

三池炭鉱と三池港

世界遺産「明治日本の産業革命遺産」の構成資産である三池炭鉱・三池港には、三池港と専用鉄道敷の他に三池炭鉱 宮原坑、同 万田坑の2つの構成要素があります。この三池炭鉱の出炭量が飛躍的に伸びたことが、三池港築港の背景にあります。

明治政府から三池炭鉱山の払い下げを受けた三井組は、三池炭鉱の近代化を進めました。

宮原坑(1898(明治31)年)、万田坑(1902(明治35)年)などを新たに開坑し、蒸気機関による排水設備や巻揚機、電動により排気を行う扇風機などを積極的に導入することで、出炭量を飛躍的に高めました。

大型船による石炭の積み出しを可能にした三池港を開港し、各坑口と港を結び、石炭や物資を運ぶ炭鉱専用鉄道を敷設し、輸送面からも効率化を図りました。

★宮原坑

宮原坑は、三井買収後の1898(明治31)年に開坑されました。イギリス製デビーポンプを備え坑内排水を行うとともに、明治期から昭和初期にかけて年間40~50万トンを出炭しました。現存する第二堅坑櫓は国内現存最古の鋼製櫓です。

[国重要文化財・国史跡]



★万田坑

宮原坑に次いで1902(明治35)年に開削された、明治期から昭和中期にかけての三池炭鉱の主力坑口です。2か所の堅坑坑口や、堅坑櫓、巻揚機室など第二堅坑施設を中心とした建造物が現存し、明治期の炭鉱景観を良好に残しています。

[国重要文化財・国史跡]



三池港発展の立役者 - 團琢磨



三池炭鉱の発展に尽力した團琢磨は、「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。」という確固たる信念を持ち、三池港を築いたといわれています。

それから100年以上が過ぎ、三池炭鉱は閉山しましたが、三池港は重要港湾に指定され、福岡県南部の広域的物流拠点となっています。

また、国際コンテナ定期航路の就航により、国際物流拠点としても広く知られるようになりました。

三池の未来を見据えた團琢磨の思いを、今も多くの船が往来する三池港から感じ取ることができます。

広域 MAP



アクセス

- 電車・バスでお越しの場合
・JR／西鉄大牟田駅→西鉄バス「大牟田駅前」
⇒「三川町一丁目」歩道約10分
- 車でお越しの場合
南関 I.C.から約16km

三池港展望所利用案内

【開場時間】 終日

普通車・大型車駐車可

【問合せ】 大牟田市観光おもてなし課

TEL:0944-41-2750 FAX:0944-41-2764

入場料
無料

エリア7三池をさらに知るために

大牟田市石炭産業科学館



【住 所】 〒836-0037
福岡県大牟田市
岬町6-23

【T E L】 0944-53-2377

【開館時間】 9:30~17:00

【休館日】 毎週月曜日

(月曜が祝日の場合は次の平日)

12月29日~1月3日

【観覧料】 常設展示室は有料

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」

三池港



大牟田市広報課提供

三池港とは

三池港は、上空から見ると鳥が翼を広げたような優美な形をした港湾です。三池炭鉱で産出された石炭を国内外へ搬出するため1908(明治41)年に造られました。

19世紀の半ばから20世紀の初頭にかけて、日本は製鉄・製鋼、造船、石炭産業という重工業分野において、急速な産業化を達成しました。中でも石炭は、製鉄に必要なコークスの原料として、また、蒸気機関を動かす燃料として用いられ、様々な場面で重宝されました。わずか50年という短い期間で産業革命を成し遂げたことは、世界でもまれなことであり、その過程を証明する資産として「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」は世界遺産に登録されました。

三池港は、その構成資産「三池炭鉱・三池港」の一部として、世界遺産の顕著な普遍的価値に貢献しています。



三池港とは

三池港が開港する以前、三池炭鉱から産出された石炭は、小型船に載せられ、島原半島の口之津港（長崎県南島原市）へと運ばれました。口之津では舟を使い、手作業で石炭を大型船に積み替えていました。また、宇土半島の三角西港（熊本県宇城市）も口之津港の補助港として石炭の積み出しの役割を担いましたが、輸送効率は必ずしも良いとはいませんでした。

これらを改善し、石炭輸送の効率化を図るために、團琢磨の発案で築かれたのが三池港です。築港に当たり、團は世界の港湾を視察し、干溝の差が大きい有明海で、大型船が常時接岸・荷役作業ができるよう閘門を備えた船渠を整備しました。

三池港と周辺文化財

三池港は、航路に流れ込む海砂を防ぐための長い防砂堤、石炭を積載するために整備された岸壁、そして、干溝の大きい有明海で大型船の接岸を常時可能にした船渠と船渠内の水位を一定に保つために設けられた閘門など、開港当時の姿を現在まで良好に留める現役の港湾です。

三池港の周辺には、三池港に石炭を運搬するために利用された三池炭鉱の専用鉄道敷跡、石炭を輸出するために設置された旧長崎税関三池税関支署などが残っています。また、三井の迎賓館として、外国高級船員の宿泊や休憩などの場として使用された三井港俱楽部なども残り、明治期の趣きを今に伝えています。

閘門



船渠内の水位を干潮時でも8.5m以上に保つために内港との間に設けられた水門です。

門扉の開閉に用いられる水流ポンプや、タンク鋼材など隨所でイギリス製品が使われています。閘門の両側には船舶通過時の潮流緩和のためスルースゲート（補助水堰）が設けられています。

※世界遺産の一部です。

防砂堤・岸壁・護岸



鳥のような姿をした三池港の長いくちばし部分に当たる防砂堤は、自然石を空積みしたので、港に海砂が流入することを防ぐとともに、港湾内の波を穏やかにします。また、内港や船渠には、築港の際に石積みの岸壁や護岸が築かれました。

※世界遺産の一部です。

旧長崎税関三池税関支署



三池港の開港に当たり、1908（明治41）年に開庁されました。ここで石炭を輸出するための事務手続きが行われました。建物は、木造平屋建、入母屋造に切妻造が取り付き、桟瓦葺一部銅板葺で、機能の変遷に伴い改築されていましたが、2012（平成24）年、当時の姿に復元されました。

〔国史跡・福岡県指定有形文化財〕

※世界遺産の一部です。

専用鉄道敷跡



三池炭鉱で産出された石炭などを効率的に運搬するため1890（明治23）年から建設工事が始まり、1905（明治38）年に本線が全線開通しました。最盛期には支線や引き込み線を含め、総延長150kmにもおよぶ馬蹄形の線路は、各坑口を巡り、三池港へと石炭を運びました。

※世界遺産の一部です。

三井港俱楽部



1908（明治41）年、三池港の開港にあわせて建設されました。木造2階（一部3階）の建物で、応接間、食堂、球技室、寝室などがあります。三池港に入港した外国高級船員の休憩所として、また、三井の迎賓館として使用されました。現在もレストランや結婚式場として利用されています。

〔大牟田市指定有形文化財〕

※世界遺産の一部です。

貯炭場跡



宮原坑や万田坑などの各坑口から採掘された石炭は、専用鉄道により運ばれ、この貯炭場におろされました。石炭運搬船には、「ダンクロ・ローダー」を使って積み込みが行われ、三池炭は海路を通じて国内外へと運ばれました。

※施設は現存していません。

クレーン船「大金剛丸」



大阪港築港に用いられ、三池港築港作業にも使用されたイギリス製の蒸気式の浮きクレーン船で、吊り上げ荷重は15トンを誇ります。石炭を燃料としているため、稼働するためには2～3時間要します。

旧三川電鉄変電所



1909（明治42）年以前に造られたとされ、三池炭鉱専用鉄道の変電所に使用された建物です。四山発電所で起きた電力を、鉄道用に変換する施設として建てられたものです。建物は煉瓦造りの切妻平屋が2棟連続した姿をしています。現在も会社の事務所として使われています。

〔国登録有形文化財〕

ダンクロ・ローダー跡



正式名称は「特許三池式快速船積機」。それまで人力に頼っていた石炭積み込み作業を飛躍的に効率化させました。

往時には3基のローダーが稼働し、昼夜を問わず石炭の積み込みを行いました。「ダンクロ・ローダー」とは設計に携わった團琢磨の「ダン」と三池の技術主任であった黒田恒馬の「クロ」をとった通称です。

※施設は現存していません。

※見学可能エリアが限られている場所があります。