

博士論文

植民地期の近代化産業遺産群の変容と価値保全に関する研究

-台湾・旧台南州における近代製糖業関連遺産を中心に-

王 新衡

目次

目次.....	i
図目次.....	ix
表目次.....	xviii
序章 研究序論.....	1
0.1 研究の背景.....	2
0.1.1 近代化産業遺産.....	2
0.1.2 台湾総督府の殖産興業政策と製糖産業の発展.....	3
0.1.3 台湾の近代化産業遺産保全の課題.....	5
0.2 研究の目的と視点.....	7
0.2.1 仮説.....	7
0.2.2 問題意識.....	7
0.2.3 研究の対象.....	8
0.2.4 研究の目的.....	10
0.2.5 本研究の射程.....	11
0.2.6 用語の定義.....	11
0.3 既往研究と本研究の位置づけ.....	15
0.3.1 既往研究.....	15
0.3.2 本研究の位置づけ.....	22
0.3.3 本研究の新規性・独自性.....	22
0.4 研究の構成・方法と対象.....	23
0.4.1 研究の構成.....	23
0.4.2 全体の構成と各章・各節の関係.....	25

0.4.3	研究の手法	26
第一部	植民地期の近代化産業遺産の保全と展開	27
第一章	国際・日本における近代化産業遺産の保全の動向	29
1.1	近代化産業遺産保全に関する世界の概念と国際憲章	30
1.1.1	国際産業遺産保存委員会 (TICCIH)	30
1.1.2	ニジニータギル憲章	30
1.1.3	ヨーロッパ産業遺産の道 (European Route of Industrial Heritage, ERIH)	37
1.2	欧州における近代化産業遺産の保存実態	39
1.2.1	産業革命の発祥地—イギリスのアイアンブリッジ溪谷博物館	39
1.2.2	近代化産業遺産のネットワーク—ドイツにおけるルール工業地帯	41
1.3	日本の「近代化産業遺産 33・続 33」の政策	43
1.3.1	「近代化産業遺産 33」による遺産群のネットワーク	43
1.3.2	「近代化産業遺産続 33」による遺産群のネットワーク	44
1.3.3	「近代化産業遺産 33・続 33」の保存政策の特徴	45
1.4	日本における近代化産業遺産の保存実態	46
1.4.1	遺産価値の再発見と住民保存運動：北海道遺産、舞鶴港倉庫	46
1.4.2	機能的保全と土木遺産との繋がり—碓氷峠鉄道施設、琵琶湖水道施設	48
1.4.3	遺産価値の転化と博物館化—川崎産業ミュージアム、足尾銅山関連遺産	49
1.4.4	近代化産業遺産による地域再生—桐生重伝建地域、横浜市臨港地域	52
1.4.5	近代化産業遺産群のネットワークの特徴	54
1.5	植民地期の近代化産業遺産の保全憲章—台北アジア工業遺産宣言	56
1.5.1	東アジアにおける近代化産業遺産の特徴	56
1.5.2	アジアにおける植民地期の近代化産業遺産の課題	57
1.5.3	旧植民地期の産業遺産保全憲章：台北アジア工業遺産宣言	59

1.6 小結.....	62
-------------	----

第二章 台湾における日本統治時代の近代化産業遺産の保全実態65

2.1 台湾における近代化産業遺産の保全政策の形成.....	66
2.1.1 近代化産業遺産の保存政策の嚆矢.....	66
2.1.2 2003年の国有近代化産業文化資産の調査計画.....	68
2.1.3 産業文化資産再生事業計画（2006年～2009年）.....	69
2.1.4 他の近代化産業遺産保全政策.....	72
2.2 近代化産業遺産保全事業の原点—五大文化創意産業園区の設立.....	73
2.2.1 五大文化創意産業園区の設立の経緯.....	73
2.2.2 各文化創意産業園区の設立.....	73
2.2.3 文化創意産業園区の課題.....	74
2.3 国有近代化産業遺産の保全政策・実態.....	77
2.3.1 国有近代化産業遺産の類型.....	77
2.3.2 近代化産業遺産保全の方向性.....	77
2.3.3 「台湾世界遺産潜力点」の登録.....	78
2.3.4 都心部における鉄道跡地沿線の大型新式工場群の活用.....	88
2.4 台湾における近代化産業遺産保全の類型.....	96
2.4.1 古跡・歴史建築としての保全.....	96
2.4.2 文化景観としての保全.....	97
2.4.3 文化創意産業園区・文化村としての活用.....	97
2.4.4 博物館・資料館としての活用.....	98
2.4.5 産業跡地の公園化.....	99
2.5 台湾における近代化産業遺産保全の課題.....	101
2.5.1 総爺製糖工場の古跡指定をめぐる行政事件訴訟.....	101
2.5.2 斗六製糖工場の文化景観登録をめぐる行政事件訴訟.....	103
2.5.3 行政事件訴訟から見る製糖産業遺産の価値・保全の課題.....	105

2.5.4	国有近代化産業遺産保全の課題	108
2.6	小結	111
第三章 台湾における近代製糖業関連遺産の価値の転化.....		113
3.1	科学的価値—近代製糖産業の発展	114
3.1.1	殖産興業による近代製糖の興起	114
3.1.2	新式製糖工場の設立と最先端製糖技術の導入	119
3.1.3	改良農場の設置とサトウキビ栽培の近代化	121
3.1.4	製糖鉄道網の敷設による公共交通の近代化	121
3.1.5	近代的製糖業の科学的価値	122
3.2	日本統治時代の植民地期産業の特徴	127
3.2.1	日本財閥向け糖業保護政策	127
3.2.2	在来製糖産業の崩壊と糖廊の激減	127
3.2.3	改良糖廊の短期間の盛衰	129
3.2.4	原料採取区域制度による農民生活への影響	129
3.2.5	製糖産業の植民地的特性	131
3.3	多様な特性—戦前の製糖会社群の多元性	132
3.3.1	日本と台湾本土資本の製糖業の進出	132
3.3.2	製糖会社の合併と再編成	134
3.4	ローカル価値—各製糖会社と地域発展との関連性	136
3.4.1	日本統治時代前期の製糖工場の立地と市街地、集落との関係	136
3.4.2	日本統治時代中後期の製糖工場の立地と市街地・集落との関係	139
3.4.3	日本統治時代の製糖産業の拡張	142
3.4.4	戦後初期における製糖工場と伝統市街地、集落との関係	143
3.4.5	製糖工場の地域的価値	145
3.5	経済的価値の接収—戦後復興～1980年代以降の製糖業の衰退	147
3.5.1	戦時下の製糖工場の空襲被害	147

3.5.2	戦後初期の経済発展を支える製糖産業	148
3.5.3	中華民国の接收と製糖産業の戦後復興	150
3.5.4	80年代以降の製糖産業の斜陽化	154
3.6	文化財的価値の活用—近年の製糖工場の保全	159
3.6.1	製糖工場保存の現状	159
3.6.2	製糖工場の活用の全体像	162
3.6.3	製糖鉄道及び社有農場の保全と転用	166
3.6.4	近代製糖関連遺産に対する台糖と地元の保存意識の違い	167
3.7	小結	169

第二部 台南州における製糖業関連遺産の継承と変容..... 171

第四章 台南州における製糖工場の維持と活用..... 173

4.1	戦前（1895-1945）：製糖工場の設立と地域の変遷	174
4.1.1	製糖工場の新設と在来糖業の衰退	174
4.1.2	製糖工場と周辺地域の空間構成	177
4.1.3	縦貫線鉄道沿線の製糖工場と市街地の形成	180
4.1.4	伝統的市街地における製糖工場と市街地の盛衰	190
4.1.5	農村地域における製糖工場と地域変遷	196
4.1.6	製糖工場の設置と地域人口の変遷	199
4.2	戦後（1945-1980年代）：製糖工場の接收と衰退	203
4.2.1	旧台南州における支社本部の設立	203
4.2.2	戦後の製糖工場と地域への影響	203
4.2.3	製糖工場の撤去による地域空洞化	208
4.3	1990年代以降：製糖工場・跡地の活用	209
4.3.1	稼働中の製糖工場（虎尾・善化）	209

4.3.2	放置された製糖工場（斗六・北港・大林・南靖）	212
4.3.3	製糖工場跡地の現状（岸内・三崁店・玉里）	216
4.3.4	台湾糖業公司による製糖工場の活用実態（烏樹林・新營・蒜頭）	219
4.3.5	外部組織による製糖工場の活用実態（総爺・蕭壠・車路墘）	243
4.3.6	1990年代以降の製糖工場活用の全体像	267
4.4	小結	278

第五章 台南州における社有農園の維持と活用 281

5.1	戦前（1895-1945）：社有農場の設置と産業文化圏の形成	282
5.1.1	製糖会社の社有農場の買収と分布	282
5.1.2	原料採取区域制度に基づいた産業文化圏の形成	282
5.1.3	社有農場における周辺集落の人口の変化	284
5.2	戦後（1945-1980年代）の社有農場の接収と調整	286
5.2.1	終戦による台湾糖業公司の各社の社有農場接収	286
5.2.2	戦後初期に社有農場の調整	287
5.2.3	製糖産業の廃業と社有農場の維持の実態	288
5.3	1990年代以降の社有農園の転用の広がり	293
5.3.1	工業団地化	293
5.3.2	市街地の拡張と都市計画区域の指定	296
5.3.3	人工造林と農業科技園區の設置	301
5.3.4	他用途への転用	303
5.3.5	社有農園の転用の全体像	305
5.3.6	中央政府・自治体主導による台糖の社有農園の転用政策の課題	307
5.4	小結	310

第六章 台南州における製糖鉄道網の維持と活用 311

6.1	戦前（1895-1945）：製糖鉄道の敷設と人口移動・物産集積	312
-----	---------------------------------	-----

6.1.1	製糖鉄道網の形成と展開	312
6.1.2	製糖鉄道による人口移動と物産集積	321
6.1.3	製糖鉄道による人口移動と地域変遷	322
6.1.4	戦前の製糖鉄道網による生活文化圏の形成	329
6.2	戦後（1945-1980年代）：製糖鉄道の接収と変化	334
6.2.1	台湾糖業会社の接収と営業線の増加	334
6.2.2	南北平行予備線の敷設	336
6.2.3	戦後製糖鉄道對民中生活的影響	339
6.2.4	製糖鉄道の廃線	341
6.3	1990年代以降：製糖鉄道保全運動と地域振興—嘉義県を中心に	342
6.3.1	嘉義県における台糖による製糖産業遺産の保全政策	342
6.3.2	住民主導による製糖鉄道保全運動の展開	343
6.3.3	製糖鉄道を活用したまちづくりの広がり	351
6.3.4	地方政府による製糖鉄道の保全	353
6.3.5	1990年代以降の製糖鉄道網の保全の全体像	355
6.4	小結	359

第七章 台湾における近代製糖産業遺産の再評価と変容..... 361

7.1	多元的視点から見る近代製糖業関連遺産の「近代的」価値	362
7.1.1	植民地期の特徴と価値変遷	362
7.1.2	地域のランドマークとしてのローカル価値	367
7.1.3	台湾における製糖業関連遺産と日本との関連性	369
7.1.4	台湾における製糖業関連遺産の世界的価値	370
7.1.5	製糖産業遺産の価値の評価基準	373
7.2	近代的製糖業関連遺産の産業景観の全体像とその変遷	375
7.2.1	近代的製糖業の遺産構成	375
7.2.2	近代的製糖業の構成遺産の維持・変遷	375

7.3 近代的価値を基礎とする近代製糖業関連遺産の保全手法	381
7.3.1 遺産の完全性：製糖工場・製糖鉄道・社有農場	381
7.3.2 遺産の地域性：製糖産業の地域文化圏	382
7.3.3 遺産の多元性：製糖会社と工場の多様な特徴	383
7.3.4 遺産の連携性：製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産のネットワーク	383
7.3.5 近代的製糖産業遺産の持続的な活用	385
7.4 植民地期の近代化産業遺産の価値転換と保全手法	386
7.4.1 植民地期の近代化産業遺産の特徴と再解釈	386
7.4.2 ポストコロニアルの近代化産業遺産の価値転化	389
7.4.3 植民地期の近代化産業遺産の価値の継承・保全	396
7.5 小結	400
結 章	403
結 1 各章から得られた見解	404
結 2 研究の成果	408
参考文献	412
巻末資料	418

目次

図 0-1	1895年から2011年までの製糖工場の数量変遷	5
図 0-2	文化施設の活用による近代化産業遺産の真実性課題	7
図 0-3	台湾における近代化産業遺産が文化施設として活用する課題	8
図 0-4	台湾における近代的製糖工場	9
図 0-5	旧台南州における製糖工場群	10
図 0-6	研究の構成	23
図 0-7	研究対象地（製糖工場・社有農場・製糖鉄道）の全体像	24
図 0-8	全体の構成と各章・各節の関係	25
図 0-9	本研究の流れ	26
図 1-1	近代化産業遺産の歴史的、科学技術的、社会的価値の影響力	32
図 1-2	アイアンブリッジ渓谷博物館の構造	40
図 1-3	アイアンブリッジ峡谷における近代化産業遺産と博物館の地点	41
図 1-4	ルール地域工業地帯の近代化産業遺産の位置	41
図 1-5	北海道遺産構想推進協議会の情報発信・保全活動	46
図 1-6	舞鶴の赤レンガ遺産群の保全と地域文化資源への転化	47
図 1-7	赤れんがパークの倉庫群（2～3号）	48
図 1-8	赤れんがパーク4号棟（赤れんが工房）	48
図 1-9	舞鶴港と周辺地域の赤レンガ遺産保全の全体像	48
図 1-10	碓氷峠鉄道施設の近代化遺産が一体化された保全事業	49
図 1-11	碓氷峠鉄道施設の第三橋梁	49
図 1-12	南禅寺水路閣	49
図 1-13	川崎産業ミュージアムの遺産群の位置	50
図 1-14	川崎河港水門	50
図 1-15	川崎産業ミュージアムの広域連携	50
図 1-16	川崎産業ミュージアムの産業遺産保全のメカニズム	51
図 1-17	足尾銅山の世界遺産登録推進活動	51
図 1-18	足尾銅山本山精錬所	51
図 1-19	植林体験活動	51
図 1-20	桐生地域におけるノコギリ屋根工場を活かした地域再生事業	52
図 1-21	ベーカリーカフェレンガ	53
図 1-22	有隣館の倉庫の展示	53
図 1-23	横浜臨港地域の近代化産業遺産の保全拠点	53
図 1-24	臨港地域の近代化産業遺産保全による地域力を生かした都市計画	53
図 1-25	象の鼻パーク	54
図 1-26	臨港線沿線の遊歩道	54

図 2-1	産業文化資産の調査と資源管理のフローチャート	71
図 2-2	五大文化創意産業園區	73
図 2-3	五大文化創意産業園區	76
図 2-4	文化部による産業文化資産の保全による価値の把握・転化・活用の過程	78
図 2-5	水金九鉱業遺跡	81
図 2-6	阿里山森林鉄道	83
図 2-7	台湾鐵路局の旧山線	84
図 2-8	烏山頭ダム風景区（右）と八田与一記念園区（左）	87
図 2-9	1898年、1932年、1957年の台北市街地	89
図 2-10	都市計画区域のエッジに造られた産業遺産群	89
図 2-11	台北市における縦貫鉄道沿線の鉄道および専売工場群の分布図	91
図 2-12	1945年の高雄港與臨港線	93
図 2-13	高雄港臨港線跡地の再利用事業の配置	93
図 2-14	高雄港臨港線沿線地域の近代化産業遺産	94
図 2-15	市民参加による港湾を囲い込む垣根を撤去する様子	95
図 2-16	3号船渠周辺の垣根を撤去する様子	95
図 2-17	高雄港西臨港線沿線近代化産業遺産保全と都市再生拠点	96
図 2-18	高雄市ライトレール路線図	96
図 2-19	古跡・歴史建築としての保全事業の流れ	97
図 2-20	文化景観としての保全事業の流れ	97
図 2-21	文化創意産業園區・文化村としての活用事業の流れ	98
図 2-22	博物館・資料館としての活用事業の流れ	98
図 2-23	産業跡地の公園化事業の流れ	99
図 3-1	左：天工開物の糖廍部図、中：糖廍の外観、右：糖廍内部の様子	115
図 3-2	清朝時代の台湾製糖業の輸出貿易を行った商業組織	116
図 3-3	日本統治時代初期における新式製糖工場の分布（1906年と1912年）	120
図 3-4	在来旧式糖廍数と産糖高の推移（1907-1939）	128
図 3-5	在来旧式糖廍や改良式糖廍や新式製糖工場の産糖高率の推移	129
図 3-6	1918年や1928年や1944年の製糖業界再編成	134
図 3-7	日本統治時代初期（1902-1912）の製糖工場立地の特徴	139
図 3-8	日本統治時代中後期（1913-1945）の製糖工場の設立状況	139
図 3-9	日本統治時代前期（1902-1912）の新設製糖工場の分布	143
図 3-10	日本統治時代中後期（1913-1945）の新設製糖工場の分布	143
図 3-11	1948年~1970年間の製糖産業が台湾の輸出全体に占める比率の変遷	156
図 3-12	台湾全体の製糖工場保存の現状	159

図 4-1	日本統治時代初期に台南の塩水港地域の旧式糖廍の分布	175
図 4-2	清末の砂糖集散地と経路	176
図 4-3	台南州における各製糖会社の原料区域.....	177
図 4-4	製糖工場の立地と都市位置のイメージ.....	178
図 4-5	製糖工場の立地と都市拡張の程度.....	179
図 4-6	製糖工場の立地：縦貫線鉄道沿線、伝統的市街地、農村地域	180
図 4-7	1904 年の大崙	181
図 4-8	1936 年の斗六市街地	181
図 4-9	1926 年の斗六と大崙	181
図 4-10	大崙（斗六製糖工場の周辺）の人口推移.....	182
図 4-11	斗六街（斗六駅周辺）の人口推移.....	182
図 4-12	1927 年の大林製糖工場、大林庄、甘蔗崙、大湖.....	183
図 4-13	大湖（大林製糖工場の周辺）の人口推移.....	184
図 4-14	大林（大林駅周辺）の人口推移.....	184
図 4-15	1927 年の南靖製糖工場と南靖駅.....	184
図 4-16	南靖（南靖製糖工場・南靖駅周辺）の人口推移.....	185
図 4-17	1904 年の新営庄市街地	185
図 4-18	1926 年の新営庄市街地	185
図 4-19	新営庄（新営製糖工場・新営駅周辺）の人口推移.....	186
図 4-20	1904 年の曾文地域	186
図 4-21	1926 年の善化庄市街地	186
図 4-22	曾文（湾裡製糖工場の周辺）の人口推移.....	187
図 4-23	善化（善化駅周辺）の人口推移.....	187
図 4-24	1926 年の三崙店製糖工場と周辺地域.....	188
図 4-25	三崙店（三崙店製糖工場の周辺）の人口推移.....	188
図 4-26	1927 年の車路墘製糖工場と縦貫鉄道車路墘駅.....	189
図 4-27	車路墘（車路墘製糖工場の周辺）の人口推移.....	189
図 4-28	1904 年の北港市街地西側.....	190
図 4-29	1926 年の北港市街地と北港製糖工場.....	190
図 4-30	北港街（北港製糖工場の周辺）の人口推移.....	191
図 4-31	1904 年の塩水港市街地と岸内集落.....	192
図 4-32	1927 年の塩水港市街地と塩水港製糖工場.....	192
図 4-33	岸内（岸内製糖工場の周辺）の人口推移.....	192
図 4-34	塩水港街の人口推移	192
図 4-35	1926 年の佳里（蕭壠）市街地と蕭壠製糖工場.....	193
図 4-36	佳里（蕭壠製糖工場の周辺）の人口推移.....	193

図 4- 37	1904 年の麻豆市街地と総爺集落.....	194
図 4- 38	1926 年の総爺市街地と総爺製糖工場.....	194
図 4- 39	麻豆街（総爺製糖工場の周辺）の人口推移.....	195
図 4- 40	1927 年の玉井市街地と玉井製糖工場(当時は昭和製糖の台南製糖工場).....	195
図 4- 41	玉井（玉井製糖工場の周辺）の人口推移.....	196
図 4- 42	1904 年の五間厝集落.....	197
図 4- 43	1927 年の虎尾市街地と虎尾製糖工場.....	197
図 4- 44	五間厝（虎尾製糖工場の周辺）の人口推移.....	197
図 4- 45	1904 年の蒜頭庄.....	198
図 4- 46	1926 年の蒜頭製糖工場と蒜頭庄.....	198
図 4- 47	六脚（蒜頭製糖工場周辺の北側）の人口推移.....	198
図 4- 48	1904 年の烏樹林集落.....	199
図 4- 49	1927 年の烏樹林製糖工場と烏樹林集落.....	199
図 4- 50	烏樹林（烏樹林製糖工場の周辺地域）の人口推移.....	199
図 4- 51	新港街(大林工場周辺).....	200
図 4- 52	朴子街（蒜頭工場周辺）.....	200
図 4- 53	佳里興（蕭壠工場周辺）.....	200
図 4- 54	崙背（虎尾工場周辺）.....	200
図 4- 55	斗六街（斗六駅）の人口推移.....	201
図 4- 56	斗南（斗南駅、1903 開通）.....	201
図 4- 57	大蒲林(大林駅）の人口推移.....	201
図 4- 58	嘉義街（嘉義駅）.....	201
図 4- 59	南靖(南靖駅、南靖工場)の人口推移.....	202
図 4- 60	新営（新営駅、新営工場）の人口推移.....	202
図 4- 61	番子田（番子田駅）.....	202
図 4- 62	善化（善化駅）の人口推移.....	202
図 4- 63	1970 年代より人口減少の地域.....	204
図 4- 64	人口増加を続けている地域.....	204
図 4- 65	1900 年の新営製糖工場の周辺地域.....	205
図 4- 66	2000 年の新営製糖工場の周辺地域.....	205
図 4- 67	1900 年の北港製糖工場の周辺市街地.....	205
図 4- 68	2000 年の北港製糖工場の周辺市街地.....	205
図 4- 69	1900 年の玉井製糖工場の周辺市街地.....	205
図 4- 70	2000 年の玉井製糖工場の周辺市街地.....	205
図 4- 71	1900 年の虎尾製糖工場の周辺市街地.....	205
図 4- 72	2000 年の虎尾製糖工場の周辺市街地.....	205
図 4- 73	1900 年の蕭壠製糖工場の周辺市街地.....	206

図 4-74	2000 年の蕭壩製糖工場の周辺市街地.....	206
図 4-75	1900 年の総爺製糖工場の周辺市街地.....	206
図 4-76	2000 年の総爺製糖工場の周辺市街地.....	206
図 4-77	1900 年の大林製糖工場の周辺地域.....	206
図 4-78	2000 年の大林製糖工場の周辺地域.....	206
図 4-79	1900 年の岸内製糖工場の周辺市街地.....	206
図 4-80	2000 年の岸内製糖工場の周辺市街地.....	206
図 4-81	1900 年の湾裡製糖工場の周辺地域.....	207
図 4-82	2000 年の湾裡製糖工場の周辺地域.....	207
図 4-83	1900 年の三崁店製糖工場の周辺地域.....	207
図 4-84	2000 年の三崁店製糖工場の周辺地域.....	207
図 4-85	1900 年の車路墘製糖工場の周辺地域.....	207
図 4-86	2000 年の車路墘製糖工場の周辺地域.....	207
図 4-87	1900 年の斗六製糖工場の周辺地域（大崙）	207
図 4-88	2000 年の斗六製糖工場の周辺地域（大崙）	207
図 4-89	1900 年の南靖製糖工場の周辺地域.....	208
図 4-90	2000 年の南靖製糖工場の周辺地域.....	208
図 4-91	1900 年の蒜頭製糖工場の周辺地域.....	208
図 4-92	2000 年の蒜頭製糖工場の周辺地域.....	208
図 4-93	1900 年の烏樹林製糖工場の周辺地域.....	208
図 4-94	2000 年の烏樹林製糖工場の周辺地域.....	208
図 4-95	虎尾製糖工場の保存現状.....	209
図 4-96	湾裡製糖工場の保存現状.....	211
図 4-97	斗六製糖工場の保存現状.....	212
図 4-98	北港製糖工場の保存現状.....	213
図 4-99	大林製糖工場の保存現状.....	214
図 4-100	南靖製糖工場の保存現状.....	215
図 4-101	岸内製糖工場の保存現状.....	216
図 4-102	三崁店製糖工場の保存現状.....	217
図 4-103	玉井製糖工場の保存現状.....	218
図 4-104	烏樹林製糖工場の保存現状.....	219
図 4-105	烏樹林製糖工場の現状	225
図 4-106	烏樹林製糖工場の「烏樹林休閒園區」と「蘭花産業園區の配置」	225
図 4-107	新営製糖工場の保存の現状.....	226
図 4-108	1950 年代の新営製糖工場.....	227
図 4-109	2003 年の新営製糖工場.....	228
図 4-110	2010 年の新営製糖工場.....	228

図 4- 111	新宮製糖工場の周辺の都市計画	228
図 4- 112	旧塩水港製糖本社 (台南市市定古跡)	228
図 4- 113	總統套房(日式宿舍)(台南市歴史建築).....	228
図 4- 114	ペントハウス(台南市歴史建築).....	229
図 4- 115	旧塩水港製糖の事務所.....	229
図 4- 116	「新宮後花園鉄道再生計画」の範囲.....	229
図 4- 117	「新宮後花園鉄道再生計画」の計画敷地の用途地域	230
図 4- 118	「新宮後花園鉄道再生計画」のビジョン.....	230
図 4- 119	「新宮後花園鉄道再生計画」の開発内容.....	231
図 4- 120	蒜頭製糖工場の保存現状.....	235
図 4- 121	園區製糖鐵道路線圖	236
図 4- 122	蔗埕文化園區の周辺の開発.....	238
図 4- 123	蔗埕文化園區の正門	238
図 4- 124	蒜頭製糖工場の外観	238
図 4- 125	蔗埕文化園區における各施設の配置.....	243
図 4- 126	総爺製糖工場の保存現状.....	244
図 4- 127	南瀛総爺芸文センターの配置図.....	246
図 4- 128	南瀛総爺芸文センターの平面図.....	248
図 4- 129	蕭壟製糖工場の保存現状.....	252
図 4- 130	倉庫群の外観	254
図 4- 131	倉庫群の間の通路	254
図 4- 132	文物特別展館	254
図 4- 133	児童遊戯館	254
図 4- 134	アーティストの主な創作・発表空間	254
図 4- 135	西拉雅館 (常設館).....	254
図 4- 136	蕭壟文化園區の平面図	255
図 4- 137	製糖鉄道の線路	256
図 4- 138	伝統的な製糖体験区	256
図 4- 139	工場建屋跡地	256
図 4- 140	車路墘製糖工場の保存現状.....	258
図 4- 141	十鼓文化村の配置図	260
図 4- 142	1号冷却池	262
図 4- 143	2号冷却池	262
図 4- 144	製糖鉄道の動態保全	262
図 4- 145	「製糖廠伝奇」演出	265
図 4- 146	「製糖廠伝奇」のポスト.....	265
図 4- 147	映画の中で主役(中)が製糖工場長役 (左) 工場保全についてに抗議する様子.....	265

図 4-148	映画で「夢糖守護行動」という保全活動を宣伝する映像.....	265
図 5-1	1915年から1930年間の原料採取区域.....	283
図 5-2	1938年の原料採取区域.....	283
図 5-3	1940年の原料採取区域.....	283
図 5-4	寮仔廊（総爺製糖工場）.....	284
図 5-5	南廊（総爺製糖工場）.....	284
図 5-6	保長廊(斗六製糖工場).....	284
図 5-7	菜舖廊（岸内製糖工場）.....	284
図 5-8	甘蔗崙(大林製糖工場).....	285
図 5-9	旧廊（新営製糖工場）.....	285
図 5-10	台南州における社有農場の位置.....	285
図 5-11	南部科学工業園区の緑地.....	295
図 5-12	樹谷園区の公園広場.....	295
図 5-13	雲林県斗六市「大潭地区」都市計画図.....	297
図 5-14	嘉義県太保市における嘉義県治都市計画.....	299
図 5-15	「国立台湾歴史博物館」計画.....	301
図 5-16	社有農場における人工造林の設置の全体像.....	302
図 5-17	故宮博物院南院の配置.....	304
図 5-18	台湾歴史博物館（和順農場）.....	304
図 5-19	台南都会公園の配置.....	305
図 5-20	奇美博物館の外観.....	305
図 5-21	社有農場の転用の全体像.....	307
図 6-1	「専用線」と「営業線」の配置のイメージ.....	312
図 6-2	旅客を運送する「営業線」.....	312
図 6-3	貨物を運送する「専用線」.....	312
図 6-4	台南州における製糖鉄道網.....	313
図 6-5	製糖鉄道の営業線（旅客）と専用線（貨物）の長さの推移.....	314
図 6-6	台南州における製糖鉄道の営業線（赤線）.....	318
図 6-7	大林製糖工場の鉄道網.....	319
図 6-8	南靖製糖工場の鉄道網.....	319
図 6-9	新営製糖工場の鉄道網.....	319
図 6-10	湾裡製糖工場の鉄道網.....	319
図 6-11	三崁店製糖工場の鉄道網.....	319
図 6-12	車路墘製糖工場の鉄道網.....	319
図 6-13	虎尾製糖工場の鉄道網.....	320

図 6-14	北港製糖工場の鉄道網	320
図 6-15	烏樹林製糖工場の鉄道網.....	320
図 6-16	蒜頭製糖工場の鉄道網	320
図 6-17	岸内製糖工場の鉄道網	320
図 6-18	総爺製糖工場の鉄道網	320
図 6-19	蕭壠製糖工場の鉄道網	320
図 6-20	営業線の乗客数の推移	321
図 6-21	製糖鉄道営業線の利用実態.....	322
図 6-22	虎尾製糖工場を中心に各地の集落に繋がる製糖鉄道	322
図 6-23	18世紀前半の台南州の港口分布図.....	323
図 6-24	18世紀後半の台南州の港口分布図.....	323
図 6-25	台湾における港町システムの Taaffe モード.....	324
図 6-26	縦貫線鉄道と駅周辺地域における物産集積の変遷（19世紀後半）	326
図 6-27	製糖鉄道網・縦貫線鉄道による物産集中の変遷（20世紀中期）	327
図 6-28	台南州における人口移入率（1911-1919）	328
図 6-29	台南州における人口増加率（1920-1940）	328
図 6-30	雲林地域における製糖鉄道網.....	330
図 6-31	嘉義地域における製糖鉄道網.....	331
図 6-32	台南地域における製糖鉄道網.....	333
図 6-33	南北平行予備線の各区間路線（台中、虎尾、新營、麻佳、屏東）	337
図 6-34	反共抗俄台糖鉄道宣伝列車の外観と宣伝活動の様子	340
図 6-35	新港駅における住民主導による製糖鉄道の保全運動	344
図 6-36	菜園における製糖鉄道関連遺産の分布図.....	345
図 6-37	頂菜園における製糖鉄道関連施設を活かした観光まちづくり	346
図 6-38	陳明恵と板頭駅の観光案内所.....	346
図 6-39	北港線鉄道沿線の環境美化.....	346
図 6-40	住民参加による大崙蔗埕公園.....	352
図 6-41	大崙蔗埕公園の様子	352
図 6-42	東後寮における製糖鉄道保全.....	352
図 6-43	東後寮の製糖鉄道公園	352
図 6-44	三間集落にける製糖列車の展示.....	353
図 6-45	三間集落にける鉄道公園.....	353
図 6-46	埤前における機関車の展示.....	353
図 6-47	埤前における鉄道公園	353
図 6-48	嘉義県政府による製糖鉄道と駅舎の活用	355
図 6-49	嘉義県における製糖産業遺産の保全の全体像.....	356
図 6-50	製糖関連遺産のネットワークの全体像.....	357

図 7-1	地裁の公判での二林事件の被告の記念写真.....	363
図 7-2	製糖産業遺産における製糖産業的価値から文化財的価値への転換.....	367
図 7-3	製糖工場周辺集落、市街地、縦貫鉄道周辺地域の人口の推移.....	369
図 7-4	清朝時代・日本時代・近年の製糖産業の構造の変遷.....	377
図 7-5	清朝時代に台湾における製糖産業の生産と搬送の過程.....	378
図 7-6	日本統治時代に台湾における製糖産業の生産と搬送の過程.....	378
図 7-7	1990年代以降の製糖産業のと産業景観の変遷.....	380
図 7-8	製糖産業遺産における近代的価値とローカル価値との繋がり.....	380
図 7-9	ニジニータギル憲章の保全概念の変遷.....	382
図 7-10	多様な形態の製糖資産のパターンの一致化.....	383
図 7-11	嘉義県における近代化産業遺産の「物理的なネットワーク」のイメージ.....	384
図 7-12	欧米日における近代化産業遺産保全の要因.....	386
図 7-13	日本における近代化産業遺産の保全の要因.....	387
図 7-14	台湾における近代化産業遺産の保全の要因.....	393
図 7-15	台湾における植民地期の製糖業の価値変遷.....	396
図 7-16	200元の紙幣の「台湾総督府」の画像.....	399
図 7-17	コインの莫那魯道氏の肖像.....	399
図 7-18	植民地期近代化産業遺産保全における保全と撤去の構造.....	399

表目次

表 0-1	研究対象	9
表 0-2	台南州における製糖工場群の保全の研究対象地	10
表 0-3	論文の主な目的	11
表 0-4	本研究の位置づけ	22
表 1-1	ニジニータギル憲章の近代化産業遺産の保全戦略	33
表 1-2	2003年と2011年のニジニータギル憲章の比較	35
表 1-3	10の主題ごとの産業遺産の道	38
表 1-4	東アジアの主な旧植民地	56
表 1-5	旧植民地域と欧米地域の近代化産業遺産の特徴	59
表 2-1	日本統治時代に台湾の主な近代化建設	66
表 2-2	国有産業文化資産の調査計画	68
表 2-3	2006年-2009年の産業文化資産再生事業計画	69
表 2-4	「産業文化資産再生計画」の8つの拠点(2003年まで)	70
表 2-5	他の近代化産業遺産の保全事業	72
表 2-6	五大文化創意産業園区	75
表 2-7	国(公)有の近代化産業遺産	77
表 2-8	水金九鉱業遺跡と周辺地域の文化・自然資源	80
表 2-9	黄金博物館の創立と経営の目標	81
表 2-10	黄金博物館の主な文化施設	81
表 2-11	烏山頭ダムと嘉南大圳の農業経済効果	85
表 2-12	台北市における縦貫鉄道沿線の新式工場の再利用現状	91
表 2-13	高雄港臨港線の敷設と拡張	92
表 2-14	高雄臨港区自転車道再利用工程	94
表 2-15	産業遺産・土木遺産・産業建築の保全類型	100
表 2-16	総爺製糖工場の歴史的価値をめぐる主張	101
表 2-17	総爺製糖工場保全の真正性をめぐる主張	101
表 2-18	総爺製糖工場の土地開発をめぐる主張	102
表 2-19	斗六製糖工場の歴史的価値をめぐる主張	103
表 2-20	斗六製糖工場の類まれな価値をめぐる主張	103
表 2-21	斗六製糖工場の土地開発をめぐる主張	104
表 2-22	国営企業の近代化産業遺産保全の課題	109

表 3-1	四つの糖廊組織の特徴	115
表 3-2	後藤新平と新渡戸稲造の台湾植民政策と製糖産業意見書	119
表 3-3	サトウキビ農園の栽培法の改良	121
表 3-4	日本統治時代初期の主な糖業保護政策	127
表 3-5	製糖業発展の前半期（1901-1920）	132
表 3-6	日本統治時代の台湾における製糖会社	133
表 3-7	日本統治時代に製糖業界再編成	135
表 3-8	日本統治時代初期（1902-1912）の「交通指向型」の製糖工場（8工場）	136
表 3-9	日本統治時代初期（1902-1912）の「原料指向型」の製糖工場（12工場）	137
表 3-10	日本統治時代初期（1902-1912）の「物産集積地隣接型」の製糖工場（4工場）	138
表 3-11	日本統治時代中後期の台中州以北の製糖工場（11工場）	140
表 3-12	日本統治時代中後期の東部の製糖工場（4工場）	141
表 3-13	日本統治時代中後期の南部の製糖工場（5工場）	141
表 3-14	市街化への多元的な影響	143
表 3-15	市街化への直接的影響した製糖工場	144
表 3-16	市街化が進まない製糖工場の周辺地域とその特徴	145
表 3-17	製糖工場立地と地域発展との関係	146
表 3-18	空襲で破壊された製糖工場の戦災の状況	148
表 3-19	製糖工場の接収の事前作業	149
表 3-20	台糖の組織構造	150
表 3-21	戦後直後の大日本・台湾・明治・塩水港の四大製糖会社の資本と運営状況	151
表 3-22	1944年の大日本、台湾、明治、塩水港製糖会社の製糖鉄道の走行距離	153
表 3-23	1946年の台糖の4区傘下の製糖鉄道の走行距離	153
表 3-24	1948年~1964年間の製糖産業が台湾の輸出全体に占める比率	156
表 3-25	台糖の八大事業内容の概要	157
表 3-26	製糖産業遺産の文化財登録・指定の現状	161
表 3-27	製糖工場再利用現状	162
表 3-28	被指定為文化資産的製糖鐵道關聯遺産	167
表 4-1	縦貫鐵道駅周辺地域の人口増加と近代製糖業の開業年	201
表 4-2	烏樹林製糖工場の保存現状	220
表 4-3	烏樹林製糖工場の再利用の現状	221
表 4-4	烏樹林製糖工場での近代化産業の活用	223
表 4-5	「新宮後花園鐵道再生計画」のビジョンと政策内容	231
表 4-6	「新宮後花園鐵道再生計画」の特徴	232
表 4-7	中興駅の歴史展示とイベント	233
表 4-8	新營鐵道文化園區における鐵道沿線の景観・資源	234

表 4-9	蒜頭製糖工場での近代化産業の活用.....	239
表 4-10	2005 年－2008 年の売上高と入園者人数の推移.....	241
表 4-11	住民による総爺製糖工場保全運動.....	245
表 4-12	第一期と第二期の製糖産業遺産の再利用事業.....	246
表 4-13	南瀛総爺芸文センターでの三つの運営構想の段階.....	250
表 4-14	14 倉庫の活用実態	253
表 4-15	蕭壟文化園区における公園広場としての活用.....	255
表 4-16	蕭壟文化園区の大規模文化活動.....	256
表 4-17	車路墘製糖工場の三大再利用事業.....	259
表 4-18	遺産活用の関連施設の配置.....	260
表 4-19	十鼓文化村の倉庫群の再利用.....	261
表 4-20	生産区の産業建築の再利用.....	262
表 4-21	十鼓文化村の産業遺構の再利用.....	263
表 4-22	製糖産業に係る演劇の演出.....	264
表 4-23	現役の製糖工場の保全現状（虎尾工場・湾裡工場）	268
表 4-24	放置された製糖工場の保全現状（斗六工場・北港工場・大林工場・南靖工場）	270
表 4-25	製糖工場跡地の保全現状（岸内工場・北港工場・三崁店工場・玉井工場）	271
表 4-26	台糖による製糖工場の保全現状（烏樹林工場・新営工場・蒜頭工場）	274
表 4-27	外部組織による製糖工場の保全現状（総爺工場・蕭壟工場・車路墘工場）	276
表 5-1	近代製糖会社の土地使用内訳（面積：甲，構成比%）.....	282
表 5-2	戦後初期の社有農地の減少.....	287
表 5-3	戦後初期の社有農地の増加.....	287
表 5-4	2009 年の台糖土地の分布（戦前の州/庁の社有農場の比例）	288
表 5-5	台糖の社有農地・不動産の増減と転用.....	288
表 5-6	歴年土地増加情形	289
表 5-7	2010 年までの台糖社有農地の分布.....	290
表 5-8	1980 年代以降の社有農地の転用の概要（2009 年末まで）	291
表 5-9	台糖社有農場の工業団地の転用.....	293
表 5-10	斗六市大潭地区都市計画の用途地域の概要.....	297
表 5-11	嘉義県治都市計画概要.....	298
表 5-12	嘉義県治都市計画の用途地域と開発の概要.....	299
表 5-13	土地利用計画区域と土地利用.....	300
表 5-14	近年の人工造林の設置	302
表 5-15	台南州における台湾高速鉄道駅特定区.....	303
表 5-16	社有農場の国家重要建設計画・公共事業への転用.....	306
表 5-17	近 10 年の台糖の社有農場の面積の変化.....	306

表 6-1	台南州における営業線の起業と変遷.....	315
表 6-2	製糖工場と縦貫線沿線の近代都市に繋がる営業線.....	317
表 6-3	製糖工場の上に繋がる営業線.....	317
表 6-4	製糖工場と既存市街地に繋がる営業線.....	318
表 6-5	旧市街地と既存市街地に繋がる営業線.....	329
表 6-6	雲林地域における製糖鉄道網による生活文化圏.....	329
表 6-7	嘉義地域における製糖鉄道網による生活文化圏.....	330
表 6-8	台南地域における製糖鉄道網による生活文化圏.....	331
表 6-9	終戦から 1990 年代までの製糖鉄道の運営組織の変遷.....	334
表 6-10	戦後に増加した営業線.....	336
表 6-11	1952 年に開通した南北平行予備線沿線の連結線路と駅.....	338
表 6-12	南北平行予備線の変遷.....	338
表 6-13	反共抗俄台糖鉄道宣伝列車の宣伝内容.....	339
表 6-14	嘉義県における製糖鉄道の営業線保存の現状.....	343
表 6-15	大崙蔗埕コミュニティ交流センター設立計画の日程・内容.....	349
表 6-16	嘉義県における住民主導による製糖鉄道の保全活動.....	352
表 7-1	戦後の製糖産業の継承と変遷.....	365
表 7-2	1990 年代以降の文化財的価値の転用.....	366
表 7-3	日本統治時代の台湾街大字人口 1920～1939.....	367
表 7-4	製糖産業の地域の人口への影響.....	368
表 7-5	1930 年以降の明治・台湾・大日本・塩水港など製糖四大会社の事業投資会社.....	372
表 7-6	製糖産業遺産の価値の評価基準.....	374
表 7-7	在来糖廊と新式製糖工場の製糖施設・製糖方式の対比.....	375
表 7-8	製糖産業遺産の維持と変容.....	376
表 7-9	清朝時代の製糖産業の生産ライン.....	378
表 7-10	日本統治時代の製糖産業の生産ライン.....	379
表 7-11	戦後～1980 年代の製糖産業の生産ライン.....	379
表 7-12	1990 年代以降の製糖産業の産業景観の変遷.....	380
表 7-13	1990 年代以降の文化財的価値の転用.....	382
表 7-14	遺産の近代的価値と遺産群の保全策と繋がり.....	385
表 7-15	欧州、日本、旧植民地における近代化産業遺産の特徴.....	388
表 7-16	台湾における近代的製糖産業の植民性と近代性.....	389
表 7-17	台湾における植民期とポストコロニアル期の産業政策.....	391
表 7-18	政権転換による日本統治時代の文化財の破壊・保全.....	392

序章 研究序論

- 0.1 研究の背景
- 0.2 研究の目的と視点
- 0.3 既往研究と本研究の位置づけ
- 0.4 研究の構成・方法と対象

0.1 研究の背景

0.1.1 近代化産業遺産

1. 近代化産業遺産の保全の大切さ

近代化産業遺産は美しく、伝統的な建築ではないが、人類の文明社会の形成において、地域の重要な歴史的意義を持っている。即ち、芸術的なものではないし、歴史も短い近代化産業遺産は、遺産の技術、産業、社会経済に関わる世界史的価値があり、特に、科学技術的価値、歴史的価値、地域社会的価値が人類の重要な文化資産と言える。そのため、近代化産業遺産の多様な価値の理解を通じて、現代社会・産業の原点を理解することができる。また、産業遺産の保全を通して、私たちは現代社会のあり方、即ち「企業と労働者の関わり方」、「政府とビジネスの関わり方」、「地域と企業の関わり方」、「時代と産業」といった社会問題に改めて向き合うことができる。¹近年、人々は近代化産業遺産を地域の資産として意識し、遺産を活かした観光まちづくりも積極的に行われている。そこで、近代化産業遺産の価値についての適当な評価がされれば、遺産価値の保全を用いた衰退地域を活性化させ、地域産業の振興や雇用機会の創出をできると思われる。

2. 近代化産業遺産の保全の困難

産業遺産の保全については、アジア諸国は欧米より遅く、従って、近代化産業遺産に対する市民の認識、制度、保護の状態、保存方式は早急に検討すべきである。1990年代前の日本では近代化産業遺産の大切さについては理解されながらも、保存への取り組みが遅れている理由について、加藤康子氏は次の3点を指摘する。(1) 近代化産業遺産に対する国民の認識が低い、(2) 保存や維持管理に資金と手間がかかる、(3) 企業の理解が低い。²そのため、近代化産業遺産の守る価値が不明確であり、また市民・企業の認識が低下している場合は、廃棄された工場・老朽化した機械設備が廃棄物として撤去され、地域の近代的歴史を破壊する危険性があるといえる。

3. 近代化産業遺産の可能性

近代化産業遺産において、大規模近代工場は多くの人を雇用し、また、生産活動の発展に伴って、産業都市、工業地域が形成され、鉱業の発展による鉱山町が形成された。即ち、産業の近代化が地域の形成と町の発展の原動力となってきたと言える。しかし、産業が廃棄された以降、生産場の操業停止と共に失業と人口流出の課題が深刻になり、大規模近代工場に係る遺産は地域における「負の遺産」として捉えられるようになってきている。このような、地域衰退の象徴としての近代化産業遺産は、「負の遺産」から地域の「正の資源」に置き換えられ、遺産を活かしたまちづくりが推進される必要がある。

4. 地域の産業革命遺産の重要性

幕末の西洋技術の導入以来、日本は非西洋地域で初めて全面的に産業革新を推進した地域であったため、九州・山口の近代化産業遺産群は産業革命の発祥地としての近代的・歴史的価値が高いと思われる。即ち、九州・山口の構成遺産群については、製鉄・造船・石炭産業など重工業の2次産業に欧米の最先端技術を

¹ 出典：加藤康子（1997）産業遺産、日本経済新聞社、1997、p.10。

² 出典：加藤康子（1997）前掲載、p.14。

移転する上で他に類を見ないプロセスを証明する近代化産業遺産群であった。そのため、2009年に、日本政府は「世界遺産の暫定リスト」に追加掲載し、2014年1月に、「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」の推薦書をユネスコ世界遺産センターへ提出した。³このように、近代化産業遺産の、地域で初めてその近代化を支えたパイオニアとして、特定の範囲で産業発展の革新を推進した遺産を再評価・強調しなければならない。

5. 植民地期の近代化産業遺産の争点

「日本帝国主義時代に強制徴用された者の名簿」の中には、約22万9千人余りの韓国人の名前が記されており、この事実によれば、韓国人は第2次大戦期に日本によって強制徴用されていた。韓国の歴史の専門家は、前述の「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」において炭鉱や工場に強制労働の事実を記した表示板がないことや、この問題に日本人の関心が乏しいことに憂慮を表明している。そのため、韓国政府は八幡製鉄所などにも朝鮮人が徴用されていたことから、遺産登録を目指す日本政府に再考を求めている。さらに、九州・山口の近代化産業遺産群の対象施設で戦時中、朝鮮人徴用者が強制労働させられたことを考えるセミナーが開かれ、ユネスコの『世界記憶遺産』に登録する方案を検討している。⁴

近年、「植民地の近代化論」が日本の植民地支配の性格認識をめぐって歴史認識問題の政治問題化を引き起こしている。また、植民地支配下の近代性については、植民地支配の正当性、植民地の近代化の必然性についての論点、または植民地統治の収奪的・抑圧的・差別的・暴力的な諸側面が注目されている。そこで、植民地期の近代化産業遺産の価値・真正性を保全するために、遺産の植民特徴・産業近代化・地域社会への影響などの再解釈・再認識をすべきである。

0.1.2 台湾総督府の殖産興業政策と製糖産業の発展

1. 日本統治時代の殖産興業との産業近代化

日本統治時代（1895－1945）に台湾の重要産物は、砂糖、米、茶、樟脳、アルコール、石炭、金等であった。農産物に重点が置かれていた点では日本の植民地の「朝鮮」や「満州」と通じるが、台湾では大規模な重工業の立地がみられなかった。また、特産の砂糖は、国際商品ではあったが、日本を中心として世界市場への出荷比重が極端に高かった。即ち、台湾の産業の工業化は二次産業を主として、全島の産業近代化を進めていた。

台湾各地の新式工場や鉄道網を中心としたまちづくりは、その地域の地域形成と深く関係することがある。特に、鉄道沿線は大規模工場が多く建設され、工場を中心に貨客併用線路、駅等の産業鉄道関連施設は町並みに溶け込んでいった。当時、各地に導入された工業施設や公共建設は、地域の近代化や生活のスタイルの現代化を促した。

2. 日本大手企業の進出と近代的製糖産業の発展

新渡戸稲造は、台湾総督府・第4代総督児玉源太郎及び民政局長後藤新平からの要請により、1900年に三井財閥によって、台湾で最初に設立された台湾製糖会社である。これをきっかけとして1903年に塩水港

³ 本近代化産業遺産群は、8エリア、11サイト、28資産で構成される。

⁴ 出典：西日本新聞、2013年11月23日、強制労働を考える 韓国で九州産業革命遺産セミナー。

製糖株式会社（現・塩水港精糖株式会社）や、1906年に明治製糖株式会社（現・大日本明治製糖株式会社）がそれぞれ塩水港庁に創設されていた。また内地に本社があった、大日本製糖株式会社（現・大日本明治製糖）も1906年に台湾へ進出していた。日本統治時代から1960年代にかけて、糖業は台湾の最大の輸出貿易、また砂糖の輸出規模は世界3位であった。

3. 戦後における製糖産業の台湾糖業公司への継承

1946年に中華民国政府が「台湾製糖」、「大日本製糖」、「明治製糖」、「塩水港製糖」等の四大製糖会社の資産を継承・合併させ、国営企業の台湾糖業公司（以下「台糖」という）を設立した。1950年代から1960年代にかけて、台糖の輸出した砂糖製品は台湾全体の出荷割合に占める比率は非常に高かった。（最大約7割）また、前述の日本統治時代の製糖会社の所有農場や鉄道敷地などの土地（11.8万ha）を継承した台糖は台湾最大の地主として、現在でも各地の公共事業用地の供出等を行っている。

戦前から1970年代にかけて、糖業は台湾の主な輸出産業として発達し、各地の地域形成に大きな影響を与えた。また、製糖工場のみならず、サトウキビや物産の主な長距離輸送の交通システムだった高密度な製糖鉄道網が、地方の重要な公共交通施設として地域近代化や都市化を促進した。

4. 1980年代以降の製糖産業の衰退と変遷

1980年代以降、世界の砂糖価格の大暴落に伴って、製糖工場は相次いで操業を停止した。現在まで稼働している製糖工場は善化工場（台南市）と虎尾工場（雲林県）のみである。また、砂糖産業の大幅衰退によって、各地の製糖鉄道が廃線となり、サトウキビ農場も放置された。厳しい経営課題を改善するために、台糖は1990年代から多角的経営に乗り出し、小売業、バイオテクノロジー、精緻農業（科学的農業）、畜産、商品販売、石油類販売、レジャー産業、砂糖等の八大事業を開始した。また、歴史文化の保全と観光産業の発展のために、廃業された製糖工場や倉庫群などの工場構内の遺構や遺跡を保全し、大型文化施設として再利用している。

5. 製糖産業遺産の保全と変容

廃業された製糖工場が地域の空洞化をひき起こし、廃線になった製糖鉄道の沿線地域の不法占用や廃棄物の不法投棄などの問題も発生した。このような状況によって、1990年代から、台湾の南部を中心に、各地の生活環境を向上するために、製糖産業遺産の保全事業が積極的に行われている。また、これらの住民要望とニーズに応えるため、地方政府と台糖による製糖工場と製糖鉄道・駅舎の保全事業も推進されている。

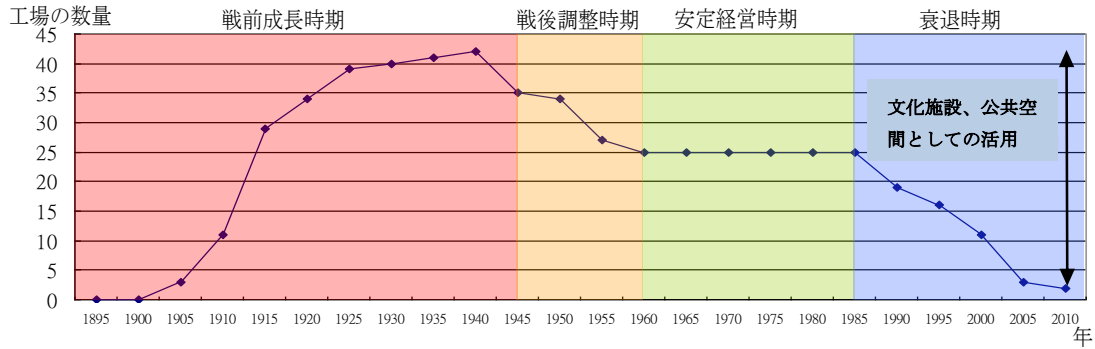


図 0-1 1895 年から 2011 年までの製糖工場の数量変遷

(出所：台湾糖業株式会社、筆者整理・作成)

0.1.3 台湾の近代化産業遺産保全の課題

1. 完全な形で保存状態

日本の植民地の統治時期が一番長い、戦災が少なかったこと等による、戦後の製糖産業や専売産業の持続可能な発展によって、台湾の近代化産業遺産の保存状態は日本とその旧植民地（朝鮮半島、中国東北地域）より完全な形で保存されている。

2. 近代化産業遺産保全の困難性

日本統治時代からの近代化建設は台湾の「工業革命」と言える。この時期の新式工場や近代化建設等が戦後の中華民国政府によって継承され、台湾の経済発展を支えた。しかし、戦後の都市化や経済発展・科学技術の変遷によって、多くの近代化産業遺産が失われた。台湾の近代化産業遺産は「植民地遺産」と「産業遺産」の二つの特徴がある。

(1) 「植民地遺産」の保全の課題

台湾、中国、韓国などの地域で、多くの大日本帝国時代の日本の植民地遺産が残っている。しかし、多くの植民地遺産は帝国主義の高圧的な統治と経済的搾取のシンボルとされている等の理由から、その遺産としての歴史的価値の認識には至っていない。さらに、国際情勢によっても、多くの遺産が破壊されている。

(2) 「産業遺産」の保全の課題

著名な建築家が設計した近代建築、あるいは芸術的価値が高い建築などの文化財としての保存意義は分かりやすい。反して、工場、倉庫、鉄道、機械設備などの近代化産業遺産は強（技術・構造）、用（機能）の二つの機能が非常に強いが、美（意匠）の要素は弱い。従って、工業遺跡や遺構の科学技術的価値の顕在化は比較的困難である。

前述の保全の課題によって、台湾での近代化産業遺産は長期間放置されたままになっており、多くの木造建築が倒壊してしまった。また、都市部の大規模な新式工場は地価の高騰のため、工場構内の土地を開発等のために売却されてしまった。また、建築が取り壊されることのみならず、機械設備や土壌施設も廃棄されてしまった。つまり、台湾の近代化産業遺産は、戦前の近代化の発展や社会文化や住民生活など、歴史を伝える貴重な財産であるが、台湾での近代化産業遺産の保存は一般的な文化財より困難であるとい

える。

3. 製糖産業遺産価値の再評価の必要性

戦後から 1990 年代にかけて、台湾の製糖産業遺産の全体性や工業文化景観は保全されておらず、ローカルな視点による多元的文化が中心であり日本統治時代の歴史文化の価値は軽視されていた。また、農村地域である製糖工場の開発需要は低く、台糖の保存の経費の不足のため、台湾の製糖産業遺産はそのまま放置された形となった。

前述の理由により、保存価値が不明なままでは、近代化産業遺産の保全は難しくなる。また、現代社会での経済発展や開発の圧力と限られた保存経費によって、敷地面積の広い製糖工場や製糖鉄道の保全の完全性も困難になっている。そのため、近代化産業遺産破壊の流れに危機を感じた市民・専門家・行政によって、各地で保存活動が起こるようになり、近年台湾の多くの地域で歴史ある近代化産業遺産の活用が見られるようになってきた。これは近代化産業遺産が注目される転機になったと考えられている。しかし、多くの製糖産業遺産の活用の捉え方が変化せず、さらに、建築単体での活用を超えておらず、文化施設の活用のために、多くの貴重な遺構や遺物を破壊し、「複数の産業遺産の広域連携」という視点からは、捉えられるようにはなっていない。

0.2 研究の目的と視点

0.2.1 仮説

植民地期の近代化産業遺産を保全するためには、植民支配の特徴は何か、遺産の近代的価値は何か、植民時代の圧搾・収奪と産業・地域近代化への貢献の評価は何か、について考察し、そこで一般的な文化財ではない保全の手法を通じて活用する必要がある。また、植民地期産業遺産に関する様々な特徴・価値を再評価し、適切な近代的価値を正視しなければならない。さらに、脱植民化以降、近代化産業遺産の価値の接収による脱植民地化の経済的価値の活用、廃業された遺産の評価と再利用などの遺産価値の変容を解明すれば、遺産の変化の記録による遺産の真正性・完全性を保全できるのではないか。つまり、植民地期の近代化産業遺産とは何かについては、遺産の再解釈と変容過程を把握して、保全策について議論することから自ずと導かれるのではないかと考える。

0.2.2 問題意識

1. 廃棄と活用の課題

台湾で急速な都市化・産業変化の過程の中で、近代化産業遺産の産業史や地域史と保存の本質的な問題が軽視されていた為、産品、文献、文物等の文化遺産を失う速度は速かった。また、1980年代に文化資産保存法（以下、「文資法」）が制定・施行されて以来、法律上での近代遺産の項目がなかった為に、全ての役目という観点からは見ず、断片的な一部分だけの保存となるものが多かった。文資法では文化景観の分類があるが、台湾の近代化産業遺産は常に一部分の建築物だけを古跡と指定していた。近年、政府・国営企業は台湾の近代化産業遺産の経済的価値がなく、保存は不要と考えられていた文化財について、今後は地域文化資本として文化施設を活用していく予定である。

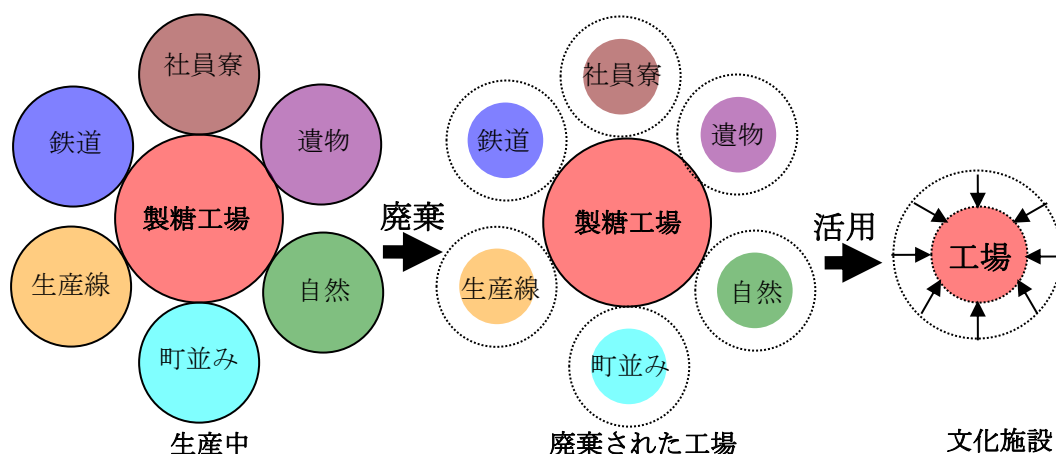


図 0-2 文化施設の活用による近代化産業遺産の真正性課題（筆者作成）

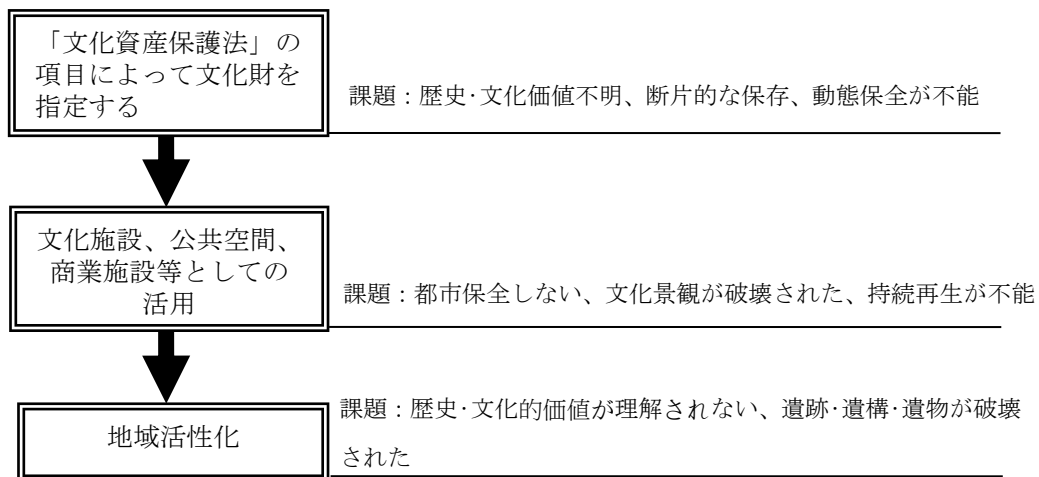


図 0-3 台湾における近代化産業遺産が文化施設として活用する課題（筆者作成）

2. 産業遺産の価値の確保

英国の産業考古学者クラーク（Clark）は「保存は私達が本当の意味での近代遺産の中には何があるのか、そして何故近代遺産が重要なのか、及び現在の存在と過去の関係のつながりを理解しなければ保存は不可能」と主張している。（Clark,2005）いわゆる、産業の産業経済、社会文化、科学技術などの価値を調査しなければ、遺産が持つ価値は分からない。そのまま文化施設あるいは商業施設として活用するために、経済合理性を欠く重要な遺構、遺跡、遺物などが破壊される可能性が非常に高い。

近年、台湾での近代化産業遺産を文化創造産業園区、地域博物館、大型公園等として活用するブームが盛り上がっている。そのため、各地の製糖工場で、糖業博物館や鉄道博物館や地域博物館が次々と開設されてきた。しかしながら、戦前の製糖産業の産業史と地域史を重視しなければ、遺産活用の事業の持続的経営は不可能になる。また、このような状態では近代化産業遺産の歴史・科学・自然などの価値が、有機的に統合されて活用されるのも難しい。つまり、台湾では近代化産業遺産の再利用の方法は一般的な古跡の再利用と同じように文化施設、商業空間などとして使用されている。しかしながら、工場と倉庫の建築を考えただけで、遺産全体の近代化価値は全く考慮していない。結果、近代化産業遺産の破壊につながってしまっている。

0.2.3 研究の対象

本研究は製糖工場のみならず、製糖鉄道の保全事業と社有農場（サトウキビの農園）の転用を分析する点に特徴がある。即ち、研究対象は製糖産業の為の「大型製糖工場」と高密度な「製糖鉄道網」と「社有農場」である。また、本論文のケーススタディ地は日本統治時代の台南州（現在の雲林県、嘉義県、台南市の範囲）での製糖工場群や製糖鉄道網などの製糖産業遺産である。産業近代化と地域変遷の視点からみる、製糖産業遺産の産業史と地域史の価値、さらに、戦後の台糖の継承から産業の衰退時期を経てる製糖産業遺産は、産業的性格から多角的な転用への変容であることの記述を試みた。最後に、製糖産業遺産の保全現状を分析し、その結果としての活用事業が遺産保全の全体性と周辺地域に与える影響に着眼している点に特徴がある。

表 0-1 研究対象

1. 年代—日本統治時代（1895-1945年）、戦後初期-1990年代、1990年代以降（戦前の近代化歴史と1990年の近代化産業遺産の保全は研究の要点）
 - (1) 戦前（近代化価値の評価）：台湾での製糖産業は日本植民地での最大の近代化産業。（1937年の産糖量世界三位）
 - (2) 戦後初期-1980年代（植民地遺産の継承）：台糖の製糖産業の継承と1990年以降の衰退。
 - (3) 1980年代以降（遺産保全）：ポスト植民地時代の近代化産業遺産の保全の世界的課題。

2. 遺産—製糖工場（15工場）、製糖鉄道、社有農場
 - (1) 製糖工場：戦前の殖産興業の政策を基づいて、製糖産業遺産の核心としての製糖工場は各地の産業近代化と地域形成を促した。1980年代以降、廃業された製糖工場が大型文化施設や公共空間として保全されている。
 - (2) 製糖鉄道網：戦前、町並みに溶け込むような高密度な製糖鉄道網は地域の発展と変遷を促した。1980年代以降、廃線された製糖鉄道は製糖工場群をネットワークし、鉄道関連遺産は保全されながら公共空間も創出している。
 - (3) 社有農場：原料採取区域制度に基づいて、1910年以降、大型社有農場が相次いで設置され、戦前から現在までの地域への影響が大きい。

3. 地域—台南州（現在の雲林県と嘉義県と台南市の範囲）
 - (1) 製糖産業の全体：一、二章の殖産興業と製糖産業の近代化と地域の変遷の「全体像」の実態を把握する。
 - (2) 台南州の製糖産業：台湾主な産糖地の台南州の製糖産業遺産の変容を分析する。

（筆者作成）



1	橋仔頭製糖所	22	苗栗製糖所
2	後壁林製糖所	23	二結（宜蘭）製糖所
3	阿緞製糖所	24	總爺製糖所
4	東港製糖所	25	蕭壠製糖所
5	車路墘製糖所	26	烏樹林製糖所
6	灣裡製糖所	27	南靖製糖所
7	三崁店製糖所	28	蒜頭製糖所
8	埔里社製糖所	29	南投製糖所
9	台北製糖所	30	溪湖製糖所
10	旗尾製糖所	31	新營製糖所
11	恆春製糖所	32	岸内製糖所
12	虎尾製糖所	33	花蓮製糖所大和工場
13	龍岩製糖所	34	花蓮製糖所「壽」工場
14	北港製糖所	35	溪州製糖所
15	玉井製糖所	36	台中製糖所
16	大林製糖所	37	潭子製糖所
17	斗六製糖所	38	竹南製糖所
18	彰化製糖所	39	新竹製糖所
19	烏日製糖所	40	山仔頂製糖所
20	沙鹿製糖所	41	台東製糖所
21	月眉製糖所	42	源成農場製糖所

図 0-4 台湾における近代的製糖工場（出典：台糖の製糖工場配置図より作成）

表 0-2 台南州における製糖工場群の保全の研究対象地

製糖工場	保全現状	製糖工場	保全現状
虎尾	稼働中（付属糖業博物館）	岸内	放置中（一部保存）
北港	保全事業を計画中	烏樹林	烏樹林休閒園區
大林	列車展示公園 （砂糖加工、生化学産業など）	新營	新營鉄道文化園區
玉井	放置中（一部保存）	車路墘	十鼓文化村
三崁店	放置中（一部保存）	灣裡	稼働中（付属糖業博物館）
南靖	南靖休閒園區 （製糖施設を放置中）	總爺	南瀛總爺芸文センター
蒜頭	蒜頭蔗埕文化園區	蕭壠	蕭壠文化園區

（筆者作成）

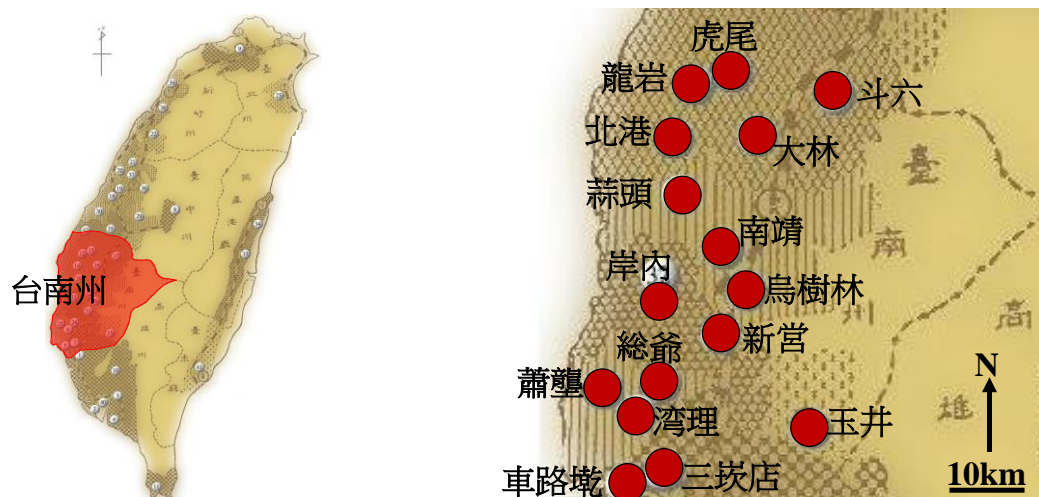


図 0-5 旧台南州における製糖工場群（出典：台糖の製糖工場配置図より作成）

0.2.4 研究の目的

本研究は、台湾における製糖産業遺産群について、戦前の製糖産業と地域形成・変遷の関連性の歴史的視点から遺産の近代化価値を再評価し、活用を促すとともに、製糖工場の再利用事業、社有農場の利活用、製糖鉄道沿線の製糖産業遺産群の保全のネットワークを分析し、多角的な活用事業や産業遺産システムの保全方法という重要課題に取り組むため、「植民地近代化産業遺産」の変遷を表すことを目的とする。

本論文の主な目的は以下の3点を分類する。

表 0-3 論文の主な目的

製糖産業の近代化と 地域の変遷	台湾総督府の殖産興業や、製糖企業の経営戦略による近代的製糖産業や集積の歴史と、地域形成との関係を具体的に解き明かす。特に、日本統治初期の糖廊(小規模の伝統製糖場)散在の時代から近代的製糖工場の興起までの産業近代化から見る、糖製業システムと地域の変遷を明らかにする。また、戦前の製糖工場の設立・合併・吸収する関係の推移とともに、製糖鉄道網の特質を捉え、各社の製糖鉄道を軸とする近代的製糖工場の所在地域と周辺地域の「人口の変化」や「地域形成」等の変遷を明らかにする。最後、戦前の製糖産業の近代化と共に地域への影響によって、製糖産業遺産を再評価する。
戦後の製糖産業の継承と変容	戦後直後、台糖は日本四大製糖工場傘下の「製糖工場」や「製糖鉄道網」や「社有農場」などの資産の経済的価値が接収された、製糖産業の継承・転用の変遷を分析する。また、近年の日本植民地期の近代化産業遺産の保全の全体像から、製糖産業遺産の保全を俯瞰し、廃棄された製糖工場・農場・鉄道を活かした地域を活性化するため、遺産構成の活用の現状・変遷・課題を分析し、製糖システムの保全施策を検討する。
植民地期の近代化産業遺産保全と変遷	製糖産業遺産は、「日本植民地」の最大の「近代化産業遺産群」であり、この遺産のもつ戦前から戦後初期の産業的性格と、その多元的活用の変遷の記述を試みた。また、国際産業遺産保全憲章に基づいて、製糖工場の保全事業、製糖鉄道を軸とする地域遺産の保全のネットワークを明らかにする。さらに、ポスト植民地時代の近代化産業遺産の保全の課題の解決策を検討する。

(筆者作成)

0.2.5 本研究の射程

本研究は、植民時代の近代化産業遺産の近代的価値・植民支配の特徴の本質から見直し、脱植民地化の遺産の価値について、適切な保全を進めるために、その保全策について一般的な文化財の保全策から修正するものである。また、近年の従来の産業遺産保全に向けた視点である産業景観保全・遺産の活用方法から、柔軟性が高い保護策及び多元的な再利用方式を導入する保全事業が注目されている。さらに、脱植民地化と共に、植民支配の「負の記憶」と帝国の残滓を撤去するために、多くの植民地期遺産は政治的な問題・民族意識などによって取り壊されているが、本研究は植民地期の近代化産業遺産に視点を向け、産業遺産の植民支配特徴とは何か、保全すべき遺産は何かという知見を得ようとするものである。

また、本研究の結果と知見の先に植民地期の近代化産業遺産を保全する位置づけにあり、また研究の新たな視点によって、遺産単体のみならず、生産ライン等を含めた完全的な保全、産業システムの機能的な保護策、さらに植民支配の証拠の保護などへ射程を広げることを図るものである。

0.2.6 用語の定義

1. 近代化産業遺産

近代化産業遺産の定義は世界中の専門家によりそれぞれ異なる。欧州、日本、台湾の近代化産業遺産の

定義は以下に述べる。

(1) 国際産業遺産保存委員会 (TICCIH) :

2003年のエンジニアギル憲章には、「産業遺産は、歴史的、技術的、社会的、建築学的、あるいは科学的価値のある産業文化の遺物から成る。これらの遺物は建物、機械、工房、工場及び製造所、炭坑及び処理精製場、倉庫や貯蔵庫、エネルギーを製造し、伝達し、消費する場所、輸送とその全てのインフラ、そして住宅、宗教礼拝、教育など産業に関わる社会活動のために使用される場所から成る。」とある。⁵また、当委員会の2010年の「共同原則」では「産業遺産は歴史的、科学、技術的、社会的な価値を持ち、過去の重要な歴史的結果であり、あるいは現在も稼働しながら持ち続けている活動の証拠を示す産業文化財である。文化と自然の深い関係を示す、人類の他種多様な有形・無形の産業活動の証言である。」⁶と更新された。

(2) 日本

日本の経済産業省による「近代化産業遺産群33」には、「近代化産業遺産とは幕末・明治維新から戦前にかけての工場跡や炭鉱跡等の建造物、画期的製造品、製造品の製造に用いられた機器や教育マニュアル等」とある。⁷また、大辞林には近代化について、「社会的諸関係や人間の価値観・行動が、封建的な因習・様式などを脱して合理的・科学的・民主的になること」とある。また、大辞林には近代化遺産について、「重要文化財のうち、江戸末期から第二次大戦終了時まで、近代的手法でつくられた建造物や工作物。産業・交通・土木遺産の三種がある」とある。

(3) 台湾

台湾では、産業遺産は「産業文化資産」と呼ばれ、国際産業遺産保存委員会の定義に基づいて、産業建築、産業遺物、産業空間、機械設備、社宅街、公共施設などの産業を支える歴史的遺産と定義されている。また、林一宏氏は文化部の「産業文化資産の基本調査項目」の中で、もっと幅の広い産業文化資産の定義の分類を提出しており、史前時代、原住民建造物、オランダ・スペイン植民時期、漢民族、清末、日本統治時代、戦後などの7つの種類に分けられている。即ち、台湾の産業遺産の定義は産業近代化のみならず、多様な時期と産業の遺跡を含めている。近年、台湾の産業遺産保全事業は日本統治時代の近代化産業遺産を中心に推進されたが、戦後初期の遺産の価値も注目されている。

前述によって、産業については、一般的に「産業」のイメージは工業に集中しがちだが、実際は工業のみならず、農業、漁業、林業、鉱業から芸術・文化的な分野に至るまで、すべての経済活動あるいは産業生産が含まれる。⁸欧米の主要各国の政府は、産業遺産を「産業革命以降の工業中心の近代化遺産」の中で捉える傾向が強い。従って、本研究は、地域社会で産業・経済発展と産業・地域の近代化を支えてきた産業遺産を近代化産業遺産と定義する。また、2007年に日本の経済産業省では「産業遺産活用委員会」を設置し、産業の近代化に大きく貢献した「近代化産業遺産」について地域史、産業史を軸としたストーリー

⁵ 出典：清水憲一（2011）産業遺産の保全・活用について－ガイドライン策定の準備報告（1）新たな「国際基準」、産業考古学第35回（2011年）総会・研究発表講演論文集、p.34。

⁶ 出典：清水憲一（2011）前掲載、p.35。

⁷ 出典：経済産業省（2007）近代化産業遺産群33、p.1。

⁸ 出典：加藤康子（1997）産業遺産、日本経済新聞社、1997、p.10。

を取りまとめるべく検討を重ねて行った。⁹そのため、本研究の題名は「近代化産業遺産」としている。

2. 稼働中の近代化産業遺産

稼働遺産とは、稼働中の産業遺産が操業を継続することである。稼働中の近代化産業遺産の保全については、稼働を担う所有者の意向及び本分野における経験・知見を有する国内外の専門家の意見を最大限に尊重し、遺産価値の適切な保全と価値保全が経営に与える制約の最小化との両立を図るべく、個別の資産の状況に応じて、最も適当な法律に基づく手法、地方公共団体による条例、国・地方公共団体と所有者との間の協定等の手法を活用することを原則とする。¹⁰

3. 産業考古学

産業考古学 (industrial archaeology) とは、産業近代化以降の発展を示す遺跡・遺構・遺物などを研究する学問であり、歴史文献のみならず産業遺跡の「もの」の実物の調査・研究である。産業考古学は 19 世紀後半から 20 世紀前半に、欧州で誕生した近代化産業遺産に関する学問である。

リックス氏は、「産業考古学は、産業革命によって残された記念物の研究、記録及び保全であると定義できる」とした。¹¹プキャナン氏では、「産業記念物の研究、実地調査、記録、そして、場合によっては保存に関する研究分野の一つである」とした。¹²コソン氏には、「産業化の物的残存物は純粋な歴史的証拠として卓越した重要な役割を持つ」と述べている。^{13,14}

4. 産業観光

歴史的・文化的価値のある産業文化財（産業遺産）や生産現場（工場・工房・農漁場）及び産業製品、コンテンツなどのソフト資源を観光資源とする新しい観光形態であり、それらの価値や意味、面白さにふれることにより、人的交流を促進するものである。産業観光は 2 次産業の工業のみならず、1 次産業の農漁業、さらに、3 次産業の情報、運輸、サービスも含む幅広い産業観光の対象となる。¹⁵

5. 植民地期の近代化産業遺産

近代植民地で設置された産業建築、機械設備、遺構・遺物などは全て産業発展を支えた遺産であり、産業・地域近代化の価値のみならず、植民支配下の抑圧・収奪・搾取・支配などの「負の記憶」としての特徴も有している。そのため、本論文の植民地の近代化産業遺産は、日本統治時代以降の産業近代化に伴う近代化産業遺産であり、近代工場、鉱山、土木施設、水利施設などがある。しかしながら、TICCIH の 2003

⁹ 経済産業省公表、地域活性化のための「近代化産業遺産群 33」の公表について、2007 年 11 月 30 日。

¹⁰ 出典：稼働中の産業遺産又はこれを含む産業遺産群を世界遺産登録に向けて推薦する場合の取扱い等について、閣議決定、2012 年 5 月 25 日。

¹¹ 出典：Michael M.Rix(1960)Industrial Archaeology with Special Reference to the West Midlands, Transactions of the Birmingham Archaeology Society, volume 79,,p. 61.

¹² 出典：R.A.Buchanan(1982) Industrial Archaeology in Britain, 2nded, Pelican Books.

¹³ 出典：Neil Cossons (1975)The BP Books of Industrial Archaeology,David & Charles, pp.16-17.

¹⁴ 出典：玉川寛治 (2012) 産業考古学と産業遺産について—稼働産業遺産との関連で、産業考古学会 2012 年度総会研究発表予稿集、p. 36。

¹⁵ 出典：(社) 日本観光協会全国産業観光推進協議会 (2008) 産業観光 100 選—産業観光ハンドブック、交通新聞社、p. 8。

年の国際基準からみると、近代化産業遺産の範囲は工場建屋、機械設備のみならず、住宅区、宗教礼拝、教育施設、公共施設などの工場構内の産業関連施設も近代化産業遺産の一部とされている。そこで、本研究の近代化産業遺産の定義は産業・地域近代化に貢献した、稼働中遺産と廃業した遺跡・遺構・遺物とする。また、前述の、TICCIHにおける2003年の国際基準に基づき、本論文の近代製糖産業遺産については、製糖工場構内の工場建屋・産業施設のみならず、神社、社宅街、学校などの公共施設も製糖産業遺産の一部であると考えられる。つまり、日本植民時代より台湾における産業近代化の証拠として、数多くの産業にかかる建造物・機械設備・書類などは植民地期の近代化産業遺産と定義する。

一方、植民地支配下の恨み・屈辱は植民地期遺産の最大の特徴であり、人民の権利への侵害も直視すべきである。このように、植民地支配下の近代化政策を土台にした植民地的近代社会に対する日本帝国の経済的支配は、「開発-収奪」方式の外観を帯びている。¹⁶例えば、製糖産業の近代化の過程で、製糖業の発展・地域の開拓を通じた地域資源の榨取を行い、また、サトウキビ農民の商業・栽培自由権、財産権に大きな損害を与えていた。そのため、前述の植民地支配の特徴も本研究の範囲として議論しており、日本統治時代の近代化産業遺産の歴史の真正性を解明している。

6. 製糖産業遺産

製糖産業遺産とは、砂糖製品の製造に関連する産業建築、機械設備、社宅街、公共施設などの製糖工場のみならず、原料サトウキビの来源の「サトウキビ農場」、運輸機能が持つ「製糖鉄道」も含まれる。即ち、砂糖生産の過程の中の「生産場」と「原料産地」と、「運輸機関」は製糖産業遺産であると考えられる。そこで、本研究においては、製糖会社傘下の製糖工場、社有農場、製糖鉄道を製糖産業遺産と定義している。

¹⁶ 出典：李昇一など（2012）日本の朝鮮植民地支配と植民地的近代、明石書店、P.175。

0.3 既往研究と本研究の位置づけ

0.3.1 既往研究

1. 近代化産業遺産の評価

(1) 産業考古学

1950年代より、イギリスの専門家が産業考古学を世界に発信し、近代化産業遺産の調査研究や保存、修復、地域向けの再利用を行っている。¹⁷また、イギリスの産業考古学会誌は、「産業考古学の目的は、実地並びに文献両者の証拠を使用して、過去に産業活動が営まれた環境—人口の大多数が、少なくとも前世紀などに、生涯の大部分を過ごした環境—を再現することである。」と定義している。¹⁸

産業考古学の活用については、日本においては、近代化に寄与した後に廃墟のまま錆びた機械を調査研究するのが産業考古学の役割とされている。しかしながら、ヨーロッパでは、調査研究に加えそれら産業遺産を保存、修復、展示公開、あるいはまちづくりの核として、また観光資源として、建造物の外観はそのままに再利活用するまでが産業考古学の目的であり使命としている。即ち、欧米の産業考古学は調査研究に加えて、産業遺産の「マーケティング及びマネジメント」が特徴であると言える。¹⁹なお、産業考古学に関する組織については、国際的には、1973年の国際産業遺産保存委員会（TICCIH）が設立されており産業遺産の研究・保全を行う世界で最も重要な国際団体と言える。日本では、1977年に産業考古学会が設立され、その後、各地の産業考古の分科会が広がっている。

本研究は、産業考古学の本質的特徴を把握し、台湾における製糖産業遺産の隠された価値を現地・実物の調査方法によって分析する。

(2) 近代化産業遺産の価値

ニジニータギル憲章によると、近代化産業遺産の主な価値は「歴史的、科学・技術的、社会的な価値」の3点である。この評価方式に基づいて、TICCIHはICOMOSの産業考古学に関する正式な専門アドバイザーとして、世界遺産登録にあたっての評価を行っている。また、岡田昌彰氏は、技術史的评价、意匠評価、系譜的评价（地域産業史的评价、地域生活史的评价）を提出し、産業遺産の価値を明確化に対して、心象風景や文明の投影といった意味での景観的评价があるものの、テックのスケープ、あるいは“古くて渋い”構造物の景観そのものに対する評価軸も含まれ必要があると示している。²⁰

本研究は、近代化産業遺産の価値の重要性を認識した上で、植民地期の製糖産業遺産の地域社会の近代化への貢献を重視して再評価する。

・主な研究

Neil Cossons (2013) Why preserve the industrial heritage? Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation.

Helmuth Albrecht (2013) What does the Industrial Revolution signify? Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation .

Peter Neaverson, Marilyn Palmer (1998) Industrial Archaeology: Principles and Practice, Routledge

¹⁷ 出典：平井東幸など（2009）産業遺産を歩こう、東洋経済新聞社、p.188。

¹⁸ 出典：平井東幸など（2009）前掲載、p.198。

¹⁹ 出典：平井東幸など（2009）前掲載、p.198。

²⁰ 出典：岡田昌彰（2003）テクノスケープ—同化と異化の景観論、鹿島出版会、pp.23—24。

Barrie Trinder(2013) Industrial archaeology: a discipline? Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation

清水憲一（2011）産業ヘリテージの保存・活用—ガイドラインの策定の準備報告（1）新たな「国際基準」、産業考古学、産業考古学会、141号。

2. 近代化産業遺産の保全と地域再生

(1) 近代化産業遺産の保全に関する研究

1. 近代化産業遺産保全の事例

近代化産業遺産保全の事例に関する研究は、欧州の保全事例が多面的な形態で発表されているが、近年の日本で世界遺産登録活動と共に、近代化産業遺産の保全方式・事例も増えている。欧米の近代化産業遺産の先駆者としてのイギリスでは、1960年代に入ると、産業構造の変革が進み、それにもなつて多くの貴重な近代化産業遺産が破壊された。こうした状況のもとで、アイアンブリッジ峡谷の産業革命の製鉄産業遺産の保存と博物館による再利用の事業がほぼ20年間にわたり継続され、大きな成果を収めた。²¹日本では、2005年に近世産業遺産である「石見銀山」は、日本の14番目の世界遺産・鉱山遺産として文化遺産に登録された。また、前述のように、2013年に「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」の推薦書がユネスコ世界遺産センターに提出された。

2. 近代化産業遺産の保全と転用

近年、地域資源としての近代化産業遺産が注目を集めている。特に、近代化産業遺産の保全と地域の活性化との関連性には、都市計画の視点から見る、遺産のポテンシャルを示している。従来の行政による「上からの」文化遺産と異なり、地域住民自らの意味づけによる「下からの」文化遺産であるとされており、市民や地域社会の創造性を活かそうとする創造都市論の中でも注目されている。産業遺産という概念は2つの意味でまったく新しい表象の可能性をきり開いたといえる。第1に、世界遺産に代表されるグローバルな文脈との関係である。第2に、産業遺産とエコミュージアム概念と関係である。遺産自体の概念の拡張および保存の実践と並行して、その維持管理の課題も検討されるようになった。²²

産業遺産が廃棄された以降、元の機能では使われなくなったものを他の用途に転用して活かし続けることは多い。産業建築、倉庫の文化施設、事務所、商業施設、レストランなどの用途転用して使い続けられ、近代化産業遺産の「転用保全」である。日本の近代化産業遺産の活用事例としては、1973年に開業した倉敷アイビースクエアが先駆的だった。²³当時、紡績工場の蔦の絡まる赤煉瓦倉庫がホテルに改造された保全方式は、日本の早い時期における歴史的都市景観保全による近代化産業遺産の保全事業である。

本研究では、近代化産業遺産の保全の重要性、地域への影響を整理しながら、台湾における製糖産業遺産の保全事業の取り組みを解明する。

²¹ 出典：玉川寛治（2012）産業考古学と産業遺産について—稼働産業遺産との関連で、産業考古学会2012年度総会研究発表予稿集、p.36。

²² 出典：木村至聖（2009）産業遺産の表象と地域社会の変容、社会学評論、Vol.60, No.3。

²³ 出典：平井東幸など（2009）産業遺産を歩こう、東洋経済新聞社、p.182。

(2) 産業観光に関する研究

a. 近代工場の観光化

産業観光に関する研究では、観光工場、産業博物館、観光・レジャー事業の取り組みとメカニズムを中心に示している。近代工場は産業革命後の手作業から脱却した機械利用を中心としたいわゆる近代工場のことを言う。近年の「産業観光」資源の中核をなすのはこれら工場、工房の見学、学習、体験である。上記は現役の工場を観光資源化する際の手法についてであったが、現役ではない工場遺構や古い機械器具などの近代化産業遺産についても重要な産業観光資源となる。²⁴また、産業博物館・企業資料館の近代化産業遺産、産業製品などの展示も産業観光の重要な文化資源であり、企業の歴史のみならず、地域史・産業史を軸とする展示も推進すべきである。

工場を対象にした「産業観光」についても、実務上の留意点としては、「他の工場など「産業観光資源」とネットワークを組むこと」、「他の一般観光資源とも連携すること」、「見学条件・内容などについて適確な情報発信を行うこと」が必要である。²⁵また、これらの産業活動や産業建築を地域の「文化」とみる背景には、地域に住む人々が郷土を誇り、愛しみ大切にす、いわゆる郷土保全運動が必要である。²⁶つまり、産業構造の激しい変遷に伴って、廃棄された産業建築・機械設備が取り壊されたことによって、まちの衰退は一層深刻化している。

b. 交通機関の観光化

近年の交通機関の鉄道は観光資源へのアクセス手段として重要な役割を果たす。しかし、最近その交通機関の利用そのものが単なる移動の手段としてだけではなく直接観光資源として評価されるようになった。このことは日常的に存在し機能している交通機関のなかに非日常化してきたも出てきたことがその原因である。例えば、鉄道の再利用にの留意すべき点は、「交通手段利用のなかからいかに非日常的な体験が演出できるか」、「本来の鉄道の機能と調和をかりつつ安全に実現できるか」、「沿線観光ちなどの“観光”と組み合わせる総合的な“観光”とできるか」、「適確な情報発信が可能か」等について検証する必要がある。²⁷

本研究では、近代工場の観光資源への転化、交通機関の活用の重要性、地域の活性化を認識しながら、台湾における製糖産業遺産の保全事業の取り組み、メカニズムを考察する。

・主な研究：

Carol Berens (2010) *Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners, and Developers*, Wiley

Paul Smith (2013) *Choosing what to preserve ,Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation*.

Judith Alfrey, Judith Alfrey Nfa, Tim Putnam (2003) *The Industrial Heritage: Managing Resources and Uses*, Routledge

Lee Jolliffe (2012) *Sugar Heritage and Tourism in Transition*, Channel View Publications.

種田明 (2012) 産業観光の検証—産業遺産研究の視点から、観光マネジメント学科紀要、跡見学園女子大

²⁴ 出典：(社)日本観光協会全国産業観光推進協議会 (2008) 産業観光 100 選—産業観光ハンドブック、交通新聞社、p. 69。

²⁵ 出典：(社)日本観光協会全国産業観光推進協議会 (2008) 前掲載、p. 67。

²⁶ 出典：平井東幸など (2009) 産業遺産を歩こう、東洋経済新聞社、p. 188。

²⁷ 出典：(社)日本観光協会全国産業観光推進協議会 (2008) 前掲載、p. 70。

学

日本観光協会全国産業観光推進協議会（2008）産業観光 100 選－産業観光ハンドブック、交通新聞社

3. 植民地期遺産の認識と保全

(1) 植民地期近代化

「植民地近代化論」については、教育史、文化史、文学史、思想史などの諸領域において、植民地期における都市文化の形成、女性史、日常生活史といった多岐にわたる視角から、「近代性」そのものを批判てきにとらえる視座であると言える。「植民地近代化論」と「収奪論」において共通しているのが「近代」を肯定的に捉える視点であったことは、1990年代後半になると、このような「近代」肯定論的性格を止揚すべきであるとする研究動向があらわれるようになった。²⁸そこで、近年の植民地近代化論は、同化政策・収奪の恐ろしい結果、日帝の植民支配の美化などの批判が広げられる。

本研究は植民地近代化論の争点を分析し、植民地期近代化産業遺産の保全についての議論を行う。

(2) 植民地期遺産の撤去

日本の旧植民地期遺産に関する主な研究は、白孝卿氏の旧朝鮮総督府の撤去についての研究である。1994年に韓国政府が旧朝鮮総督府を爆破工法で撤去した。白孝卿氏は旧朝鮮総督府の撤去の意味と意義は、「撤去のための撤去：象徴的パフォーマンス」、「植民地残滓の撤去から伝統文化遺産の復原へ」、「近代植民地文化遺産に言い渡された死刑宣告」などの3点を挙げられている。²⁹

・主な研究

李昇一など（2012）日本の朝鮮植民地支配と植民地的近代、明石書店

黄紹恆（2004）日本資本主義と朝鮮・台湾－帝国主義下の経済変動、近代日本製糖業の成立と台湾経済の変貌、京都大学学術出版会

白孝卿（2012）近代植民地文化遺産の保存に関する研究：旧朝鮮総督府撤去過程を中心に、日本建築学会計画系論文集 77(671)

日本植民地研究会（2008）日本植民地研究の現状と課題、株式会社アテネ社

4. 日本統治時代に台湾の製糖産業の近代化

(1) 日本帝国主義下の産業近代化

戦前、矢内原忠雄氏の「帝国主義下の台湾」では、経済面については統計資料を多用して植民地台湾の社会構造まで明らかにしている。その中で、日本人経営の製糖会社がどのような過程を経て台湾の砂糖産業を支配し、また総督府の保護によって成長したのかについて分析している。また、台湾糖業がどのように日本人資本によって支配され、サトウキビ農民が搾取されていたのかという実態を明らかにしている。³⁰

戦後、治照彦氏の「日本帝国主義下の台湾」には、統計等を駆使して台湾における日本の植民地支配を明らかにしようとしている。特に、糖業に関しては特に台湾総督府による製糖会社保護政策と製糖会社に

²⁸ 出典：日本植民地研究会（2008）日本植民地研究の現状と課題、株式会社アテネ社。

²⁹ 出典：白孝卿（2012）近代植民地文化遺産の保存に関する研究：旧朝鮮総督府撤去過程を中心に、日本建築学会計画系論文集 77(671), pp. 227-234。

³⁰ 出典：新福大健（2002）学界動向－台湾糖業研究の現状と課題、東洋史訪、8号、p. 67。

よる庶農支配を中心に分析しているが、製糖会社の搾取によって中小規模経営の庶農が零細経営へと没落していった、と指摘している。³¹

本研究では、戦前の殖産興業の政策に着目し、産業近代化と製糖産業の変容による地域の変化を考察する。特に、製糖産業遺産の保全に伴った人口の変化と地域の変遷に対する論考としての新規性がある。

(2) 戦前の近代製糖業の発展

台湾の植民政策については、「生物学の原則」に基づき、亜熱帯・熱帯にふさわしい特産の増産を、農業で計画した。もともと台湾は「糖主米従」だったが、清末には人口増加もあって「糖主米従」となっていた。後藤は蔗糖の増産、樟腦の専売、米の品種改良、ウーロン茶増産で農業振興につくした。また、新渡戸稲造の「糖業改良意見書」は全集 58 ページの論文で、まさに画期的提言であった。まず日本の領台当初、糖産額が低下した理由を兵火、労働力不足、軍路による蔗園減少、重税、糖商の利益独占と列記したうえ、台湾は糖業に適する理由を気候、地勢、植物、労働、資本、機械、市場の遠近、輸出税、政府の補助とかぞえている。

本研究では、日本植民地支配下の産業近代化、近代製糖業の発展を整理し、戦前の産業史・地域史の解明によって、製糖産業遺産の評価を行う。この産業近代化からみる遺産の評価については既往研究にはなく、独自の視点を持つものである。

・主な研究：

矢内原忠雄（1929）帝国主義下の臺灣、岩波書店

涂照彦（1996）日本帝国主義下の台湾、東京大学出版会

渡辺慶之進（1939）台湾鉄道読本、春秋社

James O. Wheeler, Clifton W. Pannell, “Clifton W. Pannell, A Teaching Model of Network Diffusion : The Taiwan Example.” *Journal of Geography*, 72:5 (May, 1973)

5. 台湾における近代化産業遺産

(1) 台湾における近代化産業遺産の保全策

2003年に文化部の「国有近代化産業文化資産の調査計画」が発表され、2006年に「産業文化産業再生事業計画」に基づいて近代化産業遺産を保全している。文化部主導による調査計画を通じて、「インフラ」や「地域社会的価値」や「産業生活文化」などの産業文化資産の要素が類型化された。調査結果によると、台湾の近代化産業遺産の保全策の方向性は、遺産価値、生産ライン、産業革新、産業景観などである。

本研究は台湾における重要な近代化産業遺産の保全事例を抽出し、中央政府と地方政府の保全政策の全体像を解明する。

(2) 台湾における製糖産業遺産の歴史の分析

多くの製糖産業遺産の研究は、地域史の研究の下で分析された資料であり、また製糖工場に関する研究は工場単体を対象としたもののみである。したがって、製糖産業遺産の全体像がまだ不明確で、地域社会への影響、遺産の評価も解明すべきである。なお、日本の研究については、Keiko Ono氏と Tetsuya Ando氏の

³¹ 出典：新福大健（2002）、前掲載、p. 69。

日本統治下製糖工場の社宅街についての研究がある。

日本統治下ミクロネシア（旧南洋群島）の経済を牽引し、大量の移民プランテーションタウンの形成を促したのは糖業であったが、その原点は日本が初めて植民地として領有した台湾にある。Keiko Ono 氏と Tetsuya Ando 氏は、ミクロネシアにおける日本型糖業プランテーションタウンの原型を台湾に求め、その成立過程や特性を文献、聞き取り調査、航空写真からの地図再現などによって解明している。強力な官民パートナーシップのもと、初めて台湾に進出した日本資本の製糖会社は台湾製糖株式会社である。1900 年代に入ると多数の日本資本が台湾進出し、40 以上の製糖工場が建設されたが、並木のあるグリッド状街区に整然と建物が並び、購買部からレクリエーション設備まで備えた社宅街は台湾における糖業プランテーションに欠かせない象徴的な景観となった。³²

大部分の製糖産業遺産の産業史・地域に関する研究は経済的視点からの分析であり、または製糖工場単体の調査、一部の製糖工場の対比などの研究が多い。例えば、吳旭峰氏、陳佩琪氏、陳怡妃氏は、一部の製糖工場構内の配置、工場と周辺地域との関連性などを提示している。また、趙文榮氏は台南州の製糖発展の概要に関する調査、翁政凱氏の 8 つの製糖工場の評価に関する研究は、近代製糖業の歴史概要と評価の方法を提示している。他の大部分の研究では、単一の製糖工場と周辺地域との発展、一部の製糖工場の現状などである。さらに、製糖鉄道と製糖会社の社有農場と地域との関連性に関する研究はまだない。

つまり、戦前から戦後までの製糖産業遺産の全体像についての既往研究はないため、本研究においては、戦前から戦後まで、製糖産業遺産である製糖工場、社有農場、製糖鉄道の継承・変容のメカニズムを考察するものである。

・主な研究：

台湾総督府（1908）臺灣糖業一斑、臨時臺灣糖務局

臨時臺灣舊慣調査會(1899)臺灣糖業舊慣一斑、臨時臺灣舊慣調査會

張季熙（1958）臺灣糖業復興史、臺灣糖業公司

陳佩琪（1999）台灣日治時期新式製糖工廠空間之研究、國立成功大學建築學系、修士論文

陳怡妃（1995）日據時期臺灣糖廠的空間構成--從歷史與環境談起、東海大學建築學系、修士論文

吳旭峰（1986）臺灣糖廠空間之形塑與轉化、建築與城鄉研究所、修士論文

官彥君（2008）南靖糖廠與南靖地區社會文化的變遷、國立嘉義大學史地學系研究所、修士論文

陳虹廷（2007）城鎮發展下的連結與解散—蒜頭糖廠地景變遷與空間再結構、南華大學、修士論文

林怡芳（2007）蒜頭糖廠職住型聚落的生活方式(1910-2001)、高雄師範大學、修士論文

高乙瑄（2006）虎尾糖廠對型塑「糖都虎尾」糖業文化的影響（1945～2005 年）、國立臺北教育大學社會科教育學系、修士論文

江芳菁（2002）大林糖廠與大林地區社會經濟發展（1909－1996）、國立臺灣師範大學歷史研究所、修士論文

趙文榮（2010）日治時期臺南州區之糖業與地方社會(1895~1945)、國立中正大學、歷史研究所、博士論文。

許芳瑜(2002)台灣鄉鎮之空間現代性後果---大林糖廠日常生活之建構與批判、南華大學環境與藝術研究所、

³² 出典：Keiko Ono, Tetsuya Ando（2007）A study of urban morphology of Japanese colonial towns in Nan-Yo Gunto、日本建築学会計画系論文集、第 612 号 177-184

修士論文

(3) 台湾における製糖産業遺産の保全事業

製糖工場は新たな展開が期待される学習・観光の有望な資源である。製糖産業遺産活用の手法と意義を、地域イメージやアイデンティティの創造、観光振興効果、産業施術の継承・教育効果（製糖産業遺産をテーマとしたミュージアムなど）、新産業の創造（産業技術や工場跡地空間等を活用した新産業の創出）、歴史的市中心街地の環境整備（空洞化が進む歴史的な市中心街地区の再生効果）、地域学習生涯学習の素材（地域への理解と愛着を高める効果）とまとめている。

現在、大部分の製糖産業遺産の保全事業に関する既往研究は、単一の製糖工場の観光資源化、博物館化の文献である。例えば、廖哲強氏と陳美雲氏などの研究は、製糖工場の再利用の現状、経営の現状などの調査である。そこで、一部の製糖工場の再利用の現状が解明されたが、製糖工場の保全の全体像はまだ不明である。また、ニジニータギル憲章国際憲章、国際の動きから製糖産業遺産の保全を検討する文献はまだない。近年、台湾における製糖産業遺産の保全事業の研究の特徴は以下の4点がある。

1. 工場単体のみ。複数遺産のネットワークの研究がない。
2. 産業考古学、国際保全憲章など近代化産業遺産の方法論がない。
3. 住民参加による近代化産業遺産保全の議論がない。
4. 植民特徴の分析が少ない。

そのため、本研究には植民地期の近代化産業遺産の近代性と植民支配の解明から、台湾における製糖産業遺産の製糖工場・社有農場・製糖鉄道の変遷を抽出し、遺産変容による価値転化の実態を分析した。また、製糖産業遺産の近代的価値、植民支配の特徴を分析して遺産を評価する。さらに、保全事業に多様なニーズの変化に対応する柔軟性の確保、製糖鉄道網によって遺産群をめぐる回遊道としての活用のメカニズムを解明する。その部分については先研究と大きな相違がある。

・主な研究：

廖哲強（2006）郷村發展地方文化産業化歷程— 嘉義縣蒜頭糖廠蔗埕文化園區之個案，臺灣大學地理環境資源學研究所、修士論文

陳美雲（2003）國營企業物件博物館化的發生：以台糖「烏樹林驛頭六十週年—五分車懷舊之旅」為例，臺南藝術學院博物館學研究所、修士論文

曾世芳（2005）台糖五分車的建構與轉型文化產業經營之研究—以溪湖花卉文化園區觀光小火車為例，雲林科技大學文化資產維護系、修士論文

翁政凱（2011）産業文化資産再利用實質與非實質價值互動模式—臺灣糖業文化資産再利用探討、朝陽科技大學建築及都市設計研究所、博士論文

0.3.2 本研究の位置づけ

表 0-4 本研究の位置づけ

研究主題	既往研究	本研究
台湾総督府の殖産興業や製糖産業保護政策	植民政策、経済史、交通史、製糖産業制度、製糖会社の合併・吸収、製糖産業の発展	<ol style="list-style-type: none"> 1. 殖産興業による製糖産業の変遷の再整理 2. 産業変遷、地域形成、人口変化の視点を導入
製糖産業遺産と地域変遷との関連性	個別の近代的製糖工場の歴史、所在地の都市計画・空間形態	<ol style="list-style-type: none"> 1. 糖廊から製糖工場による産業変遷、地域全体の変容 2. 製糖工場や製糖鉄道や社有農場と地域変容の特質・全体像
製糖産業遺産のシステムの保全	個別の近代的製糖工場の保全、地域観光、土地開発・再利用	<ol style="list-style-type: none"> 1. 全体の製糖産業遺産の近代化を再評価する 2. 製糖産業遺産のネットワークの保全
植民地期の近代化産業遺産の継承と変遷	個別の製糖工場と製糖鉄道と社有農場の変遷	<ol style="list-style-type: none"> 1. 全体の製糖産業遺産の継承 2. 全体の製糖産業遺産の変容 3. 戦前の近代化価値から見るポスト植民地時代の変遷

(筆者作成)

0.3.3 本研究の新規性・独自性

植民地期の近代化産業遺産に関する先行研究においては、遺産の真正性・完全性と植民支配の特徴によって保全方法では根本的な解決にならないことが明らかにされており、遺産の歴史的・近代的価値の再評価、植民支配の「負の遺産」などの保全事業に対する新たな保全概念と共に、一般の文化財あるいは産業遺産保全手法から修正する必要がある。また、近代化産業遺産を活かしたまちづくり、産業遺産のネットワークによる保全事業に対する研究は十分になされていない。そのため、本研究は、製糖産業遺産の製糖プロセスの中で、製糖工場と社有農場と製糖鉄道に着目し、戦前から近年までの製糖産業遺産の価値転化と変容から考察しており、ここにこれまでの研究にはない新規性がある。また、植民地期の近代化産業遺産の植民支配と近代的価値を再評価・再解釈とする独自の着眼点を持ち、複数遺産の連携、多角的な再利用手法、地元参加など保全方式の導入の可能性の分析により、遺産の保全策を見直そうとする新規性がある。

また、本論文は植民地統治を美化せず、産業・地域近代化の歴史と産業遺産保全の真正性を保護するために、適当な視点から日本統治時代の近代化の功績・地域への影響と、近年の植民地期遺産の保全策の独自性を分析している。現在台湾で愛される日本技師・政治家が多く存在するが、台湾の植民地期の近代化産業遺産についての定義と議論はまだない。従って、本論文における日本植民地期の近代化産業遺産とは、大日本帝国統治時代の産業近代化の過程で、植民地支配と共に近代的な手法でつくられた建造物、工作物、無形の産業活動と定義する。従って、台湾の植民地期の近代化産業遺産は産業の歴史的、科学、技術的、社会的な価値のみならず、過去の重要な植民地支配と、地域へ与えたインパクトなどの歴史的結果があり、植民地期の台湾の近代化及び被支配者の歴史の重要な証言であると言える。

0.4 研究の構成・方法と対象

0.4.1 研究の構成

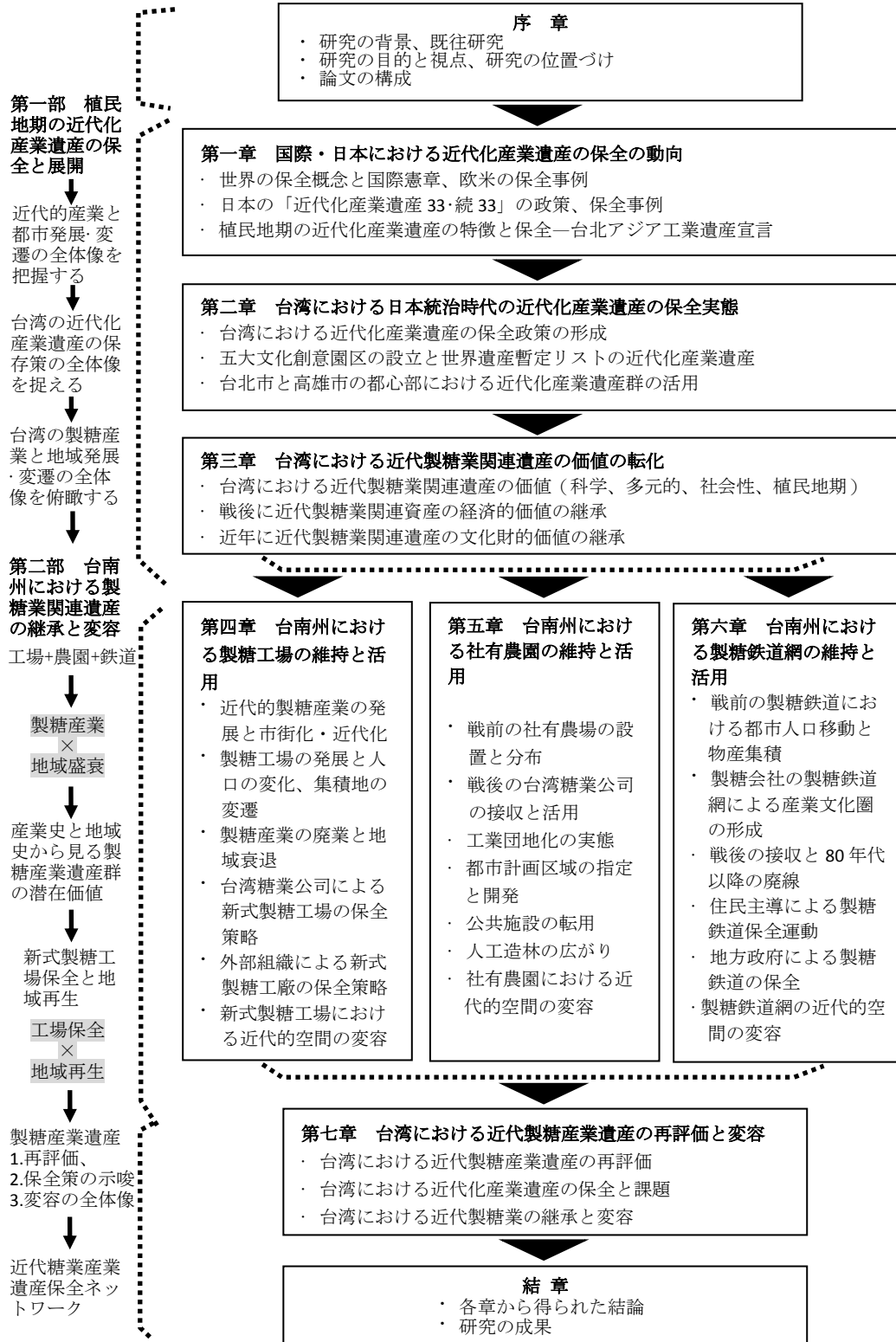


図 0-6 研究の構成

第二部の研究対象地：台南州における製糖産業関連遺産群

1. 製糖工場群（15 工場）
2. 社有農場（11.8ha）
3. 製糖鉄道網（営業線・専門線）

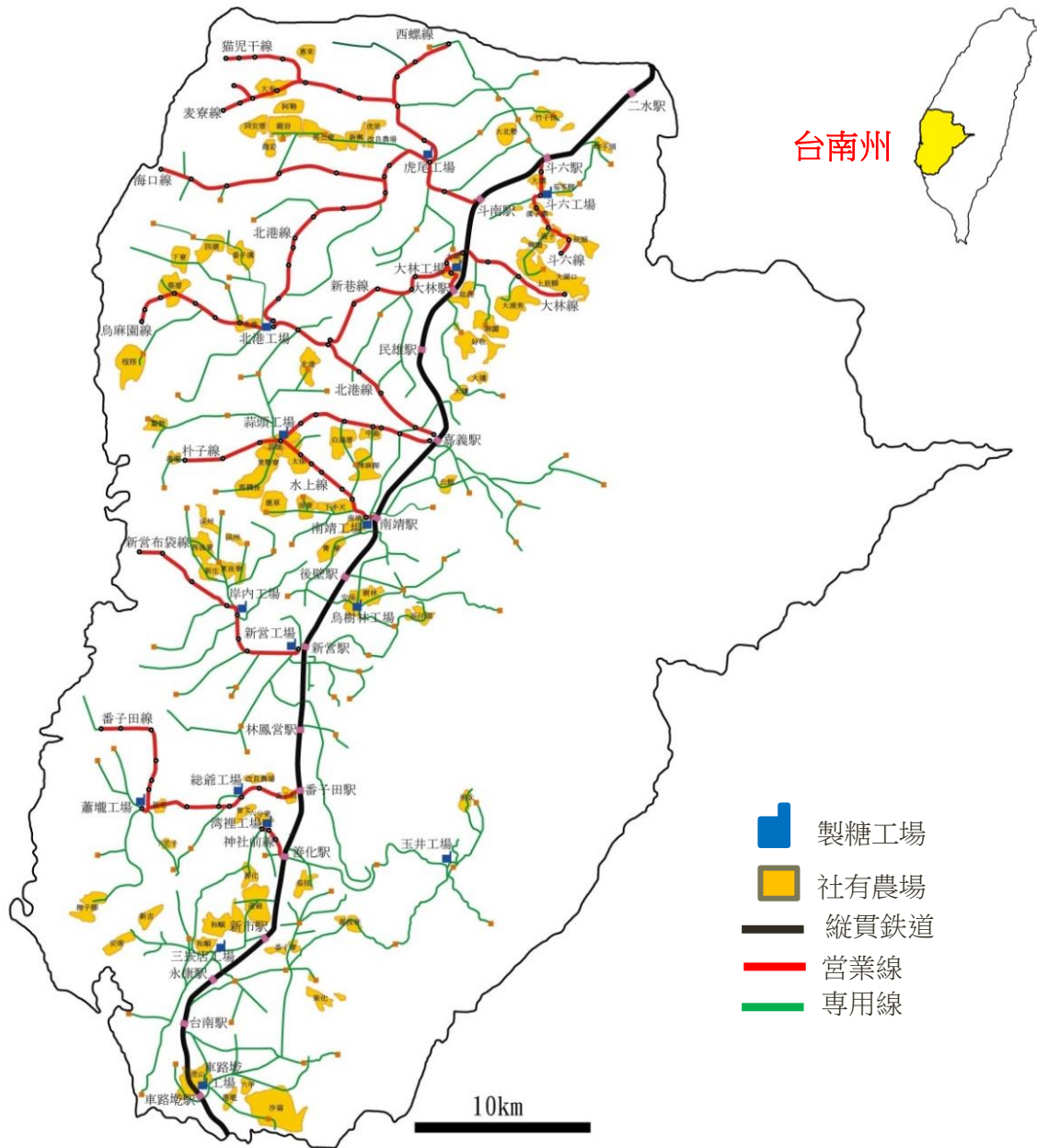


図 0-7 研究対象地（製糖工場・社有農場・製糖鉄道）の全体像（筆者作成）

0.4.2 全体の構成と各章・各節の関係

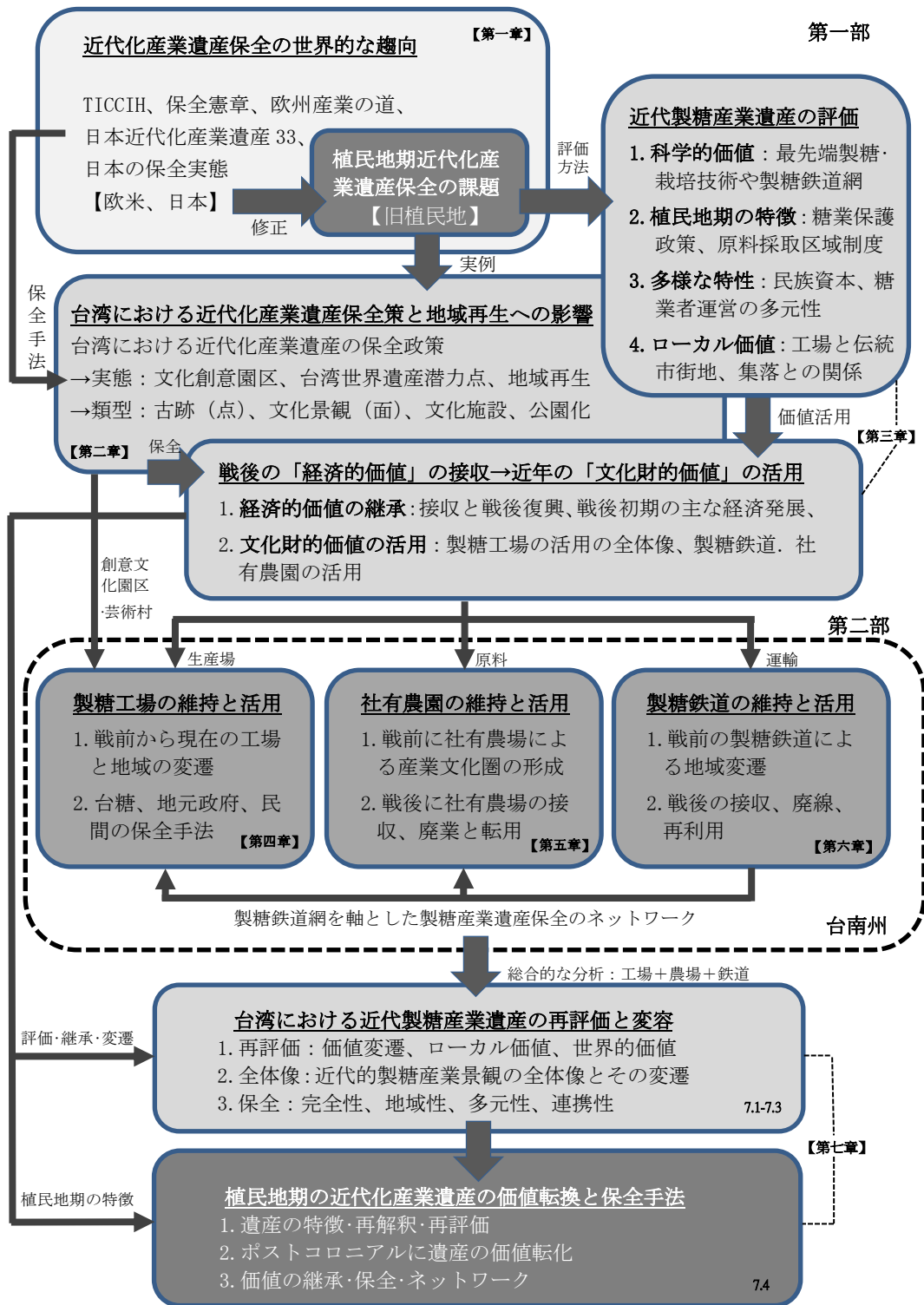


図 0-8 全体の構成と各章・各節の関係

0.4.3 研究の手法

1.文献調査：日本統治時代の製糖産業の産業史・地域史→近代化の価値を把握する

戦前の殖産興業の政策に関わる規則や「製糖業と地域の発展」の報告書、総督府の「人口の統計データ」、地図（大日本帝国陸地測量部）に加えて、必要な現地調査やヒアリングを中心とする。また、戦前の製糖会社の製糖業の資料、データ、新聞記事などを整理し、製糖産業発展の評論の文献を参照する。次に、「近代化製糖産業発展史」、「糖廊から製糖工場までの変遷」、「製糖産業と地域形成」、「製糖鉄道網と地域発展の変遷」などの情報を整理し、製糖産業や地域発展との関係を解明する。

2.事例調査：製糖産業遺産保存→保全状況を分析する

製糖産業遺産の製糖工場や製糖鉄道や社有農場の活用に関わる報告書や研究の収集を行う。また、「産業考古学」、「文化資源」の活用による「近代化歴史文化の保全」と「地域再生」の概念についての基礎的研究を進めると同時に、台南州での製糖産業遺産を踏まえ、全体の製糖産業遺産の保全のネットワークの現状と遺産の変遷を明らかにする。最後に、国際産業遺産保存委員会（TICCIH）の「ニジニータギル憲章」と「アジア工業遺産の台北宣言」などの国際的視点から見る、ポスト植民地時代の製糖産業遺産の継承と変容を調査する。

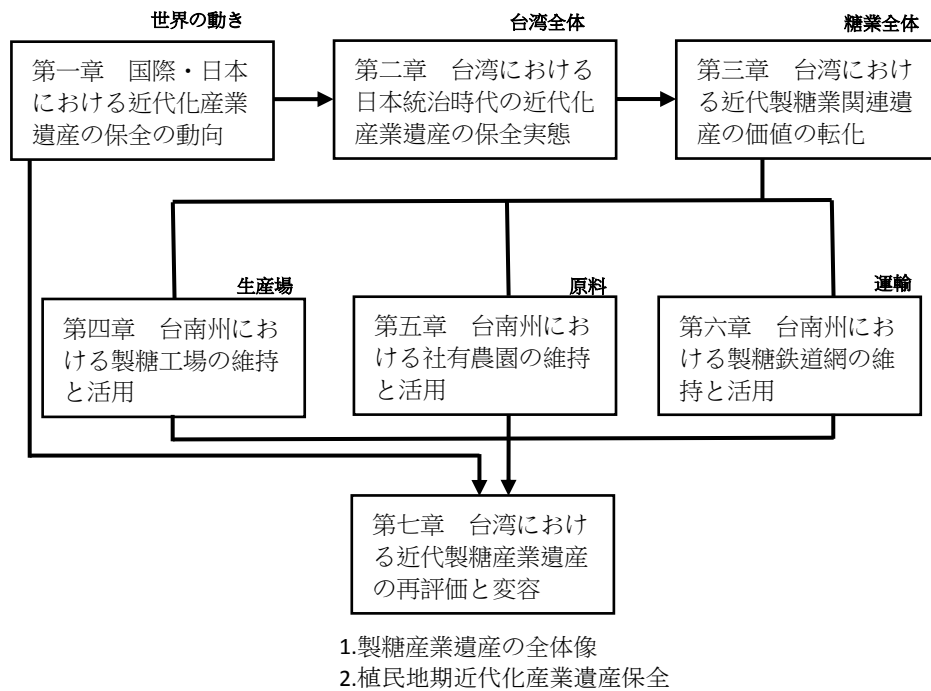


図 0-9 本研究の流れ

第一部 植民地期の近代化産業遺産の保全と展開

第一章 国際・日本における近代化産業遺産の保全の動向

第二章 台湾における日本統治時代の近代化産業遺産の保全実態

第三章 台湾における近代製糖業関連遺産の価値の転化

第一章 国際・日本における近代化産業遺産の保全の動向

- 1.1 近代化産業遺産保全に関する世界の概念と国際憲章
- 1.2 欧州における近代化産業遺産の保存実態
- 1.3 日本の「近代化産業遺産 33・続 33」の政策
- 1.4 日本における近代化産業遺産の保存実態
- 1.5 植民地期の近代化産業遺産の保全憲章—台北アジア工業遺産宣言
- 1.6 小結

1.1 近代化産業遺産保全に関する世界の概念と国際憲章

1.1.1 国際産業遺産保存委員会（TICCIH）

1.1.1.1 国際産業遺産保存委員会（TICCIH）の創設

国際産業遺産保存委員会（TICCIH）は産業遺産保全・産業考古学の研究などを目的とした国際団体である。コソンとトリンダーの提唱によって、第一回国際産業記念物保存会議がイギリスのアイアンブリッジで1973年に開催された。第3回会議がスウェーデンで開催され、TICCIHの創設が決められ、英語圏で主として使われている“Industrial Monuments”を“Industrial Heritage”に変更することが決められた。³³また、TICCIH大会は3年ごとに開催されることが決められた。TICCIHは現在、産業遺産の、ユネスコの世界文化遺産登録を進めるために、鉄道、橋梁、鉱山、金属、水力発電、繊維、通信などの分科会が活動しており、産業遺産の研究・保全を行う世界で最も重要な国際団体と言える。

1.1.1.2 TICCIHの近代化産業遺産保存活動

TICCIHは近代化産業遺産保全に関する国際的な団体であり、世界中の産業考古学の研究調査や産業遺産の保護・再利用の推進、17世紀の産業革命以降の近代化産業遺産を研究・保全している。そこでは、産業建造物のみならず産業生産の遺跡、インフラに関する遺跡・遺物や、無形の科学技術、職員の民俗文化の研究活動・保全事業などを目的とし、多元的な分野の学者や専門家が歴史文献や産業考古学のフィールド調査を通して、各地の近代化産業遺産の解釈や評価や保全方法を支援している。また、2000年以降、TICCIHはICOMOSの産業考古学に関する正式な専門アドバイザーとして、産業遺産の世界遺産登録にあたっての視察・評価を行っている。

1.1.2 ニジニータギル憲章

1.1.2.1 2003年のニジニータギル憲章

1. 憲章の制定

2003年、TICCIHロシア大会に集まった代表者たちは、産業活動のために建設された建築物、建造物、それらの中で行われた製法、使われた道具、及びそれらの存在する町や景観、そして有形、無形の証拠は、大変重要な産業遺産の一部であると主張した。³⁴TICCIHでは産業遺産の研究を行い、産業近代化の歴史を継承しつつ、遺産の多様な価値と重要性を精査し、遺産保全の意義に明らかにしていた。そして、産業遺産の顕著な普遍的価値の保護や、現在及び未来における遺産保全と地域発展のために、2003年にTICCIH本大会において、ベニス憲章の精神に則って「ニジニータギル憲章」を発表した。つまり、産業遺産保存に関する国際的な基準となる重要な文書である「ニジニータギル憲章」は、産業遺産に共通する歴史的・文化的特徴や保全政策の独特性を強調し、産業遺産の保全事業を支えている。

2. 近代化産業遺産の価値

ニジニータギル憲章によると、近代化産業遺産の主な価値は「歴史的、科学・技術的、社会的な価値」の3点である。

³³ 出典：産業考古学会のTICCIH第12回モスクワ国際会議2003のニジニータギル憲章の前言、産業考古学会誌。

³⁴ 出典：玉川寛治(2003)前掲載。

(1) 歴史的価値

近代化産業遺産の歴史的価値には、人類の近代文明の証拠として、近代文明特有の時代精神を持ち、近代化過程を示すという歴史的史料価値がある。特定の範囲の有形文化財のみならず、地域（国家・世界）全体の近代化発展の歴史に基づく普遍的価値であると定義されている。

しかし、欧米諸国以外の地域において、産業革命からの歴史は未だ百年未満のため、近代化産業遺産の歴史はその他一般の文化財より比較的短いと考えられる。また、歴史的価値の過少評価によって、多くの近代化産業遺産が破壊されている。そのため、近代化産業遺産の歴史的価値を保全するために、人類全体の発展や重要な歴史事件の見直しを検討すべきである。特に、類まれな近代化の過程・産業景観、近代化文明に関する独特な、あるいは稀な証拠などの歴史価値を有する産業遺産は、慎重に評価して保存されるべきである。

(2) 科学・技術的価値

近代化産業遺産の科学・技術的価値とは、産業発展のために科学的発見や技術的発明を融合し転化させ、新たな産業革命の価値や経済的価値を生み出した革新とイノベーションに認められる。世界・国家・地域で初めてその近代化を支えたパイオニアとして、特定の範囲で産業発展の革新を推進した。近代化産業遺産の産業基盤、産業構造、構成要素、機器・設備、産業景観、マニュアル・書類のみならず、産業・地域の近代化に関する周辺住民の共有記憶も科学・技術的価値の認められる遺産であると言える。

近代化産業遺産は、近代の産業革新以降の新たな科学技術による産業近代化の証拠である。即ち、その産業近代化の原動力である新たな科学・技術価値は近代化産業遺産の「核心的価値」と言える。また、科学・技術的価値は、建造物・機械設備の「有形遺産」と、科学技術・近代的知識の「無形遺産」に分けられるが、特に無形遺産の保全は、技術マニュアル、設計図などの書類、稼働中の機械設備の操作技術、生産ラインの維持などの科学技術的価値から行われるべきである。しかしながら、近年の近代化産業遺産の活用事業において、多くの産業近代化にかかる書類が撤去され、近代化の知識や科学技術が軽視されている。

(3) 社会的価値

近代化産業遺産の社会的価値とは、地域における産業集積の形成、多くの地域社会を繋ぐ産業活動などの証拠として、産業文化を形成した地域社会の姿に認められる。特に、地域における主な産業の発展や、企業グループが立地することによって地域が発展し、そうした産業・企業の存在なくしては都市機能が維持されなかった地域に表われていると言える。言い換えれば、社会的価値は地域アイデンティティーの核心として、周辺住民の生活文化・産業活動、近代的産業の発展と共に地域近代化の歴史などを伝える地域形成の文脈である。

前述のように、近代化産業遺産の歴史的価値と科学・技術的価値は、人類全体あるいは国家全体の近代化に大きく貢献した。これに比べて、近代化産業遺産の社会的価値は、その直接の影響の規模は小さいが、地域密着型の近代化産業遺産の、地域社会の繁栄への影響はより大きいと思われる。そのため、近代化産業遺産の社会的価値を過小評価しないように、地域社会の近代化への貢献を重視して再評価すべきである。

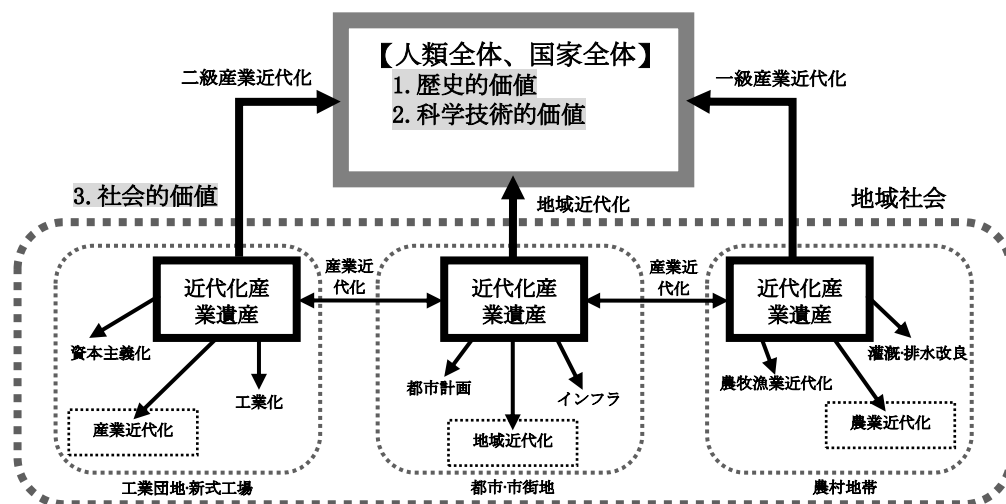


図 1-1 近代化産業遺産の歴史的、科学技術的、社会的価値の影響（筆者作成）

3. 近代化産業遺産の保全

廃棄された遺産群の近代化産業遺産としての保全においては、産業考古学を通じて遺産の隠された価値を分析し、保護の範囲を決定することが必要である。そこで、近代化産業遺産の完全性と機能性を確保するために、生産プロセス全体の一部となる従属的要素の破壊を避けなければならない。即ち、産業建築の集合体の価値と真正さを大幅に損なわないように、可動・不動遺産や有形・無形遺産を調査し、適切に評価する必要がある。また、廃棄された遺跡・遺構や機械設備を撤去せず、当初の生産の流れと産業活動のパターンを復原し、以前の使用目的の説明の展示・教育活動を行うことが重要である。

急速な国際的経済構造の変化に脅かされている近代化産業遺産の保全事業には、元職員・周辺住民の支持や中央・地方政府の財源支援が必要である。また、産業遺産への潜在的な脅威を解決し、緊急保全対策や長期保全計画を立てておかなければならない。³⁵つまり、近代化産業遺産の保存事業は、地域的、国家的計画に統合され、遺跡・遺物の保全を行わなければならない。さらに、産業遺産の特別な性格を考慮に入れた法的保護によって、近代化産業遺産の産業建築・機械設備を保護し、全体の産業景観を維持しなければならない。TICCIHにおける近代化産業遺産の保全戦略は以下のとおりである。

4. 近代化産業遺産保全と産業景観の維持・保全の原則

TICCIH のニジニータギル憲章の新たな国際基準により、近代化産業遺産保全と産業景観の維持・保全の原則は以下のとおりである。

(1) 近代化産業遺産の構造物・敷地・景観の価値の理解

近代化産業遺産のデータベース、ビジネスファイル、設計図面、模型、生産品などの研究・保全を奨励し、適切な制度や専門的技術と知識によって遺産を再評価すべきである。

(2) 民衆の文化財に対する価値観を高めるための教育・宣伝活動

近代化産業遺産は地域（国家・世界）の発展にとって重要な証拠のため、多元的な遺産価値の解釈や

³⁵ 出典：Judith Alfrey, Judith Alfrey Nfa, Tim Putnam (2003) The Industrial Heritage: Managing Resources and Uses, Routledge .Paul Smith(2013) Choosing what to preserve ,Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation. Carol Berens (2010) Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners, and Developers、Wiley

多様な学習活動によって、次世代へ伝達する必要がある。また、広範囲な近代化産業遺産に対して、地域史・産業史の認識を深めると共に、遺産の価値をより広く捉え、保存や活用等についての意識を高めることを促進する必要がある。

(3) 近代化産業遺産の完全性・真正性の確保

適切な保全政策、法律や行政措置を採用し、遺産群の完全性・真正性を保全するために、産業建築のみならず老朽化した産業遺跡・遺構や、関連する産業遺産や土木遺産などの連携は必要である。また、全体の産業景観の一体化や機械・施設・書類の記録と保全を推進しなければならない。

(4) 近代化産業遺産の構造物・敷地・景観の維持

近代化産業遺産の敷地での持続可能な活用事業や適切な遺産構造・遺跡・遺構の保護作業をしなければならない。また、新たな施設を介入する場合には、残存する遺構や部材や位置を最大限尊重し、産業活動や稼働遺産も保全すべきである。

表 1-1 ニジニータギル憲章の近代化産業遺産の保全戦略

保全の方法と効果	近代化産業遺産の保全戦略
(1) 有形文化財保全	①近代化産業遺産の修復作業では、遺産の真正性を確保するために、最小限の介入による保存処理を基本理念とし、同時に、全ての変更を記録しなければならない。また、解体されたものも適切に保存する必要がある。
(2) 完全性保全	②工場敷地の保全を優先する必要がある。また、近代化産業遺産の遺構・遺跡の撤去には、産業考古学による調査結果、住民の保全意識、保全事業の財源を検討しなければならない。
(3) 真正性保全	③近代化産業遺産の機能性や完全性を保全する必要がある。産業建築のみならず機械・施設や遺構や遺跡を撤去した場合に、近代化産業遺産の真正性を損なうことになり、遺産の価値へ大きな影響を与える。即ち、価値の損害を最小限にとどめる上では重要である。
	④近代化産業遺産保全には、遺産の将来像や再利用の専門的な技術が必要である。また、近代的産業の発展過程、産業変遷と共に起きることのすべてについて慎重な評価・分析をしなければならない。
(1) 無形文化財保全	①伝統的技術、工芸、産業活動は非常に重要な無形産業遺産として、次の世代へ伝えてゆくべきである。また、ドキュメンタリー映画、ビジネスファイル、設計図面、模型などの保全事業を奨励すべきである。
(2) 産業活動の維持	②近代化産業遺産を再利用する場合には、適当な保全事業や歴史的意義を理解する活動を推進すべきである。保全事業による新たな施設は、遺跡・遺構、生産プロセス、元の生産活動を尊重し、遺産の特徴に合わせて活用すべきである。つまり、近代化産業遺産のオリジナルの機能を強調しながら、少なくとも一つエリアで産業発展の歴史・価値を展示する必要がある。
(3) 有形可動文化財	
(4) 地域再生の促進	③近代化産業遺産の活用事業は、省エネルギーや廃棄物の減量・リサイクルなど環境に優しいものである。また、遺産群を保全しながら地域社会の経済発展や衰退地域の再生を促進し、地域の持続可能な発展の重要な役割を果たしている。さらに、雇用機会の提供、地域経済の安定性、日常生活向上などのメリットを実現できる。

(出典：宇野いつ子(2003)「ニジニータギル憲章」TICCIH 産業遺産憲章の暫定日本語訳全文、産業考古学

会、国際産業遺産保存委員会（TICCIH）2003年の「ニジニータギル憲章」、清水憲一（2011）「産業ヘリテージの保存・活用—ガイドラインの策定の準備報告（1）新たな「国際基準」、産業考古学、産業考古学会、141号。より作成）

1.1.2.2 2011年の新たなニジニータギル憲章

1. ICOMOS-TICCIH 共同原則の策定

前述のように、TICCIH は産業遺産を代表する世界最大の国際組織であり、産業遺産に関する ICOMOS の学術的顧問である。そして、2003年に TICCIH が作成した「ニジニータギル憲章」は ICOMOS に批准され、最終的に UNESCO の承認を求めて提出された。このニジニータギル憲章は、世界初の産業遺産に関する保全準則であり、欧米諸国や日本など地域における産業遺産の評価や保全活動を支えている。

しかしながら、産業遺産の評価や保全の「国際基準」に関して同憲章によって語られてきたが、この憲章は「世界遺産委員会」の承認を得るに至っていなかった。そのため、2010年10月に、ニジニータギル憲章は修正され、「産業遺産を継承する場所、建造物、地域及び景観の保全に関する ICOMOS – TICCIH 共同原則」として具体化された。最終的に TICCIH が作成した新たな産業遺産保全の憲章は、ICOMOS の批准及び UNESCO の承認を求めて提出された。³⁶新たな憲章において、産業遺産の「定義」や「価値」や「保存」や「活用」などの基準を広げて改めて検討することになった。また、稼働中の産業遺産又はこれを含む産業遺産群について、遺産価値と保全政策に焦点を当てて論述されている。特に、稼働中の近代化産業遺産は人類の産業活動を多種多様な産業遺産が証言していると言え、産業近代化の歴史を伝承している。そのため、共同原則によって、稼働中の産業遺産において稼働を継続することが遺産価値の保全につながることを踏まえ、含む産業遺産群の一体化を通じて近代的産業の歴史を継承していくことを目指している。

2. 憲章内容の概要

憲章の中で、「産業遺産の定義」は、産業遺産は歴史的、科学、技術的、社会的な価値を持ち、過去の重要な歴史的結果であり、あるいは現在も稼働しながら持ち続けている活動の証拠を示す産業文化財であるとされている。また、産業遺産を保存・活用することの意義・重要性については、多くの場合、産業遺産が危機にさらされ、消失の危機にあることにあるからである。さらに、憲章の保存策において、地域・国の開発政策に位置づけることによって、持続的発展に寄与することを強調している。

なお、産業遺産の価値については、歴史的、科学・技術的、社会的な価値を持つ産業文化財のため、用途と機能の価値の保全、及びその完全性の重要性を訴える。特に、初期またはパイオニア的な例の価値を強調している。³⁷最後に、保護、保存、修復、介入、活用などの分野に分けて、遺産価値の理解、機能的な完全性の保存、現役稼働遺産の継続的な保全などを多く含むことを強調している。

3. 共同原則の新基準・規則

2010年得の世界遺産・ICOMOSの「原則」であることの意義は以下のとおりである。

(1) 「過去もしくは現在」、「現役の産業の操業」、「現役稼働の場合」などの強調。

³⁶ 出典：清水憲一（2012）「産業遺産の評価—ガイドライン策定の準備報告（2）」、『産業考古学』、産業考古学会、vol.144、pp.2-17。

³⁷ 出典：清水憲一（2012）前掲載。

- (2) 美的・芸術的な保存・整備は、むしろ価値を損ねることを明示。
- (3) 美的・芸術的価値が遺産価値の必要条件ではないが、十分条件に該当する。
- (4) 主要な関心は産業革命であるが、対象の時代を問わないこと。

その上で、新たな国際基準としての「ICOMOS-TICCIH 共同原則」は、従来の遺跡・遺構・遺物からなる「産業遺産」に加えて「稼働施設」をヘリテージの価値を持つものとして拡充することを明確にした。³⁸

1.1.2.3 「ニジニータギル憲章」と「共同原則」の比較

TICCIH が作成した 2003 年「ニジニータギル憲章」と 2011 年「共同原則」の比較は、産業遺産の「定義」や「価値」や「保存」や「活用」などの基準を分けて、以下の表に示している。

表 1-2 2003 年と 2011 年のニジニータギル憲章の比較

項目	2003 年	2010 年
定義	産業遺産は、歴史的、技術的、社会的、建築学的、あるいは科学的価値のある産業文化の遺物から成る。これらの遺物は建物、機械、工房、工場及び製造所、炭坑及び処理精製場、倉庫や貯蔵庫、エネルギーを製造し、伝達し、消費する場所、輸送とその全てのインフラ、そして住宅、宗教礼拝、教育など産業に関わる社会活動のために使用される場所から成る。	1.産業遺産は歴史的、科学、技術的、社会的な価値を持ち、過去の重要な歴史的結果であり、あるいは現在も稼働しながら持ち続けている活動の証拠を示す産業文化財である。文化と自然の深い関係を示す、人類の他種多様な有形・無形の産業活動の証言である。 2.産業遺産の対象・構成：主要な関心は産業革命であるが、対象の時代を問わない。
価値	1.重要な歴史的結果を過去に持ち、現在も持ちつづけている活動の証拠である。 2.生活記録の一部として、又重要なアイデンティティーを与えるものとして社会的価値がある。又技術的及び科学的価値、プランニングの質において大きな美的価値がある。 3.遺産それ自体、その建築構造物、構成部分、機械及び据え付け、産業景観、記録された文書、又人間の記憶や慣習に刻まれた産業の無形の記録に本来備わっているものである。 4.特定の産業工程を残すという点では、珍しさ、遺跡の種類や景観の価値。初期又	■ 産業遺産の価値： 1.産業遺産は歴史的、科学・技術的、社会的な価値を持つ産業文化財である。 2.産業遺産は用途と機能の価値を保全もしくはその完全性がとくに重要である。 3.初期またはパイオニア的な例はとくに価値がある。 ■ 価値の評価 1.価値の評価は、歴史的、技術的、社会経済的な側面からなされ、これらが価値の評価基準を構成する。 2.遺産の価値を評価するためには産業史・地域史における意義づけと国内外比較が必要であ

³⁸ 出典：清水憲一（2012）「産業遺産の評価—ガイドライン策定の準備報告（2）」、『産業考古学』、産業考古学会、vol. 144、pp. 2-17。

項目	2003 年	2010 年
	<p>はパイオニア的な例は、特に価値がある。</p>	<p>る。</p> <p>3.遺産の意義を判定するために、学際的アプローチがとられ、それは当該産業に関連する適切な専門家によって行われるが、地域その他の利害関係者の参加も不可欠。</p> <p>4.遺産の当初の目的、又そこで行われた可能性のある様々な遺産工程に関する完全な知識が求められる。時を経てこれらは変更した可能性もあるが、以前の利用全てを検証し、評価する必要がある。</p>
<p>保存</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 保存 1.産業遺産の保存では、機能的な完全性を保存することが重要である。 2.時を経てこれらは変更した可能性もあるが、以前の利用全てを検証し、評価する必要がある。 3.遺産が本来あった場所の保存はいつも優先的に考慮されなければならない。 <ul style="list-style-type: none"> ■ 修復・介入 1. 確実な保存のために、当初の循環と行動のパターンを維持し、できるだけオリジナルの、又は主要な目的と一致させなければならない。 2.保存のための介入は取り消しが可能でなければならない、最少の影響に抑えられなければならない。 3. 再建、あるいは既知の以前の状態への復帰は例外的な介入である。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 保護 1.政策的・法的・行政的な保護の措置をとる。 2.保存プログラムは、国家・地域の開発計画と密接な関係に対応する。 3.緊急の場合、暫定的な保護を行う。 4.文書・記録類なども保護する。 5.アドバイスを与える諮問機関の設置と地域社会の参加は必要不可欠である。 <ul style="list-style-type: none"> ■ 保存 1.産業遺産の機能的な完全性を保存することが重要である。 2.遺産価値をどう理解するか、また保存圧力によって保存のあり方は異なる。 3.産業遺産が現役稼働の場合、それらを継続的に利用し、機能を保全する。 4.機械・全資産が破壊されたりすると、その資産の価値は危険にさらされる。 5.産業遺産の破壊を防ぐための法的・行政的枠組みを整備しておく <ul style="list-style-type: none"> ■ 修復・介入 1.保存のための最少の影響に抑えられなければならない。 2.用途変更より利用は、もっとも持続可能な保存

項目	2003年	2010年
		の方法である。
		3.修復においては、残っている建設当初の部材を尊重することである。
		4.修復は、年代の価値や重要な足跡・痕跡を尊重するものである。
		5.産業遺産は美的な保存・整備を目的とするのではない。
		6.防災措置は、必要条件やリスク軽減戦略などの適用をするが、産業遺産の特徴は尊重される必要がある。
		7.産業遺産は、本来あった場所の保存がいつも優先される。
		8.再建、あるいは既知の以前の状態への復帰・復元は例外的な介入である。
活用	1.多くの古い又は旧式の産業工程非常に重要な資源であり、次世代へ受け継がれなければならない。	1.地域振興のために産業遺産を整備・活用するためにも、地域計画に包括される「保存管理計画」が欠かせない。
	2.再利用が意味する継続性は、長期間続いた雇用源の突然の消滅に直面する地域社会に、精神的な安定をもたらすことができる。	2.遺産価値を多様な形で紹介、周知する。
	3.記録文書、企業の古文書、建設計画、産業製品のサンプル見本の保存は、奨励されなければならない。	3.一般市民と企業が産業遺産を認識し理解することは、保存のための重要な手段となる。
		4.産業遺産は教育資源である。
		5.博物館、教育センター、展示、刊行物、ウェブサイトは産業遺産の認識や理解を深める手段として、発展され、維持されるべきである。

(出典：宇野いつ子(2003)「エンジニアギル憲章」TICCIH 産業遺産憲章の暫定日本語訳全文、産業考古学会、国際産業遺産保存委員会 (TICCIH) 2003年のエンジニアギル憲章、清水憲一(2011)産業ヘリテージの保存・活用—ガイドラインの策定の準備報告(1) 新たな「国際基準」、産業考古学、産業考古学会、141号。より作成)

1.1.3 ヨーロッパ産業遺産の道 (European Route of Industrial Heritage, ERIH)

「ヨーロッパ産業遺産の道」は、欧州の主要な産業遺産を連携した、国際的な産業発展のルート網である。重要な産業遺産をつなぐプロジェクトにおいて、近代化産業遺産のネットワークは32か国850施設あり、人類の産業革命の近代化・産業史の保全を支えている。各地での近代化産業遺産を結びプロジェクトの目的には、従来個別の保護にとどまりがちだった遺産の連携を促進し、欧州諸国共通の産業近代化に係る産業建造物・機械設備の価値・保全事業の推進を行うことにある。また、このプロジェクトの「道」は、産業史や科学技術史を通じて各近代化産業遺産を繋ぐ仮想上のものである。そこで、ヨーロッパ産業

遺産の道は、世界初の産業革命と欧州の産業近代化を証明するような、科学技術の進展や機械設備の発明などの産業革新過程を解明している。

そのプロジェクトの第一段階である「幹線道路」の基準点となるのが、「アンカーポイント」と呼ばれる産業遺産の横のネットワークである。これらの沿「道」地域には、超地域密着型の近代化産業遺産である近代的工場や鉱山や社宅街などの産業施設が文化施設やレジャー施設や観光施設や緑地・広場として再利用されている。つまり、歴史的に重要である産業革新の遺産は、観光地や地域の公共空間として転化した文化資源となっている。第一段階の参加国はイギリス、ドイツ、フランス、オランダ、ベルギー、ルクセンブルクなど世界中の生産革新の発祥国であり、近代化産業遺産保全に係る世界初の国際的連携と言える。即ち、国際協力による各国の近代化産業遺産において、遺産のバックボーンを提示しながら、遺産であるアンカーポイントを用いた地域の産業ルートが接続している。第二段階として近代化産業遺産を連携しているのは、ルール地方の重工業遺産ルートのような「地域の道 (Regional Routes)」である。例えば、ルール地方での製鋼所やガスタンクや炭坑などの重工業施設を日常生活の空間や観光・商業施設として再利用している。即ち、産業近代化に影響を与えた近代化産業遺産とその周辺敷地をカバーするものとして、アンカーポイント周辺の遺産群のネットワークを促している。現在、ヨーロッパ産業遺産の道は10の主題に分けて、欧州全体の多様な近代化産業遺産や面的な産業景観の共通価値を提示しており、世界文化遺産あるいは街並み全体のような形で保全している。これら10の主題ごとの産業遺産の道を以下の表に示す。

表 1-3 10の主題ごとの産業遺産の道

産業の主題	産業の主題
1. 鉱業 (Mining): 大地の宝物	6. 運輸・通信 (Transport & Communication): 産業革命の足跡
2. 製鉄業 (Iron & Steel): 溶鉱炉の輝き	7. 水 (Water): 青く澄んだ黄金
3. 繊維 (Textiles): 糸から織物まで	8. 住宅・建築 (Housing & Architecture)
4. 製造業 (Production & Manufacturing): 世界のための製品	9. サービス産業・娯楽産業 (Service & Leisure Industry)
5. エネルギー (Energy): 我々を進めてくれるもの	10. 産業景観 (Industrial Landscapes)

1.2 欧州における近代化産業遺産の保存実態

1.2.1 産業革命の発祥地—イギリスのアイアンブリッジ渓谷博物館

1.2.1.1 アイアンブリッジ渓谷博物館群の創立

アイアンブリッジは、ロンドンの北西約 190km にあり、世界最初の鑄鉄橋である。この橋を中心にアイアンブリッジ渓谷と呼ばれるイングランドのシュロップシャー州にある、セヴァン川役 4.8km の両岸約 15.4 平方 km の領域内に産業遺跡が点在する。³⁹ 1973 年に最初の博物館がオープンし、75 年から 10 年間かけて構想を練り、その後は、1 年に約 1 つの割合で博物館が開館した。⁴⁰ 現在は、アイアンブリッジの近代化産業遺産群は渓谷の両側で 6 つの博物館を設置し、イギリス・世界の産業遺産の発祥地の産業史・地域史に関する展覧会・教育活動が行われている。また、人類の産業革命の発祥地の関連遺産を保護するために、1986 年に世界遺産文化遺産に登録されている。さらに、アイアンブリッジ渓谷博物館と周辺地域はヨーロッパ産業遺産の道のアンカーポイントと連携し、欧州全体の近代化産業遺産の一体化を促進している。

1.2.1.2 博物館群の特徴

この博物館群の文化施設や産業建築単体などの観光拠点は一カ所に集められるのではなく、産業近代化の過程のもともとあったところに保存・展示されている。例えば、野外博物館は、イギリスの産業革命がもたらした黄金時代のヴィクトリア女王時代の名残を留めるべく、元からこの地にあった鉱山や熔鉱炉・工場をはじめ、おおくの産業に関わる工場や商店・建物などが移築され、保存がなされている。⁴¹ また、アイアンブリッジ渓谷博物館群の 6 つの博物館の中で、5 つの主要な近代化産業遺産や地域社会、労働者・住民の日常生活に関連する遺跡保全・歴史展示・教育活動を通じて、人類の産業遺産の発祥地が活かした地域再生を促している。元館長、スチュワードはこの産業遺産の博物館群の特徴として以下 4 点を挙げている。

1. この渓谷にもともとあった複数の産業遺産をもとに、その集合体としてマルチサイトな博物館にする。
2. 財源は入場者からの収益に求め、地方公共団体や中央政府の資金援助に頼らない。
3. 産業及び商業の発展に必要な資金を調達することに責任を持つ（この目的のためにアイアンブリッジ渓谷博物館開発信託が設立された）。
4. 地域社会の支持によって成り立つことを目指す。⁴²

1.2.1.3 開発コストと多面的な財源

アイアンブリッジ渓谷博物館群で、一つの博物館を建てるのに約 25 万ポンドかかり、1970 年代終わりの開発ピーク時は、年間の開発予算は約 140 万ポンドが組まれ、イギリスの平均から見ても開発コストは安い。さらに、ブリスツヒル野外博物館の開発で約 300 人の失業者に 5 年間、雇用の機会を与えることが出来た。⁴³ また、現在の大きな公の財源はイギリスの国内ではなく、EU（欧州連合）もこの保全事業を支援

³⁹ 出典：並川弘彦（2006）世界遺産 アイアンブリッジ渓谷、空間・社会・地理思想、10 号、p.101。

⁴⁰ 出典：加藤康子（1997）『産業遺産』、日本経済新聞社、1997、pp.26-27。

⁴¹ 出典：並川弘彦（2006）世界遺産 アイアンブリッジ渓谷、空間・社会・地理思想、10 号、p.130。

⁴² 出典：加藤康子（1997）同前掲、pp.27-28。

⁴³ 出典：加藤康子（1997）同前掲、p.46。

している。現在、アイアンブリッジ渓谷博物館では年間約 200 ポンドの投資資金をユーロ・ファンドとして EU から受け取っている。さらに、観光のためのジョブトレーニングの名目で特別手当を年間 60 万ポンド受給している。その他、公の資金としてイギリス国内で最も大きな財源として、宝くじ「ナショナル・ロタリー」がある。また、イングリッシュ・ヘリテージや国民の寄付も額は小さいが、重要な資金源として考えられている。⁴⁴現在、博物館信託の財源の多様化のため、渓谷博物館開発信託と渓谷博物館信託を通じて博物館の運営、資金の調達、開発などの事業が行われている。また、ヘリテージ基金、ニュータウン、コーポレーション、寄付金などもアイアンブリッジ渓谷博物館群の重要な財源となっている。さらに、「理事開運営」を通じて、博物館群の総合計画、土地開発、遺産の保護と再利用、産業景観の維持などを審査し、近代化産業遺産の価値の保護を促進している。つまり、産業考古学による遺産価値の確認、遺産群の連携、透明な信託制度、多様な財源などはこの保全事業の成功の要因と思われている。

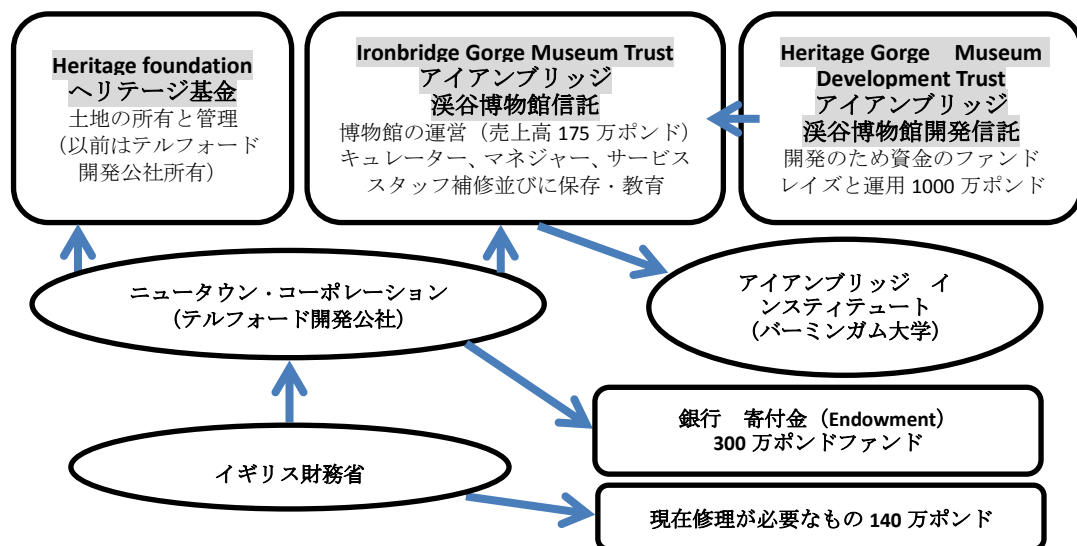


図 1-2 アイアンブリッジ渓谷博物館の構造

(出典：加藤康子 (1997) 『産業遺産』、日本経済新聞社、1997、p. 51。)

⁴⁴ 出典：加藤康子 (1997) 『産業遺産』、日本経済新聞社、1997、pp. 46-48。

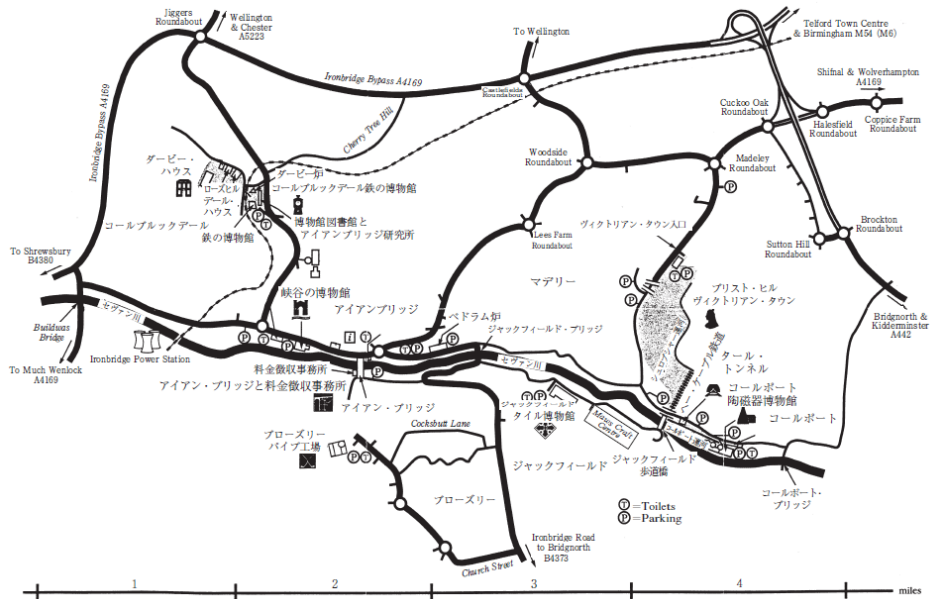


図 1-3 アイアンブリッジ峡谷における近代化産業遺産と博物館の地点

(出典：並川弘彦 (2006) 世界遺産 アイアンブリッジ峡谷、空間・社会・地理思想、10号、p.102。)

1.2.2 近代化産業遺産のネットワークドイツにおけるルール工業地帯

西ドイツのルール工業地帯 (Ruhrgebiet) は、ルール川下流域に広大な重工業地帯として、ドイツの産業を牽引した地方である。19世紀の第二次産業革命によって、ドイツはルール工業地帯を中心に鉄鋼・鉱業・機械・化学など重工業の発展を行った。エッセンを中心にドルトムント・デュースブルク・デュッセルドルフ・ボーフムなどの工業地帯で炭田の開発・鉄鉱石の鉱業・化学・機械を中心とした産業の近代化を推進しながら、地域への市街化・近代化を促していた。

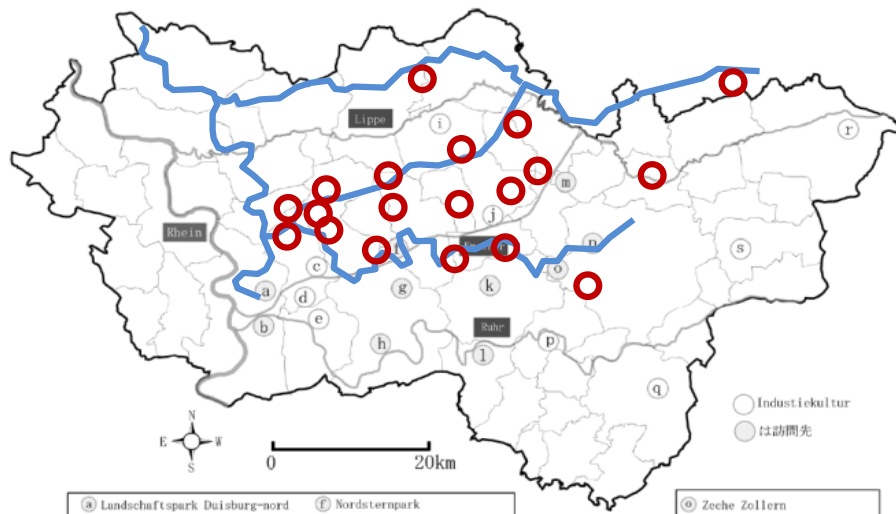


図 1-4 ルール地域工業地帯の近代化産業遺産の位置

(出典：本岡 拓哉・田中 靖記 (2006) ライン・ルール大都市圏における都市再生—ボーフム大学地理学教室サマースクール 2005 に参加して—、空間・社会・地理思想、10号、p.72。より作成)

ルール工業地帯の産業施設が廃業された以降、産業施設・産業近代化進展の中で起こった環境汚染と地域衰退の象徴などの課題が深刻になった。ルール工業地帯の廃棄された産業施設の「負の遺産」を地域の近代化産業遺産としての文化資源へと転換するために、地域の近代化産業遺産をネットワークとした保全事業が積極的に推進されている。その中で、遺産群を保全している IBA プログラムは、廃業された工場跡を単に産業遺産として保存するだけではなく、多様なプログラムと連動して、実用的に活かす取り組みも行なっている。

例えば、ツォルフライン（Zollverein）炭鉱群では、パウハウスの建築群が美術館や商業施設やレジャー施設として活用され、文化施設の展示や店舗の調度品が全体の産業施設に非常にマッチした配置となっている。また、近代化産業遺産の歴史教育については、産業建築・施設が博物館や教育施設として活用され、地域産業近代化の展示・教育活動が積極的に推進されている。また、ハッチングンの「Henrichshutte 地域」は、鉄鋼博物館として再利用され、鉄鋼産業の近代化、労働者・住民の歴史・生活文化などを世界に発信している。そして、ワルトロップのシップリフト（運河エレベーター）では、ウエストファリア・インダストリアルミュージアムとして、施設内に内陸の運河を利用した生活の歴史が展示されている。ドルトムントのハンザ石炭工場でも、製鋼所のエンジンの多くがそのまま保存されており、産業時代の記憶が物的に保存され、観光施設や教育施設として再活用されている。⁴⁵

この総面積 800 平方キロメートルの近代化産業遺産群の保全事業は「IBA エムシャーパーク社」の主導下で、各遺産・地域を連携しながら複数遺産をネットワークとして保全されている。ルール工業地帯の保全事業のポイントは都市間の「統合」のみならず、様々な次元での統合が図られる必要がある。具体的にはまず、多様な階層間の「統合」が図られる必要があり、特に社会的に排除される階層やマイノリティによる住民参加へのアクセスをいかに確保するかが問題の焦点となる。そして、そうした近隣・ローカルレベルでの問題をナショナル、さらには EU やグローバルといった上層のスケールへ「統合」していくも必要である。⁴⁶つまり、この保全事業の主なポイントは、広域の「連携・統合」を通じて、ルール工業地帯の産業史・地域史を軸とする複数遺産群の保全を行われているといえる。

⁴⁵ 出典：本岡 拓哉・田中 靖記（2006）ライン・ルール大都市圏における都市再生—フォーラム大学地理学教室サマースクール 2005 に参加して—、空間・社会・地理思想、10号、pp.57—83。

⁴⁶ 出典：本岡 拓哉・田中 靖記（2006）同前掲、p.70。

1.3 日本の「近代化産業遺産 33・続 33」の政策

1.3.1 「近代化産業遺産 33」による遺産群のネットワーク

1.3.1.1 文化庁による近代化遺産の保存の動き

1960年代後半、妻籠宿と奈良井宿などの町並み保全活動が始まり、1970年代に入り、日本における「全国歴史的風土保全連盟（1970）」、「全国町並み保存連盟（1974）」が結成された。しかし、1980年代前に、日本における近代化産業遺産の保全意識と活用策は軽視され、多くの貴重な産業遺産が取り壊された。

近代化産業遺産の保全活動としては、1973年に「倉敷アイビスクエア」として活用する倉敷紡績創業の旧工場が先駆的であった。また、同じ年代に、小樽運河の保護と倉庫群の再利用などの前衛的な文化財保全意識・取り組みは、日本の産業施設・土木遺産の保全活動に大きな影響を与えている。⁴⁷しかしながら、依然として近代化産業遺産に関心を寄せるようになった時代とは言い難い。

日本における近代化遺産の本格的な総合調査は1990年から開始され、93年には群馬県碓氷峠にある煉瓦造りの鉄道アーチ橋群と秋田県の藤倉水源地の水道施設が、近代化遺産としては、初めて国の重要文化財に指定された。⁴⁸即ち、1990年代から、近代化産業遺産は新たな文化財として注目され、地域発展の象徴としての保全活動が活発化した。さらに、近代化遺産としての産業建造物の県別総合調査や、各地の保全活動の宣伝のため、明治維新以降の産業革新や地域近代化の重要性の再認識が促進されている。

前述のように、1990年から文化庁の主導によって、産業遺産を文化財として再評価する動きは始まった。各地に残る古びた工場やうち捨てられたような多くの産業遺産を、日本の近代化を先導した遺産群として捉え直すことを通じて、新しい文化財概念を拓けるという試みである。⁴⁹特に、幕末から昭和初期にかけての産業近代化の過程で、近代的産業のルーツとしての再評価・保全をしながら、数多くの建造物、機械、文書を継承している。

1.3.1.2 経済産業省による近代化産業遺産の認定

1. 近代化産業遺産の認定の動き

近代化産業遺産は文化だと考えると、価値付けのための詳細な比較検討が求められることになるが、ここで必要なのは背後にある人くさいストーリーであって、単体としてのモノだけではない。加工のための初期の機械や最終的な製品第一号など、製造のためのマニュアル創業者の生家までも含めた、血と汗のにじむ物語こそ大切なはずである。こうした切り取り方をすると、文化庁とは異なる経済産業省の立場も活かすことができる。こうした議論が土台となって、経済産業省のイニシアティブの下、2004年4月に産業遺産活用委員会が組織され、⁵⁰各地の近代化産業遺産の記録調査や保全の可能性を調べて、遺産群のネットワークの事前準備を行った。

2. 近代化産業遺産群の指定

明治時代以降の産業革命の近代的歴史文化を保全するために、1990年代より各地での近代化遺産の保全

⁴⁷ 出典：矢作弘（2004）産業遺産とまちづくり、学芸出版社、p.182.

⁴⁸ 出典：伊東孝（2000）日本の近代化遺産、岩波書店、p.2.

⁴⁹ 出典：西村幸夫（2008）“点”をネットワークさせる「星座式」まちづくりへの展望、地域づくり特集、『近代化産業遺産を活かしたまちづくり』、no. 225、(財)地域活性化センター、p.4.

⁵⁰ 出典：西村幸夫（2008）前掲載、pp.4-5。

活動は、各地域の近代化の歴史文化の保護を促した。貴重な近代化産業遺産について評価や指定や保全をするために、経産省による近代化産業遺産群の定義は幕末から戦前までの新式工場、鉱山跡地、画期的な製造品、設備機器、文書、復元物、模型など、地域・産業の近代化の過程においてイノベーティブな役割を果たした産業遺産を対象としている。

しかしながら、工場遺跡や廃線などの遺産が持つ価値は、個々の遺産の単位では伝わり難くなり、近代化産業遺産保全による地域再生が推進されたことも困難の見通しを明らかにした。そのため、2007年に、近代化産業遺産の認定の議論の結果、33のストーリーを「近代化産業遺産が紡ぎ出す先人たちの物語」として選び出したのである。⁵¹この試みのユニークな点は、近代化を支えた日本の産業遺産を個別単位ではなく、先人たちの努力の物語であると捉え、物語群を選んでいる点である。⁵²

また、近代化産業遺産の完全性と真正性を保護するために、全体の生産ラインや重要な産業景観を保存すべきである。日本の近代化産業遺産の指定において、挙げられた構成資産も、必ずしも文化財的な価値を有するものでなくともよい。たとえ、後の改造や変更があったとしても、物語の重要性には変わりがないからである。⁵³つまり、前述の近代化産業遺産の真正性の保全方法は、一般的な文化財の「本物」保全策と全く異なるものであった。

1.3.2 「近代化産業遺産続33」による遺産群のネットワーク

2007年4月に成立した中小企業地域資源活用促進法において、地域の強みとなる特産品などと並んで、近代化産業遺産が地域の観光資源として認知され、その活用のために予算、金融、税制面及び人材面で総合的に支援していく仕組みが前進したが、この法律における地域資源として、同省が認定した近代化産業遺産が含まれるということによって、多方面の支援が可能となってきたのである。⁵⁴そして、2007年から2009年まで、経産省の「産業遺産委員会」は近代化産業遺産が持つ価値をより顕在化させ、「地域活性化」に役立てることを目的として、「産業史」や「地域史」のストーリーを軸に、相互に関連する複数の遺産により構成される「近代化産業遺産群33続33」を取りまとめることとした。二年間で、経産省の産業遺産委員会(座長・西村幸夫氏)は66のテーマを通して、全国に散在する1,115件の近代化産業遺産を認定した。「近代化産業遺産群」の取りまとめは、下記の4つの考え方に基いて行っている。その中で、①～③の保全活動は個々の遺産を取り上げる際の考え方、④の作業は遺産群としての整理・編集する際の考え方である。

- ①幕末～戦前の産業遺産(近代化産業遺産)を取りまとめの対象とする(但し、江戸期及び戦後の産業遺産等についても、必要に応じコラム等で紹介)。
- ②建造物のもとより、画期的な製造品及び当該製造品の製造に用いられた設備機器、これらの過程を物語る文書など、産業近代化に関係する多様な物件を対象とする。また、これらの復元物や模型も対象とする。
- ③主として、産業の発展過程においてイノベーティブな役割を果たした産業遺産を対象とする(江戸期以前からの伝統的な手法を踏襲する産業の遺産は、原則として対象としない)。
- ④上記の近代化産業遺産を、地域史・産業史のストーリーを軸に整理・編集し、地域において活性化の取

⁵¹ 出典：西村幸夫(2008)同前掲、p.5。

⁵² 出典：西村幸夫(2008)同前掲、p.6。

⁵³ 出典：西村幸夫(2008)同前掲、p.6。

⁵⁴ 出典：西村幸夫(2008)同前掲、pp.6-7。

組みに活用しやすい形にとりまとめる。⁵⁵

1.3.3 「近代化産業遺産 33・続 33」の保存政策の特徴

多くの近代化産業遺産が文化財として登録されたが、日本の文化財保護法の有形、無形の文化財の分類の中で、産業遺産あるいは産業景観などの文化財の登録制度がない。また、各地の近代化産業遺産の個別保全が行われたが、産業史から見る価値の全体像がまだ不明であるといえる。そのため、2007年に「産業遺産活用委員会」が設置され、近代化に大きく貢献した「近代化産業遺産」について地域史、産業史を軸としたストーリーを取りまとめるべく検討会が行われた。全国の行政、企業関係者との連携の下で、「近代化産業遺産群 33 と続 33」として取りまとめ、66 ストーリーと千余の遺産群を公表し、地域再生するために指定される近代化産業遺産の活用事業を推進している。

日本の産業遺産委員会は「欧州の産業遺産の道」を参考にして、日本の産業近代化の過程を物語る 33 ストーリーを整理・編集した。この「近代化産業遺産群 33 と続 33」は、明治時代以降の産業・地域の近代化歴史を大局的・客観的に捉え、歴史的あるいは文化的優劣等を判定する趣旨のものではなく、地域密着の視点から全国の俯瞰的視野まで、近代化の歴史文化の全体像を把握するものである。

なお、近代化産業遺産群のネットワークによる地域再生の促進はこの保全策の主な目的である。そこで、経済産業省は地域活性化の一つの方策として、いわゆる産業振興のみならず、産業の過去にも目を向けた近代化産業遺産の検証を行うという施策がようやくとられるようになってきた。従来、将来ばかりに関心を注いできた経済官庁が、過去にまで目を向け、そこにも将来に役立つ資産があるというように考えるようになってきたのである。⁵⁶このように、各地に散らばる廃棄された工場や機械設備は、産業廃棄物のような価値のないものから、多様な価値を保護しながら地域活性化を促進する「地域資源」へ転化している。

⁵⁵ 出典：経済産業省（2007）近代化産業遺産群 33、経済産業省、p.2.

⁵⁶ 出典：西村幸夫（2008）“点”をネットワークさせる「星座式」まちづくりへの展望、地域づくり特集、『近代化産業遺産を活かしたまちづくり』、no.225、(財)地域活性化センター、p.5。

1.4 日本における近代化産業遺産の保存実態

日本の「近代化産業遺産（Heritage of Industrial Modernization）」の定義は幕末から戦前までの新式工場、鉱山跡地、画期的な製造品、設備機器、文書、復元物、模型など、地域・産業の近代化過程においてイノベーター的な役割を果たした産業遺産とされている。

前述のように、日本における近代化産業遺産保全の起点は、1889年に建設された倉敷紡績創業の旧工場、1973年に修復され、観光施設として再生された。現在、繊維産業遺産群は ivy square ホテル、レストラン、多目的ホール、倉紡記念館(旧原綿倉庫)、児島虎次郎記念館(製品倉庫)などとして活用されている。近年、住民参加による近代化産業遺産の保全と地域再生活動はとて活発になった。各地の近代化産業遺産保全は地元の NPO 団体や文化・歴史研究会によってなされ、遺産群の活用による都市再生を支えている。また、各地の産業遺産研究会も長年の間、近代化産業遺産の歴史を研究している。例えば、日本の産業考古学会は、北海道から九州までの 18 の地方産業考古学会が全国各地に散在しており、積極的に地元の産業遺産の再評価を行い、遺産登録推薦書や保全政策を行政に提出している。

日本の近代化産業遺産の保全運動から見ると、遺産価値の再発見と住民保存運動、機能的保全と土木遺産との繋がり、遺産価値の転化と博物館化、近代化産業遺産による地域再生などの 4 つの段階に分かれている。そして、その 4 つの段階の保全実態は以下の各節にまとめられる。

1.4.1 遺産価値の再発見と住民保存運動：北海道遺産、舞鶴港倉庫

1.4.1.1 北海道遺産構想推進協議会

2001年5月に成立された北海道遺産構想推進協議会は、北海道に関する自然・文化・産業などの文化・自然遺産を選定したり、次世代へ継承したい資産の保全活動を行う組織である。いわゆる、北海道民参加によって、歴史を保全しながら地域再生を促進するための民間主体の機関である。1999年から2000年にかけて、この協議会は北海道を代表する「北海道遺産」の候補を公募し、2012年まで52件の遺産を選定した。また、協議会事業として、北海道遺産PR活動や産業観光を推進し、北海道遺産に選ばれた地域活性化事業を行っている。

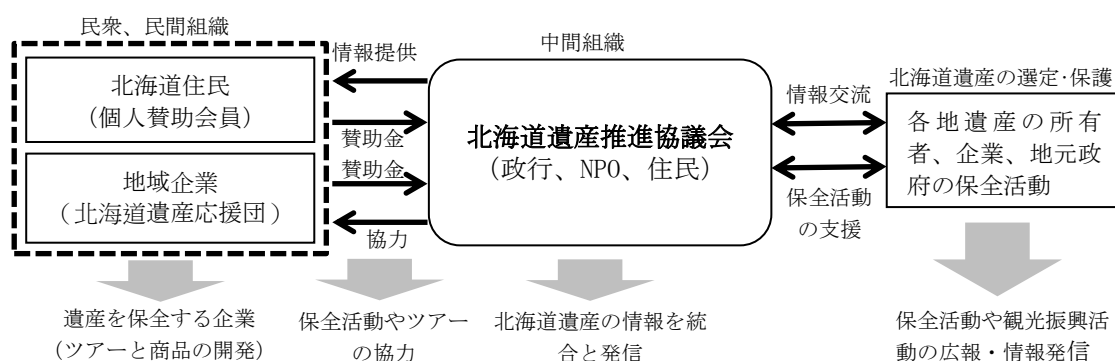


図 1-5 北海道遺産構想推進協議会の情報発信・保全活動

北海道遺産構想推進協議会は、遺産の選定・保全に関する交流のプラットフォームとして、北海道の有形無形遺産の情報を世界に発信している。また、遺産保全事業を維持するために、住民の支持と企業の寄付からの募金活動を実施して、民間機構主導によって選定された遺産群を再利用しながら地

域再生を促している。即ち、住民（会員）や企業（北海道遺産応援団）からの寄付によって、協議会の持続可能な保全事業を推進している。また、官民連携による北海道遺産の情報センターを設立し、北海道で隠された貴重な文化・自然遺産の価値の再発見と共に、観光客誘致や教育活動や国際交流を行っている。そして、北海道遺産を活用した経済活性化の取り組みを推進している。

1.4.1.2 舞鶴の赤レンガ遺産群の保全

1980年代前半、京都府の舞鶴における赤煉瓦倉庫保全が軽視され、長年のうちに舞鶴港町は徐々に活気を失っていた。都市の個性を確保するため、1988年に市職員による「舞鶴まちづくり推進調査研究会」を始めとして、都市景観、防災、産業遺産などをめぐる市民座談会が開催されることになった。また、市民主導による「まいづる建築探偵団」が遺産群を調査したことのみならず、市民組織の「赤煉瓦倶楽部・舞鶴」も赤煉瓦の研究、季刊紙、講演会、交流などを行なっている。さらに、そこで行われている市民の生活環境や観光産業を向上させるための、倉庫、煉瓦窯、造船所、トンネルなどの近代化産業遺産群の保全運動が注目されている。1991年から開催された「赤煉瓦ジャズ」、「赤れんがアート&クラフトフェスタ」などの活発なイベントを通して、舞鶴赤煉瓦倉庫群の保全活動は全国に伝わりつつある。2007年に「舞鶴赤れんが倉庫群保存・活用検討委員会」（委員長・北沢猛（東京大学教授））が発足し、近代化産業遺産群保全が都市計画・景観に導入されることになった。翌年、舞鶴のシンボルである7つの赤煉瓦倉庫群は国指定重要文化財になった。現在、「舞鶴アートスクール構想」に基づき、赤煉瓦倉庫群が芸術・文化の発信拠点として活用され、近代化産業遺産の保全継承が期待される。

図に示すように、舞鶴赤レンガパークでは、「舞鶴市赤レンガ倉庫保存・活用検討委員会」主導による「新たな文化創造の場」としての赤レンガ倉庫の再生事業が行われている。また、「赤レンガアートスクール構想」に基づいて、赤レンガ倉庫群の再利用は「文化芸術の拠点づくり」や「賑わいの場の創出」とする方針の下、都市再生政策の実施と合わせた面的保全事業が推進されている。さらに、鉄道遺産の東舞鶴線や北吸引トンネルなどの廃線が遊歩道・自転車ルートとして再利用され、来訪者に広場・緑地を提供しながら、赤レンガ倉庫の間の観光ルートを創出している。そして、煉瓦工場、要塞、水利施設、土木遺産などの煉瓦造構造物は、舞鶴赤レンガパークから舞鶴市全域へ広がっている。

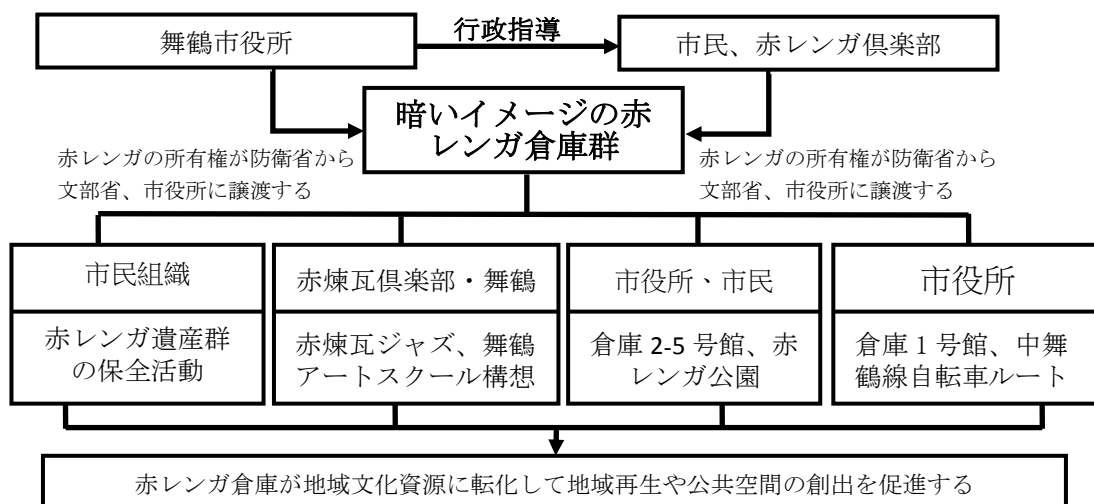


図 1-6 舞鶴の赤レンガ遺産群の保全と地域文化資源への転化（筆者作成）



図 1-7 赤れんがパークの倉庫群 (2~3 号)

図 1-8 赤れんがパーク 4 号棟 (赤れんが工房)

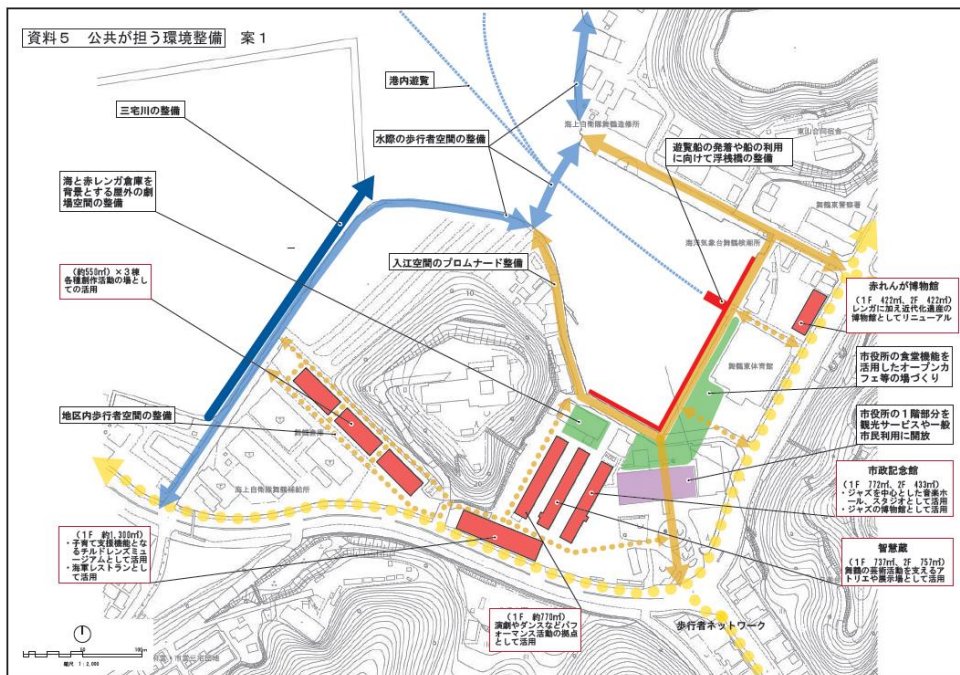


図 1-9 舞鶴港と周辺地域の赤レンガ遺産保全の全体像

(出典：舞鶴市赤れんが倉庫群保存・活用検討委員会 最終報告書 (2009))

1.4.2 機能的保全と土木遺産との繋がり—碓氷峠鉄道施設、琵琶湖水道施設

1.4.2.1 碓氷峠鉄道施設—鉄道関連遺産の一体化した保全事業

急勾配を越えたアプト式の鉄道を軸とした「旧信越本線」の沿線地域で、鉄道関連遺産の完全な保全が行われている。碓氷峠の廃線は来訪者の主な観光ルートとして活用され、遊歩道や公園広場の創出と共に地域の観光産業の発展が促進されている。また、日本最初の電鉄を支えた「丸山変電所」や、「鉄道文化村」で貴重な機関車や電車などの鉄道に関連する可動・不可動文化遺産が、廃線の沿線地域のアプト式鉄道の歴史保全を支えている。具体的には、鉄道沿線のめがね橋・トンネルなどの土木遺産は、変電所や機関車や鉄道遺構などの鉄道関連遺産をネットワークして、地域の近代化遺産の保全を一体化している。

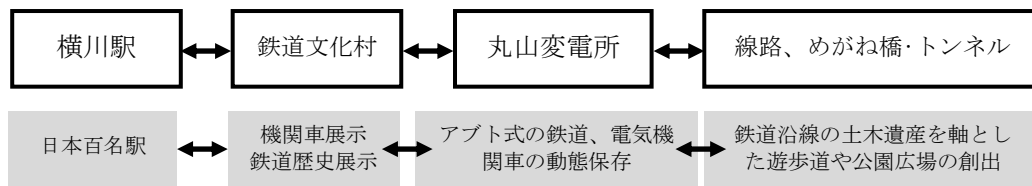


図 1-10 碓氷峠鉄道施設の近代化遺産が一体化された保全事業（筆者作成）

1.4.2.2 琵琶湖疎水関連施設—疎水施設沿線の保全の一体化

京都市内に散在する琵琶湖疎水の水道網は、関西の重要な近代化産業遺産のみならず、市民の日常生活空間や人気観光スポットである。全体の琵琶湖疎水システムの維持と共に、京都の都心から琵琶湖までの産業景観を保全しながら地域の文化・自然資源をネットワークしている。また、琵琶湖疎水最大の文化施設である「琵琶湖疎水記念館」で、遺物、模型、パネル、図面などを通じて琵琶湖疎水の近代化歴史の教育普及プログラムが行われている。即ち、沿線の水道施設や浄水施設や土木遺産などの保全・展示によって、回遊道や観光ルートや緑地広場の創出や、近代化歴史の教育活動が推進されている。



図 1-11 碓氷峠鉄道施設の第三橋梁



図 1-12 南禅寺水路関

1.4.3 遺産価値の転化と博物館化—川崎産業ミュージアム、足尾銅山関連遺産

1.4.3.1 川崎産業ミュージアム—工業地帯の遺産群のネットワーク

住民主導による川崎産業ミュージアムには、エコミュージアムの理論を用いた「生活・環境博物館」として、地域に散在する近代化産業遺産を現地で保存し、遺産群の保全事業や教育活動を行っている。いわゆる、川崎区内に散在する近代化産業遺産をネットワークした分散型産業ミュージアムでは、約 300 年以上の産業・地域の近代化を支えた遺産群を選定し、企業との連携による保全活動が促進されている。

現在では、川崎産業ミュージアムのデータベースに基づいて、遺産相互のネットワークを行い、地域の交流プラットフォームの実現と共に、広域連携による近代化産業遺産の保全事業の推進を目指している。また、住民、学者、企業から得られた近代化産業遺産の情報は世界に発信し、工場見学の人々に必要な情報を提供し、実際に見学できる条件整備と仕組みづくりを行っている。さらに、川崎産業ミュージアムは、撤去の恐れがある近代化産業を積極的に保護して、企業・所有者に博物館学や産業考古学の専門学習を支援している。そして、地域近代化・産業技術を次世代に継承していく上で重要な意義を持つ遺産群を通じて、川崎区の産業景観・雰囲気醸し出している。

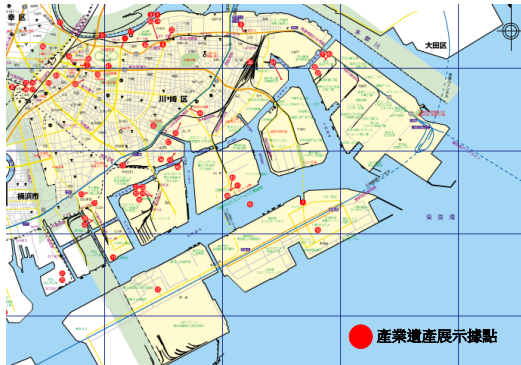


図 1-13 川崎産業ミュージアムの遺産群の位置⁵⁷



図 1-14 川崎河港水門

川崎産業ミュージアムの遺産データベースの実証的な根拠に基づく保全政策は、単に産業遺産の保護のみならず、川崎区全体の産業観光も促進している。また、産業発展や地域近代化の歴史資料は、「地域観光マップ」や「観光ツアー」に活かされながら、産業観光による地域活性化を支えている。さらに、博物館の機能を拡大するために、川崎産業ミュージアムを通じて、市民組織や区内の企業博物館・文化施設（国立科学博物館、電気史料館、図書館など）の連携を行い、一般市民の参加と企業の投入を促進し、川崎のブランドを創出している。つまり、川崎産業ミュージアムにおいて、区民主導による近代化産業遺産の保全事業は、地域近代化の歴史保全をしながら、産業観光を活かしたまちづくりの推進を行っている。

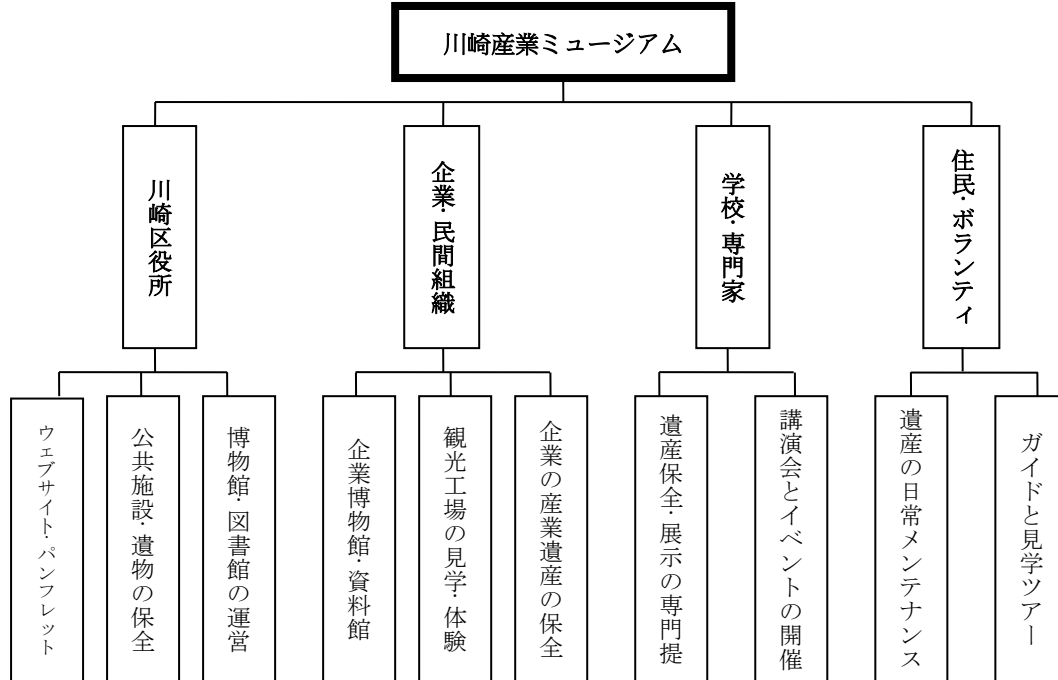


図 1-15 川崎産業ミュージアムの広域連携（筆者作成）

⁵⁷ 出典：インタラクティブかわさきネットワーク，2007。かわさき産業ミュージアムガイドブッケー近代化遺産・産業文化財のご案内。神奈川県川崎市：川崎市川崎区役所。

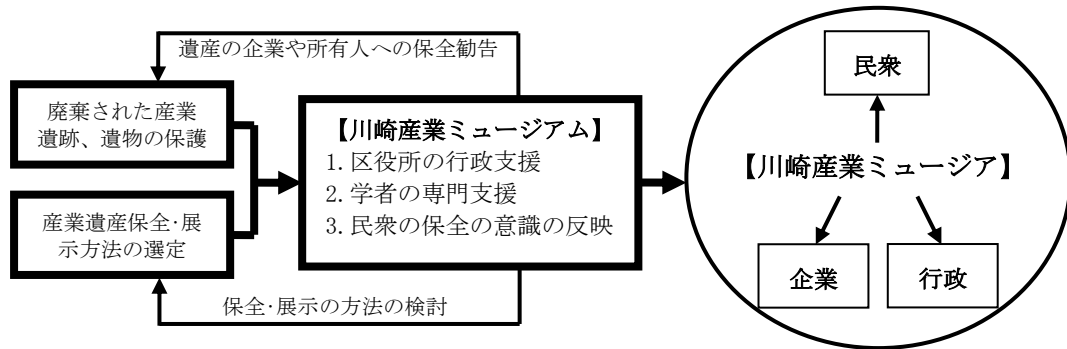


図 1-16 川崎産業ミュージアムの産業遺産保全のメカニズム (筆者作成)

1.4.3.2 足尾銅山と周辺関連遺産—負の遺産の地域資源への転化

「NPO 法人足尾歴史館」を中心とした足尾銅山の保全運動は、鉱山と周辺の鉱山町並みの全地域を博物館化する構想を通じて、近代化産業遺産を保全しながら、足尾町での豊かな自然や鉱山施設などのネットワーク化を促進している。そこで、近代化産業遺産の保全範囲は足尾銅山関連施設のみならず、鉄道関連遺産(足尾駅・路線・橋梁)、鉱山町の街並みも含まれている。現在、足尾銅山は世界遺産暫定リストとして、世界遺産への登録を検討されている。

一方、「NPO 法人足尾に緑を育てる会」や「田中正造研究会」などの地域環境保護の住民組織は、地域の自然環境の保護運動や教育活動を推進している。具体的には、足尾銅山の製錬過程に出る汚染物質による空気汚染の影響の下で、山林の本来の姿である「緑の山を取り戻そう」を主目的として、住民主導による地域の緑化事業や植林体験活動が推進されている。近年、産業観光の発展と共に、植林体験活動に参加する人数が急激に増加している。

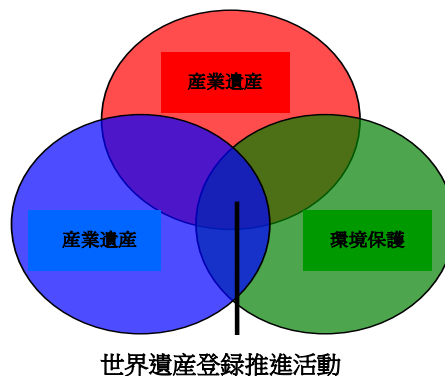


図 1-17 近代化産業遺産・環境保護・まちづくりを一体化した足尾銅山の世界遺産登録推進活動



図 1-18 足尾銅山本山精錬所



図 1-19 植林体験活動

1.4.4 近代化産業遺産による地域再生—桐生重伝建地域、横浜市臨港地域

1.4.4.1 桐生重伝建地域—面的な町並保全

昭和初期に、日本屈指の織物産地であった桐生は織物業、染色業を主な産業として発展し、「西の西陣、東の桐生」と言われた。しかしながら、戦後の産業構造の変化によって、桐生の織物業は徐々に衰退した。現在、桐生に散在するノコギリ屋根の織物工場は地域ブランドとして共有される価値として認識されている。住民の要望に応えるために、1992年に桐生市議会は日本唯一の「近代化遺産拠点都市宣言」の決定をし、その後、住民参加による織物工場、倉庫保全をめぐる座談会、イベントを開催している。現在、「蔵活用会議」や「有隣館友の会」による「有隣館」の蔵群や「無隣館」の織物工場なども市民活動のプラットフォームとして活用を行っている。また、ノコギリ屋根をシンボルとする景観資源の保全として、「ファッションタウン」構想による工場群が美容室やベーカリー、カフェなどとして転用されている。長年の調査や市民活動に基づいて、2012年に桐生新町は重要伝統的建造物群保存地区に指定されており、単体の建造物から面的なノコギリ屋根の産業景観への保全・修景・地域再生事業が推進され、近代化産業遺産群が地域経済活性化の原動力になっていくことが期待されている。

前述の通り、桐生地域の発展の基盤である織物産業と密接に関連のある近代化遺産が数多くあるが、近年の経済構造の変遷によって、多くの貴重な近代化産業遺産が急速に失われた。地域の歴史文化を保全するために、桐生市役所は桐生地域の繁栄を支えた先人の偉業を讃え、これらの近代化産業遺産を再評価し、市民参加による産業建造物の再利用を促進している。その結果、ノコギリ屋根工場が地域の重要な産業景観として保全され、ノコギリ屋根のような桐生市PRマスコットキャラクターが近代化産業遺産保全活動や宣伝活動を促進している。日常生活にさりげなく融け込むノコギリ屋根工場は、パン屋、喫茶店、サロン、ワークショップ、文化施設として活用されながら、「ファッション」をテーマとしたまちづくりが行われている。このように、日本一の高密度のノコギリ屋根工場である桐生地域では、文化・環境ブランドへの取り組みが行われ、地元住民の地域への愛着心や誇りが醸成されて行っている。

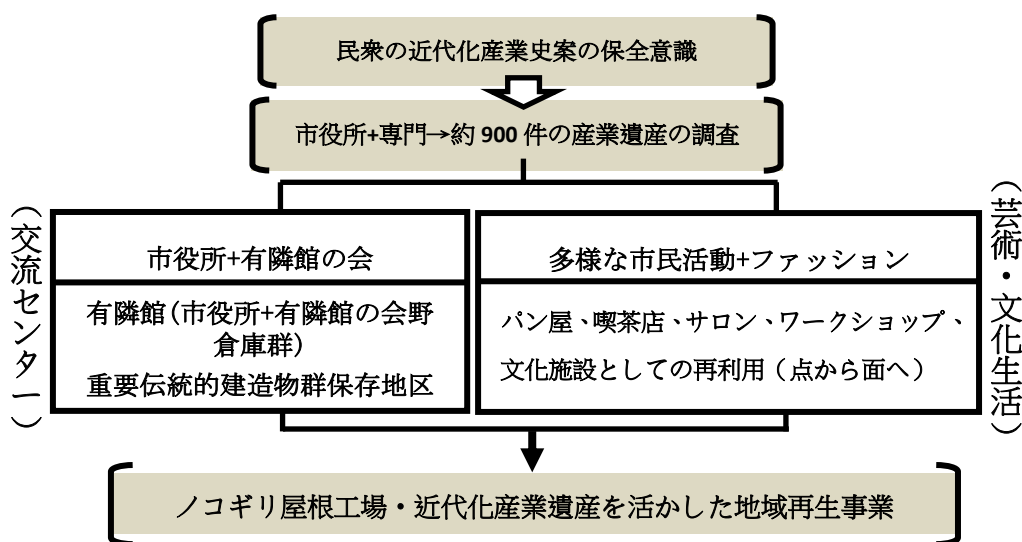


図 1-20 桐生地域におけるノコギリ屋根工場を活かした地域再生事業（筆者作成）



図 1-21 ベーカーリーカフェレンガ
(旧金谷レース工業)



図 1-22 有隣館の倉庫の展示

1.4.4.2 横浜臨港地域の近代化産業遺産保全—近代化産業遺産保全による都市計画

2004年に日本初の文化芸術都市創造事業本部、創造都市推進課が設置され、近代建築遺産が創造的人材の活動拠点として活用された。そこでは、文化芸術を核とした都市計画によって、重工業都市からの文化芸術都市へのイメージ転換を推進している。港町の歴史文脈を尊重する都市計画によって、新旧の建物が融合し、近代化産業遺産が歴史・文化展示空間を創出している。また、海が眺望できる広場、公園といった旧臨港線を軸とする近代化産業遺産群のネットワークがされている。具体的には、自動車道と鉄橋などの臨港線沿線における近代化産業遺産群が活用され、横浜港沿岸で「ドックヤードガーデン」、「赤れんがパーク」、「象の鼻パーク」などを設置したことが挙げられる。これにより、来訪者に横浜の海洋文化や近代化の歴史を学べる文化施設空間が提供されている。

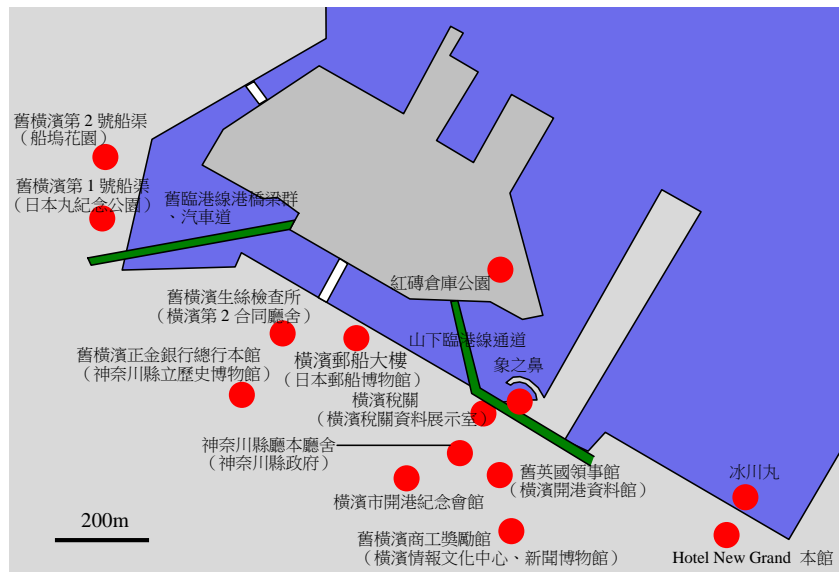


図 1-23 横浜臨港地域の近代化産業遺産の保全拠点 (出典: 王新衡 (2011) 創意城市横浜近代化遺産群作為展演空間活化之分析、中華民國博物館學會簡訊、中華民國博物館學會)

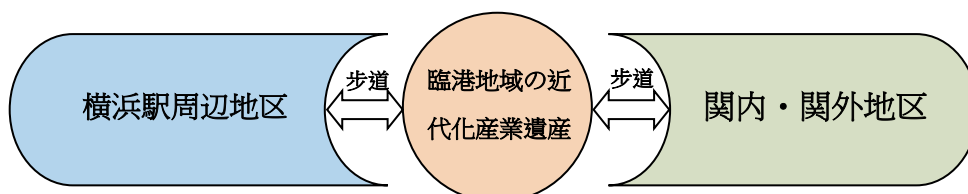


図 1-24 臨港地域の近代化産業遺産保全による地域力を生かした都市計画 (筆者作成)



図 1-25 象の鼻パーク



図 1-26 臨港線沿線の遊歩道

1.4.5 近代化産業遺産群のネットワークの特徴

日本における近代建築・土木施設は、特に鉄道沿線地域で数多くの倉庫・工場などが存在する。これらの近代化産業遺産は現在、地域の文化資源として活用対象となっている。しかし、遺産単体を対象とする場合が多く、近代化遺産群が都市再生と深く関係することを考えると、より広域的な視点で保全を行う必要があった。そこで、日本の経産省は産業史・地域史を通して産業遺産保全を行う、近代化遺産群を都市的文脈から読み直し、広域的な保全体制整備の可能性を探り、市民参加による再利用を推進している。さらに、単一の建物、遺跡、工場での活用だけでなく、「複数の文化遺産の広域連携」という視点から、産業遺産の周辺地域の歴史空間を一体的に保全していくことを目指している。取りまとめた日本全体の近代化産業遺産保全策と経済産業省による「近代化産業遺産群 33 と続 33」の保全特徴は以下のとおりである。

- ① 点から面へのテーマ型の保存政策：地域再生のための「近代化産業遺産群 33 と続 33」は地域史・産業史を通して、テーマ型の近代化産業遺産の保全政策を推進している。全国に散在する近代化産業遺産群をネットワークし、点から面への保全運動を行っている。
- ② 地域産業史から全国全体への産業構造：前述 33 ストーリーの取りまとめには、2007 年に地方の近代化あるいは地域形成を支えた産業が指定されて、2009 年に全国の視点から俯瞰して、日本産業発展の全体に大きな影響を与えた産業群を整理した。いわゆる、地域から全国までの段階的な保全制度を行っている。
- ③ 遺産保全の真正性・完全性の重視：近代化産業遺産の保全事業の継続的経営に向けて、新しい目的のための改造をすることは普通容認される。しかしながら、近代化産業遺産の真正性・完全性を確保する前提条件として、新築・増築・改築について最少の影響に抑えて、全体の産業景観を維持するようにしている。
- ④ 産業考古学的調査の実施：遺跡・遺構の破壊による価値が損われないように、産業建築の解体を避け、保全事業の新たな介入に踏み切る前に産業考古学的調査を実施する。
- ⑤ 遺物・書類保全の重視：近代化産業遺産の真正性の確保のために、機械設備やマニュアル・図面の展示を通じて、かつての産業活動や科学技術を解説する展示室を設ける。
- ⑥ 土木遺産の遺産群をめぐる回遊道としての再利用：全体的保全政策として近代化産業遺産である工場・建築保全のみならず、産業を支える交通施設・インフラなども保全対象とする。
- ⑦：日常生活や観光施設の質を向上させるために、都市計画・文化政策と近代化産業遺産保全との強い連携で、遺産群を地域の文化資源として活用している。

- ⑧市民参加や NPO 団体の主導:市民参加による近代化産業遺産の保全活動が活発に行われている。さらに、地元の発想・意見が遺産の保全政策に組み込まれ、市民と行政との協働・参画プラットフォームができることが期待される。
- ⑨日常生活を軸とする活用:近代化産業遺産は博物館や商業・観光施設としての活用のみならず、住民のニーズに応えた、地元向けの公共施設・オープンスペースの創出が期待される。

しかしながら、これからの産業遺産群と都市再生・観光まちづくりは、遺産価値の認知度の低迷問題、土地開発圧力の問題など多くの課題を抱えている。また、今後、日本と東アジア諸国における近代化産業遺産の保全運動を通して、国際交流による東アジア諸国における遺産のネットワークを推進しなければならない。さらに、「植民地期」の近代化産業遺産について、客観的に評価し、適当な保全事業をしながら地域発展を促進する必要がある。

1.5 植民地期の近代化産業遺産の保全憲章—台北アジア工業遺産宣言

1.5.1 東アジアにおける近代化産業遺産の特徴

東アジアの諸国・地域は、19世紀から欧米と日本帝国主義の進出と共に植民地になっていた。従属国や植民地に対して宗主権をもつ帝国支配者（宗主国）は、植民地の資源を吸収し、産業・経済の発展を促すために、当時としては最先端の技術であった新式工場、土木施設などの建設を伴って、植民地支配による産業・地域の近代化を激しく促進した。例えば、日本の朝鮮半島と中国満州の植民支配による鉱業・鉄鋼工業・化学工業などの重工業近代化、イギリスのマレーシアの植民支配による錫採掘の近代化、オランダのインドネシアの植民支配による製糖工場の設置等である。即ち、日本とタイ以外において、東アジアの諸国・地域では長い植民地期と共に産業・地域近代化が起こった。

表 1-4 東アジアの主な旧植民地

旧植民地	宗主国	植民地期
台湾	日本	1895-1945
朝鮮半島	日本	1910-1945
中国満州	日本	1898-1945
インド	イギリス	1757-1947
ミャンマー	イギリス	1885-1948
マレーシア	イギリス	1874-1965
カンボジア	フランス	1863-1953
ベトナム	フランス	1888-1945
ラオス	フランス	1893-1953
インドネシア	オランダ	1799-1949
フィリピン	アメリカ	1899-1946

(筆者作成)

従って、東アジアの近代化産業遺産において、適切な保全対策事業を行うために、まず東アジアの植民地期の産業近代化の歴史を正しく把握する上で、欧米と日本との相違点を分析しなければならない。アジアにおける近代化産業遺産の特徴は以下のとおりである。

1. 植民地期の歴史的な視点

東アジアでの各植民地で、植民地期から宗主国の植民地支配の下で、当時の世界最先端科学・技術が導入され、近代的産業が各地の伝統産業に置き換えられた。即ち、植民地期からの近代産業の本格的な広がりによって、産業近代化が植民地の産業革新として地域社会の発展に貢献したといえる。しかしながら、ポスト植民地時代以降、旧植民地で植民支配の歴史や旧宗主国の侵略行為への嫌悪から、植民地期の近代化産業遺産の歴史価値を軽視し、住民・政府の遺産保全意識の低下が起こっている。例えば、韓国や中国では現在でも日本に対する歴史的嫌悪感から、多くの植民地期の遺産が破壊されつつある。

2. 近代化産業遺産の所有権

東アジアにおける脱植民地化以降、各国は旧宗主国・企業の全ての資産を接収し、国有財産・国営企業に編入した。このような東アジアにおける多くの政府・国営企業傘下の近代化産業遺産は、欧米や日本の大部分の民間企業傘下の近代化産業遺産と大きく異なるものである。そのため、政府や国営企業の遺産保全策略や、国営企業を民営化した以降の遺産保護の意識は、近代化産業遺産の活用事業の成功における大変重要な2つのキー要素であるといえる。

3. 産業遺産の分野

産業近代化以前は、アジア各地では一次産業の林業・漁業・畜産業を中心に発展していた。そして、植民地期に産業の工業化・機械化への転化が行われ、徐々に二・三次産業が伝統産業に置き換えられた。そのため、近代化産業遺産の保全は工業遺産のみならず、一次産業の産業遺産の保全をも行わなければならない。

4. 産業のスケール

アジアにおける産業近代化前後、中小企業・小規模事業者による産業集積が形成されていた。そのため、近代化産業遺産の保全は大規模工場のみならず、小規模伝統産業を含める必要がある。特に、植民地期における民族資本による小規模事業の産業遺産は、多面的な点から再評価すべきである。

1.5.2 アジアにおける植民地期の近代化産業遺産の課題

1.5.2.1 植民地支配の「負の遺産」の性格

18-19世紀、欧米諸国や日本などでは地域・産業のより近代化へ向けた歩みが早められた。一方、アジア・アフリカ・南アメリカなどの地域には19世紀末から20世紀にかけて、植民地支配と共に近代化建設や近代的産業が導入された。つまり、欧米諸国や日本以外の地域において、宗主国統治下の過酷な弾圧や吸収・搾取の軍政統治に伴う近代化遺産は、旧被支配側である旧植民地の「負の遺産」と認識されたことだろう。

また、脱植民地化した旧被支配側において、支配者が侵入した産業資本による科学技術や地域近代化などの顕著な「近代性」が否定され、多くの植民地期の近代化産業遺産が取り壊されている。特に、脱植民地化した直後に植民地期の負の記憶を清算するために、独立運動と共に支配者のイメージを破壊し、多くの植民地期の建造物を撤去した。つまり、人々の認識による植民地期の近代化産業遺産は、占領期の恥辱的な歴史を代表するものと考えられているため、その地域・産業近代化の歴史的・科学技術的・社会的価値は軽視されている。

1.5.2.2 経済構造変遷・市街地拡張の影響

近年の調査・研究によって、植民地期の新式工場や土木施設が地域近代化に重要な影響を与えたため、近代化産業遺産が地域の重要な文化資源・ランドマークとして認識されている。しかし、1990年代以降、世界で激しい産業変遷・都市拡張によって、多くの近代的工場が廃棄され、その中で多くの近代化産業遺産が取り壊された。特に、東アジアの発展途上国の経済発展や人口増加が激しく、「産業変遷」、「都市拡張」な

どの変動に伴って、近代化産業遺産の保護の課題が深刻になっている。その上で、植民地期に旧宗主国とその企業が設置した新式工場・土木施設は、特に旧植民地支配の負の遺産であるため、政府や住民の保全意識も低下している。

1.5.2.3 植民地期遺産の保存意識の始まり

脱植民地化以降、植民地期において帝国支配者の文化・精神的な象徴空間に対して、批判・反対がされ、多くの植民地期の建造物が取り壊された。例えば、1945年の終戦直後、日本の旧植民地における帝国支配者の軍事・政治の銅像や記念碑や神社などは撤去され、植民地支配の前の姿に戻そうとされた。脱植民地化における民族形成によって、旧植民地の人々から見た日本の植民地支配と、日本の近代化とのイメージの違いが反映されているのである。⁵⁸つまり、近代化建設や近代的工場・産業建築は、植民地支配と日本のナショナリズムの象徴の場として機能していたものと認識されている。また、植民地期の建造物である「負の場所」の破壊のみならず、反日シンボルの建物が代わって建設されている。例えば、韓国で1967年には伊藤博文を暗殺した安重根の記念像がつけられ、1963年から企図されていた安重根義士記念館は1970年に開館した。⁵⁹つまり、かつて植民地期において帝国支配者の文化・精神的象徴を表す空間は、戦後の独立運動や民主活動と共に壊滅的に消失させられた。

しかし、近年、植民地期の遺産の公正で客観的な評価が検討され、人々の植民地遺産の保全意識はより高まっている。特に、産業・地域近代化に大きな貢献を与えた近代化産業遺産の価値は、旧植民地の人々に受け入れられている。また、近年の欧州や日本における近代産業遺産の保全事業によって、遺産群を地域資源として、芸術文化による地域再生が創出されている。先進国での新たな文化財保全策の影響の下で、東アジアの諸国には、近代的工場が「文化創造園區」や「芸術村」などの文化施設として活用する事例が増えている。

例えば、日本統治時代の台湾での近代化産業遺産の再認識・再評価を行い、多くの産業施設は再利用されている。現在、各地の近代的工場は地域資源として活用されながら地域再生に大きく貢献している。しかしながら、近代化産業遺産の文化財登録については、台湾の「文化資産保存法と施行細則」の中で、近代化産業遺産の文化財登録制度の対象として定められていなかったため、長年にわたり遺産保全が軽視されていた。その後、2006年に文化資産保存法と施行細則の補正によって、修正された「文化資産保存法施行細則」の中で、文化財である「橋梁と産業施設」と、文化景観である「産業景観、交通施設、水利施設」などの文化財登録制度が設立された。それでも、一般的な文化財の保全政策に比べて、近代化産業遺産保全についての成果はまだ不十分であると言える。

前述の台湾の近代化産業遺産の保全事例に見られるように、多くの再利用事例が行われたが、文化的価値の解釈や文化財登録制度などについて多くの課題がまだ残っている。なお、他の旧植民地では啓蒙・初期導入段階であるため、植民地遺産の保護についてはより深刻な課題を解決すべきである。植民地期の近代化産業遺産を保護するために、2012年に初めてアジアで開催された TICCIH 本会議の台北大会は、「ポスト植民地時代と産業遺産の再解明」というテーマを掲げ、欧米以外の地域での植民地期産業遺産をめぐって議論が行われた。TICCIH の 2012 年の本会議の議論については、次の節で説明する。

⁵⁸ 出典：中村香代子(2007)ソウルの植民地経験と反日表象空間のメカニズムー朝鮮総督府庁舎と朝鮮神宮を中心にー、社学研論集 Vol. 10、p.129。

⁵⁹ 出典：同上。

表 1-5 旧植民地域と欧米地域の近代化産業遺産の特徴

近代化産業遺産の特徴	旧植民地	欧米地域
近代化の時期	19-20 世紀	18-19 世紀
国家歴史との関連性	植民統治以降の殖産興業による産業・地域の近代化を促した。	18 世紀にイギリスの産業以降、植民地帝国の発展による産業・地域の近代化を促した。
科学技術の導入/開発	支配者から科学技術の導入	自国の科学力や技術力の開発
歴史の認識	歴史の恨を持った恥辱や植民地統治の収奪性である近代化産業遺産のため、負の遺産のイメージがある。 →近代化産業遺産の近代的価値が軽視されている	1. 世界初の産業革命。 2. 世界の質が変革され、産業国家の発展に伴う技術、産業、社会経済が大きく革新された。 3. 先進国の発展を支えている。
脱植民地化期の変遷	1. 旧植民地の中央政府が接収された。 2. 国営企業として運営されている。 3. 全ての遺産の接収とその特徴の統一化になる	—
周辺住民との関連性	1. 創業約 100 年の歴史を持つ近代化産業遺産は周辺地域住民の重要な公共記憶。 2. 植民地支配である「負の記憶」。	1. 200 年余り前の世界最先端科学技術による産業近代化の重要な公共記憶。 2. 住民が誇りに思う地域資源として活用されている。
産業の種類	農牧漁業や鉱業の一次産業、二次産業	二次産業と鉱業
産業のスケール	小規模企業	大企業
国境を越えた協力	なし	あり

(筆者作成)

1.5.3 旧植民地期の産業遺産保全憲章：台北アジア工業遺産宣言

1.5.3.1 TICCIH の 2012 年の本会議

三年に一度開催される TICCIH の本会議は、世界中の産業遺産保全、産業考古学の研究者や学芸員、有志者が参集し、産業遺産の情報、研究を交換する国際会議である。2012 年 11 月 4～11 日の間で、アジアで初めての TICCIH 本会議は「ポスト植民地時代と産業遺産の再解明 (Post-colonialism & Reinterpretation of Industrial Heritage)」をテーマとして台北市で開催された。本会議では中原大学林曉薇教授がコーディネーターを務めた、イギリスの Neil Cossons 卿、アメリカ TICCIH の Patrick Martin 会長、日本産業考古学会の伊東孝会長、台湾の成功大学の傅朝卿教授が基調講演を行った。次に、本会議で 20 カ国以上からの学者らが

80余の論文を発表し、「世界遺産を目指す産業遺産」と「産業文化遺産のデジタル保存」の題名で二つの国際ワークショップも開催された。また、初めてアジアで開催された本会議の重要性を強調するために、「アジア産業遺産の地域連携」フォーラムを行い、アジア産業遺産保全のネットワークについて討議した。さらに、市民参加と保存意識の促進のために、オプション・ガイドツアーに合わせ産業遺産展示は旧台北酒工場（現華山 1914 創造文化園区）を中心に各地で行われた。最後に、TICCIH 委員会を通じて傅朝卿教授が起草した《台北アジア工業遺産宣言》が本会議で発表された。

この宣言の概要は以下である。①産業革命の前後の産業遺産・関連遺産・産業景観を重視する。②産業遺産と民衆・国家との関連性を強調し、市民参加による産業遺産保全を促す。③植民時代におけるアジアの近代化を強調する。④産業遺産の有形・無形の価値を重視する。⑤産業遺産の核心的価値と真正性を重視する。⑥国際協力の必要性を強調する。つまり、この宣言で欧米と異なるアジア産業遺産の特徴を提示し、遺産が危機に陥らないための国際協力の重要性が強調されたと言える。また、アジアの産業遺産の保全を推進するために、TICCIH はアジアの産業遺産の国際協力のネットワーク構築を企画している。今後、産業遺産の保全運動を通して、東アジアの国際交流を目指している。

1.5.3.2 台北アジア産業遺産宣言と植民地期遺産の保全

終戦直後、多くの帝国支配者の象徴的建物が取り壊され、脱植民地化以降の独立運動による植民地主義の象徴的なイメージが破壊されていた。また、近年のアジアの発展途上国において、経済発展や市街地拡張などの激しい変動のため、多くの近代化産業遺産が破壊されている。そのため、TICCIH の 2012 年本会議は「台北宣言」を公布して、台湾のみならずアジア諸国の産業遺産において一日も早い保護作業を勧告している。また、国際的文化財保全憲章の精神を尊重する新たな戦略と活用手法を採用し、国境を越えた協力による近代化産業遺産の保全事業の推進を促している。

表 1-6 「台北アジア工業遺産宣言」の概要

条文	条文の概要
第一条	台北宣言と国際文化財保存憲章との共通点
第二条	広範囲にわたるアジア産業遺産の保護の緊急性
第三条	産業革命時期前後における、アジア産業遺産の構造物、機械・施設、敷地、科学・技術などの多様性の
第四条	アジアの産業遺産と国家歴史や日常生活との関連性の
第五条	アジアの産業遺産の文化景観の異質性
第六条	アジアの産業遺産の有形文化財の価値
第七条	アジアの産業遺産の無形文化財の価値の強調と、科学・技術の適当な保全事業の勧告。
第八条	アジアの産業遺産保全の柔軟性
第九条	アジアの産業遺産のコア価値と顕著な普遍的価値。アジアの産業遺産の活用事業にある程度の柔軟性が出てくる可能性があるが、遺産のコア価値と顕著な普遍的価値を損わない再利用の推進の考えを示した。
第十条	アジアの産業遺産と周辺住民との関連性
第十一条	国境を越えた協力によるアジアの産業遺産のネットワークの構築の必要性

(筆者作成)

「台北アジア産業遺産宣言」は序言と 11 条文に分けられている。序言で、本宣言の必要性を説明し、アジア地域の多くの産業遺産が撤去される恐れがあるため、初めてアジアで開催された本会議の重要性を強調している。そして、台北アジア工業遺産宣言の第一条から第十一条の概要は以上のとおりである。

前述の TICCIH の本会議の「台北アジア工業遺産宣言」によると、植民地期の近代化産業遺産の特殊性を重視すべきと分かった。いわゆる、欧米地域以外の地域における植民統治の産業革新によって産業・地域の近代化の促進をし、当時の最先端科学技術や機械設備は殆ど支配者側から導入されたため、植民地期の近代化産業遺産は「植民地支配」と「近代的価値」がある。そのため、台北アジア工業遺産宣言の保全憲章の中では、アジアの植民地期の近代化産業遺産の特徴を強調し、欧米の遺産評価の方法を修正すべきと勧告している。

1.6 小結

本章では、近代化産業遺産保全に関する世界の概念・動き・規則を明らかにすることを目的に、国際産業遺産保存委員会（TICCIH）のニジニータギル憲章を分析し、近代化産業遺産の価値、完全性・真正性保全、稼働遺産の重要性、機能保全の完全性・真実性を読解し、欧米と日本の近代化産業遺産保全の実態の調査と遺産のネットワークの考察から研究を行った。その結果として以下の3点が明らかとなった。

1. 世界中の近代化産業遺産保全の動きと国際憲章

TICCIHによる「ニジニータギル憲章」（2003年・2010年）は、産業遺産に共通する特徴と保全政策の独特性を強調し、産業遺産の保全事業を理論的に支えている。同憲章においては、近代化産業遺産の主な価値である「歴史的、科学・技術的、社会的な価値」については、人類全体あるいは国家全体の近代化に大きく貢献したことを慎重に評価して、保存されるべきであるとされる。また、初期或いはパイオニア的な例の社会的価値を過小評価しないように、近代的産業の発展と共に起こった地域の近代化の歴史などを伝え、地域形成に及ぼした影響の側面を重視して再評価する必要がある。次に、近代化産業遺産の維持・保全の原則については、遺産価値の理解と共に教育・宣伝活動の開催を通じて、近代化産業遺産の完全性・真正性の確保と産業景観を維持する必要がある。例えば、新たな施設を介入する場合には、残存する建造物の価値を最大限尊重し、無形遺産としての産業活動や稼働遺産も保全すべきである。特に、現役で操業している稼働中の産業遺産の保全は、その操業技術の持続的発展に寄与することを強調している。

現在、「ヨーロッパ産業遺産の道」は、世界初の産業革命と欧州の産業近代化を証明するように、欧州の主要な近代化産業遺産を相互に連携し、遺産をアンカーポイントとして用いた地域の産業ルートが整備されている。つまり、近年の近代化産業遺産保全の国際的な動きは、遺産価値の理解と機能的な完全性の保存を推進しながら、従来個別の保護にとどまりがちだった遺産の連携を促し、文化施設、レジャー施設、観光施設、緑地・広場など多面的な手段を通して再利用されていることである。

2. 日本における近代化産業遺産保存の政策と実態

日本の経済産業省下の産業遺産委員会は「欧州の産業遺産の道」を参考にして、2007年から2009年まで、日本における近代化産業遺産の価値をより顕在化させ、これを「地域活性化」に役立てることを目的として、「近代化産業遺産群33・続33」を取りまとめることとし、66の産業発展に関するテーマを通して、1,115件の近代化産業遺産を認定して全国的なネットワークを構築した。この「複数の文化遺産の広域連携」という視点から、産業遺産の周辺地域の歴史空間を一体的に保全するという保全事業の特徴は、テーマ型の保存政策を通じて地域から全国への産業構造を重視し、産業考古学的調査を用いた遺産の真正性・完全性を保護することにある。また、都市計画・文化政策への導入と地元との協働・参画によって、住民のニーズに応えた近代化産業遺産の保全事業を推進している。

3. 植民地期の近代化産業遺産の特徴と課題

近年、宗主国統治下の吸収・搾取の軍政統治に伴った旧植民地における多くの産業近代化遺産は「負の遺産」と認識されているのが一般的である。植民地期の近代化産業遺産の再認識・価値保全のために、TICCIHの2012年の本会議で発表された《台北アジア工業遺産宣言》は、ポスト植民地時代と産業遺産の特殊性を

改めて解明し、遺産評価・保全の方法を提示している。

前述のように、近代化産業遺産保全に関する世界の概念・国際憲章から欧米・日本の近代化産業遺産の保存実態、台北アジア工業遺産宣言を辿った上で、台湾における植民地期の近代化産業遺産の保全について考察した。そして、国際的文化財保全憲章の精神に基づいて、遺産の評価と機能的保全を行いながら、地域史と産業史とを軸とする遺産の連携を行うべきであることを明らかにした。また、植民地期の産業遺産の特徴、地域との関連性の尊重を前提として、遺産の社会的価値の再評価と参加型の再利用事業を実施する必要があると考える。

第二章 台湾における日本統治時代の近代化産業遺産の保全実態

- 2.2 近代化産業遺産保全事業の原点—五大文化創意産業園区の設定
- 2.3 国有近代化産業遺産の保全政策・実態
- 2.4 台湾における近代化産業遺産保全の類型
- 2.5 台湾における近代化産業遺産保全の課題
- 2.6 小結

2.1 台湾における近代化産業遺産の保全政策の形成

2.1.1 近代化産業遺産の保存政策の嚆矢

2.1.1.1 台湾の近代化

台湾は1895年に日本に割譲され、日本統治は50年間続いた。その間、台湾総督府は「財政二十年計画」を策定し、産業近代化、専売制度などの経済発展策を実施した。例えば、日本統治時代初期の専売制度はアヘンのみだったが、徐々に対象を増やし、1920年以降は煙草と酒が主流となる。その事業収入は当時の台湾総督府の財政収入の40%にも及んだ。⁶⁰一方、台湾の近代化において最も重要な鉄道敷設と港口建設に関しては、日本統治時代以降、樺山総督が台湾近代化発展の一大急務として南北縦貫鉄道の敷設と港口の建設を実施した。縦貫線の工事は清末の台北を経て新竹に至る99kmの鉄道を延伸し、南側の高雄と北側の新竹の両部より起工することになった。また、高雄駅(旧称打狗駅)を南部の起工の基点とした高雄港は、砂糖、米、バナナなどの輸作物産の最大集散地として台湾の産業近代化を支えていた。日本統治時代における台湾の主な近代化建設を以下の表を示す。

表 2-1 日本統治時代に台湾の主な近代化建設

項目	近代化の概要
伝統産業	<ol style="list-style-type: none"> 製糖業：「糖業改良方法」、「台湾糖業改良奨励方針」を定め、製糖産業近代化政策を促進した。 茶業：「茶園施肥奨励」、茶業奨励法」を実施し、製茶機械貸与、工場設置費補助、茶園改良、肥料費補助、模範茶園の設置などを行った。 樟脳：「樟脳製造取締規則」、樟脳の専売制度、樟脳精製工場の設置、樟脳製造の近代化、「台湾製脳株式会社」の設立などを行った。
鉄道	1908年に、基隆から高雄までの246哩の縦貫鉄道を竣功した。(二千八百八十万円の総工程費)南北を貫通する縦貫鉄道が起工され、鉄道延伸事業としての海岸線、潮州線、宜蘭線、淡水線、台東線などの線路が漸次開通し、さらに台湾総督府が台中州南投地域の集々線と台北州の平溪線などの支線・産業鉄道を買収した。
港口	日本統治時代以降、総督府が先ず基隆港と高雄港の築港修築から着手し、その後貨物の呑吐量・大船巨舶の入港量は毎年増加し続けた。
灌漑	<ol style="list-style-type: none"> 烏山頭ダム：雲林から嘉義を経て台南(当時の嘉義庁、台南庁)に至るまで、広大な地域にまたがり東洋一の規模を誇る台湾最大の大型灌漑システム「烏山頭ダムと嘉南大圳」の建設は1920年代の大規模国家プロジェクトであった。 嘉南大圳：曾文溪の水流を、烏山嶺に全長3078メートルの隧道を貫通させ、小河川である官佃溪に導水して、この河の上流にある烏山頭に大貯水庫を建造して降雨水と伴に人工ダムに流し込み、貯水管理を行った。
専売制度	日本統治時代直後、①阿片製造の製薬所(1896)、②製塩業の塩務所(1899)、③製樟業の樟脳局(1899)などの官衙が運営され、1919年に「財政二十年計画」を策定し、専売制

⁶⁰ 出典：「台湾日日新報」1925.6.17、官収の六割七分を占むる本島専売事業その過去現在及将来。

項目	近代化の概要
	度が経済発展の中心となった。また、1923年に専売項目は阿片、食塩、樟脳、煙草、酒の五種に増えて、その事業収入は当時の台湾総督府の財政収入の40%にも及んだ。
電力事業	1897年に台北電灯会社が設立され、電気事業を開始して、1905年に新店溪上流に亀山発電所が完成して台北に電力が電灯用として供給された。また、各地には地域電灯会社が設立され火力発電を主体として都市部を中心に台湾全域に送電供給されていた。

(筆者作成)

2.1.1.2 戦後の国民政府が敵産を接收する

清末、台湾の近代化が始まり、日本統治時代の殖産興業による、インフラや産業の近代化事業が全面的に発展を推進した。戦後、国民政府の敵産接收事業と共に国営企業を創設したことによって、大部分の近代化産業遺産が国営企業・国有財産となった。

近代化産業遺産の先駆である欧米では、民間企業が近代化産業遺産の主な所有者のため、市民団体や私人企業が保全事業の担い手となり、市民参加による保全活動が重要な役割を担っている。この点において、台湾では欧米と異なり、台湾政府と国営企業の歴史遺産の保全意識・保全政策が、近代化産業遺産の保全事業の成敗に最も大きな影響を与え得ると言える。

2.1.1.3 「文化財」指定と「放置空間再利用」計画

1. 民衆主導による近代化産業遺産保全運動

1980年代、縦貫鉄道の旧山線や竹仔門発電所などの民衆主導による保全運動が始まって、その後、各地の近代化産業遺産の保全運動は市民運動として大きく発展している。また、住民のニーズや要望に対応するために、中央政府や地元政府主導の保全事業も広がっている。

2. 「文化財」としての保全

2013年まで、約70点の産業建築・遺跡が産業遺産の定義によって「古跡」と指定され、約140点が「歴史建築」として登録されている。産業建築単体のみならず、2005年の文化遺産保存法の「文化景観」修正条文に、「産業景観」、「土木遺産」などの定義が追加され、産業遺産保全は十分な面的な広がりが必要とするため、面的保全が推進されることとなった。⁶¹2013年まで、「文化景観」として登録された18点の産業遺産、「林田山林業集落」の産業集落なども文化財として保全されている。しかしながら、指定・登録された約230点の産業遺産は、僅かに全体の指定・登録文化財の10%を占めているのみである。そのため、産業遺産の再評価、空間のみならず産業歴史価値の活用、市民参加の広がりなどの改善すべき点が多々あると思われる。

3. 「放置空間再利用」計画

⁶¹ 2006年に修正した文化資産保存法における、第4条の「文化景観」の定義:「神話伝説の場所、歴史文化ルート、宗教景観、歴史名園、歴史事件場所、農林漁牧景観、工業地景、交通地景、水利施設、軍事施設、他の自然と人間の共同作品である。」

廃棄された産業空間による地域空洞化を解消するために、1997年に「台北酒場」の工場建築や倉庫群や鉄道などが「華山芸文特区」として活用され、放置空間再利用計画による台湾初の近代化産業遺産の活用事業が正式に開始された。2001年より、文化部が古跡、歴史建築の「放置空間再利用」計画を推進し、各地の近代化産業遺産で住民参加によるまちづくりに合わせて地域再生を促している。

4. 「産業文化資産」という名称の決定

2002年より、文化部が産業遺産を「産業文化資産」という正式名称に決まり、各地の地域再生・まちづくりに合わせて、地方政府・地域歴史研究会・市民組織などと連携して近代化産業遺産の保全事業を推進している。近年、主な近代化産業遺産保全事業は、「地方文化館（文化施設）」、「文化創意産業園區」の設置と共に、地域産業の歴史文化を保全しながら産業観光、まちづくり、地域再生を促進している。⁶²即ち、日本統治時代の近代化産業が植民地支配のイメージから文化資源へ進化し、歴史文化保全や地域再生・新たな産業発展の支柱として活用している。

2.1.2 2003年の国有近代化産業文化資産の調査計画

2000年代より、国営企業の民営化方針が決議されたことにより、民間資本による土地開発や設備更新のために、国営企業傘下の近代化産業遺産が取り壊される恐れが高まった。また、中央政府の深刻な財政難を改善するために、「国家資産管理委員会」を設置して、中央・地方政府、国営企業、学校など公有財産を1年以内で処分し、空き地・空家などの売却等を促進している。そのため、多くの近代化産業遺産が撤去され、産業跡地の土地開発が相次いで行われている。

近年、各地住民からの近代化産業遺産保全についての強い要望・ニーズに対応するために、中央・地元政府が「地域活性化」を担う近代化産業遺産保全活動の協働取組推進事業を進めている。また、重要な近代化産業遺産の破壊に伴う産業歴史文化の価値の損失を防ぐため、文化部による「国有近代化産業文化資産」の調査計画が起動し、専門家・学者、經濟部、国有財産局、国家檔案局と連携して、近代化産業遺産の構成遺産リストを作成している。特に、2003年から、民営化・処分する予定の国有財産を対象として優先的に近代化遺産群を調査して、構成遺産リストを作成した。表に示したのは、2003-2005年の調査対象である。

表 2-2 国有産業文化資産の調査計画⁶³

年度	調査対象
2003	龍崎爆薬工場、欣欣食品工場、榮民製菓工場、台湾本屋、台湾新生新聞株式会社、交通部傘下の鉄道・港口など、台湾塩業公司、漢翔航空、榮民プラスチック会社
2004	中国造船、唐榮鉄工場公司、高雄硫安公司、塩業博物館、西園塩場、台湾頭鉄道サイン建物、財政部傘下の組織、台湾機械株式会社、金門県長江発電所、太武発電所、台湾糖業公司
2005	龜山発電所、台湾菸酒公司、台湾省農工企業公司

⁶² 出典：林曉薇（2010）展望亞洲工業遺產保存聯盟的聯結—台灣工業遺產保存的回顧與發展，工業遺址保存活化與再利用國際研討會，文化部，p.69。

⁶³ 出典：林曉薇（2010）前掲載，p.72。

2.1.3 産業文化資産再生事業計画（2006年～2009年）

2.1.3.1 歴年の再生事業

2006年より、5件の「再生計画」と5件の「支援型計画」が行われ、2007年-2009年の間で8件の「産業文化資産再生事業計画」が推進されて国有財産・国営企業傘下の近代化産業遺産保全を支えている。

表 2-3 2006年-2009年の産業文化資産再生事業計画

年度	近代化産業遺産の再生プロジェクトの概要
2006	<ol style="list-style-type: none"> 1. 産業文化資産再生事業計画推進チームの設置 2. 第1期の産業文化資産再生事業計画の選抜・助成金作業 3. 産業文化資産のポテンシャル資源の確認・再利用事業の総合企画 4. 産業文化資産の再生事業の運営管理を支援する政策
2007	<ol style="list-style-type: none"> 1. 第2-3期の産業文化資産の再生事業計画の選抜と助成金作業 2. 産業文化資産再生事業計画作成 3. 産業文化資産再生計画の支援政策の企画・実行 4. 産業文化資産資源のネットワーク化の作業 5. 産業文化資産保全事業の管理運営に貢献する人材の育成 6. 台湾産業文化資産の再生連盟の企画 7. シンポジウム、ワークショップ、研修会の開催
2008	<ol style="list-style-type: none"> 1. 産業文化資産再生のデザイン・開発・運営に貢献する人材の育成 2. 産業文化資産保全のエンジニアリング・運営管理・の計画の推進 3. 台湾産業文化資産の再生連盟の実行 4. 産業文化資産の交流連携活動・研修会の開催
2009	<ol style="list-style-type: none"> 1. 産業文化資産の再生事業の関連施設を完備、運営管理・広報宣伝の制度改善 2. 産業文化資産の再生・運営・開発に貢献する人材の育成 3. 台湾産業文化資産の再生連盟の実行

（出所：2006年行政院文化建設委員会「産業文化資産再生計画」補助作業要点より作成。）

2.1.3.2 産業文化資産と資源管理

前述の国有産業文化資産の調査計画を通じて、有形・無形の文化財の現状を把握し、「基礎建設」や「地域社会への影響」や「産業生活文化」などの産業文化資産の要素が類型化された。また、産業遺産の再評価によって、多様な価値や価値の転化などの遺産再利用と地域発展のポテンシャルについて分析した。調査結果によると、台湾の産業遺産の保全策の方向性は、近代化的価値、文化財的価値、生産ライン、産業の進歩・変遷、産業景観、機械施設、科学技術などである。また、産業遺産を活用しながら、地域の歴史文化遺産の再利用のみならず、産業発展の記憶遺産としての無形文化財も保護される。さらに、産業遺産の保全事業を通じて、地域産業の再解釈と文化財的価値の再評価を行っている。

2006年～2009年の約4年間で、文化建設委員会による「産業文化資産再生計画」の8つの拠点は以下のとおりである。

表 2-4 「産業文化資産再生計画」の8つの拠点(2003年まで)

計画名称	位置	再生計画の概要
溪湖製糖工場産業文化資産再生計画(台糖、彰化县政府文化局)	彰化県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖工場保全事業、製糖鉄道・列車の動態保全 2. 製糖鉄道の観光列車としての主な活用事業 3. 溪湖周辺の葡萄農場や羊肉産業との連携事業
虎糖小站－虎尾駅運営計画(台糖、雲林县政府文化局)	雲林県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 虎尾駅舎、病院、日本式宿舎、庭園の保全事業 2. 雲林县政府文化局と台糖との共同経営 3. 周辺の虎尾鉄橋、虎尾郡役所、町並みとの連携事業
布袋新塩村文化新塩業計画(布袋嘴文化學會)	嘉義県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 塩場の産業景観、器具設備、手作り天然塩の技術 2. 塩場の産業景観と手作り天然塩の体験の地域観光資源としての活用 3. 布袋漁村・周辺の資源をネットワークし、地域再生を促進
総爺製糖工場－糖芸風華再現－総爺創芸花園計画(財団法人台南県文化基金会)	台南県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 赤レンガ事務所、工場長宿舎、一部の公共施設、社宅街跡地の保全 2. 財団法人台南県文化基金会による国際芸術村としての活用事業 3. 地域産業・周辺自然・文化資源を活用して地域再生を促進
台湾塩楽活村計画(財団法人塩光文教基金会)	台南県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 塩場の産業景観、器具設備、塩工宿舎、手作り天然塩の技術 2. 財団法人塩光文教基金会主導によるテーマパークとして活用する10塩工宿舎群の保全事業 3. 塩業博物館・周辺湿地、生態環境との連携事業 4. 塩場での10宿舎での運営事業
台糖公司台東区処「製糖産業文化資産再利用」計画(台糖、县政府文化局)	台東県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖設備・倉庫群はテーマパークとして活用 2. 原住民の手作り工芸・文化創造産業を導入して東部の商業発展・観光資源を促進 3. 市民団体、歴史・芸術研究会、台東鉄道芸術村との連携事業、芸術活動の開催などの推進
台糖公司台東区処「製糖産業文化資産再利用」計画(台糖、花蓮县政府文化局)	花蓮県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖設備・日本式宿舎群の再利用事業とテーマパークの運営の推進 2. ハニー、原住民手作り工芸、地域有機農産品、台糖商品などの経営 3. 花蓮県内の自然・文化資源、観光資源との連携事業
宜蘭酒工場産業文化資産再生計画(宜蘭县政府文化局)	宜蘭県	<ol style="list-style-type: none"> 1. 醸酒工場の産業建築・器具設備の保全事業 2. 紅麴文化園区としての活用事業、醸酒・紅麴の製造プロセスの展示 3. 宜蘭城壁、宜蘭河などの宜蘭県内の観光資源との連携事業

(出所：2006年行政院文化建設委員会「産業文化資産再生計画」補助作業要点より作成。)

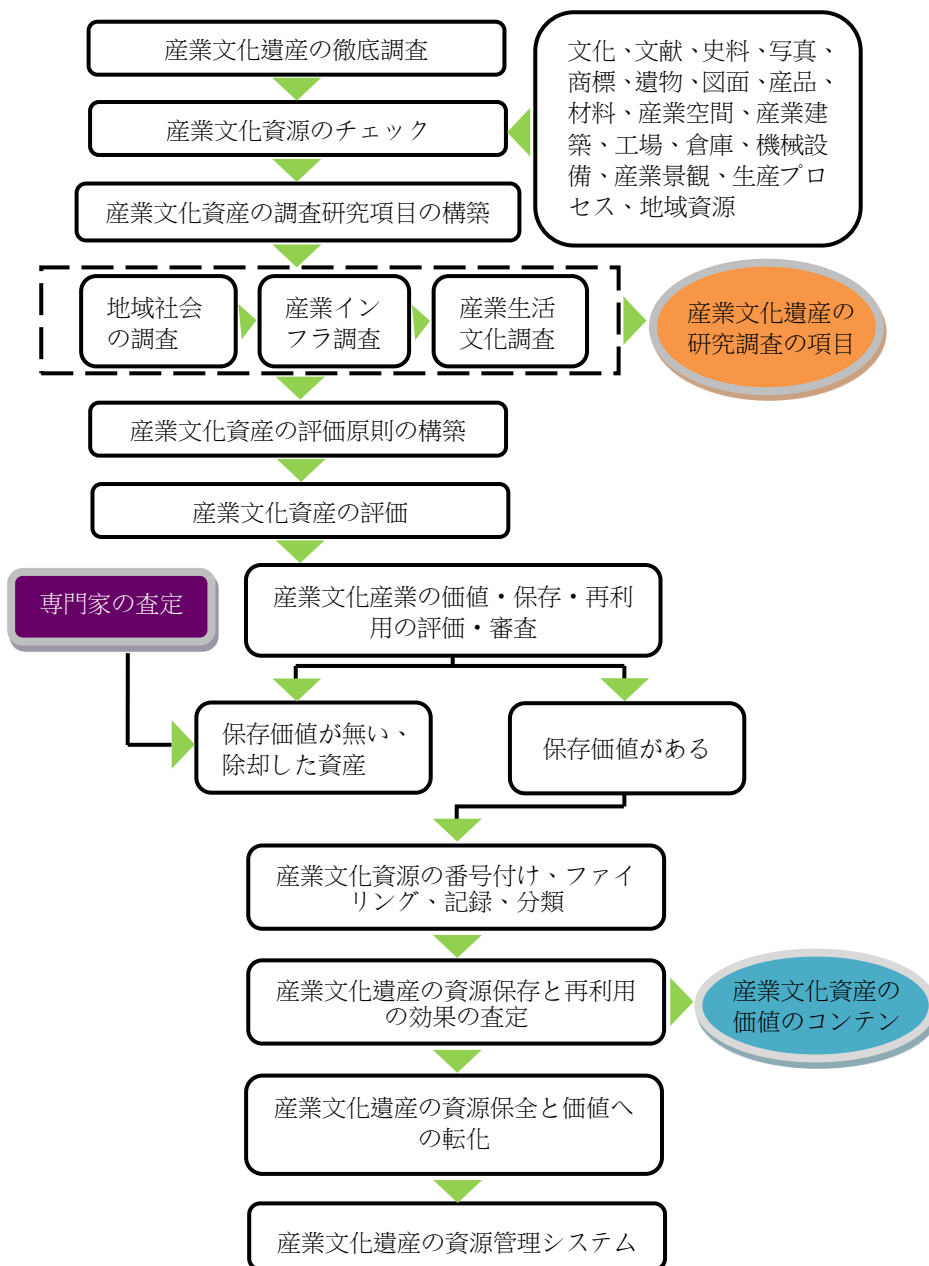


図 2-1 産業文化遺産の調査と資源管理のフローチャート

(出典: 文化庁文化資産局(2012)、機会—産業文化資産保存再利用管理参考手冊、文化庁、p.181。)

2.1.4 他の近代化産業遺産保全政策

行政院の文化部のみならず、經濟部や交通部や博物館や非営利組織などは、近代化産業遺産の保全事業も行っている。また、下の表から、文化部以外の官庁が近代化産業遺産の保全事業を行っていることが分かる。

表 2-5 他の近代化産業遺産の保全事業⁶⁴

官庁/組織	近代化産業遺産の保全事業の概要
【經濟部】 「製造業發展觀光休閒計画」	經濟部の「製造業發展觀光休閒計画」に基づき、企業の製造・加工の生産場で「観光工場」が推進され、産業観光やレジャー産業が行われている。2012年までに、この計画により125以上の観光工場が設置された。
【交通部】 「国家風景区」の設置	交通部は地域産業の再生と地方活性化に向けて、13の国家風景区を設置した。その中で、澎湖国家風景区の「石滬」、阿里山国家風景区の「森林鉄道」、雲嘉南濱海国家風景区の「塩場」などは国家公園の産業遺産保全の代表例である。
【中央政府と自治体】 「産業博物館」の設置	2013年まで、台湾の約500余の博物館の中で、約60余の産業博物館で産業發展の展覧会が行われている。また、国立科学工藝博物館、国立台湾博物館、黄金博物館、鶯歌陶瓷博物館などの技術・工藝博物館の傘下において、地域産業の研究所を設置し、産業發展の歴史の調査や産業遺物の収集・展示を行っている。
【民間組織・NPO】 民間の「文化財・歴史」保存会や研究会	2013年までに、台湾で約300余の文化財保存会・組織が設立し、近年、地域の産業遺産の保存運動を行い、地域の伝統産業や産業史を調査し、産業観光ガイドなどの観光事業の協力も行っている。

(筆者作成)

⁶⁴ 出典：文化部文化資産局（2012）、實踐:産業文化資産的轉型與再創造、文化部、p.6。

2.2 近代化産業遺産保全事業の原点—五大文化創意産業園区の設定

2.2.1 五大文化創意産業園区の設定の経緯

2002年より、行政院の「挑戦 2008 国家重点發展計画」に基づいて、中央政府は積極的に「文化創造産業」を推進しており、台北駅、台中駅、嘉義駅、台南駅、花蓮駅周辺の製酒工場・専売局を「五大文化創造産業」を設置している。即ち、この近代化産業遺産の保全計画は、大都会駅周辺の都心部における大規模の新式工場を再利用しながら、5つの文化・芸術的発信拠点の連携を促進している。また、2010年より、行政院の文化部「文化創意産業發展草案」による「文化創意産業發展計画」が行われ、「人材育成計画」の実施と「文化創意産業資源センター」の設置と共に地域ブランドの創出を推進している。⁶⁵つまり、五大文化創意産業園区の設定は台湾の近代化産業遺産の先駆として、他の工業遺跡の再利用に大きな影響を与え、大都会都心部の都市再生を行っている。

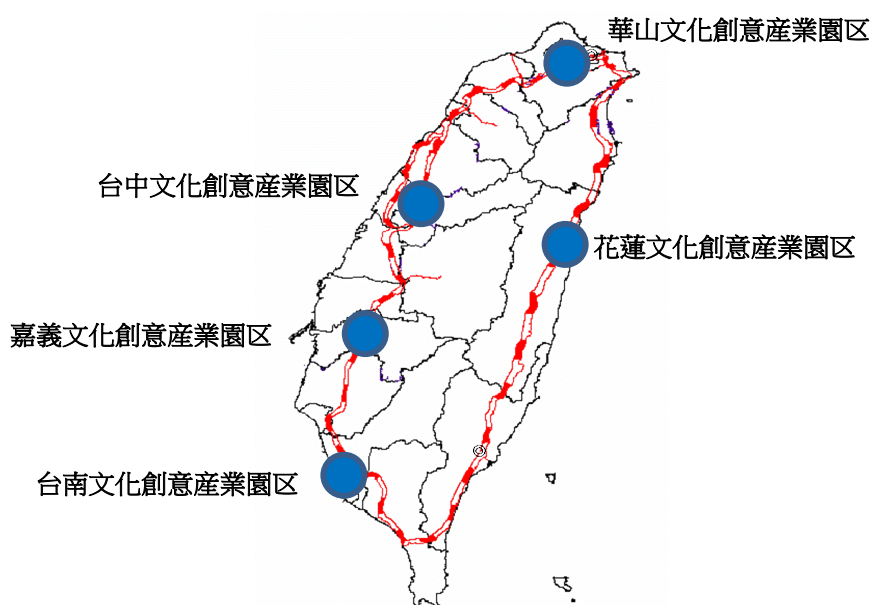


図 2-2 五大文化創意産業園区 (筆者作成)

2.2.2 各文化創意産業園区の設定

2.2.2.1 華山文化創意産業園区 (台北)

1914年に、民間資本の芳釀株式会社が設立した「台北酒工場」は、1922年より台湾総督府の専売制度により、台湾総統府に付属する専売局台北酒工場になっていた。生産停止以降、約10年ほどは廃墟と化したのが、1997年に市内の劇団「金枝演社」とアーティストは、ここで芸術・文化の発信地としてのパフォーマンスしていた。2002年より、文化部が民間企業に委託し、約10.15haの工場遺跡を保全している。事務所、倉庫群、工場などの産業施設は設立当時のまま再利用されており、多様な商業活動と文化施設の導入のみならず、市民向けの広大な公共空間が創出されている。つまり、華山文化創意産業園区は成功した先駆的な近代産業遺産の保全事例として、台湾の他の大規模新式工場の再利用事業に大きな影響を与えている。

⁶⁵ 出典：文化部文化資産局（2012）、前掲載、p.70。

2.2.2.2 台中文化創意産業園区

1916年に、「大正製酒株式会社」の台中酒場は、1922年より台湾総統府に付属する専売局「台中酒工場」になっていた。1928年に、当工場の製酒量が台湾一になり、かつて台湾最大の製酒工場と分かった。廃業された以降、2002年に文化部主導による完全的な保全されている台中酒場（5.6ha）は、「台湾建築・デザイン・芸術」のテーマを通じて再利用されており、また文化部の文化資産管理局の本部事務所として活用されることもある。

2.2.2.3 嘉義文化創意産業園区

1913年に設立された「台湾製酒株式会社嘉義工場」は、1922年より台湾総統府に付属する専売局「嘉義酒工場」になっていた。工場の操業が停止された以降、2006年に文化部が4.85億元を投入し、産業建築・機械設備の修理を行って、2013年まで地元の嘉義市政府に委託して3.99haの園区を管理していた。⁶⁶嘉義文化創意産業園区の機械設備が完全に保全され、展示・教育活動が行なわれているのは最大の特徴と言える。2013年に、文化部は園区全体の活用計画を決まられ、民間企業に委託して再利用する予定である。

2.2.2.4 台南文化創意産業園区

1901年に設立された「台湾総督府専売局台南支局」は製酒工場ではなく、僅か0.53haの事務所の建築群である。2011年より、文化部主導による専売局台南支局の建造物群は「台湾文化創意生活産業センター」として再利用し、市内の蕭壟製糖工場の「蕭壟文化園区」、総爺製糖工場の「総爺芸文センター」と連携し、台南地域の芸術文化の魅力を向上させ、文化的発信・創造活動を促進している。

2.2.2.5 花蓮文化創意産業園区

1913年に設立した「宜蘭振拓株式会社花蓮工場」は1988年に廃業され、10余年の間放置されていた。2007年より、文化部は民間企業に委託して、「花蓮創意文化園区」として再利用している。現在、製酒工場は完全に保全され、生産空間、倉庫、事務所、社宅街の日本式宿舍は文化施設、商業施設、レジャー施設などとして活用されている。この園区は東台湾で最も重要な大規模新式工場の保存例として、文化資源不足の花蓮地域に芸術文化の向上発展を貢献し、近代化産業遺産の保全業績が顕著なものと言える。

2.2.3 文化創意産業園区の課題

2.2.3.1 土地開発による遺産の破壊

現在、中央政府による五大文化創意産業園区の設置で、工場敷地の不動産の過度な開発に伴う、近代化産業遺産の遺構・遺跡の保護の軽視が深刻な問題となっている。即ち、近代化産業遺産保全の完全性の視点から見ると、工場敷地に係る都市計画の変更や土地の用途変更によって、産業建築が取り壊され、オフィスビル・商業施設に建て替えられるのは、遺産群全体の本質価値・産業景観の損失を引き起こすことになると言える。

⁶⁶ 出典：嘉義文創園區市集 民眾：像夜市、中國時報、2013-09-29。

2.2.3.2 産業遺産保存の理論の軽視

前述の五大文化創意産業園区として活用する酒工場の保全事業は、「空間の利用」と「クリエイティブ産業」を目的とした遺産群の再利用を行うものであるが、その「空間の利用」は僅かであり、十分な遺産群の再利用が行われているとは言い難い。このような、五大園区の遺産再利用の意識の欠如は、産業遺産の保全理論を軽視しながら産業建築の空間を利用することを促している。僅かな一部の産業建築の保全、大部分の産業遺構・遺跡の撤去、全ての機械設備の廃棄などの活用事業の遺産破壊行為にあつては、5つの酒工場の機能的保全が達成できず、産業遺産の継承や近代的産業の教育活動も困難になる恐れがある。

欧州での近代化産業遺産にかかる産業施設や土木遺産や町並みなどの広大な範囲の保全エリアと違い、台湾における都市部の大型近代的工場の保全事業は、「特定文化専用区」を設けて再利用している。そのため、文化創意産業園区としての保全手法において、多様な保全方法や工場敷地の不動産開発や人材の育成などの取り組みが必要である。

2.2.3.3 多様な組織による政策決定の欠如

近年、台湾における文化創意産業園区はブームとなっており、各地の近代的工場が地域の大型文化施設・商業施設として活用されている。しかし、欧州における民間資本による保全事業と異なり、台湾国有的文化創意産業園区は公的資産に基づいており、その経営策は「空間利用」を強調することである。しかしながら、現在の文化部の主導による五大文化創意産業園区の運営においては、社会参加活動や地域住民参加の欠如、非営利組織団体の協力や地域産業の連携の不十分などの課題が深刻になっている。また、地元政府の市政と統合できず、地域の産業遺産の保全事業の一体化による都市再生の問題も顕在化している。つまり、現在の文化創意産業園区は地域会社との連携に乏しく、地域産業との繋がり、地域住民とのパートナーシップの形成の実現が難しくなっていると見える。したがって、この5つの近代的酒工場の保全事業においては、都市基盤の計画的な整備や都市の文化政策と同調できず、地域のアイデンティティ再構築や地域ブランドの形成も困難であると考えられる。

表 2-6 五大文化創意産業園区

製酒工場 専売局	開業/廃業	所属駅	再利用現状	面積
台北酒場	1916/1987	台北駅	華山文化創意産業園区	7.2 万 m ²
台中酒場	1916/1998	台中駅	台中文化創造産業園区	3.99 万 m ²
嘉義酒場	1916/1999	嘉義駅	嘉義文化創意産業園区	6.19 万 m ²
台湾総督府専売 局台南支局	1912/2006	台南駅	台南文化創意産業園区	0.97 万 m ²
花蓮酒場	1913/1988	花蓮駅	花蓮文化創意産業園区	3.35 万 m ²

(筆者作成)



華山文化創意產業園區 (台北)



台中文化創意產業園區



嘉義文化創意產業園區



台南文化創意產業園區



花蓮文化創意產業園區

圖 2-3 五大文化創意產業園區

2.3 国有近代化産業遺産の保全政策・実態

2.3.1 国有近代化産業遺産の類型

国（公）有産業遺産とは、国営企業あるいは国（公）有の資産の中で、産業発展の歴史文化・科学技術に関する有形・無形の産業遺産価値を持つ資産である。近年、廃棄された国有の近代化産業遺産は創造的なアイデアを織り込んで文化資源へと転化され、文化施設として活用されながら産業観光・芸術活動による地域再生を促進している。いわゆる、近代化産業遺産は地域再生の起爆剤であり、歴史文化資源として、地域の経済再生や産業技術の歴史の継承や産業景観の保全を推進している。

近代的産業発展の変遷を反映する国（公）有の近代化産業遺産は、「圧倒的数量」を保ち、多様な産業歴史文化を持っている。産業の種類から見ると、一次産業の鉱業、農業、林業、漁業、畜産業や、二次産業の製糖、塩業、アルコール、タバコ、公共施設及びインフラ資産の鉄道・駅舎、電力施設などの6種類に分けられる。以下の表に示すのは、国(公)有の近代化産業遺産の種類と新式工場・産業施設である。

表 2-7 国(公)有の近代化産業遺産

国営会社	新式工場・産業施設
台湾糖業公司	橋仔頭、後壁林、阿緱、東港、車路墘、湾裡、三崁店、埔里社、旗尾、台北、虎尾、北港、玉井、大林、斗六、月眉、総爺、蕭壠、烏樹林、南靖、蒜頭、溪湖、新營、岸内、花蓮、溪州、台中、台東等
台湾塩業公司	義州南塩場、北門井仔脚瓦盤塩田、布袋塩場、台湾塩博物館...
臺灣菸酒公司	高砂麦酒工場、花蓮酒工場、嘉義酒工場、宜蘭酒工場、新店台北煙草工場等
台湾電力公司	旧亀山発電所、竹仔門発電所、東興(大南)水力発電所、林内濁水発電所、北部発電所等
中国石油、鉱業会社	苗栗県出磺坑採油鉱場、鉄砧山鉱山、新北市菁桐鉱業生活館等
農林漁業・畜産業 (地方農業協同組合)	二結農会穀倉、通霄鉄道糧倉、潭子農会穀倉、福興郷農会精米所 穀倉、旗山精米所等

(筆者作成)

2.3.2 近代化産業遺産保全の方向性

2.3.2.1 国営企業の民営化と遺産の保護活動

戦後、国営企業が戦前の産業施設を接收し、経済発展の支柱として台湾全体を支えていた。いわゆる、近代的産業は戦後の経済発展の主力であったため、人々が国営企業である近代的工場や土木施設への愛着心を高めていた。そして、1980年代以降、国際的な経済変遷と共に相次いで民営化あるいは廃業され、国営企業としての製糖工場、酒工場、採油鉱場、塩場などの産業の企業組織と運営方法も大きく変わった。そこで、国有企業の運営管理の効率化、サービスの向上、透明化、債務の切り離しなどの目的のため、法人・個人へ資産を売却する「民営化的な手法」による改革政策が進められている。

しかし、利益優先という体質である民間企業には、産業遺産保全、土地開発と遺産完全性の両立、地元への利益還元に対する意識は薄く、公営企業が果たすべき深刻な課題がある。そのため、住民のニーズと

専門家の声に応えるために、前述のように文化部による国営企業の廃棄工場・倉庫の評価を通じて、遺産の価値を再認識し、持続可能な保全事業が開始された。また、産業歴史文化の保全による地域再生の促進については、産業遺産の完全性・真正性、産業景観、科学技術、建造物の再利用、遺産のネットワークなどの課題も検討されている。つまり、多様な産業遺産を継承するために、遺産価値の評価と保護のみならず、遺産保全にかかる教育・宣伝活動が推進される。さらに、近代化産業遺産の産業史、歴史文化、社会的価値についての学校教育課程や社会教育が積極的に行われている。

2.3.2.2 近代化産業遺産の評価・保護・活用

近年、台湾における住民参加と地元政府の支援によって、近代化産業遺産は地域の資源を相互に結びつけ、多面的な活用事業が促されている。また、地域との連携を強化するために、近代化産業遺産は地元住民のニーズや地域発展に適合するように、地方の文化資源へと転化されている。以下の図に示すのは、このような近代化産業遺産の保全による地域再生のための地域資源への転化の過程である。

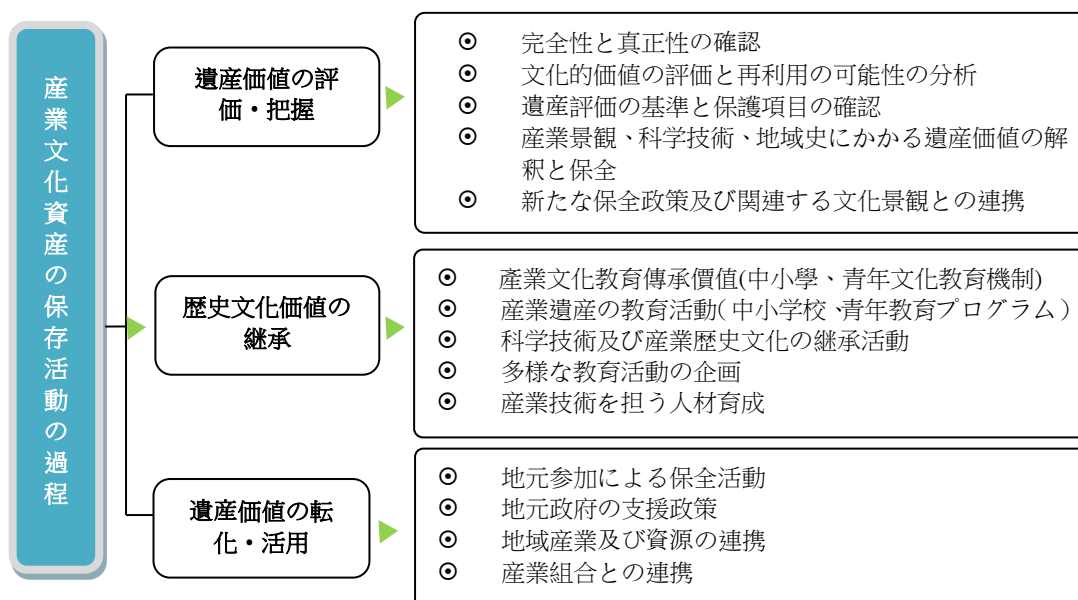


図 2-4 文化部による産業文化資産の保全による価値の把握・転化・活用の過程⁶⁷

2.3.3 「台湾世界遺産潜力点」の登録

2.3.3.1 「台湾世界遺産潜力点」の指定制度の動き

2002年に文化部が世界遺産の国際的動向、台湾の文化遺産・自然遺産の調査研究を行い、地方政府、専門家、NPO組織による推薦遺産の認定審議会を開催した。文化部の主導による「世界遺産潜力点」という審議会で、「太魯閣国家公園、棲蘭山ヒノキ林、卑南遺跡と都蘭山、阿里山森林鉄道、金馬戰地文化、大屯火山群、蘭嶼集落と自然景観、紅毛と其周遭歴史建築群、水金九鉱業遺跡（水湳洞・金瓜石・九份）、澎湖玄武岩自然保存区、台湾鉄路局旧山線」の11の遺産が世界遺産潜力点として認定された。また、同年の12月に文化部は国際記念物遺跡会議（ICOMOS）副会長の西村幸夫氏、日本イコモスの副委員長杉尾伸太郎

⁶⁷ 出典：同上，p.33。

氏、オーストラリアの建築士である Bruce R. Pettman 氏などの世界遺産の国際専門家を要請し、遺産の現地調査を行って、玉山国家公園を世界遺産潜力点として追加認定した。さらに、2009 年には「世界遺産推進委員会」を開催し、「楽生療養院（ハンセン病院）、桃園台地陂塘(農業貯水池)、烏山頭ダムと嘉南大圳、屏東排湾族石板屋集落、澎湖石滬群」の 5 遺産を追加認定した。⁶⁸その中で、水金九鉱業遺跡、阿里山森林鉄道、烏山頭ダムと嘉南大圳、台湾鉄路局の旧山線の 4 つの遺産は近代化産業遺産と認識された。これらの 4 つの近代化産業遺産の特徴・価値・保全現状の詳細は以下の 2.3.3.2～2.3.3.5 の各節に述べる。

2.3.3.2 水金九鉱業遺跡

1. 水金九鉱業遺跡

1890 年代、清朝時代の台湾巡府の劉銘伝氏は、台北－基隆間の鉄道敷設工事において、基隆河の上流（七堵の周辺地域）で橋の工事を行った際に砂金を発見した。その後、清国の「砂金署」による管理の下で、金瓜石地域の大規模な採掘が行われた。日本統治時代の 1895 年 9 月に、台湾総督府は「砂金署」と鉱山を接收し、金鉱の採掘を続けた。

1896 年に田中兵衛氏は金瓜石の採掘権を獲得して、「本山一坑」というトンネルを掘り、そこから更に多くの掘穴の設置を行い、大規模な金鉱の採掘を行った。また、1900 年に本山五坑の周辺における初の「第一精錬所」を設置した以降、多くの精錬所・鉱業関連施設を建設した。さらに、金瓜石地域における鉱業発展は、採掘初期の金鉱から銅鉱に広がり、年産量は金約 3 万両と銅約 1800 トンを達成した。

戦後、国民政府の「台湾金銅鉱物局」は金瓜石の鉱山を接收し、鉱山の採掘を続けて、1978 年に樹梅地域の周辺で大規模な採掘を広げた。しかし、最終的に巨額の金・銅鉱を採掘し尽して、1987 年に廃鉱された。

2. 水金九鉱業遺跡の顕著な普遍的価値

金瓜石鉱山は金瓜石・九分鉱山町に開かれた、清朝時代から戦後にかけての台湾有数の金山である。台湾総督府が台湾の鉱業の近代化を確立するために、台湾初の近代的な鉱業施設による大規模な採掘を行った模範鉱山である。そのため、水金九鉱業遺跡は北台湾の瑞芳鎮に位置し、コアエリアの鉱業関連施設・金瓜石集落や、バッファエリアの基隆山、九份、金瓜石（本山）、武丹坑、草山、雞母嶺などの地域、約 70 余 km² の鉱業遺跡・集落・文化景観を世界遺産潜力点として認定した。即ち、水金九鉱業遺跡における鉱業施設・廃坑のみならず、周辺の鉱山町・自然環境も完全に保全されており、世界遺産登録基準第二項を満たしたと見なされた。つまり、台湾鉱業史を代表する水金九鉱業は、鉱業遺跡、廃坑、機械施設、近代建築、社宅街などの近代化産業遺産が完全に保全されており、「文化資源」、「自然資源」、「近代鉱業景観」の保全事業の一体化が推進されている。水金九鉱業の「文化資源」、「自然資源」、「近代鉱業景観」の保全現状は以下の表に述べるとおりである。

⁶⁸ その中で、農漁業関連遺産には、水利施設の桃園台地陂塘と漁業施設の「澎湖玄武岩自然保存区」である。

表 2-8 水金九鉱業遺跡と周辺地域の文化・自然資源

文化・自然資源	鉱業跡地と周辺地域の文化・自然資源
文化資源	鉱山町・伝統家屋、近代建築、勸濟堂（関羽廟）と祭り、工場構内の建築群・跡地（太子賓館（皇太子接待館）、社宅街（日本式宿舎）、黄金神社跡地、元鉱山職員の日常生活（無形文化財）
自然資源	基隆山、九份、金瓜石（本山）、武丹坑、草山、雞母嶺など地域の自然環境
近代鉱業景観	選鉱施設、廃坑などの鉱業に使用する土地・工作物・機械

（筆者作成）

3. 廃鉱地域の衰退と活性化

80年代から、廃鉱と共に鉱山町が衰退したことによって、多くの伝統家屋が空き家となり、一部の社宅街が老朽化等により取り壊された。また、鉱業施設の放置、台車・ロープウェイの廃線、廃坑の閉鎖などによって、近代化産業遺産の老朽化の課題が深刻になっている。このように、鉱山施設、鉱山町、周辺の自然景観などの文化景観破壊が進み、更に人口が減少して過疎の状態になり、地域衰退の課題が深刻になって行った。

1989年の「悲情城市」、1992年の「無言の山丘」、1994年の「多桑」などの映画で水金九鉱業遺跡が撮影地に選定され、水金九鉱業歴史が注目され、多くの来訪者が鉱業遺跡・鉱山町を訪れた。つまり、これらの映画が大ヒットすることによって、水金九鉱業遺跡の歴史文化の再認識が促され、国民の関心が高まり、町の賑わいを創出した。また、中央政府・自治体の保全政策のみならず、多くの地元保存団体が水金九鉱業遺跡と周辺文化景観の保全活動に積極的に参画し、鉱山歴史・文化・自然を活かしたまちづくりを推進している。

しかし、観光客の増加は、ごみのポイ捨て、騒音の発生、鉱山町の観光化、伝統家屋の撤去、自然環境破壊などの課題も顕在化している。そこで、近代鉱業の歴史文化・自然環境の保全・向上のために、2002年に文化部は水金九鉱業遺跡を台湾世界遺産潜力点として認定し、自治体・地元住民と連携して、水金九の鉱業近代化と地域歴史文化を保全している。また、2004年にコアエリアの鉱業関連施設・金瓜石集落が「黄金博物館」として再利用され、近代化産業遺産・鉱山町を保全しながらの観光まちづくりが促進されている。

4. 黄金博物館

2004年に正式オープンした黄金博物館は台湾初のエコミュージアムの理念に基づいて、鉱山や鉱業施設や周辺の町並みを含めて、鉱山産業博物館として活用している。黄金博物館には金瓜石地域の変化に富んだ自然と、鉱業産業文化を楽しく体験するための室内の体験活動と野外施設が設置されている。現在、黄金博物館は地元産業・自然環境の展示や、鉱業施設から周辺の自然観察や住民の日常生活を通じて、さまざまな近代化産業遺産保全活動の拠点として運営されている。また、地域住民の積極的な参加によって、黄金博物館は金瓜石地域にある自然環境や生活文化と合わせて、九分・金瓜石・水湳洞全地域での鉱業関連施設や産業歴史文化が保全されている。創立と経営の目標は以下の表のとおりである。

表 2-9 黄金博物館の創立と経営の目標

目標	目標内容
鉱業の歴史と人文特色を保存し、伝統的景観を再現する。	(1)金瓜石水湍洞地域の歴史を調査してデータベースを集成することによって、教育の基礎としての発展を促す。(2)文化資産と集落景色を保存する。
環境教育の自然教室	自然資源の研究と調査、生態景色の維持と保存、原生植物の回復、観光産業、自然教育の促進。
アイデアを発揮する黄金芸術工芸の発展を促進する。	黄金に関する知識、芸術文化関係の研究や調査と金属工芸の資料などのデータベースを作成して、教育の促進、金属工芸のアイデアの発揮及び工芸人材の訓練。
地域のエコミュージアム	共同意識を持たせて、地域の人々の参加を促すようにエコミュージアムを設立した。

(出典：黄金博物館設立報告書より作成)

前述のように、黄金博物館は室内の施設のみならず、鉱山とその周辺の関連産業施設や鉱山町や自然資源も博物館のエリアと言える。つまり、産業建造物や機械設備の再利用を強調して、地域住民参加による水金九鉱業遺跡と関連産業遺産保全が地域再生を促進している。以下の表に示すように、台湾で代表的なエコミュージアムとしての黄金博物館構内では、多様な文化施設と展示・体験活動が行われている。

表 2-10 黄金博物館の主な文化施設

文化施設	施設の概要
黄金博物館	鉱業文化及び黄金の物理的特色の紹介と展示
本山五坑坑道体験	坑道の採鉱体験
環境館	金瓜石エリアの生態環境と地質鉱床特色の展示
太子賓館	日本宮廷建築及び庭園周辺の開放
その他	地質公園、黄金神社、茶壺山、戦俘營、黄金滝などの人文生態地質景色

(筆者作成)



図 2-5 水金九鉱業遺跡

2.3.3.3 阿里山森林鉄道

1. 日本統治時代の阿里山森林鉄道

1896年、阿里山の開発に伴って、この地域で広大なヒノキ林が発見された。その後、ヒノキ林の大規模な伐採のために、1906年から阿里山森林鉄道の敷設が始められ、1914年に阿里山の沼平に延伸して阿里山森林資源の本格的な開拓が行われた。

2. 戦後の伐採事業と観光発展

戦後、国民政府は阿里山の森林伐採事業を続け、森林の減少と共に森林資源の枯渇が進むにつれて阿里山の自然環境は大規模に破壊された。ヒノキ林が破壊されると、自然環境回復には長い時間が必要で、荒廃の激しい土地などでは、回復が難しいこともある。そこで、自然環境を保護するために、台湾省政府林務局は阿里山と玉山間の広大な森林(約39,600ha)を国有林地に指定し、「阿里山国家風景区と森林遊楽区」の設置と共に森林保護と観光発展の両立を促している。前述の阿里山国家風景区と森林遊楽区の森林保全区の設置の目的は、阿里山の自然環境保護と観光発展を推進しながら、阿里山森林鉄道という名の観光列車等を活かした地域再生を促進することである。

3. 阿里山国家風景区と森林遊楽区

2001年に、阿里山ヒノキ林は行政院交通部観光局による「阿里山国家風景区」に指定され、嘉義県の阿里山郷、梅山郷、竹崎郷、番路郷など四つの郷に跨っており、総面積41,520haの原始林の森林保護事業が行われている。具体的には、阿里山郷一帯で原生的な森林生態系からなる自然環境の維持、動植物の保護を主旨として、保護区域を定め、ヒノキ林の禁伐等の厳正な管理経営を行っている。また、林務局が設置した阿里山森林遊楽区(総面積:約1,400ha)には、阿里山森林手鉄道の終点である祝山駅が阿里山郷の東北部に位置し、広大な森林資源と自然景観と森林鉄道とが連携して、阿里山全体が観光資源として森林保護・産業発展を推進している。

4. 阿里山鉄道の保全と台湾世界遺産潜力点としての指定

71.34kmの阿里山森林鉄道は、嘉義市、嘉義県、南投県など四つの郷に延伸し、2012年に文化部による台湾世界遺産潜力点として指定された。この典型的な森林鉄道である阿里山森林鉄道は、標高100mから2,000mまで登るため、国際的登山鉄道の定義に合致している。また、その中で標高2,200mの「沼平」と標高2,584mの「哆哆咖」の間の「林場線」は典型的な「高山鉄道」として保全されている。世界三大山岳鉄道⁶⁹の一つに数えられる阿里山森林鉄道の起点と終着駅の標高差があるため、車窓からは熱帯林、亜熱帯林、温帯林と移り変わる景観が観賞できる。従って、森林・登山・高山鉄道の価値を持つ阿里山森林鉄道は、世界で最もユニークな文化・自然遺産であるため、世界遺産登録基準第二項を満たしていると認められた。さらに、急勾配を登る現役の高山鉄道として名を馳せているのみならず、「8」の文字通り山頂に登る方法と、世界唯一の島地帯の高山鉄道などの特殊性が世界遺産登録基準第三項を満たしたと認められた。

⁶⁹ 世界の高山鉄道は主に南アメリカと欧州大陸に集中していることから、阿里山森林鉄道は世界唯一の島地帯の高山鉄道である。また、標高2,451mの阿里山森林鉄道は東アジアで最も高い鉄道であるのみならず、非アプト式の鉄道としての高山鉄道からみると、欧州の高山鉄道より技術的価値が高いと分かった。そのため、阿里山森林鉄道は世界遺産登録基準第三項を満たしたと認められた。



図 2-6 阿里山森林鉄道

2.3.3.4 台湾鐵路局の旧山線

1. 日本統治時代に旧山線の敷設

1899年に、台湾総督府は清朝時代の台北～新竹の鉄道を延伸し、1908年に基隆～高雄の縦貫鉄道を全線開通した。1935年4月21日に、新竹州と臺中州に跨る地域にM7.1の地震が起これ、この新竹・臺中州大震災が苗栗街での縦貫鉄道へもたらした影響・被害が深刻であったため、3年間は相互直通運転を行っていた。1938年7月に、3年の鉄道復旧工事を経て、西側に新しく鉄橋を架けて1938年に全線が開通した。復旧した鉄道の周辺で、震災下の鉄道橋の「龍騰断橋」という鉄道橋の遺構が苗栗地域のランドマークとして保存されている。現在、龍騰断橋は三義郷の観光名所の一つとして知られている。

2. 戦後の鉄道運輸の継承と廃線

1970年代より台湾を縦貫する高速道路の開通と共に、縦貫鉄道の山線の車扱貨物の減少で旧山線鉄道が廃線に追い込まれた。1997年に新たな山線が竣工したため、翌年、ついに最後の鉄道輸送が停止され、数十年に及ぶ衰退の歴史に終止符が打たれ、苗栗～北台中の旧山線全線が廃線になったのである。その中でも、旧山線の勝興、泰安、三義、后里などの駅間が新線に切り替わり、これらの路線が廃止されたため、その伝統的な駅舎が長年の間廃棄されていた。

3. 旧山線の保全と台湾世界遺産潜力点としての指定

旧山線は苗栗県の三義から台中市后里区まで延伸し、鉄道沿線の大安溪橋、龍騰断橋、鯉魚潭橋などの三つの鉄道橋と8つのトンネルが建設された。特に、1908年に竣工した旧山線沿線の鉄道橋は当時世界最先端の技術が用いられ、厳しい自然条件を克服するための設計がなされた。そのため、山間地で架けられた旧山線沿線における、台湾での最急勾配・最大角度のカーブ・最も長い鋼鉄道橋とトンネルのみならず、芸術と技術が融合した美しいレンガのアーチ橋・駅舎などの鉄道関連遺産は世界遺産登録基準第一項を満たした。また、旧山線の沿線地域における、美しく豊かな自然資源を背景に集落・伝統市街地の薫りが漂う風光明媚なまちづくりなどの特有の文化景観は、世界遺産登録基準第二項を満たしたと認められた。

前述の旧山線の顕著な「普遍的価値」によって、2002年に15.9kmの旧山線が台湾世界遺産潜力点として指定された。現在、旧山線の鉄道沿線のバッファエリアを含めて、総面積128.29km²の鉄道跡地において文化部・自治体による保全事業が積極的に行われている。近年、旧山線沿線が観光用鉄道として活用され、2010年6月5日より、蒸気機関車・観光列車による動態保全が行われている。

4. 旧山線の動態保全と自転車ルートへの創出

2000年代以降、旧山線沿線地域における伝統的な駅舎、龍騰断橋などの鉄道関連遺産、縦貫鉄道の最急勾配の「十六份坂」、周辺の文化景観・自然環境を活かした観光まちづくりが推進された。その後、中央政府、台湾鉄道局、立地自治体などの連携事業による「環島観光鉄道計画」が推進され、旧山線が縦貫鉄道の観光支線として活用されている。2005年に、旧山線の観光回遊性の向上を図るために、台中の後里駅前後の線路は「后豊鉄馬道」という自転車ルートとして再利用され、大甲溪鉄橋と東勢線の東豊自転車ルートと緑帯広場とをネットワークすることが行われている。

その後、地域住民の声に応じて旧山線の沿線地域の再生・観光発展のために、2010年に旧山線を動態保全しながら地域歴史文化の保護と観光発展を促進した。旧山線で動態保全されている蒸気機関車は地域観光発展のために観光専用車として使われ、または沿線地域の断橋、駅舎が鉄道の近代歴史文化の拠点として保全されている。さらに、2010年に旧山線の鉄道沿線の自転車は人にやさしく快適な回遊ネットワークとして、新たな拠点となる駐車場、徒歩、自転車などの徒歩回遊を支援する公共交通を創出した。つまり、旧山線沿線の地域住民に向けた水と緑が豊かな公共空間の創出と近代化産業遺産の保全をしながら、集客性の高い魅力的な環境づくりが推進されている。そのため、現在の旧山線沿線地域は台湾中部での新たな観光・交流拠点になり、大勢の観光客が足を運んでいるのである。



図 2-7 台湾鉄路局の旧山線

2.3.3.5 烏山頭ダムと嘉南大圳

1. 烏山頭ダムと嘉南大圳の整備

1910年代、嘉義庁長相賀氏が灌漑面積約3万3千haの桃園大圳（用水路）のような灌漑用水池・水道の成功事例を台湾総督府に建言した上で、嘉南地域での灌漑工事を要求した。その後、台湾総督府は農作物の増産のために、嘉南平原における乾燥地帯や乾期の土壌である「看天田」の改善事業、農業用の水池や配水路など計画的な用水施設の計画を検討した。1917年に台湾総督府の八田与一技師による急水溪と六重溪一帯での調査と大規模ダム建設の検討に基づいて、曾文溪の支流における「官佃溪埤圳計画」が決定した。1919年に、当時の嘉義庁の相川茂郷庁長と台南庁の枝徳二庁長は烏山頭ダムと嘉南大圳委員会の委員長としてダム工事委員会を設置し、準備委員としての庶務・警務・財務の課長、支庁長、関連職員や、創立委員としての製糖会社の代表者・庁参事官・区長・地主などの有識者による構成メンバーを指名した。この八田氏が設計した烏山頭ダムは曾文溪支流の官田溪上流に位置し、台南庁の官田郷、六甲郷、大内郷、

東山郷にまたがる低地を集水エリアとしている。また、嘉南大圳の整備について、1920年に地元農民代表である陳鴻鳴氏ら118名が提案した新たな埤圳計画が台湾総督府に認められ、「台湾公共埤圳規則」第2条に基づいて嘉南大圳の公共埤圳事業の範囲が公告された。そして、1920年9月に八田氏が設計した嘉南大圳の工事が着工し、嘉義庁、台南庁の農地を灌漑区域として、台湾の農耕水利の近代化が促進された。

2. 烏山頭ダムと嘉南大圳の灌漑効果と利益

(1) 農地の灌漑システム

1930年に嘉南平原での大規模灌漑工事である嘉南大圳が竣工した以降、曾文溪と濁水溪二つの水系が接続され、嘉南平原の洪水防止、貯水、灌漑機能が十分に発揮されて、嘉南平原での約14.5万haの農地に安定した水が供給された。嘉南大圳の水源地である烏山頭ダムにおいて取水された後、雲林・嘉義に延伸する北幹線と台南善化に延伸する南幹線に分かれた。そのため、嘉南大圳の灌漑と共に嘉南平原の農地は30倍と大幅に増加した。烏山頭ダムは、嘉南大圳の上流の水源地であり、嘉南平原の重要な水利工事の一つであった。八田氏が嘉南平原の農業灌漑を主な目的として建設し、下流に曾文ダムの相互補完としての運用が行われている。つまり、烏山頭ダムと嘉南大圳の竣工により、農耕水利の近代化を促すと同時に嘉南平原の乾燥地・塩分地における土地改良・農業生産の向上を促進した。また、烏山頭ダム・嘉南大圳は世界でも大規模な堰堤工事として、戦前の日本はもとより東洋におけるも最大規模のダム・農業水利施設であった。

(2) 農業に対する経済効果

1930年の烏山頭ダムと嘉南大圳の灌漑工事を整備した以降、灌漑施設の欠如の「看天田」と塩性土壌地帯の土地改良に伴って稲田とサトウキビ畑の面積が急速に増加した。1930年より、稲田の総面積の約3.2倍の増加とサトウキビ畑の総面積の約1.4倍の増加によって、米生産量が約6.4倍に増産され、サトウキビの総生産量も約3.4倍に増加した。また、烏山頭ダムと嘉南大圳の灌漑施設が充実した以降、嘉南平原の農地における、農業収益は約8.2倍に増加し、土地価格は約5.1倍増価した。

表 2-11 烏山頭ダムと嘉南大圳の農業経済効果

嘉南平原の農地と収益	1920年代	1930年代	増加倍数
稲田面積 (ha)	13,160	41,828 ha	3.2倍 (年生産量: 6.4倍)
サトウキビ畑面積 (ha)	31,486	45,321 ha	1.4倍 (年生産量: 3.4倍)
農業収益 (元/ha)	90.47	742.30 元	8.2倍
土地価格 (元/ha)	313	1,600 元	5.1倍

(出典: 末光欣也 (2007) 日本統治時代の台湾、致良出版社、p.328-331 片倉佳史など (2013) 日本人、台湾お拓く、有限会社まどか出版、p.157-196。より作成)

3. 烏山頭ダム・嘉南大圳の台湾世界遺産潜力点としての指定

文化部が認定した「烏山頭ダムと嘉南大圳」の世界遺産潜力点は、広大な嘉南平原での灌漑用水路と烏山頭ダムである。烏山頭ダムは総工費5,400万円を要した工事で、満水面積1,000ha、有効貯水量1億5,000万トンの人工の大貯水池である。嘉南大圳では烏山頭ダムの水源から水をもとめ、河川で堰あげし、嘉南

平原の広大な農地に約 1.6 万 km に渡って細かくはりめぐらされた北幹線と南幹線の水路で水を導いた。

1930 年に竣工した烏山頭ダム工事で粘土・砂・礫を使用した「セミ・ハイドロリックフィル工法」(Semi-Hydramlie Fill Method)という手法によりダム内に土砂が溜まりにくくなった。当時のダム大国アメリカの大規模ダムの最先端技術が烏山頭ダム工事に導入されたため、土堰堤の構造は日本技師が最初に試みた新たな工法であった。簡単に言えば、この日本では殆ど採用されない「半水締工法」では、フィル・ダムの築造は堰堤の内側に沈澱し、荒い材料は外側に沈澱する。そして、大量の水は堰堤内に仕込まれた送水管で堤外に排水するという工法であった。また、堰堤材料の搬送には鉄道とベルトコンベアを用い、さらに整地にはプレッターカーやスチームショベルなど機械力を採用するものであった。⁷⁰このように、烏山頭ダム工事では、欧米から導入された最先端技術と機械設備が活用されたため、欧米以外の地で最初に発展を遂げた水利技術の痕跡を残すものとなっていると言える。

前述のように、烏山頭ダム及び嘉南大圳は当時の先端技術のセミ・ハイドロリックフィル工法を用いたダム工事であり、世界の土木界でもあまり例がない。その後、嘉南平原における三年輪灌制度を導入し、農産物を三倍に増加させた。そのため、最先端水利技術の傑作となった烏山頭ダム・嘉南大圳は世界遺産登録基準第 1 項を満たしている。また、烏山頭ダム及び嘉南大圳は重要な大規模水利工事の例証、灌漑施設・技術の集積と優れた文化景観のため、世界遺産登録基準第 4 項を満たしている。

4. 烏山頭ダム風景区と八田与一記念園区の設置

(1) 烏山頭ダム風景区

1969 年に、嘉南農田水利会が烏山頭ダムで烏山頭ダム風景区を設置し、レジャー施設・娯楽施設を充実させながら台南の山間部での観光事業を行った。その後、1978 年の「烏山頭風景区サービスセンター」、翌年には「烏山頭風景管理場」が設置され、当時の台湾省政府による「省指定風景特定区」が認定された。2012 年には烏山頭風景区が「烏山頭ダム風景区管理处」と改称され、八田与一記念園区と合わせて台湾世界遺産潜力点として指定された。

2) 八田与一記念園区

2009 年 5 月 8 日（八田氏の命日）に、大統領の馬英九氏は烏山頭ダムで開催された「八田与一技師没後 67 周年記念演奏会」に参加し、約 1 億元総経費、工期 2 年を費やす「八田与一記念園区」の設置を表明した。⁷¹同年 7 月 30 日に、西拉雅国家風景区で開催された「八田与一記念園区・八田与一旧居修復工事の着工式典」において、台湾の参拝儀式のみならず日本の記念式典も行われ、国家の重大建設・記念活動として推進された。⁷²2011 年 2 月に八田与一記念園区が竣工された以降、嘉南農田水利会の運営は続けられ、毎年の八田氏の命日には記念式典が開催されている。

⁷⁰ 出典：斎藤充功（2009）日台の架け橋・百年ダムを造った男、時事通信出版局、p. 58。

⁷¹ 出典：修復八田故居中日專業考據、中國時報、2009-07-31。

⁷² 出典：八田與一紀念園區故居測繪修復啟動、聯合報、2009-07-31. 2。《八田路揭牌》獻白菊追思八田與一、自由時報、2011-05-09。



図 2-8 烏山頭ダム風景区（右）と八田与一記念園区（左）

2.3.3.6 世界遺産潜力点のビジョンと課題

清朝時代以降、台湾における鉄道、電信施設、郵政、電気などの発展は中国よりも早いといえる。そして日本統治時代以降の縦貫鉄道・港口、都市計画、水道、電信、電力設備などのインフラの近代化が台湾の近代化に特に大きく貢献した。また、近代的製糖産業を初めとする各産業の新式工場は各地に設置され、台湾の産業革命を促進した。そこで、台湾の近代化産業遺産には「中華文化圏における近代化の先駆けである」と言える。したがって、中華文化圏の各地域の中で、台湾は近代化に成功した地域の一つであり、中華文化圏における近代産業史の中で重要な位置を占めるものであるといえる。そして、台湾における近代産業史を考えると、その歴史はこれまで説かれてきたように日本統治時代の殖産興業と日本の技師などからの外来的技術だけに支えられたものではなく、清朝時代の近代化基盤と台湾地元資本の投入も重視すべきであると思われる。そのような文脈においては、脱植民地以降の、台湾における植民時代の近代化も帝国支配という負の遺産、あるいは日本技師・政治家の功績も台湾近代化歴史の一ページへと転化することができる。適当な歴史俯瞰の視点によって、日本統治時代の近代化産業遺産の価値の重要性を解明し、4つの植民地期の遺産が世界遺産潜力点と認定された。このことは、台湾各時期の歴史文化遺産の完全性を保護するために、日本植民地期の近代化産業遺産の価値を正視しながら適切な評価を行っていることを示唆するものであるといえる。

台湾（中華民国）は国際連合の加盟国ではないため、台湾の貴重な文化・自然遺産の世界遺産の登録は非常に難しい。しかしながら、将来台湾が国際連合に加盟した際の、未来の世界遺産登録のために、現在の重要な文化・自然遺産の保護事業を行っていくことが必要である。そのため、行政院の文化部は17の重要な遺産を世界遺産潜力点に指定し、未来の世界遺産の保護手段としての保護政策を推進している。

17の世界遺産潜力点の中で、4つの遺産は日本統治時代の近代化産業遺産である。これによって、日本統治時代の近代化産業遺産は台湾にとって、非常に重要性が高い文化遺産であると認められていると判断される。近年、中央政府と自治体は近代化産業遺産の保全事業に膨大な経費を投入し、遺産を活かした地域再生を促進している。例えば、文化部は約一億元を投入して総経費の烏山頭ダム関連遺産と住宅街の復原の修理工事を行い、八田與一技師の記念活動等を開催している。また、各遺産の保全事業において、日本人の遺族の来台要請、展覧会・国際研究会の開催などの日本との連携・ネットワークも急速に進んでおり、日本統治時代の近代的産業の発展、インフラの近代化、戦前の生活の様子などを積極的に記録・分析している。

前述のような中央政府と自治体は日本統治時代の近代化産業遺産の保全事業を支えているが、国際連合に未加盟では世界遺産の登録は非常に困難である。従って、「世界遺産の登録」の実現は遠く、世界遺産の

ような研究調査・保全事業の実現についても未だ「スローガン」の段階に留まっている。そのため、遺産の価値はまだ不明確であり、世界遺産基準で求められるコアエリアの遺産の破壊や、バッファエリアの景観づくりなどの厳しい問題が深刻になっている。そのため、植民地期の近代化産業遺産の評価と保全策については、本論文の第一章の国際保全憲章と保全の事例・動向において論じられたように、全般的に見直しを行わなければならない。例えば、世界遺産潛力点に登録された近代化産業遺産群については台湾の近代化にとって果たした役割の評価は比較的容易だが、国際的価値の評価をすべきだと指摘されている。特に、台湾は中華文化圏の各地域の中で早くから産業近代化に成功した地域であるため、台湾の産業革命を支えた近代化産業遺産として重要だという点が、世界の、また中華文化圏の中でどのように評価されるのかは解決すべき課題だと考えられる。また、文化部と地元政府の保全政策と周辺の景観づくりなどについても全般的に検討し、近代化産業遺産を活かした観光発展を実現させるための政策の見直しが必要である。

2.3.4 都心部における鉄道跡地沿線の大型新式工場群の活用

2.3.4.1 台北市都心部における大規模新式工場の保全

1. 台北市の拡張と大型新式工場の発展

日本統治時代、台北市の人口は急速に増加し、それに対応して都市計画の範囲は東へ拡大されている。台北市都市計画の範囲と近代化工場群の配置の関係性を見る。専売工場群は台北駅付近から徐々に東へ延びる形で造られた。1905年の都市計画では、都市計画区域は基本的に既成市街地（三市街：城内・艋舺（万華）・大稻埕）と同じ範囲だったが、当時造られた「樟腦精製工場」、「台北酒場」、「高砂麦酒工場」は都市計画区域のエッジに造られた。その後、人口が急速に増加したのをきっかけに「大台北市都市計画（1932）」が策定され、都市計画の範囲は松山駅まで拡大された。この時に造られている「松山煙草工場」や「台北機場」は新しい都市計画区域のエッジに立地している。つまり、現在は市街地の中に存在する近代化遺産群は、もともとは郊外に建設されたものであり、都市の高密度化を抑制しようとした当時の都市計画と専売工場の立地には関連性があるということがわかった。

縦貫鉄道沿線の専売工場群では鉄道、酒、煙草、樟腦などを製造していた。これらは当時、台湾の重要な輸出品だった砂糖とともに、大量に輸出されている。ただし砂糖工場は原料の産地に近い万華駅付近に造られている。これは砂糖の原材料（サトウキビ）が重く、輸送が困難だったためと考えられる。一方で酒や煙草などの原材料は軽く、加えて経済性も高いため、基隆港に近く、市街地に近く、広大な敷地が存在した縦貫鉄道沿いに工場が造られたと考えられる。また、台北酒場と高砂麦酒工場は製造過程できれいな水を必要とするため、縦貫鉄道と瑠公圳（農業用水、現在は暗渠化）の交点の近くに造られている。このように専売工場群の立地には当時の自然条件も大きく影響している。

2. 近代的工場群が都市空間に及ぼした影響

(1) 社員寮や町並みの形成

専売工場群の建設と共に、その周辺地域では社員寮あるいは住宅団地が開発された。現在も近代化遺産の周辺地域には工場従業者のための社宅街や町並みが沢山残されている。台北酒場と幸町の社宅街の関係を例に見ると、日本式の宿舍群と住宅地は職住近接の理想を実現していると言えよう。さらにこの住宅地は、城内の東城門から溢れた人口を受け止め、台北市の市街地は東に延伸した。また松山煙草工場では敷地内に社員寮のほか、福祉施設まで整備されており、高いアメニティが供給されていた。

(2) 既成市街地の人口密度の緩和

1905年に台北市は、都市計画の対象地域を城内・艋舺・大稻埕などの既成市街地の外にも拡大した（計画人口15万人）。しかしその後、台北市の人口は予想以上に急増し、そのため都市計画をさらに変更せざるを得なくなった。その結果、1932年の大台北市都市計画（計画人口60万人）において、台北市の都市計画区域の面積は4倍に拡大した。専売工場群は各段階の都市計画の東側のエッジに造られている。ここは職業を提供する場であり、中心部から従業者が転出してくることにより、既成市街地の人口過密の問題は解消された。更に、既成市街地に人口増加圧力を緩和させた。

(3) 新たな都市発展軸の確立

清朝時代、台北市は艋舺、大稻埕などの港を中心に発展した。港は台北市の西側に南北に長く位置し、それによって市街地も南北方向に発展していった。しかし、日本統治時代に台北市は台湾の経済・行政・金融の中心地となり、北東部の基隆港も国際貿易港になった。その結果、台北市の西側を流れる淡水河沿岸の既成市街地から縦貫鉄道に沿って東へと延伸した。さらに台北市内の都市計画道路も縦貫鉄道に沿う形で東西方向に計画されており、都市発展軸も南北方向から東西方向へと転じたと言えるだろう。2つの都市計画において区域のエッジに造られてきた専売工場群は、常に都市発展のパイオニアとして都市の広さを定義していたと考えられる。

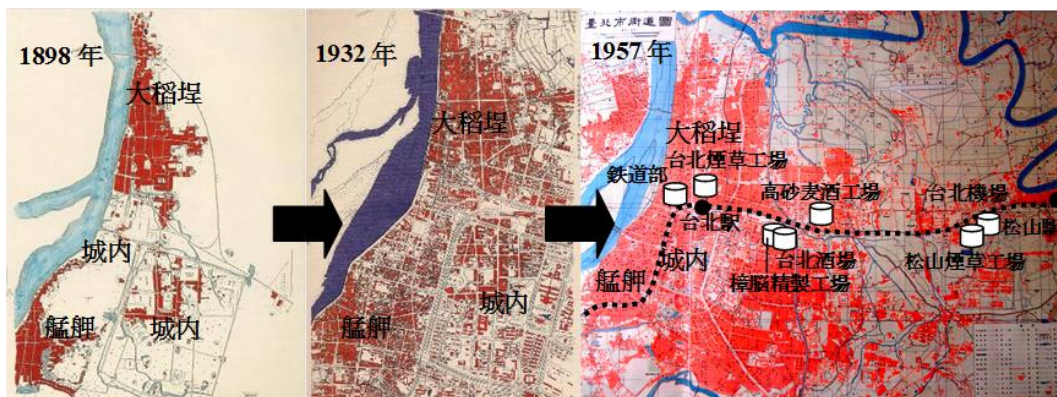


図 2-9 1898年（清朝時代）、1932年（日本統治時代）、1957年（中華民国時代）の台北市街地



図 2-10 都市計画区域のエッジに造られた産業遺産群（筆者作成）

3. 産業遺産の活性化による都市保全

(1) 産業遺産保全とまちづくり

近代化遺産群の保存・活用の主な目的は、住民にその町の都市的な文脈を認識させることである。そして近代化遺産と町並みの形成には深い関係が存在する。したがって保全の対象は近代化遺産のみに限られるのではなく、歴史的空間は建設当時の町の建設史および現在に至るまでの生活のスタイルも含まれるべきと言える。

(2) 鉄道および河川の保全

1970年代に瑠公圳は暗渠化され、その上に道路が開通した。縦貫鉄道も地下化し、市民大道が造られた。当時の線路は高架下にわずかに残るだけである。しかし、この2つの線状工作物は専売工場に大きな影響を与えており、台北市の近代化遺産保全において重要な要素であると言える。

(3) 保全のネットワーク化

近代化遺産群は個々の価値はもちろんであるが、台北市の発展の影響を受けて、あるストーリーの中で造られてきたという共通の価値も持つ。これをネットワークにより関連づけ、活用、建築の修復、また周辺地域の活性化などの課題に対して、広い視点から関わる必要がある。

4. 台北市都心部における大型近代工場群の特徴とビジョン

前述のように、台北市都心部における万華駅から南港駅にかけての約9kmに9つの大規模な近代工場（鉄道工場・専売局工場など）が建設された。また、縦貫鉄道沿線で設置された「台北製糖工場、鉄道部、台北煙草工場、台北酒場、高砂麦酒工場、樟脳精製工場、松山菸草工場、鉄道部台北工場、南港キャップ工場（旧国産軟木工業株式会社・工場）」などの9つの近代工場群は台北市の各段階の都市計画に合わせて設置されていたことを明らかにした。即ち、台北市における西側から東側への市街地拡張に伴い工場群の設置を行ったため、縦貫鉄道沿線の近代工場群は台北市の都市づくりの主な証拠といえる。これによって、約230万人の台北市の都心部における多数の大規模な近代工場群が世界遺産として、世界的に見て類いまれな価値があると言え、都市保全と共に近代化産業遺産群のネットワークを行う必要がある。

このように、台北市内の縦貫鉄道沿線には、日本統治時代に建設された鉄道工場や専売工場など、数多くの近代化産業遺産が存在している。これらの近代工場は現在、歴史地区として保全対象となっている。また、日本統治時代の各工場の原料は鉄道によって南部から運ばれ、加工された製品は縦貫鉄道によって基隆港まで搬送され、日本・外国に輸出されていた。現在、各近代工場の工場建屋、倉庫のみならず、工場敷地内には縦貫鉄道から引かれた線路も保全されている。さらに、現在の縦貫鉄道沿線の大規模工場群の保全事業は、台北市の文化芸術創造都市の概念に則った都市政策において大きな役割を果たした。ただし工場単体を対象とする場合が多く、近代化遺産群が台北市の都市拡大と深く関係することを考えると、より広域な視点と複数遺産の連携による保全事業を行う必要があると考える。

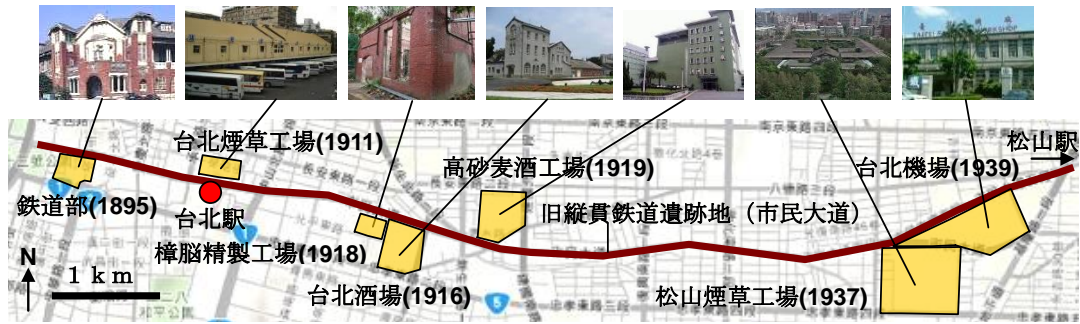


図 2-11 台北市における縦貫鉄道沿線の鉄道および専売工場群の分布図（筆者作成）

表 2-12 台北市における縦貫鉄道沿線の新式工場の再利用現状

新式工場の遺跡	開業/廃業	所有者	再利用現状
台北製糖工場倉庫	1911/1942	台北市政府	糖廊文化園區
鉄道部	1895/1999	台湾鉄路局	検討中（文化施設）
台北煙草工場倉庫	1910/1969	台北市政府	検討中
樟腦精製工場	1918/1967	文化部	華山文化創意産業園區
台北酒場	1911/1987	文化部	華山文化創意産業園區
高砂麦酒工場	1919/生産中	台湾煙酒公司	生産中、麦酒文化園區
松山煙草工場	1937/1998	台北市政府	松山文化創意産業園區
台北機場	1939/2005	台湾鉄路局	検討中 （鉄道博物館、美術館、商業施設）
南港キャップ工場	1914/2004	国有財産局	検討中

（筆者作成）

2.3.4.2 高雄港臨港線沿線地域の近代化産業遺産の保全

1. 臨港線敷設の歴史

1910年代より、高雄港臨港線は当時の縦貫鉄道の終点である高雄港駅から港口へ敷設された。この線は高雄漁業組合による漁業専用の「濱線」と、蓬萊区の第1と2埠頭に延伸する貨物専用の「商港線」に分けられる。この「濱線」と「商港線」は台湾全体の経済・産業発展への貢献のみならず、高雄の都市発展へも大きく影響した。例えば、臨港線は高雄市街地を囲み込み、沿線地域の多くの工場の設置と港口の運送システムの近代化に伴って、高雄市における工業都市づくりを促した。特に、高雄市を囲み込む臨港線と港口への支線は、台湾各地の砂糖、農産物などの製品の貿易輸出の動脈として、近代産業発展と港口施設の近代化に大きく貢献した。高雄の第一臨港線（1912年）と第二臨港線（1967年）についての詳細は以下の表に述べる。

2. 臨港線の廃線

かつての台湾最大の貨物駅である高雄港駅では、1980年代より製糖工場と臨港部工場群の廃業、産業の変遷、道路輸送の発達、高雄市の市街地拡張などの変化によって、縦貫鉄道と臨港線の運輸量が次第に減少していった。そのため、1995年に高雄港駅と高雄駅間の旧屏東線が撤去され、高雄港の72と73埠頭が

道路輸送に変更された。また、工場の廃業と軍用物揚げ場の廃止によって、臨港部の鉄道運輸機能の低下の課題が深刻になった。具体的には、高雄港駅と臨港線の貨物運輸において、1991年の3.68億円の事業費は2004年の0.81億元に減少した。即ち、約13年間で、高雄港臨港線の運輸量が約8割減少したと言える。近年、臨港線は相次いで廃線になり、鉄道沿線敷地も放置されている。

表 2-13 高雄港臨港線の敷設と拡張

臨港線	臨港線敷設の歴史
日本統治時代の第一臨港線 (1912年)	1912年に高雄港の第一期の港口工事が竣工した以降、縦貫鉄道の陸上貨物を輸送するために、埠頭と連結する臨港線が敷設された。高雄港の浚渫工事と共に、臨港部の埋立地で第一臨港線の基地が整備されて軌道が敷設された。また、1936年に、第一臨港線が14号埠頭まで延伸されたことによって、高雄港全体を鉄道が連結し、港口の発展が拡大された。さらに、1941年に高雄市の、「人口30万人計画」と合わせて、高雄市の中心市街地（中山路と建国二路の交差点）で新たな高雄駅が新設され、元高雄駅が「高雄港駅」と改称された。その後、1941年より、高雄港駅は臨港線の起点として、高雄港の臨港部の鉄道運輸を管理した。
第一臨港線の延伸計画と第二臨港線 (1967年)	1967年に、高雄港駅から南側の苓雅、中島、前鎮を経て、終点の高雄駅までの新たな臨港線の約13kmの延伸工事が竣工した。そのため、高雄駅と高雄港駅間の屏東線と新たな第一臨港線が高雄市都心部全体を囲み込み、高雄市の環状線鉄道の運輸システムが形成された。また、1977年に第一臨港線の南側の前鎮駅からの「第二臨港線」（約8.7km）が草衙に延伸されたため、高雄港の鉄道運輸がさらに充実した。
臨港線の支線の延伸工事 (1970年代)	1960年代より、活発な貿易輸出と著しい経済発展と共に高雄港の港湾運送・荷役事業などの貨物取扱量が急激に増加した。当時、台湾糖業、台湾電力、台湾肥料、中国化学、高雄硫酸銻などの国営企業が相次いで臨港線沿線で工場・倉庫を新設して臨港線と連結する産業支線を敷設した。そのため、高雄港の臨港線の沿線地域における、軍用鉄道、中国鋼鉄、中国造船などの国営企業・軍事施設の既成支線に加えて、前述の新設工場の草衙副線、中興廠線、台肥線、205廠線、硫酸銻廠線、中化支線、中島東西線などの支線も臨港部鉄道網の運輸機能を向上させた。

（出典：變更高雄市都市計畫主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案、變更高雄市都市計畫主要計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（第二階段）より作成）

3. 臨港線の活用事業

(1) 臨港線の再利用事業

2009年より、高雄市を囲み込む臨港線跡地は自転車ルート・都市緑化帯として再利用され、臨港線によって市内の資源を点から線へとネットワークする事業を開始した。即ち、臨港線の環状鉄道跡地の再利用によって、高雄市での住民生活改善・向上のための取り組み、全市の観光まちづくり、沿線のコミュニティの働きを活かした日常生活の質の向上を促している。

下の表に示したように、臨港線跡地活用事業は4期（2009年～2012年）に分けられ、臨港線沿線地域で

自転車ルート・緑化・公共空間の整備を推進している。この臨港線沿線の都市再生事業においては、土地所有者の台湾鉄道管理局からの土地の無償譲渡、または行政院内政部からの2億3,300万円の助成金が投入され、国家の重要都市再生整備地域としてハード整備事業が行われた。



図 2-12 1945 年の高雄港與臨港線
(出典：1945 年高雄市街地図、テキサス大学蔵)



図 2-13 高雄港臨港線跡地の再利用事業の配置
(出典：變更高雄市都市計畫主要計畫(配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段))

2. 臨港線沿線地域における近代化産業遺産のネットワーク

前述のように、2009 年より歴史価値が高い西臨港線沿線地域で自転車ルート・廻遊道路が設置され、南側では「ライトレールトランジット」(Light rail transit, LRT) が導入されている。また、臨港線の濱線沿線「哈瑪星」(Hamasen) 地域における、高雄港駅舎、軌道などの鉄道関連遺産が「哈瑪星鉄道文化園區」として活用され、駅舎・倉庫群・埠頭などの近代化産業遺産の保全事業が行われている。高雄港臨港線沿線地域の近代化産業遺産の保全と共に行われている都市再生・公共空間創出の詳細は以下に述べるとおりである。

(1) 鉄道関連遺産の活用

臨港線沿線において、鼓山駅、高雄港駅、苓雅寮駅、新光駅(埠頭)、前鎮駅、高雄鉄道工場、高雄鉄道検査場などの鉄道関連遺産が保存されている。現在、高雄港駅での「打狗鉄道物語館」という博物館としての再利用、苓雅寮駅の鉄道施設の公開展示、新光駅での観光列車などの文化施設・観光活動が臨港線南側で行われている。なお、高雄鉄道工場と高雄鉄道検査場などの現役中の鉄道関連遺産も見られる。

(2) 近代化産業遺産群

臨港線沿線においては多様で豊かな近代化産業遺産が認められる。例えば、台湾煉瓦株式会社打狗工場、バナナ棚(埠頭施設)、高雄港税関、旧三和銀行などがあり、または塩埕観光埠頭周辺の台糖、港務局、銀行の倉庫群が「駁二芸術特区」として再利用され、台湾屈指の大型文化施設として、多くの国際レベルの文化芸術活動が開催されている。

(3) 埠頭施設の活用

高雄港の運輸量の激減によって、一部の埠頭施設が廃棄処分されたが、臨港部の都市再生と臨港線の活

用と合わせて、放置された埠頭が市民広場・芸術活動空間として活用されている。例えば、真愛埠頭、光榮埠頭、新光埠頭、漁人埠頭、鹽埕埠頭などの埠頭施設が観光客が訪れる場のみならず、放置された埠頭空間の再生と共に、市民の公共空間の創出・生活拠点として位置づけられている。

表 2-14 高雄臨港区自転車道再利用工程

工期	臨港線工程名稱	工事区間	助成金	規劃設計與施工
第一期	1.西臨港線環狀自転車ルートネットワーク工事(距離:2.6km、面積:59,850m ²)	高雄港駅～縦貫鉄道	6,000 万	1.計画と設計(2009.3-7) 2.工事実施(2009.7-12)
	2.東臨港線環狀自転車ルートネットワーク工事(距離:1.4km、面積:14,000m ²)	一心路口～中山路	705 万	1.土地取得(2009.3-7) 2.計画と設計(2009.7-12)
	3.第二臨港線沿線の緑化・美化プロジェクト(距離:4.7km、面積:47,000m ²)	平和東路～中山路口		
第二期	1.東西臨港線環狀自転車ルートネットワーク工事(距離:1.4km、面積:14,000m ²)	一心路口～中山路	9595	工事実施(2010.2-10)
	2.第二臨港線沿線の緑化・美化プロジェクト(4.7km、面積:47,000m ²)	平和東路～中山路口		
第三期	東臨港線環狀自転車ルートネットワーク工事(距離:3.6km、面積:36,000m ²)	一心路口～民族路	470	1.土地取得(2010.6-2011.3) 2.計画と設計(2011.3-10)
第四期	東臨港線環狀自転車ルートネットワーク工事(3.6km、36,000m ²)	一心路口～民族路	6530 万	工事実施(施工 2012.2-10)

(筆者作成)



図 2-14 高雄港臨港線沿線地域の近代化産業遺産

3. ライトレール（LRT）の導入

2008年に高雄MRTの電車が正式開業され、南北に紅線(Red line)と東西に橘線(Orange line)の2路線が運営されている。しかし、電車線路と他の公共交通機関の連携の欠如と共に利用者が少ないため、赤字の大きい路線になっている。そこで、高雄市全体の公共交通機関の充実と、利用者が少ないMRT運営の赤字を解消するために、臨港線沿線でライトレール(LRT)の導入計画が検討され、2015年の全線開通を目指している。

4. 臨港區的都市再生

2000年代前半に、高雄港の埠頭施設、鉄道、倉庫群は垣根により港湾区域が囲い込まれており、海洋都市・港町である高雄市都心部が海洋から隔離されていた。そのため、海洋眺望景観と臨港部近代化産業遺産の開放のため、港湾を囲い込む障壁が撤去され、文化施設・市民広場と公園都市の整備が促されている。また、臨港部での埠頭施設の公開と倉庫群の再利用を推進しながら、臨港線再生計画に基づいて軌道保存、自転車ルートと遊歩道の設置、沿線の芸術歴史の展示などが行われている。

上記のような「高雄臨港部1~22号埠頭におけるウォーターフロント改造計画」には、臨港線沿線地域の再生によって、近代化産業遺産群のネットワーク、文化施設の充実、海洋眺望景観保全、公共空間の創出などの都市再生事業が推進されている。つまり、臨港線沿線地域における、ライトレールと自転車ルートの導入に伴って、交通機関相互の接続改善など来訪者の利便性向上を促進した。このように、観光客を誘導して回遊させることにより、高雄港臨港部における近代化産業遺産を活かした観光振興・地域活性化事業を含めた地域経済への波及効果が期待されている



図 2-15 市民参加による港湾を囲い込む垣根を撤去する様子
(出所：高雄政府都市發展局の提供)



図 2-16 3号船渠周辺の垣根を撤去する様子
(出所：高雄政府都市發展局の提供)



図 2-17 高雄港西臨港線沿線近代化産業遺産保全と都市再生拠点

(出典：變更高雄都市計畫主要計畫(配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段))



図 2-18 高雄市ライトレール路線図
(出典：變更高雄都市計畫主要計畫(配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段))

2.4 台湾における近代化産業遺産保全の類型

さまざまな産業類型の特殊性によって、近代化産業遺産の歴史文化と保全手法は多様な形をとり、地域再生に大きな影響を与えている。例えば、産業景観、産業施設、社宅街・周辺町並み、自然資源などは近代化産業遺産の独自性を形成して、多様な形態の保全事業を支えている。そのため、近代化産業遺産の特徴に合わせて、遺産の保護項目や再利用方法や開発範囲を検討し、これらに基づく適当に多様な保全手法を推進すべきである。また、博物館や芸術村や商業施設として活用する場合には、近代化産業遺産の真正性を保護するように、生産プロセス全体の一部となる従属的要素の破壊を避けなければならない。さらに、近代化産業遺産群の完全性を保全する場合には、産業景観全体、機械設備、地下の構造物、周辺地域などは文化景観として全域の遺産群を保全する必要もある。台湾における近代化産業遺産保全の類型について、以下に略述を試みたい。

2.4.1 古跡・歴史建築としての保全

1990年代以降、台湾近代化の歴史文化を保存するために、多くの産業建築や産業にかかる施設が文化財保存法に基づき、古跡の登録・歴史建築の指定が行われている。しかし、文化財指定政策・再利用制度に限られ、現在の近代化産業遺産の保全事業には産業歴史文化保護ではなく、建造物の様式・構造の保全と開かれた空間の再利用が強調されている。特に、多くの工場において機械設備や産業用パイプライン、マニュアル・図面などは殆ど撤去され、元の産業の展示も行わないまま産業建築しか保全されていない。即ち、近代化産業遺産は文化遺産保存法による古跡・歴史建築として指定・登録されたが、現在、その保全事業は小規模空間の建築単体の保全活動にとどまっていると言える。ここで、古跡・歴史建築としての保全事業の流れは以下のとおりとなっている。

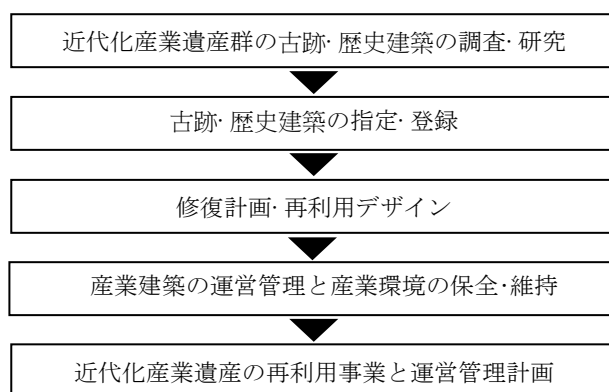


図 2-19 古跡・歴史建築としての保全事業の流れ（筆者作成）

2.4.2 文化景観としての保全

近年、多くの近代化産業遺産が面的な保存区として活用され、産業建築、産業遺構・遺跡、地下構造、企業城下町、自然環境などの構成遺産が点から面まで保全されて、産業景観の完全性が維持されている。つまり、広大な範囲である近代化産業遺産群は、産業建築単体のみならず、産業施設と周辺の自然資源、地下構造物、町並みなどを含めて保全されている。例えば、多くの塩場は文化景観に登録されていないが、面的文化財の地区保存手法を用いた塩場保全において、塩業関連施設の保護が中心となり、周辺の景観を含めた面的まとまりの確保がなされている。また、林業にかかる産業施設や周辺の土木遺産においては、地域文化・自然資源が産業鉄道を軸とするネットワークを行っている。ここで、文化景観としての保全事業の流れは以下のとおりとなっている。

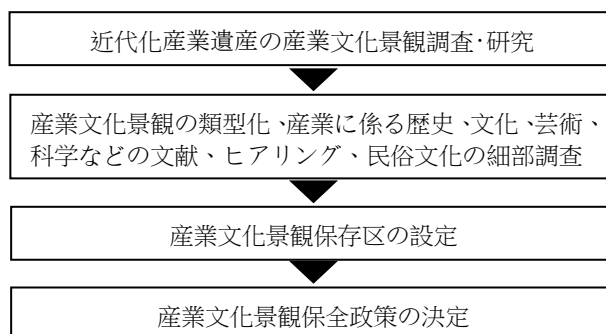


図 2-20 文化景観としての保全事業の流れ（筆者作成）

2.4.3 文化創意産業園區・文化村としての活用

文化創意産業園區・文化村として活用する近代化産業遺産の保全事業は、柔軟な土地利用施策や多様な土地利用制度の連携による遺産保全事業を行いながら経済発展を促進することを目的としている。そのため、近代化産業遺産群保全の目標を達成するために、長期的・短期的に柔軟性に富んだ計画による多様な土地開発策・容積移転を推進し、文化保全と商業発展を両立できる保全事業を行うことが求められる。

近年、台湾における新たな芸術文化活動や商業施設が導入され、芸術の創造発信と地域経済の発展と共に都市の魅力向上につながる近代化産業遺産の保全事業が目指されている。すなわち、近代化産業遺産の保全事業は経済発展と芸術文化環境の整備へ繋がって、地域の文化施設、教育宣伝、文化活動、産業観光、

商業活動などを支えながら産業歴史文化を生かした地域再生を促進している。このような文化創意産業園区・文化村としての保全事業の流れは以下のとおりとなっている。

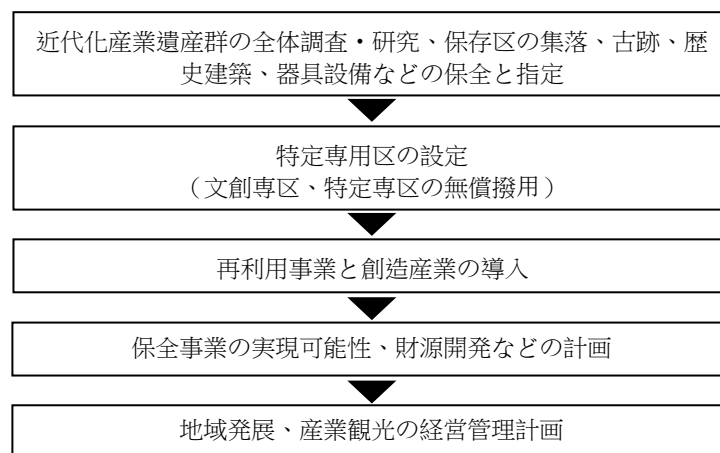


図 2-21 文化創意産業園区・文化村としての活用事業の流れ（筆者作成）

2.4.4 博物館・資料館としての活用

産業(企業)博物館として活用する近代化産業遺産は、産業歴史の保全・継承を推進しているが、具体的には資料収集、整理保管、調査研究、教育普及などの博物館四大機能に基づいて保全事業が行われている。即ち、産業建築、器具設備、遺跡遺構、書類などの有形遺産のみならず、地域産業史、労働者生活史などの無形遺産も展示され、遺物収集や体験活動や研究会を推進している。また、多くの産業(企業)博物館は地域博物館として産業観光を促しながら地方文化保全、地域再生を促進している。即ち、産業博物館は近代化産業遺産をできるだけ良い環境のもとで提供し、遺産の多様な価値を伝達する役割を持っている。また、近年、衰退した地域における産業博物館は「地域再生」への新たな道を切り開く使命を持った遺産として、その産業歴史資源を生かした産業観光への期待が高まっている。つまり、現在の台湾各地での産業遺産は博物館・資料館として活用され、地域の活性化と魅力ある地域づくりが目指されている。このような博物館・資料館としての保全事業の流れは以下のとおりとなっている。

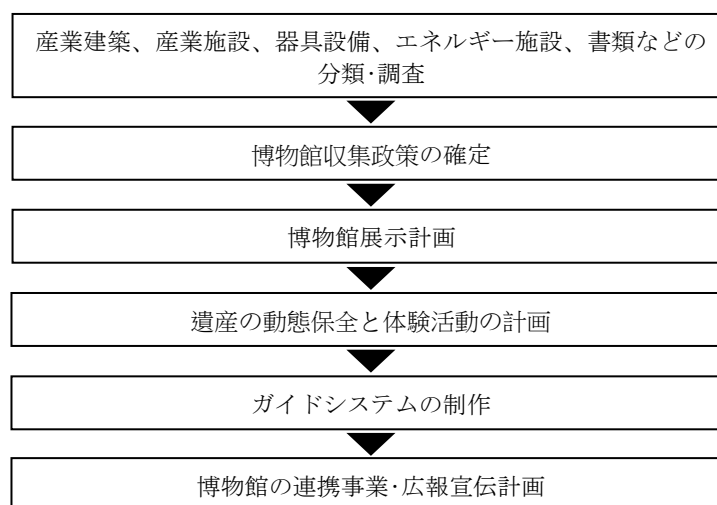


図 2-22 博物館・資料館としての活用事業の流れ（筆者作成）

2.4.5 産業跡地の公園化

産業跡地の公園化事業は、近代化産業遺産が撤去された跡地で「緑地広場機能」を中心とした、産業遺跡・遺構などの産業景観の保全事業である。具体的には、産業機器設備、製造プロセス、自然環境などの構成遺産を保全しながら、産業跡地の緑地・広場化を推進する。このような産業跡地の公園化としての保全事業の流れは以下のとおりとなっている。

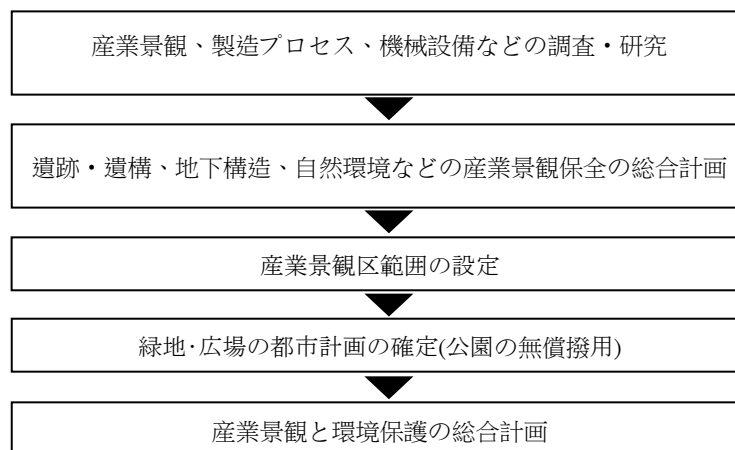


図 2-23 産業跡地の公園化事業の流れ（筆者作成）

前述のように、1990年代以降、国際的経済構造の変遷によって、台湾における廃棄工場と廃線した鉄道の数は激しく増加し、近代化産業遺産保全の課題も浮かび上がっている。国営企業あるいは国有財産である近代化産業遺産の保全政策は、国家の経済発展策と文化保全策に左右されることがよくある。近年、多くの近代化産業遺産が再利用されるが、保存意識に対して国営企業と地元政府・地元住民と意見が衝突することもある。このような、製糖産業遺産をめぐる国営企業の自治体との訴訟・判例について以下に挙げる。

表 2-15 産業遺産・土木遺産・産業建築の保全類型

【古跡、歴史建築、集落としての保存】			
<p>1.鉄道関連施設（官鉄） 枋寮火車站、旧高雄駅舎(旧称打狗駅)、清水駅舎、旧檳榔駅舎、関山駅舎、泰安駅舎、山佳駅舎、菁桐駅舎、竹崎駅舎、勝興駅舎、香山駅舎、阿里山鉄道北門駅舎、旧台東駅機関車庫、彰化扇形機関車庫、台湾総督府鉄道部事務室、台湾総督府鉄道部花蓮出張所</p>	<p>3.発電所 龜山発電所、竹仔門発電所、濁水水力発電所、北部火力発電所</p>	<p>7.製糖産業 麻豆総爺製糖工場、臺糖臺北倉庫、台東製糖工場・中山堂、阿緞製糖工場事務所、帝国製糖台中営業所、橋仔頭製糖工場全体、橋仔頭製糖工場、虎尾製糖工場旧病院・理髪店・宿舍群、三崁店糖工場防空壕・神社遺跡、斗六製糖工場全体、新営製糖工場宿舍群、塩水港製糖株式会社本社事務所、月眉製糖工場、新東製糖工場、台湾糖業試験所</p>	
	<p>4.水道・排水施設 北港浄水場、中和瑞穂配水池、彰化不老泉貯水池、台南水道、虎尾浄水場、打狗水道唧筒室、台北水源地唧筒室</p>		
	<p>5.専売事業 新店台北煙草工場、高砂麦酒工場、台北酒工場、台中支局竹山葉煙草収納場、台北樟腦精製工場、宜蘭出張所</p>		
<p>2.製糖鉄道関連施設 虎尾駅舎、虎尾製糖工場鉄橋、石龜溪鉄橋、溪湖製糖工場駅舎、旗山駅舎、北港溪鉄橋、嘉北線と北港溪鉄橋</p>	<p>6.米産業 社寮穀倉、新屋郷農會倉庫、福興郷農會精米所・穀倉、員林鉄道穀倉、通霄鉄道糧倉、台中州田中農業倉庫、台中市西屯一号穀倉、台湾総督府食糧局新竹事務所、旗山精米所、二結農會穀倉、潭子農會穀倉、田中菸樓</p>	<p>8.茶産業 茶業改良場魚池分場、日本海軍第六燃料工場新竹工場</p>	
		<p>9.その他 内湖採石場、萬安煉瓦窯、台中市鉄道沿線の崇倫掩蔽壕、九曲堂泰芳パインナップル会社缶詰工場</p>	
【文化景観】	【創意文化園區、芸術村】	【博物館】	
<p>1.塩場 安平塩場（塩業生態文化村）、嘉義洲南塩場、北門井仔脚瓦盤塩場、北門塩場、七股塩場（台湾塩業活村）、嘉義布袋塩場（快樂塩田心塩村）</p>	<p>1.専売事業 台北酒工場（華山文化创意産業園區）、台中酒工場（台中文化创意産業園區）、嘉義酒工場（嘉義文化创意産業園區）、専売局台南支局（台南文化创意産業園區）、花蓮酒工場（花蓮文化创意産業園區宜蘭酒工場、松山煙草工場（松山文化创意産業園區）</p>	<p>菁桐鋁業生活館、台湾塩業博物館、造橋木炭博物館、黄金博物館、国立海洋科技博物館（旧北部発電所）台湾糖業博物館（橋仔頭製糖工場）</p>	
			【公園化】
			<p>宜蘭清水地熱 小油坑、華山大草原（華山駅）、南靖糖廠休閒園區（南靖製糖工場）、大林製糖工場</p>
<p>2.製糖産業 虎尾製糖工場、屏東県煙草工場、斗六製糖工場、花蓮製糖工場、橋仔頭製糖</p>	<p>2.製糖工場 橋仔頭製糖工場、月眉製糖工場、溪湖製糖工場、総爺製糖工場（総爺芸文センター）、烏樹林製糖工場、蕭壠製糖工場、蒜頭製糖工場、台東製糖工場、花蓮製糖工場</p>		
<p>3.その他 苗栗県出磺坑採油鋁場、暖暖浄水場、旧山線鉄道、台東鉄道芸術村、鉄砧山鋁場</p>			

（筆者作成）

2.5 台湾における近代化産業遺産保全の課題

2.5.1 総爺製糖工場の古跡指定をめぐる行政事件訴訟

1911年に設立された総爺製糖工場の工場建築・社宅街などが撤去されたが、台南県政府が製糖産業遺産保全のために、1999年11月に工場構内の招待所、工場長宿舎、赤レンガ食堂、古木（10本）、日本式庭園などの2.16haの敷地を「県指定古跡」として指定した。しかし、台糖は企業資産の「古跡指定」に断固反対し、2000年1月に行政不服申立制度によって台湾省政府に訴願を提出したが、省政府が原決定を維持した。さらに、同年4月に、台糖は高雄最高行政裁判所に訴状を提出し、古跡指定の処分の取消しの訴えを続けた。しかし、2001年4月に、高雄最高行政裁判所で台糖側の敗訴となり、台南県政府に指定された総爺製糖工場の県指定古跡は維持されている。表に示したのは総爺製糖工場の古跡指定をめぐる台糖側（原告）と台南県政府（被告）の争点、高雄最高行政裁判所の判断である。

2.5.1.1 総爺製糖工場の歴史的価値をめぐる争点

総爺製糖工場の歴史的価値をめぐる主張は下の表を示している。

表 2-16 総爺製糖工場の歴史的価値をめぐる主張

原告・被告 ・裁判所	総爺製糖工場の歴史的価値をめぐる主張
台湾糖業公司 (原告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台湾で大部分の指定古跡の年代が清朝統治時代であるが、百年未満の総爺製糖工場、さらに1946年に建設された赤レンガ食堂が「古い建物」と言えない。 2. 台南県政府は古跡指定の「歴史年代」の必要条件を否定したけれども、文化財保全法の重要定義に基づいて、僅か半世紀近い歴史しか持たない赤レンガ食堂は文化財的価値がないと考えられる。
台南県政府 (被告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖業は日本統治時代に最も重要な産業として、縦貫鉄道、製糖鉄道、高雄港などの近代化建設に大きな影響を与えた。そのため、「製糖工場」は日本植民時代の極めて重要な史料価値を持つと判断される。 2. 「歴史年代」が古跡指定の条件の一つだが、文化財の必要条件とは言えない。
高雄最高行政裁 判所	歴史事件あるいは芸術の価値が歴史年代より重要であるため、歴史上又は芸術上価値の高いものを保全しなければならない。また、歴史年代は古跡指定の唯一の定義ではなく、芸術・科学的価値が顕著なものも古跡として指定できる。

(筆者作成)

2.5.1.2 総爺製糖工場保全の真正性をめぐる争点

総爺製糖工場保全の真正性をめぐる主張は下の表を示している。

表 2-17 総爺製糖工場保全の真正性をめぐる主張

原告・被告 ・裁判所	総爺製糖工場保全の真正性をめぐる主張
台湾糖業公司 (原告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台南県政府による赤レンガ事務所の古跡指定に同意したけれど、長年閉鎖されている赤レンガ食堂、招待所、工場長宿舎の老朽化が著しく、安全性の問題が非常に深刻である。 2. 一般的な建築形式の日本式宿舎は、各地で数多く見られる建築であり、特別歴

原告・被告 ・裁判所	総爺製糖工場保全の真正性をめぐる主張
	史・文化・芸術的価値が認められない。
台南県政府 (被告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事務所、宿舍、食堂、招待所などの完全な形で保存された4つの建築は、製糖工場の運営管理の核心的価値として生産プロセス、工場村の生活、産業景観が残されており、史跡等そのものの理解のために不可欠なものである。 2. 赤レンガ・木造の「建築構造」や洋風・和風の「建築形式」などの貴重な伝統的建造物の科学技術は後世に継承していく必要がある。
高雄最高行政裁 判所	<p>ヴェネツィア憲章第11条は、「ある記念建造物に寄与したすべての時代の正当な貢献を尊重すべきである」と定めて取り決めたものである。従って、最初の様式に復原することは修復の目的ではなく、建物に行われた異なった時代の工事はそれぞれに歴史的価値があると認められる。そのため、古跡指定について、時代の変化に伴い、建物に新たな部分を付け加えることは許可すべきだと考えられる。</p>

(筆者作成)

2.5.1.3 総爺製糖工場の土地開発をめぐる争点

総爺製糖工場の土地開発をめぐる主張は下の表を示している。

表 2-18 総爺製糖工場の土地開発をめぐる主張

原告・被告 ・裁判所	総爺製糖工場の土地開発をめぐる主張
台湾糖業公司 (原告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 工場構内での4つの建築・庭園の古跡指定によって、台糖の土地開発権利の喪失となり、企業利益に大きな影響を与える。また、都市計画法による唯一の容積移転の補償制度の適用対象地は、低開発率の農村地帯で実行困難であると考えられる。 2. 建造物の古跡指定は文化財保存法の制度趣旨と矛盾しており、土地開発の柔軟性と自給自足のための財源確保の権利などを侵害している。また、工場の入口に位置するこの建築群は、全体の5haの工場敷地の開発・景観に悪い影響を与える。
台南県政府 (被告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 総爺製糖工場が文化園区としての活用をめぐる台糖との意見交換会を開催し、また国立成功大学建築専攻の陳耀光教授に委託して、工場の再利用計画書を作成した。 2. 台南県政府は文化部の「放置空間再利用」計画の助成金を積極的に申請して、台糖との共同開発計画による総爺製糖工場の保全事業を推進している。 3. 共同開発計画の検討会で4つの建造物の古跡指定も台糖から認められることが分かった。
高雄最高行政裁 判所	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台南県の「放置空間再利用」計画によると、台糖の土地開発計画と共同開発計画に関する検討会を通じて、十分な意見交換が行われたことが確認された。 2. 土地（建造物）所有者の権利確保は、古跡指定の必要条件ではない。

(筆者作成)

2.5.2 斗六製糖工場の文化景観登録をめぐる行政事件訴訟

1909年に設立された斗六製糖工場を保全するために、2010年4月に雲林県政府により斗六製糖工場が文化景観に登録された。台糖は工場での既存の開発計画に悪い影響を与える恐れがあることを理由として、斗六製糖工場の文化景観登録に断固反対した。同年5月に、高雄最高行政裁判所に訴状を提出し、文化景観登録の処分の取消しを訴えた。たとえ高雄最高行政裁判所で台糖側の敗訴になっても、台糖は確定の終局判決に対し、再審の訴えをもつて、不服の申立てをした。しかし、2012年11月に、台糖側全面敗訴の二審が確認され、雲林県政府に登録された斗六製糖工場の文化景観登録は維持されている。表に示したのは斗六製糖工場の文化景観をめぐる台糖側（原告）と雲林県政府（被告）の争点、高雄最高行政裁判所の判断である。

2.5.2.1 斗六製糖工場の歴史的価値をめぐる争点

斗六製糖工場の歴史的価値をめぐる主張は下表を示している。

表 2-19 斗六製糖工場の歴史的価値をめぐる主張

原告・被告 ・裁判所	斗六製糖工場の歴史的価値をめぐる主張
台湾糖業公司 (原告)	1998年に斗六製糖工場の工場建築・煙突が撤去され、残る建築群は廃墟のまま放置されたことによって、文化景観のような歴史・芸術的価値がなくなっている。
雲林県政府 (被告)	1. 斗六製糖工場は雲林県の三大製糖工場として、工場構内で完全な形で保存されたことによって、文化景観のような歴史・芸術的価値がある。 2. 斗六製糖工場の一部が滅失して、長年放置されたものの、残る事務室、倉庫群、社宅街の日本式宿舍群などの近代化産業遺産群が生産プロセスや工場村の重要な文脈と言える。
高雄最高行政裁 判所	1. 台湾産業の発展歴史上意義を有する建造物群である。 2. 日本統治時代の工業発展と地域形成との関連性の極めて貴重な証拠である。 3. 住民の共通記憶として、地域の製糖工場の独自性がある。 4. 単体建造物から工場全体までの美学的価値がある。

(筆者作成)

2.5.2.2 斗六製糖工場の類まれな価値をめぐる争点

斗六製糖工場の類まれな価値をめぐる主張は下表を示している。

表 2-20 斗六製糖工場の類まれな価値をめぐる主張

原告・被告 ・裁判所	斗六製糖工場の類まれな価値をめぐる主張
台湾糖業公司 (原告)	1. 斗六製糖工場より完全な形で保全された他の製糖工場の事務所、倉庫、社宅街、生産施設などの産業建設群は、既に文化財に指定された。例えば、虎尾製糖工場、台中製糖工場、総爺製糖工場、橋仔頭製糖工場、花蓮製糖工場、台東製糖工場など。また、斗六製糖工場の文化景観の登録理由は橋仔頭製糖工場、花蓮製糖工場とほぼ同一内容である。 2. 文化景観に未だ登録されていない多くの製糖工場群が斗六製糖工場と殆ど同

原告・被告 ・裁判所	斗六製糖工場の類まれな価値をめぐる主張
	<p>じであることから、斗六製糖工場の類まれな価値は認められないと考える。また、台湾島全体の面積が狭いことや、便利な交通サービスによって、全島で日帰りできる。そのため、台湾で多くの製糖工場を文化景観に指定する必要が無いと思われる。</p> <p>3. 前述のように、雲林県の虎尾製糖工場の日本式宿舍・病院・理髪室など古跡に指定された7つの産業建築は、斗六製糖工場の構成遺産とほぼ同じである。また、虎尾製糖工場と斗六製糖工場間の直線距離は約9kmのみであり、このような文化財が高密度に集積する必要はない。</p>
雲林県政府 (被告)	<p>1. 雲林県の虎尾製糖工場の製糖産業遺産7点が古跡に指定されたが、斗六製糖工場が唯一の登録文化景観であり、文化財が高密度に集積すると言えない。</p> <p>2. 台糖による各地の製糖工場がほぼ同一であるという主張には反対である。それぞれの製糖工場の独自性があると考えられる。</p> <p>3. 各地方公共団体は自らの判断と責任により、独自性を持つ製糖産業遺産を文化景観に登録できる。</p>
高雄最高行政裁 判所	<p>1. 製糖産業遺産は「類まれな価値」がなくても文化資産保存法に基づき、文化景観に登録できると考えられる。</p> <p>2. 都市発展の視点から見ると、斗六製糖工場が完全な形で保全された製糖工業村として製糖産業の歴史文化を完全に伝える稀有な例である。</p> <p>3. 戦後の台糖が各地の日系企業の製糖工場を接収する以前、日本統治時代の各地の工場は製糖会社による多元的な運営管理であった。例えば、大日本製糖の虎尾製糖工場・斗六製糖工場、台湾製糖の高雄橋仔頭工場、塩水港製糖の花蓮製糖工場などの多様な製糖会社と傘下所属の製糖工場群があげられる。そのため、現在の台糖傘下の製糖工場群の特徴がほぼ同一であり、文化景観に登録できないという主張には反対である。</p>

(筆者作成)

2.5.2.3 斗六製糖工場の土地開発をめぐる争点

斗六製糖工場の土地開発をめぐる主張は下表を示している。

表 2-21 斗六製糖工場の土地開発をめぐる主張

原告・被告 ・裁判所	斗六製糖工場の土地開発をめぐる主張
台湾糖業公司 (原告)	雲林県政府は製糖産業遺産の保全ではなくて、斗六製糖工場の工場敷地を収用するために、工場全体を文化景観に登録した。
雲林県政府 (被告)	<p>1. 斗六製糖工場を文化景観に登録する以前に、2010年より、雲林県政府は「雲林県斗六製糖工場の文化景観の保存・活用計画」を推進し、「雲林県文化景観の斗六製糖工場の保全計画」も実行した。</p> <p>2. 台糖傘下の製糖工場群は相次いで開発者・民間企業に売却され、台湾の製糖産</p>

原告・被告 ・裁判所	斗六製糖工場の土地開発をめぐる主張
	業遺産保全が無視されている。また、文化財は人民の環境権の一つであるのであるから、国営企業の台糖は文化財的価値を持つ製糖産業遺産を保全すべきである。
高雄最高行政裁 判所	<ol style="list-style-type: none"> 1. 文化景観の登録は所有者の運営管理の制約が最も少ない保全手段のため、台糖が斗六製糖工場の運営管理を続けて、工場の文化景観を破壊しない土地開発も認められる。 2. 雲林県政府は雲林科技大学と連携し、斗六製糖工場の再生事業計画の契約書を結び、近代化産業遺産を保存しながら「土地開発」、「地域産業連携・支援」を促進し、新たな文化的価値の転換を目指している。そのため、雲林県政府が斗六製糖工場を文化景観に登録する最大の理由は製糖産業遺産の再生による地域活性化を促すことである。

(筆者作成)

2.5.3 行政事件訴訟から見る製糖産業遺産の価値・保全の課題

2.5.3.1 産業考古学から見る科学技術的価値

約 1880 年代より、清国による台湾の近代化が始まり、台湾巡撫の劉銘傳氏が鉄道の敷設（基隆～新竹）、海底ケーブル、電信、石炭鉱業、郵便事業などの近代化建設を推進した。つまり、清末時代の台湾は中国における近代化の先進地域として、急激に近代的建設が進められた。しかし、僅か約 10 年の近代化建設の後、日清戦争後の「下関条約」によって、1895 年より台湾が日本統治下（日本統治時代）に入った。その後、明治政府の殖産興業に基づく近代的産業や地域の市街化などの近代化が急速に発展していった。また、都市部のみならず農村地域にも新式大規模工場やインフラ整備や灌漑・排水施設によって、各地で著しい近代化が推進された。

台湾の本格的な産業革新の始まりと言え、日本統治時代以降の多様な近代化事業である。例えば、日本資本の保護・奨励政策などの影響下での産業近代化や台湾本土資本の従属化や、当時の最先端技術が導入した新式大規模工場の設置は在来小規模生産場の衰退をもたらすなど、産業革新を促していた。つまり、各地の産業が、人力や獣力によって運行する小規模工場から新式大規模工場に代わって、製造技術革新によって少量生産から量産製造へと発展していった。

前述の通り、日本統治時代の新式工場、鉄道、インフラなど大部分の近代化産業遺産の歴史はまだ百年未満にすぎないが、台湾初の産業革新の証拠として台湾の近代化においては貴重な遺産といえる。これらの近代化産業遺産は、台湾の産業と地域の近代化を支えたため、産業イノベーションの証拠である科学・技術的価値を持つものと考えられる。しかし、台湾の多くの近代化産業遺産において、産業考古学的研究調査が実施されていないため、科学・技術的価値はいまだ不明確である。

従って、前述のような総爺製糖工場と斗六製糖工場については、科学技術的価値が再評価されていないため、製糖産業に関する重要なものと適切に理解されていない。製糖産業は文献史学だけではなく、産業遺跡・遺構・遺物など「もの」の視点から、製糖産業の近代化が継承されていることを検討しなければならない。そこで、製糖産業革新の歴史を保全するために、近代化産業遺産の科学技術的価値を再評価すべきである。

2.5.3.2 遺産の完全性と真正性の保護

一般的に、工場では順調に生産するために、老朽化した機械設備を常に更新しなければならない。そのため、現在の近代的工場に残る近代化産業遺産の年代はバラバラの状態、さらに近年導入した新たな建造物や機械設備も存在している。これは即ち、時代の科学技術発展と共に行われる産業施設の更新であり、有機的に変化する近代化産業遺産の特殊性である。しかし、近代的工場が廃棄され、工場設備は実用を離れている現在において、産業遺産の完全性の保全は軽視され、一部あるいは全体の建造物や機械設備は撤去され、遺産保全の規模や完全性に係る質も低下し続けている。特に、産業遺産の評価と産業景観の保護は軽視され、あまり古くないと判断される産業施設や機械設備は取り壊される傾向にある。さらに、工場関連施設が廃棄されたり、解体されたり、閉鎖されたりといった場合に、長らくその場所は廃墟のまま放置され、徐々に地域の負の空間になる。これらの廃墟化した近代化産業遺産の修理・改善にはより膨大な経費がかかり、地域再生の資源としての再利用が困難になることがある。

第一章の「TICCIH ニジニータギル憲章」に立脚すると、近代化産業遺産の機能的保全や完全性の確保の必要がある。つまり、近代的工場の産業建造物や機械設備は使われている当時の雰囲気が残るように、遺産の機能性や生産ラインの完全性を保護する必要があるのである。そこで、次の世代がその生産ラインの全体を理解できるように、生産過程の中の、導入された比較的新しい設備でも維持すべきである。また、近代的工場の跡地についても、残る生産ラインやこれを伝える遺構・遺跡の保全も非常に重要であると考えられる。

前述のように、総爺製糖工場の大部分の産業建造物が撤去されたが、全体の砂糖生産ラインに沿った遺跡や産業道路は当時の生産プロセスの証拠として次世代に伝達していかなければならない。しかしながら、大規模近代的工場の保全において、廃棄された老朽化した施設の維持と活用事業の推進は簡単ではない。製糖工場等は一般的に広い範囲にわたることから、全ての近代化産業遺産を保全すべきか。さらに、製糖工場や製糖鉄道やサトウキビ農園をネットワークさせて、全体の製糖産業景観を保護すべきである。そのためには、近代化産業遺産の完全性と真正性を確保するように、保全遺産の選定基準や産業景観に係る課題を検討する必要がある。

2.5.3.3 社会的価値の再評価

日本統治時代以降、近代的産業が経済発展のみならず地域の発展にも大きな影響を与えていた。産業の近代化による経済構造の再構築によって、地域の人口増加による市街化は激しくなっていた。つまり、近代的産業の特徴としては産業の近代化・資本主義化による「経済的効果」と「地域形成への影響」が顕著であると考えられる。したがって、近代化産業遺産の歴史的価値と美的価値が一般的な文化財より低いため、保全意義をより顕在化させ、地域会社への大きな影響を評価すべきである。そこで、科学技術的価値のみならず地域社会と近代的産業との関連性への認識・理解を高め、この社会的価値を近代化産業遺産の核心価値として再認識する必要がある。

例えば、国家のレベルについては、製糖産業が戦前から戦後初期の台湾の主な輸出産業として経済全体を支えていたこと、また、製糖会社は製糖工場と製糖鉄道と社有農園を通じて、各地に散在する製糖産業圏を形成し、地域の近代化や経済発展に貢献していたこと、そして、製糖工場における公共施設や周辺のインフラが教育、医療、レジャー、娯楽などの地域の形成・近代化に貢献し、地元住民の日常生活に密接

に関わる部分にも影響を与えたことなどである。特に、製糖工場構内の社宅街は新たな工業村として、地域の製糖産業集落の形成と共に、周辺地域の近代化を促進していた。従って、近代化産業遺産における社会的価値は、当該遺産に係る芸術的価値あるいは歴史年代より重要だと思われる。また、急速に進みつつあった産業の近代化の影響を受けた近代化産業遺産は、周辺地域から全国までの近代化に多様な影響を及ぼしたと言える。

2.5.3.4 地域遺産の独自性

戦前、台湾におけるかつての40余りの製糖会社は、1943～1940年代の大手製糖業者の合併・買収の下で、台湾製糖、大日本製糖、明治製糖、塩水港製糖など4大製糖会社に集約された。終戦直後、全ての製糖会社とその資産（製糖工場、製糖鉄道、社有農園など）が台糖に接収され、長年を経て製糖工場や製糖鉄道などの運営は徐々に統一的になっている。そのため、台糖の、一企業としての歴史という視点から見ると、戦前の40余りの製糖会社とそれに付随する多様な特徴を持つ製糖施設の多元的な価値が過小評価されてしまう恐れがある。一方、地域形成への影響という視点から見ると、近代的製糖産業による発展市街地化や地域近代化という、製糖産業遺産の地域・社会的価値は遺産の核心価値のひとつである。即ち、各地の製糖産業遺産は独自性を持っており、各製糖工場にはその製糖会社だけに備わる固有の性質及び独特の個性が顕著に現れていると言える。特に、各地の製糖工場は地元のシンボリックな存在であり、人びとの記憶や歴史が刻まれた場所である。このような、まちの記憶を共有できる製糖産業遺産は「かけがえのない地域遺産」として適切に保全すべきである。

前述の総爺製糖工場と斗六製糖工場の二つの行政訴訟の判決によると、現在の台糖の保全政策では、製糖工場の完全性の観点や生産ラインの遺跡の保全が軽視され、特定の工場における一部の倉庫・事務室・鉄道などの再利用事業が行われているのみである。例えば、総爺工場の事務室の保護、烏樹林工場の倉庫群の再利用、新営工場の観光鉄道などの台糖の保全政策は、製糖産業遺産の完全性と真正性が十分に保持されていない。広大な製糖産業遺産群の再利用事業には膨大な経費がかかり、また遺産保全のために土地開発行為の妨げとなる。そこで、台糖は各地に散在する高密度な製糖産業遺産の多様な特徴を軽視し、台糖のイメージを統一すべくこれに適合しない遺産群を撤去したり、そのまま放置したりという資産管理が行われている。つまり、近代化産業遺産を完全性・真実性を確保して保存・活用するためには、まず遺産の特徴を理解し、尊重する精神が必要である。また、地域に残る近代化産業遺産の保護や台糖の保存意識を高め、地域の産業歴史文化の向上を図るために、各地の製糖産業遺産の詳細な研究・調査を行い、再認識・再評価を行わなければならない。さらに、地域遺産としての周辺地域の歴史・文化を代表し、特定企業の独特の形態及び性質を把握しながら、限られた予算を生かすために、適当な遺産の「範囲」と「程度」を指定・選定・選択すべきである。

2.5.3.5 近代化産業遺産保全と都市保全

前述のように、各地に散在する製糖産業遺産の「製糖鉄道」と「社有農場」は、地域近代化に大きな影響を与え、町並みに溶け込む地域遺産とも言える。しかし、長年の間そのまま放置されている製糖産業遺産は、地域の「負の資産」として地元住民の日常生活や環境・景観に悪い影響を与えている。そこで、一般的な文化財と異なる保全策を生かして、近代化産業遺産の再利用の柔軟性を強調しながら、多元的な

保全事業による地域再生の促進を行うことが重要である。また、都市保全の視点や遺産の完全性に合わせて、近代化産業遺産の遺跡・遺構・遺物の保全や産業景観の保護によって、地元住民の日常生活の質の向上を推進しなければならない。

しかしながら、広大な製糖工場・社有農場及び高密度の製糖鉄道において、台糖の限られた予算や人力の範囲内で、全ての遺産を保全することは困難である。このため、台糖による一部の製糖工場の保全、長年放置されている製糖鉄道網などの整備事業の困難性をより深刻にする。従って、台糖と地元政府と地域住民との連携による製糖産業遺産の保全事業による、近代化産業遺産を活かした地域再生を促進することが必要である。即ち、適当なネットワークが遺産の所有者と地元とのコーディネーターとして保全活動できるまでの取り組みが今後重要な課題であろう。

2.5.4 国有近代化産業遺産保全の課題

2.5.4.1 文化財保全の制度・法律

台湾の「文化資産保存法」の文化財項目の中で、「産業遺産」が文化財種類に含まれておらず、近代化産業遺産の明確な文化財の定義もなかったため、国営企業の近代化産業遺産の文化財指定の確保の問題で難航する状況が続いていた。しかしながら近年、文化資産保存法の修正の下で、近代化産業遺産の文化財指定の法律は、「文化資産保存法施行細則」の第4条の「文化景観」において、「農林漁牧景観」、「工業地景」、「交通地景」、「水利施設」、「軍事施設」等の定義と共に保護の対象となった。即ち、工業遺産や土木遺産(交通・水利)のみならず、一級産業の農業や林業や漁業や牧畜業、そして軍事遺産などの地域の風土と自然環境により形成された文化的景観が注目されている。

しかしながら、単体の近代化産業遺産の文化財指定の基準設定と検査の欠如・遺産評価の確認体制の不備によって、核心的価値を保護するための深刻な問題が残っている。つまり、現在の文化資産保存法の中で、近代化産業遺産の保護の意識の不足によって、産業遺跡や遺物の核心的価値の把握ができず、持続的な再利用事業の推進も困難になっている。また、文化的景観の当該規則に基づいた近代化産業遺産の保全事業は、完全性と真正性の保護ができず、かつての近代的産業の歴史文化も理解できなくなっている。そのため、近代化産業遺産の科学技術的価値や地域社会的価値や美学芸術的価値の特徴から検討して、文化資産保存法の一部を改正する必要がある。また、近代化産業遺産の適当な定義と価値に基づいた適切な保全政策により、産業遺跡や遺物を再評価して適切に保全すべきである。

2.5.4.2 企業経営政策による遺産保全の課題

行政院(内閣)経済部の「国営事業委員会」において、国営企業の産業遺産の再利用事業について、「企業運営の定期審査」の項目が制定され、事業収益についての目標が設定されたことに伴い、遺産の保全事業の利益回収が徐々に「文化財的価値の保護」より重視されることとなった。また、国営企業の「横の連携」の不足や統合・協調の欠如のため、傘下の近代化産業遺産のネットワークとしての活用も困難になっている。さらに、国営企業の遺産保全部門の成立主旨と保存意識の欠如によって、近代化産業遺産の完全性の確保が難しくなっている。

2003年より、中央政府の行政院は、行政や国営企業の「放置された不動産」の処分計画を発表し、低・未利用地や建造物の活用・管理を推進している。そのため、多くの放置された近代化産業遺産が撤去され、工

場構内において開発事業が行われている。また、国営企業の「固定資産投資計画」に基づく近代化産業遺産の再利用において、所定の期間内に保全事業の利益回収を達成しなければならない。しかしながら、保存事業が短時間で利益回収できず、継続的な遺産の再利用が深刻になることによって、膨大な経費がかかる近代化産業遺産の修理や活用計画の中止が相次いでいる。国営企業の近代化産業遺産保全の課題は以下のとおりとなっている。

表 2-22 国営企業の近代化産業遺産保全の課題

企業運営の課題	近代化産業遺産保全の問題
<p>保全部門の弱さと保全経費不足の課題</p>	<p>国営企業の近代化産業遺産保全において、長年の予算の不足によって、遺産の修理工事ができず、適当な展示やレジャー施設の投入の困難化等、各地の国営企業の近代化産業の保全事業の品質確保の問題が深刻になっている。また、遺産の再利用は国営企業の主な事業ではなく、人力や経費の投入の不足によって、近代化産業遺産の保全事業の効率が低下している。</p>
<p>遺産保全部門の成立主旨と保存意識の欠如</p>	<p>放置された近代化産業遺産を活かすために、国営企業の遺産保全部門が設置されたが、企業の遺産保全の専門的知識の欠如のため、老朽化した遺産の撤去がなされ、「完全性」と「真正性」の遺産保全が困難となる恐れがある。</p>
<p>横連携・統合・協調の欠如</p>	<p>行政・公共的な性格を有する国営企業の運営が中央政府と自治体の政策に左右され、政権交代のたびに担当者が代わる等、保全事業全体の統一感を維持するのが困難である。そのため、継続的な再利用事業の推進や、遺産群のネットワークとしての保全事業が難航している。また、国営企業と地元政府・民間との連携の欠如によって、近代化産業遺産の保全事業が地域のニーズに対応できてないという問題も存在する。</p>
<p>放置された不動産処分計画 (加強処理国有公用閒置、低度利用及び占用された不動産の方案)</p>	<p>長年にわたり放置された近代化産業遺産は国営企業の資産処分の対象になり、多くの老朽化した産業建造物・機械施設が取り壊された。また、工場跡地の不動産開発の影響の下で、全体の産業景観の保護も難しくなる。現在、文化財としての評価が定まった近代化産業遺産が未だ少ないため、資産処分や土地開発によって、多数の価値ある遺産が破壊される恐れがある。</p>
<p>国営企業の「固定資産投資計画」</p>	<p>国営企業の「固定資産投資計画」によって、事業の利益回収は所定の期間内に達成されなければならない。しかしながら、近代化産業遺産の保全において、3～5年以内で利益回収を行うことは非常に困難であるため、国営企業の遺産保全部門による再利用の経費の投入が難航する傾向にある。更には、遺産の修理工事が停止され、老朽化した遺産も相次いで撤去されている。</p>

(筆者作成)

2.5.4.3 遺産保護と土地開発の両立

多くの国営企業における近代化産業遺産の保全部門が設置されたが、文化財保全、産業考古学、博物館学などの専門的知識の欠如によって、保全事業の課題解決が厳しくなっている。また、地域の文化施設や商業施設との連携が脆弱なため、近代化産業遺産の継続的な保全や産業観光の発展も難しくなっている。また、多くの近代的工場の再利用事業が行われているが、文化、創意・芸術などの専門性の欠如によって、遺産を生かした観光誘客事業の推進が困難となっている。さらに、産業遺産の国際憲章によると、近代化産業遺産の完全性を保護するために、関連する遺産群のネットワークの重要性が高いとされている。しかし、国営企業の保全事業からみると、多くが建物単体として、産業建築の内部空間の活用しか行われていない。即ち、産業遺物、生産ライン、産業景観などの保存意識の不足によって、文化園区や産業博物館や公園広場などの活用事業の推進と共に遺産の完全性・真正性が破壊されてしまっていると考えられる。それゆえ、近代化産業遺産の文化資源としての価値への転換ができず、産業観光と歴史保全の両立の達成も難しくなっている。

2.5.3.4 遺産の日常メンテナンスと保全事業の管理経営

国営企業の工場敷地あるいは生産場において、一部の工業系用途地域で商業活動が認められないため、売店やレストランとしての再利用もできないことがある。また、膨大な経費がかかる遺産の保全事業においては、工場敷地の利用計画や遺産活用での短期の利益回収は難しくなる傾向がある。このような状況の中、膨大な予算の確保が必要となる遺産の修理が進まず、近代化産業建造物や機械設備の老朽化が進んでいる。さらに、国営企業で文化財保全や都市計画や文化創造の専門的知識の欠如により、近代化産業遺産の日常メンテナンスや産業観光・商品開発などの深刻な問題が発生している。

2.5.3.5 民間と地元政府との連携の課題

現在、国営企業の近代化産業遺産の再利用においては、戦前からの産業近代化の歴史を軽視し、文化財・博物館専門家や工場の元職員・技師やボランティアの支援制度も行わない例がみられる。また、市民参加・地元との連携による保全活動の欠如によって、近代化産業遺産を活かした地域再生の促進が進まないところもある。このような事例にあっては、国営企業と地元政府・民間組織との連携が不十分なことから、近代化産業遺産保全に係る取り組みにおいて、工場敷地の用途変更や地域住民の参加など地元からの支援・協力も少なくなっている。

2.5.3.6 近代化産業遺産の再評価の必要性

2005年6月4日に日本の島根県大田おおだ市で開催された「鉱山遺跡の顕著な普遍的価値と保存管理に関する専門家会議」において、結論として、「欧州に興った産業革命に関する遺産及びそれらが世界の各地に伝播したことを示す19世紀以降の産業遺産などとは異なり、それ以前に各地域の産業活動に関わる固有の遺産で顕著な普遍的価値を持つものについて正当に評価することが不可欠であり、(中略)欧州とは異なるその地域に固有の文脈の下に遺産を評価することが必要である」との指摘が行われた。⁷³そのため、本論文の第2章で台湾全体の近代化産業遺産の保全を総括的に述べ、第3章では台湾での最も重要な製糖産業遺産の評価と多様な価値の変遷とその実態を述べる。

⁷³ 出典：文化庁(2006)文化財分科会世界文化遺産特別委員会(第1回)議事次第、参考資料1-8。

2.6 小結

本章では、台湾における日本統治時代の近代化産業遺産の保全実態を俯瞰し、大型近代的工場の再利用、近代化産業遺産の世界遺産潜力点としての認定、都市部の産業遺産の保全実態を踏まえ、台湾における近代化産業遺産の保全の全体像に対する考察から研究し、遺産の保全手法の類型化を行った。その結果として以下の3点が明らかとなった。

1. 近代化産業遺産の保全政策

2003年から2005年の間に、文化部により、「国有近代化産業文化資産の調査計画」によって、撤去される恐れがある公有近代化産業遺産について優先的に調査が行われ、構成遺産リストが作成された。2006年から2009年の間には、「産業文化産業再生事業計画」に基づいて、前述の産業遺産の再評価の継続、地域発展のポテンシャルについての検討を行い、「産業文化資産再生計画」の8つの拠点を設置した。また、經濟部や交通部や博物館や民間の非営利組織などは、近代化産業遺産の保全事業において、産業観光、国家風景区、産業博物館、NPO 保全会・研究会の組成を推進している。

2. 国有近代化産業遺産の保全実態

2002年に、行政院は「挑戦 2008 国家重点発展計画」に基づいて、「文化創意産業発展計画」を提出し、台湾の五大都市（台北、台中、嘉義、台南、花蓮）における大都市駅の周辺の大規模近代工場を「五大文化創意産業園区」とする保存開発事業を進めている。その後、各地の近代化産業遺産の文化創意産業園区を設立するブームが起り、地域再生を目指す公有産業遺産の保全が全国的に進められている。例えば、台北市都心部の縦貫鉄道跡地沿線の大型近代工場群の保全と、高雄市の臨港線沿線の港湾施設・倉庫の保全は、都心部の大規模産業遺産群の世界的に稀有な事例として保全事業が行われている。さらに、文化部による「台湾世界遺産潜力点」の指定制度に基づいて、日本統治時代の水金九鉱業遺跡、阿里山森林鉄道、烏山頭ダムと嘉南大圳、台湾鐵路局の旧山線などが「世界遺産候補」に認定された。このことは、台湾における植民地支配下の産業革新は台湾近代化歴史の一ページへと転化され、日本統治時代の近代化産業遺産の歴史的価値を正視しながら適切な評価が行われていることを示唆するものである。

3. 近代化産業遺産保全の類型と課題

近年、多様な産業遺産を保全するために、遺産価値の評価と保護が行われ、遺産保全にかかる教育・宣伝活動が推進されている。本研究での、台湾における近代化産業遺産保全の手法については、古跡・歴史建築、文化景観、文化創意産業園区・文化村、博物館・資料館、産業跡地の公園化などに類型化した。これらの事例の多くにおいては、近代化産業遺産の単体としての価値のみならず面的な産業景観全体が文化財として登録され、地域文化・自然資源が、産業鉄道を軸としてネットワークされている。また、産業博物館の資料収集・保管・研究と教育普及や、文化創意産業園区の地域経済発展・生活環境の質の向上を通じて、近代化産業遺産を活かした地域再生が促進されている。

しかし、一方で近年の保存意識に対する、国有企業と地方自治体・地元住民との意見が衝突することが相次いでおり、近代化産業遺産保全の課題も浮き彫りになっている。近代化産業遺産の歴史的価値と美学的価値は一般的な文化財より低いと考えられているが、文献史学だけではなく、産業遺跡・遺構・遺物など「も

の」の視点から、保全意義をより顕在化させ、近代化産業遺産の持つ地域社会への大きな影響を評価すべきである。

前述のように、台湾における近代化産業遺産保全の課題も顕在化しているが、都市保全の視点や遺産の完全性の保全を考慮した、遺跡・遺構・遺物と産業景観の保護を通じて、生活環境の質の向上・地域産業の発展を推進することが重要であると言える。なお、国営企業あるいは国有財産である近代化産業遺産の保全政策においては、国家の経済発展策と文化保全策に左右されることがよくあることも明らかになった。

第三章 台湾における近代製糖業関連遺産の価値の転化

- 3.1 科学的価値—近代製糖産業の発展
- 3.2 日本統治時代の植民地期産業の特徴
- 3.3 多様な特性—戦前の製糖会社群の多元性
- 3.4 ローカル価値—各製糖会社と地域発展との関連性
- 3.5 経済的価値の接収—戦後復興～1980年代以降の製糖業の衰退
- 3.6 文化財的価値の活用—近年の製糖工場の保全
- 3.7 小結

3.1 科学的価値—近代製糖産業の発展

3.1.1 殖産興業による近代製糖の興起

3.1.1.1 清朝時代の台湾における伝統製糖産業

1. 台湾製糖業の濫觴

台湾でのサトウキビの栽培技術は16世紀に中国より伝来した。その後、オランダの東インド会社が南台湾を領有し、台南を中心に砂糖の貿易輸出の増産を促した。1650年頃には台湾の砂糖の輸出額が7.8万担に上り、これらは主として中国と日本に輸出された。秀吉家康時代より台湾は日本への主な砂糖供給地であり、日台の貿易経済の主流であった。つまり、最初に、台湾に移植された経済的な農業がサトウキビであり、これに基づく製糖産業が徐々に台湾の経済発展の支柱となっていった。

鄭成功が台湾を占領した以降、新たな糖業奨励と共に産糖量が激増した。また、1858年にアメリカ商は高雄を拠点として砂糖の貿易輸出を経営し、イギリス商やオーストリア商が相次いで台湾の製糖業に進出した。そのため、1880年に台湾の製糖業は未曾有の豊収となり、砂糖の貿易輸出額が160万トンに上った。⁷⁴しかし、1884年の清佛戦争によって、フランス艦隊の台湾周辺の航行封鎖や、甜菜糖の発展にともなう世界的な砂糖価格の下落の影響により、台湾の製糖業は一時衰退した。したがって、1895年に、日本が台湾を占領した時には、台湾の年間の砂糖の生産量は780万トンであった。

2. 製糖業の集積地の形成

16世紀以降、台湾の糖業は台南地域を中心に発展していた。また、台南の北側には嘉義や雲林地方の製糖業の集積地の北路が形成され、南側には打狗（高雄）を中心として製糖産業が鳳山や阿公一帶の集積地の南路で発展し、南台湾で多くの糖廊が設置された。さらに、1858年の天津条約締結後、開港と共に欧米の資本が台湾の製糖業に流入し、台南や打狗が製糖業の国際貿易の拠点となり、砂糖を欧米へ輸出した。

3. 旧式糖廊の種類

日本統治時代以前に存在した旧式糖廊には頭家廊、公家廊、牛犇廊、牛掛廊の四つがある。

(1) 頭家廊

頭家廊とは、資産家や地主の単独出資による「大租廊」と「小租廊」に分けられる。蔗園の小作農が集まり、各自の耕作したサトウキビを頭家廊に搬送して砂糖製造を運営していた。また、各蔗農は頭家廊が設置した「糖廊主」に借地料と糖廊借料として一定の割合の砂糖を引渡す必要があった。また、蔗農の委託を受けて、廊主が頭家廊で自ら製糖に従事し、契約に基づいて一定の割合で糖廊主と蔗農の間で分配する場合もあった。

(2) 公家廊

公家廊の別名は公司廊と呼ばれている。公家廊には数人または数十人の共同出資による製糖の組織であり、その他の関係は頭家廊と大差がない。即ち、蔗農が水牛を供給（搬送・搾り用）、製糖の運転資金を出し、公家廊を組織した。また、水牛と資金の供給者の間に、製糖の利益を折半分配する場合もあった。さらに、組合外の委託を受けて製糖製造する場合もあった。

⁷⁴ 出典：佐藤吉治郎（1926）、台湾糖業全誌（時代篇）、台湾糖業発達全史、台湾新聞社、p.1-2。

(3) 牛掛廊

牛掛廊は多数（10人以上）の蔗農が集まり、糖廊による製糖業を運営した組織である。牛掛廊で各自の運搬施設の石車や水牛を使用し、糖廊の建設費用や製糖器具にかかる費用を負担し、蔗農が各自栽培したサトウキビを圧搾して砂糖を製造した。

(4) 牛犇廊

牛犇廊は牛掛廊の運営方法と大きな差異はなく、糖廊を組織した蔗農は約5～10人であり、最も一般的な製糖組合組織と言える。自作農の組合組織は牛犇廊を組織し、各自栽培したサトウキビを糖廊において砂糖生産を行った。また、組合外の委託を受けて製糖製造する場合もあった。牛犇廊の出資方法は現代の株式会社と似ており、蔗農は持株の大小に応じて糖廊の運転資本を出資した。また、毎年糖廊の起工の際に、蔗農は持株に応じて水牛と資金を提供して、糖廊の製糖事業を経営した。⁷⁵

表 3-1 四つの糖廊組織の特徴

糖廊組織	頭家廊	公家廊	牛掛廊	牛犇廊
組織方法	資産家や地主のあ 単独出資	小作人または数十 人の共同出資	10人以上の蔗農 の共同出資	5～10人の蔗農の 共同出資
利益分配	廊主（借地料と糖 廊借料）、蔗農	共同出資の蔗農	共同出資の蔗農	共同出資の蔗農
糖廊主の選定	管理責任者を雇用 する	出資者の中の「名 望家」	株主・組合員の交 代	株主・組合員の交 代
製糖の委託	なし	あり	なし	あり

(筆者作成)



図 3-1 左：天工開物の糖廊部図、中：糖廊の外観、右：糖廊内部の様子

(出典：台湾糖業公司本部の提供)

4. 製糖業の商業組織

下図の通り、日本統治時代以前は、蔗農が出荷したサトウキビを周辺の糖廊に搬送し、砂糖の生産作業を行った。次に、「仲介商」⁷⁶は糖廊で生産された砂糖を買収し、港町の「糖行」・「洋行」に売却した。最後に、洋館、台湾人・中国内地人の糖行によって、砂糖製品が中国、日本、欧米に輸出された。

⁷⁵ 出典：佐藤吉治郎（1926）、前掲載、p. 1-2。

⁷⁶ 糖廊から粗糖を買収した仲介商には、「瓠脚」、「糖割」、「糖販仔」、「辨仲」などの名称がある。

前述の糖行は河川港での港町で設置され、砂糖集積地として周辺の糖廊の砂糖を買収した。⁷⁷大部分の糖行は大量に買い込んだ砂糖を直接に中国・外国に輸出したが、買収した砂糖を外国の貿易商（洋館）あるいは本土輸出商への売却を行うこともあった。糖行には地域によって呼び名が異なっていた。大分の地域では糖行と呼ばれたが、北港・朴仔脚・東港の「船行頭」、台南の「糖郊」等とも呼ばれた。嘉義地域の北港・朴仔脚・東港における小規模の船行頭は、僅かに中国に輸出され、大部分は台南に搬送して外国に輸出した。台南の糖郊は最も大規模な産糖地である台南地域の砂糖を大量に買い込んで、中国・外国への輸出を行った。高雄の糖行は、高雄以南の地域の主な産糖地の砂糖を買収して日本・中国に輸出した。なお、日本統治時代以前に、日本に輸入された台湾の砂糖は殆ど高雄港から搬送されたものである。

さらに、1860年より、天津条約によって安平（台南）、淡水、雞籠（基隆）、打狗（高雄）が開港され、欧米資本の洋行が港に設置され、砂糖の輸出貿易に進出することが始まった。清朝時代の台湾製糖業の輸出貿易を行った商業組織は下図に示すとおりである。

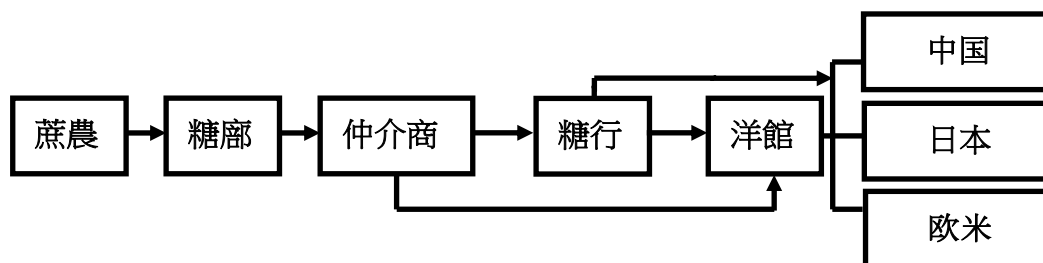


図 3-2 清朝時代の台湾製糖業の輸出貿易を行った商業組織
 （出典：臨時台湾旧慣調査会（1909）台湾糖業旧慣一斑。）

3. 清末の砂糖の国際貿易

清朝時代は、台湾における砂糖の消費量が極めて少なかったため、島内での大部分の農作物産が海外に輸出された。例えば、南台湾の砂糖と北台湾の茶・樟腦などの農産物は清朝時代の台湾の主な貿易経済であった。また、オランダ占拠時代には、砂糖は台湾の海外輸出の国際貿易の濫觴であり、台湾が清朝に隷属した以降は、台南三郊の海外貿易により空前の繁栄を極めた。当時、台湾北郊の蘇万利、南郊の金永順、糖郊の李勝典の三人は台湾の主な貿易商として、中国と台湾との間で貿易活動を活発に行っていた。特に蘇万利は大商であり上海、寧波、天津、煙台等と貨物を交易した（「北郊」）。金永順は、金門、廈門、潭州、泉州、香港、汕頭で貿易事業を行った（「南郊」）。そして各港町での商行である「港郊」は李勝典の貿易事業が行われた。

前述のような「三郊」は清朝時代に台湾と清国内地との間で貿易を行い、18世紀前の台湾における国際貿易による経済発展を促した。製糖産業については、港郊に所属する「仲買人」という商人が糖廊から購入した砂糖を北郊に供給して中国に輸出していた。日本統治時代以前に、糖廊が生産した砂糖は前述の貿易組織を通じて海外に輸出された。港郊商人が糖廊より砂糖を直接購入し、または各地の糖廊から砂糖を購入した「糖行」が周辺地域で生産された砂糖を集めて港町の商人に販売した。

⁷⁷ 「糖行」の商売担当者である「出庄」が各地の仲介商の粗糖の買収を行った。

3.1.1.2 清末の製糖業の衰退

19世紀末に、台湾での製糖業は国際的政治と経済的問題によって徐々に衰退し、北部の茶業が台湾の主な産業に代わって著しく成長した。北台湾の茶業の発展のため、台北が台南に代わって台湾の政治と経済発展の中心となった。

日本統治時代に入り、台湾総督府は台湾糖業政策の根本計画を実行するために、1901年に新渡戸稲造を要請して衰退した製糖業の復興を目指した。同年、新渡戸氏は「台湾糖業改良意見書」を提出して、台湾の製糖業の近代化に大きな影響を与えた。新渡戸博士の意見書によると、日本統治時代初期の製糖業においては、サトウキビ農園が荒廃し、産糖量が著しく減少していた。清末、台湾の産糖量の激減や、農民が困窮した原因は以下のようなものである。

1. 製糖業の地方豪族の帰清

日本が台湾を占領した前後、製糖業の地方豪族が中国に逃亡したため、資本供給者の「帰清」と共に台湾で多くの産業が影響を受けた。その中でも、製糖業は最も多くの影響を被り、産糖量は日本占領の直後に激減した。

2. 土匪の暴行により蔗園荒廃になる

清朝時代から、台湾で土匪という土着民の武装集団による、略奪・暴行を各地で頻繁に発生した。日本占領の前後、南台湾で土匪による略奪のために、糖廊の集落が相次いで廃墟となるに伴い、蔗園も荒廃した。

3. 労働力の欠乏

日本統治時代以降、各地に蔓延した病疫の流行、土匪討伐による死傷、土木工事への転業、農民の出稼ぎ労働などの原因によって、製糖業の労働力不足の課題が深刻になった。このような、サトウキビ畑での農業労働者の欠乏によっても、産業全体の衰退と産糖量の大幅な減少が引き起こされた。

4. サトウキビ農園の収用

日本の占領の際、日本軍は土匪から防護するために、一部のサトウキビ畑の接收を行った。また、軍略沿道地域で匪族から防護する必要のため、道路の両傍70～150m以内のサトウキビの栽培を禁じた。そのため、サトウキビ畑の面積の減縮と共に、サトウキビ原料をも減少した。

5. 台湾総督府の課税

台湾総督府の課税は清国より苛重であったため、製糖業の発展を阻害した。つまり、日本統治時代以降、糖業者の負担の相対的苛重にともない、糖廊の砂糖生産が抑制されることになった。

6. 製糖利益の糖商の独占の課題

日本の占領の際、産糖量の減少に伴う糖価が高騰したが、これによる砂糖貿易の利益は糖業者の暴利に

独占された。これにより、製糖利益は糖廊の生産者とサトウキビ農民に及ばず、砂糖生産はますます衰退した。

新渡戸博士は以上の6つの原因はすべて人為的現象に基づくものであり、政策により改善するべきと論断した。なお、林滿紅氏の研究によると、台湾の三大産業の製糖業や茶業や樟脳の商業組合と運輸から見る、清末の製糖業の衰退の主因は以下の5点である。

- (1) 打狗地域（高雄一帯）における高利貸しの厳しい問題の影響下で、サトウキビ畑の「小作農制」が茶業や樟脳栽培より普遍的に行われていた。そこで、台湾南部での糖廊における新たな製糖技術の導入が非常に遅れた。
- (2) 清朝時代から残った糖業商業組合（糖郊）の国際貿易の競争力が弱かった。
- (3) 台湾北部での河運の発達と鉄道の整備と共に、茶業や樟脳産業が著しく発展した。しかし、南部の製糖業と河川の航行が制限される長い乾季のため、陸上の唯一の輸送手段が「牛車」となった。即ち、製糖業の運搬技術が貧弱であったため、産業は徐々に衰退した。
- (4) 清国の糖業の近代化事業は、茶業や樟脳産業の近代化より遅れていた。
- (5) サトウキビ畑の土地税は茶園と樟脳の林地より高かった。⁷⁸

3.1.1.3 日本統治時代の殖産興業による近代製糖業の展開

前述のように、台湾における代表的産業である製糖業は南台湾の最も重要な経済発展の要素であったと言える。清国の糖業奨励政策や漢民族の移住民の増加に伴って、サトウキビ耕地面積の拡大が進められ、17世紀の産糖量は貿易輸出の半分を超えた時期もあった。しかし、清朝時代の製糖業は仮設製糖場である糖廊で小規模の製糖産業が運営されていた。糖廊における農民労働者が水牛を使役し、サトウキビの搬送からサトウキビの圧搾まで、水牛を使って砂糖を生産していた。

日本の産糖地は従来琉球、奄美、大島を始め九州、四国、中国などであった。1894年に、日本が台湾を占領する直前に、日本の砂糖消費量の400万トンに対し、生産高は80万トンに過ぎなかった。不足部分のうちの大部分は台湾から輸入していた状況であった。⁷⁹そのため、日本は台湾占領に際して、台湾総督府は製糖産業の改善と発展を検討した。台湾占領3年目の1898年に、陸軍大将の児玉源太郎が台湾総督に赴任し、後藤新平も台湾総督府民政局に起用された。後藤氏は「生物学の原則」に則って日本初の植民地である台湾を統治し、その間、台湾における鉄道敷設や産業の近代化などに大きな貢献をした。また、1901年2月に、後藤新平の要請によって新渡戸稲造はアメリカから台湾総督府の「技師」として赴任し、5月に「民政局殖産課長」を経て、翌年に臨時「台湾精糖局長」に就任した。同年、新渡戸氏は糖業政策及び奨励方法などを科学的に取りまとめた「糖業改良意見書」をして総督府に建言した。そして、1901年に台湾殖民政策の中心であった産業振興や糖業奨励政策によって、資本百万円の台湾製糖株式会社を設立させた。

前述のように、日本統治時代以降、台湾総督府による糖業政策が確立し、製糖業の近代化の加速化を促進した。台湾近代化と産業革命にかかる後藤氏の生物学原理と新渡戸氏による糖業改良意見書の概要は以下の表に示している。

⁷⁸ 出典：林滿紅（1997）茶・糖・樟脳業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）、聯經出版事業公司、頁185-186。

⁷⁹ 出典：矢内原忠雄（1934）、帝國主義下の台湾、岩波書店。

表 3-2 後藤新平と新渡戸稲造の台湾植民政策と製糖産業意見書

統治者（統治理論）	殖産興業の中心思想
後藤新平 (生物学の原理)	後藤の台湾統治の中心思想は自治・慣習の尊重の「生物学の原理」である。このような現地慣習の尊重を徹底するため、大規模な台湾旧慣調査事業を行った。また、台湾の製糖産業近代化のために、アメリカから新渡戸稲造を招き、殖産局長に赴任させた。そして、台湾の製糖産業を中心とする、台湾の産業近代化に伴い、台湾全体と地域の経済は著しく発展した。
新渡戸稲造 (糖業改良意見書)	この意見書で稲造はプロシアでフレデリック大王が馬鈴薯の栽培を奨励し、またロシア政府で専売制を徹底した事例を紹介し、総督府の慎重かつ確固たる方針をもって台湾の近代化製糖産業を推進することを促し、台湾の持つ気候条件、土壤、地形、労働力、資本、機械設備、市場性などから砂糖の生産が最適であることを挙げ、改善すべき甘蔗の品種、栽培方法、加工技術を詳細に提案した。

(出典：国久よしお (2009) 嘉矩・稲造・新平と台湾近代化 岩手三賢人の功績、北岡伸 (1988) 後藤新平—外交とヴィジョン)

3.1.2 新式製糖工場の設立と最先端製糖技術の導入

3.1.2.1 新式製糖工場と先端設備の導入

1. 新式製糖工場の設立

台湾における大規模新式製糖工場の建設のために、児玉源総督と後藤氏は三井財閥の台湾製糖業の進出を誘致要請した。1900年12月に三井財閥の資本による台湾最初の近代的製糖会社の「台湾製糖株式会社」は台南庁高雄で成立した。翌年、世界最先端の機械設備がハワイから台湾に導入され、台湾初の製糖工場の「橋仔頭製糖工場」が建設された。その後、日本企業のみならず、台湾の本土資本による製糖会社が各地で相次いで設立され、改良糖廬と新式製糖工場が建設された。1902年から1912年の間に、大規模新式製糖工場の数が24工場と急増していた(いくつからですか)。即ち、製糖工場急増時期の10年間で、毎年平均して2.4の新式製糖工場や改良糖廬が新設された。

前述のような「製糖工場急増時期」において、1902年から1908年に、多くの民族資本による小規模な改良糖廬が設立されたが、日本資本の新式製糖工場は僅か4つのみであった。しかしその後、1909年から1912年に、20の新式製糖工場が設立された(年平均5製糖工場)。つまり、1909年以降、日本財閥の製糖会社が民族資本の改良糖廬を合併・吸収して、大規模新式製糖工場の建設の最盛期を迎えた。

2. 先端設備の導入

旧式糖廬の製糖技術と糖間(旧式白糖加工の製造所)の白糖製造法は、不完全・不経済の伝統的な製糖法であり、製糖の原動力の人力と畜力でサトウキビの搬送と蔗糖の絞出を行っていたため、製糖技術の機械化が進まなかった。この手法では、多量の糖汁が蔗殻中に残留して歩留率が低下し、砂糖の品質が粗悪になった。これはまた、清末における製糖業の一時衰退の主因の一つであったといえる。

前述のように、1902年に台湾製糖株式会社は橋仔頭製糖工場を設立し、台湾初の近代化の機械式製糖工場の建設技術を導入した。製糖に係る機械設備の中で、サトウキビの輸送機、截断機、細裂機、圧碎機な

どの製糖に係る世界最先端の機械設備を活用し、サトウキビ原料が機械操業の圧搾機から 95%-97%の蔗糖を絞出することができるようになった。即ち、日本統治時代以降、殖産興業による大規模な機械式の新式製糖工場が設置され、最先端の機械設備が導入され、経済的・完全的な製糖法が推進された。また、台湾の製糖産業の開発のために、多くの日系企業は台湾の製糖業に進出し、台湾の中南部におけるサトウキビの集積地を中心に、世界最先端の製糖工場が次々と増築された。

3.1.2.2 日本財閥の台湾製糖業の進出

台湾総督府による糖業奨励政策に基づく台湾製糖業近代化の基盤が整備された。また、日露戦争以降、日本国内の好景気を背景に日本の砂糖消費の増大に伴って、台湾から日本に輸入した砂糖量の伸長が見込まれ、最新機械設備を導入した日本財閥による糖業事業の近代化は加速した。さらに、総督府の積極的企業誘致と優遇策は、日本の砂糖の需要拡大と共に台湾製糖業の近代化と産糖量の増加を推進した。日本からの財閥などの企業が競って台湾の製糖業に進出し、積極的に各地で新式製糖工場を建設していた。1900年12月に設立された台湾製糖株式会社(三井系)を始めとして、麻荳製糖会社(1903)、台南製糖会社(1904)、新興製糖会社(1904)、塩水港製糖会社(三井、鈴木系)(1905)、明治製糖会社(1906)、大日本製糖会社(藤山系)(1906)、東洋製糖会社(鈴木系)(1907)、新高製糖会社(藤山系)(1909)、林本源製糖会社(鈴木系)(1909)、台北製糖会社(1910)、帝国製糖会社(松方系)(1910)、朝日製糖会社(1919)など多数の製糖会社が台湾の製糖業に参入した。

3.1.2.3 製糖工場群の分布

日本統治時代初期に、製糖工場は台南州の「嘉南平原」を中心に集中していた。製糖業において、必要十分なサトウキビ原料の供給が欠かせないため、製糖工場にとって周辺の広大なサトウキビ畑が必要であった。そこで、日本財閥と台湾本土資本は南台湾の伝統糖業集積地を工場立地として新式製糖工場を設立した。1912年まで、24製糖工場の中で台南州での工場数は全体の半分を占めていた。また、1910年代より、近代製糖業の台中州への開拓が始められた。

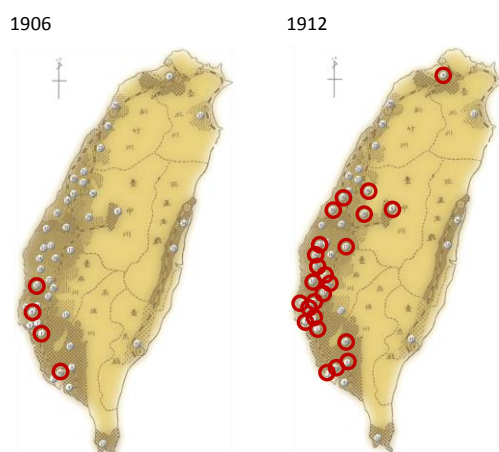


図 3-3 日本統治時代初期における新式製糖工場の分布 (1906年と1912年) (筆者作成)

3.1.3 改良農場の設置とサトウキビ栽培の近代化

清朝時代の伝統的製糖業において、数百年来の古いサトウキビ耕作法を墨守し、竹蔗、蚶蔗、紅蔗、南貢蔗、青皮蔗など劣質な品質の蔗種の栽培を行っていた。また、粗放的サトウキビの耕作法には、完全に運を天に託した「看天田」があり、これにより灌漑・施肥不足の影響を大きく受けて、一甲のサトウキビ畑の収穫量は僅か四万斤に過ぎなかった。

日本統治時代に入り、新戸辺稲造の糖業改良方法に基づき、「台湾糖業奨励規則」が發布され、甘蔗苗費、肥料費、開墾費、灌漑費、排水費、原料消費等の補助が行われ、製糖機械及び器具の貸与などの新式製糖工場の保護と奨励政策が推進された。⁸⁰また、在来の蔗種に代ってジャワから「ローズバンブー」、「ラハイナ」などの優良蔗種が輸入繁殖され、各地のサトウキビ農園における耕作近代化の普及が促された。さらに、製糖会社の原料採取区域における模範農園が設置され、唧筒、風車等の灌漑用機械が購入・貸与され、排水費の補助、蔗苗補助などの改良工事が行われていた。⁸¹そのため、改良蔗作地というサトウキビ畑の拡張に伴い、産糖量が大きく増加し、産業が成長した。さらに、1906年に台南の大目降で「糖業試験場」が設置され、サトウキビの栽培法改良についての研究が行われて、各製糖会社の高品質のサトウキビ原料が確保された。また、南台湾を中心に不良耕地が整理され、当年の約1甲の耕地当り収穫量が増加した上、農事奨励などの奨励策のため、高い含糖率の改良蔗種の増産・増収も達成された。

表 3-3 サトウキビ農園の栽培法の改良

栽培法	栽培法の改良内容
蔗種改良	蔗種の更新、優良品種の育成普及、蔗苗精選、病虫害の発生蔓延の予防
肥料実施	金肥の増施と緑肥作物の栽培、堆肥による有機質肥料
耕地輪作	輪作の調節を図ると共に土地の酷使を避ける
小作制度	小作制度の施行と共に一般耕種の灌漑排水設備の改善

(出典：台湾の五大産業—喜多殖産局長談、台湾日日新報、1923.4.16-1923.4.26。佐藤吉治郎(1926)台湾糖業全誌〈時代編〉、台湾新聞社、p.15。)

3.1.4 製糖鉄道網の敷設による公共交通の近代化

3.1.4.1 製糖鉄道の敷設の起源

近代製糖業の激しい発展に伴い、サトウキビ原料や砂糖製品を搬送する製糖鉄道の敷設工事が積極的に行われた。製糖鉄道(鉄道の幅：762ミリ)は、貨物を搬送する「専用線」と客貨両用の「営業線」に分けられる。専用線はサトウキビ原料や製糖業関連物資や通常の農産物の搬送を目的とした製糖鉄道であり、1907年に台湾初の製糖鉄道が橋仔頭製糖工場とサトウキビ畑を繋げて敷設された。また、1909年に、台湾初の営業線の「新営布袋線」は、塩水港製糖会社による布袋港、岸内工場、新営工場、縦貫鉄道を接続し、

⁸⁰ 新渡戸氏の糖業改良意見書に基づいた「台湾糖業奨励規則」の具体的方法は以下である。(1) サトウキビ品種の改良：ハワイよりラハイナ種ローズバンブー種の輸入。(2) 農耕作の改良：集約的耕作、肥料。(3) 灌漑事業：小埤川工事の補助金交付と水利組合による大規模工事への奨励。(4) 既成田園(特に水利不完全なる稻田)を蔗園になる。(5) サトウキビ畑の新墾の奨励策。(6) 製糖業の組織の改善：従来旧式糖廊主の利益壟断を防ぎ、耕作者と製造者の利益を一致する。(7) サトウキビの圧搾法の改良。

⁸¹ 出典：台湾の五大産業—喜多殖産局長談、台湾日日新報、1923.4.16-1923.4.26。

海側から山側までの物資の流通のみならず、港町、伝統的市街地、縦貫鉄道駅周辺の人口流動も促進していた。つまり、1907年以降、台湾の製糖業の発展と共に、物資搬送と旅客搬送の製糖鉄道が台湾各地に延伸されていた。

営業線の延伸によって、製糖工場と官鉄の縦貫鉄道が繋がり、各地の物資を高雄港に運送し、人々の通勤・通学を支えていた。高密度の専用線は、各製糖工場の社有農場や民間のサトウキビ畑に延伸し、サトウキビ原料や各地の物産を搬送していた。サトウキビ畑から出荷したサトウキビは「蔗埕」（駅そばの空き地）に一時的に放置され、製糖鉄道に積まれて専用線で製糖工場に搬送されていた。また、砂糖のみならず製糖工場の糖蜜・アルコールなどの副産物も工場周辺の縦貫鉄道に運搬されて、縦貫線によって高雄港に運送されていた。なお、コストと搬送時間を節約するために、製糖工場の製品が直接に製糖鉄道に沿って高雄港まで輸送する運輸方法もあった。

3.1.4.2 公共交通の近代化への促進

台湾総督府は地域近代化と産業革新の促進と共に、交通施設を改善するため、縦貫鉄道の敷設を推進していた。1908年に、縦貫鉄道は西側の平原に沿って基隆港から高雄港まで全島を貫き、台湾南北の交通線路の開通を達成した。一方、1907年より、民間企業の製糖会社が敷設した製糖鉄道は、台湾の西部における広大な雲嘉南平原に延伸し、交通が不便であった地域で鉄道施設の近代化を促進した。即ち、公路交通が未発達時期に、専用線は貨物鉄道として長距離の貨物搬送機能を提供し、営業線が縦貫鉄道、市街地、製糖工場、農村地帯の間で通勤・通学列車として地方の交流と発展を促した。特に、東西方向の営業線は南北方向の縦貫線に接続され、西側の港町・伝統市街地と縦貫鉄道沿線の駅周辺の新たな都市との交流を促した。また、高雄駅から屏東駅にかけても、営業線は縦貫鉄道に接続され、鉄道利用者の利便性向上に役立っていた。

3.1.5 近代的製糖業の科学的価値

『世界遺産条約履行のための作業指針』には「産業遺産」の定義は示されていないが、人類の科学技術の発展と産業活動の進展の成果を示すすべての遺産を包括していると理解されている。また、2003年の国際産業遺産保存委員会（TICCIH）が採択したニジニー・タギル憲章においては、産業遺産は、「歴史的、技術的、社会的、建築学的、あるいは科学的価値のある産業文化の遺物から成り」、それらは「建物、機械、工房、工場及び製造所、炭坑及び処理精製場、倉庫や貯蔵庫、エネルギーを製造し、伝達し、消費する場所、輸送とその全てのインフラ、そして住宅、宗教礼拝、教育など産業に関わる社会活動のために使用される場所から成る」とされる。⁸²前述のように、近代化産業遺産の核心的価値である科学技術的価値には、産業建造物、機械設備、輸送施設などが社会全体の産業革新へ与えた大きな影響と科学の進歩を顕すことがあるといえる。したがって、近代化産業遺産の科学的価値を保護するために、産業史を尊重しながら科学技術発展にかかる産業遺跡・遺構・遺物を保全する必要がある。

台湾総督府の糖業奨励政策の下で、新式製糖工場が各地で設立され、製糖工場数と日本への砂糖の輸出額は他の産業より圧倒的に多かった。また、各製糖会社は欧米から最先端工場建屋の建設技術を導入し、最新の機械設備を活用したことによって、台湾は世界の重要な製糖地へと成長した。さらに、製糖工場の

⁸² 出典：文化庁(2006)文化財分科会世界文化遺産特別委員会（第1回）議事次第、参考資料、p.1-8。

製糖産業史への大きな影響のみならず、製糖鉄道の敷設による地域の公共交通の近代化への貢献や、サトウキビ栽培にかかる農業発展の向上の促進などの科学技術的価値は、台湾の産業革新の最も重要な証拠でもあると言える。

3.1.5.1 製糖工場の科学的価値

製糖産業の核心にある製糖工場は、砂糖生産にかかる科学技術の最も重要な象徴である。製糖工場の主な科学的価値は以下のように述べられる。

1. 台湾における大型新式工場の原点

日本統治時代以降の、大型新式工場の類型は一次産業の林鋳業と二次産業の砂糖・煙草・醸酒・樟脳に分けられる。その中で、一次産業では、1897年に金瓜石における金鋳業を経営した藤田組が当時最先端の鋳業施設を導入し、台湾初の最新式工場と鋳業関連施設を設置した。二次産業では、1902年に高雄州における橋仔頭製糖工場が設置され、台湾初の製糖工場として近代的製糖産業と製糖産業の機械化を積極的に推進した。

日本初の海外植民地の台湾は、中央を通る北回帰線を挟み、北が亜熱帯気候、南は熱帯気候に分けられる。近代的製糖産業の発展を促進するために、日本で初めての熱帯地域における殖産興業による産業近代化を推進した。そのため、台湾総督府はアメリカのハワイ（布哇）から最先端の製糖工場の建設技術を導入し、外国人技術者を要請して製糖工場の建屋建設を行った。また、欧米から最も先進的な製糖技術を輸入し、製糖産業に関連する機械設備を導入した。1902年に台湾初橋仔頭製糖工場を設置した以降、日本企業と民族資本は相次いでアメリカのハワイとオランダのジャワから最新の製糖科学技術を輸入した。

前述のように、製糖工場の建設技術を外国から導入し、各地で製糖工場を増築していた。例えば、橋仔頭製糖工場の創設については、殆どの工場建屋の建築が外人の手によって竣工された。そして、1908年に、明治製糖会社にはイギリス製とアメリカ製の製糖機械設備が導入され、千葉平次郎氏を要請して、蕭壠製糖工場の工場建屋や製糖関連の建造物の工事を行った。⁸³つまり、千葉平次郎氏は日本人として初めて台湾の新式製糖工場を設計し、明治製糖本社の蕭壠製糖工場を建設した。

2. 工業村の設置と地域近代化

製糖工場の工業村には、小学校、倶楽部、医務室、図書館、演芸場、浴場などの公共施設が整備され、日本本土からの学者や要人の講演会や文化活動などのイベントが開催されていた。そのため、製糖工場における社宅街と近代的公共施設は、近代工業村のモデルのみならず、周辺地域のインフラや農業施設の近代化も促進した。

例えば、大日本製糖会社の虎尾製糖工場周辺の排水溝の完備や、周辺市街地の消防施設を整備したため、台湾南部での模範の消防組となり、工場周辺地域の防災工事の近代化を促進した。また、製糖工場の電力、電信、土木、医療などの科学技術や、教育、文化、娯楽などの文化活動の推進も地域社会に大きな影響を与えた。

3. 耕地白糖の開発と糖蜜酒精の製造

⁸³ 出典：佐藤吉治郎（1926）、台湾糖業全誌（会社篇）、台湾糖業発達全史、台湾新聞社、p.97。

(1) 耕地白糖の開発

1910年に塩水港製糖会社の技師長岡田佑二氏は、ジャワの耕地白糖の進歩の状況を視察し、台湾に帰ってその試験に没頭し、終に岸内第一工場で666トンの試製に成功した。⁸⁴その後、岸内第一工場で台湾の初めての耕地白糖装置が設置し、この最先端の技術が各地に広がっていった。即ち、塩水港製糖に所属する岸内製糖工場は東アジアの耕地白糖の嚆矢であった。

(2) 糖蜜酒精の製造

台湾製糖会社の鈴木社長が日本の精製工場において、精製糖所の蜜よりラムを製造する実務経験に基づく、台湾の製糖工場での糖蜜酒精の製造の研究を始めた。台湾製糖会社は橋仔頭工場で試験的に年産量約2-3千石の酒精工場を附設し、1908年より糖蜜酒精の製造の作業を開始した。⁸⁵即ち、台湾製糖会社による製糖工場に付属する酒精工場で糖蜜酒精の生産を始め、徐々に他の製糖工場の酒精生産に広がっていった。台湾での製糖工場で生産した酒精は、日本と台湾に十分な燃料を提供し、特に戦時の軍用燃料の主な燃料を支援した。そこで、太平洋戦争の間、アメリカの空襲の攻撃目標は軍事目標から製糖工場への絨毯爆撃に変更された。

4. 台湾の製糖技術が日本本土への影響

日本初の植民地である台湾では、日本帝国の南進基地として産業近代化が激しく行われてきた。ハワイとジャワからの最先端の製糖科学技術が直接に台湾に導入され、世界の重要な近代的製糖産業が形成された。そのため、戦前の日本の近代糖業においては欧米からの最先端の科学技術を消化・吸収の結果として、台湾で高密度な新式製糖工場が設置された。また、台南で大目降糖業試験場と糖業研究所が設置されて、東アジアで最も重要な糖業科学技術の研究拠点として、最新の製糖にかかる自主技術をも発展させた。

台湾の製糖工場が生産した粗糖は日本に輸出されて、海を渡った原料糖が日本の港口での精製糖工場によって精製された。即ち、台湾の製糖産業では耕地から砂糖までの製糖科学技術が発展し、日本では原料糖から精製糖までの精製糖産業が発達していた。つまり、台湾での製糖工場が日本の製糖産業発展の支柱として日本本土の製糖あるいは精製糖の科学技術の発展を促しながら、世界最先端の製糖技術が研究され、世界の製糖産業を発達させた。

5. 単位面積当たりの製糖量が世界一となる

1936年に、台湾の砂糖生産量は世界第三位であり、製糖産業の最盛期を迎えた台湾は東アジアで最も重要な製糖地であった。戦前の主な製糖地のキューバ、インド、ジャワ、ブラジルなどの国家の領土に比べて、狭い台湾島での単位面積当たりの製糖量は世界一であった。

3.1.5.2 蔗作の改良

1. 蔗種の改良

1902年に、台湾総督府は大目降サトウキビ試作場を設置し、外国種優良蔗苗の養成を行い、製糖会社や蔗農に配付した。蔗種改良の初期には、主として布哇ローズバンブー種を輸入した。

⁸⁴ 出典：佐藤吉治郎（1926）、前掲載、p.37。

⁸⁵ 出典：佐藤吉治郎（1926）、前掲載、p.161。

総督府の蔗作奨励の下で、ローズバンブー種は台湾サトウキビ農園の約9割5分を占めていた。しかし、台風風水害によるサトウキビの損害の深刻な課題のため、風水害に弱いローズバンブー種が検討され、一層サトウキビ品種の改良が行われていた。そのため、総督府や製糖会社はジャワ実生種や爪哇大莖種の輸入、及び台湾種の養成普及などの蔗種の改良を推進していた。⁸⁶つまり、製糖業は蔗作の農業部門と製糖工場の工業生産を密接結合するため、総督府や各製糖会社は高い含糖量のサトウキビ品種を製糖先進国の産糖地（植民地）から輸入し、新たなサトウキビ品集の開発を行っていた。

2. 土地改良と肥料の製造

台湾の西側の地中の塩分濃度の高い地帯では作物を栽培できず、サトウキビ農園を拡張するために、製糖会社による土地改良を実施しなければならなかった。塩分地帯の土地改良の作業は、系統的に排水溝の設置や有機物の補給を推進することであった。また、サトウキビ農園の拡張に伴って、肥料のニーズが激増し、製糖産業の支出は増大した。そこで、製糖生産コストを削減するために、一次世大戦以降、台湾製糖と台南製糖は自社での肥料製糖を開始した。⁸⁷つまり、砂糖と酒精の生産のみならず、製糖工場で最新の肥料製造技術を発展させて、台湾の農耕科学の発展を促進していた。

3. 灌漑システムの改良

1911年に、塩水港製糖の新営農場（柳営庄）の開設に伴い、強粘土壌の「看天田」の開発を目的とした土地改良と灌漑設備を行った。1912年に、新営農場で観音埤という「貯水池」を設けて、300甲の耕地の灌漑が達成された。さらに、付近の急水溪で揚水ポンプを設置し、急水溪より電気ポンプで揚水して、サトウキビ農園全体に灌漑されていた。また、排水設備には、農場の開設と共に耕地を整理するために、排水幹線・支線を設けて、サトウキビ農園の排水系統の機能向上を促した。⁸⁸さらに、1930年に烏山頭ダムと嘉南大圳が建設された以降、大部分の「看天田」が地質の肥やす田地改善が行われた。つまり、台湾の中南部において、サトウキビ農地の灌漑施設の改良工事と共に各地の灌漑システムの改良が実施された。

4. 機械耕作の導入

サトウキビ大農場である台湾製糖の「後壁林」農場は、台湾初の機械力による耕作が実施された耕地である。耕地の一区画を7甲に整理する「大型農耕機械」の使用や「蒸気犁」の導入は、広大なサトウキビ農園の耕作の近代化・効率化を促進した。⁸⁹更に、台湾製糖はジャワで訓練した耕作機械の技術員を採用し、自社で機械耕作技術員の養成を推進し、各地の耕作近代化の普及に大きな影響を与えた。広大な社有農園において欧米よりの台湾初の粗放的農業技術を導入したことに伴って輸入された大型農耕機械が台湾の農耕機械化の原点であるといえる。

3.1.5.3 製糖鉄道の敷設

1. 私鉄の営業線の開拓者

⁸⁶ 出典：矢内原忠雄（1934）帝国下の台湾、岩波書店、p.282。

⁸⁷ 出典：矢内原忠雄（1934）、前掲載、p.295。

⁸⁸ 出典：矢内原忠雄（1934）、前掲載、p.45。

⁸⁹ 出典：矢内原忠雄（1934）、前掲載、p.182。

前述のように、1908年に、台湾における官鉄の縦貫鉄道が基隆から高雄まで開通し、台湾の鉄道輸送の近代化による陸上交通の効率化が促進された。しかし、1906年の「鉄道国有法」が公布された以降、私設鉄道の開業条件が厳しくなり、民間企業による私設鉄道の敷設が困難になった。また、私鉄の国有化と共に、政府の地方開発への大きな資金の調達も難しくなった。

1907年に、貨物を運送する製糖鉄道の専用線のような貨物列車が開業されたが、民鉄旅客営業路線の敷設は進まなかった。1909年に、日本政府は私鉄の開業条件を大幅に緩和する「軽便鉄道法」と、また官鉄の収益の一部が私鉄に補助される「軽便鉄道補助法」が公布された。そのため、日本と台湾の各製糖会社の専用線の敷設が加速され、更に、市街地における専用線網の重要な線路には営業線が設けられた。

つまり、日本の「鉄道国有法」と「軽便鉄道法」の制定は、台湾の鉄道設備の近代化に大きな影響を与えた。特に、「軽便鉄道法」が公布された直後、台湾最初の営業線である塩水港製糖の「新営布袋線」が敷設されて、旅客鉄道として運営された。その後、各製糖会社による専用線と営業線の高密度な鉄道網が敷設されて、鉄道交通施設の普及と共に地域公共交通の改善事業が推進された。

2. 公共交通施設の近代化

台湾における地勢の影響と官設鉄道の競争のため、民営の短距離鉄道の営業収益・営業利益の獲得は難しくなった。特に、交通事業を唯一の目的とする民営の鉄道運営事業の経営は深刻な問題を抱えた。⁹⁰しかし一方で、台湾における製糖会社傘下の製糖鉄道網は、製糖産業の原料・製品の搬送を支え、地方交通機関の発達を招来して、いわゆる一石二鳥の結果を得た。このような、台湾の私鉄敷設による鉄道交通近代化は、日本や他の植民地の鉄道敷設の趣を異にするものである。

1910年代から約20年間、自動車交通が普及する以前製糖鉄道は盛んに敷設され、小規模路線の産業鉄道は台湾中南部の多くの未開拓の平原における公共交通の近代化を促した。製糖鉄道は製糖業に係る人員や物資のみならず、民間の物資輸送や住民の通勤・通学の列車として公共交通となり、地方の日常生活、物資交流を担っていた。つまり、台湾における高密度の製糖鉄道網は、便利な交通機関として地域の交流に多大な貢献を与えた。また、地域に密着した製糖鉄道は地域で最も重要な短距離公共交通システムとして地域産業の近代化と市街地形成を促した。

3. 高密度な製糖鉄道網の敷設

1920年代以降、高密度な製糖鉄道網は各地を結び、西側の伝統的市街地から縦貫鉄道までネットワークしていた。特に、台南州地域では、台湾で最高密度の製糖鉄道が製糖工場と縦貫鉄道駅の周辺の地域形成を促進していた。1923年の台湾日日新報によると、台南州の雲林・嘉義地域における各製糖工場による密集した鉄道ネットワークが形成され、その産業鉄道網の密度は日本本土より高かった。つまり、台湾での製糖鉄道網は当時世界でも珍しい、高密度の産業鉄道網であったため、世界的にその希少価値を評価できるであろう。

【1923年の台湾日日新報】

「私鉄網は台湾糖業の中心地たる中部地方に最も発達し、其の縦横に張られたる網の目は内地（日本本土）の何れの土地を見ても発見し得られない程普及している。」

⁹⁰ 藤崎英之助(1936) 台湾私設鉄道補助法に就いて、台湾鉄道、n 294、p.30-33。

3.2 日本統治時代の植民地期産業の特徴

3.2.1 日本財閥向け糖業保護政策

1902年に「糖業奨励規則」が公布され、サトウキビ畑の耕作の改善や製糖作業の機械化を促進する奨励政策が原料と製糖法の近代化を促進した。また、1905年の「製糖場取締規則」によって、機械化生産である新式製糖工場と改良糖廊が徐々に在来糖廊に代わって、主な製糖場となっていた。この規則の「原料採取区域制度」には、製糖場のサトウキビ原料を確保する保護政策であり、各製糖会社の勢力の形成を促した。日本統治時代初期の主な糖業保護政策は以下の表のように示される。

表 3-4 日本統治時代初期の主な糖業保護政策

製糖業奨励規則	内容概要
糖業奨励規則 (1902年)	奨励・補助の対象は①甘蔗苗費または肥料費、②開墾費、③灌漑費・排水費、④製糖機械器具費などがあった。また、これらの奨励・補助の効果を確実にするために、奨励・補助を受けた者に対する義務的条件を強制している。特に、この規則による開墾地では許可しなければ甘蔗耕作を廃止することができなかった。
製糖場取締規則 (1905年)	① 許可制度：新式製糖工場及び改良糖廊の設立に対する許可制度が明確にされた。しかし、改良糖廊の設立に対する許可基準は、新式製糖工場に対するそれと比較して、厳しいものであった。 ② 原料採取区域制度：明らかな大規模日本財閥の製糖会社による製糖場保護政策であり、この制度によって、区域内の蔗農は、その生産したサトウキビを指定の製糖場へ必ず売却せねばならなくなった。

(出典：三瓶孝子(1964) 近代日本糖業史、勁草書房。)

3.2.2 在来製糖産業の崩壊と糖廊の激減

3.2.2.1 原料採取区域制度の布告

1901年代より台湾総督府は砂糖の生産量を増加させるために近代的製糖業を推進し、日本財閥は台湾の製糖業に進出しながら、殖産興業による製糖方法の改善を推進した。また、日本財閥の製糖会社を保護するために、1905年の製糖場取締規則の「原材料採取区域制度」を設けて、サトウキビ原料が生産地付近の製糖工場に納入され、その原料価格は会社側が決定するようになった。即ち、製糖会社のサトウキビ原料を確保する「原料採取区域制度」とは、区域内の蔗作農家は栽培したサトウキビを政府指定の区域内製糖場へ、必ず売り渡さなければならないという制度である。また、栽培されたサトウキビはその地域の指定製糖工場に売却することが義務付けられ違反者は罰せられた規則もあった。製糖会社保護政策によって、在来糖廊が徐々に衰退させられていた。一方、製糖工場の社有農園と原料採取区内のサトウキビ耕地の拡大の影響で、在来糖廊のサトウキビ原料の提供が著しく減少した。

3.2.2.2 製糖会社保護制度による糖廊の激減

前述の糖業奨励規則と製糖場取締規則が公告された以降、糖廊の数量は著しく減少していた。最大の原因は製糖工場の原料採取区域制定に基づき、区域内の糖廊の新設が禁じられたことである。特に、清朝時

代における濁水溪以南の嘉南平原における糖廍の密度が最も高かったが、1905年の製糖場取締規則が公告された以降、糖廍数量が激減し、製糖工場は糖廍に代わって台湾南部を中心に発展した。また、1909年から、新式製糖工場は台湾の中北部へ進出し、1912年以降の東台湾における製糖工場の開拓も始まった。1920年代から、新式製糖工場の採取区域は殆ど全島蔗作適地を占領し、1930年代までには糖廍が山間部に僅か百余箇所残るのみとなった。

3.2.2.3 旧式在来糖廍の衰退の実態

多くの日本財閥が台湾の製糖業に進出し、新式製糖工場を設立した。台湾人が経営した在来旧式糖廍が排除され、あるいは製糖会社に吸収された。また、サトウキビ作付け地域の指定制の導入と社有農地の拡大には、台湾総督府、地方政府の支援と警察監視などの介入によって、強制土地買収やサトウキビの強制出荷が相次いで発生した。これにより各地で衝突事件が起り、サトウキビ農民と地主の反発と反対運動の紛争が多発した。実に、1902年から5年間で約4分の3の糖廍数が消滅した。⁹¹1928年以降、旧式糖廍の数量が100工場未満という状態になった。臺灣總督府殖産局特産課の糖業統計によると、1907年の在来旧式糖廍の産糖量は全体の糖産量の61%を占めたが、1910年には24%、1920年には3%、1930年には僅かな1%になったと。特に、台湾総督府の糖業保護政策によって、台南州における旧式在来糖廍の衰退は最も早かった。1920年以降、残った旧式在来糖廍は新竹州や台湾の山側に散在していた。

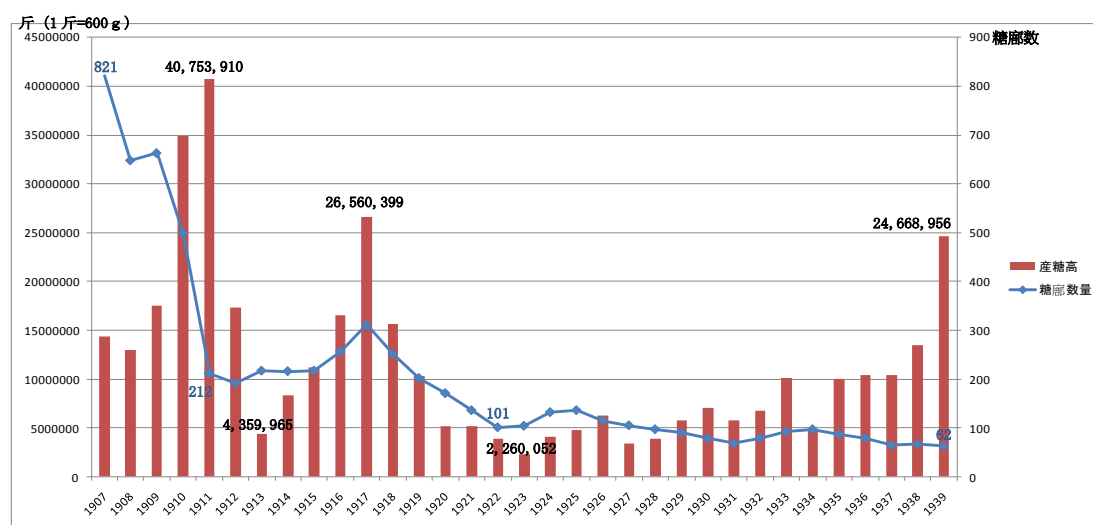


図 3-4 在来旧式糖廍数と産糖高の推移 (1907-1939)

(出所：「臺灣總督府殖産局特産課 (1941)「臺灣糖業統計第二十八次」、頁 2-3」より作成)

3.2.2.4 新式製糖工場の全面的な征服

清朝時代、台湾における在来伝統製糖業は簡易的農耕と原始的な人力、畜力使用の旧式糖廍で粗糖を製造した。また、集積地での糖間の加工作業により白糖を製造し、港町の洋行で輸出した。日本統治時代に入り、台湾総督府政府の手厚い保護奨励や製糖場取締規則の下で、台湾糖業は急激な発達をと遂げ、日本財

⁹¹ 1902年から5年間で、糖廍数量が約800余個から200余個へ著しく減少した。

閩と台湾本土資本による製糖会社が著しく発展した。

台湾総督府による日本財閥の保護と新式製糖工場の機械設備の投入奨励のため、日本資本による大手製糖会社が台湾本土資本を吸収合併して、台湾の製糖産業を完全に征服した。つまり、製糖産業における製糖業の資本主義発達の影響で、日本財閥の製糖工場の新設に伴い、台湾本土資本の旧式糖廊が没落した。最終的に、製糖業界は再編成され、台湾の製糖産業においては日本財閥による独占が形成された。台湾総督府の製糖業奨励・保護政策により日本財閥が台湾製糖業を征服した要因は以下に述べる。

- (1) 製糖会社を吸収合併することを目的として生産コスト低減と共に独占利潤の獲得があった。
- (2) 十分な原料獲得のために隣接の原料採取区域を合併した。
- (3) 市場の独占的地位を獲得するために他の製糖会社あるいは製糖工場を吸収合併した。
- (4) 砂糖原料の把握するために日本の精糖業の製糖会社が台湾の粗糖業を兼営した。⁹²

3.2.2.5 製糖産業の変遷

下の図が示すとおり、1907年の新式製糖工場の産糖量は全体の16%であったが、1910年には59%、1920年には95%、1930年には98%に増加した。一方、在来旧式糖廊と改良式糖廊は、日本内地の大手製糖会社の製糖工場群に代わって徐々に淘汰された。

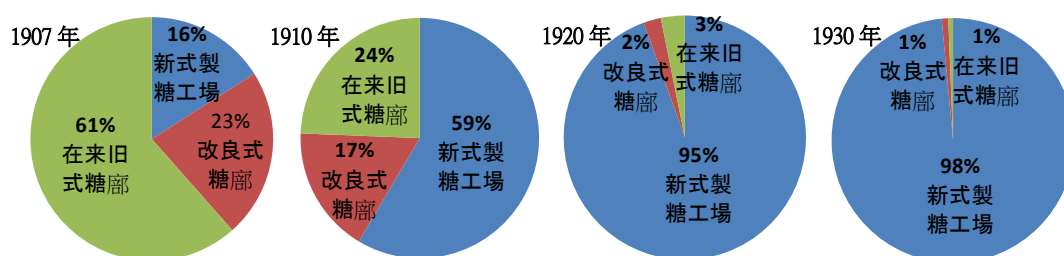


図 3-5 在来旧式糖廊や改良式糖廊や新式製糖工場の産糖高率の推移

(出所：臺灣總督府殖産局特産課「臺灣糖業統計第二十八次」(1941) 2-3 ページより作成)

3.2.3 改良糖廊の短期間の盛衰

日本統治時代初期、改良糖廊で蒸気機関車の設置や、欧州から導入した「鉄磨」によるサトウキビの搾汁によって、製糖の品質向上や効率化に大きな効果があった。しかし、1920年代より、新式製糖工場が旧式糖廊・改良糖廊に代わって、台湾の製糖業の主力として発展し、そのような機械化の改良糖廊も淘汰された。

3.2.4 原料採取区域制度による農民生活への影響

3.2.4.1 糖廊の衰退と蔗農に与えた影響

「原料採取区域制度」が公布された以降、在来糖廊の数量は激しく減少したことにより、蔗農は半工半農の「糖廊主」から純粋な農民になった。つまり、糖廊の衰退と共に蔗農の製糖産業の経営権が失われ、これにより砂糖生産の営業利益もなくなった。

⁹² 出典：矢内原忠雄（1934）、帝国主義下の台湾、岩波書店。

「原料採取区域制度」に相当するジャワの制度は1899年の「工場条例」であったが、ジャワにおいては政府から直接、補助金交付がなされることがなかった。しかし最も決定的な違いは、製糖工場の土地への関わる方とそれにとまなうサトウキビ原料の収集に関してであろう。ジャワの場合、主要糖業地域で「中核村民制度と結びついた耕地の共同体的保有制度が強固に維持されていた」ため、製糖工場はサトウキビ栽培と砂糖製造がいわばリンクしていたが、台湾の場合は、個別家族を単位とした土地所有であったが故に、製糖工場は原料サトウキビの大部分を農民から購入しなければならなかった。⁹³そのため、経済作物とした原料サトウキビは農民から買収する際に、ジャワのような安い価格に抑えるため、製糖会社側は自社の買収価格を公布した。

前述のように、原料採取区域制度に基づき、製糖会社が区域内の原料サトウキビの独占権を握っていた。また、原料サトウキビの価格競争が起こらないように、製糖会社側が買収価格を公布した。即ち、製糖会社間の原料サトウキビ争奪を避け、低廉の買収価格を確保できるように、特定価格の強制買収権の影響下で蔗農の商売の自由が失われることになった。これによって、各地の採取区域内の蔗農は製糖会社側が決まった買収価格に不満を抱いて、買収価格をめぐる争論と衝突が発生したこともある。

しかしながら、この強制買収の制度は原料サトウキビを栽培することを蔗農に押し付けるものではなかったため、農民は農産物を栽培する自由権が残されていた。また、十分なサトウキビ原料を確保するために、原料区域内のサトウキビ農民を誘導啓発し、または耕作資金の前貸しや耕作の補助を行った。⁹⁴そのため、製糖会社が製糖法の効率化・機械化などの改良を促すと同時に、サトウキビの栽培との蔗種の品質を向上させる技術の開発を支援することによって、蔗農と製糖会社とは密接な関係で結ばれていたのである。

3.2.4.2 在来糖廬の衰退と集積地・農村集落の変遷

清朝時代、大部分の伝統的市街地は人口集中により形成された「街」という市街地であったが、一般的には小規模な都市であった。しかし、台湾における街の範囲には農業集落も広く含まれ、街の範囲は町内の一本の街路の沿道市街地のみならず、付近の農村地域全体も市街地の一部であった。

日本統治時代に入り、港口における中国向け輸出の機能が低下、河川港の集積地の衰退と共に周辺の農村集落が徐々に凋落した。また、失業した人々が旧港町や農村から縦貫鉄道駅周辺の新興都市に流れ込んで、台南州と高雄州の「集村」の農民離村の課題が深刻になった。しかし、新式工場の建設によって、周辺の農村地帯での近代化が進み、全島に散在する産業都市・集落は徐々に増えて、多くの「街」という規模の市街地を形成した。また、農村に依存する二次産業の集散地は、農具、家具、日用雑貨、食料品などの産業の増加によって、市街地と周辺の農村集落の成長を支えた。即ち、小規模手工業が発達した市街地は、産業の原料も製品も共に付近の農村に依存していたため、小規模の一次・二次産業の生産による産業集落地域が形成された。

例えば、旧式在来糖廬は南台湾における最も重要な農村工業として、南台湾の集村周辺のサトウキビ集積地に散在していた。1902年より糖廬が激しく減少したことに伴って、港町、砂糖集積地、糖廬周辺の集落の人口が一時的に減少した。しかし、製糖産業の近代製糖業の進展と共に、新式工場の新設とサトウキビ畑の開拓が行われ、農村集落と旧砂糖集積地の発展が維持された。言い換えれば、製糖産業近代化以降、

⁹³ 出典：黄紹恆（2004）日本資本主義と朝鮮・台湾—帝国主義下の経済変動、近代日本製糖業の成立と台湾経済の変貌、京都大学学術出版会、p. 171。

⁹⁴ 出典：台湾日日新報、1923.4.16。

新式製糖工場は全般的に取り替えられたが、周辺のサトウキビ農園への依存は継続していた。つまり、清朝時代の伝統製糖産業から新式製糖工場まで、製糖産業は、サトウキビ原料を確保するために、周辺耕地でのサトウキビの栽培に支えられながら、同時に農村集落を維持していた。

3.2.5 製糖産業の植民地的特性

3.2.5.1 糖業奨励規則

製糖工場のスムーズな生産運転のために、十分なサトウキビ原料の提供は最も重要な課題である。即ち、砂糖の大量生産のために、台湾総督府と製糖会社はサトウキビ耕地の開墾・改良の奨励・助成を行い、サトウキビ栽培をめぐる根本方針を確認した。そこで、「糖業奨励規則」の奨励・補助の対象は蔗苗費、肥料費、開墾費、灌漑費、排水費、製糖機械器具費などであり、製糖工場のサトウキビ原料の提供を保護した。

糖業奨励規則が発布された以降、台湾総督府の台湾糖業近代化の政策が決まったと言える。そのため、日本資本による製糖会社のみならず、台湾本土の資本による小資本の製糖会社が相次いで起った。また、製糖会社による改良糖廊と新式製糖工場の設置によって、千余りの在来糖廊が減少した。さらに、1905年より本土資本による製糖会社傘下の改良糖廊は、日本財閥による大手製糖会社に合併され、製糖工場は改良糖廊に代わって台湾製糖業の主力になった。つまり、在来糖廊と改良糖廊の敗退と台湾本土資本の日本資本従属化などの産業変遷により、この「台湾糖業帝国主義」は台湾の伝統社会経済構造に大きな影響を与えたのである。

3.2.5.2 製糖場取締規則

1905年に、台湾総督府による「製糖場取締規則」が発布され、新式製糖工場・改良糖廊の設立に許可主義が採用された。また、この規則の「原料採取区域」に基づき、製糖会社相互のサトウキビ原料の争奪、蔗価攪乱の弊害を防止し、サトウキビの原料需給の円滑化を促進していた。そこで、台湾のサトウキビ農民は半農半工の「糖廊主」から単なる原料サトウキビの供給者になった。即ち、大型新式製糖工場の経営のために、原料採取区域の制度に基づき、製糖工場への大量の原料サトウキビの提供が確保された。

前述のように、各製糖会社における一定の原料採取区域が限定され、区域内のサトウキビ原料は原則として指定製糖工場に売渡さなければならなかった。一方、当該製糖工場は原料採取区域内のサトウキビは代価を以て一定期間内に全量を買収する義務を負った。そして、有力製糖会社は原料供給地を拡張し、製糖工場の生産能力を増大し、製糖業市場における独占的地位を占めた。また、台湾総督府は日本製糖企業を保護し、原料供給地の許可や助成金の支援も積極的に推進した。

日本統治時代以前には、農民の糖廊が自ら生産した砂糖の商売を行い、貿易業者・大糖廊主・農民が製糖の運営を行っていた。しかし、糖業保護制度の実行と共に、台湾の製糖業は大企業による新式製糖工場により全面的に征服された。在来糖廊の減少に伴って、サトウキビ農民は原料の提供者として製糖利益の獲得ができず、単純な農民になったと考えられる。糖廊主としてのサトウキビ農民の視点から見れば、植民統治・重商主義の影響下で、製糖産業の生産・売買の関係が根本的に変革された。サトウキビ農民が製糖会社への完全な従属的地位に置かれ、サトウキビ栽培・売買の「自由権」や製糖利益の受ける権利が侵害されたのである。

3.3 多様な特性—戦前の製糖会社群の多元性

3.3.1 日本と台湾本土資本の製糖業の進出

1901年から1920年まで、近代製糖産業が著しく発展したが、その役割を担った製糖会社の設立は「民族資本開拓期(1901-1905)」、「日系企業発展期(1906-1910)」、「北部・東部拡張期(1911-1920)」などの三つの時期に分けられる。その三つの時期において設立された製糖会社を以下の表に示す。

表 3-5 製糖業発展の前半期 (1901-1920)

製糖産業発展期	製糖会社
民族資本開拓期 (1901-1905)	台湾、維新、新興、賀田組、南昌、麻豆、塩水港、台南 (8 製糖会社)
日系企業発展期 (1906-1910)	明治、怡記、大東、大日本、東洋、高砂、苗栗、新高、北港、台北、帝國、中央、辜顯榮、斗六、埔里、台中、台中、永興 (18 製糖会社)
北部・東部拡張期 (1911-1920)	林本源、大和、怡記、南日本、台湾赤糖、台東拓殖、台東、宜蘭、恆春、沙轆、新竹 (11 製糖会社)

(筆者作成)

3.3.1.1 民族資本開拓期 (1901-1905)

1901年に、台湾における初めての製糖工場が設置されたが、1905年までの8つの製糖会社の中で、「台湾製糖」と「賀田組」が日本企業であった。他の維新、新興、南昌、麻豆、塩水港、台南など6つの製糖会社は台湾本土資本として、新式製糖工場あるいは改良廊を設置した。この民族資本による製糖会社殆どは各地の主な「大糖廊主」と連携して、製糖会社の設立と共に在来伝統糖廊の機械化を促しながら改良糖廊を新設することによって、近代的製糖産業の普及に大きな貢献をした。

3.3.1.2 日系企業発展期 (1906-1910)

1906年以降、台湾総統府が各地製糖工場のサトウキビ原料区を調整し、砂糖の需要拡大に伴う新たな製糖会社の成立の許可を行った。そこで、多数の日本資本が台湾の製糖業に進出した。民族資本開拓期と違い、この時期に成立した18製糖会社の中で、辜顯榮、斗六、台中などの3つの製糖会社は民族資本、15製糖会社は日本からの資本となった。特に、1910年前後、日本帝国主義的拡大政策と日韓併合などの影響の下で、日本からの財閥は台湾の製糖業に進出し、製糖産業は著しく発展した。特に、1910年度には9つの製糖会社が設立され、近代的製糖業の成長に大きな影響を与えた。また、この5年間で日本大財閥による製糖会社が相次いで設立し、明治、大日本、東洋、新高、帝國など大手製糖会社が台湾近代製糖業の支柱となった。つまり、この時期において特に、日本の大財閥が台湾近代製糖業に進出し、製糖産業の世界的地位を確立させた。

3.3.1.3 北部・東部拡張期 (1911-1920)

1911年から1920まで、民族資本による製糖会社が日系製糖会社に合併されるに伴い、大型新式製糖の数量が増え続けた。また、その時期に設立された製糖会社は「濁水溪より北台湾」と「東台湾」で製糖工場を新設したため、台湾における中・北・東部への製糖産業の開拓が促進された。

表 3-6 日本統治時代の台湾における製糖会社

製糖会社	設立年	資金 (万円)	企業国籍	合併年	合併・継承
台湾製糖	1901.10.14	100	日本	-	-
維新製糖	1902.07.15	20	台湾	1941.06.03	明治
新興製糖	1903.04.10	24	台湾	-	台湾
賀田組製糖	1903.05	20	日本	1911.04	台東
南昌製糖	1903.07.15	60	台湾	1907.04	大東
麻豆製糖	1903.10.27	50	台湾	1907.08	明治
塩水港製糖	1903.12.19	30	台湾	1907.03	塩水港
台南製糖	1904.05.15	35	台湾	1909.10	台湾
塩水港製糖	1905.10.21	500	日本	-	-
明治製糖	1906.10	500	日本	-	-
怡記商会製糖	1906.11	20	イギリス	1911.08	怡記
大東製糖	1906.11.17	500	日本	1907.05	台湾
大日本製糖	1906.12.28	1200	日本	-	-
東洋製糖	1907.02.01	500	日本	1927.07.29	大日本
F.S.D 会社	-	80	イギリス	1911.08	怡記
林本源製糖	1913.12.19	300	台湾	1927.02	塩水港
高砂製糖	1909.06	250	台湾の日本資本	1909.09	塩水港
苗栗製糖	1909.08.10	50	台湾の日本資本	1912.03	南日本
新高製糖	1909.10.30	500	日本	1935.01.21	大日本
北港製糖	1910.01.10	180	台湾の日本資本	1915.05.26	東洋
台北製糖	1910.06	300	台湾の日本資本	1916	台湾
帝國製糖	1910.06	500	日本	1940.10	大日本
中央製糖	1910.07	500	-	1913.06	明治
辜顯榮製糖	1910.07	100	台湾	1919.10	大和
大和製糖	1919.10	500	-	1920.07	明治
斗六製糖	1910.09.24	300	台湾の日本資本	1914.08	東洋
埔里社製糖	1910.08.14	200	台湾の日本資本	1913.08	台湾
台中製糖	1910.12.27	10	台湾	1910.06	帝國
永興製糖	1910-1913	60	台湾の日本資本	1913.03	台南
怡記製糖	1911.07.29	150	イギリス	1912.01	台湾
南日本製糖	1912.02.28	500	台湾の日本資本	1916.08	帝國
台湾赤糖	1912.08.07		-	1916.07	東洋
台東拓殖製糖	1912.09.01		-	1912.12	台東
台東製糖	1912.09.19	350	台湾の日本資本	1943.04	明治
台南製糖	1913.02.16	300	日本	1916.08	台南 2
宜蘭製糖所	1915.08		台湾の日本資本	-	-
恆春製糖	1917.09.16	6	-	1927.06.21	塩水港
沙轆製糖	1919.08.10	250	日本	1933.11.22	昭和
新竹製糖	1919		-	1933.11.22	昭和
大安製糖	1917.12	10	-	1939.09	大日本
昭和製糖	1927.09.12	300	台湾	1939.09	大日本

(出典: 矢内原忠雄 (1985) 帝国主義下の台湾、涂照彦(1993) 日本帝国主義下の台湾、pp.282,287、及び台湾糖業統計より作成。)

3.3.2 製糖会社の合併と再編成

第一次世界大戦前後、大手製糖会社の台湾製糖と明治製糖は他の製糖会社を吸収合併して、台湾の第一、二の大手製糖企業となった。第一次世界大戦前後(1918年)、民族資本による製糖会社が日系企業を合併し、台湾製糖が最も有力な製糖会社になり、ほかに東洋製糖、塩水港製糖、明治製糖、帝国製糖が大手製糖会社として製糖業を運営していた。1927年に金融恐慌が起こり、東洋製糖会社が大日本製糖会社に吸収され、または1931年の満州事変を契機に経済統制令によって、製糖業界の大型合併による集中と独占体制が加速した。即ち、1930年より、台湾製糖、大日本製糖、明治製糖、塩水港製糖などの四大製糖体制が徐々に形成され、台湾における製糖業界の四大支柱になった。1941年に太平洋戦争が始まり、戦時体制の下で製糖会社が日本帝国を支援するために、アルコールの増産と軍事用燃料の提供などの戦時政策が確認した。また、新高製糖と唯一の民族新本の新興製糖が合併し、前述のような四大製糖体制が確立された。

前述の台湾製糖会社に吸収合併された製糖会社は9社、10工場であった。明治製糖会社は6社7工場、大日本製糖会社は14社、帝国製糖会社は2社を傘下に吸収した。満州事変以降に、日中戦争が発生し戦時体制下に入ると、政府の経済統制は更に強化され、1940年には帝国製糖会社と大日本製糖会社の合併を始めとして、官主導による企業統合による再編成が進んだ。最終的に台湾の製糖事業は、台湾製糖会社、明治製糖会社、大日本製糖会社、塩水港製糖会社の四大会社となり、製糖工場は全42箇所となった。資本系列は三井、三菱、藤山の三大財閥が独占体制を敷き、全サトウビキ耕地面積の50%以上を支配していた。

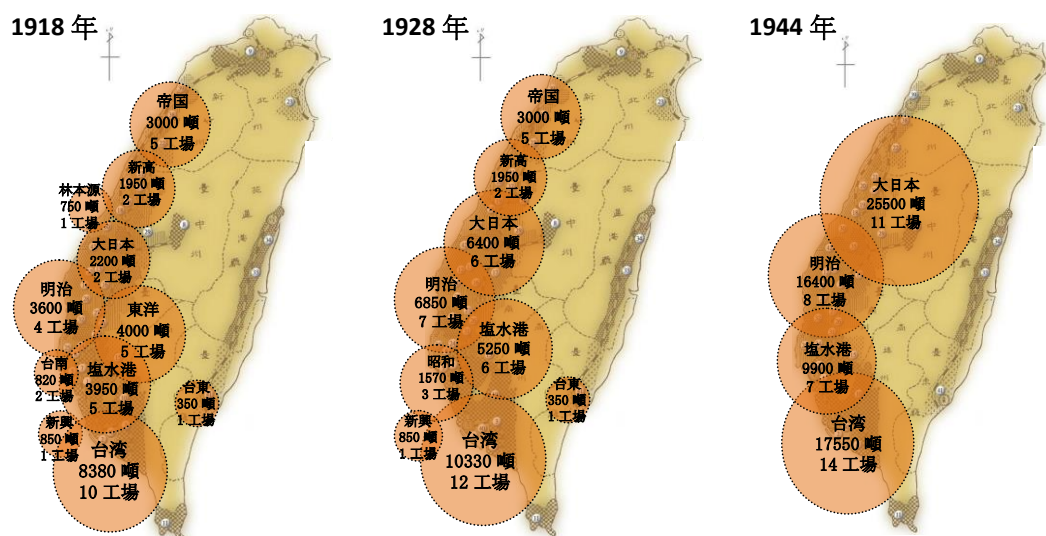


図 3-6 1918年や1928年や1944年の製糖業界再編成 (筆者作成)

表 3-7 日本統治時代に製糖業界再編成

業界再編成	業界再編成の変遷
<p>I. 第一次世界大戦前後 (1918)</p>	<p>製造能力としては台湾製糖が群を抜いて大きく、東洋製糖、塩水港製糖、明治製糖、帝国製糖の順が続いているが、こうした工場能力の違いには業界再編が大きく影響していた。この期の動向としては、台湾製糖が合わせて七工場を傘下に収め、それに次ぐ明治製糖が三工場を傘に収めた。</p>
<p>II. 世界中の金融恐慌 (1928)</p>	<p>台湾製糖と明治製糖の優位性は変わらないものの、東洋製糖を傘下に収めた大日本製糖の地位が着しく向上したことが注目された。また、台湾製糖が一工場を追加、明治製糖は新たに二工場が追加された。これは東洋製糖が大日本製糖傘下に入るに際し、明治製糖へと売却された烏樹林と南靖の二工場において耕地白糖が生産されていたことの結果であり、二工場に隣接する原料採取区域の広大さとともに同社にとって大きな意味を持つことになった。第二次業界再編期において四大製糖体制が着実に形成されつつあった。</p>
<p>III. 戦時体制 (1944)</p>	<p>1935年に新高製糖が大日本に合併され、その後も39年昭和製糖、41年帝国製糖と矢継ぎ早に大型合併を展開することによって、近代製糖業界のファーストムーバー台湾製糖を凌駕したのである。そして、新興製糖が台湾製糖へ(41年)、台東製糖が明治製糖へ(43年)とそれぞれ合併されたことで、四大製糖体制が確立された。</p>

(出典：久保文克 (2009) 近代製糖業の発展と糖業連合会—競争を基調とした協調の模索)

3.4 ローカル価値—各製糖会社と地域発展との関連性

3.4.1 日本統治時代前期の製糖工場の立地と市街地、集落との関係

1901年以降、日系企業は続々と台湾の製糖業に進出し、十分な原料・交通・労働を得るために、適切な工場立地を必要とした。例えば、製糖会社は鉄道交通を利用するために、台湾初の製糖工場である橋仔頭製糖工場が縦貫鉄道沿線に設置され、工業村(Reine Industriesiedlung)として、農村地帯で独立した工業集落を設置した。言い換えれば、このような縦貫鉄道の沿線で設置された製糖工場は交通指向型の工場立地である。また、大部分の製糖会社では原料サトウキビを獲得するために、在来糖廊群の集積地またはサトウキビ畑の中心地に設置された。これらの製糖工場は、糖廊と砂糖集積地に集中し、サトウキビの産地の近くで発達した「原料指向型」の工場立地である。また、多くの台湾本土資本が地元の砂糖集積地や伝統市街地で製糖工場を設立したが、これらの製糖工場は「旧糖業集積地型」の工場立地であると言える。

これらの製糖工場の立地にかかる「交通指向型」、「原料指向型」、「旧糖業集積地型」の詳細な説明は以下のとおりである。

3.4.1.1 交通指向型（縦貫鉄道沿線）

縦貫鉄道駅を利用して砂糖製品の輸送コストを削減するために、多くの製糖工場が鉄道沿線で設置された。このように、日本統治時代初期に縦貫鉄道沿線で設立された製糖工場を「交通指向型」とすると本研究は定義する。砂糖製品を高雄港と基隆港に輸送するために建てられた多くの製糖工場が縦貫鉄道沿線に認められるのが良い例である。そのほかにも表が示す通り、日本統治時代初期に「交通指向型」の製糖工場が縦貫鉄道の駅周辺で設置され、各製糖工場が駅の周辺地域の近代化を促進していた。

また、大部分の「交通指向型」の製糖工場の工場立地は、「新興産業都市」あるいは「伝統市街地の郊外」であり、製糖工場が直接的に駅周辺の地域の市街地化と近代化を促したと言える。さらに、台南州での製糖工場の、過度の集中を緩和するために、原料採取区域制度に基づき、適切な地理的距離を保った製糖工場の新設による、「一駅一製糖工場」の態勢が徐々に形成された。

表 3-8 日本統治時代初期（1902-1912）の「交通指向型」の製糖工場（8工場）

製糖工場	設立年	所属州	中心市街地	縦貫線駅
橋仔頭	1902	高雄州	橋頭	橋頭
新營	1909	台南州	新營	新營
南靖	1909	台南州	水堀頭	南靖
後壁林	1909	高雄州	高雄	高雄
阿緱	1909	高雄州	屏東	屏東
車路墘	1911	台南州	台南市	保安
彰化	1911	台中州	彰化	彰化
台中	1912	台中州	台中	台中

(筆者作成)

3.4.1.2 原料指向型（サトウキビ畑周辺）

原料サトウキビの輸送コスト大幅に削減し、刈り取ったサトウキビの糖化を防ぐために、原料サトウキビは一刻も早く製糖工場に搬送する必要がある。そのため、十分なサトウキビ原料を確保するように、「原料指向型」の製糖工場は広大なサトウキビ耕地の周辺で設置された。また、製糖過程において十分な水源が必要であったため、大部分の製糖工場は川沿いに建設された。しかし、サトウキビ耕地と河川沿いで設置された製糖工場は、殆どが縦貫線鉄道から遠く離れていた。下の表が示す通り、原料指向型の 12 製糖工場は当時の台湾全体の製糖工場の半分を占めていたため、サトウキビ原料は最も重要な立地条件であったと言える。

原料指向型の製糖工場は元糖廊と改良糖廊に代わって、周辺地域の原料サトウキビ畑を継承し、または社有農園が設置され、企業が自らサトウキビを栽培していた。例えば、東洋製糖が斗六製糖の改良糖廊を買収して、元の改良糖廊の周辺のサトウキビ畑を社有農園とした。また、糖廊と改良糖廊が撤去されるに伴って、砂糖集積地の市街地と農村集落における、多くの失業した労働者が製糖工場の労働力を支えた。言い換えると、市街地や農村集落の周辺で設置された製糖工場は、サトウキビ原料を得ると共に、労働力も周辺の集落より得ることができた。

表 3-9 日本統治時代初期（1902-1912）の「原料指向型」の製糖工場（12 工場）

製糖工場	設立年	所属州	中心市街地	周辺の縦貫線駅
山仔頂	1905	高雄州	山上	-
湾裡	1906	台南州	善化	善化（約 3km）
虎尾	1909	台南州	五間厝	-
溪州	1909	台中州	溪州	-
三崁店	1909	台南州	永康	永康（約 2.5 km）
蕭壠	1909	台南州	佳里	-
旗尾	1911	高雄州	旗尾	-
蒜頭	1911	台南州	六脚	-
烏樹林	1911	台南州	烏樹林	-
埔里社	1912	台中州	埔里	-
南投	1912	台中州	南投	-
斗六	1912	台南州	斗六	斗六（約 4 km）

（筆者作成）

3.4.1.3 物産集積地の隣接型（伝統市街地に隣接する）

17 世紀より、台湾西側の港口は物産集積地として栄え、港町で市街地が形成されていた。南台湾における主な経済発展としての製糖産業は、港町・集積地での伝統市街地の発展を支えていた。また、「糖間」という砂糖精製生産場と砂糖販売組織の「糖郊」が伝統市街地に集まっていたため、砂糖の国際貿易の拠点として発展していた。しかし、日本統治時代に入り、港口の貿易輸出機能が低下させられ、または糖廊数量の激減と共に集積地が衰退させられた。このため、旧物産集積地に隣接した製糖工場は糖業集積地のサトウキビ畑を継承し、市街地の人々も必要な労働力を提供していた。このように、伝統的市街地に隣接する

製糖工場は、周辺の市街地の発展と拡張に深い影響を及ぼした。

本研究では、旧港町・砂糖集積地に隣接する製糖工場は「物産集積地の隣接型」と定義する。塩水、艋舺（万華）、麻豆、北港での市街地の周辺で設置された製糖工場は以下の表のとおりである。

表 3-10 日本統治時代初期（1902-1912）の「物産集積地隣接型」の製糖工場（4工場）

製糖工場	設立年	所属州	中心市街地	周辺の縦貫線駅
岸内	1905	台南州	塩水	無
台北	1911	台北州	艋舺（万華）	万華
総爺	1912	台南州	麻豆	-
北港	1912	台南州	北港	-

3.4.1.4 日本統治時代初期（1902-1912）の製糖工場立地の特殊性

先述の製糖工場の工場立地という点から見ると、各製糖工場は多様な特徴を有していると言える。下図はそのような日本統治時代初期の製糖工場立地の特徴を示している。工場立地の特徴は4つの象限に分けられ、X軸は都市化の程度、Y軸は縦貫線鉄道との距離となっている。都市化の程度は農村集落から密集市街地の間で表わされている。また、縦貫鉄道は中山間地域・港町から縦貫鉄道沿線の間を表わされている。下図に示されている通り、以下の各節においては4つの製糖工場立地の特徴と市街地化への影響について述べる。

1. 交通指向型の製糖工場

交通指向型の製糖工場の立地が第1と2象限の上部で集中することで、これらの製糖工場は縦貫鉄道に隣接する特徴であると判断される。また、縦貫鉄道沿線の駅周辺での市街地化に伴って、製糖工場は市街地の拡張に大きな影響を与えた。特に、新營、彰化、台中、阿猴、後壁林の六つの製糖工場と縦貫鉄道駅の間で中心市街地が形成されたため、製糖工場と縦貫鉄道駅が市街地化を促進したと言える。

2. 原料指向型の製糖工場

原料指向型の製糖工場の立地は第1、3、4象限で散在している。特に、第4象限で集中するため、縦貫鉄道沿線の駅から遠く離れていることが分かる。このため、多くの製糖工場の周辺は農村集落までの形成に留まり、市街地化が進まなかった。また、第1象限の斗六、湾裡、三崁店などの三つの製糖工場は伝統市街地の郊外に設置され、縦貫鉄道の駅に比較的近いと考えられる。上に述べた立地の特徴によって、広大なサトウキビ畑を継承し、社有農園を設置するために、多くの製糖工場はサトウキビ農園の中心地に建設された。そのため、撤去された伝統糖廊・改良糖廊に付随するサトウキビ農園は、製糖工場にスムーズに継承され、生産者は十分な原料サトウキビを確保したのである。

3. 物産集積地隣接型の製糖工場

集積地に隣接する製糖工場の立地が第1と4象限の右側に集中するため、この種類の製糖工場が中心集市街地の周辺地域で建設されたと判断される。この中でも、縦貫線鉄道の万華駅に近い台北製糖工場以外

の、他の三つの製糖工場は縦貫鉄道から遠く離れている。

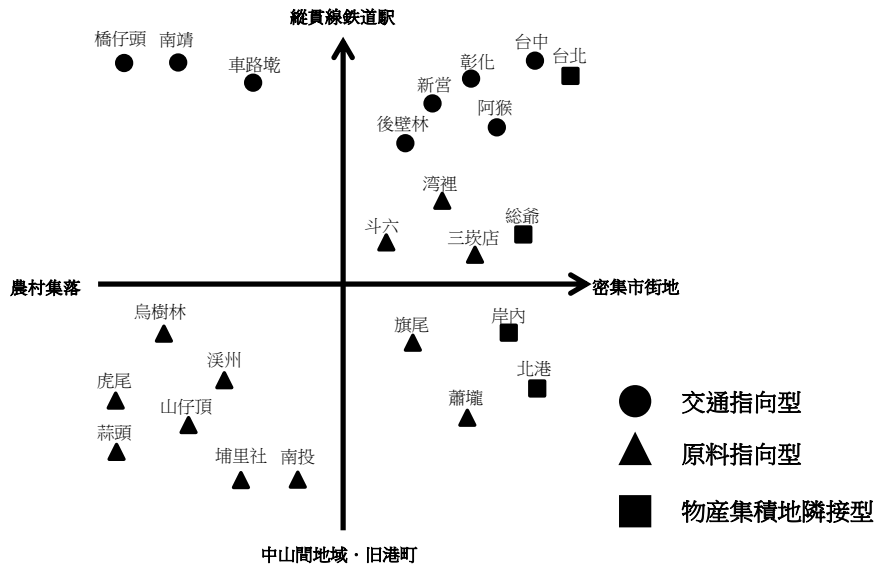


図 3-7 日本統治時代初期（1902-1912）の製糖工場立地の特徴（筆者作成）

3.4.2 日本統治時代中後期の製糖工場の立地と市街地・集落との関係

3.4.2.1 製糖工場の設立

1913年以降、台湾総督府は製糖工場の新設・増設を制限して、32年間で僅か20新設工場の設立を許可したのみであった。そのため、日本統治時代中後期の製糖工場の設立速度は初期に比べると非常に緩やかであった。その主な理由としては1902年からの10年で、台湾総督府の糖業奨励規則と製糖場取締規則に基づいて、製糖工場は糖廬に代わって、南台湾を中心に設置されたが、1913年以降、台湾南部で新設された製糖工場は徐々に発展飽和状態になったため、製糖産業は台中州以北と東部地域に向かって拡張していたが、その勢いは衰えていたのである。

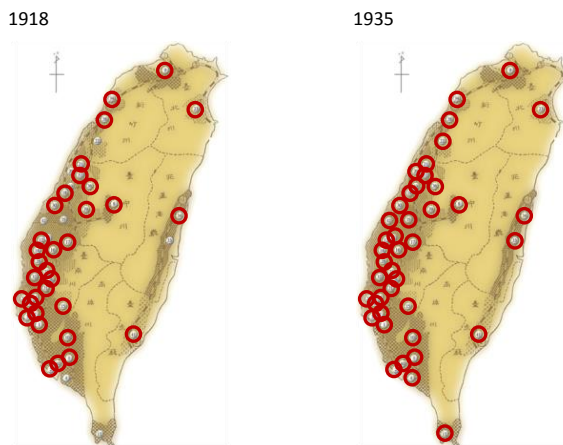


図 3-8 日本統治時代中後期(1913-1945)の製糖工場の設立状況（筆者作成）

3.4.2.2 製糖工場の分布の特徴

日本統治時代の中後期より製糖工場の主な工場立地は台南州、高雄州に限らず、次第に台中州以北、東側の花蓮庁や台東庁にも認められるようになった。この時期に建設された20製糖工場群の中で、10工場が台中州以北の台中州と新竹州で建設され、4工場が東台湾の宜蘭・花蓮・台東地維持で新設された。従って、製糖業の発展飽和状態になった南台湾における、製糖工場の新設が難しくなったということがここでも見て取れる。また、台中州以北と東部の製糖産業の開拓に伴い、製糖工場の新設が台湾全体に分散したと言える。

3.4.2.3 製糖工場の立地の特徴

上述の通り、製糖工場の設立のピーク期以降、製糖産業が台中州以北や東部地域に拡張された。そのため、日本統治時代中後期の製糖工場の立地の特徴は、①台中州以北、②東部拓殖地域、③台南州以南の三つの主要なグループに分けられると言える。この時期、製糖工場が台湾南部の嘉南平原から海岸平野や山間地に進出したが、北部・東部のサトウキビ畑の面積が嘉南平原より狭かったため、製糖工場の分散化が起こった。また、各製糖工場からサトウキビ農園までの長距離の輸送の必要がなかったため、製糖工場は官鉄の駅周辺で建設された「交通指向型の製糖工場」である。さらに、台湾中北部と東部での製糖鉄道網の密度が南部より低く、製糖工場の周辺集落の規模も南部よりずっと小さいという特徴がある。

1. 台中州以北—台湾中北部のサトウキビ農園の拡張

前述のように、この時期の新設の製糖工場は南部から台湾全体に拡張した。特に、台湾の西部平原での製糖業が最も盛んであったと言える。図が示す通り、この時期の11工場の中で、広大な平野を持つ台中州には7工場、山地と丘陵をめぐる新竹州には4工場が存在した。また、8工場が縦貫鉄道の駅周辺に建設され、官線から遠く離れているのは僅か3工場だけである。規模と面積の小ささに加えて、南部地域での原料採取区において見られた激しい競争はなく、中北部の製糖企業の勢力は均等に分散されていた。

表 3-11 日本統治時代中後期の台中州以北の製糖工場（11工場）

製糖工場	設立年	所属州	中心市街地	縦貫線駅
竹南	1913	新竹州・頭份	頭份	竹南
月眉	1914	台中州・月眉	月眉	后里（約4km）
新竹	1915	新竹州・新竹	新竹	新竹
潭子	1918	台中州・潭子	潭子	潭子
苗栗	1920	新竹州・苗栗	苗栗	苗栗
溪湖	1921	台中州・溪湖	溪湖	-
烏日	1922	台中州・烏日	烏日	烏日
沙鹿	1922	台中州・沙鹿	沙鹿	沙鹿
竹山	1929	台中州・竹山	竹山	-
源成農場	1934	台中州・二林	二林	-
崁仔腳	1938	新竹州・内壠	内壠	内壠

（筆者作成）

2. 東部地域—東部の拓殖地域

台湾東部地域での拓殖のために、1914年から1922年まで、製糖工場が台東庁、花蓮庁、宜蘭地域で建設された。当時、四つの新式製糖工場の建設と共に、花東縦谷や蘭陽平原でのサトウキビ畑の開拓が始められた。また、製糖工場は鉄道沿線に建設するより他なかったため、交通指向型の工場立地しか存在し得なかった。そこで、図が示す通り、全ての製糖工場は官鉄の台東線・宜蘭線の駅周辺で建設された。台湾東部での主な集落・移民村で設立された製糖工場群において、工業村や日本からの移民の増加に伴い、地域の市街化と近代化が促進された。

表 3-12 日本統治時代中後期の東部の製糖工場（4工場）

製糖工場	設立年	所属州	中心市街地	鉄道駅（官線）
花蓮「寿」工場	1914	花蓮庁	寿庄（移民村）	福寿
台東	1916	台東庁・台東	池上	池上
二結	1917	台北州・宜蘭	二結	二結
花蓮「大和」工場	1922	花蓮庁	光復	光復

（筆者作成）

3. 台南州と高雄州—南部地域での製糖業の充実と強化

1902-1912年の10年間で南台湾の18製糖工場が設立されたが、1913-1935年の22年間では僅か5製糖工場が設立されたのみであった。即ち、1912年以降、台南州・高雄州での製糖工場群はほぼ飽和状態になったことによって、南部での製糖工場の設立が減速した。また、原料採取区域制度に基づき、各地のサトウキビ畑は製糖工場群の傘下となり、新設製糖工場は山間地や最南端の屏東地域と恒春半島に向かって設立された。例えば、台南州の山間地での玉井製糖工場、最南端の屏東地域での東港製糖工場と恒春製糖工場などがあげられる。

表 3-13 日本統治時代中後期の南部の製糖工場（5工場）

製糖工場	設立年	所属州	中心市街地	縦貫線駅
玉井	1913	台南州・玉井	玉井	—
大林	1913	台南州・大林	大林	大林
東港	1921	高雄州・南州	溪州	南州
恒春	1927	高雄州・恒春	恒春	—
龍岩	1935	台南州・龍岩	龍岩	—

（筆者作成）

4. 日本統治時代中後期（1913-1945）の製糖工場立地の特殊性

- (1) 台中州以北への拡張：南部に集中する製糖産業は台中州以北に分散して、台湾の西部の平原全体に拡張した。
- (2) 台湾東部への拓殖：台湾東部の移民・拓殖と共に、製糖工場群の設立が周辺地域の市街化と近代化を促進した。
- (3) 南部の製糖業の強化：嘉南平原での製糖業はほぼ飽和状態になって、大部分の新設製糖工場は山間地あるいは最南端に設置された。

- (4) 主な集落に隣接：移民村と主な集落は製糖工場に必要な労働力を支えた。
- (5) 官線の鉄道駅に隣接：中北部のサトウキビ畑の面積は南部よりずっと狭いため、サトウキビ原料の長距離輸送の必要がなかった。砂糖製品の便利な鉄道運輸のために、製糖工場の大部分は官線の鉄道駅の周辺で建設された。

3.4.3 日本統治時代の製糖産業の拡張

3.4.3.1 台湾南部を主に集中した製糖産業

日本統治時代初期から、製糖産業が台南州に集中し、地域の経済発展は近代化へ深い影響を与えた。即ち、台南州は近代化製糖産業の新たな集積地として、農地用水、水道施設、電力施設、製糖鉄道網などの近代化が促進された地域である。そのため、日本統治時代初期に製糖産業発展の原点である台南州は、交通運輸機関と近代化は他の地域より発達していた。

3.4.3.2 台湾中北部に拡張した製糖産業

前述のように、南台湾の製糖工場は飽和状態にあったため、新たな工場は台湾全体に設立され、製糖工場立地の対象地域が広がっていった。即ち、製糖工場の十分な原料を得るために、サトウキビ畑の重要な産地として、台中州と新竹州が新たに開拓されたのである。

3.4.3.3 台湾東部に開拓した製糖産業

台湾の中央山脈は東部と西部に隔てられ、その交通不便が東部開発の障害となっていた。また、花東縦谷平原は嘉南平原より狭かったことから、東部地域での大規模集落の形成も起こらなかった。しかし、台湾総督府と製糖会社は東部を開拓する目的で、四つの製糖工場の運営と共に、東部の拓殖と近代化を促進した。

3.4.3.4 日本統治時代前後期の製糖工場立地の特徴

1. 日本統治時代初期の多様な工場立地

前述のように、サトウキビの糖化を避けるために、サトウキビ搬運時間を短縮しなければならなかった。南台湾での製糖産業においては、原料の鮮度の維持と製糖の際の貯留機能の向上のために、広大なサトウキビ畑の中央地に設置された。新鮮な原料サトウキビを確保するために原料地からの距離を最優先した立地はしかし、縦貫線鉄道駅から遠く離れていた。その数はこの時期の製糖工場全体の半数（12製糖工場）に上り、これらの原料指向型の製糖工場は在来糖廊と改良糖廊のサトウキビ畑を継承していた。また、高品質の原料サトウキビを安定的に調達するために、日本統治時代初期には南台湾に砂糖集散地の18製糖工場が集められ、台中州以北には僅かに6つの工場があるのみであった。

前述のように、物産集積地隣接型の4つの製糖工場は、物産集積地として栄えた伝統市街地の郊外で設置された。十分なサトウキビ原料源や労働力供給源はこの型の製糖工場の最大の利点である。また、縦貫線鉄道駅に隣接する8つの製糖工場では、砂糖製品を高雄港と基隆港へと鉄道により運輸できることが工場立地の最大の特徴である。このように、日本統治時代初期の工場立地は多様であり、各地の伝統的市街地・集落・農村地域・縦貫鉄道沿線での地域形成にそれぞれの特性と深い影響を与えた。

2. 日本統治時代中後期に製糖業の全島への拡張

日本統治時代中後期における、12工場は台中州以北に集中し、3工場は東部に設置され、南部には5工場が設置された。これらの工場はそれぞれの立地の特性を生かすため、台湾の中北部と東部での主な市街地・集落、縦貫線鉄沿線で設置されたのである。



図 3-9 日本統治時代前期（1902－1912）の新設製糖工場の分布（筆者作成）



図 3-10 日本統治時代中後期（1913－1945）の新設製糖工場の分布（筆者作成）

3.4.4 戦後初期における製糖工場と伝統市街地、集落との関係

3.4.4.1 製糖工場による地域形成への多様な影響

政府によって推進された製糖工場の地域産業発展・近代化と他の多様な影響によって、製糖工場のみならず、その周辺地域の市街化が形成された。例えば、縦貫鉄道沿線と政治・経済の中心地にある製糖工場とその周辺地域では多様な影響の下で、市街地の拡張が進められた。以下の表が示す通り、三つの製糖工場の立地の特性が市街地へのそれぞれの影響を及ぼしている。

表 3-14 市街化への多面的な影響

製糖工場の立地	市街化への影響
縦貫線鉄道	製糖工場の製糖鉄道の砂糖製品、物産、旅客の運輸機能があったが、縦貫線鉄道の駅周辺の新たな物産集積地による市街地化の影響が顕著に出た。即ち、縦貫線鉄道の交通機能は製糖工場より市街化に大きく貢献した。 縦貫鉄道の駅周辺の製糖工場：台北、苗栗、竹南、新竹、彰化、台中、沙鹿、潭子、斗六、大林、南靖、新營、灣裡、三崁店、橋仔頭、阿緞、二結、台東、花蓮「大和」、花蓮「寿」
伝統的市街地/ 物産集積地	この型の製糖工場と伝統的市街地との相乗作用の影響の下で、物産集積地として活発な商業活動が行われ、製糖工場が市街地の拡張も促進した。（一部の製糖工場は縦貫線鉄道の沿線で設立された） 伝統的市街地にある製糖工場：灣裡、三崁店、台北、彰化、斗六、台中、新竹、北港。
政治の中心地	この製糖工場の周辺は政治の中心地として市街化を促した。 政治の中心地にある製糖工場：新營、台北、彰化、斗六、台中、竹南、新竹、北港。

（筆者作成）

3.4.4.2 企業城下町：製糖工場は市街化への直接的影響

製糖企業城下町型の製糖工場とは、周辺地域の市街化に直接に貢献した工場である。即ち、製糖工場の社宅街や農工村落などの集落が形成されるに伴って、製糖工場周辺の市街地化が徐々に形成された。また、製糖業の発展に伴って、製糖工場周辺のみならず、製糖鉄道と縦貫線鉄道の駅周辺の人口増加も起こった。台湾における典型的な製糖企業城下町の形成を促進した製糖工場の例を挙げれば虎尾工場と新営工場があり、地域の主な集落の形成を促進した製糖工場の例としては後壁林製糖工場が挙げられる。1907年に僅か約20世帯の集落の五間厝に設立された虎尾製糖工場は、現在の約七万人の地方都市にまで成長し、また、後壁林製糖工場の周辺集落は二苓聚落となり、地域の主な集落に発展したのである。

表 3-15 市街化への直接的影響した製糖工場

市街地の類型	製糖工場と市街地への影響
企業城下町	虎尾製糖工場・新営製糖工場—都市化に直接的な影響を与えた
地域の主な集落	後壁林製糖工場—工場の周辺集落は地域の主な集落になった

(筆者作成)

3.4.4.3 戦後初期における「都市内部」の製糖工場

「都市内部」の製糖工場とは、周辺の市街地化が形成され、工場建設と共に一部の都市機能や建設を充実したものである。例えば：台中工場、埔里工場、虎尾工場、北港工場、新営工場、玉井工場などの製糖工場はその発展を街とともにし、街に溶け込んでいる。これらの製糖工場は周辺地域の市街化に大きく貢献し、地域の人口の変化と近代化への影響が深いと言える。また、市街化が早期に行われた都市（新営、虎尾）あるいは伝統的市街地（北港、玉井）にある製糖工場と市街地の拡張の方向性との関連性は深いと言える。しかし近年、中心市街地で廃業された製糖工場では、都市発展の空洞化の要因となっており、都市拡張に対する負の影響を与えることもあると言える。製糖工場による周辺の市街地・集落への影響については以下の節で改めて述べることにする。

3.4.4.4 市街地拡張の方向に影響した製糖工場

都市拡張と製糖産業以外の多様な産業の発展に伴って、製糖工場の市街地の地域経済への影響が弱くなった。また、社有農場、鉄道の敷設状況のあり方も市街化の方向に大きな影響を与えた。製糖工場の周辺における急激な都市化のため、市街地に溶け込んだ製糖工場が存する一方で、社有農場の不動産開発の圧力が高くなり、また、製糖鉄道線路が計画道路に転用された事例もある。このような問題を抱えた製糖工場は橋仔頭、新營、北港、台中、新竹、台北、阿猴、彰化などがある。

3.4.4.5 市街化の進まない製糖工場の周辺地域

戦後、縦貫鉄道から遠く離れた製糖工場とその周辺地域では、製糖産業の衰退により、縦貫鉄道駅周辺に人口流失が起こった。また、製糖工場の周辺で社有農園であるサトウキビ農地が設置されたことにより、周辺農村地帯における市街化の形成が進まなかったため、産業の衰退に伴い地域の発展も減速することとなった。このような問題を抱えた製糖工場は烏樹林、蒜頭などがある。

3.4.4.6 社有農場の市街化への負の影響

地域の主な集落から遠く離れた製糖工場では、工場周辺の広い土地が買収され、社有農園として広大なサトウキビ農園が設置された。そのため、集落に隣接する社有農場では市街地の拡張が抑えられていた。このような製糖工場は車路墘、烏樹林、蒜頭等がある。

表 3-16 市街化が進まない製糖工場の周辺地域とその特徴

製糖工場の立地	市街化への影響
主な集落	<p>主な集落の郊外に建設された製糖工場は、市街地拡張に伴って結果的に市街地の辺縁部に位置することとなり、その市街地の更なる拡張の方向性にも影響を与えた。多くの製糖工場は地方都市の市街地の一部に吸収されることとなった。</p> <p>この型の製糖工場：岸内、恆春、東港、溪湖、蕭壠、旗尾、埔里社、総爺、玉井、南投、山仔頂。</p>
農村集落	<p>主な集落から遠く離れた製糖工場は、市街化の促進への影響が弱く、製糖工場周辺の農村地帯の市街地化も非常に緩やかである。</p> <p>この型の製糖工場：月眉、烏日、源成農場、蒜頭。</p>

(筆者作成)

3.4.5 製糖工場の地域的価値

3.4.5.1 地域発展の象徴

製糖工場と他の工場との最大の違いは、広大なサトウキビ農園を必要とするために、地域内で僅かに一つの新式製糖工場しか成立できないことであると言える。それによって、複数の新式製糖工場の集積ができないことに加えて、労働力が各地のサトウキビ農園に分散するため、労働力の集約が難しく、市街化の促進も困難であった。また、製糖工場周辺のサトウキビ農園は当該地域の市街地の拡張を抑え、製糖工場の周辺地域では小規模な集落しか形成されなかった。このような要因から、地方における製糖工場は、地域の唯一の製糖工場として存在し、地方都市・農村集落の発展に圧倒的な影響を与えた。

3.4.5.2 工場立地の類型

前述のように、製糖工場の立地は「交通指向型」、「原料指向型」、「物産集積地隣接型」の三つの類型に分けられた。1913年前の南台湾における大部分の製糖工場立地は原料と交通指向型であり、民族資本による製糖工場では殆ど物産集積地隣接型である。一方、中北部と東部の製糖工場では官鉄沿線に設立されたため、これらの地域の大部分の製糖工場立地は交通指向型であると言える。このような三つの工場立地と地域発展への影響は下表のようにまとめられる。

3.4.5.3 日本統治初期に南台湾からの産業革新

1901年より、日本帝国の植民地での最大の殖産興業である近代製糖業が起業され、日本財閥と民族資本による製糖会社が南台湾に集中した。台湾総督府は南部の製糖産業を開拓するために、積極的に高雄港から台南州に延伸する縦貫鉄道を敷設した。そこで、各製糖会社は公共交通を活用するために、鉄道交通の便利な地域で製糖工場を設置した。このため、半分以上の製糖工場が縦貫鉄道沿線で設置され、製糖産業

の近代化に伴って地域が著しく発展した。

表 3-17 製糖工場立地と地域発展との関係

製糖工場立地	地域発展への影響
交通指向型	官鉄沿線で設立された製糖工場は駅周辺の市街地の形成に直接に影響した。特に西台湾における縦貫鉄道沿線の製糖工場は駅周辺の市街地化を促進した。
原料指向型	原料指向型の製糖工場の殆どは農村地域に設置されたため、新式工場の運営と共に田舎地帯のインフラの近代化を促し、電力施設・電信設備・学校・医療設備などが積極的に建設された。また、地域産業の発展に伴い、農耕の機械化、灌漑・排水、土地改良などの農業近代化も促進された。
物産集積地隣接型	日本統治時代以降、鉄道開通・陸上交通の発達や河川の沈泥堆積に伴って、河川舟運は徐々に衰退していった。そのため、各地の駅周辺において新しい都市が形成されたが、河川の港町は衰退した。しかし、衰退した港町における製糖工場の設置に伴う新たな産業集積地が形成されたため、地方の主な中心市街地は維持された。

(筆者作成)

前述のように、高雄港から台南州へ延伸した縦貫鉄道の敷設は、日本統治時代初期(1895-1910)における南台湾の地域産業近代化を促進した。また、1901年～1913年に、四分之三の新式製糖工場は台南州と高雄州に集中しており、製糖産業の革新とインフラの近代化を促した。さらに、日本統治時代に製糖工場の数量と砂糖の貿易輸出は圧倒的に大きな比重を占めていたため、製糖業が台湾の最も重要な近代産業であったと言える。従って、台湾全体の産業革新の原点は台南州での新式製糖工場であり、台南州の製糖産業遺産は台湾における最も重要な近代化製糖産業遺産であると言える。

3.4.5.4 中北部・東部での製糖産業の拡張と地域の拓殖

1913年より、近代製糖産業は徐々に南台湾から濁水溪を越え、台中州、新竹州、東台湾などへ拡張し、台湾全体で発展していた。その中で、台中州と新竹州における製糖工場は台湾の中北部の産業近代化を促進し、東部の製糖工場には東台湾の拓殖の支柱として地域開拓を推進していた。つまり、これらの製糖工場は産業・地域の近代化の司令塔として地域形成に直接に影響していた。

3.4.5.5 戦後初期の製糖工場と地域発展

戦後初期、台糖が接収した製糖産業は台湾の主な経済発展に続き、1960年代の最盛期における台湾の貿易輸出の7割を占めていた。そのため、国営企業の台糖が台湾での代表的な経済発展として、各地の産業発展と地域形成の象徴となった。また、東台湾における製糖工場の運営が実質的に赤字運営になったが、東部の開拓と地域開発が続けられたために砂糖生産は続いていた。

3.5 経済的価値の接収—戦後復興～1980年代以降の製糖業の衰退

3.5.1 戦時下の製糖工場の空襲被害

3.5.1.1 戦時統制下の製糖産業の衰退

1. 製糖産業の南洋への拡張

1941年、太平洋戦争の勃発に伴って、日本はアジアに本格的に進出すると、日本・満州・中国を中心とする東アジアの国家連合である「大東亜共栄圏」計画を世界に掲げるようになった。大東亜共栄圏は産糖大国のジャワとフィリピンを国家連合の一部に含むものであった。そこで、台湾製糖産業は南洋への産業拡張のための「南進基地」として、製糖の技術と資金を拡張した。日中戦争が勃発した以降、1932年に沙鹿製糖工場と二結製糖が廃業され、精糖の生産も総督府により停止させられた。太平洋戦争以降、1943年に茨子脚製糖工場と竹南製糖工場が廃業し、翌年に台中製糖工場が廃業し、耕地白糖の生産も総督府に停止させられた。当時、台湾総督府の主導によって廃棄された製糖工場の機械設備は東南アジアに移転し、技術者も南洋製糖業の支援に赴いた。そして、撤去された製糖工場跡地は軍用工場あるいは化学工場として転用された。

2. 戦時下の砂糖生産とサトウキビ耕作

太平洋戦争の勃発以降、軍用物資を搬送するために台湾から日本への貿易輸出が減少していた。日本に輸出する砂糖の激減、大規模空襲による製糖工場の破壊によって、砂糖価額の低下と製糖量の減少の問題が発生した。また、戦時の食料不足が深刻化する中で、サトウキビ畑作から水稻作へ切り替える農地が増加していた。このようなことから、台湾の製糖業は著しく衰退していた。

3. 大規模空襲の影響

戦時、アルコール工場が付設された製糖工場が軍用燃料の提供を行っていたため、製糖工場は米軍の空襲の対象に含まれていた。当時、台湾全土の42の製糖工場の中で、34の工場が空襲で破壊され、約32.5万トンの砂糖が損害を受けた。⁹⁵また、空襲で製糖鉄道が大幅に破壊されたため、サトウキビの運輸の課題が深刻になっていた。

3.5.1.2 空襲下の製糖工場の破壊状況

戦時、製糖工場は米軍の空襲の対象とされていたため、多くの工場は空襲を受け、生産不能の状態に陥った。戦後、国民政府が全ての製糖会社の資産を接収し、台糖の主導により破壊された製糖工場から立ち直りをみせた。この時、空襲で破壊された製糖工場における戦災の状況は以下の表に示している。

⁹⁵ 出典：張季熙（1958）臺灣糖業復興史、臺灣糖業公司、p. 5-6。

表 3-18 空襲で破壊された製糖工場の戦災の状況

製糖工場(生産量/ton)	戦災	製糖工場(生産量/ton)	戦災
大日本製糖株式会社			
虎尾第一工場(3,300)	大破	彰化(1,500)	中破
虎尾第二工場(1,600)	中破	烏日(800)	小破
龍岩(1,600)	小破	台中(1,500)	無損
北港(3,800)	中破	潭子(1,600)	中破
玉井(900)	中破	月眉(800)	中破
大林(1,600)	中破	苗栗(1,000)	無損
斗六(850)	無損	新竹(1,000)	無損
竹山(600)	無損		
台湾製糖株式会社			
橋仔頭第一工場(1,000)	小破	三崁店(1,200)	中破
橋仔頭第二工場(1,000)	小破	湾裡第一工場(700)	中破
後壁林(1,500)	中破	湾裡第二工場(1,500)	中破
阿猴(3,600)	大破	埔里(750)	無損
東港(1,200)	中破	旗尾(1,500)	大破
車路墘(1,500)	小破	恒春(500)	中破
明治製糖株式会社			
総爺(1,500)	中破	蒜頭(3,200)	大破
蕭壠(1,500)	小破	南投(1,500)	無損
烏樹林(1,600)	小破	溪湖(3,000)	無損
南靖(3,200)	大破	台東(900)	中破
塩水港製糖株式会社			
新営第一工場 1,600	中破	寿(1,100)	中破
新営第二工場 1,600	中破	大和(1,000)	中破
岸内第一工場 1,000	大破	溪湖(2,700)	中破
岸内第二工場 1,200	中破	—	—

(出典: 張在山(1976)台糖三十年發展史、台湾糖業股份有限公司、p.23-24。)

3.5.2 戦後初期の経済発展を支える製糖産業

3.5.2.1 製糖工場の接收

下の表に示したように、1946年3月に全ての製糖工場、製糖鉄道、社有農地などの製糖関連資産の接收の事前作業が終了し、「接收日程」、「台糖の成立」、「接收組織」、「資産リストの作成」などが確認された。

表 3-19 製糖工場の接収の事前作業⁹⁶

接収の事前作業	作業の内容
接収日程	1946年4月15日に、全ての製糖工場と製糖関連遺産の接収が始まり、5月に全ての接収作業が終わったことが確認された。
台糖の成立	台北市で「台湾糖業接管委員会」が成立され、虎尾製糖工場の第一区企業総部（元大日本製糖の工場群）、阿猴製糖工場の第二区企業総部（元台湾製糖の工場群）、総爺製糖工場の第三区企業総部（元明治製糖の工場群）、新宮製糖工場の第四区企業総部（元塩水港製糖の工場群）などの四大区総部が設置された。
接収組織	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台湾糖業接管委員会で文書、会計、庶務、材料、運営課が設置された。 2. 四大区で総務、会計、工務、農務、運輸処が設置された。 3. 各工場で総務、会計、工務、原料、運輸課が設置された。 <p>また、適切な人材と十分な人力確保のために、接収人員の募集と人事名簿の作成が行われた。</p>
資産リストの作成	全ての製糖関連資産を確認するために、糖業資産のリストを編集した。

(筆者作成)

3.5.2.2 台湾糖業会社の創立

1946年5月1日に、「資源委員会」と「台湾省政府」が構成した「台湾糖業接管委員会」は日本四大製糖工場（大日本、台湾、明治、塩水港）傘下の全ての資産の接収作業を大方完了して、全体の製糖工場・鉄道・社有農場を運営する「台湾糖業公司」を設立した。約30億元（旧台湾ドル）の総資本の中で、資源委員会は約6割（約18億元）の株式を持ち、台湾省政府では約4割（約12億元）の株式を持っていた。⁹⁷そして、膨大な製糖関連資産全の台糖への移行作業は同年の9月までに正式に完了したのである。

戦後の国民政府は戦前の台湾総督府の製糖業政策を引き継ぎ、または国営企業としての台糖が全体の製糖関連資産を管理して、元四大製糖会社の本社で区総部を設置した。国営企業の台糖は「公司法」に基づいて、「台湾糖業有限公司」という株式会社を設立し、台北市で企業本部を設置し、上海に事務所を設置した。戦後直後、台糖は中国の国内市場を対象として設定し、製糖業を「海南島」、「四川省」、「広東省」に拡大する計画によって中国国内の砂糖産業全体の発展を拡大することを目指していた。

3.5.2.3 台糖の組織構造

下の表に示したように、台糖の主な組織は「総部」、「製糖工場」、「副産品工場」、「研究単位」、「農業工程処」等がある。

⁹⁶ 出典：張季熙（1958）、前掲載、p.14。戦後直後の製糖工場の接収の事前作業と戦災復興は「事実前工作」と呼ばれた。

⁹⁷ 出典：張季熙（1958）、前掲載、p.25。

表 3-20 台糖の組織構造

組織構造	各組織の単位
総部	総部傘下で 11 の部門が設置された。総部の部門：秘書室、人事室、農務室、総工 師室、鉄道室、会計処、財務処、業務処、企劃処、物料総処、法律事務室。
製糖工場	戦後、27 の製糖工場が戦災復興により立ち上がった。前述の四大区の総部に加え、 台中製糖工場が台中から北部の総部として設置された。
副産工場	<ol style="list-style-type: none"> 1. アルコール工場：戦前のアルコール工場が付属した 13 の製糖工場の中で、戦後には虎尾、南靖、総爺、屏東、花蓮、台東等の 6 つの製糖工場のアルコール生産が継続していた。 2. 酵母工場：戦前、6 つの酵母工場が設置された。戦後は、新営製糖工場のみにおいて酵母工場（毎日約 40 トンの酵母生産量）と飼料工場が設置された。 3. 蔗板工場：戦前、湾裡と小港製糖工場の蔗板工場が設置された。戦後は湾裡と小港製糖工場以外で、彰化製糖工場も蔗板工場が設置された。 4. 飼育業・飼料工場：放置された社有農場の活用と十分な食料供給のために、戦後は新竹大埔社有農場で大規模養豚場が設立された。また、新竹製糖工場での飼料用薬品工場と、埔里製糖工場での養豚場に向けた飼料工場が設立された。
研究所	戦後、台湾省政府は台南での糖業試験所を接収して、屏東のサトウキビ研究所を合併した。台糖が接収した糖業試験所・サトウキビ研究所・サトウキビ改良農場などの製糖研究センターは世界最先端の製糖技術研究組織として製糖法とサトウキビ農耕の改良と研究を行った。
農業工程所	<p>1950 年に行政院善後事業管理委員の機械農墾所が台糖に合併されて、台糖の深井工程所（鑿井）が農業工程所に転化された。農業工程所の主な三つの作業は以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 台糖の農耕機械のメンテナンス、修理、実験。 2. 台糖の鑿井工程と水利施設の設置。 3. 製糖工場の一部の製糖機械のメンテナンスと修理。

(筆者作成)

3.5.3 中華民国の接収と製糖産業の戦後復興

3.5.3.1 戦前の四大製糖会社資産の接収

終戦直後、行政院經濟部の主導によって、台湾・満州のみならず日本が占領した地域における日本政府・民間企業の資産の接収作業が行われた。戦前の四大製糖会社資産の接収作業は中央政府の「資源委員会」が推進し、1945 年 11 月から翌年の 4 月 15 日までの「糖業監理委員会」が戦後の台湾製糖業の戦災復興を促進した。⁹⁸ 日系製糖会社資産の接収の円滑化のために、「糖業監理委員会」の主導による台湾全体の製糖業の管理の下で、製糖会社の日本籍の技術者は約 6 ヶ月間台湾に滞在して砂糖生産を続け、1946 年より、「糖業接管委員会」による中国籍の技術者が徐々に日本籍の技術者に代わって製

⁹⁸ 出典：程玉鳳（2003）資源委員會與台灣糖業：1945～1952、国立台湾師範大学歴史研究所博士論文、p.65-76。

糖産業を続けた。下の表に示したのは、戦後直後、大日本・台湾・明治・塩水港の四大製糖会社の資本、工場数、鉄道、土地、製糖量、職員などの運営状況である。

表 3-21 戦後直後の大日本・台湾・明治・塩水港の四大製糖会社の資本と運営状況

製糖会社	資本 (円)	工場数	製糖量 (トン)	アルコール工場	社有土地 (ha)	鉄道 (km)	職員 (人)
大日本	109,957,500	15	22,450	5	23,456	1,157	7,911
台湾	63,615,930	12	15,950	2	49,416	761	8,463
明治	61,000,000	8	16,400	6	23,792	641	4,917
塩水港	36,937,500	7	10,200	2	16,898	439	3,741
合計	271,510,930	42	65,000	15	113,563	2,998	25,037

(出典：張在山(1976)台糖三十年発展史、台湾糖業股份有限公司、p.21。)

3.5.3.2 戦後の製糖業の戦災復興

戦後直後、中国全体の戦災復興が推進されたが、財政困難のため台湾での製糖業の戦後復興事業は進まなかった。また、当時の多くの製糖会社の日本籍の専門家・技術者が日本に戻り、製糖産業が一時停止を余儀なくされることとなった。そのような中、製糖業の戦後復興のために、前述の「糖業監理委員会」と「糖業接管委員会」の主導による台湾製糖資産の接収が行われ、一部の製糖工業の生産、製糖鉄道の修復、サトウキビ耕作の回復などが促進された。このような製糖生産の回復によって、台糖は国営企業として戦後直後の物資不足、財政困難の改善を促した。具体的には、製糖の輸出貿易を回復するために、激しく変動していた物価を安定させ、外貨流出を抑制し、戦後の主な輸出産業としての経済発展を行った。また、国民政府の主導による台湾製糖業の接収と戦災復興に伴って、台湾砂糖の輸出貿易は共産党と戦った国民党の軍事資金調達のための主な手段の一つになった。⁹⁹

1946年～1947年では、僅か年間1万トンの原料サトウキビと3トンの砂糖が生産されたのみであった。民間からの原料サトウキビの生産量を高めるために、サトウキビ農耕の奨励政策が公布された。サトウキビ農民向けの資金の融通のみならず「分糖制」の導入などの奨励制度によって、製糖工場と契約する民間のサトウキビ農地が拡大した。¹⁰⁰この「分糖制」とは、国営企業の台糖が独占的に製糖産業の運営を行うが、台糖の資金不足のため契約農民から提供される原料サトウキビに当たる砂糖製品を現金に換えて交換する制度である。即ち、製糖工場側が製糖賃として砂糖製品の半分を受け取り、サトウキビ農民は製糖工場側にサトウキビの収穫・運搬費と立替金利息の費用の支払いのために、一割の砂糖製品を提供しなければならない。その結果、サトウキビ農民が実際に手にするのは砂糖製品の4割であった。したがって、サトウキビ農地は徐々に増加したが、台糖の主導によるサトウキビ農民を「分糖制」により、商売権利・利益が収奪されたことも考えられる。例えば、サトウキビ農民に配られた砂糖製品は台糖による統一販売のため、半分の砂糖製品が国際砂糖価格よりも低い価格で強制的に買取りさせられた。実に、サトウキビ農

⁹⁹ 出典：台湾糖業股份有限公司（1976）台糖四十年、台湾糖業股份有限公司、頁1-2。

¹⁰⁰ 戦前、農民のサトウキビ農耕と製糖工場の砂糖生産の利益が完全に分離させたことによって、製糖工場の売り上げと農民の原料サトウキビ原料の収入との関係が弱かった。戦後、民間のサトウキビ農地を拡大するために、奨励政策が導入しながら製糖産業の農工分離制度が停止されて「分糖制」の導入を行った。

民側では自由に販売できる砂糖製品は2割しかなかったのである。

1948年より、奨励政策と分糖制の効果により、サトウキビ農地の面積が約8.5万haに増加した。製糖工場の戦災復興においては、1947年末に36製糖工場の修理工事が竣工されて砂糖製造が継続されたことによって、戦前の製糖量を回復することができた。¹⁰¹しかし、1949年に内戦で国民党が共産党に敗戦した以降、約200万人の軍人と移民が中国から台湾に亡命した。言い換えれば、台湾を拠点とした国民と中国の共産党との内戦が続いて、台湾製糖業の最大輸出先である中国大陆を失うこととなった。しかしそこで、1949年以降、日本は中国大陆に代わって台湾製糖業の最大輸出先となった。しかしながら、中国大陆からの移民が増大したため台湾の人口が激しく増加し、食料不足の問題が深刻になった。国民政府が十分な食料源を確保するために、濁水溪から北側のサトウキビ農地が水稲田に転換された。そして、戦後の北台湾の製糖工場が原料サトウキビの生産量の不足のため、多くの製糖工場が廃業に追いこまれた。

3.5.3.3 戦前の糖業研究機関の受け継ぎ

1921年に台湾総督府は台南大降目で設立された「サトウキビ試作場」(1902年)と高雄で設立された「殖産局附属検糖所」(1912年)を合併し、「中央研究所」が設立させた。糖業の研究機関を統一するために、1932年に台南市内で「台湾総督府糖業試験所」が設立され、サトウキビ品種の改良と製糖技術の研究を行った。戦後、台糖はこの糖業試験所を引き継いで、糖業産業の最も重要な研究所としてサトウキビ農耕と製糖生産の技術を継承し、現在まで台糖の本社の製糖業の技術改良の拠点として積極的に活用している。

3.5.3.4 戦後初期の倉庫の増建

戦前、製糖工場で生産した砂糖製品はすぐに日本に輸出されたため、大部分の製糖倉庫が工場構内に設置された。しかし、戦後直後に港の施設が破壊され、砂糖の輸出先の中国との間で海運の搬送力の不足によって、砂糖製品は倉庫で保存しなければならなくなった。そのため、1947年より、台糖は「復興台湾工程公司(会社)」に委託して、高雄港務局に賃借している臨港部の土地で製糖倉庫群を新設した。¹⁰²また、砂糖の増産に伴って高雄港のみならず、基隆港、花蓮港、各地の製糖工場構内で多くの製糖倉庫を新設した。1949年8月まで、台糖は各地の製糖工場と港口で509の製糖倉庫を設置し、製糖工場の倉庫容量の拡張に伴って55.3万トンの砂糖を保存した。また、各港口の臨港部での製糖倉庫の砂糖保存量は11.5万トンにも達した。¹⁰³したがって、現在の製糖工場と港口の臨港部の製糖倉庫の建築時期は戦前と戦後直後を分けられるのである。

3.5.3.5 製糖鉄道の継承と運営

下の表に示したように、1944年の製糖鉄道の専用線は2098.3km、営業線は484.7kmであった。戦時、空襲で多くの製糖鉄道が破壊され、軍用施設のために撤去された。また、台風の風水害による製糖鉄道のレールの破壊に伴って多くの区間が不通状態になった。戦後、四大製糖会社の製糖鉄道が台糖に接収された以降、製糖会社の勢力範囲によって製糖鉄道は4区に分けられ、各区の鉄道処が運輸運営、鉄道関連施設の整備、列車のメンテナンスを行っていた。下の表のとおり、戦後の製糖鉄道は戦前より500km延伸され、

¹⁰¹ 出典：台湾糖業股份有限公司(1976)台糖四十年、台湾糖業股份有限公司、p.28。

¹⁰² 第一期の12の倉庫群の面積は1181平方メートルである。

¹⁰³ 出典：台湾糖業股份有限公司(1976)台糖四十年、台湾糖業股份有限公司、p.58。

各地の製糖業の戦災復興を促進した。

戦後初期、戦災復興と内戦のため台糖本社と4区の製糖の連携の実行が難しく、戦前の四大製糖会社の製糖産業圏の態勢が維持されていた。しかし、1950年より、4区の製糖産業圏による台糖の四大製糖支社が設立された以降は、台糖は本社として各地の製糖工場の管理・運営を統一的に行い、鉄道のネットワークも急速に推進した。¹⁰⁴当時、製糖鉄道は地方都市及び農村部で最も重要な公共交通手段として、各地住民の快適で経済的な通勤・通学のための大量輸送機関となっていた。また、当時の貨物線の運送量について、台糖の原料サトウキビ、製糖製品、肥料などの貨物量は約100余万トンに達し、民間に委託された貨物の搬送量も約80万トンに達した。そのため、高密度の製糖鉄道網による旅客・貨物の運輸量の増加に伴って、製糖鉄道に接続する縦貫鉄道の鉄道機能の強化と長期持続的成長に大きな影響を与えた。

表 3-22 1944年の大日本、台湾、明治、塩水港製糖会社の製糖鉄道の走行距離

製糖会社	営業線	専用線	合計
大日本	732.6	259.9	992.5
台湾	585.0	107.7	692.7
明治	445.5	117.1	562.6
塩水港	335.2	62.4	335.2
合計	2098.3	484.7	2583

(筆者作成)

表 3-23 1946年の台糖の4区傘下の製糖鉄道の走行距離

製糖会社	営業線	専用線	合計
第一支社(大日本)	747.0	318.7	1065.7
第二支社(台湾)	726.6	162.0	888.6
第三支社(明治)	469.5	191.0	660.5
第四支社(塩水港)	377.1	98.6	475.7
合計	2320.2	770.3	3090.5

(筆者作成)

3.5.3.6 戦前の製糖会社の土地の接収

戦後、台糖が戦前の四大製糖会社の約11,749.5haの土地を接収した。1947年に「台湾行政長官公署」は8,740haの台糖の社有農地に対し、戦後復興に向けインフラの整備を行っていた。残った108,755haの社有農地・製糖工場及び製糖鉄道敷地において、1区の19.6%、2区の46.53%、3区の14.9%、4区の18.94%、本社の0.03%に占める土地の配分を行った。その中でも、2区の土地の面積は約4万haで4区の中で最も広いものであった。また、台糖の土地利用について、社有農地の50.1%、賃貸土地の43.1%、他の用途の6.8%に占める用途地域の配分を行った。

戦時、各製糖会社の人力不足と空襲による破壊のため、製糖工場の生産量の激減と共に社有農地が放置されるという課題が深刻になった。そのため、一部の社有農場が周辺の農民に賃貸農地として活用された。

¹⁰⁴ 出典：謝明勳（2001）、台湾鐵道車票圖誌、火車票房附屬博物館、p.235。

戦後、台糖は社有農地を接収したが、約 5,500ha の土地は農民による耕作中の農地であったため、接収作業は困難を極めた。その中で、13 の製糖工場の社有農地の接収作業に関する約 2,000 世帯の農民の反対運動が発生し、最終的には農民に土地を交換する方法で土地接収の問題を解決した。¹⁰⁵

1952 年に「耕者有其田」という土地政策が公布された以降、耕作を行う者がその土地を持つことになった。そのため、台糖から土地を取り上げて小作人に払い下げ、第一期の 17,599ha 及び第一期の 8,752ha の社有農地が農民に開放された。また、民間農地及びインフラ整備のみならず、2,885 ha の社有農地が軍用途地域にも転換された。具体的には、戦後初期に約 24,170 ha の台糖の社有農地が民間・軍用に放出した。従って、1950 年代前半、台糖には約 55,349 ha の土地が残り、これは接収した土地の総面積の約 4 割を占めた。また、土地の統計資料によって、1950 年より、台糖の所有する土地の中で、47,430 ha の社有農地、1,019 ha の工場敷地、2,745 ha の製糖鉄道敷地、2,653ha の他の土地、1,502ha の水源地・林地などがあつた。¹⁰⁶つまり、広大な社有農地は戦後初期、民間農業の発達、社有農地はインフラ整備計画用地、軍用途地域に移転され、地域社会の変遷に伴って半分以上が放出されたのである。

3.5.4 80 年代以降の製糖産業の斜陽化

戦後初期から 60 年代まで台糖の砂糖の輸出貿易は平均して台湾全体輸出貿易の 6 割を占め、1950 年に台湾の台湾全体輸出貿易の 7.9 割を占めたこともあつた。また、1963 年の台糖の年間製糖量は 100 万トンに達し、1964 年の台糖の砂糖の輸出貿易によって約 1.3 億ドルの外貨収入を取得した。そこで、日本植民地の製糖業は戦後復興の台湾における経済発展に大きな貢献を与えたと言える。

本研究は戦後の台糖製糖業の運営の変遷について、「戦災復興期」、「戦後調整期」、「安定成長期」、「衰退期」などの 4 つ時期に分けた。戦後の各時期の製糖業の復興から 80 年代の衰退などの変遷と影響は以下に述べるとおりである。

3.5.4.1 戦後の台糖製糖業の運営の変遷

1. 戦災復興期 (1945~1948)

戦時、空襲で破壊された 34 製糖工場の製糖生産は一時停止させられ、また、約 32.5 万トンの砂糖製品が戦災により焼失した。¹⁰⁷戦後、台糖の主導による製糖工場の戦災復興が推進され、戦前の運営手段及び奨励政策が引き継がれていた。3 年間の台糖製糖業の戦災復興事業によって進められた砂糖生産量は戦前の 6 割に達した。また、この時期の台糖の砂糖製品の輸出先は日本から中国に転換した。

2. 戦後調整期 (1950 年代)

中国国民党と中国共産党の内戦により、1949 年に中国大陸で共産党政権が成立し、敗戦した国民政府は台湾に移転した。そのため、台糖の砂糖は中国に輸出できず、国際貿易戦略の調整を余儀なくされた。また、中国から約 200 万人の国民党の軍人及び移民が流入したため、人口激増による食料不足の課題が深刻になった。国民政府は食料不足の問題を解決するために、台湾全体のサトウキビ農地の面積の上限を 10 万 ha

¹⁰⁵ 製糖工場の社有農地のための土地接収反対運動と土地闘争が各地で発生した。社有農地の所属する製糖工場：溪湖、花蓮、彰化、南投、斗六、蕭壠、屏東、東港、埔里、湾裡、三崁店、烏樹林、旗尾。

¹⁰⁶ 出典：台湾糖業股份有限公司 (1976) 台糖四十年、台湾糖業股份有限公司、p.72。

¹⁰⁷ 出典：陳明言 (2007) 台湾的糖業、遠足文化、p.106。

までを決定した。当時、国際糖価の急落及び国内需要の減退のため、台糖の経営は極度に悪化し、深刻な不況に直面していた。

前述のような台湾製糖業の深刻な不況を切り抜けるため、台糖は多様な産業発展を行い、砂糖生産の副製品である「蔗渣」、「糖蜜」、「アルコール」などの製品開発を積極的に推進した。例えば、サトウキビ農場の「豚の大規模、多頭飼育化（台湾初）」、台東製糖工場のパイナップル栽培業、新竹製糖工場跡地の「抗生剤工場」などの副製品の産業発展である。

また、戦後初期の国営企業の台糖は日本統治時代の糖業政策を引き継いで製糖業の戦後復興を行った。例えば、「原料採取区域制度」、「肥料の提供・奨励」、「原料サトウキビの価格の統一化」などである。一方、戦後、国民政府は民間のサトウキビ農耕を奨励するために、「最低価格保証制度」、「分糖制」、「サトウキビ農家の支援」などの制度を導入した。中国内戦と国際情勢の激しい変化によって、この時期の砂糖の貿易輸出の調整が功を奏し、戦前の製糖量を回復して台湾全体の貿易輸出の半分以上を占めていた。

3. 安定成長期（1960年代～1970年代）

戦後初期、国際糖価の上昇、低下が繰り返されつつあったが、台糖の製糖業は引き続き発展していた。また、1966年に台糖は10.3億円の設備投資と共に製糖工場の機械設備の修理と更新を行った。また、社有農場には6億円のサトウキビ農耕改良の経費を投入し、原料サトウキビの生産量を増加させた。さらに、国際糖価の暴落による製糖業運営の影響と市場リスクを避けるために、台糖は多面的な産業と国際交流を発展させた。この時期の多面的な産業と国際交流を列挙すると、①6.6億円の畜産飼育の事業拡大計画による50万豚の大規模飼育を行った、②屏東製糖工場の製紙工場（蔗渣）、③河川及び海岸沿岸の埋め立て地開発、④製糖の生産能力の向上と「細砂糖」・「特砂糖」の生産、⑤道路運輸の発展、⑥製糖工場構内の整備と放置された資産の活用、⑦機械農業、塩害農地の土壌改良、排水施設、産業道路などの支援・整備、⑧ベトナム、インドネシアの製糖業の復興と、サウジアラビア、中央アフリカ共和国、ルワンダ、リベリアなどの製糖工場の設置の支援がある。¹⁰⁸以上のように、国営企業の台糖は、企業経営のみならず、インフラ整備、政府の国交などの公共施設・国際交流も行なっていた。

なお、1960年代より、台湾における単一の産業発展のリスクを避けるために、多様な産業発展を行い、その中でも国際貿易が経済成長に大きな役割を果たしていた。即ち、台湾の経済発展は植民地時代の単一の産業から、多面的な産業形態に進化し、新たな農産品、加工業が製糖産業に代わって経済発展の支柱になった。そのため、この時期から各地の製糖工場の地域経済と地域形成への影響が徐々に希薄になっていった。

4. 衰退期（1980年代～-迄今）

1975年の国際糖価の急激な上昇によって、当期の台糖の年間純利益が51億円の記録を更新した。そのため、民間のサトウキビ農園が急激に増加し、1976年～1977年間の原料サトウキビの生産量は戦後最高の107万トンに達した。しかし、国際糖価については1975年の約1000ドル/トンから1985年の約60ドル/トンに暴落し、砂糖の価格の長期低迷状態が続いていた。¹⁰⁹これによって、1980年代以降、台糖の製糖量が毎年

¹⁰⁸ 出典：陳明言（2007）、前掲載、p.114-115。

¹⁰⁹ 出典：陳明言（2007）、前掲載、p.120。

減少し、各地の製糖工場も相次いで廃業された。

80年代の台糖の財政赤字が拡大したため、1985年より台糖の貿易輸出が停止し、国内市場向けの企業戦略が決定された。1985年から製糖量が39万トンに減少したことによって、毎年約10万トンの砂糖を輸入することとなった。¹¹⁰即ち、1985年より台湾における400年以上の砂糖の貿易輸出について休止符が打たれ、砂糖輸出大国から砂糖輸入国に転換した。また、外国から輸入した粗糖を精製するために、1999年に台糖は高雄市で、台湾で初めての精糖工場を設置し、「国内市場型」の製糖・精糖産業を行っている。

前述のように、国際糖価の暴落に伴う台糖の製糖量が毎年減少し、1985年より、製糖工場の廃業に伴い、多くの製糖工場の工場建屋、社宅街の日本式宿舍、製糖関連施設が相次いで撤去された。現在、戦前から残る42の製糖工場のうち、僅かに虎尾工場と善化工場が稼働しているのみである。しかし、製糖産業の赤字は依然として拡大しているため、将来、善化製糖工場が廃業する可能性もある。

表 3-24 1948年~1964年間の製糖産業が台湾の輸出全体に占める比率（外貨収入：千ドル）

年度	輸出全体	製糖業	比率 (%)	年度	輸出全体	製糖業	比率 (%)
1948	12970	8871	68.39	1957	168506	110783	65.7
1949	33874	22245	65.67	1958	165487	84689	51.2
1950	93074	74251	79.78	1959	163708	65929	40.3
1951	57627	396861	58.69	1960	174195	74401	42.7
1952	119527	69684	58.3	1961	218324	61096	42.7
1953	129793	90255	69.5	1962	244379	49597	20.3
1954	97765	58686	60	1963	363467	105987	29.1
1955	133441	67920	50.9	1964	469468	135403	28.8
1956	130060	76060	56.5	—	—	—	—

（出典：台糖公司（1971）二十五年來の台灣糖業、台湾銀行季刊、第22巻3期。）

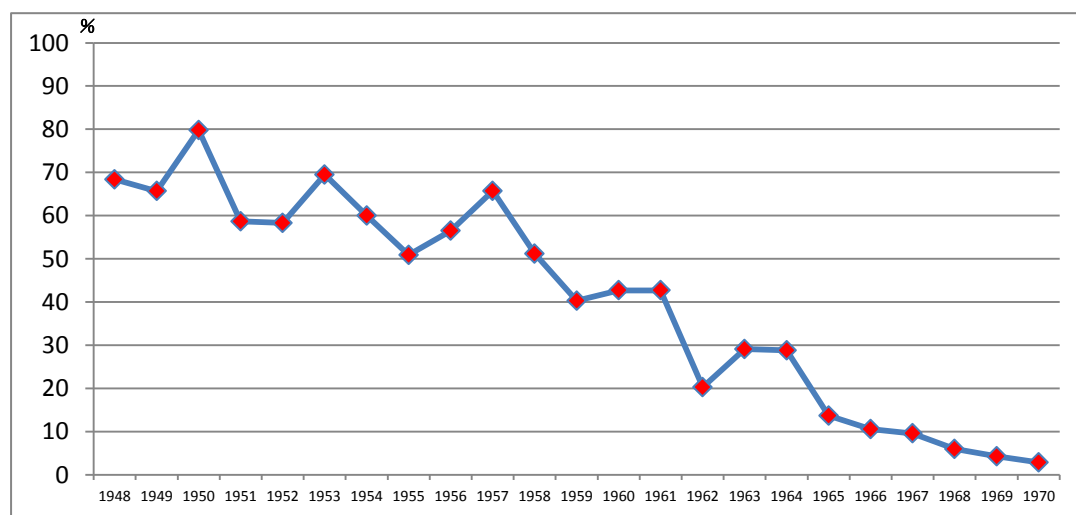


図 3-11 1948年~1970年間の製糖産業が台湾の輸出全体に占める比率の変遷

（出典：台糖公司（1971）二十五年來の台灣糖業、台湾銀行季刊、第22巻3期より作成。）

¹¹⁰ ベトナムで設立された「第一糖業総公司」。

3.5.4.2 近年の台糖の「八大事業」の発展

国際糖価の暴落と台湾の多様な産業の発展によって、1980年代後半から台糖の製糖産業が急に衰退していた。台糖は多様な産業を開拓するために、2004年に「八大事業部」を設置し、製糖産業以外で「量販事業部」、「ガソリン事業」、「畜産事業」、「バイオテクノロジー産業」、「インバウンドマーケティング事業」、「精緻農業（花卉園芸農業）」、「観光レジャー産業」を積極的に推進している。この八大事業部の詳細は以下の表に示すとおりである。

表 3-25 台糖の八大事業内容の概要

事業名称	事業の内容
精糖産業 (2004)	1980年代以降の台糖の製糖産業が衰退し、現在、僅かに虎尾工場と善化工場が砂糖を生産しているのみとなっている。また、2004年に高雄市小港精糖工場で「砂糖事業部」が設置され、外国から輸入した粗糖を精製している。なお、現在のサトウキビ農地は雲林、嘉義、台南に集中し、僅かに1万haの社有農場において原料サトウキビが栽培されているのみである。
量販事業部 (2000)	2000年に車路墘製糖工場に設置された「量販事業部」は放置された社有農地に位置し、台湾の南部・中部で大型スーパーマーケットを建設して量販事業を行っている。2001年、台糖傘下で初めての大型スーパーマーケットは高雄市楠梓区で建設された以降、北港店（北港工場周辺）、仁徳店（車路墘工場周辺）、屏東（屏東工場周辺）、台中店などの店舗が相次いで建設された。
ガソリン事業 (2003)	1995年に台糖の「ガソリンスタンド」の推進部が設置され、翌年に「ガソリン事業組」が設置された。2003年に「ガソリン事業部」は新営製糖工場に設置され、各製糖工場の列車の燃料の管理、各地の台糖ガソリンスタンドの運営を統一管理している。2011年2月まで、台糖ガソリン事業部で73のガソリンスタンドと2つのガソリンスタンドが運営されている。
畜産事業 (1953)	1953年に台糖では放置された社有農地で畜産の「豚事業部」が設置され、養豚の年間生産量は最高で70万匹に達した。また、畜産事業以外に、台糖の新営工場と小港工場の飼料工場、台南柳營の豚肉加工場が設置された。 ¹¹¹ 2010年まで、台糖傘下の畜産事業部による19の養豚飼育場、1つのダチョウファーム牧場、2つの飼料工場、1つの豚肉加工場、2つの海外支店がある。
バイオテクノロジー産業 (2003)	2003年に、台糖はバイオテクノロジー事業部を大林製糖工場に設置し、既存の砂糖発酵技術に基づいて、健康食品、美容ケア製品、アルコールや酒精製品、飲料などの研究開発を行っている。
インバウンドマーケティング事業 (2003)	2003年に「インバウンドマーケティング事業部」が台北に設置され、製糖工場の店舗・営業所（台北、新竹、台中、嘉義、台南、高雄、花蓮）、蜜鄰コンビニ、埔里ミネラルウォーター工場の管理を行っている。また、食用油、飲料、醸造製

¹¹¹ 新営製糖工場での畜産事業本部の飼料工場は台湾初の機械式飼料工場である。

事業名称	事業の内容
	<p>品、缶詰、冷凍食品などの台糖商品を運営している。台糖の商品は製糖工場以外で、台糖のインターネット通販サイト（台糖易购網）、大型スーパーマーケット、台糖ガソリンスタンド、農業組合、民間のスーパーマーケット・店舗などで販売されている。</p>
<p>精緻農業（花卉園芸農業）(2003)</p>	<p>2003年に「精緻農業（花卉園芸農業）本部」は烏樹林製糖工場で設置され、主な事業としての新しい胡蝶蘭の品種の育成と胡蝶蘭の栽培・販売を管理している。現在、花卉園芸農業の主な胡蝶蘭栽培場は各地の製糖工場・社有農地に設置され、烏樹林、埔里、南靖、大林、台東などの栽培場で胡蝶蘭を栽培している。また、最先端の胡蝶蘭栽培技術の研究のために、台南の胡蝶蘭品種の育成センターが設置された。</p>
<p>観光レジャー産業 (2004)</p>	<p>2004年に「観光レジャー産業部」は車路墘に設置され、台糖傘下の文化創意園区・観光製糖工場（烏樹林、蒜頭、溪湖、橋子頭、月眉、花蓮、台東、南州、旗山、新營などの製糖工場）、高級ホテル（台糖長榮酒店）、リゾートホテル（尖山埤水庫、池上）の管理を行っている。</p>

（出典：台糖通訊。台糖 60 週年慶籌備委員会編輯組（2006）《台湾糖業公司，台糖六十週年慶記念專刊——台湾糖業之演進與再生》，台湾糖業股份有限公司,p.230,233, 251,262-263,269,275,278,282,286-287。）

3.6 文化財的価値の活用—近年の製糖工場の保全

3.6.1 製糖工場保存の現状

3.6.1.1 製糖工場の破壊と保全

1980年代以降、各地の製糖工場が相次いで廃業し、放置された広大な工場敷地の課題が深刻になった。また、台湾の行政院の国有資産の活用政策に基づいて、長期放置の国有資産の処分・活用をしなければならぬこととなった。そのため、1980年代後半から、台糖は多くの廃棄工場建屋・煙突、社宅街の木造日本式宿舍、一部の公共施設、老朽化した建造物を撤去した。特に、1980年以前に廃業された製糖工場には、製糖工連施設が完全に撤去されたものがより多かった。つまり、現在の大部分の製糖工場は破壊されており、僅かな倉庫群と一部の事務所が保存されたのみであると言える。

本研究の現地調査によって、下の図に示したように、台湾における全ての製糖工場の中で、13工場が完全性を保って保存されていると判断され、これは全体の約3割を占めている。次に、他の13の製糖工場は一部分が保存されており、工場建屋、煙突、社宅街などが殆ど取り壊された。この一部保存の製糖工場の中で更に、「倉庫・事務所・鉄道遺産」の保存型（6工場）と「倉庫のみ」の保存型（7工場）を分けることができる。つまり、多くの製糖工場の製糖関連施設、木造建造物などが殆ど撤去され、優れたデザインと認められる建築、日本時代の製糖会社の本社事務所しか保存されていない。例えば、総爺製糖工場の明治製糖本社事務所と工場長宿舍は典型的な事例である。最後に、ほぼ完全撤去の製糖工場は16工場があり、全体の約3.8割を占めている。この16の製糖工場においては殆どの製糖産業遺産が取り壊されたが、僅かに一部の産業遺構、建築基礎が残されているのみとなっている。

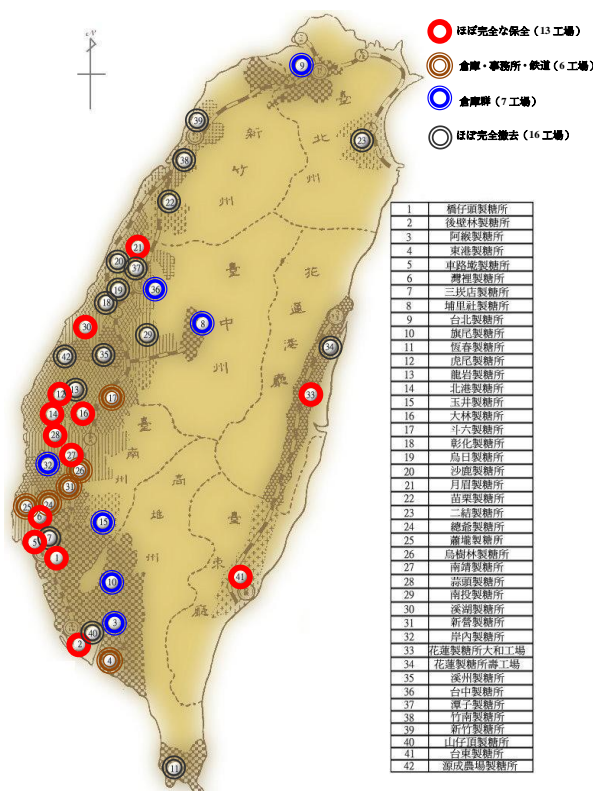


図 3-12 台湾全体の製糖工場保存の現状（筆者作成）

（出典：台糖本社の台糖の製糖工場の全体像より作成）

上の図に示したように、台湾北部と中部での製糖工場群は殆ど撤去され、大甲工場（現：月眉観光工場）と溪湖工場のみが完全に保存され、台北工場、埔里社工場、台中工場には僅かに一部の倉庫あるいは事務所が残されているのみとなっている。一方、旧台南州の雲林、嘉義、台南地域（総称：雲嘉南地区）の製糖工場群には1980年代以降の廃棄工場であるため、多くの製糖関連施設と社宅街などが残されている。また、2000年代以降、台湾における日本統治時代から残る文化財の保全意識の高まりとともに、産業遺産を生かした地域再生が注目されたため、多くの製糖工場が地域で最も重要な大型文化施設・緑地広場に転化されるようになっている例も認められる。

3.6.1.2 製糖工場の文化財の登録

1988年から2000年まで、親日の本省人である李登輝氏政権より、台湾本土意識が高まったため、日本統治時代の文化資産を文化財として登録した件数が急激に増加している。また、1999年の総爺製糖工場についての住民保全運動の影響によって、台南県政府が積極的に明治製糖本社の事務所・工場長宿舎の古跡登録を推進した。当時、台糖が前述の文化財登録に関する不服の訴訟を提起したが、最高行政裁判所の判決による被告側の台南県政府が勝訴になり、台湾初の製糖産業遺産の文化財登録が維持される結果となった。その後、各地の製糖産業遺産が文化財を登録することは徐々に増加傾向にある。

しかし、1999年の総爺製糖工場の文化財登録行政訴訟において、原告側の台糖が敗訴になったものの、企業内部の製糖産業遺産の保全意識がまだ不足していると考えられる。台糖が製糖産業遺産の文化財登録を反対する影響下で、今まで僅か15の製糖工場の一部の建造物が文化財として登録されたのみとなっている。そして、2011年に台糖は斗六製糖工場の文化景観の登録に関する不服の訴訟を再び提起したが、原告の台糖はまた敗訴し、地元の雲林県政府による文化景観登録が維持されている。つまり、台糖の製糖産業遺産の保全意識の欠落という深刻な問題によって、大部分の遺産の研究調査・遺産の評価が行われない状態であり、文化財の登録も難しくなっている。前述のような、製糖工場の文化財登録の特徴は以下に述べるとおりである。

1. 部分的な製糖産業遺産の文化財登録

現在まで、僅か14の製糖工場の一部の製糖産業遺産が文化財として登録されたに留まるため、大部分の重要な遺産・遺構・遺物がまだ登録されていない状態となっている。特に、製糖産業遺産の文化財登録の件数は南台湾に集中し、他地域の製糖産業遺産の保全の課題が深刻になっている。

2. 台糖による観光・レジャー産業政策に合わせた文化財の登録

台糖の観光・レジャー産業政策に適合するように、製糖産業遺産の文化財登録を容認している。つまり、製糖産業遺産が台糖の観光・レジャー産業政策による活用事業の対象地として認められる場合に限り、文化財登録を進めていると言える。この種類の製糖工場は：台東工場、橋仔頭工場、溪湖工場、大甲工場、花蓮工場などの5つの製糖工場である。一方、台糖の活用事業以外の製糖工場は、文化財の登録が非常に困難であると考えられる。

表 3-26 製糖産業遺産の文化財登録・指定の現状

製糖工場	年度	構成遺産
総爺製糖工場	1999	古跡：明治製糖本社事務所、工場長宿舍と周辺建築
台北製糖工場	2003	古跡：臺糖臺北倉庫
台東製糖工場	2004	歴史建築：台東製糖工場、中山堂（2003）
阿緱製糖工場	2006	歴史建築：阿緱製糖工場事務所（第1～5本館）
臺中製糖工場	2007	歴史建築：帝国製糖台中営業所
橋仔頭製糖工場	2008	古跡：橋仔頭製糖工場建屋 文化景観：橋仔頭製糖工場全体
虎尾製糖工場	2009	古跡：工場長宿舍、第一公差宿舍、第三公差宿舍 歴史建築：旧病院・理髪店（2006）
三崁店糖工場	2009	歴史建築：防空壕 古跡：神社遺跡
溪湖製糖工場	2010	歴史建築：溪湖製糖工場駅舎
斗六製糖工場	2010	文化景観：斗六製糖工場全体
新営製糖工場	2010	歴史建築：宿舍群
岸内製糖工場	2010	古跡：塩水港製糖本社事務所
大甲製糖工場	2010	歴史建築：大甲製糖工場建屋
花蓮製糖工場	2011	古跡：工場長宿舍、招待所、工場建屋 歴史建築：原料区事務所、病院、宿舍1巷5・7号、宿舍1巷1・3号、宿 舎7巷5・7号、宿舍7巷1・3号、副工場長宿舍 文化景観：旧塩水港製糖株式会社花蓮港製糖所大和工場（2009）
製糖関連遺産・ 土木遺産	2001－ 2002	古跡：台湾糖業試験所（台南市、2003） 歴史建築：新東製糖工場建屋（台東、2002）

（筆者作成）

3. 地域住民による保全運動の影響

ほぼ全ての製糖工場で住民による保全活動が行われている。住民主導による製糖産業遺産の文化財登録は、総爺工場の事務所・工場長宿舍など、台北工場の倉庫群、三崁店工場の神社遺跡、新営工場の社宅街などがある。

4. 地元政府の支援

製糖産業遺産を生かした地域再生を目指す地元政府は、地域住民の保全運動と連携し、地方の製糖産業遺産の登録を積極的に推進している。地元政府主導による製糖産業遺産の登録が行われた製糖工場は、総爺工場、台北工場、台中工場、三崁店工場、斗六工場、新営工場、岸内工場などの6つの製糖工場の一部の遺跡である。

5. 日本時代の四大製糖会社の本社遺跡

戦前の四大製糖会社の本社に位置する製糖関連遺産の歴史価値が高く、建築のデザインも優れているため、多くの建造物が文化財に登録された。特に、空間デザインに優れた本社オフィスや、洗練されたデザインの優れた木造邸宅（工場長宿舍）などが文化財登録された。この種類の製糖工場には、大日本製糖の本社の虎尾工場、台湾製糖の本社の阿猴工場、明治製糖の本社の総爺工場、塩水港製糖の本社の岸内工場などがある。

3.6.2 製糖工場の活用の全体像

3.6.2.1 製糖工場の再利用の現状

今まで、13の製糖工場で保全事業が行われ、多様な再利用手段による製糖産業遺産が活用されている。これらの製糖工場の保全事業の概要は以下に述べるとおりである。

表 3-27 製糖工場再利用現状

製糖工場	活用方式
総爺製糖工場/ 総爺芸文センター (2000)	<p>1993年に総爺製糖工場は廃業となり、五年後に煙突が取り除かれたことによって、地域で重要なシンボルの喪失となった。また、工場建屋、社宅街、一部の製糖鉄道が撤去され、工場跡地を分割して賃貸し、土地開発を行う計画が検討されていた。1998年に地元住民と地元立法議員（国会議員）は総爺糖場の賃貸の中止と文化財登録についての要求を台糖・中央政府に提出した。その後、1998年に文化財審査によって、総爺製糖工場の本社事務所、工場長宿舍などの歴史的建築群は「3級古跡」に登録された。放置された空間の再利用の国家重要政策に基づいて、2000年12月に台南県政府は総爺製糖工場を「総爺芸文センター」として活用し、台湾南部の生活工芸センター・国際芸術村の中心目標としている。</p>
新宮製糖工場/ 新宮鉄道園區 (2001)	<p>2001年に新宮製糖工場が廃業され、一部の製糖鉄道の敷地で「鉄道文化公園」が整備された。鉄道文化公園構内で多くの製糖列車が静態保全され、中興駅舎が新宮製糖工場に所属する製糖鉄道の歴史が展示されている。また、新宮製糖工場から周辺の八老爺駅（八老爺社有農場・営長牧場）までの4.6kmにわたる製糖鉄道は観光列車として動態保全されている。</p>
蒜頭製糖工場/ 蔗埕文化園區 (2002)	<p>2001年に台風11号により大規模かつ深刻な被害が発生し、蒜頭製糖工場で製糖関連施設が破壊されたため、砂糖生産が回復できず、全面的な廃業を余儀なくされた。しかし、2002年8月に廃業に追い込まれた蒜頭製糖工場は「蔗埕文化園區」として再利用され、製糖産業遺産の保全及び観光レジャー施設の整備が行われた。現在、製糖関連施設の展示等によって、砂糖の生産プロセス、産業遺産の保全などの教育活動が推進されている。また、製糖列車は観光列車として復活し、蒜頭製糖工場から高速鉄道の近くまで運行されている。さらに、2004年に園區構内で新たな生態公園が整備され、環境保全と廃棄物資源循環についての教育活動が行われている。</p>

製糖工場	活用方式
烏樹林製糖工場/ 烏樹林文化園區 (2003)	<p>1983年に烏樹林製糖工場が廃業された以降、当該工場は長年の間放置されていた。2001年に台南芸術大学の教授・学生が台糖に対して「開往烏樹林」という製糖工場の保全に係る計画書を提出した。芸大の専門支援の下で、台糖と台南芸術大学とが連携した烏樹林製糖工場の保全活動が行われている。その後、2003年に台糖主導による「烏樹林文化園區」が整備され、製糖歴史文化のみならずレジャー施設、昆虫博物館、展示ホール、文化施設が設置された。また、2008年の地震体験館と2010年のキャンプ場の整備などの施設の充実と共に南台湾の人気のリゾートになっている。さらに、製糖鉄道、駅舎、列車などの鉄道関連遺産を中心とした製糖鉄道文化園區が整備され、園區構内の製糖関連遺産をネットワークしている。</p>
南州製糖工場/ 南州観光工場 (2003)	<p>2003年に南州製糖工場が廃業された。しかし、廃業直後より、南州製糖工場は観光・レジャー事業としての活用事業の場として、バーベキュー場、レストラン、緑地・広場などが設置された。そのため、現在の南州製糖工場は地域で重要な野外活動センターとして、自然体験活動・教育活動の場として活用されている。</p>
蕭壟製糖工場/ 蕭壟文化園區 (2003)	<p>1995年に蕭壟製糖工場が廃業し、2003年に台南県政府主導による「蕭壟文化園區」が整備され、中央政府の文化部の「放置空間再利用」及び「地域博物館」政策に合わせて製糖工場が保全されている。この園區で工場建屋・煙突が撤去されたが、倉庫群、製糖鉄道、事務所、工場長宿舍が保全されている。また、14の大型倉庫（別称：蕭壟14倉）において10の展示空間と4つの公共施設が整備され、園區運営の支柱としての倉庫群の文化施設の再利用事業が積極的に推進されている。</p>
台東製糖工場/ 東糖原創工場 (2004)	<p>1996年に台東製糖工場が廃業されて、2004年に文化部による工場の全般的な調査・評価が行われて、「文化創意産業園區」の活用手段として再利用されている。また、2006年に文化部による「製糖産業文化資産再生計画」が導入され、翌年に「東糖原創工場」という製糖工場活用事業が始まり、原住民・芸術文化団体の募集が行われた。その後、インスタレーションアートの展示、大型クレーンの大型野外ステージへの転用、木彫・鉄彫芸術工場の設置などの多様な文化施設が整備された。2011年より、東糖原創工場は台東文化芸術の重要な拠点として地域の文化創意産業の発展を積極的に促進している。</p>
大甲製糖工場/ 月眉観光工場 (2004)	<p>1999年に大甲製糖工場が廃業し、2004年に「月眉製糖観光工場」として活用され、工場建屋、煙突、倉庫群を保護しながらの観光・レジャー施設が整備されている。その中で、倉庫群での売店、レストラン、文化施設の再利用、緑地・広場及び池の設置、劇場でのサーカスの公演などの多角的な文化施設・商業施設の充実が図られている。</p>
橋仔頭製糖工場/	<p>橋仔頭製糖工場は台湾初の新式製糖工場であり、台湾製糖工業の発祥地と</p>

製糖工場	活用方式
台湾糖業博物館 (2006)	<p>しての台湾産業革命についての重要な象徴的意義を有している。2006年に台糖60周年の記念活動と共に、橋仔頭製糖工場では「台湾糖業博物館」が建設された。来訪者が台湾の近代的製糖発展史をよりよく理解できるように、製糖産業歴史博物館として活用された橋仔頭製糖工場は、砂糖生産の関連施設を保全しながら近代糖業の歴史文化の展示・宣伝を行っている。また、台湾近代糖業の原点を継承するために、廃棄された橋仔頭製糖工場の活用事業を通じて、産業観光を行いながら周辺の橋頭地域の活性化を促進している。現在、工場建屋、倉庫群、社宅街、鉄道敷地などの産業建築の保全、機械設備の展示、近代製糖の歴史文化の教育活動を推進する台湾砂糖業博物館は、高雄市の入館無料の公共空間・重要な大型文化施設・公共空間である。また、製糖産業遺産に合わせた芸術品の陳列、製糖産業景観に溶け込む近代アート、十鼓文化園區の太鼓の演出と共に多様な文化施設を運営している。</p>
溪湖製糖工場/ 「溪湖文化園區」(製糖・鉄道・花卉文化園區) (2007)	<p>2003年に溪湖製糖工場が廃業されて、工場と鉄道などの製糖関連遺産の観光・レジャー施設としての再利用計画が検討された。翌年、製糖鉄道の観光列車の運営という動態保全が始まり、2007年には観光目的を兼ねて蒸気機関車の運行を行っている。また、2006年の文化部による「産業文化遺産の再生計画」と2009年の地元の彰化県政府による「製糖鉄道沿線の自転車ルート整備」が溪湖製糖工場保全計画に導入され、近代化産業遺産の再利用を中心にレジャー施設・緑地・広場の整備が行われている。現在の溪湖製糖工場は「溪湖文化園區」として活用され、製糖・鉄道・花卉などの三つの文化園區に分けられ、地域での最も重要な大型文化施設・緑地広場となっている。</p>
台北製糖工場/ 糖廊文化園區 (2007)	<p>1942年に台北製糖工場が廃業され、殆どの製糖関連施設が撤去され、僅かに三つの倉庫が保存されているのみとなっている。戦後、「中国時報(新聞)」の前身の「徴信新聞」はこの三つの製糖倉庫を借り上げ、印刷業を運営していた。その後、1997年に倉庫で療養院の開発計画に関する住民の反対抗議運動が起こり、ついに台北市唯一の製糖産業遺産が保護されて、周辺敷地で糖廊公園も整備された。2003年に、長年の住民保全運動によって、この三つの製糖倉庫(A・B・C倉庫)が市指定古跡に登録され、市民向けの倉庫活用事業の検討が始まった。万華の糖廊里地域を活性化するために、2007年に台北市政府主導による「糖廊文化園區」が整備され、A倉庫が台湾製糖業の発展、台北製糖工場の歴史、住民活動センターとしての再利用が行われている。また、B・C倉庫には、「明華園」劇団による「歌仔戲」伝統芸能展示・演出空間・人材育成としての活用事業が推進されている。</p>
車路墘製糖工場/ 十鼓文化園區 (2007)	<p>2003年に車路墘製糖工場が廃業したが、事務所とインバウンドマーケティング事業支部、観光レジャー産業本部による使用が継続され、2007年より、16の大型倉庫と製糖関連施設は十鼓撃楽団による「十鼓文化村」として活用</p>

製糖工場	活用方式
	<p>されている。現在、十鼓文化村における「博物館」、「劇場」、「体験施設」、「産業遺跡」、「緑地広場」などの多様な文化施設や観光・レジャー施設が整備され、製糖産業遺産が保全されながら、製糖歴史と太鼓文化の展示、太鼓の演出が行われている。また、2014年より、十鼓文化村は周辺の奇美博物館（大型博物館）、虎山社有農場の商業施設、保安駅舎、台南都会公園と連携されて、複合文化施設や緑地広場や商業施設の一体化とした「仁徳文化園區」が整備された。</p>
<p>花蓮大和製糖工場/ 花糖製糖観光工場 (2010)</p>	<p>2002年に花蓮大和製糖工場が廃業し、約10年の間放置されていた。2010年に、文化部主導による「花糖續（冰）紛工場」という文化創意産業と空間改善計画の下で、原料区事務所は「糖糖創意屋」という展示空間として活用され、社宅街の日本式宿舎はリゾートホテルとして運営されている。また、製糖工場の観光事業の発展に応じて、ホテルのみならずレストランと売店を設置しながら、新産業の創出や地域ブランド開発の推進が行われている。つまり、花蓮大和製糖工場は製糖歴史文化保護、産業景観、レジャー施設、公共空間の創出、文化創意産業などの製糖工場の再利用事業によって、周辺地域の再生を促している。</p>

(筆者作成)

3.6.2.2 製糖工場再利用の類型

前述のように、本研究においては製糖工場の再利用事業を「台糖主導」と「外部組織」とに分類する。外部組織の保全事業の中で、自治体と民間会社の主導による製糖工場の保全には、台北工場（台北市政府）、総爺工場（台南市政府）、蕭壠工場（台南市政府）、車路墘（民間会社）と一部の橋仔頭工場（民間会社）などがあげられる。それ以外の製糖工場では台糖の観光・レジャー事業部の主導による保全事業が行われている。

台糖主導による製糖工場の保全事業には、工場建屋と製糖機械設備が製糖プロセスの展示場として活用され、または倉庫で商業活動の導入、社宅街のホテル・レストランの活用、工場敷地の緑地広場の設置などの再利用手法がある。さらに、製糖鉄道が観光列車として動態保全され、注目される活用方法と言える。つまり、台糖主導による製糖工場の保全事業には、製糖歴史文化の展示を中心に観光・レジャー施設を導入しながら複合型の大型文化施設として運営されている。一方、外部組織による製糖工場の保全事業では、製糖歴史文化の展示のみならず、芸術文化の展示・演出の導入に伴って地域住民生活の質の向上や地域の活性化が促進されている。特に、地元政府による台北工場、総爺工場、蕭壠工場で広大な住民空間の創出と住民活動センターの設置がある。

3.6.2.3 製糖工場保全の課題

現在の製糖工場保全事業の主な問題は以下の四点に述べる。

1. 台糖の財政困難

国営企業の台糖の健全な財政を維持するために、80年代の国際糖価暴落以降、多くの製糖工場が相次い

で閉鎖されることとなった。30年にわたる台糖の財政難のため、企業傘下の製糖産業遺産の保全事業の推進が困難となっている。特に、規模が大きい工場建屋・倉庫、木造建造物の老朽化などによって、活用のための修理費と維持費のみならず、膨大な改修工事と保全活動費用の投入の必要は深刻な課題である。このような状況の下、多くの工場建屋・製糖施設や日本式宿舍などの遺産が取り壊されている。

2. 産業遺産保全意識

台糖の企業戦略において、目標収益獲得の達成に必要な売上高を確保するため、膨大な保全経費の投入は困難な状態であると言える。また、地方あるいは農村地域に位置する製糖工場における、製糖産業遺産の集客施設としての活用が難しいため、台糖の遺産保全意識が弱くなり、企業傘下の遺産の文化財登録についての反対意見が提出されている。言い換えれば、台糖の運営目標の「収益重視」と「土地開発」によって、製糖産業遺産の価値保全が軽視されている。

3. 地元との連携の希薄・脆弱

台糖と地域住民・地元自治体との連携が希薄であり、製糖産業遺産を活かした地域再生の促進が進まない状態になっている場合が多い。例えば、1999年の総爺製糖工場の明治製糖本社の古跡登録と、2011年の斗六製糖工場の文化景観指定の行政訴訟事件からみると、台糖と地元自治体の製糖産業遺産の保全についての議論は依然として平行線のままである。そこで、台糖主導による製糖工場の保全において、地域住民と地元自治体の支援・参加をより強化すべきであると考えられる。

4. 産業遺産の保全手段と価値保護

台糖の企業傘下の多くの製糖産業遺産の調査・研究の欠如のため、遺産の科学・社会的・芸術的価値が未だ不明確だと思われる。特に、日本統治時代の製糖産業と地域形成・近代化への貢献、遺産の歴史文化の評価などが行われていないため、遺産の価値保全と再利用計画の推進が難しくなる。遺産の評価と全般的な保全計画が欠如しているため、現在の台糖の製糖歴史展示においては、戦後の台糖の復興史のほうに重点がおかれ、戦前の日系製糖会社の産業革命史の方はあまり触れられていない。また、台糖の経済・開発優先政策からくる産業遺産の価値保全の軽視によって、持続可能な遺産の公開・活用が難しいと考えられる。

3.6.3 製糖鉄道及び社有農場の保全と転用

3.6.3.1 製糖鉄道の保全と転用

戦後、台糖の糖業復興における、戦災・風水害により破壊された鉄道の修復に加えて、鉄道延伸工事が積極的に推進されていた。しかし、1980年代より、各地の製糖工場の廃業と共に製糖鉄道の廃線も広がった。製糖鉄道網が相次いで廃線されたことに伴って、道路の転用と工業区敷地の合併などの影響で、一部の軌道、駅舎、鉄道関連遺産が取り壊された。大部分の製糖鉄道の線路がそのまま放置されたが、徐々に地中に埋められており、沿線の不法廃棄物・不法占用の課題も深刻になっていた。

下の表に示したように、高密度な製糖鉄道網における、多くの鉄道関連遺産が長年放置され、僅か7件の製糖鉄道遺産が文化財登録されている。台糖の製糖鉄道網の保全意識が低下しているものの、近年においては住民主導による保全運動が広がり、製糖鉄道沿線における緑地広場・自転車ルート・歴史展示など

の公共空間が徐々に創出されている。このような状況の下、注目された製糖鉄道網沿線における活用事業の普及と文化財登録の件数の増加についての、その高いポテンシャルに期待が高まっている。

表 3-28 被指定為文化資産的製糖鐵道關聯遺產

所属の製糖工場	年度	構成遺産
虎尾製糖工場(大日本製糖)	2010	歴史建築：虎尾駅舎（2010）
	2009	古跡：虎尾製糖工場鉄橋（2009）
大林製糖工場(新高製糖)	2006	歴史建築：台糖石龜溪鉄橋(1909)
溪湖製糖工場(辜顯榮製糖)	2010	歴史建築：溪湖製糖工場駅舎(1921)
旗尾製糖工場(高砂製糖)	2005	歴史建築：旗山駅舎(1913-1915)
北港製糖工場(大日本製糖)	2001	歴史建築：北港溪鉄橋(1954)
		歴史建築：製糖鐵道嘉北線及び北港溪鉄橋(1911)

(筆者作成)

3.6.3.2 社有農場の保全と転用

戦後直後、台糖が日系製糖会社の全ての社有農地の接収を行ったが、戦後復興とインフラ整備のために、広大な社有農地が中央政府・地元自治体に提供され、交通施設、都市計画用地、工業団地などへ転用された。1980年代以降、国際糖価の暴落に伴う製糖業の衰退によるサトウキビ耕作地の規模の減少の影響で、戦後第二回の社有農地の大規模転用が行われた。近年、広大な社有農地が都市計画用地、高速道路、高速鉄道・駅舎、IT産業団地、大型文化施設、大学用地などへの多様な転用を行われ、地域社会に大きな影響を与えている。

現在まで、社有農場の歴史・科学的価値が未だ不明確であるため、これらの遺産の文化財登録が進まない状態となっている。しかし、本研究によって、現在のサトウキビ農場において農場事務所、農耕・水利遺跡、防空壕などの建造物がいまだ残存していることが確認されており、これらは台湾農耕の近代化の証拠として保護すべきであると考えられる。また、製糖工場周辺の改良農場のサトウキビ品種開発、台湾初の大型農耕機械が導入された農地（塩水港製糖）などの農耕技術の科学的価値も保全の必要があると考えられる。さらに、戦前、二林地域農民の反対運動が発生した林本源製糖の社有農地における遺産についても、戦前の植民地支配下の「負の記憶」と台湾農民運動歴史に係る価値を認め、これらの保全もしなければならない。

3.6.4 近代製糖関連遺産に対する台糖と地元の保存意識の違い

3.6.4.1 台糖の各事業に向けた製糖産業遺産の保全戦略

前述のように、台糖の財政難とレジャー産業の発展のため、製糖産業遺産の保護策はレジャー産業下の付属品となっている。観光発展を推進する製糖工場における一部の遺産が文化財に登録されたが、他の製糖産業遺産の保護は軽視され、撤去されたものも多い。言い換えれば、台糖は利益を出すことを主目標として、レジャー施設と商業活動を中心に、製糖産業資料館、観光製糖列車としての動態保全、緑地広場の設置を行っている。このような利益優先のような保全戦略のもとでは遺産の本来の価値が軽視され、適切な保全が行われない危険性を有していると思われる。

3.6.4.2 自治体による地域再生に向けた製糖産業遺産の保全戦略

日本統治時代に台湾総督府は各製糖工場の十分な原料サトウキビを確保するために、各地域に一つ製糖工場の建設しか許可しなかった。そこで、各地の製糖工場は地域の最も重要な工場施設であり、地域の重要なシンボルとなっている。言い換えれば、約70年以上に渡り、製糖工場は地方経済発展、地域形成に大きな貢献をし、製糖鉄道も住民の通勤・通学鉄道として重要な存在になっていた。そこで、地域の共有記憶を保全するため、近年の地元住民の製糖工場・製糖鉄道に関する保全運動が急激に増加している。また、地元自治体も地域の唯一の製糖工場を活かした地域再生を積極的に推進し、地域住民の保全運動と連携する保全策に基づく製糖工場・製糖鉄道遺産を活用した文化施設・公共空間の創出を行っている。

3.7 小結

本章では、日本統治時代の台湾全体における近代的製糖産業遺産の「近代性」からみる、製糖産業革新の科学的価値、多元性、植民地支配、地域的な特徴などを踏まえ、隠された価値を見つけ出すことを目的に研究を行った。また、戦前の製糖産業遺産の様々な価値・特徴は、戦後の経済的価値の接収と近年の文化財的価値への転化の実態に着目し、それらを具体的に抽出した。その結果として以下の4点が明らかとなった。

1. 製糖産業遺産の科学的価値、植民地支配の特徴、多元性

日本統治時代に入り、各製糖会社は欧米から最先端の製糖技術、新式工場の建設技術を導入し、製糖鉄道による公共交通と農耕技術の近代化をも促進した。製糖工場は大型新式工場の原点として、工業村の設置、耕地白糖の開発と糖蜜酒精の製造などを行い、高密度な私鉄網の敷設、産業革新に関するパイオニア的な役割を果たした。例えば、台湾初の製糖工場・酒精工場の橋仔頭工場、東アジアの耕地白糖の嚆矢である塩水港製糖の岸内製糖工場、台湾製糖の「後壁林農場」での台湾初の機械耕作の導入などである。また、製糖鉄道網は戦前における、世界でも珍しい高密度の産業鉄道網を有していたため、その希少価値は世界的に評価できると考えられる。

なお、植民地支配の特徴については、「糖業奨励規則」(1902)と「製糖場取締規則」(1905)が発布され、在来糖廊と改良糖廊の敗退と台湾本土資本の日本資本従属化などの産業変遷により、台湾の伝統社会経済構造の再変遷が促されていた。その中で、「原料採取区域」に基づき、台湾のサトウキビ農民は半農半工の「糖廊主」から、単なる原料サトウキビの供給者になり、サトウキビ栽培・売買の「自由権」や製糖利益を受ける権利が侵害された。そのような「台湾糖業帝国主義」の形成下で、多数の製糖会社が日本財閥による大手製糖会社に合併され、1930年には、台湾製糖、大日本製糖、明治製糖、塩水港製糖などの四大製糖体制が形成された。本研究はそれまでの製糖産業の変遷を「民族資本開拓期(1901-1905)」、「日系企業発展期(1906-1910)」、「北部・東部拡張期(1911-1920)」の三つの時期に分け、戦前の台湾製糖の多様な特性を分析した。

2. 製糖産業遺産の立地と地域的な特徴

本研究では製糖工場の立地について、「交通指向型」、「原料指向型」、「旧糖業集積地型」に分類し、日本統治時代前後期と戦後の製糖工場と地域との関係を明らかにした。結論として、各地域で複数の新式製糖工場の建設ができなかったことに加えて、労働力が各地に分散したため、市街化の促進も困難であったということが言える。なお、日本統治時代初期、四分之三の新式製糖工場は南台湾に集中しており、戦前から戦後初期までの産業革新とインフラの近代化を促したため、台南州の製糖産業遺産群は台湾の産業革命遺産の核心と言える。

3. 戦後の経済的価値の接収

戦後直後、「台湾糖業接管委員会」は日本四大製糖工場傘下の全ての資産を接収して、全体の製糖工場・鉄道・社有農場を運営する国営企業の「台糖」設立と共に砂糖の独占事業体制を確立した。その後、台糖は戦前の糖業研究機関の継承、倉庫群と製糖鉄道の拡張、「分糖制」というサトウキビ奨励制度の導入など

を糖業の戦災復興として行っていた。戦後初期から1960年代まで台糖の砂糖の輸出貿易は平均して台湾全体輸出貿易の約6割を占め、1950年に約8割を占めたこともあった。しかし、1980年代より、国際糖価の暴落に伴う台糖の製糖量が毎年減少し、製糖工場が相次いで廃止・撤去され、現在は僅かに虎尾工場と善化工場が稼働しているのみである。本研究においてはこれらの戦後の台糖製糖業の運営の変遷について、「戦災復興期」、「戦後調整期」、「安定成長期」、「衰退期」の4つ時期に分類した。

4. 近年の文化財的価値の活用

現在、全ての製糖工場の中で、完全保存（13工場）、一部分保存（13工場）、ほぼ撤去（16工場）に保全状態を分けることができる。しかし、台糖の観光政策、住民の保全運動、地元政府の支援などの影響下でも、現在そのうち僅か14の製糖工場の製糖産業遺産の一部が文化財として登録されたに留まるため、遺産保全の課題は深刻であると言える。本研究においては再利用事業を行っている13製糖工場を「台糖主導」と「外部組織」とに分類し、台糖主導による観光・レジャー施設と外部組織による芸術文化の展示・演出の導入に伴う地域住民生活の質の向上や地域の活性化が促進されていることを明らかにした。

以上のように、台湾における製糖産業遺産の近代性からみる、様々な価値と特徴を抽出し再評価を行い、台湾産業革命遺産としての証拠を明らかにした。また、戦後の台糖の接収・運営から1990年代以降の再利用事業の導入まで、製糖産業遺産の経済的価値から文化財的価値への転換の実態を、事例を用いて示した。

第二部 台南州における製糖業関連遺産の継承と変容

第四章 台南州における製糖工場の維持と活用

第五章 台南州における社有農園の維持と活用

第六章 台南州における製糖鉄道網の維持と活用

第七章 台湾における近代製糖産業遺産の再評価と変容

第四章 台南州における製糖工場の維持と活用

- 4.1 戦前（1895-1945）：製糖工場の設立と地域の変遷
- 4.2 戦後（1945-1980年代）：製糖工場の接收と衰退
- 4.3 1990年代以降：製糖工場・跡地の活用
- 4.4 小結

4.1 戦前（1895-1945）：製糖工場の設立と地域の変遷

4.1.1 製糖工場の新設と在来糖業の衰退

4.1.1.1 糖廬の立地と分布

糖廬の立地条件は、蔗園の中心（原料）、川沿い（水源）、3.集落隣接（労働力）、4.交通便利（交通）などがある。また、伝統的な砂糖の製造方法は農園からの原料、サトウキビを牛車で糖廬に運搬して砂糖を製造することである。¹¹²さらに、砂糖製品（粗糖）は牛車あるいは船によって周辺の物産集散地に運搬されて外国に輸出された。

なお、良い品質の砂糖を製造するために、また原料サトウキビの糖分の流失を避けるために、サトウキビの刈り取り後一日以内に牛車で糖廬に搬送しなければならない。そのため、サトウキビ農場は糖廬の周辺に集中し、労働力も糖廬・農場に分散されていた。即ち、十分な原料サトウキビを確保するために、糖廬の分散の必要があった。また、新鮮な原料サトウキビを獲得するように、サトウキビ農園は必ず糖廬の周辺に集中していた。つまり、糖廬と周辺サトウキビ農場は小規模の砂糖の生産単位として、地域全体で分散され、また、川沿いの糖廬数は他の地域より多かった。

4.1.1.2 台南州における糖廬と地域形成

南台湾の嘉南平原に散在する小型集村集落は、北台湾の河川の沿岸地の物産集積地と異なり、南部の集村集落は糖廬を中心に発展して、小規模の農村集落を形成した。清朝時代に、台南州の嘉南平原における千余の糖廬は農業加工業として、地域の産業発展を支えていた。即ち、台南州における主な集落と港町は、糖廬の生産と製糖産業の集積によって発展していた。その中で、台南地域の北部における「牛掛廬」の形式の糖廬を中心に発展し、南部には「牛犇廬」が多く、北側の雲林と嘉義地域には、「公家廬」と「頭家廬」が最も多かった。

台南州における糖廬の発展初期においては、牛掛廬と牛犇廬を主として発展し、集村形式の集落の発展を促進していた。19世紀より、糖廬が北側の雲林と嘉義地域に徐々に広がり、いわゆる糖廬の設置と共に地域の開拓と農村の発展が推進されていた。また、糖廬の経営者はサトウキビ農民・大地主・商人であり、いわゆるサトウキビの栽培から砂糖製造までの一体化としての経営方式を通じて、サトウキビ農民が製糖産業の利益を直接に得たため、糖廬の設置と製糖産業の発展は、集村集落の安定的な発展に大きな影響を与えていた。さらに、糖廬の立地条件の中で、十分な原料サトウキビと水源以外で、旧台南州における特有な集村集落からの労働力も欠かせない要素である。そのため、糖廬の経営者は、農村集落の余剰労働力を吸収し、集村からの糖廬の労働力が製糖作業（15-50人）とサトウキビ農園の農耕作業に提供されていた。即ち、糖廬は集村集落に雇用就業の機会を創出しながら、各地の集落の人口の維持を支えていた。

下の図に示したように、清朝末期の糖廬は主に台湾中部の濁水溪以南の嘉南平原に散在し、特に虎尾溪、北港溪、朴子溪、八掌溪、急水溪、曾文溪、塩水溪などの川沿いに集中していた。南台湾の千余の糖廬の製糖産業の発展によって、小規模農村集落が各地に散在し、砂糖の集積地の市街化を促進していた。

¹¹² 牛車とは水牛・黄牛に牽引させる車のことで搬送の交通手段のひとつである。



図 4-1 日本統治時代初期に台南の塩水港地域の旧式糖廩の分布
 (出典：陳美鈴 (1998) 嘉義平原的聚落發展、博士論文)

4.1.1.3 伝統的な製糖業の集散地による市街地・集落の変遷

1. 砂糖の集積地と輸送経路

台湾総督府は台湾の製糖産業の近代化を促進するために、清朝時代の伝統的な糖廩の経営、サトウキビ農耕、砂糖集散地と経路などを調査していた。1909年に台湾総督府の臨時台湾旧慣調査会は「台湾糖業旧慣一斑」を出版し、清朝時代の製糖業の経営の状況を記録した。

以下は、台湾糖業旧慣一斑の中の、清朝時代の「糖集散地と経路」の原文である。この記録によって、各地の製糖業集積地の分布と砂糖輸送経路が解明された。そこで、清朝時代の台南州と高雄州北側の砂糖集積地と輸送経路の特徴として以下の5点が挙げられる。

1. 主な輸出港口：安平、打狗（高雄）、布袋嘴、東石港、樸仔脚、北港などがある。その中で、安平港と打狗港は台湾の主な砂糖の輸出港であった。
2. 打狗港の集積地：阿猴庁及鳳山庁南部の糖廩の砂糖は東溪と下淡水溪の水運で打狗港に搬送された。また、打狗港の周辺の糖廩には、牛車の陸上運輸で打狗港に搬送された。
3. 安平港の集積地：鳳山庁北部と台南庁南部の糖廩の砂糖は二層行溪の水運で安平港に搬送された。また、塩水地域の砂糖が水運で安平港に搬送され、安平港の周辺の糖廩には、牛車の陸上運輸で安平港に搬送された。
4. 北台南の集積地：塩水港地域の曾文溪と急水溪の流域の糖廩は水運で安平港への搬送あるいは直接的に中国への輸出があった。
5. 斗六庁南部と嘉義庁と塩水港庁北部の主な集積地の袋嘴港、樸仔脚、北港街の糖廩の砂糖は水運で安平港への搬送あるいは直接的に中国への輸出があった。

【台湾糖業旧慣一斑の原文】

最古キ時代ニ於テハ糖ハ海口又ハ溪畔主要ノ地点ニ吸集セラレ此ヨリ清国ニ向ケ輸出セラレクリ此等ノ地点ハ安平(旧台南庁管内) 打狗(旧鳳山庁管内)ヲ主トシ布袋嘴(旧塩水港庁管内) 東石港、樸仔脚(旧嘉義庁管内) 北港(旧斗六庁管内) 東港(旧阿猴庁管内) 等之ニ次ク然ルニ外商渡来以後ハ安平及打狗專其輸出港トナリ從來ノ港口溪岸ノ碇泊地ハ漸次衰頽シテ二港ニ対スル取次地トナルニ至レリ此時代ニ於ケル糖集散の経路ヲ按スルニ大体下如シ。

- (1) 阿猴庁及鳳山庁南部ノ地方ハ東溪及下淡水溪ニ(土俗西溪ト称ス) 依リ竹筏ヲ以テ東港及中油尾ニ輸送シ同地ヨリ駁船ニ依テ打狗ニ回送セラレタリ。
- (2) 打狗港ニ近キ地方ハ牛車ヲ以テ直ニ打狗港ニ輸送セリ。
- (3) 鳳山庁北部及台南庁ノ南半部ハ二層行溪ヲ利用シ竹筏ヲ以テ河口ニ輸送シ更ニ駁船ヲ以テ安平ニ転送シタリ。
- (4) 台南付近ハ牛車ヲ以テ台南ニ運搬シ同城ノ西端ヨリ舢舨ニ移城シテ安平ニ搬出。
- (5) 又塩水溪に近キ地方ハ同溪ニ依リ竹筏ヲ以テ安平ニ輸送セラレタリ。
- (6) 台南庁ノ北部塩水港ノ南部地方ハ曾文溪ニ依リ河口ニ輸送シ更ニ駁船ヲ以テ安平ニ転送セラレタリ溪畔渡仔頭ト称スル地方ハ一ノ集散地クリシト云フ。
- (7) 塩水港庁中部地方ハ急水溪ニ依リ竹筏ヲ以テ河口ニ送り此處ヨリ駁船ニ移シテ更ニ安平ニ輸送セリ。
- (8) 又布袋嘴港口付近ハ牛車ヲ以テ直ニ同港ニ搬出シ駁船ヲ以テ更ニ安平ニ輸送ス。
- (9) 塩水港庁北部地方嘉義庁ノ南部地方ハ八掌溪ニ依リ竹筏ヲ以テ河口ニ送り駁船ヲ以テ安平ニ輸送セリ。
- (10) 嘉義庁中部ハ牛稠溪ニ依リ竹筏ヲ以テ東石港ニ輸送シ同港ヨリ竹筏ニ依テ更ニ安平ニ回送ス溪畔ノ樸仔脚ハ有名ナル集散地タリ
- (11) 斗六庁南部及嘉義庁北部地方ハ北港溪ニ依リ竹筏ヲ以テ海口ニ輸送シ再駁船ニ移シテ安平ニ回送ス溪岸ノ北港街ハ有名ナル集散地タリ。¹¹³

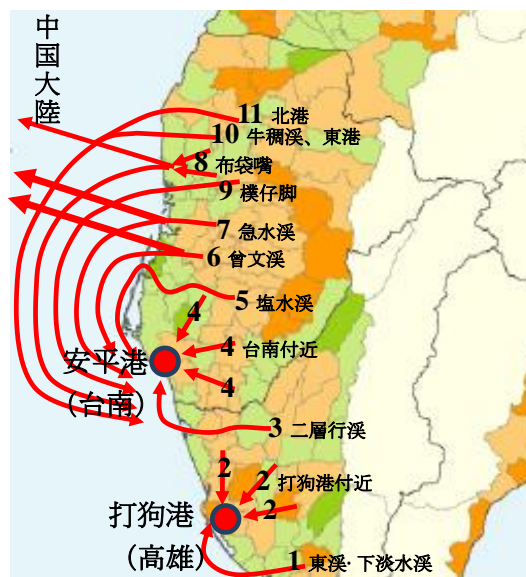


図 4-2 清末の砂糖集散地と経路 (筆者作成)

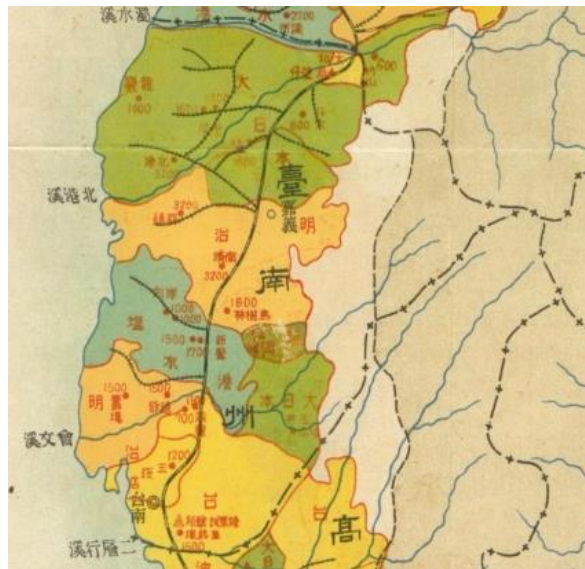
¹¹³ 出典：臨時台湾旧慣調査会 (1909) 台湾糖業旧慣一斑、台湾総督府、p.109-111

4.1.2 製糖工場と周辺地域の空間構成

4.1.2.1 近代製糖業の発展と製糖会社の勢力分布

1. 近代製糖業の開拓（1901年～1905年）

1900年代より、日本資本主義の発展とその殖産興業の政策によって、台湾の植民地経済が近代製糖業を中心に発展していた。戦前、台南州においては16の製糖工場があり、台湾の最も重要な製糖産地として近代製糖業の発展を促していた。各製糖会社の勢力については、雲林地域の大日本製糖、嘉義地域の明治製糖、台南北部の塩水港製糖、南部の台湾製糖などがあり、各製糖会社は近代製糖業を運営しながら、地域の近代化を促進していた。そのため、台南州は台湾の近代製糖産業の中心地として発展し、急速な製糖産業の近代化に伴って清朝時代の千余の糖廍は著しく減少した。



大日本製糖会社：6工場

地域：雲林県

製糖工場：虎尾、龍岩、北港、玉井、斗六、大林

明治製糖会社：5工場

地域：嘉義県や台南市の中部地域

製糖工場：総爺、蕭壠、蒜頭、烏樹林、南靖

塩水港製糖会社：2工場

地域：台南市の北部地域

製糖工場：岸内、新営

台湾製糖会社：3工場

地域：台南市の南部地域

製糖工場：三崁店、湾裡、車路墘

図 4-3 台南州における各製糖会社の原料区域（出典：原料採集区域図より作成）

4.1.2.2 製糖工場立地と地域との関連性

1. 近代製糖業の発展の概要

戦前における、近代製糖業の発展の概要は以下のとおりである。

- (1) 1902年に台湾総督府に制定された「台湾糖業奨励規則」に基づき、近代的大規模製糖工場は伝統的製糖工場（糖廍）に代わって新たな砂糖の製造場となった。
- (2) 1905年に台湾総督府に制定された「原料採取区域制度」に基づき、地元のサトウキビ農業と地域の近代的製糖工場との関係は以前より密接になった。
- (3) 1908-1910年の間に、糖廍の撤去のために、台湾総督府は糖廍の解体工事に補助金を提供していた。

この制度によって糖廊数が著しく減少した。

(4) 1920年代に近代的製糖工場の数量が36工場に達し、台湾の全体の工業生産額の80-90%を占めていた。

即ち、製糖産業は当時の台湾の最も重要な産業となった。

(5) 1930年代に、台湾において大日本製糖、台湾製糖、明治製糖、塩水港製糖などの四大製糖会社の製糖業構造が形成されて、製糖工場の数は42にも達した。

2. 近代製糖産業と市街地との関係

前述の3章のように、1930年代の台南州の製糖工場の立地は「市街地内部型」、「市街地周辺型」、「郊外立地型」、「農村地域型」の4種類に分けられる。各製糖工場の工場立地と地域との関係は下の表に示すとおりである。

(1) 市街地内部型

典型的な製糖企業城下町としての「虎尾工場」と「新営工場」は工場周辺の市街化を直接的に促進し、工場立地の小規模集落から地域の中心地への発展に大きな影響を与えていた。「北港工場」と「玉井工場」には、製糖工場が市街地と共に発展し、市街地の拡張の方向も左右していた。

(2) 市街地周辺型

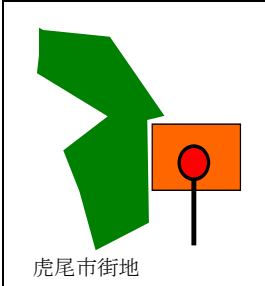
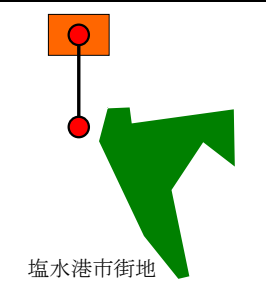
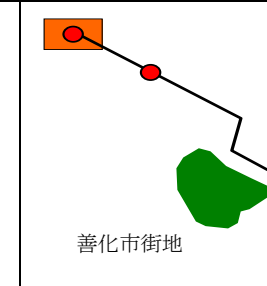
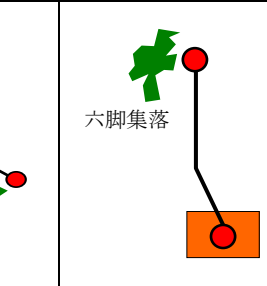
大林工場、岸内工場、総爺工場、蕭壠工場の製糖産業の発展に伴って、主な集落の市街地が製糖工場まで拡張していた。しかし、製糖工場の周辺の小規模農村集落の市街地が進まなかった。

(3) 郊外立地型

斗六工場、車路墘工場、灣裡工場、三崁店工場の周辺の小規模農村集落の市街地が進まなかったが、製糖鉄道と連結する縦貫鉄道駅の周辺地域は新たな製糖集積地の形成のため、市街化が急速に進んでいた。

(4) 農村地域型

烏樹林工場、南靖工場、蒜頭工場の周辺地域の市街地が進まなかった。

製糖工場立地	近代的製糖工場			
市街地内部型	虎尾 (大日本)、北港 (大日本)、新営(塩水港)、玉井 (大日本)			
市街地周辺型	大林 (大日本)、岸内 (塩水港)、総爺 (明治)、蕭壠 (明治)			
郊外立地型	斗六 (大日本)、車路墘 (台湾)、灣裡 (台湾)、三崁店 (台湾)			
農村地域型	烏樹林 (明治)、南靖(明治)、蒜頭(明治)			
【虎尾】市街地内部型	【塩水港】市街地周辺型	【三崁店】郊外立地型	【蒜頭】農村地域型	
				

■ : 製糖工場 ● : 駅 — : 製糖鉄道

図 4-4 製糖工場の立地と都市位置のイメージ (筆者作成)

3. 工場立地の市街化への影響

前述のように、市街地内部型と市街地周辺型の製糖工場は、周辺地域の市街地化に大きな影響を与えた。郊外立地型の製糖工場には、製糖産業の発展と製糖鉄道網の敷設によって、縦貫鉄道駅の周辺地域の市街化を促進していた。農村地域型の烏樹林工場、南靖工場、蒜頭工場の周辺ではそのまま農村地帯を維持していた。そして、これらの製糖工場の周辺地域において市街化ができない理由としては以下の4点が挙げられる。

1. 一地域に一つの製糖工場という政策のため、僅か200~300人の職員しか工場構内の社宅街に住めなかった。そこで、製糖工場の社宅街と周辺の集落は鉾山町のような市街化を形成できなかった。
2. サトウキビ農耕を行う農民と農工は各地のサトウキビ農園に分散し、多数の小規模農村集落のみが形成されていた。
3. 1910年より、各製糖会社は積極的に製糖工場周辺の土地を買収し、大規模の私有農場の設置を行っていた。そこで、製糖工場の周辺は広大なサトウキビ農園のまま維持されたため、周辺集落の市街化が進まなかった。
4. 日本統治時代以降、旧市街地と農村地域の人口は製糖鉄道によって、縦貫線鉄道沿線の駅周辺の市街地に流出していた。

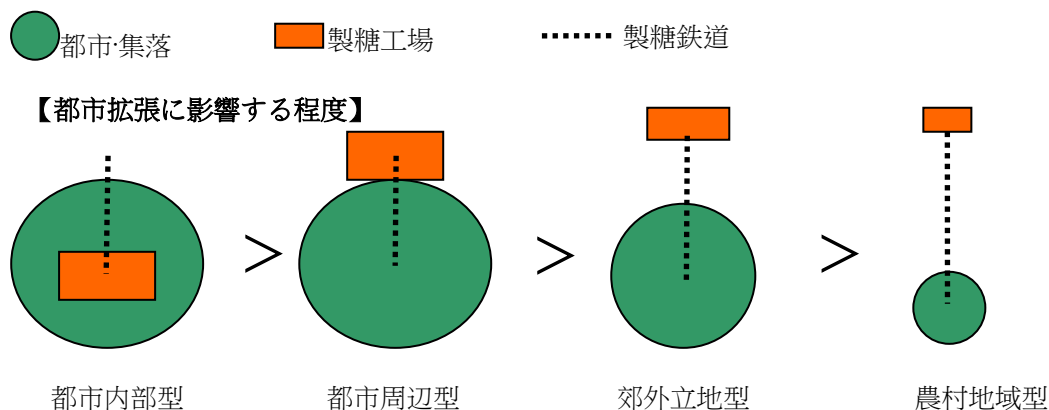


図 4-5 製糖工場の立地と都市拡張の程度（筆者作成）

4. 製糖工場の立地

製糖工場の立地については A. 縦貫線鉄道沿線、B. 伝統的市街地、C. 農村地域に分類され、それぞれの立地特性を有する製糖工場が地域の盛衰へ与えた影響がある。

各種類の製糖工場の新設は周辺地域の人口増加に直接的な影響を与え、特に「虎尾工場」と「新営工場」の設立とともに市街地が形成されたことによって、工場周辺の地域社会に対して経済的と社会的に大きな影響力を与えたことを明らかにした。

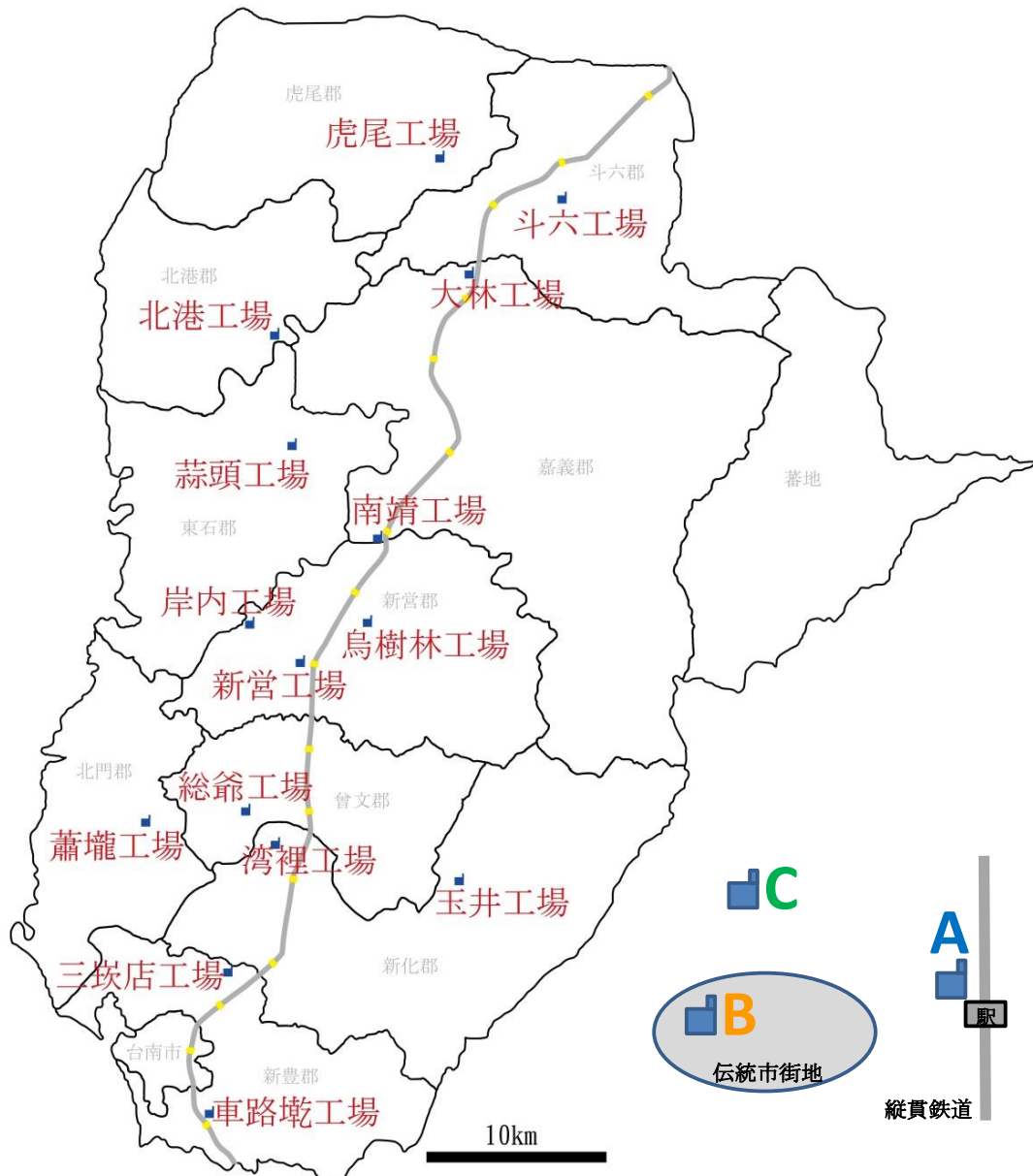


図 4-6 製糖工場の立地：縦貫線鉄道沿線、伝統的市街地、農村地域（筆者作成）

4.1.3 縦貫線鉄道沿線の製糖工場と市街地の形成

4.1.3.1 斗六製糖工場

1. 周辺市街地の形成

(1) 大崙（斗六製糖工場）

大崙は雲林地域の小型集落である斗六南部に位置し、清朝時代から続く糖廊が密集する農村地帯である。また、大崙の東部の「旧廊仔」も糖廊密集地域であるため、周辺で広大なサトウキビ農園が散在していた。下の図に示すように、1912年に東洋製糖会社が斗六製糖会社を吸収合併し、大崙での大型改良糖廊が斗六製糖工場に転化したことに伴い、製糖工場の工業村や周辺の小型集落が形成された。また、製糖鉄道が斗

六製糖工場から近接の縦貫鉄道の斗六駅、斗南駅と連結されたため、斗六製糖工場のある大崙は近代製糖産業の核心と交通の要所として発展した。

(2) 斗六（縦貫鉄道駅周辺）

清朝時代初年（17世紀中期）、鄭經氏とその部下の林圯氏の軍隊が雲林地域に入り、嘉南平原の北部と中央山脈の西側に挟まれた斗六地域（古称：斗六門）での開発・耕作を積極的に推進した。その後、農業発展の良質な基礎が築かれた斗六地域は、雲林地域の政治、経済の核心となった。つまり、雲林内陸（東北部）で最も重要な物産集積地として栄えた大型集落へと発展した。

日本統治時代に入り、1904年に縦貫鉄道の斗六駅が開通された後は、更に大きく発展を遂げた。下の図に示すとおり、1904年に高雄駅から斗六駅までが開通され、縦貫鉄道が斗六の市街地の北側に敷設されたため、市街地の北西側の斗六駅周辺が地域発展の中心になった。また、斗六の南部の大崙集落で設置された斗六製糖工場には、周辺の大崙・永光・古坑などの農村集落と斗六市街地間を繋ぐ製糖鉄道が敷設され、斗六市街地と周辺地域の公共交通の近代化が促進された。さらに、1936年の斗六市街図に示す通り、縦貫鉄道の斗六駅と製糖鉄道と連結されたため、斗六の市街化は南部へと拡張した。



図 4-7 1904 年の大崙



図 4-9 1926 年の斗六と大崙

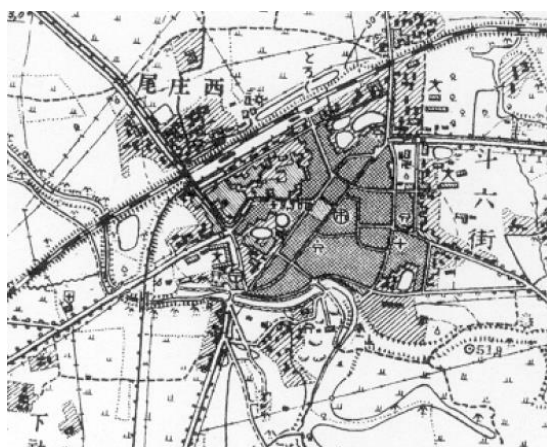


図 4-8 1936 年の斗六市街地

(出典：左上図：「斗六図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、1904。右図：「斗六図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。左下の図：「斗六図」斗六市役所、1936。)

2. 人口の変化

(1) 大崙

下の図に示すように、斗六製糖の改良糖廊（1910年）と東洋製糖の斗六製糖工場（1912年）の設置に伴い、大崙の人口が急速に増加したこのことから、改良糖廊と斗六製糖工場の設置は大崙の人口増加に直接的な影響を与えたと言える。つまり、近代製糖業が発展した15年間で、大崙の人口は1908年の900余人から1920年の約1400人（約1.5倍）に増加した。

(2) 斗六街

1904年に縦貫鉄道の斗六駅が開通された以降、5年間で斗六街の人口が約4700人から約5100人に増加した（約9%の増加率）。また、1910年以降、斗六製糖会社と東洋製糖会社の近代製糖業の発展により、4年間で斗六街の人口が約5000人から約5700人に増加した（約14%の増加率）。そのため、縦貫鉄道の開通と近代製糖業の発展は、斗六街の人口増加に大きく貢献したと言える。

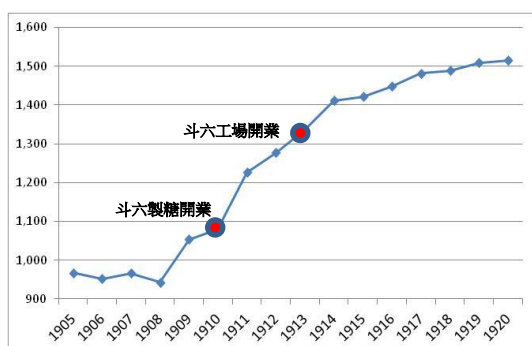


図 4-10 大崙（斗六製糖工場の周辺）の人口推移

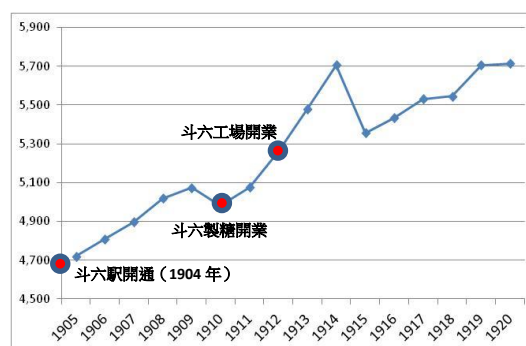


図 4-11 斗六街（斗六駅周辺）の人口推移

4.1.3.2 大林製糖工場

1. 周辺市街地の形成

(1) 大湖

大湖は嘉義の大林庄の北部に位置し、清末に中国の広東梅県からの移民が農地開拓をしたため、大林市街地周辺において小規模な農業集落を形成していた。その後、農地の更なる開拓に伴って、大湖周辺はサトウキビの耕作と糖廊密集の産糖地になった、その中でも「甘蔗崙」が大湖の南側の主な製糖集落であった。下の図に示すように、1909年に成立した新高製糖会社は「大林」と「甘蔗崙」と「大湖」の間で大林製糖工場を設置し、周辺のサトウキビ畑も社有農園（大湖農場）として買収した。言い換えれば、大湖での大林製糖工場は甘蔗崙地域の糖廊群に代わって、嘉義北部の主な製糖地を形成した。また、製糖鉄道が各地を結んで、原料サトウキビを搬送する専用線のみならず、住民の通勤・通学としての公共交通である営業線も地域交流を促進した。

(2) 大林

大林庄（古称：大蒲林）は嘉義の最北端に位置し、清初の康熙期、福建・広東からの移民による開拓に伴って、嘉南平原の北部において主な農村集落を形成した。日本統治時代以降、1920年に大林市街地で「大林庄」が設置され、人口の増加と共に1943年には「大林街」が整備された。また、縦貫鉄道大林駅の開通と大林製糖工場の建設の後、大林街は嘉義北部における最も重要な糖業集積地となり、地域の市街化・近

代化を促した。しかしながら、新高製糖は大林の東側で広大な社有農園を設置したため、当該地において市街地の拡張を抑えたのも事実である。

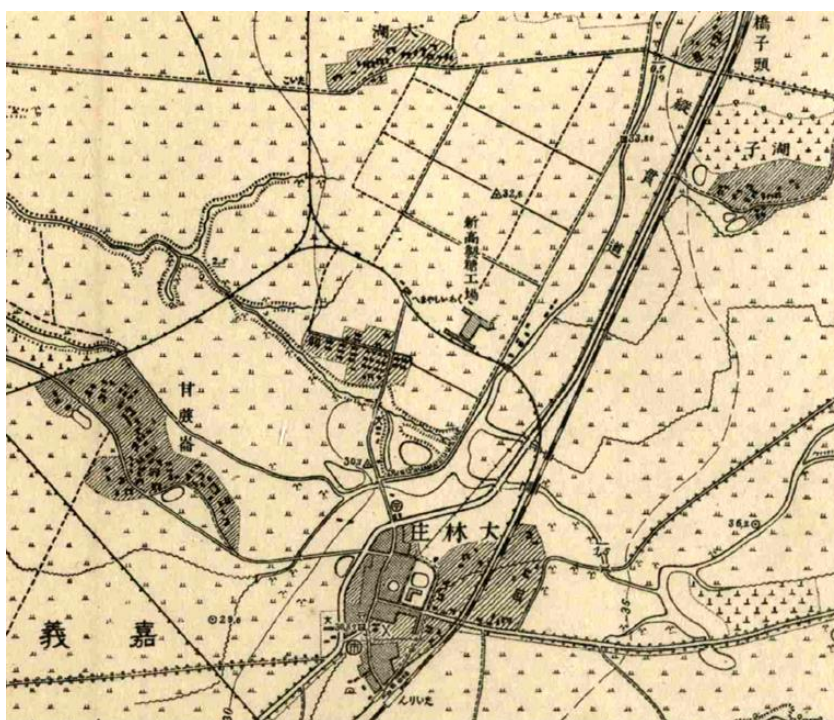


図 4-12 1927 年の大林製糖工場、大林庄、甘蔗崙、大湖

(出典：「大林図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。)

2. 人口の変化

(1) 大湖（大林）

下の図に示すとおり、日本統治時代以降、農業集落である大湖の人口は 400 余人を維持していたが、新高製糖会社の開業と大林製糖工場の設置と共に、1911 年からの 10 年間で 800 余人と 2 倍に増加した。その中で、特に 1911 年から 1913 年の間、製糖工場の設置工事のため 200 余人が増えたことから、この時期に際立って地域発展が大きく進んだと言える。

(2) 大林街（縦貫鉄道大林駅）

清朝時代から大林と西側の甘蔗崙は嘉義北部の主な産糖地・農業集落であったものの、糖業奨励政策と糖業取締規則の影響の下で、地域の糖廩の激減と共に、大林と周辺地域の人口が減少した。1903 年、縦貫鉄道大林駅を開通した以降、地域の公共交通が近代化されたが、人口増加は進まなかった。しかし、縦貫鉄道の運輸と合わせて、1907 年の製糖産業における機械化の改良糖廩設置後から、地域の人口増加が始まった。1906 年の 700 余人から 1913 年には 1000 余人に増加した（約 40%の増加率）。しかしながら、1913 年に大林製糖工場が開業し、労働力が製糖工場・社有農園に分散したことによって、大林市街地の人口減少が引き起こされた。

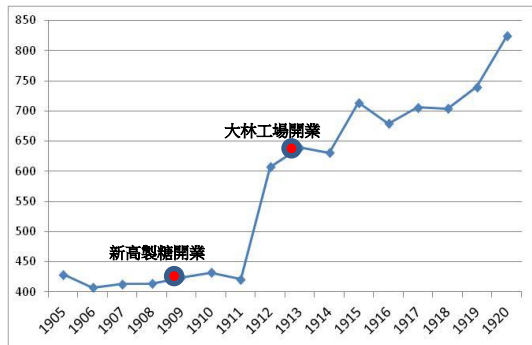


図 4-13 大湖（大林製糖工場の周辺）の人口推移

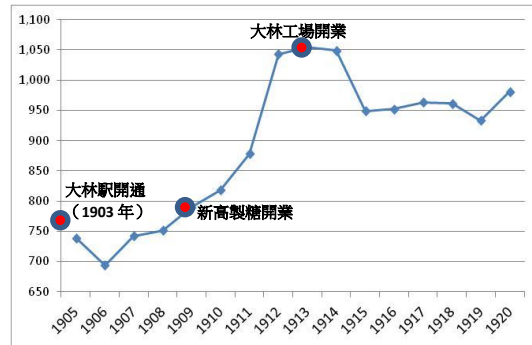


図 4-14 大林（大林駅周辺）の人口推移

4.1.3.3 南靖製糖工場

1. 周辺市街地の形成

南靖は嘉義の最南端にある水上庄の南部に位置し、水上庄周辺の小規模な農村集落であった。しかし、1910年の南靖製糖工場の設置により、東に隣接する縦貫鉄道の南靖駅が開通した。それ以降、南靖は嘉義南部の主な産糖地・交通の要塞として発展している。下の図に示すように、南靖駅に隣接する南靖製糖工場は、製糖鉄道によって蒜頭製糖工場と各地のサトウキビ畑を結んでいる。また、南靖製糖工場の周辺（特に南側）で、広大な私有農園が設置されたため、製糖工場と駅周辺の市街化が進まず、製糖工場の工業村は農村地帯における独立した集落として発展した。



図 4-15 1927年の南靖製糖工場と南靖駅

(出典：「白河図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。)

2. 人口の変化

日本統治時代以降、1907年に東洋製糖会社の南靖製糖工場が設置されたため、南靖の人口は急速に増加した。また、1911年に南靖駅が開通したことに伴って、人口増加は続いていた。結果として、1906年から1920年までの間に、南靖の人口は約2倍に増加した。

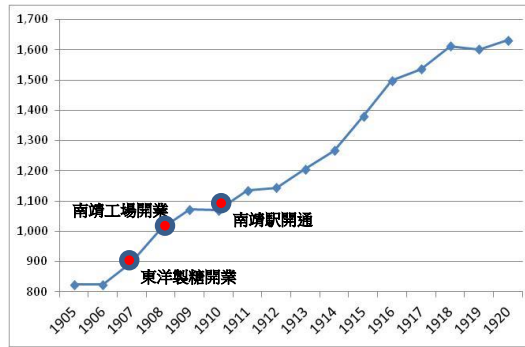


図 4-16 南靖（南靖製糖工場・南靖駅周辺）の人口推移

4.1.3.4 新営製糖工場

1. 周辺市街地の形成

清朝時代から、新営は台南の北部に位置する、西の塩水街と東の白河街を挟まれた、太子宮・鉄線橋の間の小規模な農村集落として位置づけられていた。しかし 1901 年の縦貫鉄道の新営駅の開通と 1908 年の塩水港製糖会社傘下の新営製糖工場の設置のため、新営は北台南で最も重要な新興都市に発展した。その後、台南州の新営郡の新営街は政治・経済の核心となり、逆に塩水・白河などの伝統的市街地が新営郡の傘下となった。つまり、塩水港製糖の本社である新営製糖工場の設置と縦貫鉄道の新営駅の開通のため、新営の市街化は急速に発展したと言える。

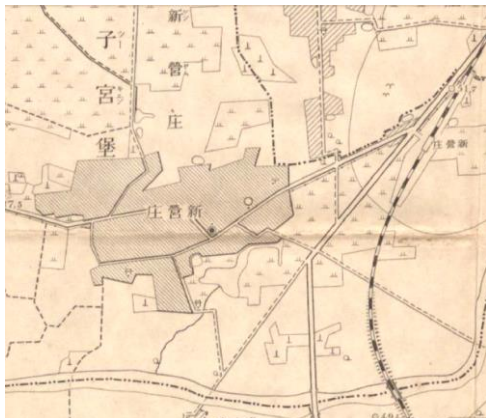


図 4-17 1904 年の新営庄市街地

(出典：「新営庄図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。)



図 4-18 1926 年の新営庄市街地

(出典：「新営庄図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。)

2. 人口の変化

台南北部にある糖廍密集の新営地域には、日本統治時代以降の糖業奨励政策と糖業取締規則のため、在来糖廍の撤去と共に人口減少が発生していた。下の図に示したように、1901 年に縦貫鉄道の新営駅が開通されたが、人口増加に直接的に影響を与えなかった。しかしながら、1908 年に塩水港製糖の新営製糖工場の新設のみならず、岸内から新営へ本社が移転したことにより、1906 年から 1920 年までの間に新営の人口が約 3700 人から 5000 余人に増加した。従って、近代製糖業と縦貫鉄道は新営の人口増加を促進したと言

え、結果、新営地域は典型的な製糖企業城下町になった。



図 4-19 新営庄（新営製糖工場・新営駅周辺）の人口推移

4.1.3.5 湾裡製糖工場

1. 周辺市街地の形成

(1) 曾文

曾文は台南中部の善化市街地の北側に位置し、清朝時代から「溪尾」、「東勢宅」、「六份寮」などの小規模集落が集まる農村地帯であった。しかし、1909年に台湾製糖会社が台南製糖会社を吸収合併し、東勢宅集落の周辺で湾裡製糖工場を建設した。下の図に示したように、台車軌道によって曾文地域と善化の中心市街地と接続され、また、製糖鉄道が製糖工場と縦貫鉄道の善化駅と連結された。湾裡製糖工場の設置と共に曾文・善化と縦貫鉄道との密接な関係が構築され、近代製糖業の開業が地域のインフラの近代化を支えていた。

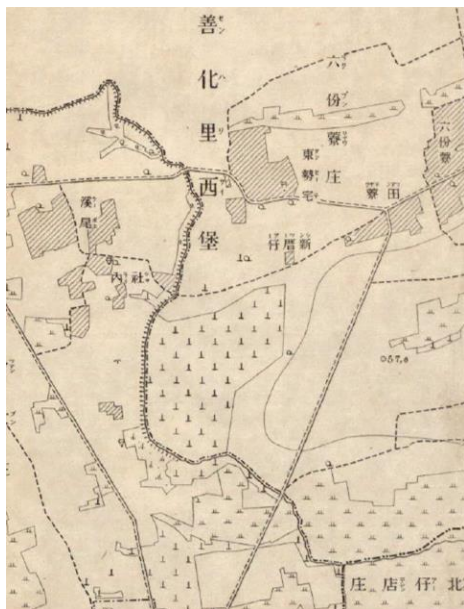


図 4-20 1904年の曾文地域

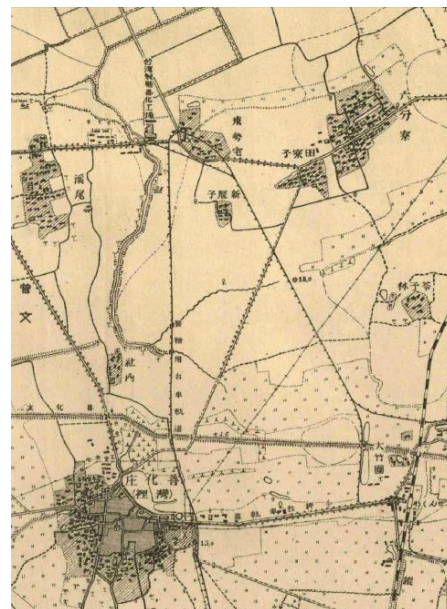


図 4-21 1926年の善化庄市街地

出典：「蔗荳図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。）

（出典：「善化図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。）

(2) 善化庄

善化（古称：湾裡）は台南の東北に位置し、清朝から地域の主な農業集落として発展していた。日本統治時代に入り、湾裡製糖工場の設置と共に善化庄の近代化が促され、市街化に伴って、1920年に「善化庄」が整備されたため、善化が地域発展の核心になった。その後、農産品の集積地であった場所から中心市街地が形成され、1940年には改めて「善化街」が整備された。曾文の湾裡製糖工場が善化の産業近代化・経済発展に貢献し、製糖鉄道・台車軌道の敷設が地域の公共交通の近代化を進めたことによって、善化市街地は縦貫鉄道の善化駅の方向に徐々に拡張した。

2. 人口の変化

(1) 曾文（湾裡製糖工場）

1906年に台南製糖会社の湾裡製糖工場が建設されたことによって、曾文の人口は急速に増加した。そのため、1905年から1909年までの間に、曾文の人口は1100余人から約1400人に増加した。しかし、1914年に、南側の善化が地域の政治・経済の核心になり、中心市街地として発展したため、曾文の人口は善化に流出した。

(2) 善化（縦貫鉄道善化駅）

清朝時代から、善化は製糖業の集積地として繁栄したが、糖業奨励政策と糖業取締規則の公布と共に糖廓数量が激減したことによって、善化の人口は減少した。1901年に縦貫鉄道善化駅が開通されたが、善化庄の人口減少は続いていた。しかしながら1906年に湾裡製糖工場の開業に伴い、人口が徐々に回復し、また1909年に台湾製糖会社の吸収合併によって、新式製糖工場の産糖量の増加と共に人口が急速に増加した。下の図に示したように、善化の人口に1906年の約3400人から1919年の3900余人へ増加した。

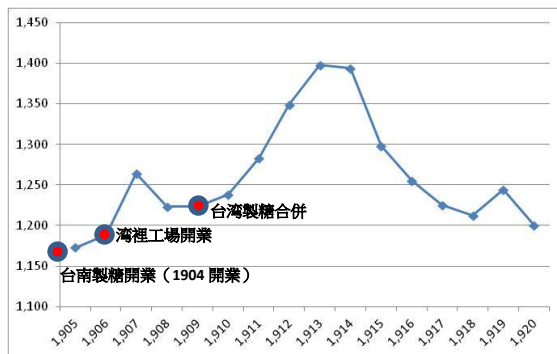


図 4-22 曾文（湾裡製糖工場の周辺）の人口推移

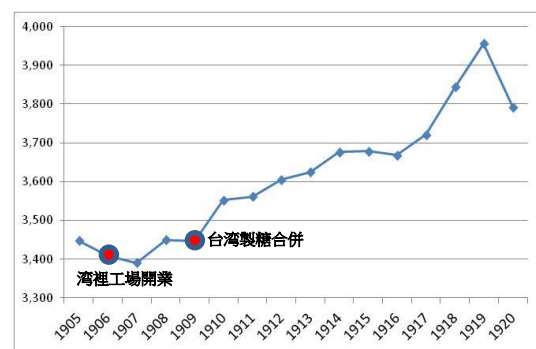


図 4-23 善化（善化駅周辺）の人口推移

4.1.3.6 三崁店製糖工場

1. 周辺市街地の形成

三崁店は台南の南部に位置し、先史時代より続く台江内海の沿岸地における原住民である平埔族の主な部落であった。清朝時代初期に、漢民族が台江内海の沿岸地を開拓し、「府城北路」と呼ばれた北台南の交通要塞とした小規模な集落を発展させた。下の図に示すように、三崁店集落に隣接する三崁店製糖工場は、集落の十分な労働力、周辺の元糖廓のサトウキビ農園、水源などの資源のが豊富であったほか、機械化の

製糖手法の導入等によって砂糖の生産量が拡大した。これにより、三崁店製糖工場は、三崁店集落と周辺地域の産業発展と近代化に直接的に貢献した。しかし、台湾製糖会社が縦貫鉄道の永康駅周辺で広大な社有農地を設置したため、駅周辺においては市街化の形成は進まなかった。また、製糖工場周辺における市街地あるいは主だった集落がなかったため、製糖鉄道の専用線によって原料サトウキビ・地域物資の搬送が行われた。



図 4-24 1926 年の三崁店製糖工場と周辺地域

(出典：「台南北部図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1926。)

2. 人口の変化

1906年に台南製糖会社の機械化改良糖廬が設置され、または1909年にFSD会社に吸収合併され、三崁店製糖工場が設置された以降、三崁店集落での人口は急速に増加した。さらに、1911年にFSD会社が台湾製糖会社に吸収合併された以降、産糖量の増加に伴って三崁店の人口増加は更に続いた。下の図に示したように、三崁店の人口は1906年の300余人から1915年の800余人（約1.5倍）に増加した。

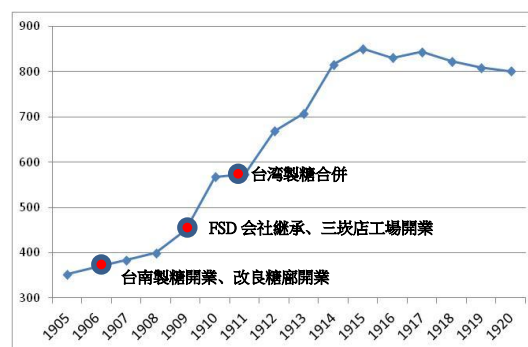


図 4-25 三崁店（三崁店製糖工場の周辺）の人口推移

4.1.3.7 車路墘製糖工場

1. 周辺市街地の形成

車路墘は台南の最南端の小規模な農村集落であり、日本統治時代に入り、1900年に縦貫鉄道の車路墘駅が設置されたが、駅周辺の市街地は形成されなかった。1910年に台湾製糖会社の車路墘製糖工場の設置と共に、工業村が農村地帯における独立集落となった。また、台湾製糖が製糖工場と縦貫鉄道周辺の広大な土地を買収して、社有農園としたため、製糖工場と駅周辺には市街地が形成されなかった。そのため、製糖工場の周辺において人口が密集するような市街地がなかったことから、この地においては製糖鉄道の営業線の敷設がなされなかった。したがって、製糖会社による独自の製糖鉄道専用線によって、製糖工場、サトウキビ畑、縦貫鉄道を連結し、原料サトウキビ・各地の物資を製糖工場と縦貫鉄道に搬送していた。



図 4-26 1927年の車路墘製糖工場と縦貫鉄道車路墘駅

(出典：「台南南部図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1926。)

2. 人口の変化

車路墘製糖工場の周辺において主だった市街地が形成されなかったため、人口の推移記録に乏しいが、1910年の製糖工場の設置と共に周辺地域の人口増加が促されたことが予想できる。しかし、前述のように、台湾製糖会社は製糖工場と縦貫鉄道の周辺で広大な社有農園を設置したため、車路墘製糖工場の周辺と駅周辺において市街化がなされなかった。逆に、多くの在来糖廬の撤去に伴って、人口は著しく減少したのである。

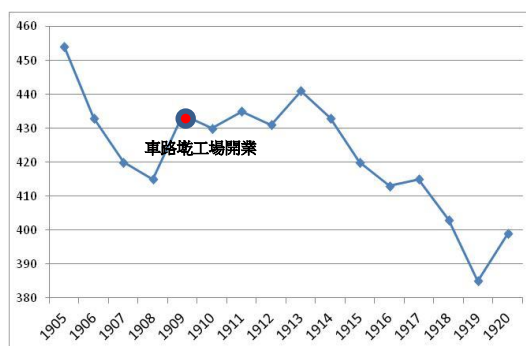


図 4-27 車路墘（車路墘製糖工場の周辺）の人口推移

4.1.4 伝統的市街地における製糖工場と市街地の盛衰

4.1.4.1 北港製糖工場

1. 伝統的市街地への影響

北港は雲林の最南端に位置し、北港溪沿岸の河川港として栄えた、台湾の製糖産業にとり重要な港町・集積地である。明朝の末期に、顔思齊將軍が北港の開拓を始め、その後鄭芝龍將軍が軍事拠点として開墾の拡大を進めたことによって、北港が地域における政治・経済の中心となった。日本統治時代に入り、港口としての輸出貿易が禁止され、また、河川の沈泥により港湾機能が低下したため、北港の国際貿易としての機能は衰退したが、台湾の砂糖・米などの農産物の集積地として機能し、地域の発展を支えていた。1920年に「北港街」が設置され、その後も雲林の最南端の、製糖産地としての最も重要な市街地が維持されている。

下の図に示したように、1904年に北港の中心市街地の西側は小規模な農村地帯であったが、1910年に北港製糖は改良糖廬を設置し、また、1912年には東洋製糖が合併して北港製糖工場を設置した。結果として、北港製糖工場は輸出貿易機能を失った港町の発展を維持し、近代製糖産業による新たな製糖集積地の形成を促したのである。即ち、北港の中心市街地の西側に隣接する北港製糖工場は、直接的に北港の市街化・近代化に大きな貢献を与えた。また、製糖鉄道は西側から全体の市街地を囲み込んでおり、縦貫鉄道の嘉義駅と北側の虎尾製糖工場とを連結することによって、雲林南部での新たな交通拠点を形成していた。さらに、製糖工場の西側の広大なサトウキビ畑には、地域における農業発展・近代化の促進が行われた。つまり、北港製糖工場の設置と共に、近代製糖産業施設が徐々に市街地に溶け込み、製糖工場と市街地の拡張が一体となって行われていたのである。



図 4-28 1904年の北港市街地西側



図 4-29 1926年の北港市街地と北港製糖工場

出典：「北港図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。）

（出典：「北港図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。）

2. 人口の変化

清朝の時代から北港は砂糖の主な輸出港として栄えたが、日本統治時代の糖業奨励政策と糖業取締規則の公布に伴い、北港の人口が減少した。しかし、近代製糖業の発展に伴い、人口は増加に転じた。例えば、1910年の北港製糖会社の改良糖廬と1912年の東洋製糖会社の北港製糖工場は、北港の人口増加を直接的に貢献した。下の図に示したように、1910年～1920年の10年間で、人口は約7000人から約8800人に増加した。

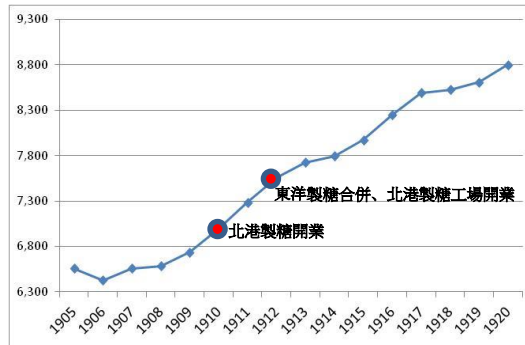


図 4-30 北港街（北港製糖工場の周辺）の人口推移

4.1.4.2 岸内製糖工場

1. 伝統的市街地への影響

(1) 岸内（岸内製糖工場）

岸内は台南の最北端の塩水港の北側に位置し、八掌溪沿岸の新岸内から旧岸内にわたる農業集落である。清朝時代から、岸内は糖廊密集の地域として主な産糖地となり、南側の砂糖の輸出港である塩水港の輸出貿易を支えていた。日本統治時代以降、1906年に台湾人の王雪農氏は塩水港製糖会社を設立し、新岸内と旧岸内の間で岸内製糖工場を建設したことによって、岸内の新たな製糖集積地として近代製糖業の発展を促した。また、製糖鉄道は西海岸の布袋海港から岸内製糖工場を経て、新宮製糖工場・縦貫鉄道新宮駅と連結し、西側の塩業・漁業の物資、砂糖、山側の資源の流通を促進した。

(2) 塩水港

清朝時代から、塩水港は台南最北端の急水溪の河川港として栄えた台湾の四大港町であり、北台南における最も重要な砂糖輸出港である。¹¹⁴日本統治時代以降、塩水港の繁盛な商業貿易が続いたが、日本軍は布袋海港で堤防を築いたため、塩水港の水運機能が大幅に衰退した。そのため、港町としての塩水港の輸出貿易の機能の低下に伴い、市街地の拡張も進まなくなった。また、東側の縦貫鉄道の新宮駅の開通のため、陸運の発展とは逆に衰退しつつあった塩水港からの人口流出の問題が深刻となった。さらに、1905年に塩水港製糖会社が市街地の北側で設立され、1909年に台湾初の製糖鉄道の営業線が敷設されたことから、地域の鉄道交通の近代化が促進されたが、塩水港からの人口は縦貫鉄道沿線の都市への流出が加速し、更に減少した。

¹¹⁴ 明朝時代より、塩水地域の急水溪の河口部における海水に流入したため、月津港町を含めて北台南地域が「塩水港」と呼ばれた。清朝時代以降、南嘉義と北台南の文化、政治、経済、交通、軍事の中心地である塩水港は、台湾の第四大都市とした砂糖の輸出港だった。(清朝時代の四大都市(港町):一府(台南)、二鹿(鹿港)、三艋岬(万華)、四月津(鹽水))。

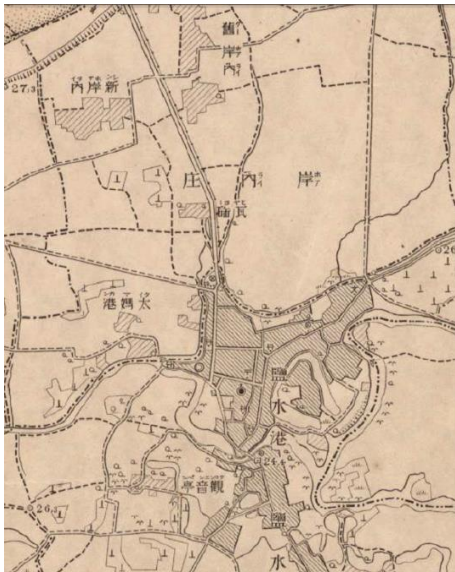


図 4-31 1904年の塩水港市街地と岸内集落
出典：「塩水港図」、臨時台湾土地調査局、台湾日
日新聞社、台湾図書館所蔵、1904。）



図 4-32 1927年の塩水港市街地と塩水港製糖工場
（出典：「新営図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図
書館所蔵、1927。）

2. 人口の変化

(1) 岸内（岸内製糖工場）

日本統治時代初期において、在来糖廊が密集した新・旧岸内集落には、糖業奨励政策と糖業取締規則のため、糖廊の数と人口とが減少した。しかし、1906年に岸内製糖工場が開業した以降、岸内地域の人口増加が起こった。下の図に示す通り、1905年から1920年まで、岸内の人口は約1600人から約2200人に増加した。

(2) 塩水港

塩水港においては、塩水港製糖会社と岸内製糖工場が設置されたが、依然として輸出貿易機能を失った港町の衰退は続いていた。また、1909年に縦貫鉄道の新営駅の開通と本社としての新営製糖工場の新設によって、塩水港の人口は新営への流出し、塩水港の衰退は更に深刻化した。下の図に示したように、1905年から1920年の間に、塩水港の人口が約7100人から5700人に減少した。

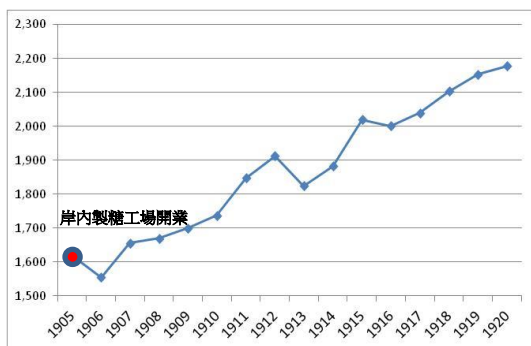


図 4-33 岸内（岸内製糖工場の周辺）の人口推移

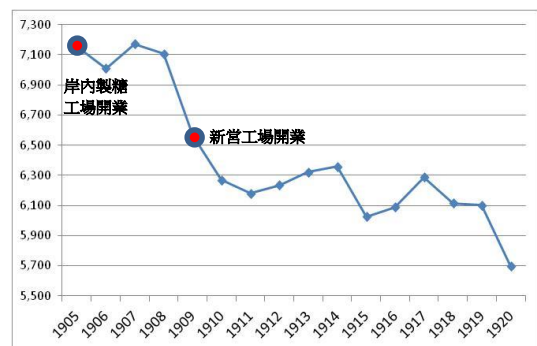


図 4-34 塩水港街の人口推移

4.1.4.3 蕭壠製糖工場

1. 伝統的市街地への影響

蕭壠は台南の西北部に位置し、先史時代よりの、原住民の西拉雅文化の発祥地である平埔族の蕭壠社部落の主な集落であった。清朝時代に入り、蕭壠は北台南の台江内海の沿海地帯における主な集落となり、重要な砂糖の集積地を形成していた。日本統治時代以降、1920年に「佳里庄」、1933年に「佳里街」が整備されて、地域の政治・経済の中心となった。下の図に示したように、1909年に明治製糖の蕭壠製糖工場が蕭壠市街地の北側に設置され、製糖鉄道営業線の「番子田線」が二重港、学甲、蕭壠、麻豆、縦貫鉄道番子田駅と連結されて、地域の近代化に大きな影響を与えた。なお、製糖鉄道専用線は蕭壠市街地を囲み込んでおり、サトウキビ畑に連結しており、都市拡大の範囲をとって都市の広さを定義していたと考えられる。



図 4-35 1926年の佳里（蕭壠）市街地と蕭壠製糖工場

(出典：「麻豆図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1926。)

2. 人口の変化

清朝時代からの砂糖集積地である蕭壠は、糖業奨励政策・糖業取締規則のため、糖廩数の激減と共に人口減少が起こった。しかし1906年の明治製糖会社と蕭壠製糖工場の設置に伴って、人口はやや回復したが、1912年における明治製糖本社の総爺製糖工場への移転に伴う、人口流出などによって、蕭壠市街地の人口増加は進まなかった。また、人口の縦貫鉄道沿線の新興都市への流出に伴い、1914年からは大幅に人口減少が発生した。

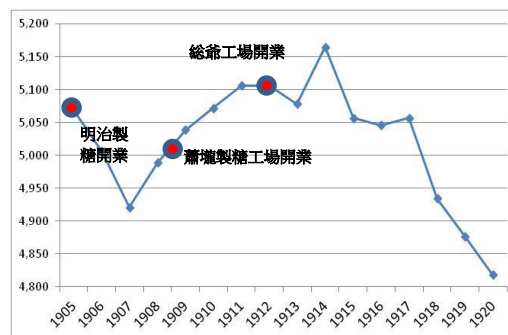


図 4-36 佳里（蕭壠製糖工場の周辺）の人口推移

4.1.4.4 総爺製糖工場

1. 伝統的市街地への影響

麻豆は台南地域の中央部に位置し、明朝時代より原住民麻荳社の主な部落である。清朝時代以降、麻豆は曾文溪の最も重要な河川港になり、台南の主な砂糖の集積地と物産貿易の拠点となって、台南における代表的な集落となった。しかしながら日本統治時代に入り、輸出港の機能の衰退と周辺密集の糖廊の撤去に伴って、地域発展が減速した。

1906年に、麻豆の東南部の総爺において総爺製糖工場が設立されたため、明治製糖本社も麻豆を拠点として発展した。そこで、麻豆においては地域経済と政治の中心地としての機能が維持された、1920年には「麻豆街」が整備された。下の図に示したように、総爺製糖工場と麻豆の中心市街地の間で幹線道路の整備や、製糖鉄道の営業線の番仔田線が西海岸と縦貫鉄道（番仔田駅）と連結し、麻豆地域における製糖産業発展に伴う公共交通の近代化が促進された。



図 4-37 1904年の麻豆市街地と総爺集落

(出典：「麻荳図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。)

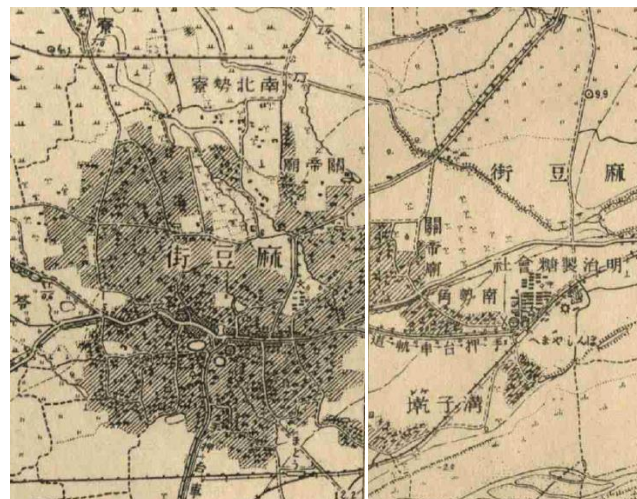


図 4-38 1926年の総爺市街地と総爺製糖工場

(出典：「麻豆図」(左)、「新営図」(右)、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1926。)

2. 人口の変化

糖業奨励政策と糖業取締規則の公布に伴う糖廓数の激減や、輸出貿易機能の衰退のため、清朝時代の砂糖集積地となった麻豆の人口は減少した。1903年に麻豆製糖会社は改良糖廓を設置したが、周辺の糖廓の減少と砂糖貿易の減少によって人口減少は続いていた。1909年に西側の佳里における明治製糖会社による蕭壠製糖工場の設置、近代糖業発展・サトウキビ農園の拡大に伴って、人口が顕著に増加した。しかし、1912年に麻豆の総爺製糖工場が設置されたが、逆に人口減少が発生した。これは、麻豆周辺に密集していた糖廓群が徹底的に撤去されたため、糖廓の労働者が縦貫鉄道沿線の都市に流出したためである。

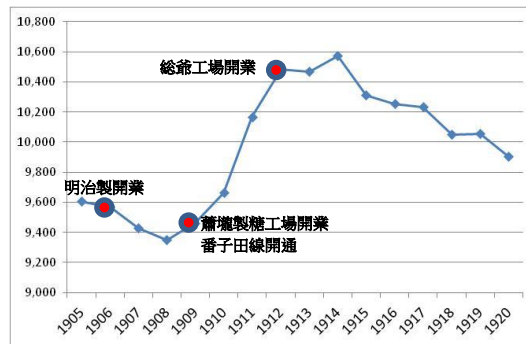


図 4-39 麻豆街（総爺製糖工場の周辺）の人口推移

4.1.4.5 玉井製糖工場

1. 伝統的市街地への影響

玉井は台南東部の山間地に位置し、原住民の噶吧嘰社の主な部落だった。明朝末期、漢民族と原住民の西拉雅族の移民に伴って、徐々に台南の山間部の主な集落になった。市街化の形成が行われ、1920年には「玉井庄」が設置された。

1905年に台湾人の陳鴻鳴氏を主とした民族資本による「永興製糖会社」は、玉井市街地の西北側で噶吧嘰製糖工場（大型機械化の改良糖廓）を建設した。また、1911年に昭和製糖会社は永興製糖会社を合併し、玉井製糖工場を建設した。下の図に示す通り、玉井製糖工場が玉井市街地に隣接し、その製糖鉄道は玉井から縦貫鉄道の善化駅と連結し、山間部孤立地区から平原部・縦貫鉄道に連絡する唯一の公共交通建設となった。



図 4-40 1927年の玉井市街地と玉井製糖工場(当時は昭和製糖の台南製糖工場)

(出典：「新化図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。)

2. 人口の変化

山間部の主な物産集積地である玉井には、糖業奨励政策と糖業取締規則の公布に伴う糖廊減少により、日本統治時代初期において市街地の人口は増加しなかった。なお、1905年には永興製糖会社による嚙吧岬改良糖廊が設置されたが、人口はむしろ減少した。しかし、1911年に昭和製糖会社と明治製糖による玉井製糖工場を設置した以降は、砂糖の大量生産のため山間地でのサトウキビ農園の開拓が行われ、人口はこれに伴って著しく増加した。

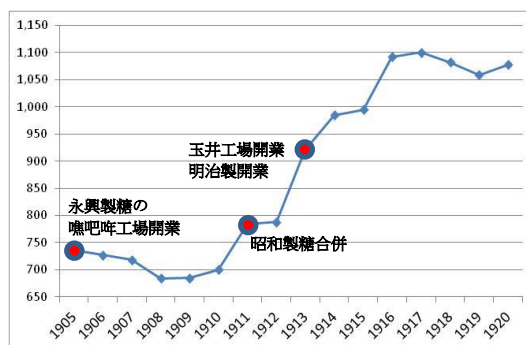


図 4-41 玉井（玉井製糖工場の周辺）の人口推移

4.1.5 農村地域における製糖工場と地域変遷

4.1.5.1 虎尾製糖工場

1. 周辺地域の変遷

虎尾は雲林地域の中央部に位置し、日本統治時代の初期には「五間厝」という小規模な集落だった。1909年に大日本製糖会社は五間厝の東北部で虎尾製糖工場を設置し、工業村の社宅街から周辺の市街化の形成が進められた。1920年に「虎尾庄」が設置され、虎尾を中心に周辺地域を含めた「虎尾郡」が設立された。虎尾郡の政治・経済の中心地となった虎尾庄には、虎尾製糖工場の設置と近代製糖業の発展に伴う市街化・近代化が急速に進行した。即ち、大日本製糖会社の近代製糖業は虎尾の産業の大部分を占め、製糖工場・サトウキビ農園が多大な労働機会を与えられることにより、製糖産業は著しく発展し、虎尾地域の市街化・近代化に大きく貢献した。このことから、虎尾は典型的な製糖企業城下町と言える。

下の図に示したように、虎尾製糖工場から周辺地域に延伸した製糖鉄道網は、虎尾が鉄道交通の中心となって、地域の近代化を促進していた。原料サトウキビの搬送のみならず、高密度の製糖鉄道は各地の物産を縦貫鉄道（斗南駅）に集め、各地域の産業発展を促した。特に、縦貫鉄道の斗南駅、伝統的市街地の北港・北港製糖工場、農産物の集積地の西螺をネットワークして、雲林中部全体の公共交通・物流の近代化を一気に加速した。また、虎尾製糖工場の西側での市街地の形成と虎尾郡役所の設置に伴い、虎尾は雲林中部の政治・経済の中心となった。

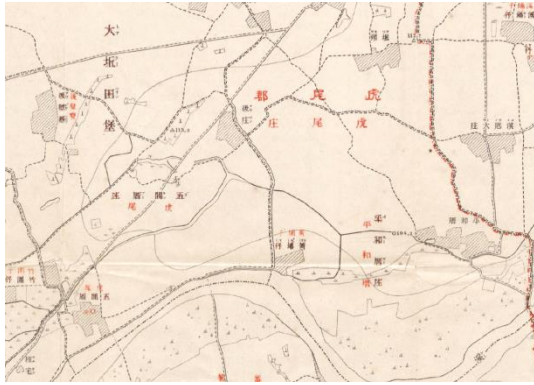


図 4-42 1904 年の五間厝集落

出典：「斗南図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。）



図 4-43 1927 年の虎尾市街地と虎尾製糖工場

（出典：「虎尾図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。）

2. 人口の変化

清朝時代に、五間厝集落と周辺地域には僅か人口約 500 人の小規模な農村集落だった。しかし 1906 年、大日本製糖会社は五間厝集落の東北部で本社を設立した以降、人口は著しく増加した。1909 年に虎尾製糖工場が設置され、人口増加は加速した。1916 年までには、人口は約 2500 人に増加した。つまり、製糖会社と製糖工場の設置により地域が発展し、10 年間に人口は 5 倍に増加した。1933 年には、人口が約 2 万 6 千人に上った虎尾には、「虎尾街」が整備され、現在では、雲林地域における第二の都市となっている。



図 4-44 五間厝 (虎尾製糖工場の周辺)の人口推移

4.1.5.2 蒜頭製糖工場

1. 周辺地域の変遷

蒜頭は嘉義の北西部に位置し、「六脚」という小規模農業集落の南側、八掌溪の主な河川港僕仔脚 (朴子) の東側の農村地帯であった。1920 年に、蒜頭は六脚庄の一部に組み込まれ、東石郡朴子街の一部とされた。1911 年に、明治製糖会社は蒜頭で蒜頭製糖工場を建設し、近代製糖が発展し、また、製糖鉄道の敷設に伴って、周辺地域の近代化が促された。その中で、製糖鉄道営業線の朴子線は僕仔脚市街地と縦貫鉄道の嘉義駅とを連結し、専用線は北側の六脚、湾内など周辺集落・サトウキビ農園を繋げていた。なお、蒜頭製糖工場の南側で広大な社有農場が設置されたため、工場周辺の農村地帯において、社宅街以外の市街化の形成がなされなかった。



図 4-45 1904 年の蒜頭庄



図 4-46 1926 年の蒜頭製糖工場と蒜頭庄

出典：「蒜頭図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。）

（出典：「蒜頭図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1926。）

2. 人口の変化

台湾総督府の人口推移の統計資料の中には、蒜頭製糖の周辺の人口推移の資料はない。しかし、1904 年の蒜頭の市街地の地図から見ると、蒜頭製糖工場と住宅街の設置が、地域の人口増加に直接的に影響を与えたことが推察される。なお、下の図に示したように、蒜頭製糖工場の北側の六脚集落においては、1910 年に明治製糖会社による蒜頭製糖工場が建設された以降、人口が著しく増加した。1912 年～1914 年の三年間で人口は僅かに減少したが、1915 年から人口増加に転じた。結果としては、1908 年から 1920 年の間に、近代製糖産業の発展に伴い、人口が約 2100 人から 3000 人に増加した。

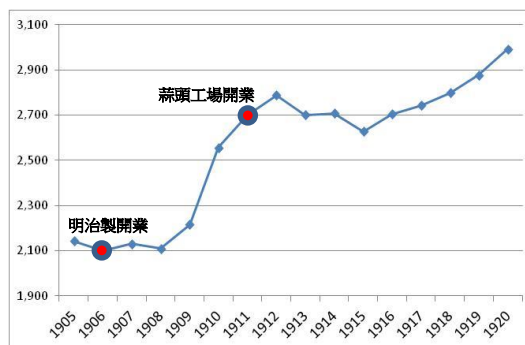


図 4-47 六脚（蒜頭製糖工場周辺の北側）の人口推移

4.1.5.3 烏樹林製糖工場

1. 周辺地域の変遷

烏樹林は台南地域の最北端に位置し、後壁寮の烏樹林庄の小規模農業集落である。下の図に示す通り、1909 年に、東洋製糖会社による烏樹林製糖工場は、八掌溪沿岸の烏樹林集落の南側に建設された。また、

製糖鉄道の営業線は製糖工場の周辺のサトウキビ農園・農村地帯に延伸され、地域の公共交通の近代化を促進した。しかしながら、製糖工場の周辺で広大な社有農場が設置されたため、市街化の形成は進まなかった。



図 4-48 1904 年の烏樹林集落

出典：「新営庄図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。）



図 4-49 1927 年の烏樹林製糖工場と烏樹林集落

（出典：「新営図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。）

2. 人口の変化

1910年に烏樹林製糖工場が建設されたため、烏樹林集落の人口増加が始まり、また、製糖工場が建設された以降は、地域の人口が増加し続けた。1909年から1920年まで、烏樹林集落の人口は約400人から1000余人に増えた（約2.5の増加率）。従って、烏樹林製糖工場の設立は烏樹林集落の近代化・人口増加に直接的に促進したといえる。

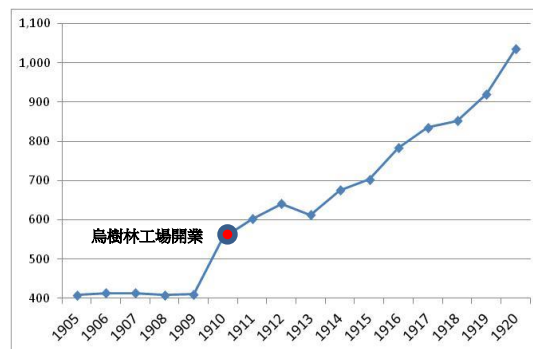


図 4-50 烏樹林（烏樹林製糖工場の周辺地域）の人口推移

4.1.6 製糖工場の設置と地域人口の変遷

4.1.6.1 伝統的市街地・産業集積地

前述のように、台湾総督府の近代製糖産業の政策下の「糖業奨励政策」と「糖業取締規則」の公布に伴う、新設の製糖工場による砂糖集積地の周辺の糖廊数の激減、港町の輸出貿易機能の衰退が発生した。しかし、新設の製糖工場は糖廊に代わって、近代製糖業の発展と共に地域の発展を促進していた。

下の図に示したように、大林製糖工場の南側の旧砂糖集積地の「新港街」は、1905年より人口減少が続いたが、1909年の新高製糖開業のため、人口の回復を促されていた。しかし、1913年の大林製糖工場の新

設と共に、工場とサトウキビ農耕などの雇用機会の創出によって、新港街の人口が大林工場の周辺に流出した。また、蒜頭工場周辺の「朴子街」は、清朝時代に嘉義中部の主な砂糖の輸出港・集積地であり、1905年より糖廊の減少と貿易機能の衰退のため、急速な人口減少が発生した。しかし、1909年より、明治製糖の蒜頭製糖工場の開業に伴って、人口が徐々に増加していた。蕭壠工場周辺の「佳里興」と虎尾工場周辺の「崙背」では、1905年より人口がますます減少する傾向があったが、周辺の蕭壠製糖工場と虎尾製糖工場の起業に伴って、人口が急速的に増加した。

従って、日本財閥向けの糖業保護政策の影響の下で、清朝時代に南台湾における主な集落・市街地の衰退が顕著になり、また製糖工場の運営によって、市街地の人口の回復もあったと言える。即ち、植民地産業である近代製糖業の最大の特徴は、台湾人資本・サトウキビ農民の製糖産業の経営権の損害の被害を与えたことであるといえ、糖廊・砂糖集積地の失業問題と共に地域の衰退を促していた。また、製糖会社は過剰労働力を吸収し、近代製糖業の急速的な発展に伴う市街地の人口増加を促した。

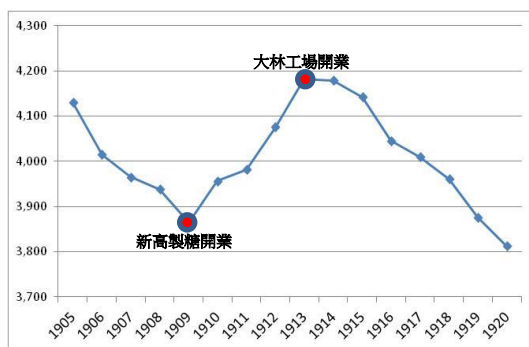


図 4-51 新港街(大林工場周辺)

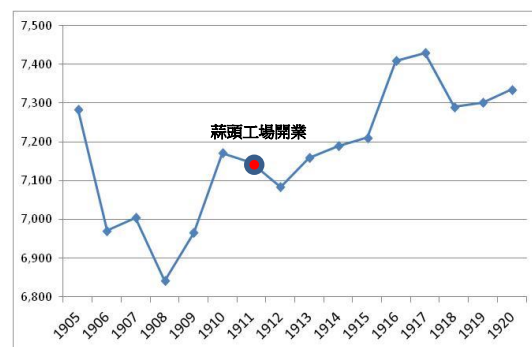


図 4-52 朴子街 (蒜頭工場周辺)

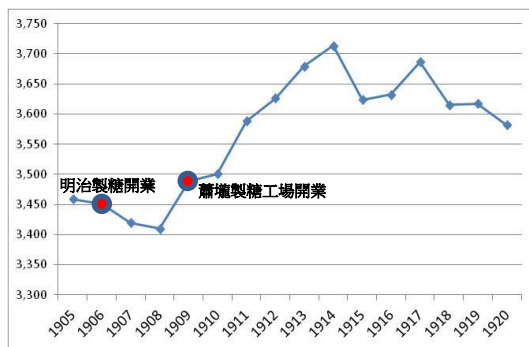


図 4-53 佳里興 (蕭壠工場周辺)

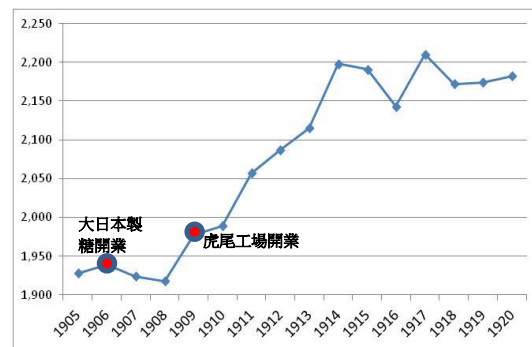


図 4-54 崙背 (虎尾工場周辺)

4.1.6.2 縦貫鉄道駅周辺地域

1900年に、台湾総督府の後藤新平氏主導による「縦貫鉄道」が南台湾の高雄港から着工し、台南州・高雄州の近代製糖産業に合わせて積極的に鉄道を敷設した。しかし、南台湾の公共施設の欠如のため、縦貫鉄道駅と周辺地域との連携が希薄になり、駅周辺の地域発展と市街地化が進まなかった。下の表に示したように、1901～1904年の間で、台南州における縦貫鉄道駅が南から北へ開通されたが、駅周辺地域の人口増加は促されなかった。しかしながら、1906年～1907年間の製糖会社の開業、1906年～1913年間の製糖工場の開業、1909年の営業線の開通などの影響の下で、製糖鉄道による製糖工場と連結する鉄道縦貫鉄道

の駅周辺は砂糖製品と他の物資の運輸・収集に伴い、新たな集積地が形成され、人口も急速に増加した。

従って、台湾の縦貫鉄道沿線地域における、急速な市街化の形成過程には縦貫鉄道開通の要因だけではなく、製糖会社・製糖工場の開業と製糖鉄道の連携が駅周辺の新たな集積地の形成と市街化を促したと言える。

表 4-1 縦貫鉄道駅周辺地域の人口増加と近代製糖業の開業年

縦貫鉄道駅（開通年）	製糖会社（開業年）	製糖工場（開業年）	人口増加開始期
斗六駅（1904）	斗六（1906）	斗六工場（1912）	1905（以前）
斗南駅（1903）	大日本（1906）	虎尾工場（1909）	1906
大林駅（1903）	新高（1909）	大林工場（1913）	1906
嘉義駅（1902）	明治（1906）	蒜頭工場（1911）	1906
南靖駅（1911）	東洋（1907）	南靖工場（1912）	1906
新営駅（1901）	塩水港（1906）	新営工場（1909）	1907
番子田駅（1902）	明治（1906）	総爺工場（1912）	1906
善化駅（1901）	台湾製糖の合併（1909）	灣裡工場（1906）	1907

（筆者作成）

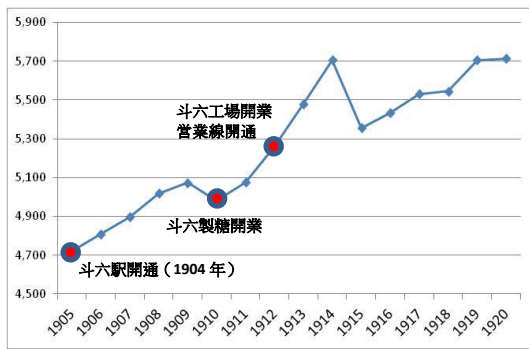


図 4-55 斗六街（斗六駅）の人口推移

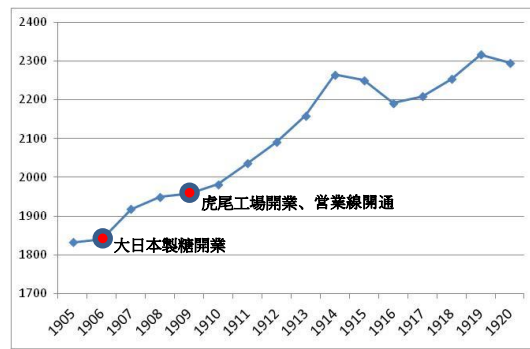


図 4-56 斗南（斗南駅、1903 開通）

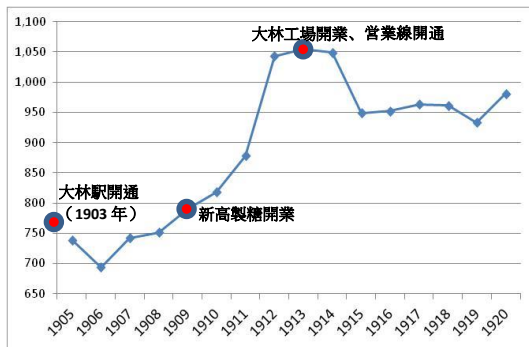


図 4-57 大蒲林(大林駅)の人口推移

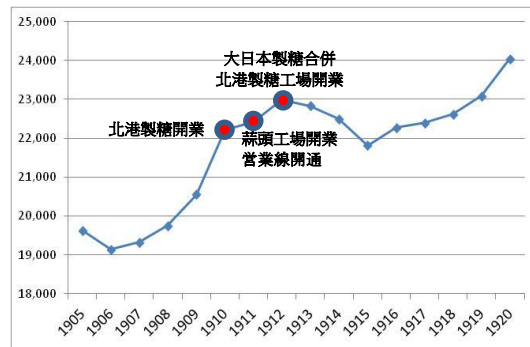


図 4-58 嘉義街（嘉義駅）

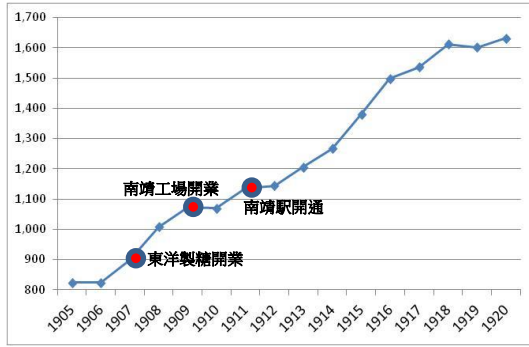


図 4-59 南靖(南靖駅、南靖工場)の人口推移

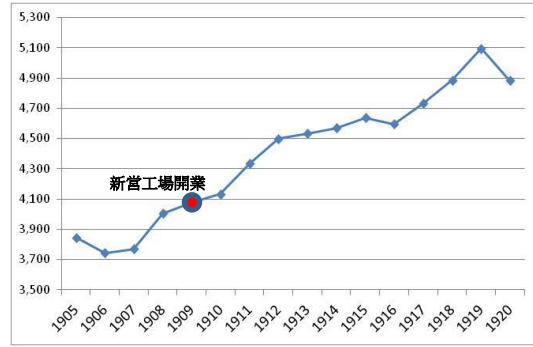


図 4-60 新宮(新宮駅、新宮工場)の人口推移

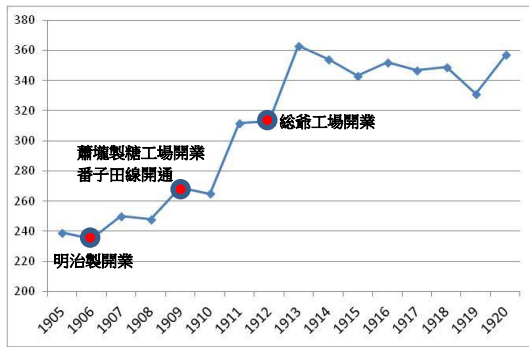


図 4-61 番子田(番子田駅)

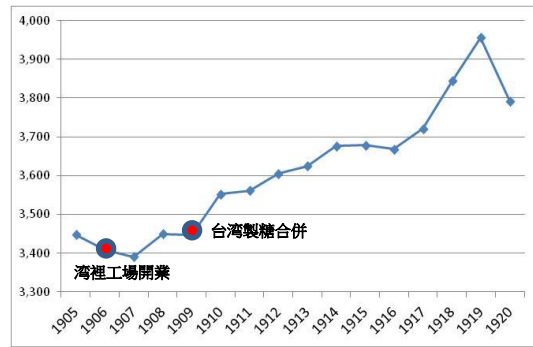


図 4-62 善化(善化駅)の人口推移

4.2 戦後（1945-1980年代）：製糖工場の接収と衰退

4.2.1 旧台南州における支社本部の設立

戦後、国民政府の「台湾糖業接管委員会」は戦前の四大製糖会社を接収し、各製糖会社傘下の製糖工場群、社有農場、製糖鉄道などの勢力範囲に基づいて、台糖の四大区の総部を成立した。各製糖会社の本社で区総部は、虎尾製糖工場の第一区総部（元大日本製糖の工場群）、阿猴製糖工場の第二区総部（元台湾製糖の工場群）、総爺製糖工場の第三区総部（元明治製糖の工場群）、新営製糖工場の第四区総部（元塩水港製糖の工場群）などがある。つまり、台糖は戦前の台南州の3つの製糖会社の本社の管理方式を引き継いで、「虎尾工場」、「新営工場」、「総爺工場」の製糖産業の司令塔として雲林・嘉義・台南の地域発展を促進した。

4.2.2 戦後の製糖工場と地域への影響

4.2.2.1 製糖工場の周辺地域の人口変化

戦後、台糖の製糖業は戦前の糖業策の発展を継続させ、設備投資・農耕改良に膨大な経費を投入した。また、単一の産業発展のリスクを避けるための、多様な産業発展による国際貿易が経済成長に大きな役割を果たしていた。1960年代まで台糖の砂糖の輸出貿易は平均して全体輸出貿易の約6割を占め、1950年に約8割を占めたこともあり、台湾の経済発展の支柱として経営していた。しかし、1960年代後半より、台湾経済の新たな主力としての加工業が製糖産業に代わって、一気に経済発展の主役となった。また、砂糖の価格の長期低迷状態が続き、台糖の財政赤字が拡大したため、1980年代より台糖の製糖量が毎年減少し、製糖工場の操業も相次いで停止された。

下の図に示したように、北港工場の北港鎮、総爺工場の麻豆区、蒜頭工場の六脚郷、大林工場の大林鎮、烏樹林工場の後壁区における、戦後初期の製糖産業と周辺地域の農業に伴って人口増加が起っていた。しかし、1970年代より、加工業の勃興によって、これら地域の人口が大都会あるいは縦貫鉄道の駅周辺の市街地に流出した。しかし、それまではこのような場合に人口減少の課題が深刻になったが、1990年代以降の製糖工場の廃業による人口衰退への影響は比較的少なくなっていた。

南靖工場の水上郷、新営工場の新営区、三崁店工場の永康区においては、縦貫鉄道の交通、工業団地の設置に伴って、人口増加が続いていた。蕭壠工場の佳里区と玉井工場の玉井区では、地域の農業発展の中心として発展が続いていた。このことから、前述のように各地域の製糖工場が廃止されても、人口の増加への影響が少なかったと言える。虎尾工場の虎尾鎮と湾裡工場の善化区には、製糖産業の発展のみならず、虎尾の雲林の政治中心と善化区の縦貫鉄道の交通機能のため、工場の周辺地域の発展が続いていた。

つまり、加工業の発展に伴って、一部の地域が衰退しが、縦貫鉄道沿線・工業団地の設置がある地域には、人口増加が続いていた。また、1990年代、製糖工場の廃業は工場周辺の地域へ大きな影響を与えたが、地域全体の人口変化への影響は少なかったと言える。

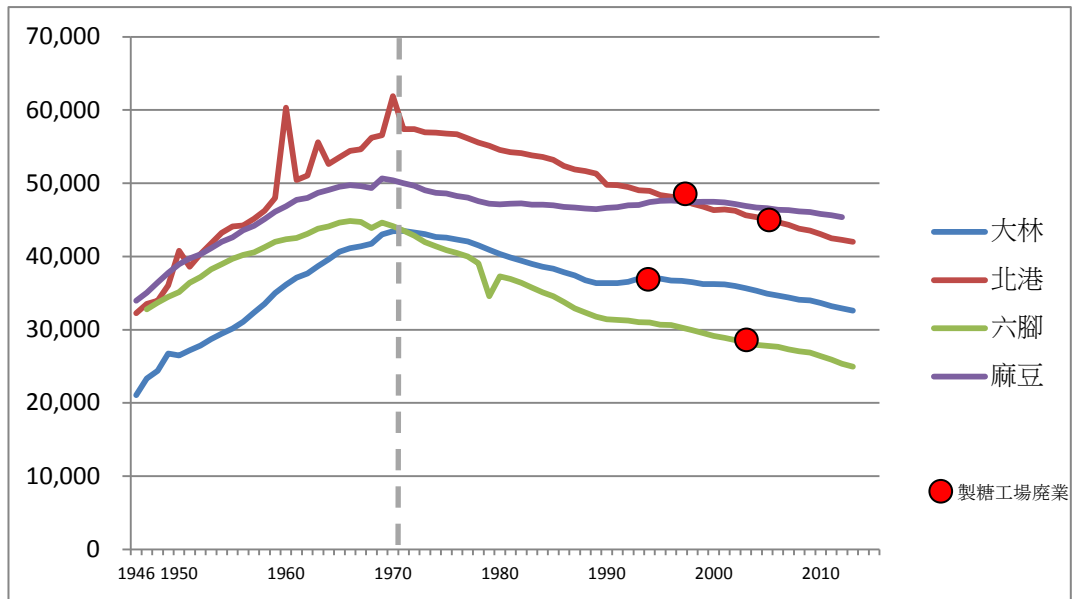


図 4-63 1970年代より人口減少の地域（筆者作成）

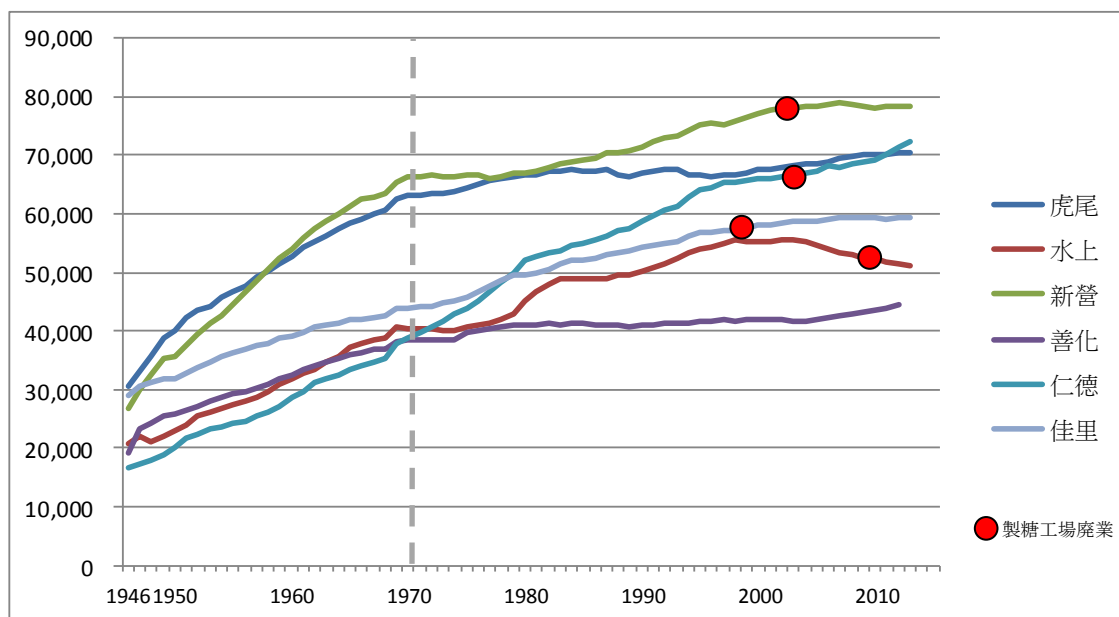


図 4-64 人口増加を続けている地域（筆者作成）

4.2.2.2 戦後の製糖工場の周辺地域の市街化

前述のように、戦後の製糖工場の周辺の市街化によって、製糖工場と周辺地域との関係は「市街化形成型」、「大集落隣接型」、「市街地の郊外型」、「農村地域型」の4種類に分けられる。1900年に製糖工場立地と2000年の航空写真は以下の図に示している。

1. 市街化形成型

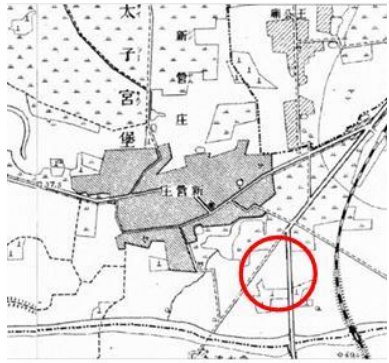


図 4-65 1900 年の新宮製糖工場の周辺地域



図 4-66 2000 年の新宮製糖工場の周辺地域



図 4-67 1900 年の北港製糖工場の周辺市街地



図 4-68 2000 年の北港製糖工場の周辺市街地



図 4-69 1900 年の玉井製糖工場の周辺市街地



図 4-70 2000 年の玉井製糖工場の周辺市街地



図 4-71 1900 年の虎尾製糖工場の周辺市街地



図 4-72 2000 年の虎尾製糖工場の周辺市街地

2. 大集落隣接型



図 4-73 1900年の蕭壟製糖工場の周辺市街地



図 4-74 2000年の蕭壟製糖工場の周辺市街地

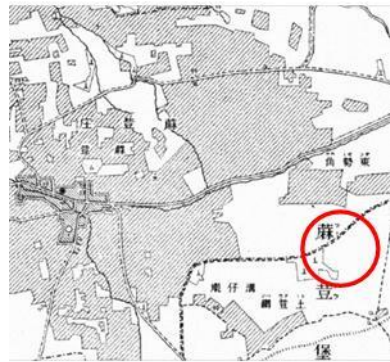


図 4-75 1900年の総爺製糖工場の周辺市街地

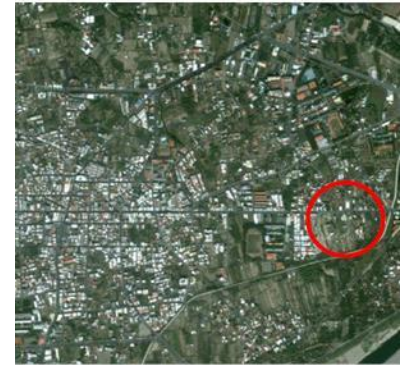


図 4-76 2000年の総爺製糖工場の周辺市街地

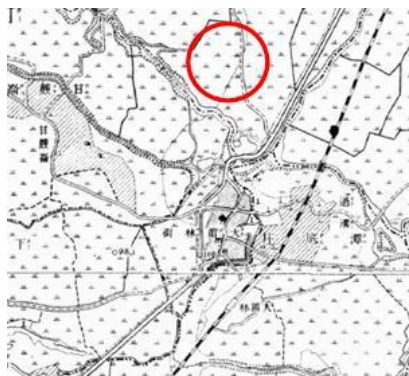


図 4-77 1900年の大林製糖工場の周辺地域



図 4-78 2000年の大林製糖工場の周辺地域



図 4-79 1900年の岸内製糖工場の周辺市街地



図 4-80 2000年の岸内製糖工場の周辺市街地

3. 市街地の郊外型



図 4-81 1900年の湾裡製糖工場の周辺地域



図 4-82 2000年の湾裡製糖工場の周辺地域



図 4-83 1900年の三崁店製糖工場の周辺地域



図 4-84 2000年の三崁店製糖工場の周辺地域



図 4-85 1900年の車路墘製糖工場の周辺地域



図 4-86 2000年の車路墘製糖工場の周辺地域



図 4-87 1900年の斗六製糖工場の周辺地域 (大崙)



図 4-88 2000年の斗六製糖工場の周辺地域 (大崙)

4. 農村地域型



図 4-89 1900 年の南靖製糖工場の周辺地域



図 4-90 2000 年の南靖製糖工場の周辺地域



図 4-91 1900 年の蒜頭製糖工場の周辺地域



図 4-92 2000 年の蒜頭製糖工場の周辺地域

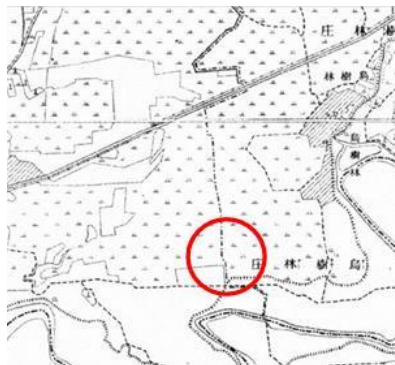


図 4-93 1900 年の烏樹林製糖工場の周辺地域



図 4-94 2000 年の烏樹林製糖工場の周辺地域

(以上の地図・写真の出典：1900 年の地図－台湾堡図、2000 年の航空写真－雲林县政府、嘉義县政府、台南市役所、地籍圖資網路便民服務系統、中央研究院の數位典藏系統などの提供)

4.2.3 製糖工場の撤去による地域空洞化

1980 年代以降、台湾の製糖産業の長期的な衰退によって、各地の製糖工場が相次いで廃業したが、地域の人口には大きな影響を与えなかった。しかし、放置された老朽化した巨大な産業建築、機械設備、広大な工場敷地などの遺産活用の課題が深刻になった。台南州の製糖工場の保全数は最も多いが、台糖は多くの廃棄工場建屋・煙突、社宅街の日本式宿舍、公共施設などを撤去し、産業景観の完全性を大きく損害した。また、長年で放置された工場敷地は、都市発展・再生に対する重要な課題となり、早いうちに市民に向けた活用事業をすべきであると言える。

4.3 1990年代以降：製糖工場・跡地の活用

4.3.1 稼働中の製糖工場（虎尾・善化）

4.3.1.1 虎尾製糖工場

1. 保存現状

大日本製糖による虎尾製糖工場は雲林県虎尾（虎尾溪北岸）に位置し、1906年には第一工場（年間産量1,600トン）、1912年には第二工場が建設された。1924年に行われた第一工場の製糖施設の更新によって、虎尾製糖の年産量が約4,800トンに達し、当時の台湾最大の製糖工場となった。1925年に、当時東洋で最大規模のアルコール工場が建設されて、1937年に無水酒精の製造施設が設置された。そこで、虎尾製糖工場は台湾中部での主要な製糖工場になり、雲林中部の最大の製糖企業城下町として都市づくりが促進された。

工場が建設された当時、製糖工場の立地周辺は20世帯未満の五間厝という集落のみであったが、製糖産業の急速的な発展に伴って、1920年に「虎尾庄」を中心とした雲林の「虎尾郡」が設置された。即ち、製糖企業城下町としての虎尾庄は、地域産業・インフラの近代化の発展に伴って、地域の経済・政治の中心地になった。戦後直後、台糖が虎尾製糖工場を接收して、第一区の本部として運営が続けられている。1962年に第二工場は廃業されたが、第一工場は砂糖生産を続けており、台湾における現在稼働中の二つの製糖工場の一つである。2013年度に虎尾製糖工場は23万962トンの原料サトウキビを搾り、約1,792トンの砂糖を生産した。

現役中の虎尾製糖工場では「工場建屋、煙突」、「社宅街」、「事務所」、「公共施設」などが保全されが、社宅街の日本式宿舍、防空壕は老朽化の問題、火事被害などの原因で、大部分が撤去された。また、事務所には、現代のオフィスビルが新建され、公共施設も一部しか保存されていない。さらに、虎尾製糖工場の西側の原料サトウキビを搬送する専用線の製糖列車は台湾唯一の稼働中の製糖列車として、百年の歴史を誇る製糖鉄道の歴史文化を引き継いでいる。

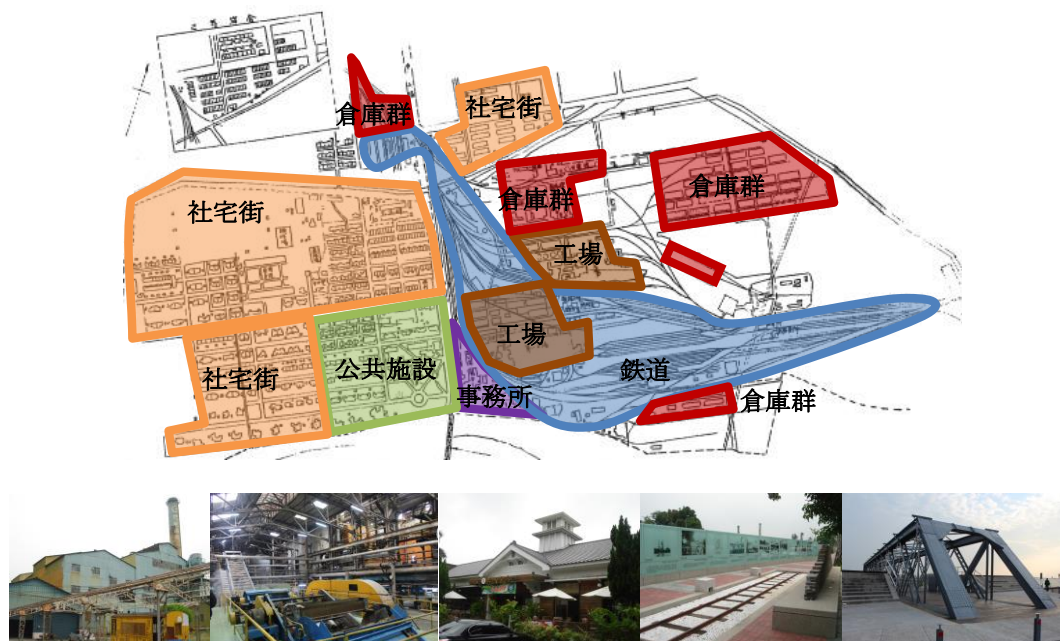


図 4-95 虎尾製糖工場の保存現状（筆者作成）

2. 製糖産業遺産の文化財登録

虎尾製糖工場に所属する製糖産業遺産の中で、県指定古跡に指定されたのは、「第一公差宿舍、第三公差宿舍、工場長宿舍」などである。歴史建築に登録されたのは、「虎尾製糖工場鉄橋、旧病院・理髪店、虎尾駅舎」などである。また、2006年に文化部の「産業文化資産再生計画」の補助金が投入され、翌年、旧病院・理髪店、虎尾駅舎などの構造物が展示空間、売店、レストランとして再利用されている。再利用の現状は以下に述べるとおりである。

3. 製糖産業遺産の再利用状況

(1) 虎尾駅舎

1916年に開業した虎尾駅は地域の交通要塞として、都市づくりを促進した。1986年に製糖鉄道の廃線と共に虎尾駅舎が廃棄され、一時的に事務所として使用されていた。2009年末に、文化部の「産業文化資産再生計画」に合わせて、虎尾駅舎の修復工事が行われ、¹¹⁵「虎糖小站」という再生事業が推進され、製糖産業・地域文化の展示、地元農産物市場、売店などによる資産の活用を通じて、雲林県の創意文化産業の重要な拠点として地域再生を促している。

(2) 日本式宿舍

工場の西側社宅街における、11棟の宿舍はそのまま長年放置され、家屋の老朽化のため倒壊などの危険性が指摘され、放火火災、盗難事件などが相次いで発生した。その後、社宅街の遺産群の保全と安心・安全まちづくりのために、台糖は積極的に日本式宿舍の周辺の管理を行い、敷地も住民の公共空間として活用している。

(3) 虎尾溪鉄橋

2011年9月の虎尾溪鉄橋の修復工事に4,434万円の修復経費が投入され、回遊ルート、堤防の自転車道、公園広場、歴史展示、案内センターなどが設置された。¹¹⁶即ち、廃線された鉄橋は回遊ルート・歴史展示区として再利用され、地域の新たな公共空間と観光拠点となっている。

(4) 製糖工場病院

1936年に建設された製糖工場病院はイギリス建築士が設計したいわゆる擬洋風建築であり、日本の伝統的な和風建築技法を用いて、外見を洋風のようにまねた建物である。戦前、製糖工場病院における内科、外科、産婦人科があり、X線診療室・小規模な手術室などの医療施設が設置された。戦後、製糖工場病院が廃業し、ショップ、精米や飼料工場などとして再利用されていた。現在の製糖工場病院は「生機厨房」という有機野菜レストランとして活用されている。

(5) 虎尾製糖工場資料館

1997年に雲林県の全国芸術祭に合わせて、虎尾製糖工場資料館が成立した。その後、虎尾製糖工場の施設見学ツアーの推進により、新たな虎尾製糖工場博物館が工場の建教生宿舍に設置され、「台糖雲林区糖業資料館」と改称され、展示内容の拡大を行った。

現役稼働中の製糖産業遺産保全を促進するために、台糖と地元の雲林県政府との連携による「糖業文化園区」設置を通じて、稼働中の製糖工場、社宅街、虎尾溪鉄橋、虎尾駅舎などをネットワークする面的な保全事業が検討されている。

¹¹⁵ 出典：虎尾驛趕工一月底重現風華、自由時報、2009.10.13。

¹¹⁶ 出典：《古坑虎尾鐵橋》整容回春—完工通樂、自由時報、2011.09.18。

4.3.1.2 湾裡製糖工場

1. 保存現状

1905年に台南の地元の豪商である王雪農、陳鴻鳴、蘇有志が湾裡で台南製糖会社を設立して、1906年に砂糖生産の操業を開始した。1909年に台湾製糖が台南製糖の製糖工場を吸収し、台湾製糖湾裡製糖工場と改称した。台南製糖時代の湾裡製糖工場における原料サトウキビの搾り量は180トン/日、1928年に第二工場の建設と共に約1,000トンに達した。

2008年に南靖製糖工場が廃業し、工場傘下の原料区は湾裡製糖工場に吸収された。2013年に、湾裡製糖工場は年間239,315トンの原料サトウキビの搾量に達し、年間21,949トンの砂糖が生産された。現在は台南地域の唯一の製糖工場として、南台湾での砂糖生産が続けられている。建造物の保全現状については、工場建屋、製糖機械設備、小学校、一部の事務所・公共施設が保全されたが、社宅街における大部分の日本式宿舎はほぼ撤去された。

2. 製糖産業遺産の活用

(1) 糖業資料館

湾裡製糖工場と地元の台南市政府との連携による文化部の3年の「台南市湾裡（善化）糖廠転化創意加値計画」が行われ、製糖産業遺産の保全事業を促進しながら、宿舎を新たな「湾裡（善化）製糖工場資料館」として活用している。無料開放の糖業資料館においては、台南市の9つの製糖工場の模型、器具、資料などの遺物、製糖映画、糖業の研究文献、古写真、地図などを展示している。

(2) 親水公園

製糖工場の社宅街の跡地で、古木、緑地、池・庭園、蒸気機関車の展示を行うレジャー施設が設置されている。親水公園では、良好な水辺空間の形成を図るため、市民に親しまれる豊かな水辺の自然環境が整備されている。

(3) 台南市湾裡（善化）製糖工場創意加値計画

稼働中の製糖産業遺産を保全するために、台糖と台南市政府との連携による3年間（2011～2014）の「台南市湾裡（善化）糖廠転化創意加値計画」が行われ、資料館の設置、生産施設見学ツアーと展示施設の更新などの工事が推進されることによって、製糖のプロセスに関する見学内容とツアーの質の向上を確保されている。



図 4-96 湾裡製糖工場の保存現状

4.3.2 放置された製糖工場（斗六・北港・大林・南靖）

4.3.2.1 斗六製糖工場

1. 保存現状

1907年に台南豪商の王雪農氏を中心とした斗六製糖合資会社が設立し、雲林斗六街の郊外の溝壩に位置する製糖工場が建設された（工場敷地：11.3ha）。翌年、斗六製糖合資会社が斗六製糖会社となり、また、1914年に東洋製糖に合併され、ついに1927年に大日本製糖に吸収された。1980年代の国際糖価の暴落のため、1991年に斗六製糖工場が廃業を余儀なくされた。1998年に工場建屋・煙突・製糖機械設備が完全に撤去されたが、倉庫群、事務所、一部の日本式宿舍・公共施設、古木・自然環境が保存されている。

2. 文化財の登録

2010年に、斗六製糖工場跡地の商業施設・ホテルの大規模開発計画によって、製糖産業遺産の価値と産業景観を損傷する恐れがあることが明らかになった。同年、製糖産業遺産の完全性を確保するために、雲林県政府は斗六製糖工場を「文化景観」に登録したが、台糖は既存の開発計画に悪い影響を与える恐れがあることを理由として、斗六製糖工場の文化景観登録に断固反対した。同年5月に、台糖は高雄最高行政裁判所に訴状を提出したが、台糖側敗訴が確認され、斗六製糖工場の文化景観登録は維持されている。

3. 製糖工場跡地・遺産群の再利用計画

2013年に、斗六製糖工場における工場敷地の用途地域が変更され、大規模開発の事前準備が行われた。約20年間放置された斗六製糖工場の再利用事業は、終に台糖と武智基金会・鉅眾資産管理会社に委託され、30年（50年に延長可）の製糖工場再利用に係る契約で合意され、決定した。¹¹⁷そこで、斗六製糖工場が「武智基金会」による老人住宅・体験型のレジャー農場施設と、「鉅眾株式会社」によるホテル施設・リゾート施設等の充実が推進されている。なお、台糖と雲林県政府との合意によって、文化景観に登録された斗六製糖工場における、前述の民間企業・基金会の保全事業は県政府による審査が必要である。さらに、製糖産業遺産の保全は、文化資産保存法と非都市土地開発法などの規則に基づいて行なうべきである。特に、残っている建造物、製糖鉄道、産業景観、自然環境などの確保を前提とする保全事業が推進される必要がある。

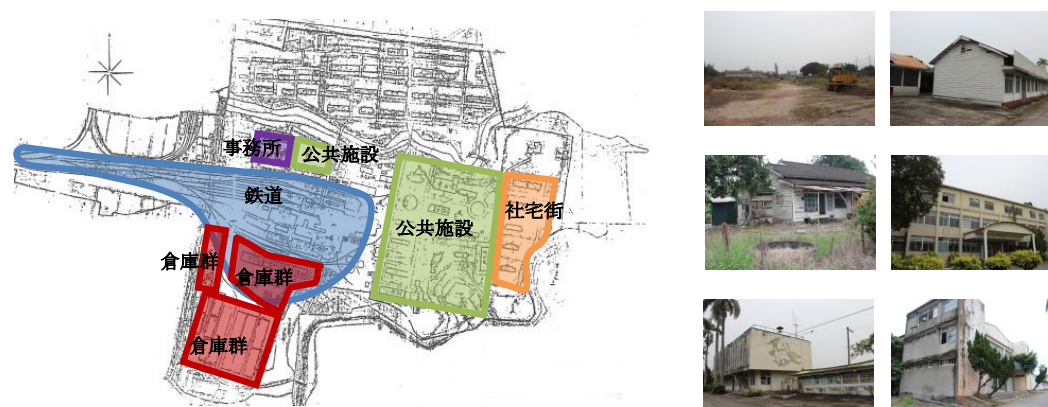


図 4-97 斗六製糖工場の保存現状（撤去のエリア：工場建屋、一部の公共施設、社宅街など）

（筆者作成）

¹¹⁷ 出典：斗六糖廠 30年開發經營權標出,2013.05.14,自由時報。

4.3.2.2 北港製糖工場

1. 保存現状

1912年に設立された東洋製糖会社の北港製糖は、雲林県南側の北港市街地に位置し、雲林県における重要な製糖産業の中心地である。1927年に大日本製糖に合併されたことによって、製糖能力が拡張させられることになった。戦後、1989年に台糖は北港製糖工場に精糖工場を設置したが、同工場は運営問題で2000年末に生産停止に追い込まれた。また、2005年に北港製糖が廃業したが、工場建屋、倉庫、社宅街、公共施設、製糖鉄道はほぼ完全に保存されている。しかし、約23haの工場敷地が約8年間放置され、北港の都市発展と地域再生の深刻な課題になっている。

2. 文化財の登録

北港製糖工場が廃業した以降、巨大な工場建屋、公共施設、広大な日本式宿舍などの産業建築、遺構が長年にわたり放置され、老朽化と盗難事件の発生が課題となっていた。地元住民と県議員蔡岳儒氏の主導による北港製糖工場の保全運動が行われ、環境の悪化を懸念し、文化景観を登録する声も目立った。また、市内の交通渋滞の課題を解決するために、住民、県議員、県政府が工場に通じる計画道路（民主路）の提案が提出されたが、台糖の反対と製糖工場の保全の完全性が損なわれる恐れがあったため、この計画は棚上げされた。

3. 台糖と雲林県政府との連携による保全事業

北港製糖工場を活かした地域再生・地域産業の発展のために、台糖と雲林県政府との連携による「ミニ産業発展園區」が設置され、製糖産業遺産を再利用しながら地域に特有産業の活性化を促進することを検討している。そのため、2013年5月に「北港製糖工場全体計画と雲林県政府との連携によるミニ産業発展園區の可能性分析」を行い、2014年に10haの「ミニ産業発展園區」の開発を目指している。また、經濟部からの補助金（上限5千萬元）を園區の各企業・店舗に投入する制度によって、企業誘致活動と企業のインセンティブ向上に向けた支援体制を充実させている。



図 4-98 北港製糖工場の保存現状（筆者作成）

4.3.2.3 大林製糖工場

1. 保存現状

1913年に新高製糖の嘉義工場が建設され、1935年に大日本製糖に合併されて、大林製糖工場と改称された。1980年代の国際糖価の暴落のため、1995年に大林工場は製糖生産を停止したが、砂糖加工事業及び生化学工業が2004年から展開された（製糖はもう停止しているけど、代わりに砂糖加工事業と生化学工業を始めて、現在まで行っていると言う意味です）。現在、一部保全されている倉庫群、事務所は、工場構内の数少ない近代化の価値を持つ産業遺産群である。また、台糖は製糖鉄道での蒸気機関車の展示、公共施設の設置を行っている。

2. 台糖バイオテクノロジーセンター

大林製糖工場の製糖業は廃業したが、砂糖の加工業はまだ続けられている。また、台糖は10億円の経費を投入し、工場建屋の跡地で台糖バイオテクノロジーセンターを設置し、2004年より積極的にバイオテクノロジー産業の発展に貢献している。即ち、大林製糖工場はバイオテクノロジー産業施設に転換され、醗酵バイオ、植物、動物または微生物のバイオ科学の研究・商品開発を推進している。

3. 糖業資料館と公共空間の創出

大林製糖工場における放置された工場病院が職員主導によって糖業資料館として活用され、製糖産業に関する資料・図面、機械・用具などの産業遺物が収集され、糖業資料館で歴史展示と教育活動を行なっている。また、黄嘉益氏を中心とした製糖工場の定年職員らが大林製糖工場の周辺で「糖業文化協会」を成立し、民間のNPOの立場から台湾の製糖産業遺産の保全事業の推進を続けている。

なお、工場構内の製糖鉄道の環境整理、機関車・列車の展示、社宅街、庭園の修復等の事業を始め、公園・緑地の整備を行った。また、2011年に、環境整備の範囲を拡大し、社宅街の周辺で古木、遊歩道、パビリオン、プールなどの設置などの保全事業を地域住民の意見・要望等に応えるようにしている。さらに、元食堂の近代建築が台糖商品の売店として活用され、観光産業の発展を促進している。しかしながら、近年の台糖の大林製糖工場での利益優先、産業遺産保全の意識の欠如のため、資料館の機能が低下し、大林製糖工場と糖業文化協会との連携も希薄になっている。また、公共施設の維持、老朽化した木造建造物の修復、産業遺跡・遺構の再利用など解決すべき課題が存在しているのも事実である。

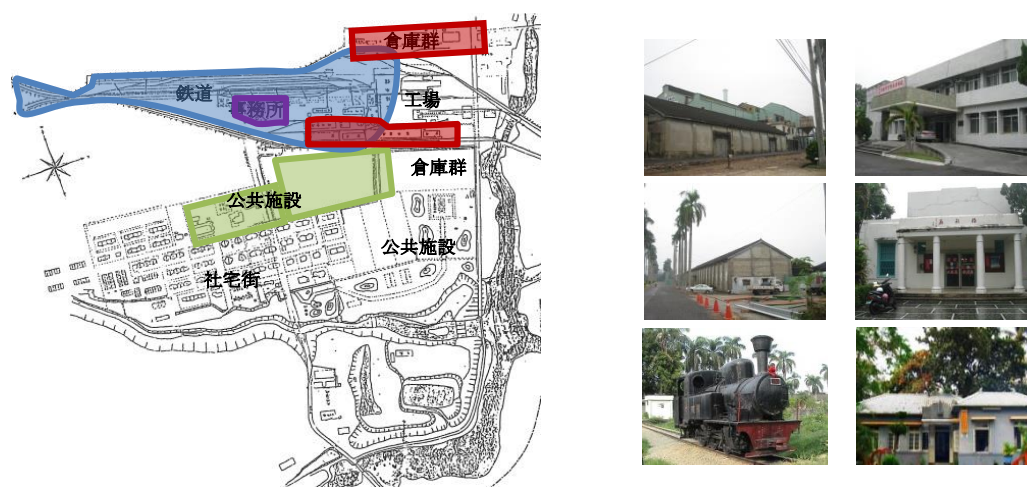


図 4-99 大林製糖工場の保存現状（撤去のエリア：工場建屋、一部の公共施設、社宅街など）

4.3.2.4 南靖製糖工場

1. 保存現状

1909年に東洋の南靖製糖工場が嘉義南端の上水集落の南側で建設され、1927年に明治製糖に合併され、アルコール工場が設置された。2008年に南靖製糖工場が廃業したが、アルコール工場の生産の維持が検討された。しかし、大量生産・コストダウンの困難性から、ついにアルコール工場も廃業した。下の図に示したように、社宅街以外で製糖工場がほぼ完全な状態で保全されている。また、工場の事務所、小学校、公共施設などの多くの建造物も改修され、北側の社宅街の日本式住宅が80年代より、改修されたりマンションに建て変わった。

2. 緑地・広場の設置と工場見学ツアーの実施

2009年に南靖製糖工場の工場構内で台糖商品売店が設置され、隣接地で花市場・新品種の展示会センターが設置された。また、工場東側で「南靖糖廠休閒広場」が整備され、台湾糖業資料館、公園、広場、売店、簡易遊園地等としての活用が展開された。さらに、製糖工場の歴史文化を保全するために、工場長の陳威東氏の主導による事務所を糖業資料館として再利用し、広場で防空壕や機関車も展示している。そして来訪者の製糖方法・歴史文化にかかる体験を促進し、説明パネル、案内施設、教育活動などを行なっている。

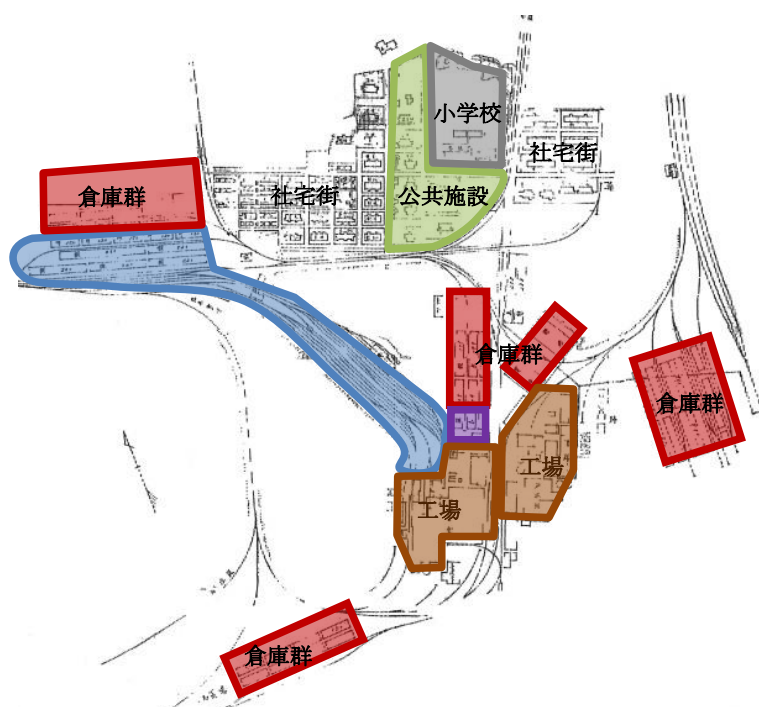


図 4-100 南靖製糖工場の保存現状

(撤去のエリア：一部の公共施設、社宅街、鉄道など) (筆者作成)

4.3.3 製糖工場跡地の現状（岸内・三塚店・玉里）

4.3.3.1 岸内製糖工場

1. 保存現状

1905年に、台南豪商の王雪農氏は塩水港製糖会社の本社である岸内製糖工場を設置した。1912年に第二工場が設置され、原料サトウキビの搾り量は毎日約2,000トンに達した。戦後、1947年に台糖が第一工場と第二工場を合併し、北台南の製糖産業の中心地として発展を続けていた。しかし、1980年代の国際糖価の暴落により、1992年に岸内製糖工場は操業停止を余儀なくされた。製糖工場の廃業直後、大部分の製糖施設、社宅街、公共施設、製糖鉄道が完全に撤去され、倉庫群と事務所が僅かに保存された。また、小学校の運営は現在までも継続されているが、校舎はほぼ改修されている。

2. 文化財の登録と保全

岸内製糖工場において、保存されている事務所と倉庫群の中で、塩水港製糖株式会社の本社事務所の文化的価値が最も高いと思われる。事務所建築はいわゆる擬洋風の近代建築であり、戦前の製糖業界大手の塩水港製糖の発祥地のため、歴史上または芸術上も価値の高いものである。戦後、台糖の第四区の本部である事務所として、工事、農業、鉄道輸送、改良農場などの業務を行った。しかし、この建築は製糖工場が廃業した後、長年の間放置されていた。台南県政府は塩水港製糖の発祥地、優れた近代建築を保護するために、2010年に塩水港製糖株式会社の本社事務所を県定古跡に登録した。

3. 活用事業の議論

2007年に、岸内製糖工場の再利用事業の議論が始まり、「台糖岸内製糖工場の土地開発計画研究」が行われた。この研究によって、岸内製糖工場の活用事業の手法は、「塩水エコ・文化産業センター」、「エコ住宅区」、「有機耕作区」、「地域市場」などがある。また、工場跡地の保全と岸内小学校と連携し、工場敷地全体の保全事業をネットワークすることを目指している。即ち、岸内製糖工場における事務所、倉庫群を文化施設、公共空間、商業施設として再利用しながら、地域の文化活動と合わせてイベント空間として活用することが検討されている。また、製糖工場周辺の人工造林、緑地と連携し、環境保護、エコロジー、まちづくりなどのテーマに関する産業博覧会の会場としての活用の可能性も議論されている。



図 4-101 岸内製糖工場の保存現状(撤去のエリア：工場建屋、公共施設、社宅街、鉄道など)
(筆者作成)

4.3.3.2 三崁店製糖工場

1. 保存現状

日本統治時代に入った直後、イギリス資本の「怡記洋行」である「ベイン商会 (The Bain & Company)」は永康の三崁店集落で改良糖廊を経営し、1906年に製糖施設の更新による大規模改良糖廊を建設した。1909年に「F.S.D 会社 (The Formosa Sugar and Development Company, Ltd.)」はベイン商会の改良糖廊を継承して、当時最先端の製糖機械施設を導入し、三崁店新式製糖工場を設立した。1911年に台湾製糖はF.S.D 会社の三崁店製糖工場を合併したため、怡記洋行の製糖事業を継承しつつ製糖能力の拡張がより一層推進され、毎日 850 トンの原料サトウキビの絞り量に達した。戦後、空襲で損害を受けた三崁店製糖工場は、台糖の戦災復興事業によって、製糖工場が復旧されて砂糖生産が続けられていた。また、1960年に台糖の「工場十年更新計画」によって、工場施設の大規模更新と共に毎日 1750 トンの原料サトウキビ絞り量に達した。しかし、台糖の製糖業の衰退に伴って、1990年に三崁店製糖工場が廃業を余儀なくされた。その後、製糖工場における製糖施設、社宅街、公共施設などの製糖産業遺産はほぼ撤去された。また、工場敷地の北側における可成科技株式会社が賃貸し、コンピュータ関連材料の工場が建設した。

2. 文化財登録と保全

台湾製糖の三崁店製糖工場で建設された神社は、能久親王、天照大神、豊受大神などを祀っていた。戦後直後、三崁店製糖工場神社が撤去されたが、三崁店製糖工場敷地における自然環境の保護、神社の歴史文化の保全のために、2009年に県指定古跡に登録された。

3. 製糖工場跡地の保全

工場敷地の一部は可成科技株式会社に使われ、他の広大な工場敷地には長年にわたり放置されていたが、2007年に台糖では三崁店製糖工場の約 9ha の社宅街跡地におけるマンション建設計画の検討が始まった。しかし、台南社区大学の職員の呉仁邦氏は工場跡地の自然環境の調査によって、三崁店製糖工場跡地が長年放置されたため、台湾で珍しい諸羅樹蛙の最大の生息地が形成されたことを発見した。そのため、地元住民が三崁店製糖工場跡地の自然環境・生態系の重要性を認識し、住宅地化の人為的影響を避けるように、住民は守護三崁店連盟を結成するに至った。¹¹⁸この連盟主導による三崁店製糖工場跡地の保全運動が行われ、工場跡地の自然環境・産業遺跡・神社跡地を保全しながら敷地全体の公園化の声があがった。そこで、2008年に台南県議員の郭瑞南氏が提出した「三崁店諸羅樹蛙生態公園」の決議案は、台南県議会を通過した。また、商毓芳氏の調査によって、製糖工場神社と古官道跡の歴史文化が具体的に解明された。そして、工場跡地の歴史遺産・自然環境を保護するために、守護三崁店連盟は諸羅樹蛙の生息地を保護しながら、工場遺構・神社遺跡・防空壕・古官道跡などの歴史遺産の保全運動を行っている。2009年に、地域住民の声に応じて、三崁店製糖工場の神社遺跡が県指定古跡に登録され、周辺の工場跡地の有効利用と公園整備計画も検討された。



図 4-102 三崁店製糖工場の保存現状

¹¹⁸ 出典：永康糖廠開發—環團盼保生態、自由時報、2010.11.26。

4.3.3.3 玉井製糖工場

1. 保存現状

1905年に陳鴻鳴氏は永興製糖会社を設立し、玉井で噍吧年製糖工場を建設した。その後、1911年に昭和製糖に合併され、ついに1929年に大日本製糖に吸収された。国際糖価の暴落と共に台湾の製糖業の衰退によって、1995年に玉井製糖工場は廃業した。廃業直後、工場建屋、製糖機械設備、社宅街、公共施設、製糖鉄道がほぼ撤去され、僅かに倉庫群、一部の事務所・招待所が保存されている。現在、一部の倉庫が「十鼓擊鼓樂團」の太鼓の演奏練習場として活用されている。

2. 日本式宿舍・招待所の噍吧年記念館の設立計画

現在、台糖は事務所の一部を使っており、倉庫が「十鼓擊鼓樂團」の太鼓の演奏練習場として再利用されている。しかし、他の広大な工場敷地は長年放置されたまま、玉井の地域再生と産業発展の深刻な問題になっている。そのため、近年の台南市政府は地域の歴史文化を保全するために、玉井製糖工場を生かした地域再生の活用計画を積極的に検討している。

玉井製糖工場の隣は、地元の抗日運動の「噍吧年支庁」跡地（現在は交番）である。「噍吧年抗日運動」に関する重要な場所のため、台南市政府は製糖工場の「噍吧年記念館」としての再利用事業を検討している。さらに、噍吧年記念館を通じて、玉井の市街地内における約10haの工場敷地を活かした地域再生を促進する計画が議論されている。¹¹⁹そこで、台南市政府は2015年に噍吧年抗日事件の百周年に合わせて、玉井製糖工場の公差人員宿舍、招待所などの3つ歴史的建造物（約1650㎡）で噍吧年記念館、案内センター、産業館としての活用事業の推進を目指している。しかしながら、台南市政府と台糖との合議・連携、または広大な工場敷地の購入などに係る課題を解決する必要がある。

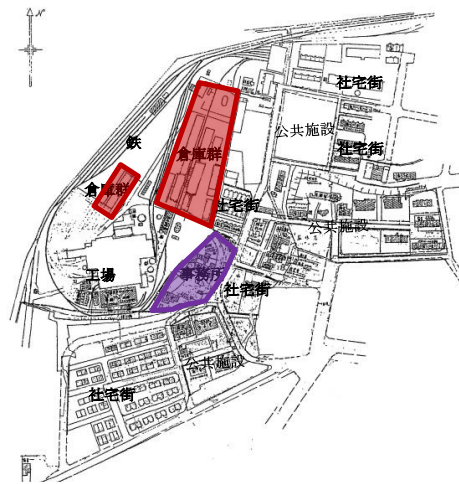


図 4-103 玉井製糖工場の保存現状（撤去のエリア：工場建屋、公共施設、社宅街、鉄道など）
(筆者作成)

¹¹⁹ 出典：頼清徳：玉井糖廠活化已是時候，聯合報，2013.12.18。

4.3.4 台湾糖業公司による製糖工場の活用実態（烏樹林・新営・蒜頭）

4.3.4.1 烏樹林製糖工場

1. 保存現状

1910年に東洋製糖会社の烏樹林製糖工場が竣工し、1927年に明治製糖に合併された。烏樹林製糖工場生産していた高い品質の砂糖は日本皇室御用達の砂糖となり、当時の烏樹林の砂糖は「御用糖」と呼ばれていた。戦後、台糖が烏樹林製糖工場を継承し、台南での重要な製糖工場として経営していた。1946年に烏樹林駅と新営駅との間の専用線が営業線になり、戦後初期に地域の公共交通を中心とした製糖鉄道網が台南県の後壁、白河、東山、新営等の地域をリンクしていた。

1983年に、烏樹林製糖工場は廃業されて、「工場建屋・煙突」、「社宅街」、「事務所」、「公共施設」等が撤去された。現在、僅かに「製糖鉄道関連遺産」、一部の「倉庫群」が残っている。また、戦前の「樹人小学校」の校舎が解体され、新たな校舎に建て替えられた。表が示す通り、工場建屋の跡地が「キャンプ場」、「バーベキューエリア」として活用し、倉庫群が「文化施設」、「レストラン」、「レジャー施設」として再利用し、製糖鉄道関連遺産が「観光列車」や「列車・機関車の展示」による動態保全として活性化している。

工場敷地や産業建築を活用するために、蘭花の栽培農業の発展が始まり、工場で蘭花産業園区を設置している。また、高品質の農産物の育成を目指す施策に基づいて、1989年に烏樹林製糖工場で「精緻農業発展センター」を設立し、蘭花農業を中心に発展した。その後、2003年以降、工場での倉庫群や製糖鉄道関連遺産などの製糖工場の遺跡は「烏樹林休閒園区」（レジャー園区、面積：21ha）として再利用されている。



図 4-104 烏樹林製糖工場の保存現状

(撤去のエリア:工場建屋、事務所、公共施設、社宅街など) (筆者作成)

表 4-2 烏樹林製糖工場の保存現状

構成遺産	保存現状	遺産の再利用・跡地の活用の方法
工場	撤去	烏樹林休閒園區:「キャンプ場」、「バーベキューエリア」
事務所	撤去	蘭花産業園區:「緑地」、「広場」、「蘭花産業の事務所」
公共施設	撤去	蘭花産業園區:「蘭花栽培区」、「蘭花産業の事務所」
倉庫群	一部保存	烏樹林休閒園區:「文化施設」、「レストラン」、「レジャー施設」 保存現状:戦前→16の大型倉庫、小型倉庫 現在→8の大型倉庫、一部小型倉庫
製糖鉄道関連遺産	一部保存	1. 烏樹林休閒園區:観光列車、動態保存、機関車・列車の展示。 2. ほぼ完全保存:工場構内の製糖鉄道関連遺産、工場から「樹林農場」、「安溪農場」の線路が動態保全している。
社宅街	撤去	蘭花産業園區: 蘭花栽培区、蘭花産業の事務所、蘭花展示館 保存現状:日本人の宿舍→撤去 台湾人の宿舍→一部保存
小学校	建て替える	新たな校舎に建て替えられたが、小学校の運営が続いている

(筆者作成)

2. 烏樹林休閒園區としての活用事業

(1) 成立の経緯

2003年に台糖の「緻農業事業部」による「蘭花産業園區」が設立し、翌年の台糖の「休閒遊憩事業部」による「烏樹林休閒園區」で製糖産業遺産が活用されている。即ち、現在の烏樹林製糖工場は「蘭花産業園區」と「烏樹林休閒園區」として再利用されている。

なぜ「蘭花産業園區」を成立した翌年に、製糖鉄道関連遺産と倉庫群を「烏樹林休閒園區」として活用することになったのかについては、2001年に、製糖産業遺産に関心する地元の台南芸術学院（現台南芸術大学）の先生・学生達は、烏樹林製糖工場の保全活動をしながら、台糖に「開往烏樹林」の製糖産業遺産群の活用計画書を提出した。つまり、住民の保存要望に応えたこの保全計画書によって、烏樹林製糖工場の遺構・遺跡の活用政策が促進された。製糖鉄道の動態保全、倉庫群の博物館化、工場跡地のレジャー施設化などの活用政策の三本の柱の主軸に基づいて、大型な製糖文化園區として活性事業が行われている。

2003年に、烏樹林休閒園區での倉庫群が「六つのテーマ博物館」と「昆虫館」として活用され、隣の「蘭花展示館」と「展售館」も開館し、2008年の「地震体験館」と2010年の「バーベキューエリア」などの施設が設置された。つまり、烏樹林休閒園區で、観光列車として活用される動態保存や娯楽施設や博物館群（製糖鉄道や多元的なテーマ...等）を中心に運営しながら、製糖工場の遺構や遺跡や産業景観を用いた教育・文化施設がつけられた。また、工場構内の自然景観園を維持するために、この園區の既存樹木・緑地を保全して、環境学習に利用できる施設・見学施設を整備した。さらに、2007年に、烏樹林休閒園區は台南県の「新南瀛勝景」の三名園の一つとして指定された。

(2) 鉄道文化園区として活用する製糖鉄道関連遺産

1979年から製糖鉄道の運営停止に伴って、烏樹林駅（1946年竣工）が閉鎖になった。しかしながら、2001年末、元職員や地域住民やボランティア等の有志の努力によって、烏樹林駅や工場構内の鉄道や列車・機関車などの保存運動が行われた。現在、駅舎において完全な形で保存され、鉄道遺産の重要な遺物や書類も展示されている。また、列車展示の隣での「道班房（鉄道医者）」と「製糖鉄道遺産（遺物）の展示区」は、製糖鉄道の歴史保存を支えている。さらに、駅構内での「勝利号」や「SL-370号の蒸気機関車」など、約20種類の列車や機関車の展示のみならず、製糖観光列車の乗車体験もますます人気になっている。つまり、この園区の核心となる製糖観光列車は主な集客施設とエリアでもあると言える。




(3) 博物館として活用する倉庫群

現在、烏樹林製糖工場で八つの大型倉庫が残っており、六つの倉庫が「文化施設」、「レストラン」、「レジャー施設」として再利用されている。また、南側の小型倉庫が「昆虫館」として活用されており、外の小型倉庫は事務所や収納スペースとして活用されている。

(4) 「キャンプ場」や「バーベキューエリア」として活用する工場跡地

工場建屋や煙突の跡地に「キャンプ場」や「バーベキューエリア」などのレジャー施設が設置され、サトウキビの貨物列車も「バーベキュー列車」のような形で再利用されている。

表 4-3 烏樹林製糖工場の再利用の現状

テーマ博物館	活用方法	現状
天然奇石欣賞館 (奇石博物館)	世界中の天然奇石を展示している	
古早風土民情館 (木彫り博物館)	田舎風景・文化のテーマの木彫り（150点）を展示している	
世界縮影彩陶館 (陶板画博物館)	世界中の風景や世界遺産や台湾の歴史的建造物などをテーマとした陶板画を展示している	

テーマ博物館	活用方法	現状
石彫銅塑芸術館 (石彫・銅器博物館)	石彫や銅器の芸術品を展示している	
法輪常轉圓球館 (仏教文物博物館)	仏教の法輪常轉玉の文物を展示している	
地震体験館	震度 1~7 を体験できる地震体験施設	
レストランとレジヤ ー施設	団体の観光客に向けたレストランと簡易的なレジヤ施設	
昆虫館	一般的な昆虫や台湾特有の昆虫を展示している	

(筆者作成)

3. 烏樹林休閒園區の特徴

(1) 住民・専門家の協力ー烏樹林製糖工場再生座談会

台南芸術学院博物館学専攻の学生達は、烏樹林休閒園區で産業遺産保全や展示を行いながら、製糖工場の多元的活用についての発想を台糖に発表した。その後遂に、2003年1月から、「烏樹林製糖工場再生座談会」は総爺芸文センター（総爺製糖工場）で開催された。三回の座談会で、約100人の製糖工場の職員、住民、専門家、地元の学生達を集め、烏樹林製糖工場の保全や製糖鉄道の動態保存をめぐる検討を行った。このように、烏樹林製糖工場の保存事業は、公開議論による製糖産業遺産の保存政策を定められた。

(2) 文化・自然の複合施設

前述のように、烏樹林製糖工場の活用政策は、「烏樹林休閒園區」と「蘭花産業園區」に分けられる。い

わゆる、製糖工場の活用事業は、休閒園区のみならず、台糖の蘭花産業政策に基づき、蘭花産業園区の設置も積極的に進められた。その中の、烏樹林休閒園区の三つのエリアの「製糖鉄道」・「倉庫群」・「レジャー施設」や蘭花産業園区の活用方法は以下の表に示されている。

表 4-4 烏樹林製糖工場での近代化産業の活用

構成遺産の活用	活用の方法	保全の現状
烏樹林休閒園区	製糖鉄道	烏樹林駅舎の保全を中心とした製糖鉄道の動態保全を行い、製糖工場の観光列車として活用している。 
	倉庫群の展示空間	大型倉庫群を一部保全して、六つのテーマ博物館として活用している。また、倉庫でのレストランとレジャー施設が園区の運営の一部の財源となる。 
	工場建屋の跡地 (レジャー施設)	工場建屋の跡地が「キャンプ場」と「バーベキューエリア」として活用されている。現在、ここでは見学ツアーや卒業旅行などの人気スポットになっている。 
蘭花産業園区	台糖の蘭花産業の政策に基づいて、製糖工場の公共施設や住宅街の跡地が蘭花栽培場・展示室として活用されている。蘭花の展示会や売店では入園者に高品質・低価格の蘭花が提供されている。 	

(筆者作成)

4. 烏樹林休閒園区の運営の課題

(1) 製糖工場の全体性の保持

烏樹林製糖工場の生産の停止に伴って、工場建屋、社宅街、事務所、公共施設などが撤去された。いわゆる、台糖の製糖工場の全体性の保全意識の欠如により、鉄道遺産や一部の倉庫が部分的に保全されている。また、工場建屋や煙突が撤去されたことによって、重要な近代製糖産業景観も失われた。現在、入園者は残された製糖鉄道や倉庫が僅かであるため、その見学を通じても製糖産業の近代化の歴史が理解しづらい状況となっている。このように、文化施設やレジャー施設を設置するために、製糖産業遺産・産業景観が破壊された事例も沢山ある。

さらに、多くの製糖産業遺産の機械設備や書類が廃棄されて、製糖産業遺産の完全性の保全を確保でき

ず、園区の文化施設の歴史展示の充実が困難になっている。製糖産業の歴史保全の質を改善するために、関連産業遺物や書類を収集し、烏樹林製糖工場の近代産業史や地域史を強調するべきである。そうしなければ、製糖工場の独自性が把握できず、近代的製糖産業の歴史価値の保全も困難になる。

(2) 「地元の要望」と「地方政府の協力」の拒否

前述のように、地元住民の要望や台南芸術学院の先生・学生による保全計画書は、烏樹林休閒園区を成立させた主な原因であった。しかしながら、台糖はこの園区の独立経営者として、「地元の要望」と「地方政府の協力」を無視し、沢山の製糖産業遺産を破壊した。たとえ台南県政府の文化政策が県内での製糖工場保全を進めても、台糖は地元行政の協力を無視している。そこで、台糖と地元政府とが連携できず、烏樹林製糖工場の保全事業は台南県政府の文化施設・文化活動・文化財保全の政策と合わなくなった。

前述のように、烏樹林製糖工場の近代化産業遺産の核心的価値は、砂糖生産システムの遺跡・遺構、産業景観、自然環境、産業史・地域史、職員と住民の生活文化などである。この核心的価値が地域の視点から評価されなければ、製糖工場の本質的な価値が理解できず、保存の対象も把握できなくなる。しかしながら、台糖は住民の意識や要望の的確な把握に努めず、烏樹林製糖工場の遺産群の活用による歴史保全・展示も製糖産業史の真実性を反映できない。つまり、烏樹林製糖工場の近代化産業遺産は、会社の利益の視点から運営されていることによって、地域の文化財としての歴史保全を実現できていないと言える。

(3) 烏樹林製糖工場の保全の人材不足

現在、烏樹林製糖工場の製糖鉄道関連施設は学生の見学旅行の人気スポットのため、烏樹林休閒園区の知名度も高くなっている。また、見学ツアーに向けた観光施設が整備され、レジャー施設と蘭花産業園区も徐々に園区の運営の中心になっている。しかし、遺産の歴史的価値を重視しなければ、遺跡や遺構などの真実性のある近代化産業遺産の保全が困難になり、製糖工場の独自性も把握できない。即ち、近代化産業遺産の保全が軽視されれば、製糖鉄道と倉庫の活用政策の持続可能な発展が不可能である。

また、台糖は独立経営者とし遺産を開発し、全ての遺産保全の組合が台糖の企業戦略や中央政府の経済政策に従わなければならない。そのため、保全事業の資金不足の課題が厳しくなっている。さらに、製糖工場の運営は専門家・地元政府と連携できなければ、園区の将来像を見通す力も乏しい。これらの課題を解決するために、台糖の近代化産業遺産の保存の人材不足の深刻な課題を改善し、製糖工場保全の広域連携を検討しなければならない。

(4) 「博物館学」や「地域活性化」を根拠とした文化施設の運営の課題

烏樹林休閒園区の整備の主な目的は、台湾の製糖産業遺産の保存意識向上に向けた取り組みである。また、製糖産業遺産保存の目標は近代化産業遺産を活用しながら、教育活動や地域再生などを促進するものである。さらに、この園区の遺産群の博物館化を通じて、近代化産業遺産の資料収集、整理保管、調査研究、教育普及の四つの博物館四大機能の達成を目指している。しかし、台糖の博物館に関する専門的知識を有する人材の不足のため、製糖産業遺産保全の全体性が確保できず、入園者に対して近代化産業遺産の価値への理解を深めていけない。

台糖や地元は観光客が増えるといった経済効果が期待され、地域振興にもなるだろうと主張している。

しかし、烏樹林休閒園區と蘭花產業園區の起業以降、地域再生との連携が少なくなり、製糖鉄道沿線の環境整備・緑化も軽視されている。逆に、観光発展による地域活性化の恩恵が地元へは及ばず、観光列車による騒音やゴミで「観光公害」など深刻な課題が「土溝」と「玉豊」の地元住民に指摘されている。つまり、台糖の企業利益の追求と近代化産業遺産保全。を両立できなくなろう。

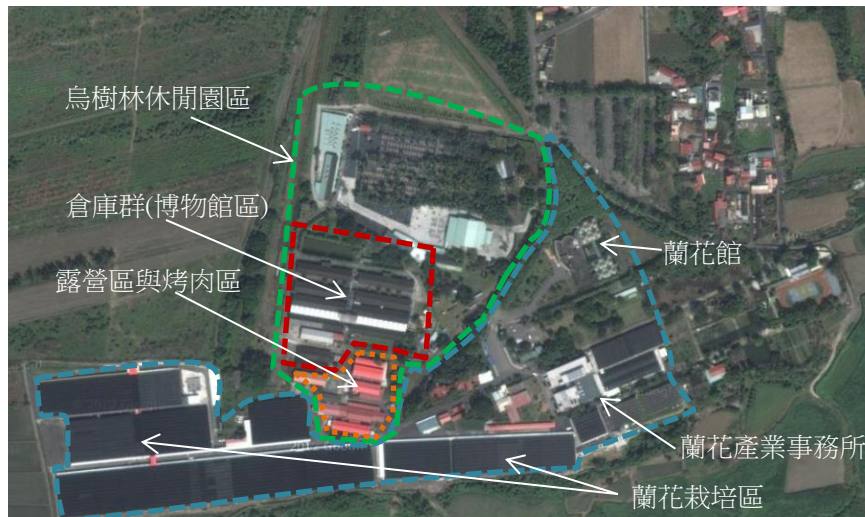


図 4-105 烏樹林製糖工場の現状

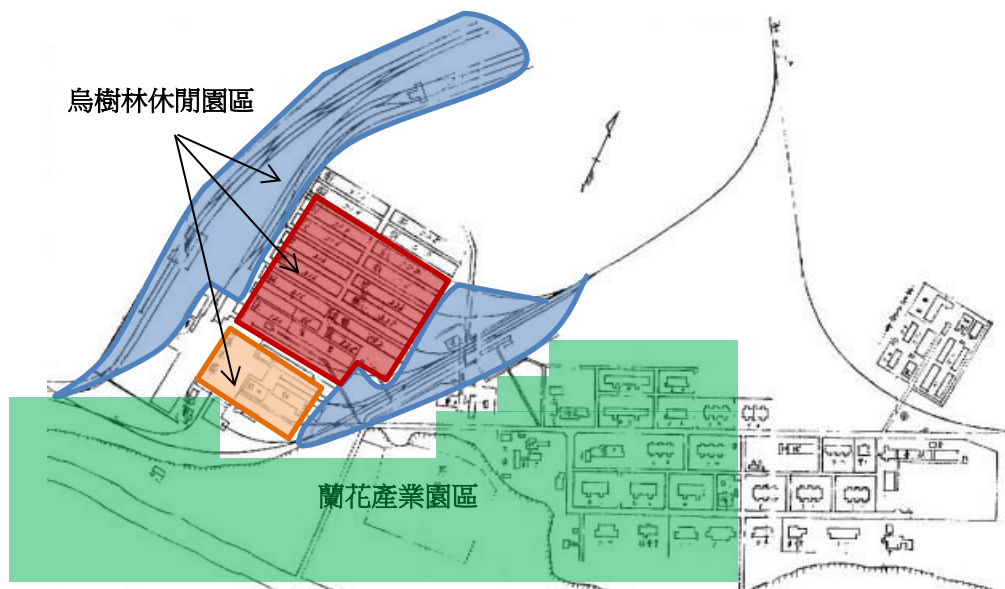


図 4-106 烏樹林製糖工場の「烏樹林休閒園區」と「蘭花產業園區の配置」

4.3.4.2 新営製糖工場

1. 保存現状

(1) 新営製糖工場の変遷

戦後、新営製糖工場が国民政府に接收され、塩水港製糖本社が台糖の第四支社として台湾中南部の製糖産業の中心になっていた。即ち、新営製糖工場構内で、砂糖、アルコール、製紙などの工場の生産が台糖により継続されていた。1950年より、台糖第四支社の新営工場が「新営総工場」と改名され、戦前の塩水港製糖の「新営工場」と「岸内工場」、明治製糖の「烏樹林工場」、「南靖工場」、及び「蒜頭工場」等の製糖工場を管理支配していた。5年後、アルコールの生産を停止し、「酵母工場」にリニューアルして「新営府産品加工工場」と改名した。1973年より、麻佳総工場（総爺工場）が解体されたことによって、旧明治製糖の「総爺工場」と「蕭壠工場」と「湾裡工場」、旧台湾製糖の「玉井工場」と「三崁店工場」などの製糖工場は新営総工場の傘下になった。遂に、2001年3月に、新営総工場の製糖業務が停止され、僅かに台糖の南部事務所として、台糖の新たな事業が続いている。

(2) 保存現状

2001年に、新営工場の製糖業務の停止に伴って、翌年から「工場建屋・煙突」、「北側の小学校」、「北側の社宅街」が撤去された。現在、工場構内で「南側の社宅街」、「鉄道」、「公共施設」、「事務所」が一部保存されている。また、1960年代に「南光中学校」（台糖唯一の中学校）を創設するために、「南側の小学校」の旧校舎も撤去され、新たな校舎が設立された。遺産保全の完全性の視点から見ると、新営工場での工場建屋や大部分の公共施設や一部の日本式宿舍が取り壊されたことにより、近代的製糖の産業景観の完全性が破壊されたことになった。

現在、一部保全されている南側の日本式宿舍群と事務所の近代建築群は、工場構内の数少ない近代化の価値を持つ産業遺産群である。また、2009年に台南県政府は南側の「工場長宿舍」と「職員第一・第二公差宿舍」などの日本式宿舍を歴史建築に登録した。

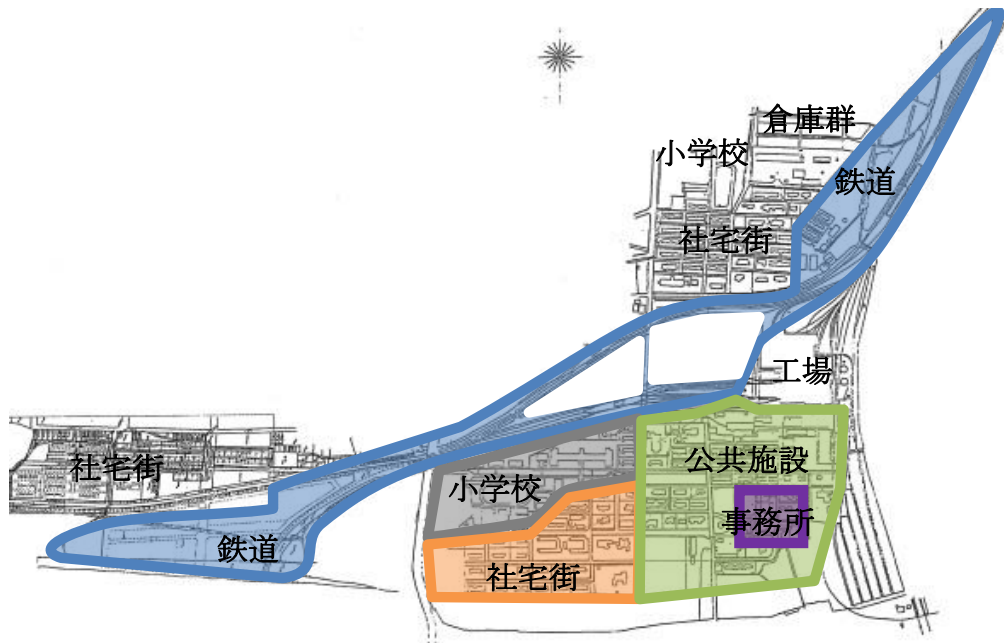


図 4-107 新営製糖工場の保存の現状(南側社宅街、鉄道、一部公共施設、一部事務所)

(3) 社宅街

前述の南側の社宅街での27の宿舎(47世帯)の中で、21の木造建築の日本式宿舎(面積：約735平方メートル)が残されており、他の6つの宿舎が1975年に建て直されたものである。しかしながら、長年の間、宿舎群は台糖に廃棄され、老朽化の深刻な問題を抱えている。

21の木造建築の日本式宿舎でペントハウス、工場長宿舎、職員宿舎の三つのレベルの部屋に分けられ、一軒・二軒木造と二軒赤レンガの三つの建築タイプがある。この9つの建築類型に分けられた日本式宿舎群の歴史価値は下の4点としてあげられる。¹²⁰

- a. 新営製糖工場の工業村の産業風景は、新営と周辺地域の近代化・都市化の発展へ大きな影響を与えた。
- b. 日本式宿舎群は多様で豊かな近代化産業遺産群として、新営工場の近代的製糖産業の唯一、または少なくとも稀な証拠である。
- c. 日本式宿舎群の住環境は戦前から戦後初期まで、台湾の優れた社宅街を代表する例である。
- d. 社宅街は新営地域において各時代の製糖工場の職員や住民の共有する記憶遺産である。

前述のように、老朽化が続く日本式宿舎が台糖に撤去されないように、2009年、南側の社宅街の21の木造宿舎群が台南県政府に歴史建築として登録された。しかしながら、歴史建築として登録された日本式宿舎群は、長年放置された空家が老朽化し、市民から反発の意見が出てきている。ここで、日本式宿舎群の歴史建築の登録の理由は以下の通りである。

- a. 新営工場での日本式木造官舎群は、戦前から戦後初期の近代化歴史価値を示すものである。また、新営市の都心部において完全な保存状態の歴史的社宅街であるため、面的な保存に値する文化財と言える。
- b. 檜造の木造官舎の優れた建築構造のため、日本式木造建造物の研究価値がある顕著な見本である。
- c. 台南県での唯一の完全な保存状態の木造官舎群のみならず、社宅街と南側の用水路を重ね合わせる環境は、都市発展を促進した重要な証拠・文化景観と言える。



図 4-108 1950年代の新営製糖工場 (出典：新営区役所提供)

¹²⁰ 出典：徐慧民、邱建維、陳志誠(2009)「新営糖廠宿舎群保存策略之研究」、文化建設委員会「文化資産保存学刊」、第八期。



图 4-109 2003 年の新營製糖工場¹²¹

(出典：新營区役所提供)



图 4-110 2010 年の新營製糖工場

(出典：新營区役所提供)



图 4-111 新營製糖工場の周辺の都市計画¹²² (出典：新營区役所提供)



图 4-112 旧塩水港製糖本社 (台南市市定古跡)



图 4-113 總統套房(日式宿舍)(台南市歷史建築)

¹²¹ 出典：李坤昇(2007)運用新都市主義手法進行新營糖廠工業區之更新規劃設計、成功大学修士論文、p. 3-6。

¹²² 出典：李坤昇(2007)前掲載、p. 3-6。



図 4-114 ペントハウス(台南市歴史建築)



図 4-115 旧塩水港製糖の事務所

2. 新営後花園鉄道再生計画

(1) 成立の経緯

新営製糖工場の製糖事業が停止された以降、長年放置された広い工場敷地は、都市発展や地域活性化を妨げる障害となるものであった。そのため、「都市再生の加速推進法案」(加速推動都市更新方案)に基づいて、中央政府・台糖・台南県政府の主導による「新営後花園鉄道再生計画」が成立した。いわゆる、新営駅から新営工場までの間の工場再生計画は、新営市都心部での都市再生のエンジンとして地域活性化を目指している。また、南台湾を中心に発展する台糖の新たな事業に合わせ、バイオテクノロジー、新たな農業などの先端技術産業による工場敷地の活用を促進するだろう。

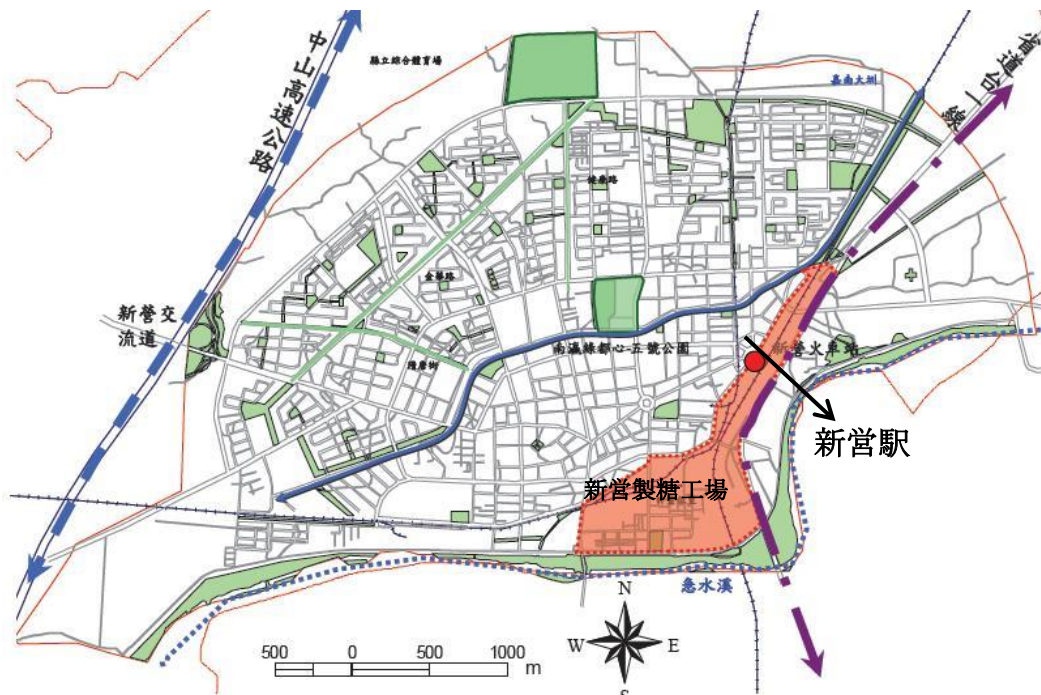


図 4-116 「新営後花園鉄道再生計画」の範囲¹²³

¹²³ 出典：2006 年度政府推動 50 处重大都市更新地区個案說明書，p.41。

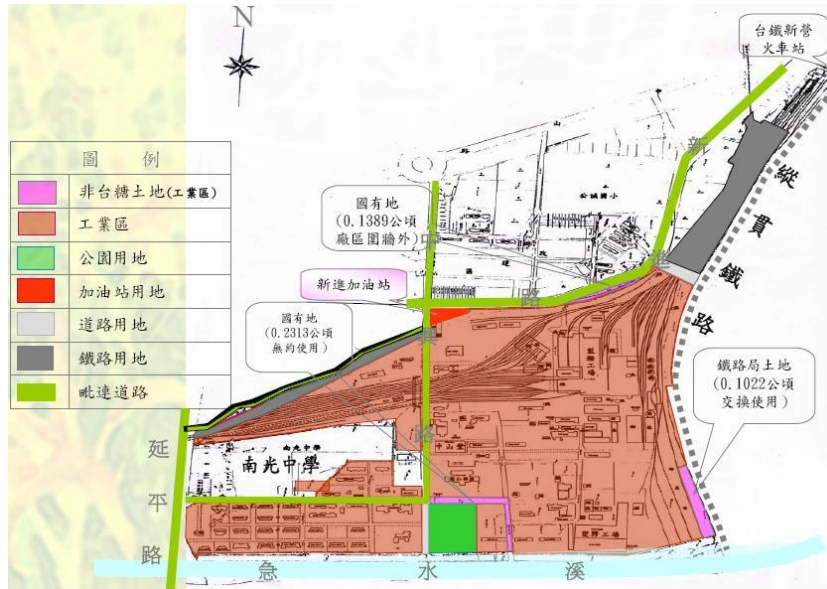


図 4-117 「新營後花園鐵道再生計畫」の計畫敷地の用途地域¹²⁴

(2) 「新營後花園鐵道再生計畫」のビジョン

この計画は中央政府の1996年度の「都市再生整備地域（50地域）」として、新營市都心部での新營製糖工場跡地の活用事業である。約30.7haの工場敷地の中で、約12分の1の地域が優先的に推進する地域に決まった。しかし、台糖の経費不足のため、25億円の総経費の計画の工場再生事業が進まず、現在まで放置されている。

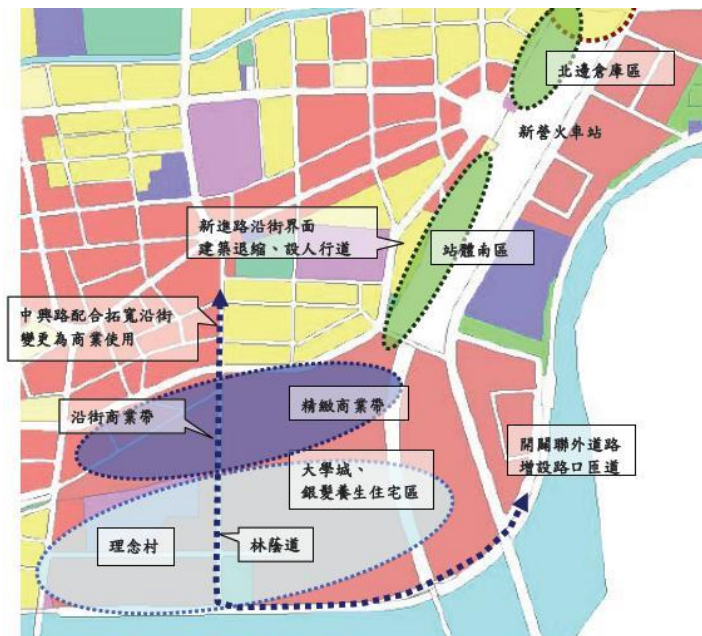


図 4-118 「新營後花園鐵道再生計畫」のビジョン¹²⁵

¹²⁴ 出典：同上。

表 4-5 「新営後花園鉄道再生計画」のビジョンと政策内容

実施計画	敷地の現状と再生計画のビジョン
敷地地の現状と発展の条件	(1) 計画用地：新営市都心部の東南側にある台糖の新営製糖工場跡地。 (2) 新営製糖工場の生産事業は全て停止されたが、製糖鉄道を観光列車として動態保存が行われている。 (3) 都市計画用地の乙種工業区に属する敷地で、用途地域を変更しなければならない。
計画の将来性とビジョン	(1) 鉄道跡地で「緑地空間」・「線状の商業エリア」と「製糖列車」などの観光資源の活用と合わせて、良いレジャー施設を整備する。 (2) 近隣の医療資源と敷地のレジャー施設とを合わせて、計画敷地の南側での高齢者専用住宅街を開発する。 (3) 高雄大学の新営キャンパスの設置による地域活性化を促進する。
再生政策	(1) 計画敷地の所有者の台糖による新営工場の敷地の用途地域を変更して、民間企業との連携開発を推進する。 (2) 工場敷地の用途地域における建築制限の緩和の必要がある。 (3) 新営市の交通問題を解決するために、都市計画道路の中興路を広げて、台一線省道路と接続する。



図 4-119 「新営後花園鉄道再生計画」の開発内容¹²⁶

(3) 「新営後花園鉄道再生計画」の特徴

新営後花園鉄道再生計画の主な事業内容は、鉄道の保全を中心に線路において緑地・公園・回遊道路を設置し、沿線地域の商業施設を創出するものである。即ち、工場敷地での鉄道活用計画を通して、製糖鉄道遺産を保全しながら鉄道沿線の商業活動による工場構内・地域活性化を促進する。また、新営市の高齢少

¹²⁵ 出典：同上。

¹²⁶ 出典：同上。

子化の深刻な課題を解決するために、工場敷地を高齢者向け住宅街として活用し、緑地・広場の公共空間を創出する。さらに、工場敷地での事務所の近代建築群や社宅街の日本式宿舍群については、計画全体の見直しと合わせて活用方法についても検討している。

表 4-6 「新営後花園鉄道再生計画」の特徴

計画敷地	開発項目	開発内容
製糖鉄道区	1. 線状の公園・緑地 2. 製糖鉄道沿線の商業エリア	鉄道保全と緑地・広場を核心とした新営市都心部の緑化帯を形成する。
公共施設区	1. 既成緑地・古木の保存 2. 東側敷地での低密度高齢者住宅街の開発 3. 南側敷地での中高密度高齢者住宅街の開発	東側と南側の低密度高齢者住宅街は高齢者向け生活空間を創出する。既成緑地を保全しながら公園を設置し、住環境の向上のための環境整備を促進する。
事務所群区	台糖の行政センターを維持する	台糖の行政センターを維持しながら近代建築群を保全する。
南側社宅街	「理念村」という町並みとして一部の日本式宿舍を活用する	外部組織との連携開発を検討する
南光中学校	中学校を維持する	なし
縦貫鉄道沿線	産業専用区を変更する	産業専用区を維持し、一部の道路用地を変更する。

(筆者作成)

(4) 「新営後花園鉄道再生計画」の課題

a. 鉄道跡地の活用・緑地設置の不足

「花園」と「鉄道再生」を軸とした「新営後花園鉄道再生計画」の歴史保全・緑地などの敷地は、僅かに敷地全体の20%を占める。また、鉄道再生するためには、公園緑地整備による保全事業が製糖鉄道の本質価値を保護できず、線路の動態保全もできなくなる。

b. 社宅街の日本式宿舍保全の課題

2001年に新営工場の製糖事業の停止に伴って、老朽化の日本式宿舍群が廃墟化して、相次いで台糖に撤去された。また、この計画の中で、南側の社宅街の日本式宿舍群が「理念村」として活用される予定だが、開発・保全の具体的な内容が未だ不明である。

さらに、過去の台糖の社宅街の長年の放置政策に鑑みて、老朽化した宿舍が取り壊されないように、2010年に学者や地元政府の主導により、21の宿舍が台南県政府に歴史建築に登録された。

c. 公共空間におけるアメニティ性の欠如

この計画敷地の公共空間は、鉄道沿線の緑化帯と既成緑地に過ぎない、アメニティ性の欠如の課題が厳しくなるであろう。いわゆる、公共空間の不足課題によって、居住環境の維持及び向上も進まない。また、近代化産業遺産の保全政策が脆弱であり、新営市の都市計画・都市全体の発展との連携の課題が深刻だろう。

3. 新営鉄道文化園区の設定

(1) 成立の経緯





前述のように、財源不足のため「新営後花園鉄道再生計画」が進まないが、そのような中でも、2001年に南側の駅舎・製糖鉄道が「新営鉄道文化園区」として動態保全されている。工場構内の中興駅から八老爺駅までの4.6kmの「八翁線」で、観光列車として動態活用し、新営工場(起点)から営長牧場(旧八翁サトウキビ農場、終点)までの沿線の景観整備が行われた。八翁線沿線の中興駅、果毅後駅、八老爺駅などの駅舎、急水溪大橋、農作物の農園景観等の自然・文化資産は、鉄道文化園区の観光資源として活用されている。営長牧場にある終点の八老爺駅で、木造駅舎が復原されて展示空間や売店として経営され、隣接している廃棄された列車がレストランとして活用されている。また、鉄道文化園区と隣接の列車停車場で、多くの製糖列車や機関車が展示され、製糖列車を保存しながら公園広場としての地域公共空間を創出している。

(2) 新営鉄道文化園区の活用特徴

a. 中興駅の活用

現在、観光列車の起点にある中興駅は製糖鉄道に関する展示空間や売店として活用され、駅舎で戦前から戦後初期の製糖鉄道に関する書類、機械、制服、写真など鉄道関連遺物の展示を行っている。平日は団体ツアーのみ行うが、休日は一般に開放され、観光列車が1日8回往復している。

表 4-7 中興駅の歴史展示とイベント





展示とイベント	展示・イベントの内容	現状
製糖鉄道資料館	2009年に成立された製糖鉄道資料館で製糖鉄道の歴史を展示している。	
機関車の展示	駅舎の隣の敷地で公園緑地が設置され、徳馬、日立...等の5つの機関車が展示されている。	
列車の展示	新営鉄道文化園区と修理工場で機関車、蔗廂車、砸道車、救援車、巡道車などを展示している。	
台糖売店と製糖イベントの開催	製糖に関するイベントや台糖商品の売店を通して、新営製糖工場の産業を体験できる。	

(筆者作成)

b. 鉄道沿線の産業景観の特徴

前述のように、新営製糖工場と営長牧場とを繋げる八翁線は観光列車として保全され、新営市都心部から郊外の農場・牧場までの製糖鉄道沿線の景観を整備しながら地域活性化を促進している。鉄道沿線の産業景観の特徴として、以下の表に示す資料を提示する。

表 4-8 新営鐵道文化園区における鐵道沿線の景観・資源

沿線の資産	鐵道沿線の景観・資源	現状
鐵道の哩程	台湾で最長の觀光鐵道として活用されている製糖鐵道。 (5km)	
サトウキビ農場の 里山・田園景観	中興駅から八老爺駅の間で大都市、サトウキビ農場、八 翁牧場などの多様な景観を創出している。(都市から郊 外を経て農村までの多元的な景観)	
土木遺産	急水溪大橋（急水溪を越す鐵橋 (260m)）	
台湾最長の踏切	中興路二段の踏切で 16 本の鐵道の線路が残っている。	

(筆者作成)

4. 新営鐵道文化園区の課題

(1) 製糖工場の保全の全体性

新営工場の製糖事業の停止に伴って、工場構内の工場建屋や社宅街や公共施設などの近代化産業遺産が相次いで撤去されたことによって、工場の近代化産業遺産の完全性が破壊された。言い換えると、台糖の製糖工場の廃棄政策の「製糖停止」、「工場建屋の撤去」、「長年の放置」、「老朽化の木造建築の撤去」を通して、製糖工場の近代化価値の完全性・真正性が損なわれた。そのため、新営工場の一部が僅かに新営鐵道文化園区として活用するだけでは、入場者にとって製糖工場の近代化価値を理解できないと思われる。

(2) 中興駅の歴史展示の妥当性

台糖内部の博物館の人材不足のため、製糖産業遺産の保全や歴史展示の推進が困難になっている。また、中興駅舎の歴史展示には、博物館学の理論・手法による展示・説明が欠如している。即ち、駅舎で意味が不明の製糖工場・鐵道の歴史展示のため、近代化産業遺産の活用・展示の妥当性が深刻な課題になる。

(3) 園区の持続的発展

現在、新営鐵道文化園区は新営市の觀光地になり、台湾人のみならず国外からも大勢の觀光客が訪れている。2009 年より、毎年平均入園者は約 10 万人を超え、地域の重要な觀光資源になっている。しかしながら、2001 年に起業以来、2009 年の駅舎の資料館の常設展以外の新たな企画展、イベントなどが少ない。従って、この園区のリピーターを増やすために、持続的な運営政策、歴史の保全・展示の完全性について改善すべきである。

4.3.4.3 蒜頭製糖工場

1. 保存現状

1906 年に建設された蒜頭製糖工場は、かつての台湾三大製糖工場の一つであった。また、蒜頭製糖工場の原料採取区域の朴子、六脚、新港、東石、布袋、鹿草、太保などのサトウキビ農地は、台湾の重要な甘

蔗産地と言える。その原料採集区での高品質のサトウキビ品種のため、明治製糖会社の最高産糖量の蒜頭工場は、戦前には「明治宝庫」、戦後には「台糖宝庫」と呼ばれていた。(楊彦駢, 2001)しかし、同工場は2001年9月の11号台風による集中豪雨によって、工場敷地の冠水・水害による深刻な被害を受けた。特に工場の機械設備が壊滅的なダメージを受け、同年10月に約百年の製糖歴史を持つ蒜頭製糖工場の生産に休止符が打たれた。そして、廃棄された蒜頭製糖工場を活用するために、2002年より台糖主導による工場全地域で「蔗埕文化園區」が設置され、雲林・嘉義地域で最大の製糖博物館として保全されている。

現在、蒜頭製糖工場の敷地面積 21 ヘクタールの中で、東側と西側の倉庫、製糖工場・アルコール工場、冷却池、タンク群などの「生産施設」、蒜頭駅舎・プラットホーム、製糖鉄道などの「鉄道関連遺産」、住宅街の日本式宿舍、庭園、神社、媽祖廟（製糖工場唯一）、小学校（蒜南小学校、2006年に廃校された）などの「生活空間」が保存されている。工場の生産停止の直後の文化園區としての活用のため、東側の一部の日本式宿舍・倉庫・鉄道以外の近代化産業遺産が殆ど保全される結果となった。更に、蒜頭製糖工場の製糖産業景観の完全性、住宅街・公共施設などの歴史資産の機能的保全をも行っていると言える。

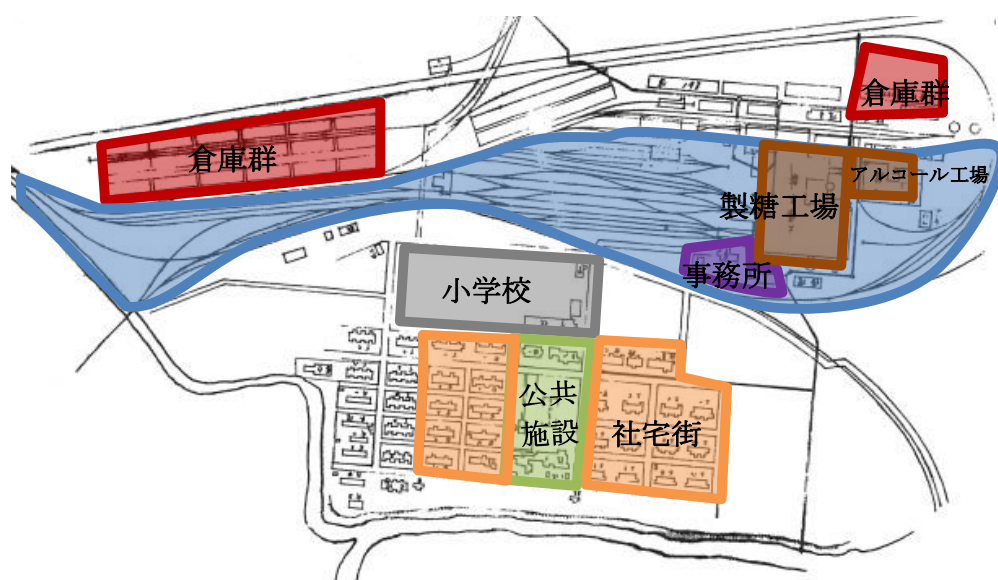


図 4-120 蒜頭製糖工場の保存現状 (撤去のエリア:一部の倉庫、鉄道など)

2. 蔗埕文化園區

(1) 成立の経緯

台糖の土地開発政策とレジャー事業を合わせた蒜頭製糖工場の活用事業は、2002年からの「蔗埕文化園區」というテーマパークやレジャー施設を設置したことにより始められた。具体的には、老朽化した施設の更新や新施設の設置を行い、近代建築・倉庫群の修復をし、製糖鉄道遺産の観光列車としての動態保全を行った。2002年から2005年にかけて、台糖は約2億円を投入して、入口、庭園、売店（農産品）、レストラン（黒糖園）、駅舎の修復、列車・鉄道の維持、資料館の設置などの保全事業を行った。現在、入園無料の蔗埕文化園區は、地域の公共空間・公園緑地を提供しながら、地域の活性化を促進している。また、この地域活性化は、地元住民や地方政府により支えられている。即ち、蔗埕文化園區として活用される蒜頭製糖工場は、製糖工場・施設、鉄道、近代建築、日本式宿舍を保全しながら、近代製糖のテーマパークや

地域の公共地域をも創出している。

(2) 博物館化による工場建屋の保全

現在、この園区では工場建屋・煙突等の建造物のみならず、製糖機械・設備の可動文化財も現地保存されている。また、入園者に製糖プロセスを理解させるために、工場エリアで見学ルートが設置されている。さらに、博物館化した製糖建屋は園区の観光製糖列車の終点として整備され、砂糖の製造と運輸との説明・展示が一体となっている。つまり、近代化産業遺産のコア的価値を持つ工場建屋・煙突等は、製糖産業景観を構成しながら、製糖のプロセスの展示をも行っている。そのため、蒜頭製糖工場における保全事業は台湾でも有数の、真実性や完全性の条件を満たす適切な保護管理体制が認められる再利用政策であると認められる。

(3) 倉庫群の多角的活用

2012年に南側の10棟の倉庫は修復されて、蔗埕文化園区の資料館、売店、劇場として活かされている。そのうちの一棟が博物館として活用され、製糖工場・地域歴史に関する古い写真、模型、書類などを展示している。5棟の倉庫は台糖の商品や農産物売店を経営しており、4棟の倉庫は外部の組織に賃貸して、土産物の売店と劇場として活用されている。

(4) 製糖鉄道関連遺産の動態保全

新営鉄道園区や烏樹林休閒園区などの製糖鉄道の保全政策と類似している蔗埕文化園区では、製糖鉄道遺産の駅舎、プラットフォーム、鉄道、列車などは観光列車として動態保全されている。現在、製糖鉄道遺産群は人気のある体験施設であり、積極的に観光アピールが行われている。園区の製糖鉄道は工場から高速鉄道駅の周辺まで、約3.5km延伸している。また、1930年に竣工された蒜頭駅舎も案内所・事務所として再利用され、台湾の歴史建築百選の67位に選ばれている。



図 4-121 園区製糖鐵道路線圖 (出典：蔗埕文化園区提供)

(5) 朴子溪生態園區景觀工程

2006年に、地元の嘉義県政府は朴子溪生態園區景觀工程に7000万元の経費を投入し、三つの工期を分けた。

- a. 第1期工程: 蒜頭製糖工場の介寿橋から朴子溪の沿岸地域での湿原の水質浄化工程。(面積:4.4ha、経費:2700万元)
- b. 第2期工程: 蒜頭製糖工場の西側での朴子溪の生態園區という生態保護地域である。(面積:1.6ha、経費:1300万元)
- c. 第3期工程: 蒜頭製糖工場構内の6つの倉庫を「案内所」、「環境保護展示館」、「リサイクル展示館」、「生態系保護展示館」、「水質浄化展示館」、「リサイクル芸術展示館」(地元小学校の)として活用する。

3. 蔗埕文化園區の特徴

(1) 地元の観光政策と合わせた園區の経営

2001年から嘉義県が取り組む主な政策は「観光発展」を目指し、多角的なテーマをもった大型のイベントによる地域活性化を促進する観光まちづくりを行うというものである。つまり、地域の歴史文化を活用しながら、各地の観光スポットをネットワークする取り組みと言える。例えば、「全国まちづくり年会(2003年)」、「南台湾愛情パスポート—蒜頭製糖工場(2004年)」、「嘉義諸羅記—蒜頭製糖工場の5つ展示館の合同展覧会(2005年)」、「回嘉真好—製糖鉄道の懐かしい旅(2006年)」、「台湾ランタン祭り(2007年)」などの大型イベントがすでに行われた。これら、2001年以降の嘉義県の主な市政の大型イベントや観光施設の設置は、蒜頭製糖工場の近代化産業遺産群を中心として行われ、地域活性化が促進されている。即ち、現在の蔗埕文化園區は嘉義県の観光発展や地域活性化の手段として重要な位置を占めていると言える。

(2) 蒜頭製糖工場の周辺地域の開発

かつて農村地帯であった蒜頭製糖工場とその周辺地域で、県政府主導による台糖の社有農場の土地開発・活用が行われ、徐々に嘉義県の都市発展の中心となりつつある。近年、蒜頭製糖工場周辺の社有農園で、嘉義県治地区(嘉義県政府庁舎と周辺の開発)、故宮博物院南分院、高速鉄道の嘉義駅、馬稠後工業区などの重要な建設が行われた。特に、嘉義県政府による県治地区における、嘉義県庁舎、大型体育館、長庚医療専用区、大学キャンパスなどの公共建設により、以前は社有農場であった太保地域であったが、現在は嘉義県の政治・経済・文化の中心として機能している。また、太保地域は縦貫鉄道から遠く離れていたため、交通が不便であったが、高速鉄道の嘉義駅が設置された後は、嘉義県の最も重要な公共交通の結節点になった。蒜頭製糖工場の旧社有農場を活用しながら、地域活性化の発展資本への転化が促されたといえる。

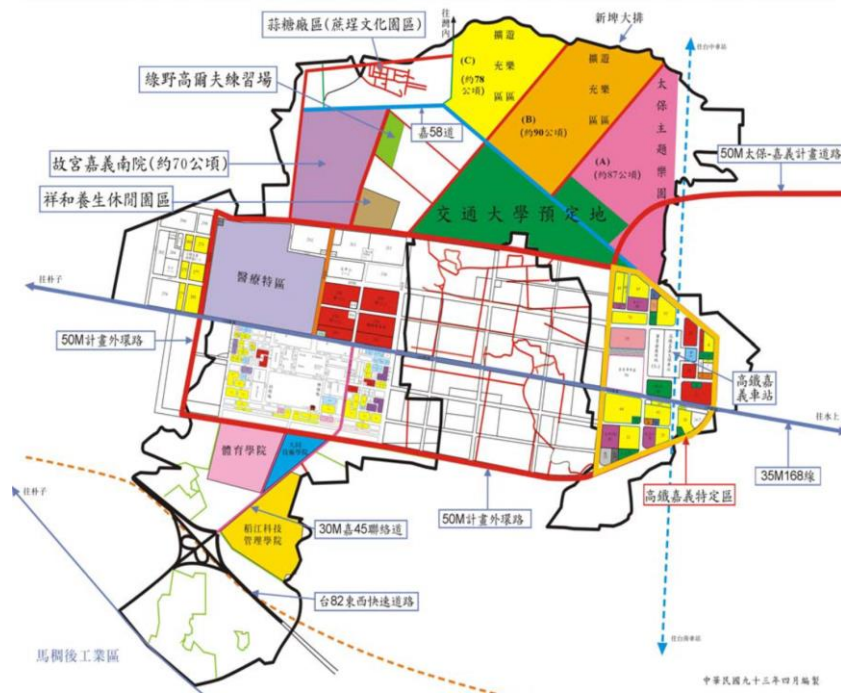


図 4-122 蔗埕文化園區の周辺の開発（嘉義県庁舎、大型体育館、長庚医療専用区、大学キャンパス、故宮博物院南分院、高速鉄道の嘉義駅、馬稠後工業区）

(3) 製糖工場建屋の完全性と活用

蔗埕文化園区は旧台南州（雲嘉南地域）における唯一の製糖工場建屋を見学できる文化園区である。製糖建屋や機械設備が現地保全されて、工場内部の製糖プロセスの展示・ガイドが行われている。そのため、台糖主導による蒜頭製糖工場の活用計画は、嘉義地域の製糖産業遺産群の中で最も完全な保存状態や産業景観を有した文化園区として実現されている。



図 4-123 蔗埕文化園区の正門



図 4-124 蒜頭製糖工場の外観

(4) 廃棄工場の再利用と公共空間の創出

蔗埕文化園区の近代化産業遺産の活用政策は中央政府と地元政府とで連携され、蒜頭製糖工場と周辺地域の産業遺産群が全面的に活性化されている。例えば、地元の嘉義県政府の文化局、環境保護局、六脚郷公所とが連携して、朴子溪生態園区、自転車ルート、公園広場などを整備した。中央政府は、行政院の体育委員会国税局の助成金によって、園区の維持、自転車ルート、回遊道などの建設を支援した。特に、体

育委員会との連携による自転車ルートネットワークは蒜頭製糖工場を中心に嘉義県全地域に延伸している。

現在、広域連携による工場跡地の活用政策により、近代化産業遺産は観光・レジャー・環境保護・教育などの地域資本として活用され、工場敷地や産業建築の公共化が促進されている。例えば、蔗埕文化園區は地域の観光まちづくりの戦略拠点として、住民や来訪者にとっての重要な公共空間となっている。また、蒜頭製糖工場で行われる大型イベント等はマスコミ報道されるなど活況を呈しており、これらの活動が、地元政府との連携・市民参加による蔗埕文化園區の公共空間にシンボル性、アメニティ性、そして個性を付加されている。

(5) 蒜頭製糖工場での近代化産業の活用

この園區には「糖業」、「鉄道（工場構内）」、「歴史建築」、「観光列車」、「人文」などのテーマがあり、製糖産業遺産の現地保全としての観光・レジャー施設を設置している。また、近代化産業遺産を保全しながら、観光製糖列車、工場構内の観光台車、倉庫群の売店、黒糖園レストラン、工場建屋、公園広場、自転車ルート、環境・生態保護展示館などを設置し、「教育普及」、「観光発展」、「公共空間」、「地域活性化」の四つの機能を持っている。砂糖・アルコールの生産場が観光名所やレジャー施設として再利用されている文化園區での、近代化産業遺産の活用方法は以下の表に示されている。

表 4-9 蒜頭製糖工場での近代化産業の活用

構成遺産の活用		活用の方法	保全の現状
蔗埕文化園區	製糖工場と製糖機械・施設	製糖建屋や機械設備の展示を通じ、入園者にサトウキビから砂糖までの製糖プロセスの知識や歴史文化を伝え、近代化産業遺産の教育普及活動を行っている。	
	製糖鐵道與車站	製糖鐵道關連遺産の活用を通じて、觀光製糖列車的體驗活動や「輕便車、巡道車、飼料車、糖蜜車、機關車」の展示を行っている。入園者は觀光製糖鐵道の沿線の田園風景、サトウキビ農場を見学し、工場構内の「鐵不出軌」という台車活動・自転車ルートが體驗できる。	
	倉庫群	資料館として活用する砂糖倉庫で、伝統製糖用具・模型、畑作農器具、近代製糖の歴史文化に関する展示を通じた教育普及活動を行っている。また、多くの倉庫は台糖、農産品、土産物屋、劇場などとして活用されている。	
	事務所や近代建築群	現在、総事務所の機能はそのまま続いており、農務科事務所は園區のレストラン（黒糖園）として活用されている。また、故宮博物院の南分院の開設準備室として活用する「甘堂」では、博物館の開設のみならず、製糖工場と地域活性化との連携活動が積極的に行われている。	

構成遺産の活用		活用の方法	保全の現状
	社宅街（日式宿舍群、公共施設）	社宅街での日式宿舍群、八角壁角楼、防空壕、神社遺跡、古木などの製糖工場の遺産群は地域の文化資本として、地元住民の公共空間として活用されている。また、社宅街や近代建築は台湾の人気ドラマのロケ地として知られている。しかし、放置されている宿舍の活用政策がまだ不明で、老朽化の問題が深刻である。	
朴子溪生態園区	工場北側の自然環境の保護政策と遺産群の活用	園区の西北側で、嘉義県政府による朴子溪の水質浄化作業、生態系保護園区などの建設を行い、沿岸地域の「朴子溪生態列車文化館」、「朴子溪河階地生態園区」が設置された。また朴子溪の多角的な生態系の保護を通じて、自然資源・産業景観を連携させ、河川の親水空間と製糖産業空間を創出している。	
	工場外部（西側）の製糖鉄道の活用	製糖工場の北側の六家佃長寿橋から、西側の朴子溪沿岸までの製糖鉄道の線路は、自転車ルートとして活用されている。製糖工場構内から西嘉義まで、製糖鉄道を軸とした自転車ルート、回遊道、公園広場は、蒜頭、蒜東、蒜西、潭乾、溪厝、正義等集落、西海岸の東石漁人埠頭などの地域で観光ルートの一体化が行われている。（約25km）	

（筆者作成）

4. 蔗埕文化園区の運営の課題

（1） 社有農園の開発と新たな発展地域の形成

前述のように、嘉義県政府主導による蒜頭製糖工場の社有農場の活用のため、工場の南側のサトウキビ農園で嘉義県庁舎・県の行政機関を中心として、大型公共施設、大学キャンパス、工業地帯（農業・医療産業、バイオテクノロジー産業、IT産業など）が整備された。蒜頭製糖工場の東南側の高速鉄道嘉義駅と周辺の交通施設の開通により、嘉義地域の交通結節点を中心とした市街地形成は大きく発展した。即ち、地域発展の中心が社有農園の開発に移動する一方で、昔の砂糖の生産場である蒜頭製糖工場は嘉義県の新都心になりつつあると言える。

（2） 大型文化園区の専門人才の不足

蔗埕文化園区の経営政策の特徴は4つある:①コスト削減のために工場再利用の管理を責任をもって実施する、②観光客の信頼感・満足度を向上するために民間企業と連携する、③園区の景観の維持と新たなイベントの開催を積極的に行う、④顧客満足度を向上させ、苦情を言う入園者をリピーターに繋げる。このような政策目標に立って¹²⁷現在、蔗埕文化園区の近代化産業遺産の活用は推進されているが、保全事業がまだ黎明期であるため、観光と保全のハード面とソフト面はともに不足している状態である。

¹²⁷ 出典：「謝進源，台糖嘉義蒜頭蔗埕文化園區，核心資源與競爭優勢的探討，雲林科大碩士論文，2006。」

2005年から2008年まで、毎年の入園者数が約15-20万人であったことから、安定成長期の観光人数と考えられる。しかし、年間の売上高のうち、台糖アイスが主な収入として、総収益の約45%を占めている。2、3位は、売店の農産品(30%)と観光製糖列車(17-18%)と続いているが、約半分の利益が売店の台糖のアイスからの収益のため、近代化産業遺産の活用による工場再生の持続的発展の目標達成にはまだ遠いといえる。¹²⁸また、大型文化・観光施設の台糖の観光・レジャー産業についての専門知識を有する人材の不足が、製糖工場の近代化産業遺産が文化・観光資本に転化できない主な理由と言える。

表 4-10 2005年-2008年の売上高と入園者人数の推移

年度	売上高(千元)	入園者人数(千人)
2005	19,291	112
2006	23,694	135
2007	24,753	150
2008	31,683	230
平均	24,855	157

出典：蔗埕文化園區の提供

(3) 近代化産業遺産保全の専門職の不足

蒜頭製糖工場の近代化産業遺産保存の特徴は、近代的製糖の歴史の展示・ガイドを通じて、工場と地域の歴史の教育普及・産業観光ツアーを促進することにある。しかしながら、台糖の管理者と社員・労働者の遺産保存に対する意識の違いが大きく、この違いにより、保全事業の推進が厳しい課題になっている。また、台糖の遺産保全職や博物館の専門知識を有する人材の不足のため、産業建築・遺跡・遺構の保存事業を進めていく上での深刻な問題がある。具体的には、蒜頭製糖工場と周辺地域の歴史の解説等の改善が望まれる。

現在、台糖職員による自発性や自主性を活かした製糖工場の再生活動として、職員の製糖・地域発展の知識による園區の遺産保全・資料館を構築している。また、地元政府と住民組織との連携による製糖工場の保全活動も蔗埕文化園區を支えている。しかし、台糖の管理者が園區の営業利益の向上を重視し、近代化産業遺産の調査・研究、地域活性化を軽視している。従って、産業考古学を用いた近代化産業遺産に必要な調査研究を強化し、機能性と完全性に配慮した保全を行い、これによる地域再生を促進すべきである。

(4) 住宅街の日本式宿舎の活用の課題

工場の住宅街で、多くの日本式宿舎が長年に渡り放置され、建築の老朽化が深刻な課題になっている。また、台糖の資産活用において、「横の連携が弱い」、「歴史保全の意識に欠ける」、「外部の視点からのチェ

¹²⁸ (1) 2007年の売上高：2,475 萬元—観光製糖列車：445 萬元(18%)、台糖アイス：1,105 萬元(45%)、売店の農産品：800 萬元(32%)、黒糖園レストラン：125 萬元(5%)。(2) 2008年の売上高：3,168 萬元—観光製糖列車：524 萬元(17%)、台糖アイス：1,422 萬元(45%)、売店の農産品：931 萬元(29%)、黒糖園レストラン：151 萬元(5%)、レンタル自転車：140 萬元(4%)。(黃立博、2000)

ックを受けていない」という問題が挙げられており、財源・専門の不足、保守的な投資戦略、担当の行政機関が不明・未熟であるなどの問題によって、日本式宿舍の修復・活用は困難を極めている。これらの宿舍の活用の深刻な課題が解決しなければ、老朽化した宿舍群は最終的に撤去されてしまう可能性もあることから、対応は急務となっている。

(5) 観光製糖列車の経営

製糖工場から社有農園までの観光製糖列車の見学ツアーは、現在最も人気がある。休日には1時間に1本で、平日の観光製糖列車は午前・午後各1本ずつである。(団体の予約があれば調整できる) また、観光客誘致の戦略で、製糖列車の見学と構内の遺産群とが連携しており、工場構内の鉄道も台車道・自転車ルートとして活用されている。しかし、経営を持続的に行うために、多面的なイベントと線路の開発を継続していくことが必要である。

観光客の、高速鉄道の嘉義駅から園区への移動の交通手段を開発するために、当初計画された観光製糖列車の線路は、高速鉄道の嘉義駅から直結の動態保全事業だった。¹²⁹これは、交通利便性向上や観光客誘致を目的とした、台糖と嘉義州政府、高速鉄道会社とが連携して行う、工場と高速鉄道からの直結線路の計画である。しかし、蒜頭工場の周辺のサトウキビ農場の活用はまだ黎明期にあるため、製糖鉄道と高速鉄道を繋げることは未だできていない。

(6) 倉庫群の持続的な再利用の課題

倉庫群は資料館、農産物売店、土産物屋、劇場として活用されており、僅かに一つの倉庫で近代製糖に関する展示や教育活動が行われている。現在、劇場や売店の持続的な運営の課題、または製糖工場保全の取組方針などの全体の強い商業色のイメージが深刻な問題とされている。

¹²⁹ 嘉義県観光局の局長：「高速鉄道の嘉義駅と故宮南部支館と隣接する蒜頭製糖工場は、製糖鉄道の動態保全として、駅から製糖工場や故宮南部支館までの交通手段として活用することを検討している。製糖鉄道と高速鉄道を連結することにより、伝統と最先端の交通システムというテーマを通じて、地域の新たな観光資源を創出しながら製糖産業遺産の産業都市としての地域イメージのブランド化を進める。」と述べている。

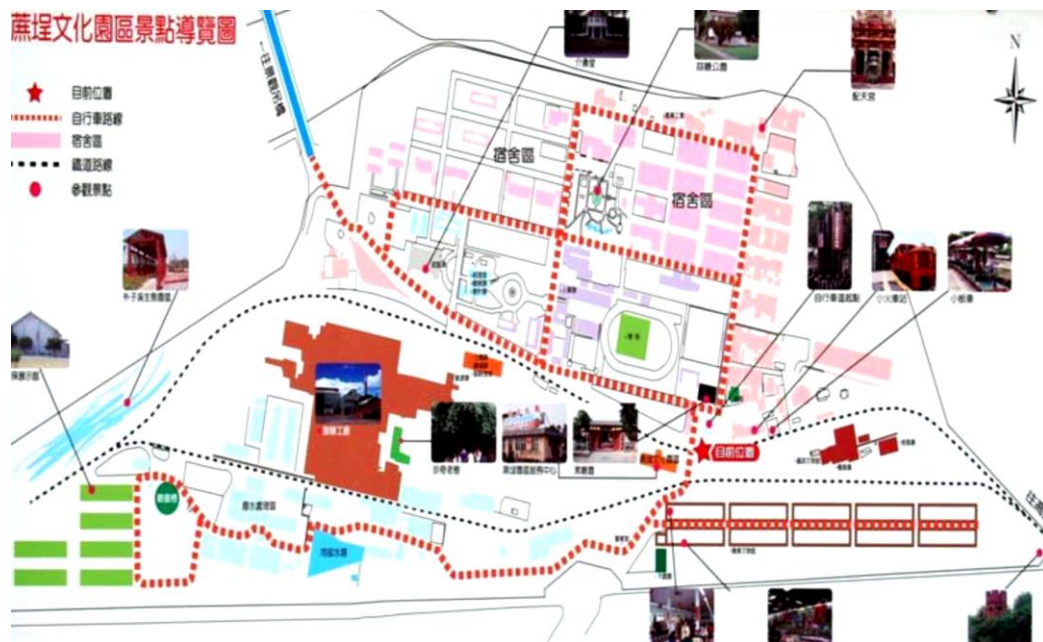


図 4-125 蔗埕文化園區における各施設の配置
(出典：蔗埕文化園區の提供)

4.3.5 外部組織による製糖工場の活用実態（総爺・蕭壠・車路墘）

4.3.5.1 総爺製糖工場

1. 保存現状

1946年に旧明治製糖株式会社の製糖工場群が「台湾糖業公司第三区支社」の傘下になり、本部は総爺製糖工場に設置され、1950年に第三区支社の本部にある「総爺製糖工場」が蕭壠、玉井、灣裡、三崁店、車路墘などの製糖工場を管理していた。1958年に総爺製糖工場の製糖事業が蕭壠製糖工場と連携して、「麻佳総場」と改名された。さらに、1974年に、総爺製糖工場の生産が独立して、「総場」から「麻豆総爺製糖工場」に改名された。1980年代以降、世界の砂糖価格の暴落によって、台糖傘下の砂糖生産も相次いで中止されると共に、1993年に総爺製糖工場の生産も停止された。

総爺製糖工場の砂糖生産の中止と共に、「工場建屋・煙突」、「日本式宿舍群」、「鉄道」、「一部倉庫」も徐々に撤去された。僅かに「明治製糖会社の本社事務所」、「一部公共施設（食堂、図書館、庭園、病院...など）」、「工場長宿舍」、「防空壕」、「一部の倉庫」などの産業建築が残っている。また、南側の工場建屋、製糖鉄道、一部の倉庫が取り壊され、工場跡地が長年にわたり放置されている。2001年末、北側の事務所、公共施設、社宅街の工場跡地は、「南瀛総爺文化センター」として活用され、文化施設、緑地広場、屋外アート展示などの保全事業が行われている。現在、2.16haの総面積の南瀛総爺藝文中心では、事務所、案内所、食堂、工場長宿舍、日本庭園が数々の老木の間に点在している。社宅街の跡地の公園化、アート展示、事務所、公共施設、木造宿舍、赤レンガなどの文化芸術施設が、このセンターの主な保全事業となっている。

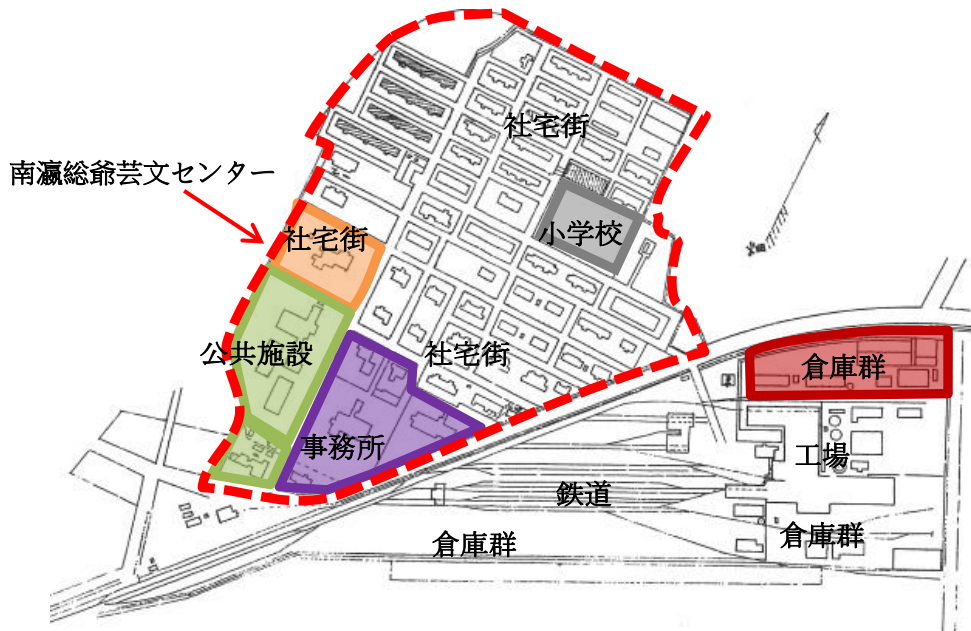


図 4-126 総爺製糖工場の保存現状 (撤去のエリア:工場、社宅街 (工場長宿舎のみ保全する)、一部の公共施設、多くの倉庫、鉄道など)

2. 南瀛総爺芸文センターの設置

(1) 住民からの保存運動

1993年に総爺製糖工場の生産が停止されて、地域社会に大きな影響を与えた。また、台糖は総爺製糖工場敷地の不動産開発のために、工場建屋、社宅街の日本式宿舍群などの産業建築を取り壊した。しかしながら、当時の周辺住民は総爺製糖工場敷地の不動産開発に反発し、積極的に総爺製糖工場の保存運動を推進した。地域住民は事務所、公共施設、工場長宿舎などの撤去工事を停止するように文化建設委員会と台南県政府に訴えて、保全運動や教育活動を行った。住民参加による総爺製糖工場の保全運動は、総爺製糖工場での大型文化施設の設置や、製糖産業遺産の保全事業を促した。この保全運動を三つの時期に分け、保存の経緯・状況を整理したのが以下の表である。

(2) 南瀛総爺芸文センターの成立の経緯

1993年に総爺製糖工場が閉業され、1998年に工場建屋と煙突が取り除かれた。その後、台湾糖業会社は敷地を分割して貸出を行い、その代金と開発権利金を受け取るようになった。住民は台糖の新たな開発に反対して、地元の有志者の林傳山氏、楊禎偉氏、梁茂隆氏、許清保氏と元立法議員の蘇煥智氏などが地域住民の陳情書を集めた。¹³⁰地元住民は総爺製糖工場跡地の貸出しと開発の中止を希望し、さらに古跡の指定の要望を中央政府の文化建設委員会に申し入れた。1998年9月に、台南県政府の古跡指定の審査会を通じて、総爺製糖工場での4つの建築、日本式庭園、古木など約2.16haの工場敷地が「3級古跡」として指定された。そして、2001年11月に近代化産業遺産の再生と地域活性化を目指す「南瀛総爺文化園」は、台南県政府主導による地元最大芸術村として開設された。

¹³⁰ 出典：「南瀛総爺芸文センター会議記録：文化使命資料稿（2001年3月17日）」。

表 4-11 住民による総爺製糖工場保全運動

保全活動	時期	保全活動の経緯
保存意識の萌芽	1998 年 5 月 -1999 年 2 月	住民が台糖の総爺製糖工場の開発計画に反発したことをきっかけに、工場保全の課題が大きな注目を集めるようになった。また、地元、議員、行政は総爺製糖工場の保存を訴え、市民参加による合意形成を促した。そのため、総爺製糖工場保存は重視されるようになり、財団と連携の開発は避けられた。
麻豆連線（連盟）	1999 年 2 月 -1999 年 5 月	地方の有志者、アーティスト、市民団体が連名する「麻豆連線」の民間の保全組織は、台糖、地元政府、中央政府に残る建築の全面保存を訴え、住民参加による保全運動を促進した。そのため、中央政府の文化建設委員会と台南県政府の関心を呼び起こした。
住民と行政との協力（行政協力）	1999 年 9 月 -2001 年 11 月	1998 年に、総爺製糖工場の四つの建造物と周辺の庭園が古跡に指定された。また、台糖は住民の要望や保全事業に同意し、地元・中央政府の総爺製糖工場の保全策に協力している。さらに、この工場の建築群・敷地は文化建設委員会に「閒置空間（空きスペース）再利用対象地（?）」として指定され、複合文化施設として活用された。終に、2001 年 11 月 4 日に、南瀛総爺芸文センターは複合文化施設としてオープンした。

(筆者作成)

(3) 再利用事業の調整と台南県政府の主導

台糖は工場の文化財指定に反対したが、高等行政法院の行政訴訟において台糖側が敗訴した。その後、台糖と台南県政府と地元住民との連携によって総爺製糖工場の活用事業を開始した。当初、地域活性化のために、台南県政府は大規模複合文化施設の開発事業を提出したが、台糖はその大型開発計画を拒否した。最終的には、台南県政府主導による芸術村として活用されている南瀛総爺芸文センターは、当時の台南県政府の最大の文化施設として開設した。現在、台南県政府の予算や中央政府からの助成金による支援のもと、台南県政府傘下の「財団法人台南県文化基金会」が南瀛総爺芸文センターを運営している。

a. 芸術村としての再利用の初期概念

2000 年 7 月に麻豆総爺文史事務室の梁茂隆氏は、中央政府の文化建設委員会と台南県政府の文化局への「閒置空間再利用」事業の要望書を提出し、文化財の活用に向けた事前調査を行った。その後、総爺製糖工場保全は「閒置空間再利用事業」として促進され、地域の最大の芸術村への活用事業が決定された。同年 8 月に、台南県政府文化局、地元の麻豆鎮役所、台糖が参加した第一回協議会を通じて、共同開発することで基本合意したと発表した。なお、芸術演出・展覧会を開催するために、麻豆鎮役所は国立台南芸術大学と協力して、総爺製糖工場が複合文化施設としての活用事業を行っている。¹³¹

¹³¹ 黃碧華 (2004), 社區博物館的個案研究－以南瀛總爺藝文中心為例, 台南芸術学院修士論文, 頁 38-39.

b. 「南瀛総爺芸文センター」の名称決定

2001年から総爺製糖工場の総合開発事業は、文化建設委員会の「閒置空間再利用」政策の助成金受給を始め、芸術村のアーティストの募集活動も行った。南瀛総爺芸文センターの初期計画案の31haの敷地全体で、文化財保全区、田舎暮らし区、芸術文化区、ショッピングモールなどを計画した。台糖はもとより、地元政府との協同開発に同意したが、終に総爺製糖工場の再利用事業を投入しなかった。しかし、中央政府の助成金が決められたため、再利用事業の推進が必要となった。台糖と地元政府の協議会が繰り返し確認を行い、ついに、台糖は3haの工場敷地の台南市政府への貸出に同意し、事務所、工場長宿舍、公共施設、社宅街跡地などの「南瀛総爺芸文センター」活用計画が決定した。具体的には、台南市政府の主導によって、工場の事務所・公共施設・工場長宿舍などが文化施設として再利用され、社宅街跡地が公園化・屋外ギャラリーが設置された。

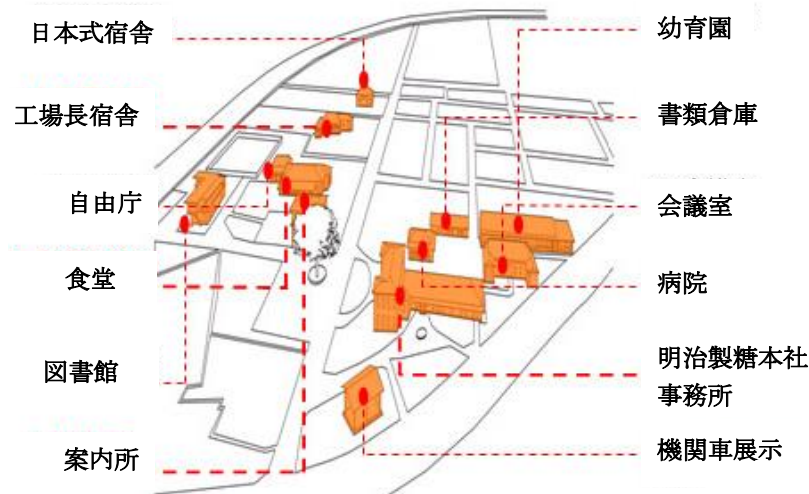





図 4-127 南瀛総爺芸文センターの配置図 (出典：南瀛総爺芸文センターの提供)

(4) 産業建築群の再利用

表 4-12 第一期と第二期の製糖産業遺産の再利用事業

産業遺産	再利用方法	現状
第一期の製糖産業遺産の再利用事業		
明治製糖本社 事務所	企画展の展示空間 園区のシンボル	
招待所	企画展の展示空間 イベントスペース	
食堂	企画展の展示空間 イベントスペース	

工場長宿舎	藝文の家：企画展の展示空間、アーティストの主な発表空間	
自由庁	地元の芸術・文化の教室としての活用	
第二期の製糖産業遺産の再利用事業		
文書倉庫	顔水龍記念館：台湾の生活工芸の国宝の顔水龍氏の記念館	
病院	レストラン：郷土料理を提供し、台糖の商品を販売している	
保育所	音楽工房：古箏、南胡、ギター、琵琶、中国笛、中国鼓、小提琴、陶笛などの音楽工房	
会議室	会議室：会議空間をそのまま活用する	
幹部宿舎	アーティスト工房：芸術村のアーティストの作業・展示空間を提供する	
図書館	教室と事務所：教室と事務所として活用している	

(筆者作成)

(5) 事務所・公共施設・社宅街跡地の活用

図が示す通り、東側の社宅街の日本式宿舎群が撤去され、西側の工場長宿舎や幹部宿舎が僅かに残される結果となった。現在、社宅街跡地が緑地・広場・イベント場所として活用され、地域の重要な公共空間が創出されている。センター全体を通す中軸線の「ストーリー廊道」は、東西側の緑地とリンクされている。また、東南側の明治製糖本社の事務所は南瀛総爺芸文センター内での最も重要な展示空間として活用され、製糖工場の価値の核心となっている。



図 4-128 南瀛総爺芸文センターの平面図

(出典：南瀛総爺芸文センターの提供)

3. 南瀛総爺芸文センターの特徴

(1) 住民参加による芸文センターの運営

複合文化施設として活用する総爺製糖工場は、地域のパブリックスペースを創出し、地域住民向けの芸術教室・工房などの芸術活動を促している。また、地域民俗文化の連携事業を通じて、地元の民俗文化財の国際交流を行ない、十二婆姐、宋江陣など地域の無形文化財保存・公開や継承プロジェクトを支えている。そのため、製糖工場の産業建築が民俗文化教室として活用され、民俗文化財保全と交流のスペースになり、麻豆地域での無形文化財の保存伝承基盤の充実に寄与している。なお、地元とセンターのアーティストの協同創作に伴う、地域文化の精緻化・芸術化も促進されている。

前述のような豊かな伝統的祭りや芸術文化活動のみならず、南瀛総爺芸文センターで地域の雇用拡大・就職 促進を目標に活動が行われている。また、地域経済発展のために、農業者等が結集され、地域農産品のブランド化が推進されている。地域住民が運営する売店で、柚花精油、文旦おもちゃなどの地域ブランド商品の販売と共に、地方経済の発展と南瀛総爺芸文センターの持続的な運営が促進されている。さらに、芸文センターのアーティスト、地元住民、歴史研究者はボランティアとしてセンターの維持に協力し、地域の芸術環境の創出や経済発展の両立を促している。

(2) 専門家・地方・中央政府との協力

現在、地元住民とアーティストの参加による南瀛総爺芸文センターは、製糖産業遺産の活用に伴って、地域経済と芸術を立て直すことを目指している。また、緑地広場・歴史文化拠点づくりや地域の交流場の核となり、地域再生活活性化につながる取組を支援する。専門家・地方・中央政府との協力によって、総爺製糖工場の再利用事業は、地元のニーズに合った芸術村を運営しながら地域再生を促進することを期待されて

いる。いわゆる、総爺製糖工場の活用事業の初期には、地元の台南芸術大学の専門を活用して、複合文化施設をデザインした。近年、芸術村のアーティストによる参加型プログラムを通じて、全体の運営と維持の協力をしている。

(3) 地域文化施設をアジア芸術拠点への構想

芸術村として活用する南瀛総爺芸文センターは、台南市の重要な芸術文化拠点による地域活性化を支えている。総爺製糖工場での芸術拠点としての再利用のビジョンは以下の通りである。

- a. 芸術文化や産業文化や観光産業の重要な拠点
- b. 歴史文化資源と観光産業と連携する拠点
- c. 人材と専門のデータバンク

また、南瀛総爺芸文センターは地方の重要な交流拠点・文化施設のみならず、アジアの国際的芸術拠点を目指している。このアジア芸術拠点のビジョンは以下の通りである。

- a. 国際芸術文化の創意工房づくり。
- b. 世界中の芸術創作、展示、演出、学習の公共空間。
- c. 国際アーティストの作業空間。¹³²

つまり、総爺工場の活用のビジョンは地方から国際への構想を考え、国際アーティストと地元住民との協力を通じて近代化産業遺産の新たな価値を創出している。さらに、以上のビジョンを実現するための施策を行い、実現性と期待される効果を確認した。期待効果の内容は以下の通りである。

- a. 地域と地元政府・台糖との連携—ウィンウィンの関係で、廃棄された製糖工場の負の資産から地域文化資源に転換する。
- b. 「伝承・学習・創作」の運営を主軸とした台湾の芸術人材育成支援事業を行う。
- c. 中華圏の芸術文化の創意工房を創出する。
- d. 台湾での重要な歴史文化・国際観光の拠点。
- e. 台湾南部での重要な芸術創作・展示・学習の空間。
- f. 国際アーティスト・芸術交流を促進する。¹³³

従って、南瀛総爺芸文センターのビジョンは地域文化施設を超えて、アジア芸術拠点を目指している。再利用事業の国際的ビジョンに疑問の声が多く出たこともあったが、元来の再生策に基づいて運営している。しかしながら、現在までの南瀛総爺芸文センターの地域活性化への影響力は国際芸術交流拠点より高いといえる。

(4) 南瀛総爺芸文センターの運営構想

下の表に示したように、南瀛総爺芸文センターの運営構想は三つの段階に分けられる。

第一段階：「古跡指定と閒置空間再利用事業」、第二段階：「総爺文化創意産業園区」、第三段階：「総爺芸文園区」の運営構想の内容は以下である。

¹³² 出典：「南瀛総爺芸文センター会議記録：文化使命資料稿（2001年3月17日）」。

¹³³ 出典：同上。

表 4-13 南瀛総爺芸文センターでの三つの運営構想の段階¹³⁴

段階	第一段階：「古跡指定と間置空間再利用事業」	第二段階：「総爺文化創意産業園区」	第三段階：「総爺芸文園区」
活用地域	5.27ha の敷地（芸文センター予定地）	六つの倉庫群の 7.95 ha の敷地（第二期の間置空間再利用）	開発全体の 31.3 ha の敷地（芸文センター予定地と六つの倉庫群以外のエリア）
活用政策と内容	1.文化・芸術の創作空間 2.文化・芸術の展示空間 3.文化・芸術の学習空間 4.アーティストの生活空間 5.国際芸術村の交流拠点	1.工房設置、パブリックアート、現代芸術、インスタレーションアート、学際的な芸術研究・創作センター 2.地域産業デザイン、創意家具、創意生活、ファッション繊維製品、デジタルアート、伝統工芸・技術等の持続的な発展を促進する 3.芸術、出版業、メディア、アニメなどの創意文化を促進する	1.観光・レジャー・文化施設の充実 2.観光農場、総爺別荘、木造小屋 3.台南市の特産のショッピングモール、レストランズパーク 4.田舎暮らし区（別荘、住宅、宿舎） 5.レジャー施設、クラブ、スポーツ施設、駐車場など。

（筆者作成）

（5）緑地・広場の公共空間の創出

再利用事業を投入する前は、廃棄された総爺製糖工場は閉鎖された空間であったため、暗い地方のイメージがあった。現在、入場無料の南瀛総爺芸文センターの広大な緑地・広場が地元住民の重要な公共空間となり、アーティストが支援する芸術村も地域最大の芸術・文化拠点として運営され、明るいイメージになっている。

4. 南瀛総爺芸文センターの運営の課題

（1）製糖工場の完全性の問題

総爺製糖工場が南瀛総爺芸文センターとして再利用されたが、残されたのは事務所、公共施設、日本式宿舎、倉庫などの遺産が工場全体の僅か約 10%である。特に、シンボルの工場建屋・煙突が撤去されて、現在の芸文センターでは倉庫が一つもなく、製糖産業の歴史文化の理解が難しい現状であることが課題である。つまり、南瀛総爺芸文センター構内の建築群から見ると、製糖工場の産業景観が維持されていない。そのため、総爺製糖工場は、完全性保全が課題となっており、東南側の倉庫群をより連携させる等して、センター構内の産業景観の向上を図ることが必要である。

（2）文化財の修復とセンター施設の維持

現在、「財団法人台南県文化基金会」が運営する南瀛総爺芸文センターは、構内の緑化工事、屋外音楽堂、

¹³⁴ 出典：「南瀛総爺芸文センター会議記録：文化使命資料稿（2001年3月17日）」、「黄碧華（2004），社區博物館的個案研究—以南瀛總爺藝文中心為例、台南藝術學院修士論文」。

歴史文化展示室、ギャラリーを通じて多角的な芸術文化活動を行いながら、地域活性化を促進している。文化建設委員会からの助成金によって、センター構内の文化財の修復を支援し、近年にはレジャー施設と緑地広場の維持も支えていた。しかし、文化財修復と施設工事の品質が低くなる傾向があり、工事品質の確保・向上が重要な課題となった。近年、公共工事の品質を確保するために、地元住民は工事に関心を高め、改善の取り組みの方向性についても意見を出している。

(3) 文化施設の役割の課題

前述のように、総爺製糖工場の再利用については、「廃棄された製糖工場」、「文化財指定・活用事業の確認」、「南瀛総爺芸文センター」の三つの段階に分けられる。地元住民と協力者が手を携えて、地域の大型文化施設として地方の活性化の促進を目指している。しかし、この芸術村の本来の趣旨に則って実施しなければ、地域住民の信頼を失う可能性もある(?)。そのため、総爺製糖工場の活用について、ローカルの視点から考え、地域の文化施設として持続的な運営することが必要である。

一方、中央政府に対して、文化建設委員会は国際芸術村を目指す活用事業の助成金を投入し、大型国際文化施設の構想によって、「国際芸術村」あるいは「創意文化園區」の設置を促進している。また、台南芸術大学には、芸術公園・郷土文化の屋外教室の活用構想によって、現代芸術やインスタレーションアートを設置している。しかし、地元に対して、総爺製糖工場を地域文化施設・レジャー施設・公園広場として活用して欲しいという住民の強い要望がある。いわゆる、地域の文化施設の使命の不明と共に、持続的な運営のバランスを取ることが課題となる。

(4) 継続的な運営の課題

総爺製糖工場の賃料はセンターの主なコスト負担となっているのみならず、台糖の土地賃貸対策の不確実性を伴う持続的な運営の課題となっている。また、総爺製糖工場での文化財修復の経費と関連施設の設置は、文化建設委員会からの「閒置空間再利用」事業の1000万元の助成金と芸術村設置の350万元の補助金が活用されたが、継続的な経営のための財源の多様性を確保する必要がある。

4.3.5.2 蕭壩製糖工場

1. 保存現状

1906年に建設された蕭壩製糖工場(工場敷地:13.8ha)は、明治製糖会社が台湾で設置した最初の新式製糖工場である。つまり、明治製糖の元本社であった蕭壩製糖工場は、明治製糖の事業発祥地である。1946年より、台糖は蕭壩製糖工場を接收して、「佳里製糖工場」に改名し、蕭壩製糖工場を「台糖公司第三支社」の傘下に編入した。次に、1958年に佳里製糖工場と総爺製糖工場を合併して、「麻佳総工場」に改名した。1974年に「佳里工場」は「麻佳総工場」から独立し、「麻豆工場」の製糖事業と完全に分離された。

1998年に蕭壩製糖工場が生産停止となり、「工場建屋」や「社宅街」などの産業建築が取り壊された。工場構内の産業遺跡の「14倉庫群」、「鉄道」、「事務所」、「防空壕」なども残っているものは僅かになっている。2003年より、台南市政府は台糖に一部の工場敷地を貸して、蕭壩文化園区として活用している。¹³⁵また、工場長宿舎の「南瀛国際人文社会科学研究中心センター」、事務所1階の「蕭壩児童図書館」、事務所2階の「南瀛研究資料館」などの活用事業を行っている。なお、南側の台糖の売店では、台糖による経営が続いている。

¹³⁵ 民間企業の義典科技公司は一部の蕭壩製糖工場の敷地を貸している。

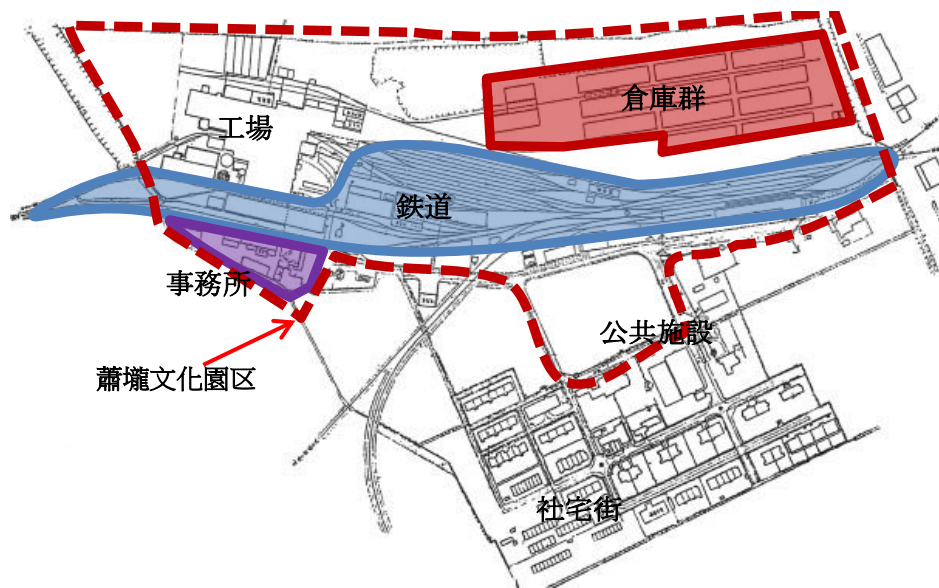


図 4-129 蕭壩製糖工場の保存現状 (撤去されたエリア:工場、社宅街など)

2. 蕭壩文化園区としての保全

(1) 成立経緯

2003年に蕭壩製糖工場の活用事業が始まり、文化建設委員会の「閒置空間再利用」の助成金が投入され、工場構内の近代化産業遺産の修復と活用が行われている。当時、台南県政府は簡學義、陳柏年、許家彰、曾永信などの建築士事務所に委託し、倉庫群の修復と鉄道敷地のデザインを推進した。保全事業は14倉庫群を中心に、文化施設の整備を行い、工場建屋の跡地、鉄道敷地などの保全事業や全体のデザインに関する考え及び配置計画を行った。2004年末、大部分の産業建築の修復と活用工事が竣工して、2005年1月に蕭壩文化園区がオープンすると共に、大型イベントの「世界キャンディ文化祭り」が開催された。

(2) 博物館化による製糖工場の保全

2002年に「蕭壩文化園区」事業を推進するために、台南県の蘇煥智県長は「蕭文化園区計画諮詢顧問団」を作って、蕭壩製糖工場の活用事業について台糖の吳乃仁社長と商議商談して、工場敷地や建造物群の賃貸契約を作成した。また、文化建設委員会の「地方文化館拠点」の助成金が投入され、「蕭壩文化園区」の建築の修復事業が促された。これにより、倉庫群の再利用事業を中心とした業蕭壩文化園区で、工場構内の倉庫群が「文献館」、「南方俗民文化館」、「芸陣館」、「楽舞館」、「塩分地帯文学館」、「映画館」、「遊び場」などの多面的文化施設として活用されている。なお、事務所の1階は「台南児童図書館」、2階は「南瀛研究資料館」などの図書施設と研究施設として活用されている。

つまり、蕭壩文化園区での児童遊び場、地域資料館、文化施設などの活用事業を通じて、倉庫群や鉄道などの産業景観を保全し、地域の観光産業や公共空間の創出を促進している。また、広大な工場敷地で、4つ列の倉庫群(14倉庫)の文化施設と製糖鉄道の緑地・広場のみならず、事務所の図書館・資料館や、工場長宿舍の研究センターは、台南地域の児童教育や歴史文化研究を支えている。さらに、工場建屋跡地を噴水や広場や文化劇場として活用しており、市民のための豊かな公共空間が作られている。

表 4-14 14 倉庫の活用実態

文化施設	展示・活動内容	文化施設	展示・活動内容
1.多機能特別展館	芸術展示空間、ワークショップ、講演会、教室	8-1.教室	ワークショップ、講演会向け教室 (60 席)
2.小劇場・特別展館	劇場、芸術展示空間	8-2.園区事務室	事務室
3.文物特別展館	資料・文書・絵図、美術工芸品の展覧会	9. 特別展館	特別展の展覧空間
4.特別展館	特別展の展覧空間	10.特別展館	特別展の展覧空間
5a.特別展館	小型特別展の展覧空間	11.台南藝芸陣館 (常設館)	台南祭り会館
5b. マルチメディア館 (常設館)	「蕭壠映画館」という 60 席の映画館として活用し、休日の映画演出と平日の講演会を行っている。	12.トイレ	トイレとして活用している
6.児童遊戯館 (常設館)	子供向けの室内遊び場で遊具を備え、子供が無料で楽しめる空間として活用されている。	13.特別展館	アーティストの主な創作・発表空間
7.西拉雅館 (常設館)	地元の「西拉雅」平埔族の文物収集と歴史文化の展示を行っている。	14.特別展館	アーティストの主な創作・発表空間

(筆者作成)

(3) 倉庫群の多元的活用—文化施設群

前述のように、廃棄された蕭壠製糖工場で、11 の砂糖倉庫、2 つの肥料倉庫、1 つの食品倉庫などが残っており、この 14 の倉庫群が「蕭壠 14 倉」と呼ばれている。倉庫群の間での南北自由通路や製糖鉄道の線路や雨除け用シェルターはそのまま保存して、倉庫群の間の通路・入口や展示空間として活用されている。現在、倉庫群の多元的な展覧会のみならず、たくさんのワークショップ・講演会、文化活動が行なわれている。下の表に示したものは、14 倉庫の文化施設の展示テーマと展示のコンテンツである。倉庫の 6 号館、7 号館、11 号館などの博物館で常設展が行われ、他の倉庫では企画展と文化活動（不定期開催）が推進されている。

(4) 事務所の活用—蕭壠児童図書館 (1 階)・南瀛研究資料館 (2 階)

台南県の児童の図書施設を充実させるために、台南県政府による蕭壠製糖工場で台南初の児童図書館の設立が企画された。その後、2008 年の文化建設委員会の「拡大内需事業」の助成金が導入され、一年間の準備期間を経て、翌年 10 月にオープンした。現在、児童書関連の図書館サービスの地域拠点である蕭壠児童図書館は、台南市で最も重要な児童図書施設として、約 1 万 2 千冊の児童書の収集・保存を行っている。

児童図書館のハード面には、150 坪の図書館で、閲覧室、新聞・雑誌コーナー、おもちゃコーナー、ストーリーコーナー、視聴覚 (CD・DVD・ビデオ)、検索機・パソコンコーナー、多機能教室 (講演会・ワークショップ・演習) などが充実している。一方、ソフト面について、台南市政府あるいは中央政府の文化政

策に合わせ、沢山の文化活動が行われている。例えば、毎週日曜日に「南瀛ストーリー人協会」のボランティア活動を通じて、児童図書館で子供向けの物語の朗読会が行われ、毎週末の勉強会、読経会、不定期の子供向けの文化活動などが推進されている。



図 4-130 倉庫群の外観



図 4-131 倉庫群の中の通路



図 4-132 文物特別展覧館



図 4-133 児童遊戯館



図 4-134 アーティストの主な創作・発表空間



図 4-135 西拉雅館（常設館）

(5) 工場長宿舎の活用—南瀛国際人文社会学科研究センター

台南の宗教・民俗の研究者であるフランス人の Fi Rella Alli 氏は、長年台南地域の社会・文化国際研究組織の設立を訴えていた。2008 年から、台南県県長の蘇煥智氏、台南県政府の文化局、台南県文化基金会の支持を得て、翌年に工場長宿舎の「南瀛国際人文社会学科研究センター」や、事務所の 2 階の資料館を設立した。現在、この研究センターは台南地域での最も重要な地域社会・歴史・文化の国際研究拠点として、台南歴史文化の資料館・研究者研究室・芸術者工房などを運営している。また、講演会、国際シンポジウムの開催、学術プロジェクトを行い、台南歴史文化に係る書籍を出版している。さらに、地元の研究者と国際学者との交流を促すために、外来研究者を対象する長期滞在の宿泊施設も設置された。つまり、この研究センターは台南歴史文化を中心として、地域の人文科学研究を支え、学術的国際協力を促進している。

3. 蕭壠文化園区の特徴

(1) 倉庫群—文化施設としての再利用

現在の蕭壠文化園区は市民の重要な文化施設・公共空間となり、地域歴史文化の発信拠点と台南歴史文化の研究センターとして活用されている。主な文化施設である 14 倉庫の中で、10 倉庫が展覧室として活用されており、他の 4 つの倉庫は公共施設として再利用されている。

10 倉庫の展覧室で地域歴史文化に係る資料が公開され、平埔族（原住民）、地域産業・宗教・文学、南台湾民俗、台南祭り、児童学科教育などが展示されている。例えば、祭り会館、塩分地帯文学館、西拉雅平埔原住民館、南瀛開拓館、南瀛産業館などの文化施設を設立し、台南県の充実した博物館施設が整備されつつある。その中で、製糖工場再利用事業を合わせた南瀛産業館において、18 世紀以来の台南地域の製糖産業の歴史を展示している。

(2) 工場建屋跡地—公園広場・劇場の活用

前述のように、14 倉庫の主な活用事業の蕭壠文化園區は、倉庫群の文化施設を中心に運営されているが、工場建屋跡地、製糖鉄道など広大な工場敷地の公園広場と劇場の活用事業も非常に重要である。台南県政府の環境緑化政策と合わせ、県の農業局からの約 2 万株の植物が植えられ、四季折々の花と緑を楽しむことができる文化園區を構築している。また、製糖工場敷地を活用しながら市民のレジャー施設を設置し、地域の新たな公共空間を創出している。2011 年より、製糖鉄道敷地を中心に、工場構内で約 25 万株の植物が植えられ、緑のふれあいエリアが作られ、将来的には蕭壠地域の重要な緑地広場になる予定である。

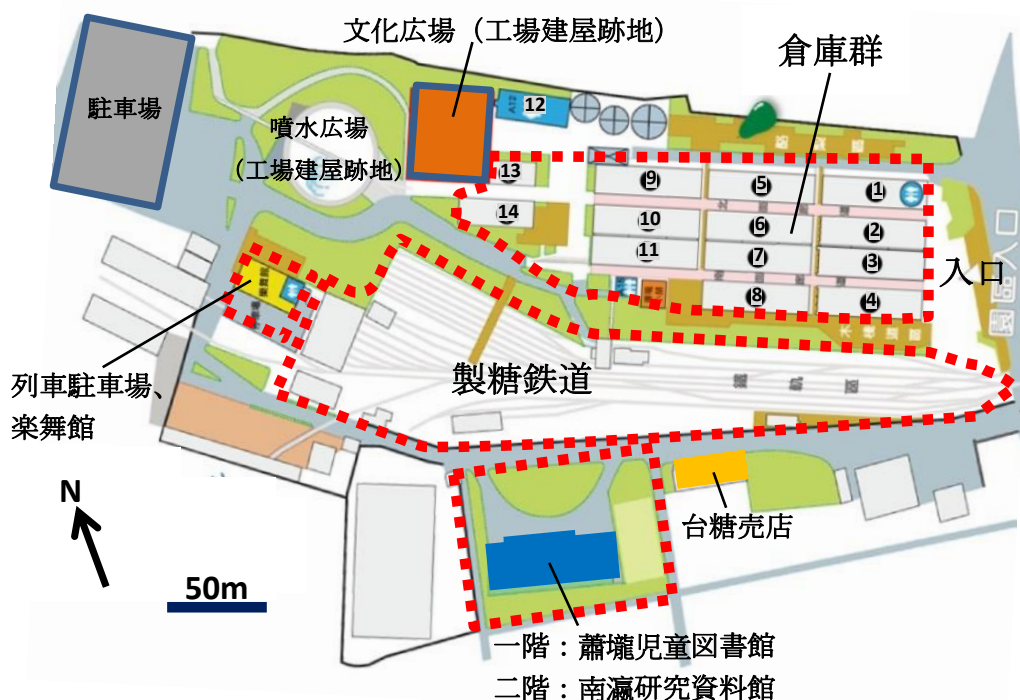


図 4-136 蕭壠文化園區の平面図

(出典：蕭壠文化園區の平面図より作成)

表 4-15 蕭壠文化園區における公園広場としての活用

遺産・跡地	再利用方法
工場跡地	1.親水広場：噴水施設で水に直接触れられるスポット。 2.文化劇場：大型イベント空間と芸文ワークショップの活動空間。 3.駐車場：観光バス用・駐車場。
倉庫間の通路	1.製糖体験区：A10 倉庫の隣の広場で、伝統的な製糖産業と糖廊・水牛の模型を展示し、手作り製糖を体験する空間として活用している。 2.酪梨徒歩道区：園區北側のタンク遺構を繋げる 57 株酪梨道。
鉄道敷地	鉄道の線路で何万のハルシャギクが植えられている園區最大の緑地広場。
列車車庫	楽舞館：ワークショップの活動空間として活用されている。



図 4-137 製糖鉄道の線路



図 4-138 伝統的な製糖体験区



図 4-139 工場建屋跡地

(3) 大型文化芸術イベントの開催

蕭壩製糖工場の当初の活用策では、大型文化芸術イベントによる文化園区の運営を目指したが、協力企業が展示施設の運営の協力を拒否された。そのため、保全事業の連携企業がなくなり、台南市政府主導による地域博物館としての蕭壩製糖工場の再利用事業になっている。しかしながら、2006年の世界キャンデー祭りの影響下で、蕭壩文化園区には、大型イベント開催地のイメージがまた強いと言える。

表 4-16 蕭壩文化園区の大型文化活動

大型文化活動	活動内容
世界キャンデー祭り (2006年1-3月)	世界キャンデー祭りは蕭壩文化園区の初めての活動であり、世界キャンデー、チョコレート、サンリオ劇場などのテーマ展示が行われた。蕭壩製糖工場世界キャンデー祭りを開催した理由は、飴の原料である砂糖の生産場で行われる大型文化活動を通じて、世界中のキャンデーの見聞や知識を台湾の人々に伝えることのみならず、蕭壩製糖工場の歴史が世界へ発信されることが目指された。開催期間の3ヶ月間で、約100万人以上の入園者数や、マスメディアによる報道によって、蕭壩文化園区の知名度が高くなった。
台湾デザイン万博 (2006年、2008年(約二週間))	蕭壩文化園区が十分な展示空間を有していたことから、二回の台湾デザイン万博(2006年、2008年)の開催権を獲得することができた。2006年の「第4回台湾デザイン万博」は「優雅生活・体験美学」をテーマとして開催し、二週間で30万人の入館者が集まった。2008年の「夢想生活・創意好行」をテーマとしたデザイン万博は、入館者累計39万人を達成した。
甜蜜台湾年 (2006年2月10日-3月4日)	旧暦新年の23日の間で、「甜蜜台湾年」という伝統民俗芸能祭りが行われ、旧暦新年文化、十二生肖、年絵芸術、詩籤運勢、博戯文物、開運春酒などの6つのテーマ展示館が運営されている。また、既存の文化園区の10倉庫の展示室がこれに含まれ、2ヶ月間で16テーマの展覧会が行われ、入館者は20万人を超えた。

(筆者作成)

4. 蕭壩文化園区の運営の課題

(1) 製糖工場の完全的な保存の課題

1998年に蕭壩製糖工場が廃棄された直後に、工場建屋や公共施設などの産業建築群が撤去された。また、

約 10 年前に社宅街がマンションに建替わり、一部の事務所が新築になり、僅かに工場長宿舎が残されている。現在の工場構内で、14 倉庫群と製糖鉄道敷地がほぼ完全な形で残っており、蕭壠文化園區の主な文化施設と緑地広場として活用されている。しかし、蕭壠製糖工場の工場建屋と煙突が取り壊されたため、工場の産業景観は大きく損なわれた。¹³⁶

(2) 民間投資促進が困難になる

蕭壠文化園區の持続的な経営のために、2003 年に台南县政府より 5 年の経営委託を受託した豊和株式会社は蕭壠製糖工場の近代化産業遺産群の再利用事業を始めた。しかし、1 年未満で、豊和株式会社は経営委託の契約を解除し、台南县政府と民間企業の協力が解消された。そのため、台南县政府文化局は元経営会社に代わって、園區の文化施設の維持管理を行い、テーマ展示室の公開を継続させることを決定した。¹³⁷しかし、僅か人口約 5.9 万人の地方都市の佳里鎮は、近隣にも人口 100 万人以上の大都市がないため、当時から集客が難しいという課題が続いて深刻化している。即ち、地方都市や農村地域での大型文化施設の民間投資促進の課題は構造的であり、解決しにくいと思われる。

(3) 入園者数と来客数の減少の課題

前述のように、蕭壠文化園區で開催された大型イベントで何百万人の人が集まり、蕭壠製糖工場の知名度と再利用事業が促進された。しかし、民間企業投資促進が困難であり、現在の蕭壠文化園區は地域資料館として再利用され、台南の博物館群に編入されている。テーマ展示室や鉄道公園広場で僅かに小規模な展示とイベントが行われるだけであり、たとえ無料入館でも平日の蕭壠文化園區の入園者の人数は減少傾向にある。

住民参加と平日の入園者人数の深刻な課題を解決するために、蕭壠文化園區の運営方式が徐々に調整され、現在は南瀛総爺芸文センターのような地域博物館と国際芸術村が目指されている。2013 年 6 月より、若手芸術家の滞在制作支援や地域交流プログラムが始まり、9 人の国際芸術家と 7 人の台湾芸術家がアーティスト工房で創作・発表した。¹³⁸また、芸術文化を主軸とする活動に合わせて、園區で伝統劇、工芸技術、映画、コンサート、演奏会などの文化イベントの演出・展示が定期的実施されている。これによる入園者数の増加が期待されている。

(4) 入口のイメージと緑化不足

蕭壠文化園區の入口で、人々に「有料入場」と誤解されている。また、緑地不足の問題は周辺地域の住民が園區に入らない最大の原因であると考えられる。市民参加と緑地増加を促進するために、入口の整備と何万株もの植物の植え替えを行い、公共空間の魅力づくりをしながら、地方の最大の公園広場を目指している。また、緑地公園を活用している製糖鉄道構内で、廃線跡を利用したトロツコ的な乗り物を整備し、花見をしながら鉄道歴史を体験できる空間を創出している。¹³⁹2013 年に、蕭壠文化園區の内政部営建署が「城郷風貌事業」として 360 万元（中央政府：288 万元、台南市政府：72 万元）の助成金を獲得して、「蕭

¹³⁶ 出典：蕭壠製糖工場は総爺製糖工場より完全な製糖産業景観が保全されている。

¹³⁷ 出典：自由時報台南版，2009 年 2 月 24 日，「參觀蕭壠園區主題館免錢！」。

¹³⁸ 出典：自由時報台南版，2013 年 6 月 3 日，「蕭壠園區成立國際藝術村」。

¹³⁹ 出典：聯合報台南版，2011 年 1 月 31 日，「腳踏五分車 蕭壠園區賞花海」。

蕭壠文化園區周辺生活線状緑地ネットワーク」事業を推進している。¹⁴⁰これは、蕭壠文化園區の入口・蕭壠小舗・北側通路などの三つの緑地をネットワークし、また回遊道・レジャー施設を整備して、入口と緑化不足の課題を解決するものである。

4.3.5.3 車路墘製糖工場

1. 保存現状

1913年に設立された台湾製糖会社の車路墘製糖工場は、空襲による被害が少なく、戦後の生産が続いたことなどの理由で、工場構内での建造物がほぼ完全な形で保全された。1969年8月に工場の所在地の区名変更と合わせ、工場名称が「仁徳製糖工場」と変更された。

車路墘工場の所属は「台糖第二支社（1946-1950）」、「総爺製糖工場（1950-1967）」、「橋仔頭製糖工場（1967-1975）」、「屏東工場（1975-1985）」、「台糖本社所属（1985-2003）」などの台糖支社本部傘下の段階を経て、最終的に2003年7月1日に廃業された。そして、工場の製糖加工事業と原料採取区域が湾裡製糖工場（現善化製糖工場）に移転された。また、台糖の事業の多元化・発展のために、2000年に車路墘工場で台湾糖業公司量販事業部が創設され、所属の社有農園の虎山農場で地域最大級の「ショッピングモール」が建設された。さらに、廃棄された製糖工場の活用のために、2004年に「レクリエーション事業部」が創設され、工場の近代化産業遺産の再利用事業を推進している。

戦後、車路墘製糖工場で、工場建屋、倉庫群、一部の製糖鉄道、製糖産業に関連する遺跡・遺構・遺物などの生産区で、近代化産業遺産群の完全な形が保存されたが、北側の社宅街の日本式宿舍群、公共施設、小学校の校舎などの建造物が殆ど撤去された。小学校のキャンパスでは新校舎が建て替えられ、社宅街と公共施設の跡地がそのまま放置されている。現在、工場敷地の東側はテクノロジーズ株式会社に賃貸されて資産活用が行われ、事務所や倉庫群は台糖の製糖加工事業やレクリエーション事業部のエリアとなっている。南側の工場建屋、16の倉庫、製糖業関連遺産などの約5haの工場敷地には、2007年より「十鼓撃鼓団」（十鼓太鼓団）により、「十鼓文化村」として活用されている。そして、2012年より、車路墘製糖工場が「十鼓文化創意園區」と改名され、製糖産業遺産の活用事業も徐々に拡大することとなった。



図 4-140 車路墘製糖工場の保存現状
(工場建屋、倉庫群、製糖産業に関連する遺構・遺物)

¹⁴⁰ 聯合報台南版，2013年3月12日，蕭壠園區大改造更綠更開放。

2. 十鼓文化村

(1) 成立の経緯

2005年に、台南市内の十鼓撃鼓団太鼓教室では、近隣住民からの騒音苦情の対応によって、郊外の車路壩製糖工場の活用事業の検討が始まり、その結果2007年に工場で十鼓村が建設された。約55haの「十鼓文化村」で、車路壩製糖工場の工場建屋、煙突、16倉庫、製糖産業に関連する近代化産業遺産が、太鼓の歴史文化の展示、十鼓撃鼓団の発展経緯の展示、劇場、ワークショップ、売店などとして再利用されている。近代化産業遺産の保全意識が非常に高い団長の「謝十」氏は、劉國滄建築士を擁立し、車路壩製糖工場で大鼓演出の劇場、太鼓教室、娯楽・レジャー・観光施設、民宿などの遊園地、文化施設、商業施設などを併設し、アジア初の太鼓テーマパークを目指している。現在、十鼓文化村での主な活用事業は、総合案内館、太鼓博物館、太鼓体験教室、レストラン、小劇場（約250席）、屋外水槽劇場（約1500席）、屋外煙突劇場・広場（約12000人）、森林遊歩道、十鼓祈念館等である。つまり、車路壩製糖工場の再利用事業が「歴史文化展示室」、「太鼓劇場・教室」、「緑地広場」等の3種類に分けられ、太鼓文化の国際発信拠点の創設が促されている。

近年、車路壩製糖工場は台南市の郊外において、縦貫鉄道、高速鉄道、高速道路、空港などの便利な交通システムの整備に伴って、十鼓文化村、奇美博物館・台南都会公園（旧虎山サトウキビ農場）、保安駅（登録有形文化財の駅舎）などの自然・文化資源をネットワークする「仁徳文化園區」が創設され、活発な人の交流・観光拠点を促進している。そのため、十鼓文化村は台南市の主な劇場文化施設として太鼓文化を世界中に発信し、製糖産業遺産の再利用を行っている。

表 4-17 車路壩製糖工場の三大再利用事業

文化施設・緑地広場	近代化産業遺産	施設名称・展示テーマ
歴史文化展示室	14 倉庫	太鼓歴史館、世界太鼓館、木蓮救母映画館、売店、レストラン
太鼓劇場・教室	遺構・遺物	水槽劇場、橙橋劇場、小劇場、太鼓体験教室
緑地広場	跡地・遺構・遺物	親子草原、森林回遊道、蓮花池回遊道、児童遊び場、キャンプ場

(筆者作成)

(2) 遺産活用の関連施設の配置

十鼓文化村の倉庫群は展示室、劇場、レストラン、事務所などとして再利用され、製糖産業に関連する遺跡・遺構・遺物で太鼓劇場・教室が整備され、屋外施設の充実が促進されている。倉庫群の空間では主な再利用事業として太鼓歴史文化に係る室内展示会を開催し、産業跡地・遺構・遺物は屋外劇場空間として活用しながら、近代化産業遺産の元用途・機能の説明も設置している。また、倉庫群の間の製糖鉄道は各展示室の通路として活用し、東側の製糖鉄道も動態保全として再利用し、改造製糖列車を約50m程度走らせている。

表 4-18 遺産活用の関連施設の配置

施設 (名称)	近代化産業遺産	施設 (名称)	近代化産業遺産
1.入口	入口	11.生態環境館 (生態環保館)	バガス処理槽 ¹⁴¹
2.総合案内館 (十鼓簡介館)	倉庫	12.中劇場 (中劇場)	倉庫
3.太鼓博物館 (鼓博館)	倉庫	13.太鼓製造体験館 (清溪鼓林製鼓廠)	倉庫
4.伝統楽器博物館 (鐘磬館)	倉庫	14.ミニ製糖列車 (蓮花池嘟嘟小火車)	産業建築跡地
5.レストラン (十鼓蔬苑)	倉庫	15.十鼓祈念館 (十鼓祈福館・煙囪)	工廠建築與煙囪
6.売店	倉庫	16.トイレ	倉庫
7.小劇場 (室内小劇場、約 250 席)	倉庫	17.十鼓歴史館	倉庫
8.緑地広場 (親子草原・児童遊び場)	地下廃水処理槽	18.太鼓体験教室	製糖列車
9.屋外劇場 (水槽劇場 (約 1500 席)・大水槽秘境)	冷却槽	19.改造製糖列車 (西拉雅時光列車)	製糖鉄道
10.森林回遊道 (森呼吸歩道)	廃水処理施設周辺の緑地	20.西拉雅劇場	跡地

(筆者作成)



図 4-141 十鼓文化村の配置図

(出典：十鼓文化村の提供)

¹⁴¹ バガス処理槽：サトウキビ搾汁後の残渣をバガス処理槽で処理され、残るバガスが主に紙の原料やボイラー燃料、建築資材、家畜飼料などに用いられる。

(3) 製糖産業遺産の多角的な活用事業

a. 倉庫群

工場の倉庫群で、多角的な展示テーマ、文化施設、製糖鉄道沿いの回遊道など、十鼓文化村の主な活用事業である「太鼓歴史文化」を展示しながら、製糖産業保全の視点をイベントの中に織り込んで、多角的な芸術活動が行われている。ほかの製糖工場の倉庫活用事業と異なる点は、十鼓文化村が製糖産業システム保全や製糖産業史を尊敬し、廃棄空間のみならず遺跡・遺構・遺物の多角的な再利用を行っていることある。十鼓文化村の倉庫群は太鼓歴史文化を軸とした文化施設としての再利用と共に、明確なテーマ展示を行うことにより、質の良い集客能力を維持している。

表 4-19 十鼓文化村の倉庫群の再利用




文化施設（名称）	活用内容	活用の様子
総合案内館 （十鼓簡介館）	十鼓撃楽団の発展経緯とビジョンに係る展示と 120 席の会議室。	
太鼓博物館 （鼓博館）	東アジアの楽器を軸とした展覧会を通じて、台湾・日本・中国・韓国などの伝統楽器の演出と説明を行っている。	
倉庫の間の回遊道 道（夢糖蜜道）	糖蜜槽に繋がる倉庫群の間の通路を回遊道として活用している。	
レストラン （十鼓蔬苑）	倉庫を有機野菜レストランとして活用し、製糖列車も専用個室として活用している。	
売店	倉庫で十鼓撃楽団の演出CD・DVD、ポストカード、切手などのグッズを販売している。	
小・中室内劇場	倉庫の内部の床、壁、天井が良い音響効果を有するため、2つの倉庫を約千席の小・中室内劇場として活用している。	

(筆者作成)

b. 生産区の産業建築

次の表に示すように、生産区の産業建築は映画資料館（電影主題館）、十鼓祈念館（十鼓祈福館・煙囪）、太鼓体験教室、糖蜜槽（製糖プロセス展示区）として再利用されている。

表 4-20 生産区の産業建築の再利用

文化施設（名称）	活用内容	活用の様子
映画資料館 （電影主題館）	十鼓文化村が製糖工場についての「夢糖工廠—加油!男孩」という映画の撮影を投入し、撮影場所の工場建屋が映画資料館として保全されている。	
十鼓祈念館（十鼓祈福館・煙囪）	車路壩製糖工場のシンボルである高さ 67mの煙突は、「十鼓祈念館」として活用され、神仏に願いがかなうように祈る場所が提供されている。	
製糖列車	跡地で製糖列車が太鼓を体験できる教室として活用されている。	
糖蜜槽 （製糖プロセス展示区）	半分地下に埋まっている煉瓦造糖蜜槽が製糖プロセス展示区として保全されている。	

（筆者作成）

c. 産業遺構・遺物の再利用

十鼓文化村では台湾唯一の製糖工場全体の産業遺跡・遺構・遺物の活用事業が行われ、近代化産業遺産の真正性・完全性の理念を込めた活用デザインを通じて、太鼓の歴史文化を展示・演出・教育しながら、製糖産業遺産システムを完全に保全している。



図 4-142 1号冷却池



図 4-143 2号冷却池



図 4-144 製糖鉄道の動態保全

表 4-21 十鼓文化村の産業遺構の再利用

文化施設・緑地広場 (産業遺産名称)	活用内容
水槽劇場 (1号冷却池)	1号冷却池で水槽劇場が設置され、池内の煉瓦遺構の椅子・スタジオなどの劇場施設として活用されている。また、周辺の4つの冷却水塔が屋外小劇場として活用しながら、排水パイプ、煉瓦遺構などの産業施設も大事に保護している。
大水槽秘境 (2号冷却池)	2号冷却池はボート場として再利用し、ボート場乗り場、人工滝、回遊道、椅子を設置して、水槽の周辺で水と緑の環境ネットワークを促進している。
榕池 (地下貯水池)	地下貯水池が長年の放置のため、横に伸びて繁茂する枝葉がある雀榕の根は周辺に根を張っている。今、この地下の貯水池遺構は水池として活用され、周囲には歩道・緑廊が設置されている。
天井紅屋 (産業建築)	廃棄された産業建築であずまや・涼亭が設けられている。
鼓之眼噴水 (倉庫間空地)	倉庫の間の空き地で噴水の設置と共に、親水空間や屋外劇場として活用されている。
バーベキューエリア (霊芝農場)	霊芝農場や栽培場に係る建築はバーベキューエリアとして活用されている。
展示空間 (霊芝乾燥室)	霊芝乾燥室は展示空間として再利用されている。
親子草原 (地下廃水処理槽)	地下の廃水処理槽に土を埋めて、地面の緑化施設整備や児童向けの遊具を設置している。
森林歩遊道 (廃水処理場周辺の緑地)	廃水処理場周辺で森林公園が設置されて、歩遊道や自転車ルートや製糖列車の展示を設けている。
生態池歩道 (蔗渣処理槽)	サトウキビの残渣処理槽で水生植物の栽培を行い、周辺では緑化作業を推進している。

(筆者作成)

3. 十鼓文化村の特徴

(1) 十鼓撃楽団の車路坵製糖工場を活用する経緯

十鼓撃楽団創設者の謝十氏は台南市を中心に、太鼓の演出・教育・宣伝を推進している。台南市のマンションからの太鼓練習場・教室の騒音苦情を解決するために、2005年に郊外の車路坵製糖工場の活化石業の運営をめぐる検討を行って、2007年に十鼓撃楽団の本社が工場を移した。同年、「十鼓文創株式会社」(資本金：8300万円)を設立され、「産業遺産の再利用」、「文化創意の生活美学」などの事業を行っている。また、車路坵製糖工場において、文化創意産業の思考を通じて、企業の資金調達・運営手段による大型文化施設を整備している。さらに、2011年に、十鼓文創株式会社は高雄市の橋頭製糖工場の倉庫群に進出し、工場で文

化施設としての再利用事業の推進を続けている。

(2) 台湾唯一の民間的経営手法による製糖工場の活用

前述のように、2007年に十鼓文創株式会社が車路墘製糖工場の再利用事業の経営権を握り、台湾唯一の民間的経営手法による製糖産業遺産の活用を行っている。即ち、十鼓文創株式会社と台糖とが賃貸契約を結んで、十鼓文化村が自力で製糖工場の活用資金を調達し、工場構内の近代化産業遺産を再利用しながら、太鼓文化展示、劇場、レジャー施設などを整備している。また、太鼓文化にふさわしい展示空間・劇場等演出空間・緑地広場などの新たな機能の創出と共に、閉鎖された産業建築を開放し、廃棄された産業遺跡・遺構・遺物を適当に改造して、社会・環境教育史料、観光資源化に向けて製糖産業遺産を保全している。

製糖工場において、産業建築の文化施設や産業遺構・遺跡の劇場・レジャー施設など新たな機能も付与することによって、太鼓教室・工房や文芸演出や観光・レジャーなどの産業を推進している。2011年に、「楽活十鼓—複合式レジャー文化活動」を開催し、芸術文化、レジャー・娯楽、自然環境などの連携を行い大型文化施設を創設している。従って、十鼓文化村では産業建築の活用のみならず、民間企業による産業遺構・遺跡・遺物に多様なニーズの変化に対応する柔軟性が確保され、利用目的に応じた活用事業・施設の充実と整備を図る管理運営が行われている。

(3) 製糖歴史文化の演劇

十鼓撃楽団は台湾伝統文化を中心とした演出テーマを通じて、民俗・歴史・文化の舞台芸術を演出している。¹⁴²また、人々の製糖産業の歴史文化に対する関心を高めるために、近代的製糖産業の歴史をテーマとした演劇が行われ、製糖業歴史文化を活かすことを促進している。

例えば、2009年の「製糖廠伝奇」と2012年の「蔗香百年・鼓祈太平の十鼓祭り」の太鼓歌劇の演出を通じて、台湾の近代的製糖産業の歴史文化を世界に向けて発信している。その中で、製糖廠伝奇の太鼓歌劇で、近代的製糖産業をテーマとした演出内容は、サトウキビ耕作、製糖工場の生産などの近代的製糖業に係る歴史文化に基づくものであった。また、「蔗香百年・鼓祈太平」の十鼓祭りでは、国際芸術交流によって、サトウキビ農民と製糖工場の産業史が世界に発信された。下表に示すのは、前述の2大の演劇の概要である。

表 4-22 製糖産業に係る演劇の演出¹⁴³

演出テーマ	年度	演出内容
製糖廠伝奇	2009	庶民のストーリーや製糖工場の砂糖生産に係る太鼓歌劇を通じて、芸術文化による車路墘製糖工場の歴史を活かしながら、十鼓文化村と製糖工場の知名度を高める。
「蔗香百年・鼓祈太平」の十鼓祭り	2012	「蔗香百年・鼓祈太平」という台湾・日本・韓国の国際太鼓祭りでは、車路墘製糖工場の成立百周年に合わせた太鼓演出を行い、製糖産業の歴史文化を世界に発信した。また、この国際芸術活動・交流は台湾初の製糖工場成立百周年に合わせた大型文化イベントであった。

¹⁴² 出典：「中央社、2010年2月13日、台南十鼓文化村-台日韓鼓楽團聯合賀歳」。

¹⁴³ 出典：「中央社、2010年2月13日、「台南十鼓文化村-台日韓鼓楽團聯合賀歳」、「自由時報台南版、2011年2月1日、「(文化行春) 精選應景展演・春節假期尋福去」」。



図 4-145 「製糖廠傳奇」演出
(出典：十鼓文化村の提供)

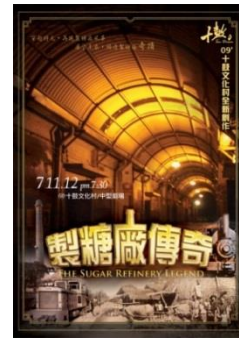


図 4-146 「製糖廠傳奇」のポスト
(出典：十鼓文化村の提供)

(4) 製糖工場保全に係る映画の撮影—「夢糖工廠—加油吧!男孩」

2011年の台糖による車路墘製糖工場の工場建屋撤去計画に反対するために、住民、十鼓文化村、芸術文化団体、台南市政府による保全運動が行われた。そのため、製糖工場の撤去作業が一時的に停止されている。国民が製糖産業遺産保全への関心の向上を促進するために、2012年に十鼓文創株式会社は約3千萬元を投資して、車路墘製糖工場で「夢糖工廠—加油吧!男孩」という映画の撮影を開始した。同年10月末に、長年放置された工場建屋に入り、製糖の機械設備を背景に撮影し、閉鎖された工場内部を世界に公開した。

十鼓撃楽団の団長の謝十氏は、「製糖工場建屋や製糖の機械設備が製糖産業遺産の最も重要な核心のため、倉庫群、製糖鉄道のみならず、工場全体を保全すべきだ」と述べている。前述のように、製糖工場の撤去を避けるために、十鼓文創株式会社が映画の製作投資からプロデュースまで投入して、車路墘製糖工場を背景に製糖産業の歴史を記録している。そして、映画上映を通じて、製糖業の歴史文化の理解を深めて、共通の関心を持つ仲間とつながりながら製糖産業遺産の保全意識を高めることを目指している。¹⁴⁴芸術文化による製糖工場の再利用事業と共に、台糖と民間企業（十鼓）と住民との連携による産業観光や観光まちづくりを促進している。



図 4-147 映画の中で主役(中)が製糖工場長役
(左) 工場保全についてに抗議する様子
(出典：十鼓文化村の提供)



図 4-148 映画で「夢糖守護行動」という保全活動
を宣伝する映像
(出典：十鼓文化村の提供)

¹⁴⁴ 出典：自由時報台南版、2012年10月30日、「《仁德糖廠復活》夢糖工場進駐開麥拉」。

(5) 貸会議室と貸教室としての活用

多様で安定的な財源確保のために、2008年に貸会議室と貸教室の事業が始められた。その中で、約89坪の倉庫で、約300人の利用人数の最大貸会議室・貸教室が運営されている。現在、多くの企業、学校、NP・などの組織は、倉庫の貸会議室と貸教室を借り、企業会議、株主総会、発表会、イベント、ワークショップなどの活動を行なっている。即ち、現在の車路墘製糖工場の倉庫群では、民間組織の活動・イベントの活用と共に、近代化産業遺産の再利用の普遍化が促進されている。

(6) 継続的な運営を目指す

十鼓文化村の開業初期は、毎月僅か約400人の入園者であったため、製糖工場の活用事業や文化村の運営が危ぶまれた。しかし、太鼓歴史文化の展示・演出のみならず、倉庫空間の多元的活用事業、機動性と柔軟性の産業遺構保全、産業跡地の緑地広場の創成を推進し、製糖工場の素晴らしさが国内外で注目を集めるようになった。そのため、現在は十鼓文化村の入園料が他の文化施設より割高であっても、毎月入園者が約1万人を超えており、さらにその数は増え続けている。これは、十鼓文化村による、太鼓の展示・演出に合わせて、産業遺跡・遺構・遺物の再利用、豊かな自然環境の創出など、製糖工場の保全事業の継続的な運営がなされているためである。つまり、近代化産業遺産の完全的な保全事業が十鼓文化村の継続的な運営の最大の理由であると考えられる。

4. 十鼓文化村の運営の課題

(1) 製糖工場保全の完全性

現在、車路墘製糖工場での工場建屋、倉庫群、一部の製糖産業遺構・遺跡が保全されており、事務所、公共施設、社宅街の日本式宿舍群が台糖に撤去されが、約半分の工場敷地が残っており、台糖と十鼓文化村が活用している。前述した通り、2011年の工場建屋撤去計画が実行に移されて、製糖建屋が撤去される恐れがある。しかし、工場建屋と製糖の機械設備が共に保存されないと、車路墘製糖工場保全の完全性が損なわれることとなる。

また、2011年9月に台糖は住民の反発を無視し、4つの歴史的防空壕を解体して、製糖工場周辺の古木の撤去計画も立案した。そのため、住民が反発を強め、車路墘製糖工場の防空壕と古木の保全は住民の注目を集めている。さらに、住民らは防空壕と古木を撤去することに不満を持ち、同年11月に約百人の住民が車路墘製糖工場で抗議活動を行い、製糖産業遺産と自然環境の保全や、台糖と台南市政府との連携による工場跡地の保全の要望を訴えた。¹⁴⁵現在、台糖は住民の要望に応じて、古木の撤去計画を一時的に中止し、残る防空壕も保存している。

(2) 製糖工場保全の公共性の課題

十鼓文化村開業初期の250元の入園料は台湾の文化施設の平均料金より高いと思われる。また、新施設と活用事業の大幅増加のために、2013年より399元の料金の値上げとなっている。他の製糖工場の活用事業による公共空間の創出から見ると、十鼓文化村の公共性・公益性が薄いと言える。また、十鼓文化村には無料エリアがなく、周辺住民に公共空間を提供できていないと考えられている。

¹⁴⁵ 出典：自由時報台南版、2011年10月4日、「反糖廠霸「林」近百居民抗議」。

(3) 台糖との賃貸契約と継続的な運営の課題

十鼓文創株式会社は台糖から車路墘製糖工場を借り、毎年約 400 万円の賃金を支払っている。両者は良好な関係を維持しており、十鼓文化村の入園者も増え続けていることから、厳しい課題はがまだ現在は発生していないといえる。しかしながら、契約期間が終了時に、契約更新できなければ、十鼓文化村の運営が継続できなくなってしまう可能性がある。

(4) 風水害の課題

三爺公溪沿いにある十鼓文化村は、台風、集中豪雨などの風水災リスクが高くて、洪水による冠水が頻繁に発生している。2009 年の台風 8 号は十鼓文化村での史上最悪の風水害として記録に残っており、事務所、展示室、劇場、緑地広場などの冠水、室内設備、服装、道具などが泥だらけになる等、深刻な浸水被害が繰り返されている。

4.3.6 1990 年代以降の製糖工場活用の全体像

4.3.6.1 現役の製糖工場の保全

1. 稼働遺産の保全現状

1980 年代より、国際糖価の暴落のため、各地の製糖工場が相次いで廃業を余儀なくされた。糖価の暴落と共に製糖工場の赤字がさらに拡大したが、砂糖の生産を継続した主な原因としては、戦時の食料自給率の維持についての考慮がある。したがって、現在まで製糖操業を続けている製糖工場は、虎尾製糖工場と湾裡製糖工場のみであり、台湾の 4 百年にわたる製糖産業の歴史を引き継いでいる。

下の表に示したように、製糖操業が続けられており、大部分の製糖関連施設、事務所、倉庫群、公共施設はほぼ完全な状態で保存されている。しかし、社宅街の日本式宿舍の放置・撤去、または社宅街の跡地での新たな職員寮の建設等もなされている。日本式宿舍の放置・撤去の主な原因は、戦後の日本人幹部の日本式家屋の修復は非常に困難であったこと、日本文化式空間が台湾人の文化や生活習慣と異なっていたことなどが挙げられる。そのため、虎尾製糖工場の日本式宿舍はほぼ放置され、湾裡製糖工場の日本式宿舍は殆ど撤去された。また、1970 年代より、道路交通の発達のため、原料サトウキビと砂糖製品の運輸はトラックで搬送することが主流となった。しかしながら、市街地内の虎尾製糖工場の周辺が狭い道路に囲まれているため、トラックの走行が地域交通に大きな影響を与えたことから、製糖鉄道はまだ運転を続けている。現在、虎尾製糖工場の専用線の馬公厝線は台湾唯一の稼働中の製糖鉄道として、社有農場からの原料サトウキビを搬送している。つまり、現在の虎尾工場と湾裡工場における製糖操業が行われており、大部分の建造物は稼働遺産として、継続使用されているが、社宅街と製糖鉄道はほぼ放置、撤去がされている状態である。

2. 文化施設の設置と文化活動の推進

虎尾工場と湾裡工場の製糖操業の継続のみならず、製糖産業の歴史文化を継承するために、糖業資料館の設置と工場見学の教育活動も行われている。具体的には、この 2 つの工場では、戦前から戦後初期の資料、図面、模型の展示、製糖関連資料の収集、図書室の構築などの文化施設の設置が行われ、製糖産業で

ある製糖技術と文化の広がりを目指し、生産設備の一部を「工場見学」という形で公開している。また、台糖は工場敷地における公園広場で、製糖列車の展示、パネルの設置を行い、さらに製糖工場周辺歩道の沿道地域の歴史説明・パブリックアートなどの製糖歴史・文化の環境整備を推進している。

3. 文化財の登録

台糖の製糖工場保全政策に基づいて、元大日本製糖の本社である虎尾製糖工場が台糖の保全リストに入り、「第一公差宿舍、第三公差宿舍、工場長宿舍、虎尾製糖工場鉄橋、旧病院・理髪店、虎尾駅舎」などの製糖産業遺産が文化財として登録されている。しかし、湾裡製糖工場における、製糖歴史文化が持つ稼働遺産の文化財登録は行わないことになり、施設の更新と廃業等により、製糖産業遺産が破壊される恐れがある。そのため、虎尾製糖工場の文化財登録の拡張と湾裡製糖工場の遺産群の文化財的価値の評価を推進するべきである。

表 4-23 現役の製糖工場の保全現状（虎尾工場・湾裡工場）

製糖工場	工場敷地	放置	撤去	継続使用	文化施設	商業施設	レジャー施設	公園広場	他の用途
虎尾	生産区			■					
	行政区			■					
	倉庫区			■	○				
	社宅街	■	△						
	公共施設		△	■					
	製糖鉄道			■					
湾裡	生産区			■					
	行政区			■					
	倉庫区			■					
	社宅街		■		○				
	公共施設		△	■					
	製糖鉄道		■						

■：大部分、△：一部、○：ごく少量（筆者作成）

4. 稼働中の製糖産業遺産の価値と保全

現在、世界中の廃業した近代的工業施設の数量は圧倒的に多く、生きている近代化産業遺産の維持は非常に困難であると思われる。一般的に、有形遺産および無形遺産の複合的な価値が持つ稼働中の産業遺産の保全価値は廃業された産業遺産よりコストが高く、保全手法も稼働していない近代化産業遺産より複雑になると思われる。また、稼働遺産の保全は比較的新しい分野であるため、有形・無形価値の分析を通じて資産の価値と変更の限界を確認すべきである。

虎尾工場と湾裡工場は台湾において生き残っている数少ない製糖工場であり、400年の台湾製糖の歴史の証拠となっている。現在、これらの稼働中の製糖産業遺産において台糖が製糖工場の稼働を継続しながら近代化産業遺産の価値の継承を行っている。将来、稼働する近代化産業遺産の継承に取り組みやすい環境整備が価値の保全に繋がることの推進、受け入れ可能な保全の枠組みを柔軟につくる必要がある。¹⁴⁶

¹⁴⁶ 出典：稼働中の産業遺産又はこれを含む産業遺産群を世界遺産登録に向けて推薦する場合の取扱い等について（2013）、首相官邸。

また、稼働中の製糖産業遺産の保全事業において、国内外の専門家の知見を導入し、稼働を担う台糖の意向、国家の経済政策、自治体による地域発展の政策、民衆の声などを最大限に尊重し、台糖・政府・民衆との間の協定等の手法の活用による製糖産業遺産価値の適切な保全を促すべきである。

4.3.6.2 放置された製糖工場の保全

1. 放置された製糖産業遺産群の現状

前述のように、斗六、北港、大林、南靖などの4つの製糖工場は1990年代以降廃棄された。これらの製糖工場における建造物の一部は撤去されたが、製糖工場の遺産構成と産業景観が維持されており、多くの製糖産業遺産は長年放置されている。下の表に示したように、大部分の製糖産業遺産は放置され、社宅街の日本式宿舍と製糖鉄道関連施設の多くの建造物が撤去された。また、4つの製糖工場の中で、北港工場と南靖工場はほぼ完全な保全の状態だと分かった。

2. 廃棄された製糖遺産と地域発展への影響

戦前から1970年代まで、4つの製糖工場は地域の経済発展の支柱となり、地域の市街地化・近代化に大きな影響を与えた。しかし、1990年代より、製糖工場が相次いで廃業し長年にわたり広大な工場敷地と巨大な産業施設が放置されたため、20~30haの広大な工業系廃墟が地方発展に悪い影響を及ぼし、地域再生がなかなか進まなくなっていた。また、製糖工場における建造物の老朽化、資産の盗難事件、風水害などの深刻な課題によって、製糖産業遺産の完全性と価値が大幅に失われたと言える。

3. 工場敷地で緑地・広場の創出

近年、北港、大林、南靖などの製糖工場は製糖産業遺産を保全しながら、工場敷地で緑地・広場、台糖製品の売店、簡易遊園地としての遺産の活用事業を行っている。また、保全事業については、製糖歴史文化糖業資料館の設置、製糖列車・機械設備の展示、公共施設を創出し、手造りの製糖体験活動、工場見学などの教育活動を行なっている。そのため、工場の一部の敷地で、製糖産業の歴史文化を保全し、放置された工場敷地の緑地・広場の設置を推進しながら、産業観光のみならず、地域住民に向け生活環境の向上に資する公共空間の創出が行われている。

4. 製糖工場全体の保全のビジョンと課題

台糖により放置された遺産を活かした地域再生のため、製糖工場の全体的な再利用事業が始められた。例えば、斗六製糖工場の再利用事業は、民間企業・基金会社に委託し、「老人住宅、レジャー施設と、リゾート施設」などの工事を推進している。また、北港製糖工場には「小規模のクリエイティブパーク」の設置と共に地域の産業発展の活性化を目指している。現在、衰退している地域に対しては、広大な製糖工場の開発による地域振興を促すことが期待されている。しかし、製糖工場の遺産群価値の保全、産業景観の保護、自然環境の維持のために、産業遺産を整備・活用する、地域計画に包括される「保存管理計画」を策定しなければならない。特に、台糖は自身が開発・撤去する予定がある製糖工場の文化財登録に反対している。そこで、台糖の遺産価値をどう理解するか、また、その保存のあり方は、製糖産業遺産の価値保全を左右すると思われる。そのため、製糖産業遺産の破壊を防ぐために、遺産の文化財の登録の広がり、法

的・行政的枠組みの整備が必要である。

表 4-24 放置された製糖工場の保全現状（斗六工場・北港工場・大林工場・南靖工場）

製糖工場	工場敷地	放置	撤去	継続 使用	文化施設	商業施設	レジャー施設	公園広場	他の用途
斗六	生産区		■						
	行政区	■							
	倉庫区	■							
	社宅街		■						
	公共施設	■	△						
	製糖鉄道	△	■						
北港	生産区	■							
	行政区			■					
	倉庫区	■							
	社宅街	■							
	公共施設	■	△						
	製糖鉄道	■							
大林	生産区		△	■					
	行政区			■					
	倉庫区	■		△					
	社宅街	■	△						
	公共施設	■			○	○		○	
	製糖鉄道	■	△						
南靖	生産区	■							
	行政区	■		○					
	倉庫区		■						
	社宅街		■						
	公共施設	■			○	○		○	
	製糖鉄道	■	△						

■：大部分、△：一部、○：ごく少量（筆者作成）

4.3.6.3 製糖工場跡地の保全

1. 製糖工場跡地の現状

1990年代前期に廃業した岸内、三塚店、玉里などの3つの製糖工場は、廃業直後に工場建屋、日本式宿舎、公共施設、製糖鉄道がほぼ取り壊され、僅かに事務所、倉庫、遺跡が保存されている。広大な工場構内の跡地、建造物は長年放置され、建築の老朽化、治安問題、環境保護などの課題が深刻になっている。多くの製糖産業遺産が撤去された主な原因は、政府の国営企業の資産活用政策によって、放置された資産について可能な限り迅速な処分を行わなければならないこととなったことが挙げられる。しかしながら、台糖の長期の財源困難により工場跡地の開発は殆ど白紙の状態である。3つの製糖工場の中で、三塚店製糖工場の一部は可成科技会社が貸借しており、玉井製糖工場の倉庫群は「十鼓撃鼓楽団」の太鼓の演奏練習場として利用されている。しかし、大部分の製糖工場の跡地は放置されて、空き地の活用、老朽化した建造物の再利用などの難しい課題を克服する必要がある。

表 4-25 製糖工場跡地の保全現状（岸内工場・北港工場・三崁店工場・玉井工場）

製糖工場	工場敷地	放置	撤去	継続 使用	文化施設	商業施設	レジャー施設	公園広場	他の用途
岸内	生産区		■						
	行政区	■							
	倉庫区	■							
	社宅街		■						
	公共施設		■						
	製糖鉄道		■						
三崁店	生産区		■						
	行政区		■						
	倉庫区		■						
	社宅街		■						
	公共施設	○	■						
	製糖鉄道		■						
玉井	生産区		■						
	行政区	▲	■						
	倉庫区								十鼓打撃楽団練習場
	社宅街		■						
	公共施設		■						
	製糖鉄道		■						

■：大部分、▲：一部、○：ごく少量（筆者作成）

2. 長年放置された製糖工場跡地の地域発展への影響

現在、長年放置された製糖工場跡地は「地域衰退の象徴」として存在し、90年代より周辺の商店街の衰退、居住者の減少による地方経済の衰退と共に人口が減少している。これらの未利用の製糖工場跡地等の発生は、雇用の喪失、地方税収の減少など、地域経済に大きな影響を及ぼすものである。近年、地域産業の再生のために、市民から「早期の利活用」の要望等が増えており、台糖と自治体による地域住民のニーズに応えた工場跡地整備の必要性があると考えられる。また、製糖工場の周辺住民から「工場跡地の環境保護」の要求・苦情が寄せられたため、台糖と自治体が公園緑地として整備する方針を検討している。さらに、地域の最大の空き地としての製糖工場跡地を利活用し、衰退する地場産業地域を再生するために、台糖と自治体とが連携した工場跡地の再利用計画が議論されている。

3. 工場跡地の利活用計画のビジョンと課題

前述のように、地域再生のために、工場跡地の利活用の課題が注目されている。例えば、岸内製糖工場における空き地の「エコ住宅区」、「有機耕作区」、「地域市場」の活用、事務所・倉庫群の文化・商業施設・公共空間の創出などの再利用計画は台糖・地元の台南市政府による検討がなされている。また、三崁店工場の生態公園の活用、玉里工場の「噍吧年抗日事件の記念館」という文化施設の転用についての議論も盛んである。これらの工場跡地の活用計画は、周辺の緑地、地域文化活動、学校など地域の既存資源との連携、環境をテーマとした観光振興による交流人口の増大が期待されている。

このような、工場跡地の遊休不動産の開発、地域の新しい芸術・文化施設の設置については、近代化産業遺産の価値保護のために、残る産業建築の原形と全体の産業景観を留めることを優先することによる活用事業を推進すべきである。また、立地ニーズのある企業や適当なアーティストやクリエイターの誘致、

土地の有効活用や適切な維持管理についての取り組みを行う必要がある。つまり、製糖工場跡地の開発・利活用事業は残る製糖産業遺産の保全に合わせて、新たな地域資源として活用しなければならない。

4.3.6.4 台糖主導による製糖工場の保全

1. 製糖工場の保全状態

現在、台糖の観光産業・レジャー事業の政策が積極的に推進されており、烏樹林工場、新営工場、蒜頭工場で文化施設、レジャー施設、商業活動を導入し、廃業した製糖工場の再利用事業を行っている。この3つの製糖工場の中で、完全な状態で保存を行っていると認められるのは蒜頭製糖工場のみであり、烏樹林工場、新営工場には「生産区（工場建屋）」、一部の「行政区（事務所）」・「社宅街」が撤去されている。新営工場と蒜頭工場の社宅街の日本式宿舍では、長年にわたり放置されて建築の老朽化、再利用方式などの課題が深刻になっている。¹⁴⁷

なお、台糖主導による製糖工場における行政区においては、そのまま台糖職員の事務所として利用されていることが多い。撤去された遺産の跡地には、台糖の多面的な事業と合わせた利活用がなされており、例えば、レジャー事業、台糖商品の売店、蘭花栽培事業・展示館などがある。文化財登録については、地元政府と専門家主導による新営製糖工場日本式宿舍群の保全運動によって、2009年に台南県政府は南側の「工場長宿舍」と「職員第一・第二公差宿舍」などの日本式宿舍を歴史建築に登録した。

2. 糖業資料館の設置

この3つの製糖工場においては、工場建屋、倉庫、駅舎などの製糖産業の資料館が設置され、当工場の歴史、機械設備、道具、模型、資料などの展示が行われている。即ち、来訪者に製砂糖製造を理解させるために、製糖過程の説明・展示が一体となっており、可動文化財の現地保存と教育活動の開催によって、製糖工場の博物館化が推進されている。

3. 製糖鉄道の動態保全

台糖による製糖工場の再利用事業の最大の特徴は、製糖鉄道を観光列車として運営している点である。具体的には、製糖列車は動態保全として再利用され、この製糖鉄道によって製糖工場と周辺の農場の観光資源がネットワークしている。例えば、現在の新営製糖工場の再生事業は「新営鉄道文化園區」を中心として運営され、工場構内の中興駅から社有農場の八老爺駅まで、観光列車としての動態活用と鉄道沿線の景観整備が行われた。また、烏樹林製糖工場の再利用事業のきっかけは、地元の台南芸術学院の「製糖鉄道の動態保全」の提案であり、現在の製糖観光列車は保全事業の主な集客施設とエリアとなっている。さらに、蒜頭製糖工場は工場構内から高速鉄道駅の周辺まで連結し、人気のある体験施設として活用され、積極的に観光アピールが行われている。

4. 台糖商品売店と農産物店舗

この3つの製糖工場保全事業において、台糖商品と農産物売店としての倉庫の一部の再利用は、この保

¹⁴⁷ 烏樹林製糖工場における社宅街の日本式宿舍は殆ど取り壊され、この跡地で蘭花栽培の室内農場が整備されている。

全事業の主たる特徴の1つとなっており、また、駅舎、展示空間にも製糖に関する教育活動や台糖商品と農産物の売店が設置されている。例えば、蒜頭の6棟の倉庫では台糖と民間企業が売店を経営しており、年間の売上高のうち、台糖アイスが主な収入源として、総収益の約45%、2位の売店の農産物が約30%を占めている。つまり、倉庫群の台糖商品売店、農産物売店、土産物屋などの商業施設は製糖工場の保全事業の中で、最も重要な商業活動として、園區運営の主な収益を上げているのである。

5. 公共空間の創出

台糖による製糖工場の保全事業において、工場構内の製糖産業遺産を保全しながら、入園無料の糖業歴史文化施設及び大型緑地・広場を創出している。また、台糖の観光・レジャー事業政策に基づいたレジャー施設の充実によって、周辺住民と観光客向けの地域公共空間を提供している。例えば、鉄道の動態保全・静態展示と共に緑地・広場の整備を促進し、製糖産業遺産は観光・レジャー・教育施設などの新たな地域資本として活用して、遺産全体の公共化が促進されている。そのため、公共化した製糖工場に地域のシンボル性、アメニティ性、そして地域の特徴が付加され、地域振興の要となっている。

6. 台糖による製糖工場の保全事業の課題

(1) 製糖工場の全体性の保持

台糖の製糖工場の全体性の保全意識の欠如により、多くの工場建屋、社宅街、事務所、公共施設などが撤去された。例えば、新営工場と烏樹林工場の工場建屋は全て撤去され、地域のシンボルである煙突が失われ、一部の鉄道遺産や倉庫群のみが保全事業の核心となっている。そのため、来訪者は製糖産業の近代化の歴史が理解しづらい状況となっており、製糖工場の近代的価値をうまく理解できないと思われる。つまり、台糖の廃棄された資産に対する処分政策によって、「製糖停止」、「工場建屋の撤去」、「長年にわたる放置」、「老朽化の木造建築の撤去」が行われ、製糖産業遺産の近代化価値の真正性と産業景観の完全性が損なわれている。

(2) 文化施設の運営の課題

前述のように、現在の台糖による製糖産業遺産の近代的価値と全体性を重視しなければ、真実性のある遺産群の保全は困難になり、製糖工場の独自性も発揮できなくなる。また、台糖内部の博物館の人材不足のため、博物館学の理論と手法による台湾の近代的製糖業の解明と展示が欠如している。例えば、台糖の製糖産業の歴史展示において、日本統治時代の日系製糖会社の社史、台湾総督府の糖業関連政策・規則、地域産業への貢献などの近代的製糖業の産業史が軽視されており、殆どが戦後の台糖の社史の展示であり、産業遺産の保全に係る活用・展示の妥当性は深刻な課題であると考えられる。

(3) 地元のニーズと専門の協力の拒否

台糖主導による保全事業は、地域と地元政府との連携が希薄になり、住民参加による精糖産業遺産の保全活動も拒否している。また、現在の製糖工場の再利用については、地元のニーズを軽視し、住民の声に応えない状態が続いている。なお、台糖内部の文化財、博物館学の人材不足により、「地方政府と専門家の協力」を無視し、多くの製糖産業遺産を破壊した。したがって、「地元の要望」と「地方政府の協力」を拒否して行われている台糖の保全事業は、地元の資源と連携できず、自治体の文化政策に適合していないの

が現状である。

(4) 持続的な運営の問題

近年、各製糖工場の糖業資料館の常設展以外の新たな企画展、イベントなどが少なくなり、または売店の持続的な運営の課題と製糖工場保全の取組方針などの全体イメージが不明であることが深刻な問題とされている。また、近年において入館（園）人数は減少しており、持続的な運営の問題が大きくなっている。従って、台糖による製糖工場の保全事業はローカルな視点から考え、持続可能な組織としての経営基盤を強化し、地域の文化資源として持続的な運営をすることが必要であると考えられる。

表 4-26 台糖による製糖工場の保全現状（烏樹林工場・新営工場・蒜頭工場）

製糖工場	工場敷地	放置	撤去	継続使用	文化施設	商業施設	レジャー施設	公園広場	他の用途
烏樹林	生産区		■				■	△	
	行政区		■	△					
	倉庫区				■	△	○		
	社宅街	△	■						蘭花栽培
	公共施設						■	△	
	製糖鉄道		△	■			△	■	蘭花展示館
新営	生産区		■						
	行政区	■	○	△					
	倉庫区	○	■						
	社宅街	■	○						
	公共施設	○							
	製糖鉄道			■	△		△	○	
蒜頭	生産区				■				
	行政区			■					
	倉庫区				△	■			
	社宅街	■							事務所
	公共施設		○					■	
	製糖鉄道			■			△		

■：大部分、△：一部、○：ごく少量（筆者作成）

4.3.6.5 外部組織による製糖工場の保全

1. 製糖工場の保全状態

現在、政府と民間企業に委託しており、総爺工場・蕭壠工場・車路墘工場を文化施設として活用している。台南市政府による総爺工場・蕭壠工場の再利用事業においては、地域・国際の芸術センターとして活用しており、十鼓打撃楽団による車路墘工場は文化創意園区として運営している。この3つの製糖工場の中で、完全な状態の保存が行われているのは車路墘製糖工場のみであり、総爺工場と蕭壠工場では「生産区（工場建屋）」、一部の「社宅街」と「公共施設区」が撤去されている。特に、総爺製糖工場は、倉庫群、事務所、一部の公共施設が残っているのみであり、倉庫群と工場建屋の跡地ははまだ放置されたままの状態である。

下の表に示したように、外部組織による製糖産業遺産の保全は、放置された遺産の比率は比較的低いと認められる。残っている遺産の大部分は活用され、跡地も緑地・広場として利活用されている。また、製糖産業遺産は台南市政府の文化政策及び十鼓打撃楽団の経営戦略に合わせて、多元的な再利用方法が推進されている。例えば、台南地域の歴史文化・芸術・産業などの展示・教育活動、十鼓打撃楽団の太鼓の演

出・展示などである。文化財登録については、1998年に周辺住民は総爺製糖工場敷地の不動産開発に反発し、保存運動の推進と地元政府の支援の下で、四つの明治製糖会社の本社事務所、関連建造物、庭園などが古跡に指定された。

2. 民間と地元政府の保全運動

総爺工場と蕭壠工場は長年放置され、地域社会に大きな悪影響を与え、また、工場敷地の不動産開発のために、多くの製糖産業遺産が取り壊された。そのため、地域住民と地元政府は不動産開発に反発し、製糖工場の保存運動を開始した。即ち、日常生活の環境を保護するために、製糖産業遺産の保全運動や教育活動を行い、工場保全の課題が大きな注目を集めるようになった。そして、総爺製糖工場の一部遺産は古跡に登録され、総爺工場と蕭壠工場は共に台南市政府下の大型文化施設として活用されている。また、車路墘製糖工場は、台糖の観光・レジャー産業の本部に所属し、再利用のリストに入れられて、民間企業（組織）の十鼓打撃楽団に委託されて、保全事業が行われている。2011年に車路墘製糖工場の工場建屋撤去計画に反対するために、十鼓文化村、芸術文化団体、台南市政府による保全運動も行われた。さらに、社会の製糖工場保全への関心の向上を促すために、保全活動に関する映画の撮影が開始された。前述の民間と地元政府の保全運動に伴って、台糖は住民の要望や保全事業に同意し、地元政府・民間組織による製糖工場の保全策に協力している。

3. 地元・専門家との協力

台南市政府による総爺工場と蕭壠工場の再利用事業において、地元・専門家との協力の下で、地域住民向けのパブリックスペースを創出し、芸術活動・地域民俗文化の連携事業を行い、地元の文化保存の伝承基盤の充実が図られている。また、地方経済の発展を促進する製糖工場再生事業については、地元参加型の地域ブランド商品の販売を通じて、製糖工場保全と地域の魅力と商品化の融合を行い、地域経済の活性化を促している。つまり、専門家・地方・中央政府との協力の下で、地元住民とアーティストの参加による製糖工場保全事業において、地域が持続的な発展を遂げていくために、地元のニーズに合った複合文化施設として再利用し、参加型プログラムによる製糖工場全体の運営と維持の協力を推進している。

4. 緑地・広場の公共空間の創出

各製糖工場が廃業した以降、工場敷地の閉鎖された空間は地域の衰退の象徴として、暗いイメージとなっていた。しかし、現在の総爺工場、蕭壠工場、車路墘工場は台南市の主な文化施設のみならず、工場跡地における快適な緑地・広場の創出に寄与し、台南市民の生活の質の維持・向上を促進している。即ち、廃棄製糖工場は芸術・文化拠点として運営され、明るいイメージになっており、または魅力ある空間が整うなど、市民生活の質の向上を支えると共に文化空間として活かされている。特に、入場無料の総爺工場と蕭壠工場には、台南市の主な大型文化施設・大規模の緑地・広場として、新たな公共空間の創出に伴う、コミュニティの生活の質の向上、良好な生活環境の形成に大きな影響を与えている。

5. 製産業遺構・遺物の再利用

台南市政府と十鼓打撃楽団による保全事業において、倉庫群、事務所、工場長宿舎などの建造物を生か

した文化・商業・レジャー施設が運営され、製糖産業遺産や産業景観が面的に保全されている。その中で、総爺工場は明治製糖の本社事務所、工場長宿舎を中心として美術館、資料館の設置を行い、蕭壩工場、車路墘工場では倉庫を中心として博物館、劇場、売店、オフィスの活用が推進されている。また、工場建屋、社宅街などの跡地における、大規模の緑地・広場の設置と共に、工場の産業景観の全体性を維持している。さらに、これらの製糖工場の保全事業は、建造物のみならず産業遺跡、遺構も最大限に再利用できるように、豊かな自然環境の創出、保全事業の継続的な運営がなされている。即ち、この3つの製糖工場における産業遺跡、遺構の創意的な活用方法は台糖による製糖工場の保全手段の最大の特徴とも言える。特に、車路墘工場は製糖工場全体の産業遺跡・遺構・遺物の活用事業を通じて、製糖産業遺産システムを完全に保全している。言い換えれば、車路墘製糖工場の保全事業の成功ポイントには、製糖産業の遺構・遺跡に多様な現代のニーズの変化に対応する柔軟性が確保され、利用目的に応じた活用事業が推進されたため、製糖工場の保全事業が充実し、実際に入館人数が倍増されている。

6. 多角的な活用手段

下の表に示したように、外部組織による製糖工場の活用は、工場全体の産業景観まで含め、製糖産業遺産を総合的に保存・活用し、地域経済及び文化の発展に貢献する多角的な再利用手段を採用することであると言える。即ち、生産区、行政区、倉庫区などの製糖産業遺産は、文化・商業・レジャー施設、緑地、広場などとして再利用されており、例えば、総爺工場の地域文化施設をアジア芸術拠点の創造、蕭壩工場の倉庫群の多角的活用による博物館化事業、車路墘工場の文化芸術イベントの開催などの運営方式は保全事業の継続的な運営を実現させうる最大の理由であると考えられる。

表 4-27 外部組織による製糖工場の保全現状（総爺工場・蕭壩工場・車路墘工場）

製糖工場	工場敷地	放置	撤去	継続使用	文化施設	商業施設	レジャー施設	公園広場	他の用途
総爺	生産区		■						
	行政区				■	△		○	
	倉庫区	■							
	社宅街		■				△	■	
	公共施設				■	△			
	製糖鉄道			■					
蕭壩	生産区		■		○		○	■	駐車場
	行政区				■				
	倉庫区				■		○		
	社宅街		■						
	公共施設		■					△	
	製糖鉄道						△	■	
車路墘	生産区	■			△		○	○	
	行政区			■					
	倉庫区				■	△	○	○	事務所
	社宅街		■						
	公共施設	■	△						
	製糖鉄道	■	△				○		

■：大部分、△：一部、○：ごく少量（筆者作成）

7. 自治体・民間組織による製糖工場保全の課題

(1) 製糖工場の完全性の問題

これらの3つの製糖工場の中で、車路墾工場では完全な状態での保全がなされているが、総爺工場と蕭壠工場では、地域のシンボルの工場建屋・煙突が撤去され、工場全体の僅か約10%~30%の建造物、産業遺跡の保全事業を行っているのみである。即ち、製糖工場構内の建築群から見ると、製糖産業景観が維持されていないことから、その完全性の保全が課題となっている。

(2) 継続的な経営の課題

製糖工場における産業建築・機械設備などの膨大な修理経費については大きな経済的負担となっており、継続的な経営のための財源の多様性を確保する必要がある。また、総爺工場と蕭壠工場の保全事業において、観光客を増加させるために、誘客エリアの拡大を継続的に行う必要がある。

(3) 台糖との賃貸契約の課題

契約期間の満了時に、契約更新できなければ、製糖工場の保全事業の運営が継続できなくなってしまう可能性がある。これは、台糖の土地賃貸対策と契約更新の可能性など不確実性を伴う持続的な運営の課題のひとつであると言える。

4.4 小結

本章は、戦前の台南州における製糖工場の運営と地域の変遷から、戦前の近代的製糖産業の発展に伴う各地域の盛衰と、戦後の工場の接収・衰退を捉え、近代的製糖産業の地域形成への影響を明らかにした。また、1990年代以降台南州における製糖工場の維持と活用の実態によって、製糖工場の稼働中、放置中、工場跡地利用、再利用などの保全状態に分類し、各状態の製糖工場の特徴を分析した。さらに、「台糖主導」と「外部組織」による製糖工場の保全手法の相違点の対比によって、製糖工場の保全事業の成功の要因を考察することを試みた。その結果として以下の3点が明らかになった。

1. 戦前の製糖工場の設立と地域の盛衰

本研究において製糖工場の立地については「縦貫線鉄道沿線」、「伝統的市街地」、「農村地域」に分類し、それぞれの立地特性を有する製糖工場が地域の盛衰へ与えた影響を説明した。各種類の製糖工場の新設は周辺集落の人口増加に直接的な影響を与え、特に虎尾工場と新営工場の設立とともに都市が形成されたことによって、その周辺の地域社会に対して政治的、経済的、社会的に大きな影響力を与えたことを明らかにした。次に、糖業奨励政策と糖業取締規則の公布に伴い、製糖工場周辺の旧砂糖集積地の糖廊数の著しい減少や、旧港町の輸出貿易機能の衰退が引き起こされたため、人口が減少した。しかしその後、製糖鉄道によって製糖工場と連結する縦貫鉄道駅の周辺地域については、砂糖製品と他の物資を高雄港へ運輸するための新たな集積地が形成され、人口は急速に増加した。つまり、台湾における縦貫鉄道沿線の都市形成過程には縦貫鉄道開通の要因だけではなく、製糖工場の設置と更なる製糖鉄道の建設が、駅周辺の集積地の形成と市街化を促したことがあるといえ、この新しい縦貫鉄道沿線の都市づくり理論の提示を試みた。

2. 戦後の製糖工場の接収と衰退

戦後初期の国営企業の台糖は日本統治時代の糖業政策を継承して製糖業の戦後復興を行った。しかし、1985年に台湾における400年以上の砂糖の貿易輸出の歴史について休止符が打たれ、砂糖輸出国から砂糖輸入国に転換し、「国内市場型」の製糖・精糖産業が行われることとなった。その主な要因としては、国際糖価の暴落に伴う台糖の製糖量が毎年減少したことがあり、続く製糖工場の廃業に伴い、多くの製糖工場の工場建屋、社宅街の日本式宿舎、製糖関連施設が相次いで撤去されることとなった。

3. 台南州における製糖工場活用の全体像

製糖工場の再利用については、「稼働中」、「放置中」、「工場跡地利用」、「台糖主導の保全事業」、「外部組織主導の保全事業」などの現在における製糖工場の保全状態を説明した。

(1) 稼働中：現在、製糖操業を続けている虎尾製糖工場と湾裡製糖工場の大部分の建造物は稼働遺産として、継続使用がなされているが、社宅街と製糖鉄道は殆ど放置あるいは撤去されている。製糖産業の歴史文化を継承するために、糖業資料館の設置と工場見学の教育活動が行われている。

(2) 放置中／工場跡地利用：斗六、北港、大林、南靖などの4つの製糖工場は1990年代より廃棄されてきたが、工場敷地の一部で緑地・広場、売店などが設置され、地域住民に向け生活環境の向上に資する公共空間の創出が行われている。近年、製糖産業遺産を活かした地域再生のために、製糖工場の活用事業

が始まり、レジャー施設・リゾート施設、産業発展園区などの再利用が検討されている。

(3) 工場跡地：岸内、三崁店、玉里などの3つの製糖工場跡地では、広大な工場跡地は長年にわたり放置されたため、残る産業建築の老朽化、生活環境などの課題が深刻になっている。近年、台糖は市民からの工場活用を要望する声に応え、自治体と連携して、遺跡の文化財の登録や生態環境保護や多元的な再利用の検討を行っている。

(4) 台糖主導の保全事業：台糖による烏樹林工場、新宮工場、蒜頭工場場の保全事業においては、製糖鉄道動態保全、台糖商品の売店、蘭花栽培事業・展示館などのレジャー施設の充実によって、地元・来訪者に向けた地域公共空間の創出が促進されている。しかしながら一方で、台糖の、地元のニーズと専門家の協力の拒否、文化財保全の意識の欠如のため、専門知識の不足と持続的な運営の困難性などの本質的問題が存在していることも事実である。

(5) 外部組織主導の保全事業：外部組織（台南市政府と十鼓打撃楽団）による総爺工場・蕭壠工場・車路墘工場の保全においては、民間と地元政府が協力する保全運動を行い、参加型プログラムを運営する複合施設としての活用がなされている。この保全事業は成功を収めていると言え、そのポイントとしては、製糖産業の遺構・遺跡の保全事業に多様なニーズの変化に対応する柔軟性が確保され、製糖産業遺産システムの保全が促進されていることが挙げられる。

以上のように、台南州の製糖工場において、戦前の製糖産業による都市形成への影響と特性を抽出し、戦後の製糖産業の接収とその衰退の説明、近年の保全事業の地域再生への貢献を踏まえ、製糖工場の地域へ与えるインパクトの変化を分析した。

第五章 台南州における社有農園の維持と活用

- 5.1 戦前（1895-1945）：社有農場の設置と産業文化圏の形成
- 5.2 戦後（1945-1980年代）の社有農場の接收と調整
- 5.3 1990年代以降の社有農園の転用の広がり
- 5.4 小結

5.1 戦前（1895-1945）：社有農場の設置と産業文化圏の形成

5.1.1 製糖会社の社有農場の買収と分布

1910年に暴風雨の風水害の影響の下で、大きな被害を受けたサトウキビ農園の当該年度の収穫量が激減し、製糖工場の原料不足の課題が深刻になった。十分な原料サトウキビを確保するために、製糖会社の直接土地支配と社有農園の設置の検討が始まり、1911年～1913年にサトウキビの製糖会社の自営農地の保有と拡張が急速的に進んでいた。その後、資本の自衛的本能から発したこの土地買収を、土地に対する地元農民の執着をおしきって実現させるため、総督府ならびに地方庁の勢力、さらに警察権力までも動員されることとなった。かくて糖業資本の土地支配は、直接的土地所有のほか、それと同じように自営しうる借上地の獲得にひろがったのである。¹⁴⁸即ち、このように、原料サトウキビの供給地としては、原料採取区域制度に基づいた地域における、一般蔗作農民のサトウキビ畑の零細経営、製糖会社の社有農場及び借上地の大規模サトウキビ農耕の三つの来源があった。

下の表に示したように、1920年から1935年まで、社有地（社有農場）と借上地の面積・構成比の変動幅は大きいと認められる。1920年の社有地と借上地の比率はそれぞれ約半分であったが、1935年の社有地は借上地の約4.8倍になった。つまり、十分な原料サトウキビの獲得と割安なサトウキビの確保のために、製糖工場の土地支配がさらに強まったと言える。

表 5-1 近代製糖会社の土地使用内訳（面積：甲，構成比%）

所有別	自作別	1920年		1923		1929		1935	
		面積	構成比	面積	構成比	面積	構成比	面積	構成比
社有地	自作	19,235	22.50	23,799	27.95	36,456	38.60	41,096	44.61
	小作	23,187	27.12	33,400	39.22	35,739	37.84	35,025	38.02
	小計	42,422	49.61	57,199	67.17	72,195	76.44	76,121	82.62
借上地	自作	23,764	27.79	13,644	16.02	16,206	17.16	11,072	12.02
	小作	19,319	22.59	14,308	16.80	6,049	6.40	4,943	5.37
	小計	43,083	50.39	27,952	32.83	22,255	23.56	16,015	17.38
全体	自作	42,999	50.29	37,443	43.97	52,662	55.76	52,168	56.62
	小作	43,506	49.71	47,708	56.03	41,788	44.24	39,968	43.38
	小計	85,505	100.00	85,151	100.00	94,450	100.00	92,136	100.00

(出典：涂照彦（1996）日本帝国主義下の台湾、東京大学出版会、p.174。)

5.1.2 原料採取区域制度に基づいた産業文化圏の形成

原料採取区域制度は原料の買占・独占を行っていた製糖会社の更なる保護制度として、農民に対し、サトウキビを台湾総督府指定の製糖工場に必ず売渡さねばならない法的義務を定めていた。そこで、各地の製糖会社は製糖工場傘下の製糖産業文化圏における農民の耕作・地域経済発展に大きな影響を与えた。即ち、原料採取区域の分布は各製糖会社の製糖勢力範囲になり、原料区を核心とした製糖工場は周辺の製糖

¹⁴⁸ 出典：涂照彦（1996）日本帝国主義下の台湾、東京大学出版会、p.173。

産業圏・サトウキビ農耕の管理を行い、また、原料採取区域内のサトウキビ農家の耕作・生活、地域経済は完全に製糖工場に依存させられたことにより、複数の原料採取区域による独立経済産業圏が形成されたのである。

また、近代的製糖産業の発展と製糖会社の再編成に伴って、毎年、原料採取区域の吸収・合併の変化があった。下の図は台南州の原料採取区域の推移を表したものである。この図からみると、1910年代から1940年代までの原料採取区域の分布は製糖会社の吸収・合併に伴って変動させられたことが分かる。その中で、1910年代から1930年代前半まで、7つの製糖会社の原料支配圏があり、多面的な製糖産業圏が創出されたと言える。1938年に大日本製糖と明治製糖が東洋製糖を吸収したため、5つの製糖会社が台南州で発展することとなった。その後、1940年の原料採取区域図により、大日本製糖が台南製糖の原料区を継承し、大日本・台湾・明治・塩水港の四大製糖会社の製糖産業圏が決まった。

台南州の北側における大日本製糖の原料採取区域は戦後の雲林県の範囲にほぼ一致し、中部の明治製糖は今の嘉義地域全体を覆っていた。そのため、戦前の原料採取区域は戦後の雲林県と嘉義県の設置区域に大きな影響を与えた。また、台南北部を中心に発展した塩水港製糖の岸内製糖工場の原料採取区は、嘉義県の南側に延伸したため、南嘉義の義竹、東後寮、東港などの地域の発展は岸内製糖工場に繋がった。つまり、戦前の原料採取区域の地域文化生活圏への影響が現在まで続いているのと言える。



図 5-1 1915年から1930年間の原料採取区域

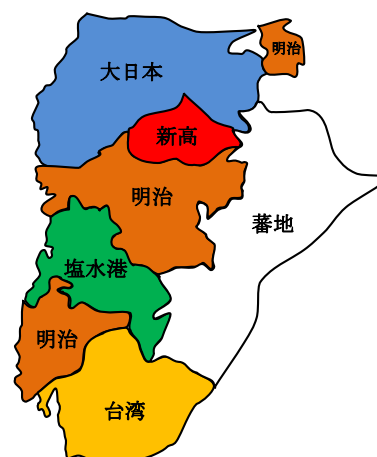


図 5-2 1938年の原料採取区域

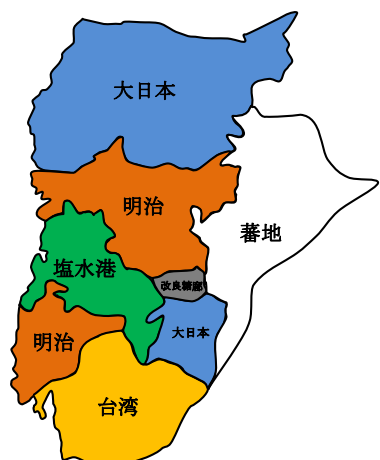


図 5-3 1940年の原料採取区域

5.1.3 社有農場における周辺集落の人口の変化

本節では1905年以降の、多くの旧式糖廊の撤去による糖廊集落の人口への影響を分析する。台南州における「廊」の地名が付いている6つの糖廊集落の「人口推移」からみる、新式製糖工場の設立と旧式糖廊の撤去による地域人口への影響は以下に述べるとおりである。

1. 製糖工場の設置による人口の減少

糖廊の撤去に伴い大量の失業者が発生し、農村部の余剰労働力は都市へ移動し、多くの糖廊集落の人口が徐々に減少した。例えば、総爺製糖工場の周辺の寮仔廊集落では、明治製糖による総爺工場の起業に伴って、集落人口の減少が引き起こされていた。また、南廊には総爺工場の起業直後、人口は僅かに増加を見せたが、2年後以降は徐々に減少した。

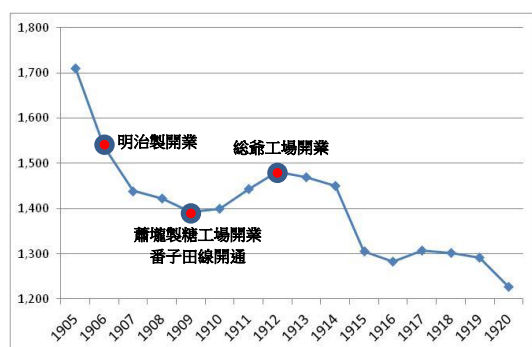


図 5-4 寮仔廊 (寮仔廊製糖工場)

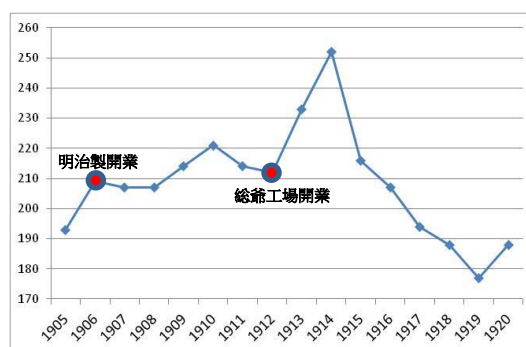


図 5-5 南廊 (南廊製糖工場)

2. 製糖工場の設置による人口の増加

一部の糖廊集落は、糖廊が撤去されても人口は減少せず、逆に徐々に増加した。人口増加の原因としては、糖廊集落の周辺で鉄道機関の充実と近代製糖業の発展に伴う糖廊集落の発展が続いていたことがあげられる。例えば、縦貫鉄道の斗六駅の開通と斗六製糖工場の開業によって、保長廊の人口増加がもたらされた。また、菜舗廊は、糖廊の撤去による集落人口の減少があったが、1909年新営製糖の開業と社有農場の設置によって、人口は徐々に増加した。

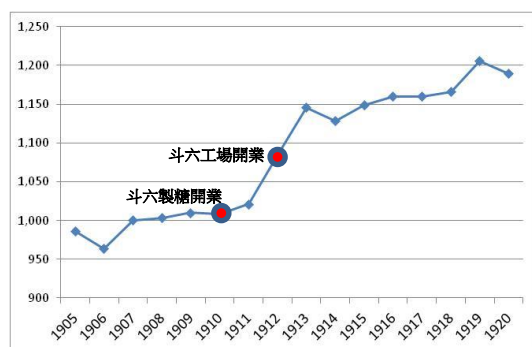


図 5-6 保長廊 (斗六製糖工場)

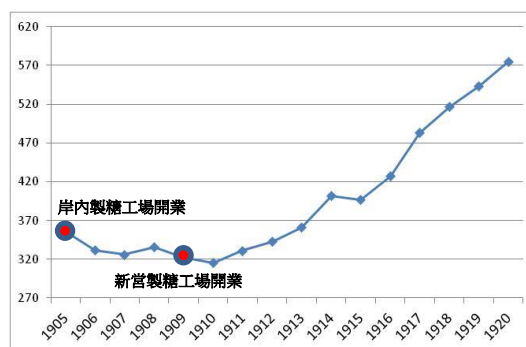


図 5-7 菜舗廊 (岸内製糖工場)

3. 人口の上下変化

一部の糖廊集落は製糖工場の建設工事と地域経済の発展によって、人口の上下の変化が激しかった。例えば、大林製糖工場周辺の甘蔗崙集落と新営製糖工場の旧廊集落である。その中でも、甘蔗崙集落は新高製糖の開業と大林製糖工場の建設工事による人口増加が発生したが、大林工場が起業した以降は、人口が再び減少した。

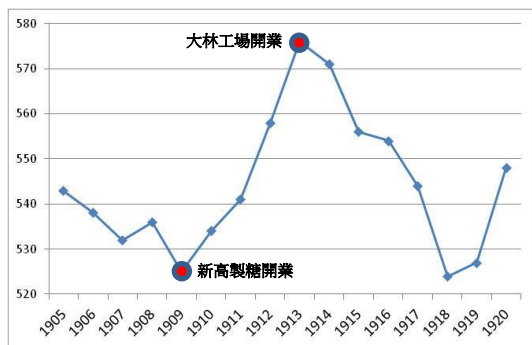


図 5-8 甘蔗崙(大林製糖工場)

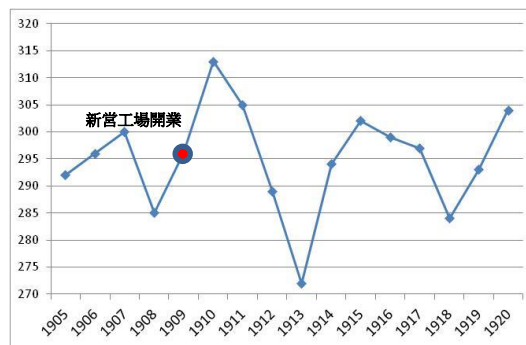


図 5-9 旧廊 (新営製糖工場)

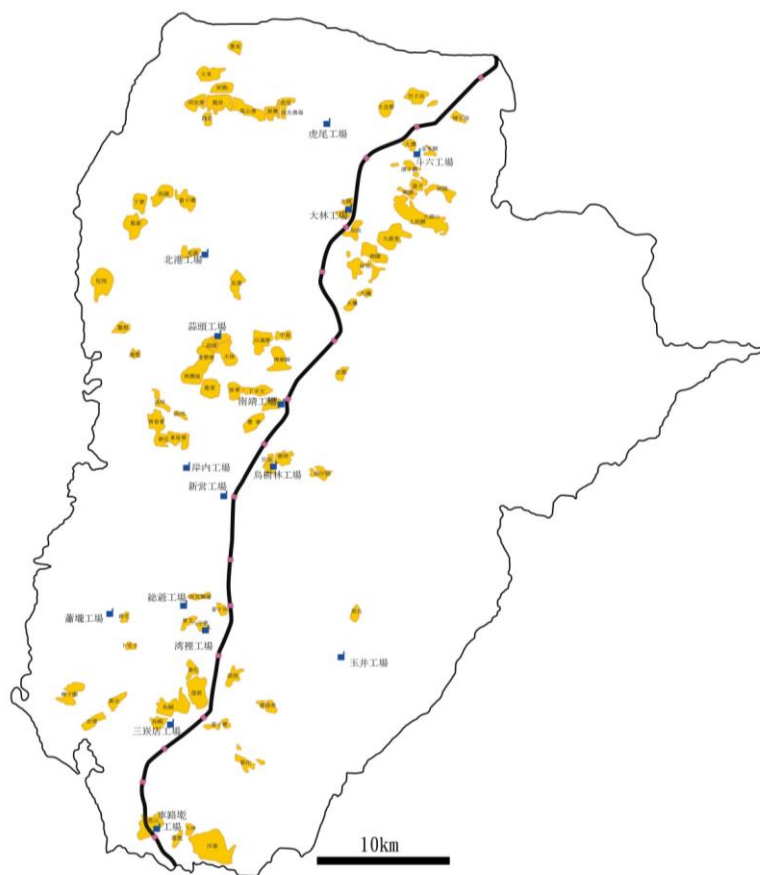


図 5-10 台南州における社有農場の位置 (筆者作成)

5.2 戦後（1945-1980年代）の社有農場の接収と調整

5.2.1 終戦による台湾糖業会社の各社の社有農場接収

5.2.1.1 社有農場の接収

戦後直後、行政院による「收復区敵偽産業処理辦法」の第四条第三項甲款に基づいて、日本時代に台湾総督府・日系企業・民間の資産の接収が行われた。当時の国民政府の「資源委員会」の接収作業を通じて、全ての資産が国（公）有財産・国有企業に移転した。即ち、台湾総督府、地方政府、日本企業等の全ての資産は当時の国民政府に接収された。また、前述の接収法に基づいて、台湾における製糖関連資産全体が「資源委員会」に接収され、台湾糖業公司による製糖産業の継承が行われた。戦前の四大製糖会社傘下の製糖工場・製糖鉄道のみならず、11.8万 haの全ての社有農地も接収された。

5.2.1.2 接収の過程

1945年10月25日に「台湾省行政公署」が設立し、その下で「台湾糖業管理委員会」が設置された。翌年、この委員会は「糖業接管委員会」と改称され、大日本製糖、台湾製糖、明治製糖、塩水港製糖などの四大製糖会社と他の15の小規模製糖会社傘下の全ての資産を接収した。1946年5月に台湾糖業有限公司が成立され、戦前の四大製糖会社の本社による台糖の四大支社が成立した。

「台湾省行政長官公署」傘下の「台湾糖業監理委員会」による製糖産業資産の接収の過程は以下に述べるとおりである。

1. 1946年4月に設置された「糖業接管委員会」は戦前の日系製糖会社の全ての工場敷地、鉄道敷地、社有農場を接収した。
2. 1946年に設立された台湾糖業公司は大日本、台湾、明治、塩水港製糖会社の資産（製糖工場、製糖鉄道網、社有農場）を接収し、42工場から36工場に統合された。また、四大製糖会社の各本社（大日本製糖の虎尾工場、台湾製糖の阿猴工場、明治製糖の総爺工場、塩水港製糖の新営工場）においてで台糖の四大支社が設置された。
3. 1947年1月に、台糖の創立大会で「4.8億金圓」の総保有資産の額が発表された。また、1947年9月9日に、股份有限（株式会社）に改組された。

5.2.1.3 社有農場の土地の特徴

1. 広大な社有農場の合併

戦後、四大製糖会社の社有農場が接収され、各地に散在する約11.8万 haのサトウキビ農場が台糖により統一管理されていた。戦後復興とインフラ整備のため、多くの社有農地が中央政府、地元自治体に移譲された。また、戦後の人口増加と1949年以降の中国からの120万人に及ぶ移民のため、一部の社有農場、不整形地が農民に提供され、当時の食糧不足の問題を解決した。そして、台糖主導による土地区画整理、サトウキビ農耕、土地開発・開墾、土地交換などを行い、社有農場を運営しながらの製糖産業の発展が進められていた。台糖主導による土地開発・開墾、土地区画整理、土地交換については以下に述べるとおりである。

(1) 土地開墾

戦後直後、国家の戦後復興政策に合わせて約7.3万 haの社有農地が中央政府、地元自治体に提供されたが、民有地の買収と土地の開墾も行われていた。台糖の社有農地を確保するために、土地買収奨励政策の

公告による土地買収・土地交換(4,071ha)や、雲林県の大湖口溪と屏東県の力力溪の沿岸治の開発(1,747ha)や、海岸地の干潟開墾(1,030 ha)などの土地買収・開墾事業が推進された。

(2) 土地区画整理・土地交換

戦後、接収した社有農地には不整形地が多く、大規模サトウキビ農耕を推進するために、土地区画整理・土地交換を行う必要があった。そのため、1962年に「台糖配合政府実施農地重画方案」が公布され、二年間で台糖主導による108の社有農場の「土地区画整理」が行われ、約10.4万haの社有農地で農業水路工事の実施、土地交換などの土地整理作業が行われた。

2. 台糖の所有土地の確保と納税義務

戦後初期に台糖から7.3万haの社有農地が中央・地方政府に無償提供による土地転用がなされたが、1980年以降は台糖は所有土地を確保するために、土地転用の件数が急速に減少した。また、国有財産法第4条第3項の規定に基づき、国営企業の台糖の土地は「国(公)有財産」ではなく、「私有事業用財産」に所属するものとされた。したがって社有農地にも「私有土地」としての納税の義務が発生した。しかし、中華民國憲法第15条に基づいて、私有財産の政府あるいは第三者の権利侵害を避けるために、政府が公共事業のために私有財産を得る場合には、合理的な補償をしなければならない。したがって、国家重要建設計画、公共事業用地の設置のために、台糖の保有する土地の買収をする必要がある場合には、土地所有者である台糖への合理的な補償が必要である。

5.2.2 戦後初期に社有農場の調整

5.2.2.1 戦後から1960年代までの社有農地の変遷

台糖傘下の社有農地は戦前の四大製糖会社から継承されたが、中央政府や地方政府の重要な計画の事業用地の収用の推進のため、戦後直後から2010年までの社有土地の面積は11.8万ha(東京23区の面積のほぼ2倍)から5.1万haに減少されることとなった。収用の種類は、戦後初期の農地の開放政策、原住民、輔導会、国家安全局などの中央政府の重要な計画の事業用地などがあつた。

表 5-2 戦後初期の社有農地の減少

土地転用政策	年度	減少面積
元長官公署の収用	1947	8739 ha
農地開放政策	1952-1970	40336 ha
行政院国軍退除役官兵就業輔導委員会	1953	2391 ha
国家安全局の収用	1963	104 ha
撥交原住民土地	1964	99 ha
国有財産局の収用	1972	1492 ha
事業用地の収用	1945-	18099 ha
他の土地収用	1945-	2138 ha
土地減少の総面積		73398 ha

(出典：台糖土地沿革及管理利用政策により本研究整理)

表 5-3 戦後初期の社有農地の増加

土地転用政策	年度	増加面積
河川付近地の開墾	—	1747 ha
沿海地帯の開墾	—	1030 ha
民有地の買収	—	2537 ha
台金公司の土地の買収	1980年代	265 ha
土地収用による開発利益の還元	—	664 ha
土地増加の総面積		6243 ha

(出典：台糖土地沿革及管理利用政策により本研究整理)

5.2.2.2 近年の社有農地の分布

2010年に台糖傘下の約5.1万haの社有土地は、約7,473億円の土地総価格であると公告された。大部分の社有農地が中南部に位置し、7.5割の土地がサトウキビ農場、人工林地域、他の農耕地として利用がなされている。その中で、約4.5万haの社有農地が非都市部に位置し、約0.51万haの社有農地が都市部に位置する。また、下の表に示したように、旧台南州（雲林、嘉義、台南）の2.17万haの社有農地は全体の42.57%を占める。言い換えれば、台南州は台糖の社有農地の中心地と言える。

表 5-4 2009年の台糖土地の分布（戦前の州/庁の社有農場の比例）

州/庁	面積(ha)	比例 (%)	県/市	面積(ha)	比例 (%)
台北州	73.48	0.14	高雄州	18,103.18	35.46
新竹州	214.18	0.42	台東庁	2,472.56	4.84
台中州	4,826.29	9.45	花蓮庁	3,628.13	7.11
台南州	21,733.50	42.57	—	—	—
合計	51,051.32 ha				

(出典：台糖土地沿革及管理利用政策により本研究整理)

5.2.3 製糖産業の廃業と社有農場の維持の実態

5.2.3.1 戦後から1980年代までの社有農場の変遷

台糖傘下の大部分の不動産は戦前の製糖会社から接收した社有農地である。前述のように、1946年に接收された土地は約11.8万haであったが、2010年までに約5.1万haとなっている。約半世紀の間で、台糖の社有農地は中央・地方政府と農民への無償移譲、または原住民・退輔会・国家安全局への無償提供などにより減少した。一方、社有農場の増加については、河川・海岸沿岸の開墾、私有土地の買収、台金公司土地の合併（金瓜石鉱山）、土地収用と区画整理などを通じて、6,243 haの土地が新たに獲得された。台糖の社有農地の増減と転用は下の表に示している。

表 5-5 台糖の社有農地・不動産の増減と転用

土地転用政策	年度	面積減少 (ha)	土地転用の概要
長官公署（臨時 台湾省政府）	1947	8,739	軍事、インフラなどの建設のために長官公署への無償提供を行った。
公地放領 （農民への移 譲）	1952- 1970	40,336	「公地放領」とは戦前の台湾総督府、日本企業、日本人の私有地から接收した「公地」を土地を所有しない農民に払い下げを言う。戦後、接收した社有農地の中で、放置された農地と放租耕地は地元自治体に移譲されて、1952年より「公地放領」政策に基づいて農民に無償提供された。 1951年から1976年まで、9期の公地放領を通じて、138,957

土地転用政策	年度	面積減少 (ha)	土地転用の概要
			haの土地を農民(約286,287世帯)に無償移譲した。その中で、台糖の5期の公地放領(1952年、1954年、1958年、1964年、1970年)の地元自治体への無償移譲の総面積は40,336haで、全体の29%を占める。
行政院国軍退 除役官兵就業 輔導委員会 (退輔会)	1953	2,391	農場の開墾、榮民病院(大型病院)の設置、東台湾の開拓のために国防部(防衛省)下の退輔会へ無償提供。
国家安全局	1963	104	各地の事務所の設置のために国家安全局へ無償提供。
原住民	1964	99	花蓮県万里郷原住民に無償提供。
国有財産局	1972	1,492	道路・水路に転用した土地、流失した土地、堤防、墓地、防風林、不整形地などの土地の国有財産局への無償移譲。
都市計画、イン フラの収用	1945-	18,099	国家重要建設、公共施設、重要なインフラのための中央政府・地元政府への無償移譲。
土地区画整理、 区段収用	1945-	2,138	台糖主導・地元政府による土地区画整理、区段の収用などによる、社有農地の無償移譲。
移転総面積	64,659 (ha)		

(出典：「台糖土地沿革及管理利用政策」より作成)

表 5-6 歴年土地増加情形

土地転用政策	年度	面積増加(ha)	社有農地への転用
河川沿岸の社有 農地開墾	1950年代より	1,747	屏東林辺の力力溪と雲林大湖口の溪野河川沿岸地帯の開墾と共に、公告地価の3割として政府から買収した。
塩分地の開墾	1950年代より	1,030	嘉義の西側の塩分地である鰲鼓農場と東石農場の土壌改良・開墾を行った。
私・公有地の買 収・所有権の回 復など	1950年代より	2,537	私・公有地の買収が行われ、戦前の日系製糖工場が開墾した土地が台糖に移譲された。
台金公司土地の 合併	1980年代より	265	1980年に鉱山の廃坑と共に台金会社が廃業した以降、台金公司土地の合併を行った。
土地区画整理の 補償地	1950年代より	664	台糖主導・地元政府による土地区画整理に伴って、社有農地が補償地を獲得した。
土地増価面積	6,243		

(出典：「台糖土地沿革及管理利用政策」より作成)

5.2.3.2 社有農地の分布

2010年まで、台湾における台糖所有の土地総面積は51,051.32haで、地価公示価格が約7,473億元である（不動産の市場価値：約9,425億元）。¹⁴⁹台糖の土地が台湾各地に散在し、主に旧台南州（雲林・嘉義・台南）と旧高雄州（高雄・屏東）に集中している。¹⁵⁰台糖の全ての土地の中で、約45,242.73ha（88.62%）の台糖の社有地は非線引都市計画区域に存する土地であり、約5,808.59ha（11.38%）の土地が都市計画区域に位置する。また、約75%の台糖の所有地は農耕（サトウキビなど）・林地開墾を行った社有農場である。台糖の所有地の分布は下の表に示すとおりである。

表 5-7 2010年までの台糖社有農地の分布

県・市	面積(ha)	比例 (%)	県・市	面積(ha)	比例 (%)
台北県	66.26	0.13	屏東県	11,429.36	22.39
桃園県	1.44	0.00	台東県	2,472.56	4.84
新竹県	198.20	0.39	花蓮県	3,628.13	7.11
苗栗県	11.66	0.02	基隆市	0.72	0.00
台中県	1,444.15	2.83	台北市	5.06	0.01
彰化県	2,532.52	4.96	台中市	326.59	0.64
南投県	523.03	1.02	台南市	419.79	0.82
雲林県	6,347.23	12.43	高雄市	315.79	0.62
嘉義県	7,609	14.9	新竹市	4.32	0.01%
台南県	7,341	14.38	嘉義市	16.48	0.03%
高雄県	6,358.03	12.45%	—	—	—
合計	51,051.32 (ha)				

（出典：「台糖土地沿革及管理利用政策」より作成）

5.2.3.3 1980年代以降の社有農地の活用

1980年代以降、社有農場の転用の類型は以下の5つの種類に分けられる。

1. 政府の重要な計画の事業用地（2,219.87 ha）

中部科学園区、故宮博物院の南院、台中精密工業園区、柳營工業区、大埔美工業区、原住民の住宅区、防災事業などの公共施設用地、工業団地などの設置。

2. 農場（19,679.43 ha）

人工造林（11,228 ha）、農地の賃貸（7,973 ha）、有機栽培農地（256.43 ha）、飼料用トウモロコシの耕地（20 ha）、トウモロコシの耕地（47 ha）、自営農業（155 ha）などの新たな農業事業がサトウキビ耕作に代わって活用されている。

¹⁴⁹ 台糖の海外土地には126.34haがある。

¹⁵⁰ 宜蘭県と澎湖県以外で、台糖の土地が台湾各地に散在している。

3. 行政院大投資計画 (3,270 ha)

行政院の重要な計画による土地開発のために、土地賃貸を行っている。

4. 行政院千里自転車ルートと万里遊歩道政策 (195.92 ha)

体育委員会からの助成金によって「蒜頭蔗埕文化園區」、「花蓮觀光製糖工場」、「橋頭製糖工場」等の製糖鉄道の沿線で自転車ルート、遊歩道、公園を設置する計画である。(工期：7 期、全長：12,983m)

5. 台風 8 号 (Morakot) の復興まちづくり (334.8 ha)

洪水、地すべり、土石流、がけ崩れ等による風水害による災害復興まちづくりの住宅用地を提供する。(台風8号で約500人が死亡した)

1980年代以降の公有農地の転用の事業内容は下の表に示すとおりである。

表 5-8 1980 年代以降の公有農地の転用の概要 (2009 年末まで)

土地転用	移譲した面積 (ha)	公有農地転用の概要 (至2009.12 止)
1.国家提供政府重大建設用地	2,219.87	IT産業団地：中部科學工業園區、南部科學工業園區 工業団地：台中精密園區 (密機械工業団地)、柳營工業区、大埔美工業区... 防災施設用地：原住民住宅区、河川の整備... 文化施設：故宮南院 (嘉義別館) ...
2.農場の経営		原料サトウキビを確保する目的のために行われた、公有農地の転用の概要は以下のとおりである。
(1) 人工造林	11,228	製糖工場が相次いで廃業されたことに伴い、放置された公有農地が急に増加した。温暖化の防止や自然環境保護や公共空間の創出のために、経済的合理性がある公有農地の人工造林事業が行われている。そこでは、公有農地における林地の経済的価値の創出、観光産業、レジャー施設、緑地広場のなど人工造林の顕著な効果が出ている。2009年末には、放置された公有農場における11,228 haの人工造林が完成した。その中には、全民造林工事 (約500 ha)、環保林園 (388 ha)、平地造林 (7,865 ha)、緑色造林(第一期) (約1,940 ha)、自費造林 (535 ha) の5つの人工造林事業がある。また、2010年から2012年まで、3つの大規模の人工造林 (1,000 ha) が行われ、花蓮の大農と大富農場、屏東の林後と四林、嘉義の東石と鰲鼓における森林リゾートとして運営されている。これらの事業は、地域の環境保護と観光発展に大きな影響を与えた。
(2) 貸し農地	7,973	行政院農業委員会の農業発展に合わせて、放置された公有農地を貸し農地として活用し、農業専用区の設定と共に経済作物の栽培事業を運営している。
(3) 有機農業	256.43	行政院農業委員会の有機農業政策に合わせて、放置された公有農

土地転用	移譲した面積 (ha)	社有農地転用の概要 (至2009.12 止)
	(2009年に農委会に移譲した社有農地)	地約800~1,200 haの有機農業専用区としての活用計画が決まった。2009年までに、256.43 haの社有農地が有機農業農地に転用され、2012年までに約800 haの農地面積が増加する予定である。また、貸し農地の有機栽培の500haの農地と天然資源チームによる300 haの農地も農業委員会に移譲され、有機栽培の発展が促進されている。
(4) 飼料用トウモロコシ	20	2008年に行政院の「物価安定工作チーム」の19回会議の結論によって、台糖社有農地で飼料用トウモロコシの耕作が始まった。2008年に、台糖の飼料用トウモロコシ耕作計画が検討され、年間約100トンの飼料用トウモロコシの生産を目指している。
(5) トウモロコシ栽培	47 (屏東地域)	台糖は農業委員会の委託により、トウモロコシ栽培を行っている。広大な社有農地におけるトウモロコシの栽培事業は、放置された農地の経済作物栽培の転用として重要なプロジェクトと言える。
(6) 牧草、飼料トウモロコシ、青割トウモロコ品種の開発・栽培	155	1. 約130 haの牧草農場が設置され、各地への広がりが見込まれている。 2. 青割トウモロコシ品種の開発・栽培が行われている。
3. 国家重要な建設計画	3,270(2,742haが転用)	近年、放置された社有土地の売却は行わない前提の下で、中央政府・地元自治体の重要な建設計画に合わせて転用されている。
4. 自転車ルート、の設置 (行政院千里自転車ルート、万里歩道政策)	195.92	行政院体育委員会の助成金が投入され、「蒜頭蔗埕文化園區 (蒜頭製糖工場)」、「花蓮觀光製糖工場」、「糖業博物館 (橋仔頭製糖工場)」傘下の一部の製糖鉄道沿線における、12,983mの自転車ルートが整備され、沿線の遊歩道の設置と共に環境緑化・美化が行われている。
5. 台風 8 号 (Morakot) の復興まちづくり	334.8 (移譲した社有農地)	防災住宅 (南投、雲林、嘉義、台南、高雄、屏東など地域の139.58 ha土地の国営防災住宅への転用)、被災者の有機農業専用区 (高雄県杉林郷の月眉農場、屏東県里港郷の土庫農場などの33.17 ha有機農地への転用)。なお、風水害による災害廃棄物処理の用地、仮設住宅用地もある。

(出典：「台糖土地沿革及管理利用政策」より作成)

5.3 1990年代以降の社有農園の転用の広がり

5.3.1 工業団地化

5.3.1.1 社有農場における工業団地化の政策

政府の計画による土地収用のための、台糖の社有農場における工業団地への転用は全体転用土地の57.87%を占める。即ち、台糖の国家計画による公共事業用地への転用（約1.46万ha）の中で、工業団地への転用（8,462ha）は全体社有農地の半分以上を占めていると言える。また、台湾全体の工業区における、台糖の社有農地の転用は全体の12.7%を占めている。従って、多くの社有農場は工業団地への転用を促進されながら、台湾の工業発展に大きな影響を与えている。特に、大規模なIT産業団地である「中部科学工業園区」・「南部科学工業園区」と他多数の科学工業園区は、国家の重要な建設計画として、台湾の経済発展を支えている。

表 5-9 台糖社有農場の工業団地の転用

工業団地化の政策	面積 (ha)
一般工業区 (21工業団地)	4,996.12
開発加工出口区 (5工業団地)	314.37
科学工業園区 (11工業団地)	3,151.55
合 計	8,462.04

(筆者作成)

5.3.1.2 大日本製糖の社有農場の工業団地化 (台南州)

雲林県と嘉義県北部における、大日本製糖の社有農場に対しては「斗六工業区」、「雲林科技工業区」、「中部科学工業園区虎尾園区」、「大埔美精密機械園区」などの工業団地・ハイテクパークへの転用が行われた。その中で、「斗六工業区」と「雲林科技工業区」は雲林県における最大都市である斗六市の発展に大きな影響を与え、工業団地周辺の市街化も促進している。また、「中部科学工業園区虎尾園区」、「大埔美精密機械園区」は雲林中部と嘉義県の新たなIT産業・精密機械のハイテク工業団地であり、地域産業発展による地方の活性化が期待されている。

表 5-10 大日本製糖の社有農場の工業団地化

工業区	農場	設置年	面積(ha)	所属
斗六工業区	埤仔頭 (斗六工場)	一期：1981年7月	203	經濟部工業局
		二期：1996年11月		
雲林科技工業区	大北勢 竹圍子 (虎尾工場)	大北勢：1995年9月	大北勢：約243	經濟部工業局
		竹圍子：2002年3月	竹圍子：約270	
中部科学工業園区虎尾園区	虎尾改良農場 (虎尾工場)	2004	96.11	行政院国家科学委員会
大埔美精密機械園区	大埔美 (大林工場)	2010	298	嘉義県政府

(筆者作成)

5.3.1.3 明治製糖の社有農場の工業団地化（台南州）

嘉義県と台南県北部における、明治製糖の社有農場に対しては「馬稠後工業園区」、「台湾蘭花生物科技園区」などへの転用が行われた。また、「台南七股工業区」と「佳里工業区」は計画段階にある。その中で、嘉義県治都市計画と合わせて設置された「馬稠後工業園区」と、計画中の台南市の「台南七股工業区」・「佳里工業区」は嘉義と北台南の工業発展の新たな拠点となることが期待されている。また、烏樹林工場の「台湾蘭花生物科技園区」は台湾最大の蘭花栽培・展示・研究の基地として、蘭花栽培産業の発展に大きな影響を与えている。

表 5-11 明治製糖の社有農場の工業団地化

工業区	農場	設置年	面積(ha)	所属
馬稠後工業園区	馬稠後 (蒜頭工場)	2011	426	嘉義縣政府
台湾蘭花生物科技園区	烏樹林 (烏樹林工場)	2011	175	台南市政府
台南七股工業区	三股 (蕭壠工場)	計画中	142	台南市政府
佳里工業区	新宅 (蕭壠工場)	計画中	—	—

(筆者作成)

5.3.1.4 塩水港製糖の社有農場の工業団地化（台南州）

台南市北部における、塩水港製糖の社有農場に対しては「柳營科技工業区」、「台南環保科技園区」への転用が行われた。台南市政府はこの二つの IT 産業団地の設立者として科技工業区を管理している。前述の 2 つの科技工業区は、南台湾初の台糖社有農地が大規模なハイテクパークとして転用した事例であり、IT 産業の工場建屋と産業施設のみならず、広大な緑地広場も設置されている。そこで、これらのハイテクパークは地域産業の発展の促進のみならず、工業団地周辺の民間活力を活用した住宅地整備が衰退した地域の人口増加を促している。また、ハイテクパークにおける広大な公園・公共空間は市民の生活品質の向上を図り、地域住民の生活基盤施設の整備・改善を促進している。

表 5-12 塩水港製糖の社有農場の工業団地化

工業区	農場	設置年	面積(ha)	所属
柳營科技工業区	太康 (新營工場)	2008	245.6 (1期：138.9、2期：106.66)	台南市政府
台南環保科技園区	太康 (新營工場)	2008	41	台南市政府

(筆者作成)

5.3.1.5 台湾製糖の社有農場の工業団地化（台南州）

台南市中部・南部における、台湾糖の社有農場に対しては「新市工業区」、「保安工業区」、「台南科技工業区」、「樹谷園区」、「南部科學工業園区」などの工業団地・ハイテクパークへの転用が行われた。「台南新

吉工業区」は現在計画中である。その中で、国家 6 年計画の南部科学工業園区は南台湾における最も重要なハイテクパークとして、地域経済の発展に大きな影響を与えている。また、前述のように、これらのハイテクパークは（？）しながら、安全・安心・快適で質の高い住宅区の設置を行って、衰退した地域の人口流失の課題を解決した。また、ハイテクパークにおける大規模な緑地広場の整備は快適な居住環境づくりを促し、優良な緑地空間・公共空間を創出している。

つまり、台糖の社有農場のハイテクパーク・工業団地への転用は、廃棄されたサトウキビ農場の土地の有効高度利用による地域の新たな産業拠点、公園緑地の保全、公共空間の創出と共に経済発展・緑豊かな生活空間づくりを実現したと言える。

表 5-13 台湾製糖の社有農場の工業団地化(本研究整理)

工業区	農場	設置年	面積(ha)	所属
新市工業区	茄拔 (善化工場)	1976	21	經濟部工業局
保安工業区	港墘 (車路墘工場)	1983	60.52	經濟部工業局
台南科技工業区	安南 (善化工場)	1999	709.15	經濟部工業局
樹谷園区	善化 (善化工場)	2004	247.39	台南市政府
南部科学工業園区	善化 (善化工場)	2011	1043	南部科学工業園区管理局
台南新吉工業区	新吉 (永康工場)	規画中	123.63	台南市政府

(筆者作成)



図 5-11 南部科学工業園区の緑地



図 5-12 樹谷園区の公園広場

5.3.2 市街地の拡張と都市計画区域の指定

5.3.2.1 雲林県斗六市「大潭地区」の都市計画（斗六工場の大潭農場）

1984年に雲林県庁舎の新築移転のために、雲林県政府は斗六製糖工場の大潭農場を収用して、斗六市「大潭地区」の新たな都市計画を公告した。¹⁵¹斗六市の西南部にある大潭地区の都市計画に基づいて、県庁舎、県議会、大型体育場、都市公園、文化センター、雲林病院、雲林科技大学等の公共施設が相次いで建設された。これらの69.62haの公共施設用地は計画全体の58.85%を占めている。

1.斗六市都市計画概要

戦後、雲林県政府は1924年の斗六都市計画（都市計画区域面積：約65ha）を継承した。その後の人口の急激な増加と市街地の拡張への対策として、総合的な都市計画を進めていくため、1972年に斗六市の都市計画区域の設定を見直し、724.26haの都市計画区域面積の拡大案を作成した。1984年のマスタープラン検討を経て、1987年と1988年に都市計画変更が行われた。

2.斗六市大潭地区都市計画

1984年に、雲林県庁舎の移転新築に伴って、118.3haの都市計画区域面積の「斗六市大潭地区都市計画」が公告された。1889年の第1回のマスタープランの検討が行われ、1990年と1991年に都市計画変更がなされた。その後、斗六市都市計画と大潭地区の都市計画が統合され、第二回のマスタープランの検討が行われ、1994年に実施された。第2回のマスタープラン検討を行った後、1994年に「変更斗六(含大潭地区を含む)都市計画」が実施されたが、その実現にあたっては都市拡張に伴う10回以上に及ぶ都市計画変更が行われた。

大潭地区都市計画は斗六市の西南に位置し、斗六製糖工場の大潭農場から都市計画に即した用途への転用が行われていた。大潭地区都市計画区域範囲は、東側の中山路と鎮南路、西側の永興路、南側の龍潭路と後庄路排水、北側の雲林路などの計画道路が囲む地域である。118.3haの計画地域の面積が斗六市総面積の1.26%を占めている。この都市計画地域で雲林県政府の重要な公共建設、国立雲林技術学院（現：雲林科技大学）、公園広場、住宅区などが設置された。5,000人の計画人口（180人/ha）の斗六市大潭地区都市計画の地域で、現在は雲林県庁舎の所在地として雲林県の政治の中心地となっている。都市計画の用途地域の概要は以下に述べるとおりである。

¹⁵¹ 斗六大潭地區都市計畫：面積：118.3ha、計畫人口：5,000人。

表 5-10 斗六市大潭地区都市計画の用途地域の概要

用途地域	計画内容
住宅区	総合活動センターの周辺、埤口・社口農村集落、体育館の東側と南側（国営住宅）では住宅区が設置された。これらの住宅区の面積は約 26.73 ha あり、計画総面積の 22.6%を占める。
商業区	商業区は計画地域の北東部に位置し、面積は 1.22 ha である。商業区を中心とした総合的な計画が採用され、地区の全体的な開発手段が決定された。
農業区	農業区は都市部の周辺に位置し、面積は約 20.73 ha あり、計画総面積の 17.52%を占める。
公共施設区	雲林県政府の行政機関の移転・新築のための大潭地区都市計画区域で、公共施設は約 69.62 ha あり、計画総面積の 58.85%を占める。計画区域での公共施設には雲林県庁舎、県議会、県立病院などが建設され、また、学校、公園、駐車場、体育館、緑地広場、計画道路などが整備された。

(出典：1995 斗六都市計画より作成)

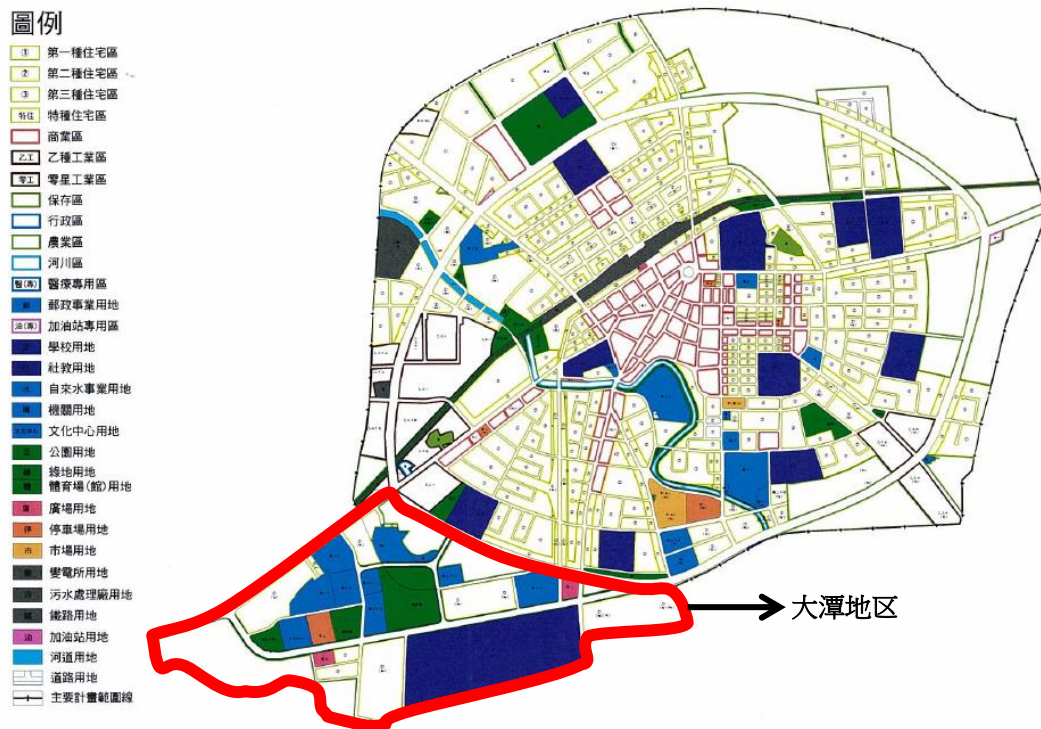


図 5-13 雲林県斗六市「大潭地区」都市計画図（出典：斗六都市計画図（1995））

5.3.2.2 嘉義県における嘉義県治都市計画（蒜頭工場の太保・蒜頭農場）

太保市は嘉義市と朴子市の間に位置し、嘉義市の衛星都市である。1985年に嘉義県庁舎の移転・新築のために、蒜頭工場の太保農場を収用して嘉義県の政治・文化・工業の中心地としての「嘉義県治都市計画」という都市計画が実施された。計画の東側の高速鉄道の開通に伴って、県治都市計画区域は嘉義県の交通の要所になり、嘉義県全体の発展において最も重要な地域となった。即ち、都市計画の手段を通じて、蒜頭工場の太保農場が嘉義県の発展の核心である新都心に進化した。

太保市における嘉義県治都市計画の3つの主なビジョンは以下に述べるとおりである。

1. 第三次産業の開拓

嘉義県治都市計画区域の周辺は高速鉄道、空港、インターチェンジがあり、嘉義の交通要所としての第三次産業発展のポテンシャルが非常に高い地域である。現在、計画区域の商業施設、大型病院（長庚病院）、大型文化施設（故宮南別館）、レジャー施設（蒜頭製糖工場）などの運営と共に、嘉義県の第三次産業の中心地として発展している。

2. 嘉義県新都心としての都市づくり

近年、嘉義市の衛星都市は衰退・人口流出の問題が台湾で最も激しい地域である。そこで、地域再生を促すために、蒜頭工場の太保農場における嘉義県治都市計画などによって、嘉義県新都心としての都市づくりを推進しながら、県内の他地域と連携して共同発展することが目指されている。

表 5-11 嘉義県治都市計画概要

計画内容	計画概要	計画内容	計画概要
計画面積	754.93	計画人口	12万人
計画範囲	「変更嘉義縣治所在地主要計畫(第二次通盤檢討)」と「擴大嘉義縣治所在地主要計畫」二地区	都市計画の策定	嘉義県政府
		地域	太保市と朴子市
目標年次	2020年	社有農場	蒜頭工場の太保農場

(筆者作成)

3. 都市計画の実施と発展

(1) 用途地域

長年太保市は嘉義市の衛星都市として発展していた。しかし、嘉義県治都市計画が実施した以降、嘉義県の新都心として開発され、大学、大型文化施設、大型病院などが整備され、嘉義県全体発展・地域活性化の起爆剤となりうる様々な施策を進められている。計画区域内の主な用途地域は下の表に示している。

表 5-12 嘉義縣治都市計畫の用途地域と開発の概要

用途地域	開発の概要
高速鉄道特定区計画	社有農場の太保農場が転用された高速鉄道特定区計画は、嘉義縣治都市計畫区域発展の支柱として、活力ある地域経済社会の創出を支えている。また、駅舎周辺地域の開発には、嘉義縣の新たな地域発展戦略を通じて社有農地を生かした新事業創造が推進されている。
医療専用区	嘉義縣の医療資源の不足を解消するために、ここで 80 ha の医療専用区が設置された。この専用区内で、大型病院（長庚病院）、老人ホーム、総合ケアコミュニティ（高齢者・シニア向けの住宅区）、看護学校などの医療関連施設が設置された。
馬稠後工業区	2011 年に嘉義縣政府は蒜頭工場の馬稠後農場を収用して、馬稠後工業区としてバイオベース産業を中心に発展させ、嘉義と雲林の工業発展を促進している。
馬稠後安仁地区科技コミュニティ	嘉義縣治都市計畫における公共施設、行政機関、大型病院、高速鉄道、馬稠後工業区、周辺大学の設置に伴って、計畫地域において人口が急激に増加した。住宅区の整備と日常生活の質の向上のために、スマートな都市づくりを支援する「馬稠後安仁地区科技コミュニティ」を核として、さまざまな取り組みが行われている。

(筆者作成)

前述のように、1985 年に嘉義縣庁舎の新築移転のために、嘉義縣政府は蒜頭製糖工場の蒜頭農場、太保農場と馬稠後農場を収用して、「嘉義縣治都市計畫」の新たな都市計畫を公告した。また、医療専用地区(230 ha)、高速鉄道の嘉義駅舎と周辺敷地（157ha）、故宮博物院南院などの公共施設のために、1998 年の新たな都市計畫区域の範囲は北側に拡張された。

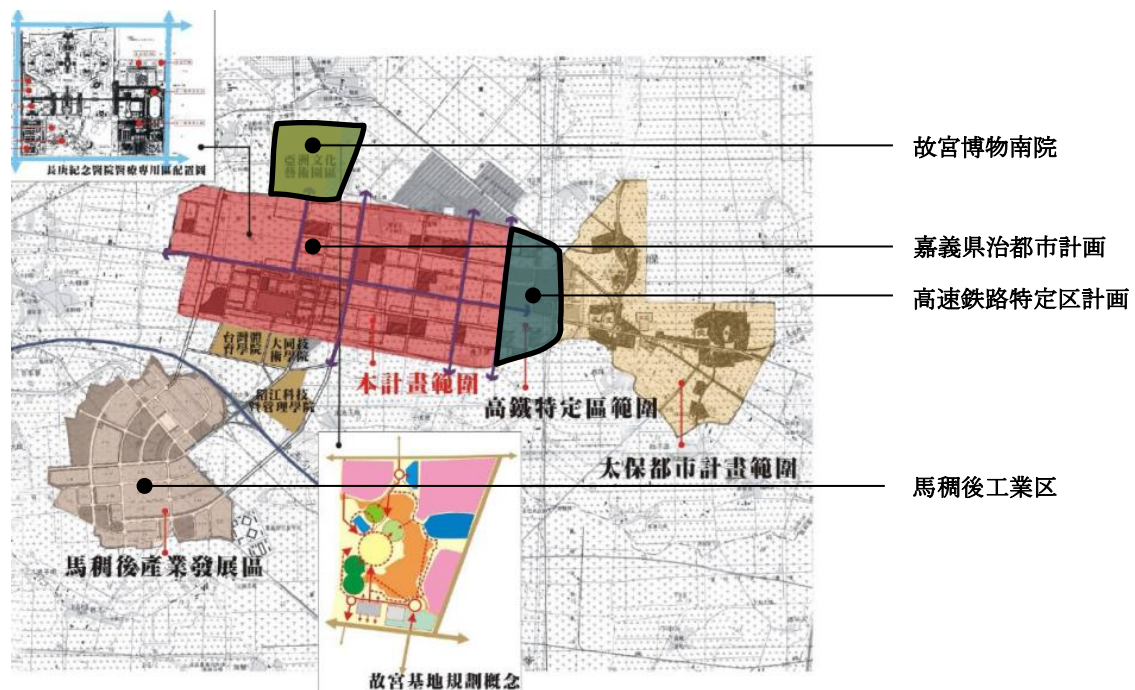


図 5-14 嘉義縣太保市における嘉義縣治都市計畫（出典：嘉義縣治都市計畫圖）

5.3.2.3 台南市安南区における「国立台湾歴史博物館」計画（和順寮農場）

1992年に、台南の文化施設を充実させるために、台湾省政府と台南県政府は三崁店製糖工場の和順寮農場を転用し、「国立台湾史博物館」の設置を検討した。1993年に「国立台湾歴史博物館」の設置のために、台南市政府は三崁店製糖工場の和順寮農場を収用して、台南市安南区での「国立台湾歴史博物館」計画、和順寮農場での新たな都市計画を公告した。「台南市安南区順寮農場収用開発計画」の計画区域は、北側の安定区、東・南側の塩水溪排水、西側の計画道路などに囲まれている。この都市計画区域の総面積は192.64ha、計画人口は21,100人を目指すことを決定された。その中でも105.85haの「低密度住宅地」は国立台湾史博物館周辺の緑地や水辺などの良好な自然環境を創出しながら自然環境と調和した落ち着いたある低密度な住宅地として整備されている。

表 5-13 土地利用計画区域と土地利用

項目		面積 (ha)	比例 (%)	
土地利用ゾーニング	低密度住宅区	第一種住宅区	21.49	11.16
		第二種住宅区	65.43	33.96
		小計	86.92	45.12
	商業区	鄰里商業区	3.11	1.62
		商業区（購物中心）	7.00	3.63
		小計	10.11	5.25
	車站專用区		1.00	0.52
合計		98.03	50.89	
公共施設用地	機關用地（国立台湾歴史博物館など）		20.47	10.63
	公園用地（芸術・体育）		30.27	15.71
	公園。遊樂場用地		2.01	1.04
	中学校用地		3.51	1.82
	小学校用地		5.48	2.84
	下水処理場施設用地		1.14	0.59
	変電所用地		0.70	0.36
	送電鉄塔用地		0.09	0.05
	広場・駐車場用地		1.22	0.63
	緑地		1.98	1.03
	公共事業用地		0.25	0.13
	道路用地		27.49	14.27
小計		94.61	49.11	
総計		192.64	100.00	

（出典：變更台南市安南区（和順寮農場地區）細部計畫(土地使用分區管制要點專案通盤檢討)案台南)、台南市政府、2011年、p.5)

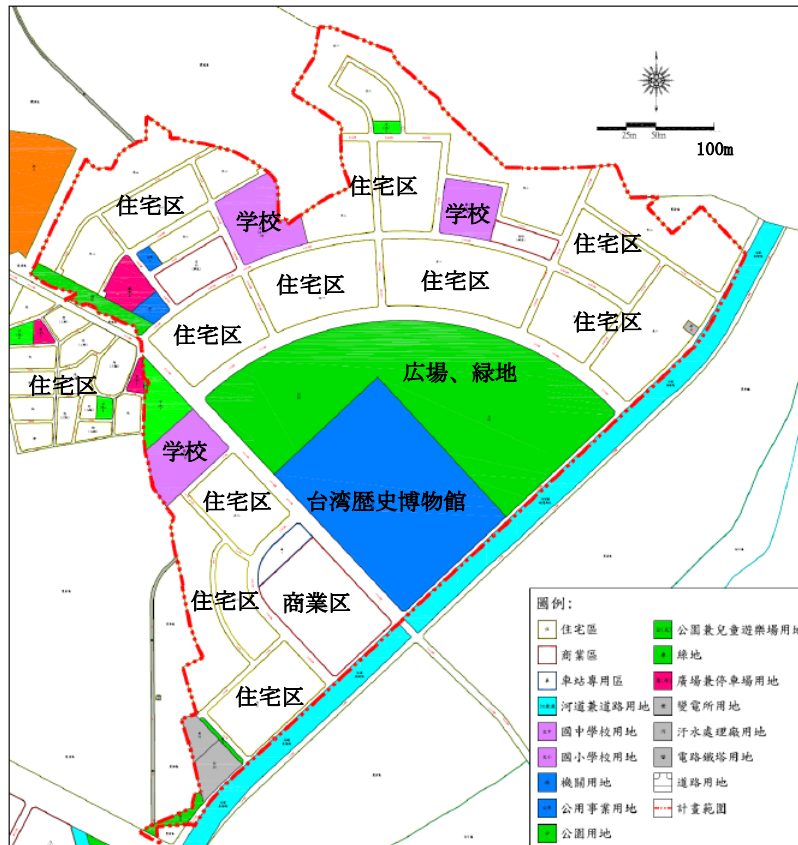


図 5-15 「国立台湾歴史博物館」計画（出典：變更台南市安南區（和順寮農場地區）細部計畫図）

5.3.3 人工造林と農業科技園区の設置

5.3.3.1 人工造林の設置

1987年に台糖主導による、放置された私有農地における工造林事業（自費造林）が行われ、また、中央政府・自治体の政策に合わせて、環保林園大道、全民造林、平地景觀造林、綠色造林などの人工造林の育成が推進されている。そのため、2009年まで、台糖の私有農場で人工造林事業の農地転用面積は約11,228haに達した。

国家重要政策の「愛台12建設」制策に基づいて、2010年の人工造林の面積目標の1.3万haに向けて、造林事業が推進されており、その中でも台糖の私有農場の転用による敷地が全体の約32%を占めている。放置された私有農地の中で、塩分地、水不足の耕地、地盤沈下・軟弱地盤などの不毛の荒地について優先的な実施が行われた。台糖の主な人工造林事業の範囲は、台湾の中部、南部、東部の私有農場（台中～屏東、花蓮、台東）に位置し、経済林として整備され、人工造林の公益的機能が維持管理されている。これらの事業の利点としては、自然環境保護、経済林の設置と木材産業の発展、炭素吸収源の創出、台糖の企業イメージの向上などの公共性・公益性のメリットがあげられる。

台湾最大の地主である台糖は、4分の1の私有農場が人工造林へと転用され、自然環境の保護のみならず都市・郊外の緑地・林地の創出、観光・レジャー産業なども促進している。1987年から2009年まで、台糖の私有農場における、16,358haの人工造林の類型と概要は下の表に示すとおり

である。

表 5-14 近年の人工造林の設置

造林事業	面積 (ha)	造林事業の内容
自費造林	535	屏東製糖工場の製紙工場に原料を提供するために、1987年から2年の造林事業が行われた。
環保林園大道	388	1996年より、行政院環境保護署（環境省）の空気汚染の防止政策に合わせて、公有農地に隣接する幹線道路の沿道地域における緑帯が設置されている。この人工造林において、行政院農業委員会から6年間の助成金が投入され、沿道地域で20年の「環保林園大道」という緑帯が設置されている。
全民造林	500	1997年より、行政院農業委員会による土石流、地すべりなどの土砂災害の防止政策に合わせて、20年に及ぶ工期予定の山間地帯の公有農地の人工造林事業が推進されている。
平地景觀造林	7,865	2002年より、中央政府の「平地林景觀事業」（地域景觀づくり）に合わせて、平原地帯の公有農場における20年に及ぶ大規模平地林の設置が行われている。
綠色造林	4,193	「平地景觀造林事業」という人工造林事業を拡大するために、20年の「綠色造林」事業が行われ、2008年から4年間の間に4,193haの人工造林が設置された。

(出典：「台糖土地沿革及管理利用政策」より作成)

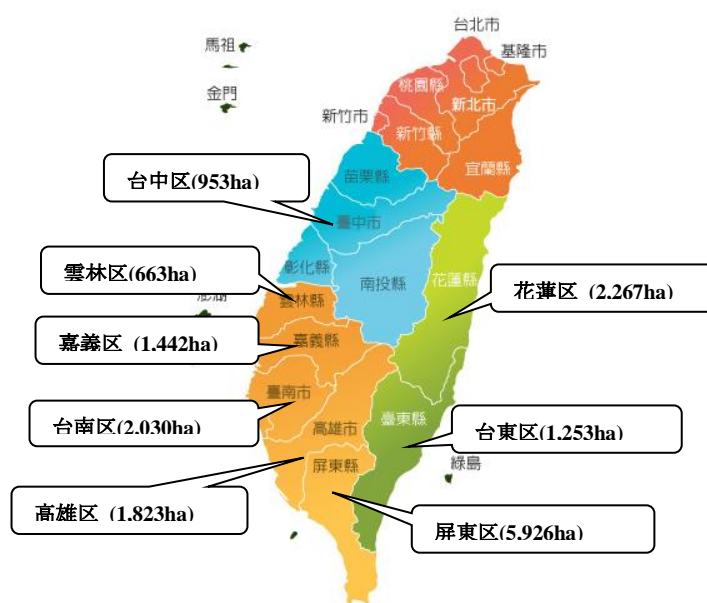


図 5-16 公有農場における人工造林の設置の全体像（筆者作成）

5.3.3.2 商品農作物の開墾

前述のように、広大な台糖の社有農場が工業団地に転用されことに伴って、台湾の耕地面積の減少と工業汚染の問題が深刻になった。国営企業としての台糖は、自然環境保護、空気汚染の改善、国内の食料自給率の向上などのために、社有農場で経済農作物の開墾を積極的に推進している。現在、台糖は放置された社有農地における大規模な食料・農産物の栽培を行い、有機栽培、牧草、トウモロコシ、ソルガムなどの自営農業を推進している。

5.3.4 他用途への転用

近年、台糖の社有農場は国家の交通、教育・文化などの重大建設に合わせて多様な転用事業を行っている。台糖の他用途への主な転用事業では、台湾高速鉄道・駅舎、大学用地、大型博物館の設置と共に、南台湾の交通施設、教育施設・文化施設の充実などが促進されている。

5.3.4.1 台湾高速鉄道駅

台湾高速鉄道（以下、台湾高鉄）は台湾の台北と高雄とを結ぶ高速鉄道であり、南台湾の路線は殆ど台糖の社有農場から収用し、線路敷地・駅舎などへの転用を行った。雲林駅（39 ha）、嘉義駅（122 ha）、台南駅（218 ha）の周辺は、雲嘉南地方における最も注目を集めている新たな開発地域である。現在、台糖と地元政府と共に各台湾高鉄の駅周辺の開発に向けた企業誘致を行い、インフラの充実のみならず地域の重要な交通要塞としての、地方の経済・産業の中心地の創出を目指している。しかし、台湾高鉄の経営難と企業誘致の困難化によって、台湾高鉄駅の周辺の大規模開発が進まないという現状である。

表 5-15 台南州における台湾高速鉄道駅特定区

高速鉄道駅	面積 (ha)	社有農場
雲林駅（建設中）	39	虎尾農場（虎尾製糖工場）
嘉義駅	122	太保農場（蒜頭製糖工場）
台南駅	218	沙崙農場（車路墘製糖工場）

（筆者作成）

5.3.4.2 大学用地の設置

1990 年以降、台湾の新設大学の数は急速に増加し、多くの大学用地は台糖の社有農地から転用された。雲嘉南地域における台糖の社有農場が大学キャンパスを転用した事例としては、雲林科技大学、南華大学、興国管理学院、崇仁医専大林キャンパス、長庚医専太保キャンパス、台湾体育学院太保キャンパス、大同技術学院太保キャンパス、稻江科技管理学院、環球科技大学、台湾首府、中正大学などがある。つまり、台糖の広大な社有農場が大学用地へと転用されたため、近年の南台湾の新設大学は北台湾より多くなった。またこのように、地方の教育施設の充実を促進しながら、地方都市の経済・文化・芸術の更なる発展も促進されている。

5.3.4.3 大型文化施設の建設

1. 故宮南院（太保農場）

故宮博物館の機能の分散化と地方都市の発展のために、中央政府は嘉義地域の蒜頭製糖工場の蒜頭農場を収用して、アジア文化をテーマとした故宮南院を設置しており、2015年の竣工を目指している。将来、故宮南院は南台湾の国際レベルの博物館として、嘉義県内の蒜頭製糖工場、製糖鉄道保全事業、台湾高铁嘉義駅、自然・文化資源を連携し、地域の芸術環境を向上することを目指している。

2. 台湾歴史博物館（和順農場）

2007年に設置された台湾歴史博物館は、台糖の和順農場を収用した、台湾唯一の「台湾歴史」をテーマとした大規模文化施設である。2011年に正式にオープンし、博物館の機能のコレクション、研究、展示、教育を通じて、台湾の全面的な史料文献の収集、完全な台湾歴史データベースの構築が行われている。



図 5-17 故宮博物院南院の配置

(出典：故宮の提供)



図 5-18 台湾歴史博物館（和順農場）

3. 台南都会公園の奇美博物館

(1) 台南都会公園

長年で、台南県政府は都市公園の設置を検討したが、財政難・土地の収用の困難化のため、大規模な公園の整備が進まなかった。2003年に、当時の台南県県長の蘇煥智氏は、車路坵工場の廃耕された虎山社有農場の収用を検討し、台糖との共同開発を積極的に推進していた。ついに、台糖と台南県政府との100haの虎山社有農場の共同開発計画が決まり、その中で40haの土地は台南都会公園と奇美博物館の整備のために土地を無償提供を提供した。

台南都会公園は台湾有数の大規模な都市公園であり、広大な緑地広場は市民の生活環境の向上、公共空間の確保、魅力ある景観の創出を促進している。第1期の公園整備工事（40ha）は2009年に竣工され、拡大された第2期の工事（26ha）は2015年に竣工する予定になる。

(2) 奇美博物館

地元の奇美実業株式会社は利益を社会に還元するために、2008年に台南都会公園の整備と合わせて、15

億円の経費を投入し南台湾最大の西洋美術の博物館を設置した。また、奇美と台南県政府との合議に基づいて「奇美博物館」博物館全体が地元政府に寄付した。この大型文化施設である「奇美博物館」は2014年6月に竣工する予定があり、周辺の車路坵工場の十鼓文化村、縦貫鉄道の保安駅（歴史的駅舎）、台糖の関連施設と連携する「大規模文化園區」は地域再生を促進するポテンシャルが注目されている。

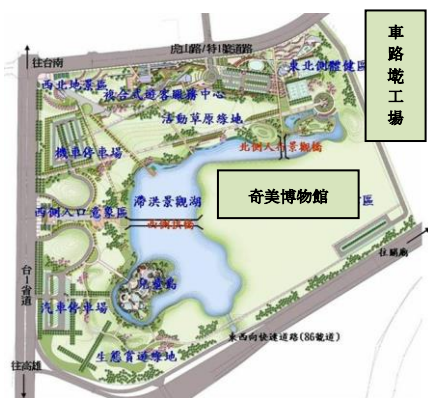


図 5-19 台南都會公園の配置

(出典：台南市政府 (2013)「台南都會公園特定區」、都市設計及整體開發の台南都會公園園図より作成)



図 5-20 奇美博物館の外観

5.3.5 社有農場の転用の全体像

5.3.5.1 社有農場の活用と変遷

近年の台糖社有農地の転用において、国家重要事業用地に転用された14,621.96 haの社有農地の中で、工業団地の面積は約8,462 haあり、全体の約58%を占めている。また、都市計画用地、高速鉄道駅舎と軌道の線路敷地、人工造林などの公共事業の転用農地は約12,739.99 haに達している。そして、各時期の国家重要建設計画である「1997年の土地移譲計画」、「2006年の大投資台湾政策の土地移譲計画」、「挑戦2008年の国家重点発展計画—平地造林計画」を通じて、27,361.95 haの社有農地が公共事業用地・都市計画用地に転用された。前述の公共事業用地の中で、近年において収用された土地の面積は16,204.95 haがあり、台糖の社有農地の面積の約2~3割を占める。言い換えれば、台糖の社有農場の転用事業は「公共事業の円滑な執行」、「都市の健全な発展」、「新たな工業団地の設置と経済社会の発展基盤の整備」、「農林業の発展と環境保護」に大きな影響を与えている。

この19年の台糖の社有農地の移譲面積は8,255 haにのぼり、その中で中央政府・自治体の収用による公共事業用地が全体の約91%を占める。そのため、台糖の放置された社有農地の転用は国家重要政策・自治体の都市計画などに左右されるものであるといえる。特に、台湾中南部における政府の土地収用を通じてさまざまな公共事業・工業団地・都市計画が円滑に実現され、都市づくり、地域経済発展などを促している。一方、台糖側には、放置された社有農地の土地の固定資産税の負担を軽減するために、農林業の活用と中央政府・自治体への移譲を行っている。また、都市計画変更と工業団地の設置を通じて、土地区画整理事業区域における農業区である社有農地の工業区、住宅区、商業区への変更が行われたため、台糖が土地の価値増大による利益を大きく受けることとなった。

表 5-16 社有農場の国家重要建設計画・公共事業への転用

用途	工業	農業科技	文化教育	交通	商業施設
事業件数	38	8	16	4	2
面積(ha)	8,462.04	884.71	527.08	1011.59	222.74
比例(%)	57.87	6.05	3.60	6.92	1.52
用途分類	土地収用/都市計画	他の重要な建設	人造湖	台風8号の復興事業	合計
事業件数	11	5	4	13	101
面積(ha)	832.13	1,194.86	1,152.01	334.80	14,621.96
比例(%)	5.69	8.17	7.88	2.29	100.00

(出典：「台糖土地沿革及管理利用政策」より作成)

5.3.5.2 台糖土地之釋出運用主決於政府政策

戦後直後、台糖は日本四大製糖会社の全ての資産を接収したことによって、約 11 万余 ha の社有農地・製糖関連土地を台糖の傘下としたが、戦後の都市づくり、経済発展、工業区の設置などの公共事業のために、約 7 万 ha の社有農地を中央政府・自治体に移譲した。¹⁵²1990 年代より、製糖産業の衰退に伴い放置された広大な社有農場を活用するために、約 1.6 万 ha の社有農地が IT 産業団地・工業団地、都市再生・副都心、大型病院、大学、大型文化施設、高速鉄道などの公共施設へ転用された。約半世紀に渡って、国営企業である台糖は国家重要建設計画・地域発展のため、所有する半分以上の社有農園を移譲した。現在、台糖の約 5.1 万 ha の社有農地については売却と無償移譲政策が中断されているが、政府による主な政策に合わせた農地転用はまた継続して行われている。つまり、台糖と一般的な民間企業とが異なるのは、国営企業の立場から国家・地域産業の戦略的発展や、地方の文化・医療・教育資源の充実、高速道路・高速鉄道の整備、緑地広場の設置など公共事業による大きな成果を与えることができることである。特に、製糖工場の廃業と共に各地の社有農地が放置された問題を解決するために、台糖は国家・自治体の主な土地提供者として土地転用・移譲を引き続き行っている。

表 5-17 近 10 年の台糖の社有農場の面積の変化

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
面積 (ha)	55,277	55,040	54,739	54,470	54,150	54,155	53,308	52,859	52,262	51,604

(出典：「台糖土地沿革及管理利用政策」より作成)

¹⁵² 戦後初期における河川付近地・沿海地帯の開墾、民有地の買収などによって、6243 ha の土地を増加した。

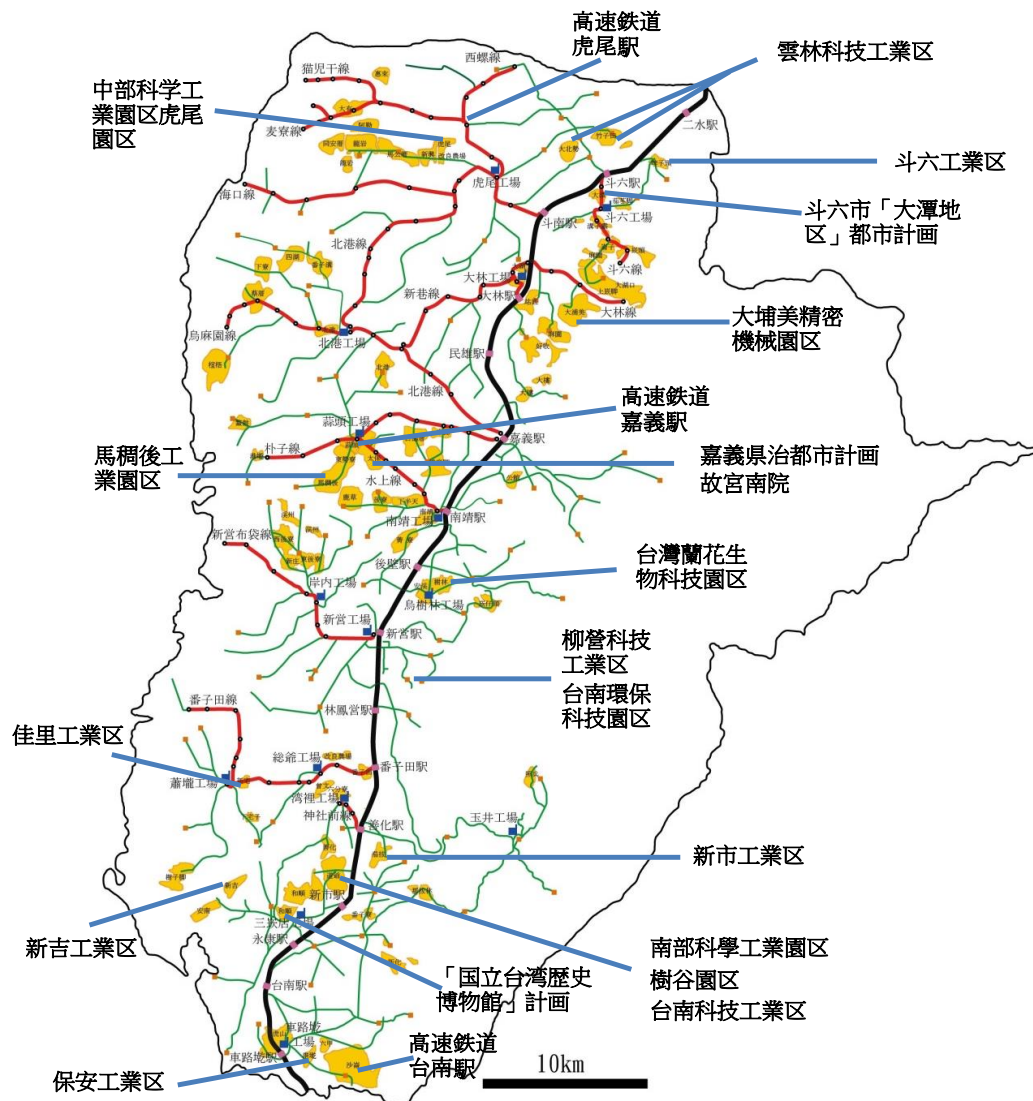


図 5-21 公有農場の転用の全体像 (筆者作成)

5.3.6 中央政府・自治体主導による台糖の公有農場の転用政策の課題

5.3.6.1 1990年代の公有農地移譲政策の失速と中断

1990年代に台糖の公有農地移譲政策は政府に濫用され、各地の多くの公共事業用地が台糖から移譲され、これにより土地が枯渇したため、台糖傘下の土地確保の課題が深刻になった。そのため、2001年に公有農地移譲政策の一時中断を余儀なくされ、新たな公有農地活用戦略の検討が始められた。

5.3.6.2 台糖の土地の乱開発

1990年代の台糖の土地の乱開発に伴う弊害の例としては、公有農場が学校用地に転用された56プロジェクトの中で、大学の新設が急速に21校に増加したが、近年の少子化の影響下で、経営が苦しい台湾の各大学に深刻な影響を与えていることなどがある。また、公有農地移譲による多くの大規模工業団地の新設が積極的に推進されたが、不景気の長期化の影響下で、工業団地の空洞化が発生し、これを助長する形とな

り、深刻な状況になっている。

5.3.6.3 持続可能な国土管理

1980年代より、IT関連産業が急成長し、現在、同産業は台湾の貿易拡大の主要因となっている。また、1990年代後半以降、台湾本土資本によるIT関連企業の中国への本格的な進出により、各地の科学工業園区とハイテク産業団地が急激に増加している。1980年に成立した台湾初の「新竹科学工業園区」を始めとし、1990年代後半より、2003年の中部科学工業園区、2011年の南部科学工業園区などの設置が行われ、各地でハイテク産業団地ブームとなっている。しかし、国土発展の多様な価値観の中で想定される生活圏域のブランドを創出するために、多様な社会的サービスを持続的に提供する必要がある。そこで、持続的な地域発展を通じて、国民の生活の基盤である国土を適切に利用しなければならない。そして、健全な国土基盤整備の推進、地域の潜在的資源の価値を創造するために、工業団地の開発の過剰化を改善すべきである。

つまり、戦後初期の輸出貿易の支柱である台糖は、1980年代以降のIT産業、都市再生、交通建設、教育文化施設の整備などを支えているが、社有農地の転用の類型・比例からみる、工業団地の新設の重複・過度の集中に伴って、農地の激減による自然環境破壊や、工業団地の無計画な開発と工業区への過剰投資が深刻化していると言える。

5.3.6.4 土地開発と企業誘致の困難化

戦後、各地で経済発展・人口増加と共に市街地が急速に拡張してきた状況を受け、計画的な市街地形成の検討がなされている。広大な台糖の社有農場を転用した都市計画用地が整備されたが、近年の少子化により人口増加が抑制されたため、地域空洞化の問題が深刻になっている。今後の人口減少を踏まえ、社有農地を転用した新たな都市計画用地と市街地拡大の抑制など、国土全体の計画的な土地利用の誘導や都市構造の転換が必要である。

また、1990年代より、社有農地を転用した工業団地・ハイテク産業団地の設置が加速したが、国際金融・経済の崩壊に伴う景気低迷の影響などもあって、多くの工業団地で分譲開始以来、進出する企業が減速した状態が続いている。例えば、嘉義県政府は台糖の400ha余の社有農場¹⁵³を収用して、嘉義県治都市計画に基づいて「県治特区（62ha）」、「医療専用区（210ha）」、「高速鉄道嘉義駅特区（122ha）」を設置したが、経済不況によって既存企業の増資・増設や新たな企業の誘致が進まない状態になった。

さらに、台糖が社有農場の有償移譲を行い、台糖に対して広大な土地の対価を支払ったものの、県庁・駅などの公共施設の周辺が未開発のまま長年放置された状態となっている地域も散見される。例えば、県治特区の39.46haの土地、高速鉄道駅周辺の48.81haの敷地などが典型的な例である。また、2005年に蒜頭製糖工場の蒜頭農場の中で、70haの農地が中央政府に収用され、「故宮南院」の用地として設置されたが、この土地も約8年間放置されていた。

つまり、近年の社有農地の転用による工業区の過熱化・供給過剰、新たな都市計画用地の拡張と空洞化、土地の長期放置などの課題の指摘がされている。そのため、社有農地の活用において総合的なマネジメン

¹⁵³ 蒜頭製糖工場の蒜頭農場は県治特区、医療専用区などを転用され、太保農場は高速鉄道嘉義駅特区を転用されている。

トを能動的に進め、土地利用の質的向上、地域間の適切な調整、自然的土地利用の保全など慎重な配慮の下での計画的な社有農場の利用転換を推進すべきである。

5.4 小結

本章では、戦前の台南州における社有農場の設置と産業文化圏の形成、戦後の社有農場転用に着目し、社有農園のサトウキビ耕作と農場転用の実態を概観し、社有農場の地域へ与えた影響に対する考察から研究を行った。その結果として以下の3点が明らかとなった。

1. 戦前の社有農場の設置と産業文化圏の形成

十分な原料サトウキビの獲得と割安なサトウキビの確保のために、台湾総督府ならびに地方庁の勢力、さらに警察権力までも動員され、原料採取区域制度に基づいた社有農場の買収が急速的に進んでいた。言い換えれば、製糖産業文化圏における農民の耕作・地域経済発展にこれらの動向は大きなインパクトを与えたと言え、その影響は現在まで続いていることを明らかにした。

2. 戦後の社有農場の接収と調整

戦後、台糖は戦前の製糖会社傘下の約 11.8 万 ha の全ての社有農地を接収したが、戦後復興とインフラ整備のため、戦後初期に約 7.3 万 ha の社有農地が中央・自治体政府に無償提供により土地譲渡・転用がなされた。さらに、その他の計画の事業用地である公地放領、都市計画、インフラの整備にかかる収用も合わせて、2009 年までに社有農地は約 5.1 万 ha に減少することとなった。

3. 1990 年代以降の社有農園の転用の広がり

1980 年代の国際糖価の暴落によって、製糖工場の廃業と共に社有農園の荒廃が一層深刻化したため、社有農地の工業団地、都市計画区域、高速鉄道・高速道路などの交通施設、大学用地、大型文化施設、人工造林、復興事業などへの多元的な転用が広がった。近年の工業地区開発の過熱化の影響の下で、台糖の社有農地が更に移譲され、中央政府・自治体による公共事業用地の収用が台糖の土地取引全体の約 91% を占めているが、なかでも工業団地への転用は約 58% を占める。しかしながら、このような近年の台糖の社有農地移譲政策の政府による濫用によって、台糖の社有土地確保の課題は深刻になっている。

以上、戦前の産業文化圏の形成から戦後の国家的インフラ整備・開発計画用地への転換まで、各地の公共事業を通じた社有農場の地域への影響力を明らかにした。

第六章 台南州における製糖鉄道網の維持と活用

- 6.1 戦前（1895-1945）：製糖鉄道の敷設と人口移動・物産集積
- 6.2 戦後（1945-1980年代）：製糖鉄道の接收と変化
- 6.3 1990年代以降：製糖鉄道保全運動と地域振興—嘉義県を中心
- 6.4 小結

6.1 戦前（1895-1945）：製糖鉄道の敷設と人口移動・物産集積

6.1.1 製糖鉄道網の形成と展開

6.1.1.1 製糖鉄道の起源

製糖会社は原料サトウキビと砂糖製品を搬送するために、製糖鉄道を敷設し、貨物線の専用線のみならず、乗客搬送の私設鉄道事業の兼営を行っていた。1906年に台湾初の製糖鉄道敷設計画として、台湾、大日本、塩水港などの各製糖会社の専用鉄道敷設計画を申請し、各社は製糖鉄道を総督府の許可をもらって敷設していた。言い換えれば、戦前の台湾の私設鉄道は製糖事業の発展に伴い、貨物運搬の産業鉄道として、漸く出現するであった。

また、製糖鉄道の敷設の主な目的は、サトウキビ農場から製糖工場までの原料サトウキビの運搬時間の短縮のみならず、サトウキビの糖化を避けて原料の鮮度を維持し、製糖の歩留を向上し、さらに適当な社有農地あるいはサトウキビ農地の開発する目的もあった。1906年より、各製糖会社は、製糖鉄道の敷設工事を始め、広大なサトウキビ農場から製糖工場までの間で、サトウキビ運搬機関である製糖鉄道関連施設を設置した。つまり、製糖会社の十分な原料サトウキビを確保するために、自社の製糖鉄道網の構築が積極的に推進され、南台湾の高密度な製糖鉄道網が形成された。

台湾の私設鉄道のパイオニアである製糖鉄道の運営については、1907年より貨物搬送の専用線の約50km余が竣工し、専用列車の運転と物資の運輸が開始されていた。そして、1909年より専用鉄道の一部において、乗客搬送の運輸営業が開始された。台湾人の資本による塩水港製糖の「新営―布袋線」は、台湾初の製糖鉄道が営業線として運営された以降、明治製糖会社の番子田と蕭壠間の「番子田線」、嘉義と朴子間の「朴子線」、台湾製糖の九曲堂、東里港、鳳山、後壁林間、新興製糖会社の鳳山、林子辺間などの7線約120km余が、中心市街地と製糖鉄道と縦貫鉄道と連結し、営業線として一般の乗客運輸に供与されていた。これらの営業線の最初の営業年度における運輸成績は、乗客約24万人と約87万トンの貨物量を記録し、8.5万円の収益を達成した。¹⁵⁴つまり、台湾における製糖鉄道は製糖産業の主な運輸機能として経営され、また沿線の社有農場とサトウキビ農園の開墾、民間の物資、乗客の搬送との相乗効果を得て、高密度な鉄道網が急速的に拡張された。一方、北部の私営鉄道においては、経営難により経営権が譲渡され解散したため、鉄道が廃線となるなど深刻な鉄道運営の状態があったものもあった。

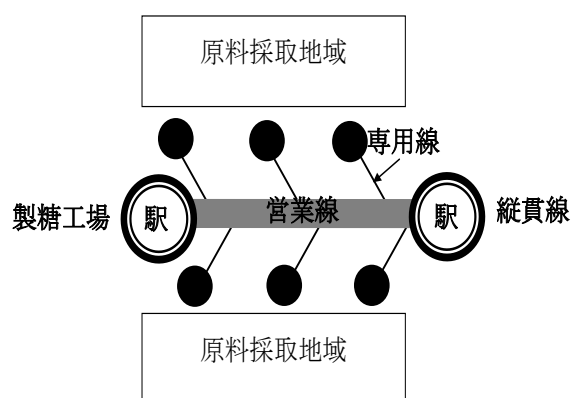


図 6-1 「専用線」と「営業線」の配置のイメージ



図 6-2 旅客を運送する「営業線」



図 6-3 貨物を運送する「専用線」

¹⁵⁴ 出典：渡辺慶之進（1939）台湾鉄道読本、春秋社。

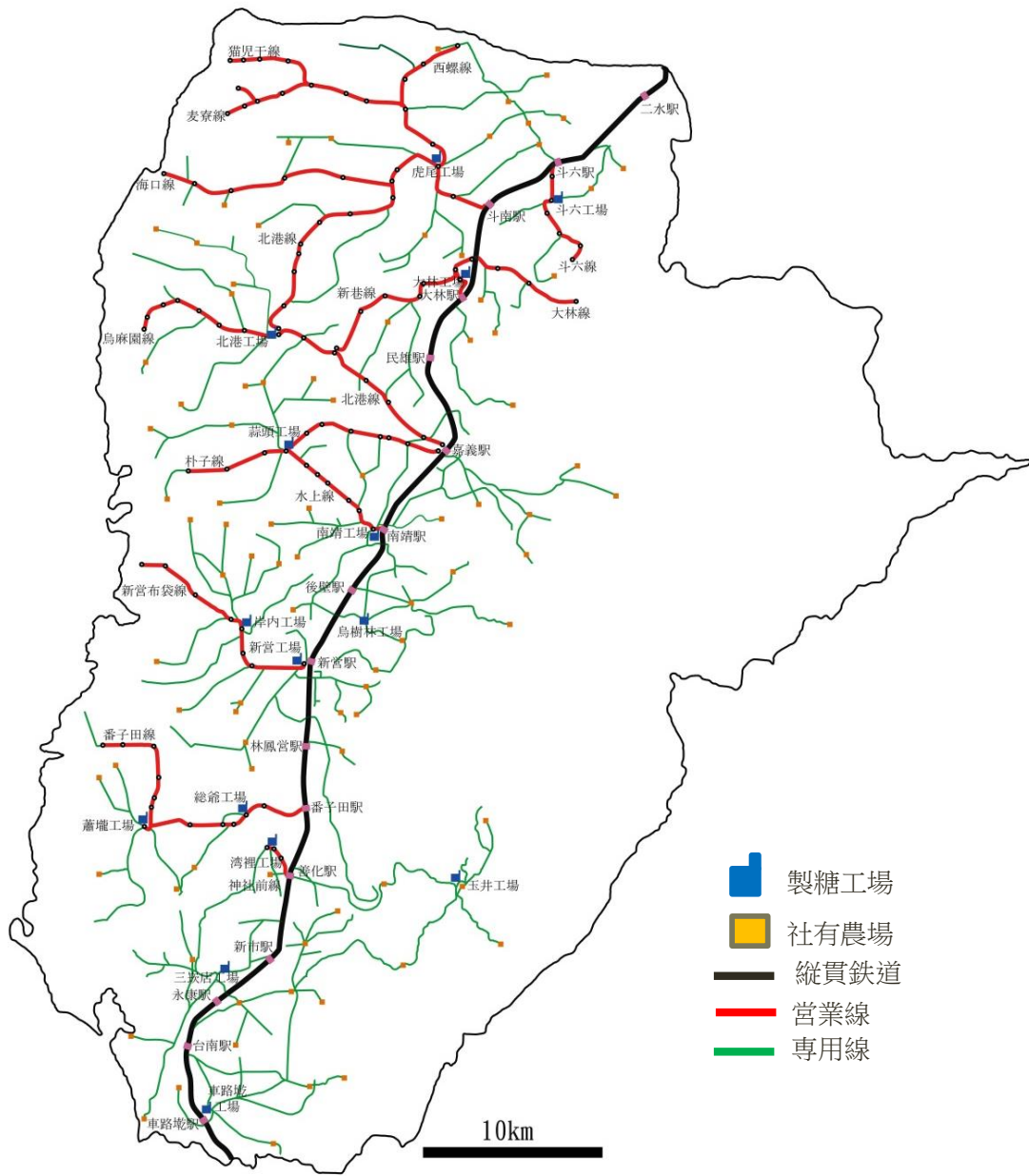


図 6-4 台南州における製糖鉄道網 (筆者作成)

6.1.1.2 原料採取区域制度を基づく製糖鉄道の敷設

前述のように、日本統治時代に入り、各製糖会社の製糖鉄道は原料採集区域に基づいて敷設され、高密度な産業鉄道網によって地域の資源を吸収していた。原料サトウキビ・砂糖製品・物資を運送する「専用線」と乗客を運送する「営業線」は、台湾の大動脈としての縦貫鉄道と連結し、砂糖製品のみならず各地の物資・資源が縦貫鉄道を経て港灣まで輸出されていた。即ち、専用線は微血管のような各地のサトウキビ農場まで延伸され、営業線では製糖鉄道の動脈のように主な路線として市街地・工場・縦貫鉄道を連結していた。

図が示すとおり、1907年よりの営業線と専用線の敷設が急速的に増加されたが、1910年代後半まで営業

線の整備がほぼ完成された。また、道路交通の発達のために、営業線の市場が飽和状態になり、1920年代よりの敷設で営業線は約500km余に上り、それ以上の大幅な鉄道延伸が進まなくなった。なお、1906年から1913年の間、専用線は製糖会社と製糖工場の設立と共に急速的に延伸され、1914年よりは安定な成長期を迎えており、1930年代後半までに営業線の約4倍に延伸された。営業線と専用線は共に、高密度な産業鉄道として各地域を連携し、都市部と旧市街地と農村部との物流と文化の交流に大きな貢献を与えたのである。

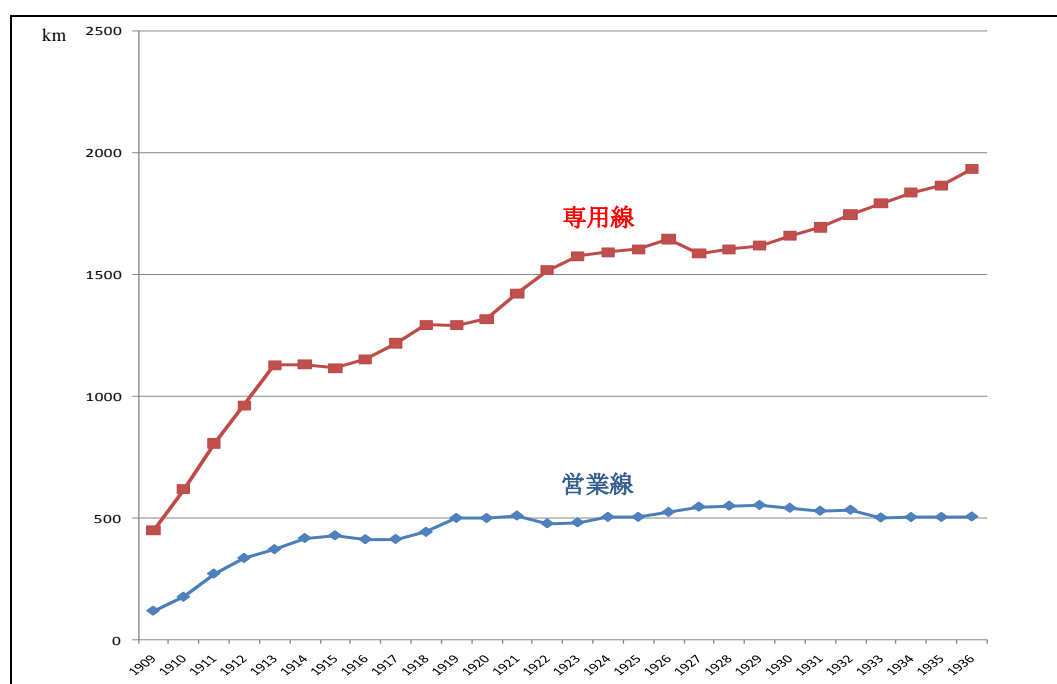


図 6-5 製糖鉄道の営業線（旅客）と専用線（貨物）の長さの推移

(出所：臺灣總督府殖産局特産課「臺灣糖業統計第二十九次」(1940) pp.16-17 より作成)

6.1.1.3 製糖鉄道の営業線の特徴

1. 官鉄の「縦貫鉄道」沿線との連結

官鉄の「縦貫鉄道」沿線の駅と連結する製糖鉄道は、製糖事業と民間の公共交通システムの運輸機関として運営されていた。その中で、乗客を輸送する営業線は殆ど縦貫鉄道と連結され、官鉄の公共交通施設と共に地域の発展を促進していた。即ち、地域発展と地元の日常生活に対する、営業線は貨物線の専用線より重要だと考える。

戦前、33本の営業線鉄道の中で、24本が縦貫線鉄道沿線の駅と連結され、製糖工場の砂糖製品と各地の農産物、物資を縦貫鉄道駅で集まって港湾へ搬送されていた。さらに、営業線は都市部から農村部までの住民の主な鉄道交通手段となり、地元の通勤・通学の公共交通施設として利用されていた。言い換えれば、各地の乗客・物資は製糖鉄道によって、縦貫鉄道に乗り換えて台湾各地に搬送されていた。一方、前述の9本の縦貫鉄道と連結しない営業線の中で、大日本製糖の7本と明治製糖の2本があったが、そのうちの6本路線は市街地と製糖工場と連結し、農村部と製糖工場との連携に大きな影響も与えていた。

表 6-1 台南州における営業線の起業と変遷

営業線	起業年	距離(km) /駅数	製糖 工場	製糖会社	製糖産業と鉄道の変 遷
斗六線 (斗六—崁頭厝)	1909- 1970年代	10.3/6	斗六	斗六→東洋(1914) →大日本(1927)	戦後合併為雲虎線(斗 六—虎尾)
西螺線 (虎尾—西螺)	1911- 1970年代	15.9/6	虎尾	大日本	
貓兒干線 (田尾—三姓)	1927- 1970年代	16.8/8	虎尾	大日本	
北港線 (虎尾—北港)	1911- 1970年代	27.1/10	虎尾 ・北港	大日本	戦後合併為北港線(虎 尾—嘉義)
龍岩線 (虎尾—臺西)	1911- 1970年代	—	虎尾	大日本	戦後改為営業線
麥寮線 (五塊厝—麥寮)	1927- 1970年代	11.5/7	虎尾	大日本	
烏麻園線 (北港—下口湖)	1913- 1970年代	17/8	虎尾	大日本	戦後改名口湖線(北 港—口湖)
斗南線 (斗南—虎尾)	1910- 1970年代	7.2/3	虎尾	大日本	戦後合併為雲虎線(斗 六—虎尾)
新港線 (大林—新高新港)	1913- 1970年代	15.8/6	大林	新高→大日本 (1935)	
大林線 (大林—小梅)	1913-1961	14.9/7	大林	新高→大日本 (1935)	戦後延伸至虎尾工廠
嘉義縣 (北港—嘉義)	1911-1982	18.8/8	北港	北港→東洋(1915) →大日本(1927)	戦後合併為北港線(虎 尾—嘉義)
朴子線 (嘉義—港墘)	1909-1980	24.8/12	蒜頭	明治	
蒜頭水上線 (蒜頭—水上)	1930- 1970年代	11.8/8	蒜頭・南靖	明治	南靖工廠合併於明治 製糖後連結蒜頭工廠 與南靖工廠
布袋線 (新營—布袋)	1909-1979	21.4/10	岸内・新營	鹽水港	
番子田線 (番子田-二重港)	1909-1980	15/28.3	蕭壠・總爺	明治	戦後改名隆田線(隆 田—二重港)
神社前線	1932-1978	3.8/4	灣裡	明治→台湾(1932)	善化線(善化—善化 街)

(筆者作成)

2. 縦貫線鉄道と営業線の走向とその関連性

台湾を南北に貫く縦貫線鉄道は東西に分けると、西側には24本の営業線があり、残りの9本は縦貫線の東側に位置している。即ち、製糖鉄道網は殆ど西台湾の広大な平野地帯に延伸され、地域の資源を全般的に吸収していた。これは、縦貫鉄道の路線は台中駅を過ぎて海岸から遠く離れており、台南州の雲嘉南地域の西半分の広大な地域では公共交通機関の不足、原料サトウキビ・製糖商品・各地の物資の運輸の課題が深刻だったため、高密度の製糖鉄道網を、縦貫鉄道と連結し、西台湾の広大な平原へ延伸することによ

り、地域の公共交通と物流の問題を解決していた。

なお、製糖鉄道の走向は縦貫鉄道と地形・河川の流形に合わせて敷設され、地域の公共交通網として構築された。例えば、多くの製糖鉄道の走向は「南北向」の縦貫線鉄道に垂直に「東西向」で敷設され、または河川と平行した「東西向」、縦貫線の東側の「南北向」などの特徴がある。その中で、東西向の営業線は22本あり、南北向の営業線は11本がある。なお南北向の製糖鉄道のマイル数が東西向の製糖鉄道より短いという特徴もある。

縦貫鉄道の西側の24本の営業線の中で、縦貫鉄道と連結する東西向は19本であるが、南北向には僅か5本のみである。また、11本の南北向の営業線の中で、5本は高雄と屏東地域の東西向の縦貫鉄道に合わせて敷設されている。さらに、縦貫線の東側の営業線の9本の中で、6本は南北向である。

つまり、縦貫鉄道の西側の営業線は各地で東西向の横向となり、東側では南北向の縦向となっており、この路線の特徴を明らかにした。

3. 営業線の範囲と密度

前述のように、戦前の33本の営業線の中で、24本は縦貫線の西側で敷設されたため、西台湾での重要な交通施設として地域発展を促進した。特に、台南州における縦貫線鉄道は西海岸から遠く離れ、高密度の製糖鉄道網が交通施設の不足の「嘉南平原」で乗客・物資の搬送を行っていた。上の図に示したように、大日本製糖会社の原料採取区域における高密度の製糖鉄道網は、サトウキビ農場を拡張しながら雲林地域の資源を吸収していた。そのため、台南・嘉義地域より地域経済発展が遅くなる雲林地域は、大日本製糖会社の製糖鉄道網の敷設に伴って、地域産業の発展と人口増加が台南州の他地域より急速的に発展していた。

4. 製糖鉄道と製糖工場・旧市街地・近代都市との連結

地域公共交通空白地帯の解消、乗車人数の増加のために、大部分の営業線は港町、旧市街地、主な集落などの「人口密集地域」と製糖工場と縦貫鉄道と連結している。そこで、営業線は台湾の人口集中地域と経済発展の中心地と交通要塞と連結し、人口流動・物流と地域形成と地域連携の強化に大きな影響を与えていた。そこで、本研究においては、台南州における製糖鉄道の路線の特徴は「製糖工場－製糖工場」、「製糖工場－縦貫鉄道」、「製糖工場－旧市街地」に分けることとする。

(1) 製糖工場－縦貫鉄道

営業線によって製糖会社と縦貫鉄道とが連結し、砂糖製品と職員・地元民の搬送を行いながら、縦貫鉄道の駅周辺で新たな物産集積地の形成を促進していた。また、営業線は縦貫鉄道と製糖工場との連結から、縦貫鉄道への搬送がその主な運輸機能と考えられる。このような営業線についての詳細は下の表に示している。

(2) 製糖工場－製糖工場

営業線によって同じ製糖会社の複数の製糖工場が連結され、原料サトウキビや砂糖製品や職員などの連携を促進していた。この種類の4本の営業線は下の表に示している。

表 6-2 製糖工場と縦貫線沿線の近代都市に繋がる営業線

製糖会社	営業線	製糖工場	縦貫線駅
明治製糖	明治製糖(二水-南投)	埔里社	二水
	蒜頭-水上線(蒜頭-水上)	蒜頭	水上
	番子田線(番子田-二重港)	佳里	番子田
	神社前線(善化-神社前)	灣裡	善化
	帝國新竹製糖(新竹-波羅紋)	新竹	新竹
	月眉線(后里-大安港)	月眉	后里
	聚興線(台中-聚興)	台中	台中
	中南線(台中-南投)	台中	台中
大日本製糖	線西線(新高彰化-線西)	彰化	彰化
	鹿港線(新高彰化-新高鹿港)	彰化	彰化
	斗六線(斗六-坎頭厝)	斗六	斗六
	斗南線(斗南-虎尾)	虎尾	斗南
	大林線新高製糖	大林	大林
	新港線(大林-新高新港)	大林	大林
	北港線(嘉義-北港)	北港	嘉義
	二林線(田中-二林)	溪洲	田中
	新營-布袋線(新營-布袋)	新營	新營
	屏東線(屏東-里港)	阿猴	屏東
	屏東-東港線	東港	屏東
	鳳山線(鳳山-工廠)	後壁林	鳳山
	林子邊線(鳳山-林子邊)	山子頂	鳳山

(筆者作成)

表 6-3 製糖工場の間に繋がる営業線 (筆者作成)

営業線	製糖工場	製糖会社
北港線	虎尾製糖工場－北港製糖工場	大日本製糖会社
新營－布袋線	新營製糖工場－塩水港製糖工場	塩水港製糖会社
蒜頭－水上線	蒜頭製糖工場－南靖製糖工場	明治港製糖会社
番子田線	佳里製糖工場－麻豆製糖工場	明治港製糖会社

(筆者作成)

(3) 製糖工場－旧市街地

この種類の3本の営業線は下の表に示している。交通不足の問題の解決のみならず、乗客増加と共に営業線の収益の確保のために、製糖会社は旧市街地で製糖鉄道を敷設し、営業線は衰退した港町の過剰労働力の解消と製糖工場とサトウキビ農場の十分な労働力の提供を促進した。即ち、日本統治時代より西海岸

に集中する旧港町（河川港と河口港）・人口集中の地域における、西海岸の伝統的な港口の貿易禁止に伴う、地域衰退と共に過剰労働力の課題が深刻になっていたため、営業線は旧市街地から製糖工場と縦貫鉄道への人口流動を促し、鉄道沿線の市街化の形成も促進する働きもあった。この人口流動の実態は 6.1.3 節に述べる。

表 6-4 製糖工場と既有市街地に繋がる営業線（筆者作成）

営業線	製糖工場	旧市街地	製糖会社
西螺線	虎尾	西螺	大日本製糖会社
北港線	虎尾	北港	大日本製糖会社
新営―布袋線	新営	塩水港	塩水港製糖会社



図 6-6 台南州における製糖鉄道の営業線（赤線）

（出典：片倉佳史（2010）台湾鉄道と日本人、p.1 より作成）

5. 専用線の分布・営業線と縦貫鉄道との連結

（1）縦貫鉄道沿線

a. 専用線

専用線は製糖工場と縦貫鉄道駅を中心に各地に延伸され、原料サトウキビと各地資の源を集めていた。また、三崁店工場と車路墘工場の専用線は縦貫鉄道と連結し、原料サトウキビ製糖工場のみならず、砂糖製品と製糖会社の職員の縦貫鉄道への搬送を促進していた。なお、一部の専用線は縦貫鉄道に並行敷設を行っていたという特徴がある。

b. 営業線

製糖工場は縦貫鉄道沿線で設置されたため、縦貫鉄道と連結する営業線は極短距離路線である。また、三塚店工場と車路墾工場には、専用線による縦貫鉄道と連携するため、営業線の敷設はなかった。

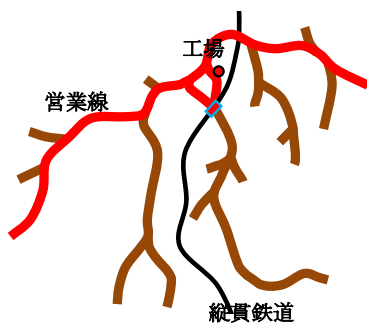


図 6-7 大林製糖工場の鉄道網

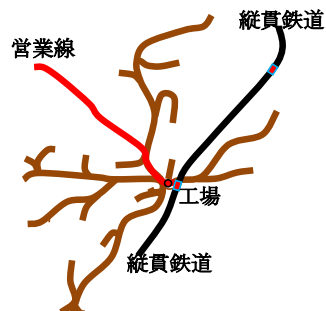


図 6-8 南靖製糖工場の鉄道網

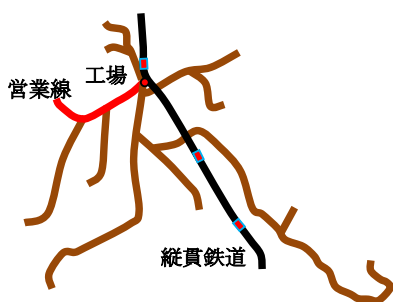


図 6-9 新宮製糖工場の鉄道網



図 6-10 湾裡製糖工場の鉄道網

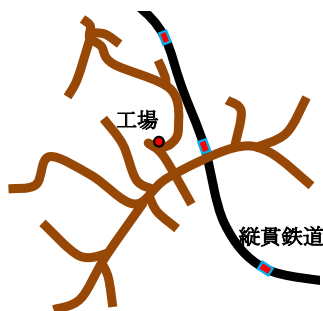


図 6-11 三塚店製糖工場の鉄道網

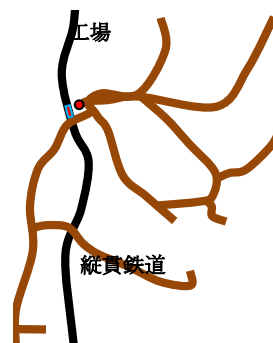


図 6-12 車路墾製糖工場の鉄道網

(2) 非縦貫鉄道沿線

a. 専用線

非縦貫鉄道沿線の製糖工場の専用線は、製糖工場を中心に各地に延伸したが、斗六工場と烏樹林工場以外で縦貫鉄道との連結が行われなかった。原料立地型の製糖工場は縦貫鉄道から遠く離れて設置されたため、原料採取区域内でより高い密度の専用線によって原料サトウキビの搬送を行っていた。

b. 営業線

非縦貫鉄道沿線の製糖工場は縦貫鉄道から遠く離れていたため、烏樹林製糖工場以外で、全ての製糖工場

が中長距離の営業線を敷設し、縦貫鉄道を連結していた。即ち、営業線は製糖工場から縦貫鉄道への主な公共交通機関として、地域の交通施設の充実を促進していた。その中で、虎尾工場の営業線は一般の「線状」ではなく、高密度の「網状」の鉄道ネットワークの運営形態であったと言える。

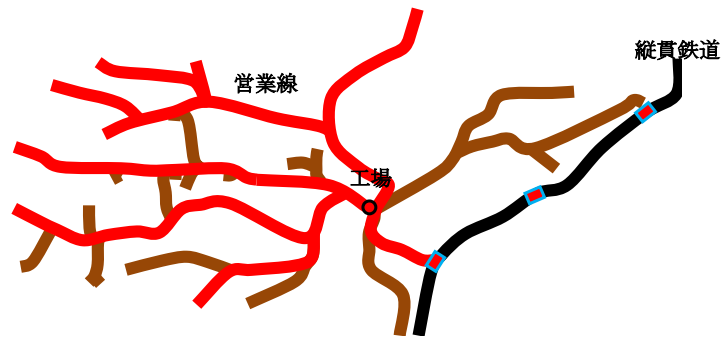


図 6-13 虎尾製糖工場の鉄道網

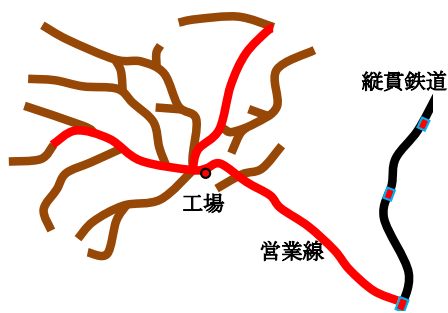


図 6-14 北港製糖工場の鉄道網



図 6-15 烏樹林製糖工場の鉄道網



図 6-16 蒜頭製糖工場の鉄道網



図 6-17 岸内製糖工場の鉄道網



図 6-18 総爺製糖工場の鉄道網



図 6-19 蕭壩製糖工場の鉄道網

6.1.2 製糖鉄道による人口移動と物産集積

6.1.2.1 製糖鉄道営業線の利用実態

下の図に示したように、製糖鉄道の急速な延伸により、製糖工場と縦貫鉄道と旧市街地との間の交流が促進され、乗客数も徐々に増加した。1910年代後半よりは、製糖産業発展と共に起こった経済の急速な成長に伴って、乗客数が激しく増加した。しかし、1921年の世界経済危機や道路建設・バス交通の発達のため、営業線の乗客数は二度にわたって大きく減少したが、1922年の台湾私設鉄道補助法の実施に伴い、再度急速的な成長を見せた。営業線の乗客数の推移の全体を見ると、約20年間で乗客数は約9倍に増加し、最盛期の1928年には乗客数約442万人の記録を更新した。つまり、1930年代前に、道路網の整備不足のため、地方の唯一の公共交通機関の製糖鉄道の乗客が倍増し、地域の開発・交流も促していた。一方、製糖鉄道による人口流動は、市街化、市街地の拡張を促したが、旧市街地あるいは旧港町の衰退と共に人口の流出が深刻となった。

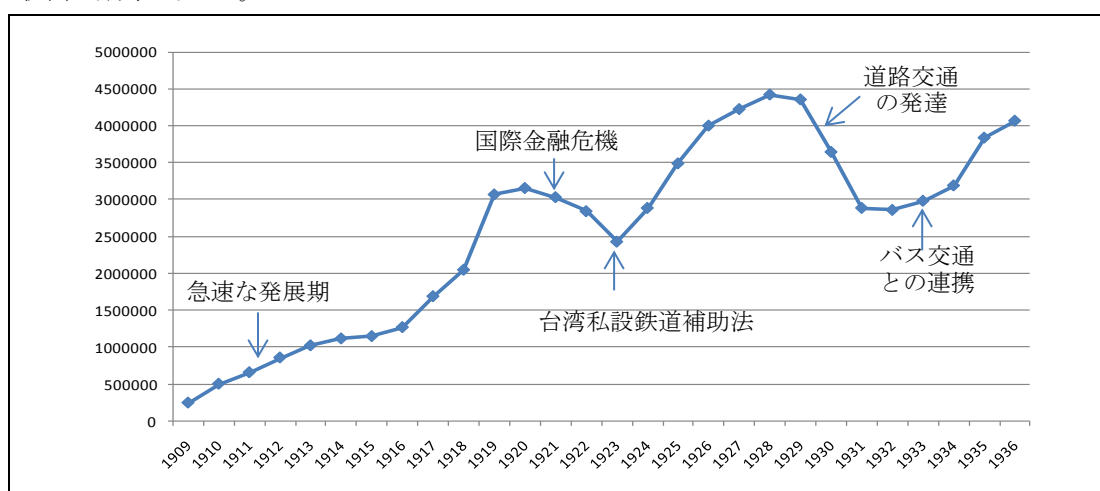


図 6-20 営業線の乗客数の推移

(出所：台湾総督府総務局（1941）臺灣總督府第四十五統計書、台湾総督府、p.270-271 より作成)

下の図に示したように、製糖鉄道の専用線と営業線の敷設に伴って、貨物と乗客の搬送量が徐々に増加していた。特に、1920年代以降、国際糖価の未曾有の高騰により、製糖鉄道の収益の記録が更新された。しかし、前述のように、1920年代後半の道路交通の発達のため、貨物・乗客の搬送量の減少に伴って製糖鉄道の収益も低下した。また、1931年より、鉄道の貨物の輸送量の減少のため、営業線の旅客収益が初めて貨物賃金による収益よりを超えた。このことから、地元の日常生活に対し、営業線の地域交通施設の近代化や人口流動・地域交流が重要な役割を果たしたことが明らかになっていると言える。

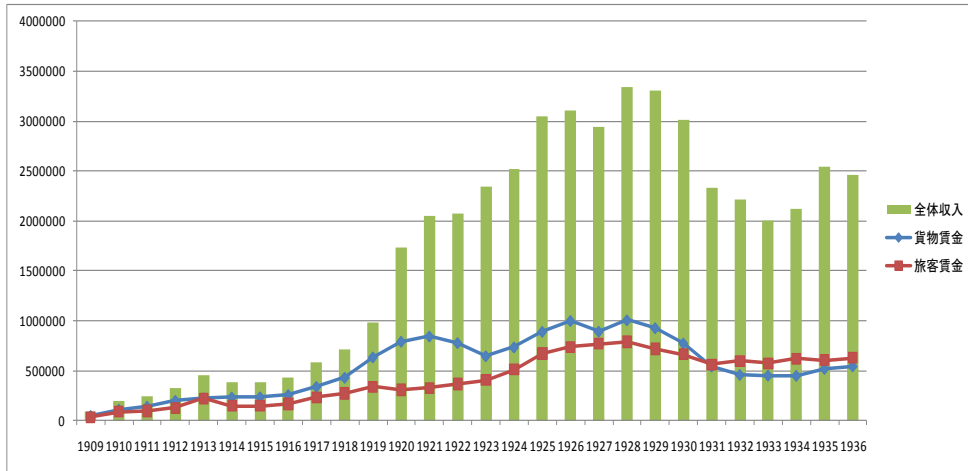


図 6-21 製糖鉄道営業線の利用実態（筆者作成）

6.1.3 製糖鉄道による人口移動と地域変遷

近代的製糖業の発展と共に製糖工場と製糖鉄道の急速な建設が行われ、1920年代までの高密度の製糖鉄道網が地域発展と交通近代化を促進した。下の図に示したように、大日本の虎尾製糖工場の周辺の鉄道ネットワークは、地域全体に延伸しながら地域変遷・交流に大きな影響を与えていた。1920年代より、製糖産業の発展と製糖鉄道網の影響下で、工場立地での小規模集落の「五間厩」の人口は、周辺の「土庫」、「崙背」、「西螺」などの旧市街地より多くなり、雲林地域の虎尾郡の中心地となっていた。また、西側の海口、五条港などの旧港町の人口が製糖工場と縦貫鉄道の駅周辺に流出することもあった。さらに、製糖鉄道によって虎尾製糖工場と連結する縦貫鉄道の「斗南駅」は、新たな集積地が形成されたため、縦貫鉄道沿線の新興都市として発展していた。

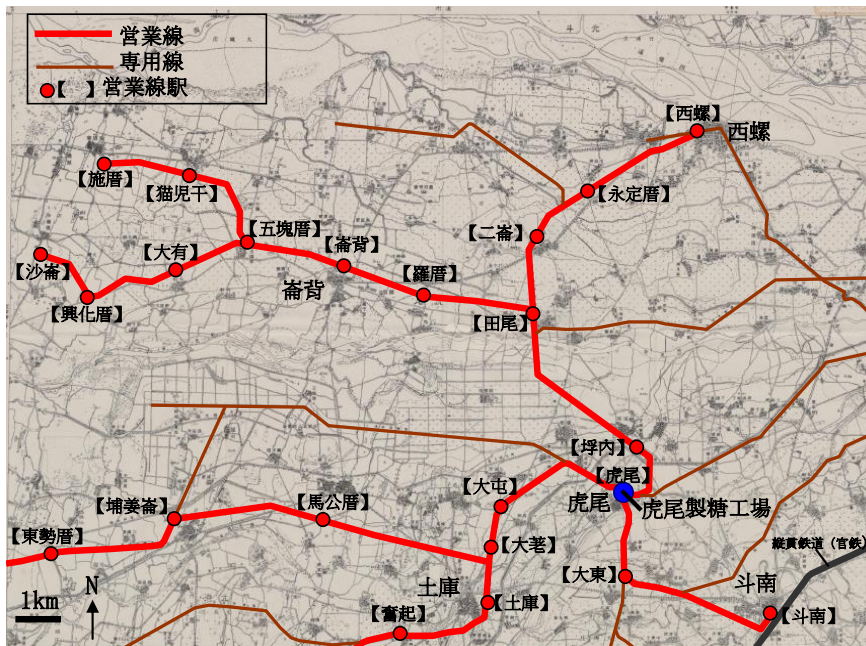


図 6-22 虎尾製糖工場を中心に各地の集落に繋がる製糖鉄道（筆者作成）

6.1.3.1 独立港町発展のシステム

明・清時代の台湾における陸上の輸送建設計画がほぼ白紙状態になり、道路（Routes）の整備は殆ど行われず、また東西向の河川が多いため、南北向の陸上交通は不便だった。1874年以降、軍事防衛のために集落間のルート（Chemins）が整備されたが、道路整備の程度は粗悪であり、川を渡る橋もまだ極めて少ない状態であったため、交通不便の課題は深刻であった。

陸上交通の不足の課題によって、各河川流域の物産経済圏が形成され、各地の物資は陸運・水運によって河川港・河口港の港町への搬送されたため、多数の港町が集積地として発展した。即ち、西台湾における密集の港口を中心に多くの産業経済圏が形成され、中国大陸への輸出貿易が行われていた。そのため、台湾の中央の山間部、平原地域の物資は陸上運輸と河川水運によって東側から西側の港口に搬送されていた。例えば、散在する千余の糖廬の原料サトウキビと砂糖製品の運輸は牛車に依存され、西側の港口あるいは砂糖集積地に搬送されて、港口から輸出されていた。また、周辺の集積地からの物資は当時の台湾最大の都市である台南府の「安平港」に集められ、大型戎克船で中国・外国に輸出されることもあった。

上記の理由により、港町の独立産業圏は西台湾における「独立群島」(Archipelago)システムを形成し、各地の港口の輸出貿易が西海岸の「拡散式」港町のような形式として発展していた。そのため、日本統治時代前に、台湾の主な都市・集落は殆ど水運発達した河川港・河口港の港町を中心に発展していた。18世紀より堆積土砂によって港湾機能を失った港口が衰退し、または河口港から内陸港となった。当時、港町の市街地の拡張が内陸へ続き、19世紀以降の新たな港口が重要な新貿易拠点となったこともあった。また、その時期に大部分の中国からの移民は西海岸での港口から東側の内陸に移動したため、台湾中南部の都市発展は西から東へ拡張することとなった。



図 6-23 18 世紀前半の台南州の港口分布図

(出典：中央研究院の提供)



図 6-24 18 世紀後半の台南州の港口分布図

(出典：中央研究院の提供)

6.1.3.2 台湾における港町システムの Taaffe モード

1. Taaffe モード

台湾における旧市街地の発祥地としての港町の例は多く、例えば、北台湾の淡水河の流域における、上流から下流までの大溪、三峡、新莊、板橋、艋舺、大稻埕、淡水などの河川港は台北地域の主な都市・集落である。一方、台南州の西海岸には多数の海港・河川港があり、上流には港町が形成されなかった。つまり、西海岸の港町までの物資の搬送は殆ど陸上運輸であり、港口には対岸の中国から来往した戎克船が集まっていた。

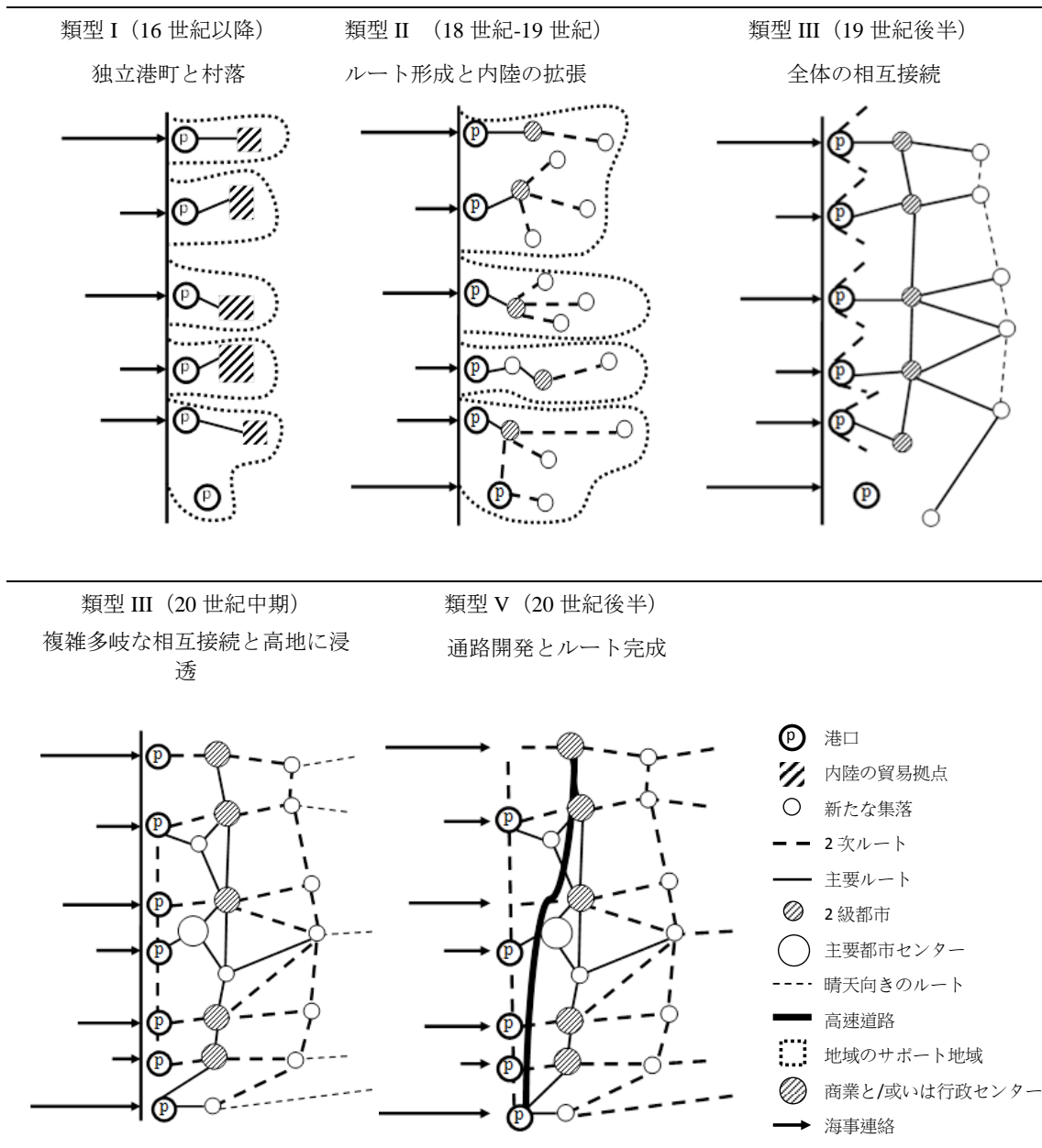


図 6-25 台湾における港町システムの Taaffe モード

(出典: James O. Wheeler, Clifton W. Pannell, "Clifton W. Pannell, A Teaching Model of Network Diffusion: The Taiwan Example." *Journal of Geography*, 72:5 (May, 1973), P.28.)

上の図に示したように、16～17世紀の台湾は、多数の小規模の港口が散在していたが、陸上運輸の不便のため、河口港は主な運輸機関として、沿岸部の地域で港町が形成された。18世紀より、中国からの移民の増加に伴い、西海岸の港町が急速的に発展し、市街地の拡張と周辺集落に繋がるルートの形成により、港口から内陸への地域発展が形成されていた。台南州の西海岸及び河川港における港町が上記のような形態で発展をみせた例としては、北港、東石港、布袋港、樸仔脚港、塩水港、安平などの港町がある。

また、19世紀に入り、陸上交通の不便、塩分地帯での農業発展の困難化のため、西海岸における僅かな塩田や養殖漁業が残されていたのみであった。即ち、港の港運機能が失われた以降、港町の発展・維持は深刻になった。そして、19世紀の後半、周辺の農村集落と港町の通路の設置に伴って、地域産業が拡張され、衰退された港町と周辺地域が共に発展することとなった。

さらに、上の図に示したように、1970年代に、Edward J. Taaffe氏は、西台湾の港口・都市・交通ネットワークの関連性についての「交通発展モード」(Ideal Typical Sequence of Development (Taffe Model))を提出した。台湾における「港町システム」のTaaffeモードは下の5点が挙げられる。

- (1) 18世紀前に、台湾の西海岸における港口が少なく、後背地・経済圏が狭かった。
- (2) 18世紀～19世紀に、内陸部の移民・開墾による商業・政治の中心地が形成された。
- (3) 19世紀末に、地域の政治の中心地は中心市街地を形成され、周辺集落に繋がるルートが設置された。
- (4) 20世紀前半の日本統治時代、大幅に道路の整備のために、交通要塞地は新興都市となり、都市機能も多元化した。
- (5) 戦後、南北向と東西向の交通建設が強化され、西部の平原における帯状分布のような都市回廊が形成された。

2. 製糖工場の線鉄道網と産業集積による人口の変遷

前述のように、なぜ台南州における西海岸の河口港・河川港の上流の沿岸地域で河川運輸と港口形成が困難であったのか、また、なぜ多くの港町が衰退することとなったか、清朝時代から日本時代までの、港口の衰退の要素は以下の6点が挙げられる。

- (1) 短くて流れが急な台湾の川における、小型船舶の航行のみが行われていた。(大型船舶の運航ができなかった)
- (2) 台湾南部における冬季の長い乾季は河川流量が激減したため、船舶の航行は特に困難であった。
- (3) 河川港、河口港の港湾で堆積土砂によって港湾機能が失われた。
- (4) 日本統治時代以降、台湾総督府は中国からの移民と西海岸の港口の輸出貿易を禁止した。(輸出貿易が基隆港と高雄港に集中した)
- (6) 基隆港と高雄港と繋がる縦貫線鉄道が開通した以降、基隆港と高雄港は重要な物産集散地・貿易港となったため、西海岸の港口の港湾機能が衰退した。

日本統治時代に入り、西海岸の港口の衰退と製糖工場・製糖鉄道の敷設のため、清朝時代の「東から西へ」の物流が変更されて新たな集積地が形成された。また、上記のTaaffeモードに製糖鉄道の物流の要素が入ると、物流と集積地の変容を解明できると考える。そのため、本研究によって、Taaffeモードに製糖鉄道の運輸要素を導入し、次の6.1.3.4節において新たな論点を挙げる。

6.1.3.3 新論点：物産集積地と流通ルートの変遷（物流：「東から西へ」→「西から東へ」）

日本統治時代前に、台湾における陸上交通の不便のために、西海岸の各地の港口は独立の産業圏として発展していた。しかしながら、港湾での堆積土砂による港湾機能の低下、台湾総督府による港運禁止政策のために、多くの港町の港口の機能が失われた。1908年以降、台湾を南北貫通する縦貫線鉄道と高密度の製糖鉄道網は、各地の物資を製糖工場と縦貫鉄道へ輸送していた。そのため、従来の「東から西へ」の物産通流経路が「西から東へ」に変化した。つまり、各地の物産は製糖鉄道網に全般的に吸収され、西海岸から製糖工場を経て縦貫線鉄道に集まって、近代化の港湾の基隆港や高雄港から外国に輸出されていた。

前述のように、Taffe モデルの中で、西海岸における港口の発展システムは、縦貫鉄道・製糖工場・製糖鉄道などの要素がないため、港町の衰退と物流方向の変更は解明できないと考えられる。下の図に示したように、本研究は縦貫線鉄道・製糖工場・製糖鉄道などの要素を Taffe モデルに取り込み、日本統治時代の台湾の物産集中の経路の変遷を明らかにした。19世紀後半から20世紀中期の物流方向の変遷は以下に述べるとおりである。

1. 19世紀後半：縦貫鉄道と駅周辺地域における新たな集積地の形成

1908年に、縦貫線鉄道が南北開通された以降、駅の周辺地域は物産集積地として新興都市を形成していた。しかし、西海岸の港口における港町・旧市街地は縦貫線鉄道から遠く離れており、陸上運輸の不便のため、縦貫鉄道の西海岸の港町への連携は進まなかった。当時、港町は港湾機能と輸出貿易の機能を喪失していたが、これらの人口密集の中心市街地が地域の物産集散地として維持されていた。

2. 20世紀中期：製糖鉄道網・縦貫線鉄道による物流方向の変遷

日本統治時代に入り、港町と製糖工場と縦貫線鉄道と連結する製糖鉄道網の敷設に伴って、台湾中南部における物流方向は「西から東へ」へと変遷された。各地の物資は縦貫線鉄道沿線の駅に集中し、縦貫鉄道によって基隆港と高雄港に運送されて外国に輸出されていた。つまり、清朝時代に西台湾の物産集中ルートにおいて東側の山と平野地域から沿岸の港町への集積方向は、日本統治時代以降の製糖鉄道ネットワークの陸上交通の影響下で変更された。製糖産業の近代化に伴って、物流は製糖鉄道による「西から東へ」の物流方向に変更され、さらに各地の物資が縦貫線鉄道駅に運送されて、港湾から外国に輸出されていた。

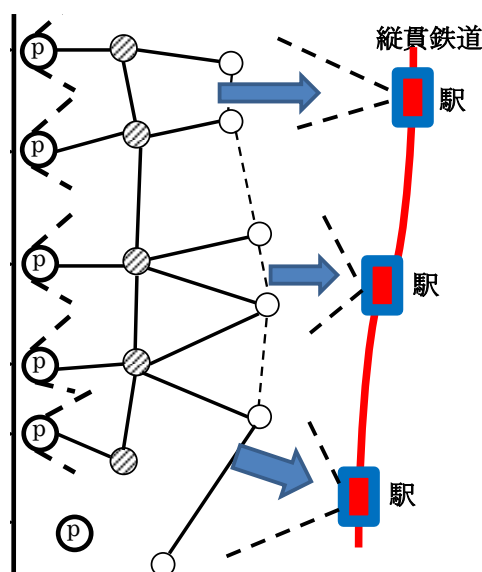


図 6-26 縦貫線鉄道と駅周辺地域における物産集積の変遷（19世紀後半）（筆者作成）

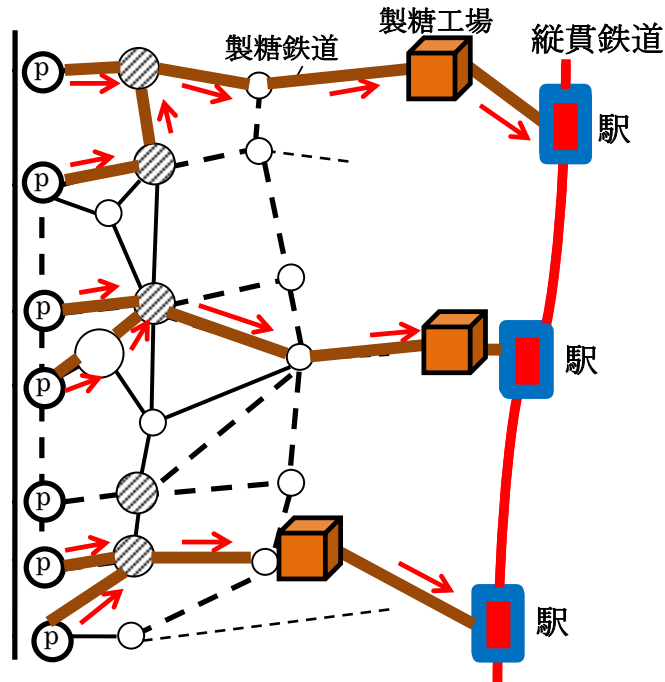


図 6-27 製糖鉄道網・縦貫線鉄道による物産集中の変遷（20 世紀中期）（筆者作成）

6.1.3.4 製糖工場・縦貫鉄道と人口移入率との関連性

港湾機能が失われた港町における人口成長率は低下の傾向があり、港口の中心市街地の剰余人口・過剰労働力は製糖鉄道によって、製糖工場近隣の集落あるいは縦貫鉄道の駅周辺の新興都市に流出した。下の図に示したように、台南州の人口移入率からみると、台南州の西海岸の人口移入率はマイナス成長している。一方、製糖工場周辺・製糖鉄道沿線・縦貫線鉄道の駅周辺の人口移入率は大幅な成長になっている。

6.1.3.5 旧市街地・製糖工場周辺・縦貫鉄道沿線の人口流動

前述のように、製糖工場及び縦貫線鉄道と連結する 24 本の営業線は、鉄道沿線の旧市街地の人口の製糖工場と縦貫線鉄道への流出を促していた。また、人口密集の旧市街地・港町と製糖工場及び縦貫線鉄道との連携が強くなり、衰退した港町の過剰労働力も流出していた。言い換えれば、日本統治時代に、高密度の製糖鉄道によって、港町・旧市街地の人口が製糖工場周辺・製糖鉄道沿線・縦貫鉄道の駅周辺への流出に大きな影響を与えていた。

旧市街地と製糖工場と縦貫鉄道と連結する 11 本の営業線は下に表を示している。この 11 本の営業線の中で、明治製糖と新高製糖の「鹿港線」、大日本製糖の「北港線」・「新港線」、塩水港製糖の「新営―布袋線」は典型の事例と言える。前述の製糖鉄道の運輸機能の影響下で、営業線沿線の「鹿港」、「北港」、「新港」、「塩水港」などの旧市街地・港町の衰退と、「員林」、「彰化」、「嘉義」、「大林」、「新営」などの縦貫鉄道の駅周辺の新興都市の形成を促進していた。従って、製糖産業と公共交通機関の近代化の急速な発展は、鉄道沿線と工場周辺の人口増加を促しながら、旧市街地の人口と過剰労働力の流出を促進し、地域全体の人口の増加・減少に大きな影響を与えていたといえる。

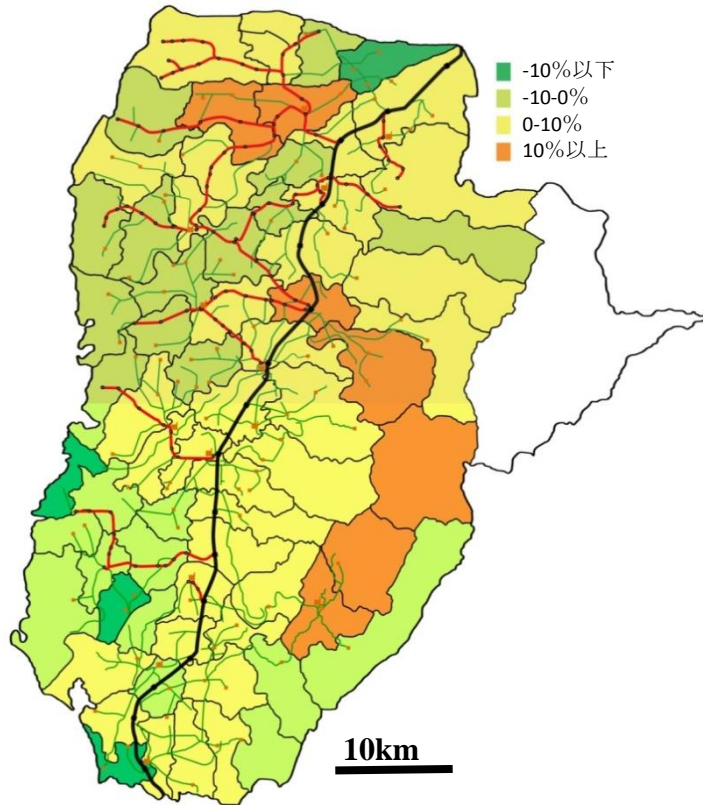


図 6-28 台南州における人口移入率（1911-1919）（筆者作成）
 (人口遷入率(%) = (遷入 - 遷出) / 年中人口)

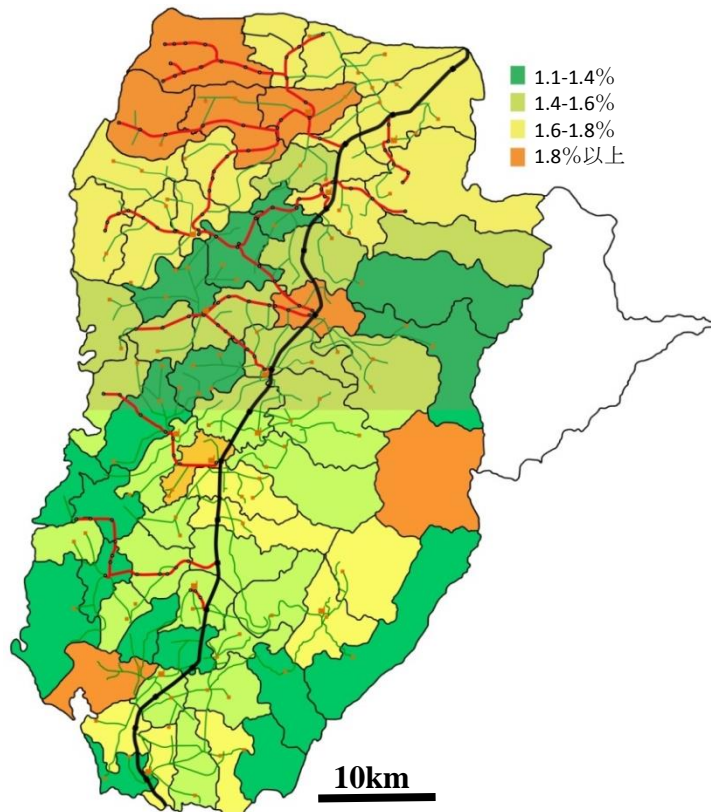


図 6-29 台南州における人口増加率（1920-1940）（筆者作成）

表 6-5 旧市街地と既有市街地に繋がる営業線

営業線	旧市街地	縦貫線駅	製糖会社
明治鹿港線(台中州)	鹿港	員林	明治
朴子線	港墘	嘉義	明治
番子田線	二重港	番子田	明治
北港線	北港	嘉義	大日本
月眉線	大安港	后里	大日本
線西線	線西	彰化	大日本
新高鹿港線	鹿港	彰化	大日本
新港線	新港	大林	大日本
林子辺線	林子辺	鳳山	台湾
新宮-布袋線	布袋	新宮	塩水港
屏東-東港線(高雄州)	東港	屏東	台湾

(筆者作成)

6.1.4 戦前の製糖鉄道網による生活文化圏の形成

6.1.4.1 雲林地域：大日本製糖

1910年代以降、「大日本製糖」(本社：虎尾工場)は北港製糖の北港工場と東洋製糖の斗六製糖工場を吸収し、雲林地域が大日本製糖の勢力となっていた。そこで、大日本製糖は雲林地域の虎尾工場、斗六工場、北港工場の独立の製糖鉄道網を連結し、台湾で最も高い密度の産業鉄道として運営されていた。大日本製糖傘下の三つの工場・製糖鉄道網によって、雲林地域は一体となり発展し、雲林産業の産業文化圏・生活文化圏も形成されていた。各製糖工場傘下の製糖鉄道網による生活文化圏の範囲は下の表に示している。

表 6-6 雲林地域における製糖鉄道網による生活文化圏

製糖会社	製糖工場	所属地域	生活文化圏
大日本	虎尾	虎尾	土庫、崙背、西螺、斗南、猫兒干、龍岩、元長、蚊港、台西
	斗六	大崙	斗六、林内、崙頂厝、古坑、溝壩、斗南
	北港	北港	元長、水林、新港、嘉義、口湖、四湖、板頭厝、三間厝

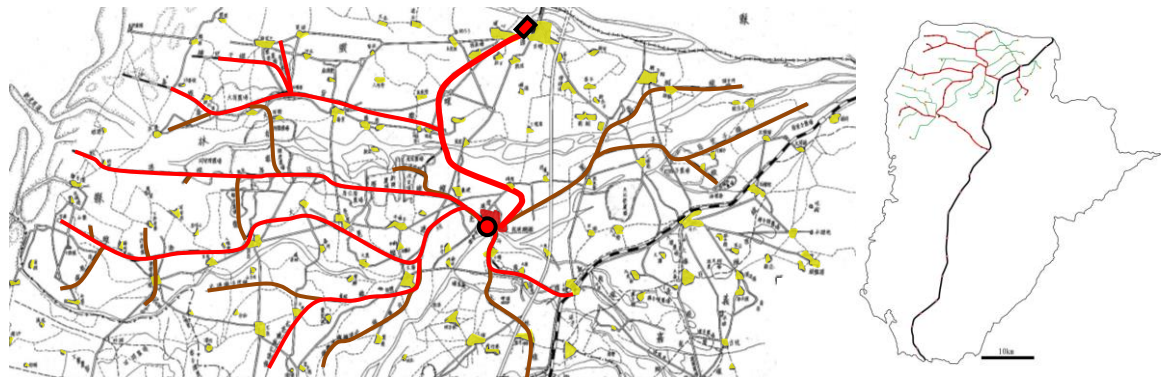
(筆者作成)



斗六製糖工場



北港製糖工場



虎尾製糖工場

雲林地域全体

図 6-30 雲林地域における製糖鉄道網

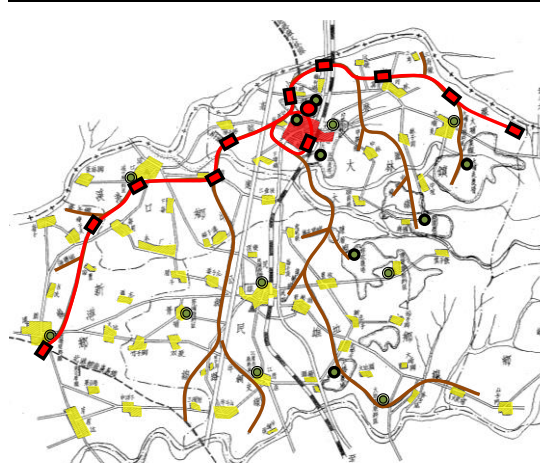
(出典：台糖提供、台糖製糖鉄道網図より作成)

6.1.4.2 嘉義地域：明治製糖・大日本製糖・塩水港製糖

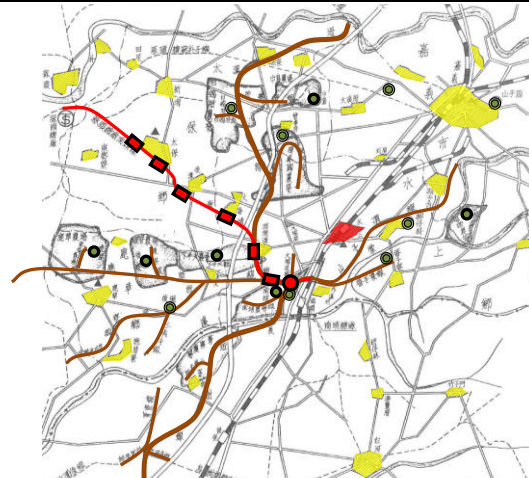
嘉義地域の製糖鉄道網は「明治製糖」の蒜頭工場・南靖工場と「大日本製糖」の工場を中心に、各地のサトウキビ農場、主な集落、縦貫鉄道の駅を繋いでいる。また、雲林地域の北港工場（大日本製糖）の営業線の北港線と南側の台南地域の岸内工場（塩水港製糖）の専用線網も嘉義県に延伸された。即ち、嘉義地域の産業文化圏・生活文化圏は明治製糖と大日本製糖と塩水港製糖の製糖鉄道網によって形成されていた。蒜頭工場、南靖工場、大林工場などの製糖工場の製糖鉄道網による生活文化圏の範囲は下の表に示し、塩水港の部分は次の節に説明する。

表 6-7 嘉義地域における製糖鉄道網による生活文化圏

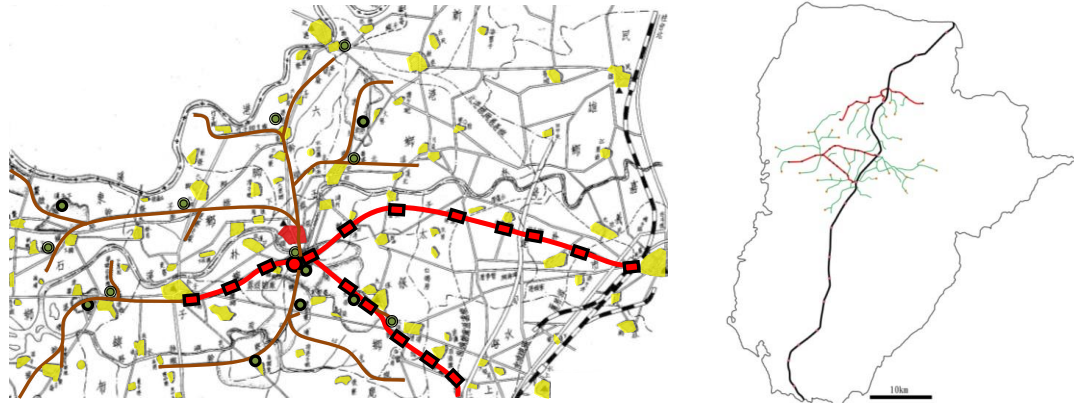
製糖会社	製糖工場	所属地域	生活文化圏
大日本	大林	大湖	大林、嘉義、民雄、新港、大埔美、梅山、三間厝
明治	南靖	南靖	水上、鹿草、嘉義、大崙、東勢寮
明治	蒜頭	蒜頭	六脚、朴子、太保、嘉義、港墘、鰲鼓、崙子、板頭厝
塩水港	岸内	岸内	義竹、東後寮、布袋



大林製糖工場



南靖製糖工場



蒜頭製糖工場

嘉義地域全体

図 6-31 嘉義地域における製糖鉄道網（出典：台糖提供、台糖製糖鉄道網図より作成）

6.1.4.3 台南地域：塩水港製糖・明治製糖・台湾製糖・大日本製糖

台南地域においては9つの製糖工場があり、「塩水港製糖」・「明治製糖」・「台湾製糖」・「大日本製糖」傘下の製糖鉄道網が多様な鉄道ネットワークを形成していた。その中で、北台南に位置する塩水港製糖の新営工場・岸内工場と明治製糖の烏樹林工場、中部に位置する明治製糖の総爺工場・蕭壠工場、南部に位置する台湾製糖の湾裡工場・三崁店工場・車路墘工場、東部に位置する大日本製糖の玉井工場などの製糖鉄道による製糖産業文化圏がある。塩水港製糖・明治製糖・台湾製糖・大日本製糖傘下の製糖工場の製糖鉄道網による生活文化圏の範囲は下の表に示している。

表 6-8 台南地域における製糖鉄道網による生活文化圏

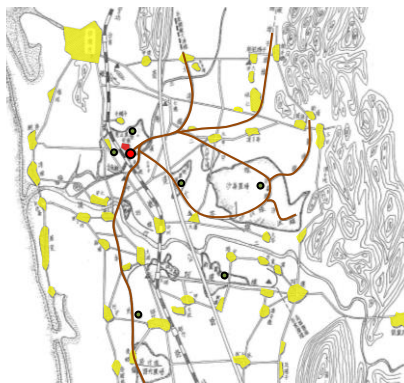
製糖会社	製糖工場	所属地域	生活文化圏
塩水港	新営	新営	塩水、学甲、下営、太子宮 太康 茄苳腳 小慷榔 八老爺
	岸内	岸内	塩水、太子宮、新営（嘉義：義竹 東後寮 布袋）
明治	烏樹林	烏樹林	白河、東山、新営、後壁、安溪寮、南靖
	総爺	総爺	麻豆、佳里、番子田、佳里興、子良廟、西港
	蕭壠	佳里	麻豆、学甲、二重港、將軍、七股
台湾	湾裡	曾文	善化、六分寮、安定、茄拔、山上、左鎮 潭頂、永康
	三崁店	三崁店	永康、新市、太子廟、成淵寮
	車路墘	車路墘	台南、歸仁、沙崙、関廟、六甲
大日本	玉井		善化、左鎮、山上、照英



岸内製糖工場



新宮製糖工場



車路塚製糖工場



蕭壩製糖工場



玉井製糖工場



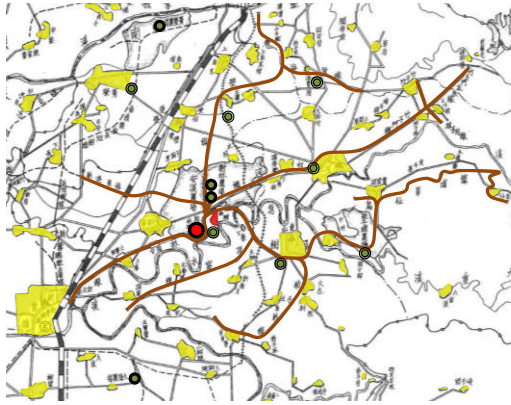
灣裡製糖工場



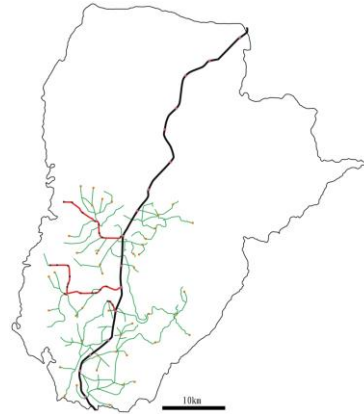
三崁店製糖工場



総爺製糖工場



烏樹林製糖工場



台南地域全体

図 6-32 台南地域における製糖鉄道網
(出典：台糖提供、台糖製糖鉄道網図より作成)

6.2 戦後（1945-1980年代）：製糖鉄道の接收と変化

6.2.1 台湾糖業会社の接收と営業線の増加

6.2.1.1 台糖による製糖鉄道の接收

戦後直後、大日本・台湾・明治・塩水港の四大製糖会社傘下の 2,337.5km の「専用線」、627.1km の「営業線」、99.2km の「台車線」などの製糖鉄道は台糖に接收され、物資・旅客の搬送を続けていた。¹⁵⁵しかし、当時の製糖鉄道は戦時の空襲、軌道の軍事施設への転用、風水害などを原因として、各地の製糖鉄道は非常に深刻な被害を受けていた。

表 6-9 終戦から 1990 年代までの製糖鉄道の運営組織の変遷

年月	製糖鉄道の变遷
1946 年 5 月	四大区本部の下で「鉄道処」を設立し、「輸送運営」、「軌道修理」、「列車機械」の 3 つの課を設置した。また、各製糖工場にも同様の課が設置された。
1947 年	本社の技術室の下で「鉄道組」が設置された。
1950 年	四大区本部の下で「鉄道処」の業務は台糖四大支社の「鉄道督導処」に移転し、本社において上記 3 つの課が設置された。そのため、本社から四大区の製糖鉄道の管理が統一化された。
1953 年 11 月	戦時の鉄道交通の南北交通断絶を防止するために、台糖は台中から屏東までの各独立製糖鉄道網を連結し、縦貫鉄道の予備線である「南北平行予備線」として路線延伸や新設を行った。
1967 年 7 月	台糖の四大支社本部制の「鉄道処」から「鉄道組」に変更し、所属する製糖工場の鉄道業務を統一した。また、四大支社本部による集中管理を行うために、各製糖工場の「鉄道課」が撤去された。
1972 年 3 月	四大支社本部で「運輸組」が設置され、各製糖工場でも運輸課が復活し、「運営」、「土木」、「機械」の 3 つに分けられた。
1973 年 10 月	四大支社本部で「運輸規画」、「運輸管理」、「線路工程」、「列車機械」の 4 つの組と「南北線管理所」が設置された。
1985 年 11 月	四大支社本部の「運輸処」が撤去され、その運営管理と列車機械の業務が「農務処」に移転された。また、四大支社本部の「土木処」で「設計規画」、「線路工程」、「土木工程」、「水利工程」などの 4 つの組が設けられた。
1988 年 5 月	四大支社本部の「土木処」が撤去され、「運務処」の新設と共に「運務管理」、「列車機械」、「線路工程」、「土木工程」の 4 つの組が設けられた。
1990 年 4 月	製糖鉄道の搬送の衰退に伴って、物資搬送の管理の統一化のために、四大支社本部の営業処の物流業務が運務処の「運務管理組」に移転され、「物流管理組」と改称した。

出典：台湾糖業股份有限公司（1986）、台糖四十年，p.132。

¹⁵⁵ 張在山（1976）、台糖三十年發展史、台湾糖業股份有限公司、p.130。

台糖は製糖産業の戦災復興事業において、原料サトウキビと砂糖製品の円滑な搬送のために、積極的に製糖鉄道の修理を行った。また、戦前の四大製糖会社の製糖産業の勢力エリアによる四大区が設置され、各区本部の鉄道処の鉄道運営、軌道メンテナンス、列車の修理などの事務が推進されている。しかし、戦前の製糖会社の製糖鉄道は独立の製糖産業圏であったため、本社のコントロールが弱くなり、四大区の連携が希薄になった。1950年に、台糖の内部組織は「四大区制」から「四大支社本部制（虎尾工場、新営工場、総爺工場、阿猴工場などの総工場制）」に変更されたことによって、各支社傘下の製糖産業の連携・製糖鉄道の連結が促進され、製糖事業と製糖鉄道の運輸が統一された。¹⁵⁶終戦から1990年代までの、台糖の製糖鉄道の運営組織の変遷は上の表に示している。

戦後直後、空襲による道路の深刻な損害のため、製糖鉄道は中長距離輸送の交通機関として製糖産業を支え、原料サトウキビ・砂糖製品のみならず、各地の農産物・物資の運輸、地域住民の通勤・通学の主な公共交通機関として利用された。1950年代に、製糖鉄道において台糖の物資総輸送量は約100余トンになり、民間の物資の総輸送量は80余万トンに達した。そこで、各地の物資、旅客が製糖鉄道を通じて、縦貫鉄道に搬送されたため、縦貫鉄道駅の輸送量の増加を促しながら周辺地域の砂糖商品・物資の集積地の形成が加速した。¹⁵⁷即ち、農村地域に延伸する製糖鉄道は、地方の公共交通機関不足の課題を解決し、各地の交流・発展を促進した。しかし、1980年代以降、自動車の増加、トラック搬送の影響で赤字運営になる製糖鉄道が相次いで廃線になった。

6.2.1.2 台糖による製糖鉄道の経営

戦後、台糖は戦災復興事業を行い、製糖鉄道網の修復と新たな線路の延伸と共に運営の拡大を促進した。1946年の営業線は527.9kmから1954年の675kmに延伸され、1946年の毎日190本の列車運行から1954年の600本の運行に増加された。また、年間乗客数は1946年の約1,000万人から1958年の2,300万人に増加し、最盛期においては毎日約6万人の乗客数に達し、最高記録を更新した。さらに、台糖の原料サトウキビ・砂糖製品などの物資の搬送のみならず、民間の農産品、塩、セメントなどの輸送も行って、地域の物流を担っていた。

6.2.1.3 戦後に営業線の新設

戦後、農村部などの僻地における公共交通機関の不足という課題を解決するために、台糖は徐々に旅客営業を行う営業線を増加させた。台糖は各専用線の沿線地域の公共交通の現状分析を行い、これに基づいて、「崙南線」、「白河線」、「烏樹林線」、「学甲線」、「玉善線」、「関廟線」などの専用線に貨客両用の営業線の設置を行い、1954年に製糖鉄道の営業線は41本に達した。戦後に増加した営業線については下の表に示すとおりである。

¹⁵⁶ 「四大区制」の設置は戦前の四大製糖会社の本社による本部、「四大支社本部制（総工場制）」は製糖工場の位置と地形に基づくエリア分類である。

¹⁵⁷ 出典：張在山（1976）前掲載、p.131－132。

表 6-10 戦後に増加した営業線

営業線 (起点-終点)	運営期間	距離(km) /駅数	所属 製糖工場	製糖鉄道の変遷
崙南線 (大崙-斗南)	終戦直後 -1960年代	6.6/8	斗六	専用線の新庄線と將軍線の連結による営業線が設置される。
白河線 (烏樹林-白河)	1946-1974	5.6/4	烏樹林	専用線の白河線が営業線に変更される。
烏樹林線 (東山-新営)	終戦直後 -1979	10.5/6	烏樹林	戦後新設の製糖鉄道 (別称: 新東線)
学甲線 (東山-新営)	終戦直後 -1979	18.9/11	新営	戦後に南北平行予備線を敷設するため、専用線の学甲線が南側の番子田線に延伸して営業線に変更された。
玉善線 (玉井-善化)	1954-1975	29.8/22	玉井	戦後に、玉左線と善左線に分けられ、専用線の玉善線が営業線に変更された。
関廟線 (台南-関廟)	1948-1972	17.2/10	車路墘	戦後新設の製糖鉄道。帰仁與関廟の区間は地元住民がボランティアとして敷設した。

(筆者作成)

6.2.2 南北平行予備線の敷設

戦後、台糖が四大製糖会社の約3千余kmの製糖鉄道網を接收した。当時の製糖鉄道網は四大製糖会社の原料採取区域、地形・河川などに隔離され、各製糖工場を中心とした独立の鉄道網である。特に、台南州の嘉南平原における中央山脈の地形で、殆どの河川は東側の山脈から西側の台湾海峡に流れており、各独立の糖業鉄道は東西方向の河川により隔てられていた。

1950年に戦時国防を考慮した「南北平行予備線」の敷設が始まり、縦貫鉄道に平行する製糖鉄道を敷設した。即ち、戦時の南北の鉄道交通の断絶を防止するために、製糖鉄道の既有路線の延伸や新設により相互連結を行った。そこで、南北線の主要な工事は鉄道橋を架けることであり、あるいは既存の橋で鉄道・道路併用橋の工事であった。1952年に南北平行予備線が全線開通になり、沿線には70の駅が設置され、起点の台中から終点の屏東までの路線距離は262.5kmに達していた。¹⁵⁸また、縦貫鉄道の予備線路としての南北線は、起点と終点と共に縦貫鉄道駅となり、沿線で結んだ製糖工場群は台中、南投、溪州、虎尾、大林、北港、蒜頭、南靖、烏樹林、新営、総爺、蕭壠、三崁店、車路墘、橋仔頭、小港、屏東の17製糖工場であった。そのため、南北線の各線区は、その地域に所属する製糖工場により管轄されていた。1952年に開通した南北平行予備線沿線の連結線路と駅は下の表と路線図に示すとおりである。

国防を目的とした南北線は、縦貫鉄道予備線路の防衛機能のみならず、台糖の運営、台湾全体の経済発展にも大きな影響を与えた。例えば、南北線による西部平原の各製糖工場と高雄港の連結によって、砂糖製品は直接的に南北線で高雄港に搬送され海外に輸出され、砂糖製品の輸送コストの削減が図られた。また、台糖の糖業管理の統一にも大きく貢献し、各地の経済発展・文化交流・物資支援が得られ、西台湾の全体的な経済発展に大きな役割を果たした。しかし、1980年代より、国際糖価の暴落は台湾の製糖業の衰退を招き、台糖の製糖商品の輸出業務は大幅に減少した。ついに、各製糖工場から新営製糖工場への糖蜜

¹⁵⁸ 南北平行予備線の起点は台中駅、途中南投、溪州、虎尾、大林、嘉義、南靖、新営、学甲、蕭壠、西港、三崁店、車路墘、橋仔頭、鳳山、小港などの主な停車駅があった。

輸送が停止され、南北線の運輸機能はほぼなくなった。また、国防にとっては大きなメリットがなかったため、国防部の同意下で南北線が廃止された。1952年から1998年まで、南北平行予備線沿線の連結線路と起点・終点駅の変遷は下の表に示すとおりである。

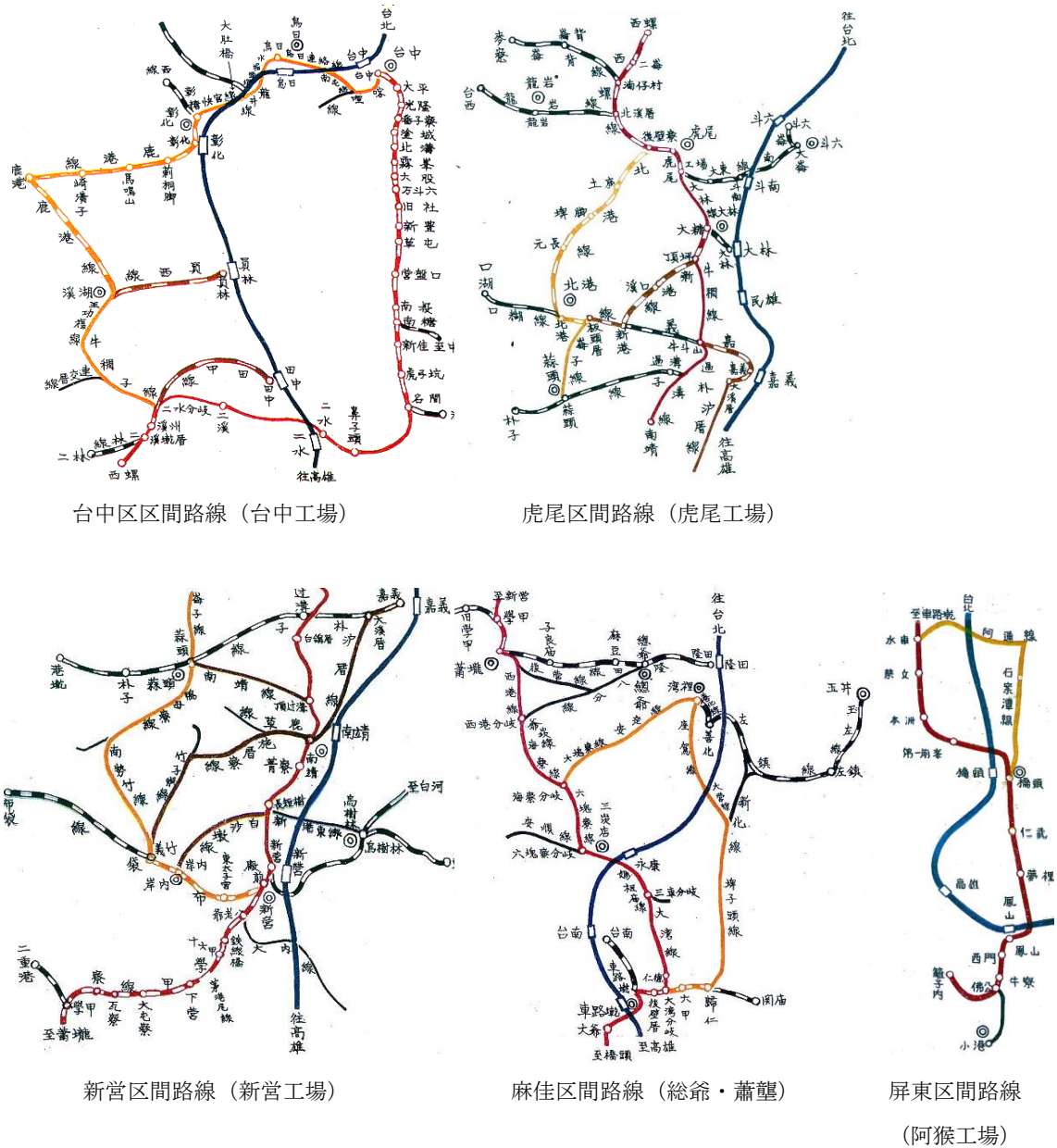


図 6-33 南北平行予備線の各区間路線 (台中、虎尾、新営、麻佳、屏東)

(出典：台糖虎尾製糖工場の張本一係長の提供)

表 6-11 1952 年に開通した南北平行予備線沿線の連結線路と駅

線路・駅	1952 年に開通した南北平行予備線沿線の連結線路と駅（台中～屏東）
連結路線 (営業線、 専用線)	員林線、王功複線、大排沙線、牛稠子線、田中線、二林線、水尾線、水尾延長線、西螺大橋、西螺延長線、西螺線、斗南線、大林線、小梅線、新港線、牛稠線、嘉義線、過溝線、南靖線、長短樹線、土庫線、土庫延長線、布袋線、学甲線、北門線、隆田線、西港線、爺崁連絡線、海寮線、六塊寮線、安順線、媽祖廟線、大湾線、本州線、太爺線、仁武線、鳥松支線、林園幹線、籬子内線
全線の駅	台中 - 太平 - 光隆 - 番子寮 - 北溝 - 霧峰 - 六股 - 舊社 - 新豊 - 草屯 - 營盤口 - 南投 - 南糖 - 新佳 - 虎子坑 - 名間 - 鼻子頭 - 二水 - 二溪 - 二水分岐 - 溪州 - 溪墘厝 - 西螺 - 二崙 - 浦子村 - 墾地 - 北溪厝 - 虎尾工場 - 大林機務旗駅 - 頂坪 - 牛斗山 - 白鶴厝 - 頂過溝 - 南靖 - 菁寮 - 長短樹 - 新宮廠前 - 大内分岐 - 下營 - 北学甲 - 大湾 - 佳糖 - 西港 - 海寮 - 和順 - 安順 - 三車 - 太子廟 - 新田分岐 - 仁德 - 太爺 - 水車 - 路竹 - 本洲 - 劉保公 - 橋頭 - 鳳山厝 - 仁武 - 夢裡 - 鳳山 - 牛寮 - 佛公分岐 - 籬子内

(筆者作成)

表 6-12 南北平行予備線の変遷

年度	南北平行予備線の変遷
1952	南北平行予備線全線開通。 (起点：縦貫鉄道の台中駅、終点：高雄籬仔内駅、路線距離：262.5km)
1959	風水害で台中製糖工場の製糖鉄道中南線が被害を受けたため、南北線の起点が南側の縦貫鉄道の二水駅に移転された。(路線距離：210.8km)
1974	南北線の起点である二水駅の南北線運輸事業が停止され、北側の溪湖製糖工場の員林駅に移転された。(路線距離：218km)
1979	西螺大橋の製糖鉄道が撤去されたため、南北線の起点は虎尾製糖工場の斗南駅となった。(路線距離：172.5km)
1984	製糖産業の衰退と輸出貿易の減少に伴って、南北線の路線距離が縮められ、終点は鳳山駅となった。(路線距離：161.8km)
1992	台風による製糖鉄道の深刻な被害によって、南北線の終点は橋仔頭製糖工場の橋頭駅となった。(路線距離：145.4km)
1994	西港大橋の製糖鉄道の撤去のため、南北線の終点は蕭壠製糖工場となった。
1998	各製糖工場から新宮製糖工場への糖蜜輸送が停止され、南北線の運輸機能がほぼなくなり、または国防にとって大きな影響を及ぼさず、南北線全線が廃止された。

(出典：「台湾糖業股份有限公司，《台糖四十年》，p.132」、「許乃懿，《台湾糖鐵攪勝》，(台北縣新店：人人出版，2003 年 12 月 10 日)，p.36」より作成)

6.2.3 戦後製糖鐵道對民中生活的影響

6.2.3.1 地域のコミュニケーションの形成

縦貫鐵道に連結する營業線は農村部、集落、都市部を結んで、地域住民の通勤・通学、地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を担っていた。また、高密度の營業線は各地域の生活基盤として機能し、その地域公共交通機関としてのネットワークにより地域住民、台糖職員、サトウキビ農民などの交流、物流と商業活動を促進しながら、各地域の交流を形成した。

6.2.3.2 「反共抗俄」宣伝列車の活用

戦後、中華民國政府を率いる国民党軍と、共産党軍による中国内戦により、1949年に中華民國蒋介石政權が台湾に移り台北を臨時首都とした。製糖鐵道は産業鐵道として貨物・乗客の搬送を続けたが、国営企業の台糖は国家の政治政策に合わせて、政治・軍事的な宣伝義務が課せられた。1952年に国家主導による「反共抗俄（ソ連）総動員運動」¹⁵⁹が起り、1955年に南北線を中心とした各地の製糖鐵道網によって、製糖列車は共産主義に反対する政治宣伝の列車として各地で宣伝しながら運行されていた。具体的には、その「反共抗俄台糖鐵道宣伝列車」は高密度の製糖鐵道網によって、各地を機関車の前面に付された蒋介石大統領の写真と愛国の歌を流して走り、各地の「反共抗俄運動」を支えていた。

表 6-13 反共抗俄台糖鐵道宣伝列車の宣伝内容

作業項目	宣伝内容
宣伝列車の外観	宣伝列車は營業線の4両編成の客車であり、国旗の青・白・赤色の車体色と白色の車両内装が行われ、機関車前面に「反共抗俄台糖鐵道宣伝列車」のパネル、蒋介石氏の写真、二つの国旗が付いている。
宣伝列車の構成	共産党を反対する政治宣伝にかかる「資料・図書」・「写真展示」・「宣伝資料」と「スタッフ室」など4両編成の客車と機関車により構成されていた。
公共機関と民衆の支援	各地の製糖工場、自治体、学校などの公共機関は各駅に到着した宣伝列車の到着に合わせて、地域住民が集まる宣伝イベントが開催された。
宣伝の方法	地域の人口の規模、駅舎の大きさ、公共空間の広さによって、以下の2つの宣伝方法に分けられた。 1. 小規模集落の駅：写真の展示、資料・図書の提供、反共・愛国の歌の放送、宣伝資料の配布、街頭演劇など。 2. 中心市街地の駅：小規模集落の駅の宣伝手法に加えて、コンサート・舞踊・マジック・演劇・伝統芸能などの演出、映画、テレビなどの放映。

（出典：反共抗俄台糖鐵路宣伝列車工作委員會（1955）反共抗俄台糖鐵路宣伝列車工作総報告、反共抗俄台糖鐵路宣伝列車工作委員會。）

¹⁵⁹ 「反共抗俄（ソ連）総動員運動」とは、中央政府と各地の民衆運動への徹底した一元化が図られていた「共産党への反対・ソ連への対抗」という運動である。



図 6-34 反共抗俄台糖鉄道宣伝列車の外観と宣伝活動の様子（左：先導車、右：宣伝列車）

（出典：反共抗俄台糖鐵路宣伝列車工作委員会（1955）反共抗俄台糖鐵路宣伝列車工作総報告、反共抗俄台糖鐵路宣伝列車工作委員会。）

6.2.3.3 参拝専用列車

北港線は、虎尾工場及び北港工場が経営していた製糖鉄道の営業線であり、嘉義駅から北港駅（北港製糖工場）を經由して、虎尾駅（虎尾製糖工場）を結んでいた。毎日、北港駅周辺の「北港朝天宮」に大勢の参拝客が訪れて賑わうため、嘉義駅から北港駅の北港線は製糖鉄道の中で、常に最も高い収益をあげていた。特に、毎年1月～4月に、旧暦新年と主な祭典（媽祖さまの誕生日）などの行事によって、北港への媽祖参拝はピークを迎える。そのため、1955年より、毎年1月から5月まで参拝客の増加に合わせた嘉義駅北港駅間の列車本数の増加を行い、「参拝専用列車」として運営していた。この参拝専用列車は糖業鉄道では珍しい「座席指定列車」を運行し、快速線は途中の宗教聖地である新港駅のみ停車を行った。¹⁶⁰1960年代の北港線の全盛期における北港駅嘉義駅間で、通常期間では1日に22往復、祭日期间では1日に32往復の列車を運行し、年間平均乗客は毎日約5～6千人の乗客に達した。

6.2.3.4 サトウキビ耕作の宣伝

戦後、台糖は製糖鉄道によって、各地で農業専門家の説明、宣伝資料の配布などのサトウキビ耕作の宣伝活動を行った。この宣伝活動を通じて、サトウキビ耕作の最新技術の広がり、サトウキビ耕作の提唱、農民と台糖の密接な連携関係の構築などの宣伝作業が促進された。また、地方に人を集めるために、台糖は高密度の製糖鉄道網を通じて、各地でコンサート・イベントを演出しながらサトウキビ耕作の宣伝を推進した。

6.2.3.5 医療の支援

戦後の農村部の医療資源不足の課題を解決するために、台糖主導による医療支援活動において、医師、看護師、地域保健所の職員は製糖鉄道によって、各地の僻地での医療活動を行った。これにより、農村部・山間地の医療資源の不足や適正配分の課題が緩和され、地域住民の保健及び福祉の向上並びに増進が促された。

¹⁶⁰ 参拝列車快速線の唯一の停車駅の新港駅は、よく知られる媽祖さまの宗教聖地の「新港奉天宮」である。

6.2.4 製糖鉄道の廃線

6.2.4.1 1960年代に道路交通の発達と製糖鉄道衰退

1960年代に入り、台湾各地で道路網の整備・充実がなされ、全国各地にバスなどの公共交通の発達によって、製糖鉄道の競争力の低下に伴い、製糖鉄道の営業線の経営は深刻に悪化し、路線の廃止や発車本数が減らされていた。しかし一方で、その時期の営業線は、農村部の主な通学の公共交通機関としての利用が続けられ、僻地の物流、交通の発展を維持していた。しかしながら、乗客の減少に加えて、サトウキビ農民・家族

の鉄道料金免除、または定期券の学割の96%割引などによって、営業線の運営も赤字になっていた。1960年代後半、経常黒字の線路と一部の通学列車の維持の外では、赤字が続いている営業線の路線の廃止は急速に進められた。

6.2.4.2 1970年代の製糖鉄道廃線の広がり

1970年代より、道路交通の発達に伴って、サトウキビ・砂糖製品の搬送はその発達した道路網を通じて、製糖鉄道からトラックに変更された。また、営業線の乗客の搬送はバス、私有自動車が主流となったことにより、製糖鉄道の業績は大幅に下落した。さらに、国際糖価の暴落による台湾の製糖業の衰退が深刻になり、各地の製糖工場が廃止されると共に製糖鉄道も相継いで廃線になった。

製糖鉄道の営業線の赤字と専用線の衰退のため、1954年の41本営業線から1970年には20本の営業線に減少された。1979年に、営業線はさらに7本に減少され、毎日発車本数は75本、乗客数は3,600人に激減した。ついに、1982年に北港線の嘉義―北港間の営業線の運転業務の廃止を余議なくされ、台湾の製糖鉄道の営業線の乗客運輸事業に休止符が打たれることになった。また、製糖工場の停止操業に伴って、原料サトウキビと砂糖製品を搬送する専用線も相次いで廃線となった。現在、虎尾製糖工場に所属する専用線の馬公厝線は、台湾唯一の現役製糖鉄道として虎尾工場と西側の社有農場を結んで、原料サトウキビ搬送を続けている。

6.2.4.3 製糖鉄道の放置と活用

各地の製糖鉄道は長年にわたり放置され、土と雑草に覆われ、または不法占用・不法廃棄物などの問題により周辺の環境が悪化した。製糖鉄道を活かした観光発展と地域再生のために、2001年より月眉工場、溪湖工場、蒜頭工場、烏樹林工場、新営工場、橋仔頭工場などで製糖工場の再利用と観光産業の発展・レジャー施設の充実が行われ、製糖列車は観光列車として活用され、一部の区間を走行している。また、製糖列車の観光化と共に、駅舎の修復と周辺鉄道敷地の緑地・広場の整備が行われている。さらに、2000年代より、南台湾を中心とした住民主導による製糖鉄道の保全運動が広がり、住環境の改善と公共空間の創出を促進している。そして、嘉義県政府を中心とした各地の自治体は製糖鉄道沿線で、自転車ルート、遊歩道の設置によって、地域文化・自然資源をネットワークして、緑地・広場の創出と観光発展を促進している。

6.3 1990年代以降：製糖鉄道保全運動と地域振興—嘉義県を中心に

6.3.1 嘉義県における台糖による製糖産業遺産の保全政策

6.3.1.1 嘉義県の製糖産業の位置

19世紀より嘉義・台南地域に位置する嘉南平原は、千余箇所の糖廍が集中する砂糖の主要生産地となり、製糖産業の世界的地位を占めた。日本統治時代に入り、伝統的糖廍を土台として、台南州（台南市、嘉義縣市、雲林県を合わせた地域）を中心に、各地に日本資本の製糖工場が進出した。中でも嘉義県は、五つの製糖工場の主な原料区であった広大なサトウキビ農場が存在する重要な地域であった。

嘉義県の製糖鉄道網は前述の三つの製糖工場を中心に、各地のサトウキビ農場、主な集落、縦貫鉄道駅を繋いでいる。また、北側の雲林県の北港工場（大日本製糖）の北港線（営業線）と南側の台南市の岸内工場（塩水港製糖）の専用線網も嘉義県に延伸された。（10）製糖会社の合併前の嘉義県での製糖鉄道網の所属会社は東洋、明治、新高、大日本、塩水港等の五つの製糖会社であった。その中でも、蒜頭工場と南靖工場の製糖鉄道網は全体の大半を占めている。前述したとおり、嘉義県での製糖鉄道は台湾における近代産業遺産として以下の三つの特徴がある。①三つの製糖会社傘下の五つの製糖工場の多元的な鉄道システムを持つこと。②その高密度な製糖鉄道網が各地の都市化や近代化に深く影響を与えたこと。③岸内工場の「新営-布袋線」は台湾で初の営業線のため、高い歴史的価値を持つこと。

嘉義県での製糖鉄道の営業線は、戦前から戦後初期まで地方の重要な交通手段であった。日本統治時代に、台湾の貿易港は基隆港と高雄港に集中したため、西海岸の港町が徐々に衰退した。また、西海岸の港町、製糖工場、縦貫鉄道駅を繋げる製糖鉄道網は、縦貫鉄道駅の周辺都市の人口増加を促した。言い換えれば、地域発展と交通近代化を促進した営業線は、台湾の地域形成や経済発展の中心の、西側の港町から縦貫鉄道沿線の駅周辺への移行を促した。

6.3.1.2 嘉義県における製糖鉄道が廃線となる

戦前から1970年代にかけて、糖業は台湾の主な輸出産業として、高密度な製糖工場・製糖鉄道網が地域近代化・市街地化を促進した。しかし、1980年代以降、世界の砂糖価格の大暴落に伴って、製糖工場と製糖鉄道は相次いで操業を停止した。これにより、大量の雇用が失われ地域産業が衰退した。80年代以降、各地の道路交通システムの発展に伴い、製糖鉄道の経営はますます困難になった。終に、1982年に北港線の鉄道運転業務が停止され、約70年の営業線の歴史に終止符が打たれた。また、製糖工場の廃業のため、各地の専用線網も相次ぎ廃線になった。製糖鉄道の廃線が地域に与えた影響として主に以下の四点が挙げられる。①利便性の高い地方鉄道輸送機能の喪失。②製糖鉄道敷地とその沿線の不法占用と不法廃棄物の発生。③駅閉鎖に伴う駅周辺の廃棄空間の形成。④製糖鉄道沿線地域の衰退。

6.3.1.3 嘉義県における製糖鉄道の保全活動

廃止された工場は廃墟となり、廃線になった製糖鉄道の沿線地域の不法占用や廃棄物の不法投棄も発生し、これらの廃棄工場と鉄道施設等が地域の「負の資産」となる深刻な課題を抱えている。このような状況のなか、1990年代から、嘉義県において、生活環境を向上するため、台湾初の住民主導による製糖鉄道の保全活動が起こった。また、これらの住民要望とニーズに応えるため、嘉義県政府と国営企業である台糖による製糖工場と製糖鉄道・駅舎の保全事業が推進され、現在、製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産群を

地域の文化資源とする観光まちづくりが行われている。現在には、嘉義県における台湾唯一の官民連携による全域の製糖産業遺産の保全、近代化産業遺産群の保全による公共空間の創出を注目されている。

表 6-14 嘉義県における製糖鉄道の営業線保存の現状

営業線	開業年	廃止年	繋がる地域	保存現状
朴子線 (明治製糖)	1911	1980	港墘、朴子、蒜頭工場、嘉義駅	朴子駅から西側の港墘駅の軌道は撤去された。朴子市の都心部の一部は都市公園として活用されている。
蒜頭・水上線 (明治製糖)	1930	70年代	蒜頭工場、大崙、南靖工場	軌道は保存され、一部の線路は公園、広場として活用されている。
北港線 (大日本製糖)	1911	1982	虎尾工場、北港工場、北港、頂菜園、新港、嘉義駅	軌道は保存され、新港駅、板頭厝駅、三間厝、復興鉄橋の周辺で公園、広場として活用されている。また、住民主導によって、板頭厝駅舎が復原され、地域案内所として再利用されている。
新港線 (大日本製糖)	1913	70年代	大林工場、大林市、新港	軌道は保存されたが、全ての駅舎が解体された。
大林線 (大日本製糖)	1914	70年代	大林工場、大林、小梅	軌道は保存されたが、全ての駅舎が解体された。
新營-布袋線 (塩水港製糖)	1905	1970	新營工場、新營、岸内工場、塩水港、義竹、布袋港	官民連携によって、義竹駅舎が修復され、公園と展示空間として活用されている。

(筆者作成)

6.3.2 住民主導による製糖鉄道保全運動の展開

6.3.2.1 製糖鉄道保全の原点：嘉義県新港駅

営業線の北港線が廃線となった以降、鉄道沿線と駅舎が周辺住民に不法占用され、不法廃棄物の問題も頻発している。特に、中心市街地における新港駅の駅構内がロストスペースになり、住環境と都市景観に悪影響を与えた。また、都市計画道（中正路）の敷設のために、歴史価値を持つ新港駅の駅舎も台糖に取り壊された。しかし、地域記憶を保全するために、住民が残るプラットフォームや軌道の保全要望をあげ、駅構内の西側から廃棄物の撤去が始まった。

1997年に、住民団体の「新港文教基金会」と「新港郷公所」は駅構内の環境改善をめぐる会議で、台糖と協議していたが、新港駅の管理や環境整備や廃線の活用などの良い結論は出なかった。しかし、台糖から新港駅の活用の許可をもらわなくても、1998年から地元の邱聰益村長や新港文教基金会を主として、住民が正式的に駅構内と周辺の環境整理を行った。この行動が国有土地の不法占用罪を犯す可能性があった

が、住民の保全運動は続けられた。終に、住民ニーズに応えるための検討会議が再開され、この保全運動が台糖に認められた。製糖鉄道関連施設の保全の合意に基づいて、2000年に新港文教基金会は「新港鉄道公園」の活用計画を提出し、二年間で住民参加による東側から西側までの鉄道保全運動と環境整備事業を行った。また、製糖鉄道のみならず、駅周辺の二つの日本式宿舎は案内所とレストランとして活用された。現在、住民が管理する新港鉄道公園で、地域で最も重要なイベント広場として多角的な文化活動が行われている。



図 6-35 新港駅における住民主導による製糖鉄道の保全運動

6.3.2.2 住民主導による製糖鉄道を活かした観光まちづくり：嘉義県頂菜園

1. 「板頭厝駅」と頂菜園地域の発展

頂菜園は嘉義県の新港郷の北部に位置する、清朝から北港川沿いにある笨港の伝統市街地として長く繁栄が、1799年に北港川の洪水によって、町並みの大部分が壊滅した。そして、日本統治時代以降、大日本製糖株式会社の営業線「北港線」（北港製糖工場に繋がる）と専用線「崙仔線」¹（蒜頭製糖工場に繋がる）の交点の「板頭厝駅」が建設され、頂菜園地域で交通至便であったことから、農村集落が形成された。二路線の廃線を経て、現在の頂菜園は伝統市街地の「北港」と「新港」に挟まれ、人口700人の農村集落となっている。

2. 製糖鉄道の廃線による沿線地域の衰退

北港製糖工場、伝統市街地や新港伝統市街地、台湾縦貫線鉄道の嘉義を結んだ北港線は製糖鉄道網の中で、最も重要な路線と言える。頂菜園は北港線により「共和村」、「板頭村」や「南港村」と繋がっており、板頭村は板頭駅が交通至便であるため、農村集落の形成と発展が促進された。しかし、各地の営業線はバスとの競争に負け、また製糖工場の廃業と共に廃線に追い込まれた。1982年に営業線の北港線は廃線され、頂菜園の代替交通機関はバスのみとなった。一方、2002年に蒜頭製糖工場の廃業と共に、専用線の崙仔線も廃線となった。この二本の製糖鉄道の廃線のため、頂菜園における地域産業も衰退することになった。製糖鉄道が廃止となって以来、国営企業の「台湾糖業株式会社」が所有し、歴史的価値が高かったと思われる板頭駅は取り壊され、製糖鉄道もそのまま放置されている。現在、製糖鉄道は不法占拠され、沿線は不法投棄などが問題となっている。このように、廃止された製糖鉄道は各地で同様に「負の資産」という扱いになっている。

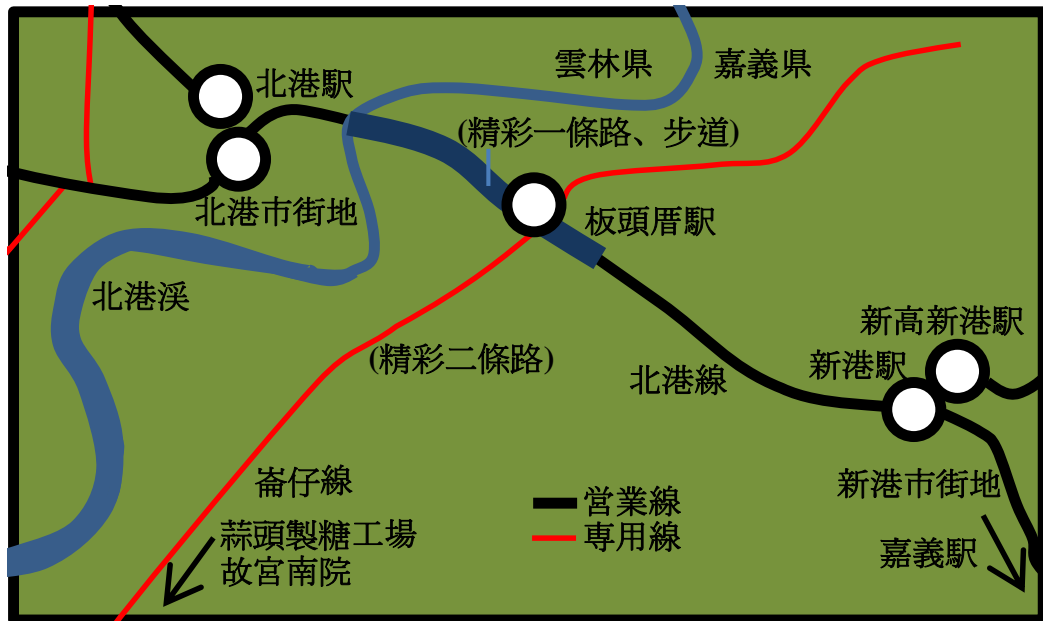


図 6-36 菜園における製糖鉄道関連遺産の分布図（筆者作成）

3. 頂菜園における製糖鉄道関連遺産保全とまちづくり

(1) 歴史保全とまちづくり

製糖鉄道沿線の汚れた環境や高齢化・過疎化などにより、沿線地域は著しく衰退し、住民の強度意識も弱くなった。そうした現状を憂い、頂菜園出身の陳明恵氏は1999年に実家に戻り、住環境の向上のため住民たちを誘って、地域活性化・まちづくりを開始した。地域の記憶の保存と古笨港の歴史的価値の再発見、住環境の品質の向上と地域産業発展のために、2003年末に陳氏は「頂菜園社区發展協會」（以下、發展協會）を設立した。同協會は歴史保存運動のみならず、社会福祉や産業の再建を標榜している。2011年、地域記憶保存のために「頂菜園郷土館」がこの協会によって設けられ、地元の農業文化の展示を通して、同地域のまちづくりセンターとなっている。

(2) 住民参加による製糖鉄道保全と駅の復元

2004年以来、地域住民は土砂が埋れた北港線製糖鉄道を掘り起こし、環境整理と緑化活動を始めた。しかしながら、製糖鉄道保全運動は台湾糖業株式会社から正式に認められていない。さらに、製糖鉄道保全運動は行政からの支援や補助金も受けていなかったが、製糖鉄道沿線地域では、ガーデン、パビリオン、チェア、サイン、俳句の道などの観光施設が設立された。2008年に復元された板頭駅は観光案内所として再利用し、プラットホームも工房やオープンスペースとして活用されている。

製糖鉄道は地域の重要な記憶なので、板頭駅に住民は「製糖列車が戻ることを信じてる」というスローガンを掲げた看板を設置した。また、製糖鉄道保全は頂菜園のまちづくりの核心であり、保存活動をまちづくりの原動力と位置づけて継続的活動をおこなっている。但し、住民は製糖列車がもう一度北港線を走るとは困難だと理解しており、製糖鉄道における列車の動態保存は重視されていない。



図 6-37 頂菜園における製糖鉄道関連施設を活かした観光まちづくり

(3) 製糖鉄道による地域文化資源をネットワークする

発展協会の理事長の陳氏と地域住民は、北港線によって地域の文化資源をネットワークすることを目標としている。2007年以來、東から西までの北港線沿線地域の歴史・文化資源を「精彩一條路」として再活用されている。住民や観光客は北港線に沿って、沿線の重要な文化資源を見学できる。さらに、2010年に崙仔線も「精彩二條路」計画に盛り込まれ、崙仔線による農村集落や文化財や終点の蒜頭製糖工場、故宫博物館南院をネットワークすることになった。つまり、崙仔線の「精彩二條路」は頂菜園の板頭駅から始まり、広い地域に広がることになった。現在、鉄道沿線の歩道はガーデンが散在し、地元の板陶窯伝統工房は沿道地域に伝統芸術で環境美化を推進している。沿線で展示される地域の記憶や美術作品を通して、来訪者は頂菜園の歴史を学ぶことができる。一方で、地元歴史郷土文化研究者の黄水水氏は製糖鉄道や歴史文脈を調査して、来訪者に地域歴史や製糖鉄道の文化を紹介している。また、観光客が快適に見学できるように、陳建勳氏は製糖列車観光バスを改造し、来訪者は列車観光バスで鉄道沿線の文化景観を見学できるようになった。



図 6-38 陳明惠と板頭駅の観光案内所



図 6-39 北港線鉄道沿線の環境美化

4. 頂菜園における製糖鉄道保全運動の特徴と影響

(1) 住民参加による近代的製糖鉄道保全運動の特徴

頂菜園の住民は国有財産である鉄道の毀損を恐れておらず、逆に積極的に製糖鉄道の保全運動を推進している。住民が日本植民地時代の産業遺産を保全する最大の理由は、住環境向上や地域記憶の保全、観光資源の整備のために、製糖鉄道関連遺産を活用することが最適だと感じているからである。頂菜園における製糖鉄道保全運動の特徴は以下である。①廃線以降、製糖鉄道沿線地域は負の資産になったことで、住

環境向上のために、住民主導で沿道地域を整備している。②製糖鉄道は地域の記憶であり、ふるさとの歴史的な文脈保存のために、近代化産業遺産を保存している。③超高齢化・少子化により地域経済が衰退したことを踏まえ、地域産業を活性化するため、近代化産業遺産の活用や地域ブランドによる観光まちづくりを進めている。④製糖列車復活を目指す保全運動を通して、住民一丸の地域づくりを推進している。

(2) 観光まちづくりの特徴と課題

新港駅は台湾で初めての住民参加による製糖鉄道関連遺産保全事例ものの、頂菜園の製糖鉄道網は初めて製糖鉄道による地域の文化資源をネットワークする先進事例と言える。現在、来訪者は地域の製糖鉄道に沿って、頂菜園の歴史文化を体験できる。10年間に渡る製糖鉄道関連遺産保全の観光まちづくりにより、頂菜園は嘉義県の人気の観光拠点になっている。農村集落に多くの観光客が流入したことで住民生活が妨げられ、さらに、鉄道沿線に集まる屋台は歴史景観を損害し、来訪者の見学にも妨害されている。将来的には歴史的景観計画を制定すべきであり、大勢の観光客が板頭駅に集中している現状を改善しなければならない。

6.3.2.3 大崙蔗埕公園

大崙地域は嘉義県南部に位置する、人口約2,600人の農村集落である。戦前から戦後まで、大崙地域は南靖製糖工場の主な原料採取地域としてサトウキビ栽培業を行っていた。また、蒜頭製糖工場と南靖製糖工場とを結ぶ営業線の「蒜頭水上線」の大崙駅は地域の主な公共交通機関として、地域の交通の近代化を促がしていた。即ち、1970年代まで、蒜頭水上線の主な駅と原料サトウキビの収集場所である大崙地域は、サトウキビ栽培業と製糖産業の中心地として発展し、地元の蒜頭水上線が地域の原料サトウキビの搬送、地元住民の通勤・通学の主な公共交通機関として地域産業を促進していた。しかし、1982年の蒜頭水上線の廃線のため、製糖鉄道沿線の違法廃棄物・違法専用の課題が深刻になっていた。

蒜頭水上線の鉄道沿線の環境を改善するために、2004年に大崙の地元住民は文化部に「大崙蔗埕コミュニティ交流センター設立計画」¹⁶¹を提出し、文化部の「新故郷まちづくり計画」の85万円の助成金が住民主導による製糖鉄道保全事業に投入されることとなった。大崙地域の製糖鉄道の保全・活用と住民参加による公園整備の取り組みは、「雇工購料」¹⁶²手法を用いた住民向けの環境づくり事業である。大崙の「車埕」における地元住民主導による製糖鉄道の保全事業によって、長年の間廃棄された軌道を掘り出し、プラットフォーム、サインなどの鉄道関連施設の復元を行った。そして、大崙駅とサトウキビの収集場所である「蔗埕」の復元と共に、約1,200坪の「大崙蔗埕公園」が整備され、製糖鉄道沿線地域で地元の公共空間として活用されている。¹⁶³

大崙蔗埕公園の規模は新港鉄道公園と頂菜園より狭いが、住民主導による小規模の製糖鉄道の保全事業としての先進事例と言える。また、大崙地域における「雇工購料」手法を用いた製糖鉄道保全事業の利点は、製糖鉄道保全の多様な財源の確保、多様化の住民の発想による再利用方式などがある。

1. 大崙蔗埕公園の設置の経緯

¹⁶¹ 蔗埕は製糖鉄道駅周辺のサトウキビ収集場であり、地域のサトウキビ産業の集積地と言える。

¹⁶² 「雇工購料」は住民提案協働事業制度を通じてまちづくりの手法である。

¹⁶³ 出典：嘉義県水上郷大崙社区發展協会(2004)大崙蔗埕社区交流センター設立計画成果報告書-第一項:開発利用地方文化資産與文化環境計画、p.I-1.

大崙地域の蔗埕公園の設置の主な目標は、①大崙地域における製糖鉄道構内の環境の整理のみならず、製糖軌道・プラットホームとサインなどの製糖鉄道関連遺産の保全を通じて、共通記憶の保全と地域住民の意識の向上の促進、②地域の公共空間の創出と緑地広場・遊歩道などの環境づくりに伴う、製糖鉄道を軸とする地域の自然・文化資源の連携の 2 点がある。¹⁶⁴即ち、大崙地域における営業線の「蒜頭水上線」の住民主導による保全事業を契機に、大崙の文化・自然資源を対象として、地域ブランドが確立し、地域が活性化する取組みを行いながら、地域内相互交流・地域間交流・来訪者と地域住民との直接交流を促している。また、製糖鉄道の保全によって、地域住民の生活環境の改善のみならず、製糖工場見学会、製糖文化に関するイベント・教育活動の開催を通じて、地元の地域史・産業史の認識の向上も促進している。

前述の「大崙蔗埕コミュニティ交流センター設立計画」の内容は、「住民会議・ワークショップ」、「教育活動」、「公園づくり」、「記録・報告書」の 4 つの段階がある。下の表に示したのは、製糖鉄道の保全事業の日程と内容である。

2. 地域の製糖産業史の保全

「蔗埕」は製糖鉄道の駅周辺の原料サトウキビの収集場であり、各地の原料採取区域におけるサトウキビ栽培・運輸の近代化の証拠と言える。地元住民は「蔗埕文化空間の再生」という理念の下で、大崙駅周辺の蔗埕を公園・広場として再利用している。¹⁶⁵また、製糖鉄道保全事業の取り組みについては、「雇工購料」の手法を用いた地元住民主導による製糖鉄道の保全活動を行い、製糖鉄道沿線の違法廃棄物・違法占用の撤去、軌道の保護、プラットホーム・サインの復元などを推進している。

3. 環境緑化の整備

地元住民が設計した遊歩道・公園・植木・池などの環境美化は、大崙駅と周辺の蔗埕などの製糖鉄道関連遺産の再利用事業に合わせて行われていた。現在、大崙蔗埕公園と周辺の池・用水は地域の主なイベント広場として、自然環境の教育活動が開催されている。

4. 製糖産業の歴史保全と教育活動

地域の製糖産業・サトウキビ栽培の産業史を保全するために、地元住民は台糖から「原料サトウキビ・糖蜜列車」を購入して蔗埕公園で展示している。また、蔗埕公園と製糖列車の展示を通じて、製糖産業遺物の展示、製糖産業の歴史展示、製糖産業歴史講座などの製糖産業に関する教育活動が行われたため、共通記憶の保全と共に地元の環境意識・歴史保全の意識の向上を促している。

特に、大崙製糖地域の製糖歴史の調査を通じて、地元住民の製糖業の歴史の再認識が地域史の保全に大きな影響を与えている。また、製糖工場の元職員と技師の講座、元サトウキビ農民のヒアリング、製糖工場の見学会の開催などの教育活動・イベントを通じて、地域の製糖産業の歴史を振り返る展示などにより、製糖鉄道関連遺産を活用した地域ブランドの創出・強化を行っている。

¹⁶⁴ 出典：嘉義県水上郷大崙社区發展協會、同前掲、p.I-2。

¹⁶⁵ 出典：嘉義県水上郷大崙社区發展協會、同前掲、p.I-1。

表 6-15 大崙蔗埕コミュニティ交流センター設立計画（大崙蔗埕公園づくり）の日程・内容

活動	日程 (2004年)	活動内容・経緯
住民会議・ワークショップ		
チーム編成	3月	地元住民の要請と公園づくり・製糖鉄道保全のチームの編成
住民会議	3月-11月	製糖鉄道保全に関する議論
蔗埕公園設置のPR	3月-6月	地元住民に向けた製糖鉄道保全と公園づくりに関する宣伝活動
違法専用の撤去	3月-6月	社区発展協合理事長と村長は住民を説得し、住民の違法占用を撤去した。
製糖列車の設置	5月-11月	南靖製糖工場に製糖列車（原料サトウキビ・糖蜜列車）を購入した
蔗埕公園づくりの住民会議	7月-10月	大崙駅・蔗埕は大崙・梅仔厝・後潭の原料サトウキビの収集場所のため、地域産業の中心地として発展していた。製糖産業史の保全の前提下で、大崙蔗埕公園の企画を議論し、住民の地元へ帰属意識の向上を促進した。
教育活動		
製糖列車・公園にお絵描き	11月	住民参加による製糖列車・「蔗埕公園にお絵描き」活動、サトウキビ栽培歴史に関するイベントの開催。
製糖産業遺物の展示・関連活動	5月-11月	南靖製糖工場の見学会、南靖製糖工場の技師の製糖産業・製糖鉄道の講座の開催。
製糖産業の歴史展示	11月	伝統的なお菓子・製糖の過程の歴史展示
製糖産業歴史講座	3月-11月	製糖産業の講座、古写真の展示会など教育活動
公園づくり		
公園づくりの企画	6月-8月	蔗埕公園デザインの確認：軌道の整理、プラットホームの復元、蔗埕・駐車場の復元、列車の設置・展示、緑地広場・池の設置などの企画。
公園デザイン	8月-9月	蔗埕公園デザインと施設の設置の計画
公園整備会議	9月5日	公園整備工事の最後の確認の住民会議と午後の公園整備工事の開始
公園整備工事	9月-11月	プラットホームの復元と緑地広場・池の整備は「雇工購料」を通じて推進し、他の製糖鉄道の保全事業は600の延べ人員のボランティアによって行う。
活動記録と報告書		
活動記録	3月-11月	教育活動と蔗埕公園の整備の過程の記録
報告書の作成	3月-11月	報告書の作成と経費の会計

（出典：嘉義県水上郷大崙社区發展協会(2004)大崙蔗埕社区交流センター設立計画成果報告書-第一項:開発利用地方文化資産與文化環境計画、pp.11-4-7。より作成）

5. 蔗埕公園の整備と地域への影響

前述のように、大崙蔗埕公園が竣工された以降、製糖鉄道沿線の違法廃棄物・違法占用の撤去と共に住環境が改善され、住民主導による地域の産業史の保全も行われている。即ち、製糖鉄道保全によって、地域住民が地元への誇りを取り戻し、住民を地元に着させることを促している。また、地域の製糖産業史の保全活動を通じて、地域住民の意識の向上、住環境の向上のための環境整備を促進している。大崙蔗埕公園の整備の主な成果は以下に述べるとおりである。

- ① 製糖鉄道構内と蔗埕での新たな地域交流プラットホームの創出。
- ② 蔗埕公園における地域の主な公共空間・イベント広場の創出。
- ③ 蔗埕公園の遊歩道の通学路としての活用、学生の通学路の安全性の向上の促進。
- ④ 蔗埕公園の地域の子どもたちの遊びや学習の場としての活用。¹⁶⁶
- ⑤ 大崙地域の戦前から戦後までの製糖産業史・サトウキビ栽培産業史の保全、大崙の製糖産業史の重要性の再認識の促進。
- ⑥ まちの記憶の保全、地元住民の意識の向上、住民参加による住環境の改善運動の促進。
- ⑦ 製糖産業・製糖鉄道をテーマとした教育活動・観光活動の開催、製糖産業遺産を活かした地域の活力の創出と地域外との交流の増進。

6. 保全事業の課題

蔗埕公園の設置において最も困難な課題は製糖鉄道の所有者の台糖の保全意識の低下であり、また、住民主導による製糖鉄道保全運動においては中央政府の文化部からの助成金しか得られないという問題がある。また、台糖の製糖鉄道の管理権が地元住民に移譲されても、公園整備と鉄道構内で建造物の新設には台糖から許可を得る必要がある。言い換えれば、現状の再利用事業の多くの制限を緩和しなければ、製糖鉄道施設と蔗埕公園の日常的なメンテナンス、教育活動・観光発展の継続的な向上などの課題は解決できないと考えられる。

6.3.2.4 他の製糖鉄道の保全事例

1. 時光生態緑廊（小梅線）：製糖鉄道の自転車道としての活用の原点

大林製糖工場の14.8kmの小梅線（営業線、1913年開通）は縦貫鉄道の大林駅、大林製糖工場、小梅駅を連結していた。戦前から戦後まで、原料サトウキビの搬送のみならず、北嘉義地域の地元住民の通勤・通学の主な公共交通機関として活用されていた。しかし、1950年に乗客運輸が停止され、1985年に原料サトウキビの搬送も廃止されたことに伴い、製糖鉄道沿線の違法廃棄物と環境問題が深刻になった。

このような状況の中、2000年に、大林の「北勢文化発展協会」の「時光生態緑廊」という製糖鉄道保全事業が中央政府の内政部に提出され、内政部の「城郷新風貌專案計画」の助成金が自転車道と公園整備の事業に投入されることとなった。そこで、大林の北勢地域の一部の製糖鉄道は「自転車道」としての活用、プラットホーム・電信室などの復元、鉄道沿線地域のパブリックアート・街路樹・公園の設置が行われた。現在、来訪者はこの製糖鉄道によって、大林地域の文化・自然資源の見学を行い、製糖産業と農村文化を体験できるようになっている。

¹⁶⁶ 出典：嘉義県水上郷大崙社区發展協会、同前掲、pp.II-11-12。

つまり、この「時光生態緑廊」及び「北勢蔗埕公園」という製糖鉄道保全事業では、鉄道沿線の大糖・湖北・三村・三角地域を連携し、地域産業・自然観光・歴史文化を活かした観光まちづくりが推進されている。また、大林の「時光生態緑廊」は製糖鉄道の自転車道への活用の最初の事例であったため、その後の嘉義県における製糖鉄道沿線の自転車道の活用に大きな影響を与えたと言える。

2. 埤前地域の製糖鉄道の復元（東後寮専用線）

戦前から戦後初期まで、埤前地域は塩水港製糖の岸内製糖工場の原料採取区域であり、南嘉義の重要な原料サトウキビの栽培地域であった。1980年代の専用線の廃線と1994年の岸内製糖工場の廃業によって、埤前地域の衰退と環境悪化の課題が深刻になった。また、道路の建設のために、地域の一部の製糖鉄道が撤去され、地域の製糖産業の歴史保全に大きな損害を与えた。

嘉義県内の住民主導による製糖鉄道の影響の下で、2011年より住民主導による製糖鉄道・蔗埕・鉄道関連施設の復原事業、製糖列車公園の整備工事が始まった。住環境の改善と公共空間の創出をするために、義竹小学校の埤前キャンパスの空き地で、製糖列車公園の整備と共に列車の展示と歴史説明が設置されている。現在、製糖列車公園は地域の主な公共空間・イベント広場として活用されている。また、住民は台糖から製糖鉄道の軌道、製糖列車を購入して、専用線の製糖鉄道跡地で製糖鉄道・プラットホームを復元した。

つまり、嘉義県内の他の住民主導による製糖鉄道保全運動の影響下で、埤前の地域住民の製糖鉄道を活かした住環境の改善を推進する要望が非常に強いと思われ、製糖鉄道が台糖に撤去されても、地元住民は地域の産業史・地域史を保全するために、積極的に鉄道跡地で鉄道関連遺産の復元を行っている。したがって、埤前地域の製糖鉄道の復元は台湾初の住民主導による製糖鉄道の復原事業と言える。

6.3.3 製糖鉄道を活用したまちづくりの広がり

前述の新港駅での保全運動は住民主導による製糖鉄道の初の事例である。そして、新港鉄路公園は成功事例として、各地の廃線の再利用に深く影響を与えている。そのため、住民主導による製糖鉄道の保全活動は嘉義県を中心として広がっている。表2は、嘉義県での重要な住民主導による製糖鉄道の保全事例をまとめたものである。表が示しているように、製糖鉄道の保全活動は嘉義県内に展開し、公園、広場、遊歩道などとして活用する住民活動が広がっている。各地の製糖鉄道保全活動は、製糖産業遺産の活用のみならず、忘れられていた地域の記憶も掘り起こした。また、観光まちづくりによる地域活性化は、都市部へ流出した人々を呼び戻している。従って、負の資産となった製糖鉄道が地域の重要な文化資本へ転化し、各地の主要な訪問経路や地元の主な公共空間を創出したと言える。

表 6-16 嘉義県における住民主導による製糖鉄道の保全活動

地域	保全年	製糖鉄道	活用の方法
新港鐵路公園	1998	北港線	公園、遊歩道、イベント広場、保全運動の展示、機関車、列車展示、レストラン、案内所
時光生態綠廊	2002	大林-小梅線	公園、遊歩道、歴史展示
頂菜園	2004	北港線	公園、イベント広場、遊歩道、案内所、芸術歴史の展示
大崙蔗埕公園	2004	蒜頭-水上線	公園、遊歩道、機関車、列車展示
頂塗溝	2006	北港線	公園、遊歩道
蔡公厝	2006	北港線	公園、遊歩道
東後寮	2006	塩水港製糖専用線	公園、遊歩道、芸術文化展示
三間社區	2009	北港線	公園、遊歩道、列車展示
埤前	2010	塩水港製糖専用線	遊歩道、列車展示、鉄道復原

(筆者作成)



図 6-40 住民参加による大崙蔗埕公園



図 6-41 大崙蔗埕公園の様子



図 6-42 東後寮における製糖鉄道保全



図 6-43 東後寮の製糖鉄道公園



図 6-44 三間集落にける製糖列車の展示



図 6-45 三間集落にける鉄道公園



図 6-46 埤前における機関車の展示



図 6-47 埤前における鉄道公園

6.3.4 地方政府による製糖鉄道の保全

6.3.4.1 全域の自転車道網・緑地としての活用

約 2000 年から、台湾で自転車ブームが盛り上がり、各地で自転車道が敷設された。観光、レジャー産業や住民のニーズに応えるために、嘉義县政府と台糖との合意に基づいて、2003 年から県内の一部の製糖鉄道網の、自転車道・遊歩道としての活用が行われた。西海岸から東側の山脈の自然、文化資源をリンクするために、東石港と布袋港の「浜海国家風景区」から中部の製糖工場群、故宮南院を経て、東側の阿里山国家風景区まで、製糖鉄道沿線で自転車道・遊歩道が敷設された。

2003 年に嘉義县政府の「蒜頭製糖鉄道再生計画」に基づいて、蒜頭製糖工場の北側で朴子溪を渡る鉄橋（十字橋）と川沿いの製糖鉄道の一部の 6.1km の自転車道、遊歩道の敷設が始められた。鉄道沿線のプラットフォーム、倉庫、などの鉄道関連遺産を活かし、沿道地域で公園、緑地、案内所などの公共施設が建設された。この自転車道、遊歩道の、小規模な一部の製糖鉄道保全事業は、地方政府による製糖鉄道網の保全事業の初の事例と言える。その後、嘉義县政府による製糖鉄道の活用事業が正式に始まり、蒜頭製糖工場から東石港の埤頭までの 22km の自転車道、遊歩道が敷設された。また、前述の各地の住民主導による保全活動の影響下で、嘉義县政府による製糖鉄道の活用事業は全県に拡張されている。全域の自転車道、遊歩道のルートは、二つの環状線として緑線（2009 年竣工）と紫線（建設中）に分けられた。図が示しているように、環状線の緑線と紫線の交点の蒜頭製糖工場は製糖鉄道保全の核心になった。また、南靖工場と大林工場から各地に伸びる製糖鉄道網の一部も自転車道、遊歩道として活用されている。つまり、二つの環状線は、嘉義県全域での県民の公共空間と来訪者向けの観光ルートとして活用されている。図が示しているように、自転車道、遊歩道の半分以上が製糖鉄道沿線、他部分が道路の改修事業である。その内、殆どの紫線は製糖鉄道を活用する観光ルートと言える。また、この自転車道、遊歩道は各地の住民主導によ

る製糖鉄道保全運動をネットワークし、沿線地域で積極的に緑化や公共施設の建設を進めている。

表 6-17 環状線の「緑線」と「紫線」の自転車道、遊歩道

線路	長さ	経過糖廠	主なルート
緑線(2009)	100km	蒜頭工場大林工場	大林線(営業線大林線) 満竹線(道路) 新港線(道路) 梅山線(道路) 南側区間(営業線朴子線、専用線觸口線)
紫線 (建設中)	118km	蒜頭糖廠南靖糖廠	朴子線(蒜鶯線、専用線下揖子寮線) 民雄線(専用線牛稠線) 鹿草線(専用線鹿草線) 鹿義線(専用線竹子脚線) 義布東線(専用線過路子線)

(筆者作成)

6.3.4.2 朴子線における鉄道公園としての活用

「港墘」、「蒜頭工場」、「嘉義駅」を繋げた営業線の朴子線(24.8 km)は、サトウキビ・砂糖製品と各地の物産を搬送する鉄道のみならず、各地の民衆の通勤、通学の重要な交通システムであったと言える。しかし、1980年に、朴子線の営業線の運営は停止され、1999年に専用線も廃止された。朴子市都心部での住環境改善のために、2004年に嘉義縣政府と朴子市役所が連携して、1250mの朴子線を都市公園として活用する事業を行った。「朴子鉄支路公園」という緑化美化事業を推進し、沿線地域で歩道、椅子、簡易運動施設、夜間照明施設などを設置した。現在、この带状公園は市民に対する重要な散歩道のみならず、地域のブランドとして注目されている。

6.3.4.3 鉄橋の修復と野外考古園区との一体化

地域住民の要望に応えるために、北港線で最も長い製糖鉄道鉄橋の「復興鉄橋」(879m)は歴史的建築に指定され、地域の重要な製糖産業遺産となっている。2009年に嘉義縣政府は嘉義側の鉄橋の一部を修復して、鉄橋・周辺鉄道の保全と南港村の「古笨港考古園区」との一体化事業を行った。具体的には、地域活性化に役立てることを目的として、近代化の価値を持つ復興鉄橋と地域の考古歴史を活かした遊歩道を敷設した。

6.3.4.4 官民連携による義竹駅の保全

布袋港と新宮駅を結ぶ「新宮-布袋線」は台湾初の営業線だった。この路線の義竹駅は営業線と専用線の交差点にあったため、物資の搬送などの重要な役割を担っていた。1970年の廃線以来、義竹駅舎と周辺の線路は約40年間放置され、地域の負の資産となっていた。住環境改善と観光発展のために、義竹郷公所は義竹駅舎を中心とした「馨滿義竹自由行」という製糖鉄道の保全事業を行った。義竹郷公所(村役場)により修復された駅舎は、地方歴史文化の展示空間として活用されている。また、民間参加による義竹駅構内の緑化事業や鉄道遺構の保存事業も行っている。さらに、2009年に、駅周辺の鉄道沿線で竣工した自転

車道・遊歩道は、前述の環状線の紫線の「義布東線」に接続された。現在、義竹駅は地元住民の重要な公園、広場のみならず、対外的にも誇れる地域の観光資源と言える。



図 6-48 嘉義県政府による製糖鉄道と駅舎の活用

6.3.5 1990年代以降の製糖鉄道網の保全の全体像

6.3.5.1 製糖産業遺産の変容と公共空間の創出

製糖産業遺産の変遷は「戦前」、「終戦-80年代」、「80年代-現在」の三つの時期に分類される。まず、戦前の嘉義県での新式製糖工場は県内の百以上の在来糖廬に代わって、製糖産業の企業化と集中化を促進した。また、製糖鉄道の敷設、社有農場の設置、サトウキビ農園の拡大、水利施設の整備事業のため、地域の経済発展と近代化が加速した。次に、終戦から80年代までは、製糖工場での生産が続き、台湾の主な砂糖産地として運営されていた。また、製糖鉄道網は依然として地方の重要な交通システムであった。80年代以降、三つの製糖工場は相次いで廃業され、僅かな砂糖の加工業や生化学工業の事業が続いている。放置された資産を活用するために、嘉義県の三つの製糖工場は徐々に文化施設、公園、広場として活用された。町並みに溶け込むような高密度な製糖鉄道網も自転車道、遊歩道、公園として再利用され、住民の日常生活の公共空間、来訪者の観光ルートに転化された。

6.3.5.3 製糖鉄道沿線を軸とする地域資源の発掘と活性化

図に示す通り、嘉義県住民の製糖産業遺産の改善要望に対応するために、台糖は県内の製糖産業遺産群の保全事業を検討し、一部の製糖鉄道の保全事務について、直接に地域住民と自治体に移譲を行った。そのため、地域の多様な活動主体が各地の製糖鉄道保全に参画し、多元的な財源も確保できた。即ち、住民・自治体・台糖との保全政策の協調によって、製糖産業遺産の広域的な連携が選択的、弾力的な、柔軟な仕組みで行われている。そして、前述のように、嘉義県全域の製糖鉄道沿線の自転車・遊歩道は全体の製糖産業遺産をネットワークしながら、県内の文化・自然資源の一体化を促進した。また、大勢の来訪者は製糖鉄道に沿って製糖工場や駅舎を訪れ、住民活動を支援、地域の活性化の後押しとなっている。つまり、製糖工場と製糖鉄道網を核心とした製糖産業遺産の保全事業による公共空間の創出が官民連携により行われ、地域の潜在的資源の活用による地域の活性化が、遺産相互間のネットワーク化、そしてこれを訪れる観光客をも巻き込んで実現・拡大されている。

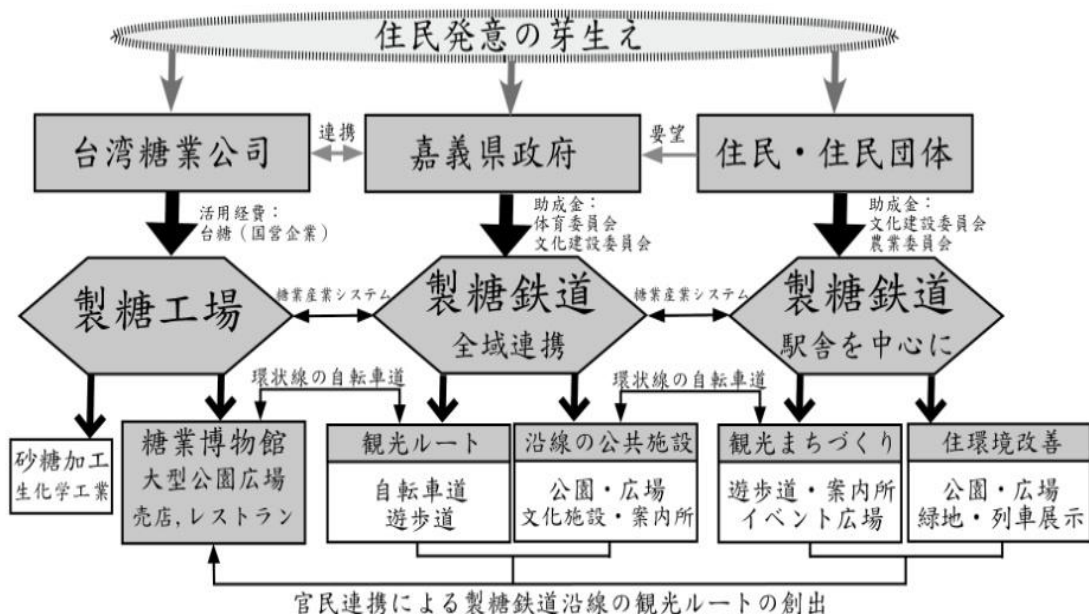


図 6-50 製糖関連遺産のネットワークの全体像 (筆者作成)

6.3.5.4 製糖鉄道網における近代的空間の維持

著名な建築家が設計した近代建築、あるいは芸術的価値が高い建築などの文化財としての保全の意義は分かりやすい。反して、工場、倉庫、鉄道、機械設備などの近代化産業遺産は強（技術・構造）、用（機能）の二つの機能が非常に強いが、美（意匠）の要素は弱い。従って、工業遺跡・遺構の科学・技術的価値の顕在化は比較的困難である。また、スケールの大きな室内空間と膨大な面積が対象とした維持費・改修費のため、一般的な文化財活用手法を適応することが難しい場合も少なくない。ここでは、嘉義県での製糖産業遺産が、公園・広場、遊歩道、自転車道、文化施設などの公共空間として活用され、成果を上げているのか、主な原因を以下に3点に整理した。

1. 「大型工場を文化施設として活用するブームの影響」

近年、創意文化産業を発展させるために、多くの大型新式工場は文化創造園区として活用されている。この影響で、地域の活性化と製糖産業遺産の保全を目的として、閉鎖された製糖工場を大型文化園区として活用する事業が進められている。また、蒜頭工場の広大な工場敷地や、建築や機械設備の維持管理経費を確保するために、蔗埕文化園区の一部の倉庫群が複合商業施設として活用されている。

2. 「住環境の改善」

公共施設の整備により生活空間の質の向上を図りながら、官民連携による製糖鉄道の保全事業を行なって、製糖鉄道の沿線で公園・広場、遊歩道などの事業を進めている。市民参加による製糖鉄道の保全活動を通して、製糖鉄道沿線の住環境の改善・良好な公共空間の創出している。住民と地方政府が連携した製糖鉄道保全事業により、台糖単体では難しかった製糖鉄道の維持・管理経費の財政上の課題をも解決したといえる。

3. 「地域ブランドの創出」

近年、住民参加による製糖産業遺産の保全と地域再生活動は非常に活発である。各地の近代化産業遺産保全は地元の NPO 団体や歴史文化研究会等により、地域活化や観光まちづくりを目的とした製糖産業遺産群の保全活動として支援されている。こうした住民参加による保全活動自体がその地域の独自性を反映するブランドとして認知され、更なる地域の活性化を促している。

6.3.5.5 全域で製糖鉄道網保全の成功の要因

嘉義県での製糖産業遺産は県内の資源をネットワークし、製糖鉄道沿線で全域の観光ルートの建設や公共施設の充実等の成果を上げた。三つの製糖工場と高密度な鉄道網の保全事業の分析を通して得られた保全事業による公共空間の創出に関する知見は、以下の通りである。

1. 植民地遺産としての製糖産業遺産は各地の歴史文化に転換され、地域ブランドとして積極的に活用されている。また、住民の住環境改善の要望に応えるために、官民連携による製糖鉄道保全事業を行い、台糖の維持・管理経費の財政上の厳しい課題を解決した。
2. 官民協力による製糖産業遺産の保全事業は地域の活性化を目的とした文化資源の転化を進めている。また、住民参加による製糖産業遺産の多元的な活用方式は、住環境の改善や観光産業の発展や地域ブランドの創出を促進している。
3. 嘉義県での製糖産業遺産の保存事業は、遺産群が持つ価値をより顕在化させ、「地域活性化」に役立てることを目的として、「製糖産業史」や「地域発展史」のストーリーを軸に、相互に関連する複数遺産により構成される「観光ルート」を取りまとめることとした。

6.4 小結

本章では、戦前の台南州における製糖鉄道の敷設による地域変遷、戦後の維持と活用実態を明らかにすることを目的に、高密度な製糖鉄道網を所属製糖会社・製糖工場で分類、専用線と営業線の路線沿線の地域の変化、また嘉義県を中心に官民連携による県全域の製糖産業遺産の保全事業の実態に関する考察から研究を行った。その結果として以下の3点が明らかとなった。

1. 戦前の製糖鉄道の敷設に伴った地域変遷

1906年より、台湾、大日本、塩水港の各製糖会社による製糖鉄道の専用線と営業線の敷設が始まり、製糖工場と縦貫鉄道とを連結する私設鉄道事業の兼営によって砂糖商品・原料サトウキビ・物資、乗客の搬送を行っていた。また、台湾総督府による港運禁止政策と共に西海岸の旧港町の衰退が引き起こされ、製糖鉄道網が清朝時代の「東から西へ」の水運物流の「西から東へ」の鉄道運輸への変化を促した。また、製糖鉄道に繋がる縦貫線鉄道の駅周辺地域における新たな物産集積地の形成に伴って、縦貫鉄道沿線地域の都市形成が促進された。さらに、西台湾の旧港町と製糖工場と縦貫鉄道とを連結する営業線には、伝統的市街地の人口の製糖鉄道周辺及び縦貫鉄道駅周辺への流出、いわゆる「西から東へ」の人口流動に大きな影響を与えたことを明らかにした。

2. 戦後の製糖鉄道の接収と変化

戦後、日系製糖会社の製糖鉄道は台糖に接収されて、新たな営業線と国防機能の南北平行予備線を敷設し、物資・旅客の搬送を続けていた。また、国営企業である台糖傘下の製糖鉄道は国家政策に合わせて、「サトウキビ耕作の宣伝」、「医療の支援」、「政治・軍事的な宣伝」、「参拝専用列車」などの新たな機能を与えられた。しかし、1960年代の道路交通の発達と1980年代の製糖産業の衰退によって、製糖鉄道も相次いで廃線した。現在、台湾において現役製糖鉄道として原料サトウキビ搬送を続けているのは、虎尾製糖工場の馬公厝線のみである。

3. 1990年代以降の製糖鉄道保全運動に伴った地域再生

1990年代以降の製糖鉄道保全運動について、日本統治時代の嘉義県の製糖工場と製糖鉄道を対象に、住民主導による製糖鉄道保全運動が地域再生・公共空間の創出に与えた影響を分析した。その結果、住環境改善の要望に応えるために、官民連携による製糖鉄道保全事業が行われ、多様な主体の参画による整備・保全の下で、台糖の維持・管理経費の財政上の厳しい課題を解決したことが明らかになった。また、住民運動がきっかけとなって県政府が製糖鉄道を自転車道化し、点在していた製糖産業遺産の物理的なネットワーク化が促進されている。その過程において県内の文化・自然資源の一体化が進んでいることも示された。

以上、台南州における高密度な製糖鉄道網について、戦前の物資と人口の流動の変化、戦後の国家政策に合わせた運営と、近年の製糖鉄道の保全運動を踏まえ、各時期の製糖鉄道の変遷に伴う地域社会への影響を明らかにした。

第七章 台湾における近代製糖産業遺産の再評価と変容

- 7.1 多元的視点から視る近代製糖業関連遺産の「近代的」価値
- 7.2 近代的製糖業関連遺産の産業景観の全体像とその変遷
- 7.3 近代的価値を基礎とする近代製糖業関連遺産の保全手法
- 7.4 植民地期の近代化産業遺産の価値転換と保全手法
- 7.5 小結

7.1 多元的視点から見る近代製糖業関連遺産の「近代的」価値

7.1.1 植民地期の特徴と価値変遷

7.1.1.1 日本帝国支配による殖産興業政策下の近代的製糖業

1901、台湾総督児玉源太郎と民政長官後藤新平は新渡戸稲造氏を要請し、ジャワやハワイの近代糖業の科学技術を導入した。同年、新渡戸氏が作成した「糖業改良意見書」に基づいて、「台湾糖業奨励に関する規則」及び「施行細則」を發布し、サトウキビ栽培者に対し、蔗苗、肥料、農地開墾、灌漑・排水、製糖機械器具等々の費用援助などの糖業政策改良を行った。翌年、「臨時台湾糖務局」を設立し、生産量増加の実績によって総督府の財政の改善を行ったのですか、それとも生産量の実績よりも、総督府の財政改善を優先させた。

1. 製糖場取締規則

1905年、製糖場の濫立を防止するために、臨時台湾糖務局による「製糖場取締規則」が發布され、「新式製糖工場」及び「改良糖廊」の設立により「許可制」に変更された。そのため、殆どの在来糖廊はなくなり、半農半工の糖廊産業が衰退したため、糖廊主は小規模製糖産業者から単純なサトウキビ栽培者になった。

2. 原料採取区域制

製糖会社側は原料代が生産費中の最大額を占め、買取価格の高低は直ちに全体の生産費を増減し収益影響するため、なるべく安価に買入することを追求していた。¹⁶⁷十分な原料サトウキビのため、前述の製糖場取締規則の「原料採取区域制」に基づき、各製糖会社には一定の原料採取区域が限定され、区域内のサトウキビは指定製糖工場に売渡さなければならなくなった。また、製糖会社側には、区域内のサトウキビは相当の代価をもって全てを買収するよう義務づけられた。

原料採取区域制の目的は、農民の原料サトウキビ販売に制限を加えることで製糖場間の原料サトウキビ争奪を避けるもので、原料サトウキビの栽培を農民に押し付けるものではなかった。即ち、サトウキビ農民は自分の都合で原料サトウキビあるいは他の作物を植える自由が残されたわけで、製糖会社の経営からみれば原料サトウキビの栽培を如何に農民に続けさせるかが、死活問題となっていた。¹⁶⁸それによって、清朝時代に、糖廊の経営者とサトウキビ農民は一定の比率で製糖の収益をシェアし、多くのサトウキビ農民は半工半農として製糖産業を運営していた。しかし、日本統治時代に入り、サトウキビ農民と糖廊の経営者は単純な農民になった。

これにより、1924年より、サトウキビ農民の製糖会社に対する反対運動が相次いで発生し、農民と製糖会社の対立課題が深刻になった。1925年に、台南州における明治製糖の総爺工場、蕭壠工場、台湾製糖の車路墘工場傘下の原料採取区域で、多くの農民は原料サトウキビの買取価格への不満から、反発運動が起こっていた。最も激しい反発事件については、同年10月に林本源製糖会社は甘蔗買取価格を発表する前に、二林地域のサトウキビ農民のサトウキビを刈取ろうとしたため、製糖会社側を擁護する警察と刈取りを拒否するサトウキビ農民との間で激しい衝突が発生した。この「二林事件」の中で、サトウキビ農民は警官のサーベルを奪い警官9名が負傷する事態となったため、逮捕者は93名を超え39名が有罪となった。ま

¹⁶⁷ 出典：堀和生、中村哲（2004）、日本資本主義と朝鮮・台湾-帝国主義下の経済変動頁、京都大学学術出版会、p.182

¹⁶⁸ 出典：同上。

た、この事件の中心人物となった台湾文化協会・蔗農組合の李応章氏（地域名医）は懲役 8 ヶ月の有罪判決となった。¹⁶⁹台南州の反発運動では、1925 年 8 月に、総爺製糖工場に所属する原料区の北門郡学甲庄と曾文郡麻豆街の千余のサトウキビ農民は、製糖会社側の買収価格に不満をつのらせ、台南州と台湾総督府に請願書を提出したが、製糖会社側は農民のニーズに応えず、買収価格はほとんど上昇しなかった。¹⁷⁰このように、原料採取区域制度は明らかに製糖会社を保護する特権であり、日本植民支配下の典型的な産業保護政策の産物であったと言える。



図 7-1 地裁の公判での二林事件の被告の記念写真

（出典：台湾二林蔗農事件文化協会（2001）植民地的怒吼:二林蔗農事件、彰化県文化局、p.68。）

そこで、1920 年代後半に、日本文化協会と左派の民間組織は原料採取区域制度の農民の自由を束縛するものについての反論を提出し、その制度の不法の議論の内容は以下の 6 点である。

- (1) 採取区域制度は、農民の自由を束縛する。サトウキビ耕作の強制を受ける。
- (2) 製糖会社はサトウキビ買収価格を官庁の認可を受けるのみ決定し、農民は此の独断的価格によってサトウキビを買ひとられて行くのは常である。
- (3) 農民は否でも応でも、定められたる買収価格で指定せられたる買収価格で指定せられたる会社にサトウキビを売らなければならぬ。名は買収で、その実一種の徴発である。
- (4) 総督府では殖産政策に基き、農民に干渉してまでサトウキビを栽培せしめている。
- (5) 会社は自から原料の不足を来たさぬ程度に、一般サトウキビ農民を活かして置かなければならぬ。故に会社の支払うサトウキビの価格は、一般サトウキビ農民に最低限度の生活を与える点に迄切詰めている。
- (6) 買収価格を定めずに、刈取って後に買収価格を発表する。¹⁷¹

3. 社有農場の設置と半強制的な土地買収

1910 年より、十分なサトウキビ原料を得るために、広大な農地を半強制的に買収して社有農場を設置し

¹⁶⁹ 出典：台湾二林蔗農事件文化協会（2001）植民地的怒吼:二林蔗農事件、彰化県文化局、p.64。

¹⁷⁰ 出典：許永河（2009）南瀛糖業誌、臺南縣政府、p.171。

¹⁷¹ 出典：拓殖通信社（1926）原料採取区域問題、拓殖通信社、p.1-3。

ていた。そのため、多くのサトウキビ農民は土地を失って小作農になった。しかし、製糖会社の土地買入れに対する抵抗は根強かった。

4. 民族資本の製糖会社の吸収

日露戦争以降、日本資本の植民地の台湾への進出については、1930年代まで他の産業より製糖業に強くみられた。即ち、日露戦争期の戦争景気とその後の好景気のため、多くの日本財閥が台湾製糖業に投資した。例えば、国家権力との結びつきを濃厚にした台湾製糖、大日本製糖、明治製糖などの大手製糖企業である。そのため、台湾資本の製糖会社勢力は台湾製糖業を中心とする日本資本の進出に直面しなければならなくなった。¹⁷²1907年より、台湾資本による小規模の製糖会社、改良糖廊は日系企業に合併され、日系製糖会社は台湾の近代的製糖業の全面的な占領を達成したといえる。

5. 地方政治権力の中心の形成

製糖会社は製糖工場の設立に伴って、製糖鉄道の敷設、水利施設、電信施設などの近代化を積極的に推進し、製糖工場の周辺地域を中心とした地域開墾を行った。製糖産業の発展と共に地域形成がなされたことによって、製糖会社が地域社会に対して政治的・経済的・社会的に大きな影響力を与えることとなった。また、国家の産業政策をも遂行する製糖会社は、台湾総督府と自治体と連携して、製糖工場を中心とした政治中心地の形成を促進した。例えば、台南州の虎尾製糖工場と新営製糖工場の周辺地域においては、市街地化が急速的に進んだため、地域の政治権力を中心とした典型的な企業城下町が形成された。

以上、製糖産業の発展に関する民族差別の実態を解明し、殖産興業下の製糖産業の植民支配の特徴を明らかにした。

製糖場取締規則が布告された以降、各地域のサトウキビ農民は指定された製糖工場にサトウキビを売却しなければならなかった。また農地の強制収用とサトウキビの栽培転換などの政策は農民の栽培・商業自由権と財産権を侵害したため、製糖会社と農民との間で多くの紛争・反発が起きていた。さらに、台湾総督府の日本財閥保護政策の影響下で、大手製糖会社は台湾資本を吸収し、台湾人による製糖会社は全体に日本人による製糖会社に対し、従属的な位置づけとなっていた。¹⁷³一方、大手製糖会社による大規模製糖工場の製糖産業の拡大のため、製糖鉄道の敷設、水利施設の整備、サトウキビ畑の開拓、発電所・電信施設の建設などに対する膨大な資本が投下され、製糖産業と地域の近代化はより加速されていた。

7.1.1.2 「産業革命」の原点としての製糖産業遺産

清朝時代に、台湾北部の茶産業と樟脳産業の著しい発展のため、清政府が基隆から台北を経て新竹までの鉄道を敷設した。これは、地域産業に合わせた鉄道の敷設や港湾の建設のため、インフラと産業発展との関連性は非常に高いといえる。日本統治時代以降は、台湾総督府が鉄道・港湾・インフラなどの建設を行った。その中でも、縦貫線鉄道の開通は、台湾の最も重要な近代化の指標であったと言える。1899年より、総督府鉄道部は既存鉄道の延伸計画に基づき、南北から縦貫鉄道の貫通工事を同時に推進した。鉄道沿線の開通の順序から見ると、北側の敷設工事より早く、高雄から台南州へと鉄道線路を北上させた。

¹⁷² 出典：塗照彦（1975）日本帝国主義下の台湾、東京大学出版会、p.399。

¹⁷³ 満州事変と金融危機のため、台湾総督府の主導によって、製糖会社の大型合併による集中と独占体制を促進することになっていた。

つまり、台南州と高雄州の製糖産業に合わせ、南部の鉄道敷設の速度は北部より速く高雄港から台南州に延伸した。そして、1908年に台湾中部で南北の線路を合体させて、基隆港から高雄港までの縦貫線が竣工した。台湾における初めての産業革新と共に集積地・集落を改編したという点で、1900年代から大日本帝国の植民地での最大の殖産興業は、台南州を中心に行われた近代製糖産業をめぐる植民政策と産業近代化策である。従って、台南州を主とした製糖産業の近代化は近代台湾の「産業革命」の原点と言える。

7.1.1.3 戦後に製糖産業の接收と経済的継承

1. 製糖工場

戦後、台糖は四大製糖会社の工場を接收し、製糖産業の運営を引継ぎ、1960年代前半まで台湾の輸出貿易に大きなシェアを占めていた。1960年代まで、工場周辺の集落の発展と縦貫鉄道の駅周辺で市街地の形成を続けたが、1970年代より多様な製造業や新興IT産業が製糖産業に代わって地域発展に影響するようになった。

2. 社有農場

戦後初期に、戦前の四大製糖会社が台糖に接收され、約7.3万haの社有農地が行政に無償提供による国家建設・都市計画用地への転用がなされた。その後、台糖によるサトウキビを栽培し、広大な社有農場は農村地帯の集落の発展を維持させていた。

3. 製糖鉄道

台糖による製糖工場・社有農場と共に、高密度の製糖鉄道が接收され、製糖業の統一管理のために、線路の連結、新たな営業線の延伸、国防戦略の南北平行予備線などの鉄道事業が推進されていた。台糖の運営下で、1960年代まで製糖工場周辺と縦貫線鉄道駅周辺で人口集中が起こることもあった。

表 7-1 戦後の製糖産業の継承と変遷

製糖産業	経済的発展(戦後～1980年代)	市街地化(戦後～1980年代)	廃止と転用(1990年代以降)
製糖工場	1.製糖施設、社宅街などの工業施設を接收する 2.1960年代前半まで大きなシェアを占めている	1.1960年代まで縦貫鉄道駅周辺で市街地化を形成する 2.1970年代より製造業やIT産業が製糖産業に代わって地域発展に影響する	1.1990年代以降の製糖業が激しく衰退している 2.虎尾と湾裡製糖工場の製糖が続いている 3.文化施設として活用している
社有農場	1.社有農場を接收する(広大な農地の資源) 2.終戦直後に都市計画やインフラのために転用する	1.市街化を抑える 2.農村地帯の発展を維持する	1.1990年代以降の糖業衰退と共に破棄 2.糖業衰退以降工業団地や都市計画などの多様化・転用
製糖鉄道	1.製糖鉄道を接收する(中長距離陸上貨物輸) 2.専用線が各工場に接続し、営業線も増設される 3.国防戦略の南北平行予備線を設立	1960年代まで製糖工場周辺と縦貫線鉄道駅周辺で人口集中が起こる	1.1970年代まで地方の重要な交通システム 2.1980年代より廃線になる 3.一部が撤去される 4.2000年代以降、各地の製糖鉄道が活用されている

(筆者作成)

7.1.1.4 1990年代以降の文化財的価値の転用

1. 製糖工場

1990年代以降、台湾製糖業の衰退のため、製糖工場が相次いで廃業し、長年閉鎖された製糖工場は地域衰退の象徴として存在していた。地域の活性化及び台糖の資産の活用のために、現在の13製糖工場を「台糖主導」と「外部組織」に分類し、文化創意園區、観光・レジャー施設、芸術文化の展示・演出などの保全事業が行われたが、僅か14の製糖工場構内で一部の遺跡・遺構が文化財として登録されたに留まっている。¹⁷⁴

2. 社有農場

1990年代より、製糖業の衰退と共に多くの社有農場のサトウキビ耕作も中止され、戦後の第二回の多様な土地転用が行われている。近年、台糖の社有農場の転用の類型は、工業団地、都市計画区域、高速鉄道・高速道路などの交通施設、大学用地、大型文化施設、人工造林、復興事業などであり、地域社会の発展に大きな影響を与えている。

3. 製糖鉄道

1970年代以降、製糖鉄道は相次いで廃線となり、鉄道沿線地域の不法占用や廃棄物の不法投棄も発生し、地方の「負の資産」となる深刻な課題を抱えている。1990年代から、嘉義県を中心とした南台湾における、日常生活の質を向上するため、住民・地元政府主導による製糖鉄道の保全事業が行われている。今まで、7点の駅舎、鉄橋などの製糖鉄道関連遺産が文化財を登録されており、製糖鉄道における緑地広場、遊歩道、自転車ルートなどを活用され、地域向けの公共空間を創出している。

表 7-2 1990年代以降の文化財的価値の転用

製糖産業	文化財登録	文化施設としての活用	公共空間化
製糖工場	古跡、歴史建築、文化景観	文化創意園區、観光・レジャー施設、芸術村、博物館	1.文化施設（無料入園(館)） 2.緑地広場、地域公園
社有農場	なし	大型文化施設用地、資料館	1.公園化、緑地広場、観光牧場、植林 2.都市計画、県庁舎、大学キャンパス、大型病院
製糖鉄道	歴史建築(駅と橋梁)	駅舎の案内所、資料館	緑地広場、遊歩道、自転車ルート

(筆者作成)

¹⁷⁴ 全ての製糖工場の中で、完全保存（13工場）、一部分保存（13工場）、ほぼ撤去（16工場）に保全状態を分けることができる。

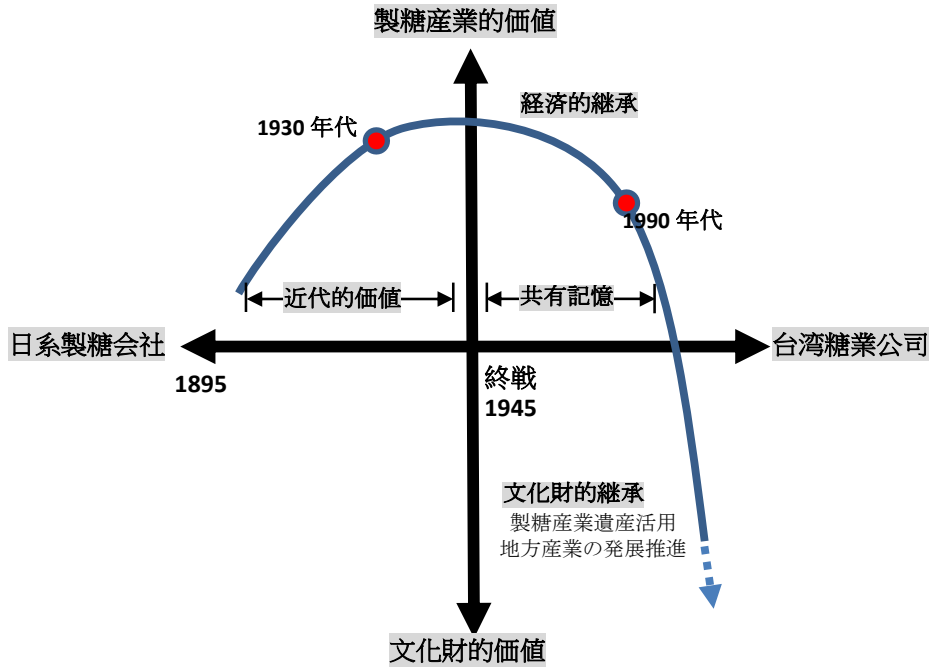


図 7-2 製糖産業遺産における製糖産業的価値から文化財的価値への転換

7.1.2 地域のランドマークとしてのローカル価値

7.1.2.1 一地域一工場

1905年の原料採取区域制が発布された以後、各地域で特定の製糖会社傘下の製糖工場の設立のみが許可されたため、「一地域一製糖工場」の地域産業構造が形成された。以下の表に示すように、台南州の全ての12の大字の中で、9つの地域で製糖工場が存在した。

表 7-3 日本統治時代の台湾街大字人口 1920～1939

街大字名	人口 (1939年、千人)	増加率 (1920～1939%)	市街地の類型	製糖工場
北港	16.2	84.6	旧港町(河川港)	北港
麻豆	14.9	47.6	旧港町(河川港)	総爺
新營	11.9	143.8	製糖企業町 縦貫鉄道駅	新營
朴子	11.5	57.8	旧港町(河川港)	蒜頭
西螺	11.0	59.0	産業集積地	—
虎尾	10.9	358.9	製糖企業町	虎尾
斗六	9.9	73.6	産業集積地	斗六
佳里	8.3	73.8	産業集積地	蕭壠
塩水	7.8	37.6	旧港町(河川港)	岸内
新化	7.2	56.9	産業集積地	—
善化	5.7	48.4	産業集積地	湾裡
斗南	4.9	115.6	縦貫鉄道駅	—

(出典：富田芳郎(1941)台湾の地方都市研究、製糖研究会會報第七十五回、p.45)

その中で、台南州における大字人口の増加率によると、大字の「新営」と「虎尾」は典型的な製糖企業城下町と判断できる。また、大字の「新化」には製糖工場がないが、改良農園、試験所、広大な社有農場などが設置されたために、製糖産業に係る「サトウキビ原料」の集積地であると言える。さらに大字の「斗南」では、虎尾製糖工場の砂糖製品輸出の為に縦貫線駅が存するため、製糖産業の発展と共に人口集中が起こった。特に、台南州は他の地域と大きく異なり、殆ど全ての市街地が製糖産業地域となったことから、製糖工場による地域産業発展への影響が圧倒的に大きかったと言える。

7.1.2.2 産業近代化と村落構造の改編

近代台湾における鉄道・港湾の整備と共に在来経済を改編し物流を河川から鉄道中心に変えていく様々な施策が行われた。代表的な施策の一つは鉄道に有利な運賃政策の実施が挙げられ、これにより物資の集荷に努めた。¹⁷⁵また、日本統治時代に入り、台湾西海岸の海港・河川港からの輸出が禁止され、中国の福建や広州向けの貿易路が切断された。結果として、西海岸の港町が徐々に衰退し、物流も基隆港と高雄港に集中した。さらに、製糖鉄道網は西海岸の港町、製糖工場、縦貫線鉄道駅と繋がり、高密度な製糖鉄道網によって物流が縦貫鉄道に集中した。つまり、清朝時代に主流であった台南州における東側から西側の港口への物流は、日本統治時代の製糖鉄道網によって西から東の縦貫鉄道への搬送パターンに変わった。なお、千製糖場取締規則の発布に伴って千余の糖廍が減少したため、砂糖の集積地である港町の発展の減速がますます顕著となった。一方、製糖鉄道に繋がる縦貫鉄道駅周辺は、新たな製糖集積地が形成することになり、台湾の村落構造が徹底的に改編した。いわゆる、製糖工場の起業と共に物産集積・人口集中が起こり、縦貫鉄道駅周辺における市街地が形成され、現在の台湾の主な都市の基盤となっている。

表 7-4 製糖産業の地域の人口への影響

製糖産業	工場周辺集落	工場周辺市街地	縦貫鉄道駅周辺
製糖工場	1.直接に人口集中を促進した 2.工業村を形成した	1.製糖業近代化初期（1905 まで）に人口が多少減少した 2.新式製糖工場の起業と共に徐々に増加した	間接的に人口集中を促進した
社有農場	1.市街地化を抑えた 2.農村人口を維持した	人口集中を抑えた	人口集中を抑えた
製糖鉄道	人口増加を促進した	縦貫鉄道駅周辺に流出した	直接的に人口集積を促進した

(筆者作成)

下に示してある図のように、製糖工場の起業と共に工業村の設立と職員等の集中によって、工場周辺集落の人口が増加した。工場周辺市街地では、産業集積地機能の衰退と共に人口が減少したが、1905年の製糖場取締規則による新式製糖工場の起業、サトウキビ畑の開拓、製糖鉄道の開通に伴って、人口が徐々に増えていった。縦貫鉄道駅の周辺地域では、駅の開通によって人口が多少増加したが、周辺の製糖工場起業と同様に、人口は激しく増えていた。

¹⁷⁵ 出典：小林英夫（1993）植民地経営の特質、近代日本と植民地 3—植民地化と産業化、岩波書店、p.10。

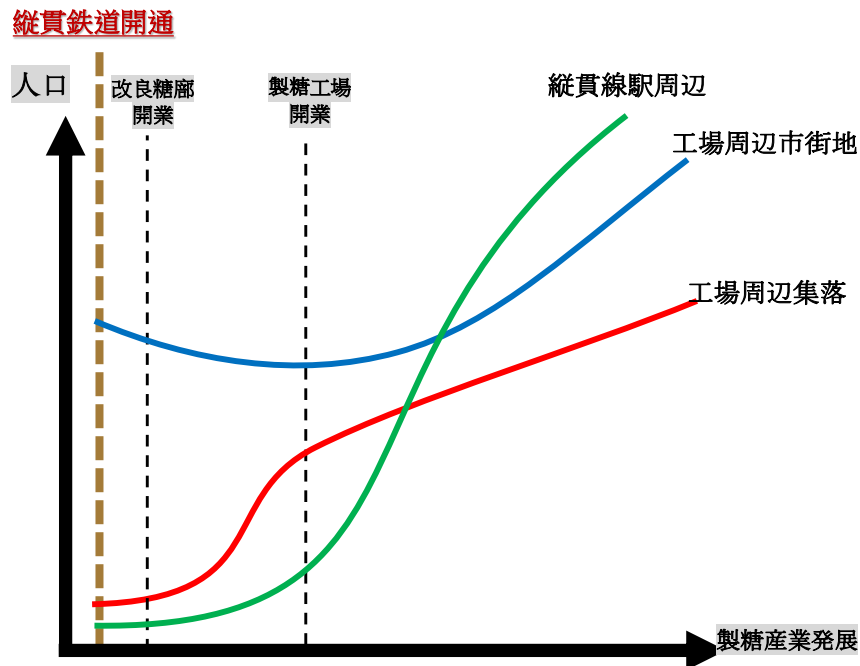


図 7-3 製糖工場周辺集落、市街地、縦貫鉄道周辺地域の人口の推移（筆者作成）

7.1.2.3 地域代表的性格

日本統治時代から戦後初期まで、台南州における主な市街地での製糖工場の煙突は地域で最も高い建造物であり、各地の製糖工場の煙突は地域発展を象徴していた。また、地域近代化・市街地化を支えた製糖工場は、近代的製糖業を象徴する産業施設のみならず、地域独自の性格の形成を促進していた。例えば、各製糖会社の原料採取区域に基づき、地域の発展は製糖工場・サトウキビ農場・製糖鉄道網による製糖産業文化圏として一体的に促進された。

7.1.3 台湾における製糖業関連遺産と日本との関連性

7.1.3.1 日本の大手の製糖企業の老舗企業としての原点

戦後、台糖は「大日本製糖」、「明治製糖」、「塩水港製糖」、「台湾製糖」等の四大製糖会社を接収し合併したが、この四つの製糖会社の日本本土の精糖（製糖）産業は継続されている。例えば、1984年に「大日本製糖」（1895年創業）と「明治製糖」（1906年創業）は、三菱商事株式会社のグループ企業として新たなスタートを切り、1996年には両社の合併により、現在の「大日本明治製糖」に社名を変更した。また、2005年に「台糖株式会社」（台湾製糖の前身、1900年創業）は三井製糖株式会社と株式会社ケイ・エスに合併された。さらに、塩水港精糖株式会社（塩水港製糖の前身、1904年創業）は、日本で3番目に古い伝統を持つ製糖会社として高い精製糖技術の維持、発展が続いている。つまり、台湾の製糖産業遺産は日本の多くの大手製糖会社の発展の原点とも言える。

7.1.3.2 旧日本の植民地での最大の近代化産業

1901年2月に新渡戸稲造は台湾総督府の民政長官の後藤新平の招聘を受け、台湾総督府の技師に任命され、同年5月に民政局殖産課長に昇格し、11月に臨時台湾糖務局長となった。欧米の植民政策と台湾の糖業の現状によって、総督府に「糖業改良意見書」を提出し、台湾における糖業発展の基礎構築に貢献した。同時に、総督児玉源太郎及び民政長官後藤新平からの要請により、日本の財閥による製糖会社が相次いで台湾の製糖業に進出していた。終に、台湾での製糖産業は日本の植民地の中で最大の産業に発展した。

7.1.3.3 欧米の製糖産業の最先端技術の導入

前述のように、台湾での製糖産業の近代化は新渡戸稲造の改良意見書に基づく近代的製糖政策により推進された。他の近代的産業と異なるのは、台湾での近代的製糖工場の技術と設備は殆ど欧米の製糖産業の最先端技術を導入され、最新のサトウキビの品種、製糖技術、大型製糖工場の建設等の科学技術が直接に台湾に移植された。つまり、当時の最新の製糖技術を導入された台湾の近代的製糖産業は、日本本土よりも最先端の技術によって発展した。

7.1.4 台湾における製糖業関連遺産の世界的価値

1. 産糖大国としての世界的地位

台湾総督府は欧米の植民地の経営を参考にし、日本で初めて植民地の台湾における近代製糖業を積極的に発展させ、大規模新式工場の建設と共に、製糖技術、甘蔗品種、耕地改善などによって、台湾は世界産糖大国となっていった。1930年代に世界の10大産糖国に入り、1938年の最盛期に約17万甲のサトウキビ農地、1283トンの産糖高に達成し、当年度の砂糖産量の世界第3位となった。¹⁷⁶

2. 世界一の製糖産業開発密度

台湾の領土と戦前の産糖大国のキューバ、インド、ジャワ、インドネシア、ブラジルなどより狭いため、土地単位面積当たり砂糖の生産量は世界一であった。また、南台湾における世界珍しい高密度の製糖鉄道網も世界的価値があると考えられる。

3. 日本・東アジアの産業近代化との歴史的関連性

1931年9月のいわゆる満州事変をきっかけに日本資本主義が軍事主義的対外膨脹に大きく傾斜することもない、糖業資本は本格的に糖業以外の異種産業にも触手を伸ばし始めた。¹⁷⁷下の表を示したように、砂糖業と大きく関係する食品工業や農工業は主な投資領域のみならず、ゴム、パルプ、化学などの製造工業に幅広く進出している。¹⁷⁸また、製糖会社の多様な事業の投資において、台湾よりも日本内地や中国、東南アジアへの進出が進んでいた。例えば、台湾製糖系傘下の森永キャンテイ・ストア、森永食品工業、森永東北農業工業、森永関西牛乳などの食品業は、現在まで日本の食品産業と日常生活に大きな影響を与えている。

¹⁷⁶ 当年度の砂糖産量において、世界1位はキューバ、2位はジャワである。

¹⁷⁷ 出典：涂照彦（1975）日本帝国主義下の台湾、東京大学出版会、p.326。

¹⁷⁸ 出典：同上、p.331。

また、前述のように、台湾で設立された台湾製糖、明治製糖、塩水港製糖、また日本内地からの大日本製糖などの四大製糖会社は、日本の大手の製糖企業の老舗企業としての原点と言える。まず、台湾初の製糖会社である台湾製糖は、1946年に日本で新日本興業株式会社を設立し、4年後台糖株式会社に再変更し、神戸精糖工場を中心に製糖業を引き継いでいた。2005年に同じ三井グループの「新三井製糖株式会社と株式会社ケイ・エス」と合併し、「三井砂糖」である日本の製糖大手として運営し続けている。次に、1996年に、大日本製糖と明治製糖は三菱商事株式会社のグループ企業として合併し、「大日本明治製糖」に社名を変更して、今まで日本の主な製糖会社として製糖産業を続けている。最後、塩水港製糖には、台湾での創業から社名がそのまま受け継がれ、横浜精糖工場を中心に製糖業を運営している。

従って、戦前の台湾における四大製糖会社は、日本・東アジアの産業近代化に大きな影響を与え、今まで日本の製糖業にも大きな影響力を持っている。そのため、台湾の製糖産業遺産は、台湾を中心に日本から東アジアまでの産業近代化に大きな貢献を与え、近代的産業発展の世界史的価値があると考えられる。

4. 中華圏地域の産業革命の先駆

清朝時代から日本統治時代を経て、戦後初期まで、台湾の近代化建設・産業革新は中国大陸より早く、中華圏の産業革新のパイオニアとしての世界史的意義があると思われる。即ち、製糖産業遺産の全面的な革新については、日本統治時代に世界中の中華圏地域において、他に先駆ける最初の産業革命である。僅か10余年で、台湾における製糖産業の急速な産業化が進められ、世界の産糖大国となった。それによって、台湾の製糖産業遺産は中華圏地域の産業革命の先駆として、歴史的価値、技術的価値、文化的価値の高い遺産を有することが明らかになった。

表 7-5 1930 年以降の明治・台湾・大日本・塩水港など製糖四大会社の事業投資会社

会社名	資本金 (払込額)	本店所在	設立または 参与の年	会社名	資本金 (払込額)	本店所在	設立または 参与の年
明治製糖系 朝日牛乳	250 (250)	北海道	1933	大日本製糖系 満州製糖*	20,000 (15,000)	満州	1935
明治乳業	1,500 (1,500)	東京	1933	台湾拓殖*	30,000 (30,000)	台湾	1935
明治ゴム工業	500 (200)	〃	1933	福大公司	6,000 (6,000)	中国	1937
日本再生ゴム	500 (500)	〃	1934	日東化学	20,000 (17,000)	東京	1937
満州製糖*	20,000 (15,000)	満州	1935	アルコール輸送*	2,000 (2,000)	〃	1938
東煉乳	1,500 (1,200)	東京	1935	台湾パルプ工業	10,000 (2,500)	台湾	1938
大島煉乳	75 (75)	〃	1936	恒豊置粉	300 (300)	中国	1939
明治農産	20,000 (5,000)	〃	1937	三葉精機製作所	500 (250)	東京	1939
昭和ゴム	10,000 (6,542)	〃	1937	台中州自動車運輸	2,000 (1,334)	台湾	1941
北陸煉乳	170 (170)	石川	1937	台湾石炭	7,000 (3,500)	〃	1941
アルコール輸送*	2,000 (2,000)	東京	1938	台湾三立製菓	100 (50)	〃	1942
満州明治煉乳	1,000 (1,000)	満州	1938	興亞商会	160 (80)	満州	?
満州明治製菓	5,000 (4,250)	〃	1939	塩水港製糖系 第二花蓮港木材	500 (125)	台湾	1933
明華産業	5,000 (2,500)	中国	1940	満州製糖*	20,000 (15,000)	満州	1935
明治油脂	2,100 (---)	---	1940	北満産業	1,000 (250)	〃	1936
東京合同牛乳	3,000 (3,000)	東京	1941	開洋興業	500 (500)	〃	1936
台湾製糖系 森永キャンテ イ・ストア*	1,500 (936)	東京	1933	台湾農工産業	1,000 (250)	台湾	1936
満州製糖*	20,000 (15,000)	満州	1935	新榮産業	2,000 (1,000)	東京	1937
森永食品工業	2,000 (700)	東京	1936	日本砂糖工業	1,000 (500)	〃	1937
森永東北農業工業	500 (400)	福島	1937	新日本砂糖工業	25,000 (625)	〃	1938
森永関西牛乳	500 (125)	大阪	1937	塩水港パルプ	25,000 (10,000)	台湾	1938
アルコール輸送*	2,000 (2,000)	東京	1938	橋爪精工所	500 (500)	東京	1939
台湾不動産	3,000 (3,000)	台湾	1938				
南日本塩業	10,000 (9,300)	台湾	1938				

(出典：涂照彦（1996）日本帝国主義下の台湾、東京大学出版会。『台湾経済年報』1942年、東京興信所『全国銀行会社要録』1936年、42年、上下巻、小野文英『製糖コンツェルン読本』1938年、その他による。)*は糖業資本の共同投資事業、または共同投資参加。

7.1.5 製糖産業遺産の価値の評価基準

1. 製糖産業の近代化のパイオニア的価値

TICCIHによる「ニジニータギル憲章」において、初期或いはパイオニア的な近代化産業遺産を過小評価しないように、近代的産業の発展と共に起こった地域・産業の近代化の過程などを伝え、地域形成に及ぼした影響の側面を重視して再評価すべきであるとされている。例えば、1901年に台湾製糖会社は台湾初の新式製糖工場を設置し、近代製糖業の先駆者として台湾製糖業の発展に大きな影響を与えていた。そこで、欧米から最先端の機械設備を導入し、また日本からの製糖技術の活用などを行い、近代製糖業を創業した「橋仔頭製糖工場」の文化財的価値は非常に高いと言える。

台南州における製糖産業遺産のパイオニア的価値については、日本人が設計した初めての湾裡製糖工場の工場建屋、耕地白糖技術の先駆者である岸内工場の科学技術的価値は、その文化財的価値が非常に高いと言える。また、同様に製糖企業城下町の製糖工場及び戦前四大製糖会社の本社の虎尾工場（大日本製糖）、阿猴工場（台湾製糖）、新営工場（塩水港製糖）、総爺工場（明治製糖）の産業史の価値・社会的価値は高く、工場構内の優れたデザインを有する近代建築や産業施設も重視しなければならない。さらに、営業線の産業発展・地域形成への貢献は専用線より高いと言え、社会的価値を強調しながら製糖鉄道の保全を促進しなければならない。特に、台湾初の営業線の「布袋—新営線」と戦前の優れたデザインのモダンな駅舎は優先的に保護しなければならないと考える。なお、稼働中の製糖工場の虎尾工場、湾裡工場、製糖鉄道の馬公厝線の生産ラインと現役の状態の保全の必要がある。つまり、近代製糖産業の初期の例、製糖会社の本社、現役中・完全な形が保全される工場の文化財的価値は高いため、優先的に保護すべきであると考える。

2. 植民支配の負の記憶

日本植民時代に製糖産業の近代化が急速に進展したが、伝統的な糖廬主やサトウキビ農民の商業・栽培の自由権が侵害された。また、台湾総督府の日本財閥保護制度の影響下で、新式製糖工場の経営については台湾人による資本が排除されていた。さらに、総督府の原料採取区域制度が公布された以降、サトウキビの販売が地域指定制になり、総督府・自治体の支援及び警察官吏の介入による農地の収用と社有農地の設置などの植民地資本主義のため、各地のサトウキビ農民の反発運動と反日運動が多発していた。

前述の植民地支配の実態は、植民地期の近代化産業遺産の最大の特徴と言える。しかし、現在、製糖産業遺産の植民地支配の負の記憶が軽視され、この負の記憶についての保全事業が進まない状態である。そのため、歴史の真正性を保護するように、製糖産業にかかる反発運動・事件発生地、民族差別の社宅街、小学校の特徴は強調しなければならない。戦前の植民地支配の歴史を強調しながら、少なくとも一つのエリアで負の記憶の歴史を展示する必要がある。

近代化産業遺産の価値、完全性・真正性の保全をするために、国際的保全憲章に基づいて、歴史年代、科学技術への貢献、地域社会への貢献、稼働中の製糖生産、「植民地支配」の負の記憶などの多様な製糖産業遺産を評価する必要がある。そのための、台湾における製糖産業遺産の評価基準は下の表に示している。

表 7-6 製糖産業遺産の価値の評価基準

評価基準 / 価値	高	中	低
歴史年代	戦前：1945 年前に	戦後初期：1945～1960 年代（戦災復興より）	1970 年代以降
科学技術への貢献	1.戦前の新式工場の導入：台湾初の橋仔頭工場、日本人設計した湾裡工場、耕地 2.戦前の製糖技術・農耕技術の改良：白糖の岸内工場、各地の改良農場関連水利施設	戦後の製糖技術の発展に関する遺産・建造物	近年の台糖による 8 大産業発展
地域社会への貢献	1.製糖企業城下町の製糖工場及び戦前四大製糖会社の本社：虎尾工場、阿猴工場、新営工場、総爺工場 2.工場保全の完全性：橋仔頭、蒜頭、車路墘...（13 工場） 3.営業線：41 本、台湾初の営業線の「布袋－新営線」、戦前の駅舎	1.製糖鉄道：製糖鉄道専用線網、戦後の簡易駅舎、営業線の跡地 2.一部保全の製糖工場	1.製糖工場跡地 2.一般の社有農地
稼働中遺産	1.稼働中の砂糖生産：虎尾工場、湾裡工場 2.稼働中の製糖鉄道：馬公厝線	1.砂糖加工：大林工場、後壁林工場 2. 観光製糖列車：新営、烏樹林、蒜頭、溪湖、月眉	使用中の事務所、小学校、宿舍...など
「植民地支配」の負の記憶	反発運動・事件発生地：二林サトウキビ農地	一般的な農民運動：総爺農場、学甲農場	民族差別：社宅街、小学校

(筆者作成)

7.2 近代的製糖業関連遺産の産業景観の全体像とその変遷

7.2.1 近代的製糖業の遺産構成

18～19世紀の在来糖廬の製糖法には、伝統的粗糖製造場の仮設簡易建物の中で蔗莖壓搾用石磨・釜を設置し、水牛・黄牛の獣力を用いて濃縮煮糖を行ったものである。原料サトウキビと粗糖製品の搬送も獣力の牛車、船によって、製糖集積地と港口に運輸し、中国・日本などに輸出していた。日本統治時代に入り、欧米から新式製糖工場の建造技術、最先端の機械設備を導入し、石灰法・亜硫酸法などの製糖法によって砂糖生産を操業していた。また、製糖鉄道によって、原料サトウキビは農園から、製糖工場へ搬送され、製糖製品の輸出貿易については、砂糖製品が製糖鉄道と縦貫鉄道によって高雄港、基隆港まで搬送して日本へ輸出した。下の表を示したのは、伝統的製糖法と近代的製糖法の対比である。

表 7-7 在来糖廬と新式製糖工場の製糖施設・製糖方式の対比

製糖施設方法		在来糖廬	新式製糖工場
産業発展期		18-19世紀	日本統治時代
製糖場	製糖生産場	仮設簡易建物	新式工場建屋
	機械設備	石磨、釜	近代的機械設備
	製糖方式	濃縮煮糖法	石灰法・亜硫酸法
	製糖過程の動力	獣力、人力	蒸気、電力
	粗糖製造場の組織	頭家廬、公家廬、牛犇廬、 牛掛廬	日系企業、民族資本
	精糖場	糖間（砂糖集積地）	精糖工場
原料	サトウキビ品種	中国からの竹蔗、蚶蔗、紅蔗、南 貢蔗、青皮蔗、竹仔蚶	ハワイの「ローズバンブー」、 「ラハイナ」
	サトウキビ畑	看天田	排水、灌漑、肥料
運輸方式		獣力(牛車)、船、人力	製糖鉄道
砂糖集積地		港町（河川港、河口港）	縦貫鉄道駅、高雄港、基隆港
輸出		中国、日本など	日本

(筆者作成)

7.2.2 近代的製糖業の構成遺産の維持・変遷

7.2.2.1 製糖産業の維持と変容

製糖産業遺産の変遷は「戦前」、「終戦－90年代」、「90年代－現在」の三つの時期に分類される。まず、戦前の新式製糖工場は県内の百以上の在来糖廬に代わって、製糖産業の企業化と集中化を促進した。また、製糖鉄道の敷設、社有農場の設置、サトウキビ農園の拡大、水利施設の整備事業のため、地域の経済発展と近代化が加速した。次に、終戦から90年代までは、製糖工場での生産が続き、台湾の主な砂糖産地として運営されていた。また、製糖鉄道網は依然として地方の重要な交通システムであった。80年代以降、三つの製糖工場は相次いで廃業され、僅かな砂糖の加工業や生化学工業の事業が続いている。放置された資

産を活用するために、製糖工場は徐々に文化施設、公園、広場として活用された。町並みに溶け込むような高密度な製糖鉄道網も自転車道、遊歩道、公園として再利用され、住民の日常生活の公共空間、来訪者の観光ルートに転化された。

表 7-8 製糖産業遺産の維持と変容

遺産	戦前	終戦-90年代	90年代-現在
製糖工場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 糖廊に代わって製糖産業を近代化した。 2. 地域の建設を近代化した（水利、電信、医療など...）。 3. 地域の経済発展や人口増加を助長した。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台糖は経済発展の主力としての製糖産業を継承した。 2. 終戦以降の約 10 年間で工場数は 35 から 25 に減少した。 3. 70 年代から、製糖業は徐々に衰退した。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 90 年代から、製糖工場は相次いで廃業された。 2. 現在、僅か虎尾と善化工場での生産が続いている。 3. 台糖主導により製糖工場は文化施設や公園、広場として活用されている。
社有農場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖工場に原料サトウキビを提供する義務があった。 2. サトウキビ品種の改良と栽培技術の近代化を促進した。 3. 農業灌漑用水や圳道の近代化建設を促した。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大部分の製糖工場にサトウキビ原料の提供が続いた。 2. 一部の社有農場が国の重要な政策の事業用地や都市整備用地として転用された。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖工場への原料サトウキビの提供。 2. 国家の重要な政策としての転用工業団地（ハイテク産業）としての転用。 3. 都市計画、学校用地、大型文化施設、復興事業などとしての転用。 4. 人工造林、有機栽培農場としての転用。 5. 交通施設の整備（高速道路、高速鉄道と駅）。
製糖鉄道	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地方の主な交通手段として物資、旅客を輸送した。 2. 地域の交通システムを近代化した。 3. 地域の交流や物産の運輸を促進した。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台糖は物資、旅客の輸送を続けていた。 2. 政治宣伝、医療支援、参拝列車などの多様な活用を行った。 3. 製糖鉄道網を繋がる縦貫鉄道の予備線の「南北線」を敷設した。 4. 営業線の経営は厳しくなった。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖工場の廃業と伴って相次いで廃線になった。 2. 官民連携による製糖鉄道保全事業が進められている。 3. 住民活動による公園、遊歩道と地方政府の保全事業による自転車道がネットワークされている。 4. 駅舎：案内所・展示空間として保全されている。蔗埕：公園・広場として活用されている。

(筆者作成)

7.2.2.2 製糖遺産構造の変化の特徴

1. 明・清朝時代

清朝時代前に、千余の糖廊が南台湾を中心に集中し、サトウキビ農園には糖廊の周辺に設置され、原料サトウキビが牛車でサトウキビ農園の中心地である糖廊に搬送されていた。糖廊の粗糖製品は牛車・舟によって附近の製糖集積地・港口に搬送して、中国・日本に輸出していた。つまり、清朝の製糖産業の構造は「サトウキビ農園」、「糖廊」、「製糖集積地」などの三重構造があり、各製糖集積地・港口の周辺の糖廊

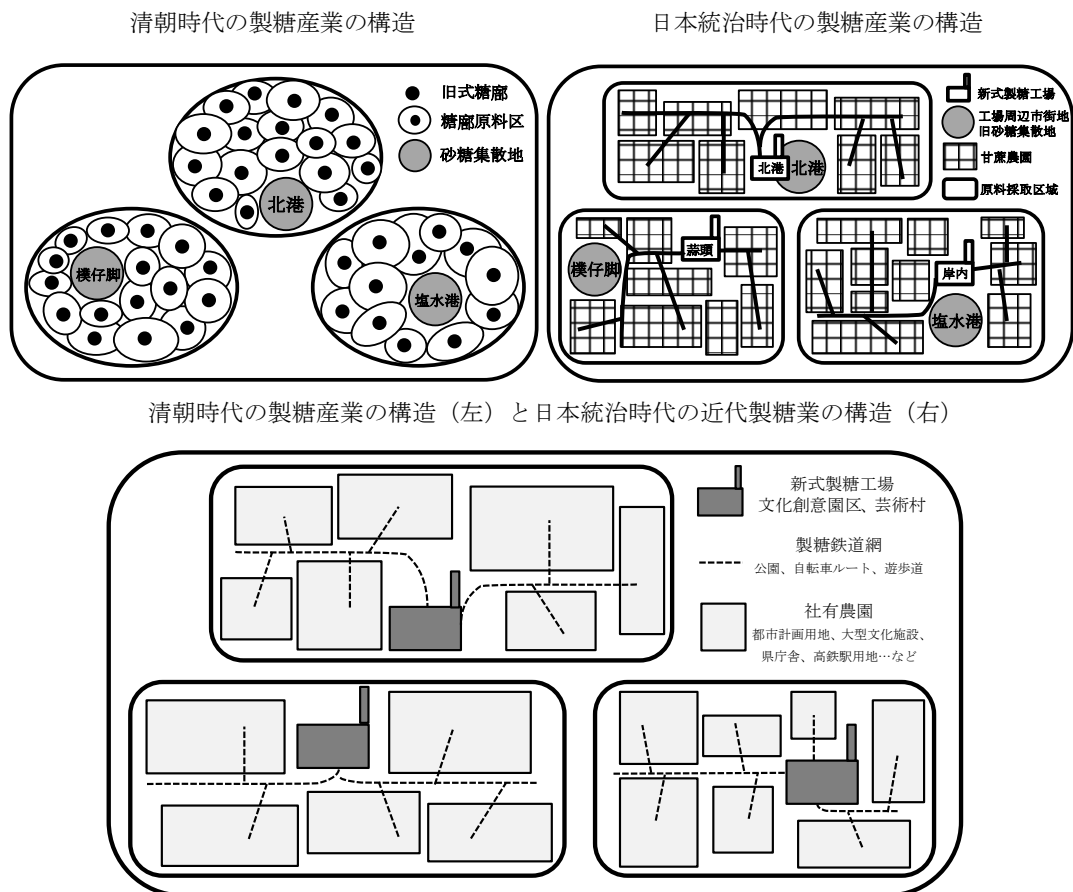
群の勢力範囲は独立の製糖産業圏により形成されていたと言える。

2. 日本統治時代

日本統治時代以降、大規模の新式製糖工場は糖廊に代わって、製糖業の近代化を支えていた。これらの製糖工場は、旧砂糖集積地・農村地帯、縦貫鉄道沿線などの工場立地で建設され、製糖鉄道網には原料採取区域内で製糖工場とサトウキビ農園と縦貫鉄道と連結して、原料サトウキビ、砂糖製品、他の物資を搬送していた。つまり、各地域の製糖産業圏は製糖会社の原料採取区域によって、サトウキビ農園、製糖工場を運営していた。

3. 1990年以降

1980年代の国際糖価の暴落のため、製糖業が急速的な衰退に伴って、製糖工場の廃業、製糖鉄道の廃線、社有農園の廃耕を余儀なくされ、全面的な転用が行われた。元の「工業用地」である製糖工場は「緑地・広場」、「文化創意園区・芸術村」として活用され、逆に元の「農業用地」である社有農園は「工業団地」、「都市計画用地」、「高速鉄道・駅舎」などの公共施設として転用された。運輸機能を持つ製糖鉄道には、製糖工場や社有農場や他の地域資源の通路として交通機能を維持され、鉄道沿線で「自転車ルート」、「公園」、「遊歩道」として活用されている。



清朝時代の製糖産業の構造 (左) と日本統治時代の近代製糖業の構造 (右)

1990年以降の製糖産業遺産の転用

図 7-4 清朝時代・日本時代・近年の製糖産業の構造の変遷 (筆者作成)

7.2.3 近代的製糖業の産業景観の変遷

1. 清朝時代の伝統的な製糖業の産業景観

清朝時代の伝統的な製糖業の生産場は仮設工場の糖廊であり、原料区は糖廊の周辺のサトウキビ畑だった。また、原料サトウキビは牛車で糖廊まで搬送され、加工された砂糖は牛車及び水運によって、周辺の砂糖集積地・港町に搬送されていた。そして、伝統市街地の糖間で赤糖は白糖まで加工されて、港町から中国・日本に輸出されていた。前述のように、清朝時代の製糖産業の生産と搬送の過程は下の図に示している。

表 7-9 清朝時代の製糖産業の生産ライン

生産場	原料区	運輸方式
糖廊（仮設工場） （頭家廊、公家廊、牛犇廊、牛掛廊）	民間のサトウキビ畑 （糖廊の周辺）	人力、牛車、水運

（筆者作成）

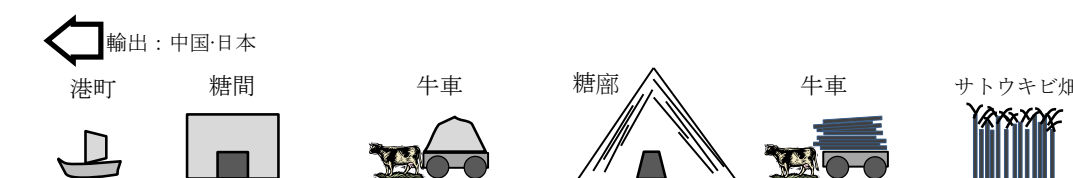


図 7-5 清朝時代の台湾における製糖産業の生産と搬送の過程（筆者作成）

2. 日本統治時代の近代製糖業の産業景観

日本統治時代以降、近代製糖業の生産場は新式製糖工場となり、牛車・水運の運輸は製糖鉄道へと変化した。また、十分な原料サトウキビを提供するために、製糖会社は民間の農地を収用し、広大な社有農場を設置していた。そのため、台湾総督府の日本財閥保護政策の影響の下で、清朝時代の千余りの糖廊は日本時代の42の製糖工場に統合され、製糖業の近代化・集約化が加速された。また、本研究によって、大規模製糖工場と製糖鉄道の建設は、地域経済のみならず地域形成・人口の変遷に大きな影響を与えていたことが明らかになった。清朝時代から日本時代まで、製糖産業の生産と搬送の産業景観の主な変遷については以下の3点に挙げられる。

- (1) 製糖場：仮設簡易建物から大規模新式製糖工場に進化した。
- (2) 運輸施設：獣力の牛車から製糖鉄道・縦貫鉄道に変化し、沿線では駅舎が設置された。
- (3) 輸出の港：河川港・河口港の伝統港町から高雄・基隆などの近代の港湾に変更された。

前述のように、日本統治時代の製糖産業の生産と搬送の過程は下の図に示す通りである。

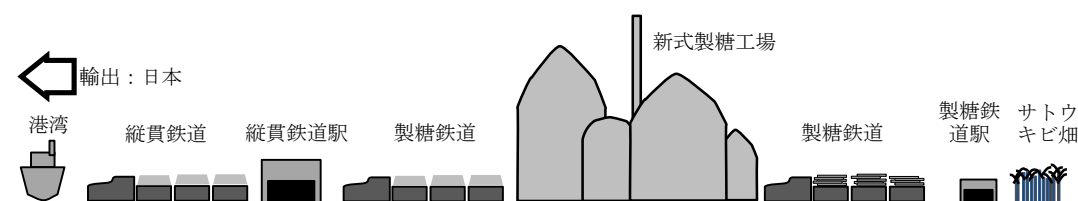


図 7-6 日本統治時代に台湾における製糖産業の生産と搬送の過程（筆者作成）

表 7-10 日本統治時代の製糖産業の生産ライン

生産場	原料区	運輸機関
<p>【製糖工場】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 糖廬に代わって製糖産業を近代化した。 2. 地域の建設を近代化した（水利、電信、医療など）。 	<p>【社有農場・民間農場】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 製糖工場に原料サトウキビを提供する義務があった。 2. サトウキビ品種の改良と栽培技術の近代化を促進した。 3. 農業灌漑用水や圳道の近代化建設を促した。 	<p>【製糖鉄道】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地方の主な交通手段として物資・旅客を輸送した。 2. 地域の交通システムを近代化した。 3. 地域の交流や物産の運輸を促進した。

(筆者作成)

3. 戦後～1980年代の製糖業の産業景観

戦後、台糖は戦前の製糖会社の全ての資産を接収し、台湾の経済発展の主力としての製糖産業を継承した。大部分の製糖工場にサトウキビ原料の提供が続いたが、約半分の社有農場が国の重要な政策の事業用地や都市整備用地として転用された。製糖鉄道は地方の主な交通手段として物資・旅客を輸送したが、戦前より多様な活用が行われていた。しかし、1970年代から、国際糖価の暴落と共に製糖業は徐々に衰退し、製糖鉄道の経営は厳しくなり、製糖工場が相次いで廃業し、製糖鉄道も廃線となっていった。

表 7-11 戦後～1980年代の製糖産業の生産ライン

生産場	原料区	運輸機関
<p>【製糖工場】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 台糖は台湾の経済発展の主力としての製糖産業を継承した。 2. 終戦以降の約10年間で工場数は35から25に減少した。 3. 1970年代から、製糖業は徐々に衰退した。 	<p>【社有農場・民間農場】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 大部分の製糖工場にサトウキビ原料の提供が続いた。 2. 一部の社有農場が国の重要な政策の事業用地や都市整備用地として転用された。 	<p>【製糖鉄道】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地方の主な交通手段として物資・旅客を輸送した。 2. 政治宣伝、医療支援、参拝列車などの多様な活用を行った。 3. 製糖鉄道網を繋がる縦貫鉄道の予備線の「南北線」を敷設した。 4. 営業線の経営は厳しくなった。

(筆者作成)

4. 1990年代以降の近代製糖業の産業景観

1980年代後半から、製糖工場は相次いで廃業し、多くの製糖工場が撤去・放置された。また、廃線となった製糖鉄道の沿線地域で、違法廃棄物・違法占用の課題が深刻となっていた。その後、1990年代より、台糖・自治体・民間企業主導により製糖工場は文化施設や公園・広場として活用され、社有農場は国家の重要な政策としての工業団地、交通施設、都市計画、学校用地、大型文化施設、復興事業用地などへの転用がなされている。

また、地域住民主導による製糖鉄道の保全活動がきっかけとなり、官民連携による製糖鉄道保全事業が進められている。そこでは、住民の保全運動による公園・遊歩道が整備され、自治体による自転車道は製糖産業遺産群と地域自然・文化資源をネットワークしている。このような、1990年代以降の近代製糖業の産業景観の変遷は下の図に示している。

表 7-12 1990 年代以降の製糖産業の産業景観の変遷

生産場	原料区	運輸機関
<p>【製糖工場】（観光拠点）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1980年代後半から、製糖工場は相次いで廃業された。 現在、僅か虎尾と善化工場での生産が続いている。 台糖・自治体・民間企業主導により製糖工場は文化施設や公園、広場として活用されている。 	<p>【社有農場】（多様な施設）</p> <ol style="list-style-type: none"> 製糖工場への原料サトウキビの提供。 国家の重要な政策としての工業団地（ハイテク産業）としての転用。 都市計画、学校用地、大型文化施設、復興事業などとしての転用。 人工造林、有機栽培農場としての転用。 交通施設の整備（高速道路、高速鉄道と駅）。 	<p>【製糖鉄道】（観光ルート）</p> <ol style="list-style-type: none"> 製糖工場の廃業に伴って相次いで廃線になった。 官民連携による製糖鉄道保全事業が進められている。 住民活動による公園・遊歩道と地方政府の保全事業による自転車道がネットワークされている。 駅舎：案内所・展示空間として保全されている。蔗埕：公園・広場として活用されている。

（筆者作成）

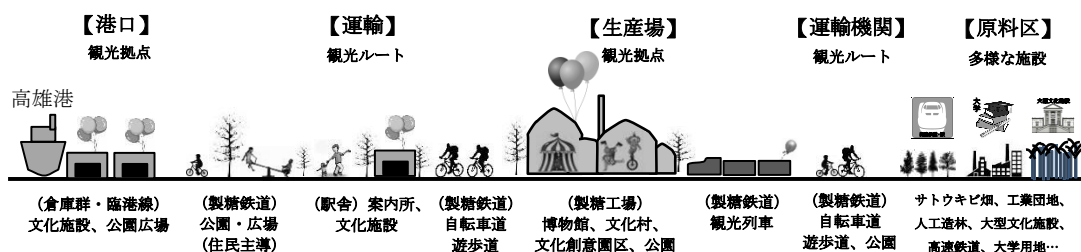


図 7-7 1990 年代以降の製糖産業のと産業景観の変遷 （筆者作成）

前述のように、台湾における近代化産業遺産の用途・機能の完全性を保全するために、製糖産業遺産の再利用事業において、製糖産業の生産ラインを強調しながら、製糖工場や鉄道や農場を相互にネットワークし、全体の製糖産業景観の保全が行われている。また、単一の製糖産業遺産において、保全事業に多様なニーズの変化に対応する柔軟性を確保しながら、製糖鉄道網によって遺産群をめぐる回遊道としての活用と製糖産業遺産システムの保全と共に、地元向けの公共施設を創出している。つまり、植民地支配下のモノカルチャーから多様な地元の文化活動に転化しながら、近代的価値とローカル価値とが繋げられている。

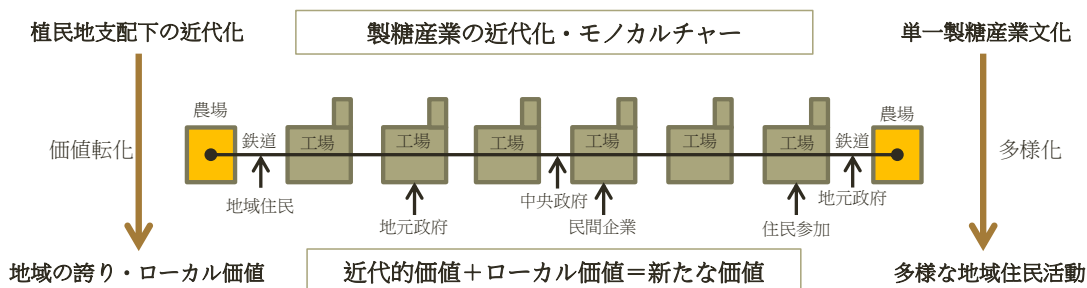


図 7-8 製糖産業遺産における近代的価値とローカル価値との繋がり （筆者作成）

7.3 近代的価値を基礎とする近代製糖業関連遺産の保全手法

7.3.1 遺産の完全性：製糖工場・製糖鉄道・社有農場

1. 製糖産業遺産の生産ラインの保全

2011年の新たなニジニータギル憲章のICOMOS-TICCIH共同原則の策定において、産業遺産の価値については、近代的な価値を持つ産業文化財のため、用途と機能の価値と遺産の完全性の保全の重要性を訴えている。そこで、近代化産業遺産の完全性と機能性を確保するために、生産プロセス全体の一部となる従属的要素を保全しなければならない。また、産業遺跡の集合体の価値と真正さを大幅に損なわないように、生産場のみならず原料、エネルギー、運輸ネットワークなどの遺産を一体化として保全すべきである。

それによって、製糖産業において、台糖傘下の生産場の「製糖工場」、運輸機関の「製糖鉄道」、原料提供の「社有農場」などの生産プロセス、元の生産活動を尊重し、遺産の活用事業が遺産の特徴に合わせて活用すべきである。さらに、製糖工場や製糖鉄道や社有農場をネットワークさせて、遺産単体から全体の製糖産業景観を保護しなければならない。従って、製糖産業遺産を再利用する場合には、製糖産業のオリジナルの機能と全体の生産ラインを強調しながら、少なくとも一つのエリアで当製糖会社・製糖工場の産業発展の歴史・価値を展示すべきと考える。

2. 現代社会における製糖産業遺産のコンバージョン・転換

(1) 如何の程度の範囲、製糖工場・遺産群を保存すべき

製糖会社は十分な原料サトウキビを確保するために、各製糖工場を分散的に設置した。これは、原料採取区域制度に基づいて、「一地域一工場」の製糖工場の立地が形成されたことにもよる。戦前から現在まで、製糖産業遺産は地域における重要な象徴となり、地域の発展と縦貫鉄道沿線の市街化に大きな影響を与えていた。そこで、各製糖工場遺産についてはその「独自性」を保つため、全体の製糖産業史と地域史の真正性を保護しながら地域の活性化を促進すべきである。

(2) 製糖産業遺産における地元の保全要望と市民参加型保全

戦前から1970年代にかけて、糖業は台湾の主な輸出産業として、高密度な製糖工場・製糖鉄道網が地域近代化・市街地化を促進した。しかし、1980年代以降、世界の砂糖価格の大暴落に伴って、製糖工場と製糖鉄道は相次いで操業を停止した。これにより、大量の雇用が失われ地域産業が衰退した。廃止された工場は廃墟となり、廃線になった製糖鉄道の沿線地域の不法占用や廃棄物の不法投棄も発生し、これらの廃棄工場と鉄道施設等が地域の「負の資産」となる深刻な課題を抱えている。このような状況のなか、1990年代から、生活環境を向上するため、住民主導による製糖産業遺産の保全活動が起こった。また、これらの住民要望とニーズに応えるため、自治体と国営企業台糖による製糖工場と製糖鉄道・駅舎の保全事業が推進され、現在、製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産群を地域の文化資源とする観光まちづくりが行われている。

表 7-13 1990 年代以降の文化財的価値の転用

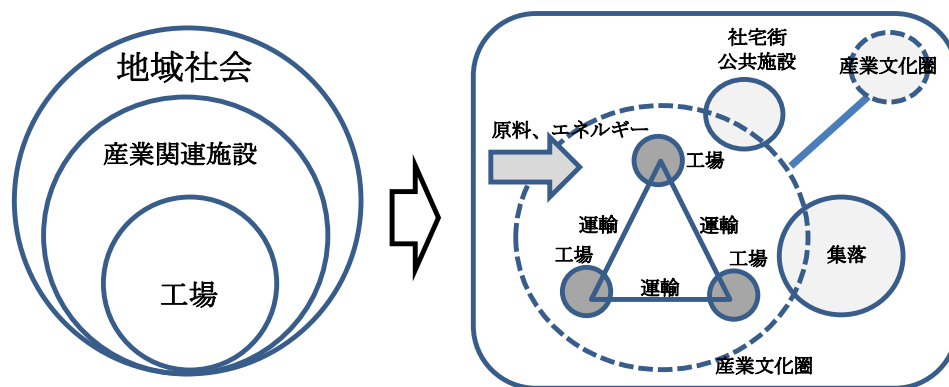
製糖産業	文化財登録	文化施設としての活用	公共空間化
製糖工場	古跡、歴史建築、文化景観	文化創意園區、観光・レジャー施設、芸術村、博物館	1.文化施設（無料入園(館)） 2.緑地広場、地域公園
社有農場	なし	大型文化施設用地、資料館	1.公園化、緑地広場、観光牧場、植林 2.都市計画、県庁舎、大学キャンパス、大型病院
製糖鉄道	歴史建築(駅と橋梁)	駅舎の案内所、資料館	緑地広場、遊歩道、自転車ルート

(筆者作成)

7.3.2 遺産の地域性：製糖産業の地域文化圏

前述のように、近代製糖産業の発達とともに、地域の近代化、地域形成を促進し、また製糖産業の近代化が地域社会に対して政治的、経済的、社会的に大きな影響力に与えることが分かった。そのため、製糖産業と周辺地域の近代化に関する遺産は、地元住民の共有記憶も科学・技術的価値の認められる遺産であると言える。

戦前、糖業取締規則の原料採取区域制度によって、各製糖会社は一定のエリアで製糖産業活動を行ない、製糖工場、社有農園、製糖鉄道の設置に伴って、製糖産業文化圏が形成されていた。即ち、原料採取区域内で、各地に散在する製糖産業圏を形成し、そして、地域の形成・近代化に貢献し、地元住民の日常生活に密接に関わる部分にも影響を与えたことが分かった。特に、台湾、明治、塩水港、大日本の四大製糖会社の原料採取区域における製糖産業文化圏の形成は、地域歴史文化、地元住民の活動範囲、行政区分などに大きな影響を与えている。つまり、複数の製糖産業遺産を連携する場合には、戦前の原料採取区域に基づき再利用事業を行うべきである。



2003年のニジニータギル憲章の保全概念

2010年のニジニータギル憲章の保全の連携

図 7-9 ニジニータギル憲章の保全概念の変遷 (筆者作成)

7.3.3 遺産の多元性：製糖会社と工場の多様な特徴

日本統治時代初期に、多様な製糖会社の経営形態によって、47製糖会社の多元的な製糖産業文化が形成されていた。しかし、官主導による製糖会社の合併と再編成によって、最終的に台湾製糖、明治製糖、大日本製糖、塩水港製糖の四大会社の態勢となっていた。戦後、その四大製糖会社傘下の全ての資産は台糖に接収され、多様な形態の製糖資産のパターンが一致化することになった。

一方、ニジニータギル憲章からみる、多元的な遺産価値の解釈や多様な学習活動によって、次世代へ伝達する必要があるとわかった。そのため、製糖産業遺産の真正性を確保するために、全ての変更を記録することが必要である。たとえば、製糖産業遺産の後の改造や変更があったとしても、産業の変遷に関する物語の重要性も強調すべきである。

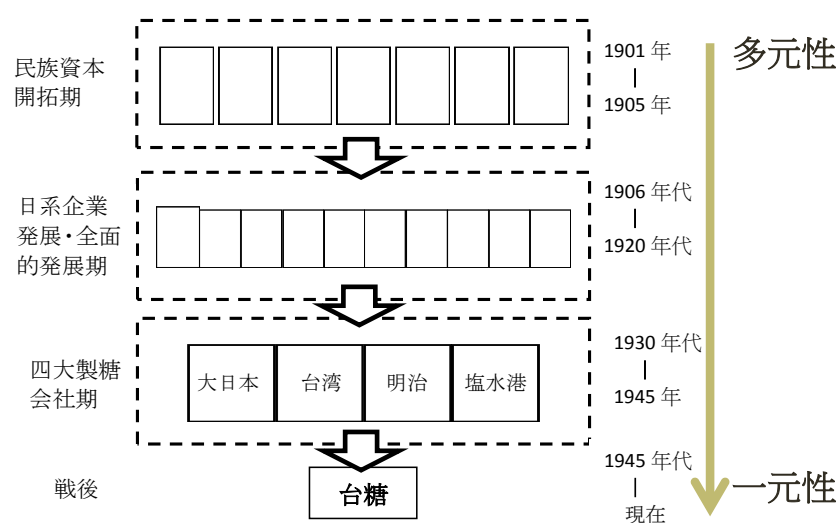


図 7-10 多様な形態の製糖資産のパターンの一致化（筆者作成）

7.3.4 遺産の連携性：製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産のネットワーク

1. 台湾における近代化産業遺産のネットワークの規模と広さ

(1) 台湾全島の連携

1908年に縦貫鉄道（台北－高雄）が全線開通され、台湾の産業革新の全面的な発展が促進されていた。多くの大型近代工場は縦貫鉄道の沿線において設置され、産業の近代化のみならず、地域の近代化・市街化を促していた。また、縦貫鉄道から遠く離れた近代工場においても、産業鉄道によって、市街地・工場・縦貫鉄道などの地域と連結されていた。そのため、台湾における鉄道沿線の産業近代化の視点からみる、日本統治時代の鉄道発達については、全島の近代化産業遺産は同じ鉄道システムの下での産業発展であったと言える。

例えば、2002年より行政院の「挑戦 2008 国家重点発展計画」に基づいて、中央政府は積極的に「文化創造産業」を推進しており、台北駅、台中駅、嘉義駅、台南駅、花蓮駅周辺の製酒工場・専売局を「五大文化創造産業」を設置している。この五大文化創意産業園區の保全事業は台湾の近代化産業遺産の先駆として、他の工業遺跡の再利用に大きな影響を与え、大都会都心部の都市再生を行っている。つまり、台湾の文化部は台湾全島の近代化の視点に基づき保全活動を行い、大都市駅の周辺の酒工場を文化創意園區とし

て再利用しながら、五大拠点から全体への近代化産業の保全を推進している。

(2) 県内・市内の連携

現在、台北市・高雄市のみならず、多くの自治体は県（市）内の近代化産業遺産のシステム連携を行いながら、複数の遺産と地域資源の一体化を促進している。例えば、新北市の鉱業遺産群の「金瓜石」、「九份」、「瑞芳」、「平溪」、嘉義県の製糖産業遺産群など県内の近代化産業遺産の保全事業が積極的に推進され、地域の活性化を促している。そこで、各地の近代化産業遺産を活かした観光振興・地域活性化事業を含めた地域経済への波及効果が注目されている。

(3) 世界遺産登録のレベル

中国・韓国での大部分の日本植民地支配下の近代化産業遺産の近代的価値、あるいは地域への貢献が否定されている。台湾には、日本帝国支配下の産業革新が台湾近代化歴史の一ページへと転化されることにより、日本時代の遺産の歴史的価値を正視しながら適切な評価が行われるようになってきている。例えば、水金九鉱業遺跡、阿里山森林鉄道、烏山頭ダムと嘉南大圳、台湾鉄路局の旧山線の4つの遺産は近代化産業遺産として「世界遺産潜力点」に認定されている。

2. 台湾における製糖産業遺産のネットワークと欧米諸国・日本との相違点

現在、多くの近代化産業遺産の個別保全が行われたが、産業史から見る価値の全体像が伝わりにくい状態になることが分かった。そのため、「欧州の産業遺産の道」と日本の「近代化産業遺産群33と続33」は、産業・地域の近代化歴史を大局的に捉え、歴史と文化的優劣等を判定する趣旨のものではなく、地域から全国での俯瞰を行い、産業近代化の全体像を把握するものと言える。また、個別な産業遺跡の保護から、産業史・地域史を軸とする近代化産業遺産のネットワークを行っており、各地に散らばる廃棄された遺産群を「地域資源」として地域活性化を促進している。従って、台湾の製糖産業遺産には、製糖鉄道網は遺産群をめぐる回遊道としての再利用し、製糖工場のみならず、産業を支える交通施設・インフラ、地域資源など含めて、全体的保全政策を推進する必要がある。

嘉義県の製糖産業遺産が連携する範囲は欧米諸国・日本の遺産のネットワークの範囲より狭いが、嘉義県の製糖産業遺産の「物理的なネットワーク化」が促され、地域の文化・自然資源の一体化を促進していることが分かった。

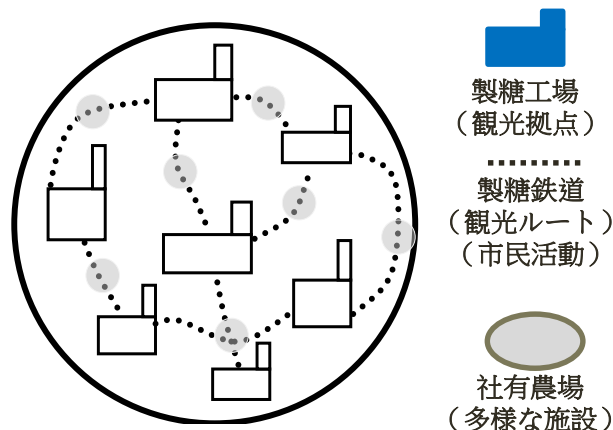


図 7-11 嘉義県における近代化産業遺産の「物理的なネットワーク」のイメージ（筆者作成）

7.3.5 近代的製糖産業遺産の持続的な活用

1. 近代化産業遺産の近代的価値と観光まちづくりへの活用

(1) 産業を支えた近代的価値（産業システム）の保護

産業建築のみならず機械・施設や遺構や遺跡を撤去した場合に、近代化産業遺産の真正性を損なうことになり、遺産の価値へ大きな影響を与える。そのため、TICCIH のニジニータギル憲章によって、近代化産業遺産の機能性や完全性を保全する必要があるとされた。また、近代化産業遺産のオリジナルの機能を強調しながら、少なくとも一つのエリアで産業発展の歴史・価値を展示すべきである。つまり、近代化産業遺産の稼働中であった当時のイメージの維持、産業システムの全体性の保全は、一般市民と企業が産業遺産を認識し理解する重要な手段となる。

(2) 地域記憶の保全と地元住民の観光まちづくりによる転用

近代化産業遺産は一般的な文化財より、地域の経済発展、地元住民の生活文化に大きな影響を与える。そこで、生活史の文化的価値を持つ近代化産業遺産は、各地に誇る文化資産として積極的に活用されることができると考えられる。また、近代化産業遺産の「独自性」の活用を通じて、住民参加による保全活動自体がその地域の独自性を反映するブランドとして認知され、更なる地域の活性化を促すことができると思われる。

表 7-14 遺産の近代的価値と遺産群の保全策と繋がり

近代化産業遺産の近代的価値	近代化産業遺産の保全
パイオニア・発展初期の価値	博物館、資料館、歴史展示、教育活動 (少なくとも一つのエリアで産業発展の歴史・価値を展示する必要がある)
稼働中の近代化産業遺産	1. 生産を維持するために遺産群の生産ラインの全体保全が必要である。 2. 歴史的建造物・遺物の保全のみならず、生産ラインの中の新たな建築・機械設備も保全すべきである。
産業文化圏の形成	近代産業の産業文化圏の形成は、地域歴史文化、地元住民の活動範囲、行政区分などに大きな影響を与えている。そのため、複数の近代化産業遺産を連携する場合には、産業文化圏に基づき再利用事業を行うべきである。

(筆者作成)

2. 遺産システムの保全と市民参加の重要性

ニジニータギル憲章からみる、製糖産業遺産の持続的な活用のために、地域計画に包括される「保存管理計画」の下で、保全事業・教育活動を通じて地域社会の認識・理解を達成する必要があることを明らかにした。また、第4章の車路壱精糖工場の保全事例から見る、遺構・遺跡の全体的・機能的保全の前提で、多角的な再利用手法の導入と活用事業に多様なニーズの変化に対応する柔軟性が確保しながら、製糖産業遺産システムの保全が促進する必要があることを明らかにした。さらに、市民参加による製糖産業遺産の保全活動を通じて地元の発想・意見が遺産の保全政策に組み込まれ、住民のニーズに応えた地元向けの公

共施設の創出をしなければならない。

7.4 植民地期の近代化産業遺産の価値転換と保全手法

7.4.1 植民地期の近代化産業遺産の特徴と再解釈

欧州の産業革命は300年の歴史を持っており、非西欧で初めて近代化した日本には約200年の歴史があるため、近代化産業遺産の文化財的価値が注目されている。しかし、歴史・科学・芸術的価値を持つ近代化産業遺産は誰の歴史を代表するのか？また、地域社会にどのような関連性があるのか？所属企業や元職員・地域住民や地域・国家に対して、近代化産業遺産はどのような意義があるのか？保全の意味は？だったか？

7.4.1.1 欧州における産業革命遺産の認識

産業革命の発祥地のイギリスの場合は、近代化産業遺産の保全事業が約半世紀の歴史を持っており、約3百年前の世界最先端技術であった遺産が保全され、人類の近代化の起点の誇りが強調されている。また、近年の欧米諸国は近代化産業遺産の保全事業を通じて、産業都市・工業村などの産業景観を保全しながら都市保全を促進し、「ヨーロッパ産業の道」等の国際的なネットワークをも形成している。

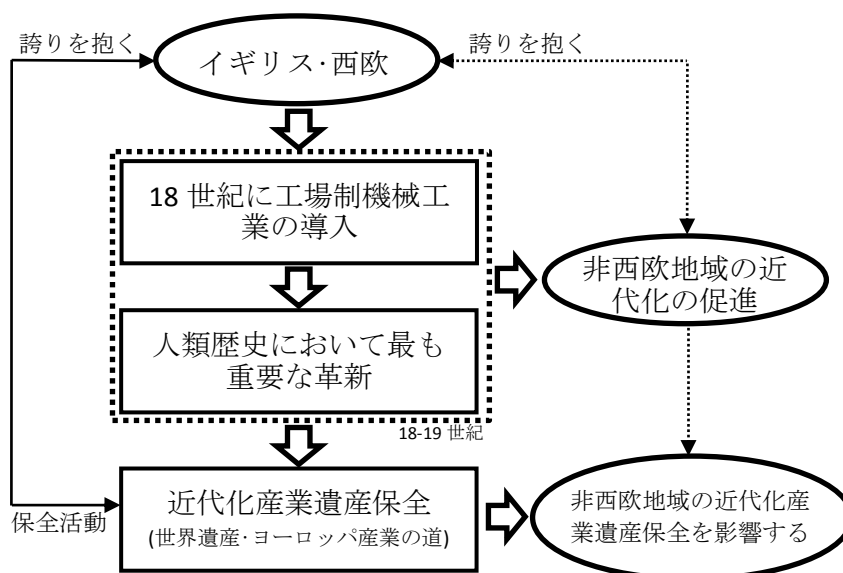


図 7-12 欧米日における近代化産業遺産保全の要因（筆者作成）

7.4.1.2 日本における産業革命遺産の認識

日本には、明治維新の際に欧州から伝来した科学技術や外国技術者により、日本の近代化への扉が開かれた。明治後期には、欧米伝来の知識のみならず、日本独自の科学技術の発展を遂げ、20世紀初期における非西欧地域で最初の産業革命が起こった国家であった。近代産業歴史文化の保全と地域活性化を促進するために、1990年代から近代化産業遺産の全般的な調査が行われ、2007年より経済産業省による「近代化産業遺産群33と続33」の保全計画が策定され、これに基づき、全国の一千余の近代化産業遺産が産業史・地域を軸としてネットワークされている。つまり、欧米諸国と日本においては、自国及び世界に誇る産業

近代化の歴史文化を保全するために、近代化産業遺産の再利用を行いながら地域再生が促されている。

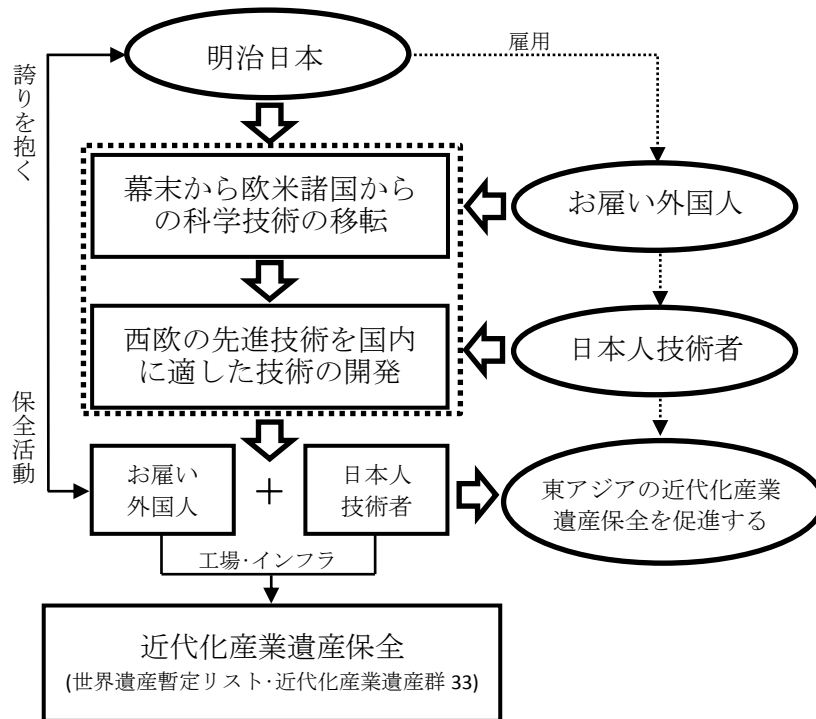


図 7-13 日本における近代化産業遺産の保全の要因（筆者作成）

7.4.1.3 植民地期の近代化産業遺産の保全意義

1. 植民地期の近代性の課題

近年、植民地期の近代化産業遺産の保全意義と植民地期の近代性をめぐる議論が激化している。例えば、植民地支配者は近代的工業の発展を促すために、植民地の人々を強制労働に駆り立て、多くの犠牲者を出した事実がある。そこで、旧植民地が自国の植民地期の近代化産業遺産のみならず、旧宗主国の強制労働の負の記憶が持つ遺産保全に対して反発することがある。例えば、2013年に日本政府は、九州と山口南部の近代化産業遺産28個を相互にネットワークし、「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」という遺産群としてユネスコ世界文化遺産に申請することを決めた。しかし、この日本の「誇り」の近代化産業遺産群に関し、韓国が対象施設の一部は日本植民地時代に強制徴用された朝鮮半島出身者が働かされた生産場場として、世界遺産登録に反対する意向を世界に発信している。

かつて日本統治下の厳しい弾圧や過酷な搾取への糾弾と軍政下のナショナリズムとがあいまって、独立後は長いあいだ、朝鮮半島を一方的に搾取し、近代化を遅らせたものとして植民地主義を理解する「収奪論」が支配的であった。しかし、近年では植民地主義時代こそが韓国社会を近代化し、経済発展のインフラを作ったのだという「恩恵論」も出現し、論争を巻き起こしている。¹⁷⁹しかしながら、多くの植民地期の近代化産業遺産は植民地支配の負のイメージによって、地域近代化への貢献を軽視されて取り壊された。近代化産業遺産のコア的価値を保全するために、遺産の植民地支配の特徴、産業・地域近代化を支えた近代性

¹⁷⁹ 水谷智(2007)植民地主義と近代性の関係を再考する：フレデリック・クーパーの論考から、社会科学(同志社大学人文科学研究所)、p.176。

をはっきり再解釈することが必要である。

表 7-15 欧州、日本、旧植民地における近代化産業遺産の特徴

近代化産業遺産の特徴	欧州	日本	旧植民地
産業近代化の歴史	18世紀の産業革命	19世紀前期：西欧伝来 19世紀後期：自ら発展	19世紀～20世紀：植民時代に宗主国から伝来した
資産/遺産の継承	1.民間資本がそのまま継承されている 2.遺産が公共化される	1.民間資本がそのまま継承されている 2.国有企業が民営化される	脱植民地以後、政府の接収による国営化、国有化が行われる
産業の種類	工業、製造業が多い	工業、製造業が多い	1.農業に係る工業、食品産業 2.農林漁牧業や鉱業などの一次産業
企業の規模	大型企業が多い	大型企業が多い	1.国営：大型企業 2.民営：小規模企業

(筆者作成)

2. 台湾における近代的製糖産業の植民地支配の特徴と近代性

(1) 近代的製糖産業の近代性

戦前、製糖会社は世界最先端の製糖技術を台湾の製糖産業に導入し、また産業鉄道の敷設と農耕技術の近代化をも促進した。言い換えれば、新式大型製糖工場群の設置と先端科学技術と機械設備の導入に伴って、台湾の産業基盤が徹底的に革新され、台南州を中心とした産業革命が広がっていた。また、急速な製糖産業の面的な発展は、高密度の製糖鉄道網、サトウキビ耕作、粗放農耕などの技術を促進していた。

(2) 植民地支配の特徴

下の表に示したように、日本統治時代に入り、糖業奨励規則と糖業取締規則の公布に伴って、台湾土着資本の在来糖廊は著しく減少し、台湾資本の製糖会社も日本財閥に吸収された。前述の台湾総督府の日系企業に向け保護制度のみならず、工場構内の社宅街で日本と台湾の労働者宿舎の隔離制度、また台湾人宿舎と日本人宿舎との格差などの植民地支配の特徴がある。なお、原料採取区域制度に基づいて、原料サトウキビは他地域に搬出売却を許さず、また他より買入することも不可能となり、サトウキビ農民の商業自由権が侵害された。さらに、製糖工場・鉄道の建設、十分な原料サトウキビの確保のために、製糖会社は国家権力を用いて、民間の農地で半強制的な土地買収を行い、農民の財産権を侵害した。

つまり、日本統治時代に、台湾の製糖業の様々な制度は台湾総督府の権力などを基調とする殖産興業と共に製糖業保護政策は日本資本・日系製糖業擁護を目的とする特権的物であり、民族差別のため設けられた糖業制度だろう。これによって、製糖産業遺産の植民地支配と民族差別の特徴を明らかにできたと言える。

表 7-16 台湾における近代的製糖産業の植民性と近代性

遺産特徴	製糖工場	製糖鉄道	サトウキビ農場	社宅街
近代性	新式大型製糖工場の設置、先端科学技術と機械設備	1.私鉄の運営の成功例 2.高密度な製糖鉄道網の構築	1. サトウキビ品種の改良 2. 農耕技術の近代化	工業村の導入
植民性	1.在来糖廊が撤去される 2.民族資本が日系財閥に合併される	1.半強制的な土地買収 2.地域資源を全般的に吸収する	1. 原料採取区域制 2. 半強制的な土地買収	日本人と台湾人の住宅の差別

(筆者作成)

7.4.2 ポストコロニアルの近代化産業遺産の価値転化

7.4.2.1 朝鮮半島における日本植民地期遺産の保全意識

日本の旧植民地である朝鮮半島の場合には、日本人は撤退する際に生産施設の破壊を行っていった。このことは占領下であった朝鮮全域に生じたが、特にソ連軍の占領区であった北部では南部以上に鉱山や工場設備などへの損害が広範にみられた。¹⁸⁰このように、朝鮮半島における日本統治時代に多くの近代化産業遺産が破壊されたため、現存の遺産の数量は台湾より少ない。また、戦後、朝鮮における植民地工業化は工業生産力の増大をもたらしたが、それが開放後にも順調な復旧と発展を遂げ全国的に開花することはなかった。韓国における植民地体制の負の遺産がそれを非常に困難なものにしたのである。¹⁸¹つまり、戦後の経済発展を支えるために、戦前の近代的施設を継承することは行われなかった。また、今後も経済構造の激しい変遷によって、廃業された近代化産業遺産の保存はより深刻になることが予測される。

7.4.2.2 台湾における脱植民地化以降の植民地期遺産の撤去と保全

戦後、台湾人は、中華民国政府による台湾の「中国化」政策の下で、日本に対する脱植民地化を行うことを迫られたのであり、日本もまた、政治外交的にはかつての植民地ではない中華民国と交渉するなかで、脱帝国化の過程を歩むこととなったのであった。この点は、台湾の中華民国政府と韓国との関係とは明確に異なる点である。¹⁸²戦後直後、台湾における国民政府の脱植民化の政策によって、各地の神社・政治家・記念碑など、多くの帝国時代のモニュメントが撤去され、一部の神社は抗日戦争などにおいて戦没した英霊を祀る「忠烈祠」へと改造された。官公庁の庁舎、教育機関、軍事施設、金融施設、公園、土木施設には、継続使用を続けて残っている。

1990年代の親日派の李登輝政権より、多くの戦後直後に取り壊された神社跡地及び「忠烈祠」に転用された神社の建造物は、歴史的・文化的価値の再認識と共に、文化財としての価値が認められたため、地域活性化・文化的環境の整備を目的を目指す文化財の登録が広がっている。例えば、2000年代より、地元主導による三崁店製糖工場の工場神社跡地の保全運動によって、県指定古跡を登録されている。そのために、製糖工場跡地で住宅街開発計画が工場神社の保護のために、マンションの建設計画が休止状態になった。

¹⁸⁰ 出典：河合和男、尹明憲(1991)植民地期の朝鮮工業、未来社、p.192。

¹⁸¹ 出典：同上、p.202。

¹⁸² 出典：川島真など(2009)日台関係史、東京大学出版会、p.14。

7.4.2.3 台湾におけるポストコロニアルの近代産業資産の経済価値の維持

1. 台湾における植民期とポストコロニアル期の産業政策

17世紀前半より、台湾におけるオランダ統治時代、鄭氏政権時代、清朝統治時代、日本統治時代を経て、植民統治の方式を用いて地域産業が開拓されていた。下の表に示したように、オランダ人は台湾の主な産業としての砂糖生産を行ったため、台湾の製糖業が大幅に世界に進出していた。清朝時代に、南台湾の製糖業の発展が引き継いだ。北台湾の開墾とインフラの整備に伴って、茶の生産が砂糖に代わって台湾の主な輸出貿易となった。そのため、台北城、万華、大稻埕は台南に変わって台湾の経済・政治の中心地となっていた。

日本統治時代に入り、台湾総督府は欧米の植民地産業の経営方式を参考し、台湾の砂糖の生産地における、農業改革と加工業の向上を促しながら地域の近代化・経済発展を促進していた。そのため、縦貫鉄道の延伸事業は、台南州・高雄州に位置する近代的製糖産業の発展のために、優先的に南台湾の高雄から北の方に延伸された。また、近代的製糖産業の快速的な発展と共に、製糖鉄道網、水利施設、電気、電信などの近代化建設が整備されたため、南台湾の地域近代化は北側より早かった。

戦後、蒋介石と蔣経国政権による台湾のポストコロニアル期の産業政策については、日本統治時代の産業施設を接收し、「専売制度」、「糖業奨励・取締規則」などの植民政策を引き継いで、国営企業として運営している。これらの国営企業は、国家の権力の下で、専売制度・独占的体制によって、市場を国営企業ほぼ独占した状態になっている。例えば、台糖は戦前の糖業関連規則を引き継いで運営することに加えて、国家の重要建設・政治宣伝にも支援する義務があった。

2. 政権転換による日本統治時代の文化財の破壊・保全

1945年8月15日に、日本から中華民国に施政権が移管されていく2ヶ月間に、日本の「敗戦」と台湾の「光復」が進み、人々に実感されていったものと考えられる。¹⁸³また、台湾の「脱植民地化」は台湾の「国民国家化」としてではなく、新たな外来政権としての中華民国の国民国家再編の下に行われることになったのである。¹⁸⁴そのため、戦後の国営企業である台糖主導による製糖産業の権力の再変遷は、前述のような形態を進み、中国大陸からの国民党の要人が、各製糖会社及び製糖工場の技術者が元日本人管理者を代わって、戦前とほぼ同じ経営手法で製糖産業の運営を続けていた。つまり、戦前の「日本人」と戦後の「中国人」は植民支配の産業発展政策を用いて、製糖産業を運営していた。台湾の地元に対して、同じの外来政権と植民統治と感じられた。

日本統治時代の遺産保全については、戦後の蒋介石と息子の蔣経国の政権の下で、官庁建築・工場がそのまま利用されたが、日本植民地支配の残滓の清算と中華民国統治のイメージの構築のために、日本統治時代の神社・銅像・記念碑は殆ど撤去された。なお、中華文化を復興するために「文化資産法」が公布されたが、日本時代遺産の保全は軽視され、市街地の拡張に伴って多くの遺産が取り壊された。

¹⁸³ 出典：川島真など（2009）日台関係史、東京大学出版会、p.14。

¹⁸⁴ 出典：川島真など（2009）前掲載、p.32。

表 7-17 台湾における植民期とポストコロニアル期の産業政策

植民時期	統治期間	植民地の産業政策・発展
オランダ・スペイン植民時代	1624～1662	1.スペイン：フィリピンに拠点をおいていたスペインは、1626年に淡水から台北に入り、基隆と淡水を拠点とし、砦・軍事施設と居住地区を設けた。 2.オランダ：1642年、オランダはスペインを駆逐し、新たな砦（紅毛城）を設置した。また、台南を拠点として都市づくりを推進した。オランダ人は稲の栽培と砂糖の生産を行うため、中国から台湾への漢人の移住を奨励した。当時、伝統の製糖業は台湾の最も重要な産業として台南から発展していた。
明朝将軍の鄭成功氏の占拠	1662～1683	清朝初期、明朝の復興を望んだ明朝将軍の鄭成功氏は、中国の東南沿海部で活躍していた。1662年、鄭氏は台南のオランダに勝利して、台湾を拠点として軍事・経済発展を行っていた。鄭氏の数多くの軍隊を台湾に連れてくると共に、福建多くの移住者を募集した。鄭氏政権はオランダの貿易産業を継承して、砂糖生産が主な経済発展として行っていた。また、オランダ人の残した町並みを再生し、東インド会社
清朝統治	1683～1895	1683年、鄭氏は清朝に攻め落とされた。中国から台湾への移住者は次第に台南から北へと開墾を進めるよになり、台南・鹿港・台北（艋舺）の港町が台湾における南・中・北の三つの拠点として発展することになった。また、北部の山地を開発し、重要な輸出品である茶・樟腦の生産高を向上させたことによって、経済・政治の中心を台北へ移された。そこで、台北から新竹までの鉄道が敷設したため、交通機関の近代化を促進した。
日本統治時代	1895～1945	台湾総督府は清国の「理番・清賦・現代化」等の政策を引き継いで、「農業台湾・工業日本」の政策を確立し、台湾を米と砂糖の生産地とし、農業改革と加工業の向上を促進した。また、後藤新平氏は縦貫鉄道の着工、高雄・基隆の築港、水利、電力、電信などのインフラの近代化が次々と整備された。こうした産業基盤の上に、台湾総督府は台湾代表的な産業の製糖業の近代化を初めとする産業が育つて、台湾の経済・近代化を支えていた。
蒋介石と蔣経国政権	1945～1988	国民政府は日本統治時代の「専売制度」、「糖業取締規則」などの植民政策を引き継いで、台湾総督府と日系企業の資産を国有財産として継承した。その中で、日本統治時代に殖産された製糖業の復興事業が推進し、1960年代まで台湾経済を支え続けていた。

(出典：王惠君など(2010) 図説台湾都市物語、河出書房新社、p.6-15より作成)

しかし、1988年～2000年の李登輝政権の下で、民主化と台湾化が進み、「反日的要素」が減少し、日本統治時代の遺産価値が見直された。さらに、1990年代より、「脱中国化」と「台湾化」の影響によって、「中華への反発」のみならず「植民統治による地域・産業近代化の歴史の再認識」が台湾政治社会・地域社会の主流として広がっていった。そこでは、台湾アイデンティティの形成のために、日本統治時代の歴史を正視し、植民地期遺産の価値を全般的に再評価したと言える。そして、多くの官庁建築が文化財としての登録に加えて、破壊された神社跡地、日本軍記念碑も文化財的価値を評価できたと考える。そして、民進党の陳水扁政権以降、台湾化と地域意識が盛り込まれたため、各地の近代化産業遺産は「地域の誇り」

として 再認識する文化的な活動が各地に広がり、遺産を活かした観光まちづくりが行われている。

表 7-18 政権転換による日本統治時代の文化財の破壊・保全

大統領 年代	蒋介石 1945～1975	蔣経国 1978～1988	李登輝 1988～2000	陳水扁 2000～2008
日本統治 時代の文 化財の破 壊と保全	3. 日本植民支配 の残滓を清算 した 4. 神社・銅像・記 念碑...の撤去 5. 官庁建築・工場 がそのまま利 用された	1. 日台国交断絶の ため、日本植民支 配の残滓を徹底 的に清算した 2. 中華文化を復興 するために「文化 資産法」を公布 (日本時代遺産 保全の軽視)	5. 「台湾は主権国 家」の意識を提出 し、台湾歴史全体 を保全するため に、官庁建築が文 化財として登録 する(破壊された 神社も文化財と して登録した) 6. 近代化産業遺産 の保全意識を高 めていた	1. 台湾独立を提唱 するために、中 国・蔣氏政権のイ メージを撤去し た 2. 地域再生のため に、近代化産業遺 産の登録・再利用 を促進した

(筆者作成)

3. 製糖産業遺産の継承から見る植民地期の近代化産業遺産の保全

台湾や中国や韓国などの地域で、多くの大日本帝国時代の日本の植民地遺産が残っている。しかし、多くの植民地遺産は帝国主義の高圧的な統治と経済的搾取のシンボルとされている等の理由から、その遺産としての歴史的価値の認識には至っておらず、国によっては、多くの遺産が破壊されている。このような現状において、なぜ台湾の嘉義県で、日本の植民地時代からの遺産ともいえる製糖産業遺産群の保全事業が、官民連携により積極的に行われているのか、主な原因を以下に3つ挙げる。

(1) 戦後の台湾の国営企業としての働き

戦後経済の復興のために、台糖が全ての日本の製糖会社の資産を継承した。戦後から70年代まで、台湾の経済発展の主力となった製糖産業の運営は、国営企業が主体となって続けられた。

(2) 経済発展のイメージへの転化

戦後、国営企業の台糖が各地の製糖工場を継承し、戦後から60年代までの輸出総額8割を占めた良い成績をあげた。前述の原因によって、植民地遺産の製糖産業遺産のイメージは、日本統治時代の帝国主義から戦後初期の国家経済の支柱に転化された。そのため、製糖産業遺産は戦後初期の「経済史」の歴史的価値の保全を目的とした保全事例が多い。

(3) 地域記憶の再生

戦前から80年代まで、営業線は各地の民衆の勤学・通学のため最も利用される交通手段であった。生活史の文化的価値を持つ製糖鉄道網は、各地に誇る文化資産として積極的に活用されている。

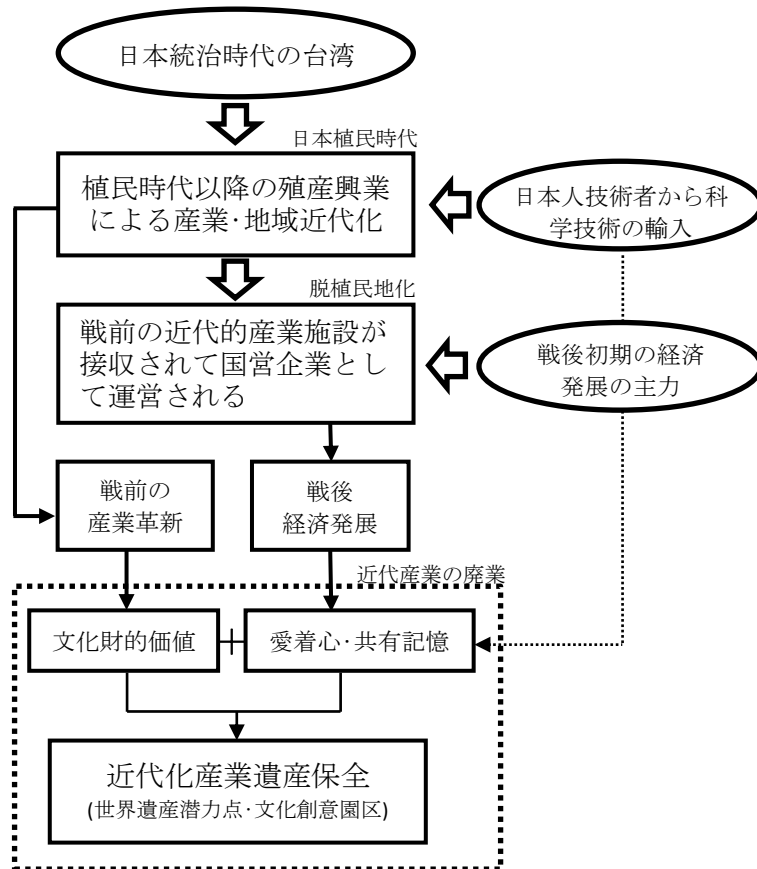


図 7-14 台湾における近代化産業遺産の保全の要因（筆者作成）

7.4.2.4 住民主導による製糖産業遺産保全運動の特徴と地域への影響

1. 地域の製糖産業遺産の保全

製糖産業は南台湾における最も重要な産業であったため、製糖鉄道の駅・蔗埕は戦前から戦後までの、農村部に散在する製糖産業遺産であると言える。1990年代以降、製糖業の衰退のため、民間のサトウキビ畑が他の農作物の栽培向けに転用されたが、残されたこれらの製糖産業遺産は各地の製糖鉄道関連遺産の保全運動、地域のサトウキビ栽培に関する教育活動を通じて、地域の製糖産業の歴史と住民の共通記憶の保全を促進している。

また、製糖鉄道によるサトウキビ畑と製糖工場との連結は、製糖産業の主な生産ラインを担っていた。そこで、各地の製糖鉄道の保全活動を通じて、地域の文化資源・自然資源のネットワークと共に、製糖産業遺産の「原料」・「運輸」・「生産」のシステムを一体化した保全を達成した。

2. 地元住民の意識の向上と製糖列車の再稼働への期待

1970年代より、台湾の加工業は一気に経済発展の主役となったが、1980年代以降の製糖産業の衰退のため、南台湾の農村部の人口流出と地域の衰退が深刻な問題となって。近年の製糖鉄道の保全運動は地域の住環境を改善したが、地域衰退に伴う人口流出の課題ははまだ解決できていない状況である。しかし、衰退した地域における住民主導による製糖鉄道保全運動と地域の製糖産業に関する教育活動の開催により、

環境保護・歴史保全に対する意識向上が促進されている。また、台糖から購入された製糖列車は製糖鉄道敷設地で展示されたことによって、製糖鉄道関連遺産の完全性及び製糖産業景観の保護を促している。つまり、製糖鉄道保全事業を行いながら、地域住民が一丸となった取り組み活動、製糖産業景観の保護を進めている。

製糖鉄道の保全は軌道の掘り出しのみならず、列車が通過できるような状態まで復原・保全されている。この運動における最も重要な要因としては、各地の地域住民の製糖列車の再稼働への期待が強いためであると思われる。また、多くの住民主導による製糖鉄道保全事業においては、軌道の整理のみならず、駅舎・プラットホーム・関連施設も復原された。現在、地元政府と台糖は地域住民のニーズに応えるため、製糖列車の再稼働を積極的に検討している。一方、地域住民も「ある日いつか製糖列車必ず帰る」というスローガンとして観光まちづくり、公園づくり、環境づくりを推進している。

3. 住環境の改善と公共空間の創出

住民主導による製糖鉄道の保全運動は、製糖産業遺産の保全のみならず、鉄道沿線の違法廃棄物の撤去と住環境の改善など、地域の日常生活に大きな影響を与えている。即ち、製糖鉄道保全を通じて、生活環境に悪影響を及ぼした廃線は、带状緑地・公共空間・遊歩道に転化され、居住環境の改善を図るとともに、快適な生活を地域にもたらしていると言える。

4. 地域ブランドの創出と観光まちづくり

製糖産業の衰退と製糖鉄道の廃線のため、農村部の人口の流出と製糖鉄道沿線地域の環境問題が深刻な問題となった。しかし、製糖鉄道の保全を通じて、地域特徴を持つ公園づくりと多様な観光活動の開催に伴い、地域ブランドの創出、地方活性化、新たな地域経済発展が促進されている。つまり、製糖鉄道保全においては、日常生活の維持と住環境の改善を行いながら、製糖鉄道関連遺産を活かした観光まちづくりと共に地域活性化が促されている。

5. 多様な製糖鉄道保全運動と地域資源のネットワーク

各地の製糖鉄道と蔗埕空間の外観はほぼ同じだが、各地域の住民のとの協働活動を通して、製糖鉄道沿線の公園づくり・遊歩道・文化施設の設置と共に多様な文化景観が生み出されている。また、各地住民は製糖鉄道の保全によって、各地の資源の連携に伴い、地域資源の一体化を促進している。つまり、多様な製糖鉄道保全活動を通じて、各地の廃線が地域資源として活用され、地域の文化・自然資源をネットワークしている。

6. 地域意識から台湾ナショナリズム意識の形成

前述のように、各地の住民主導による製糖鉄道の保全運動によって、地域史・産業史などの歴史を振り返ることが行われるようになった。そして、製糖鉄道の保全運動を通じて、地域住民は地元の歴史・環境を再認識し、地方の文化・自然資源を生かしたまちづくりが促されている。また、各地の住民は、製糖産業遺産の保全を通じて、蔣氏独裁政権下で軽視された日本統治時代の近代化の歴史を再認識し、台湾の歴史の完全性と真正性を確保している。つまり、人々の近代化産業遺産への愛着心の向上と共に、戦前の世

界最先端の科学技術、産業近代化の歴史の再解釈に伴った新たな台湾ナショナリズムが形成されていると言える。

7.4.2.5 台湾における近代的製糖産業遺産の価値の転化

植民地期の近代化産業遺産の近代性は植民地支配の負のイメージの影響下で無視された事例が多いと言える。そこで、植民地期の近代化の歴史を分析し、遺産の価値を明らかにするために、地域発展への貢献である社会的価値を再評価しなければならない。

しかしながら、資本主義を社会主義への歴史的発展のためのある種の「必要悪」と見なす安直な唯物史観においては、アジア・アフリカ諸国への資本主義の浸透が歴史的必然と認識され、それによって植民地支配さえも正当化される危険性がある。¹⁸⁵いわゆる、植民地支配の正当化を避けるために、植民地支配特徴を負の記憶として保全し、近代的価値は近代化産業遺産として活用し、植民地支配と近代化歴史文化を両方兼ねる保全事業が必要である。

本研究によって、台湾の製糖業が植民地期遺産から台湾の戦後経済発展の象徴、さらには地域記憶、文化資源へと転化することを認識した。これにより、台湾における近代的製糖産業遺産の価値の転化については、以下の3点が明らかになった。

1. 「戦前」：植民地支配の性格から地域形成を貢献するイメージへの転換。

日本統治時代入り、新たな製糖保護制度に基づいて、台湾資本、農民の商売自由権への侵害など、国家権力下での日系企業保護向けの植民地支配が行われたと認識した。しかし、製糖業の発展と共に地域経済と市街地化の形成に伴って、製糖産業の発展を支えてきた各種製糖・農耕技術について徐々に地域進歩の象徴というイメージが形成された。

2. 「戦後初期」：台糖による戦前の製糖産業の継承、国営企業としての経営。

戦後、国営企業の台糖が日本の製糖会社の資産を継承し、製糖業の経営をしながら国家重要な建設と合わせて台湾のインフラの近代化の促進を続けていた。戦後の復興の支柱としての製糖業において、戦後から70年代までの台湾の経済発展の主力として運営し、60年代の輸出総額約8割を占めた記録を更新した。それによって、植民地支配下の製糖産業遺産は、日本帝国主義のイメージから台湾の国営企業の経済主力に転化され、いわゆる製糖産業遺産の「地域化」が形勢された。

3. 「1990年代以降」：地域再生と近代的産業歴史保全のための、廃業された製糖施設の再利用。

1900年代から1980年代まで、各地の製糖産業は地域で最も重要な産業発展であり、また、製糖鉄道営業線は各地の民衆の勤学・通学のため最も利用される公共交通手段であったことから、製糖産業は地域社会・経済発展に大きな影響を与えたと言える。しかし、1980年代以降、国際糖価の暴落と共に製糖産業の衰退によって、製糖工場の撤去に伴い、製糖産業遺産は地域の誇りから「衰退の象徴」に反転した。しかしその後、近年の製糖産業遺産を活かした地域再生のために、産業近代的価値・生活文化的価値を持つ製糖産業遺産は、地域に優れた製糖産業技術が存在したことを後世に伝え、地域資源として積極的に活用されている。

¹⁸⁵ 出典：同上。

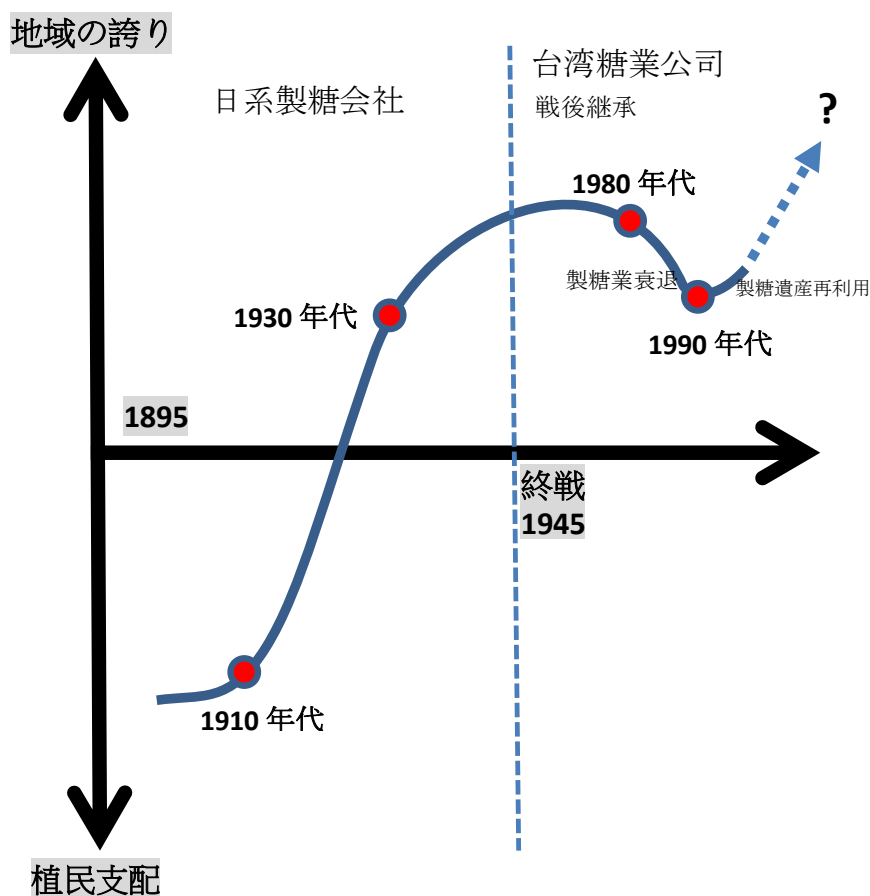


図 7-15 台湾における植民地期の製糖業の価値変遷 (筆者作成)

7.4.3 植民地期の近代化産業遺産の価値の継承・保全

7.4.3.1 大規模近代工場保全の困難化

近年、近代工場敷地の保全政策が不十分であるために、都市拡張や都市計画の影響の下で、工場全体の商業施設・オフィスビル化等も起こっている。そのため、多くの工場敷地が開発者に売却され、そのような土地においては、近代的価値を持つ産業遺産は殆ど撤去されてしまっている。また、多くの近代的工場で、長期の保守土地管理方針、歴史文化の保護と経済的開発を両立する柔軟性等の不足によって、全体の産業景観の保護が難しく、保全事業と産業観光も中途半場な状態になっていると言える。また、都市部の近代化産業遺産は、高い地価のため土地開発の圧力などが強く、これも産業景観保護の課題となっている。

近代工場の産業景観を保護するために、台湾における地域住民と地元政府は不動産開発に反発し、近代化産業遺産保全の課題が大きな注目を集めるようになった。また、製糖産業に関する教育活動や遺産の保全運動を行い、自治体・民間による製糖産業遺産の保全事業に協力することを促進している。台湾における自治体・民間による製糖産業遺産の保全事業の最大の特徴には、地元・専門家との協力の下で、地域住民向けの公共空間を創出し、文化的・歴史的活動の連携事業を推進し、産業歴史文化保存の伝承基盤の充実を達成した。また、製糖工場保全事業は地域が持続的な発展を遂げていくために、地域のニーズに合った多様な複合施設として活用し、住民参加・協力による工場保全を行っている。さらに、産業景観の全体性を維持し、産業遺跡、遺構も最大限に再利用できるように、保全事業の継続的な運営がなされている。

なお、住民運動がきっかけとなって地元政府が製糖鉄道を自転車道化・公園化・公共化し、製糖産業遺産の物理的なネットワーク化が促進され、地域内の資源の一体化が進んでいる。従って、近代化産業遺産の利活用の最適化に向けた取組について、歴史的価値の強調、地域の公共性の創出と共にコミュニティの生活の質の向上、良好な生活環境を推進すべきである。

7.4.3.2 日本統治時代の近代化歴史の再認識と遺産保全

1. 戦後直後の反日教育

植民地期の厳しい弾圧、搾取のため、植民地側は植民地支配下の近代化と地域への貢献を否定し、植民地支配の「恩恵論」に反対し、「収奪論」の視点から植民地期を批判する。そのため、多くの植民地期遺産が植民時代を思い出させるという理由から撤去され、当政権も象徴的パフォーマンスのために、帝国の残滓を徹底的に清算する傾向にあるのが一般的であると言える。

戦後、中華民国の国民党政府は戦前の日本の産業政策を引き継いだ。日本統治時代の植民地支配政策・収奪については批判していた。また、独裁政権のパフォーマンスのために、日本統治時代の地方の近代化・開拓、日本技師の功績は当時の国民党政権に意図的に抹消された。特に、インフラ建設、製糖産業などの近代化と地域への貢献は徹底的に覆い隠されていた。さらに、日本統治時代の侵略と苛酷な搾取などの植民地支配の屈辱・恨みは宣伝され、徹底的な反日教育が行われていた。

2. 台湾を拓いた日本人への尊敬

日本統治時代の台湾の近代化については後藤新平氏の民政長官時期から始まった。1899年に第4代台湾総督府には陸軍中將の兒玉源太郎氏が台湾に赴任し、民政長官には後藤新平氏が就任した。¹⁸⁶この期間の経済発展の施政方針は、台湾経済の発展を促進し植民地政府の財政独立を達成することだった。当時の日本政府は植民地経営の経験がないため、台湾の植民地経営の困難性の解決を検討していた。後藤氏は「生物学の原則」に基づいて、台湾の民度・旧慣への尊重の前提の下、南台湾の製糖業の復興方針を決定した。そこで、新渡戸稲造氏の招聘と台湾製糖業の旧慣を徹底的に調査し、専門家の意見に基づいた製糖業の近代化に関する科学的方法・施策を実施した。また、台湾総督府は日本財閥資本の台湾への投入を促進し、製糖産業の近代化・開発を推進し、製糖産業の近代化に伴う、鉄道・道路・水利施設などのインフラを充実させるべく整備を行っていた。

植民初期、兒玉源総督と後藤民政長官の台湾経営の重点施策とは台湾の熱帯気候や風土に適した「米穀と砂糖」を換金二大産物に特化して計画増産するもので、農産物の品種や土壌の改良研究、灌漑水利と耕作地の開墾拡大及び輸送を含めた流通経路などを構築する総督府主導の基盤整備の実施を意味しており、台湾人の生活向上に関係する大事業であった。¹⁸⁷その後の縦貫鉄道の南北開通（台北～高雄）、近代港湾の整備、電力、道路、市区改正などの近代化建設は、後藤氏の政策方針に基づいて実施されたとと言える。そのため、1990年代以降、後藤氏の功績は台湾政府と人民によって認められ、日本統治時代の近代化建設が改めて評価されたため、後藤氏は「台湾近代化の父」と呼ばれている。つまり、台湾近代化の父の後藤新平氏と近代製糖業の父新渡戸稲造氏については、八田与一氏の近代化功績と共に注目されている。

¹⁸⁶ 後藤新平氏は台湾民政長官の期間で台湾の近代化に大きな貢献を与え、後に、南満州鉄道総裁、鉄道院総裁、東京市長、帝都復興院総裁、拓殖大学学長などの要職をに就いていた。

¹⁸⁷ 出典：末光欣也（2007）日本統治時代の台湾、致良出版社有限公司、p.126。

1990年代以降、李登輝氏政権の台湾化・民主化の影響下で、日本統治時代の侵略・権取などの植民地支配のイメージは転化された。例えば、日本の侵略占領を意味する従来の「日據」の表現から日正式な日本の統治を意味する「日據」に改められた。日本統治の半世紀は重層する歴史文化の中で、台湾の近代化に向けた大きな一時期であるし、客観的な事実を強調している。¹⁸⁸ 近年、後藤新平、八田与一、新渡戸稲造、磯永吉、浜野弥四郎など多くの日本技師の功績が再認識され、台湾の人々による記念館・記念園區・展覧会・文化財保全などの記念活動・保全運動が推進されている。

3. 台湾における近代化産業遺産の保全の動き

下の図に示したように、一般的な文化財の保全の主な課題は、「歴史文化保全」と「経済発展・市街地の拡張」などがある。例えば、開発者は不動産の開発利益を促進するために、文化財の保全を軽視して建造物が取り壊されている。一方、近年の文化財の歴史文化を活かした地域の活性化が注目されたため、文化財的価値が不動産の開発より重視されている事例も存在する。

産業遺産の建造物は巨大な産業建築、交通機関、機械設備などの生産に係わるものであることから、遺産の保全は一般的な文化財より困難であると思われる。そこで、多くの廃業した工場建屋と産業建築の撤去に伴い、広大な工場敷地の土地開発が促進されている。また、植民地期の遺産において、旧植民地の帝国支配者の残滓の清算の政策のため取り壊される事例が多い。

戦後から1980年代までの台湾における近代化産業遺産の保全では、下の図の左側の「不動産開発」と「植民地支配の撤去」の状態になっていた。しかし、政治の民主化とナショナリズムによる台湾化の影響の下で、日本統治時代の近代化産業遺産は下の図の右の側に示したように、適当な植民地期の歴史の視点による遺産を活かしたまちづくり・負の記憶の保全が実施されることとなった。つまり、歴史の真正性を確保するために、植民地支配下の近代化と共に地域への貢献のみならず、人民の反発・不満などの記憶の保全も行われている。

4. 歴史真正性の保護

戦後の台湾では、日本統治時代の殖産興業政策を引き継ぎ、戦前の産業を継承していた。また、各資産は中央政府あるいは国営企業に接収され、国家権力の影響力によって経営されていた。しかし、「異民族」の産業近代化・地域発展への貢献を全て否定し、戦後の厳しい政策の「植民支配」ではなく、国家の誇りを強調していた。しかし、1990年代より、台湾の民主化・脱中国化の政策によって、適当な植民地支配の歴史認識も形成されている。例えば、200元の紙幣の「台湾総督府」の画像と20円のコインの抗日運動の英雄の莫那魯道氏の肖像は、台湾政府の中央銀行から発行されている。また、南台湾の農業近代化に大きな貢献を与えた烏山頭ダムと嘉南大圳については、設計者の八田与一氏の記念園區の設置、烏山頭ダムの世界遺産潜力点の選定、国定教科書の「認識台湾篇」の八田氏の功績の説明などを行っている。そして、各地の日本時代の近代化産業遺産の保全、製糖工場の活用を通じて、「植民時代の近代化の展示」の設置と「抗日事件博物館」の検討も行っている。つまり、台湾における近代化産業遺産の保全事業については、植民地期の近代化産業遺産の近代性、産業近代化の重要性を解釈しながら、植民支配による負の記憶も「負の遺産」として保全されている。それによって、様々な植民地期遺産の保全に伴い、植民時代の歴史の真

¹⁸⁸ 出典：末光欣也（2007）同前掲、p. 663。

正性が保存されていると言える。



図 7-16 200 元の紙幣の「台湾総督府」の画像



図 7-17 コインの莫那魯道氏の肖像

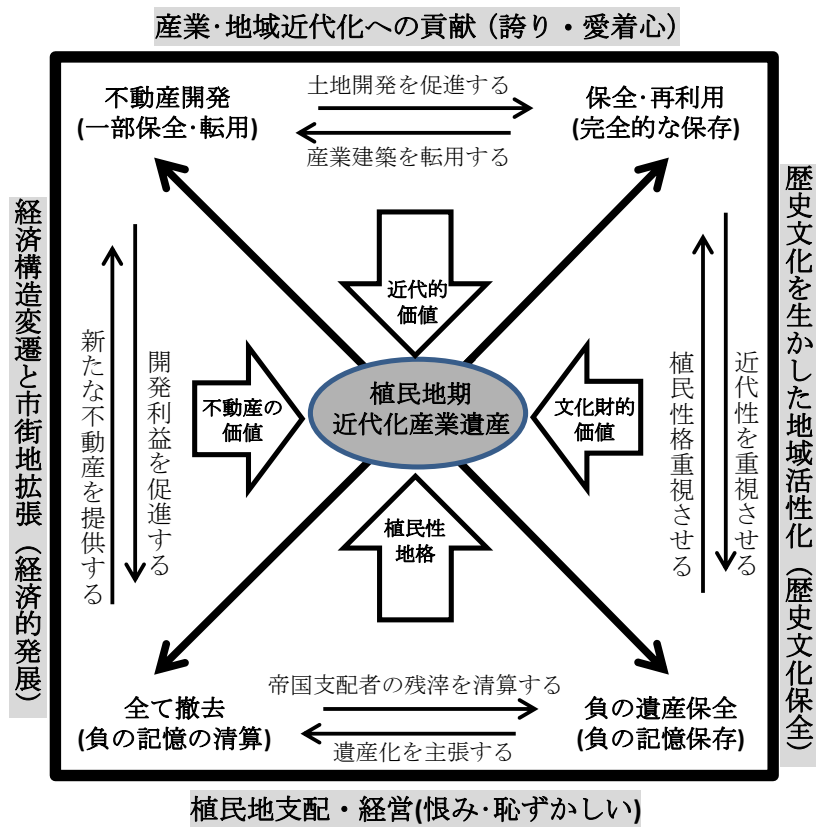


図 7-18 植民地期近代化産業遺産保全における保全と撤去の構造 (筆者作成)

7.5 小結

本章では、台湾における近代製糖産業遺産の再評価と遺産構成の変容に着目し、遺産の「近代的」な評価、産業景観の全体像と変遷、遺産の価値転換と保全策に対する考察から研究を行った。また、台南州での製糖産業遺産の保全事例を踏まえ、国際的産業遺産保全の視点からみる、ポスト植民地時代の製糖産業遺産の継承と保全策の提案を試みた。その結果として以下の4点が明らかとなった。

1. 近代製糖産業遺産の再評価

戦前の糖業保護制度の下で、農民のサトウキビ商売の自由権、土地の財産権の侵害、台湾資本の従属化などの植民支配の特徴があった。なお、台湾の産業革命の原点としての製糖産業遺産は、戦前から戦後初期まではその経済的価値が活用され、「地域発展の象徴」として運営されていた。1990年より、文化財的価値へと転換され、地域の誇りとして再利用事業を推進するものとなっている。なお、台湾における製糖産業遺産は、世界でも珍しい高密度な製糖産業、日本・東アジアへの影響、中華圏の産業革命の先駆的存在であることなど、世界的にみても類いまれな価値があり、近代製糖業の歴史上の重要な段階を物語る、技術的な集合体に関する顕著な見本であることを明らかにした。

2. 近代製糖産業遺産構成・産業景観の変遷

本研究によって、台湾における製糖産業遺産の変遷は「戦前」、「終戦－1990年代」、「1990年代－現在」の三つの時期に分類される。まず、戦前の製糖会社は原料採取区域によって、サトウキビ農園、製糖工場の運営に伴い、清朝の「サトウキビ農園」、「糖廊」、「製糖集積地」の三重製糖産業構造の解体と共に地域・産業近代化を促進していた。戦後、国営企業の台糖は、戦前の製糖業の運営を引き継いだ。1980年代の国際糖価の暴落のため、製糖業の衰退が深刻になった。しかし、1990年代以降、製糖産業遺産を活かした地域活性化事業が広がり、製糖工場の緑地・広場、文化施設への活用、社有農地の工業団地・都市計画用地などへの転換、製糖鉄道の観光通路への再利用などにより産業景観が大きく変化した。

3. 近代製糖業関連遺産の保全

近代化産業遺産の用途・機能の完全性を保全するために、製糖産業遺産の再利用事業において、製糖産業の生産ラインを強調しながら、旧原料採取区域に基づき工場や鉄道や農場を相互にネットワークし、全体の製糖産業景観を保全すべきであると考え。また、製糖会社の合併と再編成と戦後の台糖の接收によって、多様な形態の製糖産業資産が統一化することになり、産業遺産のオリジナルの価値を保護するために、全ての変更の歴史を記録しなければならない。さらに、保全事業に多様なニーズの変化に対応する柔軟性を確保しながら、製糖鉄道網によって遺産群をめぐる回遊道としての活用と製糖産業遺産システムの保全と共に、地元向けの公共施設を創出する必要がある。

4. 植民地期の近代化産業遺産の価値転換と保全手法

戦後、国民政府は台湾における日本植民支配の残滓の清算のために、多くの日本時代の建造物が撤去されたが、1990年代の李登輝政権より、「脱中国化」と「台湾化」の影響によって、「植民地期の遺産の再認識・再評価」を行いながら、文化財として指定していく動きが広がっている。近年、さらに地域意識が盛

り込まれたため、近代化産業遺産は「地域の誇り」としての保全がなされている。そのため、台湾における製糖産業遺産は、戦後の台湾の国営企業としての働きによって、植民支配から経済的支柱の象徴へと転化され、さらに、現在は地元・台糖による地域の誇る文化財として活用されている。

以上、植民地期の近代化産業遺産の近代性と植民支配の解明から、台湾における製糖産業遺産の工場・農場・鉄道の変遷を抽出し、遺産変容による価値転化の実態を分析した。また、植民地期の近代化遺産の真正性・完全性を確保するために、近代的・社会的価値と民族資本の遺産のみならず、植民支配の負の記憶をも保全すべきと提案した。

結 章

結 1 各章から得られた見解

結 2 研究の成果

結 1 各章から得られた見解

本論文は、台湾での製糖鉄道沿線の製糖産業遺産群について、戦前の製糖産業と地域形成・変遷の関連性と植民地支配の歴史的視点から遺産の近代化価値を再評価し、活用を促すとともに、製糖産業遺産群の保全のネットワークを分析し、多元的な活用事業や産業遺産システムの保全方法という重要課題に取り組むため、「植民地期の近代化産業遺産」の変遷を捉えるものである。各章の要旨は以下の通りである。

はじめに

現在、植民地期の近代化産業遺産の理論的枠組みや評価・保全の手法の構築が完成しておらず、また連携する複数遺産の全体像・価値の評価についての概要を把握するのが難しい。むしろ、国際保全憲章と産業考古学の遺産評価と保全の視点で、旧植民地の近代化産業遺産を実証的に調査・分析する方法を用い、植民地支配下の遺産価値の維持・変遷の分析に挑むことが必要であるとの認識に至った。

したがって、本研究は植民地期の近代化産業遺産の再評価とシステム保全策に関する分析であるので、適当な遺産保全の価値付けとネットワーク型保全策を摸索するものである。本論文の研究方法は、「近代化産業遺産の変遷」、「複数遺産の連携による保全」、「旧植民地の近代化産業遺産の再認識・活用」の3つの視点から実証的に考察し、「植民地支配」、「脱植民地期」、「廃業以降」の3つの時期を捉えて、遺産の変容と価値維持を論考するものである。そのため、植民地支配の歴史を持つ近代化産業遺産に関する研究の目的として、(1) 戦前の近代的製糖産業、その集積の歴史と、地域形成との関係を具体的に解き明かす、(2) 地域を再生するため、近代化価値を持つ製糖産業遺産のポテンシャルを明らかにする、(3) 脱植民地化の時代の近代化産業遺産の保全の課題の解決策を検討することとする。そして最後に総合的な考察を加えて、植民地期遺産としての製糖産業遺産の変遷と価値維持の研究を行う。

第 I 部「植民地期の近代化産業遺産の保全と展開」では、国際産業遺産保存委員会「ニジニータギル憲章」と「アジア工業遺産の台北宣言」に基づき、台湾全体の近代化産業遺産と近代製糖関連遺産の保全策を俯瞰的に検討した。また、欧米・日本の近代化産業遺産の保全実態を踏まえ、「複数の文化遺産の広域連携」という視点における考察から分析した。さらに、植民地期近代化産業遺産の特殊性を再解明し、遺産評価・保全策を抽出した。

1 章では、近代化産業遺産保全に関する世界の概念・国際憲章から欧米・日本の近代化産業遺産の保存実態、台北アジア工業遺産宣言を辿った上で、植民地期の近代化産業遺産の保全について論じた。

TICCIH による「ニジニータギル憲章」は、近代化産業遺産の価値・保全の共通特徴を提示し、適切な評価による遺産の機能性保全を通じて、遺産の完全性・真正性の維持を支えている。また、この宣言に基づいて、「欧州産業遺産の道」は、従来個別の保護にとどまりがちだった遺産の連携を促し、遺産保護と共に生活の文化の質的向上を促進している。

なお、植民統治の産業革新によって産業・地域の近代化の促進をし、当時の最先端科学技術や機械設備は殆ど支配者側から導入されたため、植民地期の近代化産業遺産は「植民地支配」と「近代的価値」がある。しかし、終戦直後、脱植民地化以降の独立運動のなかで、植民地主義の象徴的なイメージとして多くの帝国支配者の象徴的近代化産業遺産が取り壊されていた。そのため、TICCIH の 2012 年本会議は「台北宣言」を公布して、台湾のみならずアジア諸国の産業遺産において一日も早い保護作業を勧告した。また、

産業遺産保全憲章の精神を尊重する新たな戦略と活用手法を採用し、国境を越えた協力による近代化産業遺産の保全事業の推進を促している。したがって、アジアの植民地期の近代化産業遺産の特徴を強調し、欧米の遺産評価の方法を修正する必要があることを提示した。

2章では、台湾における日本統治時代の近代化産業遺産の保全実態を俯瞰した。

台湾における近代的産業発展の変遷を反映する国(公)有の近代化産業遺産は、「圧倒的数量」を保ち、多様な産業歴史文化を持っている。利益優先という体質である民間企業には、産業遺産保全、土地開発と遺産完全性の両立、地元への利益還元に対する意識は薄いと見えるが、国(公)有企業である台糖には、地元への利益還元・社会貢献の義務があると考えられる。そのため、文化部による「国有近代化産業文化資産の調査計画」と「産業文化産業再生事業計画」によって、8つの拠点の設置から、各地の日本統治時代の近代化産業遺産を基盤とした「五大文化創意園區」、「台湾世界遺産潜力点」まで拡充され、多様な保全事業を導入し、遺産価値の評価と保護のみならず、遺産を活かした地域再生が推進されている。本章の最後では、台湾における近代化産業遺産の保全事業において、古跡・歴史建築、文化景観、文化創意園區・文化村、博物館・資料館、産業跡地の公園化などの保全実態を整理し、遺産の再評価と保全策についての課題を提示した。

3章では、近代的製糖業関連遺産の価値の転化を、次の4つの特徴から整理し、隠された価値を見つけ出すことを目的に、研究を行った。また、戦後の製糖産業の経済的価値の接収と近年の文化財的価値の転化の実態に着目し、それらの製糖産業遺産の全体像を概観した。

製糖産業遺産の特徴、価値については、科学的価値、植民地支配の特徴、多元性から抽出して、産業革新に関するパイオニア的な例として世界的なその希少価値の評価、「台湾糖業帝国主義」の形成下での植民地支配の特徴の読み解きを行った。その結果として次の4点が明らかになった。(1) 科学的価値：1902年より大規模の機械化新式工場の導入を積極的に推進し、また、欧米から最も先進的な生産技術・農耕機械・産業鉄道の輸入を行って、台湾の産業革命を促した。(2) 植民地期の特徴：植民統治・重商主義の影響下で、製糖産業の生産・売買の関係が根本的に変革された。サトウキビ農民が製糖会社への完全な従属的地位に置かれ、サトウキビ栽培・売買の「自由権」や製糖利益の受ける権利が侵害された。(3) 多様な特性：1901年から1920年の間に、多数の製糖会社のそれぞれの多様な運営策によって、近代製糖産業は著しく発展した。(4) 地域価値：製糖工場の立地に基づき「交通指向型」、「原料指向型」、「旧糖業集積地型」に分類し、これらによる労働力の分散、多様化が、市街化形成過程を特徴づけたことが分かった。その中で、製糖会社の設立に注視すると、「民族資本開拓期(1901-1905)」、「日系企業発展期(1906-1910)」、「北部・東部拡張期(1911-1920)」の三つの時期に分けられる。

戦後、国営企業の台糖は日本四大製糖工場傘下の全ての資産を接収し、砂糖の独占事業を行った。本章はこの戦後の台糖製糖業の運営の変遷について、「戦災復興期」、「戦後調整期」、「安定成長期」、「衰退期」の4つ時期に分けて考察した。また、近年の全ての製糖工場の中で、完全保存(13工場)、一部分保存(13工場)、ほぼ撤去(16工場)と保全状態に基づき分類し、さらに文化財的価値への転換の実態について、事例を用いて示した。

第Ⅱ部「台南州における製糖業関連遺産の継承と変容」では、産業近代化と地域変遷の視点からみる、台南州における製糖産業遺産の産業史と地域史の価値、さらに、戦後の台糖の継承から産業の衰退時期を

経た製糖産業遺産は、産業的性格から多元的な主体への転用への変容であることの記述を試みた。

4章では、台南州における製糖工場の維持と活用について論じた。

戦前の殖産興業の政策に基づき、製糖産業遺産の核心としての製糖工場は各地の産業近代化と地域形成を促した。そのため、工場周辺地域を「縦貫線鉄道沿線」、「伝統的市街地」、「農村地域」に分類し、それぞれの立地の製糖工場の新設と周辺集落の人口増加、旧砂糖集積地の人口減少に直接的な影響を与えたことを明らかにした。また、縦貫鉄道沿線の都市形成は、製糖工場・製糖鉄道の建設に伴う、集積地の形成による市街化を促すことになり、その新しい縦貫鉄道沿線の都市づくり理論の提示を試みた。

戦後の製糖政策の調整と国際糖価の暴落に伴い、台糖の製糖量が毎年減少し、続く製糖工場の廃業に伴って、多くの製糖工場の工場建屋、社宅街の日本式宿舍、製糖関連施設が相次いで撤去された。そこで、1980年代以降、廃業した製糖工場が大型文化施設や公共空間として保全され、「稼働中」、「放置中」、「工場跡地の利用」、「台糖主導の保全事業」、「外部組織主導の保全事業」などの製糖工場の保全実態を分類して示した。各類型の保全事業の対比を行い、その中でも外部組織主導の保全事業における、遺産を参加型プログラムによる多元的な複合施設として活用し、製糖産業の遺構・遺跡に対する多様なニーズの変化に対応する柔軟性が確保され、製糖産業遺産システムの保全を促進している事例が最も成功していることを明らかにし、適切な保全策を明らかにできたと言える。

5章では、台南州における社有農園の維持と活用の過程を整理した。

戦前の社有農場の設置と産業文化圏の形成からみる、原料採取区域制度に基づく大型社有農場が相次いで設置され、戦前から現在まで地域へ与えた影響、また、戦後の社有農場の接収・廃業において、社有農場の維持の実態と転用の広がりに着目しながら検討した。その結果、戦後直後の社有農地が中央・自治体に無償提供による土地転用を行い、1980年代以降、製糖産業の衰退に伴う、工業団地、新たな農業事業、中央政府の計画のために、収用・転用がされていたことが示された。従って、本章においては社有農場における、戦前の産業文化圏の形成から戦後の国家の建設事業用地への転換までを踏まえ、台湾の公共事業の素地として社会に大きな影響を与えたことを明らかにした。

6章では、台南州における製糖鉄道網の維持と活用について論じた。

1906年より、各製糖会社による製糖鉄道の敷設が始まり、砂糖商品・原料サトウキビ・物資、乗客の搬送に伴う、清朝時代の「東から西へ」の水運物流の「西から東へ」の鉄道運輸への変化を促した。また、旧砂糖集積地・伝統市街地と製糖工場と縦貫鉄道とを連結する営業線は、伝統的市街地の人口の、製糖鉄道周辺及び縦貫鉄道駅周辺への流出に大きな影響を与えたことを明らかにした。

戦後、台糖は製糖鉄道に接収されて、新たな営業線と南北平行予備線を敷設したが、1960年代の道路交通の発達と1980年代の製糖産業の衰退によって、製糖鉄道も相継いで廃線になった。1990年代後半より、南台湾を中心に製糖鉄道保全運動に伴う地域再生が行われている。本章では、嘉義県における台湾唯一の官民連携による全域の製糖産業遺産の保全に着目し、近代化産業遺産群の保全による公共空間の創出のためにとるべき戦略を提示することを目的とした。この作業は、以下の四段階に分けて行った。(1) 戦前の製糖鉄道の敷設と人口移動・物産集積の分析。(2) 住民主導による製糖鉄道保全運動が地域再生・公共空間の創出に与える影響の考察。(3) 嘉義県政府による製糖産業遺産保全のシステムの分析、遺産群のネッ

トワーク化による文化・自然資源の一体化の記述。(4) 製糖産業遺産の保全に係る課題の解決、製糖鉄道網を軸とする製糖産業遺産・資源のネットワークと公共空間の創出のメカニズムの明確化。

7章では、台湾における近代製糖産業遺産の再評価と変容について分析した。

台南州での製糖産業遺産の保全事例を踏まえ、全体の製糖産業遺産の保全のネットワークの現状と遺産の変遷を明らかにした。最後に、「ニジニータギル憲章」と「アジア工業遺産の台北宣言」などの国際的視点からみる、ポスト植民地時代の製糖産業遺産の継承と変容を整理した。また、植民地期の近代化産業遺産の近代性と植民支配の解明から、台湾における製糖産業遺産の工場・農場・鉄道の変遷を抽出し、遺産変容による価値転化の実態を分析した。

結章では、各章で得られた知見の分析を行うと共に、以下の総合的考察を加え、総括整理した。

19世紀より台南・嘉義・雲林地域に位置する嘉南平原は、千余箇所の糖廊が集中する砂糖の主要生産地となり、製糖産業の世界的地位を占めた。日本統治時代に入り、台湾総督府の糖業奨励政策により、新式製糖工場の成立から11年目には砂糖生産量が6倍になり、世界五大産糖地となった。戦後、国営企業の台糖が各地の製糖工場を継承して製糖産業を続けた。即ち、戦前から1970年代にかけて、糖業は台湾の主な輸出産業として発展し、高密度な製糖工場・製糖鉄道網が地域近代化・市街地化を促進した。しかし1980年代以降、世界の砂糖価格の大暴落に伴い、製糖工場と製糖鉄道は相次で操業を停止した。これにより、大量の雇用が失われ地域産業が衰退した。廃止された工場は廃墟となり、廃線になった製糖鉄道の沿線地域の不法占用や廃棄物の不法投棄も発生し、これらの廃棄工場と鉄道施設等が地域の「負の資産」となる深刻な課題を抱えていた。

このような状況のなか、1990年代から台南州において、生活環境を向上するため、台湾初の官民連携による製糖関連遺産の保全活動が起こった。台南州での製糖産業遺産は地域の資源をネットワークし、製糖鉄道を活用した全域の観光ルートの創出や公共空間の充実等の成果を上げた。各地の製糖工場と高密度な鉄道網の保全事業の分析を通して得られた保全事業による公共空間の創出に関する知見は、以下の通りである。①植民地期遺産から台湾の戦後経済発展の象徴、さらには地域記憶、文化資源へと転化している。②巨大な産業遺産群を、公共空間への転用を軸として、文化芸術の活用、一部営利施設化を行いながら、多様な主体が参画して整備・保全している。また、住環境改善の要望に応えるために、官民連携による製糖鉄道保全事業が行われ、台糖の維持・管理経費の財政上の厳しい課題を解決した。③住民運動がきっかけとなって県政府が製糖鉄道を自転車道化する等、点在していた製糖産業遺産を物理的に連携させ、ネットワーク化を促進している。その過程で台糖・県政府・住民等の多様な主体が連携・協力して製糖産業遺産を保全するための組織のネットワーク化も進んでいる。

近年、植民地期の近代化産業遺産の近代性は植民地支配の負のイメージの影響下で軽視された事例が多いと言える。そこで、台南州における近代製糖業関連遺産の保全実態の総括を踏まえつつ、植民地期の近代化産業遺産の保全への示唆として、植民地期の近代化の歴史を分析し、遺産の価値を明らかにするために、地域発展への貢献である社会的価値を再評価することを提言した。最後に、植民地支配の正当化を避けるために、植民支配特徴を負の記憶として保全し、近代的価値は近代化産業遺産として活用し、植民支配と近代化歴史文化を両方兼ねる保全事業の必要性を提起した。

結 2 研究の成果

1. 台湾における製糖産業遺産の近代的価値の解明

近代化産業遺産の完全性と機能性を確保するために、本論文では台南州における製糖産業遺産を「製糖工場、製糖鉄道網、社有農場」に分解し、遺産構成の中で近代化初期またはパイオニア的な例を抽出し、近代的価値に基づいて再評価した。これについては、先行研究がなく、本論文の独自の視点であった。また、日本統治時代より、最先端の製糖技術、新式工場の建設技術を導入し、台湾初の高密度の大規模新式工場群の設置によって、世界でも珍しい高密度の製糖産業発展と産業鉄道網の敷設を行ったことは近代的価値があることを明らかにした。さらに、台湾における製糖産業遺産は島内の産業革命の原点という近代的価値のみならず、砂糖産量の世界第3位の産糖大国、製糖会社の日本・東アジアの近代的産業への貢献など、製糖産業の世界史的価値があると考えられる。つまり、清朝時代より日本時代を経て、台湾の産業近代化は中国大陸より早く、世界の中華圏の中で産業革新のパイオニアとしての世界的に見て類まれな価値があることを示した。

2. 製糖産業遺産の地域形成への影響の解明

1902年よりの、新式製糖工場の設置は、工場周辺の集落の発展に直接的に影響したが、一方で糖廩数の著しい減少による旧港町の輸出貿易機能の衰退のため、伝統的市街地の人口が減少した。また、製糖鉄道と連結する縦貫鉄道駅の周辺地域における、新たな集積地が形成され、人口は急速に増加した。さらに、製糖鉄道網が清朝時代の水運物流（東から西）から植民地時代の鉄道運輸（西から東）への変化を促し、「伝統的市街地から縦貫鉄道沿線へ」の人口流動にも大きな影響を与えたことを明らかにした。従って、縦貫鉄道沿線の都市形成過程には縦貫鉄道開通の要因だけではなく、製糖工場の設置と更なる製糖鉄道の敷設が、駅周辺の集積地の形成と市街化を促したことがあると言え、この新たな台湾における都市づくり理論を提示した。

3. 台湾における製糖産業遺産の価値の継承と変容の解明

本研究においては、製糖産業遺産の変遷を「戦前」、「終戦－1990年代」、「1990年代－現在」の三つの時期に分類した。戦前、近代製糖業は伝統的な製糖産業構造に代わって、原料採取区域制度に基づいて近代製糖産業文化圏を形成し、地域の近代化を支えていた。戦後、国営企業の台糖は四大製糖会社の製糖業資産を継承し、経済的価値の継承を行った。1980年代以降は、製糖業の衰退によって、製糖工場の緑地・文化施設などへの活用、社有農地の工業団地・都市計画用地などへの転換、製糖鉄道の観光通路への再利用などが行われ、その製糖産業遺産の変容の実態に明らかにした。

4. 近代化産業遺産の「物理的なネットワーク」による保全策の提示

製糖プロセスと遺産の全体性を尊重するために、製糖工場、製糖鉄道、社有農場を相互にネットワークし、遺産単体から全体の製糖産業景観を保全すべきであると考えられる。そのため、本研究は嘉義県における製糖産業遺産群を踏まえ、住民主導による製糖鉄道保全運動が地域再生・公共空間の創出に与えた影響に関する考察から研究を行った。その結果、地元ニーズに応えるために、官民連携による製糖鉄道保全事

業が行われ、製糖鉄道網によって遺産群をめぐる回遊道としての活用と共に製糖産業遺産システムの保全を達成したメカニズムに明らかにした。具体的には、住民運動がきっかけとなった多様な主体の参画による保全運動によって、製糖鉄道沿線における自転車ルート、公園の整備などの保全事業が行われ、点在していた製糖産業遺産の「物理的なネットワーク化」が促され、地域の文化・自然資源の一体化を促進したことを提示した。

5. 植民地期の近代化産業遺産の保全策の提示

植民地期の近代化産業遺産の完全性を保全するために、遺産の「近代的」の評価、産業景観の全体像と変遷、遺産の価値転換と保全策などの作業を行う必要があり、また植民支配下の「負の記憶」の特徴を解明しなければならない。そこで台湾では、1990年代より近代化産業遺産の評価において地域意識が盛り込まれ、日本帝国支配下の産業革新が台湾近代化歴史の一ページへと転化されることにより、日本時代の遺産の歴史的価値を正視しながら適切な評価が行われるようになっていく。これによって、植民地期の近代化産業遺産の再認識・再評価を通じて、遺産を活かしたまちづくりが広がっている。このように、植民地期の近代化産業遺産の「近代性」と「植民支配」の再解釈と、遺跡・遺構・遺物の真正性を確保する前提で、保全事業における多元的な再利用手法を導入し、継続的な地域産業と地元向けの公共施設の創出を行うことが重要であることを示した。

【今後の課題】

1.製糖工場

本研究は台南州における製糖工場の保全実態の調査・分析である。しかし、現在、多くの製糖工場の再利用計画は検討中のため、製糖工場の保全の全体像はまだ不明であると思われる。そこで、製糖工場の保全・再利用事業へ向けた課題は以下のとおりである。

- (1) 現役中の製糖工場の保全の動き
- (2) 工場跡地の不動産開発と保全事業
- (3) 廃棄された製糖工場の再利用事業（特に台湾製糖会社・基金会の保全事業の投入）

2.社有農場

製糖産業の衰退と共に、広大な社有農場が廃棄されている。現在、多くの社有農場の転用計画が加速され、工業団地・住宅区・文化施設などの活用が注目されている。そこで、社有農場の転用事業へ向けた課題は以下のとおりである。

- (1) 社有農場の開発・転用の拡大
- (2) 歴史文化が持つ社有農場の保全の可能性
- (3) 農場転用の地域への影響

3.製糖鉄道

現在、嘉義県における住民主導による製糖鉄道の保全運動と台糖・地元政府の連携による製糖鉄道のネットワーク事業は積極的に推進されている。製糖鉄道の連携事業については、嘉義県から他の地域に広がっていく可能性は非常に高いと言える。そこで、製糖鉄道の保全・再利用事業へ向けた課題は以下のとおりである。

- (1) 嘉義県における製糖鉄道のネットワークの拡大
- (2) 製糖鉄道の保全の全体像の調査
- (3) 製糖鉄道保全の地域への影響

本論文に関する審査付きの論文と学会発表

1. 審査付きの論文：

- (1) 『A study on the construction of fabric and conservation plan of modern urban space in the bird's-eye view of Taipei city during Japanese colonial period』(王新衡・窪田垂矢共著)
2010年10月 日本都市計画学会「国際都市計画シンポジウム」論文集(査読付き)
日本都市計画学会出版
- (2) 『日本川崎産業博物館之建構兼論臺灣民眾參與式糖業鐵道遺產保存』(中国語)
(A Study on the Kawasaki Industrial Museum in Japan and a Discussion of Public Participation in Sugar Railway Heritage in Taiwan)(王新衡・楊佩諭・西村幸夫共著)
2012年10月 博物館学季刊、26巻4号、115-144頁(査読付き)
台湾・国立自然科学博物館出版
- (3) 『製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産群の保全と公共空間の創出 -台湾・嘉義県を中心に-』
2013年10月 日本都市計画学会「学術研究発表会」論文集(査読付き)(王新衡・黒瀬武史共著)
Vol.48-3(40)、393-398頁、日本都市計画学会出版

2. 学会・学会誌の発表

- (1) “負面遺産の本質、保存與展示之芻議—以日本為例”，「2009年文化資産保存利用與保存科學國際研討會」，文化建設委員會，2009。
- (2) 負面遺産の正面意義轉化之案例分析—以日本負面遺産的和平推廣、環境保護、安全街區與空間再生之轉化為例，2010年山海觀文化資産學術研討會，國立雲林科技大學，2010。
- (3) 日本統治時代の近代化産業遺産群と都市拡大の關係性に関する研究-台北市における縦貫鉄道沿線の鉄道および専売工場群を対象として-，日本建築學會學術演講會，日本建築學會，2010。
- (4) 日本近代化産業遺産群主題串聯式保全特徴—以「近代化遺産群 33、續 33」為例，2011年山海觀文化資産學術研討會，國立雲林科技大學，2011。
- (5) 創意城市橫濱近代化遺産群作為展演空間活化之分析，中華民國博物館學會簡訊，中華民國博物館學會，2011。
- (6) 「台灣博物館系統」串聯產業建築群之研究，「學術探險-台灣百年博物館誌」學術研討會，國立台灣博物館，2011。
- (7) Study on the Relationship between the Sugar Factories along Sugar Railways and Urban Sprawl of Southern Taiwan, 19th International Seminar on Urban Form, The Eighteenth International Seminar on Urban Form, 2011。
- (8) 高架橋下的的驚奇—漫遊東急電鐵的電車與巴士博物館，中華民國博物館學會簡訊，中華民國博物館學會，2012。
- (9) 台灣における住民主導による近代的製糖鉄道關連遺産の保全運動—嘉義縣新港郷の頂菜園を事例に—，日本建築學會學術演講會，日本建築學會，2012。
- (10) Study on the Reuse of the Sugar Railway Network in Chiayi County, Taiwan, TICCIH Congress 2012 in Taiwan, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2012。

参考文献

1. 書籍

Neil Cossons (2013) Why preserve the industrial heritage? Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation.

Helmuth Albrecht (2013) What does the Industrial Revolution signify? Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation .

Peter Neaverson, Marilyn Palmer (1998) Industrial Archaeology: Principles and Practice, Routledge

Barrie Trinder (2013) Industrial archaeology: a discipline? Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation

Carol Berens (2010) Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners, and Developers, Wiley

Paul Smith (2013) Choosing what to preserve, Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation.

Industrial Heritage and the World Heritage Convention ; Peter Stott pp.161-166 ; Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation

Adaptive re-use and embodied energy ; Mark Watson pp.136-141 ; Industrial Heritage Re-Tooled: The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation.

Judith Alfrey, Judith Alfrey Nfa, Tim Putnam (2003) The Industrial Heritage: Managing Resources and Uses, Routledge

Lee Jolliffe (2012) Sugar Heritage and Tourism in Transition, Channel View Publications.

加藤康子 (1997) 『産業遺産』、日本経済新聞社、1997、pp.27-28。

伊東孝 (2000) 日本の近代化遺産、岩波書店、p.2。

経済産業省 (2007) 近代化産業遺産群 33、経済産業省、p.2。

インタラクティブかわさきネットワーク、2007。かわさき産業ミュージアムガイドブックー近代化遺産・産業文化財のご案内。神奈川県川崎市：川崎市川崎区役所。

本岡 拓哉・田中 靖記 (2006) ライン・ルール大都市圏における都市再生—ポーフム大学地理学教室サマースクール 2005 に参加して—、空間・社会・地理思想、10号、p.72。

佐藤吉治郎 (1926)、台湾糖業全誌 (時代篇)、台湾糖業発達全史、台湾新聞社、pp.1-2。

林満紅 (1997) 茶・糖・樟脳業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)、聯經出版事業公司、pp.185-186。

矢内原忠雄 (1934)、帝国主義下の台湾、岩波書店。

張季熙 (1958) 臺灣糖業復興史、臺灣糖業公司、pp.5-6。

矢作弘 (2004) 産業遺産とまちづくり、学芸出版社、p.182。

三瓶孝子 (1964) 近代日本糖業史、勁草書房。

佐藤吉治郎 (1926) 台湾糖業全誌 (時代編)、台湾新聞社、p.15。

陳明言 (2007) 台湾的糖業、遠足文化、p.106。

- 藤崎英之助(1936) 台湾私設鉄道補助法に就いて、台湾鉄道、n 294、pp.30-33。
- 謝明勳 (2001)、台灣鐵道車票圖誌、火車票房附屬博物館、p.235。
- 黃紹恆 (2004) 日本資本主義と朝鮮・台湾—帝國主義下の經濟變動、近代日本製糖業の成立と台湾經濟の變貌、京都大學學術出版會、p.171。
- 張在山(1976)台糖三十年發展史、台灣糖業股份有限公司、pp.21、23-24。
- 臨時台灣舊慣調查會 (1909) 台灣糖業舊慣一斑、台灣總督府、pp.109-111。
- 涂照彥 (1996) 日本帝國主義下の台灣、東京大學出版會、p.173—174。
- 台灣糖業股份有限公司、《台糖四十年》、p.132》、「許乃懿、《台灣糖鐵攬勝》、(台北縣新店：人人出版、2003年12月10日)、p.36。
- 台灣糖業股份有限公司 (1986)、台糖四十年、p.132。
- 臺灣總督府殖產局特產課「臺灣糖業統計第二十九次」(1940) pp.16-17。
- 渡辺慶之進 (1939) 台灣鐵道讀本、春秋社。
- 台灣二林蔗農事件文化協會 (2001) 殖民地的怒吼:二林蔗農事件、彰化縣文化局、p.64。
- 『台灣經濟年報』1942年、東京興信所『全國銀行會社要錄』1936年、42年、上下卷、小野文英『製糖コンツェルン讀本』1938年。
- 川島真など (2009) 日台關係史、東京大學出版會、p.14。
- 王惠君など (2010) 函說台灣都市物語、河出書房新社、pp.6-15。
- 許永河 (2009) 南瀛糖業誌、臺南縣政府、p.171。
- 拓殖通信社 (1926) 原料採取區域問題、拓殖通信社、pp.1-3。
- 堀和生、中村哲 (2004)、日本資本主義と朝鮮・台灣-帝國主義下の經濟變動、京都大學學術出版會、p.182。
- 小林英夫(1993)殖民地經營的特質、近代日本と殖民地 3—殖民地化と産業化、岩波書店、p.10。
- 河合和男、尹明憲(1991)殖民地期の朝鮮工業、未來社、p.192。
- 水谷智(2007)殖民地主義と近代性の關係を再考する：フレデリック・クーパーの論考から、社会科学(同志社大學人文科學研究所)、p.176。
- 文化部文化資產局 (2012)、實踐:產業文化資產的轉型與再創造、文化部、p.6。
- 台灣糖業股份有限公司 (1976) 台糖四十年、台灣糖業股份有限公司、pp.1-2、28、58、72。
- 台灣總督府總務局 (1941) 臺灣總督府第四十五統計書、台灣總督府、pp.270-271。
- 齋藤充功 (2009) 日台の架け橋・百年ダムを造った男、時事通信出版局、p.58。
- 張季熙 (1958) 臺灣糖業復興史、臺灣糖業公司。

2. 学会誌・学会

James O. Wheeler, Clifton W. Pannell, “Clifton W. Pannell, A Teaching Model of Network Diffusion : The Taiwan Example.” *Journal of Geography*, 72:5 (May,1973), P.28。

FU, Chao-Ching, ENLIGHTENING THE SPIRIT OF INDUSTRIAL HERITAGE IN TAIWAN ,The International Conservation for the Industrial Heritage Series 2, TICCIH Congress 2012,pp.22-35.

COSSONS, Neil ,INDUSTRIAL HERITAGE: TREASURE OR TRASH?, The International Conservation for the

Industrial Heritage Series 2, TICCIH Congress 2012, pp.11-21.

MARTIN, Patrick, REMEMBERING MARIE NISSER: TICCIH'S PAST & FUTURE, The International Conservation for the Industrial Heritage Series 2, TICCIH Congress 2012, pp.36-40.

ITOH, Takashi, THE CONSERVATION MOVEMENT OF HISTORIC HERITAGE IN JAPAN— PAST, PRESENT AND FUTURE? (1960-2012+α), The International Conservation for the Industrial Heritage Series 2, TICCIH Congress 2012, pp.41-55.

玉川寛治(2003)産業考古学会の TICCIH 第 12 回モスクワ国際会議 2003 のニジニータギル憲章の前言、産業考古学会誌。

清水憲一 (2012)「産業遺産の評価—ガイドライン策定の準備報告 (2)」、『産業考古学』、産業考古学会、vol.144、pp.2—17。

並川弘彦 (2006) 世界遺産 アイアンブリッジ峡谷、空間・社会・地理思想、10 号、p.101。

本岡 拓哉・田中 靖記 (2006) ライン・ルール大都市圏における都市再生—ポーフム大学地理学教室サマースクール 2005 に参加して—、空間・社会・地理思想、10 号、pp.57—83。

西村幸夫 (2008) “点”をネットワークさせる「星座式」まちづくりへの展望、地域づくり特集、『近代化産業遺産を活かしたまちづくり』、no.225、(財)地域活性化センター、p.4。

中村香代子(2007)ソウルの植民地経験と反日表象空間のメカニズム—朝鮮総督府庁舎と朝鮮神宮を中心に—、社会学論集 Vol. 10、p.129。

林曉薇 (2010) 展望亞洲工業遺產保存聯盟的聯結—台灣工業遺產保存的回顧與發展，工業遺址保存活化與再利用國際研討會，文化部，p.69。

台糖公司(1971)二十五年來的台灣糖業、台灣銀行季刊、第 22 卷 3 期。

台糖通訊台糖 60 週年慶籌備委員會編輯組 (2006)《台灣糖業公司，台糖六十週年慶紀念專刊—台灣糖業之演進與再生》，台灣糖業股份有限公司，pp.230,233, 251,262-263,269,275,278,282,286-287。

徐慧民、邱建維、陳志誠(2009)「新營糖廠宿舍群保存策略之研究」、文化建設委員會「文化資產保存學刊」、第八期。

3. 學位論文

程玉鳳 (2003) 資源委員會與台灣糖業：1945～1952、國立台灣師範大學歷史研究所博士論文、pp.65-76。

南瀛總爺藝文センター會議記錄：文化使命資料稿 (2001 年 3 月 17 日)、「黃碧華 (2004)，社區博物館的個案研究—以南瀛總爺藝文中心為例、台南藝術學院修士論文。

李坤昇(2007)運用新都市主義手法進行新營糖廠工業區之更新規劃設計、成功大學修士論文、pp.3-6。

謝進源，台糖嘉義蒜頭蔗埕文化園區，核心資源與競爭優勢的探討，雲林科大碩士論文，2006。

趙文榮 (2010) 日治時期臺南州區之糖業與地方社會(1895~1945)、國立中正大學、歷史研究所、博士論文。

陳佩琪 (1999) 台灣日治時期新式製糖工廠空間之研究、國立成功大學建築學系、修士論文。

陳怡妃 (1995) 日據時期臺灣糖廠的空間構成—從歷史與環境談起、東海大學建築學系、修士論文。

吳旭峰 (1986) 臺灣糖廠空間之形塑與轉化、建築與城鄉研究所、修士論文。

官彥君 (2008) 南靖糖廠與南靖地區社會文化的變遷、國立嘉義大學史地學系研究所、修士論文。

- 陳虹廷（2007）城鎮發展下的連結與解散－蒜頭糖廠地景變遷與空間再結構、南華大學、修士論文。
- 林怡芳（2007）蒜頭糖廠職住型聚落的生活方式(1910-2001)、高雄師範大學、修士論文。
- 高乙瑄（2006）虎尾糖廠對型塑「糖都虎尾」糖業文化的影響（1945～2005年）、國立臺北教育大學社會科教育學系、修士論文。
- 江芳菁（2002）大林糖廠與大林地區社會經濟發展（1909－1996）、國立臺灣師範大學歷史研究所、修士論文。
- 許芳瑜（2002）台灣鄉鎮之空間現代性後果---大林糖廠日常生活之建構與批判、南華大學環境與藝術研究所、修士論文。
- 廖哲強（2006）鄉村發展地方文化產業化歷程—嘉義縣蒜頭糖廠蔗埕文化園區之個案，臺灣大學地理環境資源學研究所、修士論文。
- 陳美雲（2003）國營企業物件博物館化的發生：以台糖「烏樹林驛頭六十週年—五分車懷舊之旅」為例，臺南藝術學院博物館學研究所、修士論文。
- 曾世芳（2005）台糖五分車的建構與轉型文化產業經營之研究—以溪湖花卉文化園區觀光小火車為例，雲林科技大學文化資產維護系、修士論文。
- 翁政凱（2011）產業文化資產再利用實質與非實質價值互動模式—臺灣糖業文化資產再利用探討、朝陽科技大學、建築及都市設計研究所、博士論文。
- 黃碧華（2004），社區博物館的個案研究—以南瀛總爺藝文中心為例，台南藝術學院修士論文， pp.38-39。

4. 報告書

- 文化庁(2006)文化財分科会世界文化遺産特別委員会（第1回）議事次第、參考資料 pp.1-8。
- 稼働中の産業遺産又はこれを含む産業遺産群を世界遺産登録に向けて推薦する場合の取扱い等について（2013）、首相官邸。
- 變更台南市安南區（和順寮農場地區）細部計畫(土地使用分區管制要點專案通盤檢討)案
台南)、台南市政府、2011年、p.5。
- 反共抗俄台糖鐵路宣傳列車工作委員會（1955）反共抗俄台糖鐵路宣傳列車工作總報告、反共抗俄台糖鐵路宣傳列車工作委員會。
- 「南瀛總爺藝文センター會議記錄：文化使命資料稿（2001年3月17日）」。
- 2006年度政府推動50處重大都市更新地區個案說明書， p.41。

5. 新聞

- 「台灣日日新報、」1925.6.17、官収の六割七分を占むる本島専売事業その過去現在及将来。
- 中國時報、2013-09-29、嘉義文創園區市集 民眾：像夜市。
- 修復八田故居中日專業考據、中國時報、2009-07-31。
- 聯合報、2009-07-31. 2、八田與一紀念園區故居測繪修復啟動。
- 自由時報、2011-05-09 八田路揭牌》獻白菊追思八田與一。

台灣日日新報、1923.4.16-1923.4.26、台灣の五大産業—喜多殖産局長談。
自由時報、2009.10.13、虎尾驛趕工一月底重現風華。
自由時報、2011.09.18、《古坑虎尾鐵橋》整容回春—完工通樂、。
自由時報、2013.05.14、斗六糖廠 30 年開發經營權標出。
自由時報、2010.11.26、永康糖廠開發—環團盼保生態。
聯合報、2013.12.18、賴清德：玉井糖廠活化已是時候。
自由時報台南版，2009 年 2 月 24 日，「參觀蕭壩園區主題館免錢！」。
自由時報台南版，2013 年 6 月 3 日，「蕭壩園區成立國際藝術村」。
聯合報台南版，2011 年 1 月 31 日，「腳踏五分車 蕭壩園區賞花海」。
聯合報台南版，2013 年 3 月 12 日，蕭壩園區大改造更綠更開放。
中央社、2010 年 2 月 13 日、台南十鼓文化村-台日韓鼓樂團聯合賀歲。
中央社、2010 年 2 月 13 日、「台南十鼓文化村-台日韓鼓樂團聯合賀歲」。
自由時報台南版、2011 年 2 月 1 日、「(文化行春) 精選應景展演·春節假期尋福去」。
自由時報台南版、2012 年 10 月 30 日、「《仁德糖廠復活》 夢糖工場進駐開麥拉」。
自由時報台南版、2011 年 10 月 4 日、「反糖廠霸「林」 近百居民抗議」。

6. 地図

「斗六図」、臨時台灣土地調査局、台灣日日新新聞社、1904。
「斗六図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1927。
「斗六図」斗六市役所、1936。
「大林図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1927。
「白河図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1927。
「新營庄図」、臨時台灣土地調査局、台灣日日新新聞社、台灣図書館所蔵、1904。
「新營庄図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1927。
「蕭壩図」、臨時台灣土地調査局、台灣日日新新聞社、台灣図書館所蔵、1904。
「善化図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1927。
「台南北部図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1926。
「台南南部図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1926。
「北港図」、臨時台灣土地調査局、台灣日日新新聞社、台灣図書館所蔵、1904。
「北港図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1927。
「塩水港図」、臨時台灣土地調査局、台灣日日新新聞社、台灣図書館所蔵、1904。
「新營図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1927。
「麻豆図」、大日本帝國陸地測量部、台灣図書館所蔵、1926。

「蔴荳図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。

「蔴豆図」(左)、「新営図」(右)、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1926。

「新化図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。

「斗南図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。

「虎尾図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。

「蒜頭図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。

「蒜頭図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1926。

「新営庄図」、臨時台湾土地調査局、台湾日日新新聞社、台湾図書館所蔵、1904。

「新営図」、大日本帝國陸地測量部、台湾図書館所蔵、1927。

卷末資料

添附 1：製糖工場の変遷（出典：台湾糖業株式会社）

	製糖工場	戦後工場名	位置	製糖会社	開業年代	廃止年代
1	橋仔頭製糖所	橋頭糖廠	高雄縣橋頭鄉	台灣製糖株式會社	1902	1999
2	後壁林製糖所	小港副產加工廠	高雄市小港區	台灣製糖株式會社	1909	1994
3	阿緞製糖所	屏東糖廠	屏東市	台灣製糖株式會社	1909	1997
4	東港製糖所	南州糖廠	屏東縣南州鄉	台灣製糖株式會社	1921	2003
5	車路墘製糖所	仁德糖廠	台南縣仁德鄉	台灣製糖株式會社	1910	2003
6	灣裡製糖所	善化糖廠	台南縣善化鄉	台灣製糖株式會社	1906	生産中
7	三崁店製糖所	永康糖廠	台南縣永康鄉	台灣製糖株式會社	1909	1990
8	埔里社製糖所	埔里副產廠	南投縣埔里鎮	台灣製糖株式會社	1912	1954
9	台北製糖所	無	台北萬華大理街	台灣製糖株式會社	1911	1942
10	旗尾製糖所	旗山糖廠	高雄縣旗山鎮	台灣製糖株式會社	1911	2003
11	恆春製糖所	恆春糖廠	屏東縣恆春鎮	台灣製糖株式會社	1927	1958
12	虎尾製糖所	虎尾糖廠	雲林縣虎尾鎮	大日本製糖株式會社	1909	生産中
13	龍岩製糖所	龍岩糖廠	雲林縣褒忠鄉	大日本製糖株式會社	1935	1968
14	北港製糖所	北港糖廠	雲林縣北港鎮	大日本製糖株式會社	1912	2005
15	玉井製糖所	玉井糖廠	台南縣玉井鎮	大日本製糖株式會社	1913	1995
16	大林製糖所	大林糖廠	嘉義縣大林鎮	大日本製糖株式會社	1913	1995
17	斗六製糖所	斗六糖廠	雲林縣斗六鎮	大日本製糖株式會社	1912	1990
18	彰化製糖所	彰化糖廠	彰化縣和美鎮	大日本製糖株式會社	1911	1953
19	烏日製糖所	烏日糖廠	台中縣烏日鄉	大日本製糖株式會社	1922	1960
20	沙鹿製糖所	沙鹿糖廠	台中縣沙鹿鎮	大日本製糖株式會社	1922	1942
21	月眉製糖所	月眉糖廠	台中縣后里鄉	大日本製糖株式會社	1914	1999
22	苗栗製糖所	苗栗糖廠	苗栗縣苗栗鎮	大日本製糖株式會社	1920	1951
23	宜蘭製糖所	無	宜蘭縣羅東鎮	大日本製糖株式會社	1917	1943
24	總爺製糖所	麻豆糖廠	台南縣麻豆鎮	明治製糖株式會社	1912	1993
25	蕭壠製糖所	佳里糖廠	台南縣佳里鎮	明治製糖株式會社	1909	1998
26	烏樹林製糖所	烏樹林糖廠	台南縣後壁鄉	明治製糖株式會社	1911	1983
27	南靖製糖所	南靖糖廠	嘉義縣水上鄉	明治製糖株式會社	1909	2009
28	蒜頭製糖所	蒜頭糖廠	嘉義縣六腳鄉	明治製糖株式會社	1911	2002
29	南投製糖所	南投糖廠	南投縣南投鎮	明治製糖株式會社	1912	1968
30	溪湖製糖所	溪湖糖廠	彰化縣溪湖鎮	明治製糖株式會社	1921	2002
31	新營製糖所	新營糖廠	台南縣新營市	鹽水港製糖株式會社	1909	2001
32	岸內製糖所	岸內糖廠	台南縣鹽水鎮	鹽水港製糖株式會社	1905	1992
33	花蓮製糖所大和工場	花蓮糖廠	花蓮縣光復鄉	鹽水港製糖株式會社	1922	2002
34	花蓮製糖所「壽」工場	無	花蓮縣壽豐鄉	鹽水港製糖株式會社	1914	1947
35	溪州製糖所	溪州糖廠	彰化縣溪州鄉	鹽水港製糖株式會社	1909	1953
36	台中製糖所	台中糖廠	台中市	帝國製糖株式會社	1912	1944
37	潭子製糖所	潭子糖廠	台中縣潭子鄉	帝國製糖株式會社	1918	1953
38	竹南製糖所	竹南糖廠	苗栗縣竹南鎮	帝國製糖株式會社	1913	1943
39	新竹製糖所	新竹糖廠	新竹市水田	帝國製糖株式會社	1915	1951
40	山仔頂製糖所	無	高雄縣鳳山市	新興製糖株式會社	1905	1942
41	台東製糖所	台東糖廠	台東縣台東市	台東製糖株式會社	1916	1996
42	源成農場製糖所	無	台中縣二林鄉	三五公司	1934	1940

添附 2：台湾における製糖会社の成立・合併

製糖会社	設立年	成立資金（万円）	企業国籍	合併年	合併・継承
台湾製糖	1901.10.14	100	日本	-	-
維新製糖	1902.07.15	20	台湾	1941.06.03	明治
新興製糖廠	1903.04.10	24	台湾	-	台湾
賀田祖製糖	1903.05	20	日本	1911.04	台東
南昌製糖	1903.07.15	60	台湾	1907.04	大東
麻豆製糖	1903.10.27	50	台湾	1907.08	明治
塩水港製糖	1903.12.19	30	台湾	1907.03	塩水港
台南製糖	1904.05.15	35	台湾	1909.10	台湾
塩水港製糖	1905.10.21	500	日本	-	-
明治製糖	1906.10	500	日本	-	-
怡記商會製糖場	1906.11	20	イギリス	1911.08	怡記
大東製糖	1906.11.17	500	日本	1907.05	台湾
大日本製糖	1906.12.28	1200	日本	-	-
東洋製糖	1907.02.01	500	日本	1927.07.29	大日本
F.S.D 會社	190??	80	イギリス	1911.08	怡記
林本源製糖	1913.12.19	300	台湾	1927.02	塩水港
高砂製糖	1909.06	250	台湾の日本資本	1909.09	塩水港
苗栗製糖	1909.08.10	50	台湾の日本資本	1912.03	南日本
新高製糖	1909.10.30	500	日本	1935.01.21	大日本
北港製糖	1910.01.10	180	台湾の日本資本	1915.05.26	東洋
台北製糖	1910.06	300	台湾の日本資本	1916	台湾
帝國製糖	1910.06	500	日本	1940.10	大日本
中央製糖	1910.07	500	-	1913.06	明治
辜顯榮製糖	1910.07	100	台湾	1919.10	大和
大和製糖	1919.10	500	-	1920.07	明治
斗六製糖	1910.09.24	300	台湾の日本資本	1914.08	東洋
埔里社製糖	1910.08.14	200	台湾の日本資本	1913.08	台湾
台中製糖	1910.12.27	10	台湾	1910.06	帝國
永興製糖	1910-1913	60	台湾の日本資本	1913.03	台南
怡記製糖	1911.07.29	150	イギリス	1912.01	台湾
南日本製糖	1912.02.28	500	台湾の日本資本	1916.08	帝國
台湾赤糖	1912.08.07		-	1916.07	東洋
台東拓殖製糖	1912.09.01		-	1912.12	台東
台東製糖	1912.09.19	350	台湾の日本資本	1943.04	明治
台南製糖	1913.02.16	300	日本	1916.08	台南 2
宜蘭製糖所	1915.08		台湾の日本資本	-	-
恆春製糖	1917.09.16	6	-	1927.06.21	塩水港
沙轆製糖	1919.08.10	250	日本	1933.11.22	昭和
新竹製糖	1919		-	1933.11.22	昭和
大安製糖	1917.12	10	-	1939.09	大日本
昭和製糖	1927.09.12	300	台湾	1939.09	大日本

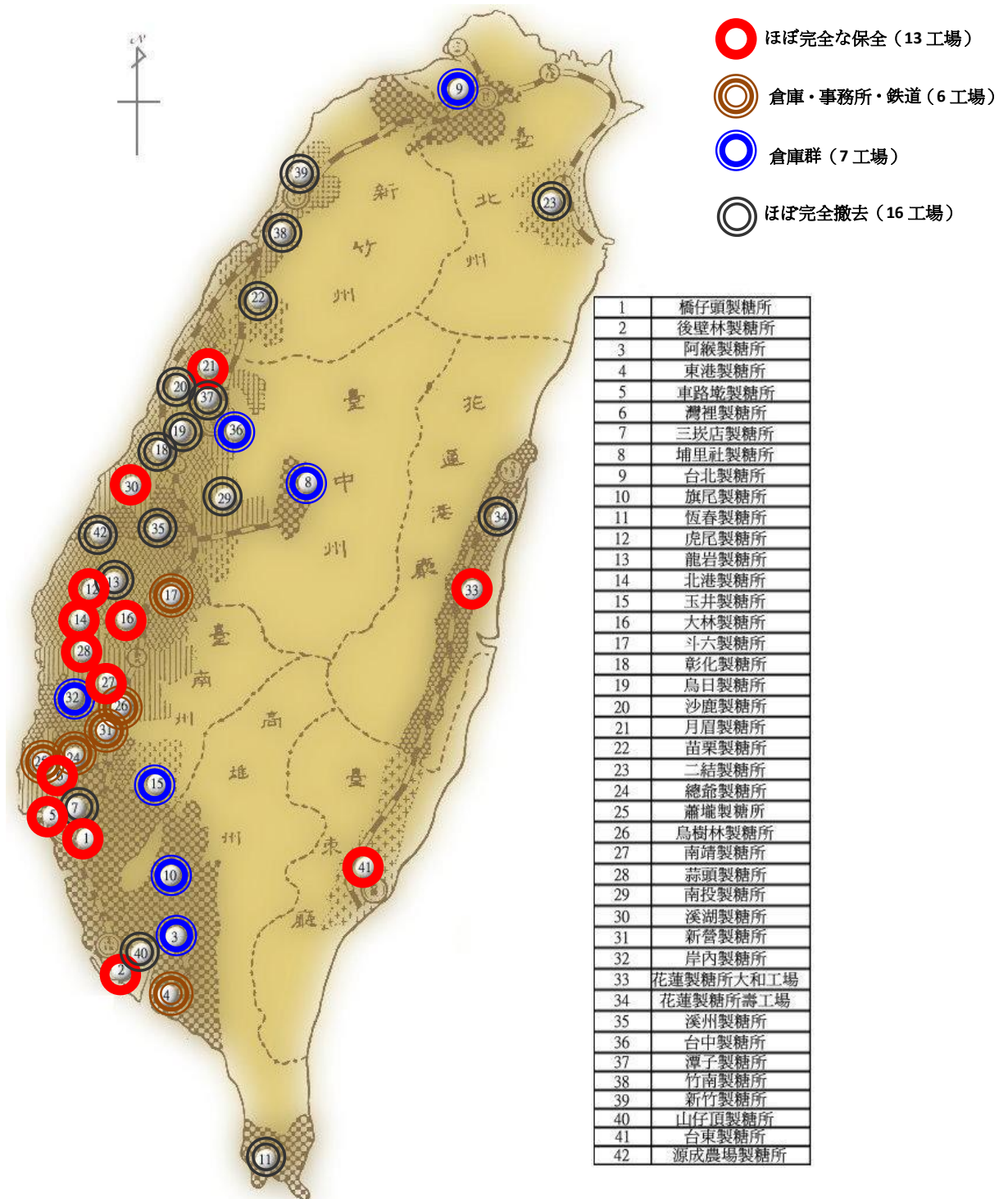
出典：周憲文(1980, 頁), 涂照彦(1993, 頁 282,287), 及び台湾糖業統計

添附 3 : 製糖工場・改良糖廊・旧式糖廊

年別	面積 (ha)				割合 (%)		
	製糖工場	改良糖廊	旧式糖廊	面積	製糖工場	改良糖廊	旧式糖廊
1910	31942			31942			
1911	59748	15238	12572	87558	68.24%	17.40%	14.36%
1912	59685	7724	5640	73049	81.71%	10.57%	7.72%
1913	52837	5291	5399	63527	83.17%	8.33%	8.50%
1914	59896	5928	6149	71973	83.22%	8.24%	8.54%
1915	67964	6068	6833	80865	84.05%	7.50%	8.45%
1916	96545	6753	7399	110697	87.22%	6.10%	6.68%
1917	106336	9517	9757	125610	84.66%	7.58%	7.77%
1918	119117	9789	16924	145830	81.68%	6.71%	11.61%
1919	98086	7612	10167	115865	84.66%	6.57%	8.77%
1920	92084	5852	6253	104189	88.38%	5.62%	6.00%
1921	103489	6078	6160	115727	89.43%	5.25%	5.32%
1922	128715	4147	4310	137196	93.82%	3.04%	3.14%
1923	106732	1961	2546	111239	95.95%	1.76%	2.29%
1924	109522	2415	3020	114957	95.27%	2.10%	2.63%
1925	111177	2497	4769	118443	93.87%	2.11%	4.03%
1926	103554	2447	4736	110737	93.51%	2.21%	4.28%
1927	84047	1369	3460	88876	94.57%	1.54%	3.89%
1928	89410	1426	3051	93887	95.23%	1.52%	3.25%
1929	101401	1432	3006	105839	95.81%	1.35%	2.84%
1930	92032	1253	2596	95881	95.99%	1.31%	2.71%
1931	81989	988	1839	84816	96.67%	1.16%	2.17%
1932	95441	1082	1646	98169	97.22%	1.10%	1.68%
1933	68739	1304	2086	72129	95.30%	1.81%	2.89%
1934	71514	651	2875	75040	95.30%	0.87%	3.83%
1935	98666	1340	4016	104022	94.85%	1.29%	3.86%
1936	105267	1604	3305	110176	95.54%	1.46%	3.00%
1937	100832	1489	2455	104776	96.24%	1.42%	2.34%
1938	107714	2089	2395	112198	96.00%	1.86%	2.13%
1939	138697	3173	3816	145686	95.20%	2.18%	2.62%
1940	141730	2601	3920	148251	95.60%	1.75%	2.64%
1941	128552	1212	2903	132667	96.90%	0.91%	2.19%
1942	128525	1244	2258	132027	97.35%	0.94%	1.71%
1943	127179	1096	2538	130813	97.22%	0.84%	1.94%
1944	121189	650	1943	123782	97.91%	0.53%	1.57%
1945	80995		1328	82323			
1946	32625		563	33188			
1947	10115		161	10276			
1948	57431			57431			

(出典：台湾糖業統計昭和十六年)

添附 4：製糖の保存状態



添附5：戦前各製糖会社の営業線（筆者作成）

製糖会社	営業線	製糖工場	縦貫線駅	伝統市街地	縦貫線	線路方向
明治製糖	明治製糖(二水-南投)	埔里社	二水	-	以東	南北向
	南投-郷親線(南投-郷親寮) 明治製糖	埔里社	-	-	以東	東南-西北向
	鹿港線(員林-鹿港) 明治製糖	-	員林	鹿港	以西	東南-西北
	溪湖-二林線(溪湖-二林) 明治製糖	溪湖	-	-	以西	東北-西南
	朴子線(嘉義-港墘) 明治製糖	-	嘉義	港墘	以西	東西向
	蒜頭-水上線(蒜頭-水上) 明治製糖	蒜頭	水上	-	以西	東南西北向
	番子田線(番子田-二重港) 明治製糖	佳里	番子田	二重港	以西	東西向(Z型)
	神社前線(善化-神社前) 明治製糖	灣裡	善化	-	以西	東南-西北
大日本製糖	帝國新竹製糖(新竹-波羅紋) (帝國製糖→大日本製糖)	新竹	新竹	-	以西	東南-西北向
	帝國新竹製糖(溪洲-下山) (帝國製糖→大日本製糖)	-	-	-	以東 (部分以西)	東西向
	月眉線(后里-大安港) 東洋製糖 (東洋製糖→大日本製糖)	月眉	后里	大安港	以西	東西向
	聚興線(台中-聚興) 帝國製糖 (帝國製糖→大日本製糖)	台中	台中	-	以東	南北向
	中南線(台中-南投) 帝國製糖 (帝國製糖→大日本製糖)	台中	台中	-	以東	南北向
	線西線(新高彰化-線西) 新高製糖 (新高製糖→大日本製糖)	彰化	彰化	線西	以西	東西向
	鹿港線(新高彰化-新高鹿港) 新高製糖 (新高製糖→大日本製糖)	彰化	彰化	鹿港	以西	東北-西南向
	斗六線(斗六-坎頭厝) 東洋製糖 (東洋製糖→大日本製糖)	斗六	斗六	-	以東	南北向
	斗南線(斗南-虎尾) 大日本製糖	虎尾	斗南	-	以西	東西向
	西螺線(虎尾-西螺)	虎尾	-	-	以西	南北向

	大日本製糖					
	貓兒干線(田尾-三姓) 大日本製糖	-	-	-	以西	東西向
	麥寮線(五塊厝-麥寮) 大日本製糖	-	-	-	以西	東西向
	北港線(虎尾-) 大日本製糖	虎尾北港	-	北港	以西	南北向
	海口線(大老-海口) 大日本製糖	-	-	-	以西	東西向
	大林線新高製糖(新高製糖→大日本製糖)	大林	大林	-	以東(部分以西)	東西(部分南北)
	新港線(大林-新高新港) 新高製糖(新高製糖→大日本製糖)	大林	大林	新港	以西	東北-西南
	北港線(嘉義-北港) 大日本製糖	北港	嘉義	-	以西	東南-西北
	烏麻園線(北港-下湖口) 大日本製糖	北港	-	-	以西	東西向
鹽水港製糖	二林線(田中-二林) 林本源治糖(東洋製糖→鹽水港製糖)	溪洲	田中	-	以西	東西向
	新營-布袋線(新營-布袋) 鹽水港製糖	新營	新營	-	以西	東南-西北向
	旗尾線(九曲堂-竹頭角) 鹽水港製糖	-	九曲堂	-	以東	南北向
台灣製糖	屏東線(屏東-里港) 台灣製糖	阿猴	屏東	-	以東	南北向
	屏東-東港線(屏東-東港) 台灣製糖	東港	屏東	-	以西	南北向
	鳳山線(鳳山-工廠) 台灣製糖	後壁林	鳳山	-	以西	南北向
	林子邊線(鳳山-林子邊) 新興製糖(新興製糖→台灣製糖)	山子頂	鳳山	-	以西	南北向

添附 6：戦後台湾糖業会社の営業線（出典：台湾糖業株式会社）

製糖工場	営業線	駅
	大甲線	后里 - 后里下 - 泉州厝 - 月眉 - 四塊厝 - 二崁 - 外埔 - 馬鳴埔 - 大甲東 - 山脚 - 南門 - 市場前 - 大甲
月眉製糖工場	大安港線	大甲 - 南門 - 庄尾 - 横圳 - 奉化 - 松子脚 - 脚踏 - 大安港
	中庄線	大甲 - 南門 - 福興 - 中庄 - 東中庄
	中南線	台中 - 花園 - 太平 - 光隆 - 番子寮 - 塗城 - 北溝 - 変電所 - 霧峰 - 六股 - 万斗六 - 旧社 - 烏溪南岸 - 新豊 - 草屯 - 林子頭 - 省府前 - 營盤口 - 林庄 - 半山 - 南投
台中製糖工場	濁水線	南投 - 南糖 - 三塊厝 - 新佳 - 虎子坑 - 名間 - 濁水 名間 - 鼻子頭 - 二水
	中寮線	三塊厝 - 白鷺厝 - 千秋斗 - 新厝 - 竹子坑 - 撻子湾 - 東勢閣 - 中寮 - 鄉親寮
	和美線	線西 - 十五張犁 - 月眉 - 北勢頭 - 和美 - 竹宮 - 柑子井 - 会社横 - 彰糖 - 新庄子 - 茂盛厝 - 過溝子
彰化製糖工場	鹿港線	彰化 - 西門口 - 平和厝 - 荊桐脚 - 下荊桐脚 - 馬鳴山 - 三塊厝 - 崎溝子 - 前厝 - 鹿港
	鹿港線	溪湖 - 北溪湖 - 頂寮 - 埔塩 - 瓦礫 - 新厝 - 富景 - 鹿港
溪湖製糖工場	員林線	溪湖 - 新溪湖 - 巫厝 - 二重浦 - 埔心 - 南員林 - 員林
	王功複線	溪湖 - 草埔 - 濁水
埔里製糖工場	小埔線	埔里 - 廠内 - 眉溪 - 四角城 - 史城 - 小埔社
	崁頭厝線	斗六 - 社口 - 大崙 - 社厝子 - 浦子 - 古坑 - 崁頭厝
斗六製糖工場	斗六斗南線	斗六 - 社口 - 大崙 - 瓦厝 - 將軍 - 斗南
	斗南線	斗南 - 明昌里 - 大東 - 工場 - 虎尾
	北港線	虎尾 - 大屯 - 大荖 - 土庫 - 興新 - 奮起 - 埤脚 - 子茂 - 元長 - 龍岩 - 草湖里 - 新街 - 船頭埔 - 北港
	西螺線	虎尾 - 廉使 - 北溪厝 - 墾地 - 浦仔村 - (田尾分岐) - 二崙 - 永定厝 - 埔心 - 西螺
	西螺南州線	西螺 - 南岸 - 水尾 - (田林線接続) - 溪墘厝 - 溪州 - 溪州北 - 北勢 - 北斗
虎尾製糖工場	崙背線	虎尾 - 後壁寮 - 廉使 - 北溪厝 - 墾地 - 浦仔村 - (田尾分岐) - 羅厝 - 崙背 - 五塊厝 - 大有 - 興化厝 - 霄仁厝 - 沙崙 - 麦寮
	猫兒干線	五塊厝 - 猫兒干 - 施厝 - 橋頭 - 三姓
	龍岩線	虎尾 - 廉使 - 北溪厝 - 改良場 - 新興農場 - 繁殖場 - 馬光 - 龍岩村 - 龍岩 - 褒忠 - 月眉村 - 東勢 - 東勢市区 - 五塊寮 - 台西
	荊桐線	虎尾 - 平和厝 - 大庄 - 三塊厝 - 惠來厝 - 大埔尾 - 荊桐 - 樹子脚 - 麻園
	烏樹林線	北新 - 土庫里 - 福安 - 烏樹林 - 下寮子 - 東山
烏樹林製糖工場	白河線	烏樹林 - 東農 - 頂秀祐 - 白河
	後壁線	烏樹林 - 頂寮 - 新頂埤
	布袋線	新營 - 廠前 - 修理廠前 - (南信号所) - 東太子宮 - 紙漿廠 - 太子宮 - 南門 - 塩水 - 岸内 - 義竹 - 埤子頭 - 安溪寮 - 前東港 - 布袋 - 半路店
新營製糖工場	学甲線	新營 - 廠前 - (南信号所) - 八老爺 - (果毅后旗駅) - 大内分岐 - 鉄線橋 - 十六甲 - 下營 - 大埤村 - 大屯寮 - 瓦寮 - 山寮 - 学甲
	八老爺線	中興 - (果毅后旗駅) - 八翁
麻豆製糖工場	隆田線	隆田 - 西庄 - 寮子廊 - 総爺 - 龍泉 - 巷口 - 新麻豆 - 子良廟 - (佳里製糖工場接続)
	隆田線	(麻豆製糖工場接続) - 子良廟 - 後庄 - 蕭壠 - 佳里興 - 管頂 - 大湾 - 東寮 - 旧学甲 - 学甲 - 光華 - 中活 - 二重港
佳里製糖工場		蕭壠 - 佳里
玉井製糖工場	玉左線	玉井 - 望明 - 大松 - 九層林 - 後坑 - 王菜坑 - 左鎮
	左鎮線	左鎮 - 菜寮 - 松子頂 - 頂店 - 卓猿 - 平陽 - 丸峰 - 新庄 - 山上 - 明和 - 大社 - 仁德 - 茄拔 - 小新營 - 北子店 - 善化
善化製糖工場	善化線	善化 - 六分寮 - 六德 - 善糖 - 神社前 - 公誠村 善糖 - 新厝 - 善化街
	関廟線	台南 - 東門 - 徳光 - 車路墘 - 竹篙厝 - 後壁厝 - 新田 - 六甲 - 埤仁 - 関廟
仁徳製糖工場	暗溪線	北溝 - 交差点 - 暗溪 ※北溝に中南線接続
	聚興線	市場前 - 番子路 - 水景頭 - 軍功寮 - 公館 - 聚興

添附 7：ニジニータギル憲章

ニジニータギル憲章：TICCIH 産業遺産憲章(2003)

国際産業遺産保存委員会（TICCIH）

TICCIHは産業遺産を代表する世界的組織であり、産業遺産に関するICMOSの特別顧問である。当憲章はTICCIHが作成したものであり、ICOMOSの批准及び最終的にはUNESCOの承認を求めて提出される。

前文

人類史の初期の時代は、人間の物を作る手段が根本的に変化したことを示す考古学的証拠により明確にされており、これらの変化を示す証拠の保存と研究の重要性は広く認められている。

新石器時代から鉄器時代への変化と同じように重要な、中世ヨーロッパに起こったエネルギー利用と商取引における革新は、18世紀末の変化へと繋がり、革命と呼び得るほどに急速で意味深い、製造における社会的、技術的、経済的環境の発展を伴った。産業革命とは、かつてないほど多くの人口に、また同時に地球に住む他の生物にも影響を与えた歴史的な現象の始まりであり、それは現在も続いている。

これらの意味深い変化の物的証拠には人類共通の価値があり、この物証の研究と保存の重要性は認められなければならない。

従って、2003年TICCIHロシア大会に集う代表者たちは、産業活動のために建設された建築物、建造物、それらの中で行われた製法、使われた道具、及びそれらの存在する町や景観、そして有形、無形の証拠は、大変重要であると主張したい。これらは研究され、その歴史は教えられ、その意味することと重要性は精査され、万人に明らかにされなければならない、特に重要で特徴的な例は、現在及び未来における利用と利益のために、ベニス憲章の精神に則って、確認され、保護され、整備されなければならない。

1. 産業遺産の定義

産業遺産は、歴史的、技術的、社会的、建築学的、あるいは科学的価値のある産業文化の遺物から成る。これらの遺物は建物、機械、工房、工場及び製造所、炭坑及び処理精製場、倉庫や貯蔵庫、エネルギーを製造し、伝達し、消費する場所、輸送とその全てのインフラ、そして住宅、宗教礼拝、教育など産業に関わる社会活動のために使用される場所から成る。

産業考古学は、産業工程を目的とし、あるいはその結果作られた記録、人工遺物、層序、建造物、人間の居住地、自然景観及び都市景観など、有形、無形の全ての証拠を研究する学際的方法である。それは過去と現在の産業に関する理解を高めるために、最適な研究方法を用いる。

産業考古学が主に関心を寄せる歴史的時代は、18世紀後半の産業革命の発祥時期から現在にまで及び、又産業化以前及び産業化初期の起源も研究する。さらに、技術史に含まれる作業及び作業技術の研究にも及ぶ。

2. 産業遺産の価値

- i 産業遺産とは、重要な歴史的結果を過去に持ち、現在も持ちつづけている活動の証拠である。産業

遺産保護の動機となるものは、独特な遺産の特異性よりも、この証拠の普遍的価値に基づくものである。

ii 産業遺産は、普通の男女の生活記録の一部として、又重要なアイデンティティーを与えるものとして社会的価値がある。又製造、エンジニアリング、建造の歴史における技術的及び科学的価値があり、建築、デザイン、及びプランニングの質において大きな美的価値があると思われる。

iii これらの価値は、遺産それ自体、その建築構造物、構成部分、機械及び据え付け、産業景観、記録された文書、又人間の記憶や慣習に刻まれた産業の無形の記録に本来備わっているものである。

iv 特定の産業工程を残すという点では、珍しさ、遺跡の類型や景観は、特に価値を高め、慎重な評価がなされなければならない。初期又はパイオニア的な例は、特に価値がある。

3. 確認、記録、調査の重要性

i 未来の世代の人々のために、全ての分野で保存したい産業遺物を確認し、記録し、保護しなければならない。

ii 地域の調査、及び異なる産業類型の調査では、産業遺産の範囲を確認しなければならない。この情報を用いて、確認された全ての遺跡の目録が作成されなければならない。この目録は容易に探せるようにし、一般の人々が自由にアクセスできるものでなければならない。コンピューター化とオンライン・アクセスは、そのための重要な目標となる。

iii 記録は産業遺産研究の基本となる。保存のためのあらゆる介入が行われる前に、遺跡の物理的特徴と状態の完全な記録を行い、公文書とされなければならない。ある産業工程又は現場が稼働を終了する前に記録が行われれば、多くの情報を得ることができる。記録には、補助となる関連文献とともに、動産の記述文書、図面、写真、ビデオ・フィルムが含まれる。人々の記憶はユニークでかけがえのない資源であり、これも又可能な場合は記録されるべきものである。

iv 歴史的産業遺跡を考古学的に調査することは、それらの研究の基本的技術となる。他の歴史的あるいは文化的時代の研究と同様に、高度な基準で行われなければならない。

v 産業遺産保護の方針を支援するために、歴史的研究のプログラムが必要とされる。多くの産業活動は相互依存しているため、国際的研究は、世界的に重要な遺跡や、遺跡のタイプの確認に役立つ。

vi 合理的で一環した基準を一般に受け入れてもらうために、産業建築物の評価基準は明確にされ、公表されなければならない。適切な研究に基づいて、これらの基準は最も重要な現存する景観、居住地、用地、類型、建築物、構造物、機械、及び工程を確認するために用いられなければならない。

vii 重要と確認された遺跡や建造物は、その重要性を確実に保存するために、十分に効力のある法律により保護されなければならない。UNESCOの世界遺産リストは、産業化が人類の文化に及ぼした大変大きな影響を十分に認識しなければならない。

viii 重要な遺跡の価値は明確にされ、保存をめざした将来の介入のためのガイドラインが確立されなければならない。そしてその価値を維持するために必要なあらゆる法的、行政的、及び財政的方策がとられなければならない。

ix 危機に直面する遺跡は確認されなければならない、それにより危機を減少し、修復あるいは再利用のための適切な方策をとることができる。

x 協動的イニシアティブと資金共有による国際協力は、産業遺産の保存のために特に適切なアプロー

チとなる。国際的目録とデータベース作成のために、適切な基準をつくらなければならない。

4.法的保護

I 産業遺産は一般的に、統合的な文化遺産の一部とみなされるべきである。しかしながら、その法的保護には産業遺産の特別な性格を考慮に入れなければならない。工場、機械、地下構成部分、固定構造物、複合建築物及び建物の集合体、産業景観などの保護が可能でなければならない。又、産業廃棄物のある地域には、考古学的及び環境学的価値があると考えられなければならない。

II 産業遺産の保存プログラムは、経済発展計画及び地域的、国家的計画に統合されなければならない。

III 最重要の遺跡は完全に保護されなければならない、その全構成要素の歴史的な完璧さや真正さを損なうような介入を許してはならない。用途に合わせた改造及び再利用は、産業建築物の保存を確実にする適切で費用効率の良い方法と思われ、適切な法的手段、技術的アドバイス、優遇税制、補助金などにより奨励されなければならない。

IV 急速な構造変化に脅かされている産業界は、中央及び地方政府の支援が必要とされる。このような変化による産業遺産への潜在的な脅威は、予測されなければならない、緊急対策に頼ることのないような計画を立てておかななければならない。

V 大切な構成要素の移動及び破壊を防ぐために、重要な産業遺跡の閉鎖に迅速に対応する手続きを確立しなければならない。危機に瀕する重要な遺跡の保護のために、管轄権のある行政機関は、必要ならば介入できる法的権限を持つべきである。

VI 政府は、産業遺産の保護及び保存に関して独立したアドバイスを与えることのできる諮問機関を持つべきであり、あらゆる重要なケースについてその意見を仰がなければならない。

VII 地域の産業遺産の保護と保存においては、地域社会に相談し、その参加を確実にするあらゆる努力がなされなければならない。

VIII ボランティア団体及び協会は、遺跡を確認し、産業遺産保存への一般の参加を奨励し、情報や研究を広めるうえで重要な役割を果たし、産業遺産の分野では必要不可欠な関係者となる。

5.整備と保存

I 産業遺産の保存では、機能的な完全性を保存することが重要であり、したがって産業遺跡への介入はこれをできるだけ整備することを目的としなければならない。機械又は構成要素が撤去されたり、遺跡全体の一部となる従属的要素が破壊された場合、産業遺跡の価値と真正さは大幅に損なわれることになりかねない。

II 産業遺跡の保存には、その遺産の当初の目的、又は複数の目的、又そこで行われた可能性のある様々な産業工程に関する完全な知識が求められる。時を経てこれらは変更した可能性もあるが、以前の利用全てを検証し、評価する必要がある。

III 遺産が本来あった場所の保存はいつも優先的に考慮されなければならない。建物又は建造物の解体及び移転は、遺跡の破壊が経済的又は社会的な圧倒的必要性に迫られる場合に限り認められる。

IV 確実な保存のために、産業遺跡を新しい目的のため改造することは、特に歴史的重要性のある遺

跡以外では、普通容認される。新しい使用目的では重要な材料を大切にし、当初の循環と行動のパターンを維持し、できるだけオリジナルの、又は主要な目的と一致させなければならない。以前の使用目的を解説する場所を設けることが推奨される。

V 産業建築物を改造し利用し続けることにより、エネルギーの浪費を避け、持続可能な発展に貢献することができる。産業遺産は、崩壊又は衰退しつつある地域の経済活性化に大きな役割を果たすことができる。再利用が意味する継続性は、長期間続いた雇用源の突然の消滅に直面する地域社会に、精神的な安定をもたらすことができる。

VI 保存のための介入は取り消しが可能でなければならない、最少の影響力に抑えられなければならない。不可避なあらゆる変化は記録に残し、撤去される重要な構成要素は記録されて安全に保管されなければならない。産業工程の多くは、遺跡の完全性と重要性に欠くことのできない古い赴きを与える。

VII 再建、あるいは既知の以前の状態への復帰は例外的な介入であり、遺跡全体の完全性に利益をもたらす場合、あるいは暴力行為により主用遺跡が破壊される場合に限り、唯一適切な手段と考えられるべきである。

VIII 多くの古い又は旧式の産業工程における人的技術は、非常に重要な資源であり、一度失われたらこれに替わるものはない。これらは細心の注意を払って記録され、次世代へ受け継がれなければならない。

IX 記録文書、企業の古文書、建設計画、産業製品のサンプル見本の保存は、奨励されなければならない。

6.教育と訓練

I 専門家による産業遺産の方法論、理論及び歴史についての専門的訓練は、技術学校および第三カレッジレベル（16才以上）で教えるなければならない。

II 産業の歴史及びその遺産に関する特別な教材は、小学校（5才～11才）および中等学校レベル（11才～18才）の教師のために作成されなければならない。

7.プレゼンテーションと解説

I 一般の人々に産業遺産に対する関心と愛着を持ってもらい、その価値を評価してもらうことは、産業遺産の保存を保証する最も確かな方法である。それは、テレビ番組、本やリーフレットの出版、展示会を通して、重要な遺跡へのアクセスを改善し、産業地域への観光を促進することにより、奨励されなければならない。

II 専門的な産業博物館及び技術博物館と保存された産業地域はどちらも、産業遺産を保護しその意味を解説するための重要な手段となる。

III 産業遺産の地域的及び国際的経路は、産業技術の継続的変遷と、それにより起こった人々の大規模な移動を際立たせる。

（出典：宇野いつ子(2003)「エンジニアギル憲章」TICCIH 産業遺産憲章の暫定日本語訳全文、産業考古学会、国際産業遺産保存委員会（TICCIH）2003年のエンジニアギル憲章、清水憲一（2011）産業ヘリテージの保存・活用—ガイドラインの策定の準備報告（1）新たな「国際基準」、産業考古学、産業考古学会、141号。）

TICCIH ニジニタギル憲章の新たな国際基準 (2011)

国際産業遺産保存委員会 (T I C C I H)

■ 前文

人類の産業活動を多種多様な産業遺産が証言している。多くの産業遺産が現在稼働中で、歴史を継続している。また、考古学的証明にもなっている。産業遺産は時代と場所を問わないが、主要な関心は産業革命に産業遺産は消失しやすいが、その保存は持続的発展に寄与する。保存を開発政策の中に位置づける：UNESCO 世界遺産条約、国際的勧告・協定、TICCIH ニジニタギル憲章を踏まえた産業遺産の保護・保存の指針である。

■ 共同原則の新しさ

包括的な性格、これまでの憲章の総括（世界遺産・ICOMOS の「原則」）であることの意義

- (1) 「過去もしくは現在」、「現役の産業の操業」、「現役稼働の場合」
- (2) 美的・芸術的な保存・整備は、むしろ価値を損ねることを明示。
- (3) 美的・芸術的価値が遺産価値の必要条件ではないが、十分条件に該当する。
- (4) 主要な関心は産業革命であるが、対象の時代を問わないこと。

新たな国際基準としての「ICOMOS-TICCIH 共同原則」は、従来の遺跡・遺構・遺物からなる「産業遺産」に加えて「稼働施設」をヘリテージの価値を持つものとして拡充すること明確にした。

■ 新たな国際基準

(1) 産業遺産の定義

1. 産業遺産は歴史的、科学、技術的、社会的な価値を持ち、過去の重要な歴史的結果であり、あるいは現在も稼働しながら持ち続けている活動の証拠を示す産業文化財である。文化と自然の深い関係を示す、人類の他種多様な有形・無形の産業活動の証言である。
2. 産業遺産の対象・構成：主要な関心は産業革命であるが、対象の時代を問わない

(2) 産業遺産を保存・活用することの意義・重要性

多くの場合、危機にさらされ、消失の危機にある。この保存は地域・国の開発政策に位置づけることによって、持続的発展に寄与する。

(3) 産業遺産の価値

1. 産業遺産は歴史的、科学・技術的、社会的な価値を持つ産業文化財である。
 2. 産業遺産は用途と機能の価値を保全もしくはその完全性がとくに重要である。
- 初期またはパイオニア的な例はとくに価値がある。

(4) 産業遺産の価値を確認する

- 調査・記録・研究

- 1.産業遺産（記録や無形要素を含む）を調査・記録することが最初の重要な作業であり、遺産の重要性と価値の理解に欠かせない
- 2.多様なソースから専門知識と情報を入手し、具体的には、現地調査と記録、考古学調査、材料と景観の分析、口述で伝えられる歴史、公的機関または民間の保管文書の調査、記録文書、企業アーカイブ、建築設計図、工業製品の見本などを調査する。総合目録と一覧表を作成が必要となる。

■ 価値の評価

- 3.価値の評価は、歴史的、技術的、社会経済的な側面からなされ、これらが価値の評価基準を構成する。各側面からなる評価の基準を定め、公開する。
- 4.遺産の価値を評価するためには産業史・地域史における意義づけと国内外比較が必要である。
- 5.遺産の意義を判定するために、学際的アプローチがとられ、それは当該産業に関連する適切な専門家によって行われるが、地域その他の利害関係者の参加も不可欠。
- 6.遺産の当初の目的、又そこで行われた可能性のある様々な遺産工程に関する完全な知識が求められる。時を経てこれらは変更した可能性もあるが、以前の利用全てを検証し、評価する必要がある。

(5)保護

- 1.産業遺産に対する政策的・法的・行政的な保護の措置をとる。
- 2.保存プログラムは、国家・地域域の開発計画と密接な関係に対応し、それは現役稼働施設の場合にも適用される。
- 3.緊急の場合、暫定的な保護を行う。
- 4.文書・記録類なども保護する。
- 5.アドバイスを与える諮問機関の設置と地域社会の参加は必要不可欠であろう。

(6)保存

- 1.産業遺産の機能的な完全性を保存することが重要である。
- 2.遺産の価値をどう理解するか、また保存圧力によって保存のあり方は異なる。
- 3.産業遺産が現役稼働の場合、それらを継続的に利用し、機能を保全する。
- 4.機械その他の重要な構成部分が取り除かれたり、全資産一部を構成する補助的な構成部分が破壊されたりすると、その資産の価値は危険にさらされたり、減少する可能性がある。
- 5.稼働施設や複合施設は閉鎖されるときには、機械や産業物もしくは関係する記録など重要要素が撤去されたり、破壊されたりするのを防ぐための法的・行政的枠組みを整備しておく

■ 修復・介入

- 7.保存のための介入は取り消しが可能でなければならず、最少の影響に抑えられなければならない。
- 8.用途変更による利用は、もっとも持続可能な保存の方法である。新しい用途に変更するときは、主要な材料、構成要素などを十分に配慮する。
- 9.修復においては、残っている建設当初の部材を尊重すること、損なわれた箇所を捕足する場合は推測では

なく科学的な根拠のある復原とする。推測による修復を行ってはならないし、修復は推測が生じる時点で終える。

10.修復は、年代の価値や重要な足跡・痕跡を尊重するものであり、一つの時代、あるいは様式の統一は、むしろ価値を損ねる。

11.産業遺産は美的な保存・整備を目的とするのではなく、美的な保存・整備はこの価値を損ねてしまう。

12.防災措置は、建築基準、環境基準への必要条件やリスク軽減戦略など現行規則の適用をするが、その際には産業遺産に特有の技術的特徴や特色は、尊重される必要があり、規則は柔軟な適用とする。

13.産業遺産は、本来あった場所の保存がいつも優先される。建物又は建造物の解体及び移転は、遺産の破壊が経済的又は社会的な圧倒的必要性に迫られる場合に限り認められる。

14.再建、あるいは既知の以前の状態への復帰・復元は例外的な介入である。

(7)活用

1.将来にわたって良好に保存するために、また地域振興のために産業遺産を整備・活用するためにも、地域計画に包括される「保存管理計画」が欠かせない。

2.遺産価値を多様な形で紹介、周知する。

3.一般市民と企業が産業遺産を認識し理解することは、保存のための重要な手段となる。

4.産業遺産は教育資源である。

5.博物館、教育センター、展示、刊行物、ウェブサイトは産業遺産の認識や理解を深める手段として、発展され、維持されるべきである。

(出典：宇野いつ子(2003)「ニジニータギル憲章」TICCIH 産業遺産憲章の暫定日本語訳全文、産業考古学会、国際産業遺産保存委員会(TICCIH)2003年のニジニータギル憲章、清水憲一(2011)産業ヘリテージの保存・活用—ガイドラインの策定の準備報告(1)新たな「国際基準」、産業考古学、産業考古学会、141号。)

添附 8 : 台北アジア工業遺産宣言

TAIPEI DECLARATION FOR ASIAN INDUSTRIAL HERITAGE

Preamble

The Fifteenth TICCIH General Assembly was held in Taipei from November 5th to 8th, 2012. This is the first TICCIH General Assembly in Asia; the event signifies TICCIH's increasing attention to the Asian industrial heritage, which are now under increasing threat. After the four-day Assembly, the participants have reached a mutual agreement that adopting a declaration based on Asian industrial heritage to promote their conservation and preservation is appropriate and necessary.

I.

The declaration acknowledges the existence and contributions of the World Heritage Convention adopted by UNESCO, the Venice Charter adopted by the Second International Congress of Architects and Specialists of Historic Buildings, various charters and declarations adopted by ICOMOS, the Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage adopted by TICCIH, the Joint ICOMOS-TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage, Sites, Structures, Areas and Landscapes as well as the Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage adopted by UNESCO. Following their spirit and foundation, this declaration develops its contents.

II.

We recognize that rapid changes in urban expansion, land exploitation, population growth, industrial structure, technology innovation and method of production leads to the vacancy and demolition of industrial heritage in urban and suburban areas. Therefore, starting appropriate conservation strategies at international, national and local levels is a must and a high priority task.

III.

We recognize that industrial development in Asia is different from its counterparts in the West. The development of native manufacturing methods and facilities is part of the local history. The definition of industrial heritage in Asia should be broadened to include technologies, machinery and producing facilities, built structures and built environment of pre-industrial revolution and post-industrial revolution periods.

IV.

We recognize that industrial heritage in Asia, witnessing the process of the modernization, contributes to the identity of regions and countries, and forms an integral part of the history. Furthermore, the achievement of industrialization in Asia is always achieved with the help of hard-working local people. Industrial heritage is closely associated with the life history, memories, and stories of local people and social changes.

V.

We recognize that industrial heritage in Asia is deeply related to the natural resources, land development and vernacular economy. Industrial heritage in Asia is always part of a comprehensive cultural landscape, either in urban or in rural settings. In addition to the built environment, it strongly reflects the interaction of humans and the land, featuring the characteristics of hetero-topography.

VI.

We recognize that many key elements of industrial heritage in Asia were imported by colonizers or countries in the Western World, that the factories and facilities are pioneering avant-garde, incorporating aesthetic and scientific values that reflect the history of architecture, construction techniques and equipment which should be preserved in ways that reflect their integrity. Workers housing, sources of materials and transportation facilities are all contributing parts of this integrity and should also be considered for preservation.

VII.

We recognize that industrial heritage in Asia includes the operations of the machinery and the necessary technical know-how, often embodied in local residents as technicians. While preserving the industrial heritage, the operational technology and associated archives and documents should also be conserved. The intangible heritage associated with industrial heritage and local people should also be treated as parts of an integrated complex.

VIII.

We recognize that in order to ensure sustainable development of the industrial heritage in Asia, the strategies and methods for conservation must be flexible. Except for the structures and sites of exceptional architectural and artistic values for which intervention is undesirable, adaptive reuse of the industrial heritage for a new function to safeguard their conservation is accepted.

IX.

We recognize that flexibility can be applied to the conservation of industrial heritage in Asia. However, the adaptive reuse for a new function should not be achieved at the sacrifice of the universal value and core value of the industrial heritage.

X.

We recognize that industrial heritage in Asia is strongly related to local people. Therefore, the participation and engagement of the local people should be encouraged in the conservation of every industrial heritage site.

XI.

We recognize that both national and trans-national industrial heritage are equally important and the need of the future cooperation between Asian countries to promote the conservation of them is crucial. Therefore, the participants of the 15th TICCIH Congress agree that it is necessary to establish an Asian network for industrial heritage within the framework of TICCIH.

 TICCIH CONGRESS 2012 held in TAIWAN

Patrick Martin
TICCIH President 2009-2013

(出典 : TICCIH の 2012 年の本会議の提供)

添附 9：日本統治時代に台湾における製糖業の発展年表

年度	製糖業関連業界・社会一般
1895 (明治28年)	9.20 陸軍鉄道隊が到着、台湾の鉄道建設に着手
1896 (明治29年)	6.30 台湾樟脳取締規則の公布、樟脳事業の官営化
1897 (明治30年)	3.14 台北電灯株式会社創立 4.12 台湾鉄道株式会社設立許可 7.1 鉄道用地の地租免税措置を發布
1899 (明治32年)	4.22 専売局官制の制定
1900 (明治33年)	7.2 「殖民地行政学校として台湾協会学校(拓殖大学の前身)が東京麹町富士見町で開校」 8.10 臨時台湾基隆築港局官制の公布、基隆港の近代化 11.28 台南打狗(高雄)間鉄道の開通 12.10 台湾製糖株式会社の設立総会を東京で開催し
1901 (明治34年)	1月 新渡戸稲造欧米の糖政施設を調査して帰国 3.6 総督府淡水駐在米国領事に委託して、ハワイ産甘蔗種苗ラハイナなど4種輸入する 30 砂糖消費税法、酒精および酒精含有飲料税法公布さる 6.1 総督府専売局の発足、樟脳局、鹽務局、製薬所を支局とする 8.16 砂糖消費税法 10.1 より台湾に施行するにつき、糖業税則は廃止となる 9月 総督府殖産課長新渡戸稲造「糖業改良意見書」を児玉総督に提出 12.14 総督府糖業技術習生養成規程制定さる この年、札幌製糖(株)解散す
1902 (明治35年)	2.1 糖業技術私費伝習生規則制定さる 4.25 総督府糖業技術伝習生第1回卒業10名 5.8 台湾島民この日をもって日本国籍編入 6.14 総督府台湾糖業奨励規則および施行細則を制定 17 臨時台湾糖務局官制を發布、新渡戸稲造初代局長を拝命 7.15 維新製糖合股会社設立される
1903 (明治36年)	4.1 砂糖輸入税率改正 10 新興製糖(株)設立される 5.14 総督府甘蔗試作場設ける 6.17 粗製樟脳及び樟脳油、専売法の公布

年度	製糖業関連業界・社会一般
	7.15 南昌製糖(株)設立される 10.27 麻豆製糖(株)設立される 12.5 大租権確定に関する律令発布 12 塩水港製糖(株)設立される 13 中川和白糖製造に所原料糖製造着手 この年、鈴木商店の大里製糖所完成
1904 (明治37年)	2.10 日露戦争始まる 29 総督府後藤新平民政長官一行当社工場を視察 2月 非常特別税法公布さる 5.15 現地人資本による台南製糖(株)設立される 5月 塩水港庁令で糖部取締規則を公布(原料採取区域制度) 6.15 臨時台湾糖務局長に祝辰巳氏 7.1 台湾銀行1元金券を発行 10.8 非常特別関税付加により外糖輸入税率変更 11.10 台湾地租規則を公布
1905 (明治38年)	1.1 砂糖消費税増徴の法律施行 4 維新製糖事業休止願い 2.1 総督府糖業講習所を設ける 3.10 奉天大会戦 16 精糖戻税法施行 30 煙草専売規則の発布 6.1 塩専売制の実施 7 製糖場取締規則公布(製糖業を許可制とし、原料採取区域制を実施) 7.14 後藤新平民政長官の招聘により新渡戸稲造博士が来台 23 新渡戸稲造博士、中南部を視察 9.7 日露平和条約を締結 12月 台湾工業用酒精戻税法規則を制定
1906 (明治39年)	1.11 児玉総督南部巡視(当社工場を視察) 4.11 台湾総督は佐久間左馬太陸軍大将と交替 7.10 総督府糖業試験場を台南大目降に開設 24 児玉前総督死去 9.30 非常特別関税を廃止 9月 横濱精糖(株)創立

年度	製糖業関連業界・社会一般
	10.21 大暴風雨台湾を襲う 10月 神戸精糖(株)創立 11.13 総督府祝殖産局長民政長官となる 14 日本精糖(株)は大日本製糖(株)と改名ペイン商会製糖場設立許可 12.22 製糖場取締規則改正 28 大日本製糖台湾に製糖所設立許可 29 明治製糖(株)創立 この年、名古屋精糖(株)創立
1907 (明治40年)	2.10 東洋製糖(株)創立 3.2 塩水港製糖(株)創立、同名の旧会社の事業を継承 7.17 臨時台湾糖務局糖業試験場規程を發布 11.1 台湾酒造税規則および同施行規則実施
1908 (明治41年)	2.22 砂糖消費税法改正 3.27 煉乳原料砂糖戻し税法、同施行規則公布さる 4.20 台湾縦貫鉄道全通す 南北縦貫鉄道全線の開通(基隆打狗(高雄)間) 9.19 総督府害虫駆除予防規則を發布 12.26 台湾私設鉄道規則公布さる
1909 (明治42年)	1.7 台湾製糖会社の日本人農業移住者(契約移民)約450人渡台 26 The Formosa Sugar & Development 社三崁店工場の設立許可を受く 3.30 台湾関税規則改正 3月 砂糖消費税法の一部改正、輸出菓子糖菓原料砂糖戻し税法を公布 5.8 酒精出港税徴収猶予および税額免除規則を公布 21 高砂製糖(株)創立 29 林本源製糖(株)を創立 6.21 辜頭榮製糖場設立許可を受く 7.27 台湾砂糖消費税法施行規則公布 30 台湾糖業協会東京で設立 8月 苗栗製糖(株)工場設立許可 9.15 新竹製糖(株)創立 10.10 甘蔗計量用衡器取締規則公布 30 新高製糖(株)創立 12月 台湾工業用酒精戻し税規則改正 阪神糖業組合を結成 塩水港製糖(株)耕地白糖の試製に成功(台湾で最初)

年度	製糖業関連業界・社会一般
	農商務省沖縄に初の洋式分蜜製糖工場を建設
<p style="text-align: center;">1910 (明治43年)</p>	<p>2.8 砂糖消費税法施行規則の一部改正</p> <p>4.1 砂糖消費税法改正公布さる(精製糖の協定歩合を全国統一) 酒精造石税徴収猶予および免除法、同施行令公布 官設埤圳水利組合規則発布</p> <p>4月 新たに関税定率法を制定</p> <p>5.10 台湾製糖および繊維工場胎権規則発布</p> <p>7.4 辜顕栄、連交厝新式製糖工廠設立を許可される</p> <p>27 北港製糖(株)創立</p> <p>8.5 総督府台湾において旧式糖部以外の製糖場の新設、拡張を一時停止すると通達</p> <p>25 台北製糖(株)創立</p> <p>29 暴風雨で蔗園に大被害</p> <p>9.25 斗六製糖(株)創立</p> <p>10.6 台湾糖業聯合会を創立、会長に当社山本悌二郎常務を推す</p> <p>30 帝国製糖(株)創立</p> <p>10月 沖縄製糖(株)創立</p> <p>11.1 台湾輸出税、出港税規則を廃止、台湾拓殖合資会社設立</p> <p>7 高砂製糖(株)解散</p> <p>10 埔里社製糖合資会社設立許可</p> <p>11月 台湾酒造税規則の改正公布</p> <p>この年、明治製糖で台湾酒精を製造</p>
<p style="text-align: center;">1911 (明治44年)</p>	<p>3.7 輸出糖菓原料砂糖戻税法改正および煉乳原料砂糖戻税法改正公布せらる</p> <p>28 塩水港製糖旗尾工場の設立許可</p> <p>3月 台北製糖台北工場の建設に著手</p> <p>4.1 砂糖消費税法の改正(樽入り白下糖の税率に関する改正)公布</p> <p>4月 沖縄縣の高嶺村信用生産購買組合が糖製造を始める</p> <p>5.15 東部台湾鉄道が全線開通</p> <p>6.2 埔里社製糖(株)、埔里社製糖(合)の事業を継承</p> <p>7 糖業聯合会台湾支部第1回協議会を台南新会館で開催</p> <p>7.17 砂糖輸入関税改正(従來の砂糖協定税率は廃止)</p> <p>8.14 埔里社製糖(株)創立</p> <p>27 台湾領有後最大の暴風雨襲來し、農作物、建物に大被害</p> <p>9月 外國輸出精製糖の原料糖に対する輸入税免除に関し、標準歩合を適用</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
	<p>10.16 総督府臨時台湾糖務局を廃し、民政部殖産局に糖務課を設けて事務いっさいを承継</p> <p>この年、「台湾蔗作研究会」創設せらる</p>
<p>1912 (明治45年)</p>	<p>1.16 台北製糖(株)製糖を開始</p> <p>3.12 南日本製糖(株)設立許可(苗栗の製糖事業を継承)</p> <p>15 埔里社製糖、製糖を開始</p> <p>3.31 農商務省糖業改良事務局を廃止</p> <p>4月 総督府殖産局付属検糖所を打狗に設置 総督府中国北部市場の開拓と豆かす輸入の便を考慮して、打狗-上海線を延長、大連、天津を結ぶ補助命令航路を開かせる</p> <p>7.22 政府仮置場法を制定</p> <p>30 明治天皇崩御、皇太子殿下踐祚奉告式を行わせる、大正と改元</p> <p>9.1 台東拓殖製糖(株)創立</p> <p>16 暴風雨襲来、蔗園に大被害</p> <p>12.30 台湾での会社設立が増大、本年1月以降に台湾で設立された各種会社は30社以上と発表</p>
<p>1913 (明治46年)</p>	<p>2.9 台湾産業組合規則を公布</p> <p>16 台南製糖(株)創立</p> <p>25 台東製糖(株)創立</p> <p>9月 総督府台中州大南庄に蔗苗養成所を設立</p> <p>12.19 林本源製糖(株)創立</p> <p>20 阿緱-九曲堂間に官線鉄道開通</p> <p>この年、総督府糖業試験場で甘蔗実生の育成に成功</p>
<p>1914 (明治47年)</p>	<p>2月 台湾仮置場法を実施</p> <p>3.3 台湾における保税倉庫法を改正</p> <p>4.1 内地消費糖の消費税は内地で徴収</p> <p>8 蔗苗取締規則を公布</p> <p>4月 総督府台中州仙糖坪に甘蔗輪移入苗圃を設置</p> <p>7.28 サラエボ事件によりオーストリア、セルビアに宣戦布告(欧州大戦勃発)</p> <p>8.23 日本、ドイツに宣戦布告</p> <p>12月 総督府台中州後里庄に蔗苗養成所を設置</p>
<p>1915 (明治48年)</p>	<p>4.18 当社草鹿砥祐吉、明治製糖千葉平次郎らの発議により「製糖研究会」創立せられ、台南公会堂で初会合</p> <p>5.1 安東貞美陸軍大将、台湾総督に就任</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
	9.1 井上馨侯興津別邸で逝去
1916 (明治49年)	5.20 合名会社宜蘭製糖所創立 7月 朝鮮酒税令公布 12月 輸出菓子糖菓原料砂糖戻税法施行規則の一部改正 総督府甘蔗中間苗圃設置要項を定める この年、沖縄製糖(株)創立
1917 (明治50年)	2.2 大日本製糖(株)は朝鮮製糖(株)の設立を許可さる 5.19 台湾における製糖場(旧式糖部を除く)の新設、拡張停止命令(M.43.8)を撤廃 9.12 金輸出禁止 16 恆春製糖合資会社創立 27 南国産業(株)創立 この年、鈴木合名会社(鈴木商店)は南洋製糖(株)を設立 南洋殖産(株)サイパン島で製糖事業に著手
1918 (明治51年)	1.10 工業用酒精戻税法施行規則を改正 4.20 検糖所分析検証試験出願規則を發布 6.6 明石元二郎陸軍中将、台湾総督就任 8.3 富山で米騒動、各地に波及 9.21 砂糖消費税法施行規則の一部改正公布 10.7 林本源製糖会社で労務紛争事件 11.11 ドイツ、連合国と修戦協定に調印、第1次世界大戦終わる
1919 (明治52年)	3月 朝鮮砂糖消費税令發布 6.28 ベルサイユ講和条約調印 6月 北海道製糖(株)創立 7.31 台湾電力(株)創立 8.10 沙轆製糖(株)創立 9.5 台中製糖(株)創立 10.10 朝日製糖(株)創立 26 明石総督逝去 29 後任総督に田健治郎男爵就任 11月 (株)台湾鉄工所設立 12.15 新竹製糖(株)創立

年度	製糖業関連業界・社会一般
	この年、総督府台北州汐止に輸入苗圃を設定
1920 (明治53年)	1.10 国際聯盟発足 7.27 台湾地方制度大改正、台北、新竹、台中、台南、高雄の5州、台東、花蓮港の2庁、台北、台中、台南の3市および47郡、155街庄を置く 8.1 台湾酒造税規則の改正公布 29 関税法、関税定率法、保税倉庫法、仮置場法などを朝鮮に施行 30 官佃溪埤圳組合組織成る 10.1 打狗を高雄と改称 3 台湾糖業聯合会は「糖業聯合会」と改称(内地糖業も含む組織拡大) この年、欧州大戦終息後一般物価は反落著しかったが、砂糖は未曾有の高騰を示し”糖界黄金時代”を現出
1921 (明治54年)	2.22 工場胎権規則改正 4.1 官佃溪埤圳組合、嘉南大圳組合と改称 6.1 関税定率法第9条施行さる 8.2 総督府中央研究所の官制公布 9.29 原動機取締規制発布 9月 関税定率法のうち輸入税の免除、払戻した関する件を台湾に施行する旨公布 11.25 皇太子裕仁親王殿下攝政宣布の詔 この年、前年後半以降産業界は反動恐慌に見舞われ糖価も惨落、黄金時代は一変して糖業界は不況裡に終始
1922 (明治55年)	2.6 ワシントン条約(海軍軍備制限など)調印 4.1 台湾私設鉄道補助法を実施 5.5 台湾酒類専売令を公布 12 台湾酒精令を公布(7.1から実施)
1923 (明治56年)	1.1 台湾に民法、商法ほか行政株法施行さる(民法の親族相続など除外例を設ける) 1月 胎権規則に代わり工廠抵当法を実施 阪神糖業組合、大阪糖業組合と改称 9.1 関東大震災(死者9万余、消失全壊46万戸) 6 内田嘉吉貴族院議員、台湾総督に就任

年度	製糖業関連業界・社会一般
<p>1924 (明治57年)</p>	<p>7.12 甘蔗中間苗圃設置規則を実施 9.1 伊沢多喜男貴族院議員台湾総督に就任 12.25 総督府殖産局の糖務課は特産課となる</p> <p>この年、総督府高雄州六塊厝に第2次甘蔗輸移入苗圃を設ける</p>
<p>1925 (明治58年)</p>	<p>3.2 普通選挙法案修正可決さる(5.5 公布) 7 治安維持法案修正可決 8.8 総督府蔗苗養成所規定を制定 8 月 東部蔗苗養成所を花蓮港庁林田村に開設 12.1 大阪砂糖取引所業務を開始、当設製品は受渡し標準品に指定さる</p>
<p>1926 (明治59年)</p>	<p>3.5 恒春製糖合資会社設立許可 27 東台湾鉄道全通、玉里で開通式 4.1 台湾酒精税改正(酒精分90度以上の酒精および酒精含有飲料に対し、酒精1石1度につき1円80銭とす) 伊沢総督内地種台湾米を蓬莱米と 24 命名、米穀大会の席上で発表 5 月 料戻税法に酒精の変性に関する大蔵省令公布 7.1 健康保険法実施 16 上山満之進貴族院議員、台湾総督に就任 12.25 大正天皇崩御裕仁親王殿下踐祚、昭和と改元</p>
<p>1927 (明治60年)</p>	<p>3.29 砂糖消費税法の一部改正発布 3 月 保稅工場法公布さる(9 月施行)東京の渡辺銀行、あかぢ儲蓄銀行の休業に端を發し、京浜地域の諸銀行に飛び火(金融恐慌はじまる) 4.1 輸入糖関稅の課稅標準および課稅率変更さる 21 銀行の取付け激化、政府は緊急勅令で3週間のモラトリアム(支払い猶予措置)を実施。全国銀行、手形交換所、商品、株式引取所など臨時休業 7.29 東洋製糖会社と大日本製糖会社が合併、一部工場は明治製糖会社に吸収される 8.1 総督府肥料検査所、事務取扱いを開始 25 ハワイ甘蔗農事試験所の昆虫学者コックス、フルラウエー両博士來台 30 台湾において保稅倉庫法施行規則、保稅工場法施行規則を制定 9.12 昭和製糖(株)創立 10.10 台湾砂糖消費税法施行規則の一部を改正</p> <p>この年、下淡水溪治水工事を総督府直營で起工す</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
<p style="text-align: center;">1928 (明治61年)</p>	<p>2.20 最初の普通選挙行われる</p> <p>6.16 川村竹治貴族院議員、台湾総督に就任</p> <p>7.1 嘉南大圳、烏山頭隧道の貫通式(貫通は6月17日)</p> <p>10.25 東京砂糖取引所創立總會</p> <p>12.1 東京砂糖取引所開張、当社製の分蜜糖、受渡し標準品の指定を受く</p> <p>29 精白糖の市価安定のため、糖業联合会々員のうち精糖、耕地白糖(甜菜糖を含む)製造会社で「砂糖供給組合」を結成</p> <p>31 昭和4年度産糖調節協定に調印</p>
<p style="text-align: center;">1929 (明治62年)</p>	<p>1.9 砂糖供給組合細則協議会で「規定マーク」の制定と各社マークの廃止を決定</p> <p>11 「砂糖配給組合」を東京、大阪、関門、名古屋に置くこととなる</p> <p>3.22 中央製糖(株)創立</p> <p>4.1 酒精令中燃料用変性酒精の製造方法、総督府令で公布さる 台湾酒精令施行規則を改正</p> <p>4 国際聯盟が召集した世界砂糖業専門家会議ジュネーブで開催</p> <p>13 後藤新平伯逝去</p> <p>17 砂糖供給組合協議会で砂糖製品検査規則を制定</p> <p>20 糖業联合会ジャワで6月開催の第3回国際甘蔗砂糖業技術者会議に、当社の草鹿砥取締役技師長の代表派遣を決める</p> <p>26 中国での排日運動悪化し、日本糖の取扱いほとんどできず(8月ようやく緩和)</p> <p>5.2 総督府外米輸入制限を発表</p> <p>15 台南州下の各製糖会社、昭和5、6年期甘蔗代金の引下げを決める</p> <p>7.30 石塚英蔵貴族院議員、台湾総督に就任</p> <p>8.24 台湾の燃料用変性酒精、無税品として内地に売出し</p> <p>10.24 ニューヨーク株式市場、大暴落(世界恐慌はじまる)</p> <p>10月 武智糖業联合会会長関税改正につき、首相をはじめ各関係関係等を歴訪、反対の陳情書を提出、東京商工会議所も関税撤廃は時期に非ずとの態度</p> <p>11.29 米、もみの輸入制限、昭和5年末までに延長</p> <p>12.31 昭和5年度産糖調節協定調印</p>
<p style="text-align: center;">1930 (明治63年)</p>	<p>1.9 砂糖供給組合内地向け精糖は2カ月ごとの製造数量を限定することとする</p> <p>11 金輸出解禁</p> <p>2.26 台湾史跡名勝天然紀念物保護法の発布</p> <p>3.5 精糖相場ついに19円台割れ</p> <p>17 東京製糖(株)設立</p> <p>4.10 嘉南大圳通水を開始</p> <p>12 総督府臨時産業調査会規程を制定</p> <p>6.18 米国砂糖関税を引上げ</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
	10.27 霧社事件勃発 11.28 糖業聯合会過剰糖の輸出に対し奨励案を決める この年、糖業聯合会総督府に甘蔗実生育成所の設立を請願
1931 (明治64年)	1.1 中国、砂糖関税を引上げ 16 太田正弘前関東庁長官、台湾総督に就任 3.1 英領インド、砂糖関税引上げ 31 昭和6年度産糖調節協定調印 4.1 砂糖消費税法を改正(7.1.1 実施) 労働者災害扶助法公布(7.1.1 実施) 5.9 キューバ、ジャワ、ドイツ、チェコなど7カ国間でチャドボーン協定締結 6月 輸出菓子糖菓原料砂糖戻税法施行規則の改正公布 8.11 重要産業統制法施行せらる 9.15 台湾工業用酒精売渡規則を制定 18 満州事変起こる 10.10 砂糖供給組合、精製糖業に重要産業統制法の適用を申請 27 花蓮港築港起工式、港湾の近代化建設に着手 12.13 金輸出再禁止 24 昭和7年度産糖調節協定に調印
1932 (明治65年)	1月 台湾中部未曾有の結霜 3.1 満州国建国宣言 2 南弘貴族院議員、台湾総督に就任 23 台湾糖業試験所の官制発布 4.30 武智糖業聯会長、南総督に砂糖関税引上げにつき陳情 5.5 日華停戦協定に調印 15 5.15 事件、犬養首相凶弾に倒れる 16 仏領インドシナ、砂糖関税引上げ 27 中川健蔵前文部次官、台湾総督に就任 6.15 砂糖輸入関税付加税35%を臨時徴 10.12 国民政府実業部、酒精輸入検査 11.4 精製糖業に重要産業統制法を適用する旨告示さる 29 国際砂糖評議会ハーグで開催(12.2)まで 12.22 砂糖供給組合、存続期間を1年延長
1933 (明治66年)	2.15 東京で「糖業記者倶楽部」誕生(糖業担当の日刊紙および通信記者) 20 台湾電力日月潭水力発電所建設に伴い、台北高雄間の高圧送電線が完成 3.27 日本、国際聯盟脱退を通告

年度	製糖業関連業界・社会一般
	<p>6.30 昭和8年度産糖調節協定調印完了</p> <p>9.21 大阪糖業組合「大阪砂糖卸商業組合」と改称</p> <p>10.15 新渡戸稲造博士バンクーバーで客死</p> <p>21 当社など製糖15社から艦戦3機を海軍省に献納、羽田飛行場で命名式</p> <p>11.25 総督府糖業試験所開所式 台南糖業試験所の開設</p> <p>12.7 昭和、新竹、沙轆の3社、合同を決議</p> <p>20 屏東街は屏東市に昇格</p> <p>23 当社など製糖12社から水偵2機を海軍省に献納、高雄で命名式</p> <p>26 砂糖供給組合は期間満了とともに解散することを決定</p>
<p>1934 (明治67年)</p>	<p>3.10 当設など製糖15社から社軽爆3機を陸軍省に献納、代々木練兵場で命名式</p> <p>12 砂糖供給組合、残物整理し解散</p> <p>22 北満製糖(株)設立</p> <p>31 昭和9年度産糖調節協定、調印</p> <p>6.8 バタビア(現在のジャカルタ)で日蘭会商始まる(不調のまま年末、打切り)</p> <p>21 当社など製糖12社から爆撃機2機を陸軍省に献納、台北で命名式</p> <p>10.31 昭和10年度産糖調節協定調定完了</p> <p>11.8 製糖研究会創立20周年記念大会を台南市郊外の糖業試験所で開催す</p>
<p>1935 (明治68年)</p>	<p>5.1 糖業聯合会は「日本糖業聯合会」と改称、規約改正、会長を理事長と改む</p> <p>30 総督府特用作物輸出取締規則を公布</p> <p>7.1 樺太製糖(株)創立</p> <p>20 「日本糖商聯盟」結成、大阪俱樂部で第1回大会を開く</p> <p>8.10 台湾産業開発10箇年計画大綱の策定、重点施策として山地開発、重工業化、交通整備、南中国及び南方地域を含めた南進政策</p> <p>9.25 台北飛行場が松山に完成(第1期工事)</p> <p>10.1 台湾に自治制施行せらる</p> <p>8 内地-台湾間に定期航空開始</p> <p>31 昭和11年度産糖調節協定調定</p> <p>12.26 満州製糖(株)を日本糖業聯合会加盟の各社その他の共同出資(資本金1000万円)で設立、当社武智社長は監査役に選任せらる</p> <p>台湾赤糖聯合会設立せらる</p>
<p>1936 (明治69年)</p>	<p>1.15 政府ロンドン軍縮会議脱退を通告</p> <p>31 (社)糖業協会の創立總會を日本工業俱樂部で開催</p> <p>2.26 2.26事件発生、東京市内に戒厳令</p> <p>3.9 広田弘毅内閣成立</p> <p>4.9 日本糖商聯盟第2回大会東京会館で開催</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
	5.28 重要産業統制法の改正法公布 6.9 電力国家管理法案発表される 8.1 第11回五輪大会(ベルリン)開催 27 台湾都市計画令の施行 28 小林煉造海軍大将、台湾総督に就任 10.30 昭和12年度産糖調節協定調定 11.25 日独防共協定に調印 12.12 西安事件起こる 18 三井物産(株)資本金1億円を1億5000万円に増資
1937 (明治70年)	2.2 林銑十郎内閣成立 4.1 改正砂糖消費税法、アルコール専売法施行せらる 5 国際砂糖会議ロンドンで開催(日本はオブザーバーとして列席) 9 日蘭通商取り決めに締結 5.22 日本糖商聯盟第3回大会を新大阪ホテルで開催 6.4 近衛文麿内閣成立 27 台南飛行場が開場 7.7 蘆溝橋事件勃発、日中戦争へと拡大 9.10 臨時資金調整法をはじめ戦時統制諸法公布 29 昭和13年度産糖調節協定に調定 10.1 砂糖関税附加税(35%)撤廃に関する法律施行せらる 11.6 日、独、伊防共協定成立
1938 (明治71年)	2.23 台湾北部に空襲(当社被害なし) 3.1 綿糸布配給統制規則を公布(切符制) 4 日本糖業連合会輸出菓子および缶詰等原料砂糖割例規定を制定 4.1 国家總動員法公布(5.5 施行) 日中戦争による特別税法のため砂糖消費税を増徴 5.3 日本糖商連盟第4回大会を名古屋、商工会議所で開催 7.5 阪神地方に大水害 9 公定価格制度公布即日施行 30 産業報国連盟創立 9.29 昭和14年度産糖調節協定に調定 30 台湾酒精令改正
1939 (明治72年)	1.5 平沼騏一郎内閣成立 13 糖業連合会南支糖業調査団の派遣を決定(当社から中島与市湾裡製糖所長ほか参加) 3.7 公定価格制度の指定物品に砂糖を追加(3.4 価格を基準)

年度	製糖業関連業界・社会一般
	<p>31 従業者雇制限令、賃金統制令公布</p> <p>4.1 砂糖消費税増徴 会社利益配当および資金融通令公布</p> <p>4 砂糖生産ならびに代理店販売価格を公布(商工大臣告示)</p> <p>12 米穀配給統制法を公布(10.1 施行)</p> <p>5.10 台湾米穀移出管理令を公布</p> <p>11 ノモンハン事件勃発</p> <p>26 日本糖商連盟第5回大会を東京会館で開催</p> <p>7.8 国民徴用令を公布(7.15 施行)</p> <p>12 台南市の糖業連合会台湾支部事務所完成</p> <p>26 米国、日米通商航海条約廃棄を通告</p> <p>8.15 糖業会館落成</p> <p>30 阿部信行内閣成立</p> <p>9.1 ドイツ軍ポーランド進入</p> <p>10.2 花蓮港築港港工事が完了、開港式挙行が</p> <p>3 台湾糖業令公布</p> <p>18 価格等統制令公布(9.18 ストップ令)</p> <p>11.9 東京、大阪砂糖引取所閉鎖</p> <p>12.22 南方開発糖業組合を結成(広東省順徳、東莞の2工場を經營)</p>
<p>1940 (明治69年)</p>	<p>1.16 米内光政内閣成立</p> <p>5.30 日本砂糖配給(株)を設立(当社玉井常務、取締役就任)ならびに台湾砂糖配給(株)成立</p> <p>6.1 砂糖、マッチの切符制(6大都市で)</p> <p>7 大型台風台湾中北部で大被害</p> <p>23 砂糖切符制配給機構が発足(8月15日実施)</p> <p>7.11 台湾砂糖配給統制規則の発布、8月15日から施行</p> <p>22 第2次近衛内閣成立</p> <p>9.27 日、独、伊三国同盟ベルリンで調印</p> <p>10.12 大政翼賛会発会式</p> <p>15 糖業連合会台湾支部台南市から台北市に移る</p> <p>18 会社経里統制令など統制諸法令施行</p> <p>22 大日本製糖会社が帝國製糖会社を合併</p> <p>25 台湾初の交通信号機、台北市榮町(現在の衡陽路)路設置</p> <p>11.23 日本産業報国会創立せらる</p> <p>27 長谷川清海軍大将、台湾総督に就任</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
<p style="text-align: center;">1941 (明治70年)</p>	<p>4.1 生活必需物資統制令公布 米穀配給通帳制、外食券制度始まる</p> <p>13 日ソ中立条約モスクワで調印</p> <p>6.22 独ソ戦始まる</p> <p>7.18 第3次近衛内閣成立</p> <p>7月 米、英、蘭印相ついで自国内日本資産を凍結</p> <p>10.15 台湾経済審議会官制の公布、大東亞共栄圏建設に向けた施策を審議</p> <p>18 東条英機内閣成立</p> <p>11.22 国民勤労報国協力令公布さる(勤労奉仕の義務化)</p> <p>26 産業設備営団法公布</p> <p>12.8 日本、米英に宣戦、太平洋戦争始まる</p> <p>16 物資統制令公布</p> <p>17 嘉義市を中心に台湾南部に大地震</p>
<p style="text-align: center;">1942 (明治71年)</p>	<p>1.2 日本軍マニラ占領</p> <p>2.1 衣料の点数切符制実施</p> <p>3.1 日本軍ジャワ島上陸</p> <p>4.18 米軍機東京、名古屋、神戸など初空襲</p> <p>5.4 総督府技師八田與一が殉職、フィリピンに向う輸送船が東支那海洋上で米軍潜水艦に撃沈される</p> <p>13 企業整備令を公布</p> <p>6.5 ミッドウェー海戦</p> <p>9.30 台湾糖業の南方進出各社派遣団ジャワへ出発、台湾製糖、明治製糖、日本製糖、鹽水港製糖、沖縄製糖、南洋興発6社が参加</p> <p>10.1 森永食品工業は森永製菓に吸収合併となる</p> <p>11.1 大東亞省を設置</p>
<p style="text-align: center;">1943 (明治72年)</p>	<p>2.1 日本軍ガダルカナル島撤退</p> <p>3.1 日本砂糖配給(株)は日本砂糖統制(株)と改称、共販制となる</p> <p>4.1 砂糖公布価格を改訂(運賃プール制により全国統一価格とする) 業務加工用砂糖に特別消費税を付加、輸出糖の砂糖消費税免除規定を停止</p> <p>5.29 アッツ島の日本守備隊全滅</p> <p>7.1 東京都制実施</p> <p>10.31 軍需会設法公布(12.17 施行)</p> <p>11.1 軍備省設置</p> <p>13 森永製菓、森永食糧工業(株)に社名を変更</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
<p style="text-align: center;">1944 (明治73年)</p>	<p>3.11 農林大臣命で日本砂糖統制(株)が日本砂糖元売組合を吸収</p> <p>7.7 サイパン島守備軍玉砕</p> <p>22 小磯内閣成立</p> <p>8.1 糖業連合会に運輸部を新設、砂糖の一元輸送始める(当社と三井物産の一手販売契約は解消)</p> <p>16 台湾砂糖配給統制(株)設立認可</p> <p>11.24 B29 東京初空襲</p> <p>12.7 東海地方に地震、津波</p> <p>30 安藤利吉陸軍大将、台湾総督に就任</p>
<p style="text-align: center;">1945 (明治74年)</p>	<p>1.13 三河地震</p> <p>2.4 米英ソのヤルタ会談開く</p> <p>3.9 東京大空襲、江東地区中心に大被害 このあと大阪、神戸、仙台など空襲を受く</p> <p>4.1 米軍沖縄に上陸(6.23 守備軍全滅)</p> <p>7 鈴木貫太郎内閣成立</p> <p>5.7 ドイツ無条件降伏</p> <p>7.26 対日ボツダム宣言発表</p> <p>8.6 広島に原爆投下</p> <p>8 ソ連対日宣戦布告</p> <p>9 長崎に原爆投下</p> <p>15 終戦の詔勅放送 大本営、全日本軍に即時停戦を命令。安藤総督が全島民に告ぐ、特別ラジオ放送で諭告を発表</p> <p>17 東久彌宮稔彦王内閣成立</p> <p>9.2 米艦ミズリー号上で降伏文書に調印</p> <p>15 GHQ 本部設置</p> <p>10.9 幣原喜重郎内閣成立</p> <p>15 大蔵省「政府補償金および国外資産関連暫定措置」(省令88号)を発表</p> <p>17 陳儀將軍率いる国府軍台湾に上陸、台湾各地の日本軍の武装解除、総督府の接收、中華民国台湾形政府開設など行う)</p> <p>20 陳儀長官、重慶を発し福建省経由で台湾に向け出発。重要物資営団を接收し台湾省貿易局を設置、台湾産物資の強制買上げと大陸移送を開始</p> <p>24 国際連合発足</p> <p>11.6 GHQ 財閥解体を指令</p> <p>12.1 台湾米穀の大陸移送が増大し米不足が深刻化、主食米配給制を開始</p> <p>9 GHQ 農地改革を指令</p>

年度	製糖業関連業界・社会一般
	17 選挙法改正を公布(婦人参政など) 22 労働組合法を公布 27 ブレトン・ウッズ協定発効

(出典：台糖 90 年通史編纂委員会 (1990) 台糖 90 年通史、台糖株式会社、pp.291-370、末光欣也 (2007) 日本統治時代の台湾、致良出版社、p.669-775。より作成)

添付 10. 日本統治時代の製糖工場の外観



図 橋仔頭製糖工場



図 後壁林製糖工場



図 阿緱製糖工場



図 東港製糖工場



図 車路坵製糖工場



図 灣裡製糖工場



図 三崁店製糖工場



図 埔里社製糖工場



図 台北製糖工場



図 旗尾製糖工場



図 恆春製糖工場



図 虎尾製糖工場



図 龍岩製糖工場



図 北港製糖工場



図 玉井製糖工場



図 大林製糖工場



図 斗六製糖工場



図 彰化製糖工場



図 烏日製糖工場



図 沙鹿製糖工場



図 月眉製糖工場



図 苗栗製糖工場



図 二結(宜蘭)製糖工場



図 總爺製糖工場



図 蕭壠製糖工場



図 烏樹林製糖工場



図 南靖製糖工場



図 蒜頭製糖工場



図 南投製糖工場



図 溪湖製糖工場



図 新營製糖工場



図 岸内製糖工場



図 花蓮製糖工場大和工場



図 花蓮製糖工場壽工場



図 溪州製糖工場



図 台中製糖工場



図 潭子製糖工場



図 竹南製糖工場



図 新竹製糖工場



図 山仔頂製糖工場



図 台東製糖工場



図 源城農場製糖工場

(出典：台糖本社の古写真の提供)

あとがき

台北出身の私、何時も台北市の歴史的町並みの万華・大稻埕で遊び、子供の頃から歴史文化への強い愛着心を持っています。そして、台北工業専門学校（現台北科技大学）に入り、キャンパス周辺の台北酒場と高砂麦酒工場への興味を持ち、工場の再利用と生産ラインの維持などの議論について関心をもっていました。その後、日本統治時代の遺産保全の市民運動が行われ、文化財の研究が始まりました。そのため、本論文は近代化産業遺産を主題として研究し、約20年越しの人生の延長線上にあると言えます。これからもこの初心を忘れないように頑張ります。

約10年前に、雲林科技大学大学院文化財保全専攻を卒業し、当時の修士論文の題は赤レンガの材料の特性に関する研究でした。卒業後、古跡の修理と故宫博物館の保存科学の研究を行い、休日にボランティアとして文化財保全運動に参加していました。そして、樂生漢生病院の保全運動における東京大学の西村先生に初めてお会いし、先生の長年の台湾の文化財の保全に関する熱意に深く感動しました。台湾歴史資源経理学会の秘書長の丘如華先生のご紹介を経て、研究テーマについて西村先生と打ち合わせを頂き、そして、西村先生の研究室に留学するために、私は故宫博物館の保全科学実験室を離れ、顕微鏡と実験の仕事を辞めて、留学奨学金を頂き、都市デザイン研究室に入りました。現在、顕微鏡を介した文化財の調査ではなく、広大な都市の視点から文化財の特徴を研究させて頂く機会をいただきましたことに、感謝致します。五年の研究室在籍期間の中で、文化財の研究を通して、充実した毎日を過ごすことができました。

博士論文を完成させることができましたことについては、指導教官である西村先生のご指導の賜物であり、大変感謝致します。一年半の間、毎月の打ち合わせの中で数多くのご指導・ご助言を頂きまして、誠にありがとうございました。西村先生は日本の経済産業省の近代化産業遺産33の保全事業の座長であり、また、長年に亘る台湾の近代化産業遺産についてのご関心・ご指導の中で、私の論文をご指導頂きましたことに、人生最高の感動・幸せを感じます。

また、研究室でもう一人の指導教官である窪田亜矢先生には、母親のように励ましや、慰めの言葉のみならず、研究の方向・論文構造についての助言を頂きまして感謝致します。特に、近代化産業遺産保全の独自性、文化財的価値の評価、地域の変遷などの多くの貴重なご意見は、何度も繰り返し指摘頂きました。また、数多くの研究室のプロジェクトに参加させて頂きまして、調査期間で大変お世話になりました。大変感謝致します。

そして、城所哲夫先生、出口敦先生、加藤耕一先生には、論文審査の副査をご快諾頂き、また、貴重な助言と励ましのコメントを頂きまして、誠に感謝致します。城所先生は近代化産業遺産の定義、モノカルチャーとローカル価値の連携、多様な価値の創出などについての貴重なアドバイスを頂きました。出口先生は本文の丁寧なチェック、遺産保全の根本的なご意見を頂きました。加藤耕一先生は国際的視点、欧州の近代化産業遺産の先進事例と遺産保全のコンバージョン・転換に関するご意見を頂きました。先生方は

本論文を細かく読んで頂き、励ましを頂きまして、ありがとうございました。本当に感謝致します。

研究室では、黒瀬武史助教は過去3年間に亘りご指導を頂き、大変勉強になりました。天才的な黒瀬先生の貴重なアドバイスによって、博士論文の難しい課題が何時も解決されました。特に、2013年度（第48回）学術研究論文発表会で連名発表して頂き、研究論文の作法のみならず、研究のノウハウと説明の方法などをご教授頂きました。中島伸助教には、論文の構造、方法論、研究のロジックに関する助言を頂きました。また、中島直人先生（現慶応大学）、野原卓先生（現横浜国立大学）、阿部大輔（現龍谷大学）、永瀬節治（現和歌山）、松田達助教、ディマ・クリスティアン助教には、研究室会議で貴重なアドバイスを頂きまして感謝致します。

そして、研究室の先輩達と皆様にも感謝しなければなりません。先輩達にはお世話になり、お互い励ましあいながら、毎日の作業・調査・研究を積極的に行いました。特に、技術職員である五十嵐佳子さん、徐桐さん、楊惠亘さん、隣席のナッタポンさん、傅舒蘭さん、松井大輔さん、森朋子さん、大森文彦さんなど、皆様にお世話になりました。心から感謝致します。また、長年の友人の伊藤由里子さんは論文の日本語をチェックして頂き、感謝しております。

台湾では、丘如華先生のご紹介・ご推薦によって、西村先生のご指導を頂きましたこと感謝致します。留学期間で、毎年、丘先生は必ず私を連れて日本の歴史的町並、近代化産業遺産を訪問・見学して下さいました。ありがとうございました。また、長年台北市都市再生所所長一林崇傑さん（研究室の先輩）から沢山の励ましのお言葉をいただき、感謝しております。林さんから多くの日本と台湾の都市計画の知識を教授して頂きました。本当にありがとうございます。また、地域住民・台糖・自治体の皆様にヒアリングしていただきました。さらに、博士課程在籍期間に亘る台湾政府からの留学奨学金によって経済面をサポートして頂きました、ありがとうございました。将来、台湾の歴史文化の保全活動により一層尽力してまいります。

そして、長年に亘り私をサポートしてくれている台湾の家族に感謝したいと思います。特に、日本に留学する期間で、父親と義父は相次いで亡くなったため、家族に大きな衝撃を与えました。そのような中、私を応援してくれている台湾の祖母、母親、義母、妹、妹の夫に感謝しなければなりません。また、母親は父親に代わって、酒屋さんの経営を続けており、家族の幸せを守るために頑張っています。凄く感激して感謝します。また、何時も私をサポートしてくれる家内にも感謝しなければなりません。誠にありがとうございます。

最後に、亡くなった父親・義父の冥福を、祈り、この論文を捧げます。

王新衡