鉄道軌道敷	1926		石炭搬出と炭鉱資材搬入のため北炭全額出資で設立した民営鉄道で、新夕張～野幌間53.2kmを結んでいた。1926（大正15）年に新夕張～栗山間が、1930（昭和5）年栗山～野幌間が開通。旅客は1960年前後で約200万人、貨物は1965年前後で約200万 ^t 。（うち3/4が石炭）と輸送量のピークを迎え、自社発注気動車を導入するなどしたが、以降輸送量は漸減し、1971（昭和46）年に新夕張～鹿ノ谷間が、1975（昭和50）年には鹿ノ谷～栗山間の全線が廃止された。Ωループやスイッチバックの軌道敷が残っている。
S36	夕張	北炭清水沢火力発電所	1926		北炭の火力発電所で、1926年（大正15）年に6,000 ^{kW} ×2台の発電機2台で運転を開始した。その後は逐次増強され、1941（昭和16）年には74,500 ^{kW} となった。1948（昭和23）～1949年には北海道電力会社の委託発電を受け1億2,566KWH送電し戦後の電力不足解消に貢献した。1953（昭和28）年から坑内誘導ガスとコークスガスの利用を開始、1971（昭和46）年には灯油混焼も開始され、1箇所ですべて石炭・ガス・石油・水力（隣接の水力発電所）の4リソースを利用するユニークな発電拠点となった。最後の送電先であった北炭幌内炭鉱の閉山により1990（平成2）年に操業を停止。底地が国有地であることから、1996（平成8）年から建屋・施設の解体が進められている。
S37	夕張	北炭夕張炭鉱 夕張第3鉱坑口	1927		1897（明治30）年に新夕張炭鉱として採炭に着手、その後は東京瓦斯・石狩石炭株など所有を変転し、1920（大正9）年に北炭が石狩石炭株を併合した。1932（昭和7）年に夕張炭鉱へ吸収したが、1938（昭和13）年に夕張炭鉱を再編した際に夕張第三鉱となった。1962～1963年に北炭による操業は終わり、後継子会社も1972（昭和47）年で閉山した。
S38	夕張	北炭夕張炭鉱 専用鉄道高松跨線橋	1936		夕張鉄道に接続していた北炭夕張炭鉱専用鉄道（1927年開通）に架かる跨線橋。橋長22m、幅員2.4mの単アーチ橋で、炭住街と高松浴場を結んでいた。地盤高の異なる地点を結ぶために橋桁が傾斜しており、特徴ある外観を呈している。この傾斜は、鉄道を通る車輛が大型化し改修されたためと伝えられている。
S39	夕張	北炭平和炭鉱 坑口・ズリ山	1937		1920（大正9）年、榊石狩石炭から引継ぎ北炭若菜辺炭鉱となったが、1914（大正3）年に死者423名を出すガス爆発事故を起こすなどガス湧出量が極めて多かったため1930（昭和5年）に休止。その後、増産要請に応じて平和炭鉱と名付けて1939（昭和14）年に第1斜坑から出炭を開始した。1954（昭和29）年には第2斜坑の出炭を開始。1966（昭和41）年には出炭量が100万 ^t を超えるまでになったが、深部移行で採炭条件が悪化し1975（昭和50）年に閉山、従業員は夕張新炭鉱に移行した。
S40	夕張	北炭清水沢水力発電所	1938		電力負荷の増大に対応して、清水沢火力発電所隣接の夕張川に堰堤を設け設置された2,000 ^{kW} の水力発電所で、1938（昭和13）年稼働開始。1949（昭和24）年には、夕張川利水計画の一環で全額国費負担により堰堤の高上げ工事が行われ（高さ25m・堤長93m・有効落差18m）2,800 ^{kW} に増強、1963（昭和38）年には3,400 ^{kW} に増強された。1996（平成6）年に北海道企業局へ譲渡され、現在でも北炭時代からの水力発電設備が稼働している。
S41	夕張	北炭夕張炭鉱 模擬坑道	1939	国登録	公開されている国内唯一の炭鉱坑道で、延長180m。1939（昭和14）年に皇族が夕張を訪れた際に見学用坑道として整備された。1954（昭和29）年に、昭和天皇・皇后両陛下が訪問された際に、ダブルジグザグ・カッターが設置され、模擬坑道としての形が整えられた。その後、映画撮影、救護隊の訓練、一般見学などにも利用された。地中にある実物の炭場の見学ができるほか、上添坑道・下添坑道・採炭切羽・斜坑などの炭鉱の坑道骨格を実見することが出来る。
S42	夕張	採炭救国坑夫像 (進発の像)	1944	市指定	軍需生産美術推進隊彫塑班の中村直人氏（二科会会員）らにより、1944（昭和19）年に制作されたコンクリート製大型塑像（高さ3.63m）。資材入手が困難な上、1週間以内の完成期限や屋外制作といった条件の下で、関係者は完成までに非常に苦労したと伝えられる。当初「進発の像」と呼ばれたが、戦後、石炭増産が経済復興を進める上で最重要課題となる中で「採炭救国坑夫像」と呼ばれるようになった。炭都・夕張のシンボルとして市民に親しまれ、戦時美術品として美術史的にも価値がある。道内で唯一オリジナルとして残る一体。
S43	夕張	福住人車	1945		山頂近くまで延びた炭鉱住宅に居住する従業員・家族のために、北炭が設置したケーブルカーの線路跡。1942（昭和17）年から計画・建設され、1945（昭和20）年から運行を開始した。始点（SL+365m）から、中間の2駅を経て、終点（福SL+500m）まで標高差135m。定員76名、運行時間＝06:00～23:00、運行数＝一日80往復、一日あたり利用者数＝4,000人、運賃無料。斜面上部の炭鉱住宅の閉鎖に伴い1974（昭和49）年に廃止。急斜面上に展開する夕張炭鉱の居住環境の特殊性を物語る遺産である。
S44	夕張	北炭夕張炭鉱 高松ズリ捨線	1951	国登録	北炭夕張炭鉱の坑内・選炭機で生じたズリを、当初はスキップで、後にベルトコンベヤーによって、高松ズリ山に搬出するために築かれた運搬線路。全長約800mで、代表的な遺構は拱橋（こうきょう）・スキップ・ベルト隧道西坑門の3つ。1977（昭和52）年の夕張新第二炭鉱閉山まで稼働していた。高松ズリ山は、夕張市内に残る最大のズリ山であるが、ズリは山の裏側に堆積されたため、全容が見える場所は限られる。しかし、昔から写真・絵画に描かれており、選炭機・炭住とあわせて夕張炭鉱の景観の一部を構成していた。
S45	夕張	北炭夕張炭鉱 総合ボイラー煙突	1953		総合ボイラーの煙突で、1953（昭和28）年に北炭夕張炭鉱のボイラー施設の集約化を図った際に建設された。炭鉱稼働時は「安全第一」の標語が取り付けられ、選炭場のシンボルとして戦後の夕張の景観に欠かせないものであった。北炭夕張炭鉱の選炭機関連施設で唯一残る遺産。
S46	夕張	北炭清水沢炭鉱 事務所・繰込所	1954		1954（昭和29）年に開坑した北炭清水沢炭鉱の事務所と繰込所。石炭増産のための復興金融公庫（復金）融資を受けて1947（昭和22）年に開発着手されたが、1949（昭和24）年にドッジ指令によって突如、復金融資が打ち切られた。規模を圧縮して事業は継続されたが自然条件に阻まれ、着工後7年経過した1954（昭和29）年に出炭を開始。開発資金圧縮の影響を受け小規模なものながら、戦後復興の期待を込めて開発された炭鉱らしい明るいフォルムを持っている。
S47	夕張	日本キリスト教会 夕張伝道所	1958		北炭社員のなかのキリスト教徒によって運営されてきた教会堂。建設資金は、北炭をはじめ多方面から集めた寄付金や、婦人会が主催したバザー・音楽会・映画会などの収益金で調達された。建設の際に周囲に植えたアカシアの木が現在では教会堂の屋根より高くなり、「アカシアの教会」として地域住民に親しまれている。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S48	夕張	北炭化成工業所 コークス炉煙突	1958		北炭化成工業所の煙突で、高さ63m・基底部直径5.0m・頂部直径1.9m。1934(昭和9)年に鑄物用特殊コークスの製造を開始し、1945(昭和20)年に従来のコークス工場を拡張し化成工業所を設立。1950(昭和25)年の不況により一時減産となったが、朝鮮特需による需要増加再び増産体制に入り、1958(昭和33)年にコッパース式コークス炉50基を新設しさらに拡張した。1978(昭和53)年に北炭の経営合理化のため閉鎖。
S49	夕張	北炭夕張炭鉱病院	1965		北炭が経営していた総合病院。1919(大正8)年に旧病院施設が焼失したため、現在地に新築移設された。1956(昭和31)年に改築、1965(昭和40)年に現在の病棟を建築し総合病院となった。1915(大正4)年から2003(平成15)年まで、付属の准看護師養成所が設置されていた。1982(昭和57)年の北炭夕張新炭鉱閉山後は、夕張市立病院として継承。2007(平成19)年から指定管理制度が導入され医療法人が運営している。
S50	夕張	清水沢宮前町・清栄町 住宅	1960*		宮前町には、清水沢炭鉱と電力所(発電所)の職員・鉱員住宅が入居しており、職員住宅は木造平屋建、鉱員住宅は1960年代後半の厚生年金融資還元のプロック住宅(1棟4戸2階建)と1970年前後の改良住宅(1棟4戸2階建)が混在。清栄町は、北炭清水沢炭鉱の選炭施設用地だった所で、北炭夕張新炭鉱の炭住街を清陵町に建設するため清陵町炭住に居住していた清水沢炭鉱・電力所・炭鉱病院の従業員の移転先と、一部の直轄・下請会社の職員を収容するために、夕張新炭鉱関係炭住の中で最も早い1971(昭和46)年に改良住宅を主体とする152戸が建設された。様々なタイプの住宅が混在し、所属も多岐にわたっていたという点で珍しく、それが今も住民(大半は元炭鉱従業員)が居住し、地区中心としての浴場・集会所が残っているという点で貴重である。
S51	夕張	北炭清水沢炭鉱 ズリ山	1960*		北炭清水沢炭鉱の比高は68mのズリ山。夕張川右岸河岸段丘の上位面にあった選炭機からのズリと、下位面にあった北炭清水沢火力発電所からの石炭焼却灰を積み上げるため、両施設の近傍に幾つかのズリ山が築かれた。地形図・空中写真の解析から、1960(昭和35)年前後から堆積が始まり1960年代末には新たなズリ山に移行したと思われる。
S52	夕張	北炭夕張新炭鉱 清陵町住宅	1974		夕張川左岸段丘上に展開された北炭夕張新炭鉱の鉱員炭鉱住宅で、改良住宅法によって建設され、街区計画は北海道工学部の太田實教授(都市計画学)による。1974(昭和49)年から移転が開始され、1976(昭和51)年度末の入居戸数は1,134戸となった。同一規格の住宅が規則的に並ぶのではなく、個々の棟の向きが違っている特徴的な住棟配置に太田プランの片鱗が残されている。地区中心には商業・公益施設が、居住区ごとに浴場・集会所が配置された。夕張新炭鉱の総合事務所は炭住から山を挟み1,500m東方にあるため、通河で結び入車を運行していた。
S53	歌志内	空知鉱業所 倶楽部	1897・ 1933・ 1941		1897(明治30)年に北炭の社員宿舎として設置され、1933(昭和8)年、1941(昭和16)年と増改築が繰り返され、1949(昭和24)年には別館が建設された。1954(昭和29)年には社員宿舎を分離・改造して接待専用クラブとなり、1995(平成7)年の閉山まで使用された。皇室関係者や著名人も訪れた由緒ある建物。
S54	歌志内	石碑 (神威史跡広場)	1915・ 1924・ 1936		1992(平成4)年、歌志内歴史資料収集・保存会が中心となり市内で散逸していた石碑を集約し史跡広場としてオープンした。主な石碑として、1915(大正4)年「御大禮記念」碑、1924(大正13)年「馬魂碑」、1936(昭和11)年「安全の塔」。
S55	歌志内	やまか大正館	1918		旧大島商店(酒屋)の倉庫として使用されていたレンガ造の建物で1918(大正7)年建設。地元に残る数少ない、大正時代のレンガ造建物。ハカの屋号は、大正時代から続く先代の森田商店から同店に受け継がれてきたが、人口の減少とともに地域の購買力が低下したため、平成に入ってから閉店していた。
S56	歌志内	神威変電所	1924		1924(大正13)年に建設された変電所で、レンガ造2階建。北炭の長距離送電線網(44KV)が夕張から北炭空知炭鉱にまで到達した際に建設された。1995(平成7)年の閉山まで使用された。
S57	歌志内	太陽燈室建物	1937?		従業員の健康増進と病弱者の治療を目的として北炭系各炭鉱に10ヶ所設置されたうちのひとつ。室内上部に赤外線・紫外線の照射設備を有した福利厚生施設で、1937(昭和12)年、夕張炭鉱で最初に設置された。太陽灯の他に、超短波治療装置、空気イオン発生装置を設置したという記述があり、炭鉱労働の特殊性を象徴している。戦後に入ると設備の故障などで順次廃止されたが、当該建物は1997(平成9)年まで神威駅前郵便局の局舎として利用された。夕張市高松にあった建物が2002(平成14)年に解体された後は、現存する唯一のものである。
S58	歌志内	上歌砒会館 (悲別口マン座)	1953		住友上歌志内炭鉱の職員厚生施設(映画館兼集会場)で、1953(昭和28)年に開業。炭鉱の全盛期には、東海林太郎・菊池章子など当時の一流歌手のショーなどが催され賑わった。閉鎖後は廃墟状態だったが、テレビドラマ「昨日、悲別で」(脚本:倉本聰)のロケ舞台となり注目を集めたことで、市内の有志によって保存運動が展開され、改修された。観客席屋根部分は崩落し、ロビーとステージ部分のみが残っている。映写室には、当時使用された映写機が保存されている。
S59	歌志内	北炭空知炭鉱 立坑	1960		1960(昭和35)年に建設された立坑で、深度285m。立坑槽の躯体がむき出しの構造が多い中で、槽外周が閉鎖された構造となっている。1963(昭和38)年に北炭から分離して空知炭鉱(株)となり、1995(平成7)年の閉山まで使用された。
S60	月形	北漸寺	1885		曹洞宗永平寺派の寺院で、1885(明治18)年に創建された。永平寺で大講義の職にあった鴻春倪師が、1882(明治15)年に教誨師として集治監に赴任し囚人教誨の任に当たったのを契機に、1884(明治17)年には月形潔典獄の援助のもと囚人の労役によって仮御堂を建築、1910(明治42)年に本堂が建立された。囚徒でありながら棟梁を務めた奥田房太郎は、京都東本願寺の山門を建てた実績をもつ実力者であり、本堂や玄関まわりの彫刻は腕の立つ囚人たちの仕事で、月形町ならではの文化財として異彩を放っている。
S61	月形	樺戸集治監庁舎 (月形樺戸博物館)	1886	町指定	集治監の本庁舎で、1881(明治14)年開庁時の建物が火災で焼失したため、1886(明治19)年に再建されたもの。外壁は下見板で、屋根は銅板葺き、窓は上下に開閉する洋風の意匠を取り入れている。入口石段も1886年の再建時から使われ、札幌市石山から切り出された凝灰岩(通称:札幌軟石)という柔らかな石のため長年の人の出入りによりすり減った。建物内には典獄室が復元され、別棟の博物館では開監から廃監まで39年間の歴史を当時の資料を基に展示している。
S62	月形	樺戸集治監水道遺跡	1886・ 1892	町指定	樺戸集治監の囚人作業による水道遺跡、取水塔・バルブ装置・水門の3種と三段のテラスからなる。1886(明治19)年当初の水道は集治監上流の沢の水門より取水したとみられ、1892(明治25)年にはその上流にダムを設け、集治監用の上水道としたほか、地域の水かめとして樺戸地域の発展に貢献した。1892(明治25)年のダム等の設計者は北海道庁技手角熊雄であり、1888(明治21)年より函館水道の建設に2年間、東京での水道工学勉強会に樺戸の水道を設計し、その後函館市水道部長や藤倉貯水池(重要文化財)建設時の秋田市水道部長などを歴任した。

No	所在地	名称	建造年	文化財	概要
S63	月形	円福寺	1887		真宗大谷派の寺院で、1887（明治20）年に現在地に前身の中嶋布教所が創設され、1896（明治29）年に本堂が囚人の手により建立された。
S64	月形	月形スギ保護林	1890		1890（明治23）年に樺戸集治監開庁10周年の記念植樹のスギ林で、囚人の手により約600本が植えられた。群生地としては国内北限とされている。
S65	岩見沢	幌内鉄道鉄橋	1880		開拓使が招聘した米国人技師ジョセフ・ユーリー・クロフォードが、1881（明治14）年に米国から輸入した官営幌内鉄道の鍊鉄製トラス式橋梁で、1884（明治17）年・郁春別川橋、1885（明治18）年・幌向川橋に架設された。長さは約30m（100フィート）。2連とも1916（大正6）年に下野軌道（現東武鉄道）大谷川橋梁として移設され、1997（平成9年）まで使用された。1連は東海旅客鉄道株の研修センター（三島市）で復元されたが、1連は岩見沢市に里帰りしたものの一時保管場所に存置されたままになっている。
S66	岩見沢	北海道炭礦鉄道 岩見沢工場	1899	近代化 準鉄道	1889（明治32）年、事業拡張により手狭になった手宮工場の分工場として岩見沢製作所が設置され、鍛冶場・機械場・仕立場・旋盤場などを漸次増築し車両の組み立てや機械の製作修理にあたったが、その開設時に建設されたものと考えられる。製作所は1915（大正4）年に廃止されたが、1945（昭和20）年にレールセンターの前身である岩見沢材修場が開設され、現在も北海道旅客鉄道株が使用している。建物壁面には北炭の社章（コバルト色の円の中に赤い星）が残っている。
S67	岩見沢	一の沢水源地	1908	市指定	道内の公営近代水道では函館に次ぐ2番目に敷設され、取水塔を有する方式では道内最初である。主取水塔は、岩見沢市指定の有形文化財となっている。
S68	岩見沢	炭鉱の記憶マネジメントセンター 石蔵	1909		2009年に開設された市民団体が運営する「炭鉱の記憶」のセンター施設。炭鉱以外の地域情報のインフォメーションセンターでもあり、カフェコーナーやグッズ販売コーナーもある。併設する1909（明治42）年建築の石蔵では様々な催事が行われている。
S69	栗山	小林酒造 レンガ蔵倉庫群	1900- 1922	国登録	空知に残るレンガ造りの施設としては最大規模の歴史的建造物で、現在も酒造施設として利用され、13棟が国の登録有形文化財に指定されている。1878（明治11）年に札幌で創業し、1901（明治34）年に炭鉱開発で活況を呈しつつあった夕張に近く豊富な水や広大な用地の確保が可能な栗山へ移転した。商標「北の錦」は、北海道で錦を飾る意気込みを表したものと伝えられ、炭鉱マンたちに愛飲され炭鉱の発展とともに生産量を伸ばしていった。1995（平成7）年から「蔵元北の錦記念館」として一般公開されている。
N01	美唄	美唄鉄道線路跡	1914		美唄駅～常盤台駅10.6kmの運炭鉄道路線跡。1914（大正3）年に石狩石炭株（浅野総一郎社長）による美唄軽便鉄道として開業、1915（大正4）年に美唄炭鉱（飯田延太郎）を経て三菱炭業傘下に入った。常盤台～我路間の東美唄川・我路の沢川には1907（明治40）年製の米国製橋桁（アメリカン・ブリッジス社）、東明駅・盤の沢駅・我路駅にはプラトホームが残る。路線跡の一部は自転車道として活用。
N02	美唄	美唄鉄道蒸気機関車 4110形式	1919	市指定	1919（大正8）年に製造されたE型蒸気機関車で国鉄4110形と同形式。美唄鉄道が三菱造船株神戸造船所に発注したもので製造費は221,609円。三菱造船の蒸気機関車第1号となった。全動輪上に全荷重がかかるため空転が少なく、急勾配と曲線に強いため国鉄では最初に庭坂機関区や人吉機関区に配属された。1972年（昭和47年）の美唄鉄道廃止まで使用された後に美唄市へ寄贈された。
N03	美唄	三菱美唄炭鉱 立坑櫓・周辺施設	1923・ 1925	近代化	第一次世界大戦後の不況時に生産費低減や能率向上を目指した合理化策の一環として1923（大正12）年に建設された、道内で2番目に古い立坑。櫓高20m・深度約170m、上風坑（上流側：排気/人員）と、下風坑（下流側：入気/石炭・資材・ズリ）の2本からなり、1972（昭和47）年の閉山まで使われた。電源を総合的に管理し開閉器を収納していた開閉所、貯蔵容量約1,300tの道内で現存する最大規模の原炭ポケットが隣接しており、いずれも1925（大正14）年に建設された。現在は炭鉱メモリアル森林公園として一体的に公開されている。
N04	美唄	三井美唄炭鉱 住宅群	1920*		昭和初期に建設された鉱員住宅群で、木造平屋建の1棟4戸の炭住が多く、現在も約150棟が残っている。1928（昭和3）年に中小炭鉱を買収統合して三井美唄炭鉱が発足。それまで山の中腹にあった施設を、1931（昭和6）～1933（昭和8）年にかけて、南美唄地区の平坦な緩斜面が整然とした街路によって区画され事務所・住宅・福利厚生施設が集約された。1950（昭和25）年には、炭住約3,000戸（人口約2万人）となったが、1963（昭和38）年に三井美唄炭鉱は閉山、一部を継承した三美炭も1973（昭和48）年に閉山したが、炭住は現在も個人住宅として使用され旧鉱山都市の独特の雰囲気を残している。
N05	美唄	三井美唄炭鉱 職員住宅	1920*		昭和初期に建設された木造の職員住宅群。職員住宅には甲乙丙丁の4種類があって職階級によって区分されていた。1963（昭和38）年の閉山時には、甲種2棟、乙種15棟、丙種42棟、丁種103棟があり、大概は木造平屋建1棟2戸。
N06	美唄	三井美唄炭業所 事務所	1931	近代化	1931（昭和6）年に建設された炭業所事務所棟。木造平屋建。一部解体されているが外観・内部は当時の面影を残しており、三井炭山の炭業事務所建築の典型例とも言える。付属屋としてコンクリートブロック造の書庫（1936年）も現存している。
N07	美唄	三井美唄炭業所 所長住宅	1935		1935（昭和10）年に建築された幹部職員（炭業所長）住宅で木造2階建。職階に応じて4種類（甲乙丙丁）ある職員住宅のうち最大規模の独立住宅である甲種にあたり、玄関脇には広いカーテンボックスを備えた洋風の格調高い応接間がある。
N08	美唄	三井美唄炭業所 甲号社宅	1937		1937（昭和12）年に建設された甲号社宅で旧病院長宅として使用されていた。同じ甲号の炭業所長住宅には及ばないが、職員社宅の中では最大規模の戸建宿舍である。前庭とともに広々と植栽された裏庭を有し、北側に大きな切妻屋根の玄関棟を突出し、高さの異なる切妻屋根が変化をつけている。防汚処理された黒い腰高部分の外壁と白い破風板、水平帯、額縁、出窓ブラケットなどとのコントラストが秀逸である。居室は1階が10畳+8畳3室+4.5畳、2階が6畳一間の合計6室で構成されている。創建時の姿を継承しつつ、上手に維持活用されている事例である。
N09	美唄	三菱茶志内炭山郵便局	1943		1943（昭和18）年に建設された郵便局舎。開局当時の名称は茶志内東郵便局であったが、1948（昭和23）年に改称。茶志内炭鉱閉山の翌年1968（昭和43）年に廃局となった。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N10	美唄	美唄鉄道 東明駅舎	1948		1948(昭和23)年に開業した美唄鉄道の駅舎で木造平屋建。第二次世界大戦以前は東明(しのめ)と呼ばれる畑作中心の農村地域だったが、戦後に三井・三菱両炭鉱の住宅街に変わり、1948(昭和23)年に東明(とうめい)駅が設置されたのを契機に一角を「とうめい」と呼称するようになった。1972(昭和47)年に鉄道が廃止された際、東明駅舎と鉄道関係資料が三菱炭業から寄贈された。現在は、駅舎の他に、機関車、プラットホームが残っている。
N11	美唄	栄小学校 (アルテピアッツァ美唄)	1950		1950(昭和25)年に開校した小学校で、校区は炭鉱住宅街であったことから1959(昭和34)年には30学級・1,250名となりピークを迎えたが、1981(昭和56)年に廃校となった。残された木造2階建校舎と鉄骨平屋建体育館(延床面積616㎡)は、1992(平成4)年から彫刻家安田侃氏の彫刻美術館と市営幼稚園として活用されており、「炭鉱の記憶」の再生モデルとして注目される。
N12	美唄	人民裁判の絵	1950		1950(昭和25)年に制作された絵画。戦後労働運動の象徴的な事件として知られる人民裁判は、1946(昭和21)年2月、賃上げなど労働条件の向上を求める三菱美唄炭鉱労働組合員らが、市内宮ノ下会館で鉱業所幹部職員を合計36時間にわたって拘束した大衆闘争であった。絵は、同炭鉱美術サークルの鉱員5人が人民裁判から3年後に完成させた。
N13	美唄	三井美唄炭鉱 第二坑原炭ポケット	1951?		三井新美唄炭鉱は、1910(明治43)年開鉱の徳田炭鉱を起源とし、1941(昭和16)年に炭量枯渇したが、坑口・選炭施設の立地条件の良さから南部(奥部)に隣接する三井美唄炭鉱との一体開発に期待して三井鉱山が取得した。1951(昭和26)年、三井美唄炭鉱での日本石油との採炭組合契約が満期解約された際に鉱業所体制が再編され、三井美唄炭鉱第二坑となった。現在残っている漏斗状の三井型原炭ポケットは、この再編時に設置されたものと思われ、造形的に優れ第二坑の様子を伝える数少ない貴重な施設である。
N14	美唄	落合・東明地区 炭鉱住宅	1951?		1951(昭和26)年に以降に建設されたとされる木造炭鉱住宅群。美唄川上流部から拡大してきた三菱美唄炭鉱と、戦後に開発注力された三井美唄炭鉱第二坑の炭住街が混然としている一帯で、主として美唄川左岸の落合地区が三菱(木造)、右岸上流側の東明地区が三井(木造)、右岸下流側に三菱(鉄筋アパート)となっていた。
N15	美唄	三井美唄互楽館	1955		1955(昭和30)年に建設された炭鉱福利厚生施設の映画館で、鉄筋コンクリート造3階建、延床面積992㎡、定員1,477名(固定席806・立見席671)。デザインはシンプルだが存在感があり、暖房は蒸気暖房で1階椅子席下に通管し足元を保温する工夫もなされた。現在は民間企業の倉庫として使用され内部はかなり改変されているが、道内で現存する炭鉱映画館としては最大のもの。
N16	美唄	我路郵便局	1956		1956(昭和31)年に建設された郵便局舎で、鉄筋コンクリート2階建、窓下腰壁に煉瓦を使用している。三菱美唄炭鉱の閉山で集配局としての機能を失った後は、美唄市東美唄出張所・我路生活館と併に我路簡易郵便局として使用していたが、2014(平成26)年に閉鎖された。
N17	美唄	落合会館	1960		1960(昭和35)年に建設された、三菱美唄炭鉱の映画館。収容規模は約800人で、三菱美唄炭鉱の画家・河端博氏による外観のデザインがユニークな建物。1964(昭和39)年、滝ノ沢坑の廃止を含む三菱美唄炭鉱の合理化によって閉鎖された。内部は客席が完全に撤去され天井などの老朽化がかなり進んでいるもの、スクリーンがあったプロセニウム(額縁舞台)上部に三菱の社紋が残り、テケツ(券売窓口)やトイレも当時のままである。
N18	奈井江	三井鉱山奈井江 専用鉄道橋梁	1949・ 1951		1947(昭和22)年の三井砂川炭鉱白山坑の開坑に合わせて、三井鉱山の専用鉄道として三井奈井江～白山坑6.4kmが1949(昭和24)年に開通。1951(昭和26)年には奈井江坑開坑により白山(旧白山坑)～東奈井江3.6kmを延長した。その後、1957(昭和32)年に奥奈井江坑を開坑したが、稼働状況が期待外れであったため1967(昭和42)年の奥奈井江坑開坑に合わせて旅客列車を廃止、翌1968(昭和43)年には全線を廃止した。現在も残る橋梁は、豊沼奈井江川を横断する2本が確認されている。
N19	奈井江	向ヶ丘商店街	1959		1952(昭和27)年頃に開発された三井奈井江坑の炭鉱住宅街にある1棟3～4戸のげた履き商業店舗住宅(1階店舗・2階住居)3棟。周辺炭住は2000(平成12)年に32戸が解体されたが、現在、商店建築は唯一営業中の向ヶ丘簡易郵便局の他は全ての店舗が仕舞屋となりつつも残っており炭鉱商店街の雰囲気を感じさせる。
N20	奈井江	北海道電力 奈井江火力発電所	1968		1968(昭和43)年運転開始の1号機(175,000kVA)と、1970(昭和45)年の2号機(175,000kVA)、2基合計350,000kVAが、周辺の露天採炭した石炭により稼働している。1961(昭和36)年に電力需要の急伸で火力電源確保の必要に迫られた北電は、国内炭調達の容易性、最大需要地への近接性、用地・用水確保の容易性から、奈井江での発電所建設を決めた。建設途中で国内炭の石炭情勢が急激に悪化(単価上昇、閉山による供給不安)のため最後の国内炭火力発電所と位置づけられた(その後砂川発電所が増設)。半世紀近くも運転を続ける発電施設は商用発電としては国内最長であり、中央操作室のアナログ式計器板から時代を感じさせる。
N21	奈井江	石狩炭鉱 殉職者慰霊碑	1974		1974(昭和49)年に建立された炭鉱事故の慰霊碑。1961(昭和36)年に三井砂川炭鉱奈井江坑から分離された石狩炭鉱(株)は、比較的安定した生産を行っていたが、1972(昭和47)年11月に炭塵爆発事故(死者31名)が発生、1973(昭和48)年1月に閉山した。閉山の翌年に、石狩炭鉱関係者・三井砂川炭業所・奈井江町によって炭住街の一角に慰霊碑が建立された。
N22	砂川	東洋高圧工業(株) 北海道工業所	1939		東洋高圧工業(株)により1939(昭和14)年に建設が開始された化学工場で、1946(昭和21)年に操業開始した。広大な土地、三井美唄炭鉱の石炭、石狩川の工業用水により、留萌港とパイプラインで結び100万t規模の硫酸(化学肥料)製造という雄大な計画からスタートしたが、戦時下には陸海軍から硝酸製造を強く要請され、戦後は食料増産を背景に再び硫酸製造へと力点が移った。硫酸工場など8工場、事務所・研究棟、大社宅群と福利厚生施設(総合病院、会館など)が建設され、一時は東洋高圧工業の主力工場であったが、1960年頃に境に内陸立地が不利に働き事業縮小へと向かい、2000(平成12)年に北海道三井化学(株)として分離独立した。1948(昭和23)年に世界で初めて肥料用尿素の工業化に成功(1952年製造開始)を記念して尿素工場ドレン分離器をモニュメントとした「肥料用尿素発祥の地」碑がある。
N23	砂川	北海道電力 砂川火力発電所	1977		1977(昭和52)年運転開始の3号機(125,000kVA)と1982(昭和57)年の4号機(125,000kVA)、2基合計250,000kVAが、周辺の露天炭鉱から採炭した石炭によって稼働している。日本発送電(株)と炭鉱3社(三井・北炭・住友)の合同出資で設立され、隣接する東洋高圧工業や滝川市の北海道人造石油への電力供給を目的に1940(昭和15)年に着工した石狩火力発電機(砂川発電)を起源としている。その後、1951(昭和26)年に旧1号機(15,000kVA)、1954(昭和29)年に旧2号機(27,000kVA)、1955(昭和30)年に新1号機(35,000kVA)、1958(昭和33)年に新2号機(35,000kVA)が稼働し、石狩川流域の火力発電の大型化を先導した。旧1・2号機が廃止(1972年)直後の1973(昭和48)年にオイルショックが発生し、奈井江火力発電所を国内炭最後の発電所としていた方針を変更して、1977(昭和52)年に3号機の運転を開始した。1972(昭和57)年に新1・2号機が廃止されたのをリプレースして4号機も稼働した。

No	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N24	上砂川	上砂川駅舎	1926		1926(大正15)年に建設された鉄道駅舎。砂川～上砂川間の鉄道は、1917(大正6)年に開鉱した三井砂川炭鉱第一坑の石炭運搬のため1918(大正7)年に三井鉱山の専用鉄道(軌道敷買収施設建設費は会社負担:建設費の35%は開通後の運賃割りで回収)として開通した。三井砂川炭鉱の従業員増加と砂川住民有志の陳情などによって、1926(大正15)年に鉄道省函館本線に編入され(通称「上砂川支線」)旅客営業が開始された。1994(平成6)年に廃止されたが、テレビドラマ「昨日、悲別で」、映画「駅」のロケ地にもなったことから、駅本屋建物の向きを90度変えて駅構内線路跡に移築して保存されている。
N25	上砂川	三井砂川炭鉱中央立坑槽	1968		1968(昭和43)年に稼働開始した立坑の捲上槽で、SL-660 mレベール以下の深部採炭を目的に開削され、1987(昭和62)年の閉山時まで使用された。深度766m、ケージとスキップが一体化した揚器が特徴で、スキップ容量15m ³ で揚炭能力毎時600t。閉山後は、地下無重力実験センター(JAMIC)の落下塔として立坑が利用されたが、2003(平成15)年に事業廃止となり閉鎖された。
N26	滝川	五十嵐酒造店倉庫(太郎吉蔵)	1915	市指定	1926(大正15)年に建設された174m ² の木骨石造倉庫。五十嵐酒造店の貯蔵倉庫として1970(昭和45)年まで使用されていた。倉庫の外壁には美瑛軟石と推定される凝灰岩が使用され、内部の木骨は昇り梁の上に短束を載せ、そこに棟木から軒先に掛けて垂木をかけるという珍しい小屋組構造を有している。施主である五十嵐太郎吉は、滝川商工会や北海道商工会の初代会頭に就任するなど滝川商業界の代表的人物であり、滝川の歴史を伝える貴重な建造物。現在は、NPOアートチャレンジ太郎吉蔵が所有し管理・公開している。
N27	滝川	北海道人造石油資料	1938-1945	市指定 選化学	滝川市郷土館所蔵の資料で、文書164点・図面17点・フローシート10点・製品3点。国内の人造石油製造工場に関する資料は、焼失や焼却処分によりほとんど残されていないが、北海道人造石油の資料が保存されているのは、空襲を免れたこと、戦後も滝川化学工業(株)として存続したこと(1946年設立・1952年倒産)、人石OB会が個人的に保管してきた資料を滝川市教育委員会に寄託したことなどによる。
N28	滝川	北海道人造石油(株)研究所棟	1939		北海道で人造石油を製造するため、1938(昭和13)年に帝國燃料興業と北炭を中心にした石炭各社(三井・三菱・住友)の出資で北海道人造石油(株)が設立され、1939(昭和14)年に滝川工場の建設開始(総工費6,330万円、117ha)、1942(昭和17)年に製造を開始した。1944(昭和19)年に3社合併で日本人造石油となり、1945(昭和20)年10月までに4,040KLの石油を製出した。研究所棟が、1955(昭和30)年に移駐した陸上自衛隊滝川駐屯地本部隊舎として利用されている。
N29	滝川	人石記念塔	1962		北海道人造石油(株)第二代社長の渡辺四郎氏(三井物産石炭部長時に特許権交渉を行った)の功績を称えるため、工場関係者が工場跡地に建立した記念碑。1962(昭和37)年建立で、礎石・外柵にはコークス炉シャモット煉瓦を使用。
N30	赤平	空知川露頭炭層	1873		1857(安政4)年に松浦武四郎が発見し、その後の空知炭田開発の端緒となったとされる石炭層の露頭。1873(明治6)年、開拓使の榎本武揚らは幌内・三笠一帯の炭層を調査した後、石狩川本流を遡って空知太に達し、さらに空知川を遡上しながら沿岸一帯を調査し、赤平付近で炭層を発見し分析のために石炭を持ち帰った。1874(明治7)年、開拓使に雇われた米国人地質鉱山学者ライマンらは空知川を遡って地質調査をし、赤平周辺で石炭の大露頭を確認した。
N31	赤平	住友赤平炭鉱関連史料	1938-		住友赤平炭鉱に関する文書、書籍、写真、図面等の資料。一部、北炭赤間炭鉱関係資料、茂尻炭鉱関係資料、豊里炭鉱関係資料、一部の中小炭鉱関係資料もある。これらの資料は、『赤平市史』(2001)編纂に際して参照された。現在は、市民団体「赤平写真映像資料収集会」のメンバーが、資料の整理・保存活動を実施している。
N32	赤平	北炭赤間炭鉱ズリ山(ズリ山階段)	1941		1938(昭和13)年に開鉱した北炭赤間炭鉱のズリ山で、1973(昭和48)まで稼働していた。標高:197.65m 平均斜度:18度。ズリ山山頂がJR赤平駅から直線距離で600mと市街地に近く地域のランドマークになっており、1990(平成2)年に階段と火文字を設置。火文字は、夏のあかばら火まつりのクライマックスとして点火される。ズリ山階段の階段数(直線部分777段)では、長崎県佐世保市世知原町・ボタ山健康階段(555段)、北海道岩見沢市栗沢町・万字炭山森林公園(階段の直線部分775段)を抜き日本一。
N33	赤平	北炭赤間炭鉱選炭ホッパー	1941		1941(昭和16)年に建造された選炭施設のコンクリート躯体。1973(昭和48)年の閉山後も、線路側から順に精炭ホッパー(貨物線3レーン)躯体・選炭機基礎・原炭ポケット躯体と三つの遺構が残っていたが、道道拡幅工事のため1999(平成11)年に原炭ポケット以外は解体された。
N34	赤平	旧山田家邸宅(御殿倶楽部)	1951		1951(昭和26)年に建設された個人住宅で延床面積282m ² 。炭鉱請負業者・山田組の社長であった山田三郎氏が、出身地秋田の良質な秋田杉を使い建築したもので、当時としては破格の豪華さであり、炭鉱全盛期を象徴する邸宅として住民の間で注目を浴び「山田御殿」と呼ばれてきた。
N35	赤平	住友赤平炭鉱採炭機械類	1960* 1970*		住友赤平炭鉱から寄贈され野外保存場に置かれていた坑内機械類を、2005(平成17)年の国際鉱山会議の開催を契機に元炭鉱マンらが旧自走枠工場内に移設し組み立てたもの。小型機械の一部は、圧搾空気により作動可能な状態となっている。主な保存機械:人車、LHD(ロードホールダンプ)、ボーリングマシン、コールカッター、チェンジコンベア、電ロコ、自走枠、ドラムカッター、リングカッター(赤平オリジナル)、シャトルカー、スパイラルロッド、コールピックなど
N36	赤平	住友赤平立坑槽・周辺施設	1963		1963(昭和38)年に建設された立坑槽で、1994(平成6)年の閉山時まで使用されていた。槽高44m、深度650mで、2セット4台の4段デッキケージ(18名×4段)、年間揚炭能力:140万t。-350L以深の深部開発のため総費用約20億円をかけ建設され、同タイプの住友奔別立坑(1960年)の改良点が反映されている。1994(平成6)年の閉山後も、建屋や機械、電気設備などが極めて良好な状態で残されており、地域のランドマークとなっている。
N37	芦別	三井芦別炭鉱一坑材料巻跡	1939		1939(昭和14)年頃に建設された軌道の跡。当初は電車修理工場へ材料を運ぶ軌道として使用、後に坑内に向かう運搬施設への通勤路として利用された。小型乗用車が1台分通れる程度の道路で、途中に鉄筋コンクリート造のトンネルが2つある。西芦別町には、貯炭槽、沈殿槽、運炭ベルトコンベア基礎、チャプラー、材料捲トンネル、第一隧道東口跡、浄水場跡、炭車修理工場の一部、三井芦別駅舎および下りホームなど、頑丈なコンクリート製の施設の残骸があるほか、旧鉱業所事務所棟の一部が北日本精機(株)の事務所として改修され、再利用されている。
N38	芦別	三井芦別鉄道三井芦別駅舎	1940		三井芦別鉄道の駅舎で木造平屋建。1940(昭和15)年に三井鉱山専用鉄道として営業開始した際に、貨物専用の西芦別駅として開業した。1942(昭和17)年には地域の要望に応じて小型客車による旅客輸送を開始、1949(昭和24)年に地方鉄道へ改組した際に駅名を三井芦別駅に改称した。1972(昭和47)年に旅客営業廃止し、1989(平成元)年に全線廃止された。プラットホームなどは撤去されたものの、駅舎時代の外観の面影を残している。
N39	芦別	三井芦別鉄道隧道	1940		三井芦別鉄道の鉄筋コンクリート造トンネル。全長69m。1940(昭和15)年に三井鉱山専用鉄道として営業開始した際に建設された。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N40	芦別	頼城橋	1943		1943(昭和18)年に三井芦別炭業所が建設した芦別川の橋梁で、1958(昭和33)年の啓南大橋の建設まで西芦別町と東頼城町を結ぶ唯一の橋であった。1962(昭和37)年の洪水で橋脚2基が倒壊、1967(昭和42)年に3m嵩上げて橋桁を再架橋したが、床板は木製のままである。2006(平成18)年から車両通行不可、2016(平成28)年7月に橋の床板に穴が空いていることがわかり全面通行止め。
N41	芦別	三井芦別炭鉱 一坑貯炭槽	1943		1938(昭和13)年頃に建設された三井芦別炭鉱第一坑の原炭ホッパー。三井炭業特有の漏斗型の形態でコンクリート造。1965(昭和40)年に第二坑に選炭機能が統合され役目を終えた。
N42	芦別	三井芦別鉄道 緑泉駅舎	1945		三井芦別鉄道の駅舎で木造平屋建。1945(昭和20)年の三井芦別～頼城 5.5kmが三井鉱山専用鉄道として開業した際に設置され、1949(昭和24)年に地方鉄道に改組された。1972(昭和47)年の旅客営業廃止の後、一般住宅に転用された。庇の柱やホームへのコンクリート階段が残り、駅舎時代の痕跡を残している。
N43	芦別	三井芦別鉄道 炭山川橋梁	1945	国登録	1945(昭和20)年12月に竣工した、芦別川支流の炭山川上に架かる三井鉱山(株)専用鉄道の橋梁。橋長94m、鋼製6連プレートガーダー桁橋とコンクリート造2連アーチからなり、線形は緩やかな曲線を描く。炭山川の深い渓谷に高さ30m、最大直径7mのコンクリート製橋脚5本が並び立っている。鉄橋上にはディーゼル機関車(50Tディーゼル機関車。DD501号)と石炭専用貨車セキ3820が展示されている。
N44	芦別	明治上芦別炭鉱 鉱員浴場	1947		1947(昭和22)年頃に建設された明治上芦別炭鉱の鉱員浴場で木造平屋建。通称「中央湯」と呼ばれていた。1963(昭和38)年の閉山までは、泰山橋を渡った空知川右岸の狭い土地に炭業所が置かれ、周囲に社宅や浴場、病院、購買所などが建ち並んでいた。
N45	芦別	三菱芦別炭鉱病院	1947		1947(昭和22)年に建設された三菱芦別炭鉱の炭鉱病院。1964(昭和39)年の閉山後は、民間病院、医療法人、ゴム長靴製造工場など変転し、2002(平成14)年に北日本精機株式会社第2工場に転用された。
N46	芦別	三菱あかしや倶楽部	1948		1948(昭和23)年頃建設された三菱芦別炭鉱の鉱員専用の倶楽部。囲碁、将棋、麻雀などに盛んに利用され、昭和30年前後には結婚式も多く行われた。1964(昭和39)年の閉山後は滝沢商事によってプラスチック工場として使用されていた。
N47	芦別	三菱芦別炭鉱 住宅群	1949- 1950		三菱炭業芦別炭鉱は、1914(大正3)年に開坑、1933(昭和8)年に一時撤退。樺太の塔路炭鉱からの引き揚げ者を主体に1947(昭和22)年に再開坑し、1949(昭和24)～1950(昭和25)年頃にかけて炭住群が形成された。国道38号の東側がひぐらし町の職員住宅区、西側が鉱員住宅区(高台の緑ヶ丘と元町、坂下の若葉町、あかしや町、草笛町、あかね町およびかりがね町の七地区)と別れていた。炭鉱は辺溪や東頼城六線沢、本町地区と採炭箇所を転々としたが炭層に恵まれず1964(昭和39)年に閉山。炭住は、希望する鉱員に売却された。
N48	芦別	三菱芦別専用鉄道 給水塔	1949*		1949(昭和24)年に建設された鉄筋コンクリート造の給水塔。三菱芦別専用鉄道の蒸気機関車に水を補給するための施設。隣接する機関車も、現在、機関車は民間企業の本工場として使用されている。
N49	芦別	三菱芦別専用鉄道 軌道跡・橋梁	1949		三菱芦別炭鉱専用鉄道の鉄筋コンクリート造の鉄道橋梁。同鉄道は、三菱芦別炭鉱辺溪坑からの原炭を三菱上芦別駅に隣接する選炭機へ輸送する全長6,920mの専用鉄道で、戦後まもなく鉄道建設公団によって調査・設計・工事に入り、1949(昭和24)年に開通した。油谷炭鉱からの精炭も、同鉄道で国鉄上芦別駅まで輸送された。沿線には、鉄筋コンクリート製橋梁の「第一盤の沢橋梁」「第三盤の沢橋梁」「辺溪隧道」の北側坑口、「辺溪川橋梁」の橋台・橋脚、「第四盤の沢橋梁」の橋台が残っている
N50	芦別	頼城小学校 (星槎大学)	1954	国登録	1954(昭和29)年建設の小学校校舎、レンガ造一部鉄筋コンクリート造2階建、延床面積4187㎡。前年に火災焼失した頼城小学校を、三井鉱山(株)が総工費5,200万円全額を負担し再建した。レンガ70万個を用い、36教室・1線校舎全長106mと特異な建築物である。付属する体育館も同年建築で、木造平屋造・延床面積757㎡。2002(平成14)年に閉校後、2004(平成16)年から星槎大学が校舎として使用。
N51	芦別	協和会館	1954		1954(昭和29)年に建設された三菱芦別炭鉱の映画館。落成記念公演にはオペラ歌手の長門美保、タレントのみやこ蝶々などが出演。その後も、新制作座、カチューシャ舞踊劇団、群馬交響楽団等多くの公演会が開かれ、娯楽の殿堂として賑わいを見せていた。
N52	岩見沢	万字変電所	1919		1919(大正8)年に夕張～幌内間の22KV送電線を敷設した際に、万字炭鉱への電力供給増強のため新設された変電所。当初の能力は、一次電圧22,000V・二次電圧3,300V・容量500KVA変圧器3台であったが、一次電圧44,000～40,000V・二次電圧3,450V・容量1,000KVA4台に増強された。1976(昭和51)年の閉山まで使用され、現在はレンガ造建物の壁面だけが残る。
N53	岩見沢	朝日駅舎	1919		地元住民の請願によって1919(大正8)年に開駅した当時の駅舎。1955(昭和30)年には選炭機増設工事が行われ、ホッパーも木造から鉄骨造になるなど出炭増加に備えた設備投資が行われたことに対応して、1956(昭和31)年に駅舎を改修した。1974(昭和49)年に朝日炭鉱が閉山し、1978(昭和53)年に無人駅化、1985(昭和60)年万字線廃止に伴い廃駅となった。1999(平成11)年、駅舎周辺が万字線鉄道公園として整備されB20形蒸気機関車が東山公園から移設された。
N54	岩見沢	岩見沢操車場跡	1922		1922(大正11)年に建設が始まった貨車操車場で、1926(大正15)年には5線群からなる操車場が完成し平均1,617両/日(現車)を操車するに至った。操車能力は1953(昭和28)～1957年の改良工事で1,800両/日に、1959(昭和34)～1962年の志文～岩見沢間増線など第2期改良工事で2,500両/日に増強。函館本線・室蘭本線の着発が平面で支障しないよう完全抱き込み式操車場とすべく計画されていたが、工事が進捗するにつれ貨物輸送量、特に石炭輸送が減少したため計画は未遂に終わった。1968(昭和43)年の函館本線小樽～滝川間電化開業に合わせて岩見沢第二機関区が開設されたが、石炭貨物輸送と電気機関車牽引列車の廃止により1994(平成6)年に廃止された。
N55	岩見沢	英橋[2代目]	1927		道道38号ボンネベツ川の橋梁で、1921(大正10)年に初代の吊り橋に代わって、1927(昭和12)年に二代目の本橋が竣工した。橋長約80m、道幅約5m。プレートガーダー橋で、鉄筋コンクリート製の高いトレスス橋脚が特徴である。中央部の橋灯の土台には装飾も施されている。主桁は万字炭鉱の工作課で製作され、厚さは桁ごとに異なる。1969(昭和44)年に三代目英橋が竣工し廃橋となったが、構造はそのまま残り橋全体の形状をよく確認することができる。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
N56	岩見沢	北炭送電線鉄塔	1929		北炭では大正時代に入ると、深部化による新立坑の開発とともに電化が一気に加速。炭鉱の動力近代化の要請に対応して、大型発電所（1924年・滝ノ上水力発電所、1926年・清水沢火力発電所）が建設され、高圧送電線も1919（大正8）年に夕張鉱～幌内鉱間（20km・22,000V）、1924（大正13）年には幌内鉱～空知鉱間（47km・22,000V）と延伸を続け、大正時代に100kmを越す自家用送電線網を完成させた。なかでも夕張炭鉱～幌内炭鉱間の高圧送電線（延長20km）は、1919（大正8）年に開通。当初22,000V・1系統であったが、1929（昭和4）年には鉄塔化と44,000V昇圧するとともに2系統化、1940（昭和15）年にはさらに2系統を増設、1950（昭和25）年には66,000Vに昇圧し3系統化（1940年建設2系統を昇圧、1929年建設44,000V送電線路2系統を66,000V1系統に改造）、北炭の長距離送電線網の中でも基幹的な地位を占めていた。1989（平成元）年の幌内鉱閉山まで稼働していたため、今でも沿線には炭鉱電力の遺構が残っている。
N57	岩見沢	朝日炭鉱住宅群	1930-1940*		1930年代の幌内炭鉱時代に80戸が、1940年代前半の日本硝子時代に280戸が建設された。1951（昭和26）年の朝日大火で86戸を焼失。1957（昭和32）年に全戸を葺草屋根からトタン葺屋根に改修し、1970（昭和45）～1971（昭和46）年度に大幅な住宅改修を行い内便所方式に改修した。1974（昭和49）年閉山時の炭住数は293戸。
N58	岩見沢	旧岡山橋	1936		1936（昭和11）年、北海道で最初に架設された橋長55mのソリッドリブ・タイドアーチ橋。道内に現存する数少ない戦前の鋼道路橋4橋の1つ。通常は両側を橋台（＝岸の地面に設けた段差）に載せて支えるが、本橋は将来の河川拡幅に備え片方が橋脚（＝柱）となっており、川と道路との関係の難しさを示している。
N59	岩見沢	万字炭鉱ズリ山	1954		1954（昭和29）年から1971（昭和51）年の閉山まで稼働した比高180mのズリ山。鉄道駅や炭鉱住宅街から見通せる幌内川・ボンボロムイ川の分岐東側にあり、炭鉱のランドマークとして目立つ存在であった。1998（平成10）年に、道有林整備の一環としてズリ山を中心にした21haを万字炭山森林公園として整備し、直線部775段を含む総段数2,468段の登山用階段が設置された。
N60	岩見沢	上志文駅舎	1955		1955（昭和30）年に建築された駅舎。1966（昭和41）年に地元有志で設立された㈱ニュージャパンにより岩見沢萩の山市民スキー場が開業し、「日本で最も駅に近いスキー場」を売りにしたこともあって、地元学校のスキー授業参加者や札幌から直通運行された臨時スキー列車の利用者によって冬季は一定の賑わいを見せた。1970（昭和45）年無人駅、1985（昭和60）年万字線廃止に伴い廃駅。
N61	栗山	夕張鉄道継立駅	1926		夕張鉄道の駅舎で、1926（大正15）年の新夕張～栗山間開通時に建設。周辺農産物の搬出と、運転上の列車交換のための駅であり、駅舎も新二岐駅より小さい。ホームは1面2線。坑内充填用の火山灰土を採取・運搬するため、1927（昭和2）～1930（昭和5）年に北炭専用鉄道が当駅から接続（約1.1km）されていた。1975（昭和50）年に営業廃止された後、駅舎は地元企業の事業所として使用。
N62	栗山	夕張鉄道新二岐駅	1926		1926（大正15）年の新夕張～栗山間開通時に建設され、1950年代半ばに改築された。シンメトリーに配置された窓は、その中央部に特に縦長の配置となり、腰折屋根と丸窓を組み合わせた意匠は、大正モダニズムの名残を感じさせる。新二岐～平和駅間は、途中にスイッチバック構造の錦沢駅とQ状ループ線上のサミットを経て11.7km、最急勾配は22‰であった。そのため、新二岐駅は牽引定数の制約を受けた貨車の解結が行われていたため、広い構内を有していた。ホームは1面2線。
N63	栗山	室蘭本線夕張鉄道立体交差	1967		石炭輸送の動脈であった室蘭本線は、1958（昭和33）年までに三川～志文間25.1kmを除いて複線化が完了し残る区間の複線化が急務となっていた。1965（昭和40）年に由仁～栗山間5.1kmの増線工事に着工、1968（昭和43）年に供用開始した。工事では夕張鉄道線立体交差が複線化の支障となり、従来位置から長万部方10mに新たに井筒型基礎の橋脚5本と、鉄桁7本の切先切替（栗山方）と新設（角田方）で、1967（昭和42）年に工事が完了した現在も、栗山駅から継立方への夕張鉄道線の築堤と橋台が残っている。
N64	栗山	室蘭本線栗山～栗丘増線	1969		由仁～栗山間と同様の経緯で、栗山～栗丘間4.2kmの増線工事が1965（昭和40）年に着工し、1969（昭和44）年に供用開始した。単線時には3度にわたり法面崩壊し7日間不通となった経緯があり線路変更も含めて計画された。新栗山トンネル1,053.5mなど。さらに、在来線（旧線）の栗山トンネルは、将来の電化に備えて交流電化断面特1号に全面改築された。工事完成とともに出力量は減少基調に転じ、複線化による能力増強を生かすことなく電化も行われずに終わった。現在は、旧在来線は放棄され、新線のみ単線運行が行われているが、栗山トンネルや路盤はそのまま残っている。
N65	沼田	蒸気機関車クラウス15号	1889	町指定 準鉄道	1889（明治22）年ドイツ・クラウス社で製造された蒸気機関車。九州鉄道に輸入され、日本国有鉄道、東京横浜電鉄を経て、1931（昭和6）年に留萌鉄道に譲渡された。1967（昭和42）年まで明治炭業昭和炭鉱で稼働した。
N66	沼田	古河雨龍炭鉱選炭施設	1952		雨竜炭鉱は、浅野セメント（現太平洋セメント）や日本鋼管（現JFEエンジニアリング）の創始者・浅野総一郎が、1905年自ら試掘権を設定し開発を主導した炭鉱である。鉱区取得から長く開発気運をうかがっていたが、開坑寸前に発生した関東大震災（1923年）と不況により開発は頓挫。しかし浅野はめげず、浅野雨竜炭鉱を設立し初代社長に就任、運炭のための留萌鉄道の敷設を急ぎ、ようやく1931年に出炭にこぎ着けた。当初期待ほど出炭が上からないうちで太平洋戦争に突入し、戦時中の坑道や設備の酷使によって終戦後は全く経営困難に陥り、1952（昭和27）年に古河炭業に鉱業権移譲。古河では、選炭設備など設備投資を行って劣勢を挽回しようとしたが実らず、1952（昭和27）年に子会社化して分離、1968（昭和43）年に閉山した。
N67	沼田	太刀別炭鉱ホッパー	1961		東美炭鉱などを経営していた九州鉱山㈱によって1960（昭和35）年に開鉱着手され、1963（昭和38）年から本格的な出炭を開始した。留萌鉄道の路線があった幌新太刀別川と鉱区との間が離れていたことから、原炭を索道により留萌鉄道に新設された太刀別駅まで搬出した。現在残っている貨車積込ホッパーは、この開鉱時期に建設された。出炭はピークでも年産10万ト程度で、切羽の深部移行による湧水や通勤バス事故を契機とした鉱員大量退職のため、出炭開始からわずか7年の1969（昭和44）年に閉山。
T01	小樽	小樽市指定歴史的建造物群（78棟-2棟※）	1863-1937	市指定	小樽市では、1983（昭和58）年に「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」を制定し、31棟の「歴史的建造物」を指定した。さらに1992（平成4）年には、前条例を発展的に解消し「小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例」を制定し、これら貴重な建造物の保存のための基礎的な資料を作成するため、市内全域を対象に歴史的建造物の実態調査を行った。対象は、第1次調査2,357棟、第2次調査508棟で、このうち景観審査会からの答申を受け保全すべきものを「小樽市登録歴史的建造物」とし、このうちさらに所有者の同意を得たものを「小樽市指定歴史的建造物」として指定した（2016年度末現在78棟、このうち2棟＝※印を付したT17小樽市庁舎・T20三井物産小樽支店＝は別途項を改めて詳細に記載）。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
T02	小樽	手宮線線路	1880	近代化	旧国鉄手宮線は、1880（明治13）年に幌内鉄道の一部である手宮～札幌間を結ぶ北海道最初の鉄道として開通し、北海道開拓に重要な役割を担ってきたが、1962（昭和37）年に旅客営業が廃止され、1985（昭和60）年に廃線された。市内中心部には、旧国鉄手宮線で使用されていた鉄道施設を残し歴史性の保全を重視しながら素朴な風景を演出したオープンスペースを整備し、オープンスペース以外の区間には当時の線路がそのまま残されている。
T03	小樽	機関車庫3号	1885	国重文 近代化	1885（明治18）年竣工の、現存するわが国最古の機関車庫。創建時は「煉化石造機関車室」。設計者は、当時の農商務省北海道事業管理局炭礦鉄道事務所鉄道科長・平井晴二郎。室内は、間仕切り壁で東側に1室、西側を車両2台分の空間に区分している。西側の室内は、中央に石造り八角形の柱を建て、小屋梁を設けている。東側の1室は機関車を吊り上げて修繕することができる構造とするために、壁厚を増し、小屋組を補強している。レンガは「フランス」積み。
T04	小樽	幌内鉄道蒸気機関車 ほか保存車両群	1885	近代化 鉄道記	蒸気機関車「しづか号」（1885年）、い1号客車（1892年）、蒸気機関車「大勝号」（1895年）、キ601号回転雪かき車（1923年）、キ800号かき寄せ雪かき車（1928年）、キハ031号気動車（1956年）などで構成された保存車両群で、幌内鉄道時代の貴重な車両が含まれている。
T05	小樽	モルタルテストピース	1896- 1937		小樽港北防波堤の建設を指揮した広井勇博士は、工事着工（1897年）の前年から強度試験用の供試体（モルタルテストピース）の製作を開始した。比較のために3社のセメントを使用し、モルタルブリケット供試体を淡水と海水に浸し、耐久性試験を行った。テストピース製作は着工後も継続され、総数は6万個にも及んだ。これらの大部分はすでに強度試験を終えているが、いまだ5年ごとに当時と同じ方法で引張強度試験を行っており、およそ4000個が北海道開発局小樽港湾事務所に保存管理されている。
T06	小樽	手宮駅 危険品庫	1898	国重文 近代化	1898（明治31）年頃に建造された石造の倉庫。塗料や油脂類など引火性の強い物品の保管に使われていたと思われる。幌内鉄道は、1889（明治22）～1906（明治39）年まで北海道炭礦鉄道株式の経営であったが、その当時の遺構としても貴重なものである。
T07	小樽	日本郵船(株) 小樽支店	1906	国重文	1906（明治39）年に竣工、純石造2階建。1954（昭和29）年まで支店として使用されていた。設計者は工部大学校造家学科（東大工学部建築学科の前身）の第一期生・佐立七次郎で、明治の洋風石造建築を代表する建物のひとつ。内部は漆喰壁に北海道産木材のワニス塗装で、落ち着いた重厚なデザインに統一されている。建物前面には専用の船入潤や輪出入倉庫が、背面には鉄道が通っており、船舶会社の支店として適した場所に立地していた。
T08	小樽	機関車庫1号	1908	国重文 近代化	1908（明治41）年に竣工した機関車庫。竣工時には間口数は5口であったが、昭和初期に2口に数が減る。1996（平成8）年の小樽交通記念館開館にあわせ、再び5口に復元。レンガは「イギリス」積み。屋根は背面に下る鉄板葺き流屋根。
T09	小樽	小樽港 北防波堤	1908	選土木	1897（明治30）年、波力公式「広井式」の考案者としても知られる小樽築港事務所初代所長の広井勇は、わが国初の本格的港湾整備となる小樽港北防波堤の建設に着手した。その構造は、投石マウンドの上にコンクリート方塊を積み重ねた混成堤で、コンクリートブロックは水平に対し71度34分の傾斜をつけ斜めに重なり合うように積む。これにより工事中の先端ブロック脱落を防ぎ、捨石沈降に伴って隣接するブロック同士で噛み合わせが強くなり、局所的な波撃に対して応力を分散させることができる。この方塊は防波堤の延長方向に傾斜積みされていることから、「斜塊」と呼ばれた。広井は職工・工夫の人選に注意を払い、少数の優秀な者だけを雇って品質管理を徹底させ、頻繁に現場に赴き自らスコップを使って指導した。防波堤は打設後100年以上を経過した現在も、小樽港第一線防波堤としてその機能を果たしている。
T10	小樽	思川橋梁	1909	近代化	1909（明治42）年に、札幌一手稲間の「思川」に架設された鉄橋。鋼材はイギリス製、大阪鉄工所で組み立てられた。
T11	小樽	高架棧橋取付線 擁壁	1912	国重文	1912（明治45）年より使用が開始された、石炭積み出しのための高架棧橋に至る線路の路盤を支えたレンガ積みの擁壁（イギリス積み）。高架棧橋線は、1944（昭和19）年に廃止されたが、およそ85mにわたり擁壁が現存している。石炭資源とともにあった北海道の鉄道を象徴する遺構である。
T12	小樽	日本銀行小樽支店 (金融資料館)	1912	市指定	1893（明治26）年に、小樽に日本銀行の派出所が開設され、出張所を経て1906（明治39）年に小樽支店に昇格した。1912（明治45）年に完成した旧日本銀行支店建物がレンガ造。設計者は、辰野金吾・長野宇平治・岡田信一郎の連名で記録されている。辰野は、日本近代様式建築の先駆者であり、日本銀行本店や東京駅といった明治・大正を代表する数多くの建物を設計し、東京駅に代表される赤レンガと白い花崗岩を組合せた「辰野式」と呼ばれている様式でも有名である。石造り風の外観は、レンガ造りの壁にモルタルを塗ったもので、銅葺きの屋根とともに銀行建築にふさわしい重厚な印象を与えている。「辰野式」とは異なる外観のこの建物は、当時まだ20代の新鋭であり、以後、大正～昭和にかけて日本建築の近代化に多大な功績を残す岡田の意匠によるところが大きいとも言われている。2002（平成14）年に支店は廃止され、翌年から金融資料館として公開されている。
T13	小樽	小樽港斜路式 ケーソン製作ヤード	1912	選土木	1908（明治41）年に起工した小樽築港第2期工事では、防波堤の築造にケーソン（函塊：コンクリートと鉄筋の函）を使用した。ケーソンを陸上の斜路上で製作し、小樽港独自で開発した斜路から海中に滑り落とす方式を、軍艦の進水方式を参考にして小樽築港事務所長・伊藤長右衛門が考案した。斜路は陸上部60m、海中部64mで10%の傾斜で海底に延び、4本の木製レール上を滑り落とす構造になっている。安価で作業も容易なことから、その後各港でも使用するようになった築港工事史上特筆すべき施工法である。小樽港第2期工事竣工（1923年）までに100函、1912（大正元）～2005（平成17）年の93年間で約800函が製作され、小樽港だけではなく留萌港・岩内港といった築港工事で小樽製ケーソンが用いられた。このように小樽港斜路式ケーソン製作ヤードは、我が国の近代港湾の発展に貢献した。
T14	小樽	奥沢水源地 水道施設	1914	選土木	小樽市の水道の歴史は古く、1894（明治27）年に計画が立てられ、1914（大正3）年当時最先端の技術を用いて、奥沢ダム（非越流式アースダム）と奥沢浄水場が造られた。道内最古の水道専用ダムとして2011（平成23）年まで稼働していたが、堤体に陥没が発見されたことから廃止され、堤体中央部を掘削撤去し排水路を設置する工事が実施された。落差21mの階段式溢流路は、当面存置される。
T15	小樽	手宮駅 貯水槽	1910*	国重文 近代化	主に蒸気機関車に給水する水を貯えた施設で、明治末期から大正初期頃に竣工したものと考えられる。長さ4.4m、ほぼ正方形のレンガ積み構造物の上部に貯水槽を載せている。内部の梁には、19世紀末製造と思われるイギリス製レールが使用されている。かつては、転車台の西方70～95mの位置にある給水器へ地中に管を敷設して送水していた。手宮駅構内で蒸気機関車が使用されていた1974（昭和49）年3月まで、この貯水槽は稼働していた。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
T16	小樽	手宮駅 転車台	1919	国重文 近代化	1919(大正8)年、横河橋梁製作所(東京)で製造された機転回装置。長さ18.8m、幅3.8m。手宮駅構内の貨車入れ替え作業に蒸気機関車を使用していた1974(昭和49)年まで稼働。
T17	小樽	小樽市庁舎 ※	1933	市指定	1933(昭和8)年に建設された鉄筋コンクリート造3階建の市庁舎で、小樽の有力者土肥太吉の10万円寄付を機に新築された。設計者は小樽市建築課長であった成田幸一郎以下の建築課スタッフで、土肥秀二もかかわったといわれている。外壁はタイル張りで、正面入口の車寄せ部分とその周辺を茨城産花崗岩積みとした近代建築。正面上部に彫刻を施した6本の柱を配し、内部中央階段の正面はステンドグラスで彩られ、重厚な庁舎となっている。
T18	小樽	張碓橋	1933	選土木	1933(昭和8)年に建設された国道5号の橋梁で、北海道最初の鋼製プラット型バランスドーアーチ橋。昭和初期の札幌国道開削の歴史を伝える唯一の土木遺産である。
T19	小樽	小樽駅 駅舎・プラットホーム	1934	国登録 準鉄道	1934(昭和9)年に建設された三代目の駅舎。本屋は、北海道内初となる鉄骨鉄筋コンクリート造で、小樽港に正面を向けて建つ。中央にトップライト付きの吹抜けのホールを設け、左右を2階建部とし、両端を平屋建部とする。傾斜地を利用したホール、地下道および2階レベルのプラットホームの構成にも特色がある。プラットホームは、本屋背面の2階レベルに築かれる。幅員7.7m、長さ118mで、鋼製レールを用いて上屋を架ける。高架線式駅舎に似た動線計画を有し、本屋ホールから連なる地下通路とは階段で連絡し、北西寄りにも山側プラットホームとの間に荷物用の地下通路を設けている。横浜駅(1928年)、両国駅(1929年)、上野駅(1932年)から続く一連の同形式の近代的駅舎の系譜に位置づけられ、昭和初期のRC造駅舎の好事例である。
T20	小樽	三井物産小樽支店 (松田ビル) ※	1937	市指定	昭和12(1937)年に建設された鉄筋コンクリート造5階建の事務所。戦前の道内事務所建築の代表作で、当時の建築思想を示す国際建築様式の単純明快な意匠となっている。設計は松井貴太郎(横河工務所)、施工は大倉土木。黒御影石の貼られた玄関や1階の壁は、2階以上の白色タイル壁と鮮やかなコントラストを見せ、新鮮な印象を与える。玄関ホールは琉球産大理石で内装され、正面には2基のエレベーターが設置されている。センターコアとして階段室、トイレなどは各階に集約配置されている。
M01	室蘭	輪西屯田兵火薬庫	1886	市指定	1886(明治19)年、第一回屯田兵村建設時に中隊本部とともに建てられた火薬庫。関連する文化財として、輪西屯田兵記念碑(1909年)、輪西屯田兵関係資料がある。
M02	室蘭	北海屋ビル	1905		1905(明治38)年建設の事務所で3階建。店舗前面を不燃性の銅板で覆っており、看板建築様式を示している。
M03	室蘭	長谷川貿易ビル	1906?		1906(明治39)年ごろの建築とされ、室蘭市内では最も古い建物。ハーフトインバー工法の木骨レンガ造2階建。ファサード中央窓下には、菱形の中にHとSを交わした社章が掲げられている。外国貿易や外国船への雑貨販売を営んでいた長谷川巖氏が所有していた。
M04	室蘭	旧発電所 (日本製鋼所)	1909	近代化	1909(明治42)年に建設された火力発電施設で、煉瓦造・延床面積3,241㎡。発電所および汽缶室部からなり、合弁先の英国から輸入した発電機3機(1,000KW 直流発電機)とボイラー20基(英国製の高圧・水管式汽缶)が格納されていた。1928(昭和3)年に電力会社から初めて電力の供給を受け自家発電との併用を開始。1938(昭和13)年には、全ての電力を電力会社から受電するようになったため、当該発電所は予備扱となり、1961(昭和36)年に廃止された。
M05	室蘭	瑞泉閣 (日本製鋼所)	1911	近代化	1911(明治44)年に建設された宿泊・接待のための施設。大正天皇が皇太子時代に北海道行啓の際、日本製鋼所室蘭製作所を視察され宿泊所として建設された。建物は和洋折衷で、洋館199㎡、和館303㎡からなり、外観の無骨さとは対照的に洋館内部は英国風の華麗な装飾が特徴的である。2008(平成20)年に外壁・屋根瓦など建設当時の様式を可能な限り再現した改修工事を終え、現在も同製作所の迎賓館として使用されている。
M06	室蘭	旧室蘭駅舎	1912	国登録 準鉄道	1912(明治45)年に建設された木造2階建の駅舎。建築様式は寄棟造りで、明治の洋風建築の面影を残す屋根や白壁づくりの外観、外回りは入母屋風で「がんぎ」と呼ばれるアーケード様式になっている。細部の意匠は、洋風で仕上げられており、軒下の持ち出し、屋根上のだーマー窓、方杖をもったアーケードの軒支柱、1階の縦長の窓等に特徴がある。3代目の室蘭駅舎として1997(平成9)年まで稼働していた。
M07	室蘭	三菱合資会社 室蘭出張所 (北星)	1915		1914(大正3)年に旧三菱合資会社室蘭出張所として建築された事務所で木造2階建。戦時中は日本石炭(戦時国策により石炭各社を統合した統制販売会社)の事務所として使用されたが、戦後は三菱鉱業の室蘭営業所として長く利用された。その後、民間企業に賃貸されていたが、老朽化により取り壊しの話が出た際に、それを回避すべく市民出資によって保存団体を立ち上げて三菱マテリアルから購入し保存の道筋をつけた。
M08	室蘭	国産1号航空機 エンジン・室0号	1918	市指定	1918(大正7年)に日本製鋼所が製作した日本最初の航空機エンジン。陸軍東京工廠から「6年式タイムラー100馬力」10台の正式受注を受け、わが国初の制式航空発動機として完成した。
M09	室蘭	日本製鋼所配水池跡	1918		1918(大正7)年、日本製鋼所の私設水道の配水池として建設された。チマイバツ浄水場建設(1940年)の頃に廃止されたとされる。耐水性を考慮したレンガ積みの遺構が、東町5丁目の旭公園内に残存している。
M10	室蘭	旧山口紙店	1923		1912(明治45)年創業の山口紙店が、1923(大正12)年に建設したレンガ造2階建の倉庫。
M11	室蘭	多田薬局本店倉庫	1925		1925(大正14)年に建築された倉庫で鉄筋コンクリート2階建。多田薬局は、初代・多田光次郎氏が1907(明治40)年に長野県から移住して輪西地区で創業、1909年に中央町の現在地に移転した。
M12	室蘭	北炭室蘭海員倶楽部 (室港サービス)	1926		1926(大正15)年に建築された北海道炭礦汽船(株)の海員倶楽部。山荘風の意匠が特徴。北炭の専務取締役であった井上角五郎氏の別荘があった場所に建設された。
M13	室蘭	旧室蘭灯台 (大黒島灯台)	1926		室蘭港の港口部に位置する周囲700mの大黒島にあった灯台で、初灯は1991(明治24)年、現存する建物は1926(大正15)年に建設された。1974(昭和49)年に消灯され、1978(昭和53)年には霧笛も廃止された。縦3列の窓のファサードを有する四角い建物に丸屋根の灯台を載せた白く特徴的な外観を有し、道の駅のある絵鞆地区から確認可能である。しかし、建物は老朽化が進行しており、一般者の大黒島への立ち入りは禁止されている。

No.	所在地	名称	建造年	文化財	概要
M14	室蘭	三輪商会倉庫	1927		1927（昭和3）年に建設された石造倉庫。
M15	室蘭	旧北炭役宅	1937		1937（昭和12）年に建設された北海道炭礦汽船株の幹部職員住宅。木造2階建て、黒い下見板張り軒先の漆喰がコントラストをなし、和風建築ながら丸窓が配置されているなど和洋折衷の意匠。
M16	室蘭	日本製鉄株中島会館 （エレガ館）	1939	近代化	1939（昭和14）年、日本製鉄株輪西製鐵所中島倶楽部として、早稲田大学大隅講堂の設計者である佐藤功一氏の設計により建設された。1998（昭和63）年に老朽化対応のリニューアルと造築を施し、花と工芸の館「エレガ」として再生、地域文化の発信拠点としての役割を担ってきた。2012（平成24）年施設の老朽化に伴い閉館した。
M17	室蘭	知利別会館	1940	近代化	1940（昭和15）年、日本製鉄株輪西製鐵所の幹部社員・賓客用の倶楽部として建設された。終戦直後の1年間は進駐軍に接収され、その後も幾度となく改築工事が行われたが、可能な限り建設当時の部材を残してきた。現在も新日鐵住金株の迎賓館の役割を担っている。
M18	室蘭	旧チマイベツ浄水場	1940		室蘭水道は、すでに私設水道を整備していた日本製鋼所と1916（大正5）年に分水契約を結んで建設された全道で4番目の水道である。その後の都市の発展に伴う水源追加の必要性から、1940（昭和15）年にチマイベツ川にチマイベツ浄水場を建設し、日本製鋼所からの受水を廃止したことで、独自の水道体系を確立した。2007（平成19）年、同所に浄水場を更新したため廃止された。シンプルな外観に対して、重厚かつモダンな内部の造作が特徴的である。
M19	室蘭	室蘭市役所 本庁舎	1952		1952（昭和27）年に建設された市役所庁舎。4階建て。1962（昭和37）年に造築した庁舎も隣接している（かつて1～2階が消防庁舎であったため屋上には30m級の望楼が残っている）。
M20	室蘭	室蘭市立絵鞆小学校 円形校舎	1958・ 1960		1958（昭和33）年と1960（昭和35）年に建設された2つの円形校舎を持つ小学校。設計は全国で円形校舎・円形病院を数多く設計した坂本鹿名夫氏。絵鞆小学校は2015（平成27）年3月に閉校。

「日本遺産 (Japan Heritage)」について

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)」に認定するとともに、ストーリーを語る上で不可欠な魅力ある有形・無形の文化財群を地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内外に戦略的に発信することにより、地域の活性化を図る。

1. 認定対象
 - 日本遺産は、以下の点を踏まえたストーリーを認定する (文化財そのものが認定の対象となるわけではない)。
 - ・ 歴史的経緯や、地域の風土に根ざし世代を超えて受け継がれている伝承、風習等を踏まえたストーリーであること。
 - ・ ストーリーの中核には、地域の魅力として発信する明確なテーマを設定の上、建造物や遺跡・名勝地、祭りなど、地域に根ざして継承・保存がなされている文化財にまつわるものが据えられていること。
 - ・ 単に地域の歴史や文化財の価値を解説するだけのものにならないこと。
 - ストーリーのタイプとしては2種類
 - ・ 「地域型」…単一の市町村内でストーリーが完結。
 - ・ 「シリアル型 (ネットワーク型)」…複数の市町村にまたがってストーリーが展開 (複数の市町村に下記「ストーリーの構成文化財」が所在)。
2. ストーリーを語る上で不可欠な文化財群 (ストーリーの構成文化財)
 - 地域の魅力ある有形・無形の文化財群の一覧を作成するものとする。
 - 構成文化財は、地域に受け継がれている有形・無形のあらゆる文化財を対象とし、地方指定や未指定の文化財も可能とする。
 - 日本遺産のストーリーが我が国の文化・伝統を語るものであることから、文化財群の中に国指定・選定のものも必ず一つは含めることとする。

3. 認定申請の手続き

- (1) 申請者
 - 日本遺産の申請者は市町村とし、文化庁への申請は都道府県教育委員会を經由して行う。
 - シリアル型の場合、原則として市町村の連名とするが、当該市町村が同一都道府県内に所在する場合は当該都道府県が申請者となることも可能。
- (2) 認定申請を行うに当たっての条件
 - 認定申請を行うことができるのは、歴史文化基本構想又は歴史的風致維持向上計画を策定済みの市町村、若しくは世界文化遺産一覧表記載案件又は世界文化遺産暫定一覧表記載・候補案件を有する市町村とする。
 - 地域型の申請の場合は上記の条件が必須であるが、シリアル型の申請の場合は満たすことが望ましい。
- (3) 認定の可否
 - 認定可否は、文化庁に設置する外部有識者で構成される「日本遺産審査委員会」の審査結果を踏まえて、文化庁が決定する。
- (4) 認定基準
 - ストーリーの内容が、当該地域の際立った歴史的特徴・特色を示すものであるとともに我が国の魅力を十分に伝えるものとなっていること。
 - ※ストーリーについては、以下の観点から総合的に判断する。
 - ・ 興味深さ (人々が関心を持ちたり惹きつけられたりする内容となっているか。)
 - ・ 斬新さ (あまり知られていなかった点や隠れた魅力を打ち出しているか。)
 - ・ 訴求力 (専門的な知識がなくても理解しやすい内容となっているか。)
 - ・ 希索性 (他の地域ではあまり見られない稀有な点があるか。)
 - ・ 地域性 (地域特有の文化が現れているか。)
 - 日本遺産という資源を活かした地域づくりについての将来像 (ビジョン)と、実現に向けた具体的な方策が適切に示されていること。
 - ストーリーの国内外への戦略的・効果的な発信など、日本遺産を通じた地域活性化の推進が可能となる体制が整備されていること。

検討会の開催とメンバー

■開催日

- 第1回** 2016（平成28）年12月13日 ㊦ 16:30～18:30 北農健保会館（札幌市）
- ①炭鉄港の意図と経緯の共有
 - ②産業遺産の基礎資料の報告
 - ③ストーリー構築の基本方向の議論
- 第2回** 2017（平成29）年2月25日 ㊦ 11:30～15:00 自治体ネットワークセンター（岩見沢市）
- ①構成資産とストーリー構築の議論
 - ②展開方向と可能性の議論

■委員・事務局

区分	氏名	所属	
委員	推進会議 学識委員	角 幸博 NPO 法人歴史的・地域資産研究機構 代表理事 北海道大学 名誉教授	
		太田 清澄 札幌学院大学 名誉教授	
		上遠野 敏 札幌市立大学デザイン学部 教授	
	鹿児島	島津 忠裕 (株)島津興業 代表取締役社長	
	小樽	小川原 格 一般社団法人小樽観光協会 相談役 (株)藪半 代表取締役社長	
		田宮 昌明 一般社団法人小樽観光協会 専務理事兼事務局長	
	室蘭	仲嶋 憲一 一般社団法人室蘭観光協会 事務局長	
		村田 正望 一般社団法人むろらん100年建造物保存活用会 代表理事 北星(株) 代表	
	空知	植村 真美 赤平コミュニティガイドクラブ TANtan、赤平市議会議員 NPO 法人炭鉱の記憶推進事業団 副理事長	
		原田 唯史 夕張市教育委員会 石炭博物館担当（地域おこし協力隊員）	
	事務局	業務受託	吉岡 宏高 NPO 法人炭鉱の記憶推進事業団 理事長 札幌国際大学観光学部 教授
			北口 博美 NPO 法人炭鉱の記憶推進事業団 事務局長
協力員		平井 健文 北海道大学 国際広報メディア・観光学院観光創造専攻 博士後期課程 日本学術振興会 特別研究員	

■業務委託元

北海道 空知総合振興局 地域創生部 地域政策課
地域資源活用推進室

岩見沢市 8条西5丁目

〒068-8558 ☎0126-20-0036