



□ 春日橋リニューアル

従前橋梁の幅員を約2倍に拡幅し、水辺広場からの景観に配慮した橋梁架け替え計画。橋梁上部の高欄、舗装等は出来る限り熊本駅帯山線と連続性をもつものとし、また橋梁下部はシンプルなゲート性をつくる架構形状としています。



□ 水辺広場[水辺の景]

水辺の景の主要施設。出会の景との結節点でもあり、駅～再開発ビル～坪井川をつなぎます。高低差を活かして「見る・見られる」の関係を多彩に演出し、周囲の水辺への回遊性を創出する起点となるような場を目指しています。

□ 熊本駅帯山線 [出会の景]

出会の景の主要街路。白川口(東口)駅前広場コンコース出口から東方の阿蘇方面へのビスタ(見通し)を大切に、植栽計画や再開発との調整を行いました。歩道では、歩行者と自転車をゆるやかに分離する植栽帯兼ベンチを設置しています。



□ 立体横断施設

白川口(東口)駅前広場と再開発ビルや交流広場をつなぐ立体横断施設。単なる歩道橋ではなく、まちを見渡す展望台やタマリ空間となるような、ゆとりのある平面計画としました。また駅前のゲート性を創出するような立面計画にも配慮しています。

□ 交流広場

白川口(東口)駅前広場が交通広場であるのに対し、複数街路の交点におけるタマリ広場やイベント広場となるような性格付けを行いました。広場舗装を歩道と揃えることにより、街路と一体化した開放的な広場を実現しました。



公園のような駅 駅のような公園

熊本駅周辺都市空間デザインの取り組み



□ 熊本駅城山線 [木立の景]

まるで自然植生のなかを人、車、路面電車が通るような街路空間を目指しています。植栽は同一樹種の列植ではなく、多彩な樹種がランダムに配植されています。また軌道緑化が歩道緑化と一体化し、広がりのある地被緑化面を実現しています。



□ 白川橋景観再整備

KAPプロジェクト「白川橋景観整備(藤江和子/1992)」を継承しつつ、駅周辺との一体感を創出するために、アーチ橋鉄骨や高欄の色彩、舗装等をリニューアルしました。

□ 二本木口電停・田崎橋電停

木立の景のなかで、植生と調和しつつも存在感をもつシェルター計画。内部では木漏れ日のような陰影空間を実現しました。二本木口電停では、歩道、合同庁舎の外構が一体化し、広場のなかに駅があるような調整とデザインを行っています。



□ サイン計画

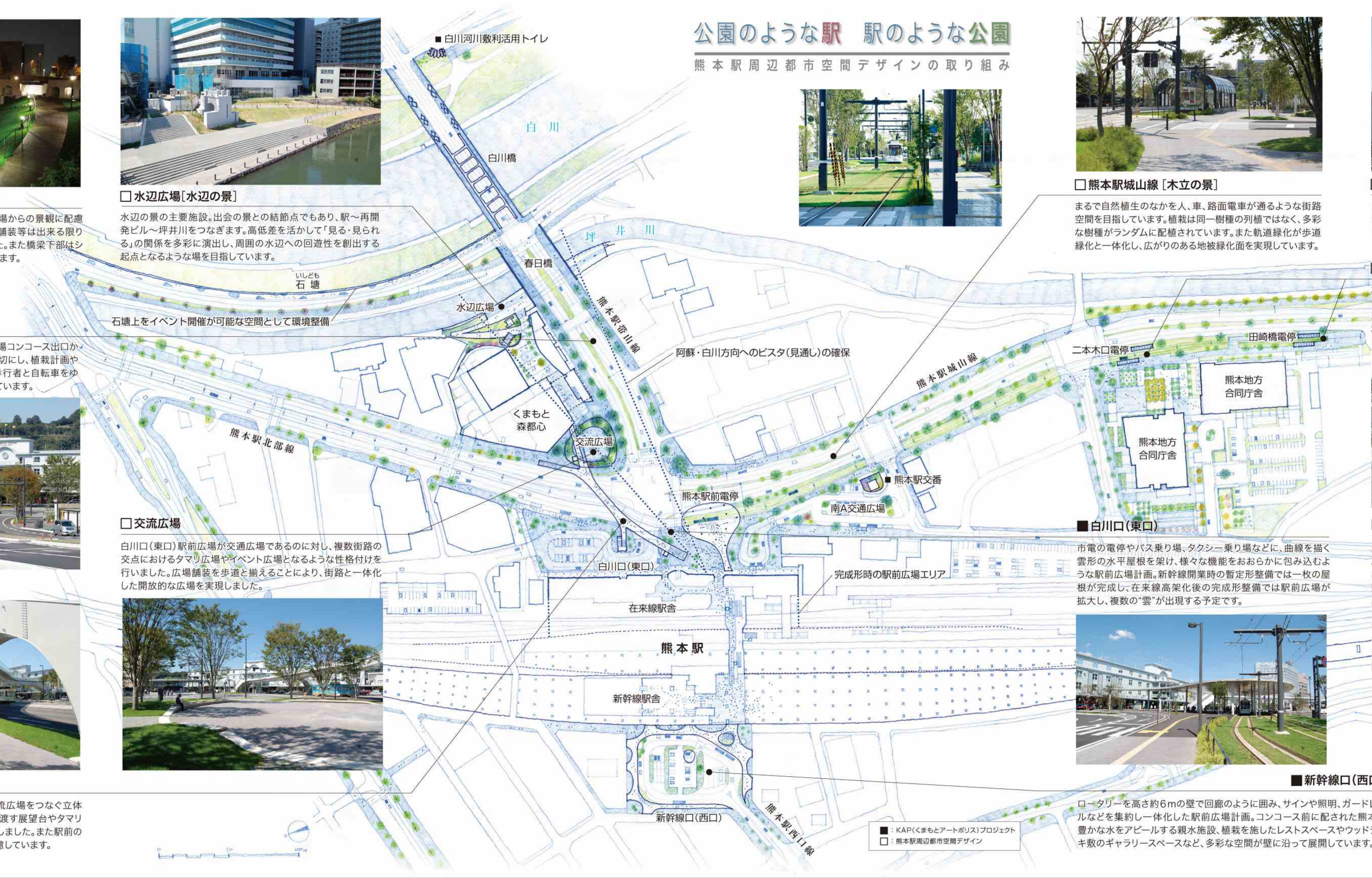
駅と中心市街地を結ぶ市電、バスの乗換をしやすいことと、新都心としてのまちの魅力を伝えることを主目的としています。見通しのよい空間「ビスタ」で分かりやすいまちの構造をつくり、ワークショップ等による検討を重ねた誘導サインを補助的に配置しています。

ユニバーサルデザインワークショップ



■ 新幹線口(西口)

ロータリーを高さ約6mの壁で回廊のように囲み、サインや照明、ガードレールなどを集約し一体化した駅前広場計画。コンコース前に配された熊本の豊かな水をアピールする親水施設、植栽を施したレストスペースやウッドデッキのギャラリースペースなど、多彩な空間が壁に沿って展開しています。



■ KAP(くまもとアートポリス)プロジェクト
□ 熊本駅周辺都市空間デザイン