

社会科学研究所 2020 年度春季実態調査 北前船の足跡をたどる Part4 —加賀～福井～京都～大阪— 行程記録

樋口 博美

はじめに（今回の実態調査について）

専修大学社会科学研究所では、2021年3月24日(水)～27日(土)にかけて北陸～関西を訪れ、2020年度春季実態調査を実施した。今回は、2017年度の実態調査から年に一度企画・実施してきた“北前船の足跡をたどる”シリーズの最終章 Part4 の実施となった。前回 Part3 の終着地となった金沢を今度は出発地として、加賀、福井、京都とめぐり、北前船の起終点であり船主たちがその航海の安全を祈願した大阪住吉大社を終点地とした。

本実態調査は当初 2021年2月24日(水)から2月27日(土)の実施を予定していた。しかし、2月に入っても新型コロナウイルス感染症状況はまったく収まる気配をみせず、事務局では2月初旬に企画を1ヶ月遅らせることを決定した。もちろん3月でも実施は難しいかと思われたが、その頃になるといく分感染者数が抑えられていたこともあり、感染対策徹底についての理解を事務局および参加者に求めた上での実施を決定した。本稿はこうして実施された「北前船の足跡をたどる Part4 加賀～福井～小浜～京都～大阪」の行程記録である（※文中の写真は全て筆者撮影）。

全体行程概要

3月24日（水）

18：00 金沢市内ホテル集合、行程確認 [金沢泊]

3月25日（木）

8：00 ホテル出発

9：00 加賀北前船の里資料館 訪問・見学（説明）・質疑応答

12：30 越前北前船主の館敷地内 [畝来] にて昼食

13：15 越前北前船主の館 右近家 訪問・見学（説明）・質疑応答

15：00 鯖江眼めがね 訪問・見学（説明）・質疑応答

18：30 ホテル到着 [敦賀泊]

3月26日(金)

8：40 ホテル出発

9：00 人道の港敦賀ムゼウム 訪問・見学(説明)

10：20 美浜原子力PRセンター 訪問・見学

12：15 御食国若狭おばま食文化館にて見学兼ねて昼食

15：00 琵琶湖疎水産業遺跡めぐり、琵琶湖疎水記念館 訪問・見学

17：30 ホテル到着 [京都泊]

3月27日(土)

8：00 ホテル出発

9：00 今城塚古墳公園、今城塚古代歴史館 訪問・見学

12：00 パナソニックミュージアム：松下幸之助歴史館、ものづくりイズム館 訪問・見学

14：00 住吉大社(自由行動) 行程終了・解散

実態調査の行程とその記録

第1日目：3月24日(水)

18:00 までに、参加者は金沢の中心市街地にあるホテルへ集合し点呼を取った。金沢は、2019年度社研夏季実態調査：北前船 Part3 の終着地となった場所である。新幹線の利便性があり、翌日からの行程を考えても便利な場所であることからここを集合場所として選んだ。

いつもであれば、一日目は参加者の交流・懇親を兼ねた結団式を行うのであるが、コロナ禍のために自粛し、各自部屋等で夕食を取って翌日へ備えることになった。

第2日目：3月25日(木)

訪問地1：加賀北前船の里資料館 [石川県加賀市橋立町]

8:00 にロビーに集合し、ホテルの後ろにあるいしかわ四高記念公園脇の駐車場にむかうと、これから3日間お世話になるバスがすでに到着していた。全員が乗り込むとすぐに発車、そこから北陸自動車道を使用しながら50分ほどで加賀市橋立町にある「加賀北前船の里資料館」に到着した。ここは江戸時代から明治時代中頃まで活躍した北前船関連の資料が豊富に展示され

ている。資料館となっている建物は、明治9年に橋立の北前船主であり、6隻の船を所有して巨額の富を築いた酒谷長兵衛によって建てられたものであり、敷地面積は1,000坪になるという（1983年から市によって一般公開）。

私たちが玄関をくぐるとすぐにガイドの呉藤満次氏が、玄関に連なるニワの椅子に腰かけるよう勧めてくれた。北前船の説明に始まり、橋立の町には他の北前船の町に比しても多くの船主がいたこと（寛政年間には42名の記録があるという）、大正期には日本一の富豪村と紹介されたことなどユーモアあふれる語り口で説明いただいた。橋立町は明治5年に大火に遭っており、現在資料館のこの建物はその後酒谷長兵衛によって建て直されたものであるが、当時の贅を尽くした建材の数々を目の当たりにすることができる。たとえば、ニワを上がってすぐのオエと呼ばれる大広間の何重にも重ねられた漆をまとった八寸角のケヤキの柱や、一枚板の秋田杉が使用された扉など、当時の酒谷家の豪勢な生活ぶりを垣間見ることができる。他にも床縁や棚には黒柿や紫檀、鉄刀木など貴重な建材がいたるところで使用されている。



写真1, 2：数々の調度品と資料の説明に聞き入る一行（左）と説明する呉藤氏（右）

さらに奥の仏間には、夏用と冬用、大小の対の仏壇が並んでいたが、冬用の方が大きく装飾も多い。これは夏には船主である家の主人が航海で不在のため、小さい仏壇を使用し、主の戻る冬場に大きい方の仏壇を使用するのだという。こじんまりした夏の仏壇が、主の無事を祈りながらつつましくやかに家を守る家中を表しているようでもある。北前船は、荷主である船主が、自分の荷物を大阪と北海道の間、瀬戸内海から日本海にある港で売買していく買積船（ゆえに動く総合商社ともいわれる）である。千石船で大阪と北海道を一往復すれば一千両稼げるといわれる一方で、商売がうまくいかなかったり、また海難事故に遭うなどすれば積み荷が無駄になるどころか人命についても高いリスクを負っていた。船主を始めとする水主たちの無事を祈り、帰りを待つ家族たちの心情はいかばかりであったろうか。

他にも資料館では、船模型や船筆筒、船絵馬、そして航海の際に携帯された方位磁石や望遠鏡など船中での必需品を見ることができたが、これらにも一つ一つ装飾が施され、丁寧に仕上げられたものばかりであった。

訪問地 2：越前北前船主の館 右近家 [福井県南条郡南越前町]

橋立の資料館からバスで 80 分、石川県から福井県へと県境を越えてしばらく南下すると、越前町河野にある「北前船主の館 右近家」に到着した。右近家とは日本海五大船主に名を連ねる北前船主の名家である。そして、日本海・瀬戸内海・上方の諸地域間の物流や文化交流に重要な役割を果たした「北前船」をテーマに、建築物そのものの公開と右近家の廻船経営に関する資料展示を行っているのが現在の「北前船の館 右近家」であった。

到着時は小雨が降っていたが、右近家の入口門（写真 3）を背にして正面を見ると、国道 305 号線を挟んですぐ目の前には若狭湾が広がっており、なんとも風情のある眺めであった。

右近家の門を入ると、すぐの左手には観光案内所があり、右手には大きな土蔵が並んでいる。門構えを含む、これらの土蔵を中心に海に面して建てられた敷地部分は、背後の“河野北前船主通り”と名付けられた道を隔てて奥の山側に建てられた右近家本宅を海風から守るためにあるのだという。さらに本宅の背後には少し高台になったところに右近家別宅の西洋館（写真 3 の上方）もある。



写真 3：海側の右近家入り口門と外蔵、
上方には西洋館写真



写真 4：金相寺脇から山側を見る

現在入り口門前の海に面した国道 305 号線は、埋め立てによって拡張された新しい道であり、それ以前は、右近家本宅前の“河野北前船主通り”が主要道路（旧道）であった。「河野北前船主通り案内の会」の千馬仁視氏に連れられて、私たちはまずこの“河野北前船主通り”を歩くことになった。道の両脇には右近家の他に、同じく北前船主であった中村家（2015 年国の重要文化財に指定され、保存修理中）や、その分家の建物が並んでいたが、これらは右近家同様、通りを挟んで海側に門構えのある土蔵の敷地があり、山側が居宅を中心とした敷地になっているという。他にも船主たちの菩提寺でもあった真宗金相寺などの建物も連なり、往時の様子を彷彿とさせるおもむきある景観が続いた。

右近家に戻ると、今度は本宅に上がって説明を受けた（写真 5）。その調度品や造作の数々もさることながら、興味深かったのは「右近家と海上保険」というコーナーであった。第十代目右近権左衛門は、明治中ば小樽に右近倉庫を建設、大阪には右近商事株式会社を設立し、これらを拠点に所有船を汽船に代え運送業としての経営近代化（総トン数 2 万トン）に着手した人物であるが、同時に、北前船主たちとの共同運営による海上保険会社を設立して事業を拡大した（日本海上保険株式会社）人物でもある。その後、第十一代目右近権左衛門が、海上保険会社と火災保険会社との合併をはかり、さらに基盤を整えていく（日本火災海上保険株式会社、現損害保険ジャパンの前身）。日本海の荒波と北前船のリスクが生み出した近代、現代へと引き継がれたリアルな遺産を垣間見たように思えた。



写真 5：右近家の立派な造作を見上げる

訪問地 3：めがねミュージアム [福井県鯖江市]

めがねミュージアムに到着すると、本実態調査のために開催した 2 月の事前研究会で講師としてお世話になった福井県眼鏡協会事務局長の島村泰隆氏と、専務理事の伊藤幸彦氏に出迎えられた。そして、二グループに分かれた私たちの各グループにお二人が帯同し、説明と質問に応じていただいた。筆者のグループは先にめがね博物館のフロアへ案内された。

博物館フロアでは、産地の歴史とともに眼鏡の歴史も知ることができる。江戸時代から昭和にかけての眼鏡の変遷や、眼鏡をつくるために使用されていた実際の道具とともにその道具を使用してどのような手仕事が行われていたのか、生産技術の変遷についても紹介されている。

鯖江の眼鏡生産は、農業以外に産業のなかった足羽郡麻生津村生野地域（現福井市生野町）

の人々の暮らしを向上させるために、これからの需要増加が見込まれる、と眼鏡枠づくりに目を付けた増永五左衛門（1831-1911）が、明治 38（1905）年、大阪から眼鏡職人を招き、農家の副業として、特に村の次男・三男を中心に眼鏡づくりを学ばせ、広めたことに始まる。五左衛門は「仕事は人である 人を作るには教育」を信念に、工場に夜間学校を併設して人材育成にも力を入れ、若者を技術者として独立させる、という姿勢で地域生産の確立にのぞんでいる。こうして眼鏡枠づくりは福井、鯖江へと広がり、昭和 10（1935）年には全国一の眼鏡枠産地となる。“技術者として独立させる”、という五左衛門の意図がどの程度影響したかは定かではないが、鯖江では眼鏡の部品や製造工程ごとに製造者が専門的に分業化していくことで「鯖江のまち全体がひとつの大きな工場」として眼鏡製造を行う、いわゆる“産地内分業”を成立させている。

現在、鯖江産地では、眼鏡のメタルフレームとプラスチックフレームの両方が生産されているが、それぞれに独自の工程を持っている。メタルフレームの場合、デザイン→金型・プレス→切削→ろう付け→研磨→表面処理→検査（耐久性、安全）であり、プラスチックフレームの場合は、デザイン→削り→やすりがけ→鼻パッド→テンプル（耳にかける部分）→仕上げ（くみ上げ）、という具合であり、これらの工程が専門業者として分かれ、専門性の高い少人数の企業が、それぞれのところで高品質の製品を生み出すしくみである。今回、製造現場を実際に見学することは適わなかったが、館内には、工程ごとの作業の様子が映像で見られるようになっており、比較的若い職人からベテランの職人まで、皆矜持をもって仕事に取り組む様子が印象的であった。

鯖江では、1983 年に世界で初めてチタン製眼鏡の開発に成功し、生産を開始している。軽くて丈夫なチタン製は鯖江を今度は国際的な眼鏡産地に押し上げた。現在、福井県は福井市や鯖江市を中心に日本製眼鏡フレームの約 95%を生産しているとのことだが、チタンの加工技術は医療分野、電子機器分野にも応用されている。

眼鏡産地の誇りが伝わる博物館フロアを出て、今度は、対面奥にあるめがね Shop フロアに入る。そこには福井県内の眼鏡ブランドとメーカーの技術が結集した、3000 フレームという豊富な品揃えで眼鏡が陳列されており、すべて実際に手に取り、試着できるアンテナショップとなっていた。手にとっているとスタッフの方がそばに来て眼鏡の特徴などを丁寧に説明してくれたのだが、残念なことに、移動時間のため購入には至れずにミュージアムを後にした。

第 3 日目：3 月 26 日(金)

8：40 に敦賀市内のホテルを出発すると、この日の最初の訪問地であり、2020 年 11 月にリニューアルしたという敦賀ミュージアムが見えてくるのに 15 分かからなかった。建物は、大正～

昭和初期に敦賀港に実際に在った荷揚げ荷の検査場「税関旅具検査所」をはじめとする建物4棟を復元した外観になっている。そのこぎれいな建物の前には、明治～昭和初期にかけてヨーロッパとの交通拠点としての役割を担ったという敦賀港が広がり、春の陽気と青空の下の海は特にひらけた眺めとなっていた。

訪問地1：人道の港 敦賀ムゼウム [福井県敦賀市金ヶ崎町]

入館後すぐに館内シアターに通され10分弱のビデオ視聴があった。今回の訪問予約を入れた時点で、ムゼウムの方から「訪問の折にはぜひ紹介したい」とうかがっていたのが「敦賀港の“人道”にかかわる2つのエピソード」であるが、ビデオ映像では、その一つである1920年代のポーランド孤児の上陸と、もう一つの1940年代のユダヤ難民の上陸、が分かりやすく解説されていた。

その後、通路を兼ねたスペースに展示されている敦賀港発展の歴史紹介の写真や解説を見ながら進んでいくと、建物の一番奥の部屋が敦賀港人道エピソードの一つ目、ポーランド孤児に関わる展示室となっていた。ポーランド孤児とは、ロシア革命後内戦状態のシベリアで家族を失ったポーランドの子どもたちのことである。彼らの救済に動いた当時の日本赤十字社が1920年～1922年にかけて受入れた763人のポーランド孤児たちが初めて日本の地に足を踏み入れた場所が敦賀（港）であった。上陸した子どもたちの敦賀での滞在は短いものだったが、まちの人々からはお菓子や玩具などが差し入れられ、宿泊所や休憩所の提供も行われたことや、その後、孤児たちが収容された東京の福祉施設福田会育児院や大阪の市立公民病院看護婦寄宿舎でのくらしの様子、さらに帰国後の母国ポーランドでのことなどが、数々の日記や写真等の展示によって紹介されていた。

ポーランド孤児の展示室は、次のユダヤ難民関連の展示室につながっている。ここでユダヤ難民と呼ばれているのは、1940年～1941年にかけて、ナチス・ドイツの迫害等から逃れるために、リトアニア・カウナスの日本領事代理であった杉原千畝氏によって発給された（第三国へ逃れるための）日本通過ビザを携え、ウラジオストク～敦賀港を就航する定期船で上陸した人々のことである。ポーランド孤児の時と同様、敦賀の人々からのユダヤ難民への食料無償配布や、銭湯の無料開放が行われたことなど、当時の詳しい状況について収集された証言やエピソード資料、杉原千畝氏が発給したというビザのリスト、実際にユダヤ難民が所持していたビザなど、興味深い資料がデジタルも用いられながら多数展示されていた。

ムゼウムの2階には、運命的に敦賀に降り立ったポーランド孤児、ユダヤ難民のその後の生活の様子や、本人やその子孫たちと敦賀の交流が紹介されており、特に彼らの思いがこめられたビデオメッセージは、世代を超え、現代にまで平和と命の尊さが伝わっていることを実感で

きる貴重なメッセージとなっていた。

敦賀港は、明治 32 (1899) 年に外国貿易港の指定を受け、1902 年にはウラジオストクとの間に直通航路が開設されている。日露戦争後には神戸や横浜と並んで政府から重要港湾に指定されており、1910 年には駐日ロシア領事館の設置、1912 年にはシベリア鉄道によってヨーロッパ各都市も結ぶ拠点港“東洋の波止場”として賑わった。こうしてみると敦賀港は、孤児や難民となった人々の命の通過地点、“人道の港”となったのは自然・必然的であったことと思えた。

さらに考えると、近代港となる以前からも、敦賀港は、古代には日本三大要津の一つ「敦賀津」として渤海や宋のような大陸の国々との交流拠点、玄関口であったし、近世には、北前船の港として千石船の立ち寄る「北国の都」でもあった。特に昆布の一大集荷地であった敦賀は、多くの職人が集まったそうで、現在でもおぼろ昆布は全国シェア 80%を誇っている。

訪問地 2：美浜原子力 PR センター [福井県三方郡美浜町丹生]



写真 6：丹生大橋の向こうに広がる美浜発電所
(橋手前の美浜原子力 PR センター横から撮影)

人道の港ミュージウムからバスに乗ること 20 分で美浜原子力 PR センターに到着した。通常は予約をすれば、館内を案内・説明してもらえるのだが、今回はコロナ禍のため自由見学ということになっていた。さらに入場の際の人数制限もあり、私たち一行はメンバーを二班に分け、30 分交代でのややせわしない見学となった。

美浜原子力 PR センターは、(株)関西電力の発電事業設備の一つである美浜発電所第 1 号機の建設・着工 (1967 年) と同時に発電所そばに開設された、パネルや模型、映像によって原子力発電のしくみを紹介する施設である。館内は美浜発電所の歴史に始まり、関西電力が採用する

原子力発電のしくみ (加圧水型軽水炉) を中心に詳細な内容が紹介されている。

原子炉体験シアターでは、実物大の模型と映像で原子炉内部が再現されており、また 25 分の 1 サイズに縮小された原子力発電所の全体像もスペースを大きく割いて模型再現されていた。実際の発電所構内の見学はできなかったため、もっとも興味深い施設展示といえるものであった。

しかし、今現在、美浜発電所には 3 機のプラントがあるが、どの原子炉も稼働はしていない。1 号機 (1970 年運転開始) と 2 号機 (1972 年運転開始) はすでに 2015 年に廃炉が決定し現在

解体作業が進められており、1976年に運転を開始した3号機（写真6↓の箇所）は、原子炉等規制法によって定められた40年の運転期間を超えたため、運転期間延長申請をして認可されたものの再稼働に向けて工事中とのことであった。リアス式海岸の若狭湾内には、(株)関西電力の施設として、最も東に在るこの美浜発電所の他に、高浜発電所（1974年運転開始）、大飯発電所（1979年運転開始）があり、現在実際に発電して関西方面へ送電しているのは後者の2つである。この静かな町で製造されたエネルギーによって私たちの日々の生活が成り立っていることを思えば、今はその安全な操業を願うばかりであった。

PRセンターを後にすると、バスは京都を目指して鯖街道に入った。途中、余裕があれば熊川宿で休憩を入れたいところであったが時間が許さなかった。熊川宿は、天正17（1589）年に領主浅野長政が、交通と軍事の要所として諸役を免除すると、江戸時代には戸数200を超える宿場街として栄えた地域である。走行するバス右手、道路と並行する山ぎわの旧街道：熊川宿の春の雰囲気だけを横目に通り過ぎ、鯖街道の一つ若狭街道を南下した。

訪問地3：琵琶湖疎水産業遺跡（蹴上げ周辺）、琵琶湖疎水記念館 [京都市左京区]

京都市内に入ると、目的地の南禅寺蹴上げ地域が近づくにつれ、鯖街道山中ではまだ芽吹きであった桜が開花しており、そのせいであろう車両も人も増えてきた。南禅寺門前でバスを降り、山門を抜けて本堂へ向かった私たちのこの日の目的は、参詣ではなく本堂正面右手にある南禅寺水路閣を起点に琵琶湖疎水関連の産業遺産施設をめぐることであった。

琵琶湖疎水は、明治維新後の東京遷都によって人口が減少し衰退の危機にあった京都を再生させるべく滋賀県大津と京都を結ぶために造られた人口水路であり、400万人もの作業員の動員によって明治23（1890）年に完成をみたものである（第1疎水、明治45年には第2疎水が完成）。疎水は、水力発電として実用化され日本初の事業用水力発電所が稼働すると、工場の機械化、日本初の電気鉄道の敷設など、京都の産業・経済の発展に寄与したが、一方で家々に電灯をともしなど人々の生活文化の向上にも貢献した。また、建設目的の一つであった舟運も京都の水上交通を大いに発展させ、大津－大阪間までも舟運で往来できるようになったのである。

まず、南禅寺にある水路閣の上に登る（写真7）。水路閣は琵琶湖からの疎水を京都市内へ循環させるための“疎水分線”の一部であり、今も現役利用されている。水路閣の上に立つと、想像以上の水量と水の流れの早さを確認できる。分線はこのあと京都東山の地形傾斜を利用しながら、哲学の道沿いを北上し銀閣寺方面へ向かい、洛北地域を迂回しながら最終的には淀川に合流することになる。

次に、私たちは水路閣上の流れとは逆方向に、これをさかのぼる形で山沿いの“疎水分線”をたどり、琵琶湖からトンネルを経由してきた疎水が京都側へ顔を出す最初の地点であり、船

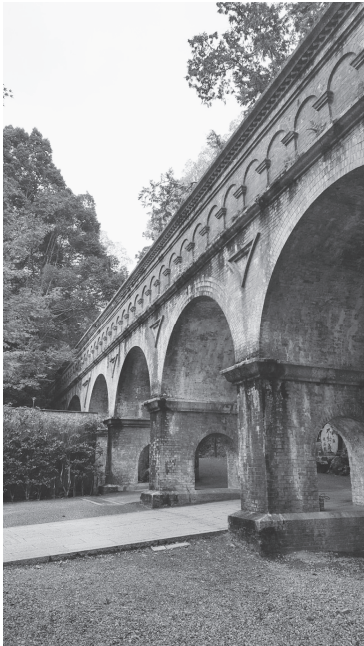


写真7：南禅寺水路閣

の発着場でもある“蹴上舟溜り”を目指した。途中、眺望の良い広場には琵琶湖疎水事業を指揮した技術者田邊朔郎氏の立像と紀功碑があり、京都のまちを見下ろしていた。水路閣から歩き始めて 20 分ほどで到着した蹴上舟溜りは、たどってきた“疎水分線”と、鴨川沿いに向かう“疎水幹線”が分かれる地点である。そこでは再現された十石船と舟を乗せる台車装置、インクライン用の大きな巻き上げリングの実物を見ることができた。インクラインとは、発着場所に高低落差があり水位の異なる地点を結ぶ傾斜鉄道のことである（写真8）。蹴上のインクラインは、上流の“蹴上舟溜り”と下流の“南禅寺舟溜り”の高低差 36m を埋めるために舟ごと台車に乗せ、全長 582m のレールの上をケーブルカーと同じ原理で移動させる。この時の運転用巻き上げ機の稼働に蹴上げ水力発電所の電力が使用されていた。今度はインクラインのレール跡を“疎水幹線”に沿って“南禅寺舟溜り”に

向かって歩いていく。下り坂の上にレールと敷き詰められた石がごろついて意外と歩きにくい。それでも顔を上げれば左手には蹴上げ浄水場や今も運転している蹴上げ発電所の古い煉瓦造りの建物を見ることができる。さらにこの日は、インクラインの線路上の両脇に植えられた桜の



写真8：インクライン跡（蹴上舟溜り側から南禅寺舟溜りに向かって撮影 ※別日撮影）

木が満開で、暖かな日差しを浴びているさまはなんともどかな風景であった。

そして、インクラインの終点“南禅寺舟溜り”に面した建物が琵琶湖疎水記念館である。1階では疎水事業の計画と建設に関する資料展示、地階では疎水が京都の近代化に果たした役割の説明、疎水建設に関わった人物の紹介、記念館周辺の疎水関連施設の模型展示がある。琵琶湖疎水の利用は時代を経て大きく変わってきたものの、現在でも水力発電はじめ、京都市民の水道水、防火水としても利用され、人々の生活・暮らしを支えている。記念館ではその当たり前の日常が多く先の先人たちの偉業に支えられていることを産業遺産めぐりの締めくくりとして改めて実感することになった。

第4日目：3月27日(土)

最終日は、北前船の起終地である大阪に向かう行程となった。8:00にホテルを出発し、1時間ほどで最初の訪問場所である今城塚古墳に併設する今城塚古代歴史館に到着した。歴史館はまだ開館していなかったため、駐車場だけ開けてもらおうと、まずは今城塚古墳を見学することにした。

訪問地1：今城塚古墳公園、今城塚古代歴史館 [大阪府高槻市]

今城塚古墳は、6世紀前半に造られた淀川流域最大級の前方後円墳である。学説では継体大王(531年没)の陵墓とされており、全長354メートル(墳丘のみでは181メートル)の威容は当時の権力を今に見せつけているようでもある。古墳の保存のため、高槻市では、昭和30年代前半には民有地として水田であった古墳周辺地域をおよそ50年かけて全域公有化を進めてきた。古墳は平成9(1997)年開始の発掘調査と平成22(2010)年に終了した整備工事の後、市民公園となっていて、かつて水が張られて内濠であった芝生広場を含め誰もが自由に憩い、歩くことができるようになっている。

“後円”部分から墳丘に登り、“円方”に向かってクヌギやシイの木といった植生の林を歩き進めるとアップダウンもあり適度な運動となった。最後に、外濠の一部に古墳公園の目玉として再現されている「埴輪祭祀場」に足を運んでみると、発掘調査で出土した実物大の埴輪が復元配置されていて、思った以上に迫力がありユーモラスな形と表情を持った埴輪たちによって“埴輪のまつり”が再現されていた。ちょうど小一時間ほど古墳見学を兼ねた公園散策を終えたところで歴史館の開館時間である10時になった。

平成23(2011)年オープンの中城塚古代歴史館では、中城塚古墳10年間の発掘調査による埴輪や石棺等の(復元含む)出土品の展示だけではなく、巨大な古墳がどのようにつくられたのか、その築造の様子、また大王墓の葬送儀礼がどのように行われたのか、などが実物大模型



写真 9：前方後円墳の後円沿いを歩く



写真 10：青空に映える墳丘と内濠

やジオラマ、映像で分かりやすく再現・解説されていた。次の行程のために歴史館の滞在時間は30分ほどしかなかったのだが、古代体感ミュージアムとうたわれているだけあり、展示は興味深く、もう少し時間の欲しい場所であった。

訪問地 2：パナソニックミュージアム：松下幸之助歴史館およびものづくりイズム館

[大阪府門真市]

パナソニック株式会社の本社ビルの前にパナソニックミュージアムはあった。多くの人が訪れるのであろう、大きな駐車場が完備されていた。ここ門真の地は、松下電器が発展期に入った1933年、増産を目的に進出した場所であり、現在もパナソニックの本拠地となっている。その最初の門真移転に際して本社・工場として松下幸之助がこだわりをもって設計・建築したという建物を再現したのがパナソニックミュージアムの一つ“松下幸之助歴史館”の建物である。

館内に入ると、その館名のとおり、松下幸之助（1994-1989）の人生が“道”として全7章でたどられ、その時々を経営観や人生観が紹介されていた [第1章：礎、第2章：創業、第3章：命知、第4章：苦境、第5章：飛躍、第6章：打開、第7章：経世]。

特に、第2章：創業、に関わってフロア奥に再現されている“創業の家”は、1918年に松下電気器具製作所が現在の大阪市福島区に創業された当時の様子や雰囲気リアルに感じられるつくりとなっていて、現在歴史館の背後にそびえ立つパナソニックの社屋とはまったく結びつかない素朴さのなかに静謐さもあり、松下の原点を想像することになる。松下幸之助は、ここで家庭のすべての電源になっていた電灯用ソケットから電気を取るためのアタッチメントプラグを改良考案、生産に着手しその後の発展の礎を築いたのである。

フロアでは、創業後の産業人としての使命や達成感、そして苦悩のなかで、松下幸之助が折々に到達していく思考が、彼にとっての主たる出来事のあった年齢ごとに一枚のパネルにまとめ

られ、当時の社会情勢および会社状況と並べられて展開されている。不況期の中での会社存在の意義と社会的責任に押される展開、フォードへの共鳴による大量生産導入の展開、専業主婦存在に着目した家電の展開、などつねに社会に密着、寄り添いながらのあゆみであったことを展示は物語っていた。それぞれのパネル展示のそばには、松下幸之助が書籍等さまざまな機会に記した「語録」が封筒大のカードになっており、誰もが自由に持ち帰ることができるようになっている。たとえば、「日に新た」「自己観照」「自修自得」「道は無限にある」のような人生全般に関するものから「経営のコツをつかむ」「経営理念を持つ」「ガラス張り経営」「自主責任経営」など経営に関するものまでであったが、なかでも「物をつくる前に人をつくる」「事業は人なり」は、本実態調査 2 日目に訪れた鯖江めがねの功労者増永五左衛門の「人づくり」と共通して、工場や会社経営そして産業を存続させる根底的な思いが伝わるものである。そしてフロアでは入場者の多くがこの語録カードを…おそらく自分が感じ入ったものを…1、2 枚は手にしていくようである。

松下幸之助歴史館の隣に、ほぼ同じ規模の“ものづくりイズム館”がある。エントランスに最も近い通路には、ガラス張りの収蔵庫があり、歳を重ねている人ほど楽しいのではないかと思われるほど懐かしいテレビ、ラジオ、ラジカセ、携帯、そして乾電池等の創業以来の製品（400 点ほどあるそう）が並べられている。そして、フロア奥のマスターピースギャラリーは、白が基調の近未来のイメージの中で「くらしに家事楽を、自由を、安心を、感動を、おもいを、新定番を」という 6 つのテーマそれぞれに分かれてパナソニックの創業以来の家電製品（150 点ほど）が展示されていた。ここでも生活に当たり前のものを支えるための試行錯誤の歴史を垣間見ることになった。見学を終えて外に出ると、パナソニック本社建物に掲げられた Panasonic の大きな看板文字が少し生き生きとして見えてしまう。そんな効果をもたらすミュージアムなのであった。

訪問地 3：住吉大社 [大阪市住吉区]

今回の、そして 4 回にわたって続けてきた北前船の足跡をたどる実態調査の最終訪問地は、宮寄所長の要望もあり、大阪の住吉大社（1810 年造営）となった。境内は、奥に向かって前から縦列で第三大宮→第二本宮→第一本宮と並び、第三本宮と横並びで第四本宮が配される少し変わった社並びになっているのだが、これは海上の船団を表していると聞いたことがある。

住吉大社には海上安全の守護神住吉大神が祭られている。北前船の起終点であった「大坂」に到着した船主や水主たちが訪れ、航海の無事を祈り、そして無事を報告するために立ち寄った場所である。北前船主たちによって住吉大社に奉納されている多くの石灯籠には、その信仰の厚さが現れているのだが、他にも航海の無事を祈る手段の一つとして“船絵馬”があった。



写真 11, 12 : 住吉大社第一本宮（左）と、第三本宮（奥に第二本宮）（右）

北前船に関係する地域の神社にはほとんど船絵馬が奉納されているというが、航海安全の祈願と航海の無事を感謝するためのものであり、この船絵馬の専門絵師がいたのが大阪であった。2019年の夏季実態調査：北前船 Part3 で訪れた富山の港町東岩瀬にある北前船廻船問屋森家の館内にも大阪の絵馬師「絵馬藤」による船絵馬があり、描かれた船は四十物屋仙右衛門所有の清正丸であった。また、今回の実態調査初日に訪問した加賀橋立の北前船の里資料館（酒谷家）にも大阪の絵馬師「吉本善京」の手になる船絵馬が所持されていた。船絵馬には背景に住吉大社が描かれているものが多くあるという。通常、船絵馬には船主の船が描かれる。そこに守り神のように描き込まれたのが住吉大社だったのであろう。そして現代でも、住吉大社の授与品のなかには商売繁昌のご利益がある宝船絵馬と大漁旗があり、大社信仰が受け継がれていることがわかる。

これまでの北前船をめぐる訪問地での見聞がここ住吉大社に結びつくことこそ北前船の足跡をたどる調査の最終地にふさわしい場であることを示しているようであった。



写真 13 : 住吉大社、鳥居と本宮をつなぐ大社のシンボル“反橋”の前で集合写真

14:00 過ぎ、ここ住吉大社の反橋の前で、2020 年度春季実態調査は無事終了した。

おわりに（謝辞）

最初に記したように、今回も出発直前までコロナ禍での実態調査を実施するか否かの判断を迫られる状況であった。ゆえに、これまでの社会科学研究所の実態調査では、訪問先機関や施設、企業、工場等の訪問の際には、だいたいにおいて実際の現場を見学、案内していただき、質疑応答の時間を設けていただくという、今にして思えばとても恵まれた調査を行ってきたのであるが、今回は訪問先との事前やりとりにおいても「質疑応答は行わない」、「見学のみ可能」というところも少なくなく、それはこのご時世では当たり前のことと受け止めての出発であった。ただ、そうではあっても、私たちが出向けば短くとも説明の時間を設けて下さる、参加者の質問に答えて下さるといった場面も多々あり、訪問先の皆さまにはできうる限りの寛大な対応をいただいた。

改めてお世話になった訪問先施設の皆様方には心より感謝申し上げます。おかげさまで大変充実した実態調査となりました。また、実態調査に先立つ 2021 年 2 月 8 日（月）にはオンライン（Zoom）による行程説明会も兼ねた事前研究会を開催し、福井県眼鏡協会事務局長 島村泰隆氏に講師をお願いし「福井県眼鏡産業の現状」について講義いただきました。訪問地域についての事前理解を深め、かつ実態調査へ向けての機運を高めていただけましたことをこの場を借りて改めて御礼申し上げます。

さて、北前船の足跡をたどる調査はこの Part4 をもって終了となったが、Part1 の北海道に始まる、およそ 3 週間にわたる全行程では、北前船が流通、商品の経済を発展させただけでなく、寄港するそれぞれの地域の文化や人々の生活、そして人々の運命にも、当時からその後、そして現代にまで多くの影響を与えてきたことを行く先々で感じた実態調査であった。そして、これまでこの調査を続けてこられたのは、やはり北海道～大阪で訪ね歩いた北前船関連の施設、そして当該地域に在所の多くの機関、施設、事業所の方々のおかげであり、これからの地域のますますの発展を心より願いながら行程記録を閉じたいと思う。