

<参考資料> 『木津川筋産業史探訪』 森島克一

【今回探訪した6か所】

1. 大日本紡績・津守工場跡
2. 鶴見橋商店街
3. 藤永田造船所
・新炭屋町工場跡
4. 藤永田造船所
・敷津工場跡
5. ラサ工業
6. 中山製鋼所

(地図：openstreetmap)



1.大日本紡績 津守工場 跡

南海汐見橋線津守駅前（西成公園のあたり）に大紡績会社の主力工場があった。（日本最古のコンクリート造工場、工員約 3,000 人）戦後レジャーブームの時代には、「ニチボーリバーサイドプール」があった。（昭和 40～43 年、プール 3 面、6,000 人収容）



2.鶴見橋商店街

「大阪の三橋」と呼ばれ、心斎橋、天神橋筋と並び繁盛した。大日本紡績工場ができ、数年後鶴見橋通の中央部に寄宿舎が建てられるに至り、女子工員の新世界への通路として開け来った。（『西成区史』）女工の過酷な日常を描いたルポ『女工哀史』（細井和喜蔵著、大正 14 年）に照らせば、ここは、女工さんが束の間の安息を求めて通った路ということになる。



3.藤永田造船所 新炭屋町工場 跡

当社は、元禄 2 年に「兵庫屋」として、堂島船大工町で創業。日本最古の造船所といわれる。新炭屋町工場跡は、現在ゴルフ練習場になっているのだが、実はここに谷崎潤一郎夫人、松子の生家があった。

松子の父森田安松は、社主永田三十郎の孫で、同社専務だった。そして、『細雪』のモデルは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。ここは谷崎文学を生んだ場所と言えるだろう。谷崎松子の随筆『蘆辺の夢』には、当時の周辺の様子や父安松が趣味人であり、またハイカラな人物でもあったことなどが描かれている。（以下引用）

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、……。ドックのある傍に本家の母屋があり、その周辺に分家として兄弟姉妹が寄り集まって住んでいた……。本家の屋敷から三、四軒離れて、一番近くにあった私の家は、……。表通りに面して、矢張り格子造り



であった。通りを隔てた向う側は、倉庫が幾棟も立ち並んでいて、さらにその先は川で、……。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。本家と裏側が地続きになり、その間に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。

成駒屋の初代中村鴈治郎が、大阪での人気を確かなものにしたのは、明治三十九年のこと。いかなるご縁か、それ以前に父と鴈治郎さんとは気が合って、かなり親しい交流を持っていたらしい。成駒屋さんのいわば窮乏の時代にある種の応援を惜しまなかった父であったようである。

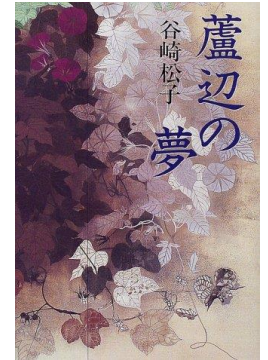
幼少のころから、私たちは、道頓堀へお芝居を見物に連れて行ってもらっていた。道頓堀までは、人力車でいった。

数え年六歳の六月六日から、私は検校について琴を習いはじめた。

何しろおしめをつけた頃から父に連れられてお茶屋さんで泊まっていたらしく、……。

父は……。香水を使っていたという。「英国製 4711」。お洒落で思い出されるのは、父のすう葉巻の匂い……。洋服も相当ハイカラであったかもしれない。モーニング、燕尾服、スモーキングコート、スワローテールコート、山高帽、シルクハット。そういう姿は、造船所の進水式の時が多かった。

進水式で思い起したが、私自身、そのテープカットをと名指しをされたことがあった。藤永田造船所で、初めて海軍の御用で駆逐艦を造らせていただける機会を得た時であった。私が駆逐艦のへさきに歩み寄り、おもむろにハンマーを取り上げた。……。漸く薬玉の丸籠が割れて、威勢よく鳩が晴れた大空に向かって翔け上り、同時に艦は静かに滑って行くように、木津川に進水し、水上にスマートな姿を浮かべた。



4.藤永田造船所 敷津工場 跡

大正 5 年新炭屋町での霧島丸（2,170 t）の進水は勾配不足で失敗する。艦船の大型化で、もはや川幅が足りなかったのである。大正 6 年、下流に敷津工場（住之江区柴谷町）を開設、その後、海軍指定工場となり、駆逐艦「藤」をはじめ軍艦 56 隻を建造した。

昭和 38 年には、「川幅ぎりぎりの進水」の歴史的成功を成し遂げる。トウキョウオリンピックス号（24,000 t、全長 178m）の進水を川幅 198m の木津川で成功させたのである。しかしながら、このことは、艦船大型化の中、木津川筋での新造船事業の限界を示すものでもあった。昭和 42 年に三井造船に吸収され、278 年の歴史に幕を閉じた。三井造船となったその敷地内には今なお「権太夫稻荷」が残る。信貴山の守護神「かやの木稻荷」の分身として、九代目永田三十郎が建てたものである。

狛犬の石台には、森田安松の名も刻まれている。



5.ラサ工業

社名は、明治 40 年にラサ島（沖大東島）でリン鉱石を採掘したことに由来する。大正 9 年、大阪・高見（現此花区）で化学肥料を製造した。戦後レジャーブームの時代にあった、世界一の屋内スケートリンクを誇る「ラサ総合スポーツセンター」をご記憶の方もいらっしゃるかもしれない。この創業の地は現在、「高見フローラルタウン」になっている。

昭和 61 年に、工場は現在の大正区船町に移転した。正面玄関に蘇鉄が植えられており南国の風情である。

横手に回ってみると敷地内に立派な神明鳥居が見える。神明鳥居といえば、通常はお伊勢さんとの組み合わせであるが、当社に問い合わせたところ、ここではお稲荷さんを祀っているとのことである。神明



鳥居とお稲荷さんとは珍しい組み合わせである。

この鳥居も、昭和61年に此花区高見より移設されたものだが、「昭和15年寄贈」と刻まれている。昭和15年は皇紀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。あくまで私見だが、他にも実例があるように、遥拝所の鳥居が転用された可能性もあるのではないかと考えている。

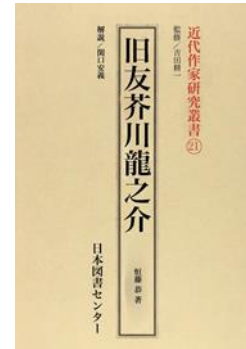
(右の写真は、戦前にあった神武天皇陵遥拝所の神明鳥居をお稲荷さんに転用した例(西淀川区・姫嶋神社))



さらに、芥川龍之介との意外な関係に触れておきたい。創業者の子息恒藤恭は、芥川の一高時代最大の親友であった。恒藤恭は、法哲学者で、大阪市立大学初代学長として同大の今日を築いた人物である。今も学内には「恒藤記念室」が残る。恒藤はその著書で、芥川の早すぎる死を次のように悼んでいる。

たくひ稀れな、すぐれた資性と能力をいただいたままに、三十六歳のみじかい生涯をもつて芥川が此の世を去つたことは、今でもなほ遺憾の極みにおもふところである。

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。(恒藤恭『旧友芥川龍之介』の「序」より)



6.中山製鋼所

当社は、大正8年中山悦治が創業、戦前は日本有数の高炉メーカーだった。平成元年公開で松田優作の遺作となったハリウッド映画「ブラックレイン」のメインのロケ地として有名である。

周囲の工場街と対照的に、本社事務所は村野藤吾設計(昭和10年)の瀟洒な建物である。芦屋市にある中山悦治邸も同時期の村野作品であり、大阪と「阪神間モダニズム」の深い関係を感じさせる。

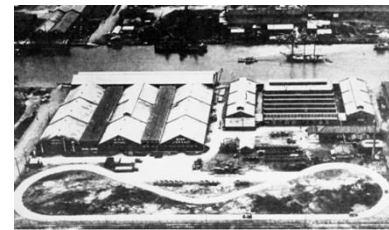
(写真左:本社事務所、写真右:中山悦治邸)



【木津川筋 7 不思議】

(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

木津川飛行場(大正区船町、昭和4年)には定期旅客便(東京-大阪-福岡)が発着し、ここはスチュワーデス(女性客室乗務員)発祥の地となった。次に、クボタ創業者久保田権四郎は、大正8年、大正区南恩加島町に実用自動車製造(株)を設立し、戦後、国産車の代名詞にもなった「ダットサン」(当時は「ダットソン」)の製造を開始した。また、米ゼネラルモーターズは、昭和2年、大正区鶴町に日本工場を開設し、軍用車としても有名なシボレーなどを生産した。(写真:シボレーHP)



(2)船を造らない日立造船

当社は、英国人E.H.ハンターが設立した大阪鉄工所を発祥とし、桜島(現USJの場所)などで操業する三大造船会社の一つだった。しかし今日、事業内容は、環境保全装置、プラント、水処理装置、機械等の設計・製作となっており(当社HP)、造船は事業内容に見当たらない。因みに「日立」が社名についているが、戦後の財閥解体以降は日立グループでもなくなっている。

(3)造船一筋「大将」名村源之助のDNA

名村造船は1970年代に伊万里に移転、名門佐世保重工などを傘下に収め、現在国内3位、世界11

位の造船会社グループに発展している。大阪発祥の造船会社で、唯一造船で生き残った背景には、創業者の企業家精神がある。

「鬼の佐野安、地獄の名村、情け知らずの藤永田」と揶揄されたその当時、源之助自ら、新入予定者に対し「名村は監獄みたいなところだぞ。他所より余計に働かされ、よく文句を言われ、その上給料は安いときとる。それでもよかったら明日から来い。」と口は荒かったようである。その経営理念は、堅実経営(「少なく儲けても、儲けを逃がさない」、技術志向(「いかなる仕事でも絶えず研究努力を続ける」、現場主義(90歳で亡くなる前日まで現場まわり)であった。

当時右腕として経営を支えた元専務平野芳太郎氏は、源之助について、「がまん根性、努力で苦勞に打ち勝ち、金と物を大切にし、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。」と後に述べている。

創業以来逝去まで経営トップに在籍した57年間で、赤字を出したのは2回のみ(村尾船渠を買収した昭和6年と終戦の昭和20年)。これは、浮き沈みの大きい造船の世界で驚異的なことであり、日本を代表する造船会社の礎を築いた源之助は、もっと注目されている経営者ではないだろうか。(写真を含め出典は、『航跡 船匠たちから次代への伝言』関西造船協会2002年)



(4)藤永田の「藤」の謎

藤永田造船は、明治7年に「兵庫屋」から「藤永田」に商号を変更したが、なぜ、創業家の「永田」家の前に「藤」をつけたのかについては諸説あり、はっきりしない。

[説1]建造した帆船の形状が藤の花に似ていることから、当時の府知事の勧めに従った。

[説2]最初の鉄船建造時に、親戚筋の「藤」という姓の船大工が殉職したのを悼んで冠した。

[説1]については、帆船が藤の花に似ているのかが疑問。[説2]については、当社最初の鋼船の製造時期は明治33年なので時期が合わない。他に、『藤永田278年』(藤永田造船所編)には、信貴山管長の話として「藤のごとくに花が咲けば、自然に頭を下げよ」というのが永田家の家訓であったとある。

(5)古文書では「川中十間」の十三間堀川

十三間堀川の川幅については、元禄十五年の『検地帳』によると「拾間」とあり、延享四年『新川願書控』、『津守新田願書控』にも「川中十間」となっており、「津守新田の下作人共は拾間堀と唱えていた」ことが書かれている。従って、十三間あったという記録は見つかっておらず、川幅は十三間では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

昭和30年12月に木津川の渡しに就航した、フェリー「松丸」(藤永田造船所製)は、乗客70人に加え、大型トラック3台または乗用車6台を一度に運べるフェリーポートだった。今も、住之江区側にフェリー着船場の痕跡が残る。



(7)すべては船のために

渡船、めがね橋、アーチ型水門などは船の航行がしやすいように設けられているものである。実は、同様の理由で、鉄道のルートにも影響が残っている。JR環状線外回りに乗って、大正・弁天町間左手の車窓を眺めていると、海側を見ているはずなのに、突然、あべのハルカスが見えてくる。地図を見れば理由は簡単だが、船の航行を妨げないよう、橋をなるべく上流に架けたため、このようなことが起こるのである。

