

第4回熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会

会 次 第

日時：平成17年3月25日（金）午後1時30分～
場所：ホテルニューオータニ熊本「おしどり」

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

(1) 報告事項

第3回協議会の意見概要(資料1)

(2) 協議事項

都市空間デザイン (資料2)

交通結節と駅前広場 (資料3、資料4)

平成16年度協議会の取りまとめ (資料5)

平成17年度の検討予定事項 (資料6)

4 その他

【第3回協議会 分野別意見概要】

分野	意見概要
1. まちづくり 1-1 地区計画 1-2 その他	<p>* 地区毎に容積が違うが、これを検討することは出来ないか</p> <p>* 地区計画による各制限は、新たな法律を設定して法的根拠を持たせるのか教えてほしい</p> <p>* 地区計画の区域設定はこれでいいのか。一体的な整備を行う際に不都合が生じるのではないかと考える</p> <p>* アメニティ軸をどのような通りとして整備していくのか、説明出来る資料が必要</p>
2. 交通 2-1 駅前広場 2-2 道路	<p>* 駅を降りた後に、次の足の手段がすぐわかるような交通結節のやり方が必要</p> <p>* 長距離バスターミナルを1階、路線バスを2階といった複合的な考えはないのか</p> <p>* 将来乗降客数の予測数値 37000 人の根拠を教えてほしい</p> <p>* 駅前は、サインの連携性もしっかり検討する必要がある</p> <p>* 南北市道を活用し、駅前広場を立体的に検討できないか（バス、タクシー等を2階部分に持っていくなど）</p> <p>* 駅前広場の立体利用（2階建）にするのは、閉塞感があると考え</p> <p>* 一箇所の出入口で交通を処理するのは難しいと考える</p> <p>* 委員の交通広場の認識を統一する必要がある</p> <p>* 駅前広場を検討する際にも、高架下を意識した議論が必要</p> <p>* 駅前が発展すれば車の交通も増えるので、その辺を考慮したシミュレーションが必要である</p> <p>* 時間当たりの車の台数、時間当たりの人口とその流れ等を数値的な情報で教えてほしい</p> <p>* 各交通機関のピーク時の交通量を処理できるのか、数値で確認する必要がある</p>

<p>2-3 歩行者</p>	<ul style="list-style-type: none"> * ペDESTリアンデッキを交通広場と逆のほう（西部ガス）のほうへも伸ばすことは出来ないか * 熊本駅の開発のポイントは緑とアメニティゾーン、回廊である。そのためにも白川等まで歩ける回廊をしっかりと考える必要がある * 白川や二本木の方までペDESTリアンデッキを伸ばすべき * 歩行者ネットワークは部分部分でなく、全体的なネットワークを考える必要がある * ペDESTリアンデッキ自体が駅前の顔となるよう検討（広場の彫刻となるようにする） * 再開発計画と一体となったペDESTリアンデッキを検討
<p>2-4 その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> * バス停と路面電車が同じ軌道敷を共有する可能性がないか検討 * 市電の電停とバス停の統合に関して、ドイツのハイデルベルクを事例とした検討が必要 * 鉄道をわたる自由な歩行者動線がもう一つ必要であるとする
<p>4. その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> * 人づくりという事を考えて進めていく必要がある * 花岡山、万日山の開発は是非考えないといけない * 情報公開をしっかりとやるべきである

【第3回協議会后アンケート 分野別意見概要】

分野	意見概要
1. まちづくり 1-1 地区計画 1-2 その他	<ul style="list-style-type: none"> * 地区計画について、教えてほしい * 観光都市を目指し、熊本駅を中心とした都市づくりを検討することが必要 * 東A地区の市街地再開発事業については、図書館よりも大きな商業施設を検討してほしい
2. 交通 2-1 駅前広場 2-2 道路 2-3 歩行者 2-4 その他	<ul style="list-style-type: none"> * 駅前広場のイメージは現在の駅前広場と重なり、県都の玄関口としての抜本的な計画が見えない * 駅前広場等の植樹については、鳥のフンの対策について検討すること * 駅前広場は貴重な空間であり一般駐車場で利用するのは好ましくない * 公共バス利用の向上を図るため、路線バス、長距離バスのブースを一つにまとめる * 駅前広場については、車の流れをよくするため、南A地区の雑居店舗一体を買収し、ここに新たな構想を検討したら、視界良好、景観良の地区となる * ユニバーサルデザインの理念と「上下移動がある」という事は必ずしも相反するものではない。 * 駅利用者が目的地への手段等について悩まない交通の一元化を実現してほしい * 交通センターと共に熊本駅を起点とした交通網の整備の検討が必要 駅から交通センターや新市街等まで歩行可能な地下街を検討したら
3. 河川・緑地	<ul style="list-style-type: none"> * 祇園橋～田崎橋までの川辺の散策路の整備してほしい * 万日山はアクセス道路もなく、緑豊かでないと感じる事から、自然豊かなものとするための計画が必要
4. 駅舎・高架下	<ul style="list-style-type: none"> * 熊本駅独自の立地条件を活かして、万日山・花岡山の開発に伴うケーブルカー等の観光施設を設置してはどうか。 * 熊本城を目玉にする熊本は、熊本駅舎の設計構想の基本に、関連する形態のデザインを望む * 高架下がどの程度利用可能なのか、駅前の構想案を検討する段階で説明してほしい。
5. その他	<ul style="list-style-type: none"> * 駅ビルの構想と誘致概念の発表がない。

	<ul style="list-style-type: none">* 市民と県・市の意見の相違が広がっているため、委員の意見の返答や、計画の流れの経緯を分りやすく説明する必要がある* JR さんとの絡みについて、答えを出していないと感じる* 二本木の遊廓の名残を文化的に再現し、熊本駅周辺を「不夜城」に* 駅周辺に、熊本のイメージが可能な目玉となるオブジェ等の設置を* フェアトレードショップや障害を持った方が働く場として質のいい店を設置* 住民への説明をする際には、開発イメージが伝わるように立体模型が必要
--	--

■第4回熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会－検討事項

		H16.5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月以降
熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会						第1回協議会				第2回協議会		第3回協議会	第4回協議会	
検討項目	検討内容													
熊本駅周辺地域の整備方針について	基本方針及び理念					◎								
	ゾーニングの見直し					◎								
	公共交通施設の配置					◎								
	土地利用方針					◎								
地区ごとの整備計画について	都市空間デザイン											◎		
	地区ごとの位置付けと導入機能					◎								
	地区ごとの整備方針							◎						
	誘導すべき施設の検討										◎			
	実現方策の検討												●	↑
	東・西駅前広場の機能分担								◎					
交通結節と駅前広場の整備について	乗り換え動線								◎					
	駅前広場の交通施設配置								◎					
	駅前広場の環境空間のあり方								◎					
	東西駅前広場の基本計画											◎		
	東西駅前広場の施設計画、デザイン検討												●	↑
	駅舎の役割と整備の基本コンセプト									◎				
熊本駅舎の役割と整備のあり方について	新幹線駅舎のデザイン												●	↑
	JR駅舎のデザイン												●	↑
	バリアフリーへの対応												●	↑
	ユニバーサルデザインとサイン計画												●	↑
高架下の活用について	街並み景観と環境整備												●	↑
	高架下の役割と求められる機能								◎					
	高架下利活用が望まれる施設											◎		
	高架下利活用計画の検討												●	↑

【参考資料1】 - 将来乗降客数

JR利用者(現況)

JR利用トリップ

現況 (H9)	34,600トリップ/日 (第3回熊本都市圏パーソントリップ調査)
------------	-----------------------------------

パーソントリップ調査は、どのような人が、いつ、何の目的でどこからどこへ、どのような交通手段で動いたかを調査したものです。

第3回熊本都市圏パーソントリップ調査は、平成9年に熊本市を中心とする2市14町1村に居住する約87,000人を対象に実施されました。

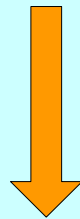
人がある目的を持って移動することを「トリップ」といいます。1回の移動でいくつかの利用交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。



将来の交通動向

単位：千トリップ/日

	総トリップ	主な手段				
		徒歩	自動車	バス	JR (ターミナル渡出入含む)	
現況 (H9)	2,161.3	404 (18.7%)	1,211.3 (56.0%)	96.1 (4.4%)	34.6 (1.6%)	



人の動きが増加

・JR沿線での開発

(熊本駅周辺, 武蔵ヶ丘東ニュータウン等)

・居住人口の増加 現況の1.18倍

新幹線開通などの交通環境の変化

単位：千トリップ/日

	総トリップ	主な手段				
		徒歩	自動車	バス	JR (ターミナル渡出入含む)	
将来 (H32)	2,622.3	427.2 (16.3%)	1,563.5 (59.6%)	106.7 (4.1%)	53.5 (2.0%)	
伸び (H32/H9)	1.21	1.06	1.29	1.11	1.55	

熊本駅の将来乗降客数

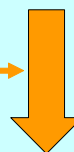
熊本駅乗降客数

H9	23,900人/日
----	-----------

H9.11観測

パーソントリップ調査
によるJR利用トリップ
の伸び

1.55倍



H32	37,000人/日
-----	-----------

【参考資料2】一市街地整備の実現方策

(1) 基本的な考え方

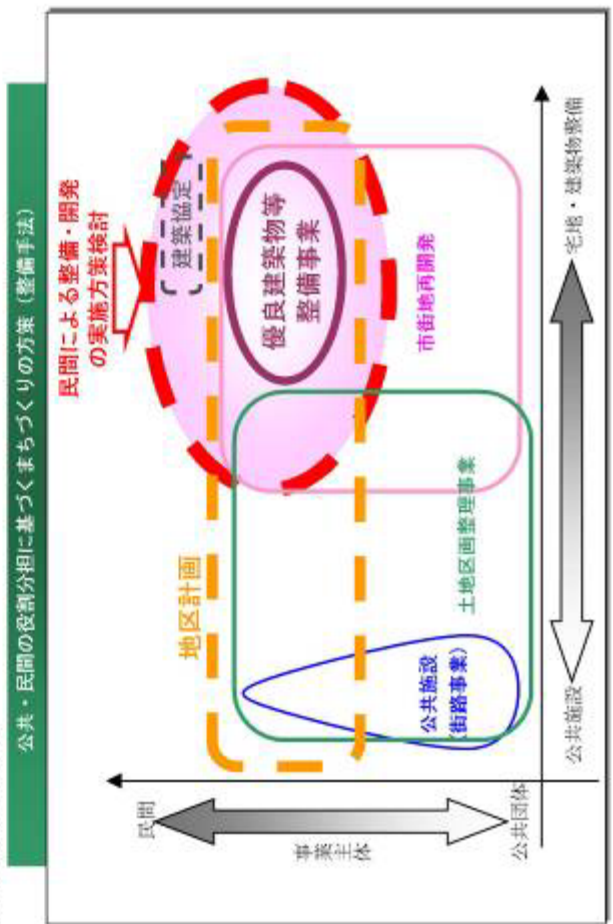
これまで提案した熊本駅周辺のまちづくりを実現するためには、道路等の公共施設の整備を確実に実施するとともに、特に「市街地整備ゾーン」については、基本的構成(案)で示したまちづくりが展開できるように、地区ごとに適切な建築物整備等を行っていくことが望まれる。

そのためには、行政と地元の皆さんとの役割分担を考えながら、みんなで協力したまちづくりを進めていく必要がある。

これまででは、行政主導のまちづくりが多くみられましたが、これからは地元の皆さんを始めとする民間の力と一体となったまちづくりを行っていくことが重要である。



(2) 整備手法の検討



●整備手法のメリット・デメリット

模式図に示した民間活力を活用し、整備方針を実現していく方策(整備手法)について、それぞれのメリット・デメリットを示す。

表一整備手法別メリット・デメリット

整備手法	メリット	デメリット
街路事業	<ul style="list-style-type: none"> 整備範囲が限定されるため、当該権利者の同意が得られれば短期間で事業の実施が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設の整備に限定される。 不整形な残地や狭小な残地が発生することがあり、良好な建築物整備が実現されない可能性がある。 景観整備は、街路空間のみとなる。
土地区画整理事業	<ul style="list-style-type: none"> 面的な広がりを持った範囲で効率的・効果的に公共施設の整備、区画形質の変更が可能である。 民間による事業実施が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設・宅地の整理に限定され、建築物整備の誘導ができない。 規模にもよるが、事業着手までの合意形成に一定の期間を要する。 景観整備は、街路空間については可能であるが、周辺は宅地利用者の意向次第となる。
市街地再開発事業	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設・建築物整備が一体的に整備可能である。 シンポル的な空間形成が可能である。 民間による事業実施が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 比較的小規模な範囲での整備となる。 事業資金確保のための保留床処分先が昨今の経済情勢から見つかりにくい。 権利変換に関わる権利者の合意形成に時間を要する場合が多い。
優良建築物等整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 少人数での建築物の整備、高度利用に効果的である。 任意の事業であり、手続が比較的早い。 協議して建て替えることで、街並み景観形成が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 現況の宅地の形状を変更する事はできない。 主に建築物整備のみとなる。
地区計画	<ul style="list-style-type: none"> ミクロな範囲で、地区の特性に応じた地区施設の配置が可能である。 また、用途・容積の規制・誘導が可能である。 建築物の壁面位置や形態・意匠制限等を行うことで、街並み景観形成誘導が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区施設の整備を担保する方策が必要である。 関係権利者の全員合意が原則であり、合意形成に時間を要する場合が多い。 地区施設の整備方法が不明確である。 建築条例が伴わなければ、規制できない。(努力目標に終わってしまう。)
建築協定	<ul style="list-style-type: none"> 建築物の壁面位置や形態・意匠制限等を行うことで、街並み景観形成誘導が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 関係権利者の全員合意が原則であり、合意形成に時間を要する場合が多い。 地区計画に比べ、法的規制力が弱い。ため、土地所有者等の理解が必要。

【参考資料3】一合同庁舎建設計画(案)

【 事業目的 】

九州の中心であり、かつ熊本市の副都心である熊本駅 周辺地区への都市機能集積を図るべく合計14の官署が 移転し、行政機能の中枢を担う。

【 事業概要 】

- 敷地面積 : 約 2.5ha
- 事業主体 : 国土交通省九州地方整備局
- 事業完了目標 : 平成22年度(新幹線開業時)までにA棟完成、順次B棟完成
- 施設規模 : A棟一約28,000㎡(6官署入居、職員約1,000名)
B棟一約26,000㎡(8官署入居、職員約600名)

【 移転予定官署 】

【現在の第1合同庁舎の官署】

- ・九州管区行政評価局熊本行政評価事務所
- ・九州財務局
- ・熊本国税局
- ・熊本西税務署
- ・熊本国税不服審判所
- ・九州農政局
- ・熊本統計・情報センター
- ・九州総合通信局
- ・熊本労働局



【現在の第2合同庁舎の官署】

- ・九州地方整備局熊本営繕事務所
- ・長崎税関八代税関支署熊本出張所



- ・熊本地方気象台
- ・自衛隊熊本地方連絡部
- ・九州地区自然保護事務所

【 配置計画(案) 】



【参考資料1】 - 将来乗降客数

JR利用者(現況)

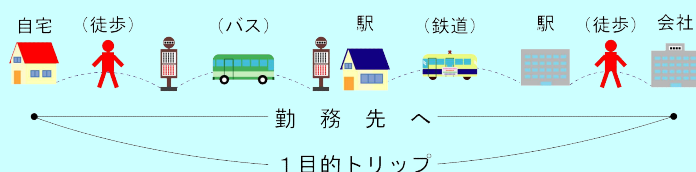
JR利用トリップ

現況 (H9)	34,600トリップ/日 (第3回熊本都市圏パーソントリップ調査)
------------	-----------------------------------

パーソントリップ調査は、どのような人が、いつ、何の目的でどこからどこへ、どのような交通手段で動いたかを調査したものです。

第3回熊本都市圏パーソントリップ調査は、平成9年に熊本市を中心とする2市14町1村に居住する約87,000人を対象に実施されました。

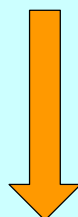
人がある目的を持って移動することを「トリップ」といいます。1回の移動でいくつかの利用交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。



将来の交通動向

単位：千トリップ/日

	総トリップ	主な手段				
		徒歩	自動車	バス	JR (ターミナル渡出入含む)	
現況 (H9)	2,161.3	404 (18.7%)	1,211.3 (56.0%)	96.1 (4.4%)	34.6 (1.6%)	



人の動きが増加

・JR沿線での開発

(熊本駅周辺, 武蔵ヶ丘東ニュータウン等)

・居住人口の増加 現況の1.18倍

新幹線開通などの交通環境の変化

単位：千トリップ/日

	総トリップ	主な手段				
		徒歩	自動車	バス	JR (ターミナル渡出入含む)	
将来 (H32)	2,622.3	427.2 (16.3%)	1,563.5 (59.6%)	106.7 (4.1%)	53.5 (2.0%)	
伸び (H32/H9)	1.21	1.06	1.29	1.11	1.55	

熊本駅の将来乗降客数

熊本駅乗降客数

H9	23,900人/日
----	-----------

H9.11観測

パーソントリップ調査
によるJR利用トリップ
の伸び

1.55倍



H32	37,000人/日
-----	-----------