

2024 年度 修士設計

市堀川における賑わい創出のための水辺空間のデザイン
Design for the Revitalization of Waterfront along Ichihori River

高知工科大学大学院
工学研究科 基盤工学専攻
社会システム工学コース 1275057

石川 遼太郎

指導教員 重山 陽一郎 教授
副指導教員 大内 雅博 教授

2025 年 3 月

要旨

市堀川における賑わい創出のための水辺空間のデザイン

社会システム工学コース

1275057 石川 遼太郎

和歌山県和歌山市に位置する市堀川は和歌山城の外堀として掘削され、物資の輸送路として和歌山の商業を支えてきた歴史を持つ。しかし、現在は川沿いの建築物が川に背を向けて建築され、水辺は閉鎖的な空間となり、河川の持つポテンシャルを活かせていない。また、将来は、車中心から人中心へと、まちづくりが変わるため、河川空間や街路空間の設えも変化する。

本設計の目的は、歴史的な価値のある市堀川沿いに、地域住民の憩いの場となる、一体的で開放的な水辺空間を設計することで、中心市街地に賑わいをもたらすことである。

そのために、『歴史と賑わいの「拠点」づくり』と『まちの「回遊性」向上』と『日常的な市民の「居場所」づくり』の3つのビジョンを定めた。歴史と賑わいの「拠点」づくりとして、市堀川から街のシンボルである和歌山城を見られるようにし、日常的に堀や城に親しむことを目指した。まちの「回遊性」向上として、市堀川での舟運計画と、市堀川沿いの水辺空間とけやき大通り沿いの街路空間を連携させた結節点の整備によって、点在していた賑わいをまち全体に広げることを目指した。日常的な市民の「居場所」づくりでは、市堀川沿いの水辺空間とけやき大通り沿いの街路空間を建築と土木と一体となって整備することで、まちなかで市民がのんびり過ごせる空間を目指した。

以上の3つのビジョンをもとに市堀川における賑わい創出のための水辺空間のデザインを提案した。

Abstract

Design for the Revitalization of Waterfront along Ichihori River

Infrastructure Systems Engineering Course

1275057 Ishikawa Ryotaro

Ichihori River, located in Wakayama City, Wakayama Prefecture, was originally excavated as an outer moat of Wakayama Castle and has historically supported Wakayama's commerce as a transportation route for goods. However, in its current state, buildings along the river are constructed with their backs facing the water, creating a closed-off space that fails to utilize the river's full potential. Additionally, as urban planning transitions from a car-centered to a pedestrian-centered approach in the future, the design of riverfront and street spaces will also need to evolve.

The purpose of this design is to revitalize the waterfront along the historically significant Ichihori River by creating an integrated and open space that serves as a place of relaxation for local residents and brings vibrancy to the central urban area.

To achieve this, three key visions were established: "Creating a Hub of History and Vibrancy," "Enhancing Urban Walkability," and "Establishing Everyday Community Spaces."

For "Creating a Hub of History and Vibrancy," the design aims to provide views of Wakayama Castle, the city's landmark, from Ichihori River, allowing people to engage with the moat and castle in their daily lives.

For "Enhancing Urban Walkability," the project integrates a water transport plan on Ichihori River and establishes connection points between the waterfront space along the river and the street space along Keyaki Boulevard. This approach seeks to extend the vibrancy that was previously scattered across different locations to the entire city.

For "Establishing Everyday Community Spaces," the design harmonizes architecture and civil engineering to develop an integrated space along both the waterfront and Keyaki Boulevard, creating a comfortable environment where citizens can relax in the heart of the city.

Based on these three visions, this study proposes a design for the revitalization of waterfront along Ichihori River.

目次

1. 背景	1
1.1. 道路空間の設えの変化	1
1.2. 河川空間のニーズの変化.....	3
1.2.1. 第二次大戦前	3
1.2.2. 現在.....	4
1.2.3. 将来.....	5
1.2.4. 海外の事例.....	7
1.3. 和歌山における特徴.....	8
2. 目的	9
3. 対象敷地	10
3.1. 市堀川.....	11
3.2. けやき大通り	15
3.3. 和歌山市駅	16
3.4. 対象敷地周辺の関連計画.....	18
4. 現状と課題のまとめ.....	20
5. ビジョン	21
5.1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり	21
5.2. まちの「回遊性」向上	24
5.3. 日常的な市民の「居場所」づくり	28
6. コンセプト.....	30
7. 設計	32
7.1. 和歌山市駅周辺エリア	33
7.1.1. 概要.....	33
7.1.2. 空間構成.....	36

7.1.3.	最終デザイン	38
7.2.	寄合橋・城北橋エリア	39
7.2.1.	概要.....	39
7.2.2.	空間構成.....	42
7.2.3.	広場の設計	45
7.2.4.	詳細な部分の検討	55
7.2.5.	最終デザイン	61
7.3.	中橋～和歌山城エリア	62
7.3.1.	概要.....	62
7.3.2.	空間構成.....	65
7.3.3.	商業施設の設計.....	70
7.3.4.	最終デザイン	73
7.4.	京橋・堀詰橋エリア	74
7.4.1.	概要.....	74
7.4.2.	空間構成.....	76
7.4.3.	最終デザイン	78
7.5.	鍛冶橋・新町橋エリア	79
7.5.1.	概要.....	79
7.5.2.	空間構成.....	81
7.5.3.	詳細な部分の検討	85
7.5.4.	最終デザイン	90
7.6.	和歌山駅・けやき大通りエリア	91
7.6.1.	概要.....	91
7.6.2.	空間構成.....	93
7.6.3.	最終デザイン	95

8. まとめ	96
9. おわりに	97
10. 参考文献	98

図目次

図 1-1	中山間地域の暮らしを支える道の駅.....	1
図 1-2	人中心の空間として再生した、まちのメインストリート	2
図 1-3	第二次大戦前の河川空間	3
図 1-4	現在の河川空間.....	4
図 1-5	外堀が現存する都市	8
図 1-6	外堀の消失と残存の状況	8
図 3-1	対象敷地.....	10
図 3-2	土塁の位置関係.....	11
図 3-3	当時を示す資料 京橋御門の外 納屋河岸あたりの図	12
図 3-4	当時を示す資料 昌平河岸夜店の図 其二.....	12
図 3-5	遊歩道の現状	13
図 3-6	遊歩道の現状のまとめ.....	14
図 3-7	けやき大通りの現状	15
図 3-8	和歌山市駅を構成する施設	16
図 3-9	和歌山市駅 構内図	17
図 4-1	遊歩道の現状と課題のまとめ.....	20
図 5-1	歴史と賑わいの拠点づくりの対象エリア.....	21
図 5-2	中橋の南側からみた和歌山城.....	22
図 5-3	中橋の北側からみた和歌山城.....	23
図 5-4	まちの回遊性向上の対象エリア	24
図 5-5	現状の賑わいの位置図.....	24
図 5-6	舟運計画の位置図	25
図 5-7	船着き場の位置図	25
図 5-8	目指す賑わいのエリア	26

図 5-9 橋詰広場 完成予想図.....	27
図 5-10 日常的な市民の居場所づくりの対象エリア	28
図 5-11 親水空間の完成イメージ	29
図 6-1 ビジョンとコンセプトの関係図	31
図 7-1 エリア分けの位置関係.....	32
図 7-2 和歌山市駅周辺エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図	33
図 7-3 和歌山市駅周辺エリアの位置図	34
図 7-4 和歌山市駅から和歌山城方向を向く	35
図 7-5 和歌山市駅周辺エリアの現況.....	36
図 7-6 和歌山市駅周辺エリアの建物をなくした様子	37
図 7-7 和歌山市駅周辺エリア全体パース	38
図 7-8 寄合橋・城北橋エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図	39
図 7-9 寄合橋・城北橋エリアの位置図	40
図 7-10 市堀川が折れ曲がる角から見た様子.....	41
図 7-11 標準的な平面プラン	42
図 7-12 L字に曲がる部分での平面プラン	42
図 7-13 寄合橋・城北橋エリアの現況.....	43
図 7-14 遊歩道から見る寄合橋・城北橋エリアの完成イメージ.....	43
図 7-15 土塁の上から見る寄合橋・城北橋エリアの完成イメージ	44
図 7-16 案1 鳥観図.....	45
図 7-17 案1 対岸から見た様子.....	45
図 7-18 案1 城北橋から見た様子	46
図 7-19 案2 鳥観図.....	47
図 7-20 案2 対岸から見た様子.....	47
図 7-21 案2 城北橋から見た様子	48

図 7-22	案 3 鳥瞰図.....	49
図 7-23	案 3 対岸から見た様子.....	49
図 7-24	軸線を強調する平面プラン	50
図 7-25	実際の軸線の位置関係.....	51
図 7-26	案 4 鳥瞰図.....	52
図 7-27	案 4 対岸から見た様子.....	52
図 7-28	案 4 城北橋から見た様子	53
図 7-29	護岸の種類的位置図	55
図 7-30	水がない時の護岸の見え方	56
図 7-31	水があるときの護岸の見え方	56
図 7-32	現実的でない遊歩道の位置	57
図 7-33	最終的な護岸の納まり	58
図 7-34	柵の種類による見え方の比較.....	59
図 7-35	柵を変更する前の見え方	60
図 7-36	柵を変更した後の見え方	60
図 7-37	寄合橋・城北橋エリア全体パース.....	61
図 7-38	中橋～和歌山城エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図.....	62
図 7-39	中橋～和歌山城エリアの位置図	63
図 7-40	中橋の南側の橋詰からみた和歌山城.....	64
図 7-41	中橋～和歌山城エリアの現況	65
図 7-42	中橋～和歌山城エリアの現状の鳥瞰図	66
図 7-43	中橋～和歌山城エリアの建物をなくした状態	66
図 7-44	ボリュームを削る前の状態	67
図 7-45	ボリュームを削る前の和歌山城の見え方.....	67
図 7-46	確定したボリューム	68

図 7-47	確定したボリュームでの和歌山城の見え方	68
図 7-48	中橋～和歌山城エリアの平面プラン	69
図 7-49	商業施設鳥観図	70
図 7-50	広場から和歌山城を見る	71
図 7-51	堀の外側からみた和歌山城	72
図 7-52	中橋～和歌山城エリア全体パース	73
図 7-53	京橋・堀詰橋エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図	74
図 7-54	京橋・堀詰橋エリアの位置図	75
図 7-55	京橋・堀詰橋エリアの現況	76
図 7-56	京橋・堀詰橋エリアの建物をなくした様子	77
図 7-57	京橋・堀詰橋エリア全体パース	78
図 7-58	鍛冶橋・新町橋エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図	79
図 7-59	鍛冶橋・新町橋エリアの位置図	80
図 7-60	鍛冶橋・新町橋エリアの現況	81
図 7-61	鍛冶橋・新町橋エリアの建物をなくした様子	82
図 7-62	鍛冶橋・新町橋エリア鳥観図	85
図 7-63	けやき大通りから見える水面の比較	86
図 7-64	柱の断面形状による見え方の比較	86
図 7-65	面の位置の違いによる見え方の比較	87
図 7-66	勾配の違いによる見え方の比較	87
図 7-67	法肩の形状の違いによる見え方の比較	88
図 7-68	鍛冶橋・新町橋エリアにおける広場の断面の概略図	89
図 7-69	鍛冶橋・新町橋エリア全体パース	90
図 7-70	和歌山駅・けやき大通りエリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図	91

図 7-71	和歌山駅・けやき大通りエリアの位置図.....	92
図 7-72	けやき大通りの断面計画.....	93
図 7-73	けやき大通りの目指す姿.....	94
図 7-74	エリア分けの図.....	95

表目次

表 1-1	河川空間のニーズの変化	6
表 7-1	広場の設計案の比較	54
表 7-2	船着き場の空間構成の比較	83
表 7-3	船着き場の空間構成の比較 2.....	84

1. 背景

1.1. 道路空間の設えの変化

国土交通省が示すビジョン「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路」^[1]によると、日本が将来目指す未来社会は、最新技術を活用し、誰もが快適で活力に満ちた質の高い生活をおくることができる「人間中心の社会」である。この道路政策ビジョンにおいて、道路の果たすべき役割は2つあるとされている。1つ目は、『技術革新により人・モノ・サービスの移動の効率性、安全性、環境性、快適性等を極限まで高めた道路への「進化」』であり、2つ目は、『道路を人々が滞在し交流できる空間に「回帰」』である。



図 1-1 中山間地域の暮らしを支える道の駅

出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～，国土交通省，2024/12

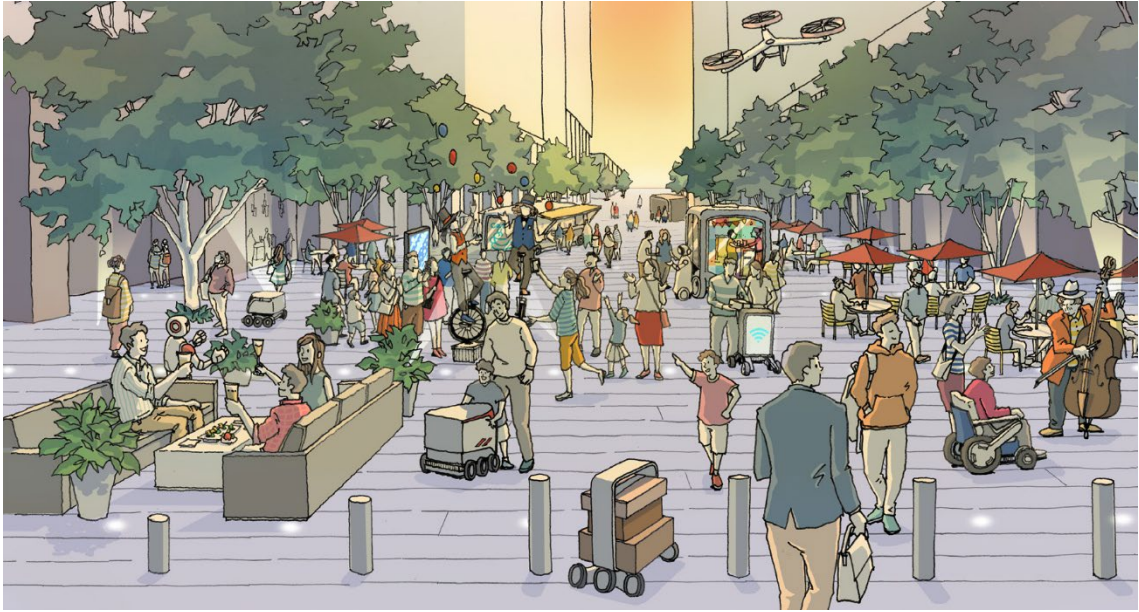


図 1-2 人中心の空間として再生した、まちのメインストリート

出典：2040 年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～，国土交通省，2024/12

1.2. 河川空間のニーズの変化

1.2.1. 第二次大戦前

第二次大戦前まで、物流の中心は船であった。物流があるところで商業を行うことが合理的であるため、船から荷揚げしてすぐの場所に市場が開かれていた。芝居小屋はオープンスペースである河原にあり、賑わいの空間となっていた。

当時を示す資料^[2]を見ると、渡船場で船荷を積み下ろしするための雁木があり、荷揚げしてすぐ市場が開かれている。また、河川沿いが通り道となっており、商店は、川に向かってひらいている。



図 1-3 第二次大戦前の河川空間

出典：高知下町浦戸湾風俗絵巻

1.2.2. 現在

高度経済成長によって、水運は陸運に置き換えられた。現在は車が主役であるため、郊外のバイパス沿いの大型商業施設が栄えている。劇場や映画館は、その大型商業施設の中のクローズドな空間に収容されるようになった。また、川の水質が悪化し、人が川に近づく理由がなくなっていった。

写真の奥に見えるのがイオンモールである。イオンモールの中は賑わっているが、すぐ近くの川沿いが賑わっている様子はない。



図 1-4 現在の河川空間

1.2.3. 将来

将来は前述のように、車中心から人中心のまちづくりが行われる。さらに、国土交通省が推進する河川空間のオープン化^[3]によると、平成23年度に河川敷地占用許可準則が改正された。これにより、一定の要件を満たす場合、営業活動を行う事業者等も、河川敷地の利用が可能となった。平成28年度には、民間事業者等が安定的な営業活動を行えるよう、準則が改正され、民間事業者等への占用許可期間が「3年以内」から「10年以内」へと延長された。これに伴い、商業空間は河川沿いに集まると考えられる。

このような制度の変化によって、洪水の時には撤去をする前提で、一時的に椅子やテーブル等において民間事業者が営業活動することが可能になった。また、木製の床だけ常設でつくり、大洪水で失っても割り切るという手法を利用できる。

これまでのことを表にまとめるとこのようになる。

表 1-1 河川空間のニーズの変化

	第二次大戦前	現在	将来
物流	船中心	車中心で河川は使われない	物流は車で行い、 河川では行われない
商業	雁木があり、荷揚げして すぐのところで市場	郊外のバイパス沿いの 大型商業施設	河川沿いの商業空間
娯楽	河原にある芝居小屋	大型商業施設の中の 劇場や映画館	川で行われるイベント
河川の 管理	行政の管理が行き届いて いない	行政主体	民間開発が可能
人流	道路は交通と広場の機能 川は物流や遊び場の機能	道路は通過するだけで、 川には近寄らない	道も河川も人で賑わう

1.2.4. 海外の事例

デンマークのオーフス川の事例を示す。オーフスはデンマーク第二の都市で、人口は29万人である。1930年代にモータリゼーションの進展に伴ってオーフス川が暗渠化され、その上にオー通りという幹線道路が整備された^[4]。しかし、1990年代に中心市街地の交通計画の見直しとともに開渠化された。再び姿を現した川の両岸は、歩行者専用道となり、オープンレストランが立ち並ぶようになった。

ビルの目の前では、川岸の一部は緩い階段状の広場になっている。観光客はオープンレストランで食事を楽しみ、若者たちは広場に座って休憩をすることで、親水空間が賑わいの場として機能している。

1.3. 和歌山における特徴

和歌山は外堀が現存する数少ない都市である。県庁所在地の平城で外堀があったのは、下記の 26 都市である。^[5] しかし、その多くは埋め立てられ、部分的にも外堀が現存するのは、水戸、金沢、静岡、和歌山、松江、徳島、佐賀の 7 都市である。



図 1-5 外堀が現存する都市

過去の地図と比較すると、赤で示した部分以外の外堀が現在でも残っていることがわかる。

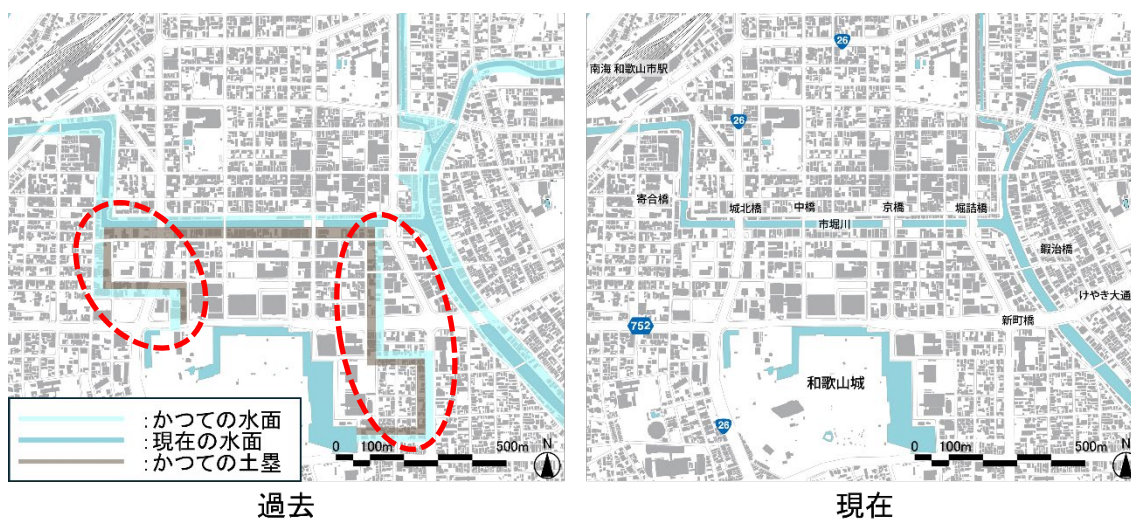


図 1-6 外堀の消失と残存の状況

2. 目的

本設計の目的は、歴史的な価値のある市堀川沿いに、地域住民の憩いの場となる、一体的で開放的な水辺空間を設計することで、中心市街地に賑わいをもたらすことである。

3. 対象敷地

対象敷地は和歌山県和歌山市に位置する。対象敷地内には市堀川、和歌山城、けやき大通り等がある。和歌山市内のターミナル駅として南海電鉄の和歌山市駅と JR 西日本の和歌山駅がある。行政機関や金融機関、商店などが集積する和歌山城の周辺へは、いずれの駅からも徒歩 10～30 分の距離がある。

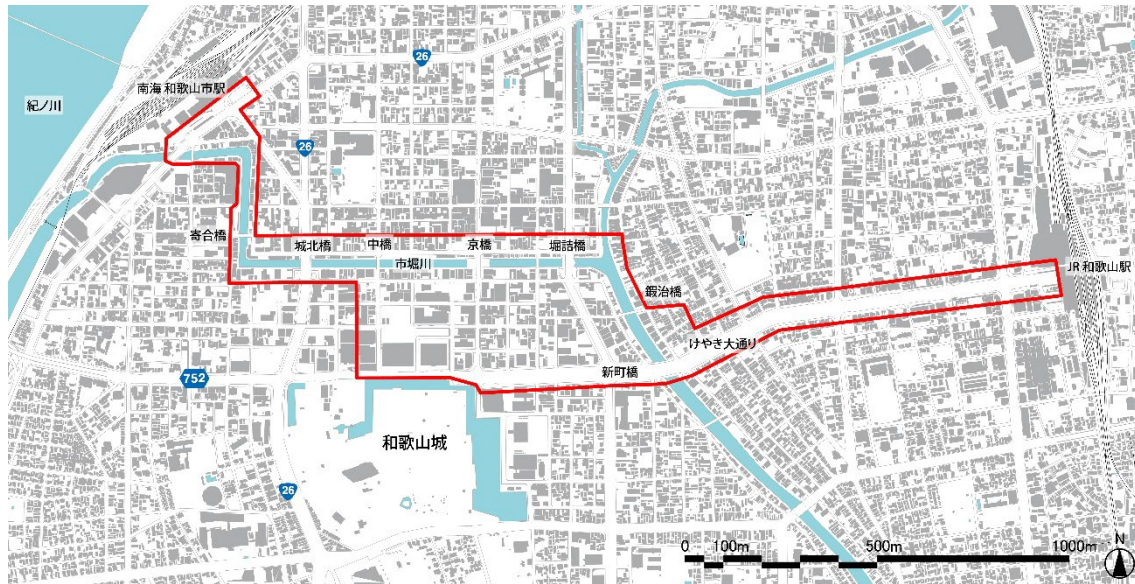


図 3-1 対象敷地

3.1. 市堀川

市堀川は 1585 年に築城された和歌山城の外堀の一つとして開削された。市堀川は、和歌山城の防衛のための外堀の一つとして開削されたが、舟による物資の輸送路としても使用された^[6]。江戸時代の和歌山城の北側は市堀川を境にして、南側の和歌山城（三の丸）と北側の町人町に分けられ、京橋から寄合橋あたりまでの北岸一帯には「納屋河岸」と呼ばれる物資の荷上場があった。市堀川の南側は土塁が築かれた名残があり、北側と比べて 3m ほど高低差がある。

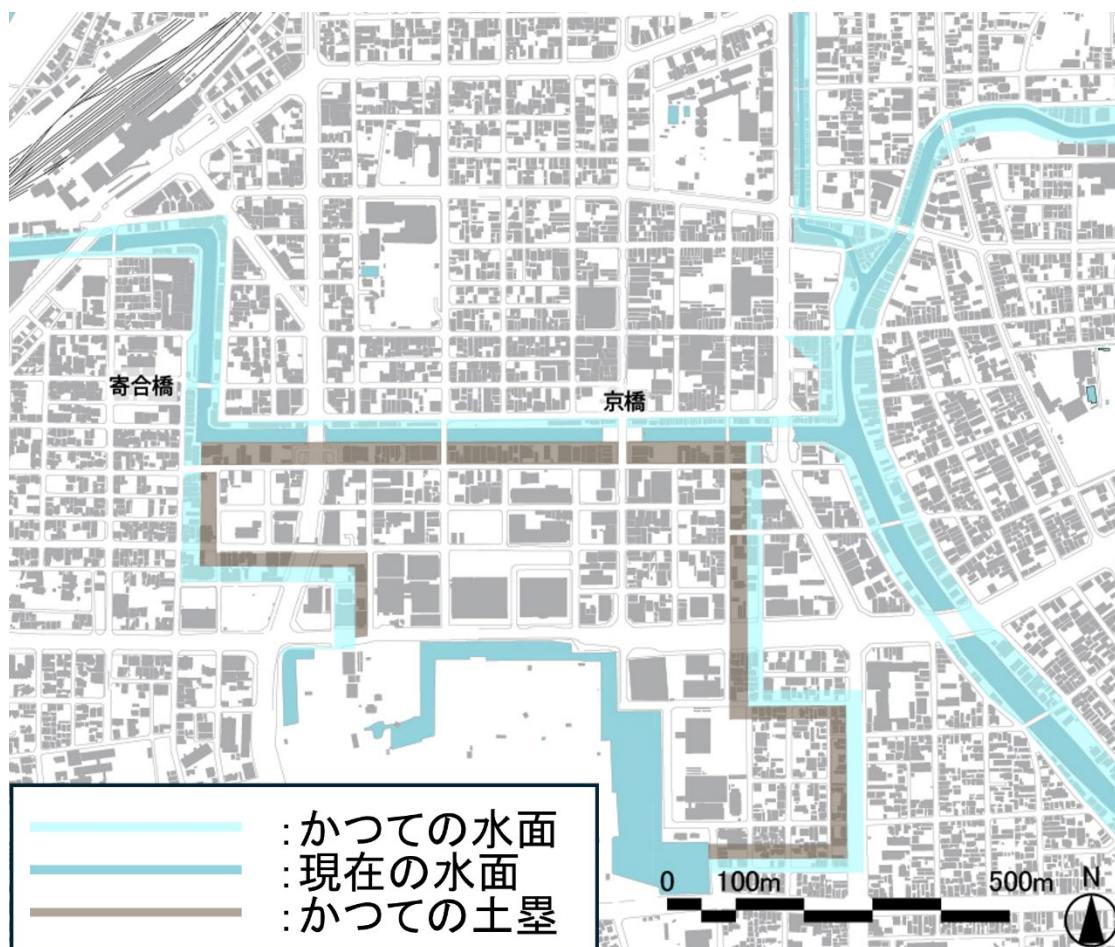


図 3-2 土塁の位置関係

当時の資料^[7]を見ると、紀の川を通じて運ばれて来た物が頻繁に荷揚げされ、問屋が集まって毎朝米のせり市が立つなど賑わっていたことを確認できる。

江戸時代以降も、物資の輸送路として和歌山の商業を支えてきた歴史を持つ。

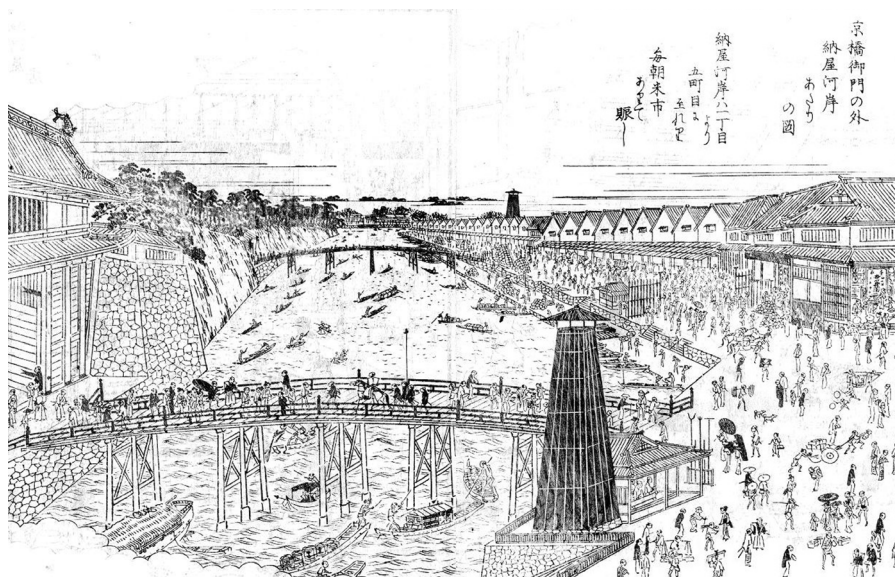


図 3-3 当時を示す資料 京橋御門の外 納屋河岸あたりの図

出典：紀伊国名所図会 後編(一之巻)

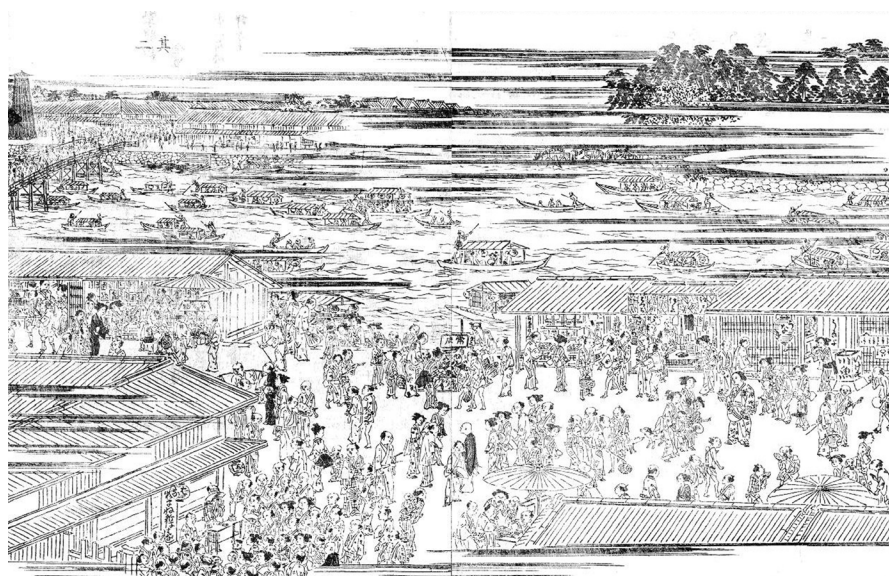


図 3-4 当時を示す資料 昌平河岸夜店の図 其二

出典：紀伊国名所図会 後編(一之巻)

1992 年から実施された「和歌川アクア・ルネッサンス事業」により、市堀川沿いに河川管理用通路が整備された。1998 年に市堀川遊歩道として開放され、市民が散策し、中心市街地における憩いの場として利用されている。しかし、河川管理用通路が未整備の区間による分断が生じている [8]。

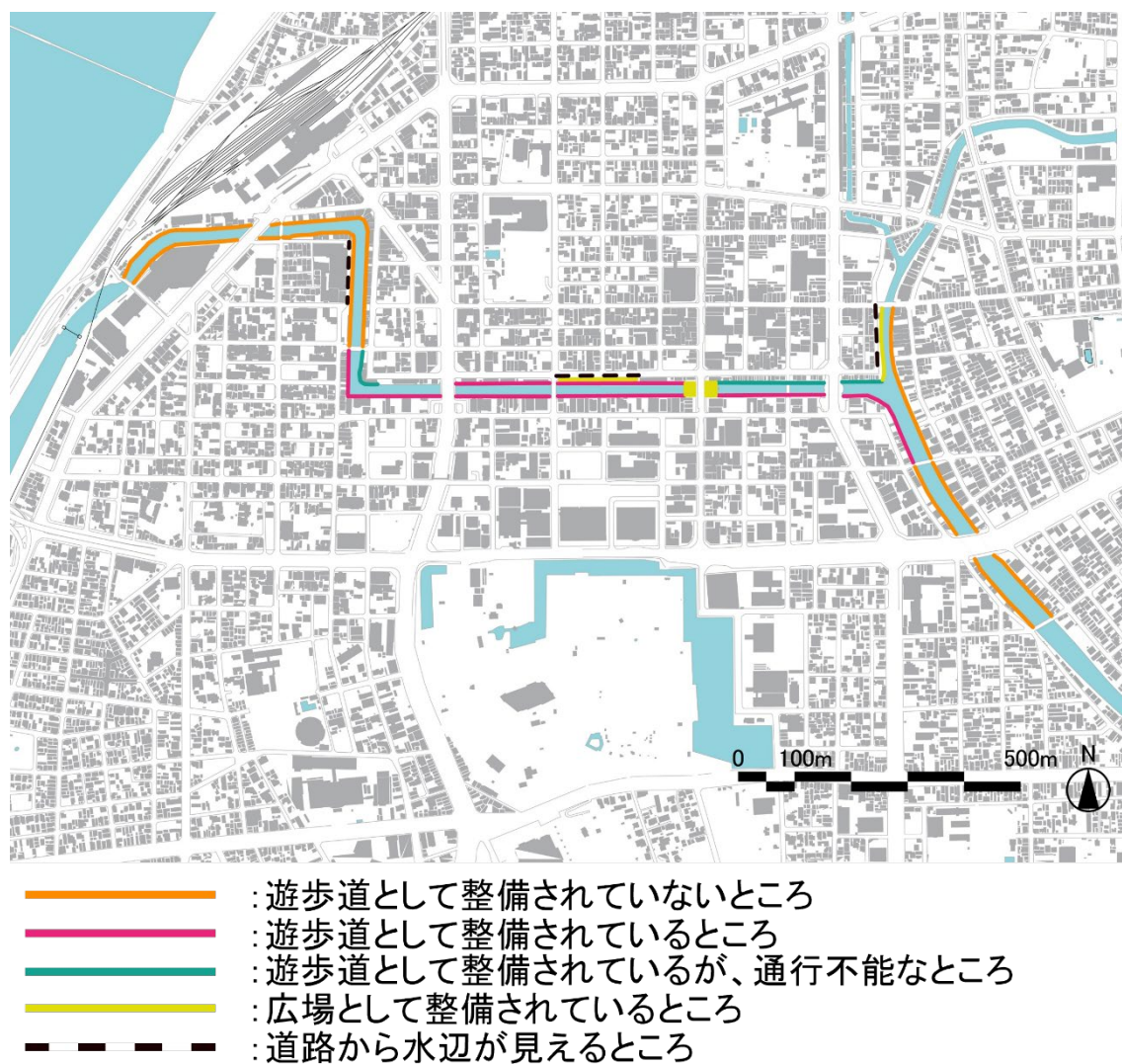


図 3-5 遊歩道の現状

以下に市堀川の現況を示す。護岸いっぱいまで建築物があり、川を背にしている。これでは河川のもつポテンシャルを活かすことができない。また、遊歩道には私物などが置かれたり、駐車場がせりだしたり、出入口が封鎖されていて利用しにくい状態である。植栽が効果的に配置されていないため、ドライな空間となっている。さらに、整備から20年以上が経過し、劣化や損傷が目立っている。



入口が封鎖されている



舗装の劣化や損傷が目立つ



直線的で植栽がない



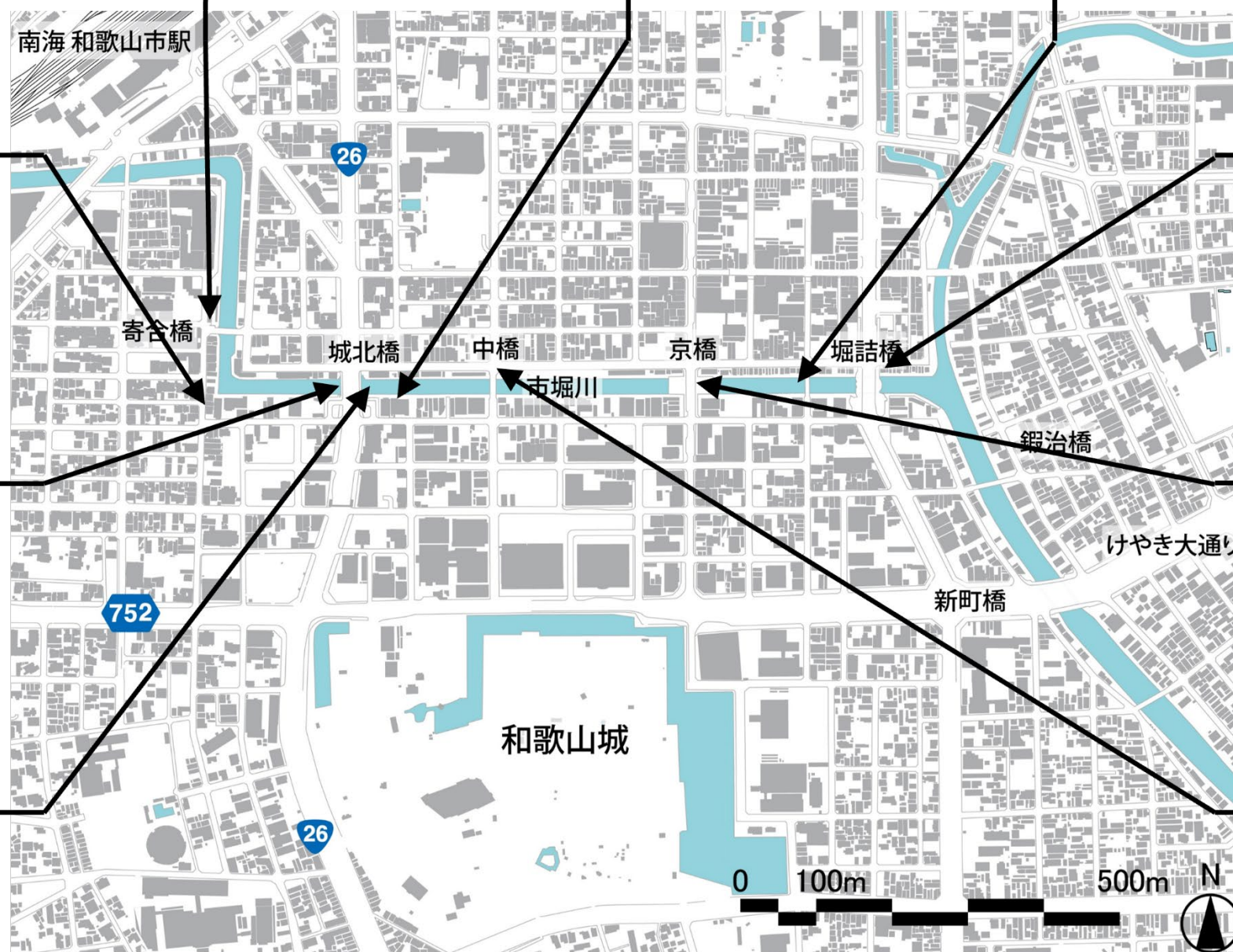
市堀川がL字に曲がる地点



護岸いっぱいに建築物がある



右岸と左岸で地盤高が異なる



駐車場がせり出している



入口が封鎖されている



和歌山城を見ることができる

図 3-6 遊歩道の現状のまとめ

3.2. けやき大通り

和歌山駅前から西に向かう道路はけやき大通りという名前で市民に親しまれている^[9]。大正12年に県道に認定され、昭和5年に和歌山駅～和歌山城の前に路面電車が開通した。当時の道路幅員は22mであった。戦後には、戦災復興事業によって道路幅員が50m（側道を含め片側4車線の道路）に拡張された。昭和46年に路面電車が廃止された。平成6年に区間1で行われた地下駐車場の整備や電線の地中化の際に、側道を廃止し、歩道を整備したため、歩道の幅員が約8mとなった。しかし、沿道には閉鎖している店舗や駐車場があり、効果的に活用されていない。将来、自動運転の車や、カーシェアリングシステムが実用化され、道路空間の主役が車から人に変化し道路の様相が大きく変化すると予測される。

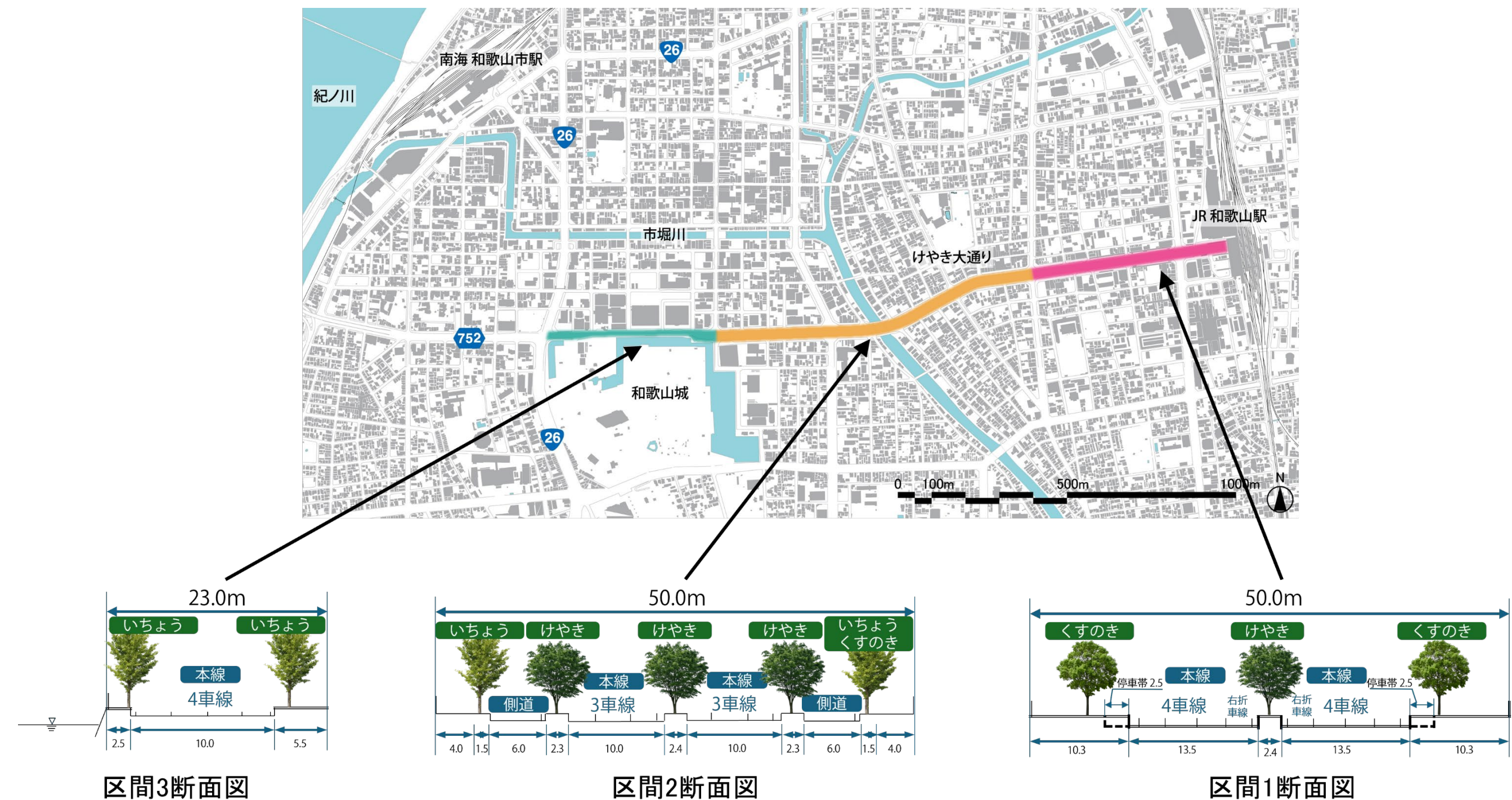


図 3-7 けやき大通りの現状

3.3. 和歌山市駅

和歌山市駅は2023年3月21日に開業120年を迎えた。2014年8月に駅ビルの核テナントである高島屋が撤退した。翌年5月に南海電鉄と和歌山市は駅の再生を目的に「和歌山市駅活性化計画」を発表した。市街地再開発事業による駅ビルの建て替え、市民図書館の和歌山市駅への移転、ホテルの導入、新たな商業施設などが計画され、2017年3月にオフィス棟、2019年にホテル棟・商業棟・公益施設棟（市民図書館）が竣工した。

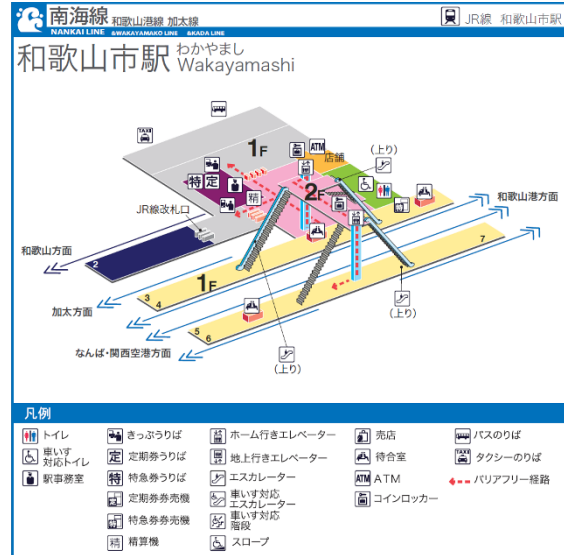


図 3-8 和歌山市駅を構成する施設

これに合わせて、改札の位置が2階から1階へ移設された。これにより、駅前広場から2、3、4番線へは階段などの昇降が不要となり、利便性が向上した。



変更前



変更後

図 3-9 和歌山市駅 構内図

出典：和歌山市駅，南海電鉄，2024/10

3.4. 対象敷地周辺の関連計画

令和2年に改訂された和歌山市都市計画マスタープラン^{〔10〕}では全体構想を踏まえた地域別構想を策定している。対象敷地がある中心部地域では、「和歌山の中心となる活力と魅力あふれる城のまち」将来像を掲げ、以下のようなまちづくりのテーマを掲げている。

1)都市の中心を磨き人々が集うまちづくり

中心市街地では、今後も商業・業務の中心地としてまちに賑わいをもたせるために、官民それぞれの役割分担によるソフト施策を含めた事業を行います。また、高次の業務・産業機能を維持・充実し、先端産業の集積を図り、県都として活力あるまちを維持します。

更に、民間による再開発や公共施設の再配置とともに、中心市街地における大学誘致を進めることで、まちなかの魅力向上と都心の再生を図ります。臨海部と和歌川及び大門川沿いの工業地帯では、埋立地への企業誘致による工業の活性化とともに、内陸部では住宅地との共存も進めます。和歌山下津港では、南海フェリーによる海の玄関口として、四国との連絡を維持していきます。

青岸にある和歌山市のごみ処理施設については、環境負荷の低減を図り、循環型社会に対応するために施設の整備を進めます。

和歌山城周辺では、景観の保全を図り、これらを活かした観光活性化を進めます。

市街化区域内の農地が残るエリアにおいては、秩序ある住宅地の形成を図り、周辺環境と調和した住まい環境づくりを進めます。

2)充実した交通の利便性を生かしたまちづくり

市の中心部への通過交通を排除するため、都市計画道路の整備を進め、交通混雑を解消し、都市としての利便性と活力を高めます。また、公共交通等による市内各地域とのネットワークを形成し、地域間の連携強化を図ります。

今後の高齢化社会への対応や環境負荷の低減に向け、鉄道やバス等の公共交通体系の維持・向上について検討を進め、自動車交通に頼らない暮らしの実現を誘導します。さらに、歩行者・自転車に優しいまちづくりに向けて快適な歩行者空間の形成を進めます。

3)高度な都市機能を活かしたまちなか居住の環境づくり

中心市街地は、県都として業務サービス機能や和歌山大学「まちかどサテライト」等の学術研究機能などがあり、他都市から来街者が多く訪れる地区です。また都心部として高度利用が可能な地区でもあります。

このため、中心拠点における高度な都市機能の集積、土地の高度利用とあわせ、まちなか居住を推進することなどにより、定住人口の増加を促し、よりにぎわいのある中心市街地の形成をめざします。

その他に、中心市街地における歴史・文化資源の活用や、和歌山公園をはじめとする豊かな緑環境を活用し、まちなかで居住しやすい環境づくりを進めます。

安全・安心な住環境の形成に向けて、防火地域・準防火地域の規制誘導による都市の防災性の向上を図ります。

工業地と住宅地の間には緩衝帯の整備を進め、地域の緑化と良好な住環境の保全に努めます。

4. 現状と課題のまとめ

和歌山市駅、和歌山駅、和歌山城は人が集まる場所であるが、それらを歩いて移動する人や、それ以外の場所でのんびり過ごす人がいない。そのため、まちの賑わいが点在している。



図 4-1 遊歩道の現状と課題のまとめ

5. ビジョン

市堀川における賑わい創出のための水辺空間を設計するにあたり、まちづくりの理念として、以下の3つのビジョンを定める。

- ① 歴史と賑わいの「拠点」づくり
- ② まちの「回遊性」向上
- ③ 日常的な市民の「居場所」づくり

5.1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり

現在、城や堀など歴史上価値の高い建造物が残されているが、効率的な活用はされていない。これらを活用し、緑で示すエリアを対象に、街のシンボルとなる和歌山らしい空間をつくる。

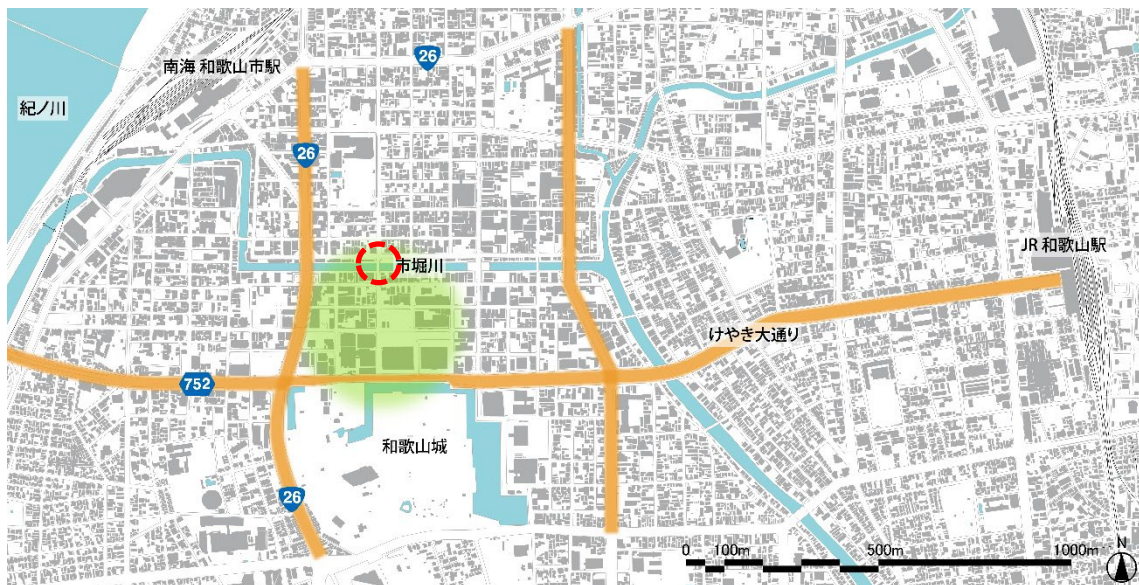


図 5-1 歴史と賑わいの拠点づくりの対象エリア

図 5-1 の赤丸で示した地点の市堀川に架かる中橋の南側の橋詰から、南にある和歌山城の方向を向くと、現在では、細い道路の電線の奥にかろうじて和歌山城を見ることができる。これでは歴史を尊重しているとは言えないため、和歌山城をきちんと見えるようにする。



現状



成果物イメージ

図 5-2 中橋の南側からみた和歌山城

中橋の北側の橋詰から、和歌山城を向いた現状を示す。和歌山城前の道路を拡幅し、中橋につなげる。市堀川から街のシンボルである和歌山城を見られるようになり、歴史と賑わいの拠点づくりを達成できる。



図 5-3 中橋の北側からみた和歌山城

5.2. まちの「回遊性」向上

以下にまちの回遊性向上の対象エリアを示す。

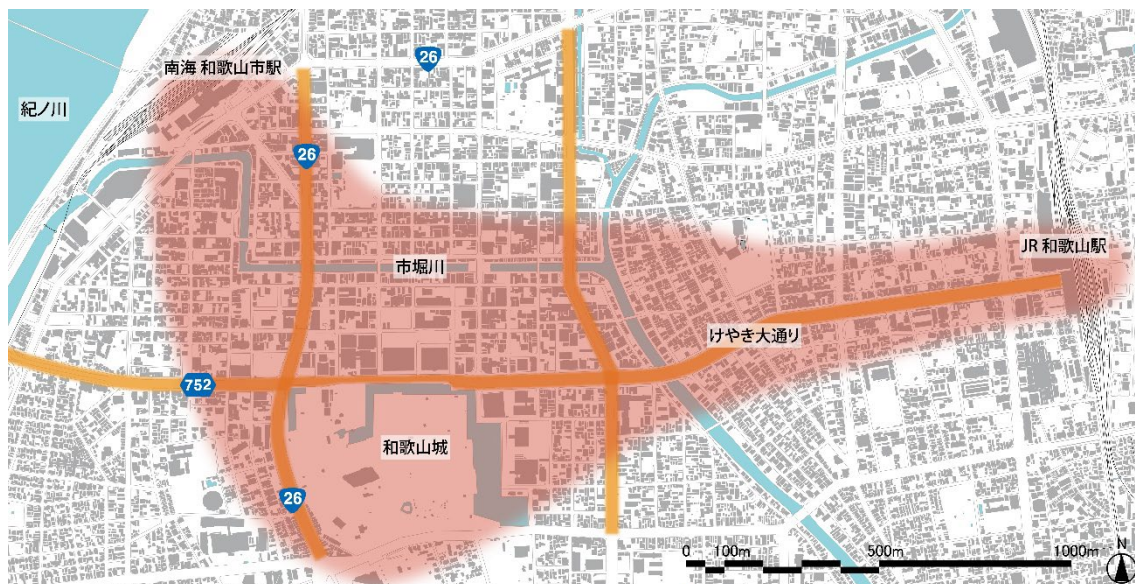


図 5-4 まちの回遊性向上の対象エリア

現在、和歌山市内の主要な2つの駅から、まちの中心である和歌山城付近までの移動手段として、2kmほどの距離を路線バスが補っている。歩ける距離であるが、歩いて移動する人は少なく、川沿いを歩く人はほとんどいない。中心市街地の主な移動経路は道路であるが、移動するための空間となっており歩いていて楽しい空間となっていないため、賑わう場所は和歌山市駅、和歌山駅、和歌山城付近に点在している。

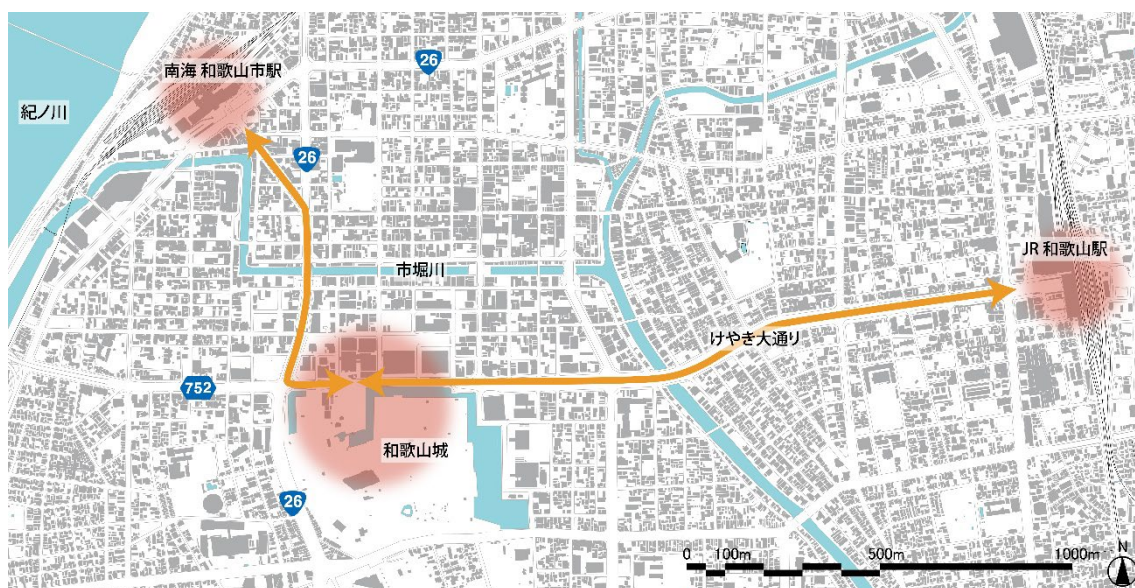


図 5-5 現状の賑わいの位置図

和歌山市駅から、けやき大通りと交差する地点までで舟運を行う。舟運を行うことで、歴史的建造物に注目が集まるようにする。

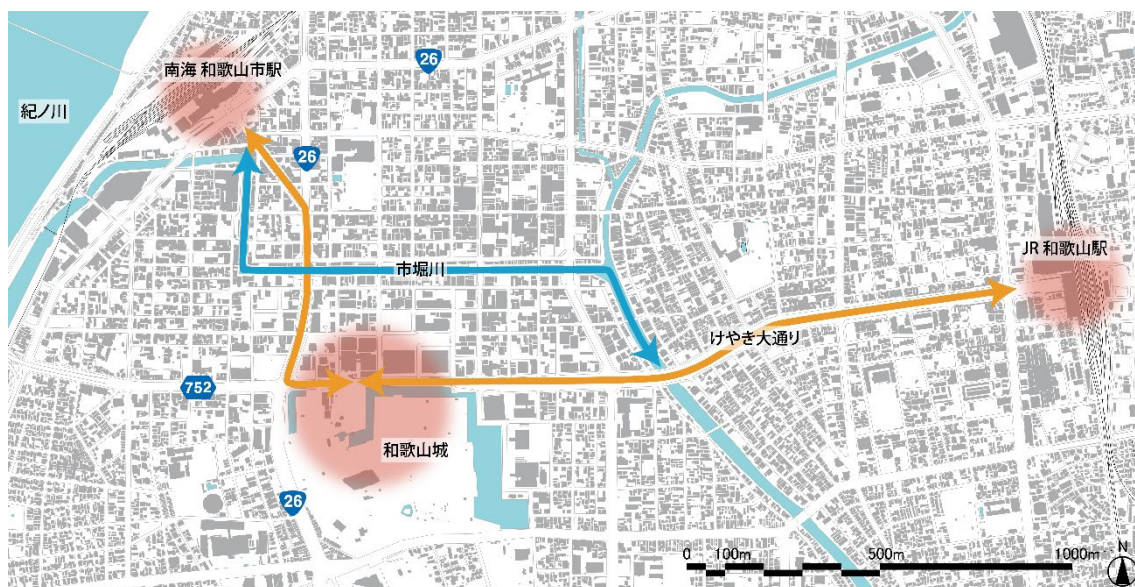


図 5-6 舟運計画の位置図

道路と交差する6つの地点で船着き場を設計する。

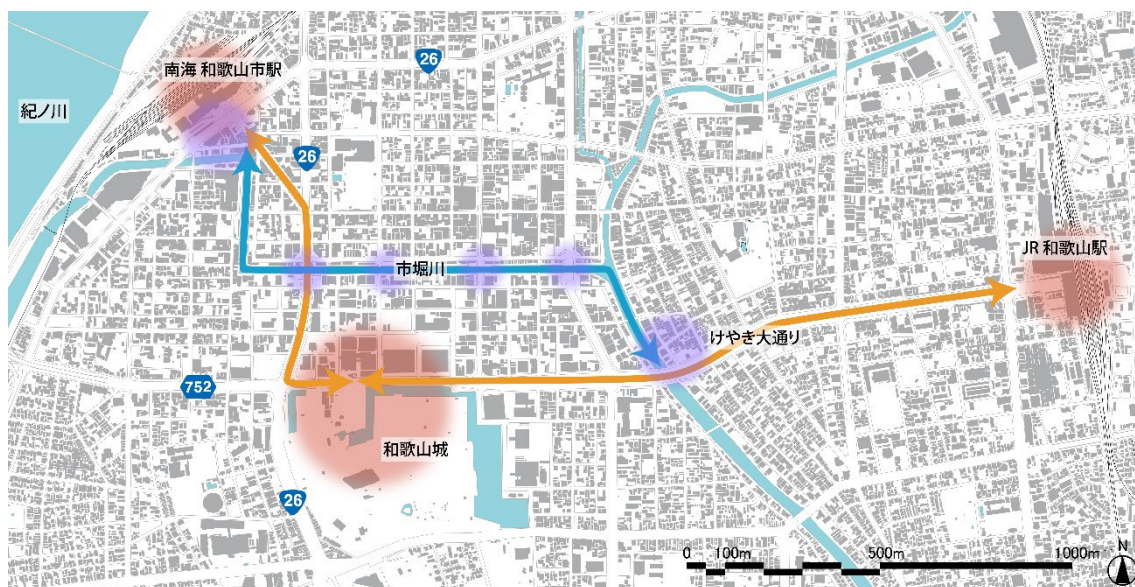


図 5-7 船着き場の位置図

これからは、人が道路を歩いて楽しい空間の設えとなり、川もこれからは近寄れるようになる。よって、まちなかが歩いていて楽しい空間となるため、回遊性が向上する。5-1の緑色の部分を歴史と賑わいの拠点として機能させることができる。

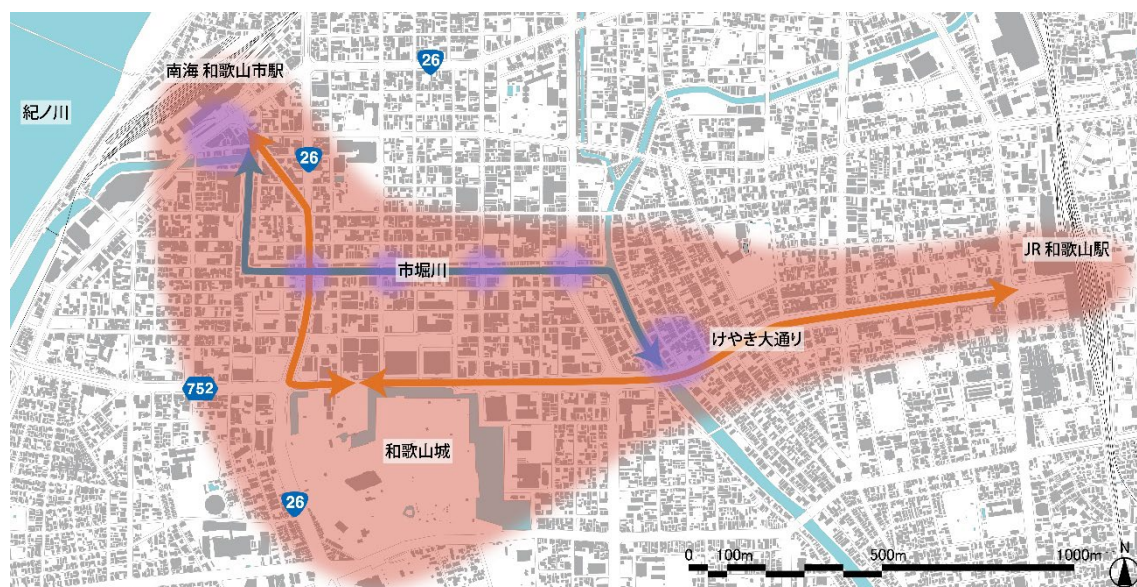


図 5-8 目指す賑わいのエリア

城の前の広場や、お堀や街中をぶらぶら歩きまわりながら、買い物をしたり、食べたり、見物したりできて楽しめる場所を目指す。回遊するためには、橋詰広場の船着き場が大事な空間となる。

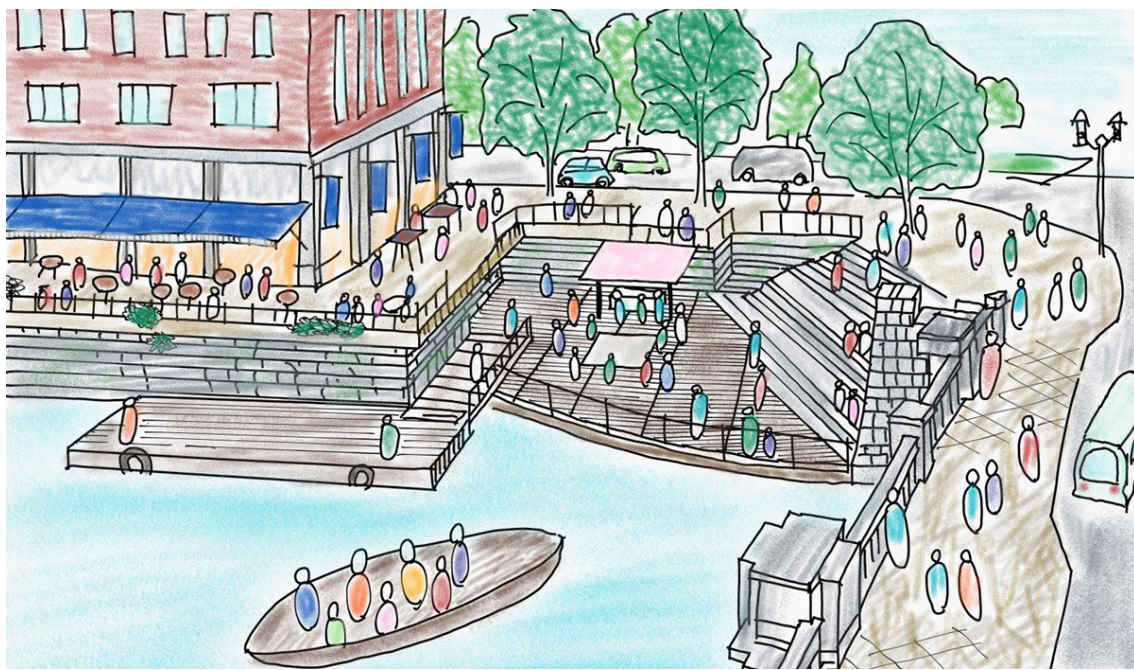


図 5-9 橋詰広場 完成予想図

5.3. 日常的な市民の「居場所」づくり

行政の取り組みにより、将来は、水辺の商業空間が賑わいの場となる。また、道路空間も、広場のような使われ方に变化する。市民の居場所は郊外のショッピングモールではなく、お堀という和歌山の歴史と伝統を踏まえた場所にあるべきである。

しかし、現状のままでは市民の居場所にはふさわしくないため、市民が時間を過ごしたいと思えるしつらえにする。

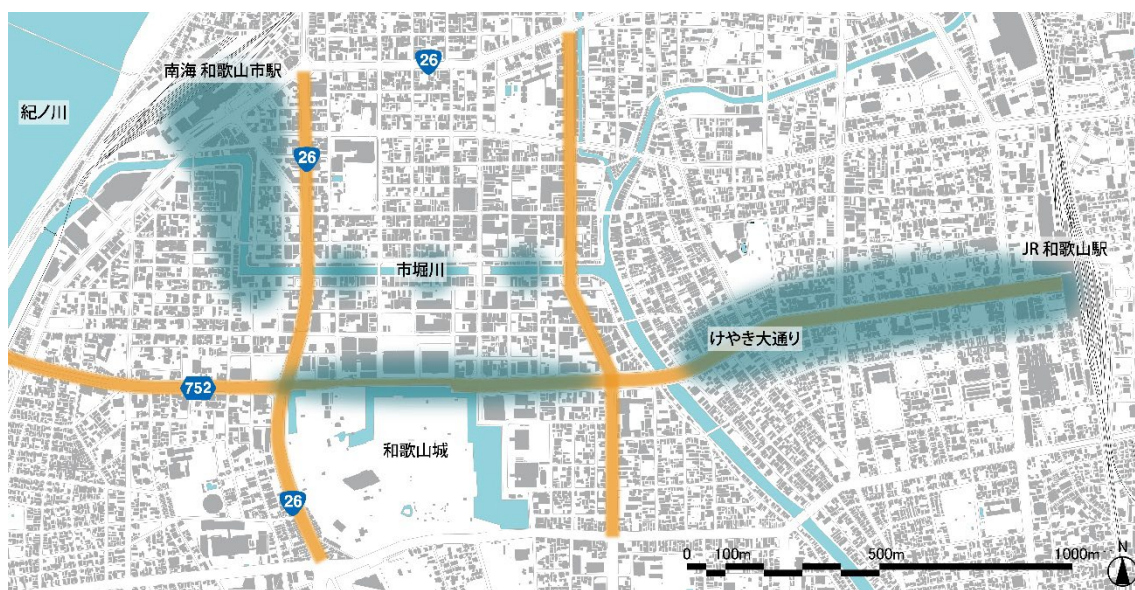


図 5-10 日常的な市民の居場所づくりの対象エリア

以前整備された遊歩道は川沿いを直線的に歩けるようなものであり、現在市民に活用されていない。

賑わいが続く親水空間を設計するために、川沿いの建物も含めて設計する。川に背を向け、護岸いっぱいまで建てられていた建築物を川に向けひらいたものにし、川に向かって緩やかに降りていく水辺空間を目指す。この、川沿いのオープンスペースに面した建物で商業を行うことで、日常的な市民の居場所になると考える。



現状



成果物イメージ

図 5-11 親水空間の完成イメージ

6. コンセプト

まちづくりの理念としてのビジョンを実現するための空間の整備方針としてのコンセプトを4つ定める。

① 和歌山城前の道路の拡幅

街のシンボルである和歌山城をきちんと見えるようにすることで、歴史と賑わいの拠点をつくる。また、長時間のんびり過ごせる空間をつくることで日常的な市民の居場所となる。これら2つのビジョンを実現できるような空間を設計する。

② けやき大通りの街路空間の設計

幅員を活かした、歩いていて楽しい空間をつくることで回遊性を向上させる。また、長時間のんびり過ごせる空間をつくることで日常的な市民の居場所となる。これら2つのビジョンを実現できるような街路空間を設計する。

③ 陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場

歴史的価値のある外堀に注目が集めることで、歴史と賑わいの拠点をつくる。道路と川の結節点として魅力的な空間をつくり、回遊性を向上させる。また、長時間のんびり過ごせる空間をつくることで日常的な市民の居場所となる。これら3つのビジョンを実現できるような水辺空間を設計する。

④ 歩いても佇んでも楽しい水辺空間

歩いて楽しい空間をつくることで回遊性を向上させる。また、長時間のんびり過ごせる空間をつくることで日常的な市民の居場所となる。これら2つのビジョンを実現できるような水辺空間を設計する。

以下に、まちづくりの理念としてのビジョンと空間の整備方針としてのコンセプトの関係を示す。

○ビジョン(まちづくりの理念)

1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり
2. まちの「回遊性」向上
3. 日常的な市民の「居場所」づくり

○コンセプト(空間の整備方針)

- 和歌山城前の道路の拡幅
- けやき通りの街路空間の設計
- 陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場
- 歩いても佇んでも楽しい水辺空間

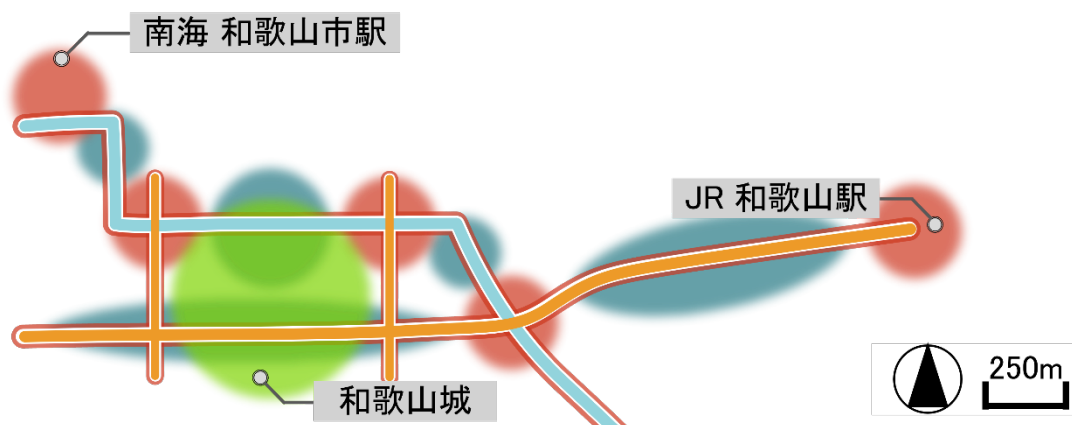


図 6-1 ビジョンとコンセプトの関係図

次頁に示す6つのエリアで設計を進める。その際全てのエリアの共通の設計方針として、以下の3つの項目を定める。

- ① 緑を増やす
- ② 川への視線が抜けるようにする
- ③ 堀の内側と外側の対比をつくる

7. 設計

和歌山市駅から和歌山駅の対象敷地を下記の6つのエリアで、設計を行う。

- ① 和歌山市駅周辺エリア
- ② 寄合橋・城北橋エリア
- ③ 中橋～和歌山城エリア
- ④ 京橋・堀詰橋エリア
- ⑤ 鍛冶橋・新町橋エリア
- ⑥ 和歌山駅・けやき大通りエリア

以下に、対象敷地とエリア分けの位置関係を示す。

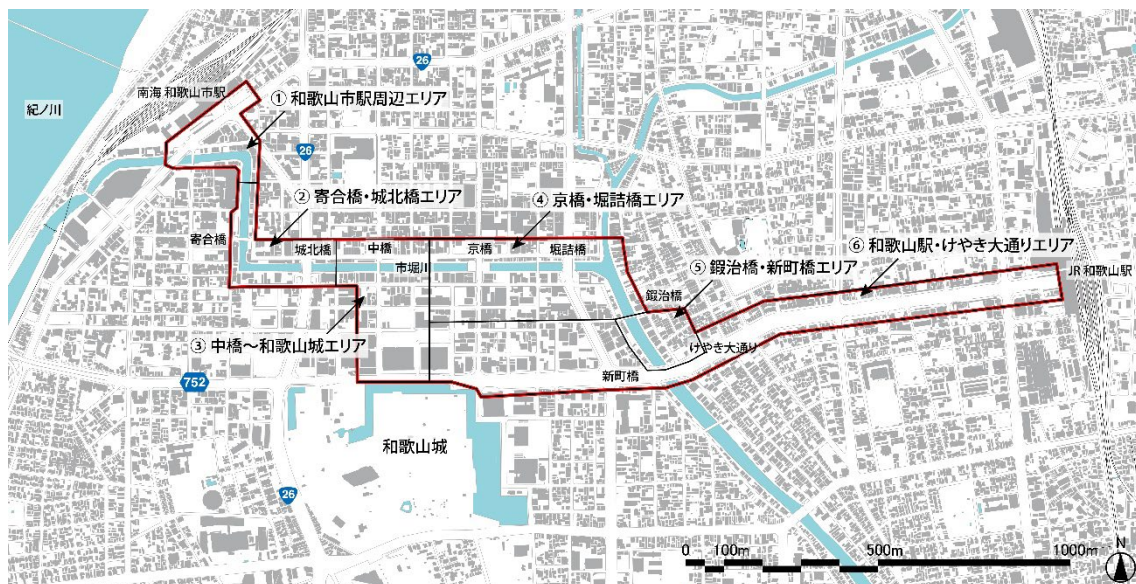


図 7-1 エリア分けの位置関係

7.1. 和歌山市駅周辺エリア

7.1.1. 概要

このエリアは、陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場と歩いても佇んでも楽しい水辺空間を設計するエリアである。

○ビジョン(まちづくりの理念)

1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり
2. まちの「回遊性」向上
3. 日常的な市民の「居場所」づくり

○コンセプト(空間の整備方針)

- ・和歌山城前の道路の拡幅
- ・けやき通りの街路空間の設計
- ・陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場
- ・歩いても佇んでも楽しい水辺空間

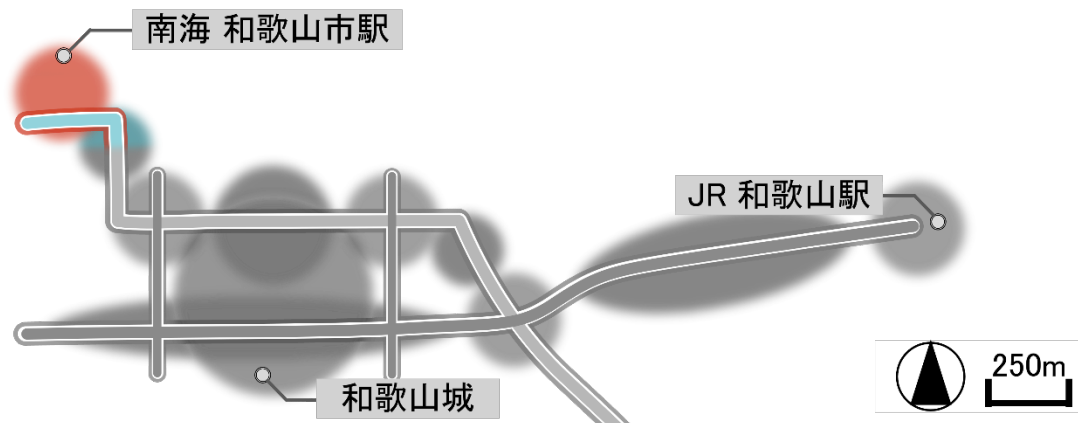


図 7-2 和歌山市駅周辺エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図

以下に対象エリアを示す。

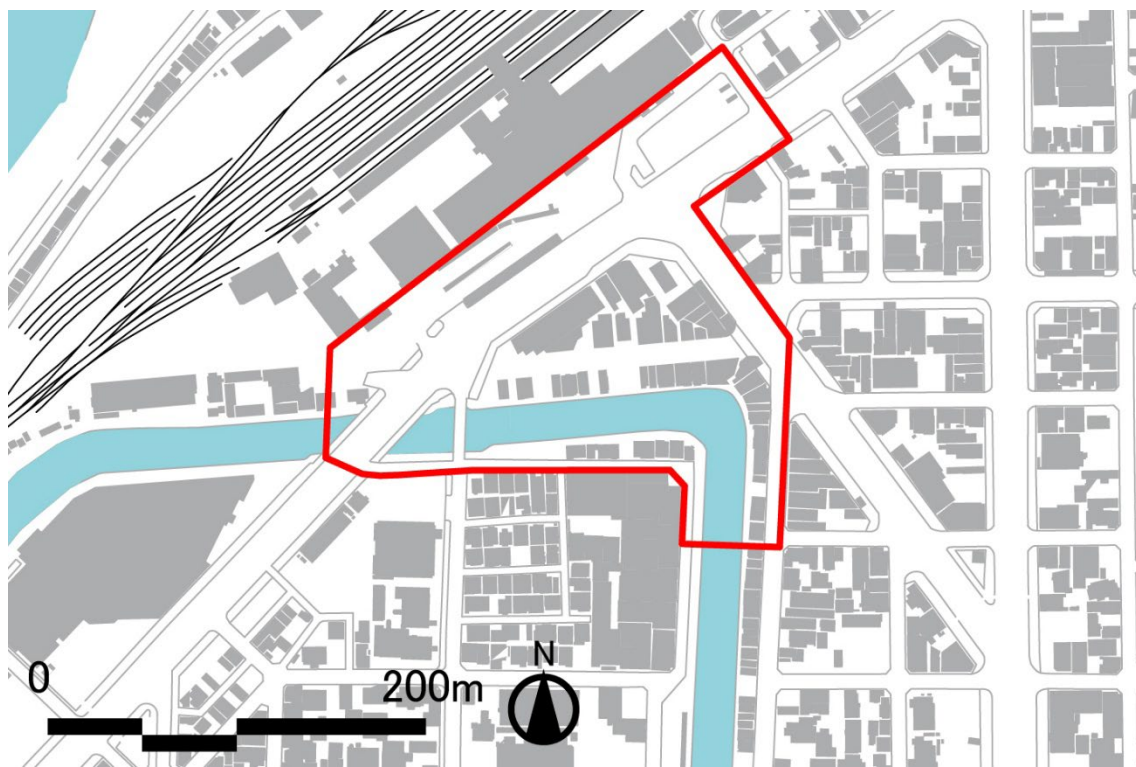


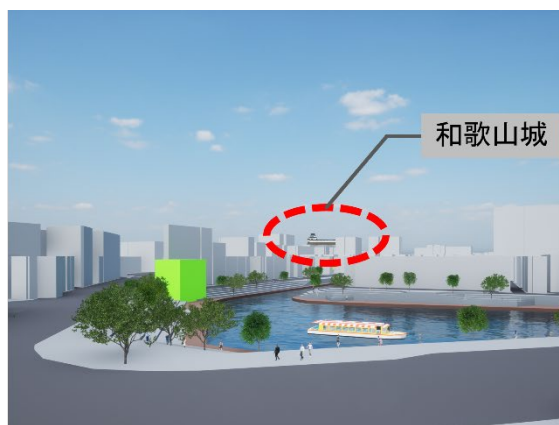
図 7-3 和歌山市駅周辺エリアの位置図

以下に和歌山市駅の3階から見た様子を示す。現状ではビルに遮られ、市堀川を見ることができない。設計案では、ビルをなくし水面を大きくすることで、駅からの視線が市堀川に抜けるようにする。

駅を出たときに、和歌山城を見えるようにすることで、歩いてみようと思ってもらうことが回遊性の向上につながる。



現状



設計案

図 7-4 和歌山市駅から和歌山城方向を向く

7.1.2. 空間構成

和歌山市駅前の平面図を以下に示す。駅からの視線が抜けるようにし、市堀川沿いを歩いて移動できるようにするため、赤に色を付けた建物をなくす。

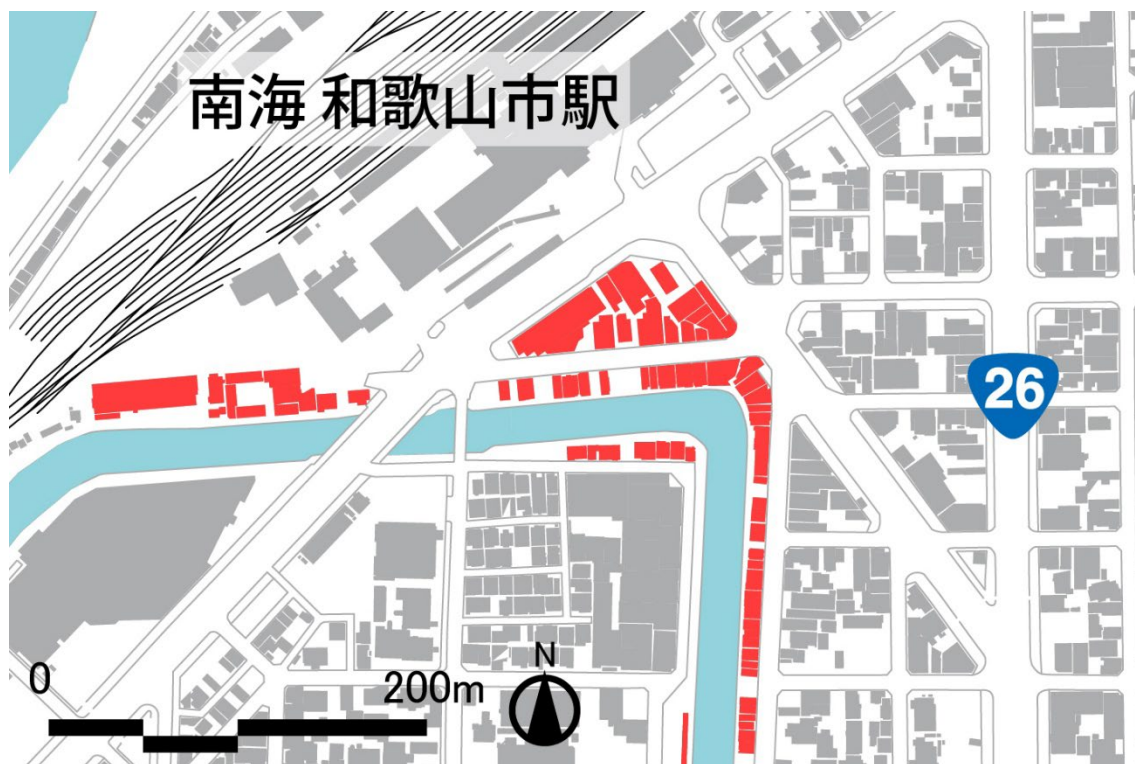


図 7-5 和歌山市駅周辺エリアの現況

駅を出た人が市堀川に興味を持ち近づくきっかけになるように、水面を広くし、和歌山市駅から見えるようにする。ここに船着き場を設計する。

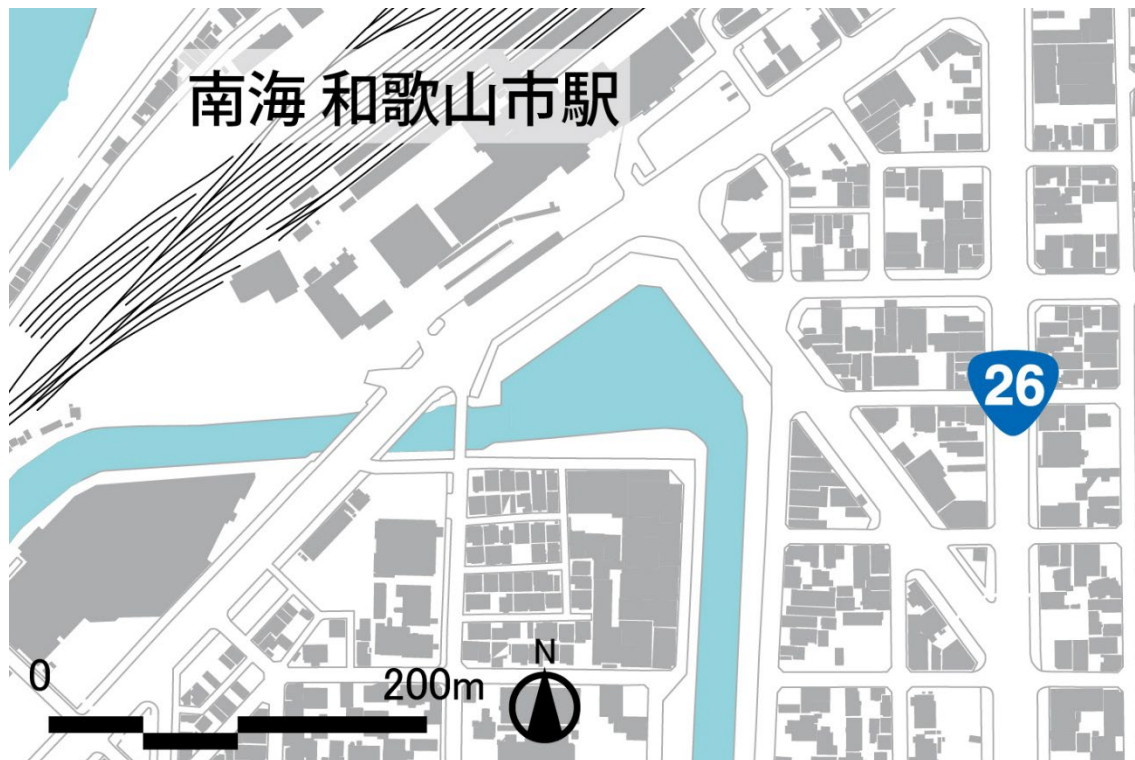


図 7-6 和歌山市駅周辺エリアの建物をなくした様子

7.1.3. 最終デザイン

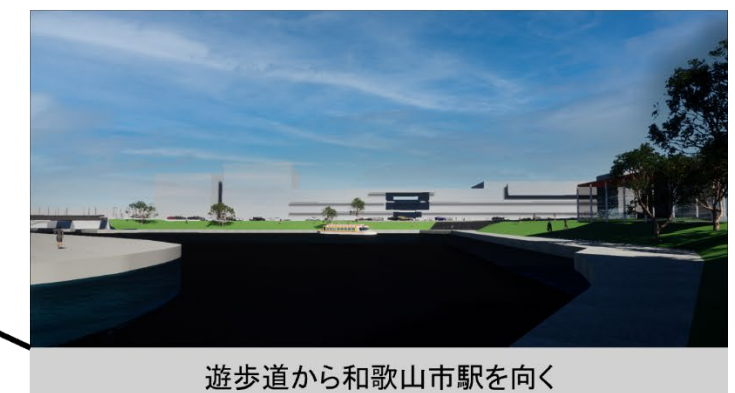
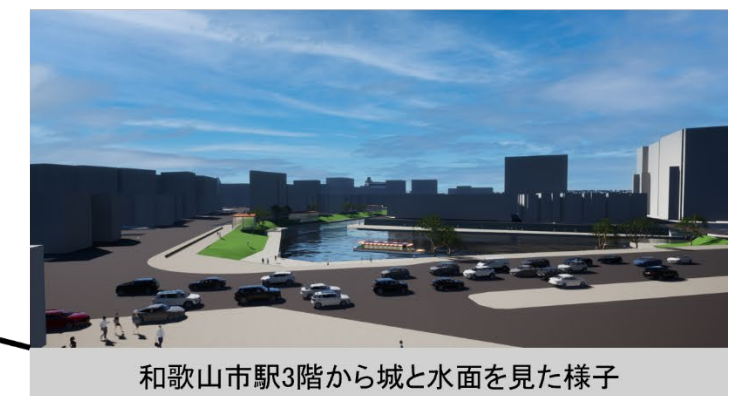
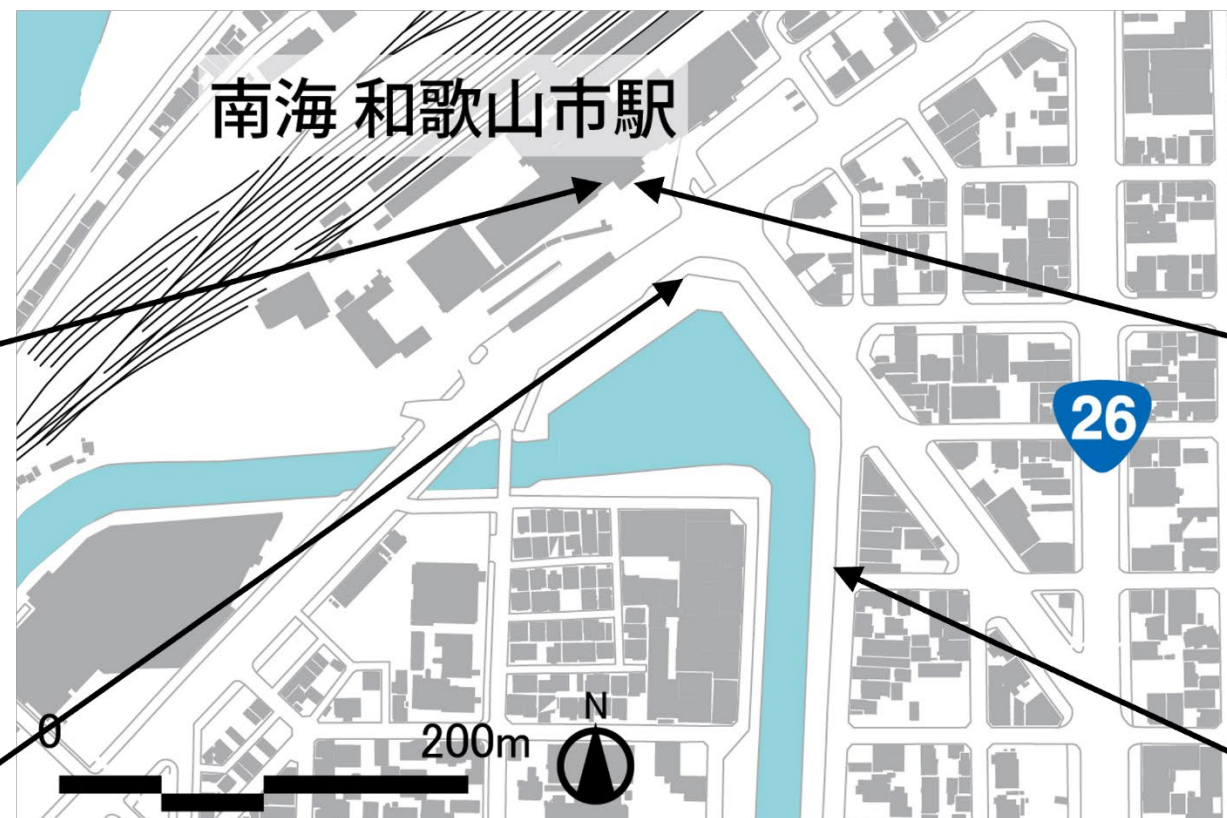
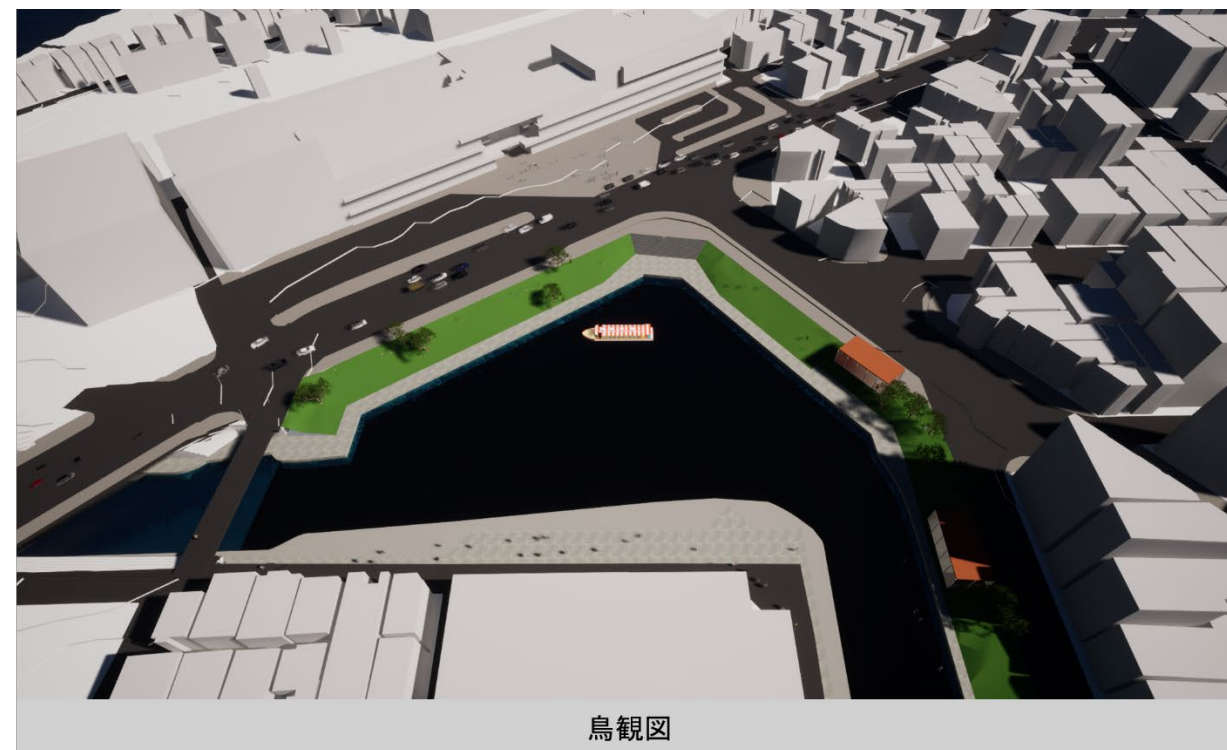


図 7-7 和歌山市駅周辺エリア全体パース

7.2. 寄合橋・城北橋エリア

7.2.1. 概要

このエリアは、陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場と歩いても佇んでも楽しい水辺空間を設計するエリアである。

○ビジョン(まちづくりの理念)

1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり
2. まちの「回遊性」向上
3. 日常的な市民の「居場所」づくり

○コンセプト(空間の整備方針)

- ・和歌山城前の道路の拡幅
- ・けやき通りの街路空間の設計
- ・陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場
- ・歩いても佇んでも楽しい水辺空間



図 7-8 寄合橋・城北橋エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図

以下に対象エリアを示す。

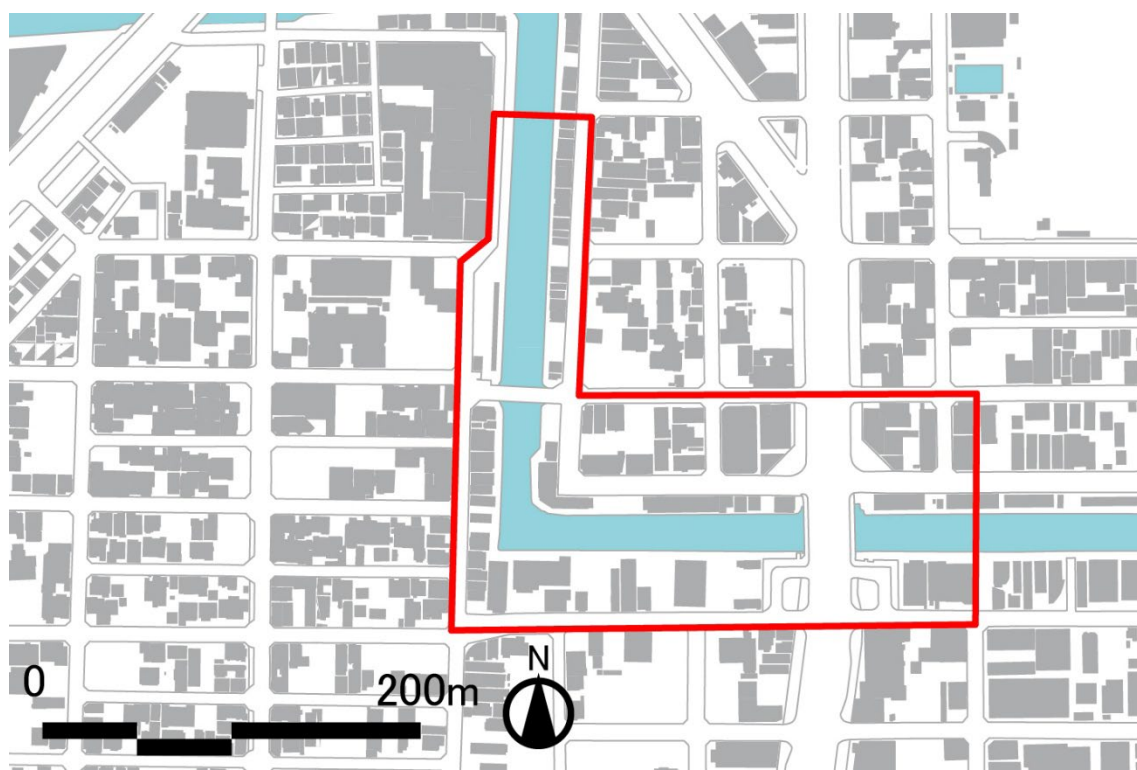


図 7-9 寄合橋・城北橋エリアの位置図

地形の特徴として市堀川が直角に曲がることや、土塁が築かれた名残で川の右岸と左岸で標高が異なることが挙げられる。右岸側に城があり、左岸に比べて標高が高くなっている。



図 7-10 市堀川が折れ曲がる角から見た様子

7.2.2. 空間構成

市堀川沿いにて、何らかの場所を作る際、対岸には直線的に施設が並ぶ。向こう側の岸は、林や森となる。

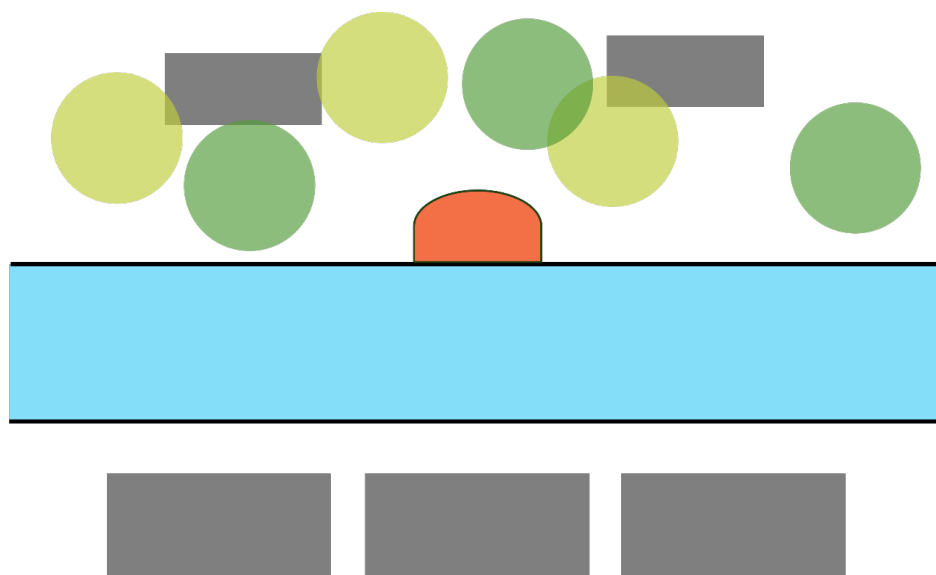


図 7-11 標準的な平面プラン

一方で、角であれば建物で囲むことができる。囲まれている空間は、賑わいの場所として活用しやすい。そのため、市堀川がL字に曲がる内側の広場に着目する。

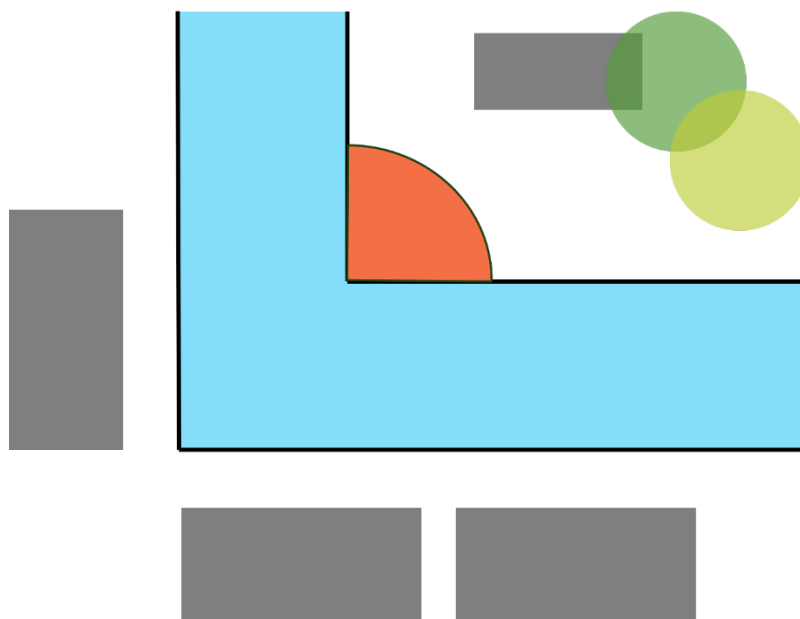


図 7-12 L字に曲がる部分での平面プラン

現状では、川に背を向けている建物が多く、緑陰もほとんどない。



図 7-13 寄合橋・城北橋エリアの現況

川に向かって降りていけるような空間をつくる。城は左側にあるため左岸は、土塁が築かれた名残で地盤が高くなっている。左岸で高低差がよくわかるような設計を行い、堀の外側である、右岸では川に向かって緩やかに下っていく緑陰が多い空間を目指す。



図 7-14 遊歩道から見る寄合橋・城北橋エリアの完成イメージ

堀の内側の建物からは、対岸のまばらな商業空間と緑陰を眺めることができる。建物が並んだ堀の内側と違った、視線が水辺に抜ける、ひろびろとした緑豊かな景色を楽しむことができる。このように、堀の内側と外側の対比を活用した設計を行う。



図 7-15 土塁の上から見る寄合橋・城北橋エリアの完成イメージ

7.2.3. 広場の設計

4つの案を作成し、比較検討した。

・案1

既存の遊歩道を活用し、水面まで緩やかに下りられるようにした案



図 7-16 案1 鳥観図

水辺の遊歩道が直線的であり、単調である。



図 7-17 案1 対岸から見た様子

城側の崖のような護岸に対して、緩やかに降りられるような空間となっているが、直線的であるというデメリットがある。



図 7-18 案 1 城北橋から見た様子

・案2

既存の遊歩道の部分を捨てて石護岸にし、広場の内部を自由に歩けるようにする案



図 7-19 案2 鳥観図

案1と比較して、水面に近づくことが可能である。



図 7-20 案2 対岸から見た様子

城側の崖のような遊歩道に対して、緩やかに降りられる遊歩道になっており、堀の内外の対比が鮮明になっているが、まだ直線的である。



図 7-21 案 2 城北橋から見た様子

・案3

川が折れ曲がる線で対称に設計する案

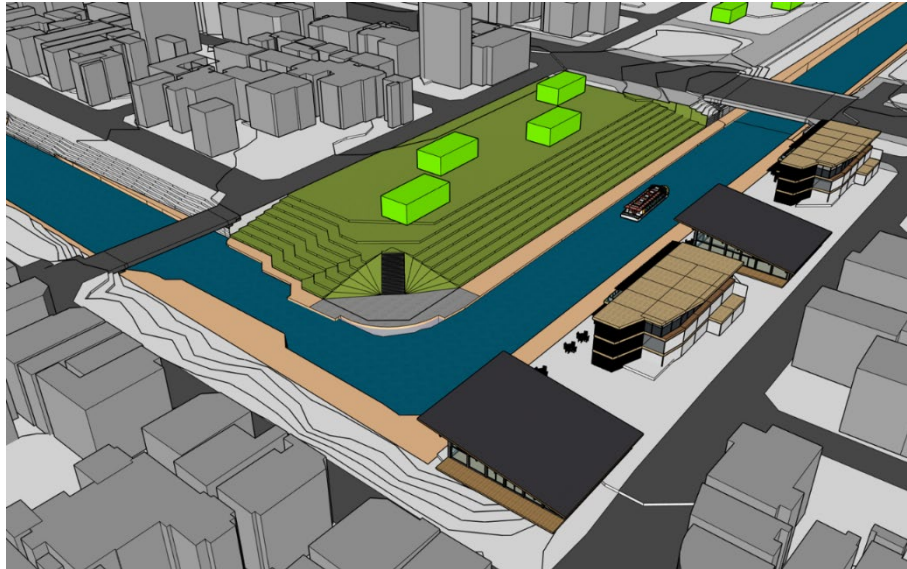


図 7-22 案3 鳥瞰図

これから説明する要因によって設計が難しいことが分かった。

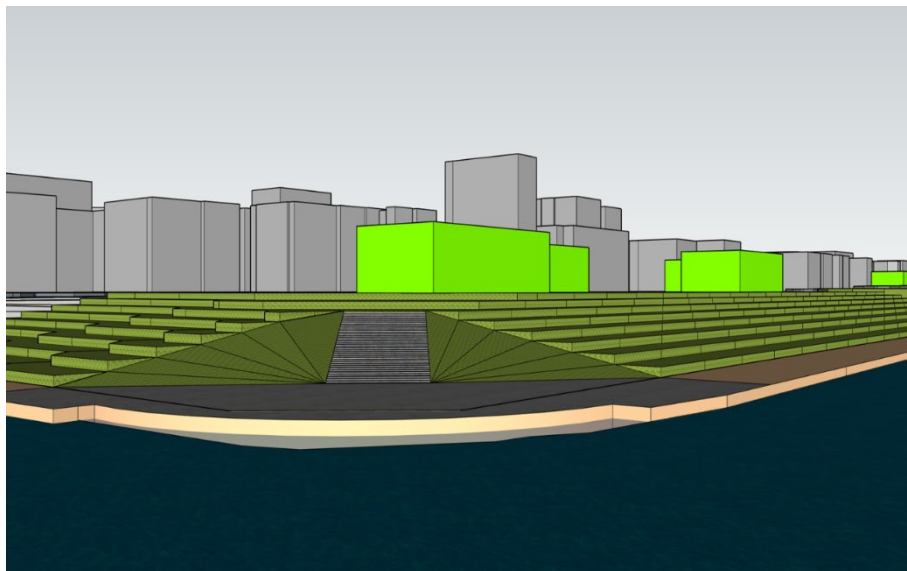


図 7-23 案3 対岸から見た様子

広場に向かってこのように階段をつくることは軸線が強調される。軸線を強調する場合には、広場側でなく、対岸を意識したような建築にするのが望ましい。

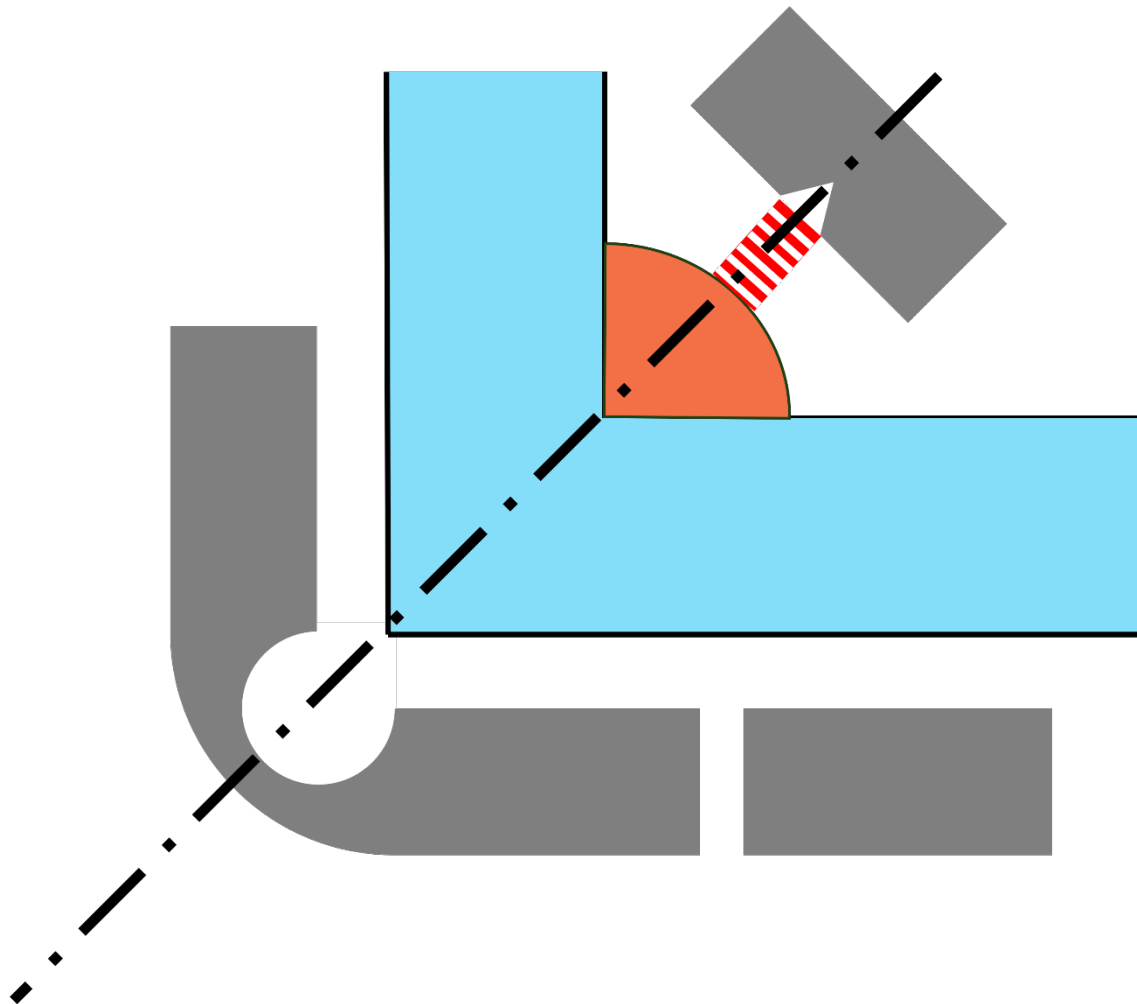


図 7-24 軸線を強調する平面プラン

しかし現状では、対称軸を境に、川の幅、水辺から道路まで距離が異なる。これでは軸線が45度にはならず、設計が難しい。

また、軸線を意識させるには軸線の先にランドマークとなるものがあることが望ましいが、この辺りにそういったものはない。

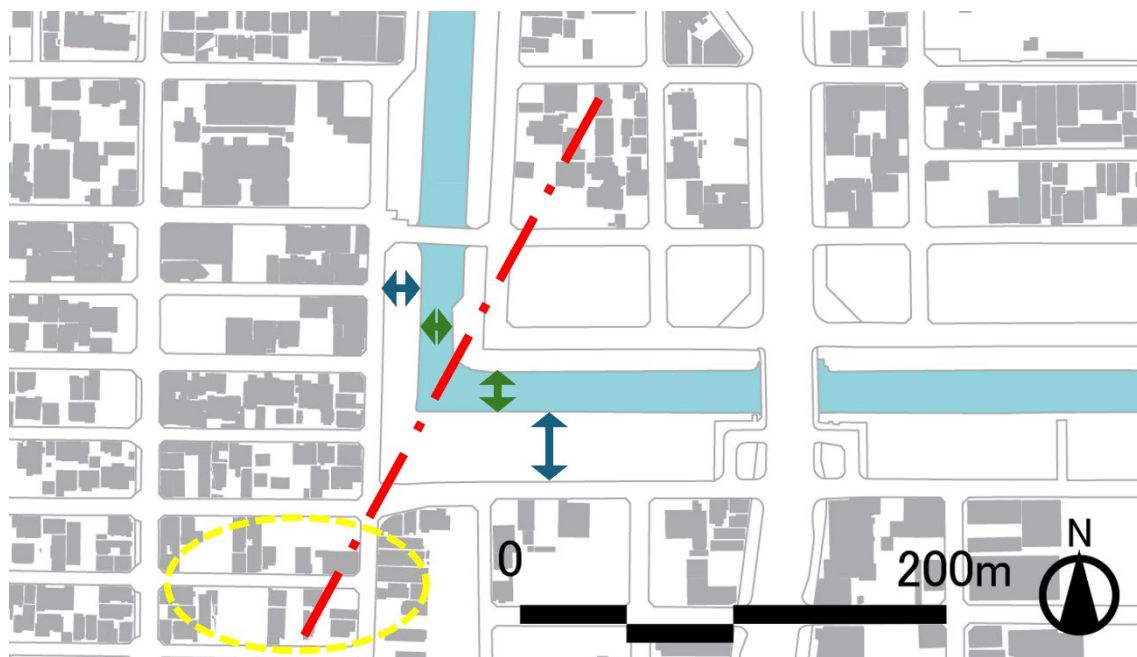


図 7-25 実際の軸線の位置関係

・案4

角のステージのような部分を2段に分け、遊歩道を緩やかな曲線にした案



図 7-26 案4 鳥観図

角の部分にステージをつくることで、対岸から眺めることができ、イベントなどで利用することが可能である。



図 7-27 案4 対岸から見た様子

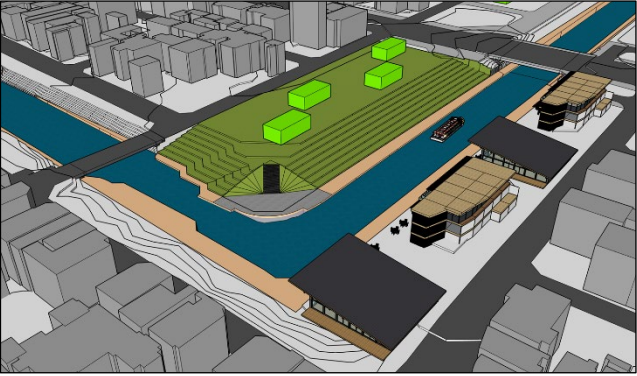
川沿いの遊歩道も直線的なものに対して、曲線的なものとなっている。これまでの案のなかで最も堀の内外の対比をつくることできている。



図 7-28 案 4 城北橋から見た様子

寄合橋・城北橋エリアの広場の形状について、以下の4つの案で比較を行い、案4が優れているという結果になった。

表 7-1 広場の設計案の比較

	案 1	案 2	案 3	案 4
断面図				
説明	既存の遊歩道を活用し、 水面まで緩やかに下りられる案	遊歩道の部分を捨て石護岸にし、 広場の内部が自由に歩ける案	川が折れ曲がる線で対称に設計する案	角のステージのような部分を2段に分け、 遊歩道を緩やかな曲線にした案
遊歩道	△ 直線的で単調である	△ 自由に歩けるが水面に近づきにくい	△ 直線的で単調である	○ 曲線的である
堀の内外の対 比	△ 高低差の対比がある	○ 高低差に加えて護岸の種類の対比が鮮明である	△ 高低差の対比がある	○ 高低差、護岸の種類、遊歩道の線形の対比がある
総合評価	× 堀の内外の対比を設計に反映できていない。	△ 護岸の種類による対比があるが水面に近づきにくい	× 川が折れ曲がる線を軸線としているが、軸線を活かして設計することが難しい。	○ 堀の内外の対比に加えて、高低差を活かしたイベントに活用できるスペースもあり、総合的に優れている。

※評価の「○」、「△」、「×」は各案の相対比較を示す。

7.2.4. 詳細な部分の検討

案4をもとにして、より詳細に検討を行った。

ステージの部分では、用途の違いをデザインするために下記の図の左の赤丸の部分に垂直護岸に、右の護岸は丸石護岸をつくる。その際に、護岸の種類が切り替わる部分の納まりを検討した。

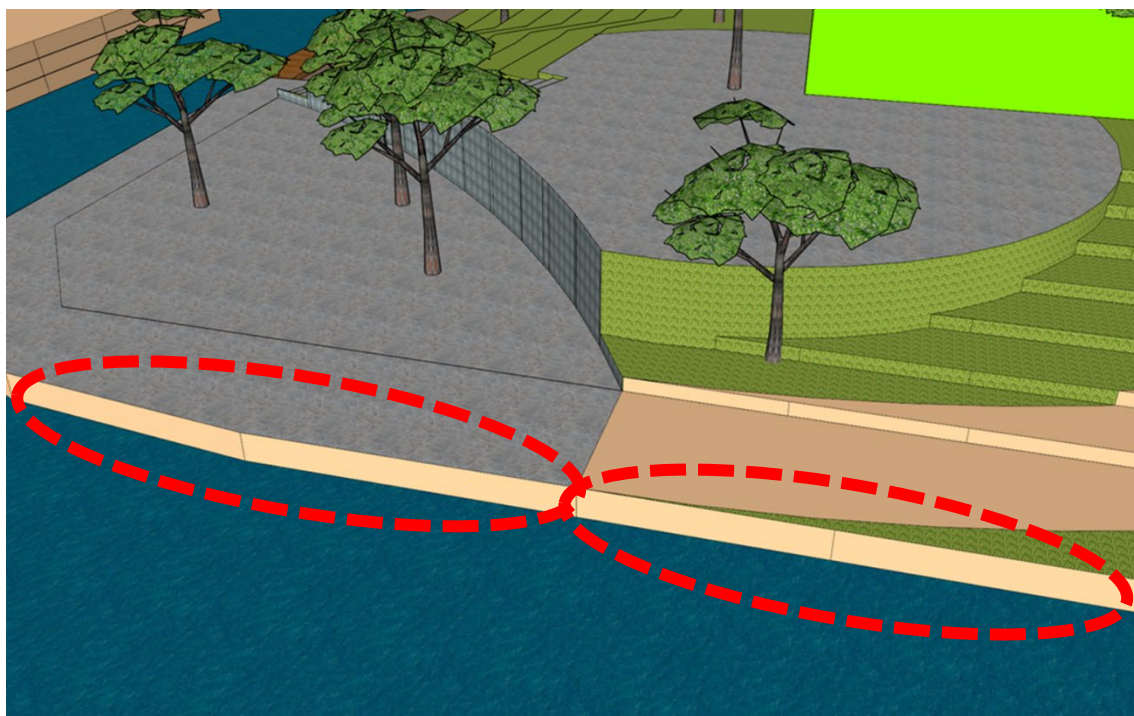


図 7-29 護岸の種類の位置図

垂直護岸と石積み護岸を反映させたらこのようになる。一般には、護岸の法線がそろうようにつくる。

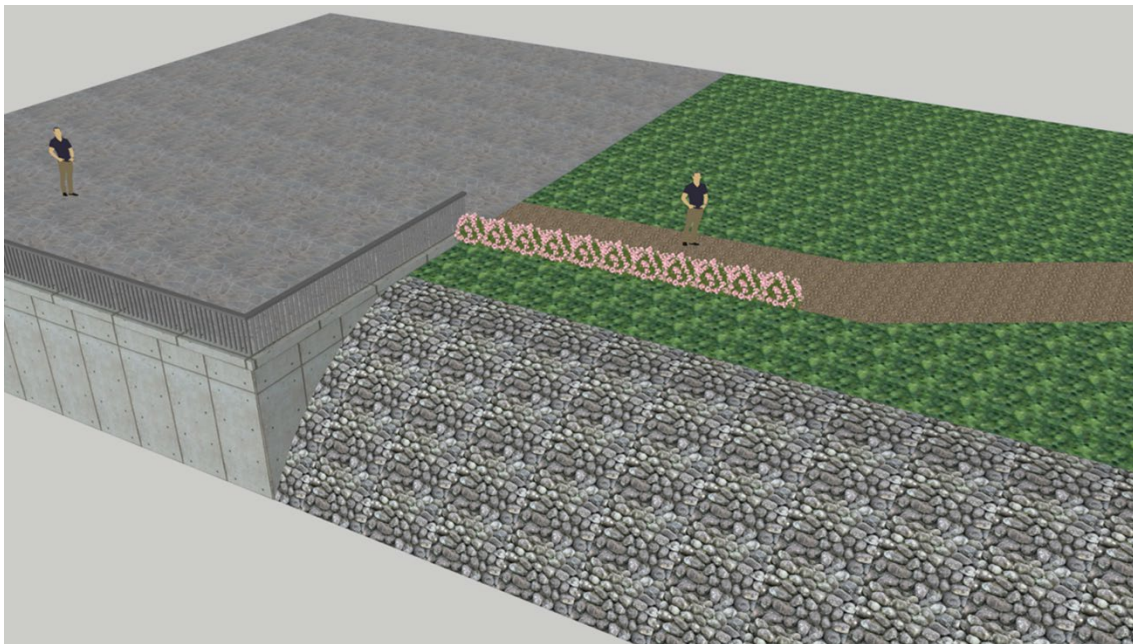


図 7-30 水がない時の護岸の見え方

底の部分で法線が揃っているため、水面のレベルでは、石積み護岸側がへこんでいるように見える。

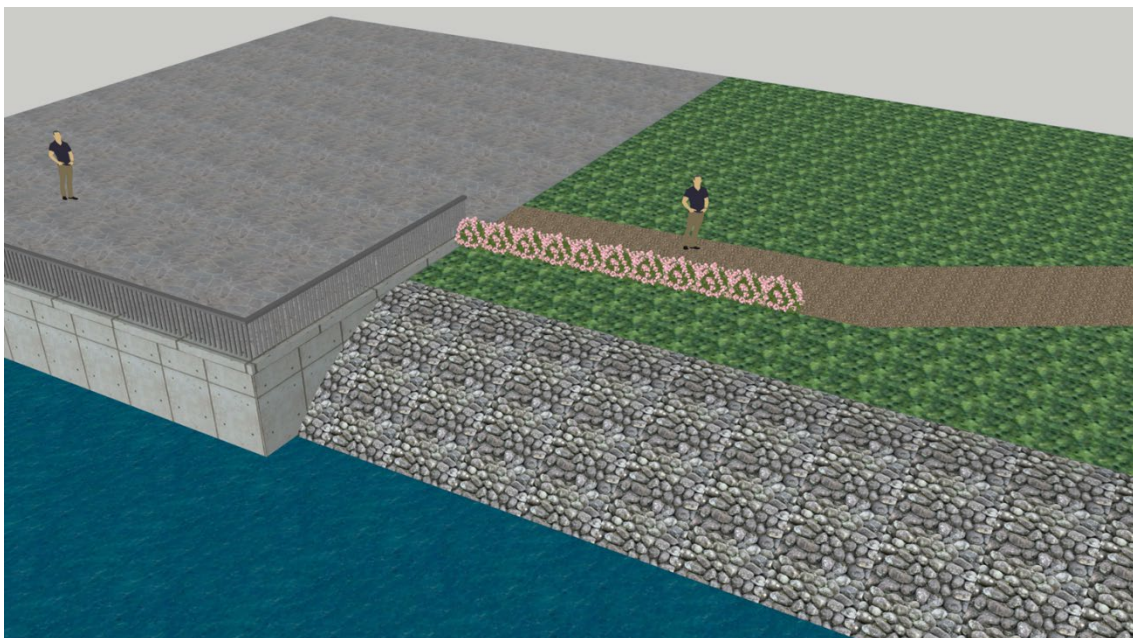


図 7-31 水があるときの護岸の見え方

緩やかな遊歩道が護岸に近づき、植栽面がゼロになることは現実的でないため、遊歩道を内側にずらす。

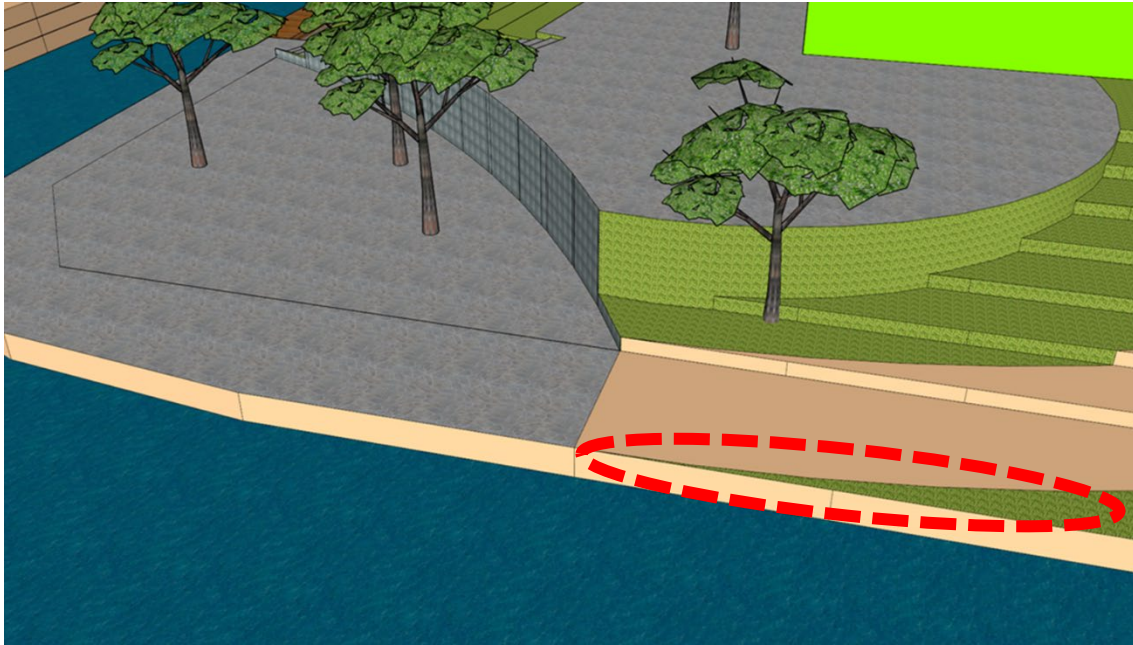


図 7-32 現実的でない遊歩道の位置

これによって、垂直護岸の地覆は回り込んで配置する必要がある。垂直護岸側では、イベント利用などによって水面近くまで人が来られるようにするために、柵を設置する必要があるが、石積み護岸側では、垂直護岸と比較して水面に人が近づくことが少ないので、柵を設けない。特に遊歩道が水面に近づくところでは、つつじなどの低木を植え、容易に人が水面に近づけないようにする。

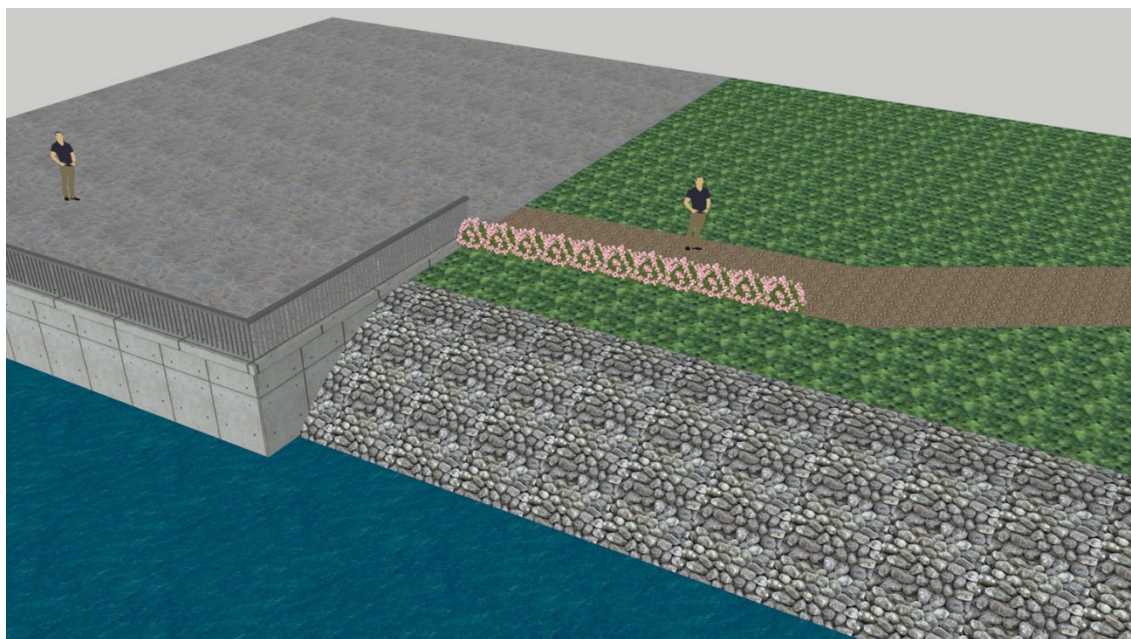
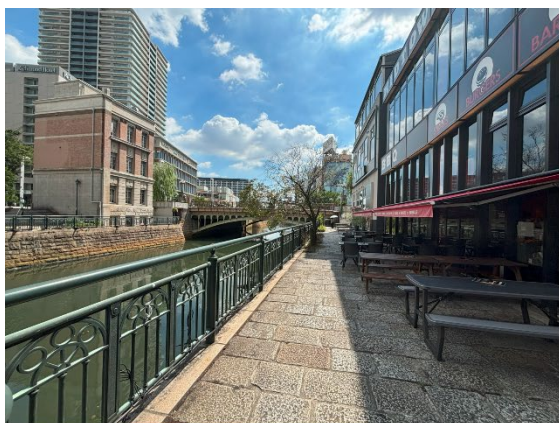


図 7-33 最終的な護岸の納まり

柵の種類を検討した。柵には、転落防止のためのものとバリアフリーのためのものがあり、用途によって形状が異なる。転落防止策は落ちたら危険なところにあり、強度を持たせるために、手すりの柵より部材の断面が大きい。柵は、部材の断面が大きくなったり、たくさん重なったりすると見栄えが悪くなる。必ずしも全部の場所に転落防止柵のようなものが必要なわけではないため、必要に応じて柵の種類を使い分けた。以下に、用途の異なる柵の見え方の比較を示す。



転落防止の柵
愛知県堀川



手すりの柵
横浜市役所

図 7-34 柵の種類による見え方の比較

設計の中でも置き換えたものを以下に示す。



図 7-35 柵を変更する前の見え方



図 7-36 柵を変更した後の見え方

7.2.5. 最終デザイン

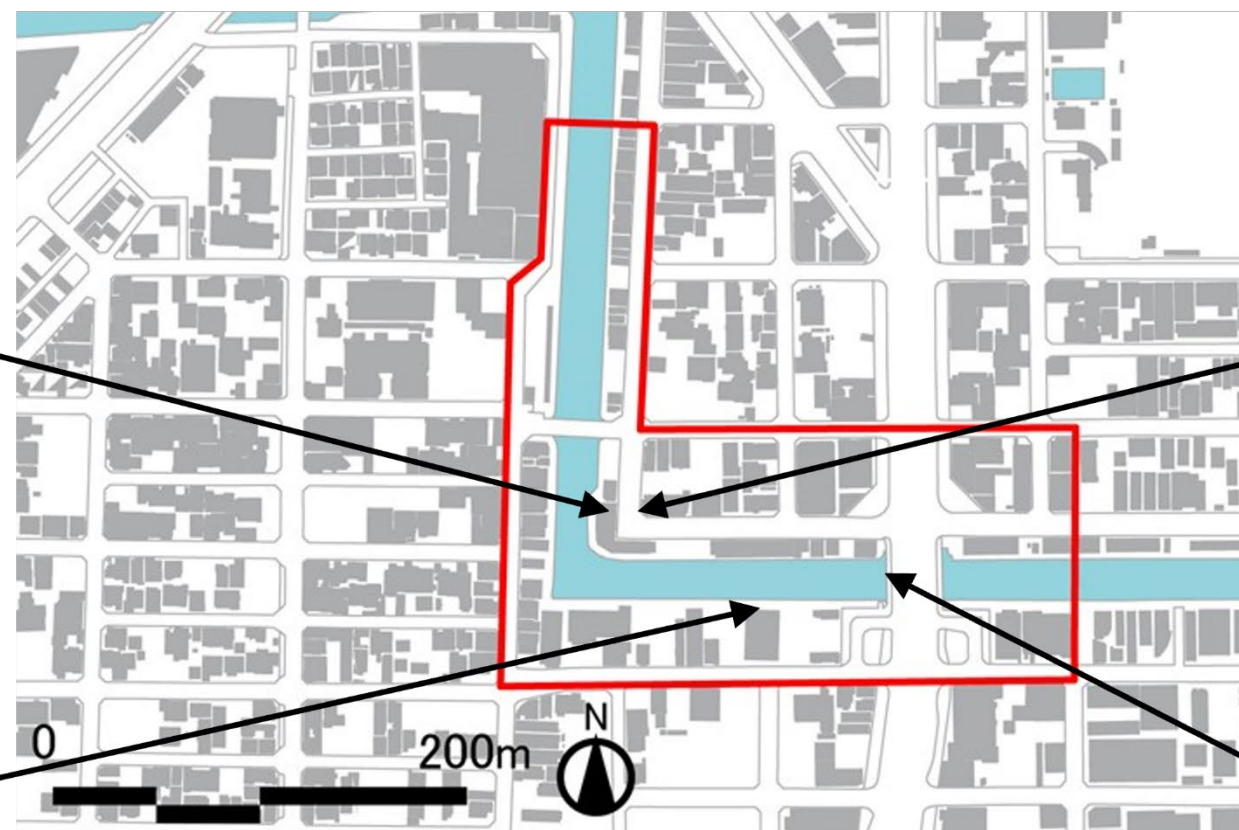
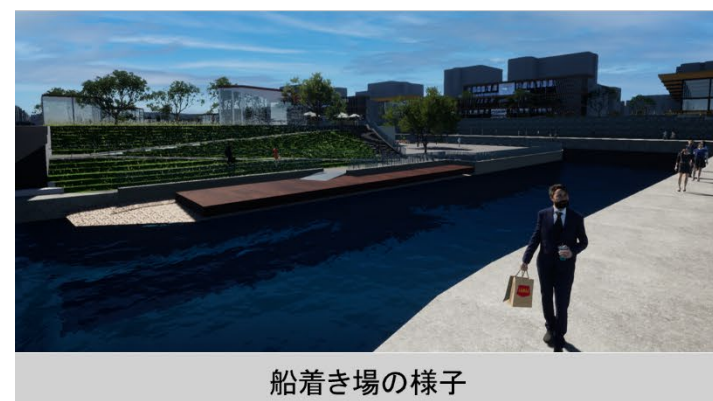
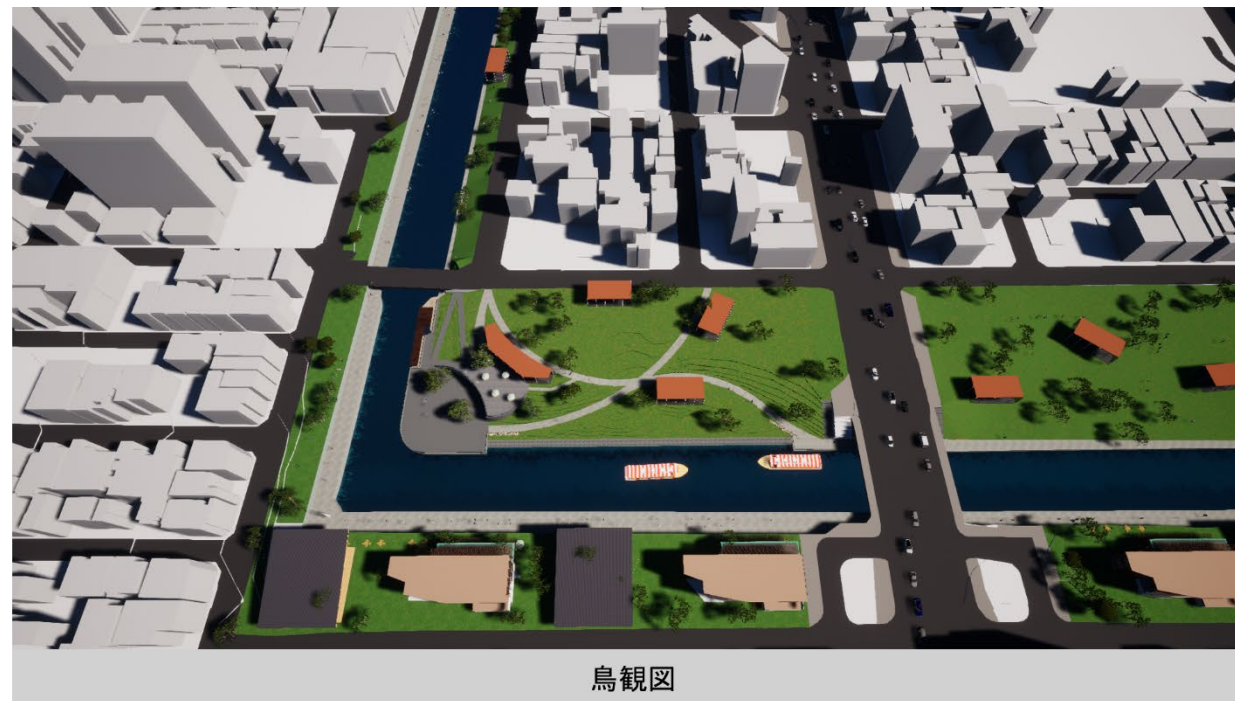


図 7-37 寄合橋・城北橋エリア全体パース

7.3. 中橋～和歌山城エリア

7.3.1. 概要

このエリアは、和歌山城前の道路の拡幅、陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場、歩いても佇んでも楽しい水辺空間を設計するエリアである。

○ビジョン(まちづくりの理念)

1. 歴史と賑わいの「**拠点**」づくり
2. まちの「**回遊性**」向上
3. 日常的な市民の「**居場所**」づくり

○コンセプト(空間の整備方針)

- ・和歌山城前の道路の拡幅
- ・けやき通りの街路空間の設計
- ・陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場
- ・歩いても佇んでも楽しい水辺空間

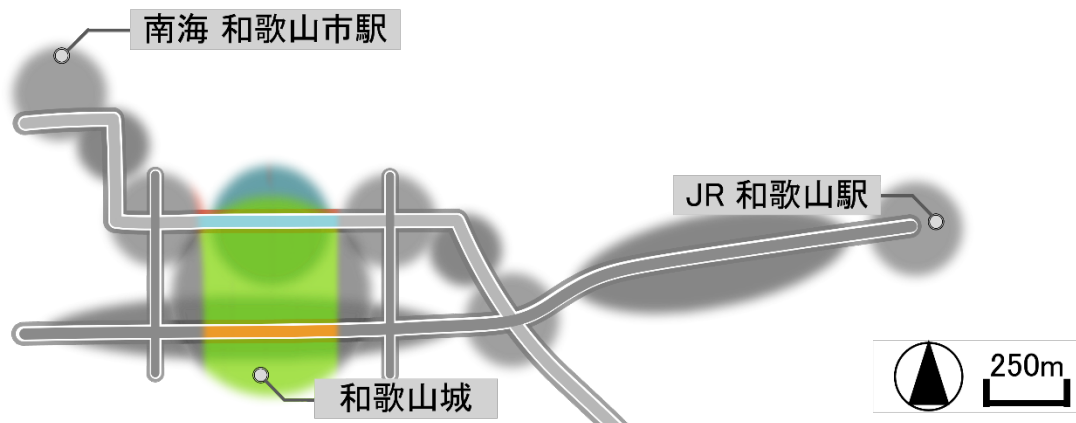


図 7-38 中橋～和歌山城エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図

以下に対象エリアを示す。和歌山城前の道路を拡幅することで、歴史と賑わいの拠点をつくる。中橋の周辺に船着き場をつくり、回遊性向上を実現するための中心となる。中橋から東西に離れた部分が日常的な市民の居場所となる。

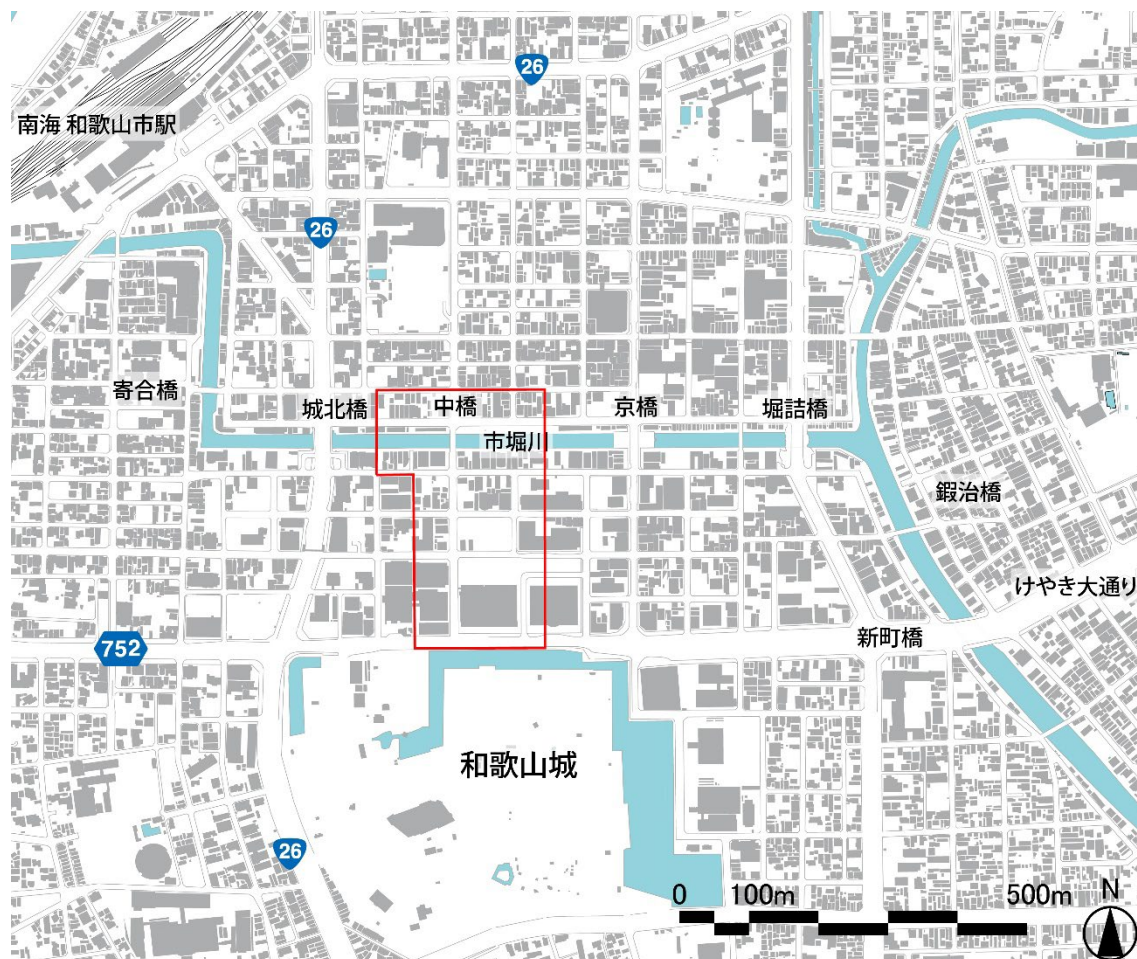


図 7-39 中橋～和歌山城エリアの位置図

中橋から和歌山城が一体となった広場を設計することで、市堀川から街のシンボルである和歌山城を見られるようにする。



図 7-40 中橋の南側の橋詰からみた和歌山城

7.3.2. 空間構成

黄色、オレンジ、赤に色を付けた建物をなくす。

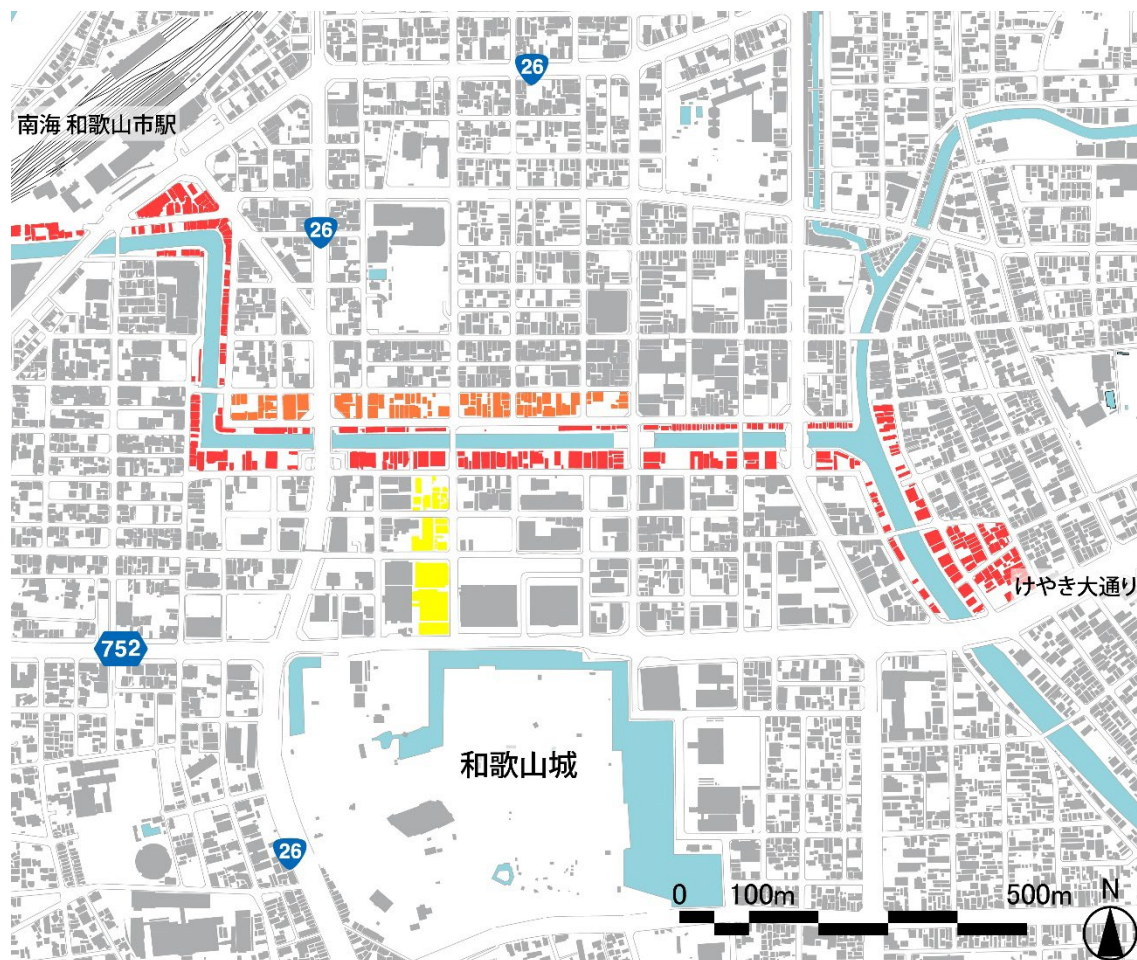


図 7-41 中橋～和歌山城エリアの現況

黄色、オレンジ、赤に色を付けた建物をなくす。



図 7-42 中橋～和歌山城エリアの現状の鳥瞰図

これがなくした状態である。管理用の動線を残し、この道路も歩行者専用とする。

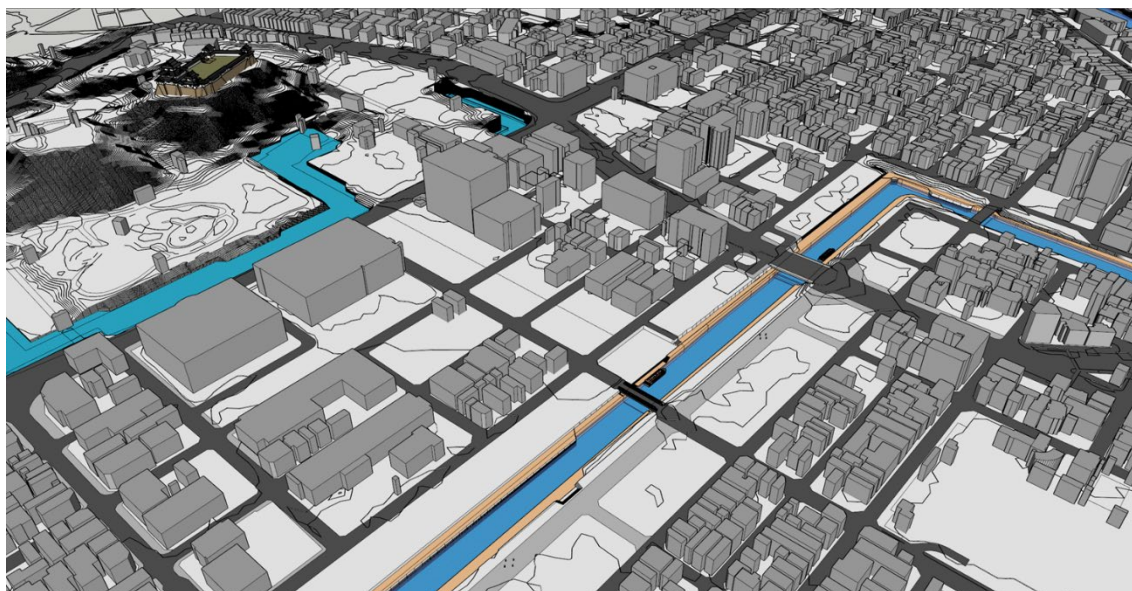


図 7-43 中橋～和歌山城エリアの建物をなくした状態

商業施設のボリュームの検討を行った。10mx10mx 高さ 5m の箱を並べ、赤い丸で示した、この橋の両側の橋詰から城を見た際に、商業施設によって視界が遮られないようなボリュームを検討した。

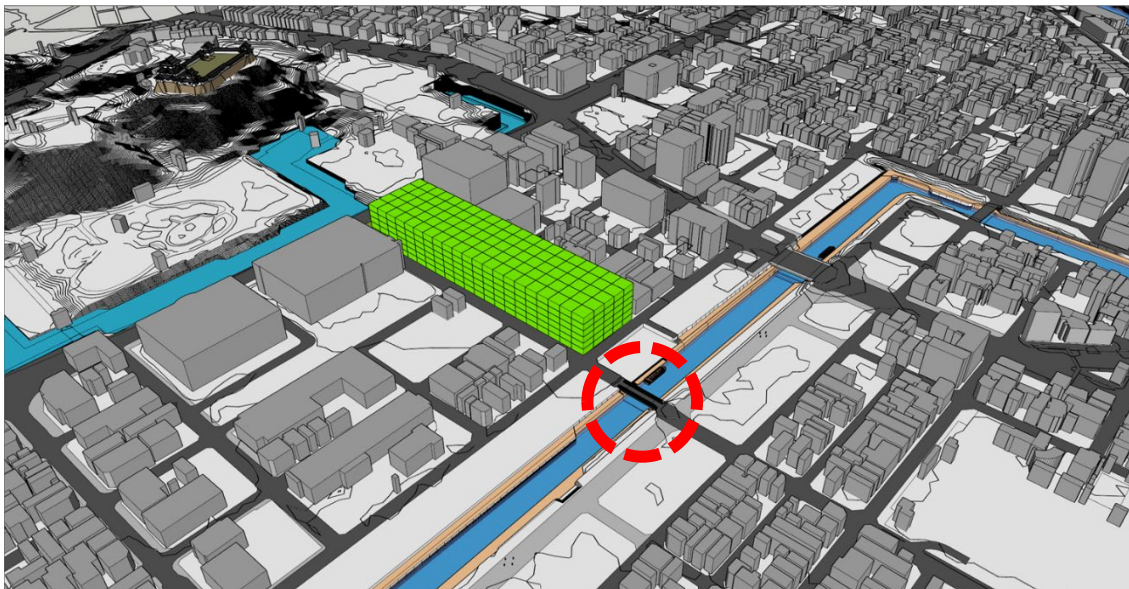
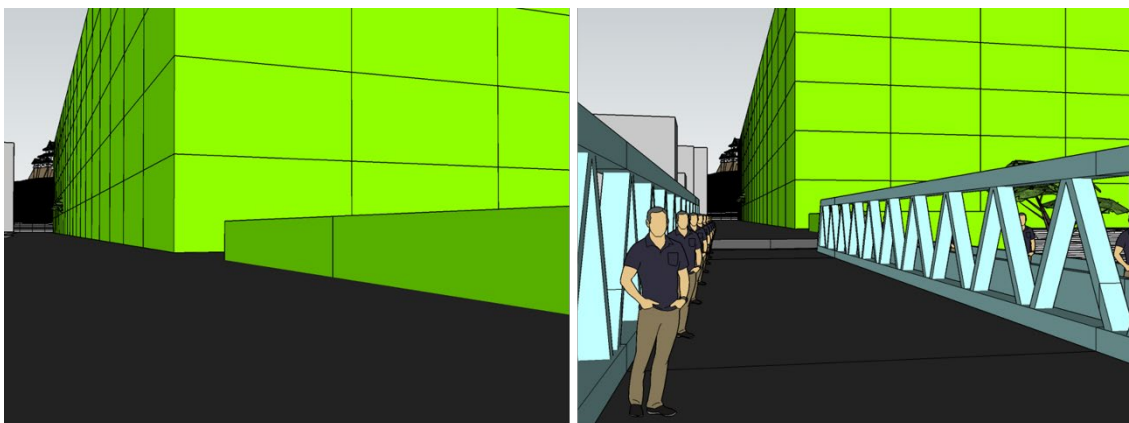


図 7-44 ボリュームを削る前の状態

この状態で城側を向くとこのように見える。



南側の橋詰から
城を向く

北側の橋詰から
城を向く

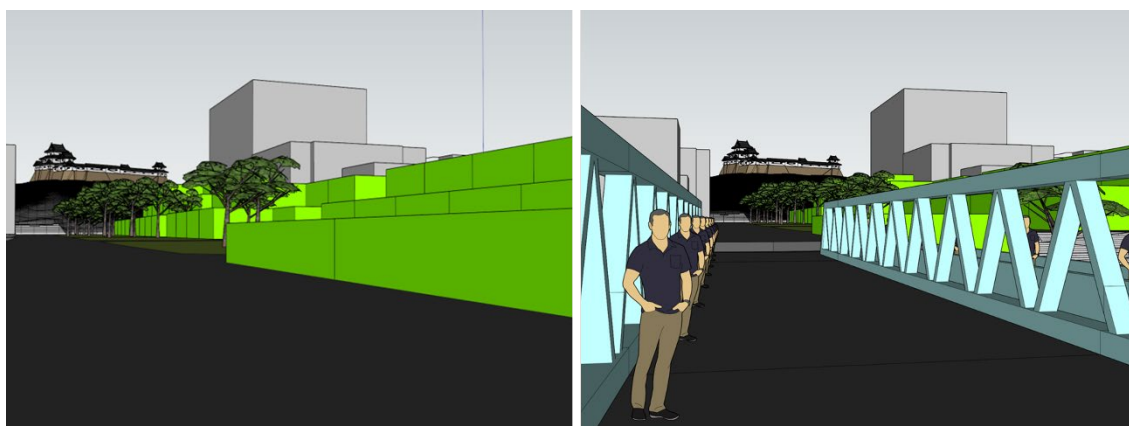
図 7-45 ボリュームを削る前の和歌山城の見え方

これが、城への眺望を妨げないようなボリューム感である。人が集まるであろう城側に密集した商業施設をつくる。反対側には、まばらな商業空間をつくる。



図 7-46 確定したボリューム

これが橋詰からみた商業施設の様子で、城を見るときに妨げにならないボリュームであることを確認できる。



南側の橋詰から
城を向く

北側の橋詰から
城を向く

図 7-47 確定したボリュームでの和歌山城の見え方

全てのエリアの共通の設計項目として定めた、以下の3つの項目をもとに、市堀川の南側につくる密集した商業空間に対して、北側にはまばらな商業空間をつくる。

- ① 緑を増やす
- ② 川への視線が抜けるようにする
- ③ 堀の内側と外側の対比をつくる

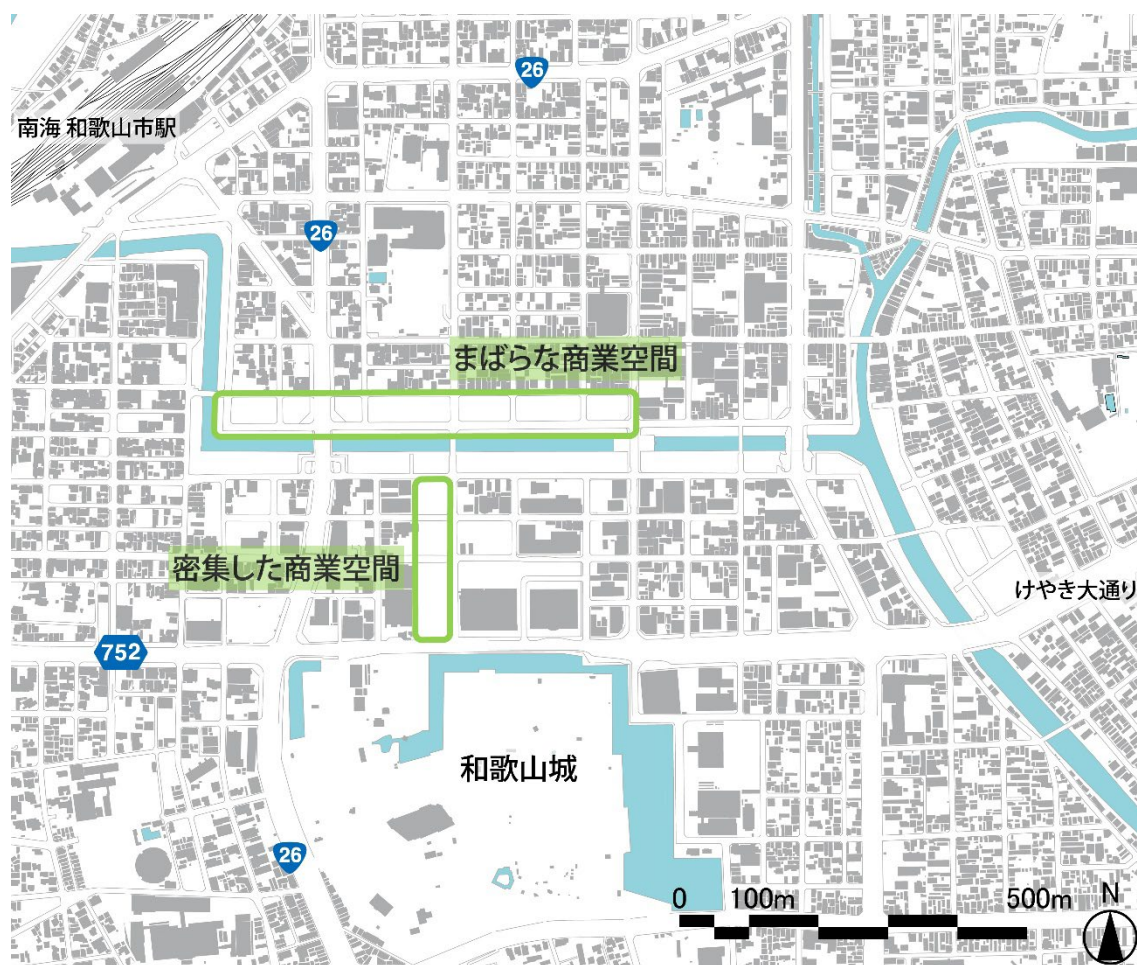


図 7-48 中橋～和歌山城エリアの平面プラン

7.3.3. 商業施設の設計

このボリュームをもとにして商業施設の詳細な部分の設計を行った。2階、3階にあるテラスの部分からは、拡張した広場をのんびり眺められる。広場の外側の歩道部分は、現在車道として使われているが、レベルは変えずに舗装パターンを変えることで歩いて移動しやすくした。



図 7-49 商業施設鳥観図

商業施設の前の部分は、中橋から和歌山城に向かって歩いたり、のんびり過ごしたりできるようになだらかな植栽面を設計した。排水勾配を考慮し、完全な平面とはなっていない。歩道との境界部分はベンチとして座ることができる。



図 7-50 広場から和歌山城を見る

これは和歌山城前の船着き場で、市堀川、船着き場、広場、城を一度に見渡せる連続した空間となっている。駅から市堀川に人を呼び込むことができれば、市堀川から城までがつながった広場の部分を、歴史と賑わいの拠点として機能させることができると考える。



図 7-51 堀の外側からみた和歌山城

7.3.4. 最終デザイン



中橋の北側から和歌山城を見た様子



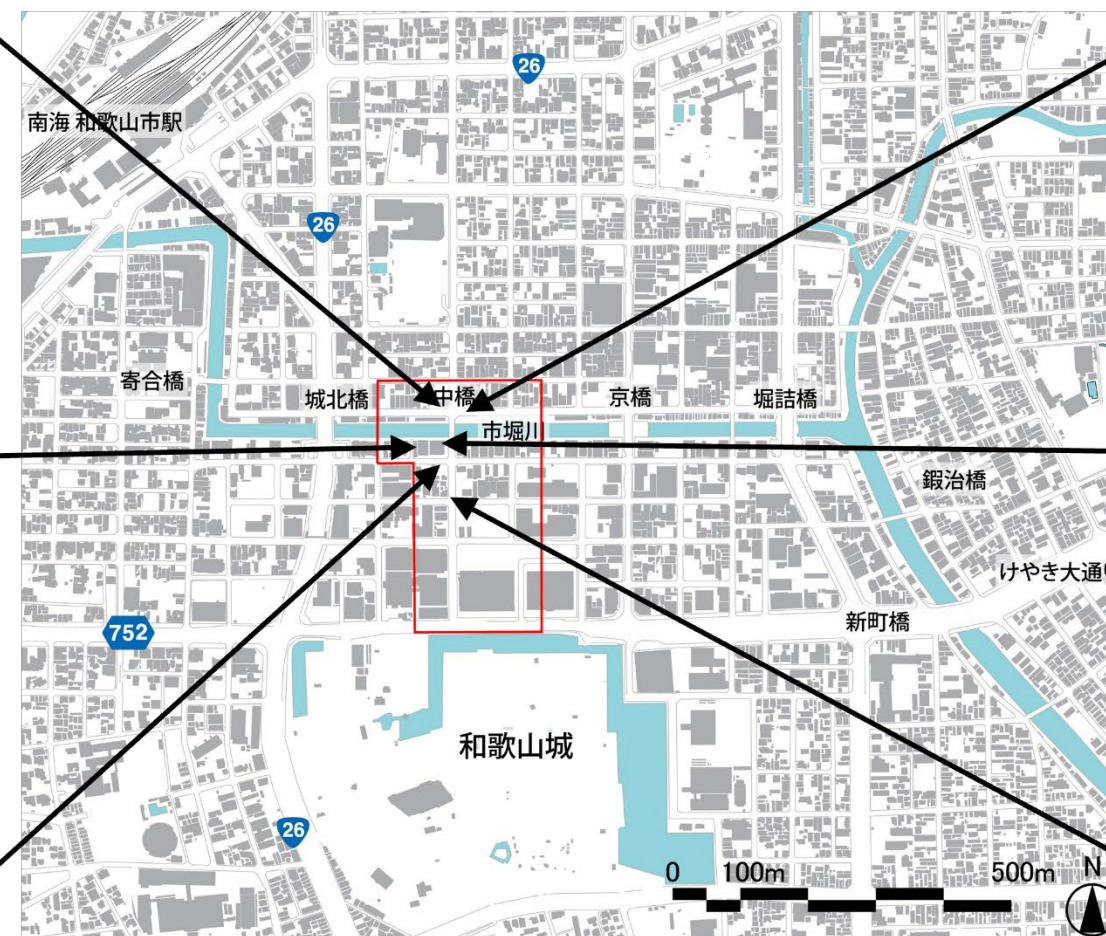
症状施設から中橋を見た様子



中橋と遊歩道の繋がり



鳥観図



商業施設の前の広場の様子



商業施設から見た堀の外側の様子



商業施設から見た広場の様子

図 7-52 中橋～和歌山城エリア全体パース

7.4. 京橋・堀詰橋エリア

7.4.1. 概要

このエリアは、陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場、歩いても佇んでも楽しい水辺空間を設計するエリアである。

○ビジョン(まちづくりの理念)

1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり
2. まちの「回遊性」向上
3. 日常的な市民の「居場所」づくり

○コンセプト(空間の整備方針)

- ・和歌山城前の道路の拡幅
- ・けやき通りの街路空間の設計
- ・陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場
- ・歩いても佇んでも楽しい水辺空間

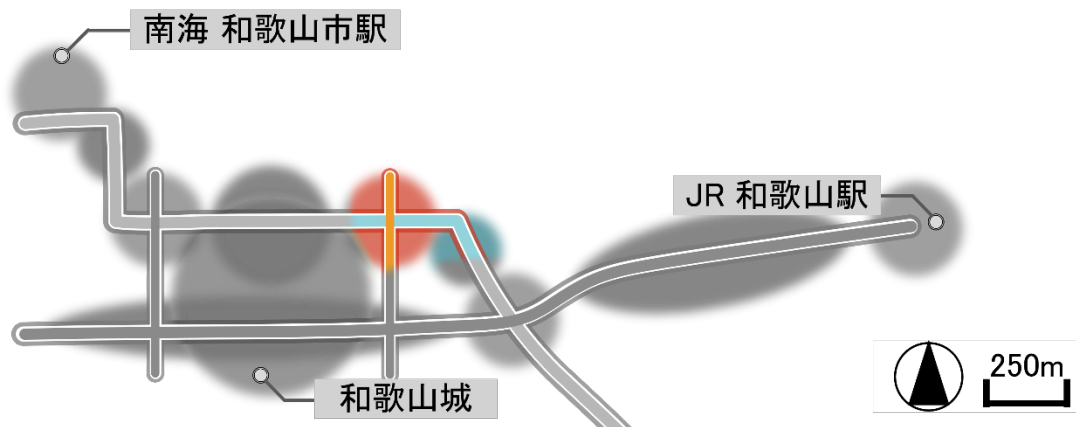


図 7-53 京橋・堀詰橋エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図

以下に対象エリアを示す。

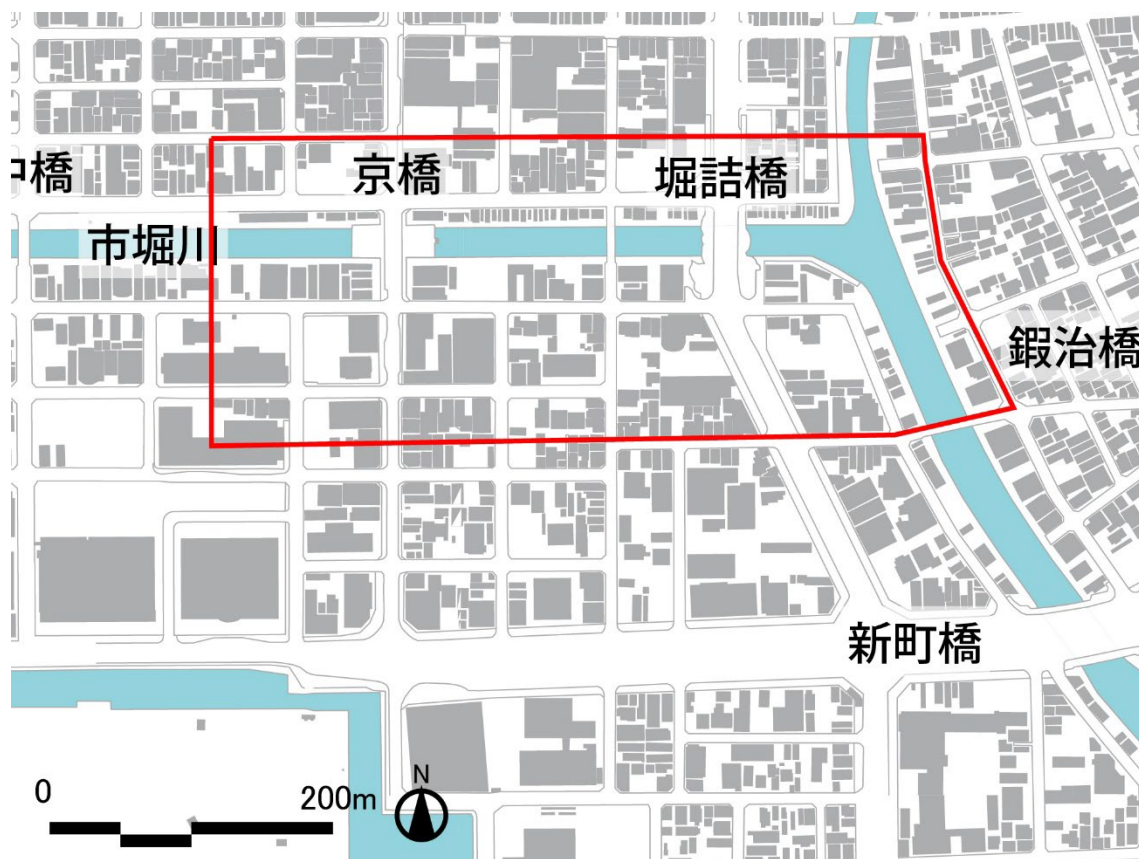


図 7-54 京橋・堀詰橋エリアの位置図

市民が日常的にくつろぐことができる空間を設計する。そのために、道路と水面を緩やかな勾配で繋ぎ、緑陰を多くつくる。

7.4.2. 空間構成

黄色、オレンジ、赤に色を付けた建物をなくす。

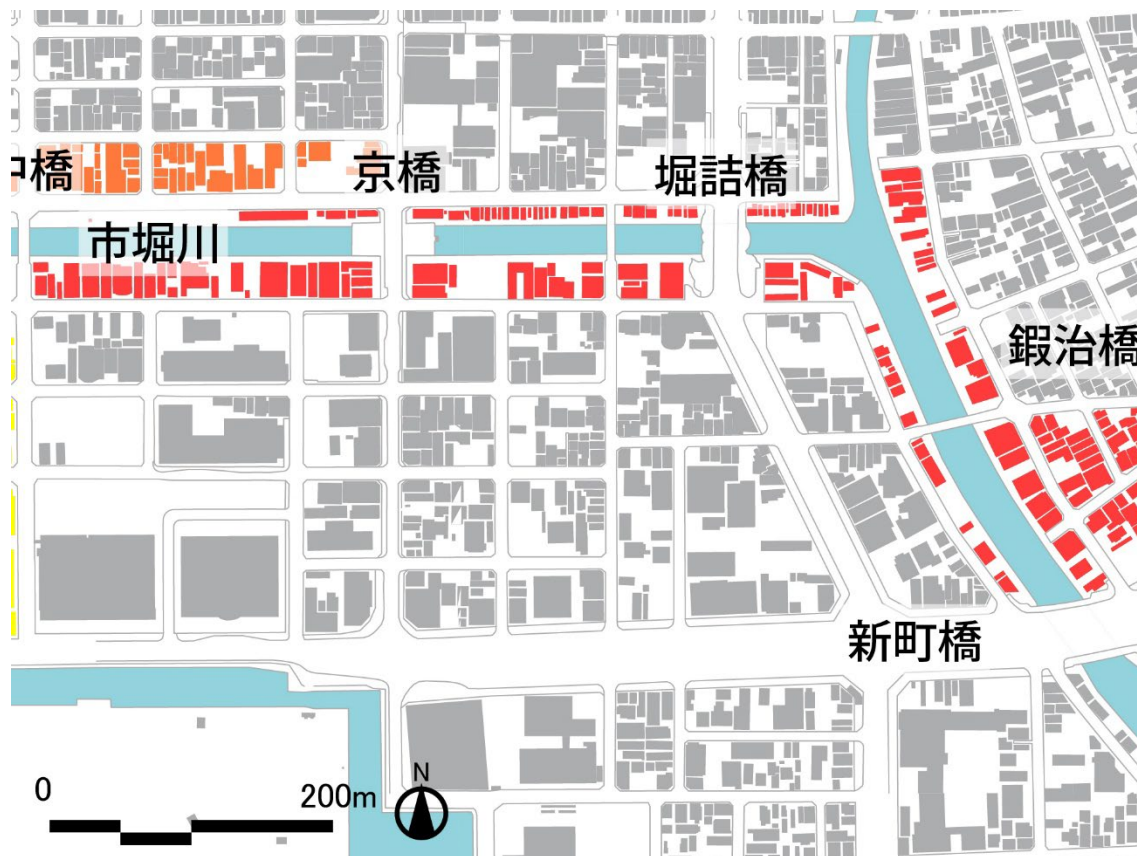


図 7-55 京橋・堀詰橋エリアの現況

なくしたらこのようになる。この部分に道路と水辺をつなぐ緩やかにつなぐ斜面を設計する。

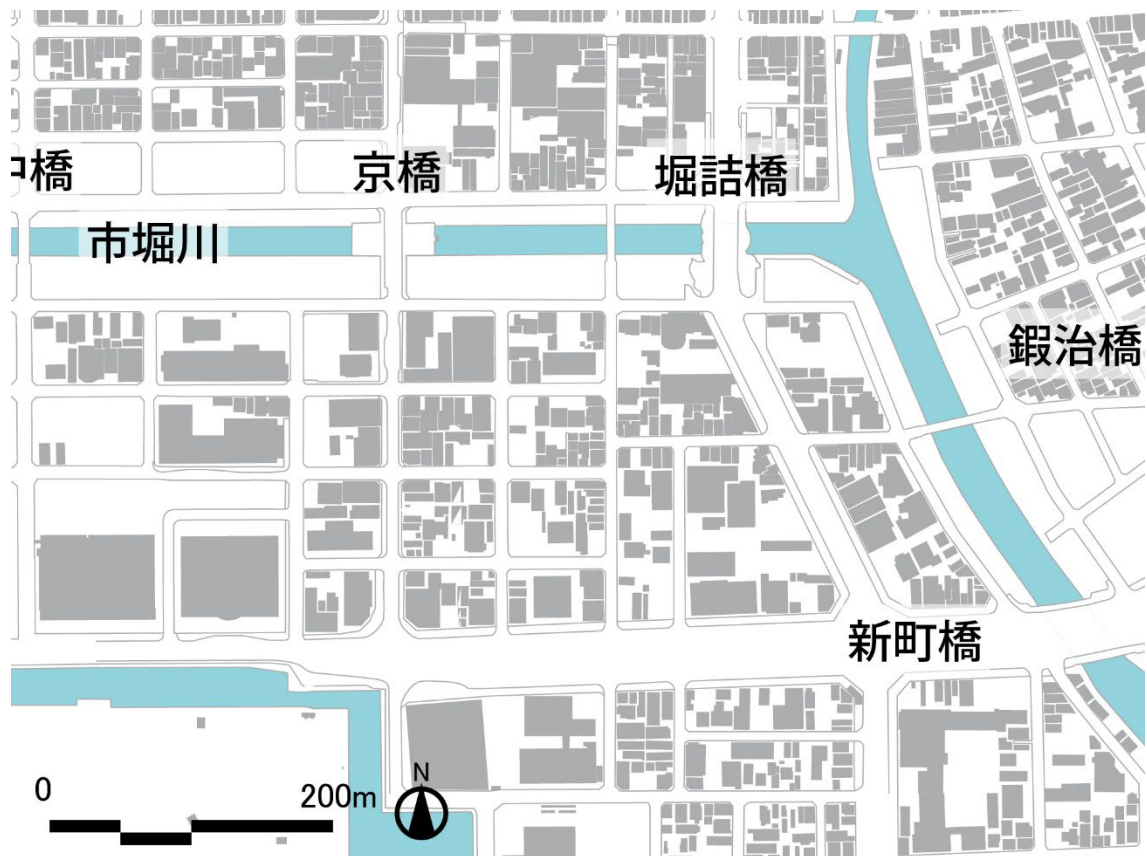


図 7-56 京橋・堀詰橋エリアの建物をなくした様子

7.4.3. 最終デザイン

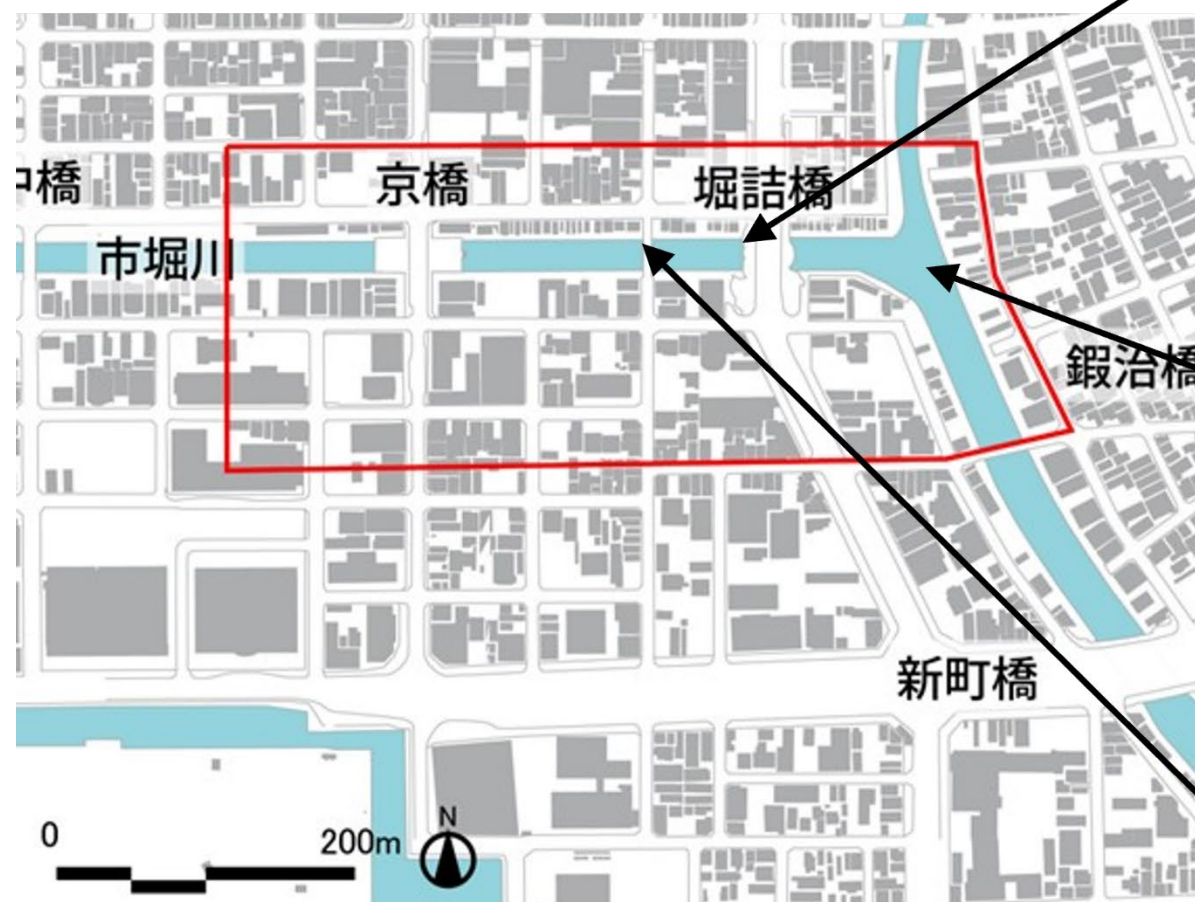
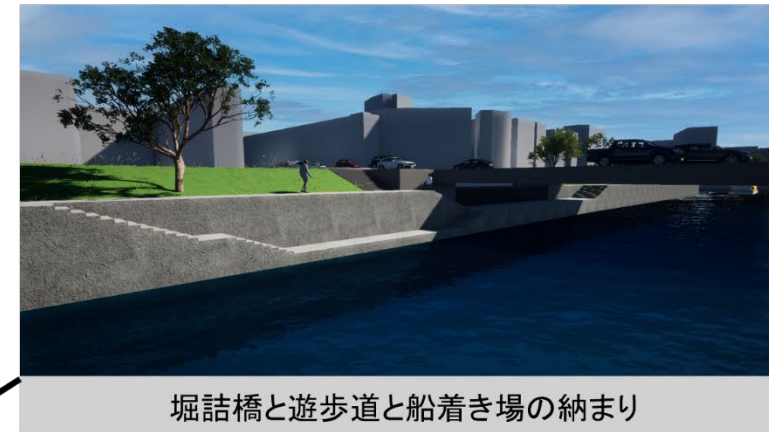
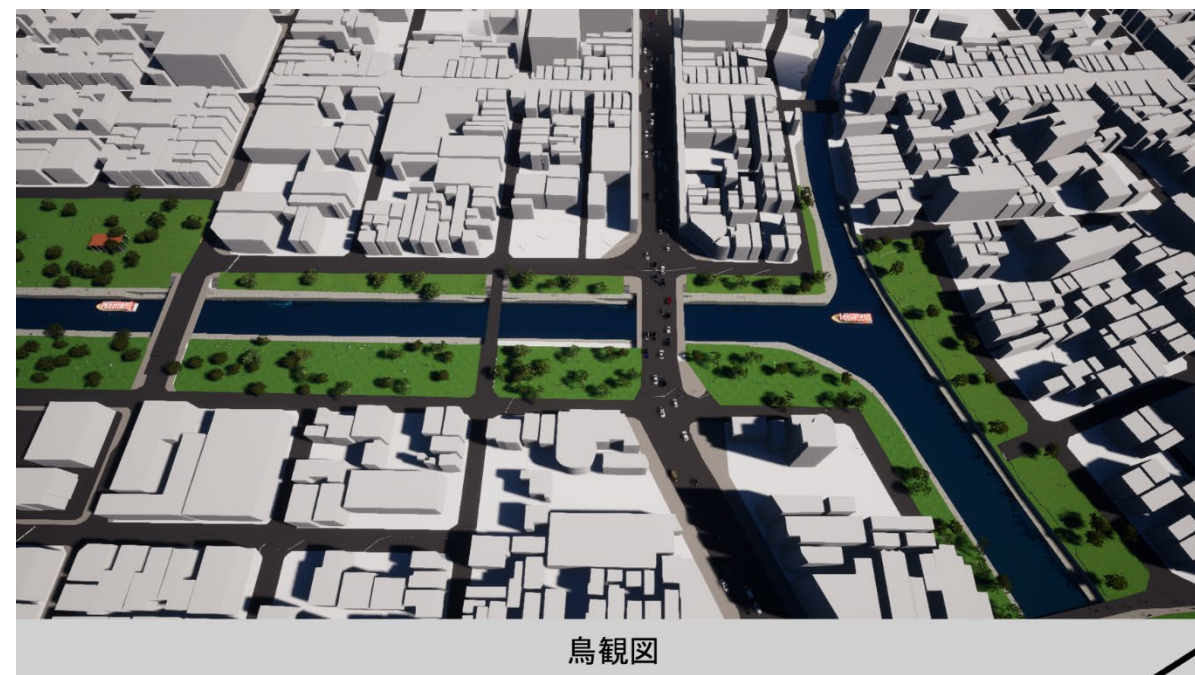


図 7-57 京橋・堀詰橋エリア全体パース

7.5. 鍛冶橋・新町橋エリア

7.5.1. 概要

このエリアは、陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場と歩いても佇んでも楽しい水辺空間を設計するエリアである。市堀川とけやき大通りが交差する場所である。和歌山駅からけやき大通りを歩いてきた人を市堀川へ呼び込む設計を行う。

○ビジョン(まちづくりの理念)

1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり
2. まちの「回遊性」向上
3. 日常的な市民の「居場所」づくり

○コンセプト(空間の整備方針)

- ・和歌山城前の道路の拡幅
- ・けやき通りの街路空間の設計
- ・陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場
- ・歩いても佇んでも楽しい水辺空間

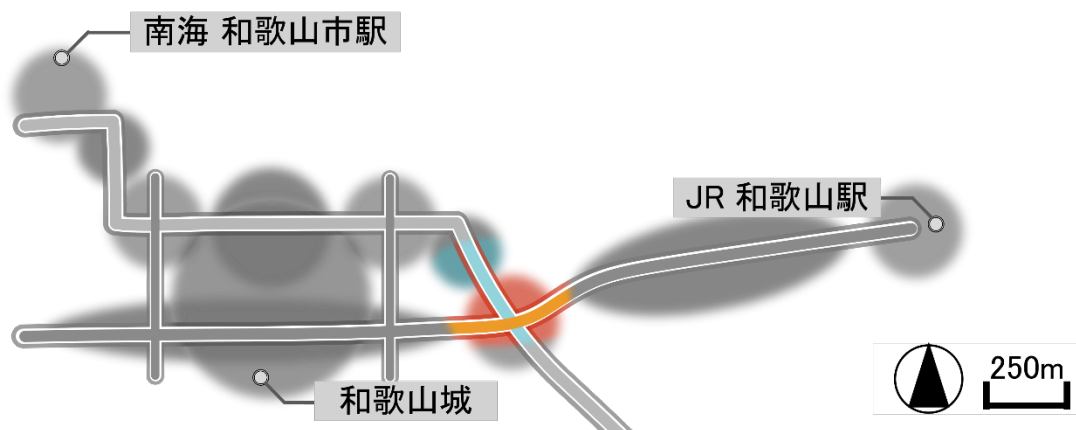


図 7-58 鍛冶橋・新町橋エリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図

以下に対象エリアを示す。



図 7-59 鍛冶橋・新町橋エリアの位置図

7.5.2. 空間構成

赤に色を付けた建物をなくす。

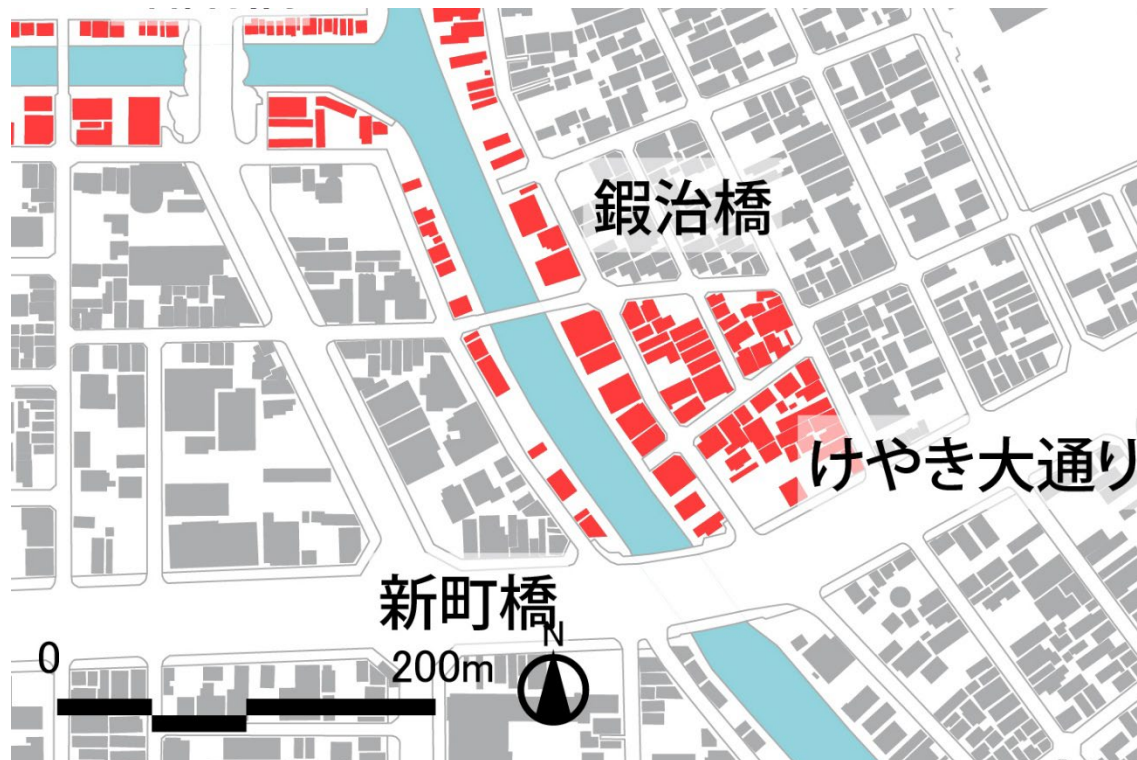


図 7-60 鍛冶橋・新町橋エリアの現況

けやき大通りを歩いてきた人が市堀川に興味を持ち近づくきっかけになるように、水面を広くし、けやき大通りから見えるようにする。ここに船着き場を設計する。

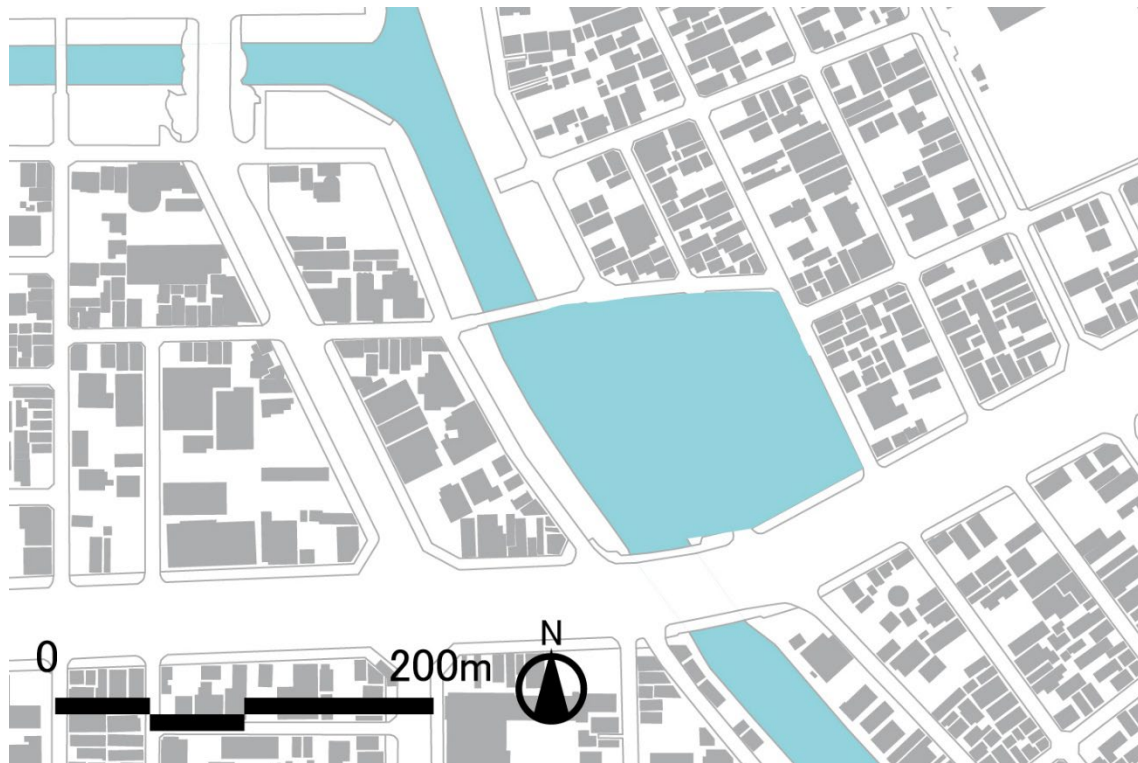
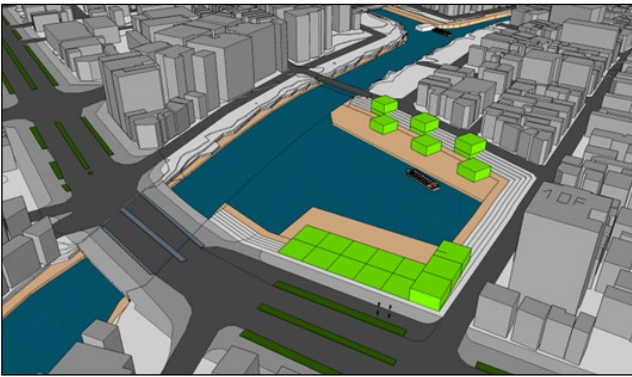
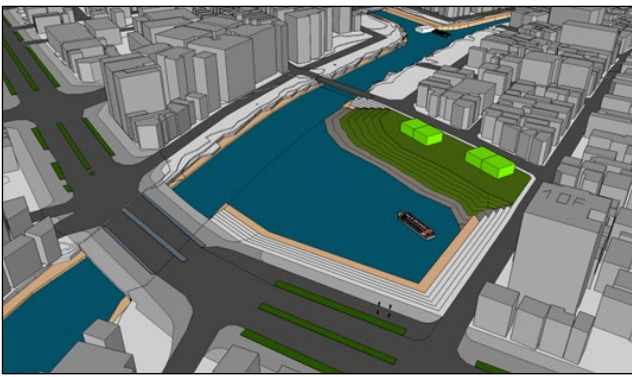
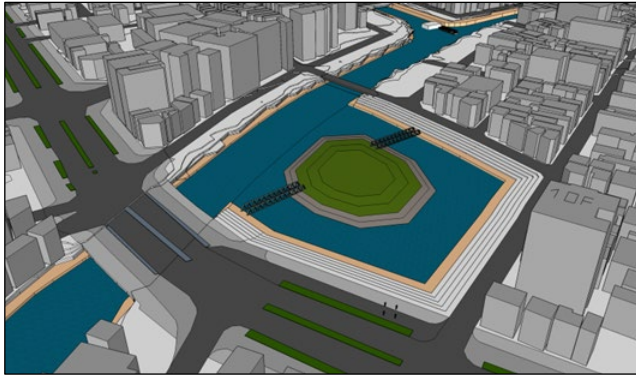


図 7-61 鍛冶橋・新町橋エリアの建物をなくした様子

広くした水面に面する船着き場の平面プランを以下の3つの案より比較検討を行った。

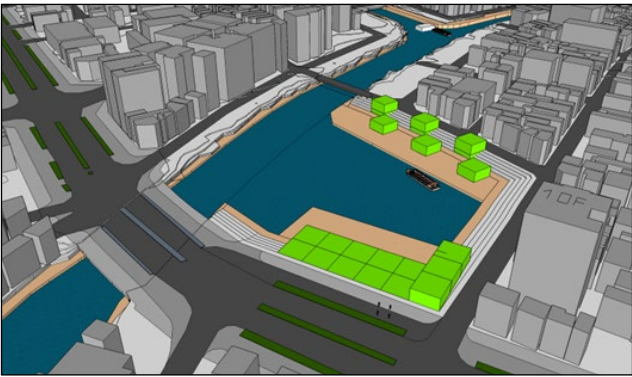
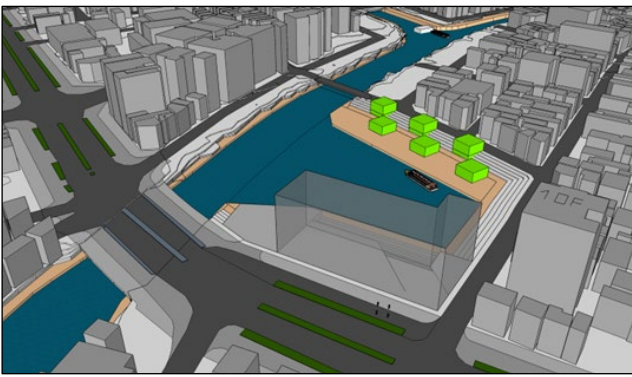
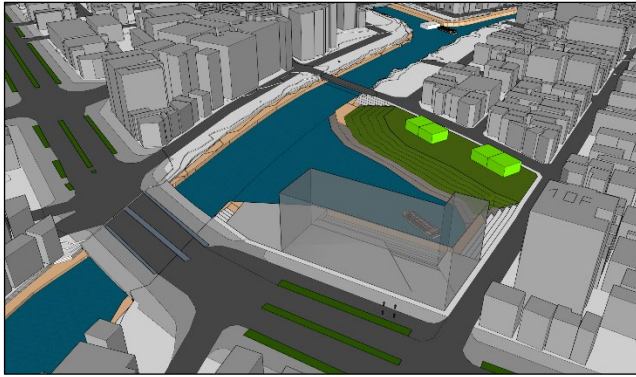
表 7-2 船着き場の空間構成の比較

	案 1	案 2	案 3
断面図			
説明	けやき大通り側に商業空間をつくる案	けやき大通り側は遊歩道で 対岸に緩やかな斜面がある案	真ん中に島をつくる案
和歌山城を 見られるか	△ 場所によっては見ることができる	× 見ることができない	× 見ることができない
けやき大通りと の連携	△ 商業空間が大きいと、けやき大通りから水面が見えにくい	△ 十分に水面を見ることができる	○ 十分に水面を見ることができる
総合評価	○ けやき大通りからの視線が抜けにくくなるが、総合的に優れている	△ 対岸の斜面に、けやき大通りから人を呼び込みにくい	× 真ん中の島に、人を呼び込む工夫をしにくい

※評価の「○」、「△」、「×」は各案の相対比較を示す。

先ほどの案1をもとに要素を追加し、比較検討をした。

表 7-3 船着き場の空間構成の比較 2

	案 1	案 1-2	案 1-3
断面図			
説明	原案	商業施設を大きくし、 けやき大通りと同じレベルの広場を広げた案	1-2 に加えて案 2 のように対岸の緩い斜面を つくる案
和歌山城を 見られるか	△ 場所によっては見ることができる	○ とてもよく見える	○ とてもよく見える
けやき大通りと の連携	△ 商業空間が大きいと、けやき大通りから水面が見えにくい	○ 商業施設の一階部分の形状による	○ 商業施設の一階部分の形状による
総合評価		△ 商業施設の一階の部分の工夫によってけやき大通りと水面の 連携を生むことができる	○ 商業施設側と緩やかな斜面が向かい合うことで、水辺を囲む 一大抵な空間を形成できる。

※評価の「○」、「△」、「×」は各案の相対比較を示す。

7.5.3. 詳細な部分の検討

案 1-3 をもとにして、より詳細に検討を行った。ビルの下層は商業施設、上層はオフィスや住居、対岸には小規模なカフェを配置する。

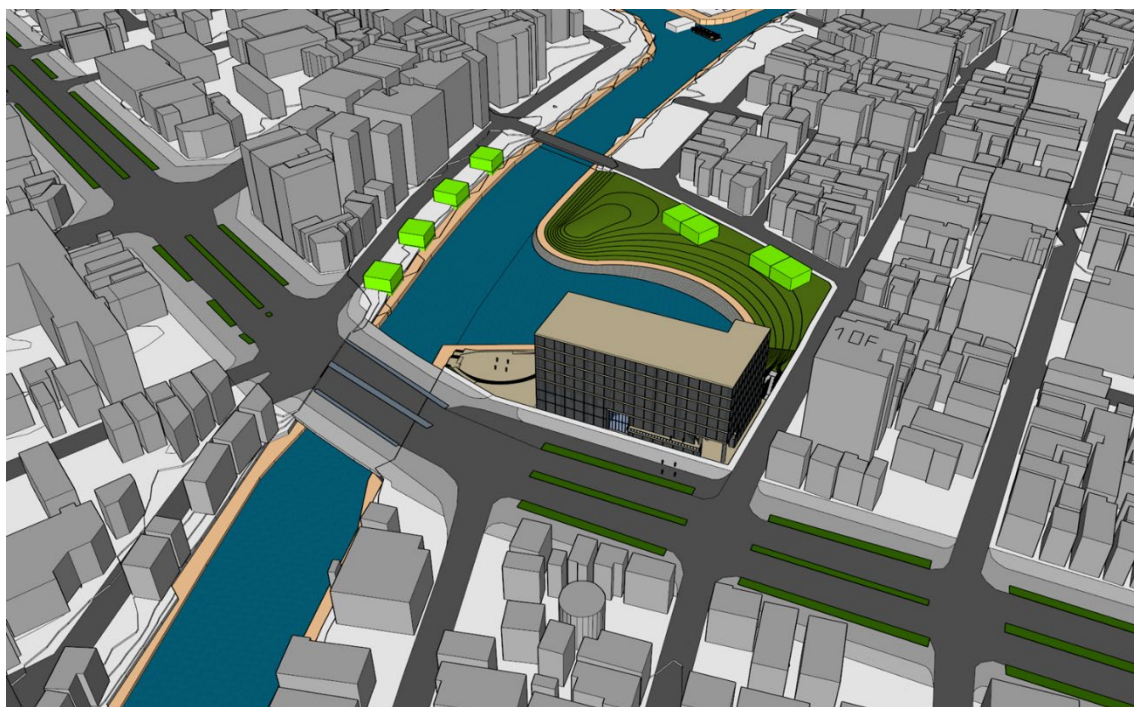
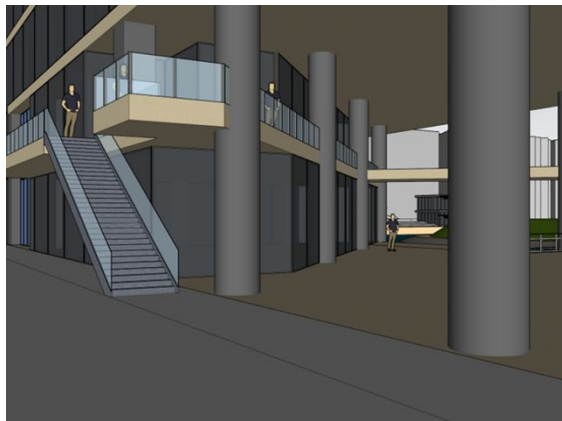


図 7-62 鍛冶橋・新町橋エリア鳥観図

けやき大通り側からビルを見た様子を示す。けやき大通りから水辺を見えるようにするために、ビルの通路の階段の位置をけやき大通りに近づけた。



変更前



変更後

図 7-63 けやき大通りから見える水面の比較

けやき大通りから船着き場の移動方向に対して抵抗が少ない方が良いため、通路の柱を丸くした。川に橋脚を設置する際に、小判型のものをつかうように、同様の配慮をした。



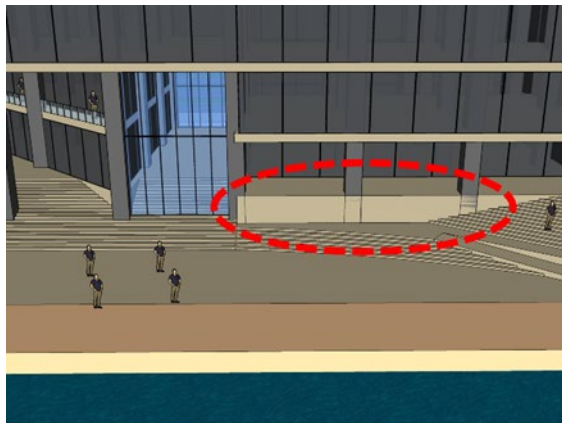
変更前



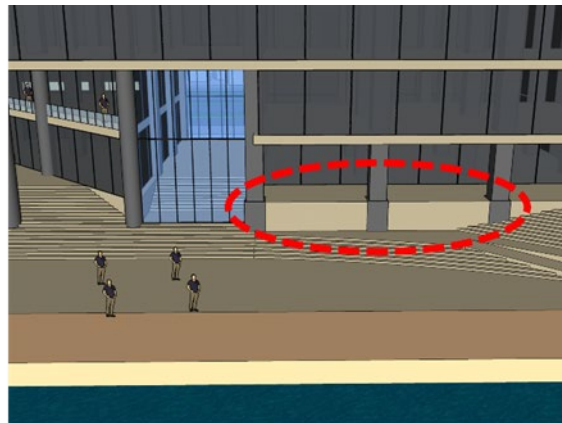
変更後

図 7-64 柱の断面形状による見え方の比較

柱と壁面のおさまりの検討を行った。それぞれの面を揃えるよりも、柱のラインが見えた方が美しいため、柱のラインを強調するおさまりとした。



変更前



変更後

図 7-65 面の位置の違いによる見え方の比較

広場の勾配の検討を行った。自然の地形を模した方が馴染みやすいと考え、湾になっている部分は緩勾配で $1/10$ 程度で設計し、岬になっている部分では急勾配である $1/5$ 程度になるように設計した。



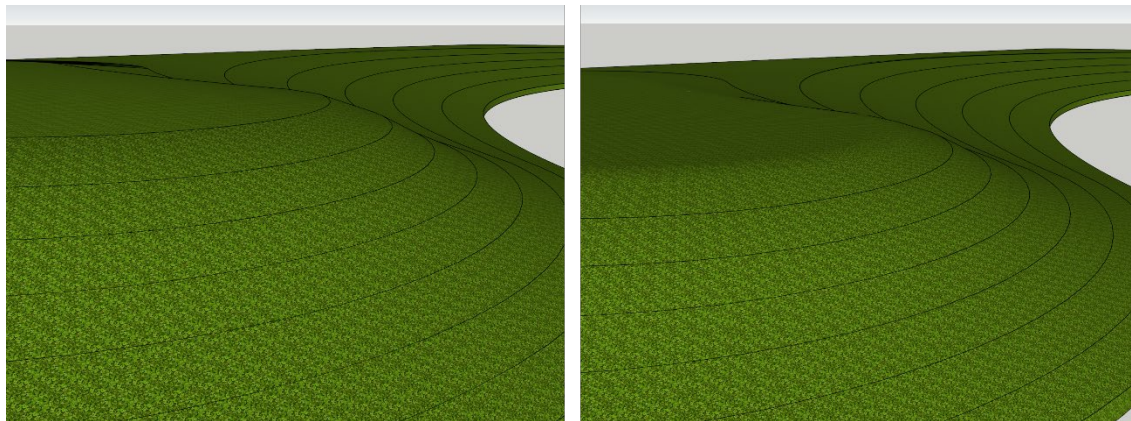
変更前



変更後

図 7-66 勾配の違いによる見え方の比較

広場の法肩をラウンディングした。頂上の平面と斜面のつなぎ目を滑らかにつないだ。
自然地形も同様に滑らかに繋がっている。



変更前

変更後

図 7-67 法肩の形状の違いによる見え方の比較

平面で設計していた部分に約3%の排水勾配を設定した。また、道路側から広場に入る際に少し上がるようにすることで、空間を分けている。以下に断面の概略図を示す。

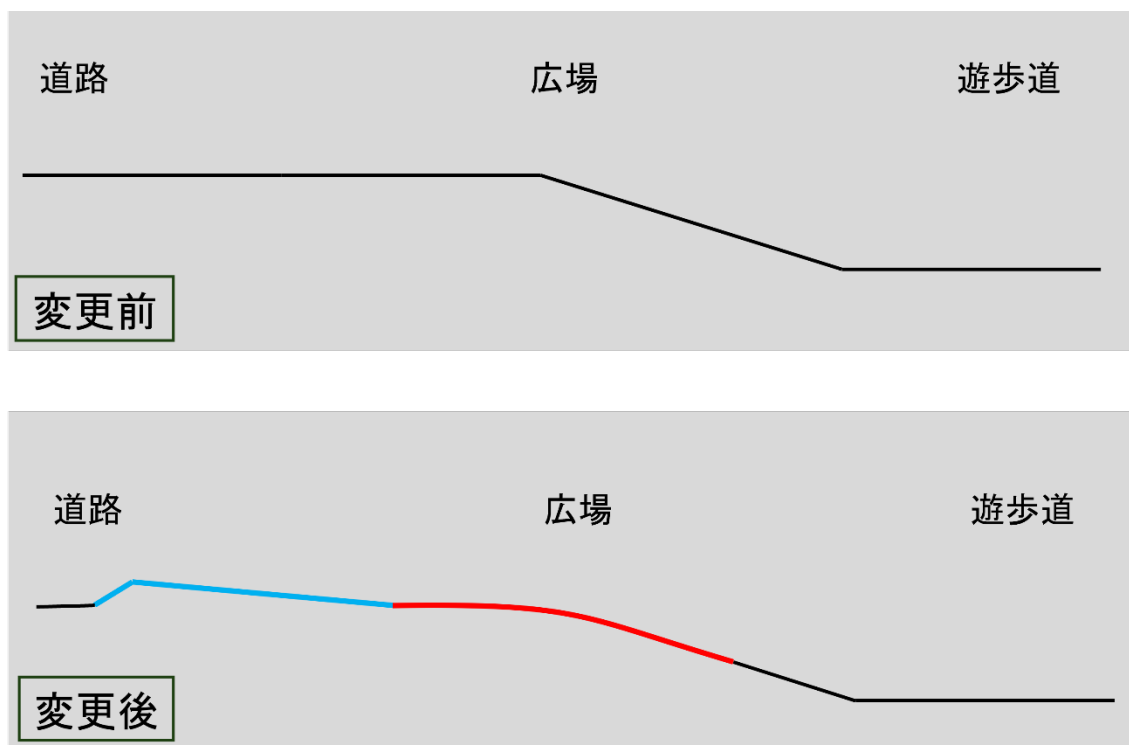


図 7-68 鍛冶橋・新町橋エリアにおける広場の断面の概略図

7.5.4. 最終デザイン

全体として回遊性のある空間となった。

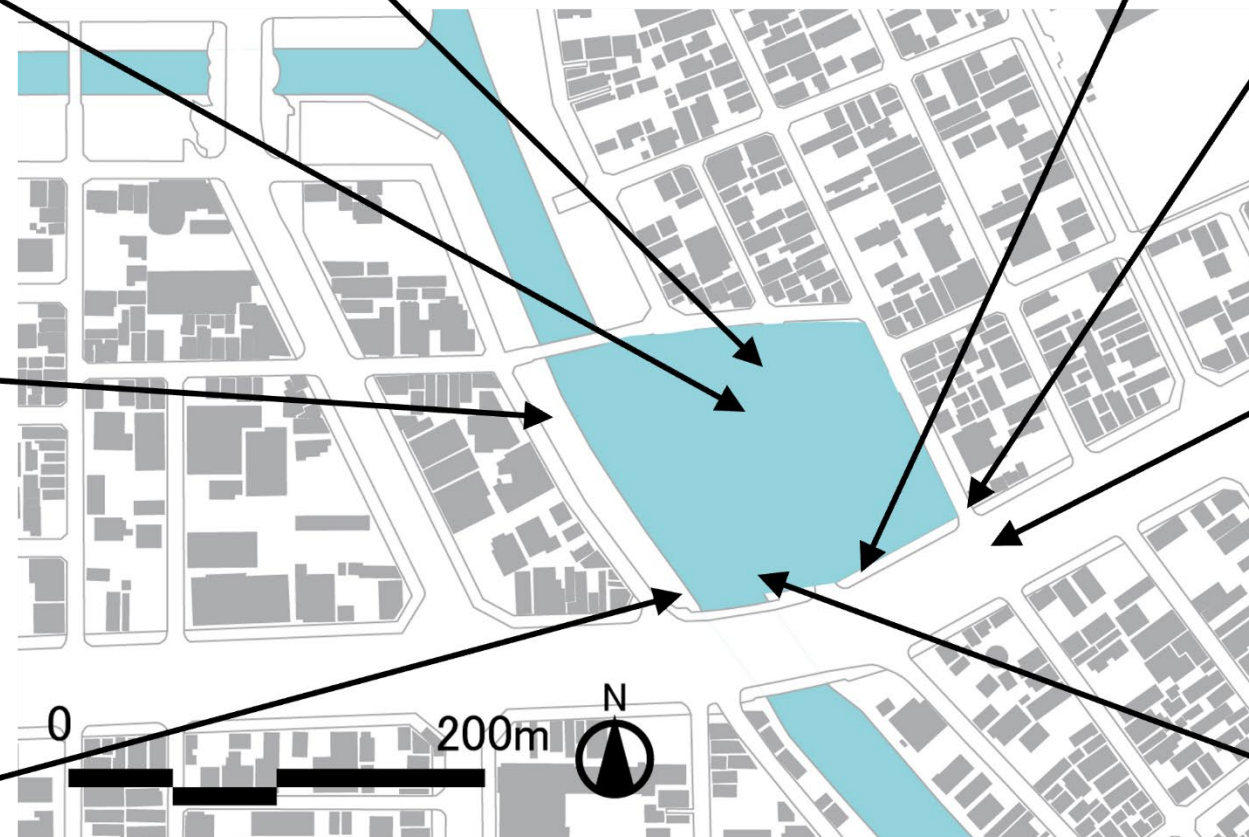
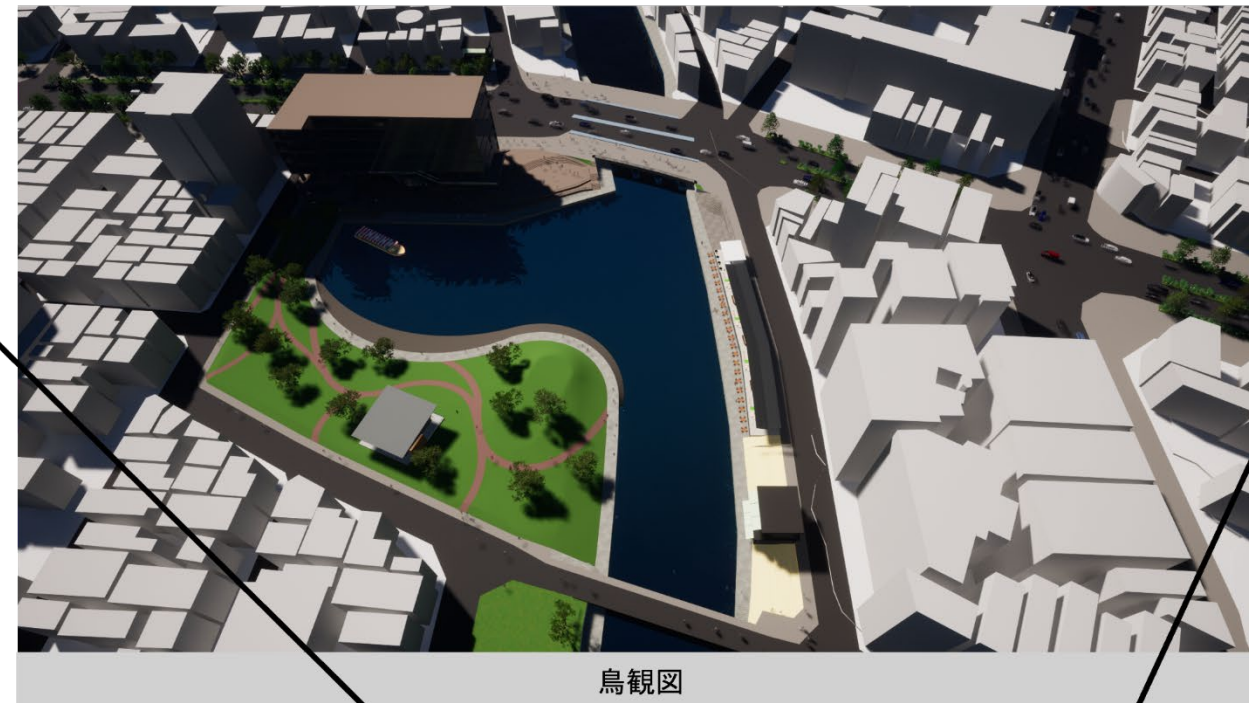
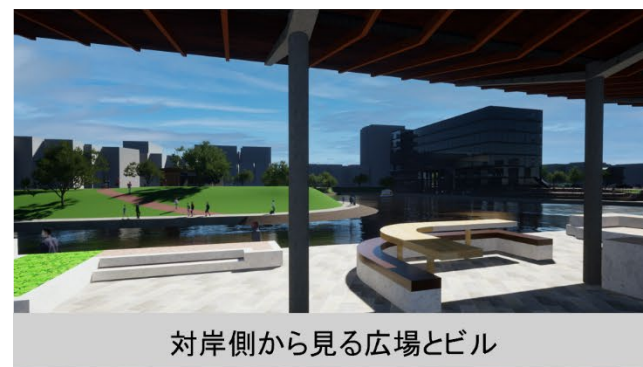


図 7-69 鍛冶橋・新町橋エリア全体パース

7.6. 和歌山駅・けやき大通りエリア

7.6.1. 概要

このエリアは、けやき大通りの街路空間の設計をするエリアである。幅員を活かした、歩いていて楽しい空間をつくることで回遊性を向上させる。また、長時間のんびり過ごせる空間をつくることで日常的な市民の居場所となる。側道の部分を歩行者専用道とすることで、沿道建物の1階からのにじみだしによる歩いていて楽しい空間をつくる。

○ビジョン(まちづくりの理念)

1. 歴史と賑わいの「拠点」づくり
2. まちの「回遊性」向上
3. 日常的な市民の「居場所」づくり

○コンセプト(空間の整備方針)

- ・和歌山城前の道路の拡幅
- ・けやき通りの街路空間の設計
- ・陸運と舟運をつなぐ魅力的な船着き場
- ・歩いても佇んでも楽しい水辺空間

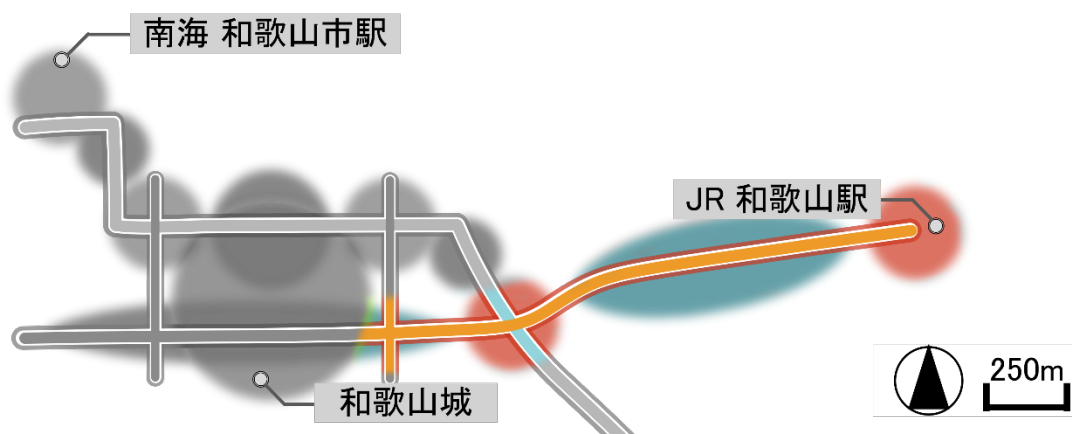


図 7-70 和歌山駅・けやき大通りエリアにおけるビジョンとコンセプトとの関係図

以下に対象エリアを示す。

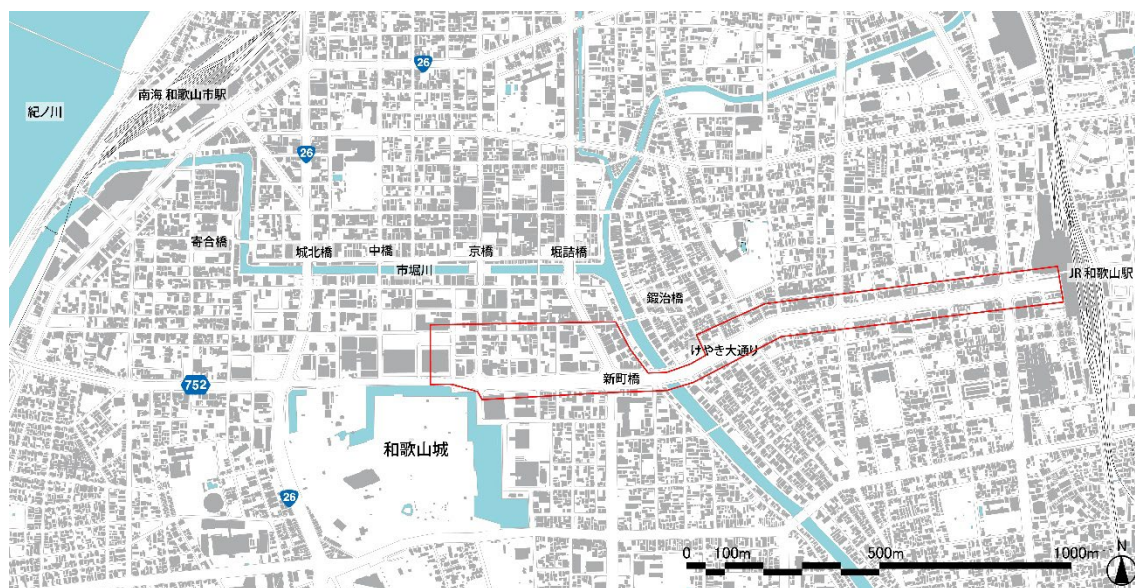


図 7-71 和歌山駅・けやき大通りエリアの位置図

7.6.2. 空間構成

断面プランを以下に示す。現在側道として利用されている部分を歩道として整備する。沿道建物の下層部分を道路に対して開いたつくりにすることで、にじみだしによって歩いて楽しい空間を実現する。

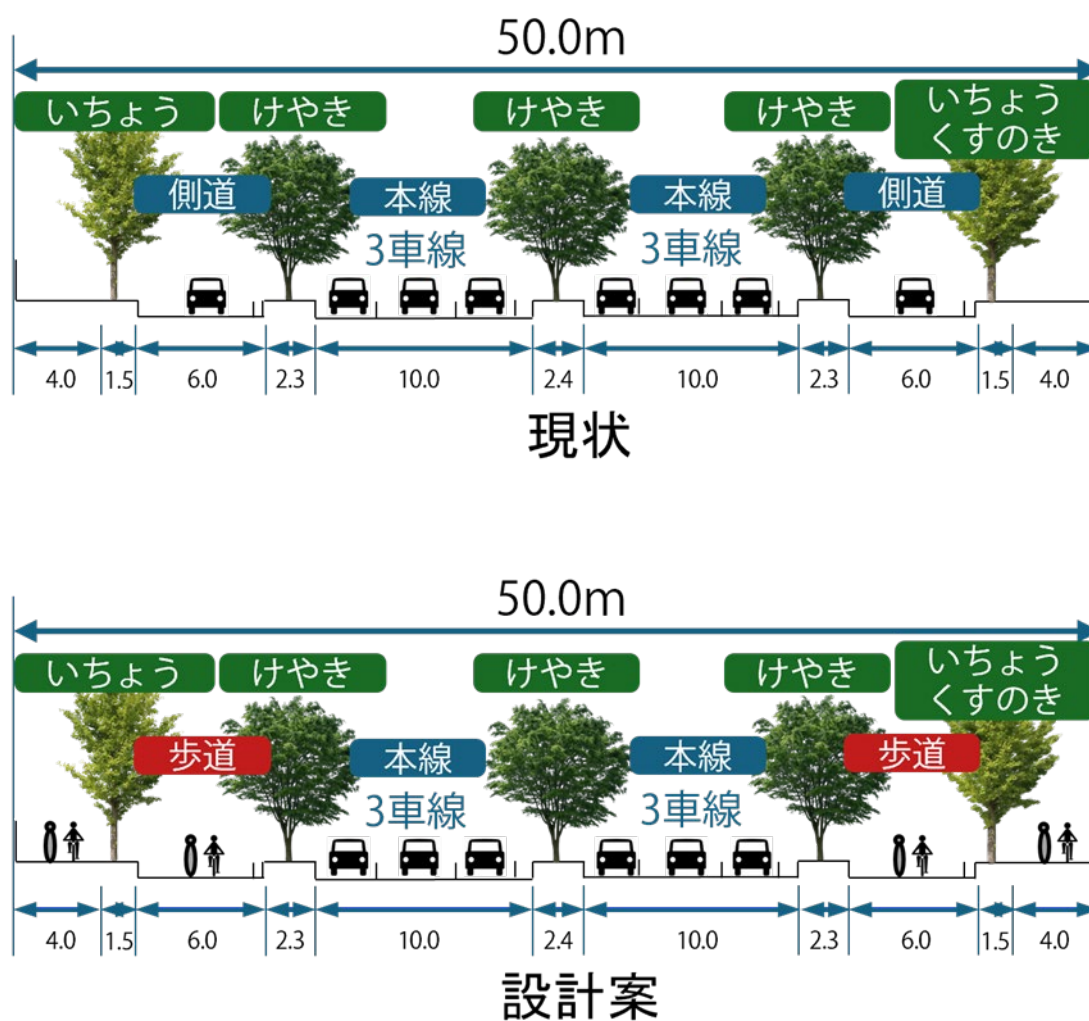


図 7-72 けやき大通りの断面計画



図 7-73 けやき大通りの目指す姿

7.6.3. 最終デザイン



図 7-74 エリア分けの図

8. まとめ

本設計は、中心市街地に賑わいをもたらすことを目的に、歴史的な価値のある市堀川沿いに、地域住民の憩いの場となる、一体的で開放的な水辺空間と街路空間の設計を行った。設計は6つのエリアに分けて行った。

目的を達成するために、3つのビジョンを設定し、エリアごとに地形的特徴と求められる機能を対応させ、設計を行った。設定したビジョンと可能になったことを以下に示す。

- ・歴史と賑わいの「拠点」づくり

市堀川から街のシンボルである和歌山城を見られるようになった。日常的に堀や城に親しむことが可能になった。

- ・まちの「回遊性」向上

市堀川沿いの水辺空間とけやき大通り沿いの街路空間を連携して結節点を整備することで、来訪者が歩いてみようと思えるようになり、点在していた賑わいがまち全体に広がった。

- ・日常的な市民の「居場所」づくり

市堀川沿いの水辺空間とけやき大通り沿いの街路空間を建築と土木と一体となって整備することで、まちなかで市民がのんびり過ごしたいと思える空間となった。

これらのビジョンが達成されることによって、歴史的な価値のある市堀川沿いに、地域住民の憩いの場となる、一体的で開放的な水辺空間と街路空間が実現されると考察する。

9. おわりに

本修士設計を遂行するにあたり、多くの方からご指導、ご協力をいただきました。ここに深く感謝申し上げます。

まず初めに、本研究を指導してくださった重山教授に心より感謝申し上げます。学士3年の頃から熱心なご指導を賜り、修士設計をまとめることができました。教授の貴重なご助言と多大なるご支援が、本設計の完成において不可欠でした。また副指導教員の大内教授をはじめとして、貴重なご助言、ご意見を賜りました社会システム工学コースの諸先生方に、深く感謝の意を表します。

10. 参考文献

- [1] 2040 年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～, 国土交通省, 2024/12
<<https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>>
- [2] 高知下町浦戸湾風俗絵巻
- [3] 河川空間の オープン化 活用事例集, 国土交通省, 2024/12
<https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/shigenkentou/pdf/jirei_kasenkukan_2208.pdf>
- [4] 「世界の SSD100 都市持続再生のツボ」 東京大学 cSUR-SSD 研究会 編著
- [5] 平戸正英、中島直人、永野真義(2022)「城下町都市の近代化過程における「外堀空間」の変容と市街地の形成に関する研究 - 水戸城下町を事例として -」都市計画論文集、57-3 号,pp.855-862、日本都市計画学会
- [6] 和歌山城下町図
- [7] 紀伊国名所図会 後編(一之巻)
- [8] 和歌山の水辺の環境, 和歌山市
<https://www.city.wakayama.wakayama.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/016/013/mzb_hokoku1.pdf>
- [9] けやき大通りの現状と課題, 和歌山県
<https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/080300/keaki/keyaki_d/fil/03_genjyo.pdf>
- [10] 和歌山市都市計画マスタープラン, 和歌山市
<https://www.city.wakayama.wakayama.jp/kurashi/douro_kouen_machi/1009501/1002226.html>