

미이케 항

미이케 항이 건설되기 전, 미이케 탄광의 석탄은 미이케 탄광 철도를 통해 오무타가와 강 어귀까지 운반한 후 바지선에 적재하여 근처의 항구 두 곳으로 수송했습니다. 1900년경까지 탄광을 운영했던 미쓰이 그룹은 새 항구를 건설하여 운송 효율성 개선, 생산량 확대, 비용 절감을 달성하고자 했습니다. 하지만 아리아케해 동해안에 있는 얕은 항구는 대형 선박을 수용할 수 없었습니다.

미쓰이는 근대식 심해 항구를 건설해야 했습니다. 1902년, 회사는 수로를 준설하기 전에 먼저 간석지를 막기 위해 제방을 쌓았습니다. 수로가 충분히 깊어진 후에는 모래가 다시 차오르지 않도록 양쪽에 긴 방파제를 건설했습니다. 1905년, 썰물 때에도 부두 구역의 수위를 8.5m 이상으로 유지시키는 갑문(폭 20.12m, 길이 37.51m) 공사가 시작되었습니다. 1908년에 완공된 이 시설은 일본 유일의 갑문식 항만입니다. 항구의 모양은 별새에 비유되곤 합니다. 위에서 보면 주운 수로는 부리처럼 보이고 항만은 몸통과 펼쳐진 날개, 부두는 꼬리처럼 보입니다.

선박은 항만으로 들어와 부두 구역에 진입하기를 기다리곤 했는데, 선적기는 이곳에서 1만 톤급 선박 세 척의 선창에 석탄을 동시에 선적할 수 있었습니다. 항구가 완공된 이후 오무타에서 채굴한 석탄은 상하이, 홍콩, 싱가포르로 수출되었습니다.

아리아케해에서 부두 구역까지의 주운 수로는 길이 1,830m, 폭 137m입니다. 항만에는 약 50만 제곱미터 규모의 구역이 있고 부두 구역의 규모는 13만 제곱미터입니다.

미이케 항은 현재 후쿠오카현 관할하에 있으며 항만 시설은 북쪽으로 이전되었습니다. 갑문은 현대식 선박이 출입하기에는 너무 좁지만, 갑문과 수압 기관을 정상 가동시키기 위해 여전히 정기적으로 개폐되고 있습니다.

구 세관 부근에 있는 노란 기중기선은 영국산으로, 일본에서 가장 오래된 기중기선일 것입니다. 이 기중기선은 석탄 연소 증기 보일러로 가동되며 예열하는데 약 2시간이 소요됩니다. 기중기의 인양력은 15톤이며 오늘날에도 화물을 옮기는 데 사용되고 있습니다.

2015년, 미이케 항은 유네스코 세계문화유산으로 지정되었습니다.