



熊本学園大学学長  
幸田 亮一さん  
専門：経営史。三池エリアに精通。

## 三池エリアの住人としてさりげないおもてなしを

三池の石炭を販売することで、設備を充実させ、日本は産業化に成功しました。船の良質な燃料として、石炭は海上交通の発達にも貢献しました。幕末から半世紀ほどで伝統的な赤レンガ建築は姿を消したため、三池エリアに赤レンガの建物が多く残っていることも素晴らしいことです。今後はさりげないおもてなしが大切です。三池エリアに住む皆さんには、資産周辺はもちろん、自宅の周りなどの清掃、花植えや屋根の色の統一などで、景観をよくし、多くの人に「行ってみよう」「また来たい」と、思ってもらえるよう、おもてなしに力を入れていただけたらと思います。そうすることで、資産を大切に守ってほしいです。

## 世界遺産出前講座を活用しませんか



「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」や万田坑について出前講座を行っています。「世界遺産って何?」「世界遺産登録に向けての取り組み」など、市職員が出向き、分かりやすく説明します。

### ●申し込みできる人

市内に在住か在学、または、市内で働く10人以上のグループ

●申込方法 市役所総合案内などにある申請書を実施日の14日前までに生涯学習課に提出。  
※出前講座の日程は申請書提出前にご相談ください。

※市ホームページからも申請書をダウンロードできます。

☎生涯学習課世界遺産推進室

☎63-1681

## Interview

### 三池エリアに住む3市民の思い



はやめ 駿馬北小学校6年  
かわの まこと さかくらひな  
河野悟天・坂口陽菜さん  
(大牟田市)

月に1回、宮原坑でガイドをしています。自分たちで調べたことを紙芝居風に整理して説明しているので、分かりやすかったなどと言ってもらえると、とてもうれしくなります。自分たちの校区に日本の発展を支えた施設があることに誇りを感じています。ぜひ、世界遺産になってほしいです。

日本の近代化を支えた万田坑。その宝が私たちのまちにある以上、次の世代にも受け継いでいきたいです。多くの人に万田坑を訪れてもらい、歴史を肌で感じてもらえたらと思います。来年、万田坑の世界遺産登録の機運を高めるため、クロス乾杯で世界記録に挑戦します。みんなで盛り上がりましょう。



三角西港で暮らす住民  
あらかわますしろう  
荒川益次郎さん(宇城市)

自分たちが今まで生活していた場所が世界遺産候補になっていることはとても素晴らしいと思います。住民の中でも、訪れる人をおもてなししようという意識が高まっています。産業革命の息吹や当時の日本が世界に駆け出していく姿に思いをはせながら、三角西港の潮風を感じてみませんか。



荒尾青年会議所理事長  
はやしかずのり  
林 一秋さん(荒尾市)

## 三池エリアに住む私たちに課せられた使命

私たちのまちの宝が世界の宝になる日はすぐそこまで来ています。しかし、世界遺産登録は通過点にすぎません。三池エリアに住む私たちに先人が築いた歴史を守り、伝えていくという使命が課せられています。そのためには、私たち自身が歴史への知識を深め、おもてなしの心で訪れる人を迎えることが大切です。複数の資産を一つの遺産として登録を目指すため、一つでも資産の状態が悪くなると、登録リストから削除されてしまう可能性もあります。23ある全ての資産は運命を共にしているのです。未来に資産を残せるかどうかは私たちの手にかかっています。まずは、自分のまちの資産を知り、三池エリアを訪れ、歴史を学んでみませんか。みんなで見守り、世界へ発信していきましよう。

# 掘って 運んだ 三池エリア

## 三池炭鉱宮原坑

明治31(1898)年に開坑し、昭和6(1931)年まで出炭した明治・大正期の三池炭鉱の主力坑の一つで、三池集治監に収監された囚人たちが採炭作業に従事していました。この坑口は石炭の採掘のみならず、三池炭鉱の坑内湧水の問題を解決する目的で開坑されました。深部の採炭により、明治期の三池炭鉱は大量の揚水の問題に悩まされていましたが、技師・団琢磨がデビーポンプを導入したことで克服しました。現在、第二堅坑ヤグラ、第二巻揚機室やデビーポンプ室の壁などが残っています。



## 三池炭鉱万田坑

三井が総力を挙げて整備した日本最大規模の堅坑で、明治35(1902)年に出炭を開始しました。大正から昭和にかけて各施設の電化による設備の充実が図られ、三池炭鉱の主力坑として活躍しました。坑内運搬の効率悪化のため、昭和26(1951)年に採炭が中止され、第一堅坑などが解体。以降、第二堅坑は三池炭鉱全体の坑内の揚水などの管理用施設として、平成9(1997)年に三池炭鉱が閉山するまで稼働しました。現在、第二堅坑ヤグラ、巻揚機室などが保存されています。

## 三池炭鉱専用鉄道敷跡

石炭の増産に伴い、大量の石炭を運ぶ輸送手段と石炭輸出のための港が必要となりました。明治38(1905)年、三池炭鉱専用鉄道は宮原坑・万田坑を経由して三池港(当時は建設中)まで開通し、採炭・輸送・積出の炭鉱システムが確立されました。石炭の採掘、輸送により、従来の日本的景観から西洋の近代炭鉱産業景観への変化も評価され、荒尾市の鉄塔が跨る部分、大牟田市の宮原坑付近や諏訪川付近にその景観が現れています。現在も万田駅、妙見駅、西原駅に鉄道敷跡が残っています。



## 三角西(旧)港

明治三大築港の一つ、三角西港は明治20(1887)年に開港後、国の特別輸出港に指定されるなど九州の一大集散地として栄えました。三池港が開港するまで、三池炭鉱の石炭を中国の上海に輸出する役割を担いました。港は内務省派遣のオランダ人水理工師ムルドルが設計し、小山秀率いる天草の石工集団が施工。山を切り開いて海を埋め立て、近代的な港湾と都市を同時に建設しました。明治期の港と街並みが完璧に現存するのは日本でここだけで、現在も当時の施設がほぼ原型のまま残っています。

## 三池港

明治41(1908)年、三池炭を大型船で直接積載し搬出するために築港され、100年以上たった今でも国際物流港として機能しています。築港前は、大牟田川から小型船で三角西港や口之津港(長崎県)まで石炭を移送し、大型船に積み替え、海外に輸出していました。遠浅で干満の差が激しい有明海の土砂を克服するため長大な防砂堤が築かれ、水位を一定に保つために開閉式の閘門が設置されました。上空から見ると鳥が羽ばたく姿に見えることから、ハミングバードと呼ばれています。

