

台湾産業考古学研修ツアー参加報告書

—特に鉱山遺産保存の内容について—

山田 大隆

1. はじめに—台湾産業遺産保存運動の内容の意義—

今回の台湾産業遺産見学ツアーと当地の台湾の大学(今回は台北の1955年創立カトリック系工科大学の私立中原大学の取り組み)の保存調査運動が最近注目されて世界的である、ことは昨年国際産業遺産保存会議(TICCIH第14回フライベルグ会議、2009年8月31日～9月5日)での日本人参加者内での話題で有名なものであった(日本は参加で30年経つが未だ国際的発信がなく、アジアの代表たりえていない。国内委員会もない。9月5日のTICCIH総会では各大陸代表の常任委員に選出もされず、台湾が最近参加で突然アジア代表委員となった。今後はアジアの中心は新興勢力台湾となるのではないか)。その答えを筆者は今回の旅行に求めて、それが真実であったことに驚愕した。驚愕(恐れ)の根拠はいくつかある。

(1) 産業遺産保存が、日本のように各省庁間で連絡なく派閥的分裂的に進行している(例えば、経済産業省系、文化庁系、国土交通省系等でこれに系列の大学、学会、支援団体、行政が付き共同しない)のではなく、国家的統一された産官学民の共同事業で統一され、無駄や派閥争いがない。それだけに大きな保存と研究事業が国家規模で実現している。近代化事業は本来、国家規模でされたはずなので、遺産の保存、調査、研究、利活用も国家規模が重要なのだが、それを見事に実現させていることである。

(2) 産業遺産はシステム保存が研究上、教育上重要である。システムの思想が展示物に生かされる残し方をすべきで、日本の場合、多くがモニュメント保存で、理解しにくい。今回の台湾遺産では、多くの遺産が体系的、総合的に残され、資料の宝庫であった。例えば、炭鉱遺産は日本では象徴の立て坑櫓と貨車積出ホッパーのコンクリート土台程度の残し方で、炭鉱システム全体が見えない。今回の炭鉱ではトロッコの動態保存ばかりでなく、選炭機(機械類も着く)、ホッパー、坑口、トロッコ全てが残されていて、日本との違いに驚愕した。鉄道修理工場、金鉱山等、見学したすべての箇所が総合保存であった。当然、付随する文書、図面類の文化物も膨大である。炭鉱ではこの残し方は日本では三菱、住友系でごく僅かあるにすぎない。歴史資料の価値、歴史的認識での行政、会社の行動は日本と大きく異なる(日本は歴史資料は重視せず、行政の古い物件への歴史認識はないに等しい、文化財破壊の行政である)。

(3) 産業遺産保存に関わる基礎調査が充実している。今回は驚愕的内容は、駅舎、工場建物等の建築遺産、橋梁運河等の土木遺産、鉱山遺産の調査が実に徹底して、完璧なことである。システム遺産には資料の評価が欠かせないが、そのためにも、資料の悉皆調査は重要である。その調査報告書が膨大であり(各巻500頁を超える)、その調査活動証拠としてかなりの冊数の調査報告書を持ち帰った(その資料リストを巻末に記載する)。

(4) 研究に関わる人材は若手中心である。東大工学部建築学留学を目指す若手が多

い。台湾では日本留学と東大ドクター取得は台湾でのこの方面のポストを得る常識となっている。建築系で留学しながら産業考古学、技術史、技術文化史研究の方法を憶えてゆくスタイルである。台湾若手の隆盛は高齢化の進む日本の産業考古学会にとり今後強敵となる一因であろう。

そんな期待と展望を持って、真夏酷暑（緯度的に沖縄より以南の熱帯）の台北空港に降り立った。

2. 台湾研修の印象と考察（鉱山遺産関係のみ）

・第2日目（8月17日（火））台湾煤鉱博物館（石炭博物館）、台北県黄金博物館（旧鉱業集落も訪問）、九分（きゅうぶん）観光、基隆地区

本日は鉱山遺産関係の視察が中心であった。日程2、3、4日目とも、産業史解説の専門ガイドは今回の招聘事業の台湾側中心の黄俊銘副教授（中原大学建築系東大博士、日本産業考古学会員、今回のツアー後に台湾産業考古学会を結成する予定という。その会長予定者）で、最高の案内解説をいただき、彼はこのツアーを格調高く印象深いものに仕上げていただいた功労者である。

7時起床、7時半朝食（以後同）で、8:30出発。過密都市台北市内を大型バスが縦横に走る様は日本（特に北海道）では考えられない。自動車は少なく、市民交通はオートバイ（スクーターに近い）が主流で、驚くべきは1台に2～6人（一家）乗りもあり、交差点はさながらオートバイレースを見るようである。メーカーは日本製（ヤマハ、スズキ、ホンダで、修理販売のための商店が、どこにも〇〇汽車（汽は気力＝ガスエンジンの意味）と看板を多数出している）であり、交通事故も多く、外科医は日本より優秀という。タクシーは日本の1/3位で安く（30分で500元＝1500円）、バス代わりに使えるため、観光移動にはよい。時差は-1時間なので、海外電話は日本国内と同時刻で便利、また電圧も110Vで日本からの家電品（携帯、デジカメ等のバッテリー充電）が変圧器（欧州は220V-100V変圧器必要）なしに使用出来るのも好都合である。日本との協業学術技術提携で戦後復興、最近の高度成長してきた経緯が背景にあると思われる。

今回の最初の訪問地の煤鉱博物館（炭鉱博物館、台湾県溪郷新寮村頂寮子5）の視察に触れる。筆者の専門（北海道炭鉱の社会経済史、産業機械史）でもあり関心が深かった。台湾には列島形成上、九州の筑豊、三池、関東の常磐、北海道の石狩、釧路炭田のような巨大炭田はなく、日本の産業革命的近代化と資本形成を実現した九州、北海道の三井、三菱、住友、安田等の大鉱山資本に代表される大型の炭鉱（年産100万～500万トンクラス等炭鉱）は殆どない。その中でも注目されるのが今回の煤鉱（炭鉱）遺蹟である。台北市内から南方向の40kmほど山中に入った海拔225mの十分地区にあり（九分が金鉱山と民芸観光地）、海岸の基隆市（工業港）のすぐ上にある。鉱山鉄道（現在商業鉄道）が山間から基隆港へ通じている。

山間部に入ると民間信仰（道教）寺院集落が続く。やがて炭鉱遺蹟が見え、本日最初の見学地となる。

この炭鉱は統治時代の1939（昭和19）年に日本技術で前期炭鉱で開坑、戦後の1965年に再建され30年間稼働して1997年に閉山した。1980年代から

海外石炭価格が海外大型露天掘炭鉱の発展で急落し（1トン4000円）、坑内掘中心の日本同様この炭鉱も原価割れして閉山に追い込まれたものと思われる。この炭鉱の炭質は見学では5000カロリー前後の褐炭に近く、火発利用程度だったが、台湾電力中心の火発（現在原発も4基建設中）も日本同様、燃料を製鉄原料炭の海外輸入炭一部利用に切り替えたための閉山であろう。

1997年まで基隆（キールン）港の林口火発へ貨車送炭していた炭鉱で、月産1万トン、年産12万トンであり日本では小炭鉱だが、素晴らしいのは、1997年閉山後に遺産保存し、2001年私設石炭博物館として整備公開したもので、900mの斜坑坑口と坑口施設（繰り込み所、風呂場、送風機、巻き上げ機、「一つ目玉」という1939年日立（ユニチカ）製電動ロコ（最初は集電型、現在はバッテリー型）2台）が総合的に残され、坑口から高台へりの原炭ポケット（500トンビン）まで1200mを動態保存の人車トロッコを観光ロコとして往復稼働させていることである（乗車体験した）。途中に形の崩れたズリ山もあり、ミニ炭鉱理解の教育的な総合風情は素晴らしい。安全のため格子が掛けられた円形原炭ポケット上には、日本の炭鉱立て坑基部に良く見られるチップラー（炭車回転機、1両ずつ石炭トロッコを半回転させ内部の積載石炭を一瞬でポケットに空けて落とす装置）も保存展示されている。坑口建物は3棟ほどあり、細部に渡ってよく技術史研究されたパネル、炭鉱風呂（日本と違って四角型で2槽、日本は楕円型で3浴）、当時映像映写室、実物坑内道具展示と採炭・運搬・選炭等炭鉱システム説明があり、よく博物館学を研究して展示水準が高い。2001年の私設のこの炭鉱博物館開設にあたり、日本炭鉱博物館最大最高の北海道夕張市の石炭博物館をモデルとし、ここの館長は1991年に夕張視察をしたという。夕張炭鉱コーナーもあり懐かしく感じた。昼は坑口施設一部利用のレストランで、この炭鉱で実際に行なわれた金属食器の上に中華料理、下に米飯重ねの当時の鉱山（炭鉱）弁当を試食した。暑さでよく味わえなかったが、特殊の風情があり、炭鉱生活をよく再現していて感銘した。北海道炭鉱保存でも市民料理として「ガタタン」（馬のホルモン料理）を復元、販売をしているが、ハードウェア保存だけでなく食文化の保存も産業遺産総合保存として大切であろう。ここの博物館運動の水準の高さとは金もの物や土木物遺産ばかりでなく、生活遺産への注目も特筆すべきものだった。レストラン前広場では熱気球打ち上げイベントもあって楽しみもある。

その後、標高差50mほど高台下の選炭工場見学をした。日本と多少異なる選炭様式であるが水洗式である。驚いたのは日本の炭鉱遺産では殆ど残っていない金属（選炭機械）部分も完全に残され、電気系統も残っていることである。システムがよく分かる残し方（完全保存）に感心した。

そのシステム最後に、炭鉱遺産では立て坑（この炭鉱は立て坑はなく夕張と同じ斜坑方式）と並び象徴の出口施設、万石（まんごく、貨車積み精炭ビン、ホッパーともいう）を見る。この万石は三角屋根が失われ、日本と同じく下部多数足と上部貯炭室のみの保存状態だが、出炭規模は残っているレールから運炭列車軌道（ゲージ1067mmで日本と同じ）1列用30mのみ、落下口5ヶほどで（北海道の三井、北炭、三菱、住友系の夕張、赤平、奔別、美唄、釧路等の年産200トン級巨大炭鉱では、

3列100m、落下口10ケの巨大ホッパー)、これだけでも年産出炭規模は日本に比べかなり小さい。そこから引き出された石炭貨車が、現在鉄道線に入り標高差200m下の基隆港の林口火発へ輸送されたことが一目でわかる炭鉱システム博物館群であった。

坑口施設から原炭ポケット、選炭機、貨車積み込みピンと、エネルギー産業理解で重要な物件(博物館資料)が見事にシステム(総合)保存されている、しかも一部動態保存されているこの博物館群の保存と展示方式は素晴らしいの一言に尽きる。日本には閉山時に壊しすぎてこの形式の石炭博物館群は夕張含めて国内にない(欲をいえば、日本の足尾、細倉、尾去沢マイニングパークで行なわれている鉱山遺産坑道観光、イギリスの地下坑道観光鉱山のように、坑道内までトロッコをアンダーグラウンド走行させると完全である)。

全見学中に、案内された黄俊銘中原大学副教授の課題的な言として、台湾では建築系鉄道系の調査人は多く、結果多数の報告書が1995年以降上梓されてきたが、炭鉱鉱山関係は研究担当人材は少ないとのことで、台湾の鉱山史炭鉱史は、まだ手つかずの状態という。筆者も訪問調査を勧められたが、北海道、九州は炭鉱史研究者は多いので、一定期間台湾炭鉱(例えばこの私設炭鉱博物館)へ台湾、日本合同調査研究プロジェクトを今後に立ち上げるのも、今回目的の産業考古学研究の台湾学会への実質的支援といえるだろう。

黄金博物館(台湾県瑞芳鎮金光路8)

石炭博物館の見学終えて、次の見学サイトは九分地区金瓜石(きんかせき)地区の金山跡の黄金博物館である。黄金への人類の妄想は凄まじく、山上にもかかわらずここを産業観光サイトとした。この金山は1800年代末(清朝時代)に金脈が発見され、日本統治時代にはゴールドラッシュとなり、当時は日本でも鉱山経営では高名の田中組が経営した。その後、日本の東洋一の硫化鉄鉱山である柵原鉱山(岡山県柵原町)開鉱と経営を行なった藤田伝三郎の藤田組経営となる(藤田は明治時代に明治政府の日本陸軍の軍靴、被服、糧秣の輜重調達で成功し、1881年に藤田組創設、汽船、鉄道、紡績経営に発展した日本の代表的政商であるが、三井、住友、安田等の先行政商との競争に敗れ、失脚したが、この金山や炭鉱(瑞芳鉱山)経営含め、台湾の産業発展に貢献した事績は無視出来ない。藤田は以後、鉱山経営から撤退し、同和鉱業に経営移管し、今日に至る)。

日本敗戦後、田中、藤田組は撤退し台湾国営金山となった。その跡地に作られたのがこの黄金博物館であるが、博物館学の総合性に勝れた台湾では、日本の巨大金山(江戸時代初期開鉱から昭和48年閉山まで総計67トンの金を産出した佐渡金山の博物館(例えば、相川町の博物館「ゴールデン佐渡」(会社経営)に比べても規模が大きく総合的で、教育的配慮も勝れている)。

歴史的にここは総計9トンの金を生産したにすぎず佐渡の比ではない。しかし、山へりに発達した金経営で狭いが豊かな現在の観光都市九分を形成した。博物館地帯は観光サイトで、九分金山の文化史資料館、山上(坑口近く)の現地保存された4棟の旧鉱員住宅(、旧鉱業集落、日本の釜石や足尾の平屋の鉱員住宅に似る)展示と統治

時代の昭和天皇（皇太子時代、結局訪問せず）宿泊予定高級平屋宿泊施設（ゴルフ場付き）、鉱山博物館（黄金博物館、多数の鉱山用具と坑内地図、選鉱場地図展示、世界最大225kgの金の延べ棒＝現在は50kg＝持ち上げ体験展示で人気がある）とイベントがらみで見所の多い博物館である。金文化徹底展示もよく、金関連といえ日本ではなかなかここまで人気がない）、入排気施設（カナダ・インガーソルランド製、足尾銅山も同じ機械）も完全保存展示されていた。この山上から俯瞰すると、黄金博物館という娯楽地区以外に鉱山博物館で図面展示のあった、この山上坑道口やトロッコ軌道跡、山麓の沈殿池や選鉱工場、冶金施設跡の全体が見てとれる。九分の山体全体が北海道の鴻之舞金山のように、人類の金妄想を反映した物凄い採掘跡を所々に残しているのが分かる。

帰りは九分地区の高級住宅や宮殿状のホテルに挟まれた狭道路と繁華街をバスを降りて1時間ほどの名所散策を追加し、狭い道路両側の多数の観光商店を徒歩で100mほどを冷やかし、最後は50mほど急階段を下って下のバス路まで下がる。途中に遊廓、高砂族経営の商店等を見た。この1時間はゴールドラッシュのかつての黄金都市の過去を堪能した。旧環境は映画ロケでも有名で、最近の台湾アクション映画「非情都市」の撮影箇所ともなった。台湾最大の歴史ある金山遺構は現在も観光名所を支えている。

帰りは見所推薦の李ガイドの希望で、九分から10km下の基隆港を通過した。山道を降りての海岸美はあったが、港は南部の高雄に迫って、台湾最大都市台北を背景にその海港として最近の台湾経済発展を反映して大型のコンテナ船やタンカーの多数の係留が見え、大規模造船所、先程の炭鉱からの石輸送終点の林口大型火発もあった。港湾都市は台北市内以上に過密で非常にごみごみしているが活気があった。この港湾過密都市を回って台北市内着、全員でレストランで夕食をとった。暑さで最高とは言えないが台湾ビール（地ビール）の旨さも格別であった。

3. 結果と課題

本日は台湾産業遺産と観光見学初日で全日酷暑で疲労大であったが、筆者の最大の関心ある鉱山施設と博物館利活用の視察であり、旅行体験、現地でのスタッフとの討論で大変充実した一日だったのは幸いだった。願わくば、昨年夏（2009. 8. 31～9. 5）のTICCIHフライベルグ国際学会のように、もう少し持ちかえるべき博物館発行資料、鉱山の歴史的刊本の学術資料が購入出来ると、最高だった。海外学会ツアーの会議参加や遺産見学以外の最大の楽しみは現地資料購入だからである（筆者は海外学出張毎に30kgの書籍を購入する）。