

(素案)

東横堀川等
水辺の魅力空間づくり基本方針

〔第 1 章・第 2 章・第 3 章〕

目次

第1章 はじめに	1
第2章 東横堀川周辺の特徴	3
2.1 東横堀川の歴史	3
2.2 治水対策	6
2.3 水質	7
2.4 東横堀川周辺の現状	9
(1) 人口の推移	9
(2) 周辺の土地利用	10
(3) 周辺施設（都市公園・都市計画道路・駅・公共船着場）	12
(4) 河川区域・沿川敷地の状況	13
2.5 地域のポテンシャル	17
(1) 穏やかな水面	17
(2) 沿川の都市公園用地	17
(3) 歴史的な橋の現存	18
(4) 囲まれ感（囲繞感）のある空間構成	18
(5) 民間による活動の展開	19
第3章 求められる水辺のあり方	20
3.1 近年の社会情勢	20
3.2 水都大阪の取組	26
(1) 水都大阪のこれまでの経緯	26
(2) 東横堀川の特徴	28
3.3 地域のニーズ	29

第1章 はじめに

東横堀川は、大阪市有数の繁華街「ミナミ」を流れる道頓堀川と、文化施設・金融機関が集積する中之島を流れる土佐堀川をつなぎ、大阪の都心部を南北に流れる、大阪市の管理する一級河川です。

その歴史は、太閤秀吉による大阪城築城にあわせて外濠として開削されたことから始まります。江戸時代に開削された多くの堀川とともに、人々の治水・維持の努力に支えられながら、舟運によりまちと深く結びつき、「天下の台所」大阪の繁栄を長きにわたり支えました。

第二次世界大戦後のモータリゼーションによる陸上輸送が主役となるにつれ、多くの堀川は埋め立てられ、埋め立てを免れた東横堀川の上空には高架道路が覆うこととなりました。同時期に、度重なる高潮被害をうけたため、高い護岸を整備し、まちを水害から守ることとしました。その結果、一体となっていた川とまちとは隔てられ、建物は河川に背を向け閉鎖的な空間となっています。

平成に入り大阪市では、東横堀川と同様、橋の上から眺めることしかできなくなっていた道頓堀川において水辺整備の構想を立案し、府管理河川も加えた都心を口の字に囲うように流れる「水の回廊」を中心として、民間のみなさまと連携し「水都大阪」の再生、成長にとりくんできました。河川を都心に残された貴重なオープンスペースとして利活用する、道頓堀川等から始まった水辺空間のオープン化は、いまや全国に広がりを見せており、東横堀川においても 2021 年 8 月に公募の民間事業者により「β本町橋」が運営開始し、水辺利活用への熱意をもった方々の機運が高まっています。

一方、河川は水を流すための空間であるため、水辺空間の利活用にあたっては、災害時の安全が確保されていることが大前提となります。治水上の機能を確保するとともに、周辺のまちの高さが比較的高い東横堀川においても、南海トラフ巨大地震等による護岸の倒壊を防ぎ水辺空間の安全性を高めるために、護岸の耐震補強等を行う必要があります。

大阪市では地域の個性を活かした都市の魅力向上を目的に、護岸の耐震化と遊歩道・公園整備等を一体的に行う水辺再整備事業に取り組んでいきます。本方針は、治水上の前提条件や、東横堀川をとりまく周辺の経過・現状などの基礎的情報、そしてこれらをふまえためざすべき将来像の実現へむけた水辺再整備事業を通じた公民連携での水辺の魅力空間づくりの考え方を示し、今後の水辺再整備の方針と進め方をまとめるものです。整理にあたっては、治水上の条件については「淀川水系西大阪ブロック河川整備計画(府・市)」と整合するほか、大阪市の関連する諸計画と整合を図ります。



「水の回廊」における本方針の対象区域の位置

第2章 東横堀川周辺の特性

2.1 東横堀川の歴史

東横堀川は大坂城築造に際して、豊臣秀吉が 1585 年（天正 13）にその外濠として掘ったもので、当時は新堀といわれていました。東横堀川と呼ばれるようになったのは、西横堀川が開削されたのち、西横堀川に対して名付けられたものです。

東横堀川開削当時は、東方の上町武家地帯と西方下町の船場・島之内など商家地帯と区別され、下町の市街化が進み、この堀川による水運が大坂の繁栄をもたらしました。

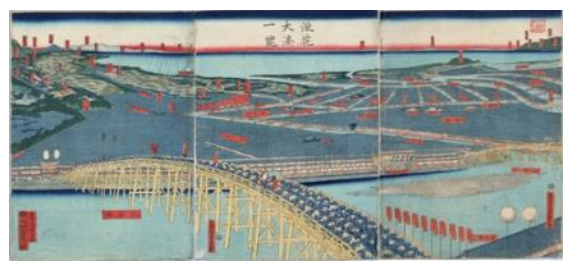


江戸時代の大坂と河川の開削時期



浪花百景 今橋・高麗橋

出典：大阪市立図書館所蔵



浪花大湊一覽 歌川貞秀画

出典：大阪府立中之島図書館所蔵

江戸時代には河川の貨物輸送は、茶船・上荷船が独占し、東横堀川では荷役用の杭場を 12 か所設け、今橋築地から南本町浜までを区分けし、沿岸に浜納屋を立てており、これを「東横十二浜」と称していました。

また、淀川・大和川の河口に発達した大阪平野は古くから洪水被害に悩まされており、貞享の治水事業では、淀川・大和川を中心に、東横堀川などの市内河川（枝川）護岸の石積での修繕や浚渫等による治水事業を行い、水害防止ばかりでなく船舶の入港の円滑化が図られました。

明治に入り、江戸時代に本町橋の東にあった大坂西町奉行所の地には、初代大阪府庁がおかれ
ました。その後は、大阪府立大阪博物場という総合文化産業施設となり、続いて、大阪府商品
陳列所・貿易館などの商工行政の前線基地を経て現在はマイドーム大阪が立地しています。
1901 年（明治 34）に東横堀川、西横堀川、道頓堀川が準用河川に認定されたことにより、占
用処分権が市長に委任されました。1913 年（大正 2）には大阪市内最古の現役橋である本町橋
が完成しました。



幕末期の高麗橋

出典：「写真で見る大阪市下水道 100 年のあゆみ」



大正期の本町橋付近

出典：「写真で見る大阪市 100 年 大阪市」



本町橋と府立商品陳列所

出典：大阪府立図書館所蔵

戦後は、モータリゼーションによる陸上輸送の発達に伴い、1967 年(昭和 42)には東横堀川の川筋は
阪神高速道路大阪環状線のルートとなり、高架橋が川中で上空を覆うこととなりました。また、1972
年（昭和 47）には高潮・洪水対策として、高い護岸によってまちを守るため鋼矢板式特殊堤護岸が
整備されたことで現在のまちと川が隔たれた空間となりました。

1984 年（昭和 59）には、東横堀川兩岸の河川区域内には、ほぼ全域にわたり東横堀緑道として都市
計画公園が計画決定され、同年には一部区間が開園しています。

■概略		
天正	1585 年	豊臣秀吉大阪城三の丸城郭を構えるにあたり外堀として東横堀川を開削
元和	1615 年	道頓堀川完成
明治	1901 年	東横堀川・道頓堀川が準用河川に認定、占用処分権が市長に委任
	1903 年	第 5 回内国勸業博覧会開催で市内河川巡航船就航
大正	1913 年	本町橋完成（大阪市内最古の現役橋）
昭和	1957 年	東横堀川、道頓堀川などを普通河川に変更、市普通河川管理条約制定
	1967 年	東横堀川が阪神高速道路大阪環状線のルートとなる
	1972 年	東横堀川を一級河川に指定（大阪府より管理事務委託） 高潮・洪水対策として、鋼矢板式特殊堤護岸が整備
	1984 年	東横堀緑道が都市計画公園として都市計画決定
平成	1995 年	道頓堀川を一級河川に指定
	2003 年	大阪府より東横堀川、道頓堀川の河川管理権限の委譲

2.2 治水対策

かつて、明治期には淀川の大洪水が続いたことから、大阪市内を防御するため、明治政府は新淀川を開削しましたが、これにより市内の枝川の水量が減少、水質悪化が進んだため、大正時代には、練石積工にて護岸の改修が行われました。昭和初期にかけては枝川改修事業が実施され、東横堀川も河川の形状が改善されました。その後、高潮・洪水対策として、高い護岸によってまちを守ることとし、鋼矢板式特殊堤護岸が整備されました。

平成に入り、総合的な治水対策として、大阪市の西部では台風時の高潮被害、東部では大雨時の浸水被害に備えて、各地の水門の整備を行っており、2001年（平成13）には下図に示す道頓堀川水門および東横堀川水門が完成しました。道頓堀川水門および東横堀川水門によって水位を一定の範囲で保つことで、治水上必要な護岸の高さは1970年代の既設護岸の整備時点と比べて低く設定できることとなりました。



水門の設置状況

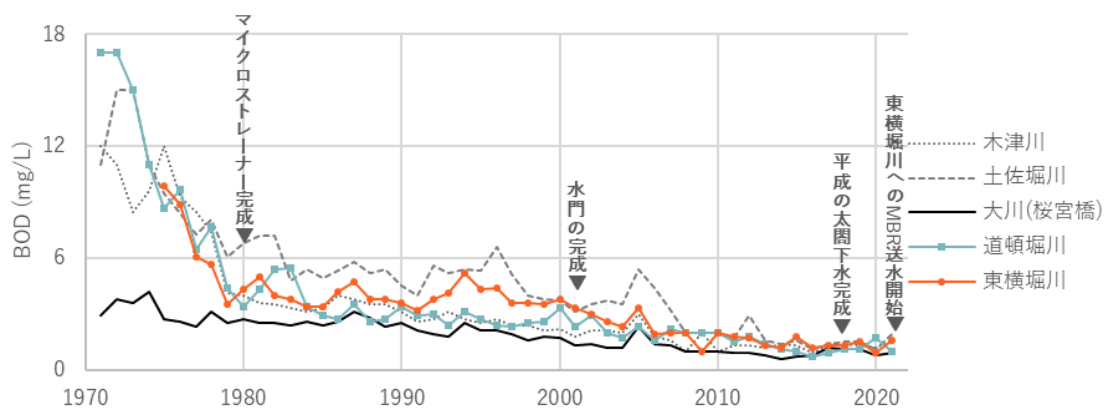
出典：大阪市提供資料

2.3 水質

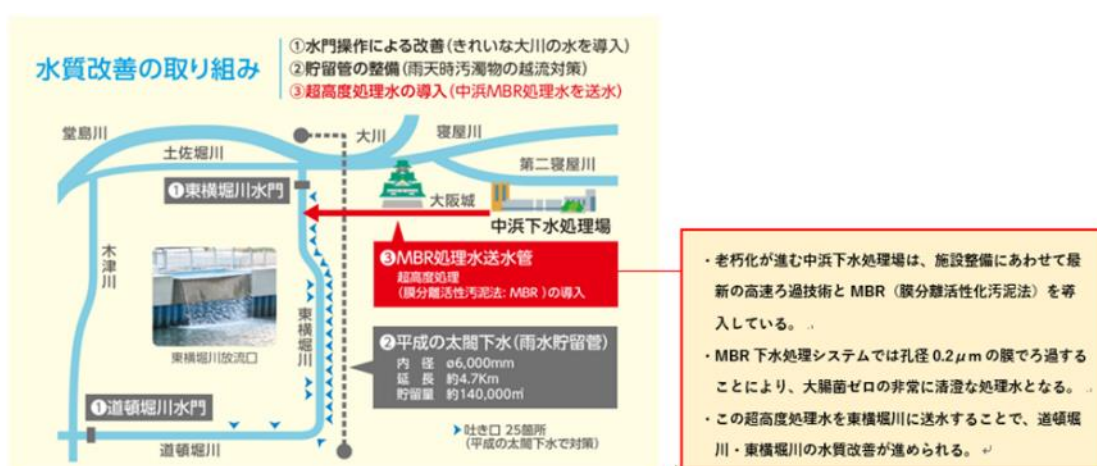
大阪市内の河川の水質は、1960年代の高度成長期の急激な都市化に伴う家庭排水などにより汚濁が進みましたが、下水道整備や工場排水規制などによる汚濁発生源への対策のほか浚渫、水門操作、水面清掃などの河川における様々な水質浄化関連事業が進められてきました。その結果、河川の代表的な汚濁指標である生物化学的酸素要求量（BOD）の濃度は改善しています。

東横堀川・道頓堀川においても、2つの水門の操作や平成の太閤下水の整備、超高度処理水（MBR）の送水等の取組みを通して水質改善が進められ、近年は目標とする大川とほぼ同程度の水質（BOD等）となっています。

特に水門操作による水質浄化について、近年では実地実測のシミュレーションを実施しており、その結果を活用し、夏期・冬期といった季節や大潮・小潮といった潮位の変化においても、水質計を運用することにより通水量を調節することで、さらなる水質改善に努めています。



市内河川の水質（BOD）の経年変化



東横堀川・道頓堀川の水質改善の取組み

1. 満潮時前後

- 水位が潮汐変化に伴い上昇する満ち潮時に各河川の水門を開放
- 満ち潮時は、寝屋川からの河川水の流入が潮汐変化に伴い阻止される



2. 引き潮時

- 引き潮時にかかる時に、東横堀川水門を閉め、寝屋川からの河川水の流入を阻止する
- 引き潮時は、寝屋川からの河川水が下流へ流下



スマートな水門操作

出典：大阪市 HP「水門操作による河川浄化」



東横堀川水門



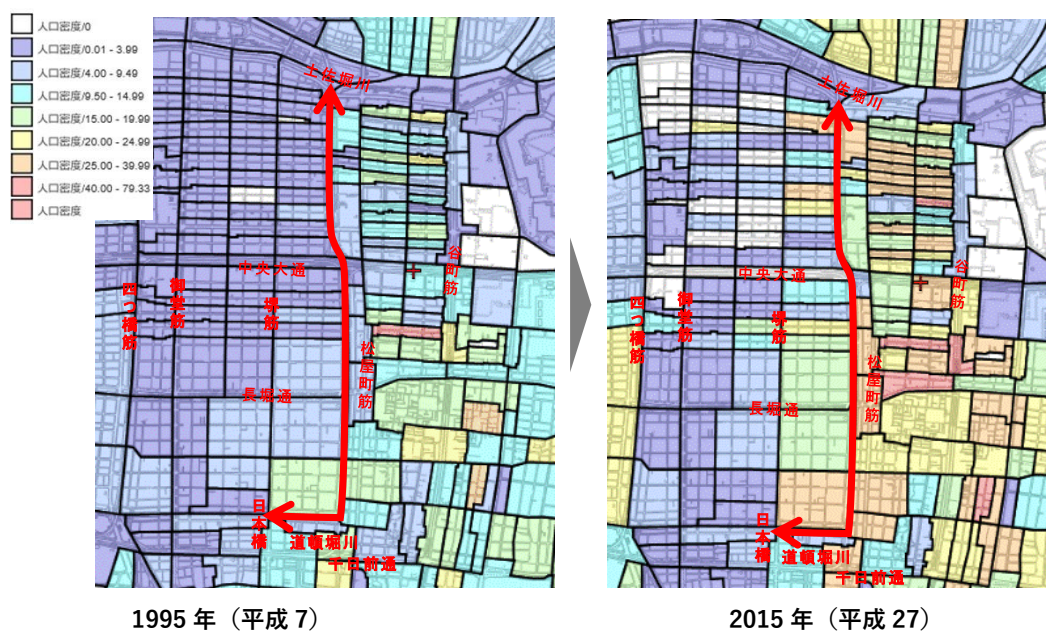
道頓堀川水門

(1) 人口の推移

[illegible][illegible]

9

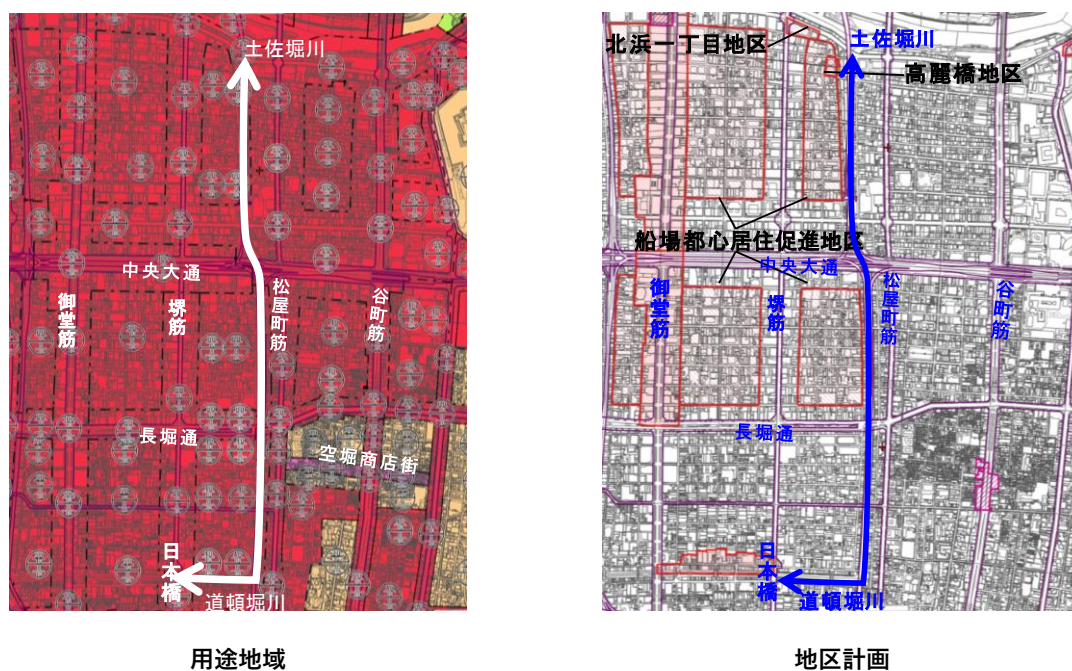
東横堀川周辺に着目すると、1995 年から 2015 年の 20 年間で人口密度は増加傾向にあり、特に東側（上町台地側）の人口密度の増加が顕著であることが分かります。



東横堀川沿川の人口密度

(2) 周辺の土地利用

東横堀川の周辺は都市計画上では商業地域に指定されており、とりわけ西側は船場都心居住促進地区をはじめとした地区計画が策定され、ビジネス・商業的な土地利用と居住環境の供給が目指されています。



東横堀川周辺の土地利用

隣接地区の基本方針

地区名	地区計画の目標
北 浜 一 丁 目地区	古くから本市の金融・経済の中心として発展してきた北浜地区における証券取引の新しい拠点となる施設整備にあわせ、国際的な経済活動の場の創出と地域再生に向けた新しい都市機能の導入を図るとともに、地区に存する大阪証券取引所旧市場館の文化的・歴史的価値を生かした快適で魅力ある空間形成を進め、合理的かつ健全な土地の高度利用と都市機能の更新を図る。
船場都心 居住促進 地区	大阪の商業中心として発展してきた船場地区は、歴史的にも商業業務機能と居住機能が複合した活力ある大阪の都心部を形成してきた。 しかしながら近年、居住の郊外化や、業務床需要の増大、地価の高騰等により、都心部における居住人口は著しく減少しており、当地区における健全な都心機能の回復は本市における重要な課題となっています。 そこでこの地区における都心居住を促進するため、高度情報化・国際化の進展や、生活様式・就業形態の多様化に対応した魅力ある快適な住宅の供給を促進し、併せて土地の高度利用と都市機能の更新を図る。
船場都心 居住促進 地区 高麗橋地 区	本地区は、歴史的に商業・業務機能と居住機能等が複合した活力ある街並みを形成し、大阪の商業の中心として発展してきた船場地区の一角にあり、水と光のまちづくりを推進している東横堀川に近接した区域である。 本地区計画では、業務機能の更新を促進し、ビジネスエリアとしてのまちの活気を維持しながら、居住機能との適正なバランスを考慮した船場都心居住促進地区地区計画の趣旨を踏まえ、容積適正配分型地区計画の適用により、良好な市街地環境の形成を図る。

(3) 周辺施設（都市公園・都市計画道路・駅・公共船着場）

東横堀川周辺の西側（船場側）は早くから市街化が進んだことで公園が比較的少なく、街区公園や近隣公園といった身近な公園の誘致距離にカバーされていない範囲が存在します。

一方、交通アクセスについては、全川を通して各最寄り駅へ 10 分以内でアクセスできる立地となっており、とりわけ末吉橋付近と日本橋付近は駅から徒歩 5 分以内と、沿川でも特に交通アクセスが良いエリアとなっています。また、既開設区間である北側の東横堀緑道や、 β 本町橋付近、東横堀公園も比較的駅に近い位置となっています。

公共船着場は東横堀川では本町橋の北側に整備されています。



東横堀川の周辺施設の位置

(4) 河川区域・沿川敷地の状況

東横堀川は南北約 2.5km にわたっており、川沿いの公園計画敷地の幅や、沿川建物の用途、水面の見え方は区間ごとに特性が異なります。

葭屋橋～農人橋区間は既に開設されている北側の東横堀緑道やβ本町橋周辺、東横堀公園など、まとまったオープンスペースが既に整備されています。これらのオープンスペースの前の水面は、阪神高速の高架が外れた明るい水面となっています。また、両岸に飲食店の立地がみられることも特徴的です。

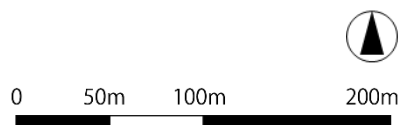
農人橋～末吉橋区間の東側は阪神高速のランプが存在し、公園敷地が狭くなっており、沿川建物は住宅系用途が集積しています。一方、西側には比較的幅の広い公園用地が計画されており、沿川建物も商業系の建物が確認できます。

末吉橋～上大和橋区間では両岸ともに住宅系の建物が立地しています。また、沿川の敷地は開設済みの都市公園となっていますが、利用状況を鑑み、現在は開放されていません。

道頓堀川にあたる上大和橋～日本橋区間は両岸ともに商業系の建物が集積しています。また、このエリアは上空から阪神高速が外れるため、上空が開けています。

【凡例】

- | | |
|---|--|
|  住宅系 |  業務系 |
|  商業系（飲食店除く） |  商業系（飲食店） |
|  空地・駐車場 |  阪神高速ランプ |
|  都市公園計画区域 |  都市計画公園開設区域 |
|  阪神高速の高架が外れている水面 | |



東横堀川
水門



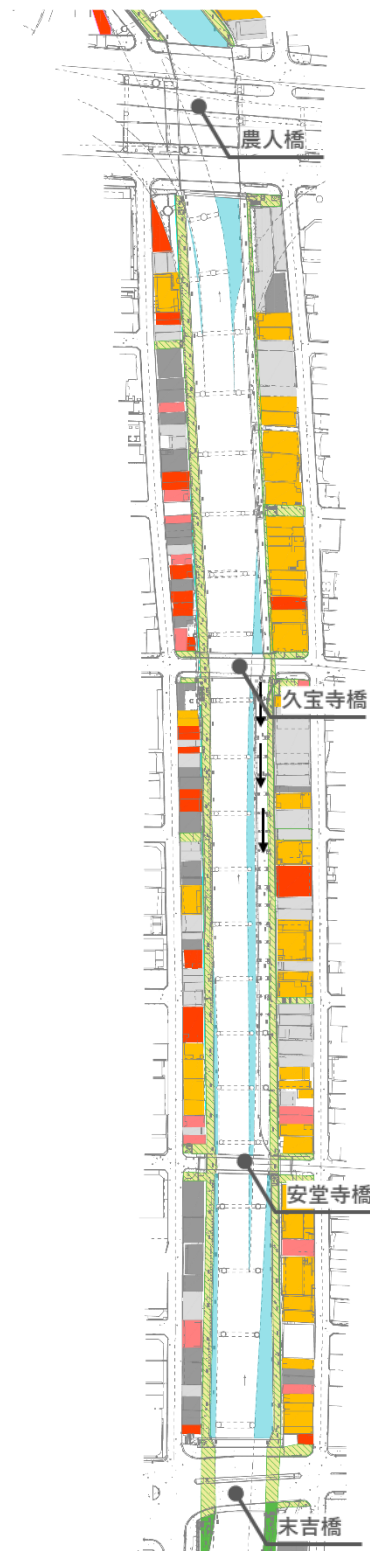
沿川の土地利用（2021年時点）の状況 葎屋橋～農人橋

【凡例】

- | | |
|---|--|
|  住宅系 |  業務系 |
|  商業系(飲食店除く) |  商業系(飲食店) |
|  空地・駐車場 |  阪神高速ランプ |
|  都市公園計画区域 |  都市計画公園開設区域 |
|  阪神高速の高架が外れている水面 | |



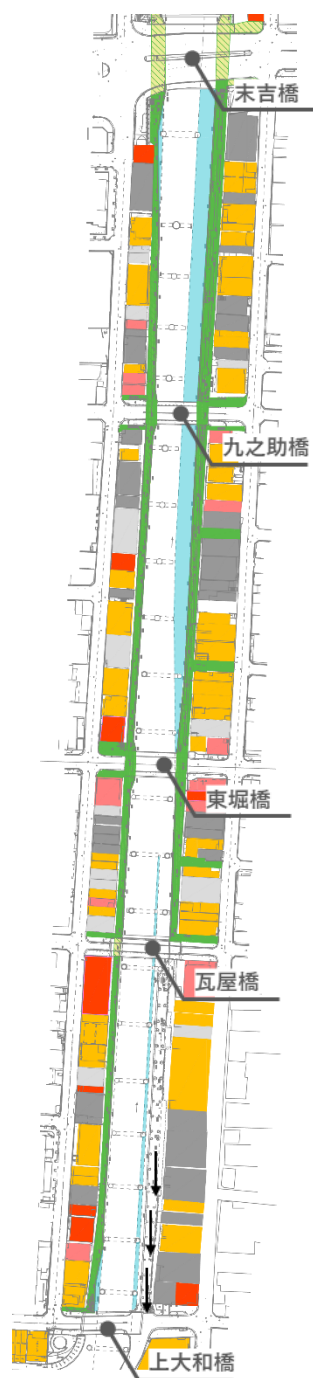
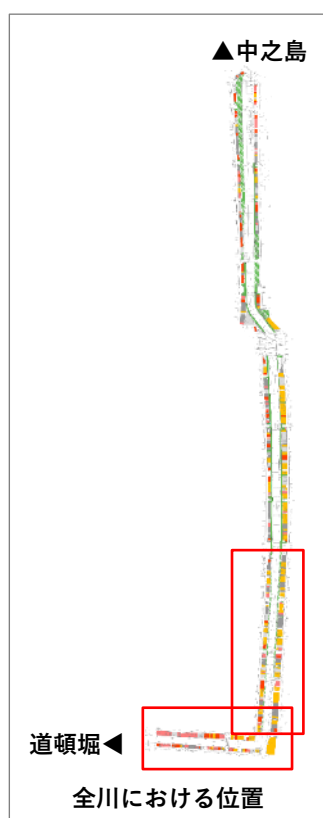
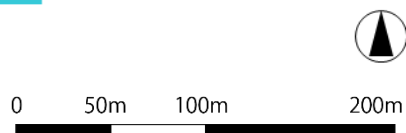
0 50m 100m 200m



沿川の土地利用（2021 年時点）の状況 農人橋～末吉橋

【凡例】

- | | |
|---|--|
|  住宅系 |  業務系 |
|  商業系(飲食店除く) |  商業系(飲食店) |
|  空地・駐車場 |  阪神高速ランプ |
|  都市公園計画区域 |  都市計画公園開設区域 |
|  阪神高速の高架が外れている水面 | |



沿川の土地利用（2021年時点）の状況 末吉橋～上大和橋



沿川の土地利用（2021年時点）の状況 上大和橋～日本橋

2.5 地域のポテンシャル

(1) 穏やかな水面

水面は、光の反射や揺らぎ、風景の映り込みによって見る人に安らぎを与える都市景観の貴重な要素です。特に、東横堀川は上下流の2つの水門によって流れが制御されていることで、水面は穏やかな状態を保っています。また、上空の阪神高速が屋根の役割となり、夏場の日差しや雨水をしのぐことができるため、快適な水上利活用のポテンシャルを有しています。



東横堀川水門

(2) 沿川の都市公園用地

沿川の地域は大阪市の都心部にあたり、早くから市街化・高密化が進んだことでまとまった緑は比較的少ない地域と言えます。東横堀川の沿川は南北に渡り都市公園（緑道）として指定されており、都市公園として開放が可能となれば、都心部で自然を感じるまとまった空間の確保が可能となります。



水面にうつる東横堀川沿川の緑

(3) 歴史的な橋の現存

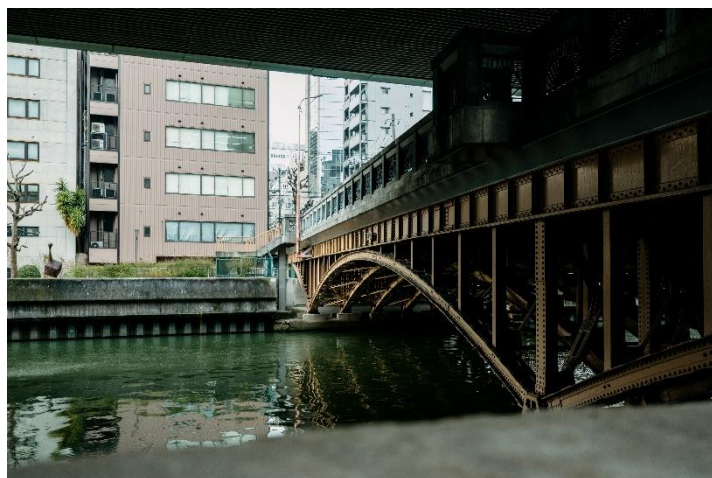
東横堀川にかかる本町橋は、1913 年（大正 2）完成の大阪市内最古の現役の橋であり、大阪市指定文化財や近代土木遺産に指定されています。その他にも、明治時代には里程元標がおかれ、西日本の主要道路の距離計算の起点となった高麗橋や、瓦生産が盛んな地域の中に架けられ、かつては瓦を積み出す施設も設けられていたと伝わる瓦屋橋など、歴史と個性のある橋が歴史を今に伝えており、沿川の資源といえます。



大阪市最古の現役橋である本町橋

(4) 囲まれ感（囲繞感）のある空間構成

東横堀川の上空は阪神高速道路が覆っており、また、沿川建物は川と近接していることから、東横堀川は囲まれ感のある空間となっています。この“囲まれ感”は、“暗くて閉鎖的”というネガティブな側面もありますが、一方で開放的な空間にはない“親しみやすさ”や“落ち着き”を感じる空間となるポテンシャルを有しています。



阪神高速と沿川建物に囲まれた東横堀川

(5) 民間による活動の展開

大阪市内における水都大阪の取組みがすすむなか、東横堀川では 2006 年頃から水辺の活動が展開されており、2021 年には民間事業者が運営する、水辺の賑わい拠点「β本町橋」が地域の合意のもと河川区域内に誕生しました。地域活動の蓄積の結果、民間活力を活かした水辺の魅力づくりが進められています。



2009 年に東横堀公園で行われた社会実験（川舞台の設置）

出典：東横堀川水辺再生協議会 HP



2021 年に誕生した水辺の賑わい拠点 β本町橋

第3章 求められる水辺のあり方

3.1 近年の社会情勢

① 国土強靱化への要請の高まり

全国各所で激甚化・頻発化する水災害、切迫する大規模地震、加速度的に進行するインフラの老朽化などの課題に対し、あらゆる関係者が協働して行う流域治水対策や、予防保全型インフラメンテナンスなどの対策を実施し、国土や経済、暮らしが、致命的な被害を負わない強さと、速やかに回復するしなやかさをもつための「国土強靱化」に、国をあげて取り組んでいます。

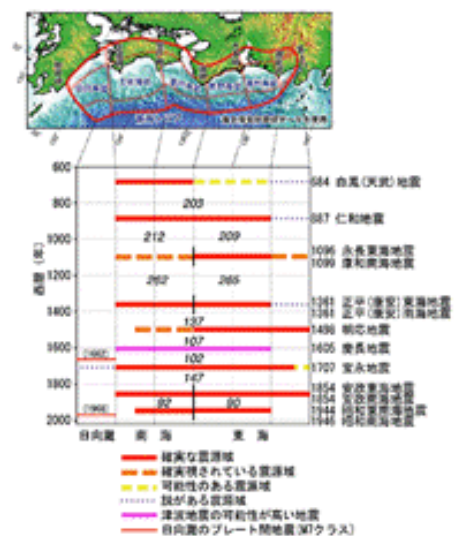
南海トラフ巨大地震

過去 1400 年間を見ると、南海トラフでは約 100～200 年の間隔で蓄積されたひずみを解放する大地震が発生しており、昭和東南海地震及び昭和南海地震が起きてから 70 年近くが経過しており、南海トラフにおける次の大地震発生の可能性が高まっています

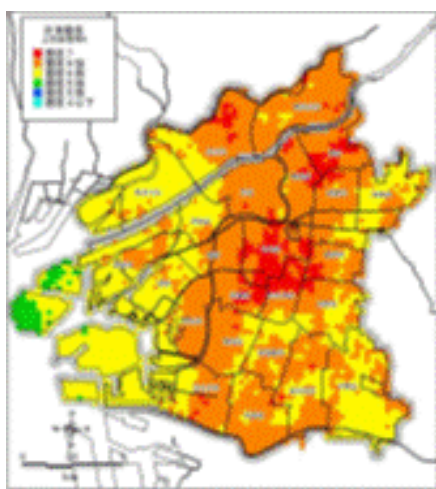
地震の規模： M8～M9 クラス

地震発生確率： 30 年以内に、70%～80%

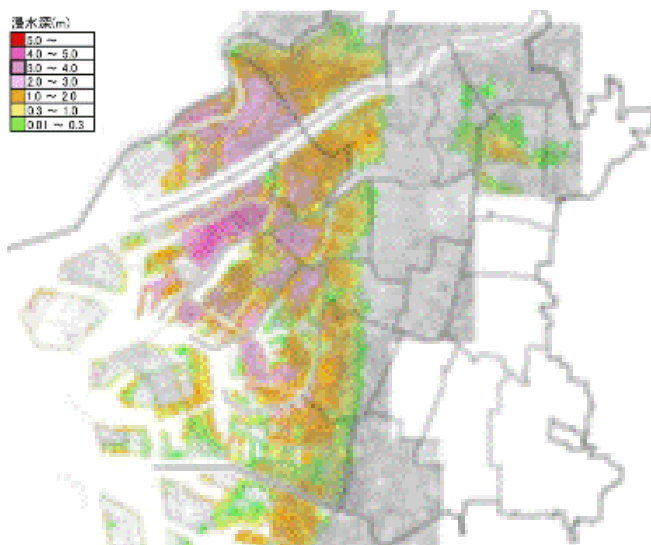
南海トラフ巨大地震では、死者数約 12.0 万人（うち津波によるもの約 11.9 万人）（満潮時に地震で堤防が沈下し津波到達前の浸水によるもの最大約 1.9 万人）、避難所生活者数約 82 万人、建物全壊数約 7.9 万棟、帰宅困難者数約 87 万人が想定されています。



過去の地震の発生状況
(出典：地震本部 HP)



地震動予測図（上町断層帯）
出典：大阪府自然災害総合防災対策検討（地震被害想定）報告書（平成 19 年 3 月）より

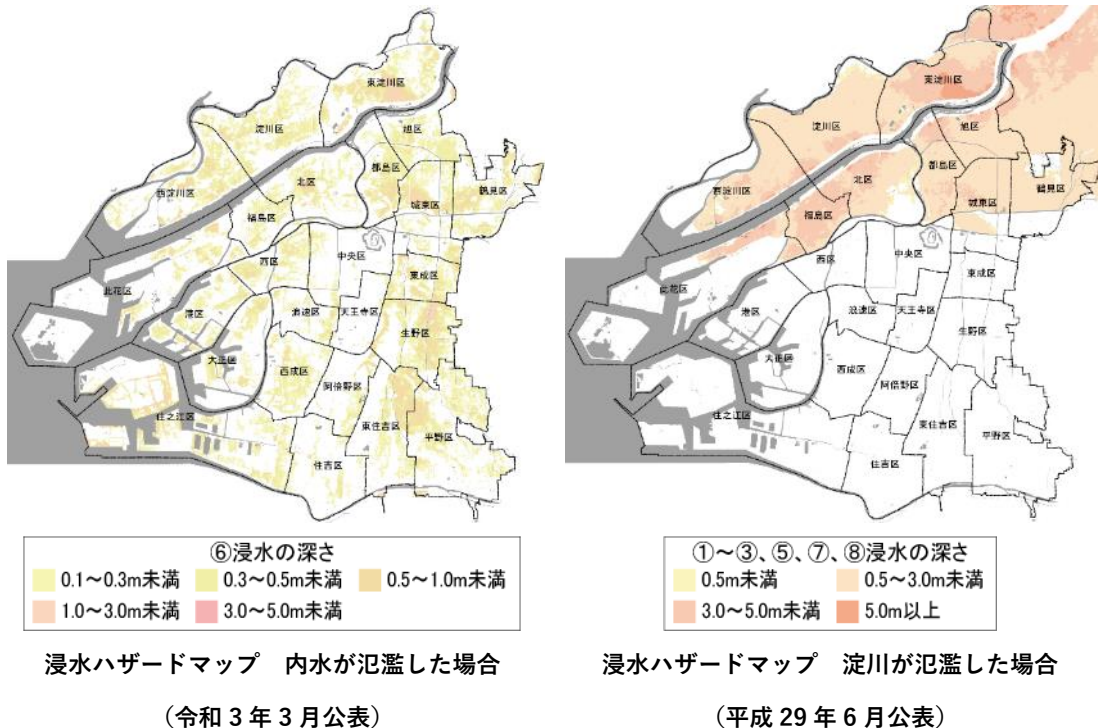


南海トラフ巨大地震による津波が発生した場合の浸水想定区域
出典：平成 25 年大阪府防災会議南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会

気候変動に伴う水害の激甚化

近年、時間雨量 50mm を超える雨が頻発するなど、雨の降り方が、局地化・集中化・激甚化しています。地球温暖化に伴う気候変動により水害（洪水、内水、高潮）、土砂災害、渇水被害の頻発化、激甚化が懸念されています。

本市においては、淀川、大和川をはじめとした河川の氾濫が想定されます。また、降雨が下水道などから排水しきれないことなどによって発生する浸水（内水氾濫）も想定されます。



インフラの老朽化

橋梁でみると、高度経済成長の影響が大きい 1960 年代後半から 70 年代に多くの施設が建設され、建築後 30 年以上経過したものが全体の約 26%となっています。また、1990 年代にも多くの施設が建設されており、今後これらの施設の大規模修繕や設備更新、建替えが必要となり、費用が増大することが想定されます。

② 都市間競争の激化

広域・大規模事業による人・ものの流れの変化

世界中でヒト、モノ、カネ、情報の流れがますます活発化していく中、国際的な都市間競争が激化しています。

リニア中央新幹線が全線開業し、大阪、名古屋、東京の三大都市圏がわずか 67 分で結ばれることにより、世界に類のない人口約 7,000 万人規模、国内生産約 300 兆円の巨大都市圏“スーパー・メガリージョン”が形成され、単なる経済波及効果に留まらない効果がもたらされると期待されています。リニア中央新幹線の開通がもたらす移動時間の劇的な短縮は、AI、IoT 化等の進展による技術革新と相まって、時間と場所から人々を解放し、人生に多様な選択肢をもたらすことが期待されます。

今後、我が国が持続的に成長していくためには、海外のメガリージョン等との競争を念頭に置きながら、三大都市圏間が約 1 時間で結ばれ一体化するメリットを最大限に活かし、戦略的、重点的な施策展開により、優秀なヒトやモノを集積し、海外からヒトやカネを呼び込む必要がある。



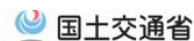
スーパーメガリージョンのイメージ

夢洲のポテンシャルを最大限活かし、統合型リゾート（IR）を核とした国際観光拠点の形成により、国内外から人・モノ・投資を呼び込み、大阪・関西の持続的な経済成長に繋げるため、大阪・夢洲への IR の立地実現に向けて取り組みが進んでいます。

③ 自然環境の多機能性を活用した社会課題解決（グリーンインフラ）への注目

近年、自然環境が持つ多様な機能（生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める「グリーンインフラ」の考え方が注目されています。

3. 自然環境の機能を活用した国土交通行政分野の取組について



8

グリーンインフラの機能と先行事例

出典：国土交通省公表資料

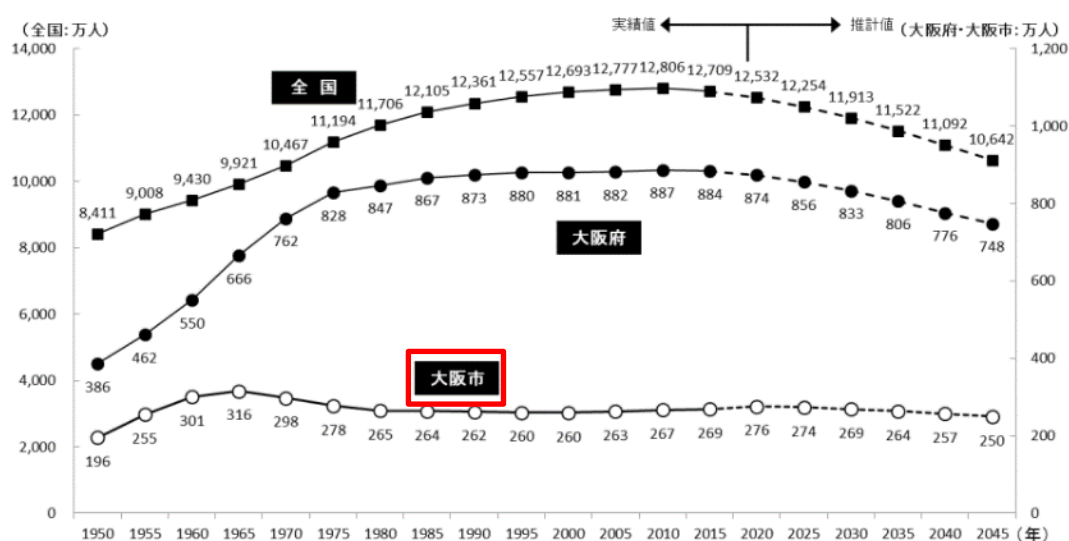
④ 人口減少に伴う自治体財政の逼迫

人口減少社会の到来と急激な高齢化の進展

大阪市の人口は、1965 年頃をピークに 2000 年まで減少傾向で推移してきましたが、2005 年には増加に転じ、2023 年 4 月 1 日現在で約 276 万人となっています。

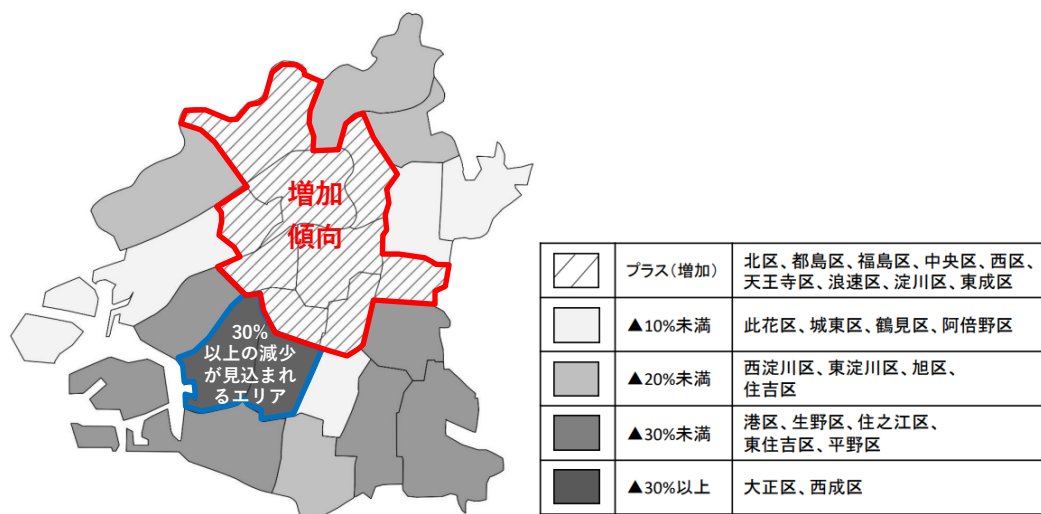
「大阪市人口ビジョン（令和 2 年 3 月更新）」では、今後、人口は緩やかに減少傾向に転じ、2045 年には、人口は 250 万人になると推計されています。

区別の人口推計では、中心部とその近隣区では増加が見込まれている一方、南側の区を中心に減少が見込まれ、減少率が 30%を超える区もみられます。



大阪市の人口総数の推移

出典：大阪市人口ビジョン（令和 2 年 3 月）

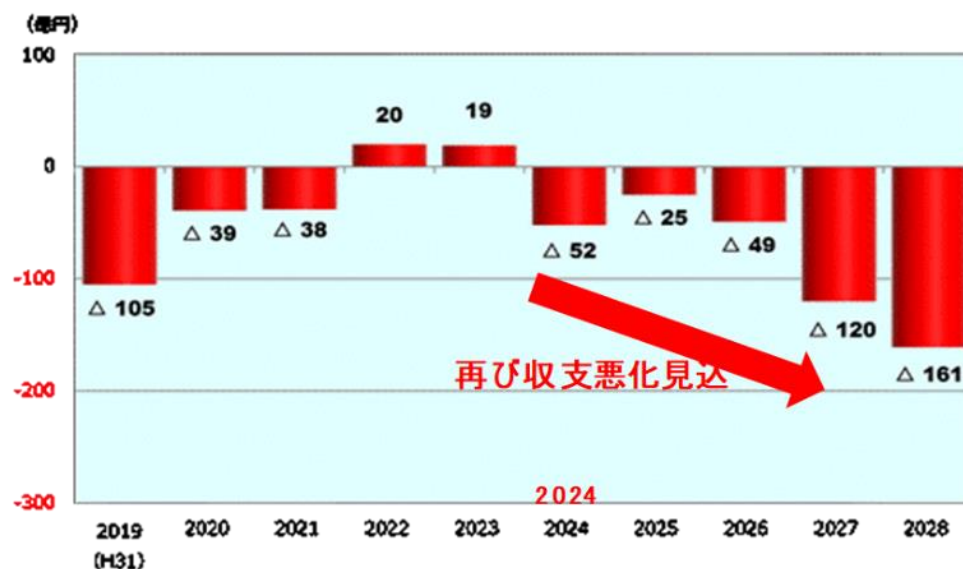


大阪市各区の総人口推移（2015 年から 2045 年にかけての増減率）

出典：大阪市人口ビジョン（令和 2 年 3 月）

市財政の状況

「今後の財政収支概算（粗い試算）〔2019（平成 31）年 2 月版〕」によると、試算期間半ばに通常収支不足が一旦解消する見込みとなっています。しかしながら、万博関連経費の増に加え、高齢化の進展や障がい福祉サービス利用者の増加等に伴う扶助費の増や、投資的事業の財源として発行する起債償還の増等により、期間後半からは再び収支が悪化する見込みであり、依然として楽観視はできない状況です。



大阪市の今後の財政収支の概算

出典：大阪市財務局（平成 31 年 4 月）

（※基本方針公表時には最新版に差し替え）

3.2 水都大阪の取組

(1) 水都大阪のこれまでの経緯

「水都大阪」とは、「水の回廊」を中心に「水辺と周辺が調和した景観整備」や「水上交通（舟運）の活性化」などかつての水の都と呼ばれた活気ある賑やかな水辺の生活を取り戻すべく、国・大阪府・市・民間の連携で取り組むプロジェクトです。2001年に都市再生プロジェクトに指定されたことが契機となり、「水の回廊」を中心としてシンボルとなる空間づくりや船着き場の整備、護岸や橋梁などのライトアップなどのプロジェクトが進められてきています。

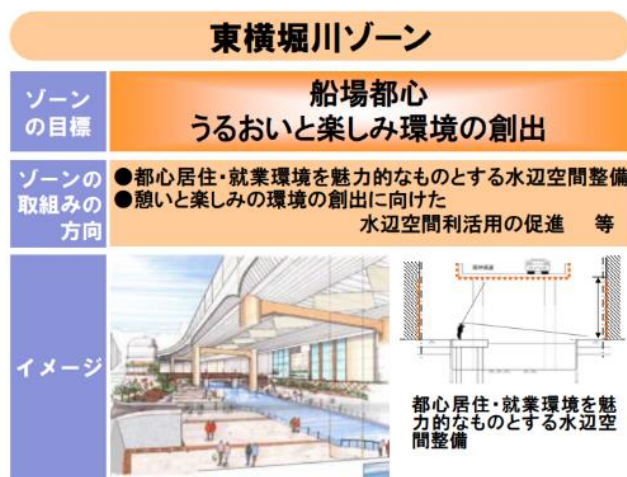


水都大阪の主要なスポットマップ

出典：水都大阪 HP

(2) 東横堀川の特性

水都大阪の中で東横堀川は「船場都心うらおいと楽しみ環境の創出」を目標に「都心居住・就業環境を魅力的にする水辺空間整備」を掲げています。2006年に東横堀川初の船着場を本町橋のたもとにつくることを地域・民間が提言したことで、取り組みが始まりました。



水の都大阪再生構想における東横堀川ゾーンの方針

出典：水の都大阪再生構想（ダイジェスト版）平成15年4月



2006年に提案された船着場のイメージ

出典：「東横堀川・水辺の魅力向上プログラム」（大阪商工会議所）

3.3 地域のニーズ

護岸改修にあたっては、東横堀緑道など水辺空間や沿川建物も含めて、水辺とまちが一体となった河川空間の魅力創出が望めます。そのため、整備後の水辺空間の日常的な利用者と想定される地域住民に対して、ワークショップを通じて“使いたくなる水辺空間”の方向性を探ることとしました。住民ワークショップと民間事業者への意識調査では、“安心安全”に関する意見が多く挙げられた一方で、積極的な利用を希望する意見も多く出されました。

そこで懸念される問題点に対して、解決に導く地域の意見を、キーワードに分けて整理しました。

■地域の声から見えた問題点

- ・人目がない時の子どもや女性の安全安心
- ・川沿いの民家における防犯と騒音対策
- ・現状の地盤高が変わることによる生活への影響
- ・フェンスがあり川に近づけない
- ・地域に関心の薄いマンション住民
- ・桜の木がなくなり、お花見ができなくなる
- ・河川空間の管理運営に必要な委託費
- ・河川空間の利用にかかる占用料

地域の捉えた問題点

安心・安全の確保
地域交流の創出
管理や利用にかかる費用



■地域の声から導かれる川づくりのキーワード

- ・川沿いを歩けるといい
- ・水上バスのための船着き場ができるとよい
- ・散歩・ジョギングが趣味の人は多いので楽しみだ
- ・人の目があると安全安心だ
- ・子どもが安全に遊べる場がほしい
- ・近くに公園が少ないので公園使いができればいい
- ・空間利用により地域コミュニティを活性化できればいい
- ・気軽に集える場が欲しい
- ・周辺は個性的でクリエイティブな店や事務所が多い
- ・隣接する飲食店のオープンテラスがあればいい
- ・キッチンカーや屋台、マルシェなどの賑わいがほしい
- ・イベントだけでなく賑わいが継続する運営手法が重要だ
- ・川がキレイになったのはうれしい
- ・水に近づける場がほしい
- ・花壇づくりをしたい
- ・本町橋の歴史を伝えることは大切だ
- ・だれでも参加できる水門見学ツアーがあればいい

歩行者ネットワーク

安全安心な交流空間

賑わいを楽しむ拠点

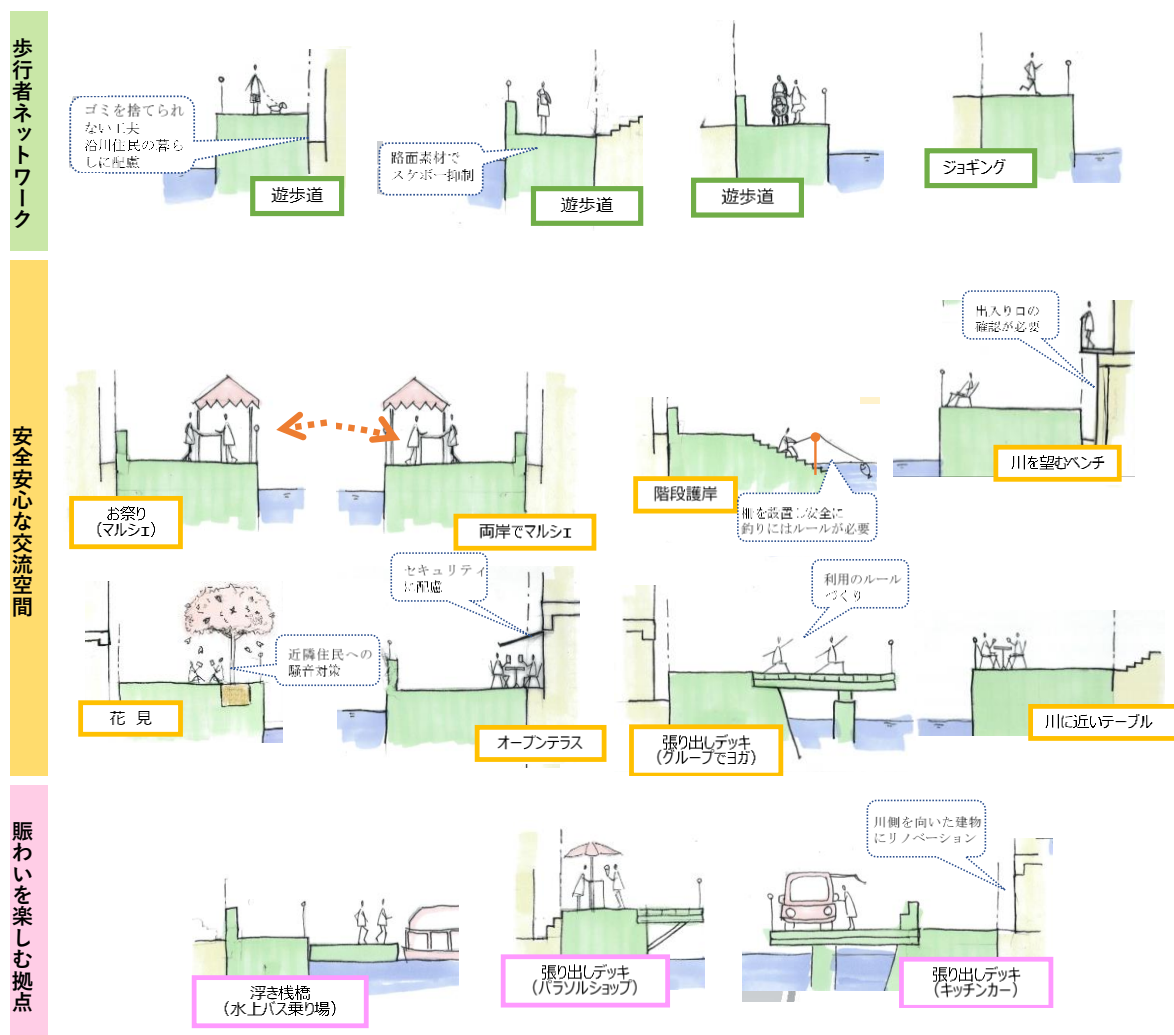
風景・水環境をつくる

ワークショップで挙げられたキーワード

2019 年より行われてきたワークショップ参加者の意見をもとに、水辺空間の断面形状とその利活用をイメージ化しました。

[ワークショップ参加者による利活用に係るキーワード]

- ・中之島～東横堀～道頓堀をランニング新ルートに／安心安全な歩行空間
- ・水辺に安全に近づく／魚の観察ができる
- ・公園的な利用／高架下の全天候型ゲートボール練習場／集える場
- ・子どもの遊び場／危険を教える場
- ・川沿いの個性的なお店／地元の名店
- ・橋を見て歩く／橋の下を通る
- ・南北へ歩きたくなる遊歩道／川を挟んでつながるような活動
- ・落ち着いた雰囲気／地域に愛される空間／統一されたデザイン
- ・オープンで掃除がしやすい空間
- ・船からも陸からも楽しめる
- ・駅からの立ち寄りスポット
- ・夜も楽しめる遊歩道



ワークショップで挙げられた水辺空間の断面構成とその利活用アイデア

※ワークショップで挙げられたアイデアを表したものであり、実際の整備とは異なります。