

平成24年度和歌山市まちなか再生計画策定業務

(2030わかやま構想に基づく主要課題地区の市街地総合再生計画編)

平成25年3月

和歌山市

1. 対象地区の現況調査	p. 1
1-1. 人口・世帯数	
1-2. 商業	
1-3. 交通	
1-4. 公共公益施設等の立地	
1-5. 都市計画	
1-6. 建物現況	
1-7. 路線価	
1-8. 課題の整理	
2. 民間事業者の開発需要等に関する可能性調査	p. 27
2-1. マンション開発状況	
2-2. 住宅事業者ヒアリング	
2-3. 商業事業者ヒアリング	
2-4. 開発需要のまとめ	
3. 重点整備地区の設定	p. 37
3-1. 重点整備地区の設定	
3-2. 重点整備地区の現況整理	
(1) JR和歌山駅前地区	
(2) けやき大通り沿道地区	
(3) 和歌山城北地区	
(4) ぶらくり丁地区	
(5) 南海和歌山市駅前地区	
4. 土地利用計画方針	p. 54
4-1. 全体方針	
(1) 理念	
(2) コンセプト	
(3) テーマ	
(4) 土地利用方針	
4-2. 関連公共施設整備計画の基本的な考え方	
(1) 道路の再整備	
(2) 駅前広場の再整備	
(3) 学校跡地の有効活用	
4-3. 重点整備地区別方針	
(1) JR和歌山駅前地区	
(2) けやき大通り沿道地区	
(3) 和歌山城北地区	
(4) ぶらくり丁地区	
(5) 南海和歌山市駅前地区	
4-4. 整備計画図	

5. 整備手法の基本的な考え方 **p. 65**

- 5-1. 基本的な考え方
- 5-2. 主要整備手法の整理

6. ブロック別整備手法の検討 **p. 76**

- 6-1. モデルプランの検討
- 6-2. 重点整備地区の整備手法

7. 計画推進に向けて **p. 96**

- 7-1. 計画推進スケジュール

1. 対象地区の現況調査

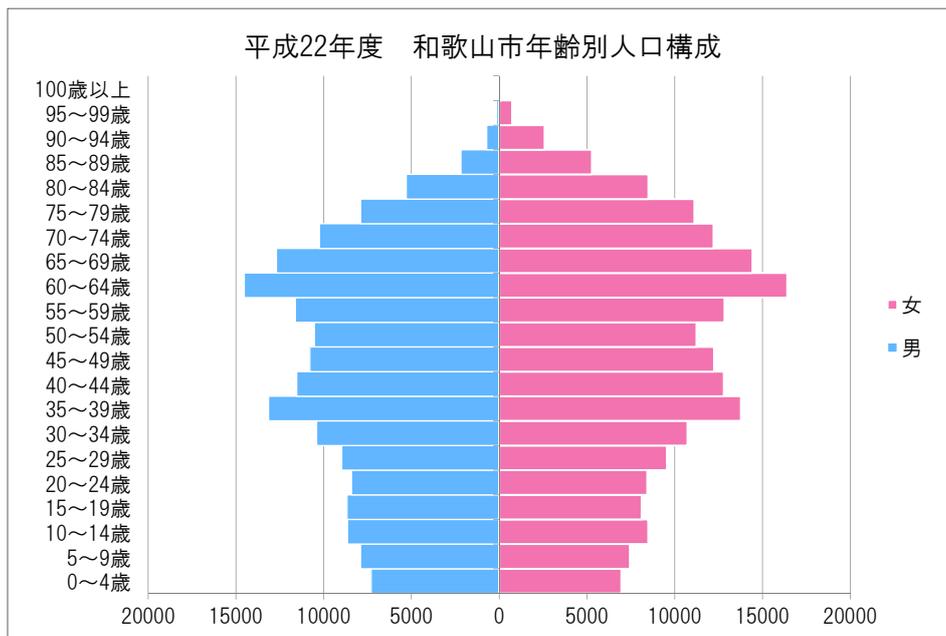
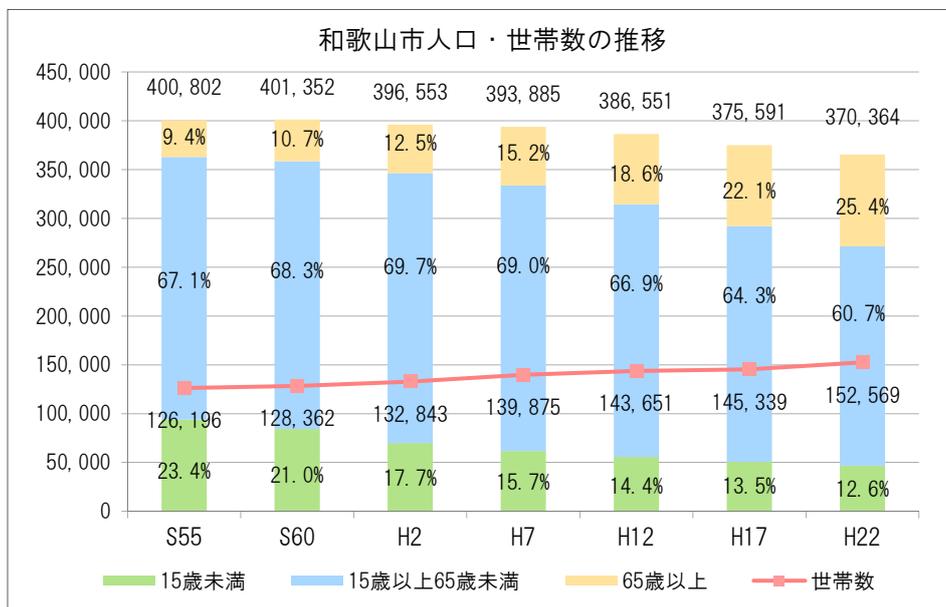
1. 対象地区の現況調査

1-1. 人口・世帯数

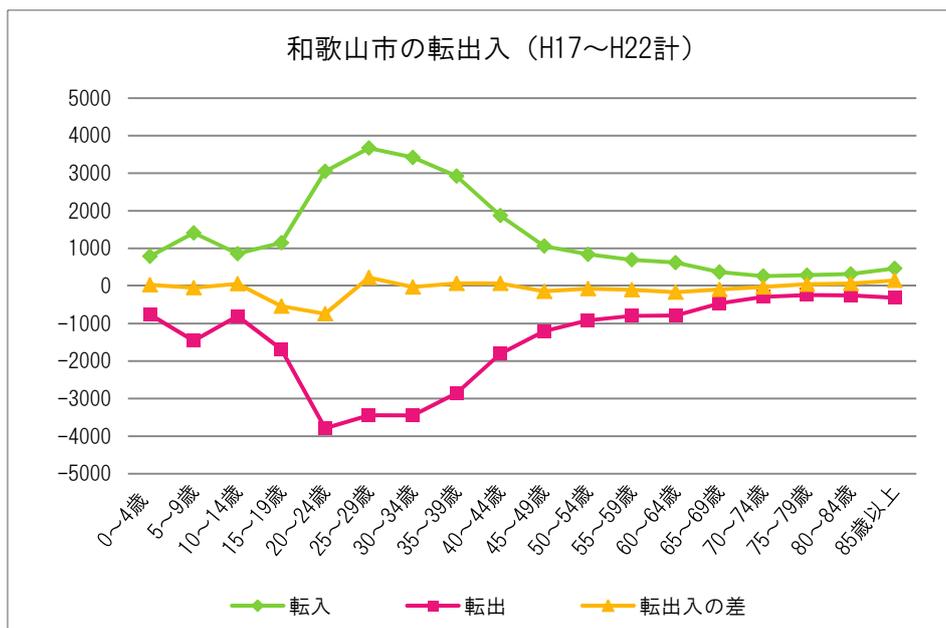
(1) 和歌山市の人口・世帯数

平成22年の和歌山市の人口は370,364人であり、ピークの昭和60年から約1割減となっており、老年人口率は10.7% (S60) から25.4% (H22)、年少人口率は21.0% (S60) から12.6% (H22) に推移している。また、平成47年には人口が平成22年度から約3割減となり、高齢化率が36.8%に至ると予測されている¹。

一方、世帯数は年々増加しており、平成22年度には152,569世帯に達し、1世帯あたり2.4人と核家族化が進んでいる。また、市外転出、市内転入とも20～30歳代が最も多いが、転出入の差としては10歳代後半～20歳代前半が最も多いことから、世帯分離による若年層の流出が進行している。



¹ 国立社会保障・人口問題研究所の推計



（２）まちなかの人口構成

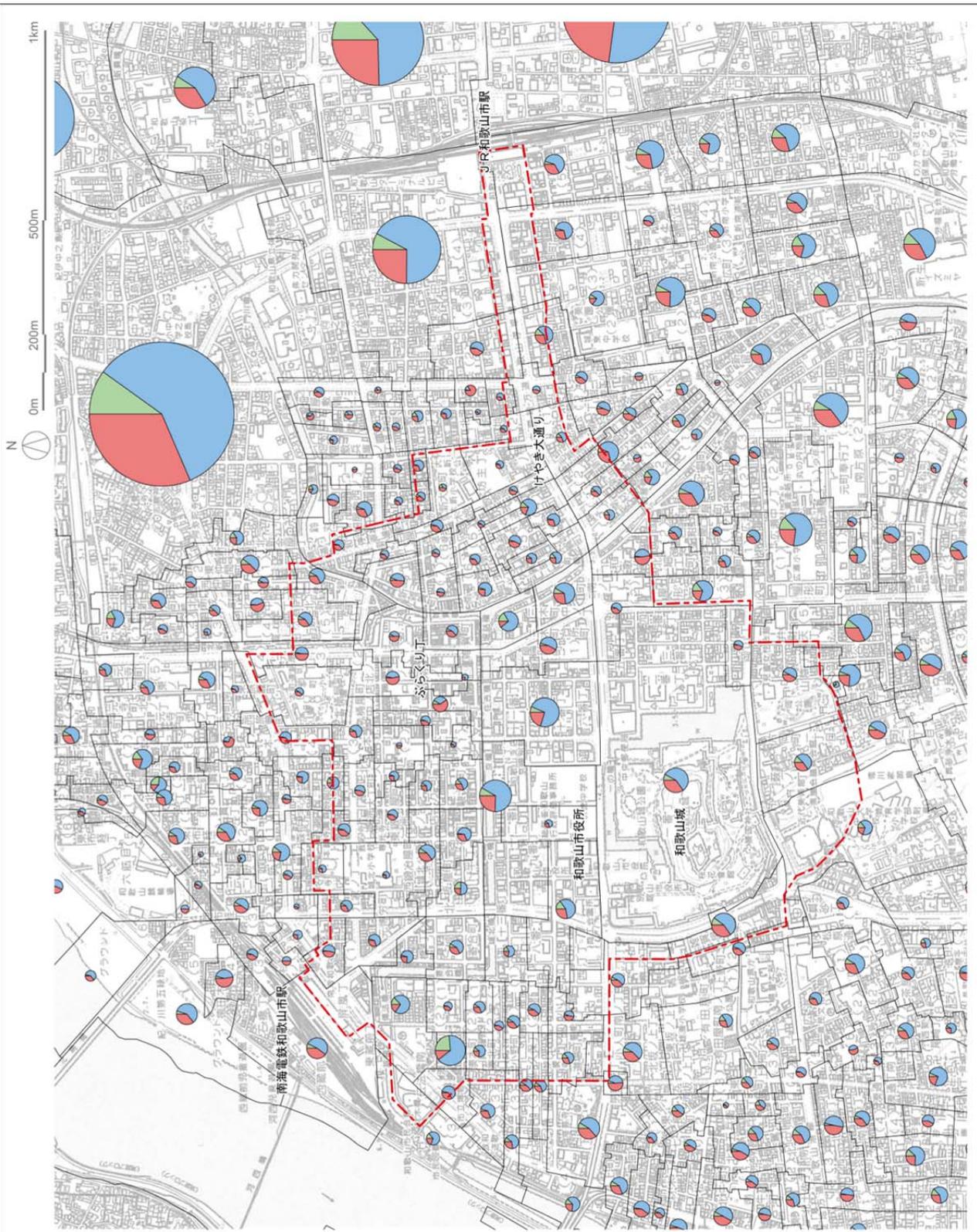
平成 22 年のまちなかの人口²は 33,873 人であり、年少人口率 9.4%、生産人口率 50.9%、老年人口率 39.8%となっており、少子高齢化が和歌山市全体より著しく進行している。

町丁目別年齢三区分別人口によれば、和歌山駅、和歌山市駅、及び和歌山城周辺では、老年人口率が 15～25%前後となっているが、ぶらくり丁周辺では老年人口率が 50%前後と非常に高い割合となっている。

また、町丁目別の人口増減率（H17 から H22）は全体的に減少傾向にあるが、近年マンション開発が行われた J R 和歌山駅周辺、和歌山城周辺、及びけやき大通り沿いの一部にて人口増加が見られる。

近年マンション開発が行われた、和歌山駅南、和歌山市駅の南、和歌山城北地区、けやき大通り沿いは、比較的人口密度が高いものの、ぶらくり丁周辺では密度が低くなっている。

² 本町、城北、広瀬、雄湊、大新、新南、宮北の 7 地区



和歌山市中心市街地

年齢3区分別人口

--- 中心市街地活性化の区域

○ 1,000人
○ 500人

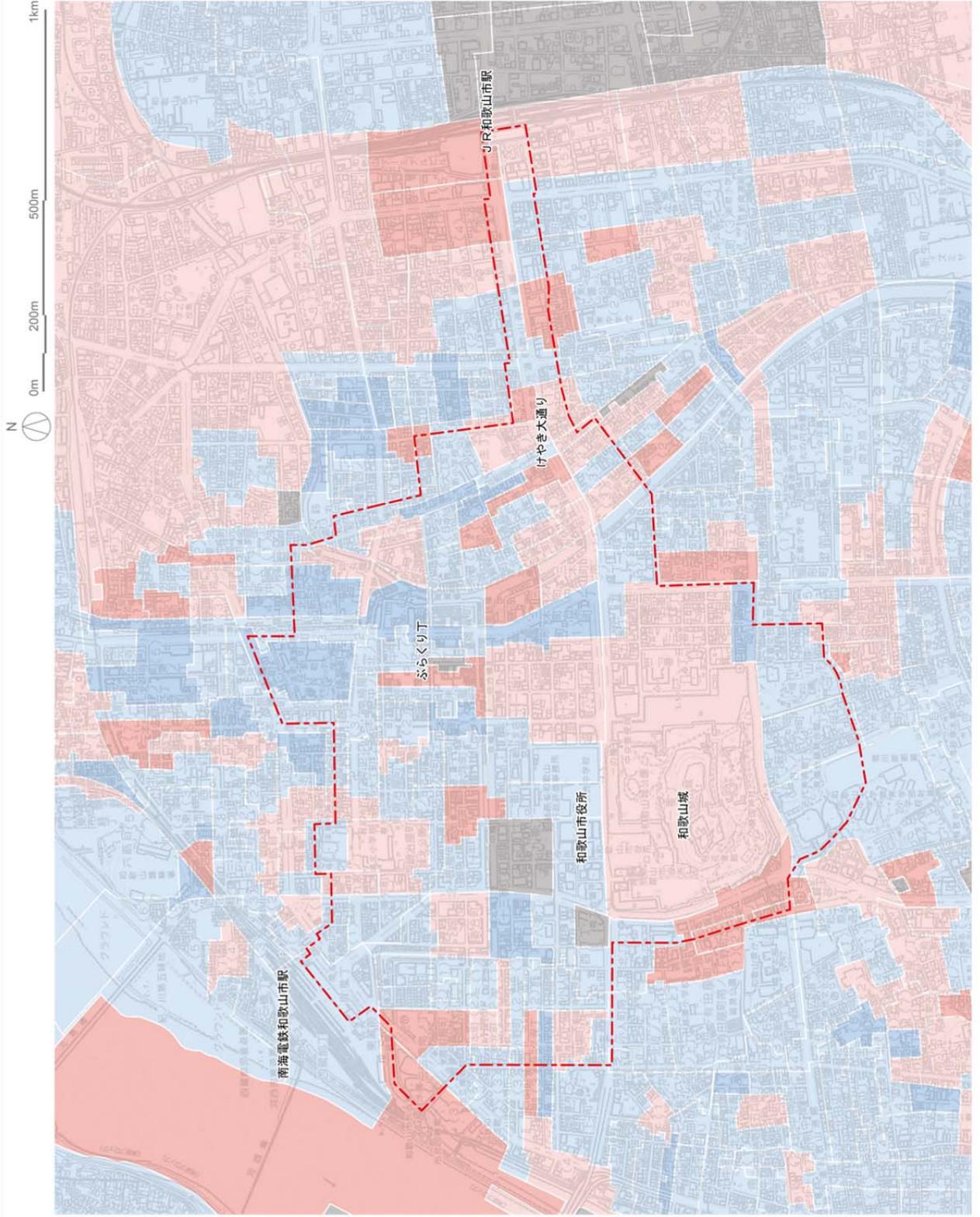
- 15歳未満
- 15歳から65歳未満
- 65歳以上

和歌山市中心市街地

人口増減率 (H17-H22)

--- 中心市街地活性化の区域

- 125%
- 100%
- 75%
- 統計データなし

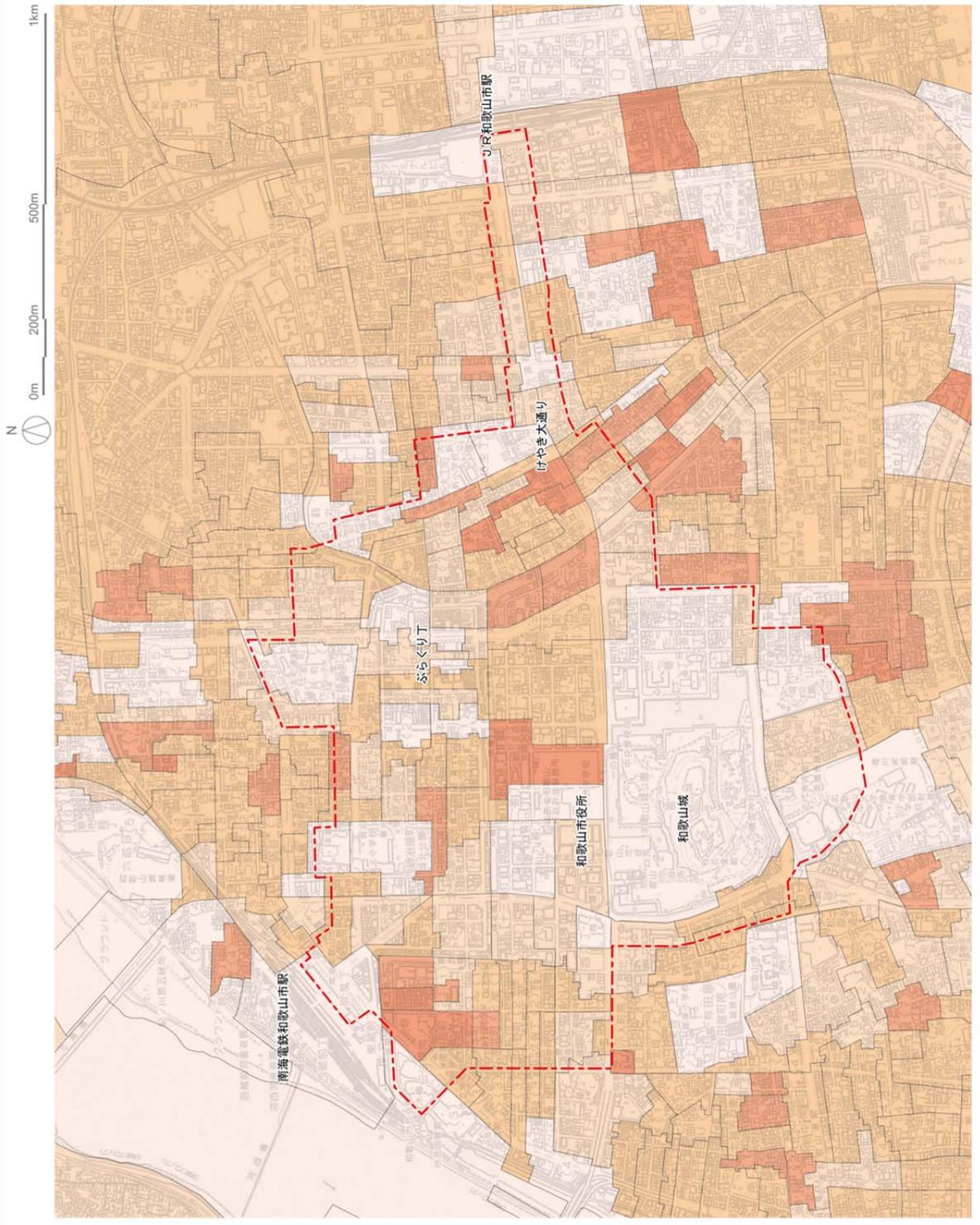
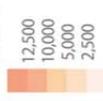


和歌山市中心市街地

人口密度

--- 中心市街地活性化の区域

(人/km²)

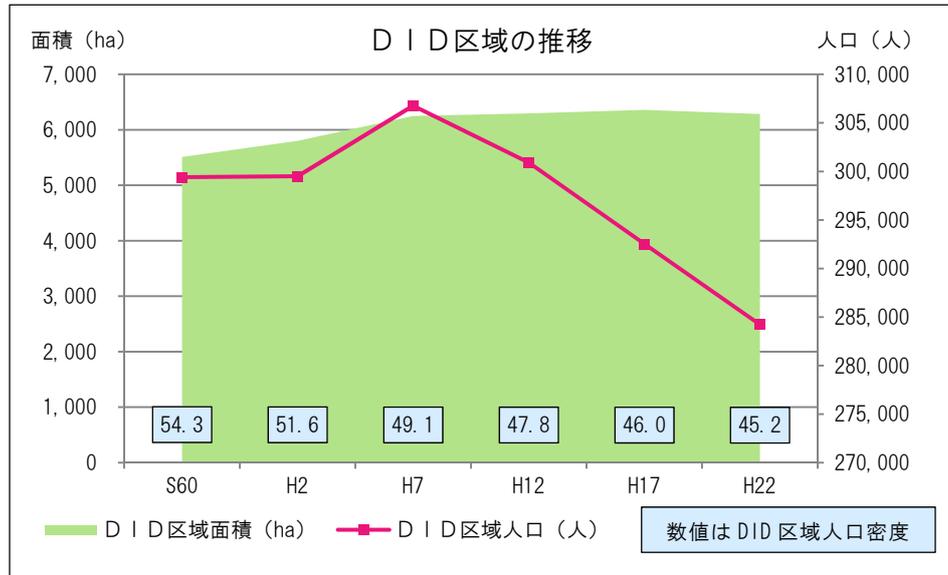


(3) DID区域の推移

平成7年までは、DID区域の人口、面積は増大し、密度が低下してきたことから、都市が希薄化しながら成長してきた傾向にあったことがわかる。

平成7年以降、DID区域人口は減少していくが、面積は増加したため、密度がさらに低下してきたことから、希薄化しながら衰退してきた傾向にあったといえる。

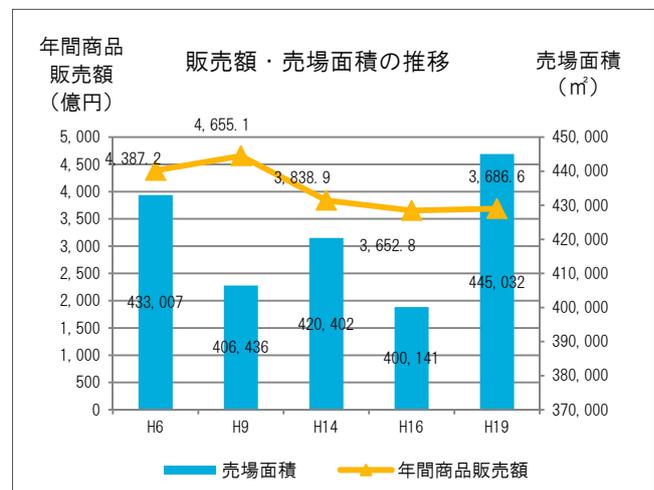
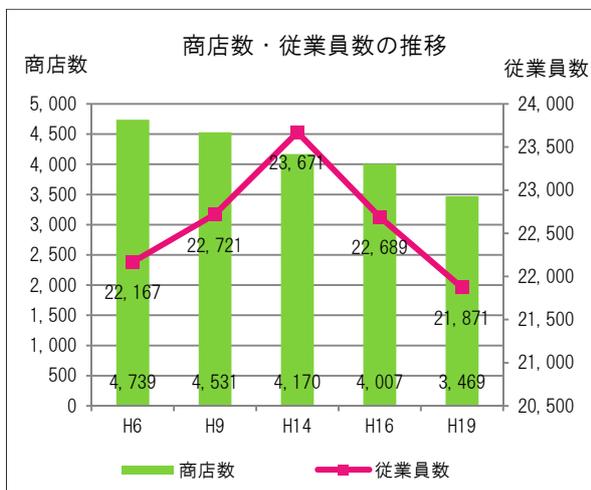
平成17年から22年にかけては、人口、面積とも減少したが、密度が低下していることから、都市構造の変化としては拡散化の傾向にあると考えられる。



1-2. 商業

(1) 和歌山市の商業現況

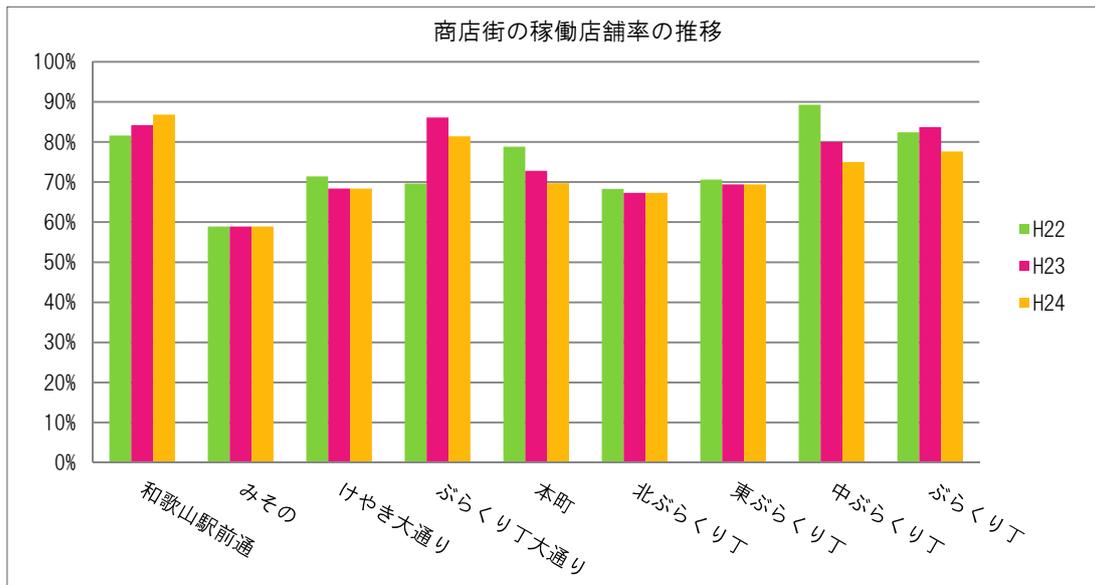
平成19年の和歌山市の小売業について、商店数は3,469店舗であり平成6年から27%減となっており、従業員数は21,871人(H6から1%減)、売場面積は445,032㎡(H6から3%増)年間販売額は3,686.6億円(H6から16%減)と推移している。売場面積の増加には郊外の大規模商業施設が影響していると考えられる。一方、商店数や年間販売額は減少傾向にあることから、まちなかの商業の流出・衰退が推察される。



(2) まちなかの商業現況

まちなかの商店街の空き店舗率は、みその商店街で4割を超えており、ぶらくり丁は全体的に空き店舗率が増加傾向にある。空き店舗の増加の背景には、少子高齢化による後継者不足、土地・家屋の流動性の低下、建物の老朽化、商業地としての魅力低下による新規出店意欲の低下等の問題が内在していると考えられる。

また、阪南地域や和歌山市郊外には大規模商業施設が立地しており、また現在市内の郊外にも大規模商業施設が計画されていることから、さらなるまちなかの商業の流出・衰退のおそれがある。



1-3. 交通

(1) 鉄道

和歌山市の公共交通機関は、鉄道とバスで構成されており、中心市街地内には J R 和歌山駅、南海和歌山市駅、路線バスが整備されている。

平成 23 年の J R 和歌山駅の乗降客数は 39,248 人/日であり、平成 7 年から 14%減となっており、和歌山市駅（南海・J R）は 21,052 人/日であり、平成 7 年から 43%減と大幅に駅の利用度が低下している。

J R 和歌山駅、南海和歌山市駅ともに駅前広場は整備されており、バス・タクシー・一般車の各種動線は一定整理されている。しかし、J R 和歌山駅では駅前の滞留空間が不足しており、また、南海和歌山市駅では交通結節点機能の衰退が課題としてあげられる。また、南海和歌山市駅の駅ビルは、老朽化しており、バリアフリー等に課題があるといえる。

(2) バス

まちなか内の移動は、バス路線のみの公共交通系統となっているが、旧丸正百貨店ビル前の「本町 2 丁目」バス停を見ると、10~15 分間隔の幹線運行路線上にあり、南海和歌山市駅、J R 和歌山駅からのアクセスも良く、両駅は路線バスのターミナルとして機能している。また、一部の循環バス、直行バスを除き、半数以上は中心部を経由するため、和歌山市内各所からの中心市街地へのアクセスが可能となっている。

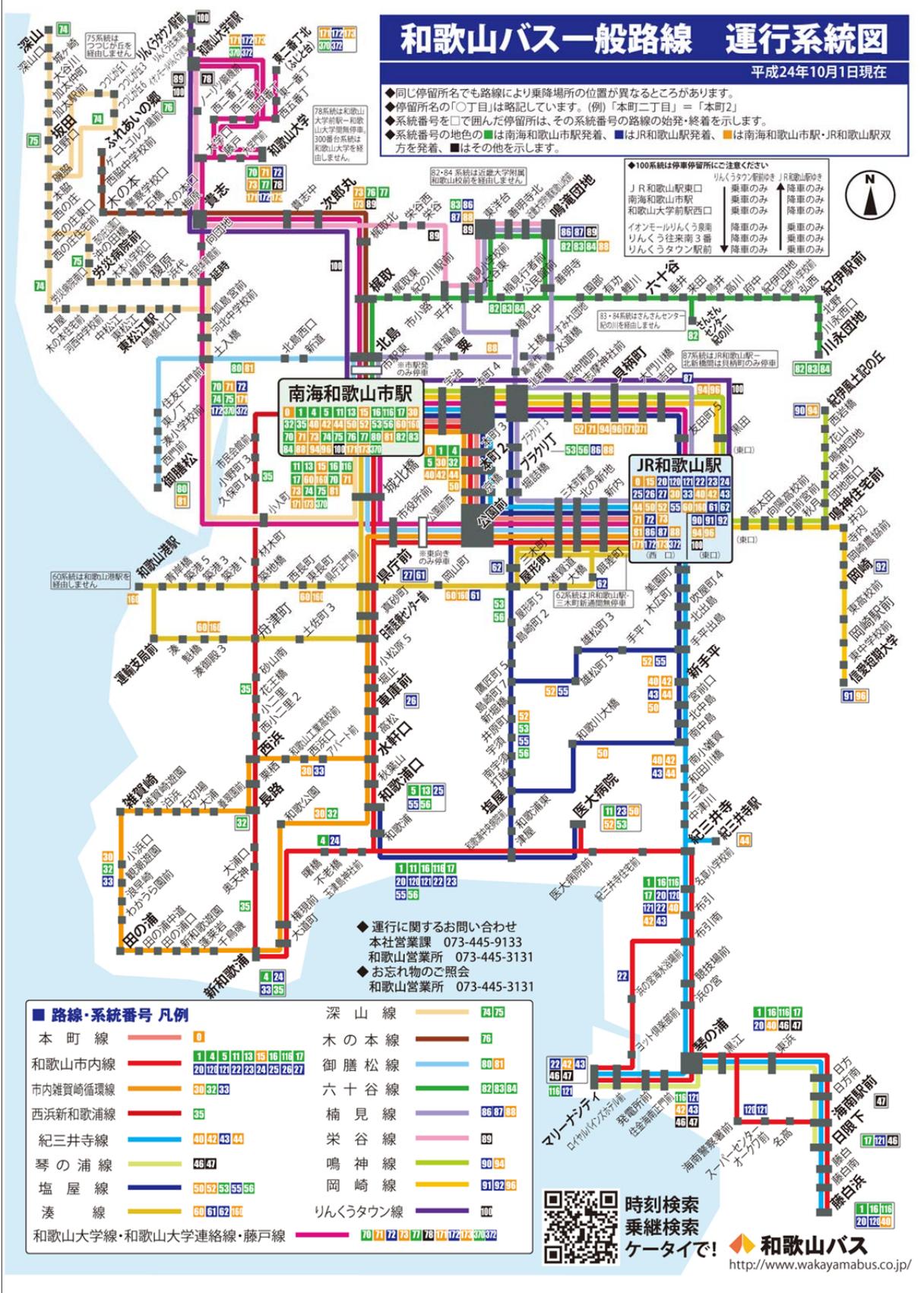
しかしながら、まちなかへの交通手段の大半は自家用車によるものであり、J R 和歌山駅、南海和歌山市駅からのバスの利用者は、休日で約 7.9%、平日で約 13.1%であり、また徒歩による来街者は、休日で約 22.9%、平日で約 26.2%である。これは、モータリゼーションの進展や中心市街地でのコインパーキングの増加が影響し、また、高齢化等の影響で手荷物負荷を敬遠する人々の増加等によるものであると考えられる³。

³ 「和歌山市中心市街地活性化基本計画」（和歌山市、平成 19 年 8 月策定、平成 21 年 3 月変更）より

和歌山バス一般路線 運行系統図

平成24年10月1日現在

- ◆同じ停留所名でも路線により乗降場所の位置が異なる場合があります。
- ◆停留所名の「○丁目」は略記しています。(例)「本町二丁目」=「本町2」
- ◆系統番号を□で囲んだ停留所は、その系統番号の路線の始発・終着を示します。
- ◆系統番号の地色の■は南海和歌山市駅発着、■はJR和歌山駅発着、■は南海和歌山市駅・JR和歌山駅双方を発着、■はその他を示します。



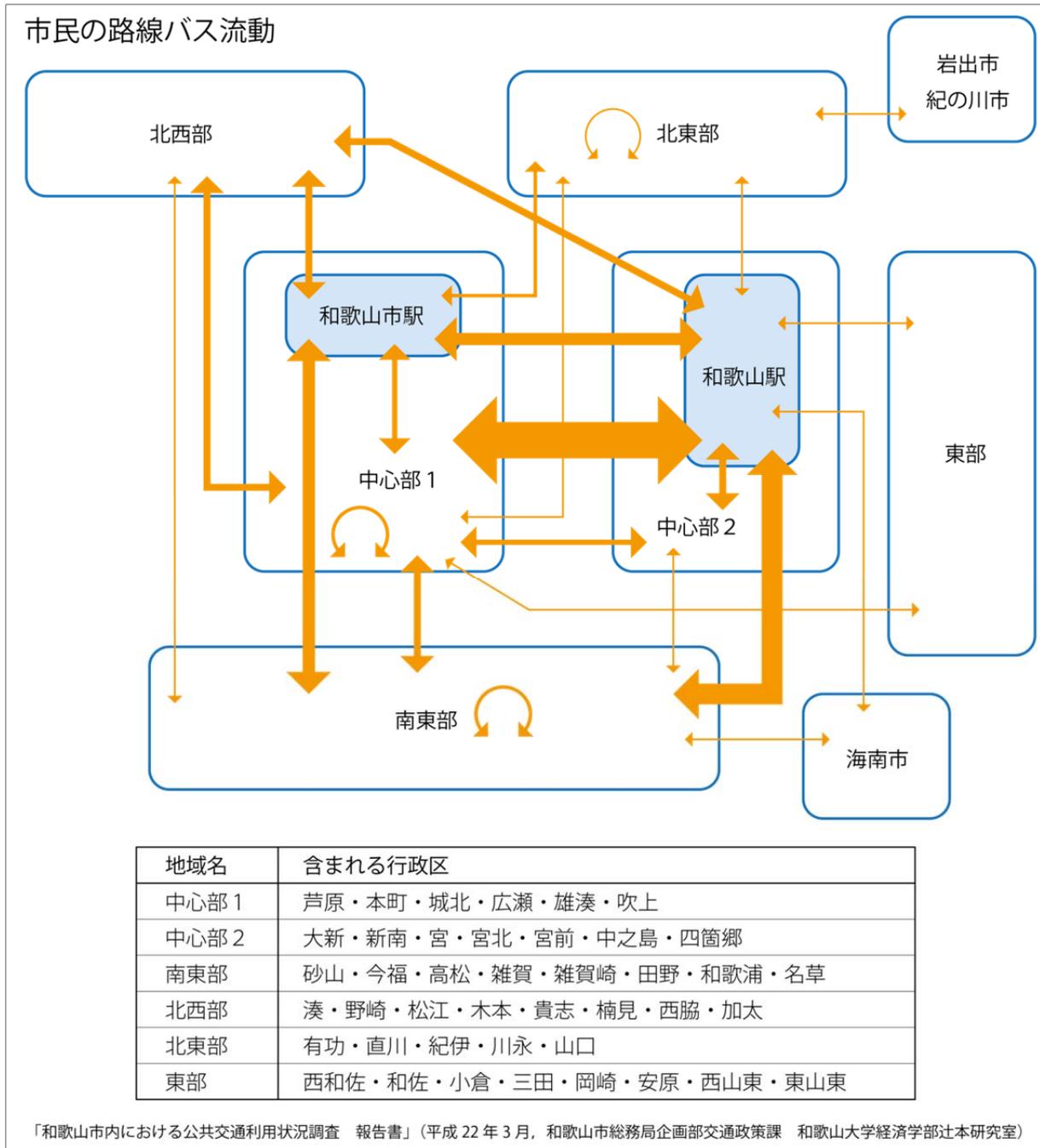
◆ 路線・系統番号 凡例

本町線	0	深山線	73 75
和歌山市内線	1 4 5 11 13 15 16 116 17	木の本線	76
市内雑質崎循環線	20 21 22 23 24 25 26 27	御膳松線	80 81
西浜新和歌浦線	30 32 33	六十谷線	82 83 84
紀三井寺線	40 42 43 44	楠見線	86 87 88
琴の浦線	46 47	栄谷線	89
塩屋線	50 52 53 55 56	鳴神線	90 93
湊線	60 61 62 66	岡崎線	91 92 98
和歌山大学線・和歌山大学連絡線・藤戸線	70 71 72 73 77 78 79 72 73 376 377	りんくうタウン線	100

◆ 運行に関するお問い合わせ
 本社営業課 073-445-9133
 和歌山営業所 073-445-3131
 ◆ お忘れ物のご照会
 和歌山営業所 073-445-3131

時刻検索
乗継検索
ケータイで!

和歌山バス
<http://www.wakayamabus.co.jp/>



上図は、市民の路線バスでの流動を示したものである⁴。市内で最もバス利用が多いルートは J R 和歌山駅と中心部 1 の間であり、次いで J R 和歌山駅と南東部の間、 J R 和歌山駅と南海和歌山市駅の間、南海和歌山市駅と南東部の間の順であり、両駅と北西部の間がこれに次いでいることがわかる。

また、 J R 和歌山駅には路線バスの利用が集中していることがわかる。

⁴ 「和歌山市内における公共交通利用状況調査 報告書」（平成 22 年 3 月、和歌山市総務局企画部交通政策課 和歌山大学経済学部辻本研究室）

(3) 道路網・市営駐車場

和歌山駅と和歌山城を結ぶ「けやき大通り」及び国道26号がまちなかを東西に貫く幹線道路となっており、国道24号（国道42号）が南北軸となっており、特に「けやき大通り」は和歌山市のシンボルロードとして、市民に広く認識されている。

和歌山市は第二次世界大戦にて約7割の市街地が焼失し、戦災復興計画による市街地整備が行われたため、十分な幅員を有した直線的な道路がグリッド状に整備されている。

まちなかの市営駐車場は、城北公園地下駐車場、大新地下駐車場、京橋駐車場、中央駐車場、けやき大通り駐車場、本町駐車場（休止中）の6施設があり、城北、本町、大新、けやき大通りの4施設は地下駐車場となっている。なお、駐車台数、営業時間、料金体系は次に示すとおりである。

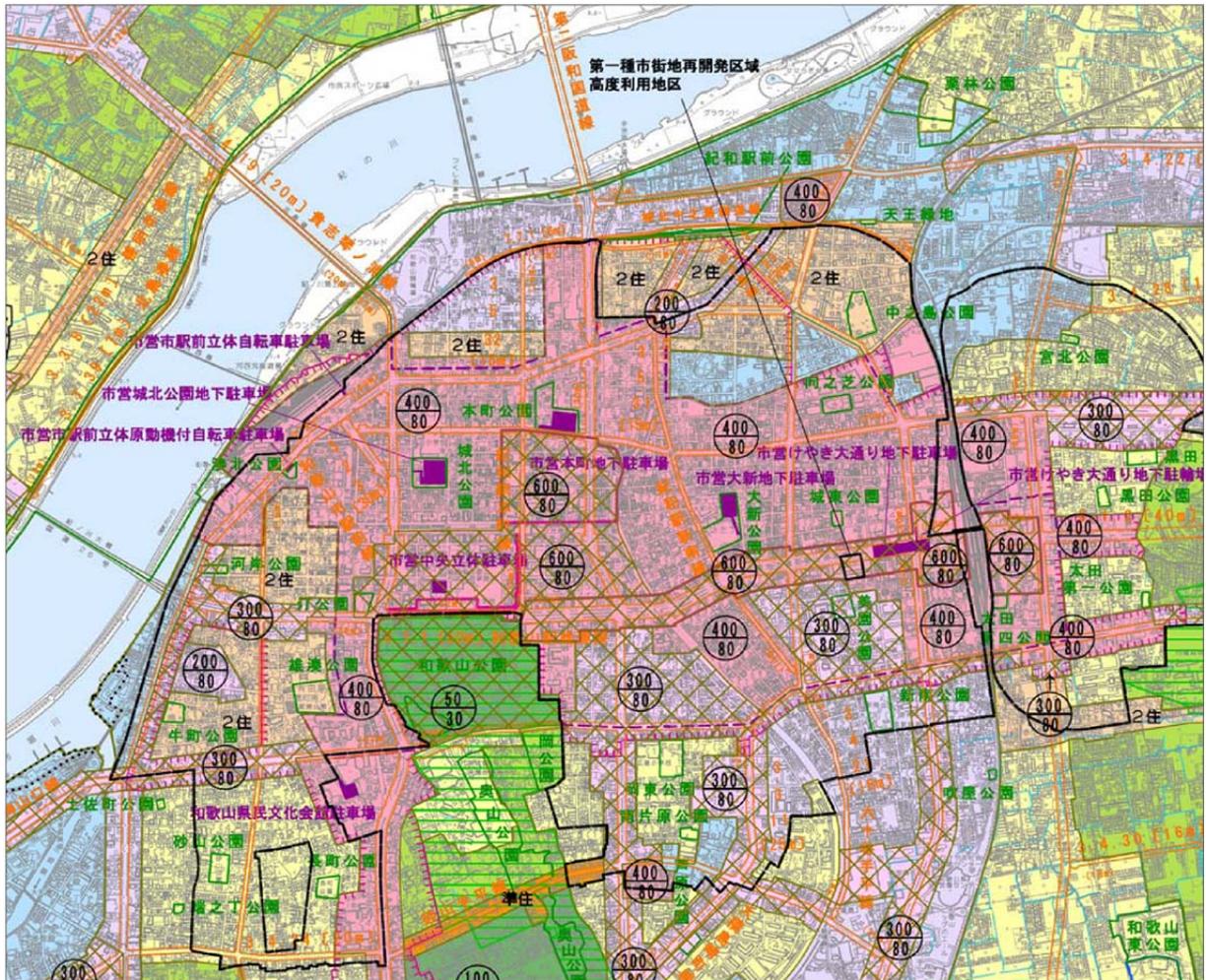
施設名	駐車台数	営業時間	料金体系	
			一時駐車	最大料金 夜間駐車料金
市営京橋駐車場	36台	24時間 (年中無休)	30分毎に100円	1日最大800円 (0:00~24:00)
市営中央駐車場	577台	24時間 (1月1日~3日休業日)	1時間まで160円 以後30分毎160円	1泊1,030円 (21:00~翌8:30)
市営大新地下駐車場	166台	7:00~翌2:00 (年中無休)	1時間毎100円 (昼間7:00~18:00) 30分毎100円 (夜間18:00~翌2:00)	昼間最大300円 (8:00~18:00) 夜間最大600円 (18:00~翌1:00) 1泊500円 (1:00~8:00)
市営城北公園地下駐車場	196台	7:30~24:00 (1月1日~3日休業日)	30分毎に100円	1日最大800円 (8:00~23:00)
市営けやき大通り駐車場	352台	24時間 (年中無休)	1時間30分まで300円 以後30分毎150円	1日最大1,500円 (0:00~24:00)
市営本町駐車場	188台	休止中		

なお、幅員5.5m以上の道路網・市営駐車場の立地を次頁に掲載する⁵。

⁵ 道路網図は「和歌山市内における公共交通利用調査 報告書」より作図し、市営駐車場を追記した。

1-4. 都市計画

まちなかエリアの大部分は商業地域もしくは近隣商業地域となっており、和歌山駅周辺、けやき大通り沿道、和歌山城北地区、ぶらくり丁は建ぺい率80%、容積率600%の商業地域となっており、高度利用が可能な地区である。



凡		例			
名称	記号	名称	記号(色別)	面積(約ha)	備考
市域界	--- --- ---	第1種低層住居専用地域		88.3(1.2%)	1,134.3(15.3%)
都市計画区域	▭	第2種低層住居専用地域		4.6(0.1%)	建築物の高さの制限は1.0m
市街化区域区分線	—	第1種中高層住居専用地域		1,292.1(17.4%)	
都市計画道路	⇨	第2種中高層住居専用地域		15.7(0.2%)	
都市計画公園、緑地		第1種住居地域		1,786.0(24.1%)	
防火地域		第2種住居地域		222.3(3.0%)	
準防火地域		準住居地域		256.4(3.5%)	
風致地区 (種別は裏面に明示)		近隣商業地域		35.0(0.5%)	396.6(5.4%)
臨港地区		商業地域		323.2(4.3%)	390.0(5.2%)
区画整理区域		準工業地域		667.0(9.0%)	
駐車場整備地区		工業地域		420.5(5.7%)	
都市計画駐車場		工業専用地域		625.9(11.1%)	
地区計画		市街化区域合計		7,415.4ha(100%)	
その他の都市計画施設					

1-5. 公共公益施設等の立地

(1) 商業施設

人口の拡散やモータリゼーションの進展により、周辺市町村や市内の郊外部には、既に多くの郊外型大規模集客施設が立地している。

なお、和歌山市内においても、住宅開発が進む和歌山市内の「ふじと台」に、多機能複合型ショッピングモール の出店が計画されており、平成 26 年春の開店を予定している。施設の規模は、敷地面積約 155,000 m²、延べ床面積約 127,000 m²、駐車台数約 3,500 台であり、南海電鉄和歌山大学前駅のステーションビル東側の敷地に建設される予定となっている。

まちなかの大規模な商業施設としては、和歌山駅前近鉄百貨店、ぶらくり丁にフォルテワジマ（旧丸正百貨店）、ドン・キホーテ（旧大丸百貨店）、和歌山城北にモンティグレ（和歌山県立医科大学跡地）、和歌山市駅に高島屋が立地している。

一方、スーパー等の生鮮食料品や日用品等を扱う店舗は、まちなかの中心部ではなく、その周縁部に立地している。一般的に高齢者の徒歩圏内とされている半径 300m を店舗の立地に重ね合わせると、中心部での買い物の利便性は高くないといえる。

商店街としては、ぶらくり丁商店街、みその商店街、和歌山駅前商店街、和歌山市駅前商店街があり、特にぶらくり丁とみその商店街は、アーケードが架けられており、半屋内的空間となっている。

(2) 官公庁・業務施設等

和歌山市役所や中央郵便局、和歌山地方裁判所等の官公庁施設が和歌山城周辺、特に北側に集積している。民間事業者の事業所も、特に地元金融機関の本社、大企業の支店・営業所などが中心市街地には多く立地しており、都市機能が集積している。

特に和歌山城北地区は、銀行やオフィス等が一定の集積をみせており、ビジネス街としての性格が強いエリアとなっている。

(3) 教育施設

教育施設（小中学校等）は、中心市街地活性化区域内に市立小学校が 3 校、市立中学校が 1 校、私立中学校・高等学校がそれぞれ 1 校あり、区域外にも雄湊小学校や城東中学校等が立地しており、まちなかにおける教育施設は充足しているといえる。

しかし、近年の少子高齢化及び中心部の人口流出により、児童・生徒数が減少傾向にあり、小中学校の統廃合が議論されている。和歌山市立本町、城北、雄湊の 3 小学校と伏虎中学校を統合して小中一貫校（9 年制）の設置が検討されており、「伏虎中学校区学校適正規模化推進協議会」では、新学校を城北小学校と城北公園の敷地内に設置することとしている。

また、和歌山市内の小中学校は、戦災復興計画により、学校と公園と近接して整備されており、この一体的な空間構成が大きな特徴となっている。

(4) 医療・福祉施設

中心市街地にあった和歌山大学、県立医科大学及びその附属病院が郊外に移転したが、県立医科大学跡地の一部には済生会病院が立地し、医療機能の低下には陥っていない。また、医療機関や高齢者福祉施設については、まちなかに一定の集積をみせており、利便性が高い地域となっている。

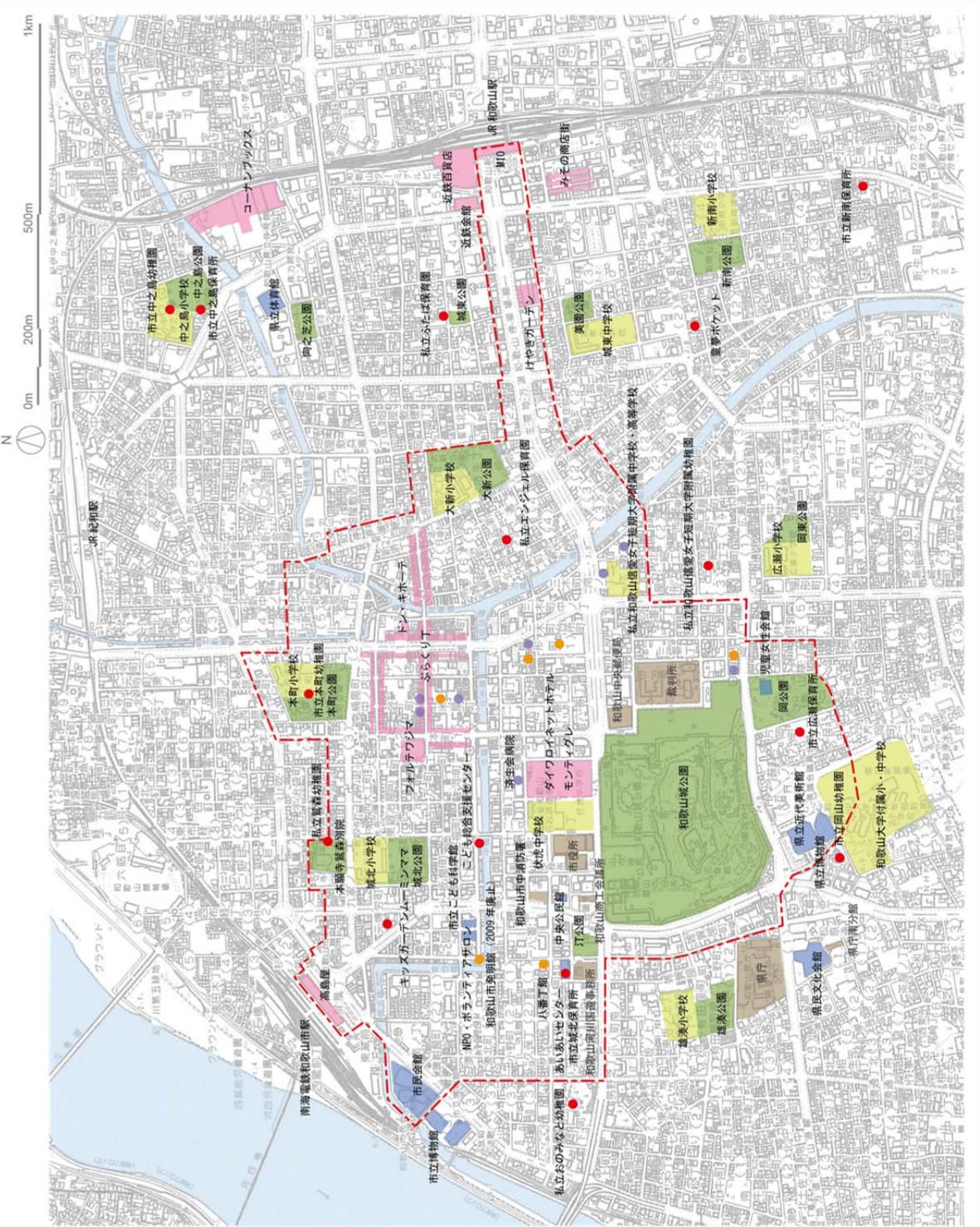
(5) 文化施設

文化施設は、集客性のある和歌山県立近代美術館や県立博物館が和歌山城の南側に立地しており、市立博物館、市立市民会館、市立図書館が南海和歌山市駅の南西部に立地している。

公共公益施設等の立地図、スーパー等商業施設立地図を次頁以降に掲載する。

和歌山市中心市街地

- 中心市街地活性化の区域
- 大規模商業施設・商店街
- 公共公益施設
- スポーツ・文化施設
- 小・中学校
- 公園・緑地
- 病院等医療施設
- 幼稚園・保育園・児童福祉施設
- 高齢者福祉施設



1-6. 建物現況

(1) 建物用途

現況の建物用途は、JR和歌山駅、南海和歌山市駅、和歌山城北地区、ぶらくり丁では商業が5割前後となっており、その他の地区では住宅が主となっている。一方、工業用途は、まちなかではほとんどみられない。

(2) 建物築年数

まちなか全体として新耐震前である築年数30年以上（不明も含む）の建物が多く、特にJR和歌山駅西地区、南海和歌山市駅東地区、ぶらくり丁は築30年以上の建物の割合が約2/3以上となっている。

(3) 建物木造比率（棟数）

建物木造比率が40%以下となっている地区（町丁目）が多いが、けやき大通りの南側、ぶらくり丁、南海和歌山市駅周辺では木造建物が40%～60%となっている。また、建物築年数が30年以上の建物が多く残存している地区は木造建物比率が高い傾向がみられる。

町丁目別の建物用途図、建物築年数図、建物木造比率図を次頁以降に掲載する。

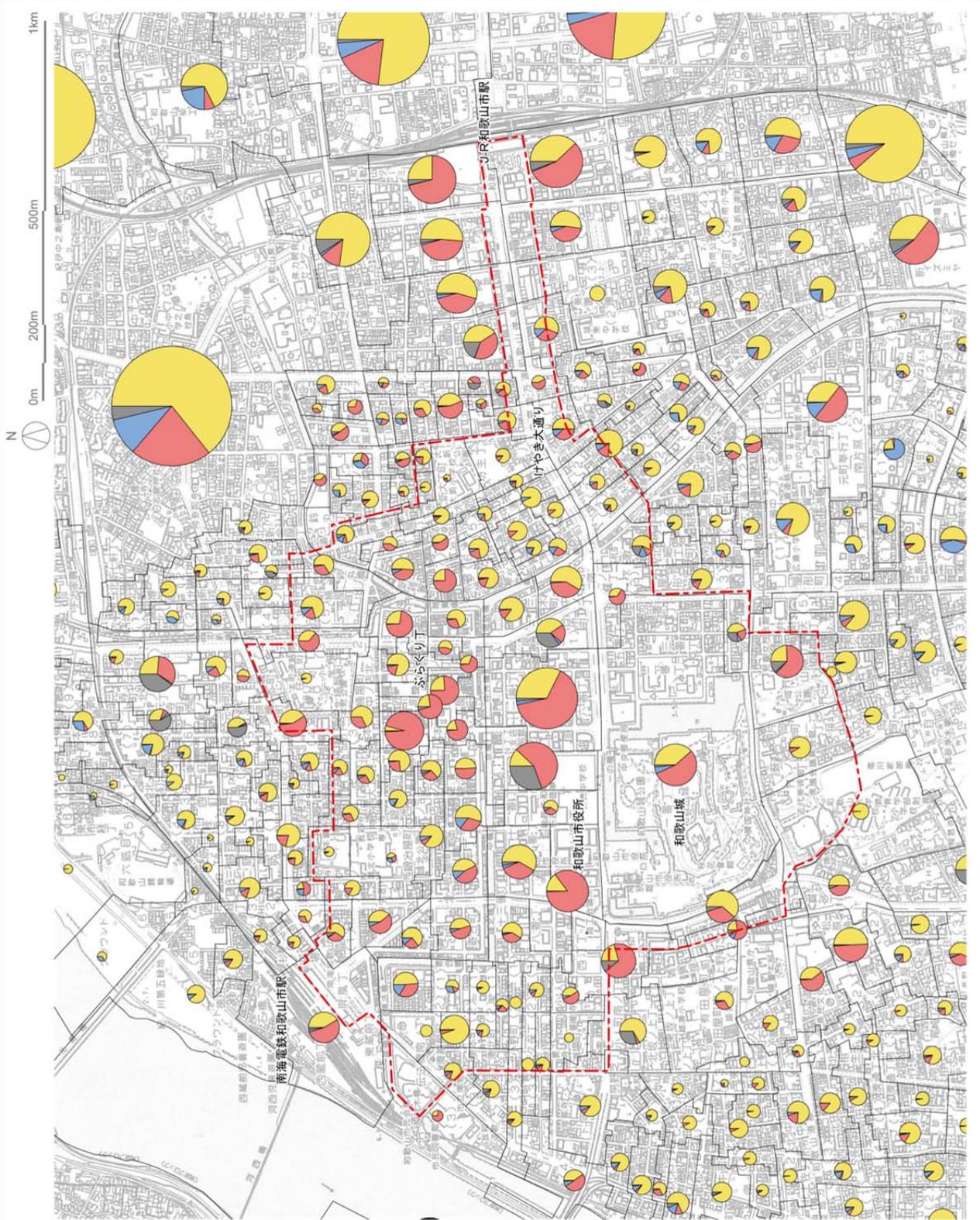
和歌山市中心市街地

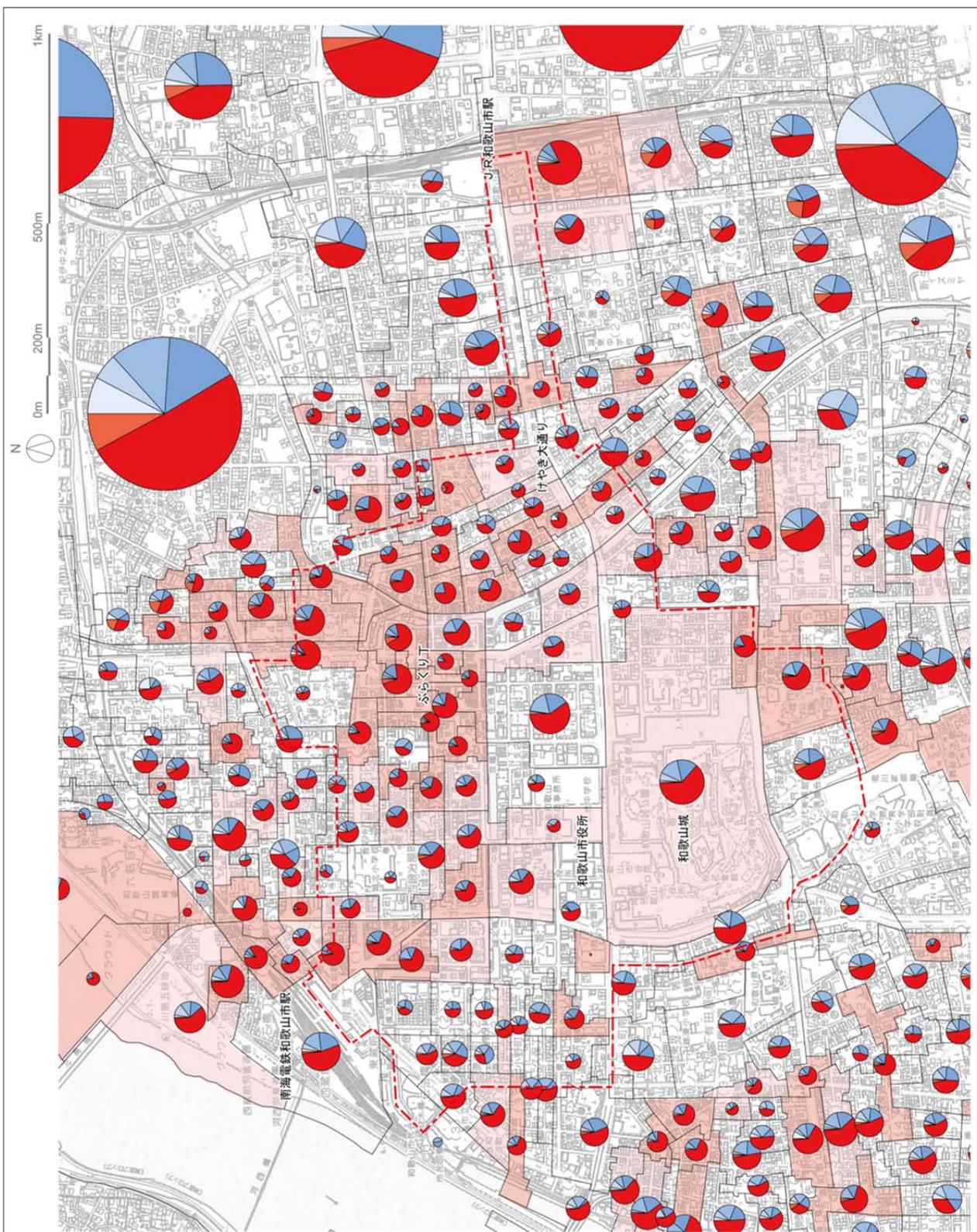
建物用途

中心市街地活性化の区域



- 住宅
- 商業
- 工業
- その他用途





和歌山市中心市街地

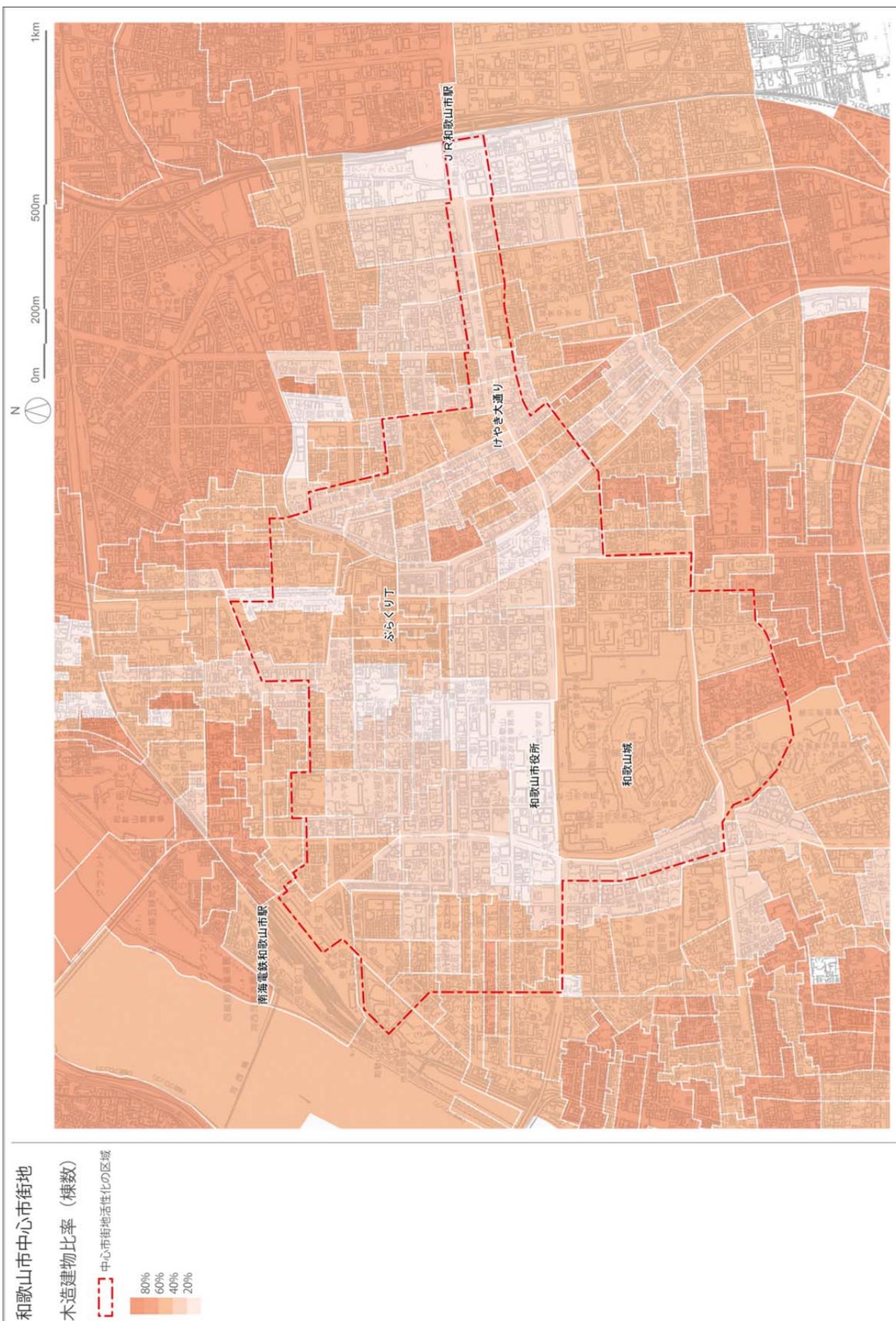
建物築年数

— 500 (棟)
— 250 (棟)

--- 中心市街地活性化の区域

▲ 築年数0~4年
▲ 築年数5~9年
▲ 築年数10~19年
▲ 築年数20~29年
▲ 築年数30年以上
▲ 築年数不明

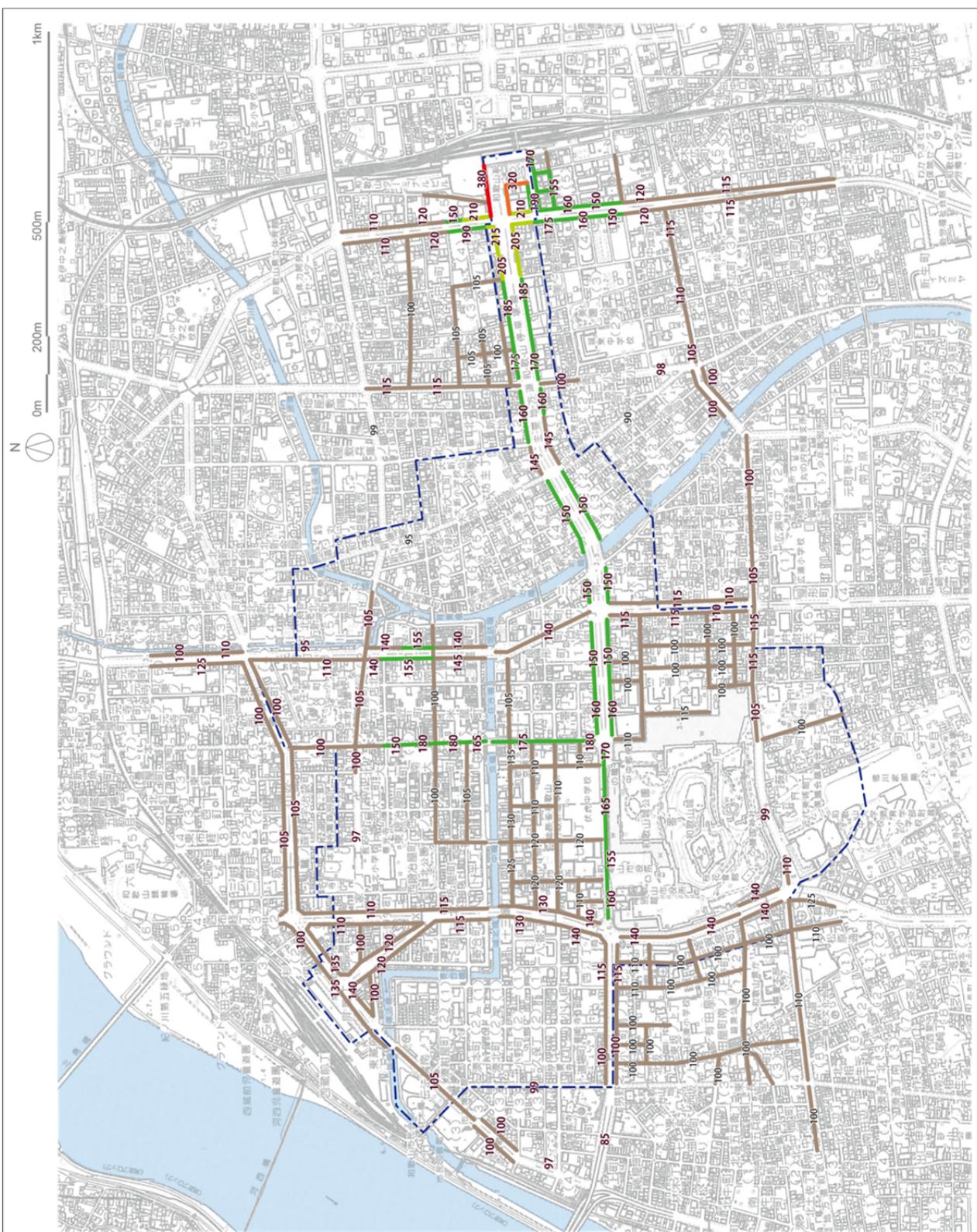
■ 築30年以上及び築年数不明の建物棟数の割合が66%以上
■ 築30年以上及び築年数不明の建物棟数の割合が60%以上



1-7. 路線価

JR和歌山駅前にて路線価が100万円/坪(380千円/㎡)を超えているものの、まちなか全体としては幹線道路沿いであっても、30~40万円/坪(90~120千円/㎡)前後が主となっている。しかし、和歌山市のシンボルロードであるけやき大通り沿いや和歌山城とぶらくり丁を結ぶ本町通りでは、路線価が少し高くなり、50~60万円/坪(150~180千円/㎡)となっている。

路線価図を次頁に掲載する。



- 和歌山市中心市街地**
- 路線価**
- 中心市街地活性化の区域
 - 350 千円以上 / m²
 - 300 千円以上 / m²
 - 250 千円以上 / m²
 - 200 千円以上 / m²
 - 150 千円以上 / m²
 - 100 千円以上 / m²
 - 100 千円未満 / m²は未着色

1-8. 課題の整理

(1) まちなかの現況と課題

統計データに基づく、まちなかの現況と課題（今後想定される課題も含めて）を下表のとおり整理する。

現況	課題
人口減少/少子高齢化/若年層の市外転出	都市のマネジメント力の低下/インフラクライシス 等
まちなかの急激な少子高齢化	地域活力の低下（都市的な機能の衰退、福祉・生活支援活動の負担増大 等）
都市の希薄化・拡散化	都市生活に必要な機能・サービスの低下 等
商業の流出・衰退	生活利便性の低下/まちなかの魅力の低下 等
交通の結節点である駅の利用度の低下	まちの拠点性の低下/公共交通の脆弱化 等
築年数の経った建物が多く残存	都市の防災性能の不足/建物更新の停滞 等

上表を踏まえ、まちなかの課題を都市構造と都市機能に着目して、具体的に整理した。

(2) 分散型の都市構造

- J R 和歌山駅、南海和歌山市駅、和歌山城を包括する、まちなかエリアが広大
- 交通結節点である駅、業務系、商業系、住宅系、文化系の各ゾーンが薄く広く存在
- まちなかを結ぶモビリティのネットワーク（公共交通・自転車・徒歩）が不十分
- 2 駅間を結ぶ路線バスは充実しているものの、公共交通の利便性が低い
- 車依存のライフスタイル

(3) 都市機能更新の停滞

- 広幅員で直線的な道路網等公共施設整備は一定完了
- 小中学校の統廃合
- 公園・堀などの公共空間の機能低下（低・未利用化）
- 住宅地の空き地・駐車場化
- 空き店舗・床の増加
- 旧耐震の建物が多く残存することによる都市防災上の問題
- 土地・家屋の流動性の低下

(4) 希薄化したまちなか

分散型の都市構造に加え、都市の機能更新が停滞していることから、まちなかの希薄化が進行しているといえる。希薄化したまちなかにおける課題を機能、モビリティ、空間の3点に着目し整理した。

まちなかの機能	<ul style="list-style-type: none"> ○ 機能・サービスの分散・流出 ○ 必要なサービスの質の低下 ○ 現代のライフスタイルに合った機能・サービスの不足
まちなかのモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 限定的な移動手段 ○ 不十分なモビリティのネットワーク
まちなかの空間	<ul style="list-style-type: none"> ○ 低・未利用地の増加 ○ 新規開発・再整備の停滞

2. 民間事業者の開発需要等に関する可能性調査

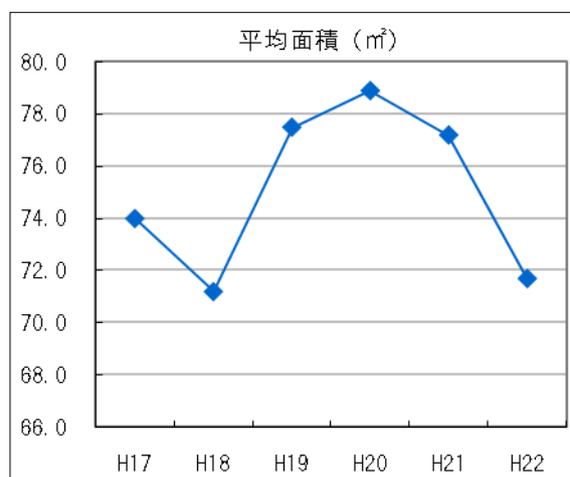
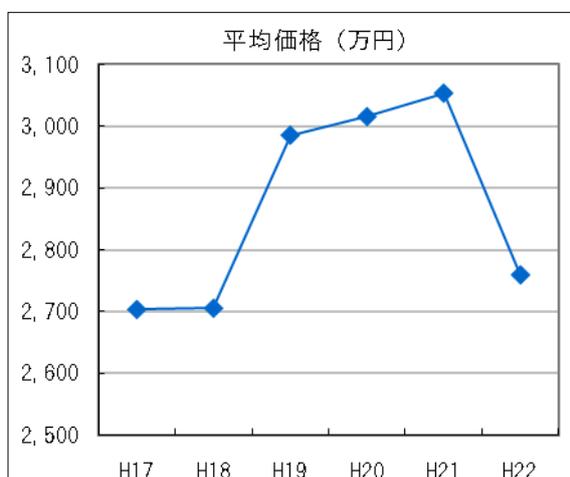
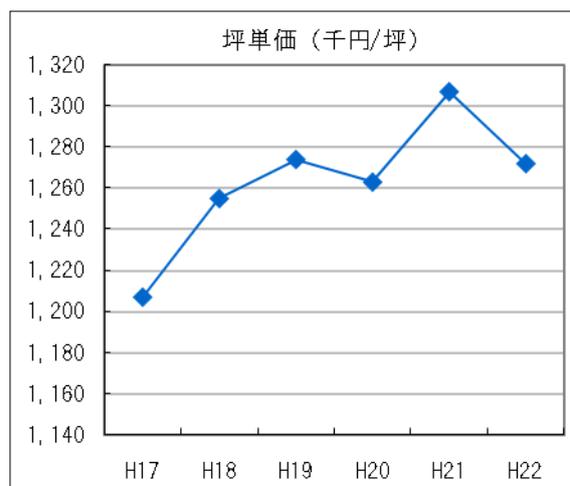
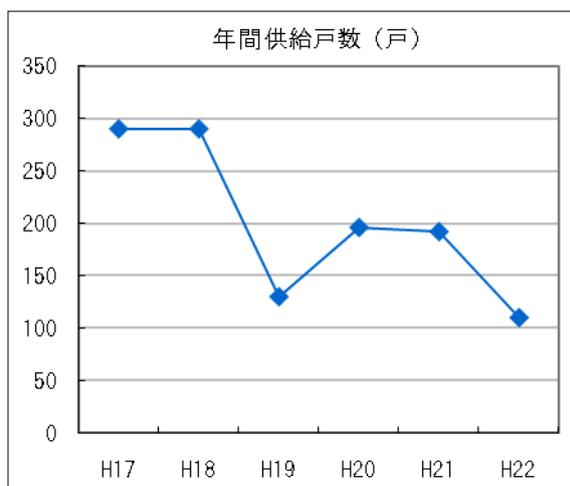
2. 民間事業者の開発需要等に関する可能性検討調査

2-1. マンション開発動向

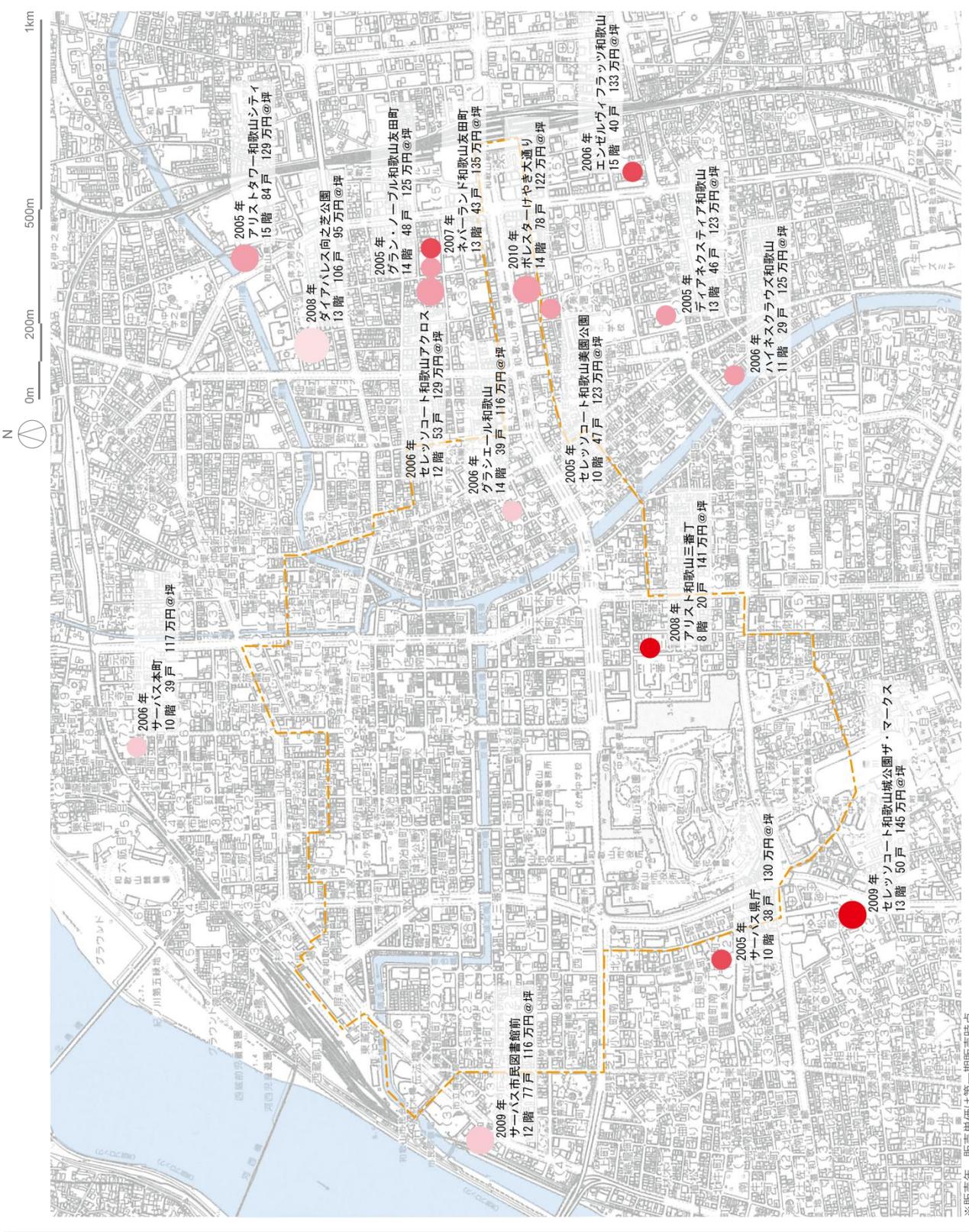
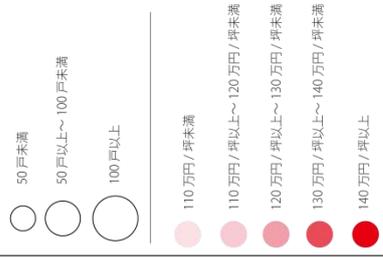
近年（平成 17～23 年）、和歌山市でのマンション開発は 16 件あり、まちなかでは J R 和歌山駅周辺、及び和歌山城周辺に集中している。年間供給戸数は 200 戸前後（1 棟あたり 50～80 戸程度）、平均面積は 70～80 ㎡程度であり、住宅の平均坪単価は 125 万円前後（J R 和歌山駅周辺で 120～135 万円/坪、和歌山城周辺で 130～145 万円/坪）となっている。なお、マンションの年間供給戸数は年々減少している。

和歌山市におけるマンション開発動向

項目	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
年間供給戸数 (戸)	290	290	130	196	192	110	50
坪単価 (千円/坪)	1,207	1,255	1,274	1,263	1,307	1,272	-
平均価格 (万円)	2,703	2,705	2,985	3,015	3,053	2,759	-
平均面積 (㎡)	74.0	71.2	77.5	78.9	77.2	71.7	-



マンション開発動向



※販売年、販売単価は第一期販売時点

2-2. 住宅事業者ヒアリング

大手事業者（A社）、地方都市での実績が多い事業者（B社）、地元事業者（C社）に対して、まちなかの評価や開発の方向性等についてヒアリングを行った。

その結果を以下に整理する。

ヒアリング日：H24/9/11

会社名	A社
中心市街地エリア全体の立地評価	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減の印象もあり慎重になるエリア。 ・車依存のため、まちなかより郊外戸建志向が強い印象。 ・マンション単発は厳しく、複合開発や政策的なまちなか居住支援が必要（マンション購入への助成金や子育て支援等）。 ・補助金等の支援が必要（マンションの付加価値を高めるため共用部を充実すると採算が合わないため）。 ・駅が2つあることで中心性が希薄化している印象。
供給戸数	<ul style="list-style-type: none"> ・100戸以上は難しい。
ターゲット商品企画	<ul style="list-style-type: none"> ・和歌山出身で大阪へ働いている人、駅利用者。 ・場合によっては親からの資金援助も期待できるが、親が援助する理由（戸建に勝てる）が必要。 ・上記ターゲットのニーズに合った商品とすることが必要。 ・商業施設や子育て施設との複合開発。 ・ファミリー層に対しては医療の付加価値は低いかもしれない。 ・防災性能の高いマンションに人気があり、そういった補助金があると良い。
販売価格帯	<ul style="list-style-type: none"> ・親からの援助があれば、単価は多少高くても可能性はあるが、親が援助したいと思うロジックが必要。
駐車台数	<ul style="list-style-type: none"> ・戸建では車を2台所有している場合も多い。 ・郊外だと駐車場代を払う認識も希薄。
共用部施設付加的機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ボリュームを100としたら、専有部80で共用部20とれば良いが、共用部が多いと販売価格が高くないと採算が合わない。 ・小規模マンションだと共用部・共用施設が多く取れず、マンションとしての付加価値や戸建との差別化が難しい。
開発候補	<ul style="list-style-type: none"> ・特に意見なし（ターゲット層を踏まえると駅周辺が候補と思われる）。
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・観光等をキーワードに雇用創出があれば、人が集まり、居住環境へのニーズも高まる。 ・保育園は足りているのか。小中学校の統合は通学上問題ないのか。 ・県と市の支援姿勢が必要（補助金、保留床取得）。 ・商業も手がけているが、ロードサイド型が中心のため、再開発ビルの商業床を取得することはない。

会社名	B社
中心市街地 エリア全体 の立地評価	<ul style="list-style-type: none"> 実績もあり、関心の高いエリア。 マーケットに対して良いイメージ。 和歌山市の規模ならば、是非やりたい。
供給戸数	<ul style="list-style-type: none"> 70～80戸程度が適当。 企画、価格次第では供給戸数100戸程度も可能性有り（その場合は通常のマンションにない付加価値が必要）。
ターゲット 商品企画	<ul style="list-style-type: none"> マンションの購入層は、ファミリー層と高齢者（約3割）の2極化。（市内から万遍なく、隣接市も有。中心部は少ない。） 高齢者、女性（特に防犯や近所づきあいの煩わしさを気にする方）。 上記のターゲット層から、住居は70～80㎡程度のコンパクトに。 城が見えることがステータス（付加価値）。 けやき大通りに面していることも付加価値が高い。 免震等の地震対策も付加価値が高い。 複合開発で低層部には、女性や高齢者のニーズにあった利便施設。
販売価格帯	<ul style="list-style-type: none"> 130万/坪で頭打ちのイメージ。 3,000万円超はマンションの魅力が低減（戸建住宅と同価格帯）。 単価よりもグロス価格で決めている。2,300万程度。
駐車台数	<ul style="list-style-type: none"> 100%は必要。120%、130%と多ければなお良い。 機械式駐車場より、平面駐車場が良い。
共用部施設 付加的機能	<ul style="list-style-type: none"> 日常品が購入できるスーパーやドラッグストア等が良い。 クリニック等の医療施設の導入（医療モールまでいかなくとも）。 主なマンション購入層である女性や高齢者のニーズにあった付加機能を導入。
開発候補	<ul style="list-style-type: none"> JR和歌山駅周辺 和歌山城周辺（高さ規制を考慮すると和歌山城の北側） 南海和歌山市駅周辺は現状では難しい。（駅が変わるのであれば可能性有）。
備考	<ul style="list-style-type: none"> JR和歌山駅周辺は土地代が高いため、補助金等が必要。 和歌山は地盤が弱く、杭を40m近く打つ必要があり、杭に補助金があれば事業化しやすい。

会社名	C社
中心市街地 エリア全体 の立地評価	<ul style="list-style-type: none"> ・集客できる核施設がない。まちなかに大学や小中一貫校等の教育関連施設が誘致されれば良いのだが。 ・和歌山駅周辺や和歌山城周辺のマンションに対するニーズは高い。 ・上記エリアは、まとまった土地が出にくく、土地があったとしても資金とのバランスが取れない。 ・南海和歌山市駅前、ぶらくり丁、繁華街地区は厳しい。 ・南海和歌山市駅周辺はまとまった用地があれば可能性有。
供給戸数	<ul style="list-style-type: none"> ・50戸前後（大規模な用地がないことも影響）。
ターゲット 商品企画	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のマーケットは広く紀南まで及ぶ。 ・資産のある人が子どもの教育のために購入するケースが見られる（塾に通うため、進学校に通うため等）。 ・上記の場合、一時的に母親と子どもが住み、その後賃貸等でマンションを活用。間取りは2LDKや小さな3LDKが人気。 ・子育て世代は学区中心。
販売価格帯	<ul style="list-style-type: none"> ・販売価格は間取りのバランスが重要。 ・最上階の角部屋で非常に広い間取りならば、3,000万円でも販売可能。
駐車台数	<ul style="list-style-type: none"> ・台数は料金、用地等との兼ね合いで決定。 ・100%を目指しているが、100%取れない場合は計画段階から周辺の駐車場を確保。
共用部施設 付加的機能	<ul style="list-style-type: none"> ・無駄なスペースをなるべく取らず、販売価格と間取りを重視。
開発候補	<ul style="list-style-type: none"> ・和歌山駅周辺（西口、東口ともに） ・県庁周辺 ・田中町（和歌山駅西口の南側） ・けやき大通り沿い
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・和歌山は戸建志向が圧倒的に強く、中心部の駅周辺、城周辺で戸建を探している人も多いが、用地がない。 ・中心部の空家はニーズが非常に高い。 ・戸建の賃貸ニーズもあるが、賃料は10万円に達しないところが多い。

2-3. 商業事業者ヒアリング

百貨店（D社）、和歌山を中心展開しているスーパー（E社）に対して、まちなかの評価や店舗の課題等について、ヒアリングを行った。

その結果を以下に整理する。

ヒアリング日：H24/9/27

会社名	D社
中心市街地エリア全体の立地評価	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少のなかで和歌山市の世帯数は増加しており、少子高齢化、核家族化が進行。 地価は平成10年の半値。 働き口が少ない点が課題。 郊外大型商業施設との競合が厳しい。 特にふじと台で計画されている大型商業施設は若い客層だけでなく、高齢者層（百貨店の主要客層）の取り込みも図る計画。 人口減少と車社会により、駅の乗降客数は減少しており、百貨店の売上確保は非常に厳しい。 食料品の充実とスーパー等との差別化により売上を確保する方針。
店舗の課題 将来計画	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の地価が下がっているなかで、賃料はあまり下がっていないため、費用対効果を考慮すると増床は難しい。 郊外大型商業施設への対策が直近の課題であり、リニューアルや増床ではなく、商品やサービス（人的サービス・ポイントカード等）で対応。
店舗周辺に 欲しい機能 用途	<ul style="list-style-type: none"> 百貨店での単独集客には限界があり、まち機能、時間を消費してもらう機能がほしい。 例：アミューズメント・スポーツ施設（カラオケ、ボーリング場等）、映画館、ライブスタジオ等の若者が集まる施設、大型専門店、若者のアートビレッジ等の文化的な施設、駅前の病院等。 百貨店に訪れる客の5割が車。購入後すぐに帰ってしまうため、遊滞時間を長くすることが重要。 広幅員道路が回遊を阻害。ただ、道路の両側に商業施設が連続していれば別。 JR和歌山駅に地域性がない（駅についても和歌山らしさがあまり感じられず、和歌山城も視認不可）。 地下広場は視認性が低く、イベント等を催してもその賑わいが認知されにくい。 地下広場では賑わいがまちに広がっていかない。
市への要望	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の再整備（例えば、ペDESTリアンデッキ等で交通体系を再整備し、回遊性のある歩行者空間を創出）。 けやき大通り沿いの商店街の活性化と連続性の確保（和歌山城あたりまで）。 年配の方や核家族向けの駅前（もしくは駅近隣）マンションの整備。 若者が集まる施設、若者が働く場（2次産業等）の創出。 バスとの協力で低料金（500円程度）で一日周遊できる仕組みがあれば、和歌山市内に点在するいくつかの拠点をつないでいくことができるのではないかと。
備考	<ul style="list-style-type: none"> 宅配サービスは地元の効率的なネットワークを有した企業でないと難しい。

会社名	E社
中心市街地 エリア全体 の立地評価	<ul style="list-style-type: none"> ・ 完全な空洞化。 ・ ふじと台への人口流出。 ・ 中心部では、買物に不便されている方は多いと思われる。
店舗の課題 将来計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部で大規模用地があれば、出店の可能性有。 ・ 和歌山市駅周辺でも用地があれば、出店の可能性有。 ・ 規模は、1,000㎡程度の食料品スーパー。 ・ 伏虎中学校跡地は、インパクトがある非常に気になる地区（是非出店したい）。 ・ 小規模店舗も検討はしているが、用地がない。 ・ 駅周辺の出店はあまり検討していないが、要請があれば別。
店舗周辺に 欲しい機能 用途	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の近くでバス等の公共交通機関が整備されていれば、駐車場が少なくても、可能性有。 ・ 和歌山城周辺では駐車場は必須（平面駐車場が最も良い）。 ・ 出店に際して最も重要な点は道路。 ・ 生活道路なら2面接道が望ましい。
市への要望	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伏虎中学校跡地は一等地であり、近くに和歌山城、博物館、美術館などの観光施設があり、そこに商業施設が加われば、魅力的になるのではないかと。 ・ 中学校跡地では、マンション+グレードの高いスーパー+クリニックモール等の施設構成が考えられる。 ・ 中心部では、小型で買いやすい都市型スーパーは今後可能性有。 ・ 都市型スーパーの規模はコンビニとスーパーの間で、品数をどれくらい揃えるのかが重要。
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・ ネットスーパーは高齢者よりも若い子育て世代の利用が多く、今後の成長分野と予想。

2-4. 開発需要のまとめ

(1) 住宅の開発需要の整理

住宅事業者へのヒアリングを下表のとおり整理する。

住宅事業者ヒアリングまとめ

項目	内容
まちなか全体の評価	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中心性・拠点性が希薄（まちなかに集客できる核施設がない等） ○ 事業成立のためには県と市の支援が必要（補助金等） ○ 土地の流動性が低い地域（不動産の流通が少ない）
供給戸数	○ 70～80戸程度（企画、価格次第では100戸程度も可能性有）
ターゲット商品企画	<ul style="list-style-type: none"> ○ ファミリー層（教育重視）、高齢者（利便性）、女性（防犯性） ○ 住戸面積は70～80㎡（コンパクトで使いやすい規模） ○ 高い防災性能（免震等の地震対策等） ○ 和歌山城を眺望できる立地やけやき大通り沿いの立地に高い付加価値
駐車台数	○ 駐車台数は100%（満たない場合は周辺にて確保する必要有）
付加的機能	○ 近隣商業機能（都市型スーパー等）、医療・福祉機能、子育て支援機能等との複合開発
開発候補	○ JR和歌山駅周辺、和歌山城周辺、けやき大通り沿い

マンション開発の停滞（供給戸数の減少）により、まちなかの新たな定住者を受け入れる住宅の不足等が課題として推察される。

和歌山市のまちなかは、土地の流動性が低い（不動産の流通が少ない）ため、需要はあるものの開発が事業化しにくい地域であり、住宅開発（マンション開発）事業を成立させるためには、行政（国、県、市）からの支援が必要な地域であるといえる。

また、住宅開発における付加価値としては、生活利便性や防災性、眺望の良さがあげられる。

(2) 商業の開発需要の整理

商業事業者へのヒアリングを下表のとおり整理する。

商業事業者ヒアリングまとめ

項目	内容
まちなか全体の評価	<ul style="list-style-type: none"> ○ 郊外の大型商業施設への消費活動の流出による空洞化 ○ まちなかは買物に不便な環境（まちなかのスーパーの撤退等） ○ ふじと台の大型商業施設の脅威
店舗の課題 将来計画	<ul style="list-style-type: none"> ○ 増床やリニューアルではなく、質の高い商品・サービスの提供による顧客の流出抑制 ○ まちなかでは都市型スーパー（小規模、食料品中心）の可能性有
まちなかに 望まれる機能	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駐車場機能（車でアクセスしやすいまちなか、車中心のライフスタイルへの対応） ○ まちなかの集客力や回遊性を高める機能 ○ 若年層がまちを遊滞できる機能（大型専門店、カルチャー・アミューズメント施設等） ○ 駅前の再整備（交通体系の再整備、駅前マンション等の整備） ○ 都市的な機能の充実（機能の集約・複合化・高度化等）

郊外への消費活動の流出による空洞化が著しく進行しており、また、ふじと台には大型商業施設が計画されており、さらなる商業の流出が危惧される。こうした状況のもと、まちなか再生を進めていくためには、都市的な機能の充実やアクセス性・回遊性の向上等の再生に向けた取組みをまちなか全体で進めていく必要がある。