

東横堀川等の 水辺の魅力空間づくり基本方針

大阪市

2024（令和6）年 3月

目次

第1章 はじめに	1
第2章 東横堀川周辺の特性	3
2.1 東横堀川の歴史	3
2.2 東横堀川の河川整備	5
2.3 東横堀川の水質	7
2.4 東横堀川周辺の現況	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 東横堀川のポテンシャル	17
(1) 穏やかな水面	17
(2) 沿川の都市計画公園	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	25
(1) 水都大阪のこれまでの経緯	25
(2) 東横堀川における水都大阪の取組の経緯	27
3.3 東横堀川に対するニーズ	28
第4章 めざす水辺空間	30
4.1 水辺の空間像	30
(1) 市民に開かれた水辺	30
(2) 中之島と道頓堀をつなぐ水辺のネットワーク	30
(3) 陸上・水上での多様な利活用の中	32
(4) 公民連携で「育てる」質の高い水辺	34
4.2 コンセプト	35
第5章 水辺の魅力空間づくりに向けた取組方針	36
5.1 護岸改修による安全性と親水性の向上	36
5.2 水質改善と環境意識の醸成	38
5.3 公民連携による利活用・維持管理を見据えた事業推進	40
5.4 質の高い水辺空間の創出	42
5.5 持続的な利活用の推進	47
第6章 水辺の魅力空間づくりの進め方	49
6.1 基本的な考え方	49
(1) 段階的な水辺のネットワークの整備プロセスの考え方	50
(2) 目標期間	50
6.2 ロードマップイメージ	51

第1章 はじめに

東横堀川は、大阪の都心部を南北に流れる本市管理の一級河川です。南は本市有数の繁華街「ミナミ」を流れる道頓堀川、北は文化施設・金融機関が集積する中之島を流れる土佐堀川につながっています。

その歴史は、太閤秀吉による大阪城築城にあわせ、外堀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り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、埋立てを免れた東横堀川でも上空を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受け、まちを水害から守るため、高い護岸を整備しました。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。

平成に入り本市では、東横堀川と同様に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するなど、「水都大阪」の再生と成長に向け、府の管理河川とあわせて都心を口の字に囲うように流れる「水の回廊」を中心に民間のみなさまと連携した取組を進めてきました。都心に残された貴重なオープンスペースとして河川を利活用する、道頓堀川等から始まった河川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（令和 3）8 月には、公募された民間事業者が運営する「β本町橋」が開業するなど、水辺利活用への熱意をもった方々を中心に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、耐震護岸への改修を着実に行う必要があります。

本方針は、東横堀川の歴史や河川整備の経過、周辺の現況などの基礎条件等を整理し、これまでに地元とのワークショップや社会実験などで把握した沿川の住民・企業等からの意見を踏まえ、耐震護岸への改修、東横堀川のポテンシャルを活かした空間整備、公民連携による利活用など、めざす水辺空間の考え方を示し、今後の水辺の魅力空間づくりの取組方針と進め方について取りまとめるものです。

なお、治水に係る条件については「淀川水系西大阪河川整備計画(府・市)」と整合するほか、本市の関連する諸計画とも整合を図ります。

東横堀川・道頓堀川の河川諸元

項目	東横堀川	道頓堀川
水系名	一級水系 淀川	
種別	一級河川	
河川（流路）延長	2.45 km	2.75 km
計画高水位	O.P.+2.65m	O.P.+2.65m
計画河床高	O.P.-1.50m	O.P.-1.70m
計算断面 （河道幅員）	15.0 m	12.6 m
計画高水流量	55 m³/s	
止水高	O.P.+3.25m	
朔望平均満潮位	O.P.+2.20m	



本市における東横堀川の位置



本方針の対象区間と「水の回廊」の位置

出典：国土地理院ウェブサイト (<https://maps.gsi.go.jp/>) を加工

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）にその外堀として設けたもので、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・島之内などの商家地帯に区別され、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、水害防止のみでなく船舶の入港の円滑化が図られました。



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

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しました。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）には、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）には本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：大阪市立図書館所蔵

第二次世界大戦後、1947 年（昭和 22）の戦災復興都市計画において、東横堀川、道頓堀川をはじめとする市街地の河川沿岸は、戦前から問題となっていた市中心部の緑地不足を解消し、都市の美化を進めることを目的に、公園として計画されましたが、用地取得の難航などにより、その多くは実現しませんでした。

その後、モータリゼーションの進展に伴い、1967 年（昭和 42）には東横堀川は阪神高速道路大阪環状線のルートとなり、高架橋が川の上空を覆うこととなりました。また、1977 年（昭和 52）には、高潮・洪水対策として鋼矢板式の特殊堤が整備され、その高い護岸によりまちと川が隔たれた空間となりました。

昭和後期の 1984 年（昭和 59）には、沿川の緑道が部分的に開設しています。

■概略		
1585 年	天正 13 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
1615 年	元和 1 年	道頓堀川完成
1901 年	明治 34 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	明治 36 年	第 5 回内国勸業博覧会開催で市内河川巡航船就航
1913 年	大正 2 年	本町橋完成（本市内最古の現役橋）
1947 年	昭和 22 年	戦災復興都市計画において東横堀川、道頓堀川の両岸が公園として都市計画決定
1957 年	昭和 32 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	昭和 42 年	東横堀川が阪神高速道路大阪環状線のルートとなる
1977 年	昭和 52 年	高潮・洪水対策として、鋼矢板式の特殊堤整備が完了
1984 年	昭和 59 年	東横堀緑道が部分的に開設

2.2 東横堀川の河川整備

明治期には、淀川の大洪水が続いたことから、市内の浸水を防ぐために明治政府は新淀川を開削しました。しかし、これにより市内の枝川の水量が減少し、水質悪化が進んだため、大正から昭和初期にかけて、護岸改修と浚渫、可動堰の設置等による流水の疎通改善を目的とした枝川改修・改良事業が実施され、東横堀川では、本町橋南側の線形の曲がりも緩和されました。その後、昭和後期の1977年（昭和52）には、高潮・洪水対策として、鋼矢板式の特殊堤が整備され、高い護岸に囲まれることとなりました。

平成に入り、高潮・洪水、地震に対する総合的な治水対策だけでなく、水辺の環境整備や水質浄化、舟運の活性化を目的として、2001年（平成13）に、道頓堀川および東横堀川の両端に水門が整備されました。この2つの水門は高潮防御機能を持つため、水門に囲まれた東横堀川・道頓堀川では、水位を一定の範囲に制御することにより、治水上必要な護岸の高さを、1960～70年代に整備された既設護岸に比べて低く設定できることとなりました。また、水門には閘門が併設され、水門の上下流の水位に差がある状況でも、閘門内で水位調整を行うことにより、船舶の航行が可能になりました。

その後、2011年（平成23）の東日本大震災を契機に、南海トラフ地震対策の検討がなされ、構造物の供用期間中の堤防としての健全性を確保するため、現在の河川整備計画では、東横堀川・道頓堀川に対して地震・津波対策を講じることが位置付けられています。

第2章 河川整備の実施に関する事項

第1節 河川工事の目的、種類及び施行の場所並びに当該河川工事の施行により設置される河川管理施設の機能の概要

1. 地震・津波対策

南海トラフ地震等の地震・津波対策の考え方として、構造物の供用期間中に発生する確率が高いL1（レベル1）地震動に対して、防潮堤、水門等の全ての河川管理施設が健全性を損なわないよう対策を実施します。また、海溝型のL2（レベル2）地震動に対しては、防潮堤については、堤防の沈下等を考慮した場合でも、日常の満潮位で浸水しない、またはL1（レベル1）津波で浸水しない性能を確保するものとし、水門等については、地震後においても、水門等としての機能を保持する性能を確保するものとします。

表-2.1 整備対象区間と整備内容

河川名及び 施工場所	整備対象区間	事業内容	整備 主体	対象区間整備延長 (片岸延長)
ひがしよこぼりがわ 東横堀川	全川	防潮堤・水門耐震補強	大阪市	約4.4km
どうとんぼりがわ 道頓堀川	日本橋から上大和橋	防潮堤・水門耐震補強	〃	約3.4km

※本表については、今後、さらに詳細な評価検討を踏まえ対策区間が変わる可能性があります。

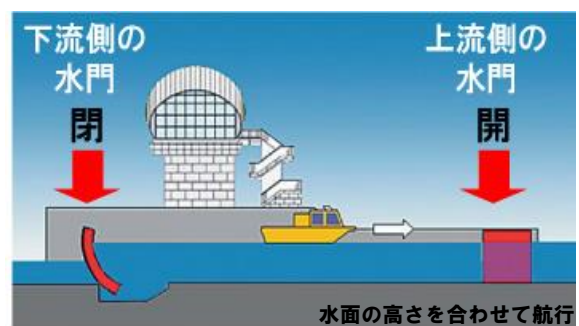
耐震対策の位置付けについての基本情報（西大阪ブロック河川整備計画からの抜粋）

出典：西大阪ブロック河川整備計画 改訂日：2020年（令和2）3月5日

※道頓堀川について、本方針での対象区間は日本橋～上大和橋まで



水門の設置状況

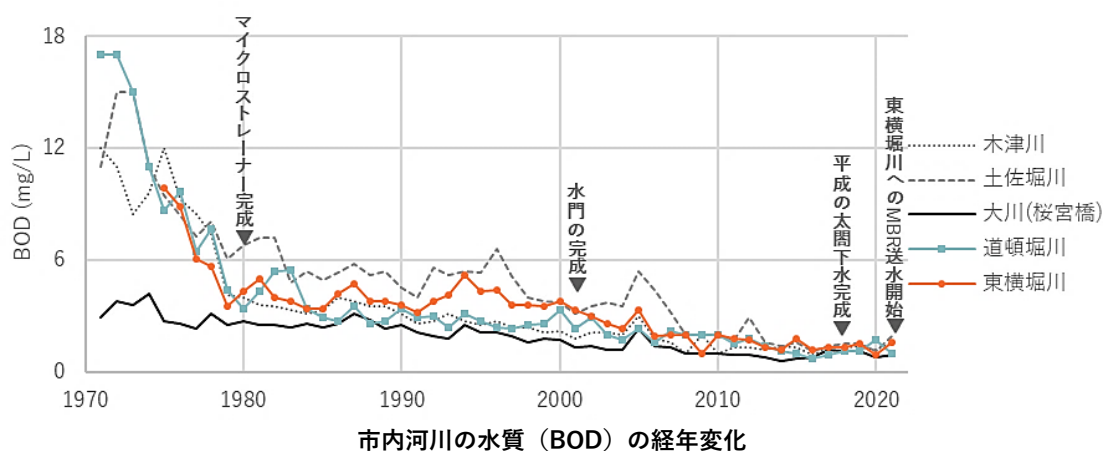


水門の閘門機能

2.3 東横堀川の水質

市内河川の水質は、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水質悪化が進みましたが、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を進めてきました。その結果、水質の代表的な指標である生物化学的酸素要求量（BOD）の濃度は、近年、大川とほぼ同程度の水質（BOD等）となっています。

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、水質改善の取組が進められています。



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



水門操作による河川浄化

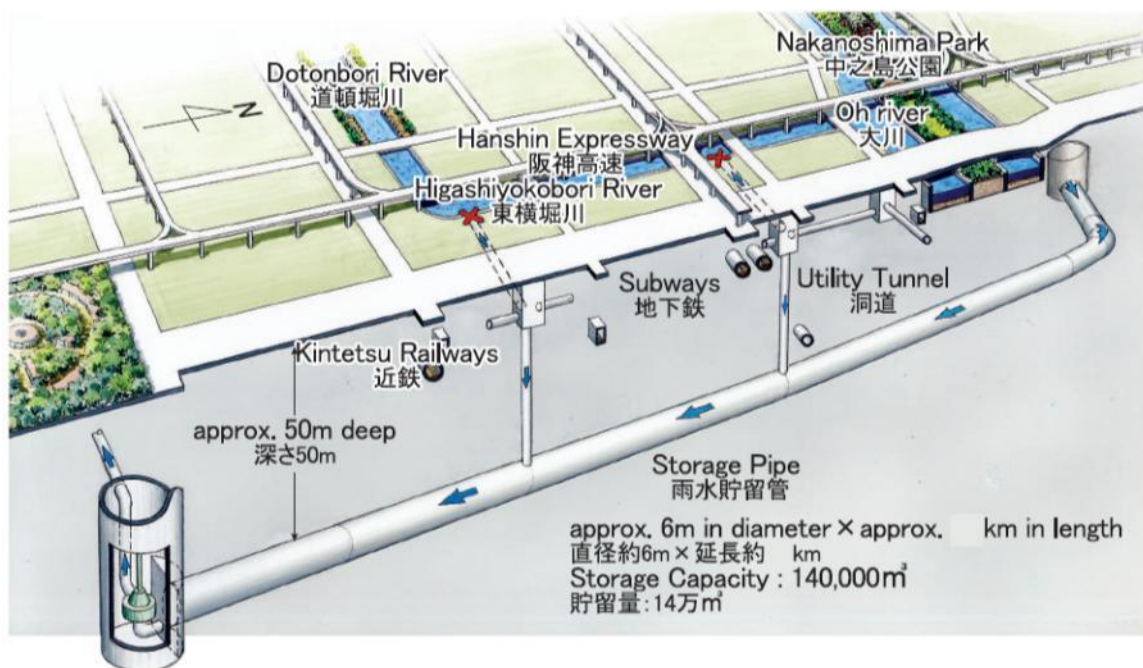
水質改善の取り組み

- ①水門操作による改善(きれいな大川の水を導入)
- ②貯留管の整備(雨天時汚濁物の越流対策)
- ③超高度処理水の導入(中浜MBR処理水を送水)



- ・老朽化が進む中浜下水処理場は、施設整備にあわせて最新の高速ろ過技術と MBR（膜分離活性汚泥法）を導入している。
- ・MBR 下水処理システムでは孔径 $0.2\mu\text{m}$ の膜でろ過することにより、大腸菌ゼロの非常に清澄な処理水となる。
- ・この超高度処理水を東横堀川に送水することで、道頓堀川・東横堀川の水質改善が進められる。

東横堀川・道頓堀川の水質改善の取組

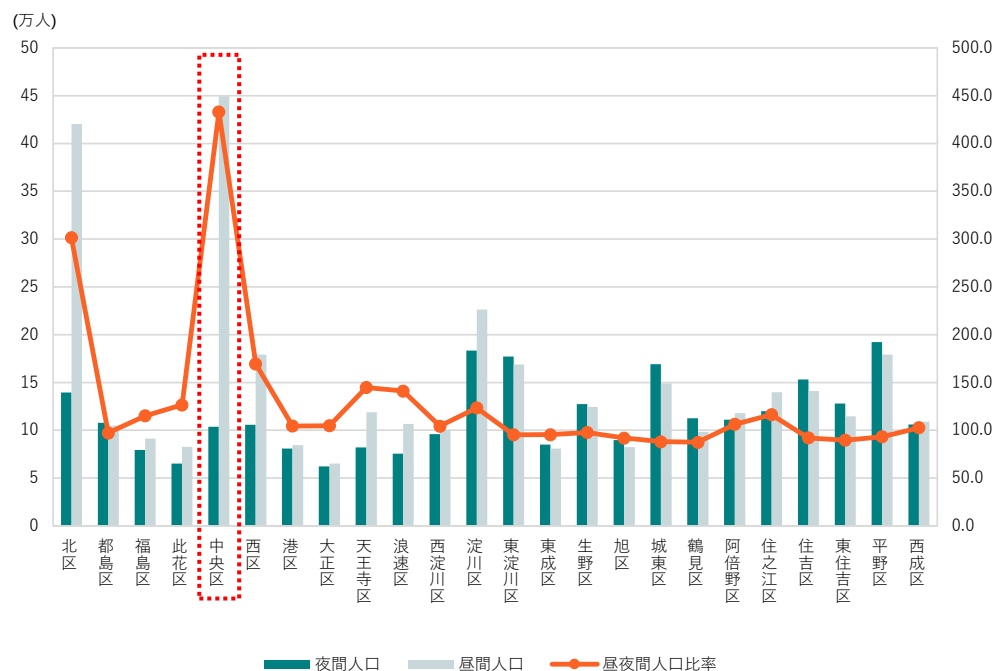


平成の太閤下水（雨水貯留管）

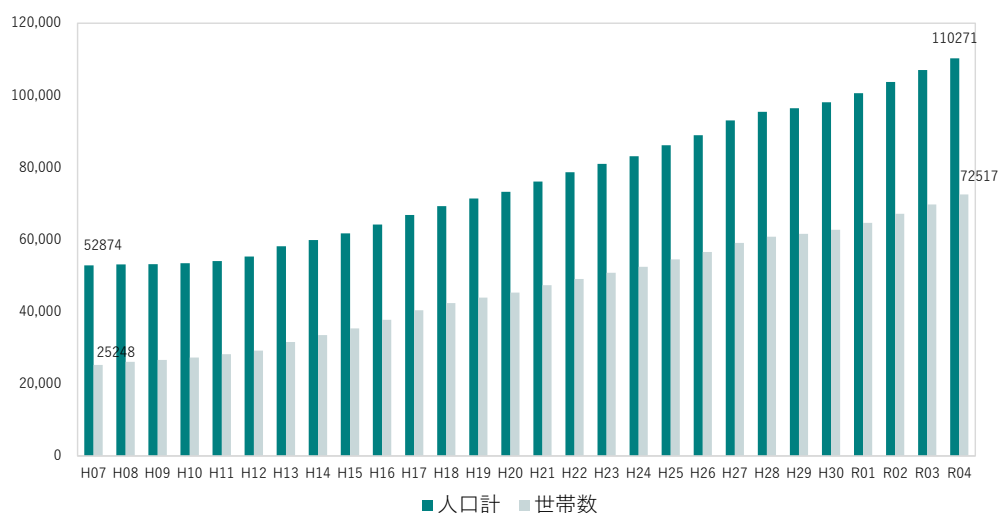
2.4 東横堀川周辺の現況

(1) 人口の推移

東横堀川の位置する中央区の昼夜間人口比率は市内でも突出して高い値を示しており、ビジネス・商業の中心地であるといえます。一方で、人口・世帯数は 1997 年（平成 9）以降増加傾向にあり、都心居住が進んでいることが見てとれます。

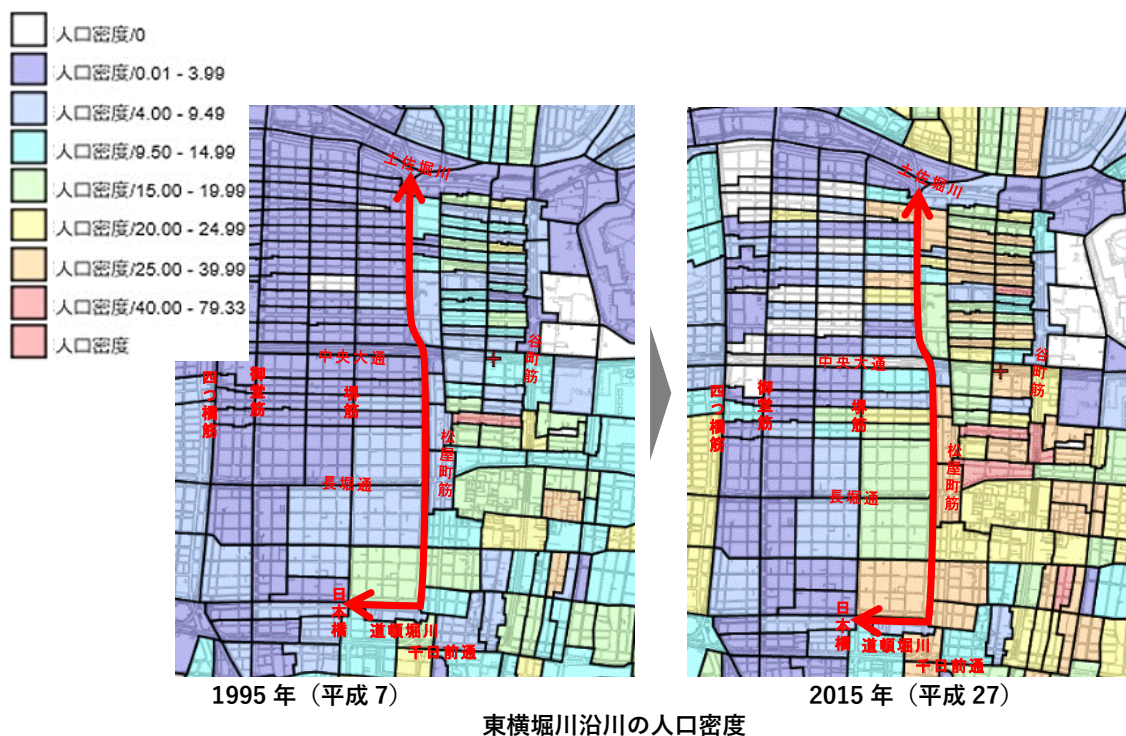


区別夜間・昼間人口及び昼夜間人口比率 出典：2020 年（令和 2）国勢調査



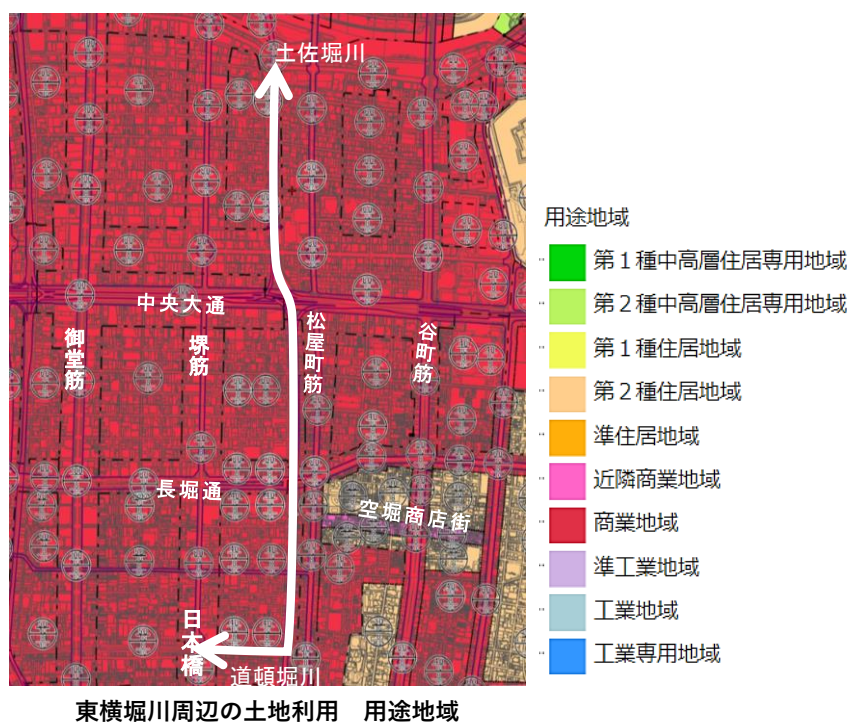
中央区の人口・世帯数 出典：大阪市推計人口年報

東横堀川周辺に着目すると、1995 年（平成 7）から 2015 年（平成 27）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。



(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めざされています。



(3) 周辺施設（都市公園・都市計画道路・駅・公共船着場）

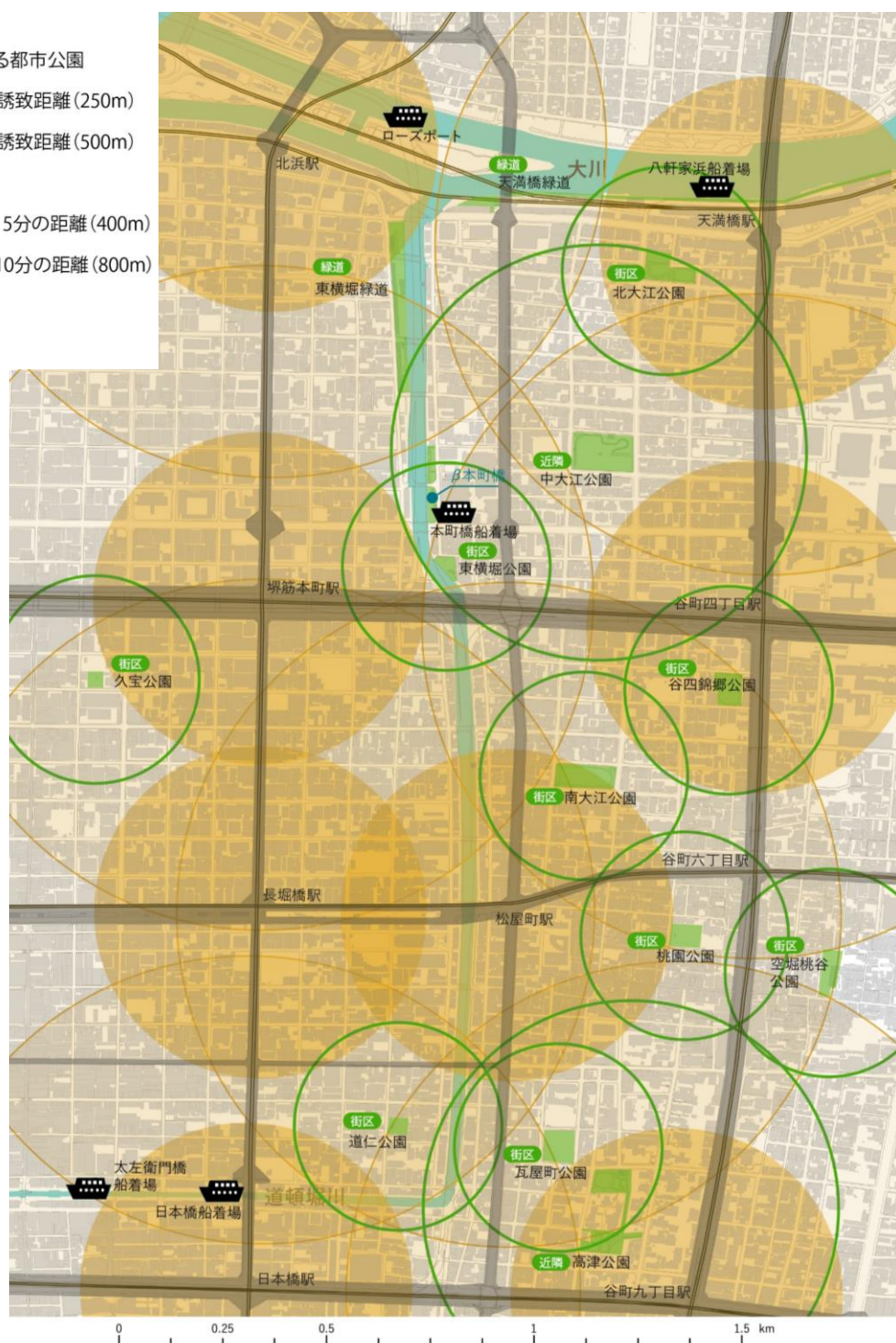
東横堀川の西側（船場側）は、早くから市街化が進んだことで公園が比較的少なく、街区公園や近隣公園といった身近な公園の誘致距離にカバーされていない範囲が存在します。

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。

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。

【凡例】

- 開放されている都市公園
- 街区公園の誘致距離(250m)
- 近隣公園の誘致距離(500m)
- 地下鉄路線
- 駅から徒歩 5分の距離(400m)
- 駅から徒歩10分の距離(800m)
- 都市計画道路
- 公共船着場



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、川沿いの都市計画公園の規模や、沿道からのアクセス、沿川建物の用途、水面上空の開放感は区間ごとに特性が異なります。

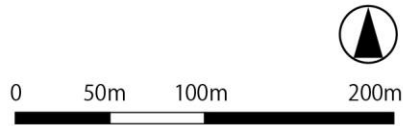
区間ごとの特徴を以下のとおり整理しました。

区間ごとの河川区域・沿川敷地の特徴

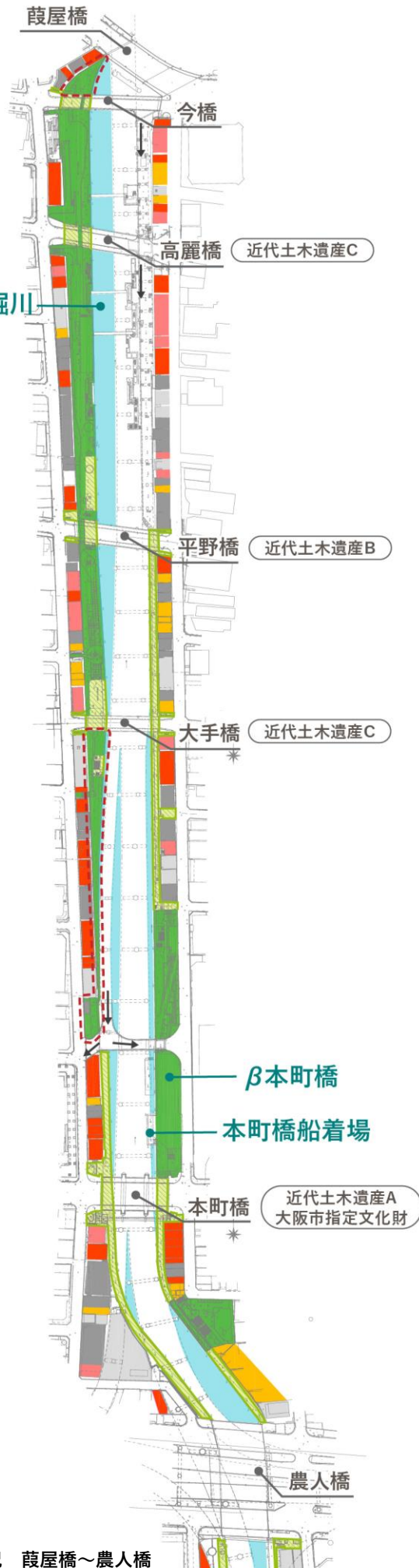
区間	河川区域・沿川敷地の特徴	
葎屋橋 ～ 農人橋	都市計画公園の規模	東横堀公園や東横堀緑道の一部、β本町橋周辺など、比較的広いオープンスペースが既に整備されています。
	沿道から水辺へのアクセス	東横堀公園やβ本町橋周辺などは道路に広く面している部分があり、高麗橋や平野橋には橋上や橋詰からの階段やスロープにより、アクセスしやすい特徴があります。
	沿川建物の用途	左右岸ともに飲食店が多く立地しています。
	水面上空の開放感	今橋～大手橋間の開設済み緑道や東横堀公園付近では、阪神高速の高架が外れ、上空が開けた明るい水面となっています。
農人橋 ～ 末吉橋	都市計画公園の規模	東側は阪神高速のランプが存在するため狭小となっている一方、西側は東側に比べて幅の広い計画となっています。
	沿道から水辺へのアクセス	各橋詰の一部や沿川建物の隙間に、道路区域や公園計画があります。
	沿川建物の用途	東側は住宅系の建物が集積している一方、西側は商業系・業務系の建物が多く立地しています。
	水面上空の開放感	農人橋と末吉橋の周辺で右岸側に上空が開けた水面があるものの、区間の大部分は水面から上空が望めない状況となっています。
末吉橋 ～ 上大和橋	都市計画公園の規模	沿川の公園は、兩岸ともに開設したものの、護岸や建物による見通しの悪さなど、利用者の安全・安心の確保を考慮し、現在は閉鎖しています。
	沿道から水辺へのアクセス	各橋詰の一部や沿川建物の隙間に道路区域や公園計画があり、一部の緑道は既に整備されています。
	沿川建物の用途	兩岸ともに住宅系の建物が多く立地しています。
	水面上空の開放感	末吉橋～東堀橋区間の右岸側は、上空が開けた明るい水面となっています。
上大和橋 ～ 日本橋 (道頓堀川)	都市計画公園の規模	兩岸ともに公園計画敷地には指定されていません。
	沿道から水辺へのアクセス	橋詰や川合流点などに道路区域があります。
	沿川建物の用途	兩岸ともに商業系が集積しています。
	水面上空の開放感	阪神高速が通っておらず、全面で上空が開けた明るい水面となっています。

【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 |  都市公園開設区域 |
|  開設しているものの閉鎖されている公園 | |
|  阪神高速の高架が外れている水面 | |



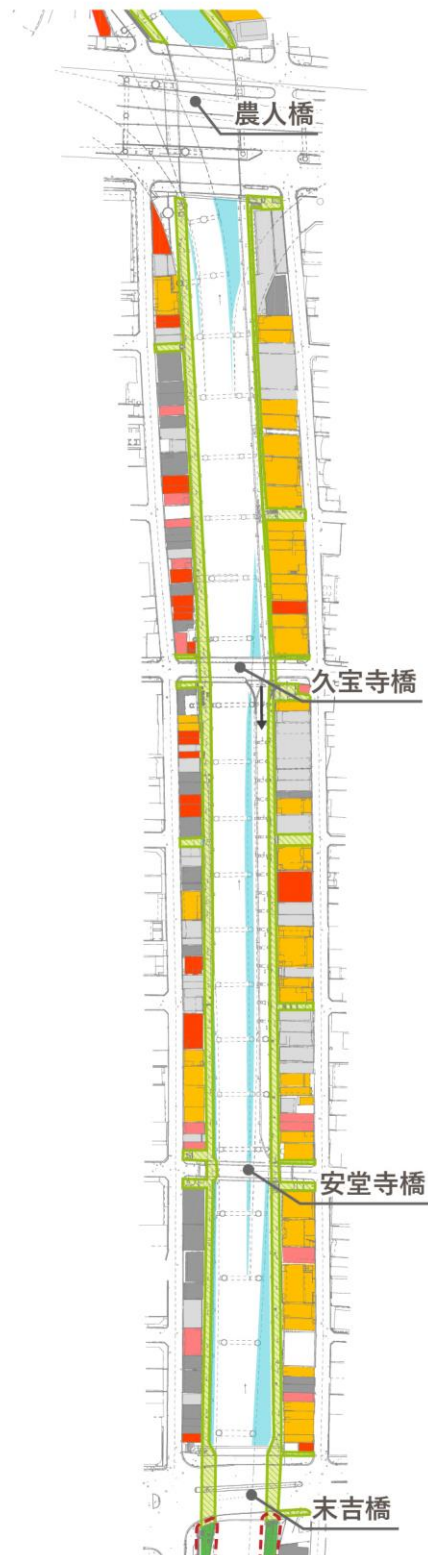
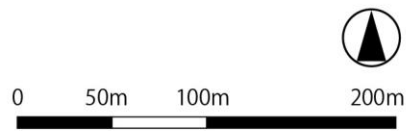
東横堀川
水門



沿川の土地利用（2021 年（令和 3）時点）の状況 葎屋橋～農人橋

【凡例】

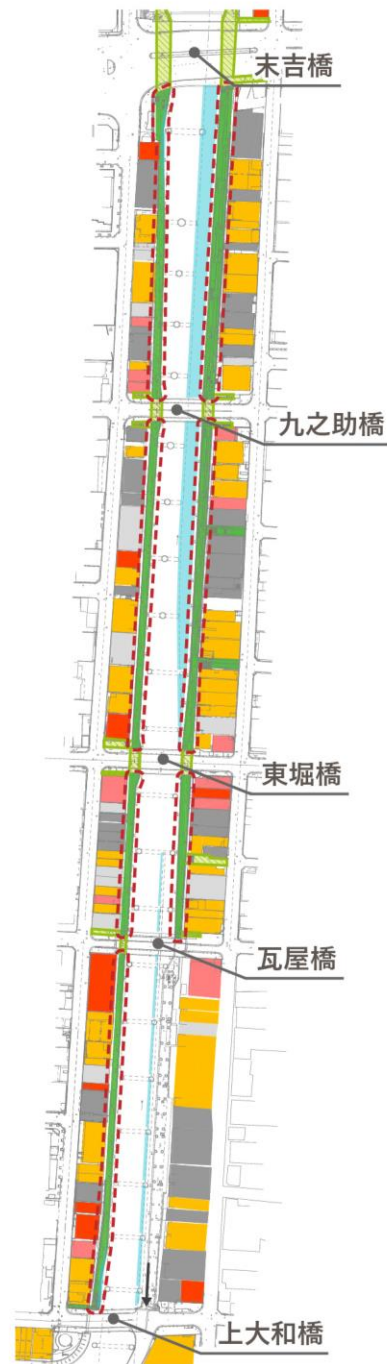
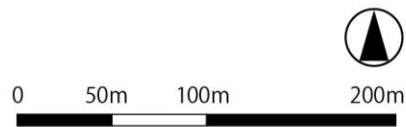
- | | |
|--|--|
|  住宅系 |  業務系 |
|  商業系(飲食店除く) |  商業系(飲食店) |
|  空地・駐車場 |  阪神高速ランプ |
|  都市公園計画区域 |  都市公園開設区域 |
|  開設しているものの閉鎖されている公園 | |
|  阪神高速の高架が外れている水面 | |



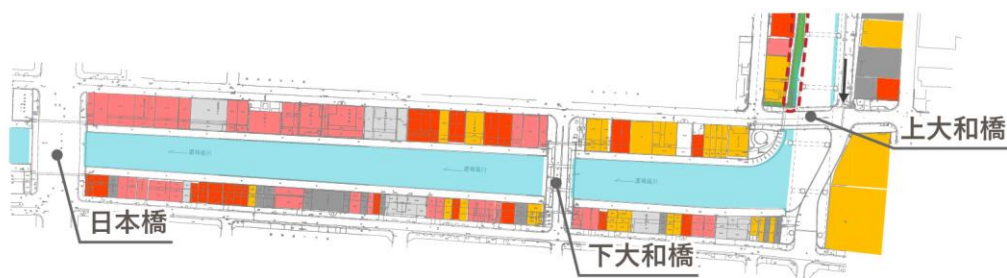
沿川の土地利用（2021年（令和3）時点）の状況 農人橋～末吉橋

【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 |  都市公園開設区域 |
|  開設しているものの閉鎖されている公園 | |
|  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

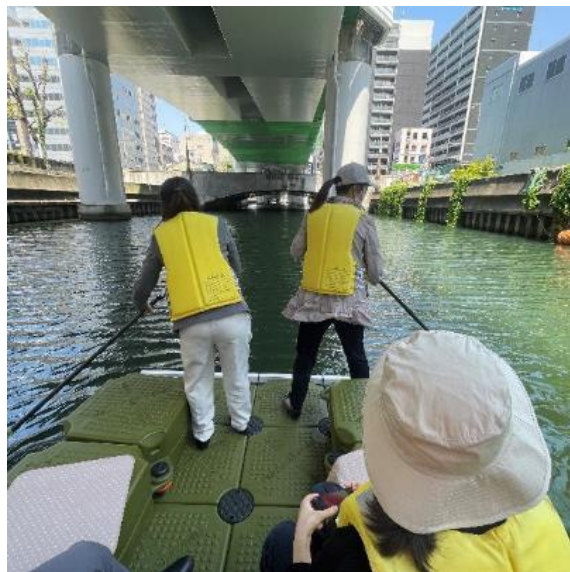


沿川の土地利用（2021 年（令和 3）時点）の状況 上大和橋～日本橋

2.5 東横堀川のポテンシャル

(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・道頓堀川は上下流の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、上空の阪神高速の高架が「夏場の日差しや雨水をしのぐ」屋根の役割を果たすことにより、快適な水上利活用のポテンシャルを有しています。



水上利活用のしやすい穏やかな水面

(2) 沿川の都市計画公園

東横堀川周辺の地域は本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により、まとまった緑は比較的少ない地域と言えます。東横堀川の河川敷（水辺）は、南北にわたって都市計画公園（緑道）が計画されており、水辺整備に併せて公園整備を進めることで、都心部における連続したオープンスペースの確保が可能となります。



開設済の公園

(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）完成の本市内最古の現役の橋であり、本市指定文化財や近代土木遺産に指定されています。そのほかにも、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。



本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の高架が覆っており、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、水辺の利活用においては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

2001 年(平成 13)より本市内において水都大阪の取組が進められるなか、東横堀川では 2006 年(平成 18)頃から水辺の活動が展開されており、2021 年(令和 3)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(平成 21)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(令和 3)に誕生した水辺の拠点 β 本町橋