



Research  
Presentation

# 水都大阪の未来をつなぐ ～ 渡船から考える地域利便性の向上 ～

近畿大学 総合社会学部 藤田香研究室

メンバー： 田畑 皓大      松浦 泰士  
              金田 紘徳      牛尾 光希  
              遠山 哲平      中塚 心  
              高松 音葉





# 目次

## 01 はじめに

テーマ選定理由 / 中間発表までの取り組み・振り返り /  
副首都ビジョンとのかかわり / 研究の方法と目的 / 先行研究

## 02 分析 ①

Google フォームでのアンケート調査（量的調査）

## 03 分析 ②

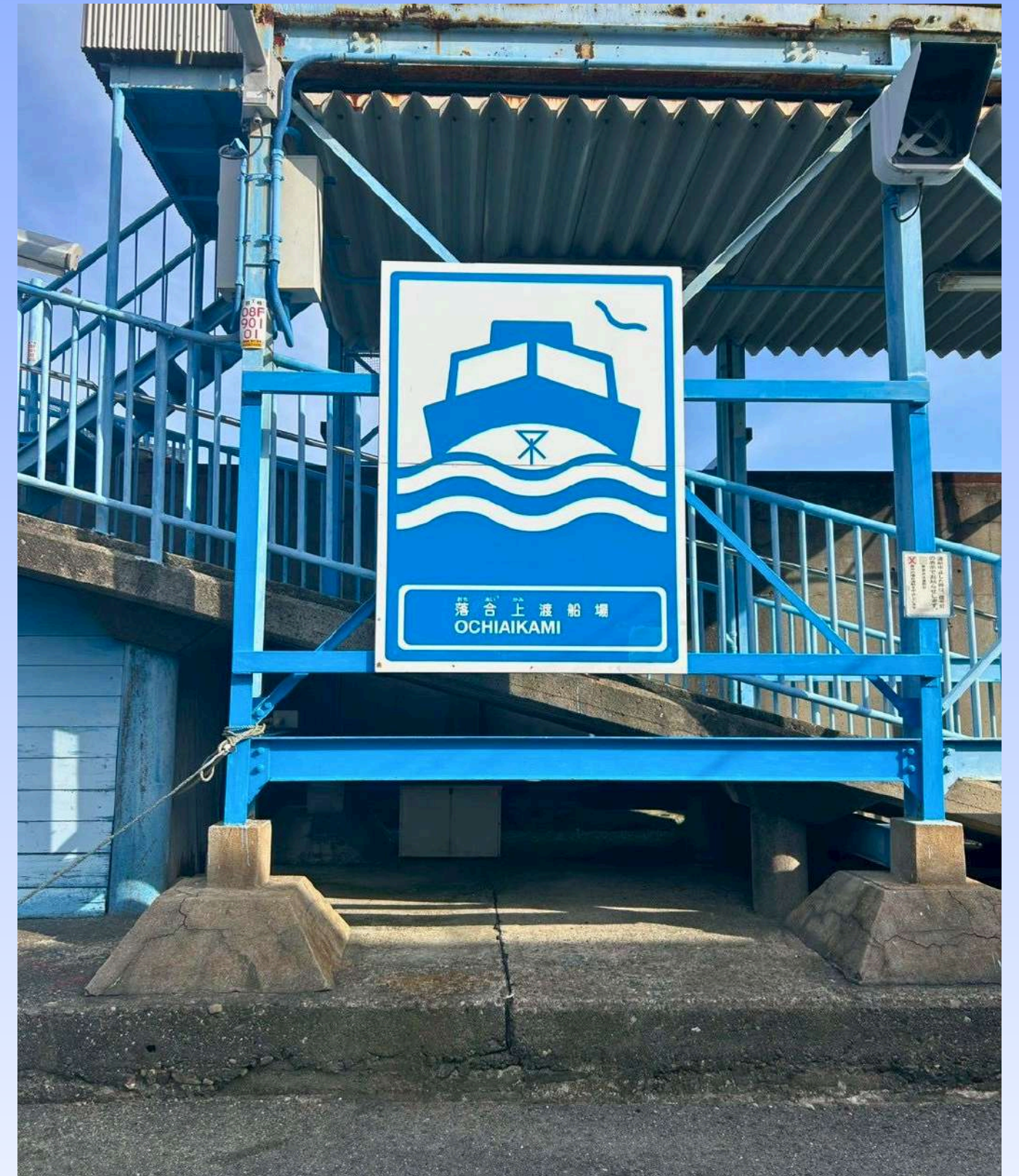
踏査調査 / 河川・渡船管理事務所、学識経験者への聞き取り  
調査（質的調査） / 空間分析 / バリアフリー調査

## 04 提案

利便性・安全性の向上 / 「地域の憩いの場」化

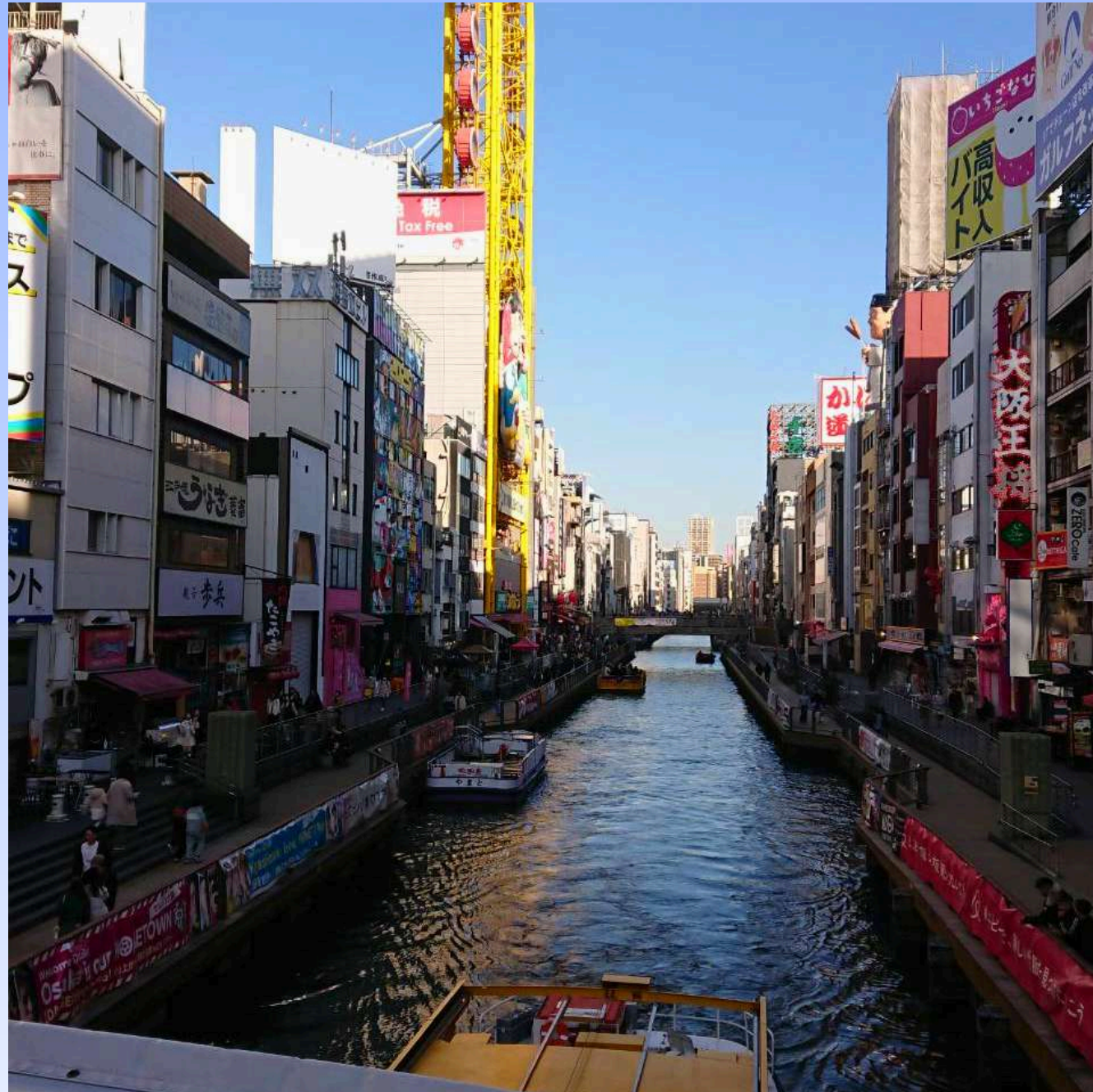
## 05 まとめ

渡船の価値の再評価に向けて





はじめに（テーマ選定理由 ①）



## 大阪独自の水辺文化

大阪は古くから「**水の都**」として発展



**渡船**：生活に根付いた独自の水辺文化

交通手段以上に、地域コミュニティを支える存在

**大阪の都市魅力を語る上で重要な要素**



はじめに（テーマ選定理由 ②）



## 未来型水上交通モデル



大阪の水辺資源の豊富さが  
十分に活用されていない

**渡船の利便性向上**

（通勤・通学・回遊性の改善に寄与）

大阪独自の「**水辺と共存する都市モデル**」の構築



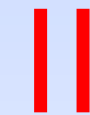
はじめに（テーマ選定理由 ③）



## 文化の継承と保全

渡船：地元住民に継承された生活文化  
課題：利用者減少・高齢化

利便性の向上・魅力発信



文化継承・地域活性化につながる

「水辺都市・大阪」の価値向上に寄与



はじめに（中間発表までの取り組み）

## 水都大阪 について



## 渡船場の 現状と課題

## 事例研究 （国内）



## 事例研究 （海外）



はじめに（大阪の渡船場）



近大体育会  
公式マスコットキャラクター  
「KINDAI BIG BLUE」



全 8 か所  
( 7 か所 : 大正区 )

## 大阪市営渡船

8か所の渡船（無料）が大阪市の重要な交通機関として機能（最盛期は31か所）

渡船は、橋やバスでは代替できない短距離移動を担い、地域住民の生活に密着

大阪市は全国の政令指定都市で唯一渡船が存在（箇所数も高知県に次いで全国2位）



### 短距離移動の特化

河川を横断する最短ルートを提供し、移動時間の大幅短縮を実現



### 地域の生活基盤

通勤・通学・買い物など日常利用が多く、自転車との併用も一般的



### 歴史と文化

長い歴史を持ち、地域のアイデンティティとして住民に親しまれている



はじめに（ 中間発表の振り返り ）

岸壁間距離：75m～400m、1日平均乗車人数：170人～1043人

○ 各渡船の概要

渡船場名	開設年	岸壁間距離 (m)	使用船舶				2023年度交通量				
			船名	速力 (ノット)	総トン数	定員 (人)	運航回数	乗船人員	子供	1日の平均乗船人員	自転車等
天保山	1908年	400	桜	10.30	18.0	83	26,638	289,544	20,088	795	153,733
			海桜	9.98	18.0	83					
千歳	1952年	371	はまかぜ	8.20	12.0	72	32,204	179,901	5,304	494	162,924
甚兵衛	n.a	94	きよかぜ	7.51	4.9	48	51,374	379,510	9,184	1,043	355,865
			すずかぜ	7.52	4.9	48					
船町	1921年	75	ふなづる	7.34	4.9	48	38,040	61,406	175	170	15,781
			しおかぜ	7.49	4.9	48					
落合上	n.a	100	北斗	7.60	4.9	48	47,532	161,723	5,431	444	138,355
			福崎丸	7.35	4.9	48					
落合下	n.a	138	みどり丸	7.54	4.9	48	40,518	135,554	2,070	372	122,755
			さざなみ	7.39	4.9	48					
千本松	n.a	230	はるかぜ	8.03	5.7	64	48,552	316,347	5,169	869	298,914
			ちづる	7.86	5.8	64					
木津川	1955年	238	松丸	8.25	12	48	26,016	65,266	143	180	60,676
			第2松丸	7.40	19.5	82					



はじめに（ 中間発表の振り返り ）

## 📍 地域と渡船の関係

### 地域住民の生活を支える重要な役割





- 👜 通勤・通学・買い物など日常利用が多く、地域住民の生活に不可欠
- 🚲 自転車との併用が多く、環境に優しい移動手段として機能
- 🏠 河川が地域の「生活道路」として機能し、コミュニティをつなぐ
- 🗣️ 世代を超えた地域のコミュニケーションの場としても価値がある









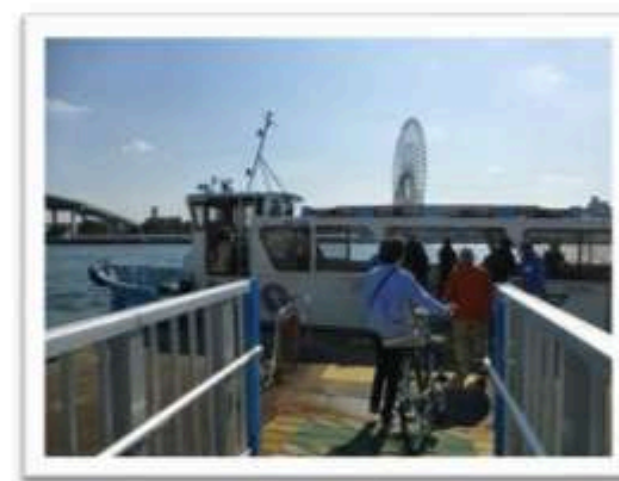
## 現状分析：甚兵衛渡船

### 利用者の特徴

-  利用者数が多い渡船場の一つ
-  利用者の大多数は大正区・港区に居住
-  特に住居地域からの利用が多い
-  大正区一港区間の移動は住民の日常的行動

### 利用目的

-  主に「通勤」に利用される
-  他の渡船に比べて「通学」目的の利用が多い
-  周辺に高校が多いため学生利用が目立つ
-  自転車との併用利用も多く見られる





## 現状分析：千歳渡船

### 地域の重要な交通手段

- ✓ 鶴町地区と他地区を結ぶ **唯一の交通手段**
- ✓ 南北移動は **千歳渡船**、東西移動は大運橋のみ
- ✓ 鶴町には商店や生活施設が**少ない**ため、渡船利用が不可欠



### 主な利用目的

買い物 病院通院 区役所利用 体育館  
図書館 参拝 銭湯 散髪 習い事

### 地域生活との密着度

- ★ 日常的な **生活インフラ** として機能しており、地域住民の生活に深く根ざしている



# はじめに（中間発表の振り返り）

## 現状分析：落合／船町・木津川・天保山渡船

### 落合上・落合下・千本松渡船

- 📍 西側利用者は大正区内が中心
- 📍 東側では区をまたいで広範囲に移動
- 🏪 西成区工業地域に大規模商店が多く、大正南部からのアクセスが便利
- 🛒 「買い物」利用の割合が他の渡船より高い



### 船町・木津川渡船

- 🚶 利用者の8割が近距離移動（徒歩利用が多い）
- 🏭 船町の工場と対岸鶴町の事務所や社宅をつなぐ
- 👜 主に「通勤」や「業務」利用
- 📋 営業、配達、点検、訪問介護などビジネス利用が目立つ



### 天保山渡船場

- ¥ 大阪市運営の無料渡船（所要2～3分、約400m）
- 👥 1日平均 約843人が利用（令和6年度）
- 🚶 海遊館から徒歩5分だが、案内看板が小さくわかりにくい
- ★ 地元住民の日常利用と観光客の移動手段  
（海遊館 ⇄ USJ）の両面で活用





## 中間発表でいただいたご意見について

---

### Q 水上交通のなかでも渡船にフォーカスした理由と存続させたい理由は？

- A
- 大阪の渡船は「生活交通」として、無料運航し、観光客・地域住民双方の移動を支えている。  
水都大阪の地域資源であるとともに、大阪の重要な文化の一つだと理解したため。  
（「渡船」は限られた地域にしかない）。
  - 存続させたい理由は、渡船は道路として位置づけられていることから「生活交通」として、地域住民の暮らしやすさを支えるものであるため。利用する人がいる限り、地域の資源として残し、人々の暮らしを守るべきものであると考えたためです。

### Q 渡船の利用者は日常利用の人を増やしたいのか、観光客として使用する人を増やしたいのか？

- A
- 元々、「大阪のまちづくり」を大きなテーマとして考えるなかで、南北軸と東西軸の移動のうち、東西軸の交通のあり方について、渡船を「観光資源」として位置づけ、観光客の利用を中心に研究を進める予定でした。
  - 大阪市建設局河川・渡船管理事務所への聞き取り調査のなかで「安全に運航し、地域を守る」渡船の重要性を認識したことから、「生活交通」としての渡船を中心に調査・分析をすすめました。
  - 渡船の現状と課題を明らかにしたうえで、地域内で日常的に利用される方の利便性向上について、提案することが地域の社会課題解決につながると考えました。



## 中間発表でいただいたご意見について

**Q 渡船が消えてきている理由を詳しく説明してください**

**A 1. 港湾・河岸の産業構造変化（ランドユースの変化）**

- 工場移転・集約 や 港湾機能の変化 により沿岸部の 人流が減少
- 工場地帯の縮小、住宅地化・倉庫化 が進み、通勤・買い物需要も縮小
- 港湾と背後地の関係変化 が渡船需要を押し下げている

**2. 都市政策・運航政策による影響（航路統合・便数見直し）**

- 航路の統合・廃止、便数削減 で渡船の 使い勝手が低下
- 利用者が 鉄道・バス・車へ流出
- 無料運航制度 や 人員配置の制約 が 料金・運行改善の妨げ になっている

**3. 人口動向（人口減少・高齢化・生活様式の変化）**

- 地域の 人口減少 と 高齢化 で利用者が減少
- 学生・若年労働者の減少により 通学・通勤需要が縮小
- 高齢化により 移動頻度が低下
- 全国的な 地方交通の課題 と共通





はじめに（副首都ビジョンとのかかわり）



ウェルビーイング向上  
社会課題解決

暮らしやすさ  
働きやすさ

都市としての  
ベーシックな基盤  
(交通・まちづくり)

「水辺都市・大阪」  
世界標準の  
都市機能の充実



はじめに（研究の目的と方法）

---

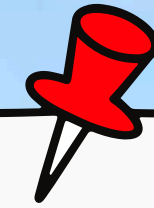
## 研究の目的

水都大阪における渡船の持続可能性について、渡船の現状と課題を明らかにしたうえで、地域利便性向上の視点から分析する

## 研究の方法

文献調査 / 踏査調査 / 社会調査（量的調査・質的調査） /  
データ分析（空間分析・RESAS分析） / 物理的環境に  
おける移動の負担に関する調査（車いす利用）





## 先行研究

1. 渡船を「観光資源」として考える
2. 渡船を「生活交通」として考える





はじめに（着眼点）



## 渡船を「生活交通」として考える

大阪市内 8 か所の渡船場のうち、7 か所（「生活交通」の役割）が大正区  
（天保山渡船場「観光資源」としての可能性 1 か所を除く）

### 大正区の現状

- 1. 大阪市内 24 区のうち、高齢化率が高い
- 2. 鉄道空白地帯が多く、バス依存



高齢化が進展しても安全に  
移動できる社会の構築

高齢になっても安全に移動することができ、年齢や障害の有無等にかかわらず  
安心して暮らせる「共生社会」の構築を目指します（第11次大阪市交通安全計画）



## はじめに（ 渡船の現状と課題 ）

### 渡船は「道路」である

道路法上の渡船： 渡船はその性格（有料・無料）や規模にかかわらず、道路法の枠組みの中で管理・運営されている  
渡船施設も道路管理の対象となり、**維持管理**（道路法第42条）や**構造保全**の対象となる  
（適切な維持管理）

→ 大阪市のよう、多くの渡船は無料で提供

#### • 道路管理・保全

→ 渡船施設は、橋と同様に道路の一部として、良好な状態に保ち、交通に支障が出ないよう維持・修繕する義務がある（道路法第42条）

→ 道路構造への損害予防や交通危険防止のため、沿道区域の指定（道路法第44条）などの保全措置も講じられる

#### • 橋と同様に有料化（道路法第25条）が可能

→ 地域限定的で利用者利益が大きく、かつ建設費が財源的に困難な場合に限り、徴収には国土交通大臣への届出と条例制定が必要

**渡船の運航には、通常の道路と比べ、多額の予算（船の維持管理費、人件費）が必要である**

はじめに（ 渡船の現状と課題 ）

## なぜ渡船の代替手段として橋梁を建設しないのか???

**大型船の運航**：人々が河川を横断する垂直方向に大型船が通行するため、橋梁をかける際には  
大型船の船体高以上の橋梁をかける必要がある

（例）千本松大橋（通称：めがね橋）

工業化が進んだ大正区で木津川を渡河し、市内中心部までの迂回を回避するために  
昭和48年完成した橋梁

大型船に干渉しないため、桁下は水面から33メートル  
両側の取り付け部は2段のらせん形状が採用

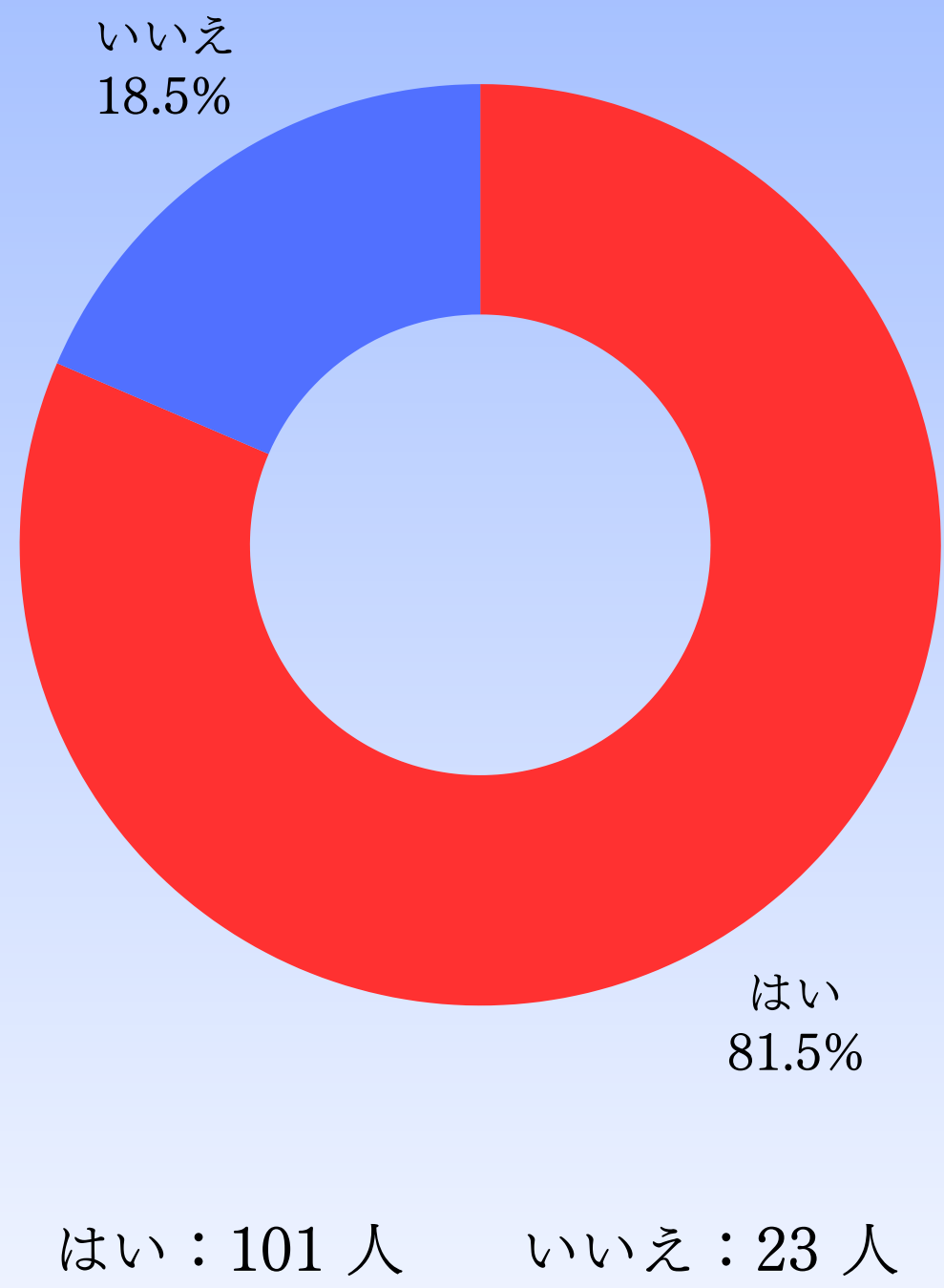
このような橋梁を徒歩や自転車で通行することは困難  
渡船（千本松渡船場）は生活交通として重要



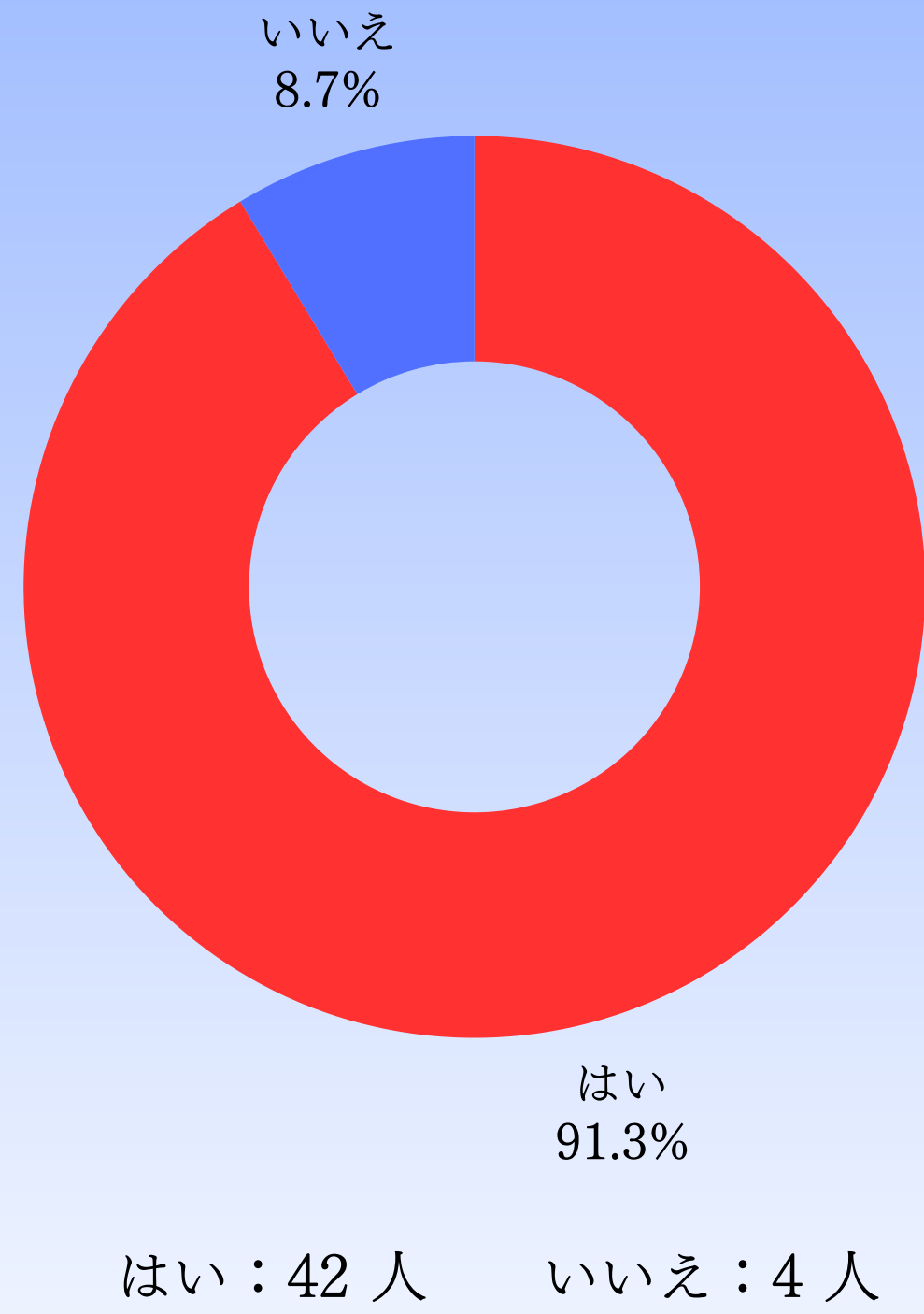


分析 ①（ 量的調査：大学生・大学院生を対象とした渡船についてのアンケート調査 ）  
実施期間：11月25日～12月3日、回答者数：124人

01 Q. 大阪にある8つの渡船場の存在は知っているか？

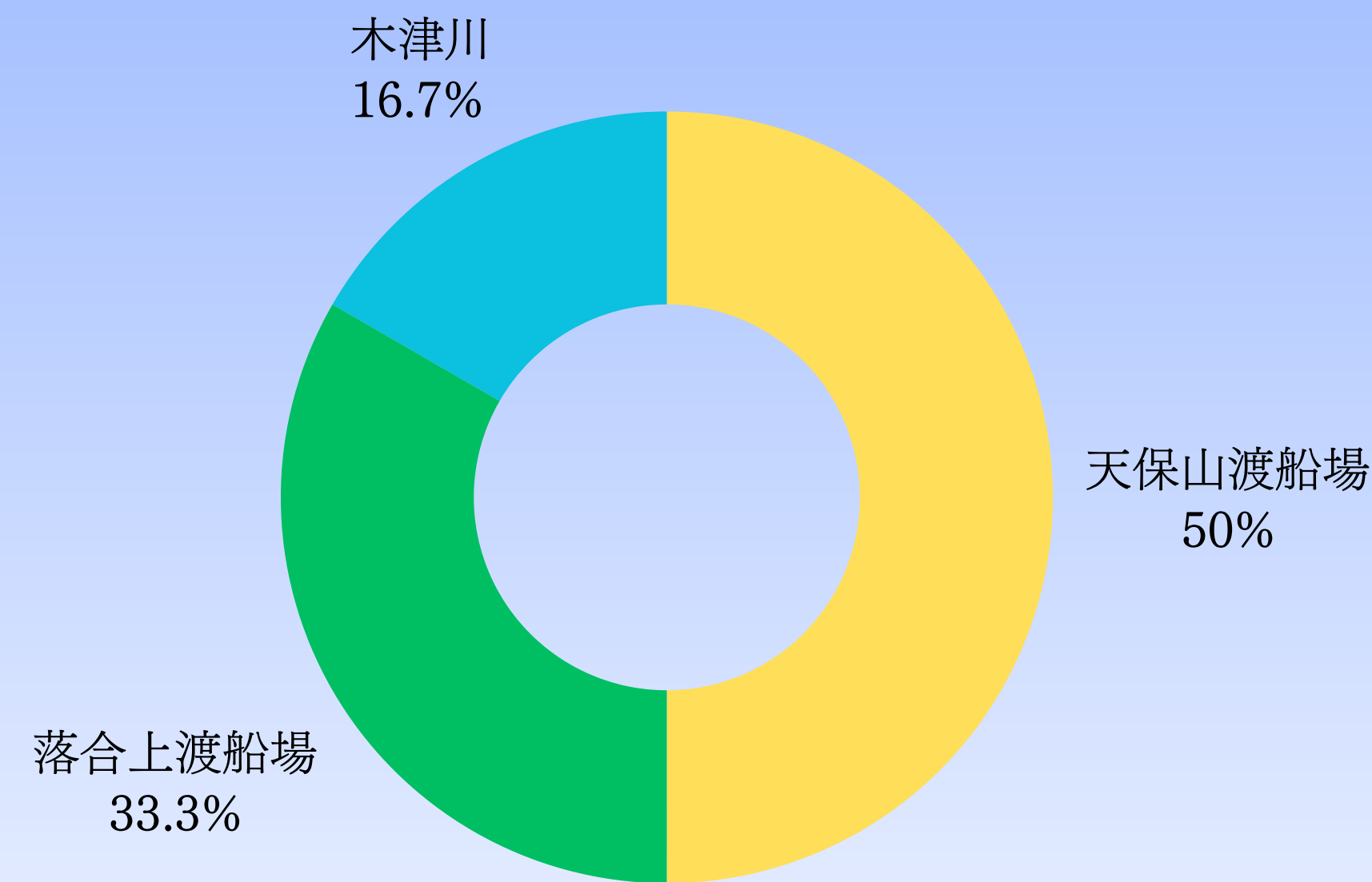


02 Q. [はいの方] 実際に乗船したことはあるか？



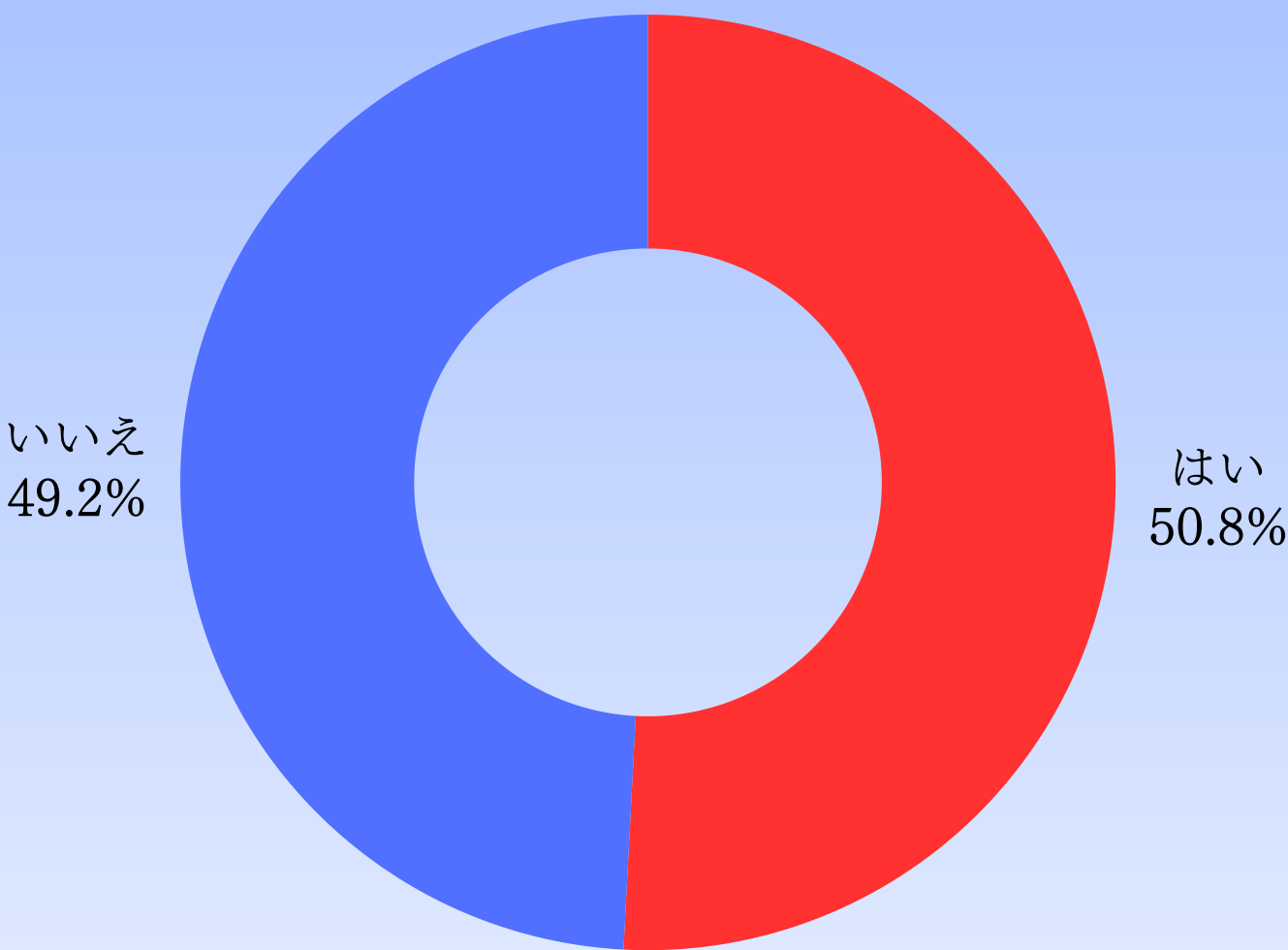
分析 ①（ 量的調査：大学生・大学院生を対象とした渡船についてのアンケート調査 ）  
実施期間：11月25日～12月3日、回答者数：124人

01 Q. [乗船した方] どの渡船に乗船したのか？



天保山：3 人 落合上：2 人 木津川：1 人

02 Q. 渡船場をこれからも使用したいと思うか？



はい：61 人 いいえ：59 人



## 調査の概要

8月：質的調査 大阪市計画調整局 計画部都市計画課

9・11・12月：踏査調査 天保山渡船場、落合上渡船場、落合下渡船場、千本松渡船場

11月：質的調査 大阪市建設局 河川・渡船管理事務所

11月：量的調査 大学生・大学院生を対象とした渡船に関するアンケート調査

12月：質的調査 北川博巳先生（近畿大学）

（専門：福祉のまちづくり、特に地域でのバリアフリーや地域公共交通の計画づくり）

12月：物理的環境における移動の負担に関する調査（車いす利用）

（渡船場・渡船場周辺のバリアフリーの状況：落合下渡船場・千本松渡船場周辺の車いすの利用）





## 分析 ② （ 河川・渡船管理事務所様への質問 ）

Q 渡船の利用者数が減少しているがどのように  
思っているのか？

A 渡船が大正区中心にあるということもあり、少子高齢化や  
住民しか利用しないことが影響して利用者数が減っていと  
考えるが、利用者が減ることはあまり問題視していない。  
（ 人口減などの構造的要因 ）

Q 渡船の今後の展望をどのように考えているのか？

A 日常利用している方が不便なく利用できることが最優先  
なので、利用者が減ったとしても利用する人がいるので  
あれば運航し続ける。





## 分析 ② （ 河川・渡船管理事務所様への質問 ）

Q 利用者の増加のために観光客やインバウンドを呼び込むことは考えているのか？

A

- 利用したい人が不便なく安全に利用できることが大事なので、観光目的に乗ってもらうことは考えていない。
- また渡船は無料であり、多く運航するほど、経費がかかるため、渡船場を分かりやすい場所に移動させたり、大規模な投資や移設を行うことは考えていない。

Q 渡船と一緒に乗れるのは自転車以外もあるのか？

A

- キックボードに関しては、折り畳みが可能なものは、折りたたんで乗ることは可能。
- 車イスでの利用もできるが、バリアフリーが施されているのは千本松渡船場のみである。
- 利便性向上は必要だが、**”現在利用者”** 重視である。





分析 ② （ 渡船場：大正区周辺地域の特徴 ）

01 地域交通ネットワーク：鉄道空白地域・バス依存（京セラドーム大阪周辺を除く）



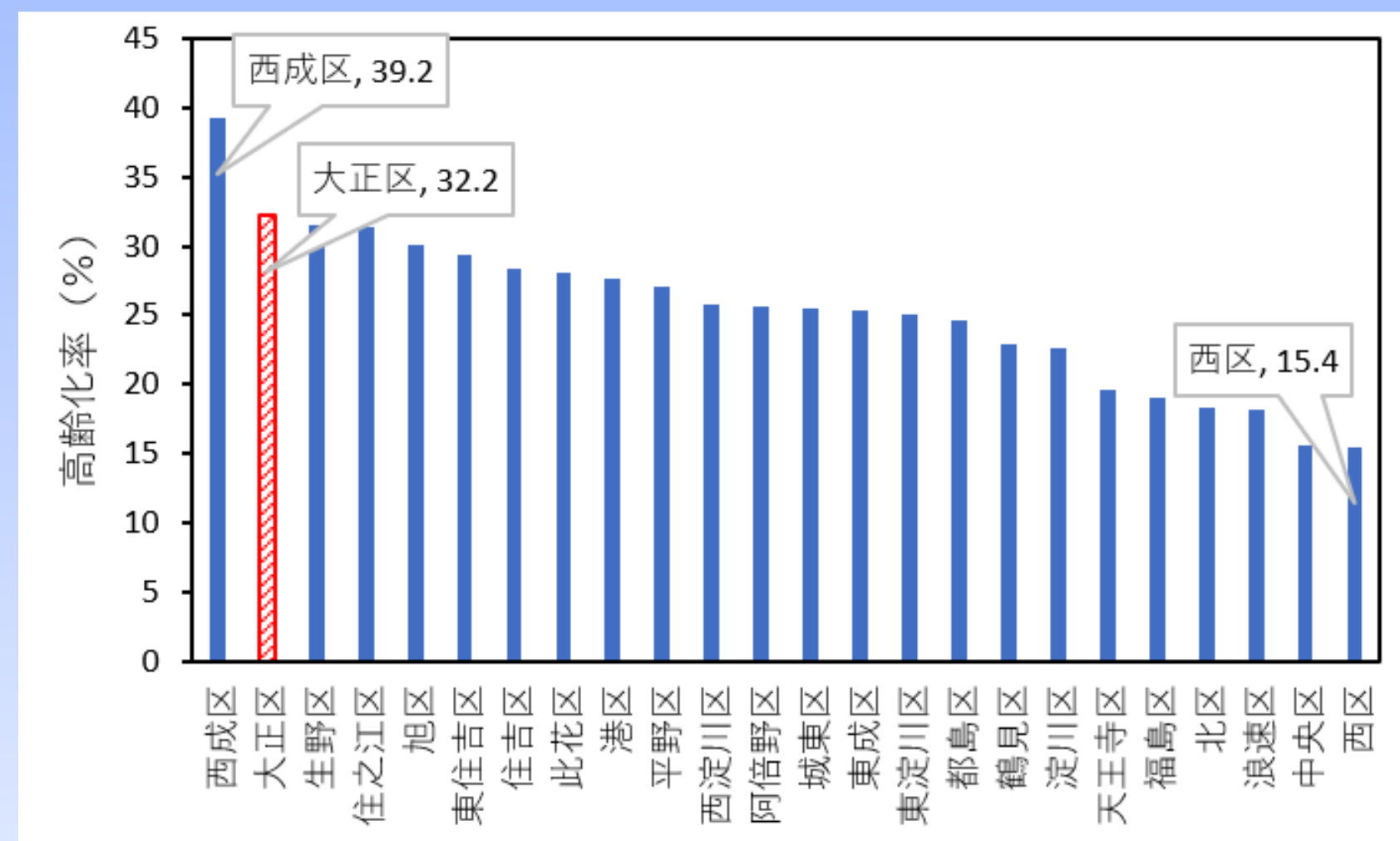
	1日平均乗降客数（人）
津守駅（南海）	781
木津川駅（南海）	200
大正駅（JR）	44,988
ドーム前千代崎駅（メトロ）	9,575
ドーム前駅（阪神）	9,588

渡船場付近の駅 1日平均乗降客数

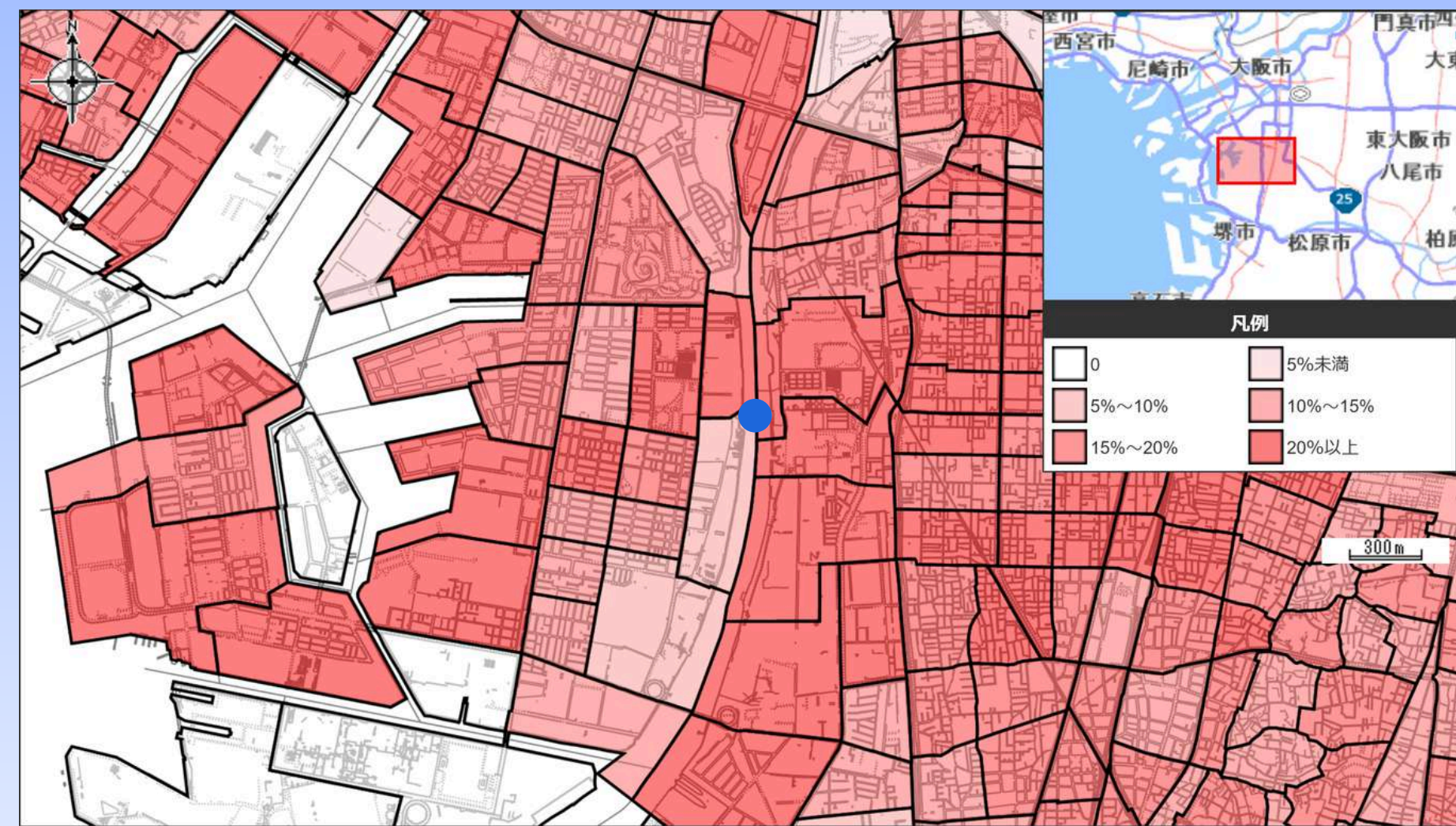


# 分析 ② （ 渡船場：大正区の特徴 ）

02 大阪市 24区のなかで高齢化率が高い



大阪市区別 高齢化率



( 2万5000分の1 ) マップナビ大阪より作成

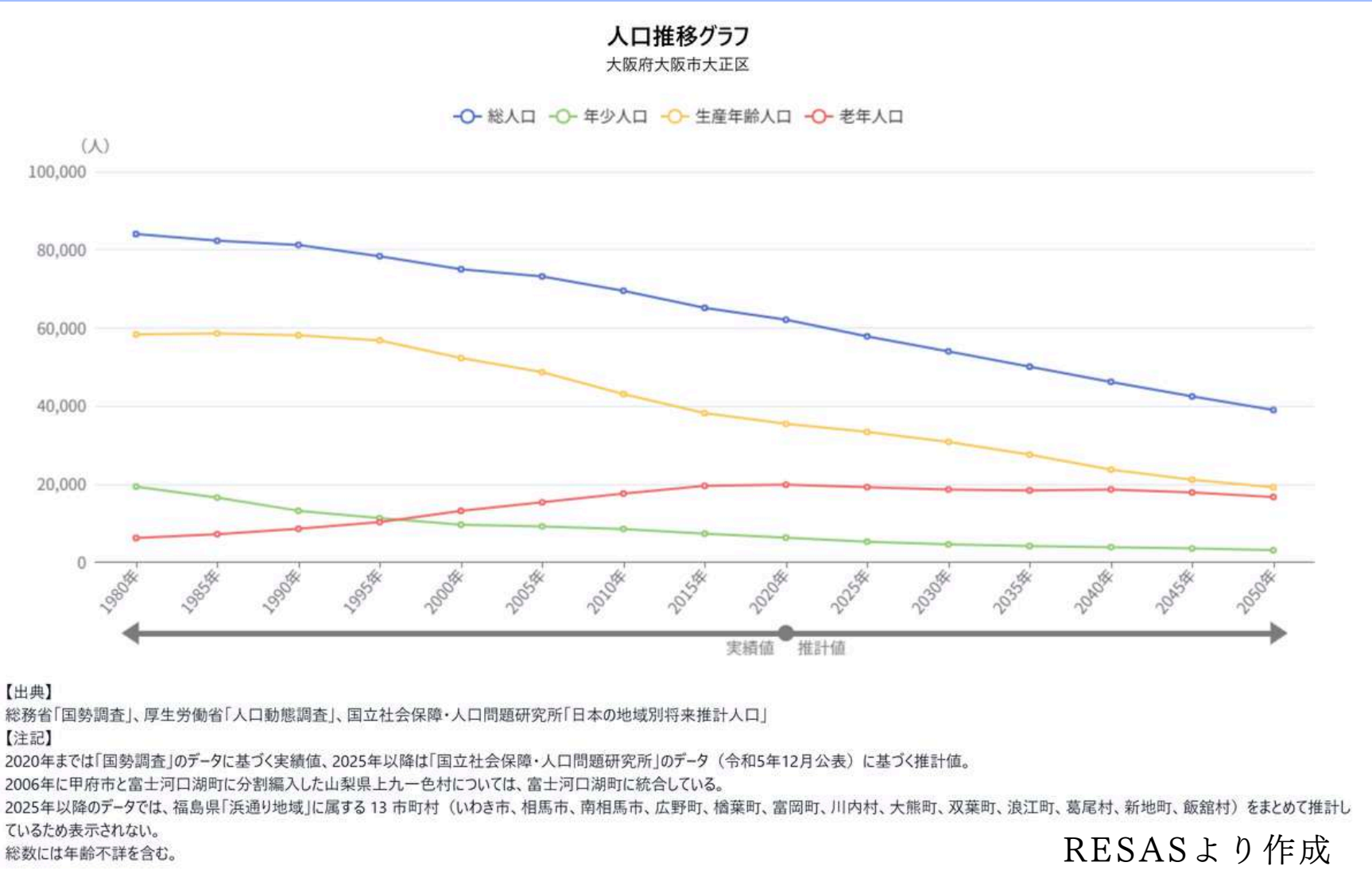
落合下渡船場周辺の高齢化率 (75歳以上・R2)



# 分析 ② （ 渡船場：大正区の特徴 ）

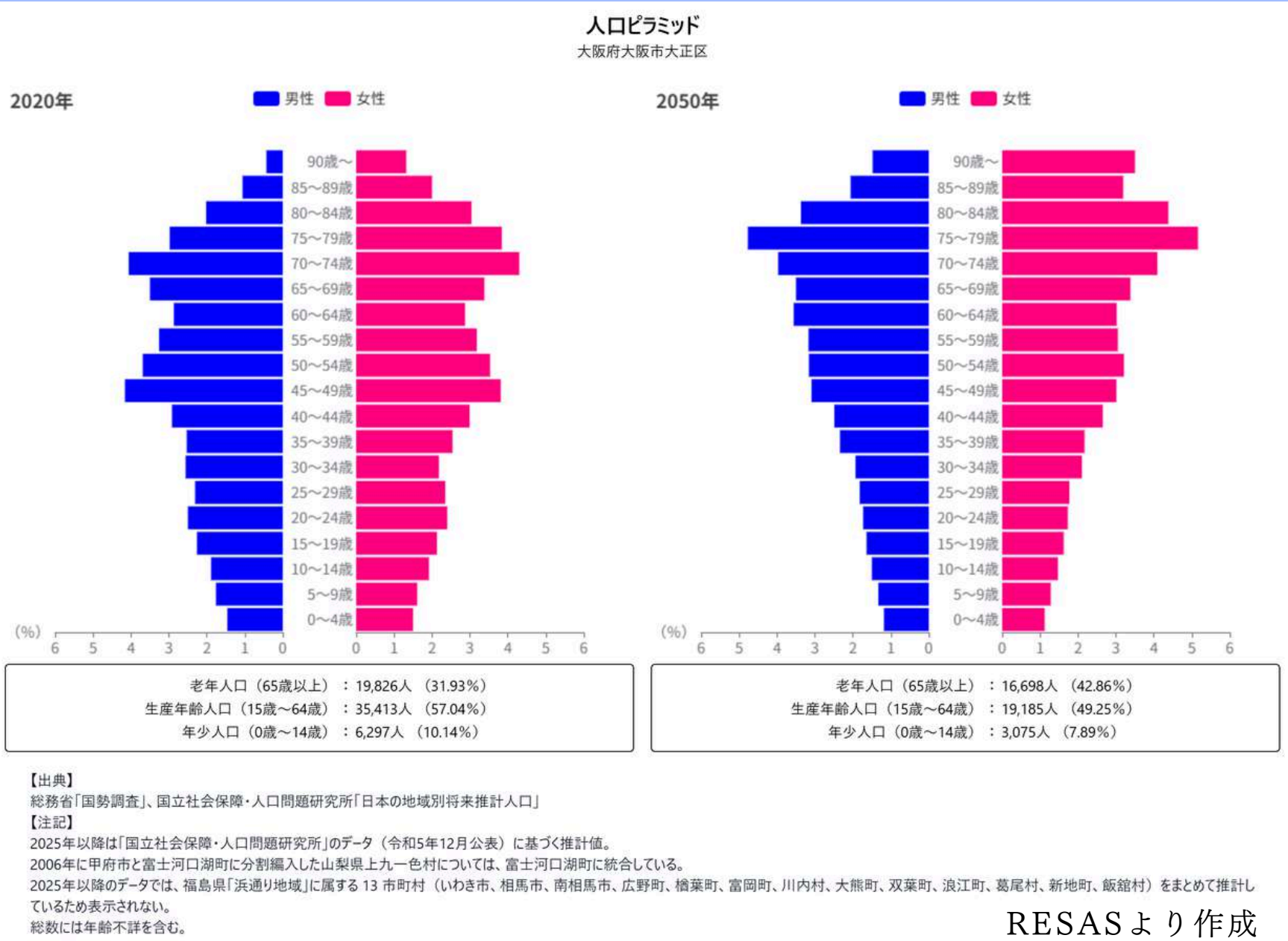
03

## 人口減少・老年人口割合の増加



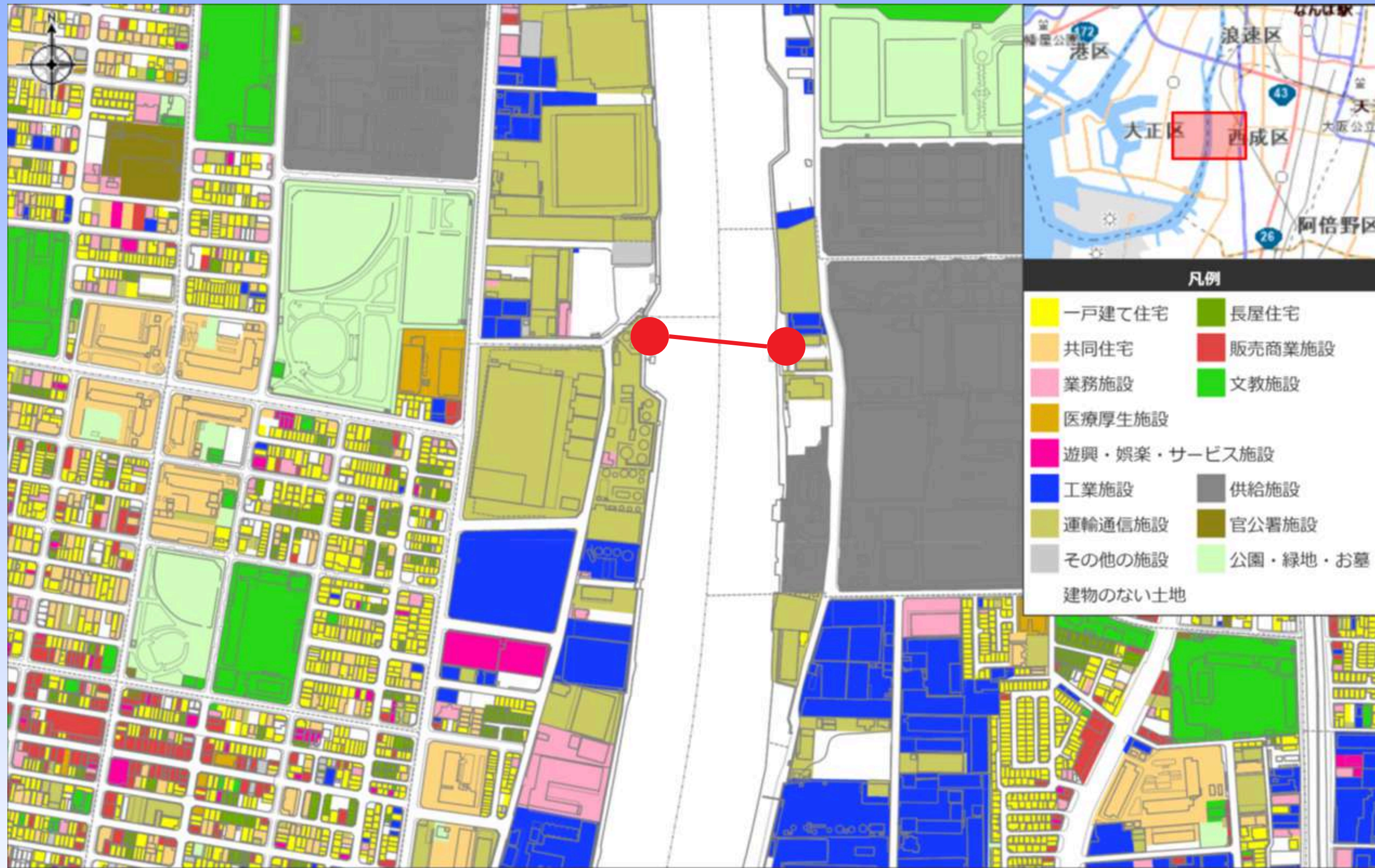
RESASより作成

2020年までの実績値から2050年（副首都・大阪の実現のゴール）までの推計値





## 分析 ② （ 落合下渡船場周辺の土地利用状況（R3））



（5000分の1） マップナビ大阪より作成

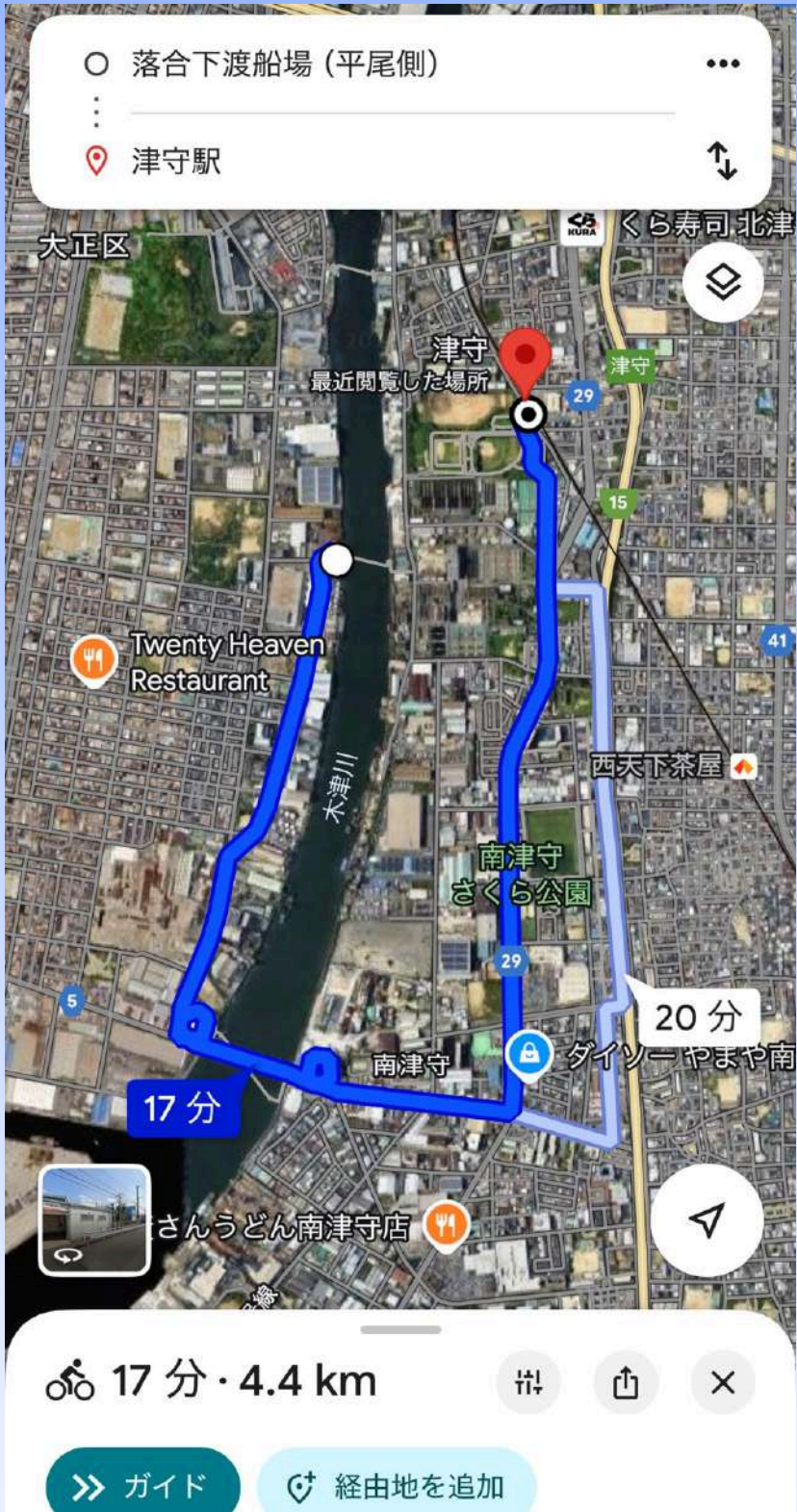


分析 ② （ 渡船場利用の有無による最寄り駅までの所要時間の差 ）

01



千本松大橋（めがね橋）  
高さ：33m 距離：1253.5m



02



津守駅－落合渡船場までの所要時間（渡船場利用の有無）



## 分析 ② 物理的環境における移動の負担に関する実験（車いす利用）

01



02



車いす操作の練習（近畿大学 東大阪キャンパス）

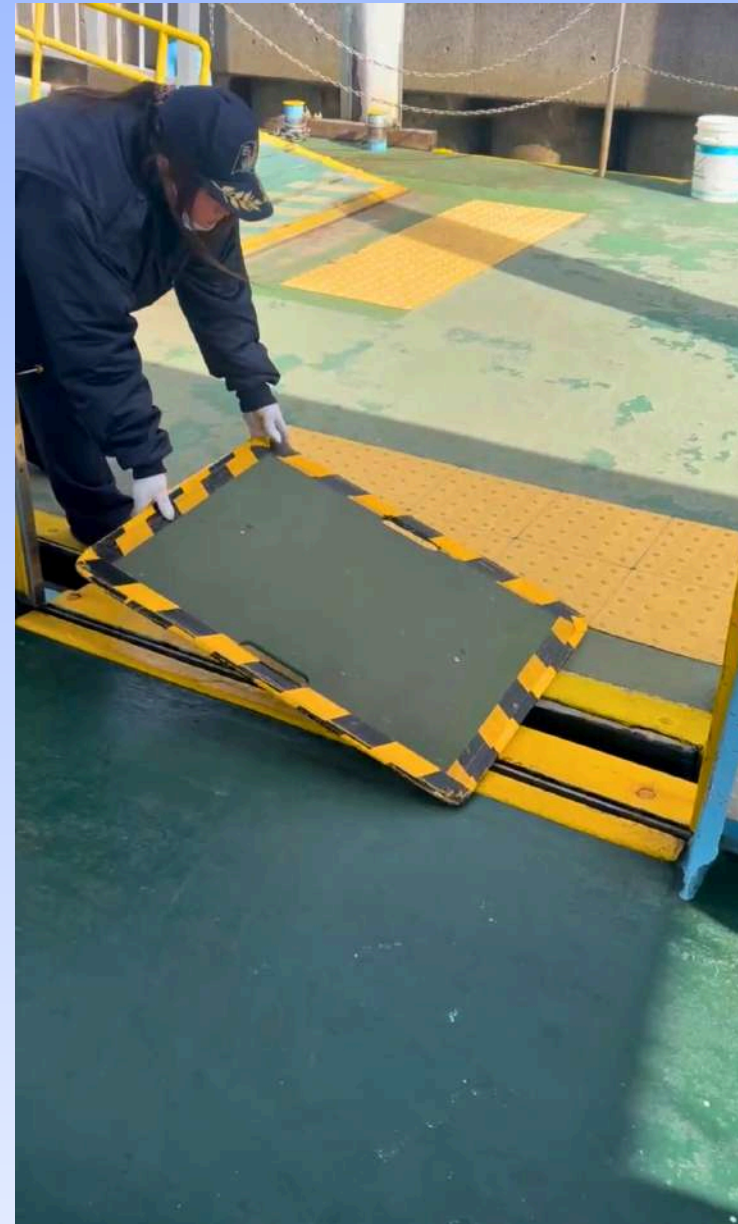


## 分析 ② 物理的環境における移動の負担に関する調査 (車いすによるバリアフリー調査)

03



04



落合下渡船場の乗船（車いす）



## 渡船のバリアフリー対応の現状



**バリアフリー対応：14隻のうち、4隻（新造船：バリアフリー基準に適合した船舶へ）**

### バリアフリー対策

- ① 車いす利用者の円滑な乗降のため、**浮き台船に渡り板等を仮設置**するなど乗組員は乗船、下船時の移動経路上で、乗降者の誘導案内を行っており、高齢者や障害者等、介助や誘導等の支援を必要とする利用者に対しては常に付き添いし、円滑な乗降に努めている
- ② **乗降補助サービスの依頼を事前連絡するための連絡先**を各渡船場施設内に掲示し、取組みの周知を行っている

未対応の10隻のうち、船舶「海桜」：バリアフリー対策  
(車いすの乗船場所を示す掲示物、乗車いすを固定するロープの設置)  
(移動等円滑化取り組み計画書より)



**施設も含めたバリアフリー（対策）が必要**





# 提案

1

## 渡船の利便性向上 （間接的）

大通り沿いに大型案内板の設置  
渡船場周辺の街灯増設  
防犯カメラの設置  
歩道整備・ガードレール強化



住民が安全にアクセスできる環境へ

2

## 渡船の利便性向上 （直接的）

車椅子のための昇降機を設置  
点字ブロックの整備  
滑りにくい床材への改修  
手すり・スロープの改善



高齢者・障がい者も使いやすい  
バリアフリー化

3

## 渡船場の地域 コミュニティ 拠点化

将棋・オセロなどの交流ツール  
無料給水機・扇風機・暖房の設備  
地域掲示板の設置（自治会・イベント情報）



「地域の憩いの場」  
として再生



## 資金調達方法（道路としての管理）

国庫補助金の活用：大阪市公共交通計画のなかに「**渡船**」を入れる

- 国土交通省：「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」（通称：**フィーダー補助**）
- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つ
- 幹線系統を補完する、赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助地域利便性の向上
- 補助要件（新規性要件②）：既に運行を開始しているもので地域公共交通計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの



# 提案の実現に向けたスケジュール・資金調達方法

道路管理以外のスケジュールについては、緊急度の高いものから、短期（1～3年）・中期（3年～5年）・長期（5年以上）の実施に向けた計画をたてて、**産官学民の協働**で実施。

1	渡船の利便性向上 （間接的）	大通り沿いに大型案内板の設置 渡船場周辺の街灯増設 防犯カメラの設置 歩道整備・ガードレール強化
2	渡船の利便性向上 （直接的）	車椅子のための昇降機を設置 点字ブロックの整備 滑りにくい床材への改修 手すり・スロープの改善
3	渡船場の地域 コミュニティ 拠点化	将棋・オセロなどの交流ツール 無料給水機・扇風機・暖房の設備 地域掲示板の設置 （自治会・イベント情報）

## 【資金調達方法】

- 公共性の高いものは公的資金の活用
- 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団の助成
- ネーミングライツ
- 企業の地域貢献活動資金
- ふるさと納税
- 各種補助金の活用 等

## 【地域の参加と理解を深めるための工夫】

- **学生参加によるワークショップ**
- まちあるき
- ステイホルダーミーティング
- 円卓会議 等

市民協働によるまちづくりから  
ワクワクする大阪へ

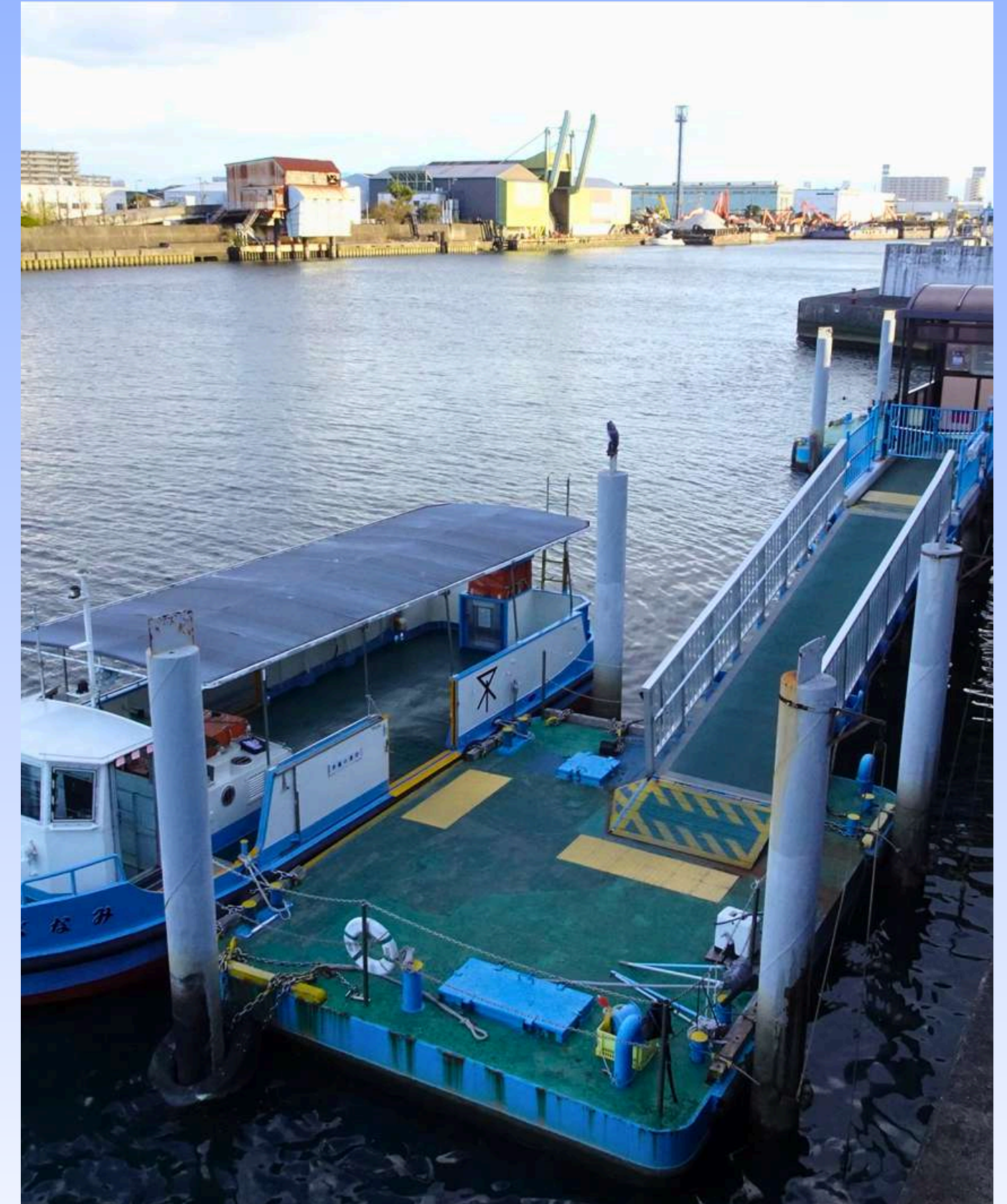


## 提案による効果

Point!!

1. 利用者の安全性・快適性の改善
2. 地域住民の利便性向上
3. 水辺空間の活用とコミュニティ強化
4. 渡船文化の継承と「水都大阪」ブランドの向上

副首都・大阪の都市の価値向上に寄与





## まとめ

1

地域特性をいかした  
「生活交通」として  
渡船の維持

2

地域利便性の向上  
「副首都ビジョン」  
都市としてのベーシックな基盤  
(交通・まちづくり)

3

地域住民の  
社会的孤立の防止や  
生活の質の向上に寄与  
「副首都ビジョン」  
暮らしやすさ・働きやすさ

4

ウェルビーイング  
向上

世界標準の水辺都市・水都大阪へ



# つながり・持続可能な暮らし・地域循環 未来基盤・共創

「誰一人取り残さない（leave no one behind）」



**渡船は「持続可能な地域のライフライン」**



## 参考文献

---

- 大阪市：移動等円滑化取組報告書,  
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/cmsfiles/contents/0000030/30851/20250630keikaku.pdf>
- 大阪市：基本的な考え方と大阪市の公共交通の現状, <https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000384951.html>
- 大阪市：第11次大阪市交通安全計画,  
<https://www.city.osaka.lg.jp/shimin/cmsfiles/contents/0000646/646245/koutuuanzenkeikaku.pdf>
- 大阪市：第11次大阪市交通安全計画の概要,  
<https://www.city.osaka.lg.jp/shimin/cmsfiles/contents/0000646/646245/keikakugaiyou.pdf>
- 大阪市：渡船場, <https://www.city.osaka.lg.jp/shisei/category/3054-1-2-9-3-0-0-0-0-0.html>
- 大阪市：マップナビおおさか, <https://www.mapnavi.city.osaka.lg.jp/osakacity/Portal>
- 大阪市建設局西部方面管理事務所河川・渡船管理事務所：大阪渡船場マップ  
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000011242.html>
- 大阪市建設局西部方面管理事務所河川・渡船管理事務所提供資料（渡船運航月報）
- 大阪市建設局西部方面管理事務所河川・渡船管理事務所提供資料（渡船場交通量集計表等）
- 大阪市大正区：大正区の渡船, <https://www.city.osaka.lg.jp/taisho/page/0000000498.html>
- 大阪府：おおさかのまちづくりポータルサイト,  
[https://www.pref.osaka.lg.jp/o140020/keicho/osaka\\_machi\\_portal/index.html](https://www.pref.osaka.lg.jp/o140020/keicho/osaka_machi_portal/index.html)
- 大阪府：副首都ビジョンの推進,  
<https://www.pref.osaka.lg.jp/o010010/fukushutosuishin/fukusyutobijon/index.html>
- 大阪メトロ：地下鉄・バスのご案内\_2025年10月現在,  
[https://bus.osakametro.co.jp/guide/library/routemap/bus\\_rosenzu.pdf](https://bus.osakametro.co.jp/guide/library/routemap/bus_rosenzu.pdf)



## 参考文献

---

- 大阪メトロ：初夏の水都大阪“なにわの渡しめぐり”，  
[https://subway.osakametro.co.jp/tourism/library/20200727\\_burari\\_back/2017年度%E3%80%80第2回%E3%80%80初夏の水都大阪なにわの渡しめぐり\\_1.pdf](https://subway.osakametro.co.jp/tourism/library/20200727_burari_back/2017年度%E3%80%80第2回%E3%80%80初夏の水都大阪なにわの渡しめぐり_1.pdf)
- 尾道まちかど広報室：駅前渡船 Ekimae Tosen Ferry, [https://onomichijp.com/shimanami/ekimae\\_tosen.html](https://onomichijp.com/shimanami/ekimae_tosen.html)
- 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団：バリアフリー推進事業,  
<https://www.ecomo.or.jp/barrierfree/index.html>
- 国土交通省：地域交通法の概要, <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633417.pdf>
- 国土交通省：地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について,  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001632939.pdf>
- 内閣府：RESAS 地域経済分析システム, <https://resas.go.jp/>
- 福田晴仁：生活交通としての渡船の存在意義～大阪市の事例から～, 『都市と公共交通』, 第45号, 37-47, 2021
- 福田晴仁：大阪市営渡船の観光資源化に関する考察, 『東アジア研究』, 22・23合併号, 21-37, 2018
- ふなむしのページ：レンタサイクルを使って大阪の渡船乗りまくり (2019/6/9),  
<https://www.funamushi.jp/log/19/11/log1911.html>
- 日本経済新聞：「水都」大阪、渡し船根付く, 大阪夕刊, 2025年1月23日
- 松岡稜馬：大阪における渡船場の存続について, 近畿大学総合社会学部, 卒業論文, 2024
- 三木理史：大阪市営渡船と架橋, 『地図中心』, 602号, pp.14-17, 2022
- 三木理史・曾木秀寿：近代大阪市における市営渡船事業, 『歴史地理学』 第42巻第3号, 1-21, 2000
- NHK：無料で便利だけどじゃない！ なにわの“人情”渡し船, 2024年4月15日,  
<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20240415/k10014415551000.html>



## 調査協力先

ご協力いただいた皆様  
ありがとうございました



大阪市 建設局  
河川・渡船管理事務所 様  
[X] <https://x.com/kasenntosen>

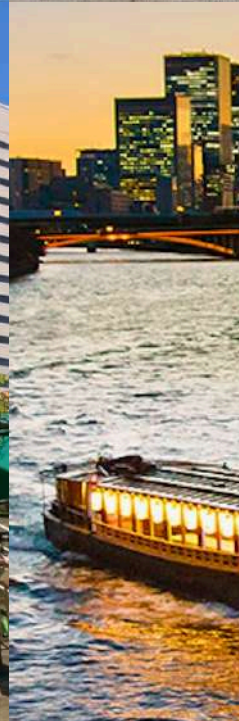
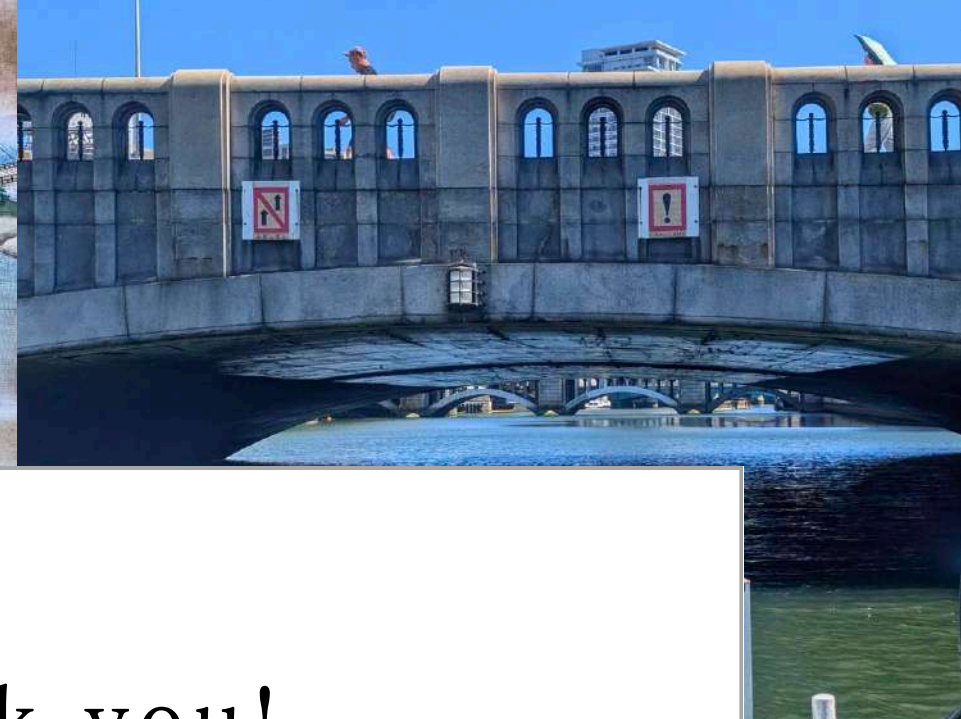


大阪市 計画調整局  
計画部 都市計画課 様



近畿大学 北川 博巳 先生  
(専門：福祉のまちづくり、特に地域の  
バリアフリーや地域公共交通の計画づくり)





Thank you!

# Vision for the Second Capital



近大体育会  
公式マスコットキャラクター  
「KINDAI BIG BLUE」



「副首都・大阪PRキャラクター」  
にやにわ福まる

