

大日本麦酒吹田工場軽便鉄道の考察

～牛が牽くトロッコと水運で運ばれたアサヒビール～

前阪 恵造

【目的】

鉄道には一般の乗客や貨物が利用できない企業専用線と呼ばれる鉄道がある。企業専用線は長年、企業生産活動を支えてきたが、モータリゼーションや生産構造の変化で、その大半が姿を消した。今回は企業専用線の中から、大日本麦酒吹田工場軽便鉄道を取り上げ、敷設から廃止までを調査し、企業専用線が果たした役割を考察する。

【内容】

戦前の吹田の地形図に麦酒工場から神崎川に至る省線東海道線と平走する軌道線が記されている。廃線された鉄道の詳細なデータを記録した本、廃線跡を訪ね歩く書籍が多数出版されているが、「大日本麦酒 吹田工場軽便鉄道」は、どの書籍にも紹介されていない。工場に隣接した吹田駅を利用せずに軌道を敷設、この軌道は他の専用線のように幹線鉄道と繋がっておらず、どのように利用されているかわからなかった。

堺の事業家・鳥井駒吉は、1889(明治22)年、大阪麦酒(後の大日本麦酒、現アサヒビール)を設立。醸造用地として1889(明治22)年、吹田村(現吹田市)に4,200坪の土地を購入した。この地が選ばれたのは、①良質で豊富な湧水があったこと、②吹田が交通の要衝にあったことで、吹田停車場は1876(明治9)年に開設、1889(明治22)年7月に東海道線 新橋-神戸間が全通していた。

麦酒の本場、ドイツの最新鋭設備を導入、煉瓦積で西洋の古城を思わせる小尖塔が出隅に付けられた工場が農村地帯に突如出現した。

当初、生産された麦酒は、工場から神崎川沿いの高浜まで牛が牽引する荷車で運ばれ、そこで船に積替え神崎川の水運で大阪市内の倉庫に運搬されていた。

洋風文化の浸透と共に、麦酒の生産量は大幅に急増、需要に対応する為、麦酒工場から神崎川新田浜まで新たに専用道を設け、輸送を始めた。大正12年、専用道に工場直結の軽便鉄道を敷設、牛が5輛のトロッコを牽引、新田浜から水運を利用した。

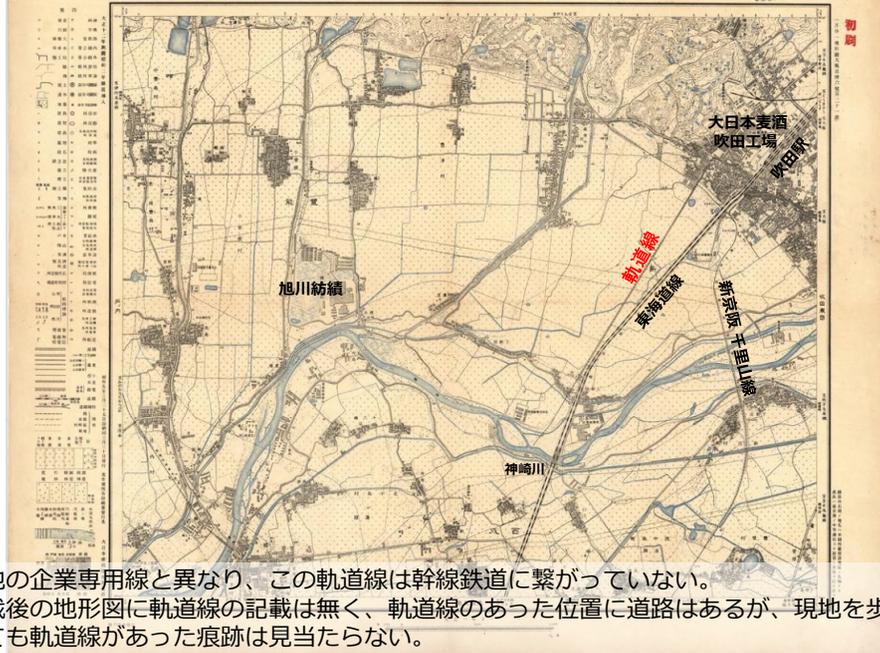
やがてトラックの台頭や「麦酒道」の一部が産業道路として整備されることになり、昭和11年、トロッコ輸送と水運は廃止された。

【結果】

工場から大阪へ製品輸送を担った戦前のトロッコと水運。当時は合理的な方法であったが、需要の急増と輸送のスピード化が求められ姿を消した。

水都と呼ばれた大阪も戦後、水運利用は大幅に減少、昭和30年以降、運河の埋立てが相つぎ、水運は過去のものとなったように思える。最近、災害時の救急輸送ルートとして水運が見直され、現代でも水運を活用し原料を工場まで運搬している企業もある。鉄道輸送もトラック運転手の不足やエコから再び、企業の注目を集めている。

大正12(1923)年発行、吹田西部・地形図に記された麦酒工場から神崎川に至る、
省線東海道線に平走る軌道線 (吹田市立図書館蔵)



他の企業専用線と異なり、この軌道線は幹線鉄道に繋がっていない。
戦後の地形図に軌道線の記載は無く、軌道線のあった位置に道路はあるが、現地を歩い
ても軌道線があった痕跡は見当たらない。

廃線された鉄道の詳細なデータを記録した本や、企業専用線や森林鉄道を訪ね歩く鉄道
書籍が多数出版されている。
しかし、「大日本麦酒 吹田工場 軽便鉄道」は、どの書籍にも紹介されていなかった。



吹田市立中央図書館、吹田市立博物館にこの軌道線について照会すると当時、軌道線と
神崎川の水運を利用し「アサヒビール」が大阪市内に運ばれていたことがわかった。
麦酒工場は鉄道利用を考慮し、吹田駅前に立地している。にもかかわらず軌道線を敷設
し、水運で製品を運んだ当時の事情と背景について調べてみることにした。

良質な地下水と交通の要衝で麦酒工場立地に選ばれた吹田村

鳥井駒吉が明治22(1889)年に設立した大阪麦酒(後の大日本麦酒、現アサヒビール)は、醸造用地として明治22(1889)年9月大阪府島下郡吹田村(現吹田市)に4,200坪の土地を購入した。

この地が麦酒醸造場の立地として選ばれた理由として、

①良質で豊富な湧水があったこと。

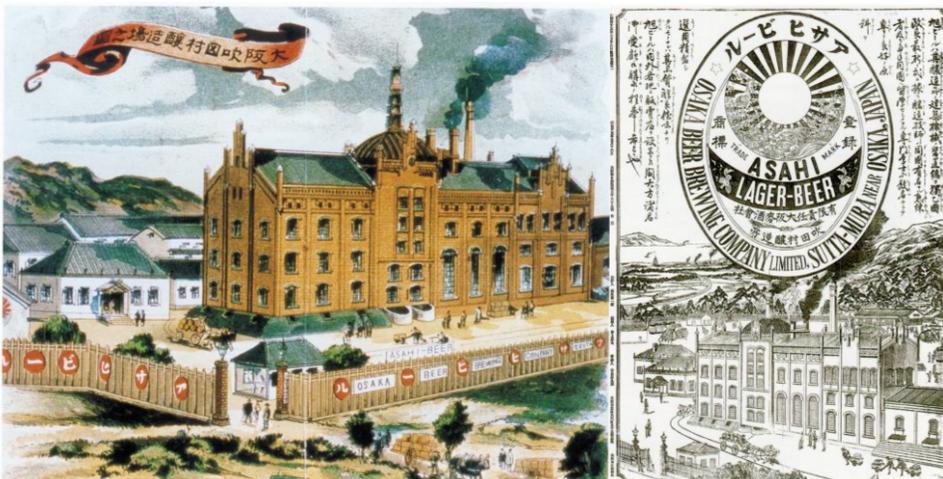
②吹田が交通の要衝にあったこと。

吹田停車場が明治9(1876)年に開設され、明治22(1889)年7月には東海道線 新橋-神戸間が全通していた。

吹田停車場周辺(1885年)
出典:「アサヒビールの120年」



麦酒の本場、ドイツの最新鋭設備を導入、フランス積み煉瓦造で西洋の古城を思わせるタレット(小尖塔)を出隅に附けた洋風建築の工場が農村地帯に突如出現した。明治20(1887)年の設立発起人会開催から5年目の春、明治25(1892)年5月、コルク栓が打たれ「アサヒ」のラベルをまとった瓶は、真ん中を仕切った丸函と呼ばれた松材の木箱の両側に24本ずつ(1ケース48本)入れられ、藁包(わらずと)に包まれて出荷されていった。



完成した吹田村醸造所を描いた広告物 (大阪麦酒会社広報冊子「Asahi Beer」より)

出典:「アサヒビールの120年」

麦酒のパッケージは100年の間に四ダース入りの丸函(重さ80kg余り)、二ダース入り棧函、20本入りプラスチック函(重さ26kg)へと変遷している。

昭和3(1928)年頃から、中身がはっきりとわかり、また取り扱いも容易な二ダース(24本入り)の木製の棧箱(通い函)が使われるようになった。

この棧函は長く続いたが、木材不足、打ち立ての手間、耐久性、美観の問題もあり、昭和40(1965)年に登場した20本入りプラスチック函の出現により、姿を消した。



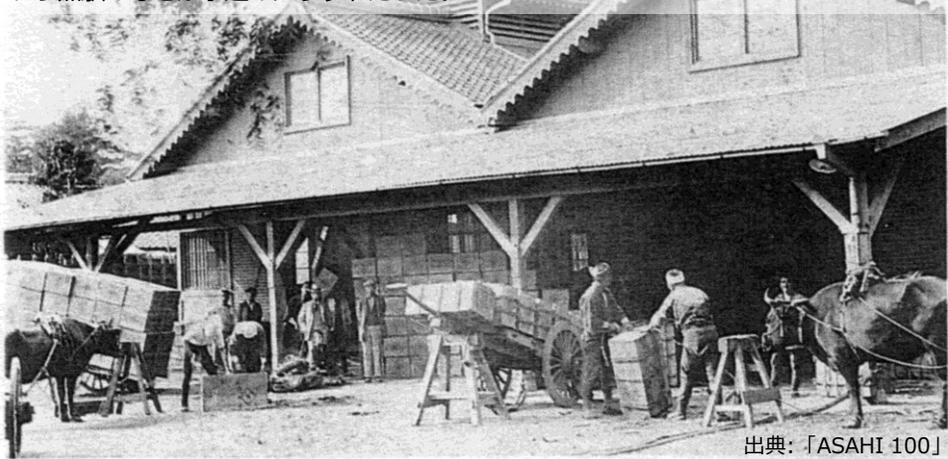
「棧函」の字が見える(昭和4年)

明治の創業から大正半ばの1920年ごろまで、「アサヒビール」の製品、原料、資材の運搬には水運優位の時代が続いた。

麦酒工場は吹田駅正面に立地、遠方との物流には鉄道便が適していたが消費地・大阪への運搬は費用、時間、ルート効率、利便性から水運が優位であった。

牛が牽く荷車で積み出された製品は高浜の船着場で舢(はしけ)に移され、神崎川の水運を利用し大阪市内の倉庫に運搬された。

帰りには直営工場(尼崎)で作る新瓶や藁包(わらづと)、大麦や石炭などを積んで戻るという無駄のなさが水運のメリットだった。



大阪麦酒は明治30(1897)年、大阪・中之島に日本で初めてのビアホール「アサヒ軒」を開店させた。洋風文化の浸透と共に、麦酒の消費量は急増、生産量は大幅に増加した。麦酒会社は挙って生産を増やし、厳しい市場競争が繰り広げられる中、資本の集中化を図るため、明治39(1906)年9月、大阪麦酒(アサヒビールの前身)、日本麦酒(恵比寿ビールを製造していた)、札幌麦酒(サッポロビールの前身)が合併、合併時の市場占有率約7割の大日本麦酒が誕生した。

戦後の昭和24(1949)年、財閥解体のおりを受ける形で過度経済力集中排除法の適用を受け、朝日麦酒(現アサヒグループホールディングス)と日本麦酒(現サッポロホールディングス)に分割された。

出典:「アサヒビールの120年」

表 49 ビール生産高
(単位:キロリットル)

年次	生産高
明治25年	215
26	520
28	977
29	1,444
30	2,277

『朝日麦酒吹田工場沿革史
稿本』より作成。

大正8年には明治
25年の生産高の
110倍

表 55 吹田工場年次別
ビール生産高
(単位:キロリットル)

年次	生産高	内 樽 ビール
明治38	6,579	
39	6,965	145
40	9,174	129
41	8,282	133
42	7,889	225
43	8,481	291
44	8,704	351
大正1	9,559	405
2	10,129	425
3	10,168	597
4	10,140	753
5	13,146	995
6	14,453	1,309
7	17,668	1,637
8	23,686	1,990

『朝日麦酒吹田工場沿革史稿
本』より作成。

出典:吹田市史第三巻



常設ビアホール「アサヒ軒」1号店 (1897年7月開店、大阪・中之島大江橋南詰)

麦酒工場構内の運搬に使用されたトロッコ

工場内の原料や燃料、製品の運搬はトロッコが使用され、明治25年にはすでに工場構内には軽便軌道がはりめぐらされていた。

その総延長は明治41(1908)年、4,550mに達した。トロッコの動力は人力、牛、馬であった。トロッコ軌道の外延が、正面吹田駅の貨物ホームに直結したのは大正6(1917)年であった。



出典:「ASAHI 100」

大正時代には吹田駅から貨車の引込線(北線、長さ100m)が麦酒工場内に引かれるようになった。後に南線(長さ100m)が増設された。
2つの専用線は「専用線一覧表」(「鉄道公報」通報)に掲載されている。



出典:「ASAHI 100」

現在の高浜橋と新京阪橋の間にあった船着場を利用し、荷物の積み卸しをしていたが、輸送量が増加するに従い、この船着場だけでは不足となり、神崎川新田浜に新たに船着場を設置した。

麦酒工場と神崎川の船着場を結ぶ約2km余りの道が作られ「麦酒道」と呼ばれた。写真は明治32(1899)年、工場前から神崎川新田浜まで通じる「麦酒道」を牛が荷車を引いて運搬する出荷風景。

「麦酒道」の両側は、なにわの伝統野菜の一つ「吹田慈姑」の畑が広がっていた。



吹田慈姑



出典:アサヒグループジャパン所蔵

なぜ、牛が製品を運搬していたか

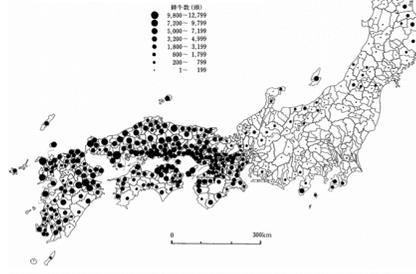
運搬に馬ではなく牛が使用されていたのか、考察すると、関西エリアでは耕牛の飼育が耕馬より、圧倒的に多く、牛が利用しやすかったことがあげられる。

歴史的に関西は貴族文化の影響もあり、牛の飼育が多く、関東は武士文化の影響で馬の飼育が多いということが言えそうだ。

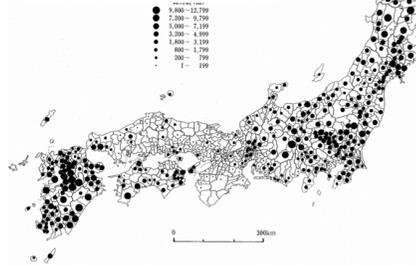
当時、運搬した瓶詰め麦酒の重い木函は、馬より牛の方が運搬に適していた、ということも理由のひとつかもしれない。

製品運搬の帰り、荷車は空びんを輸送した。炎天下、工場へ搬入される空びんは焼け付くばかり、荷を牽く牛も暑さでへたり込むこともあった。そんな牛にビールを飲ませて元気づけたという逸話も残っている。

耕牛の分布(明治19年)



耕馬の分布(明治19年)



(注)陸軍省が軍隊移動の際に民間から徴発可能な人員、物資を全国的に調べ上げた「徴発物件一覽表」による。都府の統計であり、牛は軍牛・関牛、耕牛(95%)、馬は乗馬、馬車馬、駄馬、耕馬(71%)など用途別に区分けされている。
(資料)中倉庫本部(1906)「明治前期における耕牛・耕馬の分布と牛馬飼養及の地域性について」(歴史地理学, 1984年)

(出典:『徴発物件一覽表』)

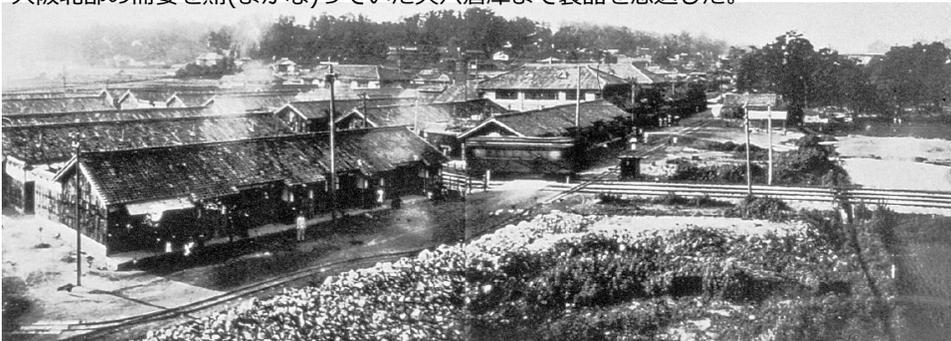
トロッコと水運でアサヒビールは大阪市内の倉庫へ

その後、さらに麦酒の生産量が大幅に増えたため、大正12(1923)年、「麦酒道」に沿って、2km余りの複線の軽便鉄道が敷かれ、大正13(1924)年より製品をトコ5輛程度、牛に牽引させ、船着場まで運んだ。復路は尼崎にあった製瓶工場から空瓶等を持ち帰る作業をした。

構内に厩舎があり、常時10頭程度飼育されていた。途中、北大阪電気鉄道との平面交差があり、平面交差あたりに西吹田駅(現吹田駅)が設置された。

その交差地付近には麦酒会社関係の家屋の密集がみられ、地元では「麦酒町」と呼ばれていた。

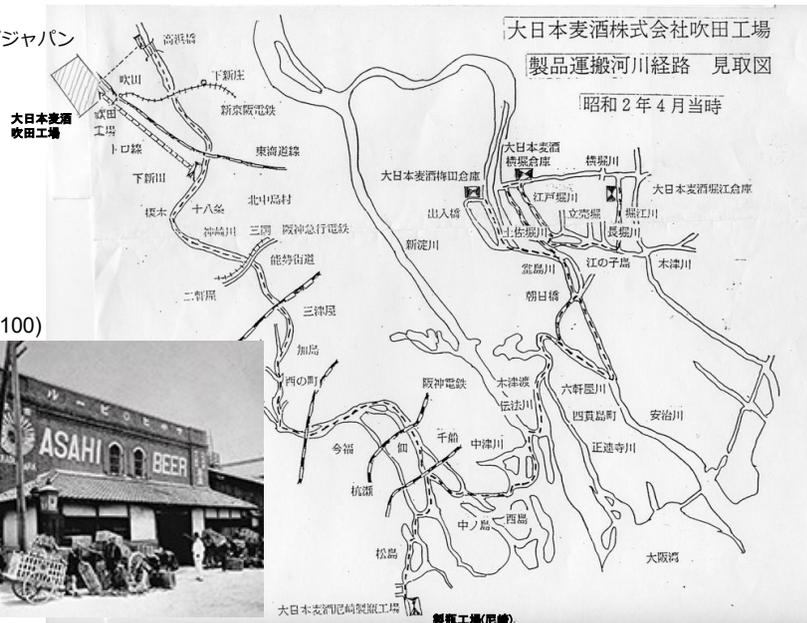
北大阪電気鉄道は大正12年4月、鉄道事業を新京阪鉄道に譲渡、大正14(1925)年10月15日 天神橋-淡路間が開業すると西吹田駅に専用ホームを設置、引込線を設け、当時、大阪北部の需要を賄(まかな)っていた天六倉庫まで製品を急送した。



大正期の麦酒町界隈 (現在の泉町)

(出典:ASAHI 100)

出典:
アサヒグループジャパン



横堀倉庫
(出典:ASAHI 100)



トロッコで神崎川新田浜船着場に運ばれた麦酒は、舁(はしけ)に積み替えられて神崎川を下り、一旦大阪湾口に出て、安治川、堀江川(堀江倉庫)、横堀川(横堀倉庫)、堂島川(梅田倉庫)をさかのぼり、川沿いのそれぞれの倉庫に製品が送りこまれた。

神崎川の水運の利用による倉庫までのリードタイムについては、残念ながら当時の資料が残っていない

[当時のリードタイムを推測]

麦酒工場から神崎川新田浜までトロッコ約2.2km

牛の歩行速度は個体によって大きく異なる

歩幅133cm、歩行速度88cm/秒が平均値として
 $2200\text{m} \div 0.88\text{m/s} = 2500\text{秒}$ (41分40秒) 約1時間

曳舟の速さを4ノット(時速7.4km)程度と想定

(風速や風向、川の流れによって異なる)

神崎川新田浜～河口～安治川～横堀倉庫約23km

$23\text{km} \div 7.4\text{km/h} = \text{約}3\text{時間}$

トロッコから舁(はしけ)への積換え時間を考慮し
工場から倉庫まで半日以上要したと推測される。

トラック便(現在の)の所要時間

アサヒビール吹田工場～高麗橋4丁目 約10km

自動車で約20分(ナビ機能で測定)

当時の麦酒は加熱処理され、常温での輸送が普通だった。

現在の麦酒は非加熱の生ビール、鮮度や品質を保つため、適切に低温管理・振動管理・紫外線管理され配送されている。



トロッコ線と水運による運搬から、自動車による製品運搬へ

運搬に自動車が登場するのは大正8(1919)年。

自動車時代が到来とはいっても実際には、戦前の運搬手段として、大八車やリヤカーとともに、荷馬車は市内配達などにさかんに活用された。

大日本麦酒では、大正8年初めてトラックを採用したが、荷馬車に比べ「三倍半以上ノ運搬費ヲ要スル勘定ニテ、自動車ハビール運搬ニハ不適當」というのが全事業場長を集めた事務打合せ会議での結論であった。

大阪支店長(高橋龍太郎)が、「ビアホールニ於ケル品切レノ急ヲ救フニ付テハ大イニ利便ヲ感ズ」と発言している。

それが大正13(1924)年の会議では、「製品配給上便宜ノ地ニ倉庫ヲ設ケ、配達ハ従来ノ荷馬車を廃シテ、自動車ニヨル外ナカラン」(東京出張所長)と空気が一変し、専属自動車の採用を「原案ノ通り可決」している。フォード社が横浜で、トラックの現地組み立て生産を開始したのがこの年である。(引用:「ASAHI 100」)

大阪でも昭和2(1927)年、大正区鶴町に日本ゼネラルモーターズ社が設立された。

産業道路の整備で、トロッコ線と水運は廃止

しかし、自動車による運搬への全面移行には、トラックの確保、運転手の育成、道路の整備などに時間を要し、トロッコ線と水運が全廃されたのは昭和11(1936)年である。

昭和11(1936)年、「麦酒道」の一部が産業道路(現府道14号大阪高槻京都線)として整備されることになり、産業道路開通時にトロッコ線とともに水運も廃止された。

また、大日本麦酒(株)常務取締役 植村澄三郎氏、日清製粉(株)取締役社長 正田貞一郎氏(上皇后美智子様、祖父)等の発起により、昭和4(1929)年、わが国最初の製パン用イースト製造会社として発足。

昭和11年12月、神崎川新田浜に東洋酵母株式会社(現オリエンタル酵母)大阪工場が建設され、「麦酒道」の占有は返上された。

戦時中の運輸統制で、再び水運利用が検討されるも実現はしなかった

日華事変、大東亜戦争に入りて鉄道輸送は順次制限強化される一方、トラックにても業者統合整理され、燃料資材関係も次第に不円滑なりたるため、これが打開策として水運を利用する計画が起こり、吹田市大字南町61番地先神崎川浜の占用許可を申請、昭和17年11月5日大阪府指令土河第4171を以て許可を得たり。堤防敷180メートル(通路)流し面186.2メートル、河川敷424.17メートル(荷揚場)然し共同河川は河底浅く大阪府に於いて浚渫せらるることに相成り居りたれ共、労力等の関係にて其の实施を見ず、当工場に於いても浜の工事施設を施すことなく終戦となり、今後これが使用する必要なくなりたるため23年3月占用権を返上せり。(昭和23年記録原文)

以上の通りで戦後にこれら水運並びに私有道路は麦酒の運搬に使用せず、道路は一般人の通行する所となっていたが、昭和32年吹田市へ好意的に譲渡した。

出典:すいたタイムズ 第234号 昭和62年3月15日 アサヒビール百年28

水運は過去のものでない、運転手不足から見直される鉄道輸送

消費地・大阪へ製品輸送を担った戦前のトロッコと水運。当時は合理的な運搬方法であったが、需要の急増と輸送のスピード化が求められ、姿を消した。

水都と呼ばれた大阪でも戦後、水運利用は大幅に減少、昭和30年以降、運河の埋め立てが相つぎ、水運は過去のものとなったようだが、最近、災害時の緊急輸送ルートとして水運が見直されている。

また、現代も水運を活用して原料を工場まで運搬している企業もある。

鉄道輸送もトラック運転手の不足や工場の観点から再び、注目を集めている。

現代も水運を活用している大阪の企業

国内の精糖市場でシェア2位を誇る日新製糖。大阪の城東区に今福工場があります。年間9万tもの砂糖を生産している(大阪市民が消費する約2年分以上の砂糖にあたる)。今福工場では、創業当初の50年前から原料糖の運搬は水運を活用、舞洲の倉庫から、城北川沿いにある今福工場まで、船で運搬している。



原料糖

さとうきびやてんさいを産地において搾汁または糖分抽出した後、結晶化(日新製糖㈱HPより)



今福工場
〒536-0004 大阪府大阪市城東区今福西6-8-19

舞洲から今福工場までの河川ルート 片道2時間半かけて運送

(「マイ大阪ガス」より)



原料糖は、舢舨(はしけ)を利用することで一度に400t(4tトラック100台分)運ぶことができる。
トラックで運ぶより効率的で、CO2の排出量も少ないのが水運の利点。

難点は、雨が降ると水揚げ時に原料糖が濡れる為、運送ができず、梅雨時期はスケジュール調整が必要となる。

(写真出典:大阪府城東区HPより)



(写真出典:日新製糖㈱HPより)

大阪の専用線一覧表

2024年2月作成

接続駅又は所轄駅	契約相手方	第三者使用	作業方法	作業杆	専用線種別	備考	S5	S26	S32	S45
山崎駅	大日本紡績会社			0.1km	側線	山崎絹糸工場(島本町)	○	○	○	
高槻駅	湯浅蓄電池製造会社	高槻合同運送会社 →S26日本通運㈱	手押	0.1km	側線		○	○	○	○
摂津富田駅	松下電子工業㈱	日本通運㈱	日通機	0.4km	側線	共有線			○	○
茨木駅	日本専売公社	日本通運㈱	日通機	0.6km	側線	茨木工場			○	○
茨木駅	日本麦酒㈱ →サッポロビール㈱	日本通運㈱	日通機	0.5km	側線				○	○
茨木駅	東洋製罐㈱	日本通運㈱	私有機→日通機	1.6 k m		茨木工場				○
吹田操車場	大阪特殊製鋼㈱		国鉄機	0.2km	側線				○	
吹田操車場	近畿コンクリート工業㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.5km	側線	大阪特殊製鋼㈱線に接続				○
吹田操車場	京阪神急行電鉄㈱	ナニワ工機㈱	国鉄機	0.1km		吹田操車場-阪急正雀工場、三線化				○
吹田操車場	昭和電工㈱大阪支店	㈱川本運送店 日本化学工業㈱ 電気化学工業㈱ 徳山石油㈱	国鉄機	0.6 k m						○
吹田駅	大日本麦酒会社 →朝日麦酒㈱	→S26日本通運㈱ →S26日本硝子㈱	手押	北線0.1km 南線0.1km	側線	当初は北線のみ、S26南線	○	○	○	○
吹田駅	朝日麦酒㈱	日本通運㈱	手押	0.1km	側線			○	○	○
なし(醸造所-神崎川浜倉庫)	大日本麦酒会社		牛	2.2km、軽便	側線	専用線一覧表に記載なし				
堂島新船町	造幣寮		馬			専用線一覧表に記載なし。 新修大阪市史、中島陽二『大阪春秋 第75号』1994.6,新修大阪市、造幣局HP 造幣寮-堂島新船町 M4.9~M5.5、大阪駅建設に利用、蒸気運転記録あり、				
梅田駅	大阪郵政局		国鉄機-手押	0.2km	側線			○	○	○
梅田駅	日本通運㈱		国鉄機	0.1km	側線	構内線		○	○	○
野田駅	三菱製紙浪速工場	浪速運輸㈱	社機関車 (浪速通運通運)	1.3 k m	側線	S28~S59三菱製紙-野田駅		○	○	○
野田駅	敦賀セメント㈱	浪速運輸㈱	社機関車 (浪速通運通運)	0.6 k m	側線	S28~S59、三菱製紙㈱線に接続		○	○	○
野田駅	新日本窒素肥料㈱ →チッソ㈱	浪速運輸㈱	社機関車(浪速通運通運)	1.3 k m	側線	S28~S60、三菱製紙㈱線に接続		○	○	○
野田駅	江戸川化学工業 →三菱江戸川化学㈱	浪速運輸㈱	社機関車(浪速通運通運)	0.7km	側線	S28~S61、三菱製紙㈱線に接続		○	○	○
野田駅	旭硝子株	浪速運輸㈱-㈱若田商会・㈱宇津商店	社機関車(浪速通運通運)	1.2 k m	側線	S28~S62、三菱製紙㈱線に接続		○		○
野田駅	聯合紙器㈱→レンゴウ㈱	浪速運輸㈱	社機関車(浪速通運通運)	1.4km	側線	S28~S63、三菱製紙㈱線に接続		○		○
西九条駅	塩水港精糖㈱		手押	0.3km	側線		○	○	○	
安治川口駅	住友製鋼所 住友鋳鋼工場		省機関車	0.8km→ 0.96(0.24+0.72)km	側線	S10鉄道統計資料、住友製鋼M39.4.17、住友鋳鋼T6.10.10	○			
安治川口駅	汽車製造		国機関車手押→私有機	0.2→0.32→0.2km	鉄道	S10鉄道統計資料、T7.8.16→S47、製品・材料運搬、S47川崎重工業	○	○	○	○
安治川口駅	住友金属工業㈱	日本通運㈱	国鉄機	1.0→0.8km	鉄道				○	
安治川口駅	住友金属工業㈱	日本通運㈱	国鉄機	2.3→0.1km	側線	安治川口-大阪港間途中分岐			○	○
安治川口駅	紐育スタンダード石油会社 →スタンダード・ワフキエム・オイル・カンパニー →日本石油㈱	→S32日本通運㈱	社機関車・手押 →S32日本石油会社機	0.3km	側線	南線	○	○	○	○
安治川口駅	日本石油㈱大阪営業所	→S26日本通運㈱ →S32日本通運㈱日本石油運送㈱	手押	0.2km	側線	北線	○	○	○	○
安治川口駅	関西硫酸販売会社 日本硫黄会社	三井物産会社	手押	0.2km	側線	供用	○	○	○	
安治川口駅	大阪瓦斯㈱密工場		社機関車	0.3km	側線	日本石油線に接続		○	○	○
安治川口駅	住友電気工業㈱	日本通運-大阪合同通運	国鉄機	1.3→1.9→0.3km	側線	安治川口-大阪港間途中分岐、コンテナ扱う		○	○	
安治川口駅	新扶桑金属工業㈱	日本通運	国機関車	3.5 k m	鉄道	第一0.9km、第二1.2 k m、第三1.4km	○			
安治川口駅	液体薬品仲継㈱	日栄商会-本州製紙-朽木化学工業	手押	西線0.2km 東線0.1km	側線			○	○	○
安治川口駅	新扶桑金属工業㈱	日本通運	国鉄機	第一0.9km 第二1.2km 第三1.4km	側線			○	○	
安治川口駅	鴻池運輸㈱		国機関車	2.8km	側線			○	○	
安治川口駅	大阪瓦斯㈱北港工場	近畿石炭コークス 関西タール	国鉄機	3.3→0.2km	側線	日本石油線に接続		○	○	○
安治川口駅	日本通運㈱		国鉄機	0.1km	側線	国鉄側線				○
安治川口駅	富士興行㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.1km						○
安治川口駅	液体化成品輸送㈱		国鉄機	石炭1番線0.3km 石炭2番線0.3km	側線	国鉄側線				○
桜島駅	東洋木材防衛会社	吉川組 →S26日本通運	手押 →S26国鉄機	0.3km	側線		○	○	○	○
桜島駅	川原興三郎		手押	0.2km	側線	東洋木材防衛会社線に接続	○	○	○	
桜島駅	東神倉庫会社	日本通運㈱	手押	0.2km	側線		○	○	○	
桜島駅	大阪鉄工所 →S26日立造船桜島工場	日本通運㈱	省機関車-手押 →S26国鉄機	0.4→0.3km	側線		○	○	○	○
桜島駅	三井倉庫㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.2km	側線			○	○	
桜島駅	桜島埠頭㈱	日本通運㈱ →S32日本通運㈱-三井物産㈱	国鉄機	1.1→0.7km	側線			○	○	○
桜島駅	日本冷蔵㈱大阪支社	日本通運㈱	国鉄機	0.6→0.7km	側線	桜島埠頭㈱線に接続		○	○	○
桜島駅	ゼネラル物産㈱ 日本硫黄㈱	日本通運㈱-天竜木下運輸-桜島埠頭㈱	国鉄機	0.9km	側線	桜島埠頭㈱線に接続			○	○
桜島駅	櫻島埠頭㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.9km		桜島埠頭㈱線、日本冷蔵㈱線に接続				○
桜島駅	昭和石油㈱大阪営業所	日本通運㈱	国鉄機	0.5→0.6km	側線	桜島埠頭㈱線、日本冷蔵㈱線に接続	○	○	○	

桜島駅	宇部興産㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.9km	側線	東洋埠頭㈱線、桜島埠頭㈱線に接続			○	○	
桜島駅	東洋埠頭㈱	日本通運㈱	国鉄機	2線2.8→4線5.5km	側線	雑貨1.3km+石炭1.5km→ 1番線1.5km+2番線1.3km+3番線1.5km+4番線1.2km			○	○	○
桜島駅	㈱特珠函輪製作所	日本通運㈱	国鉄機	0.2 k m	側線				○	○	
桜島駅	日新製鋼㈱大阪工場	日本通運㈱	手押	0.1km	側線				○	○	
桜島駅	住友化学工業㈱	二葉運輸㈱	国鉄機	1.5km	側線	東洋埠頭㈱線に接続			○	○	
桜島駅	昭和石油㈱大阪営業所	日本通運㈱	国鉄機	0.6→0.7km	側線	東洋埠頭㈱線に接続			○	○	
桜島駅	㈱島田商会	日本通運㈱	国鉄機	0.2 k m							○
桜島駅	㈱トーメン	日本通運㈱	国鉄機	1.2 k m							○
桜島駅	住友金属工業㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.9km							○
大阪北港駅	国鉄燃料製造㈱		国鉄機	0.4km	側線	国鉄側線					○
河内堅上駅	㈱森組		国鉄機	0.3km	側線	国鉄砂利線					○
柏原駅	柏原製油会社 →柏原油脂工業㈱		手押	0.2→0.3km	側線			○	○	○	
柏原駅	柏原機械製作所		手押	0.1km	側線					○	○
柏原駅	日本通運		手押	0.1km	側線					○	○
八尾駅	摂津製油会社		手押	0.2km	側線			○			
八尾駅	帝国製糸会社	中河合同運送会社 →S26日本通運・関西通運	手押	0.2km	側線				○	○	○
八尾駅	平野製油会社	→S26日本通運・関西通運	手押	0.1km	側線				○	○	○
八尾駅	大日本倉庫㈱	→S26日本通運・関西通運	手押	0.1km	側線					○	○
電車操車場	山川重任機工業	日本通運㈱	国鉄機	0.6km	側線					○	○
電車操車場	山本鉄工所㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.1km							○
電車操車場	㈱栗本鉄工所		国鉄機	0.3km		山本鉄工所から分岐					○
平野駅	大日本紡績会社	→S26日本通運	手押	0.1km	側線				○	○	○
百済市場	大阪東部冷蔵㈱	日本通運㈱	日通機・手押	0.2km							○
百済市場	鳥居運送㈱		国鉄機・手押	0.1km							○
湊町駅	大日本紡績会社		手押	0.1km	側線				○	○	
湊町駅	鳥居運送㈱		手押	0.1km	側線						○
浪速駅	㈱杉村倉庫	→S26日本通運	省機関車・手押	0.7→0.6km	側線				○	○	○
浪速駅	三菱商事会社		手押	0.3km	側線				○		
浪速駅	澁沢倉庫㈱	日本通運㈱	国鉄機	0.1km	側線					○	○
浪速駅	全国販売農業協同組合連合会	日本通運㈱	国鉄機・手押	0.3km	側線					○	○
浪速駅	志村化工㈱	日本通運㈱	国鉄機・手押	0.2km							○
浪速駅	関西電気製鉄㈱	日本通運㈱	国鉄機・手押	0.1km	側線						○
浪速駅	朽木汽船㈱	日本通運㈱・旭石油㈱	国鉄機・手押	0.2→0.1km	側線					○	○
浪速駅	㈱辰巳商会	日本通運㈱・江戸化学工業㈱	国鉄機・手押	0.2→0.1km	側線					○	○
浪速駅	浪速鉄道産業㈱		私有自動車	0.1km							○
大阪港駅	東神倉庫会社		省機関車・手押	0.2km	側線			○			
大阪港駅	川西倉庫㈱	日本通運㈱	国鉄機・手押	0.4→0.5km	側線					○	○
大阪港駅	宇部興産㈱	日本通運㈱	国鉄機・手押	0.2km	側線					○	○
大阪港駅	三井倉庫㈱	日本通運㈱	国鉄機・手押	0.2 k m	側線					○	○
大阪港駅	徳山曹達㈱	日本通運㈱	浪速産業機・手押	0.1km							○
大阪港駅	日本セメント㈱	日本通運㈱	浪速産業機・手押	0.1km							○
大阪港駅	日本通運株	日本通運㈱	浪速産業機・手押	0.6km							○
大阪港駅	三井倉庫㈱	日本通運㈱	浪速産業機・手押	0.3km							○
大阪東港駅	大阪市	日本通運㈱・三菱セメント㈱	国鉄機・手押	東線0.6km 西線0.4km サイロ線0.2km 倉庫線0.3km 三菱線0.4km	側線	→東線0.2km、西線0.2km〔、倉庫線0.4km、南線0.5km					○
大阪東港駅	大阪市		浪速産業機・手押	安治川第三埠頭 1.0km、安治川第二 埠頭1.7km		公共臨港線					○
住道駅	鐘淵紡績会社		省機関車・手押	0.3km	側線	* S32使用停止			○	○	*
徳庵駅	日本増嶋(るつば)㈱大阪工場	→日本通運㈱	省機関車・手押→日通機	0.3→0.1km	側線				○		○
徳庵駅	近畿車輛㈱		私有機	0.3 k m	側線	S16徳庵工場開設				○	○
徳庵駅	農林省大阪食糧事務所→食糧庁	日本通運㈱	手押→日通機・手押	0.1km	側線					○	○
片町駅	田中太介(田中重名会社) →田中車両㈱→近畿車輛㈱		手押社ウインチ →手押・私有機	0.1km	側線	T14田中車両㈱大阪工場→S18京橋造船工場→S46ダイエー 京橋店			○	○	○
淀川駅	大阪市	淀川駅合同運送会社→日本通運㈱	省機関車・手押	0.3km	側線					○	○
淀川駅	大阪営林局		国鉄機・手押	0.2 k m	側線						○
淀川駅	日本曹達㈱大阪支店	日本通運㈱	手押	0.1km	側線						○
東貝塚駅	大日本紡績会社→ユニチカ㈱	鳥居組工務店	国鉄機・手押	0.2km	側線					○	○
鳳駅	帝国車両㈱→東急車輛製造㈱	丸善石油㈱	社機関車	南線0.5km 北線0.7km		側線→ 鉄道				○	○
高野登山鉄道浅香山駅 (南海高野線)	梅鉢安太郎(梅鉢鉄工場)		蒸気(社機関車)	0.7km	鉄道	S10鉄道統計資料、M44.9.7→S15製品運搬、風移転、S16帝国 車両→東急車輛(鉄道車両部門は横浜に移管)→H15アリオ 鳳					
近鉄道明寺駅	寿屋→サントリー㈱		社機・手押	0.1km	側線	S9.10.15寿屋道明寺工場(プランデー) →H16.10未閉鎖(大阪工場に統合)					○

旧陸軍 大阪砲兵工廠関連

玉造駅	大蔵省(旧陸軍造兵廠大阪工廠)		省機関車	0.4km	側線	M29.→S21猫間信号所-大阪砲兵工廠、無契約				○	
津田駅	大蔵省(旧陸軍倉庫)			5.1 k m	鉄道	無契約、香里側線、香里製造所				○	
津田駅	大蔵省(旧陸軍造兵廠)			5.2 k m	鉄道	無契約、禁野側線、禁野火薬庫(S14.3.1大規模爆発)、国道 307号、中宮平和ロード				○	

田辺駅	大蔵省(旧陸軍川西側線)			8.1 km	鉄道	無契約、田辺、祝園間途中分岐、連合軍使用、祝園爆弾庫	○		
放出駅	大蔵省(旧陸軍造兵廠)			1.4km	側線	無契約、放出倉庫	○		
その他の軍用線(専用線一覧表に記載がなかったもの)									
旧金岡駅(堺市駅)				約1.4km (図上計測)		金岡駅-三国ヶ丘駅間から分岐、金岡陸軍練兵場(金岡公園公園)まで			
旧大正飛行場(八尾空港)				約2.2km (図上計測)		阪和貨物線から分岐、大阪陸軍航空廠(大正飛行場、現八尾空港)まで			

参考文献: 「Rail Magazine 1998-11 トワイライトゾーンMANUAL7」 昭和32年版全国専用線一覧表表
「Rail Magazine 1999-11 トワイライトゾーンMANUAL8」 昭和26年版全国専用線一覧表表
「NEKO MOOK 402 トワイライトゾーンMANUAL11」 昭和5年版全国専用線一覧表表
「NEKO MOOK 548 トワイライトゾーンMANUAL11」 昭和45年版全国専用線一覧表表

専用鉄道規程抜粋(大8.8.13閣令19、昭24.6.1運令17)

第1条 本規則は都道府県其他公共団体又は私人が専用に供する為敷設する鉄道にして左の各号の1に該当するものに之を適用する。

1. 公衆の用に供する鉄道又は軌道と直通するもの。
2. 公衆の用に供する鉄道又は軌道と連絡するもの。但し、人力又は馬力を動力とするものは除く。
3. 前各号の専用鉄道と直通するもの。