

「みなとの博物館」
へ行こう

座談会 地域に寄与する 「みなとの博物館」 ネットワークづくり

慶応義塾大学教授 (大学院政策・メディア研究科)

上山 信一

社団法人京都経済同友会常任幹事

上村 多恵子

財団法人帆船日本丸記念財団副会長、横浜市港湾局長

安武 啓揮

(司会)

国土交通省大臣官房技術総括審議官

金澤 寛

金澤● 港は物流や生産の基盤であり、また生活の機能を担う、総合的な空間です。日本は四面を海に開かれた国なので、港を中心とした海上交通を通じて、いろいろなモノや情報が入ってきました。そうして港町としての文化が熟した港もたくさんあります。

しかし戦後わが国の復興と発展を目指して、港湾行政を進めてくる段階で、ややもすると機能論ばかりを重視してきました。物流機能はどうあるべきか、そのために施設はどうあるべきかというところが中心でした。ところがよくよく考えてみれば、港を通じてできている人間の生活と文化があります。そういった視点から港を見てみると、港の役割や私たちの生活に占める位置がもっとよくわかるのではないかと。

日本の港に全国で100以上の博物館があります。われわれは、そこまで目が行き届いていなくて、気がついてみたらいいものがあるなど。単にパンフレットをつくって宣伝するよりも博物館を支援して、みんなで協力して合って、いろいろなことをやっていけば、PRの意味でもより効果的だろうし、上山先生が「ミュージアムが都市を再生する」(日本経済新聞社、2003年12月)の本で書かれた視点からも、面白いものが出てくるのだらうと思います。

ところが、個々で見えていくと経営に苦労されていたり、特に公的主体でやっているところは「ハコモノをやってどうするんだ」といった批判を受けていたり、なかなかご苦労されています。

一つの考え方として、ネットワーク化して情報交換を始めとして、いろいろな機能をもたせるという仕組みを考え始めています。それについても、実際にどういう知恵を入れていけばもっとよくなるのかといった話を、今日は聞かせていただきたいと思います。

港は地域や歴史の象徴、 だからこそミュージアムに適している

上山● 港は人々のロマンをかきたてる存在です。しかし港が果たす役割は、極めて幅広い。特に港は、かつて外国との唯一の交流窓口だったので町の歴史を理解する要になります。「みなとの博物館」が面白いのはこうしたことが背景にある。しかし港そのものは物理的に大きいし、機能も奥深い。大きすぎて広すぎて、われわれは日常、そのありがたさを感じにくい。鉄道、自動車、飛行機、船などだと、モノを集めて展示すればわかるし、子どもも含めて楽しめます。これに比べると港は空間であり、舞台なのでそれ自体は展示しにくい。しかしちょっと視野を広げると港を理解する手がかりは、棧橋や船以外にもいろいろある。たとえば灯台、倉庫、ドック、市場など港の付随施設を核に構成した博物館が世界中あちこちにあります。

たとえばニューヨークで人気がある博物館の一つに、テナメントミュージアム (Tenement Museum) があります。これは、19世紀、アメリカにヨーロッパから移民たちがどんどん入ってきた頃のアパートを保存

展示しているものです。移民は上陸後しばらくは、この小さな安アパートで本国の習慣を維持しながら暮らしていた。ここでは当時の生活を家財道具や写真、手紙を使って再現している。個々の移民の家族の住空間にふれることができます。ニューヨークが港町だということを非常に強く、しかも等身大で感じられる場所で私は好きです。来館者も「自分の祖先はチェコから来たんだ」などと他のお客さんに話しかけたりして会話が始まる。外国との交流という港の特性をわかりやすく人の心に訴えかけるミュージアムです。

ワシントンには昔の魚雷工場を改造して現代美術のアートセンターにしたもの（Torpedo Factory Art Center）があります。これは、元魚雷工場ですから天井が高く、普通の用途にはちょっと向かない建物です。が、アーティストの工房にはうってつけです。各部屋を工房に使いその隣で作品も展示、販売します。子ども向けの教室もやる。魚雷とアートというコントラストが非常に面白い。現代美術はともすれば無機的空間で展示され、とっつきにくい。ところがここでは会場と地域の歴史を堂々と残した。それが「行ってみようか」という親密感を増す。そして「やっぱりワシントンでは魚雷をつくっていたんだ」としみじみ思いながら、斬新な現代美術との相性のよさにまた驚くわけです。

先ほども言いましたが港湾というものは広くてとらえにくい。おまけに飛行機のせいで、都市と外界の交流拠点としての港の機能も忘れられがちです。だからこそ港にミュージアムをつくるべきだと私は思います。

戦後の神戸、あるいは明治の横浜はどうだったのか見直そうとしても材料があまり残っていません。日本人は古いものをつぶしてしまう。ですから、残っているものを手がかりにミュージアムをつくっていく。逆に言うところの港のミュージアムという緊急避難的な容器をつくり、そこを拠点に古いものを残していく。そして展示することで人々は町と港の歴史に思い至る。歴史を掘り起こし、実際にそこを見つめるには実はミュージアムという器が必要になります。

参考になるのが、宮崎の綾町にある照葉樹林をテ-

マにしたエコミュージアムです。ここには昔のお城を復元した木だけでつくったお城や吊り橋がある。これがあるおかげで「照葉樹林の町」といわれ、観光客が集まります。逆にそれがないと林だけみても照葉樹林の何が貴重なのかよくわからない。ミュージアムなど装置があってやっと人々は理解する。熊本の小国町も同じです。木魂館という、木だけでつくったトラス構造の建物があるのですが、そういうものをつくるとみんながここが木の町だとしみじみ思う。ハコモノ作りには批判が強いが、さりとして何か装置がないと歴史や文化は伝わらないものです。

金澤● 上村さんは、「みなとの博物館ネットワーク・フォーラム」を創るにあたり、最初のきっかけを与えてくださった方ですが、印象に残った博物館はありますか。

ミュージアムで雇用・経済力・活力を支える「港」を体感する

上村● 私は、倉庫業の経営者でもあります。子どものころから詩を書いています。港ミュージアムをネットワークさせるというのは、経営者というよりは詩人としての発想です。港ほどたくさんの歌に歌われているところは、まずありません。出会い、別れ、恋、愛、涙、悲しみ、喜びといったありとあらゆるものが、詩や歌謡曲に歌われています。それほど、港は哀愁や浪漫のあふれるところだと思います。

その港を、文化としてとらえる仕組みが必要だとつくづく思ったのは、3年ほど前に中国地方整備局（旧第三港湾建設局）で「新瀬戸内紀行」をお出しになられたときです。瀬戸内海の島々を中心にその歴史、起源を尋ね、かなり深い考察で書かれた歴史掘り起こしの本ですが、全部の港へ行ってみたくて素直に思いました。そう思わせるところが素晴らしいと思いました。

自分がいままで行った色々のミュージアムの中で、非常に印象に残っているのが長崎のハウステンボスです。私はテーマパークフリークでもあります。ハウステンボスは海のテーマパークとっていいと思います。かつ、長崎とオランダの歴史、出島の歴史もしっ



座談会

地域に寄与する
「みなとの博物館」
ネットワークづくり



慶応義塾大学教授（大学院政策・メディア研究科）

上山 信一

うえやま・しんいち

1957年大阪市生まれ。京都大学法学部、プリンストン大学大学院（公共経営学修士）卒。国家公務員、マッキンゼー（共同経営者）、米ジョージタウン大学研究教授を経て現職。大阪市立大学教授（創造都市研究科）を兼務。専門は企業と地域の再生、ミュージアムマネジメント、行政改革。世界86カ国を歩いた。

著書に「ミュージアムが都市を再生する」「自治体再生戦略」「政策連携の時代」「行政の経営改革」などがある。

かりあり、また帆船の歴史なども、4WDを使った乗り物やビジュアルなど工夫しているいろいろな手法で知ることができる海のミュージアムがあります。さらにハウステンボスの中を運河めぐり、帆船クルーズといった、船で廻ることができアミューズメントが手軽だということがあります。

それから先日、「なにわの海の時空館」に行ってみました。非常に完成度が高く、面白かったです。天下の台所といわれた大阪の経済繁栄と、港・海・運河が密接に関係するということがよくわかるかたちで展示されていましたし、役者、芸人のパフォーマンスもあって、楽しく一日を過ごせるところだと思います。

神戸の海洋博物館には、膨大な資料があります。世界に開かれた町の歴史と港ということが非常に関連付けられています。特に興味をもったのは、神戸は戦前に日本がブラジルやハワイなどに移民を送り出す港だったことについてでした。移民坂というところがあり、そこに移民資料館ができています。ここでは、この港が持つ歴史的変遷がよくわかり、日本人が世界に飛翔していった雄大なロマンを感じました。

100いくつある「みなとの博物館」には全部行きたいです。そういう意味でもネットワークして、お互いが刺激しあい切磋琢磨し、また新しい日本の海の文化を築いていけるといいと思います。

安武● 横浜は日本の開国5年後に開港しました。開港を機会に横浜という都市が形成されて、どんどん大きくなってきたので、港が都市横浜のオリジンです。それを大事にすることが、横浜のアイデンティティをつくっていくうえで大変重要だと思っています。

今年で日米和親条約から150年、5年後の2009年には開港150周年という節目の年を迎えます。そういう点でも、港が横浜の起源であるということ、市民全体がもう一度意識しながら、ロマンや親水性といった、港のもつ性格を横浜の風土として、世界に向かって発展していくきっかけになればいいと考えています。

そのためには、港のことを市民によく知ってもらわなければいけません。これだけ飛行機が発達して、実際に外国へ行くのも飛行機が多くなってくると、特に若い人たちは物資でさえも、飛行機で運ばれていると

思っている人も多い。実際には99.7%の物資が船を使って港を通過して日本に入ってきているわけです。そういう点で経済的な面でも、われわれの生活を支えているという重要な役割があります。それと同時に、横浜の経済力、雇用といった部分も含めた地域の活性化にも、大きな役割を担っています。そういう部分が案外知られていないのが、港だと思います。そこを再認識していただきたいし、そのためにマリタイムミュージアムの役割はあるのかなと思っています。

いかにわかりやすく知っていただくか、興味をもってもらっていただくか、博物館自体が市民みんなで育てていくためのきっかけになるやり方を、提案していければいいのかなと思っています。マリタイムミュージアムも開館から15年たちましたので、新しい転換のステップの年になってくるのではないかと思います。

金澤● 私は港湾行政に身を置いて30年になります。「みなとの博物館」を最初に知ったのは、東京港にある「船の科学館」です。あれはどちらかというと船を中心に構成されていますが、百聞は一見にしかずで、模型があり、しかもそれが実際動いたりして、たいへん理解しやすい。これはいい道具立てだなと思っていました。

6年ほど前に国際会議でロンドンへ行行った際、グリニッジの国立海事博物館へ案内されました。これがまた壮大で、ざっと見て回るだけで3時間ほどかかりました。何でこんなに大きいのかと思ったら、軍がやっているのです。だからネルソン提督や、驚いたのは東郷元帥がきちっと飾ってある。日本で東郷元帥はどこに飾ってあるのかなと思ったほどです。日本には国立海事博物館はありませんから、ああこれはという思いがありました。

われわれは国民のみなさんに港の大切さや役割、海上輸送の重要さといったことを理解していただくために、いろいろな道具をつくってみたりイベントをやってみたりとあらゆることをやったけれど、それは全部こちらからの発信です。

逆に、来たり見たりしてもらうのに何が一番かと考えました。港に行けばガントリークレーンが動いているし、倉庫へ行けば倉庫の仕事があります。港そのもの



社団法人京都経済同友会常任幹事
上村 多恵子

うえむら・たえこ

京南倉庫株式会社代表取締役、京南物流株式会社社長。企業経営者としてだけでなく、(社)京都経済同友会常任幹事、京都市観光協会理事、国土交通省交通政策審議会委員、(社)日本港湾協会理事等、数多くの公職を兼務。

また、詩人として、「無数の苛テーション (イリテーション)」(れもん社 1989)、「京都物語」(山と溪谷社 1997)、「大地に夢求めて・ブラジル移民と平生鉄三郎の奇跡」(神戸新聞総合出版センター 2001)等の著作活動を行うなど、他分野で活躍。

のが現場であり舞台になるのだから、そこへ来ていただくのが一番わかりやすいのだけれども、港は広大で全体を理解しがたいのです。港全体がコンパクトにまとめられていて、しかもモデル的に子どもたちがガントリークレーンを動かせるといった仕掛けをつくっているとあると、面白いし理解しやすい。

港まで来てもらうためには、わざわざ出かけようという気にさせるだけの魅力がなければいけない、そうすると、博物館自身にどんな仕掛けがあって、どうすれば面白いものができるのか。逆に言うと、いまの博物館はどういうところに問題を抱えているのか、そのあたりを教えてください。

ミュージアムを 港のコミュニティ・文化の拠点に

上山● 最近できた日本のミュージアムは、「みなとの博物館」はもとより、どこも工夫が行き届き、よい企画・設計をされています。私はかねがね「ビジネスホテルと博物館は新しいほど質がよい」と言っています。それに比べて80年代につくられた国公立ミュージアムは中身に不釣り合いな巨大なコンクリートの塊で歩くだけで疲れてしまう。バリアフリーでも、ユニバーサルデザインでもない。ところがここ10年くらいにできたものは、ものすごくレベルが高い。日本にもこんなものがあつたのかと改めて驚くほどです。

いいミュージアムが増えている。人が来さえすればだんだん評価は高まっていくと思います。問題は遠かったり、知られていなかったりで人がなかなか来ないという点です。「みなとの博物館」の場合は、港湾地域全体を面としてとらえ、どういうふうに入々の暮らしに近づけていくかが課題です。つまり、今度の週末どこへ行こうかと考えるときに水辺に足を向けていただくための工夫がある。

親水空間や海釣り公園、水族館などは必須でしょう。「みなとの博物館」の場合、こうした周辺施設との連携が大事です。共通入場券をつくるとか、水族館に行けば「隣はみなとの博物館です」といった案内がある。エリア地図には全部の施設が書いてあって3時間コース、2時間コースなども示す。工夫しないで港は遊び

場にもなる、また歴史と文化の宝庫だということをアピールしなければいけません。

たとえば福島県の小名浜港には「アクアマリンふくしま」という水族館がある。ここは太陽光が建物の中に降り注ぐ、非常に開かれた水族館です。立地がユニークで実際にクレーンなどが動いている港の風景も見えます。こういう水族館は珍しいのです。ここは人がたくさん来て大成功しているのですが、これにコバンザメ商法ではないですが、ここから「みなとの博物館」に動線を引っ張れば港の意義をみんなに知ってもらえる。遠足の子どもたち向けにも水族館に行って帰るだけでなく、歴史から物流のことまでわかる社会科の回遊コースを用意して廻ってもらう。

また港は海外の港ともつながっていますから「みなとの博物館」同士の連携も考えられます。たとえば大阪は市のマーク自体がみおつくしです。港の上でできた都市です。ほかにもそういう町があるでしょう。あるいは神戸・横浜・長崎などのいわゆる開港都市の連携です。ヨーロッパのちょっとした街が大きな教会をもっているのと同じように、日本の都市は港との関係が深い。「みなとの博物館」は都市の象徴になりうると思います。港はアイデンティティそのものです。

金澤● 私が横浜にいたときに「横浜港探検クルーズ」と銘打って、実験・設計から施工を経て実際に稼動し、荷物のやり取りがされるようになっていくという港のでき方を一つの流れにして、国の直轄の設計事務所で見せました。それだけを見たらつまらないものですが、次に工事事務所でケーソンをつくっているのを見せ、さらに船に乗せて工事の現場を見せ、帰りに本牧ふ頭でガントリークレーンが動いているのを見せるということをやりました。小・中学校を始め、マスコミに売り込みました。普通はあまり港の記事なんて書いてくれない一般紙が、載せてくれたのです。誰でもウェルカム、事務所に電話してくれたらお一人様でもご案内しますとやったわけです。

ずっと流れで見えていくと面白いし、わかりやすい。港そのものがミュージアムなんだというところをやってやったら、意外と人気が出ました。

上村● コースの組み方というのは大事ですよ。おそ

座談会

地域に寄与する
「みなとの博物館」
ネットワークづくり



財団法人帆船日本丸記念財団副会長、横浜市港湾局長
安武 啓揮

やすたけ・けいき

1946年横浜市生まれ。1970年横浜市入庁。企画財政局企画調整室企画調整担当課長、港湾局港湾整備部長を経て2002年5月より現職。

らく興味によって決まるのでしょうかけれども、そういう工学的な関心のあるようなコースの組み方もあるし、もう少しデートに向くようなものもあるし、小中学生向きや、歴史でくくっていいし、女性向けのものもいい。やっぱり人間が1日、半日、3時間位で動ける範囲はそんなにたくさんではありませんから、ある程度カテゴリー分けされた楽しみ方を提供されると、もう少し行きやすいです。

もう一つは、特に「みなとの博物館」の場合には、そのまちの歴史というものと密接に関わっていくわけですから、博物館だけがあって、まちは別というのはなく、歴史の中で暮らすという仕掛けにできないのかなと思います。その地域の暮らしの中には、隅々にまで港文化というものが溶け込んでいると思います。むしろ溶け込みすぎて見えていないのかもしれませんが。それをもう一度、意識的に掘り起こしながら、毎日の暮らしの中に生きる港町文化を再認識することが大切です。博物館のショーケースの中に飾ってあるだけでない、日々の暮らしとの密接な関係を見直すと、もっと身近に感じると思います。

また、博物館のロケーション整備も大切だと思います。港の立地には、白砂青松の港もあるし、また大型クレーンのデザインの美しさ、物流施設も近代的で美しい部分があると思います。博物館の付近を散策するだけで、そういったものを感じ、また非常に開放的な気分、人間が五感で伸びやかになるような立地条件、環境整備づくりも大事なのではないかなと思います。

博物館に一回行くだけではなくて、そこで人々が集うところにできたらと思います。興味は人それぞれですが、それぞれのミュージアムが友の会や研究会をつくって、それらを中心にいろいろな活動をしたり、何かを発信していけるようなもの、そういう意味ではまちの中核拠点にしてゆくべきだと思います。

ミュージアムが、港を中心とするコミュニティの核、港の文化拠点となるようにもっていくと、もっと広がりが出てくるという気がします。

安武● マリタイムミュージアムの開館当時は、ちょうど横浜市政100周年、開港130周年に当たる時で、横浜博覧会が開催されていました。帆船日本丸があって、

港・海・船をセットで興味を感じてもらおうということで、整備されました。ですから新しいときにはお客さんがたくさん来るわけです。しかし何年かやっていくうちに、入場者数も減ってきてしまい、いまでは年間8万人くらいです。

そういう状況の中で、私たちはいったい何をやっていくかということが、大きな課題だと思います。上村さんもおっしゃいましたが、ショーケースで見せるだけの展示というものは、もう興味を引かなくなってきたと思います。コンピュータのシミュレーションゲームなどもありますが、むしろそういうもののほうが関心をもたれています。また、子どもたちのための船のペーパークラフトやボトルシップ教室、実際に船を動かすといったものは大変喜ばれます。

そういう意味では人が体験できることが、一つ興味をひくものとしてあるのかなと感じます。それからやはりある程度リニューアルということを考えなければいけないのかなという気がします。せっかくの施設ですから、みなさんに来てもらわないといけな

求められているのは
ネットワーク型運営手法

上山● ところで日本の歴史系のミュージアムは明治以降、太平洋戦争までの時代を「富国強兵・軍国主義の時代」だったと片付け、いわば封印してきた。そのなかで比較的オープンに過去の歴史を見せているのが海洋系や港のミュージアムです。たとえば敦賀の敦賀市立博物館や長崎の旧香港上海銀行長崎支店記念館は、立派な石造りの昔の銀行の建物です。そこに地域の歴史ミュージアムがある。ロンドンまでの通しの切符、船の集客ポスター、世界地図などが貼ってある。あるいは「当時は長崎から上海までほぼ一昼夜。“ゲタばきで”よく行っていた」という解説と写真があったりします。

各家庭には昔おじいちゃんが船に乗ったときの切符や、船のマストなどいろいろなモノがあるはずですが。そういうものをみんなで「みなとの博物館」に持ち寄ると誰にも身近な歴史ミュージアムができる。

このようにその町の過去の歴史を気軽に振り返る切



かなざわ・ひろし

1946年岡山県生まれ。1972年4月運輸省入省。第三
港湾建設局長、港湾局長を経て2003年1月より現職。

国土交通省大臣官房技術総括審議官（司会）
金澤 寛

り口として港はふさわしい。特にかつての海港都市の多くは今後は観光で生きていくことになる。そうなったときに名所旧跡や食事だけでは材料不足になる。そこでたとえば、中国と日本の交流という歴史にフォーカスしてもいい。たとえば長崎の場合、今せつせと出島を再構築しています。それだけでなく中華街や唐人屋敷も再構築する。そうした作業の中からかつて中国と日本の交流で長崎が非常に重要な拠点だった、明治維新に長崎が果たした人材教育拠点としての役割なども見えてくる。

それから「みなとの博物館」は今の日本人が最も考えなければならない海外との交流のあり方について問題意識を喚起する場所でもあります。

日本人と中国人は中華街を見ればわかるとおり、実際に一緒に町に住んできた歴史があります。けれども、中華街ミュージアムというものはありません。これなども、「みなとの博物館」で扱うべきテーマです。

安武● 港の街としての特徴や港での国際交流の変化など空間的な話と、時間的な話ができますよね。5年後に横浜は開港150周年を迎えますが、当然、長崎や函館といったいくつかの港が同時に開港しているわけですから、そういうところで一緒に何かをやったり、港町同士のネットワークができればいいです。それでみなさんに注目してもらって、日本はこうやって開かれたんだということを振り返って、新たな旅立ちといういい機会になると思っています。

金澤● 「みなとの博物館」は港の機能や役割を展示するのがスタート地点でした。それが、地域の活動の拠点になっていくことによって、市民にも積極的に参加してもらったり情報を発信するようになりました。そういう意味では、地域や都市の連携ということになってくるし、もっと言えば外交のルートであったり、日本の黎明の港であったりというように切り口がいくつかあって、それをネットワーク化できる。そういうことを企画して、ネットワーク・フォーラムの役割をもたせていけば、いいものができてくるというお話だと思います。

「新瀬戸内紀行」をつくるときにも、瀬戸内海にたくさんある港を源平合戦、貿易、和歌といったいくつかの軸で切って、それでどういう港がそこに関係して

くるのかということをしました。それぞれのネットワークをつくっていったら、そこに博物館があれば共同で企画展をしたり、スタンプラリーをやったりもできますね。

上山● ミュージアム間のネットワークは、日本のミュージアム業界の中で盲点になっていた課題です。これまで日本のミュージアムはバラバラでした。経営形態は国立、公立、私立の3つがある。さらにお寺や神社もある。機能でみても動物園・博物館・植物園・美術館などに分けて、相互交流がない。役所の縦割り構造のせいもあって細分化されてきた。バラバラだから地域内でもたとえば県立美術館と市立美術館のあいだには人事異動もコレクションのやり取りもなかった。これは明治以来、国にも自治体にも系統的なミュージアム行政がなかったことの結果でもある。

しかし、たとえばフランスの美術館の多くは国営です。公立美術館もいっぱいありますが館長はルーブルを卒業した国家公務員で、重要な財宝はルーブルもっていて地方に貸し出す。もちろん中央集権の弊害もあるのですが、美術館全体のネットワークをルーブルが支える。

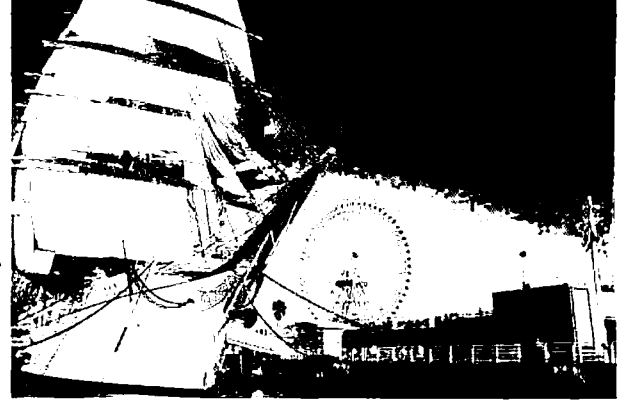
米国でも科学館が集まってIBMなどの支援をもらい共同展示を企画したりする。これからのミュージアムはますますネットワーク的運営をしないと成り立たない。ところが日本では思い思いに各自が経営してきて、苦境に陥っている。そこに今、「港」というミュージアム業界からすると思ってもみなかった、しかしとても日本の都市と風土に合った切り口が出てきた。「みなとの博物館」の関係者の多くは技術屋さんです。妙なしがらみやこだわりがないから大胆な経営もできる。また文部科学省の管轄でもないし、歴史や文化のプロばかりでもない。だからこそ逆に新しい発想でネットワーク型のミュージアムの設計ができるかもしれない。港はすごく広いテーマです。自然体でどんどん掘っていけば、いろいろなテーマを掘り起こせる。ひよっとすると日本のミュージアムのあるべき姿が、「みなとの博物館」の普及活動を続けていく中から出てくる可能性がある。そういう意味では非常に期待しています。

上村● 人的交流は大事だと思います。いま日本はきち

座談会

地域に寄与する「みなとの博物館」ネットワークづくり

帆船日本丸と横浜マリタイムミュージアム



っとしたかたちでのミュージアムの人材養成をしていなくて、見せ方の工夫といったものもそのときどき、行き当たりばったりな部分もありますから、ある程度、経営、運営方法も含めた人材養成が必要だと思います。そういうものもネットワークを組むことによって可能になったり、一緒にやることによって情報交換をし、また、仕入れを共通して経費の節約になったりも考えられます。

ミュージアムは地域を再生させる

金澤● 上山先生のご本（「ミュージアムが都市を再生する」(日本経済新聞社)）で、ミュージアムは教育文化施設であって、指導し、訓練し、見せるというだけでなく、ミュージアムが都市を再生する経済財、公共財であるというとらえ方をされています。その辺が将来像としてあるのかなと思います。

上村● 地域特性とは何なのかということを出すときに、ミュージアムが基本になるのですね。

上山● そうです。日本はこれから都市中心の世の中になっていきます。おそらく300くらいの中規模の都市に人口がどんどん集積していく。舞鶴とか敦賀など、かつて港のおかげで栄えたまちもここに含まれる。多くは観光をよりどころにする。そのときに都市のシンボルや心のよりどころが必要になり、港とその歴史が新たな役割を果たします。私はこれからは「地域力」の時代だと言っているのですが、どんな地域にも面白い歴史やすばらしい物産、名所、旧跡がある。歴史をどんどん掘り起こしていくプロセスがまちおこしのプロセスにも重なる。

そのときに、一番初めの話に戻りますが、人と人というのは、抽象的にネットワークといってもだめで、物理的に集まらないとダメですね。それがさらに発展するとクラブのようになる。すると常に集まる場所が必要になります。そこにお宝のコレクションを集めて飾り始める。モノを通して地域への理解や愛着が湧き、いろいろな洞察も出てきます。博物館というのはまさにこうしたモノを通して洞察や心眼を養うところなんです。かつては権力者や経済活動中心の歴史の掘り起こしを学者が主にやっていた。しかし今は対象を人々の暮らしや交易にも広げる。そしてもっと市民的な活

動で歴史を掘り起こしていく時代です。

港や運河は、産業経済史の中核にあったわけですが、それがために文化史や博物学的な意味ではやや忘れられてきたテーマです。実際、「私の趣味は港です」という人はあまりいない。ただ鉄道ではそういう人がいる。海外では港湾施設に興味を持つ産業遺産のファンも多い。港湾は理系文系両方の興味をひきつけるだけの広がりも可能性をもっている。大学などにも港湾歴史学の寄付講座をつくったり、産業遺産のファンの会の探訪探索テーマとして積極的にアピールしていくべきです。

上村● ミュージアムを中心に、もう一度自分たちの住んでいるまちがどういうふうな歴史や生き立ちなのかといったことを知って、愛して、誇りをもって次のまちおこしに繋げていきたいですね。そして、地域おこしへの転換へのセンターになっていけばいいですね。

安武● 横浜もまだまだ観光都市としては力不足ですから、もっと観光機能を強めなければいけません。横浜といったらやっぱり港ですから、観光の面で港をもっと活用していかなければならないといけないと思うし、ミュージアムもけっこうあります。そういう意味ではネットワークをしやすい場所だと思います。ぜひ、今日の話を参考にしたいです。

上山● シニアの中には港湾で仕事をしていた方々は多い。海運会社や税関、工場、さらには海上保安庁や工事関係者など港に愛着を持っている人は多い。港のミュージアムのファンクラブはつくりやすいはずなんです。

それから港をつくった人、支えてきた人をテーマにプロジェクトX的な見せ方もできると思います。港の展示といったときにモノだけでなく、港に貢献したヒトを見せることも大事です。というのは、昨今、美術館でも個人の作品に特化しているところが勢いがあります。作品だけでなく、プロとしての生き様も見せる。

金澤● なるほど、いろいろな切り口が考えられますね。このあいだうちの職員がベネチアに行って聞いたら、地中海ネットワークがあるそうです。それから、海軍系博物館のネットワークもあるということで、そこには日本から愛媛の大山祇神社が入っているということです。世界みなとの博物館ネットワークということまで夢はふくらみます。今日はお忙しい中本当にありがとうございました。