

彫刻の森ステーション

早稲田大学
大阪市立大学
筑波大学
広島大学
九州大学

池田
鶴谷
富山
百々路
山口

厚彦
一貴
かなえ
三視郎
寛子

F 班 宇部新川駅周辺地区整備計画
学生主体によるシャレットワークショップ 宇部のまちづくりデザインを考える

■現況



調査結果

駅利用に関して

- ・一日利用者数 2500 人である。
- ・駅利用の時間帯、利用者年齢層が限られている。
- ・駅の利用者の約 2/3 が定期利用者で、観光客が少ない。

駅の印象に関して

- ・シンボルロードから駅がわかりにくい。
- ・宇部の玄関口としての駅の魅力を感じない。

駅周辺の商店街に関して

- ・駅周辺の松島町商店街の昼間の寂しさ

駅周辺に関して

- ・一等地ともいえる土地が未利用や駐車場だったりする。



分析

駅利用に関して

- ・宇部周辺に高校、病院などがある
- ・電車の便が少なく、新幹線への接続が悪い
- ・福岡、広島からの高速バスのターミナルが離れている

駅の印象に関して

- ・駅前停留所に滞在バスが多い。
- ・駅前の彫刻の配置や彫刻と駅前広場の魅力の問題

駅周辺の商店街に関して

- ・周辺の松島町商店街と駅の関係性が弱い。

駅周辺に関して

- ・地域における駅の求心力がない

■人とつながる宇部新川駅

○今までの宇部新川駅

～住民にとって～

- ・電車の本数が少ない
- ・閑散としている
- ・駅らしい魅力がない



～来街者にとって～

- ・宇部へ来た際のただの玄関口
- ・宇部らしさを感じられない
- ・宇部の玄関口としてはさびしい

駅と人がつながるためには？

○これからの宇部新川駅

～住民にとって～

住民が気軽に立ち寄り、憩いを感じられる空間が必要。

→住民が身近に感じられる駅

～来街者にとって～

緑と花と彫刻のまち・宇部を特徴づける空間が必要。

→宇部らしさを感じられる駅

■まちとつながる宇部新川駅

駅とまちは、周辺地域の資源によってつながれるー

交通でつなぐ

電気バス、レンタサイクルによって市街地と密接に結ばれ、高速バス、J R 宇部線によって市外と結ばれる。



現在の宇部新川駅



産業でつなぐ

宇部興産と宇部新川駅を電気バスによってつなぎ、通勤者と来街者の利用を促す。途中にある銀天街商店街に人をよびこみ、地域に新しいネットワークを作る。



宇部新川駅からは、宇部興産の煙突が 2 本見える。新しい都市計画道路の整備によって、視界の抜けはより強化された。電気バスの開通とあいまって、その関係性はさらに深まる。

まちとの関係が希薄であった宇部新川駅は、4 つの資源によってまちと深くつながり、再生への一歩を踏み出す。

彫刻でつなぐ

松島町商店街を歩行者空間とし、彫刻を配置する。渡辺翁博物館や真実綿川沿いの彫刻と共に、中心市街地の彫刻エリアを形成し、まちとつながる。



宇部新川駅近くにある、水を使った彫刻

緑でつなぐ

宇部新川駅からシンボルロードの緑道、さらに常盤通りへと続く緑の回廊によって、駅とまちは緑によってつながれる。



シンボルロードを、常盤通り（R 190）から見た写真。整然とした並木道は、宇部新川駅まで続く。

■つながる駅・宇部新川へ

様々な交通体系が集積

身近に感じられる駅

宇部を感じられる駅

利用者増で駅前広場の必要性上昇

憩える空間が必要

資源を活かした駅づくり

駅前広場

公園、カフェ

彫刻・花・緑

彫刻や緑を用いつつ、来街者だけでなく市民も参加できる駅をつくる