

水の都大阪の渡し



藤原 光弘 ふじわら みつひろ
大阪市建設局渡船事務所 技能統括主任

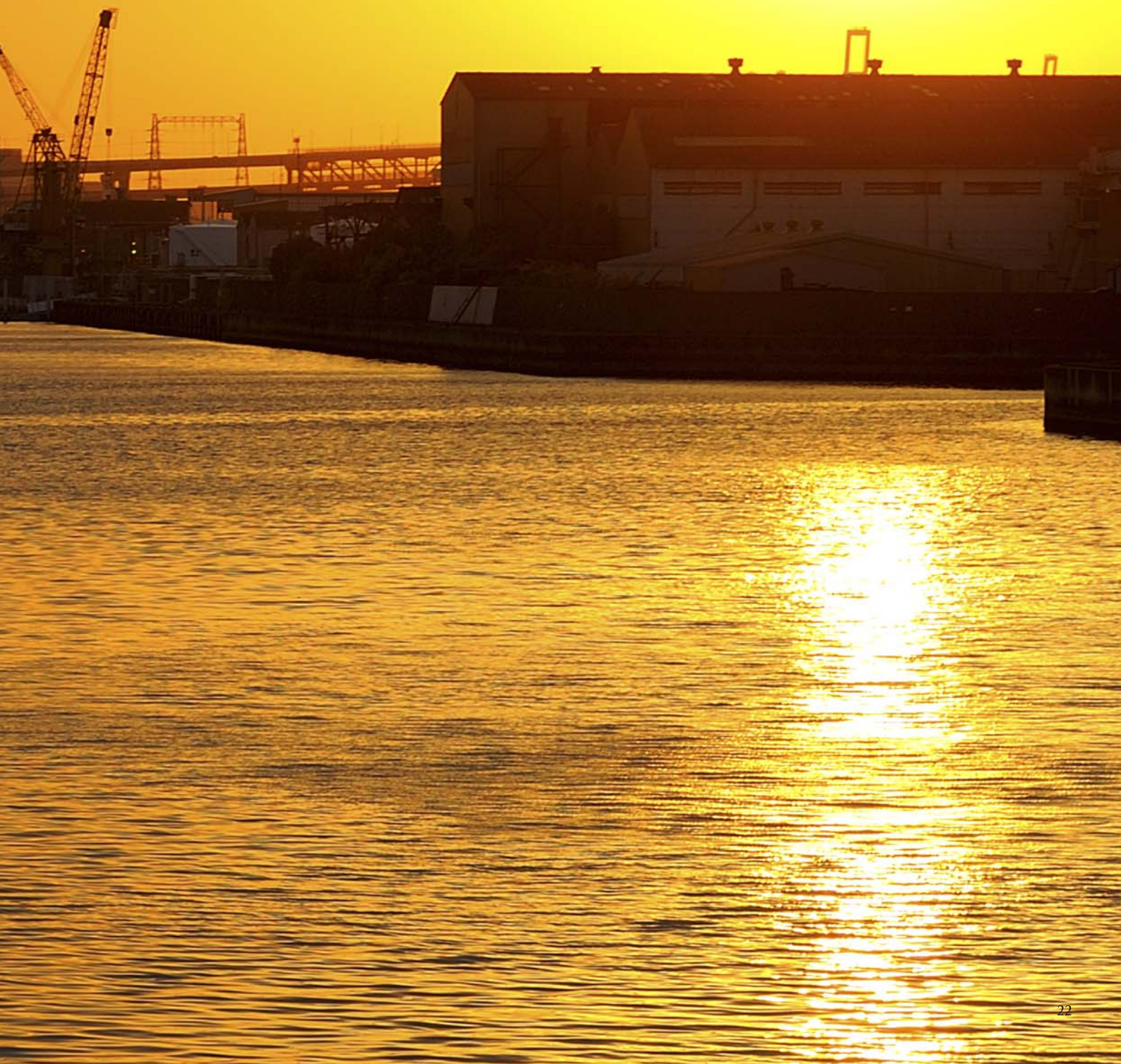
水都大阪では、いまだに市民の足として渡船が健在です。8カ所で15艘の船が活躍し、年間200万人の人が利用しているんですよ。


私は7年前まで、現役で操船していました。

地方公務員ですから世襲ということではないのですが、父も渡船の船長で、身近にこの仕事を知っていたこともあって就職しました。

安全確保の理由もあって渡船が市営となったのは1907年(明治40)のこと。ただし船、船具、人員の備えがなく、財政の目処が立たないことから、市吏員が巡回して請負制度で営業する状態が1932年(昭和7)まで続きました。

最初は有料だったんですが、1920年(大正9)に旧・道路法が改正されて、渡船は道路の延長であり、橋梁の変形である、と考えられるようになって翌年から無料になりました。橋を渡る人は無料なのに、渡船で運賃を取るの是不公平だ、という理由です。





1935年（昭和10）には31カ所あった渡船場も、
今では8カ所。しかし、逆に8カ所も残っているこ
とに驚かれる方もいるかもしれません。

橋が架かった場所でも渡船が続いているのは、人
や自転車が渡るのに、難儀する橋だからです。
大きな船が航行できるように、橋桁を高く上げて
いるので、橋桁の端が遠くから始まっていたり、ル



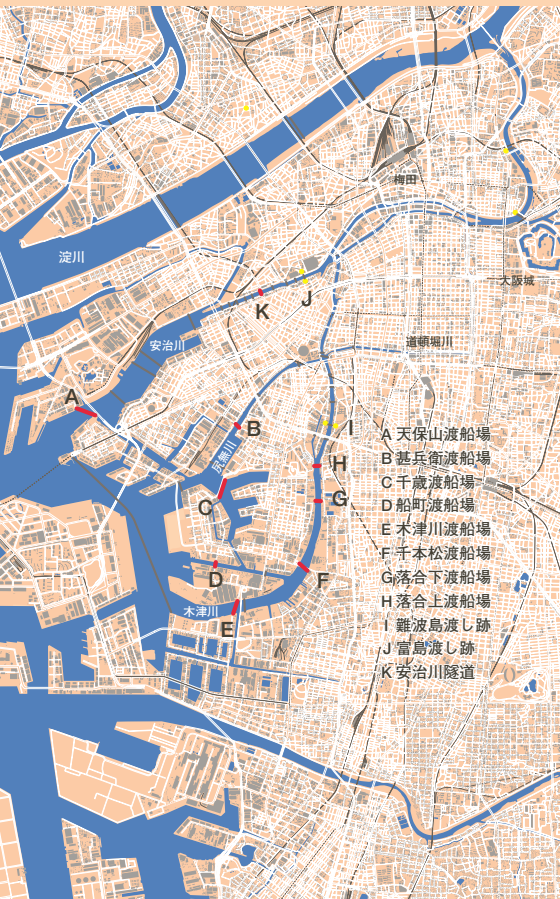
「橋で何回もぐるぐる回ったりするので。自動車だっただらなんてことないのでしょが、人や自転車だったら大変です。」
 こうした理由から、渡船ではなく、安治川の底を通る川底トンネルもあるんですよ。自動車用には別に橋が架かっているんですが、人と自転車はエレベーターで地下に降り、トンネルを通って再びエレベーターで地上に出ます。治安上、警備員さんがおられますが、地下は一年を通して13℃程ですから、結構寒いんですよ。
 渡船では自転車ごと乗り込んで、あつという間に対岸に到着。みなさん、ごく自然に棧橋を上がっていかれます。市民の足だった渡船ですが、観光としても注目され始めています。天保山渡船場では、近くにあるテーマパークの外国人従業員さんもよく利用されるので、国際色豊かです。
 最初の赴任地は、1980年（昭和55）、甚兵衛渡船場です。ちょうど渡船が下火になるころで、私が入って8年ぐらいは採用がなかった。だから、同僚といっても年上の人ばかりでした。鯉の一本釣り漁師や大型船に乗っていた人もいて、船のことや操船技術に長けた先輩からたくさんのお話を教えられました。なぜか昔は広島出身の人が多かったんですよ。



今は、だいぶきれいになりましたけど、当時は川もすごく汚れていました。
 若いころは早く着くことを目指しましたが、いつしか人に優しい操船を心掛けるようになりました。いつ棧橋に着いたかわからないように、すつと到着するような操船が一番。
 利用者からは、税金という形でお金をいただいているわけですから、お金をもらう側の私たちが「アリガトウ」と言われるのは逆な気もしますが、素直にうれしいです。常連さんとのやりとりから教えられることがたくさんあります。安心、安全で気持ちよく乗ってもらいたいですね。
 利用者は誰が操船していても関係ないわけですから、民間さんに負けない技術とサービスを提供したいと思っています。



今号から「シリーズ里川」が始まりました。川と密接にかかわる人や活動をご紹介します。人の暮らしと川との新たな関係を探っていききたいと思います。



- A 天保山渡船場
- B 甚兵衛渡船場
- C 千歳渡船場
- D 船町渡船場
- E 木津川渡船場
- F 千本松渡船場
- G 落合下渡船場
- H 落合上渡船場
- I 難波島渡し跡
- J 富島渡し跡
- K 安治川隧道





上：1969年（昭和44）の淀川を渡る平田の渡しと、建築中の豊里大橋。橋が完成した翌年、300年続いた平田の渡しの歴史に幕が引かれた。
 中：1983年（昭和58）の基兵衛渡船場。需要が高く、船はだいぶ大きくなったが、まだ屋根はついていない。藤原さんの最初の仕事場だった渡船場だ。
 中右：1964年（昭和39）の西九条の渡し。木造船を櫓で漕いでいる風景。
 左：安治川の河口近くにある、安治川隧道。警備員とエレベーター付きの地下道だ。午後4時ごろは、通学と買物で利用する人が引きも切らず、エレベーター待ちが出ることも。
 右：国土地理院基盤地図情報（縮尺レバ25000）「大阪、兵庫」を元に作図