# （別紙）ご意見の要旨と本市の考え方

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| １．なんば駅周辺空間再編推進事業について（意見数：27 件） | |
| **【空間再編の方向性】**<br>・地元、警察、庁内調整など大変課題の多い事業を推進頂き、ありがたく素晴らしいと思う。<br>・繁華街ミナミへの出控え傾向は未だに厳しく、平日は特に顕著で人出はコロナ前の５割台にとどまっていると聞いています。この事業は、なんば駅周辺や御堂筋などで再編される公共空間と、伝統的な既成エリアが一体となって、繁華街ミナミの新しい姿と魅力を創り出すチャンスであることを、地元と行政がしっかりと共有され、2025 年大阪・関西万博開催までの２年間で準備を進めていただきたい。<br>・2008 年より地元発意で駅前広場化の検討が始まり、地域の商店街・町会・企業で協議会を立ち上げ、基本計画の策定や社会実験の実施など、様々な検討を行ってきた。この事業は地域悲願のプロジェクトであり、世界に誇れるなんば広場をめざして、計画の推進をお願いしたい。<br>・2025 年大阪・関西万博の開催を控えたこの時期に、本整備プランを取りまとめられたことは時宜を得ている。<br>・外国では徐々に海外旅行が再開されてきており、大阪では数年後に万博も開催されます。外国人観光客が特に多い難波に、広場などの新たなランドマークができることは、観光や経済の観点からもとても意義のあることだと思うので、楽しみにしている。<br>・2025 年大阪・関西万博の開催を楽しみにしている一人です。世界から多くのお客様を迎えるにあたり、都市空間のモデルになるような機能性や安心安全、心地よさを兼ね備えた憩いの場になることについて賛成です。<br>・万博以降の大阪ミナミエリアのさらなる空間再編成を期待しております。<br>・大阪都心の中での難波エリアに求められる都市魅力を支える重要事業として、本整備プランの実現は大阪都心再生を牽引するモデル事業として大変に評価できる。<br>・現在、なんば駅前広場は、乗車待ちのタクシーが目立っていますが、ここが歩行者専用の広場になることについては大賛成です。車中心から人中心の空間になり、また、なんさん南北通りまで拡張されるということについても、歩行者が安全に歩け、周辺の商店街の集客力もアップし、 | いただいたご意見を参考に、2025 年大阪・関西万博に向け、なんば駅周辺の道路空間を、車中心の空間から人中心の空間へと再編し、世界をひきつける観光拠点として上質で居心地の良い空間の創出を図ってまいります。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ミナミのまち全体がますます発展するものと思われます。<br>・大阪の玄関口であるなんばエリアの発展をめざして、世界の都市間競争に打ち勝つために、引き続きなんばエリアでの事業推進と支援をお願いしたい。<br>・都心にまとまったカーフリー空間を持たない日本で、このような取組みが、しかも大阪で進んでいるということで関心を持っていた。全体としてはこの取組みに賛同し、成功を願う。<br>・なんば駅周辺を綺麗にしていただくことで、大阪の人だけではなく、世界中の旅行者が「行ってみたいな」と思うような場所にしてほしい。<br>・現状タクシープールと喫煙所がある駅前なので、広場ができると空間として非常に良くなると思う。<br>・駅前に広場空間があることはとてもいいことなので、ミナミの街の更なる飛躍のために進めてほしい。<br>・2016 年 11 月と 2021 年 11 月～12 月の 2 回にわたり社会実験が実施されたが、利用者を対象にしたアンケート調査ではいずれの場合も 9 割から良い評価を得ている。こうした利用者の声を踏まえて、世界の主要都市と同じく、なんば駅前においても、道の主役を車から人に変えていく取り組みを強力に推進してほしい。<br>・「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」は、官民による「なんば駅前広場空間利用検討会」で策定したものであり、そこで示された「新たなシンボル空間の創出」「世界をひきつける観光拠点づくり」という方向性に賛同する。<br>・まちづくりにおいて最も期待することは、安全性の確保です。難波は人も車も交通量が多いエリアとなっており、両者の棲み分けは安全性の観点から非常に有効な手段だと思います。<br>・多くの人々が通行する駅周辺道路から通過車両を排除することは、歩行者の安全を守る理想の姿を実現することであり、画期的と評価する。このような取り組みが市内全体に広がることを期待したい。<br>・賑わいある空間創出をめざした本事業はすばらしい計画だと思います。ぜひ、たくさんの人の笑顔溢れる空間にしていただきたい。<br>・貴重な駅前空間を車から取り戻し、人で賑わう安全安心な空間になるものと確信する。<br>・「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」するためには、まちづくり（都市計画）に加えて、まち育て（都市経営）を担う官民共創が不可欠。なんば | |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| 駅周辺における取組みを官民共創のモデルケースとすべく、大胆で積極的な施策を展開してほしい。<br>・「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」との目標を実現するためには、行政としてはこれまでにない制度設計を果敢に行っていく必要があることを自覚して、これまでの尽力を越える一層の事務に当たってほしい。 | |
| **【物流・交通】**<br>・交通量の多い場所で道路を減らすことは、周辺地域だけでなく、大阪の物流を殺すことになる。撤回してください。<br>・まちづくりは、そのまちに住む人々が安心して住みやすくということを重視してほしい。駅前広場やなんさん通りを車で通行できなくなると必ず渋滞が増えるため反対です。この計画はストップして下さい。 | 本事業について、周辺の荷捌きや交通への影響等を検証する社会実験を令和３年に実施しております。<br>荷捌きについては、19、20 ページに示すとおり、なんさん通り（南北）については、北区間は 1 時から 9 時、南区間は 24 時間貨物車両を通行可とするとともに、難波中 2 交差点付近の東西に 24 時間利用可能な貨物専用停車帯を設置し、対応可能であることを確認しております。<br>また、渋滞については、なんさん通りの通行車両が、パークス通り・蔵前通り等周辺の道路に転換することで各交差点の交通量が増加したものの、信号の青時間の調整等を行うことにより、各交差点での交通処理能力に問題はありませんでした。<br>これらの結果を踏まえて、本整備プランを作成しております。 |
| **【都市魅力の向上】**<br>・大阪を観光都市とすることを積極的に進めるという合意はいつどこでされたのか。政治家や行政が大阪を観光都市にしたいと思っているのか。府民から大阪を観光都市にしてほしいという要望が多数寄せられているのか。大阪・関西の魅力を世界に発信し都市間競争に打ち勝つとあるが、なぜ打ち勝つ必要があるのか。<br>・「大阪の南の玄関口」と記載されているが、関空も元気がなくなっており、大阪のおもてなし玄関口にはならない。天王寺の方が大事である。世界遺産の京都・奈良・兵庫・和歌山に行く拠点とされているが、大阪城公園の方がふさわしい。なんば駅前広場は、大阪城を訪れたついでいいと思う。<br>・2025 年大阪・関西万博に向けて、このような整備までしないといけないのであれば、万博をしない方が良い。 | 大阪府・市では、世界的な創造都市の実現に向けた観光・国際交流・文化・スポーツ各施策の上位概念となる府市共通の戦略として「大阪都市魅力創造戦略」を 2012 年に策定し、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きました。<br>2021 年 3 月に策定した大阪・関西万博のインパクトを生かした都市魅力の創造や発信のための施策の方向性を示す「大阪都市魅力創造戦略 2025」では、難波周辺地区は「世界第一級の文化・観光拠点の進化・発信」の重点エリアの一つとして位置付け、隣接する御堂筋地区とともに、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の推進に取り組んでおります。<br>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ると考えております。 |
| **２．これまでの経過について（意見数：２件）** | |
| **【これまでの経過】** | ご指摘のとおり、これまでの地元町会や商店街、周辺企業等や経済界の取組みがあり、 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ・本整備プランが構想段階から事業段階に進んだ大きな背骨を支えたものは、間違いなく地元の熱意である。人、時間、金、場所など、相当のものをかけてここまでたどり着いている。大阪市が予算化し事業推進とあるが、本整備プランまでは地元が大部分の資金を支弁している事実も、大阪市予算化を記載するなら同様に記載するべき。 | 本市の事業化に至っておりますので、６ページにその経過を記載しております。 |
| 【都心再生・社会実験の実施】<br>・本整備プランを可視化した社会実験の実施を含めて行政・関係者の方々の尽力は非常に大きい。社会実験により、車から人中心の空間再編が都心再生に与える大きなインパクトとなったことを記載するべき。 | 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おります。<br>８ページに示すとおり、社会実験の結果、駅前広場を歩行者空間化することについて利用者からの評価が高かったことから、都市再生の推進に向けて、新たなシンボル空間の創出を図ってまいります。 |
| ３．新たなシンボル空間創出の方針について（意見数：１件） | |
| 【新たなシンボル空間の創出】<br>・道路空間再編、シンボル空間創出の２つの観点から示された６つの方針は「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」を踏まえつつ、そこに「多様な人々が活動、発信できる場所」という今日的なニーズを取り込んだ内容で評価できる。ただし、「誰もがクリエイティブになれる場所」をめざすのであれば、クリエイティブな人々に活動の舞台を提供するだけでなく、この場所での出会い、人との交流を通じて創造性が刺激され、「誰もがクリエイティブになれる」という視点も盛り込まれたい。 | シンボル空間創出の方針では、「多様な活動の舞台となる空間の創出」を方針として、「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」をめざすこととしております。また、「日常・非日常の風景の実現」を方針として、行き交う人々が憩い、出会い、日常や非日常の時間を過ごす交流・滞在空間として広場が機能することをめざしており、駅前広場を中心に出会いや交流が実現されるものと考えております。 |
| ４．整備計画について（意見数：40 件） | |
| 【全体計画】<br>・人が主役となり、居心地が良い道路空間を形成するためには、歩行者の安全安心を第一に考え、自動車交通や自転車走行との交錯が生じないよう、十分に配慮されたい。 | 駅前広場は 24 時間歩行者専用の空間として、御堂筋からの車両の進入を禁止し、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ております。<br>一方、沿道の店舗等により多くの荷捌き車両が通行するなんさん通り（南北）の南区間では、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、歩車分離としております。<br>自転車については、駅前広場内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いたします。 |
| 【なんさん通り（南北）】<br>・なんさん通り南北に関して、ここ数年で活発なまちづくりが進んでいますが、残念ながら道路 | 令和 10 年度までの無電柱化を完了する整備路線を示す「大阪市無電柱化整備計画」（2020 年３月）において、都市魅力の向上として、なんば駅周辺における空間再編推進事業の一 |

| | ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
|---|---|---|
| | 上に張り巡らされた電線はまちの景観を台無しにし、歩道上においては通行の妨げにもなります。整備計画の中には電線の地中化も含まれていると思うが、是非実現させてください。<br>・なんさん通り北区間と南区間の環境に差ができてしまっているが、南区間でも車が走りやすくないため人に注意して徐行するものと思われ、実質的に歩車共存道路であると考えれば悪くはない。 | 環で、なんさん通り（市道南北線）の無電柱化の実施を位置付けております。<br>25、26 ページに示すなんさん通り（南北）の整備イメージでは、なんさん通り（南北）を無電柱化したパースを掲載しており、25 ページに「無電柱化の実施」についても明記いたします。<br>いただいたご意見を参考に、なんさん通り（南北）において歩行者重視の安全・安心な空間の創出を図ってまいります。 |
| | **【交通機能（バス停、タクシー乗場等）の再配置】**<br>・大型キャリーバックを携行する観光客が駅前広場周辺でタクシーやバスから降車する際の交通渋滞を避けるため、降車専用スペースを設けてほしい。<br>・マルイ南側の道路については、運転中のドライバー同士のトラブルを見たこともあり、車にとっても最適とは言えない環境だと感じていた。また、タクシーは、駅・施設からのアクセスや、御堂筋へ合流する前の信号による待ち時間を考えると、もっと御堂筋に待機するようにしてほしい。 | バス停は現状より御堂筋本線側に再配置し、タクシー乗場は利用者の利便性を考慮し、御堂筋とパークス通りに分散して配置いたします。駅前広場には車の降車スペースを設けませんが、駅前広場周辺では、パークス通りに身障者の方の利用を優先として様々な車両が乗降できるスペースを設置し、タクシー利用客が降車可能な計画としております。 |
| | **【駐車場の整備】**<br>・ポストコロナに向け、なんば駅前広場を「世界をひきつける観光拠点」とすることをめざすことについて、とても素晴らしいと感じました。1 点あるとすれば、車いす等で車でしか立ち寄れない人たちへの駐車場についての構想を盛り込んでほしい。 | なんば駅周辺の道路空間を、人中心の空間に再編し、待ち合わせや休憩のできる上質な居心地の良い空間の創出をめざしており、駅前広場では、駐車場の整備は考えておりません。なお、パークス通りには、身障者の方の利用を優先として様々な車両が乗降できるスペースを設置する計画としております。 |
| | **【バリアフリー・誘導案内】**<br>・2025 年の大阪・関西万博に間に合わせるよう整備されるようだが、大都市であること、ビッグイベントであること、「歩行者天国」という整備であること、これらにも関わらず一定の交通アクセス権を保障する必要がある（特に車いす利用者など）重度身障者に対する対応の記述が皆無である。また、自転車やスケボーの乗り入れを禁止は当然のことだが、前例がないこと、ミナミの中では最大の通行量があること、当然に配慮の対象となりうることが明確な車いすで来られる外国観光客の方などに対する配慮に関する記述がない。<br>・多様な人々が集う交流・滞在空間を創出と記載が有りますので、バリアフリーの観点や男性も女性も子供も海外の方も交流が生まれるような構造や仕掛けをおねがいしたい。<br>・道路空間再編に伴い、交通機能が再配置されるだけでなく、良好な景観と回遊性向上の実現に向け、誘導・規制・周辺案内等の各種サインに関しても、地元や交通事業者と連携し、個別最適ではなく一体的なあり方の検討をお願いしたい。 | 本事業では、身障者を含むあらゆる来訪者の方々が安全に通行・滞在していただけるよう、道路空間の再編により、駅前広場を 24 時間歩行者専用の空間として御堂筋からの車両の進入を禁止し、歩行者と自動車交通との交錯が生じない空間としてまいります。<br>また、駅前広場周辺では、パークス通りに身障者の方の利用を優先として様々な車両が乗降できるスペースを設置し、タクシー利用客が降車可能な計画としております。<br>交通規制については、引き続き、関係機関と協議してまいります。各種案内・サインについては、円滑な案内・誘導に向けて、地元や交通事業者と連携してまいります。外国人を含む多くの方々に対し、誘導案内をわかりやすくするために、英語表記に限らず、どの国の人であっても特別な学習を必要とせずに理解できるピクトグラム表記（図記号）等も含め、関係先と調整しながら検討していまいります。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ・タクシー乗り場の移設について、初めてこの場所を訪れる訪日外国人等にとっては、先入観がないことから、しっかりとした案内表示がなされていれば、混乱や不便さを引き起こさないはずである。また、大阪を熟知している来街者についても、ある一定期間経てば、不便さを感じることは解消されるはずである。<br>・タクシープールやバス停の再配置について、再配置先の周知やわかりやすいサイン表示・誘導など、利用客の利便性が高まる取組みも進められたい。<br>・回遊性を高める様々な手立てのうち、来街者を適切に案内・誘導できるサインは極めて有効であると考えます。公共で設置するもの、民間で設置する可能性も含めて、回遊性向上に効果が期待できるサイン計画を早期にたてられて実践に移されることを期待します。<br>・世界の人々が集まる為、外国語表記看板の設置はご検討されておられます事を信じます。 | |
| 【荷捌き機能の確保】<br>・街中でも歩行者の安全のためには、荷捌の時間や場所についてある程度の規制はやむを得ない。また、中小の配送業者では困難かも知れないが、大手の配送業者は各所に自社で物流拠点を確保する努力をすべきと思う。<br>・周辺店舗の機能維持のためには、荷捌き機能は生命線であるが、物流全体の効率化は不可避。個別の配送を前提とせず、共通のデリバリー機能（荷捌き車両から、末端の店舗等への運搬を共通化し、ドライバーの負担を軽減、全体をシステム化等）を高められないか。<br>・なんば駅周辺に立地する多くの商業施設や飲食店は、まちの大きな魅力であり、荷捌き機能の確保は極めて重要な課題である。なんさん通り南北においては、貨物車両に限り午前１時から同９時は通行可能という方針が示されているが、車両通行禁止の規制時間帯については、周辺商店街の意見も十分に踏まえたうえで設定されたい。 | 駅前広場となんさん通り南北区間の周辺には、多くの商業施設や飲食店が立地しており、現状沿道で一定荷捌きが行われている状況から、荷捌き停車帯の設置が必要と考えているため、なんさん通り南北区間周辺の荷捌き需要については、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してまいります。<br>今後の荷捌きの運用方法等については、安全で適正な利用が可能となるよう関係先と調整しながら検討してまいります。<br>なんさん通り（南北）北区間の時間帯規制については、接続する南海通り商店街と同様に、午前１時から９時に通行可能としております。また交通規制については、関係機関や周辺町会・商店街と調整しながら進めているところです。 |
| 【自転車利用等】<br>・駅前広場からクルマを排除した、人間中心の街づくりは良い計画だと思いますが、自転車に対する考慮がほとんどされていません。統計や社会実験での数値においても歩行者とクルマの数値はありますが、自転車の数値は示されていません。自転車の利用数を加味して再度、計画を作る必要があるように感じます。現在でも難波エリアでの自転車利用数は大変多いと感じています。その中で自転車を無視した計画は実際の運用に無理が生じるのでは無いでしょうか。<br>・自転車に関する記載が全くありません。歩行者と自転車が混じりあった空間の設置は事故の元です。御堂筋の拡幅空間を見ての通り、物理的に歩行者と自転車を分けなければいけません。 | なんば駅前広場は、人中心の空間として、待合せや休憩のできる上質な居心地の良い空間の創造をめざしております。<br>駅前広場は歩行者空間化により、広場内の滞留や多くの歩行者の通行が見込まれるため、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ております。なんさん通りやパークス通りの自転車通行については、ご意見の趣旨を踏まえ、関係機関とも調整のうえ検討してまいります。<br>なお自転車の利用数については、ご指摘のとおり、11 ページのなんば駅前の交通手段別利用人数割合について、グラフに自転車のデータを追加いたしました。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ・250m 以上ある駅前広場を押し歩くことは無理がある。なんば駅前と接続する御堂筋に、接合点まで自転車道ができており、御堂筋から駅前広場を経由してなんさん通りを行き来する自転車も多いと思われる。自転車の走行空間がないと自転車が無秩序に歩行者天国を走ることになり、歩行者の安全が保証できなくなる。自転車の走行空間を明確にするために、広場に自転車レーンもしくは自転車道を作ってください。どうしても自転車の通行を禁止する場合は、自転車をパークス通りに誘導する必要がある。自転車が安全に走行できる自転車専用レーンまたは自転車道をパークス通りに作るのはどうか。「大阪市自転車通行環境整備計画」との整合性を考慮する必要がある。<br><br>・通行禁止（押し歩き）の区間が長すぎる。過度な車依存からの脱却、歩行・自転車利用の促進という上位の交通政策・道路政策の趣旨にも触れるし、海外の動向を見ても、ウォーカブルな空間づくりにおいて、推奨されるモビリティは歩行のほか自転車、および公共交通とされ、排除の対象に自転車は入っていない。内容の見直しを求める。<br><br>・広場からなんさん通りまで自転車を押して通過するというのは、利用者にとって大きな負荷になる。駅前広場は、昼夜を問わず多くの人の流れが予想され、押し歩きの規制と啓発に異存はないが、なんさん通りについてはいささか様子が違う。<br><br>・去年の社会実験（⑪押し自転車の運用検証）報告には「遵守率が高かった」とありますが、呼びかけの係員を付けたうえでの数字であり、実験結果はなんさん通り部分の実効性の課題を浮き上がらせたもので、本来なら対応策の検討と再検証がなされるべきだったのではないでしょうか。整備案ではパークス通りに、自転車への対応が見当りません。なんさん通りを避けた自転車利用者がパークス通りに流れた場合、タクシー乗り場が移設されることになっているパークス通りに更に負荷がかかることになります。パークス通りは南行の一方通行であり、脇の歩道も特に週末など飽和度の高い所です。抜本的な検討が求められるところです。パークス通りになんさん通りを避けた自転車が流れてくるという想定が、もしされていないとしたらたいへん杜撰な計画です。<br><br>・2016 年の社会実験では、なんさん通りに自転車レーンが設定されていました。なぜなんさん通りから自転車の通行が排除されねばならないか、合理的な説明は示されていません。自転車利用のとりわけ盛んな大阪において、自転車を避けて空間づくりの成功はありません。<br><br>・なんさん通りから、自転車の排除ではなく通行を前提とした空間設計への見直しを求めます。御堂筋では、自転車の走行空間整備が進められています。国土交通省も、歩行者利便増進道路の指定にあたって、自転車の通行空間の検討の必要を明記しています。走路を構造物で区画して歩行者とも車両とも分離のはかれる自転車道がベストです。 | |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ・自転車が納品配送を担っている実情はないのでしょうか。自転車の通行禁止によって、こうした極めて環境にやさしい運送手段までが排除されてしまうのは、計画の趣旨からも残念なことです。<br>・海外からの観光客はシェアサイクルやシェア電動キックボードを利用するでしょう。その時に、「自転車の押し歩き」を強制できるでしょうか。海外で一般的な自転車レーンもしくは自転車道を作るべきだと思います。 | |
| **【自転車マナー、ルール】**<br>・「自転車は押して通行するエリア」を明確化して警察だけでなく、警備や周辺事業者が相互に協力して、常に通行者に対し注意できる運営ルールが必要だと思います。<br>・広場からなんさん通りにかけて、自転車押し歩きの規制がかかる区間となるのか。ルールの周知・徹底は、誰がどのように行う考えか。 | 31 ページに地域環境保全の取組を示しますが、自転車の押し歩きや違法駐輪抑制といった交通ルールのマナー啓発については、行政と地域団体・エリアマネジメント組織が連携して取り組む必要があると考えております。 |
| **【自転車駐車場】**<br>・自転車駐車場の具体的な計画がありません。このエリアで、自転車駐車場の場所を確保することは非常に難しいと考えられます。整備プランに自転車駐車場の建設も含め、同時に実施し実現性のあるものとしていただきたい。<br>・駐輪場について、なんば駅周辺はどこに駐輪場があるか、探さないと見つからない。案内は出ているのか。 | 一定規模以上の商業施設では駐輪場の設置を義務付けるとともに、周辺の路上では駐輪場の設置や啓発・撤去等により違法駐輪対策を進めているところです。<br>現在、なんば駅周辺には、商業施設内やパークス通りや蔵前通りといった道路上に駐輪場があります。商業施設の駐輪場については、壁面に設置された看板により案内されております。<br>一方で、社会実験においてもこうした既存の駐車場が利用されずに放置自転車が発生する状況が確認できたため、エリアマネジメント組織によるマナー啓発や自転車駐輪場の設置・運営の実現をめざすこととしております。<br>なお、自転車利用者の駐輪場利用を促進するため、大阪市中央区内の駐輪場地図「ちゅうりんマップ」に駐輪場の場所、料金、利用時間等の案内を掲載しております。 |
| **【電動キックボード等】**<br>・整備プランに電動キックボードの記載がありません。自転車レーンや自転車道を作り、そこを通行させるべきです。規制緩和により危険な電動キックボードが増えることが予想され、電動キックボードの扱いを明確にしておく必要を感じます。<br>・日本では 50 歳位人口が増え、移動に配慮が必要な人が増えるため、電気カートの導入も検討し | 電動キックボード等の取り扱いについては、ご意見の趣旨を踏まえ、関係機関とも調整のうえ検討してまいります。 |

| ご意見の要旨 | | 本市の考え方 |
|---|---|---|
| | てほしい。 | |
| | **【整備イメージ】**<br>・「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」で示された「上質な設え」が継承された内容は評価できる。世界の主要都市においても、上質な空間整備が新たな利用方法を誘導している事例が多い。駅前広場においても、大阪のおもてなし玄関口にふわさしい素材やデザインを取り入れるとともに、滞留性を高める施設（休憩や喫煙のスペース等）や照明、樹木等のみどりについても、ワールドクラスの美しさを備えるものを整備されたい。<br>・これまでの基準に縛られない新基準で設計してほしい。 | なんば駅前広場は、人が美しく見える舞台として、上質感・落ち着きを感じさせる空間をめざすこととしております。<br>いただいたご意見を参考に、なんば駅前広場において新たな大阪のシンボルとなる空間の創出を図ってまいります。 |
| | **【女神像について】**<br>・駅前広場には二つの記念像がありました。ブロンズ色の「平和の塔・女神像」は、大空襲で焼け野原となった大阪の復興と平和の象徴として、大阪府民らの寄付をもとに世界に誇れる彫刻作品として造られたものです。白色の「朗風」は、大阪の画廊の草分けに集う美術家有志の寄付をもとに大阪・御堂筋の都市美の発展を祈念して製作、寄付されたものです。大阪の平和と都市美を願い寄贈された市民的記念碑をなんば駅前広場のふさわしい場所にもどし、その経歴を多言語で表示し大阪、国内、世界の人々に広く知っていただくことが、大阪の都市格を高めることにつながると考えます。 | いただいたご意見を参考とし、女神像の再設置について、関係機関とも調整し、適切な配置を検討してまいります。 |
| | **【空間の設え】**<br>・シンボル空間を創るにあたり、高さがありすぐに目に付くような空間の中心となるモニュメントがある方が認知も広まりやすく、待ち合わせ場所としても使いやすい場所となり、より賑わいのある空間に繋がる。平面だけでなく立体的な空間を創造できると、より素敵な空間になるのではないか。高い建物で囲まれた空間なので平面的な見晴らしは、そこまで良くはならない。その分、見上げる・見下ろすことができるような構造の空間にできれば良い。（南海難波駅改札階から直通で他の建物につながる渡り通路、座ってのんびりもできるような階段、テラス・バルコニー・ベランダ等） | 駅前広場では、多様な活動の舞台となる空間を創出する方針であり、”人が美しく見える舞台づくり”として、人々の動きを引き立たせる主張しないデザインとする方針としております。<br>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、こうした人々の過ごす風景が、なんばの新しい顔となることをめざします。<br>また、広場の中央は滞留空間として、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、外周部は歩行者の通行空間を十分な幅員で確保いたします。広場上空に渡り通路やテラス等を整備する予定はありません。 |
| | **【休憩スペースの供用時期】**<br>・固定式の休憩スペースは、広場部分の先行供用時に同時に完成予定か。 | 広場に設置する具体的な施設については、関係機関との協議により決定してまいります。 |
| | **【夜間景観】** | なんば駅前広場は、大阪のおもてなし玄関口として、人中心の空間に再編し、世界的繁 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ・大阪は特徴づける動きのある夜間景観が少ないと思います。確かに道頓堀や大阪城公園の夜間景観は一定の観光の役割を果たしていると思いますが、今世界の大都市では（ニューヨークタイムズスクエアやシンガポールのマリーナベイに見るような）動きのある夜間景観に力を入れています。まさに動きのある夜間景観こそが感動をより与え印象づける要素だと思います。「なんば広場」では重要文化財にも匹敵する「南海ビル」が屏風を形成してくれています。これを生かしたものを構築すべきだと思います。<br>・駅前広場が道頓堀に次ぐ難波のシンボルとなるためには夜間景観を最大限引き出すための設備が不可欠である。市内初の照明設備への公共投資になるだろうが、本整備プランの策定主体として大阪市が整備を行うべき。<br>・夜間景観は大阪城周辺や上町台地の方が良いのではないか。通天閣や道頓堀のように自然に形成されるものであり、なんば駅前でわざわざする必要があるのか。 | 華街ミナミの新たなシンボル空間を生みだし、世界をひきつける観光拠点づくりをめざしております。<br>夜間景観の形成に向けて、照明設備については、道路施設と占用施設により実現を図っていくこととしております。本市で整備する道路照明は、夜間において道路状況、交通状況を把握するために良好な視環境を確保し、道路交通の安全・円滑を図ることを目的としたもので、広場を演出する照明は占用施設としての整備を想定しております。<br>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・管理されることをめざしており、景観・デザイン等を継続的に高質化していくことで、より一層エリア価値の向上を図ってまいります。 |
| **５．持続的な維持管理運営体制について（意見数：29 件）** | |
| **【交通安全性の確保】**<br>・昨今の自動車事故の状況に鑑み、速度規制などを含めて、空間の連続性を逸しない範囲で、事故対策や安全確保に関する記載をソフト面を念頭に充実するべき。 | 交通規制や交通安全に関する啓発などのソフト対策については、整備プラン策定後も引き続き関係機関と協議を行ってまいります。 |
| **【交通誘導員】**<br>・広場完成直後の周辺の道路交通は、混乱する恐れがあり、歩行者の安全に支障が出る恐れも考えられる。広場導入当初に事故などが発生してしまうと、これまでの計画が台無しになることも懸念される。ついては、必要な交通誘導警備については、全てを民間の運営管理者に一任するのではなく、行政としての費用負担も含め一定の責任を果たすことが必要である。<br>・難波中２交差点と難波センタービル前に警備員が１名ずつ配置されているが、将来はこの運用をめざすことを前提としているのか。負担は誰が行うのか。また、警備員等の人材不足への対応や行政手続きのオンライン化等の観点から、ライジングボラード等 ICT を導入することで警備負担の軽減が必要ではないか。 | ご指摘の交通誘導の警備員については、工事期間中に警備配置を行いながら、安全性の確保に必要な適切な配置を検討してまいります。<br>なお、なんさん通り南北区間は乗用車が 24 時間通行禁止となるため、難波中２交差点から進入する車両は、主に沿道の企業・店舗への荷捌き車両となると考えられます。道路利用の秩序と交通安全性を確保しながら、警備員の費用負担を軽減するためには、沿道利用者により交通ルールが適切に運用されることが重要と考えております。<br>具体的な警備員の費用負担における官民の適切な役割分担については、引き続き協議・検討してまいります。 |
| **【荷捌きルール運用開始時期】**<br>・荷捌きルールはいつ頃より運用開始予定か。 | 荷捌きルールについての運用開始時期は、関係機関との協議や、周辺の地域団体及び沿道の企業・店舗と連携を図りながら、決定してまいります。 |
| **【官民の役割分担】** | |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ・持続的な維持・運営に向けて官民でビジョンを共有し、役割分担しながら都市魅力の創出に向けて共創する、という基本的な考え方には賛同する。行政の窓口担当者が異動になった場合も、この基本的な考え方が長期にわたって共有されるように、現場での徹底をお願いしたい。 | ご意見については、今後の参考とさせていただきます。 |
| **【道路空間の持続的な維持管理・運営】**<br>・既成市街地の中心部を民間から発意して、大阪市が中心となり、車中心から人中心に再編する事業は、世界でも例がなく、大阪の都市格を大きく上げるもので、再編で完了するのではなく、「上質な憩いの空間」を維持発展することを期待している。<br>・将来にわたり環境面・運営面において持続可能な仕組みを構築していただきたい。<br>・ミナミの特色をいかせるよう、地域と連携した運営をめざしてほしい。<br>・将来の運営について、地域に全く関係のない会社が選ばれると、地域から反発の声が出て、まちの調和が崩れてしまう。地域が持続的に運営管理できる仕組みを作ってほしい。<br>・官民連携事業として、既存のルールに縛られることなく、このエリアが持続可能に活性化し、大阪なんばが世界に誇れる都市であり続けるよう、運営自走するまでの運転資金の補助、市の収益事業の民間移管等の制度設計、運営体制を構築いただきたい。<br>・行政が保有する施設等を民間の指定管理者を選定する過程では、単に収益力の高さを最優先事項として、指定管理者が選考される傾向にあった。世界への玄関口であるこの場所の管理者を、そういう観点で選考することは、絶対に避けなければならない。世界に向けて大阪の新しい顔となる場所であり、地域の特性を十分理解したエリアマネジメント団体が、地域と密に連携しつつ、収益を確保しながら、大阪ミナミの地域の魅力向上に資する運営管理を継続して行う仕組みを構築すべきである。<br>・持続的な維持・運営に向けては、官民が役割分担しながら活動を推進していくことが不可欠だが、その裏付けとなる費用負担についても十分な議論が必要。初期整備と維持管理（ハード）は行政、運営と環境維持（ソフト）はエリアマネジメント組織という二元論では整理できない費用（例えば、広場という機能を維持するために必要な交通誘導員警備の費用等）については、行政と官民で十分に話し合い、協力して費用負担する仕組みを構築されたい。<br>・安全性と快適性を両立させた空間づくりが必要。安全性のポイントは、ルールと警備体制に尽きる。快適性のポイントは「そこそこ感」である。ひとそれぞれに価値観が違うので皆の満足などありえない。ならば「そこそこ感」で統一すべき。<br>・社会実験時には残念ながら決定的に欠落していた、快適さのベースとなる飲食サービスが必須 | 持続的な広場の管理・運営に向けては、28 ページに示す道路空間の利活用に関する制度の活用を念頭に、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等、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。<br>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・運営と利活用を通した社会実験を実施し、持続的に発展可能な管理・運営のあり方を検討してまいります。検討にあたり、周辺では荷捌きなどの交通ルールの運用や清掃・駐輪対策といった沿道地域の環境保全の取組みが必要となるため、地域との連携が重要と考えております。<br>なお、歩行者利便増進道路制度を用いた場合、占用許可の期間は通常最長 5 年、公募により占用者を選定した場合は最長 20 年となっております。占用料については、規定の占用料の 10 分の 9 を減額した額となります。<br>また、警備員の配置については、官民の適切な役割分担について、引き続き協議・検討してまいりますが、広場の利活用に当たりイベントなどのにぎわい創出を行う際における交通誘導員の配置については、道路の機能又は、道路交通環境の維持及び向上を図るため、占用者において実施すべきものと考えております。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| である。すべてを持ち込みにするのはゴミ等、問題が発生する。大がかりな飲食設備は不要だが、少し喉を潤しリラックスできる程度が必要。<br>・官民一体で計画が推進されているが、運用に関してはやはり経済感覚に優れる民間が主となり、地域の要望を反映しながら維持管理するのが理想である。そのためには制度のフル活用という形での行政の関与が要であり、占用料など経費面での処遇なしで民間のみで収支均等にもっていくのは不可能である。<br>・行政は、警備費という大規模経費について援助するなど、広場財政への継続的経済関与が必要である。<br>・民間が借金を重ねて無理して運用し、末に破綻して、放り出すのは最悪の筋書き。また行政がダラダラ経費を垂れ流しながら運用するのもＮＧである。<br>・ほこみち制度は占用料 90%減免されるが、10%でもかなり高額となる。シンボル空間創出の為には、単なる『イベント広場』になってはいけない。その為にはかなり厳格なコンセプト管理が必要であり、いわゆる貸し出し催事場は絶対にさけるべき。その為にはかかる経費をどう抑え込んでゆくかが最大のテーマになる。占用料についてはもっと踏み込んで減免すべき。 | |
| **【道路空間の利活用】**<br>・なんば広場からなんさん通りに続く道路は、歩行者の回遊性を高め、歩きたくなる街ミナミの魅力向上に極めて重要な役割を果たすことが期待される。ついては、この通りの道路占有にあたっては、地域全体の魅力が高まるような面的な活動に対して占有許可を出すべきである。個店がバラバラに店の前に椅子を置くなど統一感のない道路占有は、かえってミナミの魅力を幻滅させることに繋がる恐れがある。<br>・エリアマネジメント組織が管理・運営を担うことを前提としたうえで、その責任に見合う権限の付与が極めて重要。例えば、現在、道路区域での各種イベント・広告占用などは設置物に対して１件１件、道路管理者・交通管理者協議が必要だが、同じ公共空間である河川区域では「包括（一体）占用」として、エリア単位での占用許可が認められている。2025 年大阪・関西万博に向けては、大阪都心全体において、道路・河川・公園・広場・公開空地等の都市の共用部（コモンエリア）のハードインフラをうまく活用し、必要な規制緩和も講じながら豊かな交流を生み出すソフト事業を展開することで、イノベーション（新結合）を促進する環境を整備すべき。なんば駅周辺における取組みを官民共創のモデルケースとすべく、エリアマネジメント組織に対 | 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して一体的に管理・運営を行い、広場・道路空間の環境維持を土台に、広場の価値向上に取り組むことをめざしますが、道路空間の利活用にあたって、道路の占用許可を行う際は、公共性の原則、計画性の原則及び安全性の原則を考慮するとともに、基準に適合する必要があります。<br>手続きが簡素化・弾力化されるケースとして、国土交通省から、複数の物件が同一の主体の管理及び責任の下で設置される例などが示されております。こうした事例では、実施主体において計画段階から関係機関と検討・協議が重ねられ、社会実験による検証において、沿道関係者の意見や、取組の効果・交通安全性に支障が無いことが確認されたうえで、本格実施に移行しております。<br>なんば駅前広場において面的・包括的な占用を取り扱うにあたっても、こうしたプロセスが必要と考えております。このため、広場の先行供用以降の社会実験などを通して、適切な道路占用のあり方についても検討してまいります。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| する積極的な権限付与を講じられたい。<br>・持続的なエリアマネジメントを行うために、道路上での利活用においては、企画毎の協議を必要としない柔軟な占用や、面的な包括占用の仕組みが必要ではないか。<br>・万博のサテライト会場として、御堂筋とともに利活用の許可をいただきたい。 | |
| **【広告】**<br>・現状、なんば広場は御堂筋と接続していることから屋外広告やデジタルサイネージに関わる規制がかかっている。持続的なエリアマネジメントを行うために、なんば広場に適した広告自主ルールが必要ではないか。<br>・持続的な維持管理に向けて、広告事業をつかさどる景観制度についても、本整備プランの実現に必要となる検討を行う必要がある旨記載するべき。 | 本市では、景観計画において御堂筋は景観重要公共施設に指定しており、良好な景観の形成に配慮した整備や管理を行うこととしております。なんば駅前広場については、景観重要公共施設の指定はありませんが、広場や周辺の景観・デザイン等を継続的により高質化し、より一層エリア価値の向上につなげるためには、自主的な地域ルールを運用することが考えられます。<br>いただいたご意見を参考に、なんば駅前広場において新たな大阪のシンボルとなる空間の創出を図ってまいります。 |
| **【道路内建築】**<br>・持続的な維持管理に向けて、道路内建築をつかさどる建築基準法についても、本整備プランの実現に必要となる検討を行う必要がある旨記載するべき。<br>・持続的なエリアマネジメントを行うために、将来は道路上に建築物を設置し様々な活動を支援することが必要であるが認めていく方針か。 | 道路内に建築物を設置する場合、公益上必要なものでなければ設置できません（建築基準法第 44 条第 1 項第 2 号）。 |
| **【官民連携による体制構築】**<br>・今後の維持・運営において、新たな課題やニーズが生じたときは、めざすべき方向性に立ち戻って、高い視座から議論、検討できる体制を整備されたい。そういう観点から、タイトル「5．持続的な維持管理に向けて」については、「5．持続的な維持管理・運営に向けて」に変更されたい。<br>・官民連携事業を動かしていくための中間組織の設立が必要だと思っており、その設立のための制度等設計をお願いしたい。<br>・将来の運営に対する、チェック機能を持った官民の組織が必要。 | 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することとしております。<br>なおタイトルについては、ご指摘のとおり修正いたしました。 |
| **6．当面の進め方ついて（意見数：2件）** | |
| **【整備スケジュール】**<br>・2025 年大阪・関西万博に向けて、運営の担い手となるエリアマネジメント組織がノウハウを蓄積する必要がある。広場部分については、できるだけ早期に使用が開始できるように、先行整 | 2025 年の大阪・関西万博の開催に向けて全体完成をめざし、広場部分は先行的に整備を行います。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| 備を進められたい。 | |
| **【広場運営主体】**<br>・広場の先行供用から全体完成までの社会実験の主体はいつ、どのように決定する予定か。2025年の全体完成後から広場を運営する主体は、いつ、どのように決定する予定か。 | 持続的な広場の管理・運営に向けては、28ページに示す道路空間の利活用に関する制度の活用を念頭に、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等、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。<br>このため、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・運営と利活用を通した社会実験を実施し、持続的に発展可能な管理・運営のあり方を検討してまいります。 |
| **7．今後の検討事項について（意見数：40件）** | |
| **【世界をひきつける観光拠点づくり】**<br>・2025年大阪・関西万博、2029年ＩＲ開業、2031年なにわ筋線開業が控える中で、本整備プランで完成する広場が大阪観光を強化することをより強く明記するべき。<br>・なんばは、グレーターミナミの玄関口であり、大阪を代表するエリアとして国内外からの観光客に認知度が高い。このエリアが有する情報発信力をグレーターミナミエリアへ波及させる視点を本プランに盛り込まれたい。<br>・なんばは、大阪を代表するエリアとして国内外からの観光客に認知度が高く、大阪のおもてなしの玄関口となっている。交通の結節点でもあることから、このエリアが有する情報発信力を大阪府南部や周辺エリア等へ波及させる視点での運営をお願いしたい。<br>・大阪・関西万博を契機としたインバウンドの回復も期待されていますが、今後のミナミ観光は量から質、国際交流など持続可能なスタイルへと転換する必要があると思われます。その意味で「着地型観光」は、大阪のもつ多様な文化的資源との交流の手立てになることから、観光案内の機能や施設を考える前提となる「大阪の観光施策のあり方」について官民で十分に検討していただきたく存じます。 | なんば駅前広場は、10ページに示すとおり、大阪のおもてなし玄関口として、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し、世界をひきつける観光拠点づくりをめざしております。<br>駅前広場の整備にあたっては、来街者に情報を届ける回遊拠点として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。<br>いただいたご意見を参考に、なんば駅前広場において世界をひきつける観光拠点づくりを図ってまいります。 |
| **【防災拠点としての活用】**<br>・なんば広場は災害時には貴重な公共空間となるものと考えられますので、有事の利用にあたっては地域防災の検討に取り組む団体との連携や役割分担を整理しながら、防災訓練などの実践を行っていくのがよいと考えます。 | 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。いただいたご意見を参考に、検討してまいります。 |
| **【なんさん通り東西区間の整備】** | なんさん通り東西区間の整備については、現況では歩道の幅員が限られており、荷捌き |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ・なんさん通りはミナミの街々と日本橋や新世界というもう一方の大阪の顔を結ぶ道路となります。ウォーカブルシティの真ん中が本当にウォーカブルである為には南北通りで終わることなくなんさん東西通りの歩道拡幅は必須である。インバウンドが活発に動いておりました時は東西通りでも歩道を歩ききれずに車道の上にあふれ出て、スーツケースを引っ張って歩く訪日観光客（特に若い観光客）であふれている光景が常であった。今まで以上に東西通りの通行客が増えるのは必須であるため、ぜひ南北通りの整備が終了すればすぐにでも東西通りの整備に取り掛かっていただきたい。<br>・現在、この区間の歩道は非常に狭く、特に車いすの方などは難儀されています。歩道の拡幅化（無電柱化、車の一方通行化）を切に望みます。早期の実現をお願いいたします。 | 停車帯の設置に伴い荷捌き活動の負荷も加わることになるため、影響を軽減する観点から、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。<br>現在の道路幅員の範囲内で歩道拡幅を実現するためには、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。<br>特に一方通行化にあたっては、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ので、ご意見を参考に検討してまいります。 |
| **【治安維持】**<br>・なんばは治安が悪いというイメージがあるため、警察ともしっかりと連携して、この広場が安全安心なまちの象徴になるような仕組みを作ってほしい。<br>・治安維持の仕組みづくりをお願いしたい。<br>・治安維持のための客引き防止や道路不正利用是正、防犯カメラ、警備員などについては、警察との連携が必要ではないか。<br>・観光客が多く来ると治安が心配です。 | 客引き防止、道路不正利用是正、防犯カメラ、警備員などについては、地域団体や警察など関係機関と協議・連携し適切に対処してまいります。 |
| **【喫煙所】**<br>・「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」とあるが、ここで一服することで、まちを長時間堪能でき、消費につながるという側面もある。なんば駅前広場には、海外からの観光客にもわかりやすい喫煙所を設けてほしい。<br>・私は喫煙者ですが、整備にあたり喫煙所をもっと大きく、見晴らしのいい場所に整備してほしい。快適に喫煙できるようベンチ・屋根等も整備してほしい。整備面積が広いため、3～4か所は喫煙所を整備してほしい。<br>・車中心の空間から人中心の空間へ再編するとの発想は大賛成です。現在のたばこ広場も当然残して整備してもらいながら、もう一か所増設整備をお願いします。駅前広場でたばこを吸いながら休憩し、待ち合わせをし、友人と語らう、駅前広場で全ての人々が憩え、やすらぎの時間を | 本市では、市民の皆様の安心、安全及び快適な生活環境を確保することを目的として、平成19年4月に「大阪市路上喫煙の防止に関する条例」（以下「条例」という。）を施行しております。条例では、路上喫煙による被害が特に発生するおそれがあると認める区域を禁止地区として指定することができると定めております。<br>また、大阪市路上喫煙対策委員会（以下「委員会」という。）より、禁止地区指定に際には、禁止地区内若しくは禁止地区に隣接する所にマナーを守った喫煙場所の確保が必要であるとの提言を受けており、なんば駅前広場の喫煙所は、平成19年7月の御堂筋・大阪市役所中央公会堂周辺地域の禁止地区指定に伴い、委員会の提言に基づき設置し、平成19年10月30日から供用を開始しております。<br>本市は、2025年大阪・関西万博の開催に向けて、路上喫煙の全市域禁止に取り組んでいるところで、喫煙者と非喫煙者が共存できる環境の整備も重要な課題と考えております。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| 過ごせる空間になるよう願っています。<br>・喫煙所について明確にしてほしい。非喫煙者にも迷惑をかけないよう、喫煙場所の整備を検討いただきたい。また、喫煙所を作る際も、今回の計画に即したようななんばらしいものを希望します。<br>・休憩できる滞留スペースについて、喫煙所の事が触れられておらず、今ある喫煙所がどうなるのか心配です。喫煙所を整備しないと、隠れて喫煙したりする事で、火災などのリスクやゴミ等の環境問題も出てくる。喫煙所はしっかりと残して欲しい。<br>・「広場内に適切に休憩等の滞留施設を備え」とありますが、喫煙所について一切記載がありません。現在も喫煙所が設置されており、私はたばこを喫いますので、必ず喫煙所の設置をお願いします。<br>・「シンボル空間創出の方針」とあるが、シンボルとなるような喫煙所にして頂きたい。<br>・なんさん通りは駅前広場と連続しており、なんさん通りにも喫煙所の設置が必要と考えます。<br>・難波周辺は路上喫煙禁止地区になっており、なんば駅前広場の喫煙所が唯一喫煙者にとってくつろげる場所になっています。たばこを吸わない方に迷惑にならないようなシンボリックな喫煙所の設置を要望します。また、喫煙所がないなんさん通りにも整備してもらいたい。<br>・駅前広場にある喫煙所を時々利用していますが、整備プランには喫煙所のことが触れられていません。喫煙所が無くなるのではないかと懸念しております。人通りも多く吸い殻のポイ捨ても多くなるのではないかと思います。是非存続させてください。<br>・私は喫煙者ですので、今ある喫煙場所が不当な扱いを受けることがないようにお願いしたい。世界では、日本と違い屋外での喫煙は緩やかです。海外から来たお客様には喫煙者も多くいるかと思います。日本では、喫煙者も非喫煙者も互いの立場を尊重し、マナーを守ることで迷惑をかけないという日本の考え方（多様な価値観の尊重）を理解していただく必要があると思います。そのためにも、分煙マナーの啓発を行うと共に、定められた場所での喫煙場所の整備は必要と考えます。<br>・喫煙規制に関する記述はありませんが、外国人観光客も多く来阪することも想定される事から、喫煙スペースは、確保する必要があると考えます。まち並みに合わせて、十分にくつろげる広さの物を設置される事を望みます。<br>・「上質なおもてなしの空間づくり」と記載されていますが、現状の喫煙所はそのまま維持されるのか。私は愛煙家ですが、ポイ捨てや歩きたばこは許せない。なんばの喫煙所は仕事の行きか | 路上喫煙の全市域禁止については、路上喫煙の防止の推進に関して調査審議頂いている委員会で意見を頂戴しながら、審議検討を進めていくこととしており、なんばエリアにおける喫煙者と非喫煙者が共存できる環境の整備についても、「なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン（案）」に対するパブリック・コメントの意見も参考にしながら、委員会において、十分に審議・検討していただきながら進めてまいります。 |

| | ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
|---|---|---|
| | えりによく利用しており、私にとって心の整理をするには重要な場所だ。ぜひ、そのまま残して欲しい。海外では基本、屋外はどこでも喫煙でき、屋内は完全禁煙の国が多い。海外からの観光客を大阪の玄関口としてシンボル性のある広場でおもてなしするためにも、しっかりと区画された大阪らしい喫煙所を整備する事により、海外からの人がおもてなし日本のルールを学び、感動すると思う。それがＳＮＳで拡散され、大阪の良い印象が広まり、また他の人が来てくれるという相乗効果を生み出すと思う。<br>・タバコを吸う者にとって、駅前にある喫煙所はとてもありがたい場所です。周りの目を気にしないで、ゆっくりタバコを吸える場所を残してください。<br>・世界に誇れるなんば広場をめざしていくために、地域等の理解を得た上で喫煙所の在り方を検討してほしい。<br>・既存の喫煙所は撤去が望ましい。<br>・世界のおもてなし玄関口にふさわしい場所となるよう、喫煙所はなくしてほしい。 | |
| | **【ゴミ箱・喫煙所】**<br>・御堂筋が喫煙禁止のため、いつも難波の喫煙所でたばこを吸ったり、待ち合わせ場所としてよく利用しています。本整備プランには賛成ですが、既存施設である「喫煙所」についても存続していただくよう強く希望します。この喫煙所は多くの利用者がおり、無くなってしまうと喫煙される方たちは何処で吸えばよいのかわからない。周辺の路地裏等での喫煙が増えて、かえって吸殻のポイ捨てが増えてしまう懸念があります。今後、運営等は民間に任せるとのことですが、大阪市の指定喫煙所が無くなってしまうことは行政サービスの低下であり、たばこを吸う人を排除するような短絡的な整備ではなく、国際観光都市として、諸外国の人も気兼ねなくたばこが吸える、多様な価値観が認められる環境が整備されることを切に希望いたします。<br>・一歩裏に入れば吸い殻だらけということが無いように、大阪の新たなシンボルになるエリアに相応しい喫煙場所を複数、十分に設置してください。<br>・多様性を重視しゴミのない大阪をめざすためには、喫煙所は必要であると考える。<br>・世界の人々が集まりますので、「ポイ捨て」等なくすため、喫煙場所の確保を検討してほしい。<br>・駅前に滞在する人が増えることで、これまで以上にごみやたばこのポイ捨てが増えると考えられます。未就学児の子供と遊びに行きたいと考えていましたが、道が汚く、たばこが落ちているところに行くのは嫌です。ごみを捨てない仕組みやたばこのポイ捨てができないような取り組みを検討してほしいです。子供の目線の高さにたばこがくる歩きたばこは絶対に許されない | 「ごみ箱の設置」につきましては、本市におきましても、以前、公衆用ごみ容器を街中に多数設置しておりましたが、当該ごみ容器を設置することにより、家庭の生ごみや事業活動に伴うごみがごみ容器周辺にまで多量に排出されるようになるなど、かえって散乱ごみを生み、まちの美観を損ねる原因となっているといったご意見が多く寄せられたことに加え、防犯上の理由などから、平成 22 年３月を目途に原則撤去してきたところです。<br>本市としましては、「清潔で美しいまちづくり」を実現するためには、公共の場におけるモラル・マナーの向上に向けて、行政や地域・事業者等が一体となって啓発等の取り組みを進めることが重要であると考えており、引き続き、ポイ捨て防止に向けた啓発活動に取り組んでまいります。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| ので、たばこは指定の場所で吸うよう徹底してほしいです。<br>・なんば周辺は、ゴミや吸い殻のポイ捨て等も多く、決して綺麗な街というイメージがないと思っている。ぜひ、再編時にはしっかりと公共の喫煙所やゴミ箱なども整備頂けると、世界へ良いアピールもでき改善するかと思うので検討して欲しい。<br>・清掃活動等、民間と行政が連携して持続的に取り組んでもらうことを希望します。公共の喫煙所、ゴミ箱設置やマナー啓発等については、行政が主体となり民間と連携した対応をすることで、まちの美化に繋がるものと思いますので取組みの推進を期待します。<br>・清掃も大切ですが、いつも清掃できる訳ではないので、それ以前にきちんと捨てることのできるごみ箱や灰皿の設置もおなじく重要と思います。なんば駅だけではなく、捨てる場所がなく困ることが多いですし、ポイ捨ても減らないのではと思います。<br>・表舞台になる地域は、見栄えが良くなるが一歩裏道に入ると狭く、くささが漂い衛生的に良さが無い。下水の整備、照明の明るさやごみ処理もお願いしたい。地下街も地域の雰囲気が保たれるような配慮を望む。喫煙者の空間は必ず設けてほしいし、開けた空間で吸殻を隅に隠さないような設計にしてほしい。地域条例でごみのポイ捨て、つばたんを吐く、チューイングガムの持ち込み飲食禁止など罰金対象地域としてほしい。シンガポール的な衛生管理を望む。<br>・ごみ箱の設置も考えてください。 | |
| 【たばこ税】<br>・大阪は喫煙場所が少なすぎて未だに吸い殻のポイ捨てがなくなりません。駅周辺に一ヵ所位きれいな喫煙箇所を整備して頂いて、癒しの場所として貴重なたばこ税を有効に使って頂きたい。<br>・条例などが厳しく外の空間でも喫煙ができない（特に街中）という状況なので、是非ともシンボリックな快適な喫煙所を作っていただき、多様な交流や滞在が生まれる広場になって欲しい。たばこ税がどんどん値上げとなりその収益の一部は喫煙者のために是非とも活用をお願いしたい。快適な喫煙所が有ることで、ポイ捨て防止などに喫煙しない人も棲み分けが出来快適な空間が生まれると思う。 | 市たばこ税は、いわゆる目的税（使いみちが決められた、特定の経費にあてられる税金）ではなく、普通税（使いみちを特定しないで、一般経費にあてられる税金）であることから、一般的な財源として、市の様々な施策・事業に広く活用させていただいております。<br>大阪市では、市民の皆様の安心、安全及び快適な生活環境を確保することを目的として、平成 19 年 4 月に「大阪市路上喫煙の防止に関する条例」（以下「条例」という。）を施行しております。<br>この条例では、市民等の責務として、「道路、広場、公園その他の公共の場所で、自ら路上喫煙をしないように努め、互いに協力して路上喫煙の防止のための活動に積極的に取り組むとともに、本市が実施する施策に協力するよう努めなければならない。」と規定するとともに、現在 6 地区を路上喫煙禁止地区に指定し、路上喫煙防止指導員が巡回し、路上喫煙を現認した場合は、過料（1,000 円）を徴収しております。<br>本市は、2025 年大阪・関西万博の開催に向けて、路上喫煙の全市域禁止に取り組んでいくこととしており、今後、路上喫煙の市内全域禁止の実施に向けて、分煙環境を整えるための喫煙所の整備について検討を行ってまいります。 |

| ご意見の要旨 | 本市の考え方 |
| --- | --- |
| | |
| ８．その他のご意見（意見数：10 件） | |
| **【インフラ整備のありかた】**<br>・駅そのものやバスロータリー、阪神高速も含めた道路などの交通インフラ再整備を優先させたほうが良い。駅を例にとると、現在の利用状況に応じた再整備などをするべきである。整備された駅があってこそ、駅周辺の整備を進められるものである。長い将来を見据えた、交通だけに限らないインフラ再整備を優先させてほしい。 | 大阪・関西万博のインパクトを生かした都市魅力の創造や発信のための施策の方向性を示す「大阪都市魅力創造戦略 2025」（2021 年 3 月）で、難波周辺地区は「世界第一級の文化・観光拠点の進化・発信」の重点エリアの一つとして位置付け、隣接する御堂筋地区とともに、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の推進に取り組んでおります。<br>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まいります。 |
| **【公共交通のありかた】**<br>・公共交通機関の整っている大都市においては、車は物流やバスなど公共性の高い用途に制限していくべき。 | 公共交通を基本に据えた都市内交通の整備に向けて、本市では、道路混雑の緩和や、環境負荷の軽減、公共交通の利用促進を図るため、パーク＆ライドを推進しております。また、大阪市内の鉄道利便性の向上に向けてなにわ筋線の整備などの鉄道ネットワークの充実・強化や、安全で快適な公共交通の実現に向けて鉄道駅舎における可動式ホーム柵の設置やバリアフリー化などにも取り組んでおり、引き続き公共交通機関の利用の促進を図ってまいります。 |
| **【南北軸】**<br>・大阪の都心はむしろ上町台地に持っていってほしい。軟弱な部分に被害が集中するのを防ぐ。梅田辺りから台地の天王寺にかけて、南北軸でいうとこちらがメインだと思う。 | ご意見については、今後の参考とさせていただきます。 |
| **【鉄道の乗り換え】**<br>・大阪への乗り入れは同じ鉄道路線で行けたらいいが、阪急なら堺筋線、北大阪急行なら御堂筋線のようにすれば、乗り換えは便利だと思う。 | ご意見については、今後の参考とさせていただきます。 |
| **【駐車場の附置義務】**<br>・駅前かつ交通規制ありの場所では、建築物の駐車場附置義務は免除すべき。歩行者優先化と矛盾が生じるため。 | 本市では、一定規模以上の店舗や事務所、共同住宅など駐車需要を発生させる建築物を建築等する際に、道路交通の円滑化を図ることを目的として「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」や「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」を定め、駐車場設置の義務付けや指導を行っております。<br>鉄道駅に地下通路又は上空通路等で接続する建築物（駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域内）については、附置義務駐車場台数を緩和する規定を設けておりま |

| ご意見の要旨 | | 本市の考え方 |
|---|---|---|
| | | す。<br>　また、交通規制等により、敷地内に駐車場を設置することができない場合は、附置義務駐車場を建築物の敷地外に設置することができる規定を設けております。<br>　今後も建築計画や周辺の状況に応じ、適切に運用をしてまいります。 |
| | **【都市再生緊急整備地域】**<br>・都市再生緊急整備地域に難波４丁目が含まれていません。難波３丁目をはじめとする「旧難波新地」と歴史的に一体のエリアで、なにわ筋線の新なんば駅が設置される場所でありますので、一体的なまちづくりが望ましいと考えます。 | 　都市再生緊急整備地域について、都市再生本部が定める都市再生基本方針において指定基準が示されており、「早期に実施されることが見込まれる都市開発事業等の区域に加え、その周辺で、土地所有者の意向や地方公共団体の定めた計画等に基づき都市開発事業等の気運が存在すると認められる地域」「都市全体への波及効果を有することにより、都市再生の拠点となる的確な土地利用の転換が将来見込まれる地域」とされております。<br>　地域指定については、こうした基準への適合状況を見極めながら、関係機関と協議してまいります。 |
| | **【事例の共有】**<br>・交通配置を大きく転換する全体計画として、ここまで大阪市と関係者が種々の調整を長期にわたり取り組まれてきたものと思われる。全国の事例の中でも一大繁華街における交通配置の転換は非常に貴重なものであり、協議の裏付けとなった調査・検討については学会を含めて広く技術的一考察として共有していってはどうか。 | 　ご意見については、今後の参考とさせていただきます。 |
| | **【有識者】**<br>・本整備プランや過年度までの事業の中で、有識者が係わっているのであれば学識名を出さないまでも有識者を掲載するべき。 | 　ご意見については、今後の参考とさせていただきます。 |
| | **【御堂筋と広場】**<br>・御堂筋が線の事業、広場が面の事業として大阪活性化を担う重要性が分かる記載をするべき。 | 　ご意見については、今後の参考とさせていただきます。 |
| | **【給水スポット等】**<br>・道頓堀川が緊急車両も降りられる給水スポットになれば良いと思うが、見回した限り、まだ階段があり難しいところが何か所かある。今は下水処理水を流しているらしく、応急水として配水場があるらしいが、あるに越したことはない。 | 　ご意見については、今後の参考とさせていただきます。 |