

市道和歌山市駅前線における社会実験及び基本計画策定業務
企画提案書

令和8年8月

01 業務認識

ー戦災復興の都市軸として生まれ、公民学連携の実践を積み重ねてきた市駅前線を、
まちなかの回遊と滞留を生み出す“まちの顔”へ

- 市駅前線は、戦災復興事業により形成された和歌山の玄関軸であり、城北公園や周辺市街地と一体となって、まちなかの骨格を担ってきました。
 - 2014年の市駅まちづくり実行会議の設立以降、市駅グリーングリーンプロジェクト、都市再生推進法人の指定、「しえきのにわ」へと、公民学連携による道路空間活用の実践が継続されています。
 - 本業務は、こうした取組の蓄積を踏まえ、市駅前線を「移動空間」から日常的な「滞留空間」へ転換し、駅・図書館から和歌山城・ぶらくり丁へ人を導く回遊軸として、恒常的な道路空間再編へつなげる重要な段階です。
 - 社会実験により車線減少に伴う交通影響と安全性、歩行者空間拡大による回遊・滞留、沿道活動への効果を客観的に検証し、道路断面、空間構成、利活用・運営方針を判断し、基本計画に反映します。
 - 協議会とワーキンググループを通じて多様な主体が同じ課題と検証結果を共有し、対話・実験・評価・計画化を一体的に進めることで、共感と実感を伴う基本計画と、地域が継続的に関わる運営体制の構築を目指します。
- | | |
|-----------|---|
| 2014. 3 | 市駅開業111年と和歌山高島屋閉店を契機としたパネル展が起点 |
| 2014. 10 | 市駅地区商店街連盟・城北地区7自治会・和歌山大学永瀬研究室により市駅まちづくり実行会議設立 |
| 2015～2017 | 市駅グリーングリーンプロジェクト（歩行者天国＋天然芝のピクニックエリア）。2015年は土日2日間の日中のみ、2016年からは県警の協力を得て3日間連続・夜間を含む歩行者天国化を近畿圏で初めて実現 |
| 2018 | わかやま市民協働大賞・優秀賞、関西まちづくり賞・奨励賞を受賞 |
| 2019. 6 | 都市再生推進法人に指定 |
| 2024～ | しえきのにわ（パークレット形式の通年型社会実験）。拡張計画が2024年度「緑の環境プラン大賞」ポケットガーデン部門の国土交通大臣賞を受賞 |

02 業務実施方針

ー市駅前線の滞留空間への整備を契機として、
若者がまちに関わり、愛着を育み、将来も地域に残る・戻るきっかけとなる実践の場へ

実施方針1 | 地域の蓄積を、実現可能な空間計画へつなげる

- これまでの公民連携による取組と地域の意向を出発点に、歩行・滞留、沿道利用、公共交通、荷さばき等の条件を総合的に整理します。
- 複数の道路断面・空間構成を比較し、地域の魅力向上と交通機能を両立する基本方針を具体化します。

実施方針2 | 若者が地域とともに活動し、愛着と担い手を育み、将来の定住人口につなげる

- 市駅前線を、中高生や大学生等が地域住民・沿道事業者とともに、まちの魅力や課題を学び、空間の使い方を考え、実践する場として活用します。
- 若者を単なる社会実験の参加者ではなく、企画・実施・効果検証を担う主体として位置づけ、ワーキンググループへの参画や「市駅前まちづくり部」の活動を通じて、提案を実際の道路空間へ反映します。
- 地域の大人や事業者との継続的な協働により、まちへの愛着と「自ら地域を良くする」という担い手意識を育みます。こうした経験とつながりを、進学・就職後も地域に残る、または将来戻って関わるきっかけとし、中長期的な定住人口・関係人口の形成につなげます。

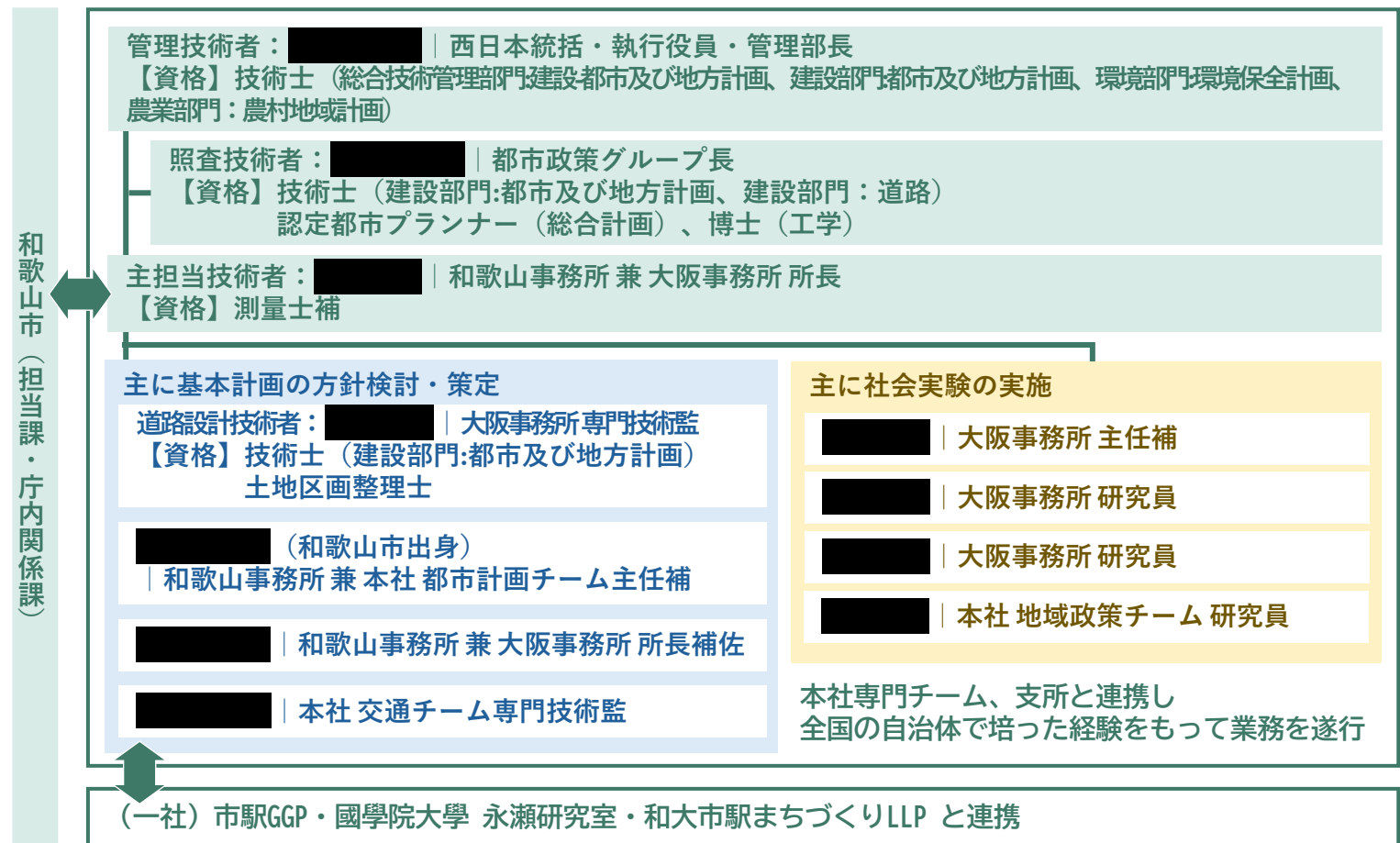
実施方針3 | 社会実験で効果と実現性を検証し、持続的な基本計画につなげる

- 社会実験を一時的なにぎわいイベントではなく、車線減少後の道路交通、安全性、歩行・滞留、沿道活動、まちなか回遊及び運営体制の成立性を検証するプロセスとして位置づけます。
- 地域が積み重ねてきた検討成果を出発点とし、行政・沿道事業者・地域団体・大学が同じ図面を囲んで判断する公民共創の場を、ワーキンググループと協議会の運営を通じて設計します。
- 検証すべき仮説と成功の目安を実験前に地域と共有し、実験前後・平日休日の比較、交通及び行動に関する客観データ、利用者・沿道関係者の評価を組み合わせ判断します。
- 試す（社会実験）→ 測る（検証）→ 決める（基本計画）→ 続ける（利活用・運営）の各段階に地域主体の役割を位置づけ、結果を断面構成、ゾーニング、概略設計、概算工事費及び利活用方針へ反映します。

03 業務工程表 ー対話と社会実験によって計画の精度を段階的に高める

	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
基本方針	①WG・まちづくり部 支援[3回]	企画 ① ②	承認 ②		検証 ③	報告 ③			
	②協議会運営支援 [3回]	企画 ①	手法検討 ②	反映 ②		資料準備 ③	基本計画へ反映		
社会実験	①実験内容の計画及び進行支援	実施内容		体制整理・進行支援					
	②社会実験のソフト計画支援								
	③ゾーニング図・備品等レイアウトの作成	ゾーニング	レイアウト	反映					
	④広報 ★…発信時期想定	企画	準備	★	★	★	★		
	⑤社会実験の実施	デザイン・設計		準備	実証	とりまとめ			
	⑥アンケート調査及び効果検証			準備	調査	集計・分析			
	⑦交通規制による効果検証	準備	調査	分析	調査	集計・分析			
基本計画	①概略検討			図面準備・パターン検討	概略図面作成				
	②概算工事費算出				概算工事費算出				
	③整備イメージ図の作成			パース概要検討	パース詳細作成				
	④利活用方針の検討	事例調査	利活用方針の検討	実証	とりまとめ				
	⑤学識経験者ヒアリング [2名×4回 計 8 回]	①	②	③	④				
	⑥調整用資料の作成								
	⑦報告書作成					基本計画とりまとめ・報告書作成			
共通	その他の業務・打合せ等 [8回]	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧

04 実施体制 ー地域性と専門性をもつスタッフを配置し、地域共創、計画策定を一体的に進める



05 市道和歌山市駅前線における空間づくりの考え方 -歴史・緑・人の活動をつなぎ、新たなライフスタイルを生み出す滞留空間へ

- 2020～2021年の計4回のワークショップを経て地域が整理した「市駅前リビングストリート-新たな“ライフスタイル”を生み出す」の5方針を出発点とし、本業務ではこれらの方針について、道路空間の構成、交通の安全性・円滑性、持続可能な管理運営の観点から実現性を検証し、具体的な整備計画へと落とし込みます。

方針1 | 集い・憩う場（広場・公園）として再生する

- 既存のクスノキがつくる緑陰を活かし、待合い、休憩、会話、飲食、子どもの遊びなど、**平日・休日を問わず多様な過ごし方を受け止める「日常の居場所」を形成**します。
- あわせて、市駅前線を生徒・学生の「まちなかの部室」と位置づけ、イベントや出店の企画、ストリートファニチャーの制作、情報発信、利用者調査等に継続的に関われる仕組みを整えます。地域団体や沿道事業者が活動を支え、その成果を社会実験や日常の空間運営に反映します。

方針2 | 緑の連続性を確保する

- 既存のクスノキ並木を骨格として、城北公園、市駅前線、市堀川、和歌山城へとつながる**緑のネットワークを形成**します。
- 植栽の計画、花植え、水やり、生育観察、暑熱環境の調査等には、**生徒・学生が地域と協働して参加できるプログラムを導入**します。単発の体験にとどめず、活動記録と成果を次年度へ引き継ぎ、緑を地域で育て続ける体制につなげます。

方針3 | 市駅前線の特色を表現する

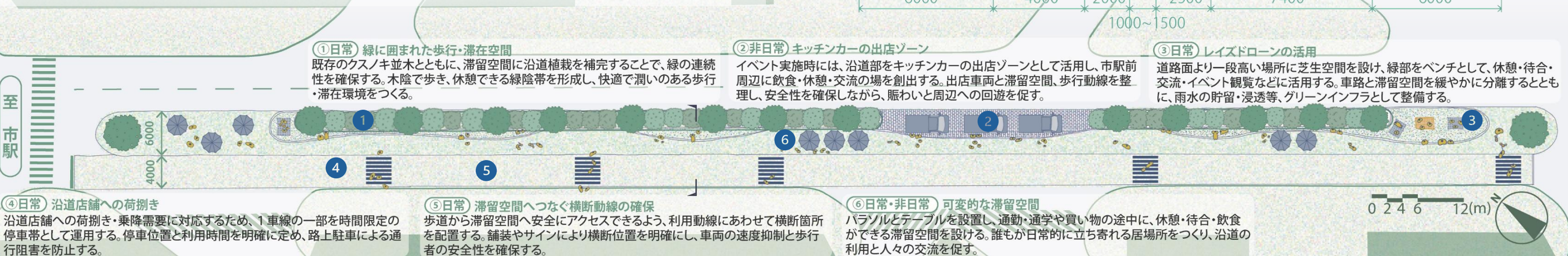
- 戦災復興によって形成された**広幅員道路の直線性と長い見通しを、市駅前線を象徴する景観として継承**します。
- 「**駅・図書館側＝人を迎える広場**」「**中間部＝緑陰と沿道活動**」「**城・ぶらくり丁側＝まちなかへ送り出すゲート**」と性格を分けながら、舗装、照明、サイン、ストリートファニチャーには**共通のデザインルール**を設け、連続性と場所ごとの個性を両立します。

方針4 | 市駅から周辺地区へ歩行者空間をつなぐ

- 駅・図書館から市駅前線へ自然に人を導き、沿道店舗、市堀川、城北公園、ぶらくり丁、和歌山城へと**歩行行動が広がる回遊軸を形成**します。
- 沿道側に顔を向けたベンチや滞留空間、案内サイン、横断部を適切に配置し、公共空間と沿道施設の活動が互いに見え、**立ち寄りを誘う空間構成**とします。

方針5 | 歩行者（+公共交通）を主体に通過交通を分離する

- 歩行者の安全性と公共交通の円滑性を優先し、**一般車の通過交通は周辺道路へ適切に誘導**します。
- 一方、沿道施設への荷さばき、福祉車両・タクシーの乗降、緊急車両等に**必要なアクセスは、時間帯、場所、進入方法を定めて確保**します。複数の道路断面と交通処理案を社会実験で比較し、交通量、走行速度、渋滞、安全性、沿道への影響を踏まえて最適案を選定します。



■ 道路交通処理案の比較分析

- 「片側1車線ずつの減少」を基準案としつつ、**歩行・滞留空間の連続性、沿道活動との一体性、管理運営のしやすさから、西側2車線を一体的な広場として活用する案がより効果的との仮説**のもと、「東側2車線・相互通行」「東側2車線・一方通行」を加えた3案を比較します。
- 歩行者空間の広さと連続性、交通の安全性・円滑性、公共交通、沿道アクセス、荷さばき・乗降、周辺道路への影響及び将来整備の実現性を評価し、社会実験の結果を踏まえて市駅前線に最適な交通処理を選定します。

評価軸	片側1車線ずつ減少	東側2車線を一方通行	東側2車線を相互通行
歩行者の安全	車線減少により横断距離を短縮し、両側に歩行・滞留空間を確保 交差点・沿道出入口での交差対策が必要	確認方向が一方向で横断しやすい 速度上昇・追越しへの抑制策が必要	対向車の確認が必要 交差点・沿道出入口の錯綜が増える
自動車交通	現行の通行方向と走行経路を維持 ピーク時の交通容量低下を要検証	流れが単純で処理しやすい 反対方向の交通は周辺道路への迂回が必要	往復動線を維持できる 右折待ちや停車車両等による容量が低下を要検証
沿道アクセス	両側沿道へのアクセスを維持しやすい 停車車両や沿道出入りによる後続車への影響に注意	進行方向側からの出入りに限定 反対方向からのアクセスには迂回が必要	両方向からアクセス可能 右折入庫・Uターンの制限・誘導必要
公共交通	現行ルートを維持しやすい 停車時の後続車滞留を踏まえ、停留所位置・通行方法の検討が必要	運行方向を整理しやすい 逆方向系統のルート変更が課題	現行ルートを維持しやすい 停車時の後続車滞留に注意
荷さばき・乗降	両側沿道で利用場所を確保しやすい 専用スペースと時間帯運用により通行阻害を防止	1車線を時間限定的な停車帯等に活用可能 搬送動線と利用時間管理が必要	路上停車が片方向の交通を塞ぎやすい
緊急車両	両方向から進入可能 片側1車線のため、停車車両を避けて通行できる有効幅員の確保が必要	空き車線を確保できれば通行しやすい	両方向から侵入可能 混雑・停車時のすれ違いに課題
周辺道路への影響	交差点部とピーク時の渋滞を要検証	迂回交通の増加と生活道路流入を要検証	交差点の右折処理とピーク時の渋滞を要検証
主な成立条件	交差点の交通容量、荷さばき・乗降スペース、緊急車両の通行幅の確保	周辺幹線の受容量、一方通行規制・沿道アクセスルールの合意	交差点処理、停車帯の確保、視距・すれ違い幅の確保

■ 整備後の断面イメージ

- 車線減少により生まれる空間をレイズドローンや歩行・滞留空間として再編します。既存のクスノキ並木と沿道の緑をつなぎ、車両の通行・停車機能を確保しながら、人が安全で快適に過ごせる道路空間を形成します。

検討体制 | 協議会・ワーキンググループ・市駅前まちづくり部の3層構成

協議会 | 決める場

- 基本方針、交通処理、安全対策、社会実験計画を承認
- ワーキングからの提案を道路・交通・予算・管理運営面から確認
- 社会実験の結果を基本計画へ反映するか判断
- 学校、道路管理者、交通管理者、沿道関係者間を調整

ワーキンググループ | 一緒に考え、計画につなぐ場

- 高校生代表2～3名を正式メンバーとして位置づける
- 企画を地域・沿道・専門家とブラッシュアップ
- 実施可能性と効果検証方法を整理して協議会へ提案
- 社会実験後に成果と課題を評価

市駅前まちづくり部 | 試し、形にする場

- 商業・工業高校等をはじめとする市内の高校生や中学生が学校の枠を越えて参加
- 企画立案から社会実験、効果検証まで、活動成果を協議会へ直接提案。
- 地域団体、沿道事業者、学校、行政が伴走することで、若者のアイデアを実際の道路空間に実装するとともに、卒業後も地域に関わり続ける次世代の担い手を育成

■ 構成員のイメージ（案）

市駅前線再生協議会

城北地区連合自治会・再開発準備組合
中央商栄会・和歌山バス・有識者

ワーキンググループ

沿道店舗・近隣住民・学生代表
和歌山バス・(一社)市駅GGP

市駅前まちづくり部

沿道店舗・近隣住民・
(一社)市駅GGP・市内の中高生

各会議の内容

	ワーキンググループ(3回)	協議会(3回)
第1回	現状の共有 人流データと沿道の実感を突き合わせ、課題と資源を可視化	基本方針(案)の確認と、 社会実験で検証すべき論点の合意
第2回	使い方から考える 断面パターン別に「誰がどう使うか」を検討	実験計画(ゾーニング・交通処理・安全対策)の協議
第3回	実験の検証 実験を踏まえた改善点などを地域と共有	実験結果の評価と、 基本計画・利活用方針への反映確認

キセラ川西せせらぎ公園管理棟セルフビルド 【弊社実績 | 兵庫県川西市】
設計・施工・管理・運営の各段階で市民参加を重ね、模型と現地確認で案を絞り込む進め方、市民自身が手を動かす施工ワークショップまでを支援。**市駅前線でも、図面を見せる会議ではなく、体感して選ぶ会議を運営**します。

08 効果検証・分析から基本計画への反映

1 | 実験前に検証仮説と判断基準を設定

- 車線減少による交通・安全への影響と、歩行者空間拡大による回遊・滞留・沿道活性化の効果について、検証仮説、KPI、成功基準を関係者間で共有します。

2 | 定量・定性の両面から効果を把握

- 交通量、公共交通の定時性、歩行者数、滞在時間、回遊行動等を調査します。あわせて、利用者、沿道事業者、交通事業者、地域団体へのアンケート・ヒアリングにより、満足度や運営上の課題を把握します。
- 実験前後、平日・休日の比較により、効果と課題を整理します。WG・協議会では、データに基づき、交通処理、空間構成、安全対策、沿道利用、維持管理の成立性を評価します。

3 | 検証結果を基本計画へ確実に反映

- 評価結果を、①道路断面・交通処理、②ゾーニング・施設配置、③安全・荷さばき等の運用ルール、④段階整備、⑤利活用・管理運営体制へ反映し、実現に向けたロードマップとして整理します。



07 社会実験の実施

ー車線減少後も「安全に通れる・日常的に使える・地域で続けられる」道路空間へ
「非日常利用」「日常利用」「常設的な情報発信・回遊誘導」の3つの視点から実現可能性を検証

3つの利用場面で段階的に検証

実験1 | 非日常利用

ーイベントで滞留・回遊を生み出せるか
実施 マルシェ/キッチンカー/休憩・展示/音楽・文化活動

役割 市駅・図書館から沿道、和歌山城・ぶらくり丁へ人をつなぐ

検証 歩行者数/滞留人口・時間/回遊行動/満足度

実験2 | 日常利用

ー普段の地域の活動の場として使えるか
実施 市民・学校・沿道による講座/読書・学習/出店・展示

役割 通勤・通学・昼休み・放課後・夕方に使える日常の居場所

検証 参加回数/利用時間/リピート意向/運営性・安全性

実験3 | 情報発信・回遊誘導

ー市駅前線を情報と回遊の接点にできるか
実施 シンボルサイン・案内サイン/情報ボード/SNS・デジタル発信

役割 来街前・来街中・来街後をつなぎ周辺地区への回遊を促す

検証 サイン認知/誘導効果/情報到達/回遊性の行動変化

検証方法 | 現地観察、人流・回遊性調査、利用者アンケート、ヒアリング等を想定
実証実験の結果を、恒常的な道路空間の整備・運営方針へ反映

社会実験の実施体制

現場統括責任者 | 市・警察・道路管理者との連絡、当日の実施・縮小・中止判断

▼指示・情報を一本化▼

交通安全責任者 | 交通規制の状況確認、誘導員の配置、安全施設の点検、現場巡回

空間運営責任者 | 備品・出店の管理、設営・撤去、清掃、施設や備品の破損対応

調査責任者 | 交通量、公共交通、歩行者、滞在行動、アンケート調査・記録

地域連携責任者 | 沿道店舗、地域団体、市民・来街者への対応

緊急時対応 | 事故・災害・荒天・苦情発生時は、現場統括責任者に情報を集約

*中止基準 | 安全を確保できない/交通規制・誘導を維持できない/荒天で施設利用が危険/重大事故・苦情が発生

- | | | |
|------------------|------------------|-----------------|
| ① 事故・災害・荒天・苦情を把握 | ② 担当責任者が状況と安全を確認 | ③ 現場統括責任者へ直ちに報告 |
| ④ 市・警察・道路管理者へ連絡 | ⑤ 継続・縮小・中止を判断 | ⑥ 参加者・沿道・関係者へ周知 |