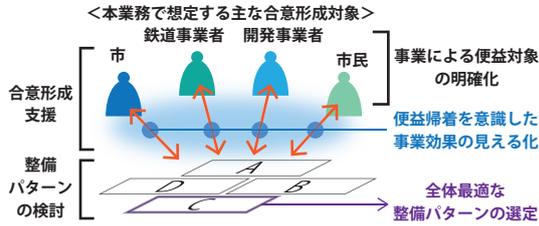


本業務への取り組み方針

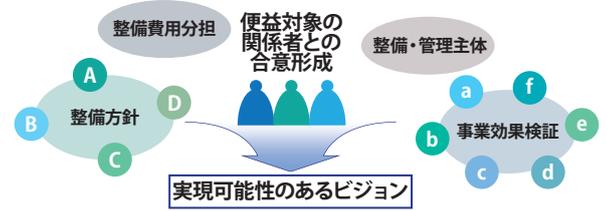
Point①事業による便益対象の明確化と事業効果の見える化

○合意形成においては、和歌山駅まち空間において、整備事業による便益対象となる主要な関係者を明確化することが重要です。また、事業効果の検証では、関係者ごとの便益帰着を検証・見える化し、合意形成の円滑化や全体最適な整備パターンを選定へつなげます。



Point②実現可能性を見据えた多角的な視点での検討

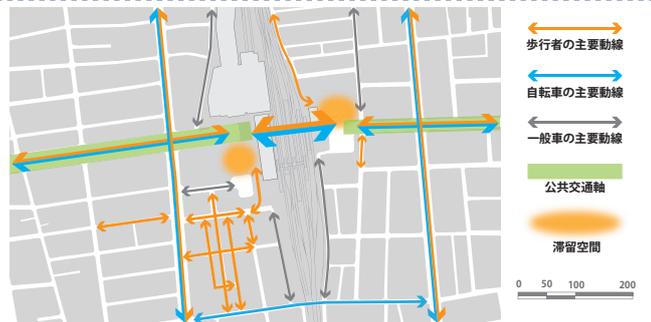
○多様な関係者の意向を踏まえた実現可能性のあるビジョンに向かい、便益対象の関係者との合意形成においては、整備方針や事業効果において、様々なケースを想定した検討や、整備費用の分担、整備主体、管理主体等の多角的な視点での取り組みを行います。



整備方針の具体化

和歌山駅まち空間を中心としたネットワークの検討

- 和歌山駅の東西連携が果たす役割を駅周辺の狭域からまちなかの広域まで含めて検討し、東西連携の必要性を定性的に整理します。
- 歩行者、自転車、公共交通、一般車など、様々な移動手段のネットワークを検討し、東西動線だけでなく、駅まち空間における各街路の位置付けを検討します。
- まちなかとの結節性を高める上で最も重要となるけやき大通りは、基本構想における提案の実現可能性を検証し、検討の深度化を行います。



基本構想案を前提とした駅まち空間周辺のネットワーク図のイメージ

東西連携強化のための整備方針パターンの比較整理

- 既存の地下道改修や2F自由通路の整備、自転車用地下道の整備など、歩行者や自転車の利便性・快適性、整備費用、周辺エリアに対する影響など、東西連携の効果が検証可能な比較案を整理します。
- 東西をつなぐ動線のパターンとともに、東西連携に密接に関係する駅舎や駅ビルのあり方も踏まえた整備比較案の整理を行い、関連する事業者にとっての東西連携の必要性や利点も検証が可能なパターンを検討します。

整備パターン比較検討案のイメージ

開発ボリューム小 整備パターン案①		<ul style="list-style-type: none"> 既存地下通路を利用しコストを低減 施工期間が短い 東口から駅へのバリアフリー動線は確保 駅を介した自転車の移動が困難 街の顔としての駅の再構築にはならない
	得失	
開発ボリューム中 整備パターン案②		<ul style="list-style-type: none"> 新たな自由通路整備においてはコスト小 昇降施設を利用すれば、駅を介した自転車の東西移動が可能 東口から駅へのバリアフリー動線は確保 駅利用者にとってのメリットが少ない 既存駅ビルとの調整が必要
	得失	
開発ボリューム大 整備パターン案③		<ul style="list-style-type: none"> 駅までのバリアフリー動線が改善 駅利用者・商業施設利用者の利便性UP 街の顔としての駅の再構築が可能 JRが主体となる整備が多く調整が必要 昇降施設を利用すれば、駅を介した自転車の東西移動が可能
	得失	
開発ボリューム大 整備パターン案④		<ul style="list-style-type: none"> 駅までのバリアフリー動線が改善 駅利用者・商業施設利用者の利便性UP 街の顔としての駅の再構築が可能 自転車での東西移動が円滑化 JRが主体となる整備が多く調整が必要 軌道下の整備も必要でコストが最大
	得失	

施策を踏まえた効果の整理・見える化

事業効果の検討手順・考え方、想定される効果指標・算定方法（案）

- 本事業がもたらす様々な効果を以下の方針で検討します。なお、指標選定は業務担当者と協議の上取り決めます。
- 本施策の背景、課題、目的、計画内容、関係者（ステークホルダー）の関与等を十分に理解した上で、以下に示す検討フローに従って、フロー・ストック効果別に定量・定性効果指標を体系的かつ網羅的に検討します。
- 本検討では、本施策の強み弱みを検討（SWOT分析の実施）した上で、各効果指標がどの主体に帰着するのかを便益帰着表で整理し、本事業の全体効果の体系化や個別指標の効果算定（定量・定性効果別）を行います。
- 効果指標は後述の「①仕様書ベース」「②定性評価ベース」「③提案ベース」を統合して、全体効果を把握します。



便益帰着表作成の考え方

本事業に伴う効果は、対象インフラ整備によって直接的に得られる事業効果（フロー効果）と供用開始後に波及的に発生する施設効果（ストック効果）の双方に現れます。これらの効果が最終的に地域のどの主体に帰着するのかを「便益帰着表」として体系的に整理することで、事業による便益が地域社会や経済活動にどのように波及し、各関係主体にどのような価値をもたらすのかを、分かりやすく可視化します。

指標No.	事業効果	事業主体			市民			地域事業者			土地所有者		
		空間整備事業者(市)	空間整備事業者(JR西日本)	空間整備事業者(民間開発者)	財サービス消費者	被雇用者	居住者	土地需要者	財サービス生産者	雇用者	土地需要者	個人	事業者
1	雇用創出	○	-	○	-	◎	-	-	-	◎	-	-	-
2	地域経済波及	◎	○	◎	○	○	-	-	◎	○	◎	-	-
3	税込増	◎	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	地域産業活性化	○	-	-	○	○	-	-	○	◎	-	◎	◎
5	周辺商業活性化	○	○	◎	◎	○	◎	-	◎	○	-	◎	◎
6	労働者所得向上	-	-	-	-	◎	-	-	-	-	-	-	-
7	定住人口の増加	◎	○	○	-	-	-	-	◎	-	-	○	○
8	駅利用者の増加	-	◎	○	-	-	-	-	○	-	-	-	-
9	消費額の増加	-	-	◎	-	-	-	-	◎	-	-	-	-

※便益帰着主体は、「鉄道利用者」「歩行者」「車」なども加えて網羅的に整理予定

便益帰着表（案）～次ページの指標1～9の整理例～

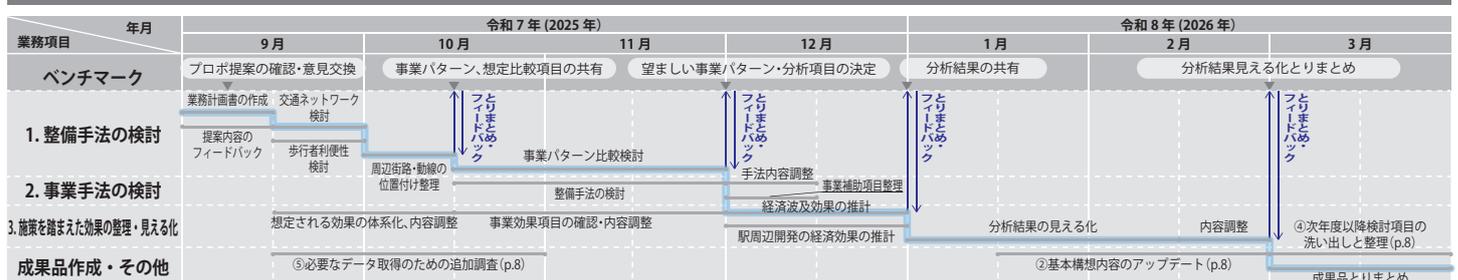
事業効果の体系化・算定の考え方

事業効果の体系化として、整備パターン別に事業費、経済波及効果、便益カテゴリを一覧整理します。

整備パターン	案①	案②	案③	案④
事業費(コスト)	小	中	大	最大
経済波及効果	◎	◎	◎	◎
便益カテゴリ/期待効果	小	中	大	最大
地域経済・産業活性化(指標1-9,13-18,24)	▲ (事業費小⇒経済効果小)	△ (事業費中⇒経済効果中)	○ (事業費大⇒経済効果大)	◎ (事業費最大⇒経済効果最大)
滞在性・都市景観向上(指標10-11,22,25)	-	○ (自由通路整備⇒自由通路利用者増)	◎ (②+駅ビル再整備⇒自由通路利用者増)	◎ (②+駅ビル再整備⇒自由通路利用者増)
移動利便性・快適性向上(指標19-20)	-	○ (自由通路整備⇒歩行者移動時間短縮)	◎ (自由通路整備⇒歩行者移動時間短縮)	◎ (③+地下通路整備⇒自転車移動時間短縮)
防災・安全性向上(指標23)	-	○ (自由通路整備⇒避難経路短縮)	◎ (②+駅ビル再整備⇒避難経路短縮)	◎ (②+駅ビル再整備⇒避難経路短縮)

※本業務を通じて各指標の効果を算定のうえ便益カテゴリ別に便益額の合計等を一覧表に分かりやすく取りまとめ（見える化）予定
整備パターンと事業効果の全体整理イメージ

業務実施スケジュール



…クリティカルパス(想定) ※1 各種協議状況を踏まえ、発注者との調整をふまえて確定します。※2 時期は想定のため、発注者に議題や説明の有無など確認したうえで調整します。業務スケジュール