

産業考古学の次の10年を展望する

西村幸夫

(東京大学教授・イコモス前副会長、日本イコモス副委員長)

私は産業考古学の専門家ではないので、これまでの30年を振り返ることはその任に堪えませんが、世界遺産の議論の末席に加わってきたものとして、これからの10年を展望することをお許し願いたいと思います。

産業遺産を産業技術の発展史の中でとらえるだけでなく、ひろく地域の開発史や日本の歴史全体の中で位置づけるということは、これからさらに重要になってくると思います。

とりわけ日本は、非西欧社会の中で最初に近代化を成し遂げた国として知られているわけですが、ここでいう近代化とはとりもおおざり近代工業の導入の歴史でもあるのですから、このことは世界史的にも重要になります。

また、日本の工業製品は現在でも世界中の注目を浴びているわけで、このような最先端の工業国へわずか150年ほどの間に成長したという事実自体、ほかの非西欧諸国に対するおおきなメッセージとなると思います。

実際に世界遺産の議論をしていくと、日本の急速な工業化を象徴するような産業遺産が世界の中でも評価されてしかるべきだという声を聴くことがあります。

同時に、産業遺産がひとつのシステムとして評価されることが重要であるという視点をさらに広げると、そのシステムを狭い意味での産業を起動させるシステムであろうということを超えてものづくりの現場としての地域全体のあり方を見つめ直し、評価するという視点も生まれてきてもいいのではないかと思います。

たとえば、今まで産業城下町というと、いかにも都市機能全体が個別の産業に左右されているようで、自治の観点からすると問題ありといった視点での見方が多かったように思いますが、産業が機能するために都市の構造全体がひとつのシステムとして作り上げられてきたプロセス全体が意味のあることだとすると、「遺産」を考える視点もさらに広がる

と思います。

また、そうしたものの地域間のネットワークや世界的な競争を見ていくと、さらに横に広がったおもしろいものが見方が生まれてくるかもしれません。

世界遺産の分野では、シルクロードや香辛料を運んだスパイス・ルート、中東の香の道インセンス・トレイル、奴隷を運んだスレイブ・ルートなどの地域横断型の遺産のネットワークが最近注目されていますが、これを産業遺産に広げて考えてみることも可能かもしれません。

そうすると、たとえば、近代製鉄がどのように日本にもたらされ、その後発展していったか、その間に技術者の交流や地域間の競争などがどのように進んでいったかなどを全体として展望する近代の鉄の道などといった議論も生まれてくるかもしれません。そうするとさらには、近代紡績の道や近代鉄道の道など、幅広いルートの提案もできるようになるかもしれません。

私は産業技術の専門家ではありませんので、こうした議論がどのくらい可能なのかは、まさしく産業考古学会の皆様方の議論に待ちたいと思いますが、こうした議論を通して、日本における遺すべき「遺産」というものが見方がはるかに柔軟に広がっていくことができるようになるのではないかとこの10年における期待です。

それは産業考古学会にとっても重要なステップでしょうが、それだけでなく、日本のひいてはアジアの「遺産」を見る目全体にとって重要ではないかと思う次第です。

そのための議論が深まることを期待しています。