大正時代の専用鉄道

三井三池炭鉱は平成9(1997)年3月に閉山しましたが、専用鉄道も閉山時まで使われていました。三川坑跡には三池炭鉱専用鉄道で使われた電気機関車が4両、静態保存されています。

【専用鉄道敷跡の世界遺産としての価値】

「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時系列に沿って証言しており、23の構成資産全体で顕著な普遍的価値があるとして、平成27(2015)年に世界文化遺産に登録されました。

明治日本の産業革命における石炭エネルギーとして、三池炭鉱の果たした役割は大きいものがあります。

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、この明治後期の炭鉱システムの大動脈として、専用鉄道は大きな役割を果たしました。

私たちはこの三池炭鉱を保存するとともに、先人の努力と成功を未来へ語り継いでいく役割を担っています。

もっと知りたい人は以下のHPへアクセス!!

HP　大牟田の近代化産業遺産
http//www.miike-coalmines.jp

Miike Coal Mines
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

2019年3月印刷

専用鉄道敷跡の見学は、まず宮原坑へお越しください。

ナビ検索データ；三池炭鉱　宮原坑
住所；大牟田市宮原町１丁目８６－３

大牟田駅からの行き方です。

世界文化遺産

明治日本の産業革命遺産　製鉄・製鋼、造船、石炭産業

エリア7　三池(三池炭鉱・三池港、三角西港)

三池炭鉱専用鉄道敷跡

三池炭鉱専用鉄道敷跡とは…

各坑口から出炭した石炭や炭鉱資材、石炭化学等の工場の原材料等の運搬を担ったのが専用鉄道です。専用鉄道の本線は、三池炭鉱の各坑口を結びながら三池港まで延伸され、最盛期は側線も含めると、最大延長150kmにまで及び、大牟田川の河口から馬込町、神田町、桜町等を経由して三池港につながっていました。戦後は炭鉱の従業員輸送をはじめ、昭和39(1964)年から昭和48(1972)年までは地方鉄道として営業するなど旅客の輸送も行いました。

わが国で唯一、坑口から港まで石炭を運搬する鉄道線形が連続して良好に残り、炭鉱景観を形成していることが炭鉱専用鉄道敷跡の価値となっています。

資産範囲と構成要素

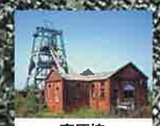
炭鉱専用鉄道敷跡の価値は、切土・盛土で構築され、全体の勾配をできるだけ少なくするよう設計された土木構造物にあります。さらには、煉瓦やコンクリート造りの橋脚、暗渠や鋼製の橋梁等の鉄道に付帯する構造物が残り、他にもプラットホームや踏切、標識架線柱等も残っています。現在は世界遺産の構成要素として、5.5km（大牟田市分3.0km、荒尾市分2.5km）が保存されています。

三池港
明治41年完成

三川坑跡
昭和15年完成

三井港倶楽部
明治41年建設

旧長崎税関
三池税関支署
明治41年開庁



宮原坑
明治34年完成

万田坑
明治35年完成

A

B

C

D

E

階段設置
鉄道敷の上に登れる

専用鉄道は、明治6（1873）年の三池炭鉱官営期に、工部省が三池に鉱山支局を設置し、馬車鉄道建設に着手したことに始まります。その後、明治11（1878）年に大浦坑から大牟田水門（現在の中島橋付近）までの2.7kmを結んだ馬車鉄道が完成しました。これが三池炭鉱専用鉄道の始まりです。

三池炭鉱が三井に払い下げられた明治22（1889）年、当時の輸送手段は全て馬車鉄道でしたが、将来の石炭の増産が見込まれる中、本格的な鉄道の計画が立てられました。専用鉄道本線のうち、明治24（1891）年11月に宮浦～横須浜の間が開通。蒸気機関車の運転が開始されました。

明治33（1900）年11月には宮原～万田間が、明治38（1905）年10月には万田～四山間が開通。三池港が明治41（1908）年に開港し、坑口から港まで専用鉄道がつながり、国外への石炭運搬ルートが確立します。

その後、出炭等の増加、運搬経費の削減のための機関車の種類統一を目的とし、明治42（1909）年から電気設備を導入、昭和12（1937）年には電化が完了します。

宮原坑の横　谷状の鉄道敷跡　枕木が良く残る

路線バスも通る桜町の煉瓦造構造物

旧万田駅のプラットホーム

諏訪川の南側から登ることが可能　土手状の鉄道敷跡

諏訪川橋梁　煉瓦造の橋脚や鉄骨の橋梁