

参 考 资 料

熊本駅白川口駅前広場レイアウト（案）

※ 関係者協議により変更となる場合があります

■ 完成形の駅前広場整備計画

配置計画の見直し、JR開発計画、熊本地震を踏まえ、下記の新たなコンセプトを設定し、駅前広場の機能・デザインを検討

【新たなコンセプト】

- 機能的かつ開放的な空間 ⇒ サブターミナル、交通広場等の機能を分担するとともに、出来る限り広場空間を確保し、賑わい・交流を演出
- 災害時の広場機能の確保 ⇒ 避難場所、復旧・支援活動の拠点として活用
- 連続的で快適な動線 ⇒ 各交通機関の乗降場まで雨に濡れない、明るい動線を確保
- 駅舎、駅ビルとの調和 ⇒ 景観的調和、駅ビル・駅舎に対する視点場への配慮
- くまもとらしさの表現 ⇒ 県産木材の配置、水と緑による「くまもとらしさ」の演出

■ 熊本駅周辺整備スケジュール(案)

		駅部高架切替		連立事業完成	駅ビル供用開始	駅ビル開業予定 (H33春)
		H28	H29	H30	H31	H32
連立	高架工事【熊本駅部】	鹿児島本線下り 豊肥本線	鹿児島本線下り 豊肥本線	駅舎 外壁工事		
街路	白川口駅前広場	設計	設計	工事		
開発	JR開発	計画	設計	工事		

新幹線施設

駐輪場

高架下商業施設

新幹線口
コンコース

新幹線熊本駅

在来線熊本駅

高架下商業等

駐輪場

熊本駅ビル

商業(シネマコンプレックス含む)
結婚式場(多目的バンケット)
ホテル

イベント
スペース
“賑わい”
(防災機能)

オープンスペース
“憩い・集い”
(防災機能)

市電

凡例

- : バス
- : タクシー
- : 一般車
- : 障がい者等

一般車等

交番

タクシー

バス

一般車降車場7台

障がい者等乗降場2台

タクシー乗降場3台

バス乗降場6台(駅広内)

バス降車場1台(路上)

バス乗降場3台(路上)

ザ・ニューホテル熊本

熊本駅周辺整備の状況



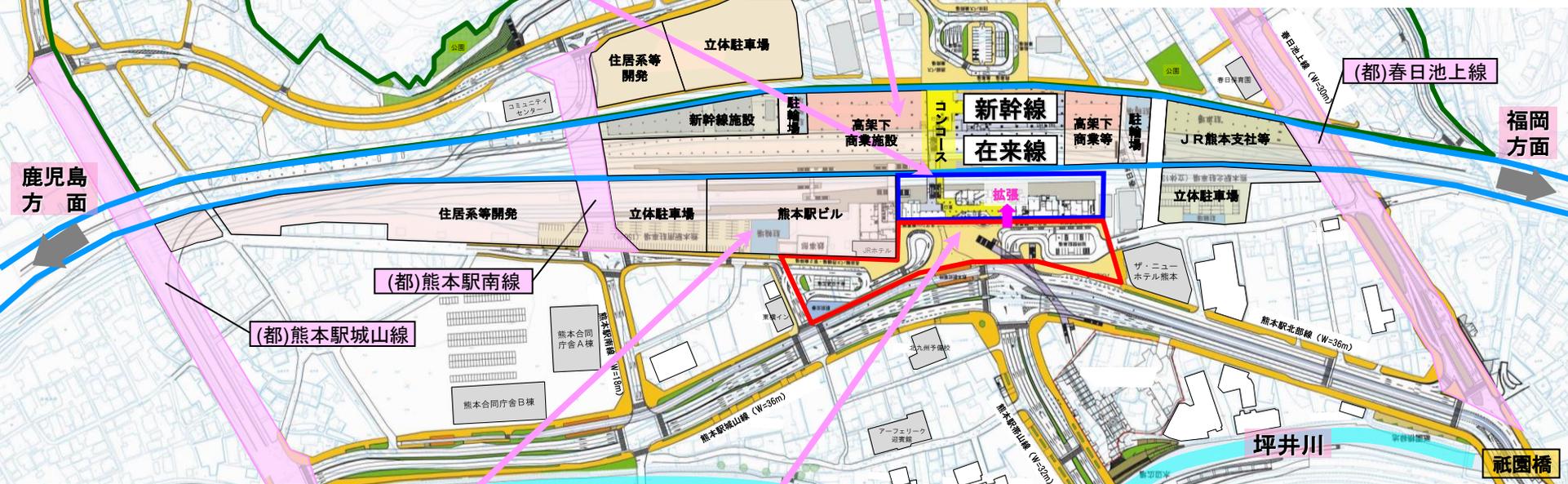
熊本駅ビル外観イメージ

連立事業 (新熊本駅舎)
平成30年度完成予定

連立事業 (在来線高架化)
平成29年度切替予定

熊本駅周辺整備スケジュール(案)

		駅部高架切替		連立事業完成	駅ビル供用開始	駅ビル開業予定 (H33春)
		H28	H29	H30	H31	H32
連立	高架工事【熊本駅部】	鹿兒島本線下り 豊肥本線		駅舎外壁工事		
街路	白川口駅前広場	設計		工事		
開発	JR開発	計画	設計		工事	

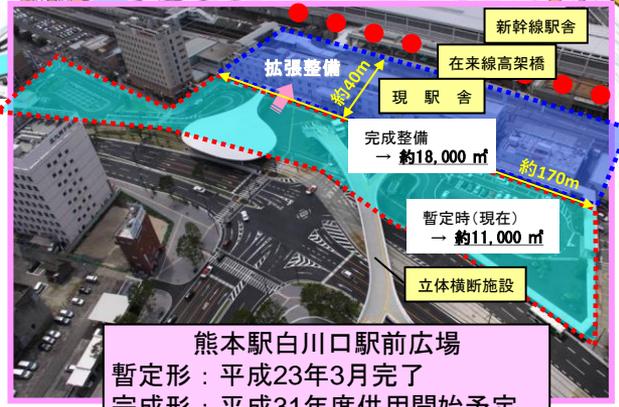


熊本駅ビル・周辺開発イメージ

熊本駅ビル
平成33年春開業予定



熊本駅白川口駅前広場レイアウト(案)



熊本駅白川口駅前広場
暫定形：平成23年3月完了
完成形：平成31年度供用開始予定

新幹線駅舎
在来線高架橋
現 駅舎
完成整備
→ 約18,000 m²
約170m
暫定時(現在)
→ 約11,000 m²
立体横断施設



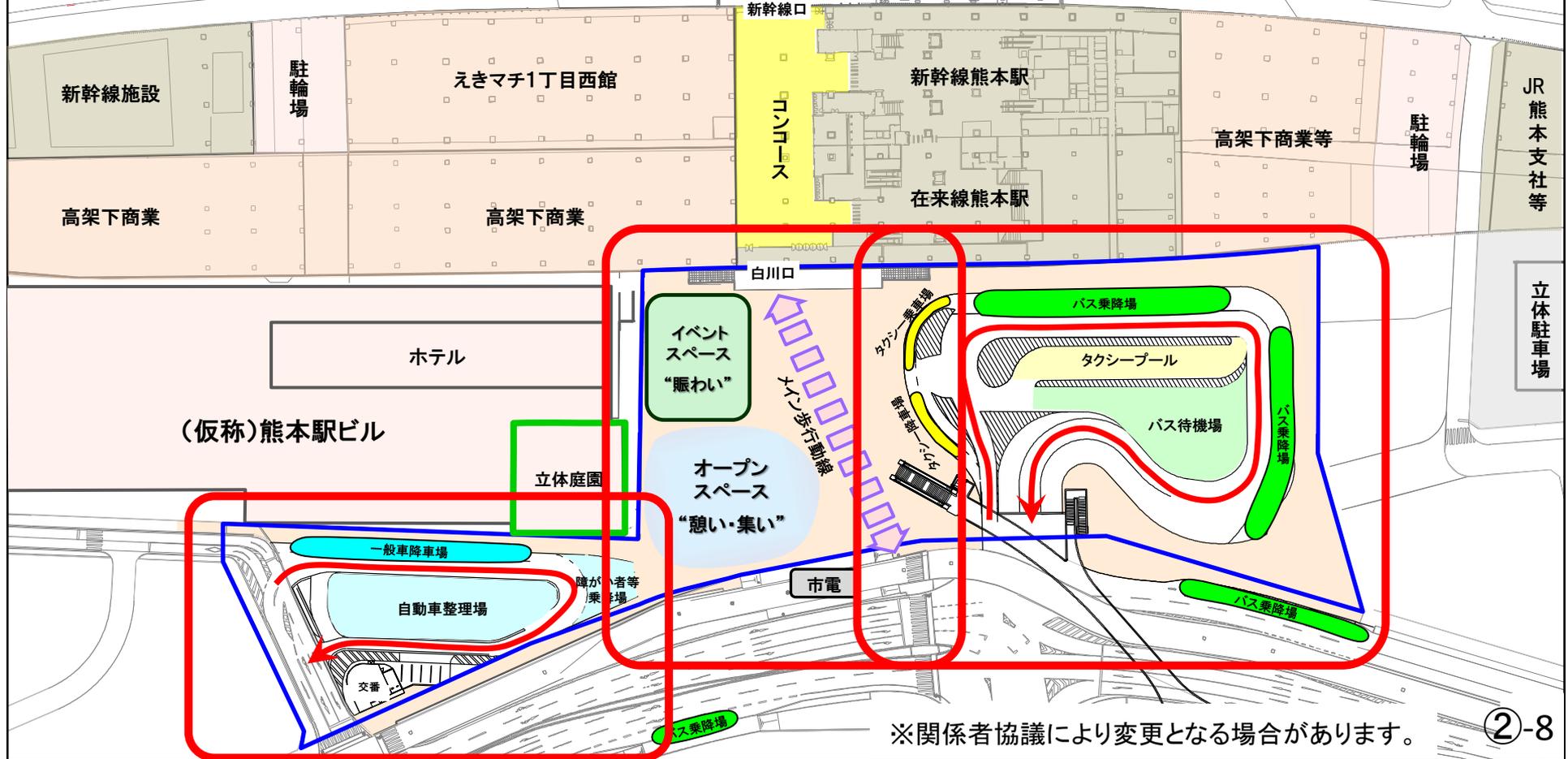
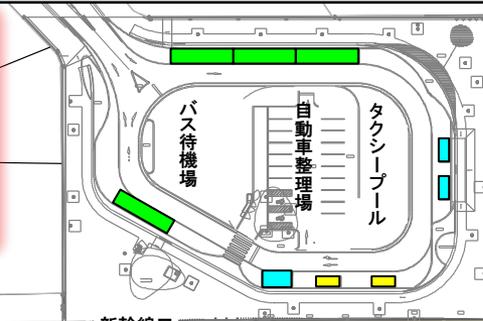
■熊本駅白川口駅前広場ゾーニング(第14回まち協)

■ゾーニングの概要

- 【北側】バスとタクシーを集約した公共交通ゾーン
- 【南側】一般車等の単独空間とした一般交通ゾーン
- 【中央】賑わい・憩い・集いを創出する広場ゾーン

凡例

緑色	: バス
黄色	: タクシー
水色	: 一般車
青色	: 障がい者等



※関係者協議により変更となる場合があります。

熊本駅周辺整備の役割分担

〈県事業〉・・・主に基盤整備

- ・連続立体交差事業
- ・街路事業 (H24より熊本市)
- ・熊本駅白川口(東口)駅前広場 (H24より熊本市)

〈市事業〉・・・主に市街地等整備

- ・熊本駅前東A地区市街地再開発事業
- ・熊本駅西土地区画整理事業

〈国事業〉

- ・新熊本合同庁舎



九州新幹線

熊本駅西土地区画整理事業

熊本駅前東A地区市街地再開発事業

連続立体交差事業

白川環境整備

白川口(東口)駅前広場

国

県

市

JR

新幹線口(西口)駅前広場

地区計画

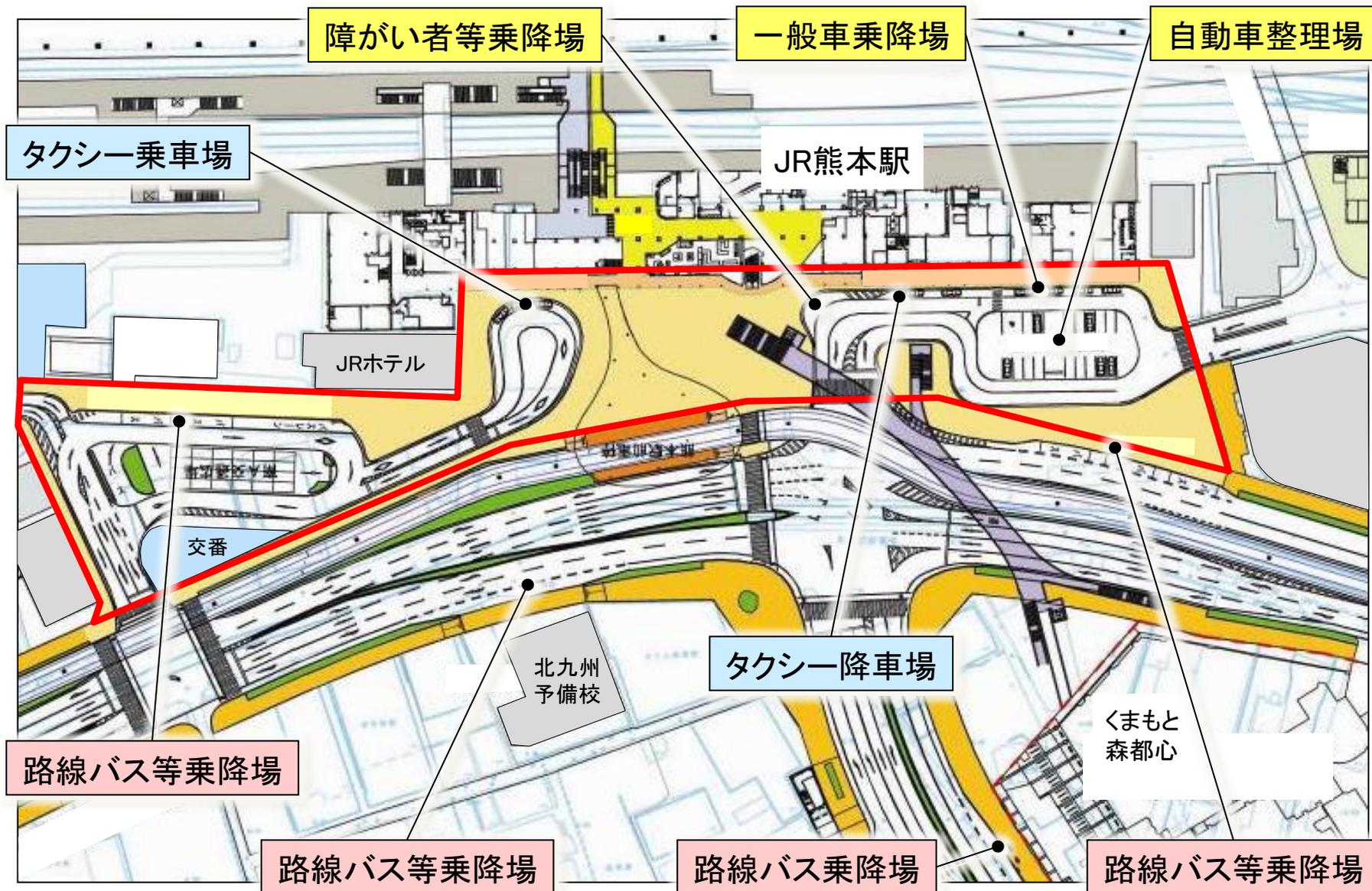
街路事業

新熊本合同庁舎

63.2ha



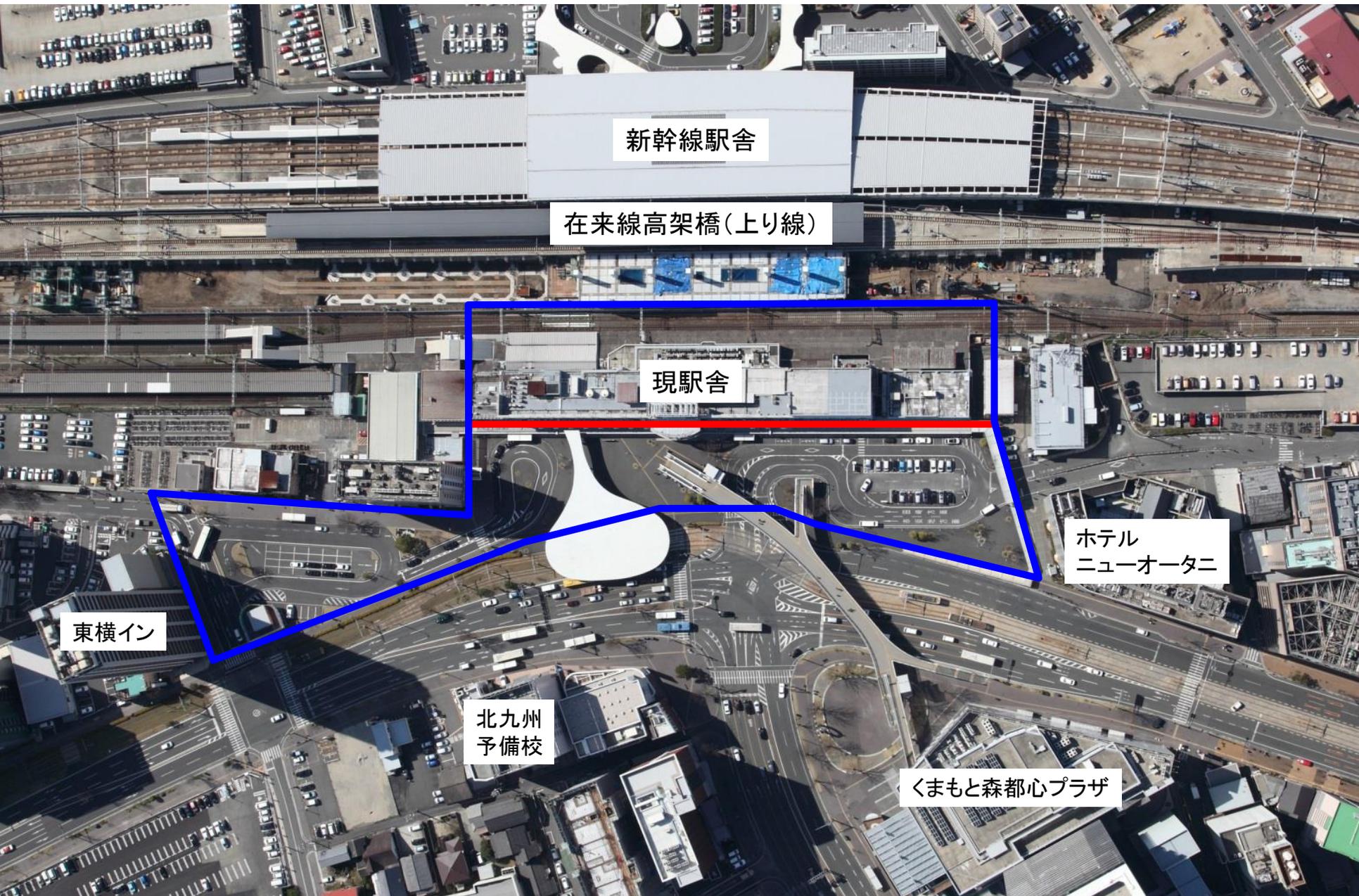
■現状の交通施設の配置状況《暫定整備》



■熊本駅周辺地域の現況(H28.3 航空写真)



■熊本駅白川口(東口)駅前広場の現況(H28.3 航空写真)

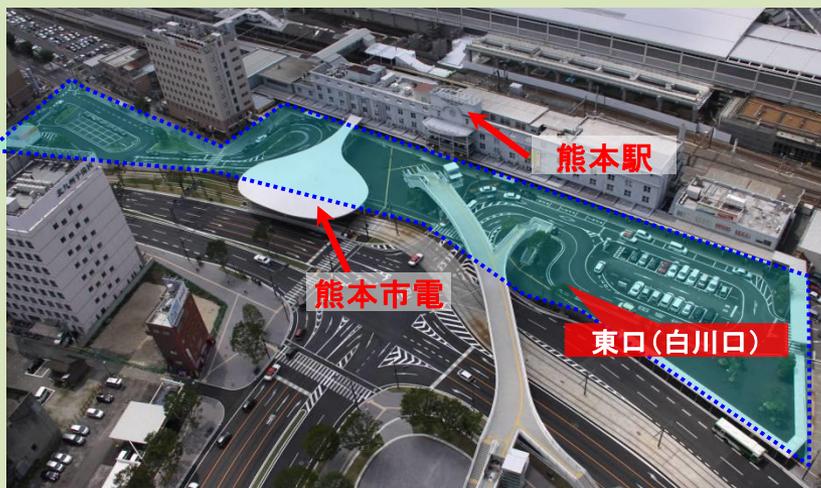


ストック効果

■熊本駅周辺の整備効果(駅利用者の増加)

熊本駅周辺地域では、鉄道の利便性や都市としての魅力が向上したことで、在来線・新幹線の鉄道利用者や、熊本市電の乗降客数が増加している。

駅利用者の増加



熊本駅新幹線・在来線 乗車客数(年間)



熊本市電停留所(熊本駅前、二本木口、田崎橋) 乗降客数(終日)



(出典: JR九州提供資料)



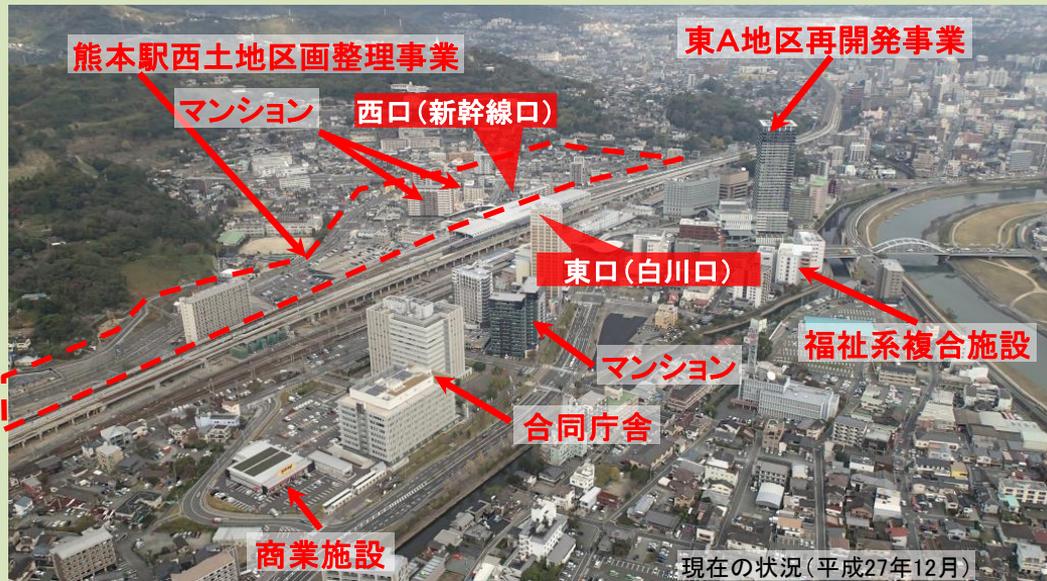
▲熊本駅前停留所(熊本駅白川口)

(出典: 庁内資料調査)

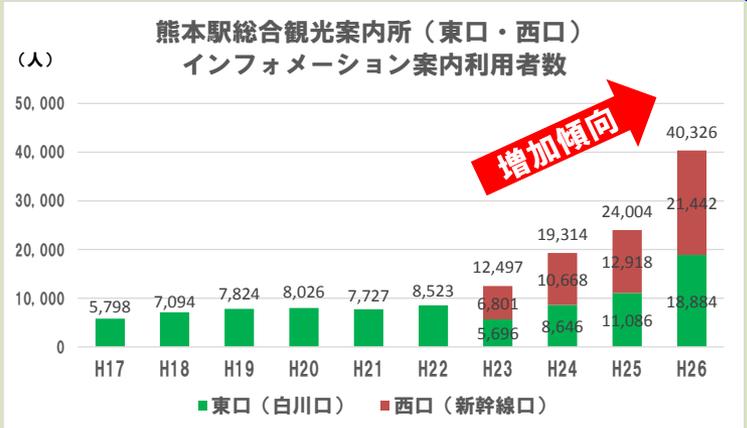
■熊本駅周辺の整備効果(賑わいの創出)

熊本駅周辺地域では、鉄道の利便性や都市としての魅力が向上したことで、観光案内所利用者数や歩行者交通量が増えるなど賑わいが創出されている。

賑わいの創出



現在の状況(平成27年12月)



(出典: 庁内資料)

観光案内所利用者数:
H17から約35,000人増

熊本駅西口(新幹線口)出口 歩行者交通量(8:00~20:00)



▲JR熊本駅西口(新幹線口)

熊本駅前広場東口(白川口)出口 歩行者交通量(8:00~20:00)



(出典: 商店街通行量調査) ▲JR熊本駅東口(白川口)

■熊本駅周辺の整備効果(居住地・従業地の魅力向上)

熊本駅周辺地域においては、民間マンション等が立地することで夜間人口が約1.1倍増加(H13比)しており、さらに専門学校等や合同庁舎が立地することで昼間人口が約4,000人増加している。

夜間人口の増加



夜間人口(春日地区)の変化



(出典:住民基本台帳人口)

昼間人口の増加



通学者 専門学校等(4校)
⇒1,800人

勤務者 熊本合同庁舎(A棟・B棟)
⇒2,200人

約4,000人増

更に

くまもと森都心プラザの来館者数
⇒約100万人/年(H27年度)

※当初想定50万人/年

(県聞き取り調査結果)

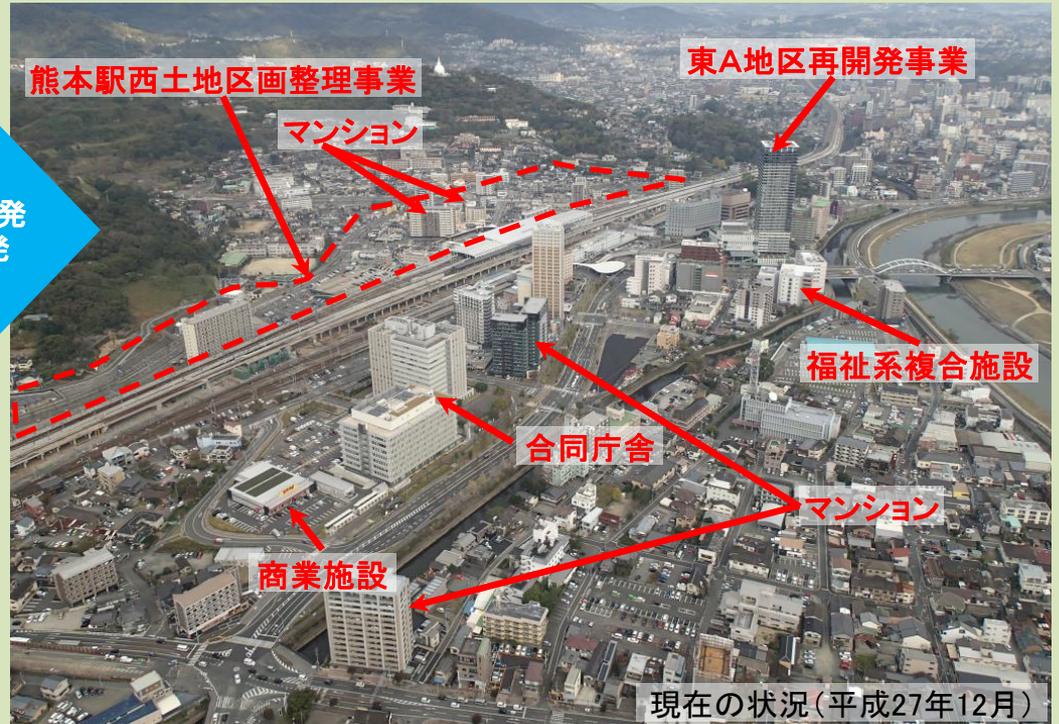
■熊本駅周辺の整備効果(周辺開発の誘発)

熊本駅周辺地域においては、九州新幹線の開業や鉄道の高架化にあわせて、土地区画整理事業や市街地再開発事業、街路事業等の基盤整備を一体的に実施することにより、民間のマンション建設等が活発になっている。

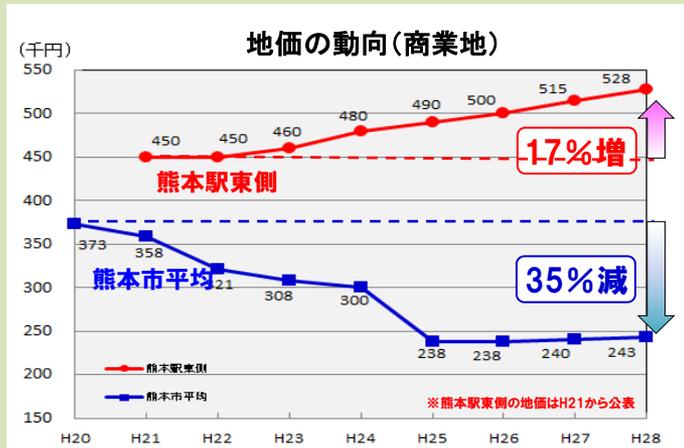
周辺開発の誘発



周辺開発の誘発



事業の進捗に伴い、周辺の地価が上昇



▲合同庁舎



▲東A地区再開発事業

アンケート調査 (ゾーニング)

■熊本駅白川口駅前広場計画に関するアンケート調査



◇調査目的：県都の陸の玄関口である熊本駅白川口駅前広場の計画策定に当たり、利便性や拠点性の高い空間を形成するため、現状に対する意見や将来の要望等を把握するもの。また、この調査を通して、熊本駅に対する県民市民の関心や機運を高め、自ら進んで利活用する愛着のある駅前広場にしたいと考えているもの。

◇調査対象：①駅利用者 ②地元4校区（春日・古町・白坪・向山）
 ③区役所利用者 ④インターネット

◇調査期間：①平成27年12月4日
 ②平成27年12月
 ③平成27年12月10日から平成28年 1月15日
 ④平成27年12月10日から平成28年 1月15日

◇調査状況：①配布数3,000 → 回答数869（回答率29.0%）
 ②配布数1,387 → 回答数686（回答率49.5%）
 ③回答数41
 ④回答数310

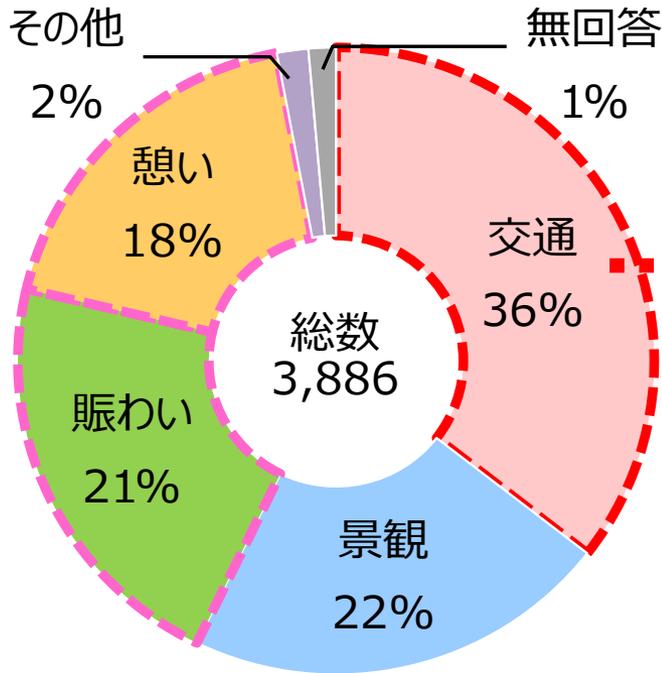
⇒ **合計1,906件の回答**

※市内78%、県内他市町村15%、県外6%、不明1%

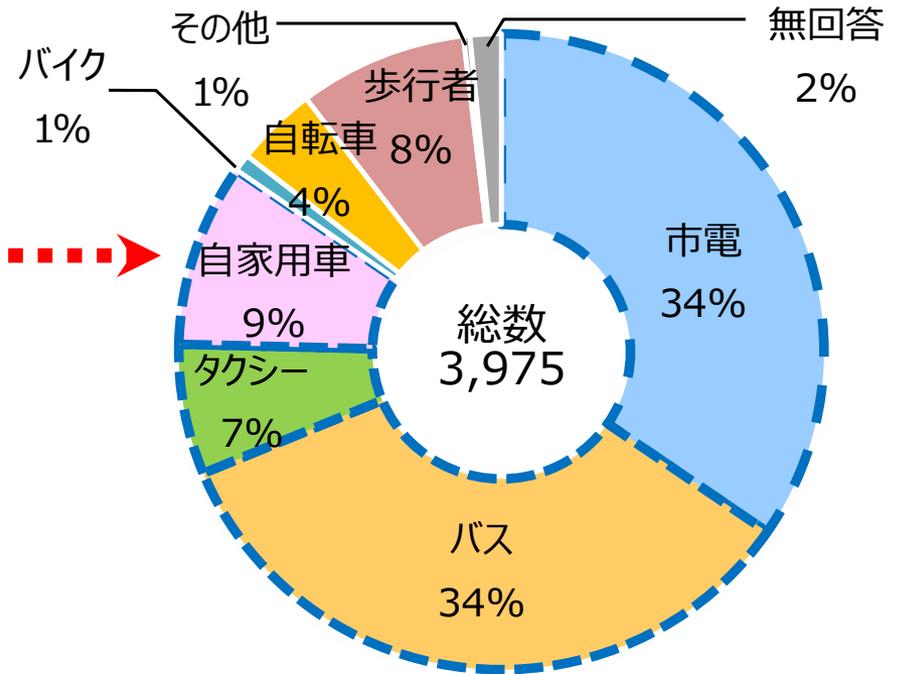


■アンケート調査の結果

Q. これから整備する駅前広場は、何を重視したらよりよいものになると思いますか。（複数可）



Q. 駅前広場での乗り換えにおいて、優先して考えるべきものはどれだと思いますか。（複数可）



賑わい・憩い

賑わい・憩いの創出を図るためのオープンスペースを、コンコース正面に確保する

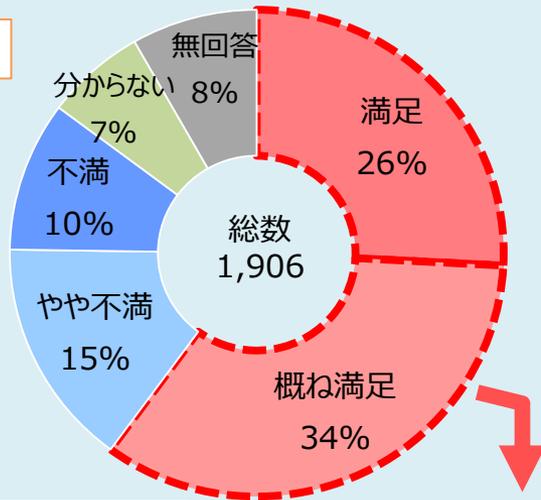
災害発生時には一時避難場所や災害活動拠点として利用転換が可能な、防災・減災機能を併せ持った空間とする

■アンケート調査の結果

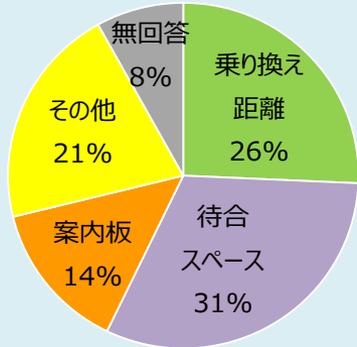
Q. 熊本駅から交通機関への乗り換えについて、どのように感じていますか。また、その満足度を占める主な要因は次のどれですか。（複数可）



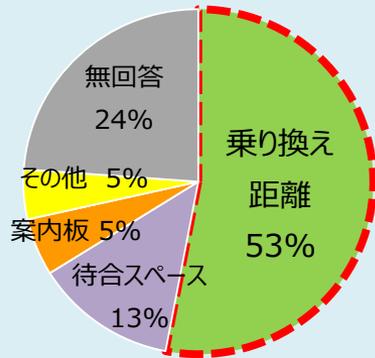
①市電



やや不満・不満の要因



満足・概ね満足の要因

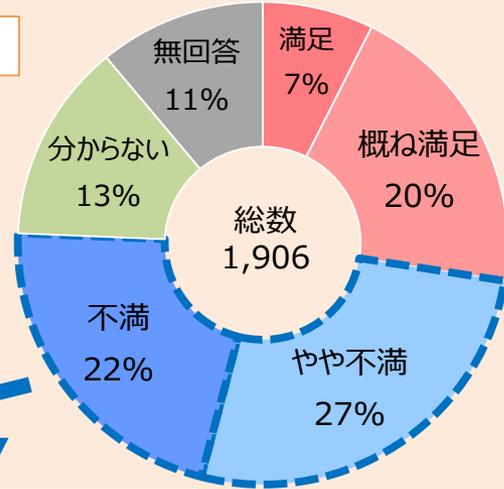


《主な意見》

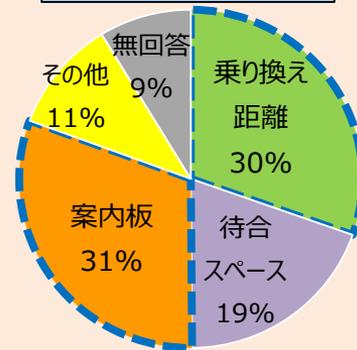
・コンコースを出て正面の場所にあるため、分かりやすい

電停への距離は遠くなるが、障害物が少なく時間や距離を感じさせない移動しやすい歩行動線を確保する

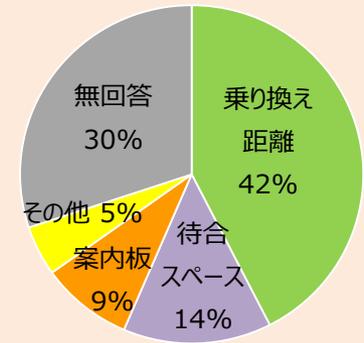
②バス



やや不満・不満の要因



満足・概ね満足の要因



《主な意見》

・乗降場が複数に分かれており、分かりづらく利用しづらい

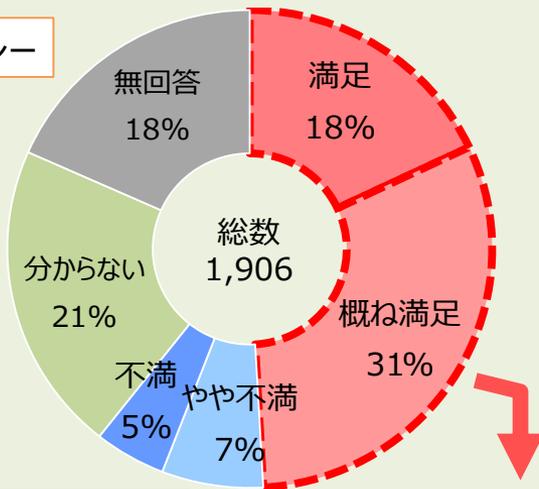
バスのサブターミナルを形成することで、利便性の向上や乗り換え距離の短縮を図る

■アンケート調査の結果

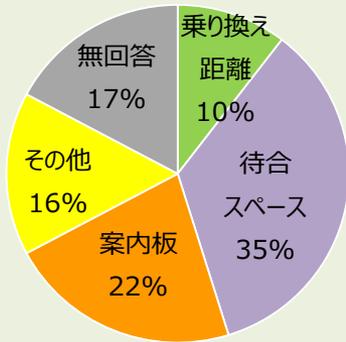
Q. 熊本駅から交通機関への乗り換えについて、どのように感じていますか。また、その満足度を占める主な要因は次のどれですか。（複数可）



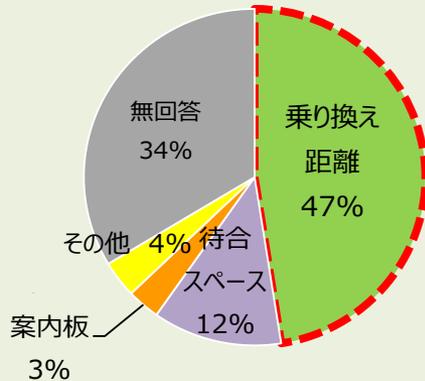
③ タクシー



やや不満・不満の要因



満足・概ね満足の要因

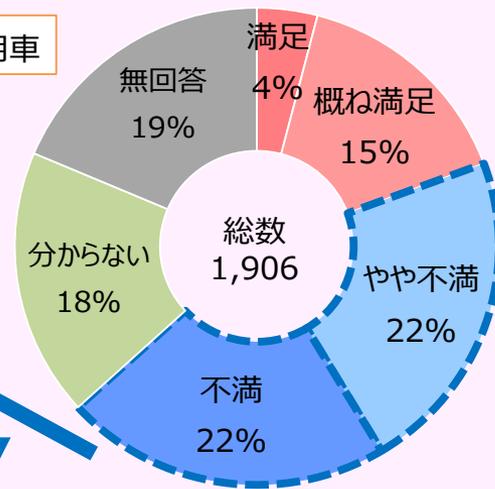


《主な意見》

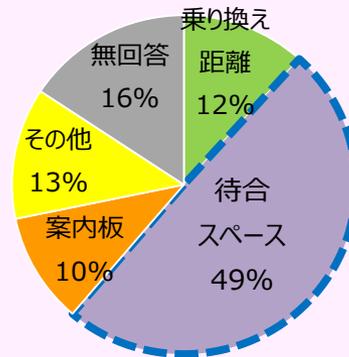
・コンコース直近にあるため、分かりやすく乗り換えしやすい

コンコース直近に乗車場と降車場を集約して配置し、乗り換えの利便性向上を図る

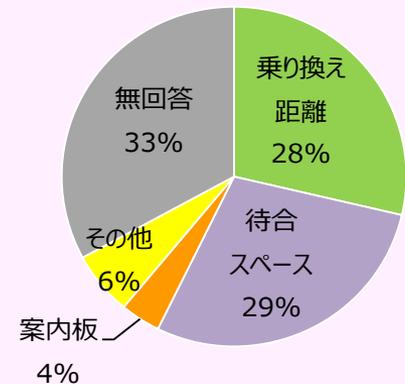
④ 自家用車



やや不満・不満の要因



満足・概ね満足の要因



《主な意見》

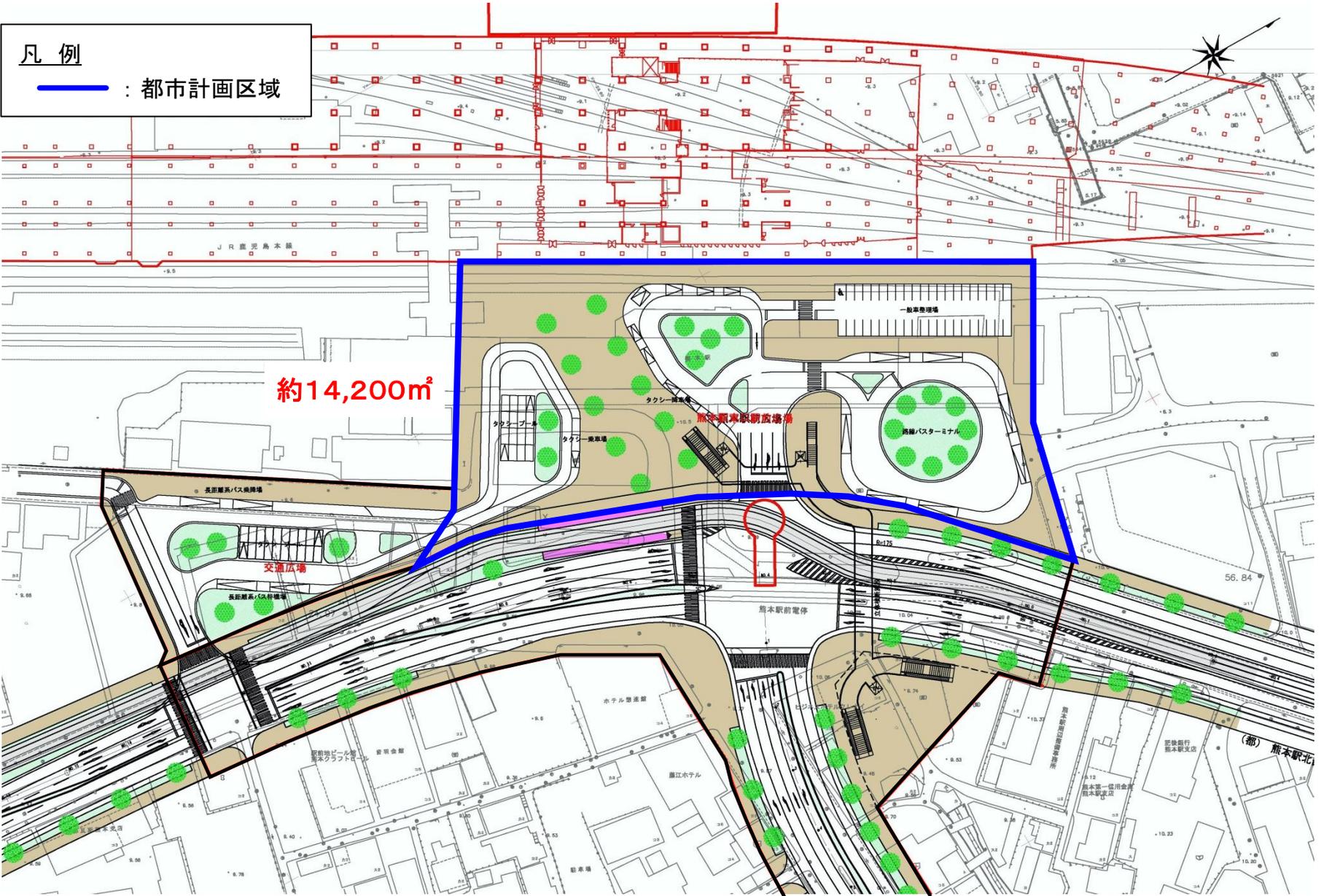
・乗降場や整理場のスペースが不足している

自家用車単独のゆとりのある空間を設けることで、円滑な運行や利便性の向上を図る

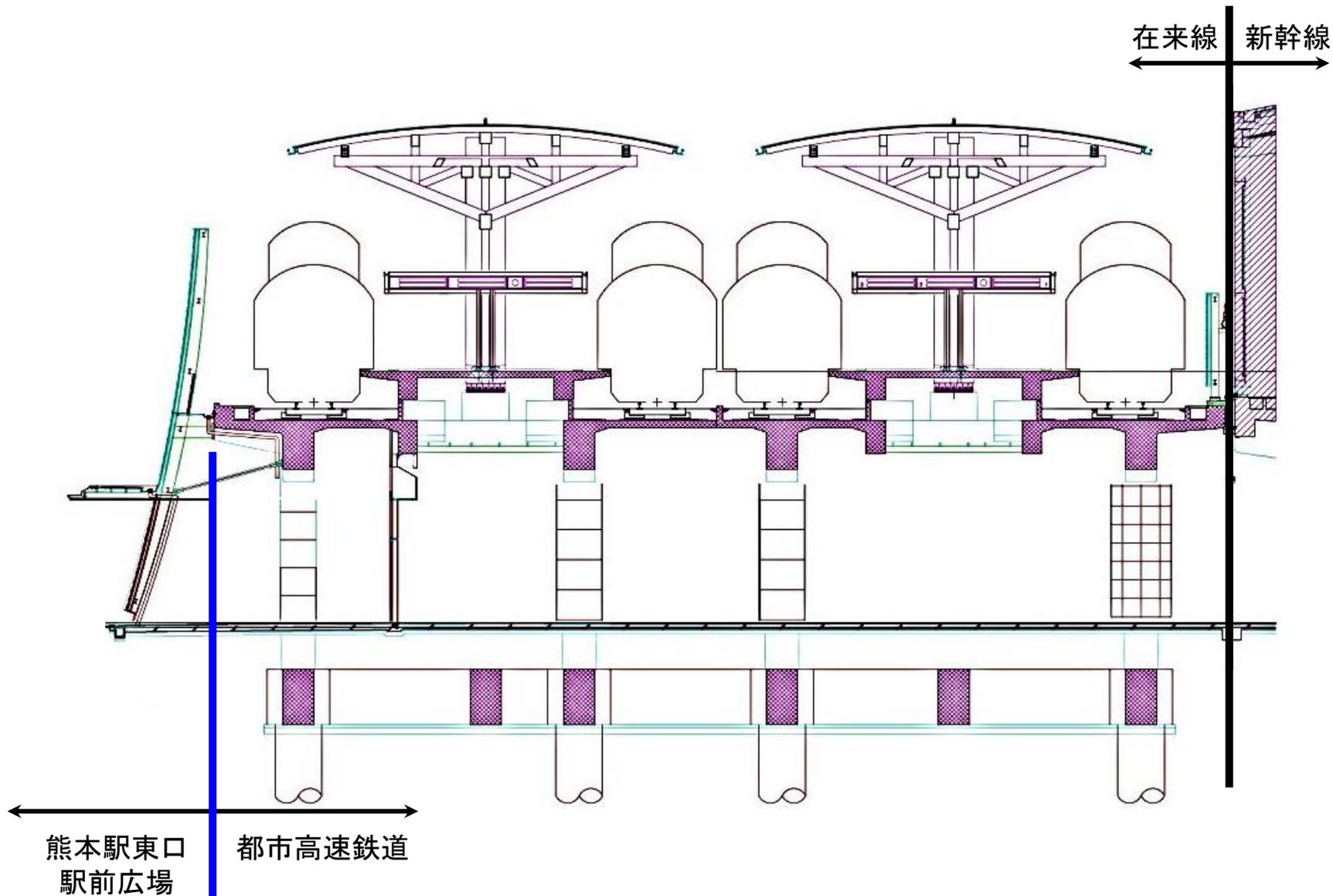
都市計画関係

都市計画区域

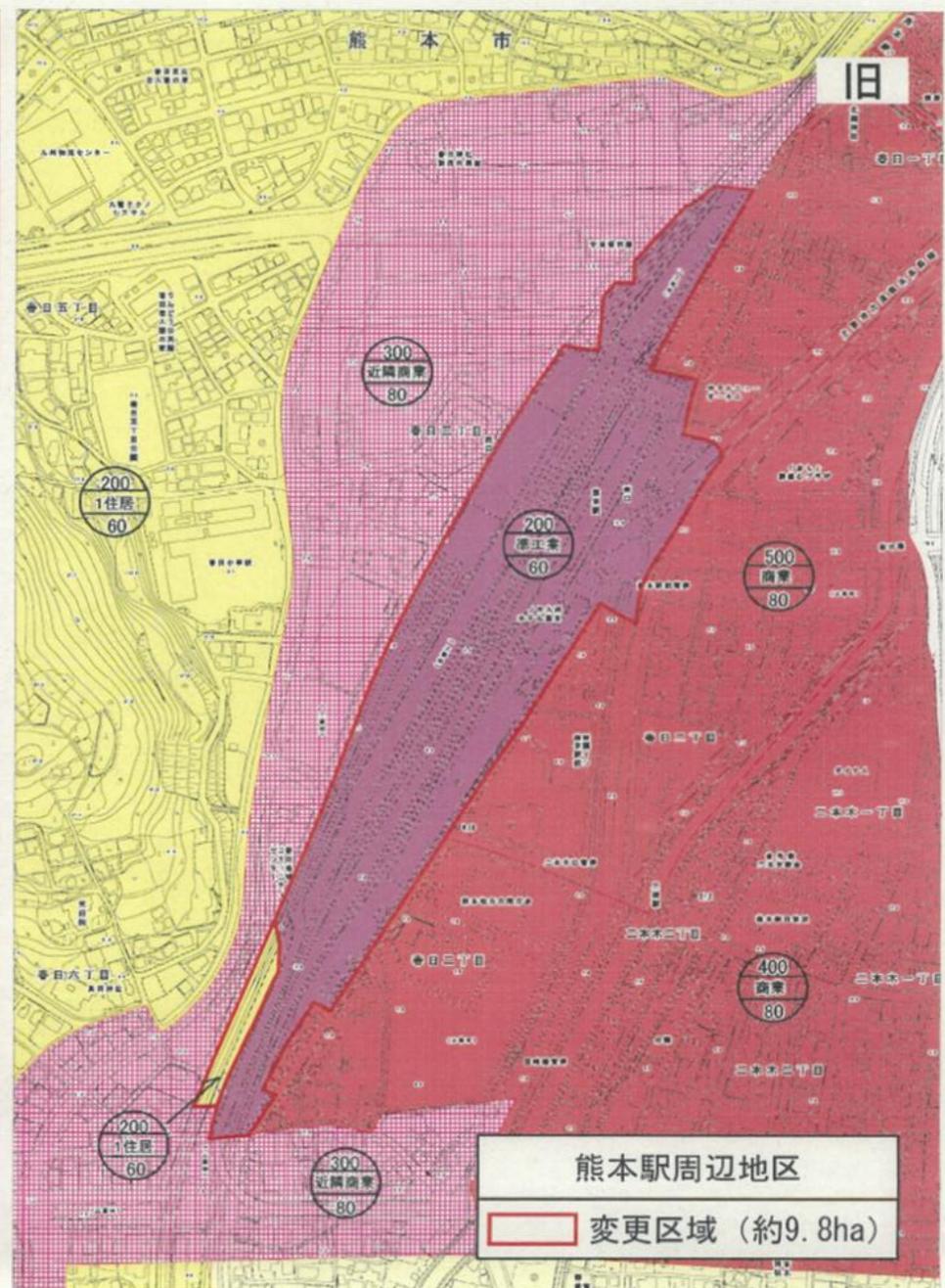
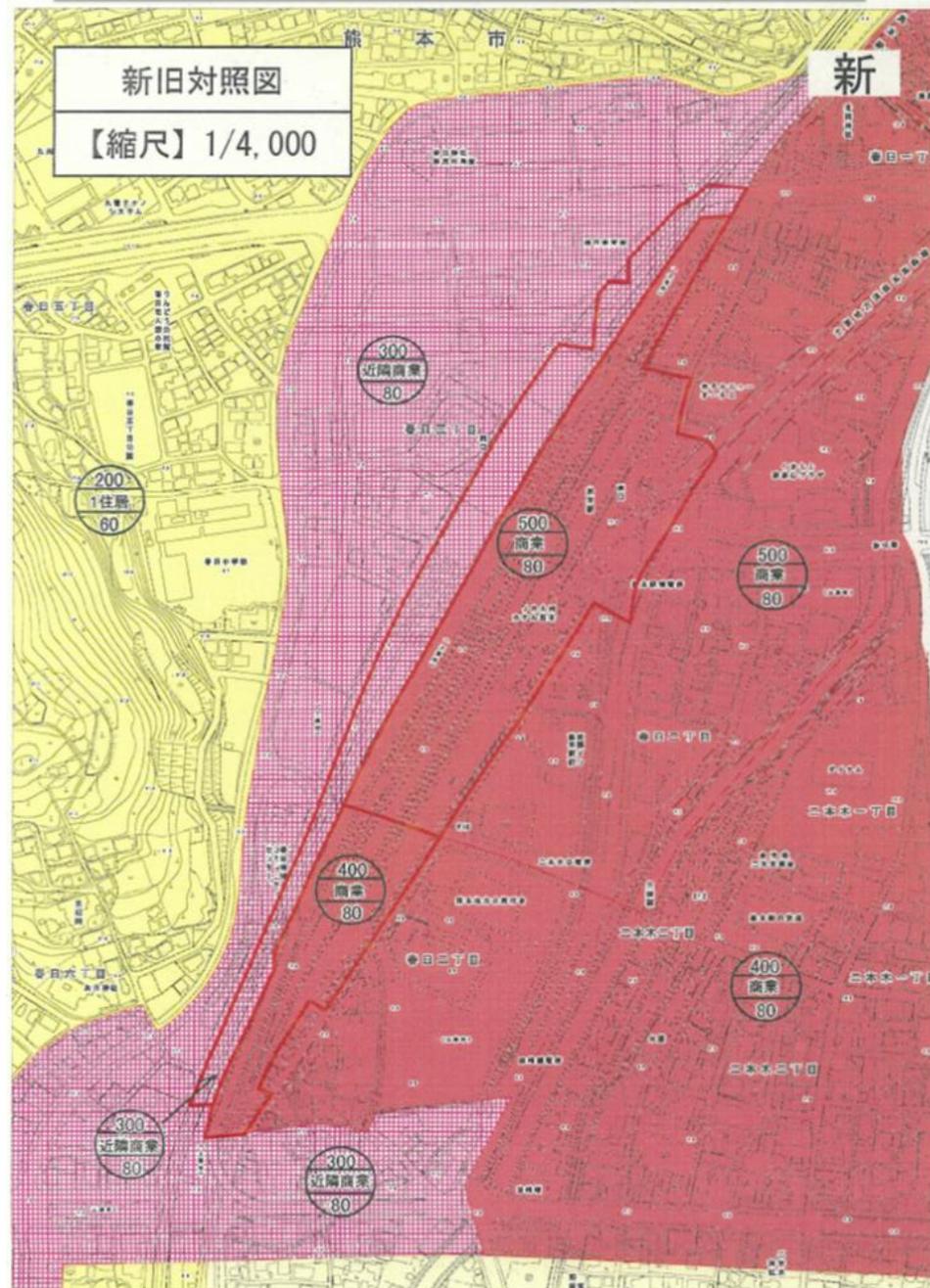
凡例
—— : 都市計画区域



■ 駅前広場と駅舎の断面図



■熊本駅周辺の用途変更

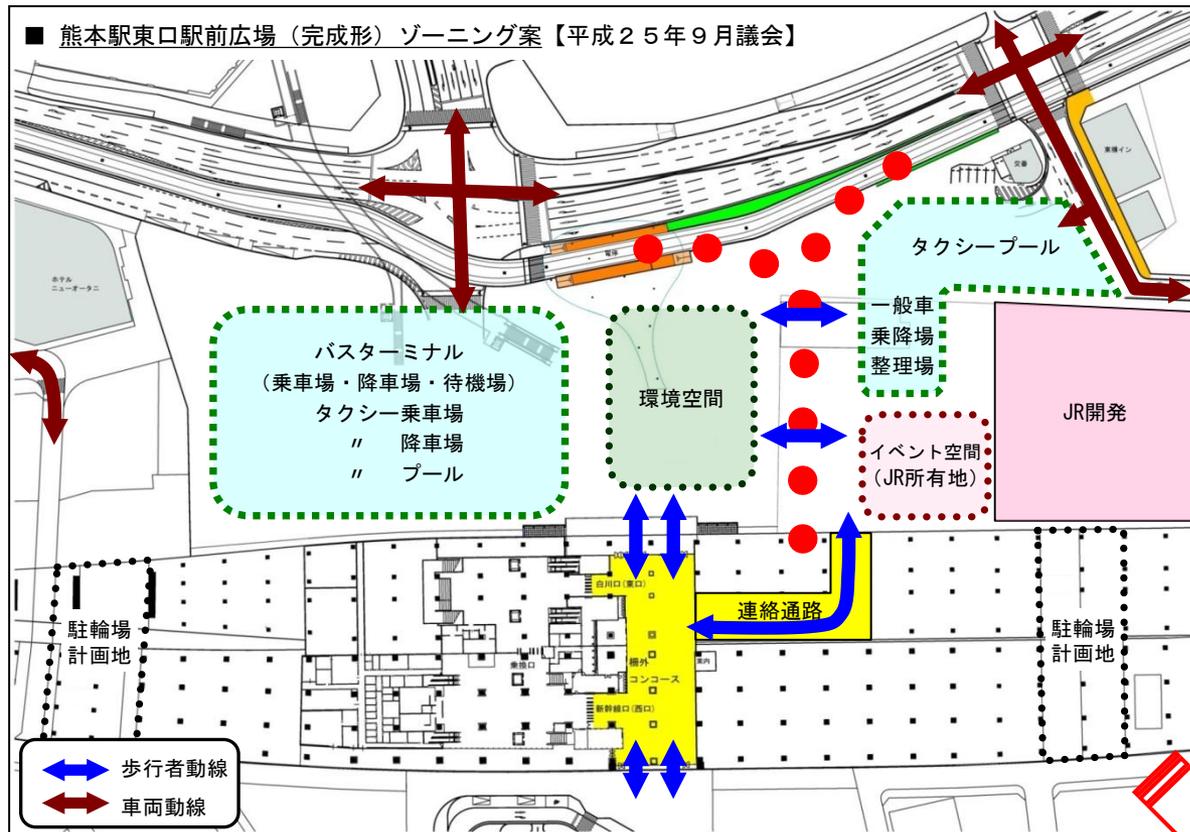


市電乗り入れ

熊本駅白川口（東口）駅前広場 ～熊本駅舎への市電乗入れについて～

熊本駅周辺整備事務所

■ 熊本駅東口駅前広場（完成形）ゾーニング案【平成25年9月議会】



【市電乗入れの概要】

- 駅前広場のトランジットモール化による市電の駅舎乗入れ
- 市電を新しい駅舎へ乗入れることでJRと市電の結節を強化
 - ・平成18年に開催した第1回トップ会議において本市が事業を提案
 - ・平成25年には「熊本駅東口駅前広場のトランジットモール化による市電の駅舎乗入れ」を公表

【市電乗入れの課題】

- 歩行者・自転車の自由な横断と安全な通行（安全性や移動の快適性）の両立
 - ・ソフト対策：市電の低速運行や安全教育など
 - ・ハード対策：光や音などを用いた注意喚起

【今後の方針】

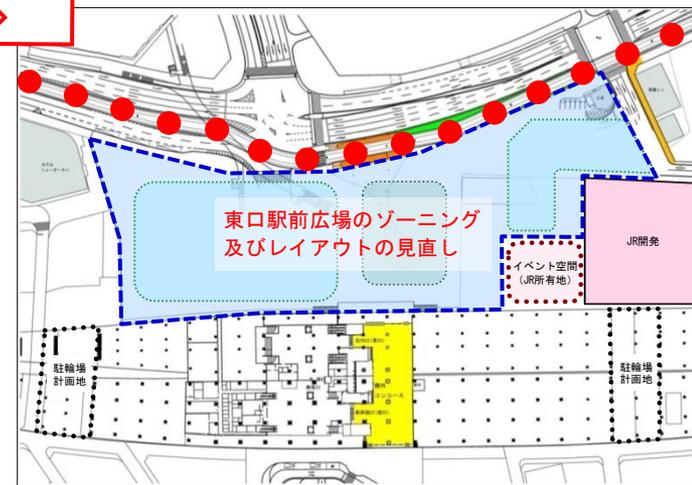
- 市電の駅舎乗入れ計画を方針転換し、駅前広場計画の見直しにより熊本駅における結節強化及び賑わい創出に繋げる

【判断理由】

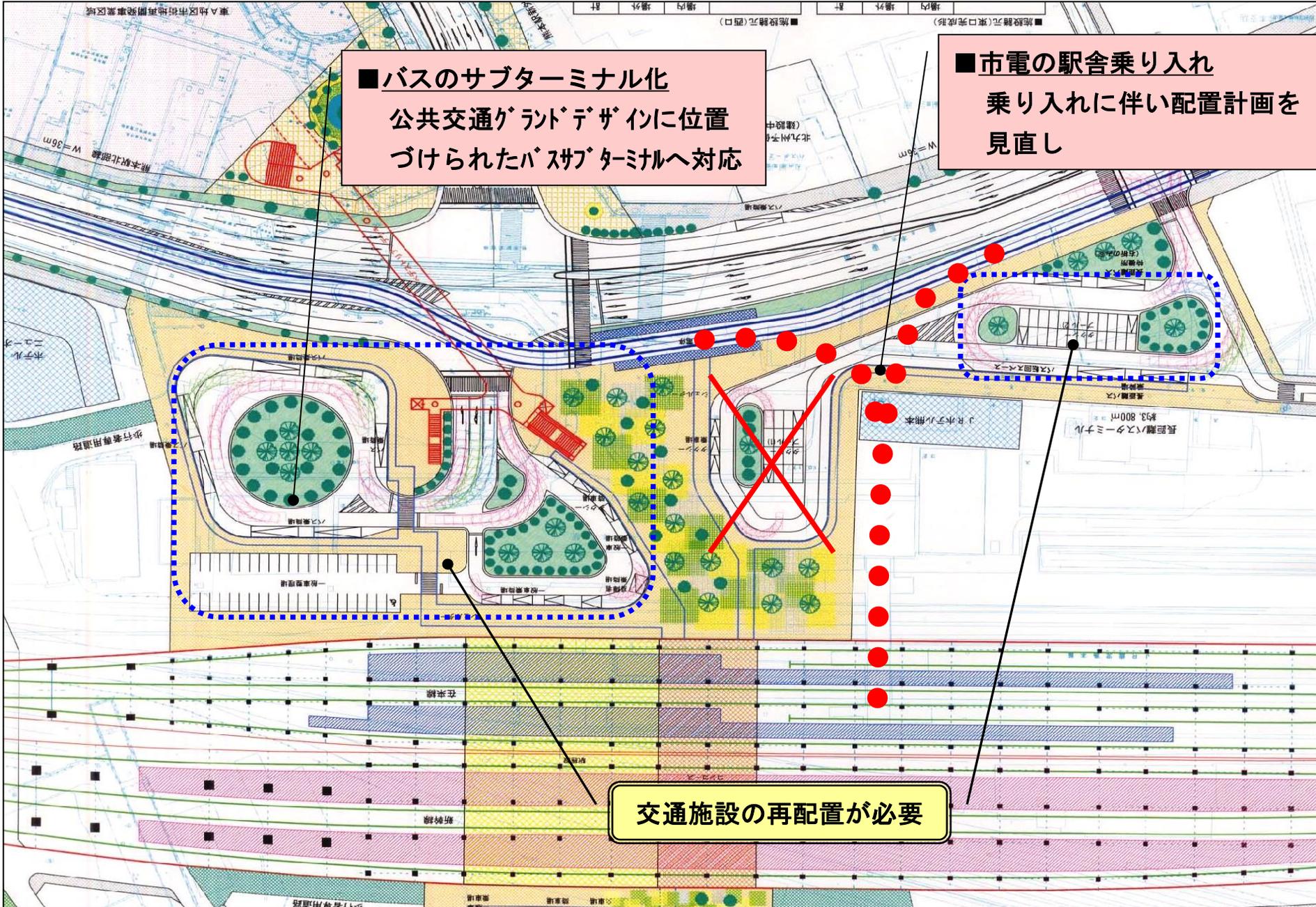
- ・課題に対する抜本的な対応策となり得ない
- ・駅前広場の空間利用に制限がかかる
- ・市電の駅舎乗入れ検討の判断時期が目前

■ 連立事業及び熊本駅東口駅前広場整備スケジュール（案）

		連立事業完成												駅広完成 (目標)									
		一般部高架切替				駅部高架切替																	
		H23		H24		H25		H26		H27		H28		H29		H30		H31		H32		H33	
		4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10
連立	高架工事【熊本駅部】	鹿兒島本線 上り										鹿兒島本線 下り 豊肥本線				駅舎外壁工事							
	東口駅前広場	基本計画				基本設計				実施設計				駅広整備									



完成形整備に向けた検討条件（下図：H17基本計画案）



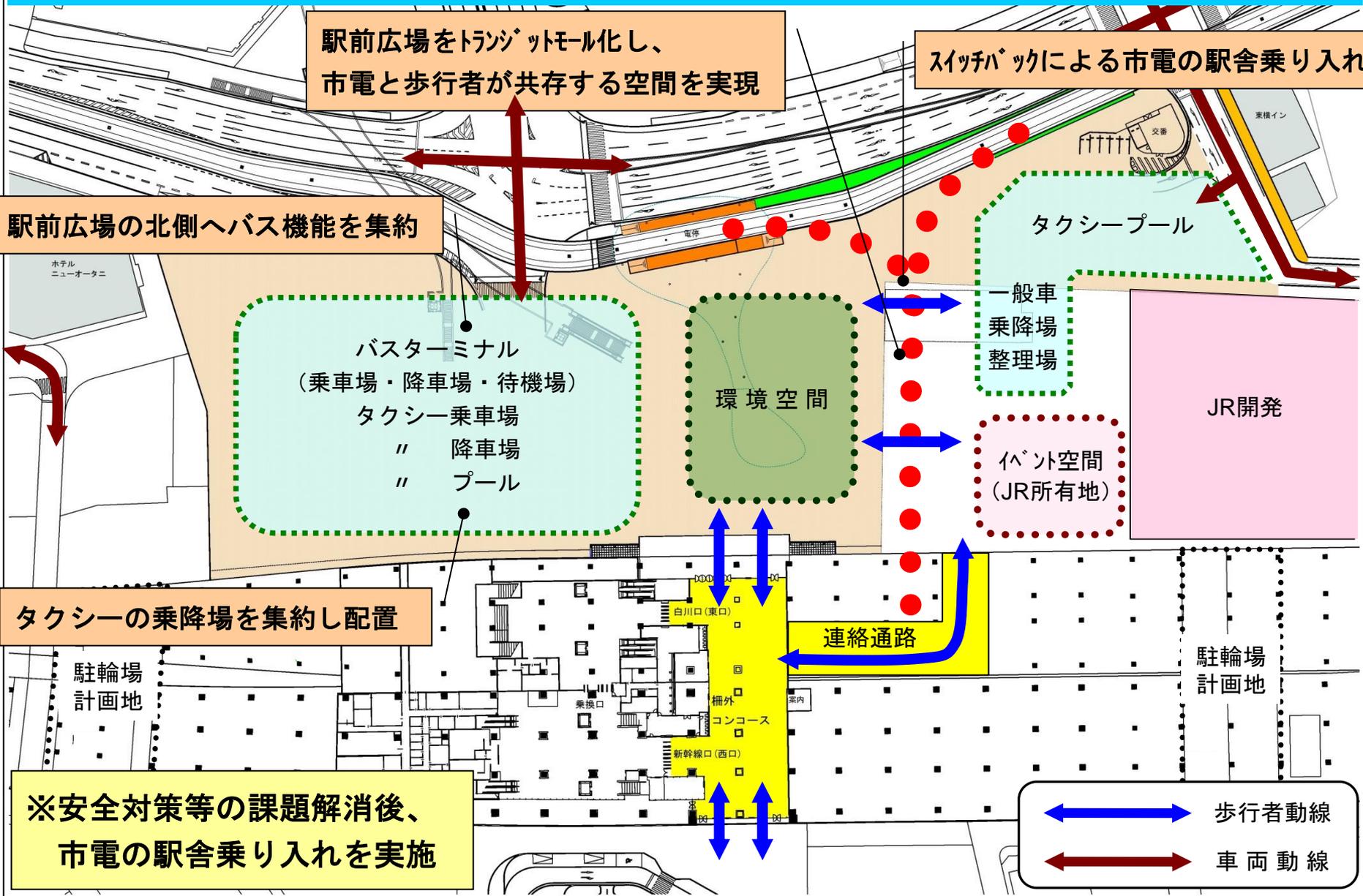
■バスのサブターミナル化
公共交通ランドデザインに位置づけられたバスサブターミナルへ対応

■市電の駅舎乗り入れ
乗り入れに伴い配置計画を見直し

交通施設の再配置が必要

熊本駅東口（完成形）駅前広場計画（案）（平成25年9月市議会提示案）

熊本駅東口駅前広場（完成形）ゾーニング案 ～乗り換え利便性の向上～



駅前広場への市電乗り入れの課題

■ 求められる機能

安全性

利便性

快適性

→ 市電乗り入れにより交通結節機能が強化され乗り換え利便性は向上するが、安全性の確保が必要

→ 市電と歩行者等、双方の快適性が必要

景観性

→ 新駅舎や周辺施設と調和のとれた駅前広場における景観への配慮が必要

■ 他都市の安全対策

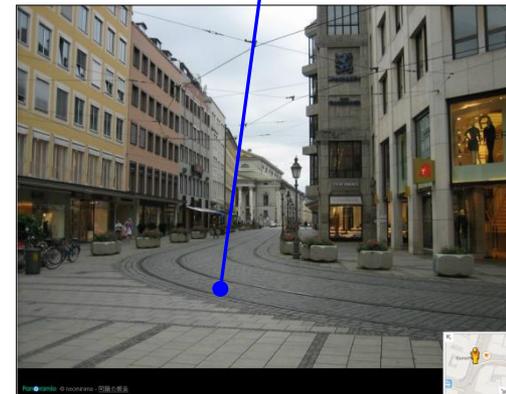
- ・ 音や光を用いて市電の接近を知らせることにより、衝突を事前に回避（例：大塚駅）
- ・ 舗装やポール等で軌道敷を明確にすることにより、市電の通行箇所を知らせる（例：ミュンヘン）
- ・ 軌道敷のフラット化や音声案内、電光表示板等を用いて、ユニバーサルデザインに配慮する

電光表示板や看板等で
電車の注意喚起



例：都電荒川線 大塚駅

軌道敷と道路を
舗装で区別し、
電車通行箇所を周知



例：ミュンヘン（ドイツ）

その他資料

■JR鹿児島本線等鉄道高架化及び熊本駅周辺地域等の整備に関する協定(県市協定)

- 1) 九州新幹線鹿児島ルート完成（H22）までに完了を目指す事業とJR鹿児島本線等鉄道高架事業完成及び東口駅前広場完成までに完了を目指す事業を県市相互に連携・協力して取り組む。

目標時期・事業主体の明確化

- 2) 熊本県は、東口駅前広場（暫定形・完成形）の整備並びに熊本駅新外線及び熊本駅城山線等の基盤整備を行う。その整備にあたって、熊本を象徴する水と緑の空間の創出に努める。

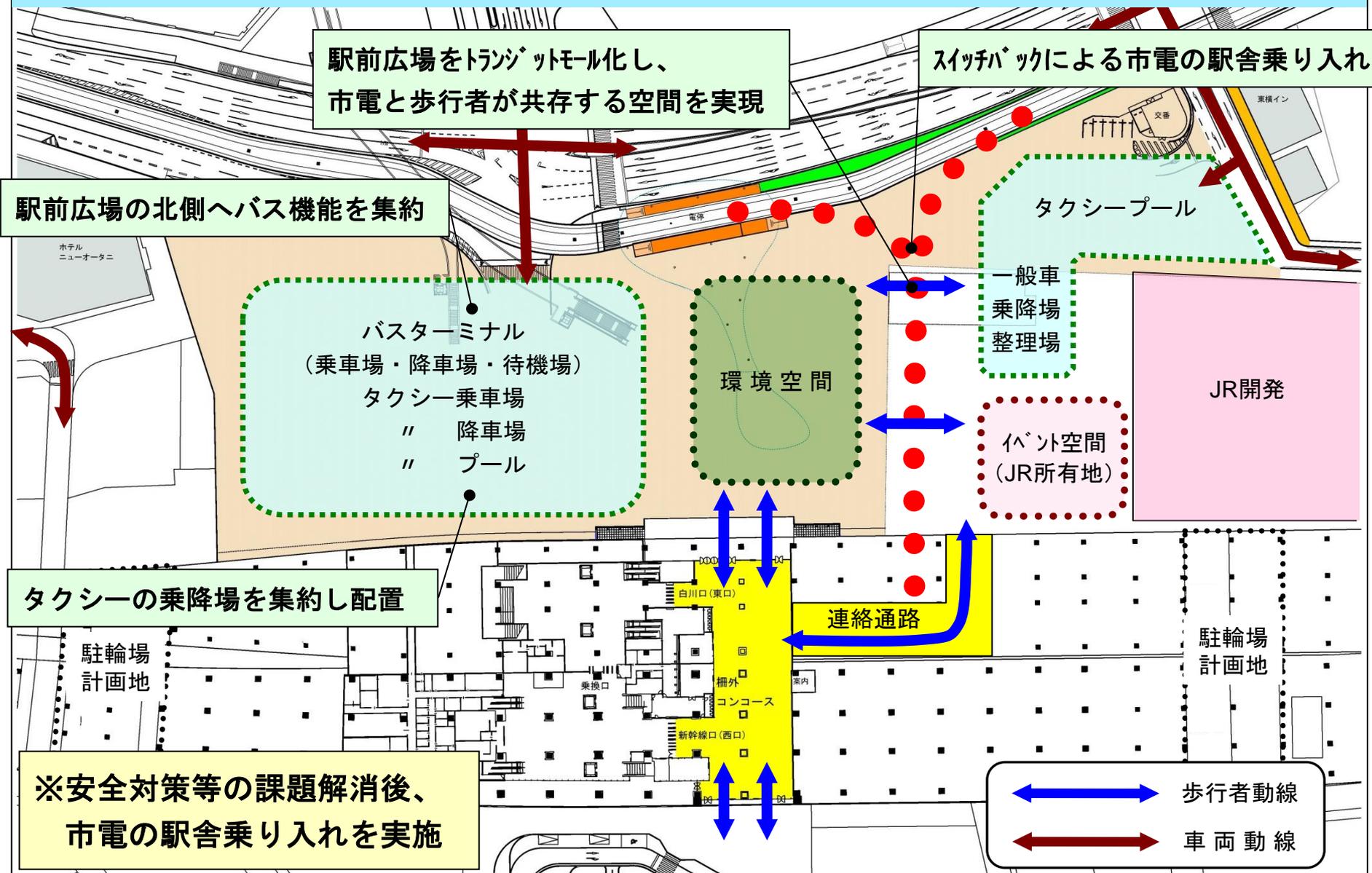
熊本県では、主に基盤整備

- 3) 熊本市は、熊本駅西土地区画整理事業及び西口駅前広場等の関連事業、東A地区市街地再開発事業の推進、さらに、地域住民と連携を図りながら地区計画等の導入を目指す。

熊本市では、主にまちづくり

■これまでの計画（前回提示ゾーニング案 H25.11.12）

熊本駅東口駅前広場（完成形）ゾーニング案 ～乗り換え利便性の向上～



熊本駅新幹線口（西口）駅前広場の改良について

1. 背景

- ・新幹線口駅前広場は、新幹線開業にあわせて区画整理事業として整備を行い、広域交通結節点における来熊者を迎える新たな玄関口として、多くの方に利用されている。
- ・一方、多数の往来がなされている車両によって駅前広場の混雑が常態化しており、駅前広場の円滑な運用の妨げとなっている。

2. 現状の課題（駅前広場機能低下の主な要因）

① 自動車整理場への長時間駐車

短時間利用のためのスペースとして設けているが、駅周辺の駐車場と比較しても自動車整理場の料金が安価※1なために、長時間駐車車両が多数発生※2している。

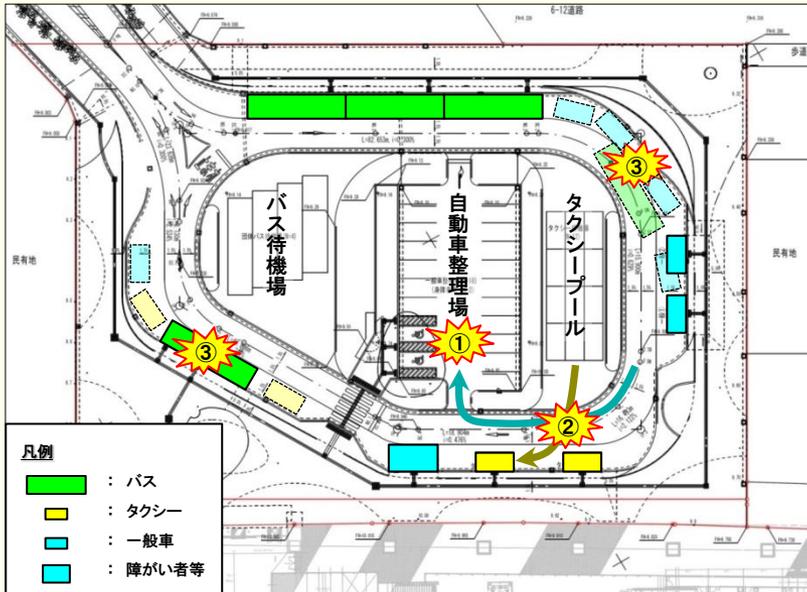
- ※1：30分無料、以後30分毎100円（台数20台、うち障がい者2台）
- ※2：30分未満3台、30分から60分4台、60分以上11台（H28.8.20）

② 一般車とタクシーの輻輳

自動車整理場が満車の際、整理場待ちの車両がタクシープールの前面に発生することで、タクシーが乗車場に出場できずにタクシー待ち客の列が発生するとともに、車路が1車線分しかないために後続車両の身動きが取れずに渋滞が発生している。

③ 一般車やタクシーの不法駐停車

一般車乗降場・整理場及びタクシー乗車場・降車場の絶対数が不足していることで、至るところで長時間利用も含めた駐停車が発生して渋滞に拍車をかけているとともに、コンコース正面の一等地に配置されているバスバスの運用がなされていない。



3. 改良のポイント

① 自動車整理場の料金体系見直し

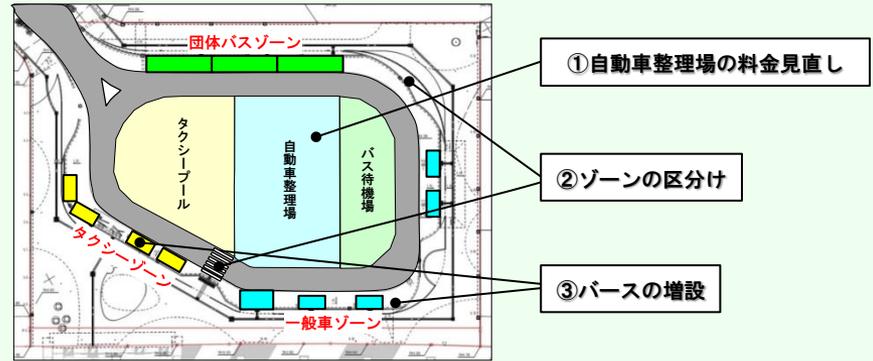
駅前広場の混雑の要因である長時間に及ぶ駐停車の車両を排除するため、自動車整理場の料金体系（料金、無料時間）の見直しを行い、自動車整理場の適切な運用を図る。

② 明瞭なゾーンの区分け

横断歩道や植栽帯等の施設物で交通機関のゾーンを分けることで、停車に際しての運転手の混乱を解消させるとともに、交通機関相互の輻輳を低減させ、駅前広場の混雑解消を図る。

③ バースの増設

新幹線口の特性として、同時間帯に車両が集中する可能性が高いことから、現区域内で可能な限り多くの降車バースを確保し、タッチアンドゴー機能を拡充する。



4. 改良スケジュール（案）

		駅前高架切替			連立事業完成		
		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
連立	高架工事 【熊本駅部】	鹿兒島本線 下り・豊肥本線			防風壁工事		
	JR開発	基本構想	基本設計	実施設計	撤去工事	建屋工事	
駅前広場	白川口駅前広場	基本設計	実施設計 建物調査	補償	拡張工事 用地取得		
	新幹線口駅前広場		部分改修	修正設計	改良工事		

H29：部分改修工事（即効性改良：区画線の引き直し、縁石改修等）

H30：全体修正設計（抜本的改良に伴う修正設計）

H31：全体改良工事（抜本的改良：交通島の縮小、庇増設等）

← 実施するかは未定

← 実施するかは未定

⇒ 今年度は、新幹線口駅前広場の部分改修を行うことで、混雑解消を図ることとする。

⇒ 改修後の状況を勘案し、今後の方策（大規模改修の必要性等）について検討を行う。

H33春
開業予定