

万田坑に炭鉱電車がやってきた！

炭鉱電車
懐かしの風景



グリーンランド前を走る
炭鉱電車(昭和59年)



炭鉱電車と西原駅
(昭和59年)



選炭室と専用鉄道
(大正期)

炭鉱の歴史を絶やすことなく後世へ伝える

かつて、万田坑の第一^{たてう}堅坑から搬出された石炭は選炭場で分けられ、三池炭鉱専用鉄道で三池港などに運ばれていました。大牟田市から荒尾市にまたがる三池炭鉱専用鉄道は、明治11年に開通した馬車鉄道に始まり、蒸気機関車の使用を経て、昭和12年には専用鉄道のほぼ全ての電化が完了しました。三池炭鉱では、炭鉱で使用された電気機関車のことを「炭鉱電車」と呼び、選炭場で大きなことなどに分けた石炭を貨車に積み運んでいました。炭鉱電車は、昭和に入ると石炭だけでなく物資の運搬、労働者や住民の通勤にも使用されていました。

平成9年の三池炭鉱閉山後はほとんどの路線が廃止され、一部は三井化学(株)大牟田工場で物資などの運搬に炭鉱電車が使用されていましたが、令和2年に廃線となりました。その後、同社から寄贈の申し出があり、使用されていた炭鉱電車のうち、20トン電車の12号機(大正6年製)と45トン

電車の18号機(昭和12年製)が荒尾市に寄贈されました。1月12日の夜に同社の機関庫を出発し、13日にかけて設置作業が行われました。炭鉱電車は選炭場跡下に設置しており、保存場所となる選炭場建物の範囲を覆屋や地上表記で表現することで、採炭から輸送に至るまでの動線がより視覚化できるようにになります。このような炭鉱電車の移設・展示にあたり、多大な費用がかかることから、昨年8月から今年の3月末まで寄附を募ったところ、2963万6746円(169件)の寄附が集まりました。寄附をくださった皆さん、ありがとうございました。

世界遺産登録8周年記念
炭鉱電車一般公開

7月8日(土)
オープニング式典後～

7月8日(土)の夜に
公開記念イベント開催!

7ページをチェック!

炭鉱電車に魅了され 活動の輪を広げてきた

「吊りかけ式ならではのレトロな音、僕が『三池マリン』と呼んでいる紅色の車体、前後に自由に動きまわることができる炭鉱電車ならではの凸型の形状など、その魅力は数多くあります。」と爽やかな笑顔で話す藤原さん。中学生の頃から鉄道写真を撮り始め、高校生の頃に炭鉱電車に出会うと、ひと目で魅了されたと言います。明治日本の産業発展に貢献し、多くの人々の生活を支えてきた万田坑。そこで活躍していた炭鉱電車。

生きた世界遺産がある街 また走る日を夢見て

寄贈された12号機と18号機の2両は、令和2年に役目を終えたものの、1台はいつでも動けるように整備を続けるのが、「世界遺産に登録されたのは、三池港と万田坑・宮原坑、そして専用鉄道敷設などです。それを物語るためにも、線路を敷いて炭鉱電車が走る姿をもう一度復活させたい！それが今の私の願いです。」そう語る藤原さんは熱心な活動の果てに、再び炭鉱電車のパンタグラフが上がり、走り出す日を今日も夢見ています。

万田坑は荒尾市の宝 炭鉱電車とともに 地域の観光振興を!

炭鉱電車は荒尾市民の 心の原風景

炭鉱電車が街を走っていた時代を知る人々が集えば、思い出話に花が咲く。炭鉱電車は、荒尾市民の心の原風景です。高校生の頃に炭鉱電車に出会い、その姿に魅了されたNPO法人炭鉱電車保存会^{てんこうでんしゃほぞんかい}の理事長を務める藤原義弘^{ふじわら よしひろ}さん。同会は、最少の5歳から最高齢は80歳まで、全国約80人のメンバーが炭鉱電車の保存・普及活動に励んでいます。

「これまで炭鉱電車が支えてきたものに目を向ければ、活躍した年月以上の重みを感じます」と語る藤原さんは、自ら撮影した写真や資料とともに、炭鉱電車の軌跡をまとめた写真集をこれまで3冊出版するなど、炭鉱電車の魅力を伝えるために精力的な活動を続けています。

Interview

NPO法人
炭鉱電車保存会

理事長

ふじわら よしひろ
藤原 義弘さん



令和3年7月
ラストラン!

多くの人に惜しまれながら
長きに渡る走行を終えました。