発動機愛好家との出会い

大脇澄男

1．は　じ　め　に

私がはじめて発動機愛好会を知ったのは2009年の大学祭だったと思う。ただし，この時は発動機愛好会の存在を認識していなかった。ただ，珍しいエンジンがあるものだなと思いながら，漠然と展示会場を見て回った程度である。その後も，大学祭の度にこの催しが行われることを別に気にも留めなかった。しかし，一昨年（2012）あたりから今までより熱心に見て回るようになった。それは，本学学生の大学祭参加人数が少ないことと裏腹に，この催しが学生にとっていっそう意義あるものに思えてきたからである。

昨年（2013），この催しが本学の鹿子嶋准教授の肝いりで始まったことを知り不明を恥じた。先生を通して愛知県の愛好会の重鎮岡清兵衛氏をご紹介頂いた。その後，多くの愛好家の知己を得た。このことを契機に私は本学でのイベントに続けて二つの催しを見て回ることになった。一つは愛知県作手村，もう一つは岐阜県海津町で行われたイベントである。ここでは大学祭と合わせて３つのイベントについて報告するとともに，いくつかの提案を行いたいと思う。

2．大学祭におけるデモンストレーション

大学祭に合わせて行われたこのデモンストレーション（以下，デモと略記）は，天気にも恵まれて来訪者にはすこぶる好評であった。このデモを取り仕切る岡清兵衛氏はとりわけ学生が好きである。学生から質問されると我が意を得たりとばかりに，熱心に自慢の所蔵品について説明しておられた（図１）。ここで氏自慢の発動機について説明する紙幅がないのが残念である。氏に限らず愛好家は自分の所蔵品にはそれぞれに思い入れがあり，それについて語り出したら留まるところを知らない。福島から参加した米農家の小林さんはNHKテレビで放映中の「八重の桜」の旗印を立てて，福島県のピーアールを盛んにやっていた（図

図１　熱心に岡氏の説明を聞く学生

図２　八重の桜の旗印と小林さん

２)。私は親しくなり，自慢のお米を送ってもらうことになった。訊くところによると，小林家はかなりの豪農であるらしい。それで，早くから高価な発動機を入手できたのではないかとのことである。高知県からこられた森下さんは，遠路にも関わらず巨大な発動機を持ち込まれていた（図３)。さすが大御所である。森下さんは地元でNPO*[1]を立ち上げて発動機の保存に努めている。聞けば，この発動機は製材用に土佐の山中に持ち込まれたものの，林業の衰退のためか，修理がままならなかったのか，いずれにしろ放置されたまま深い眠りに入り，いつしか人の知らないところとなっていたらしい。たまたまこれを見つけた人がおり，数人がかりで決死の思いで運び出したとのこと。搬出に要した労力と経費を思うと，まったく頭が下がる思いがする。動態保存が信条である発動機愛好家としては，何としてもこの発動機に生命を吹き込みたいとの思いが，いま森下さんの頭を駆け巡っている。とにかく，とても紹介しきれないが，内燃機関とは何ぞや，エンジンの基本とは何かについて，まさに出血大サービスの出張講義を大学のキャンパスでしてくれるこのイベントを，何とか本学の教育に活かす道はないものだろうか。坂祝町の町おこしにも一役買えるのではないだろうか。

図３　搬出した発動機と森下氏

３．作手村でのデモンストレーション

図４　作手村のデモ会場風景

11月17（日）愛知県新城市作手（つくで）鬼久保ふれあい広場にて開催された。作手村は奥三河地方の歴史のある村である。私は，愛好家との友好を深める意味もあって泊まりがけで出かけることにした。それと言うのも，この愛好家諸氏がとても本学思いであることに甚く感動していたからである。愛好家諸氏の口から異口同音に本学のことをよく言われると，心底，放っておく訳にはいかない気分になってしまってい

*[1]NPO法人　発動機遺産保存研究会　代表者　森下泰伸　〒781－5232　高知県香南市野市町西野206－11

た。ここでの夕食の席でも，会長の岡氏が本学のことをべた褒めしてから私を過分に紹介して下さり恐縮してしまった。夕食後，私は用意してきた「YS－11　国産の翼復活」（NHKプロジェクトXの録画）を放映した。それというのは，岡氏が飛行機に大変詳しいことを知っていたからである。翌朝，宿の主人の先導で会場に向かった。このイベントは村おこしの一環として開催され，今年でもう29回目だそうで，なるほど規模が大きいのも頷ける。ざっと二百台以上の発動機が白煙を上げて活動する様は壮観である（図４）。

４．海津町でのデモンストレーション

発動機愛好家諸氏の人の良さにすっかり惚れ込んだ私は，ここでも泊まりがけで出かけることにした。同宿者みんなで夕食を取ることになり，宿から数百メートル離れた由緒のありそうな和食の店へ出かけた。夕食を済ませた後，高知からお見えの森下さんが飲みに行こうとさかんに言う。もうすっかり出来上がっていた下戸の私としては，日頃の寝不足もあって，もう宿に帰って寝たいのが本音であったが，彼の熱意に押されて，一同，タクシーで大垣駅前の飲み屋街に繰り出した。６階建ての飲食店の入った雑居ビルに着いた。さて，どの店にしたもんかと馴染みのない土地でのスナック探しが始まった。取りあえず私が一軒の店のドアを開けると，あいにく満員であった。さあ，困った。時間も九時を回っていた。こうなればもう何処でも良いと言うことになり四階の「姫」というスナックに決めた。それと言うのも，乗ってきたタクシーの運転手が歴史好きで，車中での話の中にしばしば姫君が登場したからである。なんと，ドアを開けるとお客が一人もいない。ママによると丁度客が引いたところだと言う。われら一同の貸し切り状態となった。酔うほどに会長の岡さんから戯れ歌が飛び出し，森下さんの愛弟子でもある未婚の藤倉君などからかわれ放しとなった。また，軽井沢から参加の高橋さんからは，あの戯れ歌をどうしても覚えたいとリクエストの出る始末であった。翌日，会場に出かけるともうすっかり準備が整い，そこかしこで発動機が唸りを上げていた（図５）。

図５　海津町のデモ会場風景

５．愛好会の悩み

こうした和気あいあいに見える愛好会にも悩みはある。森下氏によると発動機と呼べるのは昭和四十年代（1960′）までで，しかも日本の産業の発展に何等かの貢献をしてきたと認められるものが収集の対象である由。ところが最近はブームに乗じて海外で見つけた古いエンジンをネットなどで売りに出す者がおり，そうした経路で入手した愛好家もいるとのことである。このよう

に「産業遺産としての発動機の動態保存」という発動機愛好会本来の目的から外れる愛好家が出てきて，価値観を共有することが難しい面があるとのことだ。

現在，こうした歴史的に価値のある発動機を収集研究しているのは，産業考古学会会員[*2]と森下さんのNPO法人（前出），それと，各地の愛好会の中でも学術的な意義を理解して収集保存活動をしている会員と言うことになる。

私は３箇所のデモ会場を巡ってみて，愛好家は概ね３つのカテゴリーに分類できるのではないかと思った。第一は岡さんや森下さんのように産業遺産としての発動機の動態保存を第一義とする人達。第二は，産業遺産の動態保存云々に拘わらず，古いエンジン，珍しいエンジンを収集し，動かして楽しむ人達。第三は，自作のエンジン，その他レア物のエンジン等を会場に持ち込んで，人を楽しませ，自分も楽しもうとする人達である。私自身はどのカテゴリーの人達も好きである。また，第一のカテゴリーの人達を守り育てていくためにも第二，第三の人達の存在が欠かせないのではないかと思う。特にこうしたイベント会場では，第一のカテゴリーの人達だけでは盛り上がりに欠けるのではないだろうか。また，第二のカテゴリーの収蔵品の中から貴重な一品が見つからないとも限らない。また，第三の人達の作品を見ていると物づくりの面白さが分かって，イベントとしてはこれも貴重である。

発動機の定義や産業遺産の定義にとらわれてしまうと，発動機愛好会の活動が制約され，自由闊達さが無くなり，おもしろみが無くなり，ひいては発動機愛好家の裾野を広げることができなくなってしまうのではないか。私は，発動機愛好会の活動形態は今のままで，産業遺産としての発動機の収集や研究は平行してやり，その成果は別の機会に発表するのがよいのではないかと思う。

６．ヤンマーミュージアム訪問

私は，LEMA[*3]に寄稿するため，古い発動機についてもう少し調査する必要があると思い，三会場の見物を終えた後の12月７日にヤンマーミュージアムを訪問した。ミュージアムは北陸自動車道の長浜ICより車で10分ほどの所にあり，本学からのアクセスは良い。このミュージアムは，ヤンマーが創業百周年を記念して，創業者山岡孫吉（やまおかまごきち）生誕の地である長浜に2012年に建設したものである。総二階建ての建物を「都市」，「大地」，「海洋」という事業フィールドに分けて，ヤンマーがこれまで生産してきた建設機械，農業機械，船舶用エンジンなどが時系列で展示されている。エントランスに入ると，ドイツ･MAN社から寄贈されたというルドルフ･

[*2]産業考古学会：全国各地に残る産業遺産について，研究・保存・活用を提言する学術組織
学会事務局　〒113－0034東京都文京区湯島１－125
子安ビル６階プラス・ワン気付　電話03－3835－2476

[*3]LEMA：一般社団法人日本陸用内燃機関協会の協会誌　編集長八木国夫
〒162－0842東京都新宿区市谷砂土原町１－２－31　電話（03）3260－9101

ディーゼル博士の発明による巨大エンジンが出迎えてくれる（図６）。孫吉はこのエンジンの小型化に執念を燃やすこととなる。

図６　玄関の巨大エンジン

私は，デモ会場で出会った発動機の型式などについて教えてもらうつもりで，３会場で撮り貯めた発動機の写真を持参していた。しかし説明役の人が学芸員ではないことを知ってあきらめた。自力でミュージアムの展示品や写真と持参の写真とを照合して型式や製造年代を特定することは，とても短時間ではできるはずもない。また収蔵品のリストや解説書も準備されていなかった。

私は，訪問の目的を切り替え創業者山岡孫吉について調べることにして，館内の山岡孫吉記念室に入った（図７）。孫吉の評伝などを読んでいて，ふと，松下幸之助や本田宗一郎のことが脳裏をかすめた。それで，帰校してから彼等の生きた時代を調べてみた。

図７　孫吉の胸像と筆者

①山岡孫吉　1888年（明治21：滋賀県）生まれ～創業33歳～1962年（昭和37）74歳で没。
1921年（大正10年）農業用小型石油発動機メーカーとなる（33歳）。
②松下幸之助1894年（明治27：和歌山県）生まれ～創業24歳～1989年（昭和64年・平成元年）94歳で没。
1918年（大正７年）松下電気器具製作所を創業（24歳）。
③本田宗一郎1906年（明治39年：静岡県）生まれ～創業42歳～1991年（平成３年）84歳で没。
1948年（昭和23年）本田技術研究所設立（42歳）。

山岡と松下はほぼ同時代の人である。この二人の創業における信念というか経営哲学が非常に似ている。本田宗一郎は孫吉より18年遅く生まれ，戦後間もない1948年に本田技術研究所を設立している。山岡や松下の事業内容や成功について十分承知していたと思われる。

この簡単な系譜と明治・大正・戦前・戦中・戦後の日本人の暮らし向きの変化と，日本の製造業の歴史とを重ね合わせてみると非常に興味深いものを感じる。これらの時代背景を考えると，草創期の発動機の時代を経て，群雄割拠状態から一部のメーカーに収斂していく汎用発動機の発達の経緯が垣間見えてくる。

訪問の目的の一つに，かつて群雄割拠した発動機製造メーカーの社歴について調べることがあったが，残念ながら当該ミュージアムは自社製品しか収集しておらず，久保田その他のライバルメーカーの製品は一台もなかった。また，収蔵・保存の基本方針も動態保存ではない。このこ

とは少々私を失望させたが，同時に愛好家の収蔵品のバラエティの豊富さと，動態保存へのこだわりに改めて敬意を感じた。

7．本学にできること

発動機愛好会なるものは，ほぼ全県に存在するようであるが，その実態について掌握している組織なり人物はいないのではないか。個人としては前出の森下氏が高知県でNPOを設立している。また，大学レベルでは，西日本工業大学の池森寛先生が「日本石油発動機アカデミー・発動機遺産保存研究会」（西日本工業大学池森研究室）を主宰されておられる。しかし，池森先生は福岡，森下氏は高知と，あまりアクセスがよいとは言えない。それに引き替え，本学は陸海空共にアクセスに恵まれている。そこで先ず，全国の愛好家を集めて発動機サミットを何等かの記念行事として開催してはどうだろう。坂祝町と共催するのも一案と思う。その後，発動機愛好会連絡事務所のようなものを設置して，愛好会（家）に交流の場や研修・研究の場として設備・施設を提供してはどうか。また，将来は博物館を建設して，本学がこれまで使用してきた教育資材・教材と共に保存に協力してはどうだろう。これらは社会的に価値のある事業ではないかと思う。また，森下氏によると，海を渡った日本製の発動機も相当あり，海外にも愛好家がいるとのこと。また，彼等の収蔵品の修復に手を貸すこともあるという。

私は，昨年の大学祭の時，岡氏を煩わせて簡単なアンケートを実施して10名の方から回答を頂いた。アンケートの目的は，先ずは①どんな発動機が存在するのかを把握すること。②「将来，所蔵品の処遇をどうされるおつもりか」把握すること，である。特に，②について，私はかって専門誌「内燃機関」[*4]が企画した「誌上博物館」に，本学に存在したフォルクス・ワーゲンの古いエンジンを載せたことがある。この企画は次第に歴史上から消滅してしまう貴重なエンジンを，せめて記事と写真で保存しておこうと言うものであった。

私は，昨年，大学祭の会場を巡りながら，展示品の中にはかなり大きく重いものがあり維持管理が大変だろうと思った。同時に，所有者が私と同世代くらいの人が多く，やがてもてあますときが来るのではないかと思い，「誌上博物館」の時のことを思い出していた。それで，②のようなアンケート項目を入れたのである。この項目に対する回答を見ると，未記入の二名を除いて，「現在は考えていない」か「手元に置いておきたい」と言う趣旨のものであった。私は回答文を読みながら，愛好家の人達の所蔵品に対する愛情や思い入れの強さを感じないわけにはいかなかった。それはそうだろう。泥まみれ，錆びまみれになって山野や農家の納屋の片隅で忘れ去られていた彼等に縁あって巡り会い，相当のお金をつぎ込んで蘇させた恋人のようなものである。そう簡単に手放すわけにはいかないのは，心情として当然である。しかし，である。いずれ面倒を見れな

---

*4「内燃機関」：内燃機関工学関係の記事を掲載した専門誌・ジャーナル　出版社「山海堂」が発行していたが1995年末で休刊。

くなる時が来るのも事実である。それで，万が一の時のためにも，このような発動機が存在した事実を後世に残しておくことが重要である。

現在はインターネットがあるので，ネット上にヴァーチャルの博物館を作るのはそんなに難しいことではないだろう。これなら現物を手放さずにすむ。登録のためのフォーマットを決めれば誰でも登録して所蔵する発動機を後世に残すことができる。本学がヴァーチャル博物館を立ち上げ博物館の管理・運営をしてはどうだろう。全国にある発動機愛好家の活動を支援することは，本学の広報的観点からも一考の価値があると思う。

8．おわりに

私は，こうした発動機愛好会（家）の活動が，日本における機械製造業や産業の発展過程を知る上で非常に貴重だと思い，何とかもっと公にできないものかと思った。それで，昔お世話になった「内燃機関」の編集長で現在「陸用内燃機関協会」[*5]の協会誌LEMAの編集長をしている八木氏に連絡して取材してくれるように依頼した。快諾を得て来学を楽しみにしていたところ，前日に脳梗塞で緊急入院されるという不測の事態が発生した。八木氏に替わって副編集長の中澤氏が来学された。中澤氏が発動機に疎いと言うことで私が書くことになった。しかし，私も雑事に追われて締め切りまでに原稿を書き上げることができなかった。それで，この論叢の紙面を借りて三会場を巡った記録だけでも残しておこうと思った。

9．謝　　辞

本学の鹿子嶋准教授，愛知発動機愛好会会長岡清兵衛氏には多くの仲間をご紹介頂いた。NPO法人発動機遺産保存研究会の森下泰伸氏には，貴重な文献・資料の提供を受けた。ここに記して感謝の意を表します。

[*5]陸用内燃機関協会：一般社団法人日本陸用内燃機関協会（略称：陸内協）
陸用内燃機関に関する生産，需要，貿易，流通及び技術の調査研究を行っている。