

Ⅲ 近代大阪の都市内水運

北 原 聡

はじめに

- 1 水路網の形成
- 2 都市内水運の発展
- 3 むすび—戦後の状況

はじめに

人や物の移動に使われる交通インフラが経済活動に欠かせないことは言うまでもなく、日本においても、様々な交通手段が時代に応じて利用されてきた。近世の日本では、大量輸送に適した陸上輸送路と輸送手段が未発達であったことから、沿岸海運や河川舟運など水上輸送のネットワークが物流に重要な役割を果たした。近代になると、高い輸送力を備えた鉄道が陸上輸送の中核を担ったため、河川舟運は内陸輸送路としての役割を縮小させ衰退に向かったが、大都市内の河川や水路は、物流や経済活動の拠点として都市が発展したことを背景に、輸送路としての役割を増加させ、その代表的事例となったのが大阪の都市内水運であった。天下の台所といわれ、全国の物流の中心であった近世の大坂では、市中を縦横に走る堀川や河川による水運が、沿岸海運などで到着する年貢米や諸国の特産物の集散を担っており、そうした水運網が近代以降も物資輸送に活用されたのである。本章では、近代大阪の都市内水運の概要について、近世および第2次大戦後との関連もふまえて検討していこう。

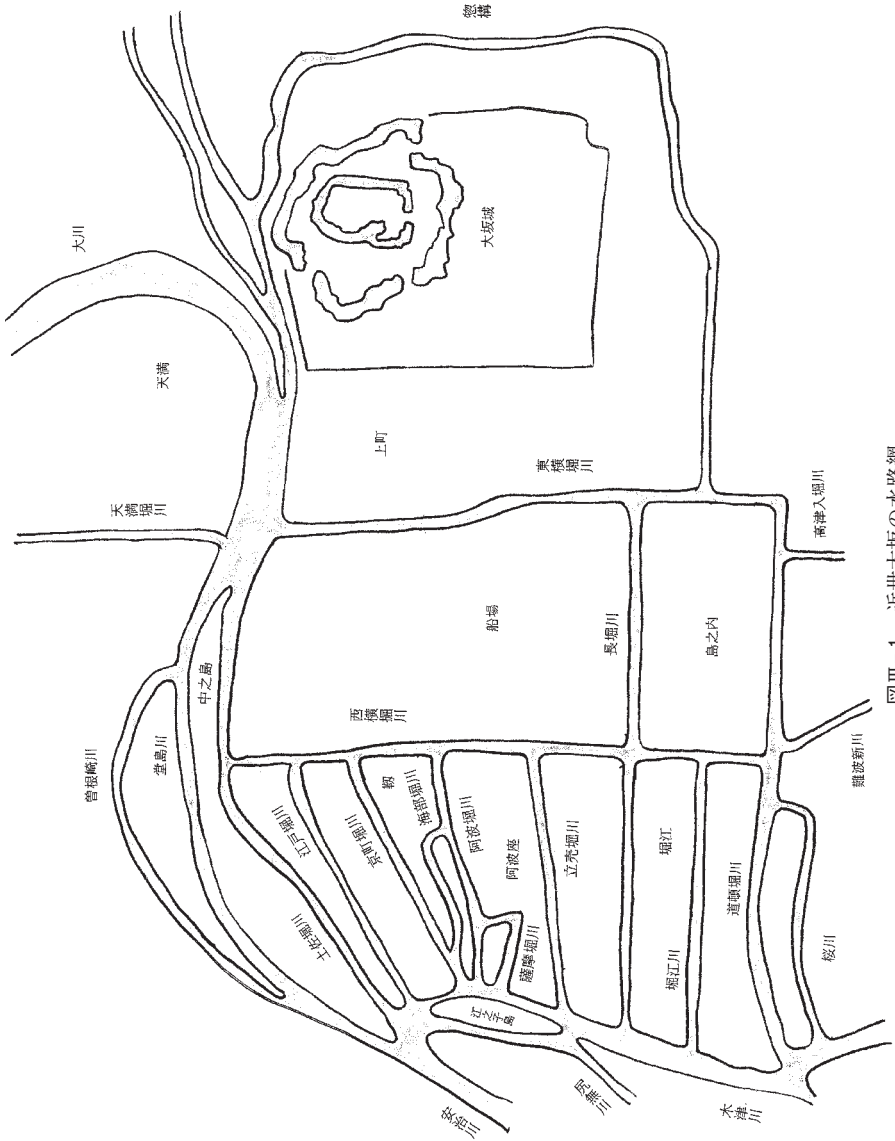
1 水路網の形成

近世大坂の市街地は、豊臣秀吉が大坂城を築いた16世紀後半以降17世紀にかけて形成され、現在の大阪中心部の原型となった。城下町の開発は大坂城がおかれた上町台地から西側の低湿地へと進み、その過程で開削された多数の堀川が、既存の河川とともに水路網を形作った¹⁾(図Ⅲ-1)。最も古い時期に作られた東横堀川は大坂城の西惣構堀として開削され²⁾、道頓堀川が開削者安井道頓の名を冠していることは広く知られている。水に関連する地名が大阪に多いのもこうした地形に因んでおり、船場、島之内、西船場(堀江、靱、阿波座、雑魚場)、江之子島、堂島などは、もともと堀川や河川に囲まれた「島」であり、それらの島を結ぶ橋が数多くあることから、「浪華八百八橋」という呼称が生まれたのである。船場は商業の中心として栄え、堂島には米会所がおかれ、雑魚場に開かれた魚市場は、1931年に野田の中央卸売市場が開設されるまで300年以上にわたって利用された。江之子島には明治になって大阪府庁、府議会(1884~1926年)および大阪市役所、市会(1889~1912年)がおかれ、政治と行政の中心となった。

淀川水系の下流部に位置するこれらの水路網は舟運によって京坂間の物資輸送や沿岸海運と連絡しており、円滑な輸送には航路の維持が欠かせなかった。そのため、河床に堆積する土砂を取り除く「川浚」は大坂町奉行の重要な任務で³⁾、天保期の川浚の土砂で造られたのが安治川河口の天保山である。たびたび氾濫が起きた淀川下流では治水も重要性をもっており、幕府の命により河村瑞賢が17世紀末に九条島を分断して安治川を開削し、淀川が直線化された⁴⁾。また、18世紀末には、上町台地北側で淀川に合流していた大和川が幕命で現在の流路に付け替えられ、大和川氾濫の被害から解放された河内平野では、綿作など商品作物生産が発展した⁵⁾。

こうした水路のネットワークは明治以降も引き継がれ⁶⁾、物資輸送に活用さ

Ⅲ 近代大阪の都市内水運（北原）



図Ⅲ-1 近世大阪の水路網



図Ⅲ-2-1 近代大阪の水路ネットワーク（概念図）

Ⅲ 近代大阪の都市内水運（北原）



図Ⅲ-2-2 大阪市主要工場の分布図（1926年）

出所) 大阪市産業調査部編『大阪市工場分布図解説』、「大阪市工場分布図」(1928年)。
 注) 使用職工100人以上の工場が対象。漢数字は染色工場、算用数字は金属工場、ひらがなは化学工場、アルファベットは飲食品工場、カタカナは雑種工場を示し、各符号は付表の工場符号に対応する。□で囲ったのは職工数500人以上1000人未満の工場、○は1000人以上2000人未満の工場、◎は2000人以上の工場。その他は職工数100人以上500人未満の工場。

れたが、淀川の流路には洪水を防ぐ治水の観点から改変が加えられた。近世以来、淀川本流は毛馬で南に分岐して大川となり、下流で安治川、尻無川、木津川に分かれ、大川が分岐した後の西側の流路は、中津川となって河口付近で伝法川と正連寺川に分かれていた。この本流のルートを大幅に変更し、放水路として現在の淀川を開削したのが1897年に着工された内務省直轄の淀川改良工事であり、1906年からこの放水路が淀川本流となり（図Ⅲ-2-1）、1910年には、大川への流量を調節する洗堰、および淀川と大川の水位差を調整して舟運の便を図る閘門が毛馬に設けられた。また、1907年から22年まで行われた内務省と大阪府による淀川下流改修工事では、旧淀川筋や安治川などを対象に、舟運の航路を維持する低水工事や浚渫が実施されるとともに、大川を経て市内の河川や堀川へ流れ込む水量を調整する長柄起伏堰が新たにおかれた⁷⁾。改修工事は木津川と尻無川でも大阪府により実施され、幹川以外の河川や堀川に対しては大阪市が浚渫などを行い、それぞれ市内の舟運に好影響を及ぼした。いっぽう、沿岸部の工業化を背景に、水運の利便性を高めるため新たな水路も開削され、1902年に安治川と尻無川を結ぶ境川運河が、新淀川開削に伴って長柄運河（1907年）が、16年には天保山運河、20年には尻無川と木津川を結ぶ岩崎運河が開かれ、大正期の大正内港建設の際には木津川運河、大正運河、千歳運河、鶴町運河などもつくられた（図Ⅲ-2-1）。

2 都市内水運の発展

(1) 産業分布と河川舟運

近代における大阪の産業立地は水運と密接な関係を持っており、商業地域は東横堀川、堂島川、木津川、道頓堀川に囲まれた近世以来の市街地に、工業地域は安治川、木津川、淀川、大川の沿岸部に展開し、大小各種の工場は川沿いに分布していた（図Ⅲ-2-2、付表Ⅲ-1、写真Ⅲ-1）。安治川と木津川の流域は大阪を代表する工業地帯で、金属、機械器具工場が多く⁸⁾、安治川下流部の

Ⅲ 近代大阪の都市内水運（北原）

北岸には1,000人規模の職工を擁する大工場(大阪鉄工所桜島工場、汽車製造会社工場、住友伸銅管工場、住友電線製造所、住友製鋼所)が集まり(写真Ⅲ-2)、新淀川上流部南岸と大川沿岸、堂島川下流部北岸には紡織工場(東洋紡績四貫島工場、大阪合同紡績天満支店工場、大日本紡績福島工場、合同毛織中津工場、天満織物城北工場、鐘淵紡績淀川支店工場など)が集中していた⁹⁾。このほかにも多様な工場が河川流域に存在しており、原材料、製品、燃料などの集散に海運と都市内水運が活用されたのである。

近代大阪の移出入では海運の果たす役割が大きく、とくに海運移入が重要性をもっていた(図Ⅲ-3)。海運の窓口となる大阪港¹⁰⁾は、1903年に完成した安治川河口の築港(大栈橋、写真Ⅲ-3)と安治川、尻無川、木津川から構成され、大阪港の主な取扱貨物としては、時期により多少の差異はあるものの、出貨では綿織物、綿糸、鉄鋼、鉄製品、木材、和洋紙、硝子・硝子製品、薬品、



写真Ⅲ-1 大阪市の工場風景

出所) 大阪府編『大阪府写真帖』(1914年)。写真Ⅲ-6まで同様。



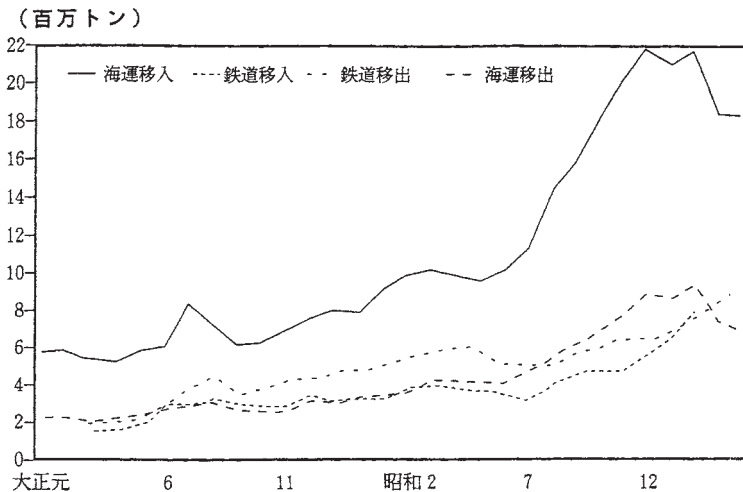
写真Ⅲ-2 汽車製造会社工場(上)と大阪鉄工所桜島工場(下)



写真Ⅲ-3 築港大棧橋

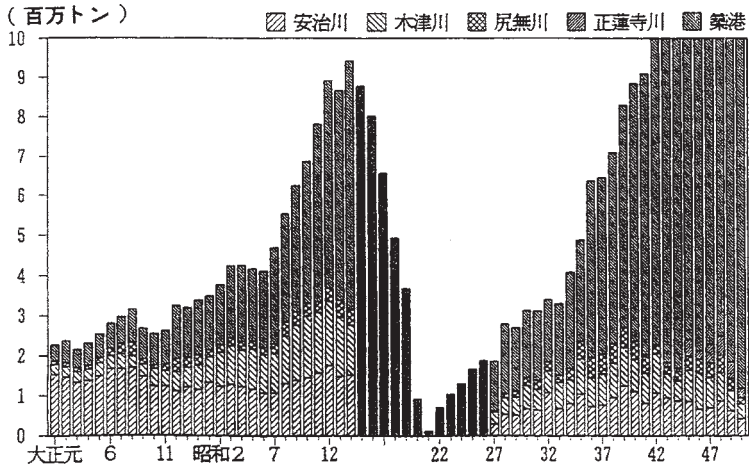
Ⅲ 近代大阪の都市内水運（北原）

人造肥料など、入貨では石炭、木材、薪炭、和洋紙、米、砂糖、綿花、綿糸、鉄鋼、鉱石、土砂などがあげられる。紡織、金属、機械器具、化学工業の製品、半製品および原材料、食品、燃料を中心としたこれらの品目は、入貨した原材料を工業製品に加工して出荷する工業都市である大阪が、多数の人口を擁する消費都市および多様な商品の集散を担う商業都市でもあったことを示している。大阪港の荷役地別の海運貨物移出入量を示した図Ⅲ-4、Ⅲ-5をみると、安治川をはじめとした河川がしめる割合は大きく、海運貨物と連絡した都市内水運の重要性が確認できる¹¹⁾。また、海運貨物の河川別取扱量を示した表Ⅲ-1からは、近世以来の堀川が輸送に使われていたことが確かめられ、取扱量では幹川である安治川と木津川が突出し、西道頓堀川、土佐堀川、堂島川がそれに続いている。安治川は沿岸海運の汽船が遡航可能で（写真Ⅲ-4）、木津川には和洋の帆船や大型艀船が頻繁に出入りし¹²⁾（写真Ⅲ-5）、西道頓堀川、土佐堀川、堂島川でも大型艀船が通航できた¹³⁾。



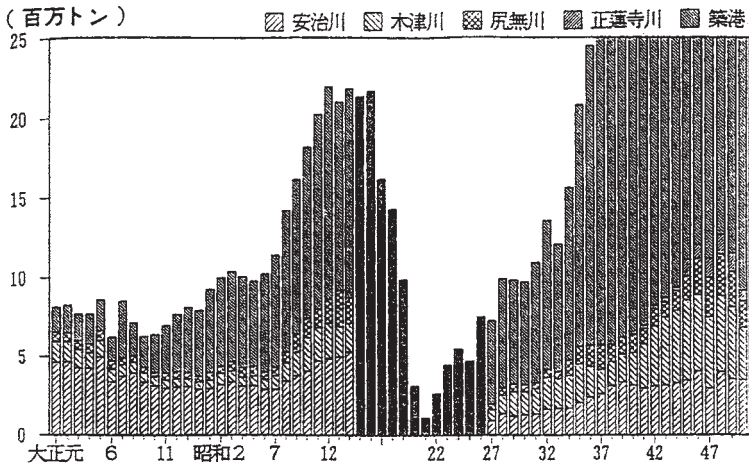
図Ⅲ-3 大阪市の海陸貨物移出入量 (1912~41年)

出所) 岡島健「近代大阪における都市内水運の発展過程」、『名古屋大学文学部研究論集』史学39 (1993年)、10頁の第5図。原資料は『大阪市統計書』各年。



図Ⅲ-4 大阪港の荷役地別貨物移出量 (1912~75年)

出所) 岡島、前掲論文、10頁の第6図。原資料は『大阪港勢一斑』各年。
 注) 1940年から51年の荷役地別内訳は不明。



図Ⅲ-5 大阪港の荷役地別貨物移入量 (1912~75年)

出所) 岡島、前掲論文、11頁の第7図。原資料は『大阪港勢一斑』各年。
 注) 1940年から51年の荷役地別内訳は不明。

表Ⅲ-1 海運貨物の河川別取扱量（1912年）

安治川	2,828	逆川裏川	86
木津川	2,438	江戸堀川	78
西道頓堀川	927	逆川	71
土佐堀川	539	梅田堀川	62
堂島川	461	京町堀川	60
六軒家川	340	阿波堀川	60
西横堀川	324	薩摩堀川	54
百間堀川	312	颯川	47
西長堀川	280	十三間川・七瀬川	38
立売堀川	276	天満堀川	36
堀江川	258	道頓堀川	29
尻無川	264	伝法川	29
淀川・大川	236	高津入堀川	22
中津川	136	難波新川	20
境川運河	129	古川	11
東横堀川	127	曾根崎川	2
海部堀川	121	合計	7,878
東長堀川	113		(千トン)

出所)『明治45年大正元年大阪港勢一斑』

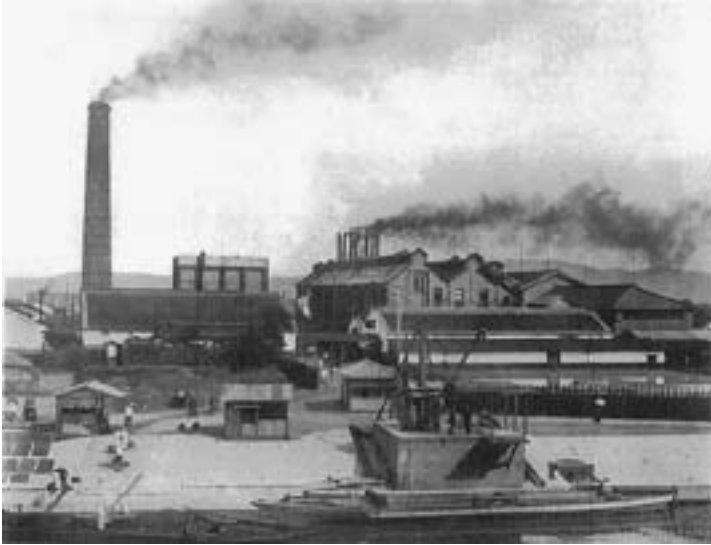
安治川は大阪における石炭移入の中心で沿岸には貯炭場が集積しており、取扱貨物量も石炭が最も多く、移入された石炭は燃料として市内の工場に供給されたほか、鉄道で再移出された。木津川で取扱量が最も多かったのは木材で、尻無川とともに木材移出入の中心となっており、木津川筋には多数の貯木場が設けられていた。このほか安治川の主な貨物としては、出貨では綿糸、綿織物、鉄鋼、鉄製品、和洋紙、硝子・硝子製品、工業用薬品、人造肥料、砂糖など、入貨では鉄鋼、綿花、綿糸、砂糖、和洋紙、工業用薬品、土砂、米、魚類、果実、野菜などが、木津川の出貨では鉄鋼、鉄製品、硝子・硝子製品、工業用薬品など、入貨では薪炭、土砂などがそれぞれあげられる。綿花、綿糸、綿織物が大阪の産業を代表する紡織業の原料、製品であることはいうまでもなく、鉄鋼と鉄製品も大阪で発達した金属、機械工業に因む品目である。各種工業の発達を背景に大阪では工業用薬品の集散が活発で、大手製紙工場（王子製紙都島工場および淀川工場）が立地したこともあり和洋紙の集散も盛んであ



写真Ⅲ-4 安治川と汽船



写真Ⅲ-5 木津川と和船



写真Ⅲ-6 大日本製糖大阪工場

た。人造肥料は大阪が有力産地（大日本人造肥料木津川工場および大和田工場）であり、砂糖は、移入された原料糖が製糖工場（大日本製糖大阪工場・写真Ⅲ-6、塩水港製糖大阪出張所）で加工され精糖として移出された。瓶類、食器類などの硝子製品は多数の中小工場生産され、東南アジアへの輸出品でもあった。土砂は鉄道線路や道路工事に、薪炭は市内で燃料として用いられ、魚類（鮮魚と塩乾魚）や果実、野菜は市内および周辺地域で消費された¹⁴⁾。

いっぽう、西道頓堀川の貨物量の多さは、周辺に大規模な倉庫が存在し、沿岸の工業地域で硝子製品や燐寸の生産が盛んであったことを反映し¹⁵⁾、土佐堀川と堂島川の貨物量の背景としては、両河川に囲まれた中之島が倉庫地帯だったことがあげられる。次節では、以上のような都市内水運の盛行と深くかかわっていた渡船の存在についてみていこう。

(2) 都市内水運の発達と渡船

安治川、木津川など市内の河川では各種の船が頻繁に往来していたが、船の行き来が活発になるほど橋を架げにくくなるという事情があり、近代の大阪では渡船が重要な交通手段となっていた。もともと民間で経営されていた渡船は1907年に市営となり、大阪市が営業者と請負契約を結んで運航を管理・監督していたが、1920年に道路法が施行されると料金の徴収が廃止され、1932年からは完全な市の直営となった。渡船場は1907年に28ヶ所、21年に27ヶ所、41年は29ヶ所と一定の水準を維持し続け、経済活動の活発化や市街地の拡大などを背景に利用も拡大し、1937年には年間交通量が通行者5,100万人、自転車1,600万台、荷車51万台、荷物400万個に及んでいた¹⁶⁾。そのため、交通量の多い箇所では輸送の限界に近づいており、大阪市は1936年に大川の源八渡付近に源八橋を、木津川運河には船の航行が可能な可動式の大船橋を架設したが、焦点になったのは安治川への架橋の問題であった。

市内河川の中で最も船舶の運航頻度が高く大型船も航行する安治川は架橋が困難で、川口から下流には橋が架けられておらず、川筋には渡船場が多かった。いっぽう、頻繁に船が行き来する安治川では渡船の運航自体も容易でなかったことから、交通量が増大するなかで、対岸との円滑な輸送に必要な橋梁を求める声は強く、大阪市区でも架橋への動きが生じていた。これに対して、大阪経済界を代表する大阪商業会議所は、舟運の妨げになるという理由で架橋への反対を表明し、1930年7月に市長と府知事へ建議を提出している¹⁷⁾。結局、この問題は川底にトンネルを建設するという前例のない方法で解決が図られ、渡船の交通量が最も多かった源兵衛渡付近に10年余りをかけて安治川河底トンネルが建設され、1944年に完成した¹⁸⁾。舟運と架橋の相克の問題は鉄道を敷設する場合にも生じており、1920年に着工された大阪臨港線（今宮-大阪港間）では、路線を選定する際、木津川と尻無川の舟運を妨げないように架橋位置が河川上流部に設定されたため、線路が迂回することになった¹⁹⁾（図Ⅲ-2-1）。

3 むすび—戦後の状況

最後に第2次大戦後の都市内水運の状況をみていこう。大阪港海運貨物の荷役地別取扱量を示した図Ⅲ-4、5からは、築港のしめる割合が高まる中でも、安治川、木津川、尻無川が一定の役割を果たしたことが確認できる。先述した安治川への架橋の問題は戦後も続いており、川口から下流部に初めて橋が架けられた1961年の大阪環状線鉄橋架設の際には、舟運への悪影響を危惧する反対意見が多く、橋脚の無い橋が建設され²⁰⁾、その後に行われた架橋でも船の航行に配慮した設計がなされている²¹⁾。これに対して、市内の堀川はモータリゼーションの進展を背景に徐々に役割を失い、1950年代から60年代にかけて次々と埋め立てられ²²⁾、一般道路や阪神高速の用地などに転用された²³⁾。その結果、近世に開削された堀川は道頓堀川と阪神高速が上部を通る東横堀川を残すだけとなり、失われた堀川や河川は、江戸堀、立売堀、桜川、堂島²⁴⁾、桜橋²⁵⁾、長堀橋²⁶⁾、芦原橋²⁷⁾といった地名や駅名に名残を留めている。

いっぽう、舟運と深い関わりがあった渡船は数を減らしつつも存続し、現在では8ヶ所の渡船が大阪市によって運営されている²⁸⁾。渡船は橋梁の架設とともに廃止されるのが一般的だが、大阪市の4か所の渡船場では、舟運の航路確保の問題から橋が架けられた後も渡船が維持されたのである。木津川の千本松渡、木津川渡、大正内港の千歳渡では、大型船が航行できるよう架設された橋の桁下が高すぎて歩行者が日常的に利用できず²⁹⁾、周辺住民の反対もあって渡船が存続した³⁰⁾。また、安治川河口の天保山渡に架設された天保山大橋³¹⁾も大型船の航路確保の目的で桁下45mとなっているが、この橋は阪神高速湾岸線の自動車専用橋であるため渡船が続けられている。大阪北港と南港の領域に含まれ、現在でも工業地帯である安治川、木津川、尻無川の下流部では舟運が優先され、歩行者や自転車向けの橋を架けることは未だに難しいのである。大都市でこれだけの渡船が存在しているのは大阪の他に例がなく、それは大阪と都市

内水運との歴史的な結びつきを象徴しているといえるだろう。

注記

- 1) 堀川の開削時期は以下のとおり。東横堀川（1585年）、西横堀川（1585年頃）、天満堀川（1598年）、阿波堀川（1600年）、道頓堀川（1615年）、京町堀川（1617年）、江戸堀川（1617年）、長堀川（1619年）、立売堀川（1620年）、海部堀川（1624年）、薩摩堀川（1628年）、堀江川（1698年）、桜川（1698年）、難波新川（1733年）、高津入堀川（1734年）。
- 2) 松村博『大阪の橋』（松籟社、1987年）、13頁。
- 3) 淀川ガイドブック編集委員会編『淀川ものがたり』（廣済堂出版、2007年）、134頁。
- 4) 建設省近畿地方建設局監修『淀川その治水と利水』（国土開発調査会、1984年）、20頁。なお、分断された九条島の西側は西九条と呼ばれ、それが地名となった。
- 5) 淀川百年史編集委員会編『淀川百年史』（建設省近畿地方建設局、1974年）、84-88頁。
- 6) 他の堀川や河川との連絡のため、明治期に天満堀川、高津入堀川、難波新川が延伸された。
- 7) 前掲『淀川その治水と利水』、69頁。
- 8) 著名なものとしては、元禄年間に創業した藤永田造船所、久保田鉄工所、栗本鉄工所などがあげられる。
- 9) 大阪鉄道局運輸課編『大阪市内の河川交通』（1933年）、27-30頁。
- 10) 1868年の大阪開港の際、居留地がおかれた安治川上流の川口に港が設けられたが、大型船が入港できないなど問題があり、国際貿易港の機能は神戸港が担うことになった。
- 11) 都市内水運は鉄道とも連絡していた(梅田・大阪駅と梅田堀川、安治川口駅と安治川、湊町駅と道頓堀川、淀川駅と大川など)。この点については、岡島健「近代大阪における都市内水運の発達過程」、『名古屋大学文学部研究論集』史学39（1993年）、6頁も参照。
- 12) 舢舨は動力線の曳船で曳航された（岡島、前掲論文、9頁）。
- 13) 『明治45年・大正元年大阪港勢一斑』、6頁。
- 14) 鉄道省運輸局編『大阪港貨物移動調査』（1932年）。
- 15) 三木理史『水の都と都市交通』（成山堂書店、2003年）、76-77頁。
- 16) 大阪市役所編『明治大正大阪市史』第3巻（日本評論社、1934年）、1069-1070頁、および大阪市編『昭和大阪市史』第5巻（大阪市、1952年）、143頁。1907年の河川別渡船数は、淀川筋2ヶ所、安治川筋11ヶ所、尻無川筋2ヶ所、木津川筋13ヶ所であった。
- 17) 前掲『大阪市内の河川交通』、353-354頁。安治川トンネルは現在も使用されている。

- 18) 前掲『昭和大阪市史』、144-145頁。
- 19) 川端直正編『浪速区史』（浪速区創設三十周年記念事業委員会、1957年）、175頁。
- 20) 三木、前掲書、68頁。
- 21) 1964年に建設された国道43号線の安治川大橋と2009年に開業した阪神なんば線の安治川鉄橋でも、河川部分に橋脚が無い構造がとられている。
- 22) 桜川、曾根崎川、颯川は戦前に埋め立てが行われた。また、尻無川は1952年に境川運河から上流部が埋め立てられ、境川運河も1969年に埋め立てられた。
- 23) 阪神高速用地となったのは西横堀川、難波新川、高津入堀川、および天満堀川。一般道路等の用地となったのは海部堀川、薩摩堀川、百間堀川、京町堀川、江戸堀川、阿波堀川、立売堀川、堀江川、東長堀川、西長堀川など。
- 24) 先述した通り、堂島はもともと堂島川と曾根崎川の中洲であった。現在の新地本通りは曾根崎川の埋め立て跡で、新地本通りから堂島川までの住所が堂島と堂島浜、新地本通り以北の住所は曾根崎新地となっており、堂島が「島」であった当時の状況は現在でも住所表記に残されている。
- 25) 桜橋は曾根崎川の橋梁名。
- 26) 長堀橋は東長堀川の橋梁名。
- 27) 芦原橋は颯川の橋梁名。
- 28) 渡船は以下の通り（大阪市HPより）。安治川筋：天保山渡。木津川筋：落合上渡・落合下渡・千本松渡・木津川渡。木津川運河：船町渡。大正内港：千歳渡。尻無川筋：甚兵衛渡。
- 29) 各橋梁の桁下高は以下の通り。千本松大橋（1973年架設）：36m。新木津川大橋（1994年架設）：50m。千歳橋（2003年架設）：28m。
- 30) もともと千歳渡の場所には1922年に架設された千歳橋があったが、戦後の大正内港拡張に伴い1957年に撤去され、新たに渡船が設けられた。2003年に2代目千歳橋が架けられたが、既述の通り渡船は存続した。
- 31) 1990年架設。

付表Ⅲ-1 大阪市主要工場一覧（1926年）

染織工場	5 日本亜鉛鍍工場
一 石井メリヤス工場	6 日本アルミニウム製造所
二 市居染工場	7 日本橋梁工場
三 稲畑染工場	8 東洋鐵伸銅工場
四 林染工場	9 豊田式織機大阪支店工場
五 日本メリヤス工場	10 戸畑鑄物木津川工場
六 日東捺染工場	11 大阪市電気局車輛課工場
七 西松メリヤス工場	12 大阪市港湾部機械工場
八 東洋紡績四貫島工場	13 大阪電気分銅工場
九 東洋紡績三軒家工場	14 大阪鉄工所桜島工場
十 東洋紡績西成工場	15 大阪鉄工所築港工場
十一 大阪合同紡績天満支店工場	16 大阪鉄板製造大阪工場
十二 大阪合同紡績今宮支店工場	17 大阪製鎖所
十三 大阪合同紡績住吉支店工場	18 大阪製鉄工場
十四 大阪莫大小紡織本店工場	19 大阪アルミニウム製作所
十五 大阪莫大小紡織佃工場	20 大阪電球工場
十六 大阪毛織工場	21 大阪機械工作所
十七 大阪染工工場	22 大阪変圧器工場
十八 大和田紡織大和田工場	23 岡田鉄工所
十九 小津武林起業紡績工場	24 若山鉄工所
二〇 岡島商店友禪工場	25 関西鑄鉄所
二十一 鐘淵紡績淀川支店工場	26 横河橋梁製作所大阪工場
二十二 鐘淵紡績中島支店工場	27 田中機械製作所
二十三 大日本紡績福島工場	28 大日本自転車大阪工場
二十四 大日本紡績撰津工場	29 中松組工場
二十五 大日本紡績津守工場	30 内外電熱器工場
二十六 大徳浦江工場	31 村尾船渠工場
二十七 田村友禪工場	32 梅田製鋼所
二十八 内外綿第一紡織工場	33 久保田鉄工所
二十九 浪速染工場	34 久保田鉄工所恩加島工場
三十 永井莫大小製造所	35 栗本鉄工所
三十一 村岸莫大小工場	36 松本電池製造所
三十二 村上洋行工場	37 松井鉄工工場
三十三 丸松海老江工場	38 藤永田造船所
三十四 富士瓦斯紡績大阪工場	39 藤永田造船所船町工場
三十五 合同毛織中津工場	40 藤永田造船所炭屋町工場
三十六 天満紡績工場	41 藤田鋳業西島製作所
三十七 天満織物城北工場	42 藤田鋳業豊崎丘延工場
三十八 寺阪莫大小工場	43 神戸電機製作所浦江工場
三十九 帝国製麻大阪製品工場	44 帝国製鋳工場
四十 金貨莫大小工場	45 芦田工業所
金属工場	46 安治川鉄工所
1 池田アルミニウム器具製造所	47 阪根商店伸銅所
2 原田造船工場	48 三平工場
3 発動機製造会社工場	49 汽車製造会社工場
4 日本鑄鋼所	50 三菱鋳業大阪製煉所
	51 森田製作所工場

Ⅲ 近代大阪の都市内水運（北原）

52 住友伸銅鋼管工場	飲食食品工場
53 住友電線製造所	
54 住友製鋼所	
化学工場	A 石室製菓所今宮工場
あ 伊東珪瑯製造所	B 日本冷蔵工場
い 伊東珪瑯第二工場	C 大日本製糖大阪工場
う 濱口硝子工場	D 冷蔵製豆腐工場
え 日本染料製造工場	E 江崎商店工場
お 日本石笠工場	F 塩水造製糖大阪出張所工場
か 日本皮革大阪支店工場	雑種工場
き 日本ペイント製造工場	ア 井上書籍印刷所
く 西成製紙工場	イ 濱谷帽子工場
け 徳永硝子製造所	ウ 日本印刷製本工場
こ 大阪瓦斯舎密工場	エ 日本ノート学用品浦江工場
さ 大阪製塩所	オ 新田製帯製造所
し 大阪窯業セメント工場	カ 千代田木管工場
す 大阪珪瑯工場	キ 大阪朝日新聞社工場
せ 大阪製煉工場	ク 大阪毎日新聞社工場
そ 大阪ゴム底足袋工場	ケ 大阪帯革製造所
た 王子製紙都島工場	コ 大阪瓦斯岩崎町工場
ち 王子製紙淀川工場	サ 大阪乾餾工業工場
つ 岡本製造所	シ 大阪市電気局九条発電所
て 神谷硝子腕環製造所	ス 大阪書籍工場
と 角一ゴム工場	セ 大林組工作所
な 吉田硝子製造所	ソ 岡本ノート工場
に 大日本人造肥料木津川工場	タ カナエバックキング製造工場
ぬ 大日本人造肥料大和田工場	チ 大同電力春日出第一発電所
ね 大日本製薬製薬部	ツ 大同電力春日出第二発電所
の 大日本セルロイド三国加工工場	テ 谷口印刷所
は 谷口硝子腕環製造所	ト 田中大阪製材所
ひ 田辺製薬所	ナニ 武田長兵衛商店試験部
ふ 武田長兵衛商店製薬部	ニ 納谷紙器工業所
へ 連合紙器大阪第一工場	ヌ 宇治川電気福崎発電所
ほ 中山太陽堂工場	ネ プラトン文具工場
ま ラサ島燐鉍大阪工場	ノ 秋田木材大阪支店工場
み 山為硝子製造所	ハ 芦森製綱所
む 山銀工場	ヒ キリンシャツ工場
め 丸二製塩所	フ 美津濃運動用品工場
も 藤沢商店化学工場	ヘ 塩野義商店試験部
や 公益社大阪工場	ホ 森川印刷所
ゆ 安住大薬房工場	マ 精版印刷北工場
よ 浅野セメント大阪工場	出所) 大阪市産業調査部編 『大阪市工場分布図解説』
ら 協和珪瑯製造所	(1928年)、64-76頁。
り 三好硝子製造所	注) 職工100人以上の工場。各工場の符号は図Ⅲ-2-2
る 品川白煉瓦大阪支店工場	の符号に対応する。
れ 島田硝子製造所	
ろ 桃谷順天館大阪工場	

