

3-3 駅周辺の機能強化策の検討

(1) 駅周辺に求められる機能

西合志町、熊本電鉄により実施されたアンケート調査の自由回答欄から、熊本電鉄の駅周辺へのニーズを抽出し、これらに対し求められる機能を検討した。さらに、全体の機能強化策から駅周辺に必要となる機能とあわせて整理すると、以下のとおりである。

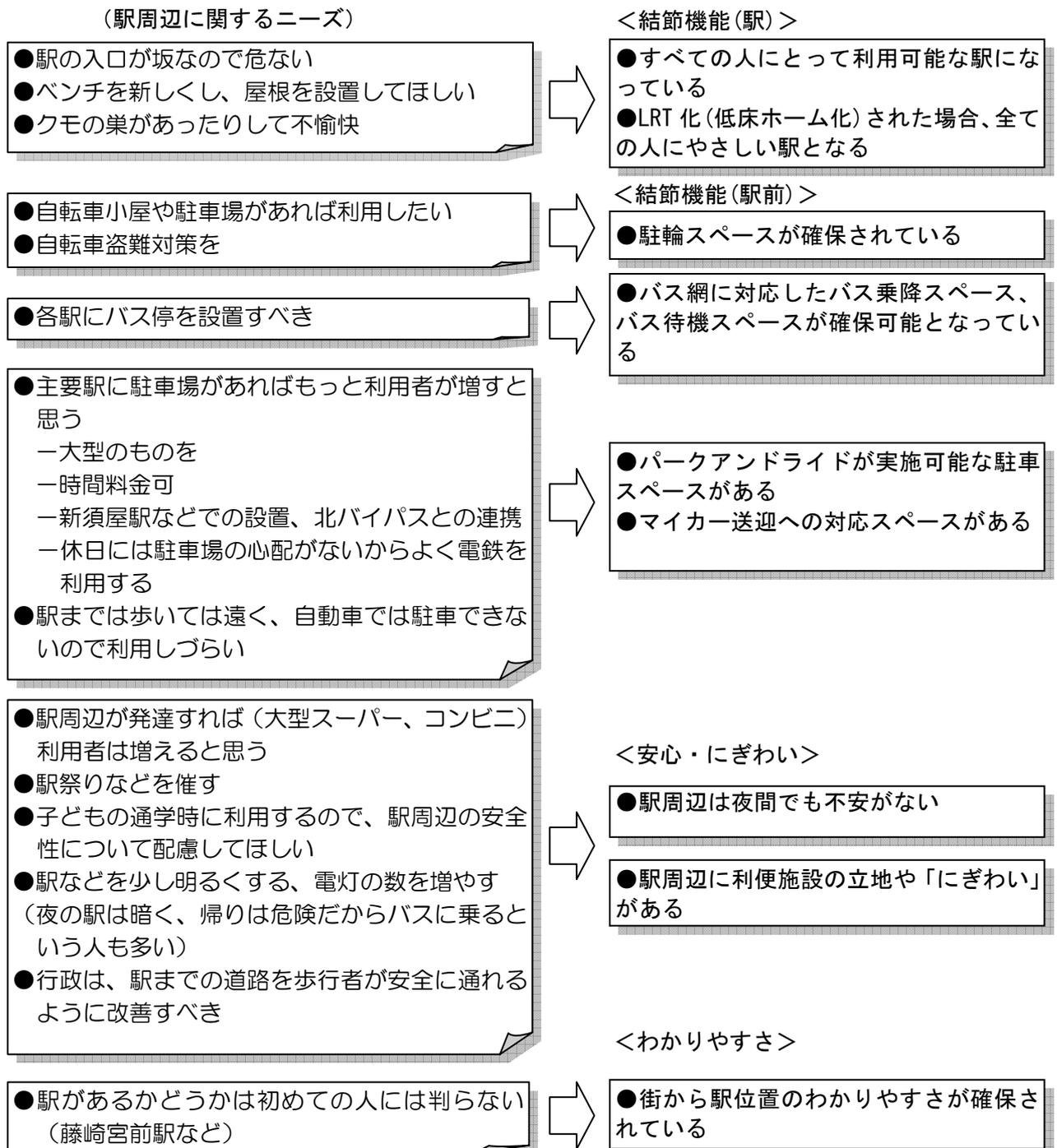


図 3-23 駅周辺に対する沿線住民のニーズと求められる機能

(2) 現地調査による機能の検証

① 現地調査

(1) で整理した駅周辺に求められる機能への対応可能性を探ることを目的に、熊本電鉄駅（御代志～藤崎宮前駅間）周辺を対象として現地調査を行った。
各駅の調査結果を以下に示す。

なお、機能チェック結果欄の凡例は以下のとおりである。

- ＝現状で機能を有している
- △＝一部機能を有している、または将来確保可能、一部課題を有する等
- ×＝機能がほとんどない。

・ 藤崎宮前駅



| 駅名 | 藤崎宮前駅 | |
|----------------|---|---|
| | 機能チェックの結果 | 特記事項 |
| 結節機能 (駅) | ○すべての人にとって利用可能な駅になっているか ・低床ホーム化された場合にすべての人にやさしい駅となるか | ・ホームまで平坦であり、車いすでホームまで行くことができる ・LRT化に伴う駅舎の改築内容が未定であるため、今後の整備時の課題とする |
| 結節機能 (駅前広場) | ○駐輪スペースがある ○バス乗降スペースが確保可能 ○バス待機スペースが確保可能 ×マイカー送迎への対応スペースがある ×対応スペースはないが確保可能性はある(未利用地など) | ・駐輪場が設置されている。 ・現状でバス停が設置されており、巡回バスが待機している ・都心部でありマイカー送迎スペースの確保は困難 |
| 結節機能 (駅前広場) | ×パークアンドライドが実施可能な駐車スペースがある △既存駐車場との連携によるパークアンドライド駐車場設置の可能性はある | ・駅部の駐車場の活用によりP&Rの実施可能性が想定されるが、都心部であり料金面からの実現性が課題となる |
| 安心・にぎわい | ○駅周辺は夜間も不安はない ○駅周辺に便利施設の立地や「にぎわい」がある | ・駅周辺は人通りも多くにぎわいがある |
| わかりやすさ | △街からの駅位置のわかりやすさは確保されているか | ・駅ビルは判りやすいが、遠方から確認できる駅の案内表示がない |

・黒髪町駅



| 駅名 | | 黒髪町駅 | |
|-------------|---|--|--|
| 機能チェックの結果 | | 特記事項・現地写真 | |
| 結節機能 (駅) | <ul style="list-style-type: none"> ×すべての人にとって利用可能な駅になっているか ○低床ホーム化された場合にすべての人にやさしい駅となるか | <ul style="list-style-type: none"> ・ホームへの通路は狭く、車椅子は利用不可 ・スロープの傾斜が急で、高齢者の利用においても支障が想定される ・ホームの低床化により、ホームまでの傾斜が改善され、通路も広くなる | |
| 結節機能 (駅前広場) | <ul style="list-style-type: none"> △駐輪スペースがある | <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪可能なスペースは線路と民家の間にあるが、駐輪場としては整備されていない | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ×バス乗降スペースが確保可能 ×バス待機スペースが確保可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅までバスが乗り入れることのできる道路がない ・ホーム横をバスが通ったとしても、道路上で乗降しなければならない ・また、待機したり、転向するスペースを確保することは困難 | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ×マイカー送迎への対応スペースがある ×対応スペースはないが確保可能性がある(未利用地など) | <ul style="list-style-type: none"> ・乗降スペースや待機スペースが確保されておらず、駅の周辺道路上で停車して乗降しなければならない | |

| | | | |
|------------------------|--|--|---|
| <p>結節機能 (駅前広場)</p> | <p>×パークアンドライドが実施可能な駐車スペースがある ×駐車スペースはないが、パークアンドライド駐車場設置の可能性がある(未利用地など)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に4～5台分の月極駐車場はあるが、大型施設や空地は周辺にはない ・駅周辺へ行くための道路が狭い |  |
| <p>安心・にぎわい</p> | <p>×駅周辺は夜間も不安はない ×駅周辺に利便施設の立地や「にぎわい」がある</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・駅に通じる道路には街灯がなく、昼間でも人通りが少なく静かで、夜間利用時の不安が想定される ・国道3号まで出ると、コンビニやファーストフード店などが並んでいる |  |
| <p>わかりやすさ</p> | <p>×街からの駅位置のわかりやすさは確保されているか</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号からかなり入り込んだ所に駅があり、案内等もなく、駅までの行き方は慣れた人にしかわからない ・ホームまでの道路も裏道を通って行く必要がある |  |

(その他)

- ・国道3号から駅へ通じる道路には信号がないため、菊池方面からの右折や市内方面への右折は無理

・北熊本駅



| 駅名 | | 北熊本駅 | |
|----------------|--|--|---|
| 機能チェックの結果 | | 特記事項・現地写真 | |
| 結節機能 (駅) | <p>×すべての人にとって利用可能な駅になっているか</p> <p>△低床ホーム化された場合にすべての人にやさしい駅となるか</p> | <ul style="list-style-type: none"> 改札～ホーム間は平坦であるが、上熊本方面行きのホームに行く場合には、急な斜路を昇降する必要があり、車椅子使用者は乗り換えが困難 ホームを低床化するには、ホームだけでなく、改札(駅入口)部の整備も必要 駅前広場との間に新たに段差が生じることとなり、対応が必要 |  |
| 結節機能 (駅前広場) | <p>○駐輪スペースがある</p> | <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場が確保されており、30～40台程度の駐輪が可能 |  |
| | <p>○バス乗降スペースが確保可能</p> <p>○バス待機スペースが確保可能</p> | <ul style="list-style-type: none"> 駅前には、バスが国道3号から乗入れ、乗降することのできる空間がある また、熊本電鉄のバスやタクシーの車庫があるため、待機スペースや転回スペースの確保の可能性が高い |  |
| | <p>○マイカー送迎への対応スペースがある</p> | <ul style="list-style-type: none"> バスと同様に、国道3号から駅入口前まで乗り入れ、乗降することのできる空間がある 現状の空間でUターンも可能 |  |

| | | | |
|------------------------|---|---|---|
| <p>結節機能 (駅前広場)</p> | <p>○パークアンドライドが実施可能な駐車スペースがある</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・熊本電鉄所有の車庫や駐車を利用することにより対応可能性がある ・その他、近隣の店舗駐車場との連携が可能であれば、駐車スペース確保の可能性がある |  |
| <p>安心・にぎわい</p> | <p>○駅周辺は夜間も不安はない ○駅周辺に利便施設の立地や「にぎわい」がある</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号に面しており、明るく安全である。 ・駅入口の前にはファーストフード店やスーパーマーケット等があり、多くの人を訪れている |  |
| <p>わかりやすさ</p> | <p>×街からの駅位置のわかりやすさは確保されているか</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号の駅入口前後には、駅への案内はないため、通過交通から見るとわかりにくい | |

(その他)

- ・上熊本方面への乗り換え駅としての機能
- ・都心部に近すぎるため、P&Rする人は居ない可能性あり
- ・駅前の3号線には、「北熊本」バス停があり、菊池方面には3～4本/h運行している

・亀井駅



| 駅名 | | 亀井駅 | |
|-------------|---|--|---|
| 機能チェックの結果 | | 特記事項・現地写真 | |
| 結節機能 (駅) | <ul style="list-style-type: none"> ×すべての人にとって利用可能な駅になっているか ○低床ホーム化された場合にすべての人にやさしい駅となるか | <ul style="list-style-type: none"> ・狭くて凸凹があり、勾配も急な斜路を昇ってホームへ上がる必要があり、車いすでの利用は困難 ・ホーム背面の土地は平坦であり、低床化された場合ホームまでの動線はフラットになる |  |
| 結節機能 (駅前広場) | <ul style="list-style-type: none"> ○駐輪スペースがある | <ul style="list-style-type: none"> ・10~15台程度の駐輪可能な空間はあるが、駐輪場としては整備されていない |  |
| | <ul style="list-style-type: none"> ○バス乗降スペースが確保可能 △バス待機スペースが確保可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の確保は困難 ・駅周辺の既存のバス停を利用したバス乗降は可能 ・道路を挟んだ反対側の民地は月極駐車場等の土地利用になっておりバス転回スペース等の確保可能性が想定される |  |
| | <ul style="list-style-type: none"> ○マイカー送迎への対応スペースがある | <ul style="list-style-type: none"> ・現状ではマイカー送迎のための待機スペースは確保されていない ・道路からホーム側へ線路を渡った場所でUターンは可能だが、空間としては十分とはいえない |  |

| | | | |
|------------------------|--|--|---|
| <p>結節機能 (駅前広場)</p> | <p>×パークアンドライドが実施可能な駐車スペースがある ○駐車スペースはないが、パークアンドライド駐車場設置の可能性がある(未利用地など)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・道路を挟んだ駅の反対側の民地に月極駐車場があり、パークアンドライドとしての利用可能性が想定される ・線路沿いの道路には横断歩道は設置されているが、信号機は未設置である |  |
| <p>安心・にぎわい</p> | <p>△駅周辺は夜間も不安はない △駅周辺に便利施設の立地や「にぎわい」がある</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム裏は閑静な住宅街である ・街灯は30mおきくらいに設置 ・駅から少し離れた道路沿いには、複数の店舗が立地しているが、駅周辺は人通りが多いとは言いづらい状況である |  |
| <p>わかりやすさ</p> | <p>○街からの駅位置のわかりやすさは確保されているか</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・線路・ホームが道路に面しているため、駅の場所はわかりやすい | |

(その他)

- ・ホームの裏に空地があるが、自転車の乗り入れは困難
- ・駅から南方向へは、自転車歩行者専用道路が整備されており、駅へのアクセスが可能
- ・駅前にバス停があり、バス利用者の方が多い

・八景水谷駅



| 駅名 | | 八景水谷駅 | |
|-------------|---|---|--|
| 機能チェックの結果 | | 特記事項・現地写真 | |
| 結節機能 (駅) | <ul style="list-style-type: none"> × すべての人にとって利用可能な駅になっているか △ 低床ホーム化された場合にすべての人にやさしい駅となるか | <ul style="list-style-type: none"> ・ ホームへは、傾斜が10°～15°程度の斜路になっているため、車いす使用者が単独でホームに昇ることは困難 ・ ホームが低床化されれば、車いすでの利用に支障がなくなる ・ 但し、ホームの低床化時には、後背民地敷地高との調整が必要となる | |
| 結節機能 (駅前広場) | <ul style="list-style-type: none"> × 駐輪スペースがある | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前面が道路、背面が住宅地となっており、駐輪可能なスペースはない | |
| | <ul style="list-style-type: none"> △ バス乗降スペースが確保可能 × バス待機スペースが確保可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺にバス停があるが、空間として歩道が整備されていない ・ 新たなバス乗降スペースや待機スペースの確保は困難 | |
| | <ul style="list-style-type: none"> △ マイカー送迎への対応スペースがある × 対応スペースはないが確保可能性はある(未利用地など) | <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカー送迎の場合、駅周辺施設前の道路でのUターンは可能であるが、スペースとして十分とはいえない ・ 送迎のための新たな空間の確保は困難 | |

| | | | |
|------------------------|--|---|--|
| <p>結節機能 (駅前広場)</p> | <p>×パークアンドライドが実施可能な駐車スペースがある ×駐車スペースはないが、パークアンドライド駐車場設置の可能性がある(未利用地など)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・駅の裏は高台で、道路を挟んだ向かい側は低地であり、駐車スペースの確保は困難 ・道路を挟んだ低地には市民センターや公民館があり、これらの施設のための駐車場はあるが、駅まで遠い |  |
| <p>安心・にぎわい</p> | <p>×駅周辺は夜間も不安はない ×駅周辺に利便施設の立地や「にぎわい」がある</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ホームに街灯が設置されていない ・線路沿いの道路には歩道が設置されておらず、自転車、歩行者の安全性が確保されていない ・駅周辺には郵便局等の公共施設はあるが、商業施設がない |  |
| <p>わかりやすさ</p> | <p>○街からの駅位置のわかりやすさは確保されているか</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・道路に面しており、案内等はないものの、遠くからでも駅の位置はわかる |  |

(その他)

- ・ホーム背面の(民地及び市道)が高くなっており、低床化の際には擁壁等により民地等との調整が必要

・堀川駅



| 駅名 | | 堀川駅 | |
|-------------|--|---|--|
| 機能チェックの結果 | | 特記事項・現地写真 | |
| 結節機能 (駅) | <p>×すべての人にとって利用可能な駅になっているか</p> <p>△低床ホーム化された場合にすべての人にやさしい駅となるか</p> | <ul style="list-style-type: none"> 電車のすれ違いのため、島式ホームになっている ホームへ行くには、階段もしくは狭い通路を通る必要があり、車椅子使用者は通行が困難 ホームへの斜路の勾配が急で、高齢者にとっても利用しづらい 鉄道敷に対し、民地側の敷地高が高く、スロープ等の設置が必要 | |
| 結節機能 (駅前広場) | <p>○駐輪スペースがある</p> | <ul style="list-style-type: none"> 多数の自転車が駐輪可能な場所 (駐輪場) が整備されている | |
| | <p>○バス乗降スペースが確保可能</p> <p>×バス待機スペースが確保可能</p> | <ul style="list-style-type: none"> 堀川駅バス停には、バス1台分の乗降スペースがあるが、転回するだけの空間は確保されていない | |
| | <p>○マイカー送迎への対応スペースがある</p> | <ul style="list-style-type: none"> マイカー送迎による乗降や転回が可能な空間がある タクシーも4, 5台停車しており、マイカーの待機も可能 | |

| | | | |
|------------------------|--|--|--|
| <p>結節機能 (駅前広場)</p> | <p>×パークアンドライドが実施可能な駐車スペースがある ×駐車スペースはないが、パークアンドライド駐車場設置の可能性がある(未利用地など)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・周辺は住宅もしくは小規模な商店が道路に面して並んでおり、大規模な駐車場の確保は困難 ・電鉄所有の土地(一部は未入居テナントスペース)を駐車場として整備する等により、パークアンドライド等の実施可能性がある |  |
| <p>安心・にぎわい</p> | <p>△駅周辺は夜間も不安はない △駅周辺に便利施設の立地や「にぎわい」がある</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・道路に面した側は、交通量が多く夜間も不安はないが、歩道が狭いため歩行者には危険 ・住宅地側は、歩道橋や道路に街灯が設置されているものの、人通りが少なく、夜間は若干不安を感じる ・駅周辺には、小規模店舗が複数立地するものの、シャッターが下りているなど夜間の利用には不安がある ・コンビニエンスストアは、100m位離れた場所に立地。 |  |
| <p>わかりやすさ</p> | <p>×街からの駅位置のわかりやすさは確保されているか</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前面の道路には、標識や案内はなく、道路を歩いていると突然駅が現れる感じである ・駅の場所を知らない人は、気付かずに通過してしまう可能性もある |  |

(その他)

- ・駅では、地元のお年寄りが集まって話をしている
- ・バス停では、多数の高齢者もしくは小中高生の利用がみられる
- ・ホームが低床化された場合、駅前からホームに接続する通路(両方向から)の整備が必要。現状では低床化によりかなりの高低差が生じる
- ・周辺の商店街には活気が感じられない
- ・高校生のサイクル&バスライドの利用(自転車に来て、バスへの乗り換え)が多くみられる

・新須屋駅



| 駅名 | | 新須屋駅 | |
|-------------|---|---|---|
| 機能チェックの結果 | | 特記事項・現地写真 | |
| 結節機能 (駅) | <ul style="list-style-type: none"> ×すべての人にとって利用可能な駅になっているか ○低床ホーム化された場合にすべての人にやさしい駅となるか | <ul style="list-style-type: none"> ・ホームへ上るには、階段を昇る必要があり、車椅子使用者は利用が困難である |  |
| 結節機能 (駅前広場) | ○駐輪スペースがある | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を置くことのできる空間はあるが、上屋は未整備である |  |
| | <ul style="list-style-type: none"> △バス乗降スペースが確保可能 ×バス待機スペースが確保可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路上での乗降は可能だが、バスが待機する空間はない ・周辺の土地利用は高密度ではないため、バス転回スペースの確保可能性はある ・バスが転回する空間はない |  |
| | <ul style="list-style-type: none"> ×マイカー送迎への対応スペースがある ○対応スペースはないが確保可能性はある(未利用地など) | <ul style="list-style-type: none"> ・道路上での乗降は可能だが、送迎のための待機スペースはない ・周辺の土地利用は高密度ではないため、送迎スペースの確保可能性はある | |

| | | | |
|------------------------|--|--|--|
| <p>結節機能 (駅前広場)</p> | <p>×パークアンドライドが実施可能な駐車スペースがある ○駐車スペースはないが、パークアンドライド駐車場設置の可能性がある(未利用地など)</p> | <p>・パークアンドライドが実施可能な駐車スペースは現状ではない ・周辺の公共施設(下水処理場)や農地を活用することによりパークアンドライド駐車場の設置可能性がある</p> |  |
| <p>安心・にぎわい</p> | <p>△駅周辺は夜間も不安はない ×駅周辺に利便施設の立地や「にぎわい」がある</p> | <p>・ホームには照明灯があるが、前面道路には街灯が数箇所程度しか設置されていない ・駅周辺は住宅地であり、商業施設等の立地は見られない</p> |  |
| <p>わかりやすさ</p> | <p>△街からの駅位置のわかりやすさは確保されているか</p> | <p>・道路に面しているが、駅の案内標識等はない ・将来、国道3号熊本北バイパスが当駅近くを通過する(事業中)</p> |  |

(その他)

- ・実際にサイクルアンドライド(自転車から電車への乗り継ぎ)や、マイカー送迎による電鉄利用がみられる
- ・国道3号熊本北バイパスと鉄道が交差する地点には、国道高架下に空地が確保されており、新須屋駅を移転することにより、将来パークアンドライドや、バスターミナル等の設置可能性がある



▲国道バイパス高架下の空地



▲熊本電鉄とバイパスの交差部の状況