

周辺地形を考慮したパークステーションの一提案

熊本大学工学部 学生会員 ○増山 晃太 熊本大学工学部 正会員 星野 裕司
 熊本大学工学部 正会員 小林 一郎 熊本大学大学院 学生会員 青井 克志

1. はじめに

(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。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。本研究では、熊本駅が周辺の山や川に囲まれるように存在していることと、その距離が駅から歩いていける範囲であることが、パークステーションの「パーク」という点に示唆を与えるものと考えた。具体的には周辺地形と駅を一体と考え、地形のおもしろさを分析し、その結果から駅周辺整備の一提案を行う。

(2) 研究の流れ

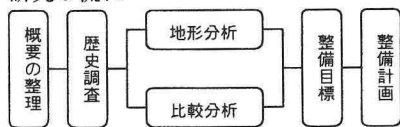


図-1 本研究の流れ

本研究の流れを図-1に示す。

まず、熊本駅とその周辺に関する事実関係の把握として、計画の概要の整理や歴史調査を行った。次に、地形を評価する上で、その距離情報を視覚という概念を用いて判断されている既往研究を参照し、周辺地形の分析を行った。また、全国の主要駅を選定し、周辺地形の観察から、他駅との比較分析を行った。これらの分析から、整備目標をいくつか挙げ、整備計画として提案する。

2. 熊本駅周辺の調査

(1) 概要の整理

整備対象は、駅や駅前広場だけでなく、花岡山・万日山から白川・坪井川を含む広範囲な計画がされている。また、新幹線と共に在来線の高架化も行わ

れることで、東西を分断されていたまちに新しいつながりが生まれる。



図-2 熊本駅周辺模型

(2) 歴史調査

平安朝初期頃に肥後の国府は二本木・春日地方(図-2)にあった。二本木国府の位置を東方青龍・西方白虎・南方朱雀・北方玄武のそれぞれ四神に象ると、東に河川(白川)、西に郊野(白坪・城山)、南に沢池(白川河口)、北に山岳(北岡・花岡・万日)となる。このような風水の思想を参考にしたのかは明確ではないが、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¹⁾。このことから、熊本駅周辺の特徴的な地形は古くから活用されていたといえる。

3. 周辺地形の分析

篠原²⁾は平地からの仰角を用い、山岳の地形的スケールの分析を行った。また、高所からの俯角を用い、主対象における景観の印象の分析を行った。一方、今野ら³⁾は城下町に関する研究において、周辺の山や川への距離に認知距離の概念を適用し、領域空間の特性を分析した。

これらの研究は、周辺地形を分析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対象地に適用し、以下のような結果が得られた。

(1) 仰角と俯角の分析

駅と周辺地形との仰角・俯角を計測し(図-3)、上述した研究を基に分析を行った。

まず、駅西側の駐車場(西口駅前広場予定地)を視点場とした花岡山・万日山の山頂への仰角は、それぞれ約 10° と約 8° となった。これらの仰角では山は絵画的に眺められ、良好な風景であるといえる。

同様に、展望所となっている花岡山山頂からの駅への俯角は、約 10° となり、視覚的な集中領域にあるため、花岡山山頂からの見えには十分な配慮が必要だといえる。

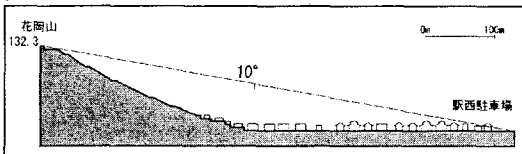


図-3 熊本駅-花岡山断面図

(2) 領域空間の分析

駅を中心とした山の端のラインまでと川のラインまでを領域空間とする。この領域空間の幅・奥行きを計測すると、それぞれ1.0kmとなった。ここで、人間の存在の認知可能な限界距離1.2km前後を程良い領域空間とし、軸距離を前後1kmの幅を持たせて1.4~3.4kmとした上述の研究に習うと、熊本駅周辺は、城下町としてはやや狭い空間といえる。しかし、この領域感は全体を一体的な空間とするパークとしては、有効に働くのではないかと考えられる。

4. 比較分析

(1) 比較対象の選定

熊本駅との比較対象として、JR新幹線の主要駅とJR在来線の中で道県所在地の駅を52駅抽出した。

(2) 概要分析

熊本駅を中心に人間の存在の認知可能な限界距離である1.2km半径内には、花岡山、万日山と白川・坪井川が存在する(図-4)。また同様の作業を比較対象駅においても行い、その円内の河川や山、海といった地形要素を取り出した。表-1は対象駅を地

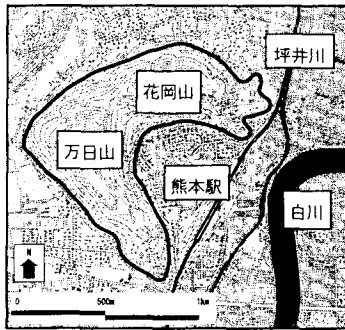


図-4 熊本駅周辺地形

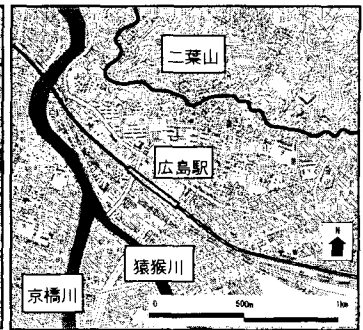


図-5 広島駅周辺地形

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して流れている場合は「並」、駅を挟むようにして流れている場合は「挟」に分類している。表-1によると、熊本駅周辺と同じ分類なのは広島駅だけである。

表-1 地形要素による駅間比較

	平地	河川		山	海
		1本	2本並挟		
東京・名古屋・新大阪他17駅	●				
新潟・宇都宮・水戸他8駅		●			
新山口・西鹿兒島		●		●	
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					●

(3) 詳細分析

概要分析の結果をふまえ、広島駅を比較対象として分析する。周辺の地形は、北に二葉山、南に猿猴川と京橋川が流れている(図-5)。また、ランドマークとなる仏舎利塔や路面電車といった都市機能においても類似点が多く、新幹線駅の先例としても有効であるといえる。

5. おわりに

比較分析から抽出できた、広島駅の良い整備事例や問題点を探り、熊本駅に活かしていきたい。また、熊本駅の周辺地形についても、分析の段階であるので、そこから整備目標を整理し提案する。

<参考文献>

- 1) 熊本市役所編：熊本市史，pp.126-129，1973
- 2) 土木学会編・篠原修著：土木景観計画，技報堂出版，pp.85-95，1982
- 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