

なんば駅周辺の歩行者空間化にむけた交通社会実験とその影響検証について

中央復建コンサルタンツ株式会社

計画系部門 地域整備グループ 高岡 奈々恵

1. はじめに

大阪南の玄関口の重点エリアに位置するなんば駅前広場は、車のスペースが大部分を占め、市民からの評価や利用は減少している。世界を惹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行うために、地元発意で空間再編の検討を開始し、まちづくり協議会の設立、官民の空間再編基本計画の策定を経て、2018年度から大阪市も予算化し事業を推進している。



図-1 現況の駅前広場

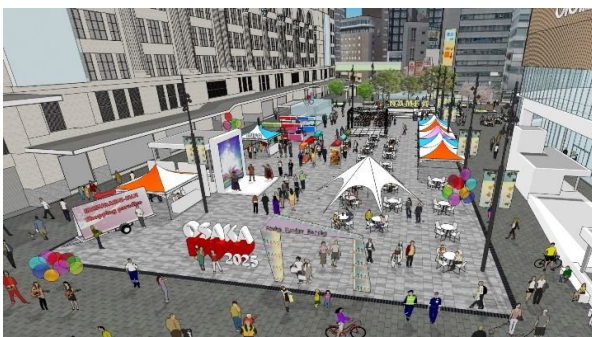


図-2 駅前広場の整備イメージ

2. 交通社会実験の概要

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する場合の影響を把握するため、2021年11月23日～12月2日の10日間、交通荷捌きの運用や安全性を検証するための交通社会実験を実施した。交通社会実験では、「交通機能の再配置の検証」、「荷捌き運用の検証」、「安全で円滑な交通計画に関する検証」の3つの検証テーマ(16個の検証項目)について確認した。

本稿では、特に交通事業者との議論の論点となったバス発着の検証(交通機能の再配置の検証)、荷捌き専用スペースの運用検証(蔵前通・なんさん通り(東西))について記す。



図-3 検証テーマ (□: 本稿の内容)

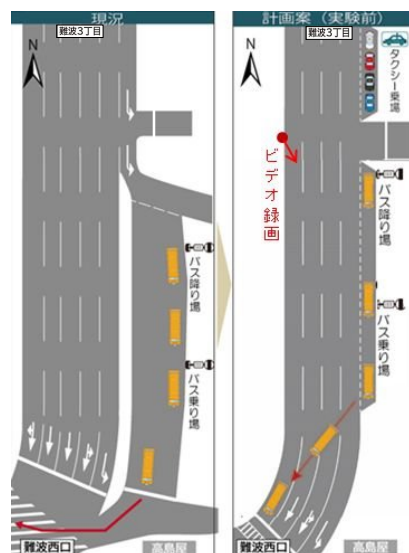


図-4 御堂筋のバス車両車線変更(バス発着の検証)



図-5 交通規制の運用

3. 社会実験結果

3.1 バス発着の検証

公共交通機能の再配置により、御堂筋のバス車両が安全に4車線を車線変更できるかが課題であった。そこで、難波3丁目交差点の信号現示等を調整し、実験期間中に発着するすべてのバスの発着状況をビデオ録画し、交通の安全性やスムーズなバス発着が可能かどうか確認した(図-4)。

その結果、難波3丁目交差点が赤信号時にバスが発進した場合の1,421(全1,453)件で、4車線を横断してスムーズに右折車線に進入できた。一方で、難波3丁目交差点が青信号時にバスが発進した場合の32(全1,453)件で、後続車が車線を横断するバスの手前で減速する状況があった。また、御堂筋の西側に駐停車した車両が発進した際に、危険な状況が2件あった(図-6)。

危険な状況について、バス運転手から車両は死角となることが要因として考えられ、バスの発進時の安全性向上のためにバス停の角度を変更した(図-7)。

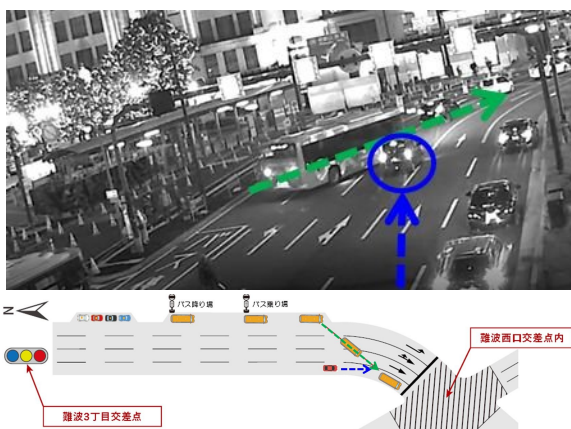


図-6 御堂筋西側の路駐車両が発進時の危険な事象

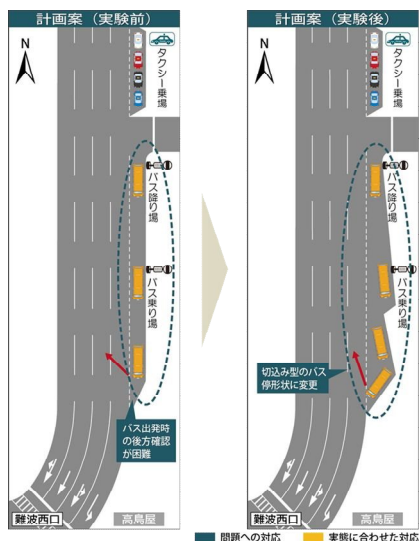


図-7 バス停の角度変更

3.2 荷捌き専用スペースの運用検証(蔵前通・なんさん通り(東西))

なんさん通り(南北)の交通規制に伴い、適切な荷捌き運用がなされるかが課題であった。そこで、蔵前通りとなんさん通り(東西)にそれぞれ4台分の貨物専用停車帯を仮設して、荷捌きの状況を確認した(図-8)。

その結果、平均停車時間は20分以内であり、想定した荷捌き場のスペースで荷捌きが可能であり、荷捌き場からはみ出した車両による後続車両への影響はなかった。一方で、蔵前通りの荷捌き停車帯に貨物車が停車した場合、なんばCITYの搬入場出口から出庫する車両の視界が遮られ危険な事象が確認された。また、停車帯以外の区間で停車需要が確認され、パークス通りの荷捌き車両は御堂筋の混雑を引き起こした。

出庫車の視界改善及び貨物専用停車帯以外の停車空間の確保のために停車帯の数と種類を変更した(図-9)。

4. おわりに

社会実験結果を踏まえ、道路管理者、交通管理者、交通事業者、地元などの関係者との協議を実施しながら必要な対策検討を進め、2023年秋の広場供用、2025年大阪・関西万博までの全体完成を目指している。

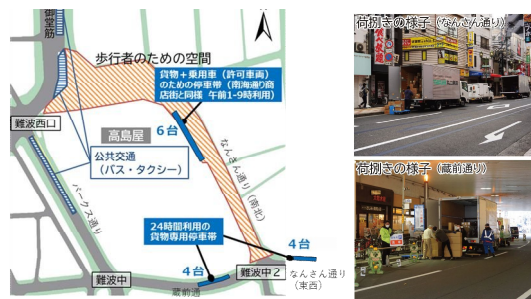


図-8 仮設貨物占有用停車帯(警備員と満空表示を配置)

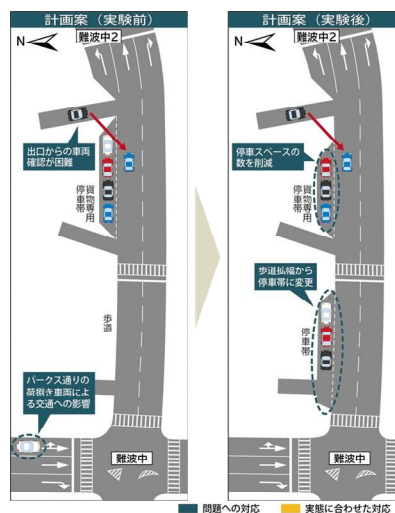


図-9 停車帯の変更