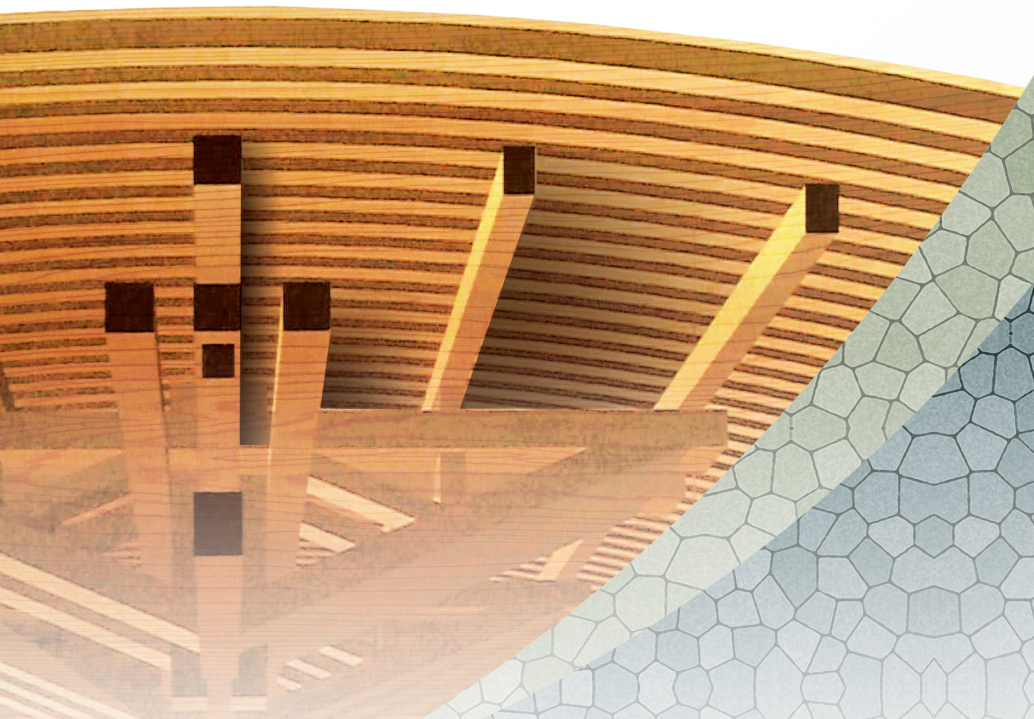
第１章　事業の背景



1-1　事業地域の概要

1-1-1　熊本市の概要

(1) 位置、地勢等

熊本市は九州の中央、熊本県の西北部にあり、市域は東西24km、南北36km、面積390k㎡である。熊本県の県庁所在地であり、政治、経済、文化などの中心地となっている。

地勢は、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等の台地からなり、東部は阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯、南部は白川の三角州で形成された低平野からなっている。

気候は、有明海との間に金峰山系が連なるため、内陸盆地的気象条件となり、寒暖の較差が大きく冬から春への移り変わりは早く、夏は比較的長いことが多い。

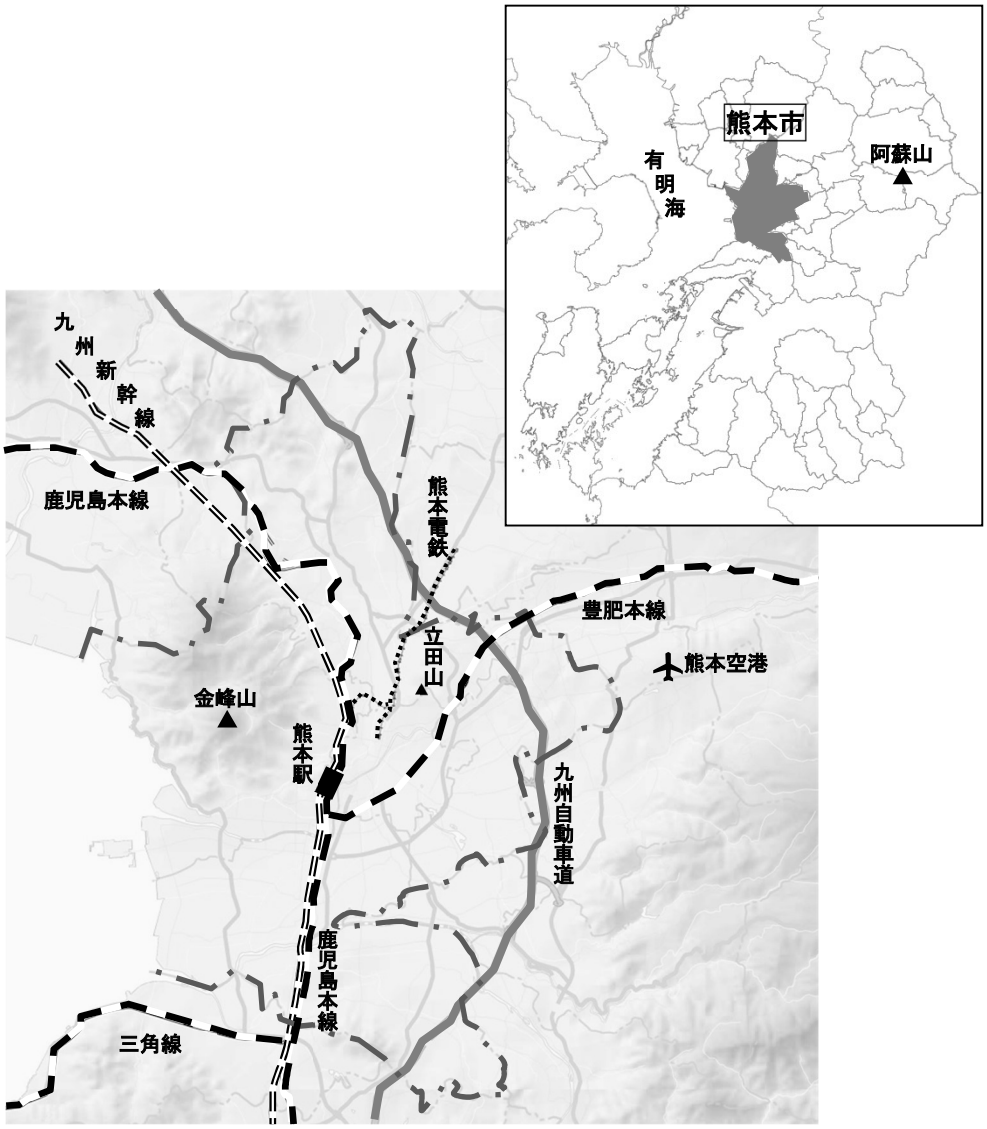


図1-1　熊本市の位置

(2) 熊本市の歴史

飛鳥時代（593年～710年）、託麻の三宅郡（今の出水地方）に肥後の国府「託麻府」が設けられ、集落が形づくられて大きくなったものが、現在の熊本市の始まりである。

奈良朝前後の日本各地は、国力の大小によって、大・上・中・下と四等級に区分されていたが、肥後はそのころ農産物産出量で九州諸国中群を抜いており、平安時代初期（795年）、全国中でも優位の資格を認められ「大国」に昇進した。

南北朝50年間は、戦乱の日が相次ぎ、熊本地方もしばしば軍営の場に利用された。

長い戦乱のあと、天下が統一されるや、肥後全土の守護職は改めて菊池氏に委ねられ、一国政令の中心は隈部（現在の菊池市）の方に移った。

降って、応仁の項菊池の一族出田三郎秀信は、今の熊本城東部の丘陵に千葉城（熊本城の始め）を構えたが、次の鹿子木親員が、1490年代に今の古城の地に居城を移し、隈本城と称えた。ついで、城親冬と、佐々成政のあとを承けて天正16年（1588年）加藤清正が入城するにおよんで、清正は国府の二本木方面から、寺院、商家などを移転させて、城下町の経営に着手した。

加藤清正は熊本の自然に、はじめて大規模な人為のツルハシを振った武将で、河川、その他の土木事業に残した功績は大きく、熊本市が城下町としての体裁を整えてきたのは、このころからである。日本三名城の一つとうたわれる熊本城は、清正が慶長6年から12年にかけ（1599年～1607年）、７カ年の歳月を費やして築城したものである。(築城年については異説もある)。

細川氏時代は、寛永９年（1632年）細川忠利の入国によって始まるが、細川氏は爾来大政奉還の日に至るまで、200有余年間にわたって肥後熊本の政治を行った。

熊本駅付近（平成17年撮影）

明治４年（1871年）７月に入って、廃藩置県の大詔が出されると、肥後には、熊本、人吉の二県がおかれ、続いて同年11月改めて熊本、八代の二県となった。ところが翌５年（1872年）６月熊本県は、ふたたび白川県と改称され、翌々６年（1873年）１月には八代県が廃止されて、白川県に併合されたため、肥後全域は白川県の所管となり、熊本市には県庁が設けられた。これは明治９年（1876年）１月まで続いたが、同年２月さらに改めて熊本県と称せられるようになった。

このころ熊本城には鎮台がおかれ、熊本市は城下町としてにぎわいを見せていたが、９年（1876年）の神風連事件、翌10年（1877年）の西南の役と引き続き大きな戦禍に見まわれ、とくに西南の役では、全市街が焦土と化してしまった。22年（1889年）４月、市制が施行されるとこれまでの「熊本区」は、「熊本市」と改められた。

明治の初年から、九州における政治・軍事の中心として、各種の官庁が置かれていた熊本市は、24年（1891年）鉄道の開通によって熊本駅が設けられ、又30年代に入って市区改正の大事業が行われ、中央部の山崎練兵場が市外に移されて新市街が出現するや、会社、工場、商店その他施設が続々と軒を連ね、日清、日露の戦勝の意気も加わって、明治の隆昌期を現出した。

開業した熊本駅（当時は春日駅）は、「煙で洗濯物が汚れる」など地元の反対もあり、郊外のボウブラ（カボチャ）畑の真中に設けられた（現在の南側）。駅ができると、商人宿、商店、会社、工場、住宅などが建てられ、駅を中心に開けていった。その後、駅拡張の必要性から、大正３年（1914年）、現在の位置に移った。

大正10年（1921年）、周辺11ヶ町村を併合して大熊本市の基礎を固め、私鉄菊池軌道、熊本軌道、御船鉄道及び国鉄宮地線の開通整備と並んで13年には、市電の開通があり、更に上下水道施設、二十三聯隊の移転等によって、いよいよ近代都市の面目を新たにすることになった。

しかし、昭和20年（1945年）には空襲を受けて全市の大半は瓦礫と化したが、その後全市民の不断の努力によって、戦災、水害等各種の苦難を克服し、今日の隆盛を見ることができた。

市制施行当時は、面積６㎢、人口４万人を数えるに過ぎなかったが、近代的都市機能の集積や平成20年（2008年）の富合町、平成22年（2010年）の城南町、植木町との合併をはじめとする市域の拡大等によって、面積390㎢、人口74万人にまで成長し、平成24年（2012年）４月には全国で20番目、九州で３番目の政令指定都市へと移行した。

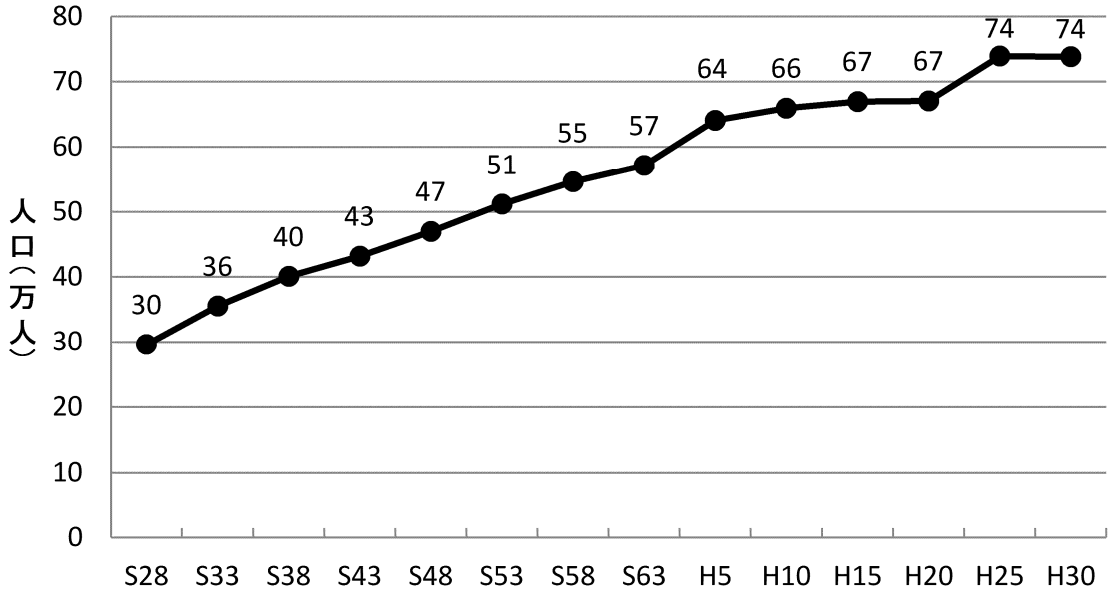
平成23年（2011年）３月の九州新幹線全線開業とこの政令指定都市移行による相乗効果により、九州中央の交流拠点都市として着実に発展している。政令指定都市移行後の新しいステージにふさわしいまちづくりとして、「九州ど真ん中！日本一暮らしやすい政令指定都市くまもと」の実現を目指している。

〔参考：熊本市ウェブサイトほか〕

(3) 人　口

明治22年（1889年）、市制施行当時の人口は約４万人であったが、大正元年（1912年）には約７万人、昭和元年（1926年）には約15万人と増加が続き、昭和50年代には50万人を超えるまでになった。

平成20年（2008年）に富合町と、平成22年（2010年）に植木町、城南町と合併し、政令指定都市となった平成24年には、約74万人となった。この数年は、横ばい状態にある。



資料：熊本市統計書他

図1-2　熊本市　人口推移

平成30年（2018年）４月現在、熊本県人口（約176万人）に占める熊本市人口の割合は、約40%である。行政区別人口は中央区及び東区が約18万人であり、人口密度は中央区が最も高い。

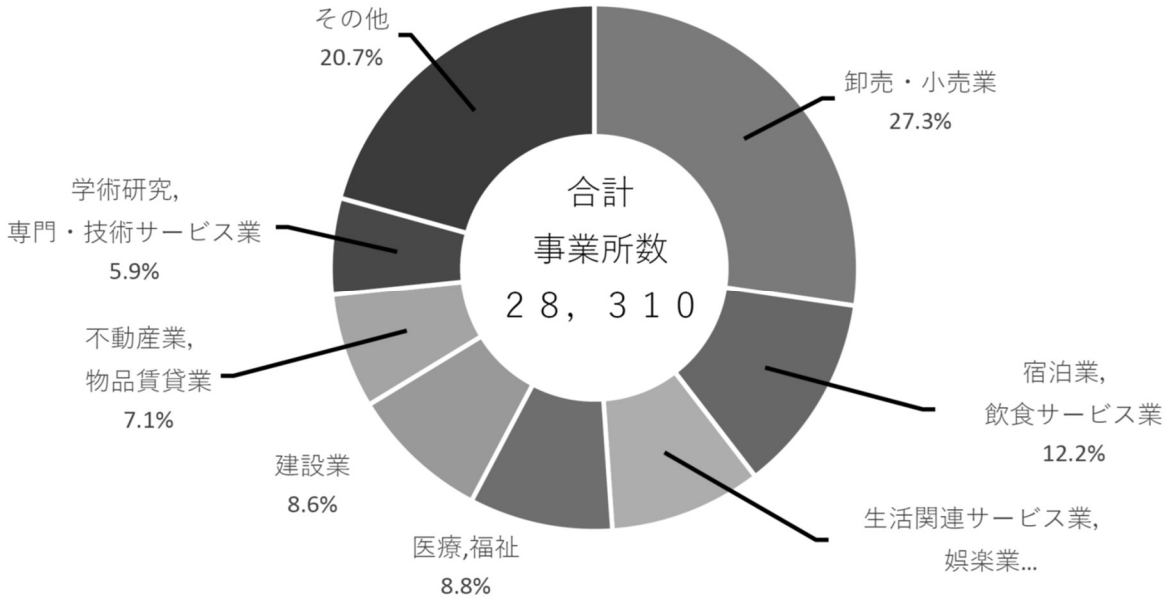
表1-1　熊本市　現在の人口

区　分	面　積	人　口	人口密度
	km2	人	人/km2
平成30年4月	**390.32**	**738,407**	**1,892**
中　央　区	25.45	187,412	7,364
東　区	50.19	188,069	3,747
西　区	89.33	91,419	1,023
南　区	110.01	129,468	1,177
北　区	115.34	142,039	1,231

資料：熊本市推計人口（熊本市 総務局 行政管理部 総務課）

(4) 産　業

熊本市の事業所数は、約３万ある。産業別では、「卸売・小売業」、「宿泊、飲食サービス業」、「生活関連サービス、娯楽業」の順に多く、これらで約半数を占めている。

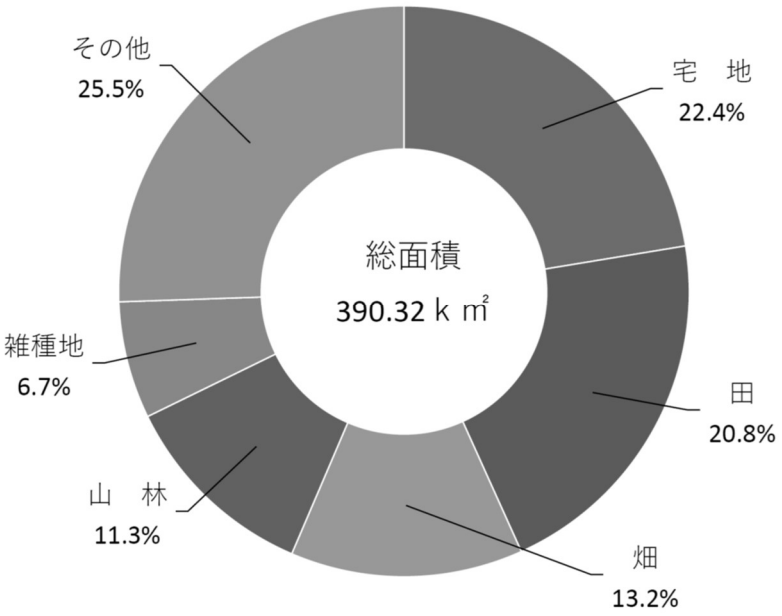


資料：熊本市統計書 平成30年度版

図1-3　熊本市　産業大分類別事業所数（平成29年、民営）

(5) 土地利用

熊本市の地目別面積は、「宅地」、「田」、「畑」の順に多く、これらで約半数を占めている。



資料：熊本市統計書 平成30年度版

図1-4　熊本市　地目別面積（平成30年1月1日現在）

熊本都市計画区域（熊本市の行政区域一部、合志市、菊陽町、嘉島町及び益城町）において、市街化区域は10,796haあり、都市計画区域の約30%となっている。

表1-2　熊本市の用途地域等

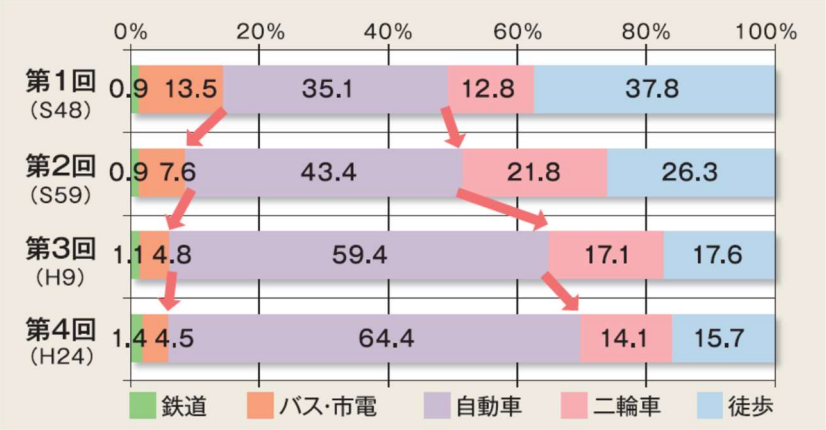
単位：ha・%　　平成30年10月１日現在

区　分	総面積	市街化区域												市街化調整区域
		計	第１種低層住居専用地域	第２種低層住居専用地域	第1種中高層住居専用地域	第2種中高層住居専用地域	第１種住居地域	第２種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	
面　積	35 433	10 796	1 068	107	2 562	2 552	1 175	641	224	542	392	1 167	366	24 638
構成比	100.0	30.5	3.0	0.3	7.2	7.2	3.3	1.8	0.6	1.5	1.1	3.3	1.0	69.5

資料：熊本市統計書 平成30年度版

(6) 交　通

自動車の普及等に伴い、自動車分担率は昭和48年（1973年）から平成24年（2012年）でほぼ倍増しており、都市圏交通の約2/3が自動車利用となっている。道路整備は進むものの、市街地や放射環状道路上においては、ピーク時間帯などに交通渋滞が恒常化している。

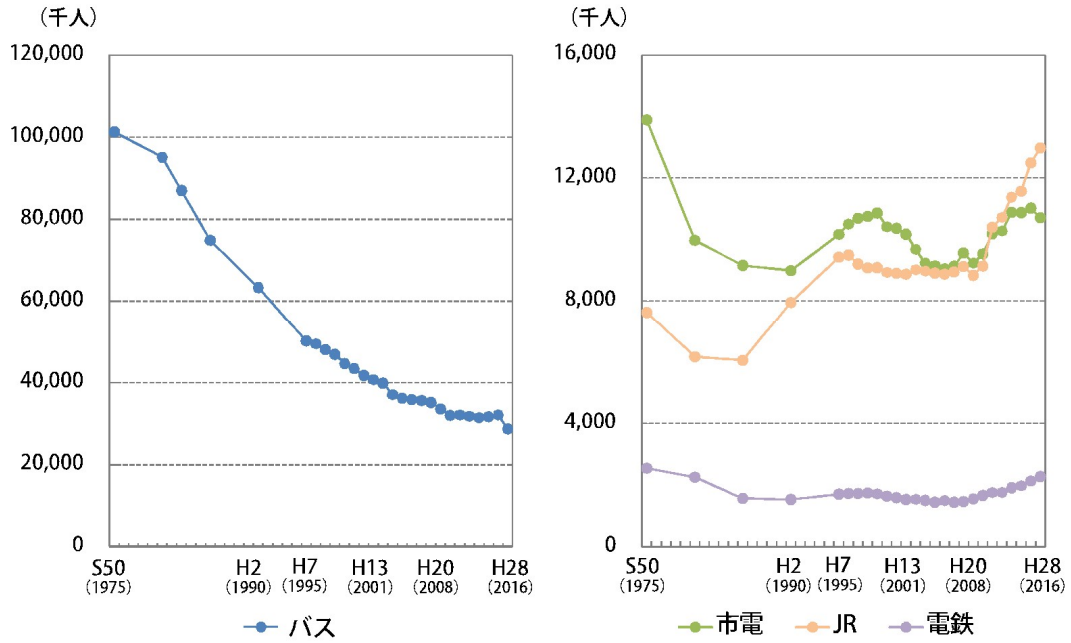


資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン（平成28年　熊本都市圏総合交通計画協議会）

図1-5　熊本都市圏　交通手段分担の変化

バス利用者はこの30年間で約1/3まで減少しており、一部路線では路線維持が困難となりつつある。

鉄軌道の利用者数は、昭和60年頃の一時期落ち込んでいたものの、郊外の沿線開発、新幹線開業などにより、近年は増加傾向で、比較的安定している。



資料：熊本都市圏総合交通戦略（平成30年　熊本都市圏総合交通戦略協議会）

図1-6　熊本都市圏　公共交通機関利用者数の推移

1-1-2　熊本駅・上熊本駅の概要

(1) 熊本駅・上熊本駅の歴史

新橋～横浜間に日本最初の鉄道が開通した明治５年（1872年）から19年後、熊本県に鉄道が開通したのは明治24年（1891年）７月である。明治24年（1891年）４月に開通していた高瀬（現玉名）から熊本までが繋がり、池田駅（現上熊本駅）及び春日駅（現熊本駅）が同時に開業となった。各駅のその後の歴史は、下記のとおりである。

大正３年（1914年）６月に、のちに豊肥本線となる熊本～肥後大津間が、宮地軽便線として開通した。

(a) 熊本駅

明治24年(1891年)７月	高瀬（現玉名）～熊本間 運輸営業開始、春日駅として開駅（現在より南側で二本木口電停程度）
明治29年(1896年)11月	熊本～八代間 運輸営業開始
明治32年(1899年)12月	三角線 宇土～三角間 運輸営業開始
明治35年(1902年)	春日駅を熊本駅に改名
大正３年(1914年)４月	駅舎移転（二代目駅舎；現在の位置付近）
大正３年(1914年)６月	熊本～肥後大津間 運輸営業開始
昭和33年(1958年)３月	駅舎改築（三代目駅舎）
昭和36年(1961年)10月	熊本操車場使用開始（現在の位置）
昭和38年(1963年)２月	熊本～川尻間 複線化（熊本県下初）
昭和43年(1968年)９月	門司港～熊本間 全線複線化
昭和45年(1970年)７月	熊本～八代間 全線複線化
昭和45年(1970年)10月	鹿児島本線の全線電化完成
昭和48年(1973年)３月	肥薩線、豊肥本線の全面ディーゼル化
平成３年(1991年)４月	駅舎改築（三代目改築；高架前駅舎）
平成11年(1999年)10月	熊本～肥後大津間 電化
平成23年(2011年)３月	九州新幹線全線開業
平成27年(2015年)３月	上り線ホーム高架化
平成30年(2018年)３月	下り線、豊肥本線ホーム高架化（全線高架化）

出典：熊本日日新聞社

初代の熊本駅舎（明治24年頃）

出典：熊本日日新聞社

二代目の熊本駅舎と駅前広場（昭和31年頃）

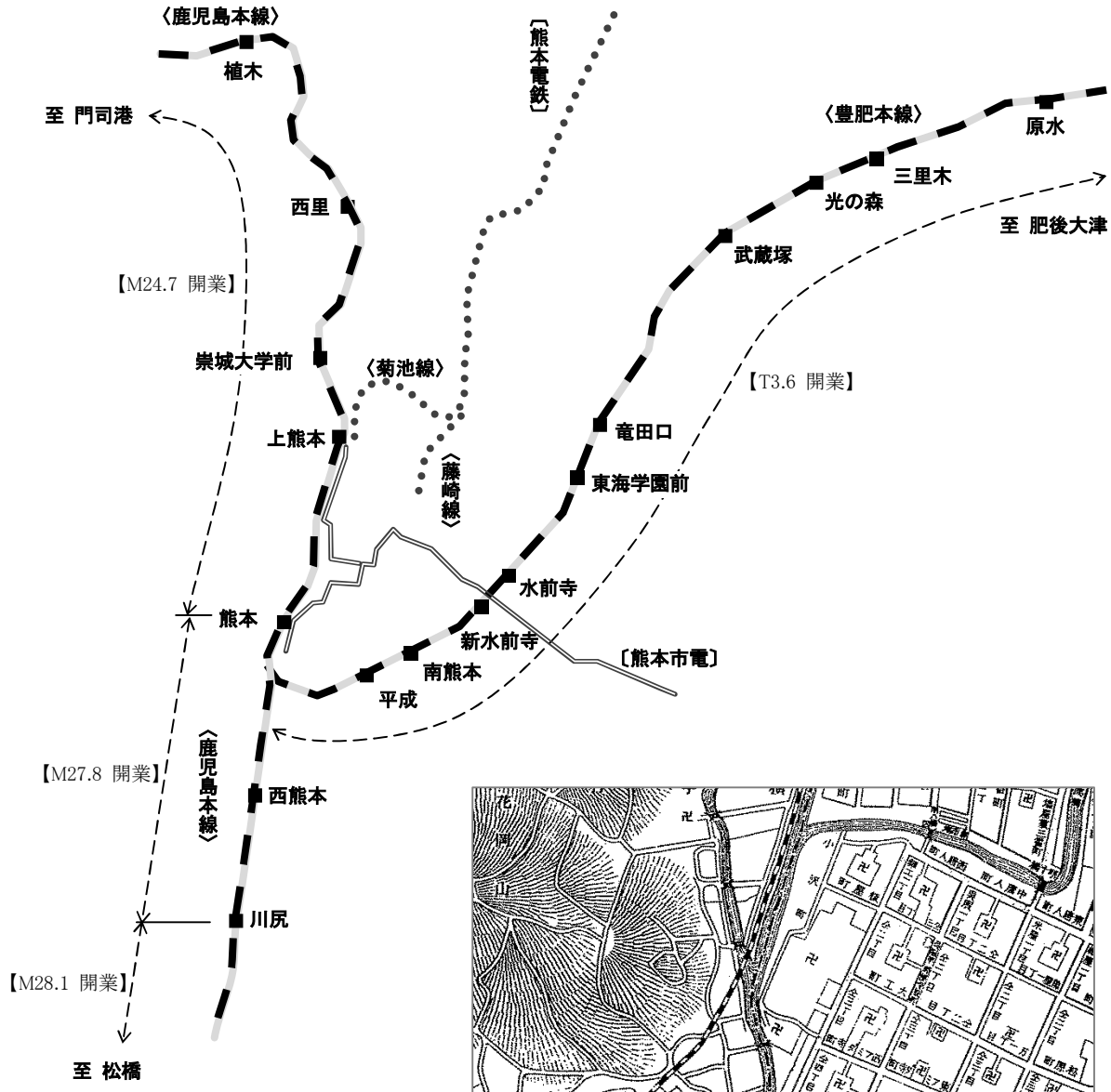
出典：熊本日日新聞社

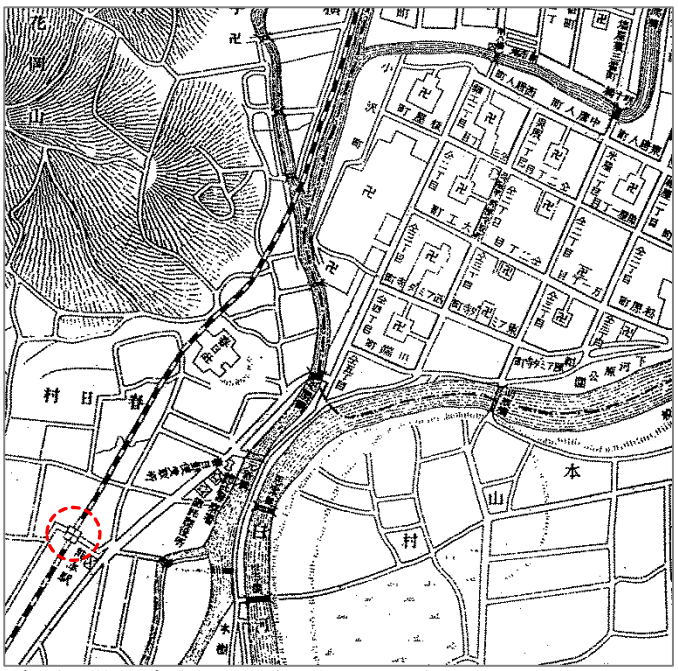
三代目の熊本駅舎と駅前広場（昭和40年頃）

三代目改築後の熊本駅舎（平成18年４月撮影）

(b) 上熊本駅

明治24年(1891年)７月　池田駅として開業
明治29年(1896年)４月　夏目漱石が降り立つ
明治34年(1901年)１月　上熊本に改称
大正２年(1913年)７月　駅舎建替え（二代目駅舎；高架前駅舎）
昭和10年(1935年)３月　熊本市電が駅前に乗入れ
平成11年(1999年)３月　駅舎が熊本県近代化遺産に選定（熊本県教育委員会）
平成23年(2011年)３月　九州新幹線全線開業に伴い、特急が通過のみとなる
平成27年(2015年)３月　ホーム高架化、新駅舎供用開始





資料：熊本市街図 明治40年10月発行

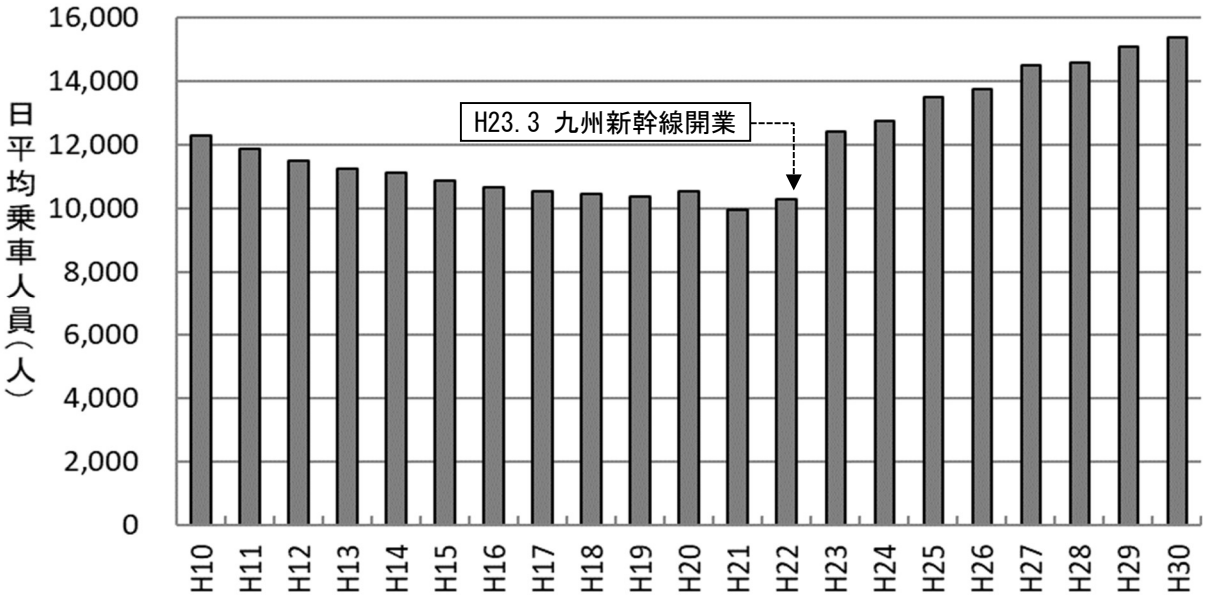
（初代熊本駅の位置）

図1-7　熊本駅及び周辺鉄道の変遷

(2) 利用状況

熊本駅の乗車人員は、平成年代、減少傾向にあったが、平成23年（2011年）３月の九州新幹線開業以降、増加傾向に転じている。

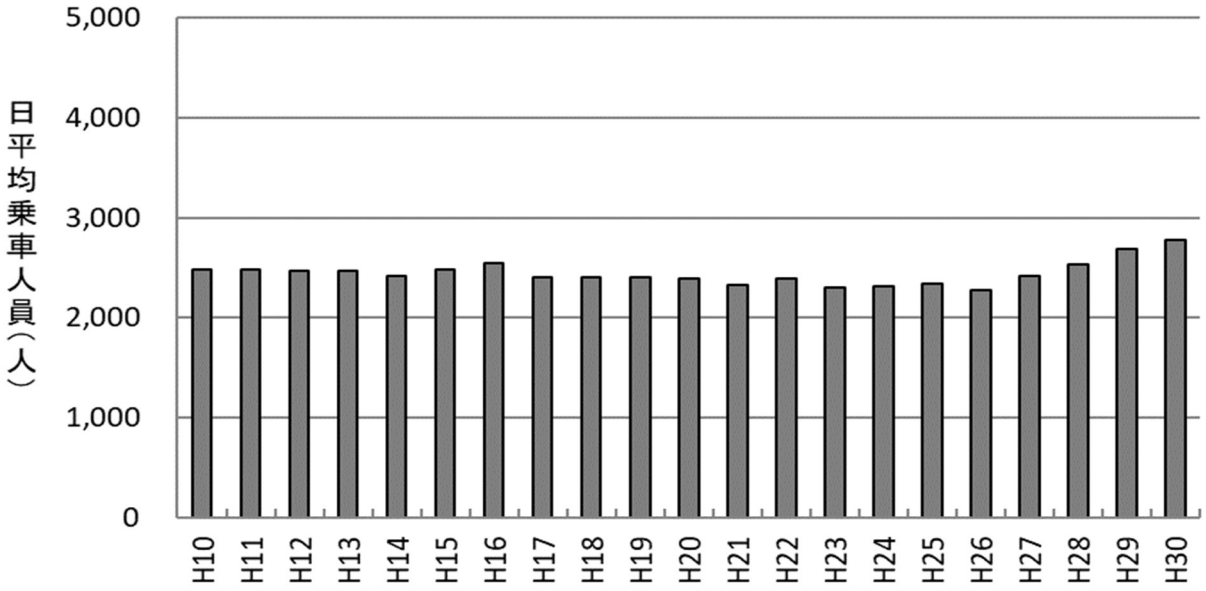
上熊本駅の乗車人員は、大きな変動はなく推移している。



注　：年間乗車人員データを日数で割って算出。

資料：九州旅客鉄道株式会社、熊本市統計書

図1-8　熊本駅　乗車人員推移



注　：年間乗車人員データを日数で割って算出。

資料：九州旅客鉄道株式会社、熊本市統計書

図1-9　上熊本駅　乗車人員推移

熊本駅に係る列車運行本数は、平成30年（2018年）４月の全線高架切替え時点で、鹿児島本線で82本、九州新幹線で113本あり、九州新幹線開業前より、全体として増加している。

表1-3　熊本駅　列車運行本数

時期 / 鉄道・区間	平成11年(1999年)10月 〔事業着工の頃〕	平成23年(2011年)３月 〔九州新幹線開業前〕	平成30年(2018年)４月 〔全線高架切替後〕
鹿児島本線 上熊本～熊本間	特　急　86本	特　急　90本	特　急　０本
	普通等　76本	普通等　74本	普通等　82本
	合　計 162本	合　計 164本	合　計 82本
九州新幹線 博多～熊本間	－	－	113本

注：列車本数は、平日の旅客列車上下計（回送、貨物、季節列車等は含まない）。

1-1-3　近年のまちづくり

(1) 熊本県総合計画

熊本県では、県政運営の基本方針を総合計画として定めている（近年は「４カ年戦略」）。本事業開始以降の計画、戦略において、事業に関連する事項は以下のとおりである。

①熊本県総合計画　ゆたかさ多彩『生活創造』くまもと（平成５年～平成12年）

●九州の拠点形成・にぎわいのある都市づくり

〔主な関係施策〕

・九州新幹線の建設促進
・にぎわいのある都市づくりの支援
・都市圏交通の円滑化
・地域の発展を支える交通基盤の整備

②熊本県総合計画　パートナーシップ21くまもと（平成12年～平成20年）

●快適さに満ちた定住環境づくり・発展と交流を支える総合交通体系の整備

〔主な関係施策〕

・新幹線駅周辺の都市機能整備
・九州新幹線の建設促進
・新幹線建設による広域交流への対応
・都市圏交通の円滑化を図る交通網の整備
・生活の利便性を確保する交通網の整備

③くまもとの夢４カ年戦略（平成20年度～平成23年度）

●九州新幹線全線開業効果の最大化による県全体の発展

〔主な関係施策〕

・熊本駅周辺のアクセス道路等の整備

・熊本駅周辺の都市機能の充実

・風格ある熊本駅舎の整備

・熊本駅周辺の散策路の整備

重点的に取り組む施策

熊本駅周辺の整備

九州新幹線全線開業を見据え、熊本駅周辺地域を県都の品格ある陸の玄関口としてふさわしい地域とするため、駅周辺のアクセス道路等の基盤整備を着実に進めます。

さらに、駅周辺の魅力や賑わいを高めるため、都市機能の充実に取り組むとともに、後世に残る風格ある在来線駅舎や駅周辺の地域資源を生かした散策路の整備など、熊本市など関係機関と連携して魅力と品格のある駅周辺の整備を進めます。

④幸せ実感くまもと４カ年戦略（平成24年度～平成27年度）

●熊本都市圏の拠点性向上～将来の州都をめざします～

〔主な関係施策〕

・熊本駅舎、駅前広場の整備

・石堰、万日山の整備

・熊本駅周辺の景観向上

◆世界的な熊本駅をめざす

～熊本駅周辺地域の魅力向上～

- 熊本の陸の玄関口である熊本駅周辺地域の魅力向上を図るため、熊本市と連携して、駅舎・駅前広場や、白川・坪井川に囲まれた石塘（いしども）、桜にあふれた万日山（まんにちやま）の整備を進めます。また、新幹線口（西口）一帯をはじめ、熊本駅周辺の景観向上に取り組みます。

⑤熊本復旧・復興４カ年戦略（平成28年度～令和元年度）

●地域の特性を活かした拠点・まち・観光地域づくり

〔主な関係施策〕

・在来線高架化の完了

・利用者と地域住民の利便性向上

・広域交流の拠点形成

◇　熊本駅を中心とする地域において、交通の円滑化、都市機能の集積を図るとともに民間開発を促進するため、平成 29 年度中に在来線の高架化を完了します。また、平成 30 年度の新熊本駅舎や平成 33 年の新熊本駅ビルの開業を見据え、利用者と地域住民の利便性向上や広域交流の拠点形成など、陸の玄関口としての魅力とにぎわい創出に向け、官民が連携して検討を進めます。

(2) 熊本市都市マスタープランにおける位置付け

熊本市では第２次熊本市都市マスタープランを策定しており、熊本市のめざす都市構造の基本的なあり方は、「中心市街地や地域拠点などから諸機能が段階的に立地する秩序ある市街地の構成をめざす」と示されている。

熊本城周辺から熊本駅に至る高次な都市機能が集積した中心市街地を中心に、鉄道及び軌道、放射環状の幹線道路網を都市の骨格軸とし、それら骨格軸上にある商業・行政サービスなど生活の利便機能が集積した地域拠点と中心市街地が有機的に連携した都市の構成をめざす。

熊本駅周辺及び上熊本駅周辺は、地域別構想において、『豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市』づくりに向けて、下記のような方針が掲げられ、それぞれ、取組みが進められている。

〔主な関係施策〕

・熊本駅周辺；商業、業務機能の拡充や都市型住宅等の立地

・上熊本駅周辺；都市機能の充実した広域的な拠点づくり

・熊本駅、上熊本駅での駅前広場整備に合わせた公共交通機関相互の結節機能強化

1）居住機能の誘導方針

・熊本駅周辺の中心市街地や城山地区、上熊本地区の地域拠点、さらにバス路線や市電沿線、韓々坂駅などの熊本電鉄駅周辺の居住促進エリアでは、多核連携都市の形成に向けて、道路・公園などの都市基盤整備や子育て支援施設などの生活関連施設の誘導により良好な居住環境を形成し、居住促進に取り組みます。

2）都市機能の集積方針

拠点	拠点等の特徴	拠点づくりの方針
中心市街地	熊本駅周辺では土地区画整理事業や市街地再開発事業等により都市基盤の整備や土地の高度利用、さらには都市機能が集積	「2 期熊本市中心市街地活性化基本計画」に基づき、商業・業務機能の拡充や都市型住宅等の立地等の都市基盤整備を行います。
城山地区	西区全体の総合的な行政、コミュニティの核	西区の賑わいや交流を牽引する拠点づくりを行います。
上熊本地区	ＪＲ、バス、市電、熊本電鉄の４つの公共交通が結節する交通結節点	公共交通の結節を活かし、より広域的な人々の利用を視野に入れ、都市機能の充実した広域的な拠点づくりを行います。

3）公共交通の利用促進の方針

・熊本駅・上熊本駅での駅前広場整備にあわせた公共交通機関相互の結節機能強化、バス停や電停などの整備・充実により、公共交通機関の利便性向上を図ります。

・公共交通の利便性向上を目的に、定時性や速達性向上に向けた既存公共交通機関の機能強化や交通結節点等における機能強化等に併せ、居住促進エリアにおいて積極的な居住促進を図ります。

資料：第２次熊本市都市マスタープラン 地域別構想（平成26年3月策定　熊本市）

(3) 熊本都市圏都市交通マスタープラン

熊本都市圏都市交通マスタープランにおいて、道路ネットワークの将来像として、都市圏内外の広域的な交流の促進や中心市街地と周辺市町村間の放射型の交通需要に対応するため、走行性の高い２環状11放射の骨格幹線道路網を形成していくことを求めている。

連続立体交差事業の実施により、自動車交通の円滑化、そして路線バスの定時性、速達性が高まるなどが期待される。

資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン（平成28年　熊本都市圏総合交通計画協議会）

図1-10　熊本都市圏　骨格となる道路ネットワークの将来像

1-2　事業の背景

1-2-1　事業化に至る背景

九州中央の交流拠点都市として発展が進む熊本市において、交通渋滞の深刻化といった課題が顕在化していた。また、地域整備、交通施設整備などの都市計画上の要請として鉄道高架化が求められ、上位計画等で提言された。

(1) 交通渋滞

1960年代からの全国的なモータリゼーションの進展は、都市内交通の主役が自動車交通となるとともに、交通渋滞を引き起こしてきた。

熊本市は、県庁所在地として発展を遂げ、多くの都市機能が集積しているが、都心部への一極集中などがマイナス要因となり、交通ネットワーク上の課題などが顕在化してきた。また、熊本市の西側地域は、ＪＲ鹿児島本線によって中心市街地と分断されており、発展が遅れていると懸念されていた。

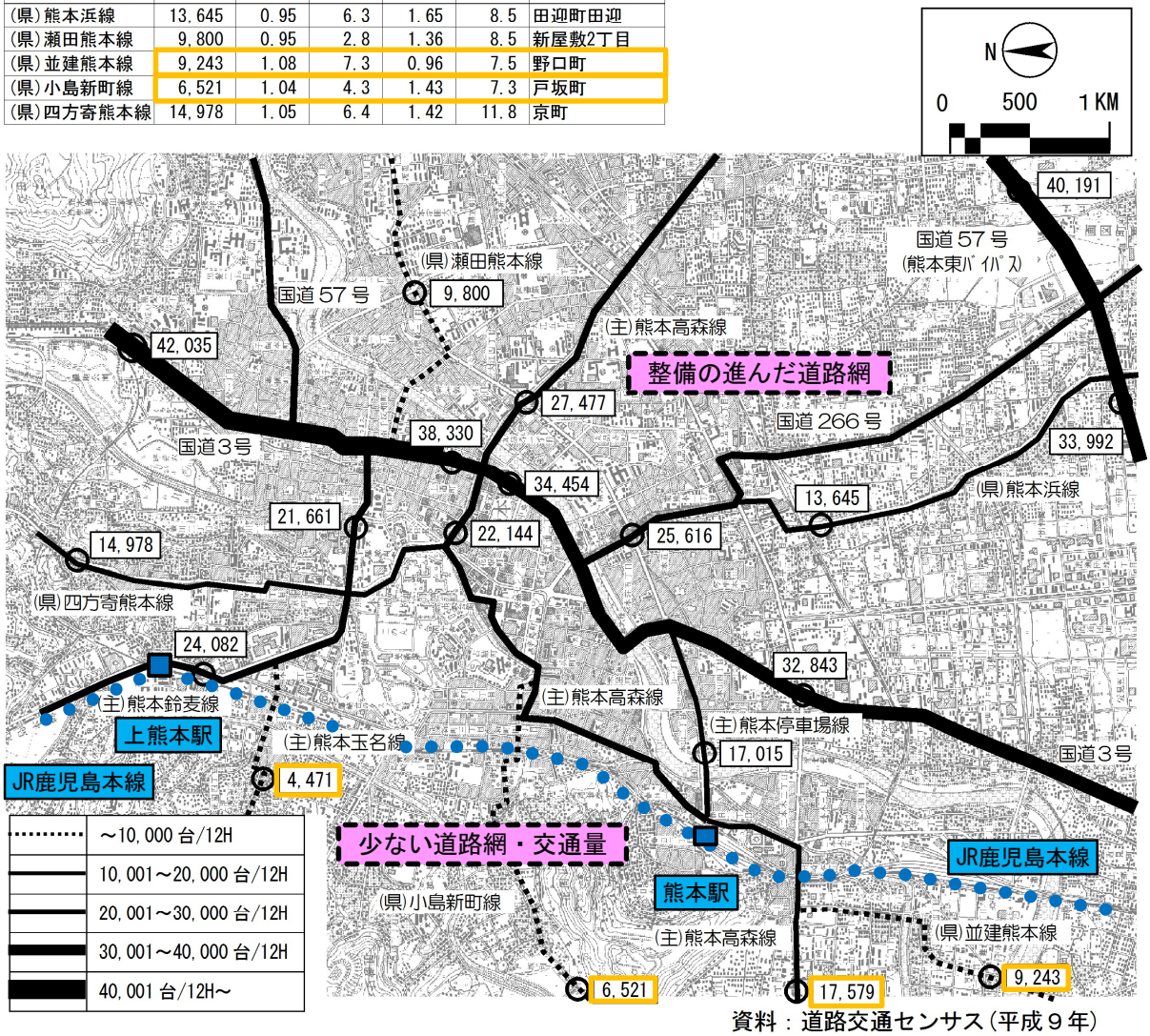
主要道路の道路網、交通量、混雑度等は、表1-4のとおりである。

幹線道路は熊本市中心部から放射線状に伸びているが、ＪＲ鹿児島本線西側は(主)熊本玉名線、(主)熊本高森線、(県)並建熊本線、(県)小島新町線の４路線程度と少なく、それらの交通量もＪＲ鹿児島本線東側と比べて少なくなっている。

表1-4　主要道路の状況；平成９年（1997年）

■主要道路の現況及び交通量

	自動車類交通量（台/12h）	伸率（H6→H9）	大型車混入率（%）	混雑度	車道部幅員（m）	観測地名
国道３号	42,035	0.96	11.1	0.96	12.0	清水町室園
	38,330	1.07	13.4	1.06	19.3	南千反畑町
	34,454	1.04	11.0	2.02	16.0	中央街
	32,843	0.97	12.3	1.75	14.5	世安町
国道57号	40,191	1.09	10.5	1.13	27.0	画図町下江津
	33,992	1.11	11.9	1.55	27.0	御幸笛田町
国道266号	25,616	0.97	6.2	1.04	30.0	南熊本1丁目
(主)熊本玉名線	4,471	1.17	4.0	0.61	7.0	花園1丁目
(主)熊本停車場線	17,015	1.11	6.3	0.70	20.8	本山1丁目
(主)熊本高森線	27,477	0.77	8.9	0.62	35.5	九品寺1丁目
	22,144	0.89	15.4	0.76	36.0	手取本町
	17,579	1.03	16.0	1.60	13.8	田崎2丁目
(主)熊本鈴麦線	24,082	0.99	8.9	2.23	16.0	上熊本3丁目
(県)熊本浜線	13,645	0.95	6.3	1.65	8.5	田迎町田迎
(県)瀬田熊本線	9,800	0.95	2.8	1.36	8.5	新屋敷2丁目
(県)並建熊本線	9,243	1.08	7.3	0.96	7.5	野口町
(県)小島新町線	6,521	1.04	4.3	1.43	7.3	戸坂町
(県)四方寄熊本線	14,978	1.05	6.4	1.42	11.8	京町



資料：道路交通センサス（平成９年）

資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併（連続立体交差調査）報告書
（平成12年3月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

踏切による交通渋滞が発生していた事業着手前、平成６年（1994年）の踏切等交通量の詳細は表1-5のとおりである。

鹿児島本線では、池田踏切、本妙寺踏切及び一新踏切の３箇所で、踏切交通遮断量が２万台時／日を超えていた。

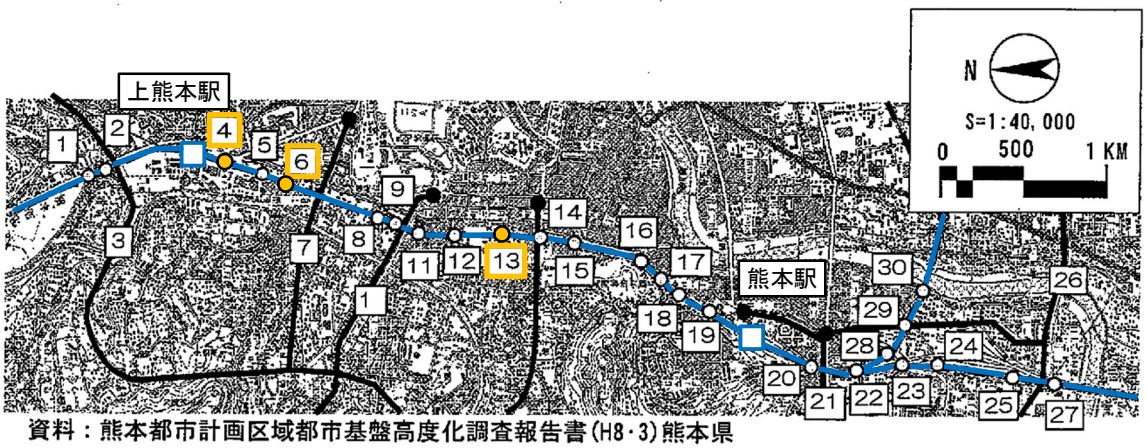
踏切を先頭とした滞留長は、池田踏切西側で150m、本妙寺踏切西側で600mになっていた（平成13年）。

本妙寺踏切の渋滞状況（平成14年頃）

表1-5　踏切等交通量；平成６年（1994年）

■踏切交通量及び遮断量（１９９４年[平６]）

線名	NO	踏切名称	踏切種別	交差方式 踏切	立体	計画	キロ程 KM	m		熊本駅からの距離 (KM)	交差道路名称 ()は都市計画道路名称	道路種別 県	市	都	現況交通量(H6.7) A. 自動車交通量 (台/日)	B. 踏切遮断時間 (時)	A×B 踏切交通遮断量 (台時/日)	列車回数 (回/日)
鹿児島本線	1	池亀	1自甲(両)	●			193	986	00	4.1	上熊本3丁目池田4丁目第2号線		●		2,415	2.9	7,004	152
	2	第二池亀	3自甲	●			194	084	00	4.0	池亀町第9号線		●		0	3.1	0	152
	3					●	194	254	00	3.9	((都)野口清水線)			●				
	4	池田	1自甲(両)	●			194	585	60	3.5	花園2丁目上熊本3丁目第1号線		●		4,671	4.7	21,954	200
	5	裂粉	1自甲(両)	●			195	116	16	3.0	花園5丁目第2号線		●		3,436	3.7	12,713	152
	6	本妙寺	1自甲(両)	●			195	270	51	2.8	熊本玉名線	●			9,354	3.6	33,674	152
	7					●	195	524	00	2.6	((都)池田町花園線)			●				
	8	北段山	3自甲	●			195	859	90	2.3	段山本町島崎1丁目第1号線		●		0	1.7	0	152
	9	島崎通り	1自甲(全)	●			195	981	86	2.1	段山本町第1号線		●		0	2.0	0	153
	10	段山			●		196	035	60	2.1	((都)段山島崎線)			●				
	11	段山	1自甲(両)	●			196	119	76	2.0	段山本町島崎7丁目第1号線		●		5,316	2.4	12,758	152
	12	西山	1自甲(全)	●			196	348	92	1.8	新町3丁目第1号線		●		2,212	2.0	4,424	152
	13	一新	1自甲(両)	●			196	640	00	1.5	新町4丁目横手4丁目線		●		9,441	2.3	21,714	152
	14	高麗門	1自甲(両)	●			196	848	00	1.3	小島新町線 ((都)新町小坂線)			●	5,100	2.7	13,770	152
	15	下馬天神	1自甲(両)	●			197	034	70	1.1	新町2丁目横手3丁目線		●		2,982	2.8	8,350	152
	16	新横手	1自甲(両)	●			197	478	25	0.6	横手1丁目春日4丁目第1号線		●		2,802	2.8	7,846	152
	17	北岡			●		197	647	60	0.5	北岡陸橋		●					
	18	古道	1自甲(全)	●			197	771	00	0.3	春日3丁目春日1丁目第1号線		●		450	7.8	3,510	160
	19	春日			●		197	950	10	0.2	春日地下道		●					
	20	百貫	1自甲(全)	●			198	730	00	0.6	田崎本町春日第1号線		●		0	5.4	0	291
	21				●		198	787	30	0.7	主要地方道熊本高森線(田崎跨線橋) ((都)熊本駅城山線)			●				
	22	田崎			●		198	943	70	0.8	田崎地下道		●					
	23	第一八島			●		199	179	08	1.1	第一八島地下道		●					
	24	第二八島			●		199	457	55	1.3	第二八島地下道		●					
	25	宮寺			●		199	925	36	1.8	宮寺架道橋		●					
	26					●	200	033	00	1.9	((都)新土河原出水線)			●				
	27	第一六反坪			●		200	145	77	2.0	第一六反坪橋りょう		●					
豊肥本線	28	田崎2号	3自甲	●			1	054	92	1.1					0	3.3	0	89
	29	石仏	1自甲(両)	●			1	287	83	1.3	(都)二本木蓮台寺線		●	●	16,071	1.6	25,714	89
	30	二本木			●		1	481	40	1.5	二本木架道橋							



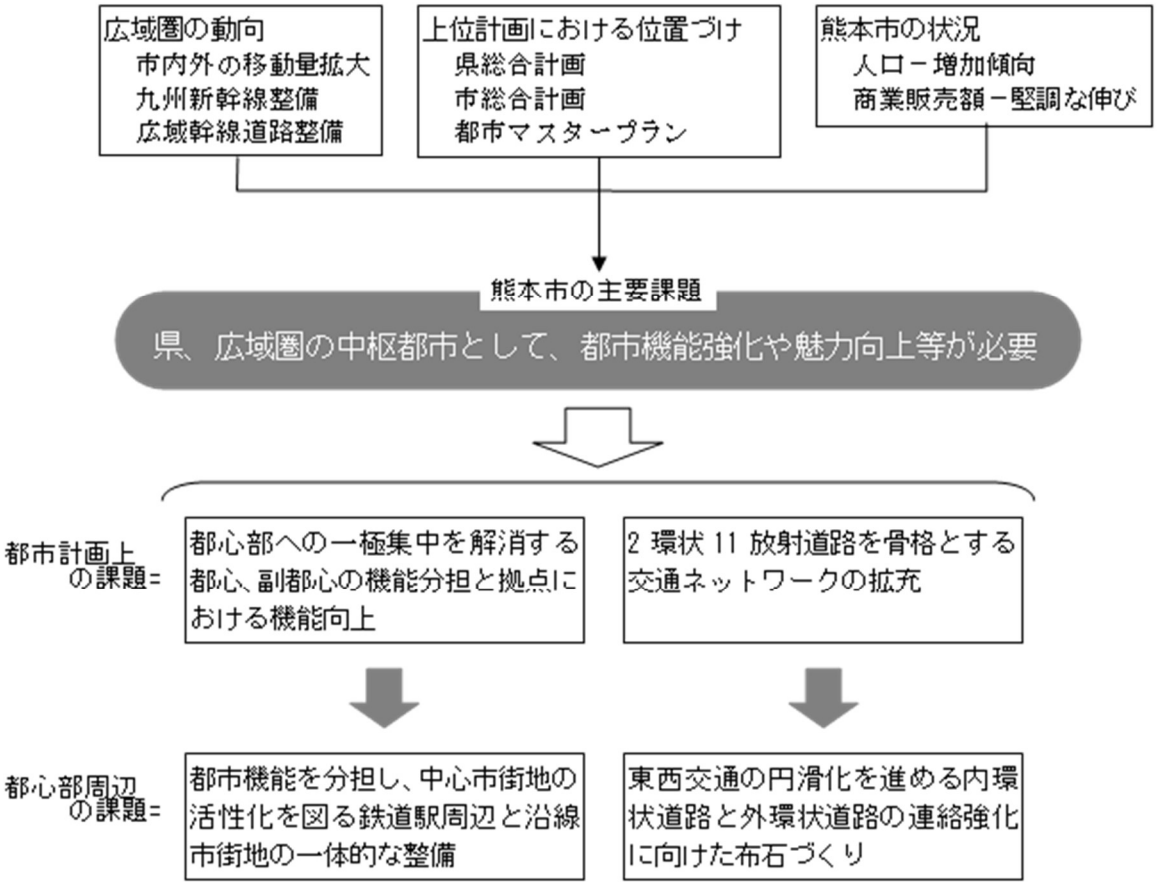
資料：熊本都市計画区域都市基盤高度化調査報告書(H8･3)熊本県

資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併（連続立体交差調査）報告書
（平成12年3月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

(2) 都市計画上の課題整理

熊本市では、都市機能の集積を進めていくとともに、都心部の問題を解消するための機能分担や交通ネットワークの整備を進めていく必要があった。特に新幹線整備と在来線の機能向上を一体的に進め、熊本駅周辺における都心機能の分担や、上熊本駅周辺における拠点機能の強化を中心とした沿線市街地のまちづくりと東西交通の円滑化を進めていくことが重要であった。

これら課題を解消する施策として、鉄道高架化の実現が強く求められた。



資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併（連続立体交差調査）報告書
（平成12年3月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

図1-11　都市計画上の課題

(3) 地域整備・交通施設整備計画

着々と整備が進む、九州縦貫自動車道をはじめとする広域・高速な自動車道や昭和59年（1984年）にルート等が公表された九州新幹線整備計画などを将来に控えて、熊本市の広域圏における中核都市としての役割への期待が高まっていた。

(a) 熊本県総合計画

平成５年（1993年）に策定された熊本県総合計画「ゆたかさ多彩『生活創造』くまもと」では、基本戦略プロジェクトのひとつとして“九州の拠点形成”を掲げ、熊本都市圏と九州各県主要都市とを150分で結ぶ構想を推進していた。熊本中央生活圏とされていた熊本市は、人や物、情報などが活発に交流する、県全体の牽引役としての発展を目指し、広域的な行政サービス、都市サービスを提供する拠点として位置付けられていた。

(b) 熊本市総合計画

平成４年（1992年）に策定された熊本市総合計画では、「水と緑の人間環境都市」、「活力ある交流拠点都市」、「いきいきとした市民福祉都市」、「風格ある文化創造都市」の４つの都市像を設定し、都市空間整備を計画していた。

そして、下記の重点プロジェクトを進めようと検討する中で鉄道高架化についても言及された。

- 熊本駅周辺副都心整備

  駅前広場・駐車場の整備、市電・バスのターミナル機能強化、東西連絡道路整備・西口開設の検討など
- 都心部周辺拠点（南熊本、上熊本など）の整備

  交通結節の強化、公有地の有効活用など
- 公共交通機関の強化

  交通結節機能の強化（上熊本など）、市電の高速軌道化、鉄道の高架化・鉄道環状線の建設などの検討
- 幹線道路網の整備

  都市計画道路の整備、主要交差点の立体化など

(c) 熊本都市圏都市交通マスタープラン

熊本都市圏の総合都市交通体系調査における計画策定において、実態調査、現況分析及び将来予測を受けて、連続立体交差事業推進の提案がなされ、その必要性が謳われた。

■平成11年度 熊本都市圏総合都市交通体系調査　4. 計画策定編
（平成12年12月　熊本都市圏総合都市交通計画協議会）

（2）連続立体交差事業推進の提案

■　連続立体交差事業の必要性

1．熊本駅周辺地域のまちづくりにおける必要性

①　鉄道沿線地域の東西で均衡のとれた良好なまちづくりのために必要

●熊本市中心部の西側地域は現在、鹿児島本線の多くの踏切によって東西に分断されており、東西で均衡のとれた良好な市街化が遅れている状況にある。
このため、早急な都市基盤整備を行い、同地域東西の均衡ある良好な市街化を進めることが必要である。

②　熊本駅周辺地域の副都心形成のために必要

●熊本市の副都心形成を目指す熊本駅周辺地域には、今後、高水準な都市基盤整備や新しい都市機能導入が図られる。その効果をより高めるためには鹿児島本線などの鉄道高架化が必要である。

2．熊本駅周辺地域の交通基盤整備における必要性

①　熊本駅での交通結節機能の強化のために必要

●熊本駅周辺地域には副都心整備や新幹線開業に伴う将来交通量の増加が見込まれている。
交通混雑や市電，バスなどとの乗り換え、乗り継ぎ不便解消のため、鉄道高架化による熊本駅の機能強化と東西駅前広場の一体的な整備が必要である。

●熊本駅周辺は新幹線や地域高規格道路(都)熊本西環状線などとの広域・高速交通結節点としての整備が求められている。

②　鉄道沿線の交通機能強化のために必要

●熊本市を東西に分断する鹿児島本線には多くの踏切がある。
これらは交通渋滞の原因であり、大きな社会的損失と環境悪化を招いている。
よって鉄道高架化による踏切除去が必要である。

熊本都市圏交通の将来ヴィジョンとして位置付けられる都市交通マスタープランにおいては、熊本都市圏の抱える緊急性の高い課題がまとめられ、連続立体交差事業を推進することを目指した。

公共交通施設整備の進め方の方針

基本的考え方

- 緊急性の高い課題への対応を図り、公共交通の利便性向上を進めることにより、市民の公共交通に対する意識改革を目指す。
- 特に利用者の増加している市電・熊本電鉄の利便性向上を図ることにより、整備効果の高い、市民に対してインパクトのある施策を展開する。このため、市電・熊本電鉄を公共交通全体の牽引役と位置付ける。

（1）交通渋滞の緩和を図るため利便性が高く、自動車交通から公共交通への転換を促すための施策

- 交通渋滞の著しい地域へのＰ＆Ｒ用駐車場等の交通結節施設の整備を行うことにより、自動車交通から公共交通への転換を図る。

（2）熊本駅周辺整備を支援し、他交通機関との連携を向上させるための施策

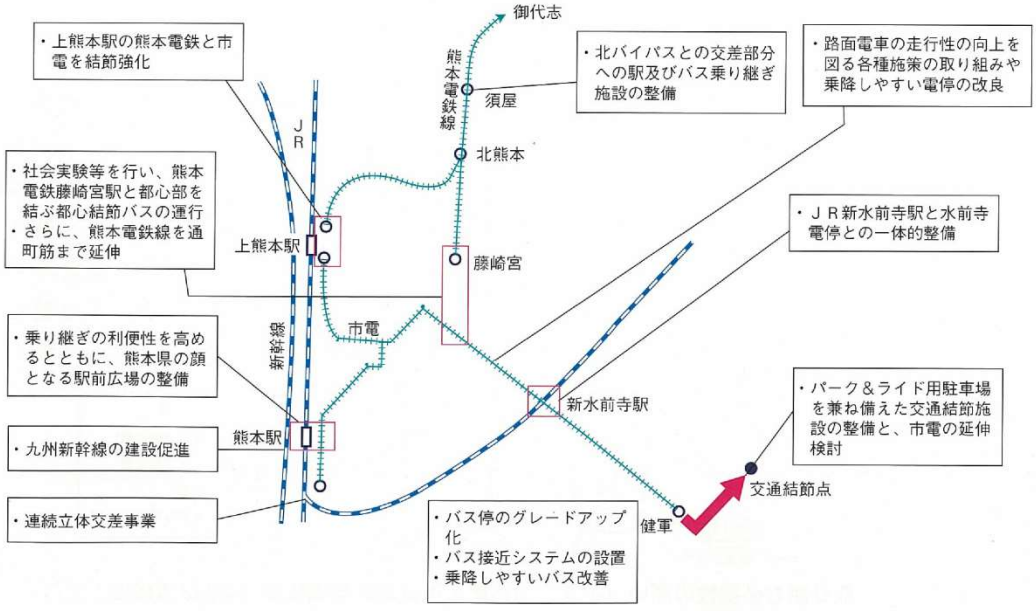
- 熊本県，熊本市の主要プロジェクトである、鉄道の連続立体交差事業を推進するとともに、熊本駅及び駅前広場の整備を行う。

（3）中心市街地活性化のため、中心市街地への公共交通によるアクセス性を向上させるための施策

- 中心市街地のアクセス性を高めるため、公共交通施設の整備を行う。

（4）利用しやすく、快適性・利便性の高い公共交通実現のための施策

- 公共交通相互の乗り継ぎを強化するため、交通結節点の整備を行うとともに、乗降しやすい駅，電停，バス停の整備を行う。



▲　早期に取り組む必要性の高い（主な）公共交通施設の整備提案

資料：熊本都市圏の都市交通マスタープラン（平成12年策定　熊本都市圏総合都市交通計画協議会）

図1-12　早急に取り組む公共交通施設整備

(d) 九州新幹線整備計画

昭和48年（1973年）に九州新幹線鹿児島ルートの整備計画が決定されて以来、平成３年（1991年）には八代～西鹿児島間の工事実施計画認可、平成10年（1998年）には船小屋～新八代間の工事実施計画認可と推進されていた。

【九州新幹線整備計画の経緯】

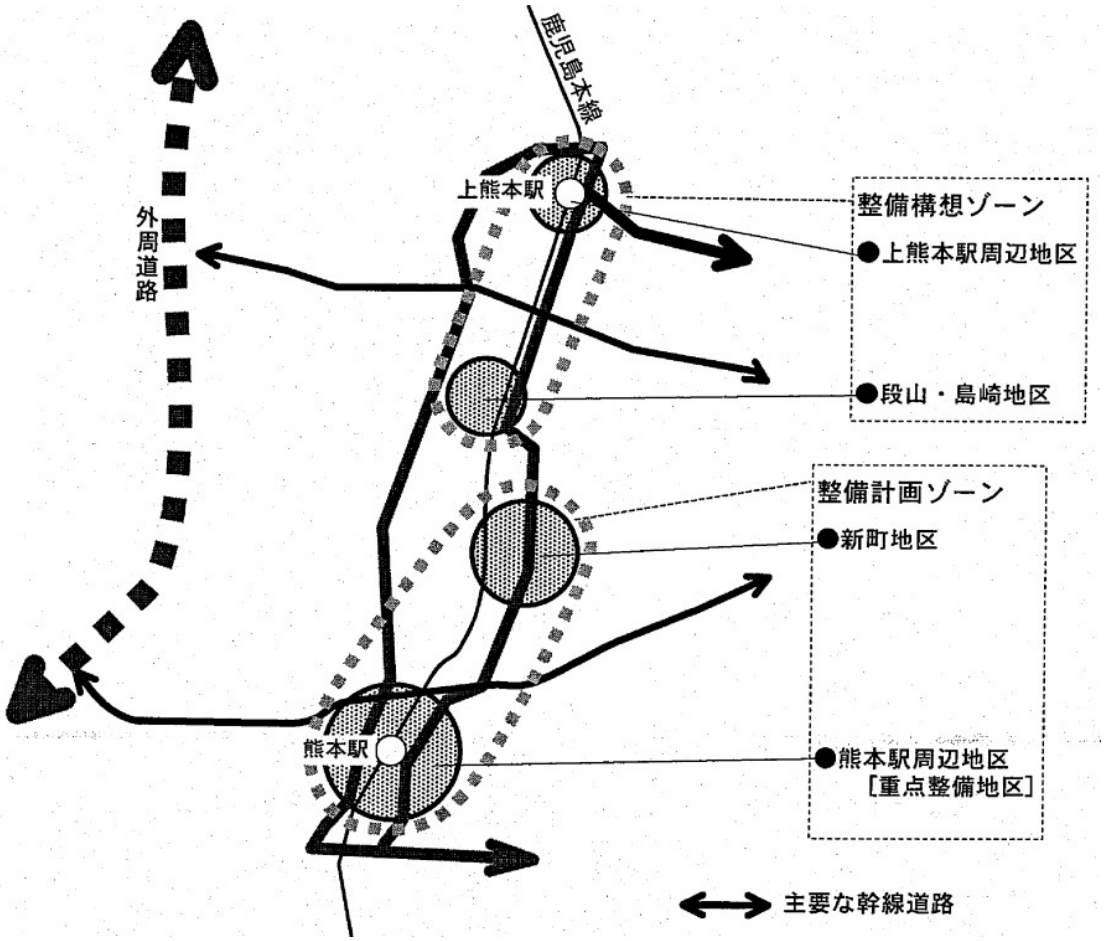
S48. 11	新幹線整備計画の決定及び建設指示
S59. 3	駅、ルート案の公表
S61～	熊本県、熊本市が熊本駅周辺整備に関する調査を実施
H３. ８	八代～西鹿児島間（現鹿児島中央） 暫定整備認可
H７. ４	新幹線熊本駅 工事実施計画の認可
H10. 3	船小屋（現筑後船小屋）～新八代間 暫定整備認可
H11. 9	新幹線建設前倒しの方針がとりまとめられる （今後おおむね10年間で整備）
H13. 4	博多～西鹿児島間（現鹿児島中央）追加認可（フル規格）
H23. 3	博多～鹿児島中央間 全線開業

九州新幹線パンフレット（平成20年頃）

(e) 鹿児島本線沿線地区まちづくり計画

鹿児島本線沿線地区まちづくり計画（平成9年3月　鹿児島本線沿線地区まちづくり計画策定委員会）において、３拠点（中心部、熊本駅周辺地区、上熊本駅周辺地区）の整備、連携、それを支える道路網の形成を図ることが提言されていた。

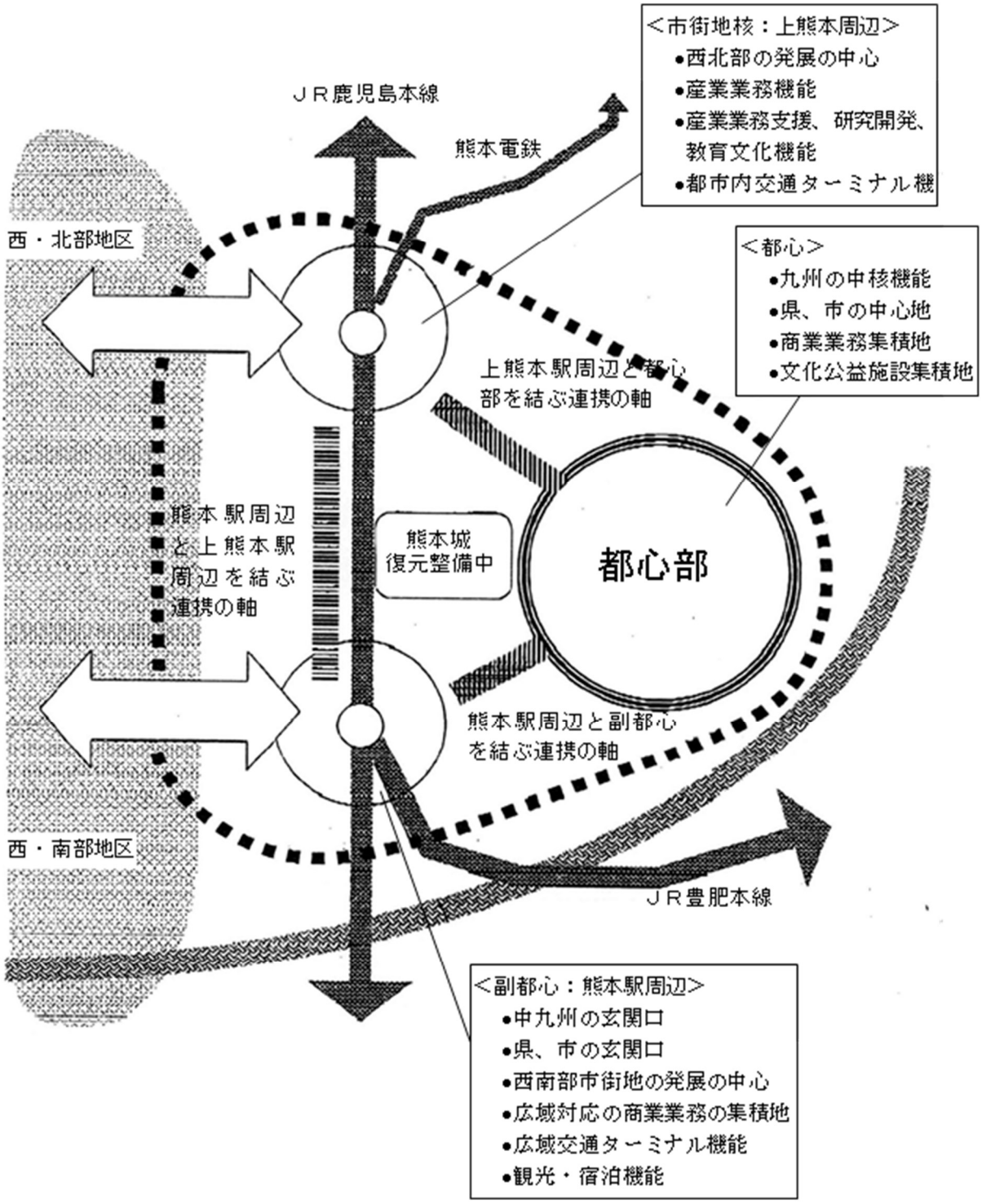
「熊本駅周辺地区」は重点整備地区と位置付けられ、優先的かつ計画的に整備を実施するとされた。また、整備効果及び整備効率の向上を図るため、「熊本駅周辺地区、新町地区」を整備計画ゾーン、「上熊本駅周辺地区、段山・島崎地区」を整備構想ゾーンとした。



資料：鹿児島本線沿線地区まちづくり計画
（平成9年3月　鹿児島本線沿線地区まちづくり計画策定委員会）

図1-13　鹿児島本線沿線地区まちづくりにおける整備優先性

■３拠点の機能連携の考え方



資料：鹿児島本線沿線地区まちづくり計画
（平成9年3月　鹿児島本線沿線地区まちづくり計画策定委員会）

図1-14　３拠点の機能連携の考え方

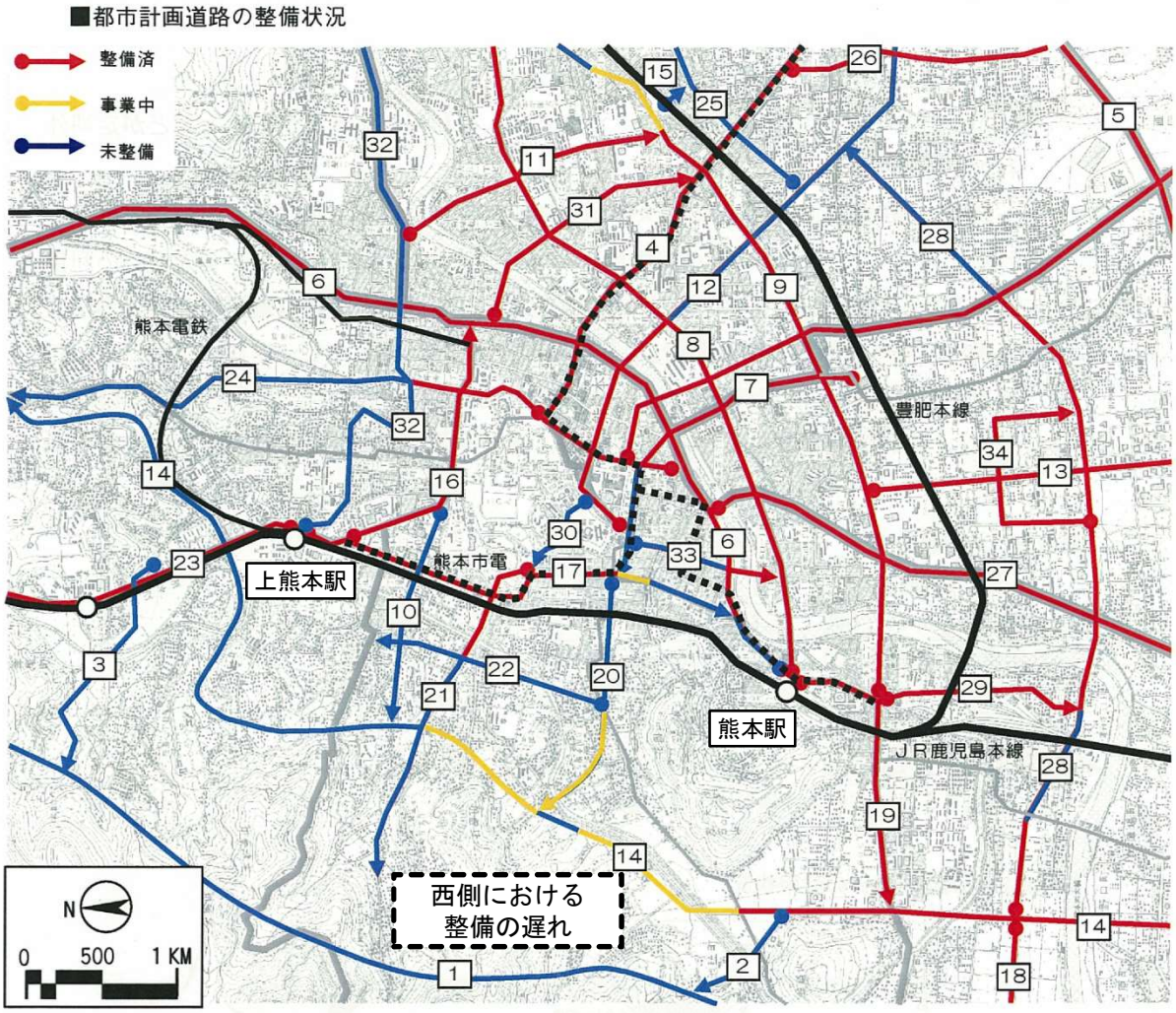
(f) 熊本都市圏の幹線道路網計画

熊本都市圏は、都市圏の幹線道路網として「２環状８放射」で構成される道路網を目指していた（後に、「２環状11放射」の計画へ）。

しかしながら、都市計画道路は、ＪＲ鹿児島本線以東では多くの路線が整備済みとなっているものの、以西では未整備路線が多い状況であった。

〔ＪＲ鹿児島本線以西の主な未整備路線〕

1 熊本西環状線	20 新町戸坂線
10 池田町花園線	21 段山島崎線
14 野口清水線	22 戸坂本妙寺線



資料：平成７年度熊本市都市計画基礎調査
＊事業中区間のうち地形図(国土地理院 1/25,000 地形図、平成１１年７月１日発行)上で確認できたものは完了済みにしている。

資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併（連続立体交差調査）報告書
（平成12年3月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

図1-15　都市計画道路の整備状況

1-2-2　事業の必要性

都市計画上の課題等を受けて、連続立体交差事業の必要性がとりまとめられ、事業を推進した。

【連続立体交差事業の必要性】

- 東西に分断されていたまちがひとつになる。
- 踏切の交通渋滞がなくなる。踏切事故がなくなる。
- 安全で快適な道路が整備される。

- 熊本駅、上熊本駅周辺整備及び両駅間の沿線市街地の整備
- 鉄道を挟んだ東西の交通ネットワークの強化

併せて、まちづくりや都市計画道路整備との連携が重要とされた。

- 熊本駅周辺におけるまちづくり、道路整備等
- 西側市街地と都心との連絡強化

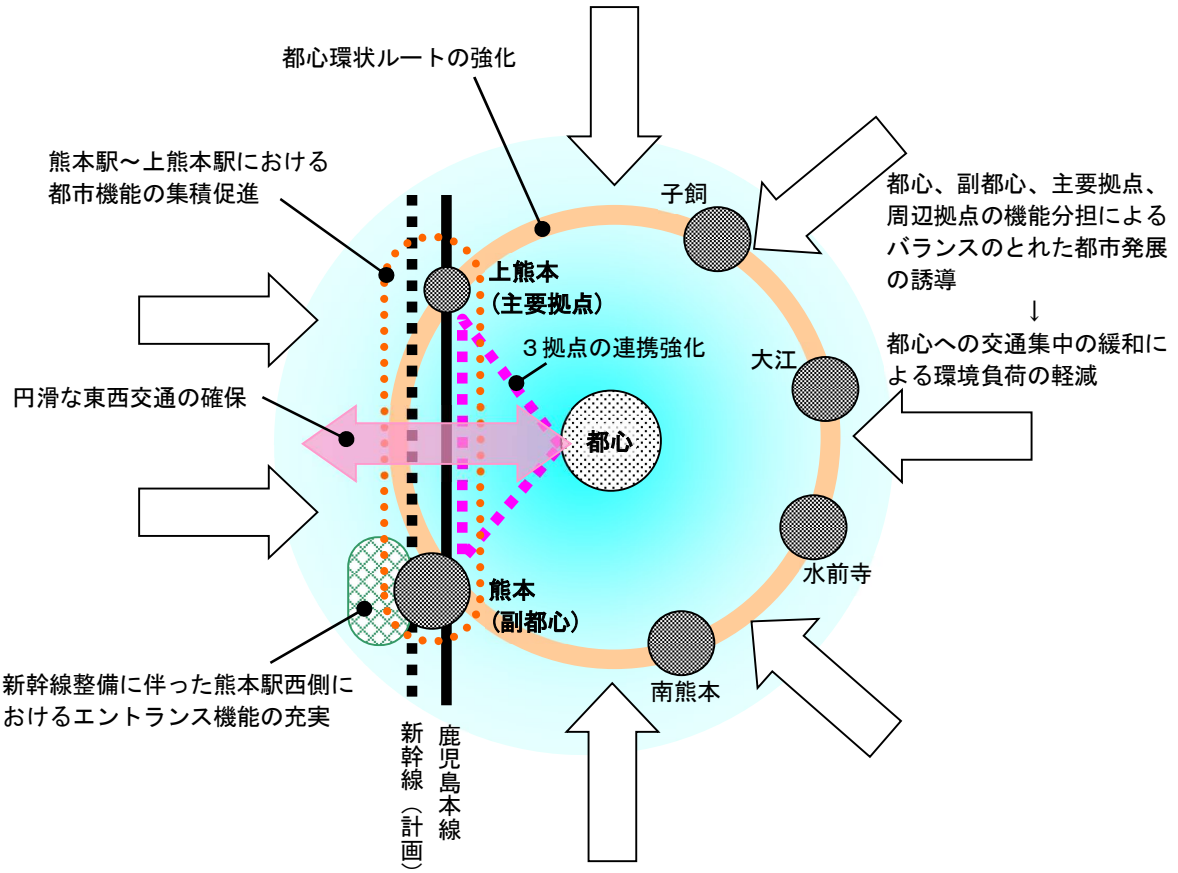
■熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併（連続立体交差調査）報告書
（平成12年3月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

(2)連続立体交差事業の必要性の検討

都心部周辺における都市計画上の課題から、熊本駅付近における“副都心”及び上熊本駅付近における“主要拠点”の形成は、都市機能の多核分担のまちづくりに不可欠である。また、これまで鉄道によって中心市街地から分断されてきた鉄道西側市街地における土地利用更新を促進し、東側と一体的な市街地形成を図っていくことにより、中心市街地の活性化を誘導することが可能となる。一方、交通面からは鉄道西側市街地における骨格道路整備によって、新幹線駅西側へのアクセス確保、都市内環状の一部としての交通ネットワークの拡充、市西部市街地との連絡強化などを進めなければならない。

このようなことから、熊本駅、上熊本駅周辺整備及び両駅間の沿線市街地の整備と、鉄道を挟んだ東西の交通ネットワークを強化していくため、上熊本駅付近から熊本駅付近について鉄道の高架化を行い、鉄道と道路の連続立体交差化を進める必要がある(新幹線は高架による整備)。

■都心部周辺におけるまちづくりの方向性



※資料を基に再作図。

都市計画道路の整備状況をみると、鹿児島本線西側市街地における骨格道路としての野口清水線の整備が進められており、東西交通の円滑化の観点から同道路と都心を結ぶ新町戸坂線、新規都市計画道路である(仮)東西連絡道路の整備の緊急性が高くなっている。また、地域整備の進む市西部市街地と都心との連絡強化が早急な課題となっていることから、熊本駅南西地域での路線整備が積極的に進められており、これに熊本駅周辺のまちづくりなども連携していくことが大切である。