

第五章 交通・通信施設

第一節 渡 船

往時の渡船

渡船は古くより橋梁代替設備として大いに活用され、源八渡・松の鼻渡・甚兵衛渡など広くその名が知られている。これが経営は概ね私人によってなされていて、渡船賃・営業時間^(注)はまちまちで、船には不完全なものが多く、乗船場設備も至極粗末で雨天のさいは雨宿りに事欠くという不便があった。しかも安治川・木津川では兩岸に泊る和船が多く、とかく川幅が狭められていて渡船を運航するさい上流あるいは下流からくる船が見わけられず、しばしば衝突事故をおこし、溺死者を出すこともあった。

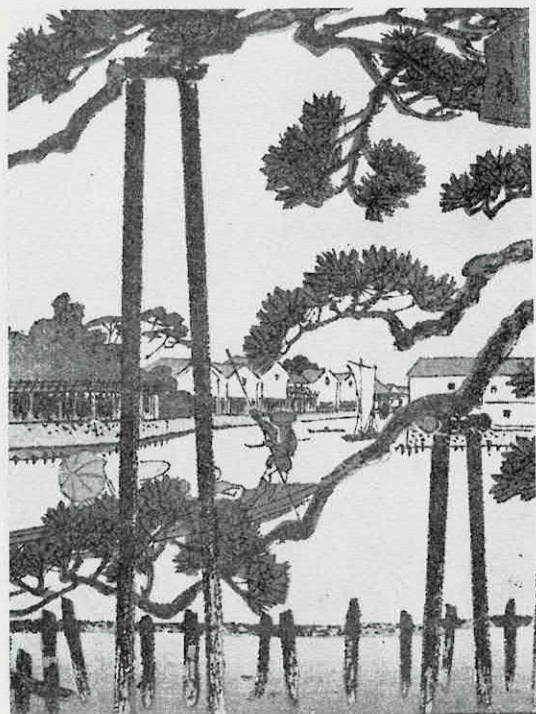
本来渡船事業は公益事業であるから、特に公衆の安全および公衆の利益がはからなければならぬ。については渡船経営を保護すると同時に十分監督指導して適正・安全に渡船を運航させなければならぬので、明治四年九月一九日政府は「渡船賃に関する件」を発して何人からも渡船賃を徴収する権利を営業者に認めた。古くからのしきたりで武家・僧侶は無賃渡渉していて、明治初期にもまだ帯

刀する者が渡船賃を支払わなかったのを禁じたものであった。次いで二四年一月二八日は渡船営業規則を定め、府において船夫の取締を直接実施する建前にし、各営業者に対して運賃・営業時間等を渡船場兩岸に掲示させた。

(注) 当時渡船賃や営業時間は川幅・水勢・渡船設置場所の交通量によって一定していなかったが、三六年における調査によると、渡船賃は一人当り最高八厘、最低二厘となっており、営業時間も短いもので午前九時より午後五時まで、長いものは昼夜通しとなっていた。

渡船公営の
試み

運賃・営業
時間



昔の松の鼻渡

渡船事業は明治二四年より府によって監督取締されることとなったが事業の公益性からして、いつまでもこれを個人経営に委ねてお

渡船營業の
市営開始

くことは好ましくなかった。かくて三六年一月市会において渡船事業市営の件が提案されることとなつたが、財政上の見通しがたなかつたことより廢案に歸せられた。すなわち市営として渡船賃を無料にすれば現營業者が渡船経営に要している経費（二万余円）以上の出費が予想されたことによつた。これは現營業者が船夫に対して監督を置いていないのに対して、市営とすれば監督者を配置しなければならぬといふ余分な失費がかかることが理由とされた。しかし安全な渡船交通を確保するには不日市営としなければならぬことは、市において橋梁を架設・改修している点にかんがみ十分理由あることであつた。従つて市では機会をみて渡船營業を市営する意向をもっていた。ここに三九年一二月大部分の渡船の營業許可期限が満了となるや、四〇年四月を期していよいよ市内渡船を全面的に市営とした。當時市内には二九カ所の渡船場があり、使用船四八隻・船夫六四人がいた。

市内河川における渡船場

許可期限	川名	称	左岸	右岸
明治四〇年一月三〇日	安治川	富島渡	富島町中津橋筋	安治川上二丁目二丁目辻
〃	〃	立石渡	富島町波止場西端	安治川通上三丁目新堀建石
三九年二月三一日	〃	一丁目渡	安治川南二丁目	安治川北二丁目

〃	〃	安治川	西九条渡	安治川南通一丁目	安治川北二丁目
〃	〃	〃	源兵衛渡	安治川通一丁目	安治川通北二丁目字横町
三九年一月二五日	〃	〃	中渡	安治川通南三丁目	安治川通北三丁目
三九年二月三一日	〃	〃	三丁目渡	安治川通南三丁目	安治川通北三丁目
三九年一月三〇日	〃	〃	開昇渡	西成郡川南村大字木屋	西成郡川北村
三九年二月三一日	〃	〃	松鼻渡	西区湊屋町	西区川岸町
三九年一月二五日	〃	〃	羊猿渡	西区田中町	西区川岸町
三九年二月三一日	〃	〃	築地渡	西区八幡町	西区川岸町
三九年一月二五日	〃	〃	二丁目渡	安治川南二丁目	安治川通北二丁目
三九年二月三一日	〃	〃	甚兵衛渡	北恩加島町	北福崎町
三九年一月二五日	〃	〃	中渡	泉尾町	市岡町
〃	〃	水津川	下博労渡	南堀江三番町	松島町二丁目
〃	〃	〃	今木渡	水津川町三丁目	今木町
〃	〃	〃	難波島渡	西浜北通四丁目	難波島町
〃	〃	〃	千本松渡	東成郡敷津村大字加賀屋	西区南恩加島町
〃	〃	〃	落合下渡	西成郡津守村字津守	西区千島町
〃	〃	〃	船津町渡	西区幸町通五丁目	西区三軒家上ノ町
〃	〃	〃	瀬ノ渡	水津川町二丁目字材木置場	西区千島町字瀬

明治三十九年二月三日	本津川	下ノ渡	本津川町一丁目―西区三軒家上ノ町
〃	〃	落合上ノ渡	西区新炭屋町―西成郡津守町
〃	〃	藤八渡	南堀江三番町―西区岩崎町
〃	〃	二文渡	西区湊町―西成郡津守町
〃	〃	本津川口渡	敦津村大字北加賀屋―西区恩加島町
三十九年一月三〇日	〃	船岡場渡	西区中口町―西区新炭屋町
三十九年二月三日	淀川	源八渡	北區中野町―北區天満橋筋五丁目
〃	〃	川崎渡	北區川崎町―北區網島町

請負制実施

渡船營業を市営するとしても俄かに直営するには船体・船具・人員の備えがないので、一まず四年を限り従来の營業者に隨意契約でもって請負わせ、この間に相應の準備を整えることとした。そこで渡船の運輸を監督するために特に市吏員二名をもって巡回させ、翌年七月には渡船使用条例を制定するなどした。渡船を市営することとなって渡船賃は既往の三厘から五厘に値上げされたが、當時渡船を利用する者には回数乗船券が発行され、回数券購買者・学童・幼稚園児その他団体客には料金を割引くといったことも行われた。しかし市営といっても実体は個人経営の域を出るものでなく、形式として請負人が市の渡船設備を借受けて營業し、報償金に類するある種金額を市に納付していた。

市営の経過

四三年九月間もなく請負期間が満期になることから、市では無料渡船の直営開始を考慮したが、結

渡船料廃止

局財政的に実現しうる見通しがたたず、その後とも同じ理由で昭和七年まで請負方式を踏襲せざるを得なかった。しかしこの間渡船設備を大いに改善し、市営事業としての体裁を整えるところがあつた。例えば各渡船場に小舎を建て点燈設備を施して切符発売所として備え、また船には船旗・船燈を掲示させ、一目でそれと解るようにして利用者の便をはかり、衝突予防に役立て、万一の事故に備えて救命環を船端に取付けたりした。同時に渡船賃の値上げから当初わずか五〇円の投資に過ぎなかった一渡船の營業權が、五〇〇円から六〇〇円にも転売されるといったことがあつたので、こうした不正行為を嚴重に取締り、渡船経営の公正を期し、進んで渡船運賃の撤廢を積極的にはかった。

渡船料廃止は市営当初から企図していたことであつた。そもそも渡船は道路の延長、ないしは橋梁の変形と考えられるべき性質のものであることより、道路・橋梁の通行人に対し通行税・橋錢を課さない以上、渡船についても渡船賃を徴収することは甚だ均衡を失うので、市会でも渡船料の廃止を唱えるものが相当にあつた。事実渡船料を徴収することは或る意味で市民に対し二重課税となり、また交通安全な橋梁が無料で、比較的不安のもたれる渡船が有料であることは矛盾も甚しいといわねばならない。しかし市としては無料とすべき必要を十二分に承知しつつも財政上従来の慣例によるほかなかった。すなわち道路や橋梁は一度設備されればわずかな維持補修費ですむが、渡船は無料とすれば年間三万数千円を定例的に必要とするので、俄かに無料に踏みきれないものがあつた。

渡船場の変動

そこで無料実施への地均しとして市電回数券の発売を機会に渡船にも回数券を発行し、まず二割引して、その後割引率を六割・七割と高めていった。そのため渡船収入約五万円がなくなったが、無料とすれば回数券印刷代・渡船使用料徴収員の給料も不要となるので、財政上さして大きな負担にならな

いと考えられ、ここに大正一〇年四月一日より全渡船の渡船賃を廃止した。

渡船場数および設置場所は市営開始後しばしば若干の変更があった。例えば大正七年尻無川筋樋橋跡に樋渡船場が設けられ、一二年には安治川源兵衛渡付近に荷物運搬専用の渡船場が新設されたりした。反面大正八年欧州大戦の影響で住吉区西部に多くの造船所が設けられ、在来渡船では不便が多くなってきたことから藤永田造船所より発動機船で無料渡船を自営したいという申出あって、木津川口の市営渡船を取止め、また同年藤八渡は大正橋架設に伴い利用者が激減して最早経営を続行する必要を認めなくなった。かように渡船は概ね橋梁の新設に伴い廃止され、市街地の発達によって新設されていったが、全体としてはおよそ三〇カ所内外のものであった。この使用渡船はほとんど木造手押船で、大正一〇年当時には五七隻であったが、その後次第に増設され、また機械船もどんどん使用されるようになって、昭和一六年末には手漕船三〇隻・機械船四七隻をもっていた。

渡船事業の直営

昭和七年四月渡船事業を直営することとなり、市土木部がその掌に当ることになったが、天保山渡船のみは例外とした。天保山渡船はこれまでも請負方式によらず、市港湾部において港湾付帯事業と

して直営してきたので、何かにつけて他の渡船と趣きを異にした。その性格は明らかに運送事業と呼ばれるべきで、さきに渡船運賃の全廃を実施したさいにも、本渡船だけは除外された。

天保山渡船

天保山渡船は明治三八年七月築港棧橋と西区天保町（水上警察署前）および桜島町（西成線天保町駅前）の三カ所間連絡用として設けた。渡船に発動機船一隻を配したが、築港の繁栄をはかる上で渡船賃は無料とした。その後欧州大戦があって築港利用盛んとなり、交通量も日増に増加する傾向にあったことから、大正七年以後は渡船数を四隻にふやし、運航区域も築港棧橋を基点に木津川・尻無川方面にまで伸ばした。一一年になって天保山棧橋完成し、内航旅客船が発着するに至ったことから一三年四月旅客の便を考慮し、市電との連絡を緊密にするため天保山・桜島間の運航を終夜運航とした。渡船には桜島丸・翡翠丸・天保丸・第四渡船丸といった船があてられたが、実際の配船は交通の繁閑に応じ、朝夕の通勤時には三隻を同時運航するも夜分は一隻だけを運航する方法をとった。

桜島丸の沈没事件

使用船にはその後間もなくして天保丸・桜島丸・若葉丸・青葉丸の四隻（石油発動機船）が当てられたが、九年の風水害で青葉丸を除き、他の三隻はみな遭難した。また一二年には桜島丸の沈没事故があった。すなわち同年一二月一日午後九時頃大阪鉄工所その他各軍需工場の夜業帰りの工員九〇余人をのせ、桜島渡船場を発して安治川中流にさしかかったところ、突然突風にあふられ顛覆沈没して五二名の犠牲者を出した。近來の渡船経営史上に稀な痛恨事であった。何分わずか一四、五トンの船に

渡船経営を
統一

九〇余人が乗ったのであるから無理からぬことだというほかはない。それも帰するところ交通量に対応する設備が整っていないことにあるので、一四年四月新たに前後推進器付渡船二隻（一隻二四人乗）を建造し、従来の渡船に加え五隻をもって運航した。なお天保山渡船場における渡船賃は当初無料であったが、大正二年四月有料とし、さらに昭和二年四月にはふたたび運賃の徴収を廃止した。

一五年四月一日天保山渡船の経営を市土木部に移管し、以来渡船事業の経営は土木部において統一して行うようになった。戦時中は燃料油の消費規制から渡船運航が次第に困難となっていたが、その反面防空警報発令時などのさいに防空要員の足を止めてはならないことから、色々と苦勞があった。それで渡船非常運航計画をたてたり、木炭ガス発生炉装置をとりつけたりすることが行われた。燃料不足による運航難は戦後ともしばらく続いていたが、二六、七年ごろからはさして問題とならなくなつた。

渡船場数は一九年当時二九カ所であったが、戦後は新都市計画にもとづいて復興事業が進められ、市内の交通事情がかわってきたことから現在ではわずか一三カ所を残すのみとなった。このうち淀川平田渡を除く一二カ所は全部港湾区域内に含まれる安治川・木津川・尻無川にあって、この運航には機械船二七隻、手押船一七隻があてられ、一〇九人が従事している。

現行渡船場

安 治 川 四カ所

富島渡・西九条渡・三丁目渡・天保山渡

木津川および木津川運河

五カ所

難波島渡・落合上渡・落合下渡・千本松渡・船町渡

尻 無 川 三カ所

甚兵衛渡・中渡・福崎渡

千歳渡船

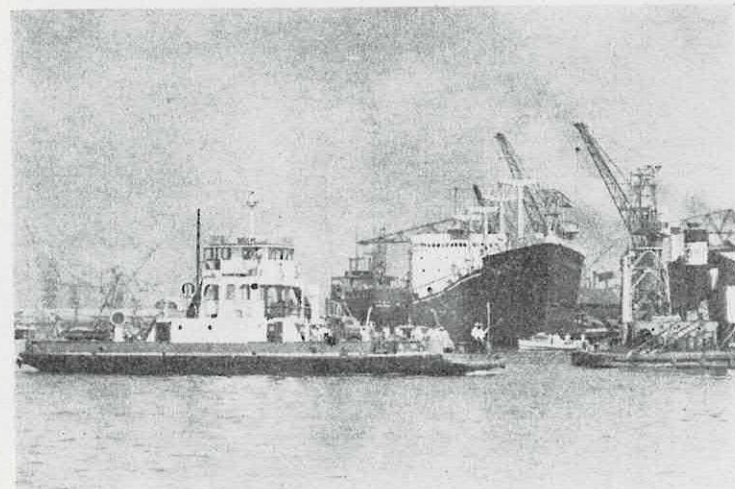
渡船営業は昭和一五年以来原則として市土木局にて直営してきたが、戦後は例外的に右の他に二カ所の渡船場を市港湾局において直営開始するに至った。その一は千歳渡船であり、他はカー・フェリーである。千歳渡船は大阪港復興工事の一として大正区内の内港化工事が実施され、既設千歳橋が撤去されたことに伴い、この代替施設として設けられた。渡船設置場所は新千歳町一一七番地と鶴町四丁目二〇四番地を結ぶ一四〇メートルの間で、千歳橋撤去直後は個人営業として運航されていた。

本渡船はもともと港湾工事を実施したことからの必要となつた施設で、またこれをいつまでも民営にしておくことは他の渡船経営との均衡を失うので、市では三〇年七月一六日これを港湾局の監督下に市営とした。かくて本渡船についても渡船料の徴収を撤廃したが、その経営については個人に請負わせる方法をとつた。渡船経営に必要な経費は市債・市税・港湾収入でもって賄い、その運航に吉田丸

輸送状況

(定員一五名)をあて、予備船としてちとせ丸(定員三〇名)を用意した。本渡船における輸送実績は三一年三月についてみると、一日平均二一七三名(含自転車四三五台)があった。同年九月下旬鶴浜通に大阪造船所の機装工場が新たに開設され、当工場への通勤者でラッシュ時の要輸送量が俄かにふえ、渡船設備に不足するようになった。市港湾局ではこれを補完するため、三二年一月より鶴丸(定員五〇名)を増配して輸送の緩和をはかり、追って同年六月一六日より従来の請負制にかえて直営で渡船の運輸を行うに至った。

次にカー・フェリーについては大正区船町より住吉区平林北之町に至る三一〇メートルの区間の連絡のため、二九年二月以来フェリー・ボ



フェリー・ボート「松丸」

カー・フェリー

ートおよび接岸場・駐車場・可動橋の建造を進めていたが、三〇年一月二四日に至り完成をみた。カー・フェリーも渡船の一つであるが、既存渡船のように人のほか、ただか荷車・自転車運びうる小規模なものと違い、乗用車から大型トラックまで運搬しうる規模をもった。従来より安治川・木津川・尻無川下流部は船舶の往来がはげしく、よって無橋地帯とされ陸上交通面に少なからぬ隘路となっていたことよりすれば、カー・フェリーの設置は臨港方面における陸上交通網体系に一大改革をもたらすものであった。

フェリー・ボートは藤永田造船所において建造し、松丸と命名した。松丸の大きさは一三四総トンで、機関にはジーゼル・エンジンを用い、推進器を前後につけて発着を機敏にしうる構造とした。搭載能力は乗客七〇人の他に大型トラック三台ないし乗用車六台で、運輸には船長以下一二名が乗組んでいる。

松丸の運輸

当初松丸の運輸につき四〜九月間は午前六時より午後六時まで、一〇〜三月間は午前七時より午後五時までを運輸時間として一時間おきに船を出していたが、就航以来利用者が次第に増加してきたため、朝夕のラッシュ時に各一回臨時増航を実施し、さらに三三年九月一日より運輸回数を四五分間隔に改めた。すなわち四〜九月間は午前五時半より午後六時までに一七航海、一〇〜三月間は午前六時半より午後六時までに一六航海と運輸度数を増やし利用者の便をはかった。

カー・フェリーも道路の延長として他の渡船と同様に無料運航しているが、この経営には多くの従業者を要している。松丸乗組員の他に接岸場可動橋の操作のため、両接岸場事務所に各六人宛（半数昼夜交代制）を常備しているので、全部で二四人がこの経営に従事している。

第二節 通 船

通船は沖掛り船舶に対する交通連絡施設であって、俗に港内タクシーとも呼ばれている。通船営業は近代的築港工事によって錨地が造成され、繫船浮標が設置されるに至って始めて独立の企業としてたつ決定的な拠り所を得るに至ったが、その萌芽はすでに明治初期にあった。すなわち築港工事開始以前、本船の発着場は川口波止場と決められていたが、大型船ともなれば安治川を遡航できず、天保山沖に碇泊を余儀なくされた。そこで川口波止場との間は小船を使用して連絡した。これが通船の最初である。しかし初期は大阪に入港する大型船がほとんどなく、時折天保山沖に碇泊する船には河口付近で稼行する川船が便宜通船代りに用いられた。従ってまだ通船だけを専業とするものもなく、これが一応営業として形を整えるに至ったのは明治後期に属した。

通船営業の
独立

大型船の入港が少なかった明治時代には通船需要もさして多くなかったが、大正初頭築港利用が漸く本格化するに及んで通船営業は次第に多忙となった。このため営業者も増加して、昭和初期には大

阪通船株式会社・昭和通船株式会社・港通船合資会社の三者によって通船の運航が行われるようになり、他に浜田遊覧合資会社においても通船に配船していた。大阪通船株式会社はすでに明治時代に通船営業を開始し、昭和通船株式会社は大正時代にこれを始めたといわれるが、その始期は明らかでない。港通船合資会社については昭和四年創立した。

在籍通船

所有通船は従来木造の和船であったが、昭和初頭より石油発動機船の普及によって、ほとんどが機械船となった。通船数は昭和一四年当時についてみると発動機船六三隻、和船九隻であった。

会 社 名	発動機付通船	和 船	計
大 阪 通 船	大型 二隻 小型 二六隻	五隻	三二隻
昭 和 通 船	一	一七隻	三隻
港 通 船	一	一八隻	一九隻

通船の利用料金については定期便の場合と臨時便の場合および貸切りの場合などそれぞれについて決められていたが、昭和九年一月改正実施した定期便の乗合料金についてみると、一人片道について二〇銭から六五銭の範囲内で、本船までの遠近に応じて九段階にわけていた。料金設定の基準は乗船場から繫船浮標までの距離によったが、投錨船についてはこれに準じて付近所在の浮標までの料金