

1. 報告書の概要

この保全状況報告書は、「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産である、以下の事案についての報告を行うためのものである。

いずれも資産の有する顕著な普遍的価値に悪影響を与えるものではない。

エリア7 三池

- ・三池炭鉱専用鉄道敷跡の大雨による被災状況及び今後の対策
- ・三池炭鉱・三池港及びその緩衝地帯における都市計画道路の線形変更
- ・三池炭鉱・三池港における小型船だまりに関する計画

当該事案はいずれも当該資産の有する顕著な普遍的価値に悪影響を与えるものとはみなされないが、『世界遺産条約履行のための作業指針』第172項の規定に従って、提出を行うものである。それぞれの概要については以下の通り。詳細については、それぞれ付属資料1～3を参照されたい。

(1) エリア7 三池炭鉱・三池港専用鉄道敷跡（構成資産7-1）の大雨による被災状況及び今後の対策について（付属資料1）

2020年7月6日に発生した豪雨により、構成資産「三池炭鉱・三池港」のうち、顕著な普遍的価値に貢献する構成要素である三池炭鉱専用鉄道敷跡（大牟田市域分）の一部が崩落した。しかし、そのほとんどは、地表面に堆積した表土のみが下の路床へずり落ちた状況であった。多くの被災箇所では表土の下にある明治期の法面（岩盤に掘り込まれた遺構面）が露出した状態となったものの、直接的に明治期の法面への被害はほとんどみられない。

さらに、2018年から2020年にかけて、三池炭鉱専用鉄道敷跡の3次元レーザー測量を実施し、土構造物の形状・構造的特徴を記録してきた。また、発掘調査を通じて明治期の当初の構造や構築手法に係る情報も収集してきた。

以上のことから、このたびの災害により、三池炭鉱専用鉄道敷跡の法面は、大きな影響を受けたものの、後世に堆積した表土層が流れ落ちたのみであり、また、これまでの測量調査等の成果をもとに被災前の法面の傾斜角度に戻し安定した状態を回復することが可能である。

(2) エリア7 三池炭鉱・三池港（構成資産7-1）及びその緩衝地帯における都市計画道路の線形変更に係る遺産影響評価報告書（付属資料2）

都市計画道路万田下井手線は、世界文化遺産の構成資産である万田坑へのアクセス道路としての機能を持つのみならず、市域の外郭を結ぶ環状骨格道路の一部として位置付けられた最重要路線でもある。同路線の全線早期完成を目指して延伸を図っているところであるが、未完成の区間においては、1944（昭和19）年に都市計画決定した道路線

形が万田坑の世界文化遺産の登録範囲及びその緩衝地帯を二分するよう計画されたままの状態であるため、HIAを通じて、構成資産内の横断を回避するとともに、万田坑及び専用鉄道敷の遺跡（遺構・遺物）及び景観に対する影響を最大限に低減できるように都市計画道路の線形変更を行う。

複数の道路線形案の比較検討の結果最適案とした線形は、世界遺産の構成資産を回避して緩衝地帯の南端まで大きく迂回する道路線形であり、構成資産内のOUVを伝えるアトリビュートに対して直接的な負の影響を及ぼすことがなく、世界遺産としての遺跡（遺構・遺物）及び採炭・運炭のシステムが完結する範囲の通過を回避しつつ、車両・歩行者の通行機能をも十分に確保できる。

(3)エリア7 三池炭鉱・三池港（構成資産7-1）における小型船だまりに関する計画の報告（付属資料3）

三池港南側の航路先端で当時提案されていた小型船だまりについて、徹底的な遺産影響評価のプロセスを実施した結果、OUVを保護するために、その提案を進めないことを決定した。その代わりに、三池港内港南地区にある供用中の施設を港湾計画に位置付け、地元からの要望を踏まえて更新する予定である。

2. 他に締約国が把握している資産の顕著な普遍的価値に影響を与えうる保全上の課題

特になし

3. 所管省庁署名

（署名）内閣官房 産業遺産の世界遺産登録推進室長 眞鍋 純

三池炭鉱・三池港（専用鉄道敷跡）（エリア 7／構成資産 7-1）の 大雨による被災状況及び今後の対策について

2020年7月6日に発生した豪雨により、「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産の1つである三池炭鉱・三池港【構成資産 7-1】の構成要素「専用鉄道敷跡（福岡県大牟田市）」が被災した。被災の状況及び今後の修復等の対策について、以下のとおりユネスコ世界遺産センターに報告する。

被災の原因

7月6日から8日にかけて、広い範囲で記録的な大雨となった。大牟田市内の雨量計では、1日で7月の1ヶ月の降雨量を超える約450mmの降雨量を記録、100mm/h近い雨が約2時間以上継続、観測史上最大の豪雨となった。

被災状況とOUVに貢献する要素への影響

7月6日の豪雨により、顕著な普遍的価値に貢献する構成要素である三池炭鉱専用鉄道敷跡の一部が崩落した。しかし、そのほとんどは、地表面に堆積した表土のみが下へずり落ちた被害であった。そのため、表土の下に保存されている明治期の法面（岩盤に掘り込まれた遺構面）が露出したが、直接的な明治期の法面への被害はほとんどみられなかった。

さらに、2018～2020年にかけて鉄道敷跡の3次元レーザー測量を実施し、土構造物の形状・構造的特徴を記録してきた。また発掘調査を通じて明治期の当初の構造や構築手法に係る情報も収集してきた。

以上のことから、このたびの災害により、三池炭鉱専用鉄道敷跡の法面は、大きな影響を受けたものの、後世に堆積した表土層が流れ落ちたのみであり、また、これまでの測量調査等の成果をもとに被災前の法面の傾斜角度に戻し安定した状態を回復することが可能である。

加えて、復旧工事では災害の緩和策（斜面の安定化、排水の効率化等）を講じ、修復により更に安定した状態を保つこととなり、OUVに貢献する要素の維持・強化につながるものと考えられる。

スケジュール

災害直後の対応	応急措置；シートを貼り、雨水の流入を防ぐ 法面の被害拡大防止のため、土止め用大型土のうを仮設
2020.10～2021.1	工事設計；調査等実施、修復工法の確定
2021.2～10	復旧工事；被災箇所の復旧工事、水路の浚渫等

文化庁及び内閣官房、福岡県の指導・助言の下において専門的な見地から協議・検討を行い、産業遺産関係の海外有識者とも意見調整を行う。



三池炭鉱専用鉄道敷跡 被災状況写真



三池炭鉱宮原坑

三池炭鉱専用鉄道敷跡 応急措置状況写真

世界文化遺産『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』（No.1484）

三池炭鉱・三池港(エリア7／構成資産7-1)及びその緩衝地帯における都市計画道路の線形変更に係る遺産影響評価について

1. 序言(イントロダクション)

本文書は、世界文化遺産『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』の23の構成資産のひとつである三池炭鉱・三池港(エリア7／ID 7-1)及びその緩衝地帯において、既に都市計画決定済みの都市計画道路万田下井手線の線形変更に関して実施した遺産影響評価(HIA; Heritage Impact Assessment 以下「HIA」という)の報告書の要約版である。HIAの対象とする事業の(1)位置、(2)目的、及び(3)実施主体は、それぞれ以下のとおりである。

(1) 事業の位置

三池炭鉱・三池港の世界文化遺産の登録範囲は、熊本県荒尾市及び福岡県大牟田市の2県2市に及ぶ。そのうち、本文書が対象とする都市計画道路の線形変更に係る箇所は、熊本県荒尾市に所在する万田坑及びその緩衝地帯に該当する(図1・図2)。



図1 三池炭鉱・三池港(エリア7／構成資産7-1)の位置



図2 三池炭鉱・三池港(エリア7／構成資産7-1)及びその緩衝地帯

(2) 事業の目的

都市計画道路万田下井手線は、世界文化遺産の構成資産である万田坑へのアクセス道路としての機能を持つのみならず、2018(平成 30)年に荒尾市が策定した第 5 次総合計画において市域の外郭を結ぶ環状骨格道路の一部として位置付けられた最重要路線でもある。現在、万田坑の西方約 1,000m の地点からさらに西方の区間については既に建設を完了し供用を開始しており¹、同路線の全線早期完成を目指して延伸を図っているところである(図 3・図 4)。

しかし、未完成の区間においては、1944(昭和 19)年に都市計画決定した道路線形が万田坑の世界文化遺産の登録範囲及びその緩衝地帯を二分するよう計画されたままの状態にあるため、HIA を通じて、構成資産内の横断を回避するとともに、万田坑及び専用鉄道敷の遺跡(遺構・遺物)及び景観に対する影響を最大限に低減できるよう都市計画道路の線形変更を行うこととしたい。

なお、熊本県は 2021(令和 3)年 8 月以降に都市計画道路の線形変更を決定し、詳細な測量設計に着手する予定である。

(3) HIA の実施主体

HIA は熊本県及び荒尾市の都市計画道路部局と世界遺産部局が実施し、その要約を本文書として取りまとめた。

2. HIA の対象とする開発事案

(1) 概要

HIA の対象とするのは、1944(昭和 19)年に都市計画決定した都市計画道路万田下井手線の道路線形の変更案である。

都市計画道路万田下井手線は、荒尾市内の JR 荒尾駅周辺地区及び緑ヶ丘地区の 2 つの中心拠点を連絡する環状骨格道路網上に位置付けられた重要な機能を持つ。さらには、荒尾市と福岡県大牟田市との間を南北方向に連結する幹線道路であり、来訪者に対する世界文化遺産のインタープリテーションの拠点及び荒尾市のまちづくり・観光文化の交流の拠点として、構成資産である三池炭鉱の万田坑が持つ活用上の位置付けを高めていくためにも必要な路線である。(図 3)

1944(昭和 19)年に都市計画決定された都市計画道路万田下井手線の道路線形は、図 3・図 5 のとおり構成資産及びその緩衝地帯を分断していることから道路線形を変更することとした。その際には、「三池炭鉱万田坑周辺における都市計画道路整備検討委員会」を設置し、OUV に負の影響を及ぼすことが無いよう慎重に検討を行った。

HIA の結果に基づき、将来、新たな道路線形の下に都市計画道路万田下井手線及び都市計画道路蔵満万田線の新設及びそれに伴う現道の拡幅・改修が完了した場合、都市計画道路以外の県道 29 号(熊本県道)及び市道(荒尾市道)(図 4)は基本的に存置し、車両・人の通行機能を維持することとする。

¹ 万田坑の西方約 1,000m の地点からさらに西方の区間における都市計画道路万田下井手線の建設の完了及び供用の開始は、『明治日本の産業革命遺産』が世界遺産一覧表に登録された 2015(平成 27)年より以前の 2008(平成 20)年のことである。



図3 構成資産及びその緩衝地帯と都市計画道路との関係

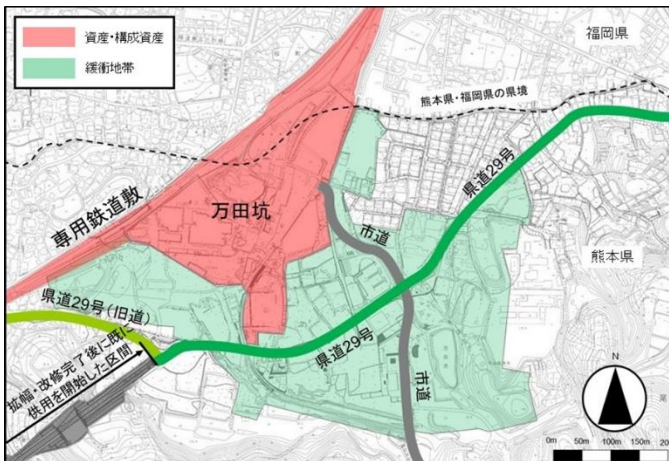


図4 構成資産及びその緩衝地帯と現在の道路との関係

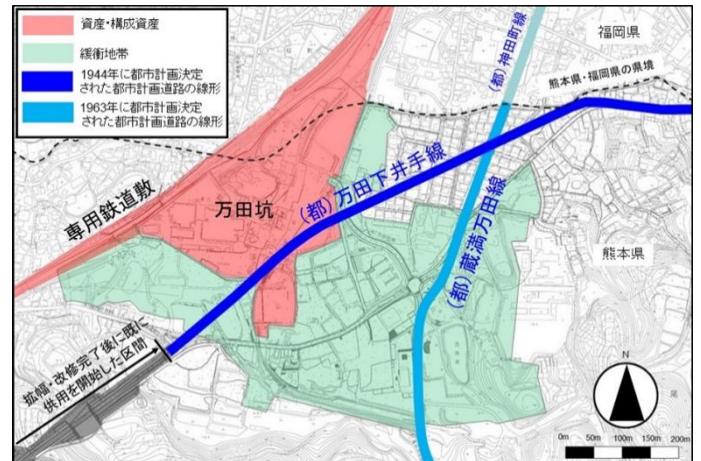


図5 構成資産及びその緩衝地帯と1944年・1963年に都市計画決定された都市計画道路の線形との関係

① 道路規格

- 計画延長 計 3,060m(うち緩衝地帯を通過する区間延長は 660m)
- 計画幅員 2車線、両側歩道・自転車通行帯・植樹帯を含めた全幅員は 16m
片側:1車線(車道 3.0m、自転車通行帯 1.5m、植樹帯 1.5m、歩道 2.0m)
- 計画交通量 1日あたり 6,100台
- 設計速度 時速 50km

② 今後の作業行程

熊本県は 2021(令和 3)年 8 月以降に都市計画道路の線形変更を決定し、詳細な測量設計に着手する予定である。現時点では、2031(令和 13)年を事業完了の目途としている。

また、詳細な測量設計の結果、本報告書の結果を上回る影響が想定された場合には、改めて HIA を実施し、その成果をまとめた保全状況報告書を世界遺産センターに提出することとする。

(2) 経緯

都市計画道路万田下井手線の都市計画決定から現在に至るまでの主な経緯は表 1 のとおりである。

1944(昭和 19)年 3 月	都市計画道路万田下井手線を都市計画決定した。
1963(昭和 38)年 3 月	都市計画道路蔵満万田線を都市計画決定した。
2000(平成 12)年 1 月	三池炭鉱跡(宮原坑跡・万田坑跡・専用鉄道敷跡)が国の史跡に指定された。
2013(平成 25)年 3 月	万田坑跡の周辺区域が史跡に追加指定された。(追加指定により、都市計画道路万田下井手線が史跡指定地を横断する結果となった。)
2015(平成 27)年 7 月	万田坑を含む『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』が世界遺産一覧表に登録された。
2015(平成 27)年 11 月～	荒尾市が「三池炭鉱万田坑周辺における都市計画道路整備検討委員会」を設置し、都市計画道路万田下井手線の道路線形の変更について検討を開始した。
2017(平成 29)年 12 月	検討委員会(4 回)、同委員会ワーキンググループ(5 回)を経て、その結果を報告としてとりまとめた。
2017(平成 29)年 12 月～	熊本県・荒尾市が文化庁・内閣官房と都市計画道路万田下井手線の道路線形の変更について協議を開始した。
2020(令和 2)年 5 月	「世界遺産明治日本の産業革命遺産三池地区管理保全協議会(非稼働資産)」が HIA 報告書の内容について承認した。
2020(令和 2)年 10 月	内閣官房が設置する「世界遺産明治日本の産業革命遺産保全委員会」が、HIA 報告書の内容を承認した。

表 1 都市計画道路万田下井手線の都市計画決定から現在に至るまでの経緯

3. OUV 及びそれを伝えるアトリビュート

(1) 「顕著な普遍的価値の言明」(SOUV)に示された OUV の特質

2015(平成 27)年に『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』が世界遺産一覧表に登録された際の世界遺産委員会決議には、「顕著な普遍的価値の言明」(SOUV; 以下「SOUV」という)が含まれた²。以下は、SOUV の冒頭に示された「総合的所見 (Brief synthesis)」は、『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』の OUV の特質が以下の 2 点から成ることを端的に示している。

² 『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』が世界文化遺産に登録された際の決議(Decision : 39 COM 8B.14)は、次の URL からダウンロードできる。<http://whc.unesco.org/en/decisions/6364>

23の構成資産は、一体として

- 3つの産業類型ごとの3段階に基づく急速な発展のプロセスを示している。
- 日本を主要な産業社会へと変貌させ、東アジアのさらに広い発展への大きな影響を与えた質的変化のプロセスを示している。

上記の2つの特質に基づき、万田坑は、①「石炭産業」の産業類型に属し、第三段階の発展段階を示す構成資産のひとつであり、②日本を主要な産業社会へと変貌させるとともに、東アジアのさらに広い発展への大きな影響を与えた質的変化のプロセスを表していることから、『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』のOUVの証明に不可欠の構成資産である。

(2) 構成資産内のOUVを伝えるアトリビュート

上記したOUVの2つの特質は、構成資産内の個々のアトリビュートに反映している。日本政府は、イコモスからの質問に対する2014(平成26)年11月5日の回答文書により、以下のとおり三池炭鉱・三池港のアトリビュートを整理して示している。

■ イコモスからの追加情報要請への回答(2014(平成26)年11月5日提出)(万田坑及び三池炭鉱専用鉄道敷跡に該当する部分のみを抜粋したもの)

エリア7 三池	アトリビュート
7-1 三池炭鉱・三池港	7.1.2 万田坑-2 基の堅坑、鋼鉄製堅坑櫓、煉瓦造りの巻揚機室(作業時の捲揚装置)、煉瓦造りの扇風機室、事務所と周辺設備、現存する、もしくは考古学的遺構の工作物
	7.1.3 三池炭鉱専用鉄道敷跡—鉄道路床、盛土、跨線橋

■ アトリビュート

上記のOUVを伝える万田坑のアトリビュートには、以下の2種類がある。

- 採炭・運炭施設の遺跡(遺構・遺物)
- 石炭産業システムを表す遺跡(遺構・遺物)

4. 1944年(昭和19)決定の都市計画道路の変更線形案に対するHIA

(1) HIAの基本フレームの提示

- ① 採炭・運炭施設の遺跡(遺構・遺物)への影響
- ② 石炭産業システムを表す遺跡(遺構・遺物)への影響
- ③ 展望景観への影響
- ④ 関連文化財群(OUVに直接的関係を持たないが、地域的価値を持つ一群の文化財)への影響
- ⑤ 来訪者へのインタープリテーション・活用に対する影響
- ⑥ 都市計画道路としての機能の充足

(2) 道路線形案の比較分析

(1)に示した6項目から成るHIAの基本フレームに基づき、複数の道路線形案の比較分析を通じて個別評価を行い、道路線形を大きく南方へ迂回させる計画に変更する案(以下、「変更案」という。図6)

を採用した。

その理由は、変更案が世界遺産の構成資産を回避して緩衝地帯の南端にまで大きく迂回する道路線形であり、構成資産内の OUV を伝えるアトリビュートに対して直接的な負の影響を及ぼすことがないからである。同時に、世界遺産としての遺跡(遺構・遺物)及び採炭・運炭のシステムが完結する範囲の通過を回避しつつ、車両・歩行者の通行機能をも十分に確保できるからでもある。

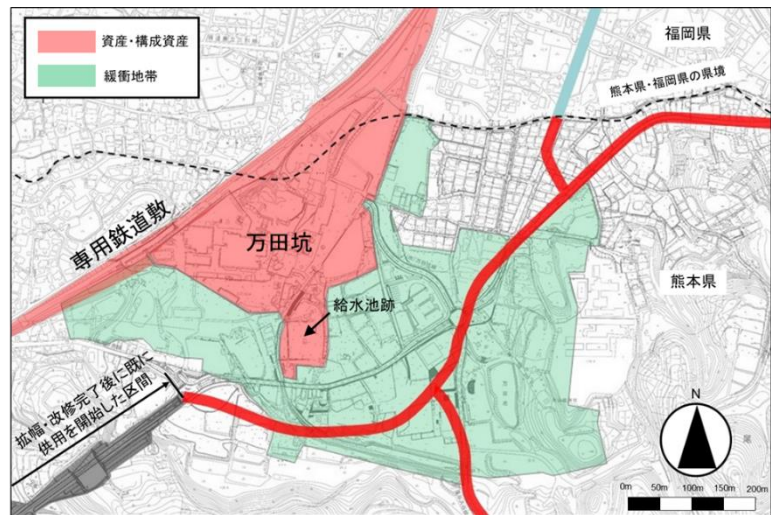


図 6 道路線形を大きく南方へと迂回させる案(変更案)

また、現在の県道 29 号の両側には、三池炭鉱の歴史を語る主として 1910 年以降の炭鉱社宅跡など炭坑従事者の生活実態を示す関連文化財群が残存しており、変更案がそれらに対する直接的な負の影響を回避できる案であることも評価できる。

変更案の場合、構成資産内の視点場からの展望景観に対する負の影響は極めて小さい。その理由は、構成資産の南東に向かう視線上の樹叢が都市計画道路の存在を遮蔽することになることにある(図 7)。現在、樹叢は民間企業の所有地にあたるが、荒尾市は土地の取得に向けた交渉を進めており、市の所有地とした後は、世界文化遺産の良好な展望景観を維持する観点から既存樹木の剪定、枯損木の更新等を行うなど、樹木管理を適切に継続していくこととしている。

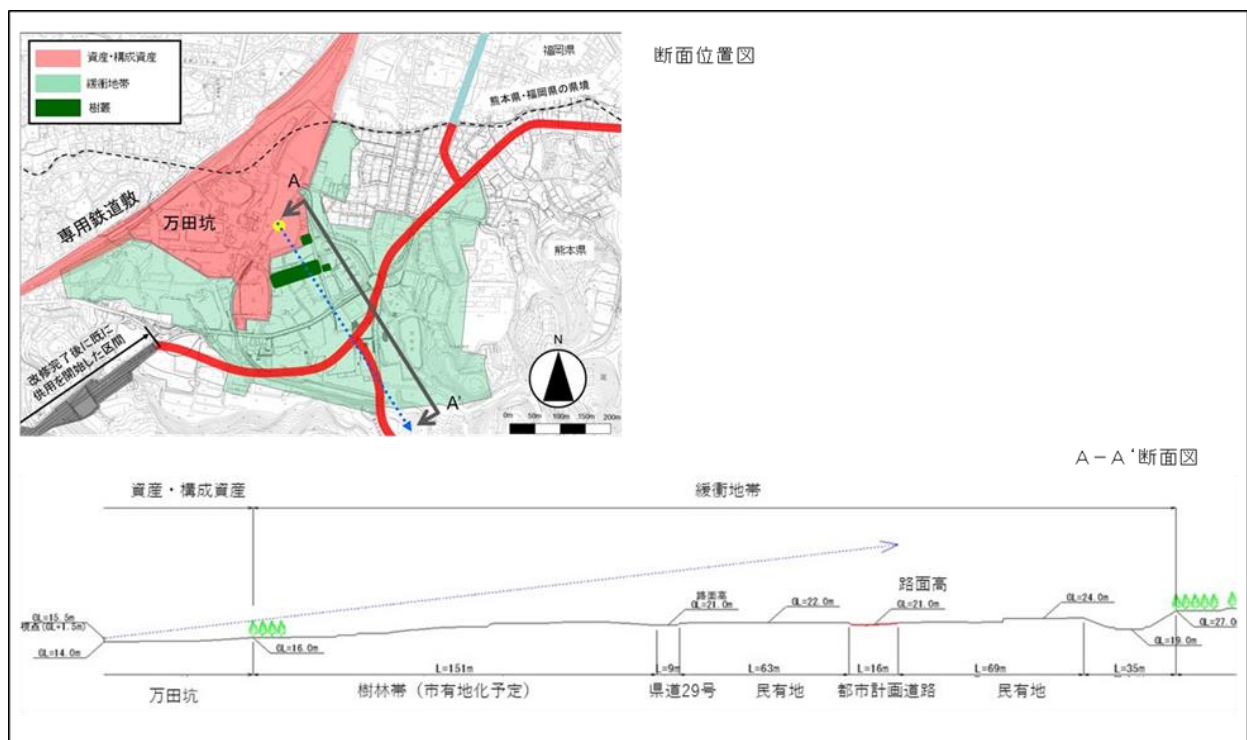


図 7 構成資産内から都市計画道路の方向への断面図及び展望線

変更案の道路線形が、ヴィジターセンターの「万田坑ステーション」から万田坑へと至る来訪者の動線を阻害することはない、世界文化遺産の観点からのインタープリテーション及び活用への負の影響は想定できない。また、歩道と車道を分離することにより来訪者の安全性・快適性が改善されるほか、車両によるアクセスの利便性も向上することが期待できる。沿道における必要情報の提供を適切に行い、世界文化遺産としてのインタープリテーションを充実させることにも貢献できる。

5. 関係者間の合意形成に関する管理プロセス

今回、道路線形の変更案を作成した荒尾市都市計画課は、2015(平成 27)年 11 月に荒尾市・熊本県・学識経験者から成る「三池炭鉱万田坑周辺における都市計画道路整備検討委員会」を設置し、検討委員会(4回)、同委員会ワーキンググループ(5回)を開催した(表 1)。

上記の検討委員会がまとめた方向性は、2018(平成 30)年 7 月に開催した荒尾市都市計画審議会において了承された。そして、2020(令和2)年 5 月には「世界遺産明治日本の産業革命遺産三池地区管理保全協議会(非稼働資産)」が HIA 報告書の内容について承認した。さらに、同年 10 月、内閣官房が設置する「世界遺産明治日本の産業革命遺産保全委員会」が、HIA 報告書の内容を承認した(表 1)。

熊本県は 2021(令和 3)年 8 月以降に都市計画道路万田下井手線の線形変更を決定し、詳細設計に着手したいと考えている。詳細設計時には、OUV を伝えるアトリビュートの遺跡(遺構・遺物)及び石炭産業システムを確実に維持・保存するとともに、三池炭鉱の石炭産業景観に十分配慮した道路及び付属施設の意匠・構造の採用に努めることとしている。

また、今後とも、世界文化遺産の観点からは、内閣官房が設置する「稼働資産を含む産業遺産に関する有識者会議」に助言を求めるとともに、国指定の文化財の観点からは、文化庁が設置する文化審議会文化財分科会に助言を求めつつ、事業の進捗を図ることとする。

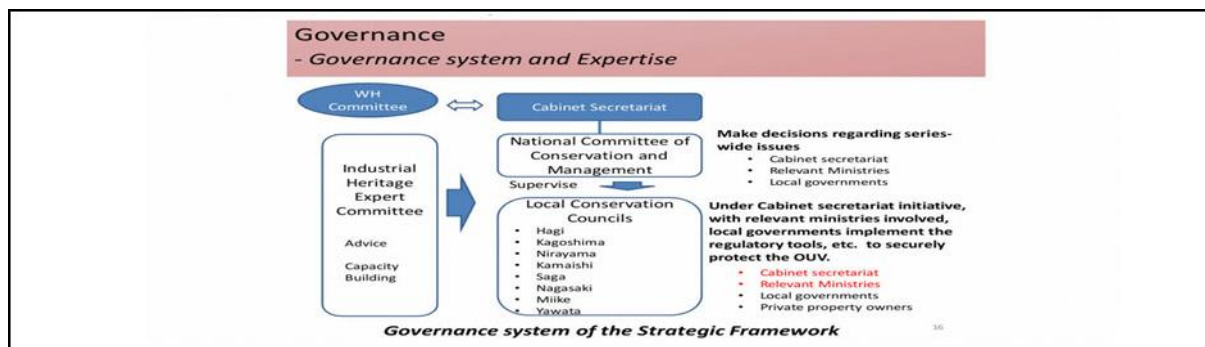


図 8 『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』におけるガバナンスの体制

6. 結論

世界文化遺産『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』の構成資産である万田坑及びその緩衝地帯を横断する方向で都市計画決定されていた都市計画道路万田下井手線は、道路線形を大きく南方へと迂回させる方向で計画決定を変更することにより、OUV を伝えるアトリビュートの保存を確実にするとともに、構成資産外に遺存する関連文化財群の地域的な価値への負の影響を最小限に抑制することが可能となる。さらに、来訪者の安全性・快適性を向上させ、OUV に係るインタープリテーション・活用動線を活性化する上でも有効である。

『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』（No.1484）
「三池炭鉱・三池港」（エリア 7／構成資産 7-1）の小型船だまりについて

概 要

本文書は、世界遺産『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』の構成資産である「三池炭鉱・三池港」（エリア 7／構成資産 7-1）の構成要素、「三池港」の緩衝地帯（バッファゾーン）における四山地区の小型船だまり整備計画について、『世界遺産条約履行のための作業指針』第 172 項に従い、具体的な事業となる前の段階で、報告を行うものである。

本 文

世界遺産への登録の際に、ユネスコの要請に対応しつつ、三池港の再整備を含めるために提案された内容として、世界遺産委員会は、「三池港における新たな係留施設に関するあらゆる開発計画及び来訪者施設の増設・新設に関する提案について、『世界遺産条約履行のための作業指針』（以下、作業指針）第 172 項に従って、審議のため世界遺産委員会に提出すること」を日本に求めた。

これ以降、日本は、三池港南側の航路先端で当時提案されていた小型船だまりについて、徹底的な遺産影響評価のプロセスを実施した。OUV を保護するために、その提案を進めないことを決定した。その代わりに、三池港内港南地区にある供用中の施設を港湾計画に位置付け、地元からの要望を踏まえて更新する予定である。この施設の更新計画は現在策定中であり、更新内容が既存インフラの軽微な改修や維持以上の結果となる場合、日本は遺産影響評価を実施し、作業指針 第 172 項に従って新たな計画を世界遺産委員会へ提出する。

また、日本は、三池港南側の航路先端の緑地にインタープリテーション施設を開発することを検討している。この場所は緩衝地帯内に位置している。日本は、インタープリテーション施設の計画が進捗した場合には、作業指針 第 172 項に従い、世界遺産委員会に報告する。また、必要に応じて、OUV を確実に保護するために遺産影響評価も実施する。

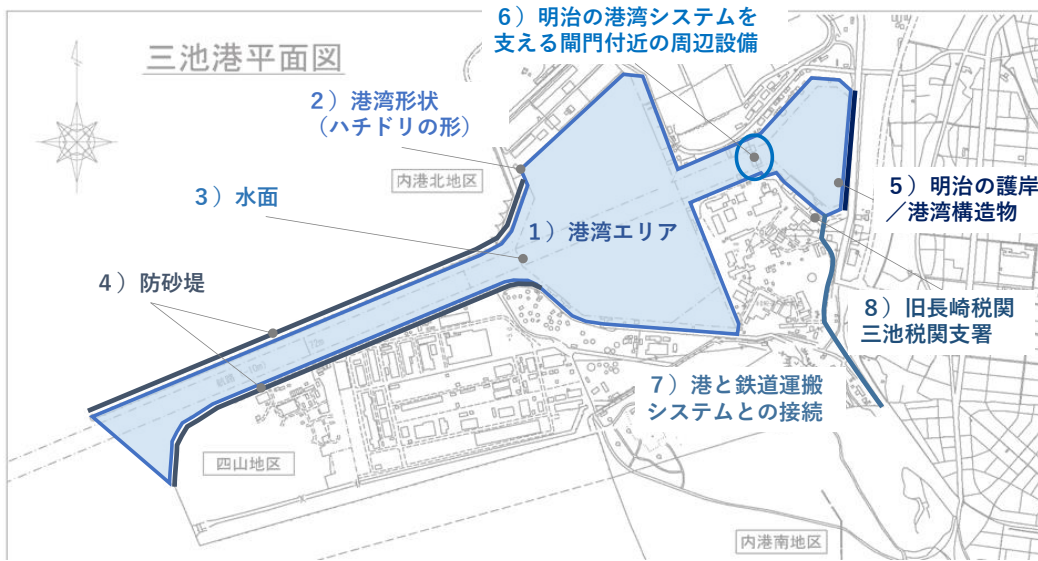


図1 構成要素の位置図



図2 小型船だまりの計画見直し概要図