

近代伊丹における商業発展

赤坂義浩

1. はじめに

筆者は、近代日本の経済発展において、商業が果たした役割を明らかにする研究プロジェクトに参加する機会を得た¹⁾。この研究プロジェクトは現在も継続中であるが、そこで明らかになったことのひとつは、近代日本の都市化において、都市のインフラとしての都市商業の重要性であった。すなわち、衣食住の生産手段を持たない賃金労働者が、生鮮食料品をはじめとする生活必需物資を調達し、消費するために、都市商業が果たす役割が極めて大きいということである。

多くの人口を擁する都市において、日々必要とされる大量の食料品、衣料品といった生活必需物資は、中央卸売市場や小売市場を含めた都市商業、そこで活動する商人たちの存在がなければ、円滑に需要者のもとに届かず、生活が成り立たない²⁾。商業は、電気、ガス、上下水道と同じく、生活に不可欠なインフラといえよう。商業は、人の暮らしがあるところには必ず必要であり、存在するということである。

こうした視点から、筆者は、分担している兵庫県の近代商業発展過程について分析を進めている³⁾。前稿では、近代の尼崎市、西宮市、芦屋市の阪神間3都市における都市化と商業発展過程について分析した。本稿では、同じく阪神間の都市のひとつである伊丹市を取り上げ、商業の発展過程について見て行くことにする。伊丹市は近代以前から街道や水運などの交通の要衝にあって、商業の重要な拠点のひとつであった。以下、伊丹市の近代商業発展過程について検討する。

2. 伊丹市の商業発展

2-1. 近世伊丹郷町における商業展開

伊丹は、西国街道にあって、有岡城の城下町を中心に栄えた在郷町である。江戸時代には酒造業が発展し、小西新右衛門家（白雪）ほか有力酒造家が存在し、江戸積みで発展した⁴⁾。この酒造業の発展によって伊丹も発展し、構成町数も江戸時代初期の15ヶ町から享保

年間には27ヶ町にまで拡大し、発展した。この伊丹郷町には、酒造業関係者のみならず、伊丹郷町の住民および近郊農村の村民の生活必需物資を扱う商人も数多く存在し、活況を呈していたとい⁵⁾う。

【図表1】1694（元禄7）年柳沢吉保領伊丹郷町の商人数

	北少 路村	昆陽 口村	北中少 路村	外城村	高畑村	新野 田村	計
酒問屋	1			1			2
米屋				3			3
樽屋		2	1				3
綿売場		1			1		2
木綿売				2	1		3
紺屋				1			1
傘屋	4						4
ござ売り	1	1		2			4
檜木屋				1			1
檜物屋				1			1
畳屋		2					2
油売り				1			1
薬売り				1			1
小間物売り	6	2		1		5	14
たばこ売り				3	1		4
古手売り	1	2					3
塩売り	2	3	1				6
みそ売り		1					1
茶売り		1					1
計	15	15	2	17	3	5	57

(出典) 伊丹市立博物館『伊丹の商いとくらし』4頁表から作成、原典は『伊丹市史』第2巻。

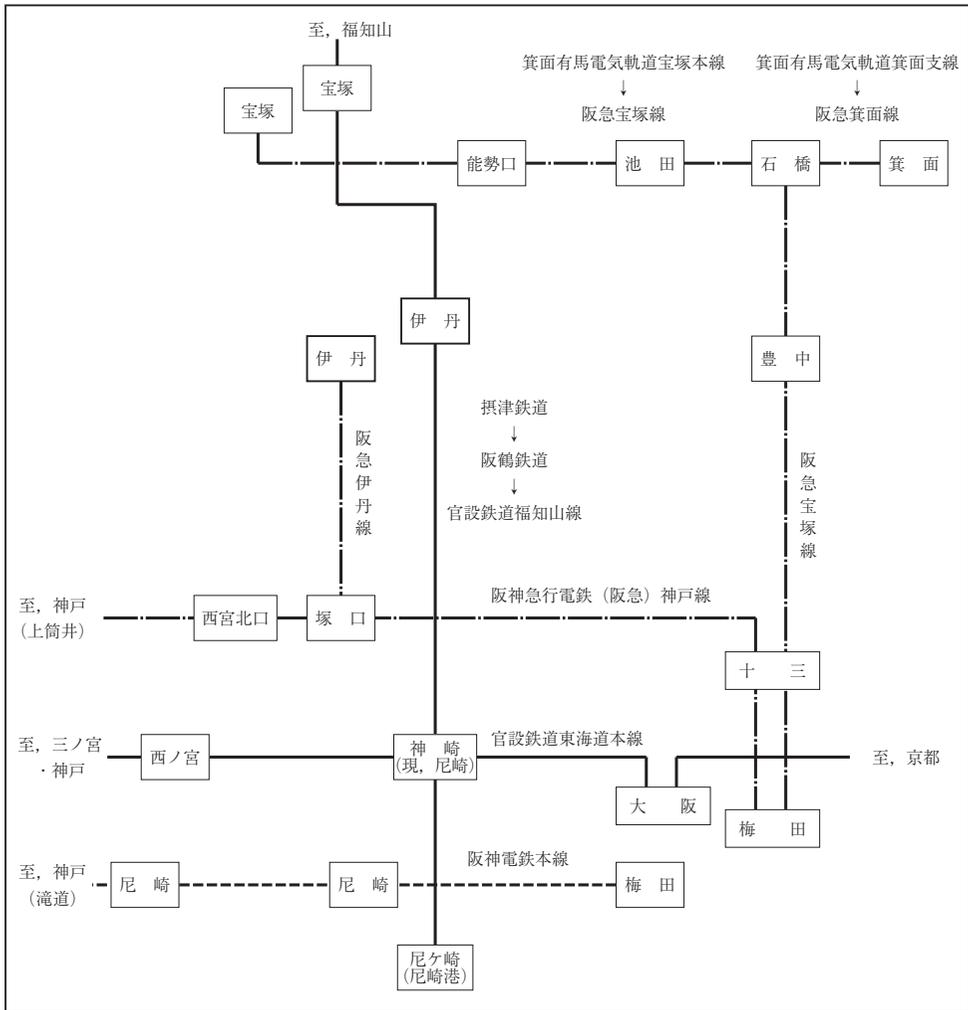
【図表1】は、伊丹郷町を構成する村のうち、1694（元禄7）年の柳沢吉保領8ヶ村の取扱品目別の商人数を表したものである。これによれば、伊丹酒造業の活況を反映して、酒造業関係の商人（米屋、樽屋）が見られるが、数としては、伊丹郷町住民や近郊農村の村民の生活用品を扱う商人が多いことがわかる。また、商人の分布が最も厚いのは有岡城南方の外城村、次いで北少路村、昆陽口村である。

外城村は、近代の堺住裁判所前商業地区に該当すると思われるが、この地域は伊丹南郊農村を販路とする職人的生産・販売業者が多く立地していたという。しかし、近代に入り、尼崎の町とその商業が発展するにつれて、この地域の商店の顧客が尼崎に奪われ、商業集積としては次第に衰退に向かったようである。⁶⁾

一方、北少路村は後の宮前商店街、昆陽口村は後の米屋町・昆陽口商業地区に相当し、前者は伊丹の中心商店街として近世、近代を通じて発展し、後者も伊丹西郊農村を販路とする商店街として栄えた。⁷⁾

2-2. 伊丹市域における鉄道整備

(地図1) 伊丹付近鉄道路線路図(1920年)



(出典) 鉄道省監督局『鉄道軌道線路図』(昭和10年, 復刻版アテネ書房), 『75年のあゆみ』(阪急電鉄, 1982年), 『阪神電気鉄道百年史』(同社, 2005年), 和久田康雄『私鉄史ハンドブック』(電気車研究会, 1993年)から作成。

(注) 主要駅のみ掲載。すべての駅を記載していない。

阪神間の交通近代化は、官設鉄道大阪－神戸間鉄道（後の東海道本線）の建設から始まった。政府は、1872（明治5）年10月、新橋－横浜間にわが国最初の鉄道を開業させた。それからわずか2年後の1874（明治7）年には、大阪－神戸間にも鉄道を開業させた。この阪神間鉄道は東に延伸され、1877（明治10）年には早くも京都までの区間が開業して、京阪神間が⁸⁾鐵路で結ばれた。

また、官設鉄道の開業後、民間企業で鉄道事業を興す動きが相次いだ。これは、1881（明治14）年6月設立の日本鉄道が経営的に成功を収めたことから、鉄道事業の有望性が⁹⁾広く知れ渡り、「鉄道熱」と呼ばれる鉄道企業設立ブームが生じたことによる。こうした動向の下で、官設鉄道の神戸と下関を結ぶ山陽鉄道が株式会社制度によって計画され、1886（明治19）年に発起された。

1905年には、日本の都市間高速電気鉄道（インターアーバン）の嚆矢として、阪神電気鉄道が大阪出入橋－神戸滝道間に開業した。非電化の幹線鉄道は高頻度・高速運転が困難であるため、都市輸送には不向きであった。そのため、大阪、神戸両財界から阪神間を高速・高頻度で結ぶ電気鉄道の計画が発起され、¹⁰⁾結実したのであった。

伊丹市域は、これらの幹線鉄道、阪神電気鉄道のいずれのルートからも外れたことから、町としての衰退が懸念された。そこで、山陽鉄道の発起人でもあった小西新右衛門らが中心となって、¹¹⁾1887（明治20）年4月、川辺馬車鉄道を設立した。

この鉄道は本社を伊丹におき、資本金10万円、株式総数2000株で設立された。【図表2】は、同社の株主と持株数を示したものである。小西家（小西新右衛門、小西壮二郎）が604株、鷺尾家（鷺尾久太郎、鷺尾松三郎）が558株を所有しており、両家で合計1162株、発行済株式総数のうちの58.1%を出資・所有していた。

この鉄道は、1891（明治24）年9月までに尼崎－長洲－伊丹間を開通させ、東海道線と伊丹を鉄道で接続した。川辺馬車鉄道はまもなく機械動力（蒸気）化の上、生瀬（西宮市）¹²⁾までの路線延伸を計画し、社名も摂津鉄道と改称して、増資に踏み切った。

【図表3】は、摂津鉄道の増資計画を示したものである。これによれば、川辺馬車鉄道時代より2800株、14万円を増資して、合計4800株、資本金24万円となり、増資分の33%余りを小西家、鷺尾家で引き受けていた。

1895（明治28）年には、大阪～舞鶴間を結ぶことを目指し、小西新右衛門、鷺尾松三郎、尼崎の梶源左衛門らと大阪財界が協力して阪鶴鉄道（現、JR西日本福知山線）が設立され、官設鉄道の区間を除いた尼崎～福知山間の路線敷設免許を得た。

阪鶴鉄道は、尼崎～池田間の路線建設にあたり、摂津鉄道を買収し、改軌して使用することを計画し、1897年2月買収完了、改軌工事を施工後、同年4月に仮営業を開始した。

【図表2】川辺馬車鉄道株主一覧

住 所	氏 名	持株数	住 所	氏 名	持株数
兵庫県 川辺郡伊丹町	小西 新右衛門	504	兵庫県 川辺郡伊丹町	市河 長風	10
兵庫県 武庫郡今津村	鷺尾 久太郎	408	兵庫県 川辺郡伊丹町	岩田 彦助	10
兵庫県 武庫郡今津村	鷺尾 松三郎	150	兵庫県 川辺郡尼崎町	大塚 茂十郎	10
兵庫県 川辺郡伊丹町	小西 壮二郎	100	兵庫県 川辺郡尼崎町	小阪 忠平	10
兵庫県 川辺郡尼崎町	梶 源左衛門	100	兵庫県 川辺郡尼崎町	田中 七平	10
大阪府 大阪市東区	鴻池 新十郎	50	兵庫県 川辺郡伊丹町	武内 和二郎	10
兵庫県 川辺郡川西村	岩田 祐吉	50	兵庫県 川辺郡尼崎町	高岡 利右衛門	7
大阪府 大阪市西区	松藤 和四郎	50	兵庫県 川辺郡尼崎町	津下 弘	6
兵庫県 川辺郡伊丹町	岡田 正造	40	兵庫県 川辺郡尼崎町	大塚 万次郎	6
兵庫県 川辺郡尼崎町	中塚 弥平	35	兵庫県 川辺郡尼崎町	川口 平三郎	6
兵庫県 川辺郡尼崎町	三浦 長平	35	兵庫県 川辺郡尼崎町	高岡 利平次	6
兵庫県 川辺郡尼崎町	伊達 尊親	30	兵庫県 川辺郡尼崎町	寺岡 五郎平	6
兵庫県 川辺郡伊丹町	岩田 種吉	30	兵庫県 川辺郡尼崎町	三浦 市三郎	6
大阪府 豊島郡池田町	岸上 善五郎	30	兵庫県 川辺郡尼崎町	加賀 悦藏	6
兵庫県 川辺郡尼崎町	梶 甕三郎	30	兵庫県 川辺郡伊丹町	青木 弥平衛	6
兵庫県 川辺郡尼崎町	梶 鶴之助	30	兵庫県 川辺郡尼崎町	旭組(名代：大塚茂十郎)	5
兵庫県 川辺郡尼崎町	橋本 吉右衛門	30	兵庫県 川辺郡伊丹町	上田 与兵衛	5
兵庫県 川辺郡伊丹町	池上 茂平衛	25	兵庫県 川辺郡伊丹町	小松 幸次郎	5
兵庫県 川辺郡稲野村	池田 弥市右衛門	25	大阪府 大阪市北区	酒井 市三郎	5
兵庫県 川辺郡尼崎町	飯井 佐吉	22	兵庫県 川辺郡尼崎町	高岡 嘉一郎	4
大阪府 大阪市東区	春元 重助	20	兵庫県 川辺郡伊丹町	武内 キク	3
大阪府 大阪市西区	高木 嘉兵衛	20	兵庫県 川辺郡伊丹町	武内 音次郎	2
大阪府 大阪市東区	黒川 幸七	15	兵庫県 川辺郡尼崎町	渋谷 佐平	1
兵庫県 川辺郡尼崎町	梶 鶴松	14	合 計		2000
兵庫県 川辺郡伊丹町	喜多 孫介	12			

(出典)『伊丹市史』第5巻史料編Ⅱ426-429頁から作成。

【図表3】摂津鉄道増資計画

住 所	氏 名	持株数
兵庫県 川辺郡伊丹町	小西 新右衛門	400
兵庫県 武庫郡今津村	鷺尾 久太郎	400
兵庫県 川辺郡尼崎町	伊達 尊親	20
兵庫県 川辺郡尼崎町	梶 源左衛門	70
兵庫県 川辺郡尼崎町	中塚 弥平	20
新規募集		1890
川辺馬車鉄道株式		2000

(出典)『伊丹市史』第5巻史料編Ⅱ426-429頁から作成。

福知山までの全線が開業したのは、1899年7月であった¹³⁾。後に同社は、1906・07の両年に実施された鉄道国有化により、政府に買収されて官設鉄道福知山線となった。

この阪鶴鉄道は、陰陽連絡鉄道のひとつとして計画され、建設された路線であった。この鉄道の輸送の主眼は、貨物輸送および遠距離旅客であったから、大阪への通勤輸送の便としては、利便性はあまり高いとはいえなかった。したがって、伊丹が大阪の近郊都市と

して発展する契機となったのは、やはり阪急伊丹線の開業であろう。

阪急電鉄の前身、箕面有馬電気軌道は、阪鶴鉄道国有化後、同社の発起人たちが中心になって設立された電気鉄道で、大阪梅田と箕面、宝塚、有馬を結ぶ計画であった。しかし、日露戦後不況下で株主募集・資金調達に行き詰まり、着工できずにいたところ、阪鶴鉄道の会社精算業務のために入社していた小林一三が沿線の直営住宅地開発を兼営して開発利益を得るなどのアイデアを持って発起人と交渉し、彼を専務取締役として全権を委任することについての同意を取り付けた。

小林は、北浜銀行の岩下清周や三井物産の支援を受けつつ資金調達に成功し、1910(明治43)年3月に梅田―宝塚、石橋―箕面間の鉄道開業に漕ぎ着けた。小林は沿線の宅地開発・分譲事業や遊園地などのレジャー事業、宝塚歌劇などの文化事業など、各種の事業に進出して経営多角化を進め、さらに大阪―神戸間の都市間輸送に参入をはかった¹⁴⁾。

箕面有馬電気軌道は、1912(大正元)年に十三線を計画した。これは、西宮線(現、今津線)門戸駅(現、門戸厄神)から東へ分岐し、伊丹を経由して十三に至る路線で、工業化の波が及んでいた神崎川沿岸地域と伊丹、西宮を結ぶべく計画されたものであった。これが実現すれば、伊丹と大阪が利便性の高い高速電気鉄道で結ばれることになり、町の飛躍的發展が期待されたのである¹⁵⁾。

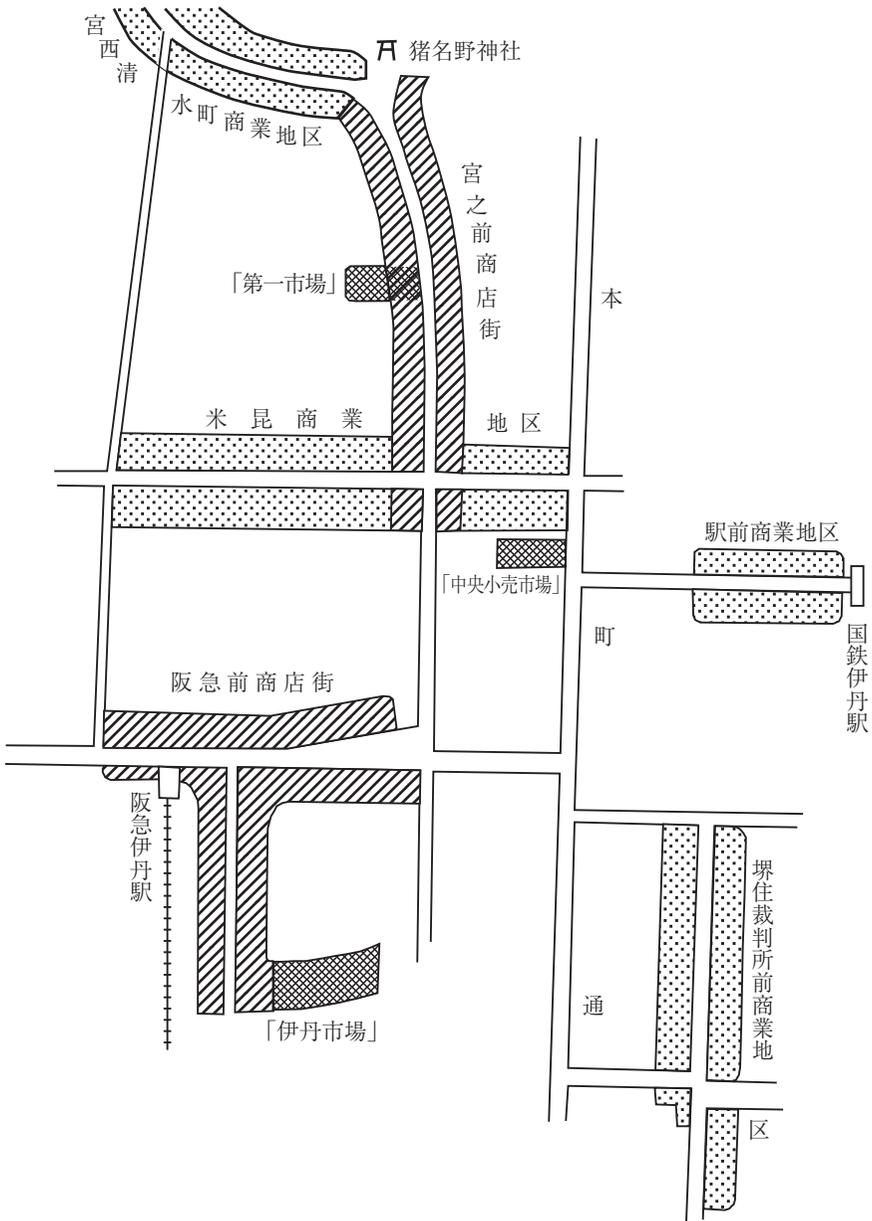
しかし、この十三線は数度の計画変更の末、箕面有馬電気軌道が買収した灘循環電気鉄道(西宮―神戸)の計画路線に接続して阪神直通線(現、阪急神戸線)とするように変更され、ルートも伊丹を外れて、南方の塚口を経由することになったため、伊丹町民は失望した。そこで伊丹町は、国に強く働きかけを行い、阪神直通線建設反対運動を展開した。

こうした伊丹町の動きをうけ、箕面有馬電気軌道は、塚口―伊丹間の伊丹支線を建設することを決め、1917(大正6)年8月に鉄道省に特許出願した。同省は12月16日付けでこの計画を認可した。これに基づき、箕面有馬電気軌道は社名を阪神急行電鉄と改め、1920(大正9)年7月に神戸線(梅田―神戸上筒井間 30.3 km)と伊丹線(塚口―伊丹間 2.9 km)を開業した¹⁶⁾。ここに至って、ようやく伊丹と大阪、神戸の間が高速電気鉄道で結ばれることとなったのである。

2-3. 近代伊丹の小売商業

(地図2)は、伊丹市内の商店街の位置を示すものである。これによると、伊丹市には、宮西・清水町商業地区、宮前商店街、昆陽口・米屋町商業地区、(官設鉄道～国鉄伊丹駅)駅前商業地区、堺住裁判所前商業地区、阪急前商店街の計6ヶ所の主要商店街が分布していたことがわかる。

(地図2) 伊丹の商店街、商業地区



(出典) 平井泰太郎, 米花稔, 荒川祐吉著『伊丹の工業と商業』
(神戸大学経営研究会, 1953年) 第3章第6図

【図表4】伊丹市内主要商店街構成店舗の開業時期

	阪急前	宮ノ前	米屋町・ 昆陽口	国鉄伊丹 駅前	清水町	堺住	計
明治以前	0	2	0	1	1	2	6
日清戦争前	1	4	3	1	0	5	14
日露戦争前	0	3	1	1	0	1	6
明治末年まで	1	5	2	3	1	3	15
大正7年まで	0	4	5	1	4	2	16
大正末まで	4	10	6	4	3	1	28
昭和12年まで	17	17	5	1	15	2	57
昭和12～昭和20年8月	11	7	3	4	6	1	32
戦後	69	34	28	11	29	7	178
不明	2	6	3	1	1	7	20
総計	105	92	56	28	60	31	372

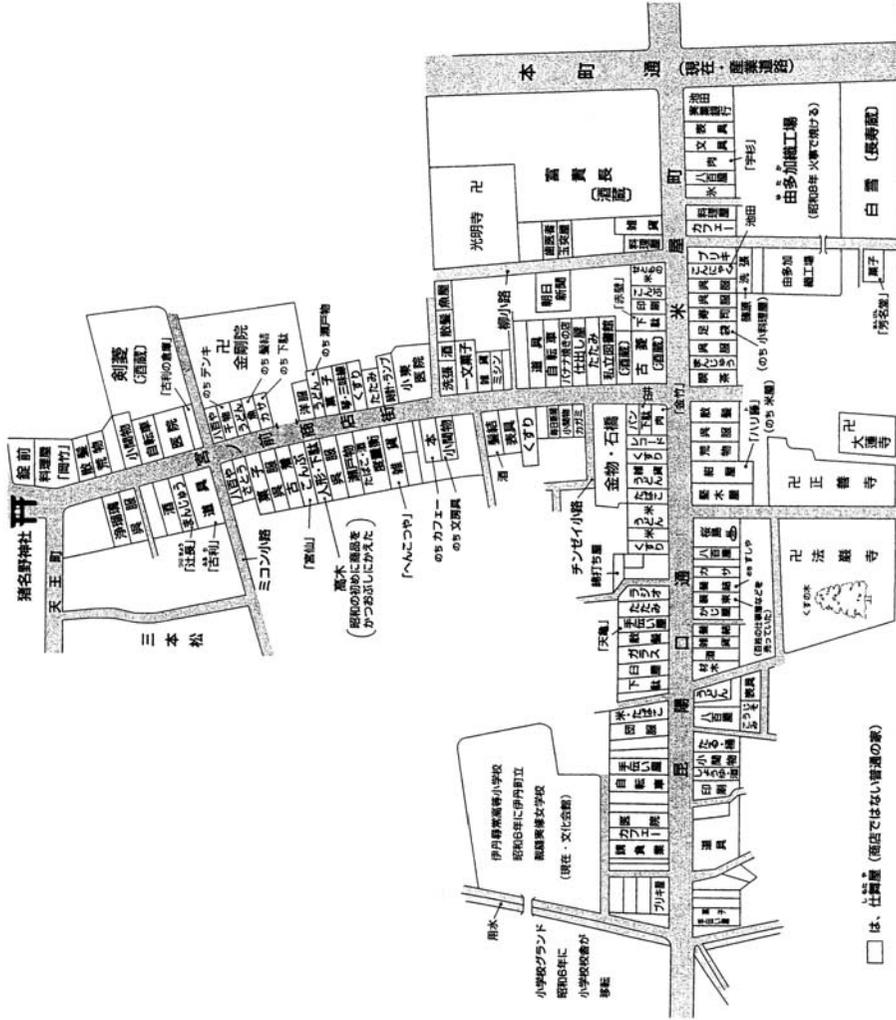
(出典) 平井泰太郎・米花稔・荒川祐吉『伊丹の工業と商業』(神戸大学経営研究会, 1953年) 91頁第20表。

【図表4】は、その伊丹市内主要6商店街の店舗開業時期に関する調査結果である。この調査は戦後の1950(昭和25)年9月に実施されたものである。これによれば、明治以前の近世創業の老舗が市内に6軒あった。宮前商店街は、江戸時代から続く伊丹の中心商店街であるが、1950年時点でそうした老舗は2軒しか残っていない。宮前商店街では借家の商店が多く、店舗移転や商売替えが比較的多かった。そうしたことも店舗の入れ替わりを増大させる要因と考えられる。また、戦時統制経済の影響もあってか、どの商店街も店舗の多くが戦後の開店であることがわかる。

戦後に次いで多いのは、大正末～昭和12年までの間に創業した店舗が多かった。この時期は、1920～30年代の都市化が進展した時期に相当し、伊丹でも町の人口増大とそれに伴う商業の発展が著しかったことが読み取れる。

(地図3)は、その大正～昭和初期の宮前、昆陽口、米屋町各商店街の店舗分布図である。この分布図を表にしたものが【図表5】である。これらを見ると、戦後の商業調査とは違った面が見えてくる。宮前商店街には最も多くの店舗が立地しているが、取扱品目で最も多いのは、飲食料品店であった。戦後の調査では、宮前は衣料品中心の店舗構成、阪急前商店街が食料品店中心の商店街であった。戦前期については、確かに軒数としては呉服店などの衣料品店の数は他の商店街より多かったといえるが、飲食料品関係店舗と衣料品関係店舗の構成比率には、商店街間で大きな差が見られなかった。すなわち、伊丹町内の商店街はいずれも、都市商業として日用品、生活必需品を住民に提供するということが

(地図3) 大正～昭和初期 宮前商店街，米昆商業地区店舗地図



(出典) 伊丹市立博物館『伊丹の商いとくらし』（2006年）7頁

【図表5】戦前期宮ノ前，昆陽口，米屋町商店街店舗構成

	宮ノ前	米屋町	昆陽口
青果店	2	2	2
魚・水産品店	4	1	0
菓子・パン・砂糖店	8	1	1
米穀店	0	1	3
肉店	1	1	0
酒店・酒蔵	6	0	2
飲食料品計	21	6	8
構成比率(%)	33.3	30.0	17.0
呉服・小間物・足袋店	7	3	0
かさ，下駄，靴店	3	1	2
荒物・雑貨・金物店	5	1	3
衣料品・雑貨店計	15	5	5
構成比率(%)	23.8	25.0	10.6
薬店	2	0	2
書籍・本・新聞・レコード店	3	0	0
ふすま，表具，畳店	2	1	2
機械類（時計，自転車，ミシン等）	5	0	2
飲食店	5	4	2
その他	9	4	24
たばこ店	1	0	2
総計	63	20	47
構成比率(%)	100.0	100.0	100.0

(出典) 伊丹市立博物館『伊丹の商いとくらし』(2006年)7頁宮ノ前商店街地図から作成。

(注) 合計数が記載店舗数と合致しないのは，1軒の商店が複数品目を取り扱っている場合に，それぞれ別カウントとしたためである。

主要な役割であった。

伊丹市内主要6商店街の戦前の動向としては，この宮前商店街と，それに隣接する宮西・清水町商店街，米屋町・昆陽口商店街が伊丹の中心商店街として栄えた。また，1920（大正9）年の阪急伊丹線開業後は，阪急伊丹駅前に阪急前商店街が次第に形成されるようになり，戦後にかけて商店街として成長した¹⁹⁾。

一方，堺住商店街については，先述の通り，伊丹南郊地域の住民の最寄商店街であったが，尼崎の商店街の発展にともなって，顧客が尼崎に転移し，店舗数が減少した。また同様に，（官設鉄道伊丹駅）駅前商店街については，阪鶴鉄道～官設鉄道福知山線伊丹駅の旅客利用者数の減少にともない，商店街として成長することなく衰退したという。伊丹駅は，川辺馬車鉄道～摂津鉄道時代には，同鉄道が尼崎と伊丹との地域旅客輸送に利用され

ており、伊丹駅の利用動向も旅客輸送が主であったことから、同駅の旅客によく利用されていた。それが、摂津鉄道が阪鶴鉄道に買収されてからは、幹線鉄道の駅に変わり、1906・07年の鉄道国有化により同線が官設鉄道福知山線になってからはさらにそうした傾向が強まり、伊丹駅の旅客利用者数が減少して、貨物集散駅としての性格を強めたという。そのため、国鉄伊丹駅前²⁰⁾は商業地として衰退したと指摘されている。

【図表 6】川辺馬車鉄道伊丹駅の利用動向

年	月	旅客運輸			貨物運輸			合計	
		旅客数 (人)	運賃収入 (円)	比率 (%)	駄数 (駄)	運賃収入 (円)	比率 (%)	運賃収入計 (円)	比率 (%)
1891年	11月	7,543	315,580	97.5	267,080	7,992	2.5	323,572	100.0
	12月	4,858	208,543	75.9	2,219,960	66,251	24.1	274,794	100.0
1892年	1月	4,278	163,763	77.7	1,586,150	47,066	22.3	210,829	100.0
	2月	5,103	213,713	88.4	940,100	28,159	11.6	241,872	100.0
	3月	5,065	208,147	97.3	195,900	5,714	2.7	213,861	100.0
	4月	8,563	355,780	99.4	69,050	2,047	0.6	357,827	100.0
	5月	7,543	315,580	98.7	144,600	4,289	1.3	319,869	100.0
	6月	4,858	208,543	99.0	70,600	2,068	1.0	210,611	100.0
合計		47,811	1,989,649	92.4	5,493,440	163,586	7.6	2,153,235	100.0

(出典)『伊丹市史』第5巻史料編Ⅱ422-424頁「川辺馬車鉄道乗客貨物運賃収入表」から作成。

【図表 6】は、川辺馬車鉄道伊丹駅の1891（明治24）年11月から翌年6月にかけての月別利用動向を示したものである。これによれば、伊丹駅の運輸収入に占める旅客運輸収入の比率は、明らかに旅客が主となっていることがわかる。これにより、伊丹駅に出入りする旅客の流れができ、駅前に商店が立地するようになったと思われる。

【図表 7】は、鉄道国有化により阪鶴鉄道が官設鉄道福知山線になった後の、同線伊丹駅の利用動向を見たものである。これによれば、1927（昭和2）～1929（昭和4）年の伊丹駅の営業収入に占める旅客運賃収入と貨物収入の比率は、旅客が50%を割っており、確かに伊丹駅は貨物営業が主であったことがわかる。1929（昭和4）年以降は昭和恐慌の影響で、貨物の荷動きが大幅に減少して、貨物運賃収入の比率が旅客運賃収入をわずかに下回るが、確かに伊丹駅は貨物輸送が主眼の駅と言えよう。

ただ、時期がやや下がるとはいえ、旅客利用者数自体は、摂津鉄道時代よりも増大したものである。【図表 7】の伊丹駅各等（1等～3等）旅客利用者合計数のうち、例えば、1927年の上り、下りの伊丹駅発、伊丹駅着の旅客数を合計し、1ヶ月あたりに換算す

【図表7】官設鉄道福知山線伊丹駅の利用動向

年	旅客利用				各等運賃収入				貨物利用				総計	
	下り各等計		上り各等計		合計(A)		下り各報計		上り各報計		貨物収入合計(B)		(A)+(B)	
	発	着	発	着	(円)	比率 (%)	発	着	発	着	(円)	比率 (%)	(円)	比率 (%)
	(人)	(人)	(人)	(人)			(トン)	(トン)	(トン)	(トン)				
1927年	161,918	280,092	287,098	162,089	55,966	41.7	982	34,247	48,094	5,367	78,394	58.3	134,360	100.0
1928年	175,411	293,564	298,714	173,161	66,027	45.4	1,005	34,313	42,780	5,028	79,399	54.6	145,426	100.0
1929年	184,874	276,540	280,674	180,650	58,835	47.7	796	30,298	20,886	4,676	64,633	52.3	123,468	100.0
1930年	180,419	276,435	278,508	174,055	63,564	56.4	523	27,232	10,769	3,648	49,110	43.6	112,674	100.0
1931年	173,355	278,888	279,304	167,754	55,708	57.2	422	30,450	6,749	2,930	41,628	42.8	97,336	100.0
1932年	180,827	275,270	271,719	175,094	58,648	54.4	697	7,842	29,412	2,885	49,095	45.6	107,743	100.0
1933年	184,801	267,259	262,655	179,946	63,360	56.7	445	7,425	30,810	2,735	48,454	43.3	111,814	100.0
1934年	183,181	277,863	268,309	177,811	67,937	51.5	443	11,928	27,167	3,009	63,985	48.5	131,922	100.0
1935年	202,926	266,367	276,935	199,102	70,076	51.7	681	29,573	9,184	3,058	65,573	48.3	135,649	100.0
1936年	187,142	278,289	284,177	182,589	75,195	50.4	811	28,894	9,528	3,512	73,940	49.6	149,135	100.0

(出典) 鉄道省『鉄道等計資料』(各年度) から作成。

れば、7万4266人/月となる。これを先の川辺馬車鉄道時代の1ヶ月あたり利用者数と比較すると、採録データで利用者数が最多であった1892年4月で8563人であったから、その35年後、官設鉄道伊丹駅になってからは、利用者数が8.6倍になったことがわかる。

川辺馬車鉄道にせよ、同鉄道を機械動力化した摂津鉄道にせよ、それらは軽便鉄道であったから、輸送力が小さかった。それが阪鶴鉄道によって買収され、改軌されて幹線鉄道化したということは、輸送力が飛躍的に向上したのであるから、そのことが伊丹駅の旅客利用者数の減少をもたらしたとは考えにくい。

伊丹駅の性格の変化が小売商店の経営や立地条件に影響を及ぼしたとすれば、むしろ定期券旅客数の動向ではなかろうか。すなわち、いずれの商店街も最寄品、生活必需物資を扱う商店が主であったから、国鉄伊丹駅前の商店の顧客も、伊丹町の住民で、毎日通勤で鉄道を利用する旅客であったと思われる。そうだとすれば、伊丹駅の定期券旅客数がどのように推移したのかが、駅前の小売商業の経営を左右すると思われる。

そこで、伊丹駅の定期券旅客数の推移を確認してみよう。川辺馬車鉄道、摂津鉄道の定期券旅客数のデータは得られなかったが、官設鉄道福知山線になってからの旅客運賃収入の内容が判明するので、【図表8】に示しておく。これによれば、伊丹駅の旅客輸送動向は、定期外利用者が主であり、通勤や通学のため毎日鉄道を利用する定期券客は少なかったことがわかる。これらの動向は、福知山線が非電化の幹線鉄道であり、都市輸送には不向きであったことを考えれば、首肯できる結果であろう。蒸気鉄道は加速度、減速度が小

【図表8】官設鉄道福知山線伊丹駅における定期旅客数の推移

年	定期旅客数		旅客運賃収入		
	下り		定期 (円)	定期外 (円)	計 (円)
	発 (人)	着 (人)			
1928年	98,730	207,840	12,768	47,783	60,551
1929年	108,600	197,580	13,334	45,501	58,835
1930年	109,260	198,810	14,344	44,077	58,421
1931年	102,840	204,690	14,078	41,630	55,708
1932年	108,030	202,800	13,275	45,373	58,648
1933年	118,800	196,710	13,614	49,746	63,360
1934年	115,020	215,130	16,873	51,064	67,937
1935年	133,770	214,890	17,336	52,740	70,076
1936年	124,200	222,030	17,292	57,903	75,195

(出典) 鉄道省『鉄道等計資料』(各年度)から作成。

さく、高速・高頻度運転には不向きである。したがって、非電化の幹線鉄道は、大阪の都市圏輸送としては機能しておらず、長距離の旅客、貨物を輸送することが主目的であった。

摂津鉄道は非電化路線であったものの、地域輸送手段としての役割を果たしていた。長距離列車は運転されておらず、専ら尼崎－伊丹間の旅客、貨物輸送に従事していた。そうした時代の伊丹駅は、伊丹町民が通勤や用務で毎日、あるいはかなり頻繁に伊丹駅を利用したと考えられ、そうした状況であれば、伊丹駅前に伊丹町民の生活必需物資を扱う商店を開設すれば、かなりの利用があったと思われる。

しかし、摂津鉄道が幹線鉄道としての福知山線となり、列車の運転形態も、貨物列車の運転本数が増え、旅客列車は長距離列車が1時間に1～2本程度運転されるような状況であれば、通勤旅客、定期券旅客数は少なくなったと考えられる。伊丹駅の利用動向がそのように変化したのであれば、駅前に伊丹町民向けの小売商店を開設しても、毎日駅を利用する定期客の流れが細くなり、経営が厳しくなったのではないか。それが、国鉄伊丹駅前²¹⁾が商店街として衰退した理由ではないだろうか。

1920年に阪急伊丹線が開業すると、様相は大きく変わったといえよう。阪急伊丹線は電化路線の都市鉄道として建設された。このため、阪急伊丹駅の利用者、特に定期券利用者は、官設鉄道伊丹駅よりも多くなり、そのため、通勤旅客の流れは阪急伊丹駅を出入りする流れに変わり、その結果、阪急駅前に商店街が形成され、発展したと言える。

【図表9】は国勢調査による大正、昭和期における伊丹町の人口の推移を示したものである。これによれば、第1回国勢調査実施年であり、かつ阪急神戸線・伊丹線の開業年である1920年以降の伊丹町の現住人口は、やはり急速に増大したことがわかる。都市鉄道としての阪急伊丹線が建設されたことにより、伊丹町は大阪の郊外都市としての性格を強めた。これにともなって、阪急前商店街が大きく発展することになった。

以上で見たように、近代伊丹の商店街としては、宮前とその隣接商店街と阪急前商店街

【図表9】伊丹町（市）における人口の推移

年次	人口総数
1920年	9,537
1925年	11,217
1930年	13,833
1935年	19,093
1940年	33,579
1945年	39,786

(出典)『伊丹市史』第3巻742頁第176表。

の新旧2ヶ所の商店街が中心商店街として大きく発展して行ったといえよう。さらに、これらの商店街には、私設小売市場が隣接して開設されていた。

大正期以降に都市部に数多く設置された公設・私設小売市場は、日用品流通機構に大きな変革をもたらしたと言われる。従来の小売商店は、御用聞き、掛販売が一般的であった。それは、販売代金が焦げ付き、貸倒れとなるリスクがある反面、顧客の囲い込みが容易なため、このような旧来の販売方法は、長く残存した。そして、このような販売方法は、貸倒リスクを価格に反映させるため、その分価格が割高になった²²⁾。

都市の日用品小売業におけるこうした販売方法は、1910年代の第1次大戦ブーム期における物価騰貴に伴い社会問題化する。すなわち、衣食住の生活必需物資の価格高騰は、都市における賃金労働者の生活を大きく圧迫し、その生活を困窮させたためである。こうした動向の下で、1918年に米騒動が発生した。

そこで、生活必需品、日用品の流通機構を全面的に革新する必要が生じ、そこから、各都市で公設中央卸売市場、公設小売市場が設立されるに至った²³⁾。とりわけ、公設小売市場は、入居する商人にとっては、家賃が低廉な分、価格を引き下げることが可能になる上、現金正札販売・持ち帰り（キャッシュ&キャリア）販売方式により、貸倒引当が必要なくなるため、この分も価格を引き下げることが可能となる。そして、このような近代的な販売方法を学んだ商人たちによって、私設小売市場が各都市に開設されて行った。それらによって、生活必需品、日用品の価格引き下げが可能となったのである²⁴⁾。

私設小売市場については、廣田誠がその開設者や経営の内容について分析を進めている。それによれば、大阪市のケースでは、私設小売市場の多くは地主が所有地に小売市場を開設し、そして自らが管理者となるケースが多かった。この私設小売市場も、家賃が低廉で集客力が高い施設であることから、資力が乏しい小商人でも、常設店舗持ち商人になることができた。しかも、私設小売市場として成功したところは、多くが管理人もしくは商店会主などのリーダーの存在が不可欠であったという²⁵⁾。

伊丹の場合は、戦前に開設されていたのは、宮前商店街における「宮前市場（第一市場）」と阪急前商店街における「伊丹市場」の2ヶ所であった²⁶⁾。宮前市場は、1931（昭和6）年開設の伊丹町初の私設小売市場で、宮前商店街中央西側に開設され、「第一市場」とも呼称された。店舗構成は、食料品、日用雑貨が中心であった。戦時中に空襲対策としての強制疎開によって解体されたが、戦後、引揚者の店舗兼住宅が仮設されたことから再び食料品、日用雑貨店が集まり、営業が再開された²⁷⁾。阪急伊丹駅前の阪急前商店街にあった伊丹市場も同様に、食料品、日用品小売市場として開設されたが²⁸⁾、詳細は史的制約から不明である。

廣田の研究によれば、大阪市における私設小売市場は、付近の住宅地、商店街の発展を促進し、地価を上昇させる外部効果があったことが明らかにされている²⁹⁾。伊丹の場合も、これらの私設小売市場は、いずれも既設商店街に隣接した場所に立地しており、これらがそれぞれ隣接商店街の発展を促進する効果があった。

元来、阪急前、宮前商店街が発展した理由は、歩行者交通量が多いことが主な理由として挙げられていた。すなわち、阪急前は、伊丹と阪神両都市との間を阪急電車を利用して往来する通勤通学・用務客の流れがあること、宮前商店街も、近世以来の市内の中心街路で歩行者が極めて多かつた³⁰⁾。そうした商店街としての発展要因に加え、両商店街に隣接して私設小売市場が開設されたことは、それが商店街の集客力を高めた。そして、私設小売市場が高い集客力で繁栄し、経営的に成功したことが、また両商店街の発展を促した。すなわち、商店街と私設小売市場が相互に発展を促進しあつたのである。

2-4. 近代伊丹の卸売商業

伊丹は、水運、陸運上の交通の要衝にある城下町であることから、近世以来、物資集散の拠点の役割を果たしていた。それを象徴するのが、伊丹青物市場である。

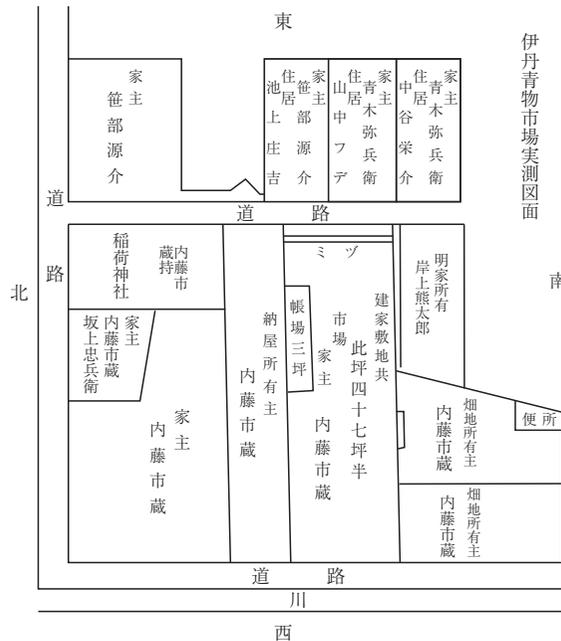
伊丹青物市場は、開設がいつかは不明であるが、史料としてもっとも古いものは1889(明治22)年1月25日のものであることから、少なくとも明治20年代には開設されていたようである³²⁾。『伊丹市史』によれば、明治22年の伊丹町の人口は7153人で、都市の規模としては、やや小さい。また、前掲【図表7】によれば、第1回国勢調査実施年であり阪急伊丹線が開業した1920(大正9)年においても伊丹町の人口は9000人余りで、明治～大正初期にかけての伊丹は、人口増加のペースが鈍かつた。

それにもかかわらず、明治期の伊丹に青果物の卸売市場が設置されたのは、伊丹町民の生活必需物資供給のみならず、伊丹町近隣農村に対する物資集散地の役割を伊丹の商業が果たしていたこと³³⁾の証左であると指摘されている。

『伊丹市史』第5巻史料編Ⅱには、伊丹青物市場の実測図面が掲載されている(地図4)。同図と後に触れる「伊丹青物市場規程」によれば、伊丹青物市場は、私設卸売市場で、場主(経営者)は伊丹町の今北卯介、大鹿村の池田新助の2名、家主は伊丹の内藤市蔵であつた。図面によれば、内藤には「畑地所有主」「市場家主」「納屋所有主」などの表記があり、内藤市蔵がこの市場の立地場所の地主であることがわかる。したがって、内藤がこの市場の設置者であつたのではないかと思われる。

場所は猪名野神社南西の、戦後の伊丹市桜崎19番地にあり、現在の伊丹市宮ノ前3丁目から清水2丁目にかけての地区に相当すると思われる。すなわち、伊丹の中心商店街であ

(地図4) 伊丹青物市場実測図面



(出典)『伊丹市史』第5巻史料編Ⅱ(1970年), 508頁

る宮前商店街の近隣にあったことがわかる。建物は二階建て47坪半であった。経営者の今北卯介は不動産を所有しておらず、かつ、市場の経営以外に経営する店舗もなく、市場の取扱商品がない時は、伊丹町の親戚が経営する小売店で手伝いをしていたという。このことから、経営者は商人としては小資本であったことがうかがえよう³⁴⁾。

また、『伊丹市史』には、1889(明治22)年3月11日付伊丹町長徳永治兵衛作成、川辺郡長佐藤正克宛の調査書に、この市場の取引範囲が記されている。それによれば、「商品集地」(食料品仕入範囲)は、伊丹町北郊農村(現在は伊丹市域)の大鹿、北、北河原の各村のほか、そのさらに北方の久代新田・久代・加茂・小戸・小花・寺畑といった現在の川西市域の各村、切畑・玉瀬・境野・大原野といった現在の宝塚市域にある各村が、青果物を伊丹青物市場に送荷していた。他方、「商品散地」(食料品販売先地域)についても記載があり、御願塚・南野・野間・昆陽・山田・寺本の、伊丹西郊農村(これらの地域も、現在は伊丹市域)のほか、猪名寺・南清水・上食満・中食満・下食満・瓦宮・田能・小中島・神崎・塚口・森・上阪部・下阪部・久々知・潮江・浜・次屋・西川・長洲・大物各村、および尼崎町といった、現在の尼崎市域にある伊丹南郊各町村が販売先地域となっており、

- 第三項 当市場ハ毎日開市スル定市場トス。
- 第四項 当市場ニ於テ売買スル物品ハ・柿・桃・西瓜・真瓜・梨子・栗・松茸・木瓜・茄子・芋類等数種ナリ。
- 第五項 青物売買法ハ凡テ競売トス。
- 第六項 当市場ハ何人ヲ問ハス物品持参シ、又ハ送状ヲ添附シ来ル物品ヲ預リ、各地ノ青物仲買、并ニ小売商人ヘ競売、即チ高価ノ者江売渡ヲ以テ法トス。
- 第七項 開始ハ毎日午前第九時ヨリ始メ、午後壱時ニ閉市ス。
- 第八項 市場營業人ハ開市ノ前ニ当日荷主ノ出品ヲ詳カニ点検シ、腐敗又ハ有害物ト思料スルトキハ直ニ荷主ヘ還附スルモノトス。
- 第九項 売買・物品受渡順序ノ如キハ、代金取引済ノ上、荷主ト買受人立合之上、スルモノトス。然レ共、代金不払ノ者ハ物品引渡ス事ヲ得ス。
- 第十項 市場口銭ハ売揚金高十分ノ一ト定ム。
- 第十一項 売揚金荷主ヘ引渡シノ手順ハ、計算ヲ遂ケ、買受人ヨリ即金受取、荷主ヘ代金支払フモノトス。然レ共、第十項ノ規程スル市場口銭ヲ引去リ、其残金ノ金ヲ荷主ヘ相渡スベシ。
- 第十二項 第九項ノ末尾ニ掲載スル如ク、買受人ニ於テ代金不払、又ハ不足スルトキハ、差押ヘタル物品ハ、其ノ買受人ヨリ其場ニ於テ再ヒ競売ヲナサシメ、代金ヲ以テ払ハシム。若シ再市前売代価不足スルトキハ、其ノ不足ニ係ル損害ハ之レヲ償ベシ。
- 第十三項 閉市ニ至レハ、直チニ掃除ニ取係リ、清潔ニ注意スベシ。
- 第十四項 税金又ハ諸般ノ入費ハ、場主代表者ニ於テ之レヲ負担ス。其他ノ純益ハ市場主ヘ配当ス。
- 第十五項 当市場ニ会集スル者ハ、御規則ヲ遵守スベキハ勿論、此規程ニ基キ誠実ヲ旨トスベシ。若シ之ヲ違反シ、其他當場ノ業務ニ妨害ノ所為見認ムルモノ有ルトキハ入場ヲ謝絶スル事有ル可シ。
- 第十六項 場主ハ市場ニ係ル諸般ノ事務ヲ整理ス。
- 第十七項 場主ハ場中ニ紛議等有ルトキハ、仲裁和解ニ専ラ業務ノ円滑ヲ図ルベシ。

右之通確守候事

明治廿二年四月廿六日

川辺郡伊丹青物市場々主

今北卯介 印

池田新助 印

〔(出典)『伊丹市史』第5巻史料編Ⅱ (1970年), 508-509頁〕

これによれば、市場の営業は毎日9時から13時の間開催されており(第7項)、人口7000人台の町の市場の割には流通量がかなり多かったことがうかがえる。これは、伊丹町の住民の需要のみならず、この市場の取引圏がかなり広範であり、伊丹南郊の各村、及び尼崎町の人口分の需要も含めた流通であったことから、取引量が多かったのではなかろうか。

また、第6項によれば、荷主=売手は誰でも参加可能となっており、多くが伊丹近郊の農家であったと思われる。また、買手は青果仲買、小売商(青果商)であった。そして、取引はすべて現金決済が原則となっている(第11項)。これらのことから、小売商は現金販売を行っていたものと思われ、旧来の小売商が行っていたような掛売販売よりも販売コストが低く、価格が低廉になったものと思われる。

小売商が消費者に掛売を行っている状況で、仕入れのみ毎日現金仕入れということになれば、小売商の運転資金が相当額必要になる上にリスクも大きくなる。その場合、小資本の小売店は販売コストが上がって経営が苦しくなることが予想されるから、そのような場合は、卸売商、問屋との間で信用取引が必要になる。しかし、荷主が農家であれば、そのような信用供与は困難であると考えられるから、この青果市場での取引は生産農家と仲買商・小売商の取引が主と考えられる。その場合は、小売商は現金販売を行っていたと思われ、豊中で見られたような郊外都市における物価高の問題は伊丹では少なかったと考えられる。³⁵⁾

ただし、買受人が問屋、卸売商、仲買商の場合は、掛売買が行われていた可能性も排除できないが、その場合、貸倒リスクや取引コストの分だけ価格が上昇することになる。しかし、伊丹の場合は、先述の通り、各商店街にすでに私設小売市場が開設されており、営業的に成功していた。このとき、既存の商店街の小売商だけが掛売を続けていれば、商店街の小売商の販売価格が小売市場より高くなり、小売市場に客を奪われ、経営が成り立たなくなっていたと考えられるが、伊丹町内の宮前、阪急前といった主要商店街では、いずれも高い集客力を誇り、小売市場ともども繁栄していた。これらのことから、伊丹町ではすでに小売商における現金販売・持ち帰り方式(キャッシュアンドキャリー方式)が既に一般化していたのではなかろうか。その場合は、問屋、卸売商が小売商に信用供与する必要性が小さくなり、仕入れ段階での現金取引が可能になったと考えられる。

3. 結 語

以上、近代伊丹における商業発展過程を概観してきた。ここで明らかになったことは、以下の諸点である。

まず第1に、伊丹は近世から街道・水運の交通上の要衝にある城下町で、商業も発展していた。街道上の猪名野神社前に商店が集まり、それらが近代になって宮前商店街となつて、伊丹の中心商店街として発展した。ここには、伊丹町周辺の農村からも買物客が集まり、商圈が広がった。

第2に、近代に入り鉄道が整備されるようになったが、伊丹は官設鉄道東海道線、阪神電気鉄道のいずれのルートからも外れた。そこで、小西新右衛門らが中心となつて、川辺馬車鉄道、さらにそれを蒸気動力化した摂津鉄道が建設され、伊丹と官設鉄道尼崎駅とを結んだ。そこで、同鉄道伊丹駅の定期券利用者が増えるにつれて、伊丹駅前に商店街が形成されかかった。しかし、摂津鉄道が阪鶴鉄道に買収され、伊丹駅が幹線鉄道の駅に変わるにつれて、駅の定期券利用客数が減少し、伊丹駅前の商店街は衰退に向かった。

第3に、1920年に箕有電軌・阪急伊丹線が建設されると、伊丹町は大阪の郊外都市としての性格を持つに至った。これに伴い、阪急伊丹駅に出入りする利用者の流れが形成され、駅前に阪急前商店街という新たな商店街が形成されるようになって、発展した。

ただ、伊丹町における鉄道整備が時期的に遅れ、特に電気鉄道の建設が大正期になったことで、都市としての発展が尼崎町より一步遅れた。その結果、尼崎の商店街が発展し、それまで伊丹町の堺住商店街を利用していた尼崎町の住民が地元の商店街を利用するようになって、堺住商店街の衰退を招いた。

そして、これらのことから、鉄道駅の集客力と小売商業の経営との関係は、定期券旅客数の動向によって変化することが判明した。すなわち、日用品や生鮮食料品など生活必需物資を扱う小売商の主な顧客は伊丹住民であるから、駅の利用者のうち、毎日鉄道を利用する定期券客が増加するかどうか小売商業の経営の成否を左右するといえる。そうした視点で見ると、幹線鉄道の定期券旅客の集客力は小さく、阪神電鉄や阪急電鉄のような高速電気鉄道の駅は、定期券旅客の集客力が大きい。そのため、歩行者数の流れが官設鉄道～国鉄伊丹駅から阪急伊丹駅中心に変わり、それにもなつて小売商業の立地も国鉄伊丹駅前から阪急伊丹駅前にシフトした。

第4に、伊丹では、宮前商店街、阪急前商店街それぞれに私設小売市場が開設され、経営的にも成功した。これらの小売市場の開設は、先行諸研究の通り、恐らく現金販売・持ち帰り方式（キャッシュ・アンド・キャリー方式）による販売を普及させ、伊丹町の物価

低廉化に寄与したものと思われる。その結果、小売市場の発展と商店街の発展が相互に刺激され、双方ともに発展した。

第5に、伊丹が広域の生活必需物資の流通拠点となっていたことから、私設の青果卸売市場が開設され、昭和19年に伊丹市食料品卸売市場が開設されるまでの長きにわたって、伊丹町および宝塚、川西、尼崎町域の各農村の物資流通の拠点としての役割を果たし続けていた。

最後に残された課題であるが、まず第1に、伊丹町では、私設小売市場(宮前市場、第一市場)の開設によって、現金販売・持ち帰り方式の普及、それによる生活必需物資の価格低廉化が実現したものと思われるが、そのことを証明する物価データが得られていないため、今後、伊丹町における明治、大正、昭和初期の物価データ、及び小売商の販売方法の変遷に関する史料の発掘が必要である。

第2に、摂津鉄道の旅客輸送のデータが得られなかったため、幹線鉄道の伊丹駅と比較して、定期券旅客の動向の推移を時期を通して検討することが出来なかった。

第3に、宮前商店街、阪急前商店街にそれぞれ開設された私設小売市場である宮前市場(第一市場)、伊丹市場は、経営的に成功していた。これらの私設小売市場の開設者、およびリーダー的な役割を果たした商人がどういう人物であるのか、どのような企業者活動を行ったのかについての史料を得ることは出来なかった。この点についての解明が必要である。

以上、これらの諸点の解明は、次稿に譲ることとする。

注

- 1) 「近代日本における商業展開の研究—各地方税務監督局『税務統計書』による実証分析—[平成20年度科学研究費補助金基盤研究(B)・(一般)、課題番号19330078]
- 2) 藤田貞一郎『近代生鮮食料品市場の史的研究』(清文堂、1972年) 3-7頁。
- 3) 赤坂義浩「近代神戸市における都市化と交通・小売商業」(廣田誠編『近代日本の交通と流通・市場』清文堂、2011年所収)、同「近代阪神間3都市における商業発展」(『神戸学院大学経営学論集』第11巻第1号、2014年所収)
- 4) 伊丹市立博物館『伊丹の商いとくらし』(2006年)、3頁。
- 5) 同上2-3頁。
- 6) 『伊丹市史』第3巻(1972年)232頁。
- 7) 同上232-233頁。
- 8) 山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新』(国際連合大学、1986年)21-28頁。
- 9) 同上19-21頁。
- 10) 『阪神電気鉄道百年史』(2005年)第1章-第2章、2-107頁。

- 11) 同上248-249頁。
- 12) 『尼崎市史』第3巻(1970年)264-270頁。
- 13) 同上293~295頁。
- 14) 阪急電鉄『75年のあゆみ(記述編)』(1982年)4-21頁。
- 15) 『伊丹市史』第3巻403-405頁。
- 16) 前掲『伊丹市史』第3巻403-408頁。
- 17) 前掲『伊丹の商いとくらし』6頁。
- 18) 平井泰太郎, 米花稔, 荒川祐吉『伊丹の工業と商業』(神戸大学経営学会, 1953年)89頁。
- 19) 同上95-98頁。
- 20) 前掲『伊丹市史』第3巻232-233頁。
- 21) 前掲『伊丹市史』第3巻232-233頁。
- 22) 廣田誠『近代日本の日用品小売市場』(清文堂, 2007年)序章7-13頁。
- 23) 前掲藤田『近代生鮮食料品市場の史的研究』第2-4章27-214頁, 同『近代日本経済史研究の新視角』(清文堂, 2003年)第6-9章196-289頁, 前掲廣田『近代日本の日用品小売市場』序章17-26頁。
- 24) 前掲藤田『近代日本経済史研究の新視角』(清文堂, 2003年)第8248-267頁, 前掲廣田『近代日本の日用品小売市場』第2章87-126頁。
- 25) 同上廣田『近代日本の日用品小売市場』第2章87-126頁。
- 26) 前掲『伊丹の工業と商業』97-99頁。
- 27) 前掲『伊丹の商いとくらし』8頁。
- 28) 前掲『伊丹の工業と商業』97-99頁。
- 29) 前掲廣田『近代日本の日用品小売市場』第2章91-93頁。
- 30) 前掲『伊丹の工業と商業』96-97頁。
- 31) 同上98-99頁。
- 32) 前掲『伊丹市史』第3巻234頁。
- 33) 前掲『伊丹市史』第3巻234頁。
- 34) 同上。以下, 伊丹青物市場の史料は, すべて『伊丹市史』第3巻記載のものである。
- 35) 前掲廣田『近代日本の日用品小売市場』第3章2節141-166頁。