大阪・ミナミにおける地域と連携した回遊性創出マネジメントの展開

土崎 伸[1]・絹原 一寛[2]・嘉名 光市[3]・入谷 琢哉[4]・松野 雅晃[5]・吉川 令[6]

[1]正会員　株式会社オリエンタルコンサルタンツ（〒530-0005 大阪府大阪市北区中之島 3-2-18）
E-mail: tsuchizaki@oriconsul.com (Corresponding Author)

[2]非会員　一般社団法人ミナミ御堂筋の会／株式会社地域計画建築研究所（アルパック）
（〒541-0042 大阪市中央区今橋 3-1-7）
E-mail: kinuh-kz@arpak.co.jp

[3]正会員　大阪公立大学大学院（〒558-8585 大阪市住吉区杉本 3-3-138）
E-mail: kana@omu.ac.jp

[4]非会員　大阪市建設局企画部企画課　道路空間再編担当（〒559-0034 大阪市住之江区南港北 2-1-10）
E-mail: t-iritani@city.osaka.lg.jp

[5]非会員　大阪市建設局企画部企画課　道路空間再編担当（〒559-0034 大阪市住之江区南港北 2-1-10）
E-mail: m-matsuno@city.osaka.lg.jp

[6]非会員　株式会社オリエンタルコンサルタンツ（〒530-0005 大阪府大阪市北区中之島 3-2-18）
E-mail: yoshikawa-ri@oriconsul.com

大阪ミナミでは御堂筋側道歩行者空間化やなんば駅前広場整備等，歩行空間拡大が進められているが，その効果的展開には地域との連携が不可欠である．このため，道路協力団体（御堂筋）や大阪市は，令和元年度より研究会を組織し，地域と，先進事例やエリア実態の共有，オープンカフェ等の取組や回遊効果分析での連携等を進めるとともに．令和 5 年 3 月にはエリア全体への展開の布石としてシンポジウムを開催した．

これらの結果，メディアの取り上げも通じ，期待・連携を深められている一方，過密・放置自転車への対応を求める声や，できることの制約等の課題も出てきている．既成市街地でも，整備をきっかけとして，データでの可視化により連携創出ができるが，その拡大・深化には，適時的に関係者の視線をシンクロさせつつ，打ち手を広げる仕掛けが不可欠である．今後，なんば駅前広場の完成や万博とも連動させた，戦略的展開が重要と考えられる．

Key Words: *歩行空間，回遊性創出，マネジメント，地域連携*

1. はじめに

近年，人口や交通量に伴い道路に求められる機能が多様化する中で，ほこみち等の人を中心とした道路空間活用の取組が全国各地で広がっている[1・2・3)]．歩行空間のマネジメントにおいては，特定の箇所で歩きやすい空間を造るだけでなく，エリアで足並みをそろえて連携・協働することで，来訪や回遊の目的やきっかけとなる地域コンテンツの有効活用・創出，それらのマネジメントを進めていくことが必要となる．しかし，このような道路空間活用は，既成市街地・中心市街地の広幅員道路での取組が多く，ステークホルダーの多さから，連携を図っていくことは簡単ではない．このような状況下でのマネジメントの効果的展開について，知見を蓄積していくことが重要である．

これに対し大阪市は，多くの商店街や商業施設が集まる大阪ミナミにおいて，御堂筋側道歩行者空間化やなんば駅前広場整備等の整備を進めている．ここでも，上記のような観点から，地域協議会による各種調整，道路協力団体制度を用いた利活用や管理の試行・仕組みづくり

を行うとともに，エリア全体の活性化に関して，回遊性創出研究会を組織し，取組・活動を広げつつある．

以上を踏まえ，各地での歩行空間マネジメントの効果的な展開に資するため，ミナミにおける回遊性創出の取組の経緯や効果を整理し，既成市街地において道路空間整備からウォーカブルなまちづくりを進めていく上でのポイントについて考察を行う．

2. 対象エリア・事業の概要

以下に，本稿の対象とする大阪ミナミエリアおよび，歩行空間整備事業の概要を示す．

(1) エリアの概要

対象エリアは，御堂筋を中心に中央区と浪速区にまたがる東西・南北各約 800m 程度の地区である（図-1）．江戸時代初期の堀川開削により形成された島之内や江戸中期以降に栄えた難波新地の名残があり，多数の商店街・商業施設等が立地する典型的な既成市街地である．南海難波駅等から，国内外の観光客等が集まる道頓堀・戎橋筋を結ぶ空間で，御堂筋などの整備前より人通り・賑わいが集中するエリアである一方，御堂筋や戎橋筋から東西方向に離れたエリアも含めた面的な活性化は以前から課題となっている．

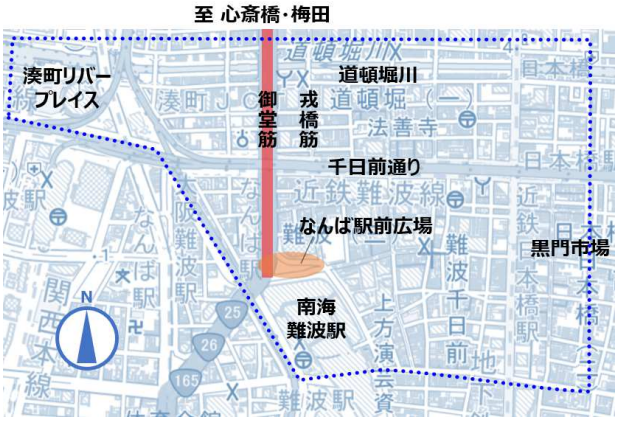


図-1 本取組の対象エリア

(2) 御堂筋の側道歩行者空間化事業

御堂筋は，昭和 12 年に幅員 44m（側道＋4 車線）で整備された．昭和 45 年には周辺の幹線道路と併せて一方通行化され，ミナミ（難波駅）とキタ（梅田・大阪駅）をつなぐ，大阪を象徴する主要幹線として機能してきた．

御堂筋の側道歩行者空間化事業は，近年の交通量の減少や人中心の道路空間づくりを進めるため、5m の側道を閉鎖し歩道を拡幅（約 15m）する事業である（図-2）．平成 18 年以降，数回の社会実験を経て，平成 28 年に御堂筋の南端にあたる南海難波駅から千日前通りの区間（モデル区間）から整備を開始した．並行して御堂筋将来ビジョンをつくりながら整備を北進させ，令和 5 年 10 月時点では道頓堀川までが完成済み，新橋交差点までを整備中である．

これまでの整備の検討・実施に際し，地域との連携・合意形成が不可欠であったため，事業区間毎に「沿道協議会」を組織し，共有・理解を得ながら進められてきた．

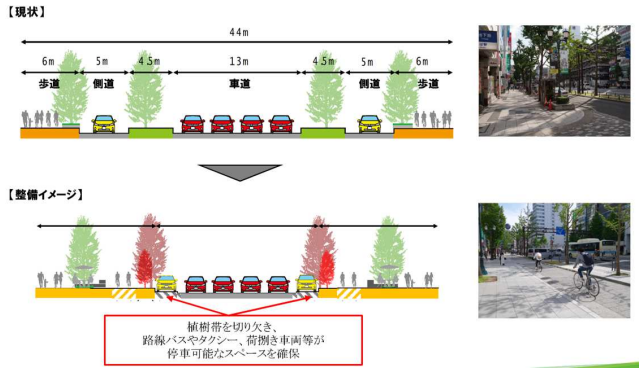


図-2 御堂筋側道歩行者空間の整備イメージ

(3) 歩道空間の活用・御堂筋チャレンジ（道路空間利活用社会実験）

側道閉鎖・歩道拡幅が進めば，その空間をどう有効活用していくか，その姿を具体化していくことも必要となる．このため，モデル区間完成直後の平成 29 年度より秋に社会実験「御堂筋チャレンジ」を開始し，令和 4 年度までに 4 回の実験を実施している．特に，令和 2 年度には，御堂筋の道路協力団体を公募・選定し，大阪市が当該団体と連携しながら歩道空間の日常管理や，御堂筋チャレンジを進めることで，定常的な利活用・空間高質化に向けて徐々に仕組みづくりを進めている．

上記の取組により歩道空間が拡幅・高質化され滞留や賑わいが拡大しつつある一方，来訪者によるごみや路上駐輪の増加等も課題として顕在化してきている．特に，



図-3 御堂筋チャレンジの実施経緯

御堂筋だけでなく，周辺街路・商店街等からの指摘もなされる状況で，令和 5 年以降，インバウンドの需要回復により，御堂筋や戎橋周辺の過密・オーバーツーリズムも問題となっている．

(4) なんば駅前広場整備

上記と並行し，御堂筋の南端に位置するなんば駅前広場も検討・整備が進められてきた．従前のなんば駅前広場は，御堂筋から日本橋方面へつながる車道空間（なんさん通り）に加え，タクシープールや植栽が広い面積を占め，南海難波駅から道頓堀方面への動きが分断される状況にあった．人中心の新たなシンボル空間とするため，平成 28 年度および令和 3 年度に，利活用実験を行いながら検討を進め，現在令和 5 年度秋の共用開始に向け，整備が進められている．

これにより，なんば駅前広場から道頓堀・心斎橋にかけて歩行者空間がつながることとなり，一体的な回遊が求められる状況となっている．

3. ミナミにおける回遊マネジメントの取組経緯と現状

御堂筋の道路空間再編事業を官民連携で推進するため，地元の町会・商店街と沿道地権者，関係まちづくり団体からなる「沿道協議会」を組織し，事業の調整や合意形成を図ってきた（図-4）．

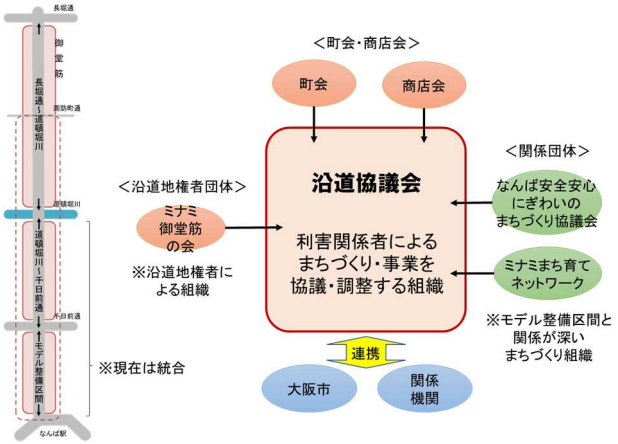


図-4 沿道協議会

沿道協議会の中で再編事業を議論し，拡幅された歩道の姿が見えてくる中で，地元から「御堂筋・なんば駅前広場だけで考えるのではなくエリア全体に波及させていくことが重要ではないか」とのご指摘を度々頂いていた．歩行者空間を再編するだけでなく，いかに面でその効果を行きわたらせるか，歩いて楽しいミナミエリアを創造していくか，「回遊性の創出」がテーマとして浮かび上がり，新たに議論を深めていく必要性が共有され，回遊マネジメントの取組がスタートした．

(1) 2019 年度：議論スタート

沿道協議会のもとにワーキンググループを設置し，大阪市の担当者や商店街関係者，コンサルタントなどの技術者での情報交換からスタートした．

その中で，2019 年末になんば駅前で開催されたカウントダウンイベントにおける人流データを初めて分析した．デモンストレーションとして，カウントダウンイベントに参加した方がどこから来たかをデータベンダーに可視化頂いた（図-5）．これまで，実態把握は人力カウントに頼っていた中で，こうした移動のデータが把握できるということには，大きなインパクトがあり，議論の加速につながった．



図-5 自販機内蔵 Beacon・GIS を用いたカウントダウン前後の人流データ解析（株式会社 unerry ご提供）

(2) 2020 年度：データ取得の本格開始・研究会の立ち上げ

2 年目は，ワーキングで海外での回遊性創出やウォーカブルなまちづくりの事例を共有しながら，引き続きデータベンダーの協力を得ることで，回遊性の創出という概念的なものを客観的・定量的に把握・共有できるデータの存在を理解し，それを用いてどのようなことが可能か，技術的な課題は何かといった議論を深める場として「回遊性創出研究会」を立ち上げた．

並行し，商店街でどのようなデータ取得を行っているかを調査・把握するとともに，携帯電話の Wi-Fi 接続情

報を把握するパケットセンサーを各所に配置し，人流を把握する実験を開始した．

一方この頃から，コロナウイルス感染拡大が顕在化し，屋外空間でのアクティビティに注目が集まり，コロナ占用特例によるオープンカフェが全国に広がった．同時に，繁華街・商店街へのダメージも甚大で，閉店・休業する店舗が相次ぐ中，我慢を強いられる時期でもあったが，人流データはコロナ禍の影響を把握する上でも非常に有効に機能した．

また，大阪市と道路協力団体が毎年実施している「御堂筋チャレンジ」において，この知見をもとに，人流データの取得を試み，実験前・中の来街者の変化を把握することができた．加えて，コロナウイルスが猛威を振るう中，密回避のための実験として AI カメラによるディスタンス検知や人流把握も試みた．まだデータがどのようなことに活用できるか，仮説や展開イメージが見えない中での取得であったが，来訪者やその動きが定量的に把握できることが分かり，取組の第一歩となった．

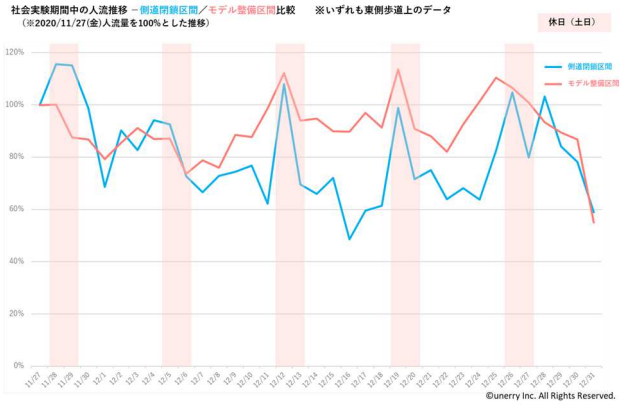


図-6　GPS データによる人流把握（株式会社 unerry ご提供）

(3)　2021 年度：連携開始・現状分析

「御堂筋チャレンジ2021」においても，道路空間で密を回避しながら休憩場所として活用し，滞在効果を生み出すため，御堂筋にベンチを試行設置するとともに，御堂筋や東西の商店街道路上に屋外席を設け歩行者の回遊を促すオープンカフェを実施した．これらによる回遊状況を追跡するため，社会実験時の来街者のスマートフォンアプリ GPS データをヒートマップとして可視化した（図-7）．その結果，駅周辺に回遊がとどまっていることや，東西の幹線道路である千日前通での人流の分断が発生していること，日本橋や黒門市場方面などの東側には回遊が広がっていないこと等を明確に可視化することができた．

折りしも，滞在や回遊行動が消費・売上にもつながるというデータや，歩行者空間化が周辺店舗の売上に好影響をもたらすという研究が発表されるようになり[4・5]，先進技術を活用しながら賑わい回復の手掛かりにしたいという思いもあってか，研究会には商店街や観光関係者，鉄道事業者などの参画も得られるようになり，可視化されたデータによりミナミの回遊の問題点が地域・関係者で，共有されつつあった．これにより，2025 の大阪・関西万博に向け，「ウォーカブルなミナミ，歩いて楽しいミナミ」を形成していこうという議論も行われ，エリアの回遊性創出の戦略も見出されつつあった（図-8）．

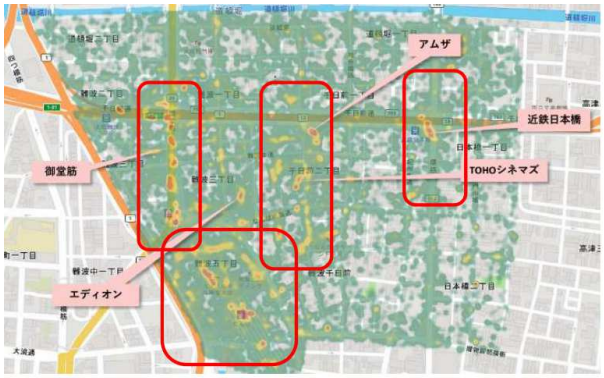


図-7　御堂筋チャレンジ 2021 時の回遊状況

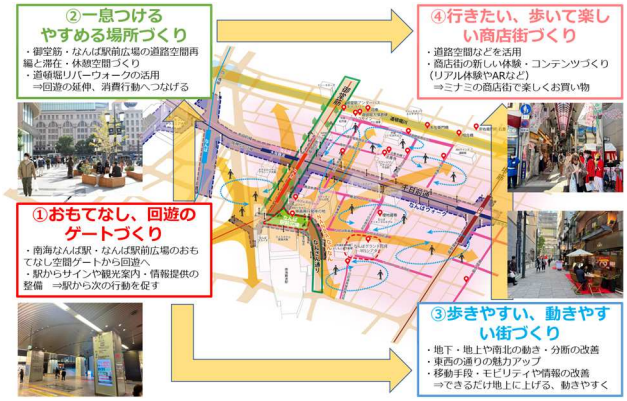


図-8　ウォーカブルミナミのイメージ

(4)　2022 年度：連動させた取組の充実化・フィードバック

「御堂筋チャレンジ2022」では、2021 の結果を踏まえ，回遊を面的に広げる観点から，御堂筋上でのベンチ設置とあわせて，工事中のなんば駅前広場や道頓堀川沿いの遊歩道や湊町リバープレイスなどで分散開催された「道頓堀リバーフェスティバル」や，中央区のスタンプラリー等の地域の回遊を意図したイベントと連動させる形でデータ取得に取り組んだ．なお，2022 年秋には，御堂筋の再編事業は道頓堀までが完了しており，ベンチの一部本設化も実施した．

それらの結果について，それまでの手法に加え，携帯電話のユーザーの位置情報解析も活用しながら，エリア内の滞在状況や滞在時間，動きを可視化した．その結果，分散型イベントやスタンプラリーの効果もあり，エリアの総滞在時間や回遊範囲が 2021 年度より拡大している結果が得られた（図-9）．また，商店街店舗へのアンケ

ート調査では、消費額増の効果が出ていることも確認できた．ただしこれらは，コロナの感染が収束しつつあり，観光客や歩行者交通量が戻り始めた時期とも重なっており，社会実験での取組との直接の因果関係は課題として残った．また，いずれの人流データも国内ユーザーが中心で、インバウンド観光客の動向把握の課題も残された．

他方，こうした一連の成果を地域の関係者にフィードバックしエリア全体への展開の布石とするとともに，来たるべき大阪・関西万博への機運醸成にもつなげるため，主に地元商業者に向けたシンポジウムを開催した．第一部として，東京大学吉村特任准教授による講演や回遊性創出プロジェクトの報告・共有を行った上で，3 年後に迎える万博に向け，歩いて楽しいミナミを官民でどう創っていくかの議論を，有識者と地域の方々とで交わした．また第二部として，データベンダー6 社による最新技術・知見のプレゼンテーションを行い，改めてビッグデータの有用性，可能性を認識・共有する機会となった．

こうした回遊性創出に向けたデータ取得やシンポジウムの様子はテレビや新聞にも取り上げられた．シンポジウムの参加者アンケートで示されたコメントからも，「回遊」・「データ」が地域の方々にも浸透し、「回遊性創出」への関心・理解や期待を高められてきていることが伺えた．



図-9　御堂筋チャレンジ 2022 時の回遊状況の分析結果

(5)　2023：連携の多様化

5 回目の社会実験「御堂筋チャレンジ 2023」では、万博 500 日前やなんば駅前広場の供用開始を控え，インバウンド観光客も急回復する中，データ取得など先端技術活用による「スマートなミナミエリア形成」をビジョンとして掲げ，多岐にわたる取組を展開しようとしている．先に課題として残った回遊行動と消費との関連性や，インバウンド観光客のデータ取得にも取り組むとともに，デジタル案内板やスマートフォンへのプッシュ通知による回遊行動の誘導および人流データによる効果分析を実施し，情報発信のあり方やオーバーツーリズム対策を検証することとしている．また，これまでの活動での成果により，商店街単位や商店街同士の連携によるスタンプラリー等の回遊・滞在行動誘発の取り組みが進みつつあり，これらとの連携も図っていくこととしている．

また，こうした事業を，万博までやその後も持続的に展開するために必要となるデータの継続的活用や，プラットフォームのあり方，市民の理解を得る情報発信・コミュニケーションのあり方についても議論が進められており，今年度の成果からさらなる展望が見い出され，万博を効果的に活かせる形で迎えることが期待される．

4.　既成市街地での回遊性創出のための取組展開に向けた考察

ウォーカブルな市街地形成に向けた歩行者空間の拡張と回遊性の創出は、繁華街などを抱える既成市街地において重要な取組であると考えられ，今後，実践例はますます増えていくと想定される．御堂筋での道路空間再編事業、それと合わせた回遊性創出マネジメント取組の一連の経緯や成果から，重要と考えられる点について考察を行った．

(1)　道路空間整備とエリア回遊の取組を「両輪」で進める

本事業の契機は御堂筋の側道歩行者空間化事業（ハード整備）であるが，道路空間整備やその活用だけを実施しても目指す効果は得られず，整備事業に対する地域の理解も得られにくいと考える．そのため本事業では，エリアで共有できる「回遊性創出」という目標（それがひいては消費拡大など地域の活性化にもつながる）を掲げ，地域の理解・連携を徐々に深めていくことで，整備を進めてきた．「回遊性創出」という道路整備の先にある目標を設定することで，主体によって少しずつ異なる思惑を束ねながら，エリアとして進むべき方向性を共有でき，その結果，合意形成や機運醸成にも寄与してきたものと考えられる．

反対に，エリアの回遊促進や活性化のために，軸・シンボルとしての道路整備をどう活かすか，という視点も極めて重要である．御堂筋では，空間としての歩きやすさや景観のみならず，ベンチや案内サイン等のエリアへの入口・滞在空間としての機能を地域と一緒に検討しながら徐々に具体化させ，効果を共有していくことで，東西通りとの連携等へ展開させることができたと考えられる．鉄道事業者や観光関係者との連携も，これらの展開の中で，ウォーカブルな空間整備を来街者・観光客の増加に繋げたいという思いを，刺激できたことによるとも推察される．さらに，今後の連携においても，道路空間でこそできること・道路でしか取れないデータなどをどれだけ活かせるかがポイントになると考えられる．

このような「道路整備」と「エリア・回遊」の関係は

相互に影響しており，足並み，バランスが重要と考えられる．すなわち，どちらかの視点に偏ることなくこれらを「両輪」で進めることが，効果的に歩行空間マネジメントを展開していく上で欠かせないものであると考えられる．

(2) 客観データをキーとした地域との意識共有・連携

エリアの来訪状況や回遊の課題について，それぞれが似たような認識を持っていたとしても，実態が客観化され，課題意識が共有されなければアクションには繋がらない．

本事業では，回遊に関する客観的な「データ」を重視し関係者と共有することで，感覚的な理解をクリアにし，意識をシンクロさせることができたものと考えられる．また，効果を可視化・共有しながら取組の連携を促していったことや，地域がデータを駆使して課題解決に取り組んきたことが，メディアの注目にもつながり，取組の一層の活性化に寄与したものと思われる．「データは 21 世紀の石油」とも言われるが，多様な解釈ができる「回遊性創出」というテーマの中で，何を目指すのかを認識共有し，関係者の取り組みを後押ししていく上で，「データ」が極めて貴重な資源であることが，御堂筋での取組からも示唆されていると考えられる．今後，オーバーツーリズムや路上駐輪などの問題においても，過剰・非効率な対応を避ける意味でも，データで適時的に実態を可視化していくことは，ますます重要になってくると予想される．

ただし，データを用いた展開を継続していくには，どのように取得していくかが課題となる．これまでは，側道歩行者空間化事業に関連した効果検証を行うためのデータを大阪市が中心となって取得し，一部の商店街データ等も活かしながら連携に繋げてきたが，百貨店や各小売店舗，鉄道駅等でも，それぞれのマネジメントのために様々なデータを取得している．加えて，データベンダーの提供するデータやその使い方・サービス形態，ビジネスモデルは日々多様化している．一方海外に目を向けると，例えばメルボルン市では，市が効果的な事業推進に活かすため，道路や公園に多様なセンサーを設置してデータを継続的に取得している．リアルタイムでその状況が把握できるような web プラットフォームも市が整備，運用している[6)]．またバルセロナ市では，市民の生活の質向上を目的に，行政がデータを用いたまちづくりを主体的に進めていくための ICT 部門・体制づくりを戦略的に展開している[7)]．

地域において，関係者がデータを共有できる場や仕組みをつくり，具体的な取組の連携を少しずつ広げるとともに，それぞれの主体がどのように関われればデータの共有・活用を続けていくことができるかについてのビジョンも徐々に具体化していくことで，「データをキーとしたマネジメント」が進められるものと期待される．

(3) ビジョン・戦略と実践のバランス、アジャイル型アプローチ

これまでの道路整備等では，行政が課題分析とプランニングを行い，それを行政が実施・説明するという流れが一般的であったが，上記の通り本取組では，南北・東西での回遊の分断等の現状・課題を地域と共有することからスタートした．これを受け，仮説としてエリアの回遊性創出に向けたビジョン・戦略の議論を進め，社会実験での連携・結果の検証，という流れで取り組みを展開した．また，御堂筋の再編自体も，将来ビジョンをモデル区間の整備と並行してまとめる等，実践・試行を交えながら検証しフィードバックするという流れで進めてきている．このような進め方により，徐々に地域や周辺関係者を巻き込み，連携を広げることができているものと考えられる．

ただし，このように計画よりも実践を重視する場合，何を目指しているのかを見失いやすく，戦略性がないと指摘されることも往々にして見受けられる．インターネットや SNS 等で取組の情報がすぐに入手でき，プロジェクト関係者が社会実験の表層の事象に捉われやすくなっていることも支障となりやすい．これに対し，将来の姿を，試行の検証を通じて丁寧に議論，フィードバック・共有することで，この取組が何につながるかの意識醸成を図り，一緒に考えていくことを促すことが可能になるものと考えられる．

昨今，各所で様々な実証実験が実施されているが，道路空間活用に限らず，行政単独ではなく民間・地域と連携した運用・推進が不可欠となる中で，どうやるか・誰とやるか，がマネジメントにおける重要性を増している．何を目指しているのか，どう展開しようとしているのかのビジョンと，それを検証するための実践をバランスを取りながら，アジャイル型で議論を活性化させていくことが，歩行空間マネジメントにおいても重要なポイントとなっているものと考えられる．

(4) 地域で共有しやすい話題の戦略的活用

御堂筋の整備からエリア回遊へという流れは，前述したように予め設定されていたわけではない．路上駐輪やオーバーツーリズムなどの地域課題があり，御堂筋側道歩行者空間化やなんば駅前広場整備を進める上で，それらへの対応を避けることはできない，面で対応しなければならない，という地域の声が発端となっている．

こうした課題は，事業推進上は阻害要因として捉えられがちであるが，地域が長年抱えてきた事実であり，売り上げなどにも直結しやすく，課題感を共有しやすいも

のである．そのため，事業のきっかけとなり，一緒に取みやすい一つの切り口となっている．

加えて，駐輪対応等について，地域だけでは効果的な対応ができない場合が多いため，このような課題解決に寄与する道路整備等の行政側の対応が重要である．最近の議論では行政側の制度・スキームの見直し等につながる成果も，少しずつ出つつある．

地域と連携して取り組む場や実績，有効な打ち手を広げる工夫として，地域が抱える課題等につながる形で取り組むことは，重要な観点・戦略となり得るものである．

(5) これらを進めるための「産学官民」連携と，それをリードする組織

放置自転車対策といった地域課題解決，データ活用などは，民だけで実施することは難しく，官だけで続けていくことも困難である．上述のように，官がきっかけをつくりながら民・地域を巻き込んでいくことが現実的と考えられる．加えて，回遊性創出研究会での取組展開においては，必要な取組の見極めや連携創出には，学による専門・最先端の知見等も重要なポイントであった．学や産とも効果的に連携しながら展開することで，民との協働，全体の連携が深められると考えられる．

一方で，そのような連携を創出・リードするには，プロジェクトの段階に応じた推進組織が必要と考えられる．本事業では，大阪市がデータを取得しながら，商店街等地域，道路協力団体などのエリマネ組織，各種企業，大学，データベンダーが研究会に参画し事業を推進している．行政主導にならず，御堂筋の整備をきっかけとして地元による取組を促す流れとして，オープンに議論・連携できる場として，ここまで良いバランスが得られていると考えられる．

しかし，今後継続的・発展的な展開を図る上では，連携の対象をさらに広げることも見据え，エリア全体で主体性を持って推進する組織の必要性等についても議論が挙がっている．それを持続させるため，投資的連携も呼び込みながら，注目・資金を集めることも課題となっている．このような中で，行政が各段階で何をすべきか，後押しや制度をどのように用意していくのかも含め，状況に応じた推進組織の創出も歩行空間マネジメントに不可欠な要素であると考えられる．

5. おわりに

御堂筋等の側道歩行者空間化をきっかけとした大阪ミナミの回遊促進の取組経緯を整理し，既成市街地での歩行空間マネジメントを効果的に進めていくために必要と考えられるポイントについて考察を実施した．

結果として，空間整備とエリアでの回遊の取り組みを両輪で進めることや，データを効果的に使いながら関係者を巻き込むこと，共有できる課題や事象を戦略的に活かすこと等を挙げられたが，同じ様な既成市街地でも，交通ネットワーク・地形的な特性や，沿道地域関係者の特性，行政の関わり方等が異なれば、他にも必要な視点があるものと考えられる．各地の様々な取組事例から知見が蓄積されることが望まれる．

また特に，大阪ミナミでの今後の展開においては，推進体制の構築が重要課題となっている．歩行者空間マネジメントを進めていくには，都度戦略を見極めながら，関係者をリードする主体が必要となるが，道路協力団体のような組織を中心とする形だけでなく，例えば，道路上に加えエリア各所のデータの共有を軸とした連携プラットフォームの形成，エリアの観光 DMO との連携など，道路再編事業に限らず連携を広げられる組織づくりが必要と考えられる．また収益性の面から，ほこみち制度を道路上での収益活動を回遊促進に還元させる形で活かす，資金力のある民間事業者と連携・タイアップを図る等，制度面も含め，様々な形が模索されることが，重要になると考えられる．

加えて，道路空間の活用・リデザインを本質的に意義あるものとして進めていくには，道路上で賑わいをつくる，新たな魅力・コンテンツを加える，ということだけでなく，それがデジタル化・個人化が進む中での新たなまち・共同体のあり方を見出していく上で，どのような意味を持ち得るか，実践的に知見が積み重ねられることが不可欠であると考えられる．公共空間としての道路を活用するという切り口には，このような課題に対し新たな視座を生み出すことも期待され，前述の地域でのビジョンの具体化にもつながるものと考えられる．

さらに，未来社会の実験場である 2025 大阪・関西万博において，世界最先端のストリートを目指す御堂筋がさらなる高みへと歩む動きにもつながり，道路空間マネジメントの知見が国内外へ発信できるとものと考えられる．それらのような観点でも、各地域での実践から議論が展開されることを期待する．

REFERENCES

1) 国土交通省：歩行者利便増進道路（ほこみち）の普及展開に向けて，2020.
2) 国土交通省：ほこみち指定箇所一覧，https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/ichiran.pdf，2023.
3) 国土交通省：ほこみち事例集，https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/jirei_230915.pd，2023.
4) JR 東日本：JekiNEWS～購買に影響するのは、「買いたい」気持ち以上に滞在時間の長さだった！，

2018
5) 吉村有司，熊越祐介，小泉秀樹：街路の歩行者空間化は小売店・飲食店の売り上げを上げるのか、下げるのか？～ビッグデータを用いた経済効果の検証～，Cities，Vol.120，2022
6) メルボルン市：Data in the park ウェブサイト，https://participate.melbourne.vic.gov.au/emerging-tech-testbed/data-park
7) 吉村有司：バルセロナ市役所ＤＸの歴史とデジタル戦略，計画行政，Vol.45(1)，2022

DEVELOPMENT OF EXCURSION MANAGEMENT IN COLLABORATION WITH LOCAL COMMUNITIES IN OSAKA MINAMI

Nobu TSUCHIZAKI, Kazuhiro KINUHARA, Koichi KANA, Takuya IRITANI, Masaaki,MATSUNO, and Rei YOSHIKAWA