

1. はじめに
2. JR古賀駅西口周辺の現況と課題
3. 整備の基本方針
4. 社会実験の実施
5. 空間整備の方針
6. 今後に向けて

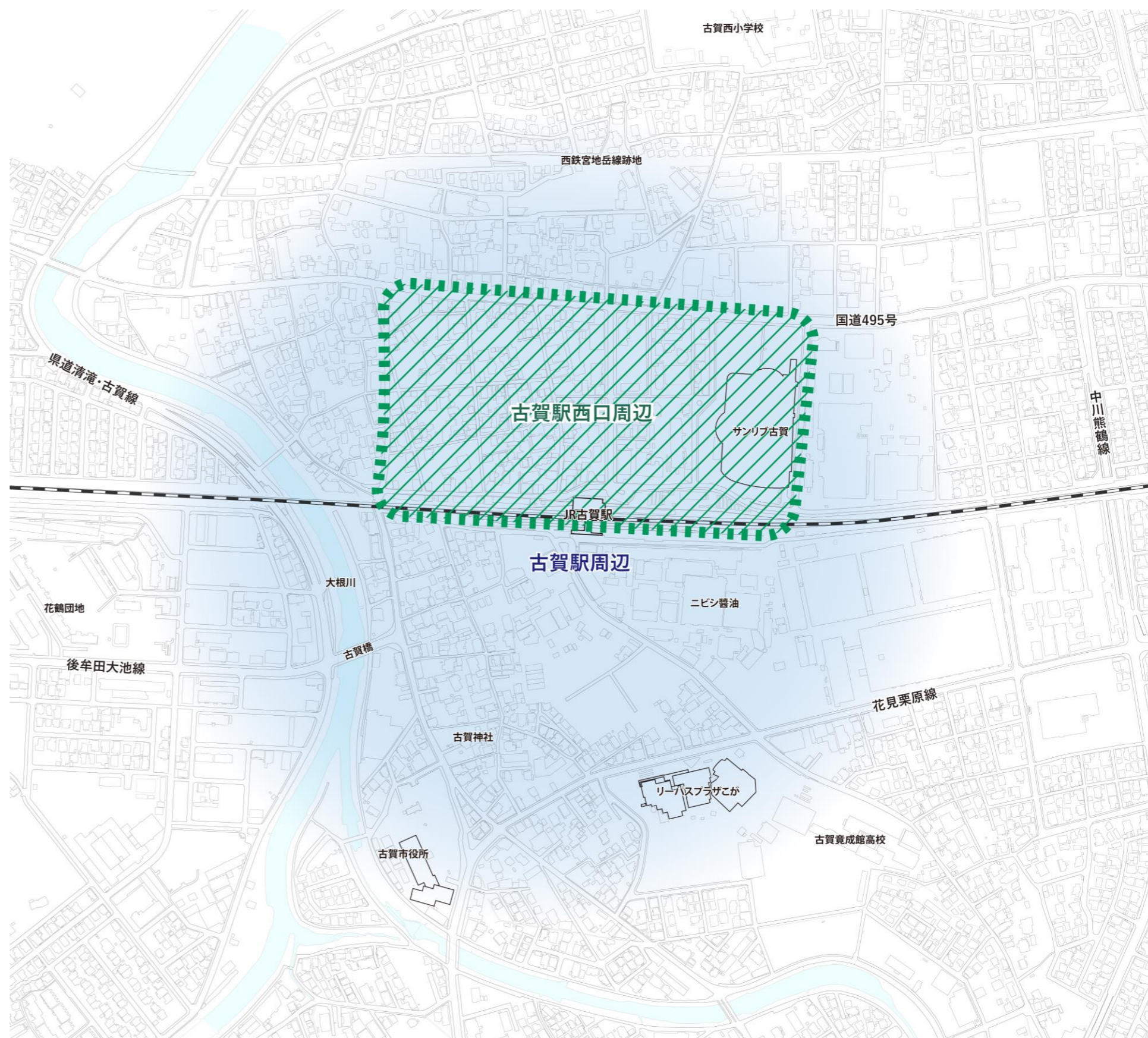
1. はじめに

はじめに

現在、古賀駅周辺では、ウォーカ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、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作成しました。

対象エリア



2. JR古賀駅西口周辺の現況と課題

上位関連計画の整理

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▶

JR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

JR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▶

JR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

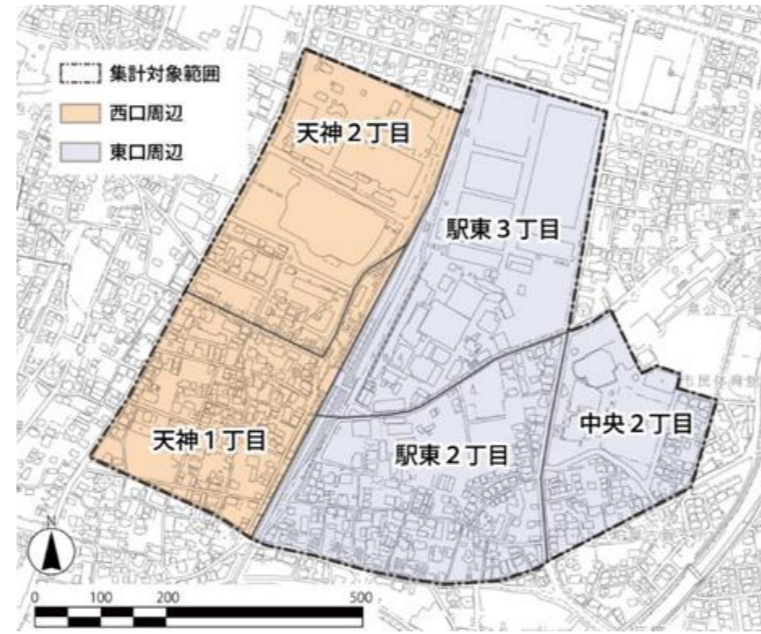
なお、東口の検討の中でも西口との連携は重要視されており、東西を含めた古賀駅周辺の政策的位置付けとしては「ウォーカブル」や「歩いて暮らせる」といったキーワードをあげています。

2. JR古賀駅西口周辺の現況と課題

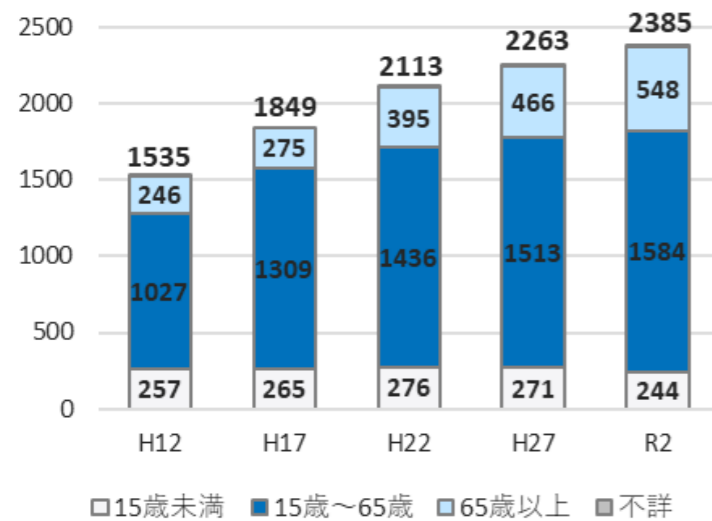
人口、事業所数

人口

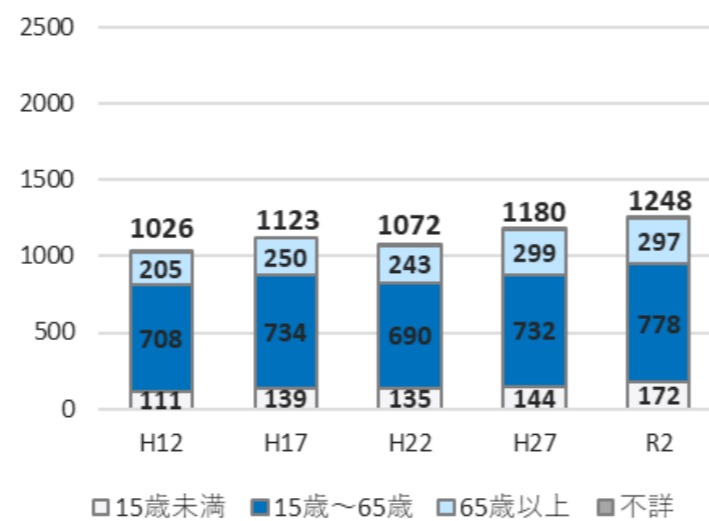
古賀駅周辺の人口を見ると西口では、平成12年(2000)から令和2年(2020)にかけて+850人と大幅に増加しています。西口の年齢別人口を見ると15～65歳未満が約1.5倍、65歳以上が約2倍に増加していますが、15歳未満は減少しています。東口はすべての年齢層で微増しています。



集計対象範囲



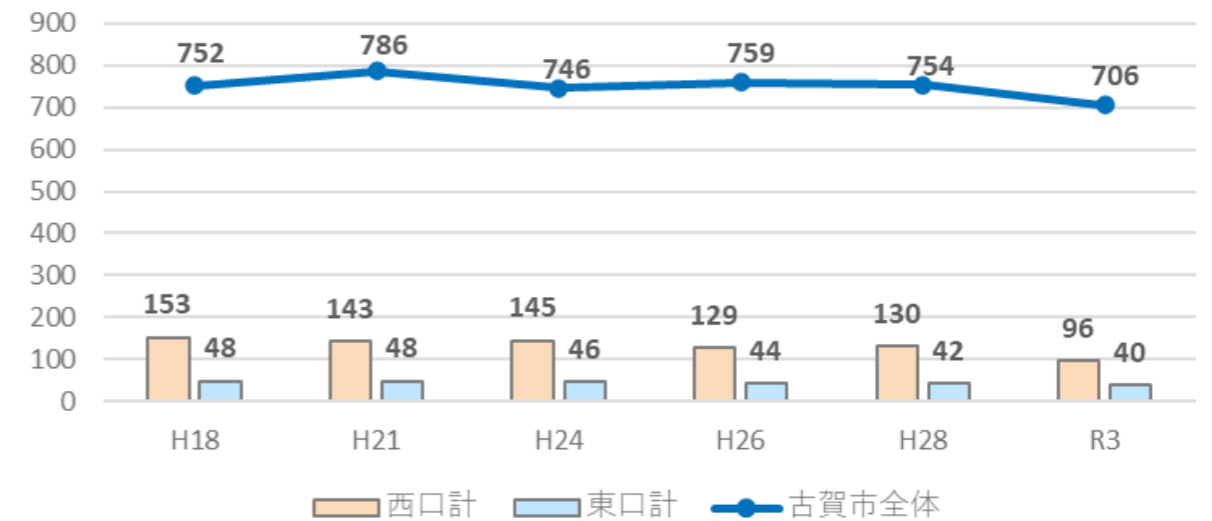
年齢別人口推移（西口）：国勢調査



年齢別人口推移（東口）：国勢調査

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

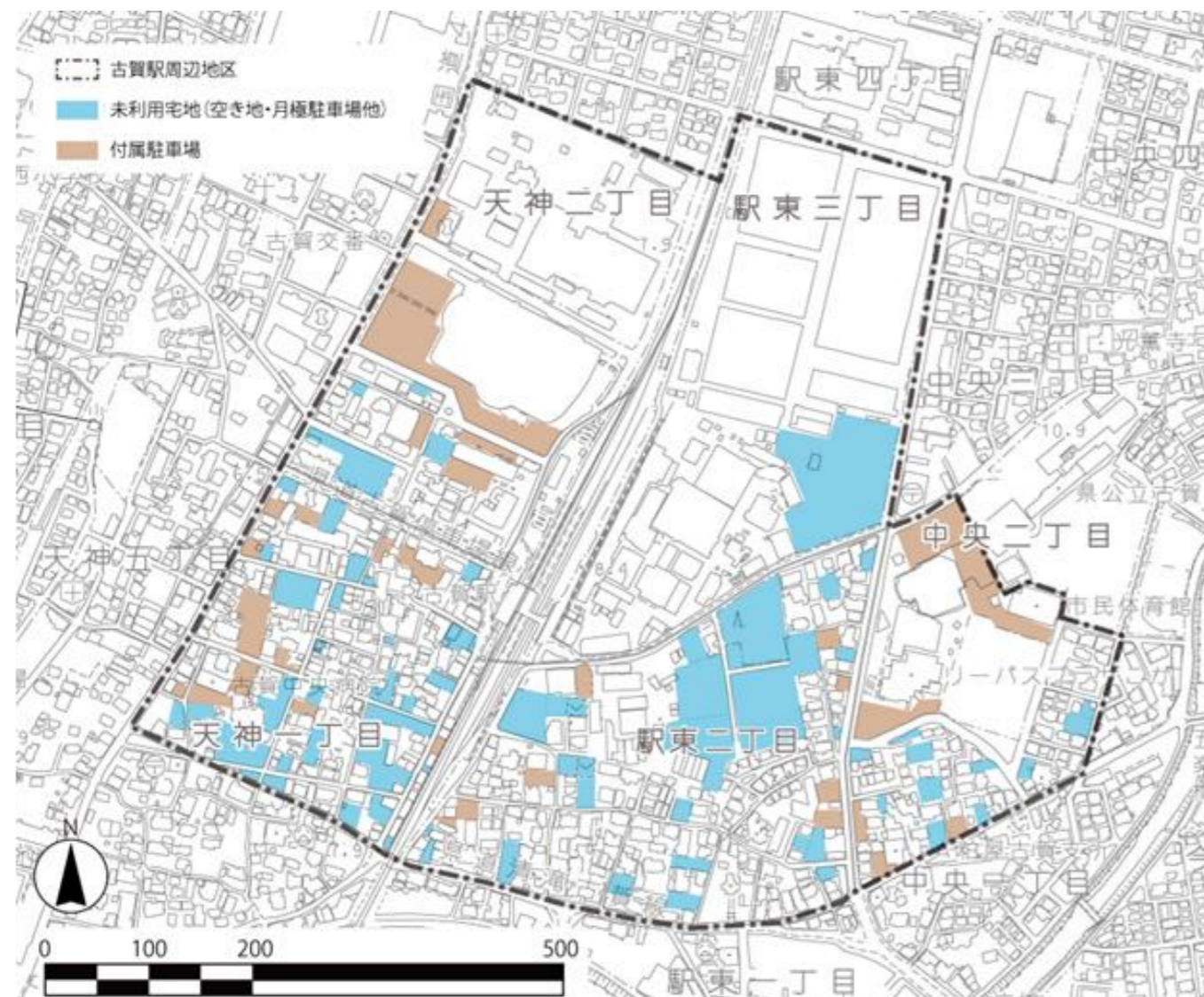
2. JR古賀駅西口周辺の現況と課題

未利用宅地、道路の現況

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。

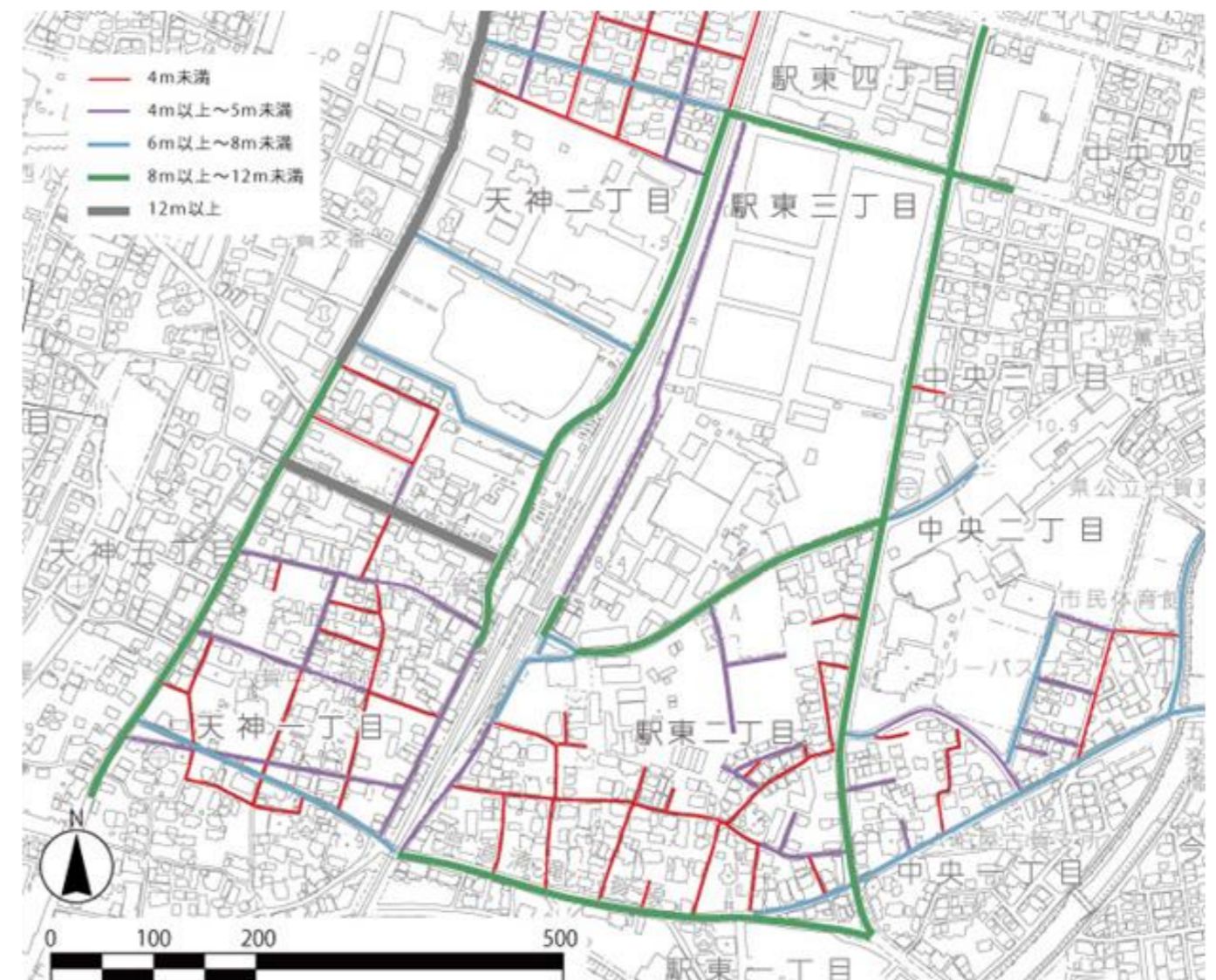


未利用宅地の現況

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

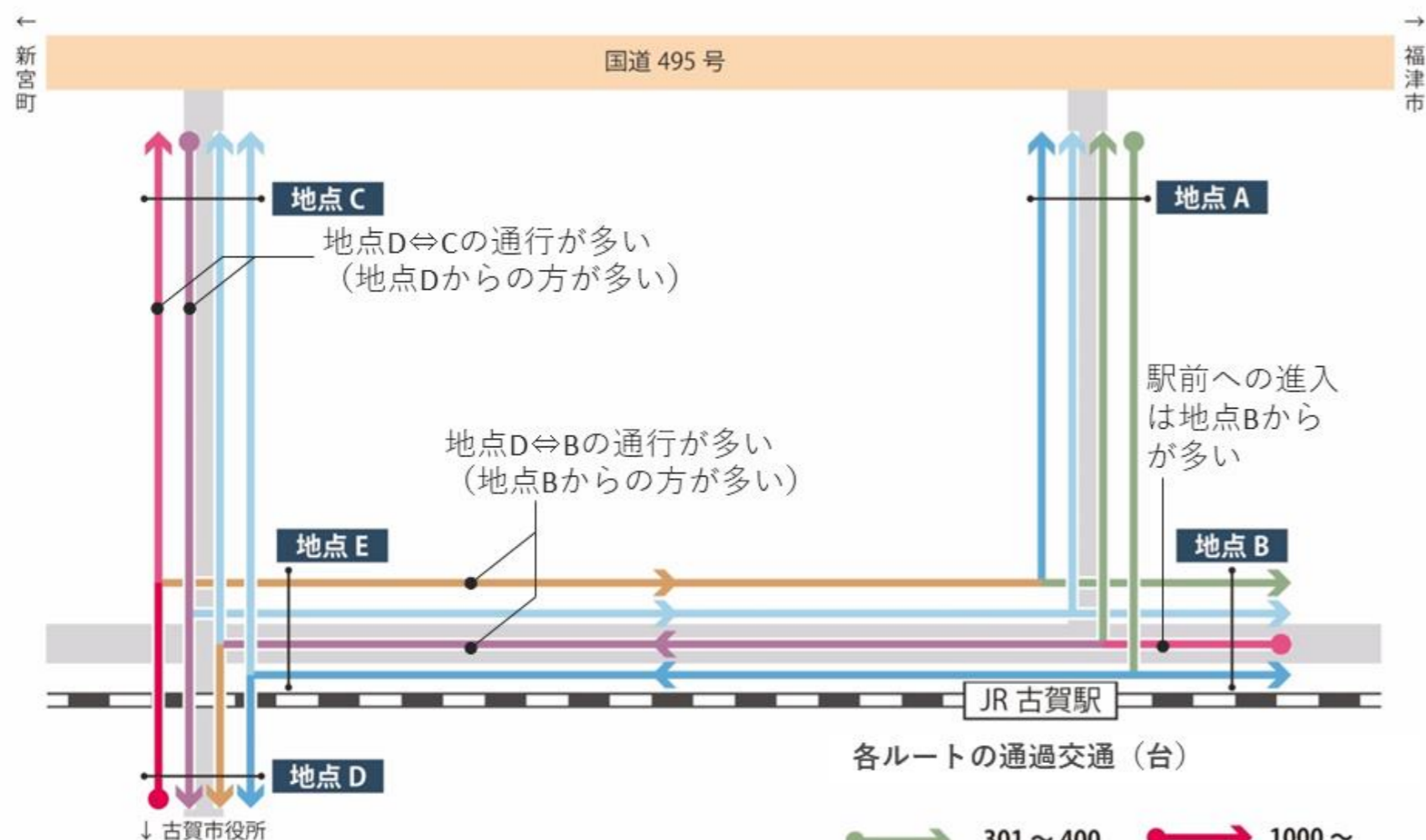
2. JR古賀駅西口周辺の現況と課題

交通調査

ナンバープレート調査

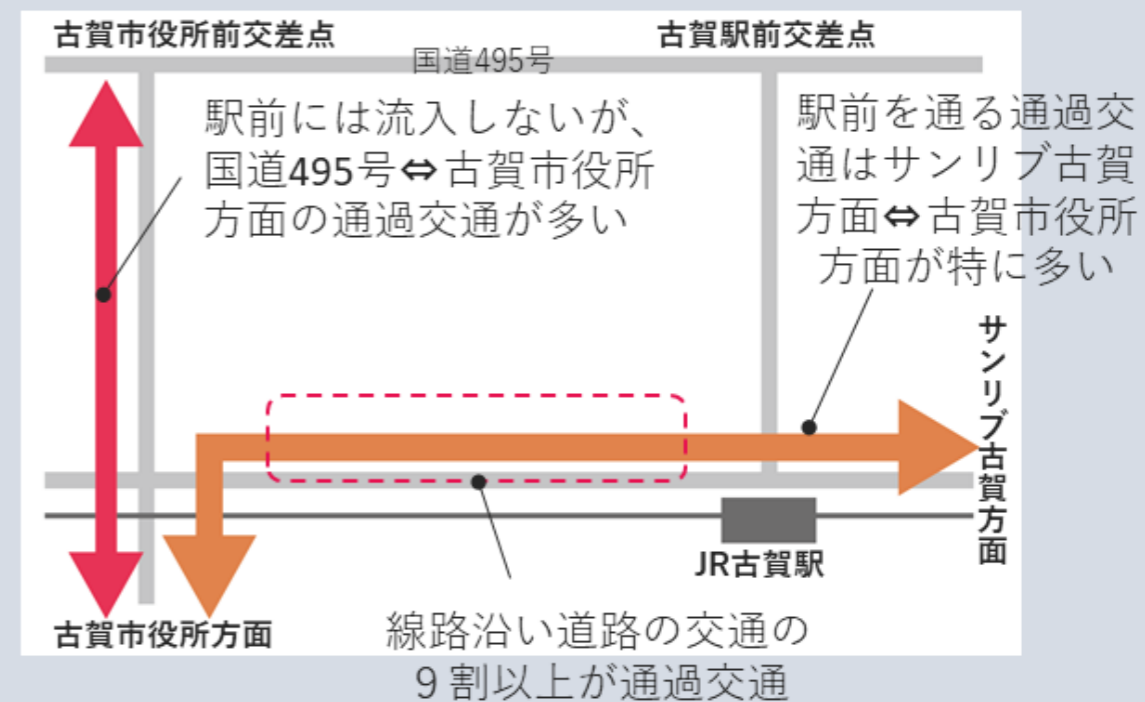
2地点を通過する車両のルート・時間を集計することで、古賀駅西口エリアの通過交通の現状を把握しました。古賀駅前に流入する通過交通として、特に地点B（サンリブ古賀方面）⇔地点D（古賀市役所方面）のルートが多く、さらには線路沿いの道路の交通の9割以上が通過交通であることがわかりました。

各調査断面間の通過交通台数



※ 2地点間の通過時間10分以内を通過交通として集計

ナンバープレート調査からみた交通特性



2. JR古賀駅西口周辺の現況と課題

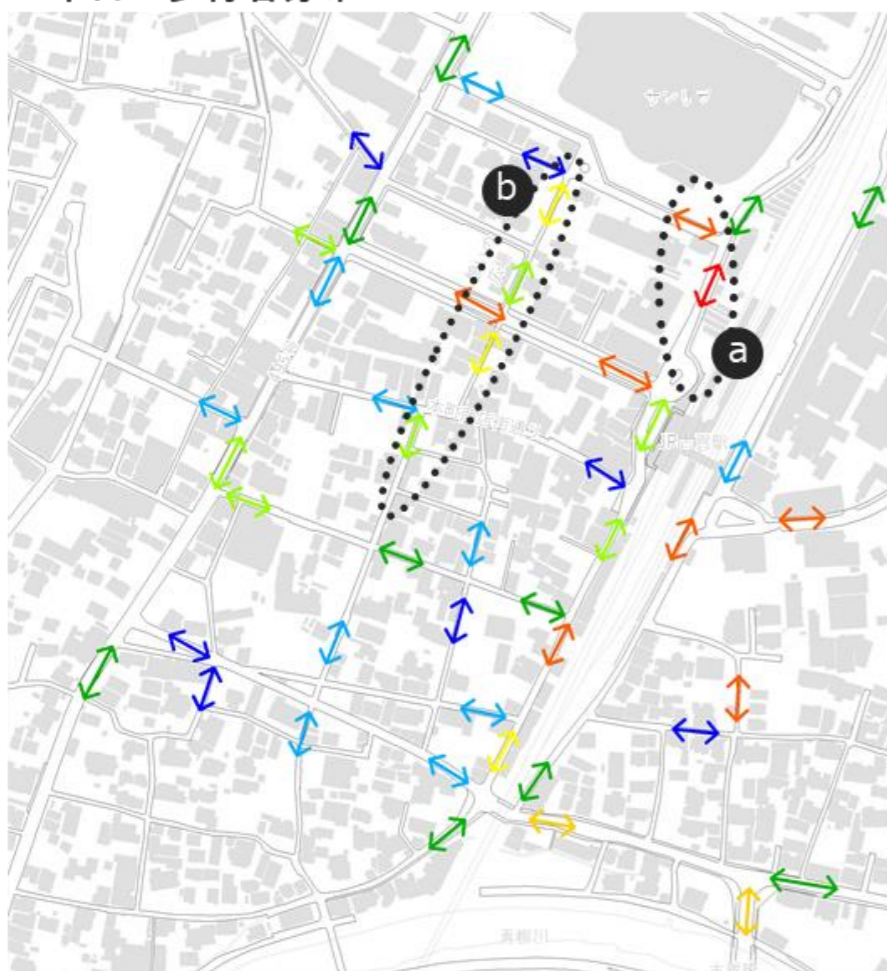
歩行者行動調査

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。

<平日の歩行者分布>



- 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

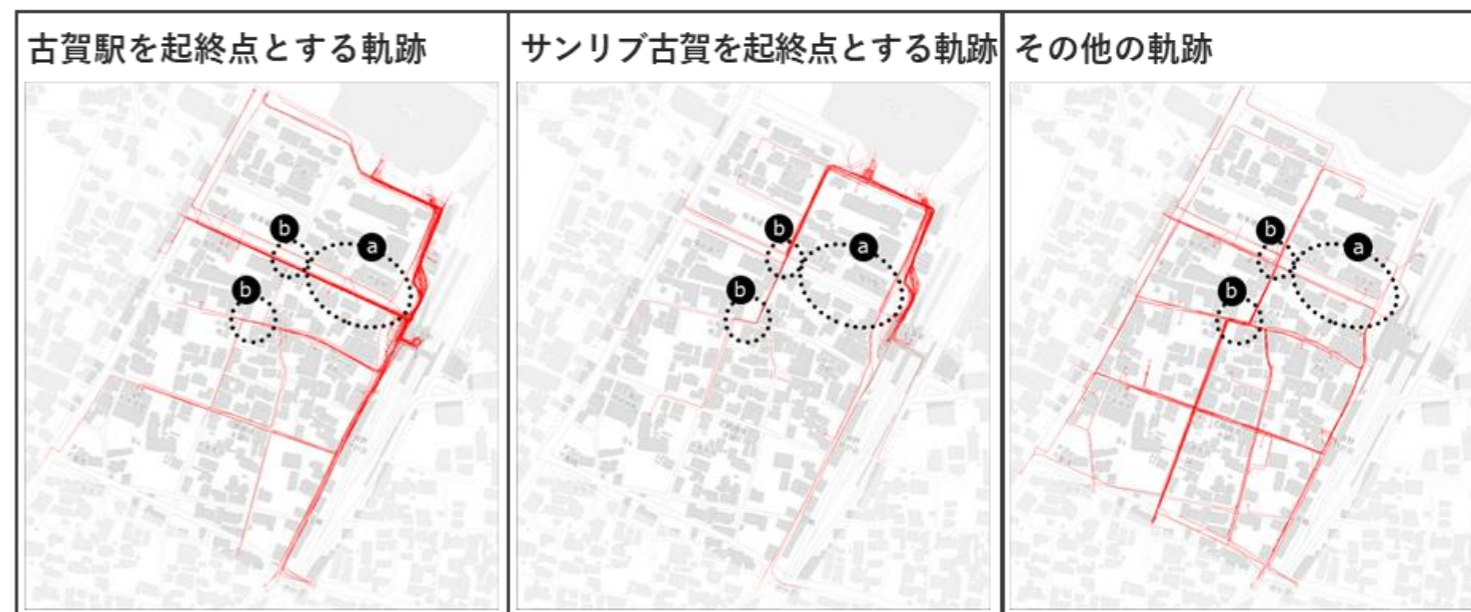
歩行行動（トレース）

「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。

3. 整備の基本方針

まちのコンセプト

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、巡りたくなるような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
- ・ 未利用宅地（空地・駐車場）や空家
- ・ 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の活性化に取り組み、めぐり歩いて楽しいまちなかをつくる

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の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。

3. 整備の基本方針

まちの方針

まちの方針

プレイス
メイキング
(点をつくる)

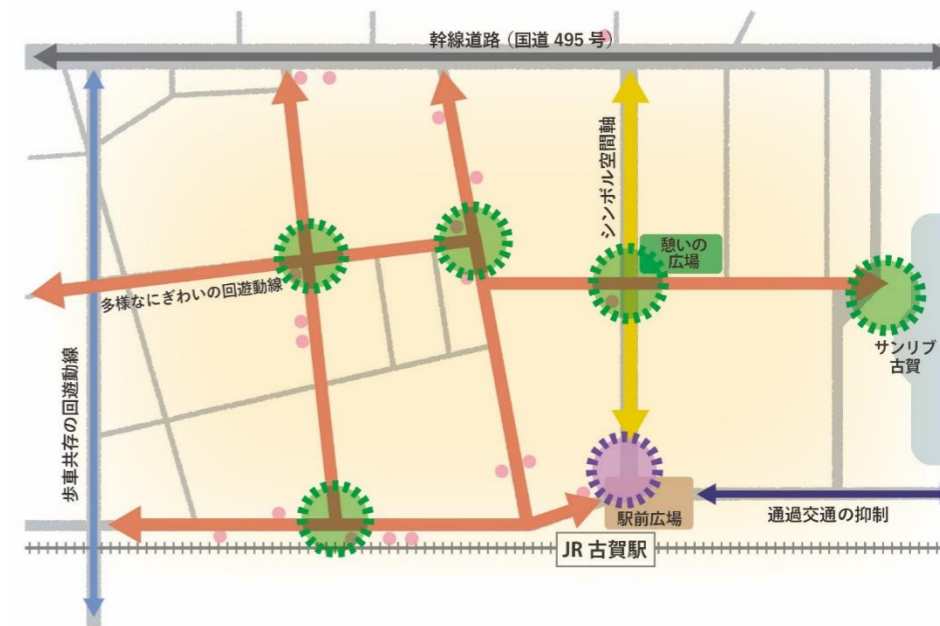
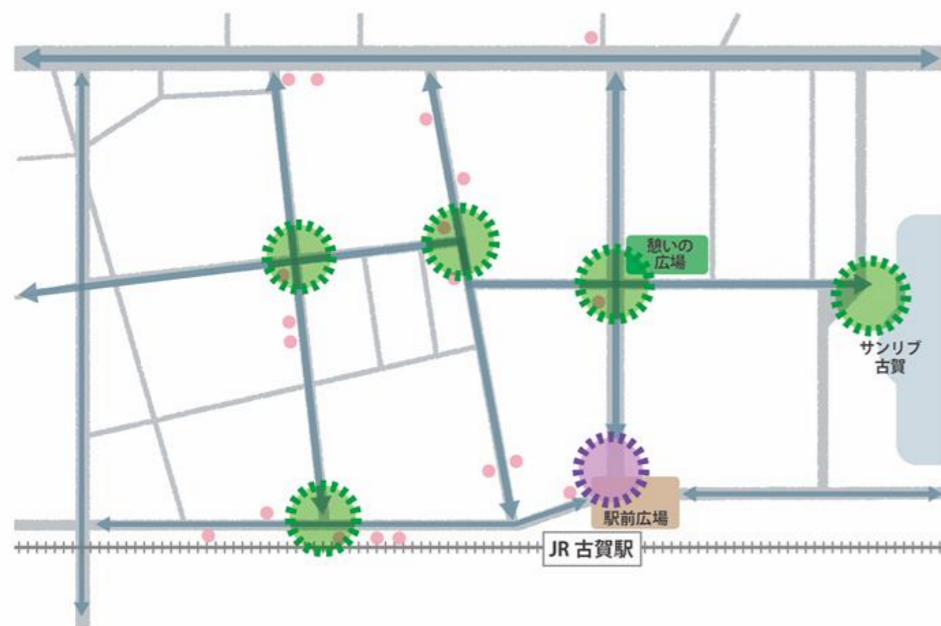
まちなかを回遊する際の結節点となる、まちかどや駅前広場といった点を整備し、居心地がよく、人々の活動が活発に行われる居場所づくり、周辺の民地や道路とのつながりを考慮した空間づくりを行います。

歩行者
ネットワーク
(点をつなぐ)

通過交通の抑制等のまちなか全体の交通環境を整えたうえで、居心地がよく、居場所となる点をつなぐ形で道路環境等の改善に取り組み、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醸成し、イベントの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。



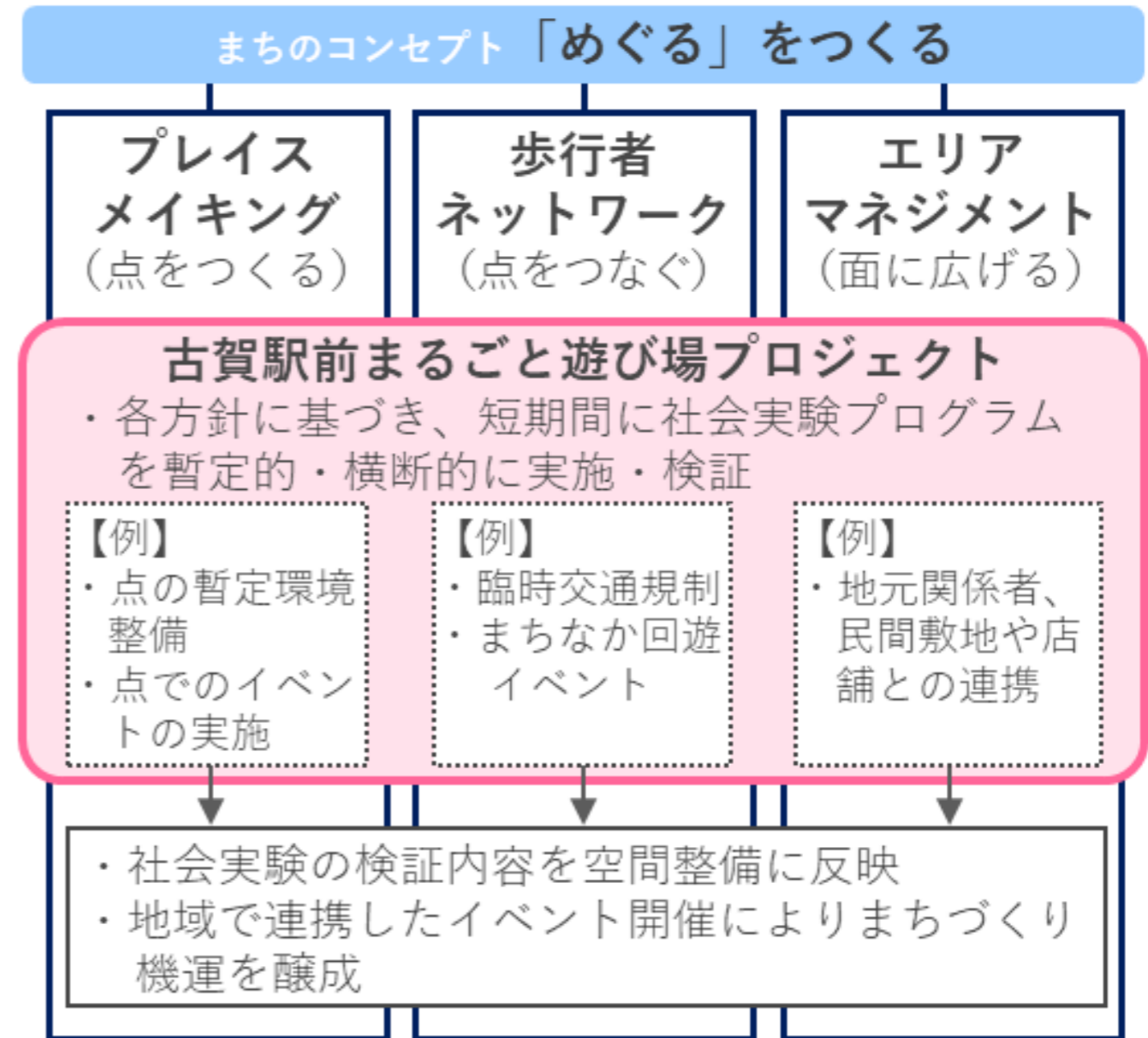
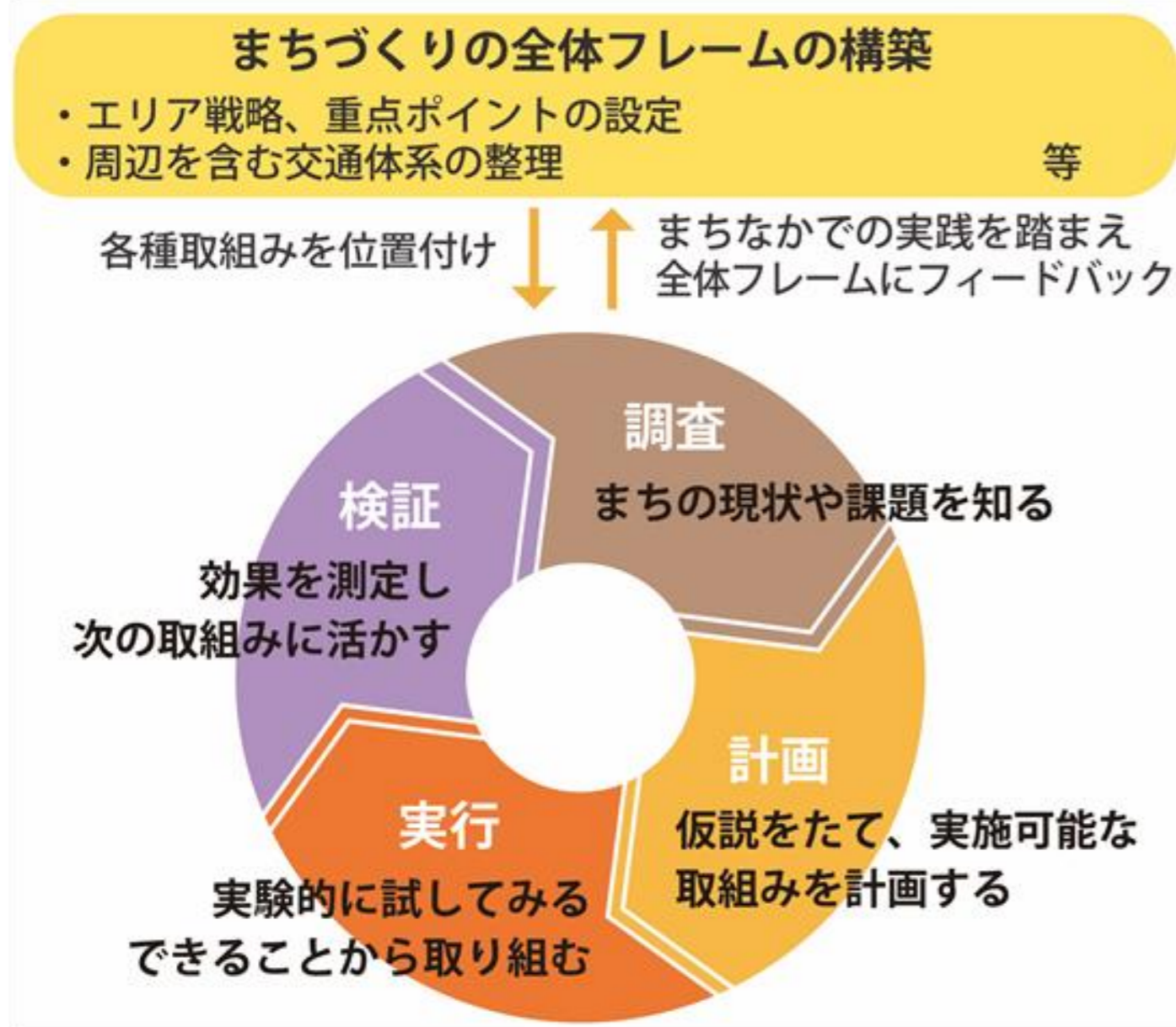
駅前広場やまちかど等の点の整備、点をつなぐかたちでの歩行者ネットワークづくりと民地を含む面的なエリアマネジメントを並行して展開し、古賀駅西口周辺の本質的な再生を目指します。

3. 整備の基本方針

まちづくりの進め方

まちづくりのサイクルを回し、発展させる

社会実験：古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト

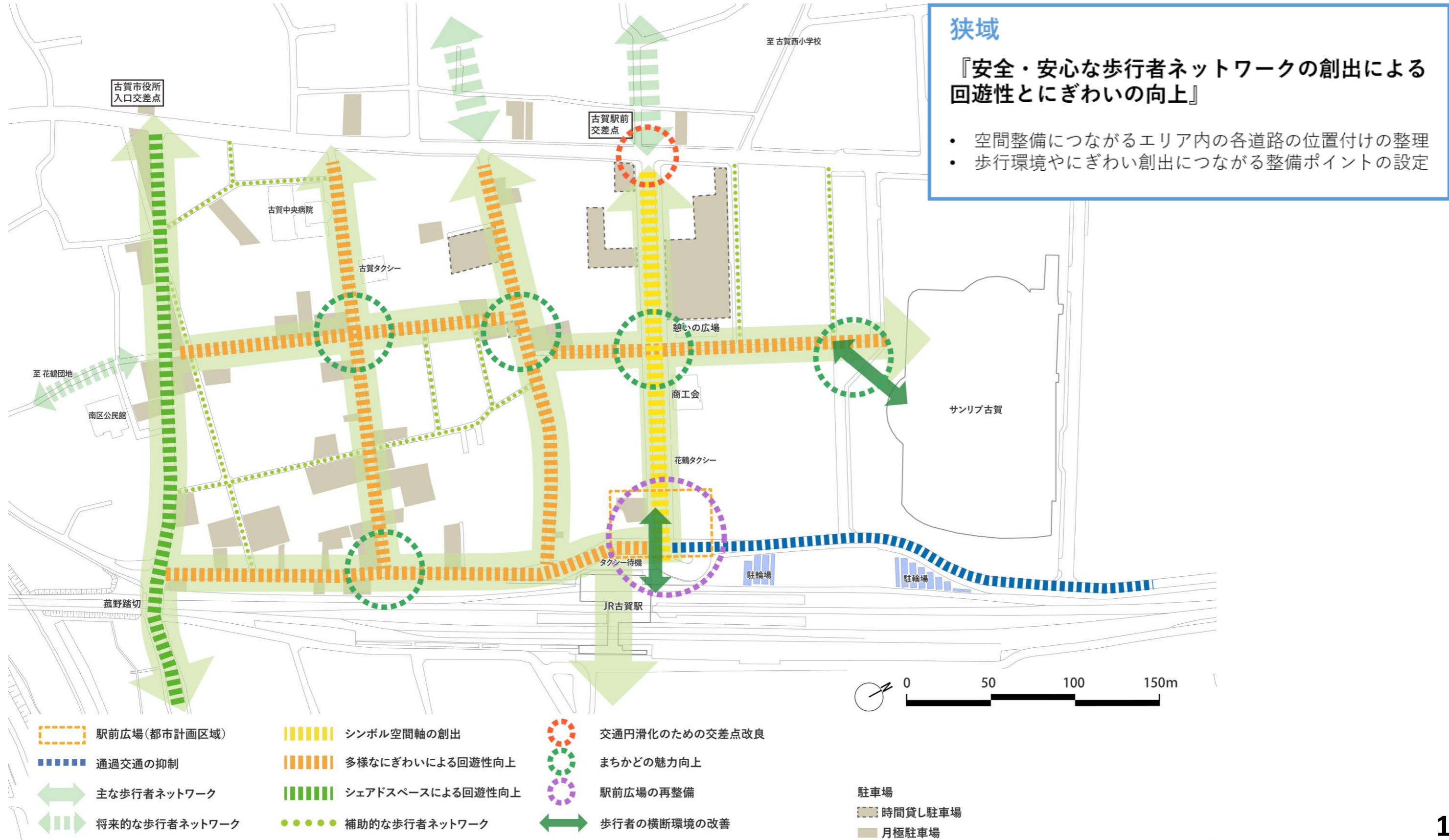


調査・計画・実行・検証のサイクルを積み重ねてまちづくりを進めるとともに、それを象徴する社会実験「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト」を地域と連携して展開します。

3. 整備の基本方針

道路体系の方針

道路体系の方針図（狭域）



4. 社会実験の実施



古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト ロゴ

社会実験の概要（交通社会実験）

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



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、歩きやすいまちなか環境の創出を目指しました。

4. 社会実験の実施



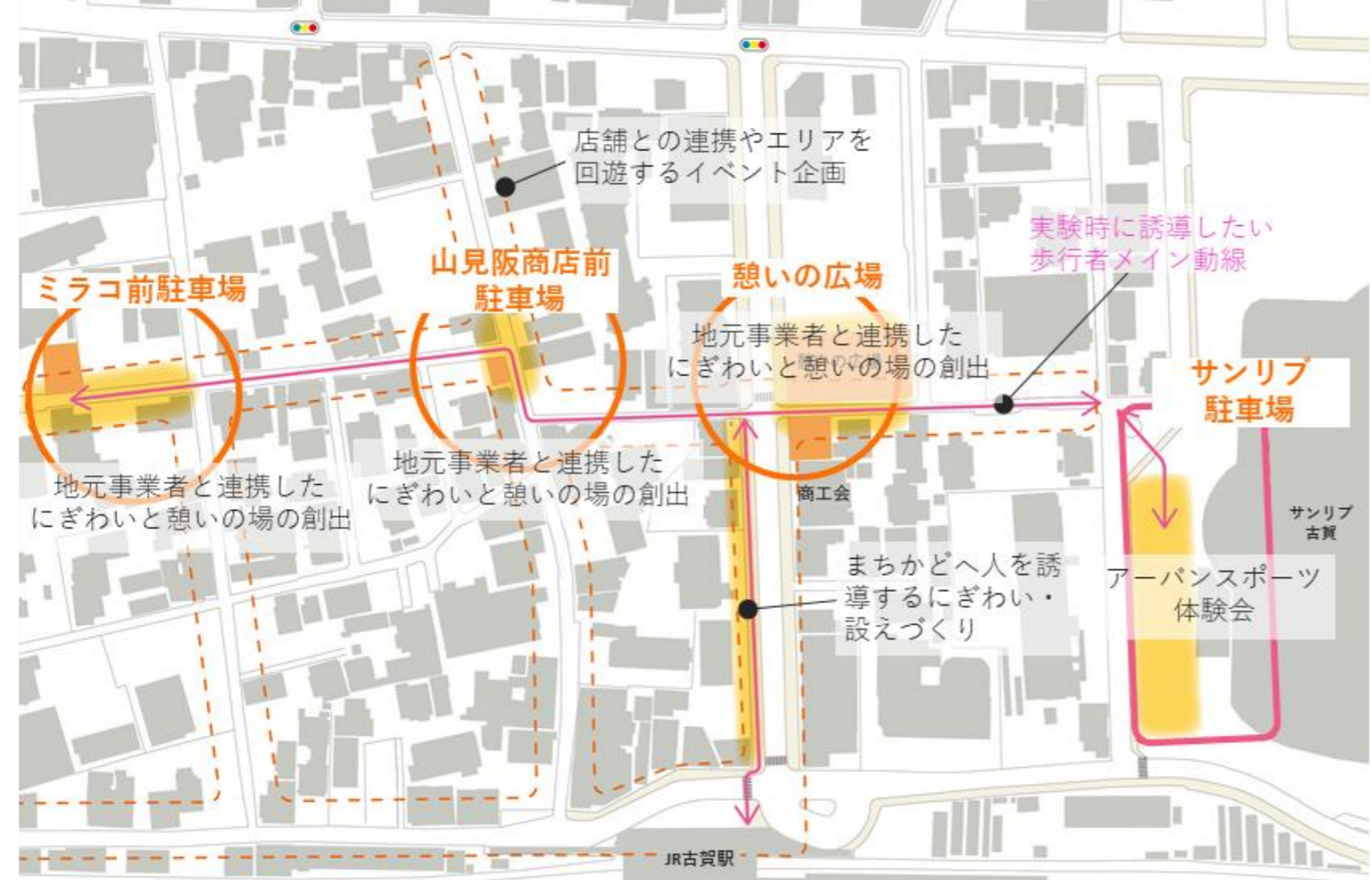
社会実験の概要 (沿道利活用社会実験)

沿道利活用社会実験 (11/25実施)

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

まちなかへの回遊を促すにぎわいづくり
 ・まちなかの回遊を促すための、にぎ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



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歩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。

4. 社会実験の実施

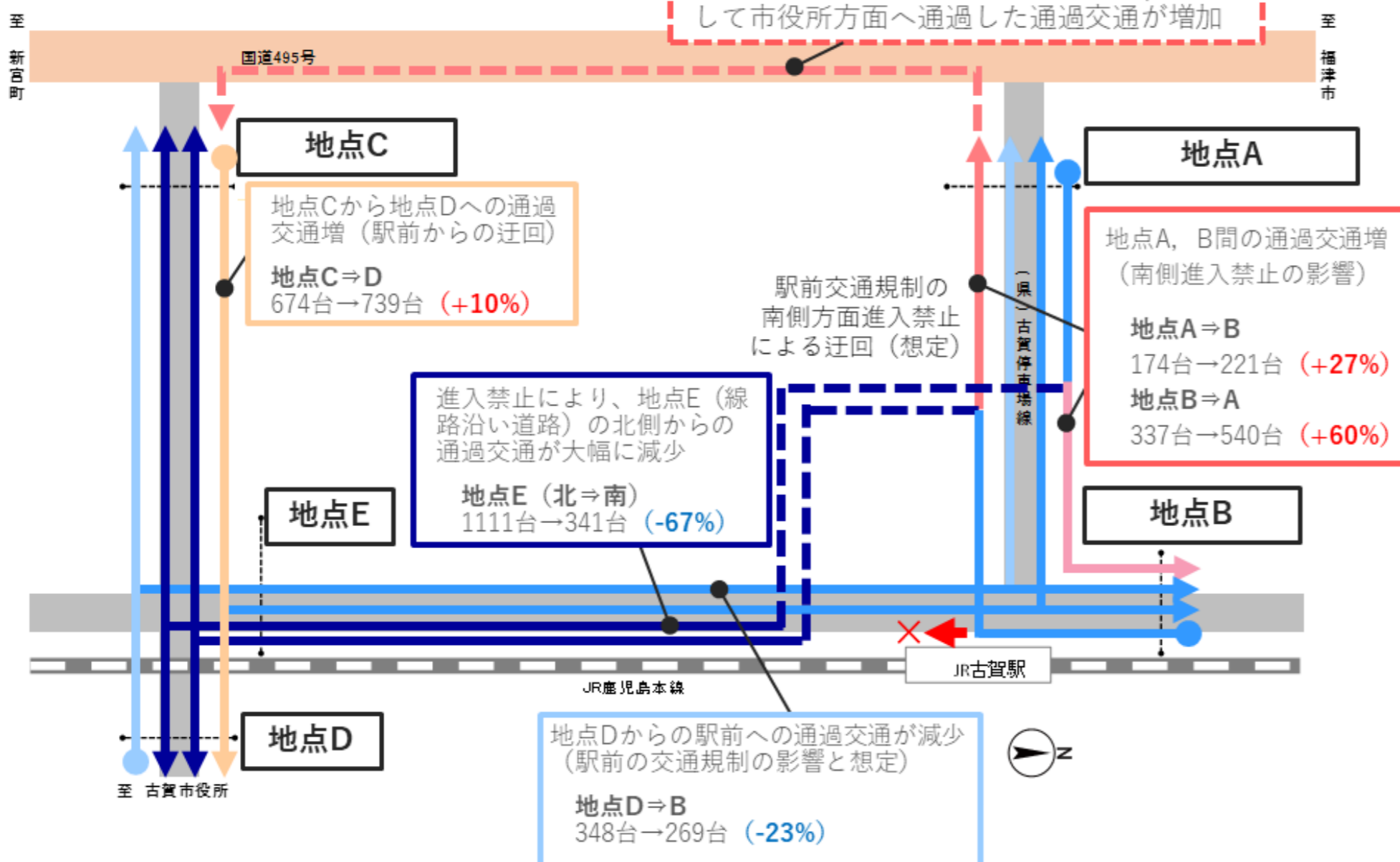


社会実験の検証（交通社会実験）

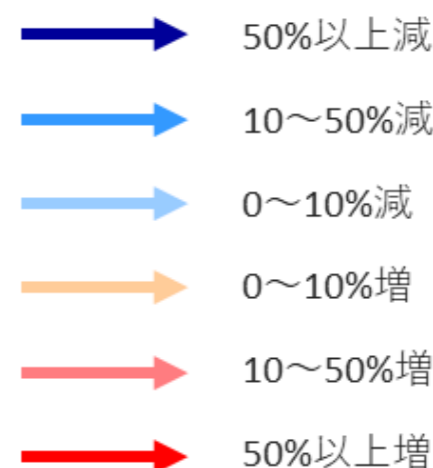
交通社会実験

交通社会実験期間中、前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。古賀駅前の南側進入禁止により、多くのルートで大幅に通過交通が減少しました。古賀停車場線や国道495号において、古賀駅前から迂回して古賀市役所方面へ向かう通過交通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）



2022年からの増減 (%)



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および時間を整理。移動時間10分以内の車両を通過交通扱いとした

4. 社会実験の実施

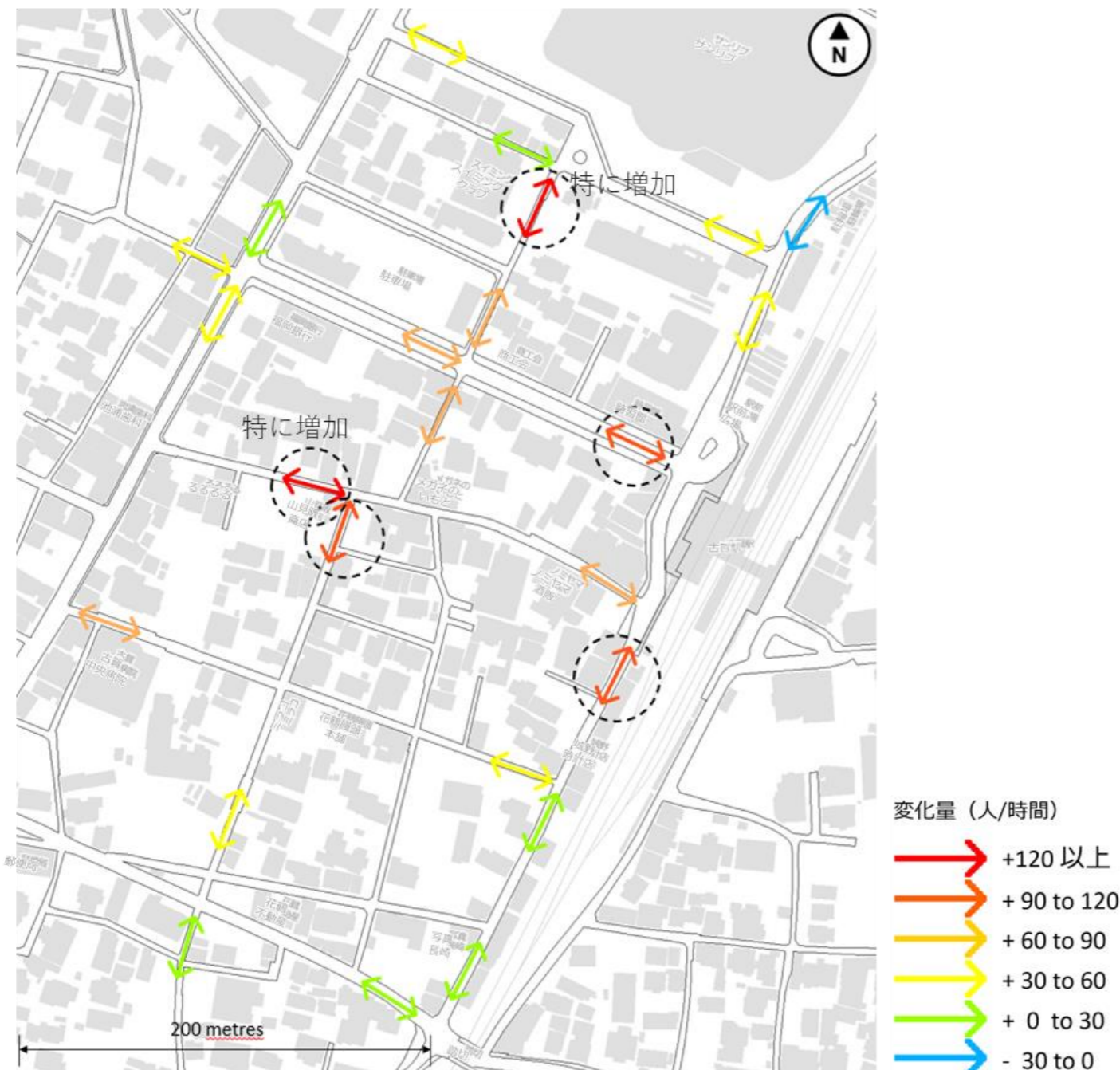


社会実験の検証（沿道利活用社会実験）

歩行者分布（ゲートカウント）

平日は全体として前年度から大きな変化はみられませんが、休日はイベントの効果等によって、前年度調査と比べて、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。

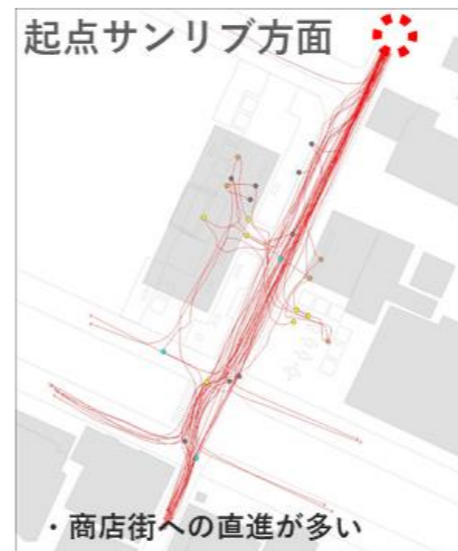
歩行者分布調査：2022年と2023年の比較（休日の変化量）



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りといった行動を確認できました。

[憩いの広場]



[商店街]



[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、荷物整理等）
- 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

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

[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））
※上記図は2023年11月25日（土）と2022年11月12日（土）の比較

時間帯：9:00～18:00

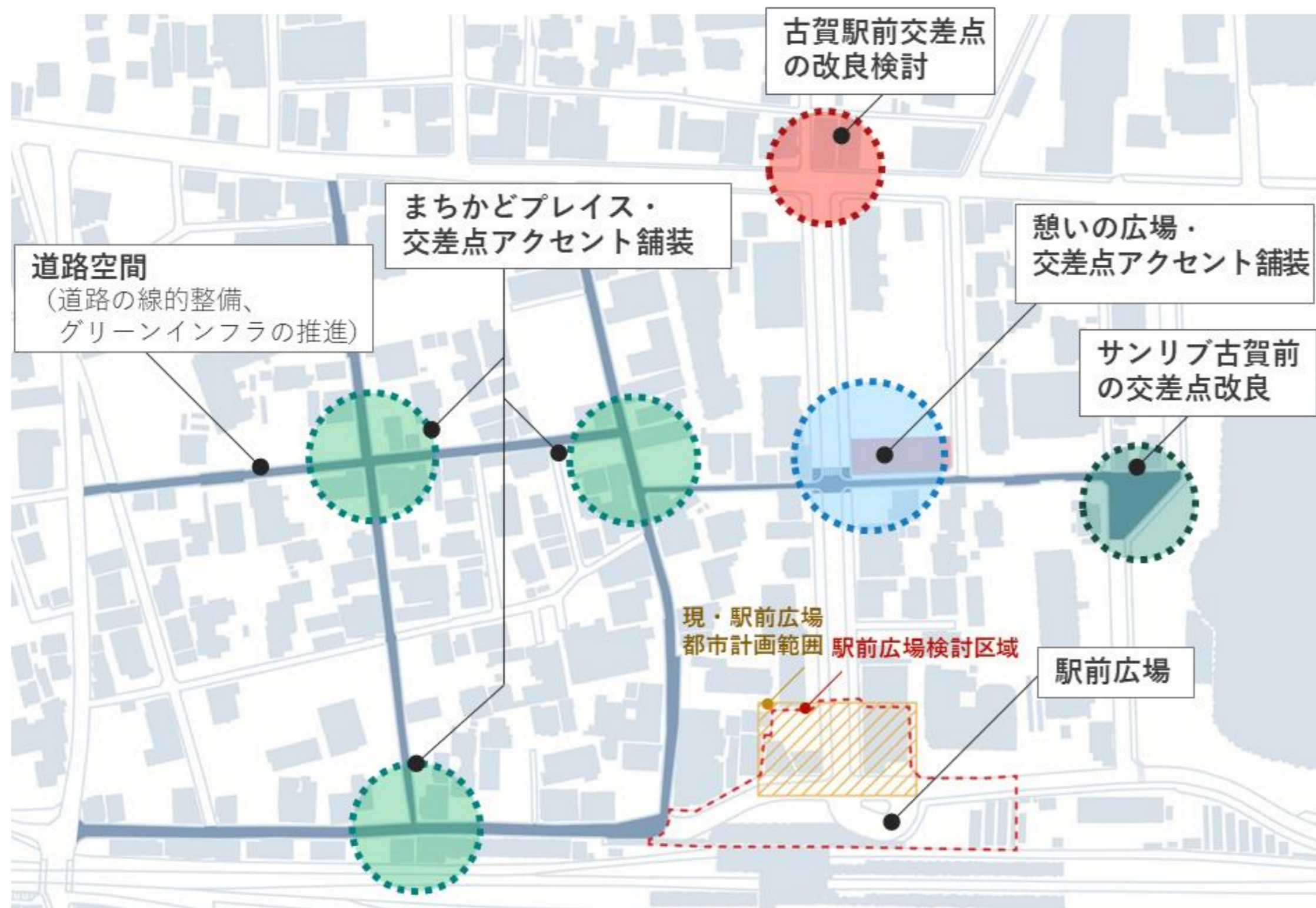
方法：ゲートカウント5分法によるサンプリング調査、6時間帯の平均値の差分（2023値-2022値）

5. 空間整備の方針

全体の整備イメージ

整備対象

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。

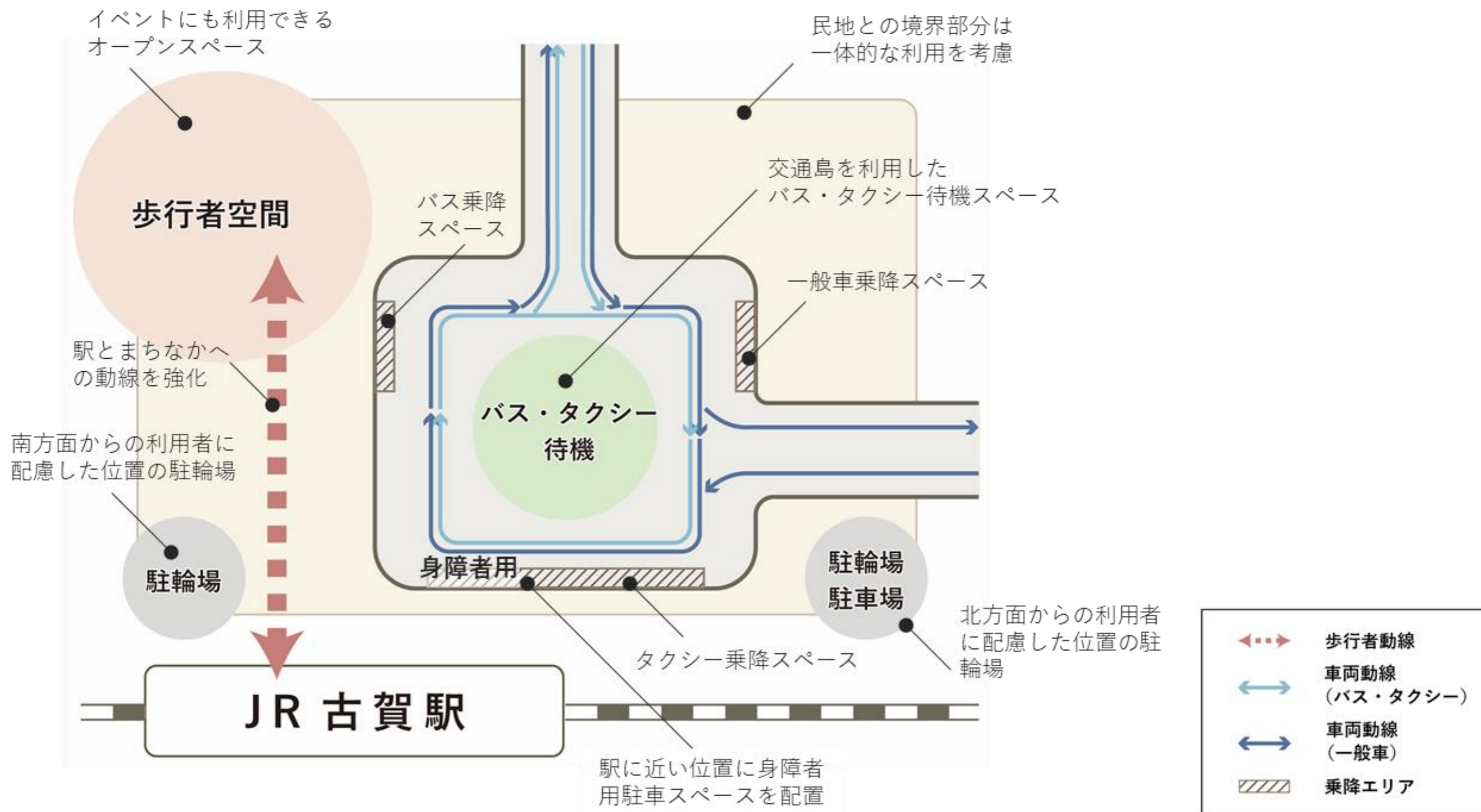


5. 空間整備の方針

駅前広場

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。

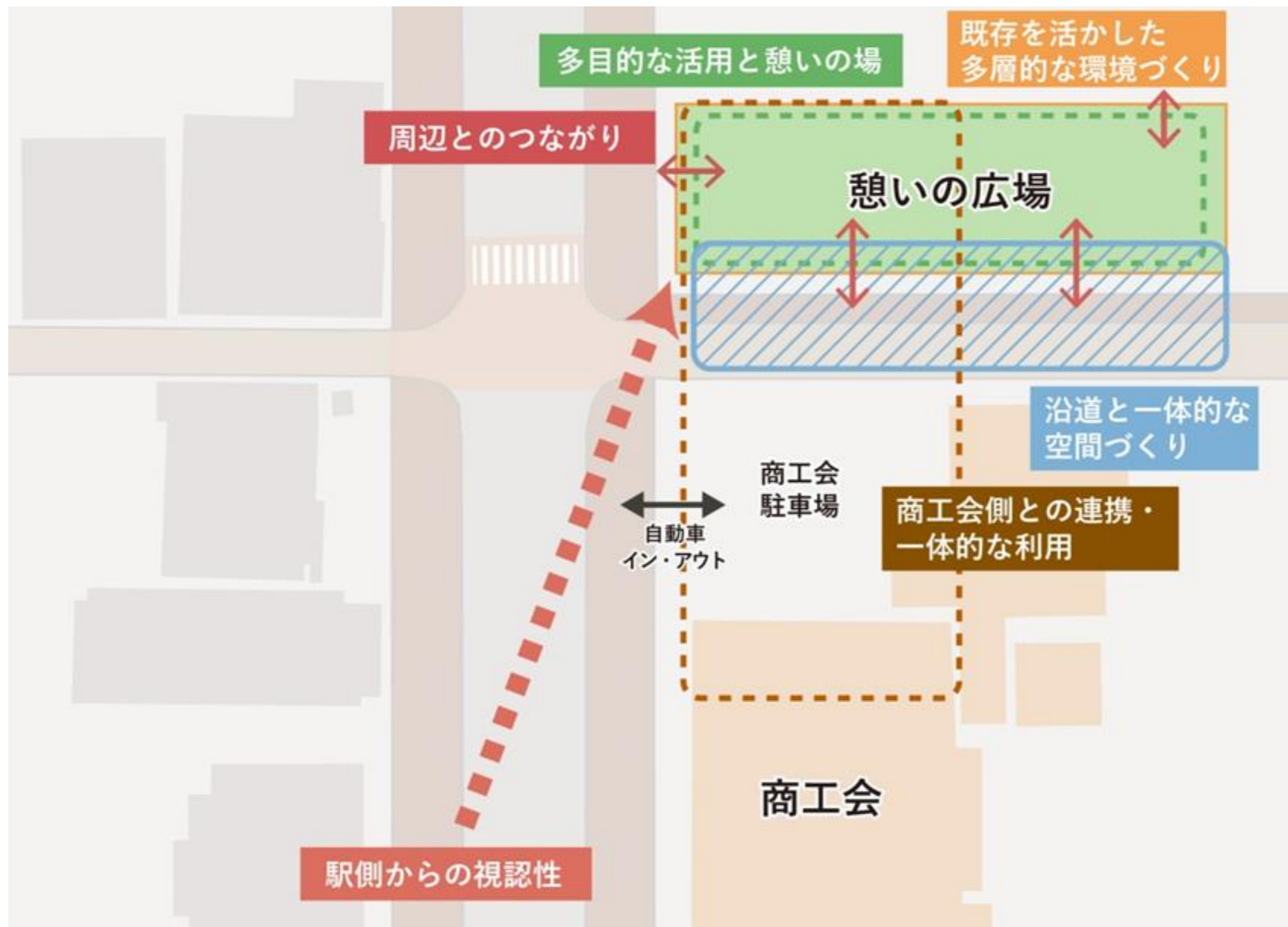


5. 空間整備の方針

憩いの広場

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。



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）

5. 空間整備の方針

まちかどプレイス

まちかどプレイスの方針

まちかどプレイスでは、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を目指します。

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。



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）

5. 空間整備の方針

道路空間

道路空間の方針

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

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します。



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、広場が隣接する際には連続性や一体性にも配慮します。



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

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

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。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

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

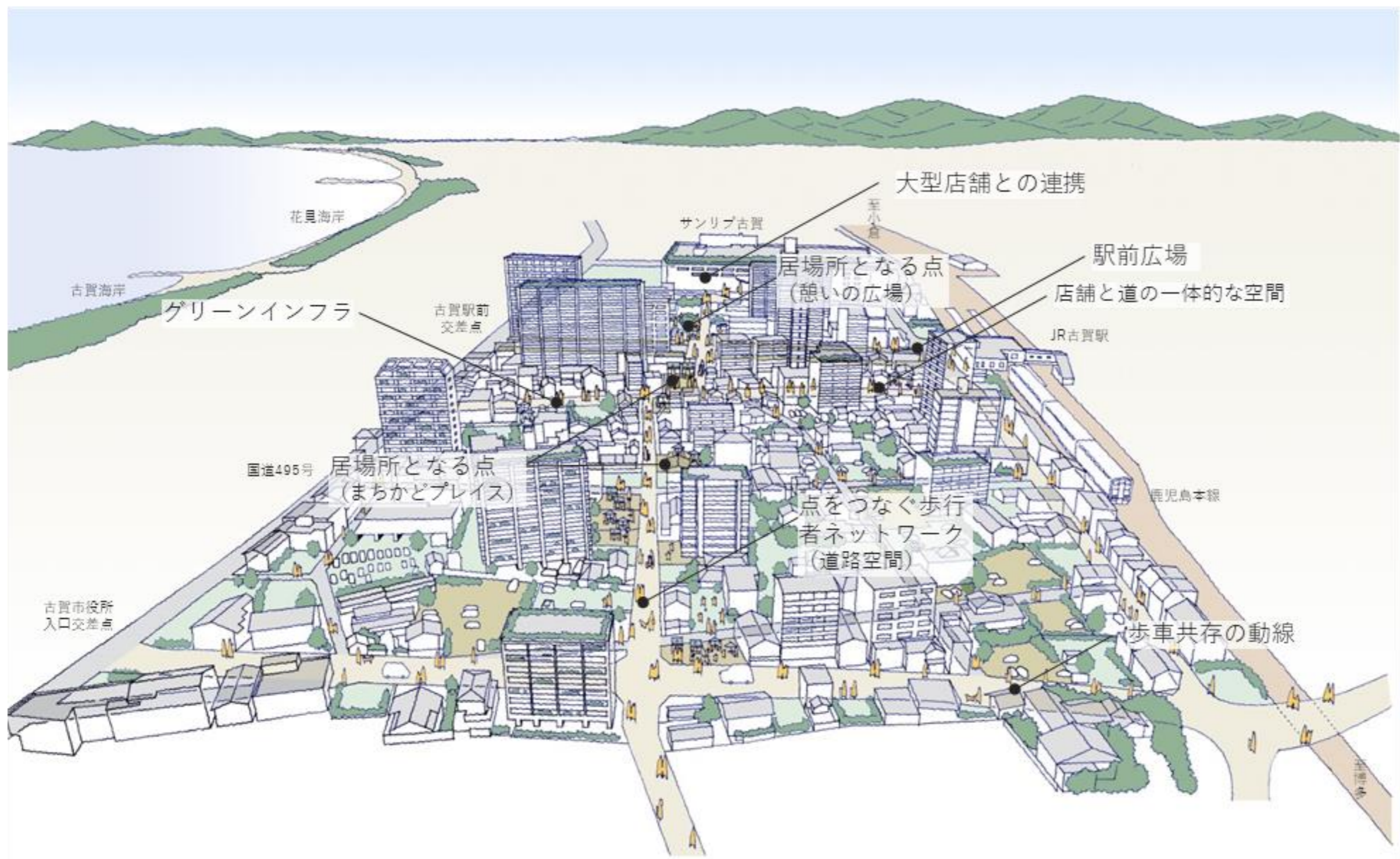
5. 空間整備の方針

整備イメージ

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。

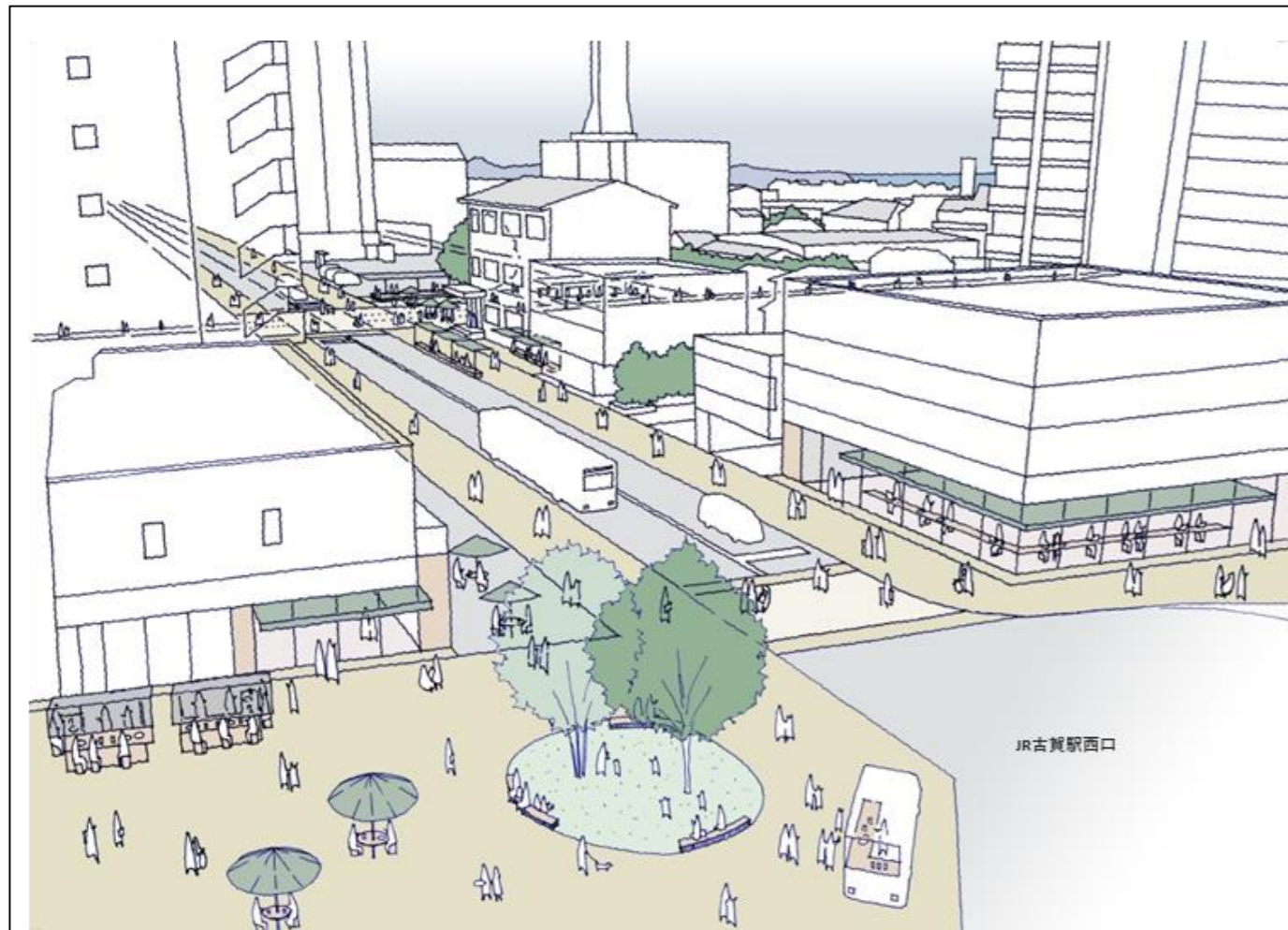


5. 空間整備の方針

整備イメージ

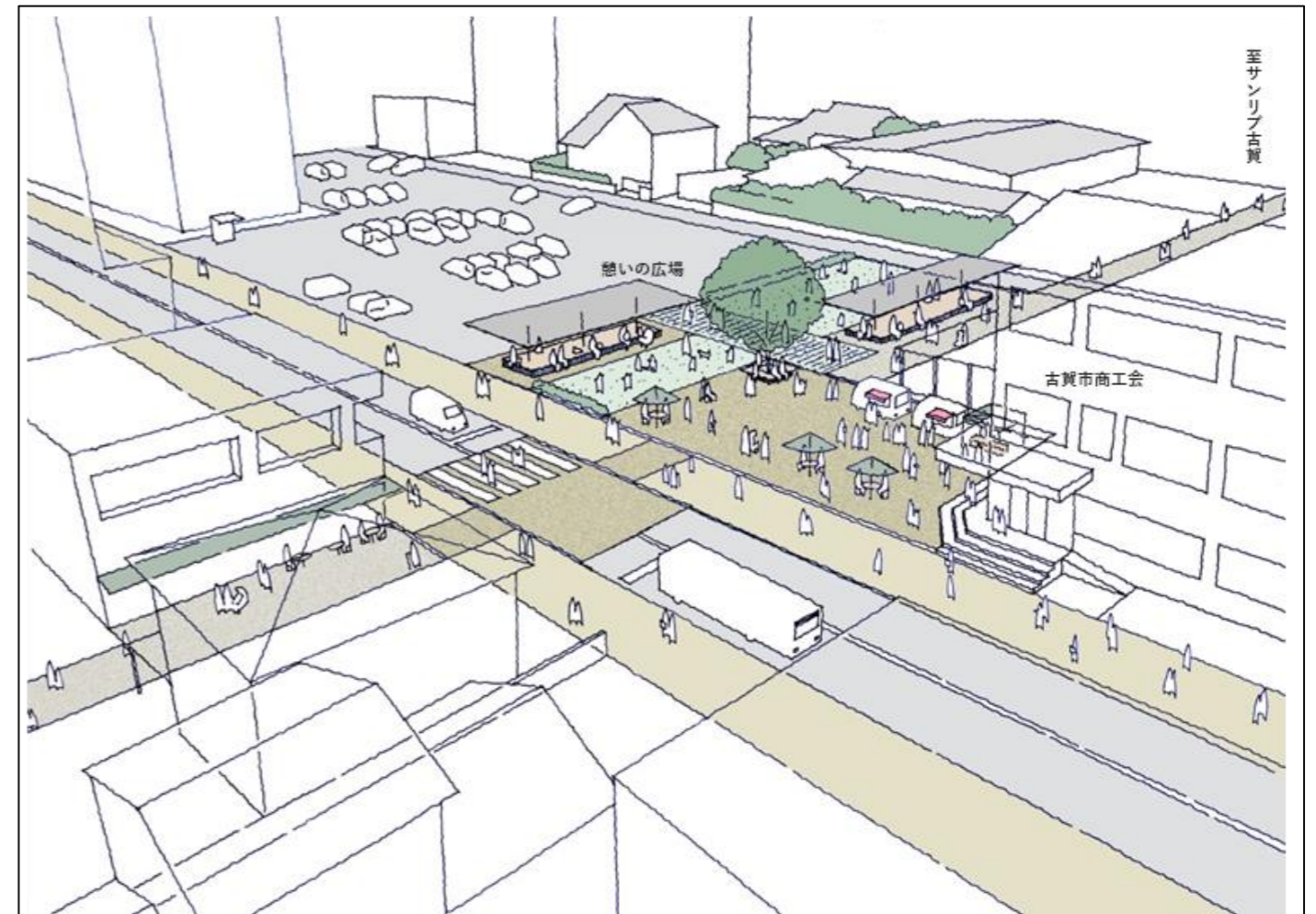
駅前広場周辺イメージ

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。



6. 今後に向けて



エリアマネジメントの展開

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まちなかに広げ、官民連携により歩いて楽しい、住みやすい、訪れたいくなるまちなか環境をつくり、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。

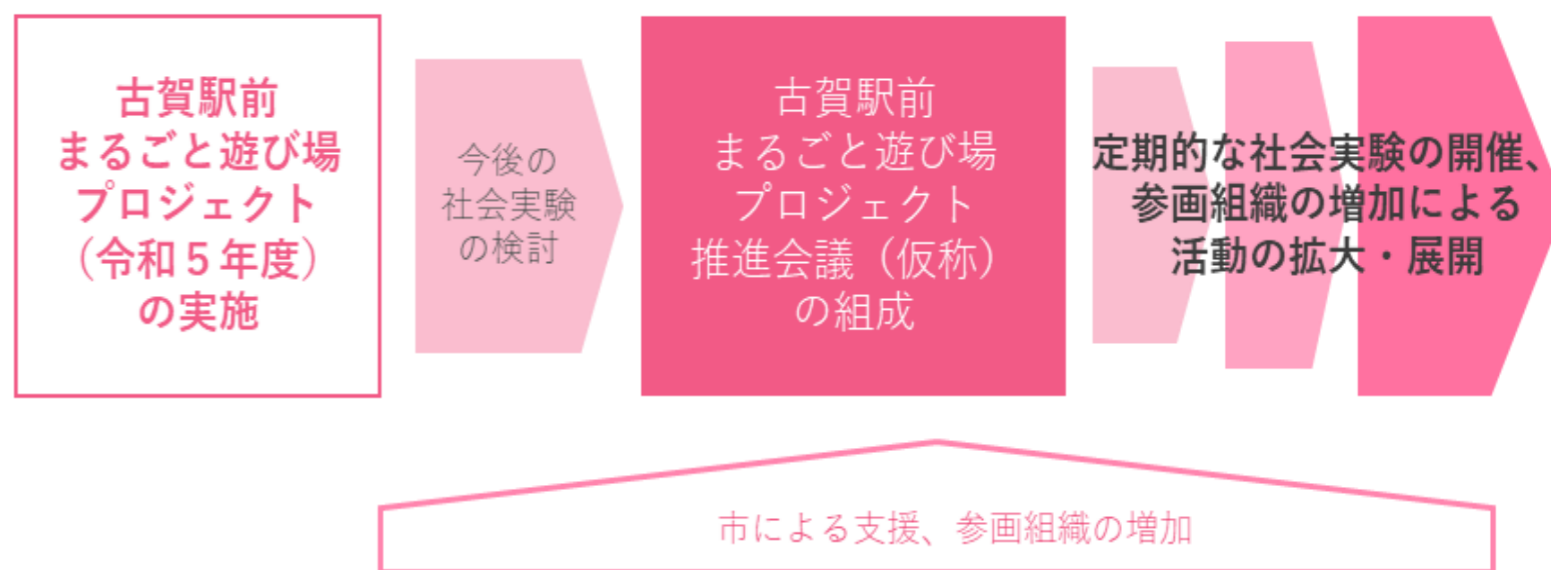
エリアマネジメント体制イメージ

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、連携できるよう緩やかな体制の枠組みが望ましいといえます。

そこで、新たに「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議（仮称）」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、活動を推進していく体制を検討していきます。

古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議（仮称）の活動ステップ

「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト推進会議（仮称）」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つつ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。



古賀市の支援方策（JR古賀駅周辺官民連携ウォークア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ア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、ウォークア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）

※令和6年度事業

6. 今後に向けて

整備の進め方

整備に向けたステップ

STEP 1 :

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・反映を行っていきます。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 :

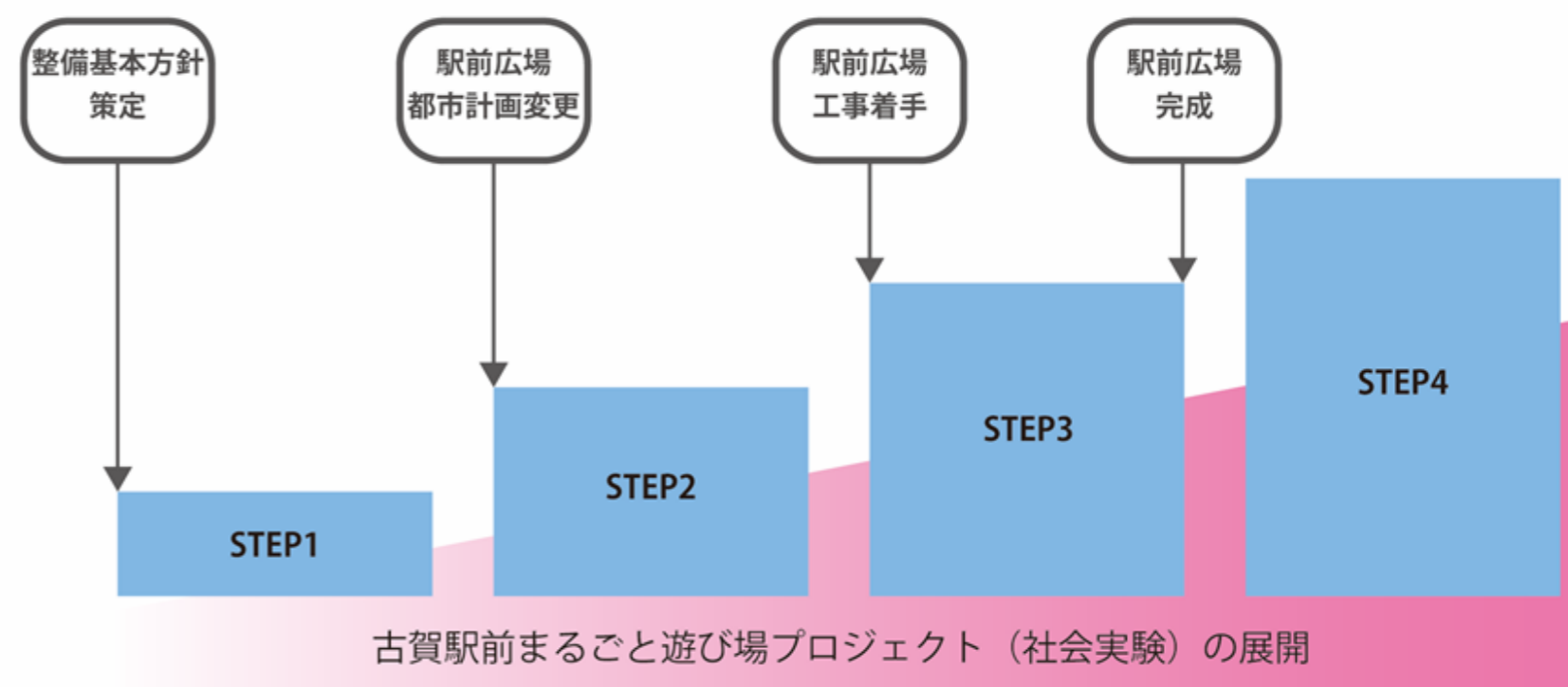
駅前広場の都市計画変更を受けて、実施設計を進めるとともに、まちなかの点としての広場や道路空間について、優先度をつけて順次整備に取り組んでいきます。エリアマネジメントについても活動を拡大し、取組み内容を検討、実施してきます。

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きます。駅前広場の完成に向け、使用ルール等についてもエリアマネジメントの中で検討してきます。

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検討
- ・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