



## 2. 菱垣廻船「浪華丸」復興のためのコミュニティ活動

### 2.1. 「なにわの海の時空館」閉鎖

「浪華丸」は2000年7月に開館された大阪市の海洋博物館「なにわの海の時空館」に展示された。しかし、赤字が大きいとの理由で2013年3月に博物館は閉鎖され、「浪華丸」は、今も館内に残されたままである。売却や粉碎しゴミとして廃棄も検討されたが、幸いにして現存している。



Fig. 4 The Osaka Maritime Museum “Naniwa-no-Umi-no-Jikukan”: Currently closed)



Fig. 5 Main exhibition: Full size Higaki-kaisen “Naniwa-maru”

大阪人の商売気質が具現化されたものとして「菱垣廻船(問屋)のシステム」がある<sup>5),6)</sup>。時空館のシンボリック展示として菱垣廻船が選ばれた理由のひとつでもある。北陸を中心とする「買船(北前船)」は、個人所有の動く総合商社的なものであった。これには、荷姿が小さく価格の安いものを売るためにも個人が一隻、船を仕立てる必要があった。有名な紀伊国屋文左衛門の話は、この例にあたる。たかがミカンとという利幅の少ない、遠方から運ぶには果実の痛みや天候のリスクの多いアイテムを、冬の悪天候時に千石船を仕立てて江戸に売りに行くなど、投資額に見合わないとならぬと誰もが手を出さなかったものである。菱垣廻船では、大量運送の必要はないものの、江戸で需要の高いアイテム(九品くじな)を中心に扱う、江戸と大坂の九店(くだな)問屋が共同運航で運ぶシステムを構築した。大坂と江戸双方に受けてとなる店があるので、商品需要の情報から仕入れ計画も立てやすく、価格と品質の安定に寄与した。「新綿番船」など上方の特産品の初荷を競う船レースを仕掛け、「菱垣廻船」というブランディングを成立させた。この「菱垣組合」に入っていれば、海難時の相互救助や失われた商品の共同補てんなど、現在の海難保険に近いシステムがもうけられた。これらのことは、近世大坂の経済流通システムの発展の基になったものである。この共同運送システムから、のち

に独立したのが兵庫からの酒や水油(菜種油)を専門に運搬する「樽廻船」である。したがって「菱垣廻船」と「樽廻船」は別物である。江戸期の清酒は品質の変化が早いからため。

- ・兵庫から大阪の港に運搬する時間を要する。
- ・港で船に積み込む際、重量の重い酒類は一番先に船底に積み込まれるため、他の軽い積み荷が揃うまでさらに時間がかかる。

など、品質の保持に問題が出た。また、海難時に船体の保持のため、上荷の軽い積荷が海に捨てられたとき、荷が残った荷主が捨てられた分の費用負担することから、最後まで残る清酒は不利であった。などの理由から、兵庫独自に「樽に入れるもの」を専門に運ぶ「樽廻船」が派生した。後年は、兵庫が水力を利用した菜種油の搾油に成功し、換金性と需要の高い「菜種油(水油)」を江戸に輸出するにも、独自の「樽廻船」システムを必要とした。時空館開館時の市長が経済学者であったことから、和船の造船技術とともにこの部分にポイントを置いていた。「堂島の先物取引」など、他館ではタブーとされていた大阪発祥の経済システムをあえて展示していた。

### 2.2. 港湾局が保管していた「浪華丸」三分の一縮尺の試作船体

「浪華丸」は全長30mの原寸大復元船が作られる前に、十分の一縮尺模型船と三分の一縮尺の試作船体が作られ、幸いなことにいずれも現存している。原寸大復元船と十分の一縮尺模型船は博物館内に収蔵されたが、三分の一縮尺試作船体は大阪市港湾局の倉庫にひっそりと保管されていた。



Fig. 6 1/3 scale model stored in the warehouse



Fig. 7 Full size restored ship Higaki-kaisen “Naniwa-maru” running Osaka bay for the experiments, August/1999



Fig. 8. 1/3 scale model Higaki-kaisen restored by volunteers in Minato-ward (Nickname: Higaki-kun)

### 2. 3. 地域コミュニティの活性化に生かそう…

#### 天保山まつり

三分の一縮尺試作船体が大阪市港湾局の倉庫に保管されており、廃棄処分が迫っていることを知った「一般社団法人港まちづくり協議会大阪」が、大阪市港湾局の理解と協力を得て借用することに成功した。その後、全長 10 m の大きなモノであり、現実的な保管場所の確保にも苦労したが、有り難いことに「港住吉神社」の協力を得て境内に保管させて頂けることになった。

単に保管だけでなく多くの市民に菱垣廻船と大阪の歴史を知ってもらいたい。そんな思いで「天保山まつり」で山車に利用すれば地域の活性化にも大きな原動力になると衆議一決。そこに市民ボランティアで構成する「菱垣廻船復元プロジェクト」が立ち上げられた。



Fig. 9 The project team for the restoration of 1/3 scale model

### 2. 4. 三分の一縮尺の試作船体からの復元作業

復元作業前の三分の一縮尺試作船体を Fig. 10 に示すが、垣立（かきたつ）をはじめとする上部構造や帆柱、帆布はなく、船体主要部のみであった。そこで菱垣廻船復元プロジェクトチームは、船体主要部を 2 t トラックのシャーシ台車に乗せることにして、上部構造、帆柱、帆布を手探りで製作して行った。



Fig.10 Before restoration



Fig. 11 Mounting on a carrier



Fig. 12 Fabrication of sail mast



Fig. 13 Higaki pattern made of formed plastic and painted



Fig.14 fabrication and setting of "Higaki Pattern"



Fig.15 Bttom painted black

### 2.5. 天保山まつりへの参加

三分の一試作船体は第6回天保山まつり（2013年11月10日）から参加することになった。回を重ねる毎に祭りへの来場者が増えている。地元の子も達がブラスバンド隊や山車の曳き手として参加している。力強く楽しそうに山車を引いている子ども達を見ると喜ばしく思う。このようなコミュニティ活動は青少年の健全な育成にも大いに有益だと印象を強くしている次第である。



Fig. 16 The street parade on the 8thTemposan festival



Fig. 17 The 7th Temposan festival, Nov. 3, 2014

### 3. 大阪市港区の歴史と海を大切にする伝統

江戸時代の古い地図と現在の地図を見比べると、驚くべき変化が見られる。大和川の付け替え、中心部の埋め立て、海岸部の埋め立てなど極めて大規模で、江戸時代の港の入り口にあった御番所は現在の中央区のあたりになる。現在の港区はまだ海底下で現在の大阪港は江戸時代の港の先を埋め立てて造成された。港区は近代日本の発展を支えた大阪港そのものである。築港赤レンガ倉庫

は往時の繁栄を偲ばせるものである。大阪港の発展と共に歩んできた港区には、歴史と海を大切にする根強い伝統が残っている。



<http://www.pref.osaka.lg.j>

Fig. 18 Map of Osaka in Edo period



<http://www.pref.osaka.lg.jp/nishiosaka/history/hist-now.ht>

Fig. 19 Map of Osaka present today



Fig. 20 Chikko red-brick-warehouse  
(Classic car museum,now)

### 4. 何故古いものを残さねばならないのか？

大阪と京都は好対照である。大阪の人は古いものより新しいものに関心が高いようである。何故古いものを残さねばならないのかを議論することには無意味ではなからう。歴史遺産は先祖の生きた証である。先祖の喜び、涙、苦しみがいっぱい詰まっている。歴史遺産を通して先祖に感謝する心を持つことが健全な社会には不可欠ではなからうか？先祖と話をすることは出来ないが、先祖は

歴史遺産を通して語ってくれるのである。これは、我々が仏像を拝む気持ちと同じではないか？

菱垣廻船は上方の繁栄の原動力であり象徴である菱垣廻船は、今日の大阪の衰退をどう見ているだろうか？

## 5. 結 言

2018年に大阪港開港150周年になる。これに向けて菱垣廻船1/1復元船「浪華丸」の復興を図らねばならない。博物館の外に出すのが良いのか、館内に展示すべきかきちんと決める必要がある。このレベルの復元船は二度と建造できない掛け替えの無いものであるということをお忘れではない。



<http://blogs.yahoo.co.jp/nans1go/27149329.html>

Fig. 21 The current state of Kitamae-bune "Michinokumaru"

## 謝 辞

本論文の作成に至る過程で、地域活性についての助言とご支援をいただきました大阪市立大学大学院小長谷一之教授、復元をご指導くださいました神戸商船大学の松木哲名誉教授、1/3 模型の復元にご支援を頂いた金沢工業大学増山豊名誉教授、有益なアドバイスとご支援を頂いた日立造船元技術研究所長の浅田忠敬様、応援して下さる港住吉神社、氏子の皆さま方に心から感謝申し上げますとともに、この菱垣廻船の復興が「なにわ」の発展に繋がることを祈り、末尾の言葉とさせていただきます。

## 参 考 文 献

- 1) 小嶋良一、「なにわの海の時空館」の閉館と菱垣廻船「浪華丸」の保存」、海事技術史研究会誌 第14号、2013
- 2) 小嶋良一、「近世紀における日本の船の地域的特長」、周辺の文化考証学シリーズ5、船の文化からみた東アジア諸国の位相
- 3) 野本謙作、増山豊、桜井晃、復元菱垣廻船「浪華丸」の帆走性能 (May, 2000)  
<http://ci.nii.ac.jp/naid/110003867069>

- 4) 菱垣廻船「浪華丸」帆走 実験報告書 (1999-10-15)  
社団法人 大阪港振興協会
- 5) 「菱垣廻船浪華丸の復元」 (2001/03)、大阪市港湾局
- 6) 大阪市、「新修大阪市史四巻」 (1990/03)、大阪  
市史編纂所