

シンポジウム

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

シンポジウム

「近代」の文化財

—〈産業遺産〉の保存と継承—

パネリスト

岡山理科大学教授

若村国夫（わかむら・くにお）

産業技術記念館学芸企画グループリーダー

木村雅人（きむら・まさと）

名古屋博物館館長

岡田 大（おかだ・ひろし）

名古屋市立大学大学院教授

藤田榮史（ふじた・えいし）

司会

同准教授人間文化研究所所員

安藤 究（あんどう・きわむ）

木村学芸員…皆様、こんにちは。

産業技術記念館の学芸員の木村です。私の方から産業遺産に関係しました当産業技術記念館における事例紹介につきまして、お話をさせていただきます。本日の私のお話ですけれども、まず産業技術記念館の概要説明、次に当館におきましての産業遺産の現状と活用につきまして。当館にはどんな産業遺産があるか、その種別を紹介して、そのあと今度は実際にどういふふうに使われているか、その事例を紹介していきます。三



番目に当館の開館にあたりましての改修の工事につきまして。これは竹中工務店さんからの資料をお借りしてお話を進めていきます。最後、当館における課題と今後の方向性につきましてという順番でお話をします。

まず、当館産業技術記念館の概要です。当館の設立趣旨はトヨタグループ発祥の地に現存します貴重な産業遺産を保存しつつ活用するということです。基本理念は研究と創造の精神とモノづくりの大切さを来館者、特に若い人たちにお伝えすること。トヨタ自動車創業者の豊田喜一郎生誕百周年を記念して一九九四年に開館を致しました。現在、トヨタグループ十六社で共同運営をしております。展示内容は、繊維機械と自動車に関する産業技術の変遷を動態展示を用いて紹介しております。

当館産業技術記念館に至る経緯です。もともとはトヨタグループの創始者であります豊田佐吉が一九一一年、豊田自働織布工場という自動織機の研究開発のための工場をこの地に設立しました。その工場が名前を変え、また発展して大きくなっていききました。その工場の跡地を利用致しまして、一九九四年、当館産業技術記念館ができたわけです。現在、このトヨタグループ十六社によって当館は運営されております。この豊田



紡織という会社から豊田自動織機製作所、トヨタ自動車工業という会社が生まれていって、またさらにこうしていろいろ枝分かれして現在のグループに至っております。逆に言いますと、このルーツをたどっていけば、ここに行き着きます。すなわち産業技術記念館のある地が、まさにトヨタグループの発祥の地であるといえます。

建物・施設です。豊田自動織布工場、また豊田紡織の工場建屋、主に赤煉瓦造りの建物をできる限り利用しております。この写真が当時の豊田紡織の工場の写真です。こちらが現在の当館の様子です。こちらは中庭から見た工場跡の赤煉瓦、中庭はここにありますが、ここから見た様子です。この壁の裏側、この外壁の煉瓦壁がこういった形で補強されています。

主な展示館としまして、繊維機械

館と自動車館があります。繊維機械館ですが、紡ぐ・織る技術の基本と、繊維機械技術の変遷を紹介しています。展示場内ではこういった糸紡ぎの実演、また、織機の実演を随時行っております。こちらがG型自動織機と申しまして、当時、世界最高性能を誇った織機の第一号機が展示されております。ほかの数台の自動織機を用いまして、集団運転という実演も随時行っております。

自動車館ですが、こちらは自動車の仕組みと開発、生産技術の変遷を紹介しております。これはトヨタが一番最初に作り出したトヨタスタングードセダンA A型乗用車です。この複製を展示してあります。この車の生産工程、当時の様子をこういった等身大のジオラマを用いて紹介しております。一方、こういった現代の生産設備、ロボットによる自動溶接機械というものが動く様子を見ていただきながら紹介しております。それから、こちらは自動車館の全景の写真です。

今年行いました主なイベントを示しております。企画展としまして四つの企画展を実施しました。現在、昨日から竹中大工道具館の巡回展「数寄屋大工」というものを開催中です。それ以外にここに示しましたモノづくり学習体験イベントということ

で、主に子どもを対象としたいろいろなイベントを実施しております。その中の一つ、「週末ワークショップ」といまして、毎週末、必ず土日のどちらかで子ども向けのワークショップを開催しております。これは「エンジン分解組付教室」という例を紹介いたします。本物の一三〇〇CCの車のエンジンをばらばらに分解しまして、またさらに組み上げて最後にこうやってキーを差して、ブルブルとエンジンがかかるまでやりません。子どもたちが、見たことも触ったこともないような、こういった工具を使ってもらいます。最初はおっかなびっくりですけど、だんだんと子どもたちの目がらんらんと輝いてきます。非常に人気の高いオリジナルのプログラムです。

ここから本題に入っていきます。当館におきまして産業遺産がどのように活用されているかということを紹介いたします。お手元の資料をご覧ください。当館におきまして、こういったものが産業遺産として登録・認定されていますというリストがつけてあります。

まず、産業考古学会から認定されました「日本の近代を開いた産業遺産」、これは当館の建屋が認定されたのですが、当館ができる前、一九九二年に認定されました。次に、経済産

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

業省から認定されました「近代化産業遺産」、これは後程詳しく説明をします。それから日本機械学会から認定されました「機械遺産」、当館でも二件の展示資料が認定されました。また名古屋市都市景観条例に基づく制度、これは厳密には産業遺産ではないんですけども、重要な文化遺産であることから、ここに追加してあります。産業技術史資料情報センター、これは国立科学博物館の中に設置された施設ですけれども、ここが整備しておりますデータベース、ここに当館から四点の資料を登録。四点しか登録していないというのが現状で、これが課題でもあります。これもまた後程紹介します。

当館の活用例につきまして、近代化産業遺産と認定されたものを例にとりて紹介します。経済産業省は平成十九年と二十年に近代化産業遺産の価値を顕在化させ、地域活性化に役立てることを目的としまして、全国の各地で三十三、さらに三十三プラスして、合計六十六のストーリーをつくりました。その個々の遺産につきまして認定を行ったというものです。当館では三つの建物と、また九つの展示物が認定されました。全部で十二個あるんですけども、全部を説明すると時間がかかりますので、代表的なものだけ紹介しておき

ます。

まず、豊田自動織布工場、現在の産業技術記念館の建物です。今現在こういう建物ですけども、工場だった頃はこういった様子でした。それが現在こういった形です。できるだけ当時の柱、はり、窓といったものを利用して、当時の工場の様子を再現した形で展示場としております。

これは一九二〇年から三十年代ぐらいの豊田紡織という会社の工場の様子です。ずらっと、こういった形で織機が並んでおりまして、女工さんたちがこうやって働いていたという、非常に貴重な写真です。

旧豊田紡織の本社事務所、これは当時としては珍しい鉄筋コンクリートの三階建ての建物です。これは当時の一九二五年の様子です。現在はトヨタグループ館という名称で展示公開をしております。これが一階の様子です。これは常時公開をしております。二階のこの部分ですけれども、役員会議室がありまして、この会議室から豊田自動織機製作所、それからトヨタ自動車工業という会社が産声を挙げたという、非常に歴史的に貴重な部屋です。イベント等がありました場合に公開するという形を取っております。

それから、ガラ紡績機。先程若村先生が水車のお話をされましたが、実

はこれも水車を使っております。明治時代、矢作川に船を浮かべて流れないように固定しておき、川の流れで水車を回しまして、中の紡績機械を動かすといった使い方をしておりました。現在はこういった形で、水車もありますけれども、この水車は見せかけです。水車は回っておりますけれども、実は裏側からモーターで回しております。展示機は一九三一年製で九三年まで豊田市のガラ紡績工場で使用されたものを復元・整備したものを動態展示しております。

豊田式汽力織機という織機、これは機械遺産にも登録されております。この展示機は一八九九年製で、遠州地方で稼働していたものを一九六六年に入手いたしました。元の状態に復元したものを動態保存しております。実はこの織機と全く同じものを複製しまして、隣に置いてあります。これは複製、こちらがオリジナルです。こちらの複製機械を随時実演運転して、動態展示という状態で見ていただいております。

こういった動態展示をやる、非常に手間暇が掛かります。これはその時のメンテナンスで、タイミングという作業を写した写真です。縦糸がなくなつてきます。なくなつたら、この巨大な糸巻きごと交換をします。この縦糸ビームを交換した際に、全

の縦糸をつなぐといった作業をする必要がありまして、これはできる人が年々少なくなっております。職人さんが一本一本手で結ぶんですけれども、こういう人をまた探していかなくちゃいけない。それが大きな課題の一つになっていきます。

それから次が無停止杼換式豊田自動織機、G型自動織機と呼ばれた織機。これが当時、世界最高性能を誇った自動織機でして、その第一号機が当館で動態保存という形で展示されております。これとは別に複数台のG型織機がありまして、これを使った実演運転、集団運転という形で常時、動態展示をしております。

これは環状織機という織機で、こういった円筒状の布を織ることができる織機なのです。佐吉が考案したものです。展示機は一九二四年製です。豊田自動織機で保存されていたものを当館に移設して動態展示をしております。一日三回、ちゃんとこねが動く様子をご覧いただいております。これとは別に、展示場内にはそっくり同じものを七十%に縮小したものを展示しております、中のメカニズムの様子を説明しながら動態展示をしております。

次に車です。トヨタG1型トラックというトヨタが最初につくったトラックです。展示車は当時の資料を

もとに一九九二年に複製されたものを動態保存しております。エンジンもちゃんと積んでおりまして、ちゃんと走ります。世界で一台しかありません。こういった展示車両は動くようにということで、一年に一回整備作業を行っております。こちらの写真は開館記念特別イベントというイベントの中で、お客さまの目の前で公開整備を行った様子です。その後、実際に構内を走らせて、試走披露という形でお客さまに走る様子をご覧いただいております。

これは名古屋市の登録地域建造物資産に登録された豊田自動織機製作所の門柱です。これは、もともとは一九二四年に刈谷市でつくられたものだったのですが、二〇〇四年に鉄工場の一部と共に館内の敷地に移設してこうやって展示保存をしております。

こちらは産業技術史資料データベースです。現在、四件の展示資料が当館から登録されております。実は個別の館から登録することはできなくて、関係した学協会を通じて登録する仕組みとなっているものですが、まだこれが進んでおりません。関係学協会に働きかけて登録を進めていくことが課題の一つとなっております。

三番目、開館にあたっての改修工

事についてです。竹中工務店さんからの資料をお借りしております。当時の設計部長でいらつしやった北原様から資料をお借りしました。ありがとうございます。改修にあたっての基本的な考え方は、「価値ある建築群を保存活用して、伝承をテーマに現在の感性を加え、産業技術を語る博物館に再生しよう」ということです。第一期が一九九二〜一九九四年、それから第二期がその十年後の二〇〇四年という二つの工期に分かれております。

こちらの写真が改修する前です。一九九一年の当時の工場の写真です。紡績第一工場、第二工場、織布第一工場、第二工場などといった工場の建屋が並んでおります。今、茶色で示した部分の煉瓦の壁をそのまま生かして、当館で活用しております。

こちらは当館の見取り図です。この繊維機械館とテクノランドは保存・再生した建物を使用しました。こちらのエントランスと自動車館は新しくつくりました。こちらの豊田商会と創造工房、これは外部から移築したものです。赤で囲ったところが保存した煉瓦の壁です。こちらが一九九四年、当館が開館した当時の全景写真です。こちらをご覧下さい。自立した煉瓦壁を残した状態で第一期工事は終了しました。

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

これが十年後の様子です。二〇〇四年、開館十周年を記念しまして拡張工事を実施しました。自動車館が広くなりました。さらに特別展示室というものも加えた形で拡張工事を行いました。

実際にどういった工事を行ったかという二三の例を示します。煉瓦壁の補強技術の工法としてステンレスピンニング工法という手法を使ったということ。煉瓦の壁に穴を開けて、そこにステンレスのピンを打ち込みます。さらにエポキシ樹脂を注入して固定します。これは煉瓦の両面から見られるような壁にこういった工法を使ったということ。

もう一つ、片側からだけしか見ることのない、そういった壁につきましてはRC鉄筋コンクリートの補強工事を行いました。煉瓦の壁に穴を開けて、鉄筋を打ち込んで、そこにコンクリートで補強して、こういった補強工事をしたということです。

こちらが作業風景の例です。煉瓦の補修をしている工事の状況です。こちらは、白い漆喰を高圧の水を吹きかけて飛ばすといった作業で洗浄を行っている様子です。これが工事の前と後です。こういった白い漆喰がまだ残っていたのを、先程のような工事を行って非常にきれいな煉瓦

の壁を再生しました。これが今ライブアップすると非常にきれいな煉瓦面を見ることが出来ます。

四番目、当館におきましての課題と今後の方向性について考えてみました。課題として三つを挙げました。まず、産業遺産に対する認識度の向上ということです。産業遺産に関する来館者の関心を少しでも高めようということ、いろいろプランを練ってきました。例えば、近代化産業遺産のスタンプラリーというもの、を毎年実施しております。こちらにありますような台紙を作りまして、展示物の前にスタンプを置いておき、それを押してもらいます。それが全部集まったらゴールしてもらって景品をもらえますという形でイベントを実施しております。しておるんですけれども、なかなか展示物を見てもらえません。スタンプを押すことばかりに集中してしまつて、なかなか見てもらえません。例えば、小学生の会話の例。「おまえ、何分でまわつた?」「俺ね、二十分かかっちゃつたよ」「俺、十五分でまわつたよ」と、タイムレースと勘違いしております、そういった子どもの中にはおりまして、私どもはちよつと苦虫をかみつぶしております。

どうやったらちゃんと関心を持つてみんなに見てもらえるかと、策を考えました。例えば、積極策としましては、産業遺産だけを紹介するようなガイドツアーを設定してはどうかということ。消極策としましては、国内でも認知度がまだ低いということ、もう少しそれを待つてみようということ。今現在、世界遺産に登録された国内のものは一六件あります。これとは別に暫定リスト、これから登録を待っているリストが十二件あります。その中の三件のものが産業遺産に関するものなんです。富岡製糸場、佐渡鉱山、九州・山口の近代化産業遺産といったものが世界遺産に登録されたら、産業遺産ということで紹介されます。それによって産業遺産に関する関心が高まってくるんじゃないかと期待しております。ちなみに現在、世界遺産登録の国内の産業遺産は石見銀山のただ一件のみです。

二番目として動態展示・動態保存に関する課題です。当館ではできる限り展示物を動作する状態で保存するという動態保存、及び、その場で展示物を動作させるという動態展示を実施しております。それに伴う課題としまして、例えば一番目、原材料の確保。当然、動かせば材料が必要です。織機の場合は糸を使います。そういった原材料の確保ということが一番目。それから二番目、補修部

品の確保、及びメンテナンス。動かせば、当然摩耗しまして機械が傷みます。部品も交換しないといけない。そういった修理・補修というための課題があります。それから三番目、人材の確保、及びトレーニング。こういった機械を動かすための人材、それを修理するための人材、また説明するための人材を確保しなければいけない。こういった課題が動態保存をしている限りはついてまわります。こういったものに我々は地道に対処しているという状況です。

三番目として、所蔵資料のデータの整備と公開データベースへの登録です。産業技術史資料データベースへの登録は四点しかないため、これをもう少し登録件数を増やしていかなければいけないということです。関係する学協会へ積極的な働きかけをして、登録件数を増やしていくということ。これと並行しまして、館内所蔵資料データの体系的整備。実は恥ずかしい話ですけども、館内の資料のデータベース化が全く進んでおりません。そこらへんをきちんとして体系的な整備をして、データを進めていきたいと考えております。これによって、産業技術史資料情報センター、及び関連団体との関係を深めて、産業遺産に関する情報発信力を強化していきたいと考えて

おります。

最後ですが、産業遺産は文化遺産と並ぶ貴重なお宝であるといえます。大きくは人類のお宝、国・国民のお宝、もっとも限って言えば、その地域のお宝であるといえます。このお宝を大切に守って、地域の誇りとして地域の活性化に役立てることが我々博物館の使命・役割であると考えております。

こちらが昨日からやっております竹中大工道具館の巡回展「数寄屋大工」です。大工さんの非常に繊細な技が展示されております。お時間がありましたら、ぜひご覧下さい。以上です。どうもありがとうございます。

(拍手)

安藤准教授…どうもありがとうございます。では続いて、名古屋市博物館の岡田様からお話をお伺いします。

岡田館長…皆さん、こんにちは。名古屋市博物館長の岡田です。

パソコンを設定していただいている時間をお借りして博物館の宣伝をさせていただきます。名古屋市博物館は昭和五十二年に開館し、今年で三十五年を迎えます。テーマは「尾張の歴史」で、名古屋市博物館にお



越しいただければ尾張の歴史が分かるというのをコンセプトに展示しております。この常設展示のほかに、十二月一日から大須観音展を開催致します。目玉は、現在、大須観音さんから国宝の古事記を名古屋市博物館で寄託を受けておりますけれども、このたび、東京国立博物館にあります国宝一点『漢書食貨志』が、名古屋に移管されるということで、国宝の里帰りのような展示をおこないます。是非、お時間があれば、お越しただきたいと思っております。

さて、今日は「産業遺産の保存と継承」というテーマをいただきました。産業遺産とは何かと考えた時に、文化財との違いは、関連は、とか、今トヨタの方がいわれましたように近代化産業遺産という言葉がありましたが、時代が古くなると文化財になるのかなというような感じがします。どうも定義がはっきりしない。文化

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

財でも有形文化財、無形文化財とありますけれども、定義がはっきりしない。

それから、産業遺産といった場合に、どちらかというと工業の遺産を中心に考えがちですけれども、実際は商業あるいは農林水産業の遺産も産業遺産じゃないかなと思ってくる。と、産業遺産というのは何かということ、頭の中が混乱してまいります。

私がお話したいのは、こういった産業を支える物流インフラ。例えば、鉄道なり、道路なりというのも立派な産業遺産じゃないかなというような気がいたします。お話しするのはそういったベースで、インフラを構想して実施した状況はどうか、それを動かした人はどうか。最終的に産業遺産を考える時には、個別のものも重要ですが、そういった社会システムとか、動かした人も含めて考えていくことが必要じゃないかなと考えています。

この図は名古屋市の概要と書いてありますけれども、ここで皆さんの頭に入れておいていただきたいのは、名古屋市の形です。面積は三二六平方キロあります。それと、ここに東海道線が走っています。そこから中央線がこういう形で走っています。これだけ、ちよつと頭に置いていた

だくと、この水色の部分ですが、これは旧市街地です。名古屋の中心市街地はこういうふうにあるということ、ちよつと頭に置いていただきたために掲げさせていただきました。

ちよつとさっきの水色の部分が、この茶色の部分になります。これが名古屋港、これが庄内川です。この茶色の部分は実は台地になっておりまして、名古屋台地とか、那古野台地とか、熱田台地とか、いろんな呼び名がありますけれども、高い部分になります。この中心に名古屋の町ができてまいりました。この名古屋の地形を理解するのに一番いいのは、中央線に乗っていただくと一番分かりやすいかなと思います。名古屋駅から中央線で長野の方へ向かっていますと、高架、高いところを鉄道線が走りまして、平面になって堀川を渡ると金山辺りで掘り割りになっています。掘削したところを通じています。そして金山を過ぎると、また平面に出て高架になって、また千種駅と掘り割りの形ですと中央線は長野の方へ向かっています。要するに、西低東高みたいなのが名古屋の地形になっています。この地形もちよつと頭に入れておいていただきたい。

今の地形がどうかというと、この

図は伊勢湾台風の時の浸水図です。浸水した深さはいろいろありますが、ちよつと白い部分はほとんど浸水していません。これはさっきの地形図を見ていただいたのとはほぼ一致します。この堀川側、また、この細く出ているのは精進川、今、新堀川といっていますけれども、堀川の方が浸水した。名古屋の地形がたまたまの伊勢湾台風で再確認できます。

今の地形を頭に置いていただいて、この絵図は街道と宿場町が描かれています。名古屋城下町がこの辺りにあります。これが中山道、東海道があつて、熱田の宮の渡しで、七里の渡しで桑名へ行く。それから名古屋と岐阜を結ぶのは美濃街道というのがあります。

さっき物流インフラと申し上げましたけれども、現在の鉄道、東海道線は、先ほどの名古屋の真ん中を通りこの美濃街道に沿ってずっと琵琶湖の方へ敷設されています。しかし当初の計画では、東海道線は、中山道を通じていく計画で名古屋を通ってはいませんでした。

これを略図化したのがこれです。名古屋の城下町がこうあつて、これが中山道が走っています。木曾川、長良川、揖斐川があつて、熱田の宮の渡しがあるわけです。明治維新前の名古屋というの、人口七万とか十

とかいわれていまずけれども、一大城下町ということもあって消費都市であった。当時の明治政府の計画ではこの中山道に東海道線を走らせるものでした。

それから海運港の方は当時、四日市港がかなり大きなウエートを占めておりまして、横浜から出た物資は四日市港に降ろされる。四日市で積みかえて名古屋へ運ぶ。四日市港が大きな力を持っていた。それからもう一つ、武豊港もそういう役割を果たしました。

こういう状況の延長では、鉄道は中山道を走ってしまう。海は四日市あるいは武豊が中心になってしまふ。まさに名古屋が消費都市として衰退していくのではないかという大きな議論が当時ありました。

これが木曾川です。これが名古屋城で、これが熱田の宮の渡し、ここが桑名で「海の街道」があり「七里の渡し」呼ばれています。周辺の土地利用を見ていただくと、全て、田んぼ、畑ばかりです。ここで一大消費地があつて、ここに中山道が入りますから、ここに東海道が入ってしまうと、名古屋は通過してしまふ。これではいけないということで。これは庄内川ですけれども、名古屋の城下町、それから熱田の宮、あと田んぼ、ばっかりですけれども。この

線に沿って東海道線を通そうと、現在の図面上には東海道が入っていませんけれども、中山道敷設計画を現在の敷設に、ひっくり返しました。

当時、名古屋市は明治二二年に市制が施行されましたが、それ以前は名古屋区で、その区長を中心にしてこの東海道線を中山道からこちらへ持ってくるという運動をかなりやりました。もう既に決まっていたようですけれども、中山道だと山岳地帯を通るということで膨大な工費が必要であるという理由でかなり説得や陳情などを行いました。陸軍は海岸から遠い中山道案で、当時、既に閣議決定されていたのをひっくり返した。その当時の人々の思いや行動のエネルギーのすごさに感動すら感じます。

これは東海道ができたときの笹島の駅舎です。これが笹島の駅舎から広小路を眺めたところです。既に市電が走っていて、これは三階建ての駅前旅館があります。カプトビル、これは半田のビール会社ですけれども、そういう宣伝があつた、笹島の駅前の様子を現わしています。

鉄道の敷設線形が決まりましたが、駅をどこにするかということで議論がありました。最初は街が形成されている熱田に名古屋駅をつくるという意見と、それから田園地帯の笹島

につくるべきという意見がありましたけれども、大消費地であります名古屋の城下町の延長線につくるべきだということで、笹島になったわけです。ここに明治一九年に停車場を、都心に結ぶ道路ということで広小路を延伸しようという計画が起きました。要するに、物流を図るということですよ。商品を消費地に運ぶ道路という物流インフラでは、当時の広小路はどうだったかといいますと、現況は久屋筋から長島町筋までは城下町時代に火よけ地として十五間の広い道路がありました。それから、笹島に行く間には長島町筋から堀川までは排水路に沿って狭い道があつて、農家が点々と。先ほどの図面を見ると分かりますが、田園地帯であつた。それを堀川までを十三間、ここでは十五間でしたけど、ここでは十三間。それから、堀川からそれ以西は全く田んぼ、ばかりだったので、十間の道路をつくらうという計画でした。

ただ、道路工事が移転補償金とか用地買収に莫大なお金が掛かるので、そのときに多くの反対運動があつて、なかなかうまくできませんでした。一方では東海道線を誘致して笹島に駅ということにしたとき、広小路線を延伸することという条件が国から付いておりました。そうい

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

うこともあり所有者に一生懸命説得をした。ただ、お金がなかなか国から来なくて、止むなく、財源として寄付金を沿線から募集したのです。寄付金はとられる、土地は買収されるということで大きな反対運動が起きますが、これ乗り越えて広小路線は出来上がりました。

出来上がると、物流の大動脈ですから、商店街ができたりして、反対していた人がこれはすごいなということ喜んでという記録が残っています。東海道という物流を名古屋の笹島に、名古屋を通るように努力をして出来上がった。

では名古屋駅を結んだ広小路はどのようにできたのでしょうか。

名古屋の城下町の土地利用の状況は、ここにお城があつて、ここに碁盤割り地区がある。寺町地区があつて、本町筋があつて熱田神宮、ここはまだ海岸になっています。熱田は皆さんご存知のように、宮の渡しとかいろいろな性格をもった町です。

まず城下町の方から。これが名古屋の城下町の模式図です。碁盤割り地区がある。今でいうと住居地域とか、工業地域という土地利用計画がありますけれども、当時は身分によつて地域分けがなされています。これが町民地域。町民地域以外の白いところが武家地域、下級武士とか、

足軽とか。高級武士はこの辺り、城郭内にいました。それから、お寺。南寺町地区、東寺町地区というような形で、真ん中に本町通りというような形でした。

さらに碁盤割りを拡大してみますと、さっき言いました久屋筋から長島筋まで、ここに広小路十五間の道路をつくりました。このブロック割りが、一つの街区が大体六十間。道路が三間で碁盤割りになっています。これを道路三間ですから、これを十五間に広げた。

問題はなぜここに、十五間道路、広小路を造つたか。他の位置でもいいではないか、ある記録によりますと商人地域と武家地域の境につくつたということが書いてありました。それが本当かどうかは分かりませんが、れども、取りあえず一つの理由かな、という気がいたします。

実はそこに十五間の広小路をつくつたのは、ここにありますように一六六〇年、万治の大火がありました。城下町が焼けたわけです。焼けて、この辺りに火よけ地をつくらうということ、道路をつくつたわけです。よく考えてみると、商人地域、武家地域の境につくつて、火が武家地域に行かないようにしたのかなというような感じがいたします。さらに、この十五間道路をつくるにあたり、

いろいろな角度から検討がなされた記録が残っております。

「堀川東伝馬町南の図」というものがあります。これは博物館が収蔵しているのですが、「火よけ地」を造るにあたり、単に道路にするのではなくて、水運、船運に着目して、堀川に接続させた運河を造る、熱田からの物資を堀川端で荷揚げするのでなく、直接、城下町の真ん中に船便で入れようという構想で、実は運河計画みたいなものが、当時計画されていたことが分かります。

ただ、先ほどの名古屋の地形を見ていただいたように、高台の上に城下町ができて、低いところに堀川が流れています。ここに運河を掘りますと、高いところから随分下の方から物資を引き上げなくてはいけない、岸壁をうまくつくれない。

発想としては火よけ地プラス商業の発展に資するという意味では面白いアイデアでしたが、地形がどうもうまくいかななくて、この案はつぶれたみたいです。そのときの図面が残っています。

東海道線ができて、なんとか全国と結ぶ物流インフラを名古屋に呼び込むことができました。道路も、広小路ができ、名古屋城下という消費都市に物流インフラが整いました。あと、海運です。海運の方は四日市

といいましたけれども、ここが熱田です。当時の熱田は、ここに熱田さんがあって門前町の性格、それから東海道の宿場町の性格、それからこら辺りに熱田湊、木曾木材などを扱う海運の性格、あるいは漁業、伊勢湾で収穫した魚貝類をここで受け渡しをして、さばいて、名古屋の消費地に持っていくという、状態でした。

その熱田の遠浅の沖に、江戸時代から、干拓が始まります。ここが熱田です。色が塗ってあるところは明治以降なので省略させていただきます、この部分、これが江戸時代に入ってから干拓をやりました。一番有名なのは熱田新田をつくったということです。かなり広大な干拓をやって、約三〇〇〇石が増えました。干拓をやった、これが熱田です。いよいよ名古屋港の建設、海のインフラ整備ということで熱田湊があつて、埋立地がある。

これは築港前と書いてあります。ここに天白川が流れて、これが庄内川です。これを見てもわかりますと、天白川のところに海の中の等高線ですが、砂がずっとたまってきたというところで、名古屋はなぜ四日市に負けていたかという、遠浅の海だったわけです。名古屋港をつくることは浚渫をしなきゃならないとい

う状況の中で、第一期工事が始まりました。この浚渫工事でも莫大な費用がかかるということで大きな反対意見がありました。説得を重ねなんとか工事着工ができました。

天白川に沿って防波堤があります、古い資料を見ますとここに書いてあります。防砂堤、砂です。砂を防ぐ堤、これが当時の計画。また、これが庄内川の延長線上でも砂を防ぐ。ここに二重線といいますか、これが航路。非常に浅い海だったものから、七メートルの水深の掘削をして船を入れるということで、当時、大工事をやったわけです。名古屋港を浚渫した土砂を使って一号地、二号地をつくったのですけれども、それ以降、浚渫土砂を使って名古屋港がどんどん拡大してゆきます。

今、物流インフラといいましたけれども、海運、貿易は、トヨタ自動車さんがみえますが、名古屋港の輸出入総額は古いデータですが十四兆円ということで、東京、横浜をしのいで七年間ずっと一位の地位を確保しています。

このように紆余曲折を得ながら、鉄道を何とか名古屋へ、それから港も大工事をやって名古屋にできました。

これらの経緯を振り返るとき、よく建物などを文化財という形で指定

されていますけれども、それを動かした人も、文化財とはいいたませんが、文化財人物といいますが、注目し、発掘する必要があるのではないかと、という思いがいたします。

先ほどご説明した東海道線、広小路、名古屋港の建設。これを動かし人物は、吉田禄在さんという方です。明治十一年に名古屋区というのが設置されます。この名古屋区の初代区長がこの吉田さんです。この方は尾張藩士で、木曾の「材木方」の仕事をしていました。

中山道のことは詳しくはわかりませんが、どんなに中山道の鉄道敷設がいかに難事であるかということ。を国に、強く訴え、中山道計画をひっくり返したという人物です。

更に、港もこの方が随分反対を押し切った。今、走っている東海道もそういう観点からいけば文化財でもありますし、港も文化財ではないかと思えますが、これらを計画し実現した人も、適当な表現がありませんけれども、先ほどトヨタの方が地域の宝、人も宝と言っておられましたけれども、これに該当するんじゃないかなと思います。現在、漠然と語られている産業遺産という概念、産業遺産は一体何か、と考えたとき、人物あるいは社会のシステム、その背景も含めて考えることが必要

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—



じゃないかなと思います。私からの発表は以上でございます。

(拍手)

安藤准教授…ありがとうございます。藤田先生、お願いいたします。

藤田教授…名古屋市立大学の藤田です。専門は労働社会学という分野で、要するに働き方を考えるという勉強をしております。主に製造業の工場での働き方、その背景にある生産の仕組みを勉強しております。自動車産業や電気機器産業について自分でもちょっと調べたりしています。そういう勉強をしている人間ですから、実は産業遺産について、きちんと考えたことは、全くといっていいぐらいありません。ただ、産業遺産に自然に触れる機会が少しはあるので、こういうところで話せといわれ

ただだと思います。

まず最初に、産業遺産は何のために保存し、何のために活用するのだろうかということ、自分のやってきたことから考えてみたいと思います。ですから、体系的な話はできませんので、抜けているところはいっぱいあるかと思えます。

産業遺産の価値を考えると、一つは今、産業遺産が注目される背景として、過去の産業繁栄とか、高度成長期への郷愁、そういうものを大事にしたい、あるいは、現役を引退したような人たちが、自分のアイデンティティを再確認する、誇りをまた取りもどすような、そういう意味で産業遺産に注目することがあるかと思えます。少し前までNHKが「プロジェクトX」という番組を流していたかと思えますが、高度経済成長期のビジネスマンが研究・開発で大変苦労して成功する話、海外での市場開拓に苦労して成功する話などを番組化していた、この番組の人氣を支えた背景と似たような側面が、産業遺産への注目にあるのではないかと思えます。

そういうアイデンティティを考えることは大事なことですけれども、少し後ろ向きかなという感じがするわけです。懐古的な観点は、私のような年を取った人間には大事なこと

ですけれども、やっぱり若者にはあんまりぴんとこない話になるかと思えます。

産業遺産のもう一つの価値は、地域の文化遺産になっているということです。産業遺産には文化遺産的な価値がある、これも産業遺産の保存が求められる理由です。

同時に産業遺産自体が景観的な価値を持つようになってきている。写真は半田市の観光協会のホームページから引いてきましたが、半田の運河とそこ蔵の風景です。醸造蔵を中心とした蔵と運河の風景が、景観としても非常に美しい。それだけじゃなくて、最近ではテクノスケープという言葉で呼ばれているようですけども、「工場萌え」という言葉で表現されるような、東京湾の川崎のコンビナートや四日市のコンビナートを夜、ライトアップしている様子を船から見ると、とても幻想的で美しい。そういう現代的な工業構築物も景観になり得る。景観的な価値があるということは、当然、産業遺産が観光の価値も持つてくる。観光としても楽しめるという要素が出てきますから、産業観光とも結び付いていくという価値が、産業遺産にはあるかと思えます。

私が強調したいのはこういう価値だけではなくて、次に述べたい二つ

の価値です。それは産業遺産が持つ、一つは教育的な価値です。高度経済成長期のノスタルジーのようなものだけではなくて、それを支えてきた現在では産業界を引退した人々が、現役時代にその産業活動で身に付けたノウハウを、地域の子どもや若者たちに伝承していく、こういうことが産業遺産を保存していく上でも非常に重要なのではないかと思えます。モノづくり文化の現代的な伝承ということ、産業遺産を通じて行う。あるいは、労働の中にある創造性や芸術性を伝承すること、これも重要だと思います。労働ということなんか嫌なものと受け取られることもあるのですが、まともな労働の中には創意性や芸術性の要素がかなりあると思えます。産業遺産の活用を通じて、人間的な労働観を醸成し、労働と人間の基盤をつくっていくという意味があるのではないかとというのが一つです。この例はあとでお話をします。

それから、もう一つは産業資源的な価値です。過去の技術は過去のものだということではなくて、手工業、手作業時代の技術も含めて、現代の産業資源としての可能性を持った技術だと思えます。若村先生が日本の水車の話をされましたが、そのノウハウというのは現代の小型水力発電みたいなどころにつながってくる、そういう要素を持ったものである。そういうことが産業構造の大きな変化の中で、現代における産業資源的な可能性を持っているんだということとを、もう一つお話ししたいと思えます。

要するに、教育的価値と産業資源的価値のことを少しお話ししたいということ、教育的価値の例を言います。プロジェクトで映したものは二つの歯車の写真です。写真で分かるかどうか分かりませんが、右側の歯車はスパットと切ったように鋭角的にできています。左側の歯車はだれた歯車で、少し研磨しないと歯車としては完成品にならない。右側の歯車はプレス機械でパットと切っただけで、こう出来るのです。一発でできますから、コストが安く済むということ、今、発展途上国とのコスト競争の上では非常に重要なことです。これをどうやってつくっているのか。なぜ、これが可能になったのか。

プレスの機械では金型が非常に重要です。金型で打ち抜き、あるいは曲げて加工するわけです。金型によりスパットと切ったような歯車をつくるためには、鏡の面のように真つ平らな金型をつくらなきゃいけない。金型それ自体、とてもきれいだと思えます。とても美しい。こういう金型をつくるために、一つは金型の設計力が高くなければいけない。これは工学的な技術です。

しかし同時に、金型の表面を徹底的に平らに研磨して、超鏡面をつくるという技能が同時に必要で、そのためには超精密な研削盤という機械があると同時に、作業者のスキルが重要なんです。この両面がないといけない。つまり、機械技術と働く人のスキル・技能が相まって、さっきのような歯車が、スパットと切れたように出来る。コストも低く、見た目にもとても美しい歯車ができます。働く人の創意性がこの歯車の中に実は盛り込まれているわけです。これは現代の産業技術の例ですけども、過去の産業技術の優れたものの中には、こういうものがいっぱいあるわけです。こういうものを産業遺産として、モノづくりの文化、働き方の文化として継承していく必要があるのではないかと考えるわけです。

そういう話は実はかなり昔にされています。ウィリアム・モリスという一八三〇年代から九六年にかけてイギリスで活躍した近代デザインの源流の一つをつくった人ですが、この人が産業革命により機械生産が広がる中で、手工業的な職人のつくり

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

上げる製品の芸術性、美しさということを強調したわけです。日本の民芸運動にも非常に影響を与えた方で、この人の言葉に「生活の芸術化」という言葉があります。プロジェクトで映しているデザインがこのモリスのデザインの一つの例で、とても美しいデザインです。モリスの考え方は、労働には自発的な有用な仕事と、強制的な不要な労役とがある。その両者を分けるのが創造性や芸術性があるかないかである。民衆の仕事、特に手作業の職人の仕事には、その中に創造性や芸術性というものがあるんだ。機械技術が発展するのに対抗して、民衆の仕事のなかにある創造性・芸術性をもっと大事にする必要がある、そういう主張をするわけです。

モリスは、当時の労働者の労働の実態について非常に問題があると考えていた社会主義者でもあった人です。そういう人が「生活の芸術化」を唱えますが、その「生活の芸術化」とは手作業のスキルに戻るものと考えられがちですけれども、しかし実際には、手作業を超えて機械技術にも通底する提唱内容がそこにあったかと思えます。「生活の芸術化」というと、消費生活で使うものを芸術化する考えがちなんですけれども、モリスはそれだけではなくて、実は

「労働の人間化」と「生活の芸術化」とを結びつけて考えていました。つまり、「生活の芸術化」をもたらずような製品をつくり出すその労働は、人間的な創造性と芸術性を持った仕事であるという要素を持ったもの、というふうな考えている。「生活の芸術化」と結びついた「労働の人間化」に込められているこうした労働観を、産業遺産を通じて伝承できるのではないだろうか、モノづくり文化の現代的な伝承をこうした形で進めることを考えたいわけです。

二点目、現代の産業資源として、産業遺産が生かされるのではないかという発想は、産業構造の大きな変化という観点から出てきます。クラフト生産（手工業的な生産）のルネサンスが今起こっているという議論は、社会科学の領域ではかなり広範に行われます。代表的な論者は、M・J・ピオリとC・F・セーブルというマサチューセッツ工科大学の研究者で、ピオリは制度派の経済学者、セーブルは労働社会学者です。この二人が「第二の産業分水嶺（The Second Industrial Divide）」を今迎えていると強調しています。

彼らによると、産業技術の発展のパラダイムは二つあり、一つはクラフト生産（手工業的な生産）、もう一つは大量生産である。普通は手工業

的生産から大量生産へ単線的に移行すると考えられているけれども、実はそうではないと主張するわけです。大量生産の時代にもクラフト生産は、実は傍流として生き続けていて、どちらの技術パラダイムが選ばれるのかは社会的に選択されたに過ぎない。技術の内在的な発展の論理によって決まるものではないと主張するわけです。

大量生産というのは、標準化された製品を、その標準化された製品に合ったような専門化・特殊化された機械設備を使って、しかも構想と実行を分離して、労働の分割・細分化を行う。したがって、不熟練あるいは半熟練の労働者が一方にいて、もう片方には構想し、計画をたてる技術者・管理者がいるという分業関係が生じる生産の仕方である。

それに対して、今日、クラフト生産の現代的な在り方がむしろ生まれてきている。それをピオリとセーブルは「フレキシブル・スペシャライゼーション」(flexible specialization)という言葉で表現します。適訳がないので、「柔軟な生産の仕組み」ぐらいに訳したらいいかと思えます。IT技術などと結合した汎用性の高い機械設備を使って、多種多様な製品をつくる。したがって、広範囲の仕事を担当し、ノウハウを組織的に学習

する働き方がそこに求められ、労働者のスキルを積極的に活用する。こういう働き方、つまり、クラフト生産の時代の働き方を現代的に再生する、そういう新しい産業パラダイムが優勢になってきていると考えたわけです。

こういうふうな産業構造の変化があるとする、手作業時代、機械時代共に、過去の技術やスキル・技能が現代の産業資源になり得る。その観点も、産業遺産活用の意義としてもう一つ重視する必要があるのではないかと思います。つまり、産業遺産としてはハードとしての産業遺産をただ保存するだけではなくて、それがどのように活用され、そこでどのように人が働いていて、どのようなスキルがその中に込められていたのか、それを同時に見られるような産業遺産の活用の仕方をもっと考えることによって、産業遺産は過去のものというだけではなくて、現代にも産業資源の源流の一つとして活用できるのではないだろうかと考えた次第です。それでは、これで私の二つ強調したかった話を終わりたいと思います。

(拍手)

安藤准教授…ありがとうございます。これから若村先生にパネリスト

のお話に対して所見を述べていただきたいと思えます。ここでパネリストの方々も若村先生と同時に登壇されてください。

若村教授…何かコメントということなのですが、いろいろ広いお話でちよつと難しいかと思えます。皆さんが言われているのは、全て当たっていると思います。一言で言うところ、今日このようなテーマがシンポジウムにあがってきている理由が、産業遺産に関心が持たれていないことにあると思いますので。関心を持たれるにはどうしたらいいかということ、お三方の言われていることは皆当たっているのではないかと。

しかし、一般の人がそのようなことに関心を持つかということ、産業遺産を見ただけでは、とても難しい状況ではないかと思えます。関心を持つてもう道をつける必要があると思えます。その道は誰がつけるのかというと、これは例えば博物館とか大学にいる人、産業遺産に携わってきた方とか、産業遺産の近くに住んでる人で関心のある方とかです。そういう人たちと共同作業の形で、道が作られるのではないだろうか。例えば、私が先程お話ししました造船所ミュージアムでは、時間を決めてガイドが説明します。そのガ

イドがかつて海軍の船に乗っていた人だと、質問をしても、それなりに答えが返ってくるんです。が、ガイドが単なる説明者として覚えた事を言っている人の場合には、決まったことのみで説明で、質問をしても、「ちよつとそれは知りません」という話になってしまいます。このような事でかつての産業従事者がミュージアムに参加できれば、その工場働いていた人の技術、持っていた知識を生かせます。そういう方向になるように、私も含めてですが、関係の人たちで道を作り上げていく必要があるのではないかと思います。これが一応、コメントとさせていただきます。

安藤准教授…ありがとうございます。今の若村先生のコメントを踏まえて、何か追加のお話がパネリストの方々からあればお願いしたいのですが。よろしいですか。

では、産業遺産の場合には、若村先生のお話の最後の方にありましたように、単体ではなく、関連設備を含めて保存をすることが非常に大切なことであり、それは従来の遺産のように、保存をして、我々が見学に行ってもあまり近くに寄っちゃいけないとか、触っちゃいけない、見ちゃいけないというようなものではなく

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

て、何らかの形で利用をする、活用をすること、すなわち利活用ということが重要になってくるのだろうということでした。その中で例えばそうした産業遺産を使って、大学などでは教育というところに利用できるのではないかというお話が若村先生からもありましたし、藤田先生からも産業遺産の教育的価値という議論があったと思います。

それから、そうした資産を使いながら、例えばトヨタミュージアムのように、内部ツアーなどを試み、動態展示、動態保存をして、体験型の産業遺産を経験するといったような試みもあるかと思えます。それからその産業遺産を使ってということでは、特に博物館などで若村先生の最後の方のヨーロッパの実例でありましたが、直接展示物を見ることだけではなく、そこが一つの憩いの空間となっていて、そこに人々が集まり、それがその地域の一つの資産なり文化になっていくというようなところがあつたかと思えます。こうした産業遺産、特にシステムとしての産業遺産を利用し、活用するところ、もう少しそれぞれのパネリストの方から何かお話を聞かせていただければと思います。例えば博物館の在り方として、先程のヨーロッパのような博物館のような形で、

憩いの場としての博物館というよう道というものは、日本の博物館においてどの程度可能性というものがあるのか、お話を聞かせていただければと思います。

岡田館長：今日のテーマがそういった産業遺産の利活用あるいはレクリエーション等の利活用ということでしたが、例えば近代産業でいうと、名古屋東区に白壁地区というのがあります。当時の産業を興した人たちの、例えば陶磁器会館とか、私どもは撞木荘つきむらといっていますけれども、それと電力王福澤桃介と川上貞奴が過ごした二葉荘というのがあります。そういうのを保存活用する場合には、なるべく現物活用しようと思えますが、所有者の方が売りたい、壊したい、ちょっと待ってくれということ、当面、賃貸で借りて、何とか活用しなければということ、〇〇セミナーハウスとか、サロンとか、いろいろ名前を付けて集会をやったりしても、どうも長続きしない。さらに蔵を改装して喫茶店に貸し出したりするのですけれども、その方は一生懸命やっていたのですけれども、なかなかお客さんが入っていただけなくて、商売ができなくて、結果撤退されました。最終的に名古屋市としては手を離して売ってしまおう

というような議論もありました。結果としては残りましたが、ある外郭団体を使って、そこに買わせた。変則なやり方です。言葉では利活用という用語がいいものですが、そう、そうだという話になります、現実問題、例えば税金でそれをやるというコンセンサスが得られればいいのですけれども、そうじゃない場合には利活用の利、例えば民間の方に貸してうまくいくような仕組みがどう構築できるかというのが実は課題としてあります。

もう一つ言いますと、日泰寺の横に揚輝荘ようきそうというのがありますが、これも、取り壊すのではなく、残す必要があるということ、開発許可の段階で、寄付していただきました。あれをどう保存活用するか。ボランティアの方が一生懸命、企画し、建設経過などを調査し、お越しいただいた方に案内をしていただいております。税金を投入すべきか、この施設を民間の団体等に賃貸して、収益で維持管理していくのか。非常に大きな課題。で、まだ答えが出ていません。ですから、例えば名古屋市博物館でもレクリエーション的なものもありますけれども、非常に難しいかなと思っております。答えがなかなか見つからない。試行錯誤ということでお許しいただけたらなと思いま

す。以上です。

安藤准教授…ありがとうございます。そうした活用というところでききますと、博物館なり、その設備が一定の地域の中にあるということで、その周辺のお店も活性化するということはあると思いますが、それ以外にも何か効果があるかもしれません。その点について、実際に産業技術記念館があることによって、周囲の街並みや住民の方との関係などにおいて、思いも掛けなかったけれども、こういうメリットが周りの住民の方にはあるようだということがあればお話しただければと思うのですが。

木村学芸員…周りの地域住民と、ということでは、例えば駅からウォーキングラリーというのを時々やっておりまして、「駅ちかウォーキング」というイベントです。名鉄だったり、地下鉄だったり、名古屋市交通局の駅の周辺から、歩ける範囲で周りを散策してウォーキングしてみましようというイベントの中で、時々、当館、産業技術記念館も利用していただいているものですから。そういった周辺を歩いてまわっていたかどうかをさせていただければ、街並み、景観も含めて、昔あった工場がきれいな

赤煉瓦でまだ残っております。当時の織機工場がここにあったんですけど、非常健康面と知識面の両方がプラスになったという形で寄与できているのかなと。一つの例ですけども、そんなこともあるのかなと考えております。

安藤准教授…以前、打ち合わせのときに少し伺いました。節電のときにわかった、産業技術記念館の思わぬ効果ということではどうでしょうか。

木村学芸員…以前は夜間、館の周囲の赤煉瓦に光りを当てるライトアップをやっておったのですけれども、節電が叫ばれまして、夜間のライトアップをやめてしまったのです。そうしたら、実はちょっと犯罪が増えちゃってしまってます。防犯上、それが役に立っておったという、ちょっと意外な事実が判明してきました。そういった面でも施設として実は貢献していたのだなということが、あとから分かってきました。

安藤准教授…ありがとうございます。いわゆる産業技術の設備を保存することは、環境との関係で思わぬ効果みたいなものもあるし、それか

ら考えなくてはいけないことも多くあると思います。

次に、これまでいろんな分野で議論されている産業遺産なり、近代化遺産といったものは、定義上は第二次世界大戦終了後までのものが多いと思います。経産省の産業化遺産でも第二次世界大戦ということで時代的には区切られている。

そうなったときに、現在の日本の繁栄というのは戦後の高度経済成長をもとにしていることを考えると、高度経済成長を支えた産業施設というものは、文化庁なり経産省なりの産業遺産の保護という枠組みからは外れてしまうことになってしまふ。現役の施設もかなり多いと思うのですが、効率性や生産性を高めるという圧力によって、むしろ戦後の新しいものがより消えやすい状況になっているのではないかなと素人としては考えるのですが、この辺については皆さんの考えを順番にお聞かせ願えればと思います。よろしくお願います。

若村教授…戦前のものと二、三古いから残さなきゃいけないのでは」と言われると、漠然とそうかなと思う人が多いと思います。戦後になりますと、機械が非常に単純化してくるわけです。蒸気機関車は複雑で、見

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

いて面白いですが、新幹線になると「全くのつべりして、つまらない」という感じがします。ましてコンピューターが付いた装置というのは全く分からないので、親しみが持てない。そういうような点からすると、新しくなればなるほど残した方が良いという感覚を持つ人が減るのではないかなという感じがします。先ほど「手打ちに勝るものなし」と

いう和紙の作業の言葉を出しましたけれども、基本的に日本人というのは、元来、機械というものはあまり好きじゃないです。論理的なものを考えたりすることが好きじゃない人種じゃないかと思えますね。それが近代化で仕方なく機械を入れて、ここまでやってきた。その結果が現在の若い人の理工系離れにも現れているような気がします。

ですから、そういうことを知った上で保存というのを考えていかないと、失敗するのではないかと思えますね。やはり親しみを持ってもらうことが大切です。例えば、絵を見たらいいなという感情を持つ人は多いと思いますし音楽を聴いたらいいなと感ずる人も多い。

じゃあ、産業遺産にそういうものがあるのか、あるいは博物館に行っていると思うことがあるのかと考えてみると、多分産業遺産では少な

いでしょう。そうすると、産業遺産に関心を持つたり、親しみを持ってもらうためには、何か親しみを持つる要素を、一緒に付けることが大切。先程の幾つかのご意見はこのことだと思えます。少し的外れるかもしれませんが、関心を持ってもらうことがまず基本になると思うんですね。その上で戦後の産業遺産に話が及んでくるのではないかなと。

明治期に作られたものが残せなかったとすれば、多分、戦後の工場やそこで使っていた機械を残すことは難しい。尤も、機械位は残るかもしれませんが、トヨタさんのように工場跡を活用するというのは、極めて難しいと思うんです。企業が工場を閉鎖するということは、その工場の経営が傾いているので工場跡を売りたいわけですよ。特に都市の近くは。本当は博物館にしたらいと思えますけれど、実際は宅地などに売れるので、どうしても工場跡を残すことは難しい。国が全部希望の価格で買うようなことをすれば別だと思えます。そういうことは今まではないと思えますので。大切なのは、やはり親しみを持ってもらうようなことを小学生ぐらいから常に心掛けるようにやっていく必要があるのではないかなと思いますけど。

木村学芸員…じゃあ、私の立場から、ちょっと紹介していきたいと思えます。近代化産業遺産という言葉は、先程ご紹介がありましたように、明治から第二次世界大戦以前の産業遺産という定義にどうしてもなってしまうている。日本の成長を支えたということでは高度成長期時代、一九五〇年後半から六〇年代の工業化というのが、すさまじいものがあったということ、確かにそのとおりだと思います。

それに相当する産業遺産として、これをどうやって残そうかということなんですが、私が発表のときに紹介いたしました産業技術史資料データベースというのがあります。これは国立科学博物館の中にあるセンターが管理をしております。その中に、現在一万三〇〇〇件ほどの資料がデータとして集積されているんだそうです。当館からはまだ四点しかなくて、G1トラック、トヨタ生産方式のキャンバンというのがあります。それから、トヨタライドという初代のオートマチック、それから三元触媒システム、この四点が登録されています。

いずれもその当時の最先端の技術、今から思っても非常にエポックメイキングな技術だったと思います。中でも例えばキャンバン方式という、ト

ヨタが提唱した生産方式があります。「カンバン」というモノだけではなくて、考え方、あるいはその当時の社会背景といったものと同時に何とかならずすることができないかな、ということも考えております。

それから、排気浄化に対する三元触媒というのも登録しております。どうしてこれが生まれてきたか、どういう背景で、どういった技術をもってそれを支えてきたか、そういうものを含めた形でうまくそこから辺を登録して、皆さんに周知いただけるようにならないか。それをいろんな機関と共に、これからその辺の整備ができていったらいいかなと考えておる次第です。

岡田館長…私の発表の中の冒頭で申し上げましたが、産業遺産という言葉にちょっととらわれすぎているんじゃないかなという気がします。確かに単体も重要です。それに関連する設備も重要です。しかし、更に、そのときの時代背景とか、社会システムとか、私、先程も言いましたけれども、それを動かした人物ですね。こういう社会背景の中でどう動かしただかと、技術のサポートをどういうふうにしていったか、そういうような観点が必要かなというような気がします。

それから産業という概念ですと、商業とか農業・林業、この辺りの遺産はどうなるのかなというような気がします。どうも産業遺産というと、工業遺産、モノづくり遺産というような感じがします。何か定義を再構築する必要があるかなという気がします。例えば、現代は産業分類上でいきますと、一次産業、二次産業、三次産業。今、従事している方は大体七割から八割が第三次産業です。金融とか、サービスとか、飲食とか。第二次産業である工業は二割ぐらいです。そうなってきたときに、あと一〇〇年後、産業遺産といったときは第三次産業の遺産が着目されるわけです。

そうすると、産業遺産という言葉が本当に適切なのかどうか。例えば、もう一方で工業遺産がどんどん壊されていく。それを守るために一つ概念を打ち立てて、そうならないように今後活用していくという一つのツールとしての概念は面白いと思いますが。全体を見たときに産業遺産という概念を再構築、私自身が理解できていないかもしれないけれども、そういう構築をする必要があるんじゃないかなと思います。以上です。

藤田教授…産業遺産については、僕

は詳しくないので、ちょっと周りの話をするようになるかと思えます。二つ話したいと思います。

一つは産業遺産そのものに関心がない人でも、楽しく遊びに来て、そのついでに産業遺産に触れて、あ、これは面白いというような産業遺産の見せ方というのはとても大事なことだと思っております。今日はトヨタテクノミュージアムの方が来られていますけれども、トヨタテクノミュージアムの展示の仕方と、フォードミュージアムという有名なミュージアムがアメリカにありますけれど、ここはかなり展示の性格が違いますね。

フォードミュージアムは明治村もくつつけたようなところに、自動車も展示してあるという、そんなイメージなんです。つまり、自動車が普及してきた段階のアメリカの生活、例えば、農村のその当時の家、そして風俗なんかも一緒に展示してあって、それを楽しむ。自動車の展示そのものは、産業技術的な観点からみると大したことありません。長久手にある自動車博物館（「トヨタ博物館」）の方がはるかに立派な展示があります。

トヨタテクノミュージアムの場合には、モノづくりの技術を繊維・自動車について非常に生まじめに展示してあって、しかも動態保存・動態展

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

示をしていて、非常に面白く見せる工夫があつて、僕は大変立派なものだと思つていますが、そのものに関心がない人は、ちょっと行きづらいなという感じですよ。

フォードミュージアムだと、なんかピクニックに行く気分で遊びに行くような人でも行ける。先程紹介があつたスウェーデンのスカンセンという博物館は、ほとんどの人がピクニック気分で行くんですよ。夏に一回行ったことがあります、夕方からお酒を飲んで、遊びに行く雰囲気で見に行きました。産業遺産はほとんどいないんですね。楽しんで、そのついでに産業遺産にもちょっと触れてくるっていう、そういう感じかと思ひます。そういう点では場所が場所ですけども、トヨタテクノミュージアム、ノリタケの森、それから円頓寺の商店街、四間道というような一連の組み合わせがあると、かなり一日楽しめるという要素になるのかなと、そういう仕掛けもかなり重要じゃないかなというのを感じます。

要素を持つているんだということ意識して働けるような職場が存在していないと、産業遺産を残そうという事は、かなりトップの人たちからの発想がないと生まれません。僕は製造業しか分かりませんが、それでも、いま使っている機械設備やつくっている製品には、こんなに美しい要素があるんだ。これは見せるに値するし、自慢するに値するんだという、そういう意識がかなり広がってくることは、(産業遺産の保存を意識することは)非常に距離はありますけど、産業遺産を残すことを支持する基盤につながっていくのだと思ひます。

そういう意味では、東京の墨田区辺りで町工場をそのまま見せて、職人的な仕事ですけども、そこでつくったものを直売しているような、そういうところが実際に来てきますね。そういう感覚になると、現代のものがだんだん古びていっても、それを残そうということにつながってくるんじゃないかなというのを、僕の本当に狭い見聞から感じています。

安藤准教授…ありがとうございます。岡田さんの話も藤田先生の話も、非常に狭く産業遺産というものだけを個別に捉えるというよりは、何ら

かの日常的な生活の中で、日常的な文脈の中で捉えていく必要があるという、そしてそれを保存していく必要があるというようなことだと思ひます。

ここでフロアからの質問ということで、先程休憩時間に若村先生に読んでいただきました質問を少し紹介していただいて、それに対するコメントをお願いできればと思ひます。

若村教授…それでは、ちょっとご紹介させていただきます。まず、水車に使用されている木材の種類は、何かという質問です。日本では水のかかる部分は、ほとんどがアカマツですね。アカマツでも、熟し松と呼ばれる樹齢三〇年以上の赤くなった部分を用います。しかも水車大工は、さらにその松がどこに生えていたかを問題にします。斜面に生えて自然に曲がった部分を使います。円弧に切るのではなくて、曲がった木をそのまま使うのです。輪板と呼ぶ部分です。斜面に生えて適当に曲がった木を保存しておいて使う。一方、ヨーロッパではほとんど樫です。杵には日本でも樫を使っています。

次は耐用年数はどの位かという質問です。これは大工の技術の善し悪しと、使用木材の質にもよるらしいのですが、精米用水車ですと大体

一〇年から、よくもって二〇年という事です。

次は、日本の水車の欠点は、大量生産できないことだけですかというご質問です。産業に使われた水車ではちよっとはつきり分らないですが、精米用水車では地面に埋め込まれた石臼に、屈んで作業をしなければならぬ。さらに水車への水の便が非常に重要なので、共同利用の割合大型の水車では谷底にあったりする場合も多いです。谷底まで米を夕方持って行き、朝取りに行く。普通女性が担当しているので重労働です。ヨーロッパでは先程示しましたように、利用の便がいろいろはかられていたようです。日本の水車は江戸時代からほとんど変わっていないように、便利に使うということがはかられなかった。このことはやはり欠点だと思えます。

は芝浦工大かどこかへ売ってしまいました。このように土地を売ってしまおうというのが大きな理由です。

それから、例えば呉では、戦艦大和をつくった乾ドック、これは建造用の乾ドックなんですが、終戦後、埋め立ててしまつて作業地として使っています。今、そのすぐ近くに大和ミュージアムができて、歩いて二、三〇分位で行ける所です。乾ドックだった場所が見える地点は「歴史の見える丘」という看板が立っています。今思えば、その乾ドックを埋め立ててなぜ作業場にしたのかなとも思います。多分、責任を取らされるとまづいぞとかいうこともあったのではないのでしょうか。

これは私が保存活動してきた旧浦賀船渠の例ですが、活動が始まってから四年から五年して二棟あった電気系統の工場建物を全部壊してしまつたんですね。一つにはアスベストの問題があるのではないかと、私は疑っていますが。何か問われたときにまづいというので、壊してしまふ。所有者の都合だけで処理されて、結果としては残らないことになつてゐると思ひます。それは周囲の活動とかとも関係しているのかもしれない。

次はメンテナンスの面で、ヨーロッパの水車と日本の水車はどう違

いますかというご質問です。水がかかる部分についてはあまり差はないと思ひます。歯車は先程言ひましたように、日本のは設置が難しい。歯が欠けた場合には、歯だけを入れ替へたりするわけですが、こういう場所の補修はちよつと難しい。大工さんを連れてきてやらないとできないというのが日本ということではないかと思ひます。

次は乾ドックの排水についてです。時間がなくてお話しなかつたのですが、初期には潮汐が利用されました。その後、人力、畜力、風力などによりポンプを動かしました。そのあと昔井戸に用いられた手押しポンプが蒸気で動かされています。

イギリス・チャタムの造船所ミュージアムに説明されていたのは、井戸のつるべを連統的につなげて、これを蒸気力で回しています。釣瓶が上の位置に来たときに釣瓶の口から水がこぼれ、下の位置に降りたら釣瓶が水を汲む仕組みです。そのあと、現代的な蒸気ポンプが出てきたというのが流れです。

日本では咸臨丸を購入したあと、すぐドックが必要になつた。このため先程の浦賀船渠の中に徳川幕府が応急的なドックを見よう見真似で造つたというのが、一応日本で最初の洋式乾ドックだということが、明

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

治四十年位に出版された『日本近世造船史』という本に出ています。ドック壁に、粘土を塗って水をやっど止めて、あとは人力のポンプで排水したということが書いてある。そのあとはヨーロッパから入ってきた蒸気駆動のポンプになったと思います。

安藤准教授…ありがとうございます。今、お答えいただきました質問以外に、この場でどなたか、これは伺っておきたいということがあればお尋ねください。

若村教授…じゃあ、一つ、私の方から。トヨタさんが先ほど車のオーバーホールですか、実際見せて、車を動かすと言われていましたけれども、お客さんに乗せて回ったりもするのでしょうか。

木村学芸員…お客様の目の前で行く公開整備ということは二〇〇九年か一〇年くらいに実施しました。これとは別に、車種を限定してお客さんに乗せて走るというイベントは毎年やっております。初代クラウン、初代カローラ、初代セリカ、この三台のローテーションでお客さんに乗せて構内を走るというイベントは毎年やっております。

若村教授…評判はどうですか。

木村学芸員…非常に評判は高いです。毎年来るお客さんもいて、それから古い車で私も一緒に走りたいと、カローラとかセリカを持ってきたお客さんもおりまして、そういったマニアが非常に喜ぶイベントになっております。

安藤准教授…ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

質問者一…産業技術記念館の方にですけれども、私、駅ちかウォーキングでよくコースとして産業技術記念館へ行くんです。行つてはコーヒーをいただきたい。

木村学芸員…ありがとうございます。

質問者一…トイレを借りたりして、ぐるっとまわって帰ってくるだけだったんですけれども、正面に入つてすぐ真ん中にある大きな機械の織機音は聞いていたんですよ。あるとき、それが突然動き出したんです。織機だつて言われて、私が「何？」と言ったもんですから、周りの方がどんな布が出来上がるのかとか、いろいろ説明してくださつて。うれしくなつてしまつて帰つて参りました。

木村学芸員…はい、ありがとうございます。環状織機は一日三回実演運転をしております。

発言者一…そうですね。初めてだったんですね、何回も行きましたけど。

木村学芸員…あそこまではただで入れますので、何回でも見ていただけますので、また、どうぞ来てくださいます。

発言者二…同じく産業技術記念館の方にお伺いしたいんですけれども。先程藤田先生がおっしゃっていたように、産業遺産を見に行くというんではなくて、もっと気軽にに行けるような場になると良いと思います。私も二週間ぐらい前に行ったのですが、そのときにお子さんがすごく大勢いらしていたんです。どうしてなのかなと思つていたら、モノづくり体験の企画で、プラモデルのキットをもらつて自分でプレスして、型が出てきたら組み立てて、自動車を作つていくようでした。非常にいいなと思つたのは、プレスのミニチュアを自分で体験したすぐ横に、六〇〇トンの巨大なプレス機が置いてあつて、自分が体験したことがそのようなものにつながっていること

を実感できるのではないかと思いましたが。藤田先生がおっしゃった、産業遺産としてのモノづくり文化の継承ですよ。織機の展示の方では、熱心に見ていた私たちに、係の方が糸を紡ぐ機械を実際に動かしてください、非常に丁寧に説明してくださいでしたが、私たちが説明を聞いてみると、それまで素通りしていた方々が戻ってきて一緒に説明を聞いていらっしゃるんです。パンフレットを拝見したら、ガイドツアーがすごく少ないみたいなんです。ぜひ、このガイドツアーをもっと頻繁におこなっていただけたらいいなと思いました。一〇名集まったら出発して説明をして下さるなどすると、とても身近になるような気がしました。

木村学芸員：はい、ありがとうございます。ガイドツアーは、現在は定時で出発している形でありまして、それ以外にも随時展示物の近くに説明員がおられますので、ガイドツアーに参加できなかつたお客さまに対しても、随時、説明と実演をするという仕掛けがあります。そこら辺はまたご意見・アドバイスとして伺いしておきます。どうもありがとうございます。

発言者一…産業観光ツアーというの

で、私、たまに行くんです。オアシス21の市の何かがあるところにパンフレットがあります。

発言者二…あそこの中の展示品は本当に素晴らしいので、海外ではそういうツアーがもっと頻繁に、たとえば一〇分おきにボランティアツアーが出ていたりしますよね。たとえばそういうのができないかなって思いますね。

木村学芸員…スタッフの数もいろいろ苦しいところもあるもんですから。はい、ご意見はごもっともなこととことで頂戴いたします。ありがとうございます。

発言者三…若村先生にお願いしたい。水車のミュージアムをお考えのようでしたら、先ほど言われました水車でついた米はおいしいとわかるような実演展示をお考え頂ければ、非常にありがたいというのが私の希望です。昔私の家には土間に釜があり、それで米を炊いていました。

実は私の実家にはこの前まで水車があったんです。中津川の奥の釜戸なんですけどね。実際、水車を動かすのは大変だったですが、水車には非常に哀愁を感じまして、今日お伺いしたわけです。先程の展示形式を

よろしく願います。

若村教授…今のお話ありがとうございます。私が岡山で水車をいろいろ調べたときに、水車を使っている人に印象に残るお話を聞きました。岡山では水車小屋に鍵が掛かるんですね。落とし鍵と言います。それは戦前にはなかったんだというお話をしてくれた人がいました。戦争中に米泥棒が出るようになってから掛けるようになったんだと。あるとき、つかまえてみたら、小学校時代の同級生だったんだよって話でした。

それは戦争中でお米がなかったからかなと思っていましたけど、何年か前に東北の方でいろいろありましたよね、果樹園泥棒とか。私はそのとき水車泥棒は貧しかったからではないと思っただけです。今述べられた体験者の方のお話は、技術を残すうえでも大変貴重だと思います。どうもありがとうございます。

発言者四…私、中部産業遺産研究会という、産業遺産を研究する名古屋にある団体に所属しております。中部産業遺産研究会では、JRR東海の須田さんという相談役と一緒に産業遺産をめぐるウォーキングみたいなものを、年二回ぐらいやってるんですけども、なかなか参加者が少ない

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

んですね。産業遺産という言葉がまだ浸透してない。やっぱり、何か分らない。産業遺産なんていう言葉から、楽しさがなかなか言葉で聞いただけでは伝わってこない、わくわく感がない。だから、もうちょっと言葉をいろんな人から広めることが大切かなというふうに思いました。

それからもう一つ、名古屋でいうと、やはりテレビ塔が、もう名古屋市民ならみんな知ってる、市民のシンボルであるテレビ塔。これは本当に日本で最初にできたテレビ放送の共同電波塔として、これは立派な通信の産業遺産になるんですね。デジタル放送になって、ほとんどその役目は終わったんですけども、幸い、今のところは取り壊されることなく、市民の方の声もあつたりして、それから大学生の方もいろいろあそこを活用されているみたいで。徐々にそういうことで活用という方面ではない方向にいったるんじゃないかなと思いますけども。

やはり今後残していこうとすると、耐震工事やなんかでものごくお金が必要になってくるんですね。ですから、これはやっぱり名古屋に住んでいる者としては、市民から声を挙げて、いろんなところで声を挙げて、ぜひ残していきたいなというふうに思っています。やっぱり、これが名古屋

に残らなければ、名古屋市民が産業遺産という資格がなくなっちゃうんじゃないかなと思うので、ぜひ、ここが踏ん張りどころじゃないかなと思います。ですので、それを名古屋市博物館から見た場合、そのテレビ塔の価値とか、将来残す、なんかそういうのが思い浮かぶことがもしありましたら、一言お願いします。以上です。

岡田館長…私ども、尾張の博物館ということ、まずご了解いただいた上で、あと、個人的にお話ししますけど。テレビ塔の保存をどうするか。確かに中日本放送ですか、電波の第一号、民放第一号の電波を飛ばした記念のある塔ですし、一時期一八〇メートルの高さを誇ったということで、何とか保存・活用しなきゃいけないということ。

それから、技術的に久屋大通の下に地下鉄が通っています。すごい工法でテレビ塔が傾かないように、あの工法自体も遺産かなと思います。今現在、保存という意味では、確かにゼットンかな、そういったレストラ、ちょっと高級ですけども、入って、何とか会社が維持できるような

ただ、電波を貸している収入が何千万かあって、それがみんな瀬戸にいつてしまつて、経営そのものが難

しい。あとは何をするかというのは、最終的には税金で保存するかどうかになっちゃうわけです。名古屋の文化度が高ければ、昔、文化のための一％、自由に一％を文化のために使おうというお金が裕福な時代にはありました。それで街が随分、デザイン博をやったときなんかきれいなりました。今の段階でどういうふうにするか。民間の力であそこを、例えば、NPOの力を借りるとか、皆さん勝手なことを言われまじけれども、申し訳ないですけど、本当に残そうと思うやり方を、例えば税金を二割ください、あと八割は自分たちで募金しますとか、収益を当てますとか。仕組みをちょっと考えないと。ある人はテレビ塔にロープを張って、ロープウェイを設置するとか、いろんなことを言われます。ただ、残すという一定のコンセプトのもとに、何か出来そうな気はします。

ただ、テレビ塔が文化財なのか、非常に難しいところがありますけれども。さっき言いましたように、歴史から見れば、残すべきかな、と思います。残し方がなかなか難しく、分からない。答えになっていなくて申し訳ないですけども。

発言者五…いわゆる産業遺産が好きであちこちまわっています。主に建

築関係をまわってるんですが。トヨタさんの産業技術記念館もこないだ科学技術映画で三回行きました。今回、非常にいろんな分野の方が出席されたパネルシンポジウムということで、タイムリーでいいなと思って聴かせていただいております。

本題に入りますですけど、二点ほど。ここにありますように、産業遺産についてはいろんな学会とか団体、観光官庁も絡んでおります。例えば発電所なんかですと、ダムとか発電所は一体として建築されるんですけども、ダムとか、送水管などは土木関係になりますし、学会でいえば土木学会が関係していますね。それから非常に少ないんですけど、発電所の赤煉瓦など古い建物なんかですと、建築学会、建築遺産ということになるんですけども。それに発電機になりますと、これは機械遺産ですよ。

そろつてるところなんで、いわゆる観光地としても。こういったところだと、そういう港なんかは土木関係、工場ですと建築関係、機械関係、いろいろ絡んでくるのです。それに含めて保存・活用ということを考えますと行政、行政もこれ、いろいろと分かれていまして。

あちこち私まわっていますと、教育委員会とか、まちづくり関係の部門、観光関係の部門、観光協会が主だと思っておりますが、みんなばらばらで、連携なんていうのはほとんど取られていないようなんですね。特に私がよく感じるのは、地方都市なんかですと、博物館とか郷土資料館はどこでもあるんですが、そこでさっき岡田館長さんがおっしゃっていましたが、いわゆるその町なり地域の歴史からずっと産業史から功績、そういったものを展示・研究等されるんですね。そこへ行きますと、本当に総括的に展示がされていまして、また、こういうものは見たいなとか、残してほしいなというのが分かるんです。

私自身が考えるには、そういう博物館や郷土資料館が中心になって、いろんな行政分野やいろんな学会、専門家の皆さんが協力して働きかけたり、保存価値の仕方を考えていかないと、どんどん、どんどん壊され

てしまつて、何も残っていないということになりかねないんじゃないかという感じがします。こういったことを、ちよつとどなたにお話ししていか分らないんで、こういったことで、まず第一点としては済ませさせていただきます。

それから第二点として、これは先ほど出ていたんですけども、古い工場跡地なんかがイオンモールなんかになって、すっぱり変わっちゃっていますね。もう、全国あちこちにありますけど、大きなところはみんな工場なんですね。そういったところ、何か残っていないかと思うんですが、何も残っていない。完全に更地にしちゃつて、ああいったショッピングモールや、あるいは高層の住宅なんかができてくるケース、あるいはいろんな販売関係の、それがまた別個に大型施設ができてくるケースが多いんです。

そういったところも一つ問題なんですけど、もう一つ、現在使われているような工場とか施設、実は先程中部産業遺産研究会がおっしゃったのですが、私の職場にも以前、産業遺産の研究会の方がいらっしゃいます、これも大事だから残してほしい、これも非常に貴重だから残してほしいと言われたんですけど、使っている方から言いますと、残すつてい

「近代」の文化財—〈産業遺産〉の保存と継承—

うのは非常に難しいんですよ。代わりの土地の問題もありますし、当然コストが掛かります。それと、使っている方から言いますと、古い設備や機械って非常に使いにくいんですよ。ですから、本音を言っちゃいますと、もう壊して更地にして、もう一回つくり直した方が私どもにとっては非常に楽ですし、効率もいいわけなんです。

そういったことを考えますと、恐らく全国いろんな工場等、設備等、ほとんどいろんなところからの働きが、効率的な働きかけがない限りどんどん壊されちゃって、なくなってしまうんじゃないかと危惧しているんです。

私も全国いろいろまわってますけど、工場の中にある設備とか建物等をなかなか見ることができないんですよ。よくいって、一週間とか一カ月前までに申し込みをすれば許可する場面もある程度で、実際、それも全く開放していないケースが多いんです。数年前に宇部のセメントのキルンを見たいんですけども、そんなか自由に見られるようになっていきましたけど、そんなケースは非常に少ないんです。

会社の側にも実は昭和三〇年代につくった工場の方とちょっと話したことがあるんですが、全くいろん

な、もちろん工場や設備、いろんな資料関係。産業関係の資料も私は好きなもんですから、資料館なんかによく行くんですけど。残すとか、そういう意識は全くないです。気が付いてみたら、昭和三〇年代でも何十年かたっているんですが、あと何年かたって、いざ残したいと思っても何も残っていないですよという話をしたことがあるんです。今あるところへの働きかけ等も含めて、いろんな全国的な動き、共同の動きとか、働きかけ、それから効果的に有効に働いたような例があったら、お教えいただきたいんです。以上です。

安藤准教授…今のお話にどなたかお一人コメントをいただければと思います。

岡田館長…中川区にある中部鋼板が大きな歯車を表に出して保存して、一つのミニユメントみたいな形で残しています。

産業遺産は非常に難しく、ちょっと例が悪いんですけど、この会場にうちの職員がいて、考古専門の職員で、ちょっとしゃべりづらいんですけど、記録保存ということを、例えば、開発をやる場合に、モノを残すんじゃないかって記録をして保存する

というやり方の記録保存、それから現状保存、あと復元というような三つのやり方をしていますけど。どうしても開発の圧力は文化、いわゆる考古学、古墳についてはなかなか難しく。例えば大須にある二子山古墳は完全に破壊された。あれ、本当は残っていると名古屋の大きな財産だったんですけど、広い伏見通りになってしまったとか。ただ、記録保存という形では残っておりますので、産業遺産も場合によってはそういうような手法も取り入れていくことが必要かなという感じはします。これでよろしいですか。難しすぎて、ちょっと答えが。

安藤准教授…ありがとうございます。た。

若村教授…今の問題には答えられませんが、経済産業省が認定する近代化産業遺産もありましたよね。問題もあると思いますが、これがあつたために見直された産業遺産というのは結構あつたのではないかと思います。

私も、先程写真で示した旧浦賀船渠のものとか、横須賀のベースにある乾ドックをここへ申請しました。しかし、所有者がイエスと言わないと、認めなかったようです。一

応、国から求められたら企業の方も返事をする。今すぐ壊したいけれど、ちょっと待てという歯止めにはなったのではないかと思います。

そうすると、これに類するようなものを、これからどんだん国とか県が言ってもいいと思うんです。県がこういう産業遺産を認定するとか、あるいはリストを出すという事いろいろな所でやってもらって、貴重なものはつきり示してもらおうのも一つの方法かなと思います。

安藤准教授…ありがとうございました。議論が活発に盛り上がってきたところなのですが、時間も尽きてしまいましたので、この辺で終わりにさせていただきます。

こうした産業遺産や近代化遺産に関する保護というのを、文化系の学部の研究所で企画することは、実はかなりおっかなびっくりでした。多分、芸術工学部とか技術系の学部であれば話がかみ合うのかなと思っただけです。

ただ、文化財保護という点で、博物館といえますと、文化系出身の方がかなり働いていらっしゃる。それに対し、近代遺産、産業遺産では、技術系の方が中心となって保護活動をされている。そうしたところで、文化系と理科系というところのギャッ

プというものが、今は少しあるのではないのか。我々の学部は残念ながら学芸員も養成していませんが、しかし逆に博物館などに関してもある程度独立した距離を取れて、いろいろコーディネートができるのかもしれない。それで、これまで中心となつて保護活動をされていた技術系の方々と、文化系が多い博物館などの対話の一つのきっかけになればという事で開催させていただきました。

今日の議論をいろいろ伺っていただいて、我々にとって一つ課題も得られました。本学部は、ESDというところで、環境との相互作用を考えながら教育を行っていくことを目指しております。特に近代化遺産というところで、現在活動しているもの、動いているものなんかを保存することになつてきますと、否応なしに環境との関係を考えなくてはならなくなってくる。何でも残せばいいということでもないかもしれない。ということで、環境との問題を考えることではありますと、この近代化遺産は非常に我々にとつても、文化系の学部ではありますが、重要な材料になるのではないかなと思いました。

これをもって今日の講演会・シンポジウムを終わりにさせていただきますと思います。どうもありがとうございます。

ございました。