

近代大阪市における市営渡船事業

——1900年～1945年を中心に——

三木理史・曾木秀寿

I. はじめに

- (1) 近代大阪の橋と渡船一序に代えて一
- (2) 近代渡船研究の意義
- (3) 大阪市営渡船事業研究の意義と方法

II. 近代渡船の概観と大阪市

- (1) 近代における渡船の規定と全国的概観
- (2) 大阪市の都市内交通と社会事業

III. 市営渡船事業の形成過程

- (1) 市内渡船の市営化
- (2) 市営請負制の定着過程
- (3) 市営渡船事業の無料化
- (4) 市営渡船事業の直営化

IV. 市営渡船事業の経営とその利用

- (1) 渡船場の分布と変化
- (2) 渡船利用の特徴と変化

V. 結 語

I. はじめに

(1) 近代大阪の橋と渡船一序に代えて一
大阪は「水の都」とよばれてきた。それは、中心都市である大阪市が、淀川河口デルタに立地し、自然・人工を問わず都市内を河川の本・支流が縦横に走り、そこを往来する水運によって、近世「天下の台所」とよばれた都市経済が支えられたことに由来する。そして、大阪は「浪華八百八橋」といわれる¹⁾ほど、多くの橋梁が存在したことで知られている。ところが、近代大阪の水辺景観を地図上に見ると(図1)、「八百八橋」に象徴される景観は、近世大坂三郷とよばれ、1889年の市制施

行時の市域(以下、原市域)の中心を形成した、最も古い市街地域に限られる。

ところで、現在の大阪市域は1897年(第一次)と1925年(第二次)の2度にわたる大規模な市域拡張²⁾によって形成された。市東部の内陸地域が中心の第二次市域拡張域はともかく、河口沿岸部の第一次市域拡張域は、原市域と同様に多数の河川を擁するが、それとは対照的にわずかの橋梁しか認められない。

原・新2つの大阪市域をめぐる橋梁の多寡に関する対照的関係は、その基礎にある原市域と新市域の対照性に起因している。その対照性には、水運中心に発展してきた大阪の都市交通史に関わる問題が凝縮されている。本稿は、その架橋と表裏の関係にある渡船に着目することで、近代大阪市域の2つの対照的な水辺景観に凝縮された都市史に関わる問題を読み解いてゆくことを目的としている。

(2) 近代渡船研究の意義

渡船は、一般に架橋技術が未熟であった近代日本において、「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、自動車、諸車等を運搬するもの」³⁾として、全国各地に開設され、そして利用されてきた。ところが、その実態を明らかにした研究は分野を問わず、少数にとどまっている。それは、渡船が客貨を船舶で輸送する交通機関の施設でありながら、法制上は「道路法」の管轄下に属する道路の一部としての社会資本と見なされてきたことに起因しよう。

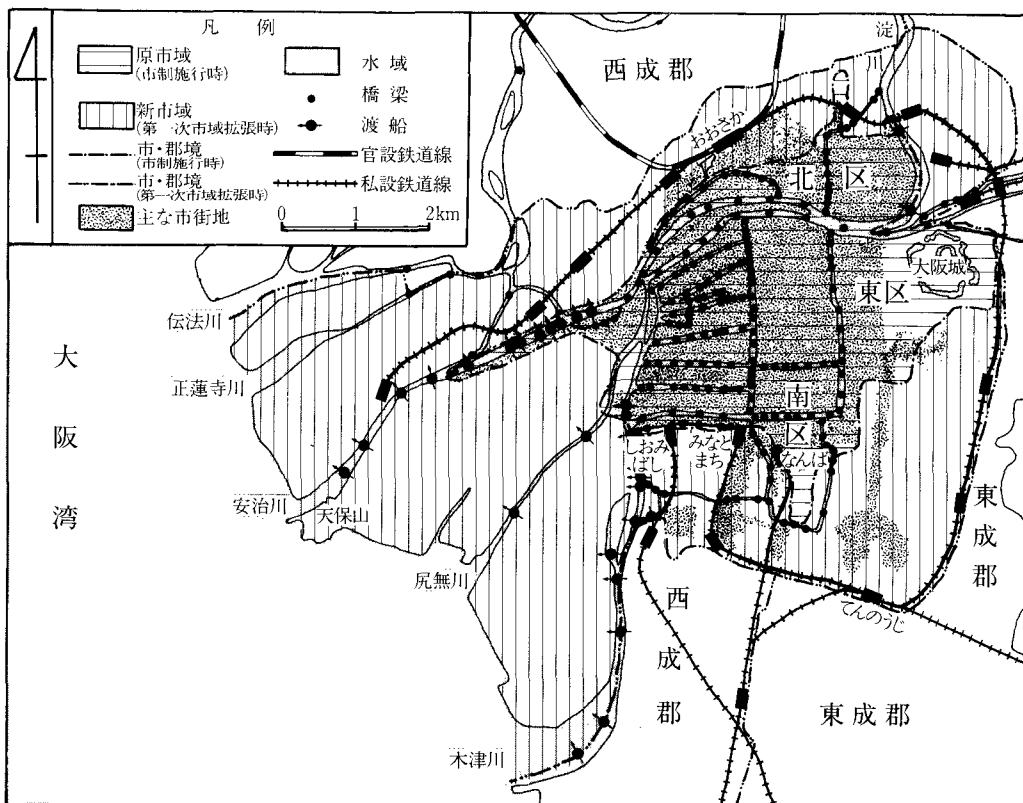


図1 1900年頃の大阪市域と橋梁・渡船の分布

「大阪市地図」(『第一回 大阪市統計書』所収)をもとに、松村著書、注13)、『大阪市パノラマ地図大正13年発行 復刻版』ワラジヤ出版、1991によって筆者作成。

実態と制度の不一致から、渡船研究は水運研究と道路研究の狭間に埋没した感がある。

しかし、日本の渡船研究は近代以後に関する研究こそ少ないが、それに先立つ近世の渡船(場)研究は質・量ともに相当な蓄積をもつ⁴⁾。近世と近代各々の渡船研究進展の対照性は、各期の交通制度における渡船の重要性を反映している。すなわち、近世の渡船は、幕藩体制維持のための大規模河川への架橋抑制策と密接に関わっていた。架橋抑制策が軍事的・政治的理由にとどまらず、地形・地質条件に関わる技術的理由にもよる、とする見解が主張されながらも、制度史を中心に研究が進展してきた近世交通史研究において、それが渡船を重要視する一因となったことは否めない。ともかく、近世の渡船は幹線交通路の大規模河川の渡河と直接関わったため、研

究者の注目を得やすかったといえよう。

ところが、明治以後そうした軍事的・政治的理由による架橋抑制策が撤廃されたのに加え、西洋土木技術の導入によって地形・地質条件も次第に克服され、研究者の注目を得やすい幹線交通路には架橋が進み、渡船は徐々に姿を消していった。その結果、近代の渡船は末端交通に関わる問題として、次第に学界から忘却されたと考えられる。明治以後の渡船に関する地理学的研究は、管見の範囲では利根川渡船場の衰退過程を描出した有末武夫の研究⁵⁾があげられるにすぎない。

そうした中で東京都公文書館の『近代東京の渡船と一銭蒸汽』⁶⁾は、近代東京の渡船を体系的にとりあげたという意義にとどまらず、それまで近世渡船研究の延長線上で大規模河川渡河との関わりに注目しがちであった渡船

研究に一石を投じる成果となった。そこでは、都市施設としての公共性に根ざす渡船の無料化や市営化といった論点に基づいた叙述がなされている。すなわち、近代の渡船は、幹線交通との関わりこそ失ったが、近代都市経営という公共的空間経営の構成要素の1つとして、近世渡船とは異なる論点に立った研究の可能性を有している。しかし、同書は、そうした論点を積極的に提唱してはいない。

そこで、本稿は同書の問題提起を補強しながら、近代の渡船を近代都市史との関わりから検討し、都市経営に関連する論点を提起する。そして、事例は、冒頭の問題意識を考慮しながら、近代日本において東京と並ぶ大都市であった大阪⁷⁾に求める。

(3) 大阪市営渡船事業研究の意義と方法

大阪における渡船の歴史は古く、9世紀まで遡り得るといわれるが⁸⁾、その本格的利用は近世の大阪湾岸の新田開発が一契機となっている。近世を通じて大阪湾岸に開かれた新田は、「摂津川口新田」と総称され、大阪湾に注ぐ淀川・大和川等の河口部の三角州地帯総面積約2,000町歩(石高約1.5万石)におよぶ範囲を、町人請負によって干拓したものであった⁹⁾。そうした新田開発の本格化した17世紀後半には多数の渡船が開設された¹⁰⁾。

そうした近世大坂の渡船に関しては、市中西方の新田地区の沢田平太家伝法茶船を事例とした小林 茂の研究¹¹⁾と淀川の横渡船に関する日野照正の研究¹²⁾がある。本稿の対象と関わりが深いのは前者であり、そこでは伝法茶船が渡船機能の一方で、新田地区と市中を結ぶ巡航船的機能をも兼ねたと指摘されている。後述のように市営渡船が、原則として橋梁代行の対岸相互連絡機能に徹しようとしたのに対し、近世の渡船は巡航船と橋梁代行機能を兼務していた。それは渡船を社会資本としてのみならず、交通機関とも見なしていたことを意味する。そこで、渡船研究の都

市史との関わりでは、まず橋梁代行機能への特化、を論点の1つとして指摘したい。

つぎに大坂周辺の新田地区では、神崎川、中津川にも架橋に代わる多くの渡場が設けられていた。それは前述の幕藩体制下の軍事的・技術的理由に加え、市中とは異なり、財政基盤の弱い周辺諸村では長大橋を財政的に維持することができなかったことも一因といわれている¹³⁾。ところが、渡場の多さや大坂市中の周辺地域である点こそ共通するが、後年新市域となった安治川、木津川の各沿岸、特に河口部の場合、神崎川や中津川の場合とは異なり、諸国からの廻船通航確保のために架橋が困難であったとの指摘¹⁴⁾に留意しなければならない。諸国の廻船は、橋が多くかつ特権川船のみの通航しか認められない市中には乗り入れできず、積み替え¹⁵⁾を余儀なくされたが、その積み替えの多くは安治川や木津川等の沿岸部でなされた。これら都市域の河川の大型船通航と渡船の存立基盤の関わりをの解明、を2つめの論点としたい。

さらに前述した『近代東京の渡船と一銭蒸汽』において提起された近代都市経営との関係における都市内渡船の市営化、無料化といった公共性に関わる論点があげられる。特に大阪市の場合、都市交通機関の経営においては市内交通機関市営主義¹⁶⁾(以下、市営主義)との関わりが、また渡船が後述のように工業地域である沿岸部に多く分布し、その労働者を輸送していた点を考慮すれば、市の社会事業¹⁷⁾との関わりが、各々重要である。

本稿では、近代大阪市の市営渡船事業を、以上3つの論点から都市史との関わりに重点を置いて検討するが、そこにはつぎのような史料の限界が存在する。大阪市営渡船事業に関する史料としては、まず大阪市公文書館の所蔵する同市の膨大な公文書綴の利用が想起されるが、現在のところその中に渡船に関する一件書類を見い出せずにいる。そのため、本研究では『大阪市会史』(各巻)を手掛か

りに、市会での渡船関係議案・建議案ならびにその審議過程を、『大阪市会議事録』から拾って事実関係を解明しながら、収支関係は『大阪府大阪市歳入出決算書』（各年度）、利用状況は『大阪市統計書』（各年度）によって、各々統計の数値を示すという方法に依らざるをえなかった。しかし、議会での渡船に関する審議には明らかに时期的偏りがあり、審議の少ない時期の状況については、実証レベルが甘くなる結果となった。

II. 近代渡船の概観と大阪市

(1) 近代における渡船の規定と全国的概観
 渡船の法的規定は「道路法」¹⁸⁾に拠っている。「道路法」第二条では、「道路の附属物とし道路に関する本法の規定に従ふ」ものに、「一 道路を接続する橋梁及渡船場」をあげ、ついで第三条に「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ふ。本法に於て渡船場と称するは渡船を包含す」と規定する。近代法において、渡船は当初から社会資本である道路の付属物「渡船場」として扱われ、管轄されていた。しかし、本稿での用語は原則として「渡船」を用い、着岸・係留施設を問題とする場合に限り「渡船場」を用いる。また、「道路法」の渡船料金に関する規定は、第二十七条に「管理者は特別の事由ある場合に限り橋銭又は渡銭を徴収する橋梁又は渡船場を設けることを得」

(下線：引用者)とあり、渡銭の無料原則規定の存在にも併せて留意したい。

そうした道路の一部と規定される渡船に関する全国的統計は、道路統計の中に見ることができる。その初見は、管見の限り内務省土木局『土木局統計年報』¹⁹⁾で、そこでは渡船を道路の附属物と見なす「道路法」の規定に従って、道路の一部として1924年以後(1925～27年断続)延長距離によって全国集計を得ることができる。1924年以後の増加指数の経年変化では、道路・橋梁が共に微増傾向を示

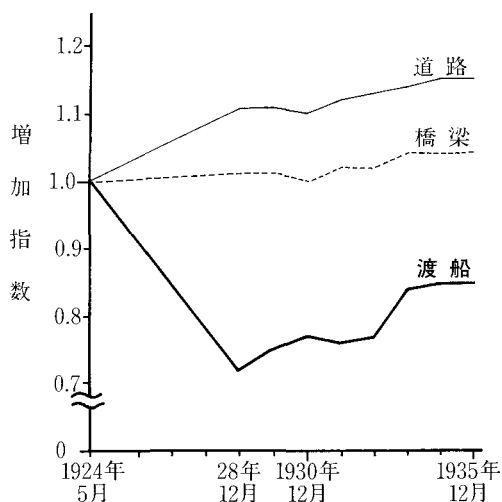


図2 第二次世界大戦前の道路・橋梁・渡船の各延長増加指数

・日本全国の集計値であるが、「外地」は含まない。
 ・1924年5月の延長距離を1.0として指数で表示した。

内務省土木局『昭和十二年五月編纂 土木局第三十回統計年報』, 1938 (『土木局統計年報 第7巻』クレス出版, 1997所収), 1～2頁によって筆者作成。

表1 渡船延長の上位5府県(1931年12月)

府県名	延長(m)
茨城	55,067
三重	46,823
宮城	39,381
千葉	29,658
愛知	28,164

出所)内務省土木局『昭和八年八月編纂 土木局第二十九回統計年報』, 同, 1938 (『土木局統計年報 第7巻』, クレス出版, 1997所収) によって筆者作成。

表2 市道渡船の上位5府県(1946年3月)

府県名	延長(m)
大阪	24,269
岩手	9,040
山口	5,424
愛知	2,720
和歌山	1,817

出所)建設院地政局編書, 注20) によって筆者作成。

すのに対し、渡船のみ減少を示し、第二次世界大戦前(以下、戦前)からの衰退傾向を確認できる(図2)。但し、道路・橋梁も含めて、1932年以降の増加傾向は「時局匡救事業」による公共土木工事の増加を反映したものと考えられ、全般的に衰退基調とはいえ、渡船も救済型公共土木工事の増加の中において微増を示したことにも留意したい。

渡船延長の道府県別集計を見ると(表1)、

その初見である1931年の上位5府県に大阪府は含まれず、大阪市を含む地域の渡船は全国的に突出した位置になかったことになる。ところが、全国の道路の事業主体別統計を市町村道まで示した『昭和23年3月 道路現況調』²⁰⁾によれば、市道の渡船延長において大阪府は全国的に突出した存在であった(表2)。当時、府域内他市に顕著な渡船分布を認め得ないことから、そこには大阪市営渡船の規模が表出されていると考えれば、大阪市営はわが国の都市における渡船として随一の規模であったと考えて大過ないであろう。因みに渡船場数の全国統計の初見である1949年度における大阪市営渡船場数は15ヶ所²¹⁾、その数は国府県道集計²²⁾における千葉県と並ぶ全国府県道第6位に相当する規模であった。

(2) 大阪市の都市内交通と社会事業

大阪市の都市内交通は、近世大坂市中以来、水運を基本に発達してきた。大阪の水運は近世以前には茶船といわれる特権川船によって都市内が独占され、その慣習は近代以後の舩輸送に継承された²³⁾。舩利用の盛んな河川は安治川、中津川、道頓堀川の順で、また大阪の移出入貨物量は、戦前期では海運移入が圧倒的に多く、1932年段階で大阪港の荷役地別海運移入貨物の首位は石炭で、それは築港取扱と安治川仕向がほぼ半々を占めた²⁴⁾。このように安治川は、筑豊炭の通路として、戦前期大阪市内商品流通随一の咽喉部であった。一方、木津川や尻無川では、1932年段階で木材移出が多く、海・陸路で大阪に集まった木材はこれらの河川流域に多く分布した貯木場を経て各地へ移出された。そのため、「航洋汽帆船の出入する築港、安治川、木津川及尻無川の四者を総称して大阪港と見做」²⁵⁾していた。そして、航洋汽・帆船から舩への積み替えを行うこれらの河川は、大型船通航を確保するため架橋を極力回避した。両者の

因果関係は、安治川・木津川筋の多くの渡船分布からも明らかであろう(図1参照)。

一方、原市域の河川は、舩が航行できる通航機能を保持すれば十分であり、それよりも人や人力車等の移動を円滑にするために多くの架橋こそが必要であった。原市域の都市内交通の近代化は、早くから私設鉄道の敷設された新市域や郊外地域に比較して立ち遅れており、1900年代初頭まで原市域内移動は人力車と徒歩が基本であった。原市域の都市内交通近代化の立ち遅れは、大阪市が前述の市営主義確立以前から市域独占を企図したため、民間事業者による近代交通機関の導入が困難であったことも一因であった。

第一次市域拡張による市域の拡大と市内人口の増加を背景に、1903年の第五回内国勧業博覧会の観客輸送を直接的契機として、市電敷設が進められた。そして、1903年11月市会では前述の市営主義方針が議決された。それは、原・新両市域間の対照性を基礎に、市営交通事業で高収益の期待できる原市域の交通を市が独占して、社会資本整備費等の経営費負担の大きい新市域の経費を捻出するという、収益と経費の市域内補完関係を有していた²⁶⁾。

そうした市営主義に基づく市電は1910年代の大阪市財政の歳入を急膨張させたが、一方の歳出急増を招いた一因が社会事業であった²⁷⁾。大阪市の社会事業は1918年の米騒動を契機に、1920年の社会部発足によって本格化し、1925年の第二次市域拡張によって増幅され、その先駆性は国内外の生活対策に影響を大きな与えた²⁸⁾。そうした社会事業の対象となった不良住宅地域は新市域に最も多く、ついで第二次市域拡張の拡張域で、原市域に最も少なかった(図3)。

Ⅲ. 市営渡船事業の形成過程

(1) 市内渡船の市営化

前述のように長い歴史を有する大阪の渡船

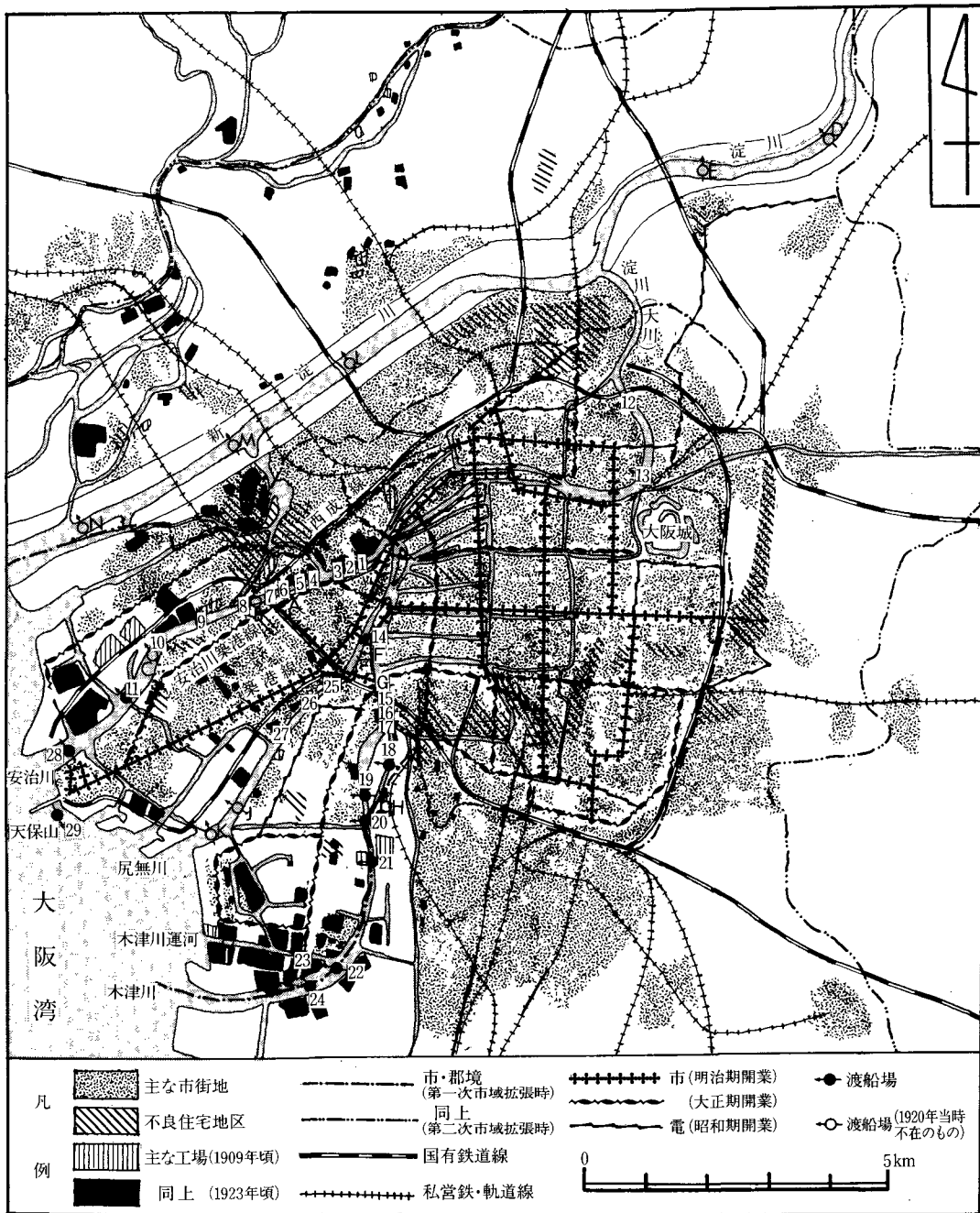


図3 1920年頃の大阪市域と渡船(場)の分布

図中の渡船(場)の番号および記号は図4の番号記号に対応している。

図中の基礎事項は地形図(2.5万分の1「大阪西北部」1921年測図,同「大阪西南部」,同「大阪東北部」1908年及1921年測図,同「大阪東南部」),不良住宅地区は杉原他編書,注17),序-1図,主要工場は山中進『農村地域の工業化』大明堂,1991,図5-2・図5-3,市電路線は大阪市交通局編書,注80),図2-1-4,をもとに筆者作成。

は、明治期まで民営、有料の世襲家業として営まれていた。ところが、明治期に入ると渡船の公的統制が始まり、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。1891年11月に大阪府が定めた「渡船営業規則」²⁹⁾は、所轄警察署へ届出を行い、渡船場の標識及び料金表を表示させ、それまで河川の状況により変動していた料金や営業時間を各渡船場で統一し、船体船具の検査を義務づける等、営業条件の制度化を推進した。その制定は大阪における渡船の公的統制の先駆となった。

大阪市が市会において渡船問題を議案としたのは、管見の限り、後述の市制特例撤廃後の1903年3月4日市会「議案45号 市内各河川渡船事業ニ関スル件」が最初で、この議案は市内合計29ヶ所の渡船業者の営業許可満了を機に市営化を意図したものであった。市は、市内渡船が1903年2月以後、最長の1906年12月満期分まで、順次満期となるのを機に市営化し、さらに無料化したい意向であった³⁰⁾。また、当時の渡船料金は、利用者の多寡に応じて2厘/人～8厘/人の範囲に散在し、営業時間も9時～17時までを最短にして、昼夜兼行のものまで存在した。そうした不完全な府の統制状態の強化も市営化のねらいの1つであった。そして、この議案を委員付託調査を経て決定することが賛成者多数で可決した。

前述の委員付託調査結果は同年6月4日市会で報告され、「船舶ノ出入ニ差支ガアルカラ止ムヲ得ズ渡船トスルノデ、詰マリ橋梁ニ代ハル処ノ渡船デアル」³¹⁾こと、市営に伴う無料化には約2万円の事業費が必要であることが明らかにされた。ここで渡船市営化が、都市周辺河川の通航機能を確保するための橋梁代行施設の公的維持の意図に基づくことが確認されたといえよう。

審議において議員からの質問は、後者の約2万円にのぼる事業費の捻出に集中し、前述の第45号議案は廃案賛成が過半数を占めて、

結果的には否決された。当時の大阪市財政は1898年の日清戦後恐慌によって、築港公債の市価とその償還財源である埋立地地価の暴落によって逼迫し³²⁾、市会は財政的負担を少しでも軽減する方向に傾いたといえよう。

また、同市会での「近来何ンデモ市営々々ト市営ガ流行リマスガ、市営トシテ利益ハアリマセン」³³⁾という発言に注意したい。当時、上水道について電気軌道が市営開業し、しかも1903年11月の市営主義議決に向けて議論が活発化していた。そうした時期に渡船市営化議論が浮上してきたことは、渡船を交通機関の一部と見なし、市電の市営主義方針確立と一貫した市営化の意図を示唆するものと考えられる。

もっとも、先の発言にもあるように、市電の市営化と異なり、渡船の市営化は収益性が期待できなかった。それにもかかわらず、市が渡船にまで市営主義を適用しようとしたことは、逆に市営主義そのものが、従来主張されてきた収益性追求以前に、市域内の交通機関に類するものを、とにかく市営化して独占するという、市域事業独占の論理に立っていた、とする私見³⁴⁾の傍証材料となろう。

一旦市会において否決された渡船の市営化論議は、1905年6月1日市会に、①築港棧橋―天保町・桜島町間と②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号が提出されて再燃した。特に①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」市営化が再び審議の俎上に上り、そのねらいは「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」³⁵⁾点にあった。船舶通行の多い安治川では当時から渡船転覆事故も発生し、市営化による渡船の体質改善が期待されていた。さらに、これらの渡船はいずれも築港地区経営に関わっており、前述のように築港埋立地売却の低調が市財政悪化の原因で、その促進

を期待できる交通条件の改善に渡船が寄与するとすれば、市会の賛同も得やすかったのであろう。ところが、②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して、議案第54号は①の区間のみ市営化という修正案が同年7月3日市会で議決された。

市営化への画期的展開は1906年11月6日市会提出の「議案216号 渡船市営ノ件」³⁶⁾で、当議案は同月24日市会で可決されたが、それには先の市営化対象渡船の最長満期が1906年12月で、かつ同年末に許可満期となる渡船が大半を占めたこと、が可決促進の要因となった。加えて、同24日市会の審議において樋口議員が「安治川木津川ノ渡船ニハ怪我ヲ仕タリ人ガ死ンダリスルコトガ往々アリマス、何故カト申シマスルニ、渡船ノ在リマスル間ハ兩岸共ニ和船ガ着イテ居ツテ河幅ガ狭イ、上カラモ下カラモ来ル船ガ分カリマセン、ソレ故怪我人ガアツタリ死人ガアルノデス、故ニ市営トスル以上ハ河ヲ広クシテ来ル船ノ能ク見ヘルヤウニシタイ」³⁷⁾と述べるように、河川行政と一体で渡船の安全対策を進めようとしたことも一因であったといえよう。

これによって1907年11月末満期の2渡船を待って、市内の全渡船の市営化が完了することになったが、この市営化は内容的に極めて不十分なものであった。まず、現場業務は、「市モ未ダ其ノ船体船具ノ設備モ出来テ居リマセンカラ、四ヶ年受負」³⁸⁾で、従来のも事業業者に業務を委託して、「報償金ノ名ハアリマセンガ今ノ営業者カラ報償金ノヤウナモノヲ取」³⁹⁾る請負制に依ることとし、さらに渡船使用料も事業者によって異なっていた。本稿では、そうした1932年度の市直営化に先立つ市営体制を市営請負制とよぶ。

(2) 市営請負制の定着過程

渡船事業の市営化は市財政と深く関わっており、市財政での取扱によって、市の渡船経営は大きくつぎの3期に区分できる⁴⁰⁾。ま

ず、①1905・06年度の「特別経済電気鉄道費経済」(使用料・手数料収入)に含まれた時期、ついで②1907～14年度の市内渡船の市営請負制導入によって単独で「特別経済渡船費経済」を構成した時期、そして③1915年度以降の普通経済に編入された時期、である。

①の市営化最初期の2年度は経営渡船数が少なく、特に1905年度は市の新設した築港棧橋一天保町・桜島町間の1ヶ所のみで、1906年11月～07年11月に既設渡船の市営化が順次進んだ。渡船費のうち、雑給は諸手当、需用費は燃料費や船舶・乗降場新設費に当たる。1906年度は、1907～10年度に比べ、需用費の大きさが目につき、それは市営化に向けた施設整備の進展を示すと考えられる(表3)。

つぎに②の1907～14年度は、市営請負制有料時代に相当し、まず「市ニ取ル金高ヲ定メテ具レト出願シマシタ、ソレデ四十年中ニ巡視シテ調査ノ上一ヶ年ノ人員ヲ算出シテ」⁴¹⁾、渡船使用料を定めたとの発言から、市営請負制の制度的確立は1908年度と考えられる。

渡船使用料は、「市ノ方カラ渡船ノ実況ニ応ジ各渡船ノ人員ヲ概算シテ之レヲ本トシテ市内ノ各渡船ニ対シ幾ラノ渡船料ガ這入ルト云フコトヲ見積リマス、ソコデ市ノ概算ニ依ルト市内ノ各渡船ノ料金ガ一ヶ年ニ五万円上ルト見テ請負ノ入札ヲ致シマシタ結果、若シ三万円デ請負フトスルト、推定シテ居ル五万円ノ内ヲ参万円ヲ差引キマシテ残り貳万円ヲ請負者カラ本市ヘ納入スルコトニナ」⁴²⁾った。その結果、渡船使用料は若干の上下を繰り返しつつも1910年度以後は安定し、一方渡船費も同様にほぼ安定してきたため、渡船使用料が渡船費を1万円程度上回って若干の収益を生み出すことになった。

この間の収支で注目すべきは1910年度の設備費の増加で、それは1910年12月市会において船体・櫓樵の供給や建造物・点灯設備を市の負担とすることを議決した⁴³⁾ことを承け、

表3 大阪市営渡船事業関係収支の推移

項目/年度	1905	1906	1907	1908	1910	1914	1916	1917	1920	
渡船使用料	32	284	5,419	18,964	53,002	47,094	42,775	38,160	48,819	
渡船費計	3,637	2,237	1,284	16,543	63,235	38,532	34,947	44,932	150,504*	
渡船費区分	給料	520	729	300	429	3,211	3,188	3,064	7,939	
	雑給	115	158	66	75	395	421	642	1,184	
	需用費	1,602	373	22	22	645	5,759	4,634	11,197	
	設備費	—	23	—	—	16,117	2,515	1,994	5,084	
	交付金	—	—	16,155	45,969	26,652	24,185	33,514	122,100	
渡船費収支	△3,605	△1,953	4,135	2,421	△10,233	8,562	7,828	△6,772	△101,685	
項目/年度	1925	1932	1934	1941	△					
渡船使用料	—	—	—	—						
渡船費計	176,234	269,531	276,248	493,216						
渡船費区分	給料	10,325	184,570	13,503						区分不明
	雑給	1,295	7,098	1,637						
	需用費	8,997	24,278	3,763						
	設備費	4,080	36,290	238,856						
	交付金	145,537	16,147	17,176						
雑出	—	1,148	1,313	—						

・金額の単位は円で表示し、原資料の銭以下を四捨五入したため合計値が合わないものがある。
 ・本文に関係する年度を抽出して表示した。
 ・*を付した数値には雑費が含まれるため、区分の合計値とは一致しない。

出所 『大阪府大阪市歳入出決算書』（各年度）（大阪市公文書館所蔵）によって筆者作成。

建物費や渡船場修築費が大幅に増加したことによる。それは表中の1914年度以後の需用費（備品費・消耗品費・点灯費等）の経年的増加にも反映されている。さらに1911年度以後、渡船費中の給料の増加は1910年度まで2人であった渡船巡視を10人に増加したため、市営化定着によって巡視を増員して調査の厳密化を図ろうとしたものと思われる。

当時の渡船経営が前述のように世襲家業的であったがゆえに、船夫は「請負人ニ対シテハ一種ノ親分デアルト云フ様ナ觀念ヲ有ツテ見テ居リマスノデ、夫等ノ人ノ意見ニ能ク服従」⁴⁴⁾ し、川筋総代—請負人—船夫という上下関係の下にあった。請負契約は、「各渡船業者トノ直接ノ契約ニ在ラズシテ河筋ヲ纏メマシテ安治川ヲ一団トスル、淀川ヲ一団トスル、木津川ヲ一団トスルト云フヤウニ、是レガ三ツニナツテ居リマシテ、各河筋ノ総代ヲ設ケ其ノ総代ガ其河筋ノ全部ヲ集メテ市ヘ出スト云フコトニナツテ居」り、「夫等ノ原因カラ兎角金ガ纏マラス、…(中略)…屢々怠納スルト云フ」⁴⁵⁾ 状況が生じていた。

市営化が、当初期待された渡船経営の前時

代性の刷新さえまなならず、市営請負制で妥協を余儀なくされたのは、前述の船体・船具類を市有化できなかったことに加え、市直営とした場合「渡船賃ノ取立ハ一銭デモ公金デアルカラ公金ノ取扱ヲ要スル、即チ之レヲ完全ニスルニハ切符制度ノ必要」⁴⁶⁾ があり、それにはさらに経費が必要なためでもあった。そして、「今日マデノ渡船ノ市営ハ名ダケデアツテ其実ハ船モ何モ請負人ノモノ」⁴⁷⁾ という状況にとどまっていた。

ところで、東京市の渡船市営化は1919年の「道路法」制定が契機であり⁴⁸⁾、それと比較すれば内容的に不完全ながら、大阪市の市営化は都市内渡船の公営化として先駆的であった。渡船市営化の契機として指摘した事項のうち、普通市制移行が両市共に1897年であるとすれば、大阪市の先進的な公営化の原動力は市域拡張に伴う市域の渡船急増と市の市営主義方針の確立に求めるべきであろう。そして、渡船市営化は、他の交通機関の場合と同様に、市が市内の「交通機関ノ完備ト云フコトヲ期シ」⁴⁹⁾ して実施したものであった。

市は、前述の1903年市営化検討時から渡船

料金無料化の必要を認めていたが、財政的理由から市会の同意を得ることができずにいた。また、渡船料金は、府の「渡船営業規則」によって、河川の状況や天候による変動こそなくなっていたようだが、依然渡船場ごとに異なっていた。そこで、市は1908年8月3日市会で「議案第172号 渡船使用料条例制定ノ件」を議決し、市内渡船料金の均一化を推進した。そして、同年12月から施行された同条例では、併せて常時利用者に対し、回数乗船券による割引料金の適用を規定した⁵⁰⁾。

ところが、「請負人ハ成ルベク回数券ノ売レナイノガヨイ、(収入が：引用者)五割減デアルカラ売レナイコトヲ望」⁵¹⁾み、回数券利用者を敬遠し、前述の市営請負制の下では割引料金制度の運用すら困難であった。しかし、その後も財政・制度両面から有料請負方式の廃止は叶わず、1911年3月に大阪府が「渡船営業規則」を「渡船営業取締規則」⁵²⁾に改正したものの、実態は変わらなかった。

渡船無料化の審議はその後も市会で度々行われた。その根拠は前述の1903年6月4日市会で「橋梁二代ハル処ノ渡船デアル」ことを確認しつつも、2～5万円程度の財政負担を必要とすることが最大の障壁であった。しかし、一方で無料にした場合、船頭が「恩ニ被セテ渡シテ遣ルト云フヤウナ顔附キシテ、乗客ノ便利ヲ計ルト云フ事ニハ親切ガナイ、不親切ナ挙動ヲシテ高慢気ナ取扱ヒヤスルヤウナ弊ガナイトモ言」⁵³⁾えないので、渡船は「甚ダ危険ガ多イカラ、寧ろ幾ラカデモシテ有料デヤツテ貰ツタ方ガ宜」⁵⁴⁾いとす意見もあり、依然無料化は見送られていた。

(3) 市営渡船事業の無料化

ところで、前節の渡船事業取扱の時期区分③の渡船事業の普通経済への編入期は、さらに1915～20年度の有料・市営請負制期、1921～31年度の無料・市営請負制期、1932～40年度の市直営期、1941～45年度の戦時体制期、

に細区分される。

まず、普通経済編入は、当初「市営デヤルト云フコトニナリマシタ結果、特別会計ヲ廃シマシテ通常予算ノ方ヘ編入スル」⁵⁵⁾として1912年度から実施予定であったが、「陸上ノ設備及ビ船舶ノ設備等ハ従来ヨリ優ツタ相当ノ設備ヲスル」⁵⁶⁾として、特別経済で存置され、編入実施は1915年度からとなった。

普通経済移行後、無料化が実施される1921年度まで渡船収支に大きな変化は見い出せない(表3参照)。1916年度まではわずかなりとも収益を計上したが、1917年度以後は収支内で欠損を生じた。それは交付金の増加によるもので、つまりそれ以前は渡船使用料と渡船費の収支で若干の収益が生じるように予算編成されていたが、1917年度から使用料と交付金の収支で若干の収益が生じるように予算編成が改められたからである。史料の実証はできないが、それは無料化に向けての助走措置と思われる。そして、無料化前年度に当たる1920年度から渡船費は大幅に増加した。

無料化に関わる財政負担について、1912年頃から「家屋税ノ税率ヲ増加致シマシテ其ノ財源ニ充テ」⁵⁷⁾実行するという意見が現れたが、結局これについても、渡船利用者以外に不公平な負担を強いるとして、賛意は得られぬまま廃案となった。1915年12月11日・25日市会の無料化審議では、前述の経済的理由に加え、無料化によって渡船の無用利用の増加が危惧された。そうした見解は、その後の議会でも取り上げられ、1920年1月30日市会での池上四郎市長の「全然渡船ヲ無料ニシタラ徒ラニ乗ルト云フヤウナ事デ、甚ダ困難ヲ感ジタト云フヤウナ事ヲ承ハツタコトガアリマス」⁵⁸⁾という発言からもうかがえる。

渡船場の多くは、市域の工業地域と細民⁵⁹⁾居住の多い市内不良住宅地区の周辺に分布しており(図3参照)、それを反映して後述の渡船無料化の社会事業的意義が強調された。そうした公共的理由や社会事業的意義にもか

かわらず、無料化は経済的理由に阻まれて依然進捗しなかったが、1919年の「道路法」の制定を契機に進展した。1920年1月市会では、「道路法」の渡船無料原則に基づき、池上市長は「道踏(路カ)法ナドニ拠ツテ見マシテモ、此ノ渡船料ヲ取ラヌ、即チ渡船賃ヲ徴スルコトガ出来ヌト云フ事ニナツテ居」⁶⁰⁾ることを根拠に無料化を提案し、同市会では1920年度中の速やかな無料化推進の確認にとどまったものの、つづく11月市会において「渡船賃徴収廃止ノ件」が議案として提出されて可決⁶¹⁾、1921年度から無料化が決定した。

1910年代末～20年代初頭の大阪市財政は、1917年度の市制方針転換を機に、日露戦後恐慌以後の縮小基調を脱し、都市社会事業の拡充を柱に拡大方針に転じた。そして拡充分は公債収入を軸に、好況と増税による税収入増、ついで市電を中心とした使用料・手数料収入増によって賄われた⁶²⁾。無料化の直接的契機は、前述の「道路法」制定であるが、財政的に見ると市の社会事業拡充を柱にした財政拡大傾向の中で実現したといえよう。

ところが、天保山桜島・福崎・千歳・恩加島間の渡船〈29〉(以下、各渡船(場)の後〈 〉内の番号は図3および図4に対応している)は、「港湾監理ノ附帯事業トシテ経営サレ…(中略)…築港ノ棧橋ヲ起点トシ、木津川、尻無川方面へ通フ…(中略)…明カニ運送事業ノ性質ヲ帯ビテ居ル」⁶³⁾として、無料化の対象から除外された。ここでの除外の根拠は土木局所管でないことに加え、これらの4渡船が運送事業的性質、すなわち巡航船的機能を担っていたからである。近世伝法茶船以来の渡船の巡航船的機能は、渡船の公的統制の進展によって次第に峻別されつつあり、渡船は橋梁代替機能に特化してきていた。

(4) 市営渡船事業の直営化

無料化実現後の10年間は渡船の公的統制も最終段階に入り、市直営化問題を残すのみと

なった。市直営化推進の契機は1931年2月議会で、1931年度も従来の指名入札による請負契約を継続しようとする市の議案に対し、大島議員が「大阪市ハ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(地下鉄:引用者)スラ敷設スルト云フヤウナ状態デア」りながら、「同ジ交通機関ノ中デ独リ渡船事業而已ハ徳川時代ノ其儘ニ聊カモ進歩ノ跡ガ視フコトガ出来ナイ」⁶⁴⁾と指摘した。同議員は、つづけて「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」で、渡船労働改善の放置と密接に関わると述べた。

この議論において注目すべきは、渡船を「交通機関ノ中」とし、一方で「道路ノ延長ト見ル」と述べているように、渡船の位置づけが流動的である点であろう。それは、渡船の公的統制の過程を振り返っても同様で、前述のように市営化議論の端緒では、渡船を市内交通機関に類するものと見なし、市電の市営主義と一貫した市営化を意図していた。ところが、無料化時には運送事業的性質、換言すれば交通機能的性質の強い渡船を除外していた。すなわち、公的統制過程での市の渡船に対する位置づけは常に流動的であった。

また、渡船労働の改善をめぐる議論は、市会でも1921年の無料化前後から次第に活発化していた。1918年の米騒動を契機とした全国的な労働運動の高揚⁶⁵⁾がその背景にあるが、特に危険度の高い安治川渡船で労働時間の短縮あるいは賃金値上げをめぐり、請負人と船夫の間での争議が1922年頃から活発化した⁶⁶⁾。

これらの争議は、管見の限り渡船運行停止といった事態を回避し、比較的短期かつ平穏に解決をみていたようである。それには「其就業時間が長いと云つてもこの仕事に既に慣

れて仕舞つてゐる者には生業としては簡単な仕事であり左迄苦痛では無い従つて万一飽迄強硬な態度を執つて誠首さるゝ様な事が有つた場合は舟業に転業しても精神上、物質上に今日と同様の待遇を得られるや否やは疑問で有」⁶⁷⁾ ったからとされる。しかし、一方で1919年頃から熟練船夫の減少を危ぶむ発言⁶⁸⁾も見られるようになった。

そうした状況が先の大島議員の発言につながり、さらに同議会で山の内鐵吉議員の「労働者諸君が非常ニ惨酷ナル悲惨ナルモノデアルト云フコトヲ知ツテ居リマス… (中略) …、而モ彼ノ交通頻繁ナル大阪市ノ港湾事業ハ日々頻繁ナリ、而モ倉庫事業が発達シテ来テ安治川線ノ上り下りスル回数ハ道路デ自動車ヤ電車ヲ避ケルヨリモモツトゝゝゝ危険ナル状態ニ置カレテ居ルノデアリマス、而モ手漕ノ最モ不完全ナル彼ノ危険ナル船ニ多クノ人ヲ乗セテ従業シテ居ル総テノ船夫ヲモ少シ真面目ニ考ヘテ貫ヒタイ」⁶⁹⁾ という発言さえ招いた。結局、1931年度の請負契約は原案で可決、翌32年度から市直営が決定、実現した。

1932年度以後の市直営化に伴う渡船費の最大の変化は給料および需用費の増加と交付金の大幅な減額であるが(表2参照)、理由は判然としない。1934年度から給料が大幅に減少した理由もまた同様に不明である。代わって前述の発動機船導入や渡船場改修に伴う維持設備費の増加が注目され、それは後述のように走行区間の長い渡船を中心に動力船を大幅に増加させ、渡船の体質改善に寄与した。

1941年度からは『大阪府大阪市歳入出決算書』の渡船費内訳の記載が省略され、その細目を知ることができなくなった。予算・決算共に総額に大きな変化はなく、戦時体制下でも平時と同様の経営内容で輸送が継続されと考えられる。ところが、1944・45年度には渡船費自体が費目から消滅してしまった。

IV. 市営渡船事業の経営とその利用

(1) 渡船場の分布と変化

1889年の市制施行によって成立した大阪市は、市制特例によって市の自治権が大きく制限されていた⁷⁰⁾。かかる状況下では市が市域に対する実質的な領域としての認識も稀薄であったと考えられるが、1898年の普通市制移行は、市の市域に対する領域認識を明確化し、その利益保護意識を高めた⁷¹⁾。

そうした普通市制移行の前年1897年に市は第一次市域拡張を実施し、築港地区を含む西成郡域を中心に周辺町村を合併した。これによって、市域は、人口稀薄で税収が少なく経費負担の大きい新市域と、人口過密気味で税収が多く経費負担の小さい原市域、という二重構造を呈するようになり、原・新両市域の経営は前述の補完関係に立つことになった。一方、それまでの大阪市域には、安治川・木津川筋等に若干の渡船が存在したが、渡河手段は主に橋梁であった。ところが、市域拡張により市域内渡船が急増し(図1参照)、本稿冒頭で述べた両市域の対照的關係が生じた。

市制特例下の大阪市において、市が原市域の渡船業者に対し、前述の府の統制に上乗せした公的統制を加えたという事実は確認できない。したがって、前章で見た市内渡船の市営化、無料化といった市による一連の公的統制は、普通市制移行に伴う市の市域に対する領域認識の確立、市域拡張に伴う市内渡船の急増が契機になっていると考えられる。新市域は、臨海部および河川沿岸部を中心に多くの工場が分布し、商店や行政機関等によって市街地化した原市域とは異なっていた。併せて、新市域には多くの不良住宅が分布し、市の社会事業の施行とより深く関係する地域でもあった。すなわち、市営渡船に関する一連の公的統制は、新市域に対する市の施策の一環を成していたと考えられる。

無料化要求の議論の中では、「渡船ハ至ツテ端ノ方ニ在リマシテ細民ノ交通ガ激シイ」⁷²⁾ ので、わずかな料金負担も「細民ニ

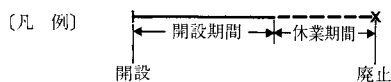
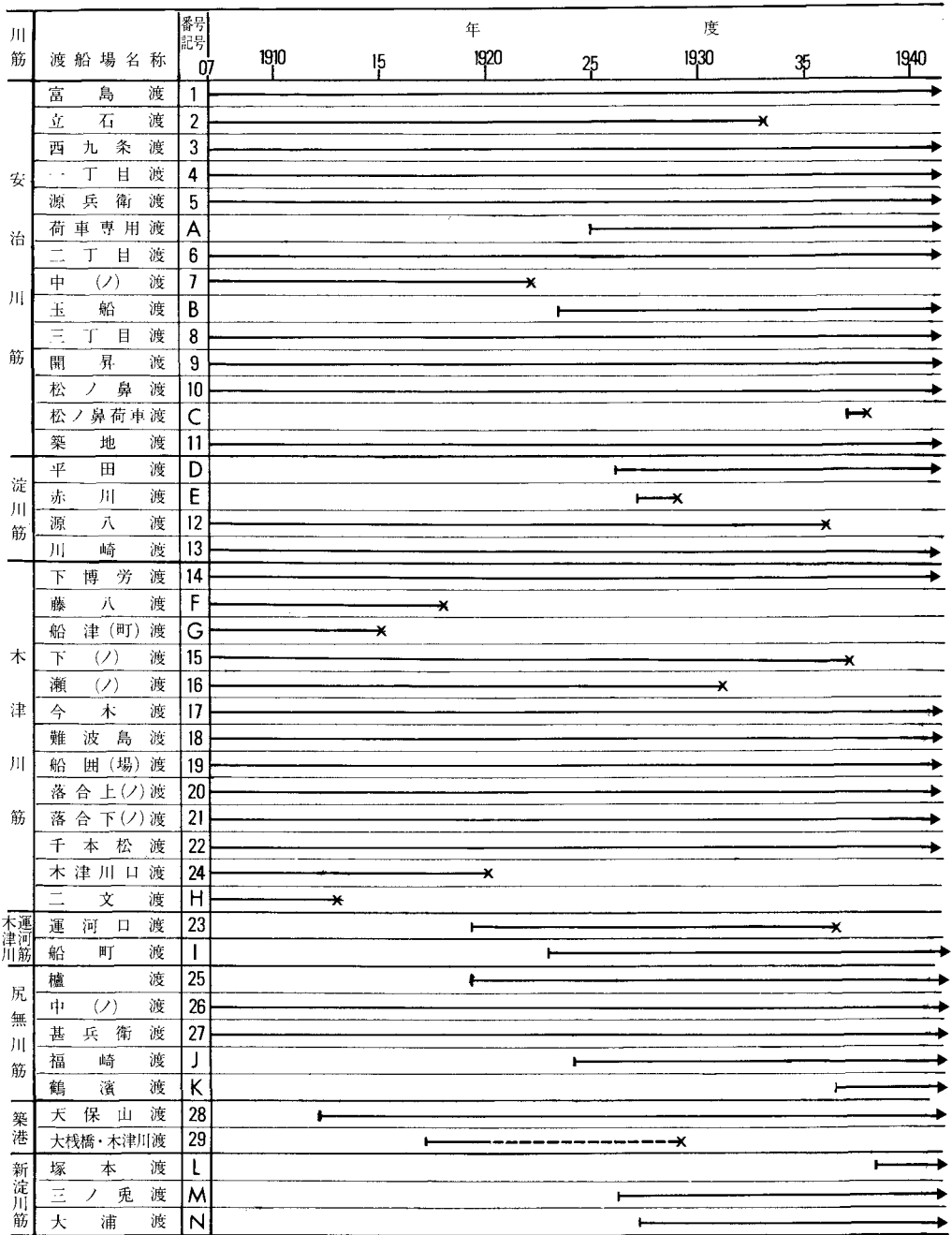


図4 第二次世界大戦前の大阪市営渡船の開設・廃止状況

- ・ 図中の渡船場の番号及び記号は図3の番号・記号に対応している。
- ・ 大棧橋・木津川渡は1920年度までは利用数値が記載されているが、1921年度以後は数値の記載がないため休止扱として表示した。
- ・ 平田渡は統計書では新淀川筋として扱われているが、所在地を考慮して淀川筋として扱った。
- ・ 二文渡は厳密には七瀬川筋であるが、木津川筋として扱った。

大阪市役所『大阪市統計書』(各回)によって筆者作成。

取りマシテハ非常ニ苦痛デアル」⁷³⁾ といった主張が見られる。こうした市域の工業地域と市内不良住宅地区との分布の共通性こそが、前述の渡船無料化時に社会事業的意義が強調される重要な根拠を成していた。

大阪市営渡船に関する統計は、管見の限り『大阪市統計書』の第8回（明治40年度版）以降の各回に、若干の内容変化を伴いつつも記載が見られる。1907年度から第二次世界大戦終末期に至る1945年度までの渡船場数は、当然変化を伴いながらも、のべ43ヶ所になった。川筋別に見ると（図4）、新淀川筋及び淀川筋以外の渡船数が36ヶ所で全体の84%を占めた。それは、前述の広義の大阪港として扱われていた各河川の河川通航確保が、市営渡船の存立基盤であったことを示している。

1920年代の特徴的な変化として、1923～27年度にかけての新設と、逆に1929年度以後の減少があげられる（図5）。前者は新淀川筋渡船場の編入と臨海部の工場増加に伴って安治川筋や尻無川筋に渡船開設が行われたことの反映といえよう。工場増加による渡船利用として、特徴的なものに荷車利用の増加があり、安治川筋では1925年に荷車専用渡、1937年に松ノ鼻荷車渡、といった荷車専用の渡船が開設された⁷⁴⁾。一方、1929年度以後の減少は、戦中期にかけて本格化し、それは安治川河底トンネルの開通（1944年9月）に伴う安治川筋の一丁目渡〈4〉、源兵衛渡〈5〉、荷車専用渡〈A〉、二丁目渡〈6〉の4ヶ所の渡船廃止や、要員不足及び利用者の激減等の理由による新淀川筋の塚本渡〈L〉、三ノ兔渡〈M〉、大浦渡〈N〉の休止、および戦災による渡船場施設の被害⁷⁵⁾による。

1925年の第二次市域拡張によって2ヶ所の新淀川筋渡船が市営に編入されたが、さらに1932年4月からの市直営化時には、新淀川筋の3渡船〈L・M・N〉は地理的關係から請負制のまま存置された⁷⁶⁾。直営化の効果としては、その契機となった渡船労働の改善に

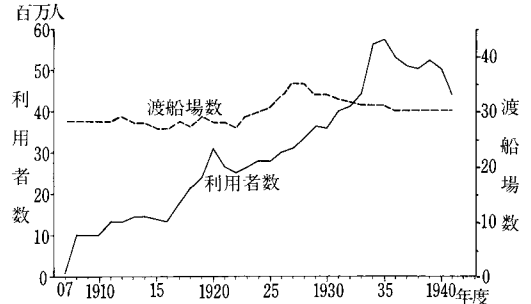


図5 第二次世界大戦前的大阪市営渡船場数と利用者数

大阪州市役所『大阪市統計書』(各回)によって、筆者作成。

伴う安全性の向上はもとより、市が利用状況を実地調査の上で渡船配置、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⁷⁷⁾、さらに講習も実施して船夫の技能向上に努めた点があげられよう。その後1940年3月には、無料化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し、市営渡船事業の一本化が進められた⁷⁸⁾。

(2) 渡船利用の特徴と変化

渡船の年間利用者数の経年的変化は、1935年度に年間利用者数が最高となり、その後は減少傾向に転じ、1941年度に約4,393.2万人まで急減した（図5参照）。最盛期に利用者の多かった渡船として、運河口渡〈23〉464万人、千本松渡〈22〉463万人、中（ノ）渡（尻無川筋）〈26〉435万人、甚兵衛渡〈27〉398万人、源兵衛渡〈5〉396万人がある。利用者数変化では、1916～20年度と、1930～35年度の2度の急増、一方1920～22年度、1936～38年度および1940～41年度の3度の急減が注目される。

そのうち1916～20年度の増加は2ヶ所の渡船（蘆渡〈25〉・運河口渡〈23〉）増設と共に、大戦景気に伴う千本松渡〈22〉付近の造船所増加による。木津川河口付近には「（第一次世界大戦：引用者）戦争中此ノ方面一帯ノ地ニ多数ノ造船所ガ新設セラレ」⁷⁹⁾、中には藤永田造船所のように荷揚・荷積向けに

堤防を改造するため市営渡船の廃止を要請し、代替施設として会社所有の渡船を運行するところもあった。造船所の増加は千本松渡<22>、甚兵衛渡<27>といった西区南部の渡船利用者の増加を招いた。こうした市内沿岸部の工業地域拡大による利用者増加はその後も継続し、1930～35年度に2ヶ所の渡船（立石渡<2>・瀬（ノ）渡<16>）が廃止されたが、落合上（ノ）渡<20>、千本松渡<22>、運河口渡<23>、船町渡<I>等大正区南部の渡船利用者数が増加して、それを補って全体で増加を示した。

1920～22年度にかけての減少の原因は、渡船数自体の減少に加え、源兵衛渡<5>、二丁目渡<6>といった安治川筋渡船の利用者減少によるものであった。安治川筋沿岸の鉄道省西成線と市電築港線の狭間に居住する住民は、これらの渡船が鉄・軌道へのアクセス手段であったが（図3参照）、1922年6月の安治川左岸への市電安治川築港線開通⁸⁰によって、左岸住民の陸上移動手段が確保されて渡船利用が減少した。1936～38年度にかけての減少の原因は、架橋に伴う運河口渡<23>の廃止や、落合上（ノ）渡<20>、千本松渡<22>、船町渡<I>等大正区南部の渡船利用者数の減少によるものであろう。

しかし、渡船利用は人の徒歩による利用にとどまらない。人力車の利用は1909年度に、駕籠の利用は1912年度に、各々最盛期を迎えた。その当時の利用上位渡船は、人力車が源兵衛渡<5>、今木渡<17>、一丁目渡<4>、船津（町）渡<G>、下（ノ）渡<15>、駕籠が藤八渡<F>、下博労渡<14>、中（ノ）渡（尻無川筋）<26>で、概ね人の往来が多かったと思われる原市域に近い渡船であった。

それに対して荷車は1935年度に最盛期を迎え、荷物は1930年代に急増した。最盛期の荷車利用上位の渡船は、荷車専用渡<A>、落合上（ノ）渡<20>、千本松渡<22>、中（ノ）渡（尻無川筋）<26>、1930年代の荷物利用上

位の渡船場は富島渡<1>・源兵衛渡<5>・三丁目渡<8>と中（ノ）渡（尻無川筋）<26>・甚兵衛渡<27>・福崎渡<J>、落合上（ノ）渡<20>、千本松渡<22>等で、工場の多い縁辺地域の渡船が多かった。渡船の利用形態は、人の往来が多く、その補助手段である人力車や駕籠の利用が顕著な原市域近くの渡船と、新市域の工業地域に近く生産関連物資の移動を担う荷車や荷物利用の顕著な渡船に大別できよう。

戦中期の渡船の利用については、燃料統制に伴う動力船の運行規制の一方で、周辺工場の軍需生産強化に伴う労働者輸送への対応が求められた⁸¹。1943年には燃料油消費規制に伴い、木炭瓦斯発生炉付の動力船2隻は混雑時の限定運行とし、他の時間帯は手漕船を運行した。また千本松渡<22>では右岸に固定棧橋を架設し、さらに船町渡<I>では、付近の日立造船築港工場等の生産拡充に伴う労働者輸送が動力船でも捌き切れず応急的に船橋を架設し、各々徒歩連絡で対応した。

そうしたさまざまな渡船利用を総合的に把握できる指標として、無料化によって時期が1910～20年度に限定されるが、渡船場収入の変化を考察しよう（図6）。平均して安治川筋の渡船利用が多く、木津川筋、尻無川筋では原市域に近い渡船の利用が多かった。また、安治川筋では二丁目渡<6>、三丁目渡<8>、開昇渡<9>等、木津川筋では落合上（ノ）渡<20>、落合下（ノ）渡<21>、千本松渡<22>、木津川口渡<24>、尻無川筋の各渡で、後年の収入増が認められる。

1920年に非常に高い収入を示した天保山渡<28>を含めて、築港地区や河口部に分布する渡船場収入増加は、第一次世界大戦後の工場増加（図3参照）を反映したものと考えられる。これらの工場への労働者輸送の増加が、前述の無料化審議の中で、彼らが渡船場で渡船賃を出し入れする煩瑣を解消したいために無料化するという要求⁸²へとつながった。

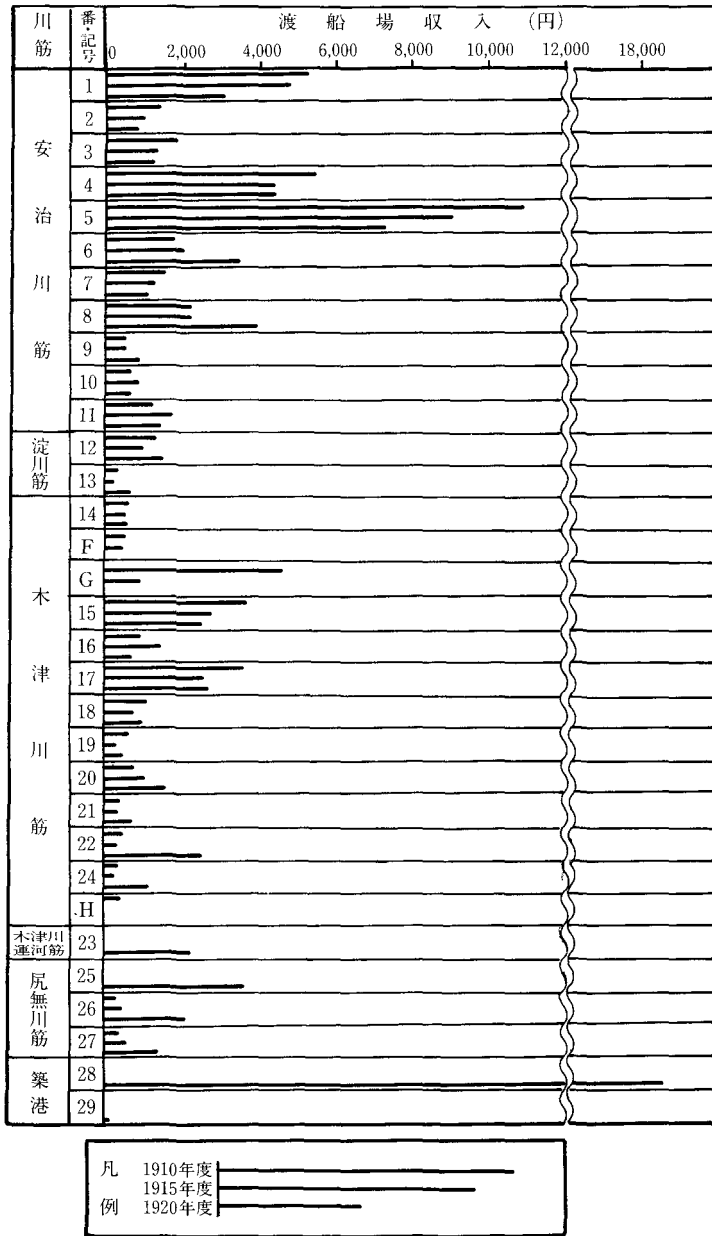


図6 大阪市営渡船場収入の推移

図中の渡船場の番号および記号は図3・図4に対応している。

大阪市役所『大阪市統計書』(各回)によって筆者作成。

V. 結 語

近代の大阪市域は、原市域と新市域という対照性を基礎に、それに対応した橋と渡船各々の分布の粗密という対照的な水辺景観を呈していた。本稿では、それを糸口に市営渡

船事業を都市史との関わりから考察した。

わが国の渡船研究は、近世以前では幹線交通路に関わる問題として注目されてきたが、近代以後では幹線道路への架橋進展によって看過されてきた。ところが、都市部においては、都市交通との関わりから近代都市経営と

いう公共的空間構成要素の1つとして、近世渡船と異なる視点での研究が可能と思われる。

本稿は、近代大阪市の市営渡船事業を対象に研究史を踏まえ、①近代都市型渡船の橋梁代行（対岸相互連絡）機能への特化、②都市内河川への大型船通航確保と渡船の存立、③市営化、無料化等の渡船経営と市営主義や社会事業との関わり、の3つの論点を提起した。

近代の大阪市営渡船事業の全国的位置づけは、道路統計の集計方法や採録基準の制約から、限定なしの言及は困難であるが、昭和戦前期～戦中期において都市域における市営渡船事業としては、一応全国随一の規模を有していたものと考えられる。ここでは、本稿の内容を、上記3つの論点ごとに再構成することによって、結論に代えたい。

①近代都市型渡船の橋梁代行（対岸相互連絡）機能への特化は、渡船の公的統制に伴って進展し、特に1921年度の市営渡船無料化の際の巡航船の性格の濃い大棧橋・木津川渡〈29〉の対象除外に表出している。但し、大阪市における渡船の位置づけは、橋梁代行施設としての社会資本として固まっていたわけではなく、交通機関の一部としての位置づけ、との間で常に揺れ動く流動的なものであった。

②都市内河川への大型船通航確保と渡船の存立については、つぎのようにまとめられる。大阪市では、広義の大阪港とされた安治川・尻無川・木津川が商品流通の咽喉部を成し、大型航洋船通航を確保するため架橋が回避された。一方、原市域内は都市内移動を円滑にするため、多くの架橋がなされ、原市域と新市域の対照的景観を生み出した。そうした大型船通航確保のための渡船という認識は、早い段階から市会においても確認され、それが③の市営化の基礎を成した。

渡船分布においても新淀川筋及び淀川筋以外の渡船が全体の84%を占め、市営渡船と河川の通航確保の関係は明白であった。特に通航の多い安治川筋の優位が明白で、築港地区

と対岸の工場増加を反映して顕著な増加を示した。渡船およびその利用者の増加には周辺地域の工業化が要因の1つで、一方減少には架橋はもとより、沿岸の市電の開通、さらには戦災による施設破壊が要因となっていた。また、渡船の利用形態から、人の移動の多い原市域近くの渡船と、荷物の移動に伴う新市域の工業地域に隣接した安治川筋や木津川筋の渡船、に大別できることが明らかになった。

③市内渡船に対する公的統制は、1891年の大阪府の「渡船営業規則」に始まるが、当時市制特例下にあった大阪市自身による公的統制措置は確認できない。市内渡船事業の市営化は、まず市営請負制として1905～07年になされ、財政的には1908年度に制度的確立をみた。それには普通市制移行と市域拡張に伴う市域渡船の急増、および市営主義方針の確立が契機になっていた。市直営は、1920年代から渡船の安全確保のため船夫労働の改善要求が高まってきており、かかる要求を受けて1932年に議決され、それによって渡船経営の近代化が進むことになった。

無料化は、市営化当初から検討されたが、市の財政問題に阻まれて実現しなかった。また、細民の渡船利用が多く、その分布地域が工業地域や不良住宅地区と一致することから、無料化の社会事業的意義が強調された。そして、1919年制定の「道路法」の渡船利用の無料原則規定を直接的根拠に無料化が実現した。財政的には前述の渡船の無料化は市の社会事業拡充に伴う財政拡大傾向の中で実現した。

大阪市営渡船は、このように近世以前の大規模河川の渡船と性格を異にし、大阪市の近代都市経営と極めて密接に関係し、それを成立基盤とした公共的空間経営の構成要素の1つを成していた。その結果、従来指摘されてきた、近代以後の架橋技術の進展＝渡船の衰退という、通説とは非常に対照的な展開を見せた。それは、大規模河川が明治以後の架橋技術の進歩と同時に交通路としての機能を急

速に失っていったの対し、大阪市の都市内河川が都市内貨物の流通に重要な機能を果たし続けたからにはほかならない。すなわち、都市内渡船の存続の条件とは都市内河川が交通路としての機能を維持しているか、否かに依っているといえるであろう。

本稿で対象としてきた大阪市営渡船は、1998年現在、わずか8ヶ所（〈20〉・〈21〉・〈22〉・木津川渡・〈I〉・〈27〉・〈28〉・千歳渡）を残すのみになってしまった。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、換言すれば「水の都」の衰退を投影している。それは、自動車による貨物輸送の増加によってもたらされたと考えられるが、その衰退過程の描出は既に本稿の領域を越える課題であり、別稿を期したい。

（奈良大学文学部・下甕村役場）

〔付記〕

本稿の骨子は、1999年度人文地理学会大会（於・奈良大学）で口頭発表を行った。なお、本稿中の引用史料は原則として当用漢字に改めた。

本稿は、曾木が1998年度奈良大学文学部卒業論文として提出した『近・現代の大阪における都市内水上交通』（未公表）の近代の部分を利用し、三木が補足調査を加えて全面的に構成を改めてまとめたものであり、本稿の文責は三木にある。また、資料閲覧等で便宜をお図り頂いた大阪市公文書館をはじめとした各機関に厚く御礼申し上げます。英文要旨の校閲はH.A.シャピロ先生（大阪芸術大学）にお願いした。記して謝意を表します。

なお、本稿脱稿後、石原佳子「大和川の往来―渡し舟から明治橋へ―」、大阪の歴史53,1999,71～94頁、の存在を知った。本稿の対象や論点とは直接関わらないが、大阪近郊の渡船に関する貴重な報告として、指摘しておきたい。

〔注〕

- 1) 松村 博『八百八橋物語』, 松籟社, 1984, 51頁。
- 2) 周辺市町村の大阪市域への大規模な編入はこの2回であり、本稿では1889年市制施行時の大阪市域を「原市域」、市域拡張による編入市域を「新市域」と呼ぶが、新市域のうち特記のな

いものは第一次市域拡張に伴う拡張市域で、また特記ない限り本稿での市域拡張とは第一次分を指す。市域拡張の詳細は、大阪市役所編『十周年記念 大阪市域拡張史』, 同市, 1935を参照。

- 3) 大森八四郎『地形図の本』, 国際地学協会, 1993, 99頁。
- 4) 近世渡船（場）研究の研究史と論点については、丸山雍成「近世の渡場に関する若干の問題」（豊田武教授還暦記念会編『日本近世史の地方的展開』, 吉川弘文館, 1973）, 227～256頁（のち丸山『日本近世交通史の研究』, 吉川弘文館, 1989, 467～492頁に所収）を、同稿以後の研究の到達点については、深井甚三「近世渡船の設定・維持と利用―近世交通体系理解のために―」, 交通史研究21, 1989, 1～32頁、を各々参照。
- 5) 有末武夫「利根川の渡船場の変遷について」, 群馬大学教育学部紀要（人文社会科学編）20, 1970, 1～20頁（のち有末『交通の地域的分析』, 大明堂, 1985, 90～113頁に所収）。
- 6) 東京都公文書館編『都史紀要35 近代東京の渡船と一銭蒸汽』, 東京都情報連絡室, 1991。
- 7) 本稿では、原則として明治維新以前を「大坂」、以後を「大阪」と表記するが、通時的に用いる場合には「大阪」とする。
- 8) 三浦行雄『川と橋―いとむかし―』, 大阪土木技術協会, 1977, 16頁。
- 9) 福田 徹『近世新田とその源流』, 古今書院, 1986, 180頁。
- 10) 「諸川船要用留 一大道村左平太渡船運上譯」（『大阪市役所蔵版 大阪市史 第五』, 清文堂, 1979〔初版：大阪市, 1911〕, 329頁所収）。
- 11) 小林 茂「近世大坂の渡船業」（宮本又次編『大阪の研究 第五巻―風俗史の研究・鴻池家の研究―』, 清文堂, 1970）, 377～404頁。
- 12) 日野照正『畿内河川交通史研究』, 吉川弘文館, 1986, 256～274頁。
- 13) 松村 博『大阪の橋』, 松籟社, 1992（初版：1987）, 19～21頁。
- 14) 松村著書, 前掲13）132頁・166頁。
- 15) 積み替えを含め、大阪の都市内水運については、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116・史学39, 1993, 1～19頁、を参照。
- 16) 1903年11月市会の議決によって成立した大阪市の市営主義を、従来の研究史では市営市街電気鉄道（以下、市電）にのみ適用されるかの如

- く考えてきたが、都市交通機関全体に適用されるものと考えらるべきであろう。そうした市営主義再考の必要は、さしあたり、三木理史「明治期大阪市の都市交通とその領域性—市内交通機関市営主義成立過程再考—」, 社会経済史学会第68回全国大会報告要旨, 1999, 48~49頁, を参照。
- 17) 大阪市の社会事業の展開については、玉井金五「日本資本主義と〈都市〉社会政策—大阪市社会事業を中心に—」(杉原 薫・玉井金五編『【増補版】大正・大阪・スラム—もうひとつの日本近代史—』, 新評論, 1996), 249~298頁, を参照。
 - 18) 「道路法」は、1919年制定分と1952年制定分に大別され、本稿では前者を指す。
 - 19) 1996~97年にクレス出版より復刻。
 - 20) 建設院地政局『昭和23年3月 道路現況調査』, 同, 1948(国立国会図書館所蔵)。「道路現況調査」は、『道路統計年報』の前身に当たり、1937~49年に刊行されていた。
 - 21) 大阪府行政局統計課編『第41回 大阪市統計書 昭和28年度版』, 同市, 1954, 123頁。
 - 22) 建設省道路局『道路統計年報 昭和24年』, 同, 1951(総務庁統計局統計図書館所蔵), 4頁。
 - 23) 岡島論文, 前掲15) 2~6頁。
 - 24) 岡島論文, 前掲15) 第5図および第10図参照。
 - 25) 大阪府役所港湾課編『明治四十五年・大正元年 大阪港勢一斑』, 同, 1913, 2頁。
 - 26) 三木論文, 前掲16)。
 - 27) 芝村篤樹『日本近代都市の成立—1920・30年代の大阪—』, 松籟社, 1998, 81頁。
 - 28) 玉井論文, 前掲17)。
 - 29) 大阪府公報625, 1891(大阪市公文書館所蔵), 1~6頁所収。
 - 30) 『自明治三十六年三月四日 至全年四月六日 大阪市会議事録 第二』(大阪市公文書館所蔵, 以下大阪市の市会議事録はすべて同館所蔵分による), 57~59頁。
 - 31) 『自明治三十六年四月七日 至全年六月十九日 大阪市会議事録 第三(完)』, 296~322頁(発言者: 中谷議員)。
 - 32) 持田信樹『都市財政の研究』, 東京大学出版会, 1993, 106頁。
 - 33) 『大阪市会議事録』, 前掲31) 308頁(発言者: 天川議員)。
 - 34) 三木論文, 前掲16)。
 - 35) 『明治三十八年六月 大阪市会議事決議録』, 80~81頁(発言者: 池原市助役)。
 - 36) 『明治三十九年十一月 大阪市会議事録』, 71~75頁。
 - 37) 『大阪市会議事録』, 前掲36) 176頁(発言者: 樋口議員)。当時、大阪への石炭輸送船は主に曳船用解船と和船であり、それらは安治川に長期間碇泊して貯炭倉庫を代用するのが常であった。そのため「碇泊船は倍々多くなるに従つて、川幅益々狭くなりゆき、水上警察署も随分之が為めに困れる由なるが、今以て如何とも致し難き」(今西林三郎「安治川出入船舶の状況」, 筑豊石炭鉱業組合月報4, 1908, 424頁) 状況が生じていた。
 - 38) 『明治四十三年十一月 大阪市議事決議録 第十一号』, 191頁(発言者: 本田議員)。
 - 39) 『明治四十一年八月 大阪市議事録 第八号』, 71頁(発言者: 岩田市技師)。
 - 40) 大阪市『明治大正大阪市史 第四卷経済篇下』, 同, 1933, 447~448頁・523頁。
 - 41) 『明治四十一年八月 大阪市会議事録』, 71~72頁(発言者: 岩田市技師)。
 - 42) 『大正二年十二月 大阪市会会議録』, (発言者: 岩田市技師), 123~124頁。
 - 43) 『明治四十四年一月 大阪市会決議録』, 2~3頁。
 - 44) 『大正十年一月 大阪市会議録』, 71頁(発言者: 岩田市土木部長)。
 - 45) 『大阪市議事決議録』, 前掲38) 193頁(発言者: 岩田市技師)。
 - 46) 『明治四十四年一月 大阪市議事決議録 第一号』, 16頁(発言者: 谷口議員)。
 - 47) 『大阪市議事決議録』, 前掲46) 17~18頁(発言者: 谷口議員)。
 - 48) 東京都公文書館編書, 前掲6) 65頁。
 - 49) 『大阪市議事決議録』, 前掲38) 204頁(発言者: 乾議員)。
 - 50) 大阪府公報49, 1908(大阪市公文書館所蔵), 406頁。東京市の渡船での回数券発行が1919年である(東京都公文書館編書, 前掲6) 32頁) ことと比較すれば、ここでも大阪市の先進性がうかがえる。
 - 51) 『大阪市議事決議録』, 前掲46) 19頁。
 - 52) 大阪府公報2661, 1911, 1~10頁所収。
 - 53) 『明治四十五年三月 大阪市会会議録 第三号』, 267~268頁(発言者: 番田議員)。
 - 54) 『大阪市会会議録』, 前掲53) 286~287頁(発言者: 湯浅議員)。
 - 55) 『明治四十五年三月 大阪市会会議録 第三号』, 300頁(発言者: 大谷市助役)。

- 56) 『大阪市会会議録』, 前掲55) 301頁(発言者: 吉本議員)。
- 57) 『大正二年十一月 大阪市会会議録』, 109頁(発言者: 近藤市主事)。
- 58) 『大正九年一月 大阪市会会議録』, 132~133頁。
- 59) ここで「細民」と表現される戦前期の都市下層民の対象階層は時期ごとに変動した(東京市を中心に分析した中川 清『日本の都市下層』, 勁草書房, 1985を参照)。中川の指摘の大阪への適合如何もさることながら, 本稿の論旨に照らして重要なのは, 渡船場近くの工業地域の労働者がここでの細民に含まれるのか, 否かである。しかし, それに関して本稿は十分な回答を準備できず, 立ち入った言及は避けておきたい。
- 60) 『大阪市会会議録』, 前掲58)。
- 61) 『大正九年十一月 大阪市会会議録』, 9~16頁。
- 62) 芝村前掲書27) 86~94頁。
- 63) 『大阪市会会議録』, 前掲61) 10頁。
- 64) 『昭和六年二月 大阪市会会議録』, 719頁。
- 65) 1920年代の労働運動の全般的特徴として, 積極的要求と短期性が指摘されており(橋本寿朗『大恐慌期の日本資本主義』, 東京大学出版会, 1984, 59頁), 安治川渡船場争議にもそうした特徴が認められる。
- 66) ①大阪市社会部調査課編『最近労働争議顛末(労働調査報告 No.20)』, 弘文堂書房, 1923(大阪市立中央図書館市史編集室『労働調査報告 復刻版6』, 同, 1977所収), ②大阪市社会部調査課編『最近労働争議顛末(労働調査報告 No.29)』, 弘文堂書房, 1924(前掲『労働調査報告 復刻版8』, 同, 1978所収), 644~647頁。
- 67) 大阪市社会部調査課編書, 前掲66) ②646頁。
- 68) 『大正八年一月 大阪市会会議録』, 26~27頁(発言者: 長谷川議員)。
- 69) 『大阪市会会議録』, 前掲64) 721~722頁。
- 70) 市制特例下では, 市庁舎が存在しないばかりか, 市長・助役を府知事・書記官が代行し, 市独自の職員も置かれなかった(芝村篤樹『都市の近代・大阪の20世紀』, 思文閣出版, 1999, 10頁)。
- 71) 市の領域認識については, 三木論文, 前掲16)を参照。
- 72) 『大阪市会会議録』, 前掲57) 130頁(発言者: 渡邊議員)。
- 73) 『大阪市会会議録』, 前掲57) 135~136頁(発言者: 沼田議員)。
- 74) 荷車専用渡船については, 福留並喜「堀おこし統制・荷車専用の渡船」, 大大阪20-4, 1936, 8~11頁, を参照。
- 75) 大阪市土木局河川課『市政年鑑資料 昭和二十四年一月 河川橋梁並渡船事業』, 同, 1949(謄写刷, 大阪市立中央図書館所蔵)によれば, 1945年の戦災によって渡船事務所をはじめとする所管施設の80%が失われたという。8次にわたる大阪大空襲のうち, 沿岸部は6度にわたり被災しており(小山仁示『改訂大阪大空襲-大阪が壊滅した日-』, 東方出版, 1994, 付表による), 市営渡船が甚大な被害を受けたことは疑いない。
- 76) 大阪市土木局河川課編書, 前掲75)。新淀川筋を請負制で存置した「地理的關係」と表現される理由の真相は不明であるが, 第二次市域拡張による編入渡船とそれ以前の市営渡船の差別化以外には思い当たらない。
- 77) 直営化時に発動機船は, 安治川, 尻無川, 木津川を通じて8隻に過ぎなかったが, 1933年で15隻(大阪市土木部『昭和八年三月 土木部所管事業概要』, 大阪市役所, 1933, 83頁), 1936年で31隻(大阪市役所土木部『昭和十一年版 土木部所管事業概要』, 同, 1936, 147頁), 1940年で42隻(大阪市役所編『第39回 大阪市統計書 昭和17年刊行』, 同, 1942, 8~12頁)へと, 戦時体制下にもかかわらず急増した。
- 78) 大阪市土木局河川課編書, 前掲75)。
- 79) 『大正八年七月 大阪市会会議録』, 128~129頁(発言者: 岩田市技師)。
- 80) 大阪市交通局編『大阪市交通局75年史』, 同, 1980, 57頁。
- 81) 大阪市土木局河川課編書, 前掲75)による。
- 82) 『大阪市会会議録』, 前掲73)。

The purpose of this paper is to clarify the relationship between municipal ferries and urban history in Osaka city. The area of Osaka city in 1900 consisted of the old municipal area, which had been incorporated into the city since 1889, and the new municipal area to which it had expanded in 1897. There were many rivers, numerous bridges across them in the old municipal area and a large number of ferries crossing the rivers in new municipal area.

Since ferries were closely related to the main traffic roads in the Edo period (1603–1868), many studies about ferries in its period have been done. However, ferries have declined since the Meiji era (1868–1912), because the many bridges were constructed. As a result, few studies about ferries appeared since the Meiji era. However, ferries have been important for another reason in some cities since that period, Osaka city being one. Osaka city operated the largest number of municipal ferries of all cities in Japan during the World War II.

In this paper three points are considered about municipal ferries in Osaka city in the 1900–1945 period. Some ferries served both as ferries and as cruisers since the Edo era. They strengthened the function of crossing rivers, the relationship between ferries and navigation of large cargo ships on the rivers in Osaka city, the relationship between municipal–run and free ferries, and between city–operated transportation and social work. Based on these three points, the contents of this paper can be summarized as follows:

1. As ferries came under increasing control of public administration, they lost their function as cruisers in Osaka city. As a result, the ferry between Osanbashi and Kizugawa was eliminated because ferries that served also as cruisers because municipal ferries and became free of charge in 1921.

2. The Aji, Shirinashi and Kizu Rivers were important routes for goods in Osaka since the Edo era. There were no bridges, so large cargo boats were able to navigate through them. One reason why ferries in the municipal area came to be run by the city was that they served as bridges across the rivers. Revenue from municipal ferries in the Aji River was large reflecting the increase in factories along the river. Municipal ferries were divided between ferries having many passengers used near the old municipal area and ferries which carried large amounts of goods near the industrial areas in the new municipal area.

3. Ferries in the municipal area came under the control of the city administration when Osaka prefecture promulgated the Ferry Business Law in 1891. Ferries in the municipal areas started to be municipal–run between 1905 and 1907. The bases for the ferries being city–run were the establishment of administrative authority in 1898, the increase in the number of ferries due to expansion of the municipal area in 1897 and establishment of municipal transportation in the municipal area in 1903 in Osaka city. They became fare free with establishment of the Roads Law in 1919 and because of an increasing number of poor users due to the fact that most ferries operated near the slum quarter.

It is commonly accepted that ferries declined from the Meiji era, because numerous bridges were constructed. However, it is now clear that municipal ferries has been increasingly important since the Meiji era.