

# 水都大阪ビジョン 〈アクションプラン〉

2020年11月  
水都大阪コンソーシアム



# 全体構成イメージ

- 水都大阪の将来像の第3フェーズ「**持続的な成長**」の実現に向け、基本コンセプトに沿ったアクションプランを作成
- 本アクションプランは、社会情勢や周辺環境などを鑑みながら、**水都関係者との継続的な議論を通してブラッシュアップ**

I 推進方策	基本コンセプト				
	メニュー拡大	舟運活性化	安全安心	民間ビジネス	ブランディング
1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり	○			○	○
2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化	○	○		○	○
3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実		○			
4. 舟運利用者の増加策と利便性向上	○	○		○	○
5. 安全・安心な水都大阪の確立		○	○		○
6. ブランディング、広報・プロモーションの充実	○	○	○	○	○
7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり	○	○		○	○
8. 環境の保全		○	○		

×

## II エリアごとの取り組み

1. 大川エリア	2. 中之島東部エリア
3. 中之島西部エリア	4. 大阪城エリア
5. 東横堀川・道頓堀川エリア	6. 安治川・木津川・尻無川エリア
7. ベイエリア	8. 淀川エリア

## III 水都大阪の推進体制

## IV 水都大阪がめざすべき成長目標

# I 推進方策



# 1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり

## ● 誰もが水都大阪と言えれば思い浮かべるシンボル空間の創出と、にぎわいづくり

### ➤ 今後、整備が進められる事業例

- 大阪城エリア及び堂島浜の公共船着場の整備
- 中之島公園 中之島通歩行者空間化
- 東横堀川の魅力づくり
- 中之島4丁目、5丁目の開発
- 中之島GATEの活用 など



中之島通歩行者空間化（公園化）イメージ



β本町橋（2021年6月開業予定）

### ➤ 新たな大規模開発等との連携

- 大規模開発等に関する情報を早期にキャッチし、新たなシンボル空間の創出につなげる

## 2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化

### ● 民間ビジネスを活かし、各エリアの魅力と舟運を合わせたつながりを創出

#### ➤ 新たな地域の魅力と舟運のつながり

- 美術館や近代建築物等を巡る新航路の確立
- 高級ホテル前船着場と万博会場への舟運によるアクセスの向上
- ナイトクルーズなど夜間観光の推進  
(ライトアップのさらなる魅力向上)
- 船着場を拠点とした地域活性化（歴史・文化など）
- 車や鉄道にない、舟運だからこそできる地域間交流の模索
- 新たな観光商品の創出サポート
- 大阪・関西万博と連動したにぎわいづくり



ライトアップのイメージ

#### ➤ 水辺へのイベントやビジネスの誘致

- 水辺ならではの開放感を来訪者に体感してもらいイベントの誘致
- 水辺を活用するイベントやスポーツ大会の誘致
- 特区制度等を活用した民間開発や民間ビジネスの誘導
- 空飛ぶタクシーや水上飛行機の活用の検討



水辺スポーツのイメージ

### 3. 回遊性の向上に向けた舟運基盤の充実

#### ● 多様な航路実現のための基盤整備の充実

##### ➤ クルーズ船の秩序ある係留、ニーズに応じた船着場の整備

- バックヤード機能を備えた係留施設の整備、ライトアップの魅力向上による舟運基盤の強化
- 船着場の利便性向上による利用の活性化
- 海から川への乗継ぎ機能を持つ船着場の検討・整備



係留施設イメージ

##### ➤ 両岸でのにぎわい充実・親水性遊歩道の延伸

- クルーズで往路復路とも楽しめるシンボリックな景観形成
- みどり溢れる遊歩道整備や飲食店舗のテラス席などの水辺空間の創出



親水性遊歩道イメージ

##### ➤ 中之島の東西軸の活性化

- 喫水調整機能付き船舶の増強（補助金）
- 喫水機能付き船舶の増強等による新たなクルーズ商品の開発
- 橋梁改修に合わせて桁下高確保の検討（舟運回遊性の向上）  
（例：堂島大橋（2020年3月完成））

## 4. 舟運利用者の増加策と利便性向上

### ● 他交通との接続性向上や利用者案内の機能向上

#### ➤ 他の交通機関等との接続性向上

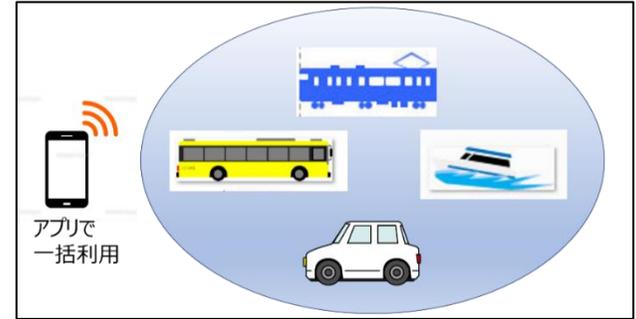
- ・ 鉄道駅、駐車場・乗降場からのアクセス向上
- ・ 複数の交通手段を組み合わせる次世代移動サービス（MaaS）の導入
- ・ 外国人利用者のための多言語化

#### ➤ 船着場等での待合、案内機能の充実

- ・ 案内業務の充実、チケット総合販売（クルーズ予約WEBシステムの構築、チケットレス、共通パス等）
- ・ 券売所・案内所の設置、キャッシュレスなど快適性の向上
- ・ 船着場への誘導案内サインの設置（多言語化）
- ・ バリアフリー対策

#### ➤ 災害時誘導案内

- ・ 情報提供方法の多様化
- ・ 現地サインの充実（多言語化）
- ・ 事業者間の情報連携強化



MaaS イメージ



MaaS 検索イメージ



誘導案内のイメージ



誘導案内のイメージ

## 5. 安全・安心な水都大阪の確立

### ● 水上交通の安全航行の確立に加え、夜間利用を含む安全・安心対策の充実

#### ➤ 水上交通の安全航行の確立

- 航行ルールの見直しと普及啓発
- 安全にかかる民間団体等との連携・協力
- 乗組員安全講習会等の実施
- 安全設備の充実
- 位置情報共有システムの構築
- 安全管理体制の充実
- 監視カメラ、航行レコーダー（ドライブレコーダー）の設置
- 船舶の自動運転化

#### ➤ 新型コロナ対策の充実

- 舟運利用に関する感染予防の対策と周知

#### ➤ 夜間利用を含む利用者向けの安全対策の充実

- 夜間照明など防犯設備の充実
- 陸上との交通ネットワークの充実
- 騒音対策の充実



位置情報システムのイメージ

出典：関東地方整備局ホームページ  
 (https://www.ktr.mlit.go.jp/arage/arage0044.html)

## 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実

- 水都大阪を象徴する魅力的な風景(キー・スケープ)を国内外の人々に発信によってブランディングを強化

### ➤ 地域の大学と連携したモニュメントの試作



水都大阪を象徴し、国内外の人々に響く魅力的な風景「キースケープ」の発掘・発信が目的。SNS映えするモニュメント等の制作・展示を中之島公園（水都大阪フェス会場内）にて実施。



世界へ発信出来る、水辺のキースケープモニュメントの制作を検討。

## 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実

### ● 歴史や文化を象徴する風景の訴求、様々な外部連携を通して水都大阪をPR

#### ➤ 「大大阪観光」時代の舟運復活をめざして

- 昭和11年から14年頃に実在した観光艇「水都」など、大大阪観光時代の舟運復活をめざして、水都大阪の歴史・文化を活かしたキースケープの検討
- ※『大大阪観光』は、1937年制作の観光宣伝映画。  
2000年に大阪市指定文化財に指定。観光艇「水都」などが登場

#### ➤ 映画・テレビ・小説・アニメなどロケ地としての誘致

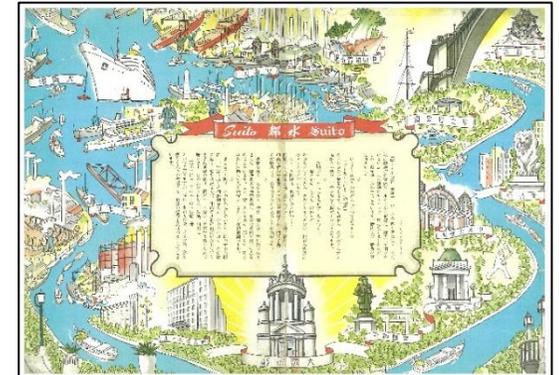
- 映画・テレビ・小説・アニメなど、様々なメディアへ、「水都大阪」の見所をPRし、ロケ地としての誘致を検討

#### ➤ 水辺都市との連携

- 世界・日本各地の水辺都市の知識と経験を共有、連携し水辺の魅力を世界に向けて情報発信
- 日本橋（東京）、納屋橋（名古屋）、本町橋（大阪）など100年超の橋のネットワーク



昭和11年6月1日～14年頃に運航していた観光艇「水都」



淀屋橋－天神橋－堂島川－安治川＝大阪港－木津川  
－土佐堀川－淀屋橋のルートを2時間で運航



あまのかわ

## 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実

### ● マイクロツーリズムの観点からの「水の回廊」PR ～back to BASIC「水の回廊」～

世界的にもめずらしい「水の回廊」は、多くの隠れた見所あり。これらをマイクロツーリズムの観点から、コロナ禍でのクルーズのV字回復も期して「**近場にいながら、非日常の体験が、実は水辺で出来る**」ことを訴求。

#### 木津川周辺の見所

- ・大正区を牽引する「**TUGBOAT\_TAISHO**」からは、道頓堀や木津川を体験出来るクルーズも。
- ・**トコトコダン**は木津川沿い遊歩空間。
- ・**川口旧居留地**。川口基督教会は現存。多くのミッションスクールがこの地で創設。



#### 堂島川・土佐堀川周辺の見所

- ・中之島はパリのシテ島と形状がほぼ同じ「**東洋のシテ島**」。かつては、シテ島を参考に、区画や景観を造った。
- ・秋の1週間限定で淀屋橋の東、生駒山から朝日が昇る**水上ご来光カフェ**。
- ・銚流橋は天神祭「**銚流し神事**」を実施。
- ・天満、天神、難波橋は**浪華三大橋**。
- ・**北浜テラス、LOVE CENTRAL、中之島バンク**などおしゃれスポット。
- ・国立国際美術館、こども本の森 中之島など、**中之島「アートアイランド」**。
- ・淀屋橋、大江橋が2025年に90周年。

#### 東横堀川周辺の見所

- ・川の上が高速。「**地図に載らない川**」
- ・高速下の橋脚が**パルテノン神殿風**。
- ・**パナマ運河方式水門**（東横堀川水門）
- ・**高麗橋は道路起点**（現在は梅田新道）。
- ・**本町の曲がり かつば（がたろ）伝説**（本町橋付近）
- ・**本町橋は現存する市内最古の橋（100歳超）**。
- ・見学可能の**太閤下水**。

#### 道頓堀川周辺の見所

- ・本家**ブロードウェイ**より早い時期からかつては劇場が充実「**道頓堀五座**」。
- ・相合橋は、恋人の芸者と役者が落ち合う橋、一方で、**縁切り橋**という名も。
- ・太左衛門橋は、大坂太左衛門に由来。**芝居小屋への通路**として架橋。



## 7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり

### ● 水の回廊とベイエリア・淀川の水辺拠点をつなぐ・周遊する日常的なクルーズの充実

#### ➤ ベイエリアとの連携による、水の回廊のポテンシャルの拡大

- 2025年の「大阪・関西万博」の開催も見据え、夢洲・天保山から、水の回廊（中之島GATE、ほたるまち、八軒家浜、大阪城港、道頓堀、大正）を結ぶクルーズの検討



ベイエリア（夢洲）

#### ➤ 淀川舟運との連携による、水の回廊のポテンシャルの拡大

- ベイエリアや新大阪、京都への広がり・連携による水の回廊のポテンシャル強化
- 淀川での長時間のクルーズに向けた、毛馬閘門の夜間通行及びVR（仮想現実）、AR（拡張現実）、MR（複合現実）技術等を使ったソフト面での船上コンテンツの充実



淀川から見た梅田高層ビル群

## 8. 環境の保全

### ● 水辺のごみや騒音を低減し、より親しみやすい空間の創出と舟運における新エネルギーの活用

#### ➤ 水質等の改善

- 水上ごみ（浮遊物）の回収
- 不法投棄パトロール（啓発活動）
- 高架橋からの排水処理対策
- 高度処理水の導入（東横堀川）
- 水辺（陸上）の清掃
- 流域の自治体等との連携（クリーンキャンペーンなど）



橋洗いブラッシュアップ大作戦の様子

#### ➤ 環境に配慮した舟運の取組み

- 沿川地域の住民に配慮した騒音の低減

#### ➤ 舟運における新エネルギーの活用

- 水素船・電気船・海水で走る船の投入



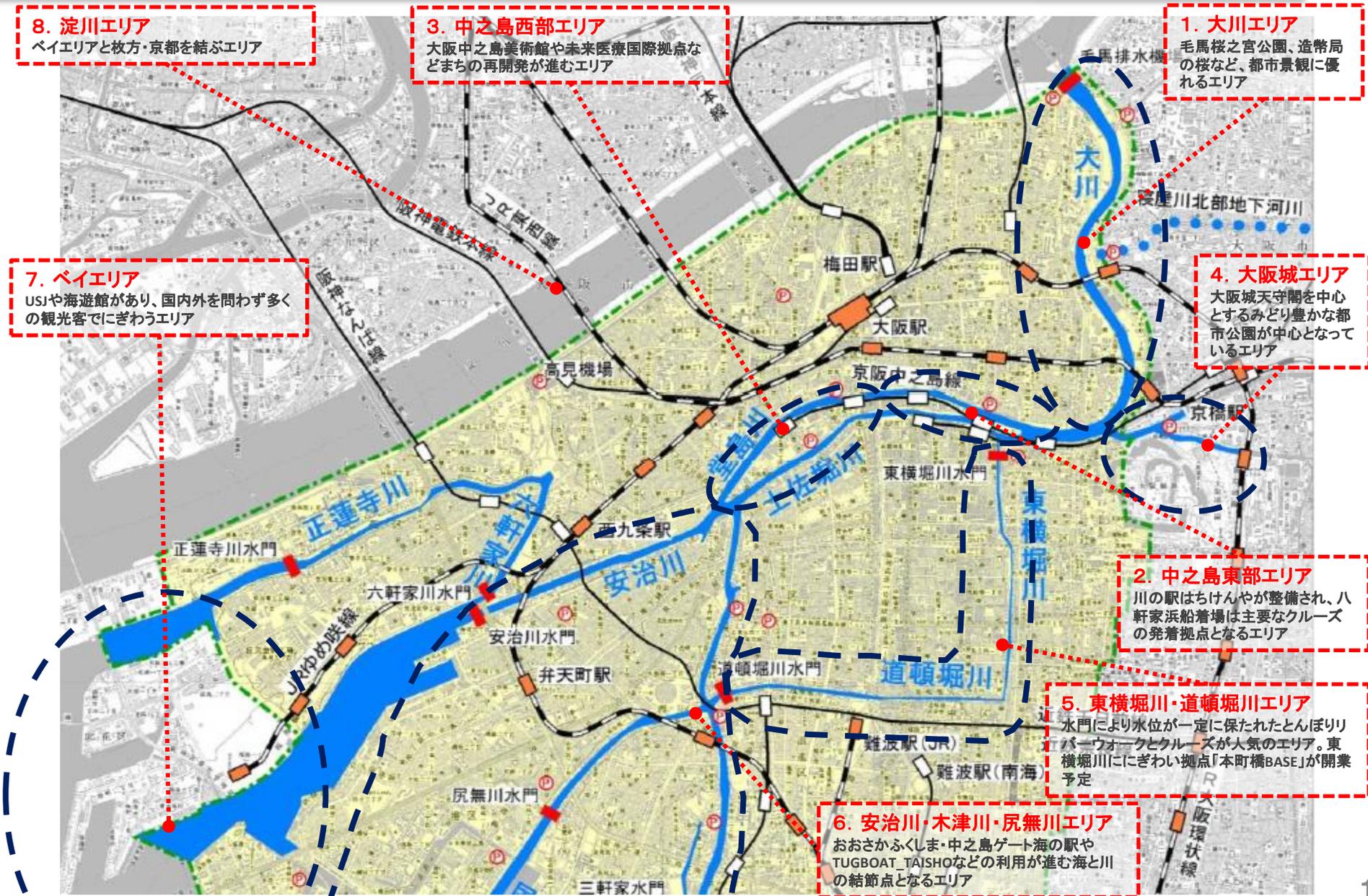
中之島ウエストクリーンアップの様子



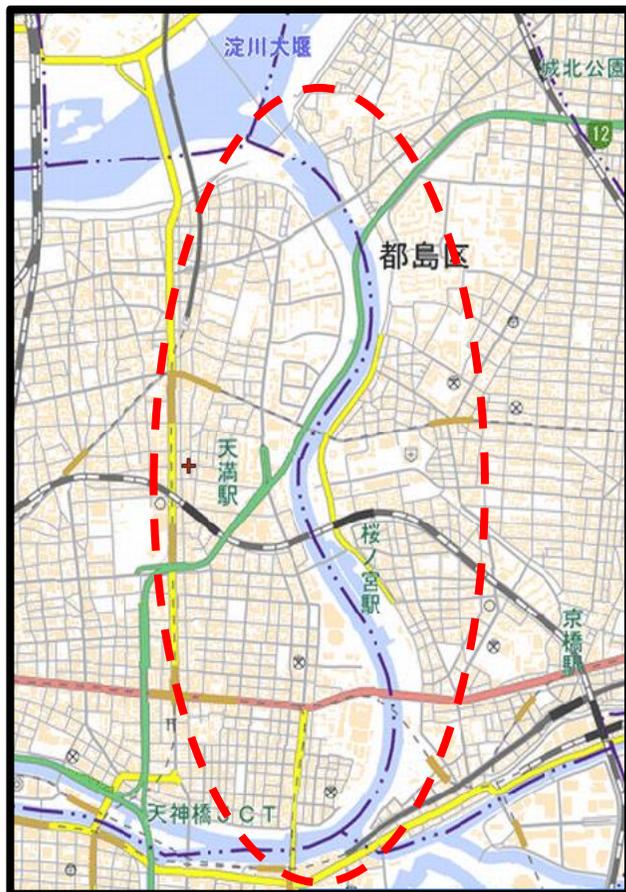
## Ⅱ エリアごとの取り組み



# <エリア分割図>



# 1. 大川エリア (毛馬～天満橋)



## エリアの現状 (魅力)

- 毛馬桜之宮公園、造幣局の桜など、都市景観に優れたエリアであり、船から河岸の緑、桜の眺めが楽しめる。特に大川のさくらクルーズは多くの船でにぎわう。
- ボートや事業船（貨物船など）等、様々な船舶の行き交う風景を見ることができる。
- 都心で水辺を体験できる「大阪ふれあいの水辺（桜ノ宮ビーチ）」、歴史的建造物である「泉布観」、「旧桜宮公会堂」、「旧藤田邸庭園」といった文化財が沿川に点在。
- 川沿いの宿泊施設（ホテル）や、OAP港・桜ノ宮港などの民間船着場がある。
- 八軒家浜から毛馬閘門を経て淀川を上り枚方とを結ぶクルーズが人気。
- 大阪水上安全協会の係留施設があり、様々な船舶の係留風景を見ることができる。



## エリアの課題

- さくらの時期にはクルーズが活況を呈しているが、安全面で課題があり。
- また人力船が多いエリアのため、動力船と輻輳する場合があります、安全対策が課題。
- さくらの時期以外の舟運利用者が少なく、通年での舟運利用者の確保が課題。
- 最も舟運利用が多いエリアであるが、舟運振興を目的とした給油、荷物積込場などのバックヤード機能を持つ係留施設がない。
- 沿川公園の樹木が高いため、船から歴史的な建物等の見通しが悪い。
- 不法係留や、住宅地と隣接しているため騒音問題の解決が必要。
- 沿川の樹木はライトアップされているが、夜間の景色が単調。



# 1. 大川エリア（毛馬～天満橋）

## エリアがめざすべき方向性

- 四季を通して、都心の美しい景観を昼夜楽しめるエリア
- 四季を通じた魅力ある観光クルーズ商品の提供
- 観光クルーズに必要なバックヤード機能を持った係留施設の整備
- 安全対策による安全・安心の確保（航行船舶の輻輳等）



今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● ナイトクルーズに向けた毛馬閘門のライトアップ・夜間通行	1.2.3.7.	→
● 歴史的建造物や水辺景観を十分活用したクルーズの造成	1.2.6.	→
● 民間船着場の活用	2.4.	→
● バックヤード機能のある係留施設の整備	3.4.8.	→
● 航行ルールの策定（桜のシーズンの混雑、人力・動力船の輻輳等）	5.	→

### <推進方策>

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| 1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり   | 5. 安全・安心な水都大阪の確立         |
| 2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化 | 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実 |
| 3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実      | 7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり   |
| 4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上    | 8. 環境の保全                 |

## 2. 中之島東部エリア (天満橋～御堂筋)



### エリアの現状 (魅力)

- 川の駅はちげんやが整備され、八軒家浜船着場は主要なクルーズの発着拠点となっている。
- 都市・地域再生等利用区域を活用した北浜テラス、中之島 LOVE CENTRAL、中之島公園にあるGARB、“R”といった、にぎわい施設が沿川に多く設置。
- 中之島公園は親水公園として2009年に再整備。水都を代表する美しい景観を有し、多くのイベントが開催。バラ園では、春と秋にバラが開花し、多くの来園者でにぎわう。
- 市立東洋陶磁美術館があり、また「こども本の森 中之島」が2020年7月に開館。
- 中央公会堂や府立中之島図書館など歴史的建造物が多く存在。
- 堂島川沿いは概ね遊歩道が整備され、護岸や橋梁のライトアップを実施。
- 中之島公園東の剣先には噴水があり、クルーズ船のビュースポットとなっている。



### エリアの課題

- 公共船着場には券売所や待合所などが無く、また船着場へ誘導する案内看板などが不十分で、対策が必要。
- ローズポートや若松浜船着場の利活用が低迷しており、利用増に向けた活用方針が必要。
- ライトアップ施設が更新時期を越え、一部消灯したり暗くなったりしており更新費用の確保が必要。
- 淀屋橋や大江橋など桁下の高さが低く、中之島西部への航行には船舶に調整機能が必要。
- 見通しも悪く、航行に注意を要する箇所があり、安全対策が必要。



## 2. 中之島東部エリア（天満橋～御堂筋）

### エリアがめざすべき方向性

- 水都大阪を代表するシンボリックエリア
- 昼夜を通じての美しい上質な空間の提供
- 東西軸の活性化
- 安全対策による安全・安心の確保（見通しが悪い箇所の船舶の輻輳など）



今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● 水都大阪の象徴としての中之島公園のさらなる利活用	1.2.3.6.	→
● 八軒家浜のさらなる拠点としての充実	2.4.6.	→
● 利用率の低い船着場の活性化及び案内看板等の充実	2.3.4.	→
● 夜間景観の充実（護岸、橋梁、施設等のライトアップ）	1.2.3.	→
● 喫水調整機能付船舶の活用	3.4.7.	→
● 見通しが悪い箇所等における航行安全対策	5.	→

#### <推進方策>

1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり
2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化
3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実
4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上
5. 安全・安心な水都大阪の確立
6. ブランディング、広報・プロモーションの充実
7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり
8. 環境の保全

### 3. 中之島西部エリア（御堂筋～中之島下流剣先）

#### エリアの現状（魅力）

- 堂島川沿川は、ほたるまち港と大阪国際会議場前港の2箇所の公共船着場が整備済。
- 都市・地域再生等利用区域を活用した中之島バンクスが整備済。
- ほたるまちでは、新たなクルーズが就航し、水辺のにぎわい創出を開始。（2016～）
- 大阪中之島美術館が2021年度に開館予定。国際・文化拠点としての整備が進行中。
- 中之島4、5丁目では、未来医療国際拠点の整備など新たなまちづくりが進行中。
- 堂島大橋の改修工事により桁下高さが上昇。（2020年3月完成）
- 堂島川沿いは概ね遊歩道が整備され、緑化や護岸・橋梁のライトアップを実施。
- 阪神高速道路を含む堂島川沿いの都会の夜景は大きな魅力となっている。

#### エリアの課題

- 福島港（ほたるまち港）は仮設券売所しかなく、ホスピタリティ設備が不十分。
- 大阪国際会議場前港の利活用が進んでいない。
- 船上から楽しめるシンボリックなコンテンツやモニュメントが不足。
- 船着場へ誘導する案内看板などが不十分。
- 船着場のインフラ設備が不十分（電源、給排水、照明など）で、対策が必要。
- 土佐堀川沿いはライトアップも無く、多くの建物が川に背を向けている。
- ライトアップ施設が更新時期を越え、一部消灯したり暗くなったりしており更新費用の確保が必要。
- 桁下の低い橋梁や、阪神高速道路の橋脚があるなど、見通しも悪く、航行に注意を要する箇所があり、安全対策が必要。



### 3. 中之島西部エリア（御堂筋～中之島下流剣先）

#### エリアがめざすべき方向性

- 都市空間（橋梁、建築物等）を周遊する魅力的なクルーズの提供
- 昼夜を通じての美しい上質な空間の提供
- まちの再開発（まちづくり）に合わせた水辺の活用
- 東西軸の活性化
- 美術館など、大阪のアート空間としての魅力が充実
- 安全対策による安全・安心の確保（見通しが悪い箇所での船舶の輻輳など）

今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● 都市空間を周遊するクルーズの新設・増便	2.4.	→
● 夜間景観の充実（護岸、橋梁、施設等のライトアップ）	1.2.3.	→
● まちの再開発に合わせた水辺活用	1.2.3.4.	→
● 船着場及びその周辺水辺空間の充実	1.2.3.4.	→
● シンボルモニュメントの建造	1.2.6.	→
● 喫水調整機能付船舶の活用	3.4.7.	→
● 見通しが悪い箇所等における航行安全対策	5.	→

#### <推進方策>

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| 1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり   | 5. 安全・安心な水都大阪の確立         |
| 2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化 | 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実 |
| 3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実      | 7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり   |
| 4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上    | 8. 環境の保全                 |

## 4. 大阪城エリア (JR大阪城公園駅～大川合流点・京橋口)



### エリアの現状 (魅力)

- 大阪城天守閣を中心とするみどり豊かな都市公園で、約106haもの広さを有す。
- 大阪城ホールや大阪城音楽堂があり、イベント、コンサートが連日開催され、多くの集客がある。
- 大阪城天守閣の入場者数は年々増加し、2017年度は275万人に達するなど、インバウンドが多く訪れる大阪の観光拠点（2019年度は国際情勢や新型コロナ等の影響を受け、218万人）。
- クルーズでは、大阪水上バスの大阪城港から発着する定期便や、大阪城内壕を周遊する大阪城御座船に多くの観光客が乗船。
- 「JO-TERRACE OSAKA」「MIRAIZA OSAKA-JO」「COOL JAPAN PARK OSAKA」などの集客施設あり。
- 大阪ビジネスパークが隣接し、オフィスビルやホテルが集積。読売テレビ新社屋が2019年9月開局。
- JR大阪環状線東側の大阪城東部地区では、『大学とともに成長するイノベーション・フィールド・シティ』をコンセプトとする「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」を策定。
- 大阪城北西側の大手前地区では、水辺の歩行者ネットワークを充実させ、水と緑が感じられる憩いとにぎわいの空間を創出するため、寝屋川に面した多目的歩行者空間の整備が検討されている。

### エリアの課題

- 公園内から船着場の位置が分かりにくく、改善策を講じる必要あり。
- 舟運利用者全体の増加・底上げに向けた大阪城港への誘客の強化。（大阪城公園の観光客の取り込み、他の水辺拠点から大阪城への取り込み、夜間営業の延長による新たな利用者の取り込み等）
- 狭隘で視野の悪い京橋口（寝屋川大川の合流点）での安全航行の確保のため、安全対策が必要。
- 夜のクルーズを活性化させるライトアップが必要。
- 付近にマンションなどの住宅地が隣接しているため騒音対策が必要。



## 4. 大阪城エリア（JR大阪城公園駅～大川合流点・京橋口）

### エリアがめざすべき方向性

- 昼夜を問わず大阪城を望める大阪屈指の魅力ある親水空間の提供
- 二大観光拠点（大阪城公園と道頓堀）を結ぶクルーズの充実、ベイエリア・淀川を結ぶ新規クルーズ
- 舟運と他の交通機関の結節点としての機能拡充
- 宿泊、食事、観光、エンターテインメントと舟運が一体となった大阪屈指の観光拠点
- 安全対策による安全・安心の確保（京橋口の航行安全対策）

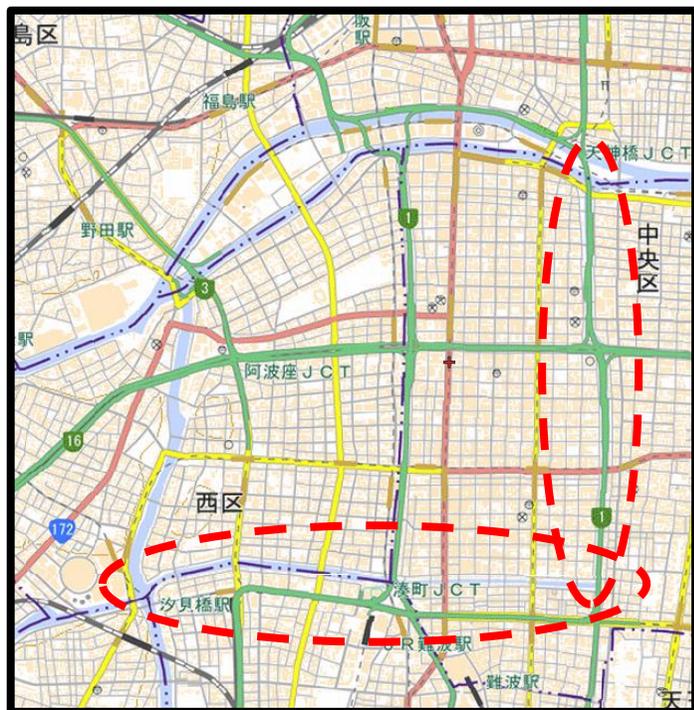


今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● 大阪城港周辺のにぎわいづくり	1.2.3.4.	→
● 船着場の整備	1.2.3.4.	→
● OBP剣先部のシンボルツリー周辺のにぎわいづくり	1.3.6.	→
● 大阪城公園と水都の連携	2.4.6.	→
● 見通しの悪い京橋口における航行安全対策	5.	→

#### <推進方策>

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| 1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり   | 5. 安全・安心な水都大阪の確立         |
| 2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化 | 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実 |
| 3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実      | 7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり   |
| 4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上    | 8. 環境の保全                 |

## 5. 東横堀川・道頓堀川エリア



### エリアの現状（魅力）

- 水門による水位調整により水位が一定に保たれている。
- 平成の太閤下水の供用開始や浚渫、水門の浄化運転により、水質改善を実施。  
(東横堀川)
- 川の上空は阪神高速道路で覆われ、沿川はマンションなどの住居地と商業地で占められる。
- 大阪市内現役最古の橋である本町橋の東詰に公共船着場が設置。
- 東横堀川初のにぎわい拠点となる「β本町橋」が開業予定。
- 近隣の中浜下水処理場に導入する膜分離活性汚泥法（MBR）による超高度処理水を導入予定。  
(道頓堀川)
- 湊町から日本橋間では水辺を身近に感じる遊歩道「とんぼりリバーウォーク」が整備され、船着場も3箇所整備。
- とんぼりリバーウォークは、都市・地域再生等利用区域の活用により、多くの観光客でにぎわう。
- 湊町から日本橋間を約20分で周遊するとんぼりリバークルーズはインバウンドを中心に人気。

### エリアの課題

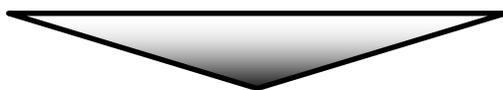
- 湾曲部等の見通しが悪い箇所における航行安全の確保のため、安全対策が必要。  
(東横堀川)
- 阪神高速高架下の単調な景観から、にぎわいや魅力のある空間への改善が必要。
- 川に近寄りたくなるような水質のさらなる改善が必要。  
(道頓堀川)
- 湊町以西は水門以外の見どころがなく、人を引き付ける魅力的な空間の創出が必要。
- ミナミと他の拠点を結ぶクルーズが少ないため、増加策の1つとして水門の夜間運用を検討。



# 5. 東横堀川・道頓堀川エリア

## エリアがめざすべき方向性

- 東横堀川・道頓堀川の新たな魅力の創出
- 水質等の環境改善によるさらなる魅力アップ
- 安全対策による安全・安心の確保（見通しが悪い箇所、航行船舶の輻輳など）

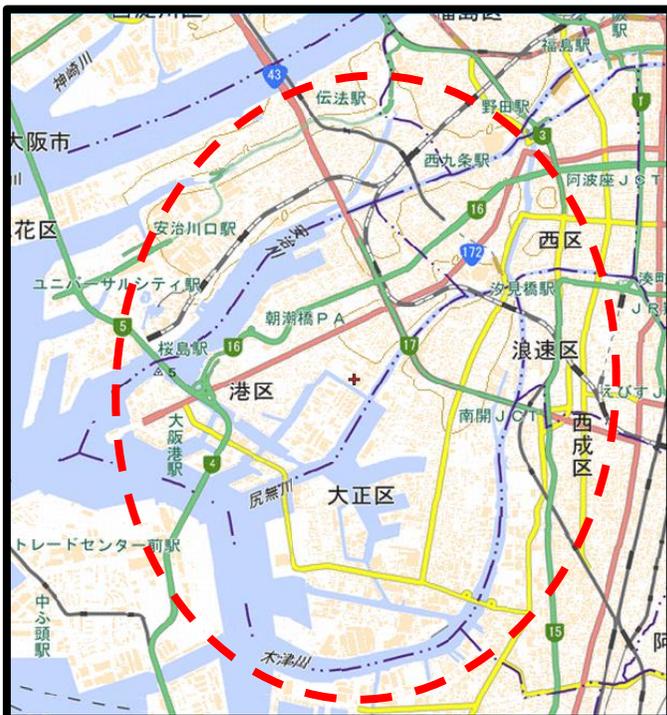


今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● β本町橋の整備とにぎわいづくり	1.2.3.4.6.	→
● 東横堀川の景観改善や地先利活用	1.2.3.6.	→
● 道頓堀川クルーズの充実	2.4.	→
● 水質等の環境改善	8.	→
● 見通しが悪い箇所等における航行安全対策	5.	→

### <推進方策>

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| 1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり   | 5. 安全・安心な水都大阪の確立         |
| 2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化 | 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実 |
| 3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実      | 7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり   |
| 4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上    | 8. 環境の保全                 |

## 6. 安治川・木津川・尻無川エリア



### エリアの現状（魅力）

- 安治川では、都市・地域再生等利用区域を活用し、大阪市中央卸売市場前は中之島GATEノースピア海の駅に指定。水上レストランを先行して開業し（2017年度）、続いてバーベキュー施設についても開業（2020年度）
- 尻無川では、都市・地域再生等利用区域を活用し、河川敷・水上において飲食店・ワークショップ・船着場等を有する複合施設「TUGBOAT\_TAISHO」を2019年度から順次開業。
- 中之島GATEサウスピアでは、社会実験として中之島漁港を実施（2019年度末まで）
- 木津川では、遊歩道の整備や防潮堤を活用したウォールペインティングを実施。
- 安治川、尻無川沿川は、工業地を中心とした土地利用。



### エリアの課題

- 公共船着場である木津川大阪ドーム千代崎港と尻無川大阪ドーム岩崎港の利用が低迷。
- 海船から川船へ乗り継ぐターミナル機能を持った係留施設が必要。
- 公共船着場の後背地は、中央卸売市場や京セラドーム、ホテルなどの施設があり相互に連携した活用が必要。また、ライトアップされた施設が少なく、夜間は暗いため、改善策が必要。
- 防潮堤で囲まれた河川空間が連続し、一部空間で遊歩道が整備されているのみであり、見どころとなる空間の創出が必要。
- 三大水門は設置後50年が経過しており、改築が急がれる。
- 桁下の低い橋梁や、川の合流や分派があるなど、航行に注意を要する箇所があり、安全対策が必要。



## 6. 安治川・木津川・尻無川エリア

### エリアがめざすべき方向性

- 海と河川を結ぶ乗り継ぎ機能が充実した、ターミナル機能としての賑わい
- ベイエリアへのターミナル（舟運と鉄道等の結節点）
- 沿川に新たなにぎわい施設が創出され、川を眺められる遊歩道でつながる水辺空間
- 安全対策による安全・安心の確保（見通しが悪い箇所、航行船舶の輻輳など）



今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● 中之島GATEの活用・活性化	1.2.3.4.7.	→
● ベイエリアにつながる安治川の魅力づくり	1.2.7.	→
● 木津川沿川のにぎわいづくり	1.2.7.	→
● 尻無川河川広場のにぎわいづくり	1.2.7.	→
● 大阪ドーム千代崎港、岩崎港の利活用・活性化	2.4.	→
● 三大水門のリニューアル	1.2.6.	→
● 川の合流や分派など、見通しの悪い箇所等における航行対策	5.	→

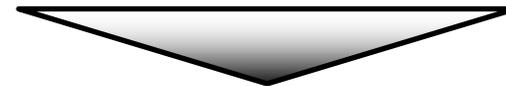
#### <推進方策>

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| 1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり   | 5. 安全・安心な水都大阪の確立         |
| 2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化 | 6. ブランディング、広報・プロモーションの充実 |
| 3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実      | 7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり   |
| 4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上    | 8. 環境の保全                 |

## 7. バイエリア (夢洲・天保山ほか)

### エリアの現状 (魅力)

- 安治川下流部には大阪の主要な観光拠点である、USJ、海遊館があり、国内外問わず多くの観光客でにぎわう。
- 近年、多くの大型クルーズ船が天保山へ寄航。
- USJと海遊館を結ぶクルーズと大阪湾を周遊するクルーズが就航しており、ここ数年は年間60万人前後の利用がある。
- 夢洲では2025年に大阪・関西万博の開催が決定し、期間中、約2,800万人の来場者を予測。また、2027年に開業をめざす、IRの候補地となっており、年間1,500万人の来場者を想定。



### エリアの課題

- バイエリアと都心部を結ぶ定期便は1便のみ。
- 海から桁下の高さが低い橋の多い市内河川への乗入れには船の乗り換えが必要。
- 夢洲への船着場整備。
- バイエリア内に市内河川へのクルーズを結ぶことができる拠点がない。
- 市内河川へのクルーズは時間を要する。
- 大型クルーズ船の乗客が利用しやすい施設の整備が必要。
- 天保山を起点にした舟運ルートがない。



# 7. ベイエリア (夢洲・天保山ほか)

## エリアがめざすべき方向性

- 夢洲・天保山から水の回廊（都心部の拠点）を結ぶクルーズの常時運航
- 屋形船など多彩な楽しみを提供できるクルーズ船が行き交う風景

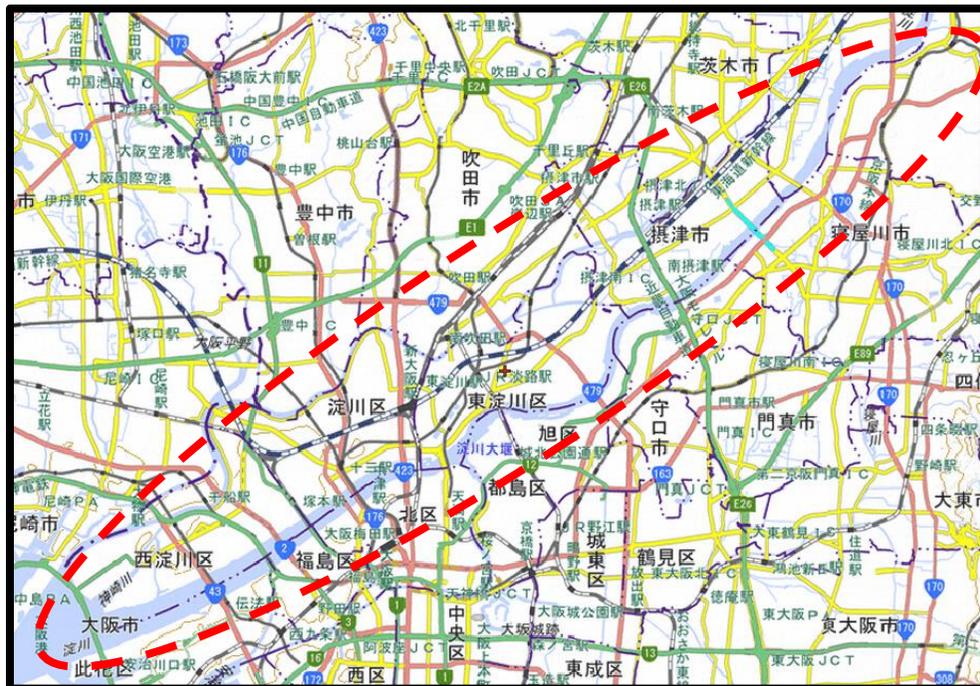


今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● 夢洲の船着場整備	7.	→
● 都心部方面へのクルーズの増便	4.7.	→
● 大阪・関西万博及びIRにおける舟運の需要見込み調査	7.	→
● 水の回廊とのネットワーク形成に向けた検討	2.7.	→

### <推進方策>

1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり
2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化
3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実
4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上
5. 安全・安心な水都大阪の確立
6. ブランディング、広報・プロモーションの充実
7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり
8. 環境の保全

## 8. 淀川エリア (ベイエリア～京都)



### エリアの現状 (魅力)

- 枚方と八軒家浜を結ぶ航路が造成され、人気のあるクルーズとなっている。
- 桁下高さが比較的低い阪神なんば線淀川橋梁や淀川大橋があり、航行に注意が必要。
- 河川敷を活用した淀川アーバンキャンプや十三から夢洲を結ぶ新規航路の開発をめざした取り組みが進行中。
- 枚方より上流の八幡まで結ぶクルーズを試験的に開始。



### エリアの課題

- 出水時の運行が困難。また、出水後は河床が変化し、航路の確認が必要。
- 枚方大橋より上流は特に水深が浅い。
- 長距離の運航となり長時間を要するが、見どころとなる風景に乏しく、見どころとなる空間の創出が必要。
- 毛馬閘門の利用が日没までのため、舟運の増加策の1つとして夜間通行の検討が必要。
- 淀川大堰が支障となり、連続した航路の確保のためには施設改修が必要。



## 8. 淀川エリア（ベイエリア～京都）

### エリアがめざすべき方向性

- 淀川大堰に新たな閘門が整備され、市内河川、ベイエリアや枚方・京都方面を相互に結ぶ観光船が就航
- 淀川の雄大な自然や夜景、沿川の歴史、文化、特産品を用いた食事などが楽しめる様々なクルーズが就航



今後の主な取組み	推進方策	取組み時期の目安
		2021年度……2025年度
● 淀川大堰の閘門整備	1.2.3.4.7.	→
● ベイエリアから京都へのクルーズの造成	2.4.5.7.	→
● 毛馬閘門のライトアップ・夜間通行	3.7.	→
● 新大阪駅周辺地域の淀川を活用したまちづくり (十三駅付近の新しい船着場の整備)	4.7.	→
● 淀川全域のにぎわいづくり	7.	→

#### <推進方策>

1. シンボル空間の創出とにぎわいづくり
2. 各エリアの活性化と主要拠点との連携強化
3. 回遊性の向上と舟運基盤の充実
4. 舟運利用者の増加策と利便性の向上
5. 安全・安心な水都大阪の確立
6. ブランディング、広報・プロモーションの充実
7. 水の回廊からベイエリア・淀川への広がり
8. 環境の保全

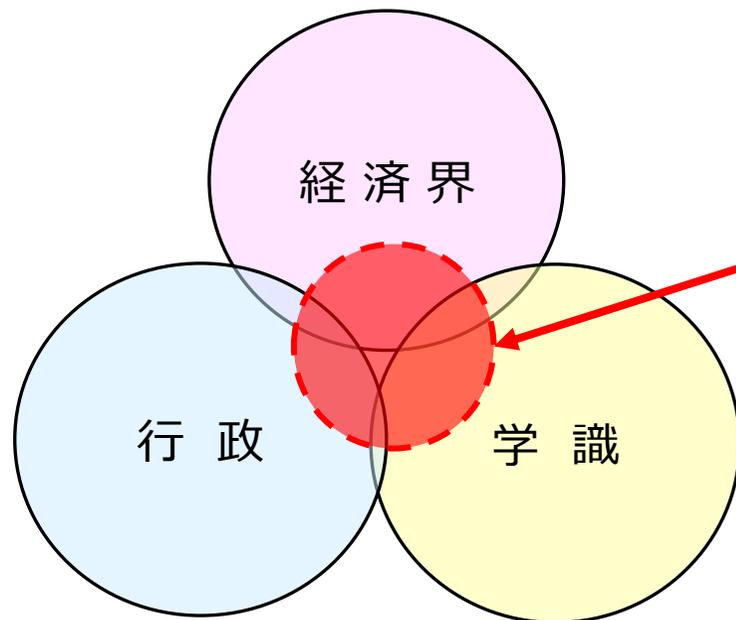
## Ⅲ 水都大阪の推進体制



# Ⅲ 水都大阪の推進体制

## 目標達成に向けた推進体制の検討

- 「水と光の首都大阪」の実現に向けて、公民共通のプラットフォーム機能を有する組織として水都大阪コンソーシアム（SOC）を継続
- SOCはコーディネート機能（企画調整※）を発揮するとともに、大阪が水都のトップランナーとしてオール大阪で取り組み、その活動を域内外へPR
  - ※企画調整…様々な関係者を交えて議論するワーキンググループなどの運営を通して、新規プロジェクトや都市開発状況などを把握するとともに、水辺魅力創出や舟運活性化、ブランディング、観光、安全安心を推進



**水都大阪コンソーシアム(SOC)**  
 <構成団体>

<b>経済界</b> (大阪商工会議所・関西経済連合会・関西経済同友会)		
<b>行政</b> (大阪府・大阪市)		
<b>大阪観光局</b>	<b>大阪フィクルズ推進協議会</b>	<b>学識者</b>

# IV 水都大阪がめざすべき成長目標



### <概ね2025年度までを目途>

- ～ 新型コロナの影響による水辺の賑わいの落ち込みを踏まえて ～
- 規制緩和の積極的活用とともに、エリア毎の特色を活かした魅力づくりによって、**水の回廊全体のさらなる活性化**を推進する
  - 交通の利便性向上や、安全・安心で環境と共生する「持続可能な水都大阪」の実現などによって、**水辺におけるライフスタイルの定着**をめざす
  - 水の回廊と今後の開発や整備が期待されるベイエリアや淀川をつなぐことで、**水都大阪の広がり**を図る

※コロナ影響や経済状況などを踏まえ、具体的な成長目標は各年度で設定する

※2021年度には、次の目玉となるエリアを議論する場を設定する



以上

