
駅前広場の整備について

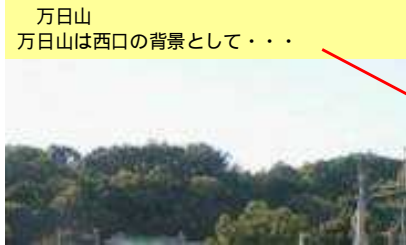
1. アメニティ軸を中心とした環境空間のあり方(イメージ)



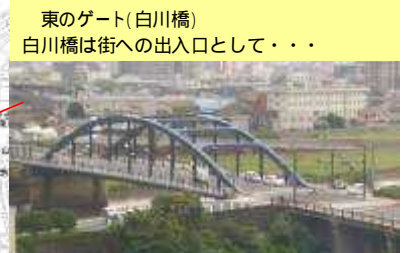
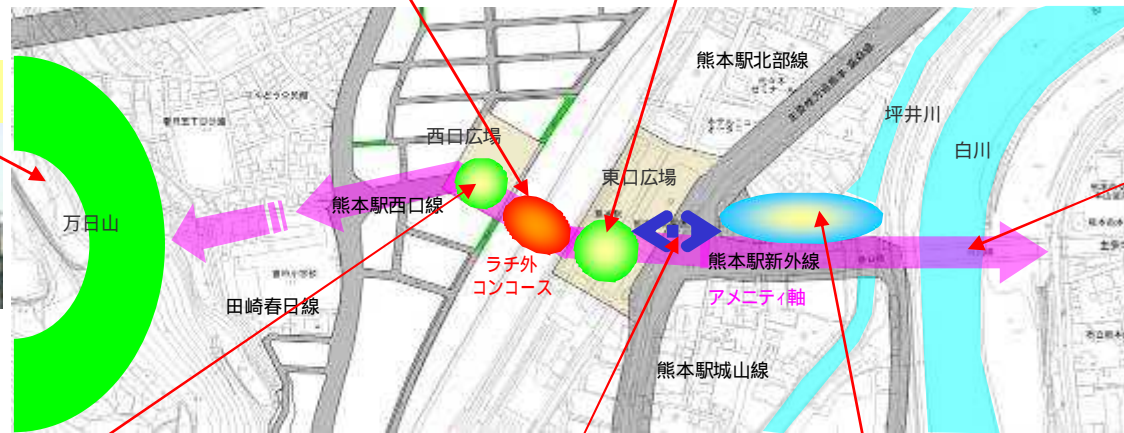
ラチ外コンコース
待合いの場、イベントの場、地域PRの場など、様々な目的で利用できる屋内空間を提供



東口駅前広場
溜まりの場、憩いの場、イベントの場として提供できるゆとりの屋外空間を提供



万日山
万日山は西口の背景として・・・



東のゲート(白川橋)
白川橋は街への出入口として・・・

西口駅前広場・西口線
日常生活の玄関として利用者がやすらぎを感じる空間を提供



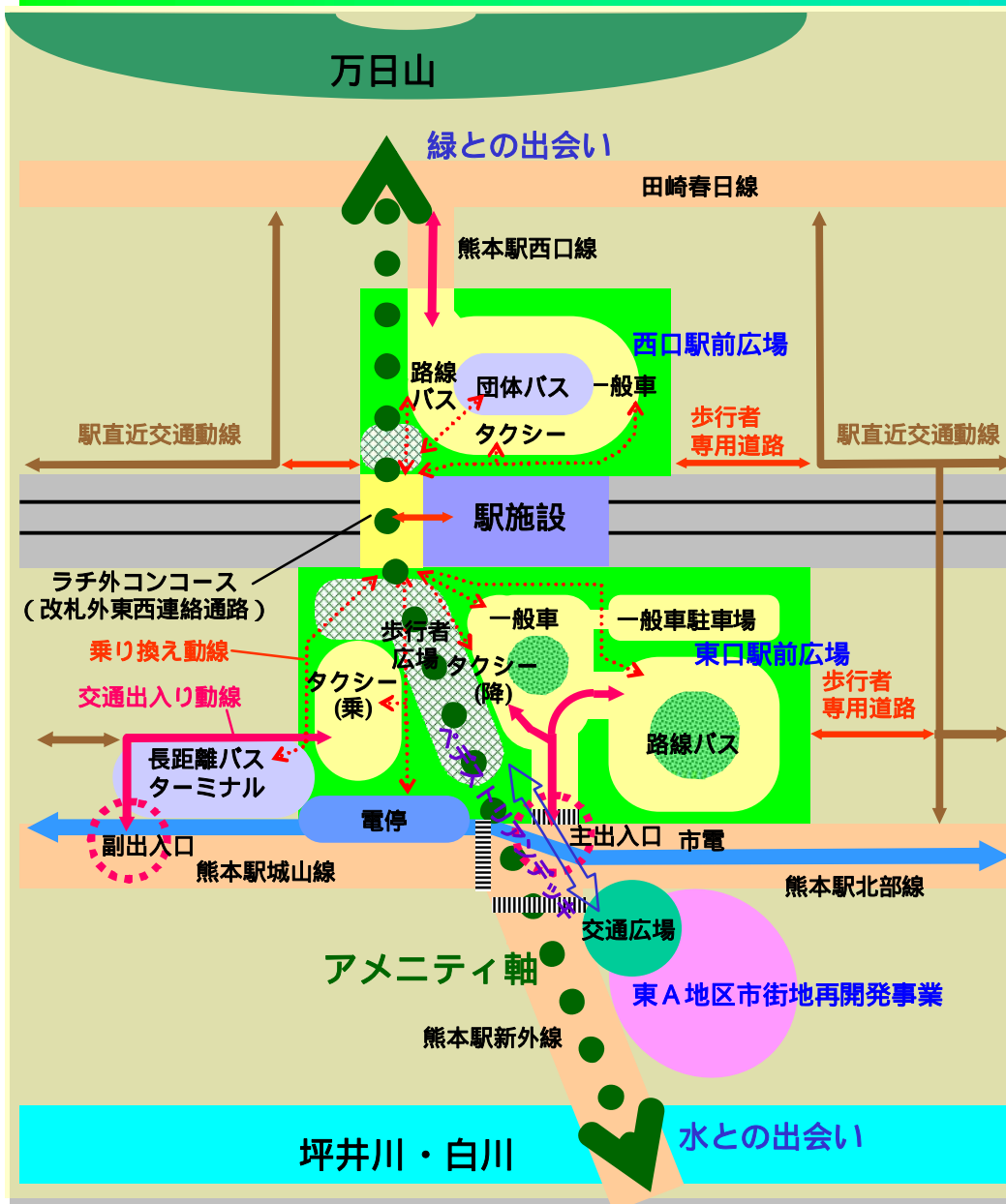
ペDESTリアンデッキ
アメニティ軸を結ぶ架け橋として快適な歩行空間を提供



熊本駅新外線・東A地区再開発エリア
シンボルロードとなる新外線の歩道と再開発エリアの交通広場、坪井川のスペースを一体的に活用したアメニティ空間を提供



2. 駅前広場施設配置方針



【乗り換え歩行者動線】

乗り換え距離を短く、かつ車道横断を避け連続性を確保。

【タクシー・一般車】

移動制約者や荷物の多い人が利用するタクシーと一般車をコンコース近くに優先配置。

【バス】

路線バスは行き先がわかりやすいように一ヶ所に集約配置。
長距離系バスは専用ターミナルを設置。

【電停】

軌道線形の制約範囲内で最もコンコースに近く見えやすい位置。

【歩行者広場】

東西駅前広場のアメニティ軸上に歩行者のための広場空間を配置。

【ペDESTリアンデッキ】

駅前広場～東A地区の間に立体横断施設を配置。

【交通広場(東A地区)】

アメニティ軸上のポイントとなる歩行者系交通広場を配置。

【ユニバーサルデザイン】

だれもが不自由なく利用できるようユニバーサルデザインに配慮。

上下移動が少ない

濡れずに乗り換えできる

座って休憩できる

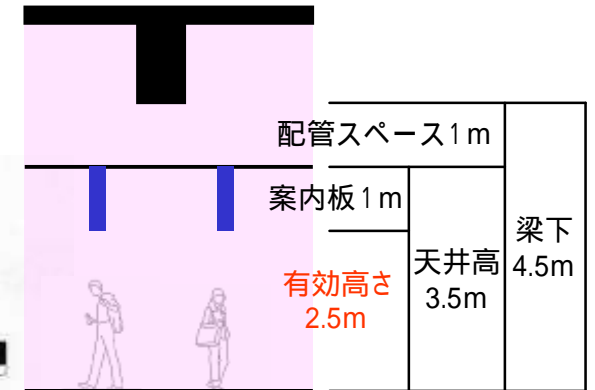
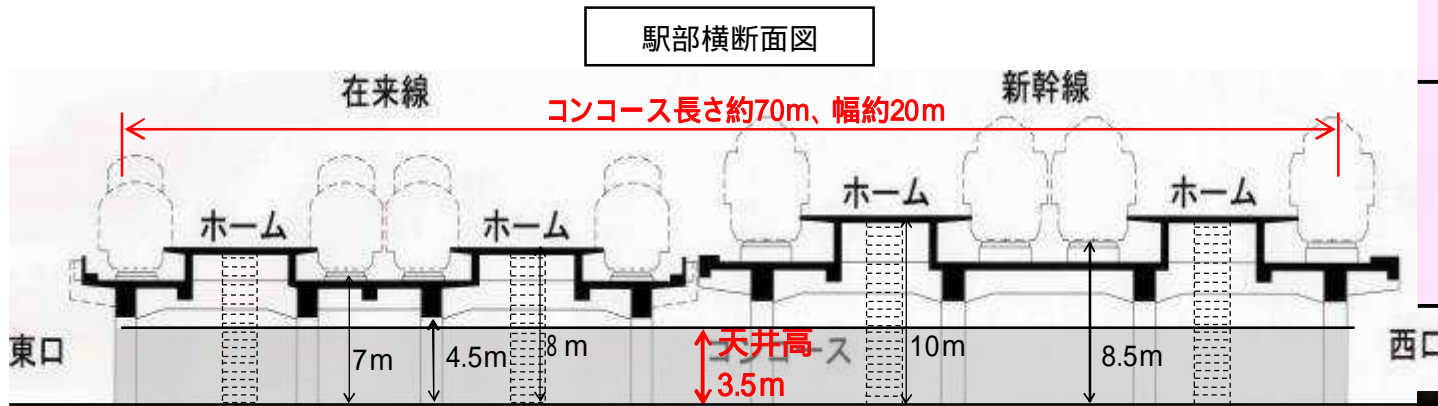
つまづかない・・・etc

3. 駅前広場施設計画の概要

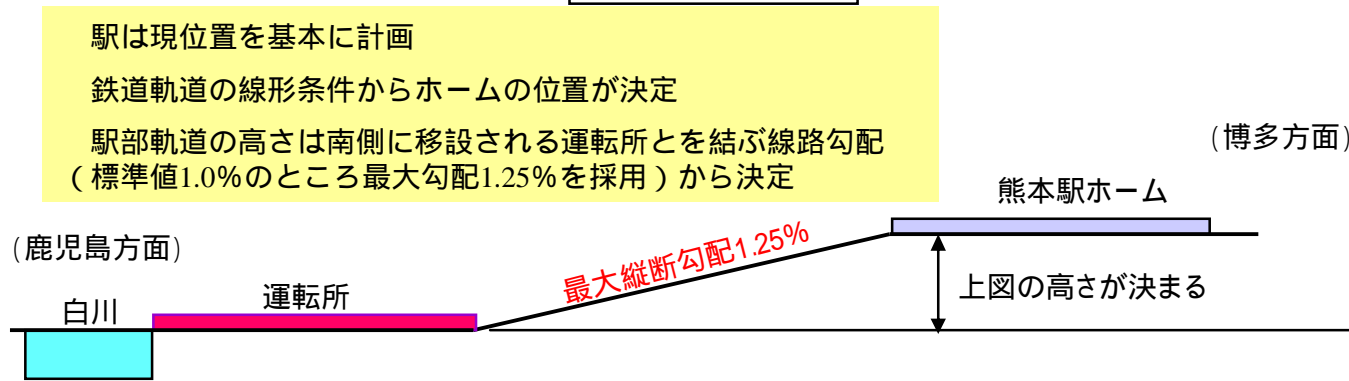
(1) 駅前広場施設の計画前提条件

- 駅部構造条件 下図のとおり
- ラチ外コンコース位置 新幹線ホームの中央部(現在の1階改札位置)に設定
- 改札位置 1階・コンコースに面する位置に設定
- 計画高さ 駅部から前面道路までほぼ平坦であるため現況地盤高を基本とする
- 新幹線開業時 開業時まで前面道路と市電軌道を改良、現駅舎を残して暫定整備
- 将来乗降客予測 (H9) 23,900人/日 (H32) 37,000人/日

駅部の高さは在来線の方が若干低く、コンコースの天井高さは3.5m程度。(写真のような一般的なコンコースとほぼ同等)



鉄道縦断計画図



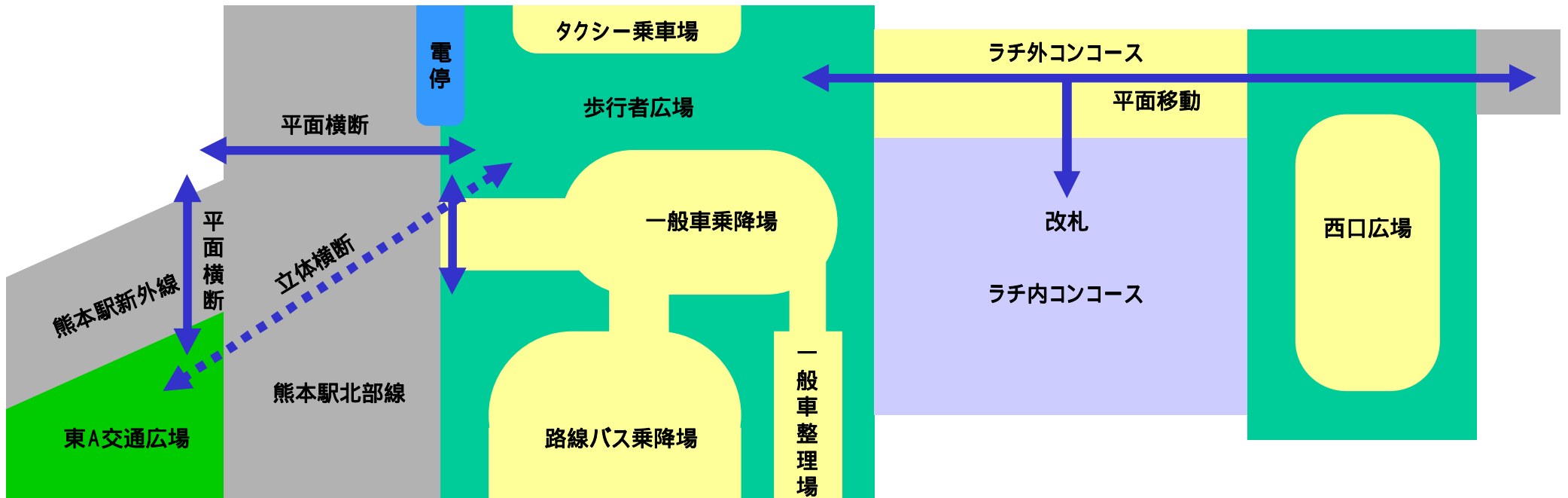
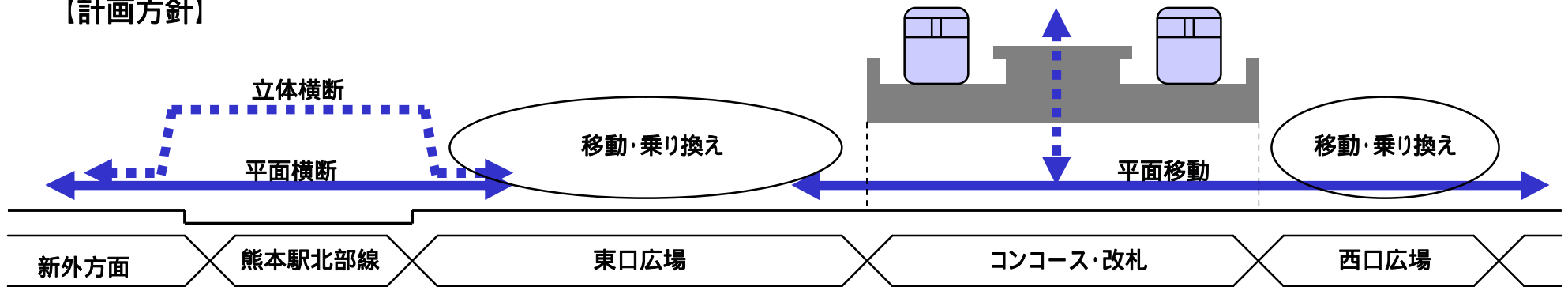
博多駅コンコース (幅約20m)

(2) 駅の入出力構造の考え方について

乗り換え機能面から
ユニバーサルデザインの視点から

上下移動距離・時間、上下移動回数の低減
東西市街地のバリアフリーによる連絡
安全な歩行動線の確保と円滑な交通処理

【計画方針】



【他駅の場合】

他の駅において2階に改札とデッキを設けているものについては、概ね以下のような物理的な理由によるもの。

鉄道が地上にある橋上駅舎で地上に歩行空間がとれない場合
(写真例: JR黒崎駅)



地上に在来線、2階に改札、3階に新幹線を設けた場合
かつ地上部に歩行者空間がとれない
(写真例: JR仙台駅西口)



熊本駅前広場の場合、以下の理由から2階を中心にするメリットは少ない

「森の都の玄関口」という特性を考慮し地上に安全かつ十分な歩行スペースを計画

2階で連絡できる建物は東A地区の再開発ビル以外計画されていない

(3) 市電軌道と電停位置について

【市電軌道線形の制約(規定)条件】

- ・最小曲線半径40m
- ・電停長さ40m (19m + 2m + 19m)
- ・曲線の前後と電停の前後に直線部10m必要
- ・軌道勾配4%以下

電停を駅広内に
設けた場合

市電を立体化した場合

- ・スロープまたは開口部が約200m (祇園橋から合同庁舎まで分断)
- ・異常気象時に軌道が水没の恐れ
- ・車両の不燃化

他駅のケース



小倉駅の場合は最初からモノレールとして計画

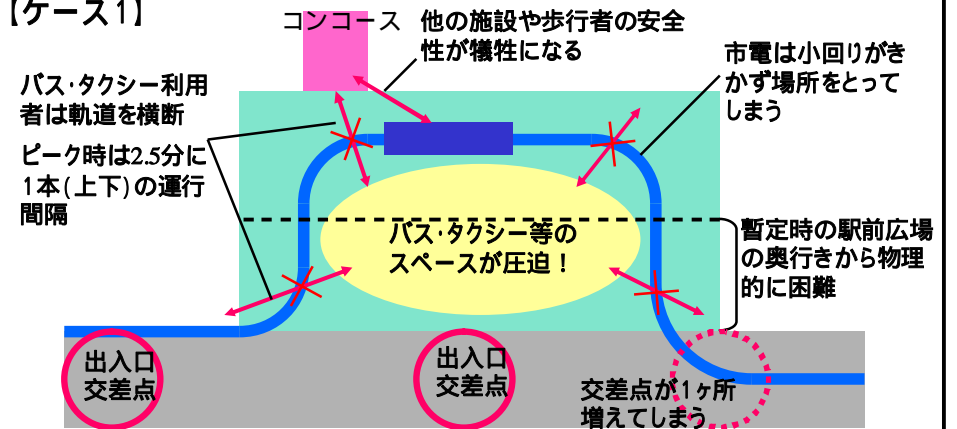


鹿児島中央駅も同様の理由から市電軌道と電停を広場の端に設置

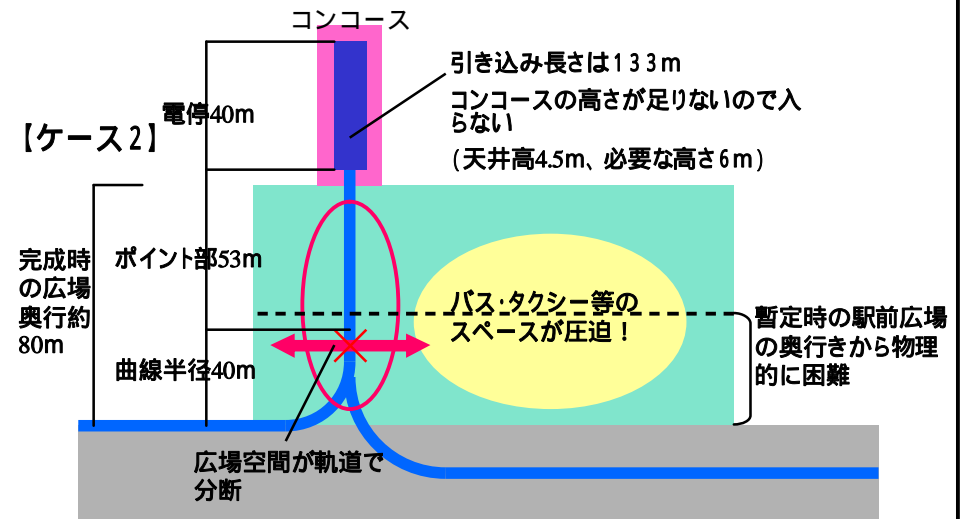
熊本駅では

コンコースからみえやすく、極力近い位置に電停を設定

【ケース1】



【ケース2】

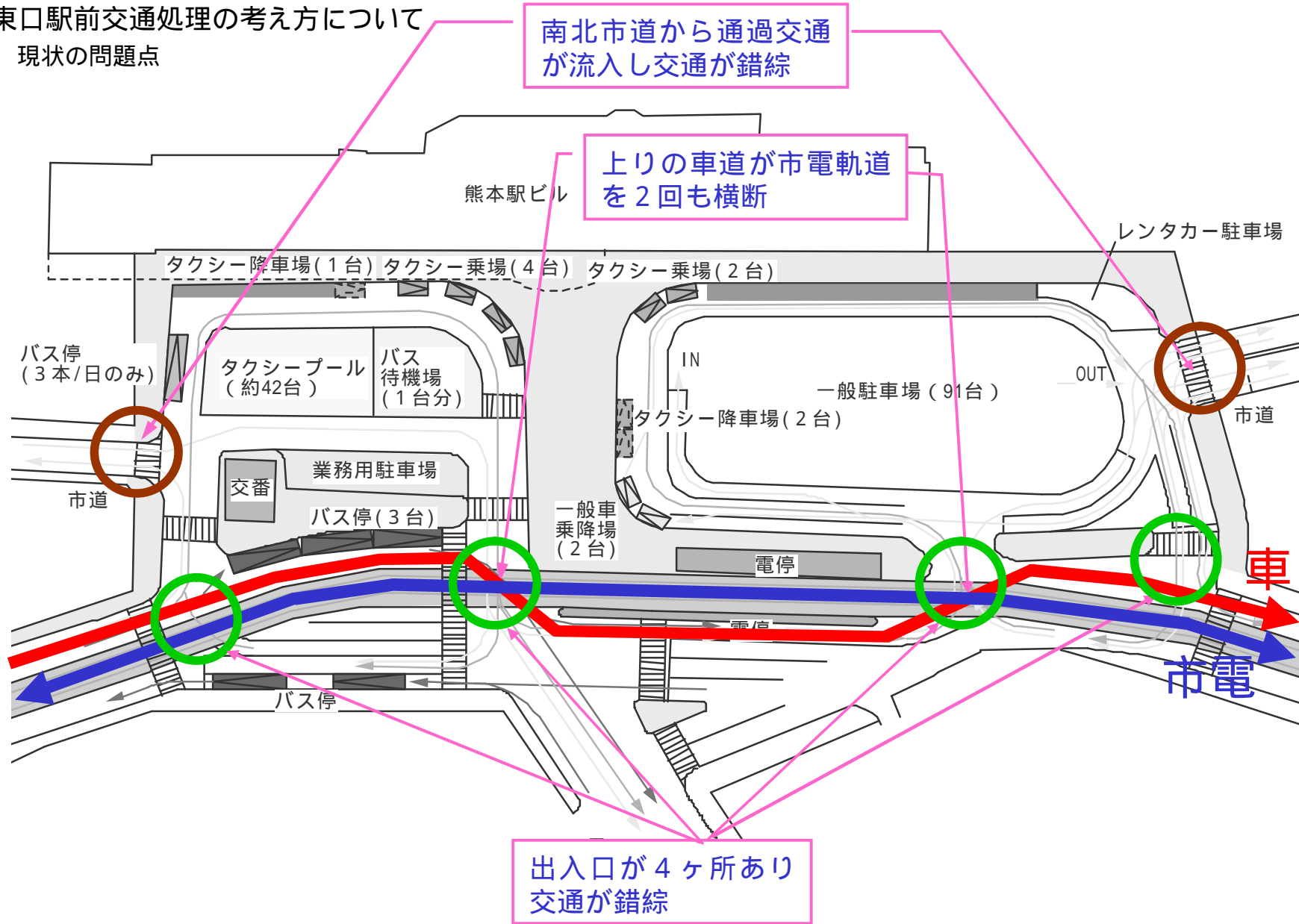


< 低床車輛(2両連結) >

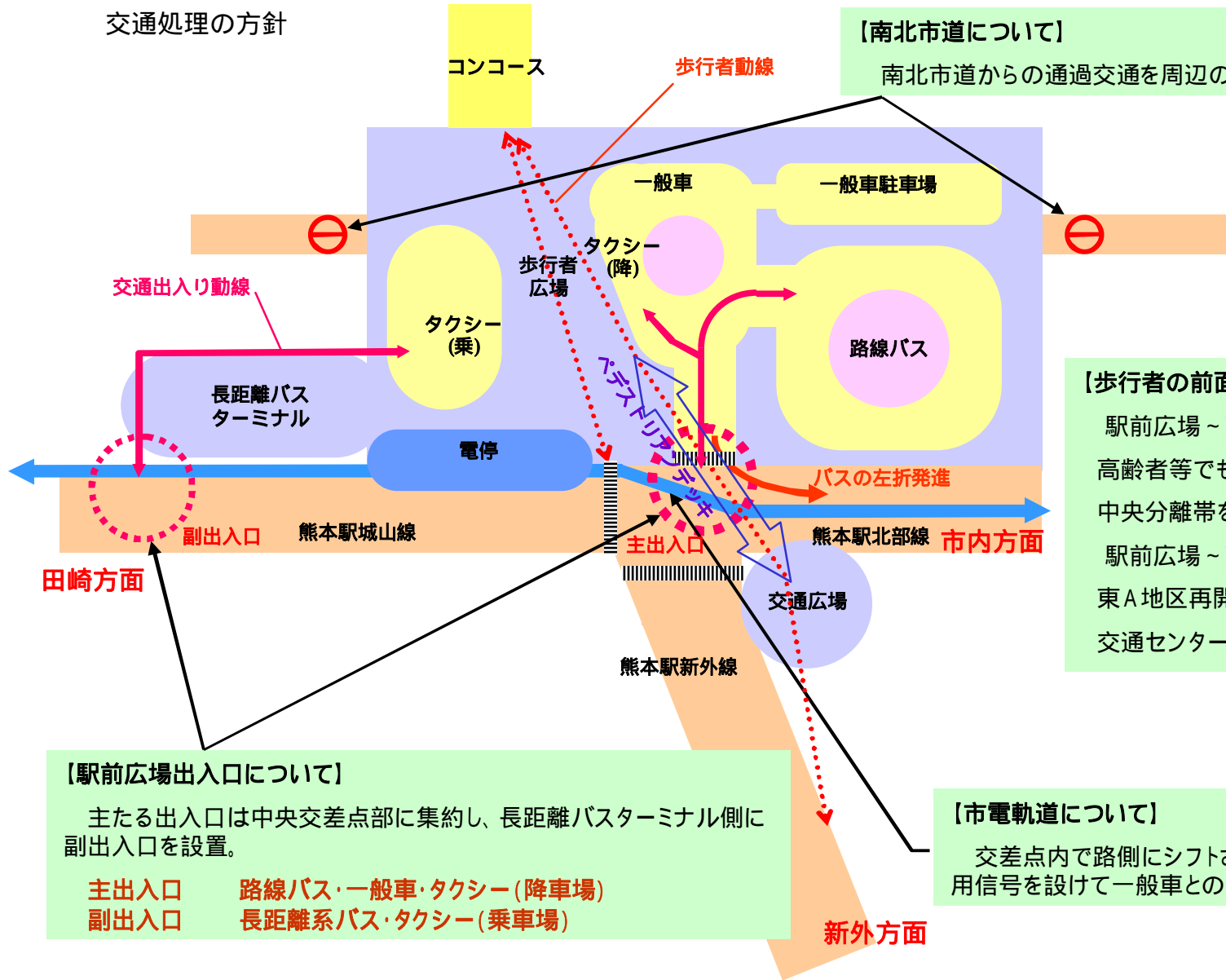
- ・長さ19m
- ・必要な上空高さ6m (架線を吊るために必要な高さ)



(4) 東口駅前交通処理の考え方について
現状の問題点



交通処理の方針



【南北市道について】
南北市道からの通過交通を周辺の新設道路に転換

【歩行者の前面道路横断について】
駅前広場～東B地区 横断歩道
高齢者等でも安全に渡れる時間を前提とした信号
中央分離帯を利用した安全地帯を設置
駅前広場～東A地区 立体横断施設
東A地区再開発ビル(2階)への円滑な連絡
交通センター方面へのバスの円滑な左折発進

【駅前広場出入口について】
主たる出入口は中央交差点部に集約し、長距離バスターミナル側に副出入口を設置。
主出入口 路線バス・一般車・タクシー(降車場)
副出入口 長距離系バス・タクシー(乗車場)

【市電軌道について】
交差点内で路側にシフトさせるとともに、市電専用信号を設けて一般車との交差を解消

《参考》他都市駅の事例1 (地上が中心の駅)

JR高松駅(香川県高松市)

都市人口34万人



近年乗降客数 約26,000人/日

広場面積 約14,000㎡

駅構造	3F	-
	2F	-
	1F	在来線ホーム、改札

JR郡山駅(福島県郡山市)

都市人口34万人



近年乗降客数 約34,000人/日

広場面積
西口 約21,300㎡
東口 約6,100㎡
計 約27,400㎡

駅構造	3F	新幹線ホーム
	2F	改札、コンコース
	1F	在来線ホーム

JR金沢駅(石川県金沢市)

都市人口44万人



近年乗降客数 約43,000人/日

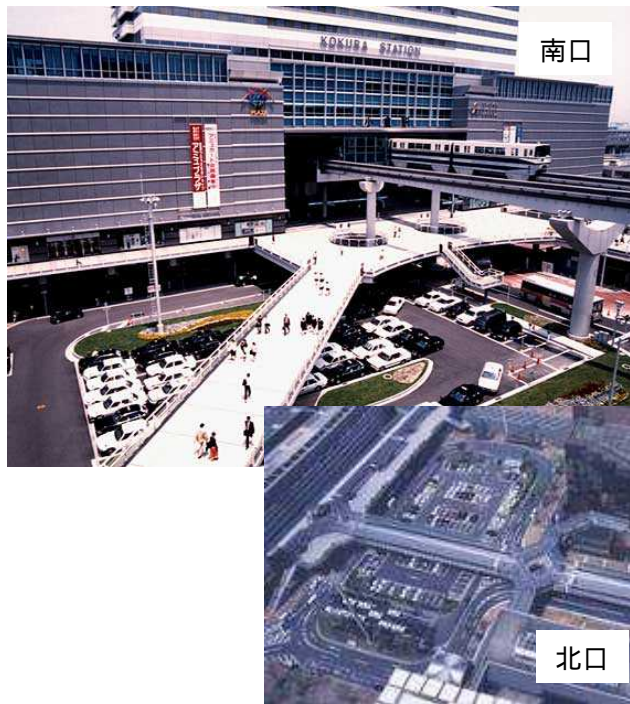
広場面積
東口 約19,400㎡
西口 約13,400㎡
計 約32,800㎡

駅構造	3F	-
	2F	在来線
	1F	改札、コンコース

熊本市人口67万人 / 熊本駅前広場計画 = 将来乗降客数37,000人/日、駅前広場面積(東口)約18,000㎡(西口)約5,700㎡(計約23,700㎡)

《参考》他都市駅の事例2 (立体利用している駅)

JR小倉駅(福岡県北九州市) 都市人口99万人



近年乗降客数	約76,000人/日
広場面積	北口 約16,000m ²
	南口 約7,000m ²
	計 約23,000m ²

駅構造	3F	新幹線ホーム、モノレール
	2F	改札、コンコース、デッキ
	1F	在来線ホーム

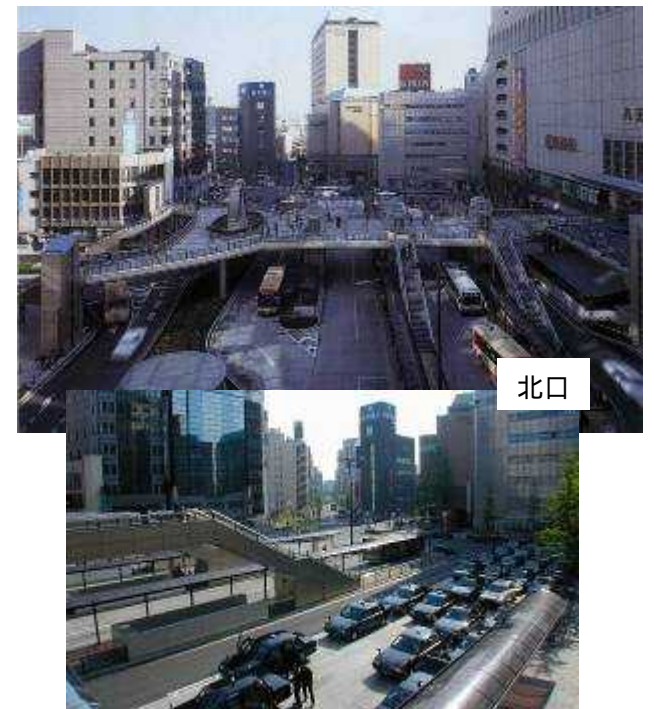
JR仙台駅(宮城県仙台市) 都市人口100万人



近年乗降客数	約150,000人/日
広場面積	東口 約15,000m ²
	西口 約26,000m ²
	計 約41,000m ²

駅構造	3F	新幹線ホーム
	2F	改札、コンコース、デッキ
	1F	在来線ホーム

JR八王子駅(東京都八王子市) 都市人口53万人



近年乗降客数	約137,000人/日
広場面積	北口 約10,200m ²
	南口 約7,700m ²
	計 約17,900m ²

駅構造	3F	-
	2F	改札、コンコース、デッキ
	1F	在来線

熊本市人口67万人 / 熊本駅前広場計画 = 将来乗降客数37,000人/日、駅前広場面積(東口)約18,000m²(西口)約5,700m²(計約23,700m²)