

# 都内水上交通の発展に資する船着場の魅力形成に関する研究 —水都大阪水の回廊エリアを対象として—

田島洋輔<sup>1</sup>・岡田 智秀<sup>2</sup>・落合 正行<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 日本大学助手 理工学部まちづくり工学科 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14)  
E-mail:tajima.yousuke@nihon-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 日本大学教授 理工学部まちづくり工学科 (同上)  
E-mail:okada.tomohide@nihon-u.ac.jp

<sup>3</sup>非会員 日本大学助手 理工学部まちづくり工学科 (同上)  
E-mail:ochiai.masayuki@nihon-u.ac.jp

2020年の東京五輪開催に向け、東京の魅力的な水辺空間創出への期待が高まっている。都内水上交通の普及を図るためには、交通ターミナルとなる船着場ごとに水辺環境を活用した魅力的な整備を行うことで観光利用の促進を図る必要があると考える。かつて東京都内には複数の水上交通が運航していたが長期にわたり継続運航された事例は極めて少なく、その背景には水上交通ターミナルの多くが、単なる乗船のための通過点に留まっていることが一因であると考えられる。そこで本研究では、船着場の周辺に立地する建物が利用者の目を楽しませる魅力要素になるべきとの観点から、17年間にわたり水辺空間の賑わいを創出してきた水都大阪水の回廊エリアに着目し、水辺環境を活用した賑わい形成の要件と賑わい創出に向けた取り組みの実効性について明らかにした。その結果、①「船着場」「遊歩道」「水辺を意識した建物」の三者の集積、②初動期における行政主導による水辺の活動場所の整備、③行政による水辺利用の呼びかけやイベント誘致などのソフト的取り組みの3つの要件を満たすことの重要性を捉えた。

**Key Words:** Water Traffic, River-port, SUITO-OSAKA, Characteristics of architectural design, Strategic process

## 1. はじめに

### (1) 研究背景および目的

2020年に開催される東京五輪の競技会場予定地である東京港臨海部と都心部との移動を可能にする都内水上交通が注目を集めている<sup>1)</sup>。本来、河岸や港湾などの交通ターミナルは、人や情報が集積することで文化性や祝祭性が生み出され、それらを目当てとした人々と交通機関の利用者による賑わいが創出されてきた。このように陸域と水域をつなぐ拠点となる交通ターミナルは、利用者や建築物による賑わいを創出することで、内陸から水辺へ人を誘う魅力的空間となっていた<sup>2)</sup>。しかし、かつて東京都内には複数の水上交通が運航していたが10年以上の長期にわたり継続運航された事例は極めて少なく<sup>3) 4)</sup>、その背景には、交通ターミナルとなる船着場の多くが、船舶運航時以外は自由にアクセスできないように施錠される等、単なる乗船のための通過点に留まっていることが一因であると考えられる(写真1)。

そこで本研究では、船着場周辺に立地する建築物が水辺空間の魅力要素となるべきとの観点から、17年間にわたり水辺空間の賑わいを創出してきた水都大阪水の回廊エリアに着目し、水辺環境を活用した賑わい形成の要件と水辺空間の賑わい創出プロセスを明らかにすることを目的とする。

### (2) 既往研究と本研究の位置づけ

水辺環境を活用した賑わいの創出や魅力あるまちづくりを目指した研究としては、菅原らの河川敷地の占用に係る規制緩和に関する社会実験から河川敷地などの空間構成と水辺活用団体の事業スキームを網羅的に整理した研究<sup>5)</sup>や、藤本らの広島市京橋川におけるオープンカフェに関するアンケート調査を通じて利用実態と住民意識を把握・検討した事例研究<sup>6) 7)</sup>、圓道寺らの大阪市水の回廊エリアを対象に水辺協議会の推進体制や水辺の拠点施設を中心とした利用者の利用実態に関する調査研究<sup>8)</sup>などがみられる。また、船着場や水辺遊歩道の魅力形成に関する研究としては、山崎による国・東京都管理の防災船着場の利用者を対象としたアンケート調査を通じて平時における船着場の一般利用の促進の重要性と今後のあり方に関する考察<sup>9)</sup>や、水辺遊歩道の利用実



写真1 単なる通過点となった日本橋船着場(東京都中央区) [筆者撮影:2016.12.21]

態を把握し、より高質なプロムナード空間を構築するための空間要件を採求した研究<sup>10</sup>等がみられる。しかし、本研究が意図するように、船着場とその周辺に立地する建築物が内陸と水辺を結びつける要素となるべきとの観点から、水辺環境を活用した賑わい形成の要件や賑わい創出のための取り組み等を明らかにした研究は見られない。

## 2. 研究方法

### (1) 調査対象地

わが国では、2004年3月の河川敷地占用許可準則（以下；準則）の特別措置の通達を契機に、公有地である河川敷地の占用主体や施設に関する規制緩和が図られたことで民間事業者による河川敷地の占用や営利活動が可能となった。現在、大阪市や広島市、名古屋市などをはじめとする19都市<sup>5)</sup>で河川区域の水辺利用が促進されてきた。その中でも、船着場および沿川建築物の存在が魅力的な水辺空間を演出し、17年間にわたり水辺空間の賑わいを創出してきた水都大阪水の回廊エリア（図1）に設置された9ヶ所の船着場（表1）と現存する道頓堀川、東横堀川、大川、土佐堀川、堂島川、木津川の6河川に面して建設された沿川建築物を調査対象とした。

### (2) 水辺環境を活用した賑わい形成の要件の抽出

#### a) 調査対象物の定義

本研究では、水都大阪水の回廊エリアに2018年1月時点で現存する沿川建築物のうち「水辺に向けて窓越しに飲食スペース（写真2）」、「水辺デッキ側に入出口があり水辺に開いた空間（写真3）」、「水辺を見下ろせる水辺テラス（写真4）」のいずれかが整備されている建物を「水辺を意識した建物」と定義した。一方、水辺側へ開口部があっても私有地となるなど一般利用者が自由に水辺へ出入りできない施設や水辺で憩える場所の確保されていない施設は調査対象から除外した。



写真2 水辺に向けて窓越しに飲食スペースが設置された建物



写真3 水辺側に入口がある施設

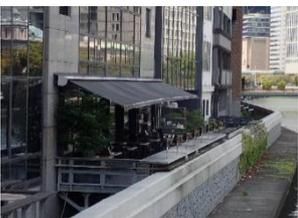


写真4 水辺テラスが設置された施設

### b) 船着場および「水辺を意識した建物」の立地的要件

水都大阪の関連計画の変遷や水の回廊エリアの周辺整備の実施経緯、船着場の施設概要などを把握するため、表2（1）の文献調査を実施した。次に、船着場周辺に立地する「水辺を意識した建物（全99件）」の分布状況を捉えるために、表2（2）に示す現地調査を行った。現地調査では、船上から沿川建築物の河川側の建築形状、利用実態および船着場の設置状況を確認するとともに、調査精度の確保の観点からビデオ記録を併せて実施した。調査範囲は、船着場に向けて人の流れが創出されるとの考えより、人が無理なく歩ける距離である500m<sup>11)</sup>を基準として船着場を中心に上下流方向へ各500m（計1km）とし、「水辺を意識した建物」の件数や分布状況を捉えた。さらに、船着場と「水辺を意識した建物」の分布状況から水辺環境を活用した賑わい形成のための立地的要件について考察した。

表1 船着場概要（注）表中の「No.」は図4の○数字と対応 [筆者作成]

No.	船着場名	管理者	河川名	最寄り駅(距離)	形態
1	湊町船着場	大阪市	道頓堀川	大阪なんば駅(200m) 他	浮棧橋
2	太左衛門船着場	大阪市	道頓堀川	地下鉄難波駅(350m) 他	岸壁
3	日本橋船着場	大阪市	道頓堀川	近鉄日本橋駅(200m) 他	岸壁
4	本町船着場	大阪市	東横堀川	堺筋本町駅(350m)	岸壁
5	八軒家浜船着場	大阪府	大川	天満橋駅(直結)	浮棧橋
6	ローズポート	大阪府	堂島川	北浜駅(350m) 他	浮棧橋
7	福島港	大阪府	堂島川	中之島駅(220m) 他	浮棧橋
8	大阪国際会議場前港	大阪府	堂島川	中之島駅(50m)	浮棧橋
9	大阪ドーム千代崎港	大阪府	木津川	ドーム千代崎駅(100m) 他	浮棧橋

表2 調査概要 [筆者作成]

(1) 文献調査	
日時	2017年7月1日(土)~2018年1月30日(火) 計7か月間
対象	水都大阪水の回廊エリアに関連する既存資料 <sup>12) 13)</sup>
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>水都大阪の関連計画の変遷</li> <li>水の回廊エリアの周辺整備（水辺遊歩道整備）の経緯</li> <li>水の回廊エリア内に設置された船着場の施設概要</li> </ul>
(2) 現地調査	
日時	2017年8月20日(日)~21日(月), 12月20日(水)~21日(木)
対象	水都大阪水の回廊エリア（大阪市中央区、西区、福島区） （道頓堀川、東横堀川、大川、堂島川、土佐堀川、木津川）
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>船着場の整備・利用状況および沿川店舗の遊歩道の活用状況</li> <li>船上から水辺建築物の建築用途および建築形態などを記録</li> </ul>
(3) ヒアリング調査	
日時	2017年12月21日(月) 10:00~12:00
対象	大阪市建設局下水道河川部河川課
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>道頓堀川の事業計画と事業の実施経緯</li> <li>水都大阪再生事業における行政の役割や広報活動内容</li> <li>沿川建築物が道頓堀川沿川に出現した時期や経緯</li> </ul>

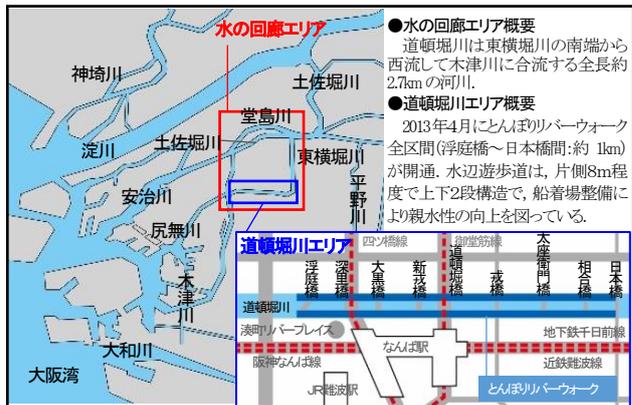


図1 調査対象地 [筆者作成]

(3) 賑わい形成の戦略プロセスの把握

水辺空間の賑わい形成にあたっては、事業初動期における管理運営者の工夫をはじめ、その後の段階的な戦略プロセスが重要となると考える。そこで水辺空間の賑わい形成プロセスを把握するために、船着場および水辺遊歩道の整備主体となる行政機関である「大阪市建設局」を対象として、表2(3)に示すヒアリング調査を実施した。さらに、「水辺を意識した建物」の整備時期や経緯、大阪市建設局の水辺事業に関する取り組み状況を時系列で整理し、水辺空間の賑わい形成に向けた取り組みと水辺空間の賑わい形成の関係について考察した。

3. 結果および考察

(1) 水辺環境を活用した賑わい形成の立地的要件

図2, 3は船着場を中心に500m範囲(計1km)内にある「水辺を意識した建物」の分布状況を50mごとに示したものである。また、図4は、水の回廊エリアに設置された船着場および「水辺を意識した建物」や拠点施設の位置関係を示したものである。図4より、湊町および太左衛門橋、日本橋、八軒家浜、大阪国際会議場前の5つの船着場において、それらを中心に500m範囲内に「水辺を意識した建物」が複数確認されたことから、以降ではこれら5つの船着場に着眼して考察する。なお、考察するにあたって、「水辺を意識した建物」の土地利用の違いによって空間的波及に違いがみられたことから、それぞれのケースに分類して説明する。

a) 沿川建築物が民有地に整備されたケース

道頓堀川沿川の水際に広がる民有地に建築物が立地したケースであり、太左衛門橋と日本橋船着場が該当する。

太左衛門橋船着場は、2004年12月に道頓堀川戎橋～太左衛門橋区間に整備された「とんぼりリバーウォーク遊歩道(図1)」の中央に位置している。この水辺遊歩道の整備直後は沿川建築物のほとんどが河川に背を向けていたが、現在では自然発生的に「水辺を意識した建物」へと改築が進められている。その特徴として、図2をみると太左衛門橋船着場を中心に、この水辺遊歩道の延伸方向、かつ隣接する船着場方向へ広がりをみせており、太左衛門橋船着場に近づくにつれてその件数が増える傾向にある。これは、この水辺遊歩道(日本橋～浮庭橋間:写真5)整備による沿川方向の空間的連続性が創出されたことや、水辺遊歩道で年200回以上も開催されている音楽や映画PRイベントなどの集客によって沿川店舗が水辺側へ顔を向けはじめたものと考えられる。

次いで、日本橋船着場は「とんぼりリバーウォーク」の東端に位置しており、「水辺を意識した建物」は日本橋船着場を中心に隣接する太左衛門橋船着場方向に広が

りをみせている(図2)。これを裏づけるように、この水辺遊歩道が整備されていない日本橋上流側には「水辺を意識した建物」がみられない状況を捉えた(写真6)。

b) 沿川建築物が公有地に整備されたケース

2011年6月の「準則」の一部改正に伴い、河川敷地(公有地)内の占用および営利目的の物販行為などの取り組みが実施可能となった。これを受けて公有地において船着場と水辺遊歩道とともに、賑わい創出を目的とした建築物が一体整備されたケースであり、湊町および八軒家浜船着場、大阪国際会議場前港の3箇所が該当する。

湊町船着場は、「とんぼりリバーウォーク」の西端に位置しており、2000年に発表された水都大阪構想により大阪市の都市構造再編プロジェクト「ルネッサなんば」の水辺ゾーンとして、湊町地区開発協議会が主体となり、湊町リバープレイスと一体整備された船着場である。図3より、「水辺を意識した建物」は湊町船着場を中心に遊歩道の延伸方向かつ隣接する太左衛門橋船着場方向に僅かに広がりをみせていることを捉えた。これを裏づけるように、この水辺遊歩道が整備されていない浮庭橋下流には「水辺を意識した建物」はみられない(写真7)。

また、八軒家浜船着場は、かつて旧淀川左岸に設けられた船着場「八軒家浜の雁木(写真8)」の再生を目指して、2008年に大阪市により整備された船着場である。図3より、「水辺を意識した建物」は船着場を中心に僅かに広がりをみせている。この建物は、2009年に中之島水辺協議会をはじめとする「川の駅」設置推進チームが主体となり船着場と一体的に整備した「川の駅はちけん

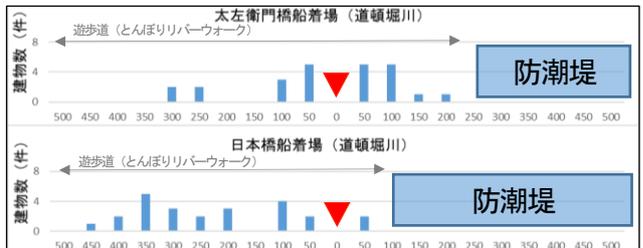


図2 沿川建築物が民有地に整備されたケースにおける「水辺を意識した建物」数の距離別分布状況 [筆者作成]  
[凡例] ←→: 河川沿いに整備された遊歩道, ▼: 船着場をそれぞれ示す。

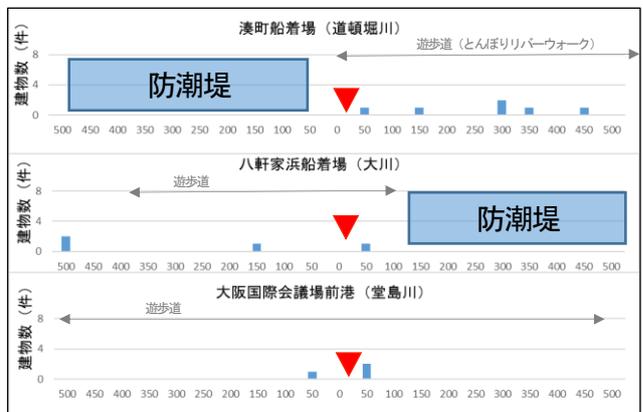


図3 沿川建築物が公有地に整備されたケースにおける水辺を意識した建物数の距離別分布状況 [筆者作成]  
[凡例] ←→: 河川沿いに整備された遊歩道, ▼: 船着場をそれぞれ示す。

や（観光案内所、情報発信所等）」であり、一体整備後の「水辺を意識した建物」の空間的波及はみられない。

大阪国際会議場前港は、「準則」の特別措置に従って2008年8月に定められた「中之島における特別措置区域指定制度」に基づき堂島川左岸に整備された船着場である。図3より、「水辺を意識した建物」は船着場を中心に沿川方向に僅かに広がりを見せている。この建物は、2011年に中之島水辺協議会により同「準則」制度に則って船着場と一体整備された「中之島バンク（物販・カフェ等）」（写真9、10）であり、八軒家浜船着場と同様に一体整備後の「水辺を意識した建物」の空間的波及はみられない。

以上のように、本項では沿川建築物が民有地に整備されたケースでは、「水辺を意識した建物」が船着場を中心に遊歩道の延伸方向に自然発生的に波及し、他方、沿川建築物が公有地に整備されたケースでは、2011年の「準則」の一部改正以降に各協議会が主導となり船着場と「水辺を意識した建物」が一体的に整備されたが、周辺への空間的波及はほとんどみられない実態を捉えた。

(2) 遊歩道周辺部の賑わい創出プロセスの把握

前項の結果を踏まえ、船着場を中心に「水辺を意識した建物」が自然発生的に波及した太左衛門橋および日本

橋船着場を対象に選定し、水辺空間の賑わい形成の段階的な戦略プロセスを捉えた。表3は大阪市・事業者の取り組みと船着場および遊歩道の整備状況の関係を整理したものである。また、図5は遊歩道のイベント回数、図6～8は各期の遊歩道沿道に立地する「水辺を意識した建物」の用途および位置関係、図9は「水辺を意識した建物」の区間別件数を示したものである。以降では、これらをもとに水辺空間の賑わい形成に向けた取り組み状況について考察する。

a) 水都大阪設立期（2001～2010年度）

2004年3月、国土交通省より「準則」の特別措置について通達が出されたのを契機に、2004年12月に「とんぼりリバーウォーク遊歩道（戎橋～太左衛門橋区間）」がその適用区間に指定され、道頓堀川河川敷地を占用する社会実験が開始される。その端緒として、社会実験では、水辺空間の賑わい創出等を目的に大阪市担当者が中心となり沿川店舗の各々に対し丁寧な協力依頼を求めたことで、遊歩道でのイベント開催やオープンカフェ誘致などが実現した。さらに、2006年3月より、太左衛門橋船着場を活用した民間事業者による「とんぼりリバークルーズ」が本格的に事業化された。その後、2009年8月に遊歩道は戎橋～日本橋区間まで延長されるに至る。

この区間の「水辺を意識した建物」は、遊歩道完成当

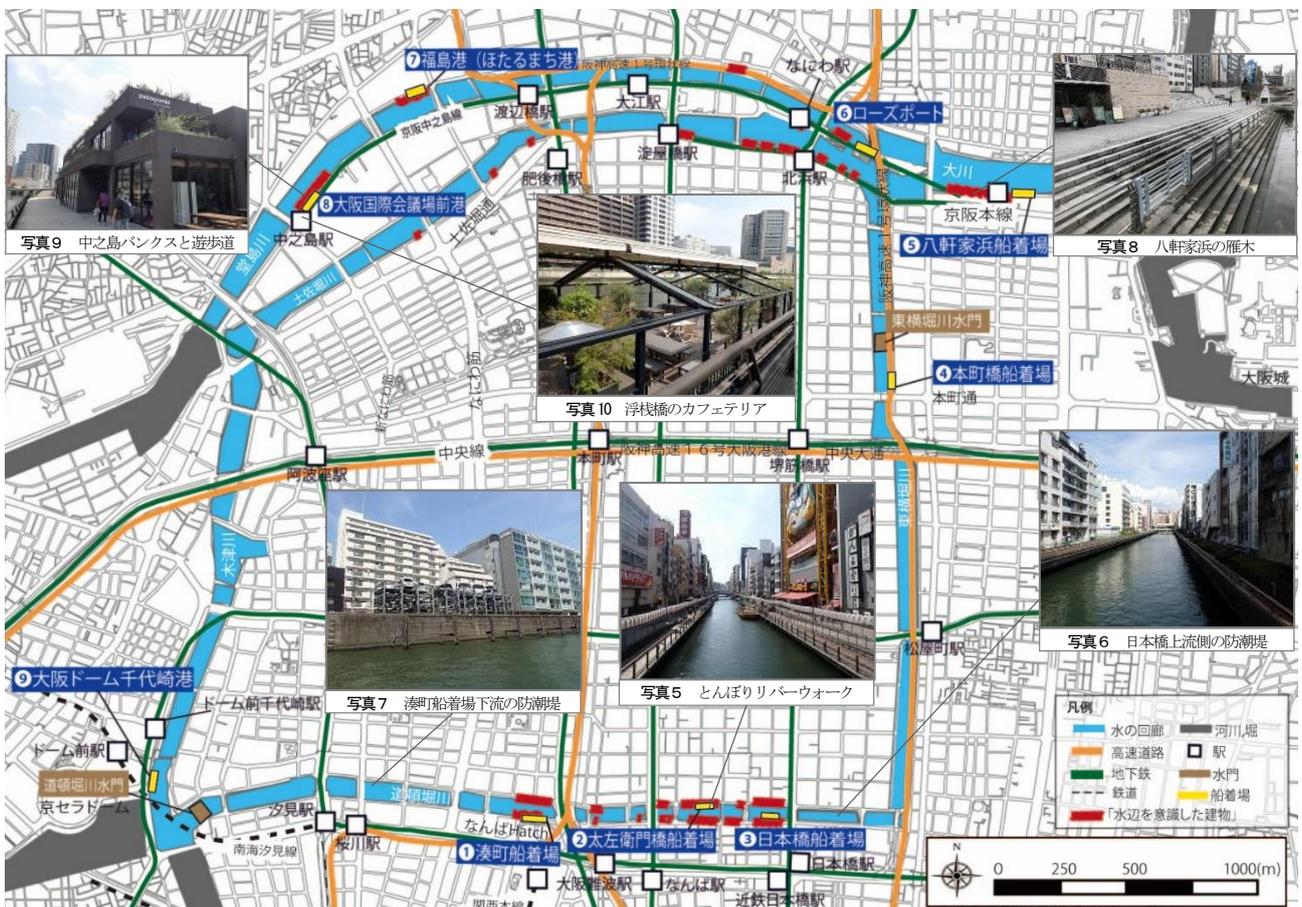


図4 水の回廊エリアにおける船着場および「水辺を意識した建物」の立地状況

(注) 図中の○数字は表1と対応[筆者作成/写真は筆者撮影/撮影日:2017.8.20-21]

初は1件も存在しなかったものの、社会実験が終了する2011年3月には全33件まで増加した(図6)。これは、2005年から開始された社会実験に伴うイベント開催や「とんぼりリパークルーズ」により水辺空間へ利用者の流れが生まれたことでその集客を目的に店舗が水辺側へ顔を向け始めたものと考えられる。また、図6および図9より、2011年度の店舗数は、太左衛門橋船着場が設置される戎橋～太左衛門橋で両岸各8件ずつと比較的多い。これは、2004年の社会実験当初から2011年当時までの7年間にわたり、大阪市担当者が同区間の個々の沿川店舗に対して丁寧に協力依頼をかける等の、行政の長期にわたる地道な努力が実を結んだものである。

b) 民間移行期 (2011～2012年度)

2011年6月の「準則」の一部改正に伴い、社会実験として展開されてきた水辺空間の賑わい創出のための河川敷地の占用および営利目的の物販行為やイベント開催などの取り組みが実施可能となった。これを受けて市では、民間活力導入による水辺遊歩道の利用促進を図るべく、水辺空間利用に係る管理運営業務を担う民間事業者を公募した。その結果、水辺事業の一括管理能力や民間ノウハウに優れた民間事業者として「南海電気鉄道株式会社(以下;南海電鉄)」が選定され、2012年4月から管理運営業務が始動した。南海電鉄は、民間企業ならではのネットワークを駆使し、JTBやドン・キホーテなど大企業からの出資と自社のイベントプランの提案による遊歩道の清掃活動や、地域ガイドツアー、チャリティーイベントなどを開催することで、イベント回数は市が管理していた2010年と比して2013年で1.5倍以上の60回まで増加させた(図5)。これに伴い、同区間の「水辺を意

識した建物」は、太左衛門橋船着場と日本橋船着場を中心に、これまで遊歩道の未整備区間(道頓堀橋～深里橋間)にも徐々に広がりを見せ、遊歩道全面開通前の2013

表3 大阪市(行政)の取り組みと船着場・遊歩道の整備状況[筆者作成]

期	年月	大阪市(行政)の取り組みと船着場・水辺空間の整備状況
水都大阪設立期	2001.6	●内閣官房都市再生本部より都市再生プロジェクトに指定
	2002.3	◆湊町リバープレイス(水辺拠点)および湊町船着場完成
	2004.3	●河川敷地占用許可準則の特例措置の通達 ◆とんぼりリパークルーズ(戎橋～太左衛門橋区間:170m)完成 ◆遊歩道整備と同時に太左衛門橋船着場完成 ※同区間が国土交通省より特例措置の適用区間として認定 ※道頓堀川水辺協議会による水辺利用の運用規則・ルールの検討開始
	2005.6	●河川敷地占用許可準則の特例措置を活用した社会実験開始 ※まちづくり・賑わい創出効果、適正な維持管理、河川空間への新たなニーズ把握を目的として実施
	8	●民間事業者による「とんぼりリパークルーズ」試行開始 ※第1次試行期間:8月10日～9月19日(40日間) ※第2次試行期間:12月21日～28日、翌1月4日～9日(12日間)
	2006.3	●民間事業者による「とんぼりリパークルーズ」事業開始
民間移行期	2008.12	◆湊町リバープレイスと対岸の建物を結ぶ浮庭橋が完成
	2009.4	◆とんぼりリパークルーズ(太左衛門橋～相合橋区間:100m)完成
	2009.8	◆とんぼりリパークルーズ(相合橋～日本橋区間:130m)完成 ◆遊歩道整備と同時に日本橋船着場完成
発展期	2011.3	●河川敷地占用許可準則の特例措置を活用した社会実験が終了 ●河川敷地占用許可準則の一部改正(特例措置の恒久制度化) ◆とんぼりリパークルーズの管理運営業務(指定管理者制度)を公募 ※指定3年間の管理運営業務を「南海電鉄」が選定
	2012.4	◆とんぼりリパークルーズ全区間(浮庭橋～日本橋間:約1km)開通
発展期	2015.4	◆とんぼりリパークルーズの管理運営業務(第2回)を公募 ※指定3年間の管理運営業務を「南海電鉄」が2回目の選定
	2017.5	●「独立型店舗」として水辺遊歩道の占用(バーベキュー利用)が開始

【凡例】●: 大阪市・関連事業者の取り組み、◆: 道頓堀川水辺空間の整備状況



図5 とんぼりリパークルーズにおける年間イベント回数の推移<sup>10</sup>[筆者作成]



図6 水都大阪設立期のとんぼりリパークルーズ沿道の「水辺を意識した建物」の配置図(2011年3月現在)[筆者作成]

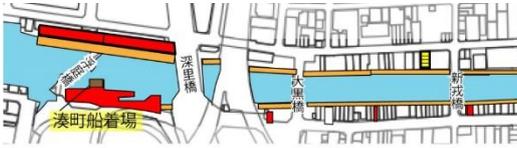
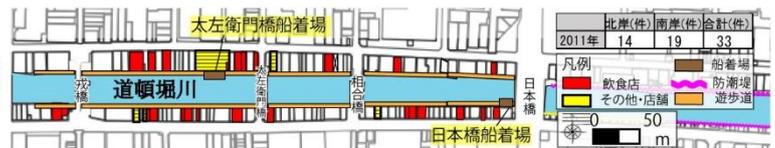


図7 民間移行期のとんぼりリパークルーズ沿道の「水辺を意識した建物」の配置図(2013年3月現在)[筆者作成]

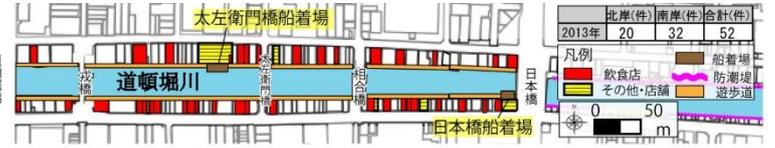


図8 発展期のとんぼりリパークルーズ沿道の「水辺を意識した建物」の配置図(2017年3月現在)[筆者作成]



図9 とんぼりリパークルーズ沿道の「水辺を意識した建物」の区間別件数と推移(2017年4月現在)[筆者作成]

年 3 月には全 52 件まで増加した (図 7 および図 9) .  
 このように沿川店舗は、先述したイベントや既設の「水辺を意識した建物」により創出された水辺空間の賑わいに引き寄せられるように、自然発生的に水辺遊歩道側に出入口や飲食スペースなどが波及していった。

### c) 発展期 (2013 年度～現在)

2013 年 4 月のとんぼりリバーウォーク全区間開通に伴い、2015 年 4 月に、指定管理者として南海電鉄が 2 回目の選定を受けると、自然波及的に増加した水辺店舗による賑わいと川沿いのロケーションの良さを活かして年間 200 件以上のイベントを開催するなど、民間移行直後の 2011 年の 4 倍以上までイベントが増加した (図 5) .  
 具体的には南海電鉄が 2 期目に入り、音楽ライブイベントや、有名俳優の来訪による船上での映画 PR イベントなどが行われるようになった。これは、ライブや映画などの出演者を道頓堀川を介し、対岸から鑑賞させることで、出演者と見物者との空間的分離を図ることができ、これにより出演者の安全性が向上したことが高く評価された。こうしたイベント回数増加を受けて「水辺を意識した建物」は、2017 年 3 月には 71 件まで増加するに至り、社会実験終了後、わずか 5 年で 2011 年 3 月と比して約 2 倍以上となる (図 8 および図 9) .  
 このように、水辺空間の特性を活かしたメディアとの連携によりイベント回数が増加したことで、新たに創出された水辺空間の集客性が一層高まり、沿川店舗は自然波及的に水辺遊歩道側へ出入口や飲食スペースなどが整備されるようになった。

## 4. まとめ

本研究では、水都大阪水の回廊エリアにおける水辺環境を活用した賑わい形成の立地的要件と賑わい創出に向けた戦略プロセスを明らかにした。その結果、水都大阪水の回廊エリアでは、行政主導による賑わい創出のためのさまざまな取り組みが展開されたことで、写真 10 に示すとおり、船着場を中心に祝祭性が広がることで賑わいが創出されてきた経緯を捉えた。

これらを踏まえると、都内水上交通の発展に資する船着場の賑わい形成を図るためには、①各要素が単体ではなく (写真 11) , 人の流れ (人流) を生み出す「船着場」、賑わいを周辺に波及させる「水辺遊歩道」、店舗による賑わいを演出する「沿川建築物」の三者が相互に作用すること。②初動期において行政主導的で船着場・水辺遊歩道等の活動場所を整備すること、③行政による個々の沿川店舗への協力依頼の実施やイベント誘致による水辺空間の賑わい創出を図ることの 3 つの要件を満たすことが重要であると認識する。



写真 10 船着場を中心に祝祭性が広がる道頓堀川 (大阪市) [筆者撮影: 2017.8.20]



写真 11 賑わいが感じられない小名木川の高橋船着場 (江東区) [筆者撮影: 2016.12.21]

### 【謝辞】

本研究を進めるにあたり貴重な貴重なご意見・資料提供を頂いた大阪市建設局下水道河川課の皆様へ感謝の意を表します。また、現地調査および資料整理等でご協力いただいた阿部大樹氏および岩瀬谷悠里氏 (当時日本大学理工学部まちづくり工学科) に併せて感謝します。

### 【参考文献】

- 1) 新たな水辺整備のあり方検討会:「隅田川等における新たな水辺整備のあり方」, p.6, 東京都建設局, 2014
- 2) 岡田智秀; 水辺まちづくりのキーワードを巡る, 日刊建設産業新聞 (2015.12.10), p.7, 2015
- 3) 塩原大亮: 都市内における水上交通の新たな意義と成立要件に関する研究～京浜港の水上交通の運用実態を通じて～, 日本大学大学院工学研究科不動産科学専攻修士論文梗概集 17, pp.39-44, 2010
- 4) 太田慧: 東京ウォーターフロントにおける水上バス航路の変遷と運航船舶の多様化, 観光科学研究(7), pp.37-44, 2014
- 5) 菅原遼・畔柳昭雄: 水辺の社会実験から見た河川区域の空間利用と地域連携に関する研究, 日本建築学会計画系論文集第 81 号, pp.971-981, 2016
- 6) 藤本和男・嘉名光市・赤崎弘平: 公共空間を利用したオープンカフェの利用実態と住民意識に関する研究—広島市京橋川河岸のケーススタディー, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.43-3, pp.619-624, 2008
- 7) 藤本和男・嘉名光市・赤崎弘平: 公共空間を利用した外部智恵利用空間の利用実態と評価に関する研究—広島市京橋川のケーススタディー, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.46, pp.63-68, 2011
- 8) 圓道寺ゆみ・宮脇勝: 規制緩和に伴う河川沿いの占用と利用に関する研究—水都大阪官民一体事業の特徴と利用状況に着目して—, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.49, pp.33-40, 2014
- 9) 山崎裕子: 防災船着場を活用した舟運の推進, 国土交通省荒川下流河川事務所, 2014
- 10) 上野幸太・横内憲久・桜井慎一・岡田智秀: ウォーターフロントにおけるプロムナード空間の役割と断面構成のあり方に関する研究, 土木学会論文集 No.702 IV-55, pp.81-87, 2002
- 11) 鳴海邦碩・田端修・榎原和彦: 都市デザインの手法, pp.61-64, 学芸出版社, 1998
- 12) 水都大阪コンソーシアム: 水都大阪の歴史 HP, <https://www.suito-osaka.jp/history/index.html> (最終閲覧日: 2018.1.30)
- 13) 水都大阪オーソリティ: 「水辺活用ナビ<水都大阪版>」, p.22-48, 大阪府, 2016
- 14) 国土交通省 HP, 道頓堀遊歩道「とんぼりリバーウォーク」, <http://www.mlit.go.jp/river/kankyo/main/kankyo/machizukui/pdf/06-02.pdf> (最終閲覧日: 2018.1.30)