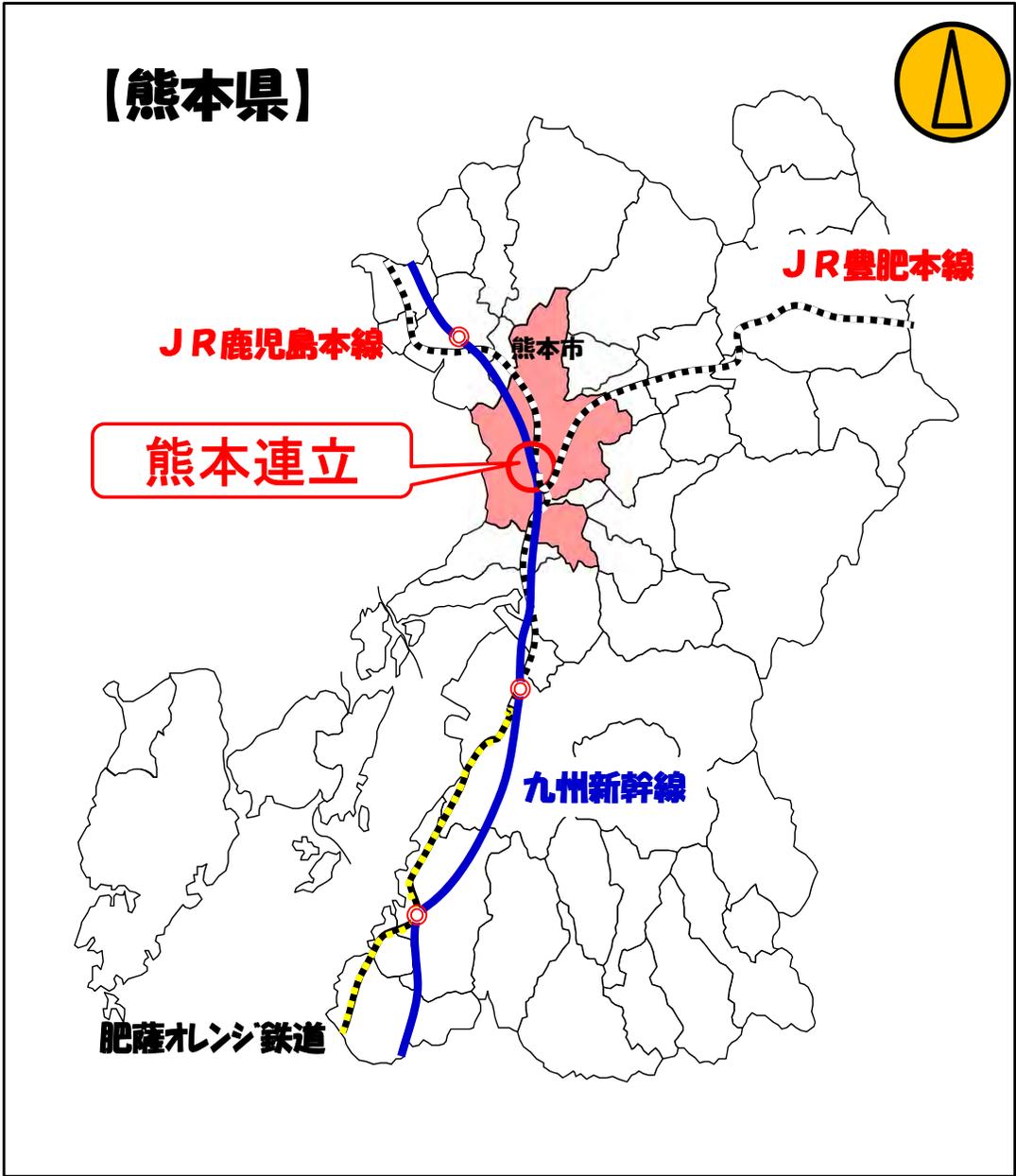


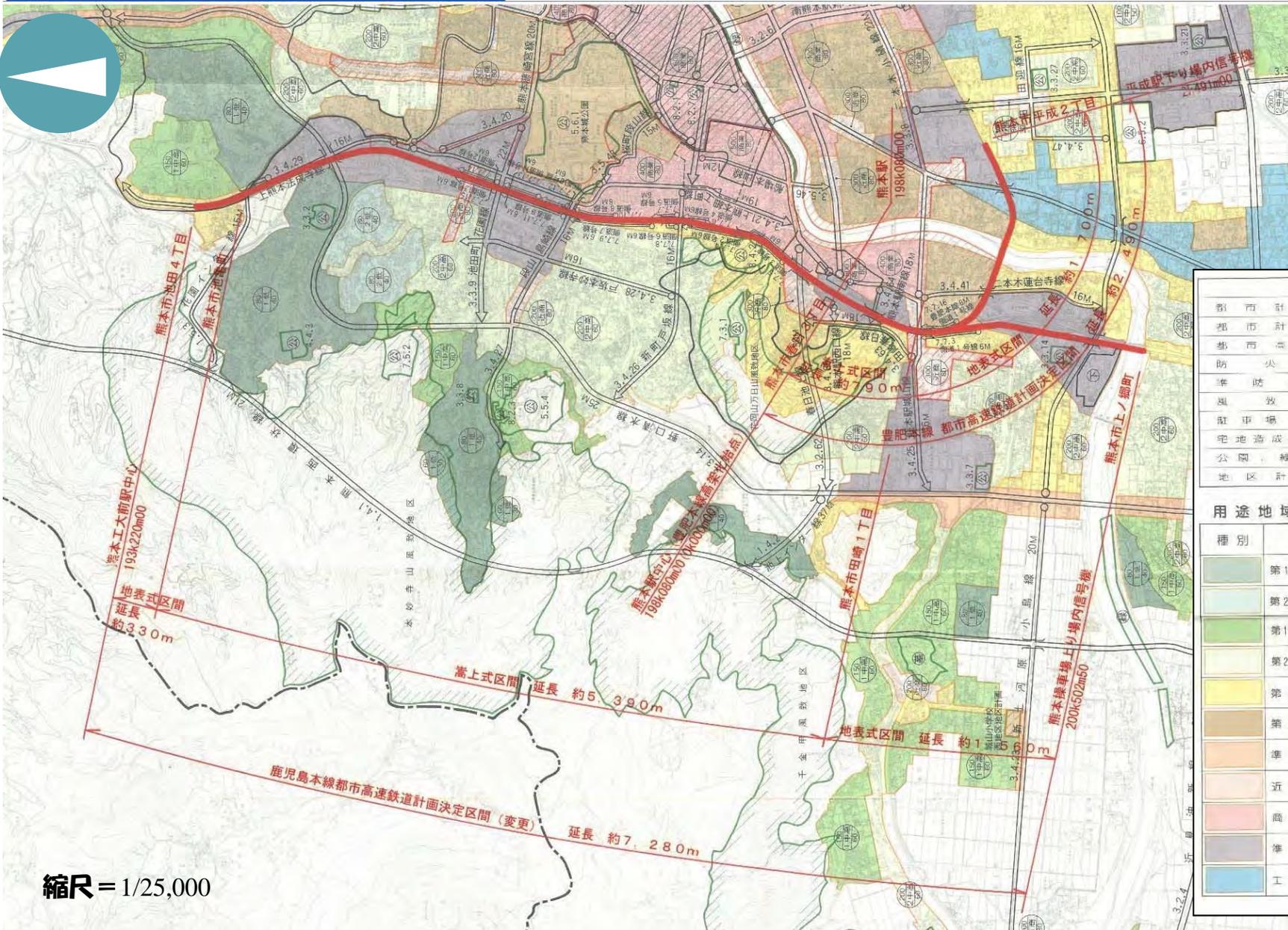
事業概要

応募No.	18		
事業主体	熊本県	実施都市名	熊本市
応募者名	熊本県土木部道路都市局都市計画課		
ふりがな 事業名称	JRかごしまほんせんとうくまもとえきふきんれんぞくりったいこうさじぎょう JR鹿児島本線等熊本駅付近連続立体交差事業		
事業概要 (400字以内)	<p>本事業は、熊本駅及び上熊本駅を含む、JR鹿児島本線上下線約6km区間とJR豊肥本線約1km区間の鉄道高架化を行ったもので、15箇所の踏切を除却し、交通渋滞及び踏切事故の解消と鉄道により分断された市街地の一体化により、都市機能の強化を図るものである。</p> <p>事業の実施に当たっては、九州新幹線建設事業と同時に並行して施工する全国初のケースであったことから、県、熊本市、JR九州と鉄道建設・運輸施設整備支援機構を含めた4者で相互に連携し事業を進めてきた。</p> <p>また、「熊本の陸の玄関口」となる新しい熊本駅舎は、世界的建築家である安藤忠雄先生のデザイン設計によるもので、外壁は、くまもとのシンボルである熊本城の石垣にみられる「武者返し」の反りを連想させるものとなっており、ホーム上屋は、県産木材を使用し、熊本らしい質実剛健な強さと、緑豊かな自然を表現している。</p>		
事業規模	事業延長	JR鹿児島本線 約6km JR豊肥本線 約1km	
	幅員	—	
	事業期間	平成13年度～平成30年度	
	事業費	約626億円	

事業位置図



都市計画図(用途地域図)



凡例

都市計画区域	——
都市計画道路	→
都市計画線道	——
防火地域	▨
準防火地域	▨
風致地区	▨
駐車場整備地区	▨
記念造成等規制区域	▨
公園、緑地、墓園	⊙
地区計画区域	▨

用途地域

種別	名称	容積率	高さ	概要
第1種低層住居専用地域		30%	60%	高さ制限10m以下
		40%	80%	外壁後退1m以上
第2種低層住居専用地域		40%	80%	高さ制限10m以下
		50%	100%	外壁後退1m以上
第1種中高層住居専用地域		40%	100%	
		50%	150%	
		60%	150%	
第2種中高層住居専用地域		50%	100%	
		60%	150%	
第1種住居地域		30%	200%	
		40%	200%	
第2種住居地域		60%	200%	
		80%	200%	
準住居地域		50%	200%	
		60%	200%	
近隣商業地域		80%	200%	
		80%	300%	
		80%	400%	
商業地域		80%	400%	
		80%	500%	
		80%	800%	
準工業地域		50%	200%	
工業地域		50%	200%	

※工業専用地域は、指定していません。

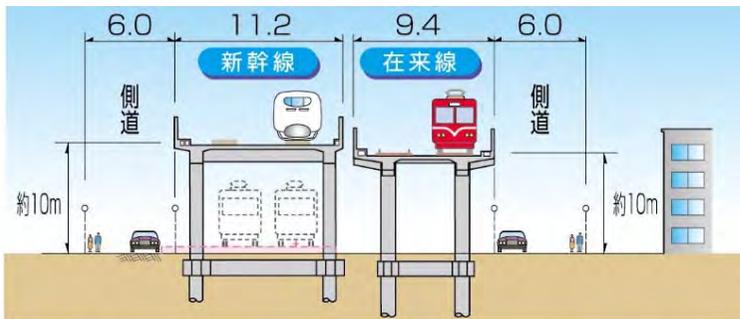
縮尺 = 1/25,000

平面図

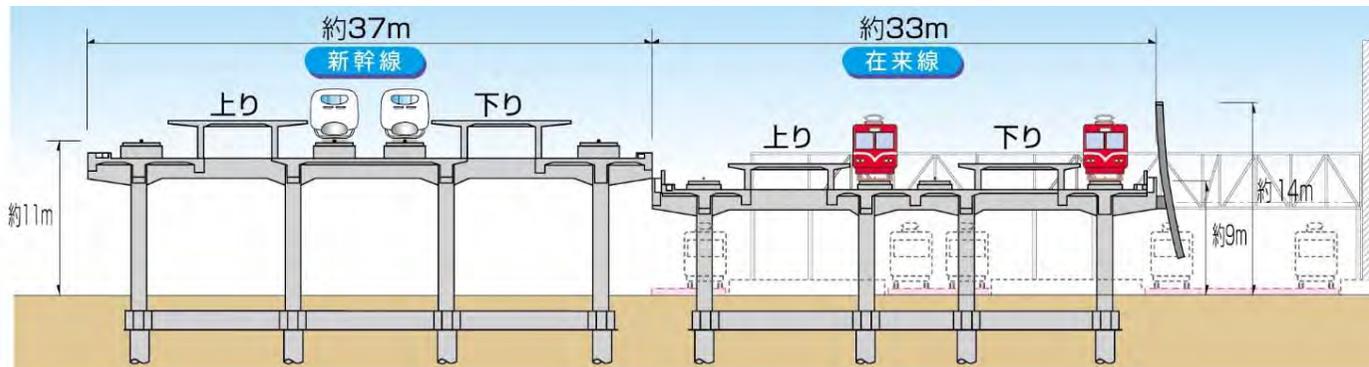


標準断面図

一般部



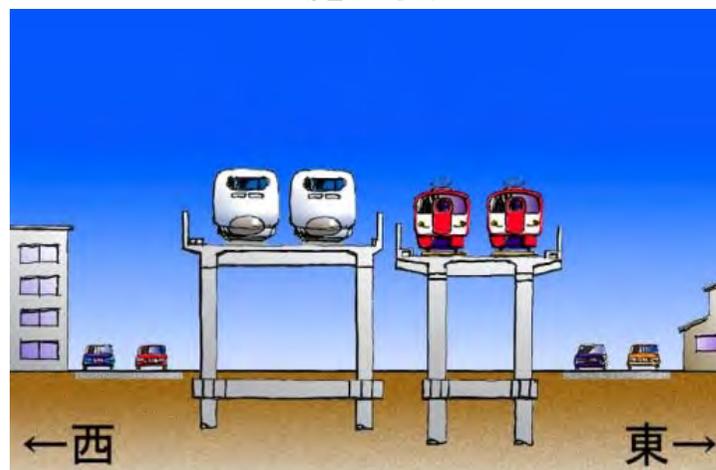
熊本駅部



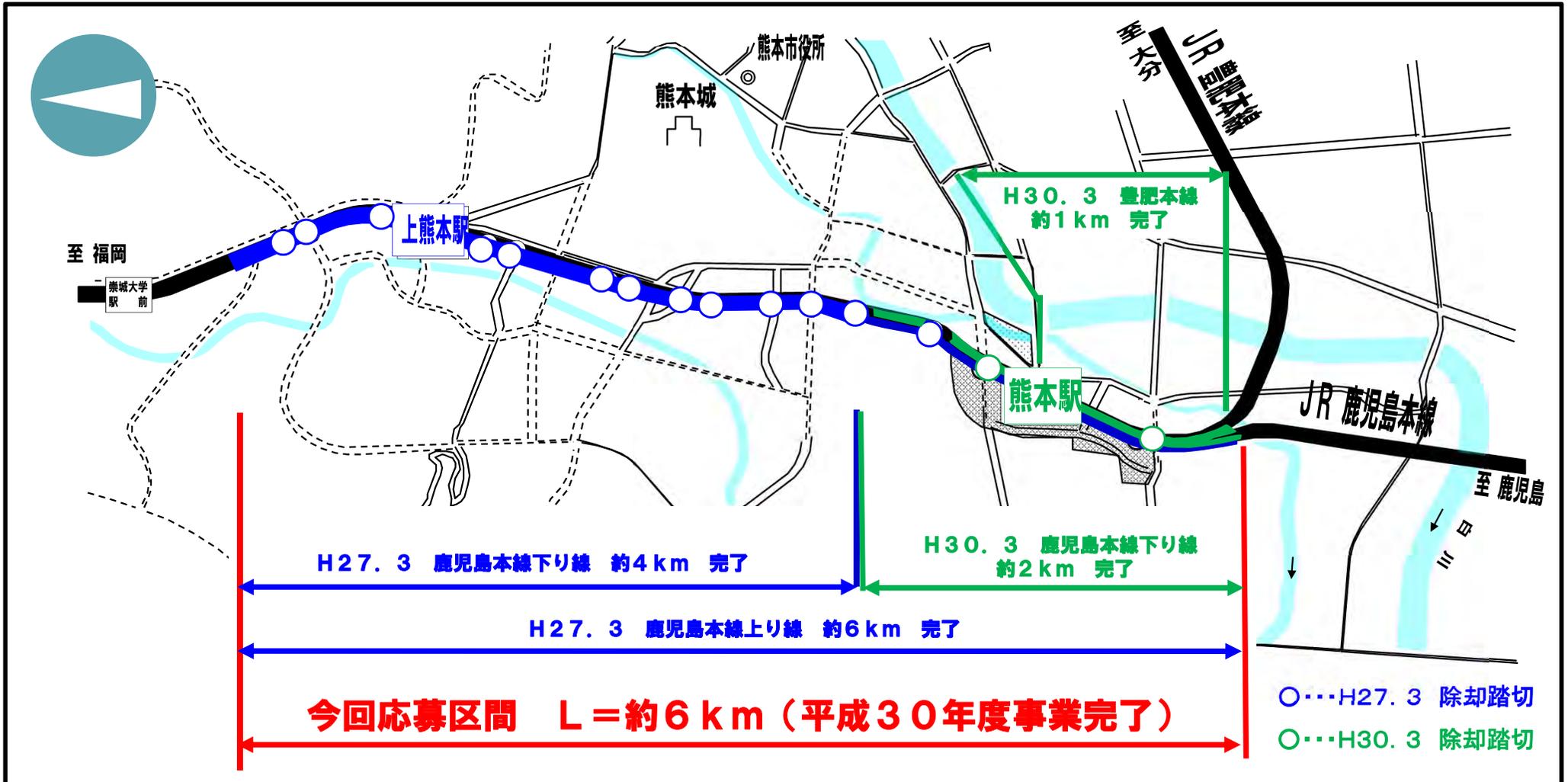
施工前



施工後



路線全体の進捗状況



事業前写真

事業後写真



県道熊本玉名線(本妙寺踏切)

平成14年12月撮影

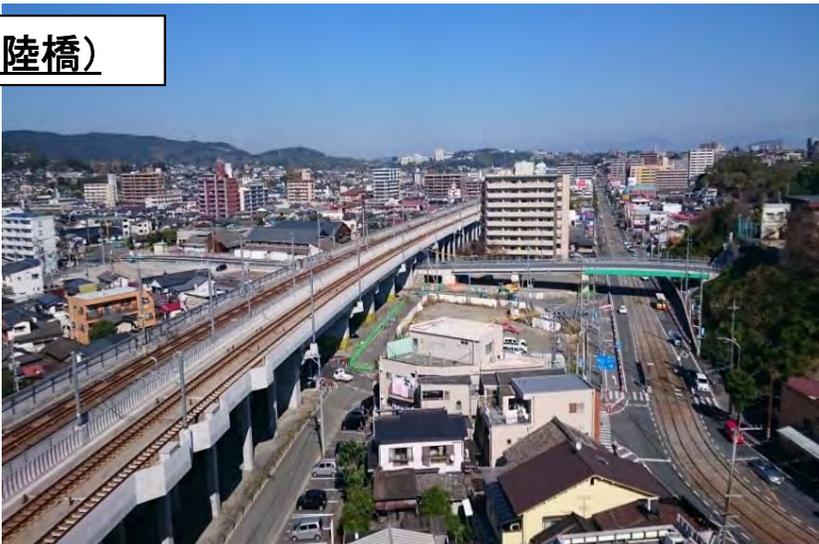


平成28年6月撮影



市道段山島崎線(段山陸橋)

平成19年6月撮影



平成27年9月撮影



事業前写真

事業後写真



熊本駅



平成18年4月撮影

令和元年9月撮影



航空写真(熊本駅付近)



平成17年3月撮影

平成31年3月撮影

事業効果アピール資料

熊本駅周辺の地価の推移

○連立事業により、熊本駅周辺の都市としての魅力が向上したことで、直近10年間で商業地価及び住宅地価がいずれも上昇している。また、今後も駅周辺の開発が予定されているため、さらに上昇していくものと思われる。



※掲載地点は、熊本駅周辺の代表地点

事業効果アピール資料

高架下駐輪場の整備

○高架下の空間を有効的に活用して駐輪場を整備した結果、駅利用者や駅周辺に通勤・通学している方が利用できるようになり、駐輪場の利用率が高く、放置自転車の解消につながっている。



【駐輪場整備前】

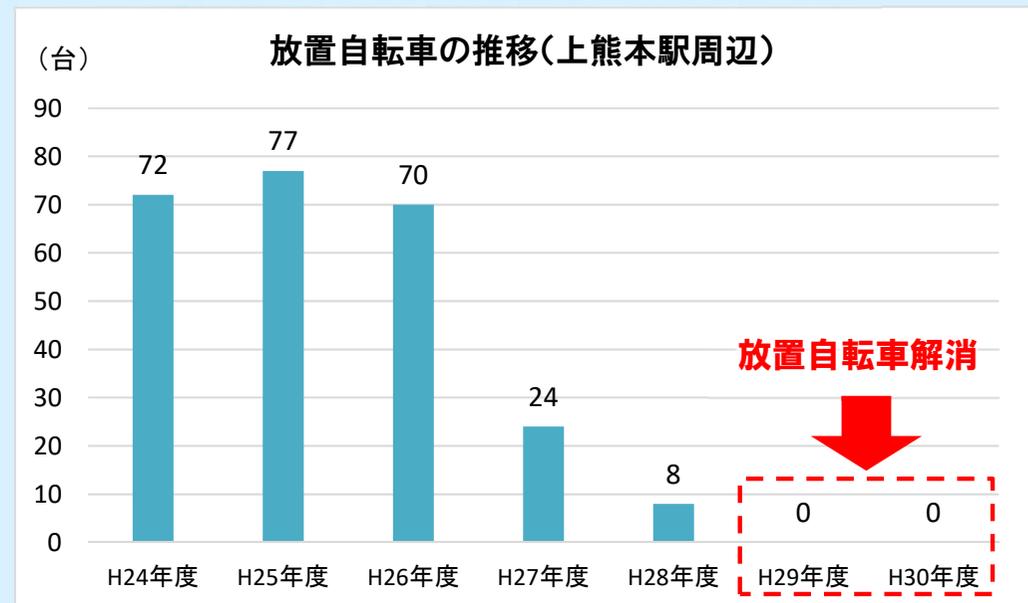


【駐輪場整備後】



▲旧段山踏切周辺の放置自転車

▲段山自転車駐車場



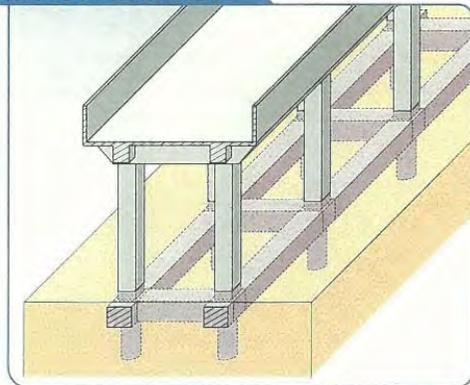
苦労や工夫等アピール資料

本事業は、九州新幹線建設事業と同時に並行して施工する全国初の事例であることから、連立事業者と九州新幹線建設事業者で相互に連携を図り、実施してきた。

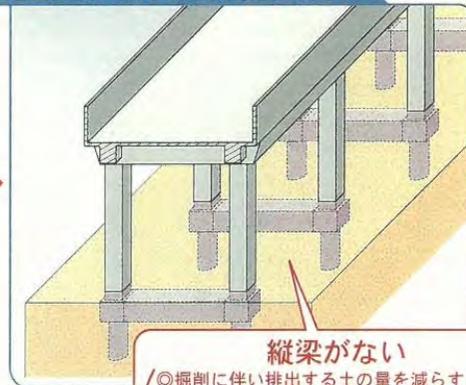
施工方法は、新幹線高架橋を先に建設した後に在来線高架橋を建設する「新幹線先行方式」を採用している。この施工方法とすることで、新幹線高架下に在来線の仮線を設けることができ、用地取得などが不要となるため、**事業費の削減**につながっている。また、在来線を運行しながらの新幹線建設となるため、可能な限り在来線に影響のないよう、基礎の縦梁をなくし、**掘削範囲を最小限**にとどめている。

このように、連立事業者だけでは困難な施工も、新幹線建設事業者と幾度となく協議を重ねることで実現することができ、合理的な施工を行うことができた。

標準的な高架橋の形状



連立区間の標準的な高架橋の形状

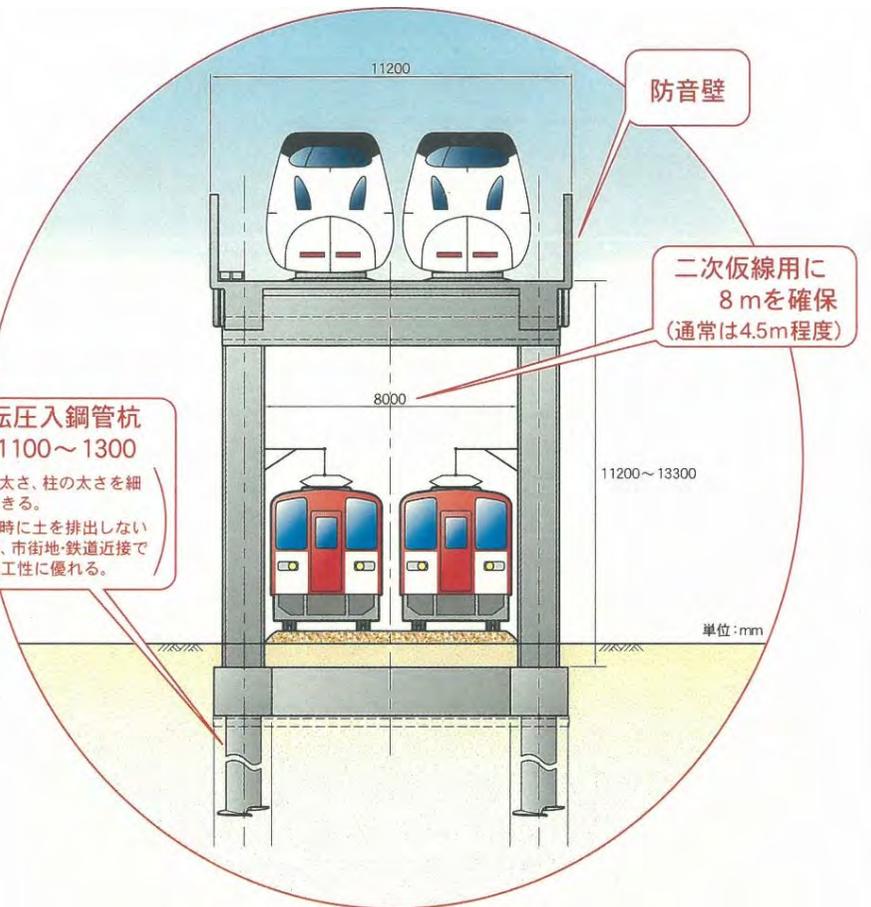


縦梁がない

- ◎掘削に伴い排出する土の量を減らすことが出来るため、市街地・鉄道近接での施工性に優れる。
- ◎掘削面積が少ないため、近接する在来線に与える影響を抑制できる。

回転圧入鋼管杭 φ 1100～1300

- ◎杭の太さ、柱の太さを細くできる。
- ◎施工時に土を排出しないため、市街地・鉄道近接での施工性に優れる。



受賞歴・報道資料

新・JR熊本駅 お城の風格



●新しくなった熊本駅の外観①式典には熊本駅の歴代駅長19人も参加し、蒲島郁夫県知事らとともにくす玉を割った＝いずれも熊本市西区春日3丁目



「武者返し」の石垣模し外壁 完成式典

JR熊本駅の新駅舎が完成し、16日、完成記念式典が開かれた。熊本城の石垣をイメージして造られたという外観が特徴だ。今後駅前広場や駅ビルなどの整備が進められる予定で、参加者は周辺地域の活性化への意気込みを見せた。

新駅舎を巡る一連の事業は、踏切による交通渋滞などを解消するため、2001年から始まり、線路の高架化などの工事が進められてきた。高架化は18年3月に完了し、旧駅舎の解体も今年3月に終了した。

新駅舎は、世界的に著名な建築家、安藤忠雄さんが設計した。「熊本を誇れる駅舎」として、風格や独自性を意識したという。その

外観は、上に行くほど三反り返る「武者返し」と呼ばれる熊本城の石垣を模している。石垣が描く曲線のように、アルミパネルを重ねて反り返った外壁は、全長約240メートル、高さは最大で約12メートルになる。

今後、駅周辺では熊本市が駅前広場を整備するほか、21年春ごろにはJR九州が駅ビルを開業するなど、再開発が本格的に進む予定だ。式典で大西一史熊本市長は「陸の玄関口として、ふさわしい魅力ある場所にしたい」と述べ、蒲島郁夫県知事は「さらなるにぎわい作りに努める」と話した。

新しくなった熊本駅前では、17日まで「KAB駅前フェスタ2019」が開かれている。
(杉山歩)

熊本駅舎完成
平成31年3月17日 朝日新聞