

JR柳ヶ浦駅周辺整備事業における 記憶遺産プロジェクト試行の中間報告

永村 景子¹・清水 俊樹²

¹正会員 日本大学生産工学部 専任講師 環境安全工学科 (〒275-8575 千葉県習志野市泉町1-2-1)

E-mail: nagamura.keiko@nihon-u.ac.jp

²非会員 東日本総合計画株式会社 (〒350-1124 埼玉県川越市新宿町5-3-3)

近年、我が国では多くの地方都市で人口減少や高齢化が進んでいる。そうした背景の中で、地域の活力を維持すると共に、生活機能を確保した上で高齢者が安心して暮らせる拠点の形成と地域公共交通による連携強化が必要とされている。本研究の対象地である大分県宇佐市は、同様の課題を抱える地方都市である。宇佐市では、この課題に対応すべく、当地域の玄関口であるJR柳ヶ浦駅を中心とした拠点の形成に向け、駅周辺整備事業に取り組んでいる。本研究は当該事業において、市民参画のコーディネートを担当している。本研究は、地域活力向上に向けた駅周辺整備における市民参画手法として、「記憶遺産プロジェクト」の提案・試行を目的とする。具体的には、対象地域の変遷の把握や古写真の収集、記憶などを掘り起こし、整理・記録・共有した試行プロセスを省察する。

Key Words : *Memory Heritage, citizen participation, resource research, workshop, hearing survey*

1. 背景・目的

JR柳ヶ浦駅は、大分県宇佐市(人口56,509人)の北部に位置している。市内の駅の中では、中心市街地に近く、特急停車駅であり、利用者(約1,300人/日)が最も多い駅である。宇佐市総合計画「基本構想」では、市の玄関口と位置付けられ、中心的な役割を担う公共交通機関であることから、それらの特性を活かした拠点づくりが求められている。一方、駅前周辺の現状は、駅前が狭隘であり、朝夕の時間帯は通行に支障を来している。また歩行者と自動車、通過交通と駅利用交通との動線が錯綜していることから、安全性等に対する課題があるため、駐輪場や駐車場等を含め、誰もが安全に集える駅前広場の整備が求められている。さらに駅舎については、建築後50年以上が経過し、市民等から老朽化が指摘されている上、運営形態の変化等により未利用スペースが生じている。未利用スペースを活用した機能の充実等を図り、誰もが快適に利用できる駅舎への改修が必要となっている。

柳ヶ浦駅はかつて、機関庫が存在していた。最近のダイヤ改正までは、普通列車が全国で最も早い時間帯に発車する駅であった。高齢の市民にとって、柳ヶ浦駅は鉄道の要衝として誇りある場所であった。柳ヶ浦駅周辺整備の計画は昭和の終盤頃から市民の悲願であったにもかかわらず、長年着手されず、さらに近年は委託駅となり市民と駅との関係は薄れている。市は平成26年度にJR柳ヶ浦駅周辺整備基本構想、平成28年度に同基本計画

書を取りまとめるなど、事業を本格化している。当該事業は平成29年12月、都市再生整備計画を国に提出し、平成30～34年度の社会資本整備総合交付金交付を受けることとなった。本研究は当該事業において、市民参画のコーディネートを担当している。本研究は、地域活力向上に向けた駅周辺整備における市民参画手法として、「記憶遺産プロジェクト」の提案・試行を目的とする。具体的には、対象地域の変遷の把握や古写真の収集、記憶などを掘り起こし、整理・記録・共有した試行プロセスを省察する。

2. 記憶遺産プロジェクトの概要と研究方法

(1) 記憶遺産プロジェクトの考え方

記憶遺産の語源はユネスコが実施する「Memory of the World」から来ており、手書きの原稿などの対象物を記録物として意図的に「文書化」したものであり、その記録自体のことを指す¹⁾。

一方、本研究では、本研究が意図する「記憶遺産」は、記録することに重点を置くだけでなく、市民の「記憶」を重視するべきであると考えている。本稿にて示す記憶遺産プロジェクトは、柳ヶ浦駅に関する歴史や地域住民の記憶を掘り起こし、整理・記録、共有するものである。

(2) 記憶遺産プロジェクトとは

地域の歴史・文化を明らかにするだけでなく、失われつつあった地域の「記憶」を呼び起こし、次世代へ継承する一手法としたものを記憶遺産プロジェクトと称する。市民が歴史・文化的価値を理解し、利用価値を見出すことで、共感・共有という形で駅周辺整備への興味・関心や効果的な整備事業につながると考えられる。

筆者らは、市民が共有・共感できるような「地域にとっての価値」に重点を置いている。調査対象が暮らしの中で身近な存在であったかなどの情報が市民の「記憶」を辿ることで明らかになると考えている²⁾。

(3) 研究対象地

本研究では大分県宇佐市のJR柳ヶ浦駅周辺を対象とする。JR柳ヶ浦駅は本市の玄関口であると共に、県北地区の交通結節点という立地条件を活かし、都市計画マスタープランによれば北部交流拠点の形成に取り組んでいる²⁾。

また、当時の柳ヶ浦駅は明治期より機関区が存在し、機関車が通ると共に機関庫が存在していた。昭和期には戦争に利用された歴史や、終戦後に天皇巡幸の際にご下車されたという歴史など、市民としての思い出が多数存在する場所である。

(4) 研究方法

本研究では、大分県宇佐市の拠点形成に向け、駅周辺整備事業が行われているJR柳ヶ浦駅を対象地とし、記憶遺産プロジェクトを試行・検証することを目的とする。駅周辺地域の変遷情報や、古地図・古写真などを用いて市民参加によるワークショップ(以下、WSという)形式での調査、地元の古老等へのヒアリング調査、それらの調査結果を駅周辺整備事業へ還元するプロセスを実施し、省察する。

本研究で実施する試行プロセスは主に3種類である。

①文献調査を行い、古写真を集めると共に、変遷として整理する。②文献調査によって得られた資料を用いて、WSの場で活用し、記憶を掘り出す。③地元の古老らにヒアリングを行い、文献調査では把握できない出来事や記憶の追加や、不明な点を補完する。3種類の試行プロセスを同時進行で相互に参照しながら実施することにより、「地域の記憶」を詳細に記録する。

3. 試行プロセスの実施

(1) 文献調査

柳ヶ浦駅やその周辺地域の歴史・変遷を把握するため、古写真の収集及び柳ヶ浦町史等の資料を用いて年表整理を行った。古写真の多くは車両を撮影した鉄道写真が多かったものの、中には国有鉄道時代に存在していた機関

庫の写真(写真-1)や、昭和24年の天皇陛下巡幸の折に柳ヶ浦駅に下車し、駅前に設置されたお立ち台に立った写真(写真-2)があった。

年表に整理した歴史を、駅周辺環境の変化に着目してみると、昭和20年以前はほとんどの改修などが行われ

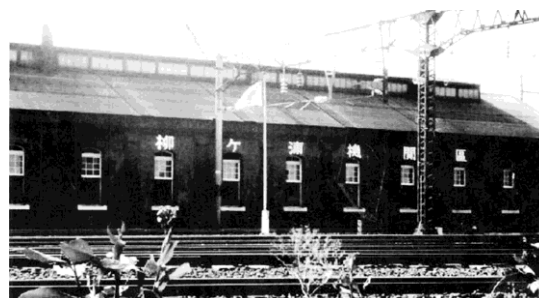


写真-1 柳ヶ浦機関庫(文献3より転載)



写真-2 柳ヶ浦駅にご下車された天皇陛下
(文献4より転載)

表-1 JR 柳ヶ浦駅周辺の変遷抜粋(筆者作成)

西暦(年号)	日付	概要
1897(M30)	9月	豊洲線が柳ヶ浦まで延び、長洲駅として開業された。
1898(M31)	3月	宇佐駅に改称された。
1901(M34)	6月	豊洲鉄道が九州鉄道株式会社に合併。
1906(M39)	9月	豊洲鉄道株式会社柳ヶ浦機関庫が設置された。
1907(M40)	6月	日帝国鉄道庁の所属となり、国有鉄道となった。
1909(M42)	10月	柳ヶ浦駅に改称され、路線が延長された。
1911(M44)	10月	大字江須賀2582番地-2に新駅舎ができ、移転した。
1924(T13)	12月	第二ホームの待合所が改築された。
1928(S3)	1月	第二ホームの便所を撤去。
	11月	第二ホームの待合所が改築された。
1941(S16)	7月	側線2・3番線新設。
	12月	構内テーブル2番線の増設。
1942(S17)	3月	荒荷一番・貨一・四番線番線の増設。
	11月	客車留置線1・2番線の増設。
1944(S19)	2月	海軍引込線が完成した。
1946(S21)	3月	大分検車区柳ヶ浦派出所が設置された。
1947(S22)	2月	戦後に大分検車区柳ヶ浦派出所が市区と改称された。
	2月	大分車電区柳ヶ浦の駐在が設置された。
	12月	開通50周年記念として、駅前広場に筑山を築造した。
1949(S24)	6月	天皇巡幸で天皇陛下が下車された。
	12月	東部の構内が拡張された。
1951(S26)	2月	待合室が改修され拡張された。
	8月	駅前広場に照明用電灯が新しく設けられた。
	12月	下りの乗降場に舗装とアッシュが敷かれた。
1954(S29)	3月	踏切橋上家・便所の新設改築が行われた。
1956(S31)	8月	放送設備が竣工された。
	11月	構内に高さ20mの照明塔ができた。
1957(S32)	5月	踏切接近ブザーが新設された。
1958(S33)	12月	第二ホームに弘済会出店が新設営業を開始した。
1962(S37)	7月	仮駅舎に移転した。
	8月	駅舎新築の工事が始まった。
1963(S38)	1月	鉄筋コンクリートとして駅舎が建て直された。
1965頃		昭和40年代初期に機関庫が解体された。
1966(S41)	10月	駅前舗装に着手された。
	11月	舗装が完成した。
1967(S42)	7月	電化によってホーム延長された。
	7月	柳ヶ浦機関区は廃止、大分運転所柳ヶ浦支所が発足。
	7月	旧柳ヶ浦機関区線が駅に編入された。
1971(S46)		機関区線が撤去された。(機関庫と1~2番線)
1983(S58)	12月	柳ヶ浦～豊前長洲間の複線が使用開始された。
1984(S59)	3月	柳ヶ浦運転支所が廃止された。
1987(S62)	4月	九州旅客鉄道株式会社、柳ヶ浦駅となった。
1988(S63)	2月	自動券売機が設置された。
	3月	特急停車数が6本から13本に改定された。
1989(H1)	3月	時刻改正によって特急停車数が14本となった。
	9月	組織改定により大分支店が大分支店となった。

ていなかったが、昭和24年の天皇陛下巡幸以降は頻繁に駅周辺環境の改修が行われている事がわかる(表-1)。

なお文献調査の結果はワークショップ参加者やヒアリング調査協力者に提示し、「記憶」の掘り起こしの基礎資料として役立てた。またワークショップやヒアリングで得られた情報をもとに再度文献調査を行い、住民の記憶に基づく発言の根拠資料を探し、情報の信頼性担保を図った。

(2) 記憶遺産ワークショップ

心理学療法の「回想法」を参考に、グループワーク形式で市民の記憶を聴き取り、記録する記憶遺産ワークショップを実施した。

記憶遺産WSは2018年8月に1回、参加者19名で約2時間行った。WSの形式としては、前半の30分は写真-2のように古写真や古地図を並べて展示するとともに、文献調査結果を記載した配布資料を説明した。後半の1時間半は、参加者19名を3班に分け、テーブルごとにファシリテーターを配置し、参加者同士の会話から個々人の「記憶」を書き取り、KJ法などを用いて整理し、地域としての「記憶」を記録した。

グループワークの中で、市民から挙げられた話題・意見は大きく3つに分けることが出来た。

① 駅や鉄道にまつわる記憶・思い出

機関庫や駅からの恩恵として、駅前に「坑木」や「石炭」が積まれており、近所の人々は分けてもらっていた。

② 駅周辺のまちにまつわる記憶・思い出

駅前は東側と西側に道があり、東側の昭和20～40年頃は、旅館や材木屋、日本通運など商店などの生活を目的とする場所だった。

西側の昭和40～50年頃は、飲食店や居酒屋といった娯楽を目的とした場所だった。

③ ワorkshop運営への課題

1つのグループにおいて、WSの趣旨や、「個人の記憶」と「公的な歴史」のどちらを集めたいのかというWS目的に対する指摘があり、議論が停滞した。

WS後は成果品(写真-3)をもとに、WS参加者にとって印象深い「記憶」となっている昭和期の駅前の配置図を作成した(図-1)。なお、「記憶」を頼りに作成しているため、複数時期の情報の混在や、店舗位置の曖昧な個所がある。ヒアリング調査や文献調査により、情報の精度を高めていく必要がある。

WSでは個人的な記憶だけでなく、地域としての情報などを、幅広く収集することができた。

(3) ヒアリング調査

「オーラルヒストリー」の手法を参考に、地元の古老らにヒアリングを行い、文献調査やWSでは把握できな



写真-2 市民WSの様子 (筆者撮影)



写真-3 グループワーク成果品の例

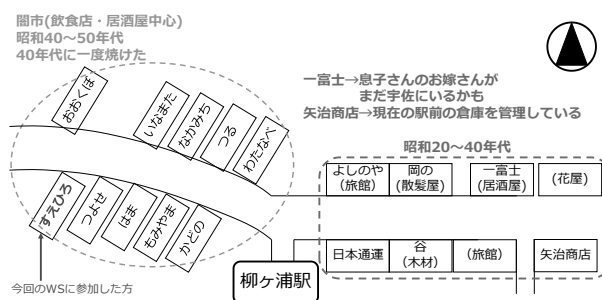


図-1 WSから得た駅前配置図(筆者作成)



写真-4 ヒアリングの様子 (筆者撮影)



写真-5 周辺調査の様子 (筆者撮影)

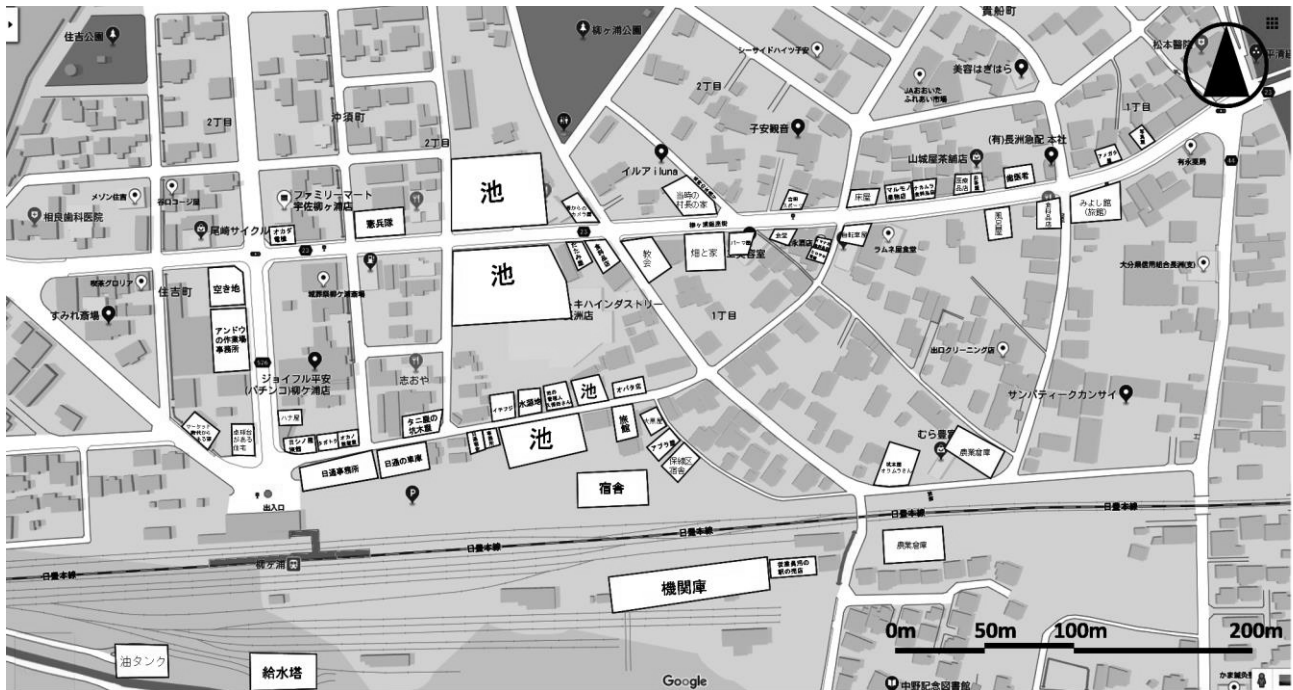


図-2 ヒアリングから作成した駅周辺配置図

い出来事や記憶の追加や、不明な点を補完する。これまでに70～90歳代の市民5名4件の調査を実施した(写真-4, 写真-5)。

ヒアリングでは「機関庫のお風呂に入っていた」、「幼少期は駅構内を遊び場に使っていた」という個人的な記憶が、WSよりも詳細かつ様々な種類の話において収集できた。

室内でのヒアリング後に、柳ヶ浦駅周辺を実際に歩きつつ当時の様子を聴きとる機会が1回(約20分)あった。室内での実施よりも、位置情報が明確に確認できた。聞き取り調査の成果を整理した(図-2)。図-1の配置図をヒアリングで活用することで、「この情報は違う」、「当時はここにお店があって、よく行った」など、記憶の掘り出しの呼び水となった。これにより、WSよりも広範囲に及ぶ駅周辺地域の記憶を引き出すことができた。

(4) 試行プロセスに関する考察

以上のとおり、地域の記憶掘り起こし、整理・記録・共有した試行プロセスを行った。各手法のメリット・デメリットを示す。

①文献調査のメリットとして複数の文献を扱うことで重複して出てくる情報もあり、情報の整理をしていく中で重要な事柄をあぶり出すことができ、成果を基礎資料として使うことができる。デメリットは、情報の取捨選択が難しく、とりわけ2次資料から得た情報の取り扱いには注意を払う必要がある。

②WSのメリットとして1つの情報が出ると周りの参加者もその話題に便乗することによって、さらなる情報が出てくることや、曖昧な記憶の修正などが行われ、多くの参加者が納得・理解できる情報が得られることが多かった。デメリットは記憶や意識の食い違いが生じた際に議論の停滞が発生したことや、運営に際して綿密な準備や議論の時間を要することが挙げられる。

③ヒアリング調査のメリットとしては、個人の記憶を丁寧に聞くことができ、WSよりも多くの質問や時間が許される。そのためより深く情報を掘り下げることができる。また、柳ヶ浦駅という限定的な情報まで引き出すことができ、論点がずれることなく円滑に進む、ということが挙げられる。デメリットは、個人の記憶という性質上、情報の根拠に乏しく、裏付けが必要であり、裏付けをすることが難しい点や誤った記憶や曖昧な記憶の調査に多大な時間を要するという事が挙げられる。

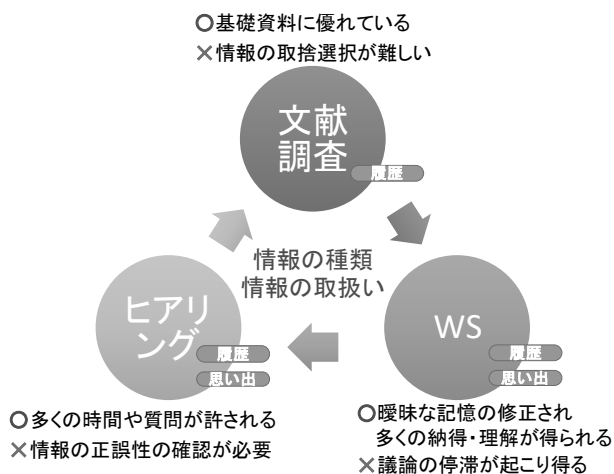


図-3 記憶遺産プロジェクト試行の考察概念図

4. 調査成果の事業への還元に関する考察

一連のプロセスを通じて、記憶遺産プロジェクト試行の成果(中間報告)として、柳ヶ浦駅の変遷および駅周辺の変遷の2つを示す。またこれらの成果をどのように駅周辺整備へ還元していくべきか、考察する。

(1) 調査成果

a) 柳ヶ浦駅の変遷

駅および機関庫ともに、図面・配置図や記録等の一次史料が不足しており、駅舎や引込線、転車台や機関庫などの配置・利用状況が断片的かつ曖昧にしか把握できていない。二次史料である柳ヶ浦町史には、かつて柳ヶ浦駅が所蔵・管理していた「駅区誌」をもとに記されており、史料としての信頼性は比較的高いと考えられる。ただし、民営化や機関区の廃止、駅の管理形態の変化に伴い、駅区誌を含め、そうした駅自体の詳細が把握できる史料の所在は不明である。

b) 駅周辺の変遷

ワークショップ・ヒアリング調査の結果を裏付ける資料調査の継続が必要であるものの、駅や機関庫の存在が、賑わいや周辺の土地利用・街並み形成に大きく寄与している。

①市内の産業を支えた運輸拠点としての存在

「坑木」に代表される木材を集積・搬出のため、駅周辺には材木店が数多く存在していた時期がある。こうした材木は安心院・院内から搬出していたという情報もあり、市内の産業(林業や木材加工)と柳ヶ浦の関係を示している。

さらに引込線を抱えた日本通運や倉庫などの存在が、柳ヶ浦駅の運輸拠点としての重要性を表している。

②玄関口「柳ヶ浦」を象徴する「云われ」や履歴

駅が設営される以前、宇佐神宮が使用する港「江嶋津」の時代から、柳ヶ浦は物流機能を有していた。宇佐神宮に献る神宝物や式年遷宮の材木等の搬出に柳ヶ浦の港が使われていた。その後、平安末期に安徳天皇や平氏を迎え入れるなど、柳ヶ浦は古くから宇佐の玄関口であった由緒ある地域である。

さらに戦後の天皇行幸・下車は柳ヶ浦駅周辺の一大事であり、住民にとってはもちろん、その折に駅設備等の環境整備も多く行われている。裏付け調査が必要であるが、駅前ロータリーの蘇鉄は、天皇行幸の折のお立ち台の後に移植されたとの情報も得た。

③鉄道に関係する人々の存在に応じ変容してきたまち

機関庫との関係を生活の中で緩やかに保っていた周辺住民の存在や、駅・機関庫の従業員や停車や乗降など鉄道利用者のニーズに応えた旅館・食堂・駅弁店、物流機能に応じて集まった、材木店、物流倉庫等、柳ヶ浦駅周辺は鉄道に関係する様々な人々(従業員、利用者、周辺住民ほか)に応じて、柔軟に展開してきたまちである。

山積みの石炭ガラや、野積みされた坑木は周辺の人々の生活の記憶の一部として多く挙がった駅周辺の風景である。同様に、駅との直接的な関連性は未確認であるものの、駅周辺には池が多く、蓮の栽培や鯉養殖が行われていた。駅や機関庫の立地条件として水や水源に起因することも予測できることから、これらを裏付ける資料調査が必要といえる。一方、機関区が廃止された後、1970年代の地図を見ると、「アキヤ(空家)」も散見でき、柳ヶ浦駅の変化に応じた展開が薄れ、駅周辺の産業の空洞化の兆しが見て取れる。

(2) 事業への還元に関する考察

a) 柳ヶ浦駅周辺整備の設計デザインへの還元

柳ヶ浦駅舎リニューアル・駅前広場整備の基本設計段階では、「宇佐市らしさ」に配慮した設計デザインに努めてきた。一方で、「柳ヶ浦らしさ」を特徴づける構造・材料や形状は手がかりが少なかった。今回の調査において、柳ヶ浦と木材(坑木、材木)との関係が深いことが分かった。例えば駅舎・広場とも木材を多用することとしているが、市内の産業との連携や、設計チームとの情報共有によりデザインへの反映など、設計デザインへの還元することで、今回の駅および駅周辺整備における「宇佐らしさ」、「柳ヶ浦らしさ」をより深めることが出来ると考えられる。

設計デザインへの還元にあたっては、写真やスケッチなどにより住民の記憶に残っている風景の視覚的把握や、駅周辺の配置図の読み解きによる市内産業(農業、石材業、木材業など)との関係調査の継続と、それらの情報を設計チーム共有して実施設計につなげるデザインのプロセスが必要である。

b) 地域における柳ヶ浦駅の位置づけ・役割の明確化

柳ヶ浦は港や駅など、古くから地域そのものが宇佐の玄関口として役割を担ってきた。柳ヶ浦駅は機関庫や小松橋手前での停車・給水など「鉄道機能の要衝」、坑木・材木や地場産業などの荷送が活発であった「運輸拠点」、北九州・中津や大分方面への通勤・通学を支えた「地域の玄関」の大きく3つの役割を担ってきたと位置づけられる。機関区の廃止や委託駅への転向に伴い鉄道機能や運輸機能は弱まり、自動車交通の進展により地域の玄関としての役割も薄れつつある。鉄道機能・運輸機能は鉄道事業に依存することから、それらの機能再生・機能向上は困難である。一方、地域の玄関としての窓口機能は、受け入れる側のまちが抱える課題である。通勤・通学客やビジネス客を受け入れる窓口、観光客を受け入れる窓口、など「市内の他の特急駅との役割分担・機能分担の再整理」が必要である。柳ヶ浦駅の役割・機能に応じ、周辺のまちづくりの舵取りはハード・

ソフトともに大きく変わる。とりわけ、観光客の受け入れについては、地域資源の活用にも大きくかわることから、各地域固有の資源に応じて、マスツーリズム／ニューツーリズムなど受容観光形態に基づく駅の機能分担と、柳ヶ浦駅の位置づけが必要といえる。

c) 「利用者ファースト」の駅まちづくり

柳ヶ浦駅周辺は鉄道に関係する人々の存在に応じて変容してきた。鉄道機能・運輸機能が活発であった時期は、対応すべき課題やターゲットとなる関係者が明確であったといえる。一方、鉄道や運輸の機能が低下した現時点では、まずは唯一残っている「地域の玄関」の役割を伸ばすため、「利用者の柳ヶ浦駅に対する意識を変える駅空間づくり」が必要である。かつて柳ヶ浦駅での停車時間を埋めた旅館や駅弁店のように、柳ヶ浦駅で過ごす待ち時間を駅利用者にとって有意義な時間に変え得る設備や交流環境が必要といえる。

鉄道利用者が減少する地方都市においては、窓口機能のみでなく「新たな利用者」の開拓は重要課題といえる。鉄道を活かした観光客の受け入れについては、周辺に抱える地域資源によって、マスツーリズム／ニューツーリズムいずれに対応するか、地域の判断と施策が必要といえる。マスツーリズムに対しては不定期・不特定多数の来訪者に対応する展示・博物館的な観光基盤との接続が重要である。一方、ニューツーリズムに対しては、価値



写真6 モノづくりWS 地元住民参加の様子(筆者撮影)



写真7 モノづくりWS後の状況(筆者撮影)

観やニーズの多様化に伴う着地型観光を支える交流基盤が必要である。交流基盤は、ハードよりもむしろソフトが重要な資源であり、その地域に足を運ばなければ知り得ない「コト」や出会えない「ヒト」、コトやヒトとの「接点の創出」が最大の資産である。これまでの柳ヶ浦駅周辺の変容に照らせば、柳ヶ浦は「ニューツーリズムへの対応」において、強みを発揮できる地域性を有しているといえる。今回の地域資源発掘調査の成果は地方の鉄道・運輸を支えた鉄道のまちの姿(コト)に、ヒアリングやワークショップ等の調査協力者各位は、かつての鉄道のまちの追体験を助ける人材(ヒト)である。なおニューツーリズムの対象は必ずしも地域外からの来訪者に限らず、地域内の世代間の交流も含むことを付記しておく。

以上の利用者に応じた駅まちづくりを進めるには、「ターゲットとなる利用者の再設定」が急務といえる。

5. おわりに

本稿ではJR柳ヶ浦駅周辺整備における記憶遺産プロジェクト試行の中間報告として、調査経過および成果を提示した。調査研究や記憶遺産プロジェクトは2カ年の継続事業であり、起ち上げ年度であった2018年度は、情報収集、資料収集に多大な時間を要した。なお、駅周辺整備の工事着手までの移行措置として、2019年2月～3月にかけて、駅待合室の暫定的な整備を市民参画(モノづくりワークショップ)により実施した(写真-6、写真-7)。当該整備においては、記憶遺産プロジェクトで明らかになった柳ヶ浦駅と材木の関係を考慮し、県産材を用いることができた。のべ3日間のモノづくりワークショップには事業関係者や駅周辺の高校生や、記憶遺産ワークショップ参加者らが参加した。わずかではあったが、記憶遺産プロジェクトの成果を事業への還元することができたといえる。2年目である2019年度は、調査を深化させるとともに、整備事業への還元方法について、市民や事業関係者との協議を行い、勧めていく予定である。

謝辞：本研究を進めるに当たり、JR 柳ヶ浦駅周辺整備事業関係者の方々、並びに市民の方々には WS 及びヒアリングに多大なるご協力を頂きました。記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 永村景子・辻喜彦・高尾忠志・大森真央, 系譜調査を応用した「記憶遺産プロジェクト」の可能性,(2017)p.1-3
- 2) 都市計画マスタープラン, 宇佐市ホームページ,(2012)p.72
<https://www.city.usa.oita.jp/uploaded/attachment/3028.pdf>(最終閲覧 2019. 1. 10)
- 3) 柳ヶ浦機関区 昭和 40 年, 宇佐市民図書館
<http://www.usa-public-library.jp/cgi-bin/digital/index.cgi>(最終閲覧 2018. 8. 7)
- 4) 今戸公徳, 写真集明治大正昭和宇佐:ふるさとの思い出 259. 国書刊行会,(1983)

(2019. 4. 8 受付)