

鉱車

近代的な採掘装置が導入される以前は、労働者は鉱石をわらで作った大きな袋に入れて坑道から運んでいた。それが、19 世紀後半に導入されたレールを使用した鉱車にとってかわった。坑夫は線路の上を走り、地上の処理場まで行き、そこで鉱石を破碎した。

最初の鉱山車は、人や馬に引かれていた。1932 年に小型のガソリン機関車が使われるようになり、1939 年には電気機関車が登場した。坑道の中には、線路 1 本分の幅しかない区間もあった。反対方向に走るカート同士の衝突を防ぐため、運転士は赤と緑のライトで合図し合った。ライトは、線路が狭くなる地点に設置されたレバースイッチで操作された。

道遊の割戸を見上げる

佐渡金山のゴールドラッシュは、1596 年に 3 人の探鉱者が相川で豊富な金脈を発見したことから始まった。数十年のうちに、鉱夫たちはノミとハンマーだけで十分な量の岩を取り除くとき、山に大きな V 字型の溝ができた。このユニークな地形は「道遊の割戸」と呼ばれている。それは佐渡金山のシンボルであり、そこで行われた採掘作業の記念碑的な存在となっている。幅 30 メートル、深さ 70 メートル以上あるこのような場所は、世界最大級である。

新しい技術の到来が採掘プロセスを大きく向上させた。そのひとつが、イギリスから導入されたダイナマ

イトである。鉱夫たちはダイナマイトを使って山の斜面から岩を爆破した。爆破された岩石は、開いた隙間から坑道へと落下し、そこで鉱車に積み込まれた。

高任神社

高任神社は、日本の近代鉱山の父として知られる大島高任（1826-1901）の霊を祀っている。

大島は 1880 年代に佐渡鉱山局事務長を務め、鉱山を大幅に拡張し近代化した。ダイナマイトを使って道遊の割戸の掘削を再開し、新たな活気の波をもたらしたのも大島だった。彼の指揮の下、高任立坑、選鉱場、大間港などの新しい施設が建設された。

高任神社は、1605 年に初代佐渡奉行によって創建された大山祇神社の分社である。大山祇神社は鉱山繁栄を祈願したものであり、高任も鉱山繁栄をもたらすように務めた。高任神社では毎年 7 月、鉱山の安全を祈願する神事が執り行われる。

高任竖坑

この 659 メートルの坑道は、佐渡金山で最も長い垂直坑道である。1887 年に開通し、その建設に携わった先駆的な鉱山所長、大島高任にちなんで名づけられた。このような竖坑は、はるか地下の水平採掘坑道に効率よくアクセスするために使用された。

高任竪坑には 180 馬力の強力な巻上機が装備され、作業員や物資を地下の坑道まで運び、採掘された鉱石を地上に吊り上げた。最深部では地下 659 メートルに達し、エッフェル塔の 2 倍以上の高さがあった。かつては入り口の上に巨大な鋼鉄製のウインチタワー（ヘッドフレーム）が立っていたが、1952 年に小型のものに取り替えられた。

鉱山車庫と機械工場

鉱石と鉱夫を坑道まで運ぶ鉱車は、電気機関車によって動かされた。一日の終わりには、この建物で充電するために、バッテリー式の機関車の車隊が地上に運ばれた。この建物はまた、荷車、空気式ドリル、ヘッドランプ、その他の採掘機器の修理工場としても使われた。展示されている機械は、ほとんどが 1935 年から 1944 年にかけてのもので、その多くは、1989 年に操業を休止するまで使用された。

高任公園

この公園からは、佐渡金山の上にある特徴的な山の裂け目、道遊の割戸を一望できる。この裂け目は、かつて佐渡金山で最も幅が厚い金鉱脈があった場所である。1700 年代半ば、佐渡奉行は 8 つの公式な「相川八景」を選んだ。これらの景色を描いた絵画は、道遊の割戸から昇る中秋の名月も含まれていた。現在の高任公園一帯には、19 世紀後半から選鉱場が建設された。道遊の割

戸の前の崖には、今でも鉾石粉碎工場の跡が残っている。