

「呉の歴史を通してものづくりの大切さを考える」

呉市海事歴史科学館(大和ミュージアム)館長 戸高 一成 氏

■呉ならではのミュージアムを目指す

大和ミュージアムは、平成17年4月23日、呉市にオープンしました。博物館としては中程度の規模ですが、オープン以来、大変多くの方に来ていただき、開館した最初の1年間の来館者数は、約170万人。これは、その年の日本一でした。

現在はやや落ち着いて、来館者数は日本で4位ぐらいですが、当館より上位の博物館というのは、上野の国立博物館など、宣伝しなくとも人がなだれ込んでくるような場所にある施設です。大和ミュージアムの数倍の予算を持つ規模のところで、来館者数が200万人弱ぐらいと言われています。その中で、広島県の本当に小さなローカルの地域の博物館で170万人を超えて日本一になれたということは、大変ありがたいことだと思っております。では、どうしてそれだけ多くの方が興味を持って、来てくださったのか？ そういうことも併せて、お話をさせていただきたいと思います。

まずは大和ミュージアム開館までの経緯ですが、地域の若い人が、自分の土地に誇りや情熱、愛情を持つということはとても大切です。そのために、地域の歴史をきちんと伝えるための施設を作りたいと、呉市が具体的に思い始めたのが、約20年前。そして、試行錯誤しながら実際にアクションを起こしたのが、10年ぐらい前になります。

さて、「呉の伝統的な造船の技術とともにづく

りの伝統、これを伝える施設を作りたい」。しかし、呉の歴史というのは呉海軍工廠（こうしうう）の歴史が中心となっていて、造った船は、ほとんどが軍艦。呉と戦争の歴史は、切り離せないです。これをきちんとした博物館という形にまとめるのは、大変難しいことです。その難しさについて、呉市から私のところに相談が来ていたのです。難しいけれども、私は呉市の熱意は、大変素晴らしいものだと思っておりました。今まで、そのようなきちんとした技術系の歴史博物館は、日本にはなかったからです。相談を受けるたびに、「出来上がったら、私は真っ先にお客で行きますよ」という話をしていました。

当時私は、「財団法人 史料調査会」というところで史料整理の仕事をしておりました。厚生省（現厚生労働省）から、昭和期の国民生活を伝える博物館を作りたいという依頼を受け、平成6年からその作業に取りかかっていました。これは何が難しいかと言うと、昭和期の前半はほとんど戦争の時代ですね。戦争を含む歴史的な展示や説明をすることは、現在でも大変難しいのです。そのような中で、平成11年に、九段下に「昭和館」がオープンしました。私は初代の図書情報部長兼、初代学芸部長になりました。他に人があまりいなかつたせいもあるのですが、それでも何とかぼつぼつと運営をしておりましたら、それまでの呉市の方からの「うちもそういうものを作りたい」という相談が、今度は、「昭和館がそろそろ落ち着いたら、今度はうちの方を具

体的に手伝ってほしい」と言われるようになりました。私は生まれてこの方、一番の不得手は物事を断ることで、「よろしく」と言われると、「はい」と言ってしまう悲しい癖があるのです。そのようなわけで、縁もゆかりもないところに来ることになったのです。生まれて初めて広島駅から呉に向かう列車に乗って、まずびっくりしたのは、単線だったこと。本当に、私は何も知りませんでした。

「館長候補として来てくれ」と言われたのですが、単線で40分も50分もかかるところに、お客様はどのぐらい来てくれるのだろうか? スタートは、まずこの心配からでした。しかし、どのようなものでも、まずはきちんとしたものを作つてから、お客様を呼ぶことを考えなくてはなりません。私が基本と考えたことは、昭和館の時と同様、他にもある施設を作つても、仕方がないということです。よそにあるものを、もう一つ作る必要はない。では、何を作るか? 他にないものを作つて。他にないから作るのです。新しい施設は、そういう気持ちで作らなかつたら意味がない。そう考えて、日本中どこにもない博物館を作ろうという気持ちで準備を進めたわけです。

その意味で呉は、大変恵まれた歴史的背景を持っています。明治20年代、日本の海軍は、国防の根幹としての造船場である海軍工廠を呉に作りました。独立国なら自国ですべてを作らなければ国防を全うできないということで、それまで輸入に頼っていた軍艦を、きちんとした施設で作りたかった。横須賀よりももっと徹底したものを作りたいと日本中を測量して、呉が一番ふさわしいという結論に達したのです。

この一番初めのコンセプトが、私は非常に気に入っています。アジアの施設を真っ先に作る。要するに、ちまちましたことを

言わないので。きちんと作るからには、国際的なスケールで考えている。明治政府は、何もない漁村であったところに莫大な資本投資をして、巨大な施設を作つたわけです。

そして、そこでわずか10年。明治30年には「宮古」という小型の国産の軍艦を造るに至つたのです。明治30年と言うと、日本人がちょんまげをつけて刀を差していた時代からわずか30年です。しかも、まったくのゼロからの出発。まったくのゼロから30年で、ヨーロッパの軍艦とほぼ同じレベルのものを造り得たというのは、大変なことではないかと思います。それ以降、急速に造船技術は発達して、10年後には国産で戦艦を造り、そしてついに、70年を経て世界最大の戦艦「大和」に至るわけです。

■ 「大和」との出会い

この工業発達の歴史が、日本の西洋文明導入の、一つのサンプルになっています。つまり呉は、工業技術発達の歴史がわかるサンプル的な都市でもあるのです。そのような歴史があるので、ユニークな博物館を作る背景としては非常に好都合でした。また、軍艦を造るということは、中国地方の小さな一つの町の製品である軍艦に、アメリカやイギリスを含んだ世界中の国際情勢の流れが直接影響していることでもあるのです。そういうものもきちんと歴史的に出していけば、地味ではあるけれど、面白いものになるのではないか、そう考えたわけです。

それで、一つひとつ丁寧に作つていったのですが、やはり何か地味なのです。展示品をいろいろ並べてみても、他の美術館や博物館のようにお宝がない。「これはすごいですよ!」と説明しても、展示品はボルトやレンガ、鉄板のかけらなのです。これらをどうし

たら興味深く見ていただけるだろうか？ それには、大変悩みました。

まずは沢山の人々に、「あそこには、面白いものがある」という印象を与えなければなりません。そのようなインパクトのあるものを考えていると、呉で造った一番の歴史的な建造物、戦艦「大和」に思いあたったのです。それならば、大和を徹底的に中心に考えてみよう、さまざまに試行錯誤しているうちに、とうとう館の真ん中に、大和の 10 分の 1 の展示模型を置くというところにたどり着いてしまったのです。

実際にご覧になった方はわかると思いますが、大和の実物は 260m 強ありますので、10 分の 1 の模型でも 26m。普通の 25m プールよりも長いのです。さらに、模型の船体は 27t あり、船の中を立って歩ける。模型のスケールを、はるかに超えているのです。

そして、大和の模型を忠実に作り、館の中央に展示し、オープン前にはアンケートなどで館の愛称を公募したところ、日本中から「大和博物館」や「大和の館」など、大和がらみの名前が送られてきました。それだけ「大和」というのは、日本中の人々の頭の中に刷り込まれ定着している。これは、素直に「大和」という言葉を使おう。館の正式名は「呉市海事歴史科学館」ですが、これでは舌を噛みそうになってしまい、とても仕事にならない。それならば、「大和ミュージアム」にしてしまおうと、公募で決めた名前の方でいくことにしたのです。

ネーミングというものは非常に大事で、1 回聞いただけで内容がすぐにわかるもの。何の先入観もない人が、新しい施設の名前を聞いた時、1 回で頭に入るかどうかが勝負なのです。マスコミだって一ヵ所だけを何度も取り上げて紹介してくれるということはありません。「大和」という言葉は、もともとは律令

国家の大和、近畿地方の大和が源ですが、日本の総称、日本国の名前でもあったわけですから、どんな人でも頭のどこかに「大和」という言葉が入っているのです。沢山の方々に「大和ミュージアム」に来ていただける大きな理由の一つに、非常にわかりやすい名前で押し通してきたという要素があると思います。オープン 1 年前からの宣伝もあり、「呉の方に戦艦大和の博物館ができるらしいね」「広島の方に行ったらちょっと覗いてみようか」という意識が潜在的に人々に刷り込まれたようです。

おかげさまで、今でも土日は券売機の前に人が並びますし、ウイークデーでも 2,000 人ぐらいの来館者がある流れが、2 年半経っても変わりません。ただ、それだけ人が続いても、「ああ、なんだ。こんなものだったのか」という印象を持って帰る人がいたら、それはすぐに終わってしまいます。やはり来て、「なるほど。面白かったな」と感動して、周りの人に伝えてはじめて、あらたな人が来るのだと思います。大和ミュージアムの来館者の 70% 以上は、広島県外からいらしています。観光と一緒にの場合が多いですから、何度も来るということはあまりない。1 回なのです。ですから、そのたった 1 回で満足していただき、帰ってから「面白かったよ」と言ってはじめて、次のお客様ができるのです。

では、大和ミュージアムの何が面白いのか？ 展示品は、ボルトナットや鉄、レンガのかけらです。これらのどこが面白いのか？それを説明するところに、私たちは一番力を注ぎました。それが、“ものづくり”ということです。

■日本人と「ものづくり」

日本人というのは、基本的に「ものづくり」

が大好きです。職人の腕前、そういうしたものに対する興味が非常に高い。それこそ幕末からわずか30年で、ヨーロッパの技術に追いついた腕前というものは何なのか？ どういう教育をしたのか？ そういう目で見ると、レンガのかけら一つにも興味深い歴史的背景があることがわかります。そして、ボルトナットの前でも、じっくりと説明を読んでいただけのような展示ができるようになったのです。

技術や知識の導入というのは非常に面白く、明治になってから日本政府はヨーロッパに追いつくために、大変な努力をするわけです。しかし、外国からどれほど立派な先生を招いても、受け入れる側にその説明を受容できるだけの能力がなければ、話になりません。日本の技術が発達した背景には、最先端の技術を伝えるために招聘されたヨーロッパ人技術者の話を聞いて、「ああ、なるほど」と理解できるレベルの人間がすでに沢山いたということ。そこに、成功の最大の理由があるのです。江戸時代の高い教育レベルを背景にした幕末の日本は、同時代のヨーロッパの知識を理解できるレベルにすでに達していた。明治時代は、その新しい知識とともに始まったのです。

ところが、ものづくりには、知識とはまったく違う側面があります。知識というのは、一定の知的レベルや素養のある人間であれば学ぶことができます。しかし、ものづくりにおける“腕前”となると、それはいかないのです。知識は教科書で、教室で、先生から生徒に伝えられますが、ものづくりの現場の腕前というのは、教室や教科書で、「この鉄板の切り方はこうです」と教えるても、生徒はそのとおりに作ることはできないのです。技術の教育というのは、現場でなければできない。現場で実際に作ってみなければ学べないのです。

幕末の日本には、日本刀などに代表される、非常に高いレベルの鉄鋼冶金技術があつたために、新しい西洋の技術教育をそのまますぐに受け入れることができたのです。これが、吳の造船のスタートだったと思います。さらに驚くべきことには、先程、「大和」が世界一と申しましたが、実は「大和」以前、大正10年頃に完成した戦艦「長門」も竣工時世界一。さらに、その前の戦艦「扶桑」も、竣工時世界一だったのです。世界一の船をいくつも造っている。ですから、第一次大戦直後頃には、すでに国産で世界一の戦艦を造る能力に達していたわけです。

そして、ここで一つの谷間が来ます。それは何かと言いますと、日本があまりに急速に技術的な発達を遂げて、ヨーロッパの目の届かないアジアの東で、どんどん力を伸ばしている。一方、ヨーロッパは、第一次世界大戦の後で、経済的に大変なダメージを受けている。その中で日本は、連合国として参戦しながら戦場にならなかつたために、一方的に稼いでしまうわけです。いわゆる、“造船バブル”です。

その景気の良さに気を大きくした日本では、過大な国家プランを進めます。第一次世界大戦の前に、日本では「八八艦隊」という巨大な海軍の艦隊整備の計画が立ち上ります。始めた途端に、政府は「しまった」と思います。これは、艦隊がすべて完成すると、国家歳入の40%ぐらいを海軍が使ってしまうという考えられないプランでした。このようなプランが通ること自体がおかしいのですが、お金があり過ぎると冷静さが失われるというところがあるようで、それが通ってしまった。日本政府としては止めたいのですが、役人は自分がゴーサインを出したプランに、自分で「まずかった」と言って引っ込めることは絶対にしませんから、「困ったな」と思いながら

もずるずると進めてしまうのです。

しかし、幸運なことに、ヨーロッパがトンダウンしている中、日本だけが莫大な艦隊建造をするのは危険だとして、アメリカやイギリスが、「ワシントン海軍軍縮条約」というものを持ってきます。普段は外国の言うことをあまり聞かない日本政府も、内心では危ないと思っていましたから渡りに船で、この条約をのみ、戦艦を造らないという条約を結びました。

そして、ここで一つ問題になったのが、“技術の伝承”ということでした。知識は、良い教科書と先生がいれば、きちんと伝えられます。エリートの生徒を外国に留学させれば、常に最新の情報が導入できます。しかし、現場でものを作る力というのは、現場でやらなければ学べないです。1回条約を結べば、戦艦を10年は造れない。もう1回更新すると、20年間は造れない。20年現場で戦艦を造らないことになると、それまで延々と積み上げてきた現場の力、つまり、戦艦を造った経験者が現場からいなくなるということを意味するのです。

これに危機を感じた日本の海軍は、さまざまな手を打ちます。その最大のものが、それまで持っていた戦艦を、頻繁に修理・改造と称してドックに入れ工事をさせました。小さな船でいくら体験を積んでも、大きな船を造る技術は上がりません。駆逐艦を造る技術は駆逐艦を、戦艦を造る技術は戦艦を造らなければ磨けないです。ですから、実際の新造の船や戦艦を造らない中で技術を維持するため、それまで持っている戦艦を頻繁に切ったり貼ったりするようなことを、海軍の方針として無理やりさせていたのです。当時の工事の年表を見ますと、そのことがよくわかります。

私は高校生の頃からそのような資料を見る

のが好きで、日本の軍艦・戦艦は、非常に調子の悪い船なので、年中修理しているのかと思っていたのです。しかしその後、海軍の史料を収集する史料調査会に勤務していた時、呉工廠で戦艦大和の設計主任兼技術大佐だった顧問格の牧野茂さんから、「戸高さん、それは全然違う。戦艦を造る腕前を維持するには、戦艦に触らなければいけない。そのために造り繰り算段して、戦艦工事を作っていたのです」というお話を伺いました。海軍は、技術伝承の“つぼ”を、よく知っていたのです。

私が卒業した大学の彫刻科には、アトリエに鍛冶場がありました。石鑿（いしのみ）などは、自分でたたいて焼入れして使っていました。先生が最初に、「これは、こういうふうにやるのだよ」と教えるのですが、それだけで、そのとおりに作れる人間などいません。実際に鉄の棒を切って、頭を金床の上で四角錐にたたいて、焼入れしてというのを、何度も繰り返してはじめて、石を削る石鑿が作れるのです。こうした経験から、教わって理解できることと、体験しないとわからないことがあるということが、非常によく理解できるのです。

海軍は、そうして技術力の低下を防ぎ、かつ向上させながら、力を維持してきました。そして、昭和8年頃になると、戦艦の修理・改造をしても、持っている戦艦は古くなるばかりで、このままでは国防が不安であり、ヨーロッパの情勢もはなはだ危険である。もうこれ以上、この条約はのめないということで、昭和11年には条約を破棄する決定をします。条約脱退後、すぐに建造できるようにと研究を始めたのが、戦艦「大和」だったのです。大和は、日本が本当に苦労しながら築き上げた技術力がピークになった昭和12年から建造が始まりました。従って、大和を建造した話の中には、名人と言われるような、立派な

腕前を持った工員さんたちが大勢いたのです。

■ 「ものづくり」を支えた教育

そして、もう一つ海軍が優れていたことは、工員の養成教育に非常に力を入れたということです。単に現場で教育して、繰り返しの訓練で技術を高めるだけでは限界があります。素質のある若い人材を養成していかなければいけない。そういうことで、特に呉工廠に、技手や工手という工員の中堅幹部養成の学校を作ります。技手養成所というようなものです。そこでは、非常に高度な教育と現場訓練が並行して行われました。

海軍の兵隊同様、非常に感心するのは、まず教育を行ったことです。最初に基礎教育を受けてから艦隊に行く。それから、また普通科学生に戻り勉強をする。そして、また艦隊に行く。今度は、高等科学生になる。さまざまな航海術や砲術、機関術でも、そのように学校と現場の往復なのです。これを何度も繰り返すのが、海軍の教育の基本スタイルでした。

工員さんにおいても、初期教育が終わったら、次に現場に行かせる。現場でしばらく訓練をして腕前が上がると、今度はまた学校に戻して、ステップアップした教育をする。これは、いわゆる知的に覚える部分と肉体的に覚える部分を交互に、常に最新のものにするという意味で、非常に良いシステムだったと思います。学校と現場の往復ということをきちんとやりながら、高度なレベルを維持したのです。

では、そのようなところに、優秀な人を集めにはどうすれば良いのか？ 優秀な人が喜んで応募するようなシステムにするにはどうすれば良いのか？ これには、やはり待遇の面なども非常に重要になってきます。当時

の工廠の中堅工員というのは、非常に高い給料をとっていたようで、兵学校卒の若い上司などよりも高給の中堅工員は、いくらでもいたという話を聞いたことがあります。それほど、呉工廠の工員であるということは、大変なステータスだったわけです。

高給で、社会的にも高い評価がある。優秀な子どもたちが、上の学校に行こうか、それとも、呉工廠の工員学校に行こうか、悩むぐらいのレベルと教育システムを持った学校を作り上げたのです。ですから競争率は大変なものだったようで、それだけに集まった若い人は非常に素養が高く、現場の力も一層高まっていったようです。

そうした人たちが、では、実際にどのような船を造ったのか？ 戦艦大和の設計主任・牧野茂さんは、フランスの造船学校に留学されていましたし、それ以前の方々は、ほとんどがイギリスの海軍造船学校に留学し、トップレベルの知識を得てきています。彼らがまとめた設計を、トップレベルの工員が手がけ、船が出来上がっていったのです。

■ 「大和」に託した日本人の思い

戦艦大和建造中の昭和15年頃を過ぎると、日本は国際的にも次第に孤立し始め、輸入資材、外貨も非常に乏しくなり、代用品の時代となっていきます。造船においても、特に非鉄金属の銅系統の使用が難しくなります。例えば、船の窓もできるだけ銅の少ない素材を使う、代用素材の鉄を使うという方向に動く中で、大和だけは将来の日本の国防を背負って立つということで、代用資材は一切使わずに、最高の設計、最高の工員、最高の資材で造られたのです。

世界一の戦艦ということは、それだけでもちろん素晴らしいのですが、私は、大和のエ

ピソードには、さらに素晴らしいことがもう一つあると思っています。それは、呉工廠 자체も、最初から世界的な規模からスタートしたということです。技術の進歩の先を読み、すでに高い展望を持っていた当時の人々は、呉に大和の建造命令が来た時に、「はい、わかりました」と言って、すぐに起工できたのです。では、どこで起工したか？ 造船ドックです。その造船ドックはいつできたのか？ それは、明治末にはすでにあったのです。1万tか2万tの船を造れば巨大だと言われた時代に、7万t近い船が造れるドックを、すでに持っていたのです。

それは、当時の人々が、将来はこのぐらいのスケールまではいくだろう、必要だろうということで、世界一の大和を造るに足るスケールと、技術プランを展望していたということを意味します。そして、もう一つ感心することは、当時においてはおそらく誇大妄想的なスケールだったであろう、巨大な造船ドックのプランに対して、「よかろう」と印を押して承認した側の度量です。

明治時代のすごさ、奥行きの深さは、そういうところにあるのだと思います。昭和の技術で造っているようでも、実は、明治の人間が築いた施設がなければ、大和は造れなかつたのです。そういう素晴らしい施設、素晴らしい設計、素晴らしい資材、すべてがまとまって、昭和12年から16年にかけて建造されたのが、大和だったのです。

ですから大和は、単に巨大な戦艦と言うよりも、技術に対する日本人のセンス、さらに、日本人がどのように将来を展望していたか。そういうものが、すべて凝縮した創造物ではないかと思っています。

そのように考えると、大和というのは非常に面白い面が沢山あります。大和ミュージアムは大和が看板なので、もちろん「大和はす

ごいですよ」という話をするのですが、実は、大和には“すごくない”部分もあるのです。私が言うとちょっと変ですが、やはり戦艦というのは国防の根幹ですから、いざという時にきちんと働けないといけません。先端技術というのは、カタログ的には素晴らしい能力かもしれません、予想外のトラブルが起こる可能性も秘めているのも事実です。戦艦大和の計画も、スタートの時点では、まさに先端と言うべき、どの国も考えつかなかつたような素晴らしいものでした。

例えば、当時としてはほとんど例のなかつた、戦艦の推進器をすべてディーゼルにしたというプランです。なぜディーゼルが素晴らしいかと言うと、戦艦というのは基本的に、いざという時には戦場に出ますから、防御の面も考えなくてはなりません。大きなボイラーを積むには、大きな煙突が必要です。どんなに立派な戦艦を造っても、船の真ん中に大穴を開ける必要があるのです。もし、そこへ弾が飛び込んできたら、おしまいです。ところがディーゼルは、排気はパイプで済むので、そのような大きな穴を開けずに済みます。防御の面から言っても素晴らしいのです。

また、機動的な意味でも、普通のボイラーは完全に火を落とすと、出発までに丸1日ぐらいかかるかってしまいます。火を入れて蒸気の圧力を高めて、それから出航です。ところがディーゼルでしたら、その場でスタートして、すぐに動けます。当然燃費も良いので、普通のボイラーよりも長く走れます。

普通に考えると良いことだらけです。ところが、当時の先端技術で作った大和用のディーゼルを、1万tほどの潜水母艦「大鯨」で実際にテストしてみると、まったくエンジンが動かない。陸上のテストではうまくいったのに、海上では機能しないということは今でも時々あるようですが、いざという時にこの

ようなことではいけないということで、非常に理想的なエンジンでしたが、従来どおりの安全な蒸気タービンエンジンに戻したのです。他の面でも、いざという時動かないようでは取り返しがつかないということで、確実性を狙ったため、全体で見ると 80 点ぐらいの船になったのです。無理をしないということも一つの技術的判断ですから、仕方ないのかもしれません。

ただ、大砲に関しては世界最大ですから、これは文句なしに最先端です。大和ミュージアムには、大和ができるまで世界一だった戦艦「陸奥」の 41 センチ砲の砲身が 1 門置いてあります。1 門 120t あります。ところが、大和の大砲は、1 門で 160t あります。160t の鉄を削り出すためには、200t ぐらいの素材がないと作れません。25m ぐらいの長さの 200t もの鉄を自由自在に振り回わせる旋盤があったというのもすごい話です。としたとてつもない施設、とてつもない素材、とてつもない技術が使われたのです。

そして、昭和 16 年に、戦艦大和は完成しました。しかし、竣工の一週間前に、すでに日米の戦争が始まっていたのです。

機械というのは、人間が使うことによって動いてはじめて、機械と言えるのです。置いてあるだけでは、ただの鉄の塊です。さまざまな努力の成果から造られた大和は、ハードウェアとしては、非常に素晴らしいものでした。では、実際の戦艦としてはどうであったのか？ ここからは、使う側の人間の問題。それについて私はいつも、「これは 0 点でした」という説明をしているのです。

では、理想的な戦艦とはどういうものなのか？ それは、戦うことではありません。軍備というのは本質的には抑止力ですから、世界一の戦艦を持っていることをプレッシャーにして、あらゆるトラブルを回避する。外交

交渉のノウハウを持ち、その一部の“てこ”として戦艦を使う。戦艦あるがゆえに衝突のない外交をして、20 数年無事に過ごしてスクラップになるというのが、戦艦としての一番理想的な一生なのです。

ところが、大和は実に不幸なことに、竣工した途端に戦争が始まってしまった。日本は技術の導入には最大級の努力を払いましたが、それをいかに使うかというオペレーション部分についての研究は、非常に遅っていました。ですから、日本の海軍は大和を抱えて、いつかうまく使いたいと思っているうちに、とうとう使えなくなってしまった。もうとても使えないという状況になって、「沈んでこい」と言わんばかりの作戦に出すわけです。そして、3,000 人以上の乗組員とともに沈めてしまうという、悲劇的な末路をたどるのです。

これは、技術というものの一つの側面です。いかに立派な機械であっても、使い方によっては、機能を発揮することなく、無駄以上の悲劇を招くこともある。そういう面が、大和には、非常に色濃く出ているのです。

ですから、大和ミュージアムでは、「大和は、すごい」というだけではありません。日本人がいかに努力して、大和を造ったかという部分においては、そのとおり素直に素晴らしいものがありました。しかし、これがいかに使われ、どのような結果をもたらしたかということについては、甚だしく失敗であった。その両面をきちんと見ないと、大和を見たことにはならないと思うのです。

明治期に技術の導入が非常にうまくいったという話をしましたが、ハードウェアの導入と同時に、いかにこれを使うかというソフトの導入もすべきであったのです。しかし、明治初期のアジア情勢では、もたもたしていると日本の国自体が植民地化されるかもしれないという危機感の中にありましたので、とり

あえず他のことはさておいて、軍備としての軍艦を造るノウハウが欲しかった。それで、まずは必死に技術の導入をしたのです。そのために、いかに上手に使うかという部分が遅れてしまったのです。

ですから、日本人の留学生も技術留学生は非常に多いのですが、オペレーションやソフトの部分、つまり、戦争や外交に関する哲学的な面を研究した留学生というのはあまりいないのです。技術と同じレベルでソフト面も導入してはじめて、機械としての存在が全うできたのですが、時代の背景が、日本にそれを許しませんでした。太平洋で日米が衝突せずに平和な時期がもう少し續けば、大和ももっと立派に使われ、スクラップになるまで平和な太平洋の海を無事に走っていたかもしれません。それができなかつたことが、非常に残念に思われます。

大和ミュージアムでは、そのような技術と人間の接点の部分にも、沢山の展示や説明を行っています。機械は人間が考え、人間が作り、人間が使うもの。そこを離れたら、機械はただの金属の塊になってしまいますことを知つていただきたいのです。

■先達の経験を将来に生かす

そして結局、大和は九州沖で沈没してしまうのですが、それがきっかけのように日本は終戦、そして戦後を迎えます。ここでもう一つ、呉の歴史の大きなポイントが来るのです。呉は、非常に大規模な6回の空襲で、日本の主要な都市同様、焼け野原になってしまいます。しかし、ここで立派だと思うのは、わずか10年、昭和31年頃には、日本は造船量で再び世界一になるのです。

明治初年からわずか30年でヨーロッパの技術に追いついたことも、当時の状況を考え

れば大変なことですが、焼け野原からわずか10年で世界一になった。世界一というのは、本当に大変なことです。その爆発的な回復力も驚くべきですが、その原動力の最たるもののが造船であったということが、呉の歴史の中で、一つの誇るべき部分であると思っております。

まったくのゼロから世界一というのは、素晴らしいことですが、また一方では、そんなに難しいことでもなかったのかなという思いもします。終戦直後の当時の現場の人々は、少し前まで呉工廠で軍艦を造っていた人。中堅の人たちは大和を造っていた世代なのです。そのような古い方々は、最近ではもうほとんどおられませんが、以前は、「大変だったけど、タンカーや商船というのは、軍艦を造ることを思えば簡単なものだよ」と語る年配の方もいらっしゃいました。本当に、戦後はすごかったのですね。極めてストレートに、簡単にそう言われるのです。当時の一流の職人さんたちは、十分に腕を振るう場所さえあれば、「最初から世界一なのだから、今だって世界一」という気持ちで、仕事をされていたのですね。

そういう部分も、きちんと伝えていきたい。歴史には、本当に素晴らしい面と、これは失敗だったという両面があるのです。両方を知つてはじめて、歴史を理解したと言えるのです。歴史は多面的なものですから、さまざまな面を見ることによって、立体的に理解することが大切です。地味ですが、「ああ、なるほど。面白い歴史があるのだな」と感じていただく。そういうところに、大和ミュージアムの一つの特徴があるのではないかと思います。

歴史展示の隣には、本物のゼロ戦や人間魚雷「回天」など、実物の史料が展示してあるコーナーがあります。なぜ、大和ミュージアムにゼロ戦なのか？ 呉海軍工廠の隣には、

広海軍工廠という、大正時代から飛行機の開発では非常に先端的な作業をしていた工廠があり、その歴史も地域として引き継いでいるのです。呉というのは、造船技術、そして航空技術においても、常にピークにあった都市なのです。

世界一の大和同様、飛行機においても、航空エンジンから機体まですべて自国で開発し、量産できた国というのは、太平洋戦争終結まで、アジアでは日本だけでした。特に航空エンジンは、今でも自国生産・開発できる国というのはそう沢山ありません。飛行機は造るけれどエンジンは他からライセンスで持ってくるというのが普通です。そういう中で、レシプロエンジンのゼロ戦は、先端的なものでした。

大和ミュージアムのゼロ戦は、琵琶湖から引き上げたものですが、このエンジンを修理していただいたのは、マツダさんです。現在エンジンを作っている人も、航空エンジンを見ると、「本当にすごい」とおっしゃいます。なぜなら、航空エンジンは、今でもなかなか作れないものだからだそうです。自動車のエンジンは、調子が悪ければ路肩にとめて、ちょっと覗いて調子を見ることができます。しかし、飛行機のエンジンは、調子が悪ければ、そこで落ちてしまう。ですから、耐久性や安全性に対するハードルが桁違いに高い。70年も前に、よくもこんなエンジンを開発して、大量生産したものだと。今見てもこのエンジンは“すごい”ということです。

そうしたことを70年も前にクリアしていた底力や素養、知識、能力が、戦後の日本を立ち直らせた原因の一つではないかと思います。そうしたことを思いながら、一つひとつを見ていくと、本当に素晴らしいものを感じます。そして同時に、大失敗した部分もある。今、なぜ歴史を振り返るかというと、これら

の経験や体験を、将来に生かさなければいけないからです。

二度とすることがない、また絶対にしてはいけない体験だと思えばこそ、戦争体験というものは貴重なのです。それらの貴重な体験を、歴史的にきちんとした形に整えながら、大和ミュージアムでは説明・展示していきたいと考えています。

呉、大和、ものづくりの話ということで、言いたいことはほぼ終わりました。では、大和ミュージアムがこれからどうなるか？ どういうふうにしていかなければならぬか？おかげさまで、開館2年半で350万人という来館者があり、地域のローカルな博物館でありながら、日本でベスト5にずっと入っています。あり得ないぐらいの成果ですが、これは私に言わせると、ありがたいスタートダッシュがうまくいったというに過ぎません。博物館というのは、50年、100年と、息の長い活動です。

ですから私としては、たとえ来館者数が現在の半分になったとしても、きちんとした館として、日本中どこにもない史料・展示・説明をしながら、人々に、「船のこと、技術のこと、ものづくりのことを知るには、まず呉の大和ミュージアムに行ってみなくては」と思っていただけるような施設にしていきたいと考えております。

なかなか意を尽くせないところもありましたが、私の話はこのぐらいで終わらせていただきたいと思います。本日は、どうもありがとうございました。