

大正期大阪府における河川改修事業と大阪港

著者	伊藤 敏雄
雑誌名	経済学論究
巻	73
号	2
ページ	159-179
発行年	2019-09-20
URL	http://hdl.handle.net/10236/00028379

大正期大阪府における 河川改修事業と大阪港

River improvement project in Osaka Prefecture and Port of Osaka in the Taisho Period

伊藤敏雄

In the Taisho Period, the Home Ministry investigated river improvement in Osaka Prefecture, but due to budget-constraints, its implementation by Osaka Prefectural Government was limited in part. This river improvement project was different from a partial and temporary one based on the user's request, but it was a systematic one with emphasis on the development of Port of Osaka and was intended to improve the overall water transportation in Osaka Prefecture.

Toshio Ito

JEL : N750

キーワード : 大阪府、大阪港、河川改修、水運

Keywords : Osaka Prefecture, Port of Osaka, river improvement, water transportation

はじめに

近代における大阪の経済史的研究は生産・流通などの様々な観点からなされてきたが、水運に関するものの蓄積はそれほど進んでいないのが現状である。そのような中でも、近年では都市交通（三木 [2010] 263-321 頁）や都市計画（伊藤 [2005]）の観点からの研究も行われるようになったが、それらでは、産業との関わりに重点が置かれていたため、河川・運河をいかに維持・改良するかという行政側の視点に立った考察は十分になされてこなかった。このうち、

後者の都市計画史的研究では、本稿でも検討する、大正期の大阪府における河川改修事業の概要に触れられているが（伊藤 [2005] 87-89 頁）、具体的内容に関しては明らかにされておらず、同時期に建設が行われていた大阪港との関わりについても述べられていない。

そこで以下では、大正期に大阪府が、いかなる目的で市内主要河川の改修を行っていたかについて、大阪港との関わりに重点を置いて考察することとする。第一に、それら沿岸の工場立地について、第一次世界大戦の影響等に留意して検討する。第二に、大正 2 年（1913）の河川改修事業がどのように捉えられていたのかを、大阪府議会における府知事の発言に焦点を当てて、尻無川改修工事を中心に考察する。その中で内務省による調査があったことが明らかになるが、これを踏まえ、大阪府の方針はそれと関連があったのかについて検討する。第三に、この尻無川改修工事には第二期のものもあり、第一期のものとも合わせた成果はどのようであったのかを、大阪港との関わりの中で捉える。

第 1 節 大正期における大阪市内四河川沿岸の工場立地

(1) 大阪市役所港湾部の認識

大正 7 年（1918）頃、大阪市役所港湾部は、第一次世界大戦が、大阪築港及び河川、工場用地に与えた影響について、次のように述べている（大阪市役所港湾部編 [1918] 1-2 頁）。

今次の大戦に因る本邦商工業の勃興は、俄然大阪築港利用の度を高めた。試みに最近の統計を見るも、大阪入港船舶七百余万噸同出入貨物八百余万噸孰れか築港の恩恵に浴せざるべき、素より其半は河川に遡航するものなりと雖河川の利用をして今日あるに至らしめたるは、一に築港に由る所以なり。加之直接築港に於て荷役せるものゝみにても尚出入船舶二百四十一万噸同貨物二百万噸の多きに達せり。

これによれば、第一次世界大戦により築港利用が高まったこと、その半ばは河川を遡航するものであるが、それは築港利用あつてのことであり、河川と築港が密接に関わっているとされていることが分かる。次いで、同大戦の土地利

用への影響については、以下のようであった（大阪市役所港湾部編 [1918] 2 頁）。

歐洲戦乱勃発後に於ける大阪市商工業の偉大なる発展は実に驚心駭目に値するものあり。而して之に伴ひて築港に臨める百二十余万坪の市有埋立地及之が背後に接続する四百万坪の民有地が、倉庫敷地及工場用地として、急速なる発達を遂げつゝある状態は、当に近時の一偉観なりと称するも敢て不可ならざるべし。

ここからは、第一次世界大戦により、大阪築港に臨む 120 余万坪の市有埋立地と、その背後に接続する 400 万坪の民有地が、倉庫や工場の用地として急速に発展したことが判明する。

これらの土地が含まれる具体的地域については、次のように述べられ、将来の貿易の拠点ともされていることが分かる（大阪市役所港湾部編 [1918] 2-3 頁）。

熟々大阪市の現況を按ずるに、安治川正蓮寺河岸一帯に於ては六軒屋川の以西、安治川尻無川間に於ては境川以西、尻無川木津川間に於ては泉尾町以西の地域は大部は未開発地として約四百万坪の民有地と百有余万坪の市有埋立地を有す。是等未開発地の大部分は工場地として、将来帝国の対東洋及南洋貿易の根拠地たるべき運命を荷へる枢要地域なりとす。

また、当該期の工業立地の条件として、(1) 地勢が平坦で広大であること、(2) 各種工業が集中していること、(3) 原料及び製品の水陸両面における輸送の便を有すること、(4) 原料及び製品市場に近接していること、(5) 資本が豊富で金融機関が整備され且つ労働者が豊富であること、(6) 豊富な工業用水と低廉な動力が供給可能であること、などが挙げられ、「縦横の河川運河を以てする大阪築港埋立地及其附近の土地の如きは、理想的の工業地として其比儔を絶するものと謂ふべし」とされている。

そして、大阪市が来年度より着手する船渠の築造、最近決定した臨港鉄道の敷設と岩崎運河の開鑿等の計画は、「従来土地経営に^{あくせく}齷齪たらざりし関係大地主を刺戟し、彼等の長夜の夢を破りて、輓近頻に積極的土地経営に腐心するに至りしも亦理ありと謂ふべし」というのである（大阪市役所港湾部編 [1918] 3 頁）。

実際にこれら地域では、土地利用が促進され、第一次世界大戦の前後で、工場立地に、表 1・2 のような変化が見られた（本稿では河川沿岸のみ分析し、埋立地の考察については今後の課題としたい）。

(2) 第一次世界大戦前後における工場立地

まず、大正 7 年（1918）頃に調査された、第一次世界大戦前後における正蓮寺川・安治川・尻無川・木津川の大阪市内四河川沿岸の工場立地の状況を表 1 を用いて概観しておこう。これによれば、同大戦終了後に各河川沿岸に急激に工場が増加したことが分かる。また、「戦前既設のものともども其事業を拡張せざるもの殆んどなき有様なり」（大阪市役所港湾部編 [1918] 4 頁）という状況でもあった。なかでも第一次世界大戦後新設のものに関しては、工場数では木津川左岸地域、面積では安治川右岸地域が、それぞれ最も大きな数値を示しているが、戦前・戦後間の伸びという点で見れば、両者ともに尻無川左岸地域が顕著であったことが分かる。

表 2 は、表 1 の内訳を示したものであるが、尻無川は兩岸ともに、第一次世界大戦前には、企業名に造船所を含むものは見られず、同大戦が造船工場の新設が盛んになる契機となったことが窺える¹⁾。大阪府下の造船所は、第一次世界大戦勃発後、とくに大正 6 年（1917）以降に、新規参入が相次ぎ、尻

表 1 第一次世界大戦前後における四河川沿岸の工場数とその面積

	地域	戦前既設のもの		戦後新設のもの		総計	
		工場数	面積 (㎡)	工場数	面積 (㎡)		
正蓮寺川	右岸地域	4	41,580.0	3	53,097.0	7	94,677.0
	左岸地域	7	8,035,038.0	6	6,200.7	13	8,041,238.7
	計	11	8,076,618.0	9	59,297.7	20	8,135,915.7
安治川	右岸地域	14	435,963.0	16	173,457.9	30	609,420.9
	左岸地域	23	155,162.7	19	45,718.2	42	200,880.9
	計	37	591,125.7	35	219,176.1	72	810,301.8
尻無川	右岸地域	10	13,846.8	14	69,913.8	24	83,760.6
	左岸地域	9	3,696.0	38	116,862.9	47	120,558.9
	計	19	17,542.8	52	186,776.7	71	204,319.5
木津川	右岸地域	21	222,561.9	16	241,362.0	37	463,923.9
	左岸地域	84	393,921.0	45	49,539.6	129	443,460.6
	計	105	616,482.9	61	290,901.6	166	907,384.5
総計		172	9,301,769.4	157	756,152.1	329	10,057,921.5

出所) 大阪市役所港湾部編 [1918] 4 頁より作成。

注) 1 坪=3.3m² で計算。

1) 企業名のみでは、その業種を正確に判断することはできないが、史料の制約により、おおよその趨勢を捉えるという目的において、そのような方法をとった。

表 2 第一次世界大戦前後（大正 7 年頃）における各河川沿岸の工場

		戦前既設のもの	戦後新設のもの
正運寺川	右岸地域	内外綿株式会社第一紡織工場〔西成郡伝法町南・11,061.6㎡〕 廣業合資会社〔沃度及同化合物〕〔西成郡伝法町北・5,603.4㎡〕 阿部染工場〔西成郡伝法町北・2,310.0㎡〕 帝國製麻株式会社〔西成郡伝法町北・22,605.0㎡〕	大阪重鉛鑛業株式会社〔西区西島町・19,800.0㎡〕 東洋紡績株式会社西成工場〔西成郡伝法町南・31,317.0㎡〕 丸菱製業合資会社〔西成郡伝法町北・1,980.0㎡〕
	左岸地域	住友電線製作所〔西区恩貴島南町・57,057.0㎡〕 中野製煉所〔アンチモニー〕〔西区四貫島町・2,805.0㎡〕 四貫島製銅所〔銅垂鉛精煉〕〔西区四貫島町・594.0㎡〕 泉鉛管製造所〔西区四貫島町・2,359.5㎡〕 中島鉄工所〔西区四貫島町・485.1㎡〕 四貫島製銅所〔西区四貫島町・495.0㎡〕 東洋紡績株式会社四貫島工場〔西区四貫島町・7,971,242.4㎡〕	齋藤合名会社〔綿織〕〔西区四貫島町・3,362.7㎡〕 東洋耐火煉瓦株式会社〔西区四貫島町・1,320.0㎡〕 細井化学工場〔西区四貫島町・330.0㎡〕 岡田鋳工所〔西区四貫島町・198.0㎡〕 東野硝子壘製工場〔西区四貫島町・165.0㎡〕 根無アンチモニー工場〔西区四貫島町・825.0㎡〕
右岸地域		大阪鉄工所〔西区桜島埋立地・258,149.1㎡〕 株式会社住友鋳工所〔西区島屋町・108,164.1㎡〕 汽車製造株式会社〔西区島屋町・8,250.0㎡〕 富士製紙第七工場〔西区西野下ノ町番外・25,647.6㎡〕 阿部・ベント会社〔西区西野下ノ町・7,580.1㎡〕 吉林鉄工所〔西区西九条下ノ町・1,485.0㎡〕 岡鉄工所〔西区西九条下ノ町・1,485.0㎡〕 藤田鋳造所〔西区安治川上通・495.0㎡〕 合資会社栄屋石綿紡績九条工場〔西区西九条上ノ町・1,079.1㎡〕 摂津製油株式会社〔北区安井町番外・9,900.0㎡〕 大阪常草製所〔西区西野上ノ町・4,950.0㎡〕 丸二製塋所〔西区西野上ノ町・1,518.0㎡〕 合資会社大坂製塋所〔北区西野田新家東ノ町・7,260.0㎡〕 松居製塋株式会社〔北区西野田新家東ノ町・—〕	日本染料製造株式会社〔西区川岸町・105,659.4㎡〕 新高製糖株式会社〔西区春日日出・33,330.0㎡〕 山中金属製錬工場〔西区春日日出・5,940.0㎡〕 橋本鉄工所〔西区春日日出・2,739.0㎡〕 株式会社大阪製塋所〔西区春日日出・10,187.1㎡〕 生瀬鋳物工場〔西区四貫島町・99.0㎡〕 合資会社安治川鉄工所〔西区安治川北通・8,094.9㎡〕 森田鉄工所〔西区安治川上通・—〕 浪花造船鉄工所〔西区西九条下ノ町・1,650.0㎡〕 西山鉄工所〔西区西九条下ノ町・607.2㎡〕 脇屋鉄工所〔西区西九条下ノ町・217.8㎡〕 木村商事合名会社〔機械材料〕〔西区安治川北通・165.0㎡〕 合資会社東亜鉄工所〔西区西九条上ノ町・1,650.0㎡〕 安治川製塋所〔西区西九条上ノ町・1,320.0㎡〕 大阪製鉄廠〔アンチモニー〕〔西区西九条上ノ町・660.0㎡〕 金澤義布斯工場〔北区西野田新家東町・1,138.5㎡〕
	左岸地域	大阪鉄工所天保町分工場〔西区天保町・26,733.3㎡〕 相澤造船所〔西区石田町・15,120.6㎡〕 小澤安治川工場〔西区石田町・1,567.5㎡〕 大阪アルカリ株式会社〔西区湊屋町・66,000.0㎡〕 平浪鉄板合金名会社〔西区南境川町・990.0㎡〕 横川橋梁製作所〔西区南境川町・20,747.1㎡〕 山根鉄工所〔西区南境川町・660.0㎡〕 高橋鉄工所〔西区南境川町・808.5㎡〕 中島鉄工所〔西区南境川町・1,650.0㎡〕 柴田鉄工所〔西区南境川町・346.5㎡〕 太田銅工所〔西区南境川町・660.0㎡〕 藤井製材工場〔西区北境川町・1,419.0㎡〕 合資会社吉川製油所〔西区北境川町・4,290.0㎡〕 橋本鉄工所〔西区北境川町・3,960.0㎡〕 三河商会〔リベトボールド〕〔西区北境川町・396.0㎡〕 株式会社浪速グロス工場〔西区市岡町・—〕 京本硝子製造工場〔西区九条南・722.7㎡〕 中島三工所〔西区九条通・4,950.0㎡〕 川崎鉄工所〔西区古川町・1,303.5㎡〕 川井鉄工所〔西区本田・561.0㎡〕 合資会社前田鉄工所〔西区本田・396.0㎡〕 合資会社大光鉄工所〔西区本田・1,320.0㎡〕 辻岡鉄工所〔西区本田・561.0㎡〕	廣瀬耐火煉瓦会社〔西区石田町・16,500.0㎡〕 森晒粉製造工場〔西区石田町・254.1㎡〕 耐火煉瓦株式会社〔西区石田町・16,140.3㎡〕 大阪製塋所〔西区石田町・3,465.0㎡〕 株式会社南洋産業分工場〔西区南境川町・1,815.0㎡〕 橋本貝卸製造工場〔西区南境川町・89.1㎡〕 小谷銅工場〔西区市岡町・79.2㎡〕 合資会社摂津鉄工所〔西区市岡町・2,310.0㎡〕 三枝鉄工所〔西区市岡町・105.6㎡〕 大正鉄工所〔西区市岡町・462.0㎡〕 小林鉄工所〔西区市岡町・194.7㎡〕 佐藤鉄工所〔西区市岡町・198.0㎡〕 ユニオン電気製作所〔西区北境川町・82.5㎡〕 AK 鋼製造工場〔西区北境川町・396.0㎡〕 合資会社藤本製油所〔西区北境川町・1,320.0㎡〕 淡野鉄工所〔西区北境川町・363.0㎡〕 合資会社阪口鉄工所〔西区北境川町・495.0㎡〕 森澤板製作所〔西区北境川町・1,184.7㎡〕 合資会社大阪鋳工所〔西区本田・264.0㎡〕

右岸地域	<p>藤田組製材所〔西区八幡屋町・3,729.0m²〕 田中機械製作所〔西区市岡町・8,250.0m²〕 日本電線株式会社〔西区北境川町、—〕 大林組製材工場〔西区北境川町・772.2m²〕 小倉金組工場〔西区九条中通・23.1m²〕 河野鋳物工場〔西区九条南通・250.8m²〕 中島鉄工所〔西区九条南通・19.8m²〕 藤井綿合名会社〔西区九条南通・306.9m²〕 青木鍛冶工場〔西区九条南通・396.0m²〕 筒井鉄工所〔西区九条南通・99.0m²〕</p>	<p>大園造船所〔西区南福岡町・18,150.0m²〕 堀田造船所〔西区南福岡町・15,840.0m²〕 吉備造船所〔西区南福岡町、—〕 株式会社高尾造船大阪分工場〔西区南福岡町・16,500.0m²〕 吉本造船所〔西区南福岡町・1683.0m²〕 関西造船所〔西区南福岡町・13,860.0m²〕 木村鉄工所〔西区北福岡町、—〕 中条製薬所〔西区市岡町・396.0m²〕 長澤製縮工場〔西区市岡町・1,871.1m²〕 根来惣糸工場〔西区市岡町・122.1m²〕 合名会社大阪製縮工場〔西区市岡町・990.0m²〕 平松葵大小工場〔西区市岡町・138.6m²〕 大阪製械所〔西区北境川町・330.0m²〕 山本鉄工所〔西区九条南・33.0m²〕</p>
	<p>松高鉄工所〔西区泉尾町、—〕 高木鋳造所〔西区泉尾町・211.2m²〕 萩森鉄工所〔西区泉尾町・1,485.0m²〕 吉川鉄工所〔西区泉尾町・396.0m²〕 津田具鋳工場〔西区泉尾町・66.0m²〕 野村鋳工場〔西区泉尾町・495.0m²〕 大阪ベース商行〔船具〕〔西区泉尾町、—〕 石本鉄工所〔西区泉尾町・660.0m²〕 中川硝子工場〔西区泉尾町・382.8m²〕</p>	<p>信貨造船所〔西区新千歳町・13,200.0m²〕 佐野造船所〔西区新千歳町、—〕 千歳造船所〔西区新千歳町・16,500.0m²〕 谷川鉄工所〔西区新千歳町・1,320.0m²〕 東洋紡織株式会社泉尾分工場〔西区泉尾町・4,950.0m²〕 澤田製作所合全部〔西区泉尾町・660.0m²〕 安田鉄工所〔西区泉尾町・1,320.0m²〕 平岡伸鉄工所〔西区泉尾町・792.0m²〕 東洋捕鯨会社造船部〔西区泉尾町・6,600.0m²〕 新田造船所〔西区泉尾町・13,200.0m²〕 合資会社浪花造船株式会社〔西区泉尾町・11,550.0m²〕 平田造船所〔西区泉尾町・5,280.0m²〕 新堂造船所〔西区泉尾町・1,320.0m²〕 浪花造船所〔西区泉尾町・3,960.0m²〕 明石造船所〔西区泉尾町・1,567.5m²〕 株式会社大阪造船鉄工所〔西区泉尾町・26,598.0m²〕 小倉造船工場〔西区泉尾町・990.0m²〕 山下造船所〔西区泉尾町・1,320.0m²〕 白美アンチモニー株式会社〔西区泉尾町・237.6m²〕 大谷亜館工場〔西区泉尾町・66.0m²〕 岡田鉄工所〔西区泉尾町・231.0m²〕 花井真鍮鋳物工場〔西区泉尾町・128.7m²〕 河上シャワーリング工場〔西区泉尾町・495.0m²〕 山内鉄工所〔西区泉尾町・363.0m²〕 西島造船所〔西区泉尾町・231.0m²〕 大和田ボート造船所〔西区泉尾町・247.5m²〕 佐野川鉄工所分工場〔西区泉尾町・72.6m²〕 佐野川鉄工所〔西区泉尾町・141.9m²〕 堀上鋳物工場〔西区泉尾町・66.0m²〕 愛雄鉄工所〔西区泉尾町・891.0m²〕 成尾切板工場〔西区泉尾町・316.8m²〕 三原鋳工所〔西区泉尾町・1,320.0m²〕 宮所金庫仕上工場〔西区泉尾町・85.8m²〕 西平鉄工所〔西区泉尾町・198.0m²〕 牧野鋳物工場〔西区泉尾町・204.6m²〕 山瀬鋳物工場〔西区泉尾町・118.8m²〕 合資会社一丸商店製材部〔西区泉尾町・198.0m²〕 浅野亜鉛銅吹分工場〔西区泉尾町・122.1m²〕</p>
尻無川	左岸地域	

伊藤：大正期大阪府における河川改修事業と大阪港

右岸地域	<p>株式会社大阪製鋼所〔西区千島町、8,250.0㎡〕 足田工場〔西区新炭屋町、9,240.0㎡〕 藤木田造船所〔西区新炭屋町、22,152.9㎡〕 東洋製氷株式会社〔西区新炭屋町、2,940.3㎡〕 市内メリス製造工場〔西区三軒家下町、95.7㎡〕 東洋紡績株式会社工場〔西区泉尾町、116,285.4㎡〕 小野鉄工造船所〔西区三軒家上町、33,000.0㎡〕 名村造船所分工場〔西区難波島町、2,310.0㎡〕 神戸棧橋株式会社難波島造船所〔西区難波島町、8,250.0㎡〕 名村造船鉄工所〔西区難波島町、2,310.0㎡〕 岡本造船部〔西区泉尾町、1,980.0㎡〕 徳谷鉄工所〔西区三軒家上町、887.7㎡〕 瀬田鉄工所〔西区三軒家上町、386.1㎡〕 壽福工場〔西区三軒家上町、33.0㎡〕 東洋紡績株式会社工場〔西区松島町、13,384.8㎡〕 加藤硝子工場〔西区泉尾町、310.2㎡〕 中森電気工場〔西区松島町、49.5㎡〕 泉鉄工所〔西区松島町、132.0㎡〕 武林硝子工場〔西区泉尾町、448.8㎡〕 加藤硝子工場〔西区泉尾町、310.2㎡〕 八代メリス工場〔西区泉尾町、—〕</p>	<p>大阪製鉄株式会社〔西区南恩加島町、98,577.6㎡〕 大阪商業株式会社恩加島工場〔西区南恩加島町、41,580.0㎡〕 宗造船所〔西区南恩加島町、16,500.0㎡〕 藤像コークス製造所〔西区南恩加島町、39,765.0㎡〕 檜丸造船所〔西区平尾町、6,600.0㎡〕 金子鋳造所〔西区千島町、1,650.0㎡〕 原造船所〔西区恩加島町新千歳町、13,200.0㎡〕 山下コークス株式会社〔西区千島町、5,115.0㎡〕 尼崎分工場(造船)〔西区新炭屋町、8,250.0㎡〕 新炭屋工場〔西区三軒家下町、3,300.0㎡〕 吉川銅亜鉛精煉工場〔西区三軒家下町、495.0㎡〕 薬野製鋼所〔西区三軒家下町、1,254.0㎡〕 名村造船所第二工場〔西区今水町、3,194.4㎡〕 空造船所〔西区今水町、891.0㎡〕 永田製綿工場〔西区泉尾町、759.0㎡〕 林硝子製造工場〔西区泉尾町、231.0㎡〕</p>
大津川	<p>藤木田造船所〔西成郡敷津村、—〕 大阪商業株式会社造船部〔西成郡敷津村、—〕 横田商店造船部〔西成郡敷津村、33,000.0㎡〕 木津川上ノトンネル精製所〔西成郡津守村、990.0㎡〕 藤岡二郎(右船製造)〔西成郡玉出町、990.0㎡〕 尼崎紡績重工工場〔西成郡津守村、14,404.7㎡〕 大原造船部〔西成郡津守村、3,000.0㎡〕 津守鉄工造船所〔西成郡津守村、2,970.0㎡〕 木津川造船所〔西成郡津守村、3,960.0㎡〕 木津川製鋼所〔西成郡津守村、17,820.0㎡〕 津守煉瓦精煉所〔西成郡津守村、1,820.0㎡〕 秋田本物株式会社大阪支店〔西成郡西浜北、1,254.0㎡〕 原田南上造船部〔南区木津川町、759.0㎡〕 小倉鉄工所〔南区木津川町、759.0㎡〕 眞野乙之助(造船)〔南区木津川町、594.0㎡〕 福家精治(造船)〔南区木津川町、16,416.55㎡〕 澤常二郎(製材)〔南区木津川町、1,254.0㎡〕 堀内鉄工所〔南区難波桜川町、330.0㎡〕 小野鉄工所〔南区難波桜川町、1,980.0㎡〕 近藤製鋼所〔南区難波桜川町、1,485.0㎡〕 松岡二郎(製材)〔南区木津川町、165.0㎡〕 藤村竜二(製油)〔南区木津川町、75.9㎡〕 正田三郎(鉄工)〔西区幸町通、528.0㎡〕 原田泰助(製綿)〔西区幸町通、485.1㎡〕 山嶺萬助(製綿)〔西区幸町通、702.9㎡〕 金鋼合名会社第二工場〔南区難波反物町、693.0㎡〕 河上藤之助(鉄工)〔南区難波反物町、990.0㎡〕 河野製鋼所〔南区難波反物町、1,353.0㎡〕 大島工場〔南区難波桜川町、2,706.0㎡〕 鎌田二郎(炭火小)〔南区難波反物町、660.0㎡〕 中井タケム製履所〔南区木津北島町、3,960.0㎡〕 榑々舎耐火煉瓦第二工場〔南区木津北島町、6,600.0㎡〕 福村耐火煉瓦株式会社〔南区木津北島町、3,408.9㎡〕 藤井株式会社〔南区難波桜川町、1,854.0㎡〕 小松造船所〔南区難波桜川町、660.0㎡〕 熊井辰三(炭火小)〔南区難波反物町、660.0㎡〕 井上工場(鋳物)〔南区難波桜川町、51.55㎡〕 川中鑄造所〔南区難波桜川町、594.0㎡〕 船津合名会社(造船鉄部)〔南区東神田町、825.0㎡〕 曾田博光工場〔南区難波桜川町、51.55㎡〕 松野兵吉(硝子)〔南区難波立薬町、151.8㎡〕 大阪鉛製造所〔南区難波桜川町、1,815.0㎡〕 川崎鉄工所〔南区難波桜川町、660.0㎡〕 池上硝子製造所〔南区難波桜川町、726.0㎡〕 鈴木硝子製造所〔南区難波港外、650.1㎡〕 小笠製硝所〔南区難波港外、1,854.0㎡〕 和田藤太郎部〔南区難波港外、2,310.0㎡〕 池田アルミニウム製造所〔南区難波港外、1,980.0㎡〕 江名鉄工所〔南区難波西門手、115.5㎡〕 川中鑄造所〔南区難波桜川町、184.8㎡〕 森本精米所〔南区難波桜川町、825.0㎡〕 大阪ニッケル鍍金所〔南区難波立薬町、726.0㎡〕 服部工場(ピロ)〔南区難波桜川町、132.0㎡〕 林工場(硝子)〔南区難波桜川町、561.0㎡〕 中西製硝所〔南区難波桜川町、1,749.0㎡〕 西井路之助(コークス)〔西区幸町通、990.0㎡〕 小田原船製造所〔南区難波西門手、660.0㎡〕 合名会社林朝子製造所〔南区難波東門手、660.0㎡〕 藤本製硝所〔南区難波東門手、660.0㎡〕 佐渡島製硝所〔南区難波東門手、2,640.0㎡〕 日本防水布合資会社〔西成郡今宮町、33,000.0㎡〕 林製鋳場〔西成郡今宮町、75.55㎡〕 久保田鉄工所第一工場〔南区馬場町、907.5㎡〕 岡本工場〔南区馬場町、782.1㎡〕 村井石鋳製造工場〔南区宮津町、990.0㎡〕 久保田硝子株式会社今宮工場〔南区北高岸町、58,740.0㎡〕 木下生硝所〔南区木津敷津町、26.4㎡〕 宮川石鋳製造所〔南区木津敷津町、1,072.5㎡〕 終本工鋳製造所〔南区木津敷津町、6,600.0㎡〕 粟津工場(右船)〔南区南高岸町、1,650.0㎡〕 若津久吉(硝子)〔南区南高岸町、1,108.8㎡〕 久保田鉄工所〔南区北高岸町、—〕 大林コークス製造所〔南区難波新川、1,023.0㎡〕 ライオン洗滌製造所〔南区北高岸町、363.0㎡〕 久保田鉄工所第一工場〔南区西御堂町、686.1㎡〕 久保田製綿工場〔南区船出町、1,709.4㎡〕 鈴木工場(赤ヤ)〔南区船出町、660.0㎡〕 西脇工場(油鋳)〔南区船出町、495.0㎡〕 谷コークス製造所〔南区難波新川、1,488.3㎡〕 林硝子(鉄工)〔南区難波久保吉町、99.0㎡〕</p>	<p>上田新二郎(針)〔西成郡玉出町、—〕 川島合資会社(鋳材)〔西成郡玉出町、1,940.4㎡〕 カヤヤ精糖煉所〔西成郡津守村、600.6㎡〕 村上精糖所〔西成郡津守村字北島、613.8㎡〕 合名会社井澤本店津守工場(アンチエニー)〔西成郡津守村字北島、5,989.5㎡〕 橋本造船所〔南区木津川町、379.5㎡〕 今田鉄工所〔南区木津川町、330.0㎡〕 天野造船所〔南区木津川町、3,300.0㎡〕 大阪埋場合資会社〔南区木津川町、957.0㎡〕 村部鋳造所〔南区難波桜川町、396.0㎡〕 尾尾二郎(製綿)〔西区幸町通、330.0㎡〕 穴門工場(錠錠)〔南区難波反物町、132.0㎡〕 池電氣精鋼所〔西成郡今宮町字木津、3,300.0㎡〕 日本倉寄株式会社〔西成郡今宮町字木津、2,310.0㎡〕 由木皮工場〔西成郡今宮町字木津、990.0㎡〕 田中増城煉瓦製造所〔西成郡津守村字北島、1,960.2㎡〕 矢口フサ(製鉄)〔南区難波桜川町、495.0㎡〕 日本ノート会社(製木)〔南区難波新川、1,320.0㎡〕 花茂彦平(硝火)〔南区難波桜川町、198.0㎡〕 合資会社千代洋行〔南区難波西門手、330.0㎡〕 石井鉄工所〔南区難波桜川町、247.5㎡〕 熱気鋳造所〔南区難波桜川町、297.0㎡〕 竹島製硝所〔南区難波西門手、3,300.0㎡〕 浅野ニッケル鍍金所〔南区難波桜川町、66.0㎡〕 川中増三(金具)〔南区難波桜川町、231.0㎡〕 井度幸七(コークス)〔西区幸町通、1,105.5㎡〕 加藤鋳金部〔西成郡今宮町元木津、2,640.0㎡〕 三浦耐火煉瓦製造所〔西成郡今宮町字高船、2,310.0㎡〕 加藤鋳金部〔西成郡今宮町元木津、990.0㎡〕 カネハツキヤ製造所〔西成郡今宮町元木津、2,640.0㎡〕 鎌田工場(クイヤ)〔西成郡今宮町元木津、2,310.0㎡〕 伊文社製硝部〔西成郡今宮町字東間、660.0㎡〕 伊藤雄雄製硝所〔西成郡今宮町字高船、528.0㎡〕 朝日プレス鋳製造所〔西成郡今宮町字水渡、112.2㎡〕 平田中下工場〔西成郡今宮町字水渡、1,046.1㎡〕 浪花製糖場〔南区木津北島町、940.5㎡〕 中西製菓工場〔南区木津北島町、3,960.0㎡〕 長澤鋳造工場〔南区木津敷津町、559.7㎡〕 川貝貝工場〔南区南高岸町、188.1㎡〕 冷成製腐株株式会社〔南区木津敷津町、1,415.7㎡〕 岡本ゴム工場〔南区木津島町、594.0㎡〕 河野鉄工所〔南区難波桜川町、—〕 岸本磯太郎(電球)〔南区難波桜川町、66.0㎡〕 戸田工場〔南区木津川町、—〕</p>
左岸地域		

出所) 大阪市役所港湾部編 [1918] 4~22 頁より作成。

注) □ 内は所在地及び面積 (㎡) で 1 坪=3.3㎡ で計算。

無川左岸と難波島を含めた木津川付近にそれらが林立したとされている（沢井 [2013] 61 頁）。表 2 からは、両河川沿岸には、造船所に限らず、各種工場が建設されていたことが見てとれる。尻無川に関しては、造船所・鉄工所のほか、戦後新設されたものとして、左岸では紡績・合金・アンチモニー・亜鉛・鋳造、シャーリング・切板・金庫仕上・製材・亜鉛銅吹、右岸では製薬・製綿・撚糸・莫大小などに関する様々な企業が挙げられている。また、木津川についても各種企業が両岸に新設されたことが示されている。これらを初めとする表 2 の企業と関わる三河川（安治川・尻無川・木津川）の実態については、後掲の表 3 から窺うことができる。

以上、本節では、第一次世界大戦前後における河川沿岸の工場立地等について見てきたが、この間、大阪府では、どのような河川改修が、計画及び実施されていたのかについて、次節以降で検討していこう。

第 2 節 大正初期における尻無川改修工事

(1) 大阪府知事大久保利武による河川改修事業の説明

大正 2 年（1913）11 月 18 日から 12 月 17 日に行われた通常大阪府市部会の開会に際し、知事大久保利武は、来年度予算に計上された尻無川改修工事について、「築港のこと、直接間接に関係の尠からぬ事であります」と、大阪築港と関わらせて述べ、さらに以下のように続けている（大阪府内務部編 [1933 a] 546 頁、551-552 頁）。すなわち、築港事業は、未完成で、臨港鉄道は敷設計画もなされておらず、現在出入の貨物は安治川・木津川・尻無川の三河川によって、主に市の商工業の中心地に運搬されることになっているため、この三河川の問題さらに市内河川の整理問題ということは、いちはやく研究され宿題になっている次第である、というのであった。以上を踏まえ、大久保は、大阪府の方針を次のように述べている（大阪府内務部編 [1933 a] 552-553 頁）。

府に於きましても、昨年河川整理の調査と云ふことを費目に挙げまして御協賛を経て居るのであります、府の調査は内務省の技師に依頼致しまして、昨年から調査を進め、一通りの結了を告げ、其の報告書も出来て居り

ますからして、夫れは印刷に附して既に諸君の御手許に配布いたしましたのであります、而して此の調査は中々広い範囲に亘つて居りまして、中には政府の事業、府の関係、又市の関係もありますので、其の範囲頗る広汎に亘つて居つて、是等の事柄の遂行は、財政上其他の点よりして遽かに之れを為すことは六つかしい事であらうと思ひますが、大体に於きまして市の築港並びに河川の整理と云ふことに向つては多大なる参考になることゝ考へます、此の報告の中にも河川の整理、即ち三大川の整理に就ても具体的の意見が出て居るやうであります、府に於きましても此の河川の整理と云ふことに就ては種々調査をいたし、研究を重ねました結果、先づ尻無川の改修と云ふことを計画いたしました次第であります

ここには、大阪府が、内務省の技師や府による河川整理の調査に基づいて、財政や管轄範囲等を勘案しつつ尻無川の改修を行うことを決定したことが示されている。そして三河川のうち、この尻無川改修を選択した理由について、大久保は、以下のように述べている。

すなわち、現在、臨港鉄道も計画されず、築港内で荷役をなし、それが多く舢船によって市の中心に輸送されているが、昨年上半期の調べでは、安治川は大阪における全貿易噸数の約5割8分、すなわち6割近くを占めており、大小船舶の輻湊が殷盛を極め、出入が複雑化している。水上警察などが、全力を注いでもその整理は十分に行き届かず、危険が多い、衝突が少なくない、そして保険料等の支払いも多額であるというような状況にあり、将来、これ以上の収容の余地はいかがであらうかと思われるくらいである。一方、木津川・尻無川は不完全なために利用が十分になされておらず、前者は全貿易噸数の1割6、7分、後者はわずかに7分を占めるのみである。両河川ともに、年々多少の浚渫が施されてはいるが、尻無川は、狭隘且つ浅く不整理極まり、非常に不安定な状態であり、このままにしておいては将来、利用の方法があまりないのである。日本の商工業の中心である大阪は、貿易と大阪築港利用に密接に関連しており、その発展には、築港と市の商工業の中心との距離をなるべく短くして手数を省くとともに時間を短縮し、その工業地の中心で、直接、輸入及び輸出を行うことが不可欠と考えられる。そのため、三河川のうち、「先づ尻無川の如

き距離最も近く又最も不整理な所を整理して市の発展を図り、又此の改修と同時に築港の利用と云ふことにもなる」、というのであった。

続けて大久保は、先年大阪市で決議された尻無川と木津川を連絡する運河（後述する岩崎運河）の開鑿は、この尻無川改修工事と相俟って初めて、その目的を達し得るとし、「市に於て之れを開鑿すると云ふことであれば幸ひ、若し財政が許さないと云ふことであつたならば、府に於きまして相当の計画を立てまして此の目的を達したい考であります」と述べている（大阪府内務部編 [1933 a] 553-555 頁）。

さらに大久保は、安治川筋南安治川通一丁目の河岸改良にも予算が計上されている点について、「安治川の利用は甚だ膨脹致しまして出入の船舶は非常に多い為、貨物の輸出入も増加して現在の富島町の物揚場のみでは到底不便を感じますので、現在の波止場を拡張致しまして整理を施す為に此の額を計上して置きました」と説明している（大阪府内務部編 [1933 a] 556 頁）。安治川については、大阪府はそれほど詳細な改修計画を立てていないのは、後述するように、政府直轄の淀川下流改修工事がなされていたからであろう。

さて、前述した内務省の調査が、なぜ大正元年（1912）に行われたかについては詳らかでないが、大久保の次の発言が参考になる。すなわち同人は、大阪港の貿易額が明治 36 年（1903）から大正元年の 10 年で約 3 倍になり、今日、船舶が輻湊する安治川が、今後さらに混雑することは明白である、と述べているのである。明治 36 年は、大阪港の一般開放がなされた年であり²⁾、それから 10 年の節目を契機に、大阪府は、本格的な河川改修計画を策定しようとしていたことが窺える。次節では、この内務省の調査について検討していこう。

2) 明治 36 年から大正元年頃における大阪港の利用状況は、「明治三十六年八月南北両突堤及埠頭大棧橋の竣功を機とし、工事の進行に支障なき範圍に於て一般船舶に向つて開放したる以来、漸次倉庫上屋及各種棧橋等諸設備を完ふすると共に埋立地の貸与棧橋浮標の無料使用等、出入の船舶貨物に対し諸種の便宜を与ふるに努め居れり」というものであった（大阪市役所港湾課編 [1913] 3 頁）。

(2) 内務省技師市瀬恭次郎による河川整理の報告書

以下では、犬塚勝太郎知事時代（1911年9月4日～1912年12月30日）に市内河川整理問題に関し、内務省技師の市瀬恭次郎³⁾が実地視察を行った上、大体的な案を立てた「大阪市内河川整理案」について検討したい。これが、前述した、大正2年（1913）の通常大阪府市部会開会の際、大久保が述べていた内務省技師による河川整理の報告書に関するものであろう。まず、市瀬は、市内主要河川である安治川・木津川・尻無川と淀川下流改修工事⁴⁾等の状況に関して、次のように述べている（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913a]）。

大阪市内を縦横に貫通する河川及水路が貨物の運搬機関として如何に利用せられつゝあるかを尋ねるに安治川は主として汽船積貨物の出入及び石炭（一箇年約二百万噸の入津あり其大部分は帆船によりて輸たさる）の入津を掌り木津川は尻無川と共に専ら木材、石材、薪炭陶管等帆船によりて入津する貨物の荷役場に供せられつゝあり而して是等三川によりて吞吐せらるゝ物資は専ら前現の水路を往来する舢舨によりて市内各所に出入するの外淀川によりて遠く淀、伏見方面にまで集散しつゝありて荷車又は目下唯一の臨港鉄道たる西成線によりて運搬せらるゝ貨物は其一小部分に過ぎざるが如し如上の事実を徴すれば現在に於ける大阪市商工業の発達は主として此水運の利に依るものにして而して将来の発展も亦之れに俟たざるべからざるは疑を容れざる所なりとす

却説淀川の改修は政府の直轄事業として多年に渉り経営せられ新淀川は既

3) 市瀬の略歴等については、大霞会内務省史編集委員会編 [1971] 177-179 頁、を参照されたい。

4) 淀川修築工事が低水工事として開始されたのは明治7年（1874）で、同21年度に終了し、翌22年度からは既設工事の修繕が行われていたが、同29年に淀川改修（改良）案が国会を通過して、その工事が始められるとともに同30年度からはこの修繕も改良工事に含まれることになった。また同30年には大阪築港案も国会を通過し、大阪港を安治川口に設けることが確定した。そのため、築港計画に関係があるとして淀川修築工事の区域外とされていた守口以下の低水工事が再開されることになった。これが淀川下流改修工事、改良工事が終局を迎えた明治40年度から同47年（大正3年）度までの8年間継続事業とされたが、後、工期は大正11年（1922）度まで8年間延長されることになった。その工区はおおよそ三つに分けられ、第一は樟葉村以下毛馬に至る間、第二は毛馬以下安治川に至る間、第三は安治川筋であった（建設省近畿地方建設局編 [1974] 478-482 頁）。

に洪水の排除に適し市内を貫流する淀川は毛馬閘門以下は全然洪水の害と土砂流下の患とを免るゝに至りしのみならず毛馬閘門以下淀川（堂島川土佐堀川を含む）に於ける低水敷幅の規定工事（大川筋敷幅五十間（91.0m—引用者注。以下の、間・尺から m への換算部分とも後掲の表 3 の注による）堂島川筋同三十五間（63.7m）土佐堀川筋同二十五間（45.5m））は一定の水深（干潮以下六尺（1.8m））を与ふべき浚渫事業と共に着々其歩を進め近く大正三年を以て完成を告げんとし安治川は其全川に渡り干潮面以下二十尺（6.1m）内外の水深を保たしむるの目的を以て政府に於て多年浚渫の事に従ひ現に千五百噸（総噸数）級の船舶の遡航を許すに至りしを以て市内に於ける河川の利用及沿岸の整理に関する方案は縦横に通ずる水路の整理案と共に大阪市の發展策として十分に講究せられ緩急を計り着々実行せらるべき重大問題なりとす

この前半部分では、三河川に集散する物資は、艀船で大阪市内各所のほか、淀川によって京都の淀・伏見方面にまで及んでいること、また大阪市商工業の發達は主にこの水運の便によってもたらされ、将来の發展もこれによることは疑いえないと述べられていることが分かる。すなわち、同市の産業發展には、今後も水運が不可欠とされていたのである。次いで後半部分には、政府直轄の淀川下流改修工事等について述べられ、それらは大阪市の發展を考えるうえで、重大問題とされていたのであった。

これを踏まえ市瀬は個別の分析に入るが、表 3 は、大川・堂島川・土佐堀川、安治川、木津川、尻無川、新市街地における運河網、市内における堀川の五つに分けて、それぞれの改修方針を示したものの内容である。ここには、新市街地における運河網と、市内における堀川のそれぞれについても、大阪築港と関わらせて分析されていることが示されており、市瀬は大阪における水運全体の改善と産業の發展を企図していたことが判明する。また、安治川の項目には、大阪鉄工所石油倉庫・大阪舎密会社・大阪セメント会社・井上倉庫・大阪アルカリ会社・通信省経理局出張所・大阪鉄工所分工場・中央セメント会社といった具体的企業名が、沿岸道路・荷揚場・岸接繋船荷役との関わりにおいて記されており、河川を通じた産業と水運との結び付きが見てとれる。尚、同表

表 3 市瀬恭次郎による大阪市内主要河川の整理案

	内容
大川・堂島川・土佐堀川	<p>これら三河川は、堂島川及び土佐堀川の downstream に架せられた船津橋及び端建蔵橋等の数多くの固定橋によって汽帆船の通航が遮断されているため、艀船、橋樑船、倒橋できる帆船または小型汽艇によって利用されつつある。そして、これら三河川に対しては、単に両岸の整理及び利用方法を定めるのみに止める。</p> <p>(1) 毛馬開門より天満橋に至る大川筋の両岸は、しばらく現状を維持することを可とする。そして川敷中、その洪水敷に属する部分は、公共団体または私人の占用が許されるが、現状を変えないことを以て原則とし、必要に応じ、船溜野水場等を設ける。</p> <p>(2) 堂島川筋左岸の一部は、中之島公園の北を限り残余の大部分は電車線路として整理されたため、何れも現状を維持する。右岸は荷揚場を挟んで粗末な民家が点在し、荷揚場そのものも廃損したものがあるため、機を見て、これら民家を撤去すると同時に荷揚場を改築することを可とする。旧曾根崎川合流点以下船津橋に至る間は、河幅がやや広いので、規定の幅員を残して河岸地を設けることができる。</p> <p>(3) 土佐堀川左岸淀屋橋南詰に至る間は現状のままとする。</p> <p>この他の両岸は、堂島川右岸と同一の状態にあるため、後者と同様の整理をなすべきとする。</p> <p>要するに、堂島、土佐堀の二河川は、現在において、広狭はほぼ一定しているため、規定の水深を保ち得る限りは、巨費を投じて河幅を一定にする必要はないであろう。</p>
安治川	<p>安治川上流部(川口町以下淀田町に至るの間)の利用度を増す方法は、一、二では足りないであろう。現在の川幅約 40 間乃至 45 間(72.8 m ~ 81.9 m)を拡張すると同時に水深を増やし、両岸に船岸設備をなし、中型船舶の出入に適するようにすることが、第一策である。現在の川幅に変更を加えず、単に水深を増す設備に両岸を拡張して繋船岸荷役の便を増し、一方川口町の一部を掘鑿して船舶の回転所を設け、中型船舶を通航させることが、第二策である。</p> <p>よくよく安治川上流両岸の実勢を見るに、富島町の河岸は幅員狭隘、これに沿う道路もまた敷幅 4 間(7.3 m)前後に過ぎず、出入貨物の取扱の混雑は名状しがたいものがある。また道路の南側は税関、大阪商船会社を初め、その他の運搬業者・倉庫等によって限なく占められているため、この方面に向かって拡張する土地を求めることは困難であり、たとえ万難を排して断行しようとしても工事中に荷役機関を他に仮設しない限りは、一時、当所の繋船岸荷役を中止しなければならないという大問題に直面する。その対岸にあっても若干の岸地と道路敷(両者を合わせ幅員約 15 間(27.3 m))とを存し、背後の大部分は、既に住友倉庫と大阪電灯会社とによって占領されつつある。よって、第一策である川幅及び両岸荷役設備地区の拡張は、巨費を要するのみならず、工期期間著しく荷捌上の不便をきたすため、実際は不可能であろう。古川合流点以下六軒屋川合流点に至る間の工事には、その上流右岸のように、概ね大阪倉庫・東京倉庫を初めとする倉庫及び大阪鉄工所によって占領され、拡張の余地がないが、左岸(安治川南通及び池田町)は、現在の利用頻度は対岸のようでないため、土地買収費を惜しまない限りは、荷捌土に大きな不便を与えずに工事を進めることができる。</p> <p>すなわち、第一策は、その全部を実行することは難しいが、古川合流点以下にあつては断行の余地があると言えよう。そして第二策、すなわち、川口町において、水路以北の市街地を犠牲にして船廻場を設けることは技術的に難しいことではない。この設備により中型船舶の回転ができるようになるが、買収費及び工費を要することは甚だ大きいのみならず、この方面に中型船舶を収容できるように浚渫を加えようとするには、両岸の護岸は全部改築するかまたは非常な困難を伴った保護工事を加える必要に迫られ、第一策とはほぼ同様の運命に遭遇するであろう。そのため、むしろこの川の上流部は 1,000 噸内外の船舶の荷役場に充て、一方において帆船の繋泊所を他に求め、水面混雑の緩和策を講じらるべきであろう。</p> <p>前述のように、同区間における混雑は、主として倉船と類似の用をなす帆船の帆漕に基因するため、第三策として、この種の帆船(この方面に石炭の陸揚をなすものを除く)を適當な他の位置に収容する方法を講じると同時に現在帆船に充てられていた泊地の幾分かを汽船の荷役所及び繋留所に充てる。そして、古川合流点より上流における両岸全部とそれより下流六軒屋川合流点までの右岸全部とを繋船岸荷役をなす船舶の繋留所に充て、残余の岸(左岸古川合流点以下には必要に応じ繋船岸を設ける可とする)に沿い、繋留役または待合せのための繋船を許さざることとする。その一方、この間の航路幅員を 20 間(36.4 m)と規定すれば、著しく混雑の度を緩和することができるであろう。</p> <p>安治川の下流部、すなわち六軒屋川合流点以下河口に至る間は、川幅次第に広く(75 間乃至 140 間(136.5 m ~ 254.8 m))、浚渫によって中型汽船を収容できるが、松鼻渡に屈折部があるため、この屈折部より上流に中型汽船を導くことに關しては、なお考量の余地がある。右岸においては、全長約 1,950 間(3,549.0 m)のうち約 860 間(1,565.2 m)は西成鉄道の安治川口・桜島の両端停車場に、375 間(682.5 m)は大阪鉄工所石油倉庫、大阪倉密会社等によって占められ、残す所わず約 715 間(1,301.3 m)に過ぎない。河岸もしいに整頓されたため、単に、松鼻渡に至る間の沿岸道路を拡張すると同時に荷揚場を整理すれば足りるのである。ただ岸接繋船設備としては、桜島棧橋の他に見るべきものがないのは遺憾とする所である。左岸においては、大阪セメント会社・井上倉庫・大阪アルカリ会社・通信省経理局出張所等によって占められている約 400 間(728.0 m)は現状を維持できるものの、道路の幅員が狭隘であるため、相当の拡張をなすと同時に荷揚場を整理する必要がある。</p> <p>松鼻渡より下流は将来に利用される重要部分であり、石田町に属する約 320 間(582.4 m)を岸接繋船所に充て、沿岸三軒通りを荷揚場、道路、上層倉庫敷に供用すると同時に河底を浚渫するときはこの区間における安治川の幅員は 90 間(163.8 m))、中型船舶の繋留に適すであろう。八幡町の沿岸には目下、大阪鉄工所の分工場及び中央セメント会社等がある。そのため、まず川敷を 95 間乃至 115 間(172.9 m ~ 209.3 m)に規定し浚渫を加えると同時に、幅員 30 間(54.6 m)内外の岸地(O.P. 以上 12 尺 5 寸(3.8 m))を創造し陸上設備地区に充て、漸次、鉄工所の分工場(同敷地は市有のもので、5 箇年を限り鉄工所に貸与したいう)及び中央セメント会社を他に移転させるとは、約 500 間(910.0 m))にわたる海陸連絡の設備をなすことができるであろう。このほか、天保町の沿岸(主として陸軍省糧秣支廠所屬)は、しばらく現状を保ち、必要に応じて、漸次、繋船設備を加える。</p> <p>安治川の水深は、松鼻渡より上流約 1,800 間(3,276.0 m)の間は O.P. 以下 18 尺乃至 20 尺(5.5 m ~ 6.1 m)(総噸数 1,500 噸以下)の船舶の出入に適す、同渡以下を O.P. 以下 24 尺(7.3 m)(同上 2,500 噸級の船舶の出入に適す)乃至 28 尺(8.5 m)(6,000 噸級以下の船舶の入津に適す)に増深し、朝鮮、中国、大連、台湾航路汽船の入津が可能にする(O.P. とは大阪プライトの略で明治 7 年中の最低潮位)。</p>

<p>木津川</p>	<p>木津川は、百間堀分流点より道頓堀川合流点に至る間は幅員が 30 間乃至 40 間 (54.6 m～72.8 m) あるが、桜川合流点の下流に幅員が 30 間 (54.6 m) に満たない狭窄部を有す。同狭窄部を過ぎ、川幅は 40 間 (72.8 m) より次第に拡大して船囲場の下の下口に至り 70 間 (127.4 m) となり、それより下流にあっては狭い場所であっても 80 間 (145.6 m) を下らない。安治川分流水より木津川灯台に至る全長約 4,000 間 (7,280.0 m) の水深もまたそれほど浅くはなく、2 尋 (3.6 m) 以上の浅場所が多いが、流末敷津村の湾曲部には中洲が存在する。河口はまた風波のためには埋塞される傾向があるため、同川に対しては両岸を整理する一方、川幅を規定し流水工事を施す必要がある。</p> <p>千代崎橋より上流は、同橋を初めとし電車橋・松島橋・大涉橋・木津川橋等の固定橋によって横断され、汽帆船の出入ができないが、同橋より下流には帆船及び小型汽船の繋泊が極めて多く、その盛況は安治川の中流と伯仲の間にある (大阪市港湾課の統計によれば、明治 45 年上半年期は、出貨 10 万余噸と入貨 56 万余噸の合計 66 万余噸で、大阪港全貿易噸量の 1 割 7 分を占める。とりわけ木材・薪炭・石材等を搭載して入津するものが多数を占め、船囲場を初めとし、千島町平尾町地先一帯の水面は、一大貯木場の様相を現じつつある)。</p> <p>十三間川分流水 (対岸船囲場の上の口) より上流の両岸の状況は、土佐堀川とはほぼ同様である。そのため、川幅に変更を加えず、および沿岸道路の幅員を拡張し、沿川の住宅を取り払うと同時に荷揚場の整理をなすときは、この方面の発展を増進することができるであろう。そして三軒屋上之町の窄隘部は、左岸に官有地を存するもの民有倉庫敷地として使用されつつあり、この部分に対しては、機を見て岸地の処分をなすときは、河幅を 35 間乃至 40 間 (63.7 m～72.8 m) に拡張することができるであろう。</p> <p>右岸船囲場下の口より下流に属する部分にあっては、任意の整理をなすことができるが、著しく水幅を減縮することは将来的に得策でないため、まず幅員を 70 間乃至 90 間 (127.4 m～163.8 m) とし、両岸には荷揚場 (幅 10 間 (18.2 m)) 及び道路 (幅 10 間 (18.2 m)) を設け、最浅部において O.P. 以下 12 尺 (3.64 m) の水深を有するようにする。伝染病隔離所は、この方面の発展に伴い、適当の時機において、他に移転させるものとする。河口は、木津川灯台付近において、その幅員を 100 間 (182.0 m) とし、灯台を起点に築港南防波堤に並行して約 1,200 間 (2,184.0 m) の南導水堤とこれに対し内港の防波堤に始まる約 850 間 (1,547.0 m) の北導水堤を築き、南堤に沿える湾筋は幅員を 50 間 (91.0 m) として、渡瀬により O.P. 以下 12 尺 (3.64 m) の水深を保たせる。</p>
<p>尻無川</p>	<p>尻無川は、おおよそ木津川と同様の状態の下に利用されつつあって、木材・石材・陶管等を積載する帆船の入津が非常に多く、大阪市港湾課の統計によれば、明治 45 年上半年期は、出貨 2 万 6 千余噸と入貨 25 万 3 千余噸の合計 28 万余噸で、大阪港全貿易噸量の 7 分を占める。</p> <p>松島地先において木津川より分かれて境川運河の入口に達するまで (この間約 800 間 (1,456.0 m)) は、水路が狹隘で、幅員は 10 間乃至 13 間 (18.2 m～23.7 m) を越えないのみならず、幾多の固定橋によって横断されるため、帆船の通航ができない。</p> <p>境川運河合流点榎橋以下約 400 間 (728.0 m) の間は河幅なお狭く 15 間 (27.3 m) 内外に過ぎないが、残余の約 1,400 間 (2,548.0 m) の間は次第に広く 20 間乃至 80 間 (36.4 m～145.6 m) となり、築港埋立地間にあっては 100 間 (182.0 m) を存し、且つ榎橋以下は橋梁が横断することがないため帆船の出入は自在である。</p> <p>木津川分派点より境川運河合流点に至る狹隘部は、船橋の航路として拡張の必要がある。その右岸九条筋においては河岸及び道路を整理する余地があるが、後段に述べるように、同川を直接道頓堀川に接続する運河を開鑿すると同時に、新開地に運河を設けることが実現される場合には、この部分は著しく利用頻度が減少するであろうため、場合により、埋め立てて、他の目的に供用することができるであろう。</p> <p>境川運河合流点以下約 800 間 (1,456.0 m) の間は、川幅を 30 間乃至 45 間 (54.6 m～81.9 m) に規定し、狹隘部を拡張して屈曲を矯正すると同時に、右岸にあっては河岸地 (幅 7 間 (12.7 m)) 及び道路 (幅 8 間 (14.6 m)) を設けることを可とする。左岸の上流部約 300 間 (546.0 m) に対してはまたその通りである。そして残余の約 500 間 (910.0 m) の間には、私有貯木場等が、多少利用されつつあるが、少くとも幅 8 間 (14.6 m) の川沿道路を設けることを望む。同川の下流部右岸にある市設炭焼却場は著しく川幅を減少させつつあるが、そもそも同焼却場は、この方面の発展に伴い他に移転させるべきものであるため、河川整理に臨んでは、北南両福崎町地先の川幅を 45 間乃至 80 間 (81.9 m～145.6 m)、築港埋立地先において 100 間 (182.0 m) と規定することを望む。</p> <p>水深は、榎橋以下河口に至るまでを干潮面以下 12 尺 (3.64 m) とし、帆船及び小型汽船の出入に便利ならしめる。築港埋立地先において全幅にわたる O.P. 以下 26 尺 (7.9 m) まで浅瀬を加えると、両岸は造船工場敷地として最も適当な地区をなすに至るであろう。</p>
<p>新市街地における運河網</p>	<p>大阪市内河川整理に関するおおよその方針を定めるに際して考量すべきは、市の西部に当たり北方新流川と南方木津川によって限られる区域、いわゆる新市街地における運河網の設定である。本問題では単に諸河川の水運上に密接な関係を有するのみならず、新市街地の発展及び築港の利用上、忽略に付してはならないものである。</p> <p>(第一運河) 既述のように安治川における水運の複雑さを緩和するためには、同川に入津する帆船の幾分かを他に取用することである。そもそも安治川筋において、船舶の幅渡を極めるのは川口町以下約 1,500 間 (2,730.0 m) の間であるため、吉川合流点以下約 1,000 間 (1,820.0 m) に当たり、左岸において河幅を拡張するときは、この複雑さを緩和することができるであろう。またその拡張工事は、荷捌上において不便なことはいないが、用地の買収に巨費を要するわりに、新市街地の発展に資することは少ない。そのため、むしろ尻無川を整理して帆船を導くか、または安治川下流左岸の適当な地点より一条の運河を導いておおよそ安治川に並行させ、これによって、新市街地の開発を助けるに当たり、帆船を収容する水面を設けることを以て、得策とすべきである。そして安治川に並行する運河を開鑿するに当たり、帆船溜は、船員の間から見るときはなるべく運河の上流に設けるべきであるが、用地費、土工費、そして運河の両岸相互間の交通の便に供する橋梁架設等の関係を顧慮するときは、運河の下流部を以て、これに充てることを優先すべきである。この方針に基づき、運河の入口を石田町の南端、まっすぐ東に向かって約 500 間 (910.0 m) 進入、やや北に折れ、おおよそ安治川に並行し境川を横断して一直線に尻無川に連絡させる。そして下流において帆船の繋泊を許す部分 (約 500 間 (910.0 m)) は幅員 40 間 (72.8 m)、水深 O.P. 以下 12 尺 (3.6 m) とし、それより境川に達する間の約 800 間 (1,456.0 m) は幅員 20 間 (36.4 m)、水深 O.P. 以下 6 尺 (1.8 m) とする。境川横断後、尻無川に合する約 520 間 (946.4 m) は、家屋飾比の間を過ぎるため、経費節約上、幅員 15 間 (27.3 m)、水深 O.P. 以下 6 尺 (1.8 m) とし、両岸に幅 5 間 (9.1 m) の沿岸地を設ける。そして境川交差点以下安治川開口点に至る間は、両岸に、荷揚場敷 7 間 (12.7 m) と道路敷 8 間 (14.6 m) の合計 15 間 (27.3 m) の沿岸地を設ける。</p>

市内における堀川	<p>〔第二運河〕同運河は、築港の内港に開口する三つ樋入堀（新池田町と南北福崎町との間に存するもの）の上端に始まり、尻無川・木津川を横切って直接西道頓堀川に連絡するものである。同運河を開鑿すれば、単に築港の利用を助長するのみならず、沿岸の開発を促すことについて、非常に大きなものがあるであろう。運河は幅員を20間(36.4m)〔尻無・木津両河川を連絡する部分は30間(54.6m)〕とし、水深はO.P.以下6尺(1.8m)とする。そして第一運河のように兩岸に幅員15間(27.3m)の沿岸地を設ける。三つ樋入堀は、上端の幅員を40間(72.8m)として下流に向かい、漸次その幅員を増すようにし、下端において45間(81.9m)とする。そして、全部をO.P.以下12尺(3.6m)の水深として、帆船及び小型汽船の出入に適するようにし、兩岸に第一運河と同様の沿岸地を設ける。</p> <p>〔第三運河〕おおよそ築港埋築地の東端に沿い、安治・尻無・木津の三河川の下流を連絡するもので、比較的工費を要せず、埋立地の発展を助長することができるであろう。水深はO.P.以下6尺(1.8m)とし、幅員は工費を節約するため安治川・尻無川間を20間(36.4m)、尻無川・木津川間を30間(54.6m)として、兩岸に幅員15間(27.3m)の沿岸地を設ける。</p> <p>〔第四運河〕第一運河中帆船溜の上端に始まり、おおよそ第三運河に並行し、木津川に連絡するもの。</p> <p>〔第五運河〕おおよそ安治川下流に並行し、築港の内港に始まり第一運河に連絡するもの。</p> <p>〔第六運河〕おおよそ尻無川に並行し、築港の内港を木津川に連絡するもの。</p> <p>〔第七運河〕築港の内港を木津川に連絡するもの。</p> <p>第四から第七運河は、何れも幅員を20間(36.4m)とし、兩岸に幅15間(27.3m)の沿岸地を設け、O.P.以下6尺(1.8m)の水深とする。これら四運河は、沿岸の発展を助長することが大きいのが、緩急の度において、最初の三運河のようにならないため、時機を待たずに着手することを可とする。</p>
	<p>大阪市を縦横に貫通する大小の堀川は延長8里(31.2km)余で、希に専ら汚水排疏の用に供されるものがあるが、おおよそ舟運の便がある。幅員が狹隘なものについては、6間乃至8間(10.9m～14.6m)を越えないものがあるもの二三の水路に過ぎず、他は10間乃至25間(18.2m～45.5m)を有し、百貨の運搬は主としてこれら水路による。近年に至り、市内電車の敷設は、著しく交通機関としての水路の価値を減少させたように言われている。市民の交通機関として、電車が巡航船に勝るは論をまたない。ただ百貨の運搬は、依然水路の便によっていることは、否定できないであろう。惜しいことには、これらの水路は年々浅渌し、殊に近年の淀川改修の結果、大川の水位が低落し、いっそう通船の不便を感じるようになったのは覆うことのできない事実のようである。</p> <p>そもそも大阪市を本邦唯一の工業地として発達させた所以は、淀川とそれに連絡する諸水路が何れも通船の便を有するため、単に衛生機関として必要視するのみならず、百貨運搬の大動脈として絶対尊重しなければならない。殊に、近年、河口に新港を築き、商工業都市として、将来に無限の発展を期するならば、河川整理に伴って、適当にこれらの水路を整理し、都市の衛生状態を改良する一方、ますます水運の利便性を増進する策を講じるべきである。市内の水路を整理するに当たり、幅員の増加・拡張は元より希望するところであるが、土地の買収・橋梁の架換え等に莫大な経費を要し、結局望み通りに行われるようなことはない。よって状況の許す範囲において、水路の最狭幅員を10間(18.2m)とし、浅渌により干潮以下6尺(1.8m)の水深(新市街地に計画される運河に倣う)を保ち、船舶往來の自由が得られることを望む。</p> <p>水路兩岸の護岸は大部分にわたって、不完全且つ不規則である。一定の様式の下に改善をなすことは元より望むところであるが、その維持修繕は概ね個人の負担に属し、また多くは水路に密接して倉庫または上屋を建設する実状であるため、大規模の改築は水路の拡張と相俟って初めて実行でき、経費上、到底、断行不可能である。ただ浅渌によって水深を増加するに当たり、護岸の多くは相当の保護工事を必要とするため、數橋20間(36.4m)以上の水路にあっては添築護岸工を、20間(36.4m)以下のものには護岸に密接して矢板工を施し、応急の浅渌を加えることを可とする。</p>

出所) 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913a] - [1913f] より作成。

注) 1寸=3.03cm、1尺=30.3cm、1間=1.82m、1尋=1.8m、1里=3.9km で計算。

の内容は多岐にわたるが、大久保と次項で触れる大阪府土木課長安田によって述べられていた大阪府の方針との関わりについては、後に分析する。

(3) 大阪府土木課長安田の見解

前述した、大正2年(1913)の通常大阪府市部会開会の翌大正3年(1914)7月26日の新聞紙上に大阪府土木課長である安田の談話が掲載されており、大阪府による通常業務としての河川整理の方法と、前述した大久保が述べていた二河川の改修などについて記されている。まず、前者について、安田は以下の

ように述べている⁵⁾ (神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1914a])。

府では絶えず此等の河川を見廻つて舟行の不便な所を修理せねばならぬのであるが府は元則として河川に故障がないものと認めて居るといふと又々ソレはどうもけしからぬ^{ママ}ソナ事で責任が果せると思ふかと詰め寄つて来られるかも知れぬが元々河川といふものは各場所でドレ丈けの深さを保つて居らねばならぬといふことが一定して居るといふではなし其上絶えず見廻つて居るといふことも事実不可能であるから府は別の方法を探つて居るソレは具合が悪うなつた所をいふて来て貰ふそうすると其所を修理するといふようにして居る夫の商船会社といふ如き入津料納付の関係からいへば大株主だがこれ等大株主の申し分は大抵応諾して其希望を充実して居るこれによれば、大阪府は原則として、河川には問題がないものとし、不都合な場所があれば利用者に申し出てもらい、それに対して修理を行うという方法をとっていた。そして、入津料の納付が多い商船会社の希望にはおおよそ応じている、というのであった。

次に、大久保が述べていた二河川の改修工事について、より詳しく見てみよう。安田は、これに関して、「安治川の南岸を修理して富島から境川までを船着場とすることが其一つである尻無川を改修して其上之に掘割工事を施して道頓堀川に続けることが其二である何れも本年度から着手して居るが経費の都合上数年の後でない^{ママ}と完成はせぬ」と簡潔に述べている。この内、尻無川改修工事に関して、安田は、「只浚渫ばかりではない之れの兩岸を修理して船繋りに不便のない様にする積りだがこれは大阪築港との関係上頗る緊切な設備である

5) 安田は、この頃行われていた安治川の改修について「先年来内務省が浚渫してもはや一段落を告げようとして居るがこれの経費は主として府から出して居ることは申す迄もない」と述べ、ついでに安治川の上流の実例で言ってみればとして、次のように続けている。すなわち、安治川の上流の桜の宮付近から淀川橋付近は浚渫の必要がないばかりか深すぎる個所がないでもない。船舶の通行上からいえば、このために兩岸が危険になったり橋杭の地下に埋めてあった部分が露出してきたりして、遂には改めてやり変えねばならないことになる。これは下流を深く掘った結果、自然、水流が速くなり河底が掘られたためにほかならず、防ぎようがない。元来、上流は船泊が頻繁に通るにしても船に過ぎないので大した水深は不要であるが、たとえ水深を保たねばならぬにしても、掘らなくてもよい所が数多くある、というのであった (神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1914a])。以上からは、当該期の河川浚渫の問題点が見てとれる。

と思ふ」とし、その理由について、「蓋し築港ヘドシ―船が入つて来るとなると陸揚げせられた荷物を舳舟で運ぶ為には尻無川を利用するに越した事はないからである随つて尻無川の改修は決して汽船の出入を目的とするものではない主として日本型の船舶の為にするもので将来は汽船の出入を止めてもよいと思ふ」と築港との関連において言及している。

同人は、さらに尻無川改修工事の効果を安治川との関連において、次のように述べている。すなわち、安治川には、特に同川に入津する理由のない船舶も繫留されているため、航路が狭くなり荷役も困難になっているが、尻無川両岸が繫留可能になると、安治川へ入っている日本型船は尻無川に入ることになり、安治川入津汽船・日本型船の双方にとって都合がよい、というのであった(神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1914b])。

以上から、尻無川改修工事には、安治川の水運と荷役を改善する効果もあり、大阪築港の発展による貨物量の増大を見越しつつ、大阪の物流全体を活性化することが企図されていたことが分かる。そのことはまた、河川沿岸における工場立地にも大きな影響を与えたと考えてよいであろう。

(4) 大阪府の方針と内務省の調査との関連

以上、大久保、安田の発言から大阪府による河川整理の方針を見てきた。しかし、既述のように、大久保は、内務省技師による河川整理の調査は大いに参考になるとしつつも、大阪府においても種々調査をし研究を重ねた結果、まず尻無川の改修を計画したと述べており、府の方針に市瀬の調査が反映されているのかについては判然としない。以下では、この問題に関して、尻無川改修に重点を置いて検討していこう。

大久保は、明治45年(1912)上半期の大阪における全貿易噸数のうち、安治川は約5割8分、木津川は1割6、7分であるのに対し、尻無川は7分を占めるに過ぎないという事実を踏まえ、大阪の貿易発展には、不整理・不安全的状態で十分な利用がなされていない尻無川の改修が不可欠と述べていた。

次いで安田は、安治川南岸を修理して富島から境川までを船着場とする、また尻無川を改修してさらに掘割工事を施して道頓堀川と接続すると述べてい

た。そして、築港に陸揚げされた荷物を舢舨で運ぶために、尻無川を浚渫するとともにその兩岸を繫留に不便のないようにすると、安治川入津の日本型船は尻無川に入ることになり安治川の物流が改善される、というのであった。

一方、表 3 には、これらに関する市瀬の見解が、以下のように示されていることが分かる。同表の木津川・尻無川の項目には、明治 45 年上半期の大阪市港湾課の統計による大阪港全貿易噸数のうち、木津川は 1 割 7 分、尻無川は 7 分を占めるとされている。次いで、尻無川の項目には、同川を直接道頓堀川に接続する運河を開鑿すると同時に、新開地に運河を設けることが述べられている。また、これに関して、新市街地における運河網の項目には、三つ樋入堀の上端から尻無川と木津川を横切って西道頓堀川に連絡する第二運河を開鑿すれば、築港利用と沿岸発展の促進に大きな影響があるであろうとされている。そして、安治川の項目の第三策と新市街地における運河網の第一運河の内容には、安治川の混雑緩和のためには、同川に輻湊する倉船の用をなす帆船（石炭陸揚のものを除く）を尻無川に収容し、帆船用の停泊地の幾分かを汽船の荷役所及び繫留所にするということが述べられていた。

以上から、大阪府の河川整理の方針は、おおよそ市瀬の報告に基づいたものであるため政府直轄事業とも整合的であり、また限られた予算の中で、より高い効果が得られるように企図されていたといえよう。

第 3 節 尻無川改修工事の成果

ここまで検討してきた尻無川改修工事は、大正 2 年（1913）の通常府会への提案と議決を経て、大正 3 年（1914）度から同 5 年（1916）度までの継続事業として施行された。同工事は第一期工事と称され、「更に其の改修の目的を完全に達せしむる為め」、第二期工事が計画されて「尻無川と木津川とを連絡する為め市の中央部に直ちに通航し得べき運河を開鑿の必要あり」とされた。ここにおいて、「岩崎運河」の開鑿計画が策定され、大正 5 年度から同 7 年（1918）度までの継続事業として施行されることが、同 4 年（1915）の通常府会に提案され、その議決を経た。その後、同工事は、第一次世界大戦の影響による建設費用の高騰に見舞われるも大正 7 年 1 月の通常府会の議決によつ

て、予算の追加がなされる。その結果、予定年度内に完了を見るに至り、「大に舟運の便を計り、産業振興に寄与せしこと尠少ならず」とされた（大阪府内務部編〔1933b〕1156-1157頁）。

この第一期及び第二期の尻無川改修工事の成果はどのようなものであったのかを、改めて以下に、大阪築港との関わりの中で捉えておきたい。

明治30年（1897）から8か年計画で開始された大阪築港工事は、予定工費の不足に直面し、明治38年（1905）から大正4年度まで10年間の延長が認められる。しかし、予定計画の大部分は竣成したが、財政問題から大正4年度を以て一先ず中止されることになり、未成工事は大正10年（1921）度より着手して5年間で完成することとなった（大阪市役所港湾部編〔1918〕78-79頁）。しかし、その後、大正7年頃には、以下に示すように、計画を前倒しするような事態が生じる（大阪市役所港湾部編〔1918〕79頁）。

然るに歐洲戦乱の影響を受け、近時本市商工業の急激なる発達と最近臨港鉄道敷設の決定及尻無川改修工事の本港に及ぼす影響とに顧み、港湾設備の完成は一日も忽にすべからざるに至り、幸ひ市財政にも余裕を生ずる見込あるを以て、大正十年度を待たず此際残工事たる船渠の築造及一部の未成埋立工事を遂行し以て本邦有数の商港としての使命を全うせんとす。

ここでは、第一次世界大戦を契機に、大阪市の商工業が発展し財政にも余裕が生じるなどしたため、同10年度を待たずに築港工事を再開する機運が高まったとされているが、それには尻無川改修工事の影響があったことが分かる。すなわち同工事は、尻無川を、大阪築港を補完するものとして十分に整備した点において評価できるといえよう。

おわりに

本稿では、主に大正2年（1913）に決定された大阪府による河川改修事業のうち、とりわけ尻無川改修工事を取り上げ、大正期の大阪府の河川改修の目的やそれによる産業発展の促進について具体的に考察した。

この改修事業には、主に次の二つの目的があった。第一は利用頻度の低い尻無川において大阪築港入港船の貨物をより荷役できるようにすることで、第二

は安治川入津船を尻無川に誘導して安治川の混雑を解消するためであった。これらは内務省技師の市瀬恭次郎によって、同元年（1912）から行われた、大阪市内の河川整理に関する調査に基づくものであるため政府直轄事業とも整合的であり、限られた予算の中で、より高い効果が得られる方策を選択してなされたものであった。それはまた、従来の利用者の要求に応じた部分的且つ応急的な改修事業と異なり、大阪築港における貨物量の増大を見越して、大阪の物流全体の改善と商工業の発展を企図した体系的なものであった。すなわち、大阪府による河川改修の目的は、当該期以降、大阪港の発展に、より重点を置いたものに変容し、河川と近代的港湾の一体化による産業発展が促進されることになったといえよう。加えて、そのような方針は、第一次世界大戦後における河川沿岸への工場立地にも影響を与えたと考えられる。

参考文献

- 大霞会内務省史編集委員会編 [1971]『内務省史 第三巻』大霞会。
- 伊藤敏雄 [2005]「昭和初期大阪の都市計画と運河」帝塚山大学経済・経営学会編『帝塚山経済・経営論集』第 15 号。
- 建設省近畿地方建設局編 [1974]『淀川百年史』建設省近畿地方建設局。
- 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913a]、河川 (1-020)、「大阪市内河川整理案 (一) (工学博士市瀬恭次郎氏調査)」『大阪朝日新聞』大正 2 年 11 月 26 日。
- 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913b]、河川 (1-020)、「大阪市内河川整理案 (二) (工学博士市瀬恭次郎氏調査)」『大阪朝日新聞』大正 2 年 11 月 27 日。
- 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913c]、河川 (1-020)、「大阪市内河川整理案 (三) (工学博士市瀬恭次郎氏調査)」『大阪朝日新聞』大正 2 年 11 月 28 日。
- 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913d]、河川 (1-020)、「大阪市内河川整理案 (四) (工学博士市瀬恭次郎氏調査)」『大阪朝日新聞』大正 2 年 11 月 29 日。
- 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913e]、河川 (1-020)、「大阪市内河川整理案 (五) (工学博士市瀬恭次郎氏調査)」『大阪朝日新聞』大正 2 年 11 月 30 日。
- 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1913f]、河川 (1-020)、「大阪市内河川整理案 (六) (工学博士市瀬恭次郎氏調査)」『大阪朝日新聞』大正 2 年 12 月 2 日。
- 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1914a]、河川 (1-035)、「入津料と河川 (中) 安田府土木課長談」『大阪新報』大正 3 年 7 月 25 日。

神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫 [1914b]、河川 (1-035)、「入津料と河川（下の上）安田府土木課長談」『大阪新報』大正 3 年 7 月 26 日。

三木理史 [2010] 『都市交通の成立』日本経済評論社。

大阪府内務部編 [1933a] 『大阪府会史 第三編上巻』大阪府内務部。

大阪府内務部編 [1933b] 『大阪府会史 第三編下巻』大阪府内務部。

大阪市役所港湾部編 [1918] 『最近の大阪港』大阪市役所港湾部。

大阪市役所港湾課編 [1913] 『大阪港勢一斑 明治四十五年・大正元年』大阪市役所港湾課。

沢井実 [2013] 『近代大阪の産業発展 集積と多様性が育んだもの』有斐閣。