

大阪市営渡船における 景観特性と利用者意識に関する研究

STUDY ON PROPERTY AND EVALUATION OF LANDSCAPE OF FERRYBOATS IN OSAKA

益永泰佑¹・岡田昌彰²
Taisuke MASUNAGA and Masaaki OKADA

¹工学士 大和リース株式会社 (〒540-0011大阪市中央区農人橋2丁目1番36号 ピップビル)
²正会員 博士(工学) 近畿大学准教授 理工学部社会環境工学科 (〒577-8502東大阪市小若江3-4-1)

Municipally-owned historic ferryboats exist at eight river channels in Osaka. They have been serving as an important means of transportation, and are recently regarded also as objects of tourism or a regional landmark. City of Osaka has already started to quest for the method to revitalize them for tourism, however, feature or evaluation of landscape generated by their characteristic location and structured around has not been manifested.

This study aims to clarify the landscape feature and the user's evaluation, such as convenience, spectacles, affinity and so on applying for questionnaire survey to the users.

Key Words : Ferryboat, Osaka, Landscape, Evaluation, Tourism

1. 研究の背景と目的

現在, 大阪市内には無料で利用できる市営渡船が8ヶ所存在している。これらは対岸間の旅客輸送を目的とした交通機関であるが, 近年は街歩きや遊覧の対象としても注目されつつあり(図-1), 8ヶ所のうち7ヶ所が立地する大阪市大正区では観光資源としての新たな役割も注目され始めている。2008年10月に大阪市主催で開催された「ベイサイドパーティ 2008 大阪」では渡船場をめぐるスタンプラリーが実施されるなど, 「水都大阪」をアピールする上での媒体としても活用され始めている。

一方, 渡船を観光資源として活用するための景観向上事業として, (1)渡船場の防潮堤壁面及び案内板におけるシンボルマークの描画 (2)江戸時代の周辺風景を描いた浮世絵パネルの設置 (3)地元高校生によるウォールペイントといった表層的な外観の演出が実施されるにとどまっております, 渡船という特有の視点場の生成による形成景観の特徴や利用者の景観評価などに関する実態は把握されていない。

本研究では, 大阪市営渡船における景観の特徴ならびに景観や利便性などに対する利用者の意識について, 現地でのアンケート調査を実施し, 利用者の属性とともにその実態を明らかにすることを目的とする。

大阪市営渡船の景観を対象とした研究は皆無であり, 「水の都」を象徴する市営渡船の現状及び管



図-1 街歩きや遊覧の対象として大阪市営渡船
(朝日新聞 2008年2月10日号)

理側のコンプライアンスの重要性を指摘した福原の論考¹⁾が存在するに留まっている。船上からの景観認識の特徴を明らかにしたものは卯月らの研究²⁾³⁾や平松らの報告⁴⁾があるが, 現地において利用者意識を抽出した分析には至っていない。被験者属性を加味したウォーターフロントの景観評価に関するものとしては西林・岡田らの研究⁵⁾があるが, 渡船場のような連続的視点からの景観評価とは一線を画すものとなっている。

2. 大阪市渡船場の概要⁶⁾⁷⁾

大阪の渡船の歴史は古く、古事記にもその記録が確認されている。天保年間（1830-43）には既に15ヶ所ほど存在していたとされ、有料で人馬や貨物等が輸送されていた。明治以後は“橋梁に代わる対岸相互を連絡する機能”として位置づけられ、その後も長く民間によって運営されていたが、1892年に大阪府が渡船営業規則を定め監督取締りを開始し、1907年には一部が市営へと転換される。さらに1920年には旧道路法の施行により渡船は無料化されている。この当時、安治川、木津川、尻無川に入航する船舶の高さを上回るクリアランスの確保には莫大な予算が必要となったことや、船の入津料が市の収入として見込めたことなどから1932年にはそれまでの請負制を改め市の直営方式となっている。

1935年の記録では、渡船場31ヶ所、年間利用者は歩行者約5,752万人、自転車等が約1,442万台に達している。その一方で安治川渡船場では通航船との接触事故も頻発したため、1944年に河底トンネルが整備され渡船場は廃止されている。その後も橋梁の架設をはじめとする道路整備に伴い次第に渡船場は廃止され続け、1945年には戦災によりその多くを失うこととなる。1948年には15ヶ所で再開されるが、さらなるモータリゼーションの進展により渡船利用者も減少し続け、1978年には渡船場12ヶ所、2001年には現在の8ヶ所に縮小されている。

現存する8ヶ所のうち木津川渡船は大阪市港湾局、他の7ヶ所は同市建設局が管理している。また渡船は道路法第二条で「道路の付属物とし道路に関する本法の規定に従ふ」渡船場として管轄されているため、「航路」ではなく「道路」の一部とされている。同法第27条には「管理者は特別の事由ある場合に限り橋銭又は渡銭を徴収する」という規定があるため、渡船は無料乗船が原則となっている。

2006年度の運航実績では1日あたり6596名の利用者があるが、うち9割の5,905名が自転車利用となっている（表-1）。

3. 各渡船の景観特性と利用者意識

以上のように、交通機関という本来の役割に加え、渡船は観光資源あるいは景観嘆賞の手段として位置

表-1 大阪市営渡船の現況（1日あたり）⁸⁾

渡船場名	船数	従事人員	運航回数	渡船人員	自転車
天保山	2	12	74	968	716
落合上	2	10	136	599	546
落合下	2	9	116	451	427
千本松	2	10	138	1,503	1,443
船町	2	10	136	273	126
甚兵衛	2	11	162	1,695	1,613
千歳	1	9	92	930	870
木津川	1	6	34	177	164
合計	14	77	888	6596	5905

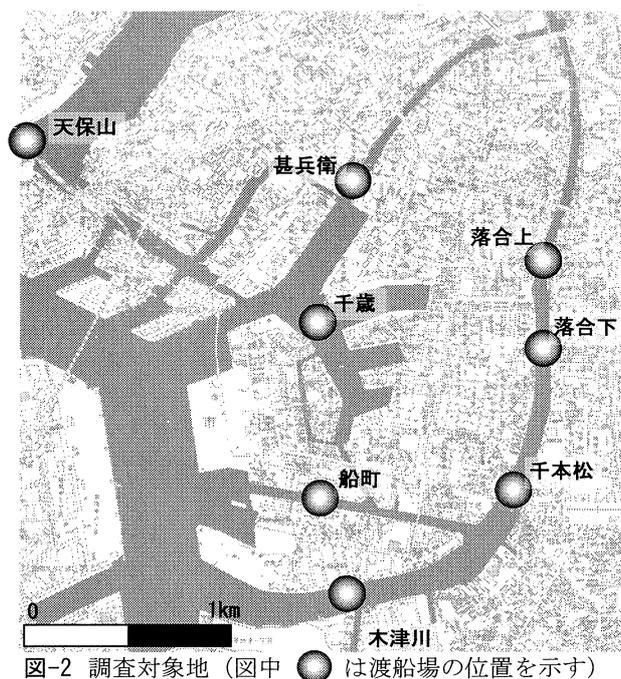


図-2 調査対象地（図中●は渡船場の位置を示す）

表-2 各渡船場における主な景観要素

渡船場	岸壁間距離	主な景観要素
天保山	400m	天保山大橋、観光施設
甚兵衛	94m	尻無川水門、工場群
船町	75m	工場群
千本松	230m	千本松大橋、工場群
千歳	371m	新千歳橋、工場群
木津川	238m	新木津川大橋、工場群
落合上	100m	木津川水門、工場群
落合下	138m	工場群

づけられつつあるといえる。本章では、渡船におけるこのような新たな位置づけにおいて価値の置きどころを明確化すべく、景観を含めた渡船に対する利用者意識を把握する。

(1) 各渡船場における景観要素

現存する渡船場8ヶ所（図-2）にて現地調査を実施し、各渡船から認識される景観の特徴を整理した（表-2）。

a) 天保山渡船場（写真-1）

大阪を代表する観光地・天保山ハーバービレッジのある天保山地区とユニバーサルスタジオジャパンに近い桜島地区との間400mを結ぶ。安治川河口付近に立地する斜張橋・天保山大橋に加え、天保山の観覧車や遊覧船といった観光施設が主な視対象となっている。

b) 甚兵衛渡船場（写真-2）

大正区泉尾と港区福崎間との間94mを結ぶ。上流側に位置するアーチの特徴的な尻無川水門と付近の工場群が主な視対象となっている。

c) 船町渡船場（写真-3）

大正区鶴町と同区船町との間75mを結ぶ。付近の工場群が主な視対象となっている。

d) 千本松渡船場（写真-4）

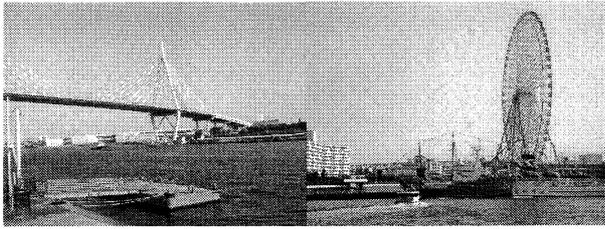


写真-1 天保山渡船場

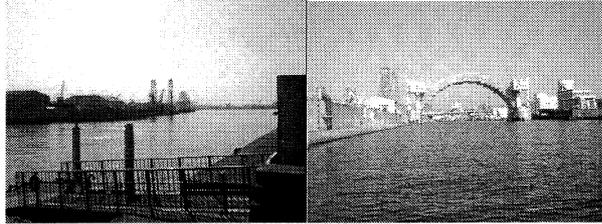


写真-2 甚兵衛渡船場

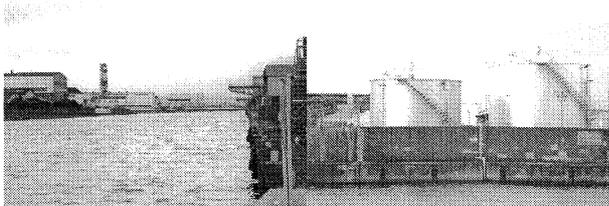


写真-3 船町渡船場

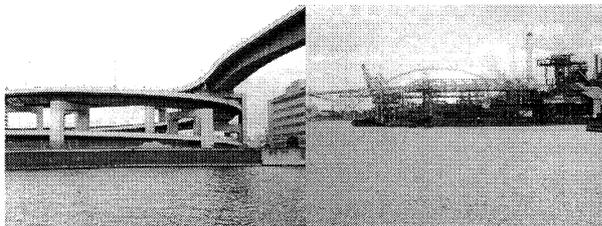


写真-4 千本松渡船場

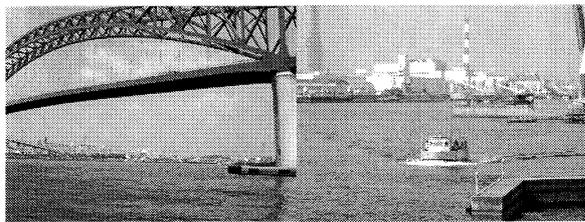


写真-5 千歳渡船場

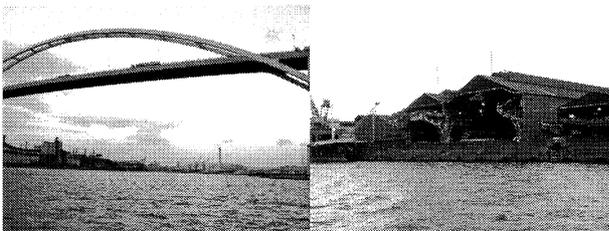


写真-6 木津川渡船場

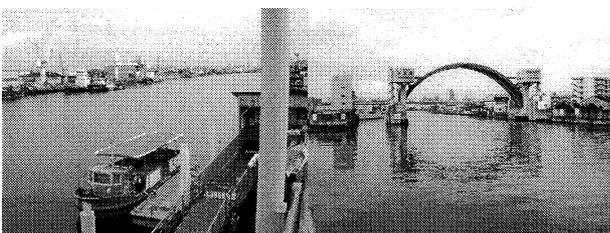


写真-7 落合上渡船場

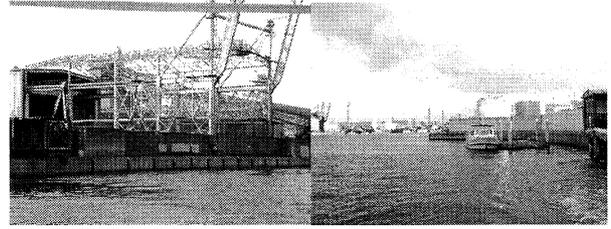
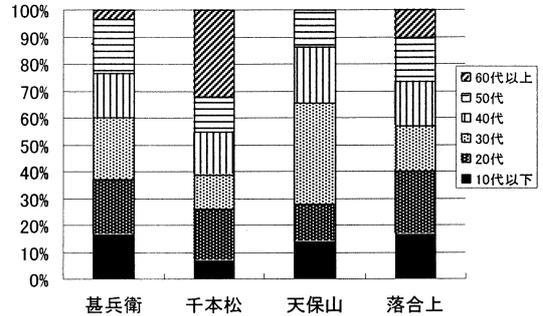


写真-8 落合下渡船場



	-10代	20代	30代	40代	50代	60代-	総計
甚兵衛	5	6	7	5	6	1	30
千本松	2	6	4	5	4	10	31
天保山	4	4	11	6	4	0	29
落合上	5	7	5	5	5	3	30
総計	16	23	27	21	19	14	120

図-3 被験者の年齢構成

大正区南恩加島と西成区南津守との間 230m を結ぶ。特徴的なループ橋である千本松大橋と工場群が主な視対象となっている。

e) 千歳渡船場 (写真-5)

大正区北恩加島と同区鶴町との間 371m を結ぶ。ブレースドリブアーチの特徴的な形態をもつ新千歳橋と工場群が主な視対象となっている。

f) 木津川渡船場 (写真-6)

大正区船町と住之江区平林との間 238m を結ぶ。橋長 495m のアーチ橋新木津川大橋と工場群が主な視対象となっている。

g) 落合上渡船場 (写真-7)

大正区千島と西成区北津守との間 100m を結ぶ。アーチの特徴的な木津川水門と工場群が主な視対象となっている。

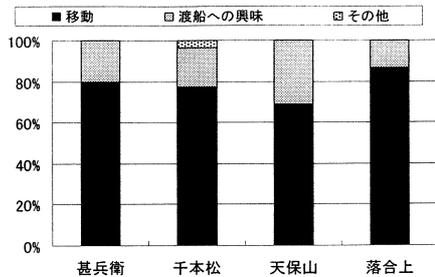
h) 落合下渡船場 (写真-8)

大正区平尾と西成区津守との間 138m を結ぶ。工場群が主な視対象となっている。

(2) アンケートによる利用者意識の分析

以上 8ヶ所のうち、岸壁間距離が 400m と長く、また橋梁、観覧車などの特徴的な構造物が立地する天保山渡船場、逆に岸壁間距離が 94m と短く利用者数の多い甚兵衛渡船場、水門と工場群のある落合上渡船場、特徴的な巨大橋梁と工場群のある千本松渡船場の 4ヶ所において、現地利用者を対象としたアンケート調査を実施した。調査は 2008 年 11 月の日中に実施し、甚兵衛 30、千本松 31、天保山 29、落合上 30 の計 120 データを収集し分析した^{補注(1)}。

アンケートでは 1)性別, 2)年齢, 3)住所, 4)利用目的, 4)利用頻度, 4)印象的な景観, 5)渡船の評価でき

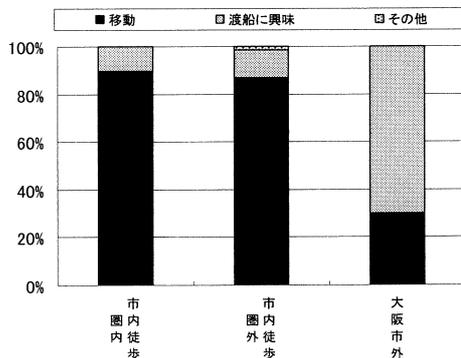


	移動	渡船への興味	その他	総計
甚兵衛	24	6	0	30
千本松	24	6	1	31
天保山	20	9	0	29
落合上	26	4	0	30
総計	94	25	1	120

図-4 各渡船場の利用目的

表-3 利用目的と景観言及

利用目的	景観言及	総計	景観言及率
移動	62	94	66.0
渡船に興味	24	25	96.0
(その他)	(1)	(1)	(100.0)
総計	87	120	72.5



	移動	渡船への興味	その他	総計
市内徒歩圏内	35	4	0	39
市内徒歩圏外	53	7	1	61
大阪市外	6	14	0	20
総計	94	25	1	120

図-5 被験者居住地と利用目的

る点、について記述式で回答を得た。

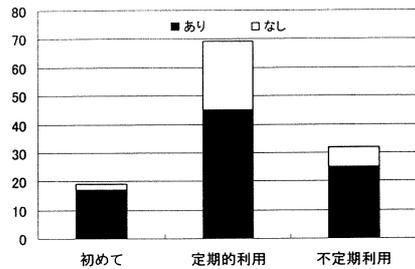
a) 利用者の年齢構成 (図-3)

各渡船場において差異が見られる。天保山において30代以下が6割強を示しているのに対し、千本松では60代以上の割合が3割強となっている。天保山近傍の若者向け観光施設などが利用者の年齢構成に影響を与えているものと考えられる。

b) 利用目的 (図-4)

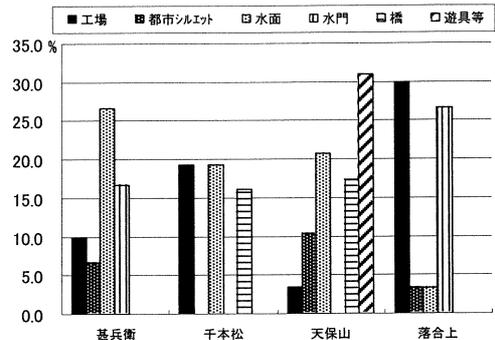
各渡船場において「移動」が7~8割を示しているが、「渡船への興味」すなわち乗船自体を目的として現地を訪れている利用者が2~3割を示していることがわかる。これは渡船を単なる移動手段ではなく「観光対象」に近い遊興的な捉え方で乗船している利用者がいることを意味しており、各渡船場の観光利用における潜在力として捉えることができるものと考えられる。

一方、これを被験者の居住地ごとに集計すると、「渡船への興味」を動機として渡船を利用した被験者の割合は大阪市外在住者で著しく高くなっており、



	景観言及	総計	景観言及率(%)
初めて	17	19	89.5
定期的利用	45	69	65.2
不定期利用	25	32	78.1
総計	87	120	72.5

図-6 利用頻度と「印象的景観」の言及



	工場	都市シルエット	水面	水門	橋	遊具等	総計
甚兵衛	3	2	8	5	0	0	30
千本松	6	0	6	0	5	0	31
天保山	1	3	6	0	5	9	29
落合上	9	1	1	8	0	0	30

図-7 各渡船場における印象的景観

市内在住者が10%前後であるのに対し市外在住者では約70%を示している(図-5)。

c) 印象的景観

次に、被験者が言及した「印象的景観」について分析した。被験者全体の72.5%は印象的景観を挙げているが、この割合は渡船への興味を目的とした利用者では96%に達しているのに対し、移動を目的とした被験者では66.0%に止まっている(表-3)。また、この割合は定期的利用者において65.2%であるのに対し初めての利用者は9割弱が指摘していることがわかる(図-6)。ここで捉えられている景観は非日常的な価値をもつものであると考えられるが、その一方で定期的利用者にも印象的景観の指摘が6割強見られている。

次に、各渡船場における印象的景観に着目すると、それぞれ特徴的な景観要素が指摘されていることがわかる(図-7)。天保山と千本松の橋梁景観などのように表-2と合致している項目があるほか、落合上渡船場では工場と水門の言及が相対的に高くなっているのと同時に河川・海など「水面」の指摘が低くなっており、「河川」「海」自体の言及は皆無となっている(図-8)補注(2)。一方、天保山は観覧車などの遊具が大きな割合を示しているほか、岸壁間距離が400mと広く、都市のシルエットといった遠

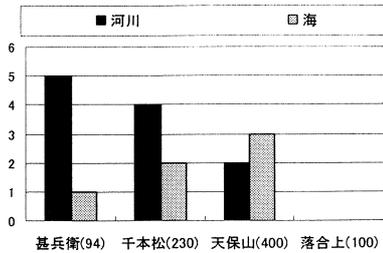
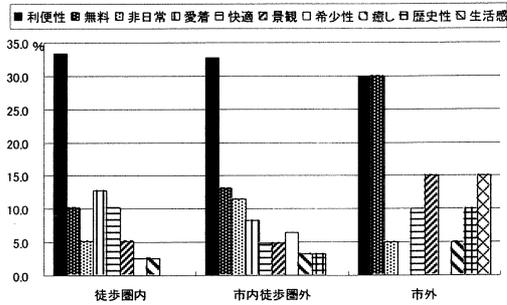


図-8 「河川」及び「海」の言及
()内は岸壁間距離



	利便性	非日常	無料	愛着	快適	景観	希少性	癒し	歴史性	生活感	総計
市外	6	6	1	0	2	3	0	1	2	3	20
市内徒歩圏外	20	7	8	5	3	3	4	2	2	0	61
市内徒歩圏内	13	2	4	5	4	2	1	1	0	0	39
総計	39	15	13	10	9	8	5	4	4	3	120

図-9 被験者居住地と「評価できる点」

景的要素も指摘されている^{補注(3)}。

一方、各渡船場では「河川」及び「海」の言及が見られるが、これを各渡船場で集計すると図-8 のようになる。岸壁間距離が94mと最も短い甚兵衛渡船場では「河川」の認識が卓越しているが、400mと最長の天保山では「海」の言及が逆転していることがわかる。

d) 評価対象

次に、渡船場の評価できる点について被験者の居住地別に分析した(図-9)。全体的に「利便性」が3割以上の被験者に評価されているが、徒歩圏内では「愛着」の言及が相対的に高くなっており、地元では地域資産の1つとして価値づける傾向が読み取れる。一方、市外からの利用者の観点は異なっており、無料であること、景観、歴史性、生活感などが相対的に高く評価されていることがわかる。

4. 結論

大阪市の渡船場の景観認識はバラエティーに富み、水面の捉え方にも差異が見られるほか、以下のようにそれぞれの位置的特徴や利用者属性によって景観認識に相異が見られることがわかった。

(1) 各渡船場において乗船自体を目的とする利用者があり、市内・市外在住者のそれぞれ10-15%, 70%を占めている。

(2) 渡船場の景観は初めての利用者及び不定期利

用者に対し印象に残りやすく、定期的利用者も6割以上が言及している。

(3) 市外利用者は景観、歴史性、生活感といった多元的評価をしているのに対し、市内利用者においては愛着といった地域資産としての捉え方が卓越している。

本論文で明らかとなった、乗船自体を目的とした利用者が景観、歴史性といった対象地の文化的側面を評価し始めているという事実は、“人間活動の場としての川を見直し、美しい「水の都」大阪の復興を広く伝える”ことを目的とした水都大阪2009事業の基本理念の実現においても渡船が有益な媒体として機能し得ることを示している。ここで捉えられる価値観は単なる表層的な物見遊山にとどまらず、「生活感」「愛着」といった地元の文脈、大阪特有の生活臭までもを包含している。非日常的な視点場から特徴的な景観を嗅賞するにとどまらず、都市の動脈、そしてそれによって成り立ってきた市民生活そのものをアピールできる重要な文化的媒体として市営渡船を活用することが可能である。

補注

(1) 全利用者数に対する被験者数の割合はいずれも10%未満となっているが、本研究における被験者抽出はランダムサンプリングであり、利用者意識の全体的な傾向を把握することが可能であると判断した。

(2) 「河川」「海」の言及が落合上渡船場で皆無となっている理由として、100mという狭小な川幅が関連しているものと推察される。同94mの甚兵衛渡船場も同様に狭小な川幅をもつが、南西に大正内港が隣接しており、実際現地では下流部の川幅が広がって見える。今後、この実証のためには内港を含む空間構成のディテールを含めた詳細な分析が必要である。

(3) 都市シルエットの指摘は甚兵衛渡船場にも見られるが、実際(2)のように大正内港の隣接によって視界が開け、大きなひきをもって河川軸方向に都市シルエットが眺められる特徴的な空間構成となっている。

参考文献

- 1) 福原一緒：水都・大阪の市営渡船は今、Examiner2007年3月号，2007。
- 2) 卯田宗平，笹谷康之：船上からの景観認識に関する基礎的研究，都市計画論文集34，1999。
- 3) 卯田宗平：琵琶湖における船上からの陸地景観に関する研究，ランドスケープ研究64-5，2001。
- 4) 平松早苗，長谷高史：環境デザイン部会見学会フォーラム「東京の内部河川をめぐる」報告：船から見る日本橋川・神田川の景観，日本デザイン学会第53回研究発表大会，2006。
- 5) 西林大介，岡田昌彰：ウォーターフロント夜景の特長とその評価に関する研究，土木学会海洋開発論文集第21巻，2005。
- 6) 三木理史：水の都と都市交通，成山堂書店，2003。
- 7) 大阪春秋 平成20年秋号，新風書房，2003。
- 8) 大阪市計画調整局都市再生振興部統計調査担当，大阪市統計書平成19年度版，<http://www.city.osaka.lg.jp/keikakuchosei/page/000021312.html> (2009年4月現在)