

〔共同研究：世界産業遺産候補の予備調査研究〕

京都府丹後地域における産業遺産を訪ねて

——世界産業遺産候補の予備調査（7）——

庄 谷 邦 幸*
並 川 宏 彦**
種 田 明***

（目 次）

は じ め に

I 京都府における産業近代化と産業遺産

II 旧神崎煉瓦（株）ホフマン式輪窯

III 舞鶴市立赤れんが博物館

IV 加悦 S L 広場

V 京都府織物・機械金属振興センター

VI 京都府丹後地域における「近代化遺産」

VII 文化財の保存と活用・再考

は じ め に

桃山学院大学「産業遺産調査研究」プロジェクトは、ユネスコの世界文化遺産の選考基準を参考にしつつ、西日本各地の産業遺産を調査研究してきた。1995年3月は奥出雲地方の調査（第1回）、1996年2～3月は鹿児島市、熊本県水俣市、福岡県大牟田市、太宰府市、佐賀県鳥栖市の調査（第2回）、1997年2月は、山口県宇部市、小野田市、および福岡県直方市、飯塚市、田川市の近代産業調査（第3回）、1998年2月は愛媛県とくに新居浜市を中心とする近代化遺産調査（第4回）をおこなった。また、1999年9月には、西日本ではないが、新潟県佐渡金銀山の調査を実施した（第5回）。ついで2001年2月および11月に、兵庫県朝来郡生野町を中心とする生野銀山、明延鉱山の産業遺産の調査（第6回）を実施した。

今回の第7回調査は2002年2月に京都府北部地方（とくに丹後地域）の産業遺産調査を実施した。その日程は次の通り。

*本学名誉教授

**本学名誉教授

***静岡文化芸術大学文化政策学部

2002年

2月15日（金） 京都府教育委員会文化財保護課ヒアリング
京都市経済局伝統産業課ヒアリング

2月26日（火） 舞鶴市経済局商工観光課
観光係長 小谷裕司氏よりヒアリング
舞鶴市立赤れんが博物館
館長 黒田悠三氏よりヒアリング
海軍記念館 見学
神崎ホフマン窯 見学

2月27日（水） 京都府織物・機械金属振興センター
次長兼織物課長 中田英敏氏よりヒアリング
加悦S L広場 見学
丹後ちりめん歴史館 見学

以下、その調査結果を報告する。

I 京都府における産業近代化と産業遺産

(1) 19世紀後半における京都府の産業振興

明治維新による東京への遷都により政治や文化の中心が東京へ移り、京都の社会各階層は大変な危機意識をもったことが各文献であきらかである。そのような危機意識をばねに、殖産興業に努め、西陣織産業はフランスのリヨンに技術者を派遣したり、京都府知事や京都企業人は鉄道開通や琵琶湖疎水の着工と電力開発、学校制度の充実など産業基盤整備に情熱をかたむけた。その間、お雇い外国人の産業技術上の貢献も多大であった。

明治維新から1900年までの年表（表I-1）によってそれを概観しよう。

京都府の行政範囲は、1871（明治4）年の廃藩置県によって異動があるが、1875（明治8）年二代目知事に就任した植村正直、1881（明治14）年に就任した三代目知事北垣国道はともに、在職期間に東京に遷都し、沈滞した京都の振興に積極的に貢献したと評価される。

例えば、北垣知事は工部大学校を1883（明治16）年に卒業したばかりの田辺朔郎を京都府に採用し、琵琶湖疎水の計画と実現に踏み切った。殖産興業のための必要な動力源として水力の活用、運輸の増強と灌漑用水に重点をおいた疎水開削事業の原案がつくられ、審議にかけられ、この計画に反対であった滋賀県や大阪府を説得し、政府の認可を得て1885（明治18）年に工事に着手するという計画と実行は21世紀の今日からみても偉業といえよう。これらの産業遺産は保存状態もよく世界的にも注目されている。

表 I - 1 京都政治社会経済年表（1868～1900年）

年 次	政治・社会の動き	経済の動き
1868 (明治元年)	1 月 幕府軍・維新政府軍，鳥羽伏見で戦い，維新軍勝利。 5 月 商法大意出される。	
1869 (明治2年)	3 月 天皇，東京に行幸（遷都）。 5 月 京都で第二十七番組小学校開校。 6 月 藩籍奉還。	
1870 (明治3年)		3 月 政府，京都に産業基金五万両下付。 11月 京都府，殖産興業にため舎密局設置。
1871 (明治4年)		2 月 京都府，勸業場設置。 10月 京都博覧会開催。
1872 (明治5年)		3 月 第1回京都博覧会開催。 11月 京都府，西陣職工を仏国リヨンに派遣。
1873 (明治6年)		12月 佐倉常七ら，リヨンから洋式織機ジャガード等を持帰る。
1874 (明治7年)	4 月 四条大橋，鉄橋となる。	
1876 (明治9年)		8 月 国立銀行条例改正・米会所条例制定。
1877 (明治10年)	1 月 西南戦争勃発。	2 月 京都一大阪間鉄道開業。 6 月 京都米商会所設立。
1878 (明治11年)		12月 第百十一国立銀行（京都）開業。
1880 (明治13年)		7 月 京都一大津間鉄道開業。
1881 (明治14年)	1 月 北垣国道，京都府知事に就任。	
1882 (明治15年)		4 月 市の有力実業家，政府諮問の商事慣例を答申。これを機に商工会議所設立計画具体化。 京都商工会議所設立発起人会開催。府知事に請願書提出。 10月 仮事務所を河原町三条上ル下丸太町に置く。 京都商工会議所設立認可。初代会長に高木文平就任。

1883 (明治16年)		4 月 京都府布達で各種の商工組合設立。 商工会議所は組合設立を斡旋。
1884 (明治17年)		2 月 京都府に商業学校設立に関して答 申。実現を請願。 3 月 京都博覧会ではじめての電気灯点 灯。 8 月 京都株式取引所設立。
1885 (明治18年)	11 月 政府、内閣制度確立。	6 月 琵琶湖疏水起工式挙行。
1886 (明治19年)		京都博覧会社と共催で、京都染織 物繡纈共進会開催。
1887 (明治20年)		5 月 琵琶湖疏水インクライン工事着工。 京都織物会社設立。
1888 (明治21年)		5 月 取引所条例公布。 10 月 会議所幹部、高本文平と田辺朔郎、 電気事業視察のため渡米。
1889 (明治22年)	2 月 大日本帝国憲法発布。 4 月 京都市制施行。 6 月 第1回京都市会開会。	1 月 京都駅一府庁間乗合馬車開業。 4 月 琵琶湖疏水インクライン完成。 7 月 京都電灯会社開業。 この年、各同業間の旧慣を調査。 日本最初の経済恐慌始まる。
1890 (明治23年)	商法公布。	4 月 琵琶湖疏水開通式挙行。 9 月 商業会議所条例公布。 12 月 設立地域を京都市・伏見町と定め、 京都商業会議所設立申請。
1891 (明治24年)		3 月 京都商業会議所設立認可。 7 月 初代会頭に浜岡光哲就任。 11 月 京都市営蹴上発電所送電開始。 12 月 疏水運河インクライン全通。
1892 (明治25年)		3 月 京都実業協会創立。 5 月 第4回内国勧業博覧会の京都市開 催を建議。 7 月 京都府、同業組合取締規則を公布。 9 月 第1回全国商業会議所連合会、京 都で開催。 12 月 京都―東京間で電信直通開始。
1894 (明治27年)	8 月 日清戦争勃発。	4 月 日本銀行、京都出張所開設。 9 月 鴨川運河工事完成。
1895 (明治28年)	3 月 平安遷都千百年記念、平安神宮創 建。	1 月 京都電気鉄道、京都に電車を走ら せる。 4 月 京都市岡崎で第4回内国勧業博覧 会開催。

1896 (明治29年)		6月 京都工業同盟会結成。
1897 (明治30年)	6月 京都帝国大学（理科大学）設立。	2月 京都で日本初の映画試写。 4月 重要輸出品同業組合法公布。 5月 京都電話交換局、交換業務開始。 12月 営業税全廃に関し、内閣総理大臣等に建議、請願。
1898 (明治31年)	10月 工場法案について修正意見答申。	
1899 (明治32年)	2月 実業不振打開に興業銀行設立を建議。 4月 実業夜学校を開設。	
1900 (明治33年)	3月 産業結合法、重要物産同業組合法公布。日本興業銀行法公布。	2月 パリ万国博覧会を機に、京都市内実業家20数名、欧米商工視察に出發。

（出典）京都商工会議所編『京都商工会議所100年（復刻版）』2002年を一部補正した。

（2）京都における繊維産業と産業遺産

京都府下における繊維産業としては、西陣織、友禅染め、丹後ちりめんがあるが、これらは明治維新以前から産地を形成しており、いわゆる「伝統産業」である。したがって、「近代遺産」調査という枠組みではなく、ここでは広義の「産業遺産」として概観しておきたい。

西陣織と京友禅

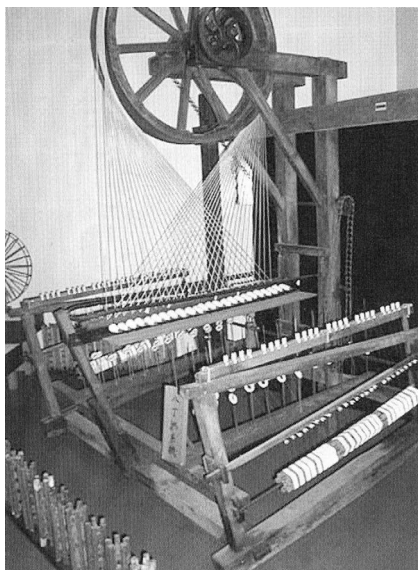
西陣織の沿革は、5～6世紀に始まり、平安遷都後官営工業として発展した。現在の産地は、応仁の乱後に成立した。綴、錦、緞子、お召、緋、紵、天鵲絨等多種の絹織物が生産されている。

京友禅の沿革は8世紀から伝わる染技法で、手描友禅は17世紀後半に、宮崎友禅斎が確立したと伝えられている。高度な技法が受け継がれ、華麗多彩な柄模様を染める。手描友禅と型友禅に分かれるが、日本の代表的な染めの大産地である。

西陣織の産業遺産の代表的な文化財、機械器具類は西陣織会館（京都市上京区堀川通今出川南入堅門前町414）および京都市染織試験所に一部集約されている。また、京友禅については京染会館（京都市中京区西洞院通四条上ル蟠螂山町481）および「古代友禅苑」（京都市下京区堀川高辻西入ル高辻猪熊町）に製造工程や作品が展示されている。

丹後ちりめん

丹後ちりめんの沿革については、岩崎英精（『丹後ちりめん始祖伝』丹後織物工業組合、1965年、394頁）、足立政男（『丹後機業史』雄渾社、1963年、438頁）などの先行研究がある。



写真Ⅰ－１ 昭和初期の八丁撚糸機
(丹後ちりめん歴史館リーフレットより)

ちりめん織は17世紀、西陣から伝わった技法をもとに、丹後の地で研究を重ねてきた。

丹後機業に関する産業遺産は、後述の京都府織物・機械金属振興センター（与謝郡峰山町）および丹後ちりめん歴史館（与謝郡野田川岩屋）に一部集約され、公開展示されている。

(3) 丹後における機械金属製造業

丹後における機械金属産業の起源は3つの技術にさかのぼることができる。第1はちりめん産業の織機生産（丹後精工）から発達した技術、第2は手動式計算機（日本計算器）から始まり、電子計算機の開発にいたった技術に端を発するもの、第3はミシン部品の専門メーカーに始まり、自動車部品などの各種精密機械部品、工作機械へと生産品目を広げた企業技術である。

こうした技術を基盤として発展してきた各企業は時代とともに多様なニーズに応え続け、より高度な技術力を培ってきた。

1986年からは、集積地としての特性を活かして一貫加工体制を整備し、これによって完成部品とユニット製品生産という新しい分野への進出を図るため、基盤強化事業を推進している。とりわけ新技術の開発を重点課題とし、丹後熱処理センターを建設・稼働させ、高周波焼き入れなど高度な熱処理加工技術力を養ってきた。また1998年には国の「ものづくり試作開発支援センター整備事業」により、丹後テクノセンターにおいてイオンプレーティング装置と高密度CNC工具研削盤が設置され、生産技術をレベルアップすることに貢献した。（丹後機械工業協同組合資料および京都府織物・機械金属振興センター資料による）

Ⅱ 旧神崎煉瓦（株）（旧京都竹村丹後製窯所）ホフマン式輪窯

西洋式の工場建築が日本へ導入されるとともに、建築材料としての赤煉瓦の製造が九州から北海道までいたるところではじまる。代表的な赤煉瓦建造物は幕末から明治期を通して大正期に造られている。

煉瓦の焼成には、だるま窯や登り窯も使われたが、一窯で焼かれる量が少なく、登り窯の両端を曲げて最後尾の房を最初の房につないだ形のホフマン窯（ホフマン式輪窯あるいは輪環窯、リング・キル）が使われるようになった。登り窯は一度点火すれば順次隣の房へ火が移っていくが、ホフマン窯は輪になっているために、一周してきた火を消さずに焚き続けることができる。この形状はドイツ人フルマンが1854年に特許を得たものを、フリードリヒ・

ホフマンが1857年に改良し、1858年に特許を得たと言われている。

このホフマン窯は、1951年5月に日本に50基あったようであるが、今は、4基が残るだけとなっている。それらは次のようである。栃木県下都賀郡野木町大字野木の（株）シモレン内にある旧下野煉瓦製造株式会社のホフマン窯（1890年竣工、1971年5月まで稼働、1979年国の重要文化財に指定）、埼玉県深谷市大字上敷免の日本煉瓦製造株式会社の楕円形6号窯（1907年5月完成、1968年まで稼働、埼玉県文化財）、そして、「大阪の産業記念物」21号（1998年3月）に、吉田猛雄氏が『近江八幡市のホフマン輪窯』で紹介されている滋賀県近江八幡市舟木町の旧中川煉瓦製造所のホフマン窯（建設年代不明、1916年にすでに稼働、1967年まで煉瓦焼成）と、ここに紹介する旧京都竹村丹後製窯所の窯である。

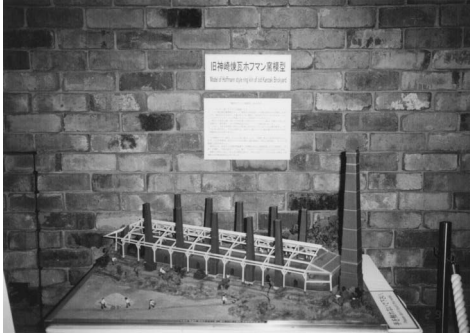
京都府舞鶴市西神崎（旧京都府加佐郡神崎村字西神崎）、由良川が日本海へ注ぐ河口東側近くに建築用コンクリートブロックなどを製造している神崎コンクリート株式会社の工場がある。この工場の敷地に、1897（明治30）年に京都深草の煉瓦工場主であった山田宗三郎が興した京都竹村丹後製窯所（後に神崎煉瓦）のホフマン窯がある。国の登録有形文化財である。1958年頃煉瓦焼成を中止している。

舞鶴市には赤煉瓦の建造物が特に多く見受けられる。現在、舞鶴市・舞鶴倉庫（株）・近畿財務局・海上自衛隊が所有する旧海軍の倉庫群、日立造船舞鶴工場になっている旧海軍工廠、艦艇補給用と飲料用の水を確保するための桂貯水場の排水門や北吸浄水場の導水壁、数々の砲台、煉瓦づくりのトンネルや橋脚など、ほとんどが1900年前後に造られたものが残っている。舞鶴市制50周年記念事業の一環として旧海軍魚雷倉庫を活用した赤れんが博物館が開設されている。

京都竹村丹後製窯所の創業当初の窯は、直線形の登り窯であったが、明治の末から大正にかけての需要の増加にあわせて窯の生産能力を上げるために、登り窯を取り込んで、焼成能力が大きい楕円形（長径45m、短径9m）のホフマン窯に増改築されたようである。その窯が残されている（2002年2月26日現在）。増改築のとき、登り窯の大きな煙突（高さ約24m）をそのまま利用することにしたが、煉瓦を焼きはじめてみると煙の引きが悪く、一房ごとに焚き上げていくホフマン窯の特性を考えて、各房に小さな煙突を建てたようである。登り窯の時の大きな煙突は、ホフマン窯のどの房に火がついていても煙を引くが、それに加えてそれぞれの焼成位置の小煙突からも煙が出る構造になっている。小煙突は10本ある。

写真Ⅱ－1は赤れんが博物館内に展示されている旧神崎煉瓦（株）のホフマン窯模型を示す。写真Ⅱ－2は当初登り窯の煙突であった大きな煙突（左手前）と改造で造られた小煙突（奥）を示す。一部の小煙突は折れている。写真Ⅱ－3は楕円形の長手方向から見た外観である。ここに見える入り口から窯の中へはいると写真Ⅱ－4のようで、高さ1.8m、幅2.8mのアーチ状のトンネルとなっている。楕円形のため先が曲がっている。

日本に4基が残っているとはいえ、その数はわずかであり、その内の一つである旧神崎煉瓦（株）のホフマン窯は、かなり傷んでおり（写真参照）、保存のための補強がなされない



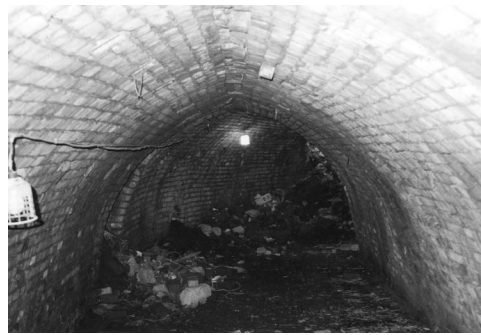
写真Ⅱ－１ 赤れんが博物館内の旧神崎煉瓦（株）ホフマン窯模型（撮影：並川）



写真Ⅱ－２ 旧神崎煉瓦（株）ホフマン窯の煙突（撮影：並川）



写真Ⅱ－３ 楕円形ホフマン窯の長手方向から見た外観（撮影：並川）



写真Ⅱ－４ 旧神崎煉瓦ホフマン窯の内部（撮影：並川）

限り、崩壊へ向かうのではないかと懸念される。

参考資料：『赤れんが物語』舞鶴市赤れんが博物館発行，1993年11月。

『舞鶴の近代化遺産』舞鶴市・舞鶴市教育委員会，2001年3月。

Ⅲ 舞鶴市立赤れんが博物館

赤れんが博物館は、舞鶴市制施行50周年記念事業の一環として1993（平成5）年11月に開館した。展示面積が563平方メートル（1階 255.40m²／2階 308.01m²）ほどのこじんまりとした博物館だが、世界に類のない、「れんが」に関する唯一の博物館である。



写真Ⅲ－１ 舞鶴市立れんが博物館（撮影：種田明）

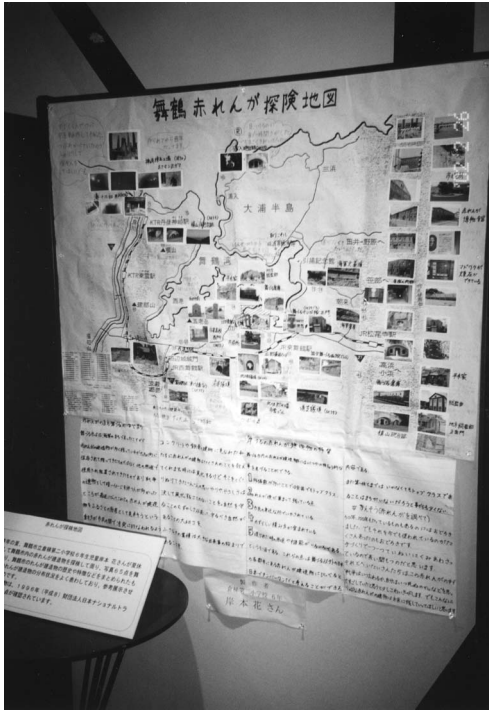
〔産業史から見たれんが〕

ヘンリー・ダイアー（Henry Dyer, 1848～1918）の『大日本』（原著1904年：平野勇夫訳、実業之日本社、1999年）は、「当時の最新かつ最高の資料をもとに執筆した（北政巳：序にかえて、p. 10）」近代日本産業史である。同書「第8章 産業の発達」の〔表33〕（p. 226）をみると、西洋建築物に欠かせない“煉瓦焼き職人”が1880年代には確立していたであろうことが読みとれる。そして「この表を見ると、日本の賃金がここ10年余りのうちに急速に上昇しつつあること、またすべての工業国を通じて同じ職種の賃金はほぼ同水準になりつつあることがわかる。そして、世界の国々に近代工業制がますます浸透するのに伴い、この傾向は一段と顕著になっている。」（ibid.）とある。

しかしながら、〔表Ⅲ－１〕の25職種のなかで“煉瓦焼き職人”のみ日給額が下がっている。これはおそらく、赤煉瓦の「機械成形の普及は明治20年代以降といわれるので、縮緬状の面がない煉瓦は、それ以前の年代のものと考えられる。（日本産業遺産研究会＋文化庁歴史的建造物調査研究会編著『建物の見方・しらべ方 近代産業遺産』ぎょうせい、1998年、p. 65）」ことから、機械化による賃下げであろうと推測できる。

〔赤煉瓦の舞鶴〕

舞鶴に旧海軍鎮守府（日本で4番目の軍港）が開庁したのは1901（明治34）年10月1日であった。そして「旧海軍の主要施設の多くが煉瓦造を主体として建設されたため、煉瓦造の近代化遺産が群として現存していることも、本市の特色をさらにきわだたせている。（日向進、舞鶴市・舞鶴市教育委員会（編・刊）『舞鶴の近代化遺産』2001（平成13）年、p. 7）」



写真Ⅲ－２ 館内（小学生の自由研究）

さらにまた、「舞鶴市内の赤煉瓦建造物群は、建築・土木を含めると114物件にのぼる。114物件という数値は舞鶴が全国レベルで煉瓦のまちとして上位に位置することを示している。……外国人居留地，東京や大阪に比べても，何ら遜色ない。……略……

舞鶴の赤煉瓦建造物の用途は，大半が

完成した当時のままで使い続けられている。最も多い使い道は倉庫であり，これに工場建築としての機能が続く。再利用されているのは舞鶴市立赤れんが博物館（1903年竣工）と舞鶴市政記念館（1902年竣工）の2棟である。……わが国では幕末から明治初期に採用された，フランス積（フランドル積）という珍しい積み方の煉瓦建築が見られる。」（水野信太郎，ibid. pp. 66-67）という特徴がある。これらの「煉瓦建造物群の特質を評価して，今後のまちづくりに活かす」（水野）ことが，文化遺産の保存と活用の基本にあることなのである。

〔舞鶴市立赤れんが博物館〕

博物館は旧舞鶴海軍兵器廠魚形水雷庫として建設された鉄骨れんが造2階建倉庫で，市指

表Ⅲ－１ 明治期職人の賃金
（ダイアー『大日本』から）
職種別平均日給額の推移
（1887～1901年）

職 種	1887	1897	1901
	銭	銭	銭
大 工	22.4	43.4	59.3
左 官	22.5	43.6	59.0
石 工	25.0	47.4	67.0
土 工	20.5	43.0	58.0
屋根ふき職人	20.5	42.0	54.0
瓦屋根職人	24.3	46.9	64.0
煉瓦焼き職人	?	48.3	44.0
畳 職 人	21.8	38.7	51.3
建 具 職 人	21.1	39.6	56.0
表 具 師	21.5	38.0	53.5
指 し 物 師	20.9	38.8	55.3
下 駄 職 人	?	31.8	42.0
靴 職 人	?	38.4	50.5
荷車製造職人	?	35.2	49.8
仕立職人（和服）	18.9	30.5	45.3
仕立職人（洋服）	39.9	46.1	62.0
染め物職人	17.3	28.7	30.5
鍛 冶 職 人	21.7	39.4	48.8
塗 り 物 師	20.5	36.2	50.3
タバコ刻み職人	17.1	35.3	47.3
植 字 工	22.3	28.7	39.5
植 木 職 人	?	40.4	56.8
男 子 織 工	12.7	22.5	29.3
女 子 織 工	7.4	15.0	19.3
日雇い労働者	16.0	29.0	39.9

定文化財となっている。展示の概要は：1階に「れんが登場」「世界のれんが」「れんがとは」；2階は「日本れんがの歩み」「舞鶴市とれんが」「れんがの未来」に加え，“プレイランド”（体験・ゲームコーナー）“れんがを想う”（赤れんがQ & Aコーナー），その奥に「れんが資料室」（国内・海外の珍しい煉瓦のコレクション）となっている。

開館以来8年間で約53万人（約6万7千人／年）の入館者があった（坪内幸久・市商工観光課長）。こうした赤煉瓦建造物の転活用は、「赤煉瓦倶楽部・舞鶴」（1991年発足，2000年NPO法人認証／HP：<http://www.dance.ne.jp/~redbrick>）を核とした市民によるまちづくり活動に負うところが大きいという。

欧米の古い町にはどこにでもあるようなこじんまりとした建物だが，わが国の近代化・工業化を象徴し，舞鶴の風土に馴染み親しまれているユニークな建造物である。

◇〒625-0036 舞鶴市字浜2011番地 TEL. 0773-66-1095 FAX. 0073-64-5123

◇開館時間 午前9時～午後5時；休館日 年末年始（12月29日～1月3日）

<謝辞記：調査訪問時対応と資料提供・小谷祐司氏（舞鶴市経済部商工観光課）に御礼申し上げます。>

IV 加悦（かや）SL広場

1977（昭和52）年9月に開設された「加悦SL広場」（1996年11月，リニューアルして現在地に移転）は，日本冶金工業の子会社，カヤ興産（旧加悦鉄道）が管理運営している。SL広場には，明治・大正・昭和初期の鉄道車両23両がていねいに修復され，静態（一部動態化され）保存展示されている。

この，旧加悦鉄道関連産業遺産の保存・活用・技術継承の実践により，カヤ興産は2000年度産業考古学会保存功労者表彰を受けたのである。

〔近代化の象徴としての鉄道〕

新橋（現・汐留）―横浜間に日本最初の鉄道が開通したのは1872（明治5）年9月12日であった。この時期，前年には岩倉遣欧米使節団が出発しており，同年には「富岡製糸場開業」「学制頒布」「『学問ノススメ』（福沢諭吉）出版」「太陽暦採用（同年12月3日が6年元旦）」などが続き，近代日本の骨格形成期であった。

今日から見れば，「汽笛の音は文明開化の象徴であった。」（増田彰久『カラー版 近代化遺産を歩く』中公新書，2001，p.18）しかしながら「当時，蒸気機関車は火を吐き，けたたましい音を立てて走る怪物と考えられていた。……鉄道建設に強い反対があった」（ibid. pp.19-20）のは，鉄道誕生の国イギリスも同様であった。最初の鉄道開通17年後の1842年6月13日に，ヴィクトリア女王・アルバート殿下ご夫妻が初めてお召し列車に乗車された。そしてその30年後が，天皇ご臨席のわが国の鉄道「開通式典」であった。

「……鉄道が国民からの信頼を得るのに成功したということは，技術が向上して安全が

確立したこともあろうが、国民一般の考え方がはっきり大きく変わって来たことを示すものであろう。一言で言えば、貴族的・保守的なものから、民主的・進歩的なものへの変化である。……略……1844年には全英国路線延長は2148マイルだったが1844-48年の間に、何と9400マイルの新線建設の許可が議会によって与えられた。……」(小池滋『英国鉄道物語』晶文社、1979年、p.43&46) 同じ道を日本も辿った。

〔旧加悦鉄道略史〕

京都府の北部、丹後半島の付け根にある加悦町は、幕末期に西陣から縮緬（ちりめん）の技法がもたらされ、「丹後縮緬」の地として広く知られている。時代と社会の変動の中での、一私鉄の変遷を見てみよう。

「1926（大正15）年12月5日京都府北部加悦谷地方約1万人の期待を担って、5.7kmの小さな私鉄「加悦鉄道」が、……誕生した。当地方は丹後縮緬機業地の中枢をなし、その主たる出荷先である京都市への利便をはかるために、前年に開通した国鉄宮津線へのアクセスとして地元住民800余名が設立した鉄道であった。……略……1934年6月、……大江山鉱山開発が開始されたのであった。……鉱山から製錬所まで約11kmの輸送経路の途中にあった「加悦鉄道」は格好の輸送手段であり、1939年7月新会社の大江山ニッケル鉱業（後の日本冶金工業）に経営権を委譲したのであった。……1945年の終戦と共にニッケル鉱山の採掘は休止され、旅客輸送が中心となった。……鉄道経営の収支は、……戦後は悪化の一途を辿るのみであった。唯一の貨物であった日本冶金工業（株）のフェロニッケル・ルッペ（年間5～7万トン）も、1984年にはより安価なトラック輸送へと転換し、……鉄道の営業に終止符を打ったのである。」

（篠崎隆「「加悦S L 広場」運営のために……——開設のいきさつ、維持・管理の苦労 etc. ——」、『鉄道ピクトリアル』Vol.49／No.11（1999.11）（通巻No.677），pp.16-22）

〔ローカルな小さな鉄道博物館〕

鉄道^{マニア}愛好家が「市民権を得る」（小池：ibid. p.278）のは、東海道本線全線電化（1956（昭和31）年11月）と松本清張の『点と線』（昭和32～33年）以降のことであろう。交通機関から家庭生活まで電化が進み、高度成長を経た昭和40～50年代は、鉄道マニアだけでなく多くの人びとが「蒸気機関車（S L）」の引退を惜しむ“S L ブーム”の時代であった。

「加悦S Lの広場」ができたのはこの時期であった（1977（昭和52）年9月）。だがブームと並行して東京一極集中と地方の過疎化も進み、国鉄の分割・民営化（1987）が趨勢となる中で加悦鉄道も営業廃止となった。「加悦S Lの広場」は、営業廃止後も「加悦鉄道の歴史そのものでもあり、また地元民の強い要請もあり継続することになった」（篠崎）て生き残ることができた。ところが「廃線1年半後の1986年9月、京都新聞に写真入りで“S Lの墓場”とまで酷評されてしまった」のである。

SL広場の主な車輛たち

日本で2番目に古いSLをはじめ、珍しい車輛が
ぜんぶで23輛も！見て、乗って、さわって、お楽しみください。



2号機関車
明治6(1873)年にイギリスで製造され、同年に輸入された日本で2番目に古いSL。大阪～神戸間の鉄道建設と営業運転に活躍、陸奥宮の名で親しまれる。加悦鉄道では297,800キロを走行。



4号機関車
大正11(1922)年川崎造船所兵庫工場製のC形タンク機関車。昭和9(1934)年長野電鉄から加悦鉄道へ。



1261号機関車
大正12(1923)年日本車輛製のC形タンク機関車。昭和18(1943)年、国鉄より譲受。昭和42(1967)年使用廃止。



C57189号機関車
昭和21(1946)年三菱重工業製。国鉄新潟機関区等で使用し、昭和46(1971)年使用廃止。自重79.9トン。



C58390号機関車
昭和21(1946)年、汽車製造製。国鉄国府本線、石北本線で走行し、昭和50(1975)年使用廃止。自重70トン。



ハブ3号客車
明治24(1899)年に東横鉄道がドイツのファンデル・ハーベン社から輸入した本道2輪客車。内部は客室(定員24人)と手荷物室にわかれている。



ハ4995号客車
明治26(1893)年新機工場製(定員40人)。昭和3(1928)年、国鉄より加悦鉄道へ。明治期の代表的非常通過客車でマッチ箱とも呼ばれていた。

交通のご案内

【お車の場合】
京都より、R9で福知山、R175・R176で加悦(2.5時間)。大船・神戸より、中国自動車道吉川JC・舞鶴自動車道で福知山、R9・R175・R176で加悦(福知山ICより50分)。
【列車の場合】
京都、大船よりJRでKTR乗入れ野田川駅。加悦フェローラインバス「SL広場」行き乗車30分。

営業時間 4月～10月：午前10時～午後6時 年中無休
11月～3月：午前10時～午後5時

入場料金 中学生以上：500円(450円) 小学生：300円(270円)
※(内) 団体20名様以上の料金(消費税込み)
※小学生以下のお子様は無料


 カヤ興産株式会社 (旧加悦鉄道)
 〒629-2422 京都府与謝郡加悦町字深941-2 TEL. 0772-42-3885

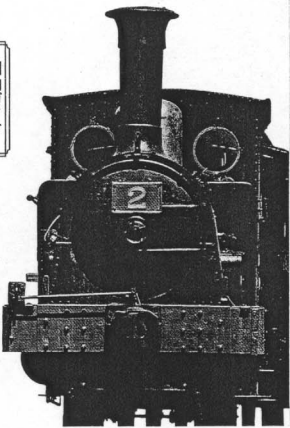
人と地球に優しい
快通材料 ステンレス

 NIPPON YAKIN 日本冶金工業

丹後の里に 明治・大正・昭和の汽笛

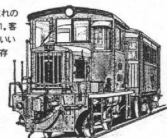


園内ガイド



DB201形機関車

機関車は昭和28年生まれの重さ10t、長さ5mの小型ディーゼル機関車DB201。客車は大正5年に製造されたマッチ箱のようなかわいいうち車客車で、ボランタニア団体加悦SL広場保存会の運転で場内の線路を往還します。



本車庫に併設して、大正時代、大正末期の頃のSLの姿、特徴的な形がみられます。ぜひのぞいてください。

加悦鉄道の歴史

SL広場の主役は、この地にあった小さな鉄道で活躍したSLです。加悦鉄道は、大正14(1925)年、丹後地方の町民823名により設立されました。翌年、旧国鉄の連絡線、丹後山田駅～加悦駅間5.7kmが開業。この時、雄姿を見せたのが、2号機関車でした。以後、村人の足として、また丹後ちりめんの輸送に活躍した鉄道は、昭和14(1939)年に大江山で発見されたニッケル鉱石の輸送も担うことになり、営業距離も伸びました。しかし戦後は、SLからガソリン車、ディーゼル機関車に主役が変わり、昭和31(1956)年頃にはSLも廃車になりました。さらに、自動車交通の波に飲み込まれ、昭和60(1985)年、加悦鉄道は60年間にわたる歴史に幕を降ろしています。



駅舎

(入口・待合室・展示室・駅長事務室)ノスルアーもみえる。かわいいうち車客車は、日本の駅舎100選に紹介された旧加悦鉄道加悦駅舎を再現したものです。加悦駅は大正期代名符な洋風建築のひととして知られていました。待合室には、当時の時刻表、ランプ、時計、ベンチなどが置かれ、昔の駅の雰囲気もそのままです。展示室には、旧加悦鉄道で使われていた通車券、ランプ台、信号機、電報機、信号機設備など貴重な興味深いものをたくさん展示しています。



カフエレイン蒸気屋

自慢のメニューは「スチーマーとサンニッツ」。「アルデンテ(ちょうどゆで加減)」で煮出した「スタースター」を堪能して走る客車のような、おしゃべりカフェです。



ショップ蒸気屋

鉄道をテーマにした、世界のおもしろグッズ、ユニークグッズのお店です。タピオカゼン、バッグなど、鉄道ファンなら欲しいグッズをたくさん揃えました。又、地元特産品や手紙でおいしいうち車も各種そろっています。



「きかんしゃトーマス」バッテリーカー

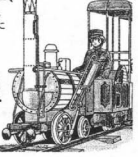
絵本やテレビで大変人気のきかんしゃトーマスが楽しめるバッテリーカーにしました。ハンドル操作で右へ左へ自由に走り回ります。



場内周遊ミニ列車「ロケット号」

広場に設置された転車台を中心に、1周約170mのミニ列車と乗ります。小さなお子様でも安心してご乗車いただけます。

※ロケット号とトーマスバッテリーカーは、お乗車後、必ず場内周遊ミニ列車に乗り換えてください。乗換の時間により、予約の乗換が中止することもあります。



★加悦フェローラインバスをご利用ください★

加悦谷ふらり周辺の旅

～歴史と自然が楽しめる～

【加悦谷ふらり】歴史博物館で見る約100年前の2つの町を復元再現した古代歴史公園。
【江山文庫】与謝野村中と加悦鉄道の「森子」ゆかりの地に建てられた歴史資料館。
【工業の里】工業作家のアリアが、手紙や染色、ガラス工芸などの体験も。
【歴史文化資料館】ツバメに関する絵画や書、陶磁器などの展示も。
【道の駅・シルクのまち かつ】丹後観光の拠点。スポンジ、特産品や織物、木工品などのコーナーも。
【ふるさと館】ハブをテーマにした織物のアートワーク。

図Ⅳ-1 ローカルな小さな鉄道博物館 (パンフレットより)

しかしローカルな小さな鉄道博物館はここからが違っていたのである。「親会社の経営陣がメセナ活動に対して大きな理解があ……」り、「当時の厳しい経営環境下で投資効率が悪いと思われる鉄道施設（特に車両群）に目を向け……」その再興をはかる「大英断」を下したのであった。さらに「車両を中心とする鉄道施設を計画的にかつ安価に……本格的に修復作業を開始したのである。1988年2月であった。腐食損傷している部材を綿密に調査し、保存されていた図面、文献、写真等を参照して忠実に原状に復することを試み」る作業は現在も続けられている。

企業（日本冶金工業）側の、「保存に対する熱意とボランティア活動に対する理解が、多くの熱心な鉄道愛好家の共感を呼び起こし」、『加悦SL広場友の会』を結成し施設の整備・維持に参加しているのも、この博物館の好感度を高めている。そしてサイクリングロード「天橋立・ちりめん回廊」4コースの1つ「加悦谷ちりめんコース」（線路敷が転用されている）としても楽しめることから、SLだけでなく、人びとが出会う文字どおりの“広場”，すなわち加悦町の教養文化施設構想の核となっているのである。

◇〈問合わせ〉〒629-2422 京都府与謝郡加悦町字滝941-2 TEL. 0772-42-3186（代）

◇開館時間 10～18時（4～10月）／10～17時（11～3月）；

休館日 毎週水曜日（祝・祭日は営業／振替休日あり）

<謝辞記：調査訪問時対応と資料提供・須藤洋右氏（カヤ興産）／篠崎隆氏（加悦フェローライン）に御礼申し上げます。>

V 京都府織物・機械金属振興センター

わが国では、各都道府県や政令指定都市には必ずといっていいほど技術系の公設試験研究機関があり、地域の産業の振興に大きな貢献をしてきている。時には、技術系だけでなく経営指導も付加した総合指導所（センター）もある。丹後地方においても、京都府織物試験場が1906（明治39）年に設置され、丹後地域の織物業の発展に寄与してきている。2000（平成12）年には、織物部門に加えて機械金属課を設置し、名称も上記のように変更された。

また、公設試験研究機関には、最先端の機械類だけでなく、「産業遺産」や「近代化遺産」が保存されている場合が少なくない。そのことも意識して私たちはこの研究機関を訪問した。

京都府織物・機械金属振興センターの歩みは次の通り。

1905（明治38）年9月 京都府織物試験場の設置が決定。

1906（明治39）年2月 中郡吉原町（現峰山町）に建物完成、業務開始。

1927（昭和2）年3月 奥丹後大震災により建物全壊。

1928（昭和3）年8月 建物及び機械・設備の復興完了、業務再開。

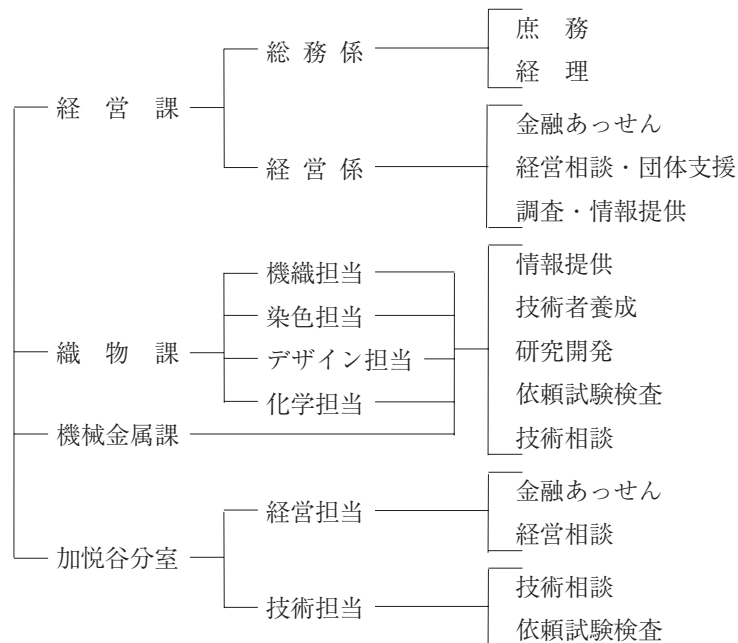
1956（昭和31）年10月 与謝郡野田川町に技術員駐在所を開設。

1966（昭和41）年6月 振興課、技術課に加え、新たに経営指導課を設置、総合指導機関

として体制整備。

- 1968（昭和43）年 7 月 庁舎を峰山町丹波に改築移転。
組織を技術課（技術指導係，試験研究係），経営課（総務係，経営指導係）の 2 課 4 係制に変更。
- 1969（昭和44）年 12 月 丹後機業振興対策 5 カ年計画策定。
- 1970（昭和45）年 8 月 丹後機業振興対策室を設置，1 室 2 課 4 係制となる。
- 1972（昭和47）年 6 月 名称を京都府織物指導所に変更。
技術員駐在所を廃止し，加悦谷分室を設置。
技術課の係制を廃止し，主任研究員制へ変更。染色棟竣工。
- 1975（昭和50）年 6 月 丹後機業振興対策室を廃止。
- 1977（昭和52）年 11 月 加悦谷分室を加悦町算所に改築移転。
- 2000（平成12）年 4 月 新たに機械金属試験機器棟を整備し，名称を京都府織物・機械金属振興センターに変更。
組織を経営課，織物課，機械金属課，加悦谷分室の 3 課 1 分室制へ変更。

図 V - 1 京都府織物・機械金属振興センター組織図



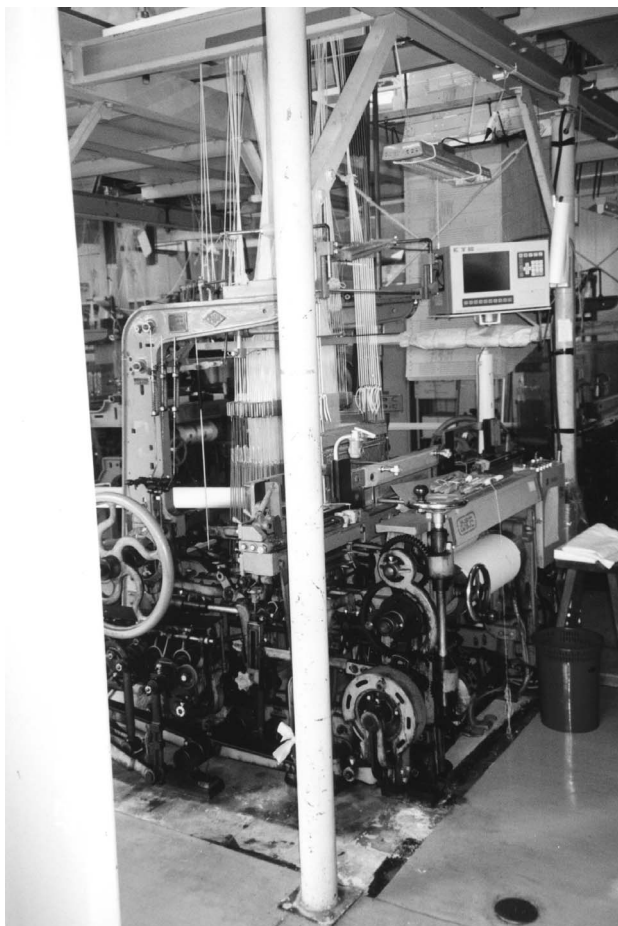
公設試験研究機関として歴史の古い京都府織物・機械金属振興センターの中でもとくに織物課には，各種の織機，撚糸機，染色機械が残され，かつ稼働している。さらに，海外（と



写真V-1 および2 京都府振興センターに保存されている海外・国内の織物見本集 (撮影庄谷)



写真V-3/4 京都府振興
センターで稼働している丹
後精工の「沼田織機」(野田
川町) (庄谷撮影)





写真V-5 京都府振興センターで稼働している最新鋭のレピア織機
(津田駒工業製) R300; 電子ジャカード (カヤバ工業製) ELJ-W (4032) (庄谷撮影)

くにフランス) の織物見本コレクションが保存されている (写真V-1 および2 参照)。

主要設備は次の通り。

機 織 関 係	染 色 関 係	試 験 機 器 関 系	機 械 金 属 関 係
サイジングワインダー 真空熱処理装置 湿式撚糸機 イタリー撚糸機 コンビネーション意匠撚糸機 ダブルツイスター カバーリング撚糸機 整経機 サンプル整経機 自動経糸継機 全自動通し機 ソフトワインダー 高速ジャンボワインダー コンピュータジャカード・ドビー機 小幅・広幅絹人絹織機 レピア織機 自動柄織システム	高温高压染色試験機 試験用オートスクリーン捺染機 チーズ染色・脱水乾燥機 自動回転式反染機 広幅用精練染色機 インクジェットプリンター スクリーンファックス 高温高压蒸気処理装置 デザイン創作システム デザインデータベース開発システム	経糸抱合力試験機 万能引張圧縮試験機 熱反応測定器 織物摩耗試験機 ビリングメータ 摩擦帯電圧測定器 ねじり試験機 通気度試験機 風合計測 (KES-FB) システム 実体顕微鏡 (ビデオカメラ装置付) X線分析装置 熱分析装置 走査型電子顕微鏡 紫外可視分光光度計 赤外分光光度計 各種クロマトグラフ 染色堅ろう度試験機一式 恒温恒湿装置	表面粗さ測定機 輪郭形状測定機 投影機 リニヤハイト 金属顕微鏡 ロックウェル硬度計 マイクロビッカース硬度計 万能材料試験機 (20 t) スペクトルアナライザ マイクロスコープ LCRメータ デジタルオシロスコープ 実体鏡 三次元測定機

Ⅵ 京都府丹後地域における「近代化遺産」

京都府教育委員会が、1998～99年度（平成10～11年度）に、文化庁の国庫補助事業として実施した「京都府近代化遺産（建造物等）総合調査」の報告書は、私たち共同研究プロジェクトのフィールドワーク実施時点では入手できなかったもので、それとは全く独立に実施した。

しかし、現在では、京都府教育委員会の「近代化遺産（建造物等）」の報告書は公開され閲覧できるので、私たちの調査対象以外でかつ丹後地域に限って、京都府教育委員会の調査報告書から要約的に紹介させていただく（図面、写真などは省略）。

表Ⅵ－2 京都府の地区区分（京都市を除く）

地 区	市 町 村
乙訓・山城	向日市 長岡京市 大山崎町 宇治市 城陽市 八幡市 京田辺市 久御山町 井手町 宇治田原町 山城町 木津町 加茂町 笠置町 和束町 精華町 南山城村
北桑田・南丹	京北町 美山町 亀岡市 園部町 八木町 丹波町 日吉町 瑞穂町 和知町
中丹	綾部市 福知山市 三和町 夜久野町 大江町
舞鶴・与謝・丹後	舞鶴市 宮津町 加悦町 岩滝町 伊根町 野田川町 峰山町 大宮町 網野町 丹後町 弥栄町 久美浜町

（注）1999年3月末時点での市町村名である。

(1) 旧京都電灯宮津火力発電所

（関西電力宮津ガスタービン発電所旧本館）

構造形式：鉄骨造及び鉄筋コンクリート造3階建

（一部5階建）

建設時期：1936（昭和11）年

所 在 地：宮津市字獅子崎

所 有 者：関西電力株式会社

宮津の近代産業は、明治時代後期から本格的に始まる。電力事業は1910（明治43）年の宮津電灯が設立され、順次電気が普及していった。鉄道は1924（大正13）年から1925（大正14）

年に開通するなど、それとともに近代化が進み、電力事業も大きくなり、1921（大正10）には波路に火力発電所が設置され、さらに1936（昭和11）年に獅子崎に新たな火力発電所が開設され、これが当発電所である。

建物の主要部は、ボイラー室とタービン室がそれぞれ南北に配され、発電施設は、石炭を燃料としたボイラー4基により発電機2基を駆動するもので、この発電機1基当たり1万キロワットの発電が可能であったという。1973（昭和48）年に、敷地北側に新しくガスタービン発電施設がつくられたため、この施設は稼働を停止され、その後利用されていない。

(2) 西山工場（ちりめん製造工場）

構造形式：第1・第2工場は木造平屋建、瓦葺

第3工場は木造2階建、瓦葺

建設年代：第1・第2工場は1895（明治28）年

第3工場は1908（明治41）年

所在地：与謝郡加悦町加悦

所有者：杉本誠一郎

丹後ちりめんの製造は、本稿第I章(2)で述べたように江戸時代の1722（享保7）年に、加悦町住人の手米屋小右衛門等が京都西陣で製織技術を学んだ後、丹後にその技術を持ち帰り、その技術を普及したと伝えられる。しかし、最近では着物需要の低下と絹織物の輸入によって産地の縮小化が進んでいる。

工場は3棟からなり、第1、第2工場は1895（明治28）年、第3工場はドイツ製発動機及びスイス製力織機が導入されたときに建設されたという。第3工場は2階建とし、2階部分は女工の宿舎に充てられていた。

丹後地方は1927（昭和2）年の丹後大震災で大災害をうけ、近世から近代にかけて繁栄したちりめん産業に関わる建物や諸設備のほとんどが失われたが、当工場はこの地域の主要産業であったちりめん製造業の近代化を知る上で貴重な遺構群である。

(3) 京都・宮津間車道の道路施設

構造形式：王子橋・石造アーチ橋、長さ28.4m、幅6.1m

岡田橋・石造アーチ橋、長さ16.9m、幅5.8m

栗田トンネル・石造、長さ122m、幅4.5m

建設年代：1881～1889年

王子橋・1884（明治17）年

岡田橋・1888（明治21）年

栗田トンネル・1886（明治19）年

所在地：王子橋・亀岡市王子／所有者 国（国土交通省）

岡田橋・舞鶴市岡田由里／所有者 国（国土交通省）

栗田トンネル・宮津市上司・獅子崎／所有者 国（国土交通省）

京都と丹波・丹後両地方は「山岳重量，峡坂屏列し交通支障多く」と記され（『京都府誌』），馬車さえ通ることができなかったといわれ，開削が遅れていた。

1881（明治14）年5月24日，京都府議会は，京都と宮津を結ぶ車道の開削について可決，11月から着工された。計画路線は京都市内から山陰街道を北上し，福知山市河守から志高，久川，由良，長尾峠，栗田，栗田峠，宮津へと通じるものであった。京都・宮津間の道路整備は物資の物的流通のみならず，軍港建設時の資材運輸においても重要な意味をもっていた。

この工事は当初5ヵ年の継続事業として着手されたが，大小の峠や坂路により難工事が続き，8年を経て1889（明治22）年8月に完成された。完成と同時に定期馬車も開業し，京都と日本海をむすぶ大動脈として位置づけられ，地域の発展に貢献した。この事業は京都府土木課の技師達の監督の下に数人の技手が従事していたが，その中には後に疎水工事の設計を担当する田辺朔郎も本事業に携わったと伝えられる。開削工事に伴い橋梁も架け換えや修繕が行われている。その主なものは，桂橋（木造），王子橋（石造），土師川橋（土造），京口橋（石造），牧川橋（石造），檜川橋（石造），岡田橋（石造），大手橋（煉瓦造）がある。このうち，現存するのは王子橋と岡田橋のみとなっている。

(4) 由良川橋梁

構造形式：24連プレートガーダー橋

建設年代：1924（大正13）年

所在地：舞鶴市字西神崎，宮津市字由良

所有者：西日本旅客鉄道株式会社

(5) 経ヶ岬灯台

構造形式：石造

建設年代：1898（明治31）年

所在地：竹野郡丹後町

所有者：国（海上保安庁）

日本での近代的灯台建設事業が開始されたのは，1867（慶応3）年からである。米・英・仏・蘭の4ヵ国と締結した条約（1866＝慶応2年）の中で航路標識が義務づけられたからである。当時，日本には近代的な灯台を建設する技術がなく，外国人技術者の指導に頼らざるをえなかった。それから十数年（明治10年代前半）までは，英国人建設技師R. H. プラントンの指導によって灯台の建設・管理がなされたが，1881（明治14）年になると日本人技師による独立した事業体制が可能となった。

日本海側の地域は、江戸時代には北前船の航路として栄え、山陰地方にも各地に和式の灯明台が配備されていたが、近代的な洋式灯台の設置は遅れていた。

経ヶ岬灯台の建設は1896（明治29）年に始まり1898（明治31）年12月25日に初点灯されたが、附属工事を含めて完工したのは1901（明治34）年末で、その建設には約5年間を要している。

(6) 舞鶴水道施設

建設年代：明治～大正期

所在地：舞鶴市桂，岸谷，北吸地

所有者：舞鶴市水道局

明治政府は、隣国の清国やロシアに対する戦略として海軍力の整備が急務となり、その拠点となる軍港として1886（明治19）年、横須賀，呉，佐世保に軍港を設置することを決定し、ついで1889（明治22）年に、舞鶴に鎮守府を設置することを決定した。

この舞鶴港に停泊する多くの船舶用として大量の補給用水を確保するため、海軍施設用水道建設計画が策定された（1896年）。軍用水道としては、豊富な水量が確保されること、腐敗しにくい良質の水であることが求められ、周辺溪谷の水質調査が実施され、その結果、与保呂川の上流郡を水源予定地とすることになった。

1899（明治32）年春頃より本格的な工事が着工，翌1900（明治33）年9月に桂貯水池堰堤が完成，続いて翌年10月には北吸浄水場が完成し，各施設へは1901（明治34）年に給水が開始された。さらに1910～12（明治43～45）年に増設工事が行われたが，1917（大正6）年にも軍港拡張とともに水源地増強の計画がおこり，1921（大正10）年に附属施設も合わせて完成した。

(7) 宮津カトリック教会聖ヨハネ天主堂

構造形式：木造平屋建，瓦葺

建設年代：1896（明治29）年

所在地：宮津市字宮本

所有者：宗教法人宮津カトリック教会

宮津カトリック教会は，1888（明治21）年にフランス人宣教師ルイ・ルラブ神父によって設立された。設計はルイ・ルラブ自らが行っており，施工は宮津の日本人大工・太井正司が当たっている。工事期間は1895～96（明治28～29）年である。祭壇用の彫像及びステンドグラスのための色ガラスは，直接フランスから輸入された。1927（昭和2）年の丹後大地震により一部を破損したが，同年に改修された。会衆席が畳敷きであるのも貴重な遺産である。

(8) 震災記念館

構造形式：鉄筋コンクリート造，地上2階，地下1階建，塔屋付

建設年代：1929（昭和4）年

所在地：中郡峰山町字室小字元薬師

所有者：峰山町

1927（昭和2）年3月7日，丹後地方一帯を襲った丹後大地震は，現在の網野町郷村を震源地として，マグニチュード7.5，震度6，死者3,000人余り，負傷者7,800人に達し，北丹後地方に甚大な被害を与えた。とくに，峰山町は，全1,035戸中，845戸全焼という壊滅的な状態であった。この地震からの復興の際には全国から義援金が寄せられた。その一部を用いて地震の教訓を後世に伝えるため，街の中央，元薬師の山頂に丹後震災記念館が建設された。

(9) 旧口大野村役場庁舎

構造形式：木造2階建，瓦葺

建設年代：1929（昭和4）年

所在地：中郡大宮町字口大野

所有者：大宮町

この建物は，伝統的な民家の並ぶ景観の中で，唯一擬洋風のモダンな景観を生み出している。建物南半分は洋風部分で，北半分は和風部分を併せもっている。

Ⅶ 文化財の保存と活用・再考

文化とは何か。文化財・文化遺産とは何であろうか。「産業遺産の保存と活用」の研究において，私たちは常に文化と産業遺産の関係を考えてきた。

「1990（平成2）年に文化庁が近代化遺産の総合調査を開始してから，文化財や文化財行政にあたらしい風が吹いている。土木・産業・交通遺産が，文化財の範疇に入ったことも大きな動きだし，原爆ドームの世界遺産の登録は，文化財の年限を一気に昭和戦前期まで引き下げた。その後，建造物では竣工後50年たったものは，文化財の対象になることが決まった。さらに1996年の秋には登録文化財制度が制定されたことによって，文化財概念と文化財の利活用はさらに広がった。」（伊東孝『日本の近代化遺産——新しい文化財と地域の活性化——』岩波新書，2000年，p.225）

ここでとりあげた産業遺産，「赤煉瓦の建造物」も，「鉄道駅舎や蒸気機関車・客車・貨物車」も時代と社会と地域の特性を帯びた文化財であり，日本の近代化を担ってきた文化遺産である。文化遺産は前世代から受け継ぎ，次世代に伝えていくべきものであるのみならず，現代と近い将来を見通すための「情報」と「知恵」に溢れている。

たとえば生活文化を見ても，若い世代のほとんどは練炭，五徳，上がり湯，卓袱台，天秤

棒、行李、物売りの声……などを知らないであろう。「ノスタルジアは生活体験にないもので、今の学生は、戦前は江戸時代と同じという感覚があり、蒸気機関車はそういう部類に入っています。（小池滋、『日本ナショナルトラスト報』No.394（2002.5）から）」誤解を恐れず極論すれば、文化遺産の価値は体験学習から理解でき、体験学習のためには文化遺産が保存されていなければならない、ということである。

しかるに赤煉瓦建造物や蒸気機関車に限らず、文化遺産の保存には人（職人・技能者、研究者、ボランティア）・場所（立地／移築地、静態／動態展示地）・金（修復・維持・管理資金）・情報（文献資料、国内外ネットワーク）が欠かせない。そしてこの4つを充足させることは一自治体、一企業の枠を越えたものであり、世界遺産基金の精神、すなわち私たち“世代”の義務なのである。

文化遺産を保存するための具体的方策を考える分野を、ヨーロッパ、とくにイギリスでは“ヘリテッジ・マネジメント（Heritage Management）”，直訳すれば「（文化）遺産の経営管理（論）」と称し、大学院（修士）科目として「もの」に即して講じられている。日本には、若干触れておられる研究者はいるが、まだ存在しない科目である。先見性ある研究者の建築保存論では：

「保存の手段を講じたうえでの活用は、歴史的遺産を現代社会と結びつけ、過去の遺産をわれわれに理解させてくれるのに役立つ。……歴史的建造物を活用するときには、守らなければならない一線があるはずだと、誰でも思う。よく知られているように、国際的には、こうした守るべき一線の判断基準のことを、オーセンティシティ（Authenticity）とよんでいる。……ユネスコやイコモスといった国際団体では、従来、このオーセンティシティを、材料、デザイン、技法、場所が、当初から変わらずに保持されつづけていることだという見解を述べてきた。しかしながらこれだけの定義では、非西欧文化圏の農耕儀礼にむすびついた建築遺産や、無形の行事を中核とした歴史的遺産の特性には合わないという議論がなされるようになり、1994年11月に奈良で開かれた国際会議では、このオーセンティシティを、形態と意匠、材料と材質、用途と機能、伝統と技術、立地と環境、精神と感性、その他内的外的要因を含むものだと合意した。……個人的には、オーセンティシティという言葉は「由緒正しさ」とでも訳したほうがわかりやすい……「由緒正しさ」だと考えれば、保存という行為は由緒を伝えつづける行為でなければならないのではないかと、具体的に考えるようになるからである。……」（鈴木博之『現代の建築保存論』王国社、2001年、pp.8-10：下線は種田）

市民の財産である文化遺産を、どう保存し活用するか。これからの産業遺産研究は、概論ではなく事例研究へ進むべき時期に来ているのである。

（本稿の執筆分担は、「はじめに」、Ⅰ、Ⅴ、およびⅥは庄谷邦幸、Ⅱは並川宏彦、Ⅲ、ⅣおよびⅦは種田明である。）

Industrial Heritage in Tango Region of Kyoto Prefecture

Kuniyuki SHOYA

Hirohiko NAMIKAWA

Akira OITA

We researched on the Industrial heritage in Tango region of Kyoto Prefecture.

We have surveyed the (1) Brick Museum and (2) Hoffman kiln in Maizuru city.

The Hoffman kiln of Kanzaki Concrete Co. Ltd. is the important industrial heritage. We also surveyed (3) steam locomotive praza in Kaya town. It is one of few locomotive open air museum in Japan. And we surveyed (4) Kyoto prefectural promotion center in Mineyama town. There is practiced technological and managerial guidance for local industries. The center have industrial heritage as design samples and machines. Therefore, we reconsidered on the conservation and reuse of industrial heritage and site.