



水都大阪の 教科書

誰かに話したくなる
もっと知りたくなる

目次

はじめに	3
1 古代から中世 国際交流都市・大阪の成り立ち	
海からできた大阪のまち	7
シルクロードとつながる国際交易港・難波津	8
八十島と神々と祭	9
[コラム] 「じゃない時」の天神祭の楽しみ方	11
参詣と信仰の舞台・中世の上町台地	12
2 近世 なにわ八百八橋の繁栄	
豊臣秀吉がつくった大坂城下町の基本形	14
徳川による大坂の復興と城下町を拡大した堀川開削	16
治水対策で完成した水の都の基盤づくり	17
天下の台所を支えた全国との舟運ネットワーク	19
大坂の人口を支えた三大市場	21
町人の経済力が支えたなにわ八百八橋	22
[コラム] 橋の見方・楽しみ方	24
まちの出入口としての「浜」と堀川ネットワークにそった商工業の集積	25
水との暮らし	26
[コラム] 水の都の楽しみ	27
3 近代 水辺からの近代都市づくり	
大阪の文明開花、西へ、海へ	29
水辺からの近代都市化の広がり	30
[コラム] 都市の顔となる水辺の名建築	31
安心・安全を守る水施設の近代化	32
近代動力の導入と水陸交通の競合	34
[コラム] 水辺からの近代文物の発祥	37
新時代の橋	38
[コラム] 「船が通る」と「人が渡る」を共存させる渡河施設	40

4 戦後から高度経済成長期 水辺の喪失

戦災復興から堀川の埋め立て、高速道路の建設へ	42
[コラム] 失われた堀川の面影	45
地盤沈下と台風に負けない都市へ、水門と防潮堤の建設	46
[コラム] 水位のコト	49
経済成長による水質の悪化、浄水対策からよりきれいな水へ	50
水辺の新しい価値の萌芽	51
[コラム] 水辺が舞台の文芸作品	52

5 水都再生期 水辺の再発見と大阪の新たな価値創造

21世紀にふさわしい水の都大阪の再生へ	54
水都大阪の復活を告げるシンボルイベント「水都大阪2009」へ	56
[コラム] 水辺の魅力を再発見させたアートたち	57
水辺の活用を促進する規制緩和の展開	58
水と光の首都大阪の実現に向けた推進	59
舟運の発展と新たな展開	60
よりきれいになった水質、もっと水に近づける水辺へ	61
[コラム] 誰でも使える水辺	62
おわりに	63
参考文献	64

[付録]

水都大阪の年表

水都大阪のマップ

川と水の基本用語

擬宝珠 …… 伝統的な建築物の装飾。橋や神社、寺院の階段、回廊の高欄(手すり、欄干)の柱の上に設けられる。

O.P. …… オランダ語でOsaka Peilの略で、大阪湾最低潮位。大阪湾と淀川の高さの基準とするために、潮の満ち引きの最低値を定めたもの。

右岸・左岸 …… 川を上流から下流に向かって眺めたとき、右側を右岸、左側を左岸と呼ぶ。

BOD …… Biochemical Oxygen Demandの略で、生物化学的酸素要求量。水の汚濁指標として用いられ、工場排水等の規制項目の一つとして重要なもの。生物が水中にある有機物を分解するのに必要とする酸素の量(mg/l)を表している。川の汚染度が進むほど、この値は高くなる。

誰かに話したくなる 水都大阪との出会いへ

水辺のまちを育む一人一人の好奇心

「この橋はいつからここにあるのかな?」「川って誰でも使えるの?」「最近水鳥が増えているけど、どうして?」水辺を歩いていると、いろんなことに気がつき、その背景に興味が湧くことがあります。この「?」が「なるほど!」となった時、そのまちをちょっと好きになって、もっと興味を湧いてきます。その積み重ねが小さな活動につながり、水辺もまちも変わっていきます。

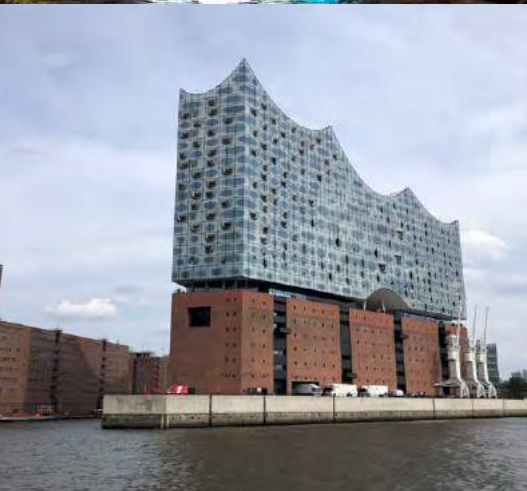
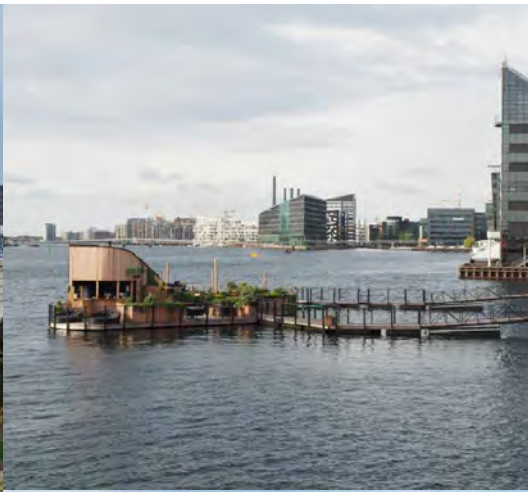
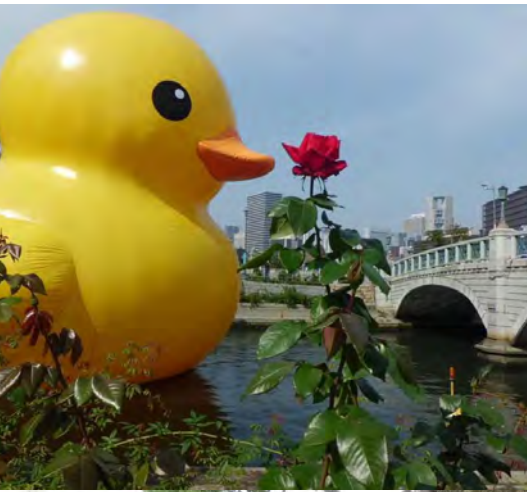
世界に稀な口の字に川が流れる水の都・大阪

大阪は世界でも珍しく、都心部に口の字の川が流れる都市です。大阪市域の約1割は、水面に覆われています。琵琶湖から京都を経て大阪に流れ込み、大阪湾に流れ出る川の水は、多くの人と生き物、自然を支えてきました。その歴史に目を向けてみると、古くは国際交流港として活躍、「なにわ八百八橋」や「大大阪」と呼ばれた繁栄を経て、高度経済成長期には水辺と人との関わりが断絶してしまいました。今大阪は、その関わりをつなぎ直し、水辺からの都市の再生にチャレンジしています。世界が共有するSDGsにも、水の都として貢献が期待されています。

「水都大阪の教科書」の活かし方

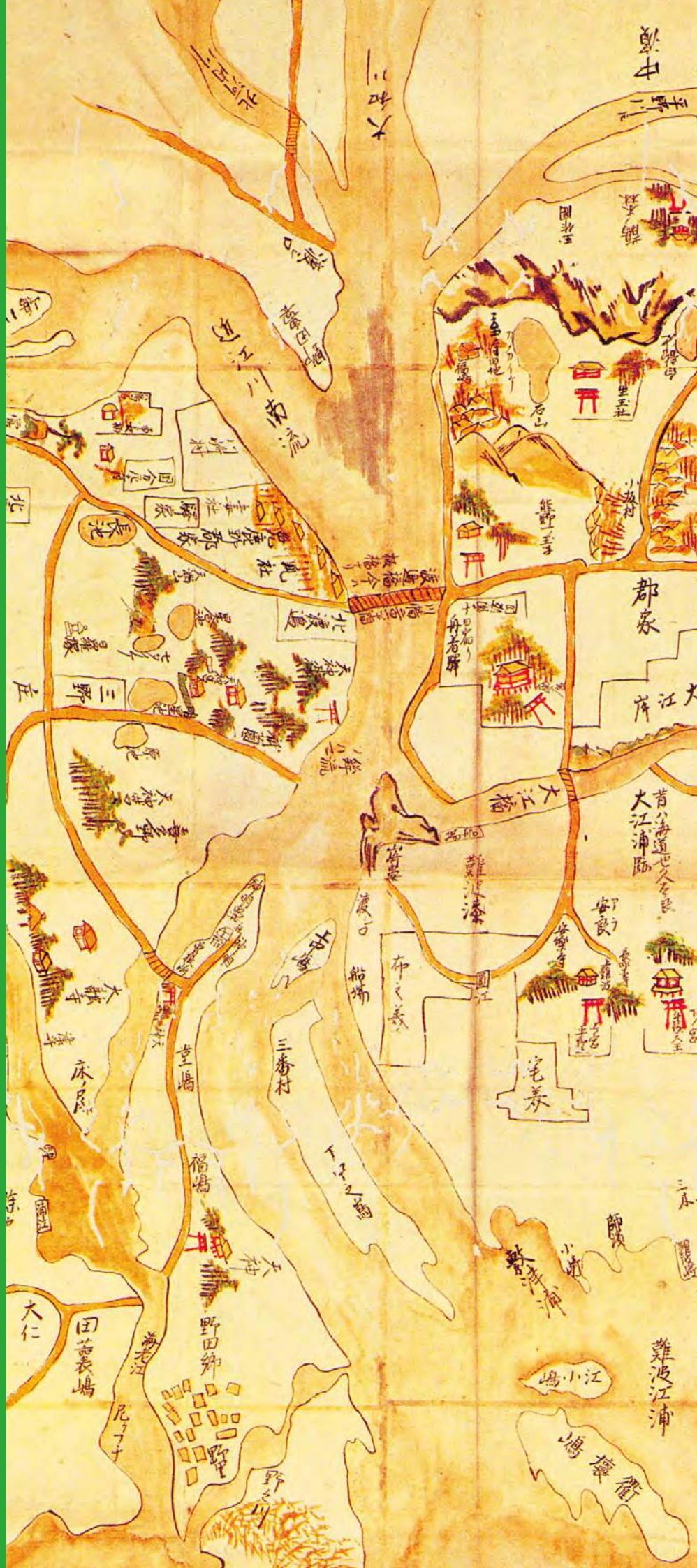
この本は、水都大阪にモザイクのように残るいろんな時代の足跡を読み解く基本として、水から生まれた都市の成り立ちと変遷、そして未来をつむぐ今を、時代に沿ってまとめました。巻末には、年表とマップ、参考文献を付けています。マップを見ながら水辺に出かけ、そこでしか見つけられない、あなたの発見に出会ってください。また、多くの先人の知恵の結集である資料や文献を読んで、より深い知識に出会ってみてください。そして、楽しいあなたの発見を、あなたの言葉で、ぜひ誰かに伝えてみてください。この本がきっかけになって、水都大阪のファンやその魅力の発信者が増えることを期待しています。

水のあるところに、人が集まり、都市が生まれる。
大阪も、行ってみたいくなる世界の水都へ。





1 古代から中世 国際交流都市・大阪の成り立ち



上町台地が突きでた河内湾【1-1①】

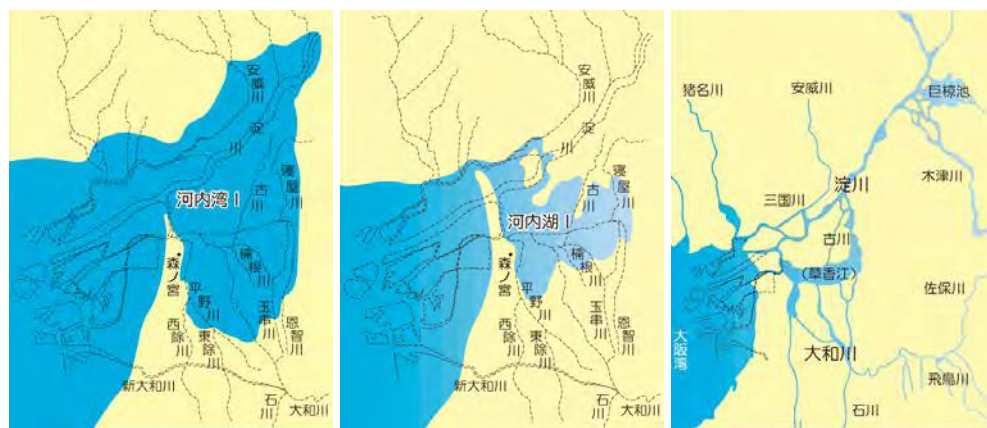
古代、大阪は海の下にありました。今から約6000～7000年前の縄文時代、海水面は現在より1～2m高く、東は生駒山麓、南は八尾、北は高槻付近まで海水が入り込んでいました。これが「河内湾」です。現在の大阪城付近から南方へと帯状にのびる上町台地は、上町断層帯の活動によって、古い時代にできた平地が隆起して形成されました。半島のように突き出た上町台地の西には、大阪湾が広がっていました。

淡水化して河内湖へ【1-1②】

その後、淀川等が運ぶ土砂の堆積で、上町台地の北側の砂洲は伸び続け、今から約2000～3000年前には河内湾の入口をほぼ塞いでしまいました。その結果、河内湾は海と切り離された「河内潟」となりました。さらに南北の川から数百年かけて川水が流れ込み、今から約1600～1800年前には淡水湖の「河内湖」へと変化しました。しかし、上町台地の北側の砂洲が河内湖の排水を妨げていたため、洪水や高潮の原因にもなっていました。そこで河内湖は土木事業によって大きく改変されることになります。

陸地化して河内平野へ【1-1③】

『日本書紀』によると、仁徳天皇11年(323)、河内湖の水を大阪湾に抜くために「堀江」を開削したという記録があり、これが現在の大川に当たります。【図1-2】このような治水事業を経て、河内湖の水域が減少するとともに、北の淀川と南の大和川から土砂が流入し、新たな陸地として河内平野が形成されていきました。



1-1
 ①河内湾(約6000～7000年前) ②河内湖(約1600～1800年前) ③河内平野(5世紀以降)
 出典:氷都大阪ホームページ



1-2 堀江の開削
 出典:「海と大阪」なにわの海の時空館、2000年

～4世紀ごろ

古代日本の玄関口

大阪湾には古くから数多くの「津」が存在しました。「津」とは、船着場や港のことです。上町台地の北端にあった難波津は、古代の重要な港でした。難波津の正確な位置については、当時の外海に面した現在の中央区三津寺の付近とする説、ラグーン(入江)を利用して現在の中央区高麗橋付近につくられたとする説などがありますが、いまだにはっきりしていません。難波津の周辺には、外交の迎賓施設「難波館」や多くの倉庫が立ち並び、国際交易の拠点としてとても賑わっていたと言われています。

遣隋使・遣唐使も難波津から出発

難波津は、遣隋使・遣唐使の発着地でもありました。初めての遣隋使が長安に至った推古8年(600)以降、寛平6年(894)に廃止されるまで、5回に渡って遣隋使が、16回に渡って遣唐使が派遣されました。遣隋使船・遣唐使船は、約150人が乗れる300トン相当の大型船だったと推定されており、難波津はそれに対応した大きな港だったことがわかります。中国製の工芸品をはじめ、遠く西アジアやインド、東南アジアの文物が多数もたらされた難波津は、まさにシルクロードの終着点でした。【1-3】

大和政権の外港としての難波宮

京都や奈良に都があったことはよく知られていますが、大阪にも「難波宮」が、上町台地の法円寺あたりにありました。【1-4】難波宮は大化元年(645)に遷都され、延暦13年(794)に平安京遷都とともに廃されるまでの約150年間、京都や奈良とつながって首都または副都としての役割を果たしていました。【1-5】平城京に都があった時代、瀬戸内海から難波まで30石積ほどの「海船」で物資が運ばれ、そこから10石積ほどの「川船」に積み替えて都まで運んだそうです。都が平安京に移ると、西国と結ぶ主要航路は三国川(現在の神崎川)に移っていきました。



1-3 8・9世紀の東アジア交通路

出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、7頁



1-4 難波宮(後期)の復元

出典:「季刊大林 31号 難波宮」大林組、1989年、画/張仁誠



1-5 難波京からの幹線道路

出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、9頁

砂洲からできた八十島

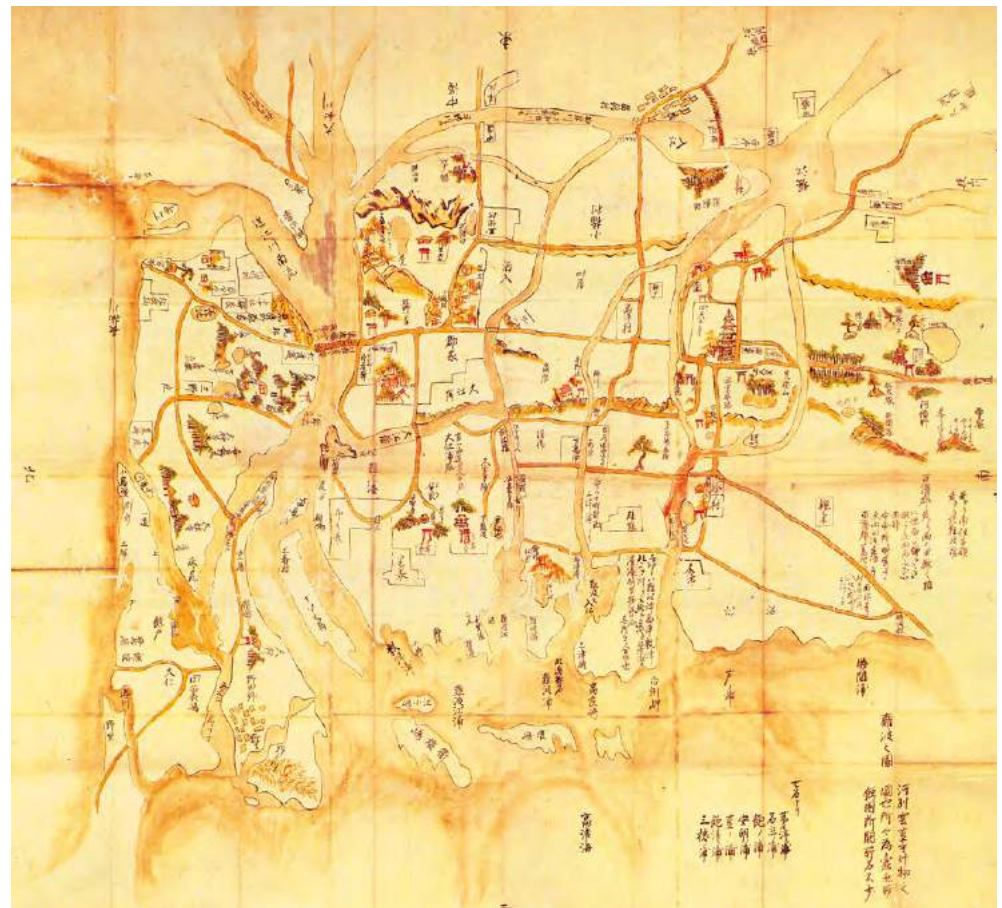
大阪は古来「なにわ」と呼ばれてきましたが、「八十島」という通り名もありました。現在でも大阪には、中之島・堂島・福島・網島など、島のつく地名がたくさんあります。これらの土地は文字通り砂洲が成長してできたもので、それらたくさんの島、という意味で「八十島」と呼ばれました。後世になって中世以前の大阪を想像して描いたと言われる『難波往古図』をみると、水と陸との境界が曖昧な「八十島」の様子がわかります。【1-6】曾根崎の露天神や堂島の薬師堂などは、八十島と言われる島々に、ゆかりの神を祀ったものです。

新天皇の皇位継承儀式「八十島祭」

嘉祥3年(850)から元仁元年(1224)にかけて、大阪の地で「八十島祭」が22回行われました。八十島祭は、新たな天皇が皇位継承するとき、なにわの地にある大小多数の島々を国土全体に見立てて行った儀式です。【1-7】この間、都は京都にありましたが、八十島祭はずっと大阪で行われていて、当時の大阪が日本のホームポジションであったことがわかります。

天神祭の誕生

大阪が八十島と呼ばれた時代、天曆3年(949)に大阪に天満宮が鎮座し、その翌々年に天神祭が生まれました。川岸から神銚を水面に流し、漂着した場所に祭場を設けて禊祓を行ったのが始まりです。その後、御旅所まで船で奉迎する祭礼を船渡御と呼ぶようになりました。天神祭には多くの変遷があり、存続が危ぶまれた時期もありましたが、現代に受け継がれています。船渡御はかつて海へ、西の方へ巡航していましたが、地盤沈下で橋の下がくぐれなくなり、戦後は東の大川へ巡航するようになりました。【1-8】



1-6 難波往古図 河州雲荃寺什物
(大阪市立図書館デジタルアーカイブ)



1-7 八十島祭絵詞〈住吉の浜での祭儀〉

出典:大阪城豊國神社所蔵 ※図版の無断複製を禁止します



1-8 戦後に復活して上流に向かう船渡御(昭和31年7月25日)

出典:「写真で見る大阪市100年」財団法人大阪都市協会、1989年、167頁

「じゃない時」の天神祭の楽しみ方

日本三大祭の一つと言われる天神祭は、毎年7月24・25日に、大阪天満宮周辺と大川で開催されます。約100隻の船が巡航する「船渡御」はまさに圧巻。でも、天神祭じゃない時でも、街のあちこちに千年の祭の痕跡を見つけることができます。

若松浜と鉾流橋

天神祭スタートの鉾流神事が行われる場所。水辺に近づくことができなくなっていたが平成17年(2005)に再生された。鉾流神事も再びここで行われるようになった。



テラスかんなん(菅南福社会館)のお神輿

天神橋の北詰にある地域の天神祭拠点。お神輿が展示されていて、外から窓越しに覗くことができる。

※一般解放はしていない。



船渡御仕様の護岸

船渡御発着点である天神橋北詰周辺の護岸には、ゴム製の緩衝材が設置。船を係留できるようになっている。



天神橋筋商店街のお迎え人形

天満天神さんのお膝元、天神橋筋商店街のアーケードに、天神祭の風流人形「お迎え人形」の看板が。



「天満宮神幸御上陸地」の碑

昔は西へ川を下って行った船渡御。江戸時代の御旅所の対岸、木津川のほとりにその証がひっそりと。



大阪天満宮行宮

明治維新の頃、御旅所のすぐそばに川口居留地ができたため、西区千代崎に行宮を移転。



天神祭について、詳しくはこちら。

大阪天満宮HP :<https://osakatemmangu.or.jp/saijireki/tjm>

熊野参詣の水陸交通ターミナル・渡辺津^{わたなべのつ}

旧淀川^{わたなべのつ}の天満橋から天神橋のあたりは、10世紀の末ごろから渡辺津と呼ばれるようになり、王朝貴族を中心に熊野参詣の人々で賑わうようになります。11世紀後半ごろから渡辺党という武士団が本拠を構え、港の管理や海運業にも携わり、鎌倉時代になっても大阪湾や淀川、三国川下流域における水上警察権を行使していました。

熊野参詣には、京都から川船で渡辺津まで来て、そこから陸路・熊野街道が使われました。通過点には、聖徳太子信仰のメッカ・四天王寺や、海の軍神を祀る住吉大社もあり、遠くは高野参詣も可能な人気のルートでした。15世紀中頃には熊野参詣が庶民にまで広がって全盛期を迎えますが、戦国時代を経て次第に衰退していきます。

寺内町・大坂本願寺の発展^{おおさかほんがんじ}

戦国時代初期の上町台地北部は、「虎狼の住みか」といわれるほどに荒廃していたようですが、明応5年(1496)、浄土真宗の僧・蓮如が渡辺津の地の利を活かして坊舎を置きました。後に大坂本願寺と呼ばれる寺内町の始まりです。【1-9】寺内町とは、寺院を中心に形成された自治集落で、壕や土塁で囲まれるなど計画的に開発されました。天文元年(1532)に山科本願寺が焼き討ちされると、本山の機能は大坂に移され、商工業者を中心に新興の職能集団の支持も得て、経済的にも発展していきました。

本願寺攻めから大坂城築城へ

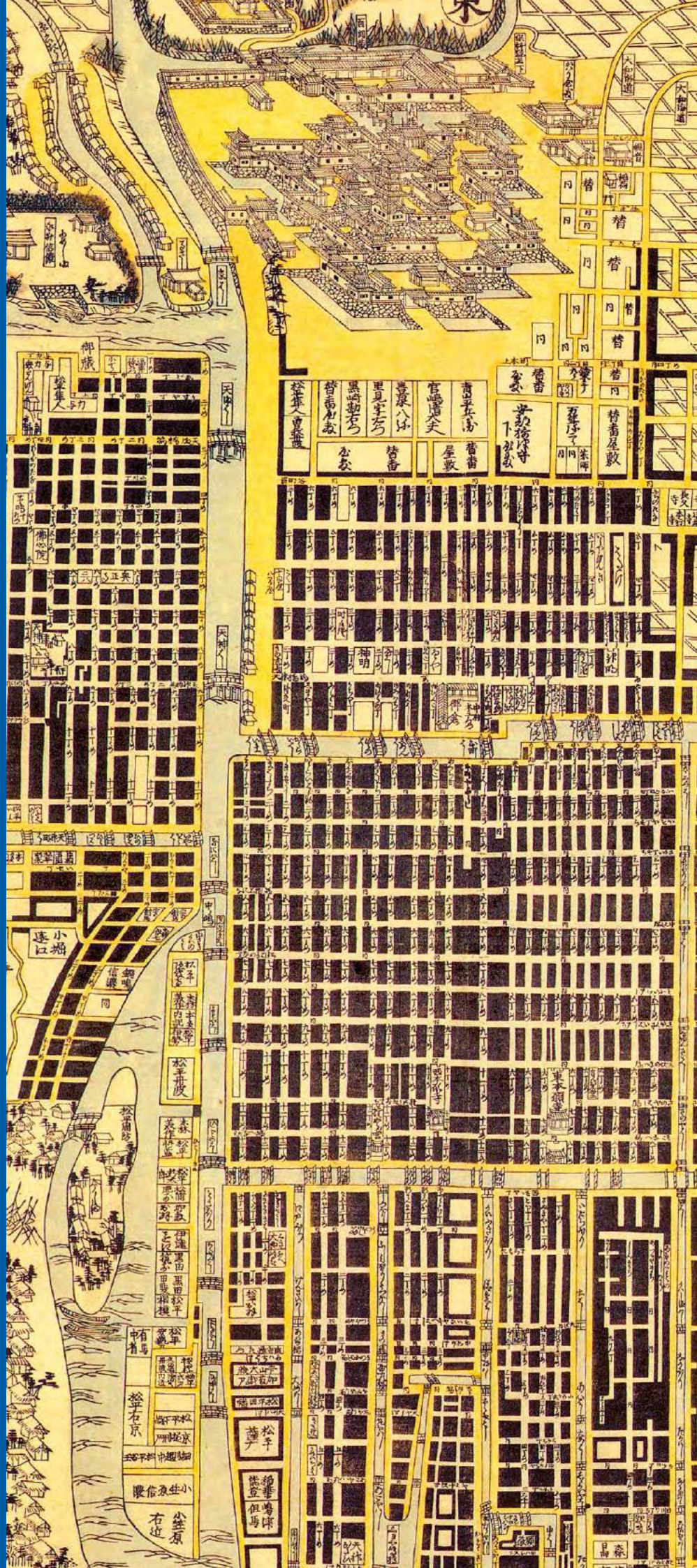
西国侵略の拠点と寺内町の経済的基盤をねらった織田信長は、元亀元年(1570)から本願寺攻めを始めます。自立を願う商工業者たちとともに本願寺は激しく抵抗しますが、天正8年(1580)、ついに撤退を余儀なくされました。退去時に火の手が上がり、三日三晩燃え続けた結果、「摂津第一の名城」と評された寺内町は灰燼に帰しました。しかし、せっかく大坂を手に入れた織田信長は本能寺の変に倒れ、後継者となった豊臣秀吉が天正11年(1583)から本格的に大坂城築城に着手することになります。



1-9 16世紀の大坂

出典:本願寺津村別院“北御堂ミュージアム” 展示
※画像の二次使用を禁止します

2 近世 なにわ八百八橋の繁栄



新板大坂之図
(大阪市立図書館デジタルアーカイブ)

天下無双の大坂城の建設

秀吉が最初に建設した大坂城は、後に徳川が築いた江戸城よりはるかに大きなものでした。【2-1】現在でいうと、北は大川、東はJR大阪環状線、南は空堀商店街あたり、西は東横堀川まであり、そこを惣構^{そうがまえ}として防御の最前線にしました。【2-2】初代の天守閣は、現在の三丁目天守閣よりも少し北東に立地していました。京から大坂に至る京街道を来ると、真正面に黄金に輝く天守閣が見えるように設計されていて、都市計画と築城が一体的に考えられていたことがわかります。

南北に広がる初期の大坂城下町

秀吉は貿易港・堺の経済基盤を外港として取り込むことを目論んで、当初南北に都市の機能を配置します。天満の北方と惣構の南方に寺町をおき、惣構から四天王寺にかけて平野郷からの移住者が住む平野町を建設しました。天満地域には、京から天皇を招くための御所の敷地も準備していましたが、招致に失敗し、御所の予定地には天満本願寺がおかれることとなります。ところが慶長元年(1596)、堺が大地震で壊滅的なダメージを受けたことによって、秀吉の都市づくりは計画を大きく変更することになります。港の機能を船場に持たせることにして、都市づくりは西へ拡張するかたちになりました。

排水路としての堀川開削

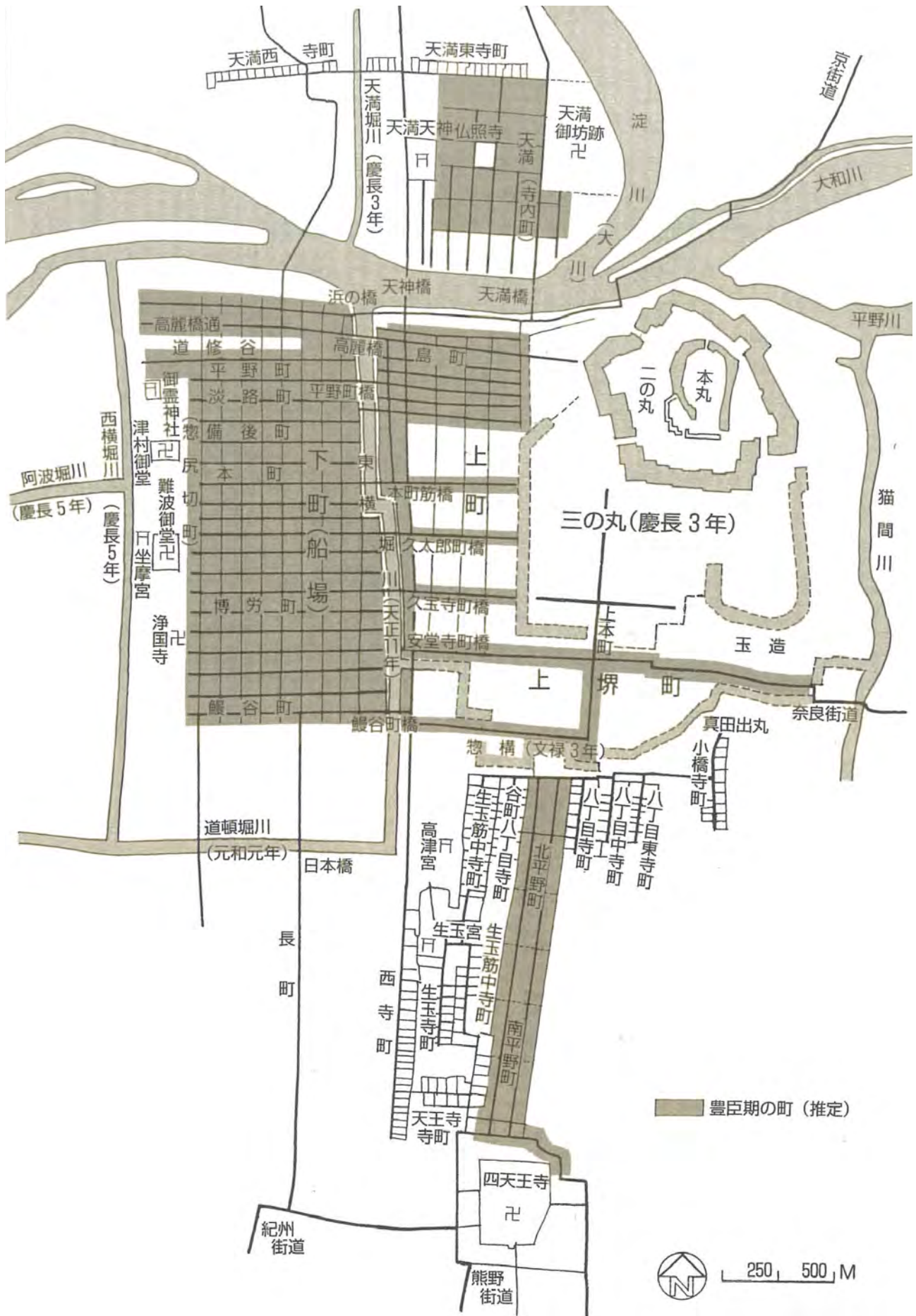
大坂城西側に城下町を建設するにあたって、建築に適した乾いた土地とそのさらに西側の湿地帯との間に、西横堀川を開削しました。さらに、上町地区の排水は東横堀川に、下町(船場)地区の排水は西横堀川に流れ込むように東西に下水溝が整備されました。この東西の下水溝が、いわゆる「太閤下水^{たいこうげすい}」です。道路と同時に下水溝を完備した都市計画は、当時画期的なアイデアで、現在でも20kmほど現役で活躍している太閤下水ですが、発掘調査で江戸時代後期に築造された石垣であることがわかっていて、豊臣時代は素掘りの溝だったと考えられています。



2-1 黄金に輝く大坂城

「大坂夏の陣図屏風(部分)」大坂城天守閣所蔵

出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、25頁 ※ 図版の無断複製を禁止します



2-2 豊臣時代の大坂城下町

出典:「大阪まち物語」なにわ物語研究会、創元社、2000年、53頁

徳川の大坂復興再整備

豊臣時代に原型を整えた大坂でしたが、慶長19・20年(1614・1615)の大坂の陣で豊臣家は滅亡し、大坂はすっかり焼け野原になってしまいました。徳川幕府は、上方支配の拠点として大坂の重要性を認識し、戦災復興と大坂城再築に乗り出します。大坂城三の丸を市街地として開発、分散していた寺院を集めて寺町を再整備し、豊臣時代の大坂城を覆い隠すように大坂城を再建します。【2-3】この時2代目天守閣が建てられましたが、寛文5年(1665)に落雷で消失し、その後近代まで大坂城は天守閣不在となりました。

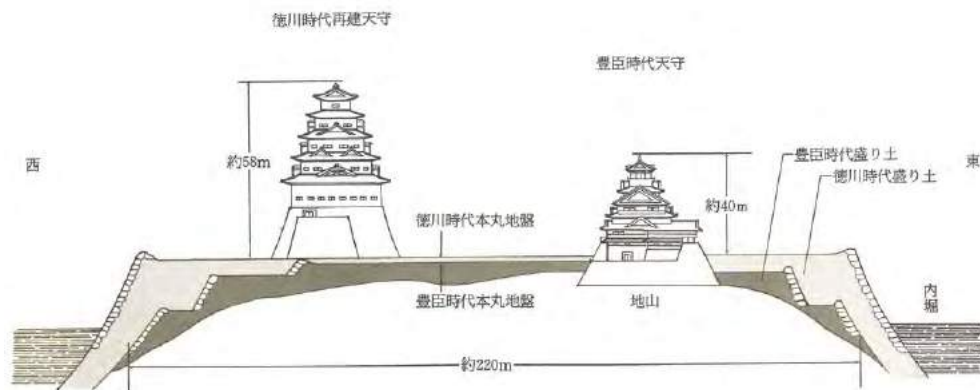
ミナミへつながる道頓堀川の開発

道頓堀川の開削は、大坂の陣以前に始まり、元和元年(1615)に完成しました。東横堀川と西横堀川が南で掘留めになっていたため、これを東西につないで木津川へ流し、淀川の水が大量に流れるようになって城下町の衛生状況は良くなりました。また、私財を投じて開墾に尽力した成安道頓の功績を認めて「道頓堀川」という名前にし、川沿いの新たな敷地に芝居小屋などの営業を許可しました。これが現在のミナミ界隈の繁栄につながっています。

堀川の開削で大坂三郷のほとんどの輪郭が完成

豊臣時代に開削された阿波堀川(阿波座堀川ともいう)に続いて、元和3年(1617)ごろから寛永7年(1630)までの間に、江戸堀川、京町堀川、海部堀川、長堀川、立売堀川、薩摩堀川が次々と開削されました。【2-4】率先して開拓した町人には土地の税金が免除されたため、競い合うように開発が進み、この時期に大坂三郷(北組、南組、天満組)と言われる近世の大坂のまちの輪郭が完成します。

西横堀川より西側の下船場と呼ばれるあたりは、湿地で建築しにくい土地だったため、掘った土を沿岸に盛って土地を造成していきました。下船場は西に向かうにしたがって地盤が低くなるため、より多くの土が必要になり、西に向かうほど堀川の幅は広がっていきました。



2-3 大坂城の豊臣期天守と徳川期天守

出典:「まちに住まう 大阪都市住宅史」財団法人大阪都市協会大阪都市住宅史編集委員会、1989年、111頁

堀川名	開削年次
東横堀	文禄3年(1594)
天満堀川	慶長3年(1598)
阿波座堀	慶長5年(1600)
西横堀	慶長5年(1600)か<一部>、元和5~6年(1619~20)完成
道頓堀	慶長17年(1612)着工、元和元年(1615)完成
江戸堀	元和3年(1617)
京町堀	元和5~6年(1619~20)
長堀	元和5~8年(1619~22)
立売堀	元和6年(1620)着工中断、寛永3年(1626)完成
海部堀	寛永元年(1624)
薩摩堀	寛永5~7年(1628~30)
堀江川	元禄11年(1698)

2-4 堀川の開削年次一覧

出典:「まちに住まう 大阪都市住宅史」財団法人大阪都市協会、1989年、113頁

大坂のまちと海を直結する安治川の開削

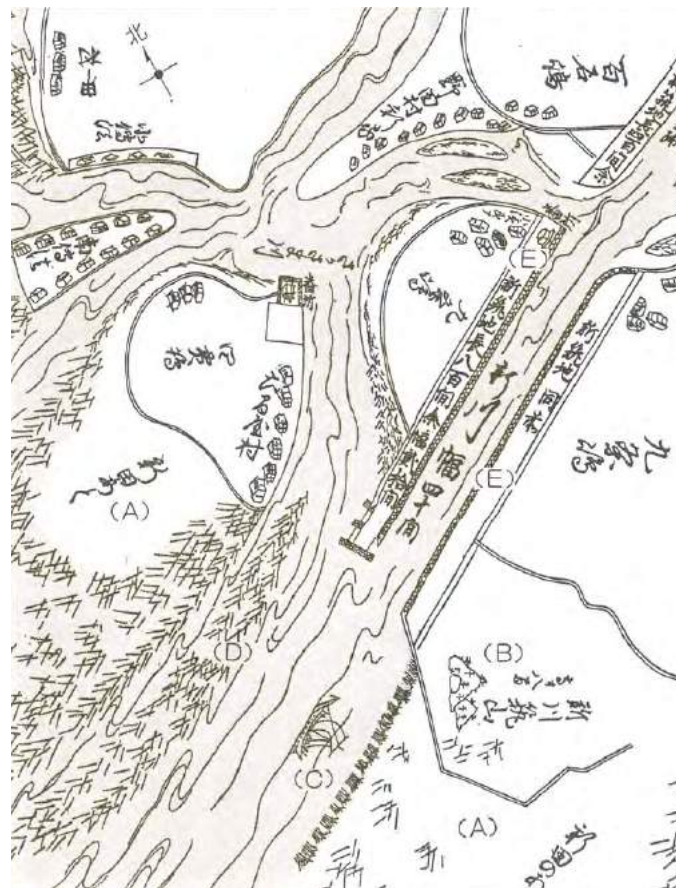
淀川の河口にある大坂は、常に淀川の洪水に悩まされてきましたが、延宝2年(1674)の大洪水を受けて、ついに幕府が対策に動きます。貞享元年(1684)、河村瑞賢によって、淀川河口に立ち塞がっていた九条島を分割するように運河が開削されました。【2-5】この安治川(新川とも呼ばれた)によって、大阪湾へ入った船は市中近くまで直接さか上ることができるようになり、大坂は全国の物流拠点として飛躍的に発展することになります。

キタへつながる堂島新地と曾根崎新地

安治川開削と同時に堂島川・曾根崎川(蛸川ともいう)も改修され、元禄元年(1688)に堂島新地ができました。堂島新地の土地代には堂島川に架ける橋の建設費用が、土地の税金には毎年の川浚えの費用が含まれていました。新地繁栄のために茶屋などの遊興施設が積極的に許可され、堂島に歓楽街が出現しますが、その後、蔵屋敷や米市場が立地してビジネス街に転換したため、曾根崎川の北側に曾根崎新地が誕生し、現在のキタの繁華街につながっていきます。【2-6】

水の都の基盤の完成と新田開発

安治川開削から約10年後、再び河村瑞賢によって木津川筋の改修と堀江川の開削が行われました。これによって、①海に直結した外港、②輸送路としての堀川ネットワーク、③淀川水系の洪水対策改修という水の都の基盤づくりがおおむね完成しました。さらに、その後行われた元禄17年(1704)の大和川の付け替えは、近世の水の都の基盤づくりの総仕上げとも言える事業でした。淀川や大和川の河口部の改修をきっかけに、浅瀬や湿地を埋めて田や畑を開拓する新田開発が盛んになり、幕末までに現在の大阪市域の5分の1に当たる面積が農地として開発され、近世の農業を支える基盤となりました。【2-7】



2-5 九条島の開削(安治川)

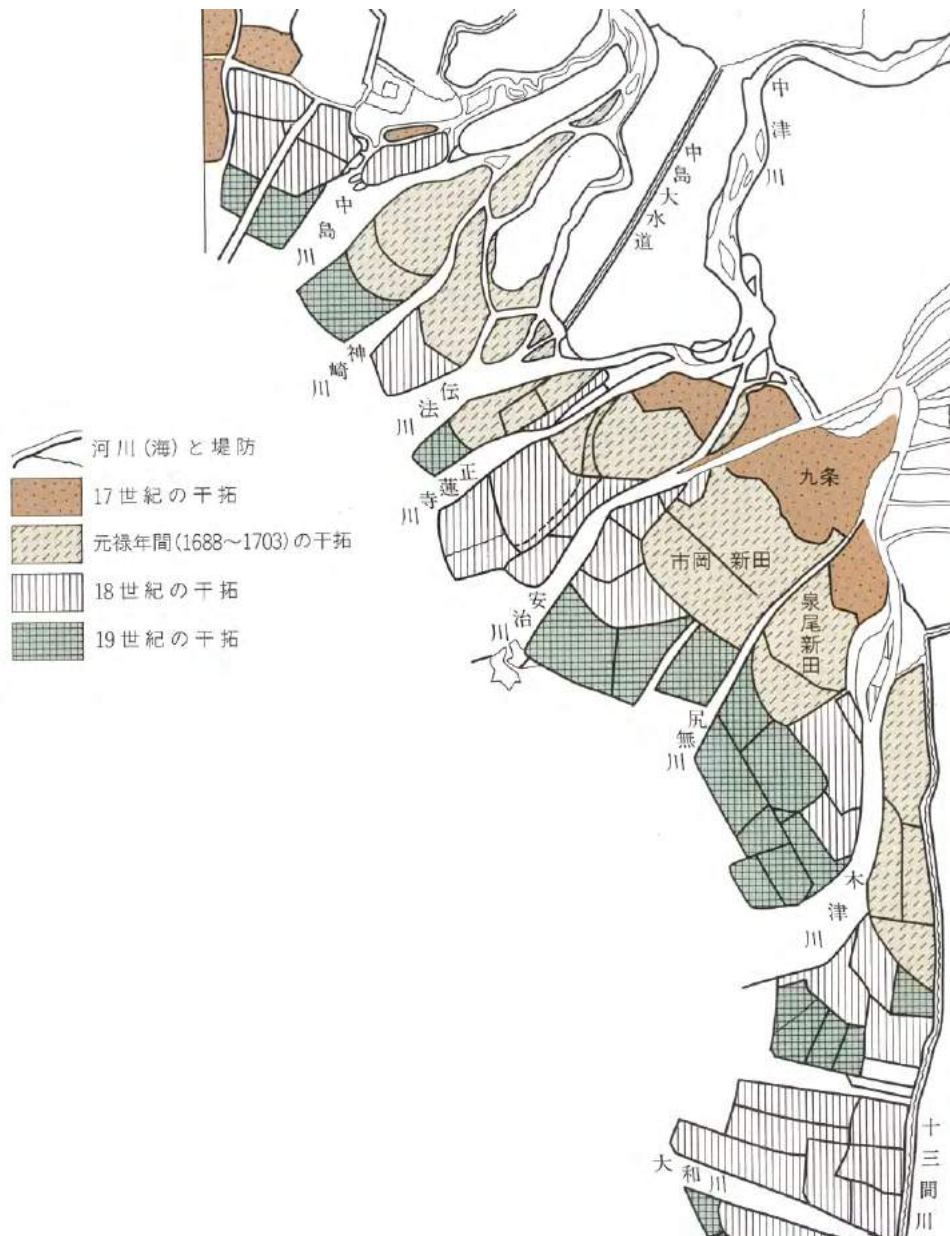
出典:『大阪の川 都市河川の変遷』財団法人大阪市土木技術協会、1995年、20頁



2-6 江戸時代の曾根崎川沿岸

「浪華曾根崎図屏風」大阪市立博物館所蔵

出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、35頁



2-7 川口新田図(大阪市史編纂所提供)

出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、45頁

北前航路で全国流通ネットワークの中心に

河村瑞賢は、安治川の開削に続き、北国からの廻船が日本海を西に回って瀬戸内から大坂に入る「北前航路」を切り開きました。【2-8】これによって、大坂の食文化に大きな影響を与える昆布が入ってくるようになります。さらに、大坂と江戸をつないで物資を運ぶ菱垣廻船や、酒を運ぶ樽廻船が出入りし、安治川は「出船千艘入船千艘」と言われるほど多くの船で賑わいました。毎年秋に収穫した河内の新物の綿を、一刻も早く菱垣廻船で江戸に運ぶ「新綿番船」というレースは大変な賑わいで、1694年ごろから180年間ほど続きました。開始当初は大坂から江戸まで一ヶ月かかっていたそうですが、だんだんスピードアップし、48時間という最高記録も残されているそうです。【2-9】

全国から米と特産物が集まる蔵屋敷

江戸が消費都市・小売市場であったのに対して、大坂は集荷・卸売市場の役割を果たしたため、大坂は「天下の台所」と呼ばれました。全国から集まる米や特産物の保管倉庫として機能していたのは、諸藩が設置した蔵屋敷です。天正年間(1573-1592)から蔵屋敷の開設が始まり、堀川整備が進んで交通の便が良くなった17世紀後半から、堂島川を中心に急激に増加します。大規模な蔵屋敷には、川から直接船を引き込む舟入ふないりという堀もあり【2-10】、国元から勧請した有名な神社もありました。現在でも西区北堀江には、土佐藩の蔵屋敷に鎮座していた土佐稻荷神社が残っています。

大坂と京をつなぐ三十石船

江戸時代、淀川には、大坂と伏見を結ぶ交通手段として旅客専用の三十石船が登場しました。米を三十石積めることから三十石船と呼ばれたこの船は、全長約17m、乗客定員約28人で、曳き船が必要な上りは約12時間、川の流れる下りは約6時間で大坂と都の外港であった伏見とを結びました。三十石船はスピードが売り物で、最盛期には、「早上り三十石」「早船三十石」と呼ばれ、上り下り合わせて一日320便、およそ9000人が往来したといわれています。中央区天満橋にある八軒家浜は、三十石船の発着所として賑わいました。【2-11】



2-8 江戸時代の航路図

出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、39頁



2-9 菱垣新綿番船川口出帆之図、含粹亭芳豊
(にしのみやデジタルアーカイブより)



2-10 佐賀藩蔵屋敷復元図
大阪市立博物館所蔵
出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、35頁



2-11 大坂八軒家
出典:「瀬川両岸一覽」、暁晴翁、河内屋喜兵衛、文久3(1863) (大阪市立図書館デジタルアーカイブより)

全国の米価格の基準になった堂島米市場

蔵屋敷を中心に全国から集まった大量の米を売買するため、蔵屋敷の門前に米市が立ち始めます。なかでも、淀屋橋を架けたことで有名な豪商・淀屋が北浜に開設した米市は最大のものでした。その後堂島新地が開発されると、その振興のために淀屋の米市は堂島に移され、堂島米市場となりました。堂島米市場の相場は、早飛脚や旗振り通信、伝書鳩などによっていち早く全国の米市場に伝えられ、全国の米価の基準になったそうです。【2-12】

近郊農村の農産物が集まる青物市場

堂島米市場と共に大坂の三大市場と呼ばれたのは、天満青物市場と雑魚場市場です。青物市場は古くは京橋南詰で開かれていましたが、承応2年(1653)に天満へと移り、その後200年に渡って繁栄しました。摂津や河内などの近郊農村で栽培された青物が船で運び込まれ、朝にうずたかく積み上げられた青物が午前10時ごろには消えてなくなってしまう天満市場の繁盛ぶりに、大坂を訪れた旅人たちが驚いたと旅記録に残されています。【2-13】

新鮮な大阪湾・瀬戸内海の幸が集まる雑魚場市場

魚市場には、京橋北詰に誕生した川魚市場と、天満が発祥と言われる海産物を扱う生魚市場がありました。17世紀後半になると、漁船などからの荷上げに便利な西の方へ次第に移転し、雑喉場と呼ばれるようになりました。江戸はいわゆる江戸前で採れる小魚を中心に食べましたが、大坂は瀬戸内や四国、九州からも大小さまざまな魚が運ばれ、豊かな食文化の源になりました。他にも、塩干魚を扱う市場が永代浜に開かれ、肥料として干鰯ほしかが使われるようになると、全国最大の肥料市場となりました。【2-14】



2-12 堂島 穀糶こめあきなひ

出典：「摂津名所図会」竹原春朝斎 図画、秋里籙嵩 著述、寛政8-10[1796-1798]
(大阪市立図書館デジタルアーカイブより)



2-13 天満市之側

出典：「摂津名所図会」竹原春朝斎 図画、秋里籙嵩 著述、寛政8-10[1796-1798]
(大阪市立図書館デジタルアーカイブより)



2-14 雑喉場ざこぼ

出典：「摂津名所図会」竹原春朝斎 図画、秋里籙嵩 著述、寛政8-10[1796-1798]
(大阪市立図書館デジタルアーカイブより)

大坂と江戸、町橋と公儀橋こうぎばし

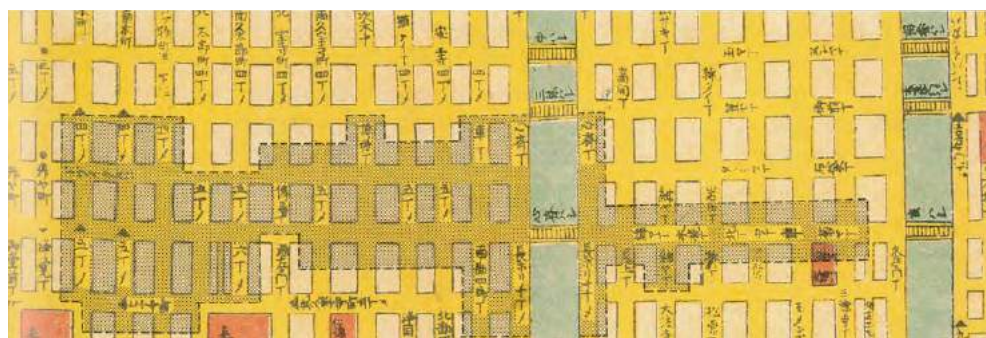
多くの堀川の開削を経て、大坂は「なにわ八百八橋」と呼ばれるほど多くの橋が架けられました。【2-15】近世の橋はほとんどが木造だったため、耐久性が弱く、荷車の通行制限や火事の監視が厳しく行なわれていました。それでも20年ほどで架け替えが必要だったそうです。橋の管理には、補修や架け替えを幕府が行った「公儀橋こうぎばし」と、有力な商人や近隣の町々が費用負担して架設や維持管理を行った「町橋」の2種類がありました。近世の大坂には200近い橋がありましたが、公儀橋は12橋だけで、ほとんどが町橋でした。大坂町人の経済力がわかります。橋の数で比べると、実は江戸の方が350橋と多かったのですが、その半数は公儀橋でした。人々が自ら支え、暮らしに橋が溶け込んでいた大坂が「なにわ八百八橋」と表現されたことも頷けます。

交通の要所にあった公儀橋

寛永13年(1634)、幕府は軍事上特に重要と考えた橋を公儀橋として直接管理することになりました。大坂には、大川にかかるなにわの3大橋と言われた天満橋・天神橋・難波橋、紀州街道が南北に通る日本橋・長堀橋などの公儀橋がありましたが、なかでも高麗橋は大坂の玄関口となる重要な公儀橋でした。東海道五十七次の終着点であり、橋詰には幕府からの情報掲示板の高札や、都市の顔としての櫓屋敷やぐらやしきが設置されていたそうです。

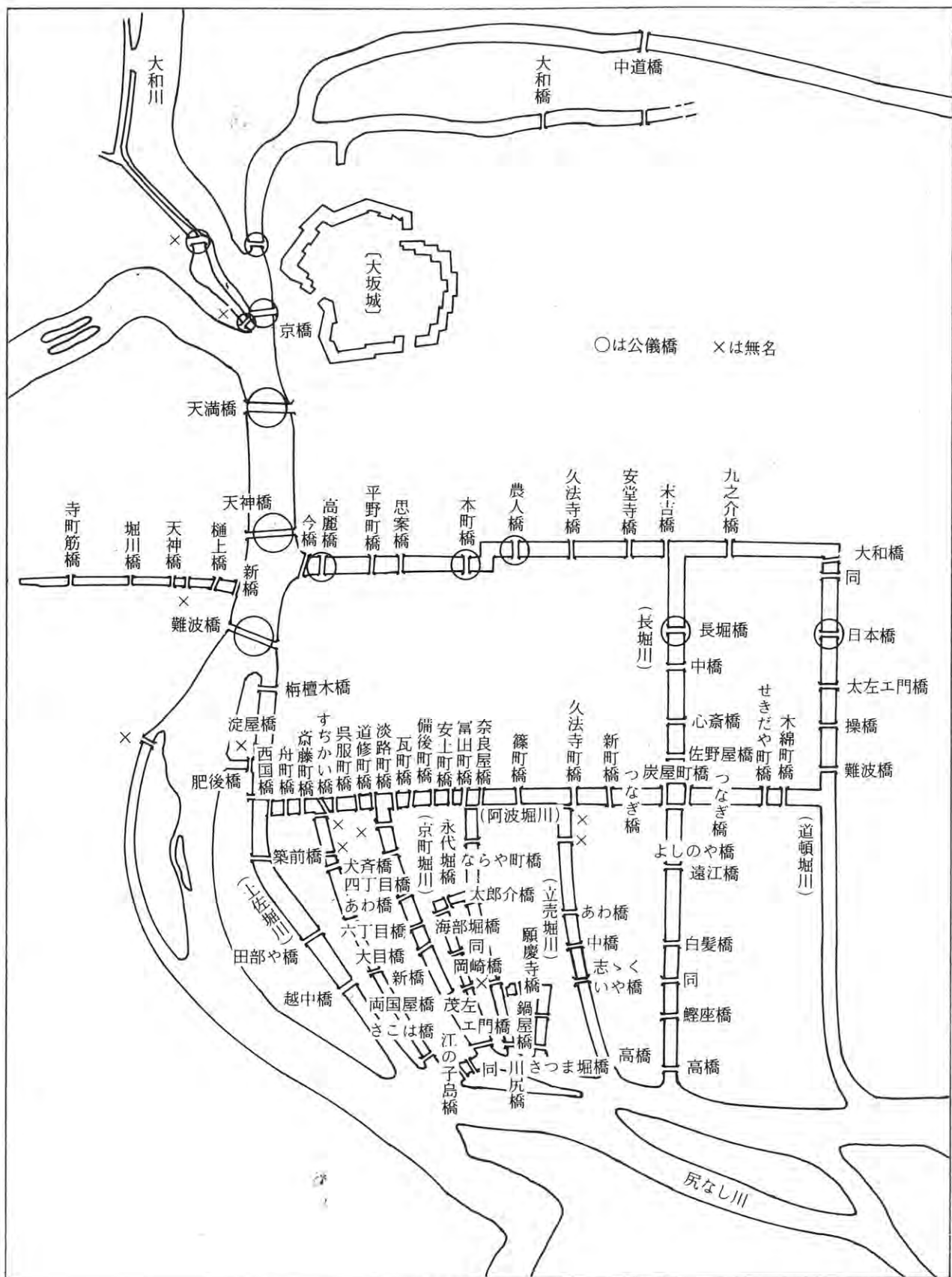
兩岸の町々や商人がつくる町橋

町橋の多くは堀川開削と同時に架けられたため、堀川開削で造成した川沿いの地代に、橋の建設費用が含まれていました。その後の橋の維持費は、管理責任を負っている橋詰めの「橋元町」と、費用の負担が義務付けられている橋筋の「橋掛町はしかかりまち」とで負担していました。例えば長堀川の心斎橋の場合、橋詰の2つの橋元町で50%、21の橋掛町で50%の修繕工事費を負担し、橋掛町の中でも橋に近いところほど高く、離れるほど安くなるように割り当てられていたそうです。【2-16】さらに、町内の各家は、間口の幅に応じて出資額が決められました。このように、一つ一つの町橋について、長年の話し合いと試行錯誤によって費用負担ルールが決められていったことは、大坂の町人自治の確かさを物語っています。



2-16 心斎橋の橋掛町範囲

出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、33頁



江戸時代初期の川と橋 (『明暦・大坂三郷町絵図』より)

2-15 江戸時代初期の川と橋
 出典:『大阪の橋』松村博、1992年、14頁

橋の見方・楽しみ方

大阪の街を歩くと、たくさんの橋に出逢います。橋には出入口があって、基本的には入口側に漢字、出口側にひらがなの橋名板が設置されています。橋の名前やカタチに目を凝らして見てみると、まちの歴史や魅力が浮かび上がってきて楽しめます。

船からしか見えない難波橋の橋名板

観光船が増えてきて川に向かって橋名板がつけられるように。難波橋は当時の橋下知事と平松市長が書いたもの。



新鳴野橋の擬宝珠^{ぎぼし}

公儀橋など重要な橋につけられた装飾。木橋だった頃は、欄干の劣化を防止する機能も果たした。



高麗橋の檣屋敷

都市の玄関口として橋詰めに計画的に作られた檣屋敷。橋の欄干デザインに面影が残る。



九之助橋の欄干デザイン

銅を精錬する作業の様子が描かれた欄干。近くに住友銅吹所があったことがわかる。



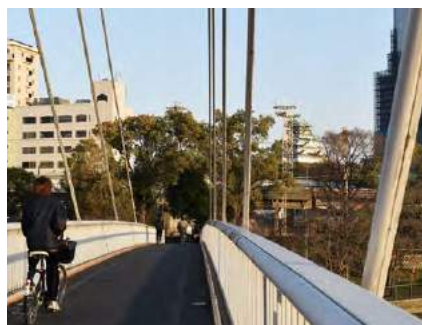
ゆっくり過ごせる人道橋・水晶橋

車が通らず人しか渡れない橋の上。かつての可動堰の機能は無くなっている。



大阪城が綺麗! 川崎橋

大阪城の天守閣が正面に見える絶景ポイント。ドラマの撮影でもよく使われている。かつて川崎の渡しがあった。



大阪の橋について、詳しくはこちら。

松村博「大阪の橋」松籟社、1987年

財団法人大阪市土木技術協会、「大阪の橋 大阪市における橋梁技術のあゆみ」、1997年

伊藤純、橋爪節也、船越幹央、八木滋、「大阪の橋ものがたり」、創元社、2010年

大阪市 HP「橋の紹介」:<https://www.city.osaka.lg.jp/shisei/category/3054-1-2-9-2-2-0-0-0-0.html>

浜を生かしたビジネス環境

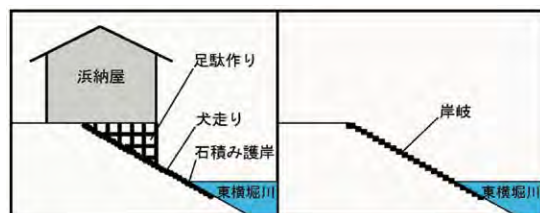
江戸で「河岸^{かし}」と呼ばれた水際の土地は、大坂では「浜」と言いました。堀川が縦横に走っていた近世大阪の街は、浜の集合体と言ってもいいかもしれません。浜は、水位が変動しても船が着岸できる階段状の護岸「岸岐^{がんぎ}」や、川沿いに連なる通路「犬走^{いぬばしり}」で構成されたオープンスペースで、火を使ってはいけなく、畑を作ってはいけなく、工作物を置いてはいけなくなどのルールも決められ大切に維持されていました。浜には、問屋商家たちが利用する浜蔵や浜納屋と言われる倉庫も並び、舟運を生かした物流基地として機能していました。【2-17】

世界一を誇った銅精錬業、川沿いに立地した銅吹所

江戸時代の大阪は商業都市ただでなく、日本一の工業都市でした。銅は大坂の最も有力な輸出品で、元禄10年(1697)ごろには約6,000トンという世界一の産出額を記録しました。ドイツ人医師のシーボルトは大坂の銅吹所【2-18】を訪問し「銅の精錬事業によって、この地に貿易の本源を見出す」と書いています。銅吹所は水運の便が必要であり、火や排水など公害を引き起こしがちであったため、市中でも周辺部の堀川沿いに位置していました。有名な銅商である泉屋(住友)は長堀川沿いに、大坂屋は西横堀川沿いに、その他は道頓堀川沿いに立地していたそうです。

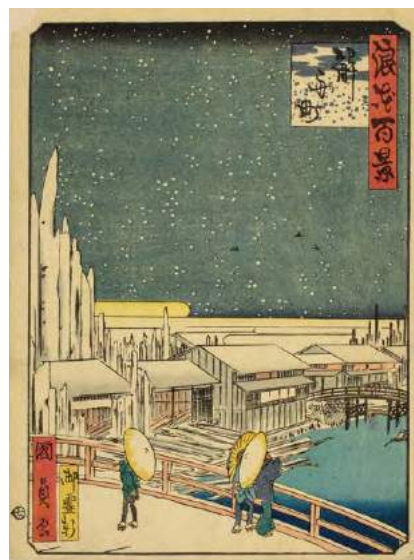
水の都ならではの同業者町 船大工町・解船町^{ときふねまち}

全国から物資が集まってさまざまなビジネスが集積した大坂には、数多くの同業者町がありました。正徳年間(1711-1716)に職人のなかで一番多かったのは、水の都らしく、2,000人を超える船大工でした。堂島や港に近い寺島(木津川と尻無川の間)などに多く、廃船解体業者が多かった奈良屋町(現在の西区西本町^{ときふねまち})は解船町と呼ばれました。解体した船の古材を販売したり、風呂桶などの木製品に加工する店もできるなど、船運とともにあった大坂らしいリサイクルビジネスが生まれていたのです。【2-19】



2-17 浜空間断面模式図(江戸期~昭和初期)

出典:「近代以降の東横堀川と沿川市街地の空間的変容について」
 西村智弘他、都市計画学会論文集 No42-3、2007年



2-19 解船町

「浪花百景」、歌川國員/画、石川屋和助、
 (大阪市立図書館デジタルアーカイブより)



2-18 銅吹の様子(宝暦年間)

出典:「銅吹由来鑄銭場絵巻」官浪辰夫所蔵(大坂屋久左衛門ホームページより)

世界に誇る排水処理システム 太閤下水と屎尿船

豊臣秀吉が大坂城下町に整備した「太閤下水」は、生活排水と屎尿などの汚水を分け、生活排水のみを東横堀川・西横堀川に流す、当時最先端の仕組みになっていました。【2-20】維持管理には大変な苦勞があったようで、下水道を掃除するように命じる通達が、管理している町に度々出されていました。生活排水は太閤下水で川に流される一方、汚水、つまり人間の屎尿は、肥料として摂津や河内の近郊農村へ運ばれました。当時、4000艘ほどの屎尿船が河内水路網を行き交っていたそうです。【2-21】江戸には及ばないものの当時の大坂には30万人から40万人の人々が暮らし、世界においても有数の大都市でしたが、周辺農村が屎尿を田畑肥料として利用し、畑で育てた野菜を都市へ送り出す、という完全循環型システムは、同時代の西洋の都市よりはるかに優れていたといわれています。

上水の供給を支えた水屋・水船

江戸で「水道」と言えば上水道のことでしたが、大坂では下水道のことを指しました。大坂では堀川を流れるきれいな淀川の水を直接汲み取って飲料水や生活用水としていたため、上水設備がなかったからです。近世前期には、淀川の水は茶の湯に使われるほどの水質を保っていたようです。毎朝水を汲むにはそれなりの労力がかかりましたが、「水屋」と呼ばれる水汲み人夫がいました。また、淀川の桜宮や川崎あたりで水を汲み、それを市中の町家に有料で運ぶ「水船」も100隻ほどあったそうです。

川浚えと天保山

淀川は、毎年100万 m^3 ほどの土砂を運んでくると推定されており、洪水の原因や船の運航の妨げになったため、定期的に川底の土砂を取り除く「川浚え」が必要でした。天保2年(1831)には、淀川水系の上流の瀬田川から下流の安治川まで、いっせいに大規模な川浚えが行われました。大坂の町人は町ごとに揃いの半纏を来て、金や太鼓を打ち鳴らし、延べ10万人がお祭り騒ぎで土砂運びを手伝いました。【2-22】この時掘られた土砂が積み上げられてできたのが天保山です。



2-20 太閤下水網
出典:「まちに住まう 大阪都市住宅史」
財団法人大阪都市協会、1989年、108頁



2-21 屎尿船 部切船
出典:「和漢船用集」大阪府立中之島図書館所蔵/
「千年都市大阪 まちづくり物語」
財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、43頁



2-22 大坂川口大さらへ繁栄たから船
出典:「千年都市大阪 まちづくり物語」
財団法人大阪市都市工学情報センター、1999年、44頁

水の都の楽しみ

なにわ八百八橋と呼ばれた近世の大坂は、四季折々に水辺の楽しみがありました。船に乗ってお花見や月見を楽しみ、暑い夏は橋の上で風に吹かれる、そんな魅力が近世の絵図にさまざまに描かれています。

桜宮のお花見

桜の名所、桜宮。お花見を楽しむ船が数多く集まっている。



浪花桜宮之図

出典:「浪花桜宮之図」、貞芳・魁春亭貞芳/画、柴伊・柴屋伊兵衛、大阪府立中之島図書館所蔵 (大阪府立図書館おおさかeコレクション)

天神祭と花火

大坂の夏のクライマックス、天神祭船渡御と花火。天神橋や天満橋の上も見物客が溢れている。



浪速天満祭

出典:「浪速天満祭」、貞秀/画、大阪府立中之島図書館所蔵 (大阪府立図書館おおさかeコレクション)

川崎の月見

秋、天満橋の少し上流あたりの川崎に、月に照らされた大坂城を見物する船が集まっている。

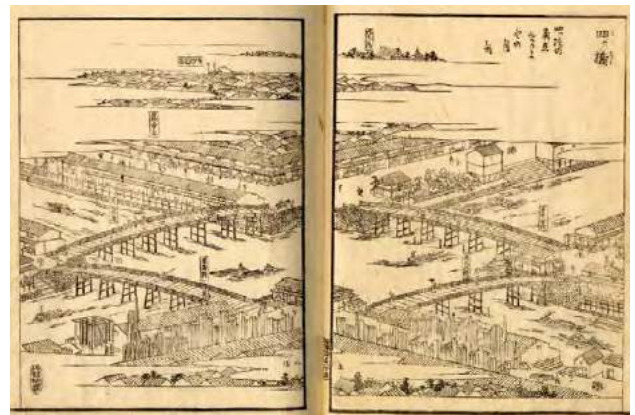


川崎ノ渡シ月見景

出典:「浪花百景」、南粹亭芳雪/画、石川屋和助 (大阪市立図書館デジタルアーカイブ)

川の交差点、観光名所の四ツ橋

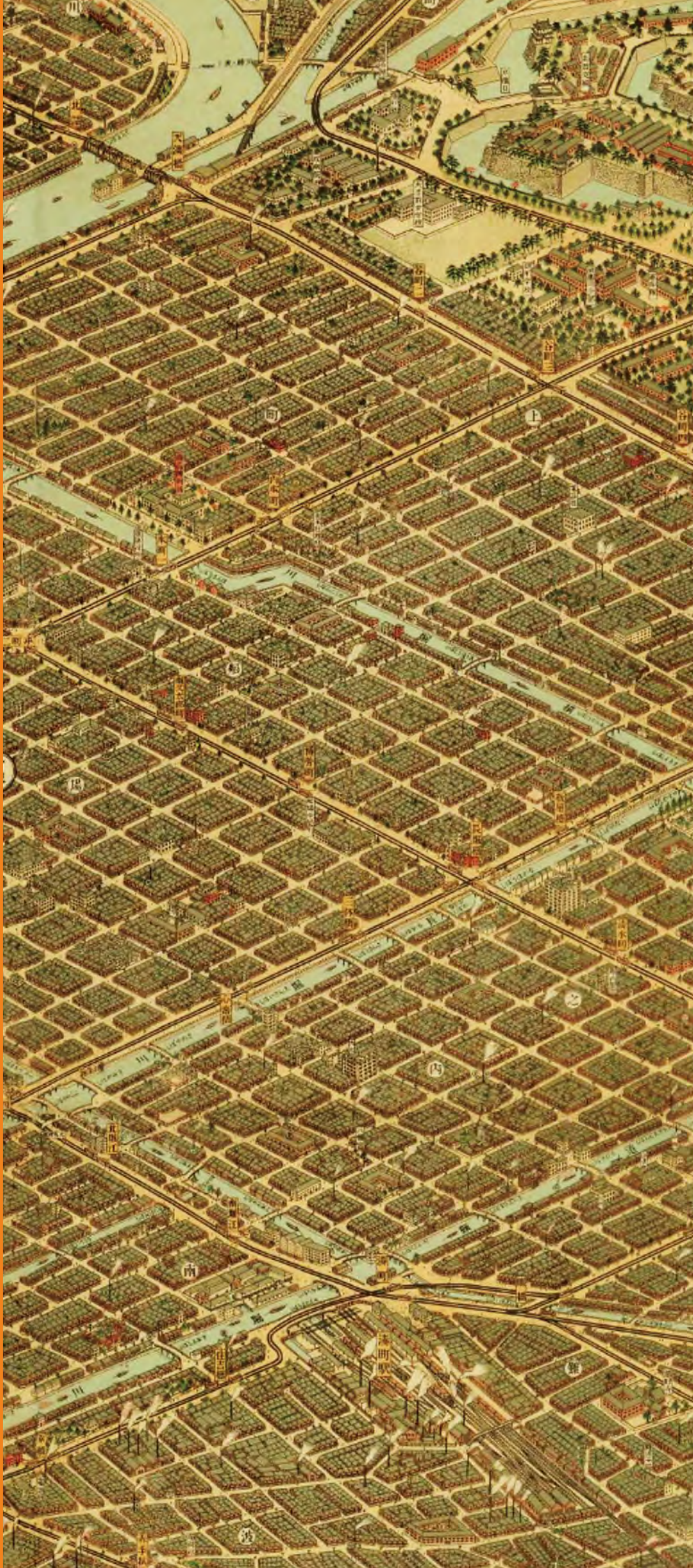
江戸時代の観光ガイドブックで「浪速一の奇観」と紹介された四ツ橋。納涼や観光に訪れる人も多かった。



四ツ橋

出典:「摂津名所図会」、竹原春朝斎/図、秋里籬斎/著述、寛政8-10[1796-1798] (大阪市立図書館デジタルアーカイブより)

3 近代 水辺からの近代都市づくり



大阪市パノラマ図 大正13年
(川口お旅所蔵)

大阪港開港と外国人居留地の盛衰

慶応4年(1868)、長かった鎖国を終え、安治川河口に大阪港と川口居留地が誕生します。船手奉行の船番所跡地が外国人居留地として造成され、川口波止場には税関や電信局も整えられました。【3-1】大阪近代化の基盤として期待された港でしたが、河川港であったために近代的な大型船の入港が難しかったこと、当時の大阪経済が不振だったことなどもあり、神戸港にその役割を奪われてしまいます。明治2年(1869)に89隻あった外国船の入港は、明治9年(1876)には1隻もなくなり、数年後には川口居留地で外国商人の姿は見られなくなりました。

大阪府と大阪市の誕生

慶応4年(1868)に大阪府が設置され、本町橋の西町奉行所跡を初代府庁舎として利用した後、明治7年(1874)には居留地の対岸の江之子島新庁舎に移転しました。「江之子島政府」と呼ばれるほど立派な木津川に面した近代建築でしたが、多くの府民が住む東の方角ではなく、西に向いて建っていることについて批判があがりました。【3-2】当時の府知事はこれに対して「これからは海、海外に向いて大阪は発展すべし」と説明しています。その後大正15年には中央区大手前にある現在の府庁舎へと移転しました。さらに、明治22年(1889)に大阪市が発足します。港と船が大阪の根本との考えから、大阪市章は船の水路標「湊つくし」になりました。市役所は、江之子島・堂島を経て、大正10年に中之島に移転し、現在に至ります。

近代都市への変貌を実現した築港と淀川大改修

大阪港の港湾機能を高めるため、大阪経済界から外海に面した築港計画の声が上がりました。オランダ人技師デ・レーケによって調査が行われた結果、淀川からの土砂の堆積が課題となるため、淀川の改修無くして築港は難しいという結果になりました。景気の回復や明治18年(1885)の大洪水もきっかけとなり、日清戦争後の明治29年(1896)から新淀川の開削、明治30年から築港と、2つの大工事がスタートします。【3-3】難工事の末明治36年(1903)に新淀川が完成、同年に築港大棧橋が供用を開始し、大阪は近代都市として飛躍することになります。



3-1 川口居留地の賑わい

出典:「浪花十二景の内 川口西洋館」、小信(二代貞信)/画、大阪府立中之島図書館所蔵(大阪府立図書館おおさかeコレクション)



3-2 江之子島政府と呼ばれた大阪府庁舎

出典:大阪府立江之子島文化芸術創造センターホームページ、<https://www.enokojima-art.jp/about/>(2023年3月12日閲覧)



3-3 淀川大改修の図(沖野忠雄作)

出典:「千年都市大阪—まちづくり物語」、大阪市都市工学情報センター、1999、79頁

大阪城周辺から始まった近代工業

近代工業の発祥は大阪城周辺地区で、明治3年(1870)に武器を製造する造兵司(後の砲兵工廠)が、明治4年(1871)に貨幣を鑄造する造幣寮(後の造幣局)が、幕府関係の屋敷地の跡地を活用して設置されました。【3-4】周辺には労働者が住み、関連工場が出現し、工業地帯としての性格を持つようになります。さらに、明治時代中期から西部を中心に工場群が建ちはじめ、紡績業を中心とした発展で東洋のマンチェスターと呼ばれるまでになります。

蔵屋敷の跡地を近代公共施設へ

江戸と違い武家地が少なかった大坂は、一定の規模が必要な近代都市施設を建設できる場所が限られていたため、蔵屋敷など武家地跡は貴重な存在でした。明治時代の後半、蔵屋敷が集中した中之島周辺に、日本銀行大阪支店や大阪裁判所、中央公会堂、大阪図書館、中之島公園など近代的な公共施設が開設し、大阪の都心は水辺を中心に近代都市の顔を整えていくことになります。【3-5】

行政と民間による新たな運河の開削

近世に多くの堀川が開削されましたが、近代になっても資材運搬など近代工業に生かすことを目的として運河が掘られました。明治11年(1878)、梅田ステーション(現在の大阪駅)で鉄道と水運を結ぶため、土佐堀川から堂島川に中之島堀割が、堂島川から出入橋まで堂島堀割(梅田入堀川)が開削されました。また、工場が多く立地した西部では民間による私設運河が計画され、明治35年(1902)に安治川と尻無川をつなぐ境川運河が開削されました。一方東部では昭和15年(1940)、工場地帯開発を目的として第二次都市計画によって城北運河が完成しました。



3-4 浪花川崎鑄造場の風景

出典:「浪花川崎鑄造場の風景」、小信(二代貞信)/画、大阪府立中之島図書館所蔵(大阪府立図書館おおさかeコレクション)



3-5

公共施設が立ち並ぶ中之島の絵葉書
川口お旅所蔵

都市の顔となる水辺の名建築

近代化の窓口となった水辺には、魅力的な近代建築が数多く残っています。都市の顔を意識してデザインされた建築には、川に顔を向けているもの、橋とデザインが調和するように配慮されたもの、市民の寄付で建てられたものなど、美しさだけではなく物語があります。

せんぶかん

泉布観(明治4年)

大川に向かって建つ造幣局の応接所。現存する大阪最古の洋風建築。重要文化財。



日本銀行大阪支店(明治36年)

島原藩の蔵屋敷跡に建設された。堂島川と土佐堀川に挟まれ、御堂筋に面して建つ。



中央公会堂(明治44年)

アメリカの寄付文化に感銘を受けた岩本栄之助により建てられた。現在のお金で50億円ほど。中之島の東に向かって建つ。



三代目大阪城天守閣(昭和6年)

市民の寄付で再建された大阪のランドマーク。川崎橋と新鳴野橋のあたりでは、ビルの合間に船上から眺めることができる。



ルポンドシェルビル(大正15年)

「ルポンドシェル」の意味は、天架ける橋。その名の通り、天神橋の南詰に建つ。旧大林組本店ビル。



三井住友銀行大阪本店ビル (第1期:大正15年、第2期:昭和5年)

東西74m、南北84mの大規模建築。土佐堀川に面した列柱が印象的。



詳しくはこちら

「大大阪モダン建築」高岡伸一・三木学・橋爪紳也、青幻舎、2007年

大阪市ホームページ・生きた建築ミュージアム大阪セレクション、<https://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000266754.html>
(2023年3月14日閲覧)

近代的な上下水道の建設

明治10年代(1877)から毎年のようにコレラが流行し、明治23年(1890)に新町大火が発生したことから、衛生対策と防火対策を兼ねた近代的な上下水道の必要性が高まりました。

明治28年(1895)、桜宮を水源地として大阪城内の配水池に送り、そこから市内の各戸へ給水する上水道が完成しました。【3-6】その後、大正3年(1914)にも柴島浄水場を建設したことで、給水能力は150万人分に及ぶようになりました。【3-7】

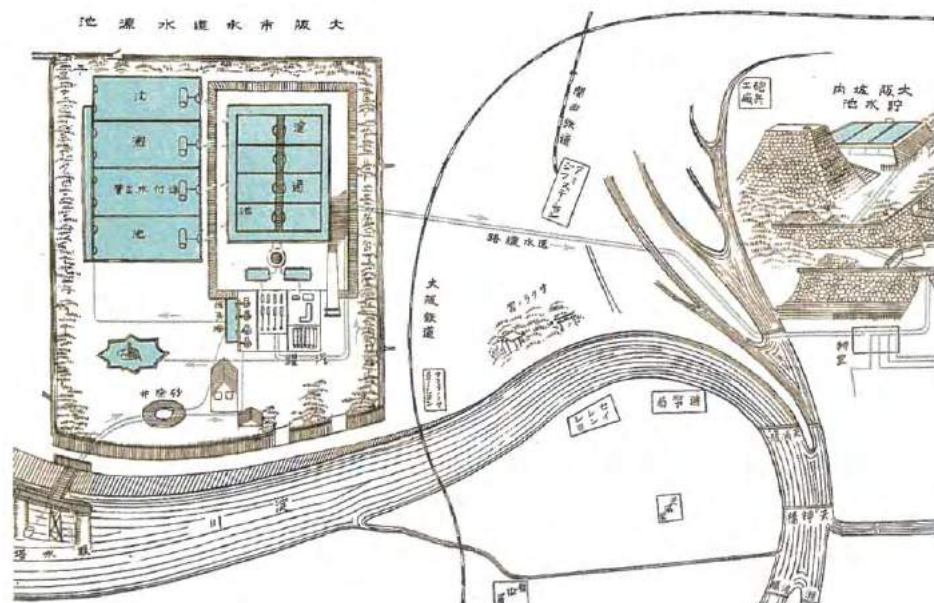
すでに背割下水溝(太閤下水)が整備されていた市街地では、明治27年(1894)から明治32年(1899)にかけて、モルタル補強や蓋を設置するなどの改良工事を行ないました。明治30年(1897)に編入された新市域(おおよそ大阪環状線の内側)については、明治34年(1901)から大正11年(1922)にかけて下水道整備を進めました。昭和13年(1938)、下水道整備の近代化にかかる多額の費用をまかなうため、前例のなかった下水道使用料の徴収が始まりました。

可動堰の設置による水質浄化

大正時代になると、淀川の大改修の影響で都心部の川の流れが悪くなったことや、繊維工場や染織工場が増えたことで、都心部の川の水質は悪化していきました。大正15年(1926)から昭和11年(1936)にかけて、河川浄化用の可動堰を6ヶ所に建設します。【3-8】回転式の堰を閉じて水を溜めてから堰を開け、水流の勢いをつけることで流量を増すという方式でした。【3-9】舟運交通量が多かった堂島川と道頓堀川の可動堰には、船が通ることができる閘門機能もありました。【3-10】

地盤沈下と高潮対策

明治期以降の近代産業の発展で、川沿いの利用が活発化するとともに、高潮の被害がほとんどなかったこともあり、堤防は切られたり低くされたりしていました。また、昭和初期からの重化学工業の発展で工業用水として地下水の汲み上げが急増し、地盤沈下が進みました。【3-11】明治18年(1885)から昭和8年(1933)までで、最大個所は北区堂島浜通で、63cmの沈下量に及んだそうです。その結果高潮の危険性が年々増大していたなかで、昭和9年(1934)に室戸台風によって大災害をもたらされます。そこで、室戸台風後から昭和16年(1941)ごろにかけて、市内の木津川以西のエリアについて、OP +3.5を目指した防潮堤を整備しました。



3-6 桜の宮水源地

出典:「千年都市大阪—まちづくり物語」大阪市都市工学情報センター、1999、84頁



3-7 柴島水源排水管布設工事

出典:「写真で見る大阪市100年」財団法人大阪都市協会、1989年、28頁

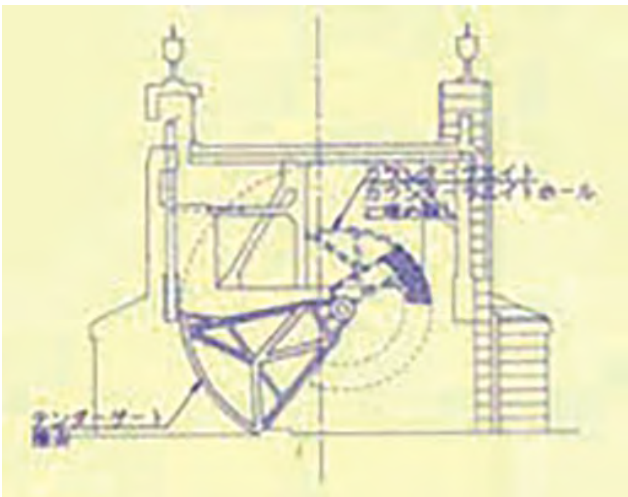


可動堰位置図(●印)

3-8

可動堰位置図(昭和11年ごろ)

出典:「大阪の川 都市河川の変遷」
財団法人大阪市土木技術協会、1995年、50頁



3-9 ティンターゲート式の堂島川可動堰の断面図

出典:「Civil Engineering Consultant Vol.282」建設コンサルタント協会、2019年、28頁(特集)土木施設の転用



3-10 建設当初の堂島川可動堰(水晶橋)

出典:「写真で見る大阪市100年」財団法人大阪都市協会、1989年、73頁



3-11 地盤沈下で陥没した道路

出典:「市民とともに水道100年」大阪市水道局、1995年、36頁

都市間を結ぶ汽車と蒸気船

日本に鉄道網が広がるまでは蒸気船で都市間を移動していました。大阪－神戸間は慶応4年(1868年)蒸気船スタンチ号が就航しますが、明治7年(1874)には鉄道が開通します。京都－大阪間は、江戸時代から淀川の三十石船が利用されていましたが、蒸気機関を備えた外輪船も登場します。【3-12】外輪船は最盛期には14隻が就航し、大阪・八軒家(天満橋付近)と京都・伏見の間を、上りは6時間、下りは3時間半で結びました。明治9年には京都－大阪間の鉄道も開通し、しばらく水陸交通の競合時代が続きますが、明治43年(1910)に京阪電気鉄道が天満橋～京都五条間に開通したこともあって、水上交通は役割を終えます。

市民の足は巡航船から路面電車へ

明治36年(1903)、天王寺で開催された第5回内国勸業博覧会開催をきっかけに、巡航船と路面電車が運行を開始します。巡航船は、最盛期には1日で約2万人の乗船客があり、82隻が43乗降場を巡っていました。【3-13】それまでは人力車が市民の足の主役だったため、巡航船営業開始時には人力車の車夫たちの反対運動も起きたそうです。

一方、路面電車も営業範囲が拡大するとともに利用者が増加し、明治末期ごろには1日約27万人が利用するようになります。巡航船は市民の足としての役割を路面電車に奪われ、大正2年(1913)に廃業となりました。

船を活用した近代観光

市民の足としての役割を終えた後、物流システムを支える存在として水上交通はしばらく活躍を続けます。昭和初期になると、観光を目的とした水運交通として、マリンガールと呼ばれる女性ガイドが同乗する市営観光艇「水都」や、観光用の快速巡航船が就航しました。【3-14】

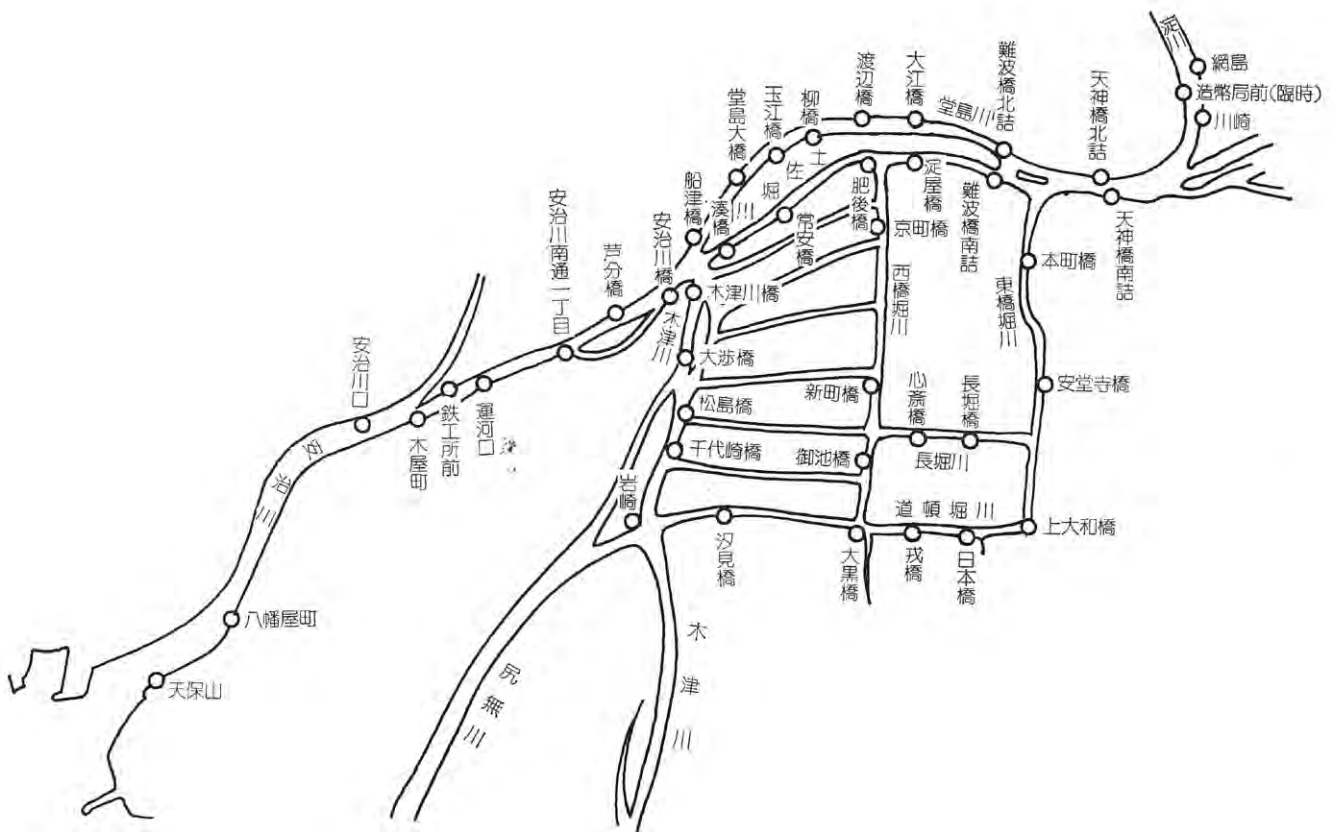
渡し船の市営化

大阪には、大川や安治川、木津川など大きな川を中心に、古くから人々の往来のための渡し船がありました。かつては民間によって営業されていた渡し船は、昭和7年(1932)ごろから大阪市が直営で運行するようになります。昭和10年(1935)には31か所の渡船場で69隻(機械船32隻、手漕ぎ船37隻)が運行し、年間利用者数は歩行者が約5752万人、自転車等が約1442万台にのぼりました。その後、戦災によって多くの渡船場が失われ、また道路や橋が整備されたこともあり、渡し船は段々減っていきました。【3-15】

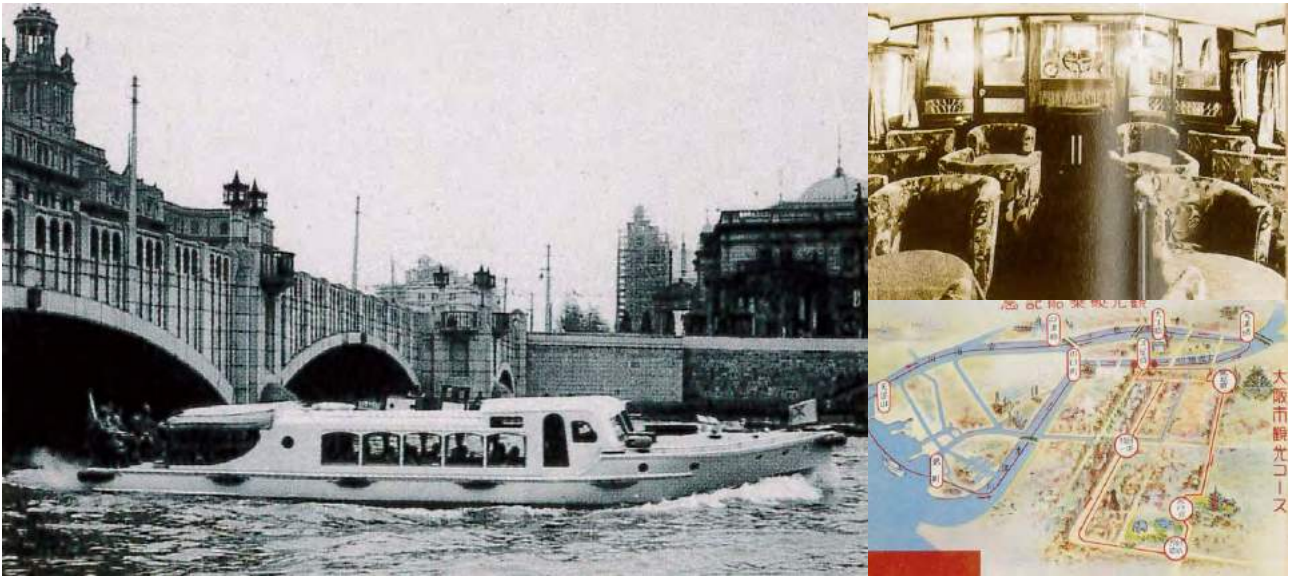


3-12 外輪船(淀川汽船)

出典:「ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 大阪(上)」岡本良一/編者、佐藤今朝夫/発行者、1985年、20頁



3-13 巡航船乗降地(明治39年4月1日)
 出典:「大阪の川 都市河川の変遷」財団法人大阪市土木技術協会、1995年、279頁



3-14 観光艇「水都」とその豪華なキャビン、航行ルート
 出典:「写真で見る大阪市100年」財団法人大阪都市協会、1989年、120頁・125頁



3-15 渡船場推移図(明治40年以降)
 出典:大阪市「渡船場マップ」、2000年

水辺からの近代文物の発祥

今では当たり前になっているものでも、文明開花の時代に初登場したものがたくさんあり、その中のいくつかは水辺から上陸しました。

大阪初の西洋式ホテル「自由亭ホテル」 (明治4～32年※大阪倶楽部に事業を売却した年)

居留地のあった川口で創業。西洋料理の会食ができて当時の大阪の迎賓館的役割を果たす。中之島に移転し、その後「大阪ホテル」に。



出典:中之島大阪ホテル、1909年、大阪市立図書館所蔵
(大阪市立図書館デジタルアーカイブより)

複合文化施設「大阪博物館」 (明治8年～大正3年)

本町橋の袂にあった「大阪博物館」は、動物園・美術館・図書館・能舞台・展示会場などの機能を持つ、新しい都市施設であった。



明治大正大阪百景 大正初寫 曙月 本町博物館 三幸蔵
出典:「大阪市天王寺動物園70周年記念史」

大阪市初の都市公園「中之島公園」 (明治24年～)

「山崎ノ鼻」と呼ばれた景勝地を整備して誕生。洋館が立つ前、開園当初は豊国神社と鳥居があって、今とはずいぶん雰囲気が違った。



出典:堂島及土佐堀の大流に浮ぶ中之島公園、1926年、
大阪市立図書館所蔵(大阪市立図書館デジタルアーカイブより)

大阪市初のカフェ「カフェ・キサラギ」 (明治45年～)

江之子島の大阪府庁の対岸、雑居地に初めてできたカフェ。文化人がサロンとして集った。



出典:「大阪カフェ源流考」、上方郷土研究会「上方」第27号、1933年

大阪初の飛行場、木津川飛行場 (昭和4～14年)

現在の大正区船町あたりにあった木津川飛行場。東京・大阪・福岡間に、1日1便運行していた。



出典:朝日新聞社「新日本大観附満州国 レンズを透して見たニッポンのガイドブック」より、
Wikipedia:<https://ja.wikipedia.org/wiki/木津川飛行場> (2023年3月14日閲覧)

ネオンサインの巨大広告塔、福助足袋 (昭和3年～)

道頓堀のシンボルマーク「グリコ看板」は、現在で6代目。実は、初代グリコ看板(昭和10～18年)の前、同じ場所に福助足袋のネオン広告塔が設置されていた。福助足袋の宣伝を担当していたアイデアマンがグリコに移籍して、巨大広告塔という宣伝手法が受け継がれたようだ。



出典:江崎グリコ株式会社ホームページ、
<https://www.glico.com/jp/health/contents/tokubetsuten/> (2023年3月14日閲覧)



出典:橋爪紳也コレクション

海外から輸入して橋を鉄橋化 ～明治20年

明治元年(1868)、それまで幕府と町人で行っていた橋の管理は、大阪府に引き継がれました。当初は財政状態が伴わず、しばらくは橋掛町の仕組みが残っていましたが、明治22年(1889)に大阪市が発足した時に行政への管理の移管が確立しました。技術的な面での橋の近代化は、木や石に代わる素材として鉄が輸入されたことです。高麗橋は大阪で初めて、長崎・横浜に次いで全国3番目の鉄橋で、明治元年(1868)にイギリスに発注し、明治3年(1870)に設置が完了しました。【3-15】工事費が増えたとして多額の追加支払いを要求され、外交問題にまで発展したそうです。ガラスのガス灯付きで、美しい夜景は名所になりました。他にも、明治6年(1873)にドイツから輸入した心齋橋など、次々と鉄橋が架けられ、明治15年(1882)ごろには十数橋を数えました。

大洪水や市電の普及で鉄橋化が進む 明治20～大正初期

明治18年(1885)、淀川で大洪水が起き、市内で約30橋が流失、全橋の4分の1が破壊されました。これらの被害によって鉄橋の必要性が認識され、天満橋・天神橋・肥後橋・渡辺橋・木津川橋などが鉄橋化されていきます。さらに大阪の橋の近代化を推し進めたのは、明治36年(1903)に開業した市電(路面電車)の敷設です。この時期、50橋以上が市電開通のために架設改築が行われました。【3-17】材料としては鋼材がより普及しましたが、大正9年(1920)に大阪で初めてコンクリートアーチが採用された岩崎橋が架けられます。また、デザインにも配慮された橋が登場します。大正2年(1913)に架けられた本町橋と木津川橋は、市電の同一路線にあったために装飾・デザインが統一され、【3-18】大正4年(1915)に完成した難波橋は、パリのセーヌ川をモデルとした中之島橋梁群の先駆けとしてデザインされました。

第一次都市計画事業でオリジナルな橋のデザインを追求

大正後期～昭和初期

大正10年(1921)の第一次都市計画によって、初めて本格的な都市計画街路事業が実施され、御堂筋や松屋町などの幹線道路が完成、同時に151橋が永久橋化されました。この時、橋は都市美を形成する重要な役割があると考えられ、建築家協力のもとに計画が進められたため、数々の美しいデザインの橋が誕生します。大正13年(1924)市役所と日本銀行大阪市店に調和させることを条件としてデザインコンペを行い、昭和10年(1935)に完成した大江橋・淀屋橋、【3-19】同年、景観に配慮して世界初逆ランガー桁式構造を採用した平野橋など、今でも大阪のまちの財産として市民に愛されています。



3-16

高麗橋鉄橋写真

出典:「大阪の橋 大阪市における橋梁技術のあゆみ」財団法人大阪市土木技術協会、1997年、15頁



3-18

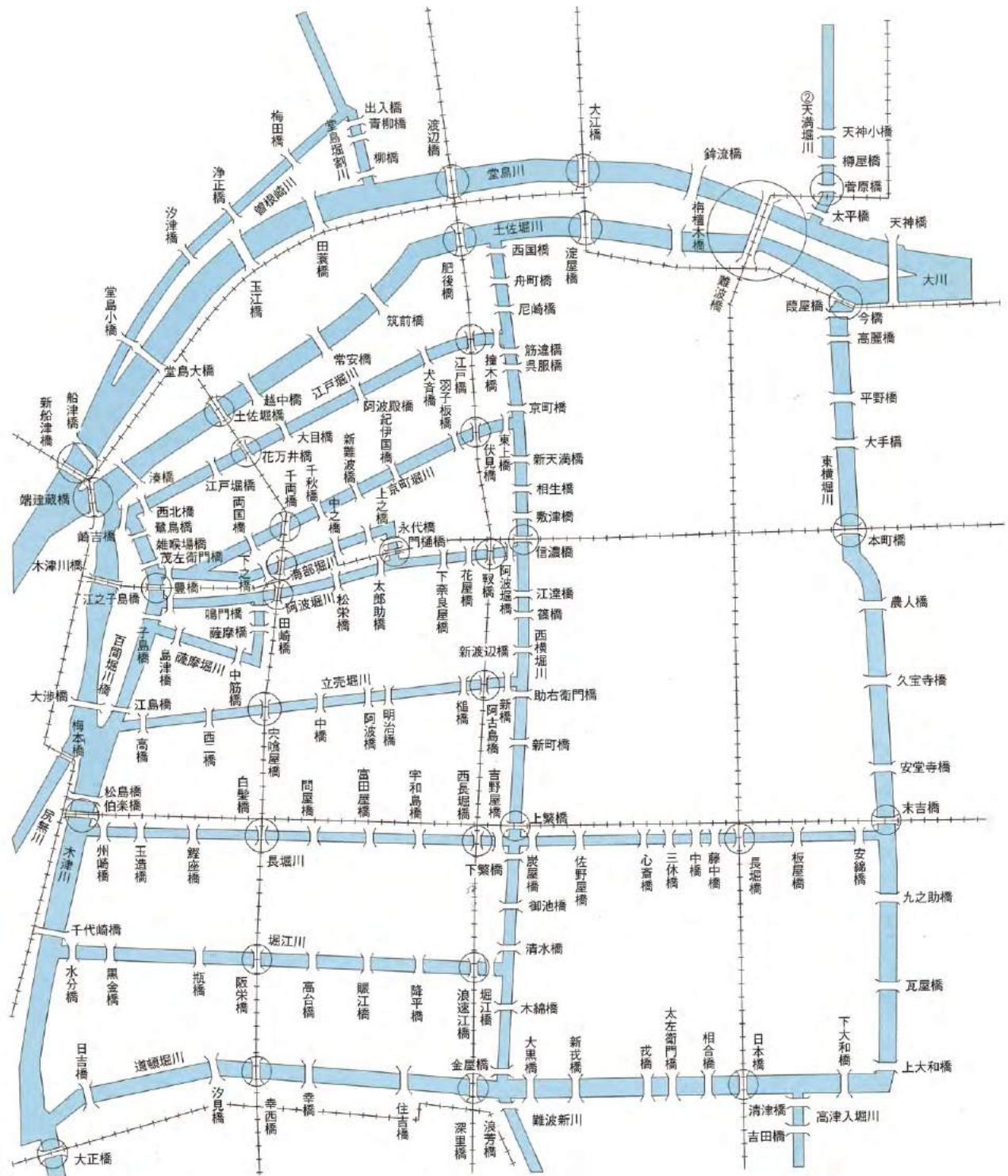
木津川橋と府庁 川口お旅所蔵



3-19

淀屋橋と市役所

出典:「大阪の橋 大阪市における橋梁技術のあゆみ」財団法人大阪市土木技術協会、1997年、27頁



市電敷設によって架け替えられた橋(○印)大正中期

3-17

市電敷設によって架け替えられた橋(大正中期)

出典:「大阪の橋 大阪市における橋梁技術のあゆみ」財団法人大阪市土木技術協会、1997年、13頁

「船が通る」と「人が渡る」を共存させる渡河施設

大阪湾から安治川を遡って西区川口まで、尻無川は岩崎橋付近まで、木津川は大浪橋まで、「港湾区域」というエリアに指定されているため、海から大きな船が入ってくることができます。大きな船が通れることと、川を横断できることを両立させる様々な渡河施設を巡るのも、水都大阪の楽しみ方の一つです。

地下をくぐる安治川隧道

自転車ごとエレベーターで地下トンネルに降りることができる。推理小説「時の密室」(芦辺拓)では、事件現場になった。



観光にも便利、天保山渡船

大阪の2大観光地、天保山とUSJを結ぶ。ドリフトしながら着岸する操船技術は見事!



出典:大阪市ホームページ
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000011249.html> (2023年3月14日閲覧)

木津川水門を間近に見られる落合上渡船場

大阪都市部を高潮から守ってくれる木津川水門が正面から見える。毎月1回程度行われる開閉試験運転は大迫力。



出典:大阪市大正区ホームページ
<https://www.city.osaka.lg.jp/taisho/page/0000000498.html> (2023年3月14日閲覧)

夢舞大橋(可動橋)

大阪・関西万博2025の会場に渡る橋。浮き橋のため、漁礁がわりになり、橋の袂は海釣りスポットに。



出典:大阪情報サロン
<http://osaka-salon2.seesaa.net/article/439674282.html> (2023年3月14日閲覧)

ぐるぐる登って降りて、めがね橋

上空から見るとメガネの形に見える千本松大橋。ぐるぐるのスロープを根性で登れば、自転車や徒歩で渡ることもできる。



出典:大阪市ホームページ
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000023565.html> (2023年3月14日閲覧)

なみはや大橋

急勾配の坂を登り切ると、大阪湾の絶景を眺めることができる。片側に歩道もついでいて、30分の空中散歩が楽しめる。



出典:大阪市ホームページ
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000023822.html> (2023年3月14日閲覧)

詳しくはこちら

大阪市ホームページ 大阪渡船マップ <https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000011242.html>

4 戦後から高度経済成長期 水辺の喪失



水と緑の都市軸を夢見た戦災復興 昭和20年代

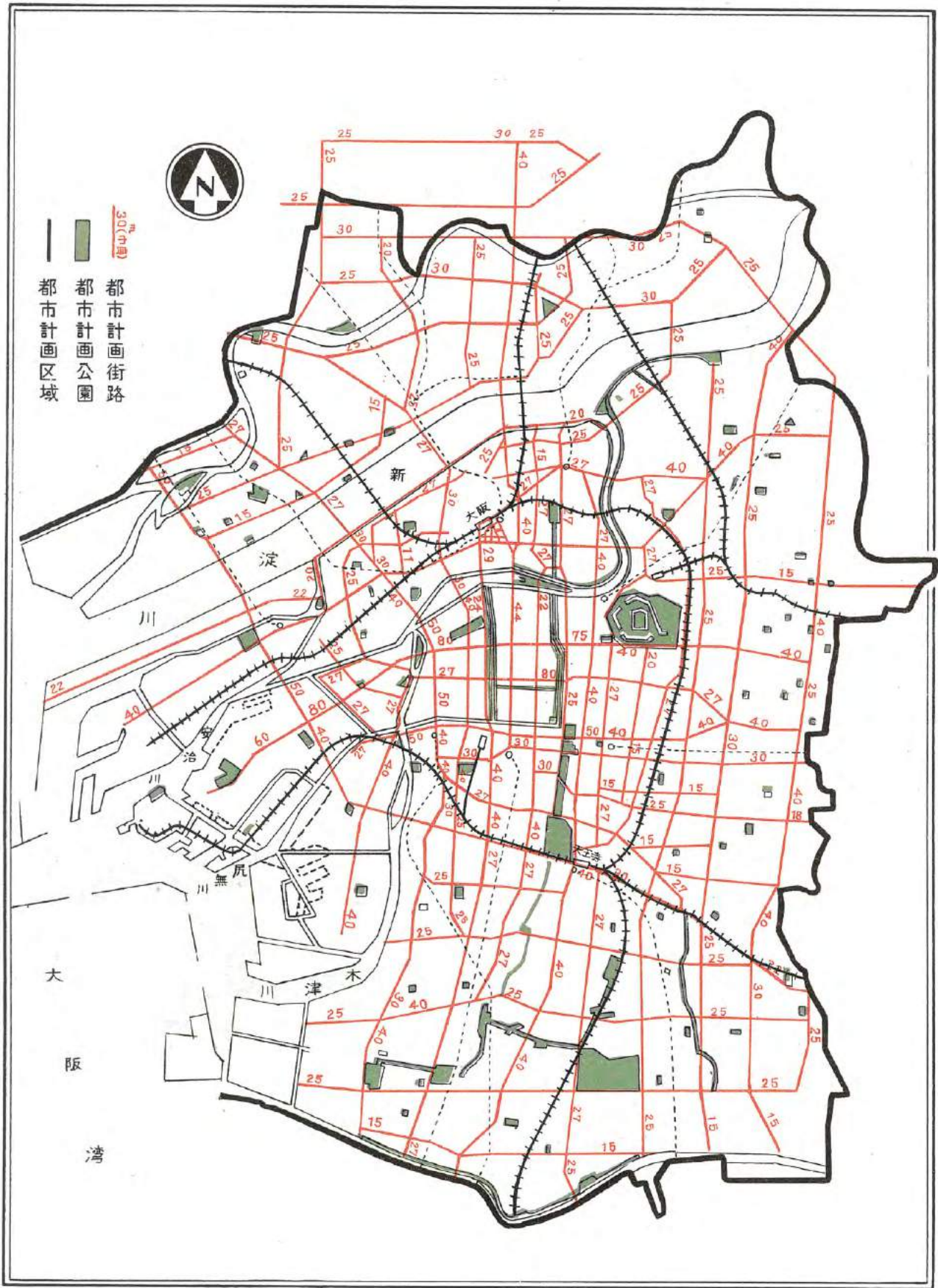
第二次世界大戦で大きな被害を受けた大阪は、昭和20年(1945)に戦災地復興基本計画を決定しました。幹線道路や地下鉄網の整備など交通計画とともに、南北は扇町公園から天王寺公園まで、東西は淀川から中之島まで、川沿いに広大な緑地帯が計画された意欲的な計画でした。【4-1】昭和24年(1949)、国と市の財政逼迫を理由に戦災地復興都市計画は見直されることになり、川沿いの緑地帯の計画は大幅に規模が縮小され、その後の都市計画の中でもさらに縮小されていきました。当初の計画どおりに川沿いが公園になっていたら、今の水辺の景色はだいぶ違っていただかもしれません。

堀川の埋め立てによる水辺の喪失 昭和20年代～40年代

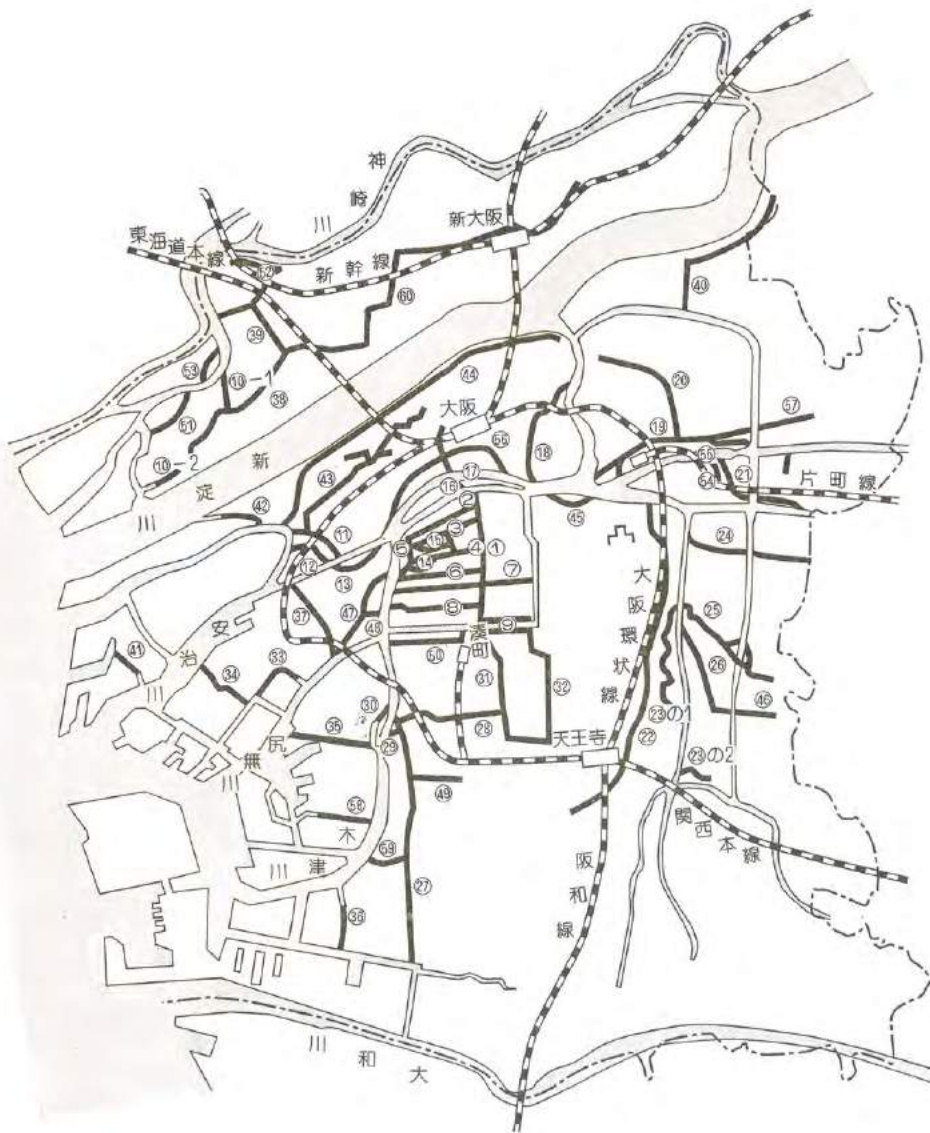
記録に残る市内最初の川の埋め立ては、明治45年(1909)に完了した曾根崎川(蜷川)の上流区間です。明治42年(1906)に発生した北の大火の焼土や瓦礫を処分するためでした。第二次世界大戦後は、戦災の瓦礫処分や公共用地への転用にともなって、川の埋め立てが本格化します。昭和50年(1975)までの間に、大小60の川が大阪市全域で埋め立てられました。【4-2】その背景には、道路や鉄道の整備が進んで水運が減ったこと、下水道の敷設によって排水路が不要になったこと、ゴミの投棄などで環境悪化が進んだこと、治水対策上護岸の延長が短い方が経済的で効率的と考えられたことなどがありました。

高度経済成長を支える阪神高速道路の建設へ 昭和40年代

高度経済成長期を迎えて自動車交通が急増し、交通事情は悪化の一途をたどっていた昭和35年(1960)10月6日、御堂筋など幹線道路から普段は車が通らない生活道路まで大渋滞で車が止まってしまった「北大阪の10時間交通マヒ」と呼ばれる騒動が起きました。これをきっかけに、高速道路の建設に向けた行政や経済界の動きが本格化します。昭和39年(1964)、最初の阪神高速道路1号環状線土佐堀～湊町間2.3kmが西横堀川上に開通しました。その後、昭和40年(1965)に東横堀川・堂島川・梅田入堀川、昭和42年(1967)に難波入堀川と高津入堀川、昭和43年(1968)に天満堀川と、河川敷地を用地として次々に高速道路が建設され、昭和45年(1970)の大阪万博開催時には総延長74.1kmの高速道路網が完成しました。【4-3】



4-1
 大阪都市計画街路並びに公園図
 出典：「大阪市戦災復興誌」大阪役所、
 1958年、709頁



埋もれた川の名前一覧

- | | |
|--------------|-------------|
| 1/西横堀川 | 46/東之川 |
| 2/江戸堀川 | 47/尻無川 |
| 3/京町堀川 | 48/松島堀割 |
| 4/阿波堀川 | 49/長橋川 |
| 5/百間堀川 | 50/桜川 |
| 6/立売堀川 | 51/大和田川 |
| 7/長堀川 | 52/三津屋水路 |
| 8/堀江川 | 53/神崎川(水路) |
| 9/道頓堀川 | 54/鐘紡運河 |
| 10/大野川 | 55/八箇荘水路 |
| 11/木場川 | 56/曾根崎川(蜷川) |
| 12/逆川 | 57/三郷井路 |
| 13/古川 | 58/南恩加島堀割 |
| 14/薩摩堀川 | 59/津守入堀 |
| 15/海部堀川 | 60/中島大水道 |
| 16/中之島堀割 | |
| 17/堂島堀割 | |
| 18/天満堀川 | |
| 19/鯉江川 | |
| 20/榎並川 | |
| 21/楠根川 | |
| 22/猫間川 | |
| 23/旧平野川 | |
| 24/千間川 | |
| 25/神路川 | |
| 26/西之川 | |
| 27/十三間川 | |
| 28/聴川 | |
| 29/七瀬川 | |
| 30/三軒家川 | |
| 31/難波新川 | |
| 32/高津入堀川 | |
| 33/三ツ樋入堀 | |
| 34/八幡屋運河 | |
| 35/大正運河 | |
| 36/柴谷運河 | |
| 37/境川運河 | |
| 38/中島水路 | |
| 39/阪北水路 | |
| 40/樋管統一水路 | |
| 41/桜島入堀 | |
| 42/伝法川 | |
| 43/聖天川 | |
| 44/正蓮寺川(中津川) | |
| 45/八軒家川 | |

4-2 市内河川の埋立状況位置図(明治45年~昭和50年)

出典:「大阪の川 都市河川の変遷」財団法人大阪市土木技術協会、1995年、85頁



4-3 阪神高速が建設された東横堀川(昭和39年と昭和62年)

出典:「阪神高速道路」写真集—いとむかし—阪神高速道路公団、1987年、33頁

失われた堀川の面影

かつて縦横に走っていた堀川。多くは埋め立てられてしまいましたが、今でもその痕跡をまちで見つけることができます。川は無くなっても護岸が残っていたり、橋だけ残っていたり。埋め立てたところを現代的に活用しているところもあります。

長堀川の跡「クリスタ長堀」

埋め立てた跡は地下商店街や地下駐車場に。「長堀石濱」の絵図が飾られ、石垣護岸が一部デザインに使われている。



百間堀川と立売堀の跡「トコトコダンダン」

埋め立てた跡を親水空間に。高潮対策の各時代の護岸が残り、年号が刻まれている。



天満堀川に面した浜蔵

埋め立てられた天満堀川跡に面して残る浜蔵。今でも地下には川に面していた部分が残っている。



西横堀川の入口と金屋橋

埋め立てられた西横堀川がちょっとだけ残り、一番南側にかかっていた金屋橋も現役。



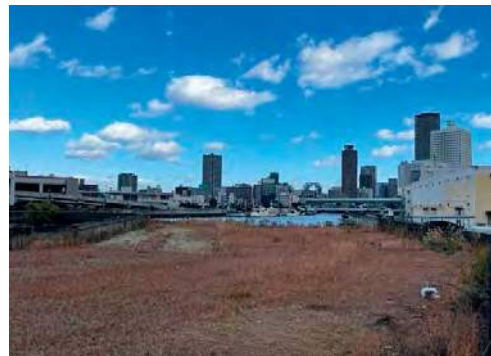
生き残った出入橋

かつて堂島川から大阪駅へ流れていた梅田入堀川の跡に、レトロな橋だけが残る。きんつば屋さんも有名。



中之島ゲート

安治川から分岐していた古川が埋め立てられた跡。大阪・関西万博2025に向けて、新しい拠点に!



失われた堀川について、詳しくはこちら
「大阪の川 都市河川の変遷」財団法人大阪都市協会、1995年

ジェーン台風の被害と西大阪高潮対策事業

昭和20年代後半～昭和30年代前半

戦前に始まった地盤沈下は、第二次世界大戦前後は戦争の影響で一時期停滞しましたが、戦後工業生産の復活とともに再び地盤沈下が加速します。また、戦前に整備した応急的な防潮堤の維持管理が不十分だったこともあり、昭和25年(1950)のジェーン台風では、再び広範囲で大災害がもたらされてしまいます。そこで昭和26年(1951)から昭和34(1959)年まで、地盤沈下対策として工業用水道を、御堂筋以西の大阪市内の河川にはOP+5.0と高い基準で防潮堤を建設するなどの西大阪高潮対策事業に取り組むこととなります。【4-4】

第二室戸台風と防潮堤高復元の戦い 昭和30年代後半

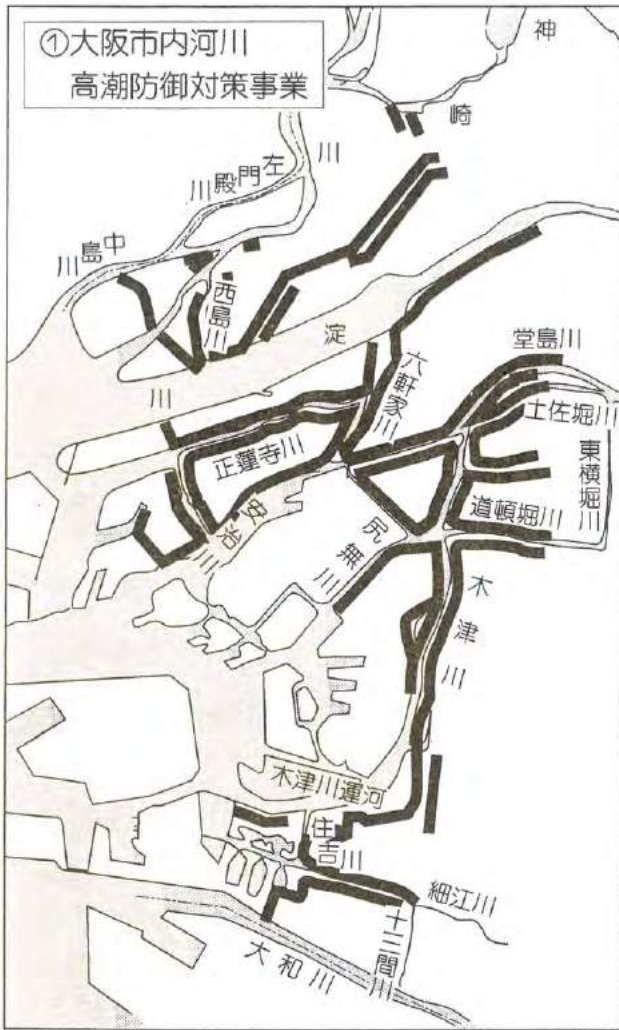
しかし昭和36年(1961)、第二室戸台風で西横堀川以西が浸水する大被害が再び起こってしまいます。地盤沈下が続いたことで低くなっていた防潮堤高を目標通りOP+5.0mに復元するため、昭和37年からの緊急三ヵ年計画で応急的な整備を行いました。

第二室戸台風で同様に被害を受けた道頓堀川上流は、西大阪高潮対策事業の対象区域に入っていなかったものの、地元から防潮堤建設の要望が上がりました。地価の高い繁華街であったため、河川を一部埋め立てて払い下げ、それを財源にし、昭和42年(1967)、当時斬新だった舟形デザインの防潮堤が完成しました。

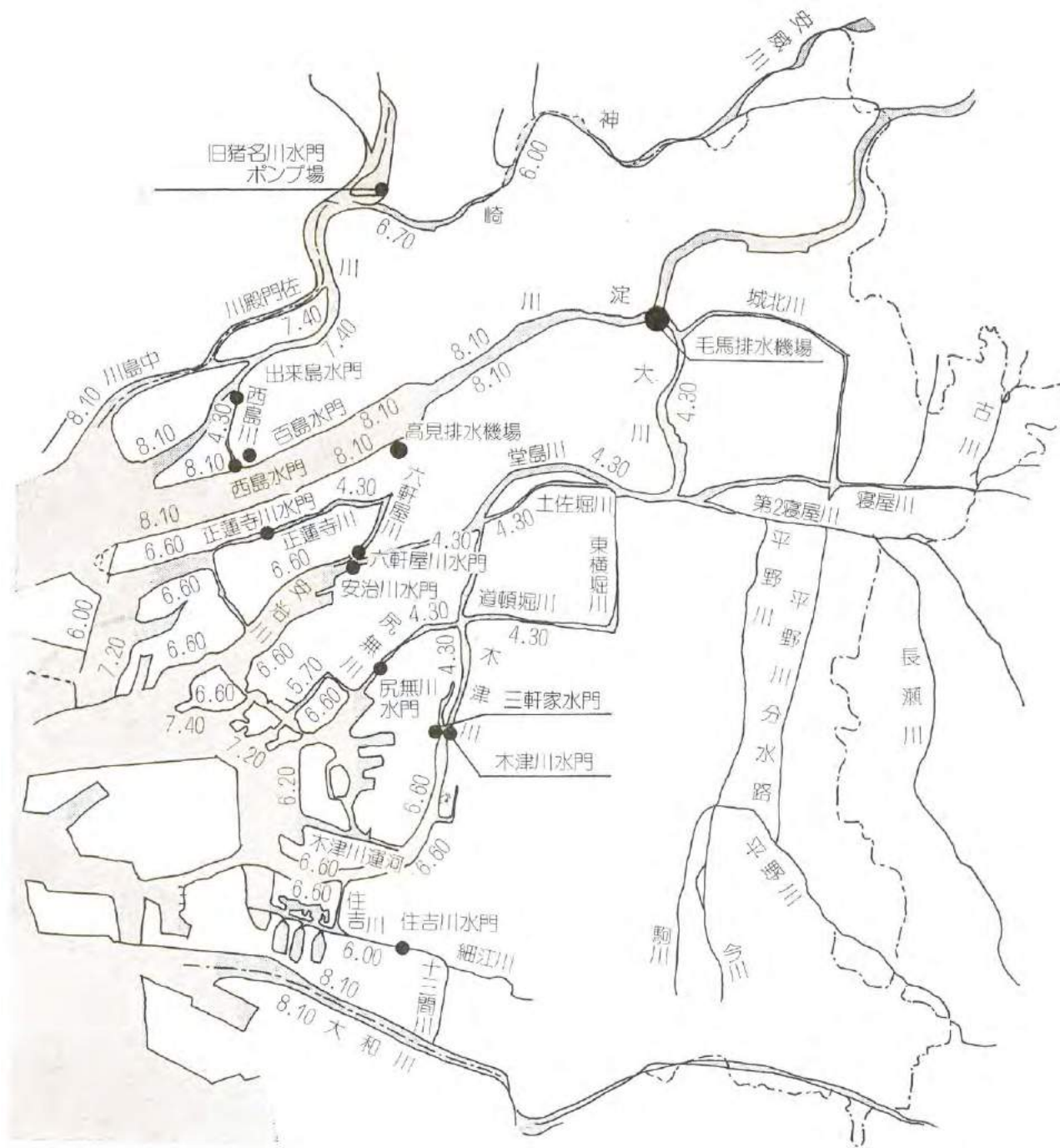
地盤沈下の収まりと3大水門整備による

計画防潮堤高の実現 昭和40年代～昭和末

さらに、今後も予想される地盤沈下や社会・経済の重要性を考え、昭和40年(1965)から高潮対策事業恒久計画がスタートします。都心部は橋が多く、地盤沈下で低くなった橋の周辺は防潮堤を作ることが困難だったため、安治川や木津川、尻無川などの中・下流に合計10の防潮水門を築造し、水門内部の防潮堤高をOP+4.3mとする水門方式が採られました。【4-5】安治川水門・尻無川水門・木津川水門の3大水門は昭和45年(1970)には整備が完了し、昭和56年(1981)には内水排除の毛馬排水機場が完成、昭和61年(1986)に事業が完成しました。昭和40年代(1965-1975)には地下水の汲み上げがほとんど行われなくなり、地盤沈下も収まっていったため、この時整備した防潮堤を耐震補強など行いながら使用し、現在に至っています。



4-4 西大阪高潮対策事業防潮堤施工位置図
 出典:「大阪の川 都市河川の変遷」財団法人大阪市土木技術協会、1995年、78頁



4-5 水門方式による高潮対策事業計画図(数字は計画防潮堤高OP+m)

出典:「大阪の川 都市河川の変遷」財団法人大阪市土木技術協会、1995年、81頁

水位のコト

何気なく見ているとあまり気づきませんが、大阪の川は潮の満ち引きで1日1.5mほど水位が変わります。地盤沈下で低くなった橋の下は、日時によって航行できない時もあります。阪神タイガースが優勝しそうな時、戎橋から道頓堀川に飛び込もうとする人が現れるため、水位を高めにも調整することもあります。

潮の干満で変わる水際の風景

干潮の時は、水際に堤防が現れる中之島公園。水鳥の休憩所に。



満潮の時はギリギリ船が通る御堂筋

水の回廊の東西のボトルネックになっているのが御堂筋。淀屋橋の裏には船体が擦った跡も。



水門で水位調整

東横堀川水門と道頓堀川水門では水位調整して船を通す。水際の水跡を見ると、水門内外の水位差がわかる。



船が通りやすくするために薄く改修した堂島大橋

堂島大橋の改修時、橋の下空間を確保して船が通りやすくするために、橋の厚みをうすくした。



階段状の船寄場「北浜ミズム」

潮の満ち引きによらず、どの水位でも着岸できる便利な階段状の船寄場が北浜テラスのすぐ横に。



日本一人力船に優しい？本町橋のβバース

水位が変わっても人力船がスムーズに乗り降りできる工夫がされた喫水15cmの浮棧橋βバース。



大阪の潮位・水位について、詳しくはこちら。

- ・大阪府・大阪市の河川ライブカメラポータルサイト:ライブカメラDB <https://livecam.asia/river/kasen-osaka/>
- ・大阪府水位・雨量記録HP:<https://www.pref.osaka.lg.jp/kasenseibi/csv/index.html>
- ・気象庁・潮位表HP:<https://www.data.jma.go.jp/kaiyou/db/tide/suisan/suisan.php?stn=OS>

経済成長による水質悪化と水質浄化対策の展開

戦災復興から経済成長へと急激に進んだ流域の開発で下水道整備も間に合わず、昭和45年(1970)ごろになると、都心の川は工場や家庭からの排水でひどい悪臭を放つほどに水質が悪くなりました。BOD(生物化学的酸素要求量)は過去最悪で、寝屋川の京橋では60mg/lを超えました。【4-6】この頃、水面のゴミを集めるネットコンベア船が大阪オリジナルで開発、導入されます。全国的にも公害が大きな問題となり、昭和42年(1967)に公害対策基本法、昭和45年(1970)に水質汚濁防止法が制定されました。その流れを受けて、昭和48年(1973)大阪市はクリーンウォータープランを策定、河川・水道・下水道・港湾・環境事業など関連部局が一体となって、川や海の水質浄化に取り組むことになります。

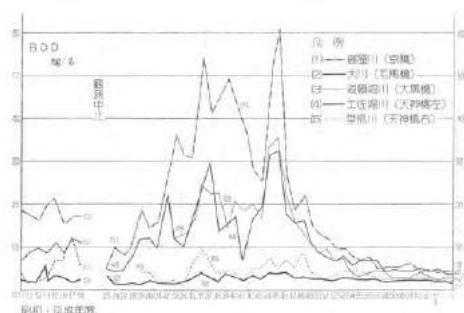
水質を浄化する河川施設の整備

水面の勾配が少ない大阪の川では、空気との接触や微生物による分解など自然な力での浄水が困難であったため、実験を行って効果を検証しながら水質浄化施設を設置することにしました。昭和50年(1975)に川底のヘド口を浚渫する船「せきれい」を建造【4-7】、昭和53年(1978)東横堀川の高麗橋付近に浄化水門を設置、翌年には道頓堀川にエアレーション(噴水)【4-8】を、さらに翌年には東横堀川浄化水門の機能を高めるためのマイクロストレーナーを設置しました。東横堀川浄化水門の使用を開始すると、水質が悪い寝屋川の水が堂島川に入らなくなることがわかり、昭和57年(1982)役目を終えた堂島川可動堰は水晶橋として生まれ変わるようになりました。

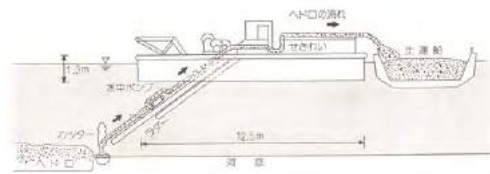
上下水道の拡張整備から高度処理へ

経済成長とともに高まっていた水需要は、大阪万博開催時の昭和45年(1970)にピークを迎えます。水需要の高まりと並行して上下水道の拡張整備が進められた結果、昭和40年に37.5%だった大阪市の下水道人口普及率は、昭和55年には98.0%までになります。これらの努力によって、都心部の川の水質はきれいになり、昭和54年(1979)には東横堀川の本町橋でBOD3~4mg/lと基準値を下回り、大阪はきれいな川を取り戻しました。

その後、上下水道は拡張整備から維持管理と水質向上の時代へ移っていきます。昭和57年(1982)には市内12か所の下水処理場全てで高度処理が可能となり、平成12年(2000)にはカビ臭を完全に除去して安全性を向上した高度浄水処理水を市内全域に通水しました。

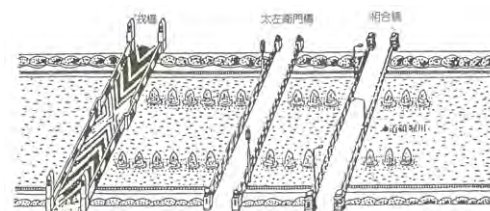


4-6 大阪市主要河川BOD経年変化図
出典:「大阪の川 都市河川の変遷」
財団法人大阪市土木技術協会、1995年、229頁



4-7 ヘド口浚渫船「せきれい」

出典:「大阪の川 都市河川の変遷」
財団法人大阪市土木技術協会、1995年、96頁



4-8 エアレーション(噴水)設置位置図

出典:「大阪の川 都市河川の変遷」
財団法人大阪市土木技術協会、1995年、101頁

憩いの場としての橋づくりへ

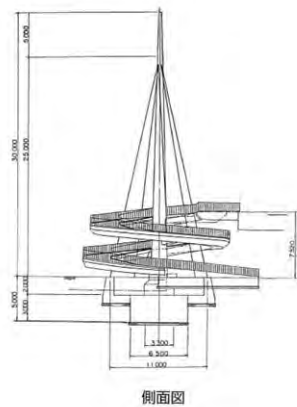
交通事故の多発や公害問題などから都市機能の見直しが始まり、道や橋についても新たな歩行者・自転車空間の確保が目指されるようになります。昭和53年(1978)に中之島と千里の万博記念公園を結ぶ大規模自転車道の一部として川崎橋が、昭和62年(1987)に中之島剣先に自転車・歩行者専用のスロープが【4-9】、平成2年(1990)に広場をコンセプトにした中之島ガーデンブリッジが建設されるなど、橋は都市の中で憩いをもたらす空間として整備されました。

途絶えていた水上交通が復活

昭和58年(1983)大阪城築城400年を記念して、大阪水上バスの「アクアライナー」が就航しました。橋の下が低く通りにくいなどの難問はあったものの、大規模団地住民の通勤の足として差し迫って必要となった状況もあって実現しました。【4-10】朝夕は通勤船として、日中は観光用の遊覧船として運行し、大川を運行する通勤船としては昭和9年(1934)以来、遊覧船としては昭和41年(1966)以来の復活でした。これをきっかけに昭和61年(1986)、川を利用する団体が集結して河川の安全を守る民間組織「大阪水上安全協会」が設立され、戦後途絶えていた水上交通が復活の兆しを見せます。

総合的な水辺の整備へ

戦後、都市の発展のために治水や利水が優先されてきた結果、いわゆるカミソリ堤防でまちと川が断絶してしまい、画一的な水辺が多く作り出されることになってしまいました。水質浄化や高潮対策で都市の裏方としての役割が大きくなる一方で、川は市民生活と乖離してしまったのです。しかし高度経済成長期を経て、都市における貴重な自然環境や快適な生活環境として川に対する市民ニーズも高まり、平成9年(1997)、河川法が改正され、その目的に治水・利水に加えて環境が位置付けられました。平成12年(2000)に完成した東横堀川水門・道頓堀川水門の整備は、防潮機能や水質浄化だけでなく、水位制御によって船の通行や水際の遊歩道を可能とし、総合的な価値を生み出す新しい水辺整備の先駆けとなりました。【4-11】

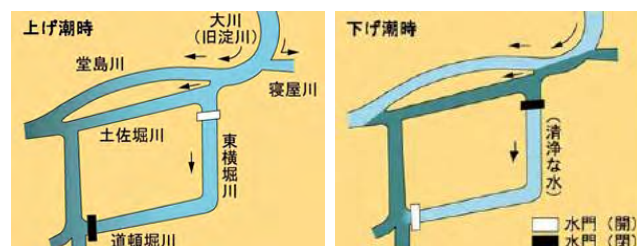


4-9 天神橋の剣先スロープ

出典:「大阪の橋 大阪市における橋梁技術のあゆみ」、財団法人大阪市土木技術協会、1997年、184頁



4-10 開業時の大阪水上バスの航路(昭和58年)
出典:「京阪100年のあゆみ」、京阪電気鉄道株式会社、2011年、280頁



4-11 水門操作による河川浄化

出典:大阪市建設局ホームページ、<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000010881.html> (2023年3月14日閲覧)

水辺が舞台の文芸作品

大阪の水辺を舞台に、そこに暮らす人々の姿を生き生きと、ありのままに描いた文芸作品が数多く残されています。長く愛され、歌舞伎や映画になったものもあります。

井原西鶴「日本永代蔵」

(元禄元年、1688年)

中之島界隈を舞台に、家柄や格式ではなく、才覚でのしあがっていくたくましい人々を描いた。井原西鶴は、大阪文学の源流と言われる。生國魂神社境内に井原西鶴の像がある。



近松門左衛門「心中天網島」

(享保5年、1720)

実際にあった心中事件をモデルに描いた人形浄瑠璃で、歌舞伎や映画にもなっている。蜷川から大川を通過して大長寺(都島区網島町)に向かう「道行名残の橋づくし」が名文として知られる。大長寺境内には主人公二人の碑がある。



参考:文化デジタルライブラリー「文楽編 近松門左衛門」
<https://www2.ntj.jac.go.jp/dglib/contents/learn/edc13/index.html>

織田作之助「夫婦善哉」

(昭和15年、1940)

黒門市場や日本橋など道頓堀界隈を舞台に、大阪人の男女の仲を描く。法善寺横丁にあるぜんざいの店「めをとぜんざい(夫婦善哉)」がタイトルの由来。



水上瀧太郎「大阪の宿」

(昭和18年、1943)

水の都大阪の四季の移り変わりを、東京人の目から淡々と描いた。中之島遊歩道に文学碑がある。



山崎豊子「暖簾」

(昭和32年、1957)

作者の実家である昆布屋「小倉屋山本」をモデルに船場商人の生き様を描き、映画「横堀川」にもなった。小倉屋山本本店(中央区南船場)には、かつて西横堀川にかかっていた新町橋がデザインされている。



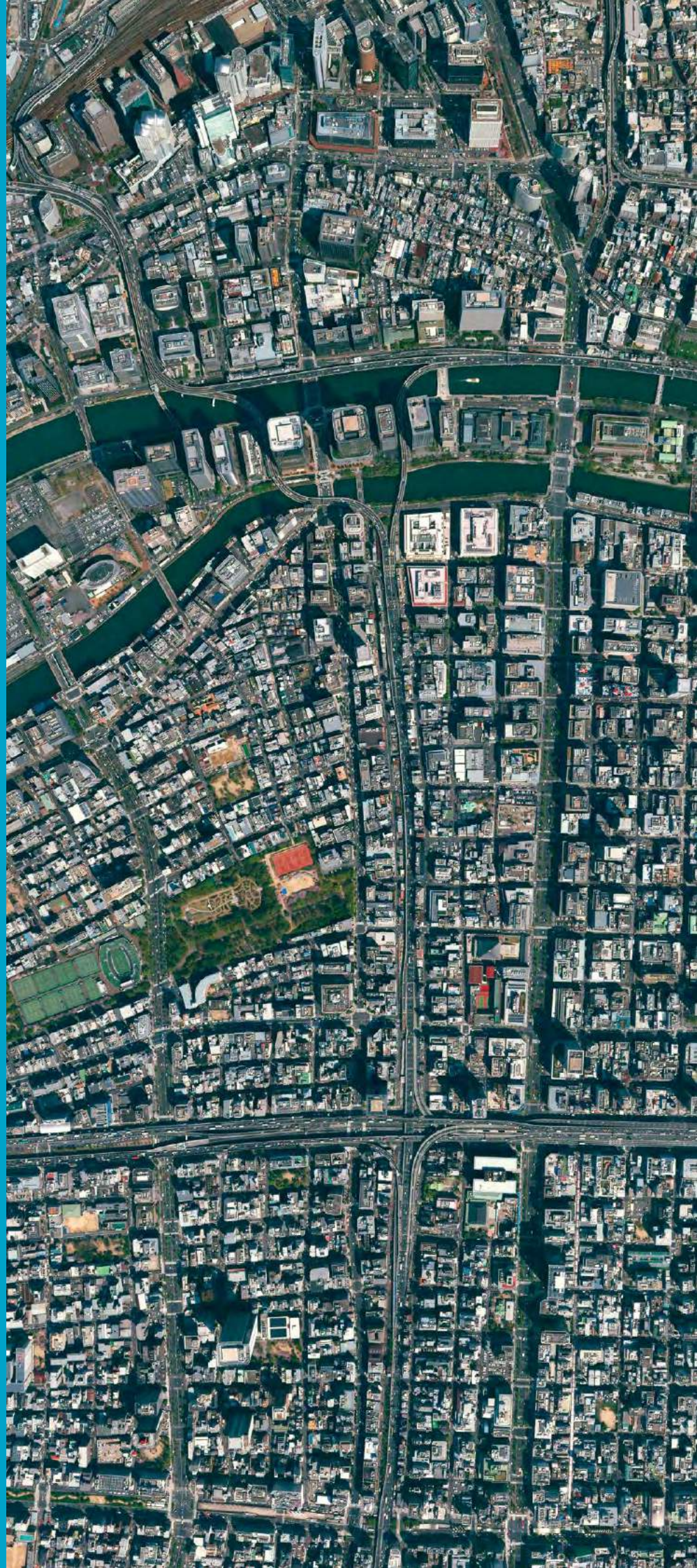
宮本輝「泥の河」

(昭和52年、1977)

土佐堀川の湊橋の袂に浮かんだ船に母、姉と暮らす不思議な少年喜一と信雄の短い交流を描いた。土佐堀川にかかる湊橋南詰に文学碑がある。



5 水都再生期 水辺の再発見と大阪の新たな価値創造



大阪府・大阪市・経済界が一緒に取り組みをスタート

人口増の受け皿づくりに追われてきた高度経済成長期を経て、21世紀になる頃には、産業や文化などの活動が展開する魅力に溢れた都市への再生が、日本全国の重要な課題として認識されるようになりました。平成13年(2001)、大阪府・大阪市・経済界がともに提案した「水の都大阪再生構想」が第3次内閣府都市再生プロジェクトに採択され、いよいよ21世紀にふさわしい水辺の魅力づくり、水都再生が本格化することになります。水の都大阪再生構想は、中之島・東横堀川・道頓堀川・木津川からなる口の字の川を「水の回廊」として再生し、大阪全体の活性化を目指すものでした。平成14年(2002)、水の都大阪再生構想の実現に向けてハード面から取り組む「水の都大阪再生協議会」と、ソフト面から取り組む「花と緑・水と光の懇話会」が設立されました。

シンボルイヤー2009年に向けた官民連携のハード整備の展開

「水の都大阪再生協議会」が中心となり、2009年を目標と定め、道頓堀川の遊歩道の整備、京阪中之島線の整備にともなう中之島公園の再整備や八軒家浜の整備などのハード整備が急ピッチで進められました。高度経済成長期に分断されてまちの裏側となり、市民から遠ざかっていた水辺が、誰でも利用できるパブリックスペースや船着場として次々に生まれ変わりました。【5-1】また、道頓堀川の湊町リバープレイス(2002)、堂島川のほたるまち(2008)など、船着場とともに商業施設や複合施設を併せ持つ水辺の拠点が整備され、新しい水都大阪の名所として船でめぐる楽しみが生まれていきました。こういったハード整備は、大阪府や大阪市だけでなく、民間の意向や投資を取り入れながら官民連携で進めたことに大きな特徴があり、継続的な賑わいづくりや経済活性化につながっています。

水辺の魅力再発見のムーブメントをつくったゲリラ的市民活動

行政や経済界の盛り上がりと同時に、市民による自主的な水辺での活動が同時多発的に展開していきます。サラリーマン・OLが集まって実現した大阪初の台船水上カフェ(2003、都市大阪創生研究会によるリバーカフェ)、一人では近寄り難い水辺にみんなでお弁当を持ち寄って定期的に集まるランチ会(2004～、NPO水辺のまち再生プロジェクトによる水辺ランチ)、ビルの隙間の山の端から登る朝日を楽しむ期間限定早朝船着場カフェ(2006～、NPOもうひとつの旅クラブによるご来光カフェ)など、個人や団体が発見した水辺の魅力をイベント化するというユニークな活動が主流でした。「やってみたい」の想いから実現した活動は、水辺から遠ざかっていた人々の目を集めるきっかけとなり、その魅力を実際に体感した市民の間に水辺再生への共感の輪が広がっていきました。

光と水で彩る水都大阪の新たな風物詩づくりのスタート

府・市・経済界では、花と緑・水と光の懇話会のもと、「水都ルネサンス大阪実行委員会」(2004-2010)と「光のルネサンス実行委員会」(2004-2010)という実働組織を置き、市民活動と連携しながら水都の四季を彩るイベントを開催していきます。千年続く天神祭は水都大阪の夏の風物詩であり続けましたが、それ以外の季節ももっと水辺を楽しんでもらえるよう、季節ごとに新たな風物詩が生み出されていきました。春は桜を楽しむクルーズと水辺のカフェ(2005～、春の舟運祭・さくら船)、冬は光のイルミネーションが水辺を彩り(2002～、大阪光のルネサンス)、大阪の暮らしの中に水辺の歳時記が復活していきます。

before



《八軒家浜》船着場と川の駅

after



《道頓堀川》とんぼりリバーウォーク



《中之島公園》



《湊町リバープレイス》キャナルテラス堀江



5-1 水辺整備の前後

オール大阪で「水都大阪2009」へ

変わり始めた水都大阪を広く内外に知っていただくため、花と緑・水と光の懇話会のもとに水都大阪2009実行委員会を設置し、オール大阪でのシンボルイベント「水都大阪2009」の実施に向けた準備をスタートします。大阪府からはアートによるプログラムが、大阪市からは市民参加のプログラムが提案され、プログラムが構成されていきました。行政と経済界が事務局となり、プロデューサーが中心に活動団体や市民、アーティストと直接コミュニケーションをとりながらプログラムを作り上げていくプロセスをとったことで、これまで水辺で個々に活動していた人々が横につながり、水の回廊を舞台に全員で大阪をオモロくしよう!という大きな動きになっていきました。

大阪が水辺を再発見した52日間「水都大阪2009」

2009年8月22日から10月12日の52日間、水の回廊を会場に水都大阪2009が開催されました。当時の大阪府知事と大阪市長が川から顔を出すインパクトの強いポスターがあちこちに貼られ、【5-2】メイン会場の中之島公園には川に張り出すアート建築作品も設置されました。オープニングには、その後水都大阪のアイコンとなる世界を旅する巨大アヒル「ラバーダック」や、火と水を吹きながら航行するヤノベケンジさんのアート船「ラッキードラゴン」が八軒家浜で披露されました。ラバーダックは空気が抜け、ラッキードラゴンは安全上の課題が指摘されて水しか吹けなくなるなど、初めてのチャレンジだからこそ起こった予測不能の事態も、想いを込めて準備してきた人々の尽力で乗り越えました。会期中は190万人の人々が会場を訪れ、会場運営のボランティアスタッフや魅力を発信するサポーター、プログラムの企画運営者として8万人の市民も参加しました。2009年は、多くの人々の記憶に水辺が刻まれ、水都大阪の魅力が再評価された年になりました。【5-3】

社会実験としての水都大阪2009のレガシー

水都大阪2009は、一過性のイベントではなく連携・継続・継承をテーマに開催されました。水都大阪2009のいわゆるレガシーとして、天神橋・天満橋のライトアップ、中之島公園を眺められる北浜テラス、着地型観光プログラムOSAKA旅めがねなどがその後の大阪の水辺に残されました。令和3年(2021)東横堀川にオープンしたβ本町橋は、水都大阪2009の船着場プログラムでの経験をベースに拠点化が構想され、実現につながりました。水都大阪2009は、オール大阪を挙げた社会実験であり、水都大阪再生に大きな役割を果たしたイベントになったのです。



5-2 水都大阪2009のポスター
出典:水都大阪2009実行委員会



5-3 中之島会場
水都大阪コンソーシアムホームページ
https://www.suito-osaka.jp/special/history/history_8.html
(2023年3月14日閲覧)

水辺の魅力を再発見させたアートたち

アート作品で場の価値を見える化して空間の再発見を促す手法は、世界の都市再生で行われています。水都大阪にも、「ここにこれ?!」というアート作品たちがいろんな水辺に登場しました。

ラバーダック(フロレンティン・ホフマン、2007年～)



水都大阪のアイドルといえば、黄色いアヒルちゃん。世界を旅するアート作品で、海外の都市にも出現する。

出典:水都大阪コンソーシアムホームページ、
https://www.suito-osaka.jp/special/history/history_8.html(2023年3月14日閲覧)

ラッキードラゴン(ヤノベケンジ、2009年～)



1954年に水爆実験で被曝した遠洋マグロ漁船「第五福竜丸」が名前の由来。長い首を上下に動かしながら火や水を吹く。

出典:水と光のまちづくり推進会議、ミズベリングホームページより、
<https://mizbering.jp/archives/10511>(2023年3月14日閲覧)

ローリングスシー(Class株式会社、2015年)



口の字の川を回転寿司のベルトコンベアに見立てた作品。道頓堀を訪れていた観光客もびっくり!

出典:おおさかキャンバス推進事業アーカイブホームページ、
<http://osaka-canvas.jp/archive/project/osc2015/1177/>(2023年3月14日閲覧)

イッテキマスNIPPONシリーズ“花子”

(Yotta Groove、2012年)



中之島公園の上を通る高速道路の車からどう見えるのか。検証して安全性を確認してから、やっと設置。

出典:おおさかキャンバス推進事業アーカイブホームページ、
<http://osaka-canvas.jp/archive/project/osc2012/778/>(2023年3月14日閲覧)

中之島ホテル(西野達、2012年)



中之島公園のトイレが期間限定でホテルに変身。本当にお客さんが宿泊。アメニティもオリジナルで気合い十分。

出典:おおさかキャンバス推進事業アーカイブホームページ、
<http://osaka-canvas.jp/archive/project/osc2012/762/>(2023年3月14日閲覧)

透視図(維新派、2014年)



安治川の向こうに中之島の高層ビル群の夜景。圧巻のラストシーンでは舞台に浸水して川と一体に。中之島GATE サウスピアで開催。

出典:維新派ホームページ、
<http://www.ishinha.com/ishinhaworks/2014toushizu/index.html>(2023年3月14日閲覧)

テレ金(金魚部、2011年)



本物の電話ボックスに1000匹の金魚を遊泳させ、大きな話題に。1日に水を3回も換えるなど、金魚の快適空間維持には大変な苦勞が。

出典:おおさかキャンバス推進事業アーカイブホームページ、
<http://osaka-canvas.jp/archive/project/osc2011/99/>(2023年3月14日閲覧)

都市や地域の再生に向けて、 水辺を賑わい空間にする規制緩和へ

水都大阪2009が開催されたころは、河川敷の利活用の規制緩和に向けた社会実験が全国的に実施されていた時期でした。川はもともと国民共有の財産という考え方から、誰かの迷惑にならない限り、散歩やボール遊び、ピクニックなど誰でも自由に使うことができます。ただし、独占排他的な利用、例えば固定的にモノを設置するなどは、原則として公共性・公益性がある主体に限定されています。そこで特例措置として、平成16年(2004)から、事業者等が河川敷地を利用して営業活動を行う社会実験がスタートしました。その背景には、都市や地域の活性化のために、河川敷を積極的に活用し、賑わいある水辺にしたいというニーズの高まりがありました。その結果を踏まえて、平成23年(2011)には河川空間の利用に係る規則(河川敷地占用許可準則)が緩和され、地域の合意を得たうえで民間事業者が水辺でカフェや川床、オープンテラスなどの営利活動ができるようになりました。

規制緩和の動きに合わせて常設化に成功した北浜テラス

このような規制緩和の動きと連動し、全国で初めて実現した川床が「北浜テラス」です。かつて料理旅館が立ち並んだ北浜の水辺でしたが、高度経済成長期に川とまちは分断し、水辺に人が近づくことはできなくなっていました。復活に想いを持った地域と、「NPO水辺のまち再生プロジェクト」、「NPOもう一つの旅クラブ」が出会い、平成20年(2008)10月に社会実験として仮設の北浜テラスが3店舗実現しました。反響は予想以上で、お店の電話が鳴りっぱなしになり、店主が電話機を冷蔵庫に閉じ込めてしまったほどでした。平成21年(2009)5～7月にも仮設で社会実験を実施、8～10月は「水都大阪2009」のプログラムとして実施、続く11月から正式な常設の川床になりました。「河川敷地占用許可準則の特例措置」の社会実験スキームでスタートした北浜テラスは、「河川敷地占用許可準則の一部改正」を受けて、平成24年(2012)からは地元の北浜水辺協議会が河川区域の占用主体として認められ、現在に至っています。【5-4】

規制緩和を活用した水辺の拠点が次々にオープン

このような規制緩和の流れの中で、河川敷や公園などの公共空間で事業をする民間事業者が公募形式で選ばれ、水辺の拠点施設が次々にオープンしました。八軒家浜の川の駅はちけんや(2009)、中之島公園のGARBweeksとR(2010)、中之島ラブセントラル(2013)、おおさかふくしま・中之島ゲート海の駅(2017)、タグボート大正(2020)、β本町橋(2021)など、エリアごとに規制緩和スキームが工夫され、実現しています。【5-5】



5-4 北浜テラスができる前と後

出典:北浜水辺協議会ホームページ、
<https://www.osakakawayuka.com/index.html> (2023年3月14日閲覧)



5-5 水辺拠点の変遷図

出典:「都市を変える水辺アクション:実践ガイド」、橋爪紳也/監修、
泉英明・嘉名光市・武田重昭/著、2015、178頁

アフター水都大阪2009 2010～2011

水都大阪2009を終えた翌年、新たなオール大阪の水都推進体制として平成22年(2010)に水都大阪推進委員会が設置されました。「水都大阪2009」を経て培われた市民・経済界・行政のネットワークやノウハウをどのような形で継承して次のステップへ進むかについて、関係者が共有する方針が明確になっていなかったため、水都大阪推進委員会では平成23年(2011)、「水と光の首都大阪」の実現を新たな目標に掲げ、水と光のまちづくり構想を策定しました。その方向性に向かって、これまで水都大阪で活躍してきた若手のキーマンを民間ディレクターとして採用し、彼らが企画運営する「水都大阪フェス」がスタートしました。【5-6】

日本初、民間主導型の推進体制のチャレンジ 2012～2016

平成24年(2012)には、水と光の首都大阪の実現を目指して「都市魅力戦略会議」での検討が始まり、よりスピーディーに意思決定ができる官民のパートナーシップのあり方や、新たな水辺の拠点づくりなどが検討されました。平成25年(2013)、府・市・経済界のトップで構成される「水と光のまちづくり推進会議」と、公募で選ばれた民間の事業組織「一般社団法人水都大阪パートナーズ」、その活動を支えて行政の一元窓口となる府市合同組織「水都大阪オーソリティ」に再編成され、全国初の民間主導型推進体制のチャレンジがスタートしました。「水都大阪パートナーズ」は、中之島ゲートや中之島公園の水辺など、シンボル空間の創出を民間目線でプロデュースし、多様な主体をファシリテートしながら、積極的にプロモーション活動も展開しました。【5-7】

2025大阪・関西万博を機に、世界へ 2017～

「水都大阪パートナーズ」の4年間のチャレンジを終え、平成29年(2017)、水都大阪の取り組みの成果をさらなる成長につなげる公民共通のプラットフォーム「水都大阪コンソーシアム」が設置されました。水と光のまちづくり推進会議で決定した方針のもと、大阪府と大阪市、経済界に加え、大阪観光局、舟運団体、学識者等も参画し、ともに活動しています。令和3年(2021)、「世界に類をみない第一級の水都の創造とともに、住まう人・携わる人・訪れる人を笑顔に」を目指す姿として、水都大阪ビジョンが取りまとめられました。令和7年(2025)の大阪・関西万博に向けて、多様な主体の共創、取り組みが進められています。水都大阪のチャレンジは続いています。



5-6 水都大阪フェス2011



5-7 中之島漁港の事業スキーム

出典:「都市を変える水辺アクション:実践ガイド」、橋爪紳也/監修、泉英明・嘉名光市、武田重昭/著、2015、172頁

多様な船が行き交い、船遊びが楽しめる水都大阪へ、海船とのつながりへ

アクアライナーの復活後、とんぼりリバークルーズや水陸両用車のダックツアーなど、多種多様な旅客船が次々に就航し、【5-8】平成19年(2007)には「大阪シティクルーズ推進協議会」が、平成25年(2013)には手漕ぎSUPの「日本シティサップ協会」が設立され、平成30年(2018)には乗客数がピークの約122万人に達しました。その約半数は外国人観光客でしたが、コロナ禍で状況は一変し、ほとんどの船は運休に追い込まれました。【5-9】苦しい時期を経て、令和5年(2023)3月現在、桜の時期に向かってやっと船の行き交う姿が戻ってきています。これからは、大阪・関西万博やIRの誘致によって、海と都心部をつなぐクルーズ需要も高くなることが予想されます。海船と川船を乗り継ぎ、関西空港から船で万博会場と都心部をめぐる楽しみが実現する日も遠くありません。

船の安全を守る大阪オリジナルの自主的な航行ルールづくり

平成16年(2004)にNPO法人化した大阪水上安全協会は、平成19年(2007)の試行実施を経て、平成20年(2008)から、水の回廊にある11の公共船着場を一元管理しています。民間による公共船着場の一元管理は全国でも珍しく、官民が一緒になって舟運の環境づくりをしている、大阪ならではの取り組みです。また基本的には航行ルールがない河川ですが、水都大阪の再生にともなって航行する船が増えたため、平成19年(2007)「河川水上交通の安全と振興に関する協議会」で水の回廊オリジナルの航行ルールが策定されました。さらに水面の利用者が増えたため、手漕ぎの人力船とも意見交換をし、平成24年(2012)にルールの見直しがされました。条例のような拘束力はない自主ルールですが、船関係者の安全に対する意識の高さが感じられます。



5-8 航路



5-9 乗客数の推移

*水都大阪コンソーシアム調べ

<参考>

船着場の予約や航行ルールを記載している大阪水上安全協会のホームページ: <https://suijo-anzen.jp/guideline/>

「平成の太閤下水」と新方式の下水処理でよりきれいな水質に

平成27年(2015)、直径6.0mの巨大な貯留管「平成の太閤下水」が、西天満から天王寺までの松屋町筋の地下、4.8kmにわたって完成しました。【5-10】これまでは、大雨が降ると処理しきれない汚水が雨水とともに川に溢れてしまい、翌日は水面に汚物が浮いて川が臭くなっていましたが、平成の太閤下水が完成してからは、雨の翌日に川が臭くなることなどがほとんどなくなりました。

令和3年(2021)、全国初の新方式を導入した中浜下水処理場(城東区)から、大腸菌ゼロの非常にきれいな超高度処理下水が東横堀川に送水されるようになりました。本町橋の少し北の右岸では、滝のように川に流れ込むきれいな水を見ることができます。

生き物から見た水質、生き物も暮らす水辺へ

水がきれいになると、生き物も水辺に戻ってきました。平成29年(2017)の大阪市の調査によると、きれいな水質でなければ生息できないコウライモロコ【5-11】が、大川・土佐堀川・道頓堀川で見つかっていますし、道頓堀川でニホンウナギが釣れたことは大々的にメディアにとりあげられました。手漕ぎで水面近くを楽しんでいる日本シティサップ協会さんは、東横堀川でアユを見つけたことがあるそうです。【5-12】

川に魚が増えたのか、最近では水鳥も多く見られます。マガモやカルガモ、ホシハジロ、オオバン、カワウなど、季節で見られる水鳥の種類も変わります。アオサギは、よく水辺でジッと立ち尽くしていて、クルーズのお客さんが剥製と勘違いすることもあり、水辺の楽しみの一つになっています。

人も生き物も、触れて楽しむ水都大阪へ

令和3年度(2021)、大阪市内河川のBOD(生物化学的酸素要求量)の年平均値は、1.6mg/Lでした。環境基本法に基づく「生活環境の保全に関する環境基準」によると、水浴に適したBODの基準値は2.0mg/Lとされており、BODだけで見ると泳げる基準を満たしています。ただ大腸菌数については、日や時間帯によって数値が大きく変わることなどから、まだまだ基準を満たしているとは言えない状況です。「泳ぐ」は難しいけれども、「触れる」ことは問題なくできるようになった大阪の川。川に手足をつけたり、川の水で水打ちするなど、水辺の楽しみ方が広がりつつあります。人も生き物もより川に近く、ともにある水都大阪のこれからが期待されます。



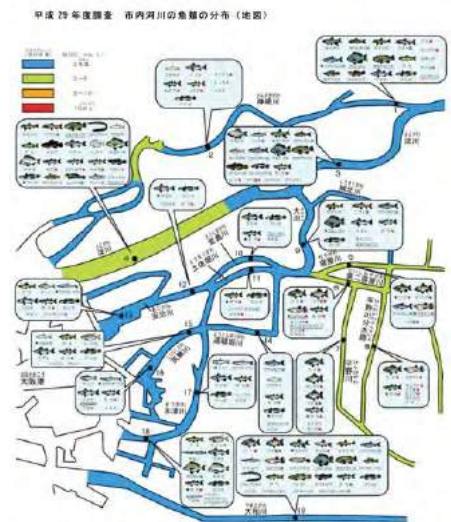
5-10 平成の太閤下水

出典:大阪市ホームページ、
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000007936.html>
 (2023年3月14日閲覧)



5-11 コウライモロコ

出典:大阪市環境局、
<https://www.city.osaka.lg.jp/kankyo/page/0000563657.html>
 (2023年3月14日閲覧)



(注釈)
 ・河川の区分は平成29年度のデータを基にしております。
 ・魚種が確認された個体数が2個体以上のものはイラスト付き。1個体のものは種名のみ表記しています。
 ・種名に引いたアンダーラインは、その種が外来種であることを示します。
 ・(右側に★) きれいな水質でのみ生息する種を示します。
 ・(右側に◎) 汚濁した水質でも生息する種を示します。
 ・(左側に*) 各地点において最も個体数が多かった種を示します。

5-12

市内河川の魚類の分布(平成29年度調査)

出典:大阪市環境局、
<https://www.city.osaka.lg.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000563/563657/bunnpuzu2017-02.pdf>(2023年3月14日閲覧)

誰でも使える水辺

誰も使っていない水辺に見慣れてしまうと「水辺って使っちゃいけない?」と思い込んでしまうかも。いえいえ、船でまちを巡ると、いろんな楽しい活動に出会うことができます。川とまちのつながりを取り戻した水都大阪、あなたも水辺を使いこなしてみよう!

桜宮でボート免許をとる

2日から4日の教習で気軽にとれる小型船舶操縦士の免許。チャレンジする価値あり!



湊町船着場は若者の活動フィールド

湊町船着場の近くは、漫才やダンスなど、若者の活動の場に。多い時は複数組が間隔を開けて練習に励む。



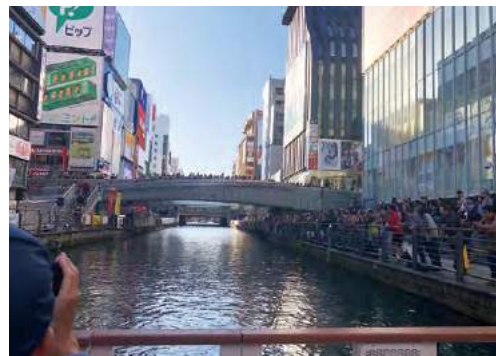
絵になる中之島でドラマの撮影

かつては女性一人で歩いたら危ない!と言われることもあった中之島が、今はドラマの撮影場所に。



とんぼりリバーウォークは表舞台

地下アイドルのコンサートに集まる人で橋もデッキも人だかり。映画のプロモーション活動で使われることも。



高速道路の下で水上キャンプ

東横堀川のβ本町橋で、浮かぶテントで本当に一泊してみたい社会実験。深夜や早朝の水辺の活動をリアルに体験。



水鳥もたたずむ

水質が綺麗になった水辺には生き物も戻る。水辺には、甲羅干しする亀や、獲物を狙うアオサギも。



水辺の利用方法について、詳しくはこちら。

「水辺活用ナビ<水都大阪版>」水都大阪コンソーシアム

https://www.suito-osaka.jp/pdf/about_suito/usage/mizube_navi.pdf?220719

大阪国際化と近未来の水都を。

2025年に、夢洲を会場として、大阪・関西万博が開催されます。国際博覧会は、大阪で暮らす私たちが世界に学び、また世界中の人々と交流する機会となるでしょう。また近未来における都市の理想を示す好機でもあります。

私たちは常に「世界」を意識してきました。

大阪が「水都」と呼ばれるようになった明治時代、紡績工場が集まる工場地帯は「東洋のマンチェスター」、都心は「東洋のベニス」「東洋のパリ」と呼ばれるようになりました。先人は世界各地の水辺の風景に学びつつ、「水都大阪」の近代化を果たしてきました。世界各地に水辺に発展した個性的な「水の都」があります。私たちの大阪も、そのひとつであることを忘れずに、大阪の水辺空間をより魅力的な場所としていきたいと思えます。

私たちは常に「未来」を意識してきました。

人類は科学や技術の進歩によって豊かな生活を享受できるようになりました。その弊害として環境に負荷をかけてきたのも事実です。これからは最新技術によって、自然と文明が調和した新しい「水都」を考えることが求められます。デジタル社会に対応した「スマート水都」の近未来モデルを構築し、世界中の人々が大阪に学ぶようになればと思います。

大阪公立大学研究推進機構特別教授 工学博士
大阪府河川水辺の賑わいづくり審議会会長
水都大阪コンソーシアム 委員

橋爪 紳也

水都大阪から構想する都市・大阪の未来

水辺にその特徴が凝縮された都市は「水都」と呼ばれる。水都は、そのなりわい、営みが水辺と深い関わりをもっていて、都市の輝かしい歴史物語をもっている。それを支えたのが、堀川や海を利用した舟運だ。しかし、近代以降その姿は変わっていった。舟運から陸上交通へのシフト、度重なる高潮被害、深刻な地盤沈下、生活排水流入による水質悪化、不法占拠などにより水辺は悪所化し、モータリゼーションの進展や治水対策によるカミソリ堤防の建設などが追い打ちをかけ、誰も行かない「忘れ去られた水辺」となった。

21世紀に入り、そんな水辺を再び生かして都市・大阪を再生する取り組みが続けられている。治水対策の充実で安全性は確保され、水質改善も進んでいた水辺は利活用が再び可能な条件が整っている。そして、賑わいや回遊性といった魅力ある水辺の創出が求められる時代となった。特に重要なことは、水辺を人々にとって魅力的な場所としてプレイスメイキングしていくことだ。水都大阪に暮らす人々の生活と水辺との関係を、もう一度つなぎ合わせよう。散歩、憩い、夕涼み、ビジネス、観光、歴史文化、祭り、レクリエーション、交通、人の流れ、景観……あらゆる観点から水辺と人、水辺と都市の関係を再編集しよう。水辺がくらしと共にある豊かさを実感できれば、再び水都大阪は活気を取り戻す。

その想いを実現するためのヒントがこの教科書にはある。かつてのまちと水辺、人々と水辺とのつながりを読み解けば、いまの時代の水辺づくりにも役立つはずだ。

大阪公立大学大学院工学研究科教授 工学博士
水都大阪コンソーシアム 委員

嘉名 光市

参考文献

- ・玉置豊次郎「大阪建設史夜話」大阪市建設協会、1986年
- ・財団法人大阪市工学情報センター「千年都市大阪 まちづくり物語」、1999年
- ・橋爪紳也「水都」大阪物語」藤原書店、2011年
- ・財団法人大阪市協会「まちに住まうー大阪市住宅史」、1989年
- ・社団法人農山漁村文化協会「江戸時代人づくり風土記 大阪の歴史力」、2000年
- ・なにわ名物研究会「大阪まち物語」創元社、2000年
- ・梶山彦太郎・市原実「大阪平野のおいたち」青木書店、1986年
- ・中沢新一「大阪アースダイバー」講談社、2012年
- ・西山卯三「安治川物語」日本経済評論社、1997年
- ・大阪市「大阪市戦災復興誌」、1958年
- ・財団法人大阪市土木技術協会「大阪の橋ー大阪市における橋梁技術のあゆみー」1997年
- ・財団法人大阪市土木技術協会「大阪の川ー都市河川の変遷ー」1995年
- ・大阪市水道局「市民とともに水道100年」、1995年
- ・大阪市下水道局「写真で見る大阪市下水道100年のあゆみ」、1994年
- ・大阪府・大阪市「西大阪高潮対策事業誌」、1960年
- ・阪神高速道路株式会社「阪神高速開通50周年」<https://www.hanshin-exp.co.jp/50th/>
- ・京阪電気鉄道株式会社「京阪100年のあゆみ」、2011年
- ・泉英明・嘉名光市・武田重昭・橋爪紳也「都市を変える水辺アクション」学芸出版社、2015年
- ・大阪ブランド情報局「ブランド資源報告書」<http://osaka-brand.jp/panel/index.html>
- ・池田安隆・今泉俊文・東郷正美・平川一臣・宮内崇裕・佐藤比呂志編「第四紀逆断層アトラス」東京大学出版会、2002年
- ・積山洋「東アジアにおける難波宮と古代難波の国際的性格に関する研究」財団法人大阪市文化財協会、2010年
- ・公益財団関西・大阪21世紀協会「OSAKA KANSAI文化力135号」、2021年、特集レポート『古代首都なにわと八十島祭』
- ・花村周寛・加我宏之・下村泰彦・増田昇「明治期以降の大阪における堀川変遷に関する研究」、ランドスケープ研究66号、2003年
- ・天野光三・三輪利英・前田泰敬「明治期大阪市内交通手段の推移ー主として人力車・巡航船ー」
第4回日本土木史研究発表会論文集、1984年

水都の教科書

～誰かに話したくなる もっと知りたくなる～

発行日：2023年3月31日 第1版発行

2024年4月 8日 第2版発行

発行：水都大阪コンソーシアム www.suito-osaka.jp

(大阪商工会議所・公益社団法人関西経済連合会・一般社団法人関西経済同友会・大阪府・大阪市・公益財団法人大阪観光局・大阪シティクルーズ推進協議会)

監修：橋爪紳也、嘉名光市

企画・編集・執筆：株式会社ワイキューブ・ラボ

デザイン：株式会社サトウデザイン

時代	西暦	まち・主なできごと	開削と埋立	災害	治水	法・制度	拠点	橋	船・港	上下水道・水質	文化・魅力	
3 近代	1929				堂島川可動堰完成							
	1931				土佐堀川・道頓堀川可動堰完成							
	1932								渡船事業が市直営になる			
	1934			室戸台風	コンクリート防潮堤OP+3.5の築堤(安治川・本津川・尻無川)開始 長堀川可動堰完成							
	1935				江戸堀川可動堰完成				淀屋橋・大江橋の完成			
	1936				京町堀川可動堰完成							
	1940		城北運河を開削									
	1944								安治川隧道の開通			
	1945	第二次世界大戦終戦 戦災復興基本計画										
	1947		海部堀川・薩摩堀川埋立着手									
	1950				ジェーン台風	コンクリート防潮堤OP+5.0の築堤(安治川・本津川・尻無川・道頓堀川・長堀川・堂島川・土佐堀川の一部)開始						
	1951		海部堀川・薩摩堀川埋立完了									
	1952		古川埋立									
	1953		江戸堀川・京町堀川の埋立着手									
	1954		難波新川一部埋立(堰橋から入船橋)									
	1955		江戸堀川埋立完了									
	1956		立売堀川埋立完了									
	1957		中之島堀割・阿波堀川・京町堀川埋立									
	1958		難波新川の埋立完了								公共用水域の水質保全に関する法律公布	
	1960		堀江川埋立 長堀川埋立着手									
	1961				第二室戸台風							
	1962		高津入堀川の一部埋立(道頓堀川から堰初橋)									
	1963		高津入堀川の埋立完了									
	1964		百間堀川の埋立 西横堀川の埋立着手 西横堀川上に阪神高速道路開通(土佐堀～難波間) 長堀川を一部埋立て長堀駐車場竣工									
	1965					コンクリート防潮堤OP+4.3の築堤(水門内の安治川・本津川・尻無川・道頓堀川・東横堀川・堂島川・土佐堀川・大川)開始						
	1967		道頓堀川の両岸一部埋立とグリーンベルト竣工 堂島堀割埋立								公害対策基本法	
	1968		天満堀川・城北運河の一部に阪神高速道路開通 天満堀川埋立着手									
	1970	日本万国博覧会開催	東横堀川河岸緑地一部完成			安治川・尻無川・本津川3大水門完成					水質汚濁防止法	
	1971		西横堀川埋立完了									
	1973		天満堀川埋立地に扇形バイパス完成 長堀川埋立地にグリーンプラザ完成 長堀川埋立完了								クリーンウォータープラン	
1975										浚渫船「せきれい」完成		
1978					東横堀川浄化水門完成							
1979										道頓堀川エアレーション設置		
1980										東横堀川マイクロストレーナー完成		
1983									アクアライナー就航			
1989										道頓堀川ウォーターカーテン設置		
1990								中之島ガーデンブリッジ建設				
2001		「水の都大阪再生構想」が内閣府都市再生プロジェクトに採択			東横堀川水門・道頓堀川水門完成		湊町船着場					
2002		水の都大阪再生協議会・花と緑光と水懇話会の設立					湊町リバープレイス				大阪光のルネサンススタート	
2003		水の都大阪再生構想策定							水陸両用車試行運転開始 落語家と行くなになわ探検クルーズ運航開始		社会実験リバーカフェ	
2004					河川敷地占用許可準則の特例通達 道頓堀川水辺協議会スタート		とんぼりリバーウォーク(成橋～太左衛門橋) 太左衛門橋船着場・大阪ドーム千代崎港・大阪ドーム岩崎港				水辺ランチ・水辺ナイトスタート	
2005							若松の浜		とんぼりリバークルーズ運航開始			
2006											ご来光カフェスタート 東横堀川利活用(e-よこ会)スタート	
2007									大阪シティクルーズ推進協議会設立 航行ルール策定			
2008					中之島水辺協議会スタート		ほたるまち・福島港 八軒家浜船着場	浮庭橋	公共船着場一元管理スタート SUP活動スタート		北浜テラス社会実験スタート	
2009							中之島バンク 川の駅はちけんや 日本橋船着場	天神橋・難波橋のライトアップ			水都大阪2009 平成OSAKA天の川伝説スタート	
2010		水都大阪推進委員会設立					中之島公園再整備(GARVweeks'R) 大阪市中央卸売市場前港 ローズポート 阪神高速道路橋脚ライトアップ(堂島川・東横堀川)スタート	中之島ガーデンブリッジライトアップ				
2011		水と光のまちづくり構想策定			河川敷地占用許可準則改正		大阪ふれあいの水辺	玉江橋・堂島大橋のライトアップ			水都大阪フェススタート	
2012		大阪府都市魅力戦略					とんぼりリバーウォーク 民間事業者運営開始		世界初リチウムイオン電池推進船 あまのかわ就航		社会実験中之島GATEスタート	
2013		水都大阪パートナーズ・水都大阪オーソリティ設立					中之島ラプセントラル		航行ルール見直し			
2014		ミズベリングプロジェクト開始										
2015							中之島漁港	鈴流橋のライトアップ		平成の太閤下水	社会実験taishoリバービレッジ	
2017		水都大阪コンソーシアム設立					おおさか福島・中之島ゲート 海の駅 トコトコダン			コウライモロコ発見		
2020							タグボート大正					
2021							β本町橋			中浜下水処理場改修		

昭和時代
1926～

4 戦後高度経済成長期

平成時代

5 水都再生期

