

(公社)日本都市計画学会関西支部 2024年度フィールドワーク
「なんば広場 民間発意による駅前ロータリーの広場化」報告書

1. 趣旨

なんば広場は駅前や周辺の車道等の道路空間を再編してできた人のための広場です。2008年より地域発意で検討がスタートし、2023年11月に広場部分が先行オープンしています。

都会のど真ん中の広場空間をどのように生み出したのか。なんば広場の実現に向けて構想、計画設計、交通再編、マネジメントに関わって来られた方を迎え、プロジェクト紹介と現地視察を行うフィールドワークを開催しました。

2. 開催要領

【日 時】：2024年12月9日（月） 15：00～17：30

【場 所】：河原センタービル、なんば駅前（大阪市中央区）

【参加者】：一般23名、企画委員10名

【内 容】

- ① 開催の挨拶 企画委員会委員長 笹井 浩 氏
- ② 講演
 - ▶ なんば広場空間再編プロジェクトの経緯・概要 [(有)ハートビートプラン 泉氏]
 - ▶ プロジェクト推進に関する取組 [南海電気鉄道(株) 福井氏]
 - ▶ 自動車交通の再編と広場設計 [中央復建コンサルタンツ 田ノ畑氏]
- ③ 参加者との意見交換・質疑応答
- ④ 現地見学
なんば広場 → なんさん通り → パークス通り → なんば広場



3. なんば広場空間再編プロジェクトの経緯・概要 ((有)ハートビートプラン 泉氏)

なんば広場空間再編は 15 年越しのプロジェクトで、現在も進行中であり、その経緯について説明。

再編前のなんば駅前にはタクシープールで、なんさん通りと分断されており、人が滞留できない構造となっていたが、2008 年になんばの玄関としてなんさん通りの方から発意があり、2011 年に「なんば安全安心にぎわい



のまちづくり協議会」を作って検討を進めてきた。当初は官(大阪市)の参画はなく、民間で将来ビジョンをつくり、2015 年から大阪市が参画した。

社会実験を 2016 年と 2021 年に行ったが、2016 年の社会実験では、広場北側に南向きの一方通行の車道を残す交通プランで駅前空間の広場化を検討しており、利用者がゆっくり滞留できることと、交通に問題が無いことを確認した。当時は商工会議所が官民で構成される検討会の事務局を運営し、社会実験にかかる費用約 2 千万円はほぼ民間で調達した。

しかし、2019 年に警察より歩行者の乱横断の懸念から、横断防止柵で歩車分離することが必要との指摘があり、今よりさらにまちが分断されることになり、検討してきたプランが成立しないことが判明した。そこで、交通プランの再検討が必要となったが、ネックとなったのは荷捌車の動線、停車空間の確保であった。再編のため、地元自ら荷捌車の行き先や時間帯等の調査を行い、道路上に停車するのではなく、建物敷地内荷捌きの調整、その他の荷捌きの車の停車シミュレーションを行い、歩行者の快適な環境と荷捌き車両などが両立できるプランを検討した。大阪市と地元において、めざすべきプランとそれを実現させるための要素と合意形成対象者を整理し、地元側は丁寧な各関係者への説明や合意形成を行うとともに、大阪市は各管理者の協議を進め、最終的には最も実現したいプランに落ち着いた。

プロジェクトの費用については、地元で出し合うと共に、南海電鉄が地元の事業者や関係者、また官民の間に立ち色々調整していったことが非常に良かった。今年度で整備完了予定であるが、今後の広場の維持管理、運営については地元で行うことを考えているので、持続可能な地域環境保全と活用のための財源確保の検証を行っていく。

4. プロジェクト推進に関する取組（南海電鉄株 福井氏）

南海電鉄の本プロジェクトでの役割についての説明。

南海電鉄は、なんば広場整備のハブ的な役割を果たしてきた。なんば広場プロジェクトを南海電鉄として検討すべき事業として位置づけ、事業推進に当たって官民協定を結んだ。協定に基づいて公共工事の設計施工を進めた一方、民間側の実務を主導し、利活用を進めるなど、地元、設計者、施工者、準備委員会、大阪市等様々な関係者との間に立ち、地元と行政の利害調整を行ってきた。



次に、事業推進スキーム成立の3つポイントについて具体的に説明。

- ① なんば広場プロジェクトをターミナル駅再開発と合わせて、南海電鉄として検討すべき事業として位置づけたこと。
 - ② 官民協定を結び、互いの立場を鑑みて事業の役割分担を明確化し、公共事業の一部の事務を担ったこと。
 - ③ 民間側における事業推進の主導役も同時に担ったこと
- しかし実現には、次の5つのポイントも欠かせない。
- (i) 公共事業であるが、地元が自ら費用や手間を惜しまず、調査や整備計画の検討を能動的に実施。
 - (ii) 2度にわたる社会実験で官民それぞれの立場で検証すべき項目を実行したことで、整備計画の蓋然性を確認。
(行政：道路交通への影響の検証、地元：広場利活用・環境保全の検証)
 - (iii) 行政が地元側からの提案内容と趣旨を理解し、策定した行政計画に反映。
 - (iv) 地元の発意からはじまる計画の実現への弛まぬ熱意。
(15年間もの長期プロジェクトをやり抜く熱意があった)
 - (v) 早期整備に向けて、官と民の間で十分な対話を重ね、互いの立場を尊重し、課題と対策の顕在化と解消に注力。これらによって事業を実現したことの説明。

新しい道路空間の整備完了がゴールではなく、利活用と保全により、地域の賑わいを維持向上させることが重要であることから、まちづくりとしてはこれからがスタート。

5. 自動車交通の再編と広場設計（中央復建コンサルタンツ 田ノ畑氏）

広場実現に向けて行ってきた警察協議の内容について説明。

警察協議の内容は、当初計画としていたなんば広場の設計では、南行き一方通行とする計画を立てていたが、2019年2月21日の警察協議結果を踏まえ、現在の広場計画になったことの説明。

2回目の社会実験（2021年）では、社会実験での設営物を社会実験終了後に現状復旧するのではなく、広場工事の準備の一環として仮整備し、交通機能の再配置、荷捌きの運用、交通安全性を検証した。検証項目は16項目あり、現在継続中の項目もある。

検証の結果、バス停の形状が変わったことを一例として説明。検証中のものは交通誘導員の配置の適正化で、交通誘導員ではなく、ビデオ監視等への切替を警察と協議中。

なんば広場設計コンセプトとして、劇場としてのなんば広場、人が美しく見える舞台造り、上質なおもてなしの空間造り、滞留性と回遊性の向上を意識した広場のデザインとし、なんば広場再編で実現出来たことと、出来なかったことの説明。

実現出来たこと

- ・ 自動車の寄り付きが出来ない駅前広場
- ・ 道路空間の再編を行ったことで民間開発の加速

実現出来なかったこと

- ・ 日本初のシェアドスペース

（歩車共存道路としたかったが、協議の結果歩車分離道路となった）

今後は、「面白いことが出来る広場」として実現していきたいと締めくくられた。



6. 参加者との質疑応答

Q：行政計画とは何なのか。行政に計画がないのになぜ協定が結べたのか？

A：どのように計画していくか具体的に詰めていく計画を策定するのに協定を締結し、設計内容が確定して、工事を進めるときに行政計画が策定された。計画のイメージとしては、2017年がマスタープランの策定、2022年がアクションプランの策定と考えても良い。行政計画が無いと道路管理者・交通管理者と話が出来なかったなので、計画を策定して施工を開始した。

Q：タクシープールは大阪市の市道か？国道か？国から移管されたから事業が進んだのか？広場は現在でも道路なのか？道路を廃止して公園にできなかったのか？

A：タクシープールは市道で大阪国道事務所の管轄ではない。広場は現在も道路法に基づく歩行者専用道路となっているが、道路を廃止すると周辺建物の接道条件が既存不適格となる、地下街の問題等があり出来なかった。

Q：広場の両方向にビルが建っていて壁のようになっているが、景観をやわらげられなかったのか。また、南海のガード下とうまく誘導して広場の価値を高められないか。

A：南海ビルは登録有形文化財であり景観資源である。広場と合わせて、回遊性のある開発を行い、なんばのバランスを取っている。高架下エリアについては新今宮エリアまで伸ばすと共に、難波界限を回遊していくことを計画しており、長期的に戦略的に街の開発を行っていききたい。

Q：これからどのようにマネジメントしていくのか今後の見通しについて教えてほしい。

A：当初から、なんば広場は地元の自主運営を考えており、収支のバランスが取れないと地元への負担が発生する。広場の維持管理は地域環境保全（清掃）が非常に大事と考えており、かかる費用については、広場の利用料の徴収を行うと共にデジタルサイネージで収益を確保したいが、デジタルサイネージについては現状の枠組みでは設置できないので、ほこみち制度を活用して可能となるよう検討しているなど、マネジメントに関してはこれから検証していく。

Q：なぜ南海電鉄がマネジメントすると植栽を撤去できるのか。

A：社会実験として撤去したが、復旧すると様々な問題が出たため仮の状態とし、復旧を行わなかった。

Q：広場運営の採算ラインは。

A：5千万から1億円くらいがラインとなる。費用が大きいものは警備費である。交通警備と治安警備があり、治安警備費の削減についてはカメラ等での警備とすることを警察と協議中であり、交通警備については一般車の進入を防いだり進入可能荷捌車両を確認したりが必要であり削減には時間がかかる。

7. 現地見学

なんば広場 → なんさん通り → パークス通り → なんば広場

設計コンセプトの説明



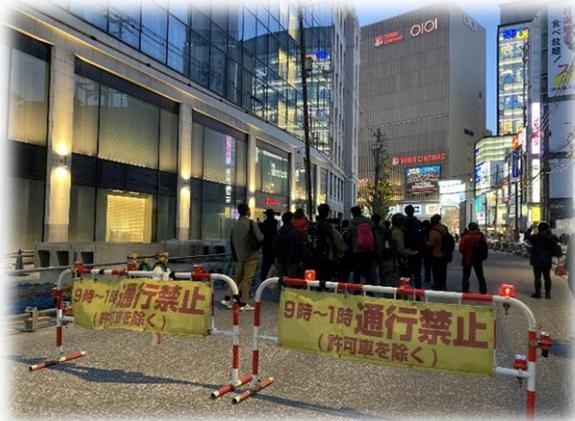
荷捌き場所の運用見学



警備員の配置状況見学



交通規制状況



利用状況

