

〈資料〉

南海なんば駅周辺道路空間再編及び公共空間活用がめざすもの

山本 英夫*

はじめに

本稿では、南海なんば(注1)ターミナル周辺において、歩行者空間を拡大し広場部分の一部を活用するなど、道路空間を再編した公民連携の取り組みを紹介する。

本地区は、近世に市街化され繁華街へと発展してきたなんばの中心に位置する。南海なんば駅は、1885(明治18)年に開業し、1932(昭和7)年に現在の南海ビル(登録有形文化財)が建設され南海高島屋(現高島屋大阪店)が開店した。さらに、1937(昭和12)年に御堂筋が開通、1957(昭和32)年には日本で最初の本格的な地下街として難波地下センター(現NAMBAなんなん)が開業した。

当地は、今では関西国際空港に直結する駅前に位置し、道頓堀や千日前、日本橋につながる3つの商店街や御堂筋の起点にあり、訪日客が来阪した際の主要な玄関口の一つとなっている(写真1)。

駅前には、南海ビルと東宝南街ビルに挟まれた南北約50m、東西約100mの広場的空間となっている。以前は、都市計画道路難波片江線の始点となっていたが、同線は2013(平成25)年に都市計画廃止されている。喫煙所のある小広場と歩道、植栽が整備されているが、大半が市営バスの乗降場、タクシーの乗降場およびプールなどの車両交通関連の用途で使用されている(写真2)。

一方、なんば駅前と日本橋や黒門市場方面をつなぐ2車線道路の通称・なんさん通りは、両側に歩道があるものの幅員が狭く、さらに放置自転車が多いため自転車と歩行者の輻輳が課題となっている。また、なんさん通りの東側には通称・ウラなんばと呼ばれる飲食店街や、千日前道具屋筋商店街、黒門市場などの観光スポットが立地しており、日本橋一帯にかけて宿泊施設の建設が相次いだことから訪日観光客の通行も増加し、歩道のサービス水準は一層低下している(図1)。



写真1 なんさん通りの歩道を通る団体旅行客



写真2 なんば駅前ひろばの現況

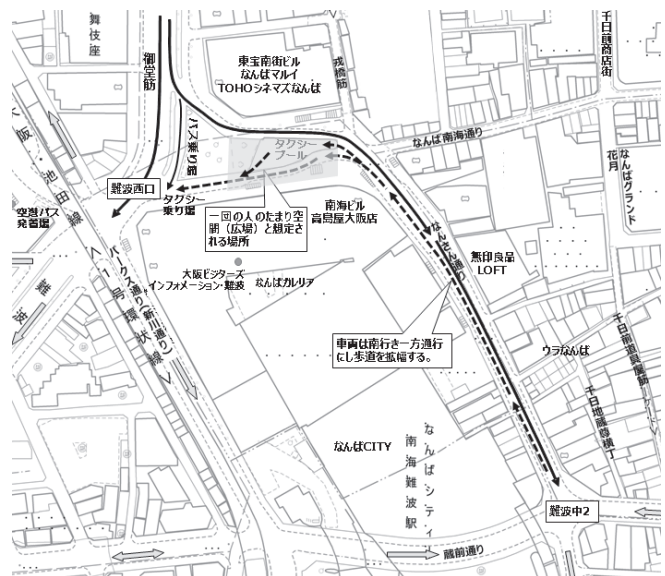


図1 なんば駅周辺見取図(破線が廃止する予定の動線)

* なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会事務局
戎橋筋商店街振興組合事務局長
Ebisubashi-suji Shopping District Promotion Association
大阪府立大学観光産業戦略研究所客員研究員
Osaka Prefecture University Research Institute for Tourism Industry

1. 取り組みの経過

なんさん通り商店会は、放置自転車の抜本的な対策としてなんさん通りや駅前広場のフルモール化を盛り込んだ振興ビジョンを2008(平成20)年に立案した。同年、戎橋筋商店街振興組合もまちづくり構想を立案し、なんばエリア界限に人の広場を確保していく必要性を掲げ、その一つとして駅前広場を位置づけている。

翌年に近隣の商店街や企業が集まり、構想実現にむけた勉強会が始まった。ミナミ地区の観光集客と文化振興を推進する非営利組織である「ミナミまち育てネットワーク」が協力機関として参画し技術的な支援を行った。

そして2010(平成22)年に交通の専門家も参加していたが、道路空間の再編や活用を行っている先進都市の事例を学ぶとともに、当地区での歩行者空間を快適なものとするため複数案を取り纏めた。それぞれの案において自動車交通シミュレーションを実施した。その結果、車道を南行き一方通行に再編する案ならば、交通処理も可能であるとの知見を得た。

結果を受けて2011(平成23)年になんば駅周辺の連合町会、振興町会、商店街、主要な企業25団体(現在27団体)が参加し「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会(以下、協議会)」を設立した。大阪市のまちづくり支援制度を適用し、なんば駅前の100年後のあるべき姿を構想するとともに、広場の活用アイデアの一般公募やシンポジウムを行うなど社会的なアピールにも取り組んだ。

2012(平成24)年には「大阪都市魅力創造戦略」に位置付けられ、2013(平成25)年には大阪商工会議所が、大阪全体の集客力強化につながるインバウンド観光の受け入れ拠点として「世界一歩いて楽しい観光都市ミナミ」を掲げ、先導プロジェクトとして「なんば駅前の広場化」の実現に向け官民による合同組織での検討や社会実験の実施を提言し、働きかけを行った(写真3,4,5)。

以上の経緯を経て、2015(平成27)年には行政と協議会、経済界などが参画する検討会が設置され、「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」が策定された。

計画では「御堂筋の起点にあって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形成」、「成熟時代の次世代観光(個人手配による旅行、大阪独自の魅力体感、滞在型)の拠点」、「なんばを回遊する人

の流れの拡大に対応する空間再編」、「大阪の玄関口にふさわしい安全で安心な環境づくり」の4つの整備方針を掲げ、整備コンセプトとしては、「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」とした。

本事業の実現を探るため、2016(平成28)年には実行委員会(構成:協議会、大阪市、大阪府、大阪商工会議所)を設置し、同年11月11日(金)～13日(日)の3日間、実証社会実験を実施した。



写真3 社会実験の様子(初日のマーケット利用)



写真4 社会実験の様子(夜間の街頭映画)



写真5 会場内に着地型観光情報をパネルで掲示

2. 社会実験の結果

具体的には、次の3つの課題を検証するため実験を実施した。

(1)なんさん通りの北行きの車両通行(図の破線)を3日間終日止めて、タクシー乗降場とプールをパークス通りに一時的に移設し、車両交通への影響を把握した。

(2)仮設であっても本格的な広場を出現させるため車両通行を止めた車線のアスファルト舗装の上にウッドデッキを敷設し、テーブルや椅子、夜間照明、カフェによる質の高い憩いの空間を形成するように企画した。タクシープール部分はアスファルトのまま催しの広場として活用し、マーケット利用、音楽ライブと街頭映画利用、企業PRイベント利用の、3つの異なる活用を各日実施した。

(3)着地型観光情報を提供する案内所を3日間設置し、大阪ビジターズインフォメーションセンター・難波と連携して道案内やミナミエリアで即日体験できるプログラム情報の掲示を行った。また、留学生や大学生がツアーガイド役となって当日参加できるまち歩きを開催し、路地内にある飲食店をはじめ発地では情報が得られにくいスポットを案内した。

社会実験を実施した3日間は、累計で8万7千人の人々が広場部分に入場し、来場者アンケートでは歩行者空間化を「とてもよい」「よい」と評価した回答の合計が92.6%(母数 630)、広場での過ごし方についての評価は「休憩スペース」が 57.5%、「飲食店」が 45.4%と「イベント利用」を上回る結果となった。着地型観光案内所の利用者のうち「新たに知った観光スポットに立ち寄り」と回答した日本人観光客は 81.6%(母数 38)、外国人観光客は 61.8%(母数 34)であった。ガイドツアーの参加者22組のうち13組が訪れたスポットで買物・飲食を利用し直接的な経済効果も確認できた(図2,3,4)。

交通量調査の結果は周辺交差点の交差点需要率および流入度混雑度は、評価基準以下となった。

実証実験の結果をふまえて、空間再編で生み出す広場は「憩いの空間」として活かすことを基本にそれにふさわしい上質な設えとし、居心地や大阪の都市格の向上につながる催事や飲食などの活用をはかり、また着地型の観光案内機能により来街者がまちへと繰り出すという考え方にたって、「なんば駅前広場」を大阪の新たなシンボル空間として活かしていく方針が基本計画に盛り込まれた。

また、近年とくに課題として対応が急がれる自然災害時の帰宅困難者に対する情報提供の拠点としての位置づけも現在検討している。

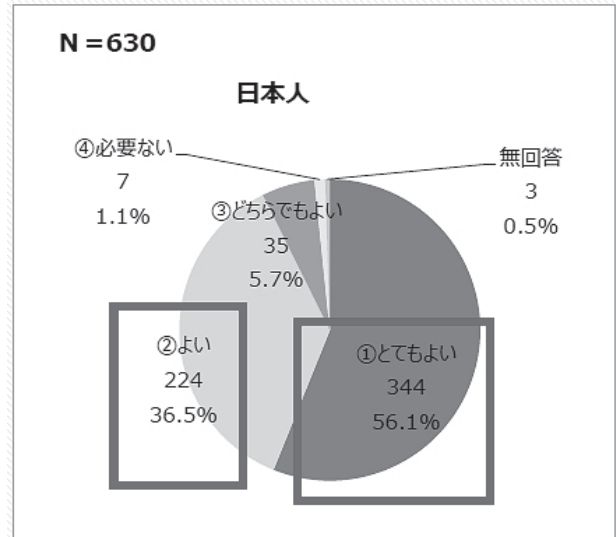


図2 道路空間の歩行者空間化の評価について

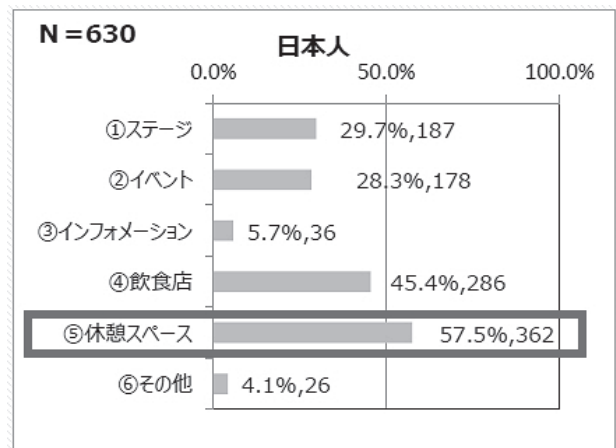


図3 社会実験のプログラムの評価について



図4 回遊行動の拠点のイメージ

3. 整備方針と活用のしくみ

現在、平成30年度末を目途に基本設計に着手している。今回再編する道路について、広場を整備する駅前部分と、なんさん通りの2つに区分して詳述する。

なんさん通りでは、歩道、車道(南行き一車線)、自転車が通行する場所、荷捌き等の配置等について検討が進められている。無電柱化をはかる予定であり、御堂筋や駅前空間との景観上の一体感もテーマとなっている。沿道の地権者等により部会を設置しビジョンや整備後の維持管理について協議が進められている。

駅前部分については道路(一方通行)、二次交通施設、主たる歩行者動線、歩行者が滞留できる広場の配置について詳細の検討を行っている。

登録文化財である南海ビルの眺望を活用しつつ、心地よい憩いの場の配置や設え、様々な活用を引き出す空間の確保など、当初のコンセプトの実現を念頭において土台となる道路施設と占用施設をリスト化し、一つひとつ整備の目的と管理の考え方を整理しつつ、一体的なプランにとりまとめていく作業を公民が協働で行っている。

広場の扱いについては、憩いやにぎわいのための活用を前提としながら、沿道の既存建築物や地下街、道路交通法の適用などをふまえ、特例道路占用制度を前提として維持管理経費を生み出しながら当初の目的を達成するための運用上の工夫が課題となる。

整備後の活用主体の設置にむけて近隣の商店街や企業による準備組織を立ち上げている。公共性の高い駅前広場の活用と維持管理に必要な経費の負担と受益の関係を模索しつつ参加の輪を広げているところである。

上質な空間を保つ上で必要な清掃や警備と、活用や管理の実務を担う事務局運営などの経費については広告収入や使用料でまかなう考え方で事業収支の検討を進めている。これらの収入は駅前広場の広告価値や実際の使い勝手、経済情勢に影響されるため、屋外広告の手法や催事がしやすい設え、広場のブランディング、使用者のサウンディングなどの検討を行っている。

また、整備後は一定期間、公民が連携して実験的に運営し効果を検証して収支に見合った活用内容やそのためのしくみ、占用施設の拡充を検討する手順を想定している。小さく生んで大きく育てていく考え方である。

さいごに

なんば駅前広場は、同じく空間再編検討を実施している御堂筋と接続し、御堂筋は道頓堀川水辺空間(とんぼりリバーウォーク)につながる。それら公共空間の歩行者ネットワークと、商店街を中心とした歩行者ネットワークが一体となって歩いて楽しい、回遊性のあるミナミエリアが形成される。空間活用や、広告収入、維持管理支出などの経営面について、これらの空間を連携させて考えることも重要ではないかと考える。



図5 なんば駅前広場の完成イメージ



写真6 社会実験会場で憩う家族の様子

引用文献

- 1)「なんば駅周辺道路空間再編に係る基本計画」なんば駅前広場空間利用検討会(平成29年3月)
- 2)社会実験の詳細とアンケート結果はホームページ「なんばひろば改造計画(<http://www.namba-hiroba.jp/>)」を参照のこと。

注1)「難波」の記述は近年では読みやすい「なんば」が多いため文中も統一した。

(平成31年3月6日受理)