

天保山渡し

桜島～天保山

ふちんかん

北から淀川、東から大和川が流れ込む大阪平野は太古より複雑な水系を作っていた。さらに江戸時代以降、水運が盛んになって大坂の町には人工的な水路である堀が作られるようになる。そうして各地から運ばれてきた物資の集散地として大坂は発展した。ちなみに現在の大阪市の市章のモデルとなっている滯標はこうした水上交通で必須の標識である。

水運には便利な川や堀も陸上交通にとっては不便なものなので大坂には多数の橋が作られた。江戸の八百八町に対して浪花の八百八橋といわれる（実際には 200 程度だったらしいが）ゆえんである。

ただ堀や小さな川であれば橋で越えることができても、大きな流れは橋では無理だ。そこで船による「渡し」が始まった。渡しは約三百年ほど前から始まったとされているので、江戸幕府も安定し大坂が商都として栄え始めた頃になるのだろうか。それ以降、連綿と受け継がれてきた渡しは、大正時代に道路の代わりという認識から無料となり、昭和になって大阪市の直営事業となった。

その後、自動車の普及や橋梁技術の発達などによって渡船は減少していく。川を越える手段として橋・船以外にトンネルも出てきた。安治川トンネルは昭和19年、交通量の多かった安治川の「源兵衛渡し」の代わりとして建設されたものだ。

それでも平成の現代、渡船は8航路が残っている。

川幅の広い区間でなおかつ航行する船への影響を避ける必要がある場合、橋を建設すると橋自体が高くなりすぎて歩行者にとって利用しにくい場面がある。そうした場所で現在も渡船は活躍しているのだ。

さて今回の取材で訪れた天保山渡船は明治 38 年に開設された。安治川の河口付近と



ということで波の影響も大きく、川幅も 400m と長いことから、大阪の渡船の中でも大きな船体が使われているようだ。ダイヤはだいたい30分おき、平日の朝と夕は15分ヘッドだ。所要時間は5分ほどだったろうか。一日の利用者は約 600 人自転車 350 台。

桜島駅を出てぶらぶらと散策する。首が痛くなるくらい見上げる高さに阪神高速道路が巨大な橋脚に支えられて天空に浮いており、非常脱出口からとても心細い階段が地上との間を繋いでいる。実際は怖くて歩けないだろうな。



なんとなく天保山の方向へ向かう。団地や民家が並び、まるで渡船場があるような雰囲気（匂いとか音とか）がしないのだが、渡船場食堂という名の店もあり、ほどなく岸壁に出た。



けっこう出航時間ぎりぎりだったので焦ったが、実際には渡し船はまだ対岸の天保山船着き場にいた。対岸から出た船は川を S 字を書くように渡ってくる。けっこう波があり船は上下に揺れしぶきを上げていた。

岸壁の切れ目からスロープを降りるとそこが渡船場。一列に並んで上下に揺れる浮き栈橋へ渡る。そこから渡船へ乗り込む。浮き栈橋と船との間が、電車とホームの隙間以上に離れており、子供が乗れるか心配になったが、大人が平気で乗り込んでいくのを見て平気で飛び越えていた（一人なら怖がるだろう）。



さて全員乗り込むと何の合図もなく出航。銅鑼が鳴って色テープが投げられるとまでは思っていなかったが、あまりの普通さに、これが地域の足であり生活の一部であることを改めて認識させられた。

そしてそんな感慨もなにも、船が揺れること揺れること。子供はしがみついてくるし、片手は手すりを握りしめていないと転げそうだし、



小さなデジカメで写真を撮るのがやっとでありました。取材に行く前には誰かが絶対に「夜霧のわた〜し〜」をパロった冗談を言うかと思っていたが、誰も……。みんな大人になったのか、とても話をする余裕も時間も無かったのか。

5分ほどで対岸の天保山へ到着。これまたそろそろと電車を降りるように、感慨もなく下船。ただ電車と違うのは、自転車を押している人がいるくらいだ。あっという間のあっけない渡船体験であった。（終）