

三池煤礦三河礦坑

1937 年, 隨著宮浦礦坑和其他礦坑的老化, 三井集團採用最先進的煤炭開採技術建造了一個新的礦井。用來將煤炭運出礦井的 1 號坑和用來運送礦工的 2 號坑均啟用於 1940 年。這兩個斜井均寬 6.06 公尺, 高 4.35 公尺, 長約 2 公里。兩井均通往煤礦深處, 低於海平面 520 公尺。這些豎井分成三班、每天 24 小時運作, 每年生產 200 萬噸煤炭。二戰期間, 三河礦坑大量利用來自美國、澳洲等國家的戰俘。

該礦坑也發生了日本在戰後最大的勞資糾紛。1959 年和 1960 年, 煤礦工人因三井物產抗議增加工時和減少監督來進行改組和精簡運營的計劃而進行罷工。三井最後終結了罷工, 但 1963 年卻發生 1 號坑的事故: 連接兩輛運煤車的機械裝置斷裂, 煤塵爆炸將火球帶上豎井, 而將一氧化碳送入礦坑內。該意外造成 458 人罹難、675 人重傷、839 人一氧化碳中毒。

該礦坑於 1997 年封閉。1 號坑已遭封閉, 現在被一片大地所覆蓋。2 號坑頂端和深入礦井約 20 公尺的豎井被保留下來。

礦坑運作期間, 礦工們須穿越 2 號礦坑前的有蓋通道, 到勞動辦公室接受輪班指派。然後他們會從 2 號坑的窄小入口進去, 登上運煤車進入礦坑中。礦工們須多次轉乘列車才能到達煤炭層, 直到 90 年代, 光單程就需要花兩個小時。

輪棚內的絞盤用來讓列車在豎井中升降。2 號坑的輪棚和機械可追溯至 1940 年, 但 1 號坑具有現代化的輪棚和機械, 是在 1963 年發生爆炸後更換的。其他遺留下來的建築包

括有警衛室、壓縮機棚、淋浴間和更衣室。

三池煤礦鐵道所使用的部分發動機車輛已搬移到三河礦坑內。四節車廂前面的發動機是日本最古老的電力機動發動機。

三河礦坑在週末和國定假日，以及特定活動時對外開放。