
交通結節と駅前広場について

【 目 次 】

1．交通結節と駅前広場について	1
1 - 1 東西駅前広場の機能分担及び乗り換え動線	1
1 - 2 駅前広場の交通施設配置及び環境空間のあり方	2
1 - 3 駅前広場の施設配置・デザイン検討	6
2．熊本駅舎の役割と整備のあり方について	7

1. 交通結節と駅前広場の整備について

1-1 東西駅前広場の機能分担及び乗り換え動線

～ 森の都の風香る玄関口 パークステーション ～

整備目標

水と緑の自然や歴史性を活かした駅人に優しく乗り換えの利便性の高い駅
出会いとふれ合いのある駅

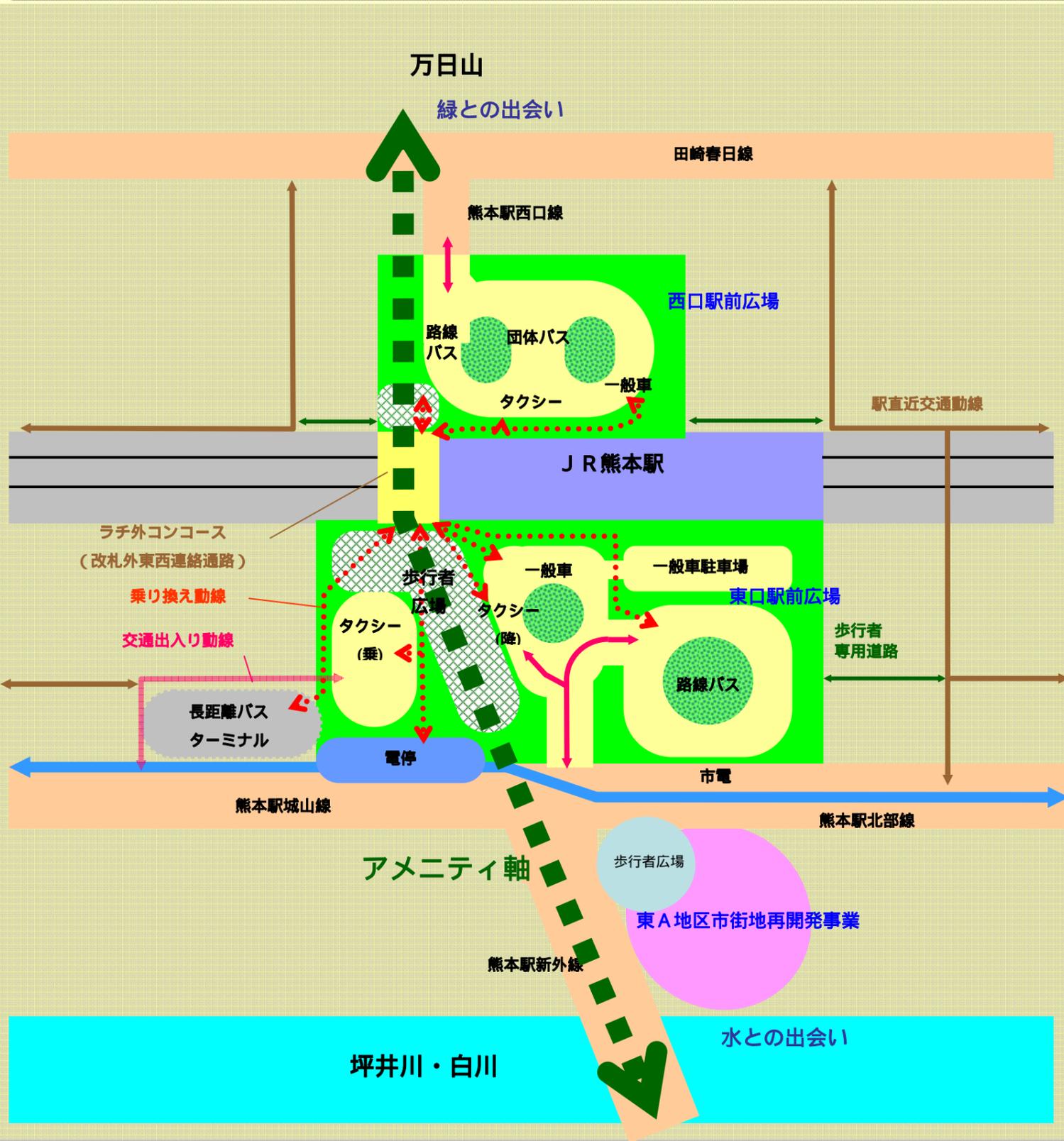
駅前広場の整備方針
 東西駅前広場の機能分担
 東口：中心部及び市域対応を中心とした交通機能の集約強化
 西口：西側開発、アクセス需要増に応じた交通機能等

万日山～駅～白川方面を結ぶアメニティ軸
 歩行動線の軸として、駅東西を通じて人々が水と緑とふれ合い、楽しく歩ける空間づくり

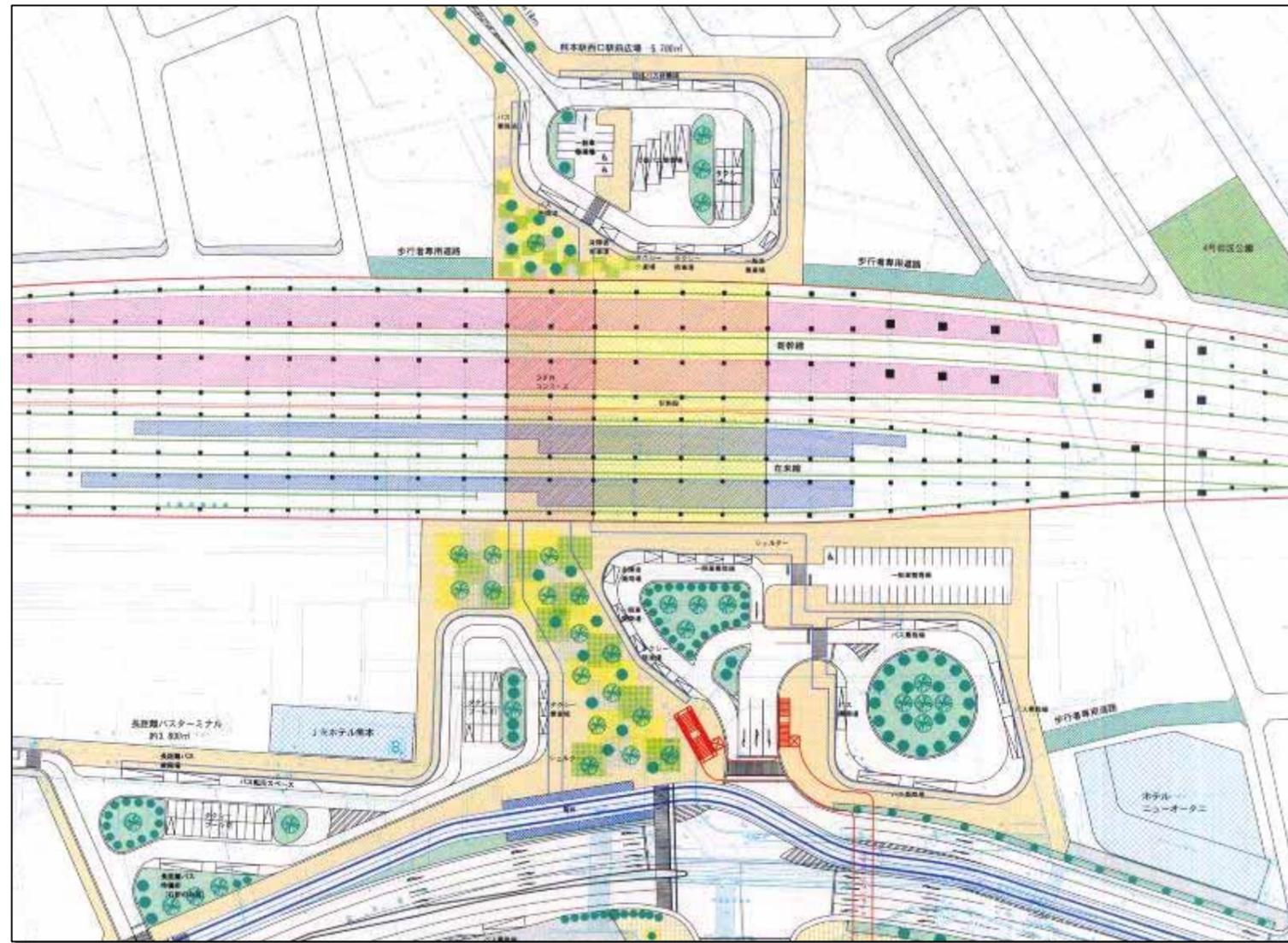
東口駅前広場に“森の都熊本”を実感できる歩行者広場
 熊本の玄関口として、人々をやさしく出迎えたり、やすらぎを感じる憩いの空間を創出

東口施設レイアウト
 高齢者・身障者等の送迎に配慮し、タクシー及び一般車乗降場をコンコース付近に配置 最も乗換利用者が多い市電電停をコンコース正面に優先して配置、だれもがわかりやすく、乗り換え利便性の高い交通結節点の形成

西口駅前広場
 区画整理によって生まれ変わる西口の玄関口として整備し、観光バス、団体バス等の不定期バスの機能を導入



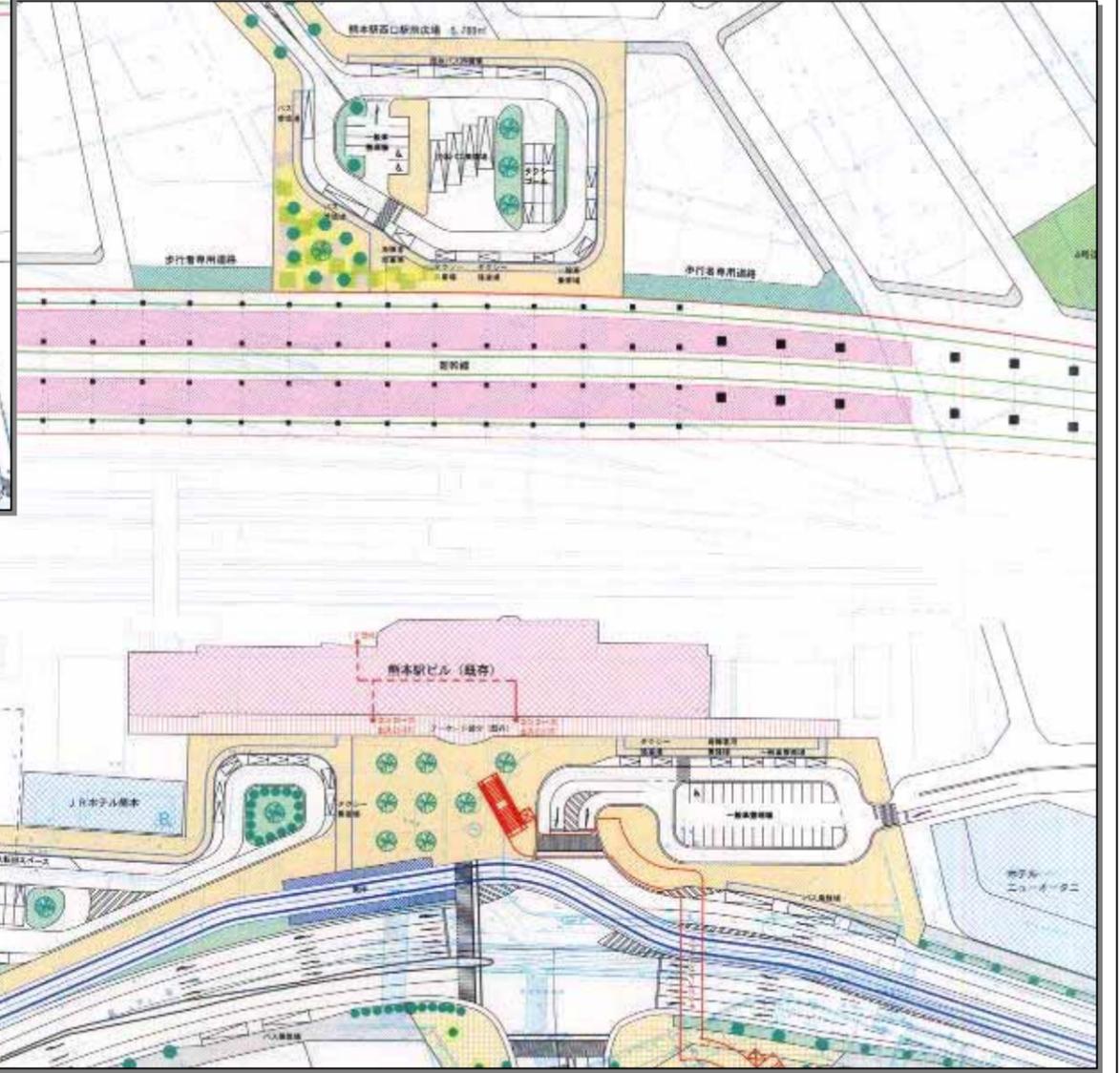
1 - 2 駅前広場の交通施設配置及び環境空間のあり方
 (1) 駅前広場の基本計画



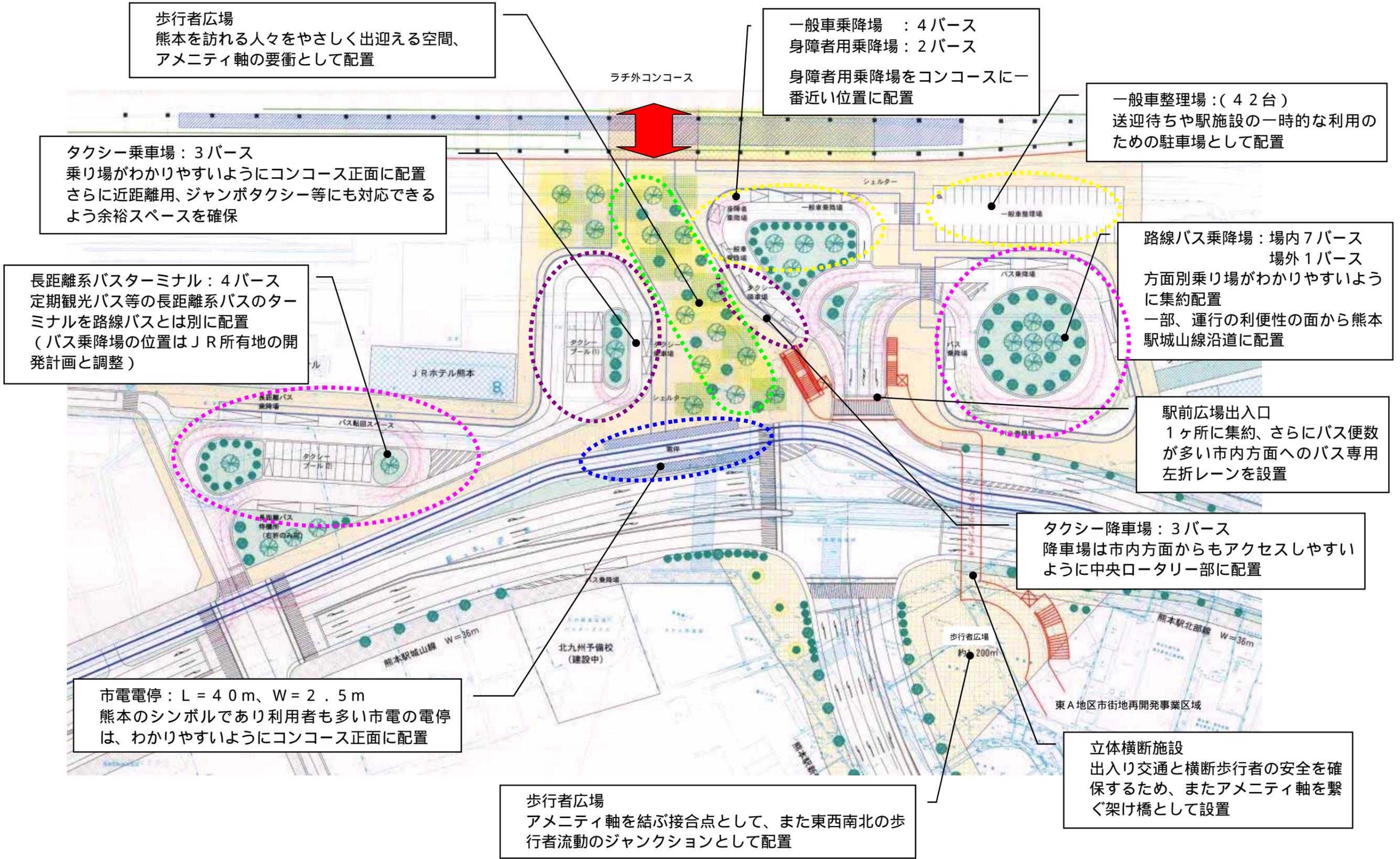
完成形
 (在来線高架完了時 H30)



暫定形
 (新幹線開業時 H23)



東口駅前広場計画（完成時）



歩行者広場
熊本を訪れる人々をやさしく出迎える空間、
アメニティ軸の要衝として配置

一般車乗降場 : 4 バース
身障者用乗降場 : 2 バース
身障者用乗降場をコンコースに一番近い位置に配置

一般車整理場 : (42 台)
送迎待ちや駅施設の一時的な利用のための駐車場として配置

タクシー乗車場 : 3 バース
乗り場がわかりやすいようにコンコース正面に配置
さらに近距離用、ジャンボタクシー等にも対応できる
よう余裕スペースを確保

路線バス乗降場 : 場内 7 バース
場外 1 バース
方面別乗り場がわかりやすいように集約配置
一部、運行の利便性の面から熊本
駅城山線沿道に配置

長距離系バスターミナル : 4 バース
定期観光バス等の長距離系バスのターミナルを路線バスとは別に配置
(バス乗降場の位置は J R 所有地の開発計画と調整)

駅前広場出入口
1ヶ所に集約、さらにバス便数が多い市内方面へのバス専用左折レーンを設置

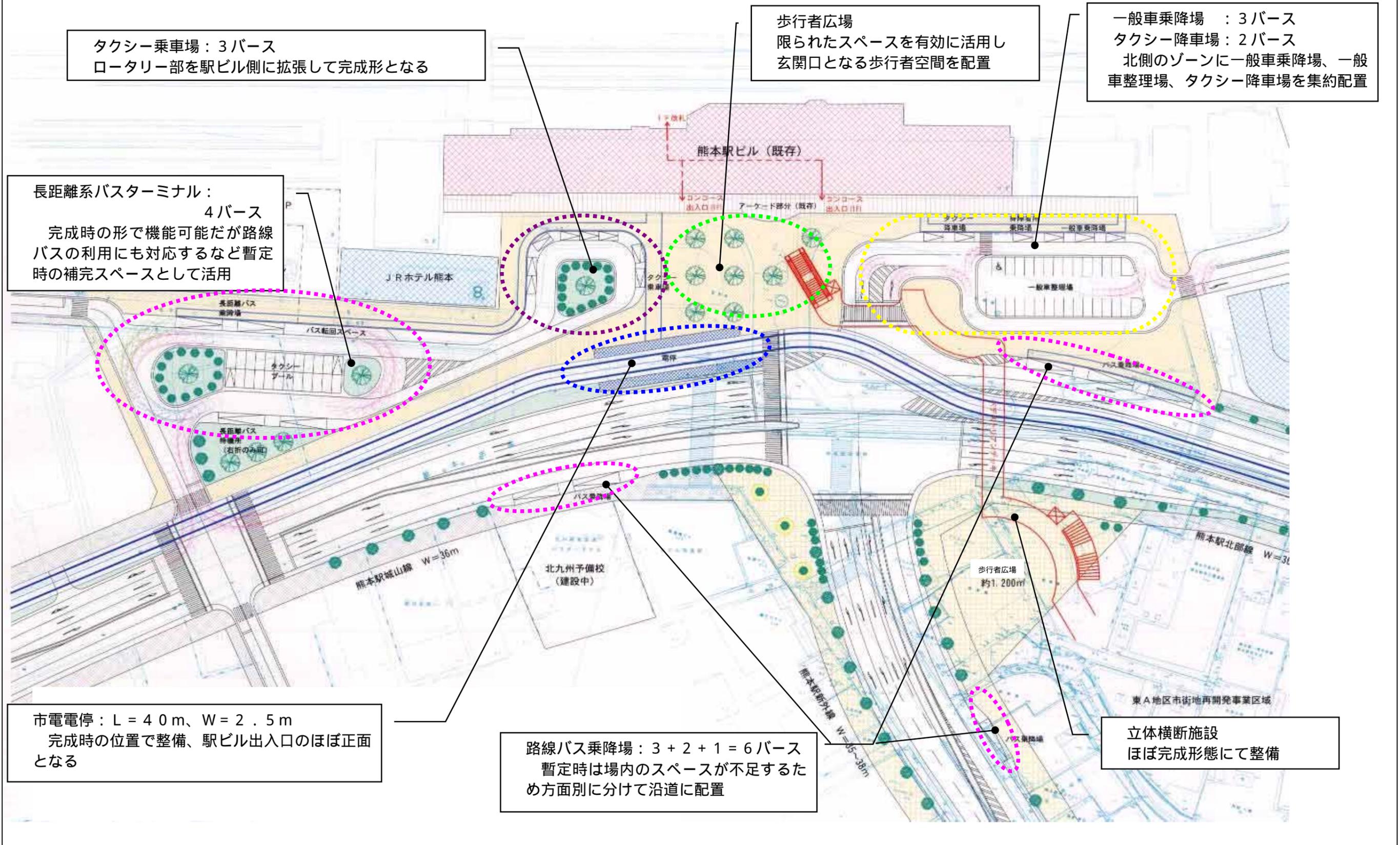
タクシー降車場 : 3 バース
降車場は市内方面からもアクセスしやすいように中央ロータリー部に配置

市電電停 : L = 40 m、W = 2 . 5 m
熊本のシンボルであり利用者も多い市電の電停は、わかりやすいようにコンコース正面に配置

歩行者広場
アメニティ軸を結ぶ接合点として、また東西南北の歩行者流動のジャンクションとして配置

立体横断施設
出入り交通と横断歩行者の安全を確保するため、またアメニティ軸を繋ぐ架け橋として設置

東口駅前広場計画（暫定時）



タクシー乗車場：3 バース
ロータリー部を駅ビル側に拡張して完成形となる

歩行者広場
限られたスペースを有効に活用し
玄関口となる歩行者空間を配置

一般車乗降場：3 バース
タクシー降車場：2 バース
北側のゾーンに一般車乗降場、一般
車整理場、タクシー降車場を集約配置

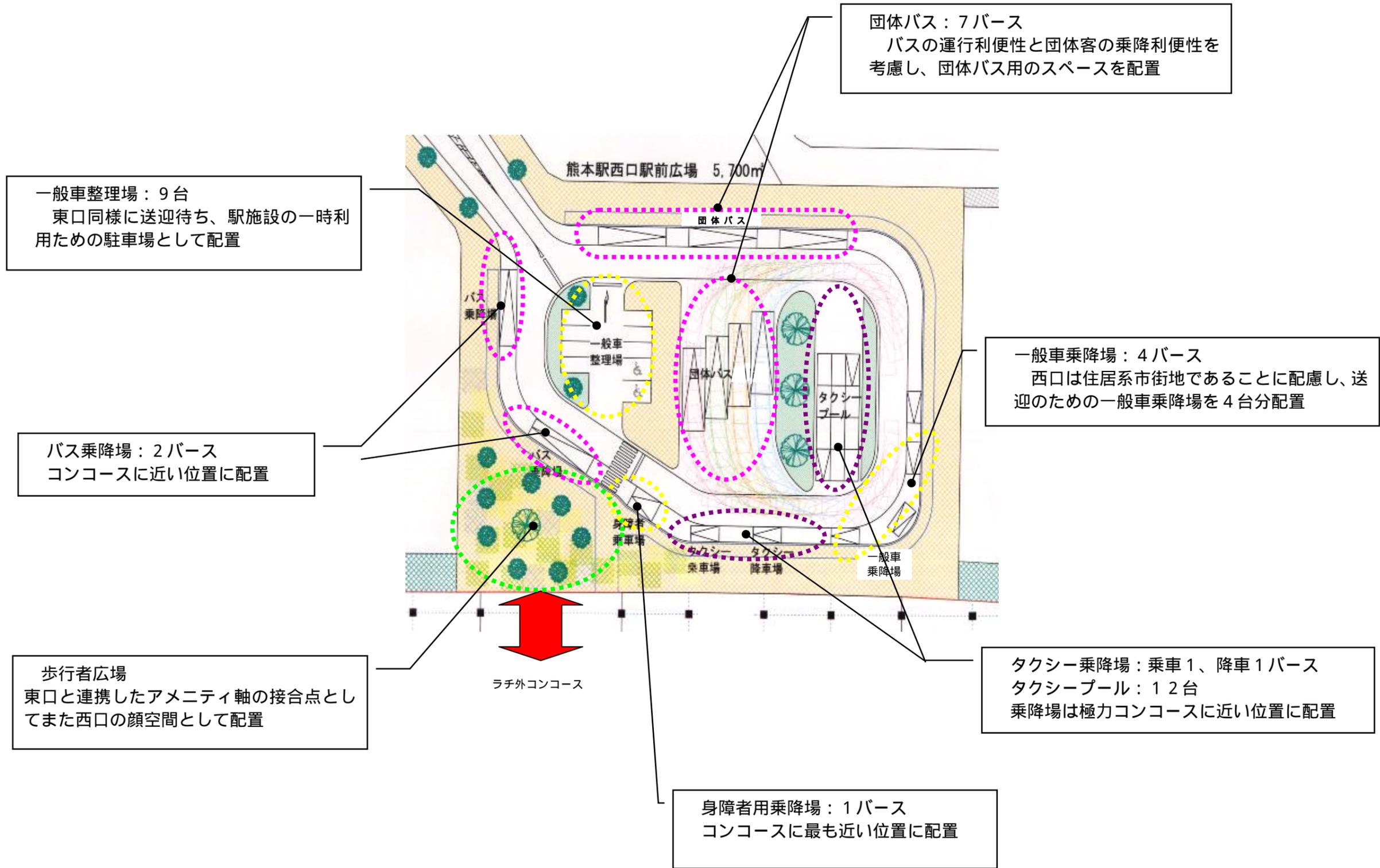
長距離系バスターミナル：
4 バース
完成時の形で機能可能だが路線
バスの利用にも対応するなど暫定
時の補完スペースとして活用

市電電停：L = 40m、W = 2.5m
完成時の位置で整備、駅ビル出入口のほぼ正面
となる

路線バス乗降場：3 + 2 + 1 = 6 バース
暫定時は場内のスペースが不足するた
め方面別に分けて沿道に配置

立体横断施設
ほぼ完成形態にて整備

西口駅前広場計画



駅前広場のデザインイメージ

視認性のよい開放的な空間
駅舎から降り立つ人にとって、視界が開ける、安心できる景観形成。



森の都のいやしの空間
県都の玄関口ながらも、地域性を満喫しながら、意外性を楽しむ、豊かな緑の森の景観形成。
にぎわいに囲まれた心落ち着く雑木林をイメージした空間。



駅前イベント回廊舞台の空間
シンボルツリーに囲まれた、楽しいイベントが予感される、回廊のような空間。
アメニティ軸の方向性を明確にする景観形成。



際立つ交流空間
落ち着きや重厚感と対比する、活動的、先進的、クリアーな景観形成。
周辺から「際立つ」景観形成。
日向ぼっこや昼寝、昼食の飲食にも心地良い、賑わいにふさわしい空間。



心地よい緑陰空間
万日山への眺望を遮ることのない広々とした、開放的な、明るい景観形成。
心地よい緑陰を形成。



交通空間の求心性
広い交通空間に個性的なまとまりを見せる、回廊シェルターや交通島の高木により求心性を感じさせる景観形成。



ペDESTリアンデッキ
交流空間の付帯施設と捉えた、シンプルでスリムな無駄のないクリアーな景観形成。



2. 熊本駅舎の役割と整備のあり方について

2-1 目的及び経緯

駅舎の設計は、施行主体である鉄道・運輸機構、JR九州が行うが、熊本の陸の玄関口である熊本駅舎のデザインについては、県市の意向を反映させるため、**設計の基本となるデザインコンセプトを両者に提示する予定である。**

- ・H16.12 駅舎デザインコンセプト県市素案公表
- ・H17.1 県市素案に対する御意見の募集
- ・H17.2 御意見を反映させた県市案の作成

2-2 県市デザインコンセプト(案)

御意見を反映させた県市案は下記の通りである。

未永く熊本の陸の玄関として在り続けられる風格や、熊本らしい独自性を持っていること
訪れる人に親しみや安らぎを感じさせるものであること
ユニバーサルデザインを取り入れた人にやさしい駅が表現されていること

2-3 今後の予定

