

渡し舟に上る



「渡船」の概況

大阪市内には、渡船場が8か所あり、地元の貴重な交通機関として、15隻の渡船が運航し、多くの市民に利用されています。

本都大阪には、多数の河川があり、人々の通行のため、古くから各所に渡船がありました。渡船は当初民間によって営まれていたのですが、明治24年に府が「渡船営業規則」を定め「監督取り締まり」を行うようになりました。明治40年には、安治川、尻無川および淀川筋の29渡船場については市営事業として市が管理することになりました。大正9年4月、旧道路法の施行により渡船は無料となり、昭和7年4月には、それまでの請負制から、ほとんどを市の直営方式に改めました。昭和10年頃には渡船場31か所、保有船舶数69隻（機械船32隻、手漕ぎ船37隻）、年間利用者約5,752万人、自転車等の利用約1,442万台を数えました。

しかし、橋梁の架設や道路施設の整備に伴って次第に廃止され、特に昭和20年には、戦災のためにその多くが廃止されました。昭和23年には15か所で再開されましたが、その後都市整備が進み、また自動車の増加によって、昭和53年には渡船場12か所、利用者数約250万人と減少し、平成11年度では約188万人となっています。

Outline of Osaka City Ferries

There are 8 ferry terminals in Osaka with 15 ships providing convenient travel to a large number of citizens.

Osaka, also known as "the Water Capital", is blessed with a large number of waterways and has been operating a ferry service for people since ancient times. In the beginning, ferry service was operated privately, but in 1892 the Prefecture enacted "The Ferry Management Law" to oversee and regulate the service. In 1907, the municipal government took over management of the 29 terminals along the Aikawa, Shirinashi and Yodogawa Rivers.

After the enactment of the Road Law in April 1920, the ferry service became free of charge and in 1932 the contract system under which the service had been operating ended, making the service directly managed by the City. By 1935 there were a total of 69 ferries (32 motorized, 37 manual) operating at 31 ferry terminals and carrying more than 57 million people and 14 million bicycles annually. However, the construction of bridges and roads, as well as the heavy damage suffered during bombing in World War II, brought about an end to a number of the ferry routes. In 1948, fifteen of the ferry terminals were reconstructed, but due to the improvement of city infrastructure and an increase of the number of car-users, by 1978 there were only 12 ferry terminals with an annual total of 2.5 million users. In 1998 the number of users was 1.83 million people.

発行：大阪市建設局造船事務所
TEL 06-6531-0548
編集：(財)大阪土木技術協会
2008年3月発行



大阪市 渡船場跡 案内図



9 平田の渡し跡 Heitano-watashi Crossing

- 東淀川区豊里三丁目、豊里大橋北詰西側堤防上、旭区太子橋一丁目、豊里大橋南詰西側堤防上（碑が南岸にある）。
- 地下鉄「太子橋今市」北徒歩5分。大阪駅前（スターミナル）から特27「守口駅前」行き「豊里」南徒歩5分。

9 平田の渡し跡 Heitano-watashi Crossing

■平田の渡しは、延宝4年（1676）頃に開かれた。大坂町奉行から認可を受け、手広く渡船業を営んだ土家源田は平太の名から取ったものではないかといわれているが、渡しのある地名から来たものと考えられる。この地は、丹波地方と大和地方の交通の要地で、淀川を上下する川船を改める場所があり、淀川両岸は渡船で結ばれていた。この渡しは、明治の新しい開港事業によって、明治37年以降は、豊里村内の飛び地を経営する渡船場として存続し、大正14年に豊里村が大正市に編入されたのに伴いに引き継がれ、昭和23年4月には喜喜となり、同45年3月、豊里大橋の完成により300年に及ぶ歴史をとした。

Heitano-watashi Crossing

- Higashiyodogawa-ku, Toyosato 3-chome Asahi-ku, Taishibashi 1-chome / Walk 5 minutes north from Subway Taishibashi Imachi Station OR Take the No. 27 Bus from Osaka Station Bus Terminal bound for Moriguchi Shiko-mae and get off at "Toyosato", walk 5 minutes south

10 源八渡し跡 Gempachi-watashi Crossing

- 北区天満橋二丁目、渡八橋西詰北側河川敷、五日町橋跡碑北側。
- 大阪駅前（スターミナル）から特7B「新森公園前」行き「源八橋」東北徒歩5分。碑がある。
- 元禄末（1700）頃すでに存在していたと推定される。左岸の都島側は、豊田村の村長が京街道にも近く、右岸は、大坂代官の屋敷であった。渡しを越えた所に当時有名な「中野の梅屋」があり、また南岸の堤は、松の苗木として名高く大変盛ったといわれ、この付近に生まれた俳人鳥居清元は梅を好み、この梅屋の風景を句に残している。
- 源八のわたりにて梅の主なな渡しは、明治40年に大坂市となり、昭和11年6月、源八橋の架橋により、橋にその名を残す事となった。

Gempachi-watashi Crossing

- Kita-ku, Temmabashi 2-chome / Take the No. 78 Bus bound for Shinmori Koen-mae from Osaka Station Bus Terminal and get off at "Gempachibashi", walk 5 minutes northeast

10 源八渡し跡 Gempachi-watashi Crossing

■この渡しは、もと天満の川崎と呼ばれ、対岸都島側に向かう渡しがあった。川崎には、幕府の材木蔵や城代、町奉行配下の役人宅、陣屋の敷地が立ち並んでいた。陣屋敷（都島区陣屋跡の一帯）は、大坂城築城時に築き、京都道と大津街道に通じる要所であった。明治10年に私設の渡船が架けられたが、同18年の大洪水で流失し、その後は再び渡しは復活し、昭和20年の戦災によって施設が破壊されるまで続いた。その後、同53年になってここが川崎橋が完成した。

Kawasaki-watashi Crossing

- Kita-ku, Temma 1-chome / Walk 10 minutes northeast from Subway, Keihama Line Temmabashi Station
- Miyakojima-ku, Anjima-cho / Walk 10 minutes north from Subway, Keihama Line Temmabashi Station

14 野里の渡し跡 Nozato-watashi Crossing

- 西淀川区野里一丁目20-14、大阪駅前（スターミナル）から特43「西九条」行き「野里」東北徒歩5分。この野里は、他に野里吉神社境内（野里一丁目15）に碑がある。
- 淀川改修以前の中津川はこの付近を流れ、野里吉商店街がその右岸堤防上にあっていた。対岸と結ぶためこの渡しがおかれ、尼崎方面への街道の一部になっていた。この街道は、大坂より尼崎への街道であったので非常に賑わったという。明治9年に「橋（かひわ）の渡し」という有料の橋が架けられた。この橋は、新淀川の治水により中津川が埋め立てられる明治39年まであった。

Nozato-watashi Crossing

- Higashiyodogawa-ku, Nozato 1-20-14 / Take the No. 43 Bus bound for Nishikujo from Osaka Station Bus Terminal and get off at "Nozato", walk 5 minutes north

14 野里の渡し跡 Nozato-watashi Crossing

■この渡しは、淀川改修以前の中津川がこの付近を流れ、野里吉商店街がその右岸堤防上にあっていた。対岸と結ぶためこの渡しがおかれ、尼崎方面への街道の一部になっていた。この街道は、大坂より尼崎への街道であったので非常に賑わったという。明治9年に「橋（かひわ）の渡し」という有料の橋が架けられた。この橋は、新淀川の治水により中津川が埋め立てられる明治39年まであった。

13 富島渡し跡 Tomijima-watashi Crossing

- 西淀川区三丁目7、なんば（スターミナル）から特84「井天町」バス（スターミナル）行き「富島橋」、安治川沿いに東へ徒歩5分。
- 福島区野田三丁目1「R」野田、野田商店街を南へ徒歩10分、中央都立商業事務管理棟のそば、どちらにも「しるべ」がある。
- この渡しは、歴史的に明治18年の淀川大洪水のとき、少し上流に架けられた第二代の安治川橋が、さらに上流から流れてくる洪水をせき止めるなど周辺住民に被害を拡大する恐れがあったため、工務局によって爆破された。それ以来この渡しは個人営業による地場渡りであった。
- 明治40年に大坂市となり、昭和11年1月に中央都立市場が出来てからは、舟入れに使う舟の乗用渡り船が盛んになったという。やがて自転車の普及に伴い利用者数が減少し、昭和57年にその歴史を閉じた。

Tomijima-watashi Crossing

- Nishi-ku, Kawaguchi 3-7 / Take the No. 84 Bus bound for Benteicho Bus Terminal from Namba Bus Terminal and get off at "Kunitsubashi", walk 5 minutes east along the Agawa River
- Fukushima-ku, Noda 3-1 / From JR Noda Station, walk 10 minutes south through Noda Shopping Arcade

13 富島渡し跡 Tomijima-watashi Crossing

■この渡しは、歴史的に明治18年の淀川大洪水のとき、少し上流に架けられた第二代の安治川橋が、さらに上流から流れてくる洪水をせき止めるなど周辺住民に被害を拡大する恐れがあったため、工務局によって爆破された。それ以来この渡しは個人営業による地場渡りであった。

13 富島渡し跡 Tomijima-watashi Crossing

- 西淀川区三丁目7、なんば（スターミナル）から特84「井天町」バス（スターミナル）行き「富島橋」、安治川沿いに東へ徒歩5分。
- 福島区野田三丁目1「R」野田、野田商店街を南へ徒歩10分、中央都立商業事務管理棟のそば、どちらにも「しるべ」がある。
- この渡しは、歴史的に明治18年の淀川大洪水のとき、少し上流に架けられた第二代の安治川橋が、さらに上流から流れてくる洪水をせき止めるなど周辺住民に被害を拡大する恐れがあったため、工務局によって爆破された。それ以来この渡しは個人営業による地場渡りであった。
- 明治40年に大坂市となり、昭和11年1月に中央都立市場が出来てからは、舟入れに使う舟の乗用渡り船が盛んになったという。やがて自転車の普及に伴い利用者数が減少し、昭和57年にその歴史を閉じた。

Tomijima-watashi Crossing

- Nishi-ku, Kawaguchi 3-7 / Take the No. 84 Bus bound for Benteicho Bus Terminal from Namba Bus Terminal and get off at "Kunitsubashi", walk 5 minutes east along the Agawa River
- Fukushima-ku, Noda 3-1 / From JR Noda Station, walk 10 minutes south through Noda Shopping Arcade

12 難波島渡し跡 Nambajima-watashi Crossing

- 大正区三軒家東三丁目3、地下鉄、JR「大正」が市バス「町四丁目」行き「三軒家東四丁目」東徒歩10分。
- 浪速区木津川二丁目5、南海電鉄夕陽橋線「木津川」から西へ徒歩5分。どちらにも「しるべ」がある。
- 難波島は、木津川と三軒家川に挟まれた島であったが、当時の渡しは、この難波島と対岸の目正島を結んでいた。江戸時代この渡しは「大島渡し」とも呼ばれ、難波島が別荘に建てられたという。第二次大戦後まで難波島と対岸の目正島には船着き場があった。大正区三軒家東三丁目と浪速区木津川二丁目を結ぶ「津島橋」は、昭和57年まで運航されていた。（写真提供：船白新聞社）

Nambajima-watashi Crossing

- Tanshu-ku, Sanganyagishi 3-3 / Take the bus bound for Tsunumachi 4-chome from Subway JR Tanshu Station and get off at "Sanganyagishi 4-chome", walk 10 minutes east
- Naniwa-ku, Kizugawa 2-5 / Walk 5 minutes northwest from Nankai-shiomibashi Line Kizugawa Station

12 難波島渡し跡 Nambajima-watashi Crossing

■難波島は、木津川と三軒家川に挟まれた島であったが、当時の渡しは、この難波島と対岸の目正島を結んでいた。江戸時代この渡しは「大島渡し」とも呼ばれ、難波島が別荘に建てられたという。第二次大戦後まで難波島と対岸の目正島には船着き場があった。大正区三軒家東三丁目と浪速区木津川二丁目を結ぶ「津島橋」は、昭和57年まで運航されていた。（写真提供：船白新聞社）

12 難波島渡し跡 Nambajima-watashi Crossing

■この渡しは、江戸時代この渡しは「大島渡し」とも呼ばれ、難波島が別荘に建てられたという。第二次大戦後まで難波島と対岸の目正島には船着き場があった。大正区三軒家東三丁目と浪速区木津川二丁目を結ぶ「津島橋」は、昭和57年まで運航されていた。（写真提供：船白新聞社）

11 川崎渡し跡 Kawasaki-watashi Crossing

- 北区天満一丁目、地下鉄、京阪「天満橋」東北徒歩10分。
- 福島区野田、地下鉄、京阪「天満橋」北徒歩10分。「川崎橋」の碑がある。
- ここは、もと天満の川崎と呼ばれ、対岸都島側に向かう渡しがあった。川崎には、幕府の材木蔵や城代、町奉行配下の役人宅、陣屋の敷地が立ち並んでいた。陣屋敷（都島区陣屋跡の一帯）は、大坂城築城時に築き、京都道と大津街道に通じる要所であった。明治10年に私設の渡船が架けられたが、同18年の大洪水で流失し、その後は再び渡しは復活し、昭和20年の戦災によって施設が破壊されるまで続いた。その後、同53年になってここが川崎橋が完成した。

Kawasaki-watashi Crossing

- Kita-ku, Temma 1-chome / Walk 10 minutes northeast from Subway, Keihama Line Temmabashi Station
- Miyakojima-ku, Anjima-cho / Walk 10 minutes north from Subway, Keihama Line Temmabashi Station

11 川崎渡し跡 Kawasaki-watashi Crossing

■この渡しは、もと天満の川崎と呼ばれ、対岸都島側に向かう渡しがあった。川崎には、幕府の材木蔵や城代、町奉行配下の役人宅、陣屋の敷地が立ち並んでいた。陣屋敷（都島区陣屋跡の一帯）は、大坂城築城時に築き、京都道と大津街道に通じる要所であった。明治10年に私設の渡船が架けられたが、同18年の大洪水で流失し、その後は再び渡しは復活し、昭和20年の戦災によって施設が破壊されるまで続いた。その後、同53年になってここが川崎橋が完成した。

