

旧産炭地における炭鉱関連遺産の保存・活用の可能性—福岡県大牟田市を事例として—*

A Study on Conservation and Effective Use of Industrial Heritage in Coal Mining Areas

—A Case Study in Omuta City, Fukuoka Prefecture—*

石橋知也**・坂口浩昭***・本徳雅憲***・柴田久****

By Tomoya ISHIBASHI**・Hiroaki SAKAGUCHI***・Masanori HONTOKU***・Hisashi SHIBATA****

1. はじめに

福岡県大牟田市は、有明海に面した旧産炭地である。大牟田の石炭は室町時代に発見されたと伝わっており、以来我が国の近代化を支えるエネルギー資源を供給し続けてきた。本市は北側に位置する福岡市と南側に位置する熊本市のほぼ中央地点にある。市内の重要港湾である三池港は2008年に開港100周年を迎える（表－1）。本港は世界的にも特異な形式である閘門式の港として有名である。團琢磨は三池港開港に向けて多大なる功績を残した技術者である。團は石炭資源のみに頼るのではなく、産業としての発展を見据えて、築港することの重要性を訴え百年後の大牟田を考える視点を持っていた。石炭から石油へのエネルギー転換の流れを受け、1997年に三井三池鉱山は閉山され、既に10年が経過している。現在の本市の骨格は、産炭地として形成されてきた都市構造によって支えられている。本稿では、三池港を中心とした炭鉱関連の産業遺産に関して、その保全および今後の活用の可能性について提案を試みる。

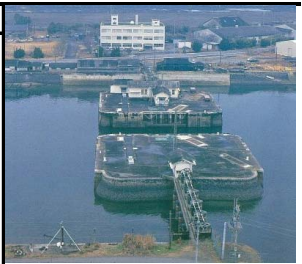
2. 炭鉱関連遺産の分布状況

まず、対象地における炭鉱関連遺産の分布状況を整理する（図－1）。西側は有明海で三池港を中心に三川坑跡などが分布し、東側は三池山などの丘陵地となっており、麓には宮原坑跡などが分布する。炭鉱産業の物資運搬のため、港側と山側を炭鉱鉄道が環状に結んでいた。往時は市全域に炭鉱関連の施設が面的に分布しており、それら施設を接続するための鉄道や道路が有機的なネットワークを形成していた。

また、主な炭鉱関連遺産の特徴は表－1に示す通りである。宮原坑跡、万田坑跡は共に国の重要文化財に指定されており、往時の炭鉱産業の反映を語り継ぐモニュメントとなっている。他にも三川坑跡や旧三川電鉄変電所

などの産業遺産が多数分布している。このように本市は地域活性化の資源となり得る質の高い産業遺産を多数有していると評価できる。

表－1 主な炭鉱関連遺産の特徴¹⁾

三池港閘門 大牟田から石炭を直接積出すため、三池炭鉱事務所長の團琢磨の指揮で、明治41年（1908）に竣工した港。特徴として、外海と渠内を仕切り干潮時にも渠内を一定の水位に保つことが可能な閘門を有している。これにより、干満差5.5mと悪条件を持つ三池港でも、大型船による石炭積出しが可能となった。	
宮原坑跡 明治31年（1898）開坑。当時、世界でも最新鋭の排水ポンプであったデビーポンプを備えた明治・大正期の主力坑。昭和6年（1931）閉坑したが、平成10年に国の重要文化財に指定された第2立坑槽や巻揚機室を中心に、デビーポンプ室や当時高級住宅であった旧白坑社宅などが残る。	
万田坑跡 明治35年（1902）に三井鉱山が総力を挙げて開坑した大正～昭和初期の主力坑。2つの立坑を持ち、当時日本最大規模を誇っていたが、昭和26年（1951）閉坑。現在なお、第2立坑の槽、巻上機室、山の神（鉱山の守り神）などの坑外施設が状態よく残っている。	
三川坑跡 2つの斜坑と東洋一の選炭場を持ち、戦後の最主力坑として我が国の戦後経済復興を支えた。しかし、三池争議の主要な舞台となり、戦後最大の炭鉱事故が発生した坑口として三池炭鉱の歴史を物語る施設である。現在、第1斜坑は閉坑され、第2斜坑は斜坑口から約20mのところまで閉じられている。	
旧三川電鉄変電所 炭鉱列車の電化に伴い、明治42年（1909）に建設された煉瓦造建築の変電施設。現在は㈱サンデンの本社屋兼倉庫として活用されている。平成12年12月、国の登録文化財に指定され、三池炭鉱の歴史を伝える映画の上映や小学生の総合学習の場として提供されており、地域の歴史文化の継承に貢献している。	

*キーワード：旧産炭地、地域資産、産業遺産、大牟田市

**正員、修士（工）、福岡大学工学部社会デザイン工学科

（福岡市城南区七隈8丁目19-1, tomoya@fukuoka-u.ac.jp

TEL092-871-6631(6490), FAX092-865-6031)

***学生員、福岡大学大学院工学研究科建設工学専攻

****正員、博士（工）、福岡大学工学部社会デザイン工学科

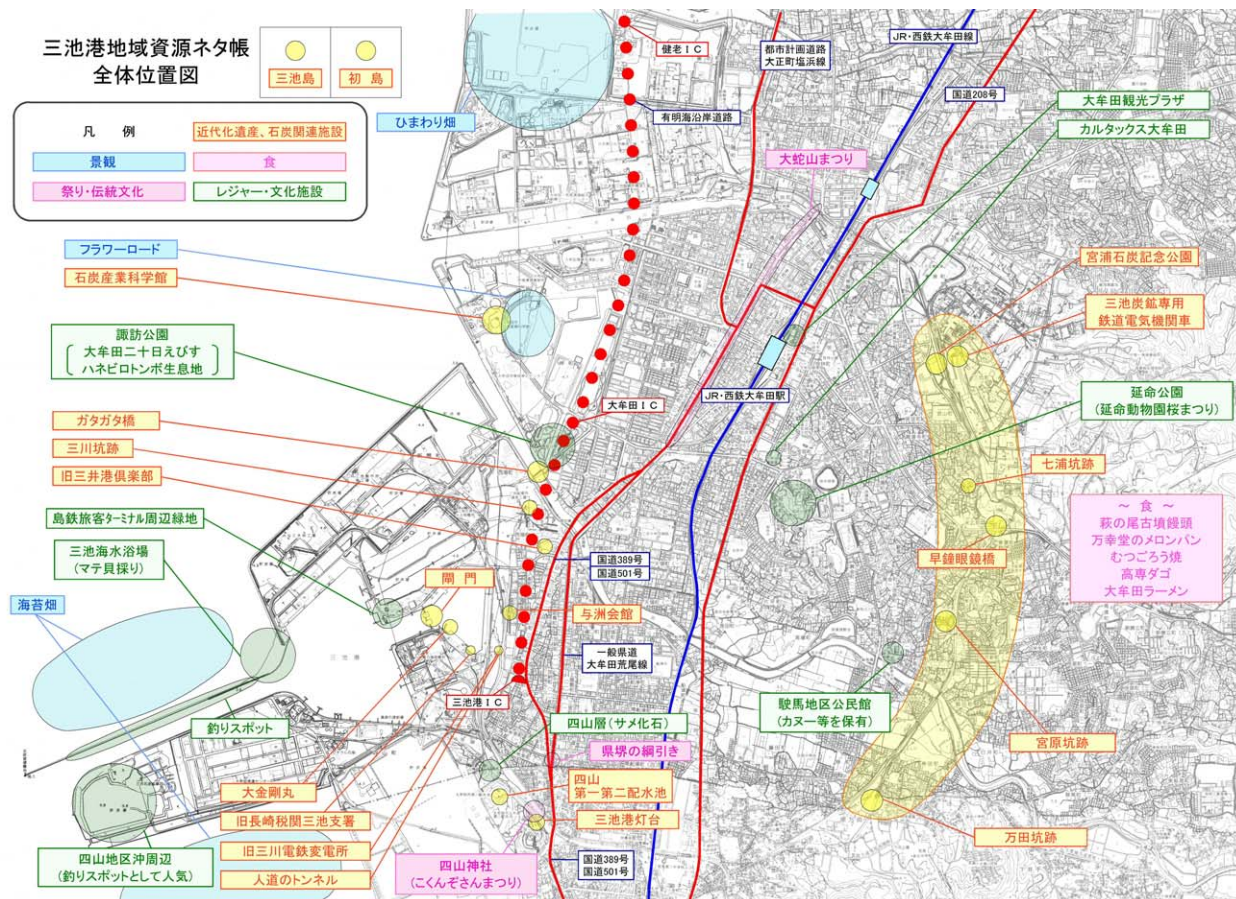


図-1 大牟田市における炭鉱関連遺産および地域資源の分布状況²⁾

3. 平成 18 年度の取り組み

大牟田市は平成 18 年度に全国都市再生モデル調査事業を活用し「三池港にぎわい交流拠点づくり推進協議会（以下、協議会）」を設立するなど上記産業遺産を活用したまちづくりを展開しつつある（表-2）。本協議会は、地元経済・市民団体、NPO 法人、関連企業および行政機関（国、県、市）などによって構成されている。20 代から 60 代の市民 1000 名（有効回答 302 名）に対して行われたアンケートは、三池港をはじめとする地域資源に抱く市民のイメージや、その利活用に向けたニーズの把握を目的としている。特に近代化遺産の認知度については、前述の旧三川電鉄変電所などを対象に約半数が「知らない」と回答している。また、三池港に対するイメージに関して、「近づくにくい工場地帯」が約半数と

表-2 平成 18 年度の協議会の取り組みの概要

平成 18 年度	●協議会 ▲部会 ■ワークショップ(WS)
8月	●三池港にぎわい交流拠点づくり推進協議会設立総会
10月	▲合同部会(現状把握、三池港、門司港調査)
11月	▲第二回部会(構想策定)について、構想策定に関わる各調査概要)
12月	●第二回協議会開催(構想の策定、各調査概要) ■第一回WS(三池港と周辺の地域資源発掘、回遊性の課題・解決策)
	●市民アンケートの実施
1月	■第二回WS(地域資源活用方法、回遊性ルートの検討)
2月	▲第三回部会(構想素案の検討、構想策定に関わる調査報告) ■第三回WS(プチガイド体験、アンケート調査)
3月	●第三回協議会(構想案の審議)

表-3 ワークショップのプログラム

第1回 ワークショップ 三池港及びその周辺について『知る・考える』	① 事務局による概要説明 ② グループワーク(賑わい創出の素材の発見) ・三池港と周辺の地域資源の発掘 ・回遊性の課題・解決案 ③ グループ発表 ④ とりまとめ
第2回 ワークショップ みなとに賑わいを呼ぶ方法を『描く』	① 第1回ワークショップの確認 ② 第2回ワークショップの概要説明 ③ グループワーク(仮想プロジェクトの策定) ・賑わいを呼ぶための資源活用方法 (地図への書き込み) ・観光、学習等の活用・回遊ルートの検討 ④ グループ発表 ⑤ とりまとめ
第3回 ワークショップ 現地を体感して賑わいづくりを『深める』	① これまでのワークショップの流れ、成果説明 ② 第3回ワークショップの概要説明 ③ グループワーク(作成した仮想プロジェクトに基づき、現地を実際に体感しながら、新たな課題発見、整理を行い、賑わいづくりの方策を深める。) ・プチガイド体験にチャレンジ(もてなす側、もてなされる側に立ってはじめて分かる新たな発見) ・体験を通じての課題(立地条件、コース設定、時間配分、施設案内板等の課題)を抽出(体験後、参加者にアンケート調査を実施)



図-2 「地域資源ネタ帳」の表紙(左)と内容の一部³⁾

なっている。本市のように広範に産業遺産が分布しているにも関わらず、市民意識としては遺産の存在さえも認識されていない状況が伺える。その理由として、産業遺産が完全に封鎖されており、外側から全く中の状況が把握できないこと、産業遺産の所在地までのアクセスルートがあまり整備されていないことが考えられる。

並行して行われた市民ワークショップ（以下、WS）は表-3に示すプログラムで行われ、三池港を中心としたまちづくりに必要な地域資源の発掘およびその活用方法を模索した。協議会は、市民アンケート調査およびWSの結果などを整理して、「地域資源ネタ帳」を作成している（図-2）。本冊子は、約40頁で構成されており、記載されている情報を地図に示した頁を先頭に、地域資源を「施設名」「地域資源としての価値」「交通アクセス」「周辺施設、イベントとの関連」という項目で解説している。記載されている資源は、37事例あり、内訳は近代化遺産（産業遺産）、石炭関連施設、景観、食、祭り・伝統文化、レジャー・文化施設と多岐に渡っている。

さらにWSでは、地域資産をつないだモデルガイドコースに従って、もてなす側ともてなされる側に分かれて現地を体験するプログラム（プチガイド体験）も盛り込むことでより具体的に資産を活用することを検討した（図-3）。モデルガイドコースは、始まりから終わりまでを約2時間の行程でボランティアガイドが案内することを想定して作成されている。「景観と学習」「世界遺産級のツアー」などをルートのテーマに設定し、地域資源を有効に活用している。今回は試作段階ということもあり、交通手段は自動車、徒歩を組み合わせたものとした。自動車に関しては将来的には乗り合いバスやコミュニティバスなどに移行することも念頭に置いている。コースによっては、クルージングを含むものもあり、大牟田の地理特性を十分に活用したものになっている。また、どのコースでも地域の特産物や名物を昼食に設定しており、単純に見物するだけではなく、大牟田の食文化にも触れるようになっている。その体験プログラムを通して参加者からは、「写真や挿絵でしか見られなかった

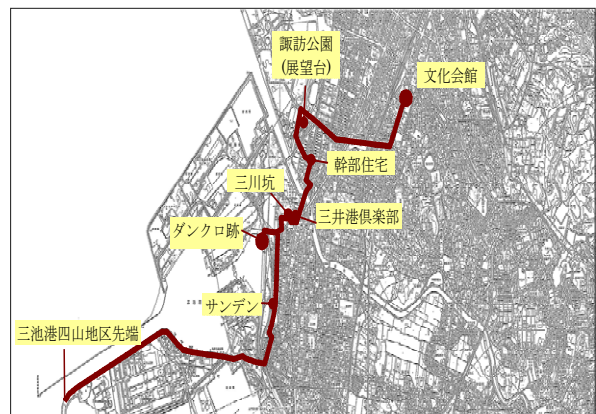
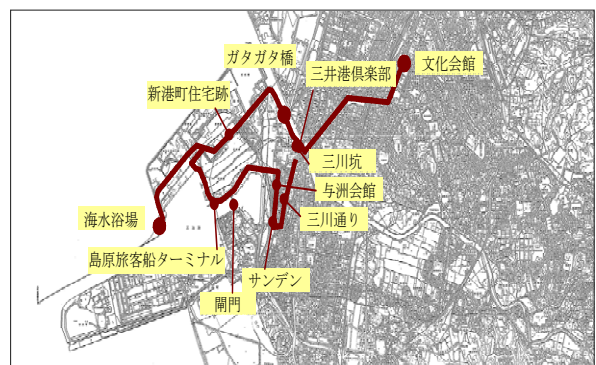
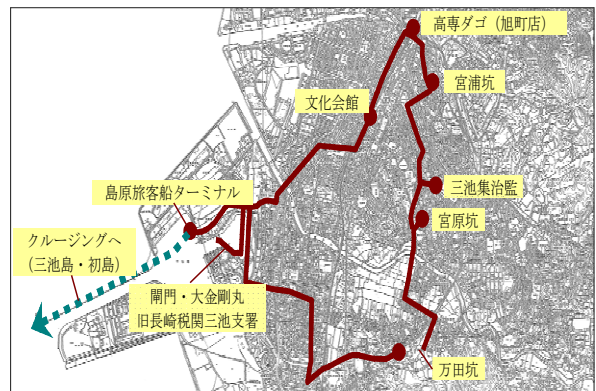
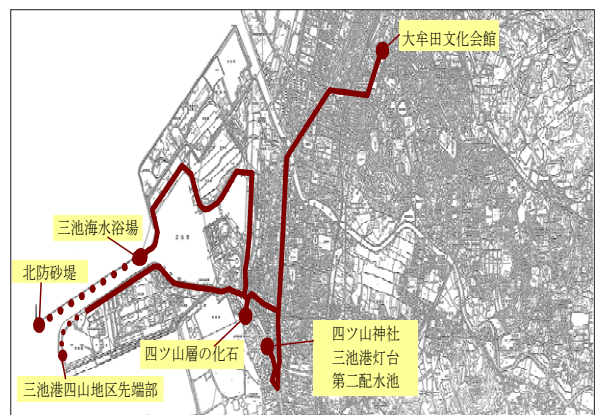


図-3 WSで作成したモデルガイドコース

施設を目の当たりにして、その迫力や匂いなど当時の雰囲気について五感で感じることができ、予想以上に実物が訴える迫力を感じた」という体験から新たな発見をした意見や、「全体的に施設の老朽化が激しく、早急な保存整備の必要性に加え、施設に調和した周辺の景観の向上を図り、魅せる工夫をする必要があることを感じた」

などの保存および周辺整備の必要性を訴えるもの、さらには「移動途中に休憩施設がない」「徒歩圏内の回遊性を確保する工夫が必要」などの施設のつなぎ方に対する意見も得られた。

4. 産業遺産の保存・活用に対する取り組み

対象地域における産業遺産の保存・活用に対する取り組みとしては、「NPO 法人大牟田・荒尾炭鉱のまちファンクラブ」や「大牟田観光協会」によって、遺産を巡る tanto tanto ウォークやボランティアガイド養成活動などの積極的な活動が行われている他、「(株) 港俱樂部保存会」による保存活動が行われている。

5. 保存・活用の可能性

前述までの整理を踏まえて、大牟田市における炭鉱関連遺産の保存・活用の可能性について論じる。

(1) 施設管理の重要性

本市における炭鉱関連遺産あるいは産業遺産を、「自分たちのもの」と思える地域資産として管理すること(アセットマネジメント)に関しては、その地域にどのように施設が存在しているか情報発信し、さらにはそこにある価値を評価することが重要視されている。その有効な方法として地域資産を広く住民に対しても認識させるための管理台帳を用いることが議論されている⁴⁾。今回作成された「地域資源ネタ帳」が上記管理台帳の役割を果たし市民への地域資産の存在を認識させるものとして活用されることが期待される。本市のように、産業遺産が広範にかつ多数存在する場合は、行政における管理自体も困難になる可能性があるため、簡便な方法として台帳を活用することは有効と考えられる。

(2) モデルガイドコースの有用性

前述の通り、協議会の主催する WS において、地域資産をつないだモデルガイドコースを4案作成した。参加者の意見から、コースの体験によって地域資産に対する認知度が深まる傾向および興味関心が生まれる傾向が示唆された。地元の住民でも実物を見たことがない場合は、その価値を評価することは困難であり、結果的に地域資産であることを認識することができにくくなると考えられる。今回のガイドコースに関してそのコースの完成度の善し悪しは検証できないものの、試験的にでもコースを体験することで、参加者にとって産業遺産の捉え方に変化が生じることが示された。

(3) 「負のイメージ」の抜本的転換

協議会が実施した市民アンケートによれば、三池港のイメージは「近づきにくい工場地帯」が約半数を占めるように、生活空間からかけ離れていることが示唆される。かつて産業活動に使用されていた土地や施設も閉山によってその機能を失い、多くが活用できないデッドスパー

スと化した。そのようなスペースが市民には開放されない状態が続いたため、結果的に「近づきにくい」というイメージを植え付けたと考えられる。本市における炭鉱産業の中心的場所性を有するのは三池港であり、その周辺に広がるスペースも同様に重要な場所性を有すると考えられる。石炭産業の衰退さらには閉山という状況やデッドスペース化による土地利用の不便さなどの「負のイメージ」を助長する要因に対して、市全体でそのイメージを抜本的に転換することが重要であると考えられる。ただし市全体で取り組むためにはまず、産業遺産が地域資産として認知されることを共有していることが前提となるため、認識の度合いの違う市民が情報を共有する場の設定も必要不可欠と考えられる。

(4) 行政のサポート

産業遺産の保存・活用のためには継続的な取り組みが必要不可欠である。既に述べたが、本市でもNPO法人や市民団体による保存・活用の取り組みが継続されている。行政としては、これら団体が最低限現在行っている取り組みを継続できるように支援する体制をとることが重要と考えられる。

(5) 都市構造を踏まえた計画づくり

本市は炭鉱産業を中心に栄えた経緯を持つことは周知の事実であるが、その炭鉱産業の都市構造を支えている元々の地形について再度検討する必要があると考えられる。つまり、埋め立てられる前の海岸線、河川の位置、山地と集落の関係などがどのように変遷してきたのかを読み解いた上で、そこに形成された都市の構造を再考し、今後の計画に反映することが重要ではないだろうか。産業遺産を保存・活用することと河川整備や道路整備などが別々に論じられては根本的な解決にならないと考えられる。

謝辞：

本稿の執筆に際し調査および資料提供に関して、三池港にぎわい交流拠点づくり推進協議会、大牟田市役所ならびに(株)五省コンサルタントの担当者の方々には多大なるご協力を頂いた。記して感謝の意を表します。

参考文献：

- 1) 国土交通省九州地方整備局：みなと100年ルネサンス構想調査報告書，pp. 30-41，2007
- 2) 同上書，p. 29
- 3) 三池港にぎわい交流拠点づくり推進協議会：地域資源ネタ帳，2007
- 4) 田中尚人・柴田久・秀島栄三ほか：土木と景観—風景のためのデザインとマネジメント—，学芸出版社，pp. 55-78，2007