

日本のトップ企業の「稼働遺産」

文——伊東孝 Takashi Itoh ● 日本大学理工学部社会交通工学科 特任教授

写真——西山芳一 Hoichi Nishiyama ● 土木写真家

九州・山口の近代化産業遺産群は、その範囲と構成遺産群の多さと多様性において、わが国既存の世界遺産や暫定遺産を含めても、最大最多といえよう。しかも対象地域は八県一二市もあり、九州・山口を超えて、静岡県伊豆の国市や東北地方の岩手県釜石市にまで及ぶ。全体のゾーニングや具体的な結びつきをどのように考えるのだろうかという疑問に思うが、今や世界遺産も巡礼の道や熊野古道のような線のネットワーク、シリアル・ノミネーションという範疇も設けられ、点・線・面を超えて、点同士の意味のある文脈でつなぐ世界遺産手法も開発されている。シリアル・ノミネーションというのは、一つのテーマに基づいた一連の物件や遺跡を一つの価値ある遺産群として評価し、世界遺産に登録することを意味する。九州・山口の近代化産業遺産群はまさしく、このシリアル・ノミネーションで登録を目指している遺産で、その価値は、



万田坑竖坑入口

竖坑と櫓、ケージ、捲揚機は、長大なエレベーターみたいなもの。ケージは、エレベーターの箱で鋼鉄製、炭鉱マンを昇降させた。竖坑の深さは274m。写真上部に見える木柱はスラセギ（擦せ木）で、本来は竖坑の底まで連続していた。

「非西洋地域において、最初でかつ極めて短期間に飛躍的な進展を遂げた…近代工業化」で、「世界的にも特筆すべき」とされる。

今回の連載で、九州・山口の近代化産業遺産群の全体像を紹介するつもりはなく、取り上げたいのは九州・山口の構成遺産候補の中に、「稼働遺産」という現役施設が含まれている点にある。「稼働遺産」という用語は、日本の世界遺産および候補ではじめて登場した。対象になっているのは、旧官営八幡製鉄所（現・新日本製鐵八幡製鉄所）の工場、三池港、長崎造船所（現・三菱重工長崎造船所）のドックや一五〇ト・ハンマーヘッド起重機、橋野高炉跡及び関連施設における坑内現役施設である。

世界に目を向ければ、既存の世界遺産の中には、すでに産業施設の稼働遺産は登録されている。たとえば、ダージリン・ヒマラヤ鉄道をふくむインドの山岳鉄道群、イタリアをふくむス

万田坑の第二竖坑櫓と捲揚機室

万田坑は三池炭鉱の主力坑で、わが国最大規模の竖坑だった。第一竖坑（明治35年竣工）と第二竖坑（明治41年）とがあり、石炭の運び出しは第一竖坑、第二竖坑は炭鉱マンの出入りや換気・排水を担っていた。手前に写っているのは、石炭を積んだトロッコ。





新日鐵遠賀川水源地ポンプ室

鉄鋼生産は、冷却や洗浄などの工程で、大量の水を必要とする。明治39年、官営製鉄所の試験操業から本格操業への移行にともない、明治43年ポンプ室が設けられ、11km離れた製鉄所に送水された。



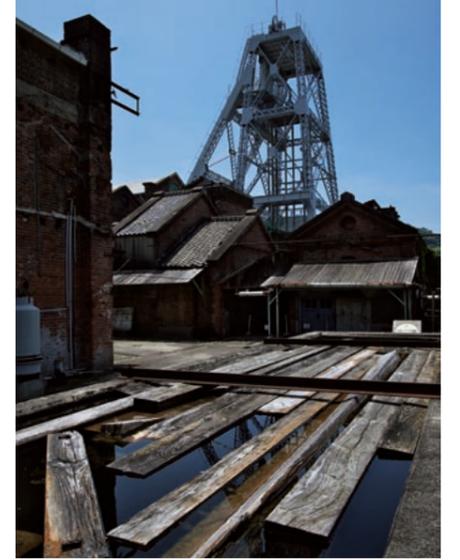
三池港防砂堤

石炭の増産に伴う大量輸送の必要性から、明治41年、港をつくって1万トン級の大型汽船に直接石炭を積めるようにした。港は、引潮時にも作業ができるよう奥にドック（船溜まり）をつくり、外側に内港、そこから1800mの防砂堤を2本築いた。



万田坑捲揚機

捲揚機からワイヤーロープが伸び、槽上部にあるシーブ（溝車）を介して、豎坑のケージを昇降させていた。建物は明治42年竣工。



万田坑のスラセギ防腐剤槽

現在は雨水が溜まった水槽になっているが、かつては防腐剤で満たされていた。豎坑内は湿度が高く、木材が腐りやすかったので、腐り止め対策。スラセギは、ケージのガイドレールで、横ブレ・縦ブレを防いだ。

イスのアルプス風景内にある山岳鉄道、イギリスのポンテカサルテ水路橋と運河、スウェーデンの十七世紀後半につくられたカールスクローナの計画的軍港都市などである。
したがって世界遺産候補として現役施設を登録することは世界遺産委員会としてはまったく問題ないのだが、問題は日本の国内事情で暗礁に乗り上げてしまった。どういふことか。わが国では、世界文化遺産の申請は文化庁がおこなうことになっている（世界自然遺産は環境庁）。

このため前提条件として、世界文化遺産候補は、国の史跡や重要文化財などに指定され、保護体制が整っていることが必要である。しかし前述した四企業の施設群は、国の重要文化財にも、また自治体の文化財にも指定されていない。
それでは急いで重要文化財に指定すればよいではないか。論理的には、まさしくその通りである。しかし重要文化財は、従来の建物を例に考えると、増改築をふくめ改変された部分を旧に復することが多くおこなわれてきた。建物は完成したときが、設計者の考えをもっとも反映しているからである。

しかし現役の産業施設は、建築とは同等に扱えない。本来は敷地も考慮すべきだが、ここでは話を簡単にするため、建築と産業施設（工場や発電所など）の相違について考えてみる。大きな違いは二つある。ひとつは、建築は、「用強美」が追求され、竣工したときがもっとも美しい完成形である（後は風化していく）のに対し、産業施設は、「用強」が追求され、「美」は必要条件ではない。第二には、竣工時が基準で、姿・形の「不変」を旨とする建築と、「変化」を前提とする産業施設との違いである。産業施設は、中にある機械や装置を保護するためのシェルターであり、生産性や技術革新に応じて変化していくものである。産業施設は、生産のための空間づくりであるのに対し、建築は人間のための空間づくりである。

以上のような産業施設と建築の基本的な相違を踏まえた上で、新日鐵や長崎造船所、三池港の産業施設をみると、驚いたことにいずれの世界遺産候補も竣工当時の面影を色濃く残しているのである。新日鐵の工場は、工場の大きさに合うような形で使いこなし、長崎造船所の起重機は、維持管理がよかつたのだろう、現在も現役である。三池港もかつての盛時の面影はないが、水門や防砂堤を含む港湾施設は健在で、現在は国際物流拠点になっている。

前述したように稼働中の世界遺産はいくつかあるが、いずれの組織体も盛時を過ぎているのに対し、現在日本で推し進めている九州・山口の近代化産業遺産群は、今も日本のトップ・クラスで、世界的にも名の知れた企業を含むのである。これらの遺産群が、世界遺産に登録されれば、産業遺産の範疇を大きく変えるにちがいない。

原形をほとんど損なわずに、一世紀以上も大切に使いこなしてきた技術者や企業の努力に敬意を表したい。

産業施設と建築の使い方や維持管理の仕方がちがうのだから、本来、文化財のあり方も違って当然である。あえていえば、現役の産業施設は、現行の文化財保護法に馴染まないといえる。本年七月、内閣府は、「稼働資産を含む産業遺産に関する有識者会議」など、稼働遺産向けにあらたな取組みを示した。今後の展開に注目したい。