

木津川筋産業史探訪

森島 克一

【目的】

大阪はかつて、紡績と造船に代表されるわが国最大の工業都市として、「東洋のマンチェスター」と呼ばれた。「東洋のマンチェスター」発祥の地こそが、大阪市街西端を南流する木津川の沿岸、つまり木津川筋である。しかし今日、ガイドブックなどでこのエリアが紹介されることはあまりない。経済産業省の「近代化産業資産群 33」・「続 33」でも選ばれたのは「名村造船所跡地」のみである。これは、戦災や戦後の立地変貌の結果、産業遺産が目に見える形で残らなかったことが一つの要因である。

そこで、この点を補完できれば、産業史の厚み、隠れた文化、さらに現役の工業地帯であることに照らし、ここが本格的な産業観光エリアとなりうるのではないかと考え、物語、文化、豆知識を探し出し、魅力を再発見しようと試みた訳である。

【内容】

まず、物語や文化を秘めた場所の例として、次の6か所を選んだ。「東洋のマンチェスター」にふさわしい巨大工場<大日本紡績津守工場跡>、その巨大工場が造った繁華街で『女工哀史』を想起させる<鶴見橋商店街>、『細雪』など谷崎文学を生んだ<藤永田造船所新炭屋町工場跡>、木津川筋での造船業の栄枯盛衰を考えさせられる<藤永田造船所敷津工場跡>、芥川龍之介との意外な関係の<ラサ工業>、「阪神間モダニズム」を感じさせる<中山製鋼所>、である。

次に、好奇心の中で知識を得る、あるいは、考えることで深く理解することに役立つ豆知識として、次のとおり「木津川筋 7 不思議」を選んだ。(1)「スチュワードス」も「ダットサン」も「シボレー軍用車」もこの地から、(2)船を造らない日立造船、(3)造船一筋「大将」名村源之助の DNA、(4)藤永田の「藤」の謎、(5)古文書では「川巾十間」の十三間堀川、(6)渡船がトラック 3 台を載せていた、(7)すべては船のために、である。

【結果】

このエリアに、興味深い多様な登場人物、物語、文化が存在したことが分かった。加えて、バスをはじめ、渡船、公営レンタサイクルなどの利便性や、地元区役所が工場見学会等に力を入れていることも強みにできる。少なくとも産業観光の経験者であれば、痕跡や名残、工場風景を楽しめるエリアとして魅力を発見できるのではないだろうか。

最後に提言を申し上げたい。第一は、わが国を代表する造船会社の礎を築いた稀有の経営者名村源之助を大阪企業家ミュージアムの展示に加えることができないかという点である。第二は、訪問者が効果的な回遊をする上で、ルート案内、歴史文化、往時の写真等の情報を載せた標示板、及びバス系統図や渡船場案内を組み込んだ観光マップが必要だという点である。この点については、ターゲットユーザーと費用対効果にもよるが、AR（拡張現実）アプリ等の活用も一考であると考えます。

物語や文化を秘めた場所として選定した6か所は、次の1～6のとおり。

1. 大日本紡績 津守工場 跡（西成区津守）

南海汐見橋線津守駅前、現在の西成公園を含む一帯に、かつて日本を代表する紡績会社の主力工場があった。大日本紡績は尼崎紡績などが合併してできた会社であり、もともと尼崎に主力工場があったが、明治末期にここに主力工場を移す。この工場は、日本最古のコンクリート造の工場であり、最盛時には約3,000人の従業員が働いていた。その後、昭和初期に、バレーボールの「東洋の魔女」として有名なニチボー貝塚に主力工場の座を明け渡し、戦時中は軍需工場となり、大阪大空襲の爆撃で全焼した。

2. 鶴見橋商店街（西成区鶴見橋通）

大日本紡績津守工場ができ、数年後鶴見橋通の中央部に寄宿舎が建てられると、女子工員の世界への通路としてこの商店街が開けた。従って、この商店街は、巨大工場が造った繁華街であり、巨大工場の痕跡と言える。当時の女子工員の過酷な生活は、細井和喜蔵の古典的ルポ『女工哀史』に詳しい。そんな女子工員たちが、束の間の休息や娯楽を楽しむために通った道がこの商店街ということになり感慨深い。現在でも、新世界へと続くルートはアーケード商店街が連なっている。また、当時、東西両方の入口に最寄駅（四つ橋線・花園町駅、新阪堺・鶴見橋通駅）が設置され、「大阪の三橋」として、心齋橋、天神橋筋と並び称されるほどの賑わいであった名残を感じさせる雰囲気もある。

3. 藤永田造船所 新炭屋町工場 跡（大正区千島）

1689年（元禄2年）に「兵庫屋」として創業した藤永田造船所は、日本最古の造船所と言われる。1884年（明治17年）にここ新炭屋町に工場を移し、船のほか鉄道車輛なども造った。現在跡地はゴルフ練習場になっている。

ここは、谷崎潤一郎夫人松子の生家があった場所である。松子の父森田安松は、藤永田造船所社主永田三十郎の孫であり、同社専務であった。そして、谷崎の代表作『細雪』のモデルは松子を含む森田家の四姉妹なのである。東京出身の谷崎が上方文化への造詣を深めた背景には、森田家の存在がある。

谷崎松子の随筆『蘆辺の夢』には、「私たち姉妹が生まれたこの家は、紡績会社が日本に初めて出来た街という三軒家に続く新炭屋町という木津川の川下のささやかな町で、・・・」「（私の家は）表通りに面して、矢張り格子造りであった。」「倉庫が幾棟も立ち並んでいて、・・・大きな材木が筏に組まれて、黒ずんだ濃い藍の色の水に浮かんでいた。」「テニスコートもあったので、私は造船所の社員の人たちとテニスをしていた。」と当時の情景が鮮やかに切り取られている。また、父安松について、初代中村鴈治郎が人気を得る前の窮乏の時代に、その支援者であったこと、幼少の松子を連れて道頓堀の芝居や新町のお茶屋さんに行ったり、検校をつけて松子に琴を習わせたりしたこと、など歌舞伎や花街、音曲を嗜む文化人、趣味人であったことが描かれている。その一方で、英国製の香水、葉巻や、燕尾服・シルクハットなど洋装を嗜むハイカラな人物であったことも描かれている。いずれも谷崎文学への影響を想像させる事柄である。ここが谷崎文学を生んだ場所と言って過言ではない。

造船に話を戻す。1916年（大正5年）霧島丸(2,170t)の進水が勾配不足で失敗となる。艦船の大型化で、もはやこの新炭屋町では川幅が足りなかったのである。同社は、1917年（大正6年）に木津川河口部に敷津工場を開設した。

4. 藤永田造船所 敷津工場 跡（住之江区柴谷町）

同社は、ここで最盛期と最期を迎えることになる。1919年（大正8年）海軍指定工場となり、その後駆逐艦「藤」をはじめ軍艦56隻をここで製造した。当時の痕跡としてわずかに残

るものとしては、「権太夫稲荷」が、現在三井造船になったその敷地内に祀られている。信貴山の「かやの木稲荷」の分身として、九代目永田三十郎が建立したものとのことであり、鳥居には「大正十年三月」とある。狛犬の石台に「森田安松」の名が刻まれているのを偶然発見し、感激した。

当社最後の輝きが、1963年（昭和38年）の「川幅ぎりぎりの進水」の歴史的成功である。この時点で、艦船の大型化はさらに進んでおり、この時の「トウキョウオリンピックス号」24,000トンの全長は178メートル、木津川の川幅198メートルとほとんど差がない中で、技術力を結集し進水を成功させたのである。しかしながら、この歴史的成功は、木津川筋での新造船事業の限界を示す出来事でもあった。当社は、1967年（昭和42年）三井造船に吸収され、278年の歴史に幕を閉じた。

5. ラサ工業（大正区船町）

一風変わった社名は、太平洋に浮かぶラサ島（沖大東島）に由来する。創業者 恒藤規隆（地質学者、農商務省肥料砒物調査所初代所長）らが、この島でリン鉱石を発見し、1920年（大正9年）から旧大阪工場（此花区高見）で化学肥料を製造した。戦後レジャーブームの時代、ここに「ラサ総合スポーツセンター」という巨大なスポーツ施設があったことを記憶されている方もいらっしゃるのではないだろうか。その後、1986年（昭和61年）工場は現在地に移転した。現在の大阪工場にはソテツが植えられており、どことなく南国風である。敷地の横手から見ると中に神明鳥居が見える。神明鳥居は伊勢神宮系の祭神との組み合わせが通常であるが、ここではお稲荷さんが祭神として祀られている。鳥居は昭和15年寄贈とあり、1986年（昭和61年）此花区高見より移設されたとのことである。昭和15年と言えば皇紀2600年に当たり、神武天皇陵遥拝所が各所に設けられた年である。戦後に遥拝所の鳥居を転用することは実例としてあるので、この鳥居も当初は遥拝所の鳥居だった可能性もありうる。

創業者の子息恒藤恭は、法哲学者であり、大阪市立大学初代学長としてその礎を築いた人物だが、実は、芥川龍之介の旧制一高時代最大の親友であった。恒藤は芥川の死から23年後、著書『旧友芥川龍之介』で「若しも彼が現在まで生存してゐたのであつたならば、作家として又は文学者として、どのやうにすばらしい成長を遂げたであつたらうかと、空しい想像をめぐらして見たい氣になる。」と早過ぎる死を悼んでいる。

6. 中山製鋼所（大正区鶴町）

当社は1919年（大正8年）中山悦治が創業し、戦前は有数の高炉メーカーだった。松田優作の遺作であるハリウッド映画『ブラックレイン』でメインのロケ地となった場所としても知られている。今日、所謂「工場萌え」の方々を中心に、剥き出しの配管や煙突などの工場風景が注目されるが、隣接する本社事務所は村野藤吾の設計になるもので、工場風景と対照的に瀟灑な建物である。同時期の村野作品であり芦屋市に現存する中山悦治邸にもどことなく似ている。ここにも「阪神間モダニズム」と大阪とのつながりを見ることができる。

7. 木津川筋 7 不思議

豆知識として選定した「木津川筋 7 不思議」は、次の(1)～(7)のとおり。

(1)「スチュワーデス」も「ダットサン」も「シボレー軍用車」もこの地から

ここには飛行機や自動車の物語も残る。伊丹空港以前、木津川飛行場という民間飛行場があった。日本初の女性客室乗務員はここで生まれた。久保田権四郎の実用自動車製造が「ダットサン」を、米GMが軍用車で有名な「シボレー」を造ったのもこの木津川筋だった。

(2)船を造らない日立造船

当社HPによると、現在事業内容は、環境保全装置、プラント、水処理装置、機械等設計・

製作となっており、造船が見当たらない。にもかかわらず、今なお「造船」を名乗るのは、祖業に対する誇りの表れなのだろうか。

(3)造船一筋「大将」名村源之助のDNA

近代化産業資産「名村造船所跡地」の名村造船所は、1970年代に佐賀県伊万里に拠点を移し、現在国内3位、世界11位（国交省資料）の造船会社へと発展を遂げている。大阪発祥の造船会社のうち唯一造船で生き残った背景には創業者名村源之助のDNAがあるのではないだろうか。元専務平野芳太郎氏は、創業者について、「がまん根性、努力で苦勞に打ち勝ち、金と物を大切に、特に資材の無駄には厳しく、きつい気性の反面人情味豊かで、お世辞を絶対に受けつけず、信念の持ち主であった。」と回想している。職工からのたたき上げで、世界と闘える造船会社を築いた経営者として、もっと注目すべき人物である。

(4)藤永田の「藤」の謎

創業家「永田」家の前に、なぜ「藤」の字がついているのかがはっきりしない。

(5)古文書では「川中十間」の十三間堀川

古文書には「川中十間」とある。川幅は十三間（24メートル弱）なかったかもしれない。

(6)渡船がトラック3台を載せていた

今の渡船はすべて人と自転車が乗る小型船だが、かつて木津川渡は、大型トラック3台と乗客70人を積載可能なフェリーだった。住之江区側に着船所の痕跡が残る。

(7)すべては船のために

渡船もめがね橋（千本松大橋・新木津川大橋）もアーチ型水門もすべて船の航行の妨げにならないように考えられたものである。実は、鉄道のルートにも同様のことで影響が残っている。JR環状線の外回りで大正・弁天町間を乗ってみると、大抵の人が進行方向左側の車窓は海側だと思って乗っているはずなのだが、後方にあるはずの「あべのハルカス」が、突然車窓左側に姿を現すのである。地図を見れば理由は簡単にわかるが、当時は船の航行を邪魔しないよう、鉄橋をなるべく上流に架けたため、このような一見不思議なことが起きるのである。

(参考文献等)

- 『西成区史』川端直正編 1968 『大正区史』大阪市都市協会編 1983
『ユニチカ百年史』1991 『大正ガイドブック』大正区役所編 2007
『女工哀史』細井和喜蔵 1925 『大正区の歴史を語る』2005
『蘆辺の夢』谷崎松子 1998 『航跡 船匠から次代への伝言』関西造船協会 2002
『谷崎潤一郎の恋文』千葉俊二編 2015 『企業の神社』神社新報社 1986
『旧藤永田年表』1994 『北加賀屋レポート 北加賀屋のいまむかし』2010
『藤永田 278年』藤永田造船所編 1967 『敷津浦の歴史』川端直正編 1959
『藤永田 278年補遺』永田常次郎 2001 『日本近代造船業の展開』井上洋一郎 1990
『ラサ工業 80年史』1993 『戦間期の造船工業』橋本寿朗 2004
『写真で見る此花区』1990 『戦後日本の海運と造船』中川敬一郎 1992
『旧友芥川龍之介』恒藤恭 1949 「大阪春秋第19号 特集おおさかの橋と川」1979
- 国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp/common/001118262.pdf>
ラサ工業株式会社 HP <http://www.rasa.co.jp/>
株式会社中山製鋼所 HP <https://www.nakayama-steel.co.jp/>
日立造船株式会社 HP <https://www.hitachizosen.co.jp/>
シボレー・ジャパン HP <http://www.chevroletjapan.com/>