

「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」の策定 ～なんば駅前広場化の実現に向けて～

【お問合せ先】なんば駅前空間利用検討会
(事務局：大阪商工会議所地域振興部 宇都宮・小林)
☎06(6944)6323

- 「なんば駅前空間利用検討会」(座長：橋爪紳也・大阪商工会議所都市活性化委員会副委員長、事務局：大阪商工会議所)は、大阪ミナミの玄関口「なんば駅前の広場化」の実現に向け、「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」(以下、基本計画)を取りまとめた。
 - 基本計画では、昨年11月に実施した社会実験の結果をふまえ、なんば駅前広場の将来目指すべき方向性について、「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～」をコンセプトに、①上質な憩いの空間づくり、②着地型観光案内所の設置を行い、世界的繁華街ミナミに大阪の新たなシンボル空間を生み出すとともに、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発信していくことを提案している。
- ※「着地型観光」：観光客の受け入れ地域が、地元の観光資源を基にした旅行商品や体験プログラムを企画・運営する観光の形態。
- 本基本計画は、「なんば駅前の広場化」を実現するための指針となるもの。今後、この基本計画に基づき、平成30年度以降のなんば駅前広場の整備および利活用開始に向けて、官民が協働して具体的な計画の策定や事業の推進に取り組んでいく。

【基本計画の概要】

1. なんば駅周辺のまちの現状と推移・・・・・・・・・・(p3～p7)

現在のなんば駅周辺は、車中心で歩行者のための空間が不足し、市民からの評価や利用が減少、魅力の乏しい駅前になっている。また、インバウンド観光客等の急増に伴い歩行者交通量が増加、歩行動線網が拡大している一方、タクシーの利用状況はピーク時と比較すると落ち込んでいるのが現状。

都市空間の整備は、近年、車から歩行者優先が世界的な潮流となっている。

2. なんば駅周辺道路空間再編の必要性・・・・・・・・・・(p8～p11)

なんば駅周辺道路空間再編の必要性として、次の4点を挙げている。

- ①世界を惹きつける国際集客ゾーン・ミナミの拠点として、心地よい空間が必要
- ②次世代おもてなしの観光拠点が必要
- ③まちの推移、人の流れに対応する空間再編が必要

④大阪のおもてなし玄関口にふさわしい安全で安心な環境づくりが必要

3. なんば駅前広場のコンセプト・・・・・・・・・・(p12、p13)

人のまちミナミの中心として、待ち合わせや休憩のできる「上質な居心地の良い空間」、並びにミナミ・大阪・関西を回遊する拠点として地域と連携し情報発信する「着地型観光案内所」の機能を中核に、なんば駅前を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。

【なんば駅前広場空間利用検討会の概要】

大阪商工会議所は、平成27年2月にとりまとめた「ミナミの賑わいづくり、魅力発信に向けた提言」の先導プロジェクトと位置付ける「なんば駅前の広場化」の実現に向けて、官民による合同組織「なんば駅前広場空間利用検討会」(以下、検討会)を同年12月に設置。以降、議論を重ねてきた。また、昨年11月には「なんば駅周辺道路空間社会実験実行委員会」(構成：なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所)において、なんば駅前エリア(中央区・浪速区)を人中心の憩いと賑わいのある空間とするため、社会実験を3日間実施。今般、基本計画を取りまとめるに至った。

1. 検討会委員名簿 (計22名：敬称略・順不同) [平成29年3月27日時点]

座長

大阪商工会議所 都市活性化委員会 副委員長 橋爪紳也
(大阪府立大学 21世紀科学研究機構特別教授 観光産業戦略研究所長)

委員

京都大学 経営管理大学院 特定教授 御手洗 潤

なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会

【町会関係者】

精華連合振興町会 会長 菊地正紀
河原連合難波千日前西町会 副会長 木本昌太郎

【商店街関係者】

戎橋筋商店街振興組合 理事長 中村正美
なんさん通り商店会 会長 木村次郎

【企業関係者】

南海電気鉄道株式会社 常務取締役 高木俊之

大阪市中心区商店会連合会 会長 千田忠司
(大阪市商店会総連盟 理事長)

ミナミまち育てネットワーク 会長 山中 諄
大阪商工会議所 都市活性化委員会 副委員長 長谷川恵一

大阪市 都市計画局 局長 川田 均

大阪市 経済戦略局 観光部長 稲垣 尚

公益財団法人 大阪観光局 専務理事 野口和義

大阪府 住宅まちづくり部 理事 芝池利尚

オブザーバー

大阪市 建設局 企画室長 寺川 孝

近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 湯川義彦

大阪市 中央区役所 市民協働課 にぎわい創造担当課長 木戸信成

大阪市 浪速区役所 市民協働課
事務局
大阪商工会議所

まちづくり担当課長代理

武内真一郎

地域振興部長
地域振興部次長
地域振興部

堤 成光
楠本浩司
宇都宮あかり

コンサルタント

有限会社ハートビートプラン

代表取締役

泉 英明

2. 検討会の検討経過

<平成27年度 第1回検討会：12月22日>

1. 本検討会に至るまでの経過について
2. なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画（案）について
3. 社会実験（案）について
4. 今後の協議内容とスケジュールについて

<平成27年度 第2回検討会：3月24日>

1. 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（案）について
2. 社会実験（案）について
3. 今後の協議内容とスケジュールについて

<平成28年度 第1回検討会：10月3日>

1. 社会実験（案）について
 - (1) 広場の活用イメージについて
 - (2) 検証内容について
 - (3) 運営体制（なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会）について

<社会実験：平成28年11月11日～13日>

1. 検証内容

- (1) 道路空間から人が主役の空間へ
 - ・来街者の活動実態調査を実施
 - ・来街者への意識調査を実施
 - ・地元商店街の店舗などへの意識調査を実施
- (2) 地域密着型（体験型）観光案内所
 - ・観光案内所、マップ看板の利用者へアンケートによる行動調査を実施
 - ・観光案内所利用者の相談内容を集計
- (3) 空間再編後の交通影響
 - ・主要ポイントにおける交通量調査を実施
 - ・交通規制による近隣店舗の搬出入への影響のアンケートを実施
 - ・タクシーの利用状況の実態調査を実施
- (4) 空間再編後のマネジメント財源
 - ・企業や団体へ広場利用や広告事業に関するヒアリング調査を実施

<第4回検討会：平成29年3月27日>

1. なんば駅周辺道路空間社会実験の実施報告
2. なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画（案）

以 上

<添付資料>資料1 「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」

資料2 なんば駅周辺道路空間再編社会実験「なんばひろば改造計画」概要

なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画

平成29年3月27日

なんば駅前広場空間利用検討会

■基本計画の位置づけ

「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」の策定にあたって

○近年大阪都心部では、「グランフロント大阪」や「あべのハルカス」がオープンし、話題と注目を集めていますが、大阪全体が発展・繁栄していくためには、いくつかの代表的な拠点がそれぞれに個性を磨き、互いに競いあいながら、多様な魅力を発信していくことが重要です。

○特に、インバウンド観光が急増するなか、食やショッピング、エンターテインメントをはじめ歴史、文化、芸術、芸能などにおいて様々な魅力を有しており、大阪における受け入れ拠点としてポテンシャルが高いミナミの発展を図ることは、大阪全体の集客力強化につながることから、観光都市として必要なインフラ再整備が急務となっています。

○2015年12月、「なんば駅前の広場化」の実現に向けた検討を行うため、官民による合同組織「なんば駅前広場空間利用検討会」を立ち上げ、2016年3月には、「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」をとりまとめました。

○さらに、2016年10月には「なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会」（構成：なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所）を設置し、11月11日～13日の3日間、なんば駅前エリア（中央区・浪速区）を人中心の憩いと賑わいのある空間とするための社会実験を実施しました。

○それらを踏まえ、「なんば駅前広場空間利用検討会」において議論を行い、なんば駅前広場の将来目指すべき方向性について、「コンセプト」「機能・空間整備イメージ」「実現のためのプロセス」等を含む、「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」をとりまとめました。

○本基本計画は、「なんば駅前の広場化」を官民が協働して実現するための指針となるものです。この基本計画の内容を、各主体における計画の策定、事業の推進、並びに、関係先との協議等を行ううえで資料として活用していただければ幸いです。

2017年3月27日
なんば駅前広場空間利用検討会座長 橋爪紳也

■なんば駅前広場空間利用検討会 委員名簿

座長
大阪商工会議所 都市活性化委員会 副委員長 橋爪紳也
(大阪府立大学 21世紀科学研究機構特別教授 観光産業戦略研究所長)

委員
京都大学 経営管理大学院 特定教授 御手洗 潤
なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会

【町会関係者】
精華連合振興町会 会長 菊地正紀
河原連合難波千日前西町会 副会長 木本昌太郎

【商店街関係者】
戎橋筋商店街振興組合 理事長 中村正美
なんさん通り商店会 会長 木村次郎

【企業関係者】
南海電気鉄道株式会社 常務取締役 高木俊之
大阪市中央区商店会連合会 会長 千田忠司
(大阪市商店会総連盟 理事長 ")
ミナまち育てネットワーク 会長 山中 諄
大阪商工会議所 都市活性化委員会 副委員長 長谷川恵一
大阪市 都市計画局 局長 川田 均
大阪市 経済戦略局 観光部長 稲垣 尚
公益財団法人 大阪観光局 専務理事 野口和義
大阪府 住宅まちづくり部 理事 芝池利尚

オブザーバー
大阪市 建設局 企画室長 寺川 孝
近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 湯川義彦
大阪市 中央区役所 市民協働課 にぎわい創造担当課長 木戸信成
大阪市 浪速区役所 市民協働課 まちづくり担当課長代理 武内真一郎

事務局
大阪商工会議所 地域振興部長 堤 成光
大阪商工会議所 地域振興部 次長 楠本浩司
大阪商工会議所 地域振興部 宇都宮あかり

コンサルタント
有限会社ハートビートプラン 代表取締役 泉 英明

■これまでの検討経緯

■なんば駅前広場に関する提言

1995年度 パーリング構想（大阪ミナミ広域活性化協議会）
2007年度 なんさん通り活性化基本構想

■南海なんば駅前広場環境整備協議会（2008～）

駅前広場を歩行者のための広場に、なんさん通りをホコテンに
2009年度 まち育てネットワークが協議会支援開始
2010年度 交通量スタディ（南向き一方通行なら影響小）

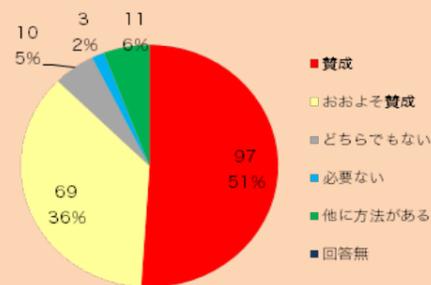
■なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会始動（2011.6～）

2011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について
テーマ①交通の影響評価
②歩行者空間化のトレンドについて勉強会
2012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



人が主役の回遊性なんば
世界中から訪れたいまちの玄関
発信と表現の場！
まちに繰り出す起点に

■構成員アンケート、御堂筋社会実験、アイデア公募、シンポジウム（2013年度）



「賛成・おおよそ賛成」あわせて87%



アイデア公募シンポジウム



御堂筋社会実験

■公共空間活用アイデアや運営・地元交通課題、コア地権者推進合意（2014年度）

①利活用の仕組み（駅周辺の企業・商店街の幹部クラス、企画・流通クラスによるワーキング）



公共空間活用WG

②歩行者空間化に伴う影響の検証（町会、商店街、沿道施設）



各関係者WG

協議会

■なんば駅前広場空間利用検討会（地元・行政・経済界の検討体制）始動

2015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再編社会実験 実施（11/11～13）



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%

2011.3 東日本大震災により帰宅困難者発生

◆橋爪特別顧問提案（2012年）



大阪府市都市魅力戦略会議(大阪府・大阪市/2012.2)
難波駅前をワールドクラスの広場に（橋爪特別顧問提案）

ランドデザイン・大阪（大阪府・大阪市/2012.6）
難波駅前のみどり化

ミナミの未来（ミナミまち育てネットワーク/2012.12）
アイデア：なんば駅前広場・なんさん通りの再整備

2013.4 大阪市都市計画道路(難波片江線)廃止

ミナミの賑わいづくり、魅力発信に向けた提言(大阪商工会議所都市活性化委員会/2015.2)
世界一歩いて楽しい観光都市ミナミ/なんば駅前の広場化

なんば駅周辺まちづくり構想具現化案(なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会/2015.3)

2015.4 地元協議会 ⇒大阪市に官民検討の要請書

第11回ミナミ活性化協議会代表者会議 共同アピール
(ミナミ活性化協議会代表者会議 /2016.2)

大阪都市魅力創造戦略2020
(大阪府・大阪市/2016.11)

第12回ミナミ活性化協議会代表者会議 共同アピール
(ミナミ活性化協議会代表者会議 /2017.1)

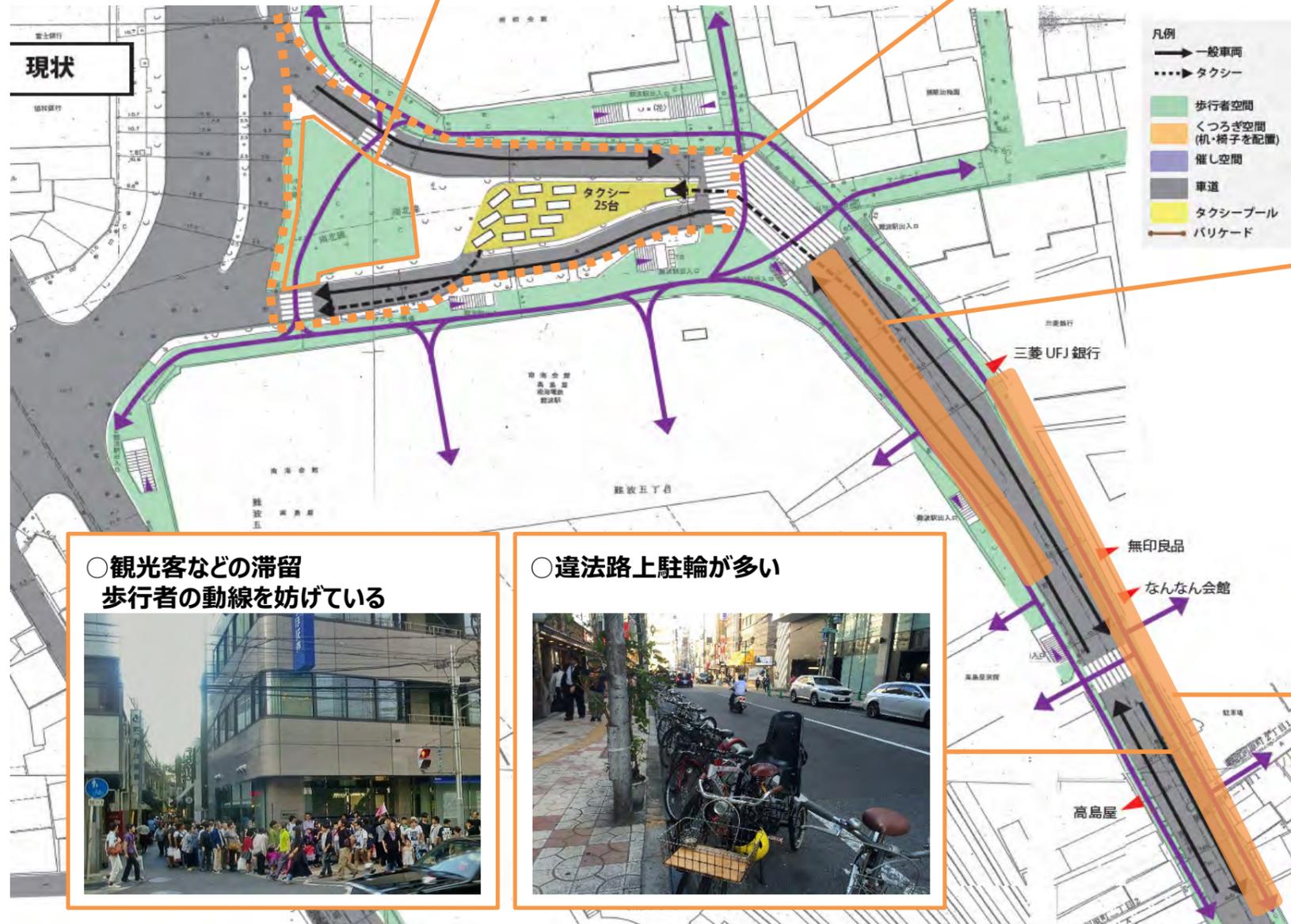
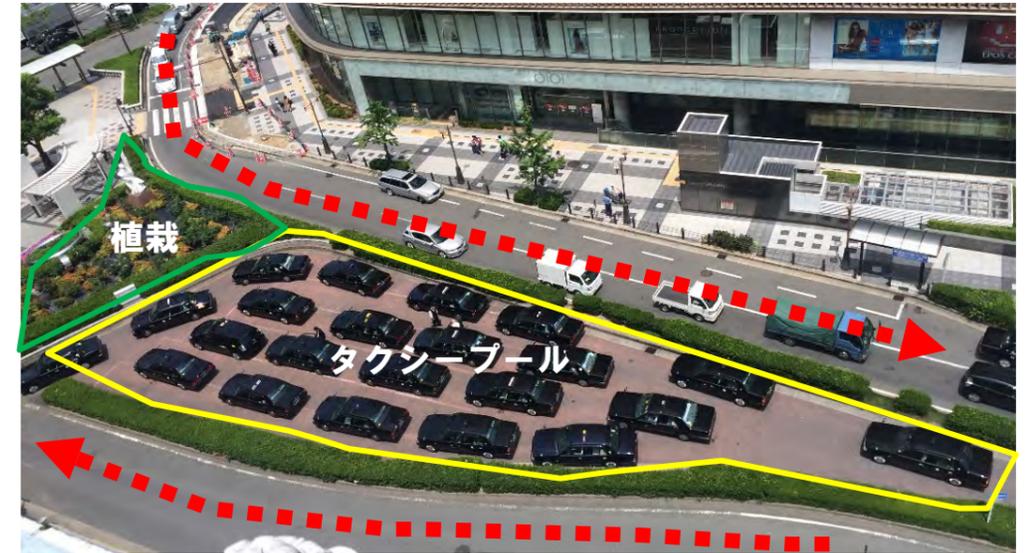
車のスペースが大部分を占め、歩行者のための空間が不足している

■ 現況図

- 現状の広場空間は通過動線上にありくつろげる空間ではない
- 喫煙スペースがあり、滞留者の目的の大部分は喫煙である



- 現状の駅前は、タクシープールや植栽ゾーンに多くの空間が割かれている
- 2本の車道が広場空間を分断しており、一体的な空間を確保できない



- なんさん通りをタクシープール入場待ちが縦列し、停車している



- 観光客などの滞留
歩行者の動線を妨げている



- 違法路上駐輪が多い



- 歩行者通行量に比べて狭い歩行者空間



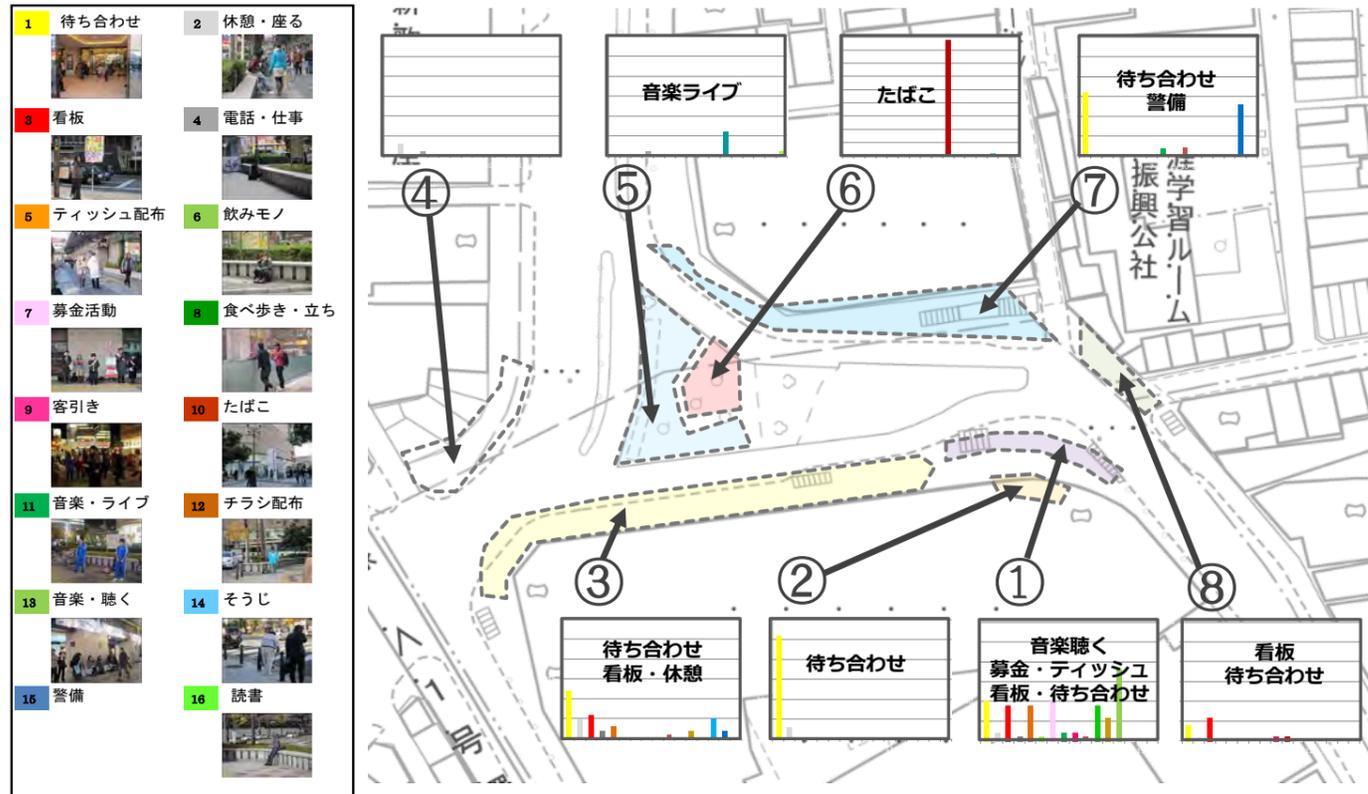
1. なんば駅周辺のまちの現状と推移
(1) 現状の駅前空間

市民からの評価や利用は減少、魅力の乏しい駅前

■市民や来街者が使えない、国際観光拠点の状況（行動調査より）

高島屋前が待ち合わせで使われているほかは、喫煙、警備、看板掲示、ティッシュ配布などの利用が多い。休憩する、くつろぐ、飲食する、イベントやパフォーマンスを楽しむなどの行動ができる環境にない。

なんば駅周辺の行動調査

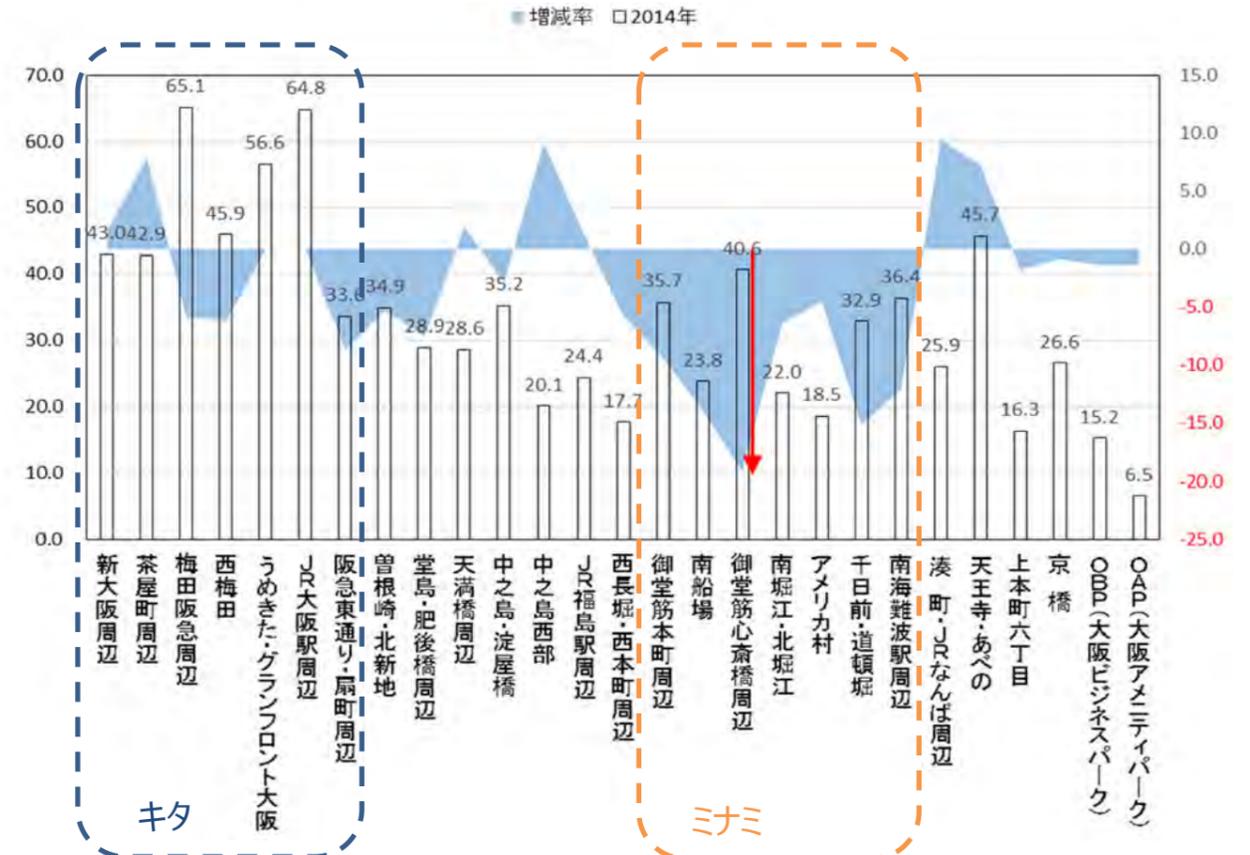


出典：なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会・行動マッピング調査2012.12

■ミナミ、なんば駅周辺の市民の支持が低下

ミナミ全体の利用率の減少の幅が大きい。南海なんば駅周辺や道頓堀も市民の支持が低くなっている。

最近1年間に利用した大阪の街の利用率の変化（2005年⇒2014年）



出典：株式会社ANALOG、モニターインターネット調査：新なにわ考現学2014（2014年）

なんばの玄関口であり、顔である今の駅前から 周辺のまちの魅力を感じることができるだろうか。

- ・大阪を訪れて初めて出会う大阪の街並みとしてふさわしい空間だろうか。
- ・世界中の人々が関西空港からなんば駅前に着いたとき、ワクワク感じることができたら。
- ・待ち合わせの名所となる、シンボリックな場所であれば。
- ・車道で分断されずに、駅前から周辺へとスムーズに歩くことができれば



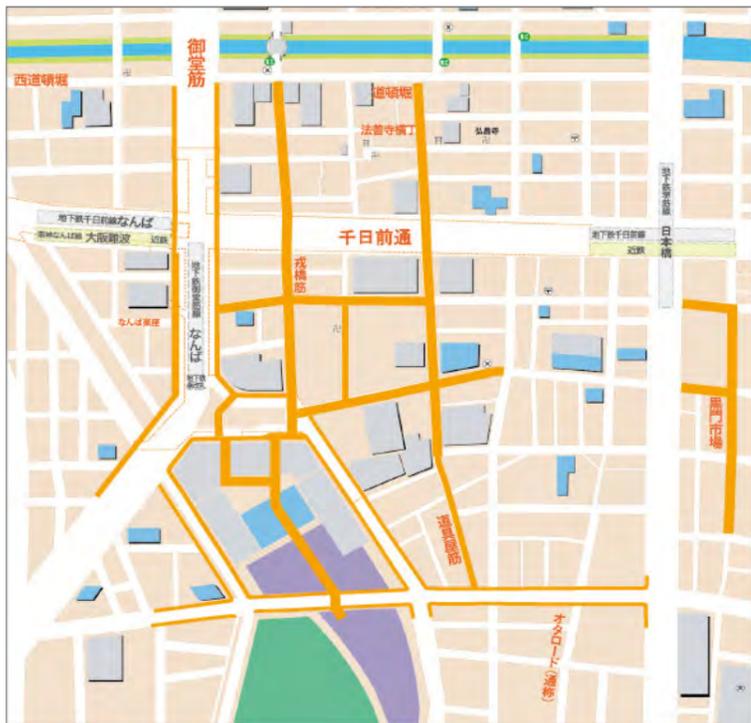
まちの人の流れの変化、歩行者交通量の増加

■ 歩行者動線の大きな変化

南海なんば駅周辺において、歩行動線網の拡大と、歩行者交通量の増加が顕著になっている。

- ・2007年～2011年 都市再生緊急整備地域拡大・高島屋新館竣工～南海ターミナル内東西動線整備
- ・2012年～ ウラなんば人気化、黒門市場訪日観光客誘致、道具屋筋商店街免税対象
- ・2015年～ 御堂筋モデル区間整備事業

■ ～2011年



■ 2012年～



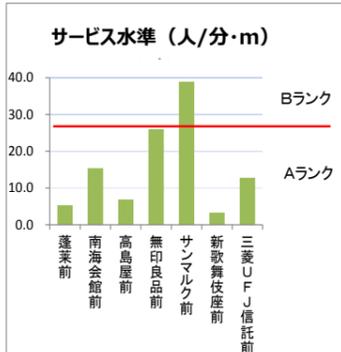
歩行者空間 (歩道・歩行者専用道路) 通行量が増加傾向 新たな歩行者動線など (新規に整備された動線 新たに生じた歩行者動線)

■ 歩行者サービス水準 (休日) ※数値は各測定日におけるピーク時の通行量。

歩行者交通の多い休日のピーク時のデータによると、なんさん通りは、他と比較してもサービス水準が低い。

歩道の混雑度を示す1つの指標として、1分あたりの歩行者通行量で表した (歩行者サービス水準)

調査箇所 (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 蓬萊前	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 = ピーク時交通量 / 60 (分) / 有効幅員
※有効幅員は電柱などの幅を控除した歩道幅員

- 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

■ 歩行者交通量の増加

※数値は各測定日におけるピーク時の通行量。単位：人

歩行者交通量が顕著に増加している。特になんさん通りの増加率が高い。

■ なんさん通りの歩行者量の推移

①平日

	平成26年		平成27年		時点①に対する 時点③の増加率
	9月30日 ①	2月2日 ②	8月18日 ③		
A 無印良品前	1,482	1,712	1,902	(28%増)	
B 高島屋前	677	673	923	(37%増)	
C 福商会前	750	1,050	1,045	(39%増)	
D 富士HS前	605	774	647	(7%増)	

②休日

	平成22年		平成27年		時点①に対する 時点②の増加率
	5月16日 ①	9月20日 ②			
A 無印良品前	2,688	4,140	(54%増)		
B 高島屋前	1,014	1,308	(29%増)		
自転車	137	368	(169%増)		

■ 戎橋筋商店街の歩行者量の推移

①平日

	平成26年		平成27年		時点①に対する 時点③の増加率
	9月30日 ①	2月2日 ②	8月18日 ③		
E なんばマルイ前	4,951	4,911	5,905	(19%増)	
F ツタヤ前	6,184	5,942	7,038	(14%増)	

②累計比較

	平成26年		平成27年		時点①に対する 時点②の増加率
	1月-12月 ①	1月-7月 累計 ②	1月-7月 累計 ③		
E なんばマルイ前	2,410万人	1,386万人	1,424万人	(2.7%増)	
F ツタヤ前	2,711万人	1,562万人	1,667万人	(6.7%増)	



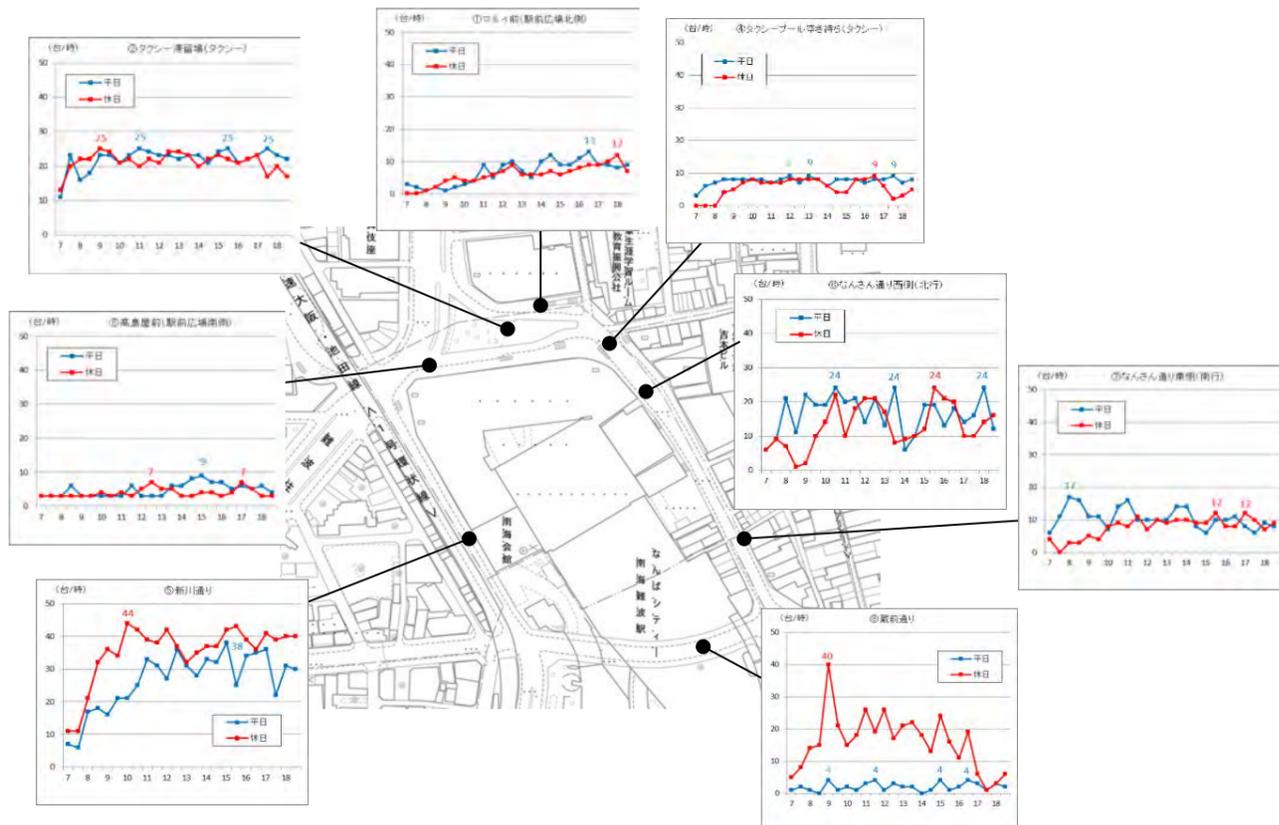
▲歩行者サービス水準が低いなんさん通り東側の様子

タクシーが縦列し停車している姿がめだつ一方、20年強の間にタクシー利用者7割減

■ 路上駐車台数

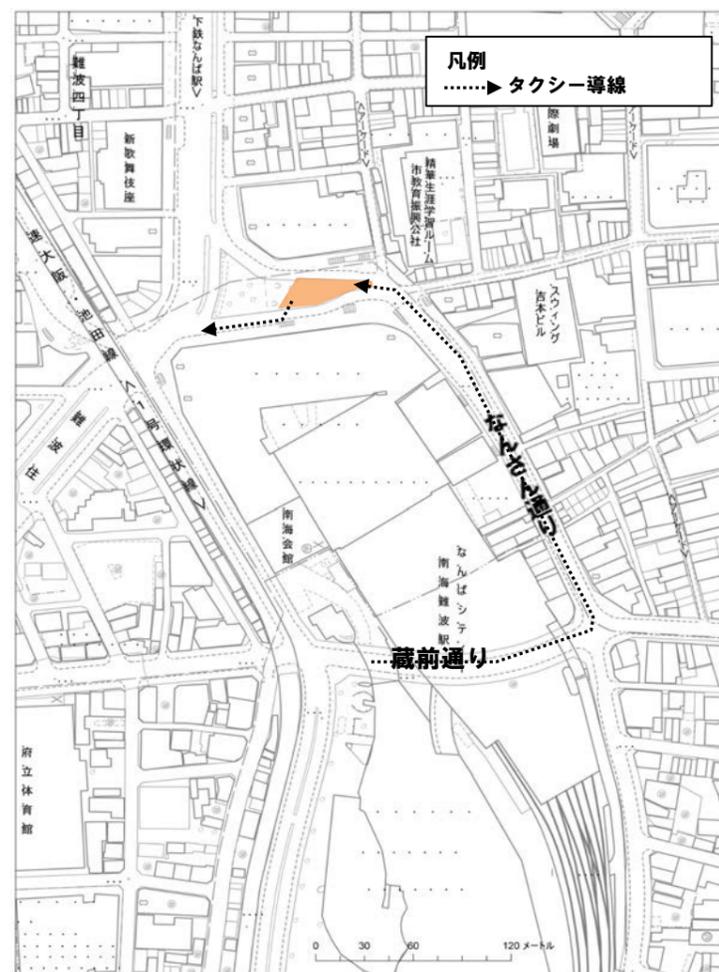
※交通実態調査・平成22年5月より

周辺道路の路上駐車台数は、パークス通りやなんさん通り北行車線で特に多い。
なんさん通り北行車線では、タクシープールの空き待ち車両が最大で9台路上駐車している。



■ なんば駅周辺のタクシーの状況

駅前広場のタクシープールの空き待ちタクシーが、なんさん通り、蔵前通りと難波ターミナル地区を半周する形で取り囲んでいる。



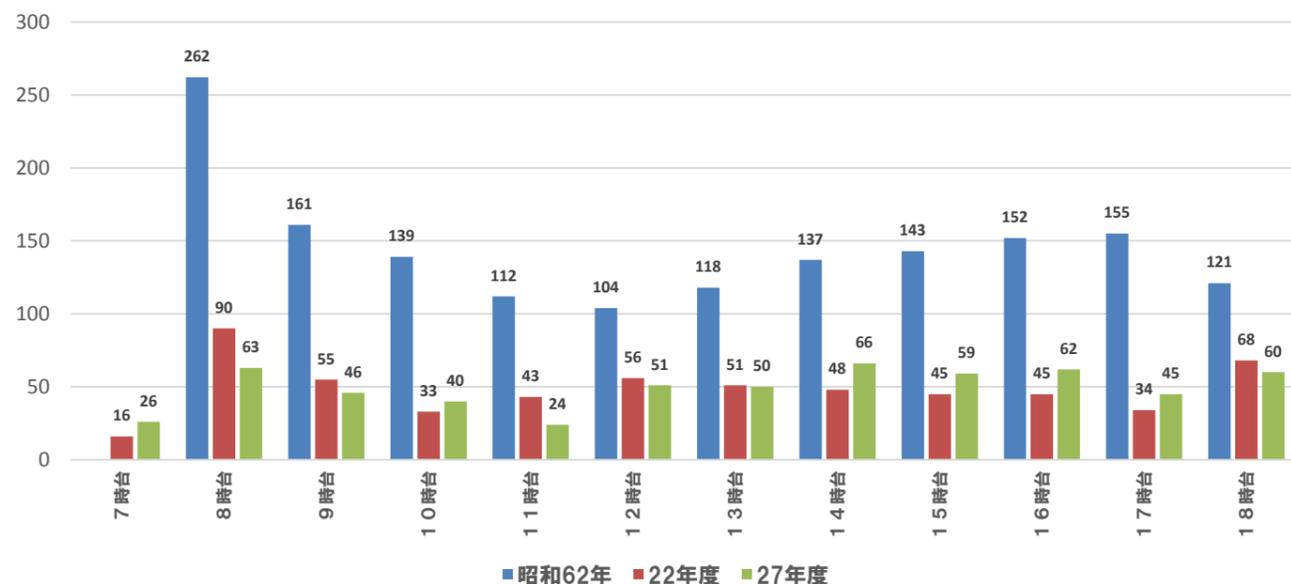
▲なんさん通りのタクシーが縦列し停車している様子



▲蔵前通りのタクシー停車の様子

■ タクシーの輸送実績(単位：台)

昭和62年、平成22年、平成27年の高島屋前のタクシーの輸送台数の比較を行う。20年強の間に7割減。



※交通実態調査・平成27年10月、平成22年5月
難波駅前タクシー輸送実績(昭和62年10月15日：近代化センター調査より)

1. なんば駅周辺のまちの現状と推移
(4) 路上駐車やタクシーの現状



歩行者優先の整備
(歩道拡幅、広場整備、川沿いの遊歩道整備、自転車道の整備等)

歩行者利用・自転車交通の拡大
まちのアクティビティの増加
まちの滞在時間の延長

①メルボルン(オーストラリア)

- ・1993年頃から、10年計画で、大規模な都市再生事業を実施
- ・新しい広場の整備、歩道の拡幅、歩行者の散策と滞留のためにヤラ川沿いにアーケードと遊歩道整備
- ・歩行者交通は、昼間39%増加、夜間は2倍に増加
アクティビティは3倍に増加
(1994年から2004年の増加率)

※「人間の街 公共空間のデザイン」
(ヤン・ゲール著、鹿島出版会、2014年)から抜粋



②コペンハーゲン(デンマーク)

- ・1962年に、目抜き通りであるストロイエを歩行者専用道路に改造
- ・最初の年だけで歩行者数が35%増加
- ・多くの街路や駐車場が広場に改造され、歩行者と都市アクティビティのための領域が、1.5万㎡から10万㎡へと約7倍に増加
(1962年から2005年の増加率)
- ・夏季の平均滞留活動数は、3.4倍に増加
(1968年1750人⇒1995年5900人)
- ・自転車交通の快適性と安全性を高めるため、街路網を再編成

※「人間の街 公共空間のデザイン」
(ヤン・ゲール著、鹿島出版会、2014年)から抜粋



③ミュンヘン(ドイツ)

- ・1972年のミュンヘン・オリンピック時に都心部に導入されたミュンヘン・モールは今や全長15km、総面積10万平方kmにも及ぶ世界最大の完全フルモール。
- ・自動車の乗り入れを制限したトランジットモール(歩行者、自転車、路面電車に特化した歩行者道路)も充実。



④ストラスブール(フランス)

- ・ストラスブール市は世界で初めて完全低床車両を導入し、LRT(新世代路面電車)の運行を開始。
- ・トラム導入のメリットとして環境要素、経済効果、街の景観美の再整備、交通事故の減少が挙げられる。
- ・25の地方都市ですでにLRTが運行され、2013年に新たに4都市でLRTが開通する。さらに13の都市でLRT導入が企画されている。



⑤ポートランド(アメリカ)

- ・ライトレール(MAX)の設置
ポートランド市中心部には無料乗車ゾーンが設定され、この区間内では公共交通(MAX、バス、トラム)がすべて無料。MAXは市の中心部を通っているため、この無料ゾーンは市民にとってとても便利なシステムになっている。
- ・「SmartTripキャンペーン」(主に地図の配布や、他の交通の安全性等をアピールした)により、公共交通、自転車の利用や徒歩での移動が増加。



⑥ニューヨーク(アメリカ)

- ・2009年から、タイムズスクエアでブロードウェイの車道空間の歩行者プラザ化(約7000㎡)に着手、2014年夏に概ね完成。
- ・工事期間中から、空間管理実験を行ない、今後、管理をBID団体に引き継ぐ予定。
- ・自転車走行空間の整備を行い、2013年5月から、コミュニティサイクルを導入。
(貸自転車6千台(目標1万台)、バイクステーション330か所(目標600か所))



※出典：ミナミの賑わいづくり、魅力発信に向けた提言「世界一歩いて楽しい観光都市ミナミ」の実現に向けて (大阪商工会議所)

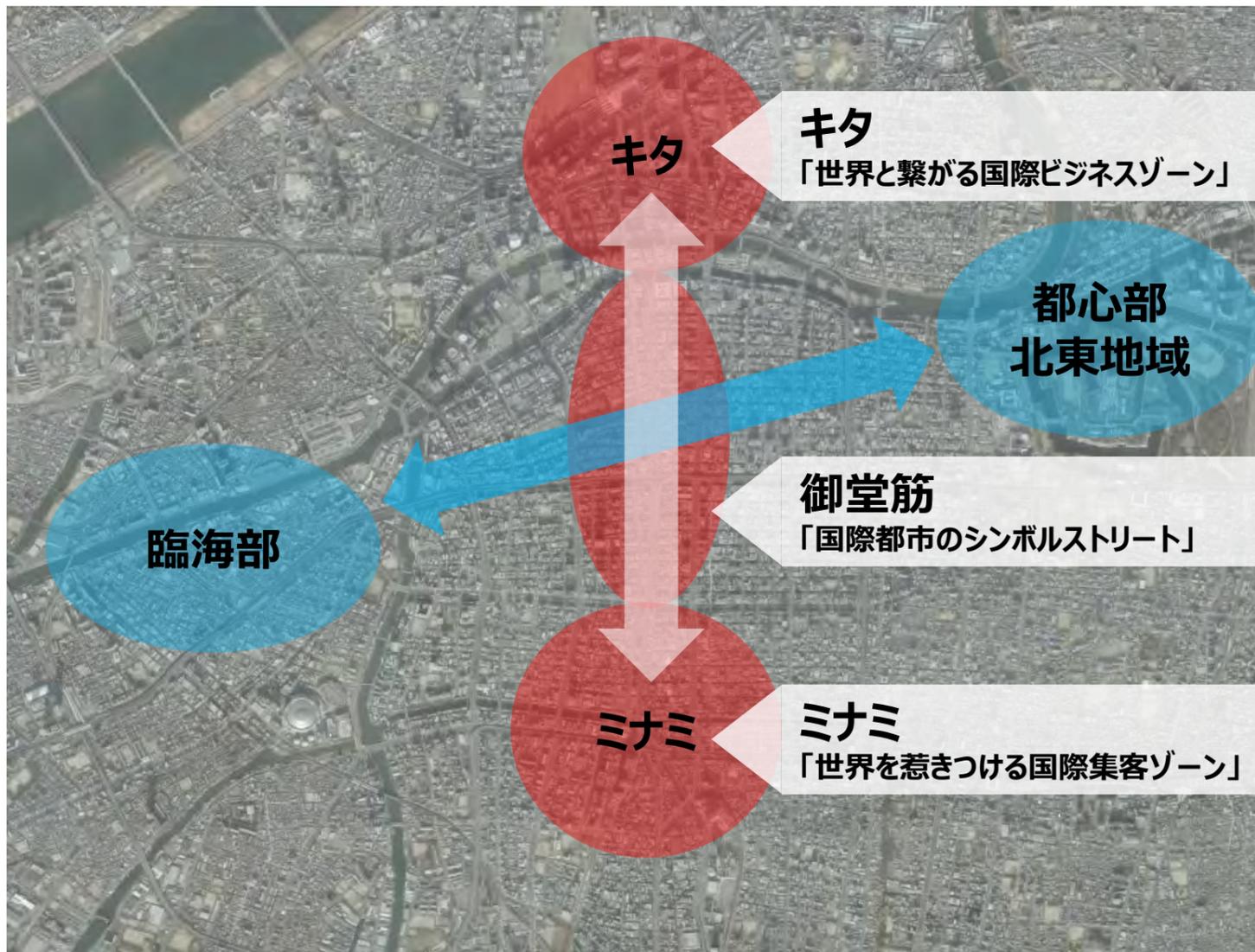
国際的な人材・ビジネスを受け入れられる環境づくりや「心地よい空間」の創出をめざすための南北軸強化

■南北軸の強化に向けて

国際的な人材・ビジネスを受け入れられる環境づくりや「心地よい空間」の創出をめざす

そのためには、都心部の南北軸（キタ～御堂筋～ミナミ）において、

- ・キタでは「世界と繋がる国際ビジネスゾーン」
- ・御堂筋では「国際都市のシンボルストリート」
- ・ミナミでは「世界を惹きつける国際集客ゾーン」の形成を図る必要がある。



○キタエリア

国際競争力を備えた「世界と繋がる国際ビジネスゾーン」として、みどり豊かな都市空間の形成をめざしており、うめきた1期やヨドバシカメラ増築、ブリーゼタワー、富国生命ビルなどが完成し、阪神百貨店・新阪急ビルなど高規格ビルへの建替えが進んでいる。

阪神百貨店・新阪急ビルの建替えにおいては、大型オフィスの整備やカンファレンスゾーンの整備、災害時の避難場所の確保など都市機能の高度化を図るとともに、歩行者ネットワークの強化を図るため、敷地内に広場空間の整備を計画している。

また、うめきた2期においては、世界の人々を惹きつける比類なき魅力を持った「みどり」と新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の拠点をまちづくりの方向性としている。

○御堂筋エリア

御堂筋のブランド力の向上を図り、「国際都市のシンボルストリート」として、ヒューマンかつ高質な都市環境の形成をめざしている。

また、人が集まり楽しめる空間を誘導するため、「車重視の道路空間から人重視の道路空間へ」空間の再編が進んでいる。

○ミナミエリア

大阪の南の玄関口として関西空港に直結する主要交通拠点であることから、「世界を惹きつける国際集客ゾーン」として、国際集客拠点間を楽しく快適に回遊できる空間をめざしている。

国際競争力の強化及び観光魅力の一層の向上に向けたインバウンド機能の強化を図るため、ハルカスや南海会館ビル、大丸心斎橋店の建替えなど商業機能の強化・再生が進んでいる。

必要性 1

世界を惹きつける国際集客ゾーン・ミナミの拠点として、心地よい空間が必要である

なんば駅前には、これら都心部への起点であることから、楽しく快適に回遊できる国際集客の拠点として空間再編を行い休憩やくつろぐことができる「心地よい空間」を積極的に作っていく必要がある。

大阪の観光機能強化に向けて

【現状】：アジア観光ビッグバン時代の「団体・名所訪問・爆買い」型

まちを消費し、まち本来のオリジナルの魅力が薄れる原因となる。アジアの観光ビッグバンが成熟期を迎えた時、まちは一気に衰える可能性が高い。

【目指す姿】：成熟時代の「FIT・大阪独自の魅力体感・滞在」型

そのまち独自の魅力を楽しむ海外個人旅行（FIT）の受け入れが、大阪の長期安定的な成長戦略につながるものであり、関西の観光インバウンド拠点を大阪は目指す。

なんば駅前の世界に誇るポテンシャル

①旅行者からの高い評価

トリップアドバイザーや各種調査により、大阪におけるなんば・ミナミの評価は最も高い。

②大阪の独自性が感じられるエリアの拠点

ミナミ地域の観光魅力コンテンツとは、多様なエリアが連担する歩行者中心の繁華街空間、多彩なショッピングシーン、水と光の空間（道頓堀川、ネオンや近代建築ライトアップ）、伝統ある食関連文化や芸能・祭り、ナイトライフの集積、ポップカルチャーやサブカルチャーの土壌、親しみやすい土地柄・・・など多数のコンテンツが揃っている。

③ミナミのまち・大阪観光名所・関西圏の世界遺産、アクセスのハブ

- ・世界とつながる関西空港に直結する主要交通拠点である。
- ・鉄道ネットワークの利用で大阪の観光名所にもスムーズにアクセスできる。
（大阪城、USJ、大阪駅・梅田エリア）
- ・世界遺産の高野山・奈良・京都などにアクセスする交通・宿泊拠点に位置する。

なんば駅前の実態とのかい離

～成熟した観光客をもてなす空間とは程遠い現状～

- ・大阪や関西を代表するシンボル空間になっていない。
- ・高島屋前の待ち合わせの他は、喫煙、警備、看板掲示、テッシュ配布などの利用が多い。
- ・休憩する、くつろぐ、飲食する、イベントやパフォーマンスを楽しむなどができる環境にない。



必要性 2

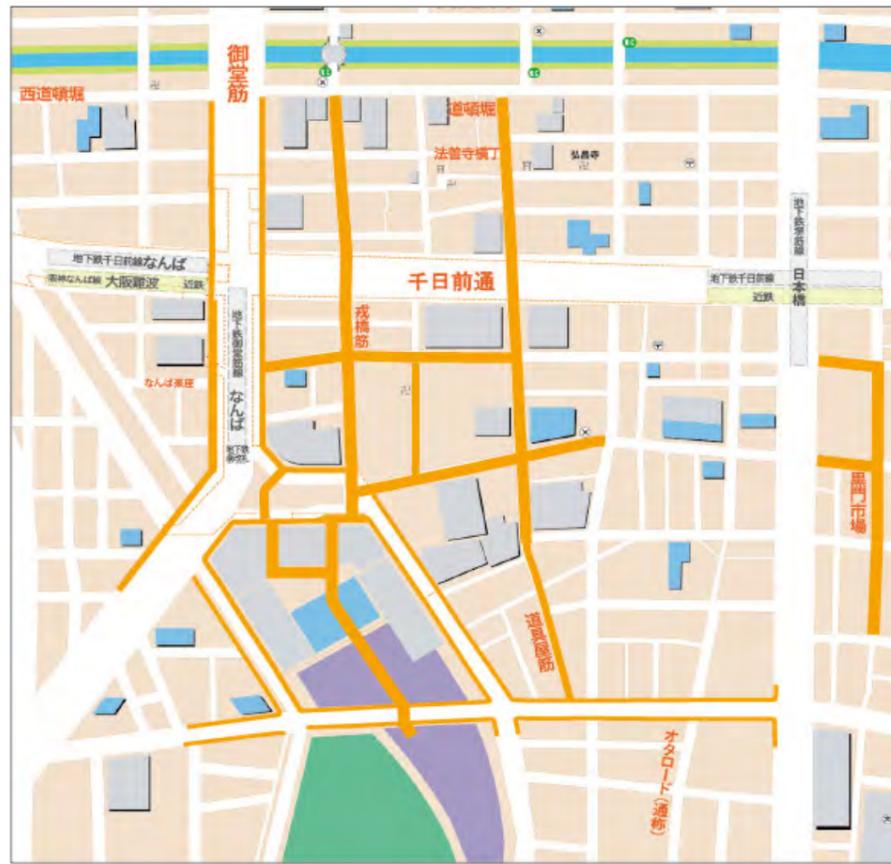
成熟時代の次世代おもてなしの観光拠点が必要である

- ・次世代おもてなしとは、成熟時代の「FIT・大阪独自の魅力体感・滞在型」のサービスに対応するもので、以下の3点が確保された状態を広場の再編を目指すこととしたい。
 - a 印象的な都市空間であり歩行者中心である（なんば駅前の空間特性：登録文化財の建築物等で囲まれた一団の都市空間、御堂筋や商店街などが集まる七ツ辻）
 - b 観光情報が集まりわかりやすく提示される（魅力コンテンツ、移動手段ほか）
 - c 日本の素晴らしさである防犯面での安心感が確保されており、災害発生時には必要な情報がここで得られる

なんば駅周辺のまちの推移、人の流れに対応する空間再編

■ 周辺のまちの人の流れの変化

～2011年



2012年～



歩行者空間 (歩道・歩行者専用道) 通行量が増加傾向 新たな歩行者動線など (新規に整備された動線 新たに生じた歩行者動線)

周辺の土地利用・まちの推移

- なんば駅周辺において、歩行動線網の拡大と、歩行者交通量の増加が顕著になっている
- ・2007～11年 都市再生緊急整備地域拡大・高島屋新館竣工～南海ターミナル内東西動線整備
- ・2012年～ ウラなんば人気化、黒門市場訪日観光客誘致、道具屋筋商店街免税対応
- ・2016年 御堂筋モデル区間整備事業完了

人の流れの視点からの課題

- ・なんさん通り歩行者増加・現状の幅員ではかなり混雑
- ・南北動線（御堂筋、戎橋筋）歩行者増加・歩道が歩行者で混雑
- ・インバウンドの待ち合わせ場所がなく御堂筋や商店街で人が溜まり混雑
- ・まちの利用者からみたなんば駅周辺の一歩の課題は、休憩したりくつろいだりする空間がないこと (ミナミまち育てアンケートより)

必要性3 まちの推移、人の流れに対応する空間再編が必要である

既存の公共空間（特に歩行者に使われていない駅前広場、なんさん通り）を活用し、以下の3点の実現を目指す。

- 増加が著しいなんさん通りの歩行者空間の充実
- 人の流れを阻害することのないわかりやすい待ち合わせ空間の設置
- まち歩きをした人が休憩したりくつろいだりすることができる空間の設置

大阪のおもてなし玄関口にふさわしい安全で安心な環境づくり

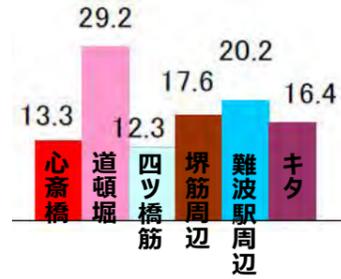
■ 3つの安全・安心

①治安の面

他エリアと比較して悪い治安イメージ

- ・なんば駅周辺エリアは治安に対するイメージが悪く、2010年の調査によると「1人で歩くのが不安になる」と答えた方が20%を越え、他のエリアと比較しても高い。

Q.一人で歩くのが不安になる



※エリア比較を軸にミナミの全体像を把握する総合的調査・2010年(ミナミまち育てネットワークより)

先進的な既存治安維持活動

- ・ミナミ歓楽街環境浄化推進協議会の活動を通して、大阪市客引き行為等の適正化に関する条例が平成26年に施行された。当駅前も客引き行為等禁止区域に指定されている。
- ・協議会や近隣商店街が当駅前をルートに入れた巡視を実施している。
- ・駅前広場に面する商店街や大型施設が、駅前広場に面する箇所についても警備員による日常警備を実施している。
- ・近隣商店街と交番所が定期的に連絡会を開催し街頭犯罪などに関する情報を交換している。

②防災の面

不十分な地域の防災対応 (居住・営業)

- ・旧精華小学校・幼稚園跡地の売却により近くの一時避難所は難波千日前公園 (難波千日前5・避難可能人員800名) のみとなった。
- ・なんば駅前には防災スピーカーが設置されていない。

帰宅困難者対応は今後の課題 (従業員・観光客等)

- ・難波駅周辺地区帰宅困難者対策協議会が平成27年5月に設立された。
- ・マニュアルによると、対応が必要な徒歩帰宅困難者のうち屋外滞留者に対する避難場所及び一時滞留スペースへの案内・誘導は事業者間で連携をとりあい(防災センター等)対応するものとしている。
- ・駅前広場に隣接する都市再生緊急整備地域において、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るための、退避経路、退避施設等を示す計画作成が今後はかられる予定である。

③交通の面

歩行者の安全性確保に課題あり

- ・車道空間が大部分をしめ、歩行者空間が少ない。
- ・多くの歩行者と自転車通行が混在しており、危険な状態である。



これまでの取組みを更に加速させる拠点として、なんば駅前広場を活用する

警備体制の充実による日常の安心感、災害発生時の情報伝達、歩行者、自転車そして自動車と共存できる空間再編などにより、これまでよりもワンランク上の安全安心を確保する機能が来街者をサポートする。

必要性 4

大阪のおもてなし玄関口にふさわしい安全で安心な環境づくりが必要である

①治安の面

- ・ミナミ歓楽街環境浄化推進協議会、大阪府迷惑防止ならびに大阪市客引き行為等の適正化に対する取り組み、駅前に面する事業所の警備体制といった既存取り組みと、新たに設置予定の駅前広場の管理運営組織との連携をはかり、安心感と安全性の確保を進める。

②防災の面

- ・防災面の危機が高まる中、貴重な駅前の公共空間を災害発生時の避難活動等に有効に活用する。
- ・地域防災面では、なんば地域における連合組織と事業者間での避難、救助、復旧にむけた共助連携の拠点として活用を検討する。また、帰宅困難者に対して事業者間での連携と誘導をはかりながら情報を提供する場所として活用を検討する。

③交通の面

- ・歩行者空間の拡大に伴い、歩行者が安全に通行や待ち合わせなどができることを基本に、適正な自転車通行利用の誘導をはかる。

広場空間の在り方

必要性①
大阪都心部の南北軸強化の視点

必要性②
次世代の観光機能強化と現状のギャップの
視点

必要性③
エリア周辺のまちの変化や人の流れの視点

必要性④
これまでの取組みをさらに加速させる安全
安心の視点

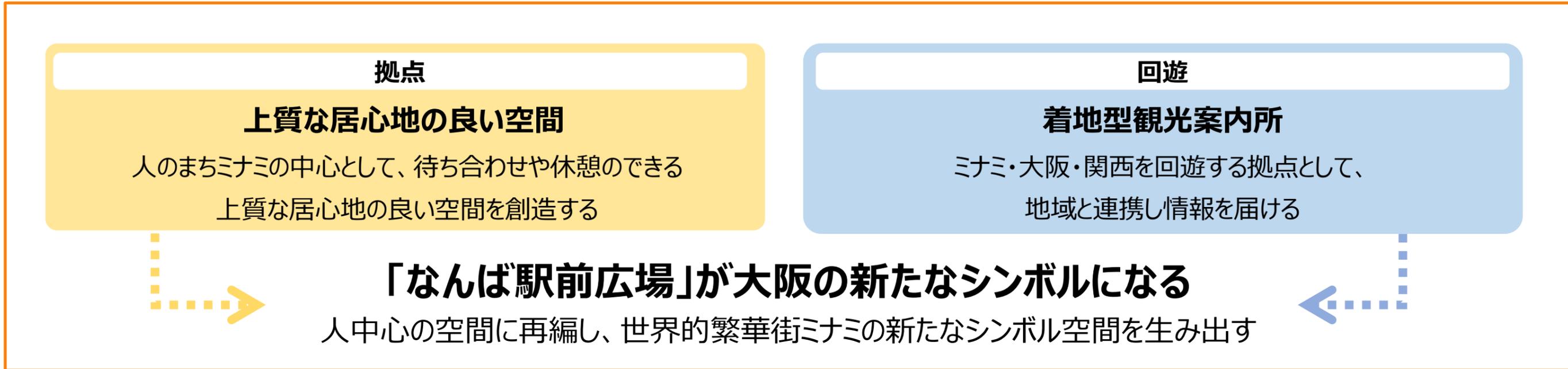
世界を惹きつける
国際集客ゾーン・ミナミの
拠点として心地よい空間が
必要である

成熟時代の
次世代おもてなしの
観光拠点が必要である

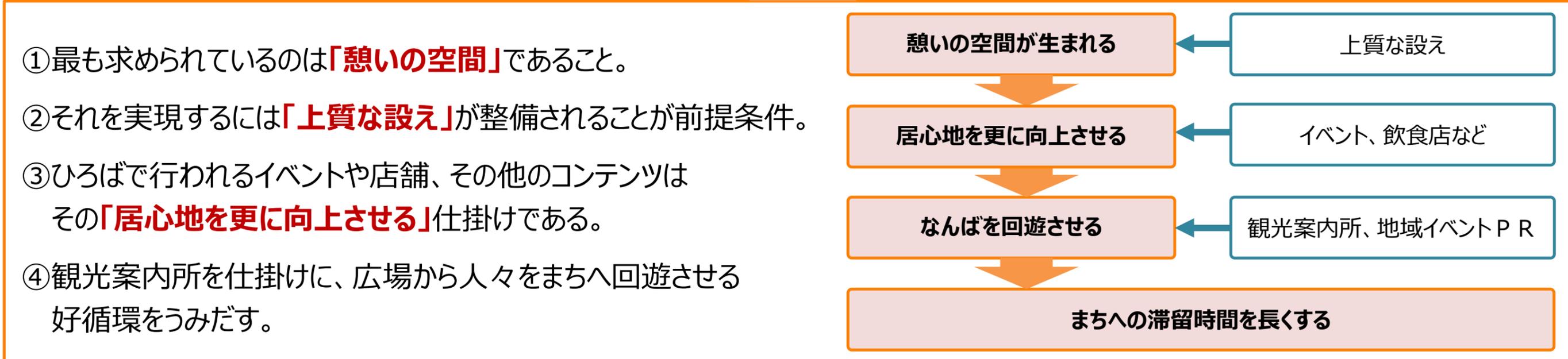
まちの推移、人の流れに
対応する空間再編が
必要である

大阪のおもてなし玄関口に
ふさわしい
安全で安心な環境づくりが
必要である

空間の在り方

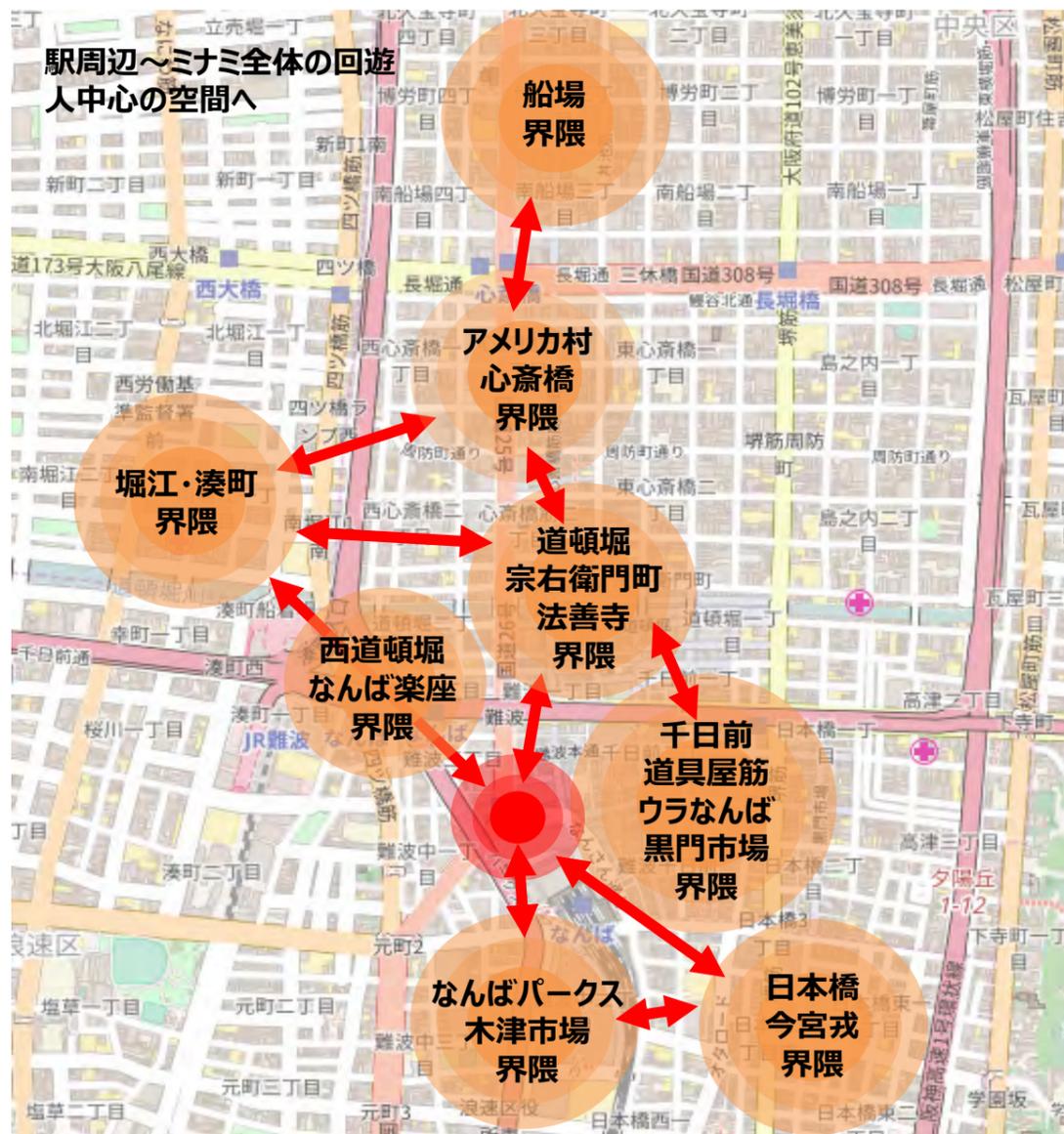


社会実験の結果



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を確立、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。

上質な居心地の良い空間の要素とは（歩行者景観に関する12の質的基準）

都市デザイン、公共空間再生の第一人者として世界中で数多くの都市の質を向上させているデンマーク人都市デザイナー、ヤンゲール氏が提唱する「歩行者景観に関する12の質的基準」の中では、「歩く機会」「たたずみ／滞留する機会」「座る機会」「眺める機会」「会話の機会」「遊びと運動の機会」を空間を測る重要な指標としてあげています。

保護	<p>交通と事故からの保護 —安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者の保護 交通不安の除去 	 <p>▲交通不安の除去</p>	<p>犯罪と暴力からの保護 —治安</p> <ul style="list-style-type: none"> 活気ある公共領域 街路に注がれる眼差し 昼夜を通じて展開する機能 適切な照明 	 <p>▲昼夜を通じて展開する機能</p>	<p>不快な感覚体験からの保護</p> <ul style="list-style-type: none"> 風 雨／雪 寒さ／暑さ 汚染 埃、騒音、照り返し 	 <p>▲暑さから守る</p>
	<p>歩く機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩くためのスペース 障害物の除去 良好な路面 万人への開放 興味深いファサード 	 <p>▲歩くためのスペース</p>	<p>たたずみ／滞留する機会</p> <ul style="list-style-type: none"> エッジ効果／たたずみ／滞留するための魅力的なゾーン たたずむための拠り所 	 <p>▲たたずむための拠り所</p>	<p>座る機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 着座のためのゾーン 利点の活用：眺望、日照、人びとの存在 座るのに適した場所 休憩のためのベンチ 	 <p>▲座るためのゾーン</p>
快適性	<p>眺める機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 適度な観察距離 遮断されない視線 興味深い眺め 照明（夜間） 	 <p>▲興味深い眺め</p>	<p>会話の機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 低い騒音レベル 「会話景観」をつくりだす ストリートファニチャー 	 <p>▲会話景観を生み出すファニチャー</p>	<p>遊びと運動の機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 創造性、身体活動、運動、遊びの促進 昼も夜も 夏も冬も 	 <p>▲身体活動</p>
	喜び	<p>スケール</p> <ul style="list-style-type: none"> 人間的スケールで設計された建物と空間 	 <p>▲人間的スケールで設計された建物と空間</p>	<p>良好な気候を楽しむ機会</p> <ul style="list-style-type: none"> 日向／日陰 暖かさ／涼しさ そよ風 	 <p>▲日陰</p>	<p>良好な感覚体験</p> <ul style="list-style-type: none"> 良質なデザインとディテール 良質な素材 すばらしい眺め 樹木、植物、水 

出典：ヤン・ゲール 人間の街 公共空間のデザイン（北原理雄訳）鹿島出版会

なんば駅前広場で実現したいシーン

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



ばったりと知人に会う



地酒やクラフトビールを楽しむ



最新の雑誌を読む



パフォーマンスを見る



ワーカーがお昼ご飯を食べる



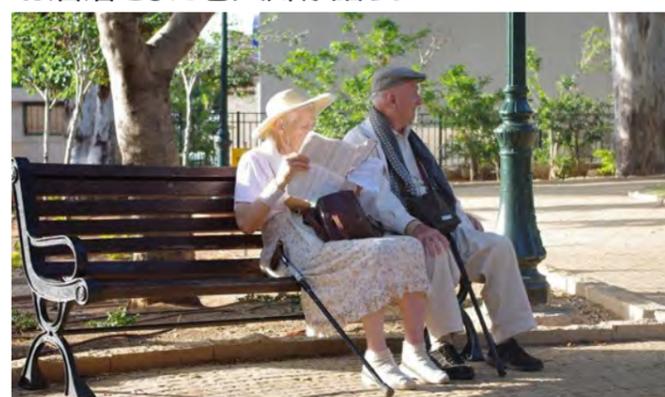
好きな人と過ごす



買い物帰りの親子が休憩する



お洒落をした老夫婦が語らう



海外旅行客が話す外国語が聞こえる



行き先を見つける



地元の祭りに参加する



S N Sに写真をアップする



ライトアップを楽しむ



4. 機能・空間整備イメージ
(2) なんば駅前広場で実現したいシーン

■ 目指す姿

・既存の観光案内所と連携しつつ、海外からの玄関口となるなんば・ミナミを回遊する拠点としての着地型観光案内を行う。

着地型観光案内所

- ・大阪・日本の玄関口としてのなんば・ミナミを滞留・回遊する拠点
- ・世界的な観光地の中にある広場という特徴を活かした案内機能
- ・プロによる的確で親しみやすい接客
- ・現地でしか得られない着地型観光情報の発信・ハブ機能
- ・緊急時の情報拠点としても機能

- ・ミナミエリアに新たな回遊を生み出す
- ・ミナミが旅行中の活動拠点となり、食事や買い物といった消費が増える
- ・観光案内所の存在が浸透すれば、なんばをまず目指して来る旅行者が増える
- ・旅の満足度（まちへの満足度）が上がり、リピーターにつながる
- ・インバウンドだけでなく日本人（関西人）にもミナミの再発見につながる

相互連携

ツーリストインフォメーションセンター

- ① 運営の基本的な考え方
 - ・観光案内のゲートウェイ
- ② 求められる立地条件
 - ・外国人旅行者が我が国のゲートウェイとして、最初に訪れる地域
 - ・外国人旅行者が特に多く訪れる観光地
- ③ 主なサービス内容
 - ・多言語対応
 - フルタイムで英語、中国語、韓国語で対応可能なスタッフが常駐
 - ・サービス
 - 全国の公共交通利用や観光情報などを提供できる

周辺観光案内所 A

周辺観光案内所 B

周辺観光案内所 C

⋮

着地型観光案内（コト体験）を加えることで国内・海外の観光都市間競争を勝ち抜くモデルケースをつくる。

■ 展開サービスイメージ



地域案内ツアー



MAPなど位置情報



各種パンフレットの設置



文化体験

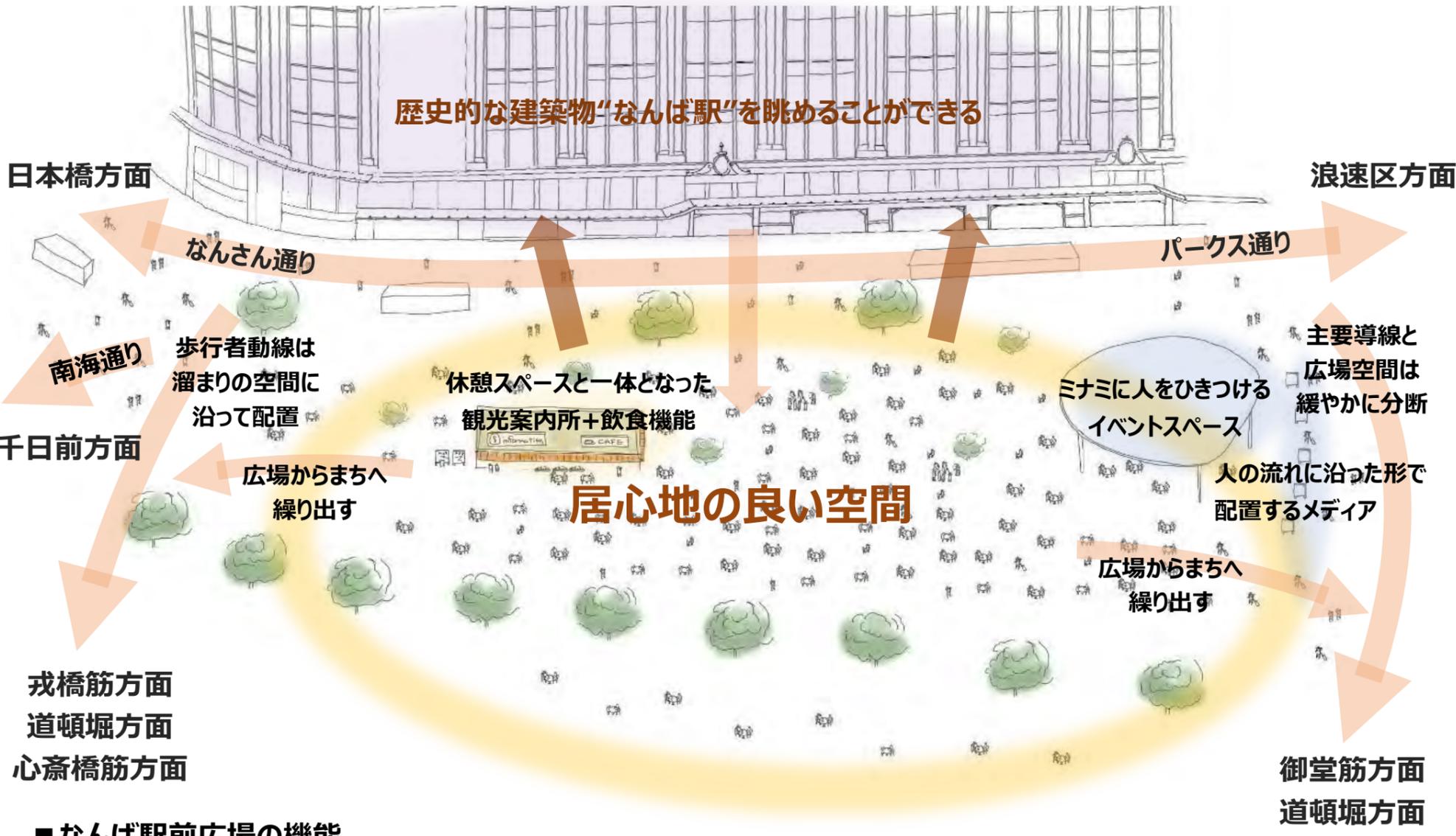


観光コーディネート

居心地の良い空間を中心に広場が展開する

■大阪との出会い、大阪人の誇りとなるなんば駅前広場

なんば駅前広場は、まちの歴史やにぎわい感があり、大阪の都市格を感じる居心地の良い空間となる。この場所では、日常使いの市民はわがまちへの誇りを感じ、大阪の地に降り立った観光客は旅の期待感を高める。



イメージパース



■なんば駅前広場の機能

休憩・待ち合わせ



オフィスワーカー、買い物客、海外旅行者などの来街者に休憩・待ち合わせスペースを提供する。
広場には無料wifiなどを整備し、軽飲食が提供される。

地域魅力情報の発信



ミナミ、大阪、周辺世界遺産など沿線や関西圏の観光情報や交通アクセス情報の提供、劇場チケット販売やまち体験ツアーの実施などを行う着地型観光案内所をめざす。
行政や地域の催事の会場の一つとして、大阪のアクティビティと地域ブランドの発信の場として活用する。

安全・防災



日常時は、憩い空間として人々が滞留する風景がまちに安心感を与える。
災害時には、地域と行政が連絡情報を交換する拠点、来街者に正確に情報伝達する場所（≠避難滞留場所）として活用する。

1. 社会実験の概要

■実施内容

なんば駅前の道路を南行き一方通行化し（難波西口交差点から難波中2交差点）、インフォメーションをはじめカフェや休憩スペース等の設置、さらに日替わりでマーケットやライブ等のイベントを行い、関係者及び関係機関との合意形成を図るための課題検証を行う。

- ① 道路空間の再編による人中心の空間づくり
- ② 観光客・来街者に対するもてなし、体験型観光情報を提供するまちの観光案内所の試行
- ③ 交通機能の再編

■主催：なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会

（構成員：なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所）

■実施日・来場者数

日程	時間	主な利用	来場者数
11月11日(金)	12:00～22:00	マーケット的な利用	2.1万人
11月12日(土)	8:00～22:00	ライブ・シネマによる利用	3.5万人
11月13日(土)	8:00～20:00	PRイベントによる利用	3.1万人
合計			8.7万人

■交通規制

11月10日（木）17:00～11月14日（月）2:00

〔内容〕 駅前タクシープール及び高島屋側道路の封鎖及び、なんさん通りの南向き一方通行化

■会場図面



2. 社会実験での検証項目

以下の4項目を本社会実験では検証し、その内容をふまえて関係者で将来像を共有する。

① 道路空間から人が主役の空間へ

タクシープールやなんば駅前車道を車から人中心の空間へ。生みだされた空間をしっかりと世界からの来街者のための空間として演出し、人が主役の空間に対する評価を得る。

② 地域密着型（体験型）観光案内所

既存の案内所と連携し体験型情報を伝える観光案内所を運営し、この場所が発地となり周辺エリアの回遊性が高まる仕掛けの試行や、今後の機能や運営方法のためのデータを収集する。

③ 空間再編後の交通影響

なんさん通りを南行き一方通行化及びタクシー乗場・タクシープールを移設し広場化することによる、周辺への交通影響について、交通量調査を実施する。

④ 空間再編後のマネジメント財源

広場利用や広告のニーズや内容について、企業や団体にヒアリングを行い、収益還元による持続的なマネジメントの可能性を検証する。

3. 実施調査項目

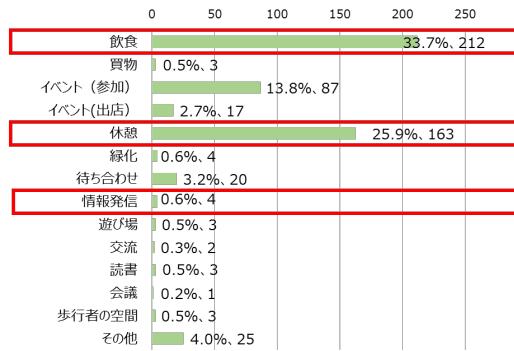
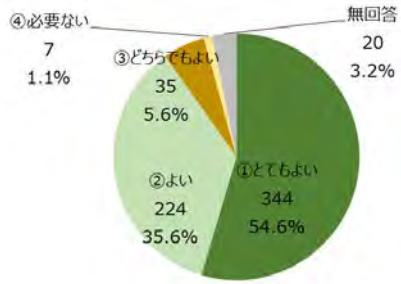
No	項目	調査内容	検証項目			
			①	②	③	④
1	来場者アンケート (日本人・外国人)	社会実験当日に、来場者に向けてアンケート調査を行った	●			
2	企業アンケート・ヒアリング	社会実験後に、出店した実施した企業や広告業者にアンケート・ヒアリングを実施した	●			●
3	近隣アンケート	社会実験実施後、地元協議会メンバーの町会及び商店会に向けてアンケートを実施した	●		●	
4	観光案内所利用調査	社会実験当日の利用実態調査(問合せ内容、ツアー参加者ヒアリング等)と実施後に案内ポイント先へヒアリングを実施した		●		
5	プレイス調査 (滞留行動調査)	通常時(10/29・11/4)と社会実験時(11/11～12)に対象エリア(広場A/広場B/高島屋前/マルイ前/喫煙所付近)の滞留行動調査を実施した	●			
6	タクシーアンケート	社会実験実施後にパークス通り(仮設)とマルイ前のタクシー乗り場・待機場を利用した運転手にアンケートを実施した				●
7	交通量調査	通常時(11/18～19)と社会実験時(11/11～12)に自動車、歩行者、自転車の交通量を調査した				●
8	人流計測	社会実験期間中、対象エリアにセンサーを設置し、広場での人の動きを計測した	●			
9	wi-fiパケットセンサーによる観光流動観測調査	スマートフォン等が発信するWi-Fi環境を探索する電波を受信する器機を駅前広場と周辺7箇所設置し、そのログを匿名化した上で取得・保管することで、エリア内の動きや滞留時間を計測した	●	●		
10	Osaka free wi-fiによる観光流動観測調査	大阪観光局のfree wi-fiを広場内に仮設で設置し、その利用者の属性などを計測した	●	●		
11	パブリシティ	社会実験について取り上げた新聞・TVなどを記録した	●			

4. 調査結果概要

① 道路空間から人が主役の空間へ

○来場者アンケート

- ・約9割が歩行者空間化を「とてもよい・よい」と評価している。(日本人：90.2%、外国人：89.1%)
- ・どう過ごしたいか尋ねたところ、「飲食」「休憩」の2つが多い。くつろげる機能を求めている。

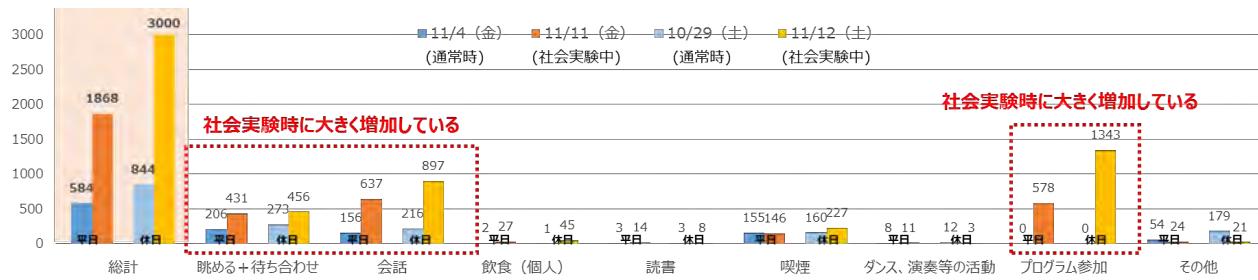


▲今回の道路空間の歩行者空間化をどう思いましたか？(日本人：N=630)

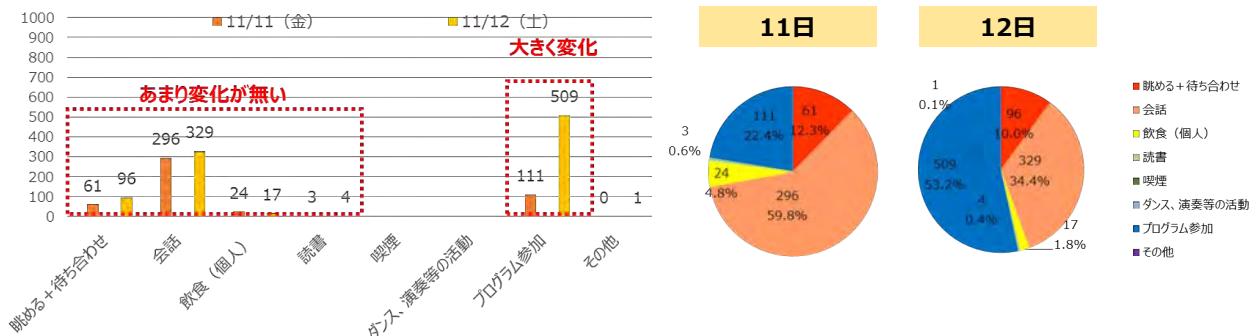
▲将来、歩行者空間化したこの広場でどう過ごしたいですか？(自由回答)(日本人：N=630)

○プレイス調査(滞留行動調査)

- ・「眺める+待ち合わせ」「会話」行為が増え、広場で行われる行為が多様で豊かになった。
- ・広場と一体的な空間である高島屋大阪店前の歩道は滞留行動が増加しているが大幅に分断されてしまったなんばマルイ前歩道は変化が少ない。
- ・広場Aでライブイベントが実施された12日は、休憩スペースである広場B内から立見でライブを鑑賞する人が現れた。居心地の良い空間づくりには、イベントの頻度、内容、空間づくりの工夫が必要である。



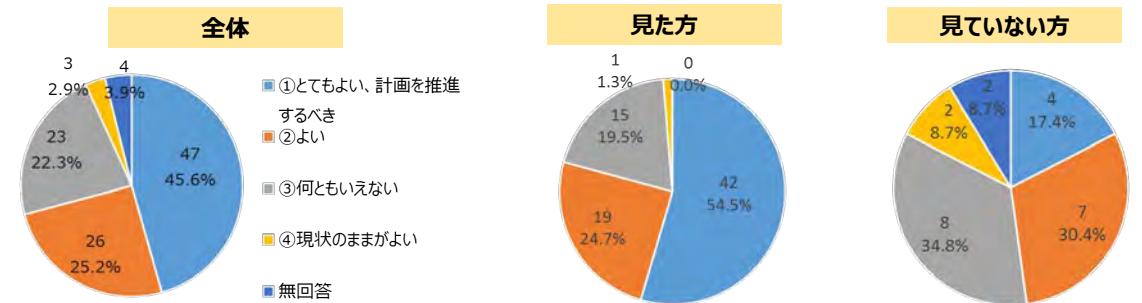
▲通常時と社会実験時の滞留行動比較。社会実験時は滞留活動が大きく増加している。



▲11日と12日の広場Bの滞留行動の比較。12日はプログラム参加者が占める割合が増え、会話が減少している。

○近隣アンケート

- ・広場化の取り組みについて、「とても良い、良い」の回答をあわせて71.8%である。
- ・なお、社会実験を実際に見た方の79.2%、見ていない方の47.8%がそのように回答している。



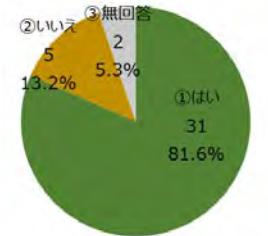
▲なんば駅前を人のための空間に変えていく取り組みについて、あなたのお考えはいかがですか

○パブリシティ

- ・新聞・TVなどのメディアに26件(実施前：11件、後：15件)取り上げられ、反響があった。

② 着地型(体験型)観光案内所

- ・案内所で新たに知った観光スポットに立ち寄るとの回答が日本人82%、外国人62%あった。
- ・ミニツアーに22組(うち訪日観光客は18組)が参加し、13組が紹介した施設を買物や飲食、体験で利用をした。
- ・ネットや雑誌で得られない情報に対する満足度は高い。
- ・観光流動調査で得られたビッグデータを通じて、なんば駅前の回遊拠点としての潜在力を確かめることができた。



▲インフォメーションで新たに知ったスポットに立ち寄ろうと思いますか？(日本人：N=38)

③ 空間再編後の交通影響

○交通量調査

- ・車両の交通には大きな乱れは無く、交通量が増えた道路でも混雑はなかった。

○近隣アンケート

- ・荷捌き・駐車場は大きな混乱はなかったが、納品業者が戸惑うことなどはあった。

○タクシーアンケート

- ・タクシーも見た目には大きな混乱はなかったが、一部利用者から遠くなったという評価はあった。



▲交通規制、タクシー乗降場・プールの一時移設の内容

④ 空間再編後のマネジメント財源

○企業ヒアリング

- ・現状においては、雨天対策、知名度などの課題があり、広場貸出業務での収益はあまり期待できない。
- ・飲食関係については一定の収益を上げることは十分見込めることが分かった。
- ・広告についてはビジョンのような高価なハードを設置するのではなく、簡易な仕組みで収益をあげる方法を今後も継続して検討する。

5. なんば駅前広場が目指す方向性

- 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「上質な空間」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広場にある観光案内所を仕掛けに、滞留した人々をまちへ回遊させる好循環をうみます。

