

## 幻の“神戸石炭”資料公開 市博で特別展

**わか町「若草町」は 幕末 神戸開港と密接な関係があった炭鉱跡だった**



絵地図や採掘記録など神戸石炭の  
関連資料が並び特別展  
＝神戸市立博物館

1866（慶応2）年に作成された車村、妙法寺村（当時）周辺の炭鉱を記した絵地図。「石炭筋」に沿って坑道の入り口とみられる印が並び（神戸市立博物館提供）幕末から明治時代にかけて神戸市須磨区の高取山周辺にあった炭鉱の資料が、同市立博物館（同市中央区）の特別展「須磨の歴史と文化展」で公開されている。鉱脈の絵地図や発掘記録のほか、1990年代に工事現場で採集された石炭の現物など所蔵品5点で、同館では初めての展示。150年ほど前の神戸開港に深くかわり、人知れず姿を消した“神戸石炭”の存在が浮かび上がる。（小川 晶）

炭鉱は、現在の神戸市須磨区車、同区妙法寺の一带に広がっていたとされ、1857（安政4）年に最古の開発記録が残る。採掘は60年代に本格化したとみられ、この頃の絵地図には鉱脈や坑道の入り口が記されている。

同館や「神戸市史」によると、欧米諸国の開国の圧力が強まり、江戸幕府が神戸への外国船の寄港を見据えて燃料確保に迫られた背景がある。鉱脈を探し当てる山師を生野鉱山（朝来市）から連れてきたという。

明治政府の事業で編集された「兵庫縣史料」では、須磨区車、妙法寺周辺とみられる「生焼谷」や「清水谷」で採掘の記録があるが、75（明治8）年以降は不明。神戸市史では「長続きはしなかった」との記述にとどまる。

特別展では、その後少なくとも10年以上採掘が続いていたことを示す85（同18）年前後の史料を初公開。

神戸や大阪の商人が兵庫県令（現・県知事）に開発を請う「借区開坑願」や、作業員の人数や採掘量を記した「借区坑業明細表」などが展示されている。

産出した石炭は、実際に蒸気船の燃料などに使われたとみられるが、具体的な用途は不明という。閉山の時期、経緯などは分かっておらず、炭鉱の痕跡も宅地開発などによりほぼ消滅。一方で、1992年に市営地下鉄妙法寺駅周辺の工事現場で石炭が見つかるなど、往時をうかがわせるような発見もある。

同館は、開港150年に向けて調査や分析を進める方針。高久智広学芸員は「開港後の華やかな歴史に注目が集まりがちな神戸港だが、須磨の炭鉱に着目することで、開港に至る幕末の動きにもスポットを当てたい」と話している。

特別展は21日まで。同館TEL078・391・0035

### 【なぜ消えたのかー。閉山に残る多くの謎】

“ 神戸石炭” が何に使われ、なぜ消えていったのかー

神戸開港と密接な関係がありながら、具体的な記録や伝承に乏しく、多くの謎が残されている。神戸市史によると、1860年代前半に「神戸海軍操練所」にいた勝海舟が炭



鉱開発を命じており、練習艦の燃料に使おうとしたとみられる。その後、現在の同市兵庫区に石炭を管理する施設が整備され、江戸幕府は諸大名の軍艦の石炭が不足したときに払い下げを決めた。明治期に入っても採掘が続くが、具体的な使途は不明。

87～88（明治20～21）年の採掘記録では、13カ月で131・25トンを掘り、99%を売却したと記されており、活用されていたことは確からしい。

同市立博物館は、蒸気船の燃料のほか、74（同7）年に大阪～神戸間で開業した蒸気機関車などに使われたのでは、とみている。神戸の地域史に詳しい園田学園女子大の田辺眞人名誉教授によると、英国人が高取山を「コールヒル（石炭山）」と呼ぶなど、開港前後は産地として一定の知名度があったという。

「品質や産出量に問題があり、近代化の流れの中で各地の炭鉱に取って代わられたのでは」と推測する。

（小川 晶）



