

令和 7 年 12 月 22 日

第 4 回 東横堀川水辺空間デザイン会議

資料 1

# 東横堀川水辺空間 デザイン指針 (案)



# 目次

<b>1. 東横堀川水辺空間デザイン指針（案）の目的</b>	<b>1</b>
1-1. 目的	1
1-2. 位置づけ	1
1-3. 対象範囲	2
1-4. 運用方法	2
<b>2. 空間デザイン方針</b>	<b>3</b>
2-1. 大阪市内における東横堀川の位置づけ	3
2-2. 東横堀川周辺の特性（基本方針 第2章 2.5より抜粋）	3
2-3. 市民評価による東横堀川周辺の特性	4
2-4. 東横堀川沿川の現況整理	5
2-5. 東横堀川沿川の整備可能性	7
2-6. 空間デザインポリシー	9
2-7. 東横堀川沿川の将来イメージ	11
<b>3. 各空間のデザインの考え方</b>	<b>13</b>
3-1. 基本的な考え方	13
3-2. 遊歩道の空間デザインの考え方	14
3-3. 広場の空間デザインの考え方	17
3-4. アクセス箇所（スロープ・階段）の空間デザインの考え方	19
3-5. 橋下空間の空間デザインの考え方	21
<b>4. 各空間構成要素のデザインの考え方</b>	<b>23</b>
4-1. 基本的な考え方	23
4-2. 色彩の考え方	24
4-3. 夜間景観の考え方	26
4-4. 個別の空間構成要素のデザインの考え方	27

# 1. 東横堀川水辺空間デザイン指針（案）の目的

## 1-1. 目的

「東横堀川等の水辺の魅力空間づくり基本方針（2024年3月）」（以下、基本方針）より東横堀川では「暮らしの水辺の再生 リバーテラスがつなぐ川とまち・人」をコンセプトに水辺整備を進めています。基本方針ではめざすべき水辺空間の実現に向けた取組方針の1つとして「4.質の高い水辺空間の創出」を掲げています。

全長約2.5kmにわたって、水辺整備の効果を実感してもらえるような拠点と地域の魅力となる質の高い水辺空間を創出するためには、まちから遊歩道そして川へのアクセス性、自然環境、景観、人のアクティビティなど河川・公園・橋梁等の分野横断で様々な視点から留意が必要です。

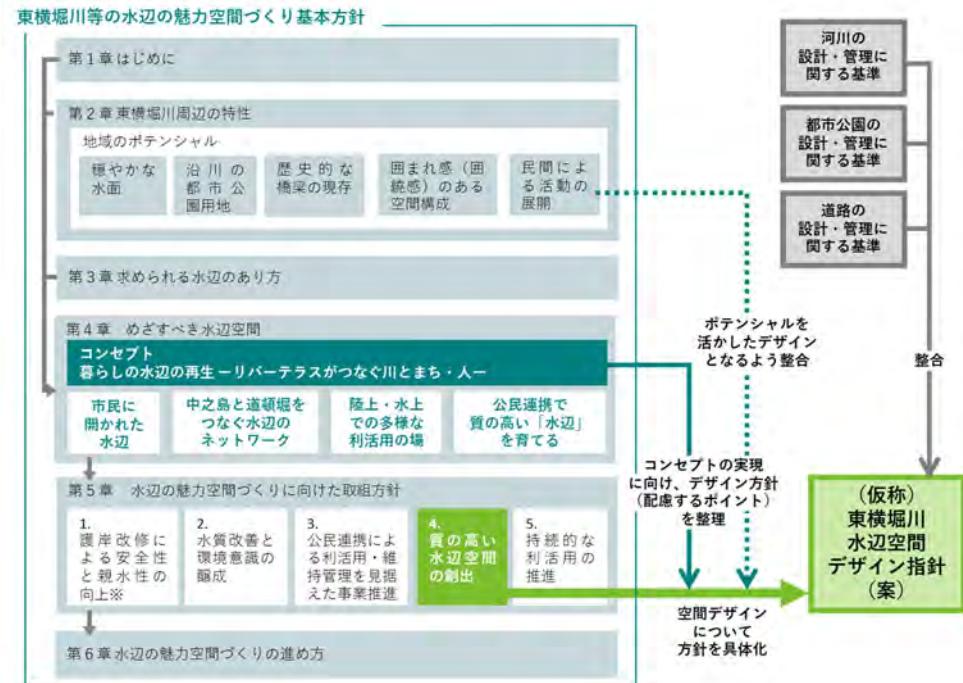
本指針は、「質の高い水辺空間の創出」のために、分野横断で東横堀川の空間デザインを監理する仕組みとして水辺整備のデザインに関する仕様の基となる考え方を定めるものです。水辺空間の設計における留意点を指針としてとりまとめることで、東横堀川の長期にわたる事業期間の中で適切に継承することをめざします。

## 1-2. 位置づけ

本指針は基本方針の取組方針4「質の高い水辺空間の創出」のうち、デザインについて方針を具体化したものです。

空間デザインの方針を整理するにあたっては、水辺整備全体のコンセプトである「暮らしの水辺の再生リバーテラスがつなぐ川とまち・人」の実現を目標に整理しています。

### ▼ 東横堀川水辺空間デザイン指針（案）の位置づけ



※治水面での護岸の設計条件は、空間デザインの前提となる内容であるため、デザイン指針では整理しない

## 1-3. 対象範囲

東横堀川水辺整備は耐震護岸への改修と併せて、沿川の特性を活かした緑道等の整備を連続して進めるもので、東横堀川デザイン指針では、水辺の公共空間（河川、公園、橋梁等）を対象とします。なお、拠点となる場所の詳細な区域設定やデザインは、今後、沿川の状況や地域との対話を通じて検討し、議論を深めます。

## 1-4. 運用方法

本指針は東横堀川における公共空間のデザインの考え方と設計上の留意点を示すものです。設計検討を行うにあたり、一般的な河川・公園・橋梁等に関する各基準を満たした上で、より良い質の高い空間の創出のため、本指針を活用することに努めます。

本指針の内容は「東横堀川水辺空間デザイン会議」において有識者と関係する行政（河川・公園・橋梁等）間での議論をもとに作成したものです。

沿川住民や事業者からの意見も、別途対話の場で把握するものとし、維持管理面を考慮のうえ、適宜設計に反映します。

本指針は、右図にある現在考えられる拠点の整備をはじめ、整備後の評価や利用状況、社会のニーズの変化を反映し、沿川の状況や地域との対話を通じて、適宜見直しを行います。また、実際に具体的な空間に対して、整備（補修を含む）を行う際には、行政・設計者・有識者間の施工状況の共有や現場確認等によるデザイン監理を行うことでデザインのクオリティを確保します。

### ▼ 東横堀川沿川における水辺空間および拠点の位置



## 2. 空間デザイン方針

### 2-1. 大阪市内における東横堀川の位置づけ

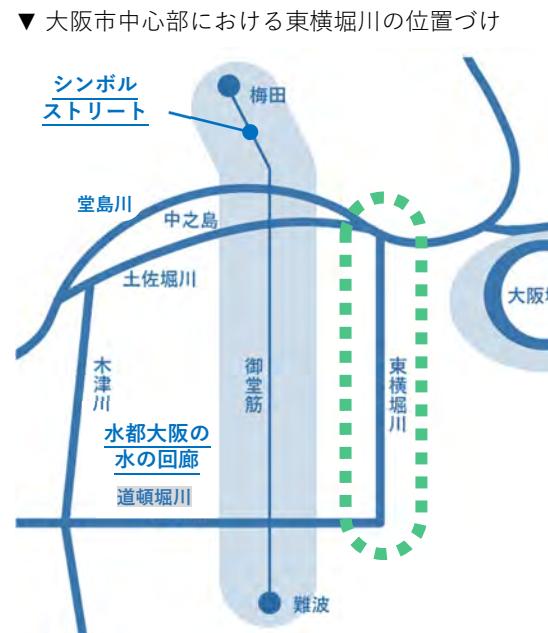
大阪市では“水都”として川に寄り添う暮らしの活気あるいきいきとした風景を取り戻そうと、大阪府の管理河川とあわせて都心部を口の字にめぐる「水の回廊」を中心としてさまざまなプロジェクトを進めてきました。

また、市内中心部には大阪市のシンボルストリートである御堂筋があり、人を中心のストリートとしてにぎわいが生まれています。

水の回廊の中でも、御堂筋に交わる中之島周辺や道頓堀は大阪のにぎわいの顔として整備や利活用を進めてきました。

一方、東横堀川は水の回廊の一辺でありつつもシンボルストリートや観光地「大阪城」との狭間に位置しており、にぎわいに対して一歩離れた位置にあります。

現在の東横堀川の位置関係と、業務・住宅を基調とした周辺の土地利用、かつて舟運によって栄えたまちとしての歴史性、阪神高速道路の高架の存在といった東横堀川の特徴を踏まえ、地域に寄り添った、落ち着いた憩いの空間の在り方を検討します。



### 2-2. 東横堀川周辺の特性 (基本方針 第2章 2.5より抜粋)

#### 1) 穏やかな水面

東横堀川は上下流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、阪神高速道路の高架が夏場の日差しや雨水をしのぐ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。



#### 2) 沿川の都市計画公園

南北にわたって都市計画公園（緑道）が計画されており、公園整備により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。



#### 3) 歴史的な橋の現存

東横堀川にかかる本町橋は本市内最古の現役の橋であり、そのほかにも、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。



#### 4) 囲まれ感（囲繞感）のある空間構成

東横堀川は上空を阪神高速道路の高架が覆い、沿川建物と近接していることから、囲まれ感のある空間となっており、「親しみやすさ」や「落ち着き」を感じる空間としてポテンシャルがあります。



#### 5) 民間にによる活動の展開

東横堀川では2021年に民間事業者運営の「水辺の賑わい拠点 β本町橋」が誕生するなど、民間活力による水辺の魅力づくりが進んでいます。



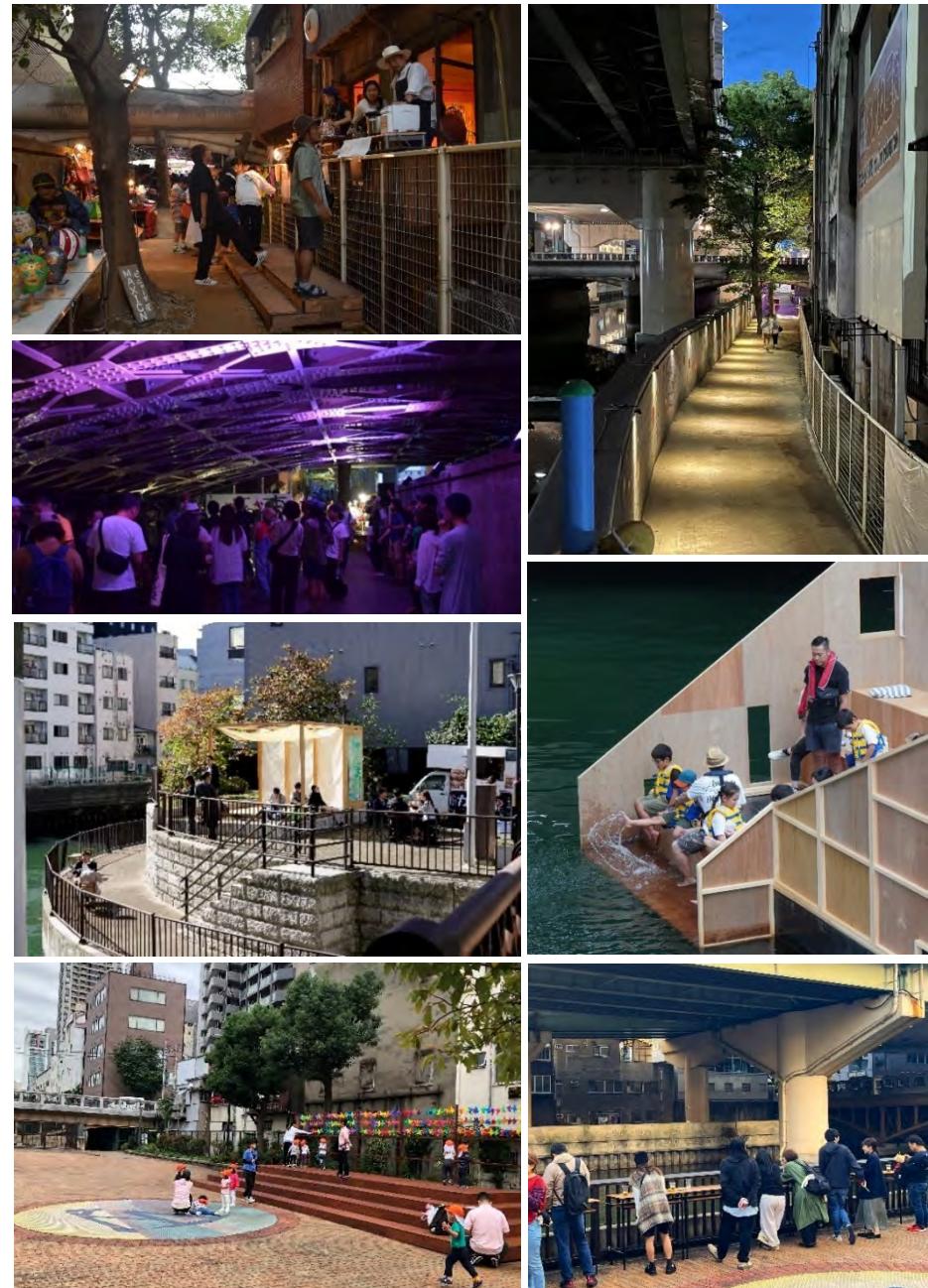
### 2-3. 市民評価による東横堀川周辺の特性

2023年度の春・秋に実施した社会実験における参加者アンケート結果より東横堀川と周辺地域の良さとして、生き物、水質、屋外環境、橋・歴史、阪神高速道路の影響、落ち着いた雰囲気、まちと川の距離感といったキーワードが挙げられました。

## ▼ 2023年度の社会実験のアンケート結果

分類	「Q. 東横堀川ならではの良いと思う点・悪いと思う点があればご記入ください。」に対する回答（“良いと思う点”の回答を抜粋）
生き物	<ul style="list-style-type: none"> <li>いいところは、生物がいっぱい暮らしていて環境もいい川だと思います。</li> <li>意外に魚など生き物がいる</li> </ul>
水質	<ul style="list-style-type: none"> <li>思ったより明るく静か。川もきれい</li> <li><u>昔に比べてキレイになった。</u></li> </ul>
屋外環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>川沿いなので涼しくて、気持ちが良い。</li> <li><u>日陰があるとこ。</u></li> </ul>
橋・歴史	<ul style="list-style-type: none"> <li>由緒ある橋がたくさんかかっていて、大阪の歴史を感じることができる。</li> <li>大正二年の歴史が目で見られる事がすごいです。</li> <li>たくさんの橋がかかっており、橋それぞれ色がある。</li> <li>いろいろな形の橋があって面白い。</li> <li>いつも通る橋に色々な歴史があること。</li> </ul>
阪神高速道路の影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪神高速道路にうつる水面のキラキラがきれい。</li> <li>阪神高速道路の下で直接太陽の光を浴びないため、日焼けしにくく</li> </ul>
落ち着いた 雰囲気	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅から少しだけ離れていて、ゴミゴミしていなくて良い</li> <li>街中であるが静かで落ち着いている</li> <li>都会の中心に、オアシスを感じる。</li> <li>ギラギラしてなくてナチュラルなとこ</li> <li>のんびりしやすい、歩きやすい（家族連れが多い）</li> <li>レトロな感じで歩いていて楽しい。</li> <li>良い意味で古いイメージの建物が周辺にありゆったりとした時が流れているイメージ。</li> </ul>
まちと川の 距離感	<ul style="list-style-type: none"> <li>ずっとこの辺に生まれて育ったので、慣れ親しんだとしても落ち着く好きな場所です。この辺りはガヤガヤしていなくて治安も悪くないと思っています。</li> <li><u>街と川が近い。</u></li> </ul>

#### ▼ 2023 年度、2024 年度の社会実験の様子



## 2-4. 東横堀川沿川の現況

北側

### ●位置的特性(周辺との関係)

- ・中之島公園や天満橋緑道と近接しています。

## ● 土地利用的特性

## 【公共交通】

- ・西側に北浜駅、東側に天満橋駅が存在します。
  - ・本町橋船着場で水運へアクセスできます。(定期便の運航はなし)

## 【公共施設・公園】

- ・西側に開平小学校、東側に中大江小学校と中央高等学校が立地しています。

### ・コンベンシ

- ・西側は公園・広場がなく、対象地である緑道が唯一のまとまったオープンスペースです。東側は北大江公園、中大江公園が存在しています。

## 【土地利用】

- ・西側はホテルの立地がみられ、東側は周辺と比べてマンション等の住居利用が多いです。

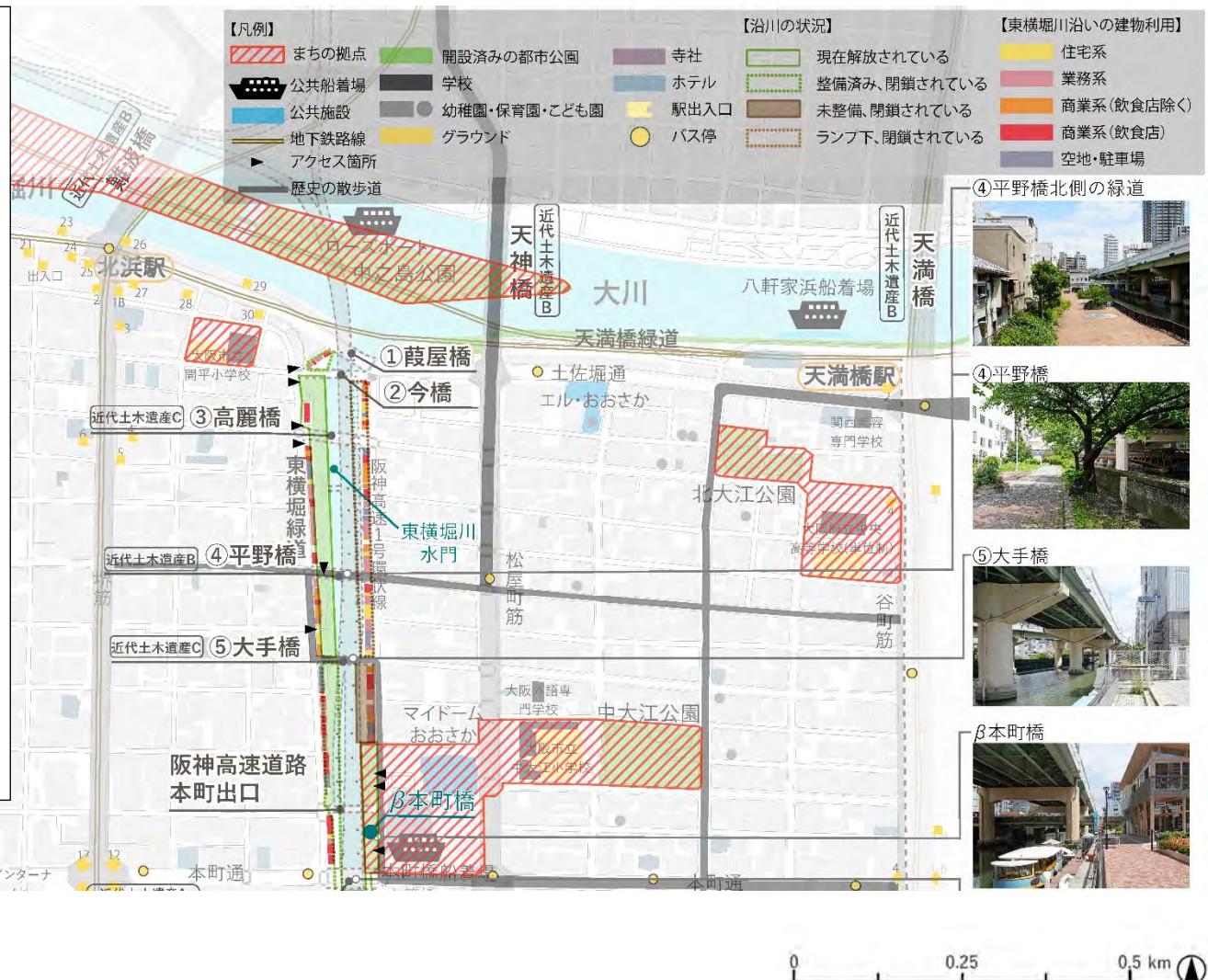
### ●対象敷地+沿川建物の状況

【左岸側】

- ・阪神高速道路の高架が外れ緑道となっています。
  - ・今橋～大手橋北側までの公園は整備済です。
  - ・沿川には商業系(飲食)の建物利用が多くみられます。

【右岸側】

- ・高麗橋から南向きにランプが配されています。
  - ・阪神高速道路本町出口の南北に公園が整備されていますが、他の  
都市公園計画区域は未整備となっています。



中央

## ● 土地利用的特性

## 【位置的特性】

- ・阪神高速道路 13 号東大阪線、長堀通り(片側 3 車線 + 緑地)によって北側、南側と動線的、視覚的に強く分断されています。

## 【公共交通】

- ・西側に堺筋本町駅、東側に谷町四丁目駅が存在します。

## 【公共施設・公園】

- ・中央区役所、中央区民センター、南大江小学校が立地しています。
  - ・西側のオープンスペース不足に対して東側は公園が複数存在します。

## 【建物利用】

- ・東西共にマンションが多く西側は小中規模オフィスが混在します。
  - ・松屋町商店街が存在します。

### ●対象敷地 + 沿川建物の状況

【左岸側】

- ・阪神高速道路が全体を覆うように存在しています。
  - ・護岸と建物間の距離は北エリアに比べて狭くなっています。
  - ・倉庫、空き地、駐車場が多く立地しています。
  - ・都市公園計画区域はすべて未整備となっています。

### 【右岸側】

- ・久宝寺橋以北は阪神高速道路が建物に迫っており、久宝寺橋以南へ向けてランプが配されています。

- ・護岸の背後にはマンションが多く、比較的築年数の浅いマンションも何棟かみられます。空き地・駐車場も散見されます。
  - ・都市公園計画区域はすべて未整備となっています。

南側

### ●位置的特性(周辺との関係)

- ・道頓堀川と接続しています。

## ● 土地利用的特性

## 【公共交通】

- ・西側に長堀橋駅、東側に松屋町駅・谷町六丁目駅が存在しています。  
【公共交通】

## 【公共施設・公園】

- ・西側に南中学校、中央会館、島之内図書館、中央屋内ノール、東側に中央小学校が立地しています。
  - ・西側には道仁公園、東側には瓦屋町公園、高津公園が存在しています。

**【建物利用】**

  - ・道頓堀川に近い西側はホテルが多く、東側は住宅利用とホテルが混在し、高津宮周辺には寺社が密集しています。
  - ・松屋町商店街・空堀商店街が存在しています

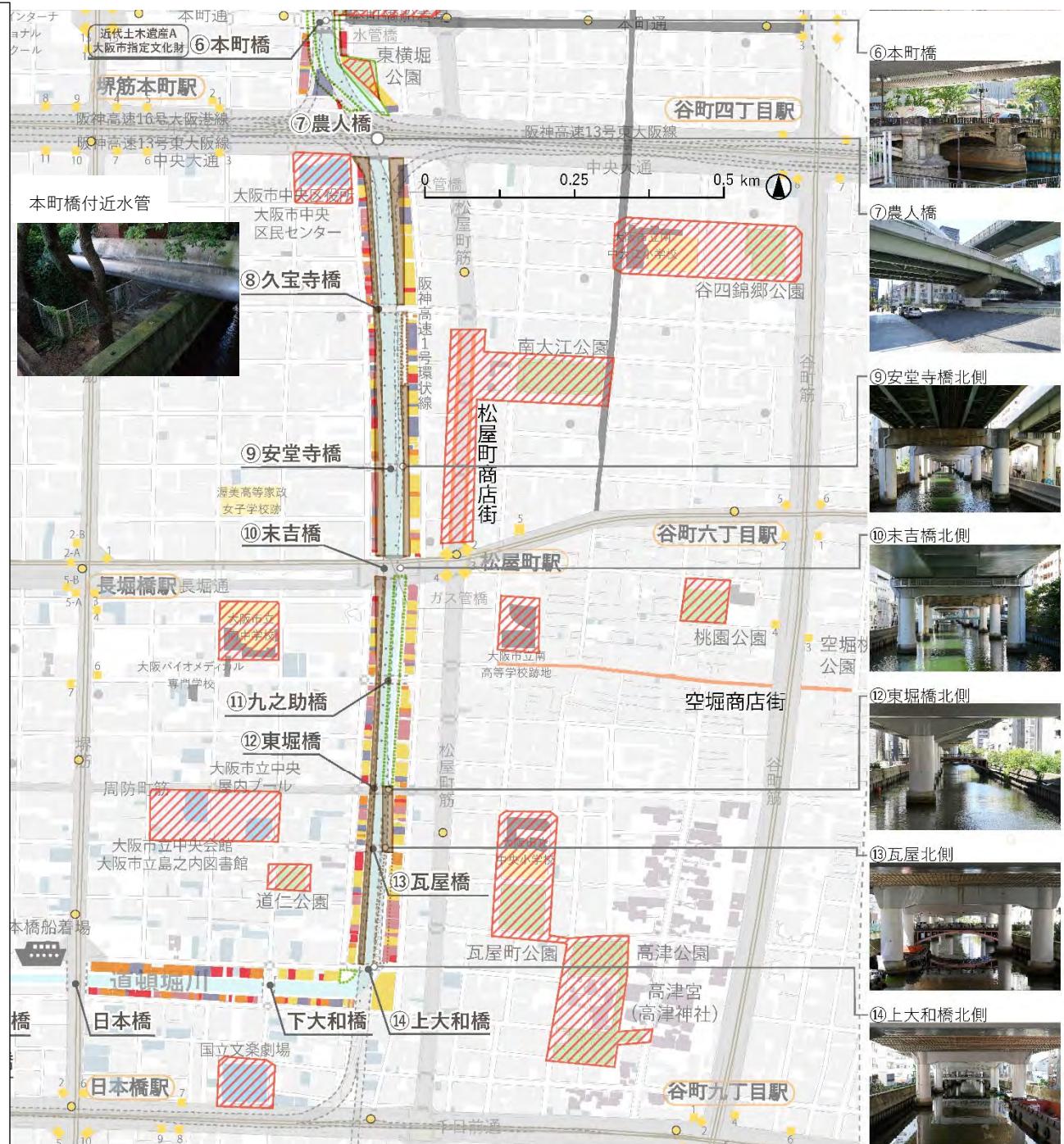
### ●対象敷地土沿川建物の状況

### 【左岸側】

- ・神戸高速道路が全体を覆うように存在しています。
  - ・沿川建物は商業、業務、住宅が混在しています。
  - ・都市公園計画区域はすべて未整備となっています。

### 【右岸側】

- ・沿川建物は住宅と業務が多く築浅のマンションもみられます。
  - ・末吉橋～東堀橋の公園は整備済（閉鎖中）です。



## 2-5. 東横堀川沿川の整備可能性

### A: 菅屋橋付近の広場



#### ● 東横堀緑道への導入空間

東横堀川の最北端に位置し、種花活動の場として地域に活用されています。菅屋橋と動線的連携を図ることで、中之島や北浜といった北側のまちから東横堀緑道への導入空間となりえます。

### B: 東横堀緑道

#### ● 多世代が集うオープンスペース

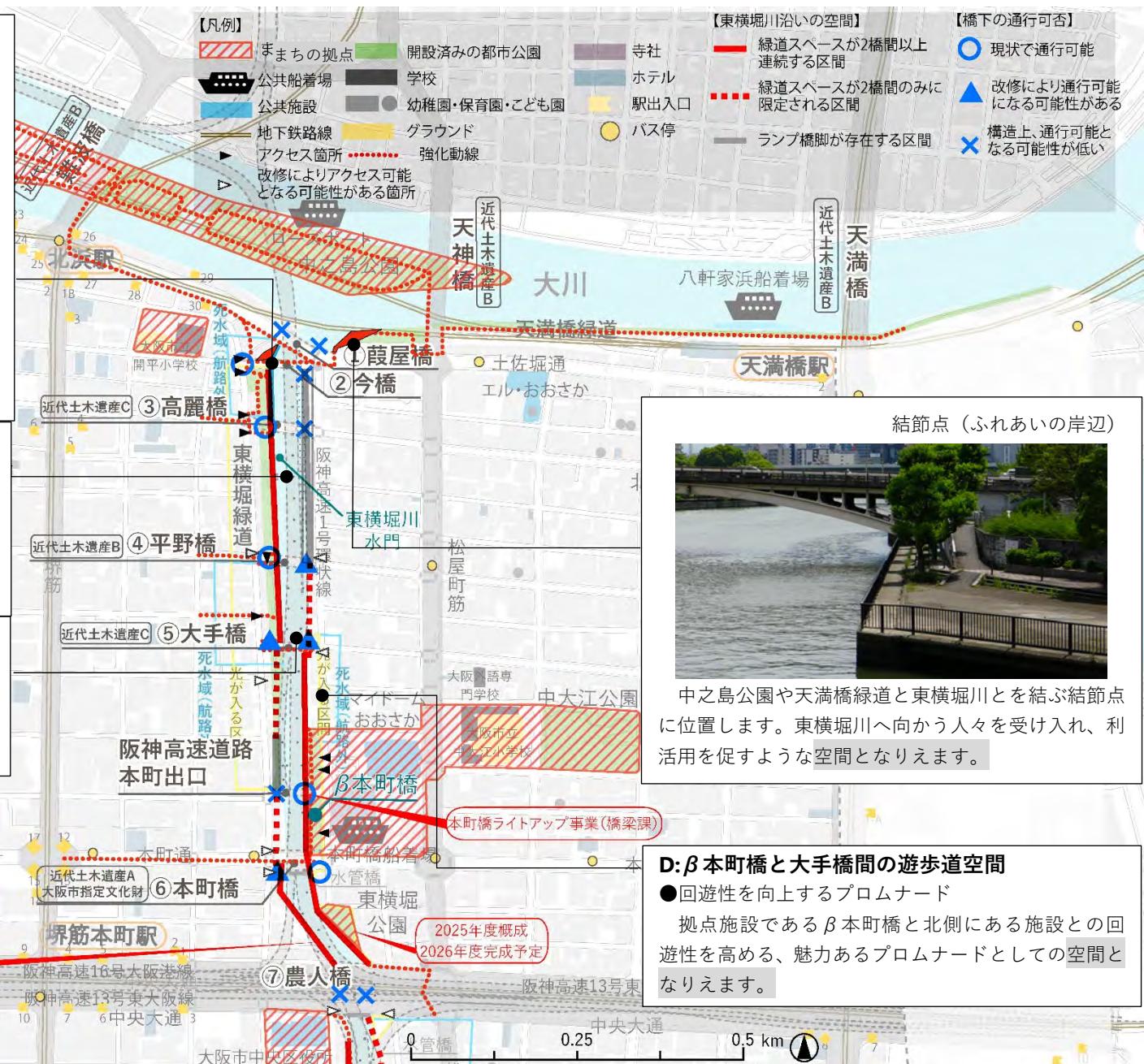
大手橋以北の東横堀緑道は、沿川において最もまとまりのあるスペースであり、多世代が集うイベントスペースとなりえます。また既存の桜を活かし、対岸からの景観の魅力を高める検討が可能です。

### C: 大手橋橋詰

#### ● 南北動線の結節点

左岸側の東横堀緑道と、右岸側のβ本町橋とを接続する中間地点に大手橋が存在することから、両岸への人の流動を促す結節点となりえます。

2026年度完成予定



### 結節点（ふれあいの岸辺）



中之島公園や天満橋緑道と東横堀川とを結ぶ結節点に位置します。東横堀川へ向かう人々を受け入れ、利活用を促すような空間となりえます。

### D: β本町橋と大手橋間の遊歩道空間

#### ● 回遊性を向上するプロムナード

拠点施設であるβ本町橋と北側にある施設との回遊性を高める、魅力あるプロムナードとしての空間となりえます。

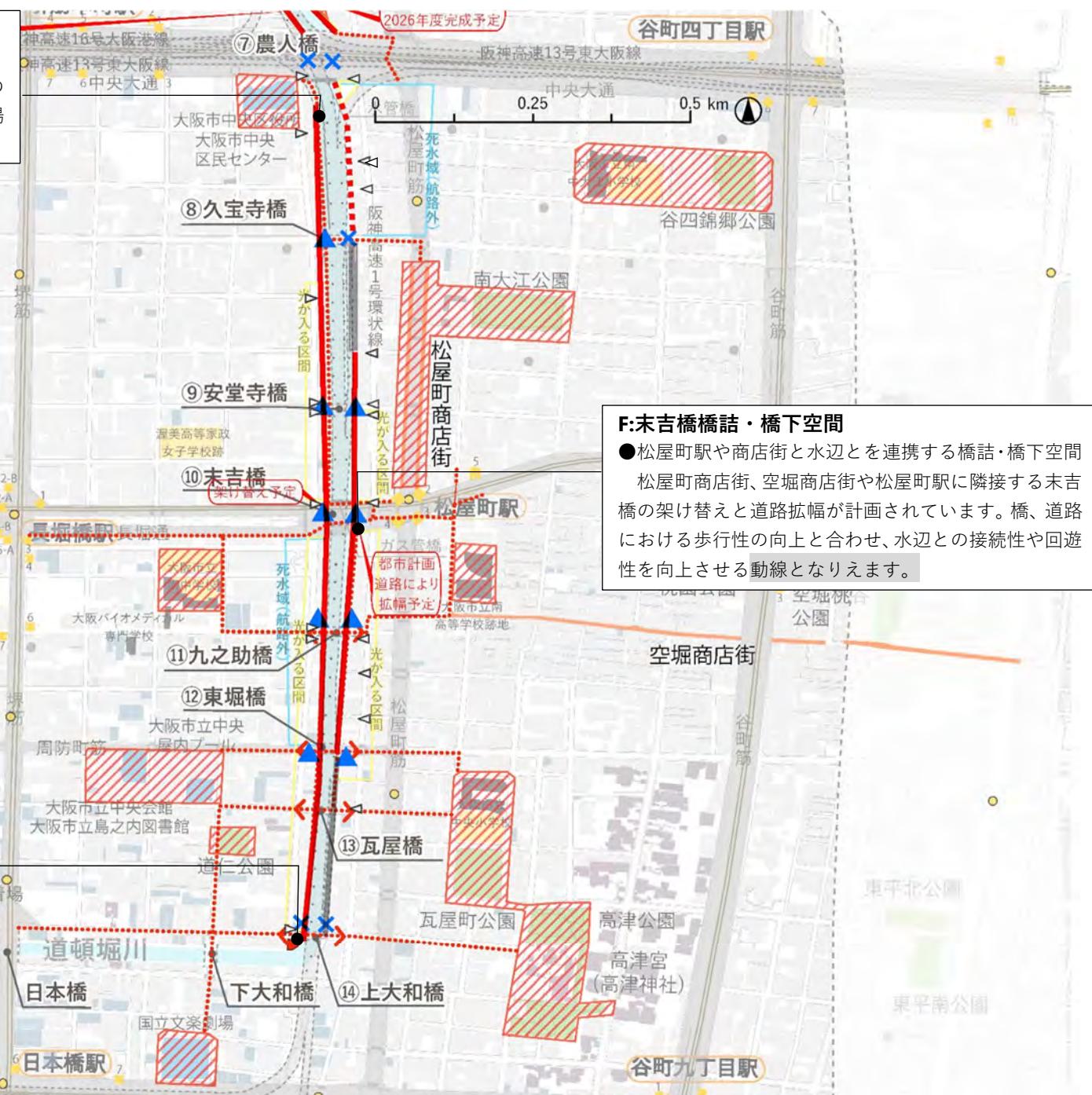
**E:農人橋と久宝寺橋との間**

- 公共施設と水辺とを連携する橋詰広場

河川沿いの緑道を介した区役所・区民センターへのアクセス性の向上を見込み、両者を接続する橋詰広場となりえます。



東横堀川と道頓堀川の両者に面した角地に位置する空間であり、近辺の商業施設への人流を水辺へと誘う橋詰広場となりえます。

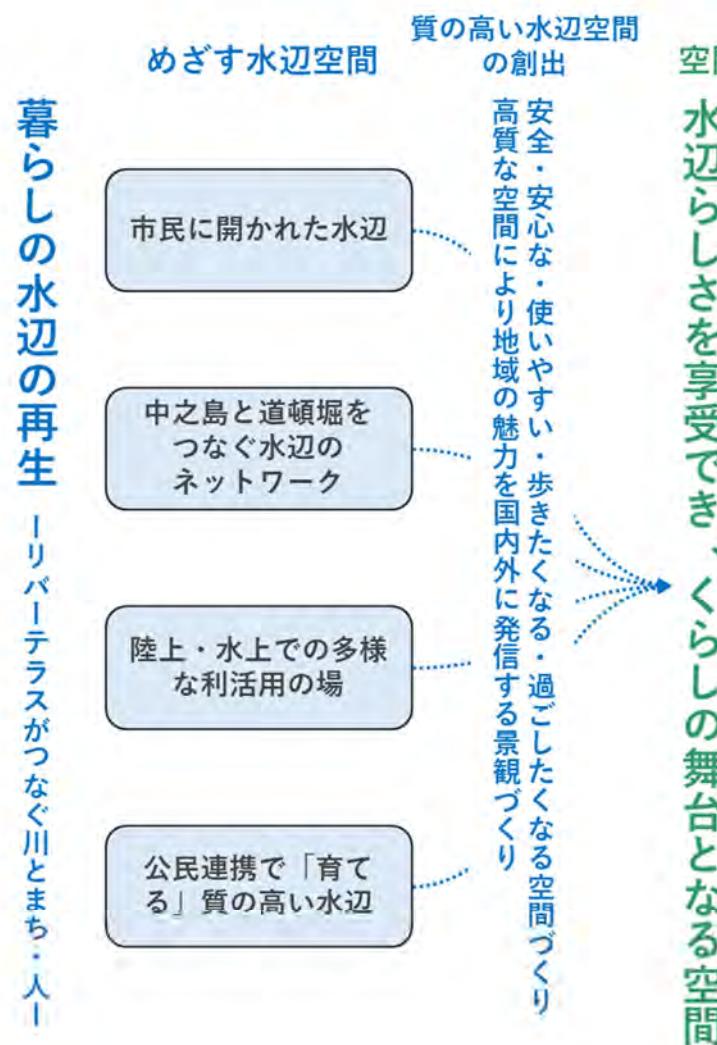
**F:末吉橋橋詰・橋下空間**

- 松屋町駅や商店街と水辺とを連携する橋詰・橋下空間

松屋町商店街、空堀商店街や松屋町駅に隣接する末吉橋の架け替えと道路拡幅が計画されています。橋、道路における歩行性の向上と合わせ、水辺との接続性や回遊性を向上させる動線となりえます。

## 2-6. 空間デザインポリシー

基本方針におけるコンセプト「暮らしの水辺の再生リバーテラスがつなぐ川とまち・人」の実現に向け、現状はまちの裏側となっている東横堀川をめざす水辺空間へと変えていくための空間デザインポリシーを定めます。東横堀川の水面、緑、歴史的な橋、船、生物といった川ならではの環境という資源や、沿川の住・商が混在し中之島周辺や道頓堀とは異なる落ち着いた雰囲気というまちの特徴を踏まえて4つの方針を整理しました。



### 空間デザインポリシー

#### 1. 快適性 居心地よく安心感があり、水辺で歩き・過ごしたくなる空間の創出

物理的・心理的に水が近くに感じられ、水の揺らぎ、生き物等の川の環境価値を活かした空間を創出します。また、照明や色彩で明るさをつくることで、居心地よく安心感を感じられ日常的に歩き・過ごしたくなる空間を創出します。

#### 2. ネットワーク性 スムーズに歩ける歩行者ネットワークの形成

川の両岸の緑道空間を活用し、中之島からβ本町橋、道頓堀を繋ぐ南北の歩行者ネットワークと、中央区役所や周辺商店街、学校など川の東西に存在するまちの拠点を繋ぐ歩行者ネットワークを形成し、スムーズに歩ける空間を創出します。

#### 3. 地域性 まちの雰囲気と調和した空間の創出

東横堀川が有する歴史性や中之島や道頓堀とは異なる住商が混在するまちの特徴を踏まえて、落ち着いたまちの雰囲気と調和し地域の中に溶け込む空間を創出します。

#### 4. 持続可能性 日常・非日常の利用ニーズにこたえるフレキシブルさや時間経過に耐える維持管理面に配慮した空間の創出

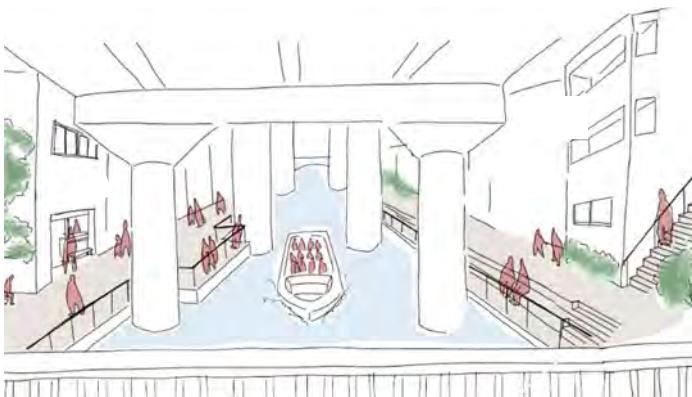
何十年と使い続ける都市インフラとして、使い方のニーズの変化に対応できるフレキシブルな空間づくりを心掛けます。また、時間の経過に耐えられる色彩・素材等の選定に留意し、維持管理と空間の質を両立させ持続的に質の高い空間を創出します。

## リバーテラスを眺める主な視点場

リバーテラスの景観は、視点によってシーン景観とシークエンス景観があります。シーン景観とは橋上や沿川建物といった比較的固定された視点から見る写真のような眺めで快適性や地域性を感じる景観づくりが大切です。シークエンス景観は遊歩道や水上から視点が移動している状態で見える連続的に変化していく眺めで、ネットワーク性や空間の様々な利用が見られる持続可能性が大切です。整備にあたっては各景観タイプの特性に留意して整備を行います。

### ① 橋上からの景観のあり方（シーン景観）

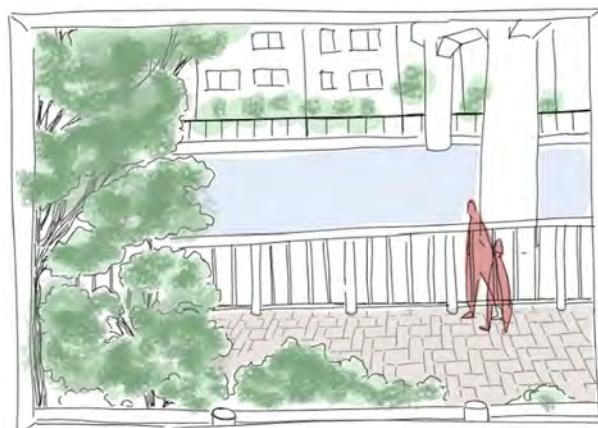
橋上はまちと川とつなぐ結節点であり、人の気配を感じられリバーテラスへ降りたくなるような景観をつくります。また空間構成要素に統一感を持たせ、川の縦軸方向のビスタを大切にすることで、東横堀川を象徴する印象的な景観をつくります。



**関連する項目**  
 3章 遊歩道・広場（橋詰広場）の考え方  
 4章 図と地の考え方（水面・人のアクティビティが図となる）

### ② 沿川建物からの景観のあり方（シーン景観）

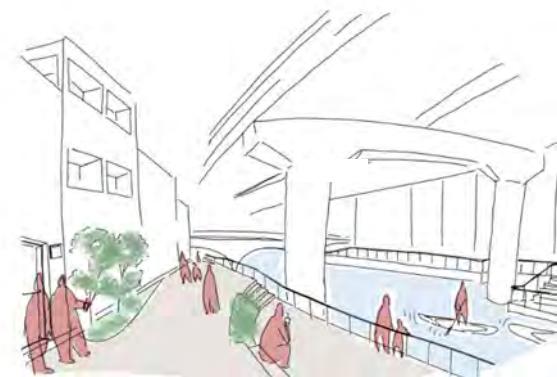
人のアクティビティや水面、植栽等によって、沿川建物から対岸の様子が魅力的に見える「見る-見られる関係」をつくります。



**関連する項目**  
 3章 遊歩道・広場（遊歩道広場）の考え方  
 4章 図と地の考え方（人のアクティビティ、自然要素が図となる）

### ③ 遊歩道からの景観のあり方（シークエンス景観）

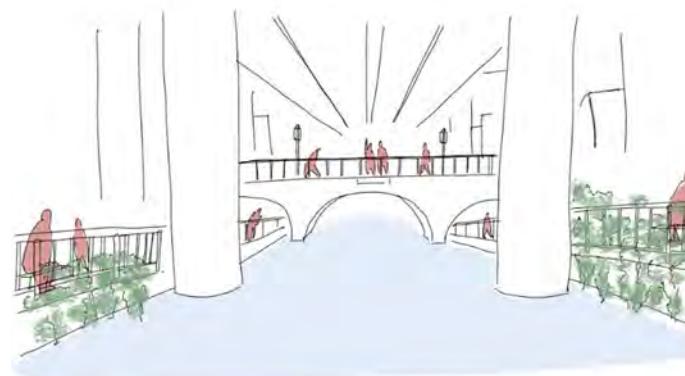
沿川建物の滲みだしや休憩スポット、橋への視点場等により、連続的に変化する空間体験を演出し、歩行者が先へ先へと歩きたくなる景観をつくります。



**関連する項目**  
 3章 遊歩道・広場・橋下空間の考え方  
 4章 図と地の考え方（人のアクティビティ、橋が図となる）色彩の考え方（安心感を与える明るさの設定）

### ④ 水上からの景観のあり方（シークエンス景観）

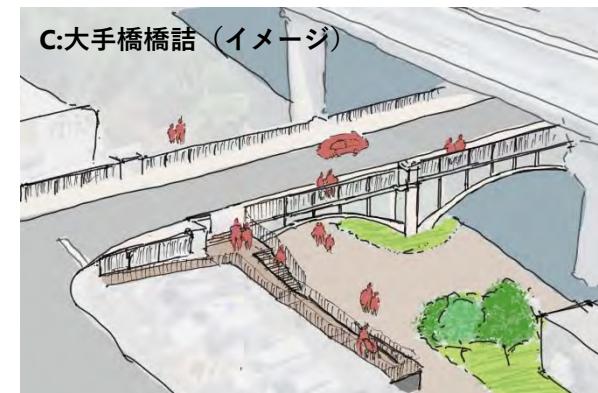
東横堀川の地域資源である橋や、人のアクティビティが見えることで、南北にわたって景色やまちの雰囲気の移り変わりを楽しめる景観をつくります。



**関連する項目**  
 3章 遊歩道の考え方  
 4章 図と地の考え方（人のアクティビティ、橋が図となる）

## 2-7. 東横堀川沿川の将来イメージ

沿川全体の中で拠点となるエリアを北側・中央・南側で設定し、その中で断面形状の変化や広場の整備が想定される箇所について選定し、将来イメージを作成しました。拠点となる範囲は歩行者ネットワーク上の重要性や景観資源の存在を踏まえて、緑道としてのまとまった空間が確保されている葭屋橋～大手橋周辺と、既存の拠点であるβ本町橋や中央区役所に近い大手橋～農人橋周辺、大通りである長堀通と交差し、橋の架け替えが予定されている末吉橋周辺の3か所を設定しました。

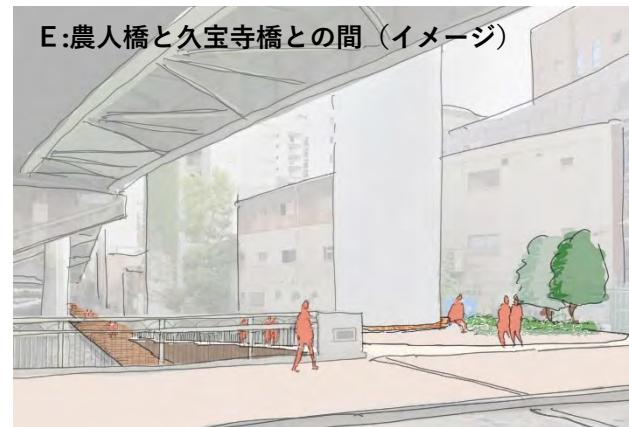
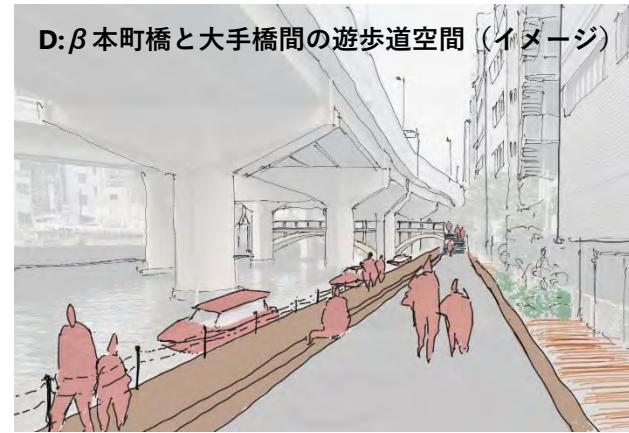


葭屋橋へ上がる階段と水辺のオープンスペースを設え、沿川建物と連携した利活用を行うことで、東横堀川と中之島という水の回廊における2つの水辺の人の流れが繋がります。

多様な使い方が可能な緑地の整備や、沿川建物と連動した利活用を行うことで、多世代が日常・非日常で交流するオープンスペースとなります。

また、適宜植栽を組み込むことで、阪神高速道路のランプ下で緑に乏しい対岸側からも景色を楽しめるようになります。

大手橋の特徴であるアーチ状のシルエットに配慮しつつ、橋上と水辺を接続するスロープと階段を導入することで、リバーテラスの両岸の行き来が容易になります。



β本町橋～大手橋間をプロムナードとして整備することで、東横堀公園～β本町橋～東横堀緑道という一続きの散策ルートを形成します。

また、航路と遊歩道に離隔があるため、水辺に近づける護岸形状や水上利用等に活用でき、水辺の滞留・アクティビティが生まれます。

中央区役所・区民センターと程近い農人橋西側の橋詰に広場を設け、スロープを組み込むことで、農人橋以南へ向けたリバーテラスの玄関口として回遊を生み出します。

ゆるやかなスロープと大階段によって末吉橋と水辺を分かりやすくつなぎ、高木等の植栽で立ち寄りたくなる空間とすることで、松屋町駅や商店街のまちの人の流れを水辺へとつなげます。

# 3. 各空間のデザインの考え方

## 3-1. 基本的な考え方

3章ではリバーテラスを構成する空間ごとに基本計画・設計時の仕様のもととなるデザインの考え方を示します。

リバーテラスを構成する主な空間として遊歩道、広場、アクセス箇所、橋下空間の4つがあり、空間によって想定される利用シーンや空間的特性（沿道や沿川建物との関係性、採光、まちからの視認性など）が異なります。そこで、2章空間デザインポリシーを踏まえてリバーテラス整備における留意点を以下の観点で整理しました。

### 留意の観点

快適性	居心地よく安心感があり、水辺で歩き・過ごしたくなる空間の創出
ネットワーク性	スムーズに歩ける歩行者ネットワークの形成
地域性	まちの雰囲気と調和した空間の創出
持続可能性	日常・非日常の利用ニーズにこたえるフレキシブルさや時間経過に耐える維持管理面に配慮した空間の創出

### 1) 遊歩道

沿川建物と水面の間に帯状に存在する空間で、歩道のように連続的な通行空間として活用されることが想定されます。



◀既存の遊歩道  
(平野橋～大手橋左岸)

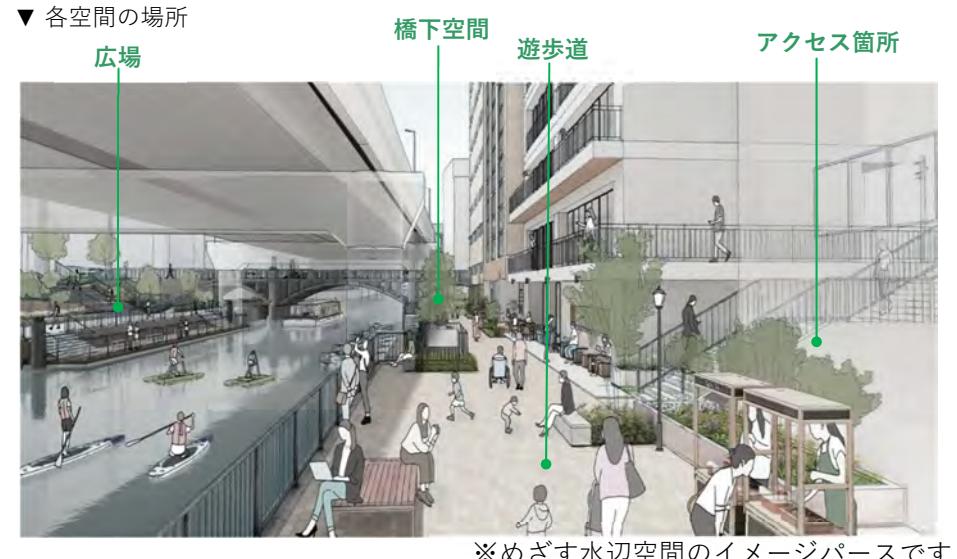
### 2) 広場

遊歩道のうち広幅員な箇所や、橋詰広場（橋のたもとの空地）などまとまった広さのある空間で、通行だけでなく休息や遊びの場といった滞留空間としての活用も想定されます。

▼ 既存の広場  
(今橋～高麗橋左岸)



▼ 既存の橋詰広場  
(本町橋)



### 3) アクセス箇所

川と並行する沿道や橋上から遊歩道へアクセスするための空間で、高低差を処理するためスロープ・階段で構成されます。

▼ 既存アクセス箇所  
(並行する沿道から)



▼ 既存アクセス箇所  
(平野橋橋上から)



### 4) 橋下空間

遊歩道のうち橋梁が上空にかかる空間で、上部が覆われていることから、通行だけでなく滞留空間やモノの保管スペースとして活用が想定されます。



◀既存の橋下空間  
(本町橋右岸)

## 3-2. 遊歩道の空間デザインの考え方

### 1) めざす空間イメージ

リバーテラスの大部分は沿川建物と水面の間に帯状に存在する空間である遊歩道で構成されます。

遊歩道は歩道のように連続的な通行空間として活用されることが想定されますが、基本方針で示された“リバーテラス”的「憩いながら利活用のできる空間」のイメージをつくる空間であることから、ネットワーク性だけでなく快適性にも留意が必要です。

加えて、リバーテラスの主要な空間であり、東横堀川のパブリックイメージを作る空間であることから、地域性への留意も必要です。

したがって、遊歩道の空間デザインにおいては以下の点に留意します。

#### 快適性

- 水面に近づける断面構成
- 水面へ視線が抜けるような断面構成（歩行者の視線が柵等に阻害されない工夫）
- 川や橋を眺める視点場を想定した断面構成
- 休憩施設（ベンチ等）の整備や植栽等による過ごしたくなる空間づくり

#### ネットワーク性

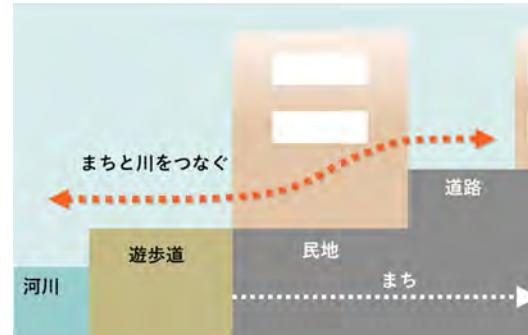
- 縦断的に連続性がありつつも、区間の特性に応じて変化のある断面配置
- 断面タイプの切り替わりの際などに、遊歩道の縦断方向に柵が生じない工夫

#### 地域性

※詳細は4章にて記載

- 周辺のまちの雰囲気や既設構造物（橋梁・阪神高速道路の高架など）と調和した工作物や植栽、照明の選定
- 南北での沿川のまちの雰囲気の変化に応じた舗装や植栽等の変化

### ▼ 遊歩道のめざすイメージ



### ▼ 新たに護岸が低く構築されたことによる遊歩道からの水面の見え方の変化



### ▼ 水面と近い遊歩道の例（とんぼりリバーウォーク）

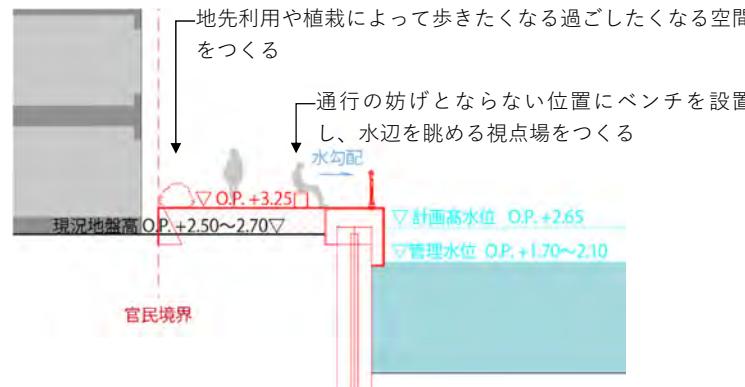


## 2) 遊歩道断面タイプ

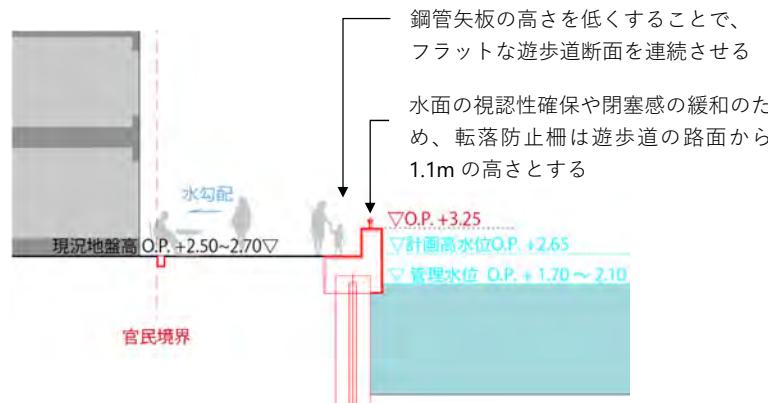
### ① フラットタイプ

概要	新設護岸の天端 (O.P.+3.25) と通行部分がフラットにつながるシンプルな断面形状。
留意点	単調な断面であるため舗装パターンやベンチ、植栽、地先利用等により歩きたくなる、過ごしたくなる空間づくりの工夫が必要です。

#### 【遊歩道高さが O.P.+3.25 の場合】

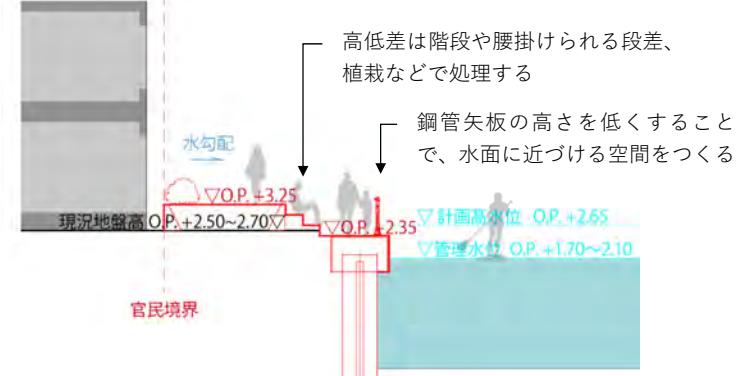


#### 【遊歩道高さが O.P.+3.25 を下回る場合（橋下の前後など）】



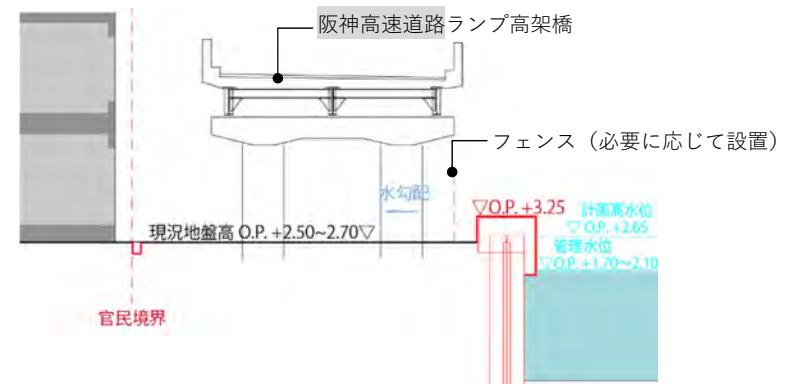
### ② 親水空間タイプ

概要	通行部分 (O.P.+3.25) と親水部分 (O.P.+2.35) の 2 段構造することで、水面に近い滞在空間を創出する形。また、船の係留や SUP の乗降といった水面へのアクセスとしても活用が考えられます。
留意点	水面アクセスに対する利用ルールの周知が必要です。



### ③ 現況地盤維持タイプ

概要	遊歩道内に阪神高速道路のランプの橋脚が存在するため、現況地盤形状を維持した状態で新設護岸を構築する断面形状。一般的な緑道としての活用ではなく、高架下空間としての利活用が考えられます。
留意点	遊歩道上の路面排水は官民境界側に集水することとなり、排水の流末を確保する必要があります。



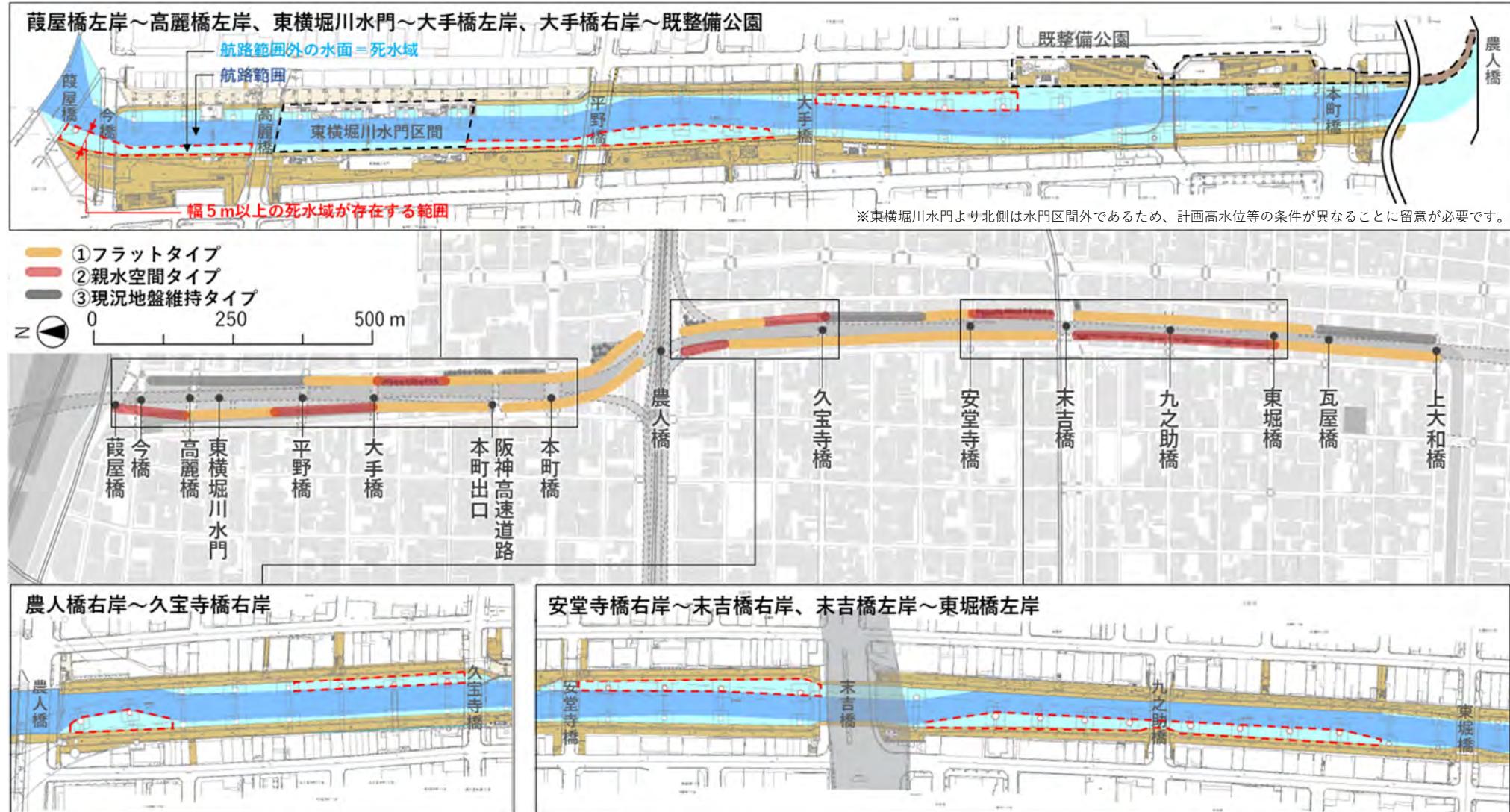
※官民境界～既設護岸の幅員、現況地盤高の数値は沿川における平均的な値を例として掲載しており、実際の値は箇所により異なります。

### 3) 遊歩道断面タイプの配置の考え方

全川にわたって①フラットタイプを基本とし、阪神高速道路のランプが存在する区間は③現況地盤維持タイプとします。新設護岸と航路までの離隔が十分あり、新設護岸を整備したうえで死水域（航路範囲外の利用可能な水面）が幅5m以上確保できる区間については、水面の利活用の可能性があることを見込み②親水空間タイプを採用します。

※東横堀川の航行ルールである船幅制限5mを参考値として、水面の利活用に必要と想定される水面幅を5mに設定します。

#### ▼ 遊歩道断面タイプの配置の考え方に基づく整備イメージ



### 3-3. 広場の空間デザインの考え方

#### 1) めざす空間イメージ

リバーテラスには線的な遊歩道空間に加えて、葭屋橋～大手橋左岸側の開設済み緑道や、東横堀公園、本町橋をはじめとした橋梁の橋詰広場など面的にまとまった空間も点在します。水面と沿川建物によって幅員が限られる遊歩道空間は活用シーンが通行などに限定されますが、広場空間は遊びや休息など滞留を伴う多様な活用が考えられます。

広場空間はまちからリバーテラスへの玄関口となるため、快適性やネットワーク性への留意が必要です。加えて、東横堀川の周辺地域は公園が比較的少ないことから、広場空間は地域の貴重なオープンスペースとして快適性や持続可能性にも留意が必要となります。

広場の空間デザインにおいては、以下の点に留意します。

#### 快適性

- ・緑や休憩施設等による滞留空間を確保し、過ごしたくなる空間づくり
- ・沿道とリバーテラスを視覚的に分断しない工夫  
(大きな擁壁が生じない造成計画、植栽帯による転落防止機能の代替)
- ・水面に近づける、水面を眺められる断面構成
- ・川や橋を眺める視点場の配置

#### ネットワーク性

- ・沿道の歩行者動線とリバーテラスを繋ぐ園路動線の設定

#### 持続可能性

- ・利用シーンを想定した機能配置 (休養施設、便益施設)
- ・日常・非日常の利活用を想定した計画検討  
(平常時の休息スペースと、イベント時のステージを兼ねる造成)

#### 2) 広場のタイプ

広場は①遊歩道広場タイプ、②橋詰広場タイプに分けられます。

##### ① 遊歩道広場タイプ

概要	遊歩道が通行だけでなく多目的に活用できる程度の広幅員となっている空間。広場の主な部分が遊歩道高さ（約 O.P + 3.25）となっているため、沿道から空間的に分節されることで、車を気にせずに子供の遊びやオフィスワーカーの休息、運動の場として活用できる利点があります。
留意点	沿道との高低差が生じるため、まちから水辺へ空間的な連続性が保たれるような処理に留意が必要です。広場の沿道高さの部分と遊歩道高さの部分を接近させてしまうと、高さのある擁壁や転落防止柵など心理的な親水性を阻害する要素が生じることが懸念されます。死水域に面する断面では親水空間タイプの断面形状とすることで、親水性を確保することができます。

##### ② 橋詰広場タイプ

概要	橋のたもとに設けられたまとまった歩行者空間。歩行者の休養や川を眺めるための施設として休養施設（ベンチ）や植栽等の施設の他、道路から遊歩道へ降りる階段が設けられている場合もあります。
留意点	東堀橋川の既存の橋詰には、クスノキなどのたもと木が植えられている箇所があります。リバーテラス整備に際して伐採を検討する際には、地域のシンボルとしての価値や緑陰形成、景観形成の観点から伐採の必要について慎重な議論が必要です。



◀大阪市内の古写真からみる川を眺める  
視点場としての橋詰広場のイメージ  
(木津川 千代崎橋)

### 3) 広場の配置の考え方

#### ① 農人橋より北側における広場配置の考え方

農人橋以北は沿川建物と水面の間に比較的余裕があるため遊歩道広場タイプが主となり、β本町橋周辺など既に開設されている広場が右岸と左岸にそれぞれ配置されています。

##### ▼ 広場の配置の考え方に基づく整備イメージ及び広場の現況写真



### 3-4. アクセス箇所（スロープ・階段）の空間デザインの考え方

#### 1) めざす空間イメージ

遊歩道は周囲の沿道と高低差があるため、まちから遊歩道へアクセスするにあたっては、スロープ・階段が必要です。アクセス箇所の空間デザインにおいてはネットワーク性に留意が必要です。

アクセス箇所の空間デザインにおいては以下の点に留意します。

##### ネットワーク性

- ・行き止まり箇所の解消（遊歩道端部への階段・スロープの確保）
- ・右岸左岸の広場同士をつなぐ動線の確保
- ・周辺施設との回遊性を強化する動線の確保
- ・沿道とリバーテラスを繋ぐ玄関口として周辺から視認できる案内サイン、植栽、照明による視線の誘導
- ・橋上からスロープ・階段を設ける際の沿川建物の採光への配慮

#### ▼ 橋詰からのスムーズなアクセスのイメージ

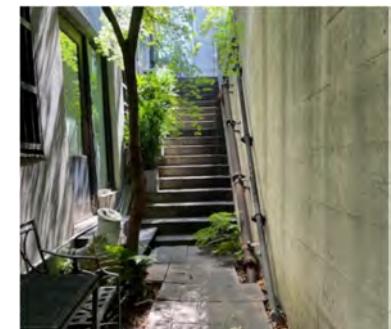
（木津川遊歩空間 トコトコダンダン）



#### ▼ 沿道建物間のアクセス箇所の現況



大手橋南側



高麗橋北側

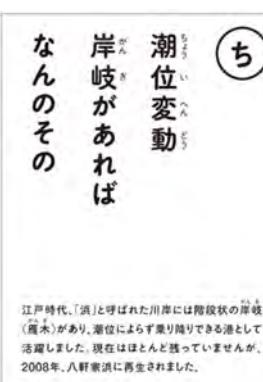
#### ▼ 大阪市内の古写真から見る橋から水辺へのアクセス（がんぎ）のイメージ



川に対して直角方向にアクセスする階段  
(東堀橋川 高麗橋)



川に対して平行方向にアクセスする階段  
(高津入堀川 清津橋)



◀かつて水辺へのアクセスとして作られた階段状のがんぎの解説

出典：水都大阪かるた

## 2) スロープ・階段の配置の考え方

### ① 全川におけるスロープ配置の考え方

全川にわたるネットワーク性確保のため、以下の考え方に基づきスロープを配置します。

- ・橋間が2区間以上にわたる遊歩道については南北の両方にスロープを設けます。
- ・幹線道路（中央大通・長堀通）と交差する農人橋・末吉橋は4つの橋詰すべてにスロープを設置します。
- ・緑道の管理のため、管理用車両の動線確保にも留意します。

### ▼ アクセス箇所（スロープ・階段）の配置の考え方に基づく整備イメージ



## 3-5. 橋下空間の空間デザインの考え方

### 1) めざす空間イメージ

橋下空間は、遊歩道のうち橋梁が上空にかかっている空間で多くの橋梁が架けられている東横堀川を特徴づける空間です。上部が覆われていることから、通行だけでなく滞留空間やモノの保管スペースとして活用が想定されます。

橋下空間は空間の構造上暗くなりやすいため、快適性への配慮が必要です。他方、ただ明るくするだけではなく周辺の落ち着いた雰囲気に合う空間となるよう地域性への配慮も必要です。

また、高い意匠的・歴史的価値を有する本町橋をはじめとして、橋下は全天候型の特徴ある空間として様々な利用ニーズが見込まれます。ニーズにこたえるよう持続可能性を高める留意が必要です。

橋下空間の空間デザインにおいては以下の点に留意します。

#### 快適性

- 防犯性を高めるための見通し・照度の確保

#### 地域性

※詳細は4章にて記載

- 周辺のまちの雰囲気に合う照明の明るさや色温度の設定

#### 持続可能性

- イベントや保管スペース等を想定した施設の設置
- 橋の構造的美しさを生かすライトアップ

▼閉鎖された橋下空間（大手橋）



▼本町橋下で行われた社会実験の様子



### 2) 橋下空間タイプ

#### ① 通行利用タイプ

通行幅員（3m程度）を確保した橋下。



#### ② 多目的利用タイプ

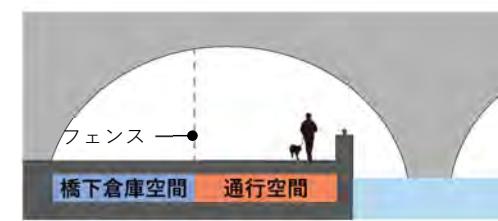
通行幅員（3m程度）を確保したうえで、イベント等で活用可能な滞留空間が確保できる橋下。



#### ③ 通行+橋下倉庫タイプ

通行幅員を確保したうえで、利活用に関わる備品（テントなどの什器、資機材など）の保管空間を確保できる橋下。

広場に近接した橋下での確保が望ましいです。通行空間と橋下倉庫スペースはフェンスで区分します。



#### ④ バックヤードタイプ

歩行者ネットワーク上行き止まりとなる橋下。利活用に関わる備品や排水ポンプ施設等の設備を収めることで空間の活用をはかります。



### 3) 橋下空間タイプの配置の考え方

遊歩道のフラットタイプ・親水空間タイプを整備する区間は①通行タイプを基本とし、②多目的利用タイプと③通行+橋下倉庫タイプは橋梁の特性（歴史的価値、橋下の空間の規模）や周辺の広場との位置関係を鑑みて、高麗橋左岸側、平野橋左岸側、本町橋右岸側に配置します。

阪神高速道路のランプ下や遊歩道が行き止まりとなる橋下空間については④バックヤードタイプを採用します。

#### ▼ 橋下空間タイプの配置の考え方に基づく整備イメージ及び橋下空間の現況写真



## 4. 各空間構成要素のデザインの考え方

### 4-1. 基本的な考え方

#### 1) 対象施設

4章では水辺の空間構成要素ごとに設計時の仕様のもととなるデザインの考え方を示します。全川で共通する考え方を定めることで、長期にわたる事業の中で空間の質の向上を図っていきます。ただし、本章で示す考え方は標準的なものであり、拠点として整備を行う場所等については、その空間と周辺地域の特性を活かしたデザインとなるなど、変化をもたせたデザインを検討します。なお、本章で整理する空間構成要素は右図のとおりです。

#### 2) 図と地

東横堀川の水辺の空間を作る要素を考える際、各要素を「図」と「地」で整理すると下表のとおりです。

水辺の「図」となるのは人のアクティビティと水面、そして東横堀川に様々なデザインで架けられている橋です。これらを図ととらえ、それ以外の要素は地として極力シンプルに、背景にふさわしいデザインとします。特に東横堀川は上空の阪神高速道路高架や沿川建物のファサードにより多様な景観要素がすでに存在していることから、地となる要素を背景としてつくることが重要です。ただし、空間のアクセントとなる要素として、場所によって自然要素・情報案内施設は図となりえることを想定します。

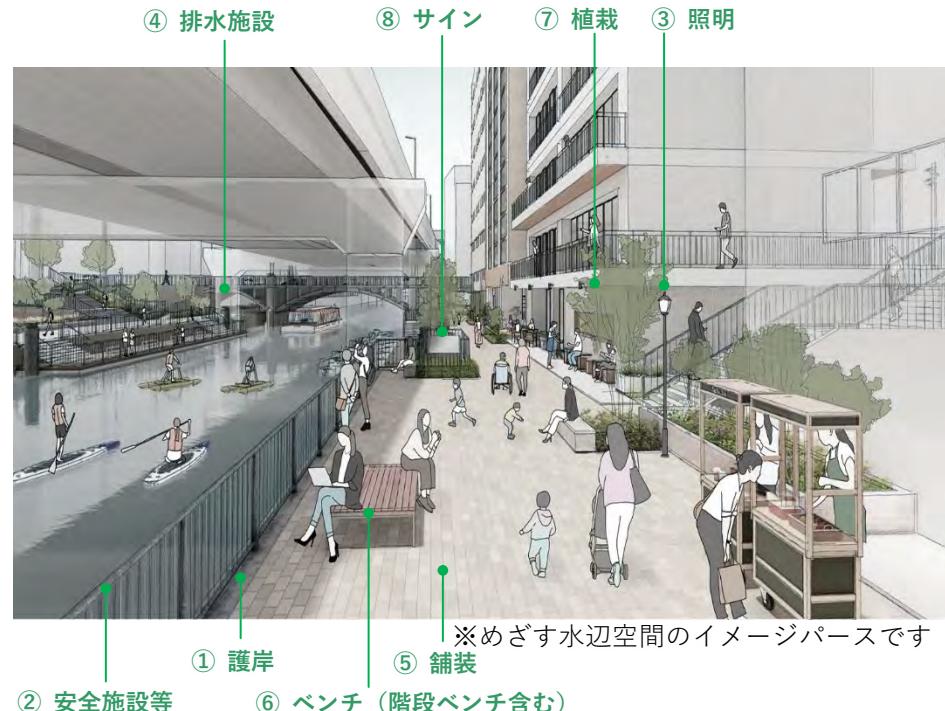
「図(Figure)」と「地(Ground)」とは、ゲシュタルト心理学における物の見え方に対する基本的概念の一つ。図とは、ある図形を眺めた場合に形として浮かび上がって見える領域のことであり、地とは、その背景として知覚される領域のこと。景観計画・設計においては、「図」として存在を強調するのか、「地」として周辺に溶け込ませるのかといった方針設計を行なう際に参考となる。

出典：景観用語辞典 増補改訂版（篠原修、2011年12月）

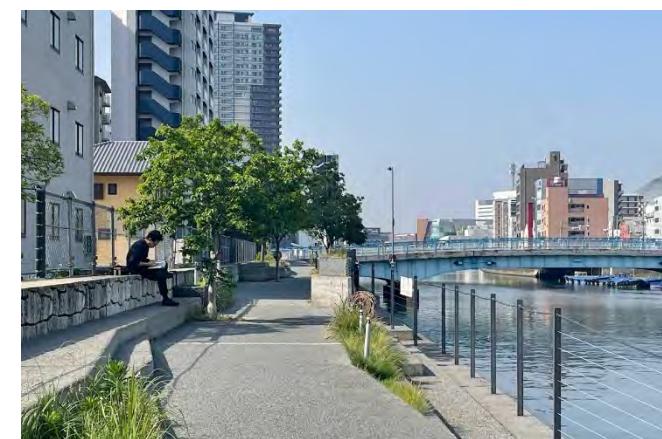
#### ▼ 東横堀川の水辺空間における図と地の位置づけ

図	人のアクティビティ、橋
地	河川・公園としての構造物 (①護岸、②安全施設等、③照明 ④排水施設、⑤舗装 ⑥ベンチ(階段ベンチ含む))
図と地どちらにもなり得るもの	水面、自然要素 (⑦植栽) 情報案内施設 (⑧サイン)

#### ▼ 各空間構成要素の場所



#### ▼ 人、橋、水面、緑が「図」となる水辺のイメージ



## 4-2. 色彩の考え方

### 1) 東横堀川の現状の色彩

東横堀川に現状の色彩としては、以下があります。

#### ▼ 東横堀川に大部分を占める景観構成要素の色彩

水面	天候によりますが、全体的に深緑がかった色となっています。水質は年々改善していますが、高架による薄暗い印象と相まって市民からは水質に対する悪いイメージも残っていると考えられます。
阪神高速道路高架	橋脚はライトグレーまたはライトベージュ、桁はライトグレーまたは深緑となっています。視覚的要素として大きな面積を占め、東横堀川の色に対する印象の大部分を形成していると考えられます。
橋・水門	コンクリート、鋼製、石張りの種々の素材、色により、その場所ごとの景観的特徴を形成しています。

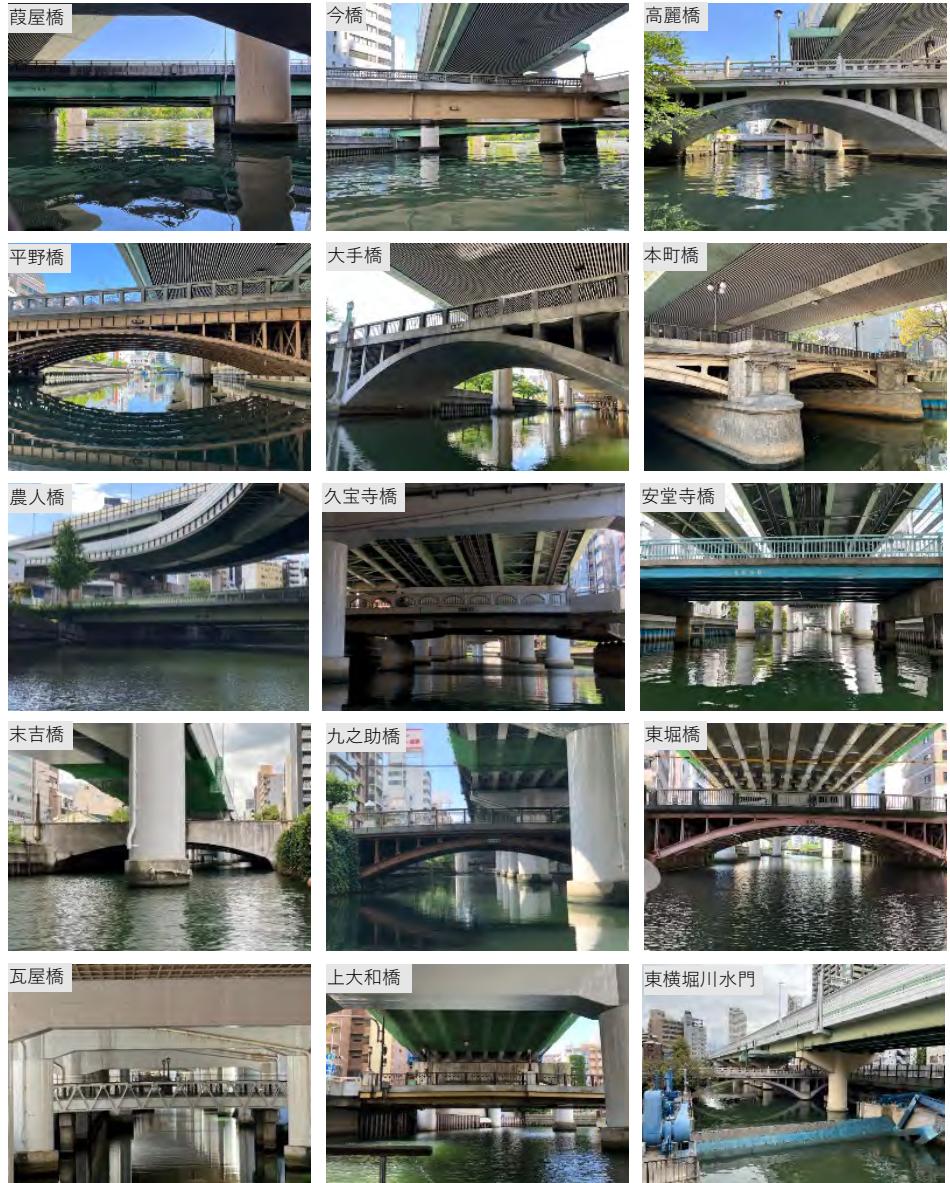
### 2) 色彩の考え方

色は単独ではなく組み合わせや光の具合等により感じ方が異なり、設計時の色彩選定の良し悪しは各空間構成要素単独では判断できません。周囲の構造物との調和を前提に判断することが必要であることから、各空間構成要素の色彩の決定は、現場での材料サンプル、色見本をもとに判断することが望されます。

以上を前提としたうえで、上記の現状を踏まえ、河川・公園としての構造物では周辺景観と調和し「地」になるとともに、現状の閉鎖的なイメージに対して清潔感、明るさ感として、部分的に光の反射を期待できる中間程度の明度を使用することを許容します。

2章空間デザインポリシーの地域性より、沿川の雰囲気や地域の既設構造物の色彩を踏まえて色相、彩度、明度に関する基準は次ページのとおりとします。なお、基準は目安であり、基準外の色の採用を検討する際には個別に調整を行います。

#### ▼ 東横堀川にある橋・水門の色彩



## ▼ 各空間構成要素で共通する色彩基準

色相	土、砂といった自然界の基調色で水面の深緑色や護岸コンクリートとも調和する YR 系を基調とします。また、周辺との調和を鑑みて必要な場合は Y 系や無彩色も許容します。
彩度	阪神高速道路の高架といった空間の骨格となっている要素の色を基準に 3 以下程度を目安とします。
明度	後述する護岸笠コンクリートの明度 6 以下を基準に、現在の暗い雰囲気を改善するため光の反射を期待して 5~7 度 (ライトグレー) を目安とします。

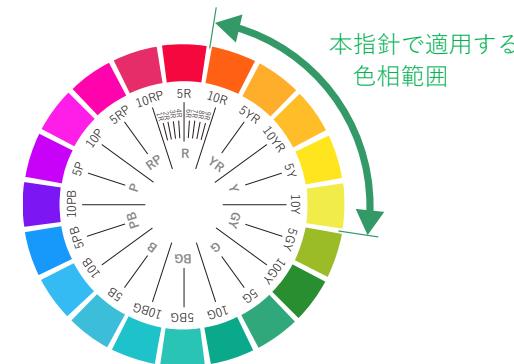
## ▼ 阪神高速道路の橋脚・杭の色彩 (有彩色)



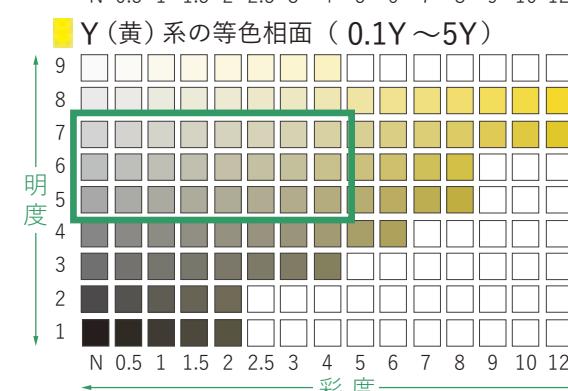
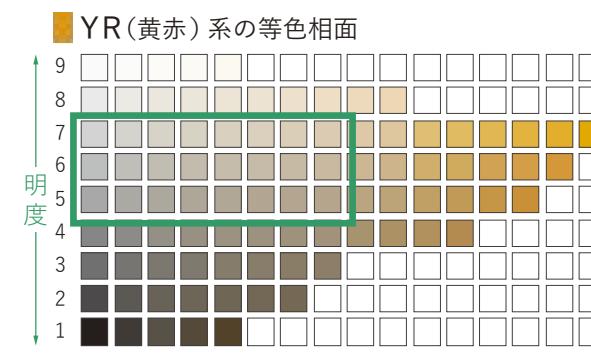
## ▼ 阪神高速道路の橋脚・杭の色彩 (無彩色)



## ▼ 色相の基準 (マンセル色相環 (20 色相))



## ▼ 明度・彩度の基準 (有彩色)



## ▼ 明度の目安 (無彩色)

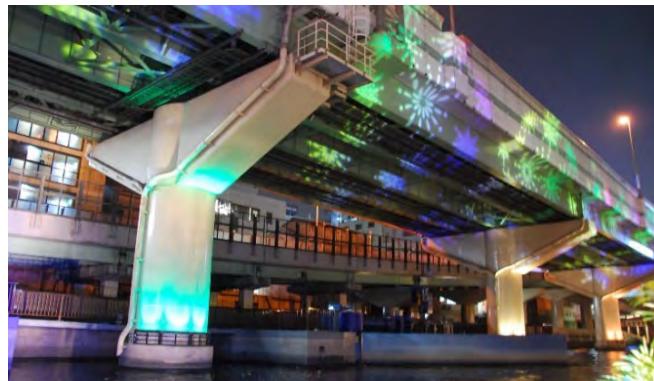


### 4-3. 夜間景観の考え方

東横堀川における夜間景観づくりは東横堀川・堂島川ライトアップ実行委員会による2007年の社会実験の取り組みからスタートしました。この社会実験は2010年からの常設ライトアップの実現へと繋がり、2021年春の終了まで継続的にライトアップが行われました。その後、2025年からは本町橋のライトアップや、阪神高速道路の橋脚を用いたプロジェクトマッピングが実施されています。

水辺整備における夜間景観の目標は、現在の暗がりとなっている東横堀川沿川を安全で快適な空間とし、さらに水面や橋梁といった景観資源を活かした魅力ある空間を実現することです。照明計画にあたっては緑道内だけで照度確保等を考えるのではなく、橋や阪神高速道路高架へのライトアップなど緑道・橋・高架を一体的に検討します。

▼ 阪神高速道路橋脚のライトアップ社会実験（2007年に実施）



▼ 本町橋のライトアップ（2025年より実施）



▼ 阪神高速道路橋脚を用いたプロジェクトマッピング（2025年より実施）



## 4-4. 個別の空間構成要素のデザインの考え方

### 1) 護岸（笠コンクリート・鋼管矢板等）・擁壁

#### ① デザインの考え方

3章の遊歩道断面タイプより、リバーテラスの空間の基本的構造は護岸構造によって規定されます。構造検討にあたっては水面へのアクセスや滞在スペース等を総合的に検討します。

水際の護岸や擁壁といった立面が主となる構造物は視覚的に目立ちやすいため、地として水辺の背景となるようにデザインします。

#### ② 構造・形状

護岸の構造については水面に近づく、水際で座るなどの利用形態や維持管理を想定した上で検討します。笠コンクリートの高さは、鋼管矢板が水面より上に露出しないよう、管理水位 O.P.+1.70 に対して余裕高を見込んだうえで設定します。

擁壁は構造物自体が極力小さくなるよう造成を工夫します。

#### ③ 護岸天端の処理

護岸天端の笠コンクリートの露出は最小限とし、表層は遊歩道の舗装材との統一を検討します。

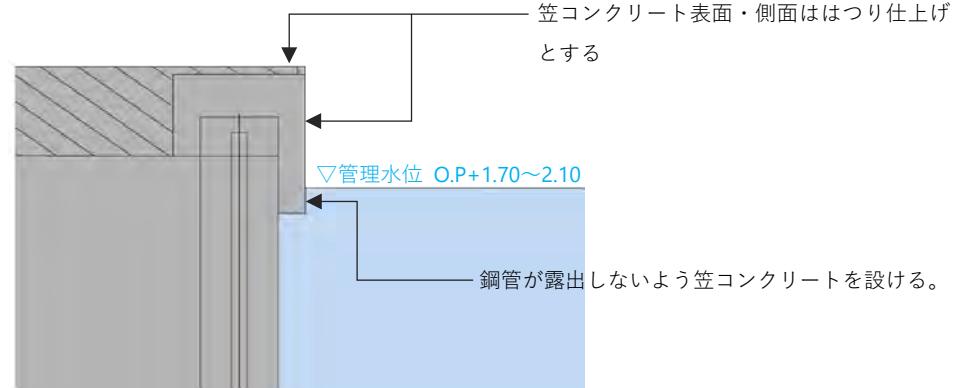
#### ④ 色彩・仕上げ

コンクリート打放しは明度が 6.0～6.5 程度と言われていますが、そのままでは周囲に対して明るく図として浮かび上がってしまうため、護岸自体が目立たないよう笠コンクリートは明度 6 以下とすることをめざし、笠コンクリート表面の明度を下げるとともに適度なテクスチャーとして、護岸側面及び天端ははつり仕上げを検討します。

鋼管矢板等がやむを得ず露出する場合の塗装色としては、笠コンクリートの足元・影になる部分として目立たないよう、笠コンクリートよりも明度の低い無彩色とします。

スロープ等で生じる擁壁について表面を化粧パネル等で仕上げる際は、フェイシアルライン（路面に平行なライン）が通るように留意します。

#### ▼ 護岸笠コンクリートの高さ・仕上げ



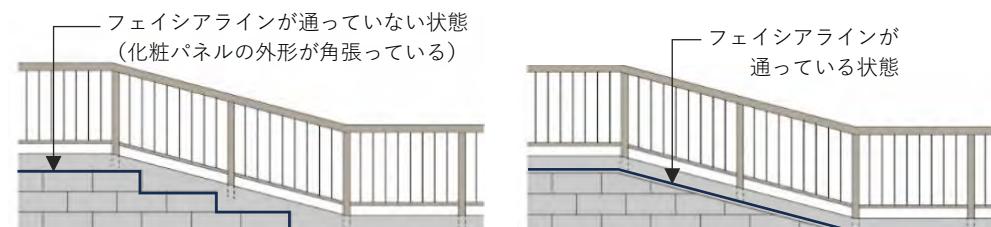
#### ▼ コンクリートはつり仕上げ



#### ▼ 型枠によるはつり風仕上げ



#### ▼ 拥壁のフェイシアルラインの処理のイメージ



## 2) 安全施設等（転落防止柵・手すり・ボラード・フェンス等）

### ① デザインの考え方

基本として柵や手すり自体が極力生じないような平面・断面計画を検討します。柵等が生じる場合も、安全施設自体が目立たないよう、極力シンプルな形のデザインとするとともに、柵や手すり、ボラード、フェンス（敷地境界・橋下空間）等各要素間で素材、色彩を統一し水辺に煩雜な印象を生まないようにします。

管理者が異なる区間でも、形状・色彩・素材・仕上げの統一を図ります。

### ② 形状

既に開設されている東横堀緑道における安全施設に対するデザイン会議での議論を踏まえて、以下のように改善します。

**転落防止柵**：頂部の突出などの意匠を排したシンプルな形状を基本とします。

柵については、支柱・トップレールが細く、水面への視線が抜ける形状とします。

接合部のボルトが目立たないよう、ベースプレートのボルトは露出させず、支柱は埋込式を検討します。

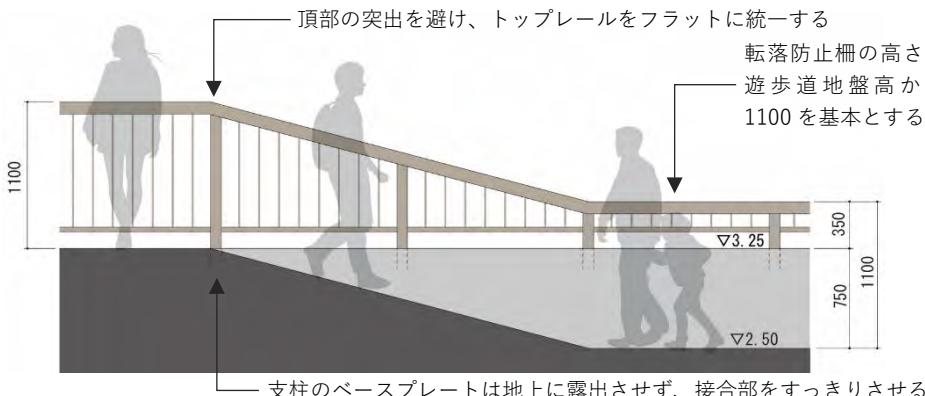
**手すり**：支柱とレールとの接合部が目立たず、極力シンプルな形状とします。

継ぎ手は支柱やビームに対して突出せず、目立たない形状とします。

**敷地境界フェンス**：沿川建物へのプライバシーへの配慮、通風、採光、防犯性に配慮した形状とします。

**橋下空間フェンス**：遊歩道から見た橋の見え方に配慮した形状とします。

### ▼ 転落防止柵の形状イメージ



### ③ 色彩

川沿いに配置される転落防止柵は護岸コンクリートとの色彩と統一するために無彩色を基本とし、明度は護岸コンクリートとの統一・明るさ感を考慮して淡いグレー（N5～7程度）とします。手すり・ボラードについては、転落防止柵と統一した明度・彩度とします。

敷地境界や橋下空間に設けるフェンスは、舗装材、照明柱との色彩の調和に留意し、淡いグレー（N5～7程度）を基本とします。

係船柱は水際の転落防止柵と色見を統一しつつ視認性に配慮し、ダークグレーまたはブラックを基本とします。

### ▼ 転落防止柵・手すり・ボラード・フェンスの明度の目安

無彩色 (N)	N9.0 (N+90)	N8.5 (N+85)	N8.0 (N+80)	N7.5 (N+75)	N7.0 (N+70)	N6.5 (N+65)	N6.0 (N+60)	N5.5 (N+55)	N5.0 (N+50)	N4.5 (N+45)	N4.0 (N+40)	N3.5 (N+35)	N3.0 (N+30)	N2.5 (N+25)	N2.0 (N+20)
------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

### ④ 素材・仕上げ

周辺景観に対して目立たないよう、光沢感のある仕上げ（ステンレス等）は原則使用しないこととし、柵、手すり、ボラードの素材は、耐久性があり周辺景観に対して目立たないよう部材を細くでき、デザイン（形状・色彩・仕上げ）を統一しやすいものとして鋳鉄製を基本とします。

▼ 転落防止柵のイメージ



中之島公園



女川町海岸広場

▼ ポラードのイメージ



▼ 手すりのイメージ

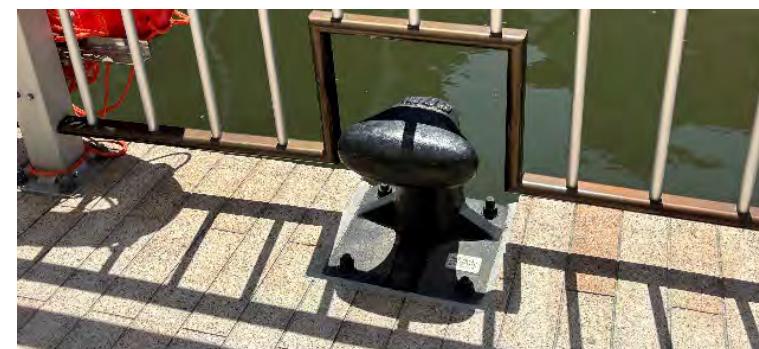


(良い例) レール下面で支柱と接合しレールトップに支障物がないためすっきりした印象となる



(改善の余地がある例) レール上面に支柱上端や接合部が突出し、煩雑な印象を与える。また、柵と並行する場合、柵とは別に手すり用の支柱を設けてしまうと煩雑な印象を与える。

▼ 係船柱(黒)のイメージ



▼ 目隠しフェンスのイメージ



### 3) 照明

#### ① デザインの考え方

照明は遊歩道に一定間隔で配置され、水辺の連続性を演出する重要な景観要素です。また基本方針より、水都大阪にふさわしい夜間景観の演出のためには夜間の安全性とともに光の立体感や明かり・影のコントラスト等による演出を検討し、安心して快適に過ごせる夜間景観を創出します。

#### ② 配置

橋からの視点で水際をシンプルに見せるために、また水上からの視点で遊歩道の人の風景を阻害しないために、遊歩道に設置する照明柱は沿川建物側に配置します。

#### ③ 形状

照明の構造形式としてはポール型を基本としつつ、そのうえで沿川建物への光害に配慮し、ポール型スポット照明とします。なお、橋下においては歩行者の目線と灯具が近くならないよう、ポール型ではなく、フットライト型を用います。

川沿いの並木では、水都大阪にふさわしい夜間景観の演出のため、アッパーライトによるライトアップ照明を行います。

照明柱の基礎コンクリートが露出しないよう、照明柱基礎は埋め込み、表面は舗装を行います。

#### ④ 色温度

安全で落ち着いた夜間景観の演出のため色温度は電球色(3000K程度)とします。

#### ⑤ 色彩

照明柱本体の色彩は転落防止柵等と統一し、淡いグレー(N5~7程度)とします。

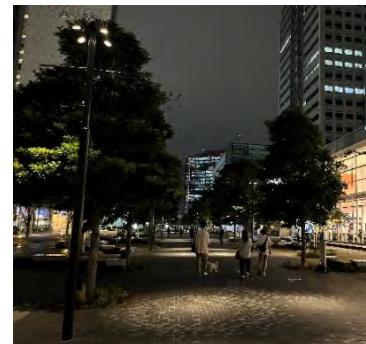
#### ⑥ 素材・仕上げ

地上から3m程度の高さまでは張り紙・落書き防止塗装を行うことを基本とします。塗装は耐候性が高く光沢が少ないものを基本とします。

#### ⑦ 管理番号

管理番号等の表記は目立たない位置に行うよう留意します。

#### ▼ スポットライト照明



#### ▼ 植栽ライトアップのイメージ



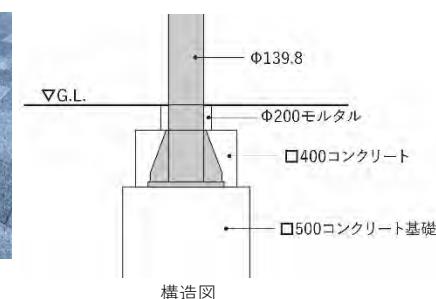
#### ▼ 遊歩道での照明柱の配置計画



#### ▼ 照明柱ライトグレーのイメージ



#### ▼ 照明柱基礎ブロック・ベースプレートを埋込み 表面舗装した仕上げ(中之島公園)



#### ▼ 橋下空間のフットライトのイメージ



## 4) 排水施設

### ① デザインの考え方

排水施設は視覚的な面積が舗装等に比べて小さいものの端部に位置することを目立つことから、空間の質に大きく影響を及ぼします。そのため、排水施設自体を目立たせない工夫や舗装・縁石との素材・色彩の統一を図る等により地としてシンプルにつくるよう丁寧に検討します。

### ② 形状

遊歩道は平均して幅員 4 m~6m 程度となっており、既に開設されている東横堀緑道におけるグレーチング側溝が特に目立つことで煩雑な印象が生じてしまっているため、表面に排水施設の構造体の露出が少ないスリット側溝の採用を検討します。また集水ますは舗装材による化粧蓋の採用を検討します。

### ③ 色彩・素材

遊歩道の側溝・集水ますの色彩は施設自体が目立たないよう、舗装材と明度を統一し、ステンレスまたは舗装材と明度の近い色での塗装とします。

ポンプ施設、阪神高速道路の排水施設は汚れが目立たず地に溶け込むものとしてダークグレーとし、設備の足元の基礎コンクリートが目立たないよう地被植物や砂利敷等での修景を行います。

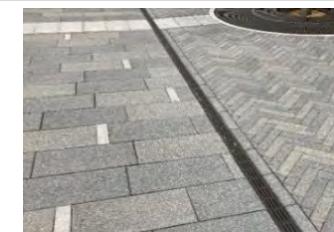
### ▼ スリット側溝(左)、化粧蓋(中央)、設備ダークグレー・舗装修景(右)のイメージ



### ▼ 阪神高速道路の路面排水施設(左)と城北川における排水施設・排水ピット(右)



### ▼ 舗装に対して目立つグレーチング側溝(左)に対し、スリット側溝(右)による改善例



(目立つ例) グレーチング側溝

(目立たない例) スリット側溝

## 5) 舗装・縁石

### ① デザインの考え方

舗装は人のアクティビティや水辺の景観を引き立たせる「地」としてシンプルにデザインします。

護岸笠コンクリートや擁壁などの躯体が無造作に露出しないように配慮し、遊歩道空間として快適に歩きやすい、過ごしやすい場所と感じられる舗装のデザインをめざします。

### ② 素材・形状

舗装は施工性、耐久性に優れ、護岸コンクリートとの素材の統一の観点から、コンクリート系のブロック舗装を基本とします。目地や端部、ベンチの足元等の部分的には、土の柔らかさや風合いに富むレンガや重厚かつ自然的なイメージがある自然石を用いることを検討します。

縁石は舗装材と同じブロックや同じ素材・仕上げ等のブロックの使用を基本とします。

ランプ下や橋下の通行空間以外のスペースなど人が立ち入らない場所であっても清潔感が感じられ地域の防犯性を高めるために、砂利敷等を行うことを検討します。

### ③ 色彩

温かみがあり自然に近い色合いで地となることをベースに、色相はYR系～Y系もしくは無彩色とし彩度3以下を基本とします。

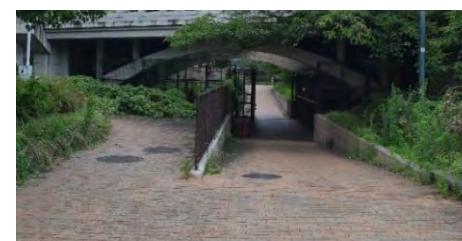
### ④ 仕上げ

人工的な印象をやわらげできるだけ自然な印象を作るため、適度な色むらや骨材の素材感が感じられる仕上げを検討します。また、スロープ部については目地砂の流出が想定されるため留意します。

#### ▼ 現在の東横堀緑道の舗装

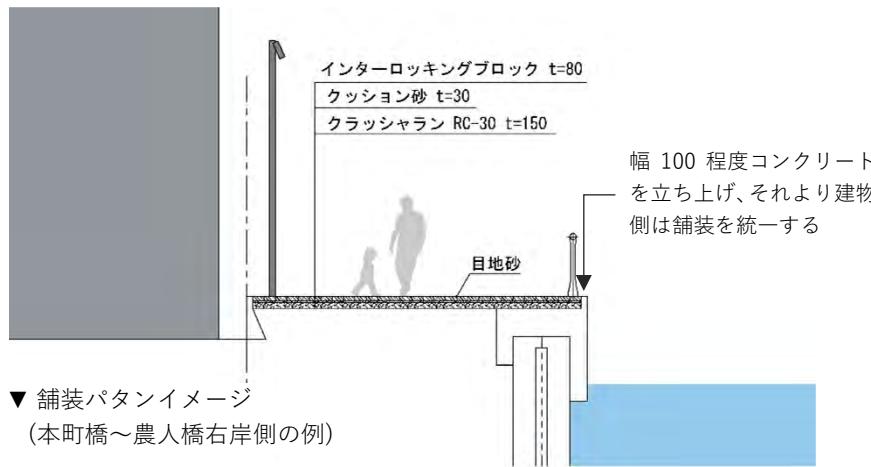


コンクリート舗装



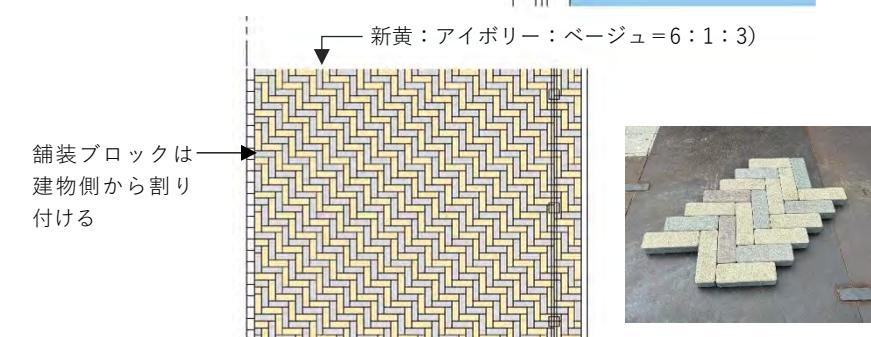
レンガ舗装

#### ▼ 舗装 断面図



#### ▼ 舗装パタンイメージ

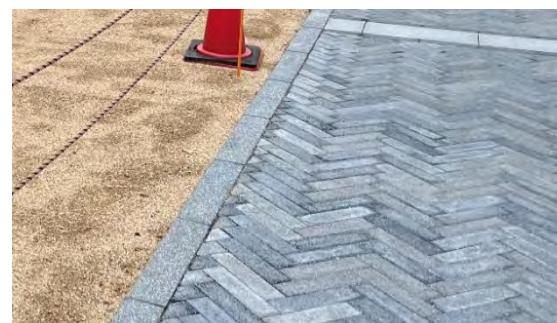
(本町橋～農人橋右岸側の例)



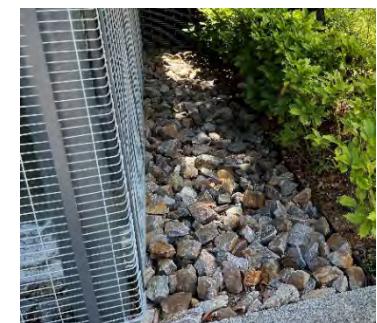
横断方向・縦断方向それぞれの方向性が強調されない網代貼り

※図に示す舗装の色・貼り方は参考であり、実際は区間により色・貼り方が変化する可能性があります。

#### ▼ 舗装材と色彩・素材・仕上げを統一した 縁石のイメージ



#### ▼ 砂利敷のイメージ



## 6) ベンチ

### ① デザインの考え方

人の手が触れるものであり、肌触りや素材感に注意を払い、平滑性、蓄熱性を総合的に検討します。

親水階段タイプの遊歩道などの階段ベンチも上記に留意して検討します。

### ② 形状

ベンチは地となる要素のため原則はシンプルな形状とします。また、階段状の腰掛けられる段差については、通行のための階段とは別に座りやすい高さ・幅寸法の形状とします。

### ③ 色彩・素材・仕上げ

素材の考え方は舗装材や護岸のコンクリート等と統一し、周辺の景観要素との調和を図ります。

### ④ 安全対策

スケートボード対策を設ける必要がある場合は、ベンチの足元に凹凸を設けることやベンチ端の凹み、鉄製のスケートボード対策の設置等により、極力目立たず、一般利用の支障にならない方法で対策を行います。

階段ベンチの上段起点部に転落防止の注意喚起のための段差等を設ける場合は、上段1段目の階段ベンチに座れる座面幅を確保し、注意喚起と上段1段目の利用との両立を図ります。

#### ▼ 転落防止の注意喚起のため、階段ベンチ起点部に段差を設けている例（中之島公園）



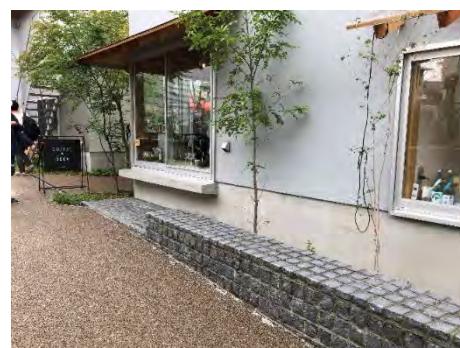
#### ▼ ベンチの材質のイメージ



レンガ（β本町橋北側）



コンクリート洗い出し処理（久屋大通公園）



自然石（小舗石）（下北沢線路街）



コンクリート石貼り（中之島公園）

#### ▼ スケートボード対策のイメージ



## 7) 植栽

### ① デザインの考え方

都心の貴重な自然要素として、潤いや季節感が感じられるよう緑を設けます。ただし、長期的な生育や維持管理頻度にも留意します。遊歩道では閉鎖的な印象を生まないよう、高木は十分な余裕をもって配置し、地被植物、低木を有効活用します。

### ② 配置

遊歩道：遊歩道では植栽スペースが広く確保できず隣接する沿川建物にも支障しないことが必要であることから、地被植物・低木を中心とし、樹木は成長速度の速い樹種の植栽は避けることを基本とします。日当たり・通行空間の確保、管理車両の通行可否も考慮して植栽スペースの確保を検討します。

高架下：阪神高速道路高架により雨がかからない場所では、原則植栽は行いません。

川沿い並木：高架がからず光が入り、遊歩道幅員が比較的確保できる場所では、これまで東横堀川沿いに並木があった歴史性も踏まえて並木の配置を検討します。その際、樹木の生長により鬱蒼として閉鎖的なイメージを生まないよう、並木の間隔は広めに確保することに留意します。

### ③ 樹種

上空の阪神高速道路高架により多くの区間の日照条件は半日陰～日陰であることから、耐陰性、維持管理性に優れた樹種選定を基本とします。

「地」となる植物は濃い緑で構成し、一部では高架下の暗い印象に彩りを与えるよう白や黄色などの明るい色の花が咲く樹種や明るい葉色の樹種をアクセントとして設けることを検討します。

変化のある景観づくりのため、春の桜や秋の紅葉、季節の花による季節感の演出を検討します。

### ④ 植栽の構成

低木・地被植物の植栽の構成にあたっては、維持管理、景観面を考慮の上、単植と混植の組み合わせにより川沿いで多様な景観を展開していきます。

単植の場合は、整形で整った印象を作ることができます。混植の場合は自然な印象となり、樹種の違いにより生まれる立体感や花期、葉色の違い等により変化に富んだ印象を作ることができます。

### ▼ 低木・地被による植栽イメージ



### ▼ 中木のイメージ



### ▼ 壁面緑化



### ▼ 季節の花(オウバイ)



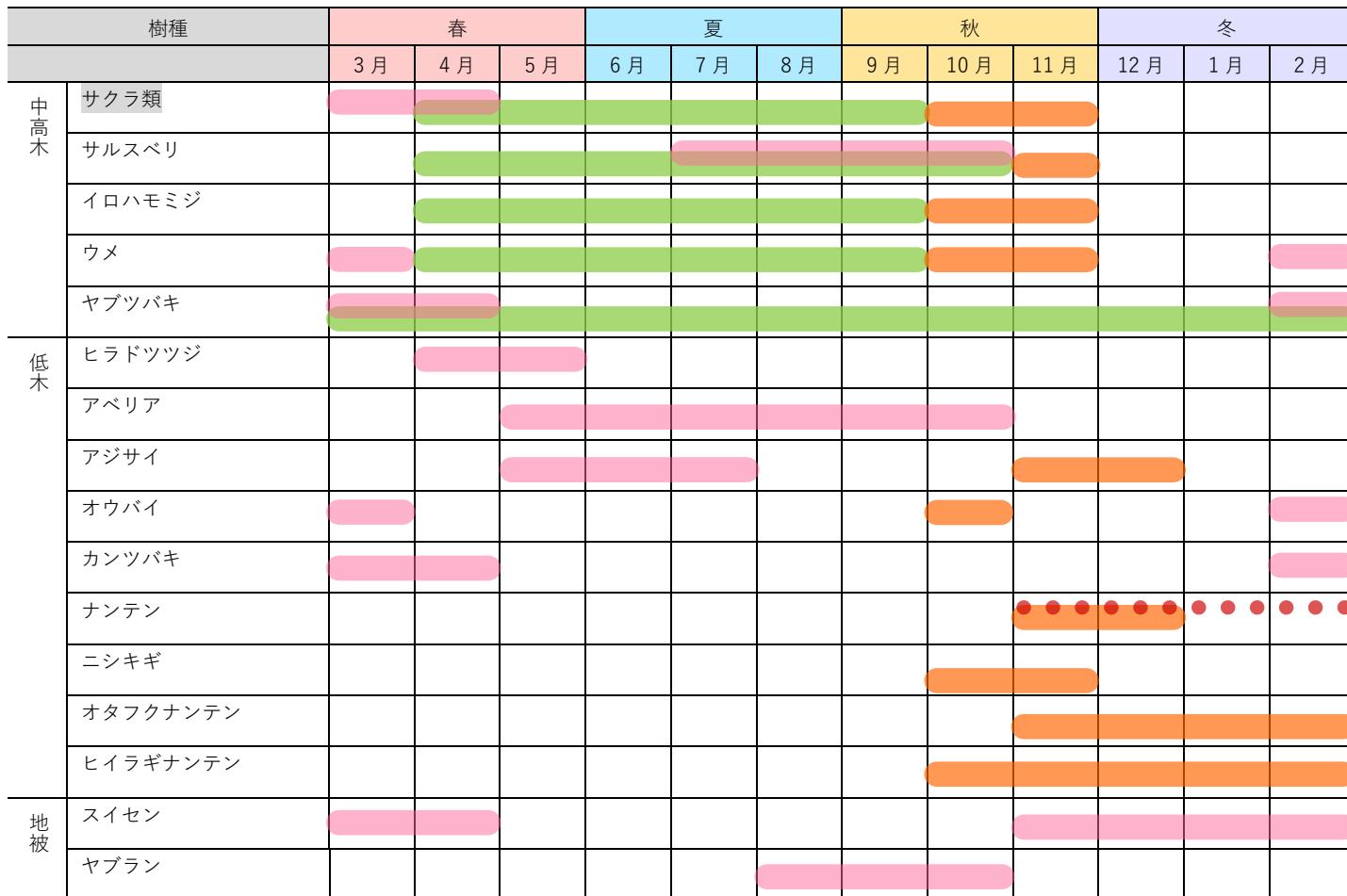
### ▼ 川沿いのサクラ類 (左：今橋南側、右：平野橋南側)



### ▼ 川沿いの高木配置を検討する区間



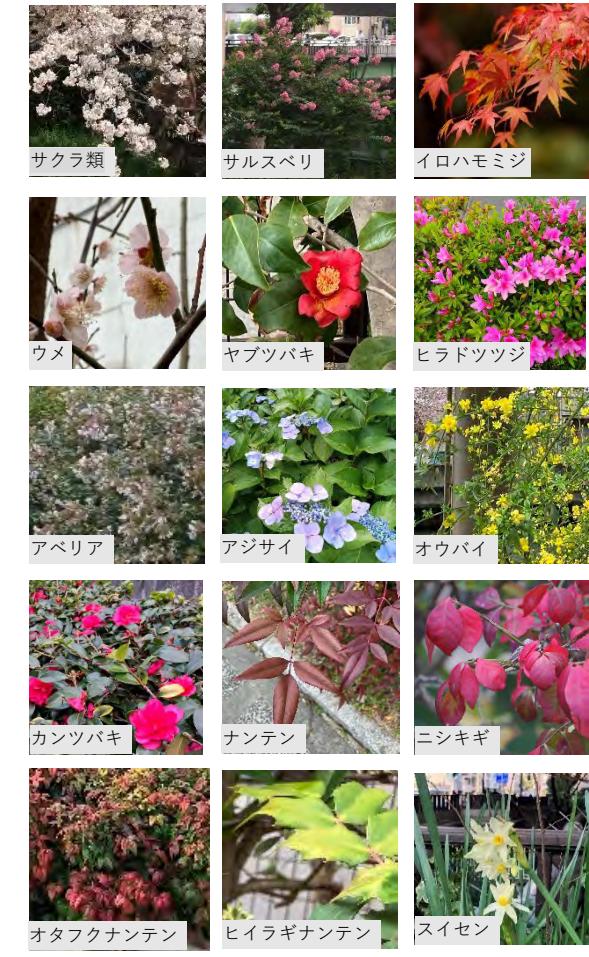
## ▼ 東横堀緑道・本町橋橋詰に現在植えられている樹種の開花・紅葉スケジュール



■ 花が楽しめる期間 ■ 緑陰のある期間 ■ 紅葉が楽しめる期間 ● ● ● 実がなる期間

## ▼ 整備が考えられる樹種の例

植栽箇所	樹種選定の観点	樹種候補
遊歩道	建物や高架に囲まれ暗くなりやすいため、耐陰性のある中低木・地被を中心を選定する。	中木：ソヨゴ、サンシュユ 等 低木：クチナシ、ヒサカキ、ヤマブキ、ユキヤナギ、シモツケ 等 地被：シャガ、ハラン、ギボウシ、ツワブキ、ベニシダ等
広場（遊歩道広場、橋詰広場）	まとまったスペースがあり、日照も見込めることから高木の配置を許容する。	高木：サクラ類、ヤマボウシ、シラカシ、アラカシ、モチノキ 等 低木：トサミズキ、ハギ、マルバノキ等 他遊歩道と同様。
立体的に利用するもの		つる：ティカカズラ、オオイタビカズラ



## 8) サイン

### ① サインの種類

想定されるサインとして園名サイン、利用ルールサイン、遊歩道施設配置サイン（エリアマップ）、施設誘導サイン、情報発信サインの5つが考えられます。

### ② デザインの考え方

案内サインは利用者からの誘目性を高め、わかりやすく情報を提供することが求められます。そのため周辺の景観と調和しつつも「図」となることを許容し、東横堀川のイメージを印象づけ、アイコンとなるデザインをめざします。

またサインは個別に設計せず、各種サインに使用するフォント、色彩、形状、素材等は全体のサイン計画の中で総合的に検討します。特に注意喚起の応急的な利用ルールサインが乱立しないよう留意し、必要なサインは初期段階に全体として計画します。

#### ▼ 後付けにより無秩序なサインを乱立しないよう留意する



### ③ 形状

各種サインの形状の考え方を統一し、みだりに種々の形状のサインが生じないように留意します。

### ④ 色彩

背景となる色をベースとしつつ、必要に応じて空間のアクセントとなるカラーを検討します。

### ⑤ 素材・仕上げ

電子線硬化型樹脂コーティング等により、耐候性が優れ経年劣化による文字の剥がれや落書き防止等に適した仕上げとします。

#### ▼ 想定される5種類のサインのイメージ

##### 【園名サイン】



敷地形状に合 →  
わせたスリム  
なサインの例：  
お東さん広場  
(東本願寺前  
市民緑地)



旧護岸の遺構を  
活用したサイン  
の例：トコトコ  
ダンダン（木津  
川遊歩空間）



##### 【利用ルールサイン】

アイコンを用いて楽しく歩 →  
ける空間を演出している  
例：籠田公園・中央緑道

禁止行為のネガティブな印象  
をアイコンや赤線の太さ  
の工夫で軽減している例：  
シモキタのはら広場



##### 【施設誘導サイン】



実寸サンプルを用  
いて現地確認を行  
った例：御堂筋

##### 【情報発信サイン】



↑ 場所の歴史や水辺で観察できる生き物等を  
紹介している例：ウォーターズ竹芝