

# 水辺に接近するための設備がもたらす 魅力に関する考察 —河川域の棧橋を対象として

井村 美里<sup>1</sup>・秀島 栄三<sup>2</sup>・川口 暢子<sup>3</sup>・藤井 修<sup>4</sup>

<sup>1</sup>正会員 名古屋市役所（〒456-0031 名古屋市熱田区神宮三丁目1番15号, E-mail: m.imura.68@city.nagoya.lg.jp）

<sup>2</sup>正会員 名古屋工業大学教授 大学院工学研究科（〒466-8555 名古屋市昭和区御器所町, E-mail: hideshow.eizo@nitech.ac.jp）

<sup>3</sup>非会員 名古屋工業大学研究員 大学院工学研究科（〒466-8555 名古屋市昭和区御器所町, E-mail: kawaguchi.nobuko@nitech.ac.jp）

<sup>4</sup>非会員 東和不動産株式会社（〒450-6216 名古屋市中村区名駅4-7-1, E-mail: osamu.fujii@tower.co.jp）

水辺は都市の一つの魅力となりやすい。そのポテンシャルがあるにもかかわらず活かされていない都市がある。本研究では、人びとが水辺に興味や関心を持ち、水辺を視野に入れる、乗船などで水辺に入るようにすることを目的として、人びとが水辺に接近する場所の一つとして棧橋のあり方に着目する。まちから棧橋への動線や周辺環境、使われ方を調査し、人びとが水辺に近づこうとするために理想的な手段や環境を明らかにし、水辺とまちの人の行き来や、人々の水辺の認知や関心、水辺のまち特有の活動や空間やネットワークについて考察した。

キーワード: Pier, Attractiveness, Waterfront,

## 1. はじめに

### (1) 背景と目的

水辺は、都市の産業や暮らしを支えてきた。その魅力を活かし、観光地として来訪者を惹きつける都市もあれば、活かされていない都市もある。名古屋都心にある堀川は、名古屋駅や繁華街に近く、名古屋城や熱田神宮といった歴史的資源との関係も深い。しかし現状では舟運をはじめとした水面利用がほとんどなく、川側を向いた建物も少ない。川とまちの接点が少ない川になっている。

水辺とまちを人が行き来する、水辺の存在を認識する、水辺で活動するなど、人を介した水辺とまちの関係性は、人々の水辺への関心度と関連するだろう。また、水辺への人の関わりが水辺のまち特有の活動や空間となり、それが水辺のまちらしさにつながっていると考えられる。人を介した水辺とまちの関係性が明らかにできれば、川側を向いたまちになるための障害が解消され、水辺のポテンシャルを最大限発揮するためのヒントが得られるものとする。

本研究では、水辺の象徴的な施設として棧橋を取り上げる。まちから棧橋への動線や周辺環境、棧橋の使われ方を調査し、認識しやすく近づきやすい、舟運など水面を利用したくなる魅力要素とはなにか、人が自然と水辺に寄せられるような環境はどのような仕掛けや工夫によるのかを考察し、人を介した水辺とまちの関係性を明らかにする。

### (2) 既往研究

棧橋の構造や部材に関する研究は多いが、棧橋と後背地のまちとの関係を調べるものは少ない。その中で、田島・岡田<sup>1)</sup>は、船着場の立地特性やその周辺の空間的特徴を整理し、後背地の集客施設や地域特性を踏まえた密接な連携、棧橋形状の選定、ターミナル性が重要であることに着目した。また、田島・岡田・落合<sup>2)</sup>は、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、(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が、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において重要であることを明らかにした。

本研究では更に、都市河川における栈橋と後背地のまちの人の行き来に注目し、栈橋の有り様について調査することで、人を惹きつける水辺へのアプローチに必要な要素を明らかにし、人を介した水辺とまちの関係性について考察する。

### (3) 調査方法

国内5都市の栈橋計30カ所を調査対象とし、比較考察し、人を寄せる仕掛けや工夫を見出す。対象は舟運以外にも水面及び水際の多様な利用で注目される水からの視点とまちからの視点の両方がある都市を選定する。比較考察の手順は、まちと水辺が近づきやすくなるための項目を想定しチェックシート化、対象となる栈橋をチェックシートに基づいて調査、項目毎に整理し横並びで比較精査し、魅力要素を明らかにする。比較精査は、多数の栈橋で該当する内容を見出すとともに、少数だが工夫が見られる内容を特筆して行うものとする。チェックシート項目は、「最寄駅から栈橋までの経路」としてアクセスのしやすさや経路上の案内、栈橋の視認性に関する事項、「栈橋の整備状況」として栈橋の構造、自由出入り、周辺の水際の工作物、固定の付帯設備に関する事項、「栈橋のソフト対応」として栈橋周辺のまちの様子、乗船気分を盛り上げる工夫に関する事項、「栈橋のバリアフリー」として障がい者対応や多言語対応、「航路全体の舟運等促進策」として水辺マップ、就航船の状況、乗船のしやすさ、水面利用の習慣の項目とした。調査した30カ所の栈橋は表-1のとおりである。

表-1 調査箇所一覧

地域	川・湾	栈橋名
大阪	第二寝屋川	大阪城港
	大川	天満橋港、八軒屋浜船着場
	堂島川	中之島ローズポート、福島港、国際会議場前港
	土佐堀川	淀屋橋港
	木津川	ぼんぼん船船着場、大阪ドーム千代崎港
	尻無川	大阪ドーム岩崎港
	道頓堀川	湊町リバープレイス、太左衛門橋船着き場、日本橋船着場
	東横堀川	本町橋船着場
東京	隅田川	浅草栈橋
	東京湾	日の出栈橋、豊洲船着場
	日本橋川	日本橋船着場
	京浜運河	天王洲アイランド
広島	猿俣川	広島駅前川の駅
	京橋川	縮景園のりば
	太田川	平和公園のりば、アステールプラザ栈橋
	広島港	広島港
徳島	瀬戸内海	宮島栈橋
	新町川	ひょうたん島周遊船船着場
名古屋	堀川	朝日橋船着場、ピア納屋橋、白鳥公園船着場、宮の渡しのりば

## 2. 調査結果

### (1) 最寄駅から栈橋までの経路

#### a) アクセスのしやすさ

駅から栈橋までの経路途中のまちの様子は、観光地やオフィス街である場合が多い。鉄道駅に直結する栈橋もある。最寄駅からの距離は全て10分以内で3~5分が多い。

#### b) 経路上の案内

半数の栈橋には経路途中や橋詰に地図や案内板が設置されている。大阪の太左衛門橋や広島平和公園栈橋では、定期船券売所近くに案内人が立ち声かけをしている。大阪城公園内にある大阪城港では、園内放送で栈橋情報が案内されている。Google Mapに表示される栈橋が多いが、記載方法は栈橋名とクルーズ名の表示が混在し、名称が統一されていないところもある。

#### c) 栈橋の視認性

経路途中で栈橋を視認できるのは、近くの橋から最も多く、次いで駅から出てすぐ、川沿いの遊歩道や公園からが続く。栈橋と橋の距離が近い、あるいは川幅が広い、開放的な遊歩道や広場が隣接する栈橋は認識しやすい。視認しにくいのは、陸と水面の高低差がある、橋からの距離がある、川沿いにビルが建ち並ぶ栈橋である。

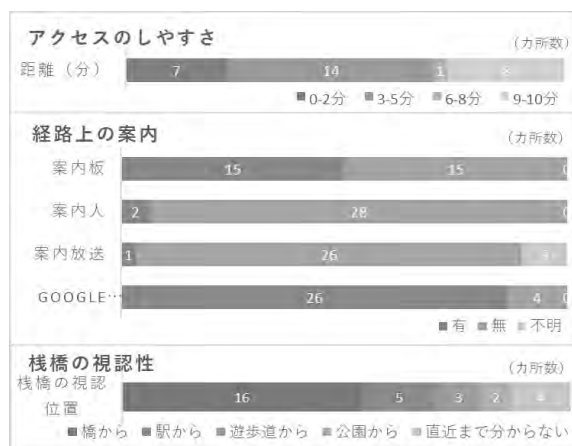


図-1 最寄駅から栈橋までの経路に関する調査結果

最寄駅から栈橋までの経路途中で、栈橋に気づき、かつ、人が寄りかかりとなる分かりやすさや魅力は、駅からの近さ、経路上の誘導案内、栈橋の視認性、川沿い遊歩道や広場による開放性、水辺を感じられる仕掛けや雰囲気づくりで、認識しやすく近づきやすい栈橋になる。川幅が狭く干潮時に水面が見えにくくなるような都市河川では見つけにくくなる。栈橋を遊歩道や広場に隣接して設置することで視認性を上げたり、大坂・淀屋橋港のように川沿いに建ち並ぶ建物越しに道路から覗き込むと川の風景が見えるように工夫をして、道路から水辺へ誘導しているケースもある。淀屋橋港付近は、土佐堀通地

区景観形成基準<sup>3)</sup>により水辺の魅力を高める眺望景観の創出に取り組み、北浜地域のテナントや建物オーナー、NPO、住民等からなる北浜水辺協議会<sup>4)</sup>が中之島を望む川床の常設化を目指す北浜テラスの取組みがなされ、水辺の雰囲気を高めている地域である。

## (2) 棧橋の整備状況

### a) 棧橋の構造

水面高さが一定となる浮き棧橋が大半である。水位一定な川では遊歩道の一部を固定棧橋として利用したり、広島のように既存の雁木を棧橋として利用するところもある。雁木はみんなのものという看板が設置され、扉が解放されている。遊歩道や広場に隣接する棧橋が多く、空間に余裕がある場合には、陸と水面の高低差の中間に遊歩道や広場の階層を作り2層の護岸にして、水面に近づきやすくしている。海の棧橋は陸側施設を複層階にして乗船レベルに合わせている。

### b) 棧橋の自由出入り

多くが施錠できる扉で出入りを制限している。特に浮き棧橋は、管理上、棧橋使用者が限定され、特定のクルーズ専用に使われているものが多い。

### c) 棧橋周辺の水際の工作物

棧橋周辺の水際は、多くが柵や鎖、植栽等の工作物で水辺とまちが仕切られている。広島の雁木や護岸が2層になっている下段は、水際の工作物が無いが簡易で、水辺に近寄ることができるようになっている。また、名古屋の宮の渡しのりばのように、歴史の雰囲気を残す整備がなされ水際は低い柵のみというところもある。

### d) 周辺の固定附属設備

固定の附属設備として多いのが溜り空間で、隣接の公園を含めれば全ての棧橋に見られる。他にベンチ、券売所、棧橋表示サイン、航路図がある棧橋が多い。待合所やトイレ、カフェ、売店等のある棧橋もある。



図-2 棧橋の整備状況に関する調査結果

乗降のしやすさを向上するためには、常に水面高さが一定になる浮き棧橋は有効だが、占有者以外の利用を考慮すると、常時施錠され自由な利用が阻まれるという点では接近しにくい施設である。扉がなく常に水面に降りられる雁木の方が自由な出入りという意味で接近しやすいと言える。広島の平和公園船着場、アステールプラザ棧橋には入口に施錠付扉があるが、周辺の水際は簡易な植栽のみで自由に水面に近づくことができる。まちから見る水面が身近な印象である。

棧橋の附属設備として、溜り空間は必要な要素といえるだろう。他の附属設備の種類が増えるほど船の運航がない日でもそこから乗船可能である棧橋だと分かりやすくなる。また設備が単にあるだけでなく、東京の浅草や日の出棧橋のように空調の利いたカフェや待合スペースが併設された居心地の良い空間であるほど、乗船までの待ち時間も魅力が増す。

## (3) 棧橋のソフト対応

### a) 棧橋周辺の様子

棧橋周辺は、観光地やオフィス街、繁華街である場合が多く、付近に遊歩道や広場がある。近くに川側を向いた建物があり、売店やカフェから水辺を見たり感じられる棧橋は半数ほどある。大坂・道頓堀川沿いは遊歩道が整備され、沿川の多くの店が川側を向き、遊歩道を歩く人も多い。川とまちの距離も近いので船上のガイドや橋の上から手を振る人の互いの声が聞こえる。大坂の中之島付近の棧橋や湊町リバープレイスは、川沿いの広場にゆとりがあり川を見てくつろぐ人も多い。

### b) 乗船気分を盛り上げる工夫

棧橋付近のまちから見やすい場所に看板や幟、バナー、チラシ、テントを設置し、案内人が勧誘するなど、カラフルで興味を引く情報掲示や賑やかな雰囲気が演出され、乗船気分を盛り上げる工夫がされている棧橋が多い。大阪城港では操舵や船員の制服を展示し、湊町リバープレイスでは、停泊船を案内所兼券売所にする等では見られない取組みをしている棧橋もある。工夫が何もない10カ所は定期船が就航しない臨時棧橋である。待合所のある棧橋は建物内に案内人がおりチラシ配架等をしているが、名古屋の宮の渡しのりばは待合所はあってもシャッターが閉じ、案内人も情報掲示も何もない。



図-4 棧橋のソフト対応に関する調査結果

東京の日本橋棧橋のように、固定の附属設備はなくても、運航時のみ案内人が立ち説明したり、看板を設置してイベント的な雰囲気を作るところもある。棧橋に近づいた時に、周囲のまちと雰囲気が違ったり、非日常のイベント開催しているようなカラフルで賑やかな設えがあると、何だろうと人が寄せられる魅力になっている。

大坂の道頓堀川沿い棧橋のように、遊歩道を歩く人や川側を向いた建物やオープンカフェから水辺への視線がある、屋根のない船からガイドの声が聞こえる、船から遊歩道や橋の人に向かって手振りされる等、まちと水上との間で、親しいやりとりが交わされることも、水辺に人を寄せる魅力になっている。船の発着を知らせる呼び声や川面を行く音、人の話声といった閑散さを感じさせない適度な雑音があることも近寄りやすい魅力である。

#### (4) 棧橋のバリアフリー

##### a) 障がい者対応

雁木と臨時棧橋以外の多くの棧橋は、段差なく棧橋まで移動できる。広島雁木を利用する棧橋では、棧橋毎に乗下船時に船と陸両側にサポートスタッフを配置し対応している。棧橋まで点字ブロックがあるのは3分の1で、点字ブロックよりスロープ整備が優先している。スロープは車イス利用者だけでなく、高齢者を含む全ての利用者や荷物搬入にも使用できる。

##### b) 多言語対応

多言語による案内は掲示物や案内人、案内放送で実施され、半数程度の棧橋で実施される。大阪城、道頓堀川、浅草、東京の日本橋、広島の平和公園、宮島など外国人観光客が多く見られる観光地の棧橋が充実している。

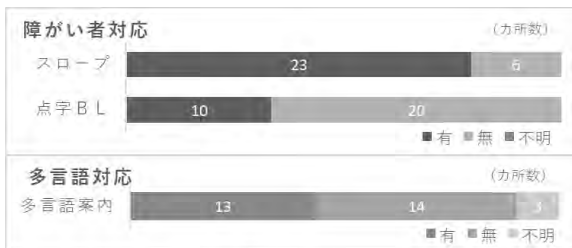


図5 棧橋のバリアフリーに関する調査結果

点字ブロックやスロープがある棧橋で、それらを必要とする障がい者の利用が特筆して多いという状況ではない。多言語対応が充実する棧橋では、多くの外国人を見かけたが、観光地に近い棧橋が多く、棧橋の多言語対応の魅力による集客によるものとは言い難い。大阪の日本橋船着場ではウェブサイトの多言語対応が充実し、太左衛門橋船着き場では、事前購入した外国人向け周遊チケットを持参する外国人を多くみかけた。多言語対応については現地対応よりも、ウェブサイトや外国人向けツアー会社を通じた事前の情報発信が、対象者を惹きつける

有効な要素になっていると推察される。

#### (5) 航路全体の舟運等促進策

##### a) 水辺マップ

棧橋発着のクルーズ航路を紹介する水辺マップを作成し、棧橋の看板に掲示したり、チラシとして配布しているところが多い。就航会社毎に作成し同航路の他棧橋で同じものを利用している。大阪ではそれとは別に、航路全域の棧橋位置、各社のクルーズ紹介、就航会社を掲載する水辺に特化した都市全域のマップがあり、棧橋で配布している。広島では観光案内所で配られるマップに市内河川全体の航路と棧橋位置が掲載されている。

##### b) 就航船の状況

棧橋毎の就航会社数は1又は2社の場合が多く、同じ棧橋から異なる会社のクルーズが出ている場合もある。最も多くの就航があるのは東京の日本橋の14社である。

就航する船の種類毎に棧橋を分類すると、定期船が発着する棧橋、予約があれば発着する貸切船がある棧橋、花見クルーズのような企画船が発着する棧橋がある。臨時棧橋の主な就航船は不明。定期船が就航する棧橋は半数あり、そこでは事前予約なしで当日乗船が可能である。乗船場所とは違う棧橋への航路を持つ棧橋は半数あり、周回で同じ棧橋に戻る航路を持つ棧橋は3分の1ある。

##### c) 乗船のしやすさ

大坂の鉄道、バスの1日周遊券でクルーズに1回乗船可能としたり、広島の宮島棧橋では交通系ICカードで乗船が可能とする等、他交通と同じ移動手段として船を選択肢に入れるような工夫がされている。広島の縮景園は有料施設だが、施設内の棧橋を利用した雁木タクシーでの来園は入園無料としたり、施設ウェブサイトのアクセス情報に水上タクシーを紹介し水上アクセスを促している。2人まとめて購入するとお得になるペア乗船券、飲食店や観光施設とのセット券などお得感で乗船を促す工夫もある。一方で、事前予約や運航最小人数の確保が必要であるとか、食事付貸切船で乗船料が高くなる、潮位による運航不可時間帯がある等、乗船時の条件が付くことで、乗りにくくなる場合もある。

##### d) 水面の利用習慣

祭り、カキ船や屋形船など船上飲食、カヌーやSUP、漁船、渡し船、チャーター船等がある。



図6 航路全体の舟運等促進策に関する調査結果

水辺マップはひとつの棧橋だけでなく航路全体を紹介するものである。棧橋から水面を経由して他のエリアへつながることや、移動手段としての船や移動経路としての水面の存在を伝えることにもなる。水辺に近づききっかけを提供するものとなる。

定期船の就航や多数の運航会社が棧橋を利用することで、棧橋に船が停泊する頻度が高まり、まち行く人が棧橋を認識しやすくなる。

よく知られた川の祭りがあり人々が水面を見る機会があるとか、屋形船やチャーター船が多くあり乗船経験を持つ人が多い、水面に船やカヌー、SUPに乗った人がいることが当たり前の景色である、といった水面の利用習慣の有無は、水辺を身近に感じさせ、人々が水面に近づく抵抗を下げる要素となる。

#### (6) まとめ：人を惹きつける水辺へのアプローチに必要な要素

以上の調査結果から、認識しやすく近づきやすい、舟運をはじめとした水面利用をしたくなる、人が自然と水辺に寄せられるような環境はどのような仕掛けや工夫によるものなのかについて知見を得た。人を惹きつける水辺へのアプローチに必要な要素を以下にまとめる。

- ・駅からの近さ、経路上の誘導案内、棧橋の視認性、川沿い遊歩道や広場による開放性、水辺を感じられる仕掛けや雰囲気づくりで、棧橋を認識し近づきやすくなる。
- ・棧橋の附属設備として溜り空間は必要な要素である。附属設備の種類が増えるほど、そこが棧橋だと分かりやすくなる。設備は居心地良く質が高まるほど空間としての魅力が増す。
- ・周囲のまちと異なる雰囲気や、イベント開催しているような非日常のカラフルで賑やかな設えは、人が寄せられる魅力となる。
- ・川沿いの遊歩道や建物の人から水辺への視線がある、水上の船から溢れる声や陸への手振りなど、まちと水上との間で、互いに親しく楽しいやりとりが交わせる環境があることは、水辺に人を寄せる魅力となる。
- ・船の発着を知らせる声や川面を行く音、会話等、閑散さを感じさせない適度な雑音は近寄りやすい魅力になる。
- ・水辺マップは水辺へ近づく場所に気づききっかけを提供する。また、移動手段としての船や移動経路としての水面を紹介し、棧橋から水面を経由して他のエリアへつながるといった水辺のまちの広がりを示す魅力になる。
- ・棧橋を発着する船の頻度が高いと、そこが水面に近づける場所であると分かりやすい。
- ・水面の利用習慣は、水面に人がいることが当たり前で身近という印象を与え、人が水面に近づく抵抗を下げる。

### 3. 人を介した水辺とまちの関係性に関する考察

人を惹きつける水辺へのアプローチに必要な要素を、前章にまとめた。この章ではさらに、「2. 調査結果」で特筆すべき棧橋として挙げた事例から、人を介した水辺とまちの関係性に注目して、考察を深める。

#### (1) 設備不足を補完する人の対応の存在が水辺の魅力

乗降しやすい浮き棧橋がある、水面近くまで段差がない、点字ブロックがあるといった棧橋の整備は、人を水面まで近づけるための装置や、利便性を高める要素であり、人を惹きつける要素にはなり得ていない。棧橋の待合所や券売所、案内板など固定の附属設備が整備されていなくとも、大阪の湊町リバープレイスのように、艇泊船を案内所兼券売所とし人が常駐したり、東京の日本橋棧橋のように、運航時のみ仮設で設えて案内人が呼び込み勧誘し、人の注意を惹く工夫をする棧橋がある。一方で、常設の待合所や券売所はあっても、閉ざされ、閑散として立ち寄りを拒まれた雰囲気のところもある。

広島の大野川を利用した棧橋は、水面に近づくためのスロープはなく階段を利用するため、棧橋毎にサポートスタッフを配し、船が発着する都度スタッフが対応する。対応時には、利用者との会話が生まれ、水際のよくある危険を伝える機会にも、大野川の歴史や水辺の魅力を伝える機会にもなる。

ハード整備が完備しないからこそ、不足する設備を補うために人が介在し、工夫を凝らし、それが他とは異なる魅力につながっている。都市内河川における水辺へのアプローチは、未だ理想とする整備内容が確立されていないと認識している。それを補う人を介した対応によって、より水辺の魅力を伝えることができている。

#### (2) 路上には無い、水上とまちのやりとりが魅力

まちなかの道路にあるオープンカフェの客と歩道を歩く人が、手を振り声かけ合う様子は見かけないが、川沿いのカフェから水面に視線を送ったり、水上の船客と互いに声をかけ手を振ることは、水辺では見かける行為である。大坂・道頓堀川のクルーズ船は、船上のガイドが声をかけ、橋の上から手を振る人がいる。川沿い遊歩道が整備され、川側を向いた店舗や行き交う人も多く、川を行くクルーズ船は屋根や窓がないオープンなものが多い。川幅が狭く川とまちの距離も近いいため互いの顔が見え、声が聞こえる。

川とまちの互いの視線を遮るものがないこと、近すぎない距離があること、川を見て座る場所があること、まち側も水上も人の存在があること、人がいるからこそその雑音にやりとりの声が溶け込むこと、そうした環境がま

ちと水面のやりとりを躊躇うことなく行わせる要因になっていると考える。水上に人がいることが、まだ稀な状況だから、声をかけられたらつい手を振ってしまうのかもしれない。路上では起こらない、そうした行為が生まれやすいことは水辺ならではの魅力である。

### (3) 水辺らしい設えは人々の水辺の価値認識を表す

棧橋までの経路途中や棧橋周辺のまちで、水辺の存在を意識させる工夫がみられる地域があった。例えば、大坂の淀屋橋港のように、川沿いに建ち並ぶ建物はロビー越しに川の風景が見えるように建築し、水辺の魅力を高める眺望に取り組む。地権者や住民自身が川をのぞむ川床の常設化を目指す協議会構成員となり、エリアとして水辺の雰囲気高めなど。他にも、水面を見通せる遊歩道や広場の整備、バナーや案内板での告知、川側を向いた水辺の開放的な建物やオープンカフェ等、いずれも整備する主体が自ら水辺の価値を認識し、投資して初めてできることである。

船が運航していない時の閉ざされた棧橋が閑散とした雰囲気であったように、舟運会社だけが乗船気分を盛り上げる工夫に取り組んでも、それは棧橋付近のみにとどまる。周辺のまちへ面的な広がりをもって水辺の魅力づくりに取り組むためには、地権者が水辺価値を理解して初めて可能になることである。水辺のまちを意識した設えは、簡易な仮設物から固定の工作物や建築物まで取組みの程度に幅がある。水辺を意識した質の高いハード整備に取り組む地域ほど、関係者の水辺に対する価値意識が高い地域といえるだろう。

### (4) 既存ネットワークと新たな水辺アプローチ

調査した棧橋の多くに水辺マップがあった。大阪には水辺に特化した都市全体のマップや、広島では観光マップに水上航路と棧橋位置が掲載されていた。しかし、マップに掲載される棧橋の数はそれほど多くない。さらに、掲載される多くの棧橋は管理上、使用者が限定されたり、特定のクルーズ専用に使われ、他の利用を閉ざしている。現状では一般の水面利用が少なく、既存の棧橋利用者の顔が見える関係があるという、水辺らしいネットワーク環境が生み出した結果とも言えるだろう。

人々を水辺に誘うには、広島で観光マップには掲載されない多くの雁木を「みんなのもの」と表示しながら利用していたように、日常的に水辺に近づける、人々が行き交う開かれた棧橋や水際の存在によって、水辺へアプローチできる場の数が増えることが望ましい。規律をもって自由利用ができる新たな水辺アプローチと既存ネットワークとの関係づくりもまた、水辺の魅力となろう。

棧橋から水面に出られれば、そこはまちの行き止まり

ではなく、水面や他のエリアへの入口となる。他からの来訪もある。一見してどこから来たか分からない人とモノが行き来する往来の拠点となり、水面を経由して他へつながり、どこまでも奥行を持つ可能性をもっている。

## 4. おわりに

人びとが水辺に興味や関心を持ち、水辺を視野に入れる、乗船などで水辺に入るようにすることを目的として、人びとが水辺に接近する場所の一つである棧橋のあり方に着目した。まちから棧橋への動線や周辺環境、棧橋の使われ方を調査し、人を惹きつける水辺へのアプローチに必要な要素を明らかにし、人を介した水辺とまちの関係性について考察した。

人を惹きつける水辺へのアプローチに必要な要素として、「駅から棧橋までの経路上の誘導案内や棧橋の視認性、遊歩道や広場による開放性、水辺を感じられる仕掛けや雰囲気づくり」「棧橋には溜り空間が必要で、附属設備が充実するほど分かりやすくなる」「非日常的な賑やかな設え」「まちと水上の間の視線やかけ声や手振り等、やりとりが交わせる環境」「閑散さを感じさせない適度な雑音」「まちから水面を経由して他のエリアへつながることを伝える水辺マップの存在」「停泊する船の多さ」「水面の利用習慣」があると明らかにした。

人を介した水辺とまちの関係性については、(1)設備不足を補完する人の対応の存在が水辺の魅力、(2)路上には無い、水上とまちのやりとりが魅力、(3)水辺らしい設えは人々の水辺の価値認識を表す、(4)既存ネットワークと新たな水辺アプローチ、というキーワードで水辺とまちの人の行き来や、人々の水辺の認知や関心、水辺のまち特有の活動や空間について考察した。

**謝辞：**本研究の資料調査には各方面に多大なご協力を頂いた。厚く謝意を表する。

### 参考文献

- 1) 田島洋輔, 岡田智秀: 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, 第55回土木計画学研究・講演集/59-11, 2017
- 2) 田島洋輔, 岡田智秀, 落合正行: 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—, 第57回土木計画学研究・講演集/01-23, 2018
- 3) 大阪市景観計画, 大阪市ウェブサイト <https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000394308.html>
- 4) 北浜テラス, 北浜水辺協議会ウェブサイト, <https://www.osakakawayuka.com/>