

平成25年度(2013年度) 秋季特別展

吹田操車場開業90年・名神高速道路開通50年記念

「交通の20世紀—吹田操車場と名神高速—」

会期 平成25(2013)年 **10月12日(土)～12月1日(日)**



▲吹田操車場の全景



▲建設中の吹田サービスエリア (西日本高速道路(株)提供)

平成25(2013)年は、東洋一の操車場といわれた旧国鉄吹田操車場が大阪を通る貨物や大阪を発着地とする貨物をさばくために、大正12(1923)年7月に開業してから90年です。また、名神高速道路が昭和38(1963)年7月に日本初の都市間高速道路として吹田を含む栗東IC—尼崎IC区間(71.1km)に開通して50年となります。

吹田は、鉄道貨物輸送が盛んだった時代に操車場が建設され、またモータリゼーション(車社会化)の到来とともに名神高速道路の建設、さらに吹田ジャンクションの建設と、20世紀以降は貨物輸送の拠点として大きな役割を果たしてきました。

この特別展では、鉄道と自動車による貨物輸送の20世紀を振り返ります。その中でも特に、吹田を拠点の一つとした吹田操車場と名神高速道路の変遷について、近代産業の発達や当時の社会状況などとともに紹介します。

操車場・高速道路、物流結節点としての吹田の今昔

吹田市の代表的景観として、昭和40年代まではアサヒビール工場・東洋一の国鉄最大の吹田操車場・千里ニュータウンがその特色とされてきました。幼少の頃、吹田出身の母は東海道線に乗るたびに、吹田駅を通過する辺りで、まず祖父が勤務したアサヒビール工場、それから国鉄吹田操車場の壮大な景観を自慢げに指差して子どもに語ったものでした。吹田操車場が開業して90周年、名神高速道路が開通して50周年にあたり、物流結節点として吹田の今昔を語るとともに、その今日的意義について考えてみたいと思います。

吹田操車場がその貨物列車編成の機能を終えたのは、昭和59(1984)年2月のことであり、それからもう30年近い歳月が流れました。操車場とはどのようなものか、わからない方も増えてきたと思われます。現在の貨物列車は特定のターミナル相互を直行するコンテナ列車のみとなっていますが、従来は全国のほとんどの駅で貨物が扱われ、国鉄だけで数十万両の多種多様な形式の貨車が在籍していました。これらの全国の数千の駅から数千の駅へ貨車を直接に走らせようとすると、無限大に近い駅の組合せに対して貨物列車を運行しなければならなくなり、それは現実には不可能なことだったのです。そのため、いったん各駅から集結貨物列車で貨車は最寄りの操車場に集められ、そこで入れ替え作業の後に拠点間貨物列車に編成されて相手先方面の操車場に送られます。到着地の操車場ではまた入れ替え作業の後に貨車を解結貨物列車に仕立てて、最終目的地の駅に送るというシステムがとられていました。言わば、吹田操車場は今日の国際物流の世界最大級のハブ港湾やハブ空港であるシンガポールのような機能を果たしていたのです。

吹田操車場には3つの機能がありました。一つは、大阪市内および京阪神近郊の各駅に貨車を受け渡しする貨物列車を組成する機能

でした。二つには、米原・亀山・竜華(八尾市)・梅小路(京都市)・東灘(神戸市)・福知山・姫路の各操車場との間で貨物列車を運行し、近畿地方の貨物輸送の中心となる機能でした。三つには全国的な拠点機能です。新鶴見(川崎市)・稲沢(愛知県稲沢市)・岡山・幡生(下関市)・門司など、東海道本線・山陽本線の各地の大操車場との間で貨物列車を送り、首都圏・東海地方と近畿・山陽地方を結ぶとともに、宇高連絡船を通して四国方面、関門トンネルを経由して九州方面との間の拠点となっていました。また大阪・青森間の日本海縦貫線の西側の拠点の操車場でもあり、富山・東新潟・青森へと貨物列車は仕立てられ、青函連絡船とも連絡していました。つまり西日本全域と北陸・東北・北海道方面とを連絡する国鉄最大の全国的拠点となっていました。

吹田操車場では、日中深夜を問わず、危険な貨車入れ替え作業が行われ、新卒若年労働力が必要とされました。国鉄では全国の操車場に併設して鉄道教習所を設けましたが、吹田では片山町に鉄道学園が置かれました。また操車場に併設されて機関区・貨車区・国鉄吹田工場といった車両検査保守部門、保線区・建築区・工事区といった施設管理部門、電力区・信号通信区といった電気部門や貨物列車に乗務する車掌区などの現業機関がおかれ、吹田は鉄道の町の様相を呈してきました。市内には国鉄職員とその家族が多く居住し、鉄道官舎街も形成されました。

しかし、戦後から高度経済成長期を経て、日本の自動車産業が発展し、自家用・営業用のトラックが普及するようになると、鉄道貨物輸送は衰退していくようになります。特に市場原理のもとでは、企業は金融機関から融資を受けた投下資金について、できる限り早く商品を売却して回収して返済をし、さらに融資を受けて拡大再生産を行わないと企業間競争に勝つことはできません。そのため、流

通システムの高速化・情報化が必要となります。このことを経済地理学では、「資本の回転を高めるために時空間の圧縮が行われる」という言い方をします。このような社会的背景を受けて、高度経済成長期以降、政府も空港や高速道路など、高速交通体系の建設・整備に力を入れるようになります。鉄道貨物輸送は、操車場の入替作業や駅頭での荷役作業が必要となるなど、労働集約的であり、線路や巨額の設備を建設投資し、維持し、減価償却をはからなければならないなど、固定資本費が高くつきます。専門的に言えば、「通路経費を負担しなければならない」ことになります。さらに荷主と駅の間で、通運業のトラックの費用も負担しなければなりません。それだけ、鉄道貨物輸送は時間もかかり、コストも高つく、不利なものとなっていったのです。

一方、高速道路を利用する自動車輸送は、鉄道のように通路経費を直接に負担することはなく、固定資本費は少なくてすみ、フレキシブルで有利なものとなっていったのです。市中にトラックが普及し、運転の技能をもつ人が増えると、車両や従業員の確保も容易となり、ますますそれはコストの上でも、時間的にも有利なものとなっていきました。たとえば、トラックで直送することによって、コストが高くついても、商品の在庫の回転を向上できれば、全体として企業はコストを低減し、利益を上げることができます。

さらに昭和48(1973)年と昭和54(1979)年に生じた二度にわたる「石油ショック」は日本経済に高度経済成長期の終焉をもたらしました。その結果としてもたらされた産業構造の転換により、石油化学・鉄鋼・セメント・石炭などの鉄道貨物の大口荷主であった重厚大型・素材型の重化学工業が衰退し、その後は、電子・ハイテク・自動車など軽薄短小型・高付加価値型産業が日本経済の発展をリードすることになりました。このような変化を反映して、貨物輸送(物流)の中心も、小口・短距離・軽量・高頻度で、余分な在庫を持たないジャスト・イン・タイム型の配送に

変わってきました。そのことも、高速で小口の輸送にフレキシブルに対応できる高速道路を利用する自動車輸送に有利なものでした。

ところで、旧来の鉄道輸送における操車場システムの機能は、今日において全く滅び去ったものなののでしょうか。私にはそのようには考えられません。今日の物流において最も重要なことは、グローバルにジャスト・イン・タイムに納入するシステムを確立することです。しかし、全ての1個1個の荷物を直送することは、かえって労力やコストがかかって不可能なことです。そこで発送元の国において、自動車部品や電子部品のサプライヤーから部品を集荷する vendors-consolidation(集荷センター)が設けられ、そこから集荷された貨物が海上コンテナや航空機で幹線集約輸送されます。到着先の国においては、cross-dock(配送納入センター)にいったん納められ、そこから完成組立工場に必要な時に、必要な量だけ納入されるシステムがとられます。また大手宅配便業者も、全国各地に集荷センターと配送センターを設けて、各家庭からの集荷・配送に対応するとともに、各センター相互の間は、大型トラック・鉄道コンテナ・航空機・海運を利用して幹線集約輸送を行っております。そのように考えましたときに、今日でも吹田操車場が果たしてきた物流の中継機能は別のかたちで生き残っているのではないかと思います。

また物流施設は近隣住民にとって、社会的迷惑施設である一面ももっております。吹田市は万国博覧会の開催をきっかけとして、名神・中国道・近畿道の結節点となりました。しかし、関連する北大阪トラックターミナルや大阪貨物ターミナル駅をはじめ、大規模な物流施設はアクセス道路や広大な敷地を確保できる利点から、主に隣接する茨木市域や摂津市域に立地してしまいました。さまざまな物流の変化とともに、これからの吹田の物流について思いをめぐらせていきたいと思います。

(桃山学院大学経済学部教授 野尻亘)

吹田操車場から吹田信号場、そして吹田貨物ターミナル駅へ

東洋一のハンプ操車場の誕生

国運の隆盛に伴う貨物量の増加により、商工業の中心地である大阪市の北側に大正8(1919)年から4ヶ年、当時の金額にして500万円という巨費を投じ、吹田操車場は完成しました。大正12(1923)年5月に第一期工事を竣工、6月1日から試験作業、そして7月1日に開業をしました。開業当時は一日の取扱両数が2,000両でした。その後順調に取扱量を伸ばし、昭和初期には3,500両／日とし、本邦一の大操車場となりました。

時代は戦乱を強めていきましたが、満州事変を契機として取扱量は年々増加し、国内外物資の移動激増に應えるため、昭和15(1940)年3月再び工事に着手し、昭和18(1943)年9月25日に完成。取扱能力8,000両／日の名実ともに東洋一のハンプ操車場となりました。このように吹田操車場は、その性能・規模を最大限に利用し、昭和初期から戦後の高度成長期を支えてきました。しかし、ハンプ作業は小高い人工の丘から下り坂を利用して貨車を自走させ、行先方向別に仕訳線に進入させるといった作業を伴います。貨車1両毎に職員が丘の上から添乗しブレーキをかけていました。そのようなハンプ作業は重労働で、また危険度も高かったのです。

カーリターダー(貨車自動制御装置)の登場

そのため、転走貨車のブレーキを自動的に行う装置が登場します。ハンプから仕訳線の間に制動ケタを設置し、そこを通過する貨車の車輪を圧縮空気圧の力で停車させる画期的なシステムでした。吹田操車場では、昭和27(1952)年に上りハンプに、昭和32(1957)年には下りハンプに、日本では新鶴見操車場に次いで早く配備されました。



吹田操車場のカーリターダー(貨車自動制御装置)

吹田操車場の終焉

東洋一の操車場と呼ばれ、国鉄の技術力を結集して配備したカーリターダーをもってしても、モータリゼーションの押し寄せる波には勝てず、取扱量も減少の一途を辿ります。最大8016両の取扱車数を誇った大操車場も昭和50年代には3000両以下となり、絶えず動いていた貨車も、留置だけの状況が増えてきました。

昭和59(1984)年2月1日のダイヤ改正により、約60年間続いた操車場機能を有したヤード系貨物輸送は全廃となり、その歴史に幕を閉じることとなりました。

吹田信号場の誕生

昭和59(1984)年2月1日以降は、駅の使命も操車場を使用した貨車の輸送から、東海道線の要所である吹田付近の茨木～宮原操車場、新大阪、鳴野間の信号制御をし、運行管理という面で鉄道貨物輸送、さらに旅客輸送を支えることになりました。

その他、山陽・北陸の各本線と城東貨物・梅田・大阪貨物ターミナルの各線間の分岐点に位置していることから、貨物列車の分割・併合や機関車の付替えを行っていました。

また、平成13(2001)年11月24日には吹田機関区構内に梅田駅構内から貨車検修庫が移転し、貨車検修に関わる入換作業を担うこととなりました。JR貨物関西支社における機関車・貨車の基地として、吹田はより一層重要な拠点となったのです。

そして吹田貨物ターミナル駅

吹田操車場開業から90年目となる平成25(2013)年3月16日には、吹田貨物ターミナル駅が国内の物流の大動脈である東海道本線上に新しく開業しました。E&Sシステムを採用した最新のコンテナホームと、吹田貨物ターミナル駅始終着列車ホームという2種類の機能を有したコンテナホームを備えました。

いつの時代も、私達は荷物に託された思いを、モノの流れを止めずお届けすることを最大の仕事として、様々な輸送モードと連携し、安全で安心な物流を提供していきます。

(JR貨物・吹田貨物ターミナル駅駅長 中俣秀康)

よみがえった『大阪附近線路図』

JR貨物・吹田貨物ターミナル駅の輸送本部には、昭和15(1940)年～18(1943)年頃に作成された『大阪附近線路図』が保管されています。この線路図には、立地条件の良さから大阪の代表的な物流拠点だった梅田駅(本年3月16日に営業終了)のほか、大阪附近の貨物輸送の拠点が詳細に描かれており、当時の貨物輸送の実体を知る上で非常に貴重です。この『大阪附近線路図』がこのたび修復を終え、当館で始まる秋季特別展「交通の20世紀—吹田操車場と名神高速—」で一般公開されることになりました。

この『大阪附近線路図』が作成されたのは、日本が戦争に突入していた頃のことです。昭和6(1931)年の満州事変と翌年の満州国の成立により、日本と中国大陸を結ぶ物流ルートが活況を呈し、特に大陸に近い西日本方面への鉄道貨物輸送量が増加しました。また、昭和12(1937)年には日中戦争がはじまり戦時輸送体制に移行したため、鉄道は軍事輸送の手段としても大いに活用されたのです。そのような状況の中、関西地区の中心ヤードであった吹田操車場は当時、一日最大貨車取扱

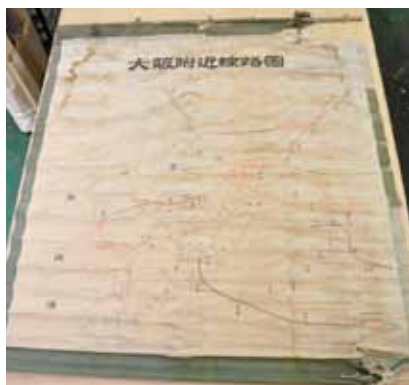
可能量3,000両のところ、昭和11(1936)年に入り取扱規模が繁忙期にはその1.5倍を超えることもありました。そこで、下り方向別ハンプと仕訳線を新たに設け、上下仕訳線を分離する工事を行い、昭和18(1943)年には取扱規模を倍増させたのでした。昭和16(1941)年には、すでに太平洋戦争が開始されており、物資が不足したため車両の製造が難しくなり、戦時体制の中で貨車は吹田操車場をはじめ多くの貨物輸送の拠点でも能力を超える負担を強いられることになっていたのです。

JR貨物・吹田貨物ターミナル駅の現駅長・中俣秀康氏は、『大阪附近線路図』をJR岸辺駅附近にあった吹田操車場・吹田信号場の旧駅舎の倉庫で発見しました。保存状態が非常に悪かったため、修復を業者に依頼し、約半年をかけて公開が可能な状態にしました。吹田操車場は、「東洋一の操車場」と称えられた日本三大操車場の一つとして吹田の近代史を彩っています。その吹田操車場にまつわる大阪附近の当時の線路状況が一目でわかる『大阪附近線路図』をぜひご覧ください。

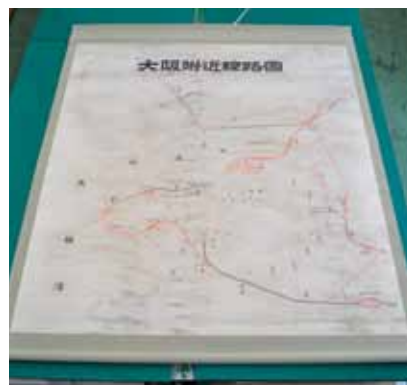
(五月女賢司)



左)『大阪附近線路図』(部分)(JR貨物・吹田貨物ターミナル駅輸送本部 蔵)



中)修復前の『大阪附近線路図』(写真提供:(株)工房レストア)



右)修復後の『大阪附近線路図』(写真提供:(株)工房レストア)



当館の博物館協議会議長としてたいへんお世話になっている一瀬和夫さんに、博物館の学芸員を経て、現在大学教育に関わっておられるユニークなお立場から博物館に関するご意見や要望をおうかがいました。

一瀬 和夫（いちのせ・かずお）

大阪府教育委員会発掘担当技師、大阪府立近つ飛鳥博物館学芸員を経て、現在京都橘大学教授。博士（文学）。専門は考古学・博物館学。吹田市立博物館博物館協議会議長



まず、最初に博物館との関わりについておうかがいます。

——小・中学生の頃、描いた絵が入選して、大阪府立美術館に展示してもらったのを毎年見に行っていました。これが博物館との最初の出会いです。高校1年生の初めの高松塚古墳の発掘報道がきっかけで考古学に関心を持ち始め、大学に入学後、考古学を勉強し始めましたが、そのころは学芸員は部屋にこもっているイメージがあり、私には向かないと思っていました。卒業後は大阪府教育委員会に就職し、200か所以上の現場をこなしました。しかし、博物館建設準備室へ異動になり、発掘から離れて暗い博物館へ行くのはショックでした。しかし、実際、博物館に行ってみると、かなり事情は変わりつつあって、博物館を設計するのは楽しかったし、貴重な資料の取り扱いをはじめ、人任せにできない力仕事が多く、24時間仕事がある結構過酷なものでした。

近つ飛鳥博物館について

近つ飛鳥博物館ではいろいろなワークショップを積極的に手がけられたようですが。

——オープン直後の入館者ラッシュが落ち着き、歴史セミナーの参加者も減ってきたので、ワークショップをはじめました。講演会とワークショップでは参加者の関心が全く違いました。例えばワークショップではカブトを作りたい人だけが集まり、講演会ではカブトの歴史的展開を知りたい人だけがきました。また、阪神淡路大震災でボランティア意識のあり方が変わってきて、ワークショップの実施など多様なニーズの受け皿としてボランティアにお願いする機会が増えました。博物館活動の

バリエーションを増やすには追い風になりました。体験型の博物館が社会的に要求されるようになってきていたのだと思います。

ワークショップでは学校へも出かけたのでしょうか。

——学校へは小学生でも熱心に耳を傾けてくれるワークショップをまずやってから、近つ飛鳥博物館のテーマである古墳や飛鳥時代に関連するプログラムに近づけていこうと考えました。ブルックリン子どもの博物館の全米、カナダを巡回する「グローバルシューズ展」の企画展に近つ飛鳥博物館が参加した時、このプログラムの中に子どもたちに絵や詩をつくってもらうワークショップがありました。その進行と道具などは詳細な指示があり、その指示書はたいへん優れたもので、100%の小学生が食いついてきました。その後、館独自のオリジナルワークショップの立ち上げには苦労しましたが、「古墳人になりきってみよう」と称するものは納得できたものでした。1年かけてのプログラムでしたが、その一部で本格的に長さ25mの前方後円墳を学校の校庭に作り上げました。その他に、古墳時代の首飾り、かんむり、冑、甲、着衣、クツを作り、最後は衣装を身につける。さらに古墳時代人のストーリーを組み立てて、大道具、小道具も作って芝居を完成させました。全体に古墳人になりきるといのはアウトリーチでの出前先の学校の先生に好評でした。こうしたワークショップの実践は私の中の博物館に対する考え方を変えていきました。

応神陵古墳の発掘をだいぶされてますね。展示にはどう反映されましたか。

——博物館で日本一の大きさがあるインパクトをもつ仁徳陵古墳の模型を作ることになりました。仁徳陵古墳は周囲を溝で囲われ、そこも宮内庁の管理地となっていて、関連資料は発掘できませんが、応神陵古墳の周囲は民有地でその部分をかなり発掘できました。実際にはその成果がそのまま仁徳陵古墳の模型に反映されています。ただ、あの模型は仁徳や応神陵古墳に限った話題ではなく、日本の大きな古墳のあり方全般を例示し、周囲の展示資料と関連させる展示となっています。展示はお客さんにここを見てほしいという博物館のミッションとしっかりした関係性を保つことが大

切であり、ミッションを来館者に提示する装置が常設展示だと思います。この場合、仁徳陵古墳だけではテーマとする古墳時代を示すことができないので、古墳時代の社会をふんだんに盛り込んでいます。テーマからくる展示ストーリーがしっかりとっていると、利用者にも博物館のミッションが伝わりやすいと思います。

吹田市立博物館について

吹田市立博物館の考古学の展示には瓦や須恵器、新芦屋古墳がありますが、何かいい展示方法はありますかでしょうか。

——核は残して枝葉をつけていく。展示品を理解していただくためのシュミレーションを手を変え、品を変え、どんどんやってみる。展示品とリンクしたハンズ・オンもできるといいですね。瓦作り体験、桶巻きやミニチュア作りもおもしろいかもしれません。さわるだけでなく五感にうったえることが大切です。博物館のアンケートでは瓦は好評とはいえないようですが、ここの館の立地の原点は建設地のそばにある吉志部瓦窯跡で、博物館の立地の意味は館の使命として重要です。ですから吉志部瓦窯跡とリンクさせ、吉志部瓦窯跡があり、その横にその謎を解く博物館が立地しているんだと説明していくことがまず大切ではないでしょうか。吉志部瓦窯跡は公園としてすでに整備されていて、博物館からすぐに見に行けるわけです。両者を有機的につなぐことを考えてみるといいかもしれません。ただ、瓦ばかりでは地味なので瓦の前後の吹田の歴史を学ぼうとした時、吹田にも古墳があったという古い歴史が知りたい人には新芦屋古墳はインパクトがあるかもしれませんし、吹田は開発が進んでいるので、かつての千里丘陵の山だった頃を思い出すのに、いいツールになるかもしれません。

博物館と遺跡の関係について

遺跡に建設された博物館施設で何か参考になるものはありますか。

——考古学ではイギリスのヨークにあるヨービック・バイキングセンターが一番高い評価を得ています。そこはバイキング時代の遺跡の復元をしていて、見学者は乗り物で再現されたバイキングの村を順次まわっていくと、魚屋の前では魚の匂いがし、トイレの前ではトイレの匂いがする。店先からは人々の声が聞こえ、ひとまわりして出ると、バイキングの衣装を着れるコーナーがある。そして、村人の復顔根拠となった骨だとか、職人の道具な

ど出土品の展示説明があります。近所にある教会では子ども向けの発掘シュミレーションをして、そのプロセスを学習する施設もあります。もっと本格的な体験をしたい子は1週間単位などで実際の現場体験もでき、利用の広がりをもたせるために役割の違う施設があります。この一連の施設は核になる展示があり、必要に応じてさまざまな広がりをもたせて理解しやすく、工夫をこらしていく見本だと思います。先に言った相容れない知識優先派でも体験派でも理屈抜きで楽しめる施設です。

日本での成功例はありますか。

——日本ではなかなかうまくいきませんが、これは日常の博物館フロアで待ちかまえるインタープリターの教育訓練の違いがあるんじゃないかと思います。また、日本のワークショップではその開発者の意図を受け継ぐ努力をせずに、日が経つにしたがって、その場の利用者にうけることしかやらなくなるので、内容の軽いものになっていき、本来いいプログラムであったものが、最後はあきらめて終わることが多いように思います。つまり、日本の場合、質が保てません。ボランティアが育てて行けばいいですが、こちらの博物館でもその好例としては「ニュータウン半世紀展」のアンケートにある解説の女性が展示に詳しく親切だったと、好評だったようですから、そういった利用者とのインタラクティブな解説ができればいいですね。

この博物館と大学で共同して何かやれたらいいことはありますか。

——やっぱり吉志部瓦窯跡と博物館の関係性の問題ですね。ヨークのようなリンク性の開発。公園を散歩している人に博物館に来てもらうにはどうすればいいのか。一度学生に考えさせてみましょうか。学生は利用者でもあるので、その感想は参考になります。あと、モックアップとか試作品を展示させてもらって、展示提案できるようなワークショップができたと思います。関心が向いていない展示コーナーに人を誘導するにはどういう仕掛けをすればいいか。そもそも展示を作りっぱなしで、見ていただく努力をしていないかもしれません。アイキャッチになる展示の並び替えをしてみるとどうなるか。新たな展示を加えたらどうなるかなど、客の流れが変わるかどうか。結果、立ち止まってどういう会話をするかなど、行動観察を含めて問題解決につながることにできればいいなと思います。いろいろやってみることがいっぱいありそうで、楽しみです。

北大阪のミュージアムが国立民族学博物館に大集結！

北大阪ミュージアムメッセ 11月3日(日・祝)・4日(月・休)

11月3日(日・祝)と4日(月・休)に国立民族学博物館で、北大阪の7市3町(能勢町・豊能町・池田市・箕面市・豊中市・吹田市・摂津市・茨木市・高槻市・島本町)に所在する館種を超えたさまざまなミュージアムが一堂に集結する北大阪ミュージアムメッセを開催します。

展示ブースのコーナーでは各ミュージアムの紹介に加え、体験型の展示や勾玉、楽器、布草履、ペーパークラフト、江戸時代の紋切り、南蛮人ストラップ、EXPO'70グッズストラップなどの製作や甲冑試着などのワークショップが開催されます。また、各市町の観光協会からも地域ブランド品等の観光情報を盛りだくさんにお届けし、地域やミュージアムの魅力いっぱいです。

イベント会場では世界の珍しい楽器のレクチャーコンサート、ガムラン演奏、アフリカの民族楽器演奏、高松塚古墳の四神の着ぐるみパフォーマンス、「すいたん」「マチカネくん」「たきのみちゆずる」のゆるキャラショー、吹田市泉殿宮の「神楽獅子」や高槻市の「淀川三十石船船歌」といった地域の民俗芸能の上演など文化芸術イベントが繰り広げられます。

さらには万博記念公園内のEXPO'パビリオンなど園内の日本万国博覧会(EXPO'70)の遺産を解説付でめぐる散策ツアーも同時開催します。北大阪地域の文化資源を見て、聞いて、触れて、楽しみながら、その魅力を再発見する絶好の機会となること、請け合いです。

北大阪ミュージアムメッセは、北大阪の7市3町に所在する博物館・資料館、美術館、企業ミュージアム、大学博物館、動植物園などさまざまな種類のミュージアムが緩やかな連携をなす北大阪ミュージアム・ネットワークによって実施します。

北大阪ミュージアム・ネットワークは館相互の交流、情報交換などを通じて、地域文化資源の整備、活用に積極的に取り組み、博物館活動の充実と地域文化等の発展に寄与することを目的に組織されました。

これまでも北大阪ミュージアムマップの製作や連携広域講座、連携企画展示、企業との共同講座、地域伝統産業の掘り起こし、博物館を核とした地域史研究を進める市民歴史研究団体の共同によるシンポジウムや講演会、ネットワーク巡回展などさまざまな連携活動に取り組んでいます。



平成24年度シンポジウム「こんなんあんねん！
地域でがんばるいろいろミュージアム」



平成24年度ネットワーク巡回展