

# JR古賀駅西口周辺整備基本方針 (案)



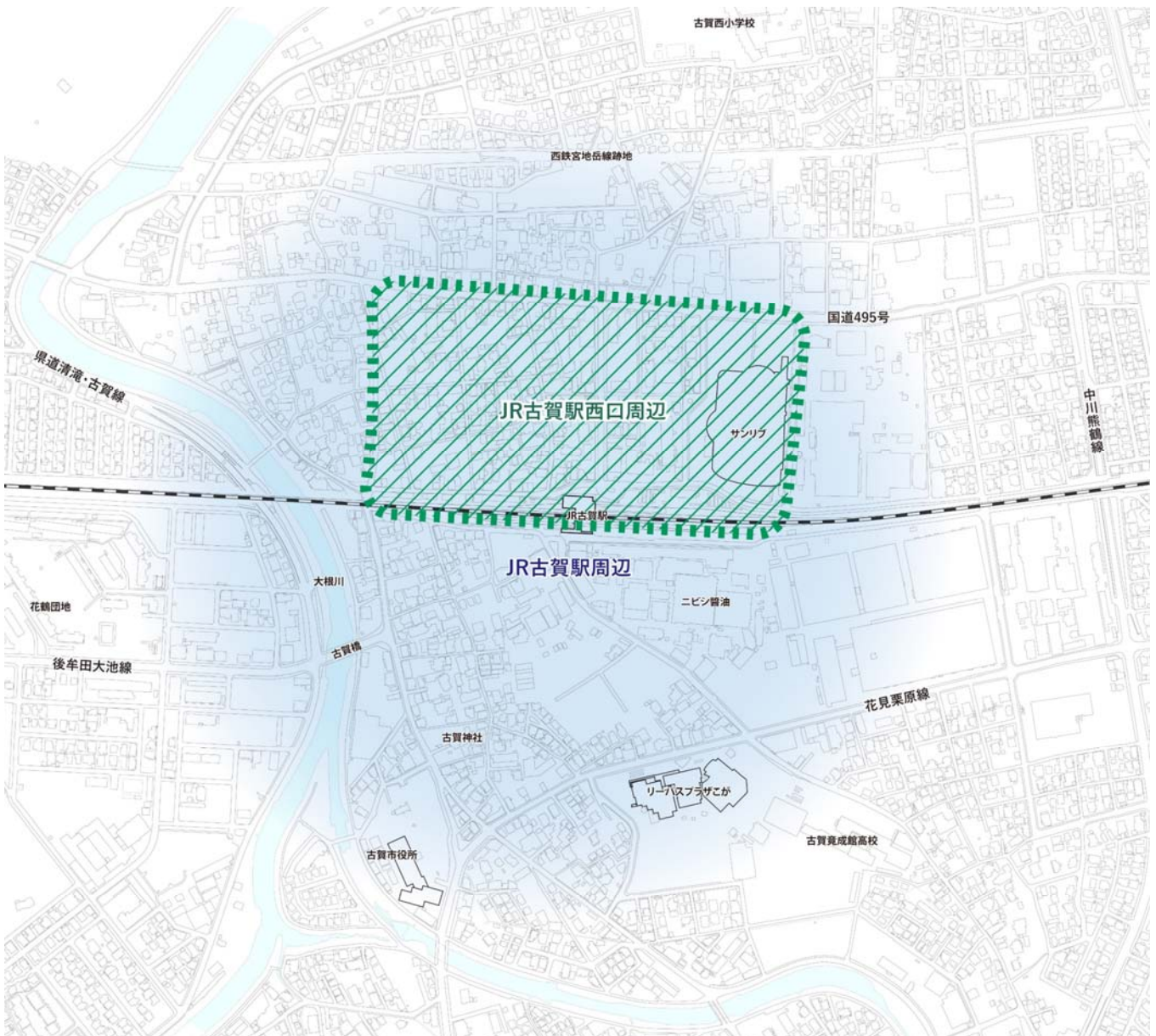
## はじめに

現在、JR古賀駅周辺では、ウォークブル推進都市として、当該地区を「居心地が良く歩きたくなる」まちなか空間に整備していくために検討を進めています。特にJR古賀駅東口周辺地区においては、一体的な基盤整備の検討が行われているなかで、西口周辺においても、エリアマネジメントを中心に担い手の発掘やまちづくり組織の組成、新規事業支援などの検討を実施している段階です。

これらを踏まえ、西口周辺の事業者や地元活動団体等と連動しながら、JR古賀駅東西の連続性を高め、エリア全体の価値向上を目指していくため、官民での連携を深めJR古賀駅西口の駅前広場や周辺道路を含めた整備を推進するための整備基本方針を定めます。

本整備基本方針づくりにおいては、JR古賀駅西口周辺を主対象としつつも、関連する事項については広域・中域的な観点から検討を行い、社会実験「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト」の成果を反映したほか、エリアマネジメントの取組を推進するための体制づくりに関する事項についてもとりまとめました。

## 対象エリア



# 目次

<b>1. JR古賀駅西口周辺の現況と課題</b> . . . . .	<b>1</b>
① 上位関連計画の整理（古賀駅東口、古賀駅西口）	
② 古賀駅西口周辺の基礎情報	
③ 交通調査	
④ 歩行者行動調査	
⑤ アンケート調査	
⑥ 古賀駅西口周辺エリアの特徴と課題まとめ	
<b>2. 整備の基本方針</b> . . . . .	<b>18</b>
① まちのコンセプト	
② まちの方針	
③ まちづくりの進め方	
④ 道路体系の方針	
<b>3. 社会実験の実施</b> . . . . .	<b>32</b>
① 社会実験の概要	
② 社会実験の検証	
<b>4. 空間整備の方針</b> . . . . .	<b>44</b>
① 全体の整備イメージ	
② 駅前広場	
③ 憩いの広場・まちかど広場	
④ 道路空間	
⑤ 整備イメージ	
<b>5. 今後に向けて</b> . . . . .	<b>55</b>
① エリアマネジメントの展開	
② 整備の進め方	

# 1

## JR古賀駅西口の現状と課題

---



# 1 上位関連計画の整理（古賀駅東口、古賀駅西口）

計画対象地に関連する上位関連計画を整理し、J R 古賀駅西口周辺の位置づけを明らかにします。

## J R 古賀駅東口周辺に関する検討経緯

古賀市では令和元年から、上位関連計画等を踏まえ、J R 古賀駅周辺でのウォーカブルなまちづくりの実現を目指し、様々な検討を本格的に進めてきました。

令和元年▶

「ウォーカブル推進都市」を宣言

J R 古賀駅周辺を「居心地が良く歩きたくなるまちなか」へと整備していくために、国の施策に参加

令和3年▶

J R 古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画

まちづくりの方向性や整備の実現に向けたコンセプト、土地利用方針などを整理

J R 古賀駅東口周辺地区整備基本計画

公園や道路、駅前広場などの都市基盤を中心に整備の方向性を整理

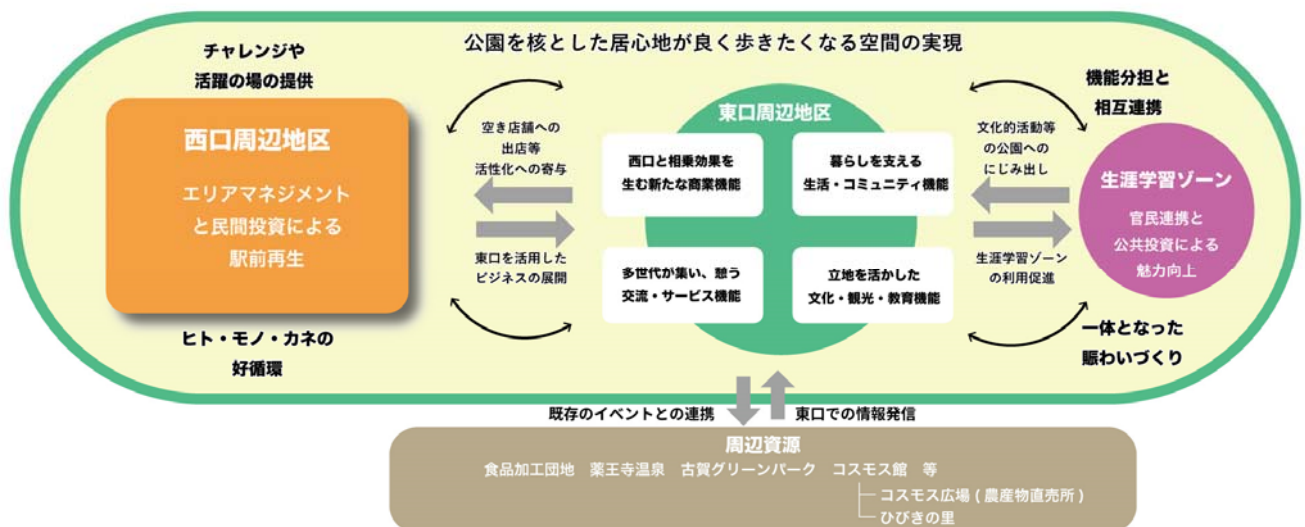
令和5年▶

J R 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン

関係者間で共有する、将来像や具体的な空間デザインのあり方、それらを実現するためのルールを整理

## J R 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン

機能集積の考え方として、東口周辺、西口周辺、生涯学習ゾーンの3つの地区の役割分担を明確化し、個々の地区の活動や人材、機能が隣接する地区と有機的につながり、賑わいの好循環を創出していくために、周辺との機能分担と相互連携に配慮した機能集積を目指すことが示されています。

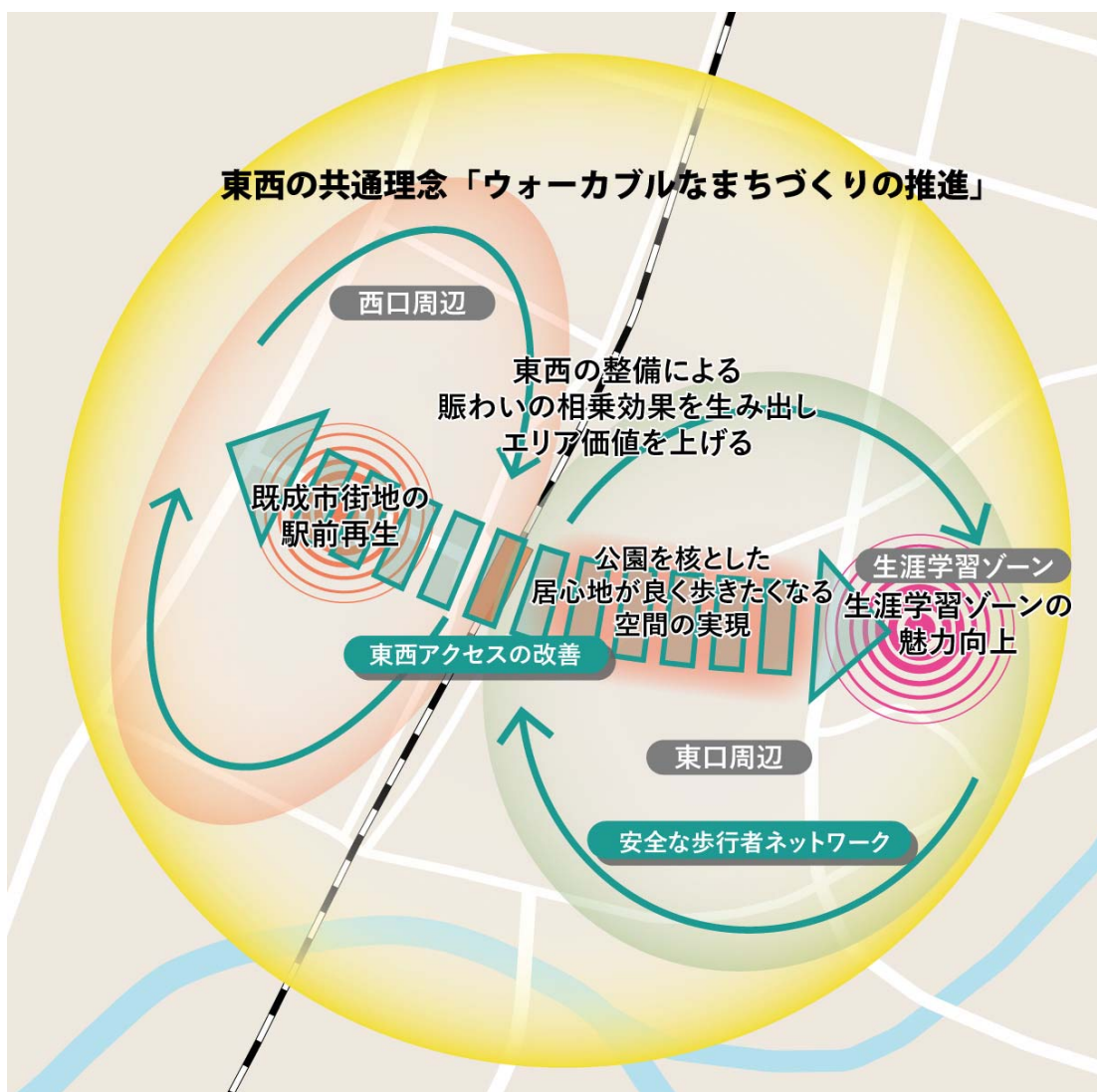


## 上位関連計画におけるJR古賀駅西口周辺の位置づけ

東口の検討の中でも西口との連携は重要視されており、東西を含めた古賀駅周辺の政策的な位置づけとしては「ウォーカブル」や「歩いて暮らせる」といったキーワードを挙げています。



**東西の共通理念として「ウォーカブルなまちづくりの推進」**を掲げながらも、西口らしいウォーカブルのあり方を検討していく必要がある。



## 2 古賀駅西口周辺の基礎情報

古賀駅西口周辺の市街地の形成経緯、人口、土地利用等の基礎的な情報について整理します。

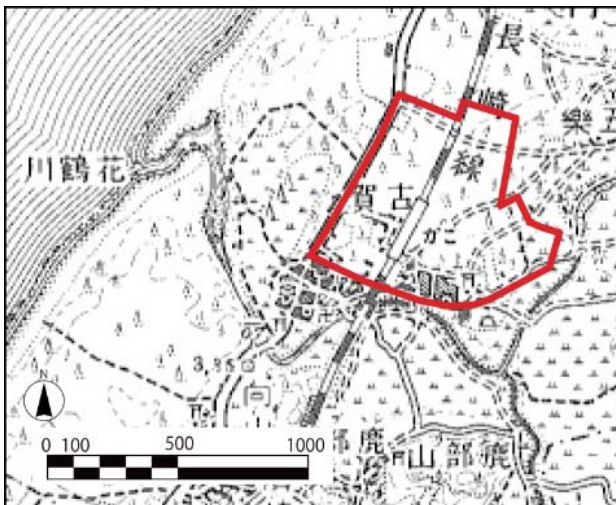
### 市街地形成の変遷

古賀駅は、明治23年（1890）に開業しましたが、開業当時の古賀駅周辺は樹林地となっており、市街地は大根川沿いに形成されていました。

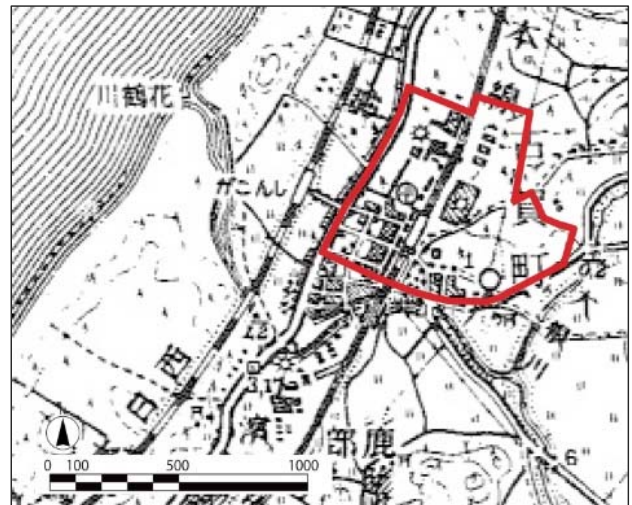
明治42年（1909）には小松屋旅館、松本農機が西口に創業。その後、大正8年（1919）には日本調味料醸造株式会社（現ニビシ醤油株式会社）の創業や、大正14年（1925）の博多湾鉄道（西鉄宮地岳線）の新古賀駅（西鉄古賀駅）の開業などをきっかけに、昭和初期にかけて本町通りと駅前通り（のちの栄町、新町）沿いに商店街が発展していきました。

昭和40年代には西口商店街が最盛期を迎え、古賀停車場線沿道や中央通りも含め西口全体の市街化が進み、商店がひしめき合うように立地しました。

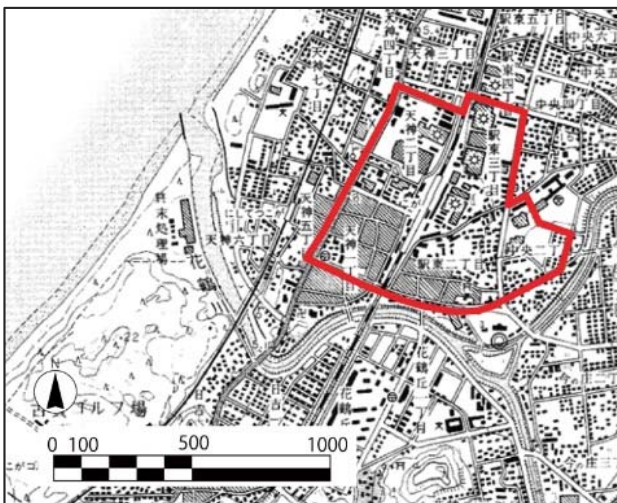
平成元年には古賀駅の橋上化、平成4年（1992）にサンリブ古賀が開業しました。西口商店街は平成以降のモータリゼーションの発達による郊外化や、大規模小売店舗立地法の施行をきっかけとした大型店舗の進出、事業者の高齢化など複合的な要因から市街地のスポンジ化が進行しました。



明治33年（1900）



昭和26年（1951）



平成9年（1997）

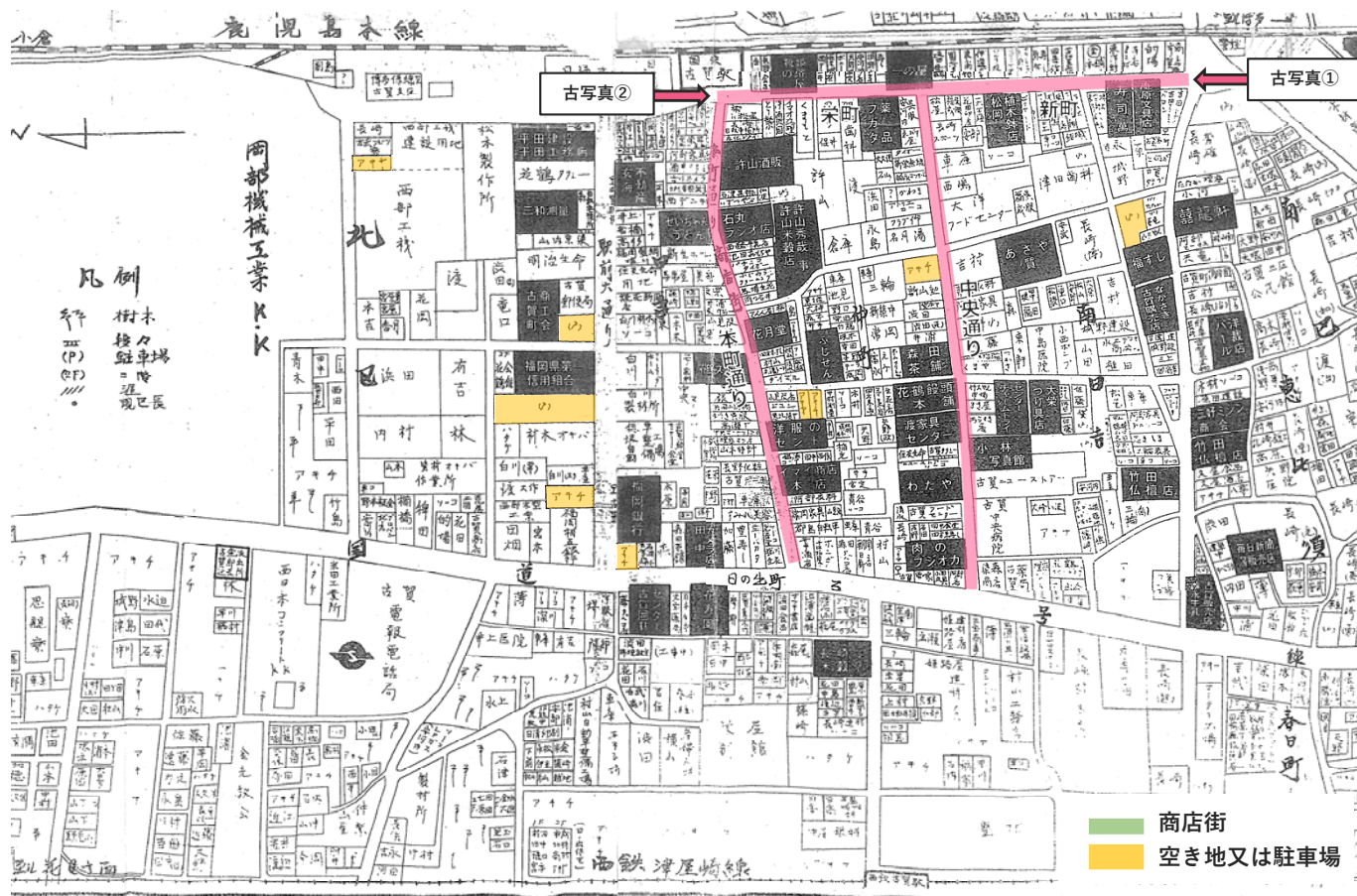




古写真① (商店街のようす：年代不明)



古写真② (商店街のようす：年代不明)

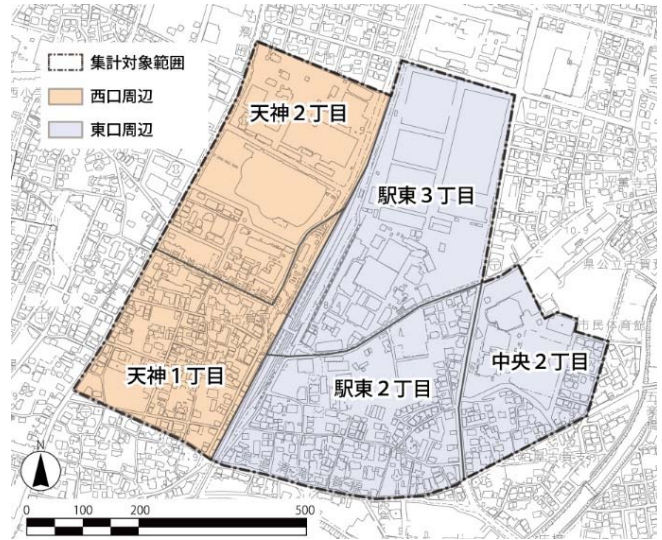


昭和46年 (1971) 古賀駅周辺地図

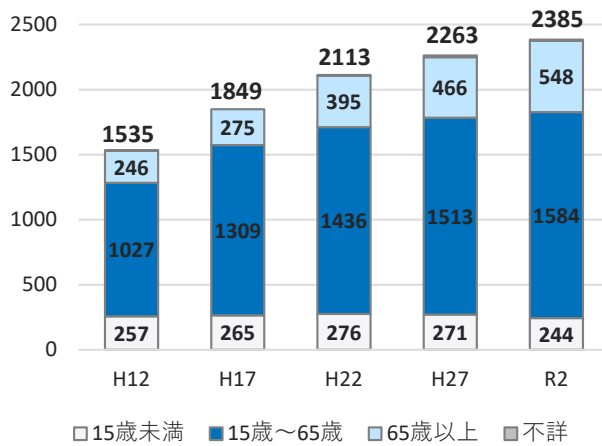
## 人口

古賀駅周辺の人口を見ると西口では、平成12年（2000）から令和2年（2020）にかけて850人と大幅に増加しています。一方、東口は微増にとどまっています。

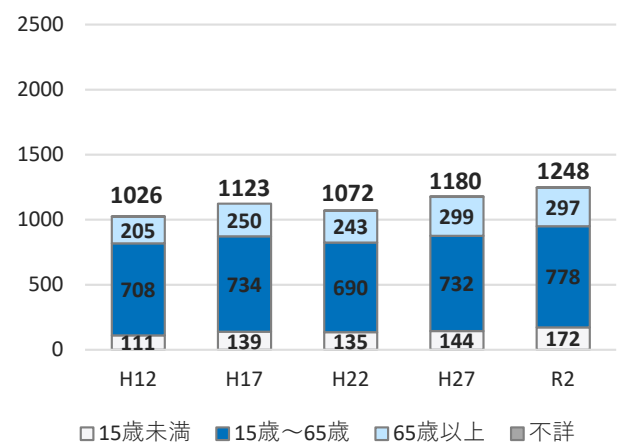
西口の年齢別人口を見ると15～65歳未満が約1.5倍、65歳以上が約2倍に増加していますが、15歳未満は減少しています。東口はすべての年齢層で微増しています。



集計対象範囲



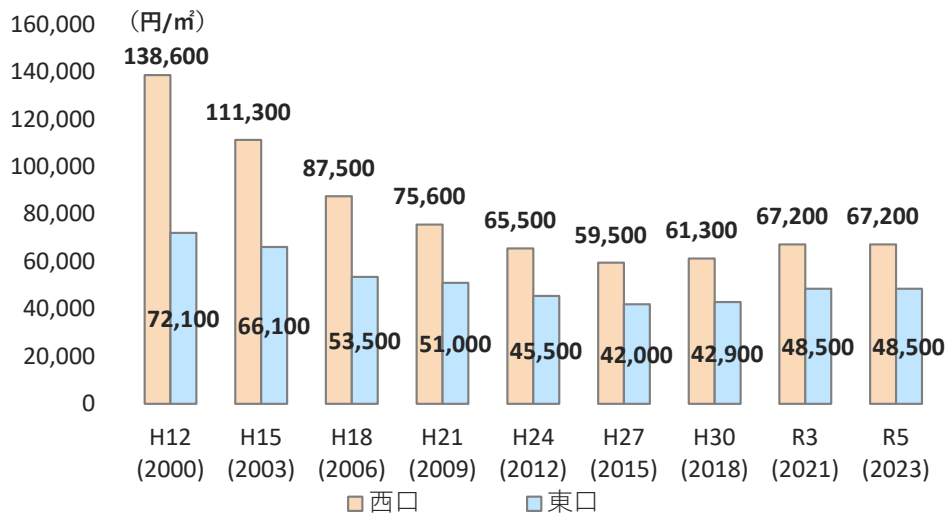
年齢別人口推移（西口）：国勢調査



年齢別人口推移（東口）：国勢調査

## 地価

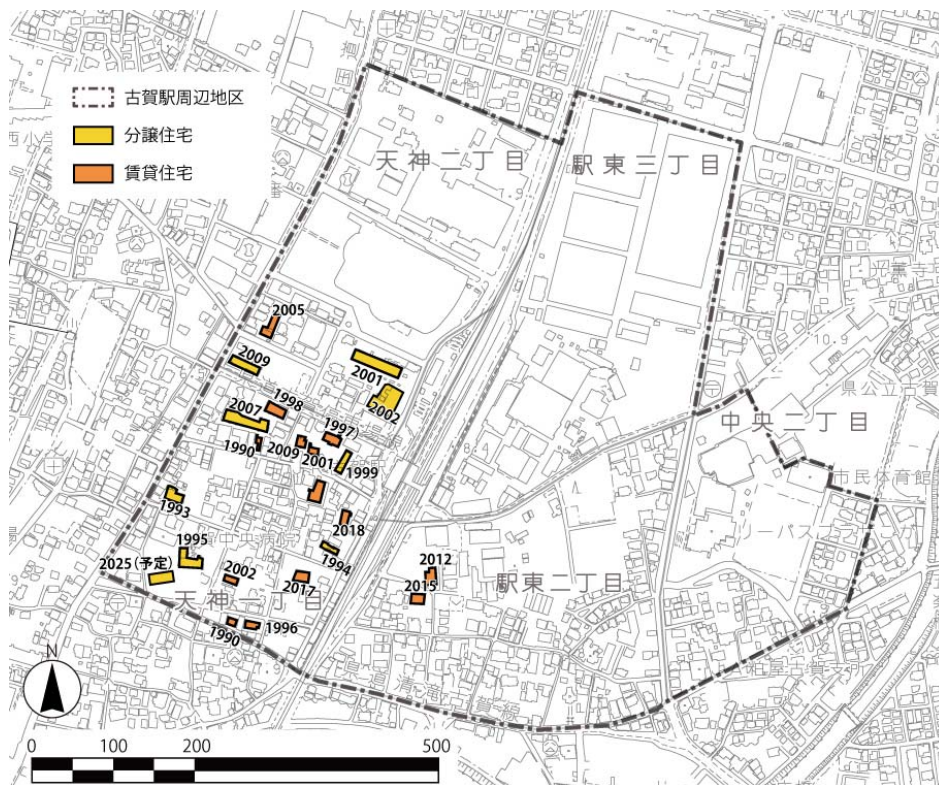
古賀駅直近の路線価の推移を見ると、平成27年（2015）から令和5年（2023）にかけてやや上昇しているものの、平成12年（2000）時点の路線価に比べ西口は約5割に、東口は約7割に減少しています。



地価の推移

## 集合住宅の立地状況

5階建て以上の集合住宅の多くは西口の市街地に立地しており、建築時期は1990年代から2000年代に集中しています。

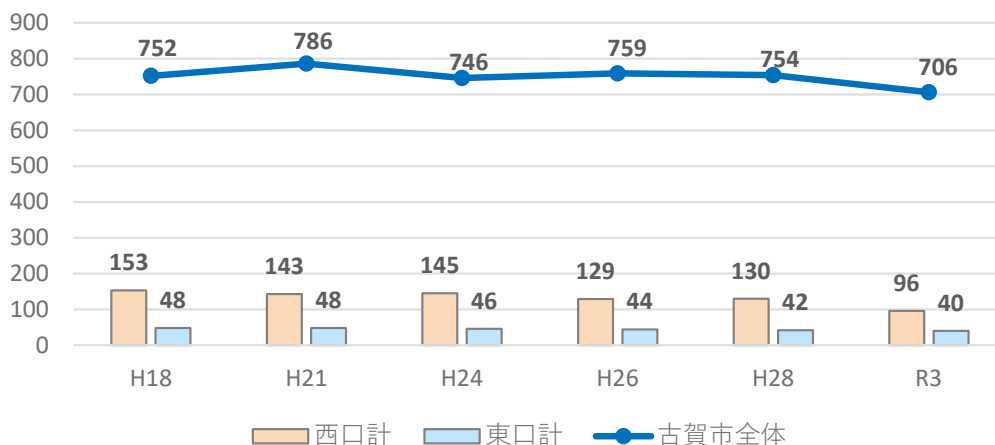


集合住宅（5階以上）の分布と建築時期

## 事業所数

卸売業、小売業、宿泊業、飲食業の事業所数の推移を見ると、平成18年（2006）からの16年間で、西口では153件から96件に減少しています。東口では48件から40件に微減、古賀市全体ではほぼ横ばいの状態となっています。

古賀市全体に占める西口の集中率を見ると平成18年（2006）時点で20.3%、令和3年（2021）では13.6%となっています。



事業所数（卸売業、小売業、宿泊業、飲食業）の推移：事業所・企業統計調査、経済センサス

## 土地利用現況

西口周辺には、駅前及び国道沿道に商業用地の集積が見られます。天神二丁目は大規模商業施設と工業用地、集合住宅などまとまった土地利用が多いですが、天神一丁目は小規模な宅地と商業用地、未利用宅地（駐車場）がまだら状に点在しています。

「市街地形成の変遷」で示した昭和46年の地図では空き地や駐車場はあまり見られませんが、平成以降は徐々に未利用宅地が増加しています。

東口周辺の大部分は工業用地であり、工業用地以外も未利用宅地（駐車場）によるスポンジ化が進行しています。また、公共公益施設用地（市役所、図書館、中央公民館）などが立地しています。戸建ての住宅用地を除き、比較的大規模な土地利用が多いです。商業用地は少なく道路沿いにまばらに点在しています。

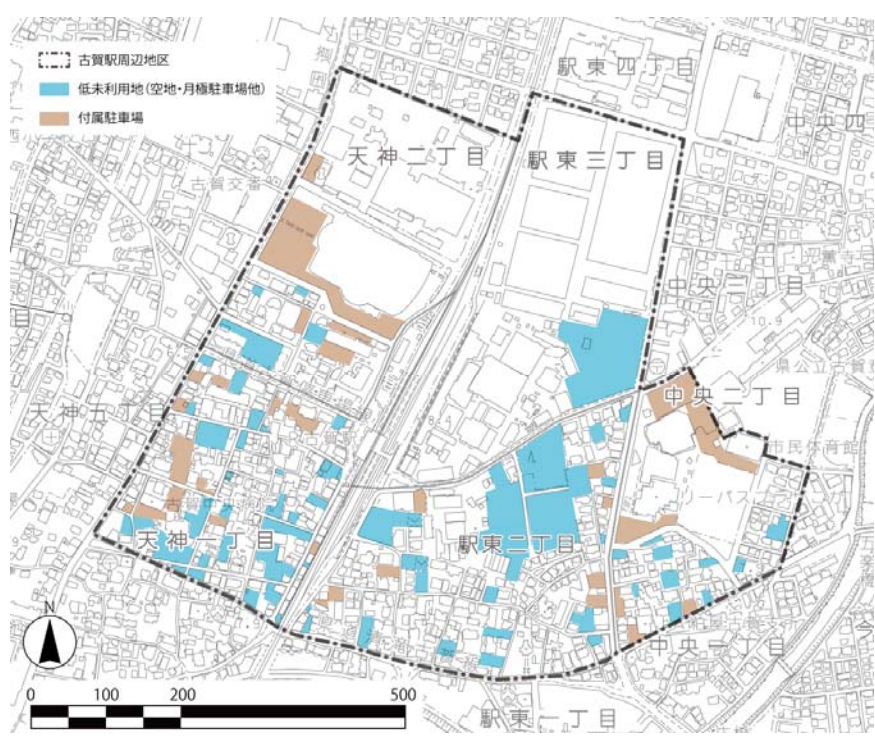


田	その他の自然地1	商業用地(その他)	交通施設用地	その他の空地
畑	その他の自然地2	工業用地	公共空地1	未利用宅地
山林	住宅用地	公益施設用地	公共空地2	農林漁業施設用地
水面	商業用地(小売業)	道路用地	その他の公的施設用地	

土地利用現況図：都市計画基礎調査（平成29年）

## 低未利用地の現況

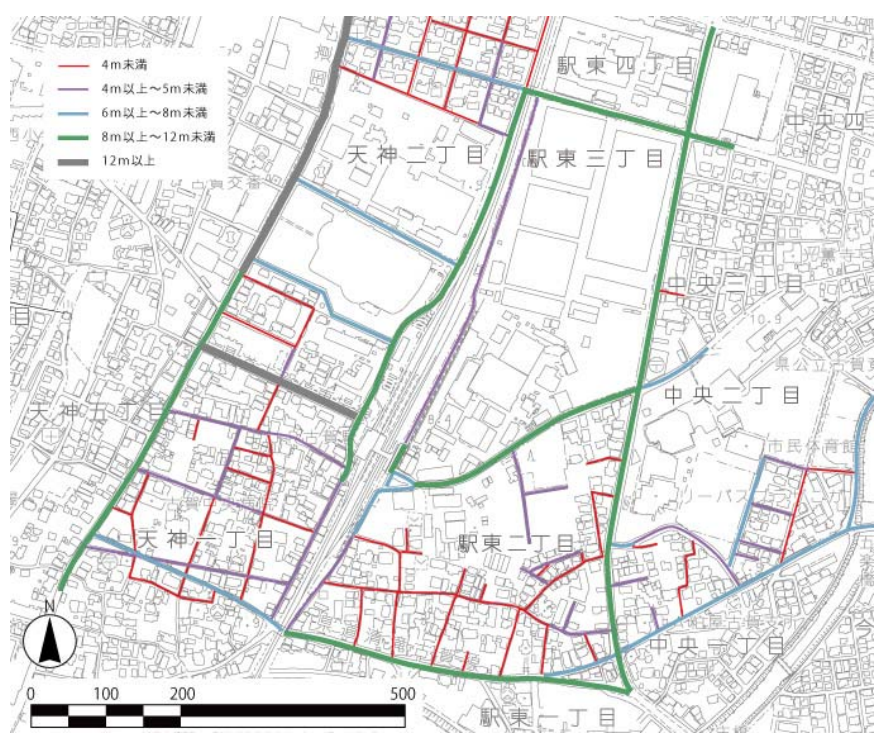
西口周辺は、施設に付属する駐車場の分布が目立つほか、天神一丁目の市街地内に虫食い状に低未利用地が分布しています。東口周辺には、駅東二丁目を中心に、大規模な駐車場が分布しているほか、既存の住宅地内に小規模な住宅地がまばらに分布しています。



低未利用地の現況

## 道路の現況

古賀駅周辺の道路で幅員12m以上の道路は国道495号の一部と古賀駅西口へアクセスする古賀停車場線のみです。とくに天神一丁目や駅東二丁目の既存住宅地内はほとんどが幅員4m未満の道路で構成されており、歩道も未整備のため、道路基盤が脆弱です。



道路幅員現況

# 3 交通調査

古賀駅西口周辺エリアの交通実態を把握するために、交差点交通量調査とナンバープレート調査を行いました。調査の結果、古賀駅西口エリアに自動車の通過交通が多く流入していることがデータとしてもあきらかになりました。

## 調査概要



### 交差点交通量調査

調査日 : 2022年12月平日・休日各1日  
 時間帯 : 7:00~19:00  
 対象箇所 : 地点1~3  
 調査方法 : 調査対象地点を通過する車両を、方向別・時間帯別・車種別に計測

### ナンバープレート調査

調査日 : 2022年12月平日・休日各1日  
 時間帯 : 7:00~19:00  
 対象箇所 : 地点A~E  
 調査方法 : 車両が通過した2断面をマッチングすることで、車両が移動したルート及び時間を整理。移動時間10分以内の車両を通過交通扱いとした。

## 交差点交通量調査

各交差点で休日より平日が自動車交通量が多いです。各交差点の交通のピーク時間は17時~18時で、夕方が最も交通量が多いことがわかります。

交差点解析の結果、各交差点は現状の交通量を計算上は処理できています。しかし、国道495号線に右折レーンがないこともあり、右折待機車が後続の交通を妨げる様子もみられました。

【平日】 2022年12月1日（木） 7:00~19:00の交通量まとめ

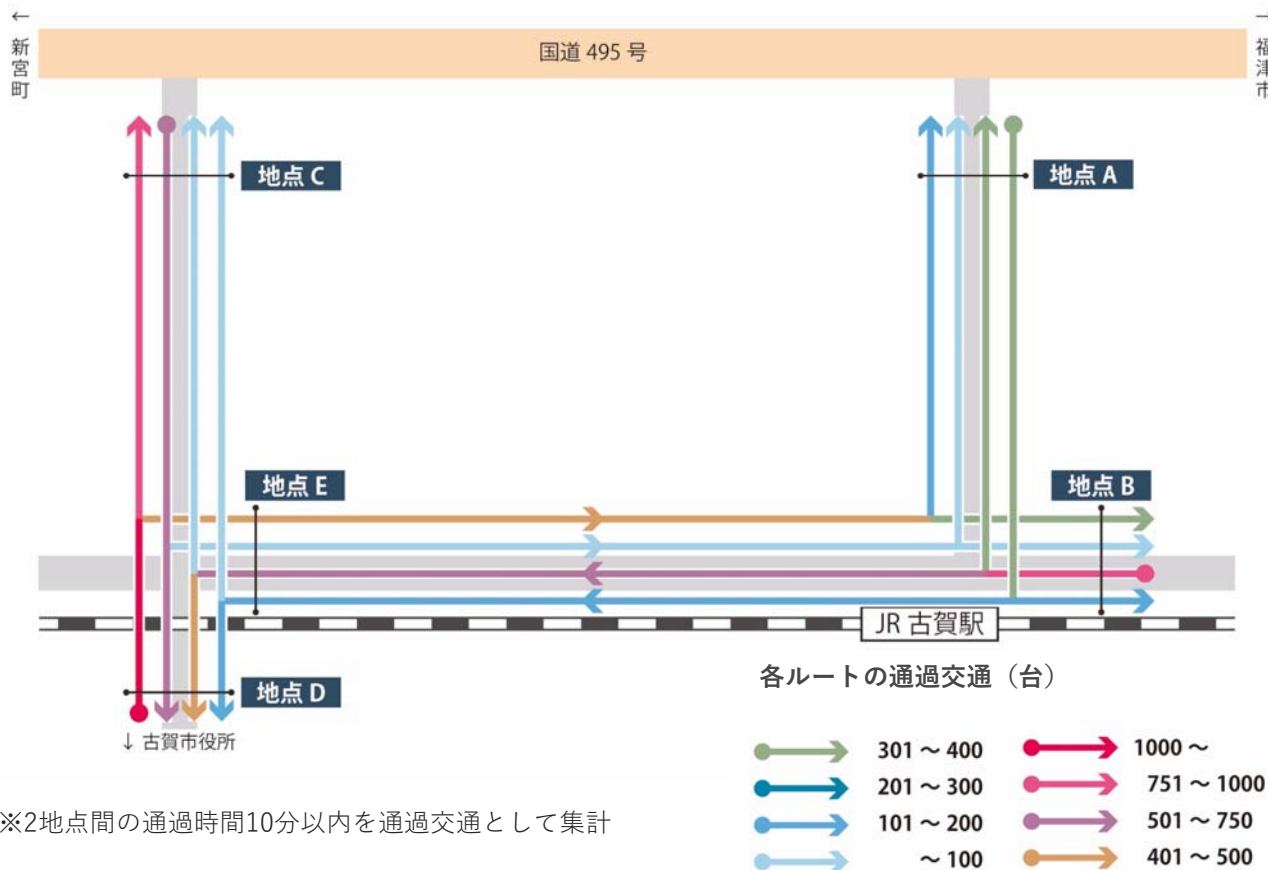
No	調査地点	方向	12時間合計		午前ピーク1時間計			午後ピーク1時間計		
			自動車類合計 [台/12h]	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯	
1	古賀交番前交差点	断面A(北側) 至 福津市	14,193	1,202	8.5	11:00~12:00	1,306	9.2	17:00~18:00	
		断面B(東側) ー	2,039	246	12.1		183	9.0		
		断面C(南側) 至 新宮町	13,666	1,120	8.2		1,255	9.2		
		総流入合計	14,949	1,284	8.6		1,372	9.2		
2	古賀駅前交差点	断面A(北側) 至 福津市	14,796	1,297	8.8	10:00~11:00	1,311	8.9	17:00~18:00	
		断面B(東側) 至 古賀駅	2,094	192	9.2		179	8.5		
		断面C(南側) 至 新宮町	14,764	1,280	8.7		1,303	8.8		
		断面D(西側) ー	228	23	10.1		19	8.3		
		総流入合計	15,941	1,396	8.8		1,406	8.8		
3	古賀市役所入口交差点	断面A(北側) 至 福津市	13,702	1,185	8.6	8:00~9:00	1,253	9.1	17:00~18:00	
		断面B(東側) 至 古賀市役所	1,785	118	6.6		163	9.1		
		断面C(南側) 至 新宮町	12,377	1,107	8.9		1,108	9.0		
		総流入合計	13,932	1,205	8.6		1,262	9.1		

# ナンバープレート調査

2地点を通過する車両のルート・時間を集計することで、古賀駅西口エリアの通過交通の現状を把握しました。

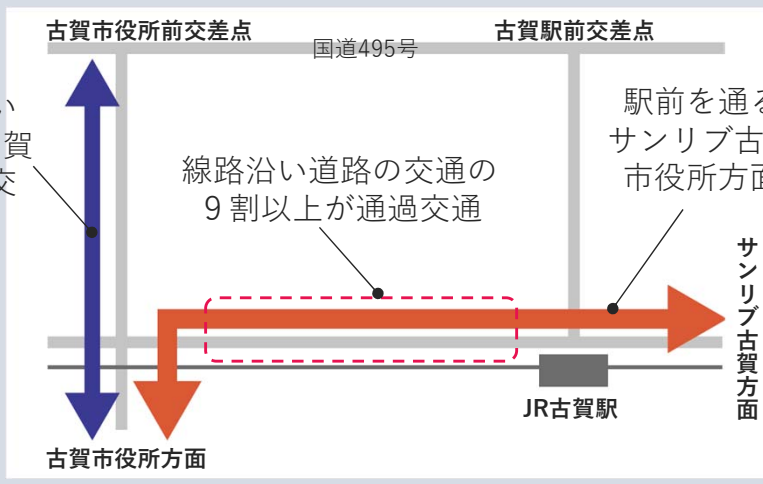
古賀駅前に流入する通過交通として、特に地点B（サンリブ古賀方面）⇔地点E（古賀市役所方面）のルートが多く、さらには線路沿いの道路の交通の9割以上が通過交通であることがわかりました。

## 各調査断面間の通過交通台数



## ナンバープレート調査からみた交通特性

駅前には流入しない  
が、国道495号⇔古賀市役所方面の通過交通が多い



## 4 歩行者行動調査

古賀駅西口周辺エリアの実態を把握するために、まちなかの歩行者の行動調査を実施しました。調査の結果、現状はまちなかでポジティブな行動はあまりみられません、よく利用される歩行者動線などをあきらかにしました。

### 調査概要

#### 調査1. 歩行者分布（ゲートカウント）

西口エリアにおいて、概ねの歩行者量を計測し、その詳細な分布を見ることによって、個々の場所がどれくらい「よく使われて」いるのかを把握する。



#### 調査2. 歩行行動（トレース）

個々の歩行者の経路を詳しく調べることにより、不必要な遠回りをしていたり、途中で道に迷っていたりというような動線上の課題・問題を明らかにする。



#### 調査3. 滞留行動（スナップショット）

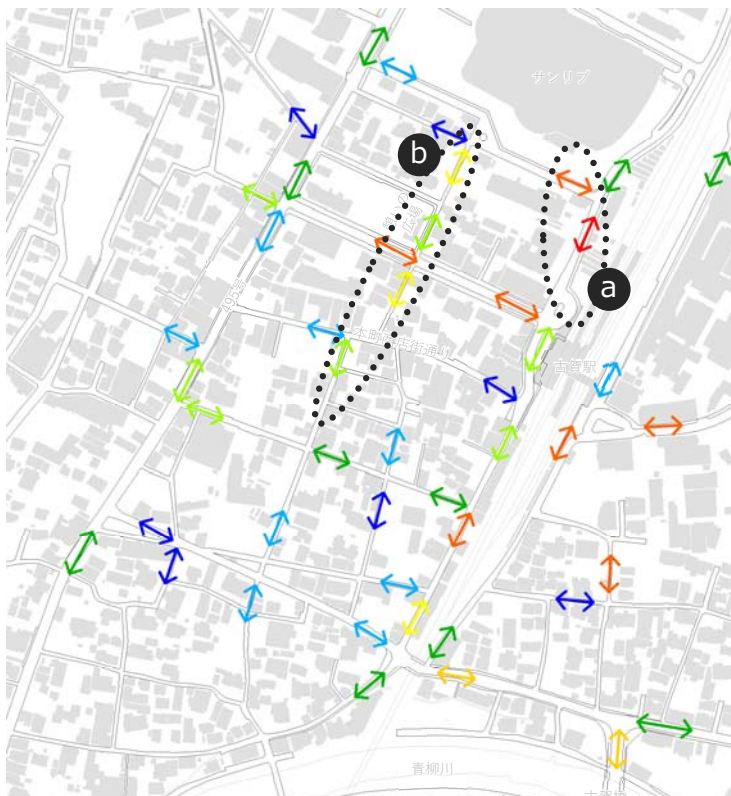
公共空間において、人々が座って飲食したり、立って話をしたりしている場所がどこなのかを記録する。



### 歩行者分布（ゲートカウント）

図の赤に近い色で示された場所ほど、人通りが多いことを表しています。

駅とサンリブ等を結ぶ特定の街路で人通りが多い一方で、商店街周辺でも人通りの少ない街路が多くみられました。



- 古賀駅～サンリブ古賀間は、エリアで唯一、常に一定の人通りがある主要動線となっています（範囲a）。
- 西口エリアの南北を結ぶ安全かつ、効率が良いルートとして、比較的多く使われています。

人通り量（人/時間）：

→ 120以上	→ 45～60
→ 90～120	→ 30～45
→ 75～90	→ 15～30
→ 60～75	→ 0～15

概要：

調査日 2022年11月11日（金）  
12日（土）

時間帯 8:00～18:00

天候 晴れ

方法 ゲートカウント5分法によるサンプリング調査、7時間帯の平均



## 歩行行動（トレース）

「駅」「サンリブ古賀」「その他」の3パターンの起終点ごとに、歩行経路の特徴が異なります。

商店街を通り抜ける人も多いですが、必要行動とみられる移動がほとんどで、移動途中のポジティブな立ち止まり行動はあまり見られません。

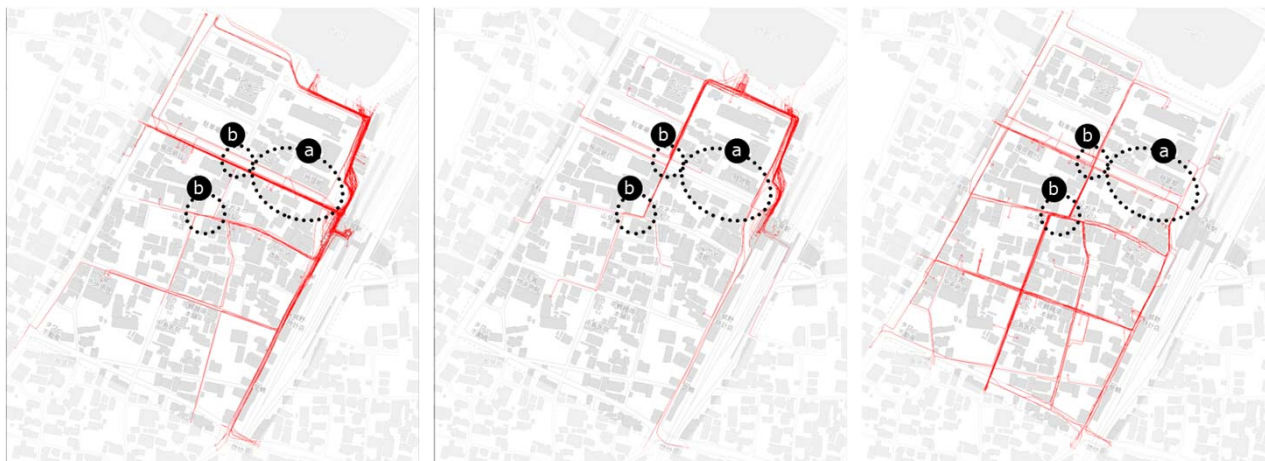
歩行者の4割は高齢者層で、移動途中で休憩をとる人も複数見られました。

### <経路別> 平日の歩行軌跡

古賀駅を起終点とする軌跡

サンリブを起終点とする軌跡

その他の軌跡



- a. 駅前通りの北側歩道や、駅前でも一部歩道のない西側街路は（隣接街路と大きく異なり）利用頻度の低い区間となっている。
- b. 駅前広場以外にも、歩行経路上の課題およびポテンシャルとなる交差点が存在する。戦略検討上、重要な場所であると考えられる。

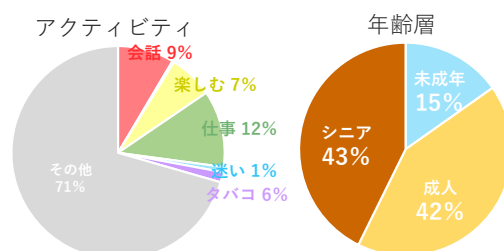
## 滞留行動（スナップショット）

商店街周辺では、滞留行動はあまり見られませんでした。何らかの作業や仕事などで滞留している人が多く、会話や楽しむなどのポジティブな滞留行動は少ないです。

エリア全体において高齢者層の割合が高く、未成年者は、憩いの広場周辺に限って比較的多く観察されました。



駅前ロータリー、駅前広場、憩いの広場周辺など、限られた場所で滞留行動が発生している。迎えの人やバスを待つなど、必要行動的な滞留が多いと思われる。



#### 滞留状況

- 座っている
- △ 立っている

#### 行動

- 話している
- 飲食している
- 楽しむ
- 仕事・作業
- 道に迷っている様子
- 喫煙
- その他

## 5 アンケート調査

古賀駅西口周辺エリアの課題等を把握するために、携帯キャリアアンケートと近隣の学生へのアンケート調査を実施しました。

### 携帯キャリアアンケート調査

古賀駅西口周辺住民と古賀市民に加え、古賀駅周辺に来街歴のある方を対象に携帯キャリアアンケートを実施し、計1,473件の回答を得ました。  
交通実態として、歩行者等にとっては道が狭く歩きにくいという回答が多く、自動車利用者にとっては駅周辺を抜け道として利用していること、自動車相互通行や歩行者との交錯において危険を感じるといった回答が多くありました。

#### 古賀駅西口周辺エリアのまちとしての課題 ※2つ選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
レストランや飲食店が不足している	545	40.5%
スーパーや小売店が不足している	434	32.2%
地域内で楽しめる娯楽やレジャーが不足している	339	25.2%

#### 古賀駅西口駅前広場の課題 ※複数選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
駅前広場が古い	370	58.4%
特にない	314	47.5%
ロータリーの乗降場が少ない	298	34.6%

#### 歩行者等からみた交通面の課題 ※2つ選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
歩行者空間や自転車道が狭く、整備されておらず危険	174	43.6%
JR古賀駅の東口と西口の移動が大変	99	24.8%
路上にベンチ等の休める場所がない	80	20.1%

#### 自動車利用者からみた交通面の課題 ※複数選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
国道などの幹線道路が渋滞している	533	58.4%
車道が狭く、車両の相互通行が危険に感じる	433	47.5%
歩道が整備されておらず、歩行者と接触するのではないかと危険を感じる	316	34.6%

## 自動車で古賀駅西口周辺道路（幹線道路以外）を通行する目的 ※複数選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
古賀駅西口周辺の店舗・病院等の利用	360	39.5%
通過利用	289	32.0%
幹線道路以外は利用しない	188	20.6%

## 自動車で幹線道路以外の道で通り抜けする理由 ※2つ選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
目的地までのショートカットになるから	192	66.4%
国道や県道などの幹線道路は渋滞していて、通過するのに時間がかかるため	121	41.9%
国道や県道などの幹線道路は歩行者の乱横断が多く、危険だと感じるため	31	12.5%

## 学生アンケート調査

学生の認識を把握するために、福岡県公立古賀竟成館高等学校の学生を対象にWEBアンケートを実施し、計327件の回答を得ました。

回答傾向は携帯キャリアアンケートと概ね同じですが、駅前広場については公衆トイレが汚い、交通面については道がわかりづらいといった回答が多くあげられました。

## 古賀駅西口周辺エリアのまちとしての課題 ※2つ選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
レストランや飲食店が不足している	160	53.7%
地域内で楽しめる娯楽やレジャーが不足している	121	40.6%
スーパーや小売店が不足している	92	30.9%

## 交通面の課題 ※2つ選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
歩行者空間や自転車道が狭い、整備されておらず、危険である	142	47.7%
道が分かりづらい	73	24.5%
路上にベンチ等の休める場所がない	56	18.8%

## 古賀駅西口駅前広場の課題 ※2つ選択可

上位3回答	回答数	回答数/回答者数
公衆トイレが汚い	118	39.6%
特になし	87	29.2%
駅前広場が古い	73	24.5%

## 6 古賀駅西口周辺エリアの特徴と課題まとめ

既存データや交通、アンケート調査等の結果をもとに、古賀駅西口周辺エリアの現状と課題をまとめます。

### 古賀駅西口周辺エリアの特徴と課題

古賀駅西口周辺エリアは、小さな店舗の集積やまちづくりプレイヤーの存在、細街路等の特徴がある一方で、低未利用地・空地や通過交通の流入、道路基盤の脆弱性等の課題があります。

	特 徴	課 題
人的資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成以降にマンションが集積し、人口密度が高く、人口も増加傾向にある（市全体の人口としては微減傾向）</li> <li>小さな店舗が多く、まちづくりのプレイヤーとなりうる個人事業主が多い</li> <li>まちづくりに関する活動を行う組織・団体が複数ある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15歳以下の人口は減少傾向であり、高齢化が進行している</li> <li>まちづくりの各団体などが方向性などを検討する場がない</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>古賀駅周辺には市内の約2割の店舗（小売、飲食等）が集積している</li> <li>空き店舗への新規出店が見られる</li> <li>東口の面的整備が計画であり、連携しての整備が期待できる</li> <li>周辺には大根川や古賀海岸などの自然資源がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空き店舗や低未利用地が偏在している</li> <li>飲食店自体は少なくないものの、高校生からは飲食店を望む声が多く、若者のニーズにマッチした店舗が少ない</li> <li>店内の様子がうかがえる店舗が少ない</li> <li>道路幅員が狭く、拡幅する余地が少ない</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>快速の停車駅であり、福岡都心部へのアクセス性が高い（博多駅まで20分）</li> <li>古賀駅西口の周辺に誘導できる線路のアンダーパス・オーバーパスがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道495号の渋滞回避のため通過交通がまちなかに流入している</li> <li>交通事故が多い箇所がある</li> <li>変則的な交差点がある</li> </ul>
歩行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者が多い移動ルートが見られる</li> <li>細街路が多く、歩行者が歩いて楽しめる環境になる余地がある</li> <li>歩行者の移動の結節点、ポイントとなる交差点が見られる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺に通過交通が発生し、歩行環境を阻害している</li> <li>歩道が未整備な箇所が多く危険性が高い</li> <li>まちなかを回遊している人が少ない</li> <li>まちなかでのポジティブな滞留行動がみられない</li> </ul>



# 2

## 整備の基本方針

---



# 1 まちのコンセプト

古賀駅西口周辺の課題や特徴を踏まえ、まちづくりの指針となるまちコンセプトを設定し、めぐり歩いて楽しいウォーカブルなまちづくりを推進します

## まちのコンセプト

# 「めぐる」をつくる

—古賀駅西口の本質的再生へ ウォーカブルなまちづくり—



居心地がよく活動が行われる点となる場所をつくり、それらの点を増やし、つなぎ、ネットワーク化させることで、地域住民や訪れる人々にとって、居心地がよく、めぐりたくなるまちなかをつくっていきます

地元のまちづくり活動がそれぞれ連携しながら、計画からアクション、効果検証を積み重ねることで、まちづくりの好循環な状態をつくっていきます

## 現状・課題を踏まえたまちづくりの考え方

### 活かすべきまちの特徴

- ・ 点在する店舗の集積
- ・ 複数の地元活動団体の存在
- ・ 細かい街区割りと細街路
- ・ 歩行者が多く歩く動線ルートと結節点となるまちかど 等

### 改善すべき環境

- ・ まちなかへの通過交通の流入
- ・ 歩行環境の悪い道路
- ・ 低未利用地や空家の存在
- ・ 規模が小さく老朽化した駅前広場 等

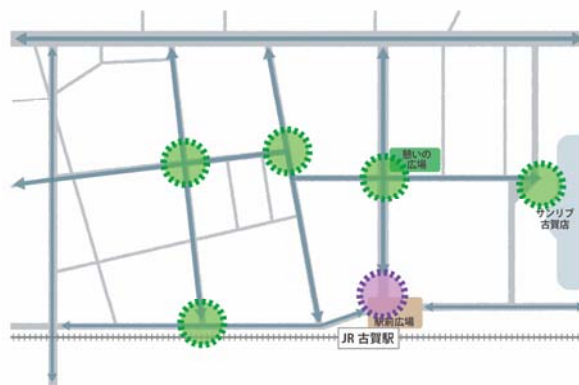
既存の街路やまちの雰囲気を活かしながら、それらの魅力をより高めるためにまちの環境改善や地元の活動を活性化にとりくみ、めぐり歩いて楽しいまちなかをつくる

## まちの方針

駅前広場やまちかど等の点を整備し、点をつなぐかたちでネットワーク化し、エリアマネジメントにより、賑わいを面的にひろげていきます。

### プレイスメイキング (点をつくる)

まちなかを回遊する際の結節点となる、まちかどや駅前広場といった点を整備し、居心地がよく、人々の活動が活発に行われる居場所づくり、周辺の民地や道路とのつながりを考慮した空間づくりをおこないます。



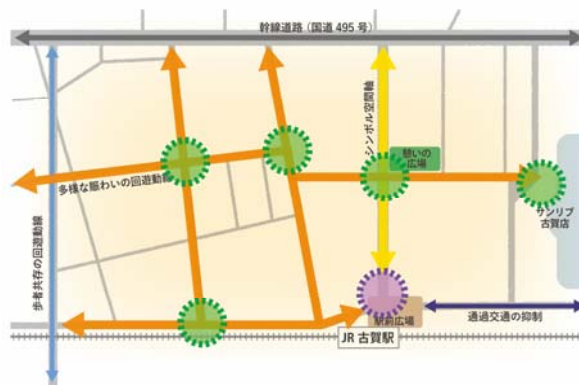
### 歩行者ネットワーク (点をつなぐ)

居心地がよく、居場所となる点をつなぎ、まちなかを回遊する歩行者ネットワークを構築します。



### エリアマネジメント (面に広げる)

点と線でつながれたまちなかにおいて、民間の個々の活動をもりあげ、連携したイベント実施や場所の活用を促進するマネジメントを行い、にぎわいをエリア全体に広げていきます。



## まちづくりの進め方

まちのコンセプト、まちの方針で示すまちなかの実現に向け、調査・計画・実行・検証のサイクルを重ね、発展させていくまちづくりの進め方を示します。

## 道路体系の方針

歩きやすいまちなか環境をつくるための前提として、古賀駅西口周辺エリア内のみでなく、古賀駅周辺も含めて、広域、中域、狭域の道路体系の方針を示します。

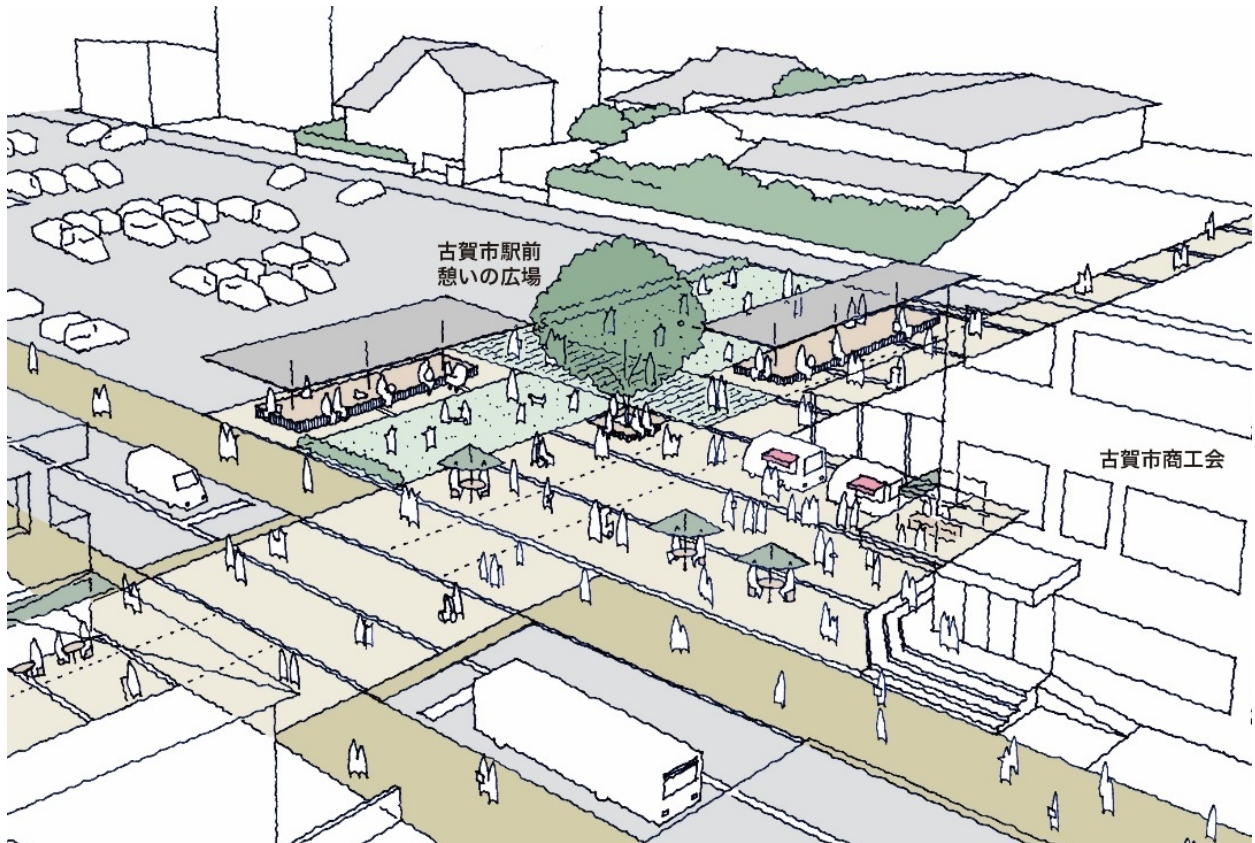


## 2 まちの方針

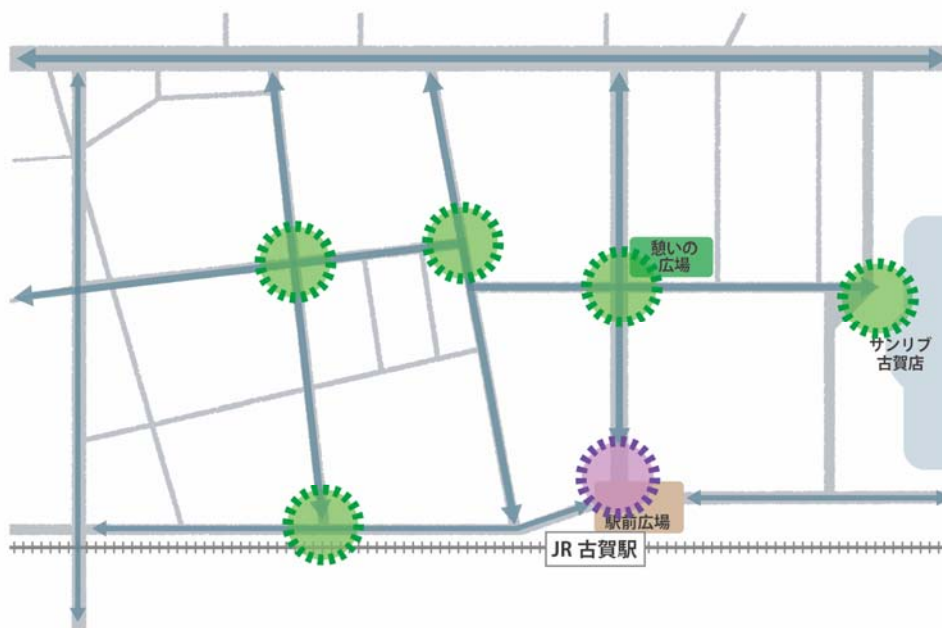
まちのコンセプトから3つのまちの方針をたて、にぎわいを広げていきます。

### プレイスメイキング（点をつくる）



まちなかにあるまちかどや駅前広場を人が回遊するさいの重要な結節点ととらえ、その点に人が立ちより、居心地がよく過ごし、活動し、まちなかや別の点へと導かれるような居場所づくりを行います。居場所となった点がめぐり歩いて楽しいまちなかをつくっていくためのの起点となります。



点のひとつである憩いの広場の整備イメージ



歩行者行動調査において、サンリブ古賀店～花鶴団地方面へ続く道路が回遊の軸としてあり、それを強化する形で点を設定

-  まちかどの点  
(広場、ポケットパーク等)
-  えきまえの点  
(駅前広場)

点としての整備を検討する箇所

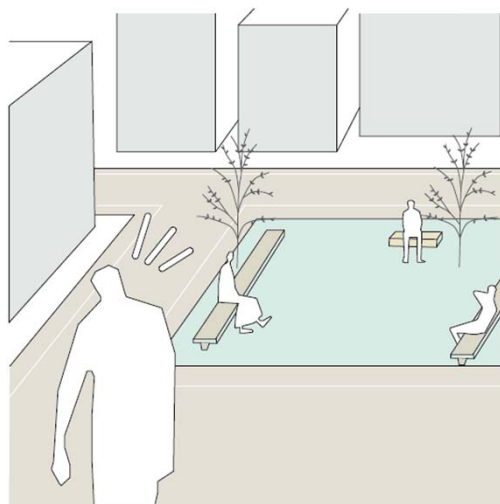
## プレイスメイキングの方針1

## 人を受け入れる場所をつくる

まちや駅から歩いてきた人が気軽に立ち寄り、憩えるような、人を受け入れる空間づくりを行います。

そのための視認性の確保、人を導く動線設定をおこないます。

また、点となる場所に居心地のよく滞在できるように、ベンチ等の設えや植栽の配置などの環境づくりをおこないます。

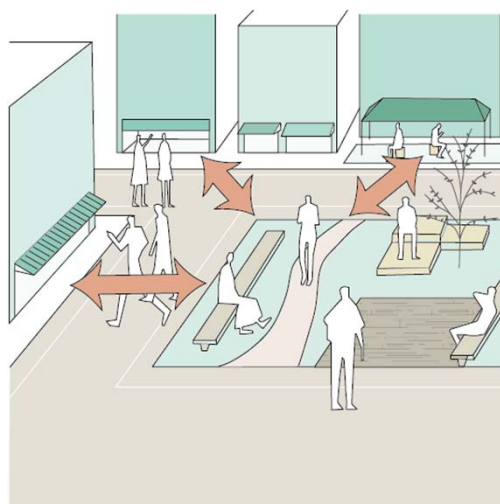


## プレイスメイキングの方針2

## 周辺とのつながりをつくる

点の中で閉じるのではなく、まちとの一体感があり、利用する人がまちなかの次の場所へと回遊を促す結節点となる空間づくりを行います。

そのために、周囲の民地・店舗や道路空間とのつながりを考慮した外周部の空間づくりや動線の設定を行うほか、周辺との一体的な利用に対応できる空間づくりをおこないます。

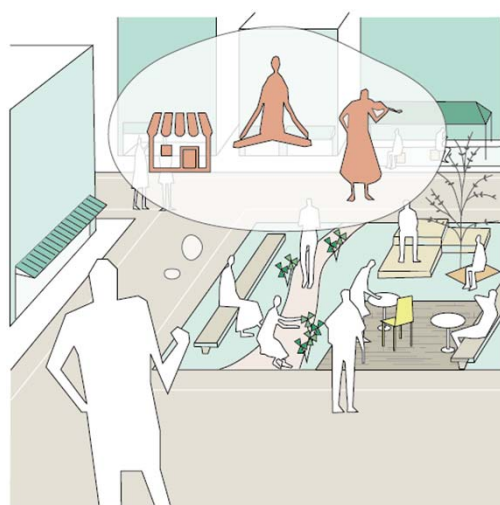


## プレイスメイキングの方針3

## そこにいる人への働きかけをつくる

ここにいたい、ここで何かやりたいと思われる場所とするため、アクティビティを誘発する設えのほか、多様な活動を許容する余白や、そこにいる人へ働きかけ、一緒に居場所をつくっていく仕掛けをつくりまします。

後述するエリアマネジメントにおいて、地域の人たちと一緒に場所を育てていくことを前提とした空間づくりをおこないます。



## 歩行者ネットワーク（点をつなぐ）

居場所となる点をつなぐ形で、歩行者が回遊するネットワークを設定します。道路の場所、周囲の環境、これまでの人の流れ等を踏まえて各道路を位置付けし、その特性をさらに際立たせるために舗装等の道路空間を設え、歩行者がめぐり歩いて楽しい環境をつくります。



多様な販わいの回遊動線のイメージ



歩行者行動調査において、サンリブ古賀店～花鶴団地方面へ続く道路が回遊の軸としてあり、それらとまちなかをつなぐ形で回遊動線を設定

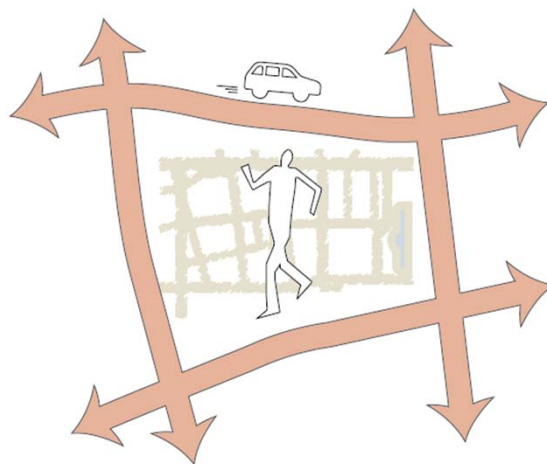
- シンボル空間軸
- 多様な販わいの回遊動線
- 歩者共存の回遊動線
- 通過交通の抑制
- 幹線道路

歩行者ネットワークと各道路の位置づけ

## 歩行者ネットワークの方針1

人中心のまちなかのための  
交通環境を整える

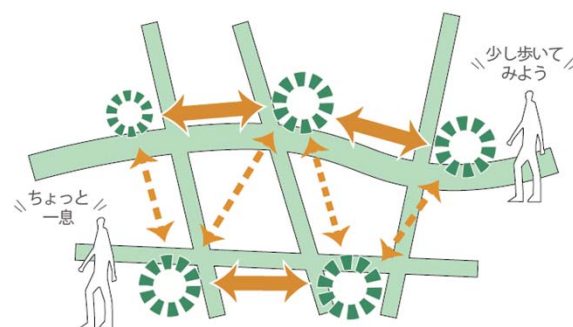
歩行者ネットワークの構築の土台として、古賀駅西口のみではなく、周辺も含めた交通体系の再編を推進します。自動車の通過交通の抑制のために、周辺道路の自動車交通の流れについて整理することで、まちなかをめぐり歩いて楽しい、人中心の空間とするための交通環境を整えます。



## 歩行者ネットワークの方針2

点となるまちかどを活かした  
ネットワークをつくる

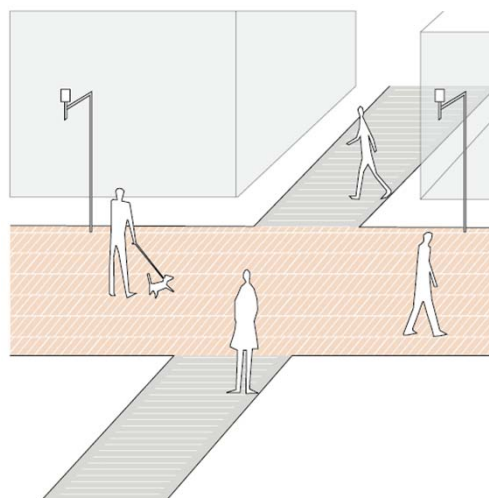
交通の結節点、居場所となる点であるなるまちかどをつなぐことを主軸に、まちなかの道路について、場所や幅員、周囲の環境、これまでの人の流れや今後の自動車交通等を踏まえて位置付けします。それらが交わる形でまちなか全体の歩行者ネットワークを構築します。



## 歩行者ネットワークの方針3

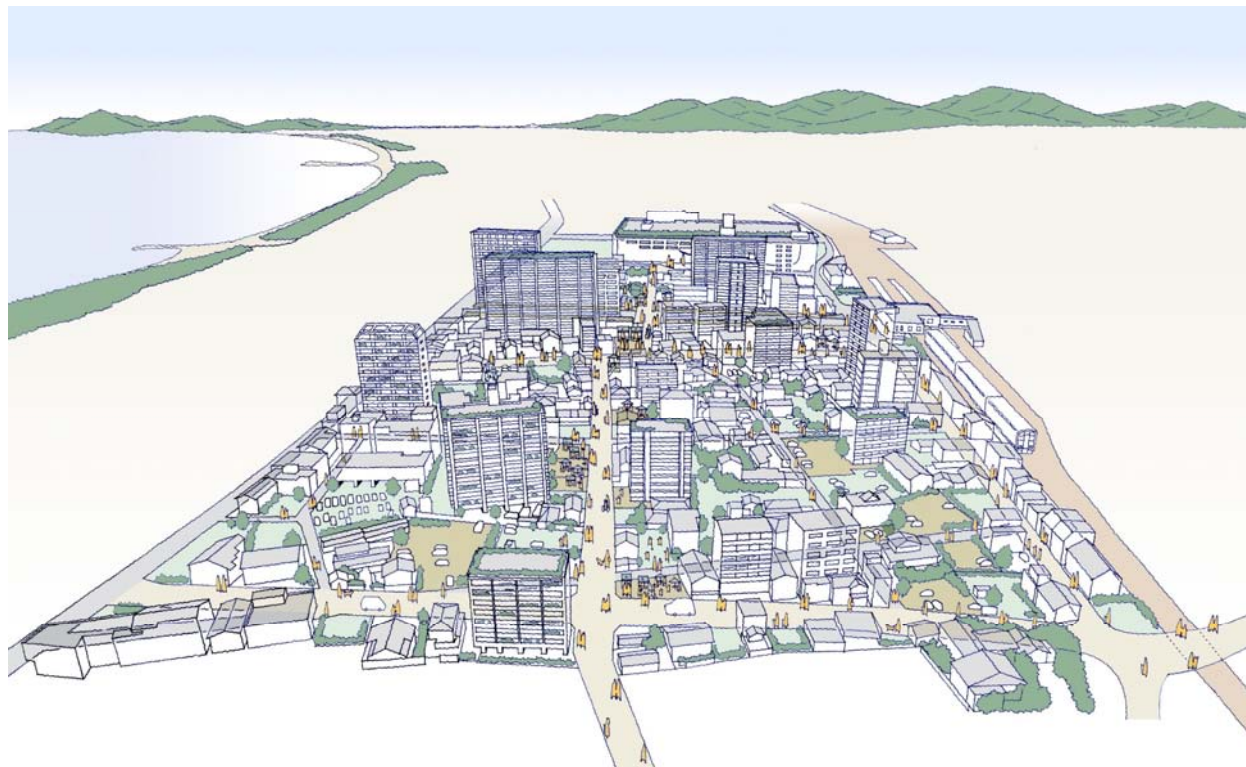
## より歩きやすい道路空間を設える

歩行者ネットワークに位置付けられたそれぞれの道路について、歩行者ネットワークをより可視化し、あるきやすい環境となるように整備を推進します。ヒューマンスケールの、店舗と道路が一体となった魅力的な空間とするために、色調や材質を考慮して道路舗装などを設え、歩行者の回遊を促します。

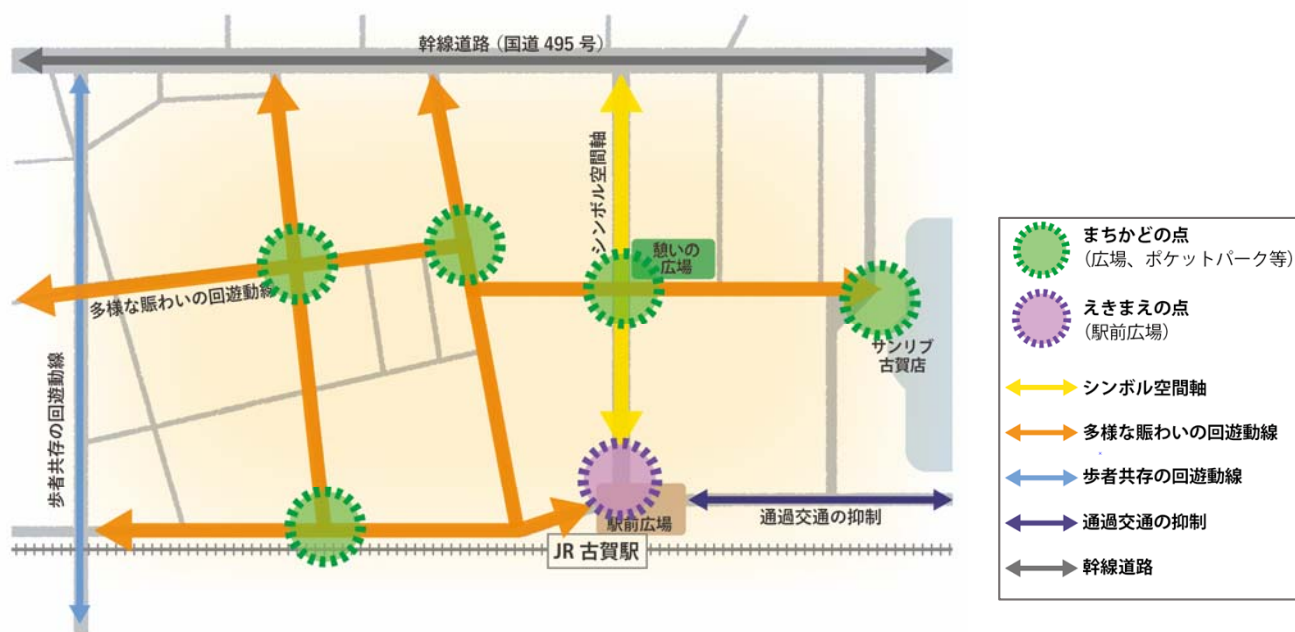


## エリアマネジメント（面に広げる）

点と線でつながれたまちなかにおいて、地域の店舗や活動団体等が点の空間を使いこなし、線に活動が染み出すことで、点以外の場所や線周辺の魅力がより高まり、にぎわいと回遊が面的に広がっていきます。このような状況をマネジメントするために、まちづくりの方向性を共有し、機会に応じて連携・協同する枠組みをつくり、それが持続していくための仕組みを構築します。



エリアマネジメントにより、賑わいと人の回遊をまちなか全体へと広げる

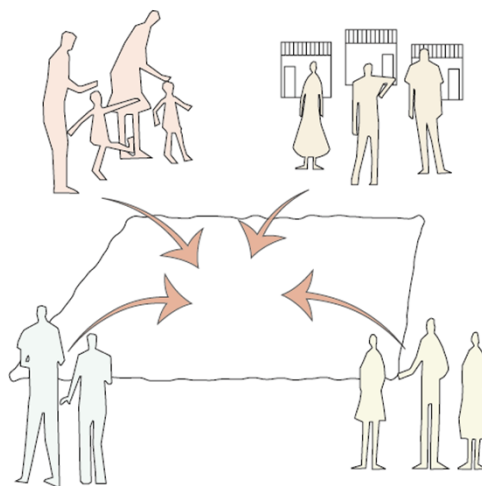


エリアマネジメントによる面としてのにぎわいの展開

## エリアマネジメントの方針1

## 地域で点を使いこなし、点となる場所を育てる

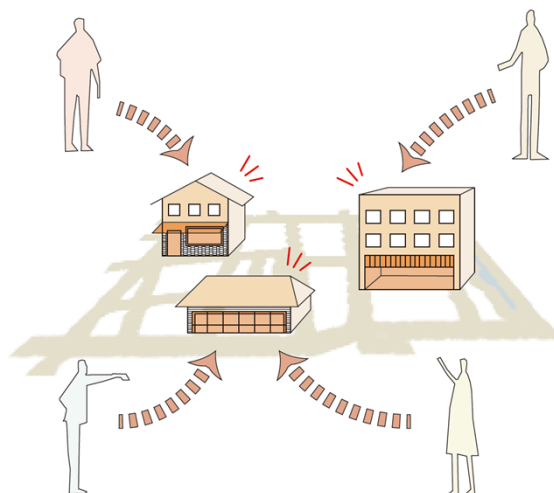
まちなかに整備した点となる広場などの空間を、地域の店舗や活動団体がやりたいことをおこない、点を使いこなすことで点となる場所を一緒に育てていきます。点となる場所を育てていくことを通じて、点とそれぞれの店舗等との連携・つながりづくりを促進し、賑わいをまちに広げていき、それぞれの団体のまちづくりへの機運を高めていきます。



## エリアマネジメントの方針2

## 民地側の魅力向上に取組み、まちに新しい人たちを呼び込む

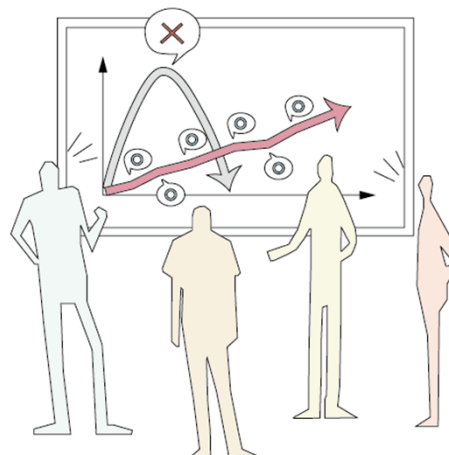
にぎわいをまち全体に広げていくために、点や線の公共空間の整備と連動する形で、民地側の魅力づくりに取り組みます。空き店舗の活用やリノベーション、古賀駅西口周辺で何かをやりたい人たちとのマッチング等を推進し、まちに新しい人たちを呼び込みます。また、建物軒先の緑化やベンチ設置等のちょっとした環境改善についても推進します。



## エリアマネジメントの方針3

## マネジメントが持続する仕組みをつくる

エリアマネジメントが持続し、まちなかの魅力を継続的に高めていくために、体制づくりやルールづくりに取り組むほか、まちの課題や今後について関係者が議論できる場をつくります。中・長期的な視点を持ち、関係者に負担が少なく、新しい人も参画しやすい体制を検討します。



### 3 まちづくりの進め方

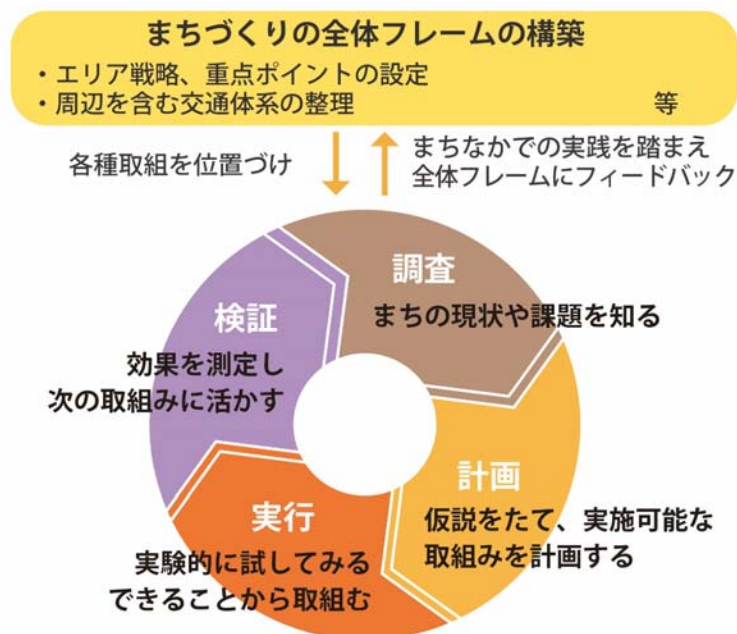
調査・計画・実行・検証のサイクルを積み重ねてまちづくりを進めるとともに、それを象徴する社会実験「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト」を地域と連携して展開します。

#### まちづくりのサイクルを回し、発展させる

古賀駅西口周辺エリアのまちづくりは、点や線の整備とそれらの活用やエリアマネジメントの面的な展開など、様々な事柄が輻湊するものです。

そのようななかで、エリア戦略や重点的に取り組む事項等のまちづくりの全体フレームを構築したうえで、社会実験や小さな整備等、できることから調査・計画・実行・検証のサイクルを重ねていきます。

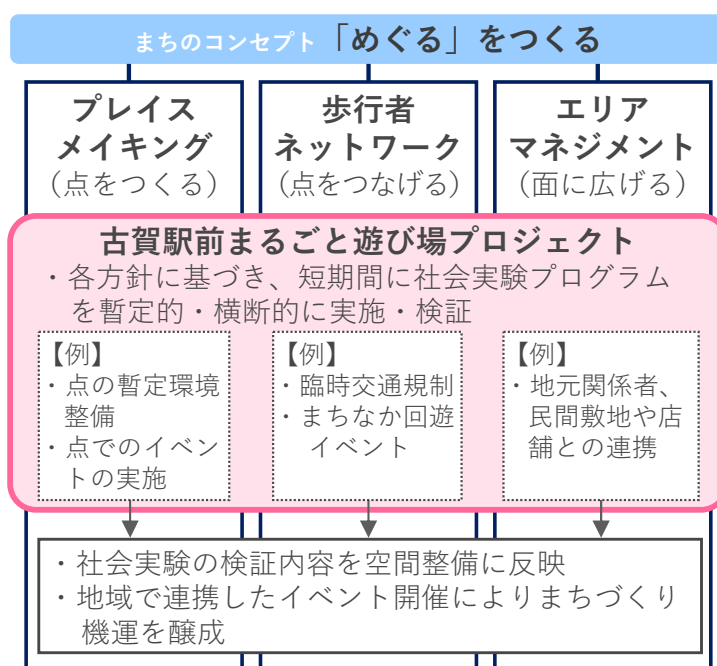
それらの検証結果をまちづくりの全体フレームにフィードバックしたうえで、空間の改良や別の整備を行っていくことで、まちづくりを継続・発展させていきます。



#### 社会実験：古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト

調査→計画→実行→検証のまちづくりのサイクルを短期的にまわす社会実験を継続的に実施することでまちの漸進的な環境改善と地域のまちづくり機運の向上に取り組めます。

社会実験のプロジェクト名は、古賀駅周辺にたくさんの人たちが集い、楽しむ場所にしたいという願いを込めて「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト」とし、まちのコンセプトとまちの方針に基づいた各種取組を横断的、複合的に取り組み、その結果を空間整備やまちづくり活動に活かしていきます。



## 4 道路体系の方針

自動車のまちなかへの通過交通の抑制など、歩行者に優しい環境の構築に向け、周辺も含めて道路体系を整理します

ウォーカブルな街なか環境の構築のためには、道路体系について、古賀駅西口周辺のみに留まらず、より広域の視点に立った検証や方針づくりが必要となります。

また、古賀駅東口周辺でも再整備の検討が行われており、古賀駅東口やリーパスプラザ、市役所との連携や一体でのネットワークづくりも求められます。

以上より、古賀駅西口周辺整備の道路体系の方針として、広域・中域・狭域（古賀駅西口周辺）別に方針図として整理します。

### 道路体系の視点

#### 広域～狭域的な視点での整理が求められる

- 通過交通抑制のためには、流入を抑制した場合の代替ルート、周辺に影響を与えないか等、広域・中域的な観点での検討した上で、西口周辺での具体対策が必要

#### 古賀駅東西の連携や周辺との一体的なネットワークが求められる

- 古賀駅西口周辺エリアだけでなく、検討中の東口再整備、市役所やリーパスプラザなどとの繋がり、役割分担等を考慮して一体的なネットワークの検討が必要

#### 古賀駅西口周辺の歩行環境の向上が求められる

- 低未利用地や空家の存在、都市基盤が弱い・老朽化しているなどの課題がある中で、通過交通を抑制したうえで歩行環境や賑わい創出につながる具体の整備や取り組みが必要

### 道路体系の方針

#### 広域

##### 『はしご型の自動車ネットワークの形成による道路交通の円滑化』

- 国道495号、国道3号とそれへと繋がる地域内基幹道路のネットワーク
- 古賀駅周辺を通行する公共交通バス交通網の再編
- 周辺の主要施設や開発動向などの整理

#### 中域

##### 『環状道路への交通誘導による中心市街地への自動車の流入抑制』

- 古賀駅西口周辺の通過交通を抑制する自動車ネットワークと、その際に必要なポイントとなる整備の方針
- 各エリアや施設をつなぐ東西一体の中域的な歩行者ネットワーク、将来的な歩行者ネットワーク
- まちなかウォーカブル区域の設定

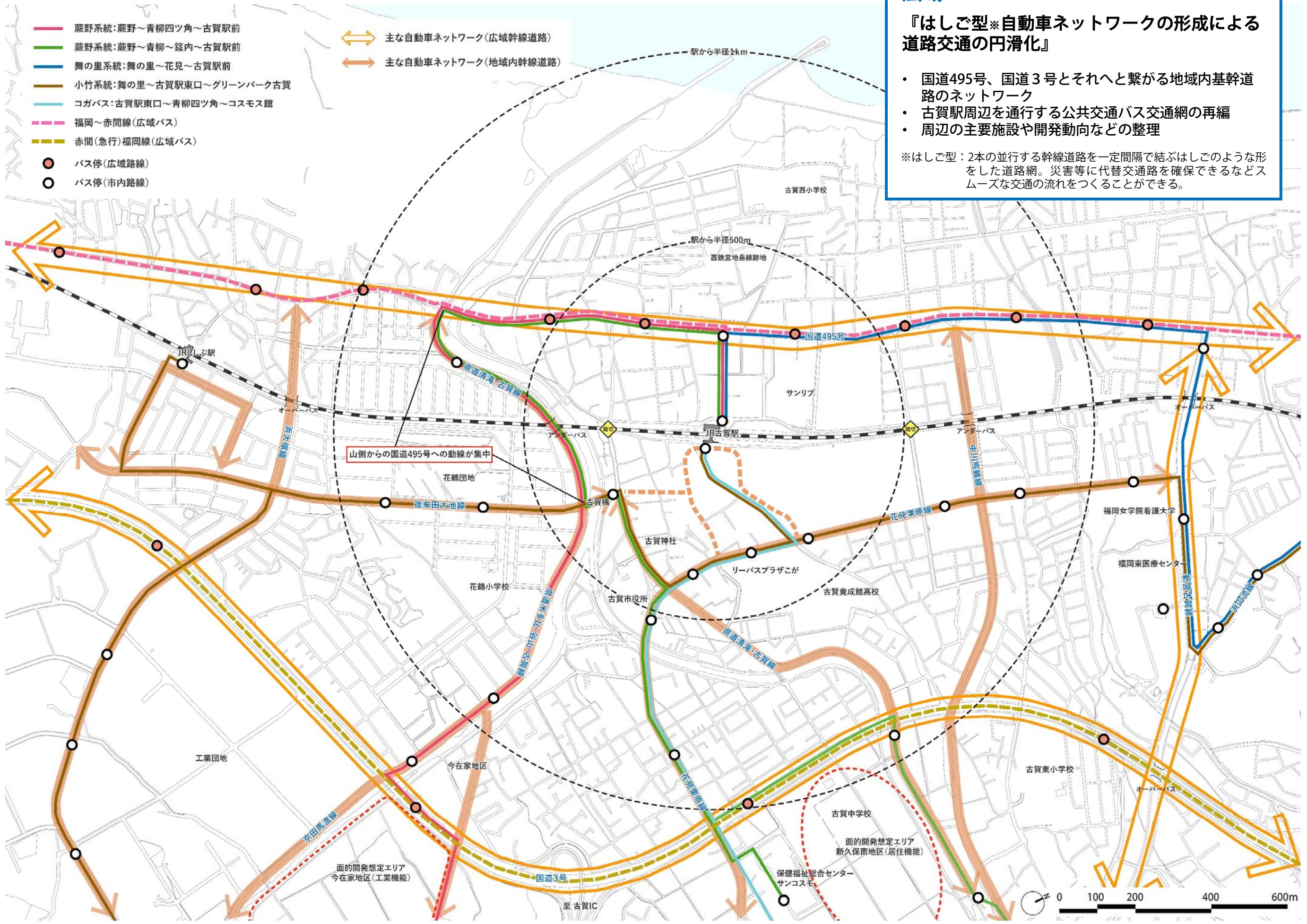
#### 狭域

##### 『安全・安心な歩行者ネットワークの創出による回遊性と賑わいの向上』

- 空間整備に繋がるエリア内の各道路の位置付けの整理
- 歩行環境や賑わい創出につながる整備ポイントの設定



# 道路体系の方針図（広域）



**広域**

『はしご型※自動車ネットワークの形成による道路交通の円滑化』

- ・ 国道495号、国道3号とそれへと繋がる地域内基幹道路のネットワーク
- ・ 古賀駅周辺を通行する公共交通バス交通網の再編
- ・ 周辺の主要施設や開発動向などの整理

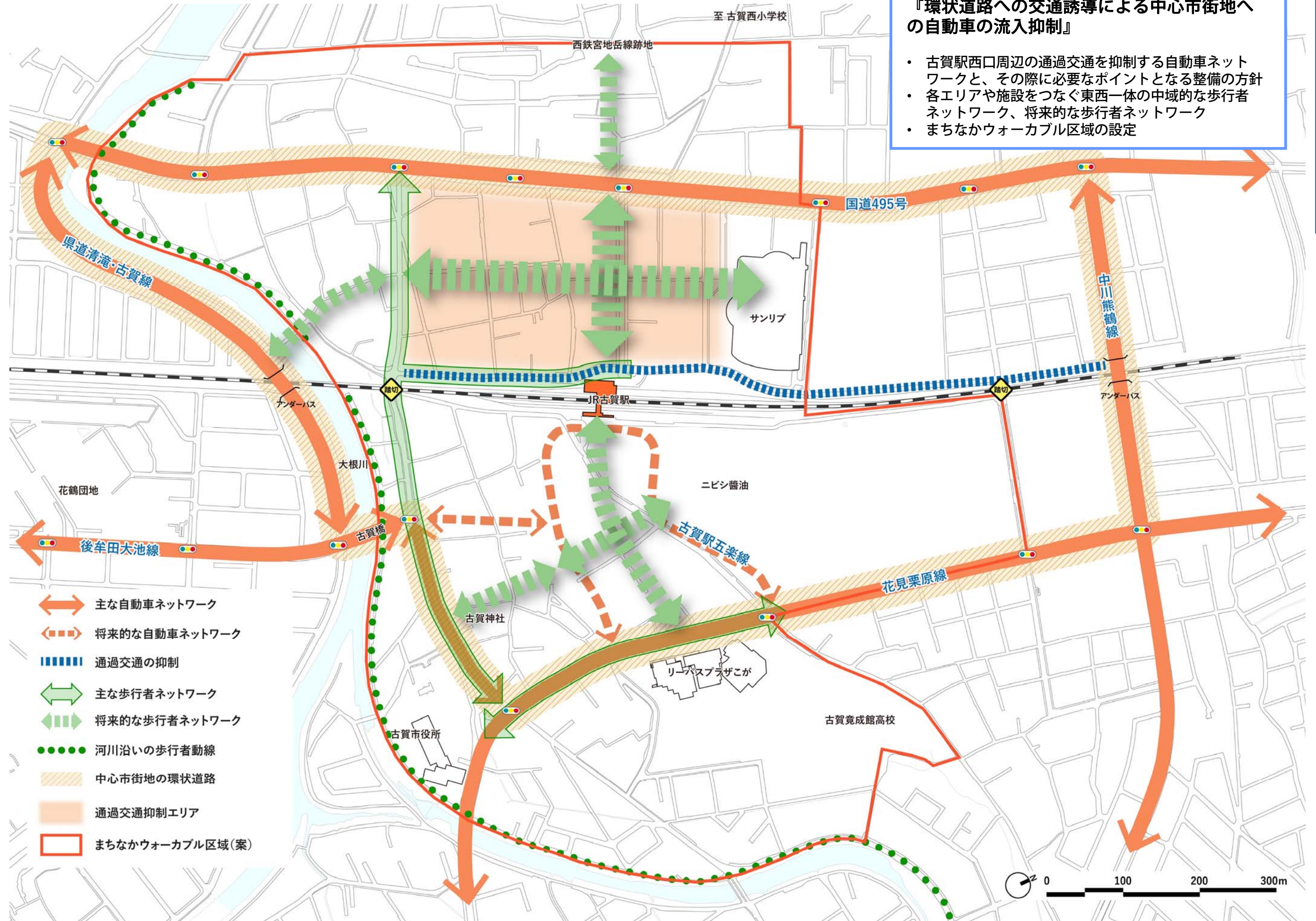
※はしご型：2本の並行する幹線道路を一定間隔で結ぶはしごのような形をした道路網。災害等に代替交通路を確保できるなどスムーズな交通の流れをつくることできる。

# 道路体系の方針図（中域）

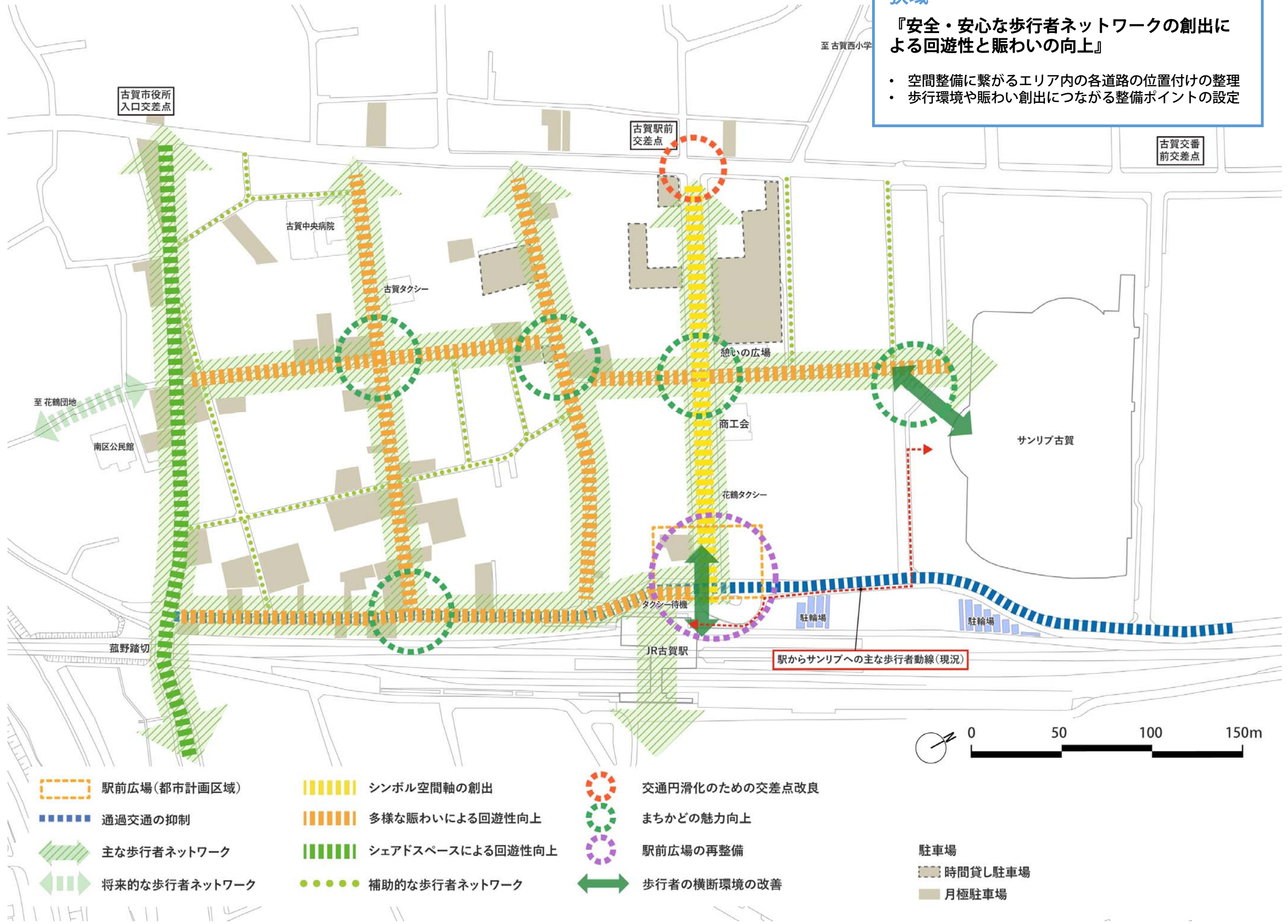
## 中域

『環状道路への交通誘導による中心市街地への自動車の流入抑制』

- 古賀駅西口周辺の通過交通を抑制する自動車ネットワークと、その際に必要なポイントとなる整備の方針
- 各エリアや施設をつなぐ東西一体の中域的な歩行者ネットワーク、将来的な歩行者ネットワーク
- まちなかウォークアブル区域の設定



道路体系の方針図（狭域）



# 3

## 社会実験の実施

---



# 1 社会実験の概要

まちなかの回遊性向上にむけ、臨時交通規制とあわせてまちなかの空間整備やイベントを行う社会実験を実施しました。社会実験の効果を検証し、今後の整備や活動に向けた計画に反映します。

## 社会実験・古賀駅前まるごと遊び場プロジェクトの概要

令和5年の社会実験・古賀駅前まるごと遊び場プロジェクトは、まちなかを安心して回遊できる環境づくりに向け、2週間の臨時交通規制を行う「交通社会実験」と、週末の魅力的なまちかど空間づくり、地域の団体と連携したイベント実施を行う「沿道利活用社会実験」の大きく2つを同時期に実施しました。



### 【実施概要】

プロジェクト名：  
古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト

交通社会実験：  
2023年11月15日（水）～26日（日）（全期間終日）

沿道利活用社会実験：  
2023年11月25日（土）10:00～17:00

### ■交通社会実験（11/15～11/26実施）

#### 通過交通を抑制する臨時交通規制（駅前ロータリー化）

- ・古賀駅西口の駅前広場と交差点を、一方通行のロータリーと同様の交通ルートとし、南側方面への進入を禁止することにより、駅前への自動車の通過交通を抑制。
- ・自動車の通過交通の抑制により、歩きやすいまちなか環境の創出を目指した。



### ■沿道利活用社会実験（11/25実施）

#### まちかどの賑わい創出

- ・点となる複数のまちかどを中心に、賑わい創出のための出店や環境構築、イベントを実施。

#### 街なかへの回遊をうながす賑わいづくり

- ・まちなかの回遊をうながすため、地元店舗等と連携し、まち歩きイベントを実施。



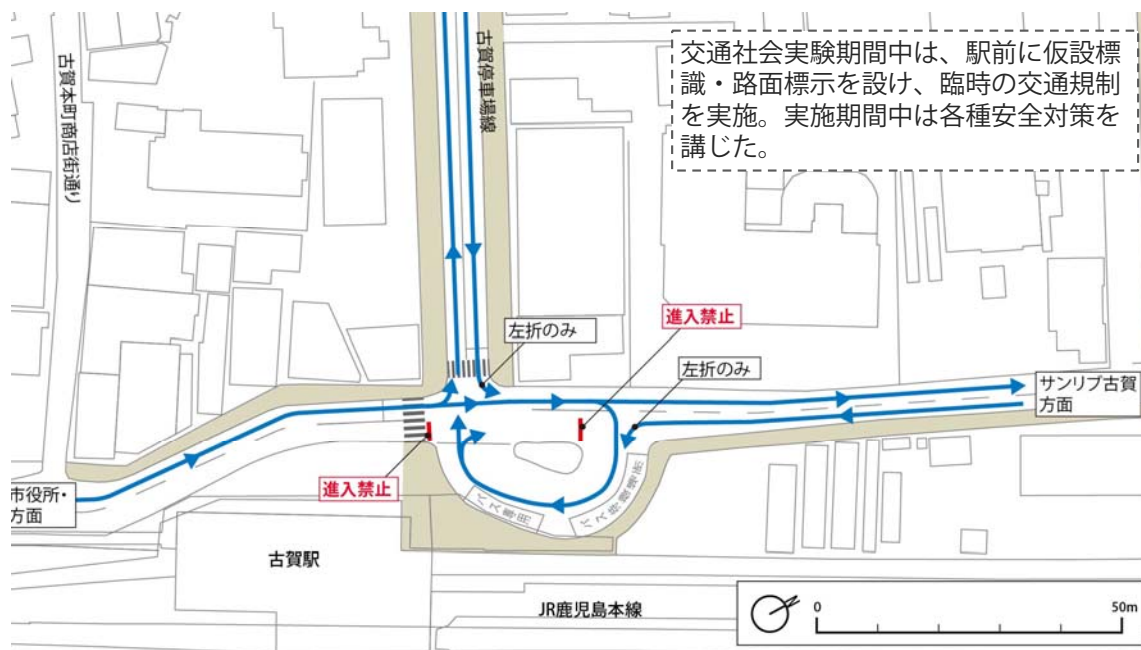
## 交通社会実験の概要

通過交通を抑制する駅前広場整備と交通体系の再編に向け、暫定的に駅前広場をロータリー化、一部道路を一方通行・進入禁止とし、効果を検証しました。

### 交通社会実験（11/15～11/26実施）

#### 駅前広場整備に向けた通過交通を抑制する交通パターン（駅前ロータリー化）

- 古賀駅西口の駅前広場と交差点を、一方通行のロータリーと同様の交通ルートとし、南側方面への進入を禁止することにより、駅前への通過交通を抑制する。



#### 社会実験期間中の自動車交通想定ルート



※社会実験期間中の後半の平日1回に、3カ所の交差点交通量調査、ナンバープレート調査を実施することにより、社会実験による通過交通の抑制効果や周辺への交通の影響について検証。

## 実験期間中の様子（交通社会実験）



### 駅前ロータリー化による通過交通の抑制

社会実験期間中、仮設の道路標識・路面標示や案内看板、その他安全のための工作物を設置し、自動車を誘導しました。



設置された仮設標識・看板。



期間中は北側からの交通はロータリー内で転回。



雨天時の夕方は電車到着に合わせて迎え待ちの車両が多く発生し、ロータリーに混雑が発生。電車の到着毎に車両は掃け、長時間の停車は少なかった。



時間帯規制中の線路沿い道路の様子。車両の通行がほぼないため、歩行しやすい状況が見られた。

## 沿道利活用社会実験の概要

歩行者の移動の結節点となるまちかどに広場環境を整え、そこでマルシェや売店等を設けるとともに、アーバンスポーツ体験会や、地元店舗等と連携したまちあるきイベントを実施することにより、まちなかの滞在性と回遊性の向上を目指しました。

### 沿道利活用社会実験（11/25実施）

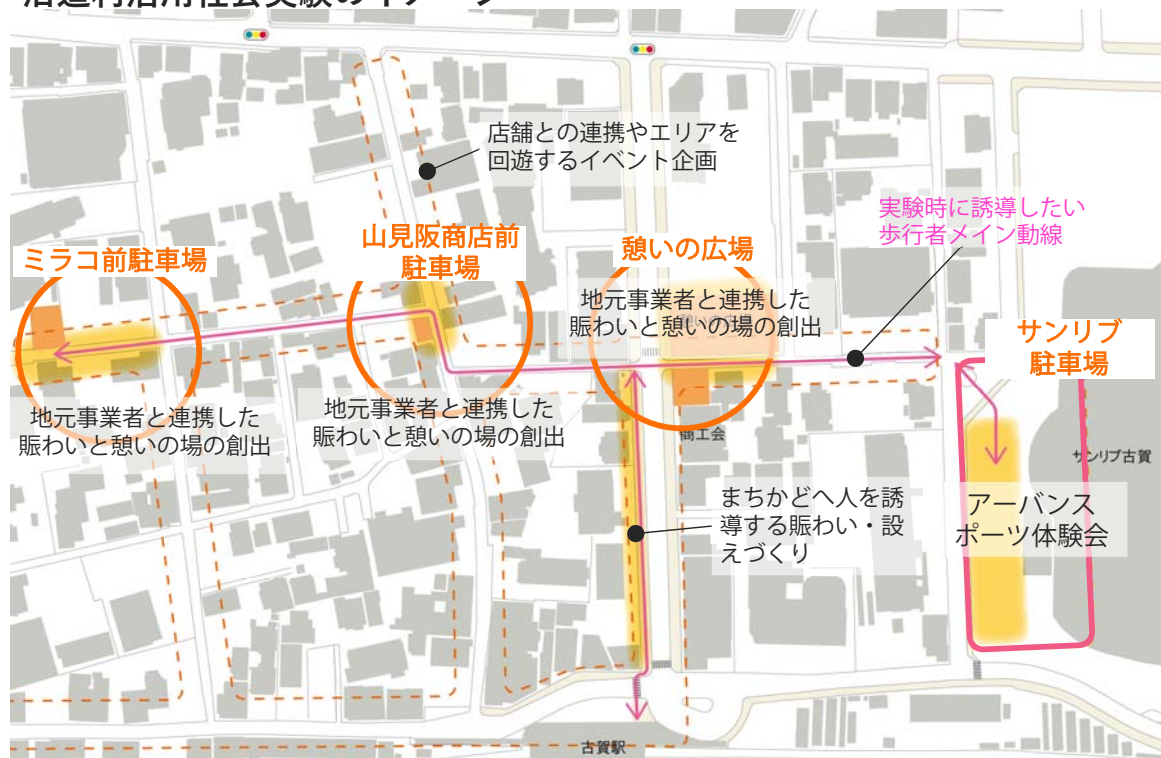
#### まちかどの賑わい創出

- ・整備基本方針で示す重要となるまちかどを中心に、賑わい創出のための出店や環境構築を実施。

#### 街なかへの回遊をうながす賑わいづくり

- ・街なかへの回遊をうながすための、賑わいをつなぐ沿道の利活用や設えづくり、まち歩きイベントを実施。

### 沿道利活用社会実験のイメージ



### まちあるきイベント

商店街にまちかどスペースを設置し、商店街の店舗や当日出店店舗（20店舗以上）をめぐるまち歩きイベントを開催。チケットを購入し、各店舗でお得な商品を購入できる。



## 実験期間中の様子（沿道利活用社会実験）



### まちかどの魅力づくり

憩いの広場周辺と駐車場2カ所の3カ所に、仮設ベンチや人工芝、テーブル等を設え、マルシェや売店等を設けることで、歩行者の結節点として滞在性を高めました。



憩いの広場の環境づくり、仮設ベンチ等を設置



憩いの広場内でのマルシェ



ミラコ前駐車場を活用した広場



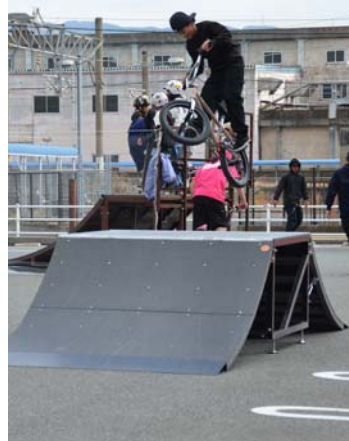
山見阪商店前駐車場を活用した広場

## ■ サンリブ駐車場：アーバンスポーツ体験会

古賀駅西口の北側の核となるサンリブ古賀において、駐車場を利用しアーバンスポーツ体験会を実施、多くの参加者がスケートボードやBMX、インラインスケートを楽しみ、駐車場活用のポテンシャルを確認できました。



イベントポスター



アーバンスポーツ体験会の様子

## ■ まちあるきイベントでの地元店舗との連携

地元の店舗や団体と連携し、参加店舗で利用できるチケットを販売、まちなかをめぐって飲食や買い物等を楽しんでもらうまちあるきイベントを実施しました。まちなかに点在する店舗をめぐることによって、地域全体での回遊性を高めることを意図しました。



まちあるきイベント参加店舗の様子

## ■ まちなかの歩行者の様子

まちかど空間の魅力づくりとアーバンスポーツ体験会やまちあるきイベントの同時実施により、多くの歩行者がまちなかを楽しく回遊する様子が見られました。



社会実験期間中の沿道の様子

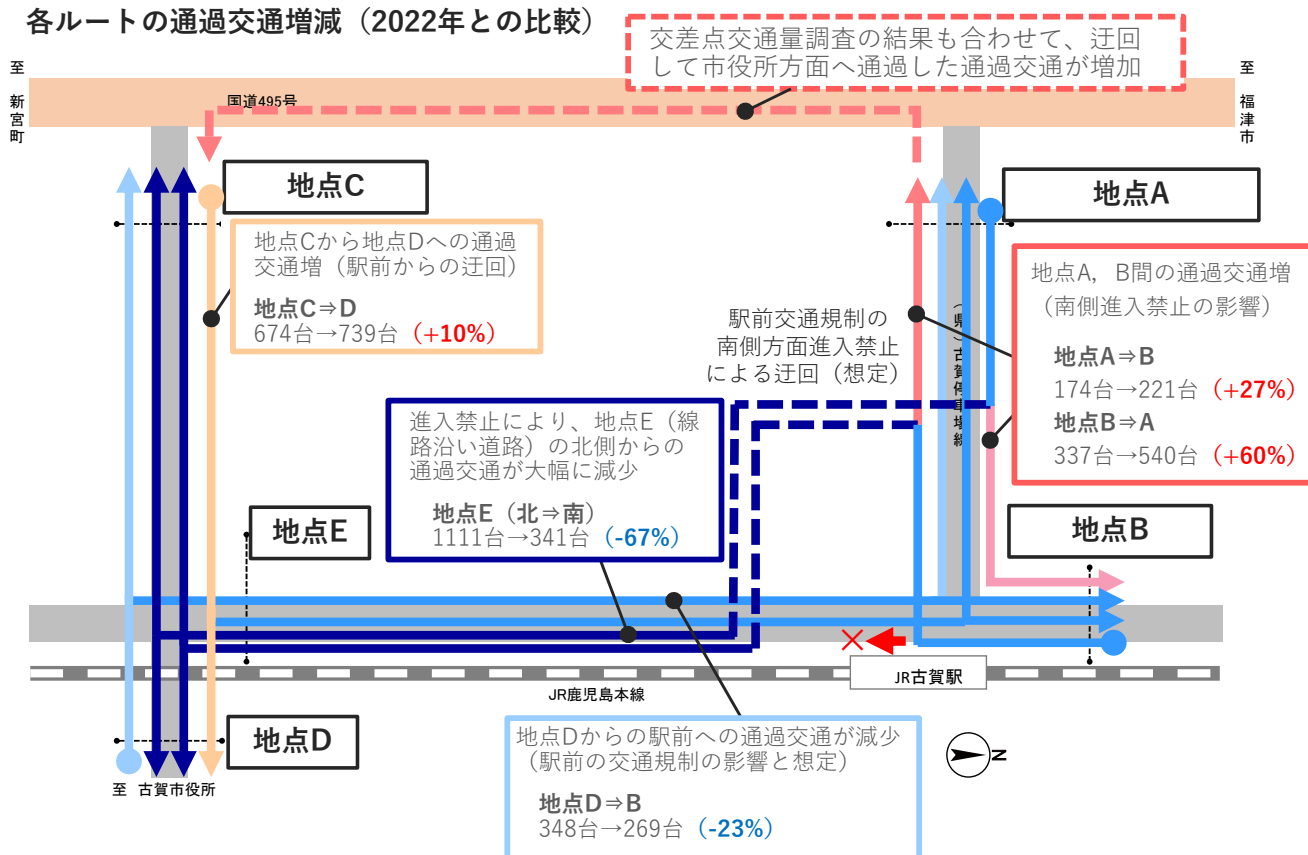
## 2 社会実験の検証

社会実験の結果、まちなかへの通過交通の減少、歩行者の回遊やポジティブな活動が確認され、あるきやすい環境づくりやイベントに対して高い評価を得ました。

### 交通社会実験（交通調査）

交通社会実験期間中、昨年度と同様のナンバープレート調査を実施し、自動車の交通ルートと交通量を調査しました。  
 駅前の南側侵入禁止により、多くのルートで大幅に通過交通が減少しました。  
 一部ルートで迂回と想定される自動車交通の増加はありましたが、解析の結果、交差点処理上の問題はありませんでした。

各ルートの通過交通増減（2022年との比較）



#### R4年からの増減（%）

- ➡ 50%以上減
- ➡ 10～50%減
- ➡ 0～10%減
- ➡ 0～10%増
- ➡ 10～50%増
- ➡ 50%以上増

#### ナンバープレート調査

調査日：2023年11月21日（木）  
 ※昨年度調査2022年12月1日（木）

時間帯：7:00～19:00

対象箇所：地点A～E

調査方法：対象断面を通過する車両の観測時刻、車種分類番号、車両番号を方向別にICレコーダーに録音し集計。  
 車両が通過した2断面をマッチングすることで、車両が移動したルート及び時間を整理。移動時間10分以内の車両を通過交通扱いとした。

## 沿道利活用社会実験（歩行者行動調査）

社会実験期間中、昨年度と同様の歩行者行動調査を実施し、まちなかの歩行者の行動を調査しました。

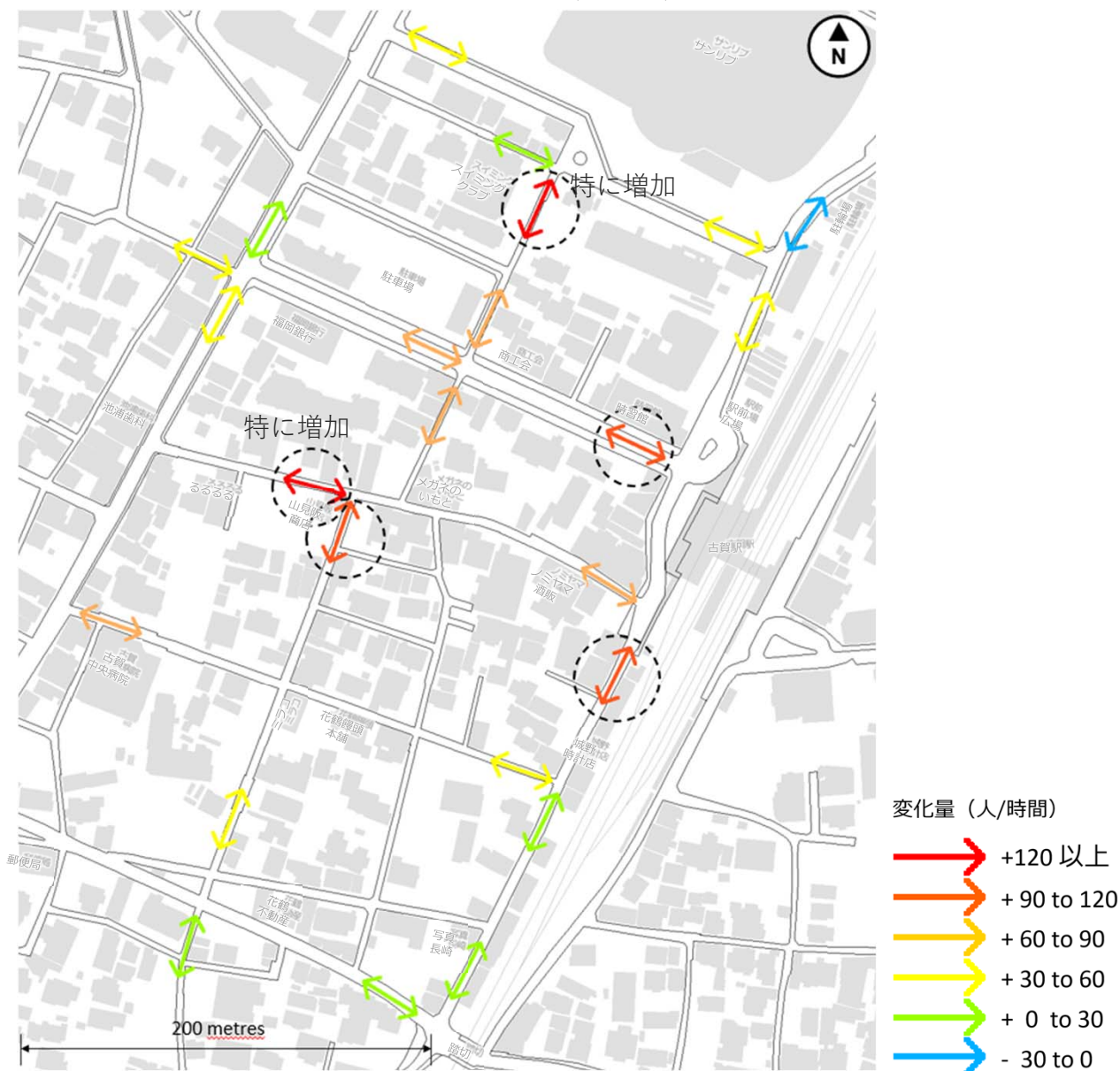
沿道利活用社会実験実施日の休日には、まちなかの多くの道路で人通りが増え、立ち寄り、立ち止まり行動や滞留行動が増加し、屋外空間においてポジティブな様子が確認されました。

### 歩行者分布（ゲートカウント）

平日は全体として昨年度から大きな変化は見られませんでした。休日はイベントの効果などによって、昨年度調査と比べて、1時間あたり100人以上、商店街や南北動線の人通りが増加しました。

#### 歩行者分布調査：2022年と2023年の比較（変化量）

休日



#### [概要]

調査日：2023年11月24日（金）25日（土）（昨年度 2022年11月11日（金）12日（土））

時間帯：9:00～18:00 天候：晴れ

方法：ゲートカウント5分法によるサンプリング調査、6時間帯の平均値の差分（2023値-2022値）

## 歩行行動（トレース）

サンリブ古賀からまちなかにかけての南北方向の歩行者回遊の軸が強まるとともに、広場やまちかどにおいて立ち寄りや立ち止まったりといった行動を確認できました。

### [憩いの広場]



### [商店街]



● 観察開始起点

### 立ち止まり行動

- 迷い（見渡す、案内板、道を尋ねる）
- 危険行動（自転車、自動車等に近づく）
- 楽しみ（写真、お店を見る、飲食）
- その他（信号待ち、バス待ち、荷物整理など）
- 買物（買い物をする、店舗を覗く）

### [概要]

調査日：2023年11月24日（金）、  
11月25日（土）  
時間帯：9:00～18:00 天候：晴れ  
方法：トレース法により、歩行者の移動軌跡及び立ち止まり行動を記録したもの

## 滞留行動（スナップショット）

普段は駅前広場でのバス待ち以外、あまり滞留行動は見られませんが、社会実験時には、憩いの広場や商店街などを中心に、滞留行動が増加し、特に会話や飲食など、人とのコミュニケーションや、屋外空間での時間を楽しむ様子が見られました。

### 滞留状況

- 座っている
- △ 立っている

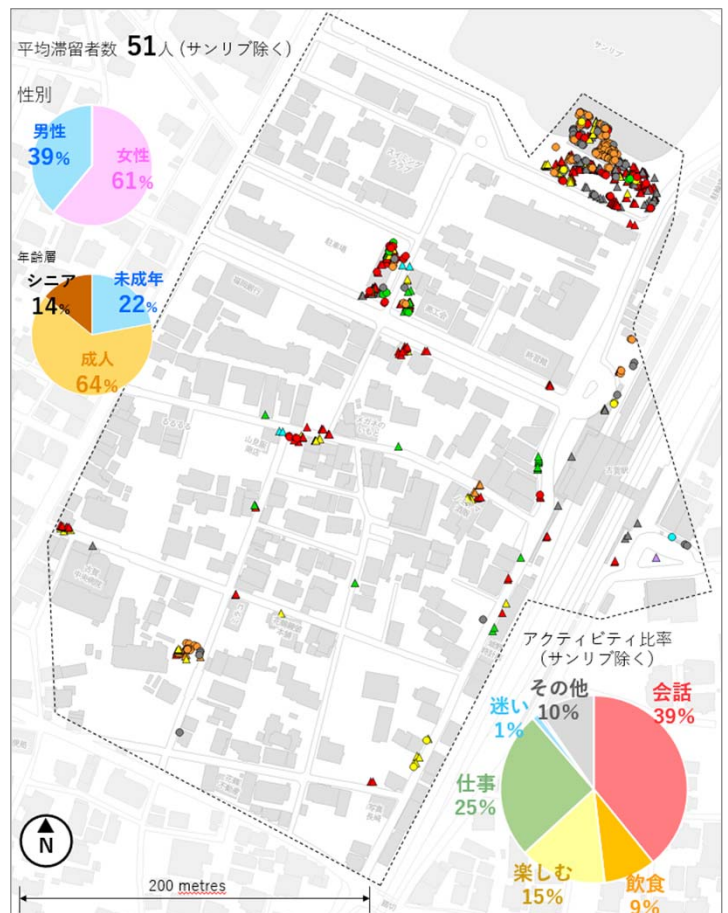
### 行動

- 話している
- 飲食している
- 楽しむ（買い物/遊び/写真撮影など）
- 仕事・作業をしている
- 道に迷っている様子
- 喫煙
- その他（信号待ち/スマホ など）

### [概要]

調査日：2023年11月25日（土）  
（昨年度2022年11月12日（土））  
時間帯：9:00～18:00 天候：晴れ  
方法：スナップショット法により、滞留者の分布及び行動を記録。1エリアあたり6回観測。

## 2023

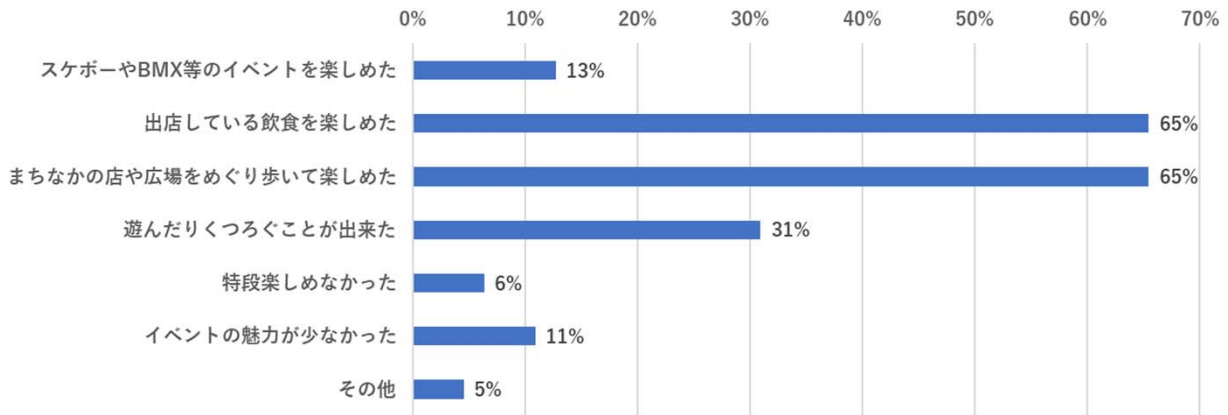


## アンケート調査

まちあるきイベント参加者を対象に今回の社会実験や古賀駅西口のまちづくりについてアンケートを実施し、概ね好意的な回答を得ました。

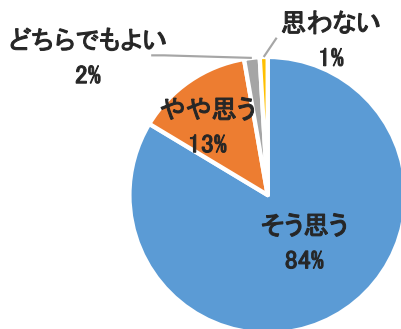
### アンケート回答（設問抜粋）

#### Q：イベントに対する感想（複数回答可）



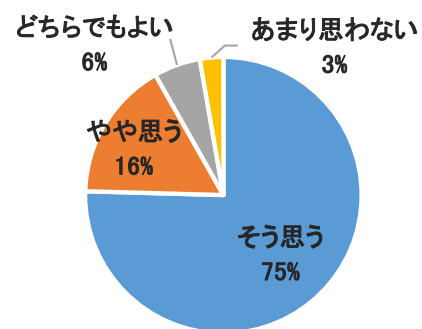
- ・ 飲食や歩いて楽しめたという感想がどちらも65%と最も高い
- ・ ネガティブな感想は多くないが11%がイベントの魅力不足を挙げている

#### Q：広場やまちなかをめぐって楽しめるイベントを今後も継続すべきか



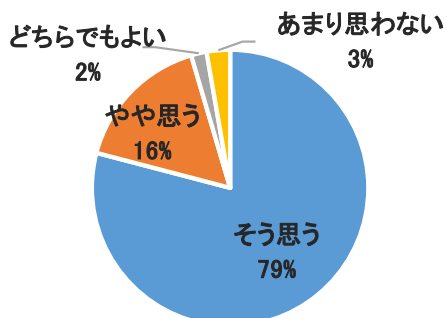
- ・ そう思う、やや思うを合わせるとイベントの継続意向を示した回答者は97%

#### Q：日常的に広場や休憩スペース、ベンチ等が複数あったほうがよいか



- ・ そう思う、やや思うを合わせると休憩スペースを求める回答者は91%

#### Q：歩行者にやさしいまちなかづくりに向けた取組を今後も実施すべきか



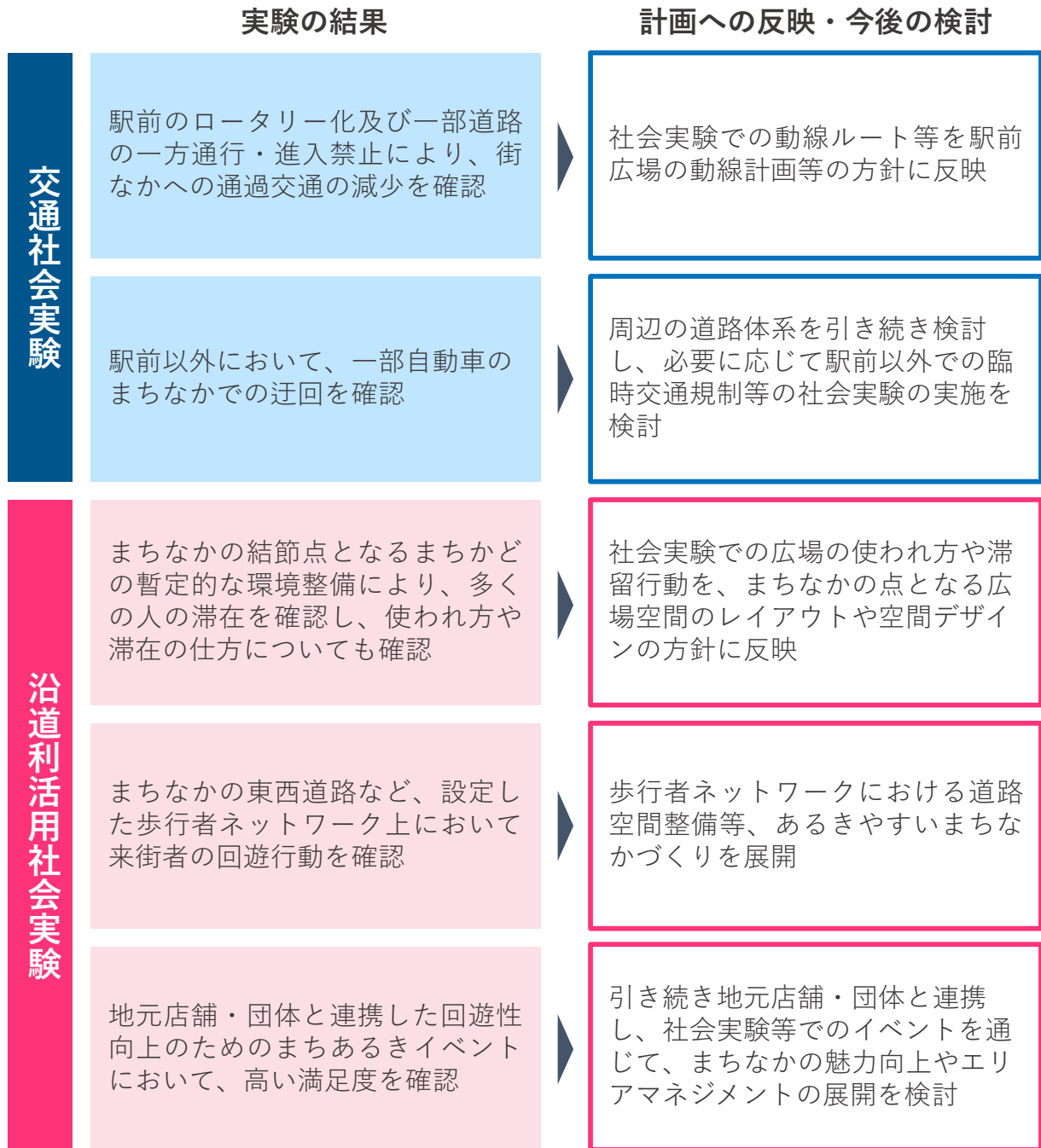
- ・ そう思う、やや思うを合わせると歩行者にやさしいまちなかづくりに向けた取組を望む回答者は95%

#### 【アンケート概要】

実施日：2023/11/25（土）  
 調査方法：QRコードを利用したWebアンケート  
 対象者：まち歩きイベント参加者  
 回収数：110票

## 社会実験を踏まえた計画への反映

社会実験では、まちなかでの通過交通の減少やイベント時の歩行者の回遊・滞在行動が確認でき、それらの結果を踏まえて、駅前広場やまちかどの広場、道路空間等の整備に反映するとともに、地元店舗や団体との連携を推進していきます。



# 4

## 空間整備の方針

---



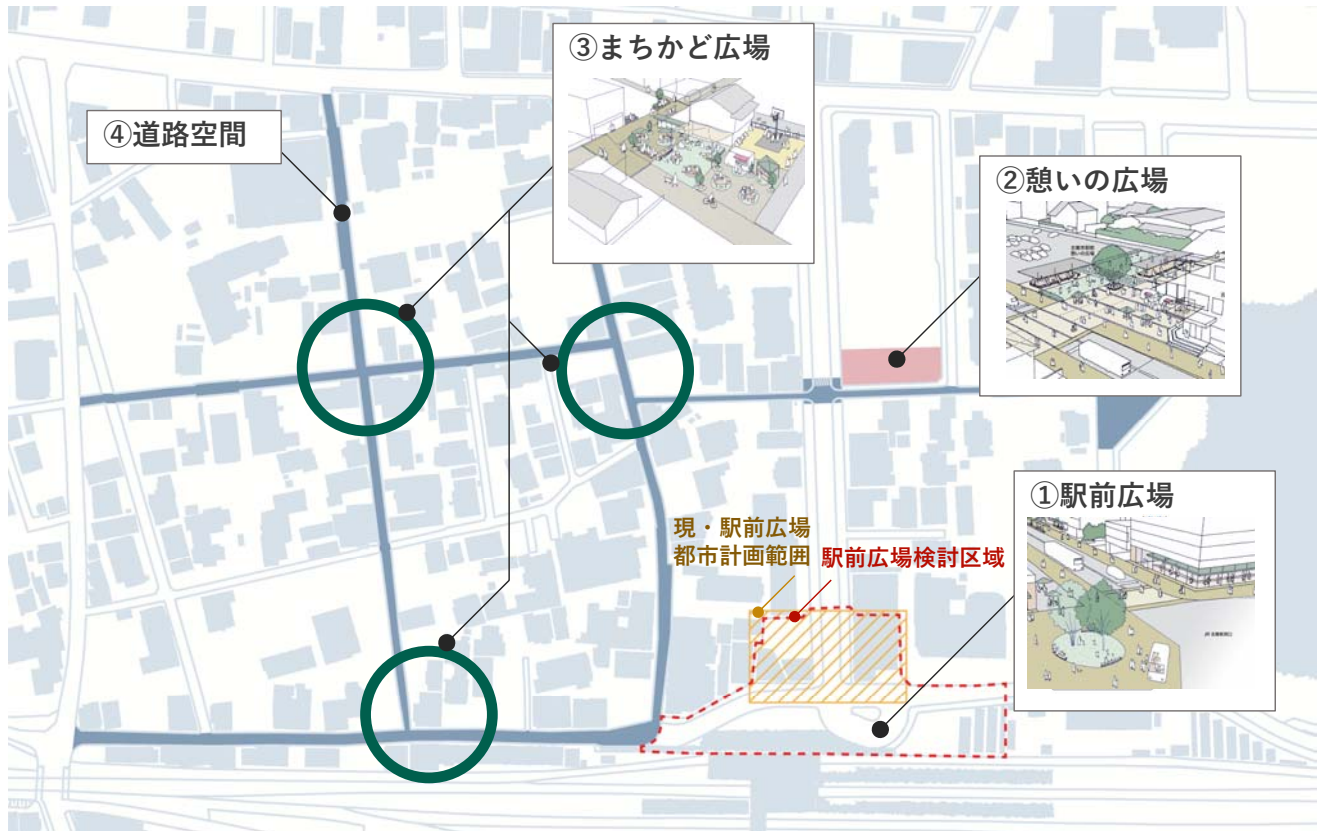


# 1 全体の整備イメージ

まちのコンセプトで示した「点」としての駅前広場やまちかど空間、「線」としての歩行者ネットワークの全体の整備イメージを示します。

## 整備対象

駅前広場、憩いの広場・まちかど広場、道路空間を空間整備の対象とします。



### ①駅前広場

- ・現状では狭い駅前広場を再整備し、バス、タクシー、一般車用の必要な停車台数、身障者用駐車場等を確保するとともに、ゆとりある歩行者空間・待機場所を整備
- ・街なかと高架駅舎との接続を強化
- ・自動車動線を再編し、通過交通を抑制

### ②憩いの広場

- ・古賀駅、サンリブ古賀、南側市街地の歩行者の結節点として、憩いの広場を居心地がよく、様々な活動を誘発し、街なかへ誘う拠点となる広場空間として再整備

### ③まちかど広場

- ・まちの回遊の点として、まちなかのまちかどに複数の広場空間を整備
- ・歩行者が気軽に立ち寄ることができ、地域の事業者や活動団体がさまざまに活用できる空間として整備

### ④道路

- ・賑わいの回遊動線について、歩きやすく景観を考慮した舗装等の整備
- ・安全性を考慮したアクセント舗装の整備や動線改善等の交差点部の整備

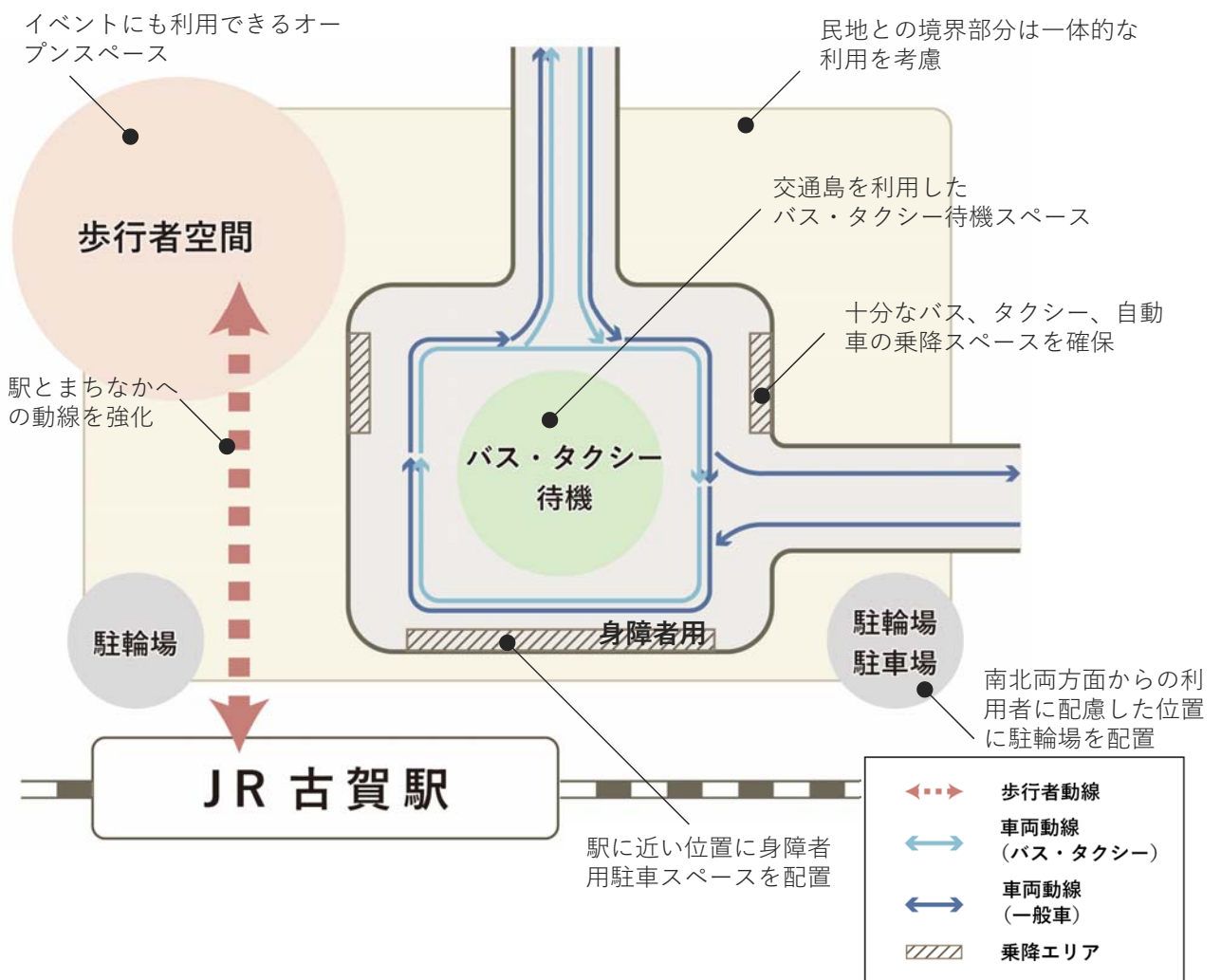
## 2 駅前広場

まちの顔となり、人をまちなかへ導く駅前広場を整備します。

### 駅前広場の方針

古賀駅西口の玄関口として、交通結節点の役割を果たし、街との一体感を高める駅前空間を形成します。

バス、タクシー、一般車等の乗降・待機に必要なスペースを確保しつつ、規模を抑えたロータリー形状とし、南方面への通行を禁止することで通過交通を抑制します。駅と接続する階段は、街の各方面への歩行者動線を考慮した位置に設けることで、街とのつながりを高め、イベント等に利用できる十分な人のための歩行者空間を確保します。



### 3 憩いの広場・まちかど広場

まちなかの歩行者動線をつなぐ点として、居心地がよく使いこなせる広場を整備します。

#### 憩いの広場の方針

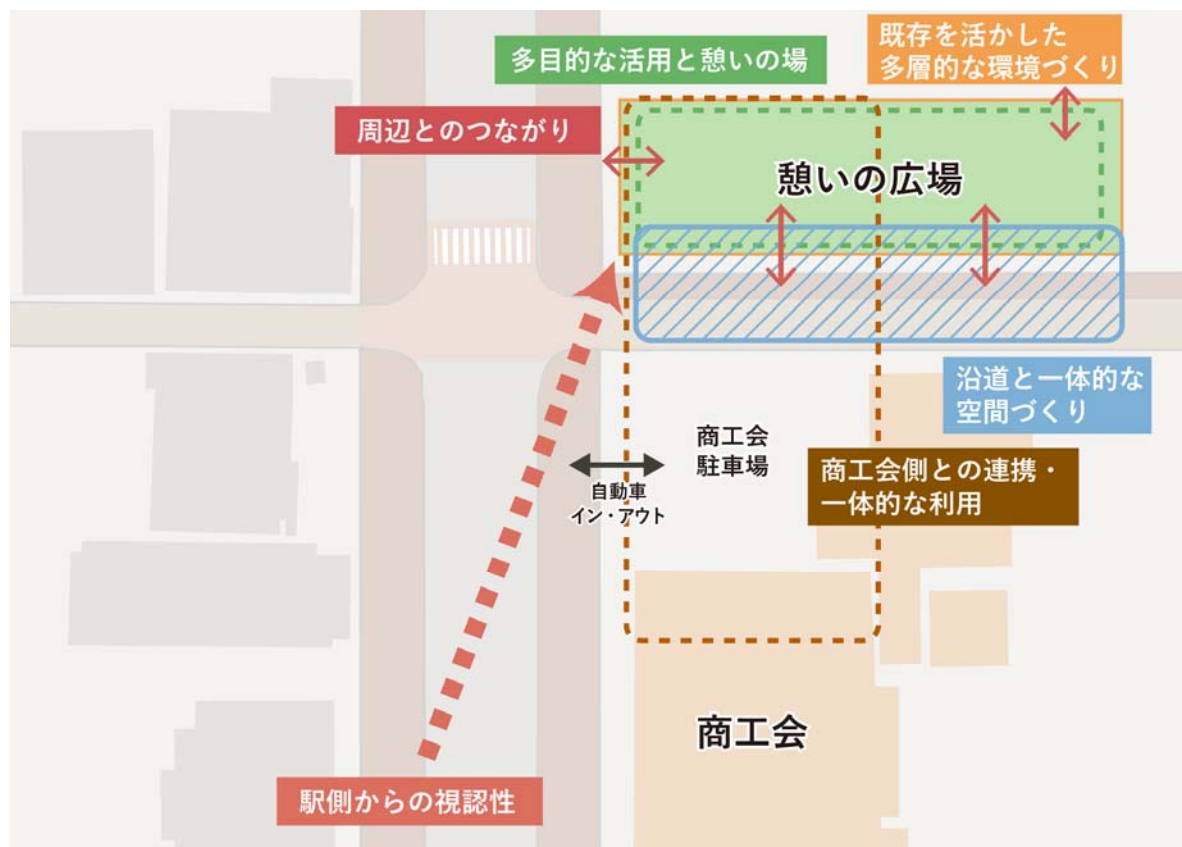
憩いの広場は、街なかを回遊する結節点として、歩行者を誘い、快適に滞在でき、多様な活動を許容する広場空間として整備します。

駅方面からの視認性を確保するとともに、周辺とのつながり、動線を考慮します。イベント等の多目的に使えるオープンスペースを確保し、まちづくりの関係者等が空間を設えたり、育てていく余地を残します。

広場と沿道は一体的な設えとし、道に沿ってベンチを置くなど、街なか～サンリブ古賀間の歩行者が気軽に休憩できる空間を確保します。

また、まちづくり商工会側との連携したイベント実施や一体的な利用ができるよう空間を設えます。

そのほか、大屋根や植栽など、既存のものを適宜活かし、磨きあげることで、複数の時間が混じりあう古賀らしい多層的な環境づくりをおこないます。



沿道に設けたベンチ（社会実験時）



商工会との一体的な利用（社会実験時）

## まちかど広場の方針

街なかの点となるまちかど広場は、歩行者が気軽に立ち寄り、近隣の店舗や地元活動団体が日常的に活用することや、エリア全体でのイベント時等に活用することを考慮し、小規模ながら、滞在性を高める設えと多目的なオープンスペースを備える空間とします。

道路からの見え方や道路空間との一体性を考慮したデザインとします。

## まちかど広場のイメージ

各地の先進事例を参考にしつつ、地域住民や地元の店舗・団体が気軽に利用や活用でき、場所を育てていく余地のある広場づくりを行います。その中で、チャレンジショップの設置等の可能性についても検討します。



事例：  
ベンチ等の設えと多様な利用が可能な人工芝による  
オープンスペース（福岡市）



事例：  
コンテナによるチャレンジショップを設えた広場  
（佐賀市）

## 社会実験を反映した空間づくりと地域と連携した活用

社会実験では、地元店舗や団体等と使い方を協議し暫定の広場環境を設えました。整備に向けては、今後も必要に応じて社会実験等での暫定整備を検討し結果を反映するとともに、地域と連携し、居心地がよく使われる広場づくりに取り組みます。



社会実験時の暫定広場（ミラコ前駐車場）



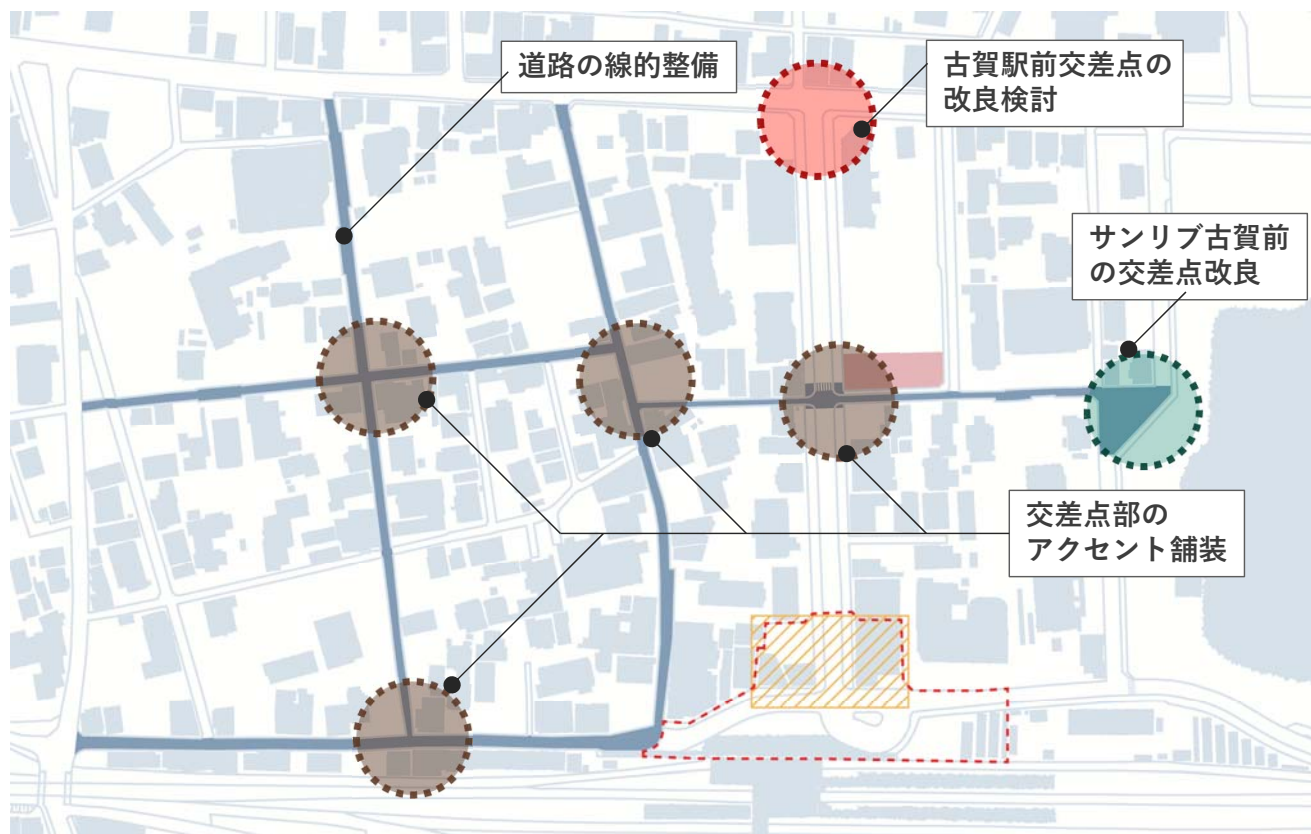
社会実験時の暫定広場（山見阪商店前駐車場）

## 4 道路空間

道路空間を、歩きやすく安全な環境に整備します。

### 道路空間の方針

基本方針「歩行者ネットワーク（線でつなぐ）」において位置付けた道路について、安全に街なか回遊を促すための道路舗装や、点となる箇所の道路交差点部のアクセント舗装等を設えます。



### 道路の線的整備

賑わいの回遊動線に該当する道路については、歩行者にとって歩きやすい環境とするために舗装を設えます。材質はメンテナンス性を考慮し、洗い出しアスファルト舗装など、通常のアスファルト舗装に比べ明るい色、自然な風合いのものとします。



道路舗装のイメージ

## ■ 交差点部のアクセント舗装

歩行者をその先の道へと誘うとともに、自動車に注意を喚起し安全なまちかど空間とするために、道路の交差点部にアクセントとなる舗装を設えます。材質はブロック舗装や色を変更した洗い出しアスファルト舗装等とし、他の道路舗装とは差をつけます。また、広場が隣接する際には連続性や一体性にも配慮します。



交差点部のアクセント舗装の例

## ■ サンリブ古賀前の交差点改良

サンリブ古賀前の交差点部は変則的なロータリー形状をしており、自動車ルートが複雑化しており、歩行者の視認性や通行の安全性にも課題があります。交差点部の自動車交通ルートを整理し、歩行者が安全に通行できる環境に改良します。改良の際には、サンリブ古賀との連続性や、余白となる空間の設えを考慮します。



サンリブ古賀前の交差点現況

## ■ 古賀駅前交差点の改良検討

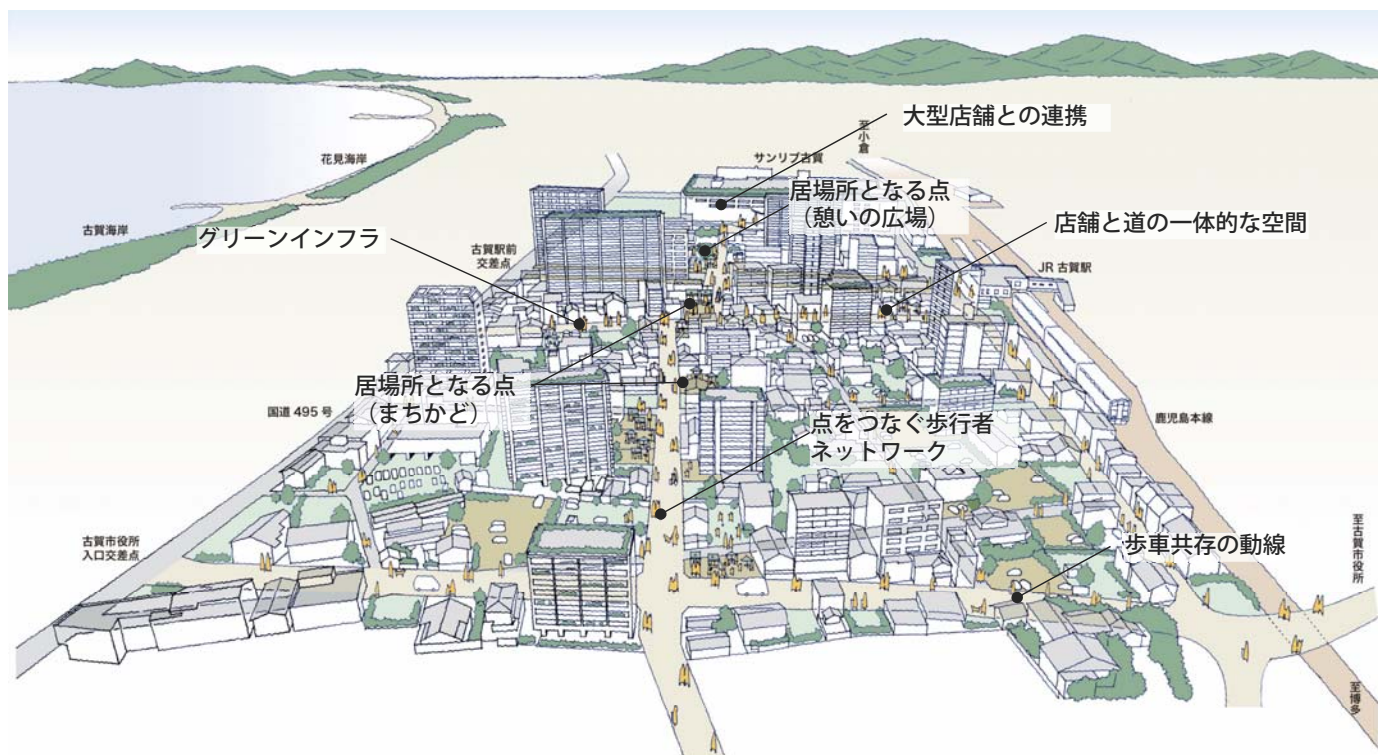
国道246号と古賀駅停車場線が交わる古賀駅前交差点では、右折レーンがないことから後続車両が詰まり混雑が生じる等の状況がみられます。古賀駅前交差点については、管轄する県と協議し、対応方策について検討をしていきます。

## 5 整備イメージ

空間整備の方針に基づく整備イメージを示します。

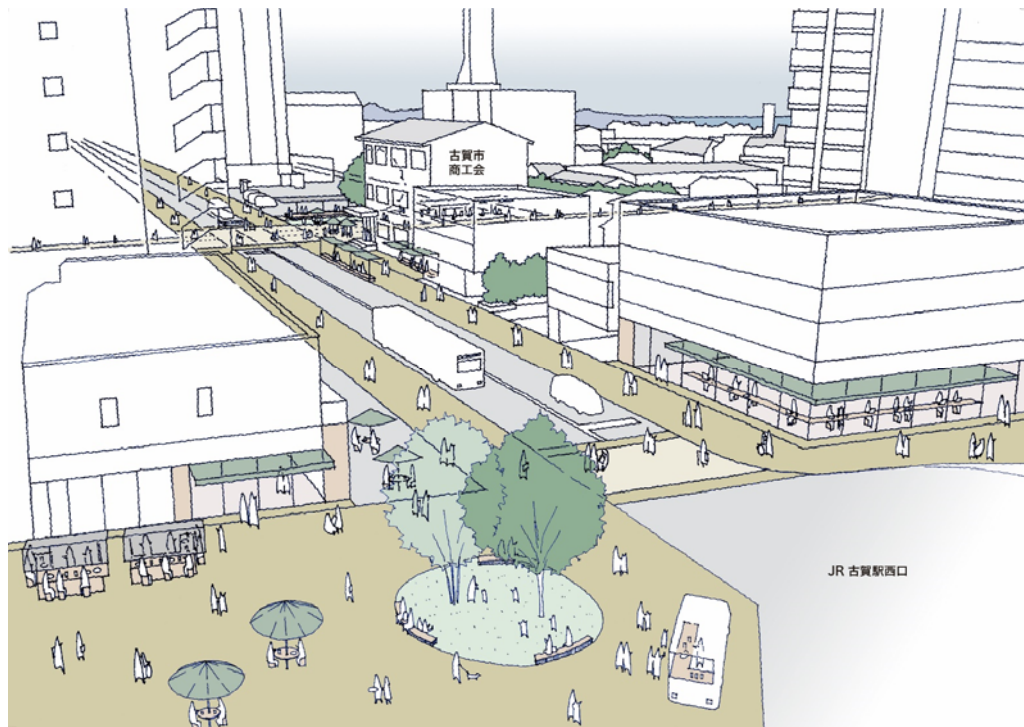
### 俯瞰イメージ

南側より見た古賀駅西口周辺の全体イメージ。  
駅前広場やまちかど等の点的整備と道路空間の線的整備を組み合わせ、古賀駅停車場線と本町通り、それらと直行するサンリブ古賀と花鶴団地方面をつなぐ道路を中心に、歩いて楽しい街なか空間の形成を促進します。



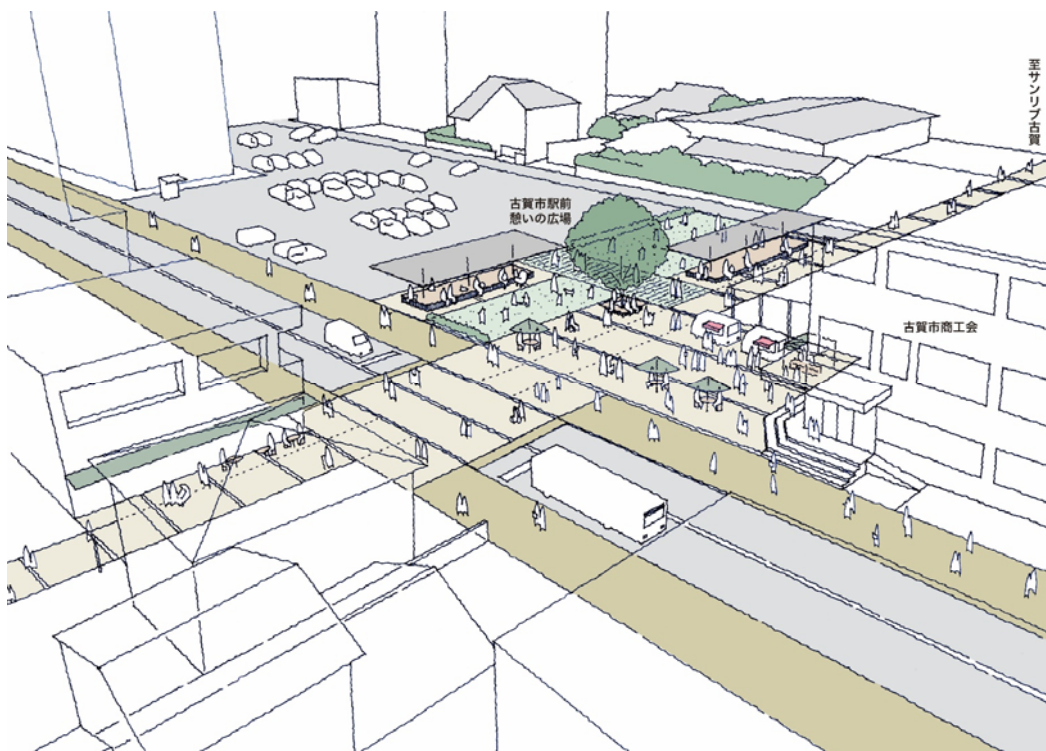
## 駅前広場周辺イメージ

古賀駅西口より憩いの広場方面への眺め。駅前広場の形状や道路の設えにより、来街者を街なかへと導きます。



## 憩いの広場周辺イメージ

滞在性を高めるとともに、イベント利用等に対応した広場とし、歩道や隣接する民地との一体的な設えにより、回遊性の向上や一体的な利活用を促進します。





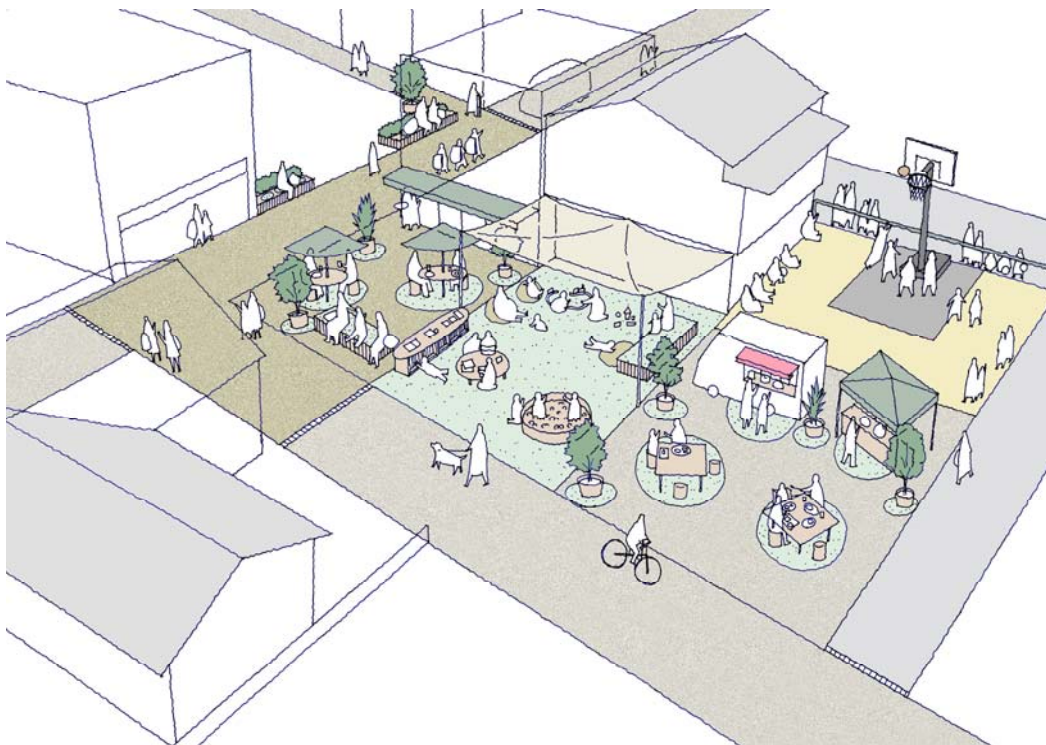
## 商店街沿道イメージ

本町通り商店街の整備イメージ。歩行者優先の道路として道路と民地空間を一体的な設えとし、歩きやすい環境や沿道空間の利活用による賑わい創出を図ります。



## まちかど空間のイメージ

交差点のアクセント舗装と一体となり、様々な活動を促すまちかど広場を整備することで、歩行者にやさしいまちかど空間をつくります。



## まちかど空間のイメージ（サンリブ前）

交差点を改良し、サンリブ古賀と一体的な空間整備を行うことで、店舗とまちなかのつながりを強化します。



作成中

# 5

## 今後に向けて

---



# 1 エリアマネジメントの展開

まちの方針として、点と線の整備を面に広げるエリアマネジメントを位置付けました。古賀駅西口周辺エリアにおいて、どのような体制でエリアマネジメントを展開していくか、他地区事例や現状を踏まえて整理します。

## エリアマネジメントの目的

エリアマネジメントとは、広義の定義として「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み」を指します。

古賀駅西口周辺地区においては、上記趣旨を踏まえつつ、まちのコンセプトで示した「「めぐる」をつくる」の実現、そのための点と線の整備効果を街なかにひろげ、官民連携により歩いて楽しい、住みやすい、訪れたい街なか環境をつくり、地域の価値を維持・向上させるためのエリアマネジメントを推進します。

## エリアマネジメントの活動のイメージ

エリアマネジメントとして以下のような活動を地域で協議し実施を検討していきます。

### ◆地域で点を使いこなし、点となる場所を育てる

#### 【取組例】

- 広場の使い方ルールの設定
- 広場活用のプログラム検討
- 広場の環境づくりやワークショップの開催
- 広場を利用した合同イベントの開催 等

### ◆民地側の魅力向上に取組み、まちに新しい人たちを呼び込む

#### 【取組例】

- 空き店舗のリノベーション
- 地域外の新規事業者とのマッチング
- チャレンジショップ等の小さな創業機会の創出
- 駐車場等の空地の利活用
- 民地軒先の魅力づくり（緑化、ベンチ設置等） 等

### ◆マネジメントが持続する仕組みをつくる

#### 【取組例】

- エリアマネジメント体制の検討
- 社会実験・古賀駅前まるごと遊び場プロジェクトの検討と開催
- まちについて話す場の構築
- まちの景観ルールづくりと運用
- 収益を上げる方策の検討 等

# エリアマネジメント体制

## エリアマネジメント体制の事例

ウォークラブルなまちなかを目指すエリアマネジメント体制として、各地のエリアプラットフォームの事例を整理します。

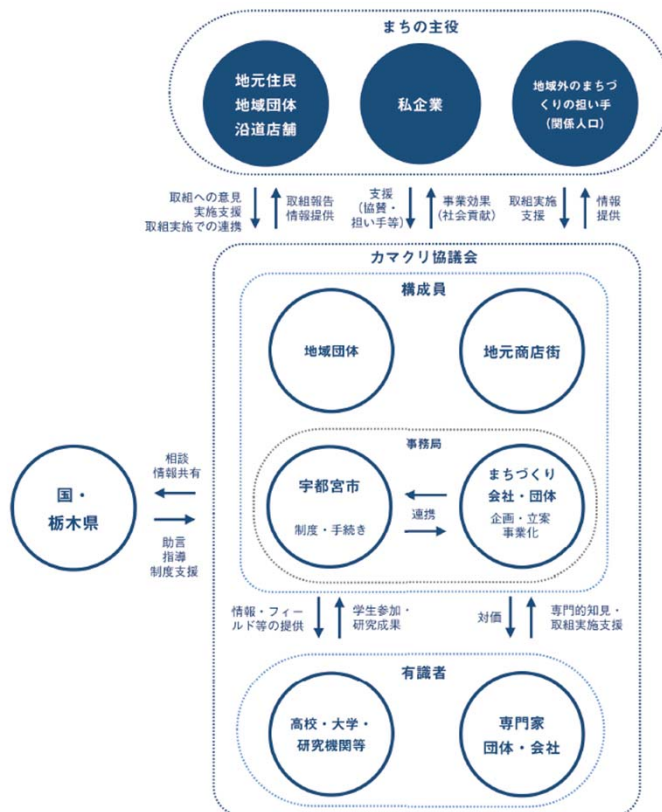
### カマクリ協議会（宇都宮市）

#### 【活動内容】

- ・ みんなで議論する取組み
- ・ 民間空間の不動産活用
- ・ 公共空間の利活用・再整備
- ・ 連携して未来に向けた活動を展開するための取組み 等

#### 【組織体制】

地域内外のまちづくりの担い手を下支えする（事業効果や情報提供）目的で、事務局であるまちづくり組織がコアとなり、市や学識、地元団体が参画する体制で組織を構築



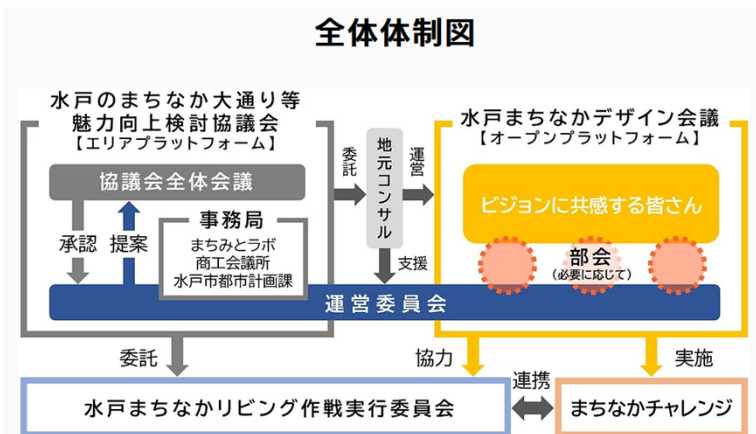
### 水戸のまちなか大通り等魅力向上検討協議会（水戸市）

#### 【活動内容】

- ・ 道路の再編・空間整備
- ・ 各機能のまちなか誘導
- ・ 公共空間の利活用・社会実験
- ・ 空店舗活用
- ・ イベントや情報発信 等

#### 【組織体制】

情報共有や協議調整、提案内容の承認組織（エリアプラットフォーム）と取組み等を議論する場（オープンプラットフォーム）を別途組成。まちづくり会社が各会議の運営や事業実施を行う。



#### エリアプラットフォーム構成員

- ・ 行政機関（国土交通省、茨城県、水戸警察署、水戸市）
- ・ 民間事業者

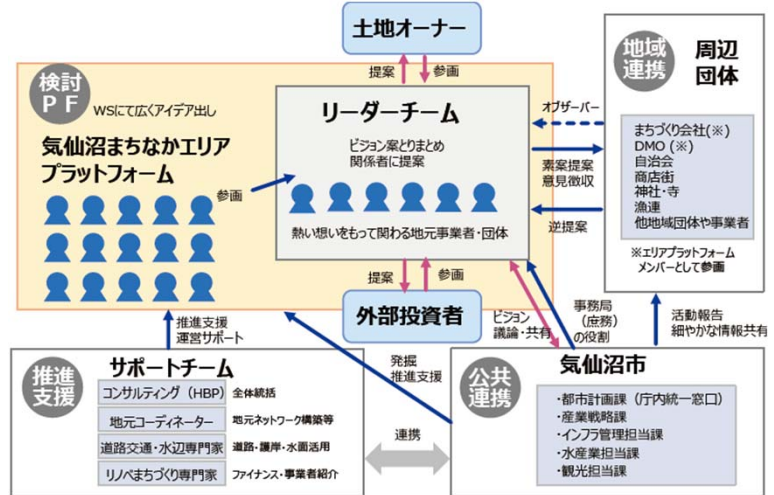
### 気仙沼まちなかエリアプラットフォーム（気仙沼市）

#### 【活動内容】

- ・海・公園・民地の一体活用
- ・食を楽しめる空間創出
- ・空家・空地のリノベーション
- ・多世代の居場所づくり
- ・回遊動線構築のための交通再編
- ・ビジネス誘致 等

#### 【組織体制】

地元中小事業者若手が多く参画し、プラットフォーム内でゆるやかな議論をし、関心テーマに応じた取組グループを構築。市やサポートチームが取組みを支援。



#### ○会議の推進体制

- ・メンバーが「海」「食」「回遊」「働く」「歴史未来」の5つのグループに分かれて、テーマごとに随時打合せや企画検討などを行う。
- ・月1回の全体回（プラットフォーム会議）では、メンバー全員が参加し、個別のグループごとの議論を全体に共有し、擦り合わせや意見集約を行う。また、ビジョン策定に向けた全体調整を実施する。
- ・制度上の課題などについては、気仙沼市やサポートチームが適宜フォローし、調整を実施する。



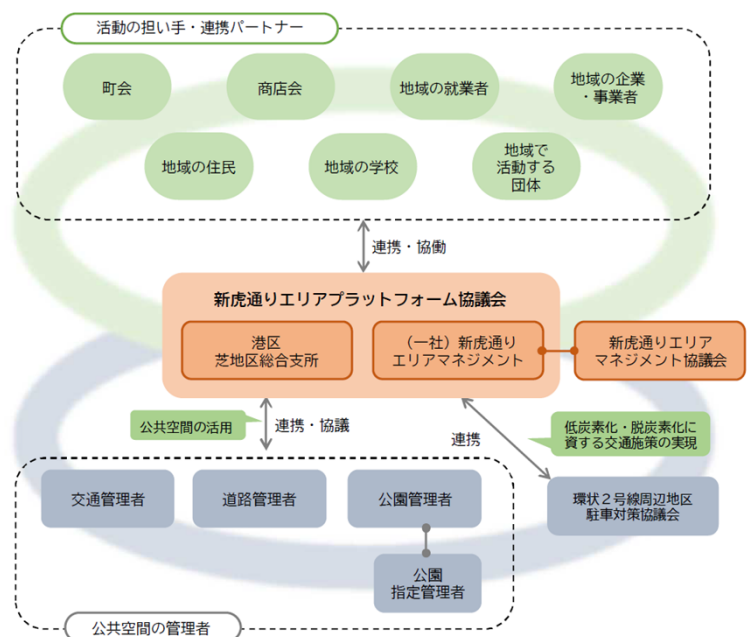
### 新虎通りエリアプラットフォーム協議会（東京都港区）

#### 【活動内容】

- ・公共空間を活用した場・交流づくり
- ・次世代モビリティの導入
- ・エリアプロモーション・情報発信
- ・持続可能な仕組みづくり 等

#### 【組織体制】

港区とエリマネ組織（一社）のみのプラットフォーム体制で、コンパクトでスムーズな事業実施が可能。組織外地域の担い手やパートナーと適宜連携・協働。



## ■ 古賀駅西口周辺エリアの現在の取り組み

古賀駅西口周辺エリアでは、複数の団体によりまちづくり活動やイベントがおこなわれています。これらの活動をどう後押ししていくかが、エリアマネジメント体制を構築する際のポイントとなります。

### 株式会社ヨンダブルディー

古賀市の魅力や、JR古賀駅西口エリアの魅力を再編集し、未来につながる新たなうねりをつくるエリアマネジメントカンパニー。活性化の拠点「まちの企画室」、まちの食工場「るるる」の整備、運営やイベント実施等を行っている。



まちの食工場「るるる」



### 一般社団法人こがみらい

愛する古賀の血を輝かし、住んでいる人がこの血を愛し、豊かでワクワクする街づくりを目指すことを目的とし、コワーキングスペース&カフェ「CREATE SPACE MIRACO」の運営や定期的なマーケットイベント、人材交流イベントの開催等を行っている。



コワーキングスペース&カフェ「CREATE SPACE MIRACO」



### 土曜夜市

古賀駅前商店街土曜夜市実行委員会（事務局：古賀市商工会）によって主催される夏の風物詩イベントで、2023年で19回目を迎える。道路を一部歩行者天国化し、店舗出店やイベント等が行われるほか、地元店舗も開店し、エリア全体を盛り上げる。



土曜夜市の様子



### オーガニックマルシェ日土水市

古賀駅前の点店舗「オーガニック広場 ひふみ」が中心となって憩いの広場で開催されるマルシェイベント。古賀市や市近隣で活動している農家や店舗、手作りアイテムの作家などによるオーガニックなものを集め、アーティストの演奏と共に楽しむイベント。



オーガニックマルシェ日土水市



## ■ エリアマネジメント体制イメージ

古賀駅周辺では、これまで東口を対象に会議体を組成し、計画策定を行ってきました。そして、東西一体の駅周辺まちづくりの観点から、2023年、これまでの会議体を発展し、市の付属機関として「JR古賀駅周辺開発推進協議会」を設置、東西一体のまちづくりを推進しています。

JR古賀駅周辺開発推進協議会では、古賀駅周辺整備に関する各種計画の確認や関係者間の情報共有を行い、必要に応じて各エリア毎の活動を支援します。

古賀駅西口周辺エリアでは、既にまちづくり活動を行っている団体が複数あります。エリアの魅力向上に向けて、基盤整備によって改善したまちなか環境を、それぞれの団体や活動が使いこなし、活動を活発化しつつ、連携できるようなゆるやかな体制の枠組みが望ましいといえます。

そこで、開発推進協議会とは別に、古賀駅西口においては「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議」を設け、社会実験の実施を主体としつつ、まちづくりに関しての情報共有や協議の場とし、活動を推進していきます。

### JR古賀駅周辺開発推進協議会

- ・ 古賀駅東西の一体的な整備に向けた、計画の作成・確認や情報共有の場
- ・ 古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト実行委員会の取組を踏まえた計画検討を行い、必要に応じてアクションを支援

#### 【構成メンバー】

- ・ 学識経験者    ・ 商工会    ・ 自治会    ・ 近隣学校    ・ 交通事業者
- ・ 警察    ・ 近隣大規模事業者    ・ 金融機関    ・ 市連携企業    ・ 古賀市 等

活動提案・活動主体としての計画に対する意見

サポート

### 古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議

- ・ 社会実験等での具体的なアクションを通じて、古賀駅周辺の賑わい創出、地域の連携強化や整備への提言を行う
- ・ 中心となるコアメンバー、活動メンバーと、イベント・取組ごとに参加するサポートメンバーで構成
- ・ まちなかでの取組みは個別の団体ごとに行ってもよく、緩やかな協議や連携の場として設定

#### 【コアメンバー】

- ・ 商工会    ・ 西口事業者    ・ 市内活動団体    等

#### 【活動メンバー】

- ・ 建築家    ・ webデザイナー    ・ ランドスケープデザイナー    ・ 工務店
- ・ コンサル    ・ 不動産会社    ・ 地元事業者    ・ 学生    ・ 市民    等

#### 【サポートメンバー】

- ・ 大手企業    ・ 中小企業    ・ 金融機関    大学    等

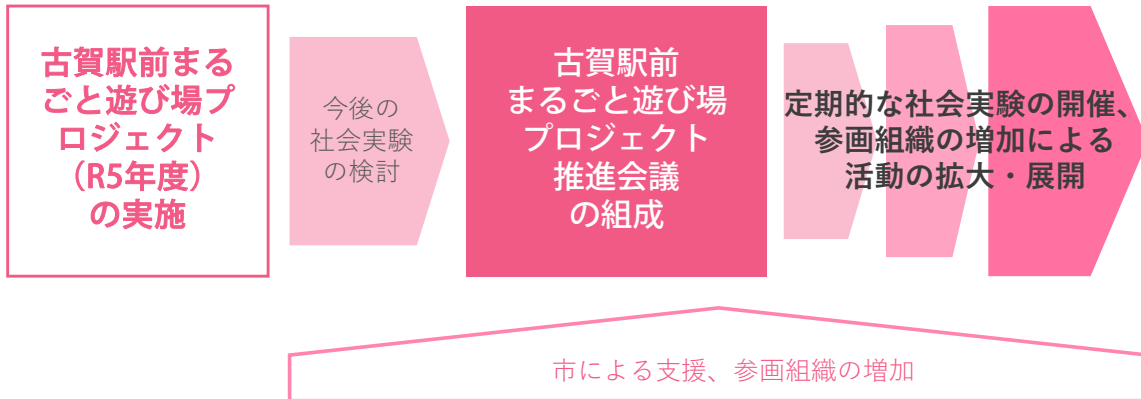
#### 古賀駅東口・ その他古賀駅周辺

整備計画の進捗等に応じて、活動の対象区域を駅東側等の古賀駅周辺に拡大



## ■ 古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議の活動展開ステップ

エリアマネジメント活動を担う「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議」では、市の補助金支援等も活用しながら参画メンバーを増やしながら定期的な社会実験を実施していくことで、組織としての活動を拡大させていきます。社会実験はロゴ等を作成・活用し、積極的な情報発信と社会実験のブランディングを展開します。



### 古賀市の支援方策（JR古賀駅周辺官民連携ウォークブル社会実験補助金）

古賀市では、社会実験に関連し、事業者や団体の取組みを支援する制度「JR古賀駅周辺官民連携ウォークブル社会実験補助金」を令和6年に創設しました。

古賀駅周辺エリアにおいて、ウォークブルな空間形成を推進するための取組みを支援するものです。

採択された事業者は古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議に参画し、古賀駅西口周辺の回遊性・滞在性を向上するための取組み展開の一員となります。

対象事業者	補助額	
県内の中小事業者、小規模事業者等 ※一般社団法人、一般財団法人公益社団法人、公益財団法人を含む	新規	80万円以下（定額）
	継続	50万円以下（定額）



古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト ロゴ

## 2 整備の進め方

古賀駅西口駅前広場整備の計画・整備と合わせ、その他の基盤整備の実施やエリアマネジメントの展開を行います。

### 整備に向けたステップ

#### STEP 1 :

本基本整備方針にもとづき、駅前広場の基本設計を進めるとともに、各公共空間整備の検討や社会実験の実施・検証・反映を行います。ワークショップ等での住民・関係者意向も把握し、計画に反映していきます。

#### STEP 2 :

駅前広場の都市計画変更を受けて、実施設計を進めるとともに、まちなかの点としての広場や道路空間について、優先度をつけて順次整備に取り組んでいきます。エリアマネジメントについても活動を拡大し、取組み内容を検討、実施していきます。

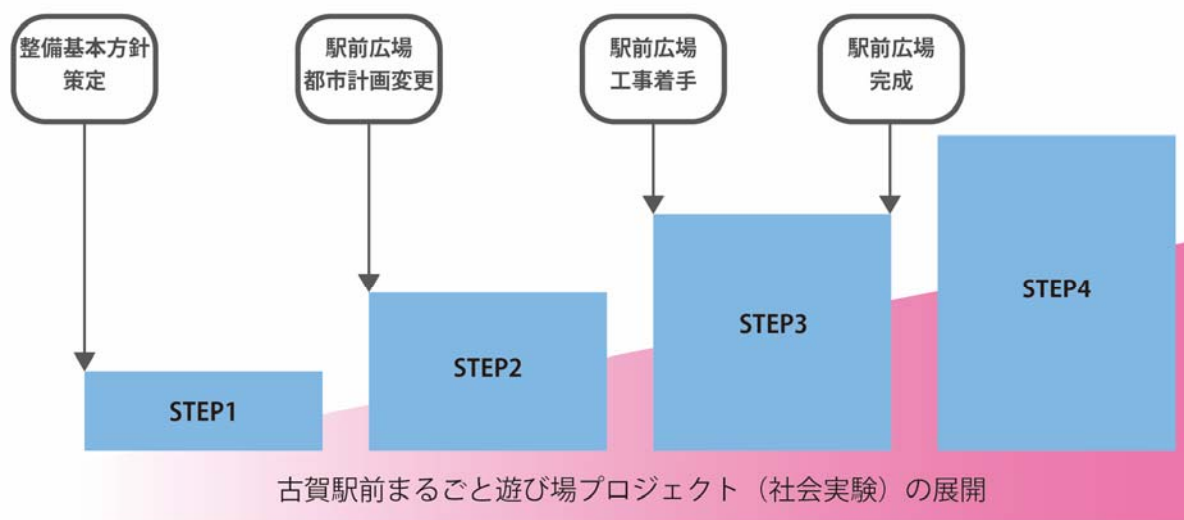
#### STEP 3 :

駅前広場の工事に着手します。まちなかの点としての広場や道路空間の整備も継続していきます。

駅前広場の完成に向け、使い方等のルールについてもエリアマネジメントの中で検討していきます。

#### STEP 4 :

基盤整備がある程度完了し、その場の活用を進めていきます。使い方の社会実験等は継続して行い、空間のブラッシュアップに取り組めます。



#### 計画内容の深度化

- ・駅前広場基本設計
- ・道路等の公共空間の計画
- ・社会実験委員会組成
- ・社会実験の検証・反映

#### 小さな整備の開始

- ・駅前広場実施設計
- ・点、線整備の実施（順次）
- ・社会実験委員会での活動
- ・社会実験の検証・反映

#### 駅前広場工事の実施

- ・駅前広場工事
- ・点、線整備の実施（順次）
- ・社会実験等での更なる活動検討・ルールづくり
- ・社会実験の検証・反映

#### 場の活用とまちづくりの展開

- ・整備された場の活用
- ・社会実験による効果検証とブラッシュアップ
- ・社会実験等での更なる活動検討

等

等

等