

〔共同研究：近代産業遺産の調査研究〕

産業考古学と産業遺産

——何のために情報を収集し、誰に伝えるために保存するのか——

井 上 敏*
野 尻 巨**

I はじめに 問題意識の設定

この小論は、共同研究プロジェクトの一応の成果として、産業考古学と近代化遺産の保存の意義について、理論的な見地や社会的背景から考察するとともに、地域博物館・企業博物館からナショナル・トラストやエコミュージアム・heritage tourism（すなわち産業遺産を対象とした新しい観光のあり方）へと、将来の展望を試みるものである。

この研究では、まず近代化遺産や産業考古学のあり方について、社会的背景やカルチュラル・スタディーズの見地から、かなり強力な批判を含めて、全面的に否定してみる。そして改めて、弁証法的に矛盾を止揚するかたちで、より持続可能な近代化遺産やそれに関する情報の収集・保存・活用の提案を試みることにしたい。

産業考古学は、学問としての体系化や系統的な収集情報の蓄積整理が遅れて、ある意味では、存亡の危機的状況にある。何のために事実を収集し、誰のために後世にどのようにして伝えるのか。写真や記録に留めるものと、現物を保存するものの基準はどこでわけなのか。それらをひろく一般市民に理解してもらうためには、産業考古学が生じてきた社会的背景について考察しなければならない。

そのため、この論文では、具体的な近代化遺産に関するケース・スタディには一切触れない。それは、膨大な産業遺産や近代化遺産の多くをこの小論文で一括的に展望することは、紙幅上無理であり、内容が網羅的で乏しくなるだけであるし、すでに多くの関連著作物が表1に示すように多数、出版されているからでもある。また今回は技術史に関する翻訳書を除外し、オリジナルの日本語の文献に関する展望に限ることとした。

産業考古学で取り上げられる産業遺産・近代化遺産の内容はあまりにも広範である。その領域は土木建築・交通・機械に大別できる。またそれらの産業遺産としての定義づけも筆者によりさまざまであった。それらの産業遺産の対象範囲や定義づけを展望し、表1のように

*本学経営学部

**本学経済学部

要約した結果、次のような傾向が読み取れた。

当初、70年代後半は農林水産業や伝統産業（地場産業）に関する近世以前の遺産も取り上げられていたが、次第に近代以降の鉱工業を中心とする近代化遺産に力点が移ってきた。また理論的入門書から写真つきガイドブックへと内容が変化してきた。特に土木建築遺産への関心が高まり、地域の景観や風景の保存が志向されるようになってきた。

しかし、同じ場所の産業遺産ばかりが紹介されるようになり、一部の本の内容は陳腐化しつつある。そこで、新しく新規に産業遺産を発掘・紹介することが必要であるが、そのような対象物は工場や鉱山構内の立ち入り禁止場所であったり、一般の人々が容易に近づけない場所にあるため、その紹介は困難であろう。

とにかくも、産業考古学についても、一般の人々への入門・紹介・普及の時期は一段落し、これからは産業遺産の保存に関する技術や、保存のための機関や財源などの制度・法律・財政的側面や、いったい誰のために何を伝えるために記録し、保存をするのかという、郷愁を超えた理論的進化や議論の発展がはかられるべき段階にきていると言えよう。

なおここで取り上げた文献は、日本全国を対象とした産業考古学一般に関するものを取り上げた。地方産業史に関するテーマの図書や、自動車史・鉄道車両史などの個別テーマの文献はあまりにも大量にのぼるために除外している。

それでは、この展望結果をもとに、次章ではまず産業考古学や近代化遺産の定義から見ていくこととしよう。

表1 主要な産業考古学の文献に見る産業遺産の内容（刊行年順）

黒岩俊郎・玉置正美（1978）：（著者黒岩：資源論，玉置：機械工業史）英国の産業考古学の動向や日本の研究動向を展望し，方法論を述べた入門的テキストである。エネルギー遺産（風車・水車・水力発電所・石油井戸），金属関連遺産（たたら炉・鑄鉄橋・煉瓦洞・金山），農業革命（伝統的農機具），回船と伝馬，公害（足尾鉍毒事件，筑豊の鉍害）について記述がある。農業史・交通史との関連をふくめて，江戸時代以前の産業遺産に関心が示されている点に特色がある。

黒岩俊郎・玉置正美・前田清志（1980）：（著者黒岩：資源論，玉置：機械工業史，前田：科学技術史）1980年当時に現存した全国の現役水車の所在地とその利用法が詳細に記されている。また古代・中世・近世における水車技術と利用の変遷が解明されている。さらに工業用水車と農村用水車にわけて，その衰退のプロセスが説明されている。

日本建築学会（1983）：日本全国各地域別に，明治以降の近代建築遺産の名称・所在地・設計者・建築者・建築年次・所有者を記したデータ集。写真は掲載されていない。

玉置正美（1985）：（著者：経済学・機械工業史）日本各地における漁業・舟大工・製塩・塩の道・木地師・水車・石橋など，伝統的な近世以前の産業遺産を取り上げる。沖縄文化・北海道文化と前近代および近代の産業遺産について独自に章を設けている。近代化遺産としては，琵琶湖疎水や製鉄について言及。全体として，地域文化のなかでの産業遺産を記述する特色をもつ。

山崎俊雄・前田清志（1986）：（編者山崎：産業技術史，前田：産業技術史）産業考古学会に発表された会員の研究調査報告を論文集としてまとめたもの。鉱山・金属・土木・建築・農業・電力・交通・機械・風水車・化学・繊維・窯業の各分野から構成されている。たたら製鉄・和紙・瓦・はぎ舟など，近世以前の産業遺産や，ビール醸造や馬鈴薯澱粉製造など農業関連遺産についても，言及されている点が特色である。方法論として，技術史と産業考古学および，産業考古学と博物館のテーマに関連する論文が収められている。

前田清志（1992）：（著者：産業技術史）水車技術の伝播・近世までの水車技術史・近代産業と水車・水車技術にみる風土性・水車の保存・文学芸術と水車について，詳細に言及されている。

藤森照信（1993）：（著者：建築史）日本の幕末以降の近代建築の変遷について，実際の建築物をもとに，時代別建築様式や建築家の設計思想とともに詳述している。

産業考古学会ほか（1993～94）：日本国内における公開・保存されている産業遺産について，一覧通観できる図書。第1巻（農林水産，鉱山，石炭・石油，鉄鋼金属，伝統技術），第2巻（風車・水車，原動機，工作機械，電力，電気通信，応用化学・醸造，精密・産業機械）と第3巻（繊維，鉄道，自動車，船舶，航空機，橋・燈台，用水・ダム・土木）から構成されている。

吉田桂二（1995）：（著者：建築工学・日本建築）日本全国各地の重要伝統的建造物群保存地区について，その歴史的・景観的特色を総覧できるように解説したもの。各地区について，著者自身による写生画が添えられている。

石井一郎（1996）：（著者：土木工学）世界遺産である日本国内の自然遺産・文化遺産について記述した後，日本各地の町並みと街道・鉄道・乗り物（人力車）・城郭（石垣）・石造橋・鉄筋コンクリート橋・鋼橋・港湾（灯台）・運河（水道）・水力発電・かんがい用水・上水道の主として土木遺産の事例について，詳細に言及している。

加藤康子（1999）：（著者：事業家）鉱業遺産，鉱山・炭鉱などに関する保存の実態を記述。日本・米国・英国・オーストラリアの実情を比較。ナショナル・トラストや世界遺産との関連性に言及。鉱山観光による地域おこしを提言。

馬淵浩一（1999）：（著者：技術史・博物館学）幕末以降の日本の近代技術者のエピソードや人物誌を中心に，機械・繊維製糸・化学工業・電力事業の発展を取り上げる。新幹線・自動車・顕微鏡・電卓など戦後の技術開発も取り上げているのも特色である。日本人の技術開発の勤勉さの思想的拠り所として，石田梅岩の石門心学に言及している。

東京国立文化財研究所（1999）：従来の文化財の概念に産業遺跡と産業遺産の概念が新たに付け加えられた。文化財として産業遺産を保存することが，科学技術立国としての日本の証しであるとして，その重要性和保存・管理・運営の諸方策について，内外の博物館関係者など，各界の専門家の論文が集められている。総論として，文化庁における産業遺跡や産業遺産の定義や，その指定・保存に関する政策のあらましが述べられている。その後，各専門家による事例報告として，建造物・船・航空機・自動車・鉄道車両・鉄道建造物・各種機械・織物工場の保存・管理運営の事例と具体策が記されている。最後に産業技術博物館のあり方について，日本と欧州の比較が論じられている。

- 伊東孝（2000）：（著者：土木工学）近代化を担った各種の建造物や工作物を近代化遺産として取り上げている。それらは土木・交通・産業の各遺産からなる。それらを、単体としてではなく、システムとして保存する。すなわち、できるかぎり、稼動していた時の状況を再現して保存することが課題である。地域資産としての近代土木遺産を、地域保全型開発の活用に活かす。具体的な近代化遺産の事例として、橋梁・広場・貯水池・下水道・運河・ダム・砂防・干拓・発電所・ドックなどに言及している。
- 前田清志（2000）：（編者：産業技術史）日本機械学会の協力・支援のもとに行なわれた調査をもとにまとめられた本。1945年までに製造され、国内で実用に供された工作機械・機関車・動力機械（エンジン）・交通機械（自動車・オートバイ・航空機）・産業機械（巻揚げ機・ポンプ・織機・紡績機械・印刷機など）・精巧機械（試験機・計算機・時計・カメラなど）を収録し、機械技術史年表をつけている。
- 土木学会（2001）：橋梁・トンネル・堰・堤防・水門・建築物（駅舎・灯台・発電所・水道施設・軍事施設）、その他（並木・石畳・軌道・運河など）について、分類区分し、所在地・都道府県別に、建設年などの詳細なデータと写真を付した一覽資料である。
- 日本ナショナルトラスト（2001）：産業（鉱工業遺産だけではなく、小岩井農場や、みちのく地方漁船博物館を掲載）、土木（鉄道施設・ダム・港湾・橋梁、閘門など）、建築（倉庫・発電所など）、機械（起重機・エレベーター・巻き揚げ機・自動車・機関車など）の概要について、所在地の状況を旅行ガイド風に解説。
- 平岡昭利（2001）：（編者：歴史地理学）全国各地に残る水車動力の利用を江戸時代や近代産業との関連性ととも、技術史や地理的特色のもとに考察を加えている。写真や図版が説明を効果的にしている。
- 増田彰久（2001）：（著者：写真家）文明開化期から戦前の建築物・土木構造物を近代化遺産として定義。時計塔・駅舎・機関庫・橋梁・トンネル・ダム・水力発電所・浄水場・配水塔・火の見櫓・窯・工場・煙突・灯台・港湾・税関・倉庫・ドッグ・運河・要塞・送信塔・気象台・天文台・温室・ホテル・刑務所を取り上げている。
- 増田彰久・清水慶一（2002）：（著者増田：写真家、清水：建築技術史）増田（2001）と同様の内容で、北海道から九州まで、順に紀行文的に配列された写真集。
- 読売新聞文化部・玉木雄介（2003）：（著者玉木：写真家）東日本編と西日本編の2巻からなる。全国各地の近代化遺産（鉱山・建築物・土木遺産）について、写真をともなった新聞記者による紀行文集。
- 森まゆみ（2003）：（著者：作家・地域雑誌編集者）東京都内に残る歴史的な近代建築や町並みを保存し、再生・活用する町づくりを提言している。
- 小野田滋（2003）：（著者：土木工学・鉄道史）鉄道土木施設、すなわちアーチ橋・トラス橋・高架橋・橋脚・橋台・土構造物（築堤・切り通し）の技術史的な見方（鑑賞の仕方）とその調べ方について、写真も図版も豊富に解説されている。また木材・石材・煉瓦・コンクリート・鉄材といった材料の調べ方についても触れられている。

詳細な書誌情報については、本論文末尾の参考文献一覧を参照すること。

II 産業考古学と近代化遺産の定義

産業考古学は1950年代において、英国で創設された。まず、産業考古学は産業革命によって作り出された遺物・遺跡の研究であると定義された。後にこれに、由緒ある名建築である鉄道の駅舎改築に反対する市民運動がこれに加わり、産業に関する歴史的景観の保存・保全を対象とするまでに拡大した。これらの英国の伝統をもとに、黒岩・玉置（1978）によれば、産業考古学とは、「産業考古学とは産業記念物の保存と研究に関する学問である。」と定義された。産業記念物とは、不動産（鉱山・工場・鉄道線路・運河などの産業遺跡）と、動産（機械・道具・製品・車両などの産業遺物）から構成される。

これらの産業記念物は産業遺産とも呼ばれる。産業遺産には広く、江戸時代の農具なども含まれる。これらは、すでに民俗学や文化人類学の対象でもあることから、特に産業革命以降、問屋制家内工業からマニユファクチュア、工場制手工業の段階に至った時点の産業遺産をもって、「近代化遺産」として、再定義されている。

また産業考古学と技術史の関連性の観点から、山崎（1986）は、その方法論について、次のように定義している。産業考古学と技術史は、研究対象は共通であるが、産業考古学は考古学的アプローチを方法論とする。野外調査（現地調査・発掘・実測・撮影・記録など）と、屋内調査（整理・復元・記録・保存・文献史料研究）が行なわれ、年代決定など、産業遺産の解釈とその総合化が最終目的となる。

さらに山崎（1986）は、産業遺産を産業技術史上における過去の、および現存する「労働手段」として捉え、科学技術史における文献史料研究成果とともに、上述の考古学的アプローチを加えて、「あらゆる実証的方法を駆使し、現存する過去の労働手段を対象として、その歴史的意義を解明し、これらを国民の文化遺産として、永久に保存する方策を研究する科学である。」と記している。

なお、これらの著作を初めとして、日本における産業考古学や産業遺産に関する公刊書における定義と取り上げ方の、それぞれの違いについては表1に示しておいた。

しかし、これらの本が取り上げた産業考古学や産業遺産の対象としては、土木建設物や鉱山・鉄道・機械などと多様であった。多くの本が一般向けの啓蒙的な性格から、内容が網羅的であって、それぞれの個別分野の専門書ほど、内容に深まりは認められない。また何のために産業遺産に関する情報を、どのようにして収集し、後世の誰のために伝えるのかという点についても、単にノスタルジアの保存や町おこしの観光資源に用いるというような一般論に留まっている。

そこで、産業考古学の存在理由について、より他の角度から考察を加えることが必要と考えられる。次章では、それらの点について、検討することにした。

III 産業考古学へのまなざし

1. 産業考古学成立の社会的背景

すでに前章で記したように、英国では1950年代以降、産業考古学という用語が作り出されると同時に、一般市民が、休日に産業遺跡や産業遺産を探索する旅行に出かけることが、静かなブームとなった。このようなブームの背景となった社会的状況について、言及することとしたい。

もとより英国は産業革命発祥の地であった。世界中を植民地として支配した大英帝国の富の蓄積は産業革命を成立させ、世界の工場として、栄光をほしいままにしていた。しかし、第二次大戦後、米ソ、二大超大国の政治的・軍事的台頭や覇権の確立、アジア・アフリカ・ラテンアメリカ諸国の民族独立運動の興隆、第三世界の国際政治における地位向上、旧植民地諸国の独立にとまなうイギリス連邦の実質的解体、西欧の大陸部における経済同盟であるEEC 結成時に見られる英国はずしの動きなど、さまざまな面で英国の国際的権威と威信が失墜していった時期であった。

また英国の国内経済においては、大戦被害の復興と近代化のための資金的投資が整わず、旧植民地市場を喪失したため、石炭・鉄鋼・造船・機械・繊維・紡績など主要産業に構造的な不況が深刻化した。失業者は増大し、工場・鉱山の閉鎖が相次いだ。特に地方の経済は疲弊するとともに、都市においてもスラム街の拡大や治安の悪化など、都市社会問題が深刻化した(森嶋, 1977)。

このような状況のもとに、英国の産業考古学が成立し、一般市民に産業遺産の探索がブームとなったことは、産業革命発祥の地、世界の工場と言われた大英帝国の栄華へのノスタルジアであり、英国国民としてのアイデンティティ(自己存在証明)の再確認に他ならないものであろうか。

もし仮に、英国における産業考古学の普及を、「英国病」という社会現象の一発露形態と見なしうるならば、日本における近年の産業遺産ブームは、「日本病」ともいうべき現象の発現形態ではなかろうか。

ここで、同時代史的に日本の社会的現況を振り返ってみよう。

昭和30年代、日本経済の高度成長期には、エネルギー革命をはじめとして、重化学工業を中心とする生産が増大し、国民所得が著しく増加した。その反面、大都市圏の過密・環境悪化と地方に進行した過疎という、地域格差が著しく拡大した。総理にもなった田中角榮(1972)の『日本列島改造論』は、旅客貨物ともに交通量が急速に増大することに対応して、日本全国各地に新幹線・高速道路・空港を建設・整備し、日本列島を一日行動圏として、大都市と地方の格差を解消するものであった。そこで描かれていた豊かな人々の暮らしは、都市・農村を問わず、毎週のように自家用車・新幹線・航空機のあらゆる交通手段を駆使して、先月は北海道、今週は沖縄、来月は海外旅行と、高所得で余暇を謳歌し、長距離交通の利用

を繰り返し、大都市と地方の格差は解消するというばら色の夢であり、まるで無邪気な空想科学小説のように将来の日本は表現されていた。

しかしオイルショック以降、日本の重厚長大産業は衰退し、激しいリストラが行なわれた。一方、半導体・自動車など、軽薄短小・高付加価値型の産業は日本経済の主導的役割を果たすようになるという、劇的な産業構造の転換を経験した。

ところが、バブル崩壊後不況は、土地資産価値の下落にともなう金融危機をもたらした。このため、一般に給与の伸び悩みや減額が生じ、その中で残された住宅ローンなどの負担は、個人の不動産価値の実質的な目減り分だけ、潜在的に不良債権化し、各世帯の可処分所得の減少や消費の伸び悩みにつながっている。

円高による産業空洞化は、アジア経済の台頭やアジアの急速な工業化とその発展にともない、日本国内工場の閉鎖やリストラを生じさせた。これにより、日本に蓄積されてきたものづくりの技術者や、職人芸的な経験と勘による生産加工技術の伝統は崩壊しつつある。

加えて、高齢化による介護問題の発生が深刻化している。さらに少子化により、将来の人口減少が急激に展開すると予想されている。人口減少は、将来の国内マーケットの縮小を招き、産業空洞化をいっそう進行させる要因ともなる。また人口減少は、土地需要の減少による資産価値のさらなる減少を招く。これらの諸要因が複合して、将来の年金や財政・福祉政策の破綻をいっそう深刻にするであろう。

このような構造的な不況は、20世紀後半の第二次世界大戦後の世界の先進資本主義経済を支えてきたフォードイズム型大量生産大量消費体制とケインズ型福祉国家の崩壊とも言い換えることができよう。

このような産業構造転換やリストラに反映される産業化社会の衰退にともない、日本においても、過去の産業化社会の繁栄に対する郷愁が、一般市民の産業遺産ブームの原動力となっていると言える。その点で、日本における近年の静かな産業遺産ブームは、英国病とかなり共通した「日本病」とでも言うべき社会病理的な現象の反映ではないだろうか。

リストラや空洞化によって、精神的に圧迫を受けた人々、特に企業戦士とも言うべき旧エリート層にとっては、その心の傷、トラウマを癒す場が求められている。これらの人々にとって、企業活動をリタイアした後に、新たにそれまでと全く別の分野・領域で自己実現を充たす活動を求めることは容易ではない。むしろ既存の知識・技術・経験を活かした領域で、新たな生きがいを探求することになる。これまでの体験や習得知識を活用できる産業考古学や産業遺産調査は、これらの人々の求める老後の生きがいづくりに、うってつけのテーマなのである。

また高度な消費社会である現代においては、商品に実用的価値以上のデザインなどの付与を通して、記号や象徴としての意味があたえられている。計画的陳腐化や創造的破壊を通して、すぐに商品は廃れ、新製品にうつりかわっていく。それは家庭製品だけではなく、航空機や鉄道車両などの公共財や建築土木物にまで、急速な計画的陳腐化がおよんでいる。この

ような新技術・新製品・新サービスの導入は、同時に、一方では多くの働く人々のリストラをともなって実現している。人々は、このような使い捨て文明への反発として、より歴史的な、伝統的な、環境にやさしいものへの愛着や志向を強めるのである。しかし、そのような人々の関心も、後節で検討するように、一面では、実は企業の論理によって駆り立てられ、操られているのではあるが……。

さて、日本の近代産業化社会が、過去に特に大きく変化し、繁栄した時期として、明治維新から近代工業の勃興期・第一次大戦後の好況・戦後復興期・高度経済成長期などをあげることができる。しかし、これまであまり産業考古学では、重視されてこなかったが、特に高度成長期への関心と郷愁が産業遺産ブームの大きな原動力と思われるのである。なぜならば、先述のようにオイルショック以降、急速な産業構造の転換を遂げたが、高度成長期の発展の中心となった重化学工業の多くは、明治の文明開化に起源を有する産業部門であった。またこれらの企業の多くは、三井・三菱・住友など、明治もしくはそれ以前に系譜をさかのぼるものである。さらに高度経済成長期の体験や記憶を保有する世代が多いが、豊富に残されていた高度成長期の産業遺産も、近年は急速に失われつつあるからである。

すなわち、オイルショック以前と以後の産業については、その部門構成や企業形態、生産技術に大きなパラダイム転換がある。しかし第一次オイルショックから、すでに30年が経過した。今後はオイルショック以降の産業遺産についても、産業考古学の対象として検討すべき時期に来ているのであろう。

ところで、近年の産業遺産ブームを考察する際のもう一つの背景として、「ふるさと崩壊社会」という概念を提案してみたいと思う。明治から大正にかけて、日本における手工業から、蒸気動力・電力利用へと工場制機械工業が成立し、工業化の盛んな大都市においては、大量の工場労働力が必要とされた。こうして、貧困に苦しむ農山漁村の余剰労働力は、大量に大都市圏に流入してきた。そして、都市から盆・正月の帰省、法事や祭礼などへの参加などによって、ふるさととの交流は続けられてきた。その第一世代は明治・大正に、実際にふるさとは郷里であり、父祖の地としての人間関係にはぐくまれた世代である。第二世代は都市出身であるが、戦時中の疎開などで、父母のふるさととしての生活体験を共有することになった世代である。しかし都市出身の第三世代・第四世代が活躍する時代となると、都市とふるさととの関係は希薄化しつつある。そして、具体的には、介護の負担や資産相続問題などにおける意見や利害関係の相違がきっかけとなって、親戚関係が途絶えることが多い。

このように現代社会は、都市と農村住民との血縁を通じた共通認識や連帯意識が解体していく時代である。このことを「ふるさと崩壊社会」と名づける。

このことは、行財政改革・民営分割化のもとに、国有鉄道・電信電話・高速道路・郵便事業など、全国津々浦々にはりめぐらされた統一的な、公共的ネットワークの解体再編が行なわれることにも反映している。かつての『日本列島改造論』が執筆された時代は、都市住民にとっても、ふるさとの鉄道や道路など、社会的インフラが立派になる、すなわち父祖の地

が近代化されるということは、素直によるこぼしいことでもあった。しかし、今日の都市住民にとっては、リストラ・住宅難・通勤地獄と重税の圧迫感に苦しみ、生活が困窮化するなかで、それらが自分達に無関係な地域に利権が配分されているという反感やねたみの対象でしか、他ならないからである。

そして、血縁関係の疎遠化にともなって、すでに大多数の都市住民にとって、原郷としてのふるさとはずでに失われている。今日ほど、都市と農村との精神的関係が希薄になった時代はない。しかし、リストラやストレスで傷心した感情を癒す場として、血縁・親族関係といったわずらわしい人間関係をともなわない、新たなふるさとは、父祖の地とは別に求められている。それを「擬似ふるさと体験」志向と名づけよう。それらは、グリーンツーリズム・エコツーリズム・産業遺産探索ブームとして、ひろがりつつあるのである。

2. 産業考古学へのまなざし

産業構造の転換・ハードからソフトへと、いっそう脱産業化や情報化が進行してくる。そのようななかで、物的な消費のあり方や、物よりも情報の持つ価値や意義が変化してくる。

ヴェブレン（1961）は、『有閑階級の理論』において、ゆたかな社会では非生産的職業に従事する上層階級は、富を所有するだけでなく、その所有の事実を証明することが必要となると記している。そのため、有閑階級は、非生産的な時間の消費である余暇や趣味に没頭し、高価な美術品の収集など、他者に誇示するための衒示的消費にはげむようになる。

またボードリヤール（1979）は、『消費社会の神話と構造』において、生産社会から消費社会へという変化のなかで、「もの」あるいは「もの」にまつわる知識や情報が、記号や象徴としての意味を持つと記している。

このような考えを受けて、産業考古学の対象となる「もの」、すなわち産業遺産や、産業遺産に関する知識や情報の収集について、考察を加えてみよう。

産業考古学は「もの」に関する知識や保存に関する学問である。しかし、経済学における産業論や先史時代を対象とする考古学との方法論的關係が不明確である。また遺跡の発掘や出土品の保存に関する先史考古学のような理論的・技術的体系は、全く備わっていない。大学に産業考古学専攻学科や独自の研究室、研究機関が存在しているわけではない。すなわち学問的には、制度化・系統化されていない。個々の研究者は、それぞれ機械工学・土木工学・建築工学・自動車工学・鉄道史など、個別の物を対象とする専門領域に属している。したがって、それぞれの個別の研究者が持つ知識や情報・方法論を総合化し、分析し、内容を深化することは難しい。

このため、産業考古学界のいくつかの学会誌や図書に掲載される記事は、専門的分野の読者を対象とした内容レベルにはなりえない。むしろ他分野の一般読者を対象とした産業遺産の写真入りの所在紹介記事に留まるのである。そのため、すでに個別の産業史・技術史・交通史などの領域の専門家からみれば、既知の自明な情報をならびかえて、追認しているのに

すぎない。表面的で網羅的である。何か未発見の産業遺産についてのオリジナルな知見を実証し、発見することも乏しい。

むしろ、すでに名所旧跡化した既知の産業遺産を、みんなで同じように追体験し、同じ所で写真撮影をして、自己満足するという独自性の乏しい団体観光旅行のようなものにすぎない。

このような思想性を欠いた、そして論理実証主義の精密性をも欠いた学問のあり方は、産業考古学に留まらなくても、「即物的な、無意味な事実の積み重ね（山野，1998，p.i）」という否定に値しよう。一般に、学者とは統計数理の分析に苦心するか、一方、あるいはそれを論理実証主義における人間性不在の方法論であると批判し、哲学思想的に人文主義思想の観点から研究を再構成することに苦心しているものである。このような多くの研究者にとっては、産業考古学の研究とは、単なる産業遺産を物見遊山で見物する旅行記を記す趣味のようなものであって、科学や研究としては許し難いものであろう。

このように、産業考古学はアカデミズムとしては、認知され難いのである。あるいはアカデミズムに位置づけることは、できないのではないだろうか。むしろ産業考古学は趣味である、楽しみである。個人の文化的活動である。産業考古「楽」や一種の文化的活動であって何が悪いと開き直ってもよいであろう。そこで、趣味と産業考古学との関係について、さらに考察することにしよう。

ボードリヤール（1979）は、消費社会においては、「もの」の消費や「もの」にまつわる情報の収集が、他者に見せるための消費やコレクションに転化し、倒錯していると記している。現代社会において、人々は現実の日常生活の場において、自己実現、すなわち自らの確かな存在を実感することは困難となってきた。むしろ、生活の場から離れた、趣味やレジャーという変身の場において、言いかえれば、生産の場においてではなく、消費の場において、はじめて自分本来の姿を確認しようと試みている。

こうした受け身の社会を肯定したうえで、孤独な、そして個別化された人々の感性（フィーリング）に訴えるのが、企業のマーケティング活動であり、産業デザインである。そこで、商品やそれにまつわる情報・知識・技能などに記号や象徴としての意味が付与される。それらは、決して一般社会に広く認知されるものとは限らない。ごく一部の孤独で個別化された人々、閉鎖的な同好者の間にのみ通じる、スラングや符丁として理解される。

しかし、企業によって、次々と消費に追い立てられ、コレクションの拡大においやられる人々は、決して自律的な人格的存在ではないのである。そのため、人々は決して、不安感やむなしさから逃れることはできない。それは、場合によっては物神崇拜のフェティシズムや錯乱・狂気ですらある。やがて、人生をかけて専念してきたものごとが「即物的な、無意味な事実の積み重ね」であると、自らが悟った時には、うつやノイローゼといった神経精神的な病理状態にもおちいることもある。

このことは、松宮（2003）によっても指摘されている。松宮は西洋の博物館における展示

品の蒐集が、中世キリスト教の神聖性を否定し、国王の権勢から国民国家の成立を象徴するものであったと同時に、意図せざる効果としての蒐集の狂気や倒錯といった側面について言及している。

すなわち、美術品と同じく、産業遺産に関するあらゆる事物や情報の貪欲な収集は、学術的に深化しないものであり、しばしば、ものや写真や記録のコレクターとして、満ち足りることを知らず、むなしい気持ちから逃れることはできない。あるいは収集そのものが目的と化し、一種のパラノイアか倒錯した状況にまでおちいる。またそのようなむなしさを感じられないときは、自己陶醉（ナルシズム）に陥って、自己の収集という行動を正当化・美化する。

しかし、その世代限りでせつかく集められた趣味的なコレクションは、収集者が逝去した後、残された家族によって、迷惑な粗大ゴミとして、廃棄される運命が待ちかまえている。それは何と無意味でむなしい限りではないか。それに気がついた時には、人はうつになりかねないのである。

いったい、何のために産業遺産に関する情報の収集が行なわれ、後世の誰に伝えるために産業遺産が保存されるのであろうか。きちんと社会的な意味を持って、それらの理念が確立していなければならない。

さらに、ここで明らかにしたいことは、趣味という行為が、どちらかと言えば、社会のごく一部の限られた閉鎖的集団におけるコミュニケーションであるということである。これは趣味という行為が、反社会性を持っていたり、非社会性になうということでもある。また趣味の一形態としての産業考古学は、都市社会学者フィッシャー（1996）の言う「サブカルチャー（非通念的下位文化）」の一つとして、理解することもできよう。サブカルチャーとは、地縁血縁関係が崩壊し、匿名性の高い大都市においては、共通の利害関心を持った市民が結集して、これまでにないかたちの新しい、既存の社会に認知されてこなかった独自の文化が創造されることを言う。サブカルチャーこそが大都市の活力の根源とされる。

そこで、趣味としての産業考古学の最大の問題点を指摘しなければならない。英国の産業考古学は、たとえば産業革命期の遺産として、アイアンブリッジという鑄鉄橋を史跡観光地化、いわば「聖地化」している。このような聖地化が行なわれる一方、その同時代史における炭鉱の労働争議や落盤などの労働災害などについては、一切言及していない。男性中心の社会の象徴とも言うべき生産遺跡の調査や保存が対象とされ、女性史やジェンダーの視点は欠落している。産業革命を成立させる背景となった英国の植民地支配、帝国主義的覇権、奴隷貿易、植民地民衆への収奪搾取などの問題は等閑視され、脱政治化されている（Lowenthal, 1985; Moore, 1994; West, 1988）。

英国の産業考古学の現状は、過去を美化し、観光商品としてパック販売しているのにすぎない。みにくい、酷い過去は美化され、より遠い過去へと追放され、産業遺産の観光者は安心して、自らの過去を経験することができる。この過去は、自己表象でありながら、確実に

異国・異文化になっているのである（福田，1997）。

要するに、産業考古学は趣味として、非社会性になっているのである。趣味は社会性を欠如して行なわれがちである。産業考古学の研究者は自動車趣味や鉄道趣味と関係が深い。しかし趣味として、自動車マニアによる暴走行為は、社会に危害を加える点で反社会的である。また同時に自動車マニアは、交通事故の発生や環境汚染といった自動車の社会的費用について何ら考慮していないか、無関心であって、社会との関係性を欠いている点で、非社会的ですらある。鉄道マニアも同様だ。鉄道路線が廃止されると聞くと記念写真を撮りに行って満足するだけで、鉄道政策のあり方や鉄道や自動車交通との熾烈な競争の問題について、何の社会的意識も持っていない。乗り物趣味の延長としての交通研究は「社会的・政治的真空状態」のなかで研究が行なわれるのであり、内容の深化は期待できないのである（Eliot-Hurst, 1973；野尻，1987）。

特定の趣味や収集に偏り、社会性を欠き、閉鎖的な趣味の集団内部でしか、他者とのコミュニケーションができない若者のことを、若者たちの間では軽蔑をこめて「おたく（族）」と呼ぶ。ところで産業考古学の集まりは、上品な年配の紳士からなる「おたく」の集まり、サブカルチャーのグループにすぎないのではないだろうか。

ここまで、全面的に産業考古学を否定してしまった。これも、「即物的な、むなしい事実の積み重ね」に終始する現在の産業考古学界のあり方では、趣味やサブカルチャー以上の社会的認知も発展も望めないからである。あえて将来の産業考古学の発展を願う気持ちから出たことであることをお許しいただきたい。

ところで近年、全国各地の公園などにせっかく保存されていた蒸気機関車などの鉄道車両の解体撤去が進んでいる。悪質な鉄道マニアが部品を盗み、さびがひどくぼろぼろで倒壊する危険まで、でてきたからである。これも、安易にブームに乗って保存に着手した時は、自治体の人気取りを考えただけであり、児童公園の遊具以上の文化財的価値が認められていなかった。ましてや恒久的保存のための予算的措置（保存のための保守管理費用）などは、特定の趣味的マニアのための支出として、認めてこなかった。このことも日本においては、自治体や一般市民にとって、産業遺産の文化的価値の認識が乏しいか、あるいは産業遺産の保存が特定のマニアのためのものとしか認識されていないことを示している。要するに産業考古学や産業遺産の社会的認知が低い状況にある。

3. 産業考古学の再生に向けて

このようなサブカルチャーとしてしか評価されず、研究水準が停滞する産業考古学を、ひろく一般社会に認知され、正統な文化や学問にまで昇華・発展させるためにはどのようにしたらよいのであろうか。

これまで、産業考古学の研究者が技術史や工学系に偏りすぎてきた。それゆえ、今から記す二つの分野からの理論の導入が重要である。一つは、教育学、特に高齢化社会・生涯学習

社会をみすえた社会教育理論である。もう一つはパラダイムを転換した新しい経済学である。

まずは教育学から検討しよう。社会教育、特に博物館学の専門家である伊藤寿朗（1986）は、趣味に没頭する「おたく」のことを、自らのことばでは「モノシリ・マニヤ」と表現している。「モノシリ・マニヤ」とは、単に自分が好きで興味関心がある事実について知識を大量に持つ人物を言う。しかし、教育本来の目的は「モノシリ・マニヤ」を養成することではない。また「モノシリ・マニヤ」の養成と文化の創造とは異なる。そのため、伊藤は、デューイをはじめとする米国の教育思想の影響を受けて、教育の課題を次のように提案している。プラグマティズムをはじめ、デューイの教育思想の評価については、意見のわかれるところではあるが、本稿の目的からそれるために、ここではそれに言及しないこととする。

その教育の課題とは、第一に事象を広い観点から正確に観察・認識し、正確に表現できる技術的能力と、第二に自分自身のもつ経験や知識を通して、新たな課題を発見し、また自力で体系化していく構想的能力および、第三に一つの事象から、別の価値や問題点を発見して、多義性や総合性を理解していく能力を養成していくことであると記している。

この課題は学校教育に限らず、高齢化社会における生涯学習にもあてはまる。すなわちものごとを正確に認識・分析し、総合化し、相対化して位置づけることが求められているのである。産業考古学がアマチュアにしても研究者にしても、小さな蜻蛉壺に入った専門マニア・産業マニアの閉鎖的集団から脱却して、総合化・相対化した認識・分析の方法論を持つことが望まれているのである。

特に、これからの産業考古学を中心を担うのは学者でもマニアでもなく、産業界を定年やリストラで引退した人々である。これらの人々が現役時代の経験・知識・技能をいかし、高齢化社会においても、生涯学習社会の中心として、いきいきと活躍できる場を提供することが必要である。地域社会において、地域の産業遺産の保存を行いながら、企業での現役時代のノウハウを、地域の人々や将来ある子どもたちに伝授する。あるいは既存の産業知識をもとに、自ら問題意識を設定し、主体的に学習を進める。このように高齢化社会における生涯学習活動への参加を通して、生きがいづくりが行なわれるのである。このような活動に参加することによって、高齢者が現役時代と同様の生きがいと健康を保ち、しあわせな余生を充実して過ごすことができる。高齢者に生涯学習への参加の機会を通して、自己実現の場を提供するのである。そのような社会が実現しなければならない。このような場を提供する機関として、後の章で記す地域博物館が考えられる。

次に、新しい経済理論の可能性について言及しておきたい。多くの産業考古学の研究者はシュムペーター（Schumpeter, 1947）の「創造的破壊」の概念について、どのように評価しているのか、疑問に思うところである。その概念は革新的企業家による新機軸である技術革新（innovation）によって、古い均衡が破壊され、新たな経済発展のパターンが創出されることを示す。

技術史研究者としては、「創造的破壊」は技術発展の原動力として、積極的に評価される

概念なのであろうか。しかし、むしろ炭鉱や工場の閉鎖・撤退などの大規模なリストラを正当化する論理として、企業や企業の側に立つエコノミストによって、「創造的破壊」の概念は積極的に用いられてきたのではないだろうか。「創造的破壊」の概念こそが産業遺産の保存や保全と真っ向から対立する経済理論の象徴ではないだろうか。産業考古学の存続と社会的認知のためには、シュムペーターの「創造的破壊」の概念を批判し、克服するような経済理論の創出や構築が求められている。

その理論とは、フロー重視からストック重視へ、利潤最大化から効用最大化へと転換し、福祉や社会的厚生を重視するような経済理論である。それは数量モデル重視ではなく、人間性を回復した人文主義的な経済学であろう。それは貨幣化できない価値、美しい景観など回復不可能な資産を評価し、環境を保全した持続的な発展が可能となるような経済理論である。例えば、エネルギーの大量消費や拡大再生産・使い捨て文化を否定し、リサイクルや古いものを大切にする考え方でなければならない。それは制度学派・厚生経済学・環境経済学・文化経済学のいずれと関係するのだろうか。今日の激しいリストラが続く日本社会において、ヒューマンイズムをともなった癒し的な経済理論であってほしい。このことは経済学のパラダイム転換につながる大きな問題でもある。

IV 企業博物館と地域博物館

1. 企業博物館

すでに、産業考古学が大学やアカデミズムにはなじまない性格のものであることを言及してきた。それは、産業考古学が即物的であったり、趣味的であることへの批判であり、理論的体系化が困難であることが理由である。しかし、市民の学習能力を向上させるものとして、アカデミズムとは別の世界で、生涯学習社会推進の原動力として、趣味やサブカルチャーのもつ意義を再確認しなければならないであろう。それは、趣味の持つ反社会的・非社会的側面を除去し、「おたく」や「モノシリ・マニヤ」の閉鎖的世界から主体的な問題意識を持った一般社会とのコミュニケーションへと発展させなければならない。その中心的機能を果たす生涯学習の機関として、博物館に言及することとしよう。

今日、日本国内には数千におよぶ博物館がある。博物館は、資料を収集・保存し、展示するという基本的機能に加え、積極的な社会的コミュニケーション機能も求められている。地域住民の文化活動の場、生涯学習施設、コミュニティや町づくり、村おこしの一環としての博物館を志向する動きが活発化している。一方、ユニークなテーマ博物館や、環境・エネルギー・生命・人権といった従来の博物館の枠を超え、社会的・現代的課題に対して活動を展開するものも見られる。そのなかで、多様な業種・企業による企業博物館も多数設置されてきた（亀田，1998；並川・庄谷・種田ほか，1990；日外アソシエーツ編集部，2003）。また企業博物館づくりは、産業遺産保存に深く関係している（種田，1986）。

企業博物館とは、企業がその事業に関わる資料を保存・展示・公開する施設である。文化

人類学から中牧（2003）は、企業博物館が企業理念や企業文化を神聖化する装置に例えている。それらには、①創業者に関わる資料の展示、②事業や製品に関する資料の展示、③新技術の紹介や商品の特徴のPR、④ひろく自社の企業理念や事業活動に関連する文化活動など、社会的啓蒙活動を実施するもの、⑤工業活動にセットされた展示など、多様な機能がある。それらを、また①社業に関わる業種文化の展示、②企業の歴史展示、③企業の現在の事業活動の展示を行なうものに類型化できる。

ミュージアム・マネージメントの見地から、諸岡（1989, 1993, 1995, 2003）は、子どもでも理解できるような、エンタテインメント的な、ゲームのように楽しんでもらえる、市民や地域社会に開かれた参加型の企業博物館運営を主張している。

ところが、企業博物館の学芸員や担当者にとって、企業にとって負の部分を表示することは難しい。それらは公害・環境問題、労働問題、労働災害などであろう。しかし、これについては、やむを得ない。あまり、この問題で企業博物館を批判すると、企業が産業遺産の公開・保存を躊躇する恐れがあるからである。

むしろ、ここで指摘しておきたいのは、企業活動のマーケティングのなかで、マイナーな周縁部とされた部門の資料や遺産の展示が少ないことである。そのことが、むしろ当該企業のユニーク性をわかりにくくしたり、見学者の主體的な疑問・関心が生じる機会を失わせている。交通系の企業博物館における身近な例をあげておこう。

JR旅客各社系の博物館では、機関車や特急型電車の展示はあっても、機関車が引っ張る客車や貨車の展示は乏しい。これでは、昔の人や荷物はどのようにして、鉄道を利用したのかという疑問は、現在の子どもたちにとってよくわからない。これについては、貨車は貨物鉄道会社のものと所管が違うのでとか、構造がシンプルな貨車は技術史的に保存の意義が乏しいのでという博物館側の答が返ってくる。企業博物館にとって、スタッフの人数・予算・展示スペースの余地が限られているから、保存展示活動を企業のビジネス活動のコアの部分に集中的に限定せざるを得ないのであろう。

しかし近年、JR西日本は梅小路蒸気機関車館に、蒸気機関車が牽引した当時の客車を保存しようと構想していることは、評価に値しよう。また広大な敷地を有する「北海道鉄道記念館」や「三笠鉄道の村」においては、北海道の物流を支えた何両かの貨車が展示されている。ただし、この両館の設置管理者は小樽市と三笠市という自治体である。また民間のボランティア団体によって、三重県いなべ市内の三岐鉄道の駅構内を利用して貨車を展示する「貨物鉄道博物館」が設けられた。これらの事例は企業活動の周縁部に関する展示や産業遺産の保存が、当該企業ではなく、自治体や民間団体によって行なわれている事例である。

また各自動車博物館における展示は、部品ではなく、完成車（特に乗用車や高級スポーツカー）を中心とした展示となっている。商用車やバス・トラックなどの展示は乏しい。ここでは、技術の一面的な進化の方向が強調されている。すなわち工業デザインの発展とエンジンの高性能化・出力向上の歴史である。国際的な自動車競走において、いかに速度記録が達

成されたかが示される。

ところが、見学者のなかには、このようなものすごい速度が出せる乗り物はどのようにして安全に停まることができるのだろうかという疑問が、当然のこととして生じる。高速度が出せるようになったのも、もう一方ではブレーキ装置の改良という、制動技術の発展があったからである。しかし、ドラムブレーキ・ディスクブレーキから ABS という、高速化や車両安定性に対応した技術革新が行なわれたことは、展示からは読み取れない。

技術史的に見て、自動車博物館は工業デザインと内燃機関工学の博物館であるが、制動工学の博物館ではないのである。日本の自動車産業の発展を支えたブレーキ産業の技術的貢献は捨象されている。中小企業論や機械工業論といった経済学的・経営学的観点からみれば、むしろ部品産業の技術開発の動向が学術的に興味深いのである。このようなテーマも、東京都墨田区にある、一部品企業によって、「小さな博物館・ブレーキ博物館」が設けられていることが注目される。

このように、企業博物館は企業の経営や技術の一面的評価のみ紹介しがちである。自社の社業に関わる展示でありながら、保存・展示すべき独自の過去を有していないと考えられた多くのものは廃棄されてきた。これは文化のオーナーシップに関わる問題である。そこでは、単に物質文化として、近代化遺産の所有や展示を問うだけではなく、それを意味や表象のレベルで誰がコントロールする権威を有しているのかが問われている。企業博物館というメディアは文字や映像だけではなく、現物をともなう表現である。この現物をともなうことが、展示とその背後にある企業側の潜在的な意図と思想性を隠し、人々に絶対的・普遍的なものに対峙しているという錯覚をいだかせることにつながっている。

概して、企業博物館は大企業中心・創業者や著名な技術者中心の内容にかたより、地場産業や中小企業に関する展示は乏しくなりがちである。一般性・人気性を中心とした展示を企業側がつくり出すのか。あるいは見学者の大勢に迎合して、展示内容が限定されたものになってしまうのか。このような企業博物館の限界に対して、次節では、市民活動を取り込むような自治体における地域博物館について検討してみることにしよう。

2. 地域博物館

近年、全国の各地で、地域そのものをテーマとしたユニークな博物館が次々と開設されてきた。これらの博物館は農山漁村の過疎地域において、伝統的文化や生活様式を保存するためのものや、都市化の著しい地域において、新旧住民の間でのアイデンティティ（自己存在証明）の確立をはかるものがある。これらの博物館では民具や伝統的な生活用具の保存から、伝統的民家や町並み・集落の景観保存・復元へと、野外博物館の方向へと発展しているものも見られる。これらの博物館では、自然・歴史・考古・民俗・美術などの諸資料が、有機的に統合されて活用される。地域の特性、個性にあわせた展示構成が重要である。地域の博物館は自己認識の場であり、地域の歴史と、そこに営みを続けた祖先の文化を理解し、そこか

ら地域の特性を見出して、将来への展望を考えるシンクタンクとしての役割を持つ（岩井，1991）。

地域博物館の概念については、病気で急逝した伊藤寿朗東京学芸大学助教授が最期までの力をふりしぼって書いた論考（伊藤，1986，1990，1993）が、後の日本の博物館研究者に大きなインパクトを与え続けている。ここでは伊藤（1986）の論文を中心に地域博物館の概念について、紹介することとしたい。

今日は博物館のどのような活動が、人々の生活のどのような面で意味をもち、役割を担うのかという価値の内実が吟味され、問い返される時代となってきた。まず第一世代の博物館は、国宝や天然記念物など、稀少価値をもった資料（宝物）の保存を運営の軸としている。第二世代は、資料の価値が多様化するとともに、それらの資料の公開を運営の軸としている。学芸員による常設展示と企画展示という、博物館固有の機能に即した活動が展開される。第三世代は、社会の要請にもとづいて、必要な資料を発見し、あるいはつくりあげていくもので、市民の参加・体験を軸とする。この第二世代から第三世代への転換は今後の課題であるが、それには「地域」の発見と「地域」の課題が重要なキーワードとなる。

第一世代は、娯楽や観光施設であり、多くの観光地に設置されている。日常生活と乖離した別の世界を呈示することに意味を持つ。第二世代は、知的好奇心・探求心を満たすための一過性の見学施設である。第三世代は、参加し体験するという、継続的な活用を通して、知的探求心はぐぐむことをめざし、日常生活とも連動している。また悠久の歴史を示す歴史的文化遺産、滔滔とした自然の雄大な営み目前にして、静かに疲れを癒す憩いの空間でもある。

地域博物館という考え方は、国立の大型博物館などとは異なる、中小博物館の自己主張であり、地域での活動を続けてきた博物館の自己存在証明であった。その地域型に対抗するものとして、中央型・観光型という概念が対置された。地域型とは、地域に生活する人々のさまざまな課題に博物館の機能を通して応えていこうとするものである。地域と教育内容の連関を重視する。教育内容を地域の生活にもとづいて編成する。ものを考え、組み立て、表現する能力の養成を中心とする。これに対して、中央志向型とは、人々の日常生活圏や特定のフィールドをもたず、全国・全県単位で科学的知識・成果の普及を目的とするものである。組織され、系統化された知識・技術の体系を重視する教育内容であり、あらゆる国民に均等な教育内容の編成が行なわれ、知識の教授を中心としている。観光指向型は、地域の資料を中心とするが、市民や利用者からのフィードバックを求めない観光利用を目的とする。稀少価値を重視した展示内容であり、資料の持つ以外性・人気性を伝えることを中心とする。

地域博物館が、「地域」という軸を基本に置くということは、「場」というものの意味を問うことである。それは、現実の地域のさまざまな諸関係に規定され、媒介されて存在する、実態的な人間ともの（資料）との関係である。地域博物館は、ここに着目し、軸としながら、地域に生活する市民自身の自己学習能力を刺激し、育み、自分で自分の学習を進展させていく力量（自己教育力）の形成を図ることを課題としている。

地域博物館は、個別細分化された専門分野ごとの法則性を地域に適用し、総和するものではない。逆に地域課題を軸とした迫り方によって、地域の新しい価値を発見していくという方法的逆転である。つまり地域がもつ総合性の復権である。地域における規定性や媒介性など、相互の関係性に価値を見出していく視点である。地域課題を軸とした総合化のなかに、新しい価値の発見を求めていくという主張である。

さらに地域博物館は、地域に生活する人々を利用者として客体化し、「科学的知識を普及」する啓蒙対象とすることに対して、別の観点を主張する。地域のさまざまな課題を、博物館が代行し、その成果を完成された知識として人々に啓蒙し、普及させるのではない。地域におけるさまざまな課題は、地域に生きる市民自身が主体となって取り組むことが基本である。地域博物館の役割は、こうした市民自治の原則を、博物館の領域において、博物館の機能を通して、育み、支えていくことである。地域課題への取り組みは、地域に生活する人々の知恵と経験と協力をもとに行なわれるのである。

この伊藤の地域博物館論の根底には、生活の舞台であり、所与のものとして眼前に存在している地域があり、それへのアプローチが常に教育的配慮をもってなされている。博物館は、単に、完成された知の体系を提供するものではなく、常に、人々の生活のどういう側面で意味をもち、またいかなる社会的役割を担うのかという、価値の内実が吟味され問い返されるものになってきている。地域博物館は、地域を軸とし、人間を生きる生活者と見る固有のあり方を示す概念である。

V エコロジカルな観点での遺産保存

1. 原景観としての産業遺産；ナショナル・トラストとエコミュージアムとの関連

産業遺産は地域の原景観の一つを構成すると考えられる。景観とは、その地域全体独自の特徴や個性を示す風景の形態的特徴である。農村には農村特有の農村景観が、都市には都市特有の都市景観がある。産業遺産のある土地の特徴的な風景や風土は、文化地理学で言う工業景観や農業景観であり、また産業を文化活動とみなすならば、文化景観とも言える。景観は地域の歴史的・地理的特徴を内包する概念である。また形態的な景観概念に対して、人々が生活のために環境に働きかける方法を生活様式と言う。たとえば民家や農具、耕地の土地割りなどの、景観の構成要素がそれに相当する。

特に、人（個人）の特定の土地（場所）や風景・景観に対するなつかしさや郷愁・愛着をトポフィリアとよぶ。自分のふるさとや、かつて働いて活躍していた場所、人生が充実していた場所に対する愛着がこれに相当する（トウアン、1992）。

古い鉱山や工場の建物が残り、蒸気機関車が貨車を曳いて走る牧歌的な風景や風物は癒しの景観と言えるであろう。このような牧歌的風景のなかで、好きな趣味である産業遺産に関する情報コレクションとともに、高齢者としての余生を充実して過ごすことができれば、どんなにしあわせなことであろう。「一集落、一ミュージアム運動」をおこして、産業遺産に

関する保存を展開し、癒しの空間や場所を提供して、村起こしにつなげることができれば、どんなによいことであろう。

そもそも創造的な文化機能は大都市に集中しがちである。ミュージアム・美術館に代表される文化的な集客施設の集積、文化レベルの高さが、人口の都心回帰や都市経済の興隆につながるという考え方がある（塚原・アンダーソン，2000；佐々木，2001；上山・稲葉，2003）。

しかし、国際的なビジネス活動の本拠地であり、土地需要や地価の著しく高い大都市圏においては、フローからストック重視へと価値観を転換し、産業遺産を後世につたえるべき資産として、継承することはままならない。むしろ大都市からサブカルチャーに関する情報や資産を、保存のために農村へと積極的に移転（疎開）することによって、高齢化社会において主体的に生きる個人の文化的活動を活発化し、全国的に均等な文化資産の向上や都市と農村の交流を実現すべきである。

趣味団体の本拠地を東京から地価の安い地方に移転して、テーマ別にエコミュージアムを運営し、大都市ではなく地方においてサブカルチャーの拠点化をはかることができれば、すばらしいことであろう。

そのための基礎概念として、英国におけるナショナル・トラスト運動、フランスにおけるエコミュージアム運動とそしてエコツーリズムに関する動きを簡潔に紹介することとしよう。

英国におけるナショナル・トラストとは、「美しい、あるいは歴史的に重要な土地や建物を、国民の利益のために永久に保存する。」（英国議会，1907年『ナショナル・トラスト法』第四条）という市民活動である。また法律的には「譲渡不能」として、資産売却や抵当に入れたりすることは、禁止され、後世に保存される。また対象資産の所有者には、相続税や資産税の減免の措置が施される。

またナショナル・トラストには「アメニテイの保全」という価値観が含意されている。アメニテイとは地域全体の環境の快適さのことである。そこでナショナル・トラストには英国風庭園やバロック式あるいはビクトリア時代の建築物、産業革命のころの産業遺産が自然環境の遺産とともに保存されることになる（マーフィ，1992；四元，2003）。

ところで、ここ三十年間、英国にならって、日本人の環境観は変化してきた。当初の公害反対運動から、自然環境保護、歴史的環境や景観の保存へと、アメニテイ創造の方向へと発展してきた。身近な里山の保存など、自然環境と歴史環境を一体のものとして、保存に取り組むようになってきた。日本におけるナショナル・トラストの実例として、古都鎌倉の歴史的景観の保存、木曾妻籠宿の歴史的景観の保存、和歌山県田辺市天神崎の自然環境保存、知床の原生林保存の活動などが行われている。産業遺産に関するものとしては、大井川鉄道における蒸気機関車と客車の保存と運行の事例がある（木原，1982，1998）。

一方、フランスで1970年代から活発化したエコミュージアムは、次のような特色と概念からなる。第一には「地域の記憶の井戸」である。エコミュージアムでは、地域のなかに行くつかの限られた美しい景観や自然、大事な文化財や記念物があるというのではなく、地域の

なかにあるすべての素材に価値があり、それらが一体となって、地域は構成されていると考えられる。それは一定の地域のなかに「地域の記憶の井戸」を掘り、掘り出された記憶（遺産）を地域全体のなかで展示し、保存・活用していく博物館づくりである。地域文化資産の遺産相続の仕掛けづくりとそのための運動である。

第二には「地域を等身大で映す鏡」である。エコミュージアムは、従来の博物館のように建物の中に資料を集めて展示するだけではなく、地域全体を展示場として、地域の遺産・記憶を本来の場で保存活用しようとする。また、収集・保存しようとするものはあくまでも住民の記憶であり、エコミュージアムの主体は住民である。その住民がアイデンティティ（自己存在証明）を感じる地域のなかで大切にしたいという記憶を、住民にさらに来訪者や観光客にも理解できるように、「地域を等身大で映す鏡」を作り、その鏡を通して将来の地域像を考えていこうとするものである。それは住民にとっても、観光客にとっても、何気なく訪ねて、否応無く理解できる生涯学習機関といえよう。

このように地域の遺産を博物館の建物のなかに収集しようとせず、現地において保存活用するために、地域に展開した（分散した）遺産を記憶という情報によって位置づけ（構造化）し、その維持管理をする受け皿が必要となる。そのためにエコミュージアムはコアとサテライトおよび「発見の小径」によって構成される。

コアは、地域全体の情報が集中する中心的施設であり、地域全体の地理的・歴史的概況が説明される。サテライトでは、多種多様な地域の遺産が現地で保存され、説明される。そして、コアとさまざまなサテライトを結び、地域の自然や歴史文化を一定のテーマでめぐるのが、「発見の小径」である。それは観光資源をつないだだけの観光ルートとは異なり、博物館的視点に立った野外学習教室（プログラム）である。

エコミュージアムの運営は「行政と住民の二重入力方式」に特徴がある。それらの多くはアソシエーションと呼ばれる、日本のNPOに近い、非営利的目的を持って知識や活動を永続させる住民主体の共同体によって運営される。同時にエコミュージアムの方針にそって、地方自治体や国、EUから補助金が得られるとともに、アソシエーションは会費や自主財源をもって運営にあたることができる。

フランスでエコミュージアムが生まれた政治的背景は、パリ一極集中という中央集権化の弊害である地域格差を解消し、省庁間の枠を超えて地方分権化を推進することにあった。また民族学的背景として、多民族国家であるフランスにとって多様性のある文化の統一体としてのアイデンティティの確保が必要である。そこで、博物館の側からすれば、国に共通する為政者の文化だけではなく、地域文化の再認識が重要となる。従来の伝統的博物館に加えて、地域社会の人々の生活と、その自然および社会環境を生態系的立場から歴史的に提案する博物館が志向される。このためには、建物だけではなく、建物の記憶となる農民や職人、農地や家畜、農具などをセットで保存することが志向される（日本エコミュージアム研究会、1997；大原，1999；小松，1999；吉兼，2000）。

英国でナショナル・トラストの一環として保存されているアイアンブリッジについては、世界遺産として紹介する研究が数多くある（並川，2004など）が、これについてもフランス流のエコミュージアム型の保存と活用がおこなわれている事例であるとする見方もある（日本エコミュージアム研究会，1997）。この事例のように、ナショナル・トラスト運動とエコミュージアムづくりは、共通性が多い。ナショナル・トラストやエコミュージアムの思想は、環境に配慮するエコロジー思想と関連して、地域博物館づくりの考え方と共通する。さらにナショナル・トラストやエコミュージアムを探訪する旅行は、heritage tourism（遺産観光）として、エコツーリズムの考え方とも関連してくる（須田・徳田・安村，2003）。

エコツーリズムは、自然保護、あるいは文化遺産・文化環境の保全と観光産業を両立させるものである。地域社会のアメニティを確保するとともに、マス・ツーリズムに対抗する概念である。少数精鋭の文化性の高い旅行者は、一種のロマン主義やエリート主義に陥っているのであって、これは旅行の大衆化とは矛盾する概念である。そこで、開発途上国におけるエコツーリズムは、エリート特権階級を象徴するものであるという批判がある。しかしエコツーリズムは、観光が地域の経済的停滞を打破し、環境や社会的側面の望ましい効果と結びつく適切な手段であると評価されている（吉田春生，2003）。

これまで第Ⅲ章で、産業遺産研究が趣味として、知らず知らずのうちに商品化されていることを批判してきた。しかし、ここでは産業遺産やそれにまつわる知識や情報の収集（コレクション）を、heritage tourismの観光資源に活用することによって、趣味やサブカルチャーの商品化を肯定することを試みてみよう。これは矛盾することであるが、そのような論理をたてなければ、シュムペーターの「創造的破壊」の概念が浸透している現代社会において、産業遺産の保存や継承が、具体策として破壊・消滅に対抗できないからである。これには、フローよりストック重視へ、お金より生きがいの充実や思い出重視へと、経済観念の転換が求められているのである。これについては、さらに次節で詳しく検討しよう。

2. 文化の地域格差解消と遺産の保存・継承

すでに第Ⅲ章で、今日の日本が「ふるさと崩壊社会」であることを述べた。また同時にこれから問題にするのは、大都市と地方（農村）との文化資産に関する格差の解消の方策についてである。

政府より、1984年に「第四次全国総合開発計画（四全総）」が発表され、リゾート開発を中心とした多極分散型国土と交流ネットワーク構想が示された。また1998年には「新しい全国総合開発計画；21世紀の国土のグランドデザイン（五全総）」が発表され、国土軸や連携軸をもとにした参加と連携の国土開発が提唱されている。

四全総のリゾート開発は、全国各市町村にゴルフ場・スキー場・テニスコートなどのスポーツ施設・温泉ホテルなどを金太郎飴のように、没个性的にばらまいた。四全総も五全総も、新全総（日本列島改造論）以来、「交流ネットワーク社会」や「国土軸」や「連携軸」とい

う名のもとに、新幹線や高速道路の建設といった高速交通体系の整備が続けられている。

しかし、リゾート開発の殆どが利用者が少なく、地方自治体の財政破綻を招いた。新たに建設される新幹線や高速道路の交通需要は少なく、将来にわたって、その採算性を危うくしている。このように「土地神話」だけではなく、「リゾート神話」や「交通神話」も崩壊している。なぜ、従来から大都市と地方との格差解消が繰り返し叫ばれてきたのにもかかわらず、一向に格差は解消せず、都市と地方（農村）との交流は進展しないのだろうか。

それは、これらの国土開発計画が生活者のリアルな実態を把握できていないからである。今日の日本は「ふるさと崩壊社会」である。都市とふるさととの血縁・地縁を絆にした人間的交流は疎遠になっている。農村も兼業化によって、ライフスタイルは都市化している。都市の住民もリストラなどで、給与や収入の実質的減少が続くなか、老人介護・子どもの進学・住宅ローンや重税の負担圧迫がいつそう大きくなり、可処分所得は大幅に減少している。いくら立派な高速道路や新幹線を整備したところで、それらを使って、遠出をするための消費支出の余裕がないのである。家庭の消費支出の削減のなで、旅行費や余暇など、リゾートやふるさととの交流に関する費用は、日常生活の衣食住・光熱費・住宅費に関係なく、もっとも簡単に削減節約できるからである。

このような可処分所得の減少は、少子高齢化社会の到来と産業空洞化の進展による日本経済の停滞によっていつそう促進されている。

そこで、フロー重視からストック重視へと経済観念を転換し、都市と農村の格差を解消する手段として、次のようなことを構想したのである。大都市圏に集積した産業遺産や趣味文化遺産（コレクション）については、地価が高く、資産の流動性の著しい大都市圏においては、保存・継承が困難であることから、農山漁村に疎開させ、地方のエコミュージアムのネットワークに活かして保存するのである。

そして、それらのエコミュージアムを、高度経済成長期を支えた、リストラで傷ついた企業戦士の癒しの場として、活用する。場合によっては、老後の第二の人生を、余生をそこに定着して、過ごすことができるようにするのである。これには、資本力の必要な大規模な集客施設は不要である。少数の固定客がリピーターとして来訪することにより、地域環境にやさしい、都市と農村の交流と持続的発展が可能となる。都会のサブカルチャーの資産を地方に疎開させることによって、地方と都会との文化格差を解消するのである。

都会と地方との格差の著しい事例は、特に大学図書館の蔵書数に顕著にあらわれている。国立の地方大学は予算が乏しく、蔵書数が少ない。さらに大学蔵書は個々の教員研究室に分置され、他大学の教員にはきわめて利用しにくい。

ところが、関西の大都市圏においては、国立神戸大学・関西学院大学・関西大学の図書館は図書館への集中配架方式で、図書を各研究室に分置していないために、インターネットで本の所在を事前に確認できれば、確実に他大学の研究者や学生でも確実に中央館で閲覧することができる。これら三大学の蔵書の合計は900万冊を超えている。しかも低廉な公共交通

機関で容易に到達できる交通至便の地にある。関西圏にいれば、これらの三大学のおかげで、自分の勤務先の大学にない図書の情報を簡単に短時間で入手できる。また他の全ての大学の図書をあわせると、関西圏にある大学の蔵書は、優に数億冊は超えるであろう。これらの文化資本の巨大な蓄積があるから、関西圏は首都圏にまだ文化的に、情報面で対抗できるのである。

一方、都会は地価が高い。一般家庭も大学も図書を置けるスペースは不足している。大学教員の引退時に研究室や自宅の図書が大量に古書店に売却されたり、廃棄処分にされている。もし地価の安い地方にあり、スペースの余裕のある大学、あるいは公共の図書館にこれらの図書が寄贈されることがあるならば、どれだけその地域の文化振興に役立つことができるだろうか。集書予算をかけなくても、いとも簡単に蔵書数の多い専門図書館をつくることができるであろう。住宅事情の悪い大都市では、絵本や児童書なども、置き場所に困り、やがて粗大ゴミ化していく。もし、地方で少子化のために廃校になった小中学校の校舎にこれらの絵本や児童書を寄贈してもらって、収集するだけで、廃棄資源を有効に、殆ど費用をかけずに立派な図書館をつくることが可能である。このような考え方をエコロジカルで、ストック重視の考え方と言いたい。このような逆転の発想で、都市と地方の文化格差を解消するのである。地方都市に生活する時に、最も困ることは文化的資産の蓄積の乏しさであり、都会との情報格差である。文化的なアメニテイの向上をはからなければ、いくら新幹線や高速道路といった高速交通体系を整備しても無意味であり、都市への若者の流出や、高度な産業の誘致は望めない。地方の文化資産の蓄積を高めることは急務なのである。

ところで、ある交通系の博物館の収蔵庫に「博物館実習」の学生を引率して、行った時に、ダンボール箱がいくつかコンクリートの床に積み上げてあった。その一番上にあったのが、洋書での模型飛行機の作り方を解説した本であった。聞けば、かつてある大学の先生の趣味に関する遺品とのことであり、ご家族より寄贈を受けたものであった。遺族としては置き場所に困り、形見の品を有効に活用してもらおうという、やさしい心情で、廃棄するよりも、その博物館に寄贈したのであろう。この博物館には、このように遺品として、かつてマニアの方から交通関係の図書・乗車券類・模型類・写真などのコレクションが大量に寄贈されている。しかし日常から努力はしているが、学芸員の多忙さ、予算の少なさ、収蔵庫や展示スペースの有限性のために、せっかく寄贈していただいても、分類整理が追いつかず、気がついた時には風化して廃棄せざるを得ないこともあると言う。

このようなことを考えると、全国的で大規模な趣味の団体である鉄道友の会や日本自動車連盟などが、率先して、鉄道趣味や自動車趣味などの老大家のコレクションをゆずり受け、博物館をつくり、散逸を防いで、継承をはかるべきである。これらのサブカルチャーのコレクションも、ひろい意味で産業マニアによる産業遺産と言うべきである。これらを地方における廃校を再利用して、エコミュージアムのネットワークの一環として、保存するのである。

財源の心配は必要ない。廃校は低廉な費用で貸し出せばよい。コレクションの寄贈による

収集であれば、収集予算は不要である。もしくは永久管理保存料を少額でも集めればよい。ボランティアの運営によれば、人件費もそう必要はない。ボランティアによって、資料の収集・整理・分類・保管の業務を行い、高齢者の生きがいつくりと自己実現の場の提供に貢献するのである。1年365日間、開館する必要はなく、冬季閉鎖とか農閑期のみの開館にするとか、労力の負担を軽減する方法をはかる。図書やコレクションの分類整理したデータはインターネット発信して、検索できるようにすれば、広報活動のコストも削減できる。場合によっては、趣味団体の本部がオフィス賃料の高い東京から移転して、その浮いたコストをミュージアムの運営費用に充てればよいのである。

英国のナショナル・トラストのように相続税や資産税の軽減をはかる必要もある。大資本が必要な大規模集客施設は不要であり、少数の固定客やリピーターを中心に、過疎地域の持続的発展をはかる。場合によっては老後に常住してくれる移住者も出て、本当の村おこしにつながるであろう。

大都市における「モノシリ・マニヤ」的な産業マニアのノスタルジックなコレクションへの執着心を地域振興に活用するのである。都市においてのみ、コレクションを収蔵しておくことを考えていけば、空間に対する需要が大きく、空間を維持するコストが大きいために、いずれは行き詰ってしまう。産業遺産に関するデータの散逸は防ぐことはできない。

また、このようにして、社会性の欠如した「モノシリ・マニヤ」の収集したコレクションを、地域おこしのエコミュージアムに活用することによって、サブカルチャーのレベルが昇華されて、社会性や文化性の高さが生まれてくるのである。本来、エコミュージアムはその地域固有の文化資源を活用するものであるが、この場合は、他地域からの資源の導入をはかることもよいのではないか。たとえば、鉄道の駅や廃線跡があれば、鉄道趣味コレクションのミュージアムや鉄道車両の保存を考えればよい。地域に自動車部品の工場があれば、部品生産の技術史にかこつけて、珍しい車、あるいはかつてのありふれていた思い出の車の展示保存を考えればよいであろう。地域に既存の資源の存在を発展拡大させて、都会のサブカルチャーを取り入れて、エコミュージアムの内容を豊かにすればよいのである。これによって都会に住むマニアには、コレクションの永住と安住の地が得られる。地方にとっては地域活性化の資源を入手できる。両者の間に共生的関係や交流が構築できるのである。

兵庫県三田市の「兵庫県立人と自然の博物館」には民間のコレクターの遺品として寄贈された蝶類・甲虫・鳥類・化石・植物の標本が80万点収蔵されている。「伊丹市昆虫館」や「西宮市菊池貝類館」も同じく個人のナチュラルリストからの標本の寄贈をもとにしたものである。何れも兵庫県の文化水準の高さを表している。マニアの収集が社会的に活用された事例でもある。

すでに文化人類学の研究において、企業にとって、企業博物館が社業を神聖化する神殿であると指摘されていた（中牧，2003）が、リストラで志半ばの多くの人を企業から追放したことへの追善供養をする場や、創造的破壊をおこなった反省や鎮魂の場が必要ではないだろう

うか。

ものへの象徴や記号としての意味があるならば、日本的アニミズムの発想からすれば、ものに、つくった人やつかった人のたましいがこもっているような気がする。産業にまつわるものへの執着心を浄化し、成仏させ、鎮魂し、追悼する場が必要である。産業遺産に関するコレクションを集めたエコミュージアムは、一種の村の寺院であり、墓地や納骨堂の役割を果たすものであろう。寺院において、祖先の供養が子孫に受け継がれるのと同様に、エコミュージアムにおいて、次世代の同好者へ趣味上の資産（コレクション）が継承される場となるのである。もし年に1回、マニアが集まって研究大会を開いたならば、それは失われた産業遺産を供養する法要となろう。このようにして、記号や象徴として、ものに商品化された意味が付与されていたことが、無に帰することなく、次世代に継承されていく。産業遺産に熱中した収集家、コレクターは、そこに生涯学習社会における自己実現の場を確保でき、むなしさに悩むことなく、安心して生涯を終えることができよう。

雑然とした未整理のコレクションであっても、散逸・紛失・破棄・廃棄されることが防ぐことができれば、何百年か先には歴史研究者によって、体系的に分析し、整理し、系統的な理論化を試み、有意義な学説として発表される可能性がある。

ところで、今から約10年前に、民間ボランティアのある大工さんの活動家を中心として、新潟県北蒲原郡安田町に、一つのエコミュージアム「阿賀の家」の設置が構想されていた。この構想をいただいた人々は、当時は「エコミュージアム」の概念を知っていなかったであろう。しかし、この構想には、背景となる事情があった。それは、昭和電工（新潟水俣病の加害企業）が新潟県に謝罪の意味をこめて拠出した基金をもとに、新潟水俣病の資料館をつくる話がもちあがった。ところが、地元の一部から公害被害地のイメージを固定化することにつながると反対の声があがり、公害発生地の阿賀野川流域から遠く離れたところに、「新潟県立環境と人間のふれあい館」が設置されることになった。そこで、何とかして、むしろ公害被害地の地元で、阿賀野川の岸辺に、患者さんを語り部にして、公害の悲惨な歴史と自然のゆたかさを後世に伝える場をつくりたいと構想されたのが「阿賀の家」であった。都会の子どもたちに、地区の集会所に泊まってもらって、患者さんの昔話を聞いたり、水質の回復した川で、魚釣りや川遊びを楽しんだり、田畑の仕事を体験してもらおう。そのために川舟や昔の農具や漁具を収集して展示しようと考えられていた。しかし、高齢化した患者さんたちが亡くなったので、この企画は十分に実現しなかった。この事例は公害という産業の負の側面に関するものであるが、それとともに本来の地域のゆたかな自然と結びついた伝統的な農作業、語り部としての後世への記憶の伝承がはかられようとした点で、草の根からのエコミュージアムづくりとして、高く評価できる。

このような川舟や昔の農具や漁具は、近代化遺産とは呼べない。農漁業の遺産であるから、産業遺産に含められる。しかし、従来の産業遺産の概念は、鉱工業や交通業に関するものが中心であったことは否めない。地理学では、衣食住など、環境に働きかけて生活をする方法

を生活様式と呼ぶが、これら全てのものやその存在する景観をふくめて、生活文化遺産と名づけてもよいであろう。

このように明治・大正・昭和・平成の日常生活の思い出を文化景観として保存・活用する場を日本全国の集落にエコミュージアムのネットワークとして設けるのである。そこでは、あらゆるコレクション、CD・レコード・録音テープ・アニメ・ビデオ・切手・ステレオ・レコーダー・録音機・カメラ・スライド・時計・真空管・テレビ受像機・ラジオ・電話機・パソコン・プリンター・謄写版・青焼きコピー機・手動式計算機・冷蔵庫・洗濯機・掃除機・炊飯器など、あらゆるものが収集・保存の対象となろう。

以上、これまで記してきたことを総括すれば、技術者は古い技術が新しい技術にとってかわられることを当然とする。精神文化を重んじる文科系の学者の多くは、産業考古学を即物的な退廃的な物質文化への賞賛であるとして、産業考古学に冷ややかなまなざししかおこってこなかった。しかし、アカデミズムの世界を離れて、一個人に戻れば、人はなつかしい、思い入れのある「もの」への執着心や愛着を、なかなか捨てきれないのである。「もの」を単にその事物の存在としてだけでなく、「もの」にまつわる人間の生きざまや生活がわかるように、「もの」の存在した環境や景観・風土とともに保存することが考えられてよいのではないだろうか。

これらのことを、別の表現をすれば、研究者として、自分自身への問いとして、残された産業遺産に関する細かな事実を明らかにすることよりも、後世に何を、誰のために、どのような方法で残して伝えるのかということが問われていると言えよう。

確かに研究者として、事実を明らかにすることが、ライフワークであり、そのことによって自己実現と充足の場があたえられているならば、個人の生涯としてもしあわせである。しかし、ふりかえって、本当に自分の研究が学界に貢献しているのか。何を後世に伝える価値があるのかを内省した時には、正直、むなしさを感じざるを得ない。

しかし現役の大学教員としては、授業の準備や成績の処理に追われ、研究活動として、コンピュータを駆使した統計分析や、大量の外国文献の読解に追われている。余暇的な活動をする時間のゆとりはない。むしろ、定年後、大学の受験偏差値序列にもとづく教員の格付けや、学界内部の著名旧制大学教員からはじまるひな壇型序列のしがらみなどから逃れて、また論文執筆時の様式美にとらわれることなく、自由に郷愁とともに産業遺産にまつわる調査研究を楽しんでみたい。でも、その時には残された生涯の時間的余裕は十分にあるのだろうか。

VI ま と め

これまで産業考古学の両面性、明暗、功罪も含めて議論をしてきた。その内容について、次のように総括することとしたい。

産業考古学は閉鎖的な同好サークルのようなもので、開かれた社会性のあるものにしなけ

れば、今後の発展は望めない。その点で、大学教員によるアカデミズムとしての産業考古学については、消極的な評価しかできない。すなわち産業考古学が即物的であり、方法論的厳密さを欠いて、趣味的である。より高い文化として昇華させる必要があろう。

一方、市民社会における趣味やサブカルチャーとしての産業遺産研究は、生涯学習社会における高齢者の生きがいづくりとして、一定の評価ができる。

そこで、産業考古学や産業遺産にまつわる趣味で集められたコレクションや記録類を、地域博物館やエコミュージアムにおいて保存し、地域資源として、地域の活性化に利用するとともに、高齢者の生きがいづくりや自己実現の場を提供することを提案することとしたい。

付記：本稿の執筆者のうち、井上敏は、博物館学（博物館行政法）を専門とする。野尻亘は人文地理学（物流に関する経済地理学）を専門とする。両者ともに、産業考古学の研究者ではない。しかし、年間に数多くの企業博物館や地域博物館や産業遺跡を見学し、産業遺産の保存の問題に心を寄せている。むしろ産業考古学者ではないことが、産業考古学を自由に批判することを可能にしたと言える。この小論が産業考古学の学界の今後のあり方を議論する叩き台の一助になればと考えている。失礼をお許しいただきたい。

参考文献

- 石井一郎（1996）：『日本の土木遺産——日本文化の象徴・近代化遺産を訊ねて——』森北出版。
- 伊東孝（2000）：『日本の近代化遺産——新しい文化財と地域の活性化——』岩波書店。
- 伊藤寿朗（1986）：「地域博物館論——現代博物館の課題と展望」（長浜功編『現代社会教育の課題と展望』明石書店）233～296頁。
- 伊藤寿朗（1990）：「地域博物館の思考」、『歴史評論』483、2～19頁。
- 伊藤寿朗（1993）：「市民の博物館」吉川弘文館。
- 岩井宏實（1991）：『博物館づくりと地域おこし』ぎょうせい。
- ヴェブレン、小原敬士訳（1961）：『有閑階級の理論』岩波書店。
- 上山信一・稲葉郁子（2003）：『ミュージアムが都市を再生する——経営と評価の実践』日本経済新聞社。
- 種田明（1986）：「産業考古学と博物館——歴史との接点を求めて——」（山崎俊雄・前田清志編『日本の産業遺産——産業考古学研究』玉川大学出版部）466～476頁。
- 大原一興（1999）：『エコミュージアムへの旅』鹿島出版会。
- 小野田滋（2003）：『鉄道構造物発見 トンネル、橋梁の調べ方』JTB。
- 加藤康子（1999）：『産業遺産「地球と市民の歴史」』日本経済新聞社。
- 亀田訓生（1998）：『企業ミュージアム』ピーエーエヌ。
- 木原啓吉（1982）：『歴史的環境——保存と再生——』岩波書店。
- 木原啓吉（1998）：『ナショナル・トラスト 新版』三省堂。
- 黒岩俊郎・玉置正美（1978）：『産業考古学入門』東洋経済新報社。
- 黒岩俊郎・玉木正美・前田清志（1980）：『日本の水車』ダイヤモンド社。
- 小松光一（1999）：『エコミュージアム 21世紀の地域おこし』家の光協会。
- 佐々木雅幸（2001）：『創造都市への挑戦——産業と文化の息づく街へ』岩波書店。

- 産業考古学会・内田星美・金子六郎・黒岩俊郎編（1993～94）：『日本の産業遺産300選， 1～3巻』同文館出版。
- 須田寛・徳田耕一・安村克己（2002）：『新・産業観光論』すばる舎。
- 田中角榮（1972）：『日本列島改造論』日刊工業新聞社。
- 玉置正美（1985）：『産業遺跡探訪』古今書院。
- 玉木雄介・読売新聞文化部（2003）：『近代化遺産ろまん紀行 東日本編・西日本編』中央公論新社。
- 塚原正彦・アンダーソン・土居利彦訳（2000）『ミュージアム国富論』日本地域社会研究所。
- トウアン・小野有伍・阿部一訳（1992）：『トポフィリア——人間と環境』せりか書房。
- 東京国立文化財研究所（1999）：『未来につなぐ人類の技 産業遺産』大河出版。
- 土木学会土木史研究委員会（2001）：『日本の近代土木遺産——現存する重要な土木構造物2000選——』土木学会出版事業課。
- 中牧弘充（2003）：「会社の神殿としての企業博物館——序論をかねて」（中牧弘充・日置弘一郎編『企業博物館の経営人類学』東方出版）19～36頁。
- 並川宏彦（2004）：「世界遺産 アイアンブリッジ峡谷」桃山学院大学総合文化研究所紀要，30（1），101～131頁。
- 並川宏彦・庄谷邦幸・種田明ほか（1990）：『近畿の産業博物館』阿叻社。
- 日外アソシエーツ編集部編（2003）：『新訂企業博物館事典』日外アソシエーツ。
- 日本エコミュージアム研究会（1997）：『エコミュージアム・理念と活動——世界と日本の最新事例集』牧野出版。
- 日本建築学会（1983）：『日本近代建築総覧新版 各地に遺る明治大正昭和の建物』技報堂出版。
- 日本ナショナル・トラスト（2001）：『日本近代化遺産を歩く——産業・土木・建築・機械，近代を語る証人たち』JTB。
- 野尻亘（1987）：「地理学における交通研究の社会化に向けて——方法論的再検討——」，人文論叢（大阪市立大学大学院文学研究科），16，76～85頁。
- 平岡昭利（2001）：『水車と風土』古今書院。
- フイッシャー・松本康・前田尚子訳（1996）：『都市的体験——都市生活の社会心理学』未来社。
- 福田珠己（1997）：「地域を展示する——地理学における地域博物館論の展開——」，人文地理，49，442～464頁。
- 藤森照信（1993）：『日本の近代建築（上）幕末・明治篇，（下）大正・昭和篇』岩波書店。
- ボードリヤール・今村仁司訳（1979）：『消費社会の構造と神話』紀伊國屋書店。
- 前田清志（1992）：『日本の水車と文化』玉川大学出版部。
- 前田清志（2000）：『日本の機械遺産』オーム社。
- 増田彰久（2001）：『近代化遺産を歩く』中央公論新社。
- 増田彰久・清水慶一（2002）：『ニッポン近代化遺産の旅』朝日新聞社。
- 松宮秀治（2003）：『ミュージアムの思想』白水社。
- マーフィ・四元忠博訳（1992）：『ナショナル・トラストの誕生』緑風出版。
- 馬淵浩一（1999）：『日本の近代技術はこうして生まれた——産業遺産をヒントに考える』玉川大学出版部。
- 森嶋道夫（1977）：『イギリスと日本——その教育と経済——』岩波書店。
- 森まゆみ（2003）：『東京遺産』岩波書店。
- 諸岡博熊（1989）：『企業博物館時代』創元社。
- 諸岡博熊（1993）：『ミュージアム マネージメント——産業文化施設の運営』創元社。
- 諸岡博熊（1995）：『企業博物館——ミュージアム・マネージメント——』東京堂出版。
- 諸岡博熊（2003）：『みんなの博物館——マネージメント・ミュージアムの時代』日本地域社会研究所。

- 山崎俊雄（1986）：「技術史と産業考古学」（山崎俊雄・前田清志編『日本の産業遺産——産業考古学研究』玉川大学出版部）1～17頁。
- 山崎俊雄・前田清志（1986）：『日本の産業遺産——産業考古学研究』玉川大学出版部。
- 山野正彦（1998）：『ドイツ景観論の生成 フンボルトを中心に』古今書院。
- 吉兼秀夫（2000）：「エコミュージアムと地域社会」（石原照敏・吉兼秀夫・安福恵美子編『新しい観光と地域社会』古今書院）84～94頁。
- 吉田桂二（1995）：『歴史の町並み事典 重要伝統的建造物群保存地区総集』東京堂出版。
- 吉田春生（2003）：『エコツーリズムとマス・ツーリズム——現代観光の実像と課題——』大明堂。
- 四元忠博（2003）：『ナショナル・トラストの軌跡——1895～1945年——』緑風出版。
- Eliot-Hurst, M. E. (1973): 'Transportaion and societal framework', *Economic Geography*, 49, pp. 163-184.
- Lowenthal, D. (1985): "The Past is Foreign Country", Cambridge University Press.
- Moore, K. (1994): 'Labour history in museums: development and direction' (Pearce, S. ed., "Museums and Appropriation of Culture", The Alphone Press), pp. 142-173.
- Schumpeter, J. A. (1947): 'The creative response in economic history', *The Journal of Economic History*, 7 (2), pp. 149-159
- West, B. (1988): 'The making of the English working past: a critcal view of The Ironbridge Gorge Museum' (Lumpley, R. ed., "The Museum Time Machine", Routledge), pp. 36-62.

What is the aim of studies in industrial archaeology? For whom are industrial heritages preserved?

Satoshi INOUE

Wataru NOJIRI

Recently, in Japan, interest in industrial archaeology seems to be thriving. Investigations into and excursions to industrial heritage sites are gaining popularity. So, many publications about industrial heritage sites have been published.

However, industrial archaeology has not been sufficiently appreciated in Japanese academic society, because industrial archaeology does not have as sufficient a system of thought as history, geography, or sociology. Also, industrial archaeology is based on material reality, so profound thought is not sufficiently reflected in it.

It is necessary for industrial archaeology to develop from an enthusiast's hobby into a mature discipline.

On the other hand, a study of industrial heritage sites in civil society is highly appreciated as a method leading to an enriched life for elderly people as a part of life-long education. Therefore, the collection of industrial heritages and information about miscellaneous industrial heritage sites must be preserved in local museums for local citizens or networks of "ecomuseums" in the region. They should be utilized to develop regional heritage tourism and offer opportunities for enriching life and self-expression for elderly people and general citizens.