

周辺地形を考慮したパークステーションの一提案

環境システム工学科 増山 晃太

九州新幹線開通を目指して進められている熊本駅および周辺地域の整備において、熊本県と熊本市は「パークステーション」構想を掲げている。この構想の一提案を行うにあたって、「パーク」という言葉から“囲まれた”や“人々が憩う”といった場所を連想した。そこで、熊本駅を囲むように存在している花岡山・万日山一帯と白川、坪井川の地形要素に着目した。それら进行分析の際の比較対象として、駅と地形要素の配置の視点から広島駅を、駅と地形要素のつながりの視点から徳島駅と富山駅を選定した。そして、熊本駅と広島駅の調査や分析結果の比較と徳島駅、富山駅を参考にして、活用すべき点や問題点を整理し、整備目標をまとめてパークステーションに向けた整備計画を示した。

1. はじめに

1.1 研究の背景と目的

九州新幹線の開通に伴い、熊本駅および周辺地域の整備計画が進んでいる(写真 - 1)。その計画において、熊本県や熊本市はパークステーション構想を掲げている。この構想は「出会いとふれあいがある」「人に優しく利便性が高い」「緑と水の自然や歴史性を活かす」といった3つのまちづくりの理念を総称するものである。ここでパークステーションの「パーク」について、英語で“park”の原義である「狩猟用の囲い地」¹⁾と、“公園”の「人々が休息したり散歩したりする場所」²⁾という意味に注目する。

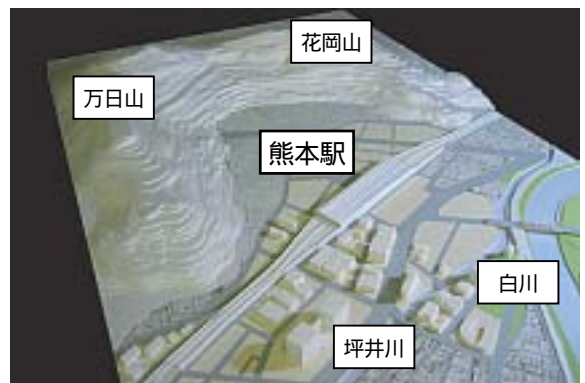


写真 - 1 熊本駅周辺整備計画の予想模型

熊本駅の周辺をみると、西側を花岡山・万日山一帯、東側を白川と坪井川という3つの地形要素に囲まれており、“park”であることを満たしている。また、駅前広場を中心として、展望公園、河畔公園、自然公園を整備し、それらをネットワーク化することで、点在していた休息の場が一体となり、周辺地形全体が散歩を楽しめる“公園”になっていくのではないかと考えた。

本研究では、全国の駅から、熊本駅のように鉄道を挟んで一方に山、もう一方に川が並んで流れている駅と、地形や公園とのつながりが考慮されている駅を比較対象として、周辺地形の調査や分析からいくつかの整備目標を示し、パークステーションへ向けた整備計画を提案する。

1.2 研究の流れ

本研究の流れを図 - 1 に示す。

まず、全国の駅を対象に地形要素によって駅周辺地形の分類を行った。ここから、熊本駅の周辺地形と同

様だと分類される駅と、地形とのつながりを重視している駅を抽出して、調査・分析の対象とした。地形分析では、歴史調査や現況調査と、地形を評価する上で有効であると考えた既往研究を参照して、駅と地形との関係を分析する。駅前広場分析では、駅舎と駅前広場を一体に考え、路面電車などの交通機関との結節について分析する。これらの調査や分析を、熊本駅と比較対象駅についてまとめ、新幹線開通後の熊本駅周辺の整備目標をいくつか挙げ、整備計画として提案する。

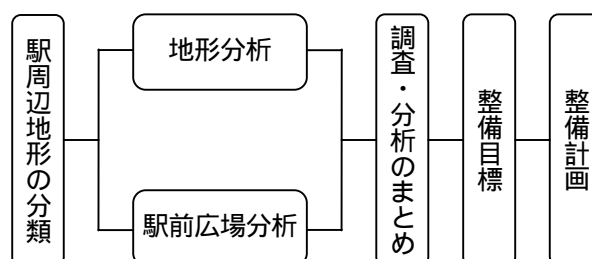


図 - 1 本研究の流れ

2．駅周辺地形の分類

2.1 分類の概要

全国の主要な駅を地形要素によって分類し、地形要素の駅との位置関係とつながりに着目して、熊本駅の比較対象を選定する。ここで、駅から周辺地形までの距離の基準として、城下町と周辺地形との関わりを分類した今野らの研究³⁾を援用し、認知距離の知見⁴⁾を用いる。駅から周辺地形までの距離が、人間の存在の認知可能な限界距離 1.2km 以内である場合、空間の内部に人が居るか否かを確認できるので、安心感が得られ、居心地が良い空間といえる。そこで、駅を中心にして 1.2km の円を描き、その範囲内にある地形要素を各駅において抽出した。また、1.2km というのは遊歩、散策の距離⁵⁾でもあり、駅に着いた人々が歩いていける範囲であるといえる。

2.2 分類対象の選定

熊本駅との比較対象として、鉄道の高架後を想定した JR 新幹線駅と、地域で最も力点がおかれて整備されている都道府県庁所在地の JR 駅との 52 駅を選定した。

2.3 地形要素による分類

熊本駅から 1.2km の範囲には、花岡山・万日山と白川・坪井川が存在している(図 - 2)。表 - 1 は対象駅を地形要素によって分類したものである。河川が 2 本あり、それらが駅前に並ぶように流れている場合は「並」、駅を挟むように流れている場合は「挟」に分類している。表 - 1 から、熊本駅の周辺地形と同じ分類なのは、広島駅(図 - 3)だけである。これより、駅と地形要素の配置の視点から、広島駅を熊本駅の比較対象として周辺の調査と地形の分析を行う。また、駅と地形要素のつながりの視点から、徳島駅(図 - 4)と富山駅(図 - 5)を比較参考として選定する。

表 - 1 地形要素による主要駅の種類

	平地	河川			山	海
		1 本	2 本並	2 本挟		
東京・名古屋・新大阪他 17 駅	●					
富山 ・宇都宮・水戸他 8 駅		●				
新山口・西鹿児島		●			●	
小倉		●				●
松江・長崎		●			●	●
鳥取			●			
広島・熊本			●		●	
盛岡・福島・高知・博多				●		
津・ 徳島				●	●	
甲府・米原・新神戸・大分					●	
青森・千葉・高松						●



図 - 2 熊本駅周辺地図



図 - 3 広島駅周辺地図

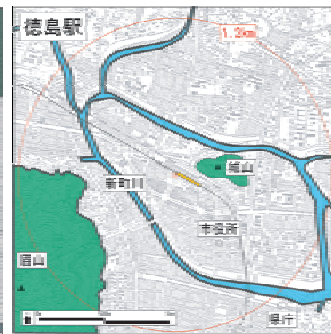


図 - 4 徳島駅周辺地図



図 - 5 富山駅周辺地図

3. 地形分析

3.1 熊本駅の歴史調査

平安時代の初期、肥後の国府は出水地方から二本木・春日地方に西遷している（図 - 6）。その背景を調べると、駅周辺の特徴的な地形が古くから注目され、活用されていたことがわかる。

当時の人は、二本木国府の位置を四神相応の地と称し、東の河川（白川）を青龍、西の郊野（白坪・城山）を白虎、南の沢池（白川河口）を朱雀、北の山岳（北岡・花岡・万日）

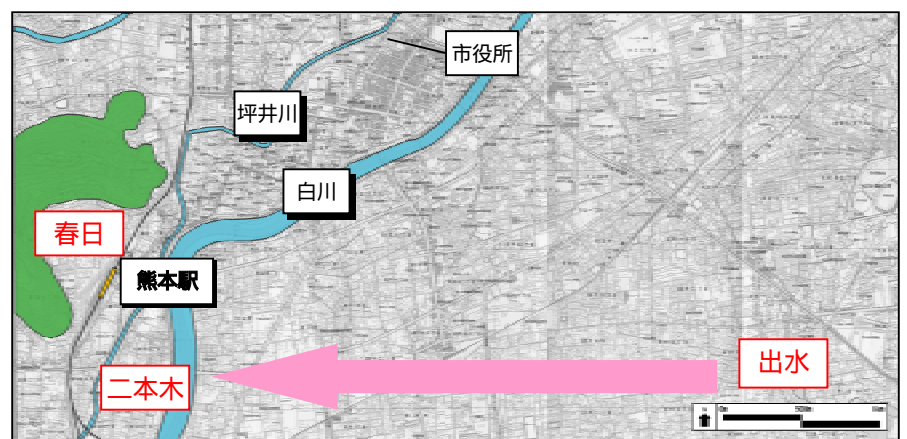


図 - 6 肥後国府の変遷

を玄武の四神に象り、夏は涼しく、冬は暖かい快適な土地としていた。また、国府周辺は北岡・花岡・万日一帯の勾玉状の丘陵と白川・井芹川の河流で自然の小城郭をなし、有力な防備地帯を形成している。これより、二本木地方は出水地方に比べ、軍事的にも優位であり、海と山、川に近く、四方の交通の要衝を占める新興都市として、政治的にも経済的にもその活動と繁栄を極めたとされる⁶⁾。

現存している歴史的構造物では、国府の西遷と同時期に花岡山に奉遷された祇園宮（北岡神社）や清水・加茂・春日の社寺、細川家菩提寺妙解寺跡の「北岡自然公園」がある。また、加藤清正がつくらせた白川と坪井川を分断する「石塘」によって、坪井川は土砂によって埋まることなく、大正末期まで河口から市役所前の船着き場までを舟航河川として利用していた⁷⁾。

3.2 現況調査

(1) 熊本駅について

県、市の整備方針を基に、現状の問題点や将来への課題を探った。鉄道の高架化に関しては、高架下の使い方や高架橋によって視線が遮られることへの対応が必要となってくる。駅前広場に関しては、広場の設計だけではなく、東口と西口との繋がり、さらには花岡山・万日山から駅前広場、白川・坪井川への軸が重要となる。緑の拠点や川といった地形要素を活かすには、それぞれに行ってみたくなる様な魅力が必要となり、歴史的構造物の活用や歩きやすい歩道の整備といった、誘導する工夫をしなければならない。

(2) 広島駅について

1975年に山陽新幹線が全通し、広島駅に新幹線駅が完成した。この当時は、現在熊本駅で進められている在来線も含めた鉄道の高架化は行われなかった。したがって、在来線を挟んで、南側に在来線の駅と北側に新幹線の駅がそれぞれ存在するような駅舎の設計となった。鉄道による地域の分断という課題は今も残っているが、在来線駅と新幹線駅は跨線橋と地下通路によって、自動車については駅西高架橋や荒神陸橋によって、愛宕踏切では、跨線橋を架けることで対応を図っている(図-7)。

駅の北側にある二葉山では、山頂の二葉山平和塔(仏舍利塔)とその周辺に点在する社寺を含めた「二葉の里歴史の散歩道」が整備されている。また、「水の都ひろしま」構想⁸⁾によって、南側の「縮景園」や京橋川の雁木などの歴史的構造物を活かした川づくりが進められている。しかし、これらの地形を活用した整備は、それぞれで行われており連携が薄い。鉄道による地域の分断がこのような結果を招いたと考える。

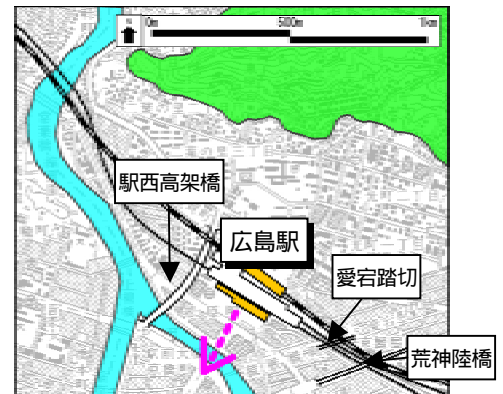


図-7 広島駅周辺の現況

3.3 周辺地形の分析

(1) 分析の概要

熊本駅と周辺一体を「パーク」と捉えたとき、緑の拠点や白川・坪井川といった周辺地形との関係に配慮することが必要となる。これに関しては、以下に挙げる3つの既往研究を参照することで、その関係を理解することができる。

1つ目は、2章で用いた城下町と周辺地形との関わりを分類した今野らの研究。2つ目は、仰観景と俯瞰景を仰角と俯角を用いて分析した樋口の研究⁹⁾。3つ目は、河川景観の構図と河川の規模との関係に着目し、川幅による景観認識の変化や傾向を分析した山下の研究¹⁰⁾である。

これらの研究は、駅と周辺地形との分析をする上で有効な手段であると考えられる。本研究では、このような考え方を熊本駅と比較対象である広島駅に適用し、以下のような結果が得られた。

(2) 領域空間の分析の概要

今野らの研究より領域空間とは、花岡山・万日山が立ち上がる所の地形勾配変化点を辿り、それを結んだ山の端のラインと、白川の駅に近い方の河岸のラインまでの平地とする。このように定義した空間の領域感の目安として2章で用いた認知距離の知見から、安心感が得られ、居心地が良い領域空間を、駅から山や川のラインまでの間が1.2km前後になっている場合であるとした。そして、駅を中心とした山のラインから川のラインまでの軸距離で考えると、1.2kmの倍である2.4kmに前後1kmの幅を持たせた軸距離1.4~3.4kmを程良い領域空間の目安とした。

(3) 熊本駅の領域空間

山に抱かれるように立地している熊本駅のような周辺地形は、駅を中心とした山と川の幅・奥行きによって、空間を計測する。図-8に示した距離を計測して、幅は約1.2km、奥行き約1.0kmとなった。これは、今野らの研究で示されている城下町の領域空間と比べると、やや狭い空間といえる。

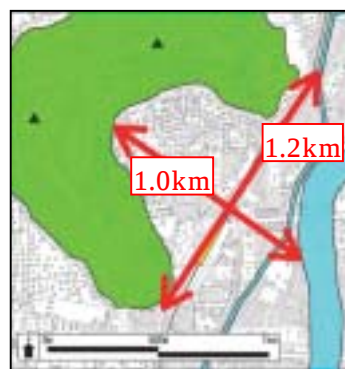


図-8 熊本駅周辺地形

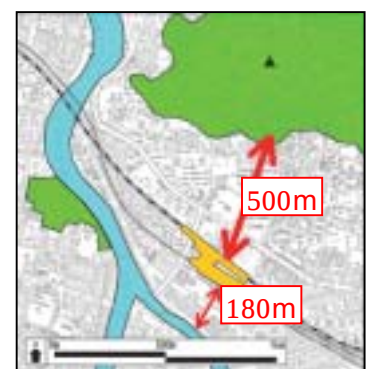


図-9 広島駅周辺地形

(4) 広島駅の領域空間

平野の中で山に近い距離に立地している広島駅のような周辺地形は、駅から山と川までの最短距離によって、空間を計測する。図 - 9 に示した距離を計測して、山までは約 500m、川までは約 180m となった。こちら、城下町の領域空間と比べると、やや狭い空間といえる。

(5) 仰観景と俯瞰景の分析の概要

熊本駅に着いて最初に目に入ってくる地形は、花岡山・万日山である。駅を抱くように存在しているこれらの山への仰観景は、人々にここは「パーク」なんだということを教えてくれる重要な要素である。また、花岡山山頂から街への俯瞰景において、駅はその規模から最も目に止まる都市の構成要素のひとつである。広島駅では、花岡山・万日山のように特徴的ではないものの、二葉山が重要な地形要素である。そこで、駅から山を対象とし、仰観景としての山のもつ意味を「仰角」という指標を用いて、山頂から駅を対象とし、俯瞰景としての駅のもつ意味を「俯角」という指標を用いて分析する。

(6) 花岡山と万日山の仰観景と俯瞰景

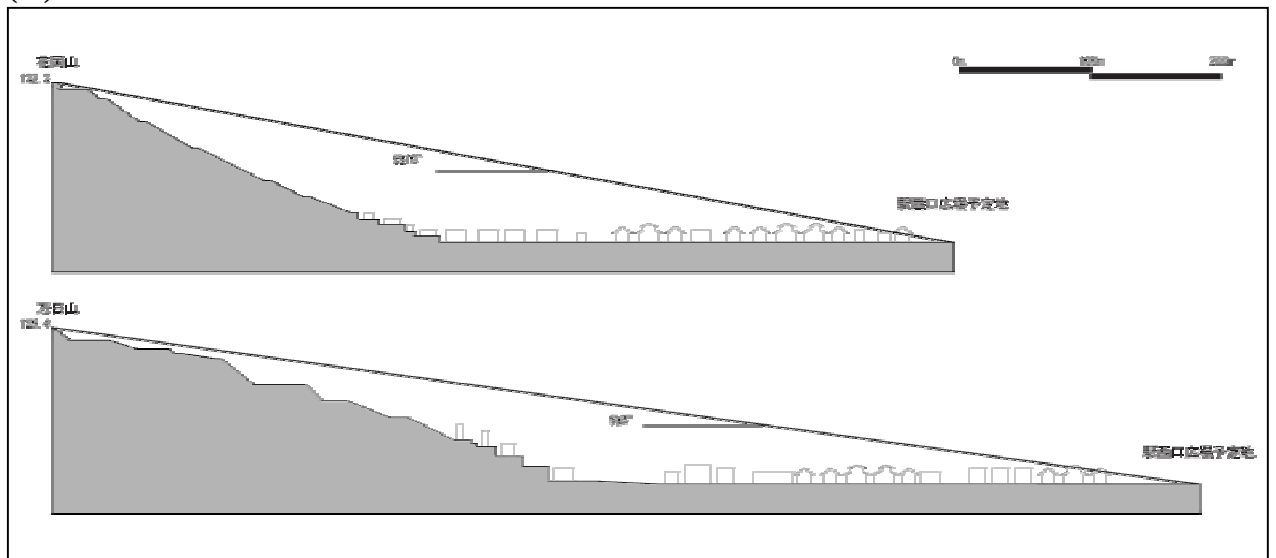


図 - 10 花岡山と万日山への仰角・俯角

まず、西口駅前広場の予定地を視点場とした花岡山山頂と万日山山頂への仰角は、それぞれ約 10° と約 8° となった。仰角 9° 近傍の山というのは、スカイラインと山腹を交互にみることでできる仰角であるため、山容を身上とする山にとって、最も好ましい眺望仰角であるとされる。次に、展望所となっている花岡山山頂を視点場とした駅への俯角は、約 10° となった。俯角 10° 近傍のところは、人間にとって見やすい領域で、俯瞰景における中心領域とされる(図 - 10)。また、遠景には熊本城や阿蘇の山並み、有明海も眺めることが出来る。

(7) 二葉山の仰観景と俯瞰景

熊本駅と同様の作業を行うと、北口駅前広場から二葉山山頂への仰角は約 9° 、対する俯角も約 9° となり、どちらも熊本駅での評価と同じであるといえる。また、遠景には瀬戸内海の島並みも眺められる。

(8) 川幅の分析の概要

駅から川までの直線距離を計測すると、熊本駅から坪井川までは 250m、白川までは 300m、広島駅から猿猴川までは 180m、京橋川までは 650m となり、4本の川はいずれも駅から遊歩、散策の距離である 1.2km 以内に位置している。川自身に着目すると、坪井川は川幅が約 20m の掘込み河川であり、川沿いを歩けるような整備はされていない。白川は川幅が約 150m の堤防河川であり、堤防天端には遊歩道が整備され、広い高水敷もある。猿猴川は駅前では川幅が約 60m の掘込み河川であり、川沿いの遊歩道が整備されている。京橋川は約 80m で一部掘込みの部分がある堤防河川であり、堤防天端には遊歩道が整備されている。

(9)白川と坪井川の川幅の分析

山下の研究は、約100人の成人と子供に河川環境を撮影してもらい、その映像を分析する「写真投影法」が行われている。その結果、川幅25m付近を境にして、視点場の変更をとまなう構図の変化がみられた。白川のように川幅が50mをこえる場合、視点場では「高水敷」の頻度が最も高く、景観の構図では「対岸景」の頻度が最も高く、次いで「周縁景」となった。坪井川のように川幅が15~20mの場合、視点場では「堤防天端」とともに「橋上」の頻度が高い。また、景観の構図では子供の「水面景」が突出して高く、成人は「流軸景」の頻度が最も高い。

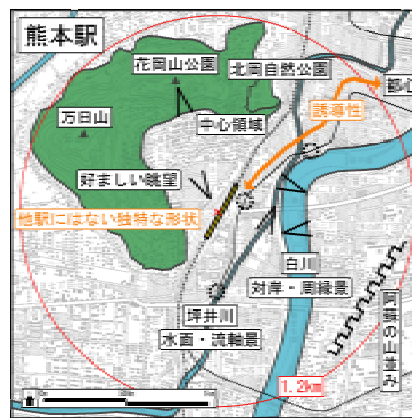
(10)猿猴川と京橋川の川幅の分析

猿猴川も京橋川も川幅は50mをこえる場合である、しかし「高水敷」がないので「堤防天端」が視点場となり、「対岸景」や「周縁景」の頻度が高くなるだろう。

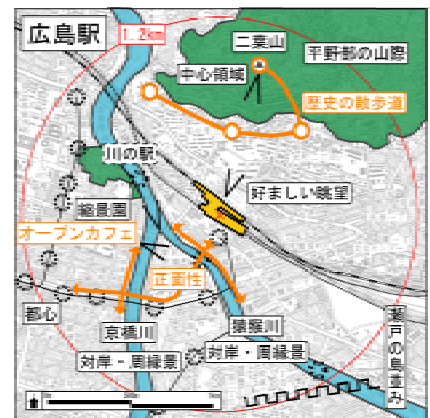
(11)周辺地形の分析のまとめ

熊本駅と広島駅について、分析の結果を図-11と図-12にまとめる。

領域空間の分析で示された、熊本駅周辺の空間の狭さは、全体を一体的な空間とする「パーク」として、有効に働くと考えられる。よって、認知距離の概念から、視覚的に駅と周辺地形とは一体であると判断できる。また、地形要素の分類では、熊本駅と広島駅は同じ分類となった、しかし今野らの研究では別分類とされ、熊本駅の囲まれ感はより「パーク」といえる地形だと判断できる。



図—11 熊本駅の分析結果



図—12 広島駅の分析結果

山という地形要素に注目すると、駅と山の相互の「眺め」が重要である。熊本駅を中心として西側一体を扇状に広がっている独特な形と、適度な大きさがつくりだす「パノラマ感」は、広島駅北側の二葉山にはみられない特徴であり、西口駅前広場の形状や周辺道路の線形、駅舎の設計に活かすべきである。また、花岡山山頂から眺めたときに、駅はもっとも視線の集中する領域にある。したがって、山頂からの駅舎の見えにも十分配慮が必要であろう。

川という地形要素に注目すると、京橋川と猿猴川はほぼ同規模の河川であり、両河川において受ける印象に大きな違いはない。しかし、白川と坪井川は規模が大きく違うので、それぞれで受ける印象も変わってくる。駅から歩いていける範囲で、河川の違う側面を体験できることは、活かすべき点である。

そこで、具体的に白川と坪井川についてその違いを考察し、活用の仕方を探してみる。視点場と対象の分析より、写真を撮る人が選んだ視点場は安心してとどまることができる場所であり、その対象は画として見られる場所である。これより、白川では河川敷を歩きながら、対岸の人々の活動、その先の山並みを眺め、坪井川では橋の上から川を眺め、より水面に近い川沿いの遊歩道でゆるやかな流れを楽しむ、このような特徴が白川と坪井川にはある。よって、白川では高水敷から遠景への視界を確保した、オープンスペースの「眺める場」として、坪井川ではより水面に近いところを歩くことができ、橋から川を眺めたときに楽しそうだなと思ってもらえるような、ヒューマンスケールの「活動する場」としての整備が望まれる。

3.4 周辺地形とのつながり

(1) 比較参考駅の選定

広島駅では、二葉山山頂の仏舎利塔とその周辺の社寺を巡ってもらう散策マップの制作や、河川沿いのオープンカフェの整備など行われている。また、「水の都ひろしま」構想では、猿猴川、京橋川を水上バスによって結び、縮景園前や駅前大橋に川の駅を整備するという動きがある。しかし、在来線による分断から山側と川側の整備がそれぞれに行われており、連携が取れていない。

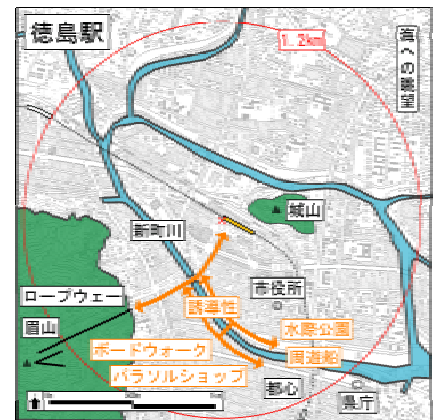
駅と都心の位置関係をみると、熊本駅の場合は川に沿った方向にあり、川に都心への誘導性があるといえる。広島駅ではこの特徴はみられないので、徳島駅を比較参考駅として抽出する。また、駅と公園とのつながりから富山駅を抽出する。

(2) 徳島駅の特徴

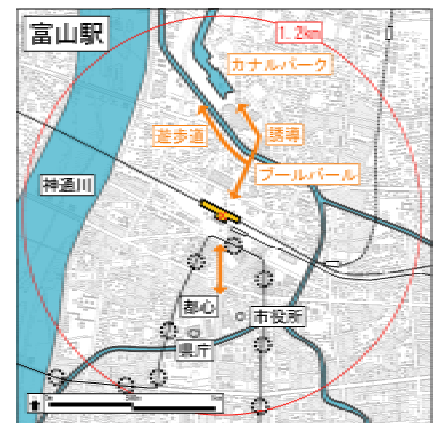
図 - 1 3 の徳島駅の場合は、新町川が都心への誘導性を持っており、それを活用した「新町川ボードウォーク」が整備されている。ボードウォークでは、休日にパラソルショップが催され、人々の川への集客が図られていて、川を楽しむ工夫として、新町川には周遊船が運航されている。また、駅の正面にある眉山とは大通りで結ばれている。眉山山頂まではロープウェーがあり、海までの眺望が確保されている。

(3) 富山駅の特徴

図 - 1 4 の富山駅の場合は「とやま都市 MIRAI 計画」¹¹⁾より、駅から「カナルパーク」という運河を活用した公園までをブルバールと呼ばれる広幅員の道路で結んでいる。ブルバールは幅員 60m の道路で、西側 30m、東側 10m の幅員の歩道があり、ケヤキの 3 列並木と富山を象徴する水景施設や花壇を連続的に配した「道広場」となっている。



図—1 3 徳島駅の周辺地形



図—1 4 富山駅の周辺地形

4 . 駅前広場分析

4.1 駅前広場の比較

(1) 熊本駅駅前広場

図 - 1 5 に示す現在の熊本駅は、駅前広場および交通機能は東口にのみ設置されており、西側との接続はない。駅前広場には、路面電車、市内バスの停留所とタクシー、一般車の待機所があり、路面電車や市内バスの停留所までは屋根つたいで行くことができる。しかし、改札口から停留所はタクシーや一般車の待機所の先にあり、見た目以上に遠く感じてしまう。市内バスに関してはターミナルとしては不十分であり、駅の利便性の向上にはより一層の交通機能の集約が望まれる。また、駅前広場といってもその規模は小さく、広場のほとんどをタクシーや一般車の待機所に使われており、人々が休憩を取ったり、活動をしったり出来る空間は少ない。



図—1 5 熊本駅駅前広場

(2) 広島駅駅前広場

図 - 16 に示す広島駅は、南口と北口に駅前広場が設置してある。主要となっているのは都心側の南口広場であり、北口広場との接続は地下通路と改札を通した跨線橋がある。南口には、路面電車の終点や市内バスのターミナル、タクシーと一般車の待機所がある。路面電車やバスの停留所には、歩いていくことができるものの、屋根は途中で切れてしまっている。車道を挟んだ駅前大橋や猿猴川には、地下道を通して行けるようにしてある。北口には、高速バスのターミナルとタクシー、一般車の待機所がある。在来線の駅と新幹線の駅が二棟ある構造になっていて、在来線が地上を通っているので一階部分でのつながりはない。南口広場には噴水が設置してあるなど、ある程度の空間が確保されている。交通機能は、南口と北口の両方に整備されているものの、都心側と山側といった性質と在来線による分断から、「駅前」と「駅裏」といった印象が強くなっている。



図—16 広島駅駅前広場

(3) 熊本駅前広場の将来像

現在は東側にのみ駅前広場が整備され、西側との接続がないなど完全に両側が分断されている。新幹線開通後は、在来線とともに高架化が行われ、一階部分での東西の接続が可能となる。駅舎の建替えによって、今より西側に移動するため、東口広場に大きな空間の確保が可能となる。そこで、改札口から離れてしまっている路面電車や市内バスの停留所を駅舎の近くに設置し、駅から公共交通機関への接続を向上させる必要がある。また、熊本駅を中心とした周辺の軸を考えると、今後も南北が交通の軸であることは変わらない。ここで、新たに東西の軸の形成として、視線の誘導を行いたい。駅から周辺地形を意識してもらうためには、花岡山・万日山や白川・坪井川を眺めてもらうことが重要だと考える。

5. 調査・分析のまとめ

これまでの調査や分析を表 - 2 にまとめる。周辺地形と駅前広場について、熊本駅と広島駅、徳島駅、富山駅を比較した結果から、活かすべき点や問題点、課題を示した。

表—2 熊本駅と比較対象駅の調査・分析のまとめ

			熊本駅	比較対象駅
周辺地形	広域	広域軸	・南北は幹線道路や路面電車などによって軸が形成されている ・東西の軸が非常に弱く、「駅前」と「駅裏」がはっきりと別れている	・広島駅の場合、在来線による地域の南と北の分断を高架道路などによってつなげようとしている ・それでも「駅前」と「駅裏」といった印象が強い
		領域空間	・勾玉状の花岡山・万日山がつくり出す「囲まれ」は他駅には見られない独特なもの	・広島駅は平野部の山際に位置し、「囲まれ」は感じない
	山	仰観景と俯瞰景	・駅から花岡山・万日山は好ましい眺望 ・花岡山公園から駅は視線の中心領域であるので、駅の見えに十分な配慮が必要 ・花岡山公園からは熊本城や阿蘇の山並みも眺められる	・二葉山山頂からは瀬戸内海の島並みまで眺めることが出来る ・二葉山山頂は展望所としては狭く、整備がされていない
		鉄道からの見え	・地上を走っているため、民家に隠れて見えにくい	・新幹線は高架なので、遮るものがなくよく見える
	河川	川幅による視点場と対象の変化	・白川では「高水敷」から「対岸景」や「周縁景」を眺める ・坪井川では「堤防天端」や「橋上」から「水面景」や「流軸景」を眺める ・白川と坪井川で違った体験が出来る	・京橋川、猿猴川とも「堤防天端」から「対岸景」や「周縁景」を眺める ・京橋川と猿猴川では同じような体験をする
		鉄道からの見え	・駅の南側で川を越えるときに確認できる	・広島駅の西側で川を越えるときに確認できる
	つながり	山	・花岡山公園までは自動車道と歩行者専用の近道がある ・花岡山公園までに官軍墓地がある	・広島駅と二葉山の仏舎利塔や周辺の社寺までの所要時間を書いたマップを制作 ・徳島駅と眉山は大通りで結ばれ、ロープウェーを使って山頂まで上ることが出来る。
		川	・改札口を出ても川が存在がわかりにくい	・広島駅は正面に駅前大橋を確認でき、猿猴川までは地下広場で接続している
		公園や庭園	・北岡自然公園までの道は歩きにくい ・北岡自然公園の入場口をわかりやすく変更するとよい	・広島駅と縮景園とのつながりはとくにない ・富山駅とカナルパークはブルパールと呼ばれる広幅員の道路で結ばれている
		都心	・白川・坪井川が駅から都心への誘導性を持っている	・広島駅は川を渡った向こう側に都心がある ・徳島駅も川が都心への誘導性を持っており、それを活かした新町川ボードウォークが整備されている
駅の機能	駅前広場	主	・鉄道を挟んだもう一方との接続はない ・路面電車、市内バスの停留所とタクシー、一般車の待機所がある	・広島駅の場合、南口が主要となり、路面電車、市内バス（ターミナル）の停留所とタクシー、一般車の待機所がある
		副	・なし	・広島駅の場合、北口が副となり、高速バスの停留所とタクシー、一般車の待機所がある
		繋	・なし	・地下通路と改札口を通った跨線橋で結ばれている
	路面電車		・通過駅 ・駅前広場を屋根つたいで歩いていけるものの、改札からは遠く感じられる	・終点 ・駅前広場を歩いていけるものの、屋根は駅ビル側で途切れる。
	交通機能		・市内バスはターミナルとしては不十分 ・東側だけの整備で西側とのバランスが悪い	・南口も北口も一定の整備はされている

6．熊本駅におけるパークステーションの一提案

6.1 周辺地形と駅前広場の整備目標

< 1 > 南北の交通の軸、東西の視線・動線の軸

現在の熊本駅周辺は、鉄道、幹線道路、路面電車といった南北の交通の軸は充実している。しかし、駅を挟んだ東西の軸が非常に弱い。風水の思想でも、東西と南北の軸があれば「天心十字の法」といい、その中心に「気」が溜まる強力な地形となる。そこで、東西に向かっては人々の視線を、花岡山・万日山や白川・坪井川に誘導し、少し時間があればそこまで歩きたくなるような整備をする。

< 2 > 花岡山・万日山に開かれた西口広場

現在の熊本駅には西側に出られるような通路がなく、駅裏になってしまっている。西口広場の整備後は、駅裏といった印象ではなく「山側」といった位置づけで、東口の「川側」にはない特徴を出さなければならない。そこで、駅西側の建造物の高さに規制をかけるなど、勾玉状の山並みをパノラマで眺めることが出来るようにする必要がある。また、西口広場から、花岡山や万日山に山アテ街路を整備し、人々を誘導する工夫も考えられる。

< 3 > 「眺望」の白川と「活動」の坪井川

白川は川幅の広さを活かして、遠景を眺めながらゆったりと歩いてもらう場所なので、現在の良さを残す。また、白川左岸からは、熊本駅付近では見えない金峰山を眺めることが出来る。坪井川は川幅の狭さを活かして、兩岸をゆったりきたりしながら、水辺の歩行を楽しむ場所に整備する。また、川岸のオープンカフェから水辺を歩く人や水上交通の行き来を見ることが、坪井川の楽しみ方のひとつだと考える。

< 4 > 広場・公園のネットワーク

東西の駅前広場を中心に、花岡山の展望公園、北岡自然公園、坪井川沿いの河畔公園、白川の河川敷を結ぶことで、全体として「パーク」が形成される。また、それらを結ぶ街路も歩道の幅を十分に確保し、植樹することで街路自体が公園のような役割を持ち、歩行者は大きな公園の中を歩いている気分になる。さらに、万日山にも展望公園を整備することで、囲んでいる山並み全体を活かした「パークステーション」となっていくと考える。

< 5 > 東口広場と西口広場の連携

現在は、改札口を出てすぐに川があることがわからない。そこで、白川橋へ延びる通りに沿って、駅舎の一階部分を東から西に通り返れるようにすることで、白川橋を駅の西側からも見られるようになり、川があることを想起することが出来る。この考えより、東口広場の南側半分には視線を遮るようなものはつくらない。

< 6 > 駅前広場に休息でき、活動できる空間を設ける

現在のように、駅前広場のほとんどをタクシーや一般車の待機所に使用しては、人々が滞留する空間が確保できない。そこで< 5 > から、東口広場の南側半分以上を休息と活動の場として整備する。これまであった待機所は、西口広場との分担や熊本駅周辺に新たに設置するなどの考慮が必要となる。

< 7 > 路面電車を駅前広場内に引き込む

熊本市電は全国に先駆けて、低床車両を導入するなど路面電車に力を入れている。ここで、熊本市電と熊本県や熊本市が一体となって、改札口を出るとすぐに路面電車の停留所があるといった、駅前広場を実現したい。このような動きは、広島電鉄が積極的にすすめており、JR の駅や港のターミナルと路面電車がひとつの屋根で接続している整備事例はすでいくつかある。

6.2 周辺地形を考慮したパークステーションの一提案

6.1 の整備目標から、図 - 17 に周辺地形を考慮したパークステーションの一提案をする。

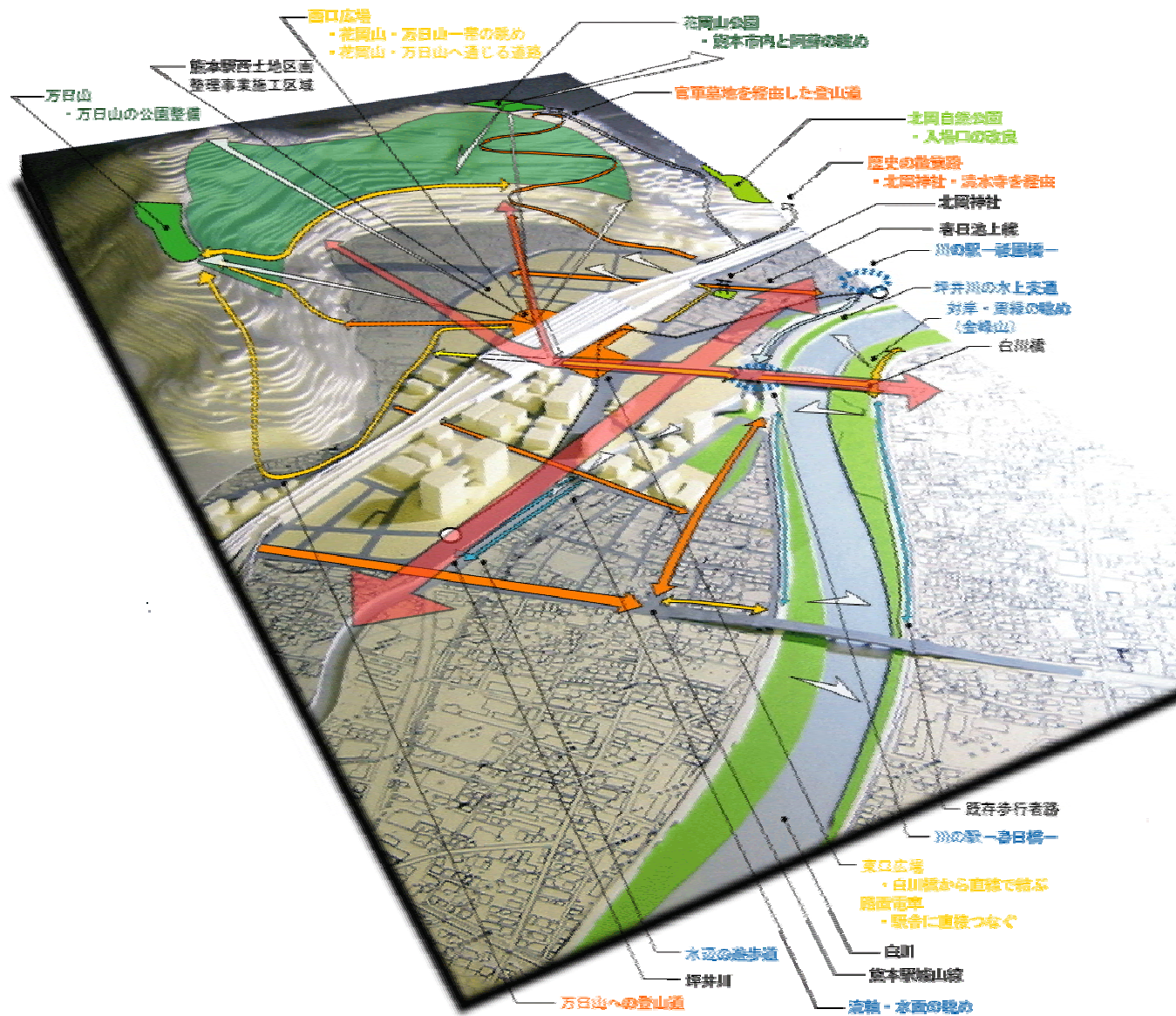


図 - 17 周辺地形を考慮したパークステーションの一提案

7．おわりに

これまでに調査、分析してきたことや結果を要点ごとに整理し、本研究の結論としてまとめる。

- (1) 全国の主要な駅を河川、山、海といった地形要素で分類を行うと、熊本駅周辺の地形要素と配置が同じであるのは広島駅のみである。
- (2) 歴史調査では、熊本駅の特徴的な地形が古くから注目され、肥後国府が二本木・春日地方に立地していたことがわかった。
- (3) 熊本駅を熊本市の副都心と考え、一体でひとつのまちを形成することから、城下町と周辺地形について考察した既往研究を援用した。これより、熊本駅周辺の地形が独特であることが確認できた。
- (4) 熊本駅から花岡山・万日山の眺めが、良好な景観であることを仰角の指標から判断できた。また、現在、全く考えられていない花岡山山頂から駅の見えにも、配慮が必要であることがわかった。
- (5) 川幅の研究を、実際に白川や坪井川での人々の行動に置き換えて考え、それを基に提案をすることが出来た。
- (6) 広島駅、徳島駅、富山駅のそれぞれの駅周辺でも地形考慮した整備は行われていた。しかし、それらは線的な整備が主で、ネットワークまでは実現していなかった。熊本駅周辺では、面的な整備をすることにより地形全体が「パークステーション」となることを期待する。

考察

駅周辺地形の分類は、地形の形や駅から地形までの距離などで分類することにより、さらに深い研究が出来ると思う。また、熊本駅と広島駅に関しては、実際の人の流れをビデオカメラで撮影し分析することも考えられる。地図上から、駅と地形とのつながりを重視していると判断した徳島駅と富山駅に関しては、広島駅と同様に調査や分析、駅前広場についてまとめると、整備目標に用いる表がさらに充実するであろう。今回は、既往研究を援用して分析を行ってきたが、新たな指標で分析することも必要であると思う。

謝 辞

本研究を進めるにあたって、終始適切なご指導を下さいました小林一郎教授には、感謝しても余りあるものがあります。また適切なご指導とご助言で研究を導いて下さった星野裕司助手に、心から感謝の意を表します。そして、研究室の皆さんには、深く感謝致しております。施設設計工学研究室に配属されてから、公私にわたって非常に充実した生活が送ることができました。これもひとえに諸先輩方と同輩の皆さんのおかげです。ここに深く感謝の意を表して、本研究を終えたいと思います。

平成 16 年 2 月 26 日

<参考文献>

- 1) 大修館書店：ジーニアス英和辞典第3版
- 2) 三省堂：大辞林第二版，1995
- 3) 今野久子・堀繁：平野部に立地する城下町の領域空間の特徴に関する研究，第34回日本都市計画学会学術研究論文集，pp.43-48，1999
- 4) 土木学会編・篠原修著：土木景観計画，技報堂出版，pp.91
- 5) 土木学会編：水辺の景観設計，技報堂出版，pp.124，1988
- 6) 熊本市役所編：熊本市史，pp.126-129，1973
- 7) 熊本河川熊本河川国道工事事務所 HP：<http://www.qsr.mlit.go.jp/kumamoto/>
- 8) 『水の都ひろしま』構想 HP：<http://www.city.hiroshima.jp/toshikei/toshisei/mizumiyako/index.html>
- 9) 樋口忠彦：景観の構造，pp.40-62，技報堂出版，1993
- 10) 山下三平：河川景観の構図と河川の規模との関係について，土木計画学研究・論文集 No.13，pp.485-492，1996
- 11) とやま都市 MIRAI 計画 HP：<http://www.pref.toyama.jp/sections/1506/toshimiraihyousi.htm>