

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」における船着場を中心とした建築形態の特徴—

A Study on Spatial Design of River-port Contributes to Revitalization of Urban Water Traffic
- About characteristics of architectural design around river-port in “SUITO-OSAKA” -

○岩瀬谷悠里¹, 岡田智秀², 田島洋輔², 落合正行², 横内憲久², 阿部大輝¹

*Yuri Iwaseya¹, Tomohide Okada², Yousuke Tajima², Masayuki Ochiai², Norihisa Yokouchi², Daiki Abe¹

Abstract: The purpose of this paper is to lead the spatial design ways of the building around river-poat along the riverfront. As a result, it clarified the spatial characteristics of buildings around the river-port in “SUITO-OSAKA” project area .

1. 研究目的 ; 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湾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¹⁾. 都内水上交通の普及促進を図るためには、水上交通ターミナルとなる船着場ごとに集客力を高める工夫が必要になると考える。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、それにより賑わいが創出されてきたことから、水上交通ターミナルとなる船着場においても水辺環境を活用した親水行動を促す魅力的な整備を行うことで都市観光の促進を図るべきと認識する。しかし、わが国の水辺の多くは、1960 年代半ばから 1970 年代初頭に行われた防潮堤整備²⁾により、まち（人）と水辺が分断され、建物が水辺に対して背を向けてしまったほか、現状の船着場の多くは単なる乗船のための通過点となってしまう。

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、本稿では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、水辺を意識した建物の特徴と船着場との立地的関係を明らかにする。

2. 調査方法 ; 「水の回廊」エリア内の船着場の現状およびその周辺の「水辺を意識した建物（全 84 件）」⁽¹⁾の立地特性を把握するために、表 1 に示す調査を実施した。

3. 結果および考察 ; 表 2 および図 1 は、水の回廊エリア周辺の船着場の施設概要および周辺状況、また、図 2 は船着場を中心に 500m 範囲内にある水辺を意識した建物の数を 50m ごとに示したものである。図 1 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のみ船着場を中心に 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、表 1 調査概要 [筆者作成]

項目	資料調査	現地調査
日時	2017(平成29)年7月1日(土)~9月30日(土) (3ヶ月間)	2017(平成29)年8月20日(日), 21日(月) (2日間)
対象	水都大阪水の回廊に関連する既存資料 ^{3), 4)}	水の回廊周辺の船着場および沿川建築物(図1)
内容	・水都大阪の長期計画の変遷 ・水の回廊の周辺整備の歴史の変遷 ・水の回廊周辺の船着場の概要	・水の回廊周辺の船着場の現状(表2) ・水辺を意識した建物(全84件)の建築形態確認調査

1 : 日大理工・学部・まち 2 : 日大理工・教員・まち

以降は、これら 5 つの船着場について考察する。

(1) 湊町船着場・太左衛門橋船着場・日本橋船着場 ;

太左衛門橋船着場と日本橋船着場は道頓堀川に整備されている遊歩道に接続しており、他の船着場と比較して水辺を意識した建物が圧倒的に多いことがわかる(図2)。例えば、図2太左衛門橋船着場より、船着場を中心に水辺を意識した建物が沿川へ広がりを見せており、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、2004~2013年にとんぼりリバーウォーク遊歩道(日本橋~浮庭橋間:写真1)整備により沿川方向の連続性が創出されたことで、賑わいが沿川に波及したためと考える。これを裏付けるように、遊歩道が整備されていない日本橋より東方向上流(写真2)や湊町船着場より西方向下流(写真3)には水辺を意識した建物はみられない。

(2) 八軒家浜船着場 ; この船着場は、大川に接続した

浮棧橋(表2)であり、周辺に水都大阪の賑わいの拠点として2008年8月に建設された「川の駅はちけんや(写真4)」が立地する地域である。図2より川の駅を中心に約500mの堤防天端に遊歩道(写真5)が整備されており、船着場を中心に150m以内に水辺を意識した川の駅とカフェの2件が立地している。川の駅は、ガラス製カーテンウォールで整備された河川側に開けた建築形態で、かつ、前面河川にかつて淀川の荷客輸送の要所であった「船着場・八軒家浜の雁木」を再生することで水辺に近づきやすい空間づくりを行っている。また、沿川500~600m程度西側には土佐堀川に接続した北浜テラス(写真6)がみられる。北浜テラスの前面河川には直立した防潮堤が立地しているが、防潮堤上にテラスを張り出す工夫に

表2 水都大阪「水の回廊」周辺船着場の施設概要 [筆者作成]

船着場名	管理者	河川	最寄り駅(距離)	接岸型	設置年月
湊町船着場	大阪市	道頓堀川	大阪なんば駅(200m)ほか	浮棧橋	H20.4
太左衛門橋船着場	大阪市	道頓堀川	地下鉄難波駅(350m)ほか	岸壁	H20.4
日本橋船着場	大阪市	道頓堀川	近鉄日本橋駅(200m)ほか	岸壁	H21.8
本町橋船着場	大阪市	東横堀川	堺筋本町駅(350m)	岸壁	H21.8
八軒家浜船着場	大阪府	大川	天満橋駅(直結)	浮棧橋	H20.3
ローズポート	大阪府	堂島川	北浜駅(350m)ほか	浮棧橋	H22.9
福島港(15たるまち港)	大阪府	堂島川	中之島駅(220m)ほか	浮棧橋	H20.5
大阪国際会議場前港	大阪府	堂島川	中之島駅(50m)	浮棧橋	H22.8
大阪ドーム千代崎港	大阪府	木津川	ドーム前千代崎駅(100m)ほか	浮棧橋	H16.6

より水面を見下ろしながらつろげる空間が創出されている(写真7)。北浜テラスはとんぼりリバーウォークと比して、水辺遊歩道による沿川方向のつながりがみられないが、これを補うようにビルオーナーやテナントに加えて、地域住民やNPOが参加した北浜水辺協議会をはじめとする地域間ネットワークが充実しており、これらを活用することで賑わいの地域的広がりをもたらしている。

(3) 大阪国際会議場前港；この船着場は堂島川に接続した浮棧橋(表2)であり、2008年の社会実験に伴う河川敷地占用許可準則の緩和措置で新たに誕生した中之島バンク(写真8)が中心となった地域である。図2より堂島川沿川に広く遊歩道が整備されており、船着場の左右50m以内に中之島バンクが水辺を意識して造られているが、河川敷地占用手続きの複雑さが周辺への広がりを抑制していると推察される。堤防天端上には、物販店2件とカフェ1件が整備されているが、この施設自体は堤防上から水辺を見下ろす空間づくりが行われている。さらに、カフェは前面河川の浮棧橋により、人と水との距離を近づける演出が施されている(写真9)。

以上より、水都大阪では船着場を中心に遊歩道や地域ネットワーク等による空間的・意識的つながりにより、水辺を意識した建物が周辺に波及していることを捉えた。

補注；(1) 水辺を意識した建物：①水辺に向けて窓越しに飲食スペースおよび、②水辺デッキに出入口があり水辺に開けた空間、③水辺を見下ろせる水辺テラスの内、いずれかが整備されている建物を示す。

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) 東京都：荒川水系隅田川流域河川整備計画, pp. 9~10, 東京都, 2016. 6/ 3) 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：2017. 9. 30) / 4) 水都大阪オーソリティ：「水辺活用ナビ<水都大阪版>」, pp. 22~48, 大阪府 2016. 8

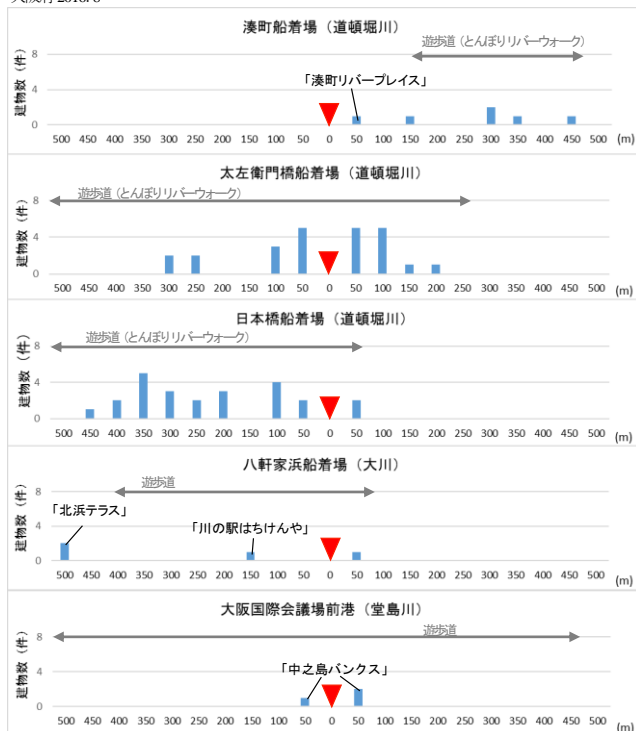


図2 5つの船着場を中心とした距離別の水辺を意識した建物数 [筆者作成] 凡例 ▼：河川沿いに整備された遊歩道, ←：船着場をそれぞれ示す。

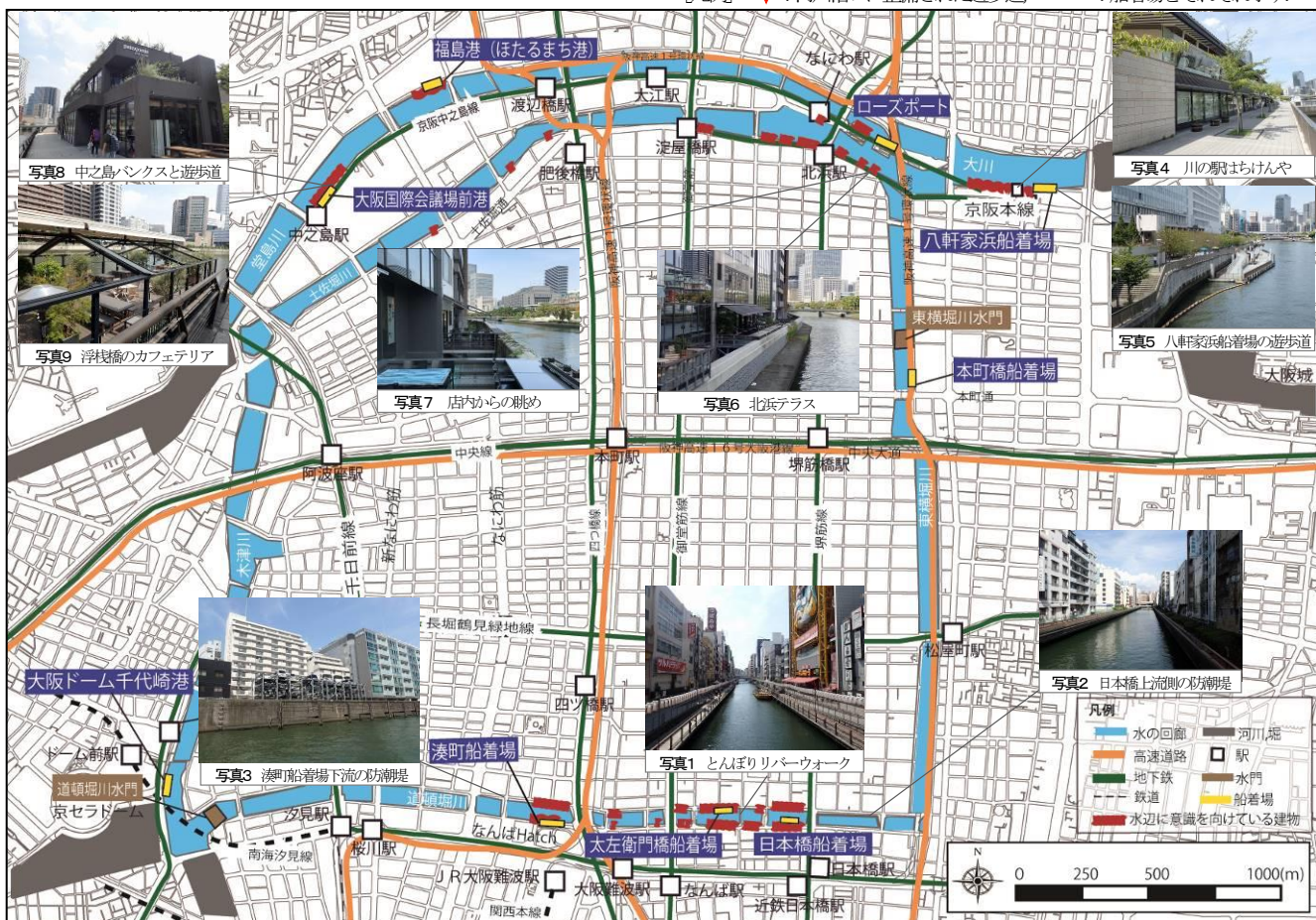


図1 調査対象(水の回廊エリア)における船着場および水辺を意識した建物の立地状況 [筆者作成/ 図中の写真は筆者撮影/ 撮影日：2017. 8. 20,21]