

三池炭鉱三川坑

1937 年、宮浦坑などの老朽化に伴い、三井グループは当時最新の炭鉱技術を導入した新たな立坑を建設した。1940 年には、石炭運搬用の第一斜坑と人員運搬用の第二斜坑が開坑した。両方の斜坑は幅 6.06 メートル、高さ 4.35 メートル、全長約 2 キロメートルで、海底 520 メートルの炭鉱まで続いていた。斜坑は 3 交代制で 24 時間稼働し、年間 200 万トンの石炭を生産した。三川坑では、第二次世界大戦中、アメリカやオーストラリアなどの捕虜が大勢働かされていた。

また、戦後最大の労働争議も発生した。1959 年と 1960 年には、三井の組織再編と合理化計画（労働時間の増加と監督の削減）に抗議して、炭鉱労働者がストライキを起こした。最終的に三井はストライキを終結させたが、1963 年に第一斜坑で事故が発生した。2 台の石炭運搬車の連結部分が破断し、炭塵爆発により火の玉が立坑を登り、一酸化炭素が坑内に流れ込んだ。458 人が死亡、675 人が重傷、一酸化炭素中毒患者は 839 人に上った。

1997 年に閉山。第一斜坑は封鎖され、現在は空き地となっている第二斜坑の坑口と坑道約 20 メートルは保存されている。

炭鉱が操業していた当時、炭鉱労働者は第二斜坑前の屋根付き通路を通って労務事務所に向かい、そこで当日のシフト割り当てを受けていた。その後、第二斜坑の小さな入り口に向かい炭鉱行きの列車に乗った。炭鉱の採掘現場に到着するまでに、炭鉱労働者は何度も列車を乗り換えなければならず、1990 年代には片道 2 時間もかかっていた。

車庫内のウインチは、列車を坑道で昇降させるために使用されていた。第二斜坑の車庫と機械類は 1940 年のものだが、第一斜坑の車庫と機械類は 1963 年の爆発事故後に新しく設置された近代的なものである。その他にも、警備室、コンプレッサー小屋、浴場、更衣室などの建物が残っている。

かつて三池炭鉱鉄道で使用されていた機関車も、一部が三川坑跡に移設されている。4 つの車両の先頭の機関車は、現存する日本最古の電気機関車である。

三川坑は、週末、祝日、特別イベント時に一般公開されている。