

和歌山駅まち空間活性化基本構想

令和7年7月

和歌山駅は、今から約100年前の1924年2月に国鉄「東和歌山駅」として現在の和歌山市美園町に開業しました。現在では、県内の主要拠点に通じる、1日平均約3万人が乗降するターミナル駅として、地域住民や通勤・通学、来訪者に利用され通称「わえき」として親しまれています。約50mの道路幅員を有するシンボルロードであるけやき大通りは、美しい並木が四季折々の彩りを添え、行き交う人々の憩いの場であると共に交通や商業の軸としての機能を担い、駅と市の中心部である城下町をつないでいます。

しかしながら、最近では居住人口の減少や高齢化の進展、商店街における空き店舗の増加、郊外への大型店の進出など、社会環境の変化やライフスタイルの多様化も重なり、中心市街地をとりまく状況は益々厳しくなっています。ターミナル駅である和歌山駅周辺も例外ではなく、さらなる賑わい創出や利便性の向上への取り組みが求められています。一方で、和歌山市駅周辺では再開発が行われ、駅舎の建て替えや商業施設、公共施設の整備が行われるなど、市内の交通・都市機能が大きく変わりつつあります。こうした動きの中で、和歌山駅もまた、これからのまちづくりを見据えた新たな価値を生み出す場として発展させていく必要があります。

このような背景のもと、和歌山県、和歌山市、西日本旅客鉄道株式会社は共同で「和歌山駅まち空間活性化会議」を設立し、和歌山駅及びその周辺を対象として和歌山の玄関口に相応しい再整備のあり方を検討すると共に、事業の関係者が今後の計画・設計・施工・運営管理等の各段階において目指すべき共通の目標となる「和歌山駅まち空間活性化基本構想」を策定しました。本構想は、和歌山駅だけでなく駅前広場や隣接地区と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえて必要な機能の配置を検討することが期待される空間である「駅まち空間」として内容をとりまとめています。

今後、駅まち空間の活性化にあたっては、地域住民、企業、まちづくり団体、行政等の多様な主体が連携・協働しながら、継続的な取り組みを進めていく必要があります。本構想では、3者で検討した、活性化に向けた理念や方針、進め方のアイデアなどを示し、これらをたたき台として、和歌山駅まち空間の活性化に向け、より一層議論を深めながら、柔軟な考えのもと、皆様と育んでいきたいと考えています。和歌山駅周辺が「駅まち空間」として、地域住民や訪れる方々にとってより快適かつ魅力的であり、新しい発見のある居場所となるように引き続き本構想の実現を推進してまいります。

最後に、本構想の策定にあたり、多くの貴重なご意見をいただきました駅利用者の皆様を始め、関係各位に心から感謝申し上げます。

令和7年7月
和歌山駅まち空間活性化会議

目次

1章 基本構想策定にあたって

1-1 基本構想策定の背景	2
1-2 基本構想の目的	5
1-3 基本構想の位置付け	6
1-4 基本構想の対象範囲	7
1-5 基本構想の構成	8
1-6 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策	9
1-7 和歌山駅まち空間のコンセプト	19
1-8 検討体制	24

2章 和歌山駅まち空間活性化に向けた方針

2-1 基本方針 3つの“くくる”	26
a) 駅と「まち」を“くくる”	
b) 駅と「暮らし」を“くくる”	
c) 駅と「魅力」を“くくる”	
2-2 和歌山駅まち空間で過ごす一日	36
2-3 「わえきまち」を形づくる5つのアクション	37

3章 「わえきまち」を形づくるアイデア

3-1 人々の居場所や活動の舞台となる空間の創出	39
a) 活動と移動の拠点となる駅前広場	
b) 日常やイベント、災害時など、どんな時も人々を支える柔軟性の高い空間	
c) ナイトタイムエコノミーを活性化する設え	
3-2 まちと繋がる空間構成	42
a) 駅東西のつながり強化	
b) けやき大通りと連携した交通ネットワークの強化・再編	
c) 和歌山駅に隣接するエリアとの連携	
3-3 和歌山の玄関口の顔づくり	45
a) 玄関口に相応しい象徴的な駅まちデザイン	
b) 和歌山らしさを感じられる眺望の確保	
c) おもてなし空間としての利便性の向上	
3-4 将来を見据えた交通空間の再編	49
a) 分かりやすく快適な交通機能配置	
b) 次世代モビリティ導入を見据えた空間の創出	
c) 自転車利用を促進する施設整備	
3-5 まちの魅力・暮らしを向上させる拠点	52
a) 暮らしの質を向上させる都市機能の充実	
b) 新たな担い手創出や連携の推進	
c) グリーンインフラによる持続可能な駅まち空間	

4章 今後の進め方

4-1 和歌山駅まち空間活性化の実現プロセス	56
4-2 今後の検討事項	57

1. 基本構想策定にあたって

1-1. 基本構想策定の背景

■ 和歌山県と和歌山市の概要※1

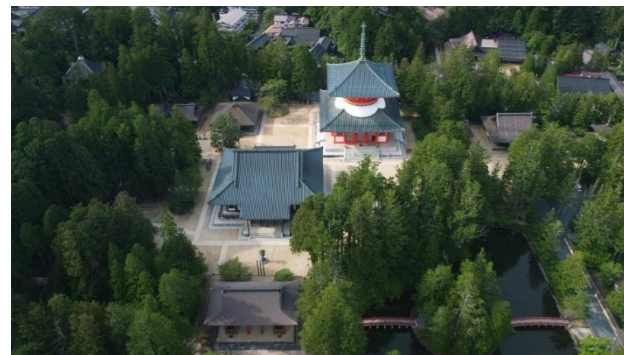
和歌山県は、紀伊半島の南西部に位置し、古くから「紀州・木の国」として知られ、豊かな森林資源に恵まれてきました。また、歴史的にも重要な地域であり、奈良時代には熊野古道が開かれ、多くの巡礼者が熊野三山（熊野本宮大社・熊野速玉大社・熊野那智大社）を訪れました。平安時代には空海によって高野山が開創され、真言宗の聖地として栄えました。これらの霊場と参詣道は、自然と信仰が融合した独自の文化的景観を形成しており、2004年には「紀伊山地の霊場と参詣道」として、ユネスコの世界遺産に登録されています。江戸時代には、紀州徳川家が治め、和歌山市は紀州藩の城下町として発展しました。明治時代になると重化学工業や農業が発展し、大正時代から昭和初期にかけては鉄道や道路の整備が進みました。交通の利便性が向上したことで市街地から高野山や白浜、熊野方面へのアクセスが容易となり、1994年の関西国際空港の開港を機に和歌山県の観光業はますます発展していきました。2023年の和歌山県観光客動態調査では、観光入込客総数は約3,190万人（対前年比9.6%）、日帰り客数は約2,700万人（対前年比8.8%増）、宿泊客数は約490万人泊（対前年比14.4%増）、外国人宿泊客数は約40万人泊（対前年比823.3%）となり、国内外から多くの観光客が訪れています。現在、和歌山県には約88万人※2が暮らし、歴史と自然が融合した魅力的な地域として人々に愛されています。

和歌山市は、和歌山県の北部に位置し、県人口の約40%にあたる約35万人※3が暮らしています。市内には歴史的な名所である和歌山城や和歌の浦、紀三井寺、友ヶ島のほか、黒潮市場や温泉施設のある和歌山マリーナシティ、2020年にリニューアルされた四季の郷公園等といった観光拠点があり、和歌山駅と和歌山市駅を中心とした公共交通網によるアクセスが可能となっています。

そのような県内や市内の主要拠点を発信・回遊する事業として、和歌山県、和歌山市及び西日本旅客鉄道株式会社は、3者で協力し、観光プロモーション「聖地リゾート！和歌山」による観光ブランディングを行うほか、約800kmに渡るサイクリングルート「WAKAYAMA800」や、自転車に乗ってそのまま気楽に乗車できる「きのくに線・わかやま線サイクルトレイン」、和歌山市駅のリニューアルと駅ビルを中心とした複合施設「キーノ和歌山」の開業等に取り組み、和歌山の「ほんまもん」を体験できるエリアとして、国内外の観光客を誘致しています。



和歌山城



高野山 壇上伽藍



熊野古道 大門坂



白浜温泉 崎の湯



紀三井寺



友ヶ島



和歌山マリーナシティ 黒潮市場



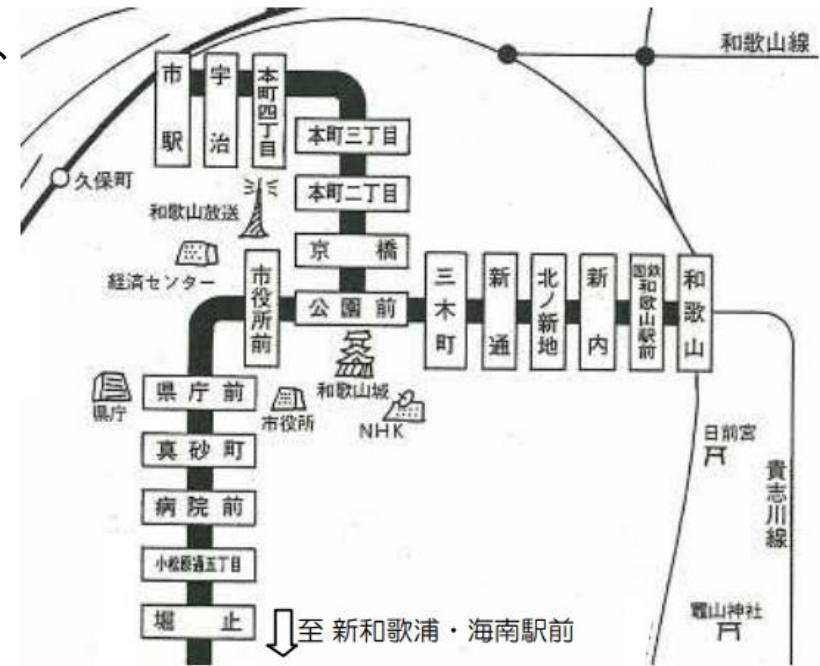
サイクリングルート「WAKAYAMA800」※4

1-1. 基本構想策定の背景

■ 和歌山駅および周辺の成り立ち※5

県内の主要拠点に通じるターミナル駅として機能する和歌山駅は、今から約100年前の1924年2月に、国鉄「東和歌山駅」として、現在の和歌山市美園町に開業しました。当時は、すでに家屋が密集している市街地の内部まで鉄道が入り込むのは容易ではなく、機関庫や貨物ヤードのための広大な土地も必要であったため、鉄道駅は町外れに立地するのが一般的でした。※6 1930年には阪和電気鉄道が東和歌山まで延伸、1959年には紀勢本線が全通しました。1960年には「和歌山近鉄ストア」が開業し、1963年に「和歌山近鉄百貨店」として百貨店に業態転換、1968年には現在の「和歌山駅」に改称され、駅ビル「和歌山ステーションデパート」（現在の和歌山MIO）が開業しました。2002年には西口バスターミナル、わかちか広場が供用開始し、現在では、1日平均約3万人※7が乗降するターミナル駅として、市民や通勤・通学、来訪者に利用され、通称「わえき」として親しまれています。

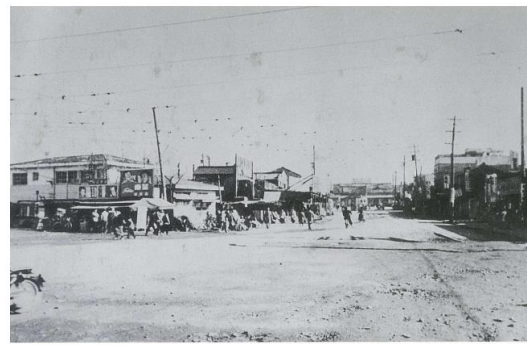
一方で、和歌山駅と城下町をつなぐけやき大通りは、1922年に県道認定されました。当時の道路幅員は22mでしたが、戦災復興事業で昭和中期に道路幅員が50m（側道を含め、片側4車線の道路）に拡張されました。1930年にけやき大通りの公園前～和歌山駅間が開通した市電（後の南海和歌山軌道線）は、市民の足として、また、和歌山城や和歌浦等へと向かう観光路線としての役目も果たしていましたが、モータリゼーションの波には打ち勝てず、1971年に全線が廃止されました。和歌山駅前～北ノ新地交差点までの区間では、電柱の地中化や地下駐車場の整備に合わせ、側道を廃止し歩道を拡幅する整備を行い、現在に至っています。



市電（後の南海和歌山軌道線）路線図※19
出典：阪堺電軌・和歌山軌道線



阪和東和歌山駅（1930年開業）と国鉄東和歌山駅（1924年開業）※6
出典：和歌山市立博物館



1945年代後半の東和歌山駅前付近※5
出典：和歌山市の100年



復興都市計画の進む大通り（50m道路が整備され始める）
出典：和歌山市の100年



1965年代の大通り（50m道路の整備が完了）
出典：和歌山市の100年



1971年の三木町交差点
出典：和歌山市今昔写真帖



現在のけやき大通り

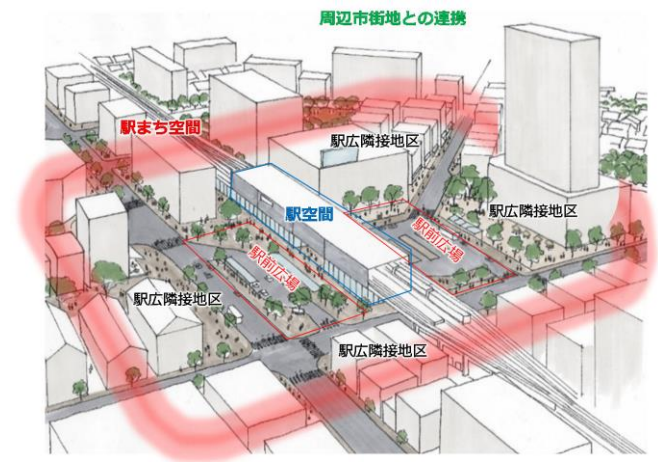
1-1. 基本構想策定の背景

■ 全国的な都市政策の方向性と「駅まち空間」の考え方

本格的な人口減少社会が到来する中、2050年を見据えた国土形成計画（全国計画）『国土のグランドデザイン2050』が2014年7月に策定され、中心拠点や生活拠点が利便性の高い鉄道駅などの公共交通で結ばれた「コンパクト・プラス・ネットワーク」が有効な政策手段として掲げられています。

また、都市基盤や建築物の老朽化・陳腐化や価値観、ライフスタイルの多様化といった市街地整備をとりまく環境の大きな変化を踏まえ、「市街地整備2.0」が2020年10月に策定され、今後の市街地整備の進め方は、『行政が中心となって公共空間確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発』から、『「公民学連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新」』へと大きく転換を図る必要があることが述べられています。

2021年9月に策定された国土交通省 駅まちデザイン検討会『駅まちデザインの手引き』では、ネットワークを担う駅を核とした交通結節点は、まちづくりに関わる様々な主体にとって利用価値が高いことから、**鉄道事業者の所有する「駅空間」や駅前広場や隣接地区を含む「駅前空間」**を『駅まち空間』として一体的に捉え、**将来の魅力的なまちづくりの中核を担う場所とするための取組が重要**だとしています。



「駅まち空間」の範囲※8

■ 駅周辺をとりまく社会経済状況の変化と課題、駅周辺エリア再生の必要性

駅周辺の発展や衰退の経緯がある中、国内の都市政策の方向性を踏まえて、これからの「駅まち空間」は**時代の移り変わりに応じて変化していくことが重要**です。近年では、**全国的に人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下**、また、**駅や駅周辺の機能の衰退、中心市街地の空洞化**が懸念されています。また、AIやIoTを活用した鉄道業界のDX化が進むなか、**将来のニーズや変化に柔軟に対応することが必須**です。

この基本構想では、和歌山駅周辺のポテンシャルを抽出、活用し、時代の移り変わりに伴う課題やニーズを整理、解決する具体的な方針を示します。**和歌山駅まち空間の将来を見据えたこの基本構想を策定することにより、これからの和歌山駅まち空間が、県民や市民にとっての誇りになり、来街者にとっても魅力的な場所となる**ことを目指します。

■ 駅まち空間の活性化に向けた一連のプロセスの進め方・考え方

『駅まちデザインの手引き』では、駅まち空間の活性化に向けた一連の検討プロセスについて、行政、交通事業者、開発事業者、地域関係者、有識者等の**多様な主体と連携し、課題やビジョン、具体的な方策案等を共有しながら進め**、また、駅まち空間を一体的に整備するために「**空間の共有**」や「**機能の連携**」を考慮した整備を行い、**関係者が連携した一体的で柔軟な運営を目指す**ことが重要だとしています。

1. 多様な主体の連携



2. ビジョンの共有



3. 空間の共有



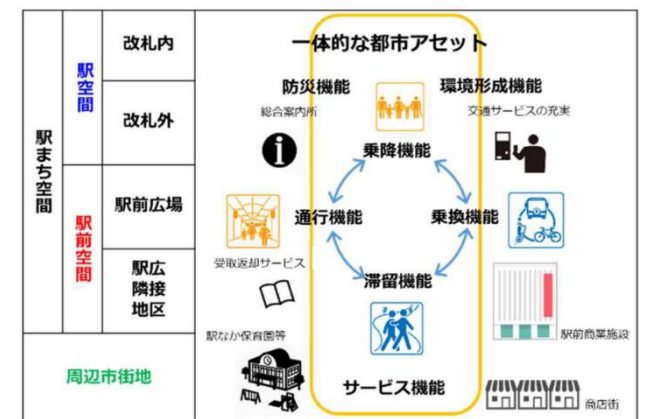
4. 機能の共有



5. 一体的で柔軟な運営



駅まちデザインの5原則※8



「駅まち空間」における都市アセットの目指すべき方向性※8

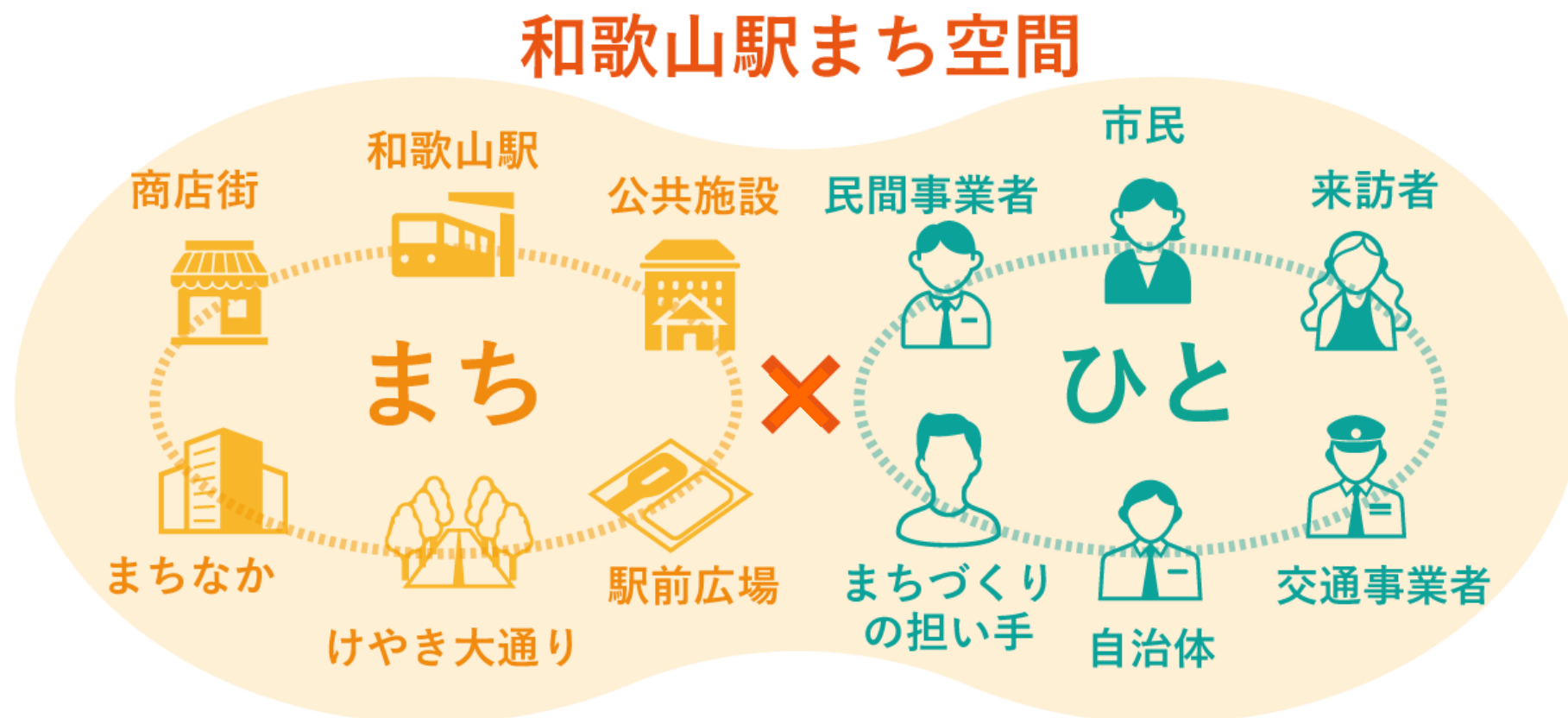
駅空間と駅前空間を含む和歌山駅まち空間の活性化は、駅周辺の抱える課題の解決だけでなく、都市全体に多面的な効果を発現させる重要な機会であり、そのために**多様な主体が連携した一体的な検討プロセスやデザイン**が求められています。不確実な時代の流れに柔軟に対応するためにも、**和歌山駅そのものの魅力や機能強化に加え、和歌山駅とまちとの関係性を考慮した一体的な空間づくりが必要**とされています。

1-2. 基本構想の目的

和歌山駅は、豊かな自然景観や観光資源への中継地点、商業や地場産業、大学等へつながる和歌山県内最大の交通結節点としての機能強化や都市機能の更新、広域連携、さらには駅を基点としたまちなかへの回遊性向上が求められています。人口減少や少子高齢化の流れを踏まえ、まちなか居住の促進が喫緊の課題である今、近隣住民、通勤・通学、駅前商業施設利用者など、日常的に和歌山駅を利用する人々にとっての快適性・安全性の向上や環境に配慮した空間形成等の豊かな暮らしの実現が重要となっています。また、和歌山の玄関口となる和歌山駅としての象徴的な顔づくりやにぎわい形成、文化・歴史の継承による魅力の形成が大切です。

基本構想では、上記を踏まえ、2050年の未来を展望した、「①まちとのつながりの強化」「②暮らしの質の向上」「③和歌山の魅力づくり」の3つの視点を掲げます。これら3つの視点に基づいた駅まち空間活性化のためには、駅空間や駅前空間の整備に加えて、駅周辺の主要施設・既成市街地での整備や活動との連携など、駅周辺のまちづくりの担い手や多様なプレイヤーとの協働が不可欠です。そこで、和歌山駅をとりまく「まち」と「ひと」が連携し合いながら、えがき、つくり、つかっていく空間として「和歌山駅まち空間」と名付けました。

本構想は、和歌山駅まち空間の目指すべきビジョンを示すとともに、駅を中心とした「まち」と「ひと」の多角的な連携や整備方針の考え方、進め方について定め、関係者が一丸となって活性化に取り組むための指針となるものです。

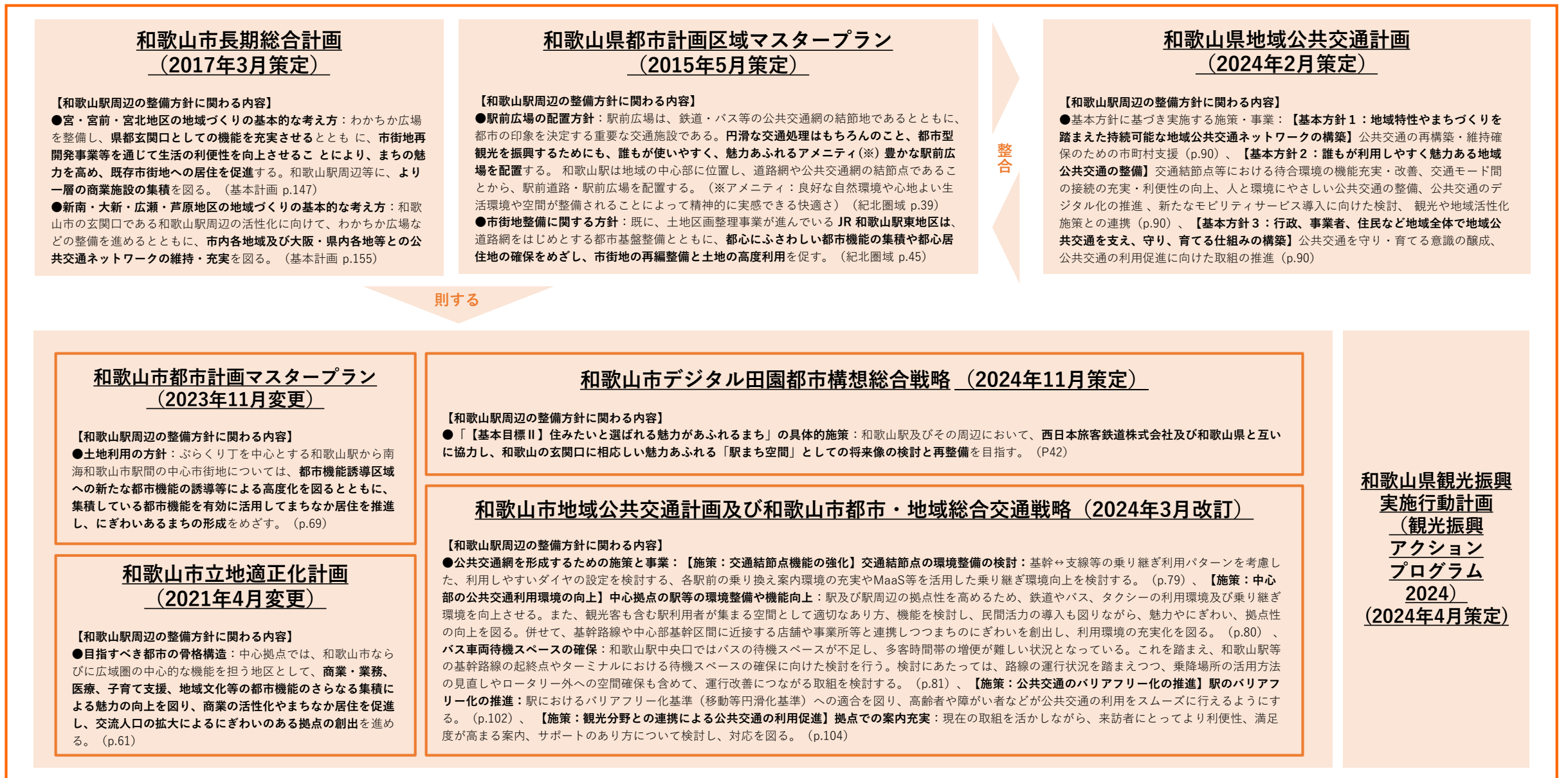


「和歌山駅まち空間」の概念図

1-3. 基本構想の位置付け

本構想は、県の「和歌山県都市計画区域マスタープラン」、「和歌山県地域公共交通計画」や、市の「和歌山市長期総合計画」、「和歌山市都市計画マスタープラン」、「和歌山市立地適正化計画」等の上位計画に記載されている和歌山駅周辺の整備方針の内容に即し、それらを具体化するものです。また、和歌山市では、新たに策定された和歌山市デジタル田園都市構想総合戦略で、2050年までに人口30万人を下回らないことを目指しています。その目標を実現するためにも、市民・民間事業者・行政等が連携して、各種都市計画やまちづくり事業を実践する際に、この基本構想が重要な指針となります。

基本構想の位置づけ



則する

1-4. 基本構想の対象範囲

基本構想の対象範囲は下記に示す3つのエリアとしました。「1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策」にて、個々のエリアに対する課題と方策を整理します。

① 駅まち空間エリア

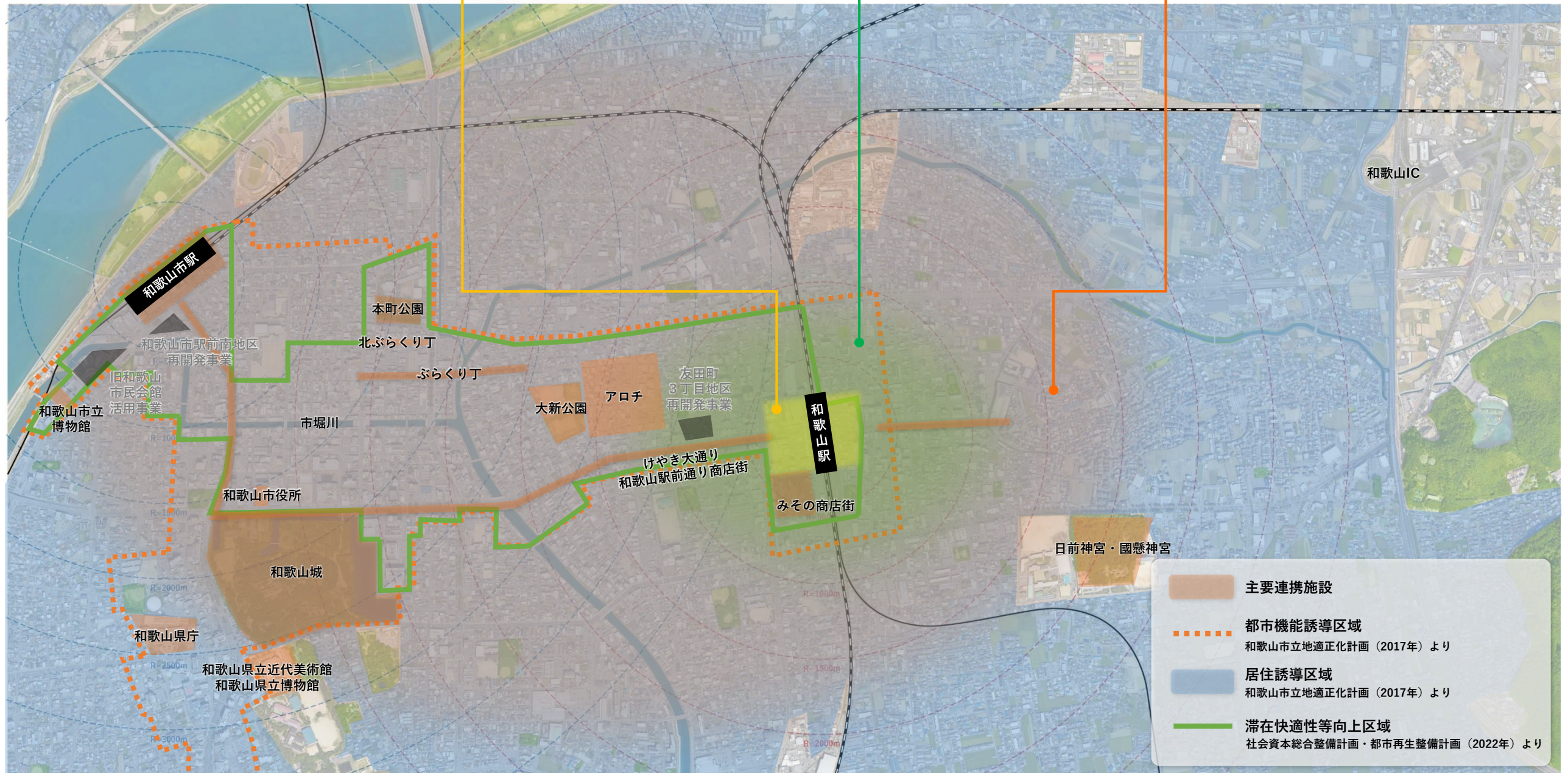
「基本構想の目的」を達成するために、駅まち空間として活性化推進を図っていくエリア
 (和歌山駅舎・西口／東口駅前広場、和歌山駅前交差点、わかちか広場等)

② 駅まち空間連携エリア

駅まち空間エリアでの整備と連携が必要なエリア
 (みその商店街、和歌山駅前通商店街、けやき大通り、友田町3丁目地区再開発事業、駅東エリア等)

③ 広域連携エリア

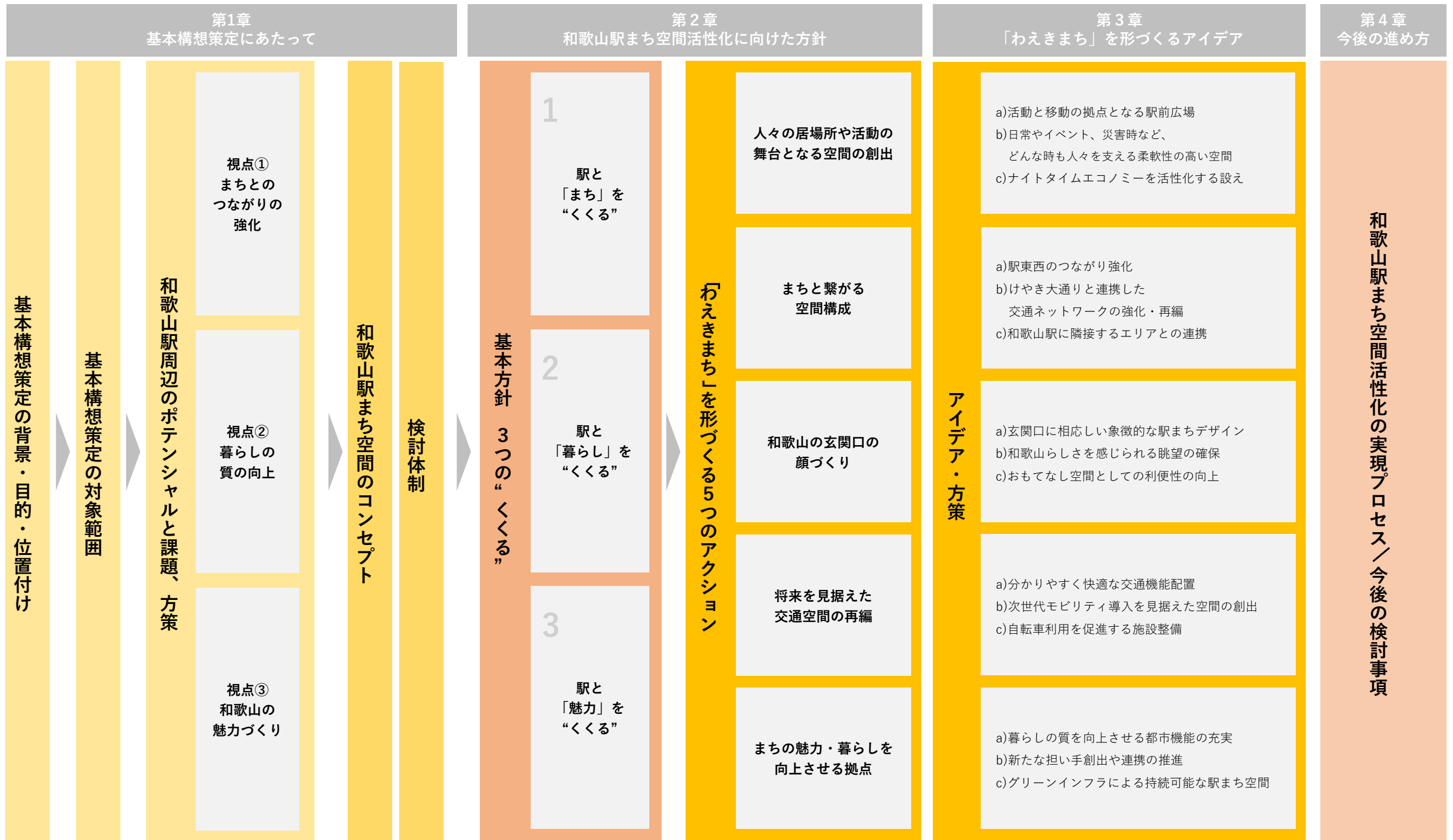
波及効果の最大化や市街地での持続的なまちづくりの実現を目指し、駅まち空間エリアと積極的に連携を図っていくエリア
 (ぶらくり丁、和歌山市駅、和歌山城等)



基本構想の対象範囲

1-5. 基本構想の構成

基本構想の構成を下図に示します。個別のエリアの将来的な計画・整備といった今後の具体的なアクションに先立ち、地域住民、企業、まちづくり団体、行政等の多様な主体が連携・協働しながら、目指すべき和歌山駅まち空間のビジョンとして、駅を中心とした「まち」と「ひと」の多角的な連携や整備方針の考え方、進め方を段階的に示す構成としました。



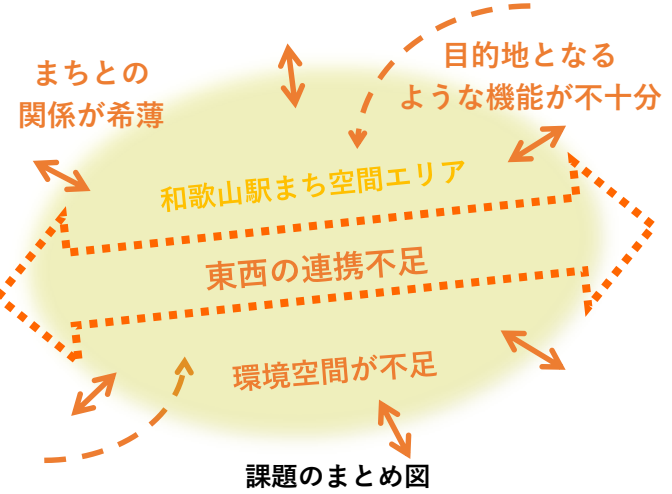
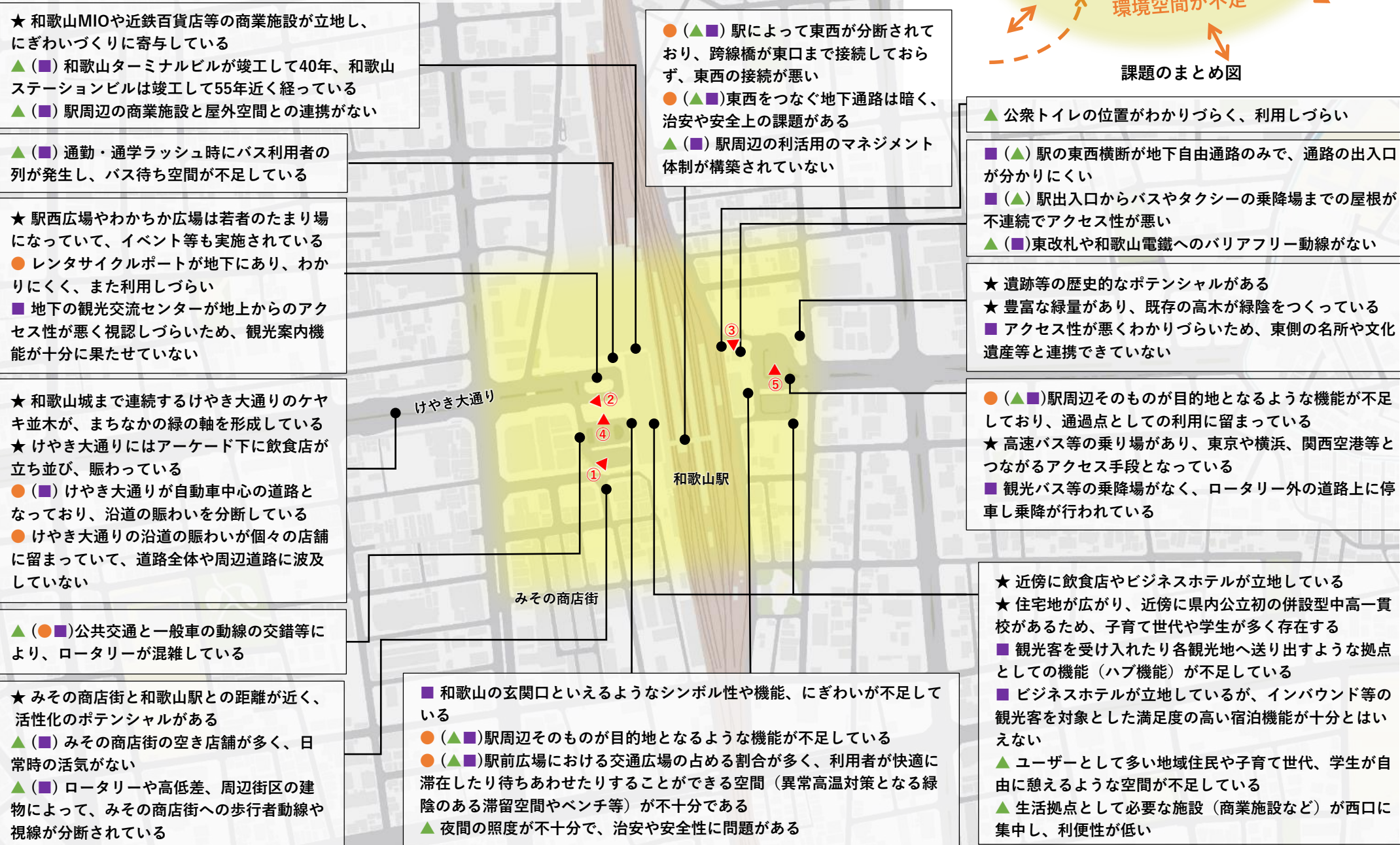
基本構想の構成図

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

駅まち空間エリアのポテンシャルと課題を整理しました。主な課題としては、右の課題のまとめ図に示す通り、「駅によってまちの東西連携が不足していること」、「駅周辺に目的地となるような機能が不十分であること」、「駅とまちとの関係が希薄であること」、「駅前広場の環境空間^{※9}が不足していること」（次項で詳述）が挙げられます。

駅まち空間エリア

★ポテンシャル ●「まち」の課題 ▲「暮らし」の課題 ■「魅力」の課題



① みその商店街方面から見た和歌山駅



② 通勤・通学ラッシュ時のバス利用者の待ち列



③ 和歌山駅東口出入口と駐輪場



④ わかちか広場のレンタサイクルポートと観光案内所



⑤ 和歌山駅東口広場の観光バス乗降場

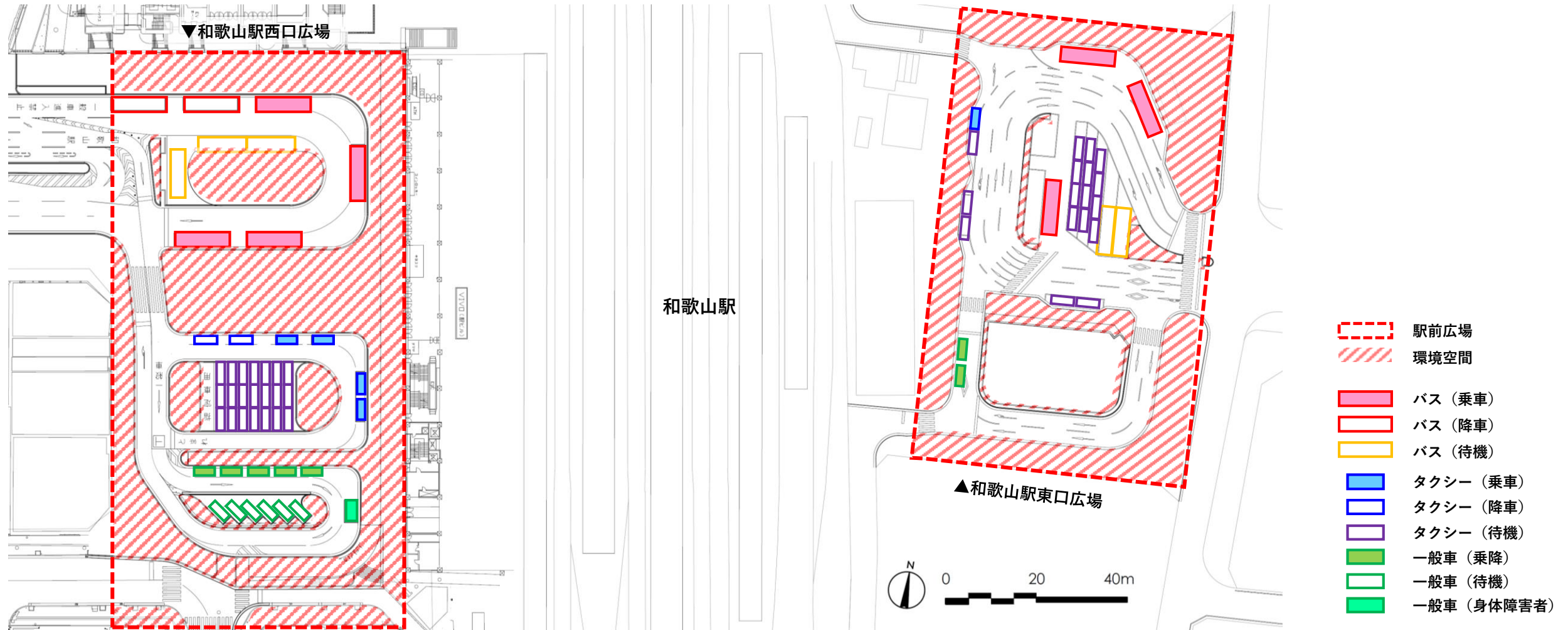
駅まち空間エリアのポテンシャルと課題

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

「駅前広場の環境空間が不足している」課題について、和歌山駅前広場の現状を以下に整理しました。

「駅前広場計画指針（98年式）」※9では、環境空間比0.50を標準的な値としています。現状の和歌山駅前広場の環境空間比は、西口広場では約0.51、東口広場では約0.38（都市計画図に基づく想定値）で、西口では標準的な値には達しているものの、東口では標準的な値に達していません。

和歌山駅前広場の環境空間と交通施設の配置



駅前広場面積	8,190㎡	西口駅前広場の交通施設		現況
交通空間面積	4,020㎡	バス	乗車場	4台
環境空間面積	4,170㎡		降車場	2台
			待機場	3台
環境空間比	0.51	タクシー	乗車場	4台
			降車場	2台
			待機場	最大21台（指定車3台）
		一般車	乗降場	最大5台
			待機場	6台（30分まで無料）
			身体障害者用	1台

現状の和歌山駅西口駅前広場の環境空間と交通施設の配置

駅前広場面積	6,180㎡	東口駅前広場の交通施設		現況
交通空間面積	3,830㎡	バス	乗車場	3台
			降車場	0台
			待機場	2台
環境空間面積	2,350㎡	タクシー	乗車場	1台
			降車場	0台
			待機場	最大17台
環境空間比	0.38	一般車	乗降場	2台
			待機場	0台
			身体障害者用	0台

現状の和歌山駅東口駅前広場の環境空間と交通施設の配置（都市計画図に基づく想定値）

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

「駅前広場計画指針」※9では、駅前広場計画の基本理念から機能、面積配分、配置計画を解説しています。以下に、「駅前広場計画指針」で示されている環境空間や環境空間比、駅前広場の機能について記載します。

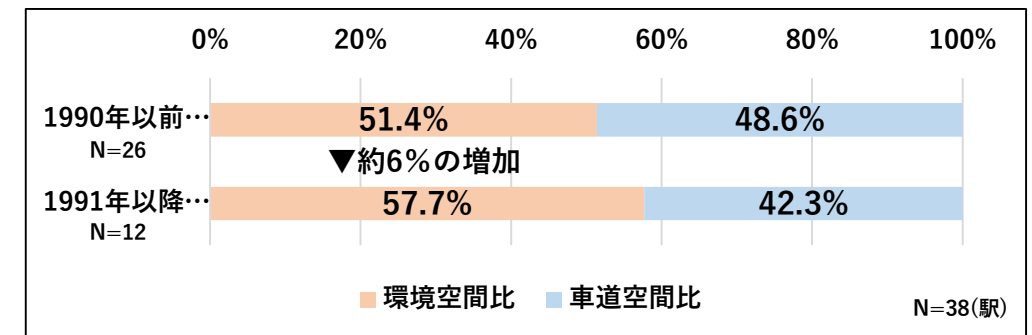
コラム：環境空間と環境空間比※9

- 駅前広場の機能は、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」と「都市の広場機能」とに大きく分けることができる。ここでいう「都市の広場機能」としては、都市（地区）の拠点となる「市街地拠点機能」、人々が憩い、集い、語らうための「交流機能」、緑・植樹、モニュメントなどによってまちの景観を形成する「景観機能」、利用者に各種サービスを提供する「サービス機能」、地震などの際に防災活動の拠点となる「防災機能」などがあげられる。そして、「交通結節機能」を果たすために必要な空間を「交通空間」、「都市の広場機能」を果たすために必要な空間を「環境空間」と定義する。駅前広場の機能は駅や周辺市街地、さらには都市全体の特性により様々であり、求められる機能を果たせるよう「交通空間」と「環境空間」を適切に組み合わせつつ必要な空間を確保する必要がある。
- 環境空間比とは、環境空間の確保状況を把握するための指標である。駅前広場面積のうち、車道部を除くすべての面積（修景された交通島は含む）を環境空間面積とし、この面積の駅前広場面積に占める割合を環境空間比と定義している。



他事例と比べると、和歌山駅前広場の環境空間比は西口・東口ともに、1991年以降に計画された政令指定都市・中核市・特例市12駅における都市中心駅の広場の環境空間比の平均値約0.58※10や、近年の駅前広場再整備の好事例である、姫路駅北口駅前広場の0.67、富山駅駅前広場の0.67より低い数値となっています。

	都道府県・市町村	整備年	所在地の人口	駅乗降客数	環境空間比
和歌山駅	和歌山県和歌山市	—	約35万人	約3.0万人	西口：0.51 東口：0.38
姫路駅	兵庫県姫路市	2015年（北口）	約52万人※11	約9.2万人※12	北口：0.67
福井駅	福井県福井市	2015年（西口）	約25万人※13	約1.8万人※14	東口＋西口：0.61
富山駅	富山県富山市	2016年（南口）	約40万人※15	約1.3万人※16	北口＋南口：0.67
郡山駅	福島県郡山市	2000年（西口）	約31万人※17	約0.9万人※18	西口：0.65
金沢駅	石川県金沢市	2005年（東口・西口）	約46万人※19	約3.9万人※20	東口＋西口：0.63



1990年前後に計画された広場の環境空間比の変化（38駅）※10

近年の駅前広場再整備の事例（環境空間比は航空写真のトレース計測による算出）

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

和歌山駅まち空間活性化基本構想策定にあたり、和歌山駅周辺の利用者の方々を中心にアンケート調査を実施しました。利用者の方々から得られた情報を基本構想策定における課題・ニーズの把握のため、活用しています。

アンケートでは、様々な職業、世代の方に回答をしていただきました。

【アンケート調査結果】

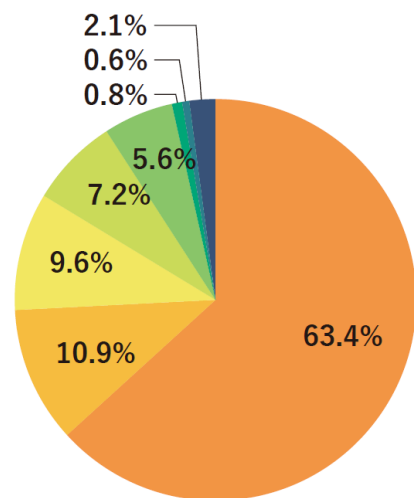
「和歌山駅及びその周辺の再整備について」

【回答者数】 計2,331人

※内訳 896人（インターネットモニター調査：市内に在住・通勤・通学のいずれかに該当する方）

1,435人（駅利用者への調査：交通手段が電車で、駅及びその周辺を利用する方）

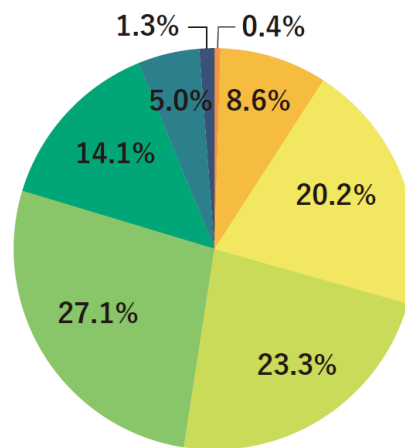
【回答者属性】



職業

- 会社員
- パート・アルバイト
- 専業主婦（夫）
- 自営業
- 無職
- 学生
- 農林水産業
- その他

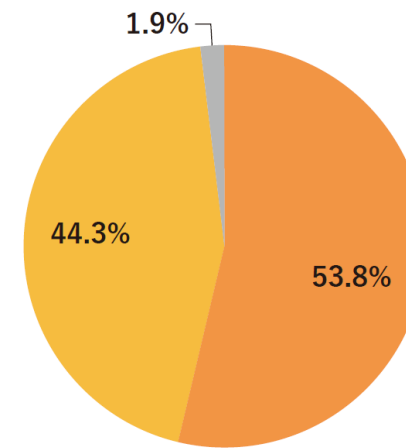
(回答者数 2331人)



年齢

- 10歳代
- 20歳代
- 30歳代
- 40歳代
- 50歳代
- 60歳代
- 70歳代
- 80歳代

(回答者数 2331人)



性別

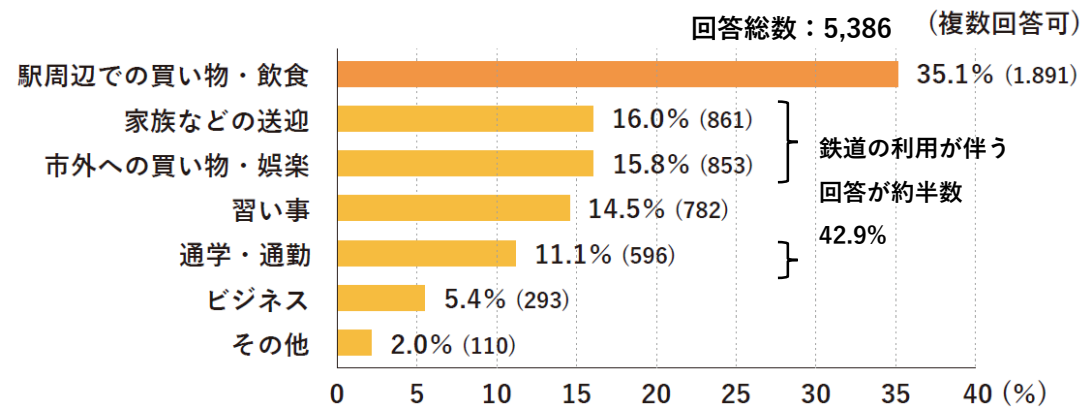
- 男性
- 女性
- 無回答

(回答者数 2331人)

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

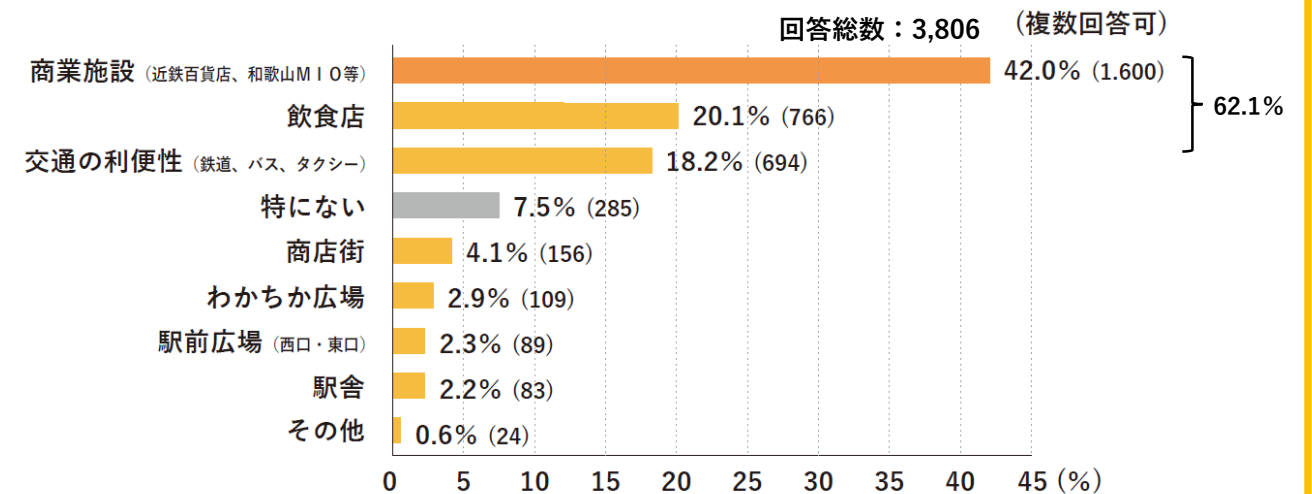
【アンケート調査結果】

和歌山駅周辺を利用した目的は何ですか？



- 「駅周辺での買い物・飲食」という回答が約4割
- 「家族などの送迎」をはじめとした鉄道の利用が伴う回答が約半数

和歌山駅周辺で魅力的に感じるものは何ですか？



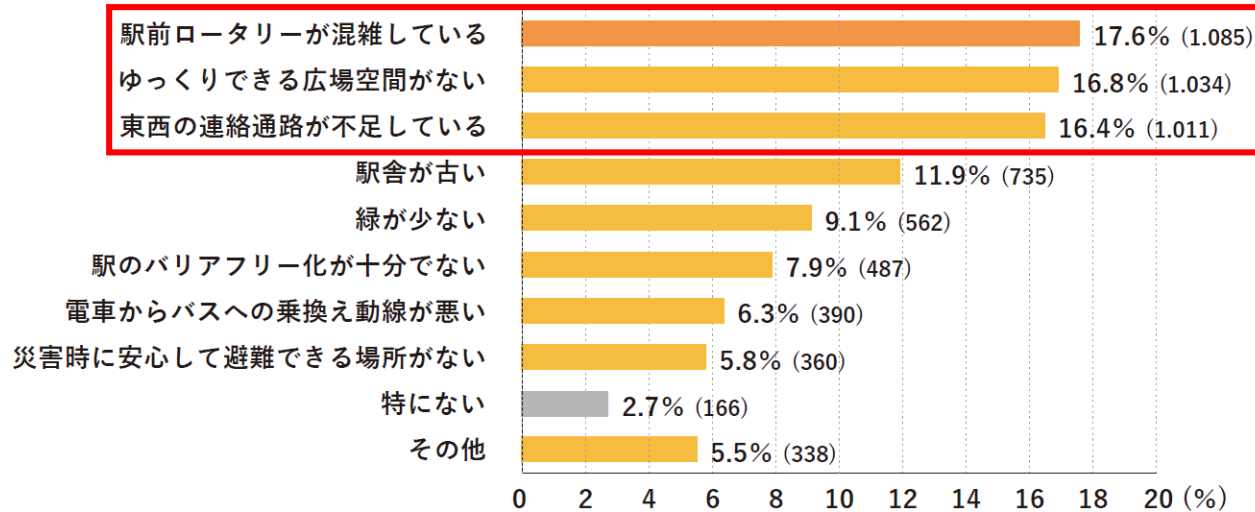
- 「商業施設」という回答が約4割、「飲食店」を含むと6割近い結果
- 一方で、魅力的に感じるものは「特にない」という回答が約8%

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

【アンケート調査結果】

和歌山駅周辺の機能で課題に感じることは何ですか？

回答総数：6,168（複数回答可）



その他、自由意見（複数意見があったものを中心に抜粋）

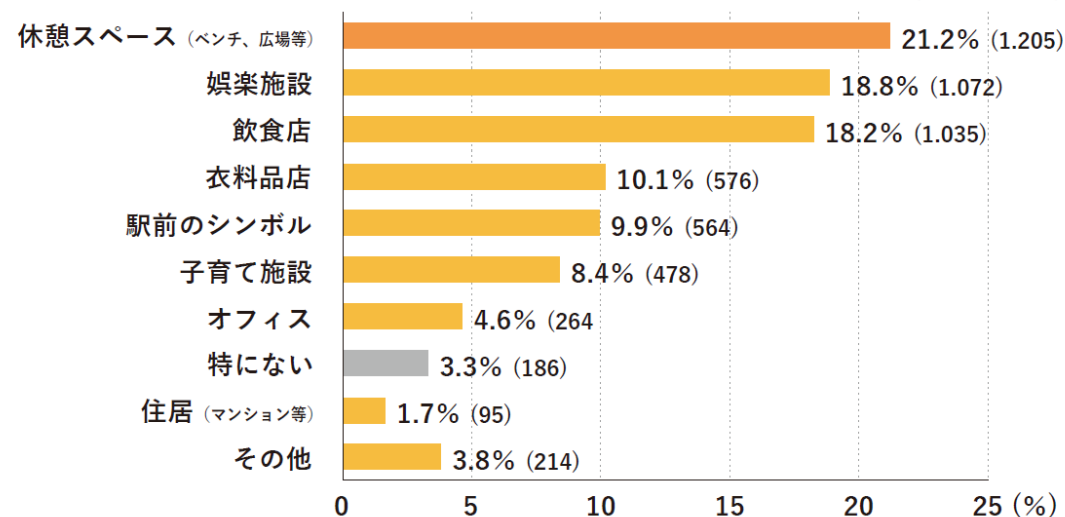
- シンボルのような、魅力的なものがない。玄関口としての顔がない
- 駅前の目玉になるような施設がない（商業施設など）
- 駅前ににぎわいが感じられない
- 人が集まるイベントが少ない。周辺と連携したにぎわいが必要（わかちか／みその商店街など）
- 子供が楽しめる場所がない
- 駅前への交通利便性が低い
- 東西のアクセスが悪い
- 駐車場/駐輪場が少ない、使いづらい
- 地下通路が暗く、ルートがわかりづらい
- お手洗いの場所がわかりにくいし、衛生的に問題がある
- ごみの散乱といった、飲食店前の美観

○様々な回答があり、駐車や公共交通利用等にかかる「駅前ロータリーが混雑している」という回答、歩行者空間にかかる「ゆっくりできる広場空間がない」「東西の連絡通路が不足している」という回答がやや多い

○駅前の玄関口としての顔、駅周辺のにぎわいづくり、子供の居場所づくり、駐輪機能等の交通利便性、美観に関する自由意見が比較的多くみられた

和歌山駅周辺で不足していると感じる施設は何ですか？

回答総数：5,689（複数回答可）



その他、自由意見（複数意見があったものを中心に抜粋）

- くつろぐことのできる居心地のよい場所（公園、緑や水景など）
- 子どもが安全に楽しめる場所（公園など）
- 観光客向けの施設（観光案内所、多言語での交通案内など）
- 商業施設（スーパーマーケット／飲食店／土産店／フィットネス施設など）
- 学生、ワーカーにとっての居場所（図書館／学習スペースなど）
- 送迎に適した駐車スペース
- ニーズを満たし、安くて簡単に止められる駐車場／駐輪場

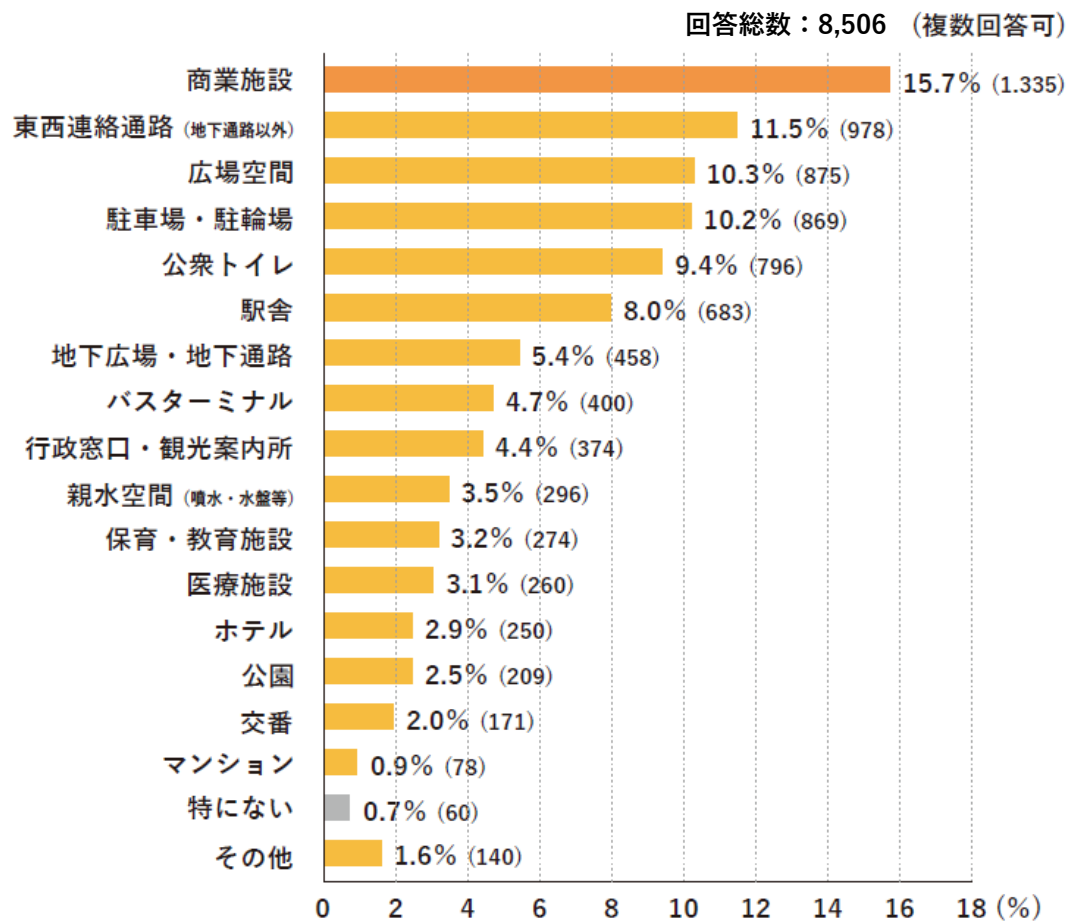
○回答、自由意見も含め、くつろぐことのできる居心地の良い場所としての機能がニーズとして多くみられた

○自由意見として観光客向けの施設や、子供や学生などの若者世代を対象とした施設について不足しているという内容がみられた

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

【アンケート調査結果】

和歌山駅周辺に新たに造ってほしい、改修してほしい施設は何ですか？



その他、自由意見（複数意見があったものを中心に抜粋）

- けやき大通り沿いの飲食店等が店前の広い歩道部分で柔軟に休憩や飲食スペースとして利用できるように
- フィットネス施設
- インバウンド/若者向けも兼ねた娯楽施設（ボルダリングスペース、スケートパークなど）
- 観光スポットとなる施設
- 地域の催しに利用できるホール
- 産地直売所／土産店
- 芝生広場
- 図書館
- 買い物や駅利用の際に、幼児が遊べる、おむつ替えや授乳ができる屋内空間
- 交通利便性をさらに向上する施設（ペDESTリアンデッキ、路面電車、東西に駅舎を貫通する幹線道路など）

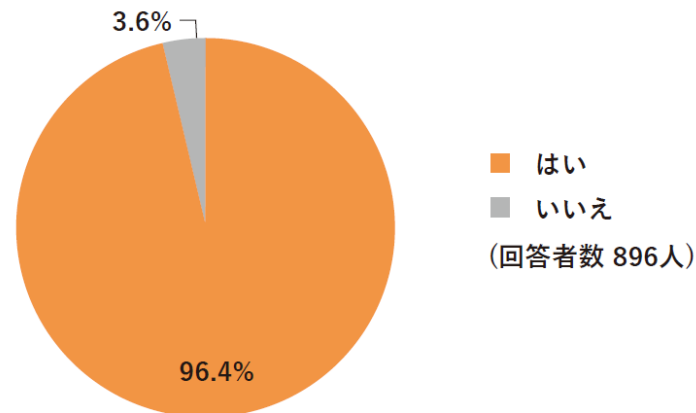
- 先述の課題に関する回答と傾向が近く、「商業施設」「駐車場・駐輪場」としての回答が比較的多くみられた
- 歩行者空間においては東西連絡のアクセス性の向上や、滞留できる広場空間などの施設に関する回答が比較的多くみられた
- 自由意見としては、駅周辺に限らずけやき大通りの利活用や公共交通機能の充実といった幅広い意見がみられた

1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

【アンケート調査結果】（参考）

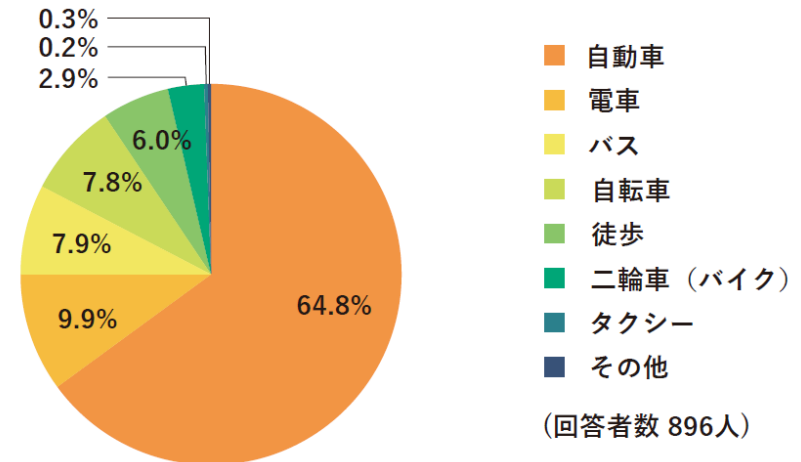
インターネットモニター調査 [回答者数] 896人

和歌山駅周辺を利用したことはありますか？



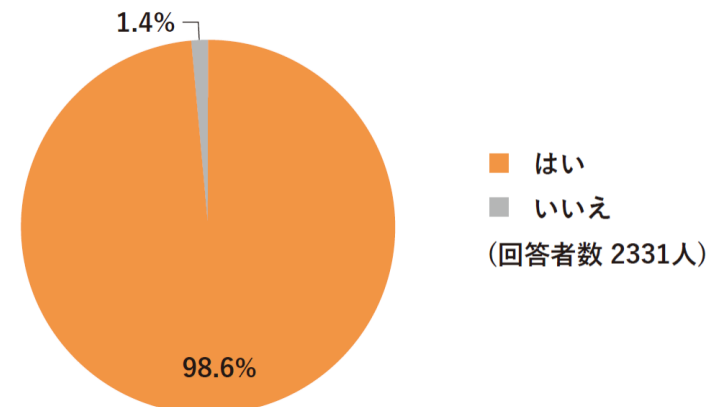
○市内に「在住している」「通勤している」「通学している」のいずれかに該当する18歳以上はほとんどが駅周辺を利用したことがある

和歌山駅周辺までの主な交通手段は何ですか？

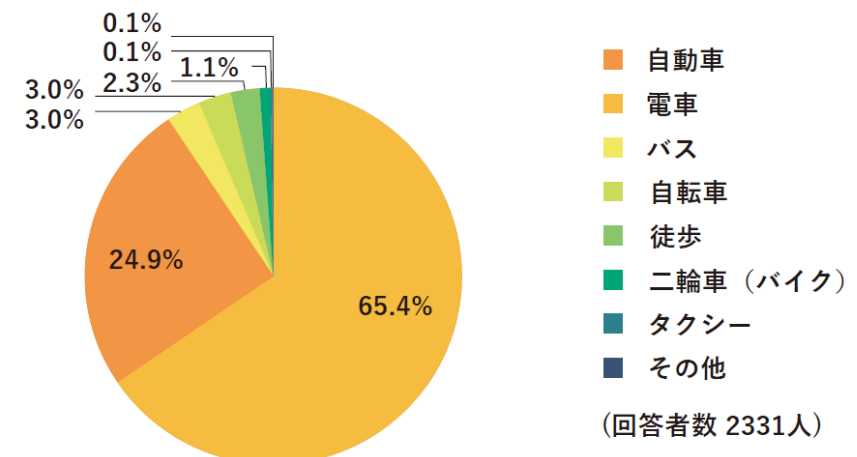


インターネットモニター調査 + 駅利用者への調査 [回答者数] 2331人

和歌山駅周辺を利用したことはありますか？



和歌山駅周辺までの主な交通手段は何ですか？



1-6. 和歌山駅周辺のポテンシャルと課題、方策

前項までに整理した各エリアにおけるポテンシャル・課題とアンケート結果を踏まえ、基本構想の目的において掲げた3つの視点に基づき分類し、それらに対応する形で方策について整理を行いました。後述する基本構想の基本方針や5つのアクション等についてもこれらの方策に基づきながら、検討を行っています。

駅まち空間連携エリア 広域連携エリア

- 【ポテンシャル】
 - 和歌山駅-和歌山市駅間は、電車で7分、バスで15分程度で移動可能であり、既存の公共交通によるアクセス性が高い
 - シェアサイクルなど、自転車利用にかかる施策が導入されている
 - 市内各所にまちづくりプレーヤーが存在し、各拠点でイベントやまちづくり活動が展開されている
 - 「IN THE LOOP」等といった、市内を周遊するイベントが実施されている
- 【課題】
 - 駅からまちなかの拠点までの距離が遠く、徒歩での移動が困難である
 - 駅や鉄道路線の規模・規格が過大であり、現在の利用状況と見合っていない
 - シェアサイクルポートの数が少ない、かつ自転車通行空間整備路線と接続しておらず連携できていない
 - 和歌山駅周辺はまちなかの拠点から距離があり、既存のイベントと連携しづらい
 - けやき大通りが自動車中心の道路となっており、沿道の賑わいを分断している
 - けやき大通りの沿道の賑わいが個々の店舗に留まっていて、道路全体や周辺道路に波及していない

- 【方策】
 - けやき大通りの既存交通体系や車線数の見直し等の検討を行い、定時性の高い次世代モビリティの導入検討等により、拠点エリア間の交通連携を強化する必要がある
 - パーソナルモビリティ等の導入も見据えた、快適で安全に走行できる自転車通行空間を整備する必要がある
 - 路線のスリム化等により、利用状況に見合った駅や路線、道路の規模とする必要がある
 - 和歌山県の玄関口であり、まち全域に接続するハブでもある和歌山駅に、まちづくり団体や組織のつながりを生む機能を整備する必要がある

視点① まちとの つながりの 強化

- 【ポテンシャル】
 - 駅西口に立地する主要施設に路線バスでのアクセスが可能である
- 【課題】
 - 駅東エリアや駅西の一部エリアでのバスの運行ルートや本数が少なく、利用者の細やかなニーズには対応していない
 - 和歌山駅・南海和歌山市駅間の鉄道運行本数が少ない（30分～1時間に1本程度）
 - 始発が遅く、終電が早い
 - 和歌山駅周辺の機能配置や拠点性が弱い（子育て世代や子ども、学生等の若者世代を対象とした施設が不足している）
 - 学生やワーカーが気軽にアクセス可能となるWi-Fiスポットや、自習室・会議室等の整備等が不十分である
 - 和歌山駅周辺に滞在可能なオープンスペースが少ない

視点② 暮らしの 質向上

- 【方策】
 - MaaSや公民学連携による駅周辺のスマートシティ化、自動運転車両や次世代モビリティの導入等を進める必要がある
 - 和歌山駅前広場にまとまったオープンスペースを創出し、防災機能を有する施設の整備を行うことで、交通結節点と一体となった防災拠点を形成する必要がある

- 【ポテンシャル】
 - 和歌山城やぶらくり丁等といった、歴史的な観光拠点や魅力を感じる商店街がまちなかにある
 - サイクルトレインなど、自転車利用にかかる施策が導入されている
 - 和歌山駅発着の日帰り・1泊2日バスツアーがある
- 【課題】
 - 和歌山駅東側から観光地等への中距離移動（公共交通、自転車移動さなど）の利便性が低い
 - 和歌山駅構内にサイクルトレイン用の自転車動線（押し歩き）が未整備である
 - 和歌山駅に接続する自転車通行空間がなく、アクセス性が低い

視点③ 和歌山の 魅力づくり

- 【方策】
 - 観光案内所や情報収集拠点の設置・充実により、駅の使いやすさを向上し、和歌山市・県内を周遊してもらえようような滞在拠点機能を強化する必要がある
 - 駅東西それぞれの機能分担をふまえつつ、駅まち空間全体での空間的連続性や利活用面での連携を強化する必要がある

駅まち空間エリア

駅西エリア

- 【ポテンシャル】
 - けやき大通りのケヤキ並木が和歌山城まで連続していて、まちなかの緑の軸を形成している
 - けやき大通りにアーケードが設置されていて、飲食店が立ち並び、部分的に賑わっている
- 【課題】
 - 駅や駅周辺そのものが目的地となるような機能が不足しており、通過点として留まっている
 - 利用者が快適に滞在したり待ちあわせたりすることができる空間が不十分である
 - けやき大通りが自動車中心の道路となっており、沿道の賑わいを分断している
 - けやき大通りの沿道の賑わいが個々の店舗に留まっていて、道路全体や周辺道路に波及していない
 - レンタサイクルポートが地下にあり、わかりにくく、また利用しづらい

- 【方策】
 - 駅自身が目的地となる公的な機能を配置し、駅とまちなかの往來の増加を図る必要がある。
 - 駅周辺の街区や道路についても、駅まち空間全体での公益性を最大化する適切な配置や大きさを検討する必要がある

駅東エリア

- 【ポテンシャル】
 - エリア近傍に飲食店やビジネスホテルが立地している
- 【課題】
 - 駅や駅周辺そのものが目的地となるような機能が不足しており、通過点として留まっている
 - 利用者が快適に滞在したり待ちあわせたりすることができる空間が不十分である

- 【ポテンシャル】
 - 和歌山MIOや近鉄百貨店等の商業施設が立地し、にぎわいづくりに寄与している
 - 駅西広場やわらかが広場は若者のたまり場になっていて、イベント等も実施されている
 - 継続的なイベント実施などにより活性化が期待されるみその商店街との距離が近い
- 【課題】
 - 利用者が快適に滞在したり待ちあわせたりすることができる空間が不十分である
 - 通勤や通学ラッシュ時のバス待ち空間が不足している
 - 夜間は見通しが悪い場所があり、治安上の懸念がある
 - みその商店街の空き店舗が多く、日常時の活気がない
 - ロータリーや高低差、周辺街区の建物によって、みその商店街への歩行者動線や視線の抜けが分断されている
 - 公衆トイレの位置がわかりづらく、利用しづらい
 - 和歌山ターミナルビルが竣工して40年、和歌山ステーションビルは竣工して55年近く経っている

- 【方策】
 - 和歌山駅周辺の再整備による効果をまち全体へつなげ、沿道での民間投資を促し、和歌山駅周辺への機能集積によって、暮らしやすく利便性の高い駅まち空間を形成する必要がある
 - 駅前広場での適切な機能の再配置により、駅前において利用者が快適に滞在できる空間を創出する必要がある
 - バリアフリーに配慮したバス乗り場やタクシー乗り場、駅に接続する動線を整備する必要がある

- 【ポテンシャル】
 - 和歌山駅から市内の各拠点につながるけやき大通りのにぎわい/緑の軸線が通っており、重要な眺望となっている
- 【課題】
 - 和歌山の玄関口といえるようなシンボル性や機能、にぎわいが不足している
 - 駅によって分断されており、歩行者の東西のアクセス性が悪い
 - 駅前広場における通行動線の占める割合が多く、利用者が快適に滞在したり待ちあわせることができ空間（異常高温対策となる緑陰のある滞留空間やベンチ等も含む）が不十分である
 - 公共交通と一般車の動線が交錯している等により、ロータリーが混雑している
 - 観光客を受け入れたり各観光地へ送り出すような拠点としての機能（ハブ機能）が不足している
 - 地下の観光交流センターが地上からのアクセス性が悪く視認しづらいため、観光案内機能が十分に果たせていない
 - ビジネスホテルが立地しているが、インバウンド等の観光客を対象とした満足度の高い宿泊機能が十分とはいえない
 - 駅周辺の商業施設と屋外空間との連携がない
 - 駅周辺の利活用のマネジメント体制が構築されていない

- 【方策】
 - 駅前広場等の整備によって、東西の分断を解消し、東西方向のつながりを強化する必要がある
 - 和歌山の歴史や文化を感じさせる、風格ある街並みデザインの誘導を行い、一体感が感じられる和歌山らしい駅まち空間を形成する必要がある
 - 駅前空間と主要道路との交差点部までをシームレスに接続し、アクセス性・都市の分かりやすさを向上する必要がある
 - インバウンド等の観光客を対象とした、満足度の高い宿泊機能の導入を検討し、和歌山駅周辺のブランド力を高める必要がある
 - 計画、設計の段階から、将来における使い方や空間の設えについて官民が一体となって検討していく必要がある

- 【ポテンシャル】
 - 住宅地が広がり、エリア近傍に県内公立初の併設型中高一貫校があるため、子育て世代や学生が多く存在する
 - 豊富な緑量があり、既存の高木が日影をつくっている
- 【課題】
 - ユーザーとして多い地域住民や子育て世代、学生が自由に憩えるような空間が不足している
 - 生活拠点として必要な施設（商業施設など）が西口に集中し、利便性が低い
 - 利用者が快適に滞在したり待ちあわせたりすることができる空間が不十分である
 - 東口には階段しかなく、東改札や和歌山電鐵へのバリアフリー動線がない
 - 東西をつなぐ地下通路は暗く、治安や安全上の課題がある
 - 公衆トイレの位置がわかりづらく、利用しづらい

- 【ポテンシャル】
 - 高速バス等の乗り場があり、東京や横浜、関西空港等とつながるアクセス手段となっている
 - エリア近傍に日祈神宮・國懸神宮や遺跡等の歴史・文化的な名所がある
- 【課題】
 - 和歌山の玄関口といえるようなシンボル性や機能、にぎわいが不足している
 - 駅によって東西が分断されており、跨線橋が東口まで接続しておらず、東西の接続が悪い
 - 駅の東西横断が地下自由通路のみで、出入口が分かりにくい
 - 観光客を受け入れたり各観光地へ送り出すような拠点としての機能（ハブ機能）が不足している
 - 駅出入口からバスやタクシーの乗降場までの屋根が不連続となり、アクセス性・利便性が悪い
 - 観光バス等の乗降場がなく、ロータリー外の道路に停車し乗降が行われている
 - ビジネスホテルが立地しているが、インバウンド等の観光客を対象とした満足度の高い宿泊機能が十分とはいえない
 - 東側の名所や文化遺産等と連携できておらず、アクセス性が悪くわかりづらい

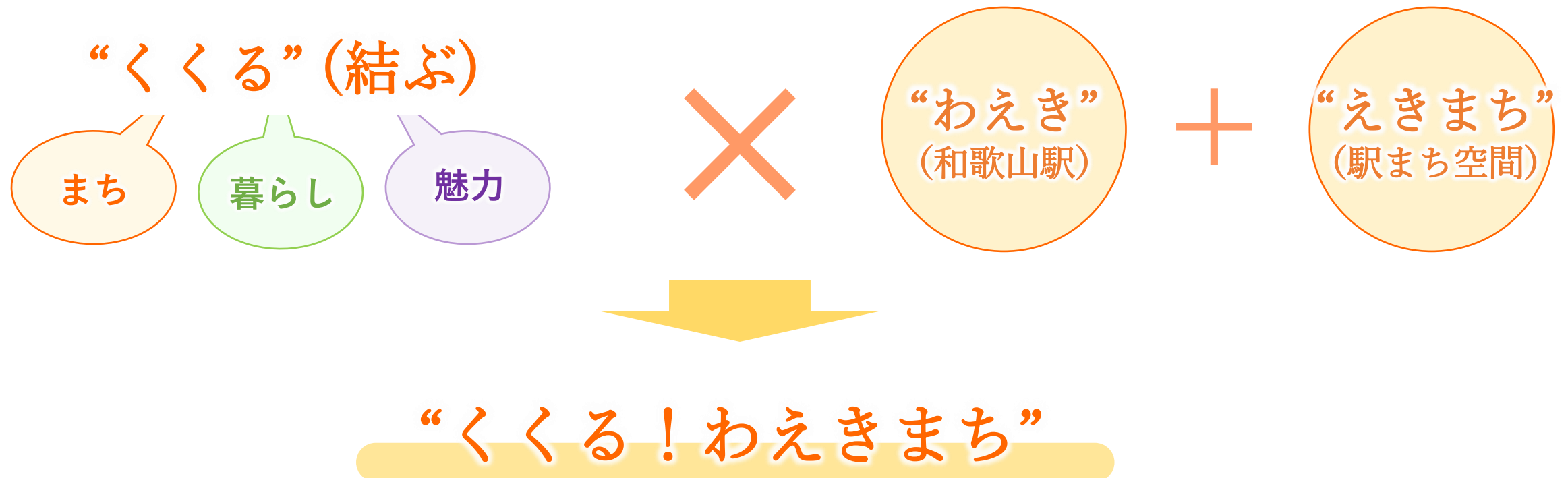
1-7. 和歌山駅まち空間のコンセプト

将来像コンセプト：「くくる！わえきまち」

和歌山駅周辺の課題・ポテンシャルの整理を踏まえて、和歌山駅まち空間やその周辺で行われる事業を公民一体で推進していくために共有すべきコンセプトとして、和歌山駅の愛称として市民に親しみのある「和駅（わえき）」と、和歌山駅を中心とした周辺街区が魅力的なまちづくりの中核となることを目指す「駅まち」を掛け合わせ、和歌山駅周辺とまち・ひとが連携し、課題で整理を行った「まち」「暮らし」「魅力」の視点で様々な空間や事柄がつながり合う将来を目指し、関西地方の方言で「結ぶ」を意味する"くくる"を用いて、「くくる！わえきまち」としました。

地域の暮らしや文化、様々な交流がつながる象徴的な場として市民に受け止められる空間、また、紀伊半島エリアにおける観光滞在の拠点として、多種多様な利用者が快適にすごしながら人々の交流が生まれる居場所として観光客も訪れたい空間づくりを目指します。

<和歌山駅まち空間コンセプト>

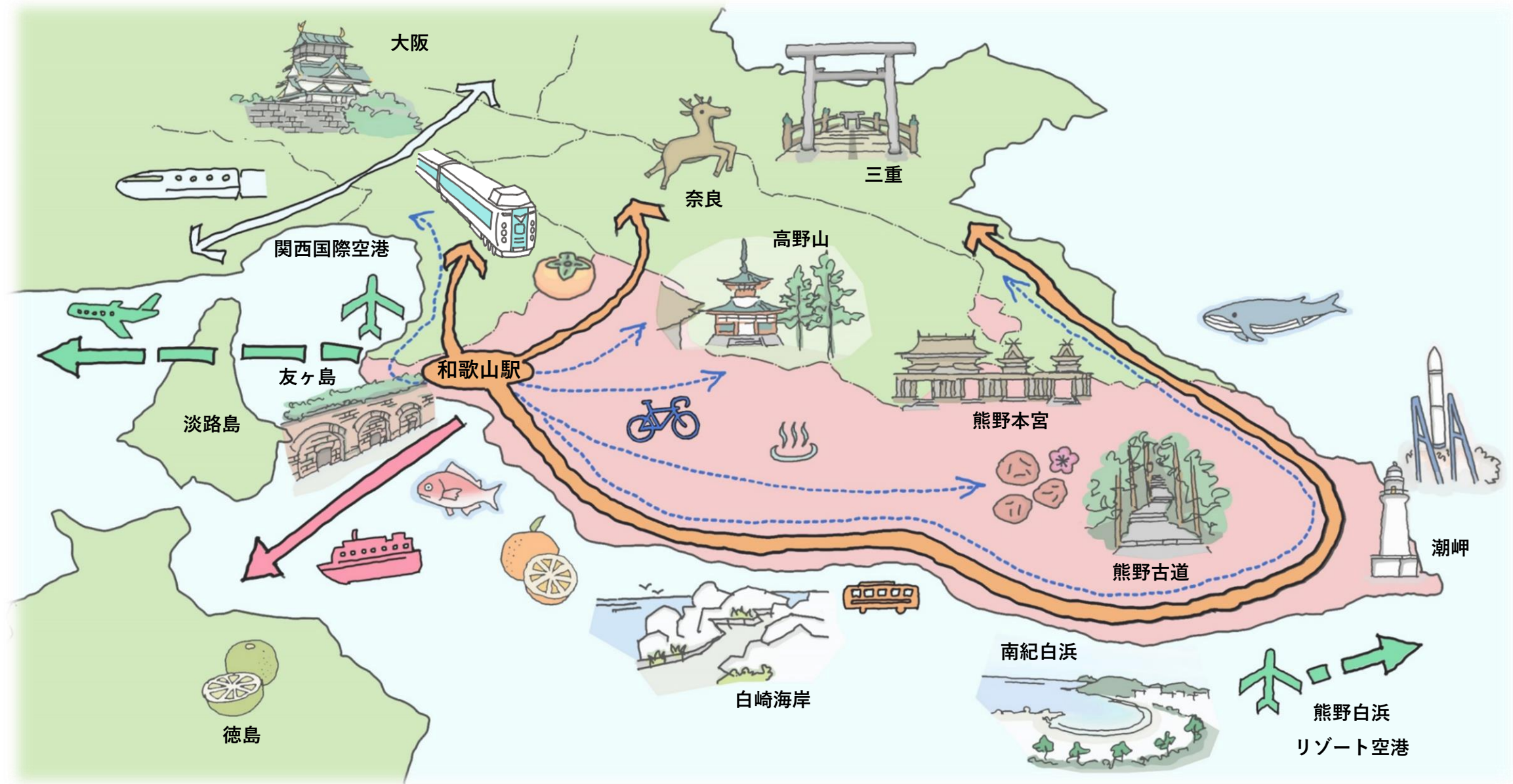


“和歌山駅周辺を紀伊半島を巡る観光滞在拠点に”
“まちなかの魅力を育て、つなげる市内回遊拠点に”

1-7. 和歌山駅まち空間のコンセプト

■「くくる！わえきまち」”和歌山駅周辺を紀伊半島を巡る観光滞在拠点に”

和歌山県・三重県南部等にまたがる紀伊半島エリアの北端に位置する和歌山駅は、瀬戸内海・太平洋といった海を臨みつつ、豊かな自然環境と自然崇拝に根差した宗教文化により育まれた世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」への玄関口となる場所に立地しています。この立地特性を最大限活かし、和歌山駅に行けば様々な情報が手に入り県内外各地へ繰り出せるような**観光拠点としての駅周辺機能の強化と、駅と各名所をくくる広域交通ネットワークの連携を実現**することで、“**聖地リゾート**”の玄関口であり**観光滞在拠点として機能する**駅まち空間を目指します。

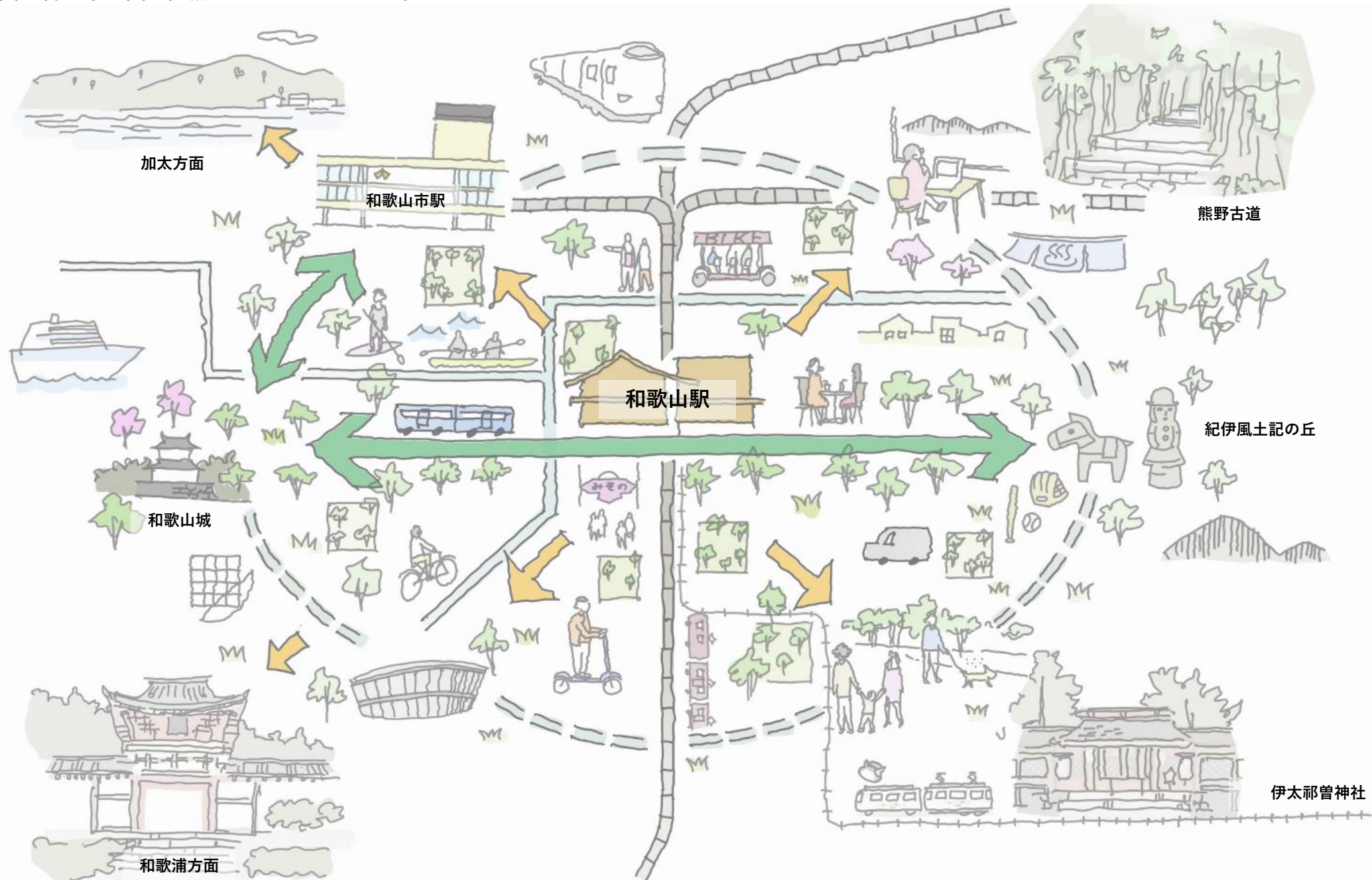


紀州半島を巡る観光滞在拠点のイメージ

1-7. 和歌山駅まち空間のコンセプト

■「くくる！わえきまち」“まちなかの魅力を育て、つなげる市内回遊拠点に”

和歌山市域は、観光客が年間約20万人訪れる和歌山城に加え、**中心市街地はリノベーションまちづくりをはじめとした公民学連携まちづくりの取組が活発なエリア**となっています。また、**和歌の浦、加太、友ヶ島などの沿岸観光地**など数多くの地域資源を有しています。これらにぎわいの芽を和歌山駅まち空間を基点とした交通ネットワークでくくることを目指し、**新しいモビリティの導入や自転車活用の推進を視野に入れた市内交通ネットワークの再編、乗換利便性が高く快適な滞在機能を有した広場や公園を含む市内回遊拠点づくり**を目指します。



市内の各エリアをつなぐ回遊のネットワークと拠点形成のイメージ

1-7. 和歌山駅まち空間のコンセプト

■「くくる！わえきまち」“まちなかの魅力を育て、つなげる市内回遊拠点に”

都市再生推進法人の指定数が国内トップであることをはじめとして、和歌山市ではまちづくりの担い手たちにより様々な活動が現在行われています。それらを積極的に推進するため、**まちの玄関口となる和歌山駅にまちづくり団体や組織のつながりを生む交流拠点**をつくります。担い手たちの活動や情報を可視化、PRすることで交流のネットワークを広げながらも**まちの魅力を国内外にアピールするシティプロモーションの強化**を行い、活動と共に成長していくまちを目指します。

コラム：都市再生推進法人とは※21

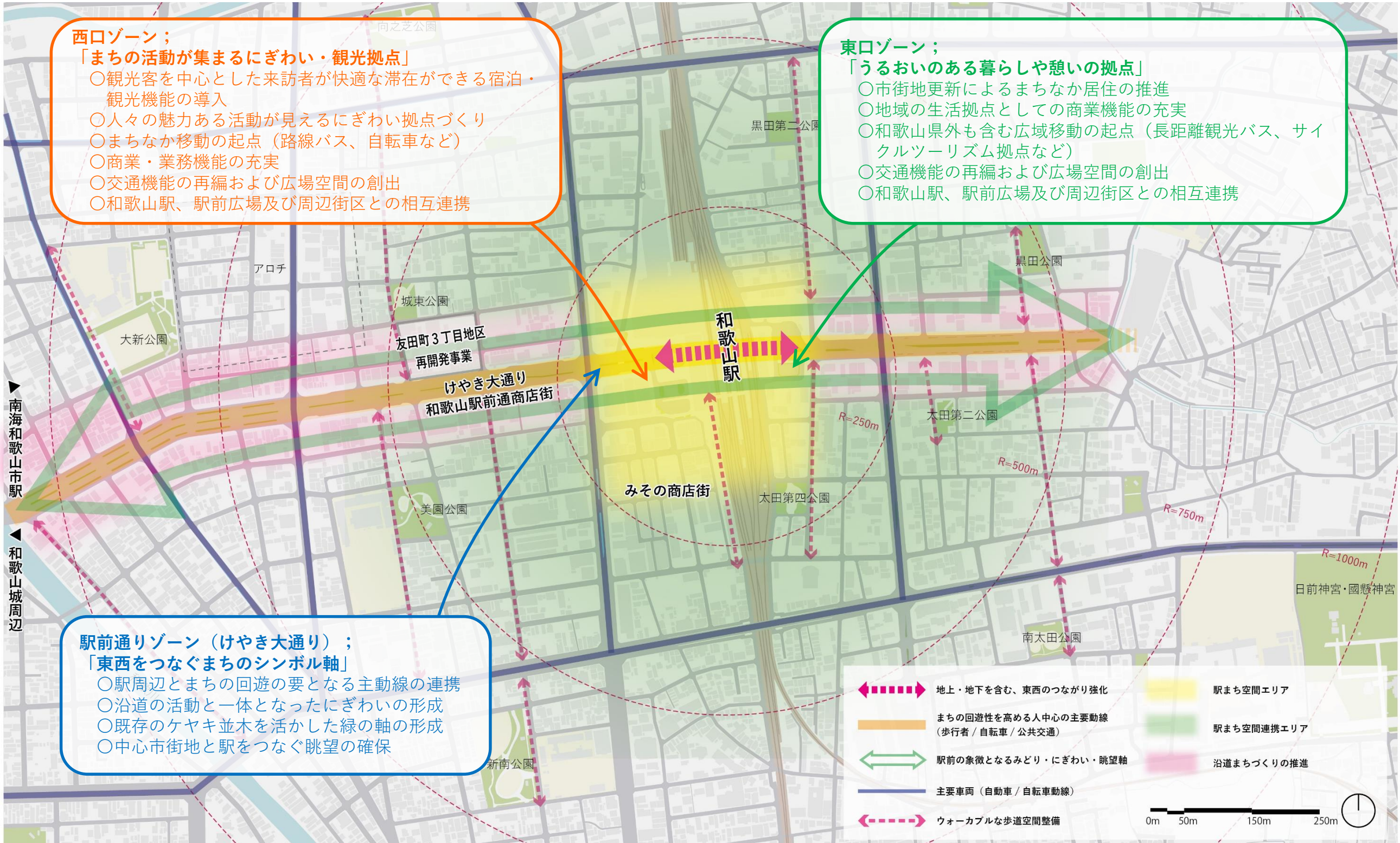
- 都市再生推進法人とは、都市再生特別措置法に基づき、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域のまちづくりの中核を担う法人として、市町村が指定するものを言います
- 公的な位置づけを持ちまちづくりに関する豊富な情報・ノウハウを有し、運営体制・人材等が整う団体となり、まちのエリアマネジメント（公共空間の整備・管理、情報発信、イベントの実施等）を展開することが期待され、自らの業務を行うために必要な都市再生整備計画、景観計画の案を、市町村に提案することができます

名称	事業計画（主な活動）
1 特定非営利活動法人 砂山バンマツリ	緑化・美化活動、防災教室の開催、街路樹の維持管理 など
2 特定非営利活動法人 愛福会	空き家利活用検討、防災活動、公共下水の普及推進活動 など
3 株式会社 紀州まちづくり舎	公共空間や水辺空間の利活用を中心としたイベントの企画運営、P-PFI事業及び指定管理者制度の活用 など
4 株式会社 sasquatch	道路、公園、河川等を利活用したまちづくりにつながる仕組みを提案しプロデュース・実施 など
5 一般社団法人 みんとしょ	エリアの道路空間を活用した環境づくりやイベントによるエリアブランドの向上 など
6 株式会社 真田堀家守舎	元寺町通り・真田堀の利活用による真田堀周辺エリアの活性化 など
7 株式会社 ワカヤマヤモリ舎	大新地下駐車場の指定管理開始に伴う大新公園の利活用、公園を地域の防災拠点として管理・運営 など
8 Befriend 株式会社	シェアサイクル・レンタサイクル事業の実施による新たな交通ネットワークの構築、観光事業 など
9 一般社団法人 市駅グリーングリーンプロジェクト	道路等公共空間の利活用を中心とした市駅地区のまちづくりに関する調査研究、イベントの企画・運営 など
10 一般財団法人 和歌山まちづくり財団	ぶらくり丁エリアのエリアマネジメント、防災活動、環境整備・清掃活動、ぶらくり丁エリアでのイベント開催 など
11 株式会社 IKOTAS	公共空間の利活用を中心としたイベントの企画運営、コワーキングスペース等の運営、みそのエリアのビジョン策定など
12 一般社団法人 クリスタルWave	環境美化活動、福祉と連携したイベント等の企画運営、和歌山の魅力向上及び魅力発信のための情報発信 など
13 株式会社 紀泉ふるさと創研	和歌の浦まちづくり協議会等の事務局、わかちか広場の活性化に向けた事業の実施 など

1-7. 和歌山駅まち空間のコンセプト

■まちづくりの方針図

和歌山駅周辺およびけやき大通り等の主要道路を含む範囲について、和歌山駅まち空間活性化に向けたまちづくりの方針について示します。



1-8. 検討体制

基本構想の策定にあたり、下記に示す会議目的に応じた3つの体制で検討を進めました。

和歌山駅まち空間活性化会議

■ 会議目的

和歌山駅周辺における駅まち空間再編に向け、有識者、和歌山県、和歌山市、JR西日本が、**さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行い、関係者間が連携し事業の推進を図り、基本構想や関連する検討内容の最終決定を行うことを目的とする**

▲ 検討案を提示

▼ 意見

和歌山駅まち空間活性化専門部会

■ 会議目的

活性化会議に提示し最終決定を行うため、検討分科会で提示された個別の検討内容を踏まえ、各関係者で協議・意見交換を行い、**基本構想策定に向けた関係者間での統一した意見の集約を目的とする**

▲ 検討案を提示

▼ 意見

検討分科会

■ 会議目的

専門部会で提示する基本構想策定に向けた市民・関係者の個別具体の検討内容について議論し、方針案や進め方についての**各担当者レベルでの意思決定を行うことを目的とする** ※議題内容に応じて参加者を適宜構成する

適宜
反映

市民・関係者意見

公開型のWEBアンケートや関係者ヒアリング等により**多様な意見を収集する**

	所属（役職は委嘱期間中のもの） / 氏名
有識者	[座長] 大阪公立大学 大学院工学研究科 教授 / 嘉名 光市
	和歌山大学 システム工学部 教授 / 佐久間 康富
和歌山県	県土整備部 都市住宅局 都市政策課長
	地域振興部 地域政策局 総合交通政策課長
和歌山市	[会長] 都市建設局 都市計画部長
	都市建設局 道路河川部長
西日本旅客鉄道株式会社	近畿統括本部和歌山支社 担当課長（地域共生）
和歌山駅まち空間活性化会議委員	

2. 和歌山駅まち空間活性化に向けた方針

2-1. 基本方針 3つの"くくる"

和歌山駅まち空間活性化のためには、和歌山駅と、様々な事業や活動が展開される既存の「まち」や安心・安全な市民の「暮らし」、和歌山県／市内の観光・文化・産業や多様なプレイヤーといった「魅力」との連携の視点が重要になります。基本構想では、和歌山駅まち空間活性化に向けた3つの"くくる"を基本方針として掲げます。

基本方針を推進していく上では、個々の方針で完結することなく、デザインの視点によって3つの"くくる"を互いにつむぎ、より魅力的で、領域を越えて一体感のある和歌山駅まち空間を目指します。



2-1. 基本方針 3つの"くる"



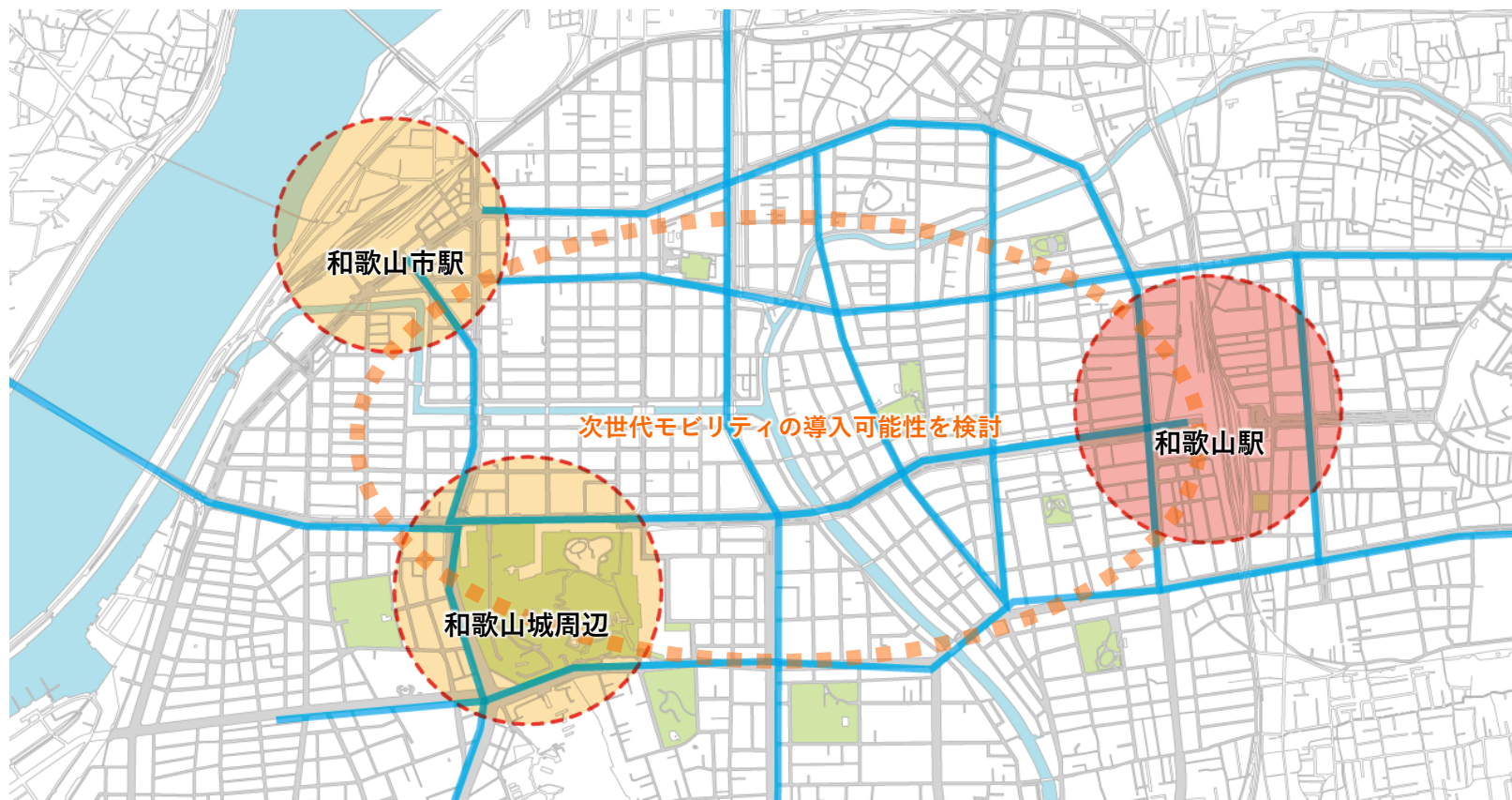
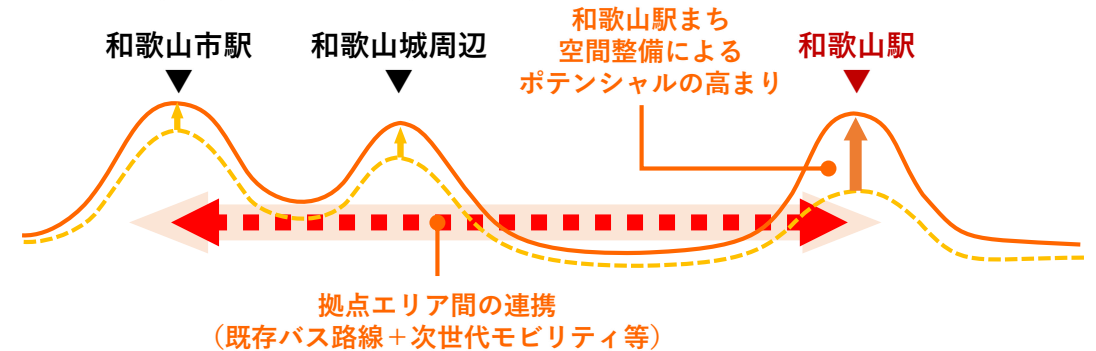
■拠点エリア間の連携

和歌山駅まち空間の活性化による整備効果をまち全体へ波及させるためには、和歌山駅周辺エリアの拠点性を高め、和歌山市駅周辺エリアと和歌山城周辺エリアの大きく2つの拠点との結びつきを強化することが大切です。利便性の観点では、平日朝ピーク時の交通渋滞やバス停の混雑、発着本数や頻度などが課題となっており、また、和歌山駅からまちへのアクセス性の観点では、徒歩では行きにくいといった課題があり、既存のバス路線に加え、定時性の高い次世代モビリティ（自動運転バス、BRT/LRT等）の導入も含め、総合的な交通体系の検討が必要になります。

<基本方針>

- 既存交通体系や車線数の見直し等を実施した上で、**定時性の高い次世代モビリティの導入**検討をすることで、拠点エリア間の交通連携を強化し、公共交通への転換を目指します
- 和歌山駅周辺の再整備によるエリアの拠点性の向上、**ポテンシャルの高まり**を、**拠点エリア間の交通強化によって、まち全体へ波及させる**ことを図ります
- **駅自体が目的地となる公的な機能を配置し、駅とまちなかの往来の増加**を図ります

拠点エリア間連携による波及効果イメージ



次世代モビリティの導入イメージ



BRTの導入事例（新潟市）



自動運転バスの実証運行の事例（和歌山市）

2-1. 基本方針 3つの"くくる"

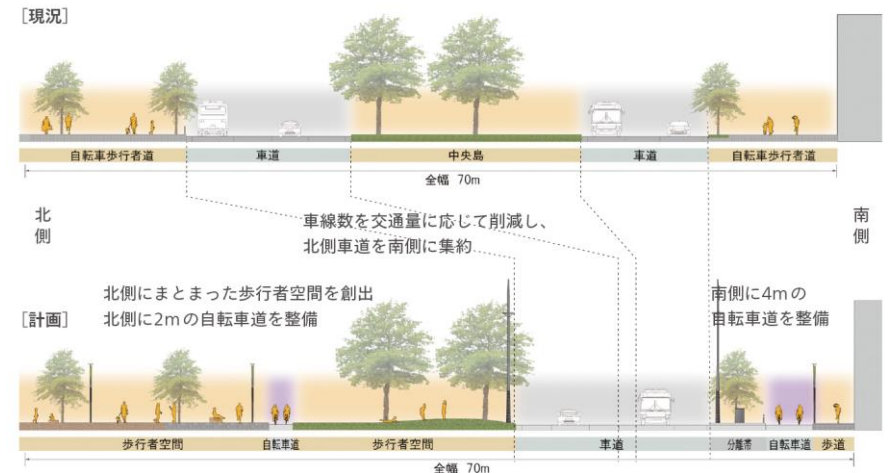


■まちなか回遊性の向上

和歌山駅からまちなかへの回遊性を向上するためには、前項に掲載した拠点エリア間の連携強化に加え、歩行者や自転車、パーソナルモビリティ、シェアサイクル等との連動が大切です。また、道路空間整備を通じて、沿道施設との連携を図るとともに、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度等を活用した賑わいづくりも重要です。

<基本方針>

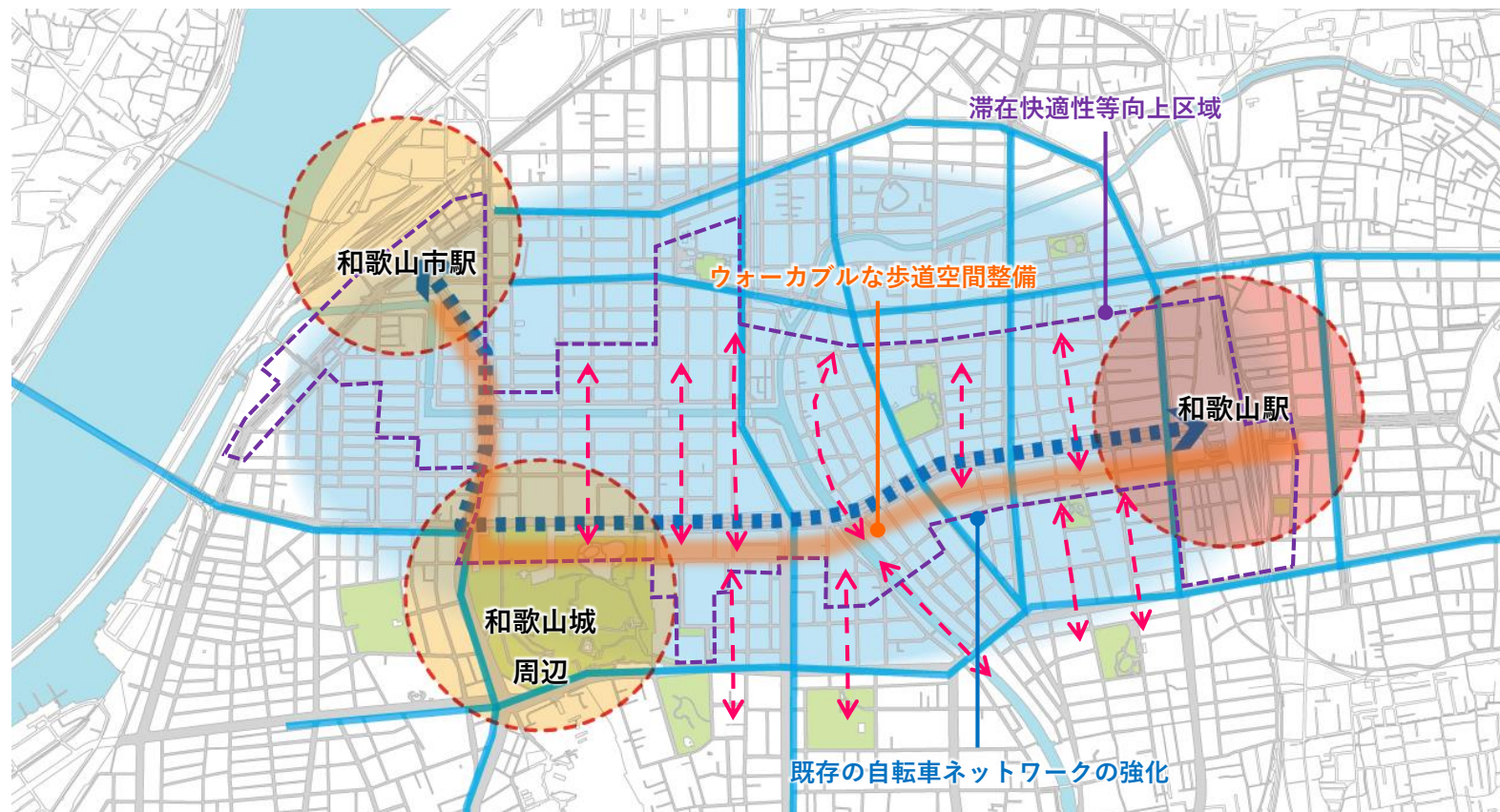
- けやき大通りを主軸としたウォーカブルな歩道空間整備を検討するとともに、南北に広がる路地や道路空間の再整備へ発展させ、和歌山駅からの徒歩圏域の拡大を目指します
- 周辺のまちづくりを踏まえた、けやき大通りの既存交通体系や車線数の見直し等について検討を実施し、パーソナルモビリティ等の導入も見据えた、快適で安全に走行できる自転車等の通行空間の整備を目指します
- 和歌山駅のシェアサイクルステーションを見直し、まちなか回遊性の向上を目指します



道路空間再編による回遊性の向上（四日市市）

コラム：歩行者利便増進道路（ほこみち）制度とは

賑わいのある道路の構築のための道路の指定制度で、歩道等の中に歩行者の利便増を図る空間を指定し、柔軟な道路空間活用や公募による活用主体の選定や最長20年の占用が可能な制度



自転車・歩行者ネットワーク再編のイメージ



自転車通行空間の整備（松山市）



双方向自転車道の整備（四日市市）



ウォーカブルな歩道空間整備（御堂筋）

2-1. 基本方針 3つの"くる"



■まちづくりの担い手形成

中心市街地等には、都市再生推進法人が多く点在し、和歌山駅に隣接するみその商店街を拠点して活動するプレイヤーも存在します。こうしたポテンシャルを最大限に活かし、和歌山駅まち空間活性化に向けた取り組みと多様なプレイヤーが連携しあうことが大切です。また、駅まち空間の持続的なにぎわい形成にむけて、まちづくりの担い手をつなぎとめる拠点機能が必要です。まちの玄関口である和歌山駅に、まちづくり団体や組織のつながりを生むプラットフォームを構築し、地域の様々な活動や情報を可視化・発信をすることで、担い手どうしのネットワークを広げながら、さらなるまちづくりへの気運醸成を図ることが重要です。

<基本方針>

- 公・民・学が連携するまちづくり組織として駅前空間に拠点施設となるまちづくりプラットフォームを構築し、都市空間のデザインマネジメント等のハード面、まちづくりの情報発信、担い手育成や地域デザインプログラム等のソフト面、双方のアプローチから、総合的なまちづくりを目指します
- 和歌山におけるまちづくりのシンボルとして、イベント等の多様な活動を支援し、多様な利活用を想定した駅前広場を目指します
- 中心市街地等での様々な活動や整備の進捗等の情報発信機能を有するまちづくり拠点の整備を検討します



まちづくり拠点の整備
(松山アーバンデザインセンター)



模型によるまちの可視化 (名古屋市)



- ① 特定非営利活動法人 砂山バンマツリ
- ② 特定非営利活動法人 愛福会
- ③ 株式会社 紀州まちづくり舎
- ④ 株式会社 sasquatch
- ⑤ 一般社団法人 みんとしよ
- ⑥ 株式会社 ワカヤマヤモリ舎
- ⑦ befriend 株式会社
- ⑧ 一般社団法人 市駅グリーングリーンプロジェクト
- ⑨ 一般財団法人 和歌山まちづくり財団
- ⑩ 株式会社 IKOTAS
- ⑪ 一般社団法人 クリスタルWave
- ⑫ 株式会社 紀泉ふるさと創研

和歌山駅周辺の都市再生推進法人の所在地 (2024年5月時点)

【活動内容のイメージ】

- ① 和歌山駅周辺部・市域におけるまちづくり活動や整備計画等の情報の可視化・共有
- ② 人材育成 (まちづくりの担い手育成)
- ③ 駅まち空間の利活用窓口・一体的なエリアマネジメント

まちづくり団体や組織のつながりを生む
まちづくりプラットフォームのイメージ

2-1. 基本方針 3つの"くる"

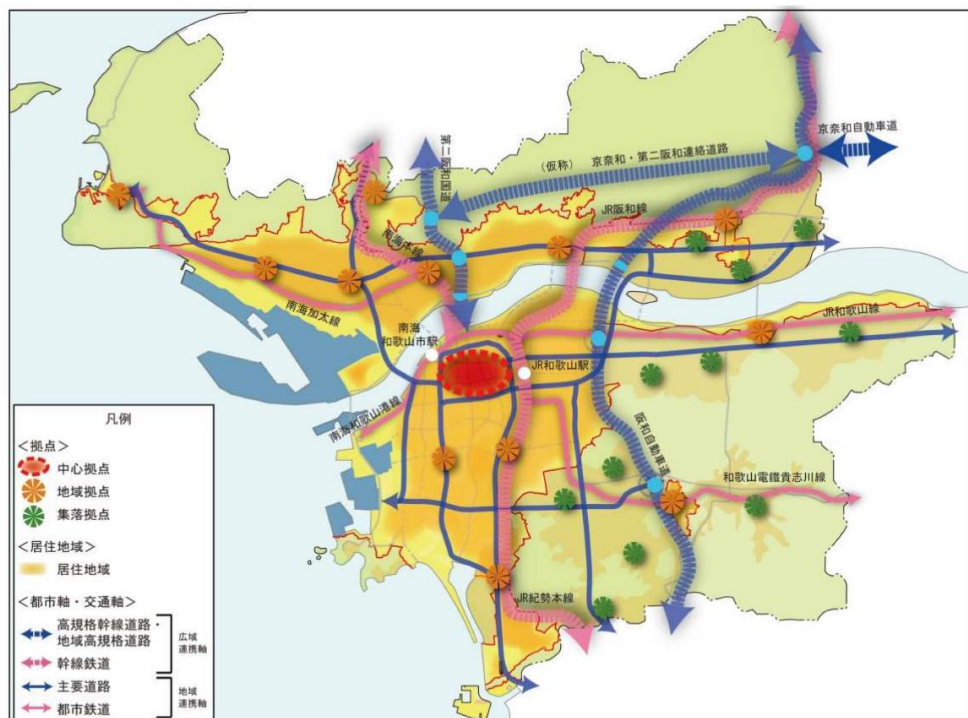


■まちなか居住の推進

和歌山市は、少子高齢化に加え、近年の取組により改善されてきているものの中心市街地での定住人口の減少や市外への転出が進んでおり、まちなか居住の推進が喫緊の課題となっています。「和歌山市立地適正化計画」や「和歌山市都市計画マスタープラン」では、和歌山駅周辺を高度な都市機能の集積、土地の高度利用とあわせた、まちなか居住の推進などによる定住人口の増加を促し、よりにぎわいを形成するエリアとして位置づけており、まちなかでの「暮らし」をより魅力的で快適なものにするために、拠点性・利便性の向上を図る取組と和歌山市ならではの魅力・価値の創出・発信を通じて、拠点性・利便性の向上および発信が重要となります。

<基本方針>

- 和歌山駅を中心とした駅周辺の生活環境を向上させます（ユニバーサルデザインやバリアフリーへの配慮、安全・安心なまちの実現、駅周辺の機能の集積・充実等）
- 和歌山駅及び駅前広場周辺の空き家や有休不動産の活用・再生を通じて、駅舎・駅前広場だけではなく、みその商店街やけやき大通りといった**駅周辺を含めたエリア全体としてのポテンシャルの向上**を狙います
- 和歌山駅周辺の再整備による効果をまち全体へつなげ、沿道での民間投資を促し、和歌山駅周辺への機能集積によって、**暮らしやすく利便性の高い駅前広場の形成**を目指します（友田三丁目再開発との連携、和歌山駅周辺での再開発等の動きとの連携等）
- 和歌山駅に、**まちなかの多様なプレイヤーや取り組みのプラットフォームを構築**することで、和歌山市ならではの魅力・価値を創出し、それらの発信を通じて、「暮らしたくなる」和歌山を目指します（「まちづくりの担い手形成」に掲載）



都市構造図（立地適正化計画より）



ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮された利便性の高い駅前広場（熊本市）



みその商店街でのマルシェイベント（和歌山市）

2-1. 基本方針 3つの"くる"



■防災機能の強化

近年、全国的に気象災害の激甚化・頻発化しており、また和歌山市は、南海トラフ巨大地震の被害想定もあるため、交通結節点である和歌山駅周辺においても防災対策や防災機能の強化が必要な状況です。和歌山駅は、紀の川氾濫時に最大で0.5～3.0m程度の浸水が想定されているものの、内陸部に位置しており、津波や高潮による被害想定はないため、防災拠点としてのポテンシャルが高いエリアになります。一方で、現状の和歌山駅前空間は、避難場所としての位置付けがなく、また防災機能を有した滞留空間が少ない状況です。和歌山駅の防災上の位置付けについての検討を行い、既存の防災計画と連動した一体的な対策が必要です。

<基本方針>

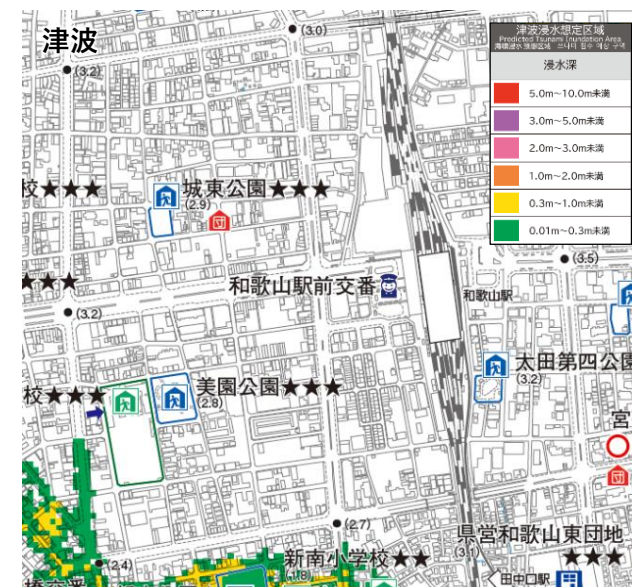
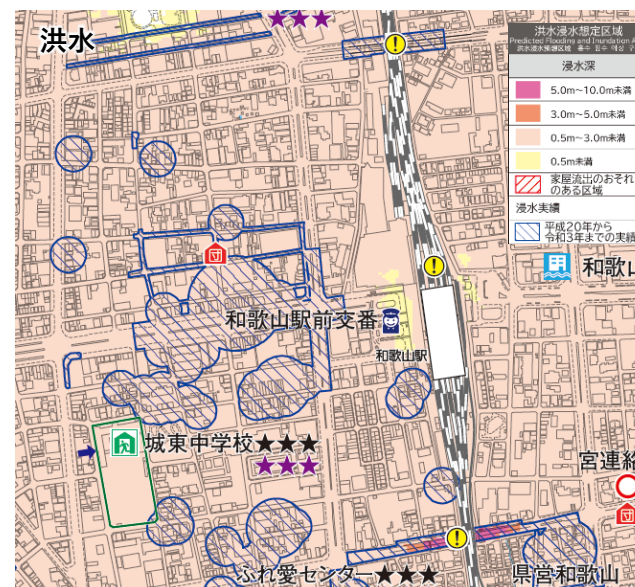
- 和歌山駅前広場に、災害時の一次避難場所等としての利用ができる、まとまった広場空間の創出を検討します
- 駅舎や駅前広場、地下空間の再整備の中で、防災機能を有する施設の整備を行い、駅まち空間が一体となった防災拠点の形成を目指します
- 緑地部へのレインガーデンの導入による雨水貯留機能の導入や、防災トイレ、デジタルサイネージ、Wi-Fi等の付加的な防災機能の導入を検討します



デジタルサイネージによる発災時の情報伝達機能 (四日市市)



防災トイレの導入 (和歌山市)



災害別	和歌山駅周辺の被害想定 (2023年5月時点)	備考
洪水	最大0.5～3.0m未満	みその商店街付近で浸水の実績あり
津波	被害想定なし	
内水氾濫	被害想定なし	

和歌山駅周辺の災害別ハザードマップと避難所 (和歌山市防災ハザードマップより)

2-1. 基本方針 3つの"くる"



■スマート化の推進

近年、IoT（Internet of Things）、人工知能（AI）、ビッグデータといった社会情勢に影響を及ぼす新たな技術の開発が進んでおり、国内の駅前広場や道路空間の再整備を契機として、スマートシティ化を推進する事例も増えてきています。和歌山駅まち空間活性化に向け、和歌山駅周辺整備においても、将来的に和歌山駅に必要と想定される機能やサービスを官民一体で十分に検討した上で、整備段階での導入が必要なインフラや施設等の整備を行い、未来での柔軟な対応が可能なスマートシティ化整備を進めることで、都市課題の解決やまちなかの暮らしの利便性向上と豊かな生活の実現が求められています。

<基本方針>

- 2024年年9月に設置された「和歌山市スマートシティ推進プラットフォーム」を母体に、官民の連携による和歌山駅周辺のスマートシティ化の検討を進めます
- 将来の和歌山駅に必要なスマート機能について十分な議論をした上で、駅前空間に必要なスマート機能の選定を行い、整備段階では、**将来的な手戻りが起きない範囲で必要最低限の整備**を図ります（将来的な導入機能・サービス例：MaaSの実施、自動運転車両の導入、データの取得・可視化、スマートバス停の導入等）
- 将来の社会経済活動の変化やICT技術等の革新にも対応できるよう、整備段階でスマート機器用の電源の確保やインフラ予備配管等の設置などを行い、**将来的な空間利用の自由度が高く、柔軟に活用できる駅前広場空間整備**を行います
- すでに部分的に構築されている和歌山市のPLATEAUを用いた整備案の検討等を実施します
- 適宜、防災や利活用推進との情報、データ等の連携を行い、スマートシティ化推進の相乗効果を狙います



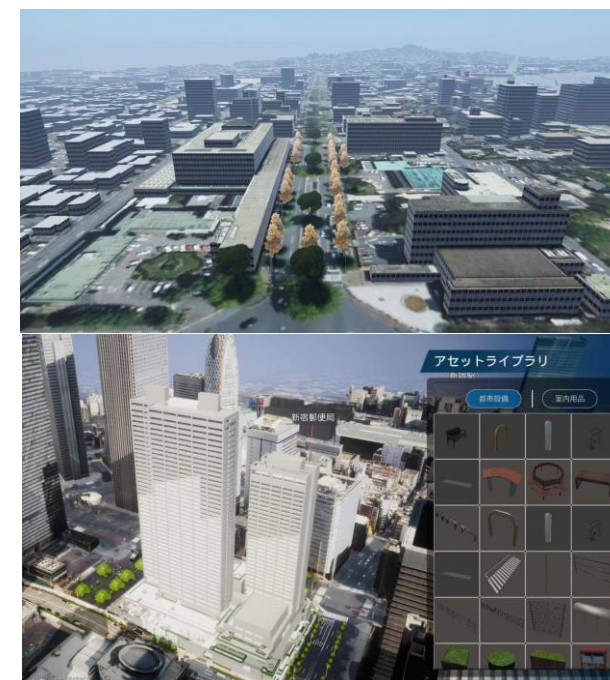
自動運転車両の導入実験
(和歌山市)



スマートポールの導入事例
(四日市市)



スマートバス停の導入事例
(熊本市)



PLATEAUを使った景観まちづくり※1

2-1. 基本方針 3つの"くる"

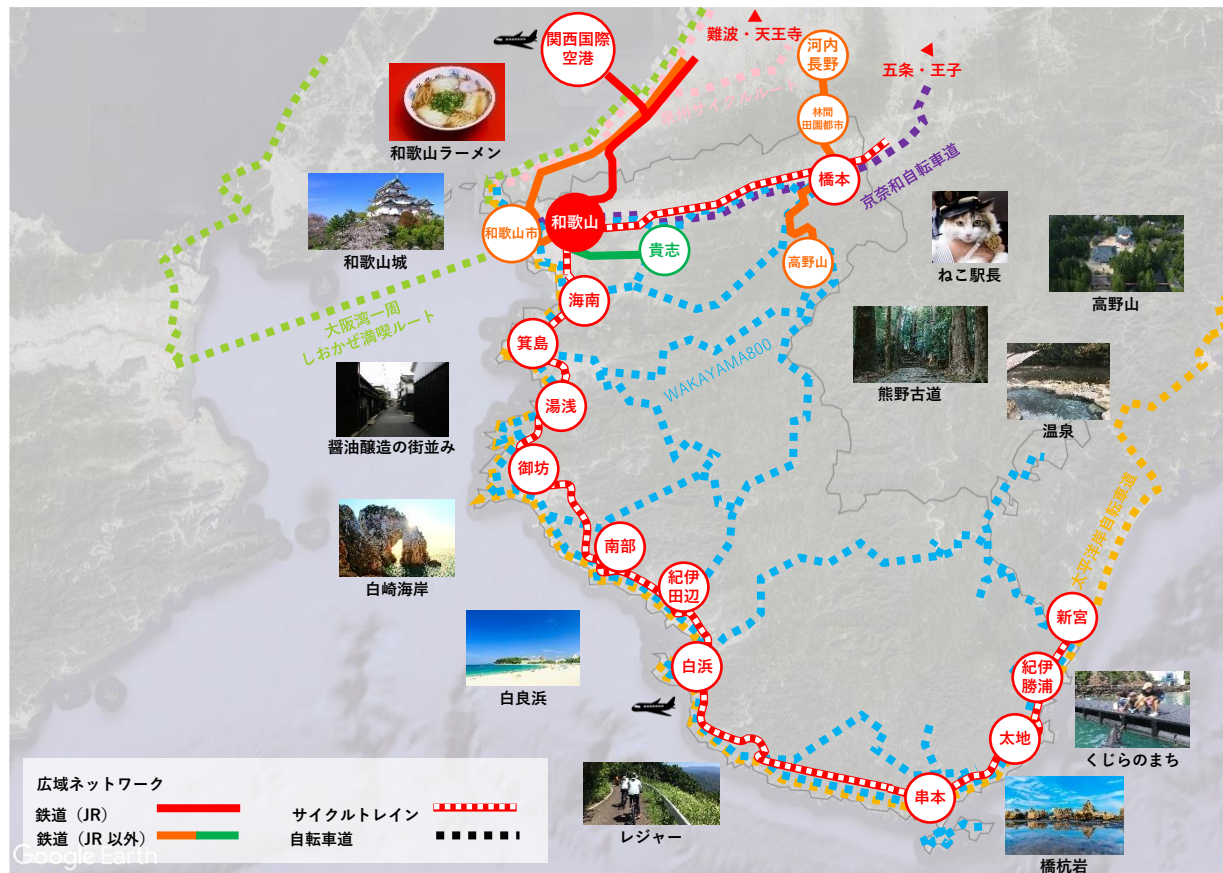


■和歌山県内外のつながりの強化

社会・経済状況変化の影響から、日本を訪れる外国人数は、2023年は2500万人を突破し（出典：日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」）、増加の一途をたどっています。和歌山県には、和歌山城等の市街地の観光資源だけでなく、熊野古道や高野参詣道といった歴史的な巡礼地や豊かな自然を有する南紀白浜といった魅力的な地域資源が点在しています。和歌山駅は、それら観光地への起点となる場所であり、各地を巡るサイクルトレインやサイクリングルートへのハブとなっています。これらのポテンシャルを踏まえ、和歌山駅まち空間整備を通じて、和歌山駅周辺の観光拠点化や来訪者に優しい駅づくり、また和歌山駅自体が目的地となるような空間・機能の導入、整備が重要です。

<基本方針>

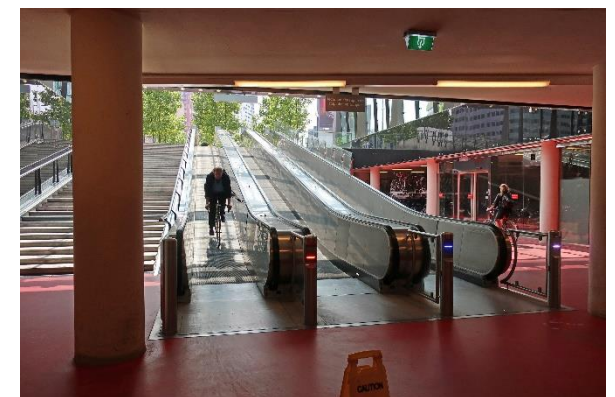
- 和歌山県内外への交通結節点として、観光客や来訪者に優しい駅まち空間を目指し、乗り換え利便性の向上や案内・誘導機能の強化、待合機能の整備を検討します
- 和歌山県内外の観光・地域資源を結ぶ観光拠点として、観光インフォメーションセンターの拡充や案内施設の整備など、観光案内機能の強化を図ります
- 駅や駅前広場の再編や、既存地下広場のあり方を再考し、駅まち空間が県内外からの目的地となるような和歌山らしい空間や機能の導入を検討します
- サイクルトレインやサイクリングルートのハブとして、メンテナンス施設の設置等のサービスの充実やサイクルツーリズムの拠点づくりを目指します
- 既存駐輪場との接続やけやき大通りの自転車通行空間からの直接的な乗り入れ等によって、自転車利便性の向上を目指します



和歌山駅を基点とした広域ネットワークと主要観光資源※2※3



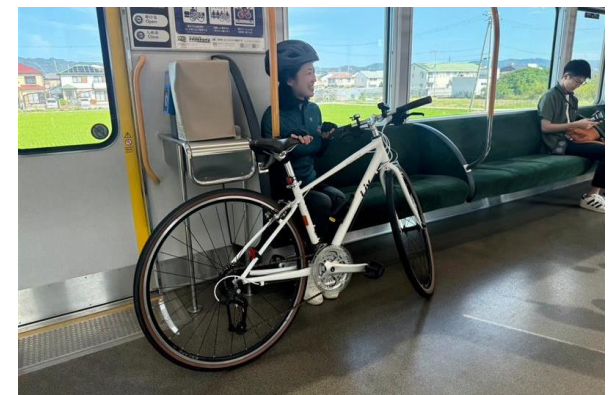
駅舎内の観光案内所の設置（長崎駅）



交通手段の切り替えが可能な空間(ロッテルダム)



利便性の高い待合空間(熊本桜町バスターミナル)



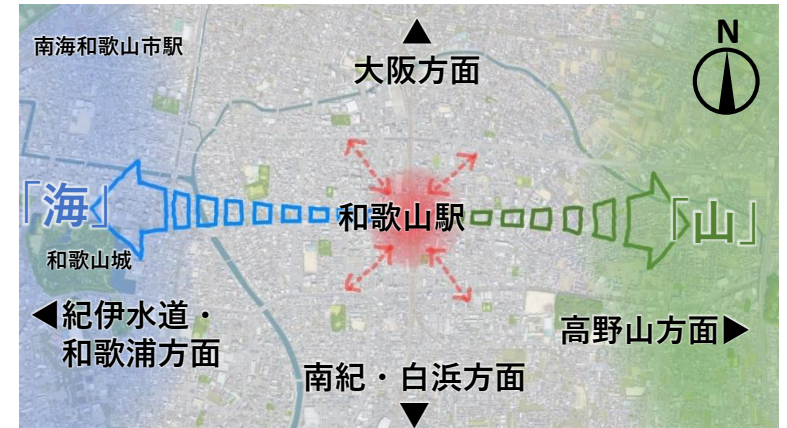
きのくに線わかやま線サイクルトレイン

2-1. 基本方針 3つの"くくる"



■「玄関口」としての駅まち空間形成

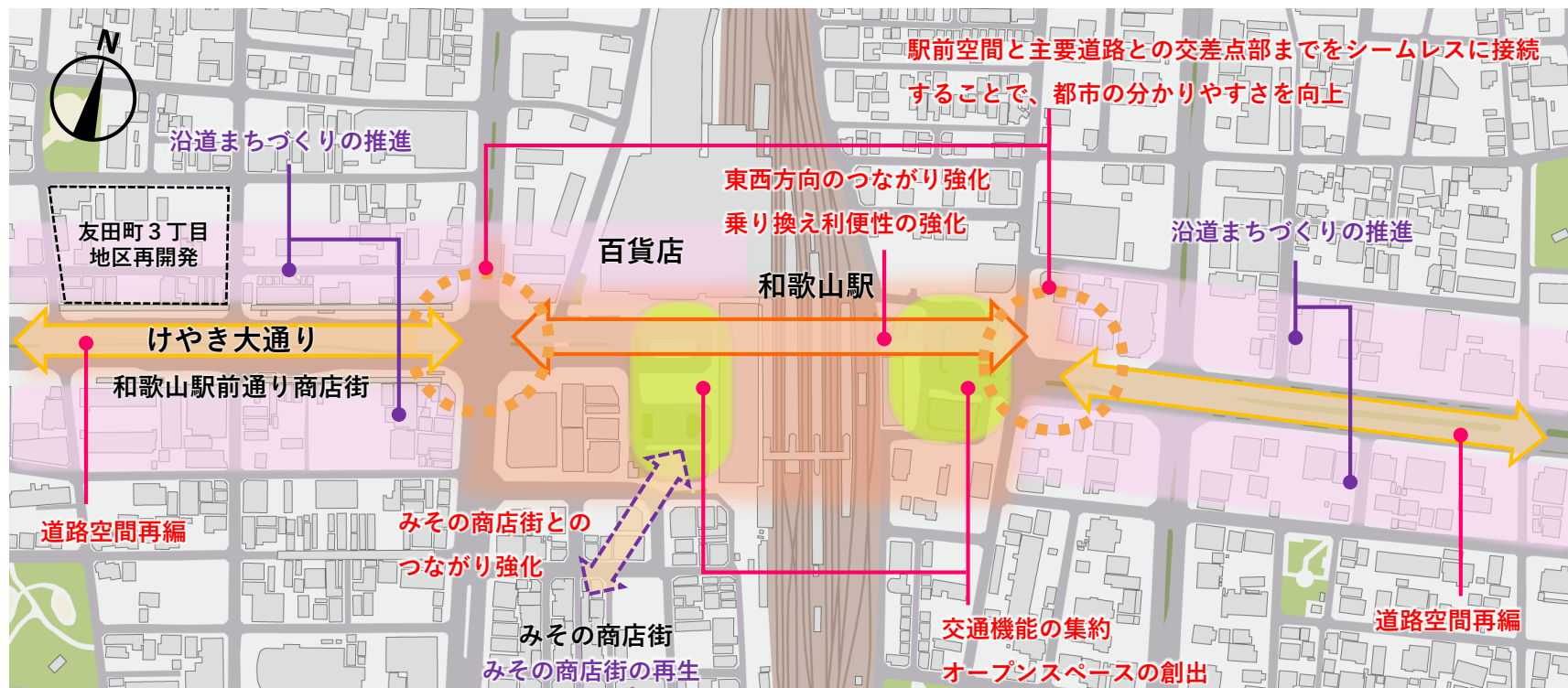
和歌山駅は、瀬戸内海・太平洋といった海を臨み、豊かな自然環境と自然崇拝に根差した宗教文化により育まれた世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」や、和歌山城や和歌の浦といった市内観光拠点への接続点となる場所に立地しています。また、和歌山市は、産業、文化・教育施設が集積する県内最多人口の都市であり、その玄関口となる和歌山駅における空間形成は重要です。



和歌山駅を基点として東西に広がる景観軸

<基本方針>

- 西口ゾーンだけでなく、東西方向のつながりの強化等によりポテンシャルが向上する東口ゾーンにおいても、商業・業務・宿泊機能の充実やまちなか居住の推進を目指すべく、民間投資を促します
- 和歌山駅は、東（高野山へのつながり）と西（四国へのつながり）に広がる既存の軸性をもつ眺望や景観の転換点となるため、東西の軸性を考慮した、高質で象徴的な駅舎の整備や駅前広場にオープンスペースを創出します
- 和歌山駅を挟んで東西方向のつながりの強化やシームレスな乗り換えや動線整備を行うことによる利便性の向上を図ります（既存通路や東西を結ぶ通路の整備等）
- 和歌山らしい素材や形状をモチーフとして、和歌山駅まち空間を一体的・統一的にデザインし、他都市に誇れ、和歌山県の顔となる魅力的な玄関口を整備します
- 和歌山駅から続く道路空間の再編を通じて、都市の分かりやすさを向上し、和歌山駅を中心としたまちへの広がりを生み出すとともに、周辺の商店街（和歌山駅前通り商店街・みその商店街等）や沿道施設等と連携したまちづくりを推進します



まちへとつながる駅前広場（姫路市）



駅からの眺望や景観軸を考慮した駅舎と駅前広場（長崎市）

2-1. 基本方針 3つの"くる"

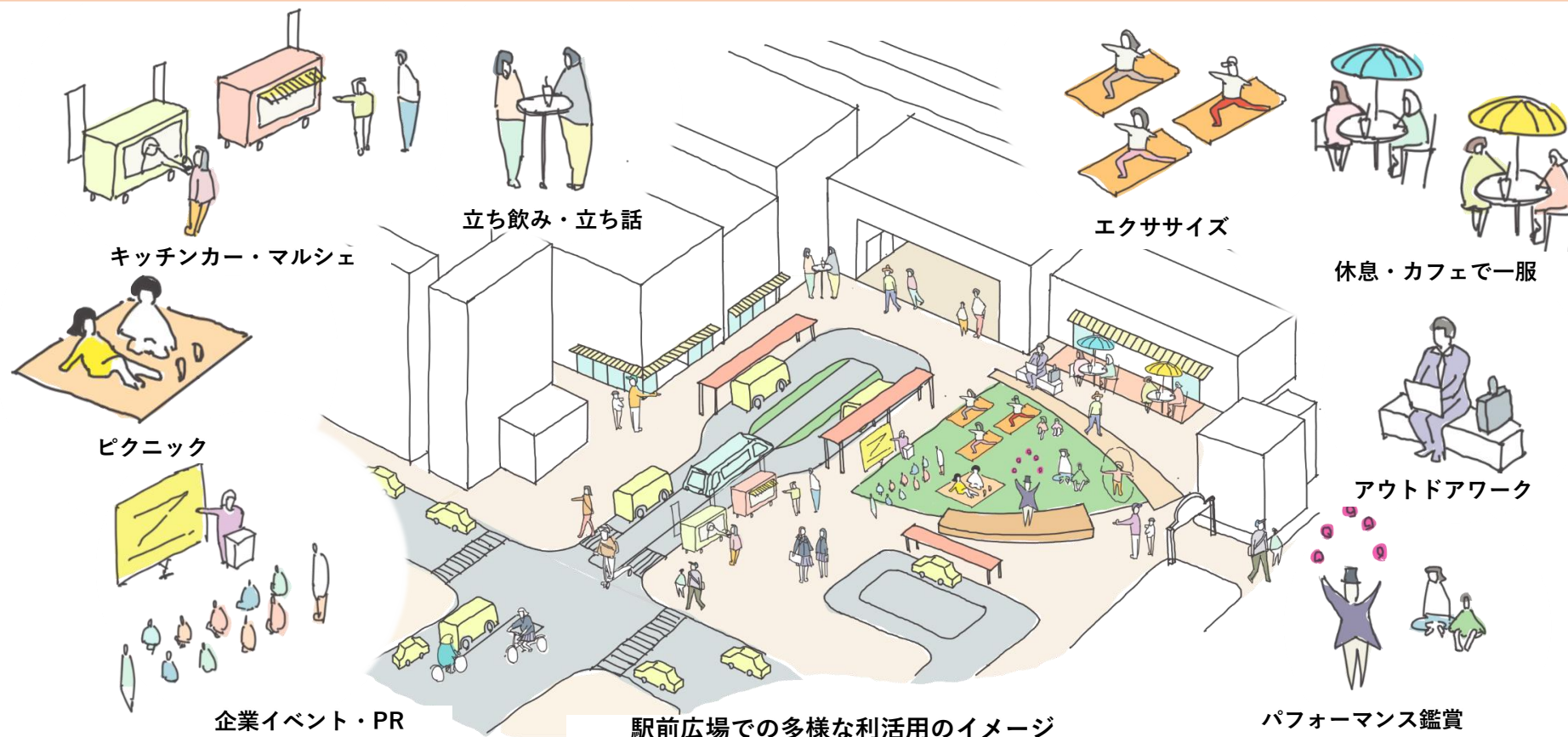


■多様で魅力的な利活用の促進

和歌山駅まち空間整備によって、広場空間や地下空間、駅舎施設等をリニューアルし、より市民や来訪者にとって使いやすい空間としていくことが大切となります。そのためには、計画、設計の段階から、将来における使い方や空間の設えについて官民が一体となって検討していく必要があります。利用者の視点や広場空間を活用する主体の視点に立った整備を行い、多様なプレイヤーや担い手を受け入れることができるにぎわいのある和歌山駅まち空間を目指します。

<基本方針>

- 和歌山市内に点在する多様なプレイヤーを巻き込み、和歌山らしさあふれるにぎわいづくりを行います
- 行政、民間企業、市民やステークホルダーとの積極的な連携を図るため、計画段階から利活用に関するワークショップや勉強会、社会実験等を実施し、興味のあるプレイヤーや将来の担い手づくりを進めます（「まちづくりの担い手形成」に掲載）
- 多様な利活用を許容する駅前空間となるように、広場空間等での利活用のイメージを想定した「利活用想定エリア」を設定し、将来的な需要や目的を精査した上で、適切な休憩施設の配置や、イベント用電源、給水施設等の利活用に資するインフラ施設の設置を行います
- 必要に応じて、公共空間の多様な利活用のための各種制度（歩行者利便増進道路（ほこみち）等）の導入を検討します
- 担い手が見えてきた段階で、広場空間の運営の考え方について検討を行い、整備後も持続し、まちへ波及する仕組みづくりを検討します



駅前広場でのにぎわい社会実験（池田市）



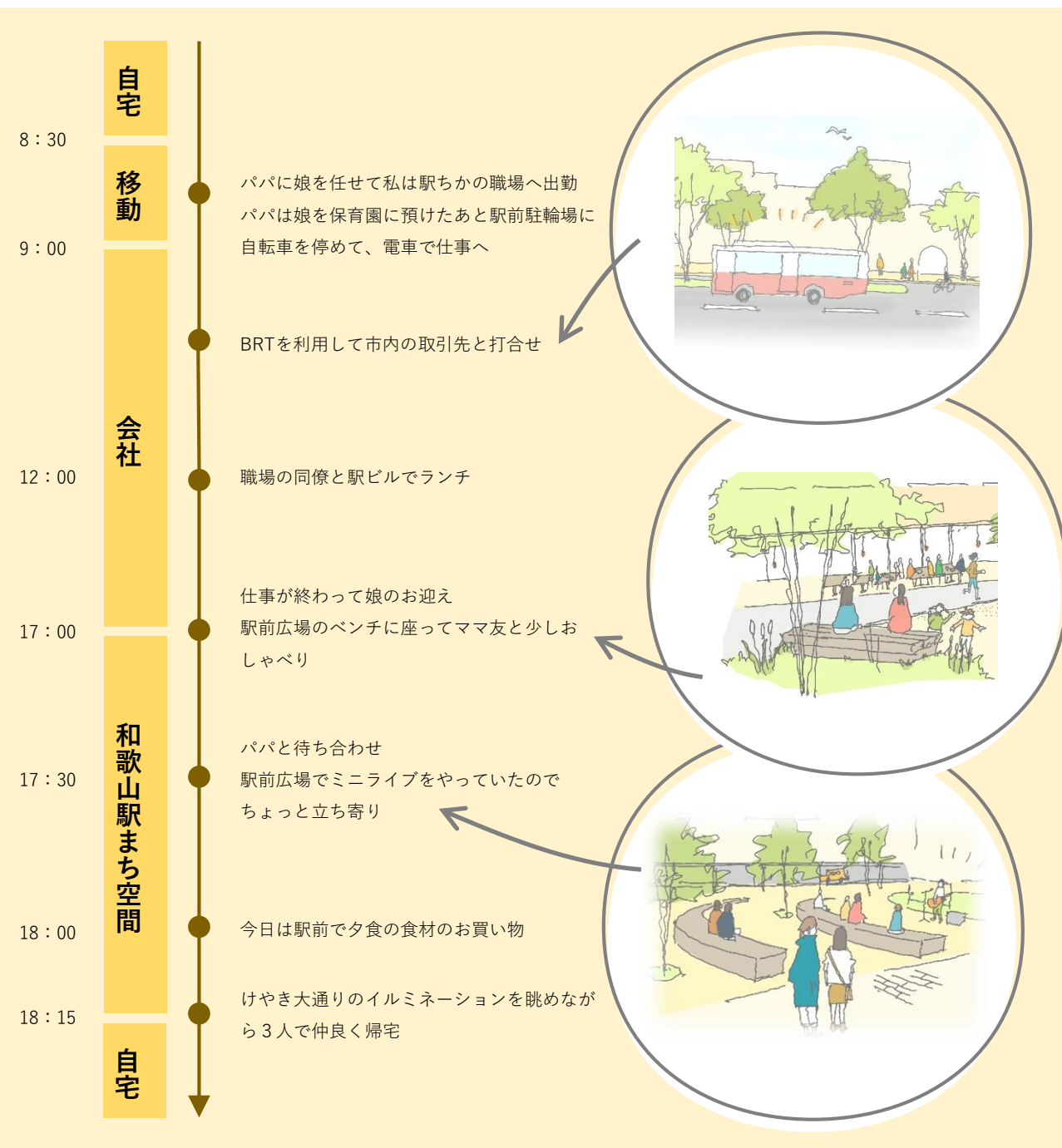
利活用エリアにおける利活用電源の設置（四日市市）

2. 和歌山駅まち空間活性化に向けた方針

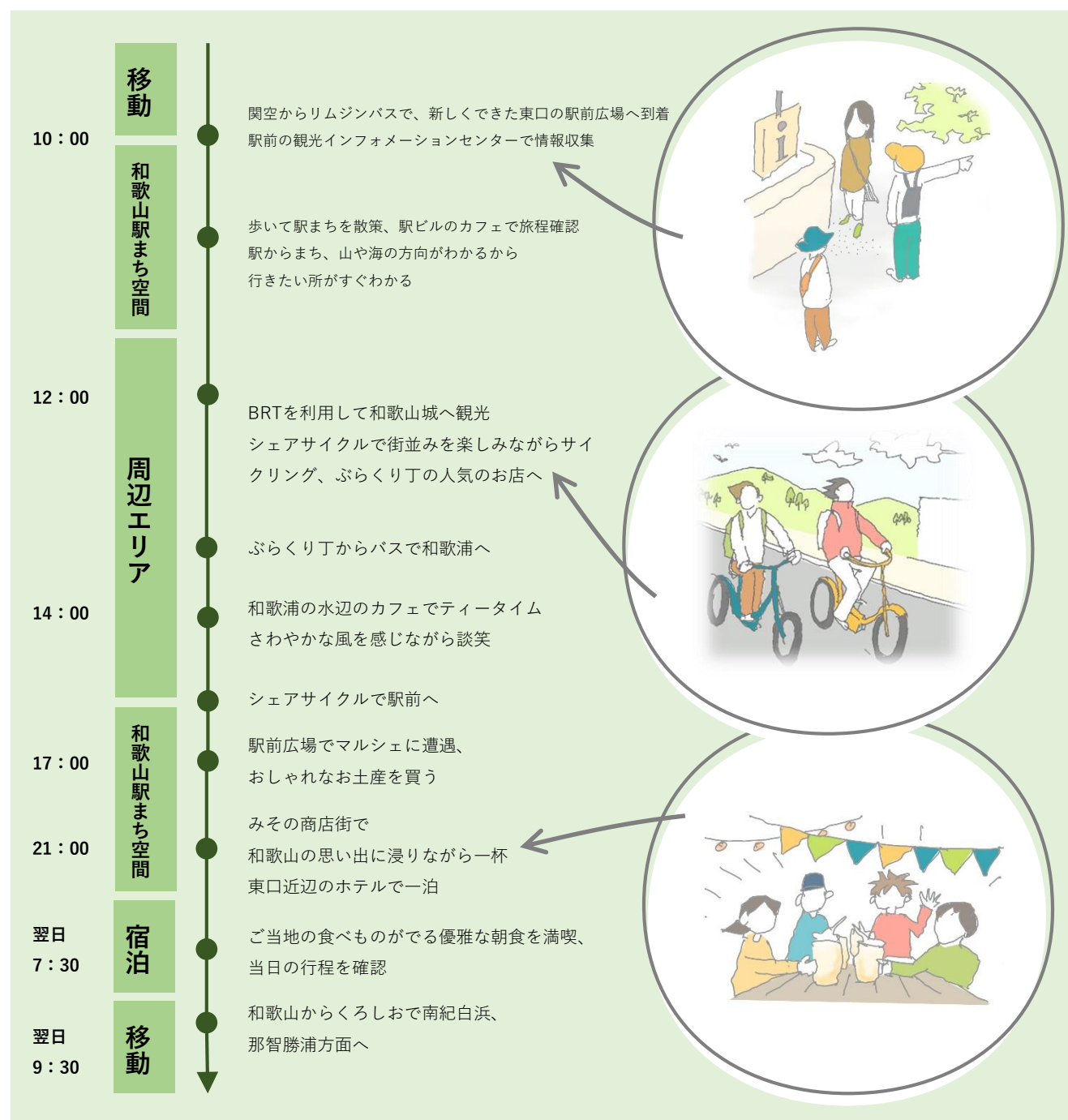
2-2. 和歌山駅まち空間ですごす一日

和歌山駅まち空間の活性化により、人々の過ごす一日が下記イメージのように変わります。

子育てファミリーの一日（平日）



和歌山を訪れた観光客の一日（休日）



2-3. 「わえきまち」を形づくる5つのアクション

2-1の基本方針に示した3つの“くくる”をデザインでつむぐための「わえきまち」を形づくる5つのアクションを設定しました。



「わえきまち」を形づくる5つのアクション

<p>人々の居場所や活動の舞台となる空間の創出</p>	<ul style="list-style-type: none">a) 活動と移動の拠点となる駅前広場b) 日常やイベント、災害時など、どんな時も人々を支える柔軟性の高い空間c) ナイトタイムエコノミーを活性化する設え
<p>まちと繋がる空間構成</p>	<ul style="list-style-type: none">a) 駅東西のつながり強化b) けやき大通りと連携した交通ネットワークの強化・再編c) 和歌山駅に隣接するエリアとの連携
<p>和歌山の玄関口の顔づくり</p>	<ul style="list-style-type: none">a) 玄関口に相応しい象徴的な駅まちデザインb) 和歌山らしさを感じられる眺望の確保c) おもてなし空間としての利便性の向上
<p>将来を見据えた交通空間の再編</p>	<ul style="list-style-type: none">a) 分かりやすく快適な交通機能配置b) 次世代モビリティ導入を見据えた空間の創出c) 自転車利用を促進する施設整備
<p>まちの魅力・暮らしを向上させる拠点</p>	<ul style="list-style-type: none">a) 暮らしの質を向上させる都市機能の充実b) 新たな担い手創出や連携の推進c) グリーンインフラによる持続可能な駅まち空間

3. 「わえきまち」を形づくるアイデア

本章は「わえきまち」を形づくる5つのアクションに役立つアイデアをまとめたものです。

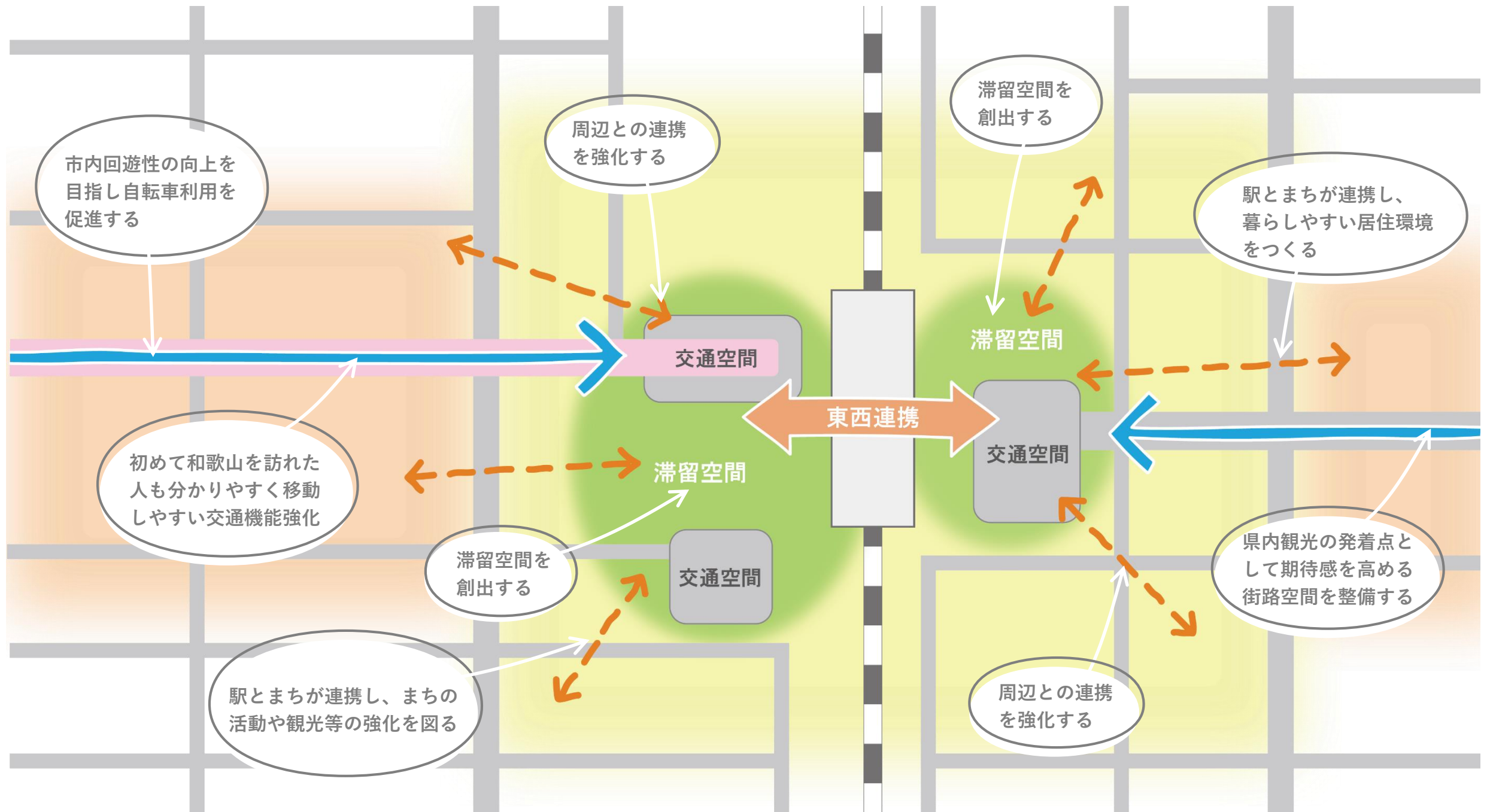
和歌山駅周辺の現状や課題、和歌山駅周辺の利用者の方々を中心としたアンケート調査を踏まえた議論を元に整理しましたが、まだまだ多様なアイデアを見つけていきたいと考えています。

下絵としたパースや図板はイメージであり、今後必ずしもこの通りに整備されるものではありません。
和歌山駅まち空間の将来を考える一つのきっかけになることを願っています。

3-1. 人々の居場所や活動の舞台となる空間の創出

a) 活動と移動の拠点となる駅前広場

- ・ 訪れたすべての人が居心地良く過ごすことができ、市民のみならず来街者もあつまる「**活動の拠点**」を目指します
- ・ 多様なモビリティを集約するとともに、円滑な乗換えサービスとの連携も考慮して、駅とまちを繋ぐ「**移動の拠点**」を目指します
- ・ 駅ビル施設や既存沿道施設、周辺街区などとの敷地境界を越えたシームレスな活用が可能となる、**一体的な空間デザイン**を目指します

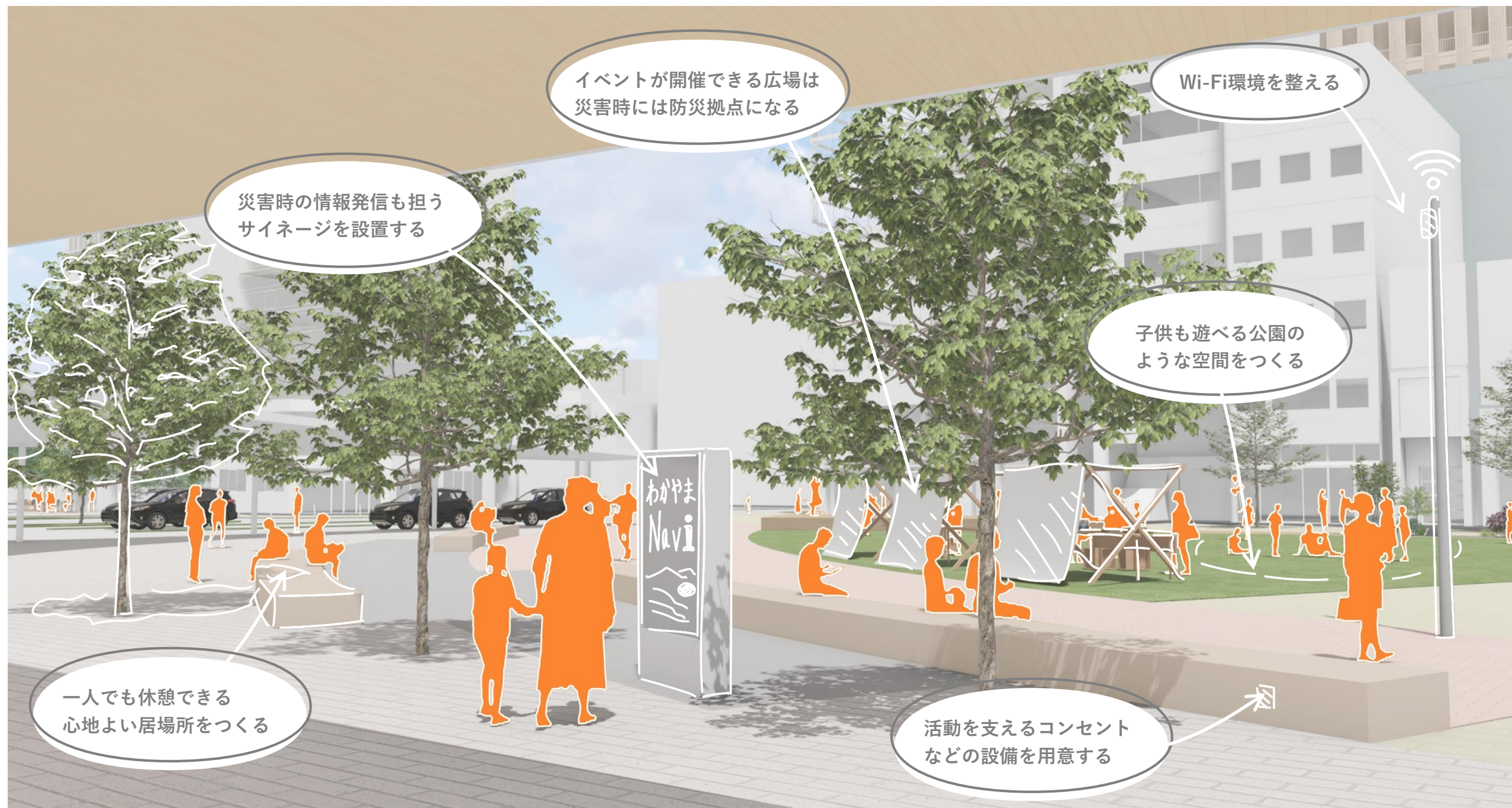


3. 「わえきまち」を形づくるアイデア

3-1. 人々の居場所や活動の舞台となる空間の創出

b) 日常やイベント、災害時など、どんな時も人々を支える柔軟性の高い空間

- ・ ベンチや木陰など一人でも過ごせる小さな居場所から、広場のようにみんなで集まる場所まで、それぞれが思い思いに過ごすことができる空間をつくります
- ・ 誰でも気軽にイベントの開催が可能な**仕組みの構築**や、**活動を促す設備の充実**を図ります
- ・ 災害時の一時的な避難場所として機能するための設備を備え、**駅、広場、まちが連携した防災拠点**とします



3-1. 人々の居場所や活動の舞台となる空間の創出

c) ナイトタイムエコノミーを活性化させる設え

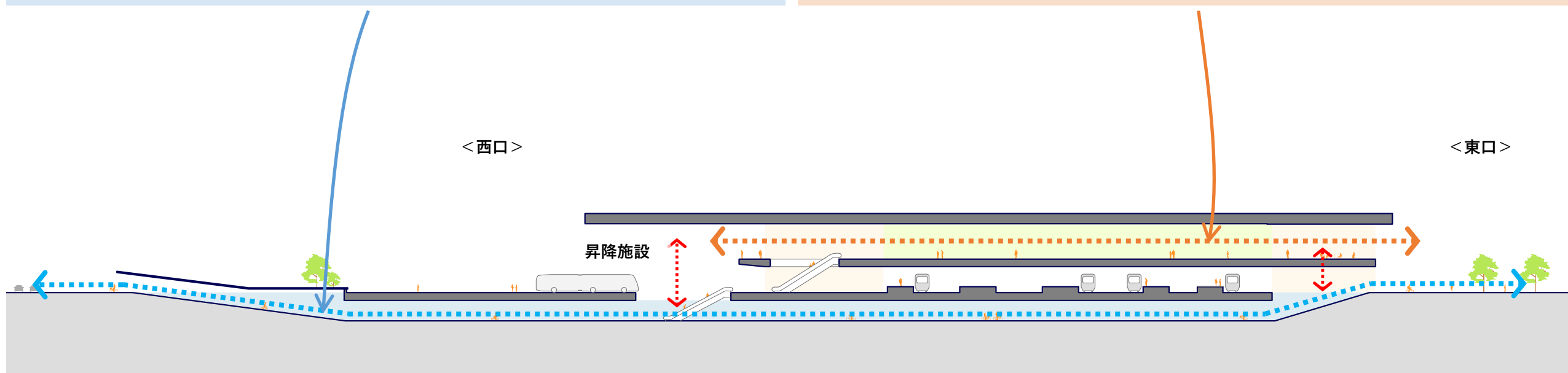
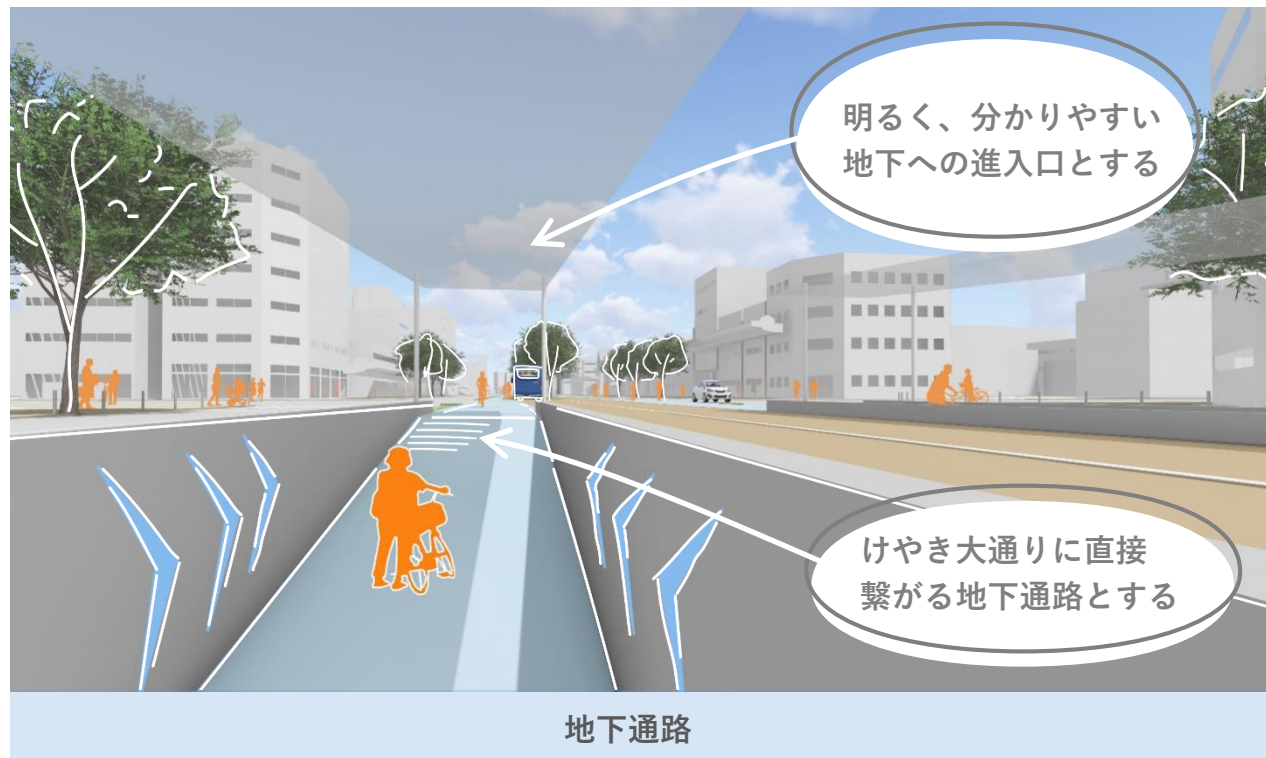
- ・ 夜間でもマルシェなどの活動が可能となり、和歌山の魅力を感じられる場の創出を目指します
- ・ 駅まち空間全体で魅力的な夜間景観をつくることで、経済活動を活性化させ、まちなかの店舗にもその効果を波及させることを目指します
- ・ 夜も外で安全に過ごすことができる照明計画を行います



3-2. まちと繋がる空間構成

a) 駅東西のつながり強化

- ・ 既存通路や東西を結ぶ通路の整備等による歩行者動線、地下通路の整備による自転車動線の確保により、東西の移動円滑化と連携強化を検討します
- ・ 東西を結ぶ通路は、十分な幅員を確保したバリアフリーな動線で、周辺の眺望を楽しむことができる開かれた空間とします
- ・ 地下通路は、けやき大通りと東口駅前広場から自転車で直接乗り入れが可能な動線として、明るく安全な空間とします

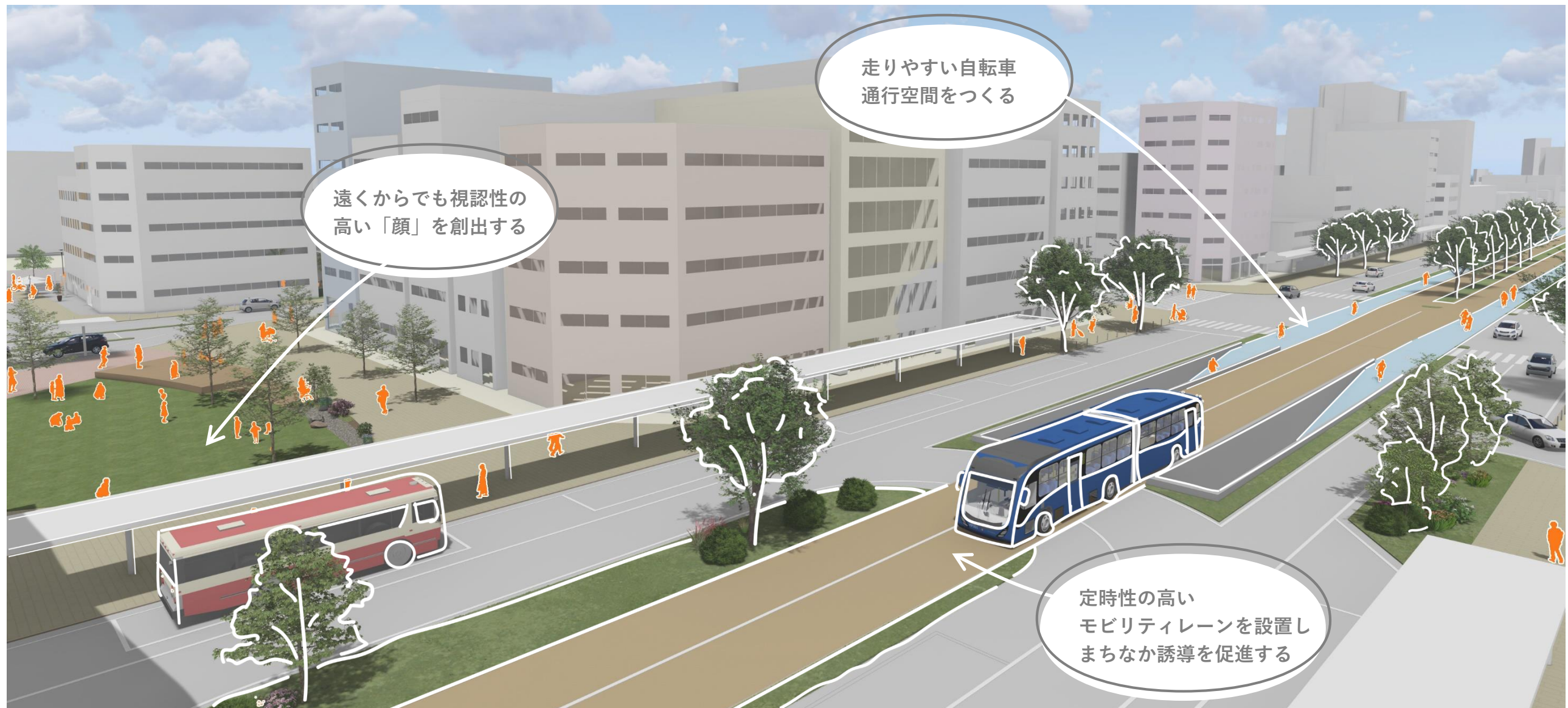
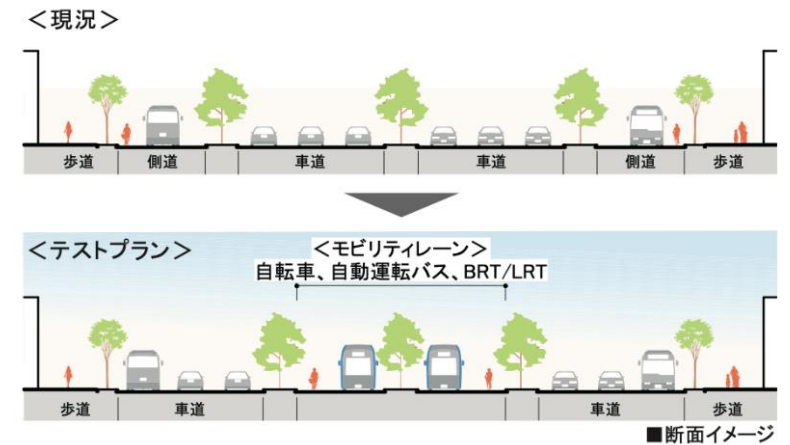


駅の東西を繋ぐ断面イメージ

3-2. まちと繋がる空間構成

b) けやき大通りと連携した交通ネットワークの強化・再編

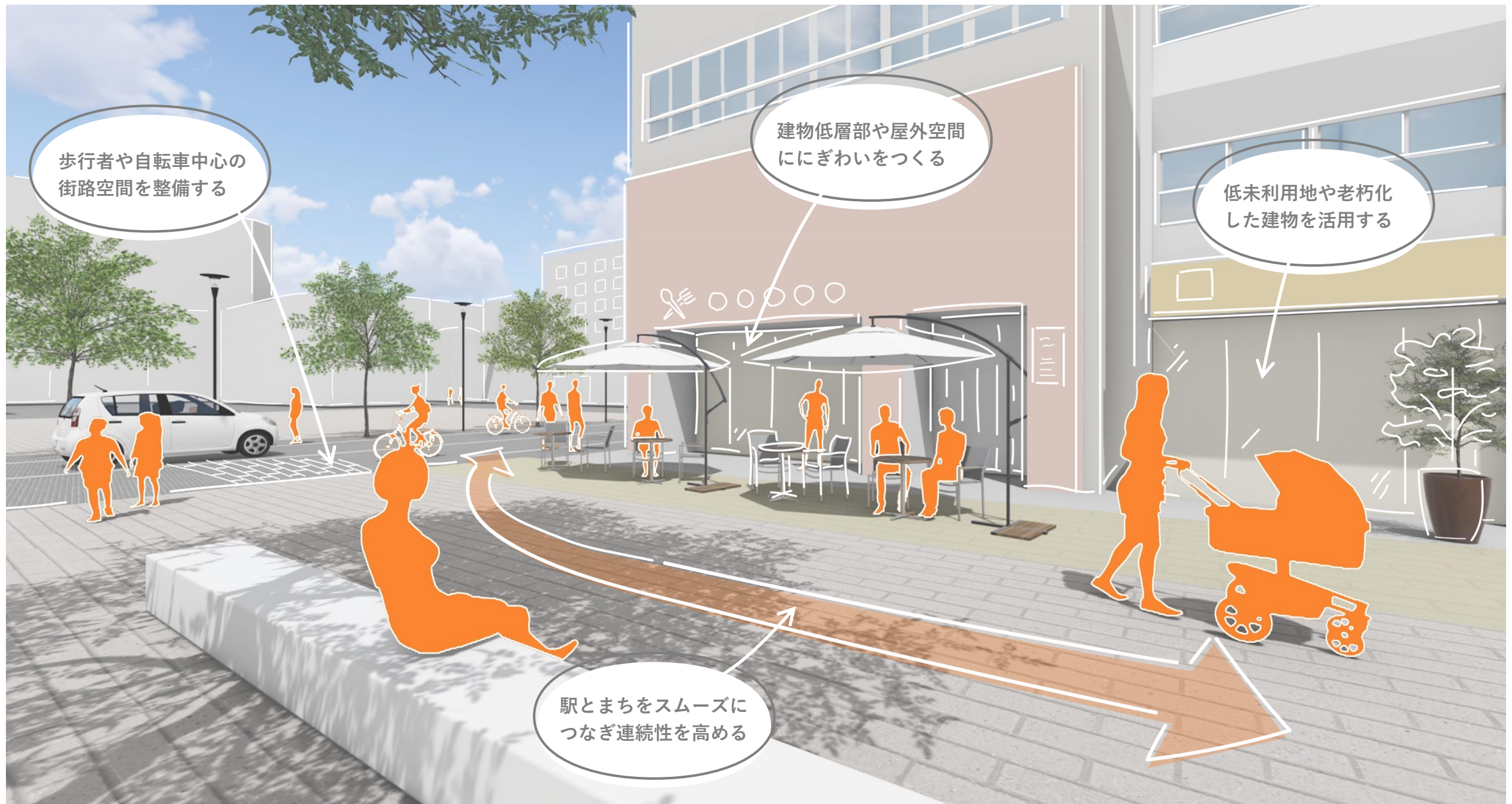
- ・ 駅とまちなかのつながり向上を目指し、駅まち整備と合わせて、けやき大通りに自転車と定時性の高い次世代モビリティのためのモビリティレーンを配置することを検討します
- ・ けやき大通り周辺の学校や文化施設、商業施設等と駅まち空間をスムーズにつなぐ面的ネットワーク構築に向け、次世代モビリティ（自動運転バス、BRT/LRT）、自転車や路線バスなど多様な交通が共存できる道路空間の再構築を目指します



3-2. まちと繋がる空間構成

c) 和歌山駅に隣接するエリアとの連携

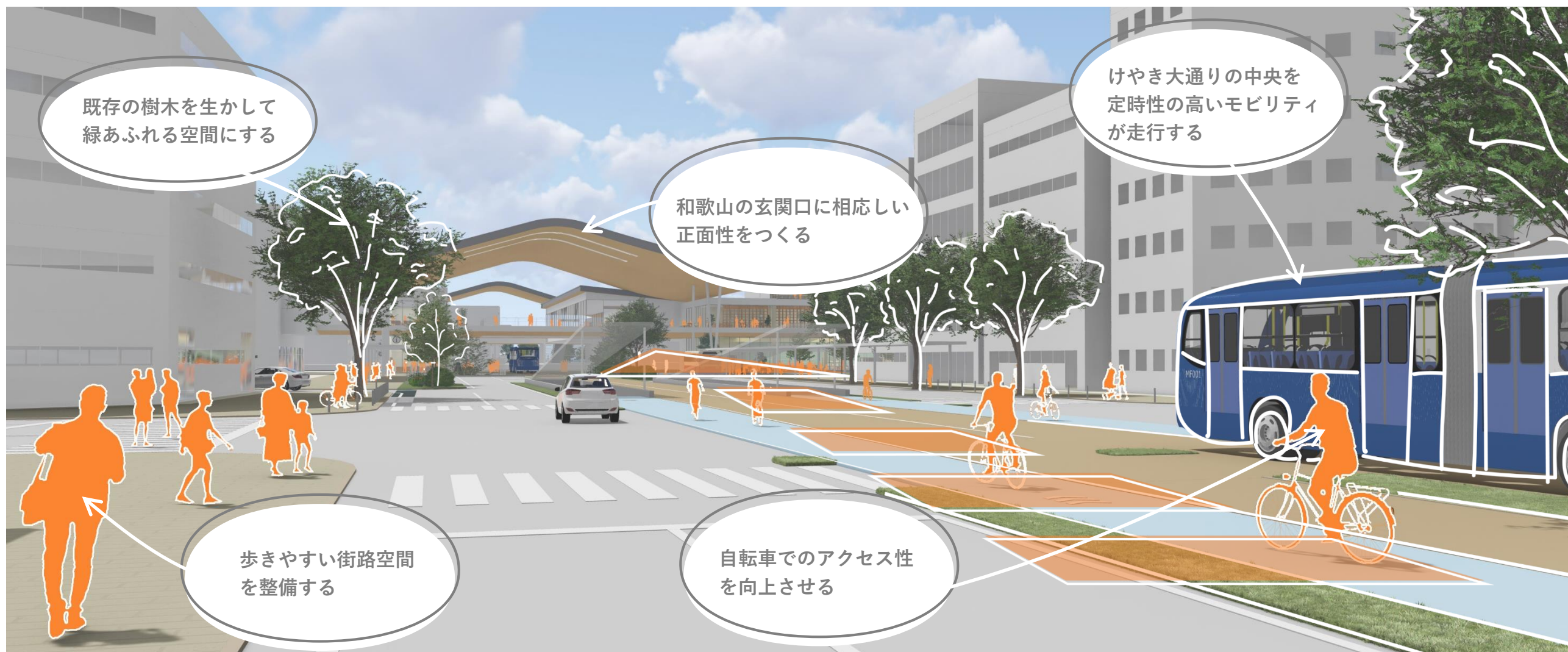
- ・ 駅まち空間に隣接した街区の再編や道路空間の整備、交通のあり方を検討し、みその商店街をはじめとする**周辺エリアとの連続性を強化**します
- ・ 商業・業務・宿泊機能等を導入する再開発、低未利用地の積極的な活用、老朽化した建物の建て替えやリノベーションなどを促し、**新たな賑わいの創出**を目指します
- ・ 建物の低層部の魅力向上を誘導し、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度等を活用して**公共空間と低層部が一体的な空間**をつくります



3-3. 和歌山の玄関口の顔づくり

a) 玄関口に相応しい象徴的な駅まちデザイン-1

- ・ 一体的な大屋根などにより、東西の繋がりを創出するとともに、市内回遊や広域の観光拠点として**和歌山の玄関口に相応しい正面性**を備えます
- ・ 紀州の山々や川、海、和歌山城といった**和歌山の資産**を想起させる**デザイン**や**紀州材**など**地場の材料の活用**によって和歌山らしさを演出します



和歌山城 ※1



紀伊山地の山並み ※1



和歌山の海 ※1



紀州材※2



紀州の青石

3-3. 和歌山の玄関口の顔づくり

a) 玄関口に相応しい象徴的な駅まちデザイン-2

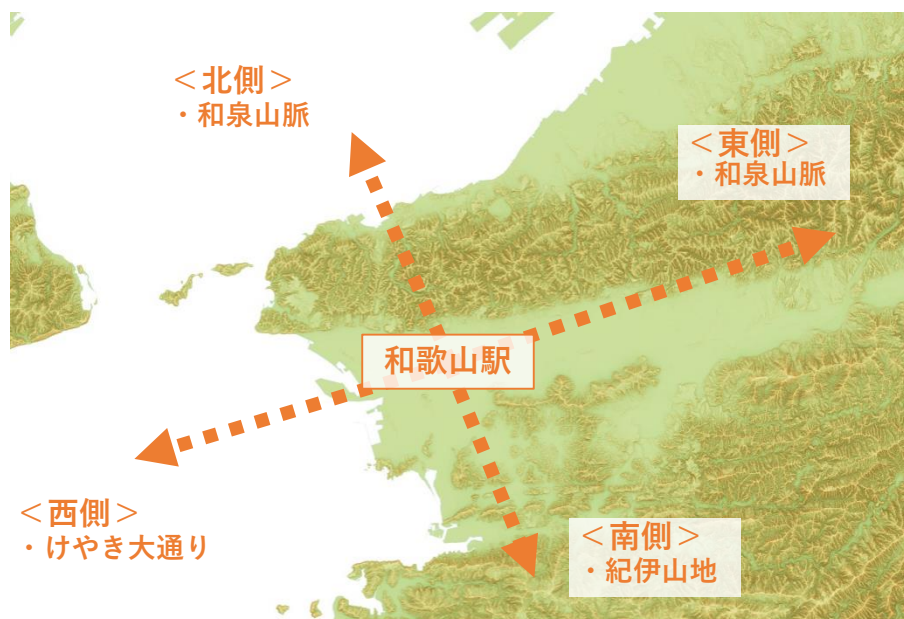
- ・ 駅ビルや周辺街区と一体となり、市民活動から大規模なイベントまで開催が可能な**和歌山のシンボルとなる広場**とします
- ・ 子供が安心して遊べ、大人にとっても居心地のよい、和歌山に暮らす人々の**新しい目的地となる空間**とします
- ・ 和歌山での起業を目指すお店が商品紹介や物販を行う**チャレンジスペース**等を設け、**地域との関わりや街へのポジティブな気持ちを醸成する広場**とします



3-3. 和歌山の玄関口の顔づくり

b) 和歌山らしさを感じられる眺望の確保

- ・ 和泉山脈をはじめとする周囲の山々への眺望など、和歌山の豊かな自然を感じられる視点場をつくります
- ・ 東西の軸線上にけやき大通りを見通すことができる場所をつくり、まちに出る高揚感や期待感を高めます



西側への眺望



南側への眺望



東側への眺望



北側への眺望

3-3. 和歌山の玄関口の顔づくり

c) おもてなし空間としての利便性の向上

- ・ バリアフリー化を推進し、雨に濡れない動線や誰でも利用しやすい公衆トイレなど、公共空間の**利便性・快適性の向上**を目指します
- ・ 和歌山駅周辺や中心市街地のまちなか情報、和歌山市内から県域までの様々な情報発信を担う**観光案内の拠点**を創出します
- ・ 和歌山駅を初めて訪れた外国人を含む観光客をはじめ、老若男女**誰でもわかりやすいサイン計画**を行います

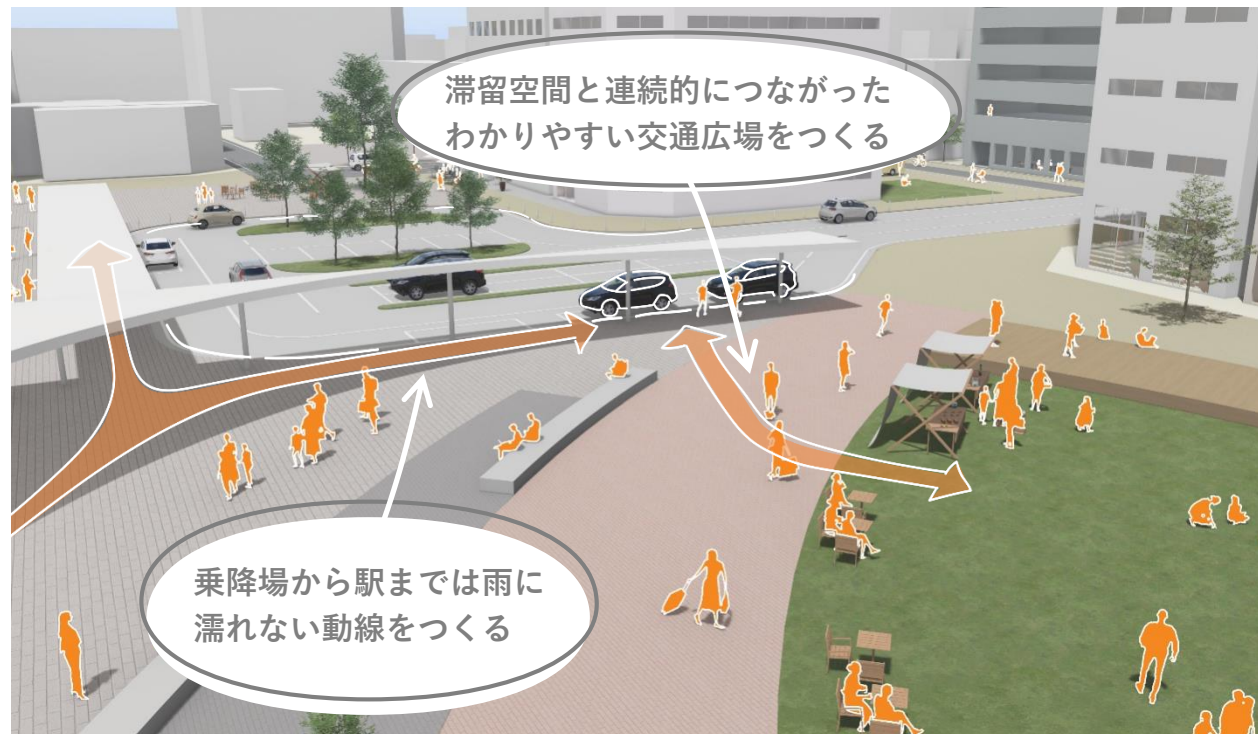
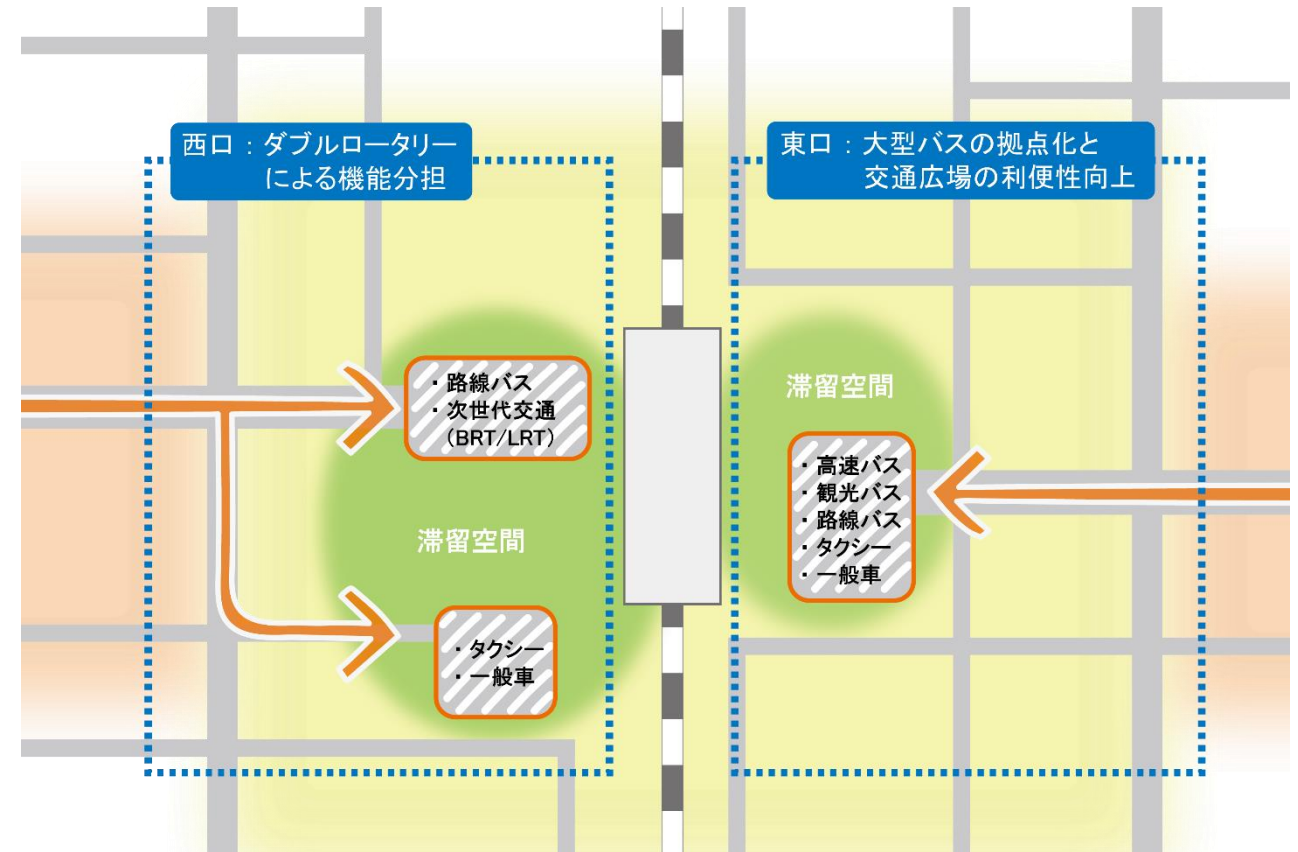


3. 「わえきまち」を形づくるアイデア

3-4. 将来を見据えた交通空間の再編

a) 分かりやすく快適な交通機能配置

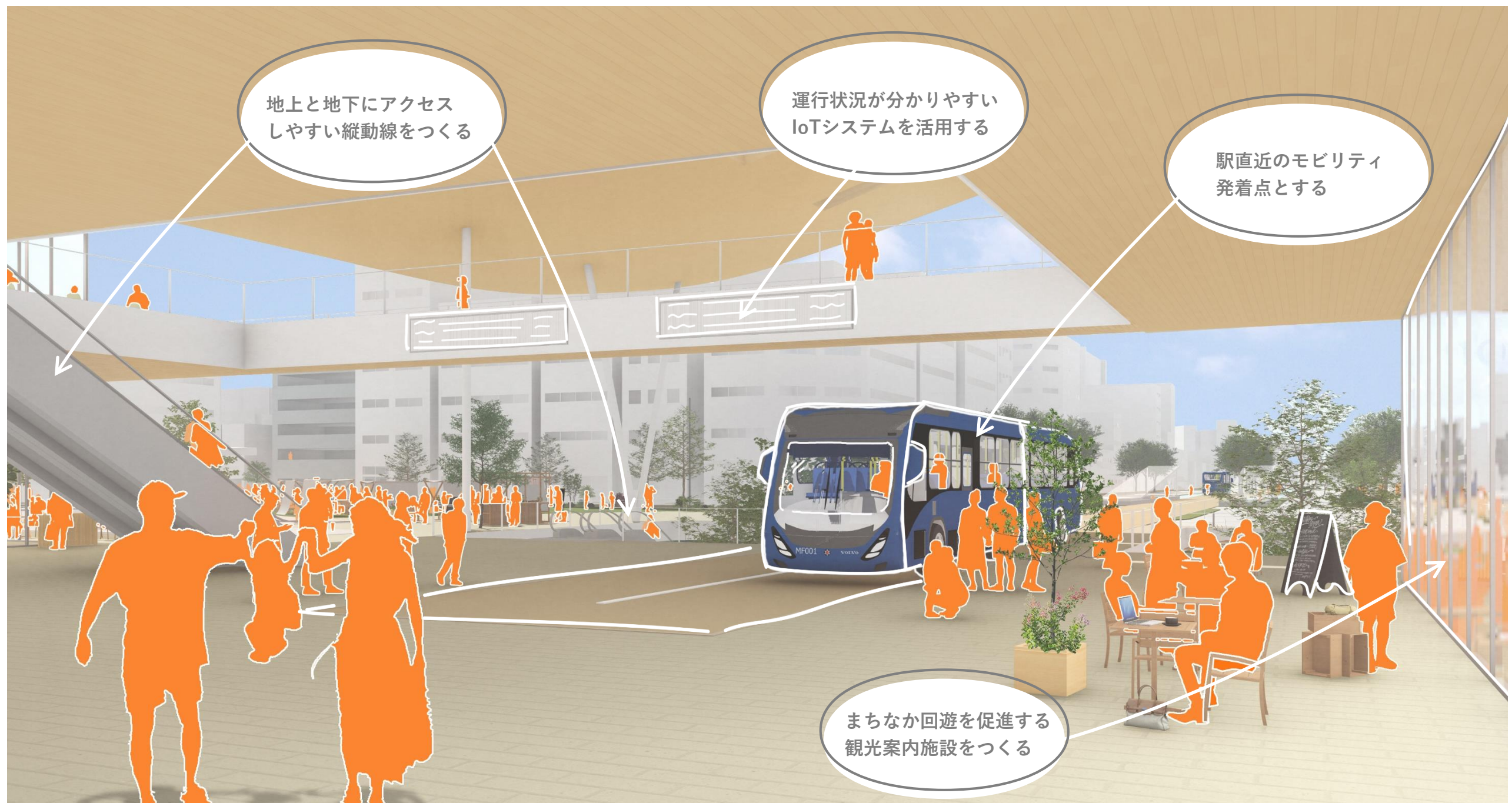
- ・ 東西の特性に応じて、主に**西口にはまちなか回遊**を、**東口には県内観光**を見据えた交通機能を適切に配置します
- ・ 西口はダブルロータリー化により公共交通と一般車・タクシーを分離し、駅からの乗り換えを考慮した機能配置とすることで、わかりやすい交通広場を目指します
- ・ 東口は公共交通や高速バスの乗降場を駅直近に配置し、待合いスペースや観光案内所を隣接して整備することで、より快適で利便性の高い交通広場を目指します



3-4. 将来を見据えた交通空間の再編

b) 次世代モビリティ導入を見据えた空間の創出

- ・ 拠点間の連携強化やまちなかの回遊性向上に向けて、**モビリティネットワークの再編を見据えた空間整備**を目指します
- ・ 駅まち空間の整備と合わせ、既存バスの一部を代替する**定時性の高い次世代モビリティ（自動運転バス、BRT/LRT）の導入可能性などを検討**します
- ・ 誰もが路線バスを気軽に利用できるようにバスの位置情報や時刻表などをリアルタイムで提供する案内のスマート化を検討します



3-4. 将来を見据えた交通空間の再編

c) 自転車利用を促進する施設整備

- ・ 東西を結ぶ地下通路に自転車レーンを整備し、自転車での**まちなか移動の利便性向上**を目指します
- ・ 日常的に市民が利用する駐輪施設のほか、シェアサイクルのポートを適切に配置することで来訪者の自転車移動を促します
- ・ 自転車のメンテナンス施設やサイクリングコースの案内施設など、**和歌山でより自転車を楽しむための機能**を設けます



3-5. まちの魅力・暮らしを向上させる拠点

a) 暮らしの質を向上させる都市機能の充実

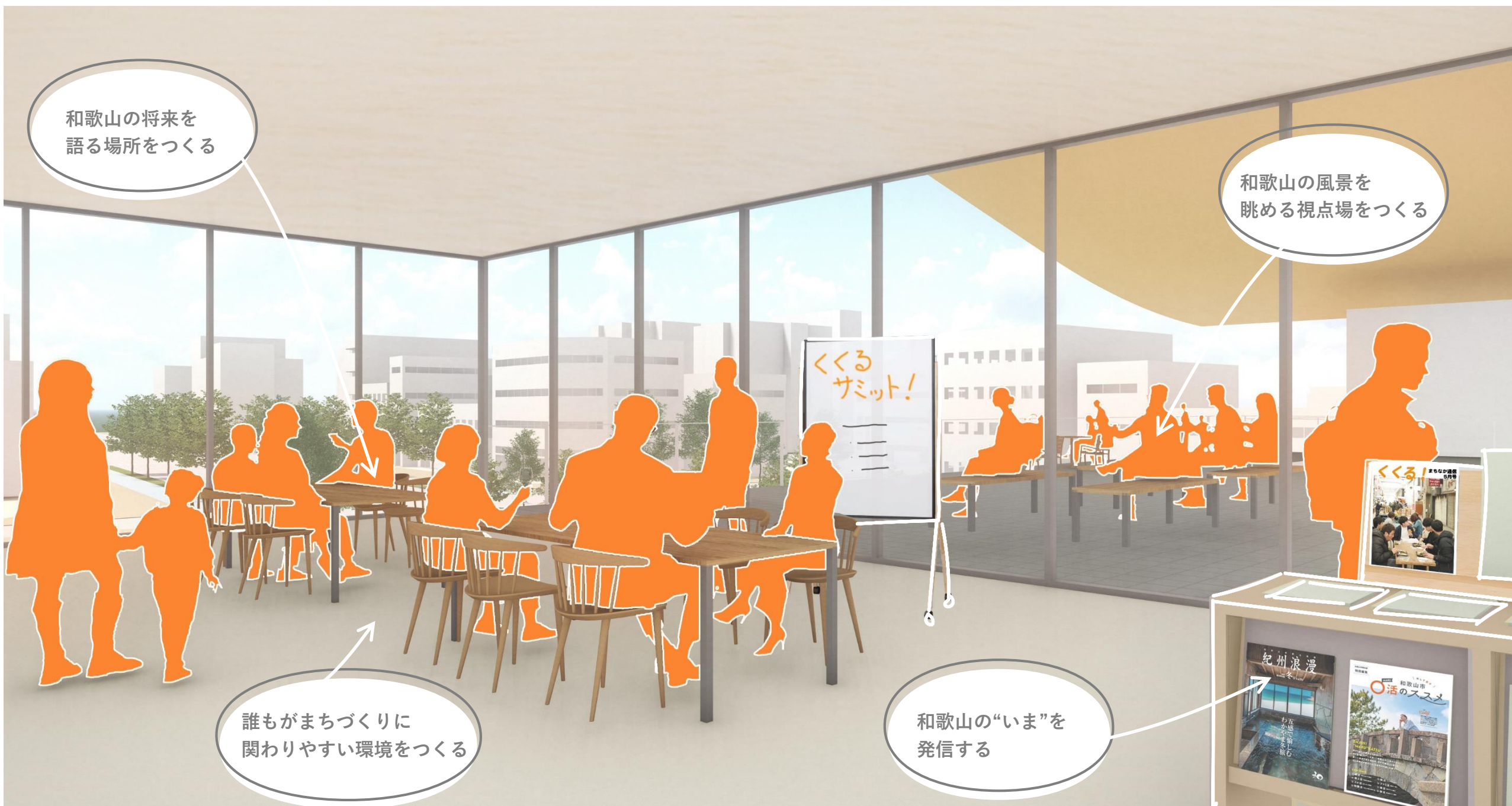
- ・ 駅まち空間が来訪者だけでなく地域住民にとっても目的地となり、**日常的な居場所・活動の場**となりうるような**機能配置**を目指します
- ・ 商業・業務、医療・福祉、教育、子育て支援、地域文化等の都市機能のさらなる集積による魅力の向上を通じて、商業の活性化やまちなか居住を促進し、**交流人口の拡大によるにぎわいのある拠点の創出**を目指します



3-5. まちの魅力・暮らしを向上させる拠点

b) 新たな担い手創出や連携の推進

- ・ 和歌山に点在する多様なまちづくりの担い手のネットワークを構築し、つながりを生み、**新たな担い手を育成する拠点**をつくります
- ・ まちなかの整備や計画、活動などの情報を可視化し、**広く市民に周知**します
- ・ 駅まち空間の一体的なエリアマネジメントで利活用を推進し、**敷居が低くチャレンジできる土壌**を整えます



3-5. まちの魅力・暮らしを向上させる拠点

c) グリーンインフラによる持続可能な駅まち空間

- ・ 駅まち空間全体で面的なグリーンインフラを整備し、**防災・減災力を向上**させます
- ・ 緑陰や樹木の蒸散作用により、夏でも居心地のよい、**快適な屋外空間**をつくります
- ・ 在来種を中心とした**地域固有の自然環境保全**に努め、住民や市民団体、地元の企業などと協力して維持管理を行い、**地域に親しまれる場**をつくります



和歌山市の木：クスノキ※3



和歌山県の木：ウバメガシ※4



和歌山市の花：ツツジ※3



和歌山県の花：ウメ※4

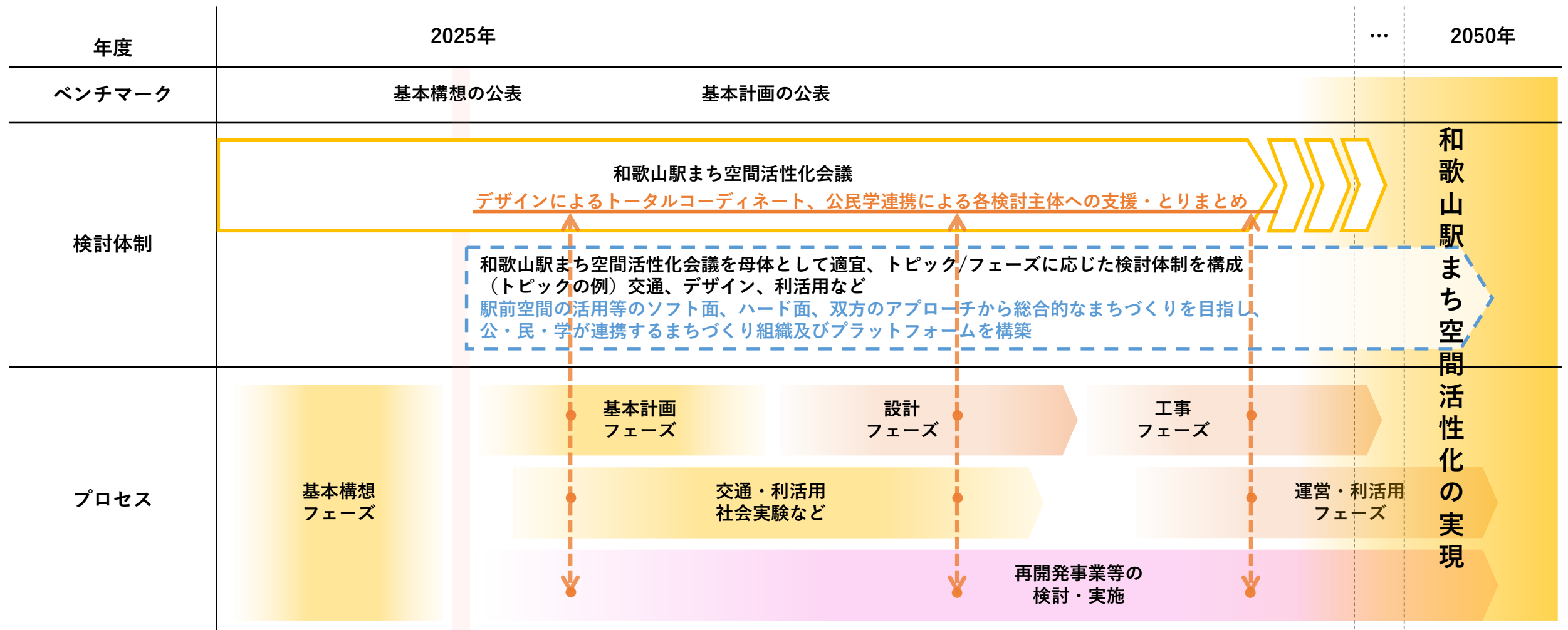
4. 今後の進め方

4-1. 和歌山駅まち空間活性化の実現プロセス

和歌山駅まち空間活性化会議を中心とした検討体制のもと、**2025年度以降についても駅まち空間活性化にむけた取組を継続的に実施**します。

検討にあたっては、商業・交通事業者や市民・県民、鉄道利用者、まちづくりの担い手、ディベロッパー等と意見交換を行いながら、**公民学連携による柔軟な検討**を進めます。各事業が個別に検討を進めてしまうことがないよう、**和歌山駅まち空間活性化会議が主体となったデザインによるトータルコーディネート**を実践し、領域を越えた一体感のある和歌山駅まち空間を目指します。

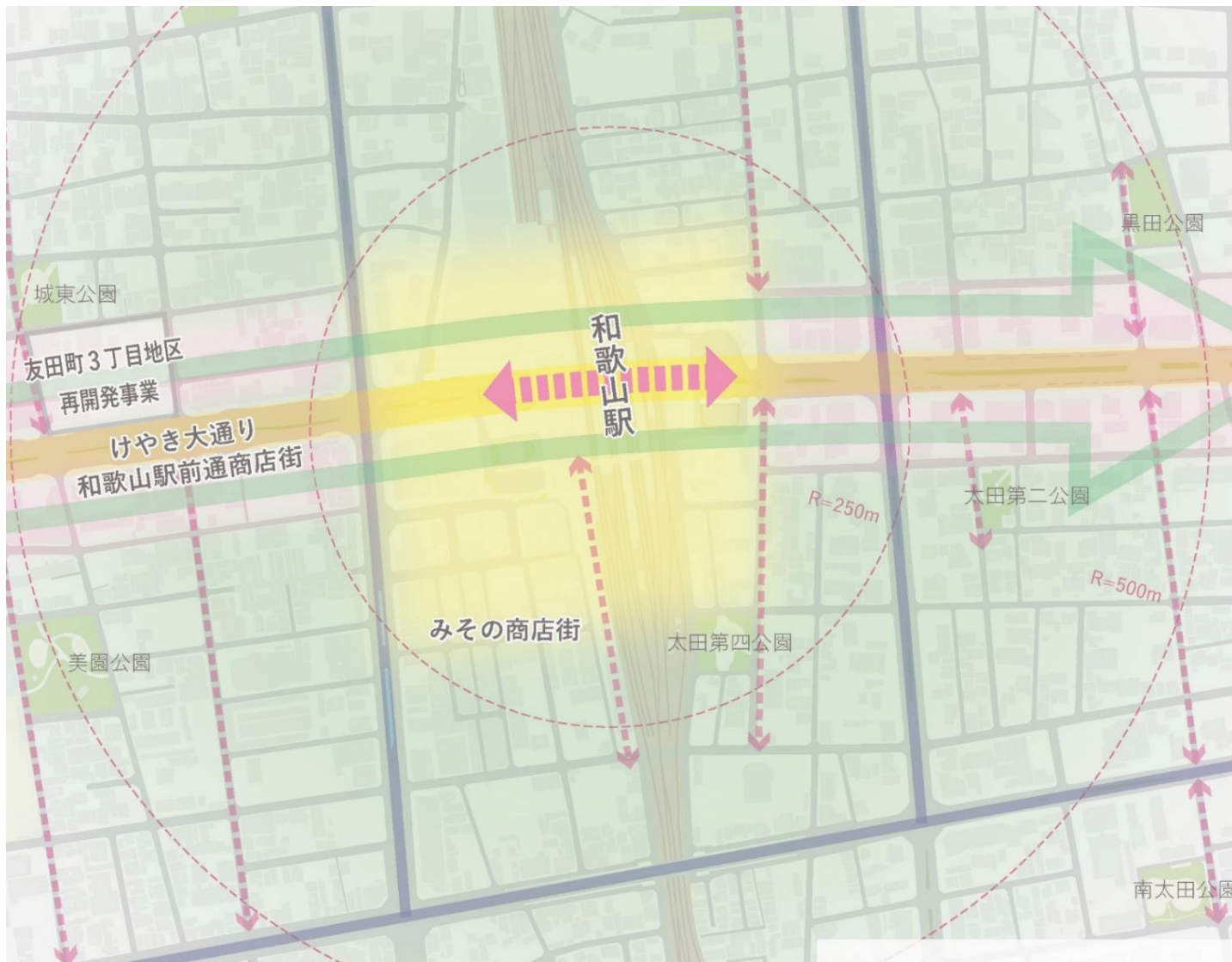
今後は本構想に基づいた基本計画の策定・公表に向けた検討を実施する予定です。計画・設計検討と並行して、**まちづくりの担い手との対話や、社会実験等の実施により整備後の空間における利活用やマネジメントにかかる検証も行い、駅まち空間を利用する人々の視線に立ちながら検討**を進めていきます。今後、このプロセスはスケジュールとして具体化していきながら、和歌山駅まち空間活性化の実現にむけて各事業を推進してまいります。



※社会経済情勢の変化や各種検討状況に応じて、変更となる可能性があります。

4-2. 今後の検討事項

和歌山駅まち空間活性化の実現にむけて、駅まち空間エリアにおいて今後は以下の点について引き続き検討を進めてまいります。



わかちか広場の活用可能性検討

- ・各施設の使い方
- ・利活用方法の検討

駅ビル／みその商店街等をはじめとした沿道街区との連携

けやき大通りをはじめとした周辺道路空間の再編

周辺街区における再開発の検討
(商業・業務・宿泊機能等の導入)

駅舎／東西の動線強化
(既存通路や東西を結ぶ通路の整備等)

東西における駅前広場・交通体系の検討
(次世代モビリティの導入検討、観光バス/高速バスの利便性向上等)

今後の検討事項

参考文献

1章

- ※1 「WAKAYAMA800」以外の写真：公益社団法人 和歌山県観光連盟「和歌山県公式観光サイト」 <https://www.wakayama-kanko.or.jp/>， 2025年2月25日参照
- ※2 和歌山県の人口：和歌山県「和歌山県の推計人口（令和6年10月1日現在）」 <https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/020300/suikai/d00218580.html>， 2025年2月25日参照
- ※3 和歌山市の人口：和歌山市「令和6年10月1日現在の住民基本台帳による人口・世帯数」
<https://www.city.wakayama.wakayama.jp/shisei/wakayama/1001006/1055677/1055678/1055675/1060065.html>， 2025年2月25日参照
- ※4 WAKAYAMA800の写真：和歌山県「WAKAYAMA800について」 <https://www.kkr.mlit.go.jp/river/manabuasobu/qgl8vl00000006zw-att/slide07.pdf>， 2025年2月25日参照
- ※5 けやき大通りの成り立ちと写真：和歌山県「けやき大通りの現状と課題」 https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/080300//keaki/keyaki_d/fil/03_genjyo.pdf， 2025年2月25日参照
- ※6 鉄道駅の立地と写真：わかやま市駅グリーングリーンプロジェクト「しえきのいまWAKAYAMA」 「和歌山市駅120年物語：国内最古の「市駅」の歩みを振り返る」
https://shiekigpp.com/topics/shieki_120th_anniversary/， 2025年2月25日参照
- ※7 和歌山駅の乗降客数：和歌山県地域振興部地域政策局総合交通政策課「令和5年度和歌山県公共交通機関等資料集」
https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/020500/book_d/fil/R5siryou.pdf， 2025年2月25日参照
- ※8 図：国土交通省 駅まちデザイン検討会「駅まちデザインの手引き」 <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001431090.pdf>， 2025年3月7日参照
- ※9 駅前広場計画指針：日本交通計画協会「駅前広場計画指針」， 1998年
- ※10 1990年前後に計画された広場の環境空間比：小滝省市、高山純一、中山晶一郎、埴正浩「駅前広場の環境空間の実態及び計画課題に関する研究－都市中心駅の駅前広場を対象として－」土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.71,No.5（土木計画学研究・論文集第32巻），I_247-I_259,2015.， https://www.jstage.jst.go.jp/article/jscejipm/71/5/71_I_247/_pdf/-char/en， 2025年3月11日参照
- ※11 姫路市の人口：姫路市「姫路市の推計人口（令和6年10月1日現在）」 <https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000004/4686/061001.pdf>， 2025年3月11日参照
- ※12 姫路駅の乗降客数：兵庫県「兵庫県統計書令和4年(2022)」 <https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk11/oshirase-sougoude-ta/toukeisho04.html>， 2025年3月11日参照
- ※13 福井市の人口：福井市「福井市オープンデータパーク（過去の毎月人口データ）」 <https://www.city.fukui.lg.jp/sisei/tokei/opendata/opendatajinkou.html>， 2025年3月11日参照
- ※14 福井駅の乗降客数：福井県「令和4年（第70回）福井県統計年鑑」 https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/toukei-jouhou/nenkanh_r4.html， 2025年3月11日参照
- ※15 富山市の人口：富山市「富山市の人口（令和6年9月末）」 <https://www.city.toyama.lg.jp/shisei/1001818/1010951/1001823/1014739/1016233.html>， 2025年3月11日参照
- ※16 富山駅の乗降客数：富山市「第18回富山市統計書令和4年度版」 https://www.city.toyama.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/014/861/id1014861_2/r4tokeisho.pdf， 2025年3月11日参照
- ※17 郡山市の人口：郡山市「郡山市住民基本台帳人口」 <https://www.city.koriyama.lg.jp/site/toukeikoriyama/5907.html>， 2025年3月11日参照
- ※18 郡山駅の乗降客数：郡山市「郡山駅の1日平均乗車人員の推移」 <https://www.city.koriyama.lg.jp/uploaded/attachment/84394.pdf>， 2025年3月11日参照
- ※19 金沢市の人口：石川県「いしかわ統計指標ランド」 https://toukei.pref.ishikawa.lg.jp/search/detail.asp?d_id=5024， 2025年3月11日参照
- ※20 金沢駅の乗降客数：金沢市「統計表目次（令和5年度版）」 https://www4.city.kanazawa.lg.jp/soshikikarasagasu/chosatokeishitsu/gyomuannai/1/3/3/15_1/26235.html， 2025年3月11日参照
- ※21 都市再生推進法人：国土交通省 都市局 まちづくり推進課 公民学連携推進室「公民学連携まちづくりポータルサイト」 <https://www.mlit.go.jp/toshi/toshisaisei/>

2章

- ※1 「PLATEAUを使った景観まちづくり」の写真：PLATEAU by MLIT「景観まちづくりDX v2.0」 <https://www.mlit.go.jp/plateau/use-case/uc24-18/>, 2025年3月31日参照
- ※2 「和歌山駅を基点とした広域ネットワークと主要観光資源」の図の「レジヤ」以外の写真：公益社団法人 和歌山県観光連盟「和歌山県公式観光サイト」 <https://www.wakayama-kanko.or.jp/>, 2025年3月6日参照
- ※3 「和歌山駅を基点とした広域ネットワークと主要観光資源」の図の「レジヤ」の写真：一般社団法人紀州くちくまの未来創造機構「KMICHバイク・レンタル」 <https://kmich.jp/>, 2025年3月28日参照

3章

- ※1 和歌山の資産写真：公益社団法人 和歌山県観光連盟「和歌山県公式観光サイト」 <https://www.wakayama-kanko.or.jp/>, 2025年3月17日参照
- ※2 和歌山の資産写真：和歌山県「県民の友 2023年7月号」 <https://www.pref.wakayama.lg.jp/bcms/prefg/000200/kenmin/web/202307/index.html>, 2025年3月17日参照
- ※3 和歌山市の木と花：和歌山市「市の木と花」 <https://www.city.wakayama.wakayama.jp/shisei/wakayama/1001005/1001034.html>, 2025年3月17日参照
- ※4 和歌山県の木と花：和歌山県「和歌山県のシンボル」 <https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/000200/symbol.html>, 2025年3月17日参照