

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、古賀駅西口周辺の位置付けを明らかにします。

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、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

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、土地利用方針等を整理

J R 古賀駅東口周辺地区整備基本計画

公園や道路、駅前広場等の都市基盤を中心に整備の方向性を整理

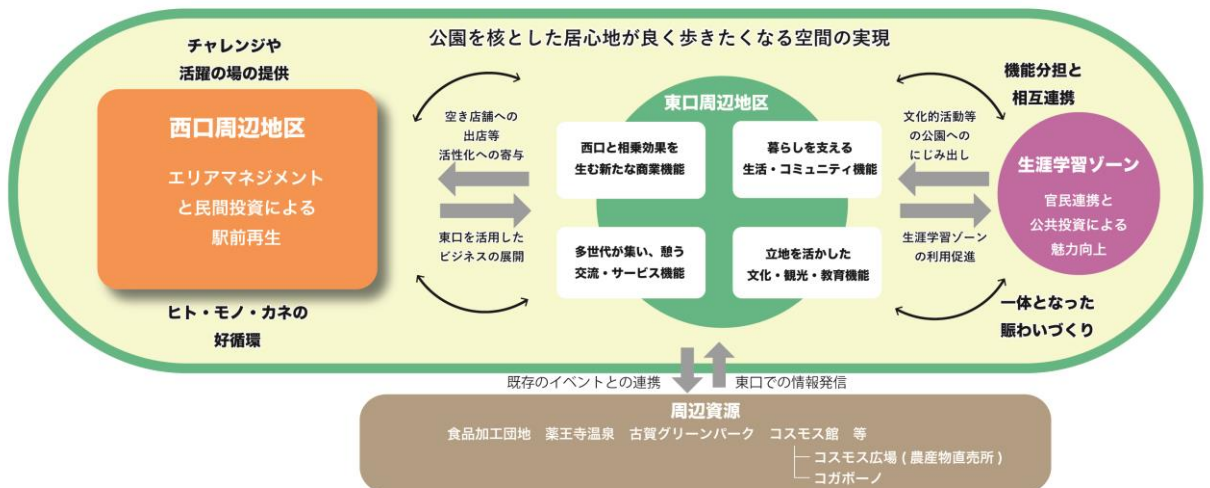
令和5年▶

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、にぎ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。

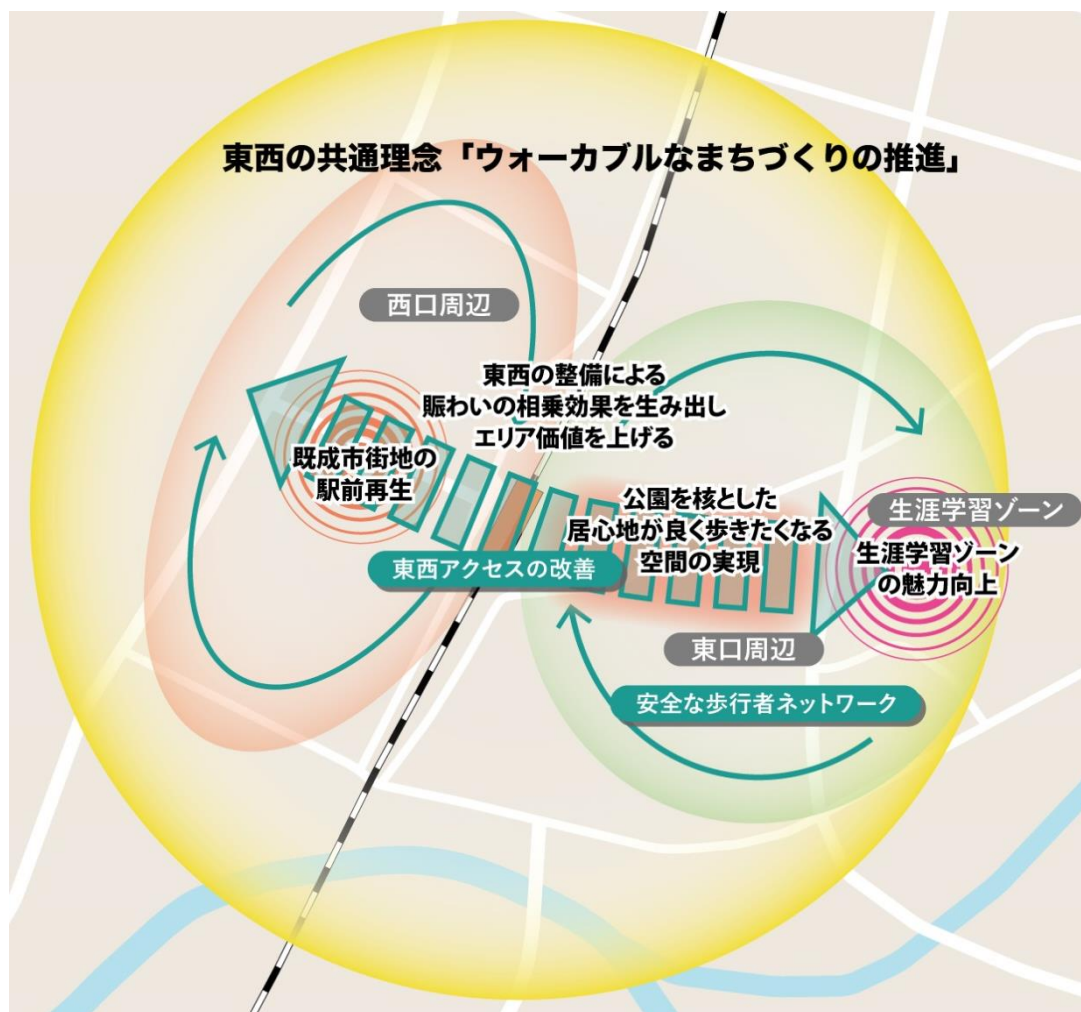


上位関連計画における古賀駅西口周辺の位置づけ

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付けとしては「ウォーカブル」や「歩いて暮らせる」といったキーワードをあげています。



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。

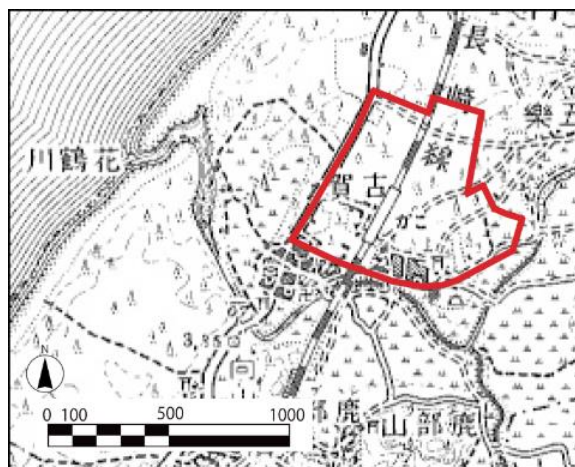
市街地形成の変遷

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。

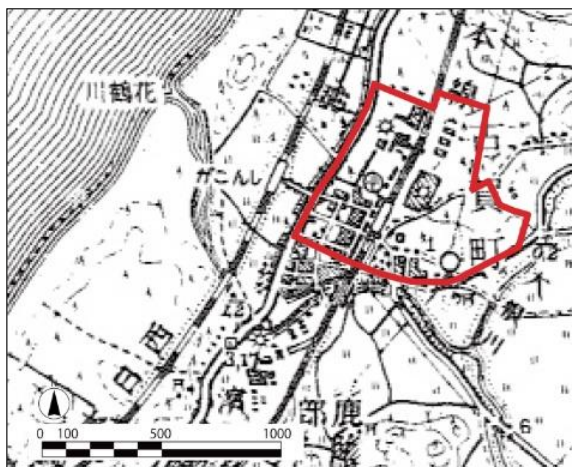
明治42年（1909）には小松屋旅館、松本農機が西口に創業。その後、大正8年（1919）には日本調味料醸造株式会社（現ニビシ醤油株式会社）の創業や、大正14年（1925）の博多湾鉄道（西鉄宮地岳線）の新古賀駅（西鉄古賀駅）の開業等をきっかけに、昭和初期にかけて本町通りと駅前通り（のちの栄町、新町）沿いに商店街が発展していきました。

昭和40年代（1965-1974）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。

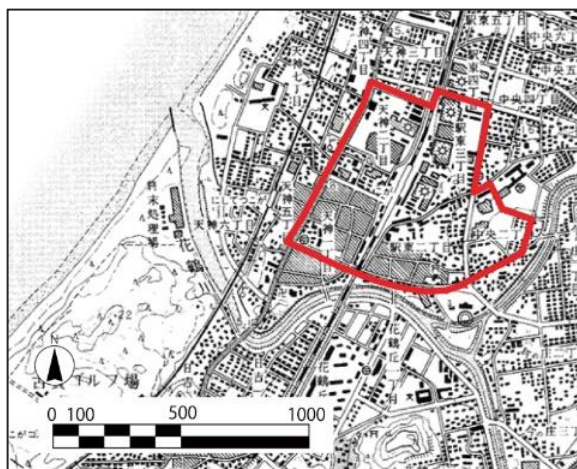
平成元年（1989）には古賀駅の橋上化、平成4年（1992）にサンリブ古賀が開業しました。西口商店街は平成以降のモータリゼーションの発達による郊外化や、大規模小売店舗立地法の施行をきっかけとした大型店舗の進出、事業者の高齢化等、複合的な要因から市街地のスポンジ化が進行しました。



明治33年（1900）



昭和26年（1951）

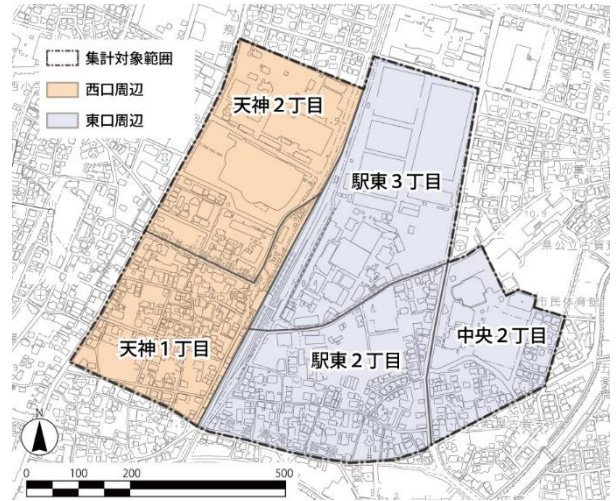


平成9年（1997）

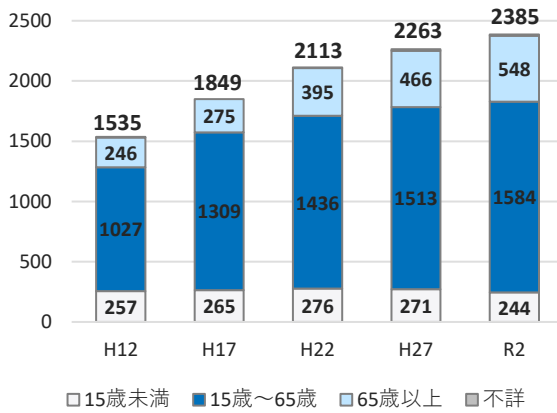
人口

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。

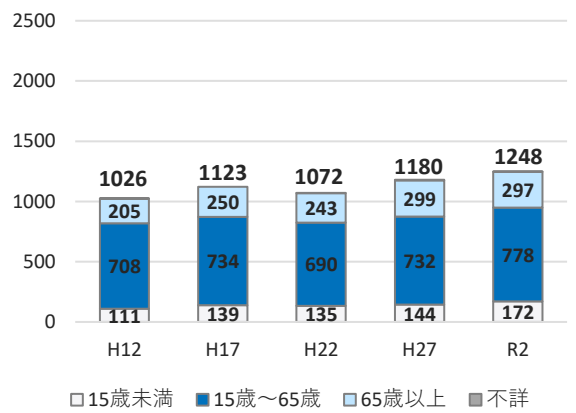
西口の年齢別人口を見ると15～65歳未満が約1.5倍、65歳以上が約2倍に増加していますが、15歳未満は減少しています。東口はすべての年齢層で微増しています。



集計対象範囲



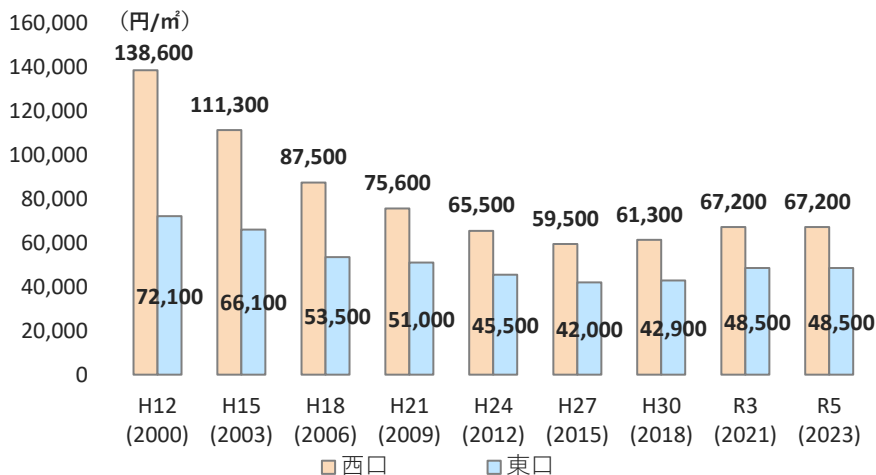
年齢別人口推移（西口）：国勢調査



年齢別人口推移（東口）：国勢調査

地価

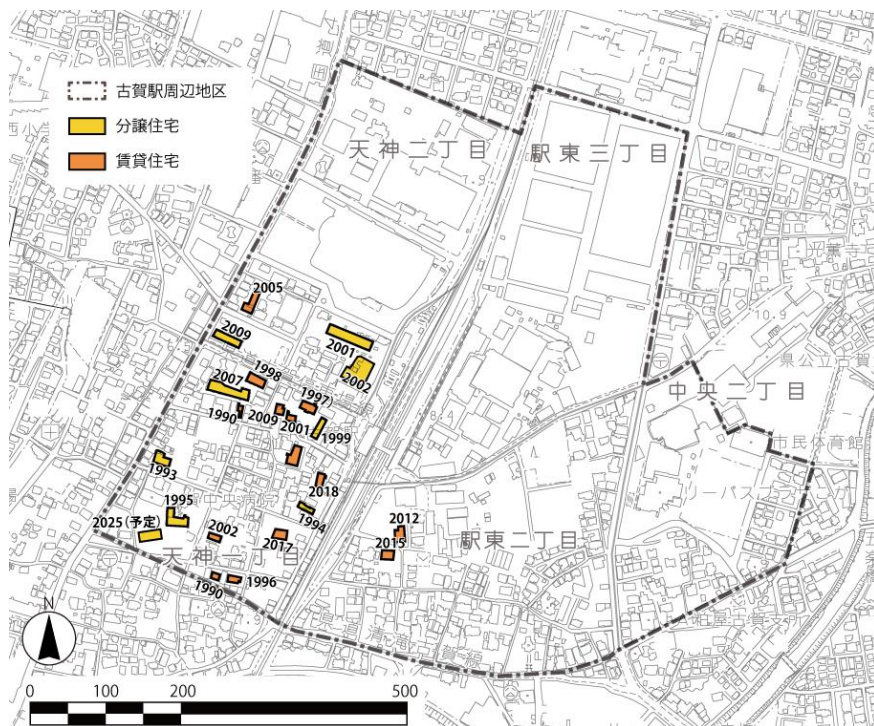
古賀駅直近の路線価の推移を見ると、平成27年（2015）から令和5年（2023）にかけてやや上昇しているものの、平成12年（2000）時点の路線価に比べ西口は約5割に、東口は約7割に減少しています。



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。

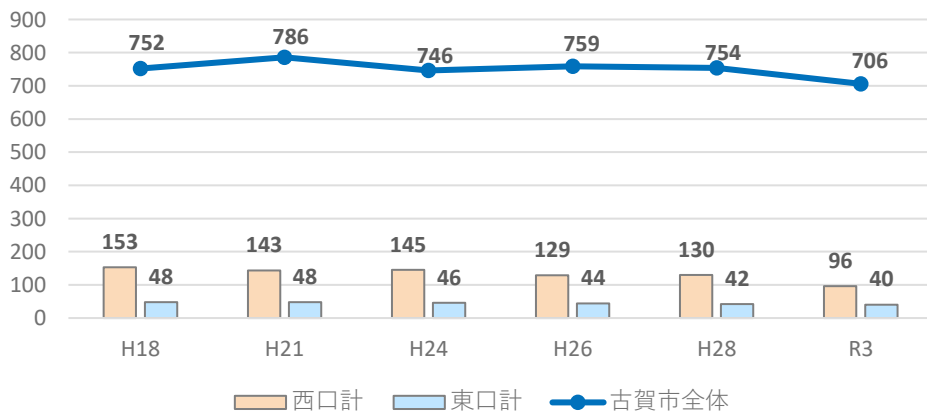


集合住宅（5階以上）の分布と建築時期

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。



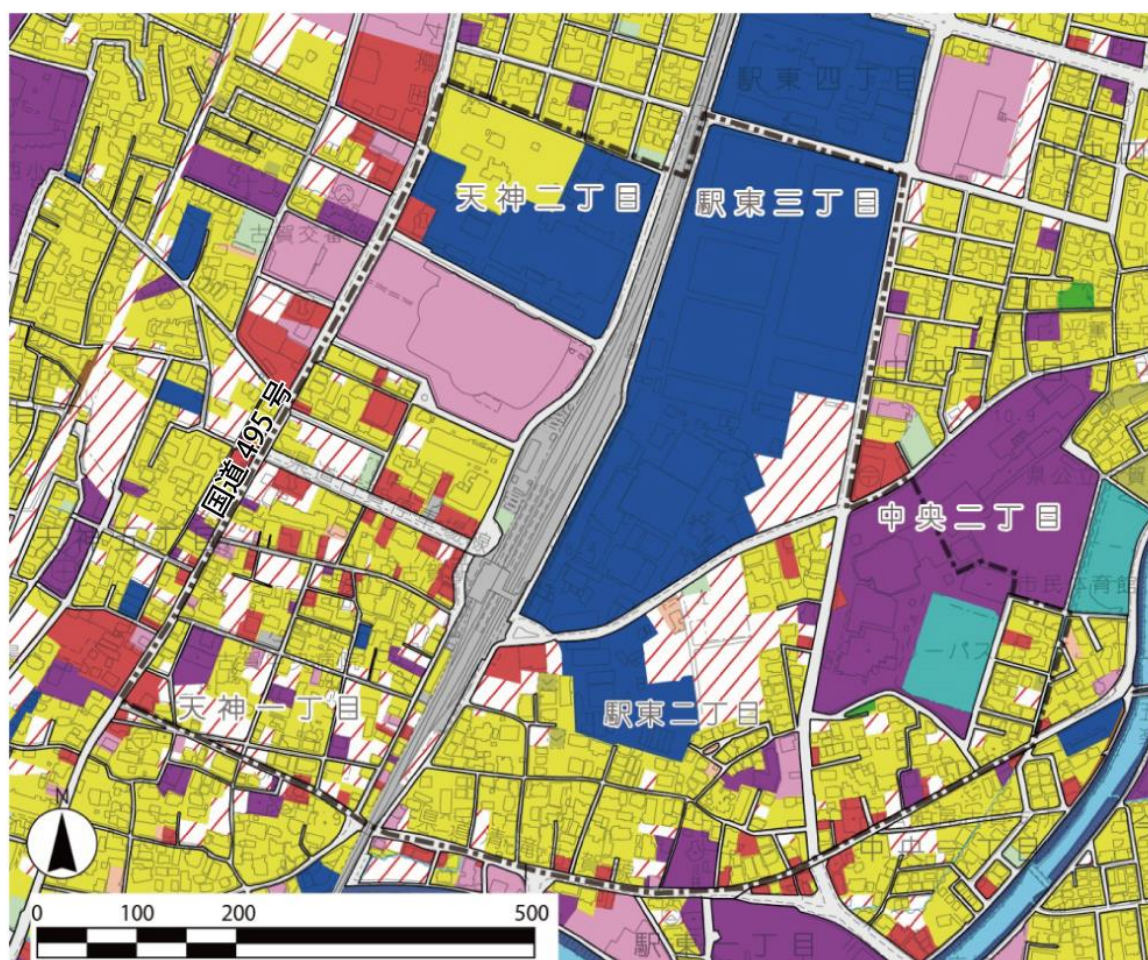
事業所数（卸売業、小売業、宿泊業、飲食業）の推移：事業所・企業統計調査、経済センサス

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みられます。天神二丁目は大規模商業施設と工業用地、集合住宅等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（空き地や駐車場）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（1971）の地図では未利用宅地（空き地や駐車場）はあまりみられませんでした。平成以降は徐々に増加しています。

東口周辺の大部分は工業用地であり、公共公益施設用地（市役所、図書館、中央公民館）等も立地しています。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。



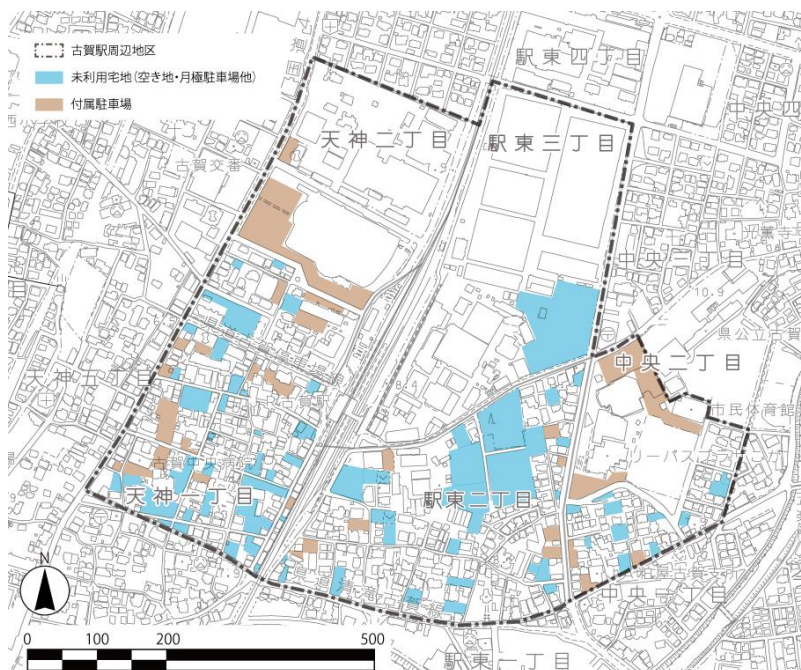
	田		住宅用地		公益施設用地		公共空地（公園）
	畑		商業用地（小売業）		道路用地		未利用宅地
	山林		商業用地（その他）		交通施設用地		公共空地（体育施設）
	水面		工業用地				

土地利用現況図：都市計画基礎調査（平成29年（2017））

未利用宅地の現況

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未利用宅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駐車場がまばらに分布しています。

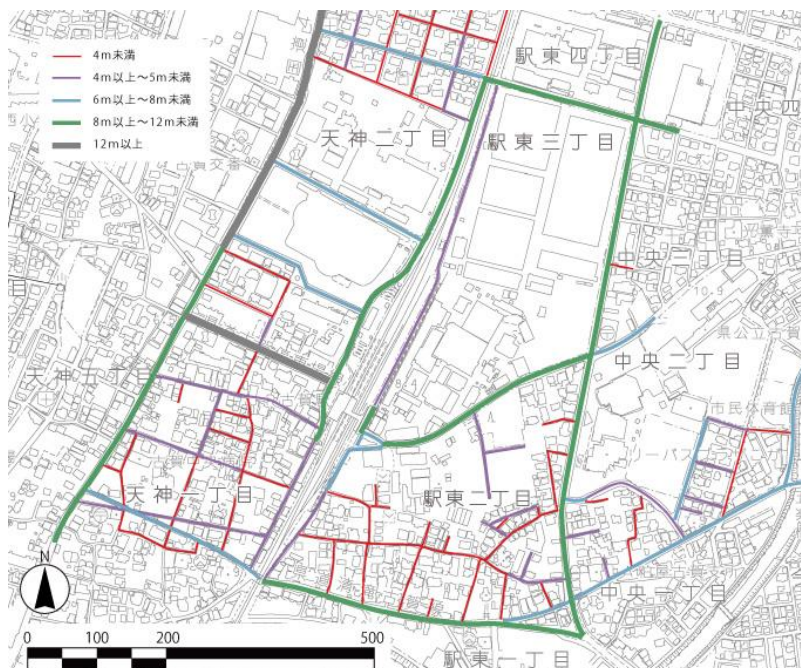


未利用宅地の現況

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。

特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、道路基盤がぜい弱です。



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明らかになりました。

調査概要



交差点交通量調査

調査日：2022年12月1日（木）、11日（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1日(木)
 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。

交通量まとめ 【平日】2022年12月1日（木）【休日】2022年12月11日（日） 各7:00～19:00

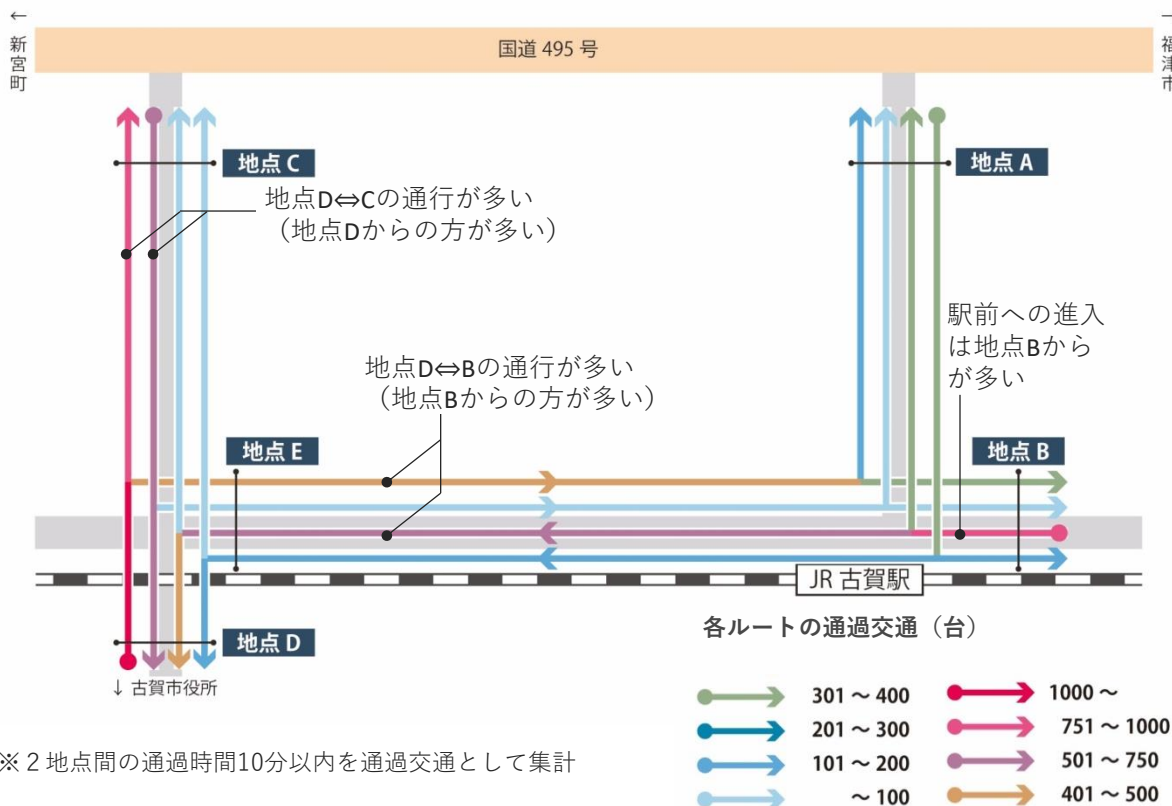
No	調査地点	方向	平日				休日			
			12時間合計		ピーク1時間計		12時間合計		ピーク1時間計	
			自動車類合計 [台/12h]	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯	自動車類合計 [台/12h]	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯
1	古賀交番前交差点	断面A(北側) 至 福津市	14,193	1,306	9.2	17:00～18:00	13,600	1,346	9.9	14:00～15:00
		断面B(東側) ー	2,039	183	9.0		2,331	290	12.4	
		断面C(南側) 至 新宮町	13,666	1,255	9.2		13,075	1,316	10.1	
		総流入合計	14,949	1,372	9.2		14,503	1,476	10.2	
2	古賀駅前交差点	断面A(北側) 至 福津市	14,796	1,311	8.9	17:00～18:00	12,871	1,302	10.1	14:00～15:00
		断面B(東側) 至 古賀駅	2,094	179	8.5		1,359	117	8.6	
		断面C(南側) 至 新宮町	14,764	1,303	8.8		12,943	1,309	10.1	
		断面D(西側) ー	228	19	8.3		161	12	7.5	
		総流入合計	15,941	1,406	8.8		13,667	1,370	10.0	
3	古賀市役所入口交差点	断面A(北側) 至 福津市	13,702	1,253	9.1	17:00～18:00	12,783	1,305	10.2	14:00～15:00
		断面B(東側) 至 古賀市役所	1,785	163	9.1		1,517	139	9.2	
		断面C(南側) 至 新宮町	12,377	1,108	9.0		11,648	1,196	10.3	
		総流入合計	13,932	1,262	9.1		12,974	1,320	10.2	

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D（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

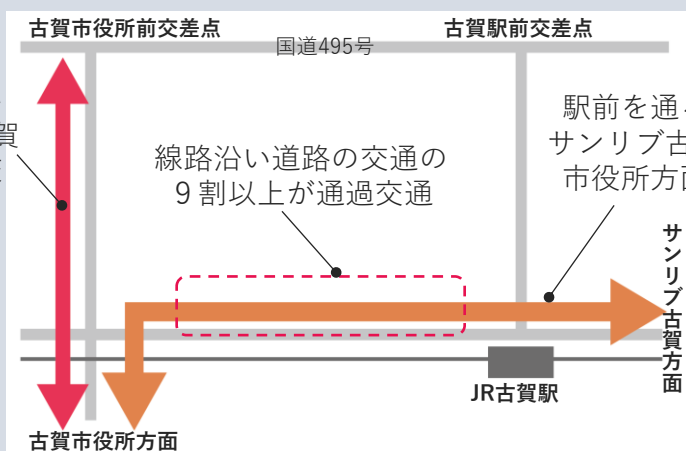


ナンバープレート調査からみた交通特性

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

線路沿い道路の交通の9割以上が通過交通

駅前を通る通過交通はサンリブ古賀方面⇔古賀市役所方面が特に多い



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、現状はまちなか等でポジティブな行動はあまりみられませんが、よく利用される歩行者動線等を明らかにしました。

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で、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）

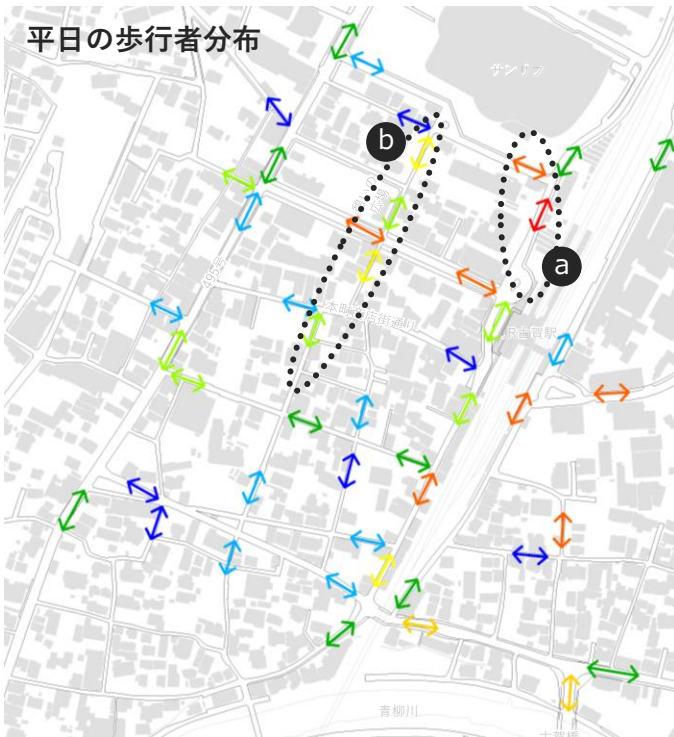
公共空間において、人々が座って飲食したり、立って話をしたりしている場所がどこなのかを記録する。



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。

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



- a. 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）。
- b. 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
- 90～120
- 75～90
- 60～75
- 45～60
- 30～45
- 15～30
- 0～15

概要：

調査日 2022年11月11日（金）
12日（土）

※分布図は11月11日（金）

時間帯 8:00～18:00

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

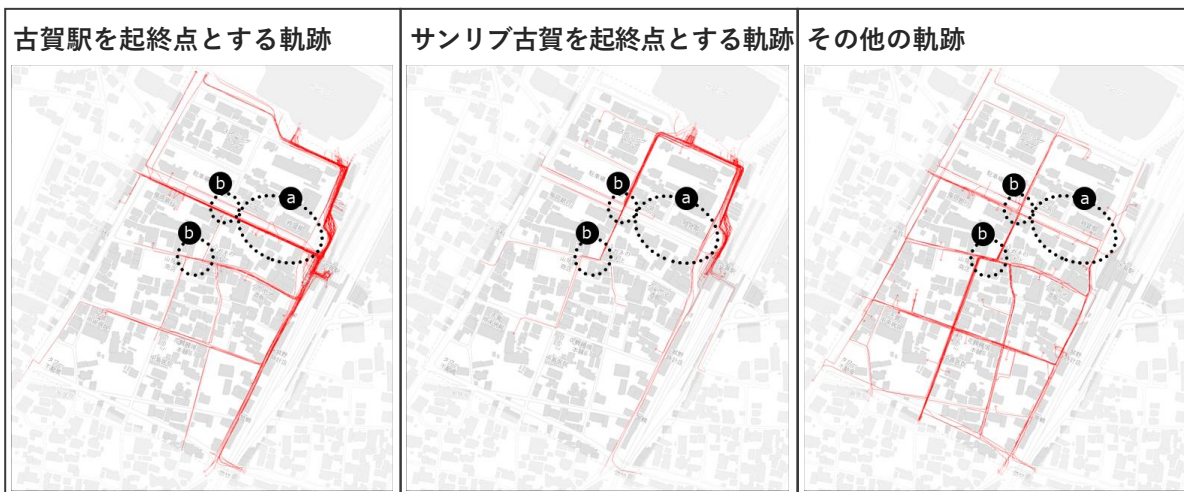
歩行行動（トレース）

「古賀駅」「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が多く、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みられません。

歩行者の4割は高齢者層で、移動途中に休憩をとる人も複数みられました。

<経路別>平日の歩行軌跡



- a. 駅前通りの北側歩道は南側に比べ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検討上重要な交差点が存在する。

滞留行動（スナップショット）

商店街周辺では、滞留行動はあまりみられませんでした。何らかの作業や仕事等で滞留している人が多く、会話を楽しむ等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、若年層は、憩いの広場周辺に限って比較的多く観察されました。

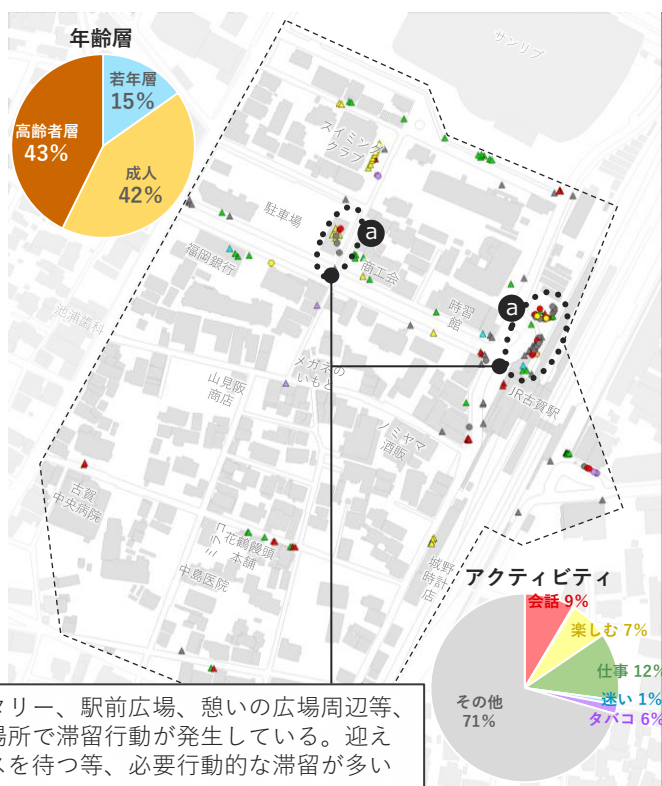
滞留状況	行動
○ 座っている	● 話している
△ 立っている	● 飲食している
	● 楽しむ
	● 仕事・作業
	● 道に迷っている様子
	● 喫煙
	● その他

概要：

調査日 2022年11月11日（金）

時間帯 9:00～18:00

方法 スナップショット法により、滞留者の分布および行動を記録。1エリアあたり6回観測



駅前ロータリー、駅前広場、憩いの広場周辺等、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等、必要行動的な滞留が多いと思われる。

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%
国道や県道等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%
国道や県道等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%
道がわかりづらい	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%
特にない	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、未利用宅地や通過交通の流入、道路基盤のぜい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"> 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） 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 まちづくりに関する活動を行う組織・団体が複数ある 	<ul style="list-style-type: none"> 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 まちづくりの各団体等がまちづくりの方向性を検討する場がない
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 古賀駅西口周辺には市内の約13%の店舗（小売、飲食等）が集積している 空き店舗への新規出店がみられる 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 周辺には大根川や古賀海岸等の自然資源がある 	<ul style="list-style-type: none"> 未利用宅地が偏在している 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 店内の様子がかがえる店舗が少ない
交通	<ul style="list-style-type: none"> 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） 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 道路幅員が狭く、拡幅する余地が少ない 交通事故が多い箇所がある 変則的な交差点がある
歩行環境	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者が多い移動ルートがみられる 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 歩行者の移動の結節点、ポイントとなる交差点がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺に通過交通が発生し、歩行環境を阻害している 歩道が未整備な箇所が多く危険性が高い まちなかを回遊している人が少ない まちなかでのポジティブな滞留行動がみられない

