

J R小倉駅周辺地区における交通施設整備計画*

Planning of Traffic Equipment Around the Kokura JR St.*

原口紳一**・武藤和俊***

By Shin-ichi HARAGUCHI** and Kazutosi MUTO***

1. はじめに

昭和38年、5市の対等合併により誕生した北九州市は、「多核都市」を基調テーマに各地域の均衡ある発展を求めてきた。このことは、東京等の大都市で見られる過密都市問題を防ぐ上ではプラスとなったが、反面、行政・経済・文化など百万都市としての機能集積の面ではマイナス作用を果たすこととなった。

このため、昭和63年に策定された、市の基本構想である「北九州市ルネッサンス構想」においては、「均衡に配慮した集中型都市」を都市経営の基本的な方向として都心、副都心の機能強化を重点的に進めていくこととしている。

ここで述べるJ R小倉駅を中心とした地域は、北九州市の都心として行政や経済、文化などの中心的機能は徐々に集積しつつあるものの、北九州市発展の核というだけでなく、200万都市圏の中核としての役割を果たしていくためには、従来からの商業機能や業務機能の拡充に加え、行政機能の強化や交通結節機能の改善、再開発などによる土地の高度化を進め、当面、緊急に必要とされているコンベンション機能や情報機能の導入、充実が早急に求められている。

以下、これらの課題のうち、都市モノレール小倉線の延伸をはじめとして、駅前広場や南北公共連絡通路の整備等、J R小倉駅周辺地区における交通施設の整備計画についてその概要を報告する。

2. 小倉都心地区の将来像

小倉都心地区は、J R小倉駅を中心として、駅南側には、既存商店街、大規模店舗等から構成される商業都心。及びその西側に官公庁や文化施設、公園等から構成される文化都心。さらに駅北側には、西日本総合展示場、北九州国際会議場等からなり、国際交流・コンベンション機能の充実を図っていく交流都心の3つのエリアから構成されており、将来においても各エリアの機能を拡充しつつエリア間の流動を活発化させることにより都心としての総合的な機能を高めることとしている。

(1) 駅南口地区の整備構想

小倉駅前地区の再開発により、新たな商業核を形成するとともに、既存の商業ゾーンと駅前商業核との回遊性を強化し、商業地区の活性化を図る。

さらに、J R小倉駅から南に伸びる平和通りを小倉都心のシンボル街路として整備を行い東西市街地の一体化を図るとともに、都心を貫流する紫川沿いについても市民の憩いの場として整備を行い、都心内に魅力ある空間を創出し文化都心と商業都心の一体化を図る。



図-1 小倉都心部現況

* キーワード 地域計画 プロジェクト構想

** 北九州市都市計画局モノレール建設室事業調整課 事業調整係長

*** 北九州市都市計画局モノレール建設室事業調整課

(〒803 北九州市小倉北区城内1-1, TEL 093-582-3871, FAX 093-582-2503)

(2) 駅北口地区の整備構想

北口地区については、国際交流拠点の形成、未来型複合都市の形成、新しい港湾空間の創出を基本目標に、アミューズメント、シンボル、コンベンション、ウォーターフロント、ビジネスの5つのゾーンを設定、整備することにより、広域の都市活動の交流拠点機能を担う地域として整備を進める。

3. 都心整備に関わる交通施設の整備課題

(1) 整備課題

前述の将来像の形成を図っていく上で交通施設に求められる課題は、地区内の交通機能の向上、駅南北地区の連絡の強化、及び郊外・市外から都心部へのアクセス機能の強化の3点があげられる。

a) 地区内交通機能の整備課題

- ・歩行者ネットワークの形成・強化
- ・幹線道路、駐車場の整備
- ・アメニティ機能の向上

b) 南北連絡強化にかかわる整備課題

- ・南北道路の整備
- ・南北歩行者通路の整備

c) 都心部アクセスに関わる課題

- ・約400m離れているモノレール小倉駅とJR小倉駅の結節強化
- ・駅周辺に分散するバス停の集約・整備
- ・駅前広場の機能拡充、景観面の整備

(2) JR小倉駅周辺において現在実施中の主要事業

a) 公共交通機関の整備にかかわるもの

- ・都市モノレール小倉線の延伸
- ・南口駅広整備（バス停の集約）
- ・JR小倉駅ビルの建替（JR事業）

b) 歩行者ネットワークの整備にかかわるもの

- ・南口駅広の整備（ペDESTリアンデッキ）
- ・JR小倉駅南北公共連絡通路の整備
- ・北口デッキの整備

4. 都市モノレール小倉線延伸事業

(1) 都市モノレール小倉線の経緯

都市モノレール小倉線は、市街地の拡大及びモー

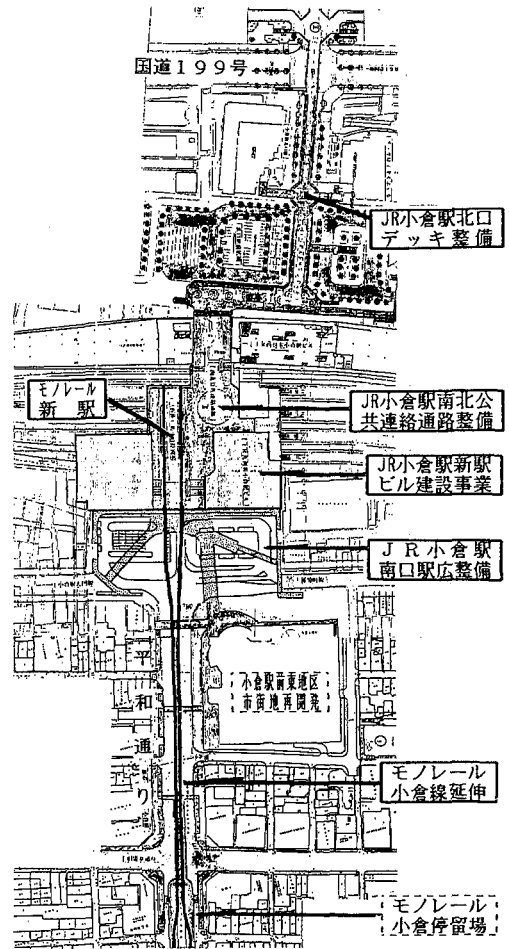


図-2 JR小倉駅周辺交通施設整備計画

タリゼーションの激化による都市交通問題に対応し健全な市街地整備を促進するため小倉都心部と小倉南区の郊外住宅地を結ぶ営業延長 8.4kmの路線として昭和60年1月に開業した。

しかしながら、モノレール小倉停留場とJR小倉駅とは、約400m離れており、交通機関相互の連続性にかけた状況にある。

a) 利用状況

利用者数は、昭和61年度で1日28千人、その後モノレール桁下道路の整備や、モノレール終点近くにJR日田彦山線志井公園駅が平成元年3月に開業したこと等により減少傾向が続いたが、平成2年から増加に転じ、平成6年度では1日32千人が利用している。増加の要因としては、沿線開発の進展及び沿線にある小倉競馬場への利用者増が主なものである。

b) 小倉駅での乗り継ぎ状況

モノレール小倉停留場の利用者約18千人のうち約30%の5.6千人がJRとの乗り継ぎを行っている。これは、モノレール全体利用者の17.5%である。

(2) モノレール延伸の必要性

小倉駅周辺における都心整備が進めば、駅周辺における流入交通は、北口地区において2.0倍、南口地区で1.2倍に増加すると予測されており、交通アクセス機能の強化が不可欠である。

また、都市交通施設に対する市民のニーズは、安全性、確実性、快適性等、多様化・高度化が進んでおり、市内全域へのサービスエリアの拡大とともに、利便性の向上や交通機関相互の連続性など質の高い交通機関の確保が求められている。

しかし、都市モノレール小倉線とJR鹿児島本線山陽新幹線が結節していないため、交通機関相互の連続性に欠けた状況となっており、特にモノレール利用者の多くがJRとの乗り継ぎを行っていることを考えれば、結節強化を図ることは緊急の課題である。

(3) 整備内容

都市モノレール小倉線を現在の小倉停留場から北に約400m延伸し、建替計画のあるJR小倉駅ビルの4、5階部分に乗り入れ、同駅ビル内及び在来線上空にモノレール新駅を設置する。

同駅ビル3階部分にはモノレール駅コンコース、南北公共連絡通路が設置され、同通路を介してJR改札口、駅南北のペDESTリアンデッキと連絡することにより、利用者の乗り継ぎ利便性の向上、沿線へのアクセシビリティの向上による沿線開発の促進軌道系交通機関のネットワークの完結を図る。

平成9年度の完成を目途に現在工事中である。

表-1 モノレール利用者数の推移

年度	定期外	定期	合計	1日平均	増減率(%)
S59	2,181,735	524,187	2,705,922	32,999	
S60	6,889,260	3,097,246	9,986,506	27,360	82.9
S61	6,703,227	3,432,242	10,135,469	27,768	101.5
S62	5,936,321	3,655,588	9,591,909	26,207	94.6
S63	5,679,150	3,611,932	9,291,082	25,455	96.9
H 1	5,772,220	3,464,362	9,236,582	25,306	99.4
H 2	6,153,909	3,596,510	9,750,419	26,713	105.6
H 3	6,628,972	3,779,398	10,408,370	28,438	106.5
H 4	7,118,642	3,954,138	11,142,780	30,528	107.3
H 5	7,557,439	4,133,236	11,690,675	32,209	104.9
H 6	7,530,185	4,315,614	11,845,799	32,454	101.3

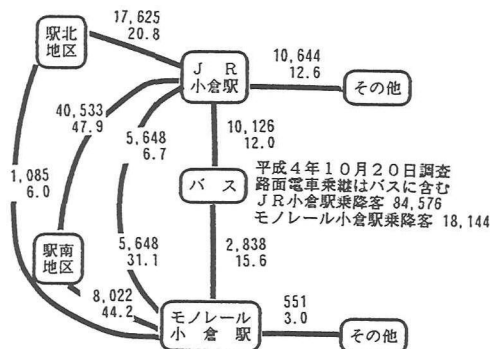


図-3 JR小倉駅周辺乗継流動 (人/日、%)

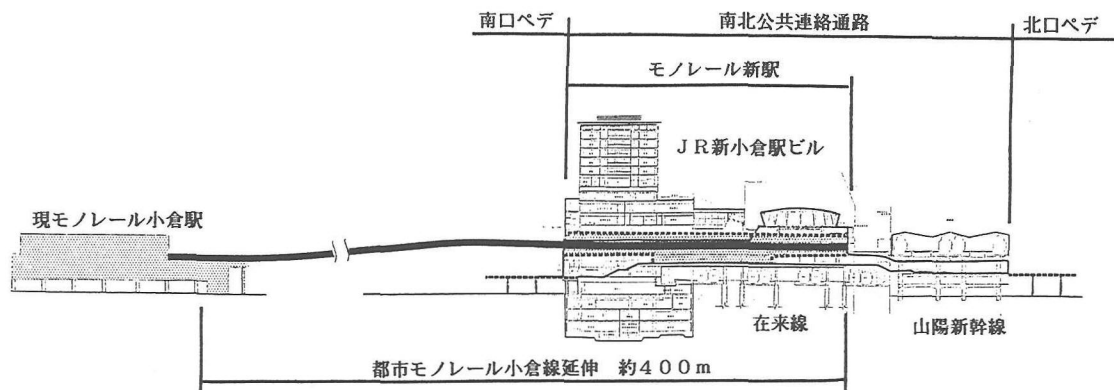


図-4 モノレール延伸及びJR小倉駅建替計画図

5. JR小倉駅南口駅前広場の整備

(1) 現状

JR小倉駅は、1日約9万人と九州で2番目に多い乗降客を有しているが、現南口駅前広場は、10,100㎡（道路として使用している部分を除くと約7,000㎡）でバスの乗り入れが十分にできず、交通広場としての機能が十分に満たされていない状況である。

このため、駅前周辺の道路には、バス停が数箇所に分散しており、交通機関相互の連絡機能が確保されないばかりか、周辺道路の混雑の原因ともなっている。

また、歩行者空間も十分に確保されない状況である。

(2) 整備内容

平面部分にバス停の集約等、自動車系施設の集約整備を行う。2階部分にペDESTリアンデッキを設け歩行者空間の確保を行うとともに、市の玄関に相応しい景観の創出を図る。

平成9年度の完成を目途に現在工事中である。

・整備面積11,000㎡

平面部 7,200㎡

バス 8、タクシー 35、タクシー 11、タクシー 3
駅前広場 12

2階部 3,800㎡（ペDESTリアンデッキ）

6. JR小倉駅南北公共連絡通路の整備

(1) 現状

JR小倉駅南側では、再開発等による商業都心の整備、北側では交流都心の整備が進められているが、両地区を結ぶ歩行者通路は、駅の東西に幅員6m及び8mの地下通路があるのみで、駅施設とは直接連絡しておらず、機能的にも環境的にも不十分であり、連絡機能の向上を図る必要がある。

(2) 整備方針

南北公共連絡通路は、JR小倉駅ビルの建替に併せて整備を行うもので、JR小倉駅南口から新小倉駅ビル、在来線上空、新幹線3階部分を通して、駅北口と結ぶもので、通路の途中にモノレール改札口

及びJR改札口が設置される。

併せて、駅ビル1階部分は、5mのセットバックと併せ駅前広場と一体的に機能する公共的空間の整備を行う。

平成9年度の完成を目途に現在工事中である。

・延長 150m

駅ビル内 60m、在来線上空 50m、新幹線部分 40m

・幅員 概ね 30m

7. JR小倉駅北口デッキの整備

(1) 現状

JR小倉駅北口地区は、交流都心として整備が進められており、既存の西日本総合展示場、北九州国際会議場及び高層ホテル等の民間施設に加え、平成9年度には、国際総合流通センターの完成が予定されている。これらに併せ、小倉駅北口駅前広場の整備や国道199号の整備が進められており、上記施設を結ぶ歩行者デッキについても、その一部が整備されている。

(2) 整備方針

JR新幹線駅舎部分の南北公共連絡通路を起点とし、駅前広場東側の高層ホテル、民間商業施設との接続を図る。さらに、北口駅前広場上空及び、小倉駅北口線上空を経由し国道199号北側の国際総合流通センターと接続し、北口地区の骨格的な歩行者動線を形成することとし、現在、実施設計を行っているところである。

・延長 約 350m

・幅員 約 6～20m

8. おわりに

ここでは、JR小倉駅周辺の交通施設のうち主要なものについて報告を行ったが、これら以外にも各種の道路整備、再開発や紫川マイタウンマイリバー整備事業等、多くの都心整備プロジェクトが進められている。これらの整備が完了する21世紀初頭には、現在の状況とは一変した200万都市圏の中核に相応しい都心が形成されるものと考えている。