

# 4

## 空間整備の方針

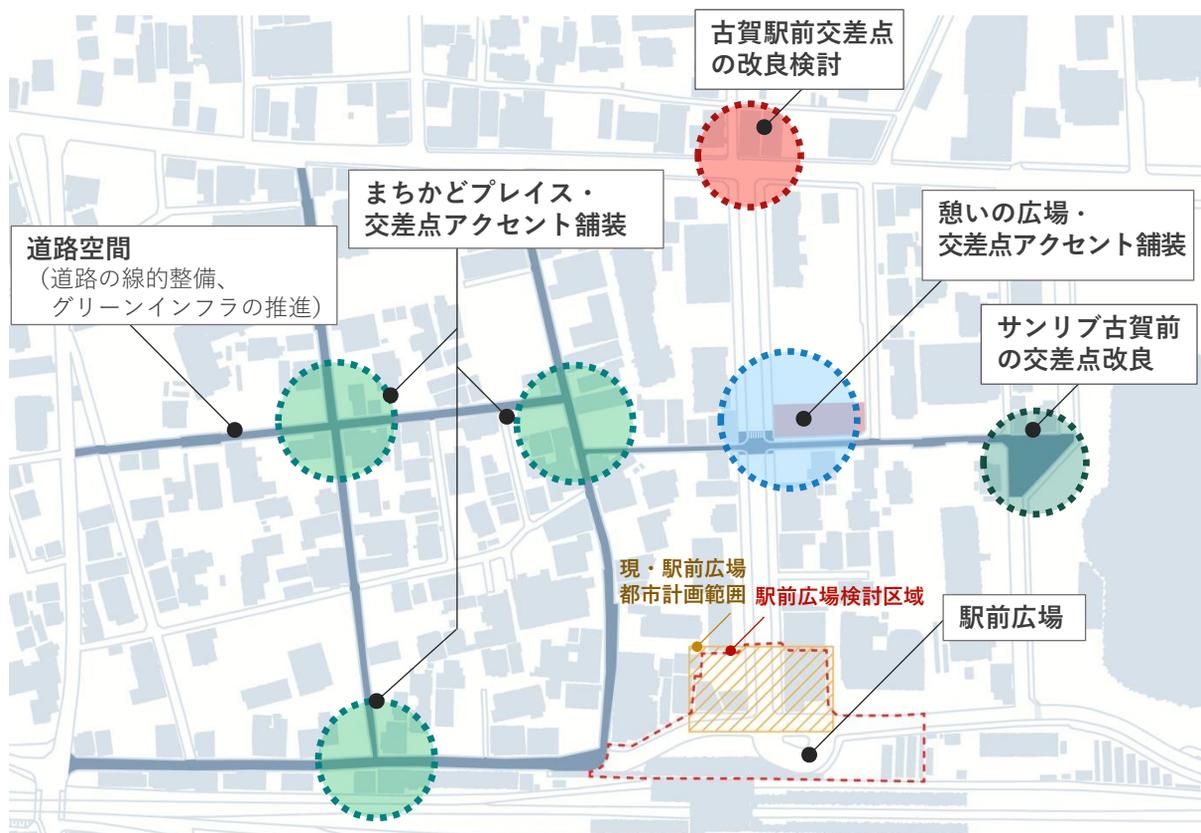


# 1 全体の整備イメージ

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・まちかどプレイス、道路空間を空間整備の対象とします。



### 駅前広場 (p46)

- ・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
- ・まち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

### 憩いの広場 (p47)

- ・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、まちなかへ誘う拠点となる広場空間として再整備

### まちかどプレイス (p48)

- ・まちの回遊の点として、まちなかのまちかどを広場空間や外部と連続する店舗の軒先空間等にぎわい・憩いの場となるよう環境づくりを推進
- ・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多様な使い方ができる空間として活用

### 道路空間 (p49)

- ・にぎ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
- ・安全性を考慮した交差点アクセント舗装の整備や動線改善等の交差点部の改良
- ・各地点での交差点改良やグリーンインフラの推進検討

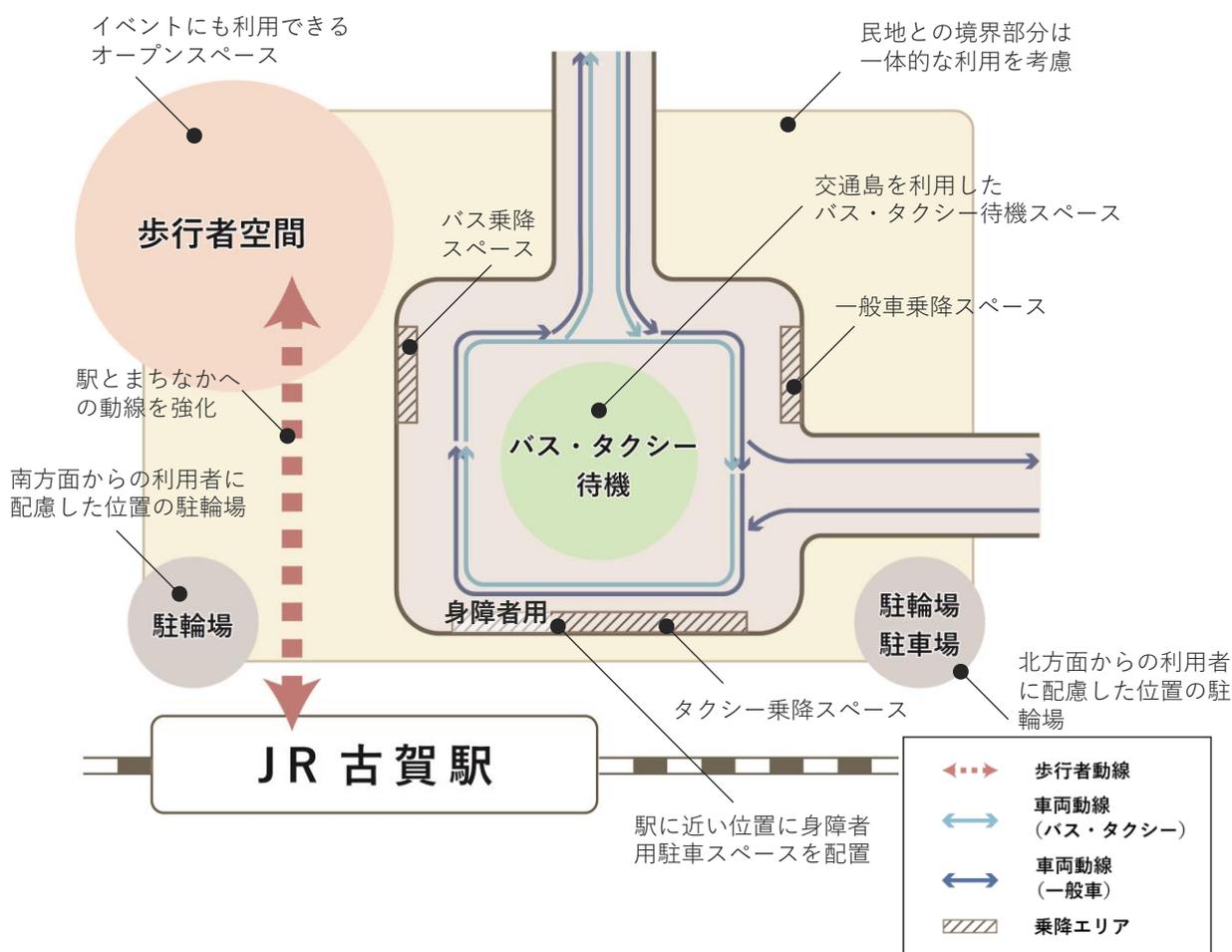
まちの顔となり、人をまちなかへ導く駅前広場を整備します。

### 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、まち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、南方面と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、まち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・まちかどプレイス

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、まち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。

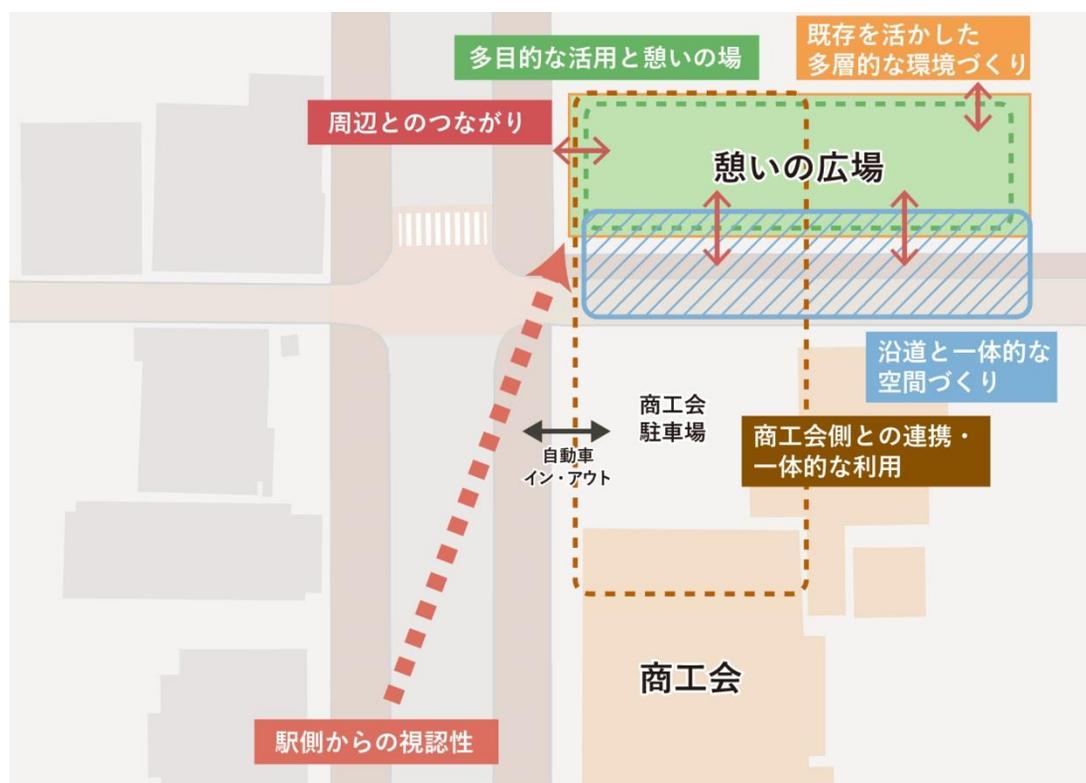
駅方面からの視認性を確保するとともに、周辺とのつながり、動線を考慮します。

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等、まちなか～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、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、大屋根や植栽等、既存のものを必要に応じて活かし、磨きあげることで、新旧の魅力が混在した古賀らしい多層的な環境づくりを行います。



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）

## まちかどプレイスの方針

まちかどプレイスとは、歩行者の結節点となるまちかど周辺において、未利用宅地（空地や駐車場）を利活用した広場や、民間敷地での店舗前の空地・軒先等が、道路と一体となってにぎわい・憩いの場となる空間のことです。

そこでは、歩行者が気軽に立ち寄り、地域の人々が日常的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の両立を目指します。道路からのみえ方を考慮し、道路空間と一体的な空間形成を推進します。

### まちかどプレイスのイメージ

各地の事例を参考にしつつ、地域の人々が気軽に利用や活用でき、場所を育てる広場づくりや軒先空間等でのにぎわい・憩いの場づくり、まちかどの緑化等を推進します。その中で、広場を設ける際には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。



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）



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）



居心地のよい店舗の軒先空間（東京都）



緑化とオープンスペースのある店舗（東京都）

### 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。広場を整備する際には、今後も必要に応じて社会実験等で暫定整備を行い結果を反映するとともに、地域と連携し、居心地がよく、使われる環境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、安全にまち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

にぎ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、洗出しアスファルト舗装等、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。



道路の現況（線路沿い）



道路舗装のイメージ  
（洗出しアスファルト舗装）

#### 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。



交差点部の現況



道路舗装のイメージ  
（洗出しアスファルト舗装）

## ■ 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、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歩行者空間の設え、自動車への注意喚起等を考慮します。



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495号と古賀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。



古賀駅前交差点の現況

## ■ 緑化等のグリーンインフラの推進

グリーンインフラとは自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある都市・地域づくりに活かす概念です。沿道の民地や空地、憩いの広場やまちかどプレイス等とも連携しながら、古賀駅西口のまちなかになじむ形での緑化等のグリーンインフラ整備の推進を検討します。



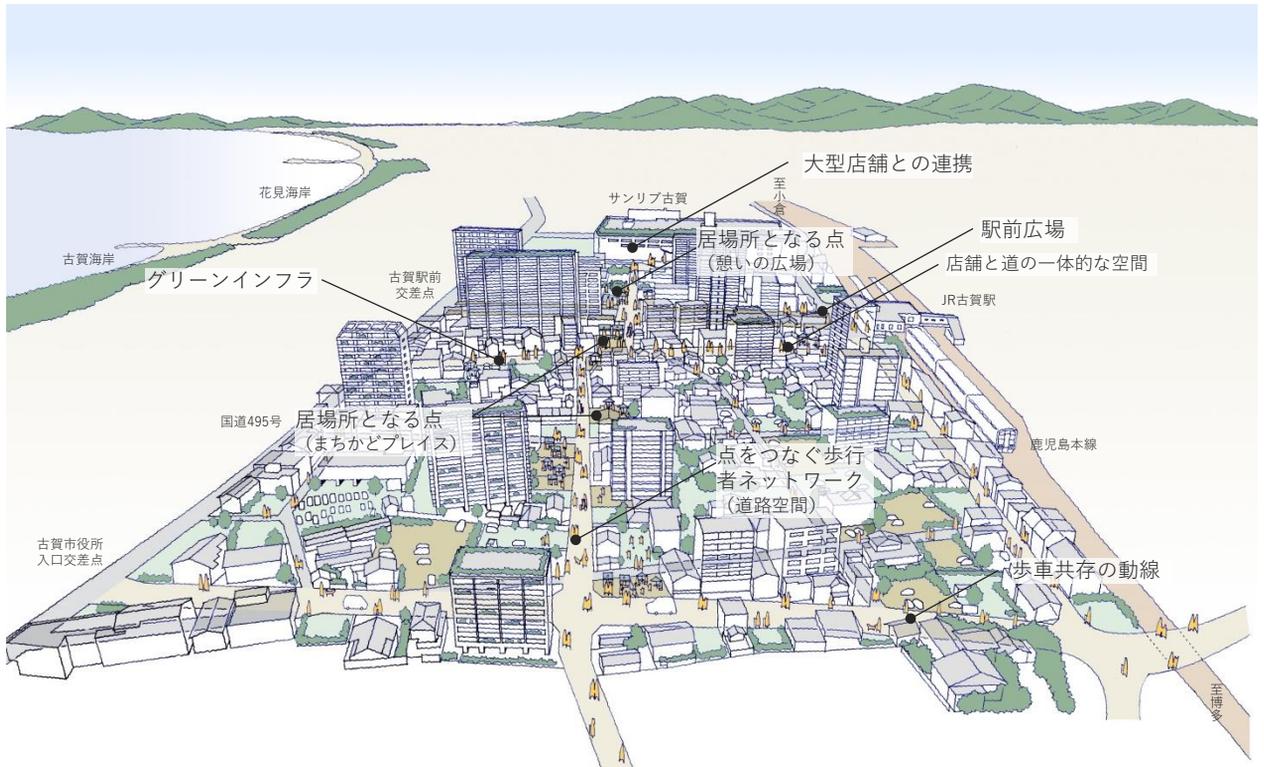
グリーンインフラとなる緑化イメージ

## 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。

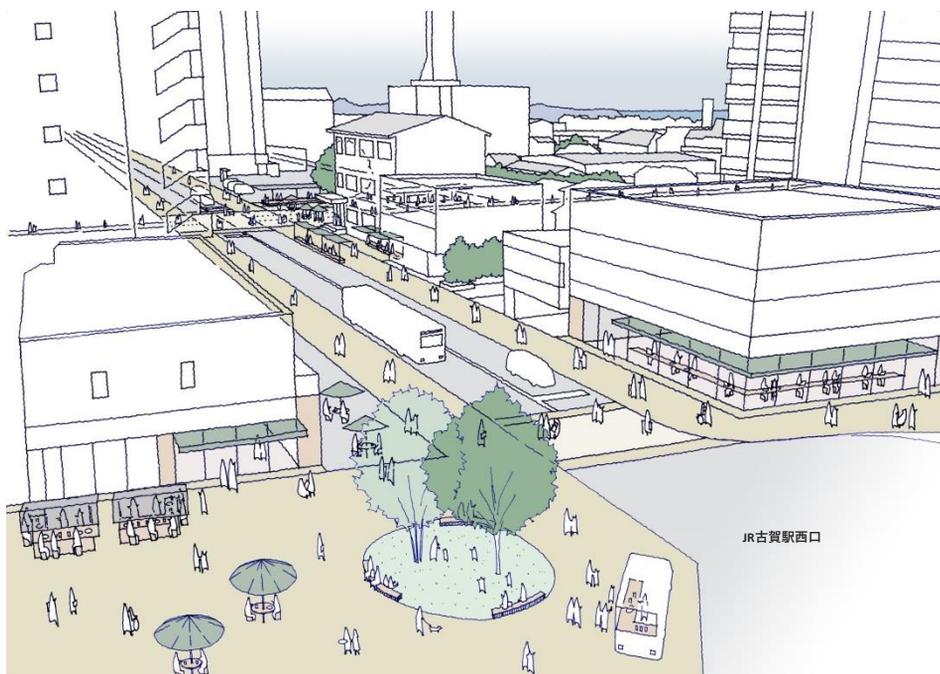
### 俯瞰イメージ

南側よりみ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丘団地方面をつなぐ道路を中心に、歩いて楽しいまちなか空間の形成を促進します。



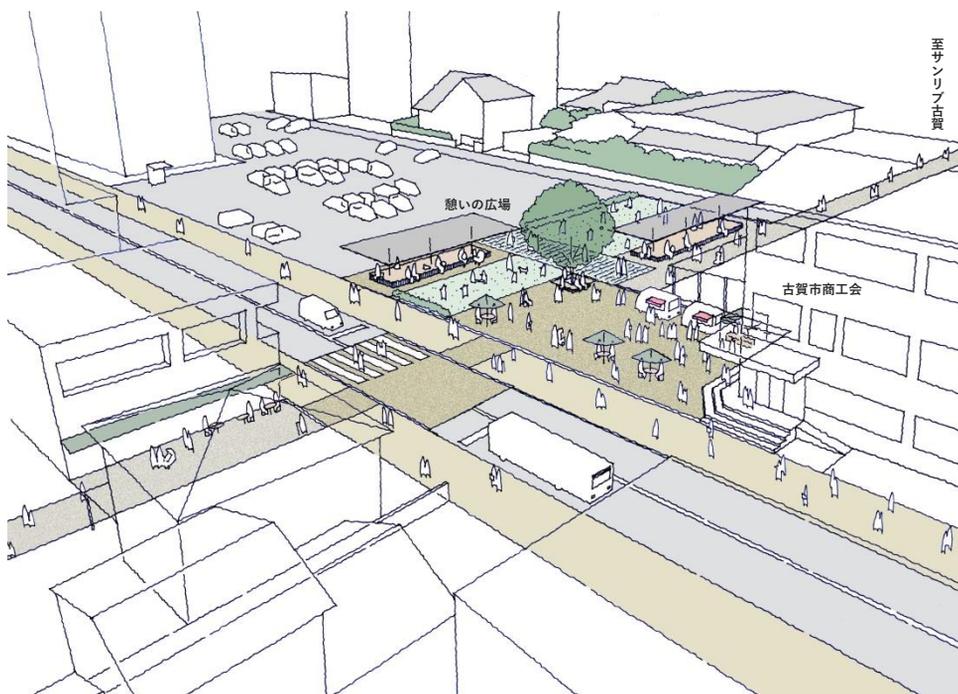
## 駅前広場周辺イメージ

駅前広場の形状や道路の設えにより、古賀駅西口から出た歩行者をまちなかへと導きます。



## 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

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にぎわい創出を図ります。



## まちかどプレイスのイメージ

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。

