

40. 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-

Study on the Conservation of Sugar Industrial Heritage along Sugar Railway and Public Space Improvement -A Case study of Chiayi County, Taiwan-

王 新衡*・黒瀬 武史**

This paper, therefore, proposes a conservation plan for the reuse of the sugar industrial heritage network in Chiayi County as a studying case. There are three main objectives in this study. 1. A part of the sugar factories is reused as public space by the Taiwan Sugar Corporation (TSC). 2. The process of the development of the local communities and the role of the sugar railways and stations from Singang Railway Park, to Din-Tsai-Yen, in this development. 3. A part of the sugar railway network connected the whole sugar industrial heritage is reused as bicycle routes, walkways, parks. Finally, this paper analyzes the mechanism, schematic diagram and impact of sugar industrial heritage conservation between community empowerment, Chiayi County Government and TSC.

Keywords: Modern Industrial Heritage, Sugar Factory, Disused Railway Lines, Public Space, Chiayi County
近代化産業遺産, 製糖工場, 廃線跡, 公共空間, 嘉義県

1 序論

1-1 研究の背景と目的

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⁽¹⁾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。

上述のように、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、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湾糖業公司(以下「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。本研究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する。

1-2 研究の位置づけ

最近10年間の台湾の製糖工場の保全事業に関する知見が蓄積されているが、製糖鉄道の保全活動に関する研究が少なく、生活環境の視点から見る製糖鉄道の保全活動の論文はない。⁽²⁾ 本研究は製糖工場のみならず、製糖鉄道も含む製糖産業遺産全体の保全事業を製糖産業の中心的地域であった嘉義県を対象として調査を行った。その結果として製糖産業遺産を公共空間として活用され、官民連携により多様な主体が連携して活用事業を進めている実態に着目して分析する点に特徴がある。⁽³⁾ なお、市民参加による産業遺産の保全活動と、関連する産業観光については遺産活用と地域発展を対象とした研究があるが、これらの研究の遺産は主に小規模工場、倉庫に限られる。⁽⁴⁾ 一方、本研究は製糖産業向けの大型工場と高密度な鉄道網を対象とする。

1-3 研究の方法と構成

本研究は、日本統治時代の嘉義県の製糖工場と製糖鉄道を対象に、近年の保全活動の位置と範囲を文献資料や地図から明らかにするものである。⁽⁵⁾ 文献資料としては、台糖と嘉義県政府の製糖産業遺産の保全事業に関する計画書に加え、住民主導による保全活動の報告書を用いることとした。さらに、現地でのヒアリングを基に遺産保全の過程を整理し、考察を行った。⁽⁶⁾

本研究は以下の三段階に分けて行った。①台糖が管理する製糖産業遺産の保全現状から課題を抽出して、廃業した製糖工場・鉄道が地域に与える影響を検討する。(2~3章) 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を分析する。(4章) また、嘉義県政府による製糖産業遺産保全のシステムを分析し、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を試みる。(5章) ③製糖産業遺産の保全に係る課題の解決、製糖

* 学生会員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 (The University of Tokyo)

** 正会員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 (The University of Tokyo)

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を明らかにする。(6章)

2 近代糖業の盛衰と製糖産業遺産の保全

2-1 製糖工場の建設と廃業

戦前から1970年代まで、製糖業は台湾の主要な輸出産業だった。⁷⁾ 重要な産糖地としての嘉義県には、東洋製糖の「南靖工場」(1909年創業)、明治製糖の「蒜頭工場」(1911年創業)、新高製糖の「大林工場」(1913年創業)がある。製糖株式会社の経営統合に伴い、1927年に南靖工場が明治製糖に合併され、1935年に大林工場も大日本製糖の傘下となった。なお、サトウキビの搬送時間を短縮するために、殆どの製糖工場は原料採取地域の中央にある。⁸⁾ また、製糖工場の周辺の川・用水は工業用水として活用された。労働力については、工場とサトウキビ農場の周辺の主な集落によって製糖産業に必要な労働力を充足することができた。交通立地については、高雄港への砂糖を輸送するために、南靖工場と大林工場は縦貫鉄道駅の周辺に設置された。蒜頭工場は、縦貫鉄道から外れたが、縦貫鉄道駅と接続する製糖鉄道を敷設し、この鉄道網によって砂糖製品や旅客を輸送した。しかし、1990年代以降これら三つの製糖工場は相次いで操業を停止、現在、南靖工場と大林工場において僅かに小規模な砂糖加工業と生化学産業を行っている。⁹⁾

2-2 製糖鉄道網の敷設と廃線

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。

しかし、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。¹¹⁾

3 台糖公司による新式製糖工場の保全

3-1 建物の活用や機械設備の展示

台糖はその資産活用の政策に基づいて、2004年に「休閒遊憩事業部」を設立し、積極的にレジャー施設や観光産業を推進している。具体的には観光産業振興を目的とした製糖工場の活用事業によって、長期に放置された土地の活用事業を行い、所有資産に新たな価値を見出し、その活用を図っており、近年、各地の製糖工場でレジャー施設や観光施設を建設している。しかし、限られた財源のため、工場構内の全ての建築、遺構、遺跡が保全できず、製糖鉄道の線路の保全と駅舎の活用も難航しているのも現状である。

活用の成功事例としては、かつて台湾三大製糖工場の一つであった蒜頭工場は、2001年に台風の風水害で大きな被害を受け、製糖事業が完全に停止させられた。しかし、翌年には、「蔗埕文化園」という入園料無料の大型文化施設として活用され、糖業資料館、レストラン、地域農産物の売店、公園・広場などのレジャー施設として運営されている。2002年から2005年まで、約2億円の経費を投入し、建築の修復や室内の改修事業を行った。また、製糖産業遺産の「完全性」と「真正性」を確保するために、工場の建築群のみならず、機械設備、事務所、倉庫、社宅街、製糖鉄道なども保全されている。さらに、観光列車として活用する製糖列車も動態保全され、地域の観光産業を促進している。工場の各施設の遺跡、遺構、遺物のみならず、日本統治時代に建てられた駅舎や木造家屋も再利用されている。なお、今後は工場の向かいにあるサトウキビ農場が故宮博物院の南部院区として転用され、文化施設群との連携・協働により、調和のとれた、相乗効果を発揮するような取組みを進めて行く予定である。

表1 嘉義県における製糖工場の生産事業の維持と公共空間の創出

工場	開業年/廃業年	生産事業の維持と公共空間の創出
南靖	1909/2008	台糖砂糖事業部-南靖工場(2004) 南靖糖廠休閒広場(2009)
蒜頭	1911/2001	蒜頭蔗埕文化園区(2002)
大林	1913/1995	台糖生物科技事業部(2003) 列車展示広場(2003)



図1 嘉義県における製糖工場群とその公共空間の創出

3-2 公園・緑地への転用

1. 蒜頭工場における朴子溪生態園区景観再生事業

2006年から、総費用約7千万元を投入し、景観再生事業を段階的に進めている。この事業は次の三つのブロックに分けられた。第1期：工場の介寿橋や朴子溪沿岸の約4.4haの敷地における湿地の水質浄化と景観改善事業。第2期：朴子溪の自然環境をめぐる製糖鉄道の環境改善のための西側の自然保全区の整備。第3期：蒜頭工場の西側の六つの倉庫の、マルチメディア、生態系修復、水処理、リサイクル、芸術などのテーマに基づく文化施設としての活用。

2. 大林製糖工場

1995年に大林工場は製糖生産を停止したが、砂糖加工事業に加え、生化学工業も2004年から展開された。また、工場構内の製糖鉄道の環境整理、機関車・列車の展示、社宅街の修復等の事業を始め、大型公園・緑地を創出した。そして、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、プールなどの保全事業を地域住民の意見・要望等に応えるようにして行っている。

3. 南靖製糖工場

2008年に南靖製糖工場は製糖事業を停止したが、アルコールの生産事業は継続された。翌年、工場東側で「南靖糖廠休閒広場」を整備し、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を展開した。また、製糖工場の歴史文化を保全するために、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。

4 住民主導による製糖鉄道の保全活動

4-1 住環境改善から始めた保全活動

営業線の北港線が廃線となって以降、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廃棄空間になり、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、住民は、残るプラットホ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得られない状態であっても、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、住民が本格的に駅構内と周辺の環境整理を行った。この行動は国有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。⁽¹²⁾ 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2 新港駅における住民主導による製糖鉄道の保全活動⁽¹³⁾

4-2 製糖鉄道関連施設を活かした観光まちづくり

前述の新港駅の保全活動の影響で、2004年に頂菜園出身の陳明恵氏（社区発展協会の理事長）を中心とした地域住民は、頂菜園での北港線沿線の環境整備も始めた。この住民主導による鉄道保全活動は台糖から正式に認められず、行政からの補助金や支援も得られていない。しかし、地元住民は軌道を掘り起こし、板頭厝駅構内の環境整備と鉄道沿線の緑化活動を続けている。また、板頭厝駅を中心とした北港線の沿線地域での環境整備事業が周辺に広がり、緑地、遊歩道、俳句の道、パビリオン、チェア、サインなどの観光施設が整備された。2008年に板頭厝駅舎が復原され、頂菜園の観光案内所として再利用され、復原されたプラットホームも芸術工房として活用されている。現在、製糖鉄道は荒廃した空間から製糖産業の歴史文化、地域の魅力、住民の創意を体験できる公共空間に変身した。現在、住民主導による製糖鉄道の保全活動や板頭厝駅舎の復原・活用は頂菜園地域の観光まちづくりの中心と言える。

2007年に、東西を結ぶ営業線の北港線を軸とする鉄道沿線の遊歩道や公園・広場は、北港製糖工場や地域の歴史文化資源をネットワークし、まちの回遊性向上に向けた「精彩一條路」という観光ルートを創出した。この観光ルートは頂菜園を中心とした周辺集落を連携させ、面的な観光まちづくりの展開を促進している。また、2010年に、南北を結ぶ専用線の崙仔線は、「精彩二條路」という観光ルートとして活用され、南側の蒜頭製糖工場や故宮博物院の南部院区等の文化資源と連携している。⁽¹⁴⁾ 即ち、地域を越えた製糖鉄道は、頂菜園周辺の六つの集落における歴史文化資源をネットワークし、製糖鉄道保全による地域づくりを推進している。しかし一方で、毎年約100万に上る観光客の、板頭厝駅舎周辺への集中による深刻な交通渋滞等が検討を要する課題である。



図3 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⁽¹⁵⁾

4-3 住民主導による製糖鉄道の保全活動の広がり

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、新港鉄道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2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、遊歩道等として活用する住民活動が広がっている。⁽¹⁶⁾各地の住民は“忘れられていた地域の記憶を掘り起こす”ことを目的とし、地中に埋もれた軌道を取り出して駅舎を復元した。また、“観光まちづくりによる衰退した地域の経済活性化し、都市部へ流出した人口の地域への回帰を促すこと”を目指している。⁽¹⁷⁾このため、廃墟と化した製糖鉄道駅舎を地域の重要な文化資源へ転化し、各地の主要な訪問経路や地域の中心的な公共空間を創出した。

表2 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	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
頂崙溝	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	塩水港専用線	公園、遊歩道、芸術文化展示
三間	2009	北港線	公園、遊歩道、列車展示
埤前	2010	塩水港専用線	遊歩道、列車展示、鉄道復原

5 嘉義県政府による製糖鉄道の活用

5-1 全域の自転車道・遊歩道としての活用

2000年頃から、台湾では自転車ブームが盛り上がり、各地で自転車道が建設された。嘉義県においても、観光・レジャー産業や住民のニーズに応えるために、県政府と台糖との合意に基づき、2003年から県内の一部の製糖鉄道網が自転車道・遊歩道としての活用が行われた。⁽¹⁸⁾西海岸から東側の山脈の自然・文化資源をつなげるために、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年に嘉義県政府の「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ホーム、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、嘉義県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、嘉義県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5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5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。

5-2 鉄道沿線での公共施設の充実

1. 都市公園としての活用

「港墘」、「蒜頭工場」、「嘉義駅」を繋げた営業線の朴子線（24.8km）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年に嘉義県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。⁽¹⁹⁾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。

2. 官民連携による駅舎の保全

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つたため、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、駅構内の廃墟化と共に地域衰退を促した。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全事業も行っている。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。

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年に嘉義県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。⁽²⁰⁾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。



図4 嘉義県政府による製糖鉄道と駅舎の活用

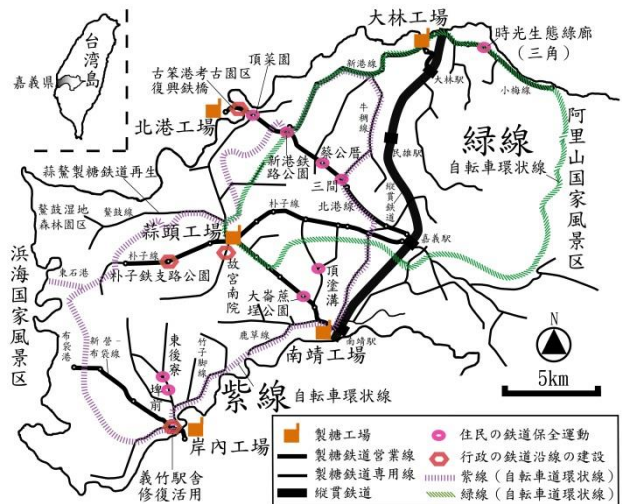


図5 嘉義県における製糖産業遺産群の保全の全体像

6 製糖産業遺産の保全課題の解決からネットワークへ

6-1 植民地期遺産の継承と保全の経緯

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「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。

6-2 近代化産業遺産の維持と活用の取り組み

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、地域活性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 製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産のネットワーク

1. 製糖産業遺産のネットワーク化

近代産業遺産の全体性を理解するためにはシステムとして評価し、システムを保全することが重要である。また、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る。そこで、全体としての近代化産業遺産保全には地域全体としての保全事業が推進されることが必要となるが、このことは、特に金銭的な面において、近代化産業遺産保全の限界も明らかにした。嘉義県でも2003年から三つの製糖工場は文化施設、公園広場として活用されたが、台糖の維持管理経費の不足のため、製糖鉄道は長年放置されていた。しかし、住民主導による製糖鉄道の保全運動がきっかけとなり、嘉義県政府が一部の製糖鉄道跡地に自転車道・遊歩道を敷設した。その後、県政府は積極的に台糖から製糖鉄道敷地の管理権を得て、廃線跡に

公共施設の事業を進めている。つまり、住民運動に端を発する製糖鉄道の保全是、官（県政府）による自転車道・遊歩道整備というかたちで実現し、企業（台糖）により整備された製糖工場群をつなぐ物理的なネットワークを形成、地域の製糖産業遺産を中心とした様々な観光資源を巡る観光ルートが創出された。

2. 製糖鉄道沿線を軸とする地域資源の発掘と活性化

図6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、多面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。

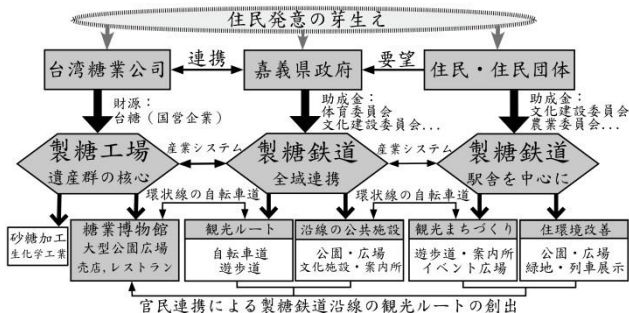


図6 製糖産業遺産のネットワークの全体像

7 結論

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。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、点在していた製糖産業遺産を物理的に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。

【補注】

- (1) 糖部は日本統治時代以前の旧来の製糖場だった。1905年に製糖場取締規則が公布されて以降、新式製糖工場が次第に糖部を駆逐して行った。
- (2) 製糖工場構内の活用と変遷に関する研究はあるが、製糖鉄道網の保全活動と製糖産業遺産保全の全体像に関する研究がない。
- (3) 2011年の国際産業遺産保存委員会（The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, TICCIH）のニジニータギル憲章の新たな国際基準に基づいて、遺産価値を保護するために、用途と機能の価値を保全すること、もしくは遺産群の完全性が特に重要である。
- (4) 日本・台湾における産業遺産の中で、数多くの倉庫・工場などは現在、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、近代化遺産の完全性の保全を考えると、より広域的な視点で産業遺産ネットワークを行う必要があった。
- (5) 参考文献(1)、2) などがある。
- (6) 台湾糖業公司、嘉義県政府文化局、義竹郷公所、新港文教会基金元理事長の張瑞隆氏、宮前村村長の邱聰益氏、頂菜園社區發展協合理事長の陳明惠氏、大崙地域の翁瓊珍氏などのヒアリング調査結果のまとめによる。
- (7) 戦前、台湾糖業の発展は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、台糖が各地の製糖工場を継承して製糖産業が続いてきた。
- (8) 1905年に公布された原料採取区域制度により、製糖工場保護政策の下で、区域内の蔗農は、その生産した甘蔗を指定の製糖場へ必ず売却せねばならなかった。
- (9) 現在、雲林県での「虎尾製糖工場」と台南市での「善化製糖工場」の二つの製糖工場でしか製糖業が行われていない。
- (10) 戦前、製糖業の発展に伴い、高密度な製糖鉄道網（約2500km）が台湾西側に敷設された。762mm軌間の製糖鉄道は物産を搬送する「専用線」と旅客・貨物を扱うための「営業線」の二つの線路に分けられる。大日本製糖の北港線（17.8km）は、最後の営業線の業務は、最後廃線として1982年に停止された。
- (11) 廃線以来、台糖は約30～40年間鉄道遺産をそのまま放置し、また製糖鉄道沿線の多くの駅舎を解体した。
- (12) 2001年に竣工された「新港鉄道公園」（約400m）は、住民参加による環境整理の活動のため、僅かに120万円（約350万円）で整備された。
- (13) 写真の提供者：基金元理事長の張瑞隆氏。
- (14) 参考文献(3)、(4) による。
- (15) 写真の提供者：頂菜園社區發展協合理事長の陳明惠氏。
- (16) 表2の事例の上で、住民主導による小規模な製糖鉄道の保全運動も各地で行われている。
- (17) 頂菜園の陳明惠氏のヒアリング調査結果のまとめによる。
- (18) 行政院体育委員会からの約3億3千万円（約10億円）の助成金が嘉義県政府に投入され、各地の地元政府（郷鎮市役所）による自転車道・遊歩道の敷設が推進されている。
- (19) 朴子市役所は2千万円（約6千円）の建設費を朴子鉄支路公園の敷設に費やし、沿道地域での都市再生も積極的に推進した。
- (20) 嘉義県政府は復興鉄橋の修復と古笨港考古遺跡の保全を一体化して、行政院文化建設委員会からの3390万円（約1億円）の助成金を活用した「古笨港野外考古園区」を設置した。

【参考・引用文献】

- 1) 「嘉義図」、「蒜頭図」、「民雄図」、「朴子図」、「布袋図」『大日本帝國陸地測量部』台湾図書館所蔵、1926。
- 2) 今尾恵介・原武史（2009）『日本鉄道旅行地図帳—朝鮮台湾』、新潮社、pp.20-27、57-58。
- 3) Wang Sin-Heng（2012）, “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.
- 4) 王新衡（2012）「台湾における住民主導による近代的製糖鉄道関連遺産の保全運動—嘉義県新港郷の頂菜園を事例として—」『建築学会学術講演梗概集』F-1、pp.285-286。