

Ⅱ．解 説

重要文化財（美術工芸品）の指定

<彫刻の部>

（有形文化財を重要文化財に 3件）

- ① 木造十一面観音立像（本堂安置）

1 軀

【所有者】宗教法人百済寺（滋賀県東近江市百済寺町332）

【法 量】像高249.0センチメートル

湖東の古刹として知られる百済寺の本堂（重要文化財）厨子内に安置される秘仏本尊像。扁平な正面観は、画像の立体化に慣れていない半専門的な造仏僧などの手になることを思わせるが、胸幅を広くとり胴部を締めた体型や、肉付けの大らかな起伏と自然な動きのある後ろ姿に奈良時代風がうかがえ、製作年代は8世紀後半に遡るとみられる。当代の在地社会の造像を考えるうえで見逃し難い作例と評価される。表面漆箔がよく残る保存状態の良好さも賞される。

（奈良時代）



② ^{もくぞうみろくぼさつざぞう}木造弥勒菩薩坐像

1 軀

像内に^{げんこう}元亨二年九月等の銘がある

【所有者】宗教法人^{さいだいじ}西大寺（奈良県奈良市西大寺芝町1-1-5）

【法 量】像高280.5センチメートル

^{じょうろく}丈六の弥勒菩薩像で、像内銘により元亨2年（1322）の製作と知られ、同年の^{えいそん}叡尊33回忌に合わせての造像とみられる。銘文に仏師名はみえないものの、作風より1310～20年代に各地の西大寺末寺の造像を多く手掛けた奈良仏師^{こうしゆん}康俊の作であることが確実である。鎌倉末期の記念碑的大作であることに加え、本山である西大寺に伝わる唯一の遺品で、同人の代表作と評価される。

（鎌倉時代）



③ もくぞうこんごうりきしりゆうぞう 木造金剛力士立像 におうもんあんち (二王門安置)

2 軀

【所有者】宗教法人石手寺 いしてじ (愛媛県松山市石手2-9-21)

【法 量】像高 阿形256.6センチメートル 吽形249.3センチメートル

石手寺二王門(国宝)に安置される二王像。二王門は文保2年(1318)の建立であるが、像は写実を踏まえた力強い作風に鎌倉盛期運慶派の特徴を示す。

仁治元年(1240)の年紀のある紙片が近世修理で見出された記録があり、これを製作年代とみてよい。門とともに伝来した当代二王像の秀作として注目される。

(鎌倉時代)



＜古文書の部＞

(有形文化財を重要文化財に 1件)

① 多賀城跡出土漆紙文書

151点

【所有者】宮城県（宮城県仙台市青葉区本町3-8-1）

宮城県多賀城跡調査研究所・東北歴史博物館保管

昭和45年、多賀城跡で日本で初めて大量の漆紙文書が発掘された。漆紙文書は、漆容器の蓋として再利用された古文書に漆が染み込み、地中で腐らずに残ったものである。赤外線撮影等による詳細な調査の結果、古文書であることが判明し、この発見以後、全国各地で漆紙文書の発見が相次いでいる。これらは、長く地中にあったことから、木簡と並んで、書かれた時代が確実に特定できる稀有な史料である。

多賀城は古代陸奥国国府・鎮守府であることから、これらの漆紙文書は物品の貢進や請求に関わる文書・田籍文書・計帳など公文書の多い点が特色である。さらに暦や典籍を書き写したものなど多様な内容である。日本史研究に漆紙文書という新たな史料を提供した点において、またこれにより東北古代史研究を格段に進めた点で、たいへん貴重である。

(奈良～平安時代)



計帳歴名 (9世紀後半)、土器に貼り付いた漆紙文書。右は赤外線写真

(東北歴史博物館提供)

<歴史資料の部>

(有形文化財を重要文化財に 3件)

① 鉄道省 営乗合自動車

てつどうしょうえいのりあいじどうしゃ

昭和五年、東京瓦斯電気工業株式会社製

とうきょうがす でんきこうぎょうかぶしきがいしゃせい

1両

【所有者】東海旅客鉄道株式会社（愛知県名古屋市中村区名駅1-1-4 JRセントラルタワーズ）
リニア・鉄道館保管

昭和5年、鉄道省は岡崎（愛知県）～多治見（岐阜県）間、及び途中の瀬戸記念橋（愛知県）～高蔵寺（愛知県）間に初めて乗合自動車を運行した。本車輻は鉄道省主導のもと東京瓦斯電気工業株式会社（現いすゞ自動車株式会社、一部は日野自動車株式会社など）が製造した車輻で、同区間に最初に導入された7両のうち現存する唯一の車輻である。昭和12年4月まで使用され、走行キロ数は25万キロメートルに達した。

全長約6.98メートル、全幅約2.13メートルと大型の乗合自動車として設計され、点火装置、発電機など一部の部品に外国製品を用いたものの、高性能のガソリン機関などほとんどの部品は国内にて製造された。

運行にあたっては、保守点検や修理の方法を含め、様々な制度や仕組みも整備された。我が国における乗合自動車事業が発展していく上で、また乗用自動車の国産化において多大な貢献を果たした本車輻の先駆性や規範性は高く評価され、交通史上、産業技術史上に価値が高い。

(昭和時代)



② むのくち^{うずまき}渦巻ポンプ 明治四十五年、合資会社国友機械製作所製

1台

【所有者】公益財団法人明治村（愛知県犬山市内山1）
博物館明治村保管

東京帝国大学工科大学機械工学科教授の井口在屋^{いのくちありや}（1856～1923）が研究した理論に基づき、教え子の島山一清^{はたけやまいっせい}（1881～1971）が所属する合資会社国友機械^{くにとも}製作所が明治45年に製造した渦巻ポンプである。

鉄製、鋳造、両吸込式で、口径は15インチである。中央部に回転する羽根車と固定される案内羽根^{あんないばね}をもち、外縁部に環状の渦巻室を配する構造により、ポンプ効率の向上を達成した。本ポンプはその優れた機能性により20世紀前半を中心に多量に製造され、農業、鋳工業など諸産業の発展や、上下水道など生活基盤の充実に貢献した井口式渦巻ポンプの最初期かつ現存最古の伝存例である。また、教官が西洋の渦巻ポンプの理論を整理、体系化し、弟子が製品化、量産化を達成した高等教育モデルの成功例でもあり、我が国の機械工学史、社会経済史上に重要である。

（明治時代）



③ キハ四二〇五五号気動車 (キハ〇七形四一号気動車) 昭和十二年、日本 1両
車輜製造株式会社製

【所有者】九州旅客鉄道株式会社（福岡県福岡市博多区博多駅前3-25-21）
九州鉄道記念館保管

本車輜は、鉄道省が発注し、昭和10年から同12年にかけて、キハ42000形式として合計62両が製造された旅客用の機械式気動車のうちの1両である。戦前は大阪府の宮原機関区、戦後は名古屋や高岡機関区などに所属したのち、昭和32年に大分県豊後森機関区に転属し、宮原線にて昭和44年まで使用された。この間、昭和27年に機関をガソリンからディーゼルに換装した。

全長19メートルの半鋼製車輜で、当初の定員は120名であった。昭和戦前期の流行であった流線型車体の本車輜は、車体や内装の多くに製造時の姿をとどめ、昭和初期の旅客車の現存例として重要である。なかでも機械式の変速装置が残される唯一の同形車輜として注目される。車体の大型化と軽量化、ガソリン機関の出力向上と運行速度の高速化、車輜の国産化と標準化を達成したキハ42000形気動車として、我が国の気動車の技術発達史を俯瞰するうえで貴重であり、鉄道史、社会・経済史、科学技術史上に重要である。

(昭和時代)

