



## 旅人の夢を運んだ弁天埠頭

昭和40(1965)年7月1日、安治川内港の旅客船ターミナル—弁天埠頭が開業しました。大阪港は、昭和4(1929)年の第1次修築工事の完成以来、築港・天保山を中心に栄えてきました。しかし、市域の西端に位置する築港は、冬場に西寄りの強風の影響を強く受けること、都心部から離れていることから、これらを解消するため、安治川を拡幅して内港化する工事が昭和23(1948)年から開始され、岸壁や埠頭が整備されました。

弁天埠頭の開業は、安治川内港整備の集大成とも言えるべきもので、開業2週間後の7月15日には、安治川内港完成記念の式典が開催されました。この頃、すでに国鉄(現JR)大阪環状線は全通し市営地下鉄中央線も大阪港一本町間が開通しており、両線が交差する弁天町駅から程近く便利な弁天埠頭



弁天埠頭開業・安治川内港完成の式典  
(昭和40年7月)郷土出版社刊  
「目で見える大阪市の100年」より

は、四国・九州への旅の玄関口である港町として、急速に発展していきました。



弁天埠頭を出帆する観光船(昭和43年)  
「大阪開港100年祭行事誌」より

埠頭のターミナルビルには、四国・九州へ向かう関西汽船と、小豆島・高松へ向かう加藤汽船の船客待合所が設けられ、船客向けの名品店が軒を並べ、たいへんな賑わいを見せていました。

昭和58(1983)年3月の時刻表によると、弁天埠頭と高松港とを結ぶ船が3往復と、別府港

とを結ぶ船が2往復、合わせて5往復が毎日運航されていました。早朝、高松からの夜行便が到着すると、まだ薄暗い時間に大勢の人が船から降り立ち、大きな荷物を持って弁天町駅へ向かう光景が見られました。

しかし、モータリゼーションの発達とともに船旅はカーフェリー主体となり、フェリー利用客の増加に対応するために広い駐車場が必要となって、船客ターミナルの機能は次第に弁天埠頭から南港フェリーターミナルへ移っていきました。

そして平成7(1995)年、弁天埠頭を発着する関西汽船の航路が廃止され、以後、弁天埠頭からの定期航路は途絶え、大きな看板を掲げたままのターミナルビルが当時の面影を残すのみとなっています。



活気あふれる弁天埠頭前の様子  
(昭和40年代初め)