

Project

プロジェクト紹介 世界遺産としての三池港

西谷 真洋

NISHITANI Naohiro
セントラルコンサルタント株式会社
東京事業本部
技術第3部みなとグループ



はじめに

「世界遺産」と聞いて、どのようなものをイメージするでしょうか。

イタリアのベネチアやローマの歴史的街並み、スペインのサグラダ・

ファミリア、クロアチアのドブロブニク旧市街、アメリカのグランド・キャニオン、オーストラリアのグレート・バリア・リーフ。日本であれば、法隆寺に姫路城、厳島神社、京都や奈良の社寺といったものが、多くの場合思い浮かぶのではないのでしょうか。

ですが、そもそも世界遺産とは何でしょうか。

世界遺産とは

『世界遺産条約履行のための作業指針』というものがあります。世界遺産に登録されるための基準や登録のための手続きの流れ、世界遺産としての管理・保全に求められること等が記載されています。原文



写真1 イタリア ベネチア



写真2 クロアチア ドブロブニク旧市街



写真3 スペイン サグラダ・ファミリア



写真4 姫路城



写真5 厳島神社

は英語とフランス語で、文化庁が日本語訳をホームページで公開しています。

この作業指針によると、世界遺産は、一国にとどまらず人類全体にとって、現代及び将来において顕著な普遍的価値 (Outstanding Universal Value) を有している「記念物」「建造物群」「遺跡」「自然」等の資産とされます。顕著な普遍的価値を有していれば、何でもかんでも世界遺産になれるということではなく、価値を証明し、その価値を将来にわたって保全していくことを約束できたものが、世界遺産一覧表に記載さ

れることで、やっと世界遺産になります。登録されるまでには何十年といった期間とたくさんの人たちの力の結集を要します。

1972年にユネスコで採択された世界遺産条約(『世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約』)を日本は1992年に批准し、152番目の締約国となりました。2019年7月時点で世界には1,121件の世界遺産がありますが、日本では1993年の「法隆寺地域の仏教建造物」「姫路城」「白神山地」「屋久島」の4つから、2019年7月に新たに世界遺産一覧表に追加された「百舌鳥・古市古

墳群」まで、19の文化遺産と4つの自然遺産の合計23の資産(群)が世界遺産一覧表に登録されています。

世界遺産の価値

冒頭に挙げた国内外の世界遺産は、写真でもインパクトがあり「世界遺産としての価値がありそう!」と一目見ただけで思われることでしょう。しかし、逆になかなかその価値が伝わりづらい世界遺産もあります。

例えば筆者が一部、価値の評価などに携わった「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」が一例として挙げられるでしょう。この世界遺産の一部を構成する「三池港」(福岡県大牟田市)の推薦及び管理保全計画の策定に携わりました。その経験から、三池港の世界遺産としての価値について紹介したいと思います。

三池港について

三池港は、三池炭鉱で採掘される石炭の積出用の私有港として、三井鉱山株式会社(現日本コークス工業株式会社)が1908年に有明海に面した大牟田の地に整備しました。今ではなかなか考えられませんが、一民間企業が港全体をつくったのです。

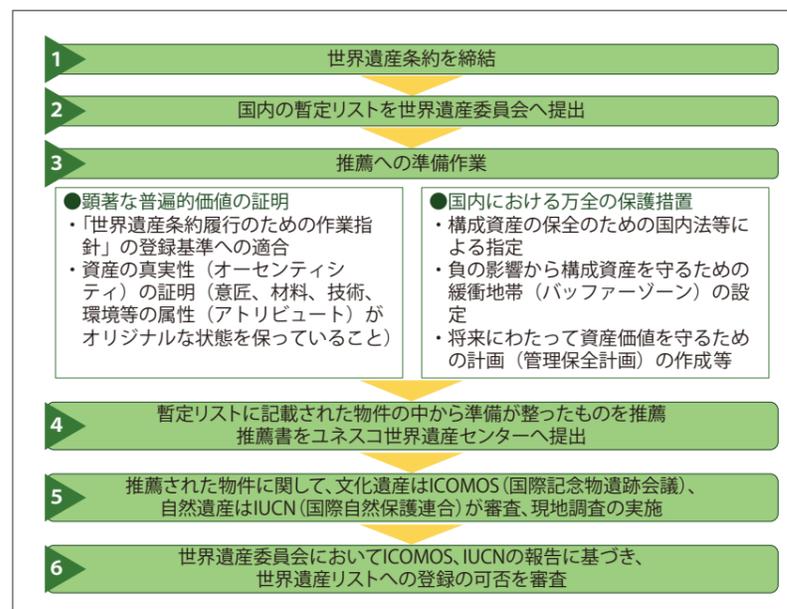


図1 世界遺産リストへの記載までの手続き



図2 三池港位置図

1951年の『港湾法』制定の際に、国内外輸送の重要なネットワークを形成する役割をもつ重要港湾に指定され、1971年には福岡県が港湾管理者となっています。

三池炭鉱が閉山した1997年以降、一部の施設を公有化し、県と国によって石炭以外の貨物を扱うための公共のふ頭や航路など港湾施設の整備が進められました。1999年には港湾の開発、利用や保全を適切に行うための基本的な方針を定める、三池港港湾計画が策定されています。

2006年には国際コンテナ定期航路が就航し、2008年には、三池港後背地に有明沿岸道路が大牟田ICまで開通しました。これにより三池港の取扱貨物量が大きく増加したため、2010年に国際コンテナ定期航路は週2便に増便されました。また2012年に有明沿岸道路が三池港ICまで延伸されたことにより、三池港後背地の道路ネットワークが一層強化され、2014年の国際コンテナ取扱貨物量は2006年比で約20倍まで増加しています。

現在では石炭の積出港としての役割は終えています。福岡県南地域の物流拠点として重要な役割を

表1 明治日本の産業革命遺産の構成資産一覧

エリア	サイト	ID	構成資産	所在地
1 萩	1 萩の産業化初期の遺産群	1-1	萩反射炉	山口県萩市
		1-2	恵美須ヶ鼻造船所跡	〃
		1-3	大板山たたら製鉄遺跡	〃
		1-4	萩城下町	〃
		1-5	松下村塾	〃
2 鹿児島	2 旧集成館	2-1	旧集成館	鹿児島県鹿児島市
		2-2	寺山炭窯跡	〃
		2-3	関吉の疎水溝	〃
3 葦山	3 葦山反射炉	3-1	葦山反射炉	静岡県伊豆の国市
4 釜石	4 橋野鉄鉱山	4-1	橋野鉄鉱山	岩手県釜石市
5 佐賀	5 三重津海軍所跡	5-1	三重津海軍所跡	佐賀県佐賀市
6 長崎	6 長崎造船所	6-1	小管修船場跡	長崎県長崎市
		6-2	第三船渠	〃
		6-3	ジャイアントカンチレバークレーン	〃
		6-4	旧木型場	〃
		6-5	占勝閣	〃
	7 高島炭鉱	6-6	高島炭坑	〃
		6-7	端島炭坑	〃
		6-8	旧クラバー住宅	〃
7 三池	9 三池炭鉱・三池港	7-1	三池炭鉱・三池港	福岡県大牟田市 熊本県荒尾市
		7-2	三角西港	熊本県宇城市
8 八幡	11 官営八幡製鐵所	8-1	官営八幡製鐵所	福岡県北九州市
		8-2	遠賀川水源ポンプ室	福岡県中間市

(出典：明治日本の産業革命遺産 HP (<http://www.japansmeijiindustrialrevolution.com/>))

担っています。

明治日本の産業革命遺産について

三池港が構成資産の一部となっている「明治日本の産業革命遺産製鉄・製鋼、造船、石炭産業」は、北は岩手県から南は鹿児島県までの8エリア、11サイト、23の構成資産で構成されています。この世界遺産は、「日本の産業革命」というストーリーに関係する一連の構成資産全体で顕著な普遍的価値を構成するシリアルノミネーションという手法が取られています。

また、顕著な普遍的価値には3つの段階があります。1850年代から1860年代にかけて西洋の技術を取り入れようと、外国語で書かれた技術本を読んで独力で試行錯誤した第1段階、お雇い外国人と呼ばれる

外国人技術者から技術を習得した1860年代以降の第2段階、そして日本人技術者が育ち、習得した技術の実践と応用を繰り返し、我が国の産業革命を実現した明治後期となる1890～1910年の第3段階です。

このような3つの段階を経て、日本は非西洋地域において初めてとなる西洋からの技術移転を行いつつ、伝統的な日本文化と融合させ、世界中が驚くほど急激に近代化を成し遂げました。このことを評価されて「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」は、2015年7月5日、第39回ユネスコ世界遺産委員会において世界遺産一覧表に記載され、世界遺産となりました。

三池港の価値

三池エリアは、三池炭鉱・三池港と三角西港の2つの構成資産から

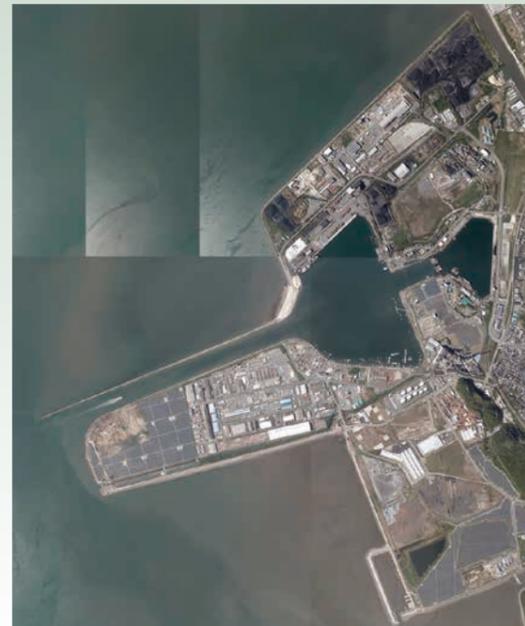


写真6 三池港空中写真 (出典：国土地理院ウェブサイト 地図・空中写真閲覧サービス)

なります。前述した顕著な普遍的価値の3つの段階のうち、三池港は第3段階に該当するとされ、石炭産業における産業基盤の確立期を顕す証拠とされています。

三池港が整備された場所はもともと砂浜であり砂が溜まりやすく、また三池港が面する有明海は、遠浅で干満の差が5.5mもあるような海域であり、自然環境が厳しくおおよそ港を整備するには適しません。三池港以前に整備された港、例えば、三池港と同様に明治日本の産業革命遺産の構成資産となっている熊本県宇城市の三角西港は天然の良港とされ、もともと水深が深く、潮流が穏やかな場所に整備されています。それでは、三池港はいかにして厳しい自然環境に対抗したのでしょうか。

それはまず、沖合まで約1,700mの突堤を築くことで、大型船の入港を可能とする細く長い形状の航路を確保し、その航路が漂砂によって埋没することを防止しました。また



写真7 三池港閘門

潮の満ち引きに左右されることなく、大型の船舶が石炭を積み込むことができるように、港奥側の船渠(ドック)の入り口には閘門が設置されています。潮が高いときには開いて船舶が船渠内

に入ることができ、潮が引く際には閉じて船渠内の水位を8.5m以上に保つことで船渠内の船舶は干潮時であっても石炭の積み込みが可能でした。

三池港が整備される以前は、大牟田沿岸で石炭を大型船に積み込むことが不可能であったため、小舟で対岸の島原半島南端の口之津港まで70kmも海上輸送し、そこで大型船に積み替え、海外に石炭を輸出していました。しかし三池港が整備されたことにより、石炭を大型船で効率的に海外へ輸送することが可能となり、石炭を海外に売ることによる外貨獲得が促進され、これを財源として日本の急速な近代化が実現しました。

三池港の整備は、それまでの日本の築港の歴史において無かったほどの大規模かつ難易度の高いものであったにも関わらず、お雇い外国人から技術を習得した日本人技術者によって成されています。このことは、西洋との技術的な交流及び

日本の急速な近代化を支えた高度な技術の証拠であり、三池港の世界遺産としての価値となっています。三池の整備に際して中心的な役割を担った実業家の団琢磨は、以下のような言葉を残しています。

「石炭山の永久などという事はありません。無くなると今この人たちが市となっているのがまた野になってしまう。これはどうも何か(三池の住民の)救済の法を考えて置かぬと実に始末につかぬことになるところから、自分は一層この築港について集中した。築港をやれば、築港のためにそこにまた産業を起すことができる。石炭が無くなっても他処の石炭を持ってきて事業をしてもよろしい。その土地が一の都会になるから、都会として『メンテナンス(維持)』するについて築港をしておけば、何年もつかしらぬけれども、いくらか百年の基礎になる」(『男たちの世紀—三井鉱山の百年』三井鉱山株式会社、1990年)

三池港が、築港から100年以上が経過した現在も物流拠点として重要な役割を担っていることを考えると、世界遺産級の技術者になると100年先を見通す技術力を持っていたということかもしれません。

<写真撮影>
写真1～5、7 筆者