

九州産業考古学会報

第34号 2023年2月28日発行 発行元：九州産業考古学会



日田の遺産～小ヶ瀬井路～

渡辺みか（日田市世界遺産推進室研究員）

昨年開催された見学会「筑紫野の歴史遺産を訪ねて」では太宰府天満宮をご案内させていただきました。その節は拙い話しを聞いていただき感謝申し上げます。

さて、私は大分県日田市淡窓町にある咸宜園教育研究センター内の世界遺産推進室に勤めています。「咸宜園（かんぎえん）」とは、文化14（1817）年に廣瀬淡窓が郷里に創設し、江戸時代後期～明治時代にかけて約5000名を数える門下生が集った近世日本最大規模の私塾です。現在は「近世日本の教育遺産群」として、茨城県水戸市の弘道館、栃木県足利市の足利学校、岡山県備前市の閑谷学校とともに世界文化遺産登録を目指して活動しています。

この通り、日常では産業考古学・産業遺産というテーマに触れる機会はあまり多くありません。しかしこのたび、本学会会長であり、私の学部生時代からの恩師である時里先生に入会をお誘いいただいたことで多くのことを学んでいく素晴らしい機会を得ました。

今回は初めの一步として、産業考古学の対象よりも少し古い時代に造られたものですが、淡窓の弟・廣瀬久兵衛が中心となって造った「小ヶ瀬井路（おがせいろ）」をご紹介します。現在の日田は、筑後川本流で中流域に属する通称三隈川が流れ、町の至るところには水路があり、その豊富な水資源に溢れた様子から「水郷日田」と評されます。

しかし、小ヶ瀬井路が造られるより以前の日田は、今の水郷とは少し様子が違いました。当時は、井堰や溜池、川から引いた井路水が生活を支えていましたが、人々が多く暮らす平地は河川よりも標高が高いことから日照りが続くとう水不足となり干ばつに見舞われました。そこで、当時の代官は久兵衛を登用して実地調査をさせました。久兵衛は自ら現場に足を運び、工事設計図をまとめ、堅岩、山底、山裾の掘削などの悪条件や技術と経費負担の問題を乗り越え、文政6（1823）年4月に着工しました。そうして難工事の末、最初の工事で総延長2.75km（内隧道900m）の水路が完成し、文政8（1825）年4月に通水しました。その後の拡張・修復工事で総延長は14.7kmとなり、天保2（1831）年に完成しました。これにより、120haが新たな田となり、500haの農地に水を安定的に供給できるようになったとされています。

こうして造られた「小ヶ瀬井路」は日田で暮らす人々の生活や産業を支え、そして現在も生活用水としての機能をもっています。最後になりますが、皆さま日田にお越しになる機会がございましたら、小ヶ瀬井路、そして史跡咸宜園跡へ是非お立ち寄りいただき、日田の歴史を感じていただけたら幸いです。

【報告】

令和4年度総会報告

砂場一明（事務局長）

《総会》九州産業考古学会は、令和4年度総会を9月24日（土）に、筑紫女学園大学（太宰府市石坂）で開催した。秋の総会となり、広い会場で行なうのも久々であったが、会員16名が出席した。なお総会のあとの《見学会》については別稿を参照されたい。

時里奉明会長の開会挨拶のあと、議事次第に沿って前年度の活動及び会計報告がなされた。役員人事については、任期中につき全員留任することが承認された。

今年度も会報の発行、産業遺産に関わる各種企画の開催・共催・後援活動を行なっていく。近年の懸案である学会名称についても発議された。若年層の新会員獲得のためにも、学会名を「九州産業遺産学会」にしてはとの提案であるが、議論は時間内に決着せず継続審議になった。そのあと講演及び研究発表に入った。

《会計報告》収入は、前年度繰越金と本年度会費などの合計35万4709円。支出は、会報発送費など6件の合計2万5700円。差引残高32万9009円を、次年度繰り越しとする。

《基調講演及び研究発表》

本会は、大牟田市役所本館（国登録有形文化財）の保存要望書を令和元年9月に大牟田市長宛に提出したこともあり、今回は久留米工業大学の大森洋子先生をお迎えして「歴史を刻んだ大牟田市役所本館」をテーマに基調講演を賜った。本館は、竣工昭和11年頃の近代庁舎建築として建築レベ

ルが高い。その設計や施工が中央大手でなく、地元企業によって行なわれたのもユニークである。同時代各地の庁舎建築の比較的介绍及び本館の概要・価値等、さらに御自身が関わられた本館保存活動についても語られた。会場から出された質疑にも丁寧な説明を頂くなど、感銘深い講演であった。

続いて研究発表として、8月にカナダ・モントリオール市で開催された「国際産業遺産保存委員会（TICCIH）第18回大会」について、参加した市原猛志会員から映像を交えた報告が行なわれた。次いで渡部邦昭会員からは「筑紫路の鉄道遺産」のタイトルで、筑紫野市周辺に現存する鉄道遺構の意義や現状について発表がなされた。また古賀知行会員が所蔵する筑後川支流の花宗川に架けられていた戦前の鉄道橋「花宗可動橋（現存せず）」と、大川市の建物・石碑・短艇等の青焼き図面が展示、公開された。日付がなく正確な年代は不詳だが、珍しい現物史料を見せてもらったのは本会ならではの貴重な機会であった。

この度の総会・講演会を実施するにあたり、筑紫女学園大学並びに同大学の学生さん方には多大の協力を賜りました。末筆ながら厚く御礼申し上げます。

【報告】

筑紫野・太宰府見学会報告

鏡 そよ（熊本学園大学商学部3年）

太宰府天満宮の周囲には数多くの歴史的建造物が並ぶ。有名な観光地であることから天満宮そのものに注目が行きがちだが、今回その周辺に当時の姿そのままの歴史的資源が数多く残されていることを知り、この場所の奥深さを痛感することとなった。その中で今回は学会で開催された見学会で回った近代産業遺産について感想を交えて報告する。

まず太宰府に明治維新前後にまつわる歴史的資源が多く存在するのは、幕末に太宰府天満宮に尊皇攘夷派の五卿が約三年に渡り逗留したことが大きな要因である。各地から五卿を訪ね維新志士がこの地を訪れ談義を重ねたことで太宰府は「明治維新の策源地」とも呼ばれる重要な場所となった。

見学会で最初に訪れた「内野宿」は、小倉-長崎間を結ぶ長崎街道の建設に伴い誕生した江戸時代の宿場町である。長崎奉行、幕府高官や諸大名の参勤交代の往来などで非常に栄えた過去を持ち、シーボルトや伊能忠敬らの日記にもその名前が記されている。今でも江戸時代末期～明治時代の建物がそのまま残されており、設置された立て看板で旅籠、御茶屋といった当時のその建物の役割を知ることができたほか、人家として再利用されているものもあった。国道のルートから外れたことで解体を免れ、当時の面影がよく残る通りである一方で、大通りから外れた場所にあることから伝統的建造物群保存地区にしようという動きは現在下火となってしまっている。建物、雰囲気をもそのまま残した素晴らしい場所であるが故に惜しく、今一度目を向けたい話題である。

近代化に関連する遺産として、この周辺には鉄道遺産も残っている。その内の一つ、「旧九州鉄道城山三連橋梁」は1889（明治22）年の九州鉄道開通と共に作られた橋である。長さ24.5m、アーチ径4.58mという規模で、イギリス積みなどの技法を組み合わせで作られた煉瓦造が特徴的だ。東京新橋の高架橋を設計したことで有名なプロイセンのトップ技師、ヘルマン・ルムシュッテルの指導のもと三連橋は完成した。当時本州ではイギリスからの技術導入が一般的であった中で、この三連橋ではドイツ人からの技術指導を受けたため、その珍しさも含めて貴重な鉄道遺産となっており、1990（平成2）年には国の有形文化財に登録されている。このルムシュッテルについて、1日にビールを1ダース飲んでいったという逸話がある。それが事実かは不明だが、そんなビール飲みのルムシュッテルのもとで行われる当時の現場はどのような環境であったのだろうかと思いを巡らせた。



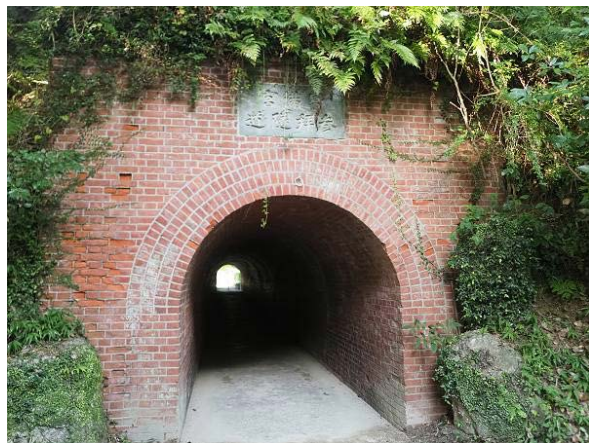
写真：旧九州鉄道城山三連橋梁

今回の見学会の中で少し異質な存在であったのが、太宰府天満宮のすぐ脇に位置する「古香書屋」である。江戸末期から昭和にかけて三代に渡って活躍した絵師・吉嗣梅仙、拜山、鼓山の元住家で、明治維新前に一時太宰府に滞在していた五卿の一人である三条実美がこの名前を付け厚遇した。

異質、と書いたのは先に述べた遺産としてそのまま残されていることに対して、この古民家はリノベーションされ現在はホテルとして生まれ変わっているという点が大きく違うからである。太宰府は長く日帰り観光といったイメージが強く、それを払拭し長期間滞在してもらえる場所にしようという動きが近年盛んに行われてきた。その中でこの立地を活かし、日本人の富裕層やインバウンド観光客向けのホテルとして再始動しようと、この「古香書屋」は「ホテルカルティア太宰府」として生まれ変わった。「ホテルカルティア太宰府」の最も特徴的なところは、近辺数箇所の建物に分かれた13部屋の分散型ホテルという点で、それぞれの部屋が当時の建物を再利用した趣溢れるものとなっている。リノベーションと言いつつも当時の建物の造りや素材はそのまま活用されており、手作業で作られた波打った歪みのある大正ガラスなどが魅力を引き立てている。特に私は二階建ての蔵がそのまま再利用された部屋に興味を持ち、機会があればぜひ宿泊したいと感じた。



写真：ホテルカルティア太宰府



写真：宝満宮参拝隧道

最後に「宝満宮参拝隧道」から太宰府天満宮を見学した。この隧道は麻生グループ創業者である麻生太吉氏によって寄進されたものだが、「筑前三美人」に数えられたお石茶屋の店主である江崎イシ、通称お石さんに惚れた彼がお石さんの自宅と茶屋の行き来のために掘らせたというエピソードがあり、隧道は「お石トンネル」とも呼ばれている。この隧道を抜けるとお石茶屋の脇に出ることができ、裏側から太宰府天満宮に入る形となる。お石さんの茶屋「お石茶屋」は、高松宮殿下、犬養毅、松岡洋右など名だたる有名人が過去訪れ、今でも人気の食事処としてうどんや太宰府名物の梅ヶ枝餅を販売している。

見学した場所それぞれに逸話やエピソードが残り、現存する文化財を見ながら当時の様子を想像することは面白い。これまで観光地に行くと、雑誌で紹介されるような有名な場所ばかりに目を向けがちだったが、その周辺のひとつひとつにも沢山の歴史があるのだということに気付かされた見学会であった。



【報告】

ダンクロ・ローダー3号機の顛末記

平島勇夫（会員）

1 三池港のダンクロ・ローダー

平成16（2004）年11月、大牟田市にある三池港でひとつの工事があった。具体的にはダンクロ・ローダー3号機の解体・撤去工事である。企業にとっては自社の不要な機械を無くす10日間程度の工事だから、別に事前にマスコミなどに知らせることもしなかった。だから新聞社が情報を把握するのは遅れたし、紙上で扱いも小さかった。

しかし、もし解体されずにいたならば、今頃は世界遺産「明治日本の産業革命遺産」の構成資産である「三池炭鉱・三池港」の一部として、日本だけでなく広く世界中に知られることとなっていたであろう。返す返す残念である。

ダンクロ・ローダーの正式名称は「特許三池式快速船積機」。その役割は、三池港の船渠（ドック）に入ってきた大型船に三池炭鉱で採掘した石炭を積み込むことである。三池港が単なる普通の貿易港ではなく、もっぱら石炭の移送や輸出を目的に築造されたことを証拠づける物証とも言える。三池港が開港した明治41（1908）年直後に英国から輸入して設置されていた1・2号機は、今から19年前には既に無かった。唯一残っていた明治44（1911）年設置の国産3号機は、日本の技術力の高さを示す存在でもあった。

2 ダンクロ・ローダー撤去前の状況

平成16年当時、私は大牟田市教育委員会生涯学習課に勤務し、課長補佐兼文化担当主査として文化財の業務をおこなっていた。そのなかで、三池炭鉱関係の施設や機械は「近代化遺産」という概念で、文化財の業

務の範疇になっていた。もちろん、ダンクロ・ローダーも重要な機械の一つとして注意を払っていたし、リーフレットなどにも掲載していた。

しかし、一方で「ローダーは壊されることは無い」という変な安心感も持っていた。それは、「三池港の航路に入ってきた船舶は、ローダー上部に付いているライトを目標に進めば、まっすぐ内港（インナーハーバー）に入れる。」と聞いていたからである。それ故、「ローダーを文化財に指定する」とかいった積極的な行政施策も打ち出さないうまになっていった。

3 ダンクロ・ローダー解体の経過

平成16（2004）年11月15日、月曜日の午後に私は三井鉱山の総務課にいた。応対してくれた相手は三池事業所技術課の職員である。当時の私の「記録ノート」が残っているので、これをもとにローダー解体の顛末を紐解いていきたい。

事故が発生したのは、平成15（2003）年の夏のある日曜日。このローダーに上った中学生が転落して脊柱を骨折する大けがをした。おそらく中学校が夏休み期間中の7月か8月のことであろう。最初からローダーに上ることを目的に中学生が三池港に来たとは思にくい。当時のローダー付近は誰でも自由に立ち入ることができ、ドック岸壁では釣りを楽しんでいる人を見かけた。この中学生もその釣り人の一人だったかもしれない。性別は聞いていないが男子だった可能性が高い。当然、救急車が大けがをした中学生を病院に運んでいっただろう。

その後、この事故は警察が知ることとな

る。中学生の親が会社の管理責任について警察に相談したからだという話を聞いたことがある。このため三井鉱山は刑事責任を問われることとなった。警察としては「今回まではその責任を問うことをしないが、もし同じような事故が起これば、その時は責任を問う。」という趣旨を述べて一件落ち着いたのである。

その後、ローダー解体が始まるまでの1年間に会社内部でどのような議論がなされ、どのような対応があったのかは聞いていない。ただローダーを改めて調査したようである。その結果、ローダーの根元付近に錆が発生し腐食が進んでいることが判明。台風の影響もあり、海側へローダーが転落・崩壊するおそれもあると判断された。いわば潜在的危険性をはらんでいたのである。これらを踏まえ会社として予算も準備し、翌年の平成16(2004)年11月に解体・撤去することとなったわけである。

それでは具体的に11月何日から何日まで工事が行われたのか。私はノートに書いている「木曜日から～完全撤去」という文字から、会社に呼ばれた週の「18日の木曜日」から工事が始まったと思い込んでいた。しかし、ほかの人の記録も参照すると違ったようだ。

当時一緒に仕事をしていた山田元樹君のブログ「大牟田の近代化遺産」が、当時の状況をよく教えてくれる。これによれば、彼が知人からの携帯電話へのメールで解体を知ったのが11月14日(土)。実際に現地を見た翌15日の早暁は降雨で、ダンクロ・ローダーは既に下半分しか残っていない段階まで解体が進んでいたのである。14日の曜日が土曜日となっているが、実際は日曜日。当時の天気を調べたところ、大牟田で早朝に雨が降っていたのは15日の月曜日だけなので、山田君は市役所で勤務を始める前に見たこととなる。20日(土)には完

全撤去されている状況を山田君は現地で確認している。

このことからすると、ローダー解体は11月11日の木曜日から始まり19日の金曜日には終了したこととなる。

4 最後に

思い返せば、当時ローダーの重要性を認識しながら、解体前に行政マンとして何らの対応も出来ず、結果として解体・撤去を許してしまったという負い目を今でも感じている。せめて三池港にローダーがあったこととその役割を忘れないために、ローダーの大きな鉄の車輪を残してくれるよう会社側に頼んだ結果、それが大牟田市石炭産業科学館の敷地に置いてあった。現在は、三井三池製作所で保管されているようである。

ダンクロ・ローダーは、その保存運動なども起こらず突然無くなってしまい、なぜ撤去されたのかの理由もわからないまま、というのが市民の眼からすると大多数ではなかろうか。もし、転落した中学生が今も元気で会うことができるなら、なぜ三池港に行ったのか、なぜ上ったのか、一人で上ったのか、どんな風景が見えたのか聞いてみたい。



写真:往時のダンクロ・ローダー(2003年)

【調査報告】

城山峠の廃線跡を歩く（遠賀編）

木元富夫（顧問）

宗像市と遠賀郡岡垣町の境界にある鹿児島本線城山（じょうやま）トンネルの技術史的意義と、トンネル以前に存在した九州鉄道の線路敷跡の現状については前稿「城山峠の廃線跡を歩く（宗像編）」で報告した。その続編として本稿では、九州鉄道が峠のピークを越えて進んだ遠賀郡内の線路敷の跡について報告する。

踏査は JR 海老津駅からスタートするのが便宜である。ここは九州鉄道の線路敷跡と最も接近する地点でもあるが、九鉄時代にこの駅は存在しなかった。トンネル建設と連動して敷設された新線上に、地元の請願によって新駅として設置されたのである。この工事期間中に私鉄の九州鉄道は、鉄道国有法（1906年）によって国有化されたので、海老津駅は国鉄駅として業務を開始

（1910年）したことになる（『岡垣町史』400頁以下参照）。

さて海老津駅を南口（山側）に出ると目の前を横切る道路があるが、正にこれが九鉄の線路跡である。この道路を左側（東側）に向かい、道形に2.8kmほど進むと千代丸踏切付近、貴船神社近くで JR 線と接合する形になる（実際には写真1の通り接合点直前の旧線路敷の跡は消滅している）が、この地点で新線（現 JR 線）が九鉄在来線に乗り上げて遠賀川駅に向かったのである。

『鉄道廃線跡を歩くⅡ』（1996年、前稿既述）には「旧線の分岐点付近は、わずかにカーブした草むらの線路跡が残ってる」とあるが、それらしき遺構は確認できなかった。

駅前の道を右に行くと九鉄は城山峠を越えて赤間駅に至る。旧線路跡は現 JR 線より標高の高い所を、100mほどの間隔において、城山峠まではほぼ並行している。駅近くにある用水路側壁部などに鉄道関連遺構が見られるが、廃線跡道路は大きく拡幅され、築堤やアーチ橋が消滅しているなど様変わりしており、レールの通った場所を特定するのは難しい。

JR 電車の窓からも瞬間的に見える「海老津側に唯一残る旧線



写真1:千代丸踏切付近の新旧両線接合地点



写真 2：現在残るアーチ橋の上からの景観

路跡の煉瓦アーチ橋」は、小会編『福岡の近代化遺産』138 頁に写真があるが、今では平地にポツンと残るこのアーチ橋を現地を見て、列車が走っていた姿を思い描くにはかなりの想像力が必要だろう。そこで貴重な写真を紹介しよう。

写真 2 はこのアーチ橋の上から海老津側を見た風景である。右側に小さく出ている古写真は、廃線跡すなわち築堤とアーチ橋が現役の道路に転用されていた頃三十数年の昔に、砂場一明会員が全く同じ場所で同じ方向を撮った写真である。現在の道路より高い築堤がそのまま道路として使われていた様子が鮮やかによみがえる。すなわち 130 年前の九鉄時代に築堤が築かれ、その 20 年後の新線建設によって廃線となつてから、線路跡は長らく道路として使われていた。それが近年の道路整備や整地で、築堤が撤去され周辺の地形が一変したのである。

このアーチ橋と近くに残された築堤跡を結ぶ延長線上を数百メートル進むと、資材

置場風の広場があって、その先は山林である。前記『鉄道廃線跡を歩く』には「……築堤の盛り土を切り崩され、そこを新しい道路が横切っている。ここから先は急勾配で峠に挑んだ築堤が続いているが、うっそうと密生した竹藪、灌木に行く手を阻まれ、追跡は困難である。いったん国道に出て……」とある。

昔の空中写真では暗い中にも、色調の違う細い植生帯が JR 線に並行してこの辺から

城山トンネル辺りまで伸びている。これが廃線跡と思われるので林の中に入ってみた。初めは右とも左とも分からない藪の中だが、そのうち比較的開けた明るい場所に出られれば、後はさほど困難ではない。写真 3 のようなほぼ直線状の山道が城山峠まで、正確にはトンネルの入り口辺りまで 800m ほど続く。登り坂を進むにつれて JR



写真 3：廃線跡を歩く



写真 4：廃線跡から新線を眼下に見る

線との標高差が広がっていき、右の下方を走っている（はずの）電車の気配がしなくなった。

これが廃線跡であることは確かなのだが、幅の広い山道という感じで、それらしき遺物や遺跡が殆んど目につかない。途中何か所かで石造物には出会う。

写真 5 は『宗像市史（通史編第 3 巻）』（1999 年）200 頁にあるもので、「今は竹ヤブになった当初の鉄道線路敷跡（岡垣側峠山中＝中央に土止めの石積みが見える）」との説明が付いているが、そうであればこの石積みは前後に延々と続いていたはずだが、はたしてどうか。近くにある別の石組みなどは、さほど古くもない排水溝のよう



写真 5：九鉄線路敷跡か（出典：『宗像市史』）

に見えなくもない。これを九鉄の遺構とするには、もう少し周辺を掘り返してみる必要があるように思われる。

坂道を上り詰めると峠の頂上に近いが、現在は樹木に覆われ見通しがきかない。ここは前記『鉄道廃線跡を歩く』139 頁に残された 30 年前の写真 6 が分かり易い。



写真 6：城山峠頂上辺りの廃線跡と新線

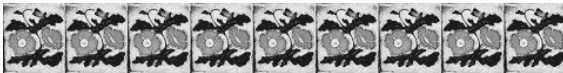
「峠を目前に控えた旧線跡の道。右下に新線の城山トンネルが顔をのぞかせている。正面の斜面が城山の大切通し」との説明が同書にある。写真 6 手前が廃線跡、その右側、崖の下に新線＝国鉄、現 JR 線路がある。さらに右側、両者の標高の中間辺りに白い筋の道路＝現県道が見える。九鉄線路と国鉄トンネルの標高差が大きく、九鉄が急勾配であったことが分かる写真である。

（なお、この辺りからトンネルの上を横切って県道に出ることが可能であるが、バスの便が期待できないことは前稿「宗像編」の通り。）

さて新旧の地形図（前稿参照）によれば、廃線跡が「大切通し」で分断された地点まで残り僅かのはずであるが、ここから先は状況が一変し、猛然たる密生林となって難渋を極める。また百年を超える歳月に地形

も崩れ、土木的センスのない老生には藪の中に線路敷を視認することはできなかった。途中で古い煉瓦片を見つけたが由来は不明である。それでも緩いカーブに沿うように進むと程なく崖＝現国道の法面に行きついたので、廃線跡の追跡可能な終点はこの辺かなと考え、そこから先は国道の上を走って、やがて峠のピークを越え宗像に下っただろう幻の空中軌道を思い描いてみた。

宗像側からでも遠賀側からでも、城山峠ピークの手前までは廃線跡を確認できるが、ピーク前後で新国道の開削と掘り下げで地形が一変し、現在の地上に遺物、遺構は跡形もなく、空中に線路跡を想像するしかない、というのが歩いてみての次第であった。



【書籍紹介】

佐藤信編『世界遺産の日本史』
時里奉明（会長）

2022年は、1972年にユネスコで世界遺産条約が採択されてから50周年、また日本がこの条約を締結してから30周年という、記念の年にあたっていた。この30年間で、日本の世界遺産は、文化遺産20件、自然遺産5件、計25件を数える。本書は、この文化遺産を1件ずつ記述し、総論とコラム2件を加えて構成されている（自然遺産5件は外れている）。新書であるが、381頁と分厚く、2022年5月に発行されている。

本書の目的は、「日本列島の世界文化遺産からみた日本史」に焦点を絞り、最新の研究成果にもとづきながら、世界史のなかに位置づけることである。つまりは、日本の歴史や文化が、世界や人類にとってどのように価値づけられるのかということになるだろう。総じて、世界文化遺産に見られる、

日本の歴史や文化の国際性や普遍性について、一般の人々に理解を深めてほしいという思いを感じることができる。ただし、編者も断っているように、各執筆者の記述は統一してはなく、むしろバラエティに富んでいる。その違いを確認するのも楽しい。

たとえば、1993年に登録された「姫路城」では、姫路城の成立、平成大修理の経緯や内容などを新たに知ることができた。前者は古文書や遺跡などの調査、研究が進んでいるにもかかわらず、いまだにはっきりしないという。姫路城は登録第1号で、今年30年を迎える。このように、執筆者により最新の知見が盛り込まれている。一方、2015年に登録された「明治日本の産業革命遺産」は、登録されるまでの経緯をもつぱら説明している。この紆余曲折のプロセスも、世界文化遺産をかたちづくっていると考えると興味深い。

本書は大部とはいえ、新書で手軽である。これから、世界文化遺産を訪れるときに、ガイドブックとして持参することをお勧めしたい。（筑摩書房、2022年、1210円）



【追悼】

秀村選三知られざる Another Story
—香月徳男と三連水車を救う、そして—
大石道義（前会長）

秀村選三先生が2021（令和3）年4月15日に他界された。享年98才。翌年4月24日、福岡市内にて、コロナ下、偲ぶ会が開かれた。先生の学究や、「民学協同」の足跡を振り返るかのように、多久古文書村、九州大学、福岡県地域誌史研究所など、関わりのある多くの団体・方々が集われた。そして、卓話では、それぞれの立場から、先

生との大切な思い出や人間力、功績などについて語られた。実は私も、秀村先生発起の香月徳男資料保存研究会の話を依頼されての出席であった。

香月徳男資料保存研究会(会長:池森寛)は、香月徳男(1927-2006)が残した特徴ある資料群を、体系的に整理保存し、有効活用に供しようと、秀村先生が発起人となって、香月没年の2006年に結成されたものである。私は、この秀村先生の事跡は、他の活動と比べ、よく知られていないのではとの思いがあった。それゆえ、偲ぶ会で行った私の卓話は「おう、そうだったのか。さすが、一念・フットワーク実践の先生らしいな。」と認知して頂く機会にさせてもらおうと思った。

そこで、演題を本稿標題のように印象的に掲げることなどもして、謙虚で自ら語ることもなかっただろう先生に代わって、伝えるべく努めた。秀村先生を知る者、関わりある者としては、三連水車との出会いから香月資料保存研究会に連なる「民学協同」は、先生最晩年期に至るライフワークとして、知るべき、脳裏に刻印しておくべき事柄であったのではないのでしょうか。

今やなくてはならぬ朝倉の復興や地域づくりのシンボル「朝倉の三連水車」は、1976(昭和51)年頃、揚水電動化案のため、解体消失の危機にあった。その水車実測図作成も行って、その総合的価値を認識していた香月徳男は、草の根的に保存運動を開始。エネルギー史専攻・産業考古学の視点を持つ秀村先生に理論的・活動的支援を受け、その民学協同は、動態保存(1980年)、国史跡指定(1990年)に至る実現に結実した。その過程で、二人は、1981年、西日本水車

協会(後に日本水車協会)を創設し、水車大工技術の継承など、以後の活動の基礎を築いた。

香月徳男は、2006(平成18)年、79歳で他界。「香爐亭」と名付け、活動の拠点としていた古民家自宅には、水車、古民家、櫛、文学、写真など、多くの資料が不安定な状況にて残されていた。秀村は、その早期保存と活用体制を確立すべく、有志に呼びかけ、香月没して2か月後には、会を結成させた。資金援助をサントリー文化財団におおぎ、活用収蔵先も10年がかりで久留米大學図書館とする道筋を江藤彰彦同大教授の尽力を得てつくり、「香月資料」が未来に活かされる礎を築いた。

卓話後のコーヒー懇話会のなかで、「三連水車そのものがよく知られているように、その動態保存への苦労話・功労の話も埋もれたままでなく双方向にて顕彰されるべき。」との意見も頂いた。社会的に振り返るべき温故知新の史実内容にて、今後努めていこうと先生の御遺影を前に思った。



写真 秀村選三先生(右端・1994年撮影)
左端は桑原三郎初代会長

■■会報第 34 号・目次■■

【巻頭言】

日田の遺産～小ヶ瀬井路～…渡辺みか 1

【書籍紹介】

佐藤信編『世界遺産の日本史』
……………時里奉明 10

【報告】

令和四年度総会報告 ……………砂場一明 2

太宰府見学会報告 ……………鏡 そよ 3

ダנקロ・ローダー3号機の顛末記
……………平島勇夫 5

【追悼】

秀村選三知られざる Another Story
—香月徳男と三連水車を救う、そして—
……………大石道義 10

【調査報告】

城山峠の廃線跡を歩く（遠賀編）
……………木元富夫 7

【お知らせ】

今後の予定 …………… 12
会費納入・ご寄付のお願い …………… 12

今後の予定		会費納入・ご寄付のお願い 当会は年会費を個人会員 2000 円、団体会員は 5000 円それぞれ徴収しています。当会の趣旨をご理解頂き、会費納入或いはご寄付の程、宜しくお願い申し上げます。 会費納入・寄付先口座（一覧） ・ゆうちょ銀行 17430-88882241 キョウシュウサンギョウコウコガツカイ ・福岡銀行大牟田支店（店番 691） 普通 1914369 九州産業考古学会
3月 19日～ 21日	若松南海岸通り連続シンポジウム(北九州市若松区)	
4月 22・23日	神戸港と鈴木商店を語る会 (神戸市)関連イベント予定	
6月 17・18日	日本産業技術史学会総会 (大阪工業大学)	
6月3日 ～24日	熊本学園大学公開講座・肥薩線(熊本市中央区)	

<編集後記>

会報発行がいつも以上に難航した。お待ちしております方がどれほどなのか、手元の情報からは全く分からないが、お詫び申し上げる。近々の総会で事務局員の若返りが図られる予定で、その中で情報発信の簡素化・デジタル化が提案されている。紙媒体の良さは確かにあるものの、正直なところ、発行にかかる労力、原稿催促や分量修整のための写真割付け、穴埋め記事など、会報発行には得られる効果の割りに多大な労力がのしかかる。会報第1号発行からもうすぐ20年が経過し、一区切り付けるには絶好の機会ではないか。世代交代に期待したい。（市原）

九州産業考古学会事務局 〒811-3430 福岡県宗像市平井二丁目12-1 砂場一明 気付
TEL&FAX : 0940-36-5501 E-mail : k-sunaba@jcom.home.ne.jp URL : <http://kias.kilo.jp/index.php>
学会ML希望者は、上記アドレスもしくはWeb担当者 (iota_titanus@yahoo.co.jp) まで連絡願います。