

The world heritage
Miike Coal Mine & Miike Port
Sites of Japan's
Meiji Industrial Revolution

世界遺産

明治日本の産業革命遺産

製鉄・製鋼、造船、石炭産業

三池炭鉱・三池港

み いけ たん こう み いけ こう



明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業
大牟田の近代化産業遺産



世界文化遺産 宮原坑

明治後期にさらなる採炭と排水を兼ねた坑口として考えられたのが宮原坑です。第一堅坑は明治31(1898)年に完成(深さ150.0m)。第二堅坑は、明治34(1901)年に完成(堅坑の深さ156.9m)。宮原坑はこの2つの坑口からなり、現在は第二堅坑の主要施設が残っています。

第一堅坑は揚炭、入気、排水が主な役割でした。第二堅坑は人員昇降を主として、排気・排水・揚炭を兼ねる機能を持っていました。それぞれの坑口には当時世界最大級の排水ポンプだったイギリス製デビーポンプを2台ずつ設置、坑内の排水難を解決し三池炭鉱の深部への採炭が可能となった坑口なのです。

[国指定史跡・重要文化財]

○大牟田市宮原町1丁目86-3(観光おもてなし課 TEL.0944-41-2750)
(ガイド控室 TEL.0944-41-2539)

○休館日:毎週月曜日、年末年始(祝日の場合はその翌日)

○公開時間:9:30~17:00(最終入場16:30)

○入場無料 専用駐車場有



たてこうやぐら まさあげ きしつ
優美さと力強さを備える第二堅坑櫓と煉瓦造りの巻揚機室



明治末頃の宮原坑
(左が第二堅坑)



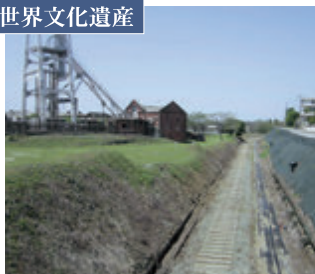
大正初期の宮原坑
(正面の建物が第二巻揚機室)



万田坑のデビーポンプ

三池炭鉱専用鉄道敷跡

世界文化遺産



年には三池港まで線路が敷設され、現在の専用鉄道敷の全体像ができていきます。

路線の複線化、蒸気機関車から電気機関車へと設備更新が行われ、戦後は地方鉄道として旅客輸送も一部行われました。しかし石炭産業の衰退とともに縮小、平成9(1997)年の三池炭鉱閉山において炭鉱に関わる路線は廃止されました。

現在は線路こそ撤去されていますが、土構造物や枕木など往時の姿を見ることができます。〔国史跡〕

明治11(1878)年に馬車鉄道として開始、明治24(1891)年には横須浜(現在の太牟田川河口)~七浦坑間が開通し、蒸気機関車も使われました。その後線路は次々と延長され、勝立坑や宮原坑、万田坑などをつなぎ明治38(1905)

三角西港

世界文化遺産



明治の三大築港(三国港:福井県、野蒜港:宮城県)の一つである三角西港は、オランダ人水理工師ローエンホルスト・ムルドルの設計により、明治17(1884)年5月に起工、明治20(1887)年6月に完成しました。

明治22(1889)年に国の特別輸出港(米、麦、麦粉、石炭、硫黄)に指定されると、三池炭鉱の石炭積出港としても位置づけられ、上海などへの輸出港となり、宇土・天草地方の行政、経済の中心として栄えました。

現在も石積み埠頭をはじめ、当時の施設がほぼ原形のままに残っています。

〔国重要文化財・重要文化的景観〕



↑三角西港へのアクセスはコチラ

三池炭鉱見どころマップ



見どころポイント



石炭産業科学館

「明治日本の産業革命遺産」三池エリアのピジターセンターです。三池炭鉱や三池エリアについて知りたい人は、まずここへ!!

- 住所 大牟田市岬町6-23
- TEL 0944-53-2377
- 開館時間 9:30~17:00
- 休館日 毎週月曜日、年末年始 (祝日の場合はその翌日)



見どころポイント



三川坑跡

戦後の三池炭鉱の主力坑。大斜坑などが見学できるほか、7月には港まつり、12月にはイルミネーションイベントが開催されます。

- 住所 大牟田市西港町2-30
- TEL 0944-41-2501(総合政策課)
- 開館時間
4月~11月10:00~17:00(最終入場 16:30まで)
12月~ 3月10:00~16:30(最終入場 16:00まで)
- 開館日 土・日曜日・祝日(年末年始を除く)



見どころポイント

三池港閘門と光の航路

1月と11月には閘門の中央に沈む夕陽を眺めることができ、絶好の映えポイントです。





見どころポイント



宮原坑と三池炭鉱専用鉄道敷跡

宮原坑のすぐ横には専用鉄道敷が残っており、両資産を同時に見ることができます。出炭から運搬という炭鉱システムがよくわかります。

見どころポイント



鉄道敷を歩いてみよう

宮原坑から万田坑まで今もつながっている炭鉱鉄道の跡はウォーキングに最適。諏訪川の南側の鉄道敷跡から万田坑まで歩いてみよう。

見どころポイント



世界文化遺産

万田坑

三井三池炭鉱では採掘可能な区域を上げるため、宮原坑について万田坑の開発がすすめられました。明治35(1902)年から出炭操業が始められた第一堅坑は、その深さが約270mにも達し、2台の巻揚機と4台のケージが使われるなど、それまでになく大規模な施設となりました。明治41年三池港の開港ともあいまって、出炭量は増加の一途をたどり、昭和15(1940)年には年間113万トン記録。現在は、主に人員昇降に使われた第二堅坑の関連施設が残されており、有料で一般公開されています。〔国史跡・国重要文化財〕



↑万田坑はコチラ



世界文化遺産 三池港

遠浅の有明海では干満差が激しく、大型の石炭積出船の入港が困難だったため、大牟田港や熊本・三角西港を利用していました。しかし時間も経費もかかることから、團琢磨（三井鉱山合名会社専務理事）らは、欧米視察後、明治35(1902)年5月に三池港築港にとりかかりました。

同年11月3日、潮止めのための堤防構築工事から開始、明治38(1905)年に閘門工事開始、明治41(1908)年3月末に渠内に入水して約6年の歳月をかけ竣工し、4月1日、新港は「三池港」と命名され開港場に指定されました。

完成した三池港は、船渠(ドック)の広さ13万平方メートル、内港の広さ約50万平方メートル、航路の長さ1,830m、幅137mを測り、現在も福岡県の重要港湾として現役で稼働しています。



三池港ができる前の様子



大正時代の三池港
(三井三池各事業所写真帖)

三池港と三池港閘門



完成した閘門



現在の閘門



旧長崎税関三池税関支署
(国指定史跡・県指定有形文化財)

明治41(1908)年三池港の開港と同時に開庁。三池炭鉱の石炭が海外へ輸出されたことを示す貴重な施設です。



三井港倶楽部(市指定有形文化財)

明治41(1908)年三井関係の社交倶楽部であるとともに、外国高級船員の宿泊や接待、皇族方を始め、政財界の迎賓館として広く利用されました。現在はレストラン、宴会場として一般にも開放されています。

明治41(1908)年開港【大牟田市新港町】

日本で唯一の閘門式の港。三池港は、遠浅で干満の差が大きい有明海でドック内の水位を一定に保つため、閘門式水門を有しています。大型船が停泊し石炭積込みができるように人工的に造られた港で、現在も稼働しています。港の全形がハミングバード(ハチドリ)に似た形をしています。

「石炭山の永久などということはありはせぬ。築港をやれば、そこにまた産業を興すことができる。築港をしておけば、いくらか百年の基礎になる。」



だん たくま
團 琢磨 (1858~1932)

三池炭礦社の事務長に就任した團琢磨は、イギリス製大型排水ポンプ(デビーポンプ)の設置や三池港の築港など、世界の最新技術の導入により、三池炭鉱の発展、日本の近代工業化に多大な功績を残しました。

DAN
TAKUMA

石炭産業関連 近代化産業遺産



三川坑跡第二斜坑口

三川坑は、昭和15(1940)年の開坑から平成9(1997)年に閉山するまで使われていました。現在は第二斜坑口、守衛室、脱衣場、浴場、安全灯室などの各種建物が残っています。全盛期に活躍した、ドイツのシーメンス社製凸型20t電気機関車(明治44(1911)年輸入)なども展示されています。



電気機関車(炭鉱電車)



旧三川電鉄変電所(国登録有形文化財)

明治42(1909)年に造られ、その後増築された三池炭鉱専用鉄道の変電所。外観のみ見学可。



勝立坑跡

明治28(1895)年開坑、昭和3(1928)年閉坑。現在は第二堅坑槽の基礎のみ残っています。



旧三池集治監外堀(現福岡県立三池工業高等学校)(県指定有形文化財)

明治16(1883)年に刑務所が設置され、現在も高さ5~6mの煉瓦造の高堀が、長さ約600mにわたって残っています。



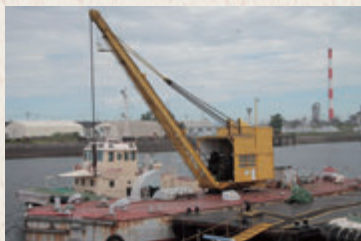
三池炭山創業碑

大正6(1917)年設置の炭鉱創業記念碑。笹林公園の敷地内に設置されています。



宮浦坑跡(宮浦石炭記念公園)

明治21(1888)年開坑、昭和43(1968)年閉坑。三池炭鉱で唯一煉瓦造煙突が残っており、現在は記念公園として整備・公開されています。



クレーン船「大金剛丸」

船体:長さ30m、幅9.75m、総トン数231トン。クレーン最大吊り上げ能力15トンです。クレーンの動力源は、石炭を燃やす蒸気機関で、100年以上の間、現役で使われています。



泉橋

大正5(1916)年竣工の、市内でも最も古い鉄筋コンクリート橋。路盤が大きくハの字に開き、高欄の格間のデザインがユニークで、かつて橋の南にあった炭鉱医局(病院)へのエントランスとしての機能も持っていました。



国登録有形文化財



2015年7月世界文化遺産登録「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」

明治日本の産業革命遺産は、わが国の重工業におこった大きな変化、国家の質を変えた半世紀の産業化を証言している。

日本は非西洋諸国で初めて、意思を以て産業化を成し遂げ、世界の舞台で近代国家として認知をされた国である。産業化を通して、国の社会的、経済的展望を大きく変え、産業化により、地政学上における日本の地位を、世界の舞台において確保した。その成功は、特に製鉄・製鋼、造船、石炭などの重工業における、西洋からの積極的な産業技術の導入プロセスに特徴づけられる。

本遺産群は19世紀半ばから20世紀の初頭にかけて、重工業（製鉄・製鋼、造船、石炭）分野において急速に産業化した道程を時系列に沿って証言している。「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」は23の構成資産全体で顕著な普遍的価値を有している。