

## 欧州における産業遺産の保存と利活用のための法制度

著者	上代 庸平, 野口 健格, 林 晃大
著者(英)	Jodai Youhei, Noguchi Takenori, Hayashi Akitomo
雑誌名	武蔵野法学
号	12
ページ	202-165
発行年	2020-03-31
URL	<a href="http://id.nii.ac.jp/1419/00001250/">http://id.nii.ac.jp/1419/00001250/</a>

# 欧州における産業遺産の保存と 利活用のための法制度

上 代 庸 平  
野 口 健 格  
林      晃 大

## I はじめに——産業遺産の特性と問題点

### 1. 産業遺産の定義とその保存の必要性

20世紀後半以降、人類の近代産業革命の足跡を現在に残すいわゆる「近代化産業遺産」（以下、「産業遺産」という。）の価値が国際的に認識され、ヨーロッパを中心にその保存に向けた様々な取組みが行われている。産業遺産の世界遺産登録について助言を行い、それらの保存・保全・調査・記録・研究・解釈及び高等教育に関する国際協力を促進することを目的とする国際産業遺産保全委員会（The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage、以下「TICCHI」という。）の憲章によると、産業遺産は、「歴史的・技術的・社会的・建築学的・科学的価値を有する産業文化の遺構から成り、これらの遺構は、建造物及び機械、工房、工場及び製造所、鉱山及びそれらの加工・精錬所、倉庫及び店舗、エネルギーの生成・伝達・利用が行われる場所、輸送及びその全てのインフラ、さらに住居、礼拝又は教育といった産業に関する社会活動に利用された施設から成る<sup>1)</sup>」と定義付けられている。

1 TICCHI ウェブサイトに基づく。(http://ticchi.org/about/charter/, 2019年12月27日最終閲覧。)

TICCHI は憲章のなかで、「産業遺産は深い歴史的影響を与え続けてきた活動の証拠であり、産業遺産を保護する動機は、遺構の特異性というよりもむしろその証拠の普遍的価値に基づく<sup>2)</sup>」ものである点を強調し、「産業遺産は一般的な市民の生活の記録の一部として社会的価値を有するため、重要な同一性意識を提供し、……さらに製造・工学・建築の歴史において技術的及び科学的な価値を有し、建築様式、意匠又は計画の質に関する美術的価値を有する<sup>3)</sup>」として、それらを保存する必要性を主張している。

## 2. 通常の文化財に対する産業遺産の特性

1978年にポーランドの「ヴィエリチカ・ボフニア王立岩塩坑」がユネスコ世界文化遺産に登録されて以降、世界中で産業遺産の世界文化遺産登録が続いており、日本においても2014(平成26)年に富岡製糸場及び3つの養蚕業関連資産からなる「富岡製糸場と絹産業遺産群」が、2015(平成27)年には萩反射炉(萩市)、葦山反射炉(伊豆の国市)、端島炭鉱(長崎市)、旧集成館(鹿児島市)など23の構成資産からなる「明治日本の産業革命遺産」の施設群が、それぞれ産業遺産として世界文化遺産に登録された。これにより、日本国内において産業遺産の存在と価値が広く認知されるようになるとともに、ユネスコの基準に基づく責務が国及び地方公共団体に生じることになった。

しかしながら、産業遺産は、宗教施設、城郭、美術品といった通常の文化財と比較して保存が困難であると考えられる。その理由として、産業遺産は通常の文化財に比べて単独ではその文化的価値が理解されがたいものが多い点、また実際に稼働しているものや稼働当時の状況を保存する必要があるものが含まれるため、保存に加えて「活用」が必要となる点を指摘することができる。例えば、「明治日本の産業革命遺産」の構成資産の一つである長崎市の高島炭坑北溪井坑(図1)は、原料炭の採掘用に日本で初めて蒸気機関で開削された豎坑として産業史上極めて貴重だが、コークスが用いられた八

2 同上。

3 同上。

幡製鉄所（図2）など、地域をまたいで存在する他の産業遺産との関連性やストーリーが伴わなければただの廃井戸にしか見えず、その価値が認識されがたいものである。



図1（左）<sup>4</sup>：高島炭坑の竖坑口の1つである北溪井坑跡。閉山後は密閉措置が施されており、案内看板を除くほか、操業当時を偲ばせるものは何も存在しない。  
図2（右）：官営八幡製鉄所本事務所。「明治日本の産業革命遺産」の九州地区の構成資産の多くは、八幡製鉄所における鉄鋼業のための原料供給・運搬施設であった。

日本の文化財保護制度は「建造物……その他の有形の文化的所産で我が国にとって歴史上又は芸術上価値の高いもの」（文化財保護法2条）を対象とし、建造物それ自体が単独で保護される傾向にある。他方、「明治日本の産業革命遺産」の例をみても分かるように、産業遺産は産業革命の広がりによって多くは地域をまたいで存在しているため、国や地方公共団体の横の繋がりによって保存活用の措置がとられる必要があるが、現状の文化財保護制度ではこれに対処しきれていないと言えよう。また、「明治日本の産業革命遺産」の世界文化遺産への登録以降、関係自治体にはその保存・活用のあり方に悩みが見られる。産業遺産は通常の文化財に比して相対的に新しいものが多いため、保存管理に住民の理解を得にくいこと、保存が必要となる基準や程度が確立されておらず保存措置がとりにくいこと、活用の方法や考え方が地域ごとに区々で連携がとりにくいことが挙げられる。

4 本稿に掲載の写真は、全て執筆者が実施した現地調査の際に撮影されたものである。

### 3. 産業遺産保護の政策形成の必要性

このような産業遺産の保存に関わって生じる悩みは、国における文化財保護制度の不十分さと、地方における政策立案・執行上の連携の欠如に起因しているものと思われる。諸外国と比較して急激な近代化を経験し、その結果として豊富な産業遺産を有する日本にとっては、産業遺産保護制度の不十分さは将来の大きな損失をもたらすおそれがある。世界文化遺産への登録により社会の意識が高まっている今こそ、文化財保護の考え方と法制度の転換の契機を見だし、産業遺産に特化した政策形成が必要とされている。

本稿は、このような問題意識の下で、産業遺産を世界文化遺産として有する国々との比較を踏まえながら、今後、日本において必要となる産業遺産保護政策の方向性とその根拠となる法制度のあり方について分析を行おうとするものである。

## II 産業遺産保護政策の萌芽——イギリス

### 1. 産業遺産保存政策の端緒

産業革命の出発点であり数多くの産業遺産が世界文化遺産にも登録されているイギリスでは、産業遺産保護の重要性が古くから主張されている。現在、イングランドにおいては、1990年計画(登録建造物及び保全地域)法(Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act 1990) (以下、「1990年法」という。)に規定されている歴史的建造物に関する一般的な保護手法である「登録建造物(listed buildings)制度」を通じて、主にそれが実現されている。1986年に世界文化遺産に登録された「アイアンブリッジ峡谷(Ironbridge Gorge)」内にあり、産業革命のシンボルとして有名な世界初の铸铁製の橋であるアイアンブリッジ(Iron Bridge、図3)は、1990年法の規定する登録建造物制度の下で「最も重要な価値を有する建造物」である「グレードI」に分類され、特別な保護の対象とされるようになった。



図3：アイアンブリッジ渓谷に架かるアーチ橋は、1779年に建設された、世界初の鑄鉄製の橋梁である。1986年、周囲の景観を含む「アイアンブリッジ渓谷（Ironbridge Gorge）」として世界文化遺産に登録された。

## 2. 産業遺産保護政策の困難性と広域化

しかしながら、登録建造物のリスト作成について国務大臣に助言を与えることを役割の1つとする政府外公共機関であるヒストリック・イングランド（Historic England）が2011年に行った調査によると、アイアンブリッジのように世界文化遺産に登録され、国内の法制度においても最重要とみなされる産業遺産はともかく、世界文化遺産に登録されず国内の法制度においても保護のレベルが高くない産業遺産についてはその文化的価値が理解されず、城郭や住宅といった一般的な歴史的建造物と比較すると約3倍もの取り壊しリスクにさらされている<sup>5</sup>。例えば、イングランド東部エセックス州コルチエスターにある「ジャンボ」と呼ばれるヴィクトリア朝時代に建設された給水塔（Municipal Water Tower (JUMBO)、図4）は、1990年法の定める登録建造物制度の下で「特に重要な建造物」である「グレードⅡ」に分類されているものの、建造物単独ではその価値が理解されず、住宅やレストランに用途変更するための許可が度々申請されている。

このように単独では価値が認識されにくい産業遺産について、他の地域に存在する産業遺産との関連性やストーリー性を重視しながらその価値の認識を高めることを目的として、ヨーロッパでは1999年に「欧州産業遺産の道（The European Route of Industrial Heritage：ERIH）」プロジェ

5 Historic England ウェブサイトに基づく。（<https://historicengland.org.uk/advice/heritage-at-risk/industrial-heritage/>【最終閲覧2019年12月27日】）



クトが発足した<sup>6</sup>。このプロジェクトでは、前述した「アイアンブリッジ峡谷博物館」やドイツの「ツォルフェアイン炭砒」といったヨーロッパ産業史において重要な役割を担った産業遺産をアンカーポイントとして選定し、それらをつなぐ仮想の道を中心に産業遺産の文化的価値の認識を高めることで保存・活用の促進を実現している。

図4：コルチェスター給水塔。1883年完成。ゴシック様式の巨大な給水塔であり、100万リットルの貯水量を誇った。1984年の用途廃止後、登録建造物として保存されている。

### Ⅲ 産業遺産保護政策形成の苦悩——スペイン

スペインはかつて植民地帝国として栄え、歴史的遺産を多く有する国ではあるが、近代においては植民地を失い内戦や分断経済の時代が続く中で、産業遺産を遺していくことについては、決して積極的とは評価し得ない状況にあった。欧州連合の文化プログラムや ERIH プロジェクトの下で、欧州全体としての産業遺産保存政策に追随する形での政策形成がなされている現状がある。スペインにおいては、産業遺産保護政策の歴史がまだ浅く、また産業遺産の価値の把握が不十分であるため、産業遺産の保存や修復には課題も多く遺されている<sup>7</sup>。スペインにおいて、産業遺産に限らず文化財の利活用は財

6 ERIH ウェブサイト (<https://www.erih.net/about-erih/erih-history-and-goals/> [最終閲覧 2019年12月27日]) このプロジェクトについては、後述する。

7 スペインにおける産業遺産の保存や利活用に関する文献としては、Eva María Martín Azucano, *El patrimonio protegido de las personas con Discapacidad — Aspectos civiles*, LA LEY, 2011. Miguel Angel Alvarez Areces, *Pensar y actuar sobre el patrimonio industrial en*

政状況が異なる各自治州を中心に行うこととなっているため、統一的な基準で運用することが難しい状況にあることも、その傾向に拍車をかけていると言える<sup>8</sup>。

以下では、スペインにおける産業遺産のうち UNESCO の世界遺産に登録されている「アルマデン水銀鉱山公園（以下、「アルマデン鉱山」）」（Parque minero de Almadén, 2012 年世界遺産登録）及び「ビスカヤ運搬橋（以下、「ビスカヤ橋」）」（Puente cogante de Vizcaya, 2006 年世界遺産登録）を取り上げつつ、その産業遺産保護政策の内容について紹介する。この両資産は、スペインにおける文化遺産の中でも産業遺産としての性格が強調されており、アルマデン鉱山は 2004 年に閉山するまでに途切れることなく水銀の産出を続けたこと<sup>9</sup>からもわかるように、近年まで稼働中の物件であった。他方、ビスカヤ橋に関しては、現在も一般道の一部として河川の兩岸を結び、車両や人を運ぶ用途で稼働する現用の物件である。

## 1. アルマデン鉱山

### (1) 概略

世界遺産である当物件の登録名称は、「アルマデンとイドリア：水銀鉱山

---

*el territorio*, INCUNA Asociación de Arqueología Industrial, 2017. Santiago Arroyo Serrano, *María Gimenez Prades, Diana Sanchez Mustieles, Conservación y restauración de patrimonio industrial*, Editorial Síntesis, 2018, pp.11-16, pp.177-181.

- 8 スペイン国内における産業遺産保護の枠組みづくりの一環として、INCUNA という協会や TICCIH のスペイン支部が活動している。María Pilar Biel Ibáñez, *La catalogación, la protección y la conservación del patrimonio industrial*, María Pilar Biel Ibáñez, Gerardo J. Cueto Alonso, *100 elementos del patrimonio industrial en España*, TICCIH España en colaboración con Editorial CICEES e Instituto del Patrimonio Cultural de España, 2012, pp.66-73. または、Alberto Humanes Bustamante, *Reflexiones sobre el plan nacional de patrimonio industrial*, María Pilar Biel Ibáñez, Gerardo J. Cueto Alonso, *100 elementos del patrimonio industrial en España*, TICCIH España en colaboración con Editorial CICEES e Instituto del Patrimonio Cultural de España, 2012, pp.88-90. 邦語文献は、野口健格「スペイン産業遺産の保護に関する法制 — 1978 年憲法における観光政策に対する地方分権化の視点からの考察 —」中央学院大学法学論叢 31 巻 2 号 (2018 年) 35-45 頁。
- 9 アルマデン鉱山の歴史に関しては、Rafael Gil Bautista, *Las minas de Almadén en la edad moderna*, Publicaciones de la Universitat D'Alacant, 2015.



の遺跡（Heritage of Mercury. Almadén and Idrija）」であり、水銀鉱山とそれらに関連する旧市街や産業遺産群を対象とした複合遺産である<sup>10</sup>。カステージャ・ラ・マンチャ州シウダー・レアル県アルマデン市に所在する（図5）。この地にかつて存在したアルマデン鉱山は、かつては世界最大の水銀鉱山であり<sup>11</sup>、この地も鉱山街として栄えたものの、2004年の閉山後は他にさしたる産業もなく、衰退の道をたどっている。なお、この世界遺産は2箇所の鉱山都市とその関連施設群を対象とし、アルマデン5件、イドリア7件の計12件の個別の資産によって構成されているが<sup>12</sup>、これは、スペインハプスブルク王家の時代において、スロベニアのイドリア水銀鉱山もスペインの領土であったことに由来する。



図5：欧州連合の水銀規制により鉱山の閉鎖と衰退に追い込まれたアルマデンにとっては、水銀鉱山の世界遺産登録は僥倖であった。市街の入り口には、世界遺産登録を記念してモニュメントが建てられている。

## (2) 資産の現状

### a. アルマデン旧市街（La ciudad antigua de Almadén）

アルマデンの街は、レマタル城（Castillo de Rematar、図6）を中心に発

10 邦語文献としては、野口・前掲（注8）42-43頁。西語文献としては、Juan Ignacio Luca de Tena, *Destinos Patrimonio de la humanidad en España*, Gurupo Anaya, 2015, pp.116-117. または、Carlos J. Pardo Abad, *El patrimonio industrial en España — Paisajes, lugares y elementos singulares*, Ediciones akal, 2016, pp.49-54.

11 植月献二「EUの水銀の輸出禁止及び安全貯蔵に関する規制」外国の立法248号（2011年）7頁。水銀鉱山は地元で繁栄をもたらしてはいたが、水銀は周囲の水系や大気中にも放出され、深刻な公害源ともなっていた。

12 アルマデン鉱山の構成物件それぞれの詳細は、Eduardo Martines López, *El parque minero de Almadén. La ruta del mercurio y la plata en el camino real*. Desarrollo y gestión, Miguel Angel Alvarez Areces, *Patrimonio Industrial y Paisaje- V congreso sobre Patrimonio Industrial y la obra publica en España*, 2010, pp.313-318.

展している。この城は、もともとアラブ人が建造した城塞であり、町名の由来も「Hins-Al-Madin」（スペイン語で言うと「Fuerte de la mina [鉱山の城塞]」）を意味するアラビア語の一部が転訛したものであると言われ、世界遺産を構成する旧市街にはレマタル城のほか、かつて水銀の販売所であった水銀博物館（Museo del Mercurio）や鉱山アカデミー（Casa Academia de Minas）、ブスタマンテ炉（Hornos de Aludeles o Bustamante）、フッカー家の屋敷（Casa de los Fúcares）などが所在し、かつて水銀を運ぶときに使用した街路や水銀生産関連施設をはじめとする歴史的建造物群が数多く遺されている<sup>13</sup>。



図6：レマタル城跡の様子。現在は中心部の塔のみが残り、展望台として利用されている。アルマデンは盆地中央の高台に位置する街であり、防衛の要衝ともなった。

#### b. ミナ・デル・カスティリヨの建造物群（Los Edificios de la Mina del Castillo）

一般的に、「鉱山公園」（Parque minero）と呼ばれる施設がこれにあたる。現在のビジターセンター（Centro de Recepción de Visitantes）やサン・ミゲル堅坑（Pozo de San Miguel）など18世紀以来使用されてきた坑道等によって構成されている。この建造物群は博物館として開放されており、ガイドと共に内部を見学することができる（図7、8）。なお、この堅坑に付属して見学用に整備された坑道を除き、かつて無数に張り巡らされた坑道の大部分は、閉山以降の地下水の上昇によって立ち入ることができない状態になっている。

---

13 Id, pp.314-317.



図7(左)：サン・ミゲル堅坑における学校生徒の地域学習の様子。ガイドは元鉱夫が務める。槽の下の坑道に下りるエレベーターは、かつては水銀の原料になる辰砂を、今は観光客を運ぶ。地域の教育プログラムは、施設の保存や利活用の担い手を育てる意味でも非常に重要である。

図8(右)：サン・アンドレアス坑道の保存状態。水銀を含む鉱水が多く染み出す地盤のため、レンガで固められている。この坑道は、18世紀に開削され、囚人労働の暗い歴史をもつ。奥には当時用いられた馬力の巻上機が保存されている。

### c. 王立強制労働刑務所 (Real Cárcel de Forzados)

アルマデン水銀鉱山では、16世紀半ばから囚人を鉱夫として使役するようになり、当施設はこれらの囚人たちを収容する施設として1754年に建設された。この建物から坑道までは地下通路で繋がっており、囚人たちは厳しい環境で鉱山労働に従事させられた。その後、この場所には、鉱山技術大学(現在は、カステージャ・ラ・マンチャ大学鉱山学部)が設置されたため建物は取り壊され、建物の基壇の一部が遺構として保存されている(図9)。また、大学施設内には、鉱山博物館や視聴覚展示室、アーカイブズ等も所在しており、希望すれば内部を見学できるようになっている。



図9：大学施設内に残る王立強制労働刑務所の遺構。上のフロアにはアーカイブズや鉱山学の研究のための資料及び試料を中心に展示している博物館がある。大学施設の中にあるため、保存や利活用の観点からすると都合が良いように思われる。

d. サン・ラファエル王立鉱山病院 (Real Hospital de los Mineros de San Rafael)

鉱山労働者の増加に伴って水銀による中毒患者も増加したため、これに対応する施設が必要となった。前述した王立刑務所と同様に負の遺産とされるこの物件は、鉱山労働者の水銀中毒を治療する施設として1755年から建設が進められ、1773年に完成した。現在では、鉱山関連の博物館および水銀中毒に関する博物館として開放されており、一部はアルマデン水銀鉱山の資料を保存・管理するアーカイブズとしても利用されている（図10）。



図10：旧サン・ラファエル王立鉱山病院の建物外観。現在は病院としての機能はなく、内部はアルマデン鉱山及び水銀に関する博物館や、鉱山労働に関するアーカイブズとして利用されている。

e. 闘牛場 (Plaza de Toros de Almadén)

当物件は、スペインの闘牛場として2番目に古い歴史を有し、かつ、スペインにおいて唯一の六角形の闘牛場である。この闘牛場は、併設の季節労働者宿舎に滞在する労働者などを対象とする見世物興行のために設けられ、季節労働者宿舎の収益並びに闘牛を開催することによって得られる収益を、病院の建設費などに充てるために建設された。現在は、同施設の中に観光案内所が設けられ、また、ホテルとしても活用されている。

(3) 保存の制度と課題

アルマデン鉱山は、スペイン法による文化財であり、かつ世界遺産リスト登録資産である。国内文化財としての保存や利活用等の保護制度は、文化財制度を所管する自治州のレベルではカスティージャ・ラ・マンチャ文化財法 (Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La

Mancha) に基づく。なお、世界文化遺産に登録されているため国家レベルでは「スペイン歴史遺産法」(Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español)<sup>14</sup> がその役割を担っている。アルマデンの水銀鉱山では、スペイン帝国が終焉を迎えた後も採掘が行われ、スペイン国営の水銀採掘貿易会社である MAYASA(Minas de Almadén y Arrayanes, S.A.)<sup>15</sup> が経営していたが、徐々に生産規模を縮小していき最終的には2004年に生産を停止した。その後は鉱山観光の運営業務を引き継いでいる<sup>16</sup>。旧市街や鉱山公園自体の歴史的価値を協調しつつも、王立強制労働刑務所、サン・ラファエル王立鉱夫病院、闘牛場、フッカー家の館などストーリー性のある施設も構成遺産に含めており、水銀に関する街の物語を後世に伝えようとしているものとなっていると評価する。

一方、世界遺産登録に向けた ICOMOS への申請ではこの点が強調されたのだが、一方で国をまたぐ遺産であることは、保存や利活用に関する方針に関しても該当する双方のカウンターパートがその都度協議しなければならないことを意味するのであり、この点に困難を生じる<sup>17</sup>。アルマデン(とイドリア)の採掘の現場からは、水銀抽出に関連するすべての技術的、文化的、社会的側面が示され、関連する構成要素と一貫した水銀のストーリー性(産出量や歴史の負の側面)が見出される。また、地下および採掘インフラの存在、採掘に関連する技術的な人工物の存在、それらを稼働させるための動力(水力エネルギーや木材)、そして水銀への転換(炉)、輸送および貯蔵というそれぞれの要素が連関することで当該遺産が形成されている点が特徴である。この点は、複数の資産を含む世界遺産の強みであろうが、双方における保存と利活用の方針要求をいかに調和させるかは、問題となろう。この点は、

14 歴史遺産法に関しては、*Patrimonio Histórico Español(SEXTA EDICION)*, THOMSON CIVITAS Editorial Aranzadi, 2004.

15 1982年3月31日に設立されたこの会社組織は、アルマデン水銀鉱山の閉山までの営業を行い、その後の管理・運営業務を引き続き行っている。現在、政府系の会社である SEPI(Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) グループに組み込まれている。

16 Ibid(12), pp.313-314.

17 Angera Rojas Avalos, *Patrimonio Mercurio-Basado en el expediente de nominación a la Lista del Patrimonio Mundial*. Patrimonio del Mercurio. Almadén e Idria, 2013, pp.85-87.

複数の資産を含む産業遺産群である日本の「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」とも比較しうるものと言えよう。

加えて、アルマデンについて言えば、当世界遺産の所在する地域は、スペインの中でも財政的に厳しく、主要都市からのアクセスも非常に悪いため、観光による収入が入り難く、自主的な財源の確保による保存と利活用の取り組みに限界があることも事実である。閉山以降、人口の流出は深刻な問題として地域経済に影を落としている（図 11、12）。産業遺産はその特性上、それを取り巻く環境の人口構成や産業構造が、現用物件であった当時から大きく変化することが多い。その変化を踏まえつつ、保存及び利活用の計画を策定することが求められるだろう。



図 11（左）：アルマデン旧市街においては、人が住まなくなった家屋が崩落を始めている。

図 12（右）：アルマデンのバス停の様子。街の衰退に伴い、2019年3月時点でバスが1日に1便も設定されていない日も存在するようになっており、交通インフラの弱体化が著しい。世界遺産の利活用にとっても、交通アクセスは重要な課題の一つである。

## 2. ビスカヤ橋

### (1) 概略

スペイン北部のバスク州ビスカヤ県ビルバオ市は、近隣に鉄鉱石などの資源に恵まれた土地であり、鉄鋼業を中心に工業都市として発展してきた地域であるが、近年は街のデザインや美食などの観光産業に力を入れており、スペインの中では経済的にも豊かな地域の一つである。ビスカヤ橋は、イバイサルバル川の河口にかかり、ポルトゥガレテ地区とゲチョ地区を結んでいる現

用物件である(図13)<sup>18</sup>。当資産は、パリのエッフェル塔を設計したギュスターヴ・エッフェルの弟子でもあるバスク出身の建築家アルベルト・デ・パラシオによって設計され<sup>19</sup>、1893年に完成した。産業革命期の技術革新の一つである軽量のワイヤーロープを使用しゴンドラを往復させるという当時としては画期的な構造であり(図14)、長さ160m、高さ45mという大きさは、河口を往来する大型の船舶が橋を避けて通行できるように設計されたものである<sup>20</sup>。



図13(左):ビスカヤ橋の全景。



図14(右):運搬橋のゴンドラは、中央に車両、両側に人が乗れる構造になっている。通行は有料であるが、道路インフラであるため、普通自動車は1ユーロ、人は40セントと、料金は低廉に抑えられている。

## (2) 資産の現状

ビスカヤ橋は、鉄構造による上部構造から吊されたゴンドラによって車両や人を運搬する「運搬橋」と呼ばれる形式の橋であり、この形式としては世界最古の橋であると同時に、建設以来120年以上にわたって現用であり続けている橋でもある。バスク開発省の国家港湾局が所有しており、管理はビスカヤ交通局(El Transportador de Vizcaya S. L.)が担っている。この橋は、港を中心に工業都市として繁栄した街のシンボルであり、スペイン内戦の時期には一度破壊されたことがあったものの、市民の手で同じものが再度掛け

18 Juan Ignacio, *ibid*(10), pp.28-29. Carlos J., *ibid*(10), pp.174-177.

19 パラシオ個人に関する記述は A. López Echevarrieta, *Centenario del «Puente Vizcaya»*, Temas Vizcainos-Bizkaiko Gaiak, 1993, pp.9-30.

20 Id, pp.35-58.

直された経緯をもつことから、地域の歴史と強く関連した価値の認識を広く得ている。現在、観光圧力が懸念されてはいるものの<sup>21</sup>、運搬橋は市民が利用するだけでなく多くの観光客によっても実際に利用され（図 15）、また橋の上部にはエレベーターで上げられるようになっており、そこからの眺望も観光資源の一つとなっている（図 16～18）。ビスカヤ橋が位置する河口は、ビルバオ市の中でも風光明媚で知られる場所でもあることから、当資産の周囲では様々なイベントが開催されることでも知られており、芸術や花火大会の開催など、橋としての本来の目的のみならず、積極的な地域資源・観光資源としての利活用も充実していると言えよう<sup>22</sup>。



図 15（上左）：ビスカヤ橋から地下鉄の駅まで伸びるオートスロープ。坂の多いポルトウガレテ地区で現地の住民や観光客の往来を助けている。  
図 16（上右）：ビスカヤ橋の上部にある遊歩道。水面からの高度は45メートルである。  
図 17（下左）：橋の上部からは、ゴンドラに乗降する車両や人の様子を見下ろすことができる。  
図 18（下右）：橋の上部には実際に使用している部品を展示し多言語で説明を付している。

21 古田陽久・古田真美『世界遺産ガイドスペイン・ポルトガル編』（シンクタンクせとうち総合研究機構、2011年）92-93頁。また、ビスカヤ橋公式サイト（<http://www.puente-colgante.com/>〔最終閲覧2019年12月27日〕）を参照。

22 ビスカヤ橋の近時の利活用に関しては、例えば、Alfredo Perez Trimino, *Puente Vizcaya-Mi historia en imagenes*, Transbordador de Vizcaya, 2011, pp.74-80.



### (3) 保存の制度と課題

ビスカヤ橋は、スペイン国内法における文化財であり、かつ単独で世界遺産を構成する資産である。当資産に関する保存や利活用等の保護制度は、自治州レベルでは、「バスク文化遺産法」(LEY 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco) が適用されるほか、世界文化遺産に登録されているため、国家レベルにおける「スペイン歴史遺産法」(Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español) も適用される。また、この橋はビルバオにおける道路交通ネットワークの構成部分であり、道路交通に関する法令の適用を受ける。

ビスカヤ橋が位置するのは交通の要衝であり、この橋を利用しなければ対岸へは高速道路を 20 キロ以上も走行する必要が生じてしまうため、この橋の交通量は常に多い。そのため、周辺地域の開発に伴い高層建築物が建設され、また車両の増加に伴って高層立体駐車場が設置されるなど、周辺の開発に伴う景観問題が生じている。現用の物件である以上、周囲の環境がその利用状況に応じて変化を被ることはある程度やむを得ないことであるが、当資産の場合は世界遺産登録理由の一つが「建築、技術、記念碑的芸術、都市計画、景観デザインの発展に関し、人類の価値の重要な交流を示す」(登録基準 ii) とされているため、周囲の環境や景観との調和は、現用の資産については特に考慮される必要があろう。

また、ビスカヤ橋は河口にかかり、海に近接しているため、その鉄構造に対する塩害を防止するための定期的な補修修繕を必要とする。通常、この橋は 24 時間運転されているが、補修修繕の時期に限っては運搬橋の営業に支障をきたす点が問題とされる。現用であるがゆえに価値のある産業遺産については、このような保存措置と現用物件としての価値との両立も課題となる。

我が国では、道路交通に関する世界遺産は未だ存在しないが、八幡製鉄所及び遠賀川水源地ポンプ室、大牟田市三池港、並びに三菱長崎造船所ジャイアントカンチレバークレーンなどは、現用物件である世界遺産である。これらの修復や周辺環境の維持については、国や地方公共団体による配慮がなされ

ているところであるが<sup>23</sup>、この配慮のあり方の一つの先例となるものであろう。

## Ⅳ 産業遺産保護政策のモデル構築——ドイツ

### 1. ドイツにおける「産業遺産」の位置づけ

ドイツにおける産業遺産の保護政策は、産業立国としてのそのイメージにもかかわらず、それほど歴史が深いわけではない。ドイツにおける文化財保護法制は、1794年に成立したプロイセン一般ラント法に遡ると言われているが<sup>24</sup>、現在の基本法は、文化高権を各ラントに認めており、したがってドイツ全体として共通の文化財保護法制が存在するわけではない<sup>25</sup>。ドイツの各ラントにおいては、戦後しばらくは各州建設法に基づく文化財及び景観の保護がなされてきたが、1958年のシュレースヴィヒ・ホルシュタイン州文化財保護法を皮切りとして、個別法による規律の傾向が主流となり、現在では全てのラントにおいて文化財保護法が制定されている。

---

23 例えば官営八幡製鉄所の修復については、主体は所有者である新日鐵住金（現在の日本製鉄）であるが、八幡地区管理保全協議会、北九州市及び中間市、そして内閣官房による承認を要するものとされ、文化財指定のない建築物としては異例とも言える対応がなされた。保全状況報告書及び工程表は、以下 URL で全文が公開されている。https://www.cas.go.jp/jp/sangyousekaiisan/pdf/siryou\_jp17.pdf（最終閲覧 2019 年 12 月 27 日）

24 Hans Karsten Schmaltz/Reinhard Wiechert, Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz Kommentar, 2.Aufl. 2012, S.2f. なお、その根拠とされるプロイセン一般ラント法第 1 部第 8 節 33 項は、「ある物の保存が、公共の利益の促進及び維持の為に重要である限りにおいて、国家はその物の破壊または喪失を禁止する権限を与えられる。」というものであり、この規定を根拠として、プロイセンの諸邦ではいわゆる都市醜状防止法（Verunstaltungsgesetz）に基づく建築警察権限が行使された。その後、1902年にヘッセン大公国において文化財保護に特化した君主令（Regelung des Denkmalschutzes）が制定され、プレーメンやザクセン・アルテンブルク大公国などがこれに追隨した（いずれも 1909 年）。法律の形式による最初の文化財保護法（Denkmalschutzgesetz）は、1911年のオルデンブルク大公国のものであった。

25 ただし、2006年の基本法改正によって、基本法 73 条に 5a 号が新設され、「ドイツの文物（Kulturgut）の国外流出からの保護」については連邦の専属的立法権限が認められるようになった。同号にいう「文物」とは文化的に価値のある財物であって、歴史上、技術上並びに学術上の特別の関心を抱かれる対象となるものであるとされており、概ね本稿にいう文化財（ドイツ語では Denkmal）と重なり合う関係にある。Vgl. Michael Sachs(Hrsg.), Grundgesetz Kommentar, 8.Aufl. 2018, Art.73, Rn. 24.

各ラントの文化財保護法では、その保護対象となる文化財 (Denkmal) について、概ね「物、物の集合又は物の構成部分であって、その保存の及び利用について公の関心が存在するもの」と定義し、その存在形式によって建築文化財 (Baudenkmal)、文化財領域 (Denkmalbereich)、動産文化財 (bewegliches Denkmal)、並びに土地文化財 (Bodendenkmal) に概ね区分している<sup>26</sup>。ドイツの法律には「産業遺産」なる概念はなく、法律によって保護される文化財のうち、産業に関するものを「産業遺産 (Industrielles Erbe)」又は「産業文化財 (Industriedenkmal)」と呼び習わしているに過ぎない。従って、本稿でいう産業遺産とは、ドイツにおいては、主にラント法律による保護の対象とされる技術及び産業関連の文化財であるということになる<sup>27</sup>。産業遺産に関しては、産業及び技術に関する遺構を多く有するブランデンブルク州、ノルトライン・ヴェストファーレン州、ザクセン州及びバーデン・ヴュルテンベルク州の州文化財庁には技術・産業文化財保護に関する専門部署が置かれているほか、その他のラントにおいても州文化財当局のうち主として建築文化財所管部署が、産業遺産を管轄している<sup>28</sup>。

以下では、世界遺産となったドイツの産業遺産の例をいくつか取り上げ、それに対する州の取組みと、保存の現状及び問題点を概観する。

## 2. シュパイヒャーシュタットとチリハウスを含むコントロールハウス地区

### (1) 概略

#### シュパイヒャーシュタットとチリハウスを含むコントロールハウス地区<sup>29</sup>

- 26 Dimitrij Davydov/Ernst-Rainer Hönes/Birgitta Ringbeck/Holger Stellhorn, Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen Kommentar. 6. Aufl. 2018. §2. Rn.1f.
- 27 ドイツにおいて本稿にいう「産業遺産」に相当する概念は「産業及び技術文化財 (Industrie- und Technikdenkmal)」である。この概念には、製造、流通及び交通における技術の進歩の成果を遺す、顕著な技術的遺構という説明が与えられている。Dieter J. Martin/Michael Krautzberger (Hrsg.), Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege. 4.Aufl. 2017, Rn.620f. (Dimitrij Davydov)
- 28 Vereinigung der Landesdenkmalpfleger der Bundesrepublik Deutschland(Hrsg.), Denkmale der Industrie und Technik in Deutschland. 2016, S.14.
- 29 SpeicherstadtやKontorhausviertelは、現地では固有名詞として用いられるため、本文では敢えて登録名を日本語訳しなかったが、直訳すると「倉庫街及びチリハウスを含む商館地区」という意味になる。

は、エルベ川河口の港湾都市として古くから栄えたハンブルクの港湾地区の一角にある。ハンブルクの貿易港としての歴史は6世紀前にまで遡るとされるが、この地区が整備され始めたのは、公式には1888年にハンブルクがプロイセン傘下のドイツ関税同盟に加入したときであるとされる。ただし実際には関税同盟加入に備えて港湾の再整備は1885年から着手されており、現在に残る倉庫街及び商館街が完成したのは、1927年のことである<sup>30</sup>。従って、この地区は古い港湾に存在する地域ではあるものの、近代産業の所産として代表的な産業遺産と見なされてきた。第二次世界大戦におけるハンブルク空襲によって被害を受けた建物も存在したが、戦後は再建が進められ、1967年には完了している。ただし、シュバイヒャーシュタットのA～Xまでブロック記号が付された倉庫群のうち<sup>31</sup>、A～C、J、K、Mブロックは戦災によりほぼ完全に損壊したためA～C及びJブロックは復元されず、このエリアではK及びMブロックの復元外壁のみが当時の面影を残している（図19、20）<sup>32</sup>。また、港への通りに近いOブロックの東側は、戦後に新しい建物に置き換えられている（図21）。コントロールハウス地区の戦災は軽微であり、当時の姿を現在に残している（図22）。倉庫や商館は一世紀を経てなおそのほとんどが現用の物件となっているが<sup>33</sup>、船舶・車両の出入りや人の往来が激しく、街の様子も建て替えや修復によって変化しやすい場所に所在しているため、1990年にはシュバイヒャーシュタットの倉庫としての利用率は既に60パーセント程度に低下していたとされる<sup>34</sup>。

30 Ralf Range/Thomas Hampel, Hamburgs Welterbe. 2016, S.28. ただし、商館街のうちシュプリンケンホーフとモーレンホーフは1927年以降に建設が始まっている。

31 このうちFブロックとIブロックは当初から欠番となっており存在しない。

32 Freie und Hansestadt Hamburg, Nominierungsdossier zur Eintragung in die UNESCO Welterbeliste.2014. S.54,123f.

33 ただし、シュバイヒャーシュタットの建造物群のうち従前の通り倉庫として利用されているのは2011年現在でE、G、V、Xブロック及びM、Wブロックの一部にすぎず、建造物数で全体の2割程度となっている。その他はオフィスや店舗等に転用されているが、内部のみのリフォームなど、外観や建造物の特徴を残す工夫がなされている。Freie und Hansestadt Hamburg, aa.O.(Anm.32), S.223.

34 Range/Hampel, aa.O.(Anm.30), S.37.



- 図 19 (左上) : シュバイヒャーシュタットの最西端ケアヴィーダーシュテック橋から東へ、左に D・E ブロック、右に L・M・N ブロックを望む。M ブロックは復元外壁であるが、他と調和する外観が保たれている。
- 図 20 (右上) : シュバイヒャーシュタットの最東端であるボゲンミューレン橋から西へ、左に X・V ブロック、右に W・T ブロックを望む。中央のヴァッサーシュロス (Wasserschloss) と呼ばれる商館の優美さと、倉庫街の建築当初から変わることのない光景が相俟って、ハンブルクを代表する風景として知られる。
- 図 21 (下左) : O ブロック付近の運河を進む観光船。船の位置している左岸は、かつての J ブロックであるが、ガラスが入った建物はホテル、その奥隣は立体駐車場となっている。外装は煉瓦造であり、高さや外観の調和を保つように工夫されているが、最も手前の O ブロックの倉庫建築と比べると、建物の造りが異なっていることがわかる。
- 図 22 (下右) : コントールハウス地区に位置するシュプリンケンホーフ。北ドイツの伝統様式であるレンガ建築でありつつ、ギザギザとしたダイヤ状の模様が浮かび上がって見える外壁は、表現主義建築の傑作であると評価されている。現用のオフィスビルであり、人や車の出入りが絶えない。

## (2) 保存の制度と世界遺産登録の経緯

ハンブルク州は、現用の産業遺産としてはかなり早い時期からこの地区の保護に着手している。同州文化財保護法による文化財指定は、商館街の中心を成すチリハウスについては 1983 年、シュバイヒャーシュタットについては 1991 年であり、後者については倉庫の建物そのものだけでなく、同地区に含まれる再建部分を含む建造物、街路、緑地、用水路、岸壁及び橋梁

の全てが統合文化財（Ensembles）として保護の対象とされた<sup>35</sup>。1999年には、ドイツ北部における伝統的なレンガ建築と表現主義建築を融合した建築史上貴重な建物として、チリハウスのみが世界遺産暫定リストに登録された（図23、24）<sup>36</sup>。その後、2007年にはシュパイヒャーシュタットが暫定リストに追加登録されたが、世界遺産登録に当たっては、チリハウスとシュパイヒャーシュタットの一体性が問題とされるに至った<sup>37</sup>。2014年の正式推薦の後、ICOMOSの審査を経て、2015年の第39回世界遺産委員会において正式に世界文化遺産として登録された。登録理由は、19世紀から20世紀にかけての国際貿易の急激な進展の下における機能的かつ高度の海運貿易機能の集積を典型的に示す建築群であることであり、「人類の歴史上重要な時代を例証する建築様式、建築物群、技術の集積または景観の顕著な例」（登録基準iv）の該当であった<sup>38</sup>。



図23（左）：チリハウスのファサード。外装は煉瓦造であるが実際には建物はコンクリート造であるため、これらのレンガは建物の構造を支持するものではなく飾りレンガとして模様を描いている。チリハウスの名は、チリから砥石を輸入して富をなした富豪に由来するものである。

図24（右）：船の舳先にも例えられるチリハウスの東端。この鋭い造形は、後の表現主義建築に大きな影響を与えたとされ、この建物の名を高めることに貢献した。右隣の建物はシュプリンケンホーフ、左隣の建物はマースベルクホーフであり、いずれも世界遺産登録時にその構成資産となった。

35 Freie und Hansestadt Hamburg, Faktenblatt Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus. 2017. S.1-3. 全文が以下で公開されている。 <https://www.hamburg.de/bkm/unesco-speicher-kontore/9141214/praktisches-download-bereich/>（最終閲覧2019年12月27日）

36 Günther Bayerl / Florian Heine, Welterbe: Deutschlands lebendige Vergangenheit. 2018, S.282; Range/Hampel, a.a.O.(Anm.30), S.97f.

37 ICOMOS, Evaluations of Nominations of Cultural and Mixed Properties(Report for the World Heritage Committee), 2015. S.192f. 全文が以下で公開されている。 <http://whc.unesco.org/archive/2015/whc15-39com-inf8B1-en.pdf>（最終閲覧2019年12月27日）

38 ICOMOS, a.a.O.(Anm.37), S.198.

(3) 産業遺産としての特質

シュパイヒャーシュタットとチリハウスを含むコントロールハウス地区の特徴は、それを構成する建物が全て現用の物件であることである。シュパイヒャーシュタットやチリハウスを構成する道路、水路、橋梁などはハンブルク州の所有であるが、倉庫街の建造物についてはそのほとんどをハンブルク港湾水運組合が所有している。またコントロールハウス地区の建造物は全て現役のオフィスビルであり、それぞれ私企業が所有している<sup>39</sup>。

現用の産業遺産を保存及び活用する上での困難は、私的所有権が存在するがゆえに公的な保存の措置がとりにくく、また維持保存に関する費用が所有者に発生してしまう点にある。ハンブルク州文化財保護法は、保護対象となっている文化財に対しては、同法に基づく許可を得ないで撤去、移設及び変更や造作を加えることを禁止し(9条)、必要な変更や移設などについては、申請に基づいてその費用の全部または一部をハンブルク州が負担することができることを規定している(7条)。現状においては、シュパイヒャーシュタット及びコントロールハウス地区はいずれもハンブルクの中心街であるミッテ地区に隣接しており、また1997年より構想され2001年から2009年にかけて行われた「ハーフェンシティ」構想による港湾地区の再開発<sup>40</sup>の影響もあって建物の利用率は常に好調であり(図25、26)、その維持保存や転用のためのリフォームを含めて、所有者の負担によって賄われている<sup>41</sup>。ハーフェンシティには、住宅や商業施設、文化施設等が集積しており、これに隣接するシュパイヒャーシュタット及びコントロールハウス地区も賑わいを見せつつ、変貌していく都市に調和させるための維持保存の取り組みが続けられている<sup>42</sup>。

39 Freie und Hansestadt Hamburg, a.a.O.(Anm.32), S.211.

40 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Bürgerschaft-Plenarprotokoll 15/101. S.5175ff. かつては港湾区域には港湾関係者のみの居住しか認められなかったが、この構想に基づく再開発の前提としてこの制限が撤廃された結果、港湾には多くの居住建物が建設され、欧州随一といわれるほどのウォーターフロントエリアに変貌した。ただし、この居住用建物の建設ラッシュは、シュパイヒャーシュタットにとっては文化財保護のためのバッファーエリアの確保を困難にすることにもつながることになった。Vgl. ICOMOS, a.a.O.(Anm.37), S.199.

41 Freie und Hansestadt Hamburg, a.a.O.(Anm.32), S.234.

42 Freie und Hansestadt Hamburg, Managementplan Speicherstadt und Kontorhausviertel. 2014, S.75f.80.



図 25 (左)：チリハウスの中庭。上層はオフィス、下層は飲食店等が入居している。中心街からほど近いため施設の稼働率は高く、現用の産業遺産として極めて良好な活用状況にあると言える。

図 26 (右)：シュパイヒャーシュタット D ブロックでは、観光客向けのアトラクション施設「ハンブルクダンジョン」が入居し、好評を博している。従来の用途にこだわらず、外観や構造に変更を加えない限りにおいて実用性を確保するという、利活用の方針が貫徹されている。

#### (4) 産業遺産の保存・利活用における課題

シュパイヒャーシュタット及びコントロールハウス地区の問題点は、ICOMOS も世界遺産登録勧告の際に懸念事項として指摘したように、完成された都市の中心地域に位置し、かつ、隣接地区において欧州最大級の再開発計画が実施されたことから、文化的景観の保護のための緩衝区域 (Pufferzone) の確保が困難であることである。ICOMOS は、緩衝区域が狭く設定されていることを指摘した上で、シュパイヒャーシュタットのかつての A ブロック隣地にハンザ貿易センター (建物高地上 105 メートル) 及びそのハーフェンシティ側の対岸にエルプフィルハーモニー (建物高地上 110 メートル) が建っていることに懸念を示した<sup>43</sup>。産業遺産の保存および活用については、周辺の経済活動が活発であることは、その産業遺産そのものが変更や造作から保護される限りで僥倖ではあるが、そのような環境が文化財としての保全に必ずしも適しているとは限らないことが問題である。この点は、交通インフラに関する産業遺産であること、交通量や周囲の人口が多いことを含め、上述のビスカヤ橋と同様の状況にあると言える。

ハンブルク州は、州建設法に基づき世界遺産区域と緩衝区域における高層

43 ICOMOS, a.a.O.(Ann.37), S.199.



建築物の建設を制限しているが<sup>44</sup>、産業遺産の活用と、周辺の環境や景観も含めた保存との両立の困難さを証明した例と言えるだろう。

### 3. ファグス工場

#### (1) 概略

ファグス工場は、ニーダーザクセン州の南部の都市アルフェルトの中心街区からライネ川を挟んだ対岸に位置している<sup>45</sup>。アルフェルトは北の州都ハノーファー、東の商業都市ブラウンシュヴァイク、南の大学都市ゲッティンゲンからそれぞれほぼ等距離に位置し、かつては交通の要衝として栄えた都市であった。この地に1911年に創業された靴型メーカーであるファグス社（現在のファグス・グレコン＝グレーテン社）が、同年から1913年にかけて建設し、周囲の敷地を含め1925年までに整備したのが、現在のファグス工場の建物である<sup>46</sup>。この建物は、ライネ川に沿って工場敷地の東側を通る線路側から見せるように設計されており、直線的な建物の基本設計と、1階から最上階までを金属の柱に支持されたガラス窓張りとする外装、レンガ造りの統一的な外観をもつモダニズム建築として建設されたものである<sup>47</sup>。設計に当たっては、建物内の採光と通気に意が払われており、当時の暗く、不潔でよどんだ空気が漂うという、工場のイメージに大胆な変革をもたらそうとするものだった<sup>48</sup>。当時の工場建築としては異例の設計思想であったが、敷

44 Freie und Hansestadt Hamburg, a.a.O.(Anm.42), S.53-59.

45 世界遺産リストの正式登録名称は、「アルフェルトのファグス工場」である。

46 Wolfgang Kimpflinger/Wolfgang Neß/Reiner Zittlau, Das Fagus-Werk in Alfeld als Weltkulturerbe der UNESCO: Dokumentation des Antragsverfahrens. 2011, S.11.

47 Kimpflinger/ Neß/ Zittlau, a.a.O.(Anm.46), S.18-21.

48 設計者であるヴァルター・グロピウスは、1911年当時に、ファグス工場の設計思想を以下のように表現している。

「労働は、宮殿でなされるのでなければならない。それは、工場労働者——それは現代産業における奴隷労働者——に対して、光と、空気と清潔さをたたえているのみならず、共同体の偉大な理念の存在に対する感覚を呼び起こすのだ。」

このような思想傾向から、後にグロピウスは社会民主主義者であるとみなされ、彼と彼が起こした建築思想は、後のナチ政権に疎まれることになる。Vgl. Bayerl/Heine, a.a.O.(Anm.36), S.292-295.

地内には全て同じ設計思想に基づく本館・倉庫棟・旋盤工場棟・打出加工場と燃料及び切屑貯蔵場が1911年から建設され、時代ごとに増改築を繰り返しながら、現在に至っている。

## (2) 保存の制度と世界遺産登録の経緯

ファグス工場を構成する建物は、それ自体が当初から著名なものであり、地域のみならずドイツ全域にもその価値は広く認識されていた。建築史上も、工場建築にモダニズム様式を取り入れた画期的なものであって、20世紀初期の建築思想の顕著な成果を示すものとして、早期から高く評価されていた(図27、28)<sup>49</sup>。



図27 (左): ファグス工場の全景。正面手前の本館の造形が著名であるが、左の工場棟、倉庫棟を含めて世界遺産として登録されている資産である。



図28 (右): 本館の線路側は、採光窓を兼ねたガラス張りの外壁になっており、最上階から1階までが一体としてガラスのファサードを形成する。

大都市部からやや離れた場所にあったことも幸いして、大戦を無傷で切り抜けたこの建物について、ニーダーザクセン州は、戦争終結直後の1946年に、当時の州建設法に基づく保護建物に指定した。その後、1978年の州文化財保護法の制定に伴い、引き続き文化財たる建築群として法的保護の対象となっている。建設後わずか33年での文化財保護の指定はほとんど他に例

49 グロピウスは、後に近代ドイツ建築を代表することになるバウハウスの創設者の一人となり、また、戦後はアメリカに渡ってモダニズム建築の巨匠となった。ファグス工場は彼の初期の作品の一つであり、バウハウス様式の原型としても建築史上の価値は高く評価されていた。Vereinigung der Landesdenkmalpfefer der Bundesrepublik Deutschland, a.a.O.(Anm.28), S.129.

を見ず、またヨーロッパで初めて法的保護の対象となった産業遺産として知られる<sup>50</sup>。産業遺産ではあるものの、工場建築物としての特性上、ファグス工場は常に現用の状態にあり、工場としての操業に必要な修復や増改築を繰り返してきた。1985年から1989年には建物全体をフルリノベーションしており<sup>51</sup>、また1994年から1999年にかけても建物内部の改装や作業機械の換装に伴う構造強化などが施された<sup>52</sup>。

ファグス工場は、1999年に、20世紀当初における建築におけるモダニズムの展開を示す工場建築であると認められ、「ファグス工場」の名称で世界遺産暫定リストに登録された<sup>53</sup>。また、1999年までの大規模修繕に伴って展示スペースなどを整備し、モダニズム建築やバウハウスの文化を発信する拠点ともなった。2000年には、ニーダーザクセン州政府が主催する2000年紀覧会「人類・自然・技術」において、人と技術の調和を象徴する記念碑的建築物として、そのメイン会場の1つとしても用いられている。2005年以降現在まで、見学者対応を行う学芸専任職員を配置し、倉庫棟を展示スペース、燃料及び切屑貯蔵場をゲストスペースとして開放しており、2009年には年間10,000人を超える見学者があったとされる<sup>54</sup>。その後、2010年に世界遺産としての正式な推薦に基づき、ICOMOSによって、ヴァルター・グロピウスの設計思想を具体化した全面ガラス外壁及びカーテンウォールの革新的な使用が、20世紀当初におけるモダニズム建築思想と工場としての機能性の顕著な調和を見せ、後のバウハウス建築の予兆であるとも評価され、

---

50 Kimpflinger/ Neß/ Zittlau, aa.O.(Anm.46), S.100.

51 シンボルであるガラス外壁の枠の交換、屋根の葺き替え、建物躯体の強化など、建物の構造を変更しない限度での大きな修復が加えられた。なお、この際に、ファグス工場の建築は鉄筋コンクリート造りではないことが明らかになっている。Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, Nominierungsdossier zur Eintragung in die UNESCO Welterbeliste. 2010. S.32f.

52 Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, aa.O.(Anm.51), S.35.

53 ICOMOS, Evaluations of Nominations of Cultural and Mixed Properties(Report for the World Heritage Committee), 2011. S.238. 全文が以下で公開されている。http://whc.unesco.org/document/152494/ (最終閲覧2019年12月27日)

54 Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, aa.O.(Anm.51), S.35.

登録の勧告を受けた<sup>55</sup>。2012年の世界遺産委員会において、「アルフェルトのファグス工場」として世界文化遺産リストに登録されたが、登録理由は「建築、科学技術、記念碑、都市計画、景観設計の発展に重要な影響を与えた、ある期間にわたる価値観の交流又はある文化圏内での価値観の交流を示す（登録基準ii）」及び「人類の歴史上重要な時代を例証する建築様式、建築物群、技術の集積または景観の顕著な例」（登録基準iv）の該当であった<sup>56</sup>。

### (3) 産業遺産としての特質とその保存・利活用における課題

ファグス工場も、ハンブルクの世界遺産と同じく、近代の産業遺産であり、かつ私企業の現用の資産であるという特徴を有している。ただし、ファグス工場は早くからその価値が広く認識されていたため、国（州）や地方公共団体、そして所有企業の、保存及び利活用に対する意識は極めて高かったことが、この工場の現在の姿に大きな役割を果たしている。このように、産業遺産としての保存には全く疑いを入れる余地のない文化的価値を持つ資産であるが、課題は、それが現役の工場として用いられる工場建築であるところから生じる。

上述したようにファグス工場の建物は、現用の建物であるがゆえに、工場としての操業に必要な修復や増改築を繰り返してきている。ファグス社も創業者及び設計者が工場建物に遺した理念を社是として、その保存に積極的に努めてきたことはこの建物にとって幸いであったが、これらの建物に対する造作は、ニーダーザクセン州文化財保護法による許可を受けることが義務づけられている（6条及び10条）。その一方で、モダニズムの象徴的建築であるファグス工場は国全体の財産と見なされ、各々の修復や造作の場合に、州当局や自治体による助言や財政援助がなされてきた（7条、9条）ことは無視されるべきではない。1985年～2001年の二度の大規模修繕において、この工場に投じられた修繕経費の金額は665万3,000ユーロに上るが、ファグス社の負担はそのうち328万8,000ユーロ（49.4%）にとどめられており、

55 ICOMOS, a.a.O.(Anm.53), S.241f.

56 ICOMOS, a.a.O.(Anm.53), S.248.

国の負担額はドイツ連邦共和国 144 万 4,000 ユーロ (21.7%)、ニーダーザクセン州 167 万 4,000 ユーロ (25.2%)、残りはドイツ文化財保護財団 15 万 3,000 ユーロ、ハノーファー修道院協議会による寄付金 5 万 1,000 ユーロ、欧州連合補助金 4 万 3,000 ユーロなどとなっている<sup>57</sup>。また、文化施設としての利用のための展示スペースの整備等の経費については、ファグス社とニーダーザクセン州政府が、150 万ユーロを半分ずつ負担している (図 29、30)。



図 29 (左)：倉庫棟を転用したファグス工場の展示室。建物の保存状況と修繕の様子を展示するために、内壁や内装が取り払われている。内側の隔壁は、倉庫建築であることから比較的改装しやすく造られているが、外壁も木組みトラスの構造になっていることは、1980 年代のフルリノベーションまで知られていなかった。  
図 30 (右)：本館の後ろに位置する燃料及び切屑貯蔵場は、ゲストスペースに改装されている。窓に“Welterbe (世界遺産)”のサインが見える。

このように、ファグス工場は、比較的新しい時期の建築物でありながら、国及び地域においてその価値が強く認識されることによって、手厚い保護の下に置かれる産業遺産の例とみることができる。実際に、ICOMOS は、世界文化遺産への登録を勧告する報告書において、所有者の変更及び所有者における建物用途の変更があった場合の保存計画が州において策定されるべきことを、懸念事項として指摘している。ファグス社及びニーダーザクセン州政府は、近年も「ニーダーザクセンにおけるバウハウスの 100 年」と題する広域の建築物展示会を催行し<sup>58</sup>、また同州は 2019 年においてファ

57 Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, aa.O(Anm.51), S.35.

58 Pressemitteilung des Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur vom 15.2.2019. (<https://www.mwk.niedersachsen.de/download/140770>、最終閲覧 2019 年 12 月 27 日)

ガス工場の維持整備に50,000ユーロの補助を行う<sup>59</sup>など、広くこの産業遺産の価値の認識の共有に努めており、文化的価値の保存については現状ではICOMOSの懸念は当たっていないが、将来的に再び大規模修繕費用が必要になった際の中長期的な計画は、早晩必要とされることになるだろう。

産業遺産については、国や地域における価値の認識がなされず、保存費用の公的負担について批判的な見方がされることも多い。保存費用に巨額の金銭が必要になることが明らかになっている日本の近代の遺産として、端島炭坑（いわゆる軍艦島）<sup>60</sup>や原爆ドーム<sup>61</sup>があるが、現状において、その保存・活用と文化的価値の捉え方、そして現用資産として用いる場合の保存・利活用のあり方に関する例として、ファグス工場の来歴は参考になる例と言えよう。

## V 産業遺産の保護政策——ドイツの産業遺産政策を例として

### 1. 産業構造の転換と近代の「産業遺産」の登場

欧州、特に多くの産業遺産を有していたイギリスとドイツにおいて、産業

59 Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, Übersicht der geförderten Projekte 2019. (<https://www.mwk.niedersachsen.de/download/149893>, 最終閲覧2019年12月27日)

60 世界遺産登録前の試算であるが、長崎市は、端島の護岸や炭坑跡を含めた全体を現状のまま保存するためには、158億円が必要であると明らかにしたことがある（「劣化進む軍艦島全棟調査へ」産経新聞・2016年6月25日）。この試算は、炭坑に対する地域のイメージや、端島をかつて生活の場としていた元住民が多くいるという事情も影響して、保存の是非についての議論を巻き起こした。

61 原爆ドームの保存については、広島市による原爆ドーム保存方針（1966年）の策定後、国際平和記念都市広島市のシンボルとしての価値付けにより、広くその保存及び利活用の価値に対する認識が成されるようになった。原爆ドームについては、4回の保存工事が行われており、これまでの保存工事費の総額は3億6000万円を超える（ただし寄付金や基金拠出額を含む金額）。最近では建設工事費の高騰も影響して、保存工事の入札が不調に終わったことも報道されており、今後の価値付けと投資費用との関係性が問題となり得る。広島市ウェブサイト (<http://www.city.hiroshima.lg.jp/www/contents/1266372182303/index.html>〔最終閲覧2019年12月27日〕)を参照。

遺産の保護が文化財保護法制上の課題となったのは、1970年代後半のことであった<sup>62</sup>。この時期には、戦後の（西）ドイツの復興と発展を支えた鉱工業及び鉄鋼業が衰退に転じており、その関連産業も含め、労働者の配転や転換産業の促進が政治課題となっていた。これらの産業は、大規模な設備や施設を要するものであったことも問題であり、膨大な投資によって建設された鉱山や工場の施設設備のみならず、原料並びに製品の陸運や水運に関わる施設に加え、資材置場や貯水池、副産物集積所までが用途を失う危機に直面することになった。

斜陽となりつつあった炭田地帯を抱えるドイツのノルトライン・ヴェストファーレン州やザールラント州は、いち早くこの工業資本の問題に着目し、「転用か、さもなくば撤去か (Umnutzung oder Abbruch)」の標榜のもと、この時期から社会資本としての転用可能性を模索し始めた<sup>63</sup>。1986年、ノルトライン・ヴェストファーレン州において、かつてヨーロッパ最多の産炭を誇ったツォルフェアイン炭砒が出炭を停止し、ザールラント州でも同年にヨーロッパ最大の製鉄所であったフェルクリンゲン製鉄所が操業停止となった。両州はそれぞれの鉱工業施設の保護に乗り出し、産業遺構の保存に努めると共に、旧工場施設を博物館や文化施設として転用した。その結果、フェルクリンゲン製鉄所は1994年に近代産業遺産としては初めてユネスコ世界文化遺産リストに登録され（図31）、またツォルフェアイン炭砒施設群も2001年にそれに続いた（図32）。

62 Vereinigung der Landesdenkmalpfleger der Bundesrepublik Deutschland, a.a.O.(Anm. 28), S.14. ただし、産業遺産の保護に関する動きがそれ以前に全く見られなかったわけではない。ドイツ州文化財当局連合は、欧州における産業遺産保護を3つのフェーズに区分している。第1フェーズは20世紀当初における旧技術の尊重と保存の運動であり、世界最高峰の工業技術博物館であるドイツ博物館（ドイツ・ミュンヘン）の設立構想はこの時期（1903年）になされている。第2フェーズは旧ソ連の衛星国家となった東欧諸国による政治宣伝と労働者鼓舞を目的とした技術の誇示である。スターリン様式の建築が整然と立ち並ぶ東ベルリンのスターリン大通り（現・カールマルクス大通り）をはじめとする記念碑的建築物の相次ぐ建設と保存技術の確立がそれに当たるとされる。第3フェーズについて本文で記述する。

63 Martin/Krautzberger, a.a.O.(Anm.27), Rn.620.



図 31 (左)：フェルクリンゲン製鉄所の精錬施設。この製鉄所は、かつては欧州随一の鉄鋼生産量を誇り、しかも大戦による被害をほとんど受けなかったことから、欧州全体の復興のシンボルでもあった。コークス工場、溶鉱炉、鉄道施設など製鉄過程の全てが保存されており、産業遺産の先駆けとなる存在である。現在は博物館及び文化施設に転用されており、多くの人々が訪れる。

図 32 (右)：ツォルフェアイン炭鉱第 12 号竖坑槽。パウハウス様式の直線的な造形の鉱業所の建物に立つ左右対称の槽は、ルール地方の象徴であった。この炭鉱は最盛期には年産 240 万トンの原料炭を出炭し、それを隣接するコークス工場で加工するラインを構築することで、欧州一のコークス製造量を誇った。

## 2. 産業遺産の困難性——社会的理解の醸成に向けて

このような経緯のもと、ノルトライン・ヴェストファーレン州は、ルール炭田地域に残る石炭産業の遺構の保存に特に力を入れたのであったが、その遺構の保存に当たっての最大の困難性は、石炭産業は多くの周辺産業を持つため保存対象の遺構が拡散しており、しかもそれらの遺構は単独ではその価値が把握されにくいことにあった。

例えば、ドイツにおける石炭産業と鉄鋼産業の隆盛の歴史を語る上で欠かせないものとしてバッテリー炉 (Batterieofen、図 33、34) というものがあるが、それがどのようなもので、どのように使われ、ドイツの石炭産業史と炭田の歴史においてどのような位置を占めたものなのか、その名を聞いただけではもちろんのこと、その姿形を目にしても、理解するのは極めて困難であるはずである。





図 33 (左)：ツォルフェアイン炭砒コークス工場のバッテリー炉。欧州最大の規模を誇り、ルール地方及びライン地方の鉄鋼生産の要を担った。縦長の小さな炉を無数に並べ、上から原料炭を充填した上で炉全体を周囲からまんべんなく加熱することで、効率よく石炭を焼成してコークスを生産することができた。

図 34 (右)：フェルクリンゲン製鉄所内にも、コークス工場が存在していた。ただし、工場内で必要な限りにおいてのみ生産されていたため、規模はツォルフェアインよりかなり小さい。コークス生産は鉄鋼生産の欠かせない一過程であることから、このコークス工場を含めて保存及び利活用がなされている。

製鉄燃料となるコークスの生産には原料炭が必要であり、ツォルフェアイン炭砒は最盛期には欧州随一の出炭を誇った鉱山であったこと、大量かつ良質の石炭を効率よくコークスとして焼成するために、鉱業所の至近に設けられた最新鋭のコークス炉がバッテリー炉（コークス炉バッテリー）であること、ヨーロッパ最大の生産量を誇ったコークスは、エッセンやボーフムのクルップ製鉄所で用いられたこと、そして鉄鉱石等の原料や鉄鋼産品はライン川の水利を用いて運ばれたこと、等の背景知識を、いわばストーリーに則って理解しなければ、バッテリー炉がどれほどの歴史的技術的重要性を有しているかは判らないのである。

このように、産業に対するある程度の知識と理解を必要とする産業遺産の特性に鑑み、産業遺産相互に関連性を持たせるための取り組みとして、「産業の道ルール (Route Industrie Ruhrgebiet)」がある (図 35、36)。この取り組みは、1981 年にドルトムントのツォレルン炭砒跡地を博物館として整備した際に構想され、展示施設や博物館として転用された施設を結ぶネットワークとして、2004 年までには 20 カ所のアンカーポイントをもつ周遊ルートとなった<sup>64</sup>。炭砒鉄道跡をサイクリングロードに転用し、またかつての資

64 Regionalverband Ruhr, Atlas der Industriekultur Ruhrgebiet. 2.Aufl. 2005, S.5.

材置き場にオブジェやレストエリアを配置するなどして、周遊者は自動車や自転車で周遊しながら産業遺産とその歴史に触れることができるように工夫されている<sup>65</sup>。1999年からは、州と地元の自治体が共同で設置する目的連合であるヴェストファーレンリッペ地方連合と、ルール地方連合が事業の推進主体となって、現在も事業が続けられている。2018年現在、ルート総延長は400キロ、25箇所のアンカーポイント（博物館・展示施設）、17のビューポイントを擁し、それらを28のテーマ別ルートで結んでおり、ヨーロッパでも有数の周遊エリアに成長している<sup>66</sup>。



図35 (左)・36 (右)：「産業の道ルール」のマイルストーン看板。アンカーポイント、ビューポイント及び駅や自動車交通の要所に設けられている。表(図35)はルートの全体像を示し、裏(図36)はテーマ別ルートの案内看板となっている。

65 Land Nordrhein-Westfalen/Landschaftverband Westfalen-Lippe/Landschaftsverband Rheinland/Stadt Dortmund/Stadt Essen(Hrsg.), Industriekurkur 2020. 2014, S.37f.

66 Regionalverband Ruhr, Was ist die Route der Industriekultur? (<http://www.route-industriekultur.ruhr/ueber-uns/was-ist-die-route-der-industriekultur.html> [最終閲覧2019年12月27日]) .

### 3. 欧州の産業遺産政策へ——ERIH の発足と展開

1999 年からは、この「産業の道ルール」と同様の周遊ルートの整備を勧めていたイギリス・ヨーク地方との相互協力がきっかけとなって、イギリスとドイツが中心となる欧州連合の文化プログラムである「欧州産業遺産の道」が設定され、欧州における工業化の遺構や産業遺産への関心の創出と共に、地域資源の開発に取り組むことになった<sup>67</sup>。この ERIH には、イギリス、ドイツのほかにフランス、オランダ、ベルギー及びルクセンブルクが当初より参加しており、現在はオーストリア、チェコ、デンマーク、イタリア、ポーランド及びスペインが加わっている。本部及び事務局はドイツに置かれ、理事会及び事務局が、各国の産業遺産当局との調整や、産業遺産の保護・活用のための技術的・政策的支援を行っている<sup>68</sup>。また、ルール地域の周遊ルートは、ERIH のリージョナルルートとしても認定されており、ヨーロッパ全体の産業発展の歴史を遺す地域としての存在感を高めている<sup>69</sup>。



図 37：ERIH のマイルストーン看板。ERIH は欧州連合の文化当局が公的に支援する文化プログラムであり、ERIH のアンカーポイントに設けられている看板にも欧州連合の補助金が交付されたことが記されているほか、アンカーポイントを抱える地域は、欧州連合の文化財当局や ERIH の定めるパートナー機関による産業遺産の保存及び活用に關しての支援を受けることもできる。

67 ERIH ウェブサイト (<https://www.erih.net/about-erih/erih-history-and-goals/>〔最終閲覧 2019 年 12 月 27 日〕) に基づく。

68 理事会は構成国から選出される 11 人の理事で構成されており、2019 年現在の構成はドイツ 6、イギリス、ポーランド、オランダ、チェコ及びイタリアが各 1 である。

69 ERIH ウェブサイト (<https://www.erih.de/ueber-erih/das-routensystem/regionale-routen/>〔最終閲覧 2019 年 12 月 27 日〕) によれば、2019 年 12 月現在、ERIH が設定するリージョナルルートは 22 ルートある。最初に認定されたのはルール（ドイツ）、南ウエールズ（イギリス）及びカタルーニャ（スペイン）の 3 ルートであった。2019 年現在のルートの国別内訳は、ドイツ 11、イギリス及びスペイン各 3、オランダ 2、オーストリア・ルクセンブルク・ポーランド各 1 であり、ドイツとオランダのうち 1 ルートは両国にまたがっている。

#### 4. 国際的な産業遺産政策の構築——IBA の取り組み

ノルトライン・ヴェストファーレン州では、転用と並行して保存価値の低い施設や設備の整理も実施され、転換産業の誘致や土地利用の促進が進められた。その名高い事例が、1989年から10年間の計画期間で実施された、エムシャーパーク国際建築展示会（Internationale Bauausstellung: IBA Emscherpark）である。これは、国際設計競技で入賞した建物を実際にエムシャー川流域の展示会地域に建設し、展示するものであるが、ドイツの国際建築展示会の場合に特徴的であるのは、展示会のために建設された建築物はそのまま都市計画に組み込まれ、新たな街をつくっていくことになる点にある<sup>70</sup>。例えば、エムシャー川がライン川に注ぐデュイスブルクは、エムシャーパーク国際建築展示会の終着点であるが、河港に面していた鉄工所や精錬所の施設を、デュイスブルク北部景観公園（Landschaftspark Duisburg-Nord、図 38）に組み込み、遊歩道やサイクリングロードを整備して、工業開発によって失われたエムシャー川流域の自然を回復することを目指した<sup>71</sup>。公園及びその周辺には産業遺構を活かしたオブジェや近代的な設計による建築物が建設され、現在は産業遺産を擁する緑地公園であると同時に、近代的な住居空間としても市民や観光客に親しまれるようになっている（図 39）。

70 国際建築展示会（IBA）については、永松栄（編著）／澤田誠二（監修）『IBA エムシャーパークの地域再生——『成長しない時代』のサステイナブルなデザイン』（水曜社、2006年）26頁以下に詳しいほか、日本都市計画学会関西支部講演録「都市環境デザインセミナー 99年第8回記録『ドイツのまちづくり』」（講演者：春日井道彦）においてIBAと結びつけた事業の全体像が分析されている（<http://web.kyoto-inet.or.jp/org/gakugei/judi/semina/s9908/index.htm#Mdoi002>〔最終閲覧2019年12月27日〕）。

71 Land Nordrhein-Westfalen/Landschaftverband Westfalen-Lippe/Landschaftsverband Rheinland/Stadt Dortmund/Stadt Essen, a.a.O.(Anm.65), S.50f.



図 38 (左)：デュイスブルク北部景観公園の高炉上からエムシャーパークを望む。エムシャー川流域はかつては工業地域であったが、産業転換後は自然と調和する街づくりが目指されるようになり、30年の努力の結果として、この地域にはグリーンベルトが広がるようになっている。

図 39 (右)：エムシャーパークの一部を成していたヘルテンのエヴァルト炭坑には、いわゆる「ズリ山（石炭屑や採掘時の不要な石の集積所）」が残されているが、サイクリングロードとして人気を博しており、頂上にはクリーンエネルギーを意味する日時計のオブジェが設置されている。

## VI まとめに代えて

本稿は、イギリス・スペイン及びドイツにおける産業遺産の現状と課題を検討してきた。そこから得られた産業遺産の特性と、我が国の状況に対してなしうる示唆を、以下にまとめておくことにしたい。

産業遺産の保存及び利活用にとって最も困難な点は、通常の文化財とは異なり、産業の広がりによって広範囲にわたって分散し、しかもそれぞれ単独ではその価値が理解されにくいところにある。欧州における産業遺産も、イギリスやドイツの例に見るように散逸の危機に瀕していたことは変わらないが、産業遺産に関する政策が、まずはその困難性を克服するために産業遺産に相互の関連を持たせ、ストーリー性を伴った理解を醸成することに向けられていたことを指摘することができる。ドイツにおける「産業の道ルール」の取り組みや、イギリス・ドイツの枠組みへの各国の参加による ERIH の展開は、その成果と言えよう。

一方、2012年に世界遺産に登録された「水銀の遺産アルマデンとイドリア」のように、近年は世界遺産としての資産構成自体にストーリー性をもたせる傾向が強くなっている。2015年に世界遺産となった「明治日本の産業革命

遺産「製鉄・製鋼、造船、石炭産業」も、その流れの中にあることはいうまでもない<sup>72</sup>。しかし、この場合においては、利害や背景を異にする複数の地域が共同で取り組みを行う必要があることが問題となり得る。財政的あるいは地域の意識の上で保護や利活用に後れをとる地域があった場合に、全体の政策に影響が生じうること、そしてその場合にどのように調整するかは、慎重に検討される必要があるだろう。

そして、産業遺産はその性質上、現用の物件が含まれることがある。ビスカヤ橋のように現用のインフラとして機能しているものから、ファグス工場のように設置当初の操業形態を残しているもの、ハンブルクの倉庫や商館のように当初の用途から転換されつつ機能し続けるものなど、状況は千差万別であり得る。リスク要因も、使用による消耗のみならず、利活用に伴う造作や変更、そして周辺環境が変化することも生じうる。都市形成の伝統をもつヨーロッパの例は、産業遺産の価値を踏まえつつ、いかに周辺環境との調和を確保するかを考えるよすがとなるであろう。

また、IBA や ERIH を通じて、価値の把握や利活用のための技術や手法を共有し伝播させていくためのプラットフォームを開くことも重要である。ERIH が 2001 年に策定したデュイスブルク宣言においては、産業遺産のマーケティングや保存技術の確立のために相互に協力し合うことが謳われており<sup>73</sup>、その技術・政策支援のためのパートナーとして、2019 年現在でドイツから 5 機関、イギリスから 4 機関、オランダから 2 機関が選ばれ、メンバー国及びその産業遺産管理者に対して必要な助言等を行う体制が築かれている<sup>74</sup>。産業遺産は、広域に分布しがちなだけでなく、その保存技術も遺産の

72 当産業遺産群の世界遺産推薦については、当初からエリア毎にストーリー展開を持たせることが含意されていた。参照、「『明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域』の世界文化遺産推薦に係る推薦書（暫定版）のユネスコへの提出について」（内閣官房、平成 25〔2013〕年 9 月 20 日）（<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/yuushikisya/info130920.html>〔最終閲覧 2019 年 12 月 27 日〕）。

73 ERIH, The Declaration of Duisburg, 1.12.2001.

74 ERIH ウェブサイトに基づく。<https://www.erih.net/about-erih/erih-history-and-goals/>（最終閲覧 2019 年 12 月 27 日）

状態や建築時期によって区々となり得る。その際、類似の状況についての対策や現状に対する情報共有が成されることは、産業遺産の特性からしても極めて有益なことであると言えよう。

もとより本稿は、欧州の政策を我が国に当てはめれば状況は改善する、という提言を行おうとするものではない。イギリス・スペイン・ドイツそれぞれに産業遺産保護政策の産みの苦しみがああり、可能なところから取り組みを進めてきた結果が、各国の現在の産業遺産保護政策を作り上げている。それらは、将来の我が国の産業遺産保護政策の姿そのものではないであろうが、政策形成の道を示すものとなるだろう。

〔追記〕

本稿は、科学研究費補助金（挑戦的萌芽研究）課題番号 16K13319「産業遺産保護に関する公法理論の構築—英・独・西との比較に基づく理論的・実証的研究」による研究成果の一部である。