

3-5 熊本駅

3-5-1 検討経緯

(1) 駅施設規模

(a) 配線略図

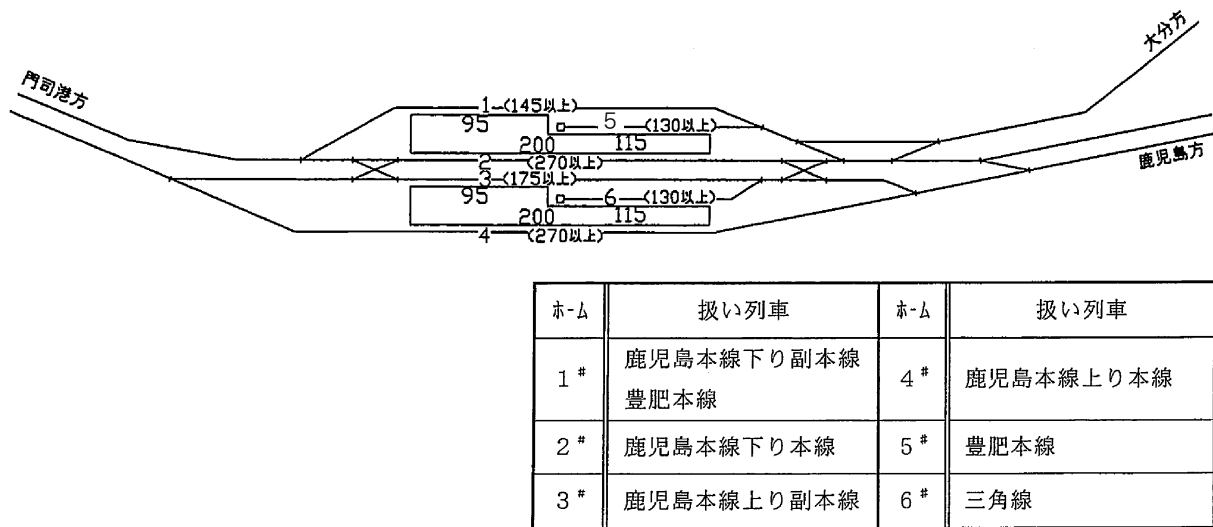


図3-25 配線略図

(b) 必要線数

列車ダイヤ（検討当時；平成11年10月）を基に、下記条件を加味して将来の想定列車ダイヤを作成した。

- ▶ 特急列車は、新幹線により代替され廃止とする。
- ▶ 寝台列車の内、「はやぶさ」は臨時列車とし、「なは」は熊本以遠を廃止とする。
- ▶ 各線における列車の運行方向（上り線・下り線・豊肥本線）は極力統一するものとし、利用者の混乱を招く列車扱い（上り線での下り線列車扱い等）は避ける。

その結果、最大で6線が必要となった。

なお、新幹線が開業した場合、特急列車の本数が減少する半面、在来線普通列車の運行本数が増加する傾向にあったが、列車運用の調整により列車増発は可能であると判断した。

(c) ホーム必要面数

6線必要であるため、ホーム両面を使用する場合、通常、3面を必要とする。しかしながら、熊本駅では、豊肥本線、三角線とも駅終点方（南側）の折り返し運転であるため、終点方に切欠きを設けた2面ホームとした。

(d) ホーム幅員

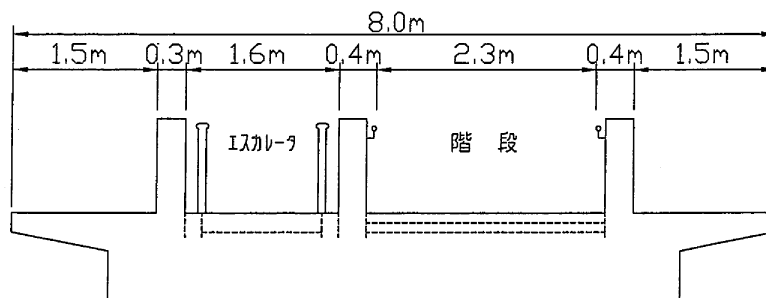


図3-26 ホーム部断面略図

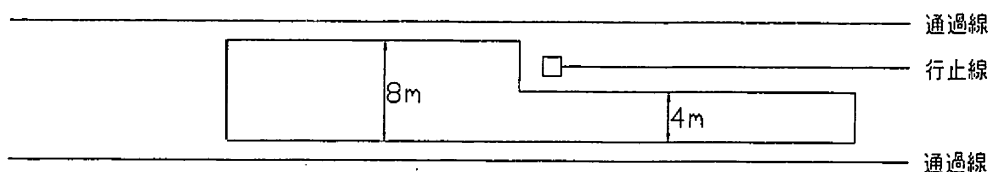


図3-27 ホーム部平面略図

ホーム幅員は、ホームに設ける施設幅及びホーム端から構造物までの離隔により決定される。熊本駅では、施設幅を以下に示す値とし、ホーム幅員は8mとした。

- 階 段 : $0.75\text{m}/\text{人} \times 3\text{人} \approx 2.3\text{m}$
- 壁 : $0.4\text{m} \times 2\text{箇所} = 0.8\text{m}$ (手すり有り)
 $0.3\text{m} \times 1\text{箇所} = 0.3\text{m}$ (手すり無し)
- エスカレータ : $1.6\text{m}/\text{基} \times 1\text{基} = 1.6\text{m}$
- ホーム端～構造物 : $1.5\text{m}/\text{箇所} \times 2\text{箇所} = 3.0\text{m}$

合 計 = 8.0m

切欠き部分のホーム幅員は、線路が追加して設けられる分を考慮して4mとした。

(e) ホーム長・線路有効長

将来、熊本駅で取り扱う列車は、寝台特急「はやぶさ」、「なは」及びローカル（普通列車等）のみと考えた。各列車の列車長を以下のように想定した。

- はやぶさ : $\text{機関車} + \text{客車}(8\text{両}) + \text{電源車} = 17.4\text{m} + 21.3\text{m} \times 8 + 18.5\text{m} \approx 207\text{m}$
- なは : $\text{機関車} + \text{客車}(9\text{両}) + \text{電源車} = 17.4\text{m} + 21.3\text{m} \times 9 + 18.5\text{m} \approx 228\text{m}$
- ローカル : $\text{客車}(4\text{両}) = 21.3\text{m} \times 4 \approx 85\text{m}$

ホーム長及び線路有効長は、上記列車長に余裕等を考慮し設定した。

(2) デザイン

熊本駅部の設計は、当初計画においては、標準的な構造、デザインであったが、熊本を誇れる駅舎として“熊本駅の玄関にふさわしい駅舎”を目指したデザインとした。

駅舎デザインに係る経緯は下記のとおりである。

- H18.10 第1回トップ会議で、ランドマークとしてのインパクトのある駅舎のあり方や著名な建築家の起用が話題となる。
- H19.1 安藤忠雄氏にデザインスケッチを依頼
- H19.3 第2回トップ会議で、デザインスケッチを公表
- H20.3 第3回トップ会議で、デザインスケッチの取扱いについて意見交換
- H20.8 県、市、JRが安藤氏のデザインで基本合意、知事定例記者会見で発表
- H20.9 JRが安藤氏に基本設計を委託
- H22.3 第5回トップ会議で、駅舎デザインを公表
- H31.3 熊本駅舎 完成

※トップ会議；熊本駅周辺の魅力と賑わいを高め、利用者にとって利便性向上を図る観点から、知事、市長、JR社長、経済界からのトップで構成する会議



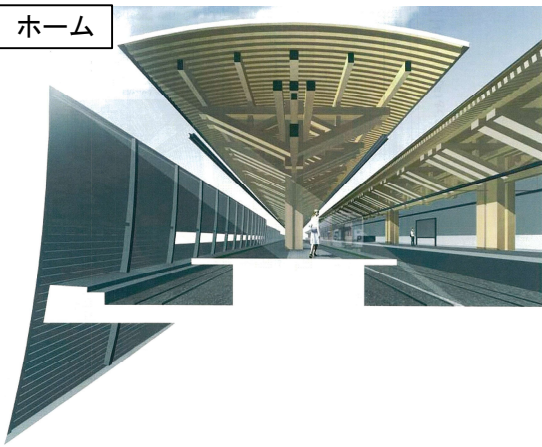
図3-28 デザインスケッチ（第2回トップ会議）

【熊本駅のデザインコンセプト】

『熊本の城と森をイメージした 力強く かつ 美しい駅』

- ▶ 熊本城の石垣「武者返し」をイメージさせる、威風ある外壁
- ▶ 木材（県産材）の活用
- ▶ 熊本駅を訪れる全ての人の心の奥に刻み込まれるような場の演出
- ▶ ユニバーサルデザインの考えを反映

ホーム



コンコース



ファサード

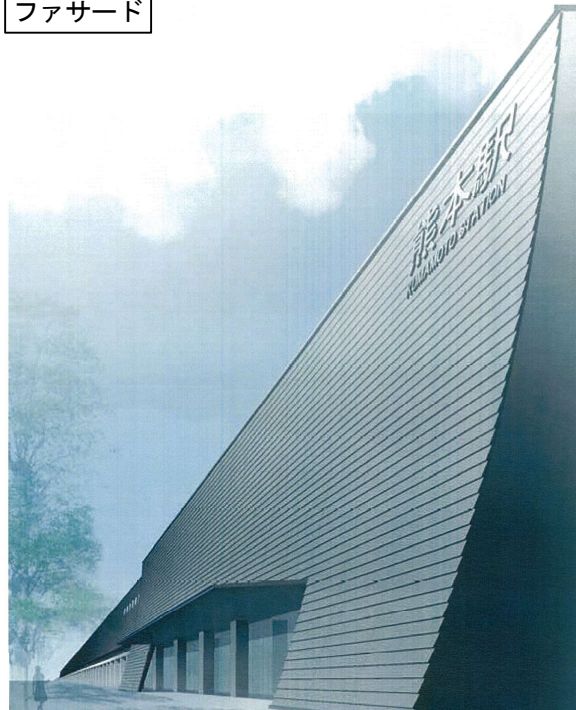
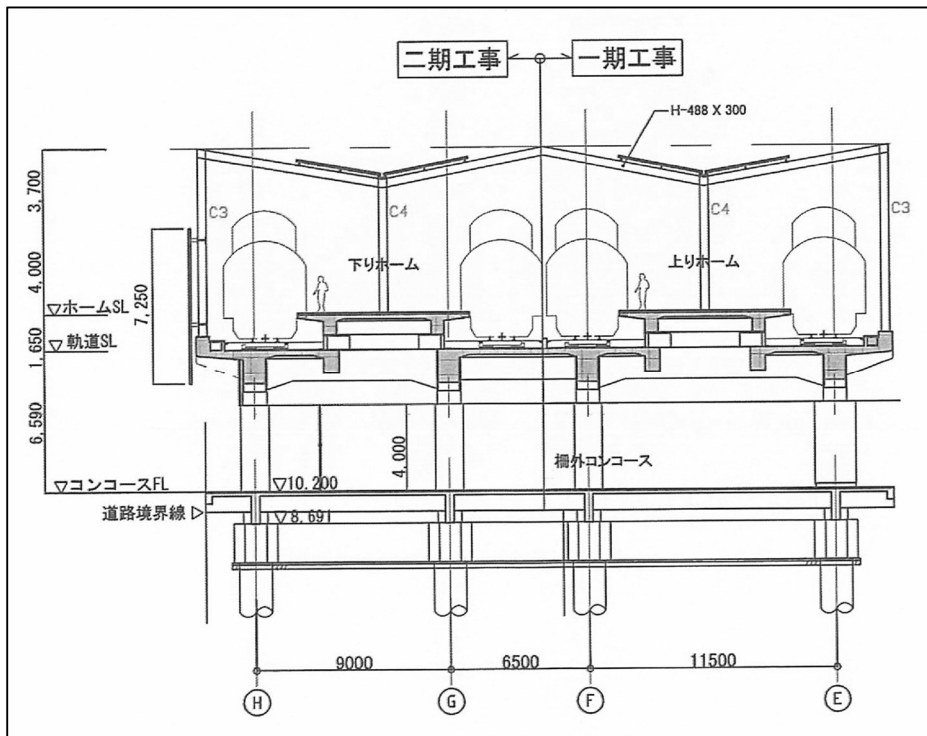


図3-29 駅舎デザイン

当初計画；標準的なデザイン



- ホーム屋根を曲面形状に
- ホーム上屋構造フレームを木に
- 防風スクリーンのグレードアップ (曲面形状)

変更；デザインコンセプトに基づくデザイン

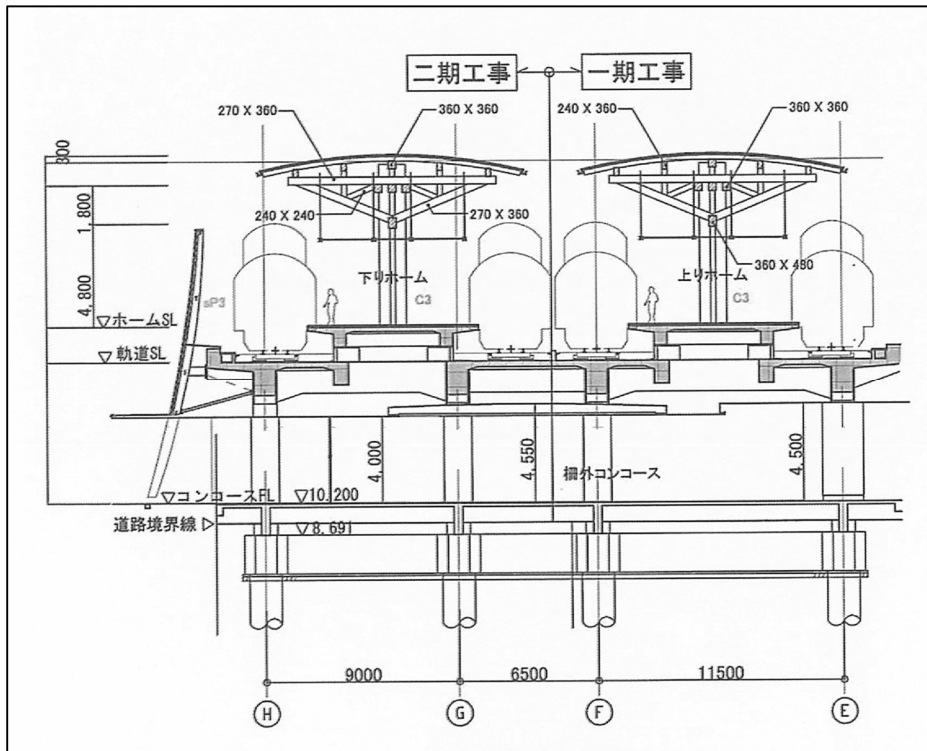


図3-30 熊本駅の標準断面図

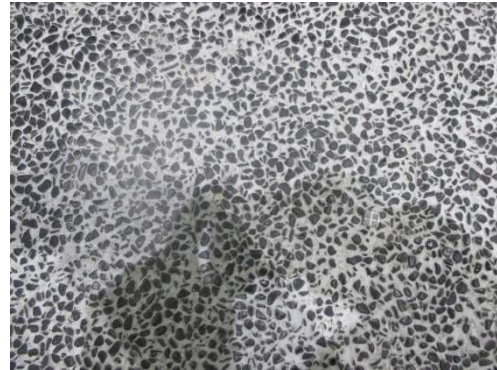
(3) ユニバーサルデザイン

駅舎等の設計にあたっては、ユニバーサルデザインを踏まえた空間づくりに取り組むため、学識経験者、関係団体及び地元自治協議会が参加するUDワークショップを開催した（3回；平成25年10月、平成28年11月、平成30年3月）。

ワークショップで出た意見には、可能な限り対応した。



転落防止柵・柱の面取り



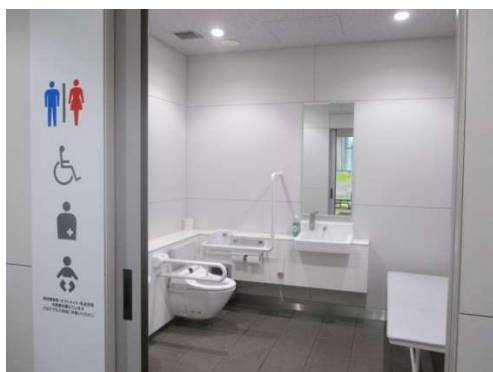
コンコースの床仕上げ（洗出し）



音声案内のある構内案内板



トイレの触知案内板



トイレのサインと設備



多目的トイレのベッド

3-5-2 施設概要

熊本駅施設の概要は下表のとおりである。

表3-12 熊本駅施設の概要

ホーム形式	島式2面
ホーム幅員	島式部：8.0m 切欠き部：4.0m
ホーム延長	205m（島式部91m、切欠き部114m）
エスカレータ	2基
エレベータ	2基
改札口	在来線改札口1箇所、新幹線乗換口1箇所



ファサード



ファサードが想起させる熊本城の石垣



ファサード



ホーム上屋



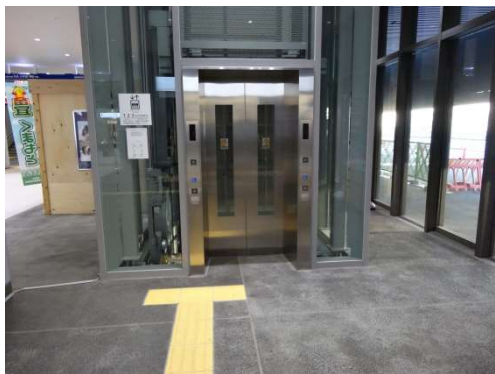
ホーム



ホーム時刻版



コンコース（新幹線乗換え）



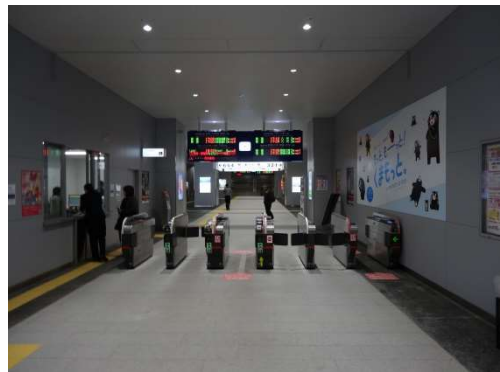
エレベータ



エスカレータ

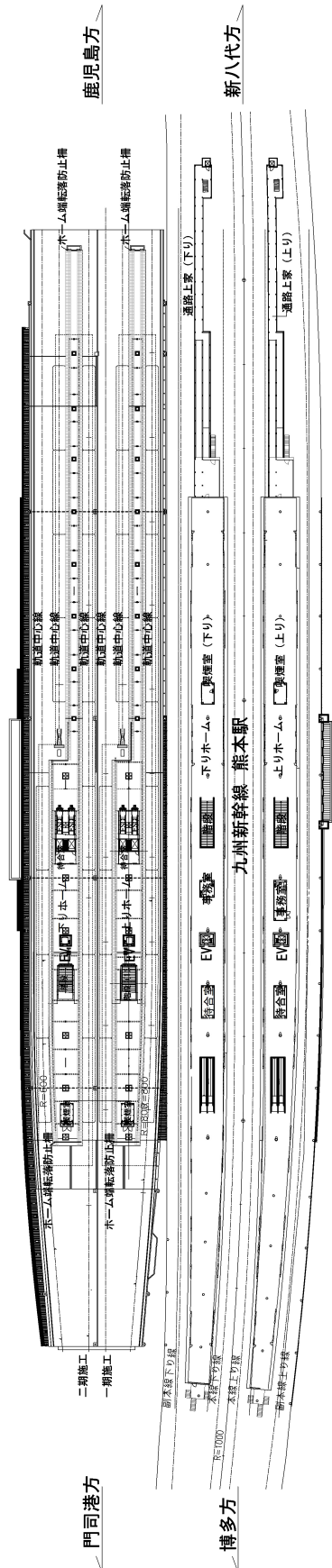


階段



改札

ホーム階平面図



1 階平面図

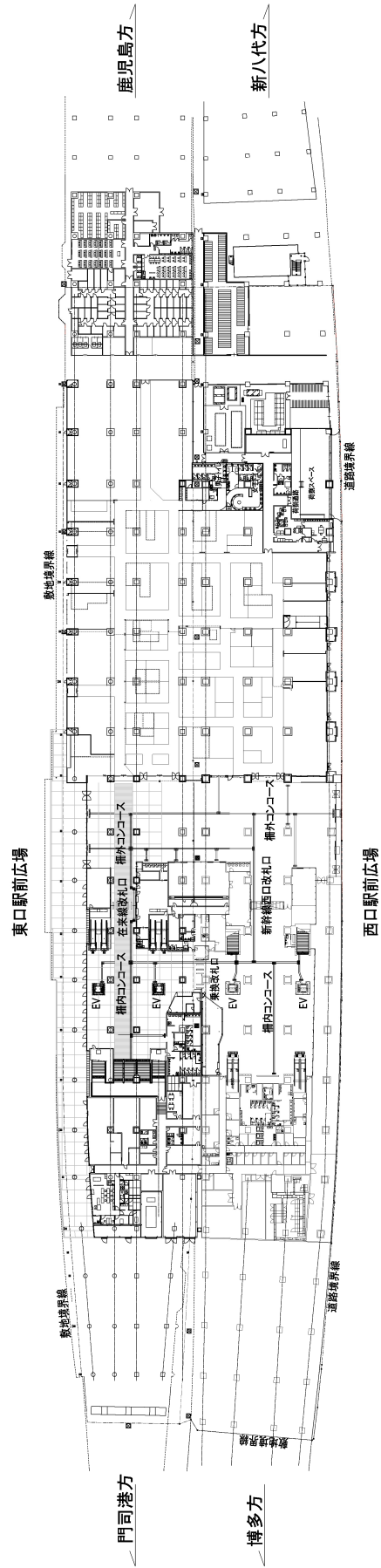


図3-31 熊本駅各階平面図

3-5-3 工事概要



平成18年（2006年）4月



平成21年（2009年）7月



平成22年（2010年）3月



平成22年（2010年）12月



平成25年（2013年）2月



平成25年（2013年）12月



平成26年（2014年）5月



平成28年（2016年）6月



平成29年（2017年）1月



平成29年（2017年）3月



平成29年（2017年）5月



平成29年（2017年）9月



平成30年（2018年）9月



平成30年（2018年）11月



平成31年（2019年）1月



令和元年（2019年）6月

イベントでにぎわう J R 熊本駅の在来線新駅舎前＝16日午後、熊本市西区（小野宏明）



熊本駅「武者返し」の風格

県が事業主体となって進めてきた J R 熊本駅（熊本市西区）の在来線の新駅舎が16日完成し、同駅周辺の在来線を高架化する県の連続立体交差事業は全て完了した。

【3、21面に関連記事】

新駅舎には幅240㍓、高さ最大12㍓のグレーの外壁を設置。建築家の安藤忠雄氏の設計で、熊本城の石垣「武者返し」をイメージした。

同日、駅前広場であった記念式典で、蒲島郁夫知事は「風格ある駅として末長く愛されると思う。今年のラグビーワールドカップに訪れる国内外の人にも満足して帰ってもらいたい」と述べ、関係者とくす玉を割って

完成を祝った。

同駅周辺の連続立体交差事業は2001年度に着手。熊本市中心部の J R 鹿児島線と豊肥線の6㍓区間を高架化して鹿児島線と豊肥線の発着を集約するとともに、周辺の踏切15カ所をなくした。総事業費は約626億円で、うち駅舎整備には約24億円をかけた。

今後、熊本駅では J R 九州が商業施設やホテルが入る駅ビルの建設に近く着手し、21年春に開業予定。地元の春日校区自治会連合会長の上妻正義さん(73)は「駅周辺でも少子高齢化が進む中、これから商業集積が進めば、にぎわいが増しそうだ」と期待していた。（宮崎達也）

在来線 新駅舎が完成

熊本日日新聞 平成31年（2019年）3月17日朝刊

3-6 上熊本駅

3-6-1 検討経緯

(1) 駅施設規模

(a) 必要線数

列車ダイヤ（検討当時；平成11年10月）において、待避列車がないことから、必要線数は2線とした。

(b) ホーム必要面数

必要線数は2線であるため、無駄のない規模とし1面ホームとした。

(c) ホーム幅員

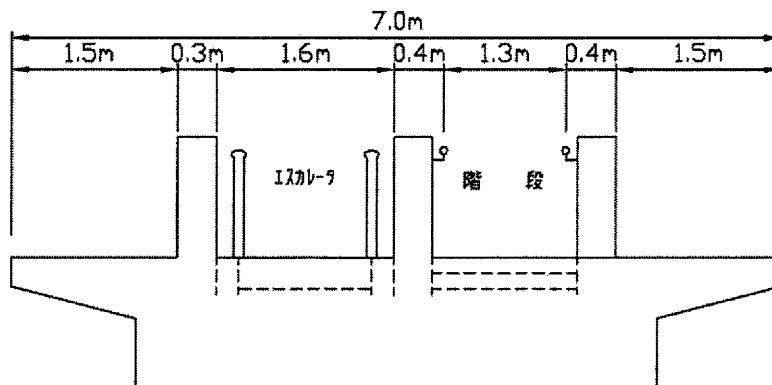


図3-32 ホーム部断面略図

ホーム幅員は、ホームに設ける施設幅及びホーム端から構造物までの離隔により決定される。上熊本駅では、施設幅を以下に示す値とし、ホーム幅員は7mとした。

- 階段 : 1.3m
- 壁 : 0.4m × 2箇所 = 0.8m (手すり有り)
0.3m × 1箇所 = 0.3m (手すり無し)
- エスカレータ : 1.6m/基 × 1基 = 1.6m
- ホーム端～構造物 : 1.5m/箇所 × 2箇所 = 3.0m

合計 = 7.0m

(d) ホーム長・線路有効長

将来、上熊本駅で取り扱う列車は、ローカル（普通列車等）のみと考えた。列車長を以下のように想定した。

➤ ローカル：客車(4両) = 21.3m × 4 ≒ 85m

ホーム長及び線路有効長は、上記列車長に余裕等を考慮し設定した。

(2) デザイン

上熊本駅部の設計は、当初計画においては、標準的な構造、デザインであったが、“森の都熊本”、“ぬくもり”そして上熊本駅周辺の“歴史”をコンセプトとしたデザインとした。

駅舎デザインにあたっては、地元、上熊本駅舎を活かしたまちづくりの会の意見等を参考としつつ、J R九州デザイン顧問の水戸岡鋭治氏監修によりデザインを進め、防風スクリーンやホーム等に、木材をふんだんに使用した。

駅舎デザインに係る経緯は下記のとおりである。

- H19. 9 上熊本駅舎を活かしたまちづくりの会にて、「新J R上熊本駅舎及び駅前広場を考えるワークショップ」をスタート (H20. 7まで10回)
- H21. 2 県、市、J Rが地元意見を踏まえた駅舎デザインとすることを合意
- H21. 10 地元がデザインコンセプトを提出
- H22. 7 J Rが駅舎デザイン案 (3案) を提示
- H22. 12 地元意見等を踏まえ、水戸岡鋭治氏監修によりデザイン案を修正、提示
- H23. 7 デザイン案についてパブリックコメントを募集
- H27. 3 上熊本駅舎 完成

※上熊本駅舎を活かしたまちづくりの会；地元住民、地元企業、文学関係者、大学関係者、まちなみトラスト等を会員とする。

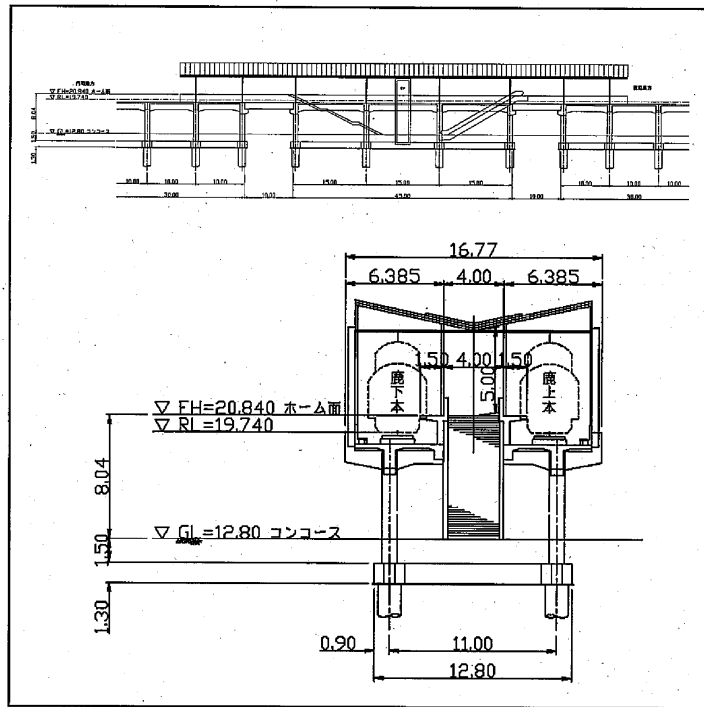
【上熊本駅のデザインコンセプト】

「森の都・熊本」が感じられる駅
「ぬくもり」が感じられる駅
上熊本駅周辺の「歴史」が感じられる駅

(デザインキーワード)

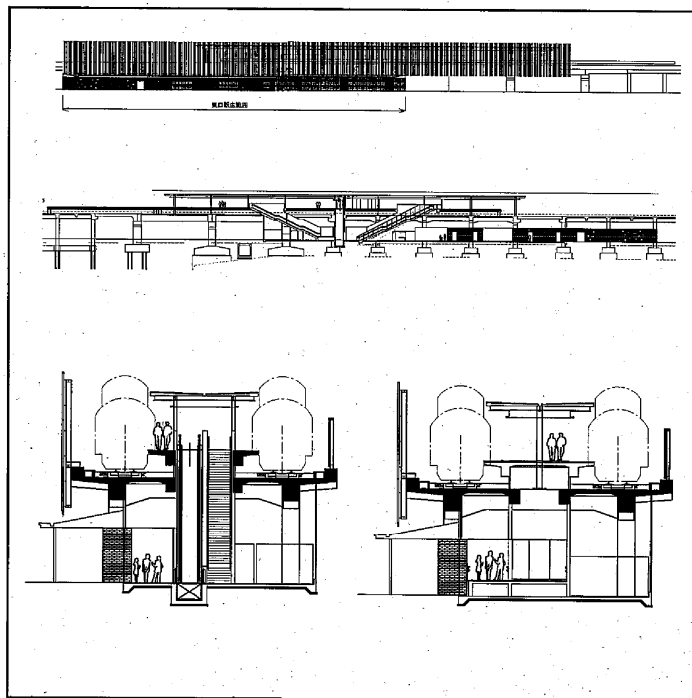
- 木・森
- 赤レンガ
- 和風モダン

当初計画；標準的なデザイン



- ホーム上屋構造の変更
- 防風スクリーンのグレードアップ
- 業務施設の増強

変更；デザインコンセプトに基づくデザイン



注：図面は検討当時のもの

図3-33 上熊本駅の標準断面図

(3) ユニバーサルデザイン

駅舎等の設計にあたっては、ユニバーサルデザインを踏まえた空間づくりに取り組むため、関係団体が参加するUDワークショップを開催した（平成24年11月）。

ワークショップでは活発な意見交換が行われ、それらを取りまとめた提言書を受け、可能な限り対応した。



ワークショップの状況



触知案内図



音声案内



エレベータ



多機能トイレ

3-6-2 施設概要

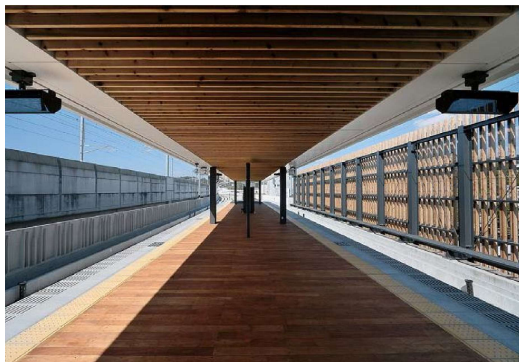
上熊本駅施設の概要は下表のとおりである。

表3-13 上熊本駅施設の概要

ホーム形式	島式1面
ホーム幅員	7.0m
ホーム延長	90m
エスカレータ	1基
エレベータ	1基
改札口	1箇所



ファサード



資料：九州旅客鉄道株式会社

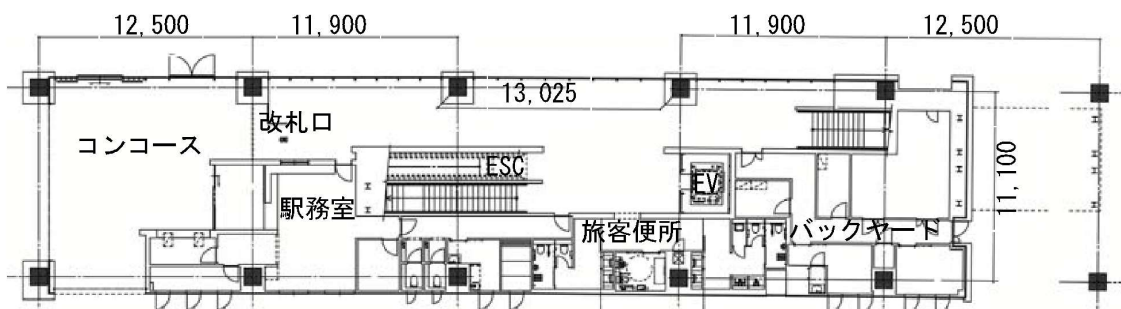
ホーム



資料：九州旅客鉄道株式会社

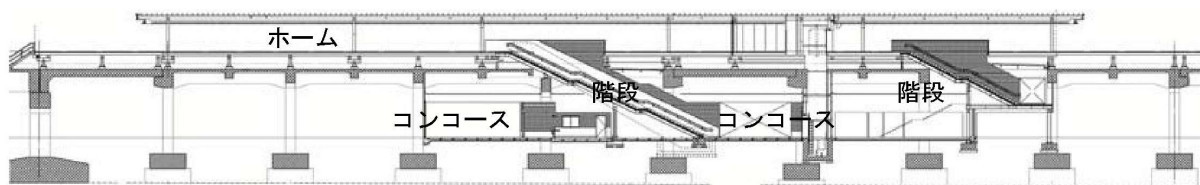
コンコース

ホームと昇降する階段は、当初計画では「逆ハ」の字であったが、列車の運用（新幹線開業後は、編成両数が短くなる）を鑑み、階段の出入口を列車乗降口に近づけるように配慮し、終点側（熊本駅側）の階段を折返し型とした。



資料：九州旅客鉄道株式会社

図3-34 上熊本駅 1階平面図



資料：九州旅客鉄道株式会社

図3-35 上熊本駅 縦断面図

3-6-3 工事概要



仮駅舎（平成18年10月）



二次仮線（平成24年9月）



二次仮線期間のホーム（平成25年4月）



高架橋工事（平成26年7月）



新駅舎の完成（仮駅舎供用中）
（平成27年2月）

3-7 側道

3-7-1 検討経緯

連続立体交差事業における側道は、4者協議会により“原則として鉄道の両側に設置する”ことに合意し、幅員は6mとした。

3-7-2 施設概要

事業主体及び施行者は下表のとおりである。

表3-14 側道の整備状況

道路名称	幅員	延長	事業主体	施行者
鹿児島本線側道				
第1号線	6 m	440m	鉄道・運輸機構	鉄道・運輸機構
第2号線	6 m	900m	熊本市、鉄道・運輸機構	熊本市、鉄道・運輸機構
第3号線	6 m	290m	鉄道・運輸機構	鉄道・運輸機構
第4号線	6 m	250m	熊本県	熊本県、熊本市
第5号線	6 m	200m	熊本県	熊本県、熊本市
第6号線	6 m	100m	鉄道・運輸機構	鉄道・運輸機構
第7号線	6 m	590m	熊本市、鉄道・運輸機構	熊本市、鉄道・運輸機構
第8号線	6 m	230m	熊本県	熊本県、熊本市
第9号線	6 m	530m	熊本市	熊本市
第10号線	6 m	340m	熊本県	熊本県、熊本市
第11号線	6 m	200m	熊本県	熊本県、熊本市
第12号線	6 m	360m	熊本県	熊本県、熊本市
第13号線	6 m	350m	熊本市	熊本市
第14号線	6 m	400m	熊本市	熊本市
第15号線	6 m	175m	熊本市	熊本市
豊肥本線側道				
第1号線	6 m	250m	熊本市	熊本市

側道の種別は以下のとおりである。

付替側道：連続立体交差事業により鉄道と並行または交差する道路の機能が阻害された場合当該道路の機能回復を目的として「付替側道」を設置する。

関連側道：高架構造物に沿って住居の用に供している土地が連担している区間には、都市環境の保全に資するため「関連側道」を設置する。

一般側道：その他、付替・関連の両側道には該当しないが側道の連続性などから必要と考えられる区間には「一般側道」を設置する。

区画街路：土地区画整理事業区域内については、連続立体交差事業に伴う側道とは別の区画街路として整備する。

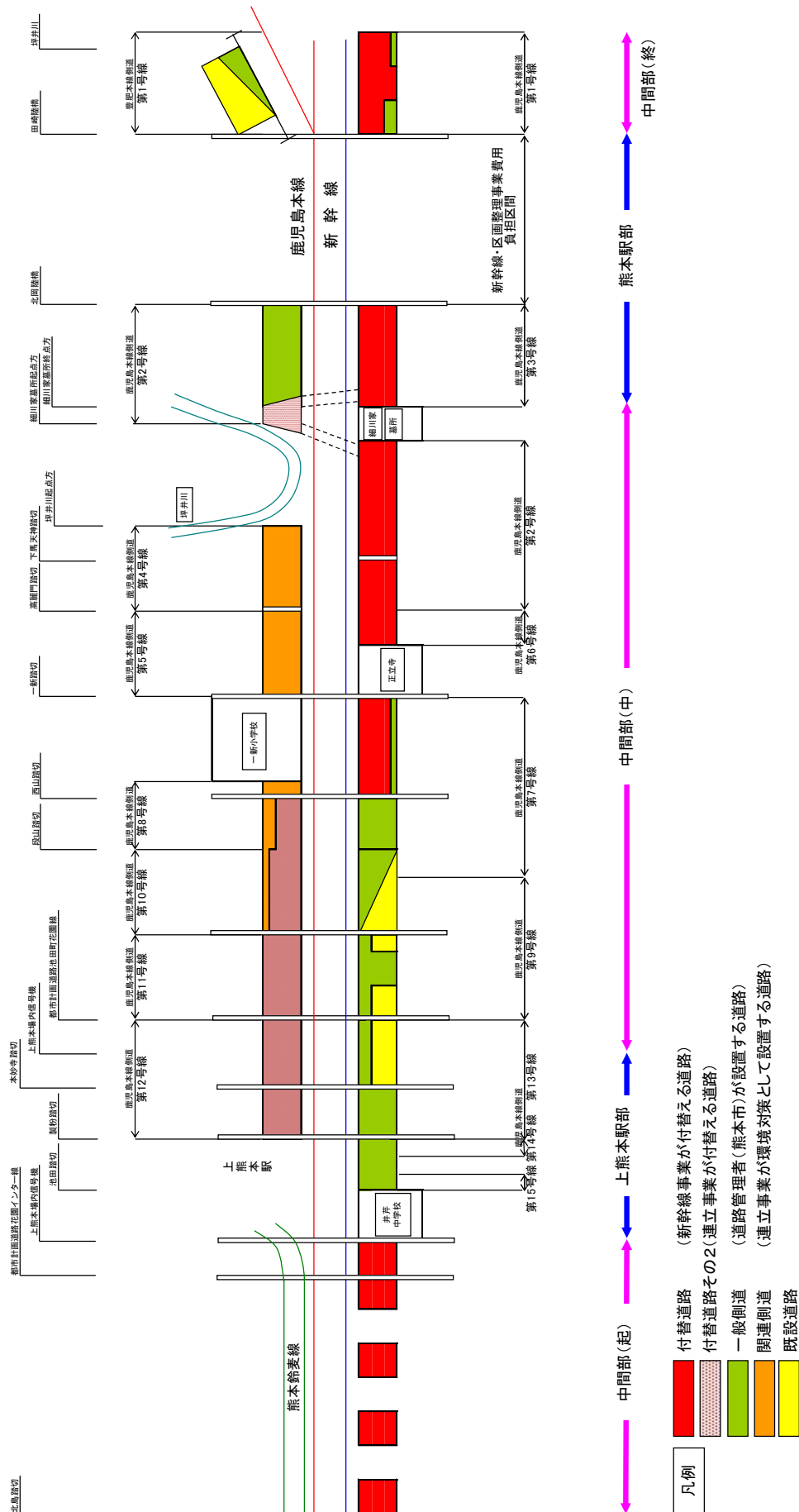


図3-36 側道配置イメージ



鹿児島本線側道 第 1 号線



鹿児島本線側道 第 2 号線



鹿児島本線側道 第 3 号線



鹿児島本線側道 第 4 号線



鹿児島本線側道 第 5 号線



鹿児島本線側道 第 6 号線



鹿児島本線側道 第 7 号線



鹿児島本線側道 第 8 号線



鹿児島本線側道 第9号線



鹿児島本線側道 第10号線



鹿児島本線側道 第11号線



鹿児島本線側道 第12号線



鹿児島本線側道 第13号線



鹿児島本線側道 第14号線



鹿児島本線側道 第15号線



豊肥本線側道 第1号線

3-8 交差道路

3-8-1 検討経緯

事業前、鹿児島本線及び豊肥本線と踏切等で交差していた道路は20箇所であった。

- 踏 切：15箇所
- 跨 線 橋：3箇所（段山陸橋、春日陸橋、田崎陸橋）
- 地 下 道：2箇所（春日地下道、田崎地下道）

事業の実施より、新たに15箇所の交差道路を整備し、交差道路は35箇所となった。※

※段山陸橋は、新幹線及び在来線高架橋に支障となり付替えが生じたため、一旦撤去し、支障と
ならない高さで復元した。

3-8-2 施設概要

交差道路の計画及び整備状況は下表のとおりである。

表3-15 交差道路の計画及び整備状況

番号	道路種別	道路名 【都市計画道路名】	既設 新設	踏切名	幅員		事業 主体	施行者	完了 時期
					高架前	高架後			
1	市道	花園インター線北側交差道路	新設	—	—	4.0 m	県・市	市	R元. 7
2	県道	【花園インター線】	新設	—	—	25.0 m	県・市	市	H29. 3
3	市道	上熊本3丁目池田4丁目第2号線	既設	池亀	4.0 m	9.5 m	県・市	市	H29. 4
4	市道	池亀町第30号線	既設	第二池亀	2.0 m	4.0 m	県・市	市	H30. 2
5	市道	【野口清水線】	新設	—	—	25.0 m	県・市	市	R5予定
6	市道	花園2丁目上熊本3丁目第1号線	既設	池田	7.0 m	14.0 m	県・市	市	H28. 3
7	市道	花園1丁目第1号線	既設	製粉	5.0 m	12.0 m	県・市	市	H30. 2
8	市道	熊本玉名線北側交差道路	新設	—	—	6.0 m	県・市	市	H30. 2
9	県道	熊本玉名線	既設	本妙寺	9.5 m	12.0 m	県・市	市	H28. 3
10	市道	熊本玉名線南側交差道路	新設	—	—	6.0 m	県・市	市	H30. 2
11	市道	池田町花園線北側交差道路	新設	—	—	6.0 m	県・市	市	H30. 2
12	県道	【池田町花園線】	新設	—	—	25.0 m	県・市	市	R7予定 (暫定)
13	市道	池田町花園線南側交差道路	新設	—	—	6.0 m	県・市	市	H30. 2
14	市道	【鹿児島本線側道第10号線】	新設	—	—	6.0 m	県・市	市	R元. 4
15	市道	段山本町島崎1丁目第1号線	既設	北段山	4.0 m	6.0 m	県・市	市	H30. 2
16	市道	段山本町第5号線	既設	島崎通り	4.0 m	6.0 m	県・市	市	H28. 3
17	市道	段山島崎線【段山島崎線】	既設	(段山陸橋)	16.0 m	16.0 m	県・機構	県	H27. 9
18	市道	段山本町島崎7丁目第1号線	既設	段山	6.1 m	12.0 m	県・市	市	H28. 3
19	市道	新町3丁目第1号線	既設	西山	4.0 m	8.0 m	県・市	市	H30. 2
20	市道	新町4丁目横手4丁目第1号線	既設	一新	8.0 m	10.5 m	県・市	市	H28. 3
21	市道	【鹿児島本線側道第6号線】	新設	—	—	6.0 m	県・市	市	H30. 2
22	県道	小島新町線【新町戸坂線】	既設	高麗門	9.0 m	16.0 m	県・市	市	R元. 11
23	市道	新町2丁目横手3丁目第1号線	既設	下馬天神	6.5 m	12.0 m	県・市	市	H30. 2
24	市道	【鹿児島本線側道第4号線】	新設	—	—	6.0 m	県・市	市	H30. 2
25	市道	【鹿児島本線側道第2号線】	新設	—	—	8.0 m	県・機構	市	R元. 11
26	市道	【鹿児島本線側道第3号線】	新設	—	—	8.0 m	県・機構	市	R元. 11
27	市道	横手1丁目春日4丁目第1号線	既設	新横手	6.0 m	8.0 m	県・機構	市	R元. 7
28	市道	春日1丁目春日6丁目第1号線	既設	(春日陸橋)	6.0 m	6.0 m	県・機構	市	R元. 6
29	県道	春日3丁目春日1丁目第1号線 【春日池上線】	既設	古道	3.8 m	30.0 m	県・市	市	R 2. 3
30	市道	春日3丁目春日1丁目第2号線	既設	(春日地下道)	6.0 m	9.0 m	県・市	市	H31. 3
31	市道	【熊本駅南線】	新設	—	—	18.0 m	県・市	市	R 3. 3
32	市道	田崎本町春日6丁目第1号線	既設	百貫	4.5 m	6.0 m	県・市	市	R元. 11
33	県道	熊本高森線【熊本駅城山線】	既設	(田崎陸橋)	13.0 m	30.0 m	県・市	市	R 3. 3
34	市道	田崎跨線橋南側線 (田崎地下道付替道路)	既設	(田崎地下道)	5.0 m	8.0 m	県・市	市	R 2. 3
35	市道	田崎1丁目第1号線	新設	—	—	4.0 m	県・市	市	R元. 8

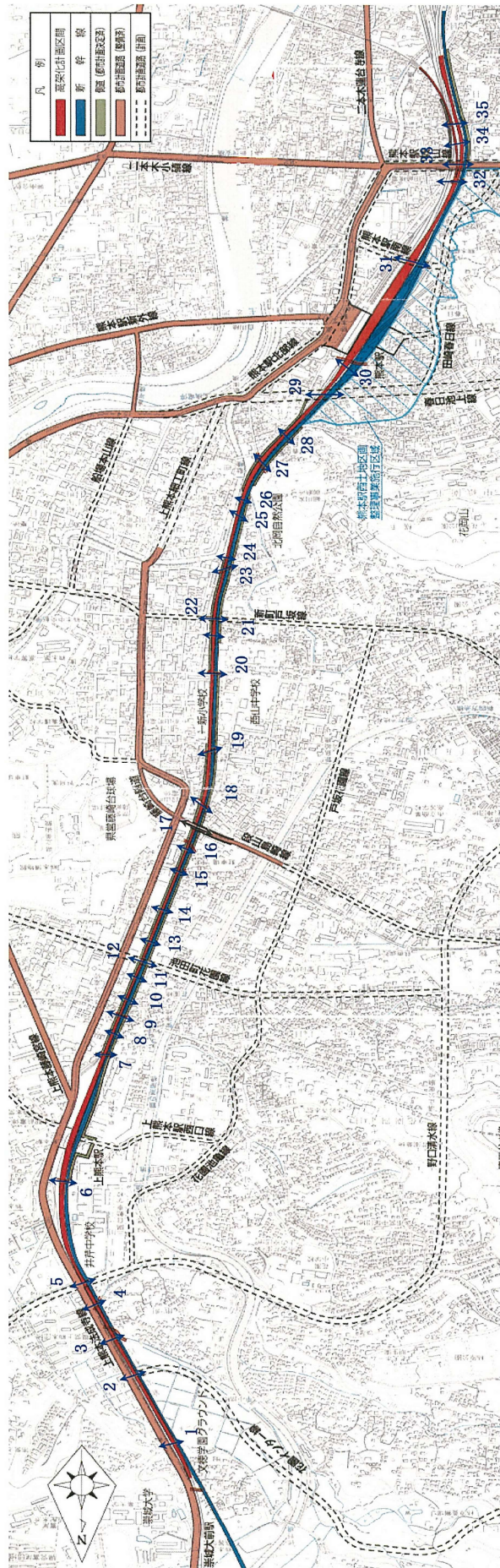


図3-37 交差道路の位置



高架前；池亀踏切（東→西）



高架後（東→西）

3. 上熊本3丁目池田4丁目第2号線

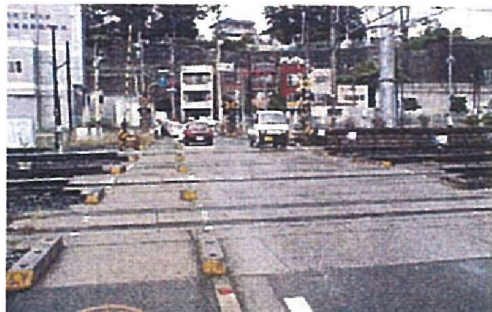


高架前；第二池亀踏切（西→東）



高架後（西→東）

4. 池亀町第30号線



高架前；池田踏切（西→東）



高架後（西→東）

6. 花園2丁目上熊本3丁目第1号線



高架前；製粉踏切（東→西）



高架後（東→西）

7. 花園1丁目第1号線



高架前；本妙寺踏切（東→西）



高架後（東→西）

9. 熊本玉名線



高架前；北段山踏切（西→東）



高架後（西→東）

15. 段山本町島崎1丁目第1号線



高架前；島崎通り踏切（西→東）



高架後（西→東）

16. 段山本町第5号線

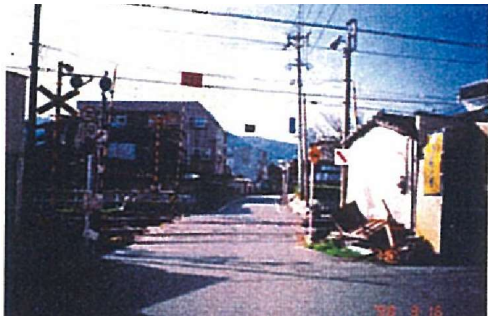


高架前；段山陸橋（西→東）



高架後：復元段山陸橋（西→東）

17. 段山島崎線【段山島崎線】



高架前；段山踏切（東→西）



高架後（東→西）

18. 段山本町島崎7丁目第1号線



高架前；西山踏切（西→東）



高架後（西→東）

19. 新町3丁目第1号線



高架前；一新踏切（西→東）



高架後（西→東）

20. 新町4丁目横手4丁目第1号線



高架前；高麗門踏切（西→東）



高架後（西→東）

22. 小島新町線【新町戸坂線】



高架前；下馬天神踏切（東→西）



高架後（東→西）

23. 新町 2 丁目横手 3 丁目第 1 号線



高架前；新横手踏切（東→西）



高架後（東→西）

27. 横手 1 丁目春日 4 丁目第 1 号線



高架前；春日陸橋（西→東）



高架後（西→東）

28. 春日 1 丁目春日 6 丁目第 1 号線



高架前；古道踏切（西→東）



高架後（西→東）

29. 春日 3 丁目春日 1 丁目第 1 号線【春日池上線】



高架前；春日地下道（東→西）



高架後（東→西）

30. 春日3丁目春日1丁目第2号線



高架前；百貫踏切（西→東）



高架後（西→東）

32. 田崎本町春日6丁目第1号線



高架前；田崎陸橋（東→西）



高架後（東→西）

33. 熊本高森線【熊本駅城山線】



高架前；田崎地下道（西→東）



高架後（西→東）

34. 田崎跨線橋南側線



(東→西)

1. 花園インター線北側交差道路



(東→西)

2. 【花園インター線】



(東→西)

5. 【野口清水線】



(東→西)

8. 熊本玉名線北側交差道路



(東→西)

10. 熊本玉名線南側交差道路



(東→西)

11. 池田町花園線北側交差道路



(東→西)

12. 【池田町花園線（暫定整備状況）】



(東→西)

13. 池田町花園線南側交差道路



(東→西)

14. 【鹿児島本線側道第10号線】



(東→西)

21. 【鹿児島本線側道第6号線】



(西→東)

24. 【鹿児島本線側道第4号線】



(西→東)

25. 【鹿児島本線側道第2号線】



(西→東)

26. 【鹿児島本線側道第3号線】



(西→東)

31. 【熊本駅南線】



(西→東)

35. 田崎1丁目第1号線