

古賀駅東口

都市計画道路のパターン別のメリット・デメリット比較

まちづくりの整備指針（JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画より）

指針 1 にぎわいを創出する多様な機能集積

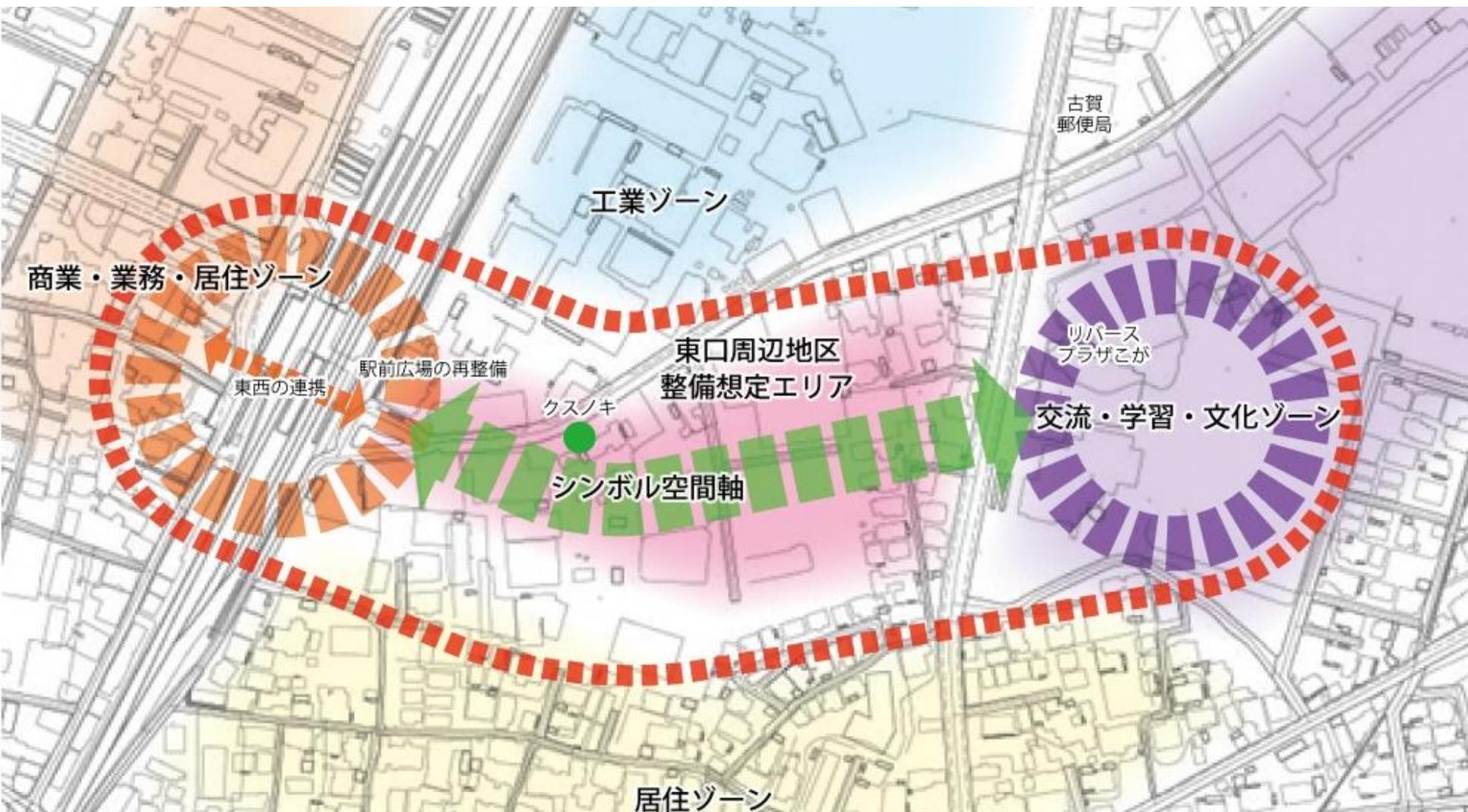
指針 2 公共交通機関との連携と回遊性の高い
歩行者ネットワークの創出

指針 3 既存工場などの立地特性を活かした街並みの形成

指針 4 低炭素社会の実現に向けたまちづくり

指針 5 安心・安全に配慮した都市基盤の構築

土地利用・導入機能の方向性 (JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画より)



5つの整備指針に基づきながら、駅とリーパスプラザを東西に結ぶシンボル空間軸を中心に、次のような機能の導入を検討

土地利用・導入機能の方向性 (JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画より)

事例 1

○駅とリーパスプラザを結ぶ都市公園



商業・

事例 2

○地元や地域とのつながりを感じる買い物機能や飲食店



事例 3

○子育て世代の需要に対応した居住環境の整備や保育施設



事例 4

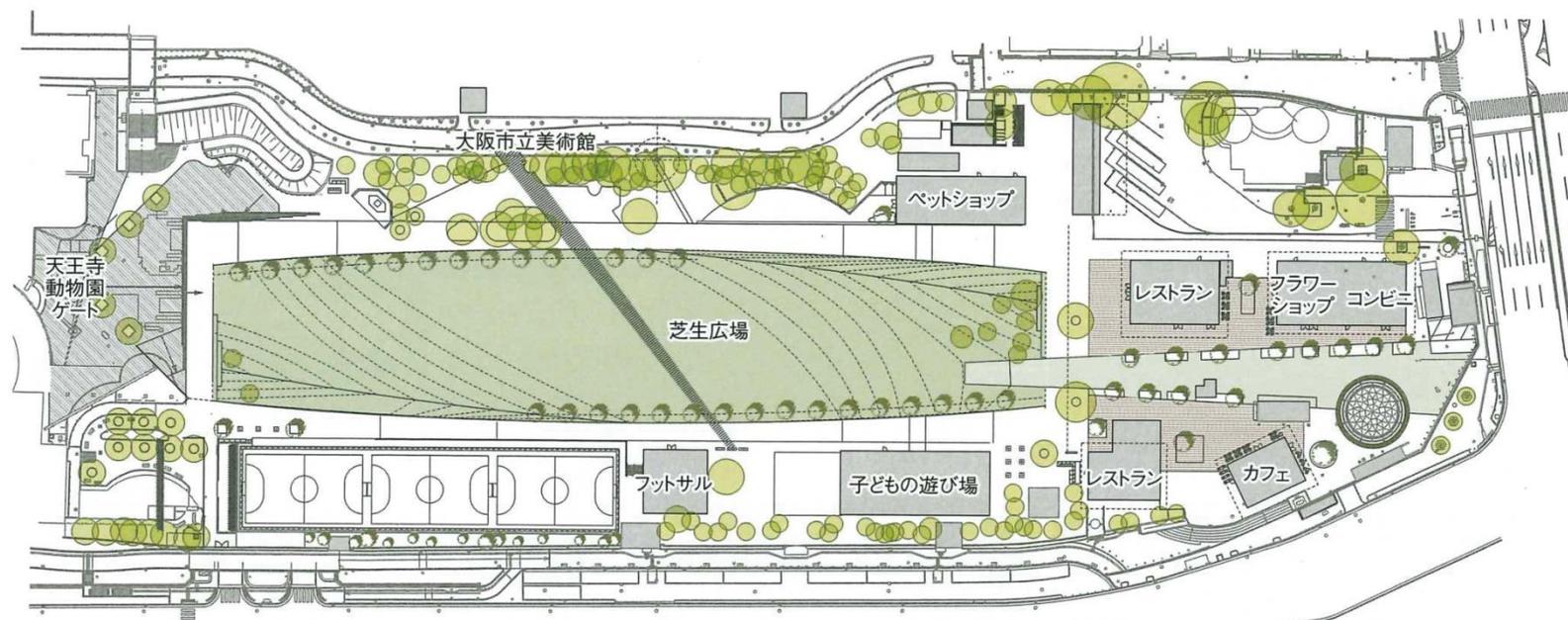
○備蓄機能や防災機能を有する公園整備



シンボル空間の整備イメージ：空間構成

■てんしば（大阪府/大阪市）

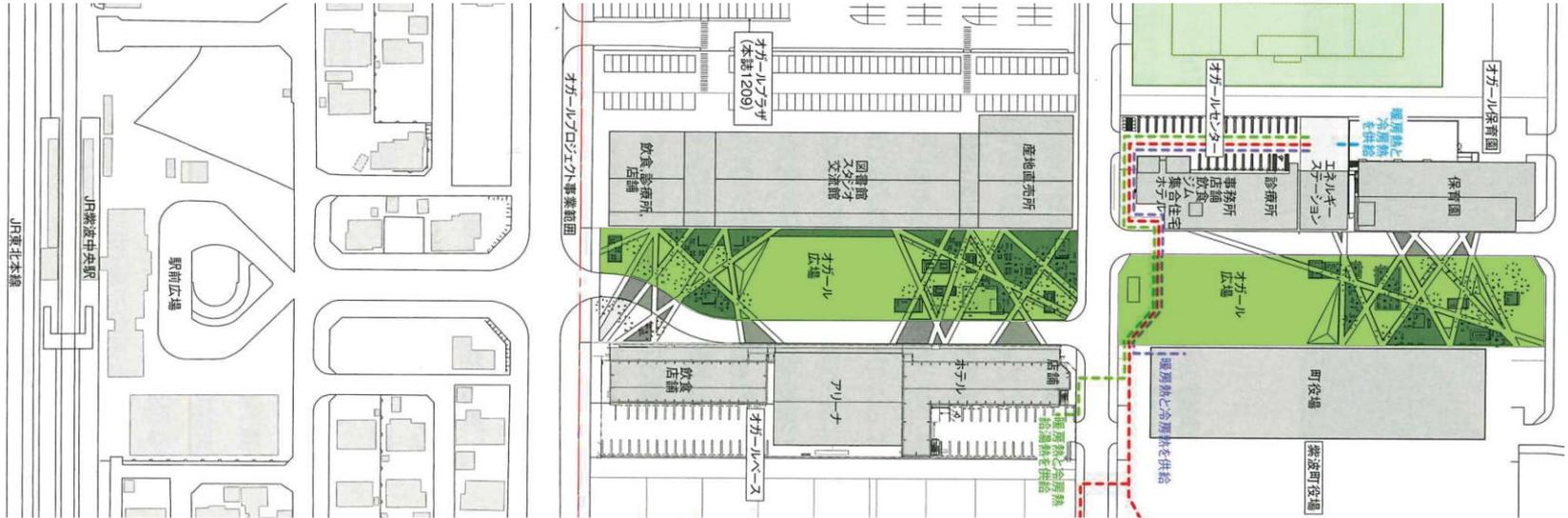
公園の入口付近にレストランやカフェが、芝生広場に面してスポーツや子供向け、ペット関連施設等が配置された例



シンボル空間の整備イメージ：空間構成

■オガール広場（岩手県/紫波町）

駅から至近距離の敷地に、帯状の広場を配し、広場に面して図書館、アリーナ、保育園、宿泊施設、役場などが配置された例

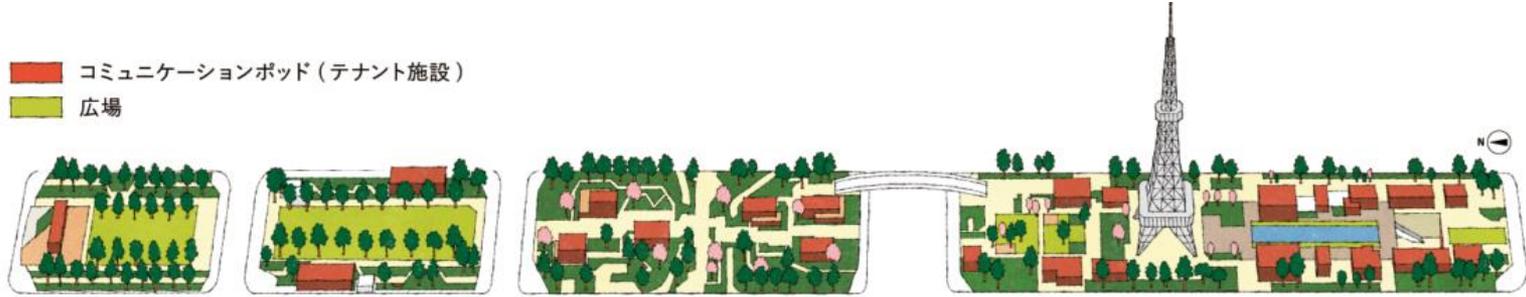


シンボル空間の整備イメージ：空間構成

■ Hisaya-odori Park (久屋大通公園北側) (愛知県/名古屋市)

ゾーンを設定し、芝生広場を有する日常的な憩い空間から、段階的に飲食、スポーツ・アウトドア、ファッションなどの店舗を配置した例

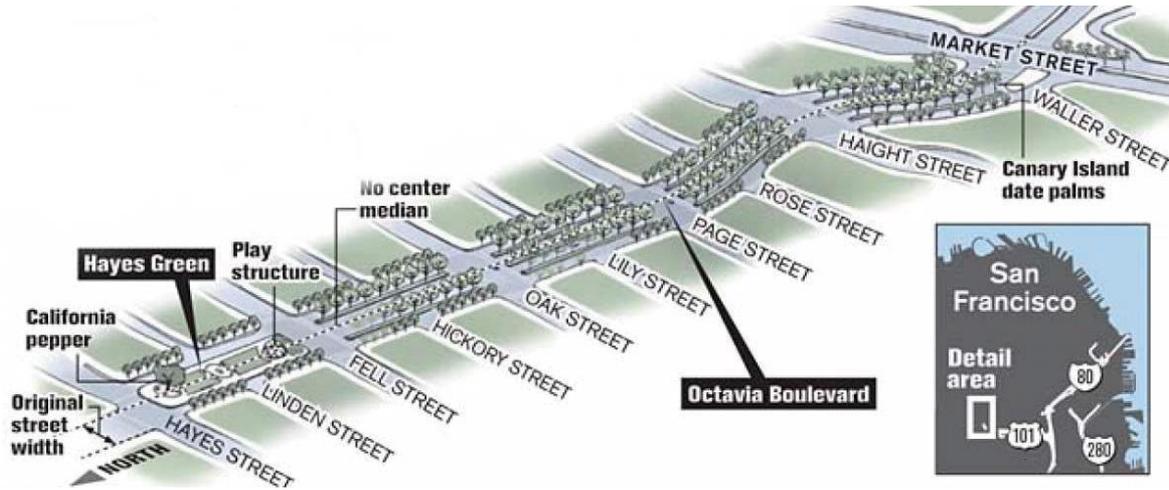
■ コミュニケーションポッド (テナント施設)
■ 広場

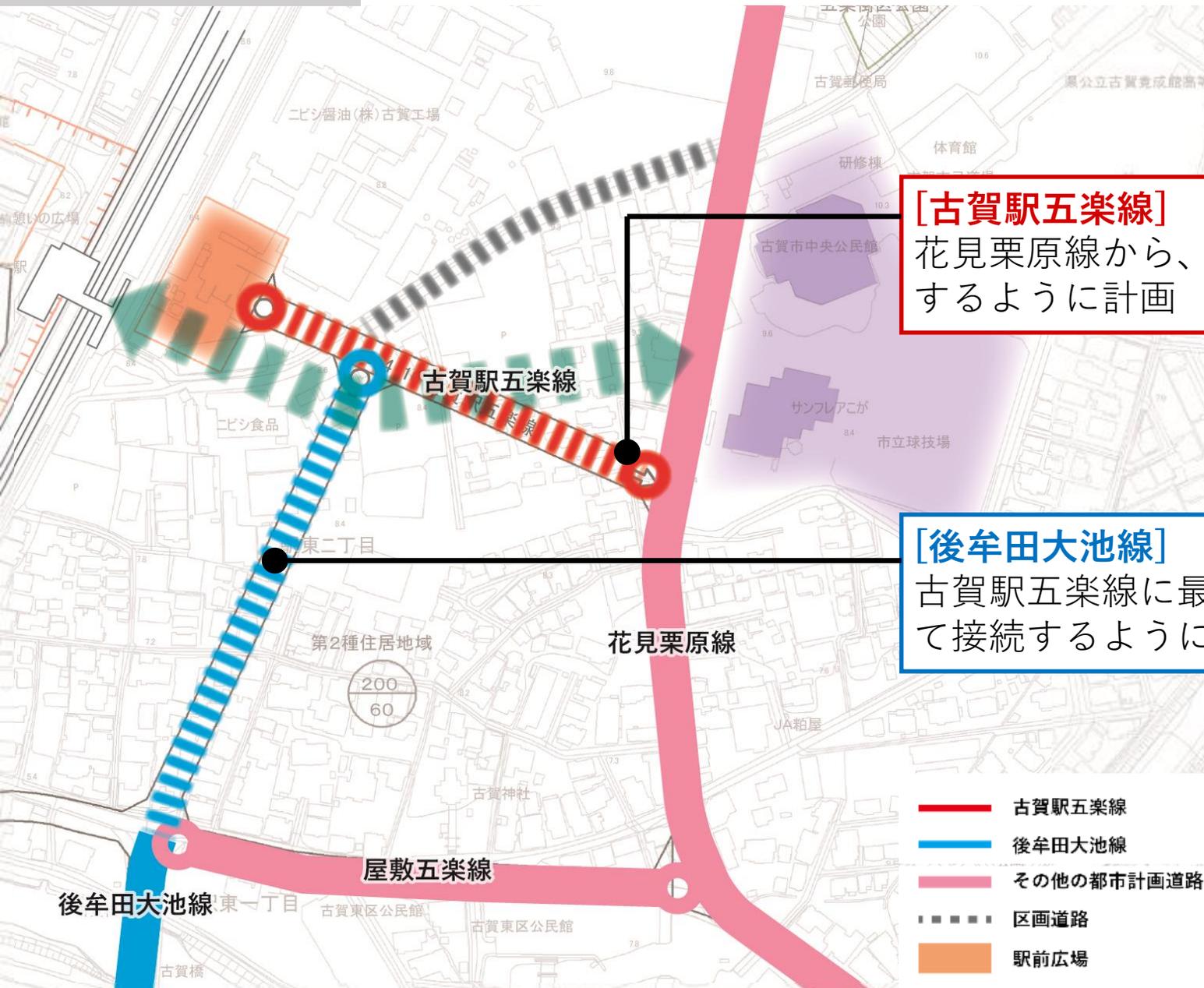


シンボル空間の整備イメージ：空間構成

■オクテイヴィア並木通り（アメリカ/サンフランシスコ）

建設中の高架道路を撤去し、並木通りとしての整備を行い終点に公園を配置した例。並木道の整備と合わせ沿道では集合住宅のデザインコンペを行っている。



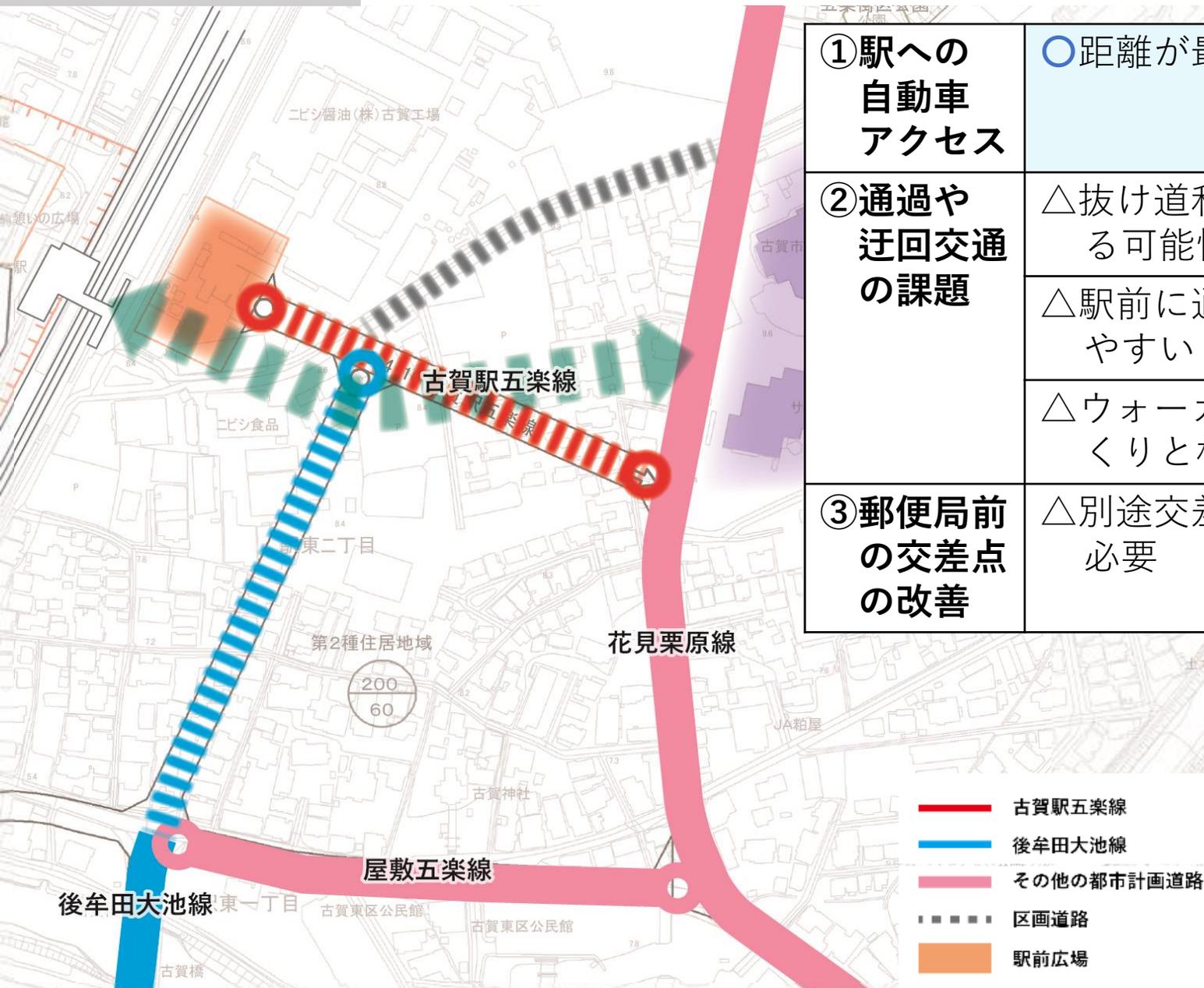


[古賀駅五楽線]
花見栗原線から、駅広に直行するように計画

[後牟田大池線]
古賀駅五楽線に最短・直行して接続するように計画

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- 区画道路
- 駅前広場

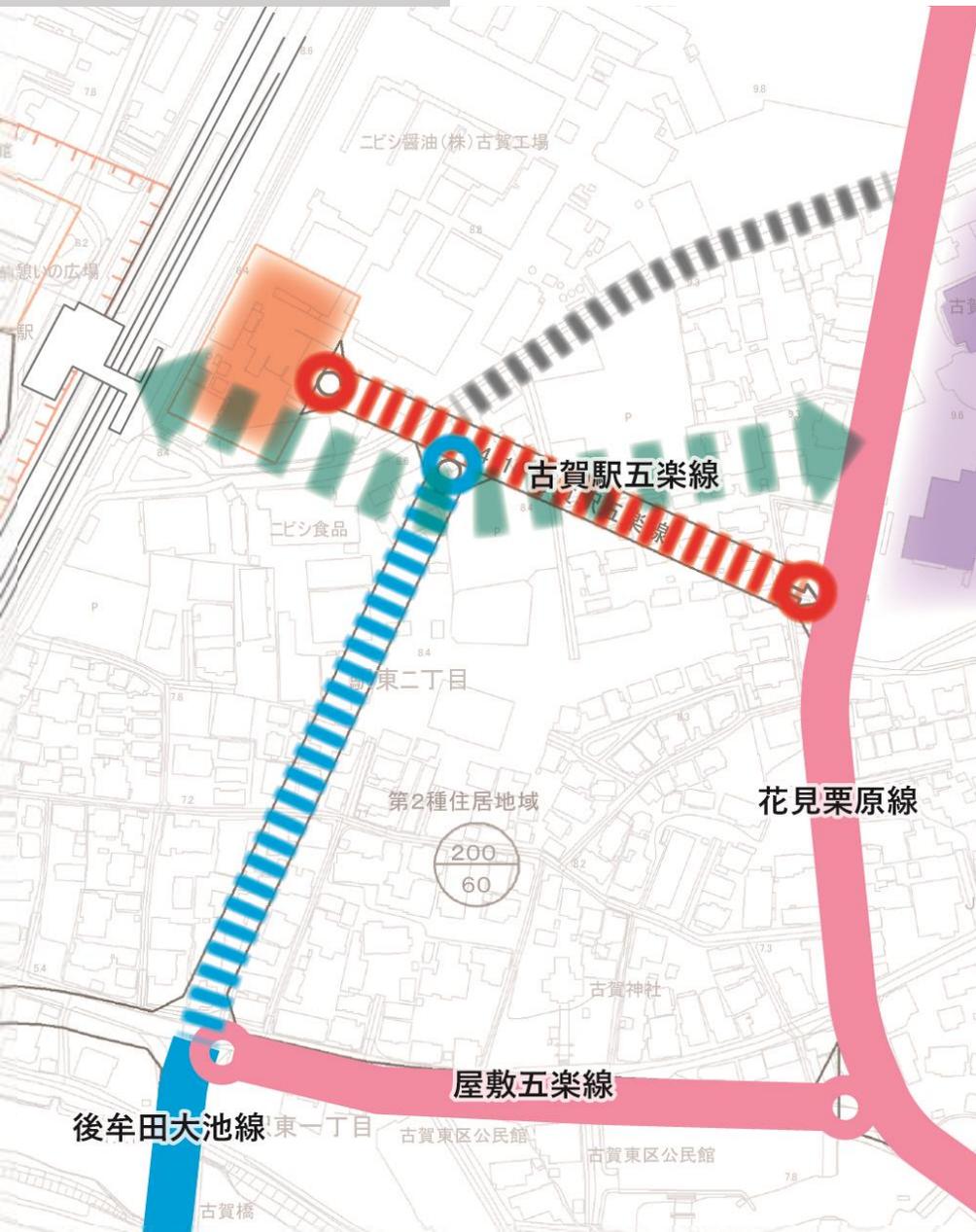
現都市計画案



<p>① 駅への 自動車 アクセス</p>	<p>○ 距離が最短となる</p>
<p>② 通過や 迂回交通 の課題</p>	<p>△ 抜け道利用に用いられる可能性あり</p> <p>△ 駅前に通過交通が入りやすい</p> <p>△ ウォークラブルなまちづくりと相反する</p>
<p>③ 郵便局前 の交差点 の改善</p>	<p>△ 別途交差点拡幅整備が必要</p>

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - - 区画道路
- 駅前広場

現都市計画案

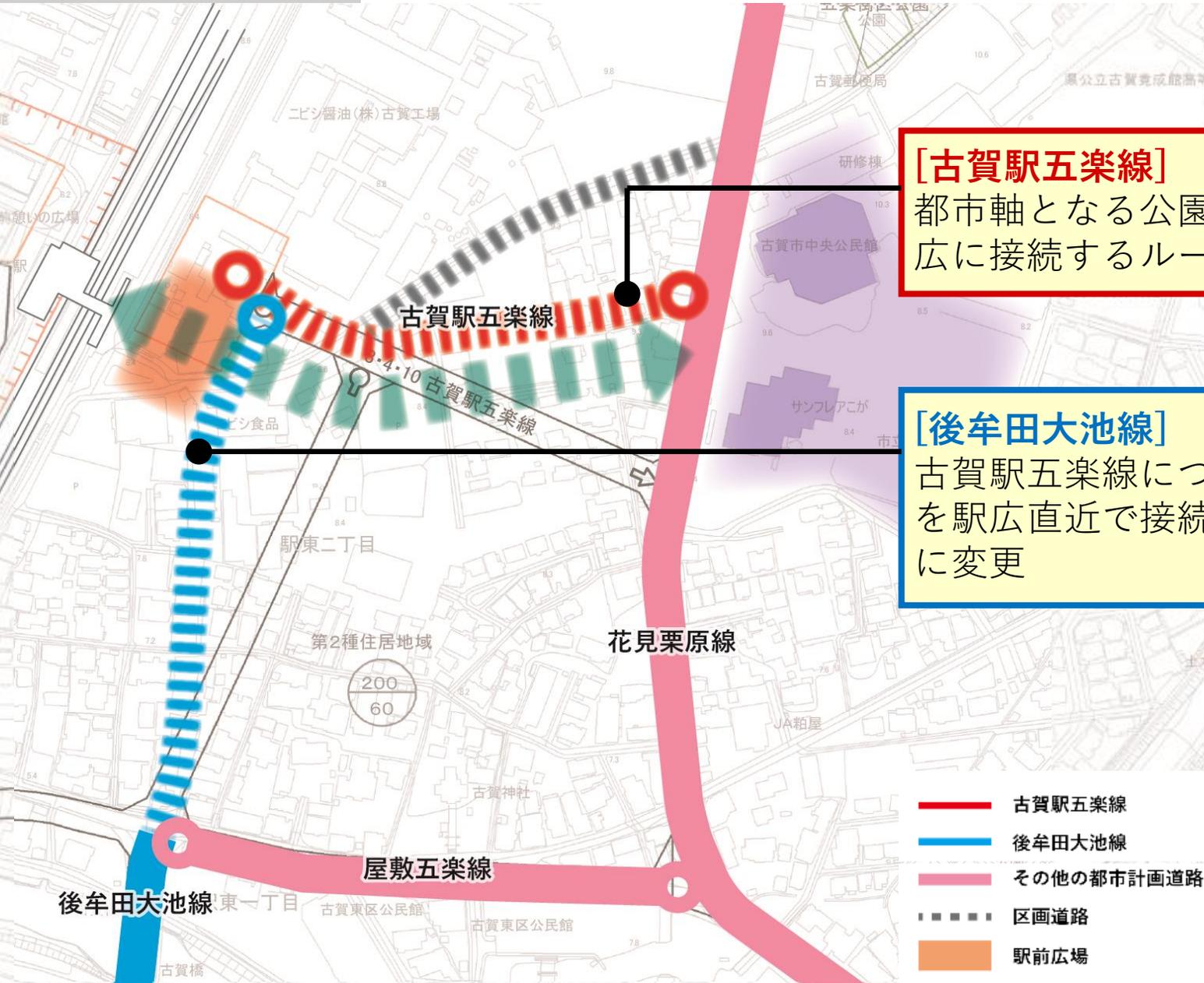


<p>④ 開発への影響</p>	<p>△公園南側の開発が後牟田大池線の整備に依存する</p>
<p>⑤ 都市軸となる公園の連続性</p>	<p>×公園が分断され、都市軸となりにくい</p>
<p>⑥ 駅舎から公園へのアクセス</p>	<p>△駅舎から公園へのアクセスが駅広経由</p>
<p>⑦ 道路による公園環境</p>	<p>×道路分断により公園環境が悪化する恐れあり</p>

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - - 区画道路
- 駅前広場

A案

交通ネットワークの考え方



[古賀駅五楽線]
都市軸となる公園に沿って駅
広に接続するルートに変更

[後牟田大池線]
古賀駅五楽線につながる線形
を駅広直近で接続するルート
に変更

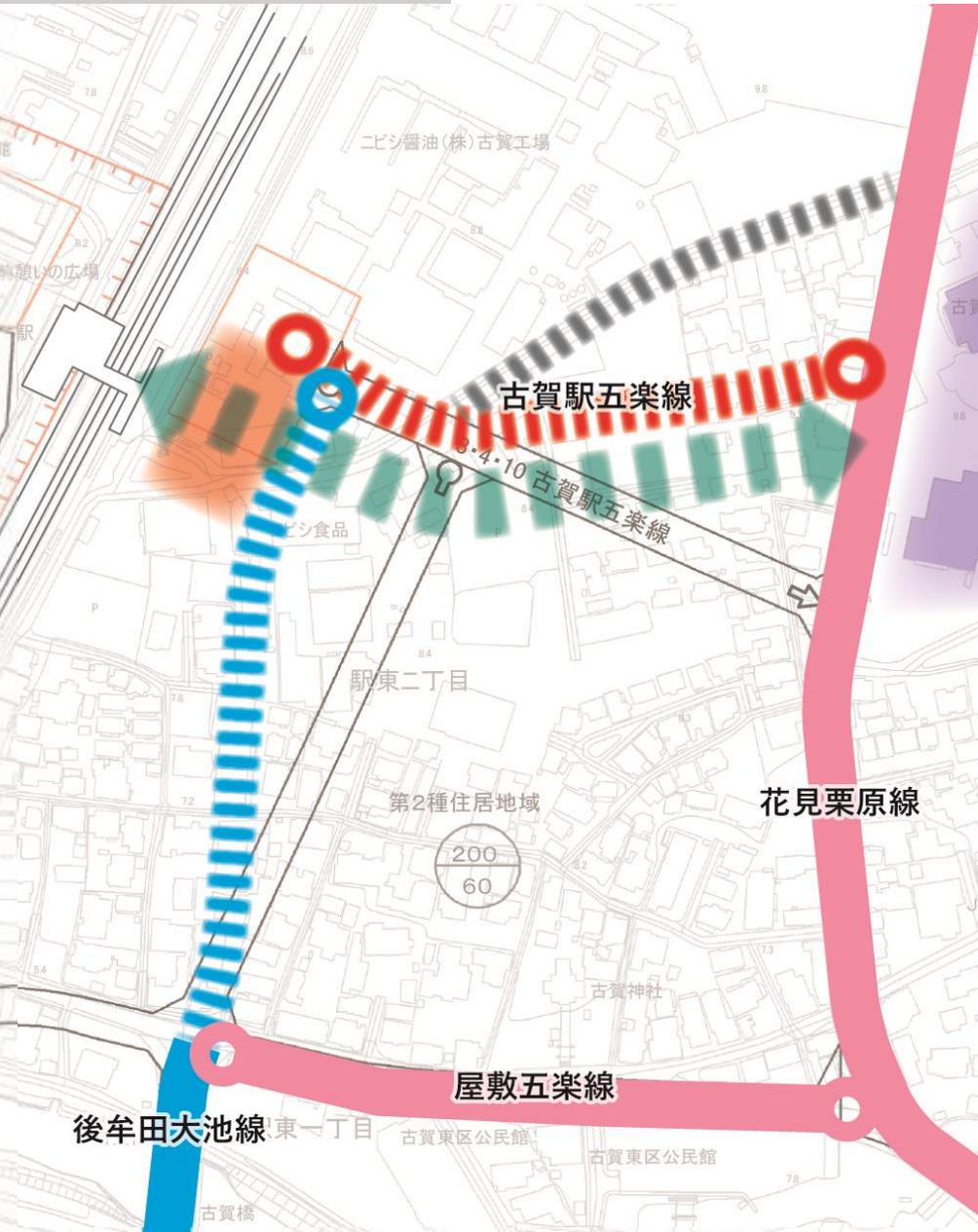
A案



<p>① 駅への 自動車 アクセス</p>	<p>△駅広付近に交差点が発生し、混雑の可能性あり</p>
<p>② 通過や 迂回交通 の課題</p>	<p>△抜け道利用に用いられる可能性あり (現都市計画と同様)</p>
	<p>△駅前に通過交通が入りやすい (現都市計画と同様)</p>
	<p>△ウォーカブルなまちづくりと相反する (現都市計画と同様)</p>
<p>③ 郵便局前 の交差点 の改善</p>	<p>△別途交差点拡幅整備が必要 (現都市計画と同様)</p>

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - - 区画道路
- 駅前広場

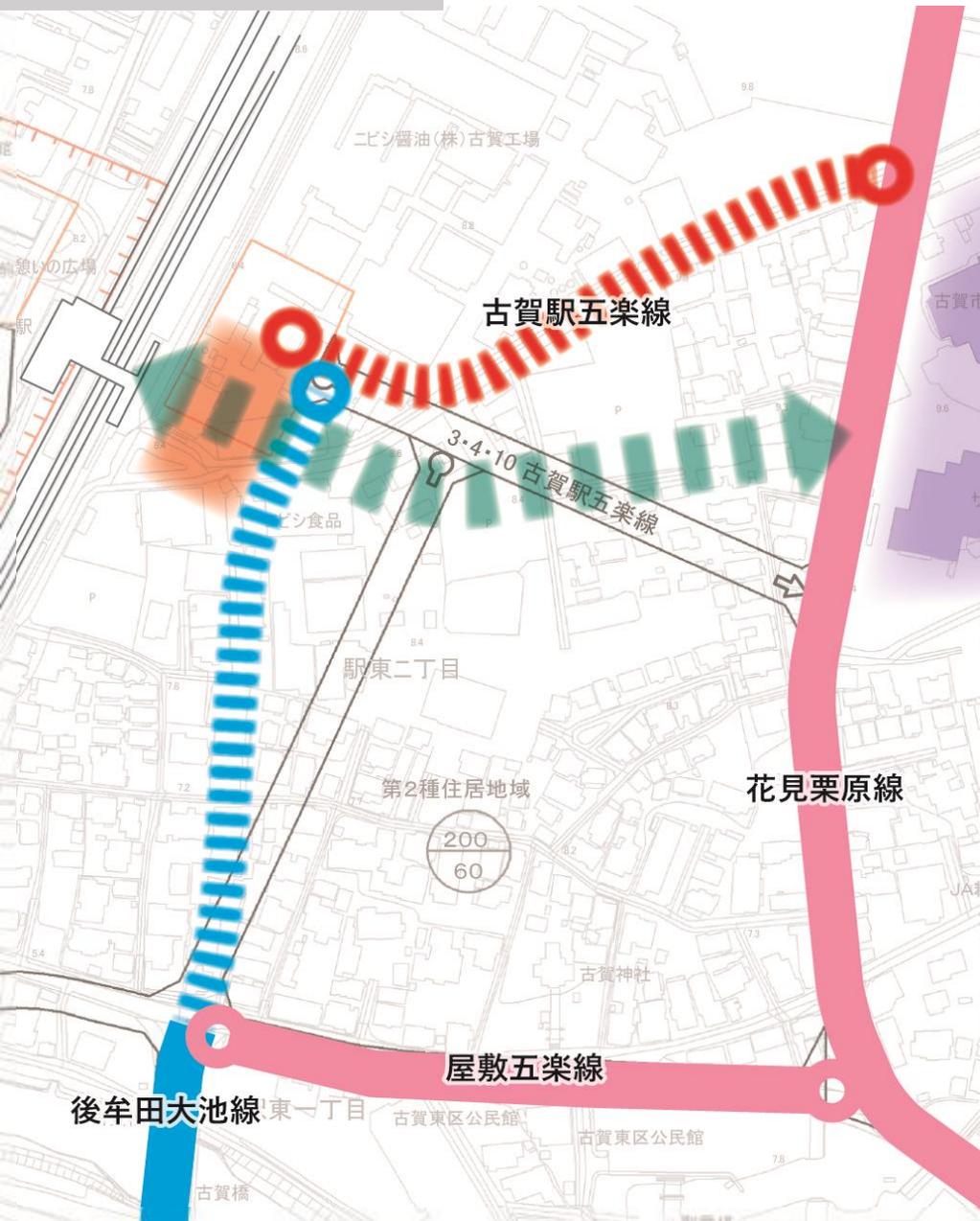
A案



<p>④ 開発への影響</p>	<p>△公園南側の開発が後牟田大池線の整備に依存する (現都市計画と同様)</p>
<p>⑤ 都市軸となる公園の連続性</p>	<p>△後牟田大池線による分断は残る</p>
<p>⑥ 駅舎から公園へのアクセス</p>	<p>△デッキ設置等で直接アクセス可能だが接続距離は長くなる</p>
<p>⑦ 道路による公園環境</p>	<p>△道路により公園環境を悪化する恐れあり</p>

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - - 区画道路
- 駅前広場

B案

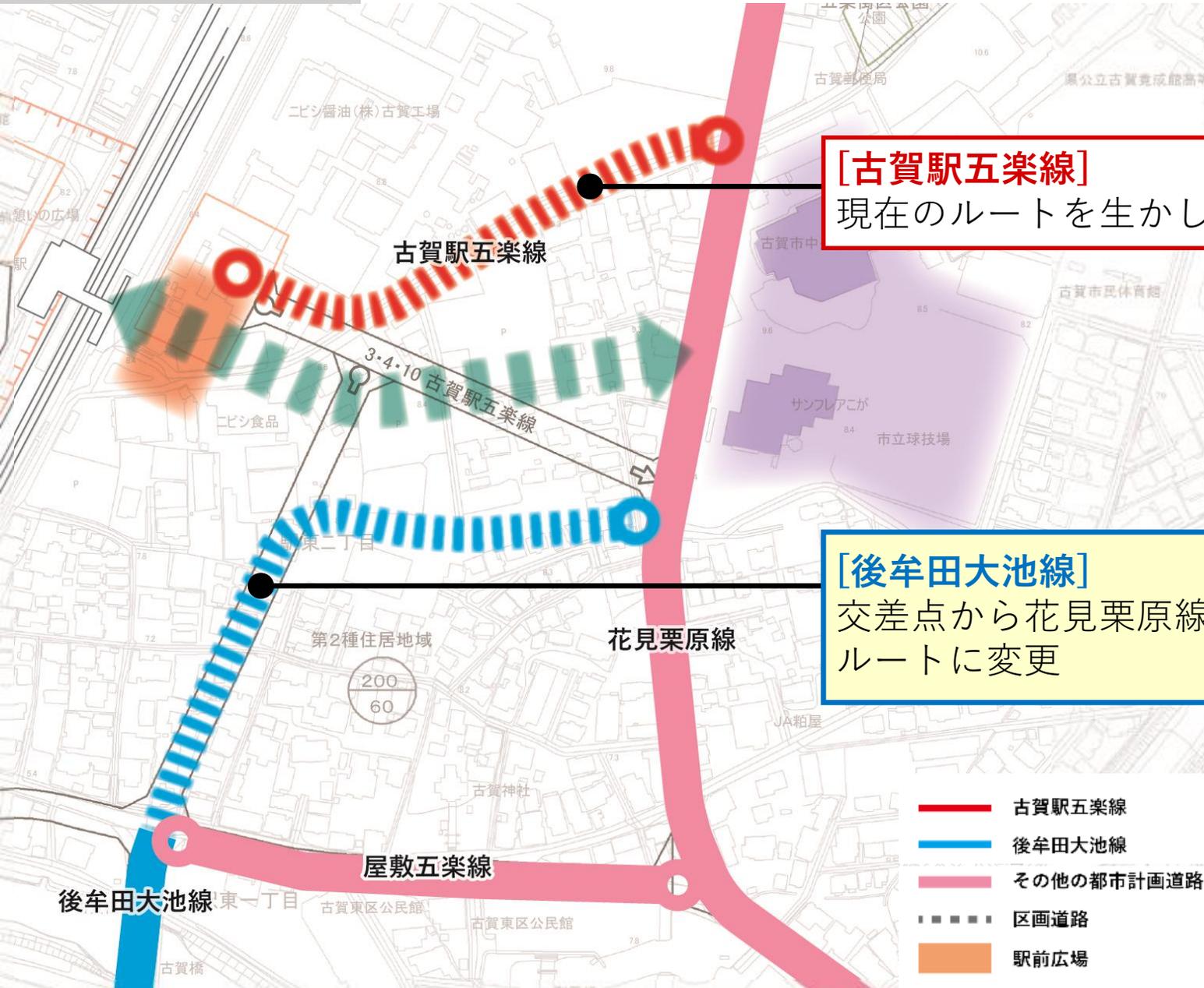


<p>① 駅への 自動車 アクセス</p>	<p>△ 駅広付近に交差点が発生し、混雑の可能性あり (A案と同様)</p>
<p>② 通過や 迂回交通 の課題</p>	<p>△ 抜け道利用に用いられる可能性あり (現都市計画、A案と同様)</p> <p>△ 駅前に通過交通が入りやすい (現都市計画、A案と同様)</p> <p>△ ウォーカブルなまちづくりと相反する (現都市計画、A案と同様)</p>
<p>③ 郵便局前 の交差点 の改善</p>	<p>○ 道路整備にあわせて滞留空間確保が可能</p>

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - - 区画道路
- 駅前広場

C案

交通ネットワークの考え方

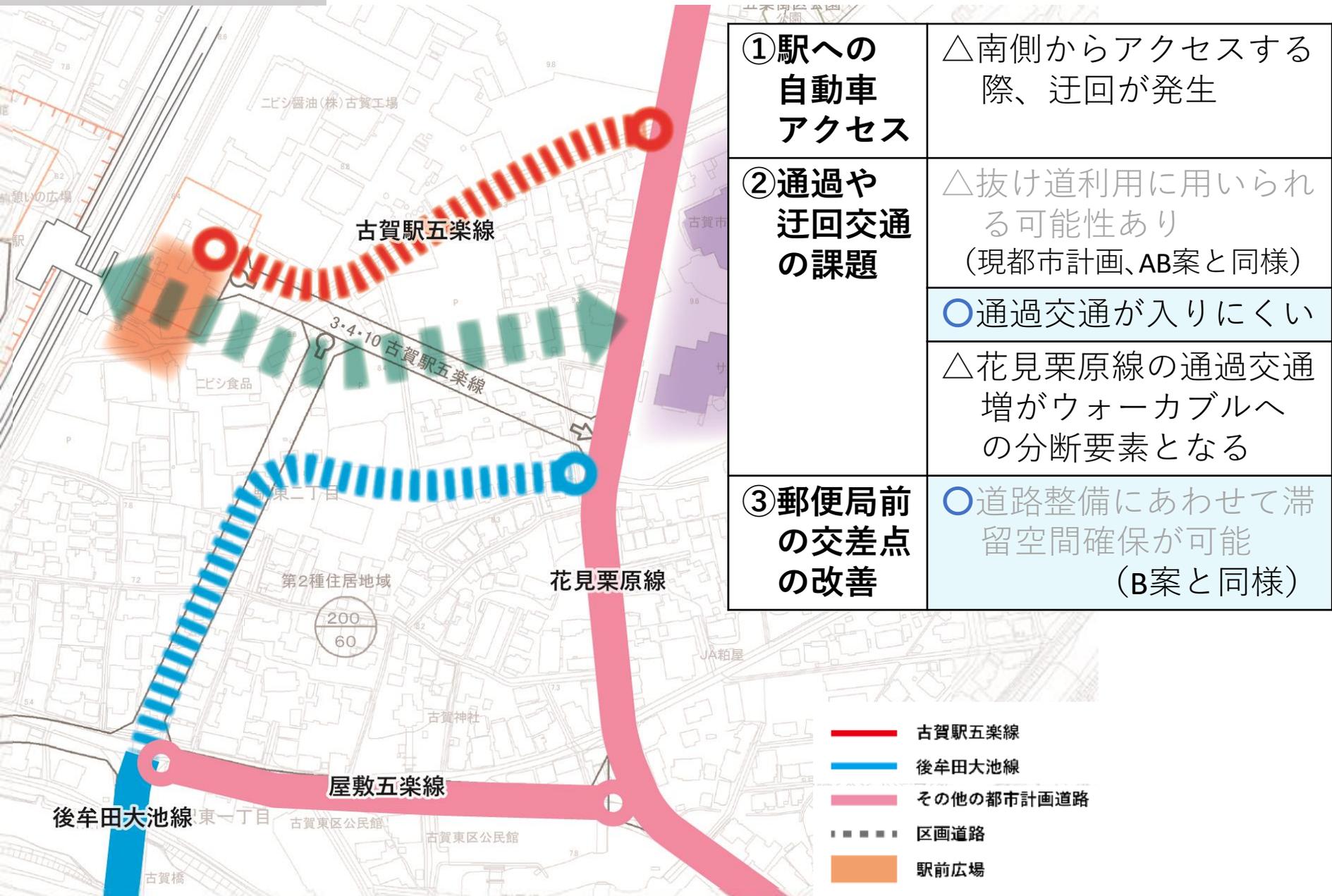


[古賀駅五楽線]
現在のルートを生かした線形に変更

[後牟田大池線]
交差点から花見栗原線につながるルートに変更

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- 区画道路
- 駅前広場

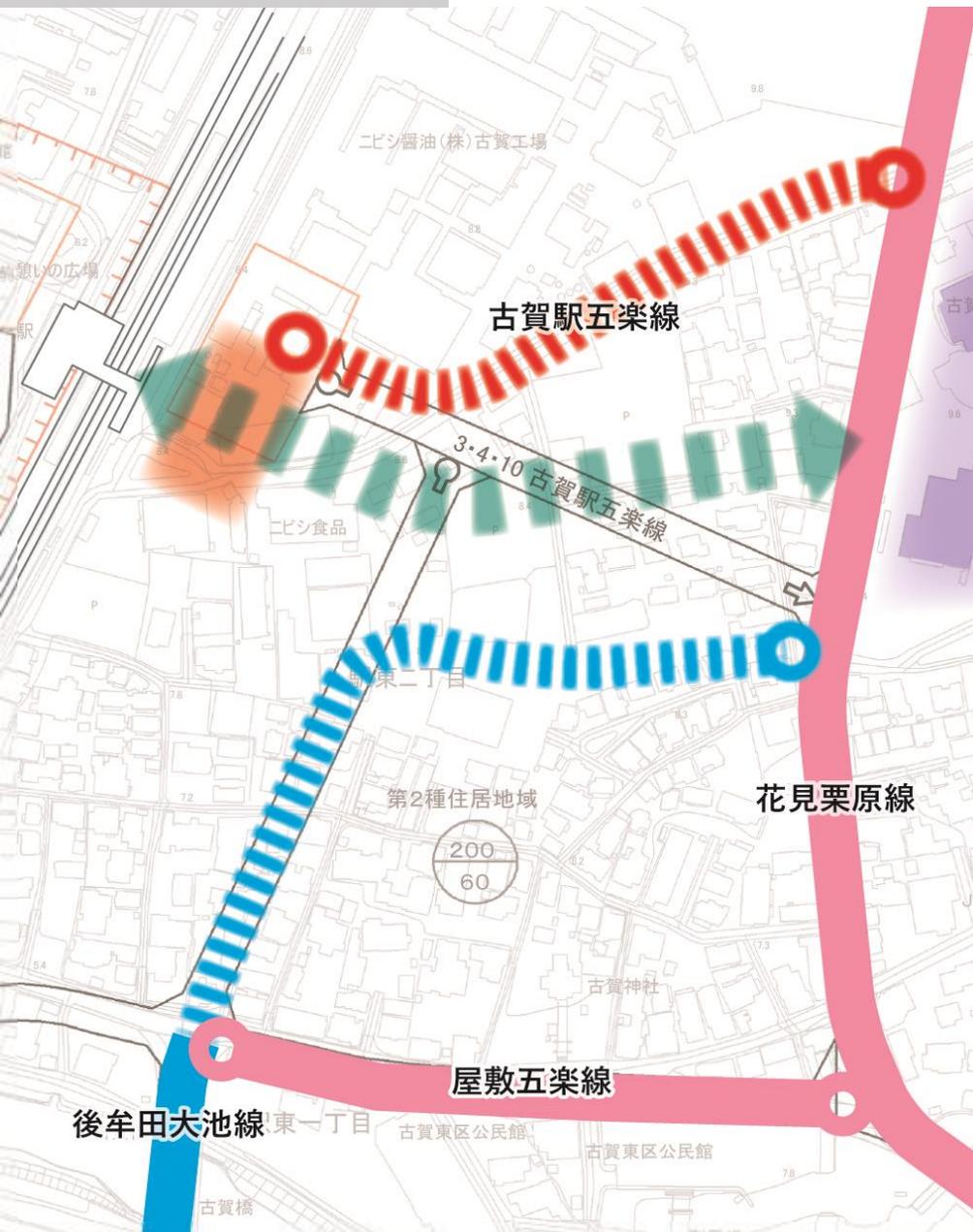
C案



<p>① 駅への 自動車 アクセス</p>	<p>△南側からアクセスする 際、迂回が発生</p>
<p>② 通過や 迂回交通 の課題</p>	<p>△抜け道利用に用いられ る可能性あり (現都市計画、AB案と同様)</p> <p>○通過交通が入りにくい</p> <p>△花見栗原線の通過交通 増がウォークブルへの 分断要素となる</p>
<p>③ 郵便局前 の交差点 の改善</p>	<p>○道路整備にあわせて滞 留空間確保が可能 (B案と同様)</p>

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - - 区画道路
- 駅前広場

C案

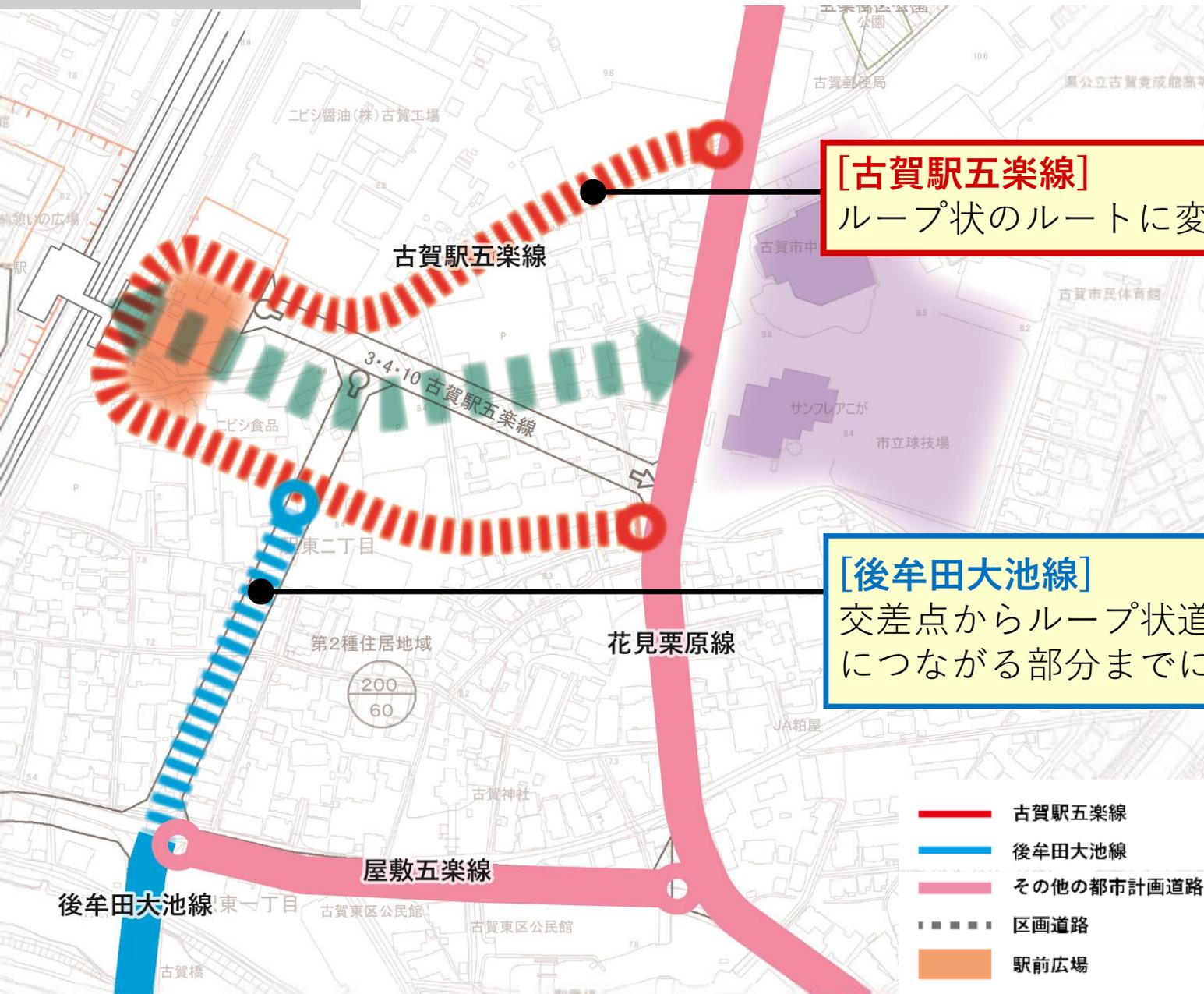


<p>④ 開発への影響</p>	<p>× 後牟田大池線が整備されないと公園南側の開発ができない</p>
<p>⑤ 都市軸となる公園の連続性</p>	<p>○ 道路に分断されない公園が整備可能</p>
<p>⑥ 駅舎から公園へのアクセス</p>	<p>○ デッキ設置等で直接アクセス可能</p>
<p>⑦ 道路による公園環境</p>	<p>○ 公園沿いは宅地となり、環境悪化は生じない (B案と同様)</p>

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - - 区画道路
- 駅前広場

D案

交通ネットワークの考え方

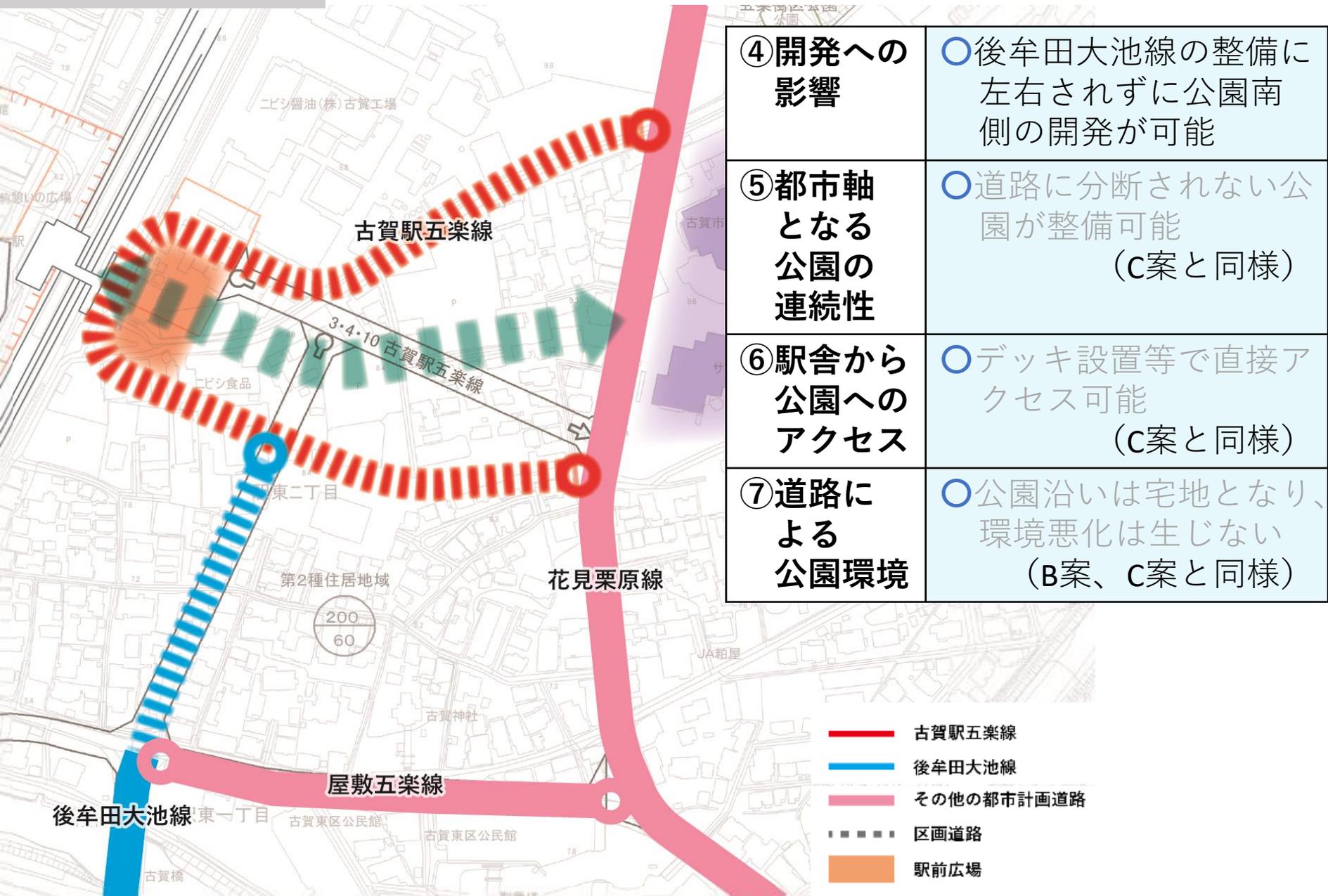


[古賀駅五楽線]
ループ状のルートに変更

[後牟田大池線]
交差点からループ状道路の南側部分
につながる部分までに短縮変更

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - 区画道路
- 駅前広場

D案



④ 開発への影響	○ 後牟田大池線の整備に左右されずに公園南側の開発が可能
⑤ 都市軸となる公園の連続性	○ 道路に分断されない公園が整備可能 (C案と同様)
⑥ 駅舎から公園へのアクセス	○ デッキ設置等で直接アクセス可能 (C案と同様)
⑦ 道路による公園環境	○ 公園沿いは宅地となり、環境悪化は生じない (B案、C案と同様)

- 古賀駅五楽線
- 後牟田大池線
- その他の都市計画道路
- - - 区画道路
- 駅前広場

メリット・デメリット比較まとめ

検討パターン	現都市計画	A案	B案	C案	D案
① 駅への自動車アクセス	○	△	△	△	○
② 通過や迂回交通の課題	△	△	△	△	△
	△	△	△	○	○
	△	△	△	△	○
③ 郵便局前の交差点の改善	△	△	○	○	○
④ 開発への影響	△	△	△	×	○
⑤ 都市軸となる公園の連続性	×	△	△	○	○
⑥ 駅舎から公園へのアクセス	△	△	△	○	○
⑦ 道路による公園環境	×	△	○	○	○