

熊本城下桜町における歩行者空間デザイン ～トランジットモールを軸として～

桜町ラボ

バスセンターや路面電車の電停などが存在し、市の交通拠点として熊本城下に位置する桜町。この地区では2015年の開業を目標とする再開発構想が進んでいる。これに対し、町並みや自然、交通、歴史などの、様々な角度から桜町の可能性を探り再開発の方向性と具体的な整備の検討を行う集団が桜町ラボである。



桜町ラボの軌跡

2008	2009
4.18 4.25 現地調査開始 桜町ラボ始動	7.11 第一回住民発表会
資料・データ収集 議論・エスキス 班分け(4班) イメージマップ作成	11.2 模造・パネル製作 議論・エスキス
	11.27 学園祭にて展示発表会
	12.13 第二回住民発表会 (桜町総会にて)
	1.27~2.1 景観デザイン研究発表会にて展示
	2.19 第三回住民発表会 (テレビ・ラジオ・新聞メディアに取り上げられるかもと阪神にて展示)
	方針・デザイン案決定 模造・パネル製作 議論・エスキス

歴史

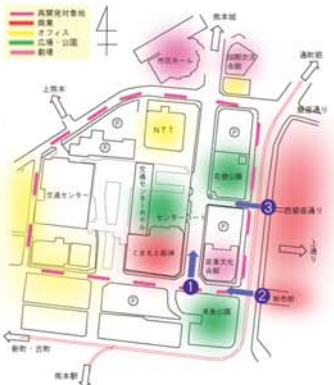
1588以前	1850頃	1880 (明治13)	1926 (大正15)	1940 (昭和15)	1966 (昭和41)
加藤清正の白川・坪井川改修工事以前。清正の別荘であった花畑屋敷は1860年頃完成。	熊本府時代。武家屋敷が並び城下町の中心であった。1877年には西南戦争で市街が焼けてしまった。	練兵場として利用され熊本鎮台を中心とした軍施設の集まる町だった。	路面電車が敷かれ、周辺には映画館ができ、市街化が始まっていった。	路面電車の路線が増え、周辺が繁華街として栄えた。戦後、戦災復興と土地区画整理事業が開始。	城内から軍の施設が消え、桜町は官公庁街へと変化した。県庁が移り44年に交通センター開業。

特徴

1. 自然や歴史が身近な町
2. 特徴的な町並みに囲まれた町
3. 劇場が点在する文化の町
4. 熊本城と連携したイベントの会場となる町
5. 世界中からの来旅者が行き交う交通と観光の拠点となる町

熊本市都市景観条例(1989年制定)について
桜町は景観形成地区として熊本城周辺地域に分類。以下のような重点的な景観指導が行われている。

1. ランドマークとしての熊本城への眺望の確保
2. 熊本城からの眺望の確保
3. 市街地と熊本城との間のゆとりある眺望の確保
4. 熊本城周辺における高さ指針



交通

1 交通センター	2 交通センター裏
1日に6000台のバスが出入りする。乗り場は36バスあり開業当時は東洋一と言われた。	オフィスビルに囲まれた通り。バスの出入口があるため狭いが交通量は多い。
3 電車通り	4 銀座通りより
路面電車が走る通り。歩道には駐輪スペースがある。アーケード街と桜町との境界線となっている	市電やバス、自動車タクシーなど多くの交通が合流する場所。信号を待つ自転車や歩行者も多い。

風景

1 シンボルロード	2 新市街より	3 西銀座通りより
熊本城への眺望。交通量は中心地のわりに少ない。桜町のシンボルロードであり、買い物客や旅行者をもった人など多くの人が行き交う。	金峰山への眺望。アーケードの端であり、歩行者空間の境目。路面電車を横切り、オフィス街へと続く。	上通りと繋がる西銀座通りを抜けると正面に交通センターが見える。右手の花畑公園は緑が濃い爽やかな印象がある。

過去の提案

桜町劇場	みどりの辻	Super Complex	Sakuramachi Road
劇場という非日常的なものが日常的に繰り広げられる街 イベントのない日は寂しいまち 周囲の良い景色を眺めて楽しむ場がない → 桜町を劇場都市とする 桜町のランドマークとなる交通センターと一体になった円形ホールを中心に、バス乗り場等の交通機能を町全体に分散。 シンボルロードのトランジットモールにより歩行者中心の日常的に賑わうまちを提案。 日常的に活気のあるまち 桜町らしい景色の生かされたまち	辻とは、行き来する人が出会う 別れる交通の箇所、交差点 → 桜町を辻と捉える バス乗り場をひとまとめにし地下へ。地上には、市民の交流の場を配置。 「森の都」という熊本のイメージと花畑公園や坪井川といった歴史ある自然を生かした緑あふれるまちを提案。 人が行き交い交流する場 人が出会うつながりをもつ	結節の悪いバスと路面電車 点在するオフィス → 複合施設をつくる バス乗り場を地下に埋め、路面電車を施設内に走らせることで、煩雑な解消と交通機能の明確化を促す。 要素を集約することで生まれた広場により、熊本城のエントランス空間を提案。 いろいろな人々の交流 様々な要素につながりが生まれる	周辺地域、周辺機能を繋ぐ道 → 道を通す 交通主体の道を通し、バスターミナルを置く。シンボルロードは建物の高さを押さえた開放的な空間と、熊本城への視線を意識。機能をまとめ、道によって繋がるまちを提案。 多くの機能がばらばらに点在 熊本城と遠く感じる → 道を通す 交通主体の道を通し、バスターミナルを置く。シンボルロードは建物の高さを押さえた開放的な空間と、熊本城への視線を意識。機能をまとめ、道によって繋がるまちを提案。 4つの道を中心に機能がつながる 城下町として意識向上

住民との意見交換

住民、観光客、事業者などいろいろな立場から考えてみて	電車で見た横顔も重視してみよう	詳細部分の検討もしてみよう?
ターゲットを絞るべき	交通の役割を考えるのは良い	建物のデザインを熊本城とマッチさせてほしい
環境や緑地に着目してみよう	クライアントは誰なんだろう	熊本の集客力を生かせるというね
悪い空間がほしい		

これらをふまえ、桜町の魅力を生かした歩行者空間を提案

＊動き出した桜町

桜町は熊本城がある町として観光で町を盛りあげようとしている
住民は観光客を呼び込むため、祭りや活動を積極的に行っている

住民の思い描く街：観光客と市民がともに楽しめる街

桜町の課題

- ・利用しづらい交通センター
- ・歴史が活かされていない町並み
- ・熊本城への眺望が活かされていないシンボルロード
- ・アーケード街との分断
- ・駐輪場の不足

提案：シンボルロードのトランジットモール化 トランジットモールを軸とした歩行者空間の提案

具体的な提案内容

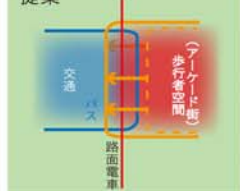
- ・熊本城への眺望の確保
- ・アーケード街と桜町間の歩行者空間の提案
- ・新しい駐輪場の設置
- ・開放的な花畑公園の提案
- ・熊本城下の区画の大きさを再現

観光客と市民の新たなアクティビティの生成
中心地における回遊性の増大

分断された歩行者空間を改善

アーケード街と交通センターの間は路面電車の走る
道路と眺望の悪さにより歩行者空間が途絶えている

提案



路面電車の通りをトランジットモール化することにより、人々の行動範囲は桜町までの広がる。

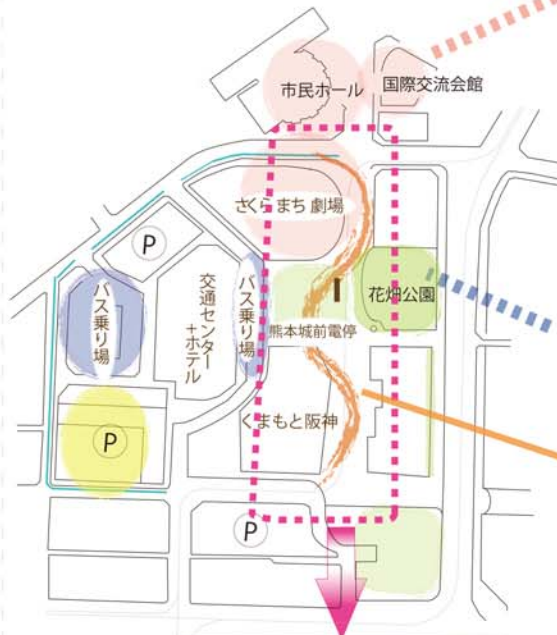
線形とテクスチャーで近道へ誘導

この通りが近道だという認識が人々がない



新市街からの眺望の確保

建物をセットバックし、トランジットモールへのアプローチ空間を提案。



劇場

コンサートなどの催し物へ行く人、また帰る人が余韻に浸れる劇場のホワイエのような空間

サイクリングロード

トランジットモールから排除された自転車のための道

駐輪場

見ても楽しい駐輪スペースを作る



路面電車

県外から訪れる人に、熊本の名物である路面電車に乗りながら熊本城を楽しんでもらう



バス停と電停を広場でつなぐ

バスと市電の結節をよくすることで、使いやすくなり利用客の増加を促す。



トランジットモール

デザインコンセプト：水の流れを模した線形：昔、花畑に流れていた白川のイメージ

➡ 回遊性のある歩行者空間：人々を水の流れのように右へ左へ動かす

線形を曲げることで直線の道より多くの面ができ、多方向への眺望が生まれる

ひろばやお店で楽しそうな人々の姿がまた、周囲の人々に影響を与え**アクティビティを連鎖**していく



before/after
辛島公園から熊本城



イベント時
日常とは違った顔みせるシンボルロード

桜町の年間行事

3月	園遊会：坪井川での乗船会
	桜町さくらまつり
7月	熊本城城下町精霊流し
9月	藤崎宮秋季例大祭
10月	みずあかり

提案によって得られる効果

- ・熊本城への観光客が桜町に訪れるようになる
- ・アーケード街からの歩行者空間の拡大
- ・公共交通の結節が良くなり、使用者が増加する
- ・桜町での祭りやイベントで利用されさらににぎわう