

1. 古賀市及び古賀駅の位置づけ

■古賀市の位置

- 古賀市は福岡県の北西部に位置しており、福岡市の都心部との距離は約15kmで、福岡都市圏の10%通勤圏に属している。そのため、昭和50年代以降は福岡市のベッドタウンとして発展してきた。
- 市内のほぼ中央に、古賀ICがあり、福岡・熊本方面～北九州・本州方面を結ぶ広域交通の拠点となっており、周辺には工業団地の立地も多くみられる。

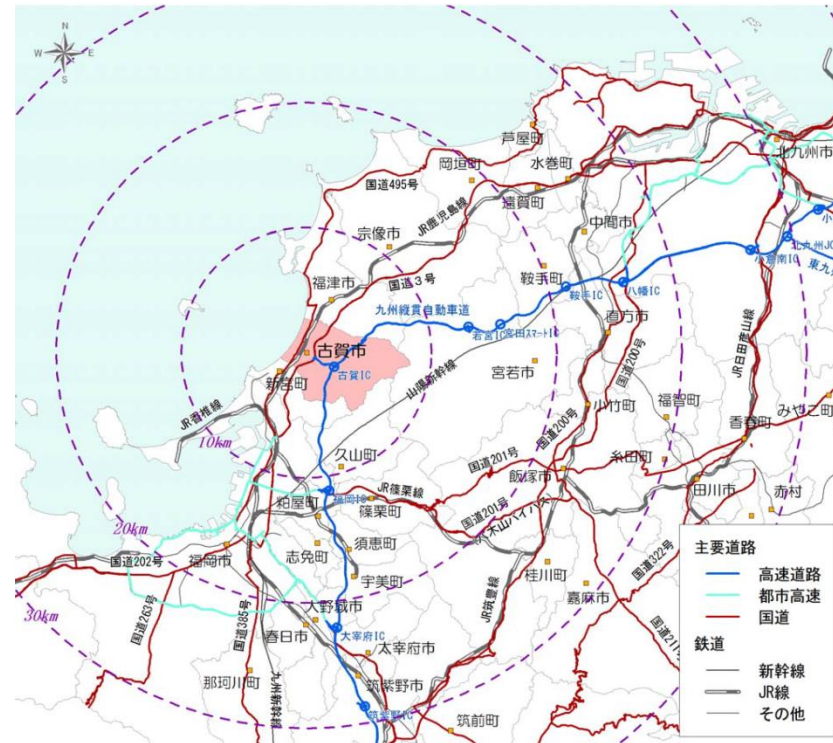


図 1-1 古賀市の位置

■古賀市の人口

- 古賀市全体の人口は近年では微増傾向にあり、令和元年時点で59,444人となっている。
- 将来推計では、2025年ごろをピークに2030年以降は減少傾向を示している。



図 1-2 人口・世帯数の推移

(国勢調査：R1は住民基本台帳)

図 1-3 将来推計人口

(第2期古賀市まち・ひと・しごと創生総合戦略)

■古賀駅の現状

【乗車人員】

古賀駅の乗車人員は6,808人/日である。福岡県内の鹿児島本線沿線では博多へのアクセスや快速停車駅のため、乗車人員数は比較的多いが、福津・宗像エリアと比べると少ない。

【バス路線】

古賀駅西口からは西鉄バスが3系統(約15本/日)、古賀駅東口からは西鉄バスが1系統(約9本/日)、市内の公共施設を結ぶコガバスが1系統(約9本/日)出ている。

表 1-1 鹿児島本線の駅別乗車人員(令和元年)

順位	駅名	乗車人員(人/日)	順位	駅名	乗車人員(人/日)
1	博多	126,627	16	久留米	7,856
2	小倉	35,636	17	二日市	7,493
3	折尾	15,428	18	古賀	6,808
4	吉塚	15,206	19	八幡	6,672
5	黒崎	15,076	20	門司	6,263
6	千早	12,865	21	箱崎	6,141
7	香椎	12,799	22	笹原	5,531
8	福工大前	11,552	23	西小倉	5,269
9	南福岡	10,389	24	東郷	5,204
10	戸畑	9,622	25	門司港	5,173
11	福岡	9,148	26	新宮中央	5,101
12	竹下	8,693	27	春日	4,701
13	赤間	8,659	28	九州工大前	4,498
14	大野城	8,370	29	原田	3,867
15	九産大前	7,861	30	千鳥	3,776

※JR九州HPより福岡県内の鹿児島本線で抽出

参考：博多-教育大前の駅別乗車人員(令和元年)

順位	駅名	乗車人員(人/日)
1	博多	126,627
2	吉塚	15,206
3	千早	12,865
4	香椎	12,799
5	福工大前	11,552
6	福岡	9,148
7	赤間	8,659
8	九産大前	7,861
9	古賀	6,808
10	箱崎	6,141
11	東郷	5,204
12	新宮中央	5,101
13	千鳥	3,776
14	東福岡	2,479
15	教育大前	2,327
16	ししぶ	1,617

■開発余地としての古賀駅の位置づけ

福岡都市圏における鹿児島本線沿線の駅周辺については、ほぼ全てにおいて区画整理等の宅地開発が進んでおり、新駅の設置が予定されている九大跡地の開発を除いて、駅周辺に低未利用地が残されているのは古賀駅のみである。

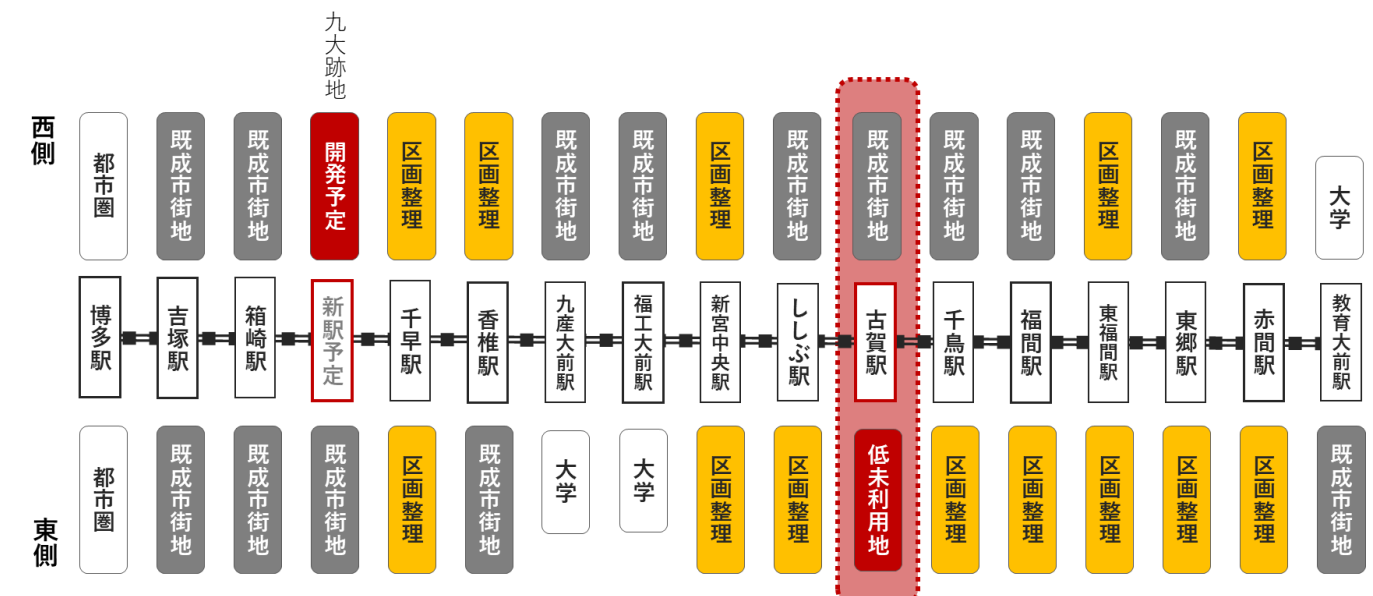
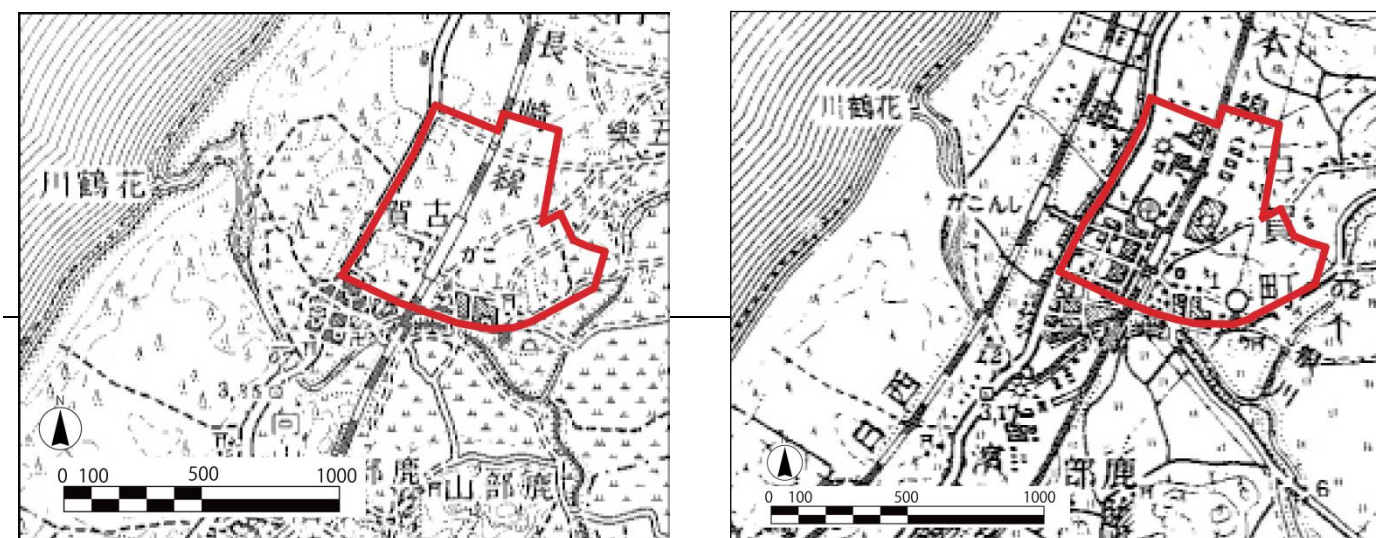


図 1-4 鹿児島本線沿線の駅周辺における整備状況

2. 古賀駅周辺の現況

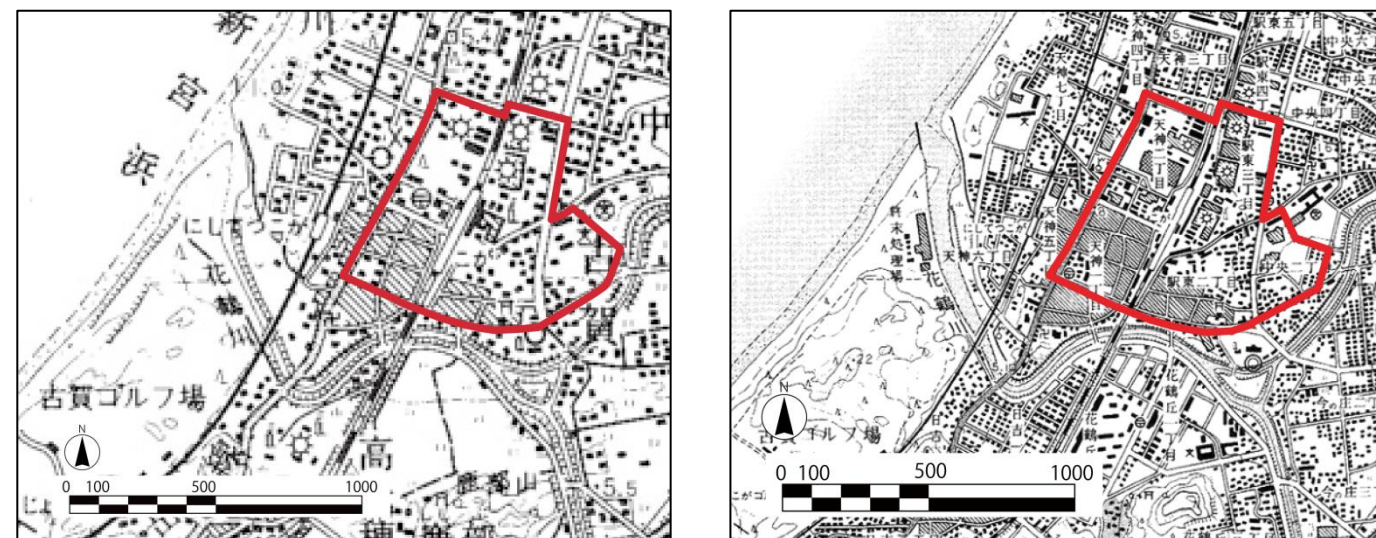
■市街地形成の変遷

- 古賀駅は、明治 23 年（1890）に博多駅～赤間駅間に九州鉄道が開通したことに伴い開業。明治 33 年（1900）頃の駅周辺は樹林地となっており、花鶴川（大根川）沿いに市街地が形成されている。
- 大正 8 年（1919）に日本調味料醸造株式会社（現ニビシ醤油株式会社）が創業。大正 14 年（1925）には博多湾鉄道（西鉄宮地岳線）の開通に伴い新古賀駅（西鉄古賀駅）が開業。市街地が鉄道沿線に拡大している。
- 戦後は急速に宅地化が進むとともに、古賀駅の北側において機械・電機などの工場が集積し、昭和 46 年（1971）には現在の市街地構造とほぼ同一の状態となっている。
- 翌年には、古賀町役場として現市役所が開館。その後昭和 60 年（1985）に中央公民館、平成 4 年（1992）にサンリブ古賀、平成 6 年にサンフレア古賀など比較的大規模施設の整備が行われてきた。



明治 33 年（1900）

昭和 26 年（1951）



昭和 46 年

平成 9 年（1997）

図 2-1 古賀駅周辺の市街地形成の変遷

■古賀駅周辺の人口

- 古賀駅周辺の人口・世帯数を西口（天神 1 丁目、天神 2 丁目）、東口（駅東 2 丁目、駅東 3 丁目、中央 2 丁目）に分けて見ると西口では、平成 17 年から平成 27 年にかけて約 400 人増加しているが、東口は人口世帯数ともにほぼ横ばいである。
- 平成 27 年時点の 3 世代別人口比率を見ると、西口、東口ともに年少人口比率は変わらないが、東口の方が高齢者の割合が 4 ポイント高くなっている。

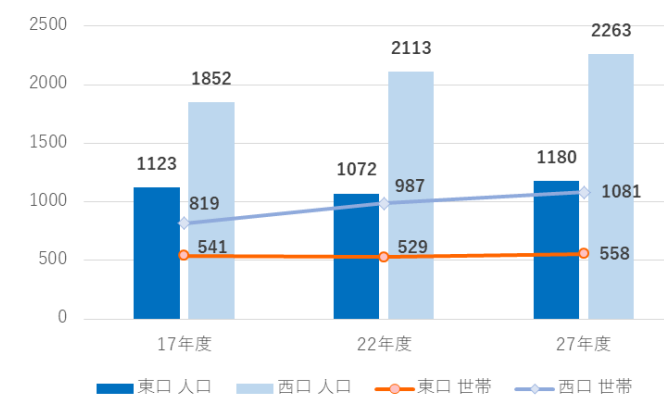


図 2-3 古賀駅周辺の人口・世帯数の推移

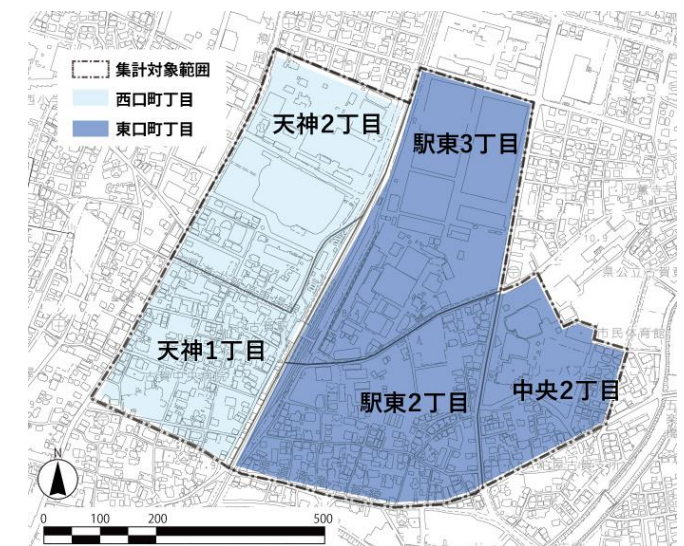


図 2-2 集計対象範囲

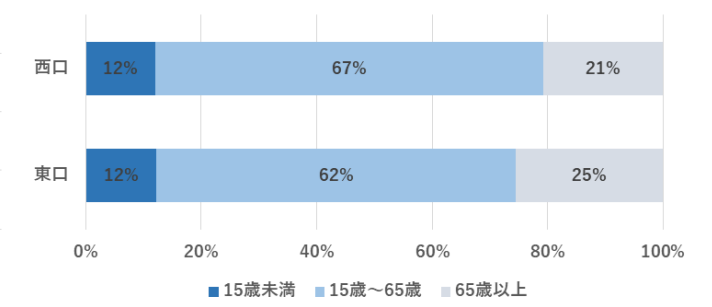


図 2-4 古賀駅周辺の 3 世代別人口比率（H27）

■古賀駅周辺の地価推移

- 古賀駅直近の路線価の推移を見ると、平成 27 年から平成 30 年にかけてやや上昇しているものの、平成 9 年時点の路線価に比べ西口は約 3 割に、東口は約 6 割に減少している。

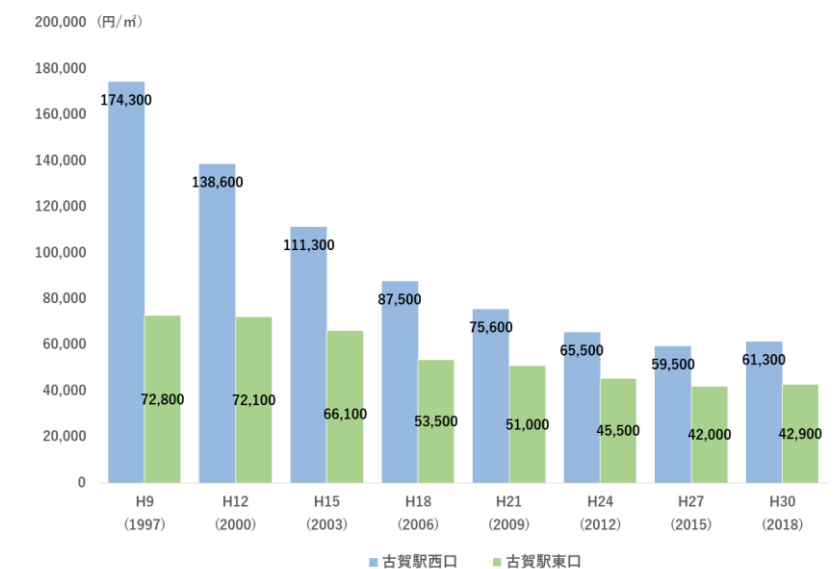


図 2-5 古賀駅周辺の路線価の推移

■土地利用現況

- 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）によるスポンジ化になっている。また、公共施設用地（市役所、図書館、中央公民館）などが立地している。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。商業用地は少なく道路沿いにまばらに点在している。
- 西口周辺には、駅前及び国道 495 号沿道に商業用地の集積が見られる。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る。

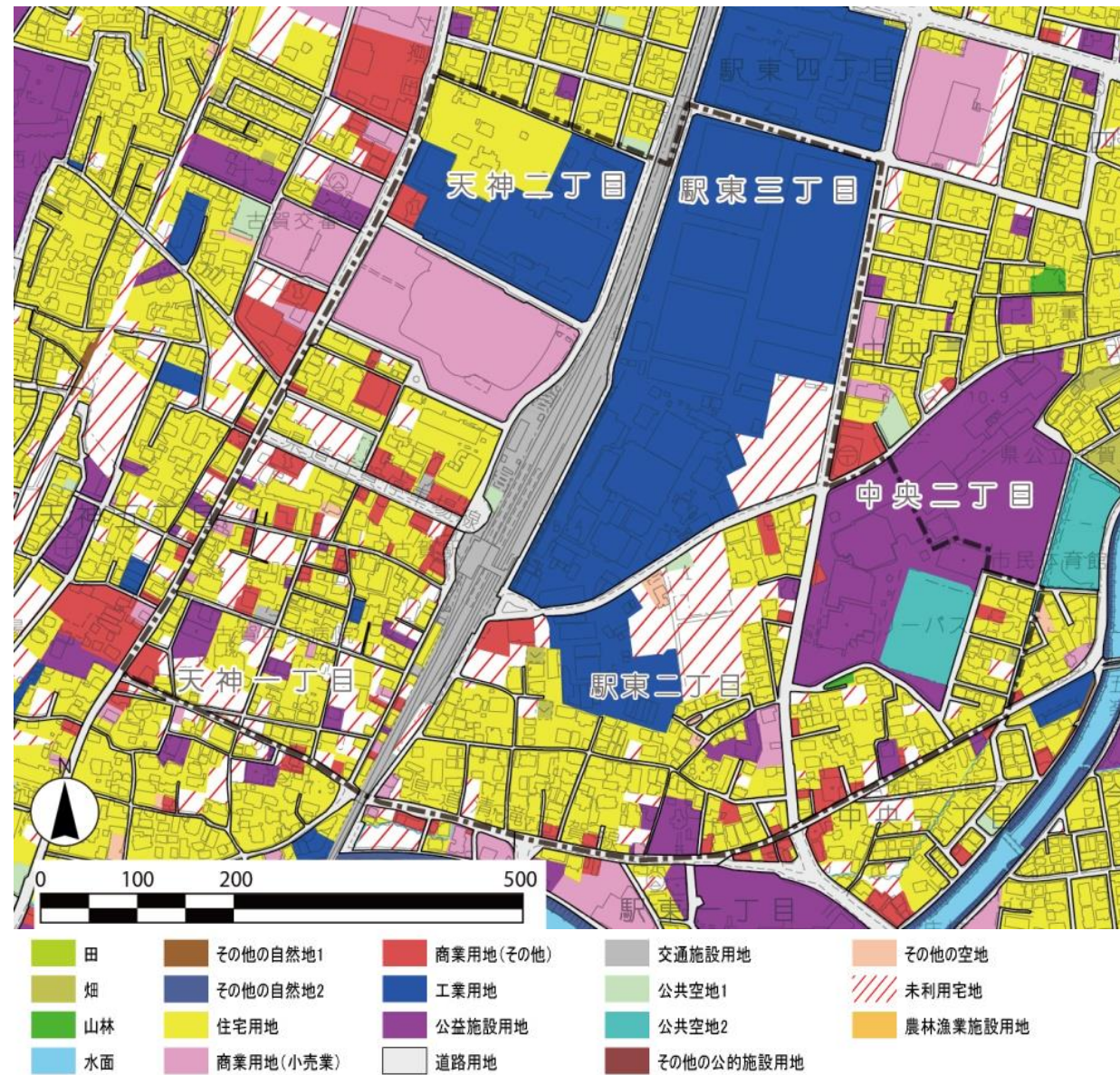


図 2-6 土地利用現況図

■公共施設等の立地と利用状況

- 東口周辺には、中央公民館、交流館、図書館、歴史資料館、市民体育館、市民グラウンドなどの公共施設がまとまって立地しており、生涯学習ゾーンに位置づけられている。
- 生涯学習ゾーンに立地する施設の利用状況を見ると、交流館と図書館の利用者数は多いものの、市民グラウンドや歴史資料館の利用者数は少ない。
- 平成 28 年（2016）に交流館がリニューアルされたことにより、増加傾向にあったがその後減少に転じている。

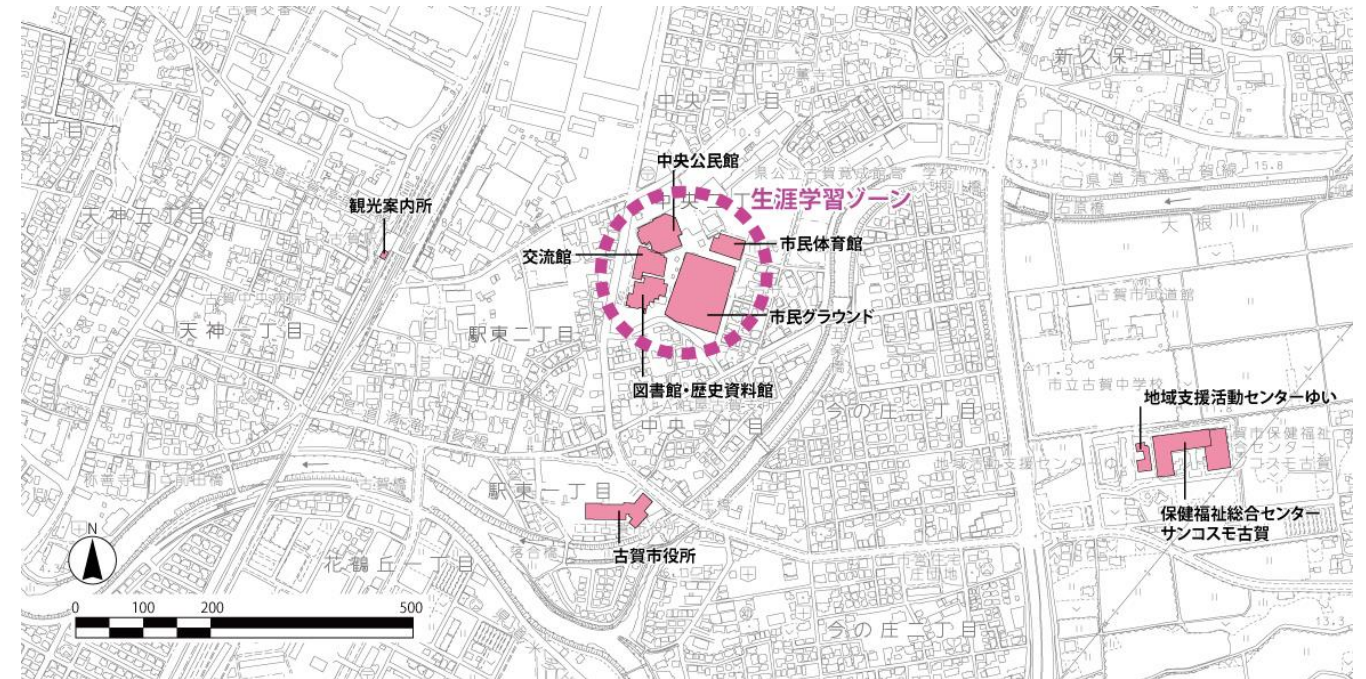


図 2-7 公共施設の立地状況

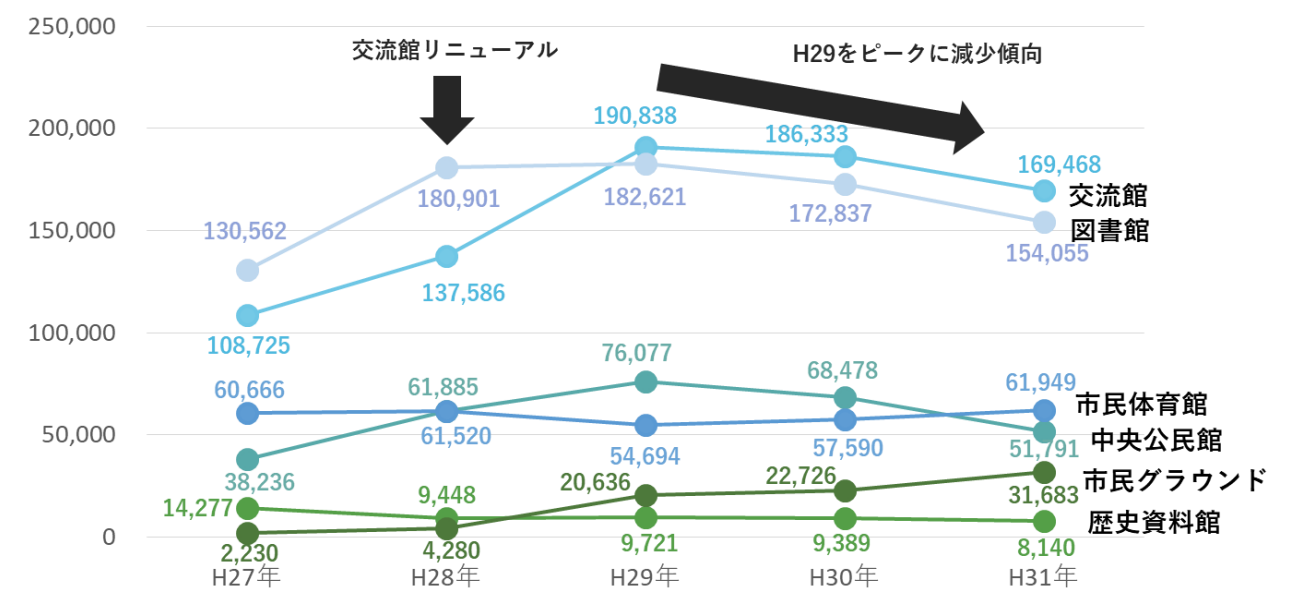


図 2-8 生涯学習ゾーンの利用状況

■公園の現況

- 古賀市では、「都市公園法に基づく都市公園及び公園施設の設置の基準を定める条例」において、都市公園の市民一人当たりの敷地面積の標準を10㎡以上、市街化区域においては5㎡以上と定めており、市内の市民一人当たりの公園面積は不足しているが、市街化区域内では満たしている。
- 駅周辺には街区公園相当（0.25ha以下）の都市公園が複数分布しているが、標準的な誘致距離を付して分布を示すと、下図のとおり駅前周辺には公園が不足していることがわかる。

表 2-1 古賀市における都市公園の整備状況

	人口	都市公園面積	一人当たり面積
行政区域	59,658人	48.8ha	8.18㎡
市街化区域	43,204人	26.62ha	6.16㎡

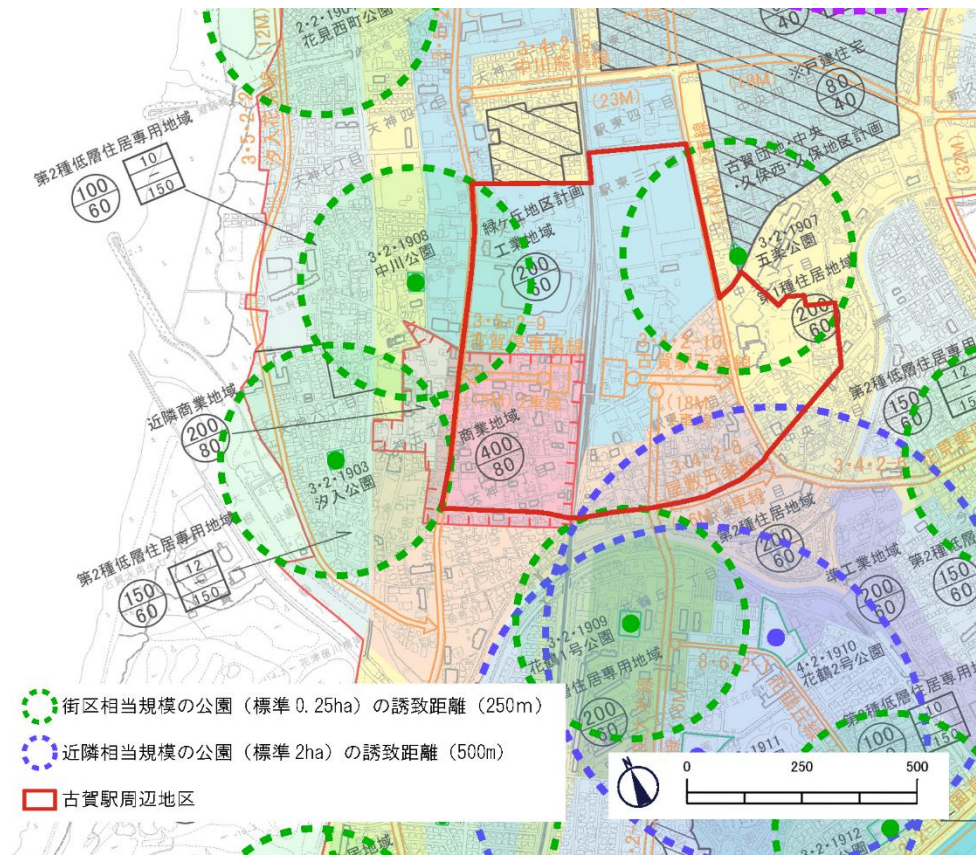


図 2-9 都市公園の分布と誘致距離

※誘致距離は、「公園の配置住区基幹公園における誘致距離標準（廃止済）」を参考として設定した。

※古賀市の都市計画公園の公園種別と面積の関係については、都市公園法施行令に記載の公園種別ごとの標準面積に対して、古賀市の公園面積では乖離があるため、実態に即するために、市の公園種別ではなく公園面積に基づき、各公園の誘致距離を設定した。

■低未利用地の現況

- 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る。
- 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る。

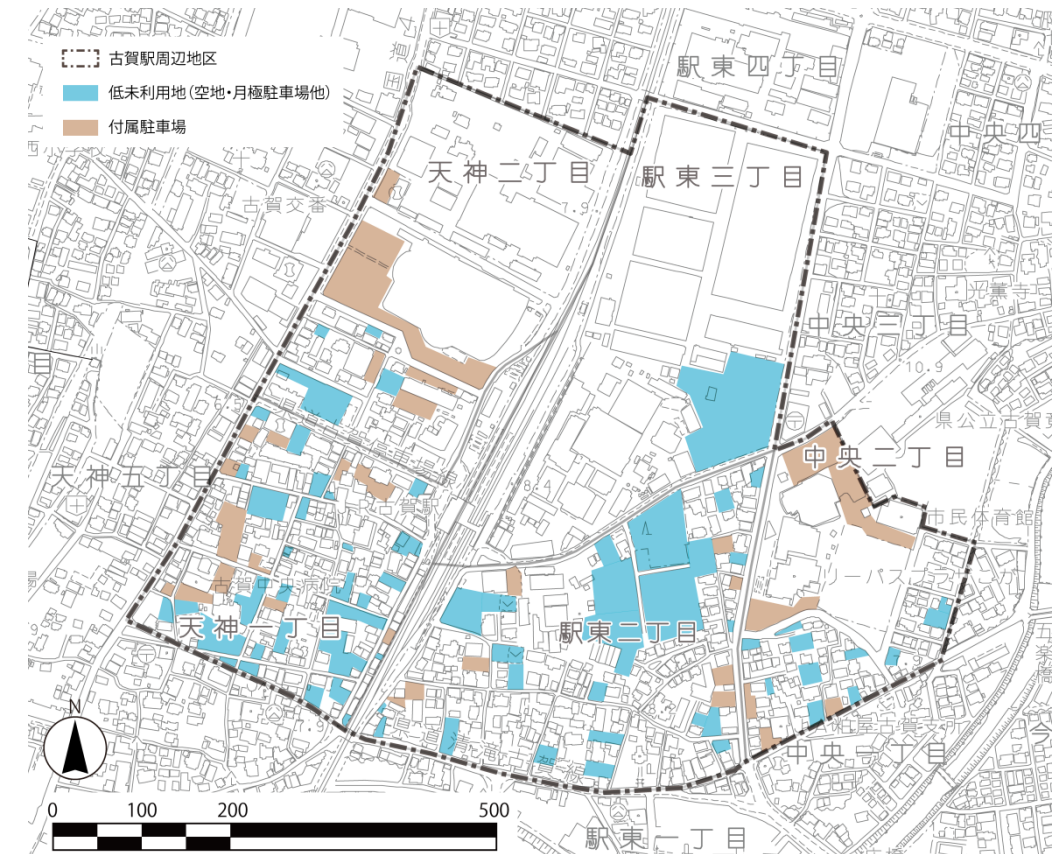


図 2-10 低未利用地の分布状況

■道路の状況

- 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ある。
- 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、道路基盤が脆弱である。

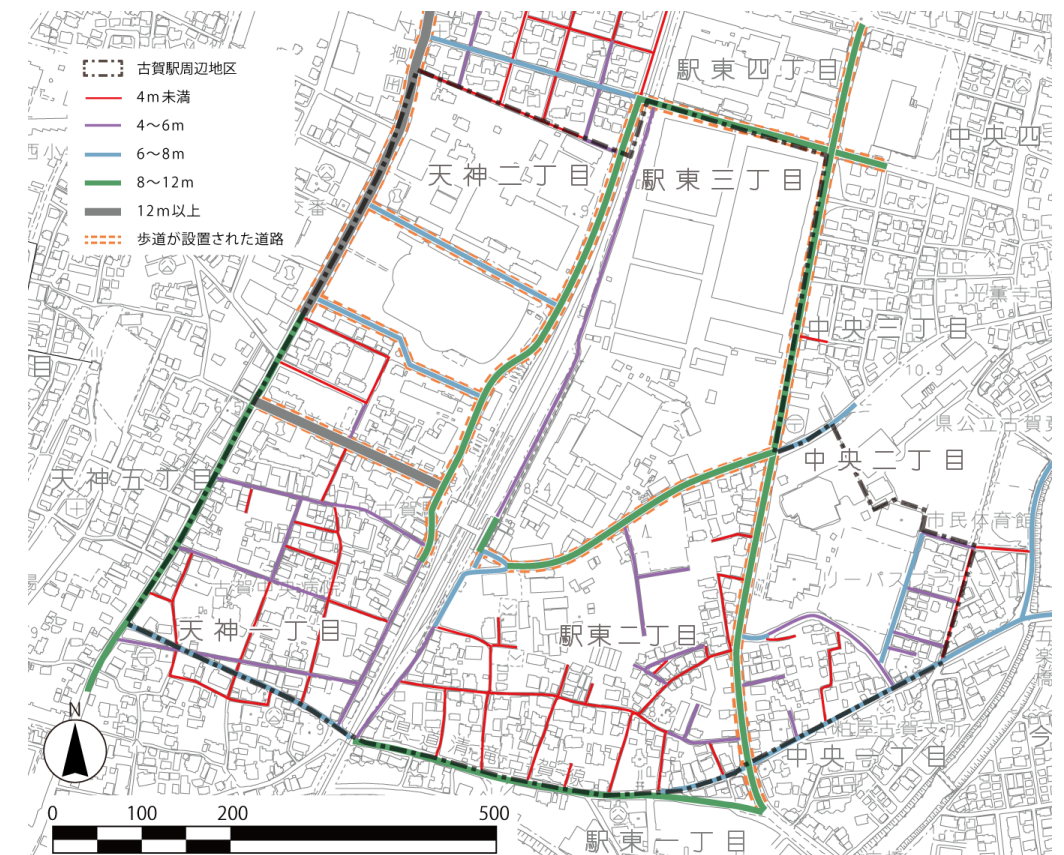


図 2-11 道路幅員現況

3. 古賀駅周辺の現況のまとめと課題

古賀市の顔づくりが必要

○駅舎の老朽化(H元年築)や、屋外駐輪場、未整備の駅前広場などを改善し、高質的な都市景観の創出による玄関口としての顔づくりが求められる。



①魅力に欠ける駅前空間(東口)



②景観的配慮の無い屋外駐輪場(東口)

駅前広場の機能強化が必要

○東西の駅前広場は、西口と東口の役割分担を整理するとともに、交通結節点としての機能強化、滞留空間の高質化、歩行者動線の確保などが求められる。



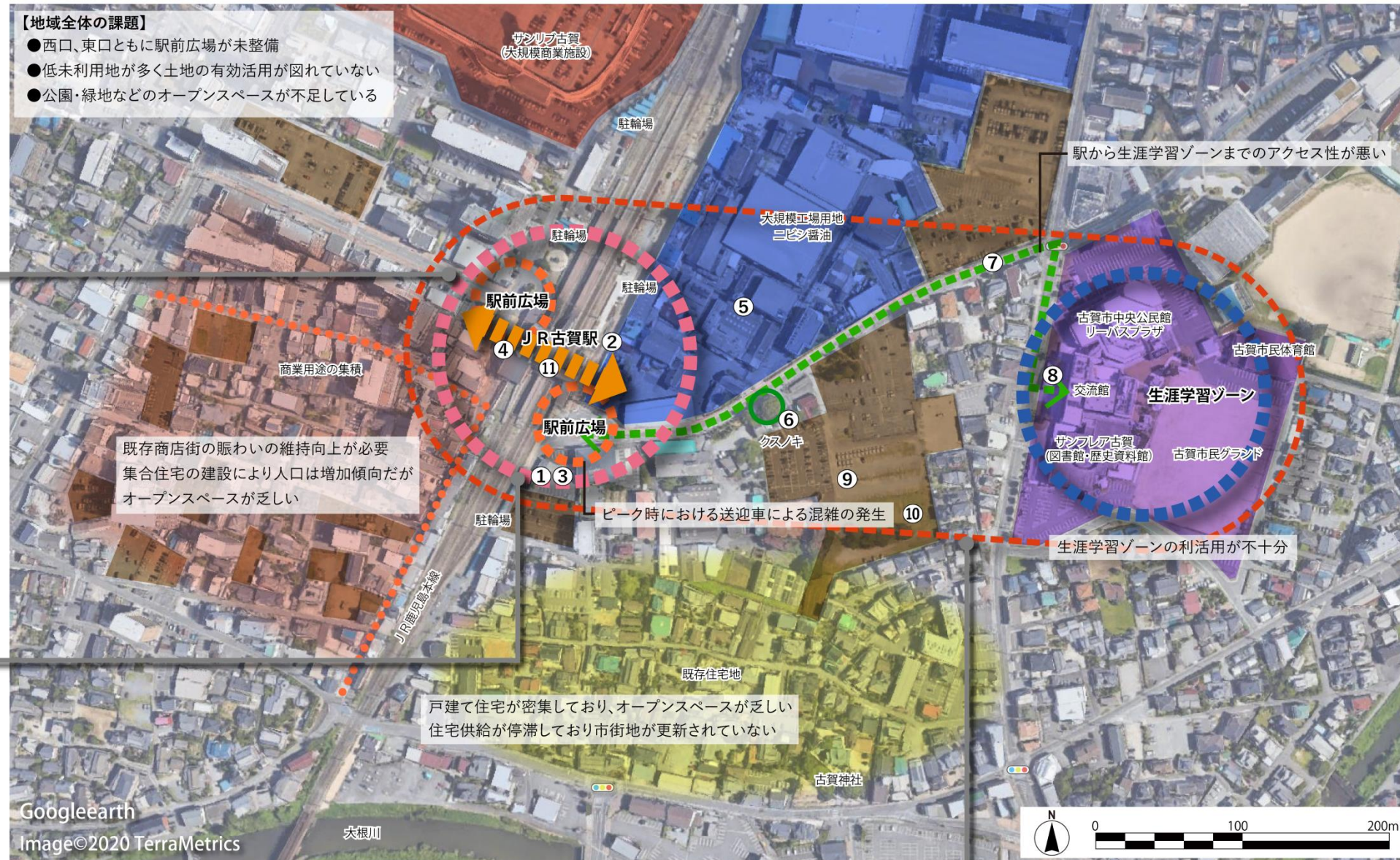
③混雑する駅前広場(東口)



④歩行者動線とタクシー動線の交錯(西口)

【地域全体の課題】

- 西口、東口ともに駅前広場が未整備
- 低未利用地が多く土地の有効活用が図れていない
- 公園・緑地などのオープンスペースが不足している



既存商店街の賑わいの維持向上が必要
集合住宅の建設により人口は増加傾向だが
オープンスペースが乏しい

戸建て住宅が密集しており、オープンスペースが乏しい
住宅供給が停滞しており市街地が更新されていない

駅から生涯学習ゾーンまでのアクセス性が悪い

ピーク時における送迎車による混雑の発生

生涯学習ゾーンの利活用が不十分

既存ストック(地域資源)を活かした個性あるまちづくりの展開が必要

○古賀駅に隣接する大規模工場、既存の商店街、鉄道駅、生涯学習ゾーンの公共施設の集積、大クスノキや大根川の自然環境など既存のストックを固有の地域資源の一つとして捉え、まちの個性を高めるために積極的に活用していく必要がある。



⑤創業100年を超えるニビシ醤油



⑥大クスノキ

駅と生涯学習ゾーンを繋げるアクセス改善が必要

○駅と生涯学習ゾーンを結ぶエリアは現在アクセスが悪く、生涯学習ゾーンの利活用の促進などを考えると、社会基盤整備等により繋げることでアクセスを改善する必要がある。



⑦駅と生涯学習ゾーンのアクセス道路



⑧生涯学習ゾーン(交流館)

土地の有効活用による賑わい創出が必要

○地区全体に低未利用地が多く、機能集積が図られていない。低未利用地の活用や土地の高度利用による賑わい創出が求められる。



⑨大規模な平面駐車場



西口と東口の市街地の比較

滞留できるオープンスペースが必要

○西口、東口ともに公園が少なく、子どもから高齢者まで多様な世代が遊んだり、休憩できる空間がない。
○滞留空間も乏しく魅力的なオープンスペースが求められる。



⑩未利用地は多いが公園は少ない



⑪滞留空間のない自由通路