

なんば駅周辺における空間再編推進事業 整備プラン

令和4年7月

大阪市 計画調整局・建設局

はじめに

なんばエリアは、芝居小屋や劇場などをはじめとするにぎわい・エンターテインメントの文化や豊かな食文化などを背景としながら個性あるまちとして発展し、近年は大阪を代表するエリアとして訪日観光客に対する認知度が高まるなど、大阪の都市魅力を考える上で欠かせない、重要なエリアです。

このエリアの一層の活性化を図るため、なんば駅前のあり方について民間が積極的にまちづくりに参加し、地元町会や商店街、周辺企業等で構成される「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」が中心となって、駅前広場及びなんさん通りの歩行者空間化に向けた検討が進行してきました。その後、地元・経済界・行政による検討体制として「なんば駅前広場空間利用検討会」が始動し、2016（H28）年の社会実験や2017（H29）年の基本計画策定を経て、現在官民が連携して空間再編の事業に取り組んでいます。

折しも、世界の主要都市では、都市魅力を高めるため道路空間を活用して人中心の空間に生まれ変わらせる取組みが進められており、国内においても「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりとして、ウォークブルなまちなかの形成を図ることとして、法制度の整備が進められるなど、公共空間において人々の交流・滞在を促進し、にぎわいを生み出す流れが、世界的な潮流となっているところです。2025大阪・関西万博において大阪・関西の魅力を世界に発信し、ポストコロナ期の都市間競争に打ち勝つため、本市としても速やかに都市空間の魅力向上に取り組む必要があります。

なんば駅前における空間再編推進事業は、2018（H30）年度より本市の事業として設計に着手し、地元との合意形成や関係機関との協議を経て、より歩行者にとって安全で安心な空間となるような整備計画をめざしてきました。

2016（H28）年の社会実験時点では、駅前広場に南向き一方通行の車両動線が一部残っていましたが、その後、御堂筋からの車両を進入禁止として駅前広場に歩行者が自由に行き交いできる空間を生み出すよう計画を更新しました。

また、車両の通行形態が変わること、特に周辺の商店街などのにぎわいと密接に関係のある荷捌き活動や、タクシー・バス等の交通機能の再編による影響を検証するため、2021（R3）年11月に社会実験を実施し、結果の検証を経て、本整備プランの策定に至ったものです。

今後は、この整備プランに基づき、人が主役となり、安全で安心に、居心地が良い道路空間を形成する取組みを推進し、隣接する大阪のシンボルストリートである御堂筋などエリア周辺とも連携しながら、新たな大阪のシンボルとなる空間の創出を推進していきたいと考えています。

整備プランの構成

pp.3-8

1. なんば駅周辺の現況と動向

(1) 地区の位置付け (2) 動向 (3) これまでの経過

pp.9-10

2. 「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」におけるコンセプト（めざすべき方向性）

(1) 新たなシンボル空間の創出

(2) 世界をひきつける観光拠点づくり

pp.11-17

3. 基本方針

(1) 道路空間再編の方針

(2) シンボル空間創出の方針

方針①：利用実態に合わせて、空間を再配分

方針①：多様な活動の舞台となる空間の創出

方針②：歩行者空間の拡充による安全性の確保

方針②：日常・非日常の風景の実現

方針③：駅前広場を中心とした回遊ネットワークの形成

方針③：夜間景観の形成

pp.18-26

4. 整備計画

(1) 全体計画

①：交通機能の再配置と滞留空間の創出

②：荷捌き機能の確保

(2) 区間・エリアごとの整備計画

①：駅前広場

②：なんさん通り(南北)

pp.27-31

5. 持続的な維持管理・運営に向けて

(1) 諸制度の活用

(2) 荷捌きなど交通ルールの運用

(3) 地域環境保全の取組

p.32

6. 当面の進め方

(1) 整備スケジュール

(2) 駅前広場の管理・運営

pp.33-35

7. 今後の検討事項

(1) 道路空間と沿道地域の連携

(2) 利活用に関する地域ルール

(3) 世界をひきつける観光拠点づくり

(4) 防災拠点としての活用

(5) 地域連携による回遊性の向上

(6) なんさん通り東西区間の整備

1. なんば駅周辺の現況と動向

(1) 地区の位置付け

- なんば駅周辺は、交通アクセスの至便な大阪の南の玄関口であり、関西国際空港に直結する主要な交通拠点です。
- 大阪を代表する商業・観光エリア「ミナミ」を形成しており、大型商業施設や商店街、百貨店、多種多様な飲食・物販店舗などの商業施設に加え、文化・観光関係施設が点在し、国内外から多くの来訪者が訪れています。
- また当エリアでは、難波・湊町地域として都市再生緊急整備地域が指定されており、業務・商業などの多機能複合市街地として、人・情報・文化の交流・結節拠点を形成することを目標としています。
- 大阪府・市では「大阪都市魅力創造戦略2025」を策定し、世界の都市間競争に打ち勝つ都市魅力の創造・発信などに取り組んでおり、なんば駅周辺も「世界第一級の文化・観光拠点の形成・発信」の重点エリアとして、隣接する御堂筋エリアとともに、にぎわいや憩い・交流の創出など、都市魅力の向上や活性化を推進する必要があります。
- 大阪都心では、大阪駅周辺地区で新たな都市機能の集積が進展しています。また、2031年春になにわ筋線が開通予定であり、本エリアにも新駅が開業します。こうした状況下において、本エリアの魅力向上を通して、大阪の業務・商業機能が集積する南北都市軸を一層強化し、引いては大阪全体の発展につなげていくことが求められます。



▲大阪都心南北軸の強化



▲なんば駅周辺

1. なんば駅周辺の現況と動向

(2) 動向

①国内における都市魅力の向上に向けた公共空間の利活用の取組の進展

ア) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～

○官民で交流・滞在空間の創出に取組み、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出

- ・人口減少や少子高齢化が進み、地域の活力の低下が懸念される中、車道の一部広場化など、ゆとりのある歩行者空間や、歩道と一体になった居心地の良い空間の創出により、人々の交流・滞在が促進され、まちなかににぎわいが生まれた事例も見られた
- ・まちなかに多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間がまちの魅力向上に有効であるとされ、各種制度が新設（2020[R2]年度、国土交通省）



※出典：2020[R2].12.11第1回ほこみち全国会議 資料より
(国土交通省道路局)

イ) 歩行者利便増進道路「通称：ほこみち」制度の創設

○地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築をめざす

- ・歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定
(2020[R2]年度、国土交通省)

ウ) 御堂筋「世界最新モデルとなる、人中心のストリート」

○御堂筋将来ビジョン(2019[H31]年3月策定)に基づき、道路空間再編の取組みを推進

- ・御堂筋を歩行者利便増進道路（全国第1号）として指定
(2021[R3]年2月、大阪市)



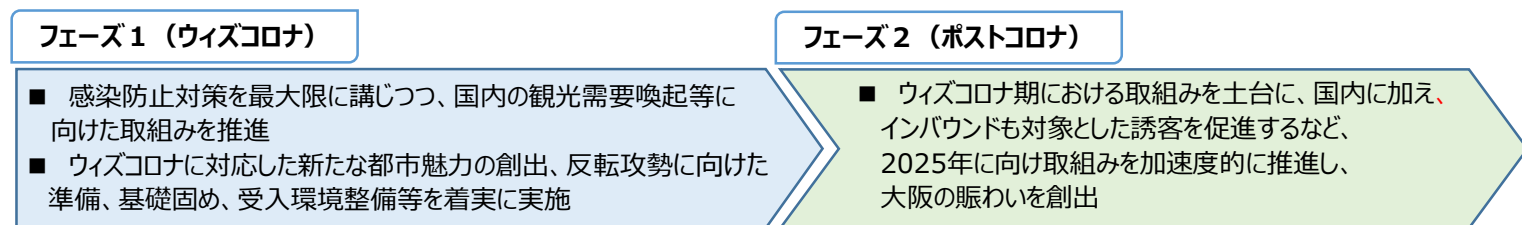
※出典：御堂筋将来ビジョン（2019[H31]年3月、大阪市）

1. なんば駅周辺の現況と動向

(2) 動向

②ポストコロナを見据えた大阪・関西万博2025に向けた取組

- ・2020年に端を発した新型コロナ危機が、日常生活や社会経済活動、行動様式や人々の意識など、多方面に影響を及ぼす中で、ニューノーマルな社会への移行が現在進行形で進んでいます。都市活動では、ソーシャル・ディスタンスの確保や、リモートワークや会議・授業等のオンライン化などが浸透しています。
- ・都市の過密を避ける傾向と近場の旅行（マイクロツーリズム）の重要性が高まる一方、身近な憩い空間の重要性が再認識されており、公共空間の価値が増し、空間の”質”や役割が一層問われることとなっています。ポストコロナ社会の新たなニーズを充たす空間として、ますます都心部の公共空間のあり方に目が向けられると予想されます。
- ・また、コロナ危機以前まで隆盛であったインバウンドは一時的に消失し、大阪・ミナミの経済活動も大きな影響を受けました。
- ・この難局を乗り越え、新たな生活様式やニーズ変容の潮流をとらえつつ、今後のインバウンド需要の回復に向けて反転攻勢を期するため、中長期的な視点で、交流・滞在空間の機能拡充などを図っていく必要があります。
- ・大阪では、2025年大阪・関西万博に向けて、国際的に注目が集まるこの機会にPRできるよう、都市魅力のさらなる向上を進めていく段階にあり、なんば駅前広場もその一翼を担うプロジェクトとして推進していく必要があります。



▲大阪都市魅力創造戦略2025より フェーズに応じた取組み推進の考え方

1. なんば駅周辺の現況と動向

(3) これまでの経過

①なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会（2011[H23]～）

（地元町会・商店街・企業）

- 2011[H23]年度 大阪市まちづくり推進団体に認定
南海なんば駅前周辺の歩行者優先化に向けた調査
テーマ①交通の影響評価 ②歩行者空間化のトレンド
- 2012[H24]年度 テーマ①パブリック空間の利活用 ②防災
先進事例の講演、ワークショップ、視察、勉強会を開催
まちづくり構想（たたき台）とりまとめ



まちづくり構想（たたき台）より
なんば駅前の広場化（イメージ）

②なんば駅前広場空間利用検討会（2015[H27]～）（地元・大阪商工会議所・行政）

- 2015[H27]年度 なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画
（中間とりまとめ） 策定
- 2016[H28]年度 なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画 策定
⇒官民で共有

なんば駅周辺道路空間の
再編に係る基本計画より
イメージパース



③なんば駅周辺道路空間再編社会実験（2016[H28].11/11～13）

（なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会・大阪商工会議所・大阪府・大阪市で構成する実行委員会）



日本人、外国人ともに、
約9割の方が歩行者空間化を「と
てもよい・よい」と評価。

総 計：90.0%
日本人：90.2%
外国人：89.1%

2018（H30）年度から
大阪市により予算化し事業推進

1. なんば駅周辺の現況と動向

(3) これまでの経過

④社会実験 (2021[R3].11.23~12.2)

(道路空間再編：大阪市、利活用：なんば広場マネジメント法人設立準備委員会)

- ・空間再編後の道路線形を具現化し、交通荷捌きの運用や安全性、歩行者空間の利活用を検証する社会実験を実施
- ・タクシー・バス等の交通機能を再配置するとともに、交通規制・荷捌きルールを変更し、なんさん通り周辺の荷捌きスペースと搬入経路・搬入時間を10日間運用

【社会実験時の交通規制・荷捌きのルール】

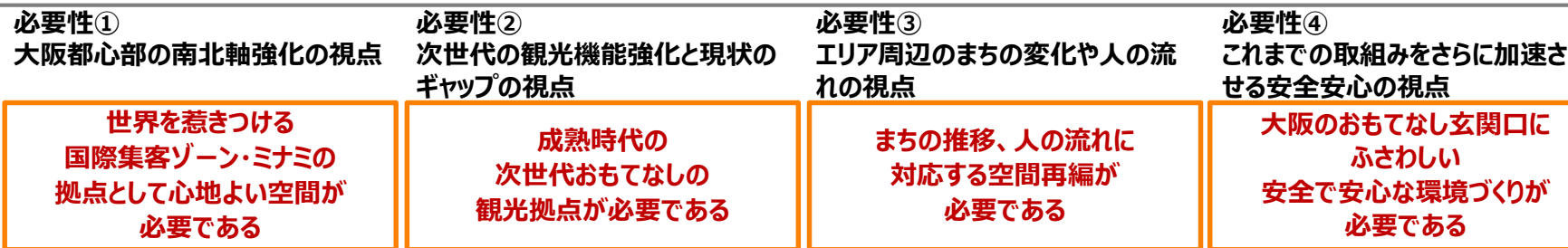


【社会実験時様子】

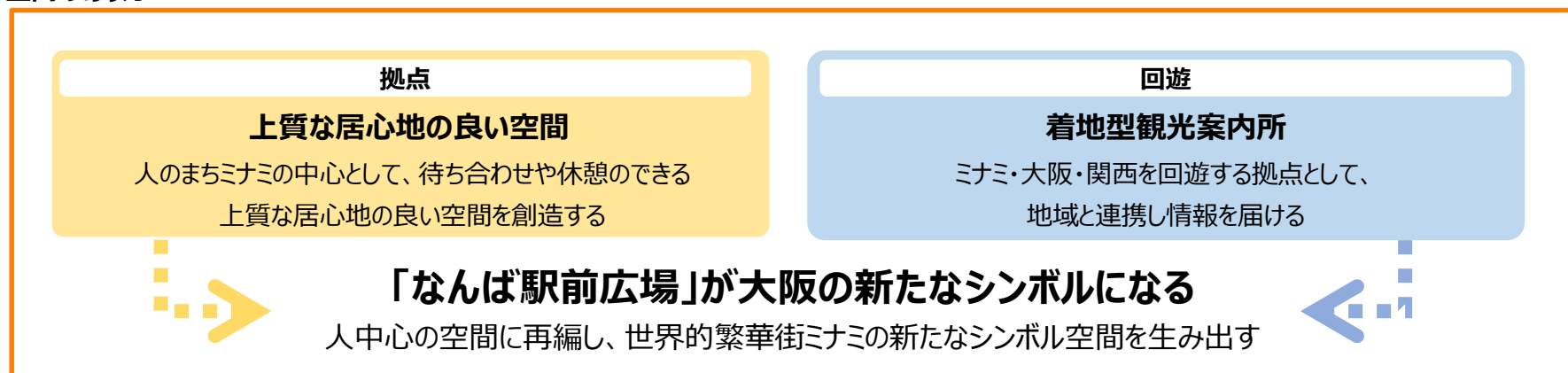


2. 「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」における コンセプト（めざすべき方向性）

（１）新たなシンボル空間の創出

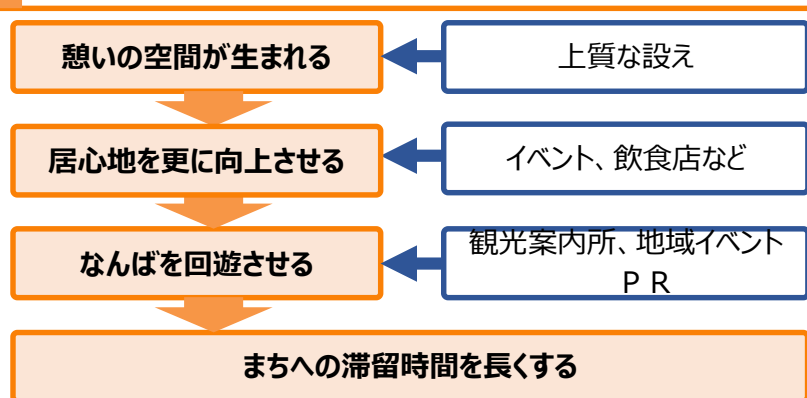


空間のあり方



社会実験の結果

- ①最も求められているのは「**憩いの空間**」であること。
- ②それを実現するには「**上質な設え**」が整備されることが前提条件。
- ③ひろばで行われるイベントや店舗、その他のコンテンツは
その「**居心地を更に向上させる**」仕掛けである。
- ④観光案内所を仕掛けに、広場から人々をまちへ回遊させる
好循環をうみだす。

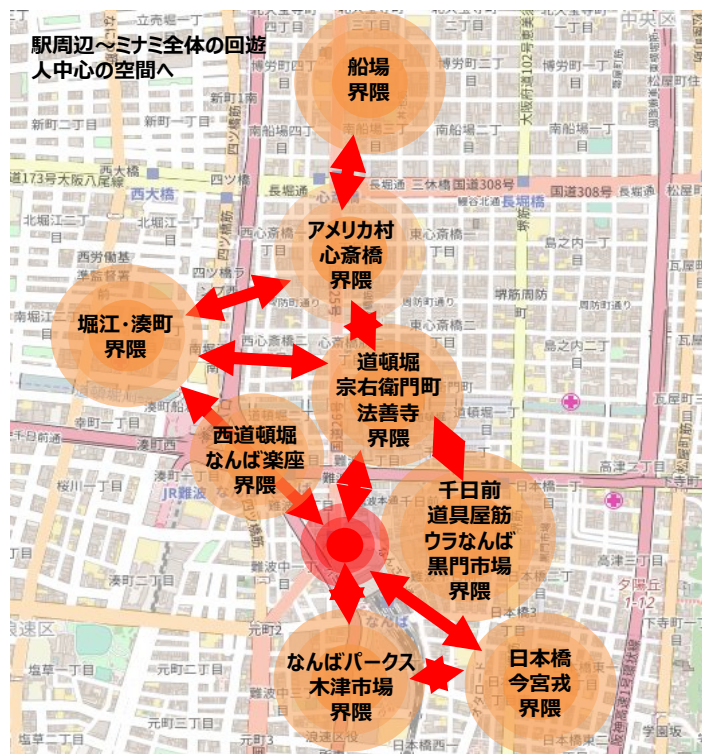


2. 「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」における コンセプト（めざすべき方向性）

（2）世界をひきつける観光拠点づくり

大阪のおもてなし玄関口 ～世界をひきつける観光拠点づくり～

- ① 人中心の空間に再編し、世界的繁華街ミナミの新たなシンボル空間を生み出す。
- ② ミナミ・大阪・関西を回遊する拠点として、地域と連携し情報を届ける。
- ③ 人のまちミナミの中心として、居心地よく安心感のある空間を創造する。



中期的イメージ（2020年～2030年）

- ・なんば駅前空間を一つの拠点として、御堂筋をはじめ魅力ある駅周辺エリアの歩行者回遊性が向上し、大阪やミナミの世界的知名度を確立する。
- ・当初 5 年間は大阪の観光DMOと連携し、ミナミ～大阪のエリアについての着地型観光情報の発信機能確立、次の 5 年には関西エリアに拡大する。

長期的イメージ（2030年～2040年頃）

- ・駅周辺からさらにミナミエリア全体へ、人中心の空間再編が面的に広がるとともに、人口の本格的な減少時代を迎え、単に観光受入だけでなく、様々な文化的試みや人材がミナミや大阪に集まり、オリジナルのコンテンツが生み出される。
- ・なんば駅前広場は世界的な人材・文化交流エリアのシンボルとして存在する。

3. 基本方針

(1) 道路空間再編の方針

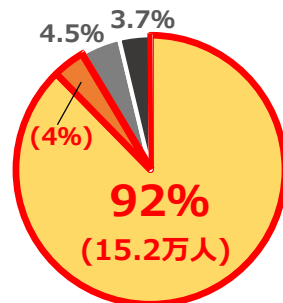
方針①：利用実態に合わせて、空間を再配分

(a) なんば駅前の現在の交通手段別利用人数割合／現在・将来の交通手段別面積割合

- ・現在のなんば駅前は、車両利用者より歩行者の人数が多いに関わらず、空間としては、歩行者と車の占める面積が同程度となっています。
- ・空間再編により、利用実態に合わせて、歩行者のための空間が大きく増加します。

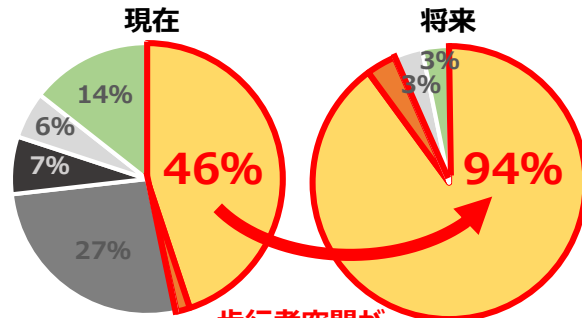
【凡例】 ■歩行者 ■自転車 ■車 ■タクシー
■バス ■その他(植栽等)

(i) 交通手段別人数割合



※バスは含まない。
※交通量調査結果に車種別平均乗車人数
(H27全国道路・街路交通情勢調査より) を乗じて算出

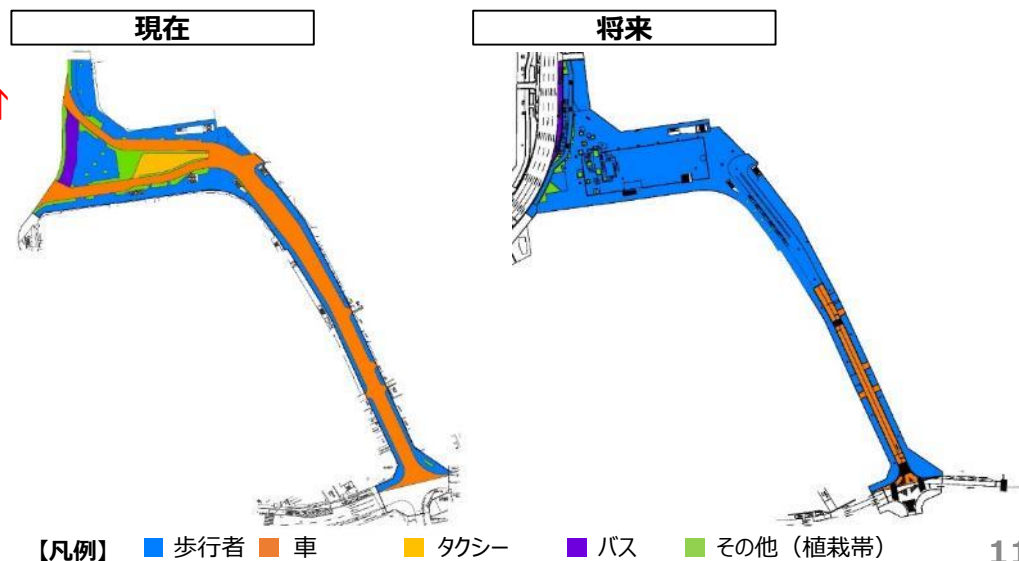
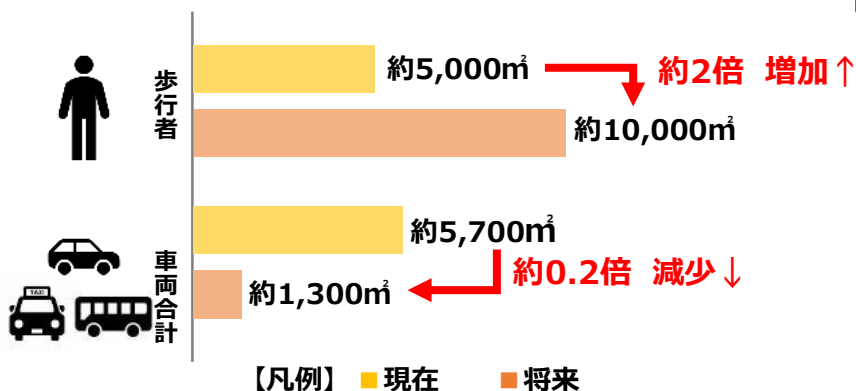
(ii) 利用面積割合



歩行者空間が
占める割合が増加

(b) 現状と将来の面積比較

- ・空間再編により、歩行者空間が約2倍に増加し、車両空間が約0.2倍と大きく減少します。



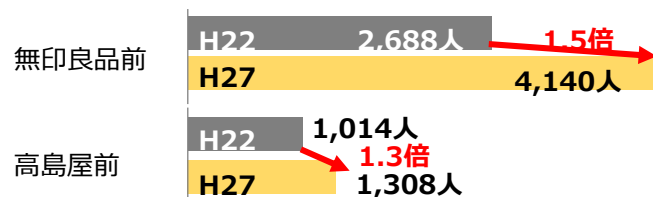
3. 基本方針

(1) 道路空間再編の方針

方針②：歩行者空間の拡充による安全性の確保

- なんさん通り南北区間の歩行者通行量はコロナ禍前にはインバウンド需要とともに増加傾向にあり、区間の南側においては、3m未満の幅員に多くの歩行者の通行がありました。自転車の通行や不法駐輪もあるため、歩行者が車道を歩行している状況も確認されています。
- ポストコロナのインバウンド需要の回復に向けて、快適で安全・安心な歩行空間を確保します。

(a)なんさん通り(南北)休日の歩行者量の推移(各測定日のピーク時の通行量)

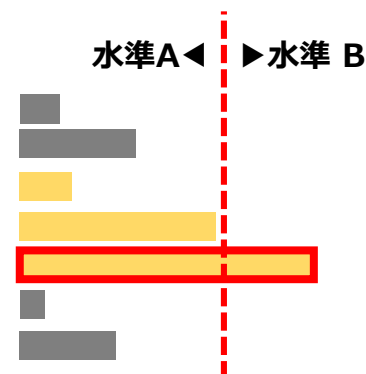


▲なんさん通り(南北)の様子

(b)なんさん通り(南北)休日の歩行者サービス水準

- 歩行者通行量の多い休日ピーク時のデータによると、なんさん通りは、周辺の他の歩道と比較して歩行者サービス水準が低い。

調査場所 ※P6参照 (通り名/位置/場所)			有効幅員 (m)	ピーク時交通量 (人/h)	サービス水準 (人/m・分)	判定 基準
新川通り (平成22年)	西	蓬莱前	3.2	1,019	5.3	A
	東	南海会館前	6.7	6,190	15.4	A
なんさん通り (平成27年)	西	高島屋前	3.0	1,308	6.9	A
	東/北	無印良品前	2.7	4,140	26.0	A
	東/南	サンマルク前	1.5	3,500	38.9	B
御堂筋 (平成24年)	西	新歌舞伎座前	6.5	1,306	3.3	A
	東	三菱UFJ信託前	3.5	2,686	12.8	A



〔サービス水準算出式〕ピーク時交通量(人)/60(分)/有効幅員(m) ※有効幅員は電柱などの幅を控除した歩道幅員

〔判定基準〕 A 自由歩行 27人/m・分以下 B やや制約 27～51人/m・分 C やや困難 51～71人/m・分

D 困難 71～87人/m・分 E ほとんど不可能 87～100人/m・分

3. 基本方針

(1) 道路空間再編の方針

方針③：駅前広場を中心とした回遊ネットワークの形成

- 駅前広場はターミナル駅に隣接した回遊の拠点・玄関口として、御堂筋の「風格」、商都の「にぎわい」を象徴する周辺の商店街といった個性ある特徴的な歩行者空間をつなぎ、**エリア全体を回遊するネットワーク**を創出します。
- 駅前広場で休憩や待合せて、御堂筋や周辺の商店街を回遊する利用も想定され、広場内に適切に休憩等の滞留施設を備えることにより、より人にやさしく安全・安心で快適な回遊ネットワークの強化が図られると考えられます。こうした滞留機能の向上が、駅前広場を中心とした回遊圏域をさらに広げることにつながり、エリア全体の活性化に寄与することをめざします。

エリア全体の
回遊イメージ

なんばエリアの1日乗降客数
約**90万人**の流れが
広場整備により、
大きく変化する可能性がある

地下鉄 日本橋駅：7.8万人
(千日前線・堺筋線)
近鉄日本橋駅：約5.0万人



※出典：令和元年度大阪府統計年鑑より
2018年度1日平均の乗降人員

3. 基本方針

(2) シンボル空間創出の方針

方針①：多様な活動の舞台となる空間の創出

- ・なんばは上方演芸の中心地としてまちが築かれ、芝居小屋などがひしめく劇場空間、道頓堀五座をはじめ各種エンターテインメントを楽しむことができる遊興空間を形成してきました。
- ・劇場で芝居や落語、漫才、映画を見た後に休憩・飲食する。表現する場と休憩する場が一体となった空間がなんばらしさであり、広場では、訪れるすべての人々が主役になれる多様な活動の場所をめざします。

誰もがクリエイティブになれる場所、訪れた人がワクワクする場所

広場を“舞台”として捉え、必要な空間や装置を整える。人と人がハブになり、人々の振る舞いが風景をつくる

滞留スペース

休憩する（飲食、ベンチ、カフェなど）

キッチンカーや飲食店が広場に面することでにぎわいを創出します。駅前空間として多様なニーズに応えられるように様々なベンチを配置します。



賑わイベント



つかいこなす空間

舞台装置

体験する（照明、電源設備、可動式ファニチャーなど）

照明や電源設備など人の活動に必要なインフラを整えることで、活動の幅が広がります。広場全体を使つてのイベントや小規模でのストリートライブなど多様な体験を支える装置を整備します。



特別なパフォーマンス



屋外シネマ

デン ア ポ ラ リ ー

感動を与える（アート、音楽、伝統工芸品の展示など）

来街者自らが体験、表現できるような参加型のアートイベントなど訪れた人が互いに刺激を与えあう空間を創出します。先進的なアートや大阪らしさを感じられる工芸品の展示など、創造性の高いプログラムの展開をめざします。



ポップアップアート



参加型アートイベント

3. 基本方針

(2) シンボル空間創出の方針

方針①：多様な活動の舞台となる空間の創出

- ・また、新たな大阪の玄関口としてのシンボル性・高質性や、心地よい空間としての滞留性・回遊性を備えた空間として、都市格を感じる空間づくりをめざします。

まちの歴史やにぎわい、大阪の都市格を感じる 心地よい空間づくり

人が美しく見える舞台づくり

- ・人が主役となる広場の骨格
- ・人々の動きを引き立たせる主張しないデザイン



登録有形文化財である建造物等を背景とした空間構成



人々の滞留風景を美しく照らすスポット照明

上質なおもてなしの空間づくり

- ・大阪の玄関口としてのシンボル性
- ・回遊のハブとなる広場空間



フォトジェニックな風景



広場と接続する通りとの繋がりを大切に空間づくり

滞留性と回遊性の向上

- ・多様な過ごし方を受け入れる、上質で居心地の良い空間の創出
- ・安全・安心な歩行・滞留空間の整備



多様な滞留スペースの展開



歩行空間と滞留空間を緩やかに領域分け

※今後関係機関との協議により内容を変更する可能性があります

3. 基本方針

(2) シンボル空間創出の方針

方針②：日常・非日常の風景の実現

人の過ごす風景が、なんばの新しい顔となる

- ・この場所では、行き交う人々が憩い、出会い、日常や非日常の時間を過ごします。こうした風景が、なんばの新しい「顔」となることをめざします。

木陰で一休みをする



待ち合わせをする



行きかう人を眺める



日常

ライトアップを楽しむ



読書にふける



パフォーマンスを見る



SNSに写真をアップする



家族が語らう



ばったりと知人に会う



行き先を見つける



海外旅行客の外国語が聞こえる



ワーカーがお昼ご飯を食べる



地元の祭りに参加する



カウントダウンに参加する



ライブを楽しむ



非日常

ライティングショーを楽しむ



3. 基本方針

(2) シンボル空間創出の方針

方針③：夜間景観の形成

- 「世界で最も美しい広場」といわれている広場は夜間景観が重要であり、なんば駅前広場で夜間景観を実現することで、世界をひきつける観光拠点づくりや都市格の向上につなげます。

夜間景観のめざす姿

「ワールドクラスの美しく楽しい広場」

- | | | |
|----------------------|----------------------|------------------------------|
| ①特徴的な建物に囲われている | —— なんば広場の
ポテンシャル | → ①南海ビル（登録有形文化財）など |
| ②広さがある | | → ②約6,000㎡(参考:グランプラス約8,000㎡) |
| ③夜景が魅力的 | —— なんば広場で
実現すべきこと | → ③夜間景観の形成 |
| ④飲食やアクティビティなどにぎわいがある | | → ④地域やエリアマネジメント等によるにぎわい創出 |

参考：世界の広場整備の事例

○グランプラス（ブリュッセル・ベルギー）



○サンマルコ広場（ベネチア・イタリア）



○ユニオンスクエア（ニューヨーク・USA）



○照明計画の考え方

- 観光において目的地となる広場には、必ず写真に使われる「顔」が必要であり、来街動機・情報拡散につながる「絵になる1枚」に結びつく要素を、広場本体だけでなく、周辺資源等も含めて構成します。また、SDGsやスマートシティの視点を必須事項として、エネルギー負荷軽減に配慮した器具等を採用します。

OSAKAの玄関としての顔づくり

- ①都会らしい立体的な明るさと陰影
- ②大阪なんばでしか実現できない個性が際立つシンボリックな夜景の創出

滞留性・回遊性向上

- ①柔らかなまぶしさの広場
- ②連続性により視線をつなぐあかりの配置
- ③象徴的なシビックプライドデザイン
- ④イベント&アクティビティのための設備

環境配慮・省エネ

- ①深夜の明るさ抑制（自動調光プログラム）
- ②オールLED光源、陰影を楽しむ広場

安全安心

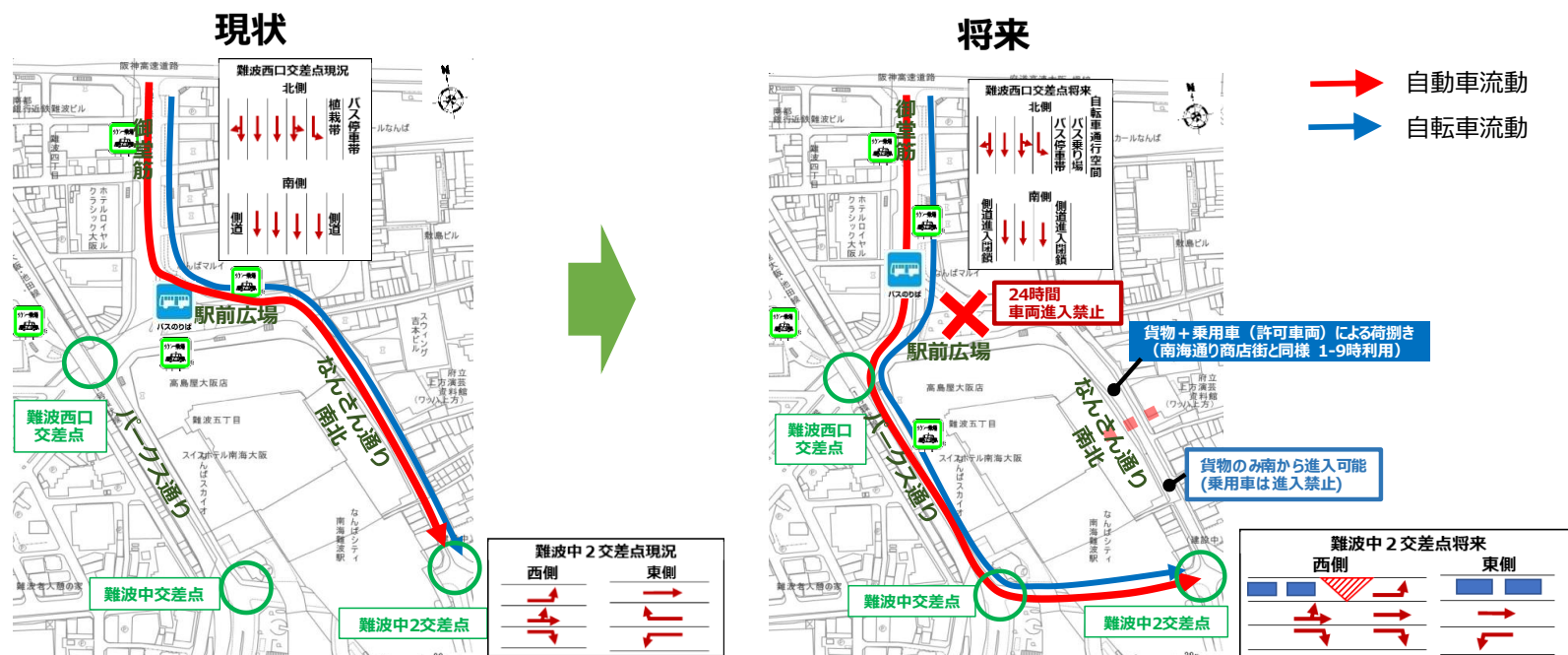
- ①JIS基準の平均照度確保
- ②間引かず全体の明るさを下げる工夫（深夜は5%点灯など）

4. 整備計画

(1) 全体計画

① 交通機能の再配置と滞留空間の創出

- ・駅前広場付近は歩行者と自動車交通との交錯が生じない、歩行者が安全に滞留可能な空間とします。
- ・なんさん通り南北区間は、歩行者の安全性を向上する一方、時間帯や区間に応じて貨物車両の通行を可能とし、荷捌きに配慮します。
- ・現在広場にあるタクシープールは、周辺道路空間に再配置します。再配置先として、利用者の利便性を考慮し、御堂筋とパークス通りに分散配置します。
- ・パークス通りには、身障者対応の停車帯を設置します。
- ・バス停は現状より御堂筋本線側の北側に設けますが、配置にあたっては、自転車走行空間との交錯に対する安全性に配慮します。
- ・駅前広場内では歩行者の安全性に配慮し、自転車の押し歩きをルールとします。



4. 整備計画

(1) 全体計画

① 交通機能の再配置と滞留空間の創出

- 歩行者空間の拡充と、なんさん通り周辺の荷捌きに対応して、整備範囲を3つの区間に区分します。

○A：駅前広場

24時間歩行者専用の空間とします。

御堂筋からの車両の進入禁止と、バス・タクシー等の交通機能の再配置により実現します。

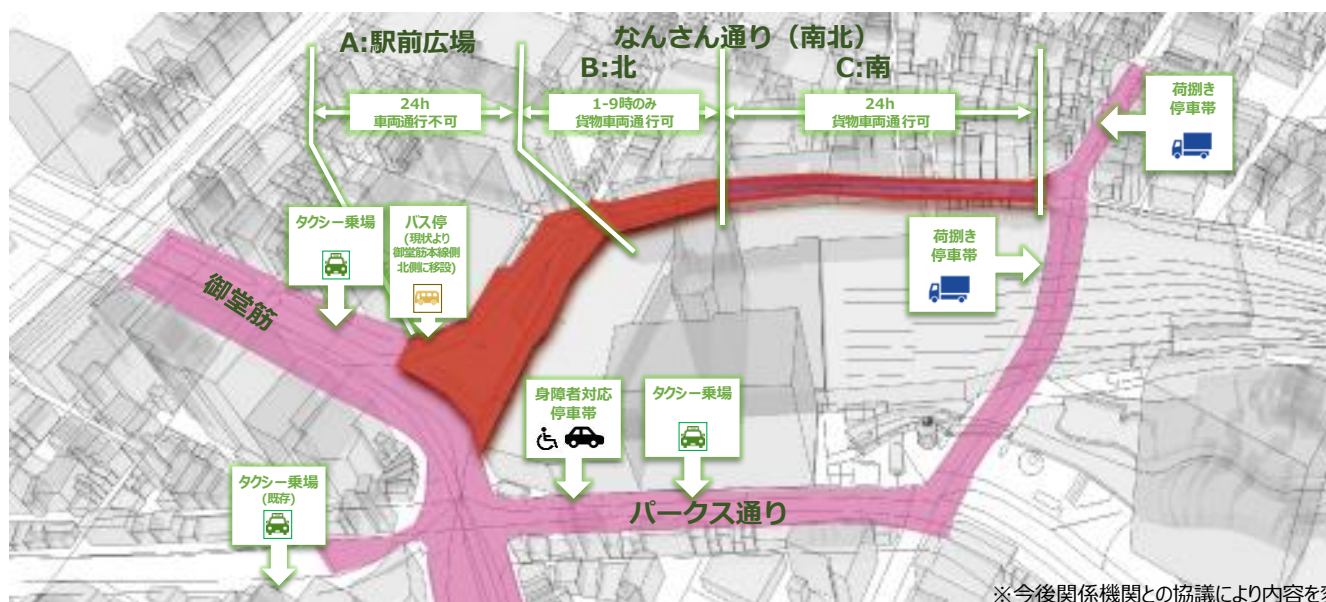
○B：なんさん通り(南北)北区間

なんさん通り南北の北側区間は、駅前広場に隣接するものの、現状沿道で一定荷捌きが行われている状況をふまえて、時間帯規制と車両通行許可の運用を行います。

○C：なんさん通り(南北)南区間

なんさん通り南北の南側区間は、沿道の店舗等により多くの荷捌き車両が通行しています。

貨物車両の24時間通行に対して歩行者の安全性を確保するため、歩車分離とします。



※今後関係機関との協議により内容を変更する可能性があります

4. 整備計画

(1) 全体計画

② 荷捌き機能の確保

- ・ 既存の道路において歩行者の優先度を上げる空間再編を行うに当たっては、現状から道路の利用形態を変更し、時間指定も含めた自動車通行禁止の交通規制など、一定制限を行う必要があります。
- ・ 一方で、駅前広場となんさん通り南北区間の沿道や周辺には、現在でも多くの商業施設や飲食店が立地しており、道路の利用形態と制限の内容についてバランスを取りながら、新たに創出する歩行者空間と、沿道のにぎわいを融合させる必要があります。
- ・ このため、沿道の経済活動を維持する方策として、なんさん通り南北区間へのアクセス・沿道サービス機能を一定保持し荷捌き車両の駐停車需要に対応するとともに、自動車利用を必要最小限に制限することとします。

○荷捌き機能再編の方針

- ・ なんさん通り南北区間周辺の荷捌き需要について、乗用車は通行禁止とした上で1時-9時は貨物車両の通行を可能とするとともに、24時間利用可能な貨物専用停車帯を難波中2交差点付近の東西に配置することにより対応することとします。
- ・ 車両通行禁止の規制時間帯の設定は、周辺商店街との整合を図ります。

4. 整備計画

(2) 区間・エリアごとの整備計画

① 駅前広場

○機能とゾーニング

- ・ 駅前広場の中央を基本に、広場のコンセプトの中心となる利活用エリアを配置します。利活用エリアの外周部は、歩行者の通行空間を十分な幅員で確保します。
- ・ 駅前広場では、既存の施設出入口等の動線にも配慮して、日常の歩行者動線（「動」的な通行空間）とそれ以外の空間（「静」的な滞留空間）を緩やかにゾーニングすることで、居心地の良い憩いの空間と日常のにぎわいが両立する広場を実現します。また、非常時には緊急車両による活動が可能な空間を確保します。
- ・ 滞留空間は、全体を一体的に利活用することが可能な、可変性が高い空間構成とします。
- ・ 広場西側は、御堂筋と連続した景観性を保ちながら、固定式の休憩スペースを中心に配置し、東側は移動可能なベンチとするなど、日常・非日常の多様なニーズに応える滞留スペースの確保をめざします。

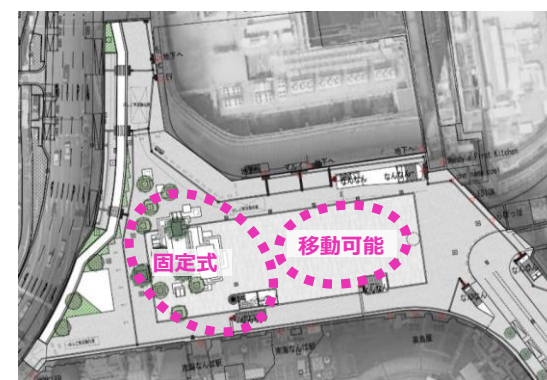
通常の利活用のイメージ



一体的な利活用のイメージ



配置イメージ



4. 整備計画

(2) 区間・エリアごとの整備計画

① 駅前広場

○照明手法

- ・ 広場は、「居心地の良い大空間」として視野に入らない高さから照明を照らすことで、陰影のある明るさが路面全体に広がります。
- ・ 視線を受ける広場中央は細やかな間接照明により、都会の広場らしい品格を演出します。
- ・ オブジェ等は広場を囲むように点在し、楽しい印象を醸し出します。



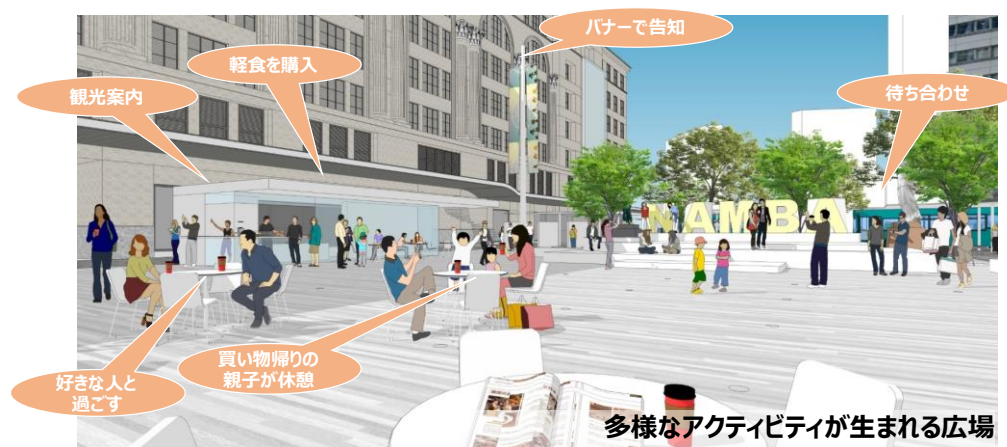
4. 整備計画

(2) 区間・エリアごとの整備計画

① 駅前広場

○整備イメージ

- ・ 人が美しく見える舞台として、広場のグランドレベルの背景となる舗装は素材感・色に留意し、上質感・落ち着きを感じさせる空間をめざします。滞留空間と歩行空間を床パターンによりさりげなく区分します。
- ・ 大阪の玄関口としてのおもてなし空間として、多様な過ごし方を受け入れる居心地の良さを演出するため、滞留性を高める休憩施設や演出照明等は、ぬくもりを感じさせる素材・色等を選定します。
- ・ 人が生み出すにぎわいの風景づくりとして、なんばの誇りとなるシンボル景観や夜間景観の創出とともに、感動・驚き・にぎわいを呼ぶアクティビティの展開を図ります。



4. 整備計画

(2) 区間・エリアごとの整備計画

① 駅前広場



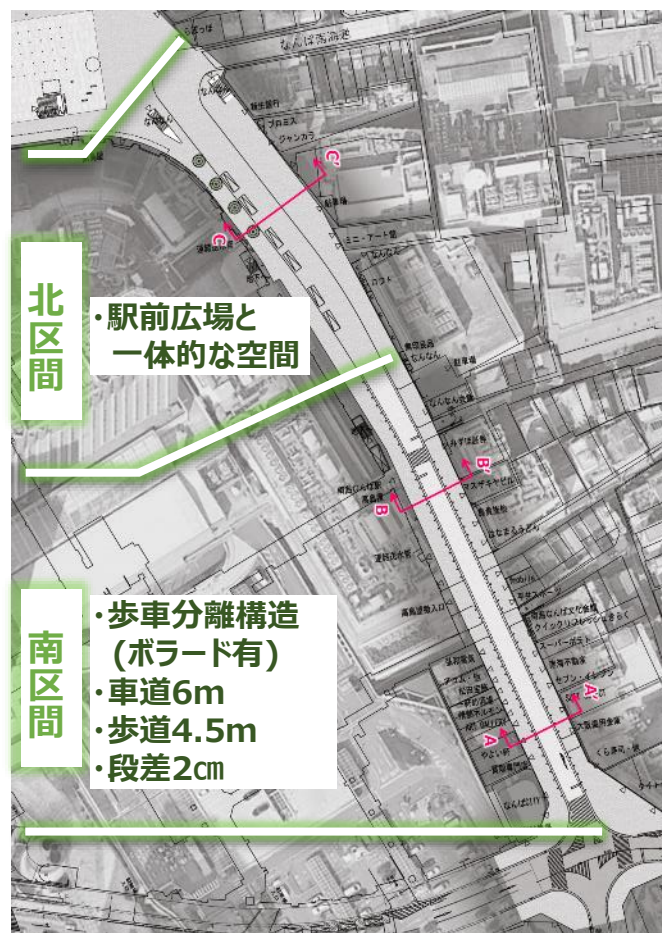
4. 整備計画

(2) 区間・エリアごとの整備計画

② なんさん通り(南北)

○空間構成

- ・現在の幅員構成の中で居心地が良く歩きたくなる空間をめざし、駅前広場からのにぎわいを途切れることなく連続させるとともに、無電柱化の実施と歩道拡幅等により歩行環境を改善します。
- ・駅前広場と連続した高質性を感じながら、沿道の多彩な個性と活気により、歩いて楽しい歩行者重視の安全・安心な空間を創出します。



■北区間

駅前広場と連続し一体的な空間として、歩行者が自由に行き交うことが可能な断面構成とします。



■南区間

歩車分離構造として安全性を確保しつつ、段差が少なく親しみやすい空間構成とします。



4. 整備計画

(2) 区間・エリアごとの整備計画

② なんさん通り(南北)

○整備イメージ

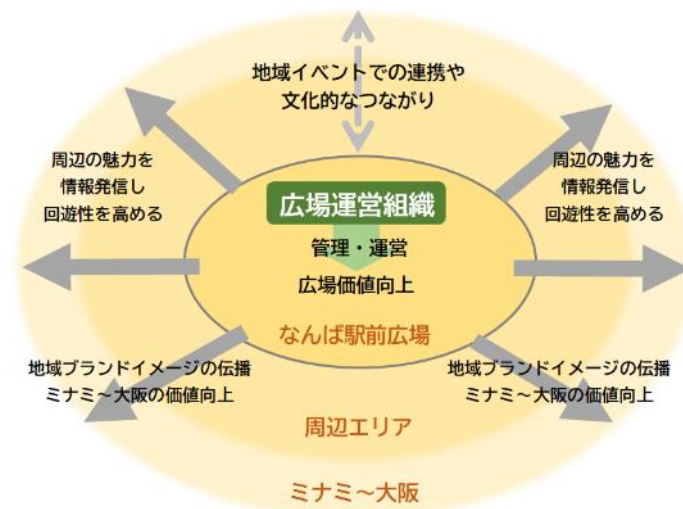
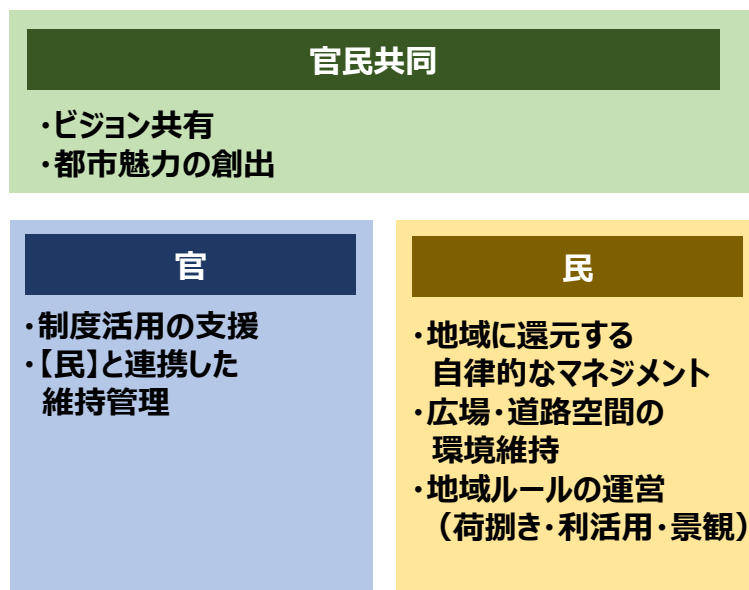
- ・駅前広場との連続性により、人の流れを誘導します。特に夜間景観の面では、北区間に広場と同じデザインの照明を設置します。



5. 持続的な維持管理・運営に向けて

基本的な考え方

- 再編後の道路空間が持続的に維持・運営され発展していくためには、自律的に地域の課題に向き合って活動する主体と、それを支援する行政組織がビジョンを共有しながら、適切に役割分担を行うことが必要であり、なんば駅前広場では、道路法や都市再生特別措置法の制度を活用しながら、民間のエリアマネジメント組織が担い手となる管理・運営をめざします。
- 既成市街地での活動となるため、地域・企業や既存のまちづくり団体と連携を図りながら、協働や参画の輪を拡げていくエリアマネジメントの展開が望めます。
- エリアマネジメントでは、広場・道路空間の環境維持を土台に、情報発信やにぎわい創出などの広場の価値向上への取組みを通して、周辺エリアやミナミ・大阪への貢献や効果の波及をめざします。



5. 持続的な維持管理・運営に向けて

(1) 諸制度の活用

①「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～関係制度

- ・事業の推進に当たっては、2020(R2)年度に国土交通省において創設された「まちなかウォーカブル推進事業」を活用し、大阪市都市再生整備計画「なんば駅周辺地区」に、整備範囲を含む区域を「滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカブル区域）」として設定します。

②道路法の制度

- ・本事業では隣接する御堂筋と同様に空間再編を進め、広場及び周辺道路を歩行者中心のにぎわいや滞在の機能を含む空間に再編します。このため、道路空間の利活用に当たって適用する道路占用特例の制度としては、御堂筋と同様に、2020(R2)年度に創設された「歩行者利便増進道路（ほこみち）」制度の適用を検討します。
- ・「ほこみち」の道路指定については、広場を基本に歩行者空間化を行う範囲を想定し、今後利便増進誘導区域の指定範囲について、関係者と協議を行い、通行空間の必要幅員などの検討を行います。
- ・自発的に道路の維持、道路交通環境の向上に関するものを行う民間団体を支援する制度として、「道路協力団体」制度があります。道路協力団体は、活動から得られた収益を業務に充てることができます。本事業においても、収益を道路環境の維持・向上に還元を図るスキームを想定していることから、道路協力団体制度の適用についても検討を行います。

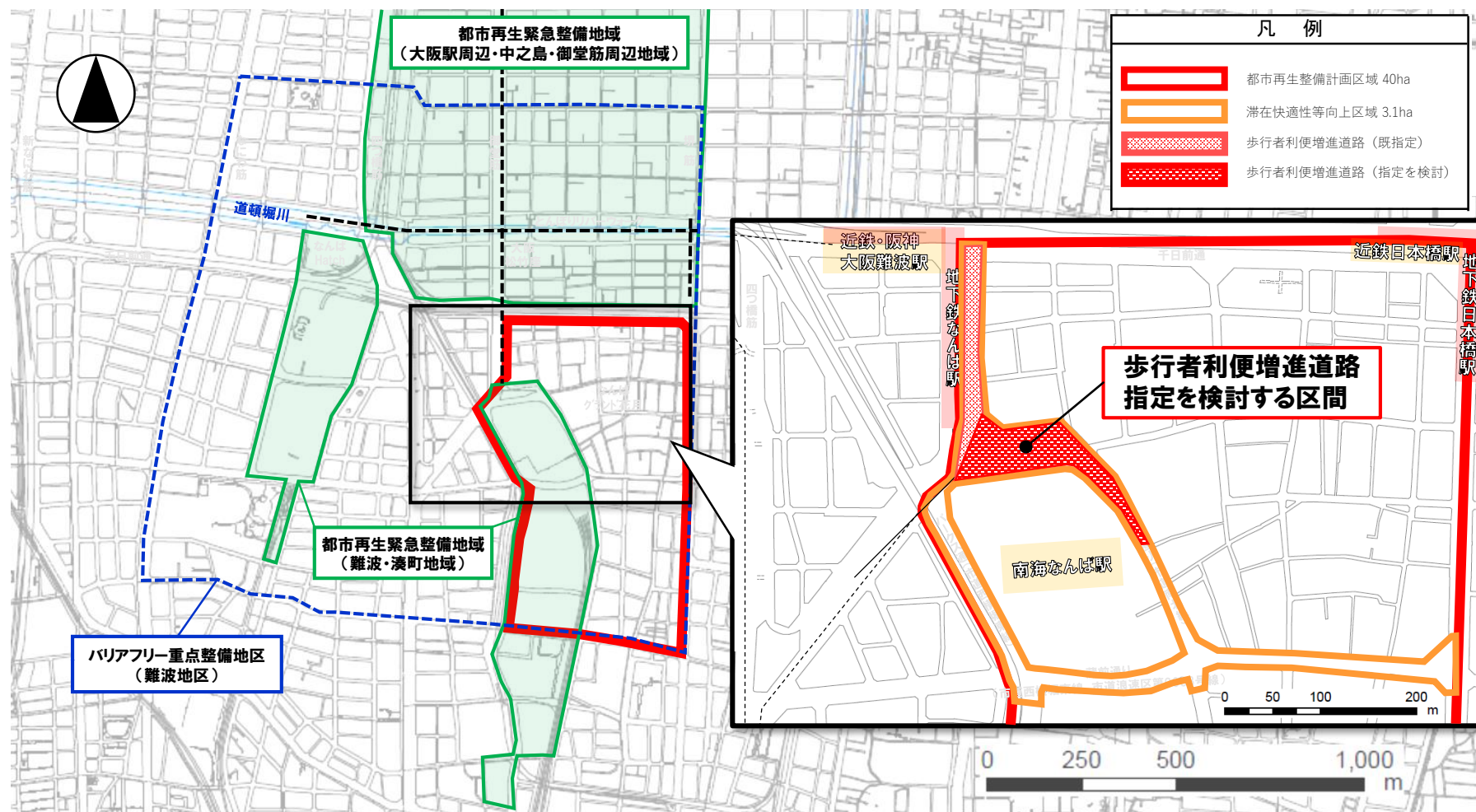
③都市再生特別措置法の制度

- ・道路空間の利活用に当たっては、市町村や民間デベロッパー等では十分に果たすことができないエリアマネジメントの展開が期待されます。このため、都市再生特別措置法に基づき、優良なまちづくり・エリアマネジメント団体に公的な位置づけを与える都市再生推進法人制度についても、必要に応じて活用を図ります。
- ・道路占用の特例制度としては、都市再生特別措置法に基づき特例道路占用区域を指定する手法も考えられるため、道路法の制度との適性や適用範囲の分担を見極めながら、並行して制度の活用を検討します。

5. 持続的な維持管理・運営に向けて

(1) 諸制度の活用

空間再編範囲を滞在快適性等向上区域（まちなかウォークアブル区域）として設定し、「ほこみち」道路指定も検討します。

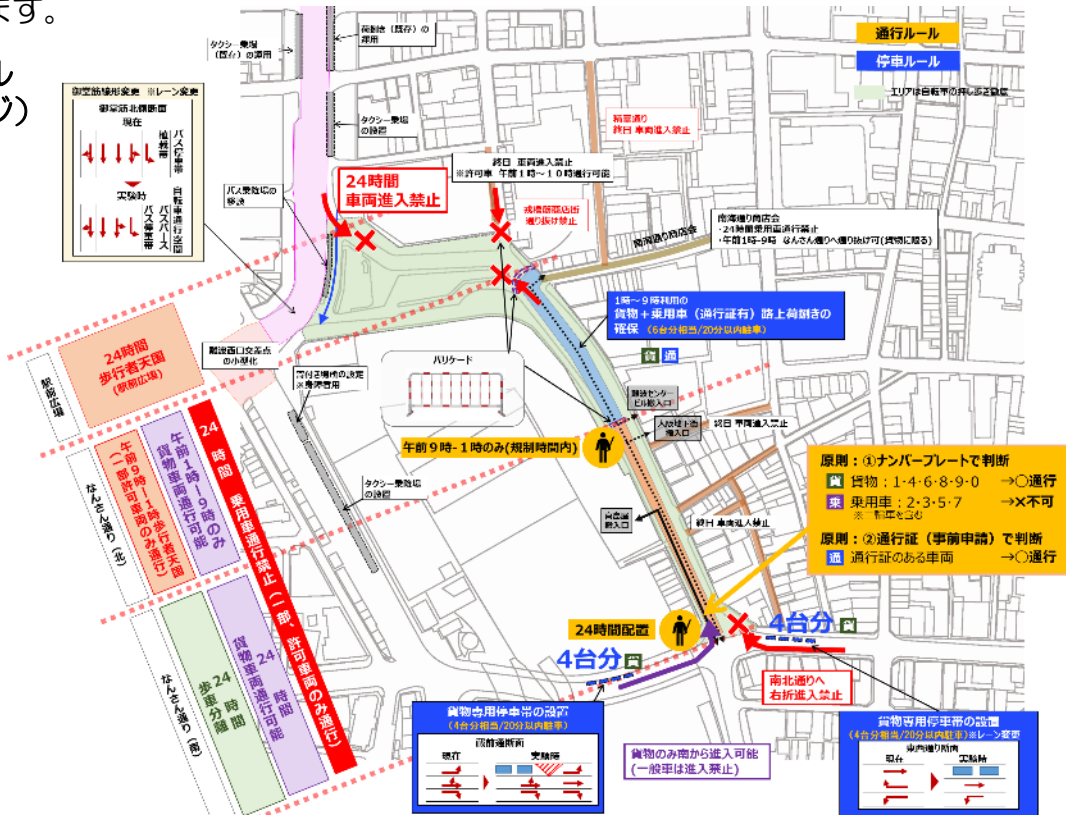


※都市再生特別措置法による特例道路占用区域については、必要に応じて検討

(2) 荷捌きなど交通ルールの運用

- ・ 貨物車両のみ通行可能となるなんさん通り南北区間では、交通規制を前提とした道路の利用が定着するまでの間は、規制時間や許可車両の取扱いなど、荷捌きに関する沿道利用者の交通ルールの遵守が必要となります。
- ・ なんば駅前広場では、エリアマネジメント組織による自主的なルールの運用をめざします。交通規制を前提として、周辺の地域団体や沿道の企業・店舗などと連携を図りながら、実態に即した荷捌きルールを構築する役割が期待されます。
- ・ 特に、一般車のなんさん通り南北区間への進入が禁止となる難波中2交差点における許可車両の確認とともに、荷捌き用に設ける貨物専用停車帯では円滑な路上荷捌きを促すなど、道路利用の秩序と交通安全性を確保するための交通ルールの運用の実現をめざします。

■荷捌きルール (※イメージ)



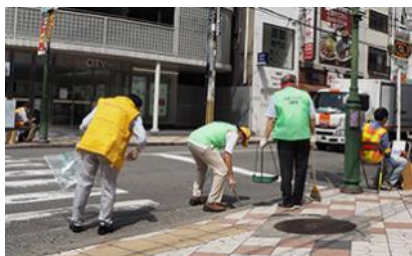
※令和3年の社会実験時の荷捌きルールをイメージとして記載しております。今後関係機関との協議により変更となる可能性があります。

5. 持続的な維持管理・運営に向けて

(3) 地域環境保全の取組

- なんば駅前広場の管理・運営では、広場・道路空間が憩いの場となり快適な歩行者空間として環境が維持できるよう、清掃や駐輪対策について、行政との連携のもと対応が図られることが望めます。
- これまで地域団体の尽力と行政との連携により、周辺では清掃や違法駐輪抑制のマナー啓発などの活動が行われてきました。こうした取組みを、エリアマネジメント組織を中心にして、継続しながらより発展していくことが望めます。
- 特に駐輪対策について、社会実験においても駅前広場やなんさん通り、パークス通りに多くの放置自転車が見受けられたため、エリアマネジメント組織によるマナー啓発や自転車駐車場の設置・運営などの実現をめざします。

■ 清掃活動



■ 放置自転車の撤去と連携した啓発活動



■ 防犯パトロール



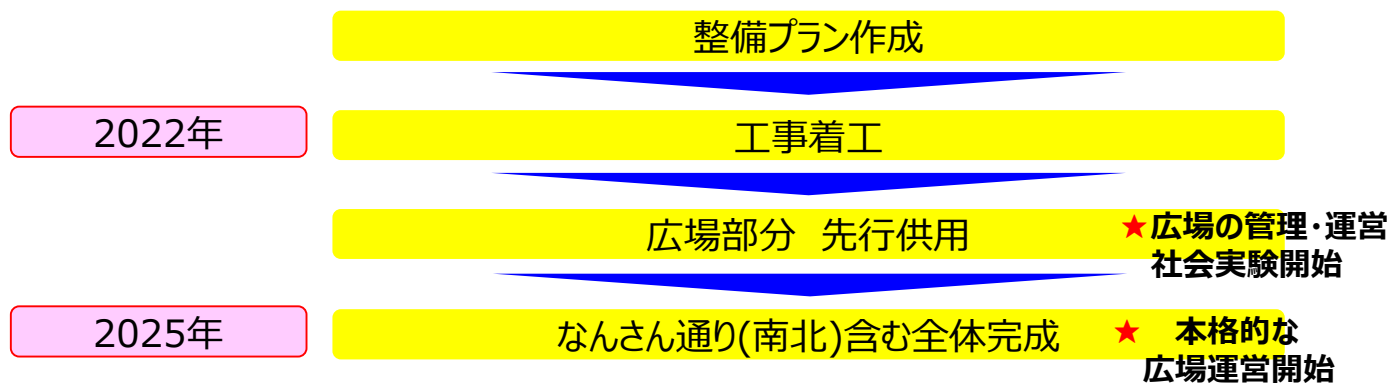
6. 当面の進め方

(1) 整備スケジュール

- なんさん通り南北区間を含めた全体整備は、2025年の大阪・関西万博の開催に向けて空間再編が実現するよう、2024(R6) 年度末の事業完了をめざします。また、広場部分は先行的に整備を行います。

(2) 駅前広場の管理・運営

- なんば駅前広場では、エリアマネジメント組織が担い手となる管理・運営をめざしますが、官民の役割分担や、エリアマネジメント組織が広場の高質な空間形成のため設置する占用物件のあり方、道路上の収益事業の取扱い、適用する道路占用の制度などについて、実現に向けて地域の議論も踏まえつつ、関係機関の合意のもと進めていく必要があります。
- 合意形成に当たっては、本格的な広場の管理・運営に先立ち、上記の論点や課題に対する対応策を検証しながら、望ましい管理・運営のあり方を検討する必要があります。
- このため、駅前広場の先行供用から、全体完成や2025年大阪・関西万博までの期間を活用し、暫定的な管理・運営と利活用を通じた社会実験を実施することが考えられます。
- こうした社会実験を通して、広場の利活用や荷捌きといった活動についてのルールの浸透とともに、持続的に発展可能な管理・運営のあり方の具体化をめざします。
- また本格的に広場を運営する段階では、エリアマネジメントの事業効果を把握し、持続的なまちづくりの発展を図るため、目標を設定しその達成状況を確認しながら、改善策をその後の事業に反映していく仕組みが重要であり、官民連携による体制構築や評価方法について検討します。



7. 今後の検討事項

(1) 道路空間と沿道地域の連携

- ・ 駅前広場周辺において、歩行者空間化をきっかけとして、にぎわいや良好な景観を創出し広げていくためには、道路空間だけでなく、沿道のビルや店舗との連携が重要となります。
- ・ 公共空間と隣接する民地が一体的に、相互に行き交い易く誰もが利用できるオープンな空間を形成し、多様な人々が集う交流・滞在空間を創出することで、道路空間再編の意義や効果が一層高まると考えられます。
- ・ 実現に向けては、公共空間と隣接する民地等において、統一的・開放的な整備が行われることが有効です。
なんさん通り南北区間では、道路空間再編に合わせて、沿道で建築協定など地域の自主ルール of 合意形成が進められており、沿道との効果的な連携について、引き続き検討する必要があります。

(2) 利活用に関する地域ルール

- ・ 再編後の道路空間は、エリアマネジメント組織により高質に維持・運営されることをめざしており、駅前広場で行われるにぎわいや活動、景観・デザイン等を継続的により高質化していくことで、より一層エリア価値の向上に繋がることが期待できます。
- ・ 具体的な取り組みとして、広場周辺の利活用や景観に関するガイドラインなどの自主的な地域ルールのもと、エリアマネジメント組織が、道路空間上の広告物や設置物を自主的に審査し、コントロールする仕組みの構築などが考えられます。このため、こうした仕組みの導入について検討する必要があります。

<具体的例>

- 広告・・・・・・・・・・ 占用申請の際に、ガイドラインなどの自主ルールのもと、
エリアマネジメント組織が自主審査を実施

7. 今後の検討事項

(3) 世界をひきつける観光拠点づくり

- ・ コンセプトである「着地型観光案内所」の実現に向けて、来街者に情報を届ける回遊拠点としての文化・歴史・芸術・エンターテインメントなどの情報発信機能について、エリアマネジメント組織を担い手として想定しながら、既存の観光案内所との適切な役割分担や関係機関・周辺地域との連携を図りつつ、引き続き検討する必要があります。

(4) 防災拠点としての活用

- ・ 災害時には、広場を貴重な駅前の公共空間として活用することが考えられます。情報発信機能を用いた屋外滞留者に対する必要な情報の伝達や案内・誘導、一時避難スペースとしての利用などが考えられます。
- ・ 引き続き防災拠点としての空間の活用について、官民連携により議論・検討を深める必要があります。

(5) 地域連携による回遊性の向上

- ・ なんば駅前の空間再編の事業効果をより拡大し、エリア全体を回遊するネットワークを形成していくためには、空間再編を実施する範囲と隣接する地域との連携が重要です。
- ・ 空間再編が進む御堂筋や、多くの歩行者が回遊する既存の商店街、今後新駅が整備されるなにわ筋線新駅付近などのエリアと歩行者ネットワークを形成し、回遊性を高めることが期待されます。

7. 今後の検討事項

(6) なんさん通り東西区間の整備

- 本事業実施範囲に近接するエリアのうち、なんさん通りの難波中2～日本橋3交差点の東西区間については、なんば駅前と日本橋方面を形成するネットワークを形成しています。
- 現況では歩道の幅員が限られており、整備前のなんさん通り南北区間と同様の課題があります。また、空間再編による荷捌き停車帯の設置に伴い、歩道に対する荷捌き活動の負荷も加わることになります。
- こうした空間再編に伴う影響を軽減する観点から、なんさん通りの東西区間の歩道を拡幅することなどにより、歩行環境を改善することが考えられます。
- 歩道拡幅に当たっては、現在の道路幅員の範囲内で実現するためには、車道の一方通行化などによる空間再編が必要となります。またこの際には、無電柱化の実施の必要性についても検討する必要があります。
- 特に一方通行化に当たっては、現在の交通利用形態から変更を伴うこととなり、交通影響の分析と、沿道など周辺地域の理解や合意形成が必要となるため慎重な対応が必要となります。

