

はじめて長崎を訪れた時、長崎文献社の専務に歴史を教えていただきながら各地を回ったことが懐かしく思い出されます。二度目の来崎では三菱重工長崎造船所の史料館を訪れました。三菱重工には特別な思い出があります。子どもの頃、父の書齋にたくさんの社史が置いてあり、三菱の社史を取り出しては、子どもながらによく読んでいたのです。

産業の歴史を見ていくと、国の歴史が見えてきます。長崎というのは、いろいろな面で日本の産業化の道程が非常にクリアに残されている町だと思っています。長崎にはいつも興味がありました。

ハーバード大学院に進み、「企業が撤退し、経済の基盤がなくなってしまった時、町はその後どうやって生きていくのか、人々の暮らしをどうやって守っていくのか」という問題意識から、企業城下町を研究テーマに選びました。私は製鉄・造船・鋁工業・炭鋁の町をおもに研究しました。選んだ背景には、子どもの時に読んでいた三菱の社史があります。いつも私の心の中にあっただのは、「どうして鎖国をしていたときに西洋科学の情報が手に入り、わずか 50 年の間に産業国家として成功したのか」ということでした。それを海外の企業城下町の事例を研究しながらずっと考えてきました。

企業城下町の栄枯盛衰は産業の発展とともにあります。企業が 100 年以上も健全に続くことは、海外ではなかなか見ることができません。企業が撤退した後、町でどのように若者が生きていくのだろうかと考えたとき、各地の企業城下町の再生の手がかりのひとつに「産業遺産」があることを知って、「産業遺産を中心に本を書いてみよう」と考え、日本経済新聞社から『産業遺産 「地域と市民の歴史」への旅』という本を出版したのが 1999 年、いまから 16 年前のことです。

産業遺産を調べていく中で、とりわけ魅了されたのが「炭鋁の町」でした。高島と端島の歴史を調べてまとめ、ギリシャのミロス島で行われた国際鋁山歴史会議の場で発表しました。この発表がきっかけとなり、北海道の赤平で国際鋁山歴史会議を開催するお手伝いもさせていただきました。

高島や端島、鹿児島、萩などにある日本の産業遺産は、はたして世界遺産になり得るか。このことで最初に相談に乗っていただいたのが、アイアンブリッジ峡谷博物館前館長・TICCH（国際産業遺産保全委員会）事務局長のスチュワート・スミス先生です。「世界遺産プロデューサー」ともいうべきスミス先生を、集成館を運営する島津興業の島津公保社長（当時）とともに鹿児島にお招きし、一緒に資産を見てまわりました。そして、「世界遺産としての価値がある」という言葉をスミス先生からいただきました。

2003 年 9 月、さきほどお話しした北海道の赤平で、国際鋁山歴史会議を開催し、ここに

海外から多くの専門家がいらっしゃいました。会議後、スミス先生ほか海外専門家の方々に九州地区の産業遺産を見ていただきました。そして先生方に、「単体では世界遺産にはなり得ないけれど、数珠をつなぐようにグループにすれば、世界遺産になる」と言われたのです。

「数珠のようにつなぐってどういうことですか?」。私が「シリアル・ノミネーション」という概念を知ったのは、この時です。「シリアル・ノミネーション」という手法が世界遺産登録のひとつのコンセプトとなっていることを、私はこの時はじめて理解しました。

2004年10月に開かれた「軍艦島シンポジウム」で、「軍艦島を世界遺産にしたい」と言ったら「荒唐無稽な話をするな」と当時の高島町長に怒られました。町長がそうおっしゃるのは無理もないことで、どこで世界遺産プロジェクトのお話をしても、みなさんあつげにとられたような表情をされ、なかなか価値を理解していただけませんでした。そんな時、鹿児島県の伊藤知事が私たちの世界遺産のコンセプトに共感して下さり、2006年6月、九州地方知事会議において、「九州近代化産業遺産の保存・活用」の構想を提案され、政策連合の項目として採択決定されました。同年9月、文化庁が世界遺産暫定一覧表追加記載候補の地方公共団体からの公募をスタートさせたのを受け、応募しました。この時は選ばれなかったのですが、落選直後、現職のイングリッシュ・ヘリテージ総裁であり産業遺産の生みの親であるニール・コソン卿を日本に招いて遺産群を評価していただき、「これらの遺産群には世界遺産としての価値がある」とのお墨付きをいただいたことで、改めて世界遺産を目指そうと皆の結束が強まったように思います。コソン卿ほか多くの海外専門家、また世界中の多くの産業遺産考古学、ならびに近代研究、郷土史の研究をされた方々のバックアップをいただきながら、長い道のりを経てここまで来ることができました。世界遺産登録は、そうした皆さんの知の結集の成果でもあります。

「明治日本の産業革命遺産」のストーリーは、アヘン戦争に西洋列強の大国清が破れて海防の危機感からものづくりへの挑戦がスタートしたところから始まります。当時西洋との唯一の窓口が、ここ長崎にある出島でした。「大船建造の禁」、すなわち遠洋に出る大型船をつくってはいけないという法律が200年近く守られていましたが、1853年のペリー提督浦賀来航後に禁を解き、長崎海軍伝習所と長崎製鉄所をつくりました。そして洋式船用機械、修理工場を建設し、そこから日本の重工業の息吹が生まれます。我が国の「ものづくり立国」のDNAが、ここ長崎で誕生するのです。

幕府は海防のため、諸藩に蒸気船の建造と鉄製大砲の鋳造を奨励し、志士たちは、まずは出島で手に入った1冊の本、ヒューゲニンの蘭書を片手に近代化に挑戦していきます。しかしながら、1冊の本から西洋科学を模倣し、挑戦したところで、科学技術のインフラは整っておらず、生きた情報も入らない中では、うまくいくはずありません。

人材が育成され、産業のインフラが整い、産業化が完成していくまでには約60年の年月

が必要でした。20世紀の初頭、三菱、三池、新日鐵により、積極的な西洋技術が導入されて日本の明治産業革命が成就しました。「明治日本の産業革命遺産」は、これらの証左であり、そのため幕末から1910年に区切って遺産を選定しています。日本に400ある資産から注意深く200にしぼり、そこから厳選を重ね23の資産を選んでいきました。

2000ページにもわたる推薦書を何日も徹夜して自らの手で書き、膨大な量の保存管理計画をつくりました。昨年の秋にイコモスの調査を経て、世界遺産価値が認められ、16年がかりでようやく登録が実現しました。20年以上前、経済大国アジアでナンバーワンでありながら、海外には日本のアイデンティティが見えてこない中、日本がどうやってものづくり大国、産業国家になっていったのかの証左として、この「明治日本の産業革命遺産」が持つストーリーは重要です。それにもかかわらず、第二次世界大戦中の戦時徴用の話ばかりに話題が集中し、世界遺産価値にメディアの関心がいかないのは残念です。ぜひ、みなさんには本来の世界遺産的価値を理解していただきたいと思います。

「明治日本の産業革命遺産」は8県11市にまたがる23の資産で構成されています。エリア1から8まであり、九州・山口地区に6地区、それに釜石、蕨山で8地区です。一つひとつに価値があるのではなく、全体でひとつの価値があります。全体としての価値をどう伝えていくか、またその中で、それぞれの資産が価値に対してどう貢献しているのか、ということをきちんと説明していくことがユネスコから求められています。科学的、技術的、実証データに基づき、イコモスのエナメ憲章

(enamel charter: <http://www.enamecharter.org/index.html>) に則った上で、今後インタープリテーション計画を作成し、それに基づいてインタープリテーションを実行していきます。

幕末の黎明期から、試行錯誤をしながらのものづくり立国の土台が築かれていきました。私が人生をかけてこのストーリーに取り組んできた理由のひとつに、近代化に貢献してきた人々の涙ぐましい努力と知恵、歴史の教科書には出てこない人々の人生を風化させることなく、次世代、とくに子どもたちに伝えていきたいという思いがあります。

日本からものづくりの生産拠点がどんどん海外に移っていく一方、海外では生産基盤を支えるインフラも充実してきました。一度海外に技術が出ていくと、なかなか日本に戻ってこないのが実情です。国内で技術を伝えたくても継承者がいないという問題もあります。100年以上培ってきた技術という文化は当たり前のように育まれたものではなく、苦勞をして積み上げてきたものです。その技術をスピリットとともに次の世代に伝えていくことは、世界遺産価値を伝える上で非常に重要だと思っています。

幕末の志士たちは、草履履きで灯明の明かりの中で大型船に挑戦しています。電力の行

き届かない中、大型船に挑戦するという事は、並大抵の努力ではできません。苦しい状況に打ち勝ち、知恵と工夫と技術を駆使して西洋科学に挑戦していた日本人の忍耐強さ、努力を、未来に伝えていきたいと思ひます。

長崎は西洋の玄関口で、異文化との様々な交流があった町です。日本においても、西南雄藩の志士たちがこぞって情報を取りにきた場所です。様々な文化が集まり、常に交流の場であったこの地の歴史を発掘することは、みなさんのルーツを発掘することに他なりません。

明治日本の産業革命遺産の23の構成資産のうち、3分の1の8つの資産が長崎にあります。これをとつても、長崎が「明治日本の産業革命遺産」にとっていかに重要な場所が理解できると思ひます。来年キリスト教会群が世界遺産に登録されれば、世界遺産がふたつ誕生することになり、長崎が観光立国、インバウンドのハブとなることは間違いありません。

一方、世界遺産イコール観光と思われる方もいらっしゃると思ひます。しかし、長崎造船所の稼働資産のように、生活を支える大切な場もまた、明治日本の産業革命遺産の構成資産でもあります。現在も現役で産業設備として稼働しているということが、オーセンティシティ、真実性として価値に貢献しているのです。一日でも永く価値に貢献できるよう、産業設備として稼働し続けていただきたいと考えています。

長崎にある資産の世界遺産的意義を知るといふことは、本当の意味での長崎の価値を理解するといふことと同義ではないでしょうか。長崎は世界遺産の構成資産の三分の一が集約している地域です。全体の価値を理解しながらも、長崎の資産の価値の世界遺産価値に貢献する部分を咀嚼し、面として地域のまちづくりを広域の周遊ルートに生かしていけば、活性化の効果が相乗効果になり、地域はますます元気になります。

(丁)