

## 三池炭鉱関連資産



### 三池炭専用鉄道敷跡

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(現在の大牟田川河口)～大浦坑間が開通し、蒸気機関車も使われました。その後も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)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あがります。

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〕



### 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)年に開門工事開始、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)の長さ13万平方メートル、内港の長さ約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。



### 万田坑

三井三池炭鉱では採掘可能な区域を広げるため、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、それまでにない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113万トンを記録。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・重要文化財〕



←万田坑はコチラ

## 三池炭鉱関連資産



### 三角西港

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。

現在は石積み埠頭をはじめ、当時の施設がほぼ原形のまま残っています。

〔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

### 世界遺産所在地(大牟田・荒尾地区)



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



大牟田市世界遺産・文化財室

〒836-8666 大牟田市有明町2丁目3番地 TEL0944-41-2515

発行/2026.3

国史跡・重要文化財

# 三池炭鉱 宮原坑

み い け た ん こ う み や の は ら こ う

エリア7 三池  
(三池炭鉱・三池港、三角西港)

明治日本の産業革命遺産  
製鉄・製鋼、造船、石炭産業

世界文化遺産

### 【世界遺産としての価値】

世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」は19世紀半ばから20世紀初頭にかけて、西洋以外の地域で、重工業(製鉄・製鋼、造船、石炭産業)分野において、急速に産業化した道程を顕著な普遍的価値として、23の構成資産全体で証言している遺産です。

その中で、三池炭鉱は坑口・鉄道・港湾が一体となって現在も良好に保存されており、明治日本の産業革命における石炭エネルギーの供給源として役割を果たしました。



## 宮原坑とは…

明治後期になり、三池炭鉱では七浦坑・宮浦坑の採炭現場が深くなったことで坑内水を排水する効率が悪化。そこで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。宮原坑第一堅坑は明治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されています。第一堅坑は揚炭・入気・排水機能を、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有しました。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台ずつ設置し、みごと坑内排水も解消、三池炭鉱の深部採炭が可能となりました。

宮原坑は開鑿当時から年間27万トンの出炭量をあげ、最大で51万トン、明治から大正期を通じて年間40~50万トンを出炭し、三池炭鉱全体の出炭量20%を占めた主力坑でした。しかしその後新たに西山坑、宮浦大斜坑が開さくされ、昭和初期の恐慌・不況の影響を受け、昭和6（1931）年閉坑となりました。

第二堅坑施設は、平成9（1997）年炭鉱閉山まで坑内点検・排水を担い稼働し続けました。

### 発掘調査で見つかった汽缶場煙突

宮原坑西側に広がる住宅街には、かつて蒸気機関用の汽缶場（ボイラー）や第一堅坑の施設群がありました。発掘調査により地下から煙突の基礎が2基確認され（●部分）、地下にも広い範囲で遺跡が保存されていることが分かりました。



### デビーポンプ室の壁

三池炭鉱では、石炭1tの採掘に対し11tの地下水が湧き出ました。この問題を克服したのが、イギリス製デビーポンプです。現存する壁はデビーポンプを設置するためのデビーポンプ室の北壁で、煉瓦造の巨大な建物の中で2基のデビーポンプが稼働し、休みなく坑内水を地上へ汲み上げ、北側の石積排水路を通して河川へ排水されていました。



### 第二堅坑櫓

櫓の高さは22m、鋼板はリベット止めラチス組み。櫓の上部に取り付けられた滑車に、巻揚機から伸びたワイヤーロープが通り、堅坑内にケージ（地下への昇降機）を吊り下げました。日本で現存する炭鉱遺産の中では最古の鋼鉄製堅坑櫓で、材料の一部にはアルファベットやカタカナの刻印も見られます。



### 宮原坑の資産範囲と構成要素

資産の範囲は、宮原坑が三池炭鉱の坑口として必要な揚炭及び排水機能を担っていた事実を証明する建造物と、考古学的遺跡が確認された範囲です。具体的には、坑内排水及び人馬昇降・採炭を担った第二堅坑と関連する建造物、機械類の動力を生み出すために必要な汽缶場関連の考古学的遺跡です。

### 北側排水路

デビーポンプで汲み出された地下の坑内水を、河川へ排水した排水路。デビーポンプ室と排水路はセットで造られており世界遺産としての重要な要素の1つです。

排水路内は石で組まれ、一部煉瓦造も見られます。水路は宮原坑の敷地を出て市街地を通り、諏訪川へと排水、市街地内にも水路の一部が見られます。



### 第二堅坑巻揚機室

建物の構造は煉瓦造イギリス積。壁の厚さは煉瓦2枚分で形状はL字形の曲がり屋。屋根の構造は木造真束小屋組（キングポストトラス）、屋根は建設当初は「亜鉛鉄板葺」でしたが棧瓦葺に変わり、現在は波板スレート葺です。建物内部には2基の巻揚機（ウィンチ）が設置されており、入り口の目の前にある巻揚機が人馬昇降に使うメインの巻揚機で、奥に見える古い巻揚機が重量物搬出入用のものです。



### 三池炭鉱専用鉄道敷跡

各坑口から掘り出された石炭や炭鉱資材、化学工場への原材料の運搬に使われました。本線は三池炭鉱の各坑口を結ぶとともに三池港まで延伸され、最盛期の総延長は150kmにも及びます。宮原坑のすぐ横には当時の炭鉱専用鉄道本線跡が残り、石炭採掘と効率的な石炭輸送が重要な関係であったことが理解できます。



**囚人労働** 宮原坑では三池集治監（現在の県立三池工業高等学校の場所にあった刑務所）の囚人を採炭労働に使役していました。三池炭鉱の労働力不足を補うため、囚人労働はすでに明治6（1873）年、官営時代から行われていました。明治16（1883）年に三池集治監が開庁すると一時は収容人員1,000人を超えましたが囚人労働は昭和6（1931）年に廃止されました。