

熊電沿線まるごと公園化計画

A Seasonal Garden Park Plan all along Kuma-Den Rail Line

熊本大学工学部社会環境工学科 4年

梶原康至、田代達郎、平田晃久、藤田将史、森永咲、山城建人



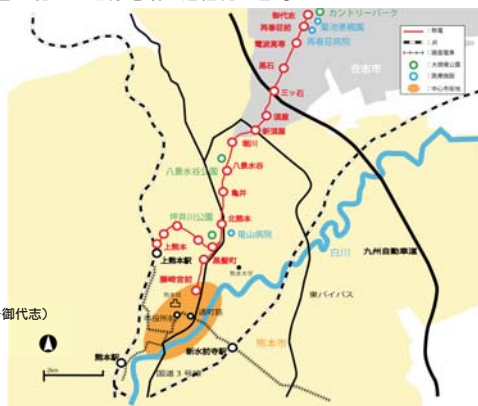
背景と目的

明治41年に蚕糸の輸送を目的に営業を始めた熊本電鉄（以下「熊電」という）は昨年創業100周年を迎え、今も合志市民に愛着を持たれている民営鉄道である。しかし52年連続赤字になったこともあり、私的整理を行った。平成16年にLRT導入計画で都心部に接続し、利用者の増加を図ろうとしたが凍結されている。そこで私たちは熊電の利用者増加と、沿線地域の活性化を目的とする。

熊電の概要

(単位)		
営業キロ	km	13.1
駅数	駅	18
駅間平均距離	km	0.77
表定速度	km/h	22.9
輸送人員	千人/年	1447
運賃収入	千円/年	214705
平均運賃	円/km	30.8
職員数	人	24
営業収益	千円/年	220839
営業経費	千円/年	231473
営業損益	千円/年	-10634

- 2系統（上熊本～北熊本、藤崎宮前～御代志）
- 2両編成
- 一部を除いて単線



熊電沿線の紹介

- 御代志駅**
 - ・県道387号線沿
 - ・西側は宅地、東側は広大な緑地
- 新須屋駅**
 - ・P&R可能
 - ・路線バスとの乗り換えは可能だが、バスは1日2本のみ
- 北熊本駅**
 - ・国道3号線沿
 - ・周辺は商工業施設、裏に坪井川や大規模な公園がある
- 藤崎宮前駅**
 - ・熊本市街への玄関口
 - ・JR熊本駅や通町筋から離れた位置にある

調査

利用者（自宅住所 N=98）

合志市	43%
熊本市	38%
菊池市	12%
酒井町	3%
大津	1%
壱木町	1%
不明	2%

利用目的（N=98）

通勤の帰り	75%
買物の帰り	9%
習い事の帰り	1%
その他	1%
空白	1%

<藤崎宮前駅での熊本電鉄乗降アンケート調査より>

熊電へのインタビュー

現地調査

他民鉄との比較

<調査のまとめ>

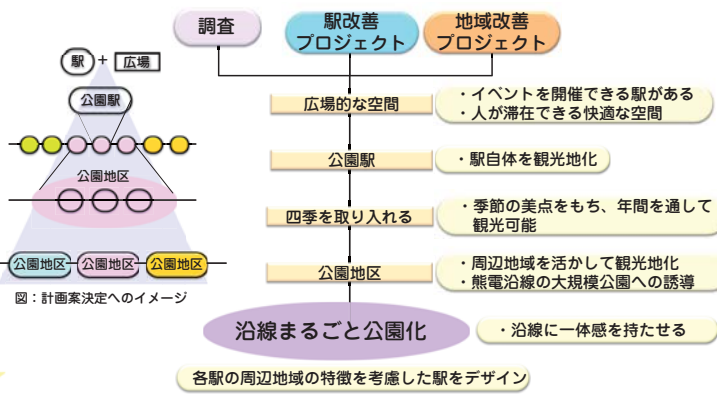
- ・沿線に観光地がない
- ・単線（離合が可能な駅は3駅のみ）であるため、現行ではこれ以上の頻度を提供することは不可能
- ・熊本駅や交通センター、通町筋に駅を持たない（藤崎宮駅は通町筋などの中心地から約1km離れている）ため、他の交通機関への乗換が困難
- ・LRT化計画が凍結されていることから熊電の路線拡張は困難
- ・通勤、買物の理由で藤崎宮前駅を利用する客が多い
- ・周辺施設との連携が必要である

PCM-PPからの解決案抽出

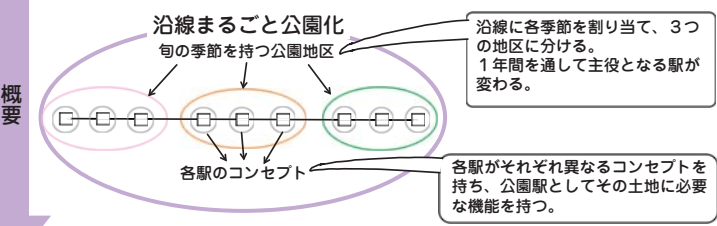
「熊電が賑わう」を中心問題としたPCM-PPにより5つのプロジェクトを抽出した。その中でハード面で解決できる以下の3つのプロジェクトの具体案を選択し、本提案に取り入れることにした。

交通プロジェクト	駅改善プロジェクト	地域改善プロジェクト
<p>バスとの乗り換えがスムーズにできる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの本数と御代志駅を終点とするバスを増やす ・ロータリーの整備 	<p>駅がきれい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備 ・屋根を付ける ・木を植える <p>駅周辺に遊歩道が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地の再開発 	<p>観光施設が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅と周辺の観光スポット化 ・定期的なイベントの開催 ・地域の特性を活かす
<p>P&Rできる駅が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・数駅で大規模なP&Rを実施（黒石と新須屋で計画、供用中） 	<p>余地の有効利用</p>	

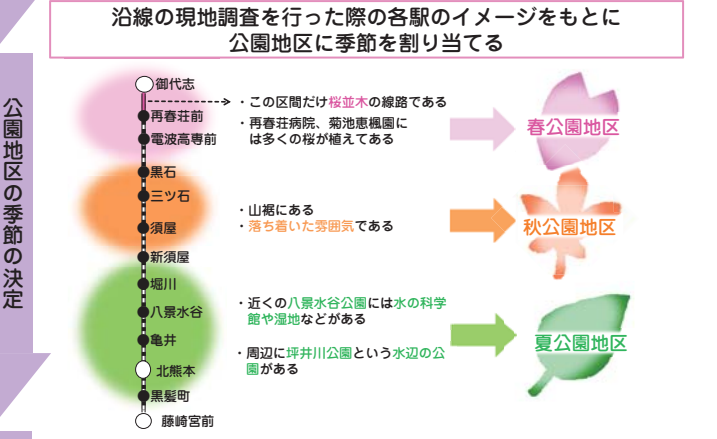
具体的な計画案へのフロー



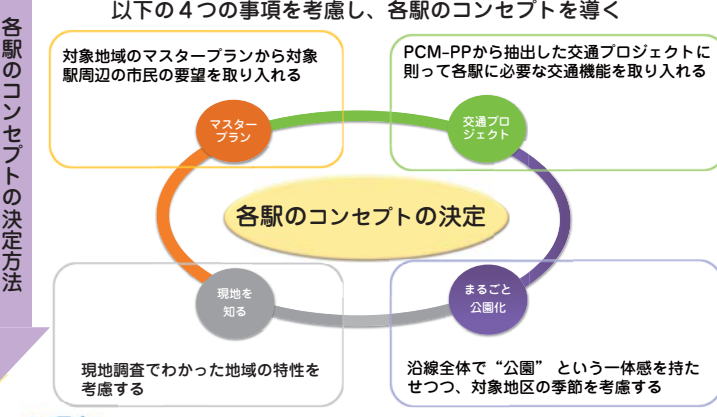
概要



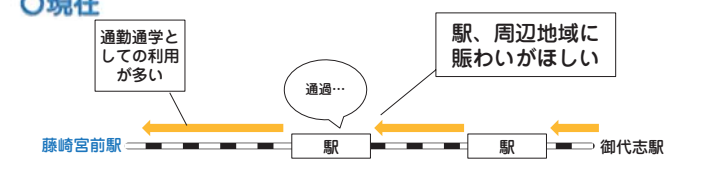
沿線まるごと公園化



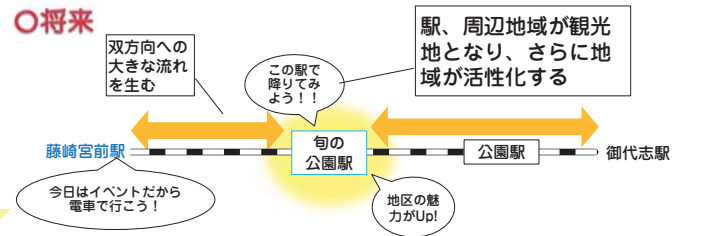
各駅のコンセプトの決定方法



現在



将来像



具体的に終点である合志市の御代志駅を対象とし、提案方針に当てはめてデザインした。

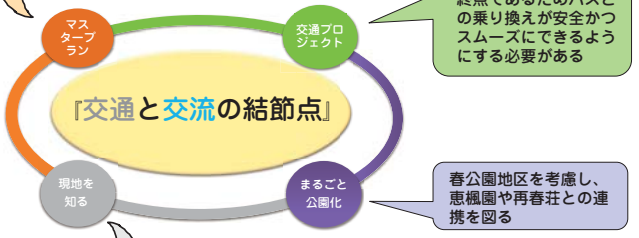
合志市マスタープランのまとめ

- ・御代志駅周辺は合志市の中でも様々な機能が集中している
- ・御代志駅周辺は多くの医療施設があり、合志市では唯一のメディカルステーションゾーンとなっている
- ・合志市市民は医療や公共交通への関心が強い
- ・カントリーパークなどの大規模公園しかないため、身近に遊べる公園を望んでいる



図：マスタープランによる御代志駅周辺の位置づけ

春公園地区御代志公園駅のコンセプト



終点であるためバスとの乗り換えが安全かつスムーズにできるようにする必要がある

春公園地区を考慮し、恵楓園や再春荘との連携を図る

合志市で行われているイベント



写真：ユーバレス弁天で行われているバザーの様子

- ・ユーバレス弁天とは御代志駅から車で10分ほどの距離にある温泉で、毎月一回日曜日にバザーが行われている
- ・小規模であるが賑わいをみせている
- ・バザー・出店者の話によると、いつ、どこで開催するのかをしっかり宣伝すれば自然と出店者は集まるのだという

恵楓園

現在の恵楓園は土地の大部分を林や壁によって塞がれているため閉鎖的な雰囲気。恵楓園の土地内には公園もあり、美しい自然に囲まれている。

<恵楓園が考える将来構想>

熊本電鉄御代志駅及び再春荘前駅周辺を中心に、公共交通機関の起点としての機能を高め、菊池恵楓園や熊本再春荘病院などの医療機関との連携を図り、利便性の高い交通要所を目指します。



写真：外から見た恵楓園

引用（菊池恵楓園将来構想検討委員会 菊池恵楓園将来構想「骨子」資料編p.54 2010年3月）

<現地調査により得られた情報>

- ・ロータリーの舗装がされていない
- ・バス停がわかりにくい
- ・未利用の土地が存在する
- ・バザー等のイベントが周辺で行われている
- ・恵楓園側との交流が求められている



写真：恵楓園内の公園

- ・熊電の土地の周りには恵楓園の広い遊休地がある
- ・将来的には周辺施設との一体的な整備が必要



写真：恵楓園の遊休地



御代志駅では恵楓園の土地を含めた範囲で検討することに決定



① 駅舎



- ・公園の中に駅がある雰囲気を出すための壁のない駅舎
- ・周辺の医療施設の患者も利用できるように緩い勾配でホームまでつながるスロープ

② スロープ



御代志駅の提案の決定

計画範囲

デザインの全体像

公園化

春

③ 桜並木



- ・駅のホームから歩いて春を感じることが可能
- ・現在植えられている恵楓園の桜を一部そのまま利用する

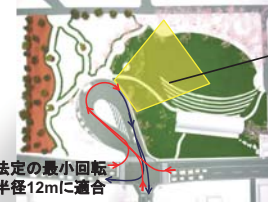
④ つつじの散歩道



- ・つつじは常緑で4月中旬頃開花
- ・桜より低く、車いすの目線からでも圧迫感を与えず、開放感を感じる高さ

交通の結節

⑤ ロータリー



法定の最小回転半径12mに適合

- ・複数のバスを同時に捌くことのできるロータリーを設けることで、より安全にバスと乗り換えが可能
- ・ホームから少し離れたバス停 → 歩いて景色を楽しんでもらう



バスから見える桜並木

※P&R機能
御代志駅にはP&Rの機能はあえて持たせず、公共交通の利用増加と渋滞緩和を狙う。
既に大規模なP&R機能を持つ黒石駅と新須屋駅で補う。

御代志駅の公園化

交流の結節

<ソフト>

ユーバレス弁天でのフリーマーケットでは生鮮食品などを販売できない。そこで合志市の農家が軽トラ市などのイベント時に自由に市を開けるようにすれば地産地消を実現できる

合志市の活性化と、イベント時の熊電の乗客増を期待できる



岩手県岩手郡栗石町軽トラ市

<ハード>

⑥ 多目的広場



- ・寝そべったり座ったりして憩える空間
- ・イベントの際は多目的広場を中心とする観客席のような利用も可能
- ・広場や桜並木を見渡せる丘のようなホーム
- ・バザーや軽トラ市などのイベントを開催できる広い芝生の空間
- ・催事中、軽トラが融合できる幅員（7m）の桜並木

⑦ エントランス



- ・今まで閉鎖的な施設であった恵楓園を開放的な施設にするための、数カ所に設けられたエントランス
- ・御代志駅が仲介となり周辺施設とソフト・ハードの両面で一体化され、地域の活性化

●2010年3月15日 於熊本電鉄本社
社長を含む上層部の方々に本提案のプレゼンテーションを行った。



熊電から前向きな意見をいただいた。

- ・利便性がかりにとらわれていた中で、土地を広く使うという発想は画期的だった
- バス停と駅舎をあえて遠ざける点
- ・恵楓園側の合意が得られれば積極的に取り組みたい

その後も熊電の中で本提案に関する議論が始まるなど、きっかけをつくりだせた

- ・合志市民や恵楓園との意思疎通を図る必要がある
- ・沿線全体に計画案を適用させていく必要がある

熊電本社への発表

今後の課題