

2021年8月27日

国土交通省 関東地方整備局 京浜河川事務所 所長 竹田 正彦 殿

産業遺産学会



会長 横山 悦生



## 「多摩川スピードウェイ」観客席の現地全面保存と 治水対策との両立に向けた工事計画見直しの要望書

時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

日本初の常設サーキット『多摩川スピードウェイ』跡地（神奈川県川崎市中原区丸子天神町）に現存する観客席について、本年7月に通達された築堤工事（10月着工予定）により全面取り壊しの計画が進行していることに強い関心と懸念をもって注視しております。

この観客席は全長350mにわたって1936（昭和11）年竣工当時の状態が維持されており、当会は他に類例がない世界的にも重要な歴史的構造物であると認識しております。加えて、戦前に多摩川スピードウェイに携わった企業や人材は、戦後の自動車産業の発展において主導的な役割を担っており、産業文化史の観点でも重要な産業遺産であると考えます。

わが国には、河川関連での歴史的構造物保全について多くの成功事例が存在

しておりますが、現在の計画には観客席の保全を前提にした工法が検討されることなく、当初より取り壊しを予定されていると承知しております。本工事は洪水処理能力向上が主目的であると理解しておりますが、既存築堤や観客席に対する適切な補修・強化工事で現代の性能水準に引き上げることで、本目的と観客席保全とは両立可能であり、そのためにも歴史的構造物保全の専門家による検討を強く望みます。

また一部報道では、観客席の一部を部材として使用した「モニュメント」の検討が伝えられていますが、産業遺産の価値保持には「全体性」の維持が肝要であり、現地での全面保存を前提に本工事は検討されるべきであると考えます。

以上、治水対策を万全に施した保存方法に基づく安全性確保と文化的価値維持の両立に向けた高い見地からのご英断を期待し、本要望書を提出いたします。

## 記

### 要 望

多摩川スピードウェイの観客席の文化的、産業遺産的価値をご理解の上、現在計画中の工事内容（2021（令和3）年10月着工予定）を早急に見直し、観客席の現地全面保存と洪水処理能力向上に求められる堤防強化とを両立するべく、歴史的構造物保全技術の専門家を加えて工法・工事計画の再検討を実施していただくことを要望いたします。

川の流れをみるとわかるように、多摩川は左岸の多摩川台地の方に大きく湾曲し、右岸側には河川敷が大きく広がり現在は運動公園（かつては多摩川スピードウェイ）がつくられています。多摩川スピードウェイ観客席の存在が、治水上、危険物であるとか、治水のネックになることは考えられません。多摩川スピードウェイ観客席の存在が原因で治水上、問題を起こしたことがないことは、少なくとも竣工以来の 85 年間の実績が物語っています。

## 要望の理由

### （1）歴史的構造物としての価値

河川の築堤にコンクリート製の階段席を設けた、他に類例がない大規模な構造物であること。全長 350m にわたり 1936（昭和 11）年の竣工当時の原型が保持されており、川砂利を多く含むコンクリート材や、一説には鉄道技術者が関与したと伝えられる当時の工事技術を後世に伝える上でも重要な歴史的構造物である。

### （2）日本の自動車産業発展の礎として重要な産業遺産

多摩川スピードウェイで戦前に行われた自動車レースは、国産小型自動車の産業振興のために商工省が後援し、本田技研創業者の本田宗一郎氏など戦後の自動車技術開発・産業発展で主導的な役割を担った数多くの

人物が携わっている。すなわちここで育まれた技術・経験なくして、戦後の自動車産業の飛躍的発展は起こりえず、その礎である多摩川スピードウェイの跡地、特に当時の姿を唯一残している観客席は重要な産業遺産としての資格を有していると考えられる。同時期に竣工した日産自動車横浜工場 1 号館（現横浜工場ゲストホール・エンジン博物館）が近代化産業遺産に認定されていることも、このことを裏付けている。

### （3）世界的にも稀有なサーキット観客席であること

現存する、戦前に造られたサーキットの観客席は世界的にも非常に稀有で、多摩川スピードウェイの他にはドイツのアヴス（AVUS）、フランスのランス＝グー（Reims-Gueux）の 2 例のみと見られる。これは、今日まで使用されているサーキットの場合、新たな観客席に造り替えられること、またサーキットが廃止された場合には跡地が他用途に転用されて取り壊されることが通例のため、戦前の観客席は保全されにくいことが理由である。

なお多摩川スピードウェイの存在については、当会の一部の会員は知っていても、「世界的にも稀有なサーキット観客席」であることの位置づけはできておりませんでした。今回、関係者からこの事実をお聞きし、全面保存がなされた段

階で、当会の推薦産業遺産として認定したいと考えていることを付け加えます。

経済産業省の近代化産業遺産に認定されなかったことも、当会の努力が足りなかったことと合わせ、認知度が低かったことが原因と考えられます。

#### 産業遺産学会について

産業遺産学会は1977(昭和52)年、産業考古学会として発足し、産業遺産や関連資料の調査・研究、保存活動を続けてきました。今日では文化財に指定・登録される産業遺産が増え、「石見銀山遺跡とその文化的景観」や「富岡製糸場と絹産業遺産群」、「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」など世界遺産が誕生するまでになりました。しかし、学会設立当初は社会の産業遺産に対する認識は薄く、多くの価値ある産業遺産が顧みられることなく取り壊されました。そこで産業考古学会は1979(昭和54)年、保存要望活動を始め、1996(平成8)年には旧新橋停車場遺構、2020(令和2)年には高輪築堤の保存要望書も提出しました。また、1983(昭和58)年には功労者表彰制度、1985(昭和60)年には推薦産業遺産制度を創設し、碓氷アプト線遺構や奥羽本線板屋峠鉄道施設群などを認定してきました。2020(令和2)年4月には、研究を進化・発展させ、保存から活用に向けた活動を活発化させるため、産業遺産学会に改名しました。

なお、本要望書に対するご回答につきましては、9月10日(金)を目途に、下記産業遺産学会事務局宛にいただければまことに幸甚に存じます。

#### <問い合わせ先>

事務局 担当：伊東孝 (Tel. 090-4832-1580、E-mail [ponte3890@gmail.com](mailto:ponte3890@gmail.com))

〒113-0033 東京都中央区新川 2-22-4

株式会社共立気付

Tel.03-3551-9891、FAX:03-3553-2047

以上