

<p style="text-align: center;"><b>特定非営利活動法人 赤煉瓦倶楽部舞鶴</b></p>		<p style="text-align: center;">NPO法人 赤煉瓦倶楽部舞鶴 会報          発行人/理事長 馬場 英男          (連絡先) 〒625-0062 京都府舞鶴市森 875-2          TEL/090-3281-7539 FAX/0773-63-9764          E-mail brick@iris.eonet.ne.jp</p>	
<p style="text-align: center;">会報 103号 平成 30(2018)年 1月 1日</p>		<p style="text-align: center;">「NPO法人赤煉瓦倶楽部舞鶴」ホームページ <a href="http://www.redbrick.jp/">http://www.redbrick.jp/</a></p>	

**新年明けましておめでとうございます。本年も宜しくお願い申し上げます。**

**目次**

1 赤煉瓦ネットワーク敦賀大会に参加して	吉岡 博之	4 「船のバラストの話」	小野 章
2 連載『我が国の近代土木遺産』	こいけ りか	5 「日本の20世紀遺産20選」に舞鶴が選定される	事務局
3 旧舞鶴鎮守府防空指揮所見学会報告	馬場 英男	6 その他・次回は横浜大会・編集後記	事務局

**1. 「赤煉瓦ネットワーク敦賀大会」に参加して**

**理事 吉岡 博之(会員 No. 106)**

11月4日(土)、5日(日)に、福井県敦賀市において「赤煉瓦ネットワーク2017敦賀大会」が開催され、当倶楽部から会員5名と舞鶴市民4名が参加したので以下報告します。敦賀での大会は、2012年に続いて5年ぶり2回目の開催です。

敦賀は、古代から日本海各地とアジア大陸との交易拠点として、江戸・明治時代にかけては北前船の主要寄港地でもあり、近代には東京とヨーロッパを結ぶ欧亜国際連絡列車の中継地となった「鉄道と港の町 敦賀」として、また、第二次世界大戦時にナチスの迫害から逃れて「命のビザ」を持ったユダヤ人難民が上陸した「人道の港 敦賀」としてのまちづくりを進めています。

初日の4日は、午後から「きらめきみなと館」で開会式典があり、敦賀大会実行委員会会長でNPO法人THAP(タッパ)理事長の池田裕太郎氏の開会挨拶、敦賀市長らの祝辞がありました。



池田理事長挨拶



来年の福井国体をPR

続いて見学会が行われ、日本人が設計築造した現存最古の日北陸本線「小刀祢トンネル」、敦賀と琵琶湖を結ぶ未完成の運河遺構「足田川舟用水路」と「愛発川舟の里展示室」、保存修理と整備を終えた「旧敦賀港駅ランプ小屋」、そして煉瓦造の「旧紐育スタンダード石油会社倉庫」2棟を転活用したレストラン館とジオラマ館を視察しました。昭和敦賀の町の巨大ジオラマはとても精巧に作られており、子どもだけでなく大人も十分楽しめるものでした。



小刀祢トンネル



足田川舟用水路



敦賀赤煉瓦倉庫

夜は、美しいイルミネーションイベント「ミライエ」会場を散策した後、赤レンガ倉庫レストラン館での交流会では、美味しいイタリアン料理と美酒に酔い、ジオラマ館でのジャズライブでボーカルの美声にうっとりしつつ、来年の横浜大会での再会を誓いました。

翌5日は、保存修理工事を終えた国重要文化財「旧大和田銀行本店」を転活用した敦賀市博物館3階ホールにおいてシンポジウムが開催されました。初めに赤煉瓦倶楽部半田、関西煉瓦流通研究所、奈良少年刑務所を宝に思う会による各地活動報告のあと、敦賀市立博物館の外岡慎一郎館長による「敦賀の歴史と現状」と題した基調講演、続いて「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会による「敦賀の魅力と未来～鉄道遺産を活用した街づくり～」の発表、福井県立敦賀高校商業科観光マーケティング専攻の高校生5名による、「20年後のまちづくり」についてのリレー形式プレゼンテーション、さらに「①歴史(気比神社を含む)を活かしたまちづくり、②港(歴史建造物を含む)を活かしたまちづくり③鉄道遺産(旧北陸鉄道トンネル群を含む)を活かしたまちづくり」についての発表がありました。



敦賀高校生徒の発表



西川明徳室長の説明

高校生の発表は未来を担う若者がまちづくりに積極的に参加しようとするものであり、とても新鮮で好感が持てました。また、敦賀市人道の港発信室の西川明徳室長による北陸新幹線の2022年度敦賀延伸に合わせた赤レンガ倉庫から海岸にかけての「金ヶ崎周辺整備計画」の発表は、かつて周辺に存在していた旧敦賀港駅舎や税関等4棟の建物を移転・復元して、平和と博愛を考える施設「人道の港敦賀ムゼウム」の規模拡大をはかる計画であり、外国人を含めた観光客や学生の学習旅行の受入れに力を入れて活性化を図ろうとする意欲的なものでした。

## 2. 連載「我が国の近代土木遺産」 ～ ドボクイサン重箱の隅 ～

こいけりか (特別会員 NO. 87、(株)奄美群島環境文化総合研究所代表取締役)

前回は、羽田空港の離発着時の航空機から見える大規模土木構造物を取り上げたが、高度と速度がともなう「乗り物」を通した構造物見物は、地上とは異なる視点からダイナミックな構造物を楽しむことができる。船舶は海上からの構造物見物ができる乗り物だが、航空機よりも通過速度が遅いため日頃見慣れた風景を海上からゆっくり眺めたり、新たな魅力や気づかなかった構造物を子細に見ることができたりする。工場夜景や軍艦島等のクルーズはその極みではないだろうか。



画像①鹿児島新港の防波堤灯台

画像①は1973(S48)年に点灯した鹿児島新港北防波堤灯台である。鹿児島新港には1965(S40)年に点灯した白色の南防波堤灯台もあり紅白の灯台が対を成している。南北いずれの灯台もタイル張りの外装で、奄美群島を経て沖縄へ向かうフェリーの鹿児島出港直後に見ることができる。灯台や灯標、導灯等の航路標識は、船舶に正しい航路を示し安全で能率的な航行をさせる航行援助施設だが、長く伸びた突堤の先端に立つ防波堤灯台は、その真下に行ってみたくなる港の象徴的な構造物でもある。

画像②の徳之島の平土野(へとの)港は島の西側に位置し、前日の18時に鹿児島を出港したフェリーは朝10時に徳之島に着くが、海のコンディション次第で島に2つある港の何れかに入港が決まる。近づいてくる港と町を甲板から眺めることもフェリー旅の楽しみ方の1つで、ジャガイモ栽培と畜産が盛んな徳之島では多くの農作物とともに仔牛の入ったコンテナが積み込まれることもある。



画像②徳之島平土野港の全景



画像③那覇港の三重城跡

船舶の中でも生活航路のフェリーは、大型の観光クルーズ船に比べて寄港地の港湾施設や構造物が間近に感じられる距離感が魅力である。毎日、鹿児島～沖縄間を航行している生活航路のフェリーは鹿児島出港後、奄美群島の島々に寄港し25時間後の翌日19時に最終目的地の那覇港に入る国内でも珍しい複数の島に寄港する長大航路で、その間、寄港地の様々な構造物を見ることができる。

画像③は、定刻19時にフェリーが入港する最終目的地の那覇港の風景だ。港周辺に大きなホテルが立ち並ぶ様子は国内有数の観光地そのものだが、周囲の雰囲気と異なる要塞状の遺跡が三重城(みへぐすく)だ。倭寇の防御を目的に16世紀後半に岩礁上に整備され、長い堤防により陸地に繋がっていたそうだが、堤防の陸地側は明治後期に着工した埋立てで画像のような地形に変化している。

船舶移動は航空機に比べ時間もかかり気象天候の影響も大きい。日本が島国であることを改めて感じることができる。近年、数千人規模の外国人観光客が乗った大型クルーズ船の寄港が話題だが、島の住民移動と物資輸送で生活を支えている定期航路の旅は、港の構造物や風景とともに乗船する人を介し島の生活に接することができる。日本で就航している長短多数のフェリー航路の旅は、海の気象が安定する夏季がお勧めである。

## 3. 「旧舞鶴鎮守府防空指揮所」見学会報告

馬場 英男 (会員 No.8)

さる10月28日(土)午前11時から約1時間、舞鶴市主催「日本遺産WEEK」関連イベントの特別公開見学会に参加した。昭和19年、敗戦濃厚となり米軍機の飛来が現実のものとなり特設防空指揮所として設置された地下壕の見学である。昭和59年、週刊新潮に紹介され全国的に話題となった代物である。以来、30数年ぶりの公開見学会が開催された。この地下壕は東港に面した東山の地下にある。山頂は、内陸貿易を目的に計画された前島埠頭の埋立用に山頂部分約20mを削り現在は平らに整地されている。集合場所の山頂に約40名の参加者が集合、吉岡博之文化財係長の説明の後、臨時に設置された手摺を伝い山道を下り、北側の入口から内部に入る。岩盤を削った肌むき出しのトンネルを進むと、東西幅16.4m、南北幅36.8m、高さ7.7mのかまぼこ型で神秘的な地下壕が現れる。配布された資料によると、当時は、木造二階建てで、1階には送信機室、

電話交換室、砲台指揮室等が置かれ、二階には指揮室、作戦室、長官・参謀・兵員用各寢室等が置かれていたほか、空調・冷暖房設備も整っていた。また、発電機室には、ディーゼルエンジン発電機が備えられていた。敗戦後に駐留軍により通常路・非常口併せて6か所の内5か所が爆破され、現在、防空指揮所に入内できるのは非常口一か所のみである。その連絡通路付近は、爆破により土砂が内部になだれ込んだ様子が見取れる。内部には、当時の土管や煉瓦が散乱しており72年前にタイムスリップする瞬間であった。見学後の感想だが、かつてごく短期間に築造された歴史的戦争遺産として現状保存し一部見学できることを望む。しかし、観光客の安全面等考慮すると、地下防空指揮所を一望できる限られた範囲での一般公開と資料展示施設の整備により、日本遺産の一環とした観光施設として脚光を浴び得ると思えた意義ある見学会であった。



旧非常口入口より



旧非常通路内



旧特設地下防空指揮所内部

#### 4. 「船のバラストの話」

小野 章(会員 NO. 9)

4年ほど前に赤煉瓦ネットワークの機関紙で「英国製耐火煉瓦の世界各地への旅」という題で寄稿した。これは19世紀の英国の産業を支えた耐火煉瓦が、貨物船の重し(バラスト)兼商品として船底に積み、薩摩藩支配下の奄美大島の白砂糖工場や米国・豪州など各地に運ばれ、販売されたことなどを述べた。

さて、先日BS放送で東大史料編纂所教授・本郷氏が、平清盛の財力の本源が、瀬戸内海航路開拓による宋銭の支配にあったと述べていた。当時の宋船はバラストとして数十トンもの宋銭を持ってきており、これを日本の品物の購入に充てることで、その後今日に亘る貨幣経済を根付かせたという。宋銭は日本各地で大量に出土しており、鑄つぶして仏具などの材料にすらされた。

鎌倉時代に蒙古襲来があった際に嵐で沈んだ元の軍船が長崎県鷹島沖の海底で発見され琉球大学のチームが調査した結果、大量の埴(煉瓦)を積載していたことが判明した。テレビ番組の解説では、

上陸後建物を建設するつもりで持ってきたのだらうと述べていたが、第一目的はバラストである。

かつて長崎のオランダ村に、プリンス・ウィレム号(17世紀オランダ東インド会社の貿易船)のレプリカが係留されていた。当時、内部を参観したが、船底に大きな岩を無数に積んでいた。1609年に開かれた平戸オランダ商館に使用した煉瓦は台湾製で船底に積載されて搬入されたとされる。なお、この復元船は2003年に経営難からオランダ企業へ売却されたが、かの地で6年後に焼失した。

日本は、江戸時代の一時期に世界の銅の生産量の3分の1を生産するに至り、幕府は1701年大阪に銅座を開設、銅を輸出用インゴット即ち棹銅(さおどう)に加工し長崎へ送り、オランダと中国に分量を決めて輸出した。日本の銅はオランダにとり貴重な品目であり、オランダ船に高価なバラストとして積まれた。

現代の船のバラストは、海水であることが多いが、海洋生物を世界に拡散させて問題ともなっている。



19世紀英国製耐火煉瓦(赤れんが博物館蔵)



プリンス・ウィレム号(復元)

#### 5. 「日本の20世紀遺産20選」に舞鶴の赤煉瓦施設等が選定、世界遺産推薦に一步か!

事務局

12月8日、ユネスコ(国際記念物遺跡会議)の国内委員会(西村幸夫委員長)が、後世に残したい「日本の20世紀遺産20選」を選定したと記者発表した。ユネスコ世界文化遺産に関する諮問機関であるイコモスは文化遺産に関するさまざまな課題や問題について、それぞれの分野ごとに国際学術委員会(ISC)を設置し取り組んでいる。その一つに20世紀の文化遺産(以下、「20世紀遺産」と略す)の様々な課題に関するNGOのDOCOMOMO等の活動により近代建築運動の建

築作品—近代建築運動における顕著な貢献—をはじめ著名な建築家による建築作品に偏っている状況を受けて、20世紀遺産の多様性について議論の必要性が2010年頃から指摘されはじめた。そこで、ISC20cに常時参加する30か国ほどの国にあるイコモス国内委員会に置かれた20世紀国内学術委員会(NSC20c)に対し、各国の20世紀遺産を20件、写真と共に提出することが求められた。これを受け、日本イコモス国内委員会では、2013年より20世紀国内学術委員会

において取り組みを開始し、「日本の20世紀遺産20選WG」を設置し議論を重ねてきた。このたびその結果がまとまり、イコモス国内委員会理事会において、その選定が了承され、このたびの発表となったのである。その内、舞鶴関係が選定された。「舞鶴の海軍施設と都市計画／生き続ける軍都の格子状街路と赤煉瓦の施設群」で、世界文化遺産選定のための評価基準である「顕著で普遍的価値」の番号IVの「人類の歴史の重要な段階を物語る建築様式、建築的又は技術的な集合体の類型、景観に関する顕著な例であること。」に該当するとしている。他の選定遺産は、以下の通りである。

(0) 広島平和記念館及び平和記念公園／第二次大戦からの復興・原爆ドームのエクステーション ① 上野恩賜公園と文化施設群（表慶館、東京国立博物館本館、国立科学博物館、東京文化会館他） ② 国立代々木屋内総合競技場／大規模空間建築の傑作 ③ 立山砂防施設群／水系一環の総合的砂防システム ④ 黒部川水系の発電施設群／自然と一体化した電源開発の究極 ⑤ 瀬戸大橋／橋技術のシンボル ⑥ 青函トンネル／世界最長の海底トンネル ⑦（再掲）舞鶴の海軍施設と都市計画／生き続ける軍都の格子状街路と赤煉瓦の施設群 ⑧ 南禅寺界隈の近代庭園群／琵琶湖疏水を活用した20世紀の和風庭園・住宅群・都市周縁部開発 ⑨ 隅田川橋梁群と築

地市場他を含む復興関連施設群／関東大震災からの復興施設と近代橋梁群による隅田川の景観 ⑩ 迎賓館赤坂離宮／明治の近代化における洋風建築と迎賓館への保存再生 ⑪ 聴竹居／伝統を生かし、近代の環境工学の思想を取り入れた傑作 ⑫ 箱根の大規模木造宿泊施設群／日本古来の伝統構法を生かした温泉旅館建築と景観 ⑬ 肥薩線（旧鹿児島本線）／黎明期鉄道技術（英独米）の日本的展開 ⑭ 鶴岡八幡宮境内の旧神奈川県近代化美術館／社寺境内に挿入されたモダニズム建築の代表 ⑮ 有田の文化的景観／町並、産業・文化施設群／20世紀に継続発展した伝統産業景観の代表 ⑯ 日朝倉邸と代官山ヒルサイドテラス／近代建築理論の具現化と民間による都市周縁部開発 ⑰ 小岩井農場／欧米牧畜業の近代技術を導入し営まれ続けている農場コミュニティの景観 ⑱ 西条の酒造施設群／20世紀に継続発展した伝統産業景観の代表 ⑲ 東海道新幹線／高速・大量輸送旅客システムの原点 ⑳ 伊賀上野城下町の文化的景観／旧城下町の都市景観にあわせた近代建築群の代表例以上21カ所の文化遺産が選定された。

国内委員会は今回の選定は、世界遺産のユネスコへの推薦に直接結びつくものではないとしているが、推薦を行う場合は、より厳密な検討が必要になるとのことである。今後の推移を見守りたい。

## 6. その他 次回ネットワーク大会は横浜で開催、編集後記 事務局

1. 赤煉瓦ネットワーク横浜大会について 敦賀大会において、赤煉瓦ネットワーク横断幕は、平成30(2018)年大会開催地の横浜に引き継がれました。平成3(1991)年10月に「赤煉瓦ネットワーク」を横浜で設立し、1992, 2003, 2011年に横浜で開催以来7年ぶりの開催となります。日本の土木遺産の番付表を作成したいと検討されていますので、日本では初めての取り組みであり期待しています。また、早々に平成31(2019)年の開催地も岸和田に決定しています。2015年加入の「奈良少年刑務所を宝に思う会」に続き、2016年は新たに大阪府泉南市の「関西煉瓦流通研究所」（岸和田の煉瓦）、千葉県市川市の「赤レンガをいやす会」（旧千葉県血清研究所煉瓦建物）など仲間が増えました。横浜大会を契機に更に活気づくことを願っています。

2. 編集後記 昨年は、日本各地で頻発した地震、異常降水による大水害に振り回された年であった。

僭越ながら前職退職から十数年を経て不確かかと思うが、水問題について考えてみたい。河川の整備計画では、過去の雨量を基に計画流量を算定し、洪水のない安全な河川断面やダム等の整備を繰り返す。具体的には、河川毎に、国が管理する一級河川（由良川など）は100年確率雨量、県・府が管理する二級河川（志染・与保呂・伊佐津・高野川など）は30～50年確率、その他の市町村が管理する河川や都市下水路は約3～10年確率を基に計画すると記憶している。それ故、最近の爆弾豪雨と言われる時間雨量が従来の計画を大幅に越えれば対応出来ないのは自明の理となる。また、時間雨量のみならず、度重なる台風や前線の停滞による長雨で、一年分の雨量が数日で降水するなど、自然の前では人間の力の限界を感じる近年である。異常気象の原因を大方が地球温暖化に求めているが、他にも耕作地の宅地化による保水力の低下、植林による杉・檜など針葉樹化や刈り手不足による山林荒廃で雨水流下速度の変化、多額な費用を要する洪水対策への遅れも考えられる。過去に世界各地で煉瓦生産のための燃料確保で山林を丸裸にした結果、砂漠化した事例も参考としたい。

本年も会の運営にご協力よろしくお願いします。(h. b)

会 員 資 格： 会費納入者（特別会員は除く）。入会金1,000円、年会費（個人2,000円、法人10,000円）。  
 なお、会員申込用紙は、ホームページからダウンロードできます。ご寄附も受け付けます。  
 会費・寄付金等 振込先： ゆうちょ銀行 口座番号 (01010-6-21476) 加入者名： 赤煉瓦倶楽部舞鶴