

# 三角東港築港の歴史と辻医院 —大正医院建築の保存と活用に向けて—

辻 泰明<sup>1</sup>・柿本竜治<sup>2</sup>

<sup>1</sup>正会員 熊本大学産学官連携研究員 大学院先端科学研究部（工学系）

〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2-39-1)

E-mail:y-tsuji@kumamoto-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 熊本大学教授 大学院先端科学研究部（工学系）

〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2-39-1)

E-mail:kakimoto@kumamoto-u.ac.jp

本研究は、宇城市三角町三角東港の築港の歴史を、大正14年竣工の医院建築「辻医院」の立地や関係する人物、史料との関連性から明らかにしたものである。「明治日本の産業革命遺産」の構成資産の一つとして世界遺産登録された三角西港と比べて、三角東港の築港の歴史はさほど注目されてこなかった。明治期の石積ふ頭がほぼ完全な形で保存されてきた西港に対して、修築工事が繰り返されている東港の遺構・歴史は埋もれた存在となっている。平成27年に国の重要文化的景観に選定された「三角浦の文化的景観」では、東港地区の対象地域追加登録も想定されている。三角東港の記憶を継承する重要な構成要素の一つとして、旧辻医院の保存・活用を検討しているところである。

**Key Words :** *industrial heritage, civil engineering history, Misumi port, historical materials*

## 1. はじめに

平成30年は、明治元年から満150年の年に当たる。明治以降、近代国民国家への第一歩を踏み出した日本は、明治・大正・昭和戦前の近代化の時代に国の基本的な形を築き上げてきた。従来、保護対象とはならなかった近代文化遺産の評価が高まり、地域活性化のための資源として有効活用する動きが活発化している。

平成8年の文化財保護法改正で創設された登録文化財制度では、建造物の登録件数が1万2千件に迫り<sup>1)</sup>、土木遺産、鉄道遺産、機械遺産、近代化産業遺産などが観光資源としても注目されている。平成31年4月施行の改正文化財保護法<sup>2)</sup>では、文化財をまちづくりに活かしつつ地域社会総がかりで継承に取り組んでいくため、地域における文化財の計画的な保存・活用の促進や地方文化財保護行政の推進力強化が図られている。

日本建築学会の「建造物の評価と保存活用のガイドライン<sup>3)</sup>」では、建造物を評価する基本的価値として、歴史的価値、文化・芸術的価値、技術的価値、景観・環境的価値、社会的価値の5つがあげられた。日本遺産<sup>4)</sup>のように、単体では普遍的価値を証明しにくい文化財を遺産

群として括り、より大きなストーリーの中に位置づけることで文化財の価値を高めようとする動きもある。

このシリアル・ノミネーションの手法により、「明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼、造船、石炭産業」の構成資産の一つとして、三角西港が平成27年7月5日、世界文化遺産に登録された。宮城県東松島市の野蒜、福井県坂井市の三国港とともに「明治三大築港」の一つに数えられる三角西港は、オランダ人技師による築港設計技術に、熊本の伝統的石工の技術が融合して成功した近代港湾都市である。石積み護岸、道路及び排水施設などの都市基盤施設が現在も当時の状態をほぼ完全に残していることが高く評価されてきた。

このような歴史的・文化的価値の高い港湾施設が現在まで残されてきた要因の一つとして、三角西港の繁栄が長く続かなかつたことがあげられる。三角西港衰退後の三角港の発展の中心となったのが三角東港である。三角港が最も繁栄したのは昭和戦後の東港の時代であり、東港の歴史を知ることは、世界遺産・三角西港を理解するうえでも意義のあることである。

経済産業省が平成19年度に公表した近代化産業遺産群<sup>33)</sup>の一つに「32.九州南部における産業創出とこれを支

えた電源開発・物資輸送の歩みを物語る産業遺産群」がある。世界遺産にも登録された産炭地域の九州北部の近代産業に対して、それを下支えした九州南部の木材産出、輸送、電源開発、製紙業・化学工業に着目したものだ。肥薩線関連施設、水力発電施設、日本窒素肥料関連施設のうち延岡の現旭化成関連施設が構成要素となっている。九州南部の「物資輸送」の部分で、三角港が果たした役割も整理する必要がある。

三角東港の築港の歴史については、これまで詳細には語られてこなかった。星野・北河<sup>6)</sup>は、三角西港衰退の決定的要因として、東港修築の政治的選択があったことを示しているが、その後の築港史についてはこれから取り組むべき課題とするに留めた。原田・田中・本田<sup>7)</sup>は、三角港の歴史を西港開港から現在に至るまでの地形、社会基盤整備史、物流の観点から分析しているが、西港から東港への中心地の変遷には主眼が置かれていない。三角町史<sup>8)</sup>においても、東港の修築過程についての記述は多くない。歴史を語るためには、証拠となる史料の存在と記憶を継承する意志が不可欠だからだ。

平成29年6月、三角東港で平成11年まで辻医院を経営していた院長夫妻が亡くなり、辻医院が空き家となった。辻家の遺品整理、大正14年建造の近代医院建築としての旧辻医院の調査の過程で、東港築港の歴史を物語る古写真、古文書、古美術品などの史料群を筆者が発見した。

辻医院の開設者である辻始（1875-1947）は、三角東港の築港功労者として顕彰されている人物である。顕彰会「天宇会」により昭和30年に頌徳碑が建立され、みすみ港祭りで西港築港功労者・富岡敬明、辻始と同様に東港築港功労者の清原猛雄元町長らとともに祭られてきた（写真-1参照）。しかしながら、天宇会会員の高齢化とともに顕彰行事の形骸化が進み、宇城市職員らによって細々と続けられているのが実情である。辻始の人物像については、当時を知る世代が鬼籍に入るに従って手がかりがなくなり、記憶の風化が進行していた。

それを裏付けるように、平成9-10年度に熊本県が実施した熊本県近代化遺産総合調査<sup>9)</sup>において、辻医院は第一次調査（悉皆調査）の物件リストにも入らなかった。宇城地区の調査担当者に、東港築港功労者の辻始と辻医院を結びつける知識が欠如していたこと、既に評価を高めていた西港の建造物に意識が集中していたことなどが調査の網から漏れた要因として考えられる。

本研究では、三角東港の築港の歴史における辻医院・辻始の位置づけを明らかにすることで、文化財登録を想定している辻医院の評価を高めることを目的としている。辻医院建造物が潜在的にもつ歴史的価値、景観・環境的価値、社会的価値を顕在化することにより、他の文化遺産とも連携した新たな地域活性化策の可能性を模索するものである。



写真-1 平成30年7月21日 みすみ港祭りの様子

左：清原・辻頌徳祭 右：富岡記念碑前での港発展祈願神事



写真-2 辻始の医術開業免状

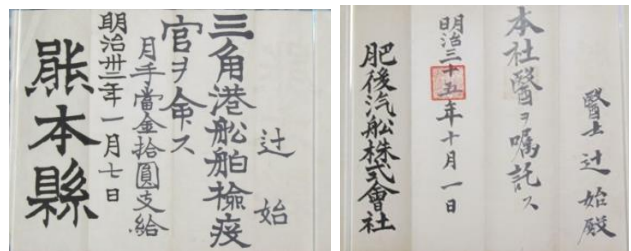


写真-3 船舶検査官任命書（左）と肥後汽船株式會社嘱託状

## 2. 九州鉄道三角線建設と辻医院

辻医院の開設者・辻始は、明治8年、熊本県天草郡教良木河内村（現上天草市）に生まれた。春雨覺、在学中に改組された九州学院医学部で医学を学び、明治25年医術開業前期試験及第、明治29年医術開業後期試験及第、明治30年に医術開業免状（写真-2参照）を取得。明治30年1月から7月まで県立熊本病院医官を務めている。父の嘆願により三角帰郷し、波多村塩屋で開業。明治32年まで工事が続いた九州鉄道三角線建設の嘱託医、三角港船舶検査官、明治31年創業の肥後汽船株式會社嘱託医（写真-3参照）などを歴任した。

九州鉄道三角線は、明治21年に鉄道建設免許状がおりた段階では門司三角間を本線とし、宇土から分岐した八代迄を支線として計画されていた。熊本三角間を第7工区、宇土八代間を第12工区としていたものの、難工事区間を擁する三角線の工期が後回しにされ、熊本松橋間が

第7工区、宇土三角間が第12工区、松橋八代間が第14工区に改められた。明治29年12月を竣工期限としていた三角線の開業は、数度の竣工期限延長を経て明治32年12月25日、明治30年6月を竣工期限としていた松橋八代間は、前倒して明治29年11月21日に開業を果たしている<sup>10) 11) 12)</sup>。

この三角線建設における難工事区間を入札で担当したのが間組（現在の安藤ハザマ）である。明治22年、間猛馬は九州鉄道発注の門司の煉瓦造り機関庫1棟、木造の客車庫1棟を請け負い、鉄道建設会社として間組を創業した。九州の鉄道建設で順調に業績をあげた間組は、三角線建設工事で初めて西松組（現在の西松建設）を率いる西松桂輔と組むことになる。のちの明治39年から大正3年まで続いた間組・西松組の合同歩合組合組織（現在の所謂ジョイント・ベンチャーに相当する緊密な関係）を築く契機となったのが三角線建設工事だった<sup>13) 14)</sup>。間組はこの頃、鹿児島線（現在の肥薩線）工事受注に備えるため間組長自らが居を構えた営業所（本店）を熊本市内においた。三角線は、建設会社の歴史も有していた。

三角線建設の橋梁・隧道などの鉄道施設の資材として赤煉瓦が使用されている。士族授産事業として明治13年に宇土町に設立された自助株式会社によるものである。自助社は、製本・製蠟・傘の製造などを主とし、煉瓦や土管の製造にも手を広げた<sup>15)</sup>。この煉瓦工場が所在したのが辻医院のある宇城市三角町三角浦308番地一体だった。辻家所有の山林の土地登記に自助社が明治23年に取得した土地を明治39年に手放した履歴がある。自助社の資金繰りが悪化し、明治35年に工場の操業をやめて以降も跡地には使用されなかった煉瓦が散らばっていた。そのことから昭和初期まで辻医院付近は「レンガ」という地名で呼ばれていた<sup>16)</sup>。辻医院の周辺では、現在も風化した赤煉瓦を確認することができる（写真-4参照）。辻医院の立地は、近代化史跡としての価値もある。

### 3. 社会基盤整備に関心を寄せる辻始

上昇志向の強かった辻始は明治36年、父の許しを得て上京。同郷の親戚でもある産婦人科学の権威、濱田玄達の門を叩いて濱田病院の医局長を務めた（写真-5参照）。洋行の不文律により学位取得が困難と悟った辻始は明治39年、心労から体調を崩した転地療養のため北海道に渡り増毛病院医長となった。明治40年10月、羽幌病院長として転任。大正2年、推されて出馬した北海道議選で、増毛支庁定員2人に3人の立候補者で争った選挙戦は、立候補者の一人が途中で辞退したため、無競争で当選<sup>17)</sup>。羽幌病院長と兼任して北海道議員を務めることになった。大正5年の第6期道会議員選挙でも支庁名が変わった同一選挙区の留萌支庁で3人の立候補者中トップ当選し<sup>18)</sup>、2期7年道会議員として活動した（写真-6, 7, 8参照）。



写真-4 三角線鉄道施設（左）と辻医院で確認できる赤煉瓦



写真-5 東京駿河台にあった濱田病院での集合写真  
濱田病院は関東大震災で焼失しており、往時を偲ぶ貴重な写真



写真-6 羽幌病院<sup>19)</sup>（左）と道会議員当選証書



写真-7 北海道会第5期の集合写真（現北海道庁旧本庁舎前）



写真-8 北海道会第6期の集合写真（現北海道庁旧本庁舎前）

当時の増毛支庁・留萌支庁の社会基盤整備の動向と比較すると、鉄道留萌本線の増毛留萌間の開業が大正10年であり、大正8年までの辻始在任期間に計画が大きく進展したことが推測される。羽幌線は、昭和2年から順次開業し昭和7年に羽幌まで、昭和33年に宗谷本線と接続され全線が開業した。

北海道北西部唯一の国際貿易港・留萌港は、第1期拓殖計画の修築工事が明治43年から昭和4年までの期間で、辻始の道議在任期間と時を同じくしている。留萌港南防波堤は日本の外洋防波堤建設の歴史上、小樽港北防波堤に次ぐもので、ケーソン構造としては同時期に施工された小樽港南防波堤などととも最初期のものであり<sup>20,21</sup>、平成22年に土木遺産に選奨された。設計を担当したのは、廣井勇である。昭和4年以降の岸壁工事には、鹿島組が直轄施工が主だったこの種の海工事としては初めて民間業者として請け負うことになり、昭和7年に完工している<sup>22</sup>。この留萌築港の立役者と言われているのが留萌の漁場経営者で、明治37年から40年まで増毛支庁選出第2期の道会議員を務めた五十嵐億太郎だ。昭和59年に留萌港を見下ろす公園に頌徳碑、立像が建立され、平成29年に小冊子<sup>23</sup>が発行されるなどの顕彰がされている。

このような、北海道開拓の真っ只中で道議を経験した辻始が土木事業に強い関心を寄せていたことは、北海道議会での発言録からも伺い知ることができる。例えば、下記のようなものがある。

**大正5年11月7日の発言<sup>24</sup>：**本道ノ拓殖上道路橋梁ノ最モ他ノ問題ニ較ベテ必要デアリ、且ツ重大デアルト云フコトハ私ノ多言ヲ要シマセヌ

**大正6年10月30日の発言<sup>25</sup>：**道路橋梁又ハ河川ニ付テ御伺ヒシタイト思フノデアリマス、此ノ問題ハ私ハ連年道会ニ出マシタ以來、一年モ叫バヌ年ハナイノデアリマス

中立会派の辻始は、熊本出身の代議士・安達謙蔵が来道した際、政党への勧誘を受けていた<sup>26</sup>（写真-9参照）。

#### 4. 辻医院開設と三角港修築

大正8年、辻始の父・實が亡くなった。辻始は、道会議員の優位な立場を捨て、家督を継ぐべく帰郷し、三角の発展に尽くす決心をする<sup>26</sup>。

当時の三角町は、鉄道を西港まで延伸し西港の再興を図る案と際崎港を整備する案で対立していた。三角駅が三井貯炭場のある際崎港（東港）に設置されて以降、三角の経済の中心は東港に遷移していた。辻始が社医を務めていた肥後汽船などの海運会社、造船所、旅館、貯木場などが東港に集積し、西港は衰退の一途を辿る。西港衰退の主な理由としては、鉄道が際崎止まりだったことに加えて、狭小な後背地、大型化する船の寄港に不向きな地理条件、給水能力の問題、港湾設備の補修の不備な

どが指摘されている<sup>27,28</sup>。東港の台頭後も、宇土郡役所、三角町役場、税関、裁判所などの行政機関は西港にあり、風光明媚な西港地区は細川別邸など別荘地としての人気が高まった。別荘地では、高木第四郎、行徳拙軒ら熊本市内からも文化人が集い、漢詩の会などが開かれた<sup>29</sup>。大正14年の時点で、三角西港は保養地・観光地として整備すべきだという県の見解が示されている<sup>28</sup>。

辻始が帰郷した大正8年の三角港の移出入品に着目すると、硫安やセメント、製紙原料、米の占める割合が高い<sup>30</sup>（表-1参照）。国内移出入価額の50%以上を、明治41年に操業開始した日本窒素肥料水俣工場<sup>31</sup>で生産された窒素肥料の硫安（硫酸アンモニウム）が占めていた。明治22年創業の旧日本セメント八代工場、明治28年誕生の肥後製紙製紙工場など、三角港は九州南部の製紙・化学工業との繋がりが強くなっていた。交易対象が北から南に移行していたことも、西港から東港への遷移に少なからず影響していたのであろうか。

明治32年、三角港増築株式会社が設立され、県下の有力者たちが東港の開発を計画した。この計画は資金不足のため実現には至らず、鉄道延伸派、東港修築派の双方が建議しては立ち消える対立状態が続いた<sup>27,32</sup>。

辻始は、東港の整備こそが三角町の発展には必要だと論じ、大正10年3月、三角開発会を組織して自ら会長に就いた。東港修築に消極的だった西港住民の清原猛雄を懐柔し、相提携して東港修築に邁進することになる<sup>33</sup>。

表-1 大正8年 三角港の主な移出入品<sup>30</sup>

移入品	数量(t)	価額(円)	仕出港
国内計	76,152	17,179,064	
硫安	26,358	9,489,060	水俣
セメント	13,198	528,920	八代
製紙原料	12,500	487,500	大泊
米	7,804	2,247,504	県内各地
綿織物	2,153	1,938,050	大阪
外国・朝鮮計	30,550	2,511,973	
総計	106,702	19,691,037	

移出品	数量(t)	価額(円)	仕向港
国内計	54,256	15,546,200	
硫安	26,358	9,489,060	神戸,大阪,東京など
セメント	6,685	267,408	小樽など
米	6,178	1,790,704	東京,大阪,神戸など
綿織物	2,153	1,938,050	県内各地
外国・朝鮮計	22,070	842,365	
総計	76,326	16,388,565	



写真-9 安達謙蔵代議士の来道を歓迎した熊本県人兎狩の集い

大正11年、辻始は三角開発会の仲間と共に、遊休地となっていた自助社煉瓦工場跡地を取得。三角町で明治43年に建築請負業を創業した岩永喜久太郎に棟梁を任せ、大正14年4月、自宅併設の辻医院を開設した（写真-10, 11参照）。煉瓦工場跡地の残地は分譲して市街地として再開発。辻医院は、工場跡地の再開発計画において旗印のような存在だった。辻医院建設から遅れること数年、隣地に中野歯科医院（建造物が現存）が建ち、やがて住居が増え新市街を形成した<sup>8)</sup>。

辻邸・辻医院の建築で棟梁を務めた岩永喜久太郎率いる岩永組は、のちに熊本県を代表する地方ゼネコンに成長する。岩永組は、大正12年に赤岩地区に製材所を興しており<sup>39)</sup>、辻邸・辻医院の建築にもこの製材所で加工された建材が使用された可能性が高い。

辻医院の開設と時を同じくして大正13年11月、熊本県議会通常県会で県費による第1期工事3ヵ年計画での東港修築が決議された<sup>35)</sup>。大正14年11月に修築起工（写真-12参照）。西松組が工事を請け負った<sup>36)</sup>。鹿児島線・肥薩線（現在の肥薩線・肥薩おれんじ鉄道）の工事も請け負った西松組は電力開発工事にも進出。日本窒素肥料と緊密な関係を築いて、九州南部の近代化に貢献した<sup>37)</sup>。

## 5. 重要港湾三角港の修築

大正15年、清原猛雄が三角町長に就任した。三角東港の県費による修築工事は、昭和3年3月に第1期工事が完工した。ところが、埋立地の地盤沈下によって失敗に終わり、第2期工事が中止となる。三角開発会では対策を練り、県費のみならず重要港湾指定を受けての国費による修築を目指すことにした。県を挙げての重要港湾期成会を組織して、港湾協会の助力を求めたのだ<sup>38)</sup>。

昭和4年4月に発足した期成会の会長には熊本電気社長の上田萬平（天草市高浜上田家13代目）、副会長に民政党系の九州日日新聞社長・山田珠一と政友会系の九州新聞社長・高木第四郎が就任<sup>39)</sup>。知事・部長・県選出国會議員らを顧問とし、常任理事に清原・辻という超党派のオール熊本体制が築かれた。

昭和4年2月、清原町長が上京して港湾協会に陳情。3月6日に丸の内鉄道協会で開かれた評議員会で、4月に行われる通常総会に「三角港を第二種重要港湾に指定せられむことを政府に建議するの件」が附議すべき議案として提出されることになった<sup>40)</sup>。4月24日から大阪市中央公会堂で開かれた第2回港湾協会総会では、清原町長とともに辻始ら役員が多数出席。満場一致で採択可決され内務省に建議されることになった<sup>41)</sup>。同年7月に、港湾協会調査委員安芸杏一博士らが調査に訪れた際、辻邸が打ち合わせや食事の会場として利用された。後日、一行から辻始に礼状が届いている（写真-13, 14, 15参照）。



写真-10 竣工時の辻始邸と辻医院（右下は現在の辻医院）

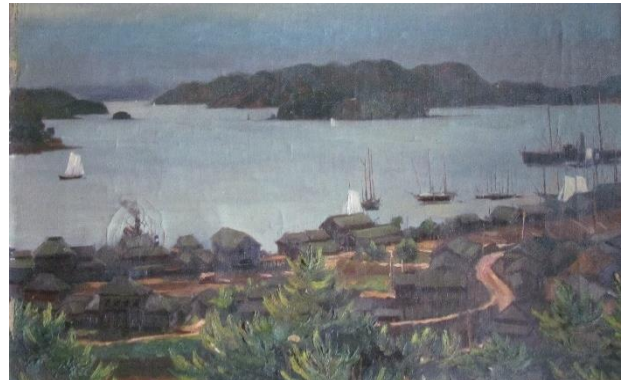


写真-11 昭和4年1月に描かれた三角東港（左下が辻医院）



写真-12 三角港修築起工式記念絵葉書



写真-13 第2回港湾協会総会日程表（左）と大阪市中央公会堂



写真-14 港湾協会による三角港視察

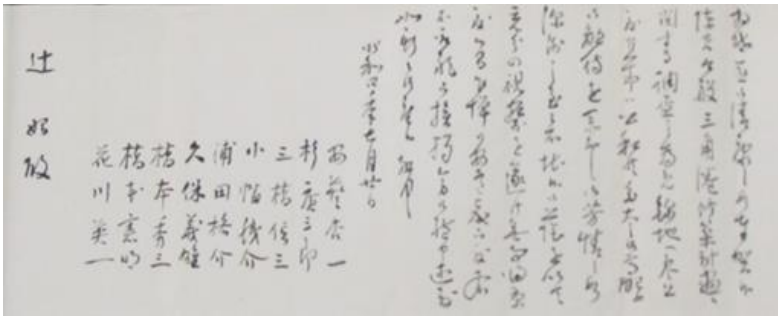


写真-15 安藤杏一博士から辻始宛の礼状

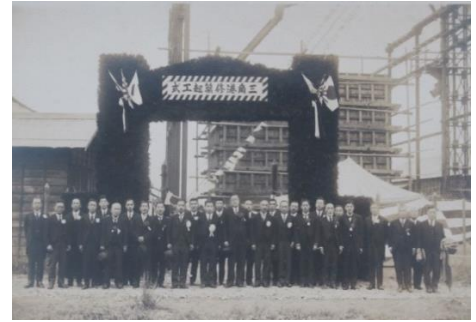


写真-17 重要港湾三角港修築起工式の様子

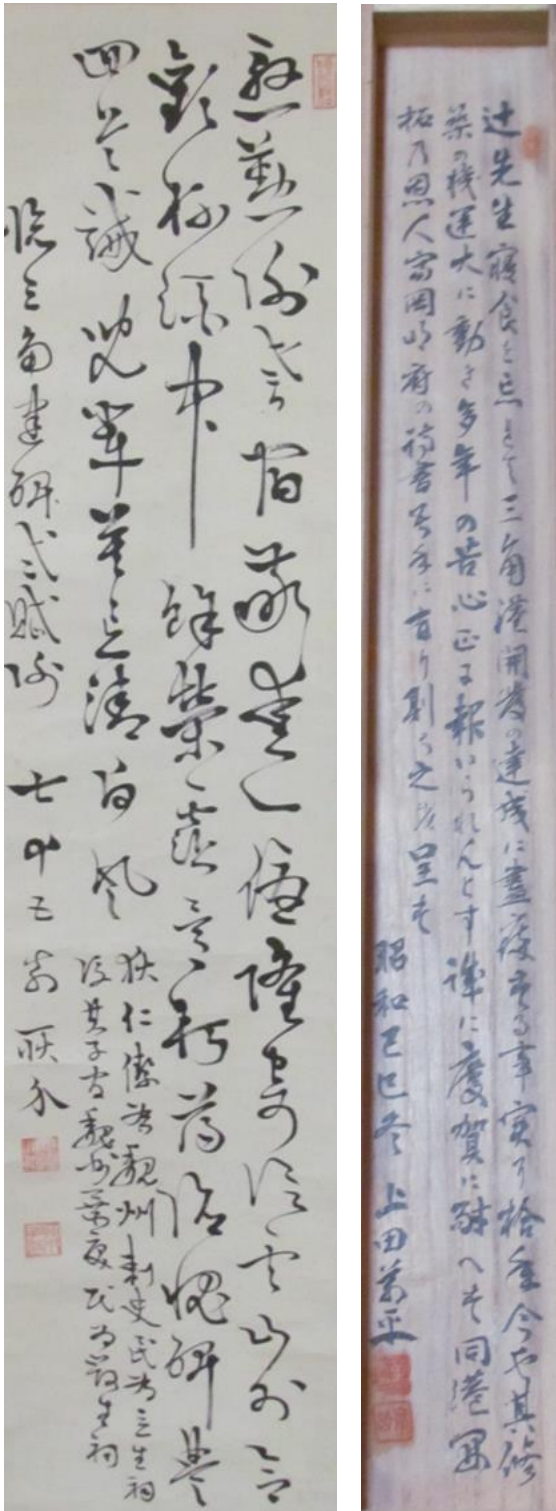


写真-16 上田萬平から贈られた富岡敬明の書と箱書き



写真-18 ケーソン浸水の光景を印刷した辻始の賀状

安芸杏一は、内務省横浜土木出張所の初代所長を務め、関東大震災からの横浜港復旧工事に従事した人物である。

同年12月、三角港が第二種重要港湾に指定され修築計画も決定した。この頃、上田萬平から辻始に上田家所蔵の富岡敬明肉筆の掛け軸（三角西港に所在する頌徳碑の建碑式にちなんだもの）が贈呈された（写真-16参照）。

昭和7年3月、臨時帝国議会で経費245万円（国費119万円、県費126万円）で修築することが議決され、8月の臨時熊本県会でも満場一致で県費支出が可決された。昭和14年度までの8か年継続事業、内務省の直営工事として同年10月に着工した<sup>41)42)</sup>。

昭和8年11月6日、三角港修築起工式が盛大に催された（写真-17参照）。県内外から千余名が参集した起工式開催に当たっては、起工式協賛会が組織され、辻始は理事、岩永喜久太郎も施設係副係長として準備に奔走した。記念品の起工式記念メダルが辻家に残されている。

三角東港はケーソン工法で修築された。先進的な事例の留萌港南防波堤に比べれば後発のもの<sup>20)</sup>だが、熊本県内では初の施工例とあって、新聞記事<sup>43)</sup>や俳句、年賀状（写真-18参照）でも取り上げられ珍しがられた。

昭和9年、清原猛雄に変わって辻始が町長に就任した。昭和12年6月1日、辻始は三角東港本島地区で鐘紡が計画中の鐘紡岸壁の起工式<sup>4)</sup>に招待された。鐘紡は、本島地区に工場建設を目論んでおり、辻始ら三角開発会が用地買収の実務を担当した。三角開発会が、都市計画コンサルタントのような役目を果たしていたのである。鐘紡の関連会社である鐘淵曹達がこの地に工場建設を計画したものの、大東亜戦争の影響で物資不足が深刻化し、工場建設は実現しなかった。この工場建設のために整備された広大な用地は、戦後、三角中学校、昭和41年の天草五橋開通時に開業した観光ホテルと変遷し、現在はメガソーラー施設となっている。

当初、8ヵ年計画で始められた三角港修築工事も物価上昇、資材不足により進捗が大きく遅れた(図-1参照)。

昭和19年2月、着工から12年、総工費280万円で三角港修築工事が完了した。3月24日に埋立埠頭で開かれた修築竣工奉告祭で、辻始は熊本県から表彰を受けた(写真-18, 19参照)。辻始は三角港修築のために東奔西走したばかりではなく、私財数万円も投じていたという<sup>3)</sup>。戦時中、1日4面の新聞紙面にあって三角港築港完了関連の記事下広告が3面を占めた。完工を盛大に祝うことも出来なければ、貿易が止まって寄港する大型汽船もない状態での、三角東港の静かな船出だった。

ところで辻医院は、昭和15年に熊本市内から非常勤の

医師を招聘して病院の要件を満たし、三角病院となった。戦時中の三角町防空計画では、町長宅の辻家が西港の町役場と併せて防空拠点、三角病院が救護所の一つと位置付けられた。辻医院建造物は社会的価値も高かった。

終戦後、一週間で辻始は町長を辞任。昭和21年、隣接する中野歯科医院の院長、中野守ら地元有志が辻始の顕彰会「天宇会」を設立した<sup>2)</sup>。その設立趣意書には、熊本県弁護士会副会長を歴任した能勢政世、岩永組を熊本市内で法人化した後の熊本県建設業協会会長の岩永一喜、後の県議、阿曾田勝、山田順基、三角石油の三角政次郎ら名士の名前が連らなっている。

昭和22年8月12日、辻始は病没した。



写真-18 熊本県から辻始への表彰状

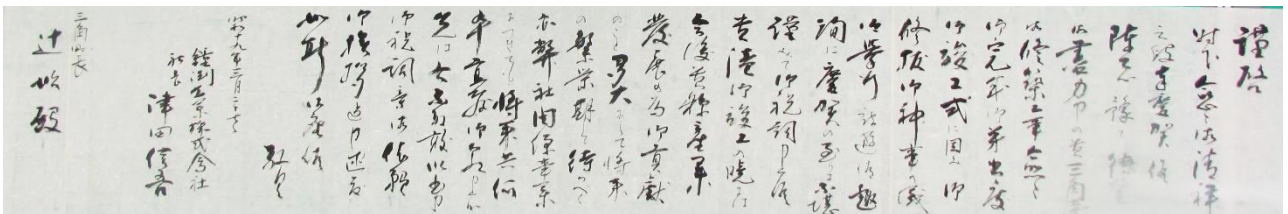


写真-19 港竣工を祝う鐘淵工業津田信吾社長から辻始宛ての書状

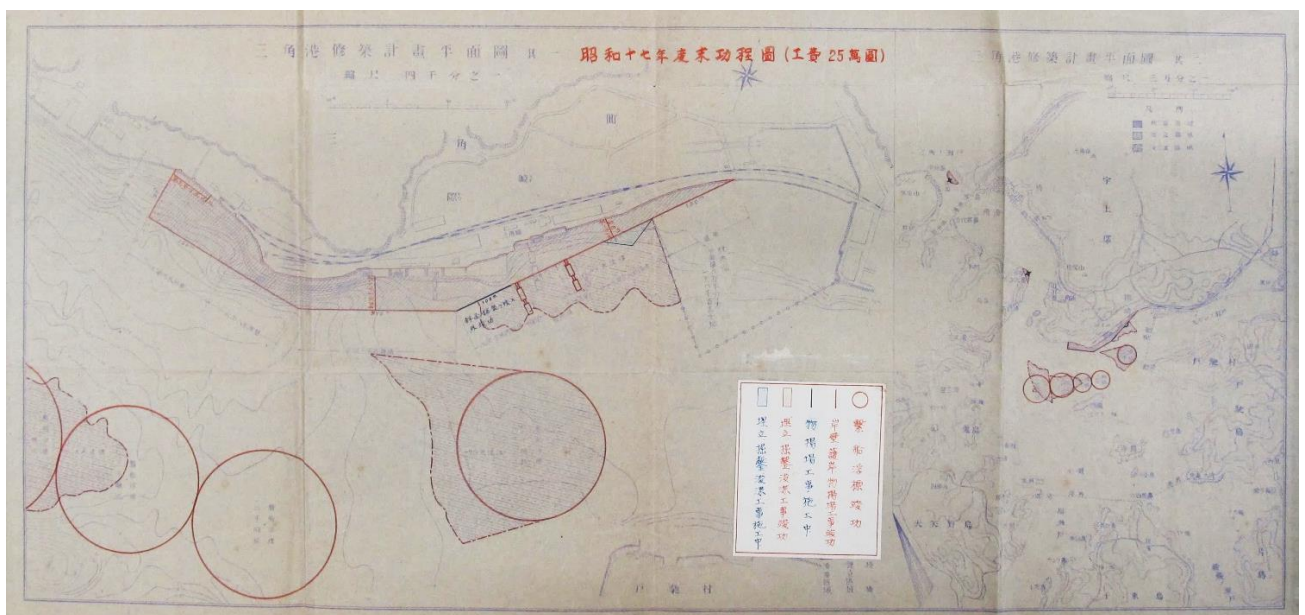


図-1 三角港修築計画平面図 昭和17年度末工程図 (工費25万円)



図-2 三角西港と三角東港・辻医院の位置関係 (国土地理院2万5千分の1地形図をもとに作成、赤印は現存)

昭和30年、天宇会により辻始頌徳碑が建立され(写真-20参照)港祭りで顕彰されてきた。それから60余年。当時を知る世代が他界し、記憶の風化が進行した。

辻始の没後、跡継ぎのいなかった辻家は、婿養子を迎えて辻医院を継承した。3人の子を授かったものの全員が三角の街を離れ、家系内での記憶の風化も進行した。

今回、辻始の曾孫に当たる筆者が遺品整理の場に立ち会っていなければ、辻医院・辻始の歴史、ひいては三角東港築港の歴史が埋もれたまま滅失・散逸等の憂き目にあっていった可能性が高い。歴史を語るには、証拠となる史料の存在と記憶を継承する意志が必要だからである。

少子高齢化、過疎化が急速に進行している三角の街で新たに生業を築いていくことは容易ではない。旧辻医院の保存・活用に向けたこれからの展開は、改正文化財保護法の試金石にもなるであろう。

最後に、三角東港修築・辻医院・辻始と関わりの深い主な施設、跡地の所在を示したものが図-2である。



写真-20 辻始頌徳碑の建碑式

## 6. 今後の課題

本研究では、文化財登録を想定している旧辻医院、その開設者の辻始と三角東港築港の歴史との関係を明らかにした。今後、取り組むべき課題としては、下記3つがあげられる。

- ① 今回、発見された史料群は数百点にも及び、その全てを精査できたわけではない。関連する文献調査も含めて、史料整理を進める必要がある。
- ② 三角東港が、不知火海を隔てた九州南部の近代化と密接に関わっていたことは、鏡、八代、水俣などに所在した工場との関係性においても明らかである。水俣港、八代港、熊本新港などの港湾修築・開港、肥薩線、鹿児島本線などの鉄道敷設、産業の歴史を整理し、九州南部の物流の変遷を紐解くことで、三角東港修築がもたらした効果を正しく評価することができるであろう。
- ③ 旧辻医院建造物の保存・活用に向けて、「三角浦の文化的景観」に、旧辻医院をはじめとした三角東港のまちづくりの歴史を位置付けていく必要がある。三角東港修築遺構や三角線関連遺構、現存する近代建築などの地域資源の掘り起こしに努めたい。

謝辞： 研究を進めるにあたり、北海道議会事務局の桑原氏、北海道議会図書室の山川氏、岩永組、清永本店などから資料提供の協力を得た。また、熊本市歴史文書資料室で開催されている歴史相談会「歴史サロン花畑」において、猪飼隆明先生、森山秀吉先生から古文書解読の指導を受けた。記してここに謝意を表す。



## 参考文献

- 1) 文化庁：平成 30 年 7 月 20 日 文化審議会答申資料，2018.
- 2) 文化庁：文化財保護法及び地方教育行政の組織及び運営に関する法律の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 42 号）
- 3) 日本建築学会：建造物の評価と保存活用のガイドライン，2007.
- 4) 文化庁：日本遺産パンフレット  
[http://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/nihon\\_isan/pdf/nihon\\_isan\\_pamphlet.pdf](http://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/nihon_isan/pdf/nihon_isan_pamphlet.pdf)
- 5) 経済産業省：近代化産業遺産群 33，2007.
- 6) 星野裕司，北河大次郎：三角築港の計画と整備，土木史研究論文集 vol.23，pp.95-108，2004.
- 7) 原田栄林，田中尚人，本田泰寛：海からみた三角の都市形成に関する一考察，土木史研究講演集 Vol.27，pp.165-168，2007.
- 8) 三角町編：三角町史，1987.
- 9) 熊本県教育委員会：熊本県の近代化遺産 近代化遺産総合調査報告，1999.
- 10) 日本国有鉄道：日本国有鉄道百年史第 2 巻 pp589-621，第 4 巻 pp589-617，1970.
- 11) 宇土市教育委員会：新宇土市史通史編第三巻近代・現代・年表，pp.353-375，2009.
- 12) 前掲 8)，pp.568-579.
- 13) 間組百年史委員会：間組百年史 1889-1945，pp.41-86，1989.
- 14) 西松建設：西松建設創業百年史，pp.3-31，1978.
- 15) 前掲 11)，pp.343-352.
- 16) 前掲 8)，pp.499-501.
- 17) 北海道議会事務局編：北海道議会史第二巻，pp.1-6，1955.
- 18) 前掲 17)，pp.227-230.
- 19) 留萌実業青年会：天塩国要覧，pp.153，1910.
- 20) 加地美佐保，樋口輝久，馬場俊介：近代日本の港湾整備における 2 種類のケーソン技術の導入と展開，土木史研究論文集 vol.25，pp.49-61，2006.
- 21) 留萌市：新留萌市史，pp.693-711，2003.
- 22) 鹿島の軌跡 第 17 回 留萌築港—日本初，請負で施工した港 <https://www.kajima.co.jp/gallery/kiseki/kiseki17/>
- 23) 留萌市教育委員会：五十嵐億太郎物語，2017.
- 24) 北海道議会事務局：大正 5 年第 16 回通常道会議事速報録，pp.112-115，1916.
- 25) 北海道議会事務局：大正 6 年第 17 回通常道会議事速報録，pp.63-67，1917.
- 26) 中野守ら：天宇会設立趣意書，1946.
- 27) 熊本県：三角港修築計画案，1924
- 28) 熊本県：熊本県産業調査書，pp.26-27，1925.
- 29) 清藤東白秋窓：雲谷山唱和集，1910
- 30) 内務省土木局：大正八年大日本帝国港湾統計，1921
- 31) チッソ株式会社：風雪の百年 チッソ株式会社史，pp.2-39，2011.
- 32) 前掲 8)，pp.579-581.
- 33) 久保洋潮：三角港雑記，港湾第 8 巻 1 号，pp.102-114，1930.
- 34) 岩永組：感謝と創造 50 年 株式会社岩永組 50 周年記念誌，1997.
- 35) 熊本県議会：熊本県議会史第 3 巻，pp.1439，1971.
- 36) 前掲 14)，pp.275,286.
- 37) 前掲 14)，pp.46-80.
- 38) 熊本日日新聞，昭和 19 年 3 月 24 日.
- 39) 熊本日日新聞社：熊日五十年史，1902.
- 40) 港湾協会：会報 第四回常議員会・第三回評議員会，港湾第 7 巻 4 号，pp.102-111，1929.
- 41) 前掲 8)，pp.588-590.
- 42) 港湾協会：時事 三角港修築起工式，港湾第 12 巻 1 号，pp.58-60，1934.
- 43) 九州日日新聞，昭和 12 年 6 月 14 日.
- 44) 九州新聞，昭和 12 年 6 月 2 日.

(2018.7.31 受付)

HISTORY OF MISUMI EAST PORT AND TSUJI DOCTOR'S OFFICE  
-TOWARD PRESERVATION AND UTILIZATION OF THE DOCTOR'S OFFICE  
CONSTRUCTION BUILT FOR TAISHO ERA-

Yasuaki TSUJI and Ryuji KAKIMOTO

This paper clarified the history of the city development of Misumi-machi from the location of Tsuji doctor's office built for Taisho era, related people and historical materials. The preservation and utilization of the office, which is one of the important components to inherit the memory of Misumi-machi, are being studied.