日本遺産とは

日本遺産

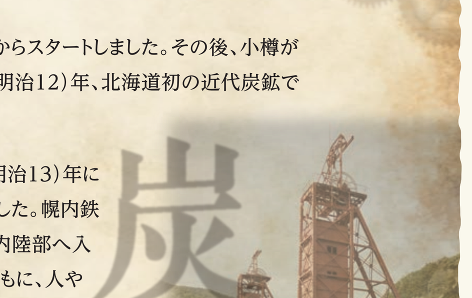
「日本遺産(Japan　Heritage)」は地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産(Japan Heritage)」として文化庁が認定するものです。
ストーリーを語る上で欠かせない魅力溢れる有形や無形の様々な文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内だけでなく海外へも戦略的に発信していくことにより、地域の活性化を図ることを目的としています。

【 本邦国策を北海道に観よ！ ～北の産業革命「炭鉄港」～ 】は令和元年度日本遺産に認定されました。

日本遺産ポータルサイト
https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/

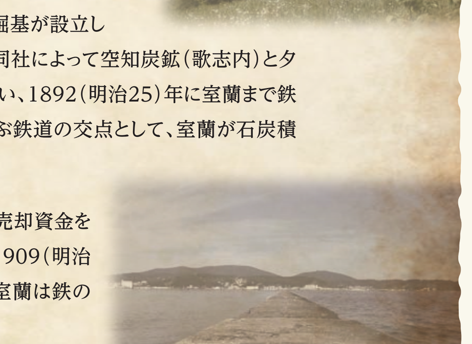
～タンテツコウ～ 炭 鉄 港 ストーリー

北海道の近代化は、1872(明治5)年、石造埠頭の建設が開始された小樽からスタートしました。その後、小樽が北海道のゲートウェイとして一段の飛躍を遂げる契機となったのは、1879(明治12)年、北海道初の近代炭鉱である官営幌内炭鉱(現在の三笠市幌内)の開鉱でした。



その石炭を運ぶための幌内鉄道は、北海道初の鉄道として、まずは1880(明治13)年に手宮(小樽)～札幌間が部分開通、1882(明治15)年には幌内まで全通しました。幌内鉄道は、小樽港への石炭運搬だけではなく、北海道内陸部へ入植する人や収穫した農産物の輸送に活躍するとともに、人や物資の輸送円滑化を通じて道都札幌の発展も支えました。

1889(明治22)年、炭鉱と鉄道は元薩摩藩士の堀基が設立した北海道炭礦鉄道会社(北炭)に払い下げられ、同社によって空知炭鉱(歌志内)と夕張炭鉱(夕張)の開発が進められました。それに伴い、1892(明治25)年に室蘭まで鉄道が延長され、岩見沢が道央圏を東西南北に結ぶ鉄道の交点として、室蘭が石炭積出港として発展する礎となりました。



1906(明治39)年には、鉄道が国有化されました。北炭は、その売却資金をもとに、英国企業2社との合弁により室蘭に日本製鋼所を設立。1909(明治42)年には製鉄へと進出し(輪西製鉄場:現在の日本製鉄室蘭製鉄所)、室蘭は鉄の街として不動の地位を確立しました。

一方、鉄道国有化によって北炭の独占輸送体制が崩れ、財閥各社は一斉に空知へ進出し、これを足がかりにして日露戦争で獲得した樺太へと勢力を伸ばしました。このことが小樽港の一層の発展を促して、1914(大正3)年の小樽運河の開削へとつながっていきます。

空知・小樽・室蘭の三都を結ぶ鉄道は、全道の鉄道ネットワークの機軸となり、三都の基幹産業である石炭・港湾・鉄鋼は、北海道の産業化を先導してきたのです。

炭鉄港ポータルサイト
https://3city.net/

炭鉄港めし

古カラノ栄枯ヲ退ケ我々ノ舌ト胃袋ヲ愉シマセル尊キ味ノ文化遺産

炭鉄港めし特設サイト

「炭鉄港」の地域には、独特な食や文化が伝わっています。
今、直に味わったり、楽しんだりできるそれらはまさに“生きた歴史”。
さあ、食べて、歩いて、参加して、「炭鉄港」の物語を語り継ぎましょう！

おたる　あかびら　あしべつ　びばい　みかさ　むろらん　ゆうばり

がんがん鍋　赤平

赤平で昔から親しまれる家庭料理。豚ホルモン、豆腐、野菜を味噌仕立てのスープで煮込むもので、炭鉱長屋の食文化が伝わる郷土料理として近年市民が注目し、「がんがん鍋」と命名。地元の飲食店でアレンジメニューが味わえます。

室蘭やきとり

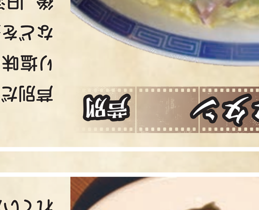
豚肉とタマネギを炭火で焼き、タレ+洋からしで食べる室蘭のご当地グルメ。昭和初期、輪西地区の屋台が発祥で、製鉄所で働く人々に喜ばれました。「やきとり」といいながら豚肉を使ったのは、日中戦争以降、食糧増産や軍需品利用などから養豚が奨励されていたからだとか。

小樽　ぱんじゅう

写真提供:桑田屋

パンとまんじゅうが合体したような菓子。道内では小樽を中心に札幌、夕張などに広まり、炭鉱夫や労働者のおやつとして親しまれました。中身は餡やチョコ、クリームなどさまざまで、その懐かしい味わいは小樽名物として今も人気です。

ガタタン　芦別



芦別だけに伝わるスープ料理。あっさり塩味のとろみスープに野菜や魚介などを豊富に入れるのが特徴で、戦後、旧満州からの引き揚げ者が満州の家庭料理をヒントに創作したものです。栄養価が高く、体がすぐ温まると炭鉱労働者に喜ばれました。

夕張カレーそば

夕張には過酷な労働に従事する炭鉱マンたちに愛されてきた「藤の家」というお蕎麦屋さんがありました。人気メニュー豚肉を使ったカレーそば。2009年「藤の家」閉店後、このソウルフードを守りたいと市内の飲食店が結束して「夕張カレーそば協議会」が結成されました。各店舗とも元祖の味を継承しつつも、独自の工夫を重ね、それぞれ違った味わいがあります。

なんこ料理　三笠

産炭地・歌志内や三笠、夕張で盛んに食べられた、馬の腸を味噌で煮込んだ鍋料理。もとは江戸時代、秋田の炭鉱現場で滋養のために作られ、明治期に渡道した鉱山労働者が郷土料理として広めました。変わった呼び名は十二支の方角「南向=馬」が語源で、馬食がご法度だった頃の隠語だとか。

美唄焼き鳥

炭鉱最盛期、地元の炭鉱夫の栄養源として愛されたソウルフード。塩味で焼き上げたモモ、キンカン(玉子)、レバー、砂肝、ハツ(心臓)など鶏の各部位が一度に味わえるのが魅力です。残しておいた焼き鳥をメのそばに入れるのも美唄風。

このほか、労働者が行き交う砂川、栗山では製菓業が発達し、「栗まんじゅう」「きびだんご」などの銘菓人気につながりました。また、栗山の「小林酒造」も炭鉱の歴史と切り離せません。小樽に菓子店が多いのは、早くから港湾商業都市として繁栄した立地環境ゆえ。鉄道の要衝でもあった小樽は、産炭地に魚介を運ぶ行商“ガンガン部隊”の仕入れ先だった「小樽中央市場」など市場が数多く残っています。

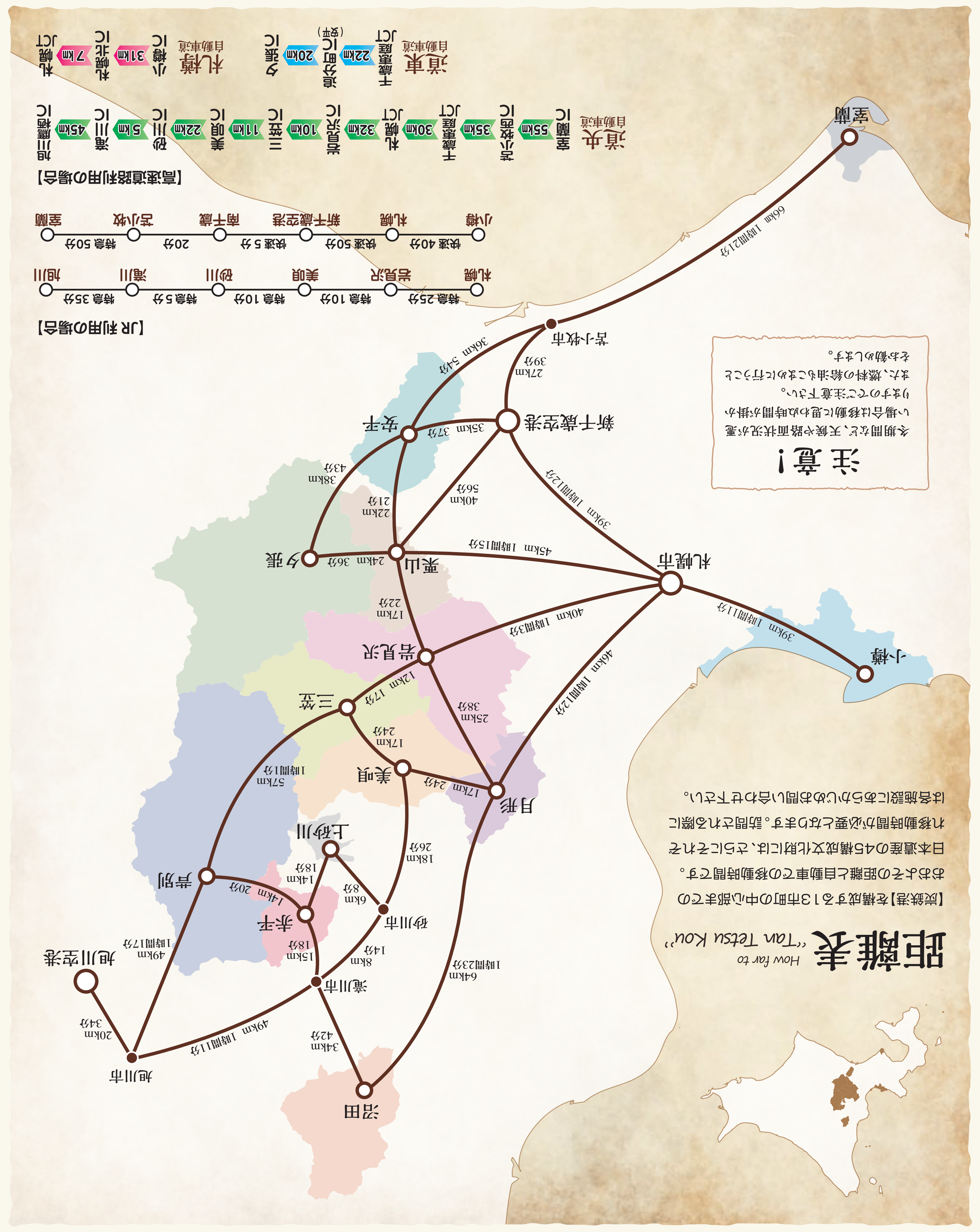
宝物〜タカラモノ〜を探しに

炭鉄港（タンテツコウ）
Japanese legacy of Industrial modernization

ガイドマップ

距離表 How far to “Tan Tetsu Kou”

【炭鉄港】を構成する13市町の中心部までのおおよその距離と自動車での移動時間です。日本遺産の45構成文化財には、さらにそれぞれ移動時間が必要となります。訪問される際には各施設にあらかじめお問い合わせ下さい。



注意！
冬期間など、天候や路面状況が悪い場合は移動に思わぬ時間が掛かりますのでご注意下さい。
また、燃料の給油もこまめに行うことをお勧めします。

【JR 利用の場合】

札幌 ─特急 25分─ 岩見沢 ─特急 10分─ 美唄 ─特急 10分─ 砂川 ─特急 5分─ 滝川 ─特急 35分─ 旭川

小樽 ─快速 40分─ 札幌 ─快速 50分─ 新千歳空港 ─快速 5 分─ 南千歳 ─20分─ 苫小牧 ─特急 50分─ 室蘭

【高速道路利用の場合】

道央自動車道：室蘭IC ─55km─ 苫小牧西IC ─35km─ 千歳恵庭JCT ─30km─ 札幌JCT ─32km─ 岩見沢IC ─10km─ 三笠IC ─11km─ 美唄IC ─22km─ 砂川IC ─5km─ 滝川IC ─45km─ 旭川鷹栖IC

道東自動車道：千歳恵庭JCT ─22km─ 追分町IC（安平） ─20km─ 夕張IC

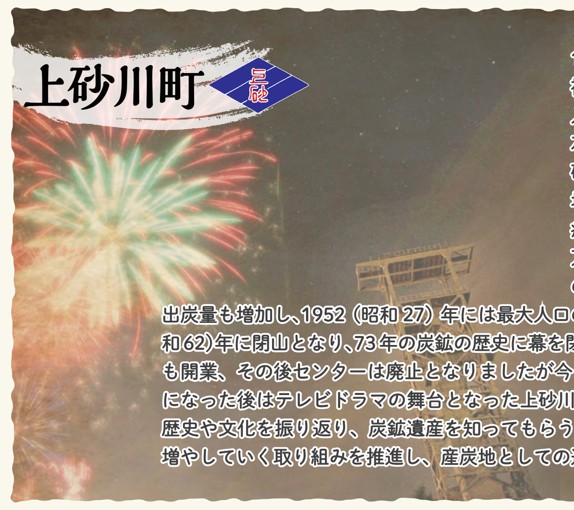
札樽自動車道：小樽IC ─31km─ 札幌北IC ─7km─ 札幌JCT

【このパンフレットについてのお問い合わせ】
〒068-8558　岩見沢市 8 条西 5 丁目 北海道空知総合振興局地域創生部地域政策課
TEL 0126-20-0034
URL：http://www.sorachi.pref.hokkaido.lg.jp/
※紙面に掲載されている情報は、令和 4 年 8 月現在のものです。

タンテツコウ 炭鉄港 の 遺産 が あるまち

「炭鉄港」は、近代北海道を築く基となった三都(空知・室蘭・小樽)を、石炭・鉄鋼・港湾・鉄道というテーマで結ぶことにより、人と知識の新たな動きを作り出そうとする取り組みです。
開拓使が設置された1869年からわずか150年という短い期間で、5万人弱だった人口が100倍近く増え、豊かな社会を達成した北海道。その歴史をひも解くと、空知、室蘭、小樽と、それらをつなぐ鉄道を舞台に繰り広げられた、産業革命の物語が見えてきます。

上砂川町

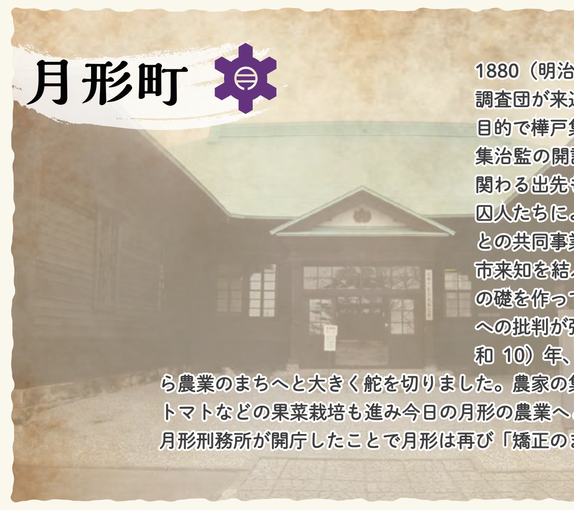


1887（明治 20）年上砂川炭田が発見され、その後 1899（明治 32）年に福井県鶉村から来た開拓者・山内甚之助氏他 8 名によって、この地に鍬が入れられたのが発祥です。1914（大正 3）年に三井鉱山株式会社が起業し、石炭のまちとしての歴史が始まりました。1918（大正 7）年には砂川－上砂川間に三井専用鉄道が開通、鉄道が開通したことによって石炭の生産も増加していきました。三井は坑口を次々と開坑し、発電所、学校、水道や病院も建設し、石炭の町として急激な発展を遂げ、上砂川地区の人口も 2 万人まで増加したことから分町運動が展開し、1949（昭和 24）年に当時の砂川町、歌志内町の一部を分割して「上砂川町」が誕生しました。その後、出炭量も増加し、1952（昭和 27）年には最大人口の 32,103 人を数えましたが、エネルギー革命の急速な進行により 1987（昭和 62）年に閉山となり、73 年の炭鉱の歴史に幕を閉じました。上砂川町では三井砂川中央竪坑を活用した無重力実験センターも開業、その後センターは廃止となりましたが今も上砂川のシンボルとなっています。1994（平成 6）年に上砂川線が廃止になった後はテレビドラマの舞台となった上砂川駅が現在の位置に移転し上砂川の名所のひとつとなりました。炭鉱館では歴史や文化を振り返り、炭鉱遺産を知ってもらうための施設として多くの展示を行うなど、歴史に根差しながら交流人口を増やしていく取り組みを推進し、産炭地としての遺産を次の世代へ伝承していきます。

栗山町

栗山町は 1888（明治 21）年に宮城県角田藩士泉麟太郎氏が「夕張開墾起業組合」を設立し入植したことで始まりました。1890（明治 23）年には「角田村」設置、1900（明治 33）年、角田村戸長役場が設置されました。同年、札幌で創業していた小林酒造が炭鉱で発展し始めた夕張にほど近く、自然の豊かさと豊富な水のある栗山に酒蔵を移転しました。
開田事業に加え、二股炭礦が開坑したことなどによってまちも発展し、1926（大正 15）年に北海道炭礦鉄道が夕張の石炭などを運搬するために夕張鉄道（栗山－新夕張間の本線）を開業。1928（昭和 3）年には室蘭本線も開通しました。1930（昭和 5）年に夕張鉄道が野幌－栗山間を開業したことにより栗山駅は 2 つの線路の交叉点となりました。昭和に入り北炭角田炭礦の発展とともに人口は 20,000 人を突破し、角田炭鉱専用鉄道も引かれました。1949（昭和 24）年に町制が施行され「栗山町」と改称、1963（昭和 38）年には役場庁舎を角田から栗山へ移行しました。
その後、石炭産業の斜陽化と共に 1970（昭和 45）年に角田炭鉱は閉山。鉄道輸送は減り夕張鉄道は 1975（昭和 50）年に廃止されました。栗山では基幹産業である農業をベースにこれまでの歴史から生まれた産業・商業、小林酒造の蔵といった建造物を栗山の交流や観光の重要な拠点のひとつとしています。

月形町



1880（明治 13）年、福岡藩出身で内務官僚だった月形潔を団長とする集治監選定の調査団が来道、1881（明治 14）年 9 月 3 日、政治犯などを収容し北海道を開拓する目的で樺戸集治監（当時の刑務所）が国内で 3 か所目の集治監として設置されました。集治監の開設に伴い、一帯には看守やその家族も移り住み、輸送や物資の納入などに関わる出先も増えていきます。
囚人たちによって原野は田畑へと開拓され、1887（明治 20）年から空知集治監（三笠）との共同事業により国道 12 号線の前身である上川道路、網走へ続く北見道路、樺戸と市来知を結ぶ樺戸道路、さらに月形と増毛を結ぶ天塩道路などが開かれていき、開拓の礎を作っていきました。その後 1919（大正 8）年、囚人の減少や過酷な外役の事故への批判が強まったことなどによって樺戸集治監は廃監となりました。その後1935(昭和 10）年、札幌から沼田へ繋がる鉄道、札沼線が敷かれたことで月形は監獄のまちから農業のまちへと大きく舵を切りました。農家の集落が増えると共に商店なども増え、米に加えて花き栽培、メロンやスイカ、トマトなどの果菜栽培も進み今日の月形の農業へと続きます。1983（昭和 58）年には、東京都の中野刑務所の廃庁に伴い、月形刑務所が開庁したことで月形は再び「矯正のまち」として歩んでいます。

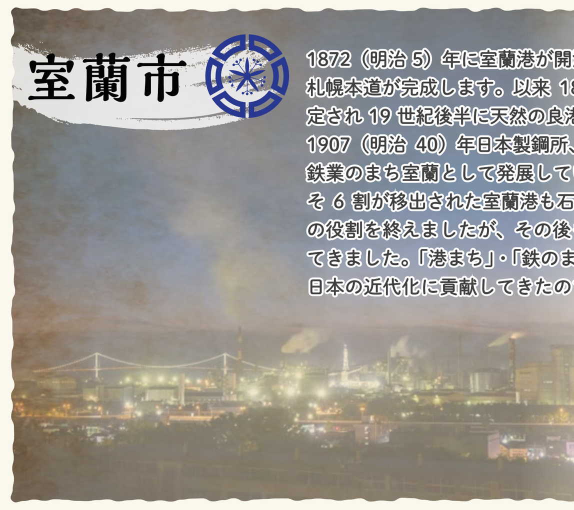
沼田町

沼田町の石炭の歴史は 1873（明治 6）年にライマンが調査を行い炭鉱開発の基礎をつくったことから始まりました。その後開拓は 1894（明治 27）年、富山県人沼田喜三郎翁が郷里から 18 戸の移住を図ったのがはじまりです。1914（大正 3）年、北竜村より分離し上北竜村と称し戸長役場を設置、1922（大正 11）年沼田村と名前を改めました。1910（明治 43）年に留萌港への石炭や木材、海産物等の輸送のため留萌本線が引かれ、1930（昭和 5）年には明治鉱業㈱が昭和炭鉱を、浅野雨竜炭鉱㈱が浅野炭鉱を開鉱しました。恵比島駅から同町内の昭和駅を結ぶ炭礦線（たんこうせん）も引かれ、1961（昭和 36）年には九州鉱山㈱により太刀別炭鉱も開鉱しました。
しかし石炭から石油へのエネルギー転換が進んでいくと 1968（昭和 43）年に浅野炭鉱が閉山、翌年に昭和炭鉱と太刀別炭鉱が閉山すると存在意義を失った留萌鉄道も廃止されました。最盛期の昭和 30 年代に約 5 千人もの人が住んでいた浅野地区には沼田ダムの建設が進められ、市街地部分はダムの底へと沈みました。炭鉱の閉山後は稲作中心の農業の町へと転換した沼田町ですが、留萌鉄道と昭和炭鉱で使われた機関車「クラウス 15 号蒸気機関車」は沼田町指定文化財になるなど保存へと動き、ほろしん温泉近くの専用の格納庫に保存され、また隣接する「沼田町炭鉱資料館」では各炭鉱の歴史を見ることもできるなど、まちの歴史を内外に伝える役割を果たしています。

小樽市

小樽港にとって 1869（明治 2）年に海関所が置かれたことが、その後の発展の大きなきっかけとなります。それまで道南に限られていた商船の通行が許され、港には本州各地からの北前船が舳先を並べるようになりました。
そして空知で発見された石炭の搬出港に選ばれたことにより、近代都市小樽の発展は決定づけられました。1882（明治 15）年に正式に開通した官営幌内鉄道は石炭輸送だけではなく、道内内陸部への物資輸送の幹線となります。北海道への移民も急増し、内陸部での農作物の移出も増え始めたこの時期、小樽港は函館港を凌駕する北海道の玄関となります。この時期を代表する構成文化財が「炭鉄港」唯一の国指定重要文化財旧手宮鉄道施設です。また、日本初の外洋性防波堤「北防波堤」が完成すると、「神戸、横浜に次ぐ商港」と評され、産炭地空知をはじめとする北海道経済を支える拠点となります。
戦後の空知の市民生活を支えた行商の人々が仕入れをした市場も小樽駅周辺で営業し、「小樽中央市場」は現在も営業する市場として日本遺産で唯一の存在です。小樽運河をはじめ保存を求める市民の声がきっかけとなり、市内に数多く残る近代化遺産を保存、そして活用することで新たな街づくりに動き始めた小樽。幌内鉄道の跡地を整備した散策路など、多くの文化遺産が生きた形で残されています。

室蘭市

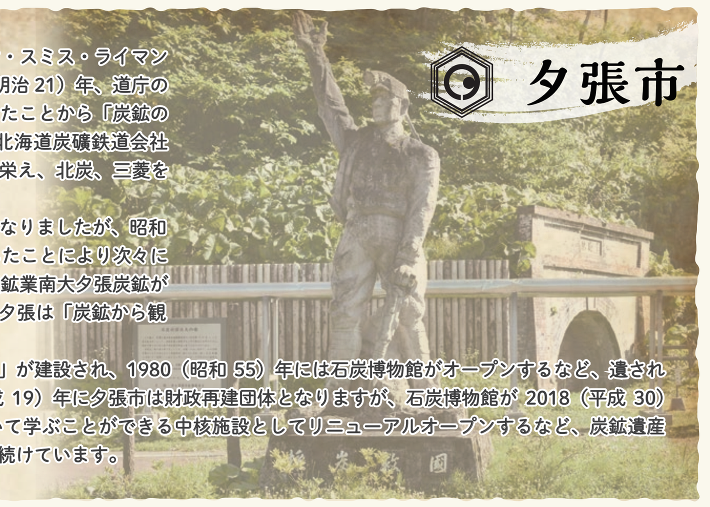


1872（明治 5）年に室蘭港が開港すると翌年 1873（明治 6）年に函館－森～〈海路〉～室蘭－札幌を結ぶ札幌本道が完成します。以来 1892（明治 25）年の鉄道開設、1894（明治 27）年には特別輸出港にも指定され 19 世紀後半に天然の良港と空知地方からの石炭輸送による石炭積み出し港として栄えます。その後 1907（明治 40）年日本製鋼所、1909（明治 42）年北海道炭鉱汽船輪西製鐵場が設立、20 世紀前半に製鉄業のまち室蘭として発展していきます。道内一の石炭積出港として、最盛期には本州向け道内炭のおよそ 6 割が移出された室蘭港も石油へのエネルギー転換により 1976（昭和 51）年、石炭積み出し港としての役割を終えましたが、その後も臨海工業港及び背後地の流通拠点港として北海道工業地域の発展を支えてきました。「港まち」・「鉄のまち」と言われる室蘭は鉄道や石炭により現在の素地を培い北海道さらには日本の近代化に貢献してきたのです。鉄鋼業をはじめ湾内に大きな工場が林立している景色と、少し視点を変えるだけで豊かな大自然に触れられる室蘭。最近は「工場夜景」やドラマ・映画のロケ地など、独特な地形と歴史を活かした被写体としての魅力にも注目が集まっています。1912（明治 45）年に建てられた旧室蘭駅舎は道内の駅舎の中では最古の木造建築物として 1999（平成 11）年に国の有形文化財として登録されるなど、歴史や特色を活かしたまちづくりが進んでいます。

安平町

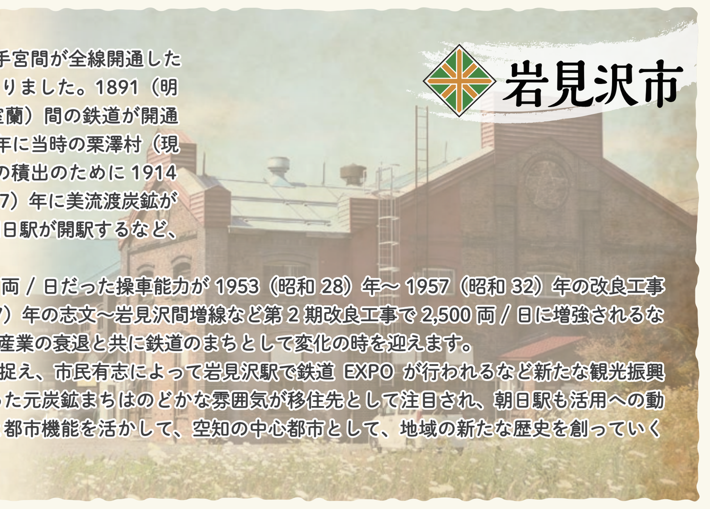
安平町内の追分地区は、1892（明治 25）年に北海道炭礦鉄道の岩見沢駅－室蘭駅間開業と同時に、追分駅構内に「追分機関庫」が設置されて以来、長らく鉄道の要衝として発展してきました。室蘭本線と夕張線（現・石勝線）の合流点だったため空知地方や夕張から採掘された石炭を室蘭方面に運ぶ拠点として、多い時は 60 台以上の機関車が配置されるなど、道内では 5 本の指に入るほどの大きな機関区でした。1975（昭和 50）年、室蘭～岩見沢間を日本最後の SL による定期旅客運行列車が運行。同年、追分～夕張間を SL さよなら貨物列車が運行しました。石炭専用列車が追分駅構内に到着し、すべての国鉄本線から SL が姿を消し、引退しました。1992（平成 4）年には運転士が追分駅に編入、2005（平成 17）年には岩見沢運転所へ再編入され、追分は運転拠点としての使命も終えました。その後、2019（平成 31）年に鉄道資料館を併設した「道の駅あびら D51 ステーション」がオープン。蒸気機関車「D51 320 号機」や鉄道関連資料が展示されました。安平町追分 SL 保存協力会により整備、保存されている「D51 320 号機」は全国でも屈指の美観を誇っており、地域の手によって鉄道の歴史が後世に受け継がれています。

夕張市



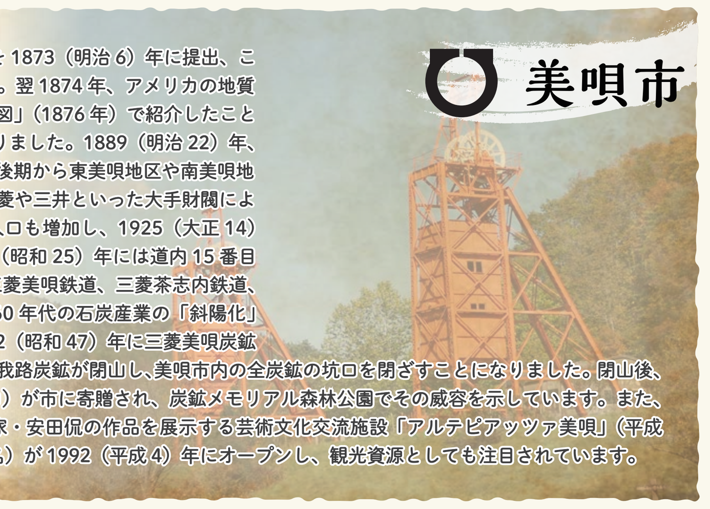
1874（明治 7）年、アメリカ人鉱山地質学者ベンジャミン・スミス・ライマンの探検隊が夕張川上流の炭鉱地質を調査、その後 1888（明治 21）年、道庁の技師坂市太郎が志幌加別川の上流で石炭の大露頭を発見したことから「炭鉱の街夕張」の歴史が始まりました。1890（明治 23）年に北海道炭礦鉄道会社（北炭）が夕張炭鉱を開鉱して以来夕張は炭鉱の街として栄え、北炭、三菱を中心に関連産業も発達していきました。
1960（昭和 35）年には 116,908 人の人口を抱える都市となりましたが、昭和 40 年代になるとエネルギーの需要が石炭から石油へ移行したことにより次々に炭鉱は閉山していきました。1990（平成 2）年に三菱石炭鉱業南大夕張炭鉱が閉山し「炭鉱の街夕張」としての歴史に幕を閉じ、その後夕張は「炭鉱から観光へ」と舵を切りました。
かつての炭鉱跡地を利用したテーマパーク「石炭の歴史村」が建設され、1980（昭和 55）年には石炭博物館がオープンするなど、遺された炭鉱遺産は様々な形で活用されてきました。2007（平成 19）年に夕張市は財政再建団体となりますが、石炭博物館が 2018（平成 30）年に全面改修を終え、マチや人々の営み、石炭産業について学ぶことができる中核施設としてリニューアルオープンするなど、炭鉱遺産は交流人口の創出や郷土愛を育む地域資源として活用され続けています。

岩見沢市



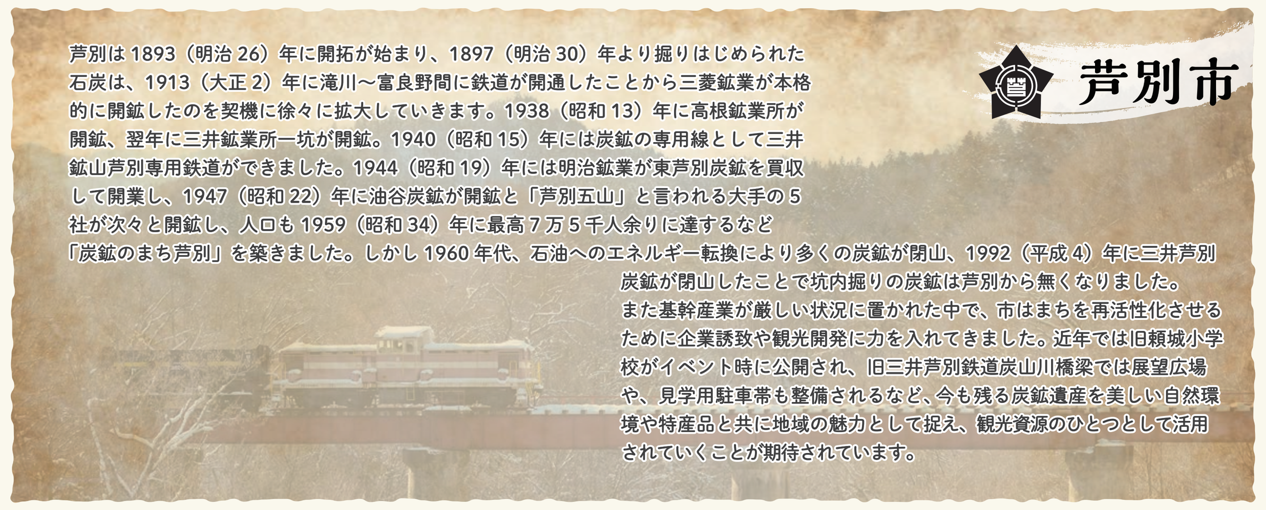
1882（明治 15）年 11 月 13 日、官営幌内鉄道の幌内～手宮間が全線開通したことから 1884 ～ 1885（明治 17 ～ 18）年に開拓が始まりました。1891（明治 24）年に岩見澤～歌志内間、翌年に岩見澤～輪西（室蘭）間の鉄道が開通したことで陸上交通の要衝となります。1905（明治 38）年に当時の栗澤村（現在の岩見沢市栗沢町）に万字炭鉱が開鉱したことで、その積出のために 1914（大正 3）年に万字線が全線開業、その沿線に 1918（大正 7）年に美流渡炭鉱が開鉱、1919（大正 8）年に朝日炭鉱の本格操業に伴って朝日駅が開駅するなど、周辺地域の炭鉱・鉄道と共に発展していきます。
1926（大正 15）年に完成した操車場も、当初平均 1,617 両 / 日だった操車能力が 1953（昭和 28）年～ 1957（昭和 32）年の改良工事で 1,800 両 / 日に、1959（昭和 34）年～ 1962（昭和 37）年の志文～岩見沢間増線など第 2 期改良工事で 2,500 両 / 日に増強されるなど貨物や石炭の輸送の増加と共に増えていきますが、石炭産業の衰退と共に鉄道のまちとして変化の時を迎えます。
岩見沢市では炭鉱・鉄道の歴史を地域の「たから」として捉え、市民有志によって岩見沢駅で鉄道 EXPO が行われるなど新たな観光振興につなげる取り組みも行われました。美流渡や万字といった元炭鉱まちはのどかな雰囲気が移住先として注目され、朝日駅も活用への動きが活発です。これまで培われてきた、充実した交通網と都市機能を活かして、空知の中心都市として、地域の新たな歴史を創っていくことが期待されています。

美唄市



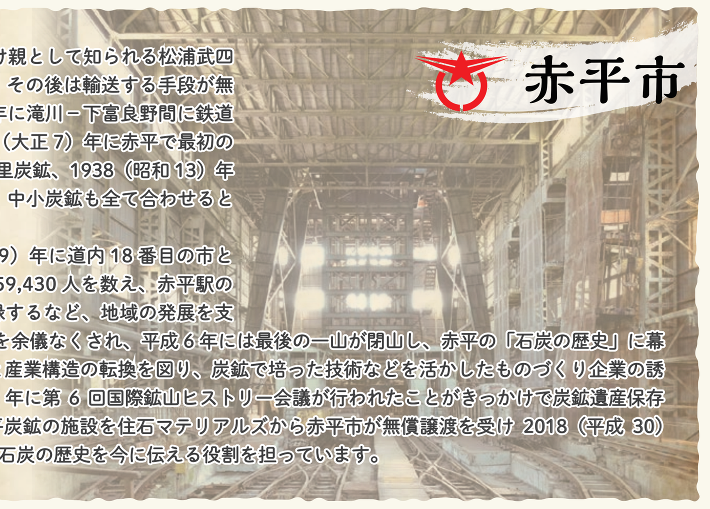
開拓使の鉱山担当になった榎本武揚は、「石炭山取調書」を 1873（明治 6）年に提出、これをきっかけに開拓使は幌内炭山の開発に動きだしました。翌 1874 年、アメリカの地質学者ライマンがビバイ煤田を調査し「日本蝦夷地質要略之図」（1876 年）で紹介したことにより、明治 20 年代以降、ビバイ煤田鉱区の探索が始まりました。1889（明治 22）年、徳田與三郎が美唄川上流などの炭層を調査しました。明治後期から東美唄地区や南美唄地区などで小規模の開鉱が行われ、大正・昭和にかけては三菱や三井といった大手財閥による大規模採掘が始まりました。石炭産業の発展とともに人口も増加し、1925（大正 14）年に町制施行により沼貝町（翌年美唄町）となり、1950（昭和 25）年には道内 15 番目の市となりました。炭鉱では石炭を大量輸送するために三菱美唄鉄道、三菱茶志内鉄道、三井では国鉄南美唄支線が敷設されました。しかし、1960 年代の石炭産業の「斜陽化」によって 1963（昭和 38）年に三井美唄炭鉱が閉山、1972（昭和 47）年に三菱美唄炭鉱が閉山し、美唄鉄道も廃線となりました。翌1973年に北菱我路炭鉱が閉山し、美唄市内の全炭鉱の坑口を閉ざすことになりました。閉山後、1990（平成 2）年、三菱美唄炭鉱竪坑櫓（上風口と下風口）が市に寄贈され、炭鉱メモリアル森林公園でその威容を示しています。また、東美唄地区の旧栄小学校周辺の敷地に、美唄出身の彫刻家・安田侃の作品を展示する芸術文化交流施設「アルテピアッツァ美唄」（平成 28 年に「安田侃彫刻美術館アルテピアッツァ美唄」に改名）が 1992（平成 4）年にオープンし、観光資源としても注目されています。

芦別市



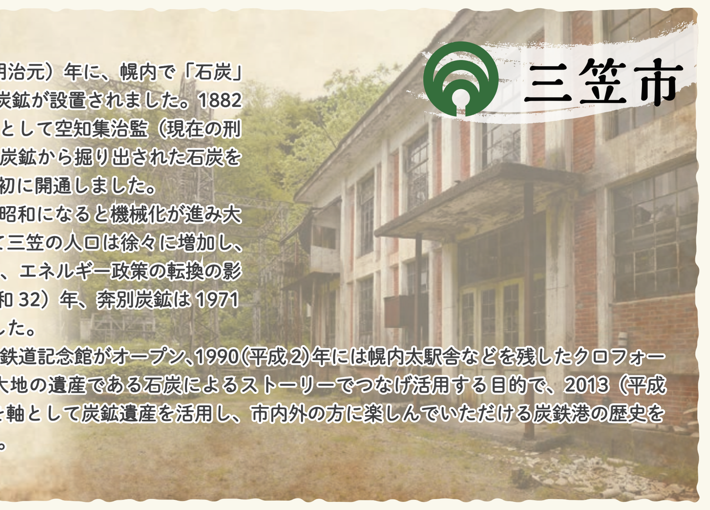
芦別は 1893（明治 26）年に開拓が始まり、1897（明治 30）年より掘りはじめられた石炭は、1913（大正 2）年に滝川～富良野間に鉄道が開通したことから三菱鉱業が本格的に開鉱したのを契機に徐々に拡大していきます。1938（昭和 13）年に高根鉱業所が開鉱、翌年に三井鉱業所一坑が開鉱。1940（昭和 15）年には炭鉱の専用線として三井鉱山芦別専用鉄道ができました。1944（昭和 19）年には明治鉱業が東芦別炭鉱を買収して開業し、1947（昭和 22）年に油谷炭鉱が開鉱と「芦別五山」と言われる大手の 5 社が次々と開鉱し、人口も 1959（昭和 34）年に最高 7 万 5 千人余りに達するなど「炭鉱のまち芦別」を築きました。しかし 1960 年代、石油へのエネルギー転換により多くの炭鉱が閉山、1992（平成 4）年に三井芦別炭鉱が閉山したことで坑内掘りの炭鉱は芦別から無くなりました。
また基幹産業が厳しい状況に置かれた中で、市はまちを再活性化させるために企業誘致や観光開発に力を入れてきました。近年では旧頼城小学校がイベント時に公開され、旧三井芦別鉄道炭山川橋梁では展望広場や、見学用駐車帯も整備されるなど、今も残る炭鉱遺産を美しい自然環境や特産品と共に地域の魅力として捉え、観光資源のひとつとして活用されていくことが期待されています。

赤平市



赤平の石炭の歴史は、1857（安政 4）年、北海道の名付け親として知られる松浦武四郎が空知川の沿岸で石炭を発見したことから始まります。その後は輸送する手段が無かったため開発が進みませんでしたが、1913（大正 2）年に滝川－下富良野間に鉄道が開通したことで多くの炭鉱が開坑していきます。1918（大正 7）年に赤平で最初の大型炭鉱として茂尻炭礦が開坑、1937（昭和 12）年に豊里炭鉱、1938（昭和 13）年に赤間炭鉱と住友赤平炭鉱と大手の炭鉱が次々と開坑し、中小炭鉱も全て合わせると 77 もの炭鉱が赤平にはありました。
多くの炭鉱が稼働する中で人口は増加し、1954（昭和 29）年に道内 18 番目の市となりました。1960（昭和 35）年には、人口もピークの 59,430 人を数え、赤平駅の 1 年間の貨物取扱量が大阪・梅田駅を抜いて日本一を記録するなど、地域の発展を支えました。しかし、昭和 30 年代後半から石炭産業の衰退を余儀なくされ、平成 6 年には最後の一山が閉山し、赤平の「石炭の歴史」に幕を下ろしました。その後赤平は鉱業都市から工業都市へと産業構造の転換を図り、炭鉱で培った技術などを活かしたものづくり企業の誘致を積極的に行ってきました。そんな中 2003（平成 15）年に第 6 回国際鉱山ヒストリー会議が行われたことがきっかけで炭鉱遺産保存への機運が高まります。2016（平成 28）年に旧住友赤平炭鉱の施設を住石マテリアルズから赤平市が無償譲渡を受け 2018（平成 30）年に赤平市炭鉱遺産ガイダンス施設がオープンし、赤平の石炭の歴史を今に伝える役割を担っています。

三笠市



三笠市は北海道の近代炭鉱と鉄道発祥の地です。1868（明治元）年に、幌内で「石炭」が発見され、1879（明治 12）年に官営の炭鉱として幌内炭鉱が設置されました。1882（明治 15）年、北海道開拓と炭鉱での労働力の確保を目的として空知集治監（現在の刑務所）が市来知（いちきしり）に設置され、同年には幌内炭鉱から掘り出された石炭を輸送するための鉄道が幌内と手宮（小樽）間に北海道で最初に開通しました。
それから幾春別炭鉱、奔別炭鉱など多くの炭鉱が開鉱し、昭和になると機械化が進み大規模に石炭が採掘されるようになりました。それに伴って三笠の人口は徐々に増加し、1959（昭和 34）年には、62,781 人に達しました。しかし、エネルギー政策の転換の影響や炭鉱での事故なども重なり、幾春別炭鉱は 1957（昭和 32）年、奔別炭鉱は 1971（昭和 46）年、幌内炭鉱は 1989（平成元）年に閉山しました。
残された炭鉱遺産を活用するため 1987(昭和 62)年に三笠鉄道記念館がオープン、1990(平成 2)年には幌内太駅舎などを残したクロフォード公園もできました。また、これらの貴重な炭鉱遺産を大地の遺産である石炭によるストーリーでつなげ活用する目的で、2013（平成 25）年に三笠ジオパークに認定されました。ジオパークを軸として炭鉱遺産を活用し、市内外の方に楽しんでいただける炭鉄港の歴史を踏まえたツアーなどを実施し、まちづくりを進めています。