

四ツ橋

写真は日本経済新聞 11 月 22 日の夕刊。四ツ橋かつて「浪速一の奇観」と。西長堀の大阪市立中央図書館に行く時、心齋橋近くの四ツ橋を通過して、長堀通を真っすぐ歩く。前にもレポートしたが、この界わいも大阪の歴史を感じさせる。

豊臣秀吉が造った大坂の町は上町や天満など固い地盤を持つ東部が中心だった一方、南部や西部は水はけが悪く人が住みづらかった。徳川幕府は都市化を進めようと人工の川「堀川」を引くことを奨励した。

堀った土で土地を造成し、堀川は排水用の水路にもなった。西横堀川と長堀川も 1620 年前後につくられ、河川の交差点が誕生、その上に橋が架けられた。

4 つの橋は北側が「上繋橋（かみつなぎばし）」、南側が「下繋橋（しもつなぎばし）」、東側が「炭屋橋」、西側が「吉野屋橋」とそれぞれ言った。周辺には銅の製錬に使う炭の販売店も軒を連ね、炭屋橋の由来になった。

江戸時代の大坂にはおよそ 160 個の橋が架かっていたとされるが、口の字型の 4 つの橋は四ツ橋だけ。江戸時代の観光ガイドブック『摂津名所図会』では、四ツ橋を「浪速一奇観の勝地」といい、観光名所として紹介している。

明治に入ると四ツ橋では鉄道も交差した。1908 年に市電の主要な 2 路線の南北線と東西線が橋の近くで交わった。交差した線路が東西南北どちらにもまがれるよう「ダイヤモンド・クロッシング」という分岐器が置かれた。各地の地名の由来をまとめた『角川日本地名大辞典』は「この交差点が珍しがられ、多数の見物客があったという」と記している。ちなみに道路の「四つ橋」と、駅名「四ツ橋駅」の「つ」と「ツ」の違いは、道路を管理する市の当時の土木局と、鉄道を管理する電気局の届け出の違いから生じたとされる。

にぎわった四ツ橋だが、転機は戦後の高度経済成長期だ。自動車の普及に伴い船で移動する人が減り、ダイヤモンド・クロッシングも姿を消した。工業化で川の水質汚染も深刻化し、大阪の堀川の多くは埋め立てられ、4 つの橋も 70 年までに全て撤去された。



(2018 年 12 月 2 日)