

2 . 大阪の渡船

利用者の声から見えてきたもの

楠田祐輔・伊賀上雅也・佐々木智佳・田辺梨絵・築山幸子



天保山渡船場（海桜）

2.1 はじめに

渡船とは、一般に架橋技術が未熟であった時代から、河川、湖、湾、海峡などを横切って、近距離の2点間を定期的に、旅客、貨物、自転車等を運搬するものとして、全国各地に開設され、そして利用されてきた。大阪は、自然または人工による河川が都市内を縦横に走っており、そこを往来する水運によって「水の都」や「天下の台所」と呼ばれた都市経済が支えられてきた。しかし、架橋技術の発達によって多くの橋が架けられたことや、そのことによる陸運の発達により、渡船は衰退していった。現在では(図2-1)にあるように8箇所にまで減少しているが、今もなお、「道」として人々の生活を支えている。

天保山（てんぼうざん）渡船場
 甚兵衛（じんべえ）渡船場
 千歳（ちとせ）渡船場
 落合上（おちあいかみ）渡船場
 落合下（おちあいしも）渡船場
 千本松（せんぼんまつ）渡船場
 船町（ふなまち）渡船場
 木津川（きづがわ）渡船場

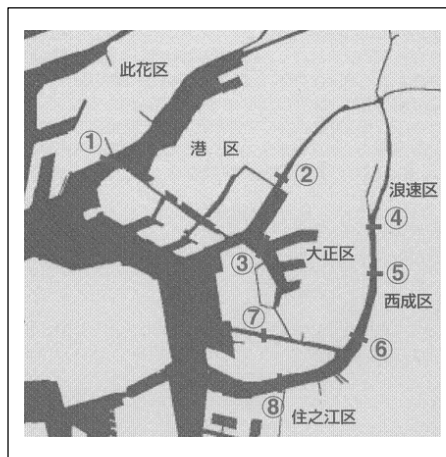


図 2 - 1

2.1.1 研究のきっかけ

大阪は古来より「水の都」と呼ばれてきた。それは、中心都市である大阪市の中を河川が縦横に走っており、そこを往来する水運によって、近世「天下の台所」と呼ばれた都市経済が支えられたことに由来する。また大阪は「浪華八百八橋」と言われるほど、多くの橋梁が存在したことで有名である。この「浪華八百八橋」とは橋の多さを称したもので、実際大阪市には約1300もの橋が存在した。しかし、これほど多くの橋があるにも関わらず、橋を架けずに現在でも渡船が残されていることに疑問を抱いたのがきっかけである。また、その渡船が無料で運行されているということに強い関心を抱き、研究していくことにした。

2.2.2 天保山渡船を選んだ理由

数ある渡船場が残っている中で、天保山渡船を中心に研究を進めていった理由には、大きく分けて二つある。一つは、天保山渡船場の周辺には、(図 2 - 2)でも分かるように、海遊館やサントリーミュージアムのような観光スポットが多く存在しており、平日と休日の乗客数の変化や乗船目的の違いなどを調べやすいという理由や、渡船場周辺の住民だけでなく、観光客や様々な人たちからアンケートをとれるのではないかとという理由である。もう一つは、近年の大型観光地の立地という、外部環境にともなう乗客数の推移を調べることができるという理由である。2001年3月に完成したユニバーサル・スタジオ・ジャパンは多くの観光客を呼び込むだけでなく、海外からの従業員も多く働いているため、天保山渡船場では、日本人だけでなく、海外の人からもアンケートを多くとることができ、研究をしていくのに最適な渡船場であった。このような理由から、私たちは、天保山渡船を中心に研究を進めていくことにした。

2.2 渡船の歴史 ～ 民営化から市の直営化まで～



手漕ぎ船



エンジン付木船

出典：「区内のスポット大正区の渡船」(大正区ホームページ)

前述したように現在、大阪市内には 8 ヶ所の渡船場があり、大阪市により渡船は無料で運航されている。しかし、かつては民間によって有料で営まれていたのである。大阪における渡船は古くからの歴史があるが、民営で有料であった時代からどのような過程を経て、市営となり無料となったのかを中心に見ていく。

大阪における渡船は往来くまの渡し、長柄の渡し、十三の渡しなど、有名な渡船場があり、橋の構築がなかった頃は重要な交通機関であった。その後、徳川時代に至っても河川の多い大阪にはなお多くの渡船場があり、源八の渡し、松の鼻渡し、甚兵衛渡しなどはその中でも有名であった。

2.2.1 渡船の市営化

渡船は、明治期までは代々世襲家業として受け継がれ、民間によって有料で営まれていた。しかし、各渡船場で河川の状況により渡船の料金や営業時間が変動するなど、不統一であったこともあり、明治期に入ると渡船の公的統制が始まった。

まず大阪府は、警察の監督下に各渡船業者に対し、渡船場設置許可の取得を義務づけた。明治 24 年(1891) 11 月に、大阪府は「渡船営業規則」を定めて、監督取り締まりを行うようになった。所轄警察署へ届出を行い、両岸渡船場へ渡船場の標識及び賃銭額札(料金表)を表示させ、渡船の料金や営業時間を各渡船場で統一し、船体や船具の検査を義務づけるなど、営業条件の制度化を推進し、営業を許可制とした。

明治 30 年代頃になると上水道や電気軌道が順次に市営開業し、市営が流行となっていた。この時期に渡船市営化論も浮上してきたのである。そして、明治 38 年(1905) 6 月 1 日の市会で、築港棧橋 天保町・桜島町間と 安治川通南 安治川通北の安治川筋 2 ヶ所の

渡船を市営化する議案第 54 号が提出された。特に 築港棧橋 天保町・桜島間間は「市ガ思付イタコトデハナク外ニ行ラセルモノガナイカラ市デ行ツテ呉レヌカト云フ監督官庁ノ意見デ」ということがあり、審議に上ったのである。また、船舶通行の多い安治川では渡船転覆事故も発生していたので「市営トシテ船モ良クシ乗降場ノ設備モ完全ニ仕テ市民ノ交通ヲ安全ニスル」という点が市営化のねらいとされていた。さらに両渡船場は大阪港の繁栄を企図した大阪市の港湾振興策の一環ともされていたのである。しかし、安治川通南 安治川通北については既設事業者の経営区間であり、期限満了まで市営化の必要はないとされた。この結果、議案第 54 号は 築港棧橋 天保町・桜島間のみ市営化という修正案が同年 7 月 3 日の市会で議決されたのである。そして翌年の明治 39 年(1906)11 月 6 日に市会で提出された「議案第 216 号 渡船市営ノ件」が同月 24 日の市会で可決されたことで、渡船の市営化は大きな展開をむかえたのである。これは、市営化対象渡船の最長満期が明治 39 年(1906)12 月で、さらに明治 39 年(1906)末に許可満期となる渡船が大半を占めたことが可決を促進したのである。また、渡船は市民の日常通行に必要不可欠な施設であり、道路や橋梁と同じように国や市の責任により運営・管理を行うべきであると考えられていたのでこのような結果に至ったのである。これにより、渡船場の市営が認められ、また、大阪府からは有料経営の許可があった。そして、明治 40 年(1907)11 月末満期の 2 渡船を待って、市内の安治川、木津川、尻無川、淀川筋における全渡船場の市営化が完了したのである。しかし、設備や従業員の関係から現場の業務は従来の事業者に委託するという請負経営による市営化であった。

また、渡船の料金については、前述の明治 24 年(1891)に定められた「渡船営業規則」によって河川の状況や天候による変動はなくなっていたが、渡船場ごとには異なっていたのである。これに対して市は、明治 41 年(1908)8 月 3 日に市会で「議案第 172 号 渡船使用料條例制定ノ件」を議決し、市内の渡船料金の均一化を推進し、渡船使用料條例が同年の 12 月から施行されたのである。また、渡船の料金に関しては、市営化が検討された頃から料金の無料化が考えられてきたが、財政的な理由により、この時期においても依然、有料請負方式であった。大阪府は、明治 44 年(1911)3 月に「渡船営業規則」を「渡船営業取締規則」に改正したが実態は同じであった。

しかし、無料化は大正 8 年(1919)に制定された「旧道路法」により大きく進展することになった。この「旧道路法」が大正 9 年(1920)に施行され、渡船が道路の附属物に位置づけられたのである。なお、「旧道路法」については、第 3 章で再度詳しく説明することにする。その後、「旧道路法」により渡船利用の無料原則規定が定められたことと、各種設備が整備されたことで有料制が廃止され、無料化が実現したのである。ただし、天保山桜島・福崎・千歳・恩加島間の渡船は無料化の対象から除外された。これは、これらの渡船が土木局所管でなかったことと、運送的な性質を持つ巡航船的機能を担っていたためである。渡船は、橋梁代行(対岸相互連絡)機能に特化されていたので、無料化から除外されたのである。

2.2.2 渡船の市直営化

無料化も実現し、明治期から始まった公的統制も最終段階に入った。残る問題は市直営化である。市直営化の実現は、昭和 6 年（1931）2 月の市会での大島議員の発言がきっかけとなった。昭和 6 年（1931）度も従来の指名入札による請負契約を継続しようとした市の議案に対し、大島議員は「大阪市八路面電車ト乗合バスニ依ツテ十分ニ交通ノ間ニ合フニモ拘ラズ莫大ナル経費ヲ投ジテ高速度鉄道スラ敷設スルト云フヤウナ状態デ」と述べ、さらに「同ジ交通機関ノ中デ独り渡船事業而已ハ徳川時代ノ基儘ニ聊カモ進歩ノ跡ガ覗フコトガ出来ナイ」と指摘した。また、「此市ノ道路ト同ジヤウニ道路ノ延長ト見ルベキ渡船事業ガ市ノ直営デハナクシテ請負制度ニナツテ居ル、是ガ今日徳川時代以来少シモ進歩シナイ所ノ最大ナル原因」と述べ、渡船労働の改善の放置と密接に関わるとされた。結局、昭和 6 年（1931）度の請負契約は原案で可決されたが、翌年の昭和 7 年（1932）4 月に渡船の労働面での改善とそれに伴う安全性の向上を目的として 3 渡船を除く全ての渡船がそれまでの請負方式から市直営方式に改められ、市直営化が実現した。前述の 3 渡船は新淀川筋の三ノ兔渡、大浦渡、塚本渡（図 2 - 3 参照）である。この 3 渡船は、地理的關係から請負制のままで経営が続けられた。

市直営化となり、どのような効果が見られたのであろうか。市直営化の効果として、渡船の労働改善に伴う安全性の向上が見られた。また、市が渡船の利用状況を実地調査し、その上で渡船を配置し、運行時間を整備し、走行区間の長い渡船を中心に動力船を大幅に増加させた。さらに、市が講習を実施して船夫の技能の向上に努めたのである。その後は、昭和 15 年（1940）3 月に、無料化の対象から除外されてきた港湾局管理の渡船も土木局に移管された。このようにして市営渡船事業は、市営化、無料化、市直営化を経て現在に至ったのである。

前述の市の直営化となった時期、渡船場は最盛期にあった。昭和 10 年（1935）頃には淀川、安治川、尻無川、木津川などの臨海区を中心として渡船場は 31 ヶ所あり、保有船舶数は 69 隻（機械船 32 隻、手漕ぎ船 37 隻）であった。また、1 年間の年間利用者は約 5752 万人、自転車などの利用は約 1442 万台を数えていた。しかし、その後、橋梁の架設や道路の整備によって、渡船場は次第に廃止されていった。特に昭和 20 年（1945）には、戦災によってその多くが廃止された。昭和 23 年（1948）になって 15 ヶ所で再開されたが、その後も道路や橋梁など都市整備は著しく進展し、自動車の利用増加による交通事情の変化などによって昭和 53 年（1978）には 12 ヶ所となった。そして利用者の減少により現在の 8 ヶ所となっている。

表2-1 渡船事業の市直営化までの略年表

明治期まで	民営・有料
明治 24 年 11 月	大阪府が「渡船営業規則」を定める
明治 38 年 6 月 1 日	市会：議案第54号提出
明治 38 年 7 月 3 日	市会：議案第54号修正案議決 天保山渡船場のみ市営化
明治 39 年 11 月 6 日	市会：議案第216号提出
明治 39 年 11 月 24 日	市会：議案第216号可決
明治 40 年 12 月	大阪市内全渡船場の市営化完了（但し請負経営）
明治 41 年 12 月	「渡船使用料条例」施行
明治 44 年 3 月	「渡船営業規則」を「渡船営業取締規則」に改定
大正 8 年	「(旧)道路法」制定
大正 9 年 4 月 1 日	「(旧)道路法」施行 無料化実現（4渡船除外）
昭和 7 年 4 月	市直営化実現（3渡線除外）
昭和 15 年 3 月	無料化時除外の4渡船を土木局に移管

2.2.3 天保山渡船場の歴史

ここまでが大阪市の渡船の歴史であるが、最後に私たちが渡船を調べるにあたって 8 ヶ所の渡船場から選んだ天保山渡船場の歴史を取り上げておきたい。天保山渡船場は前述のように、明治 38 年（1905）に開設された。大阪港の繁栄を企図した大阪市が港湾振興策の一環として始めたものであるが、昭和 15 年（1940）までは市の港湾局が所管していた。当初は、天保山、桜島、築港大棧橋の間を三角運航していたが、大阪港の繁栄につれて利用者が増え、築港棧橋を起点に木津川、尻無川方面にも運航区域を広げた。大正 11 年（1922）に天保山棧橋が完成して内航客船が発着するようになってからは、天保山～桜島間を終夜運行した時代もあったが、昭和元年（1925）には現在の天保山と此花区桜島 3 丁目を結ぶルートになった。その後、昭和 15 年（1940）に管理が土木部（現建設局）に移され、現在に至っている。

2.3 渡船の役割

渡船の役割について近世から現代までの渡船の位置付けの変化とその位置付けの結果、現在の渡船の現状はどのようなものなのかという二つに焦点を当てて検証していきたい。この二つについて調べる上で重要になってくるのが「道路法」の制定についてである。

現在の渡船は前章で述べたように無料で運航している。しかし、もともと無料ではなく「道路法」が制定される前は有料であった。「道路法」が渡船の無料化にも繋がっているのである。この「道路法」が制定される以前と制定された後ではそれぞれどのような違いがあったのか、どのように変化したのかを明らかにすることにより現在の渡船の位置付け、現状をより明確にしていきたい。

2.3.1 渡船の位置付け

まず「道路法」が制定される近代より以前の近世での渡船の位置付けについて検証していく。近世の渡船というのは、巡航船の役割と橋の代行機能という二つの役割を担っていた。すなわち渡船を「交通機関」としてみなすだけでなく、「道路」としてもみなされていたのである。大阪市周辺では渡船場も数多く存在していることから渡船が人々に密着していたことがわかる。ではなぜ渡船は橋の代行機能の役割を持っていたのかについてであるが、それは近世の幕藩体制下での理由と技術的理由が主に関係している。幕藩体制下での理由とは、この時代橋を何本も架けるといことは万が一攻め込まれた場合には容易に進入を許してしまう可能性があるということである。そしてこの時代では、様々な地形に応じて橋を架けることができる技術がなかったのではないかと考えられる。その他にも、大きな橋を架けたとしてもそれを維持することができなかったのではないかとこの事も考えられるのではないだろうか。このように近世では渡船の位置付けを断定することは非常に困難である。明確に役割を決定づけられていない状態で渡船は人々に使用されていたと推測することができる。

次に問題となる「道路法」が制定された近代の渡船について検証していく。明治時代までは民営・有料であり、世襲家業として営まれていた。しかし、明治期ではこの形態が変化してくる。1891年11月に大阪府から出された「渡船営業規則」の中で料金に関しては、各渡船場によって運航距離や河川の状況によって料金が様々であったが、渡船場ごとに料金を統一するようになる。営業時間においても統一させられることになる。大阪府における渡船の公的統制が始まったといえる。このような変化の中で、渡船を「道路」として位置付ける方向に傾いたと思われる。

では無料化になる以前の年間の渡船使用料と渡船費についての関係を少し分析してみる。(表2-2参照)渡船使用料の変化が激しい1907年~1914年は前章で述べたように市営請負制を導入する時期である。1910年以降の渡船使用料はほぼ安定しているこ

とがわかる。

表2-2 渡船使用料と渡船費の関係

(単位:円)

年度	1905	1906	1907	1910	1914	1916	1920
渡船使用料	32	284	5419	53002	47094	42775	48837
渡船費	3637	2237	1284	63235	38532	34947	150562
収益	3605	1953	4135	10233	8562	7828	101725

出典：『大阪府大阪市歳入出決算書』

無料化は1919年の「道路法」を契機により一層推進されるが、急に無料化という案が出てきたのではなく無料化については明治期から考えられていたのである。すなわち渡船を「道路」としてみなすという意向があったことがわかる。それは、人々の無料化に対する要求が大変強かったことが関係していると思われる。下層民の主張の中に「貧しい人々にとって少しの料金でもとても痛手である」という主張が見られるからである。しかし、無料にした場合に問題点も少なくはなかったのである。問題点をいくつか列挙すると、まず船頭が「乗せてやっている」という態度で接し不親切になるのではないかという可能性があった。二つ目に無料化にするために増税をすると、利用者以外に負担が掛かるということ。そして、無料化になるとイタズラに乗船する人々が出現する可能性があったのである。このような問題点があったからこそ、無料化は見送られていたのである。

資料2-1 (旧)道路法 第一章

第一条

本法に於て道路と称するは、一般交通の用に供する道路にして、行政庁に於て第二章に依る認定を為したるものを謂う。

第二条

左に掲ぐるものは道路の附属物とし、道路に関する本法の規定に従ふ。但し、命令を以て特別の定を為すことを得。

- 一 道路を接続する橋梁及渡船場
- 二 道路に附属する溝、並木、支壁、柵、道路元標、里程標及道路標識
- 三 道路の接する道路修理用材料の常置場
- 四 前各号の外、命令を以て道路の附属物と定めたるもの

第三条

- 1 本法に於て、橋梁又は渡船場と称するは、前条第一号の橋梁又は渡船場を謂う。

2 本法に於て、渡船場と称するは、渡船を包含す。

では「道路法」(資料 2-1 参照)が制定された1919年以降の渡船の位置づけについて検証していく。「道路法」の中に渡船無料原則というものが定められている。これにより無料化を強く推し進めることになり、1920年の市会において渡船を使用する人々から渡船使用料を一切受け取らないという議案が可決されて1921年から無料化が決定されたのである。渡船は橋の代わりとして使用されることに特化してきていることが考えられる。すなわち、「道路」として渡船が見なされてきたのである。ところが、天保山の渡船を含む4渡船は無料とはならなかったことに注目したい。なぜこれらの渡船は無料ではなかったのかというと、この4渡船は運送業の役割を持っていたのである。運賃や手数料などを受けて貨物の運送を行っていたのである。全ての渡船が同じ時期に無料になったわけではないということがわかる。この4渡船が無料化の対象として認められるのは、昭和15年のことである。

このように渡船の位置づけが変化し、現在に至っている。現在では大阪市に存在している全ての渡船は、無料であり「道路」として位置付けられている。今でも人々にとって「道路」として大変重要な役割を担っているのである。

2.3.2 渡船の現状

現代では「道路」として特化している渡船の現状とはどのようなものなのかを考えていきたい。現在ではわずか8ヶ所となってしまった渡船ではあるが、決してその地域の人々にとって欠かすことのできない重要な役割を担っているのである。天保山の渡船を見ると、反対側の岸に移動する時の手段はこの渡船を利用することで反対側へ渡れるようになっている。他に反対側へ渡る方法はあるが、電車などでかなりの遠回りをしなければならないのである。反対岸まで渡船では2～3分程であるが、これを利用せずに遠回りすると30分程度かかるのである。間違いなく人々にとって必要不可欠なものとなっているのではないかと思われる。しかし、「なぜ人々が渡るための橋を架けないのか」という意見を持つ人々が多いかもしれない。そこには橋を架けようとしても架けることができない大きな理由がある。決して橋を架ける技術がないわけではない。それは、大型船が通航するからである。サンタマリア号などの大型船が通航するから橋を架けようとする、非常に高さのある橋しか架けることができないことが考えられる。特に老人方々にとって、目に見えている反対側の岸へ渡ることが安易ではなくなることが考えられる。渡船がその地域に密接な関係を成しているのがわかる。

次に運航回数についてであるが、天保山を例にとってみると朝6時には運航していて平日、祝日とも夜8時過ぎまで運航しているのがわかる(表2-3参照)そして、改正される以前の平成13年度までは平日、祝日とも午後8時に渡船の運航をしていなかったのだ

る。人々のたくさんの要望があったからこそ運航回数の見直しが行なわれたのではと考えられる。特に地元の人々のたくさんの要望や訴えが見直しに多大な影響を与えたことは間違いない。

表 2 - 3 天保山時刻表

平成 16 年 4 月 1 日改正

時間	平日用(月～金)										土・日曜祝休日用										
	6	7	8	9 ～ 15	16	17	18	19	20	21	6	7	8	9 ～ 15	16	17	18	19	20	21	
天保山		0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	15	15				15						15				15					
	30	30		30		30	30	30	30		30	30		30		30	30	30	30	30	
			40										40		40						
	45	45			40	45			50		45	45				45					

出典：「大阪市建設局ホームページ」

しかし、このような渡船の現状について問題点もいくつかあることは否定できない。まずは広告等の宣伝についてである。電車やバスのように車内に様々な会社の宣伝ポスターなどを貼り付けることができないということである。ポスターや広告等を貼ることを認めて、代金を会社から貰うことができないのである。それは、「道路」として渡船が位置付けられているからだと言える。例えば、道路に許可なく勝手にビラを貼ることが許されているのかという問題と同じだといえる。もちろん認められているはずがないのである。「交通機関」として位置付けられるか、「道路」として位置付けられるかで大きな違いが存在していることがわかる。

そして、運航回数についての問題も存在している。先の発言にもあるように運航回数は確かに増えたが、大幅に運航回数を増やすことができないのである。バスや電車などと違い、乗客が多ければ多いほど利益が得られるというわけではない。その年ごとに、ほぼ一定の資金が渡船部門に与えられる。その決まった資金で運営しなければならないのである。だからこそ急に運航回数を増やすようなことはできないことがわかる。人々の渡船に対す

る強い要望のおかげで渡船に対して与えられる資金は増えたものの、増えた金額というのは少しく急に人々の要望が受け入れられて、反映されるわけではないことが考えられる。

現状についてであるが現在の渡船は、人々にとって欠かすことのできないものであるが、その渡船にはいくつかの問題点が存在しているのである。この問題点を少しでも改善できるように取り組んでいくことが、大変重要なことであると思われる。

2.4 アンケート結果で見る現状

天保山周辺は天保山側にハーバービレッジや海遊館、対岸の桜島にはユニバーサル・スタジオ・ジャパン(以下U.S.J)があり、大阪を代表する観光地となっている。本節では平日と休日のアンケートを参考にして、渡船の現状を乗客の視点から分析する。

2.4.1 観光地と客層

アンケート結果は平日と休日、さらに日本人と外国人を性別で分けている。まず(図2-4)は客の年齢層を表したもので、全体を見て20代から30代に集中していることがわかる。

(図2-5)利用頻度では、平日に注目すると、毎日利用する人の多さが目立つ。それは(図2-6)乗船理由の平日の通勤者数に関係していると考えられる。一方観光目的で乗船する人に注目すると、通勤者数に比べて平日は10%にも満たない。しかし、休日には40%を占めている。

(図2-7)について。前章でも述べたとおり渡船の歴史が古いにもかかわらず、利用期間1年未満の割合が平日30%、休日では40%を超えている。

そのため(表2-4)に見て取れるように、ほとんどの人が、過去に渡船が有料であったことを知らないと答えたのは当然であった。無料化が実施されたのは1921年のことなのである。ただし、平日では30%の人が知っていると答えた。その理由の1つとして大阪市建設局が発行している『渡船場マップ』が挙げられる。これは渡船の歴史が日本語と英語で書かれているだけでなく、現在あるすべての渡船場の位置や時刻表が詳細に記されている。その上渡船事務所のほかには市役所などにも置いてあり、より多くの人ができる。

以上のことを踏まえて観光地と客層の関係についてもう少し分析する。外国人男女は年齢層、乗船目的、利用期間から考察してほとんどがU.S.Jの労働者であると言える。また平日と休日のアンケート結果の違いが目立つ観光客については、大阪市のホームページの観光案内に天保山渡船場が紹介されていることから、遠隔地から訪れた大阪に馴染みのな

い観光客も渡船を利用しているであろうと推測できる。

実際、U.S.J ができてから天保山渡船場の交通量は増加している。(図 2 - 10) は平成 12 年 9 月と (図 2 - 11) 平成 13 年 9 月の交通量をあらわしている。特に平日と休日の交通量の違いから、平成 13 年に開園した U.S.J 目的の観光客の増加が大きく影響したと考えられる。

2.4.2 無料と乗客

(表 2 - 5) はもし有料化した場合渡船を利用するかをたずねたもので、平日と休日でアンケート結果にそれほど差はみられなかった。有料なら乗らないと答えた人のうち通勤で利用する人の割合が平日で 60%、休日で 50% を占めている。これは対岸に渡る方法は渡船だけではなく、バスや電車という交通手段があるからである。

では、欠航の場合渡船を利用している人々は他にどのような交通手段を使っているのか。(図 2 - 9) からわかるように平日では半数の人が電車を利用している。休日では電車と、どこにも行かないと答えた人がほぼ同じ割合である。

電車を使った場合、最寄りの大阪港駅から桜島駅までは地下鉄と JR を乗り継がなくてはいけない。そのため対岸に五分で渡れる渡船に比べ電車は不便に思われる。しかし渡船運行回数と電車の本数では圧倒的に電車が多く、乗り継ぎがうまくいけば時間はそれほどかからない。こうした理由から渡船が有料になった場合に電車やその他の交通機関が選択されるのだろう。

(図 2 - 8) は (表 2 - 5) で有料でも乗ると答えた人へのみ、いくらなら乗るかと答えてもらった結果である。平日と休日に金額の差が見られた。やはり平日では毎日利用する割合が多い分、金額が低く設定されるのであろう。

アンケートの内容

・性別 ・年齢

1.どのくらい利用しますか	1、2、4、5、6 は選択式
2.乗る理由は何ですか	3、7 は記入式
3.いつから利用していますか	外国人には英訳したものを配布
4.昔、有料だったことを知っていますか	アンケート実施日、数
5.もし有料だとしたら、いくらなら乗りますか	‘ 04 . 7 . 6 (火) 計 6 2
6.欠航の時の移動手段は何ですか	‘ 04 . 10 . 31 (日) 計 6 9
7.今後、渡船に望むことがあればお書きください	

図2 - 4 客の年齢層

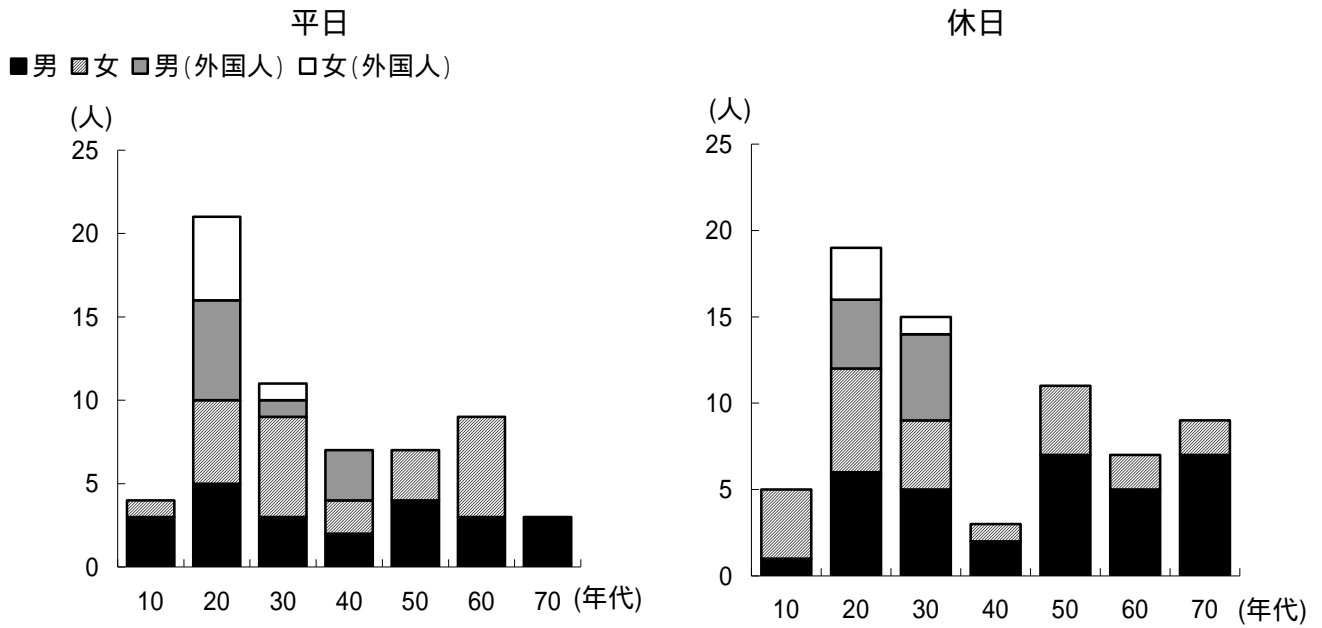


図2 - 5 利用頻度

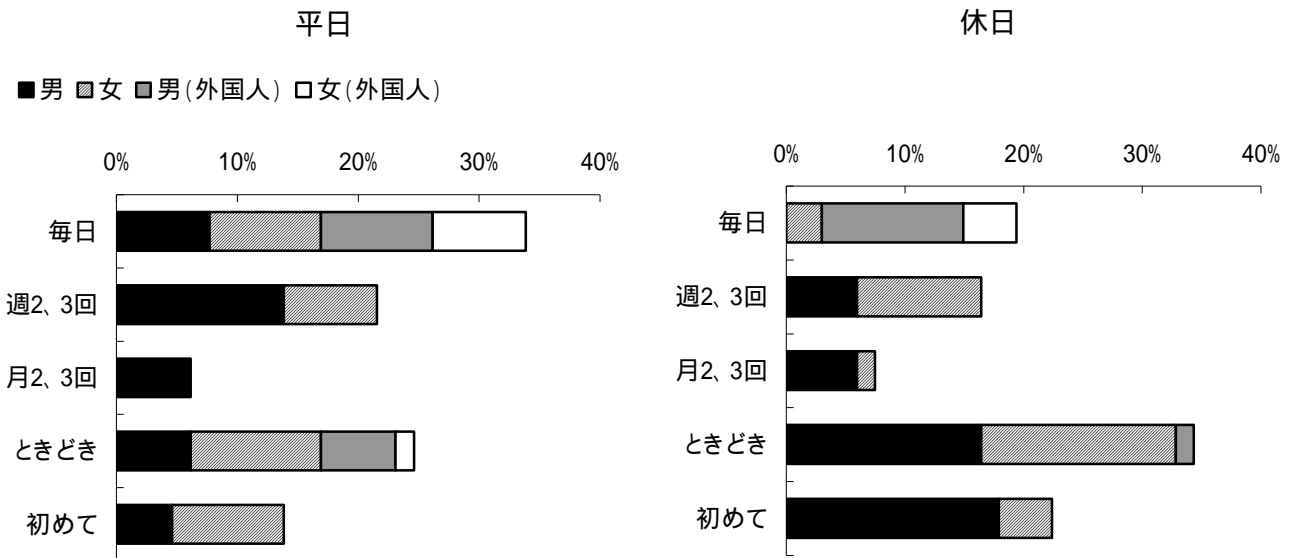


図2 - 6 乗船理由

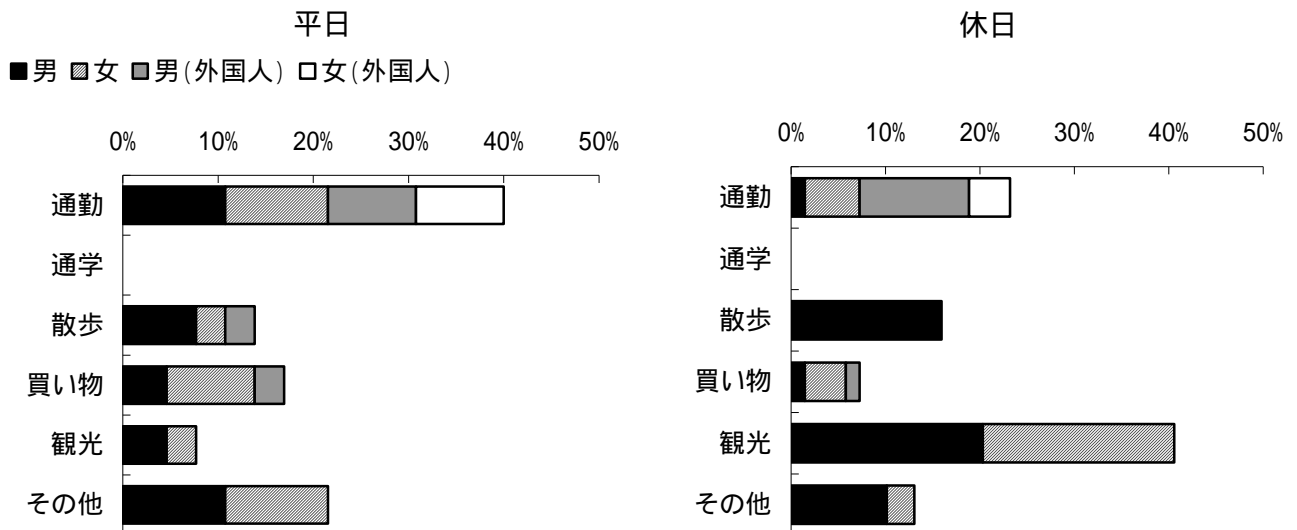


図2 - 7 利用期間

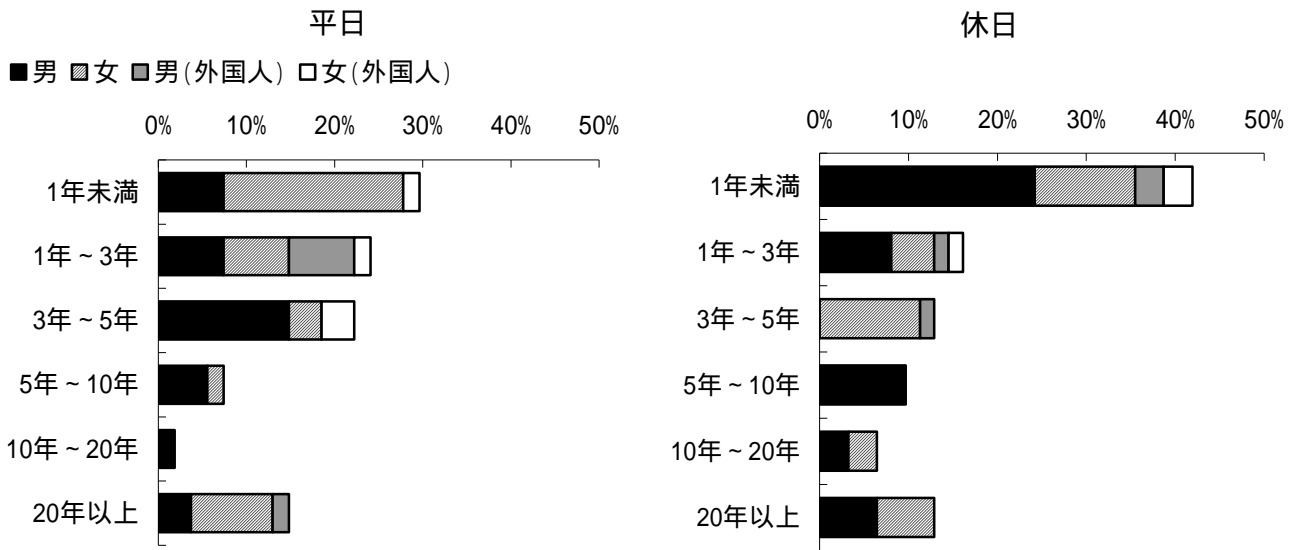


表2 - 4 有料だったことを知っているか

	平日			休日		
	知っている	知らない	合計	知っている	知らない	合計
男	8%	29%	37%	7%	41%	48%
女	3%	35%	38%	3%	32%	35%
男(外国人)	13%	5%	17%	0%	13%	13%
女(外国人)	3%	5%	8%	1%	3%	4%
合計	27%	73%	100%	12%	88%	100%

表2 - 5 有料でも乗るか

	平日			休日		
	乗る	乗らない	合計	乗る	乗らない	合計
男	29%	8%	37%	39%	9%	48%
女	31%	6%	37%	26%	9%	35%
男(外国人)	10%	6%	16%	6%	7%	13%
女(外国人)	5%	5%	10%	0%	4%	4%
合計	74%	26%	100%	71%	29%	100%

図2 - 8 いくらなら乗るか

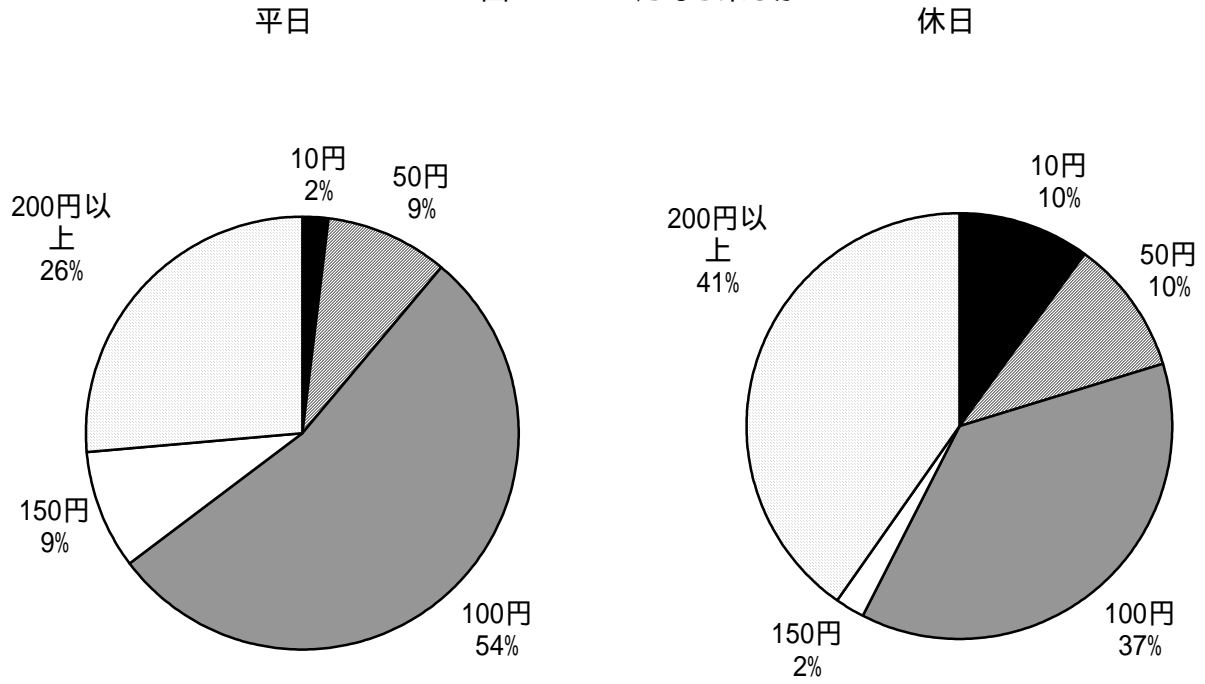
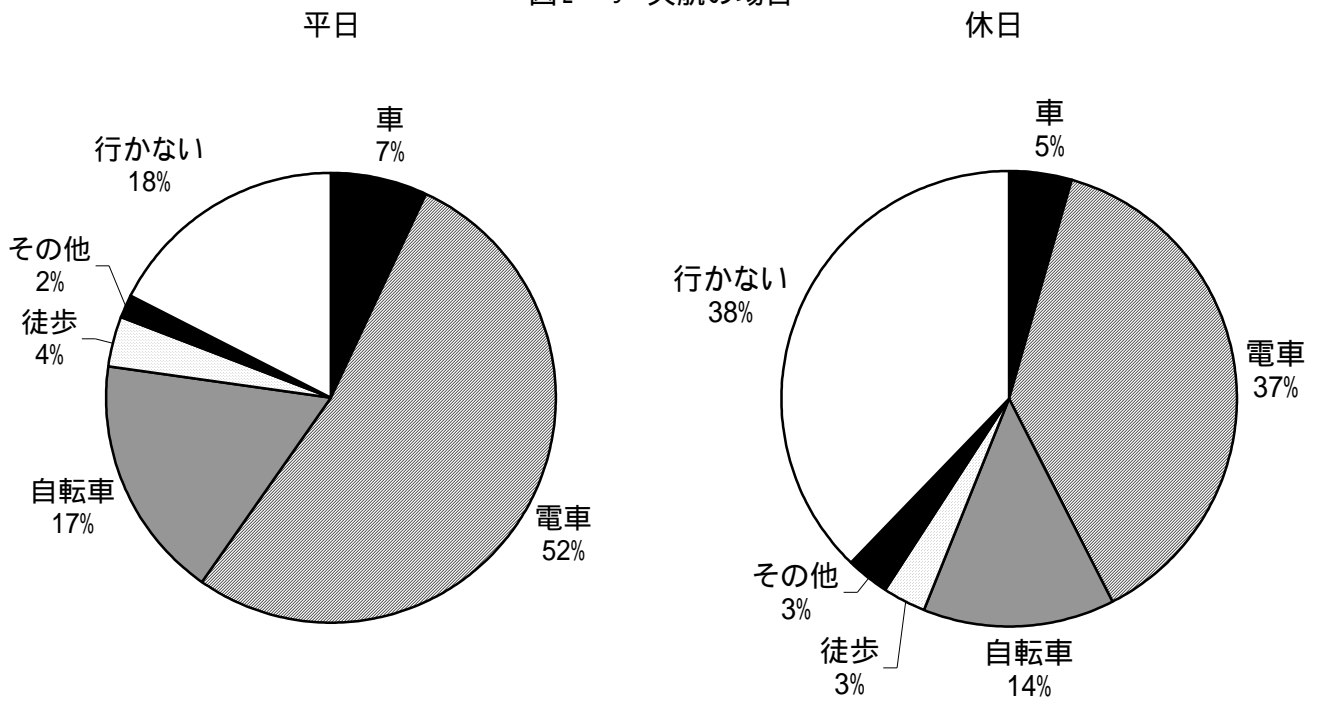
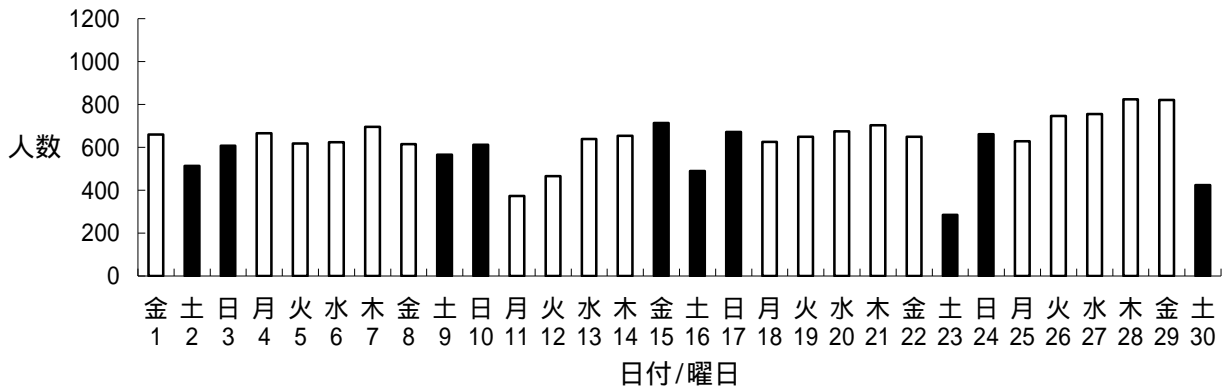


図2 - 9 欠航の場合



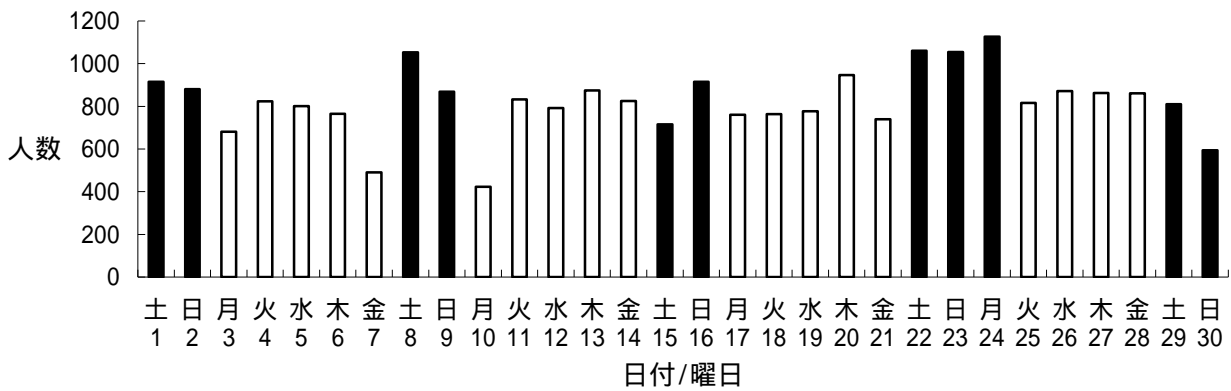
黒く塗りつぶしている部分は土日祝

図2 - 10 平成12年9月の渡船交通量



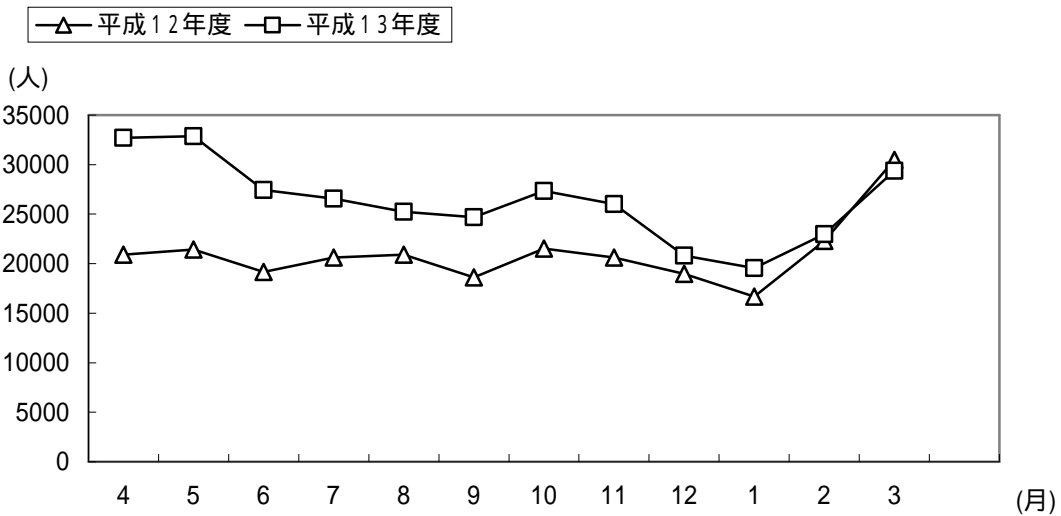
出典：『天保山渡船場 渡船運航月報 平成12年9月分』

図2 - 11 平成13年9月の渡船交通量



出典：『天保山渡船場 渡船運航月報 平成13年9月分』

図2 - 12 月別渡船交通量(天保山渡船場)



出典：『大阪市建設局 渡船事務所 渡船交通量調査表 平成12年、平成13年分』

2.5 今後の渡船

2.5.1 アンケートから見る利用者の声

前章で述べたように、私たちは二回のアンケート調査を実施した。そのアンケートの最後の項目に、「今後の渡船に望むことはありますか？」という質問を作り、いくつかの要望が浮かび上がってきた。ここでは、その要望に対する職員の方の考えや取り組み、現状について述べていこうと思う。

1. 「これからも無料で続けて欲しい」

この意見がやはり圧倒的に多かった。というのも、現在の利用者は前述で述べたように「道路」という位置づけになっていることを知る人が少ないという背景があると思う。この意見に関しては、現在のところ有料になるという話はなく無料のまま継続されるであろう。また職員の方々も利用者のために無料を継続していきたいと考えている。

2. 「もっと積極的に市から広報を出し、市民の関心を高めて欲しい」

利用者からこのような意見が出たことは正直、意外であった。この意見に関しては、市が「渡船場マップ」なるものを作成し、市役所や区役所、渡船場の待合室に設置し配布している。また大阪市が発行している「いまどきのなにわめぐり」という本にも、掲載されている。最近では、地下鉄ウォークラリーの一部に渡船に乗るコースが組み込まれているなど、少なからずのPRは行われている。

3. 「もう少し遅い時間まで運航して欲しい」

「便数を増やして欲しい」

この意見に関しては、私たちがアンケート調査を行った天保山渡船場においては、平成16年4月1日より時刻表の改正が実施され、それまでは午後7:30が最終便だったが、午後8:30まで運航することになった。その他にも始発を一本増便するなどの改正が見られた。今後も市民の利便性に応じて、変更する可能性は十分にあると考えられる。

4. 「地下道を造って欲しい」

大阪市には川の地下にトンネルが通っているところがある。これが造られたきっかけも要望があったためとされているが、過去に車が転落するなどの事故が発生している。さらに地下道を造るためには莫大な費用を要する。よって現在での実現の可能性はかなり低いと考えられる。

5. 「もう少し濡れないようにして欲しい」

これは実際に渡船に乗ってみるとわかるのだが、意外に水しぶきが飛んでくる。これは、天保山渡船場は上に高速道路が走っているため、そこからの排水が飛んできたり、

立地条件が原因とされている。

6. 「待合室に自販機を設置して欲しい」

この意見はなかなかおもしろいと思った。今日、確かに電車の駅のホームにはほとんどと言って良いほど自販機が設置されている。素朴な疑問だが、なぜ渡船の待合室にはないのだろうか。それは渡船場では現金を扱うことができないという法律があるのだ。渡船場のすぐ隣の公園には自販機が設置されていた。これは管轄が違うからである。

7. 「これからも親切な対応を続けて欲しい」

この意見が出ることはもっともだと思う。天保山渡船場の方々はとても気さくな感じで、利用者にも気軽に声をかけたりしていた。私たちもこの意見には強く賛同している。

以上、代表的な要望を7つ挙げてみた。ここで、4. 「地下道を造って欲しい」という、渡船に代わる手段について述べていきたい。そこで下の写真を見ていただきたい。これは大阪市大正区鶴町3丁目と同区北恩加島2丁目間を結ぶ、千歳渡船場の写真である。これを見ていただくと分かるように、橋が架かっている。これは一昨年に架けられたもので、実際に千歳渡船場に行ってきたのだが、この橋を渡るとなるとかなりの階段を上らなければならない。結局橋を使って渡る人は1割程度で、まだほとんどの人が渡船を使っているというのが現状である。他にも、大正区南恩加島1丁目と西成区南津守2丁目間を結ぶ千本松渡船場では、以前に渡船を廃止するという動きがあった。だが、実際に利用する市民から反対の声があがり存続している。このように渡船は、代替手段がある、ないに関わらず利用者にとって重要な移動手段となっていることがうかがえる。



千歳渡船場 船（千歳丸）橋（千歳橋）

2.5.2 職員の方の願いと取り組み

職員の方に実際にインタビューを行い、渡船の現状についてお話を伺った。やはり、現在は無料で運航しているということから、当然のことながら収益が上がらない分、なかなか予算が回ってこないという問題があり、財政難に直面している。ということは、渡船そのものに不具合が生じた場合にも、すぐに満足な修理が出来ない等の問題がある。このような問題を打破するためにも、渡船の認知度を高め、予算を増やす必要があると考えられる。そのために、先でも述べたように渡船場マップを作成する、また幼稚園児の絵を待合室に貼り、市民の憩いの場にするというような取り組みも行われている。さらには、これは具体的に話が進んでいるわけではないのだが、「新規航路の開拓」という一つの望みがある。天保山渡船場に関して言えば、南港 天保山間を結ぶ路線など、電車などの交通手段を使うと意外と移動するのに不便なところを渡船で渡ると便利になって、需要は見込めるのではないかと・・・という意見もある。そして、職員の方が口をそろえておっしゃっていたことが、「なくしたくない」ということだ。毎日、利用者と直接接している中で、利用者の重要な移動手段となっていることを肌で感じておられるからだと思う。職員の方々の真摯な対応に私たちも胸を打たれた。

2.5.3 今後の渡船

今まで述べてきた渡船も、需要と供給のバランスで成立しているということがわかった。そのことが如実にあらわれていたのが2.5.1の最後に挙げた千歳渡船場や千本松渡船場の例である。これほど架橋技術の進歩と同時に交通網が整備された現社会において、渡船が生き残っているということはこのことにほかならないと私たちは考える。このことをうまく利用し、バランスを保っていけば、渡船は消えていくことはないのではないかと。また、もしかすると新規航路の開拓も夢ではなくなるかもしれない。というように、プラスの方向にだけ進んでいけば良いのだが、実際に渡船を運営している大阪市の中でも、7ヶ所の渡船場は建設局の管轄、残る1ヶ所は港湾局の管轄、他にも協会、組合などの複数の組織が絡まりあっているという状況なので、スムーズに市民の声、職員の声が届かないというのが悩みである。アンケート調査を行ってみて、やはり現在も多くの人々が利用し、重要な交通手段だということを改めて実感した。現在、大阪市に残っている渡船場はわずか8ヶ所を残すのみとなっている。戦後の市営渡船の衰退過程とは、大阪市の都市内河川の交通路機能の衰退、言い換えると「水の都大阪」の衰退を感じさせる。水運によって発展してきた大阪。その文化を今後伝えていくためにも、大阪市の渡船事業は存続させていかなければならない。それを実現するためには、人々の意見や要望などの「市民の声」がとても重要である。私たちも市民の一員として今後の渡船を考え、またこれからの行方を見守っていききたい。

【参考文献】

大阪市此花区役所編 『此花区史』(1955)

岡島建「近代大阪における都市内水運の発達過程」『名古屋大学文学部研究論集・史学』39
(1993)

『明治三十八年六月 大阪市会議事決議録』

『大正九年一月 大阪市会会議録』

『昭和六年二月 大阪市会会議録』

『市政年鑑資料 昭和二十四年一月 河川橋梁並渡船事業』

『大阪府大阪市歳入出決算書』

『天保山渡船場 渡船運航月報 平成12年9月分』

『天保山渡船場 渡船運航月報 平成13年9月分』

『大阪市建設局 渡船事務所 渡船交通量調査表 平成12年、平成13年分』

『大阪市 渡船場マップ』

『渡船場マップ』

「区内のスポット大正区の渡船」(大正区ホームページ)

(<http://www.city.osaka.jp/taisho/spot/ship.html>)

加茂勝助「大阪府大阪市渡し船 通勤・通学などに利用者年間177万人 なにわの渡し船、
今なお健在」『月刊地域づくり』1999年6月号特集

(<http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/book/monthly/9906/html/t07.htm>)

「渡船資料館」

(<http://osaka.cool.ne.jp/kasaji/data/history/history.html>)