

J R 古賀駅東口周辺地区整備基本計画（案）

令和 3 年〇月

古賀市

目次

00 はじめに	1
1. 計画の目的	1
2. まちづくり基本計画	2
01 現状と課題	3
1. 古賀市及び JR 古賀駅の位置づけ	3
2. JR 古賀駅周辺の現況	5
02 整備基本方針	11
1. 基盤整備の方向性	11
03 整備基本計画	14
1. 公園	14
2. 道路	19
3. 駅前広場	22
04 今後の整備に向けて	26
1. 重点検討事項	26
2. 想定ロードマップ	27

00 | はじめに

1. 計画の目的

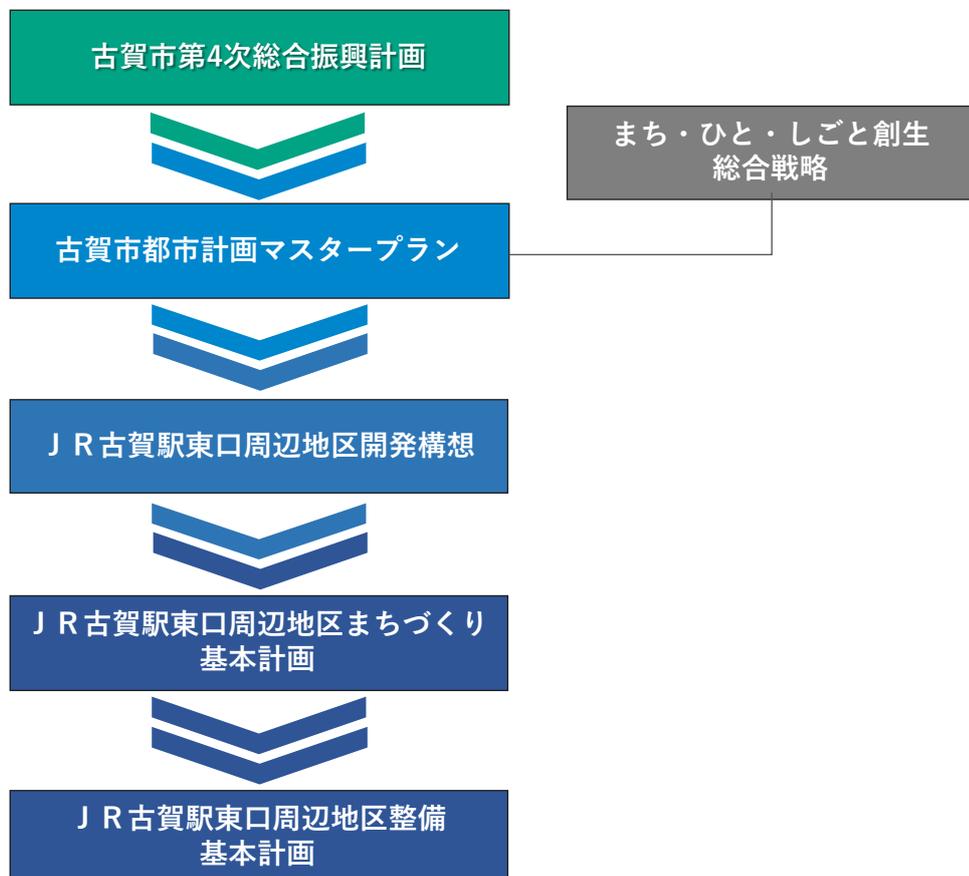
福岡都市圏におけるＪＲ鹿児島本線沿線では、ほぼ全ての駅周辺において区画整理等の宅地開発が進められており、古賀駅周辺においても、土地の有効活用への期待が高まっています。

これまでＪＲ古賀駅東口は、古賀駅が設置された 1890 年頃から工場立地が進められてきた歴史的背景もあり、市街地の開発から遠ざかっていましたが、令和元年度に東口の最大地権者であるニビシ醤油株式会社とまちづくりの検討に関する協力協定を締結し、本格的に東口の整備について取組を進めていくこととなりました。

具体的な検討を進める上で、まず、これまで検討されてきたＪＲ古賀駅東口周辺地区開発構想に基づき、土地利用方針や整備コンセプトなどを示した「ＪＲ古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画（以下「まちづくり基本計画」。）」と策定しました。

ＪＲ古賀駅東口周辺地区整備基本計画（以下「整備基本計画」。）は、「まちづくり基本計画」に基づき、都市基盤の整備方針について具体的な整備内容を示す計画です。

「整備基本計画」は、街の玄関口である古賀駅東口周辺地区、特に駅前広場や周辺道路などの都市基盤を中心に、その整備イメージを市民と行政とが共有することを目的とします。



2. まちづくり基本計画

(1) まちづくりコンセプト

JR古賀駅東口周辺のまちづくりは、現状のまちの特性を活かしながら改善を図ることはもちろんのこと、『～これからの100年、市民が誇れるまちへ～』の実現に向けて、「賑わい」、「子育て世代の居住」、「回遊性」、「魅力の発信」、「印象的な空間」の整備や施策など、未来に向けた新しいまちを創造していく役割を担うことが求められます。

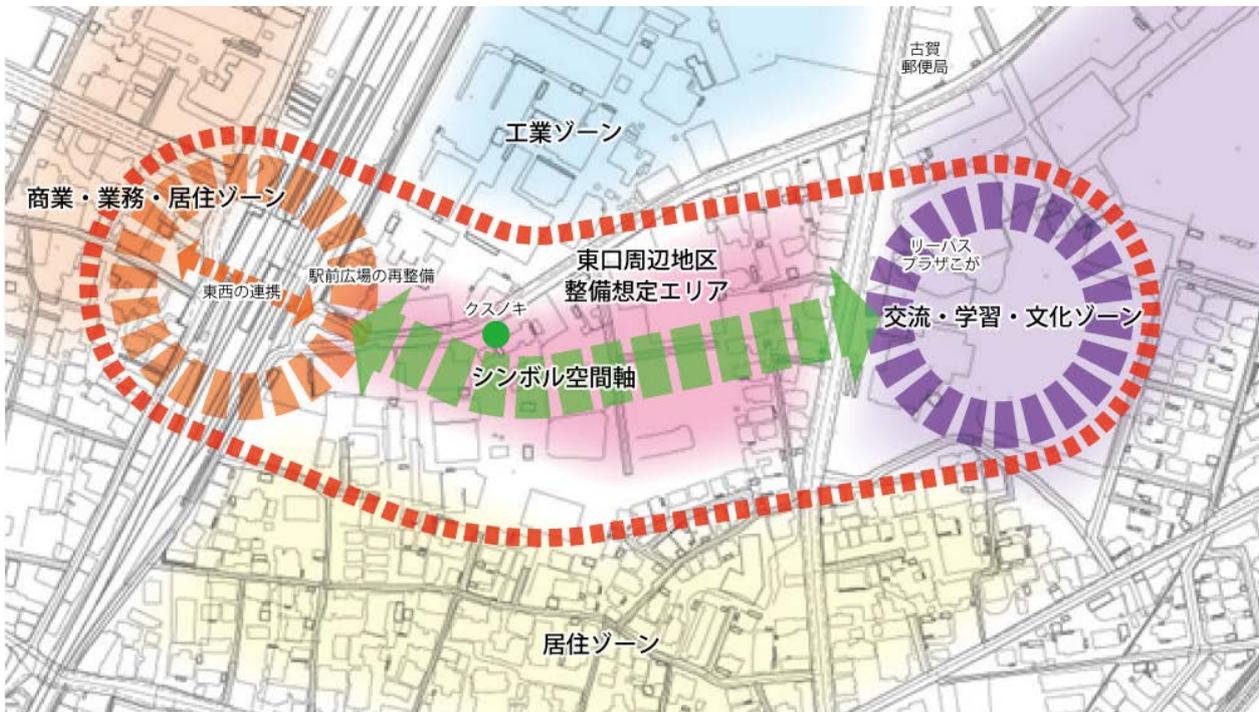
これらを踏まえて、まちづくりのコンセプトを示し、実現に向けて取り組みを進めます。

まちづくりコンセプト

歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良い まちづくり

(2) 土地利用・導入機能の方向性

駅とリーバ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します。



駅とリーバスプラザを結ぶ都市公園



地元や地域とのつながりを感じる買い物機能や飲食店



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



備蓄機能や防災機能を有する公園整備

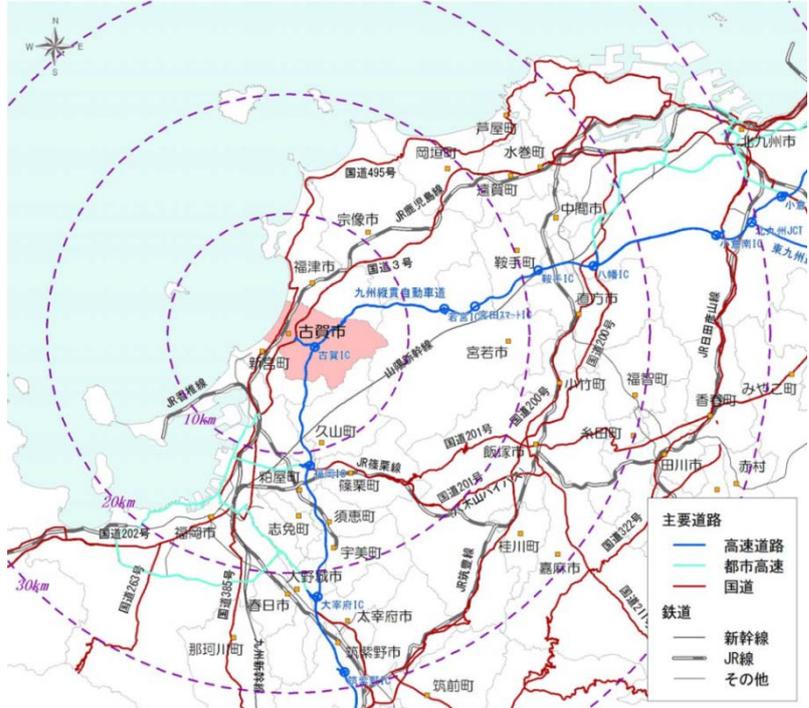
01 | 現状と課題

1. 古賀市及び JR 古賀駅の位置づけ

(1) 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% 通勤圏に属しています。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ました。

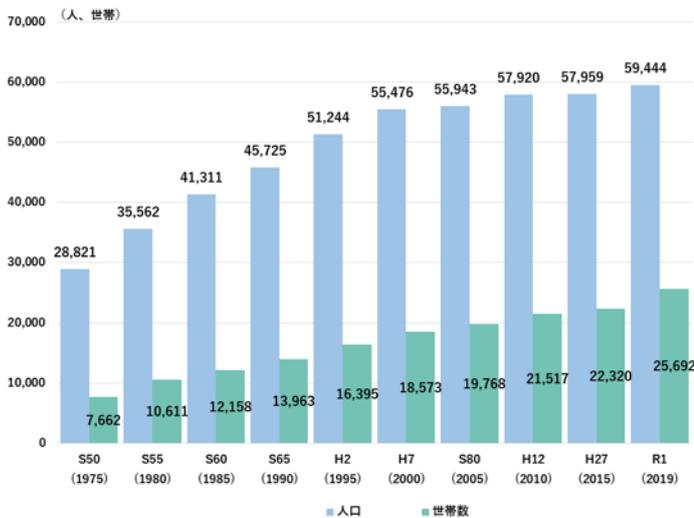
市内のほぼ中央に、古賀 IC があり、福岡・熊本方面～北九州・本州方面を結ぶ広域交通の拠点として周辺には工業団地の立地も多くみられます。



古賀市の位置

(2) 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（2020）時点で 59,444 人となっています。また、将来推計では、令和 7 年（2025）ごろをピークに令和 12 年（2030）以降は減少傾向を示しています。



人口・世帯数の推移

(国勢調査：R1 は住民基本台帳)



人口・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)

(3) JR 古賀駅の現状

【鉄道乗車人員】

令和元年の古賀駅の乗車人員は 6,808 人/日です。福岡県内の鹿児島本線沿線上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ですが、福津・宗像エリアと比べると少ない状況です。

【鉄道乗車人員】

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) 出ています。

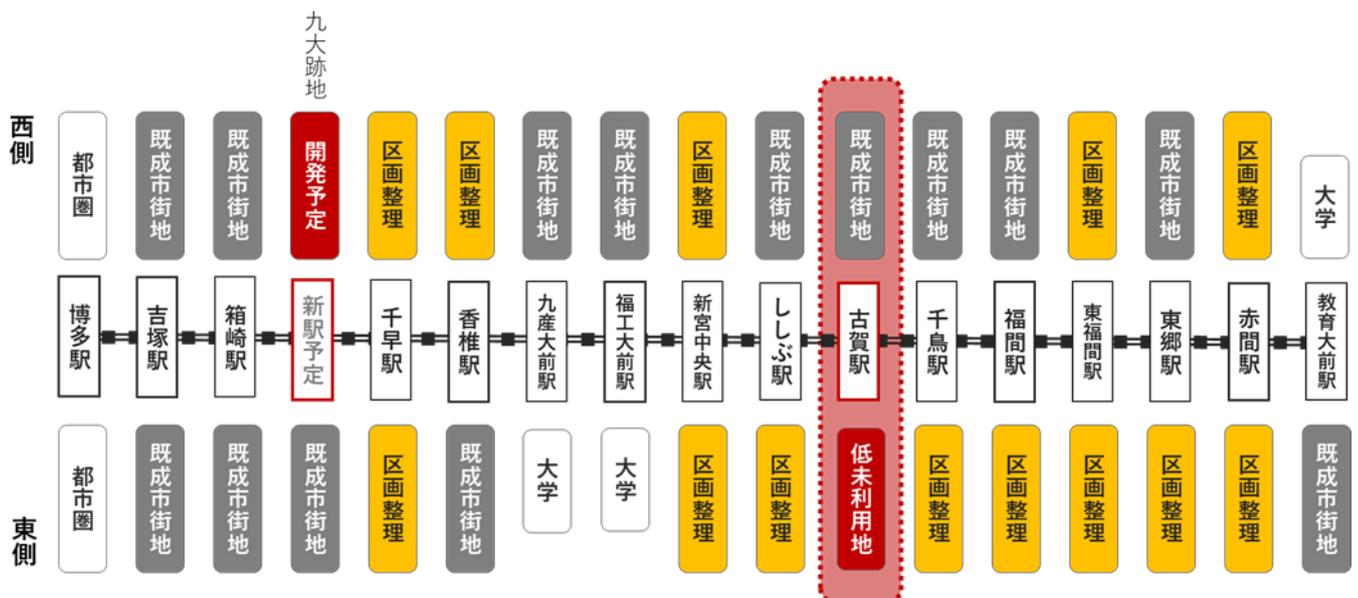
鹿児島本線の駅別乗車人員 (令和元年)

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

(4) 開発余地としての JR 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となっています。



鹿児島本線沿線の駅周辺における整備状況

2. JR 古賀駅周辺の現況

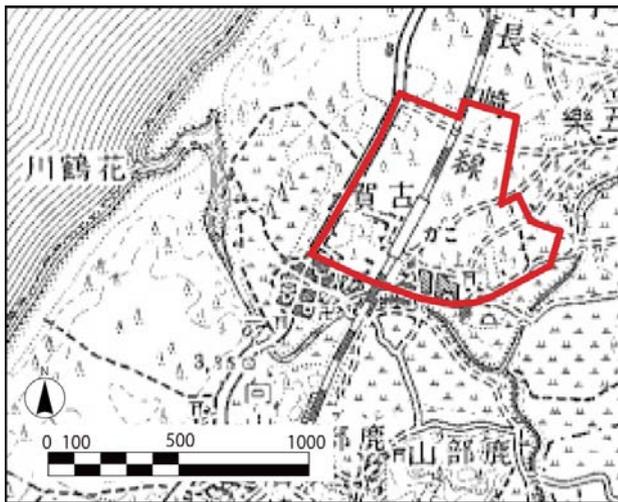
(1) 市街地形成の変遷

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しました。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ます。

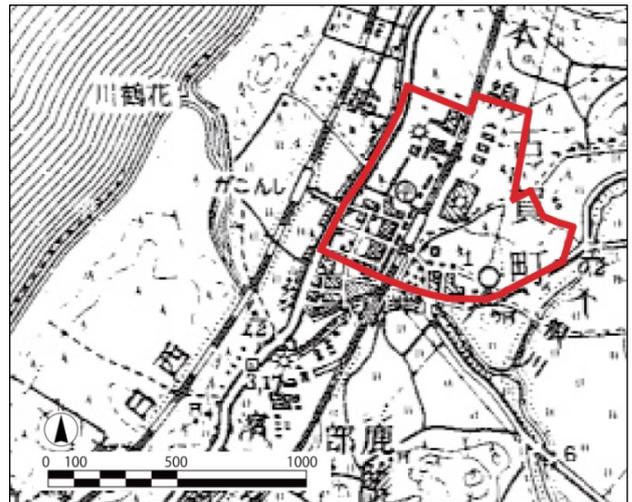
大正 8 年（1919）に日本調味料醸造株式会社（現ニビシ醤油株式会社）が創業。大正 14 年（1925）には博多湾鉄道（西鉄宮地岳線）の開通に伴い新古賀駅（西鉄古賀駅）が開業しました。市街地が鉄道沿線に拡大しています。

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ます。

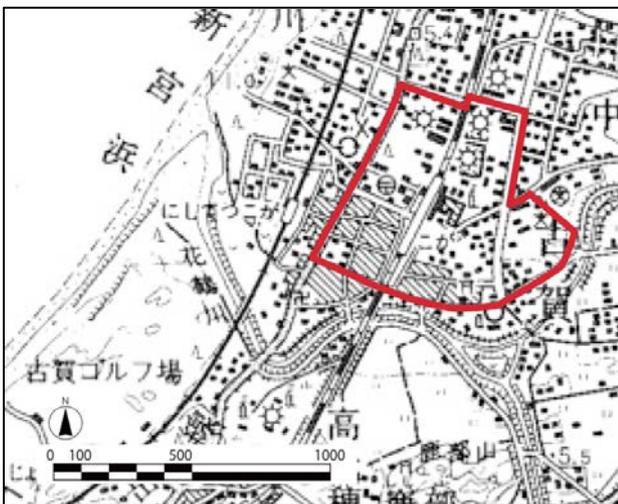
翌年には、古賀町役場として現市役所が開館。その後昭和 60 年（1985）に中央公民館、平成 4 年（1992）にサンリブ古賀、平成 6 年にサンフレア古賀など比較的大規模施設の整備が行われてきました。



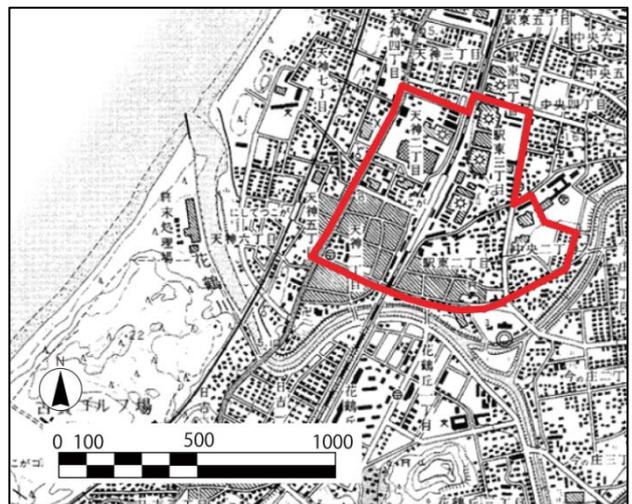
明治 33 年（1900）



昭和 26 年（1951）



昭和 46 年（1971）



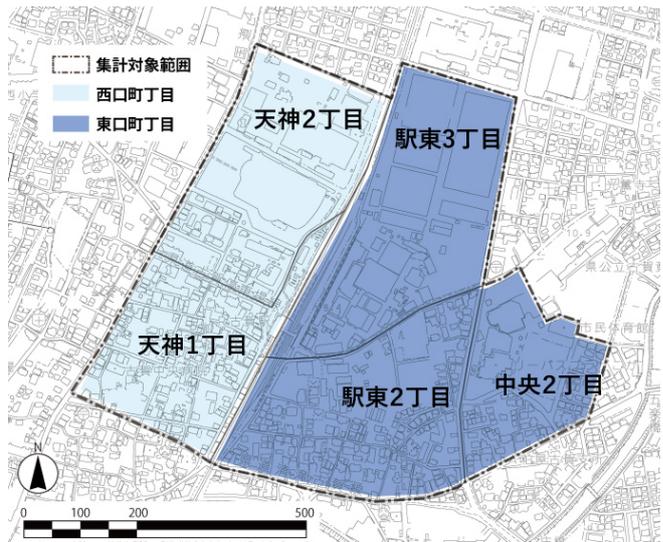
平成 9 年（1997）

古賀駅周辺の市街地形成の変遷

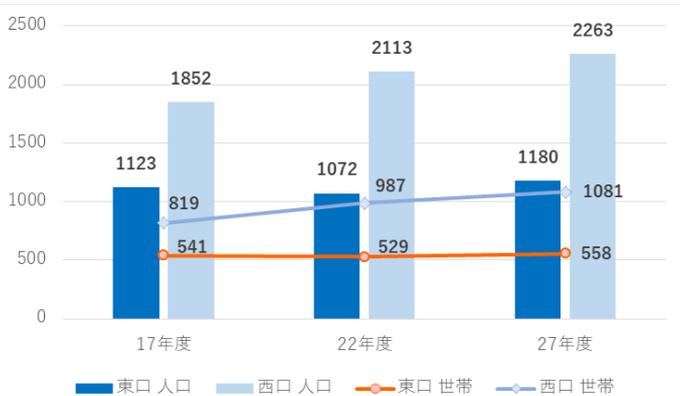
(2) JR 古賀駅周辺の人口

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（2005）から平成27年（2015）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す。

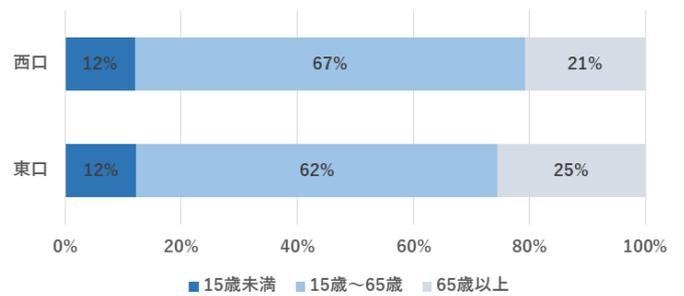
平成27年時点の3世代別人口比率を見ると、西口、東口ともに年少人口比率は変わらないが、東口の方が高齢者の割合が4ポイント高くなっています。



集計対象範囲



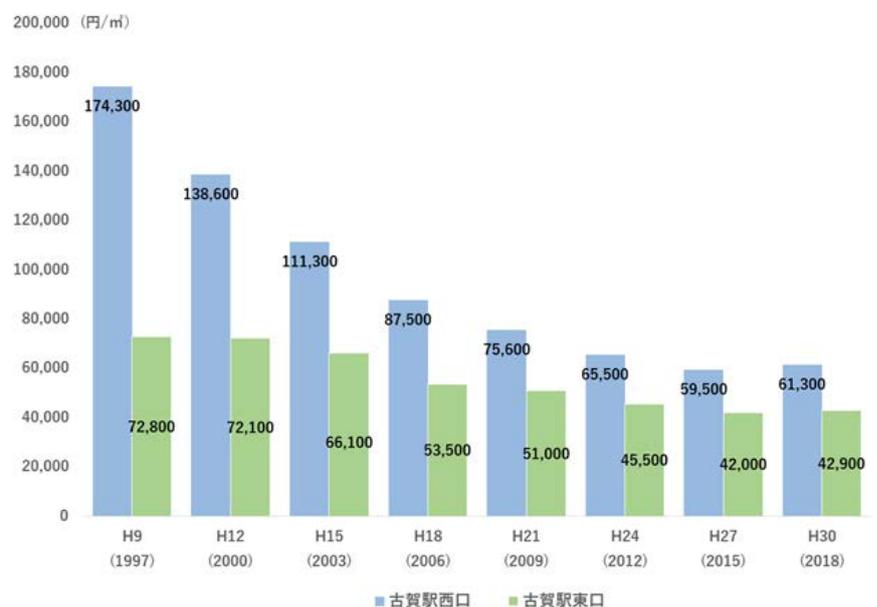
古賀駅周辺の人口・世帯数の推移



古賀駅周辺の3世代別人口比率（H27）

(3) JR 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（2018）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割に減少しています。

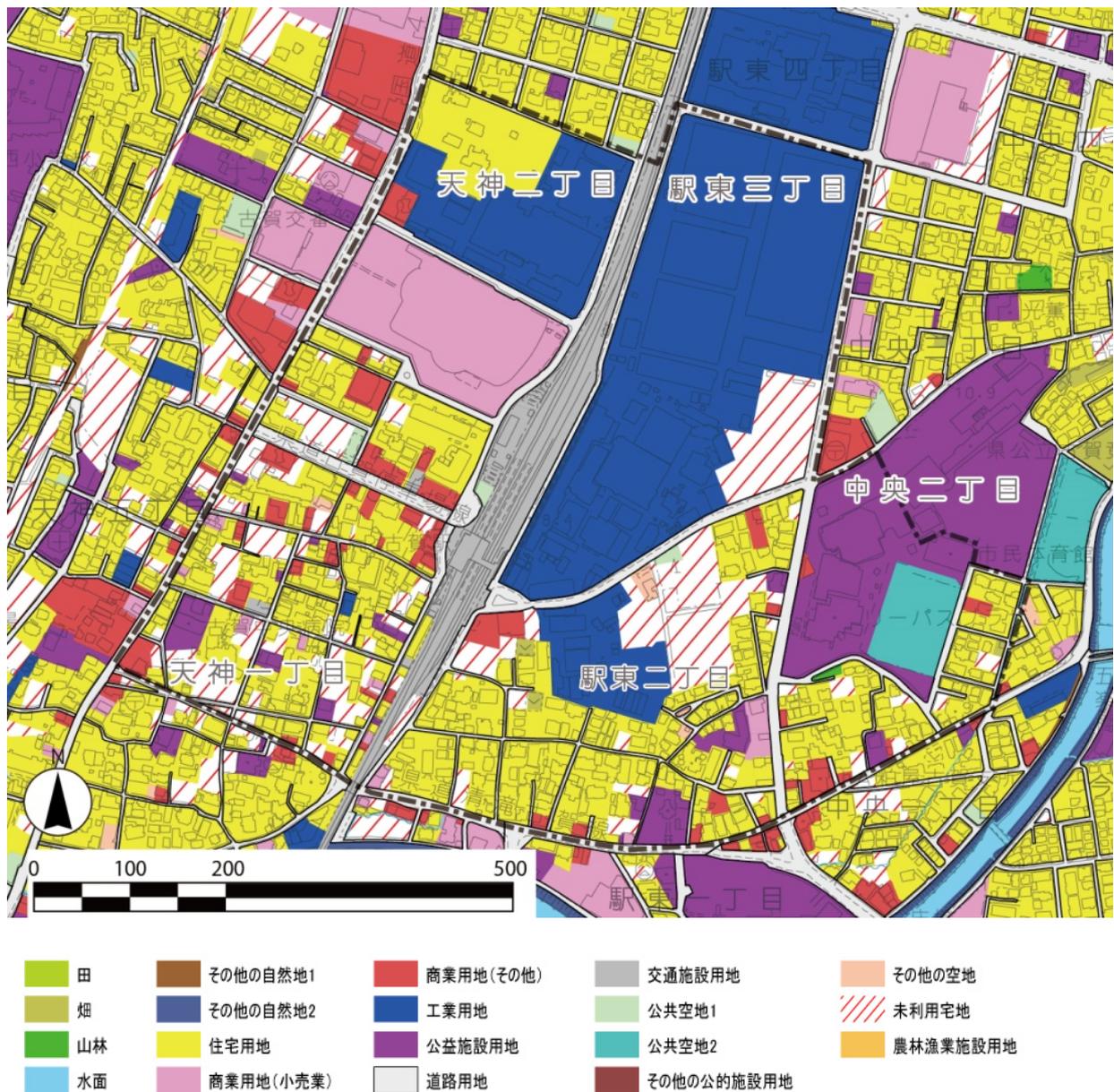


古賀駅周辺の路線価の推移

(4) 土地利用現況

東口周辺の大部分は工業用地であり、工業用地以外にも未利用宅地（駐車場）によるスポンジ化が起きています。また、公共公益施設用地（市役所、図書館、中央公民館）などが立地しています。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が、商業用地は少なく道路沿いにまばらに点在しています。

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ます。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く見られますが、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ます。



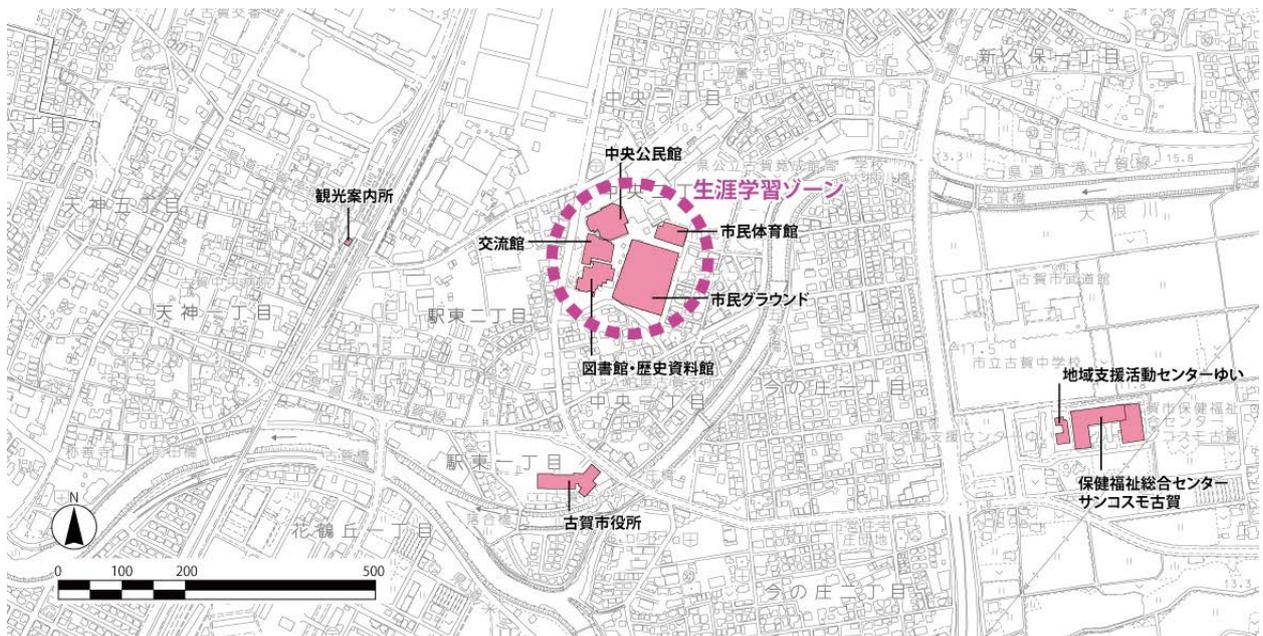
土地利用現況図

(5) 公共施設等の立地と利用状況

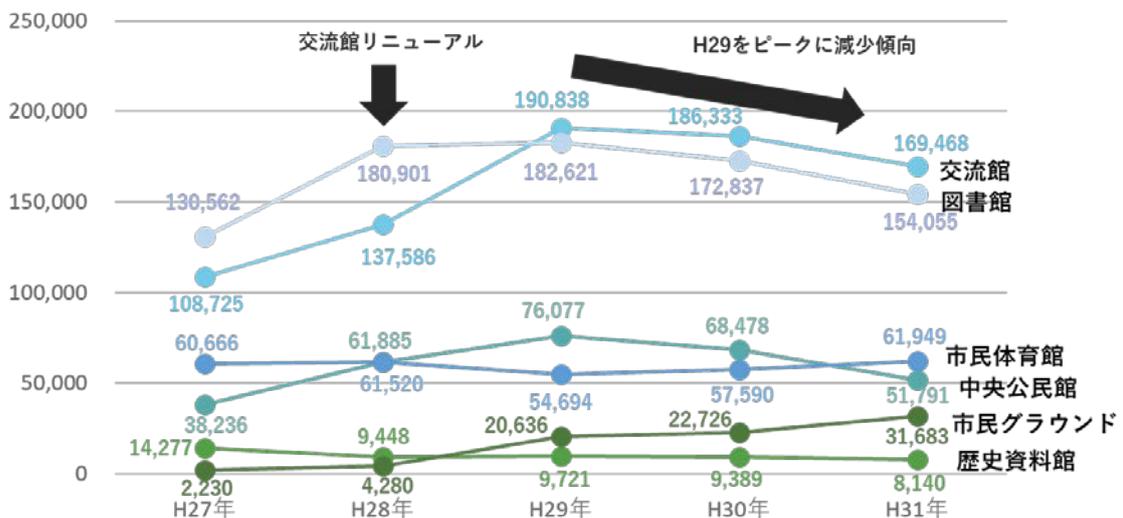
東口周辺には、中央公民館、交流館、図書館、歴史資料館、市民体育館、市民グラウンドなどの公共施設がまとまって立地しており、生涯学習ゾーンに位置づけられています。

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比較的少数です。

平成28年(2016)に交流館がリニューアルされたことにより、増加傾向にありましたが、その後減少に転じています。



公共施設の立地状況



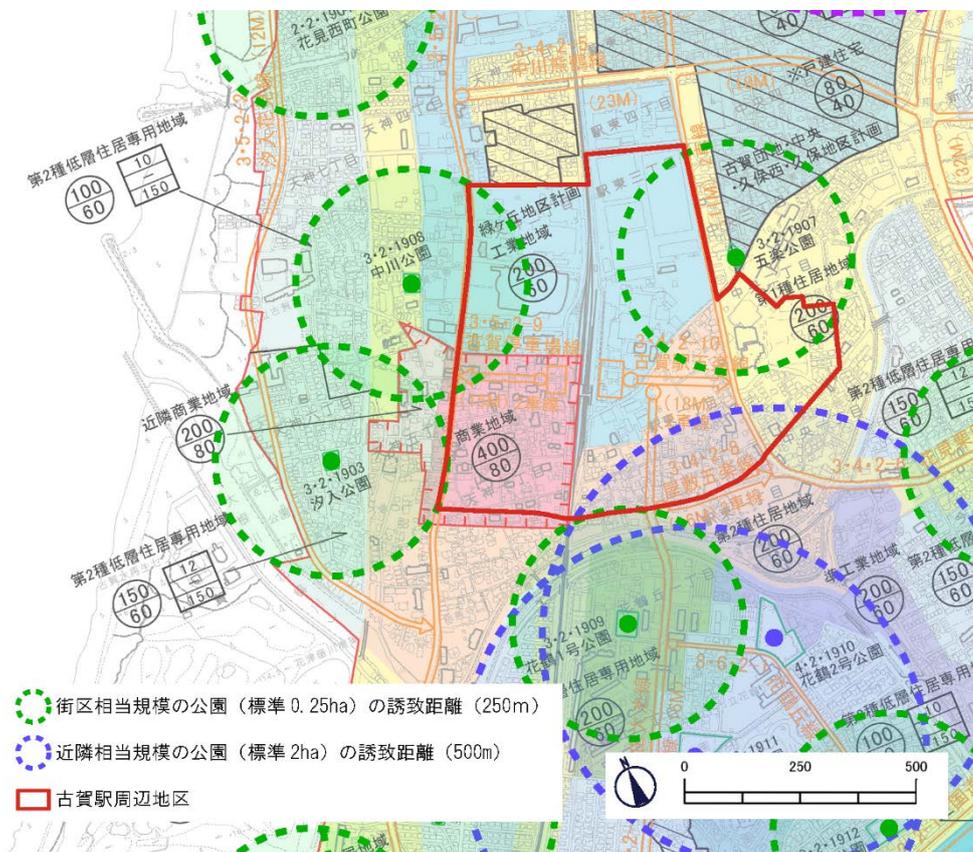
生涯学習ゾーンの利用状況

(6) 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 m²以上、市街化区域においては 5 m²以上と定めており、都市計画区域内、市街化区域内ともに現状で都市公園は不足しています。

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ますが、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ります。

	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 m ²
市街化区域	43,204 人	13.64ha	3.16 m ²



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。

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、夜間照明などを改善し、安心が感じられ、かつ高質的な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、混雑の緩和などが求められる。



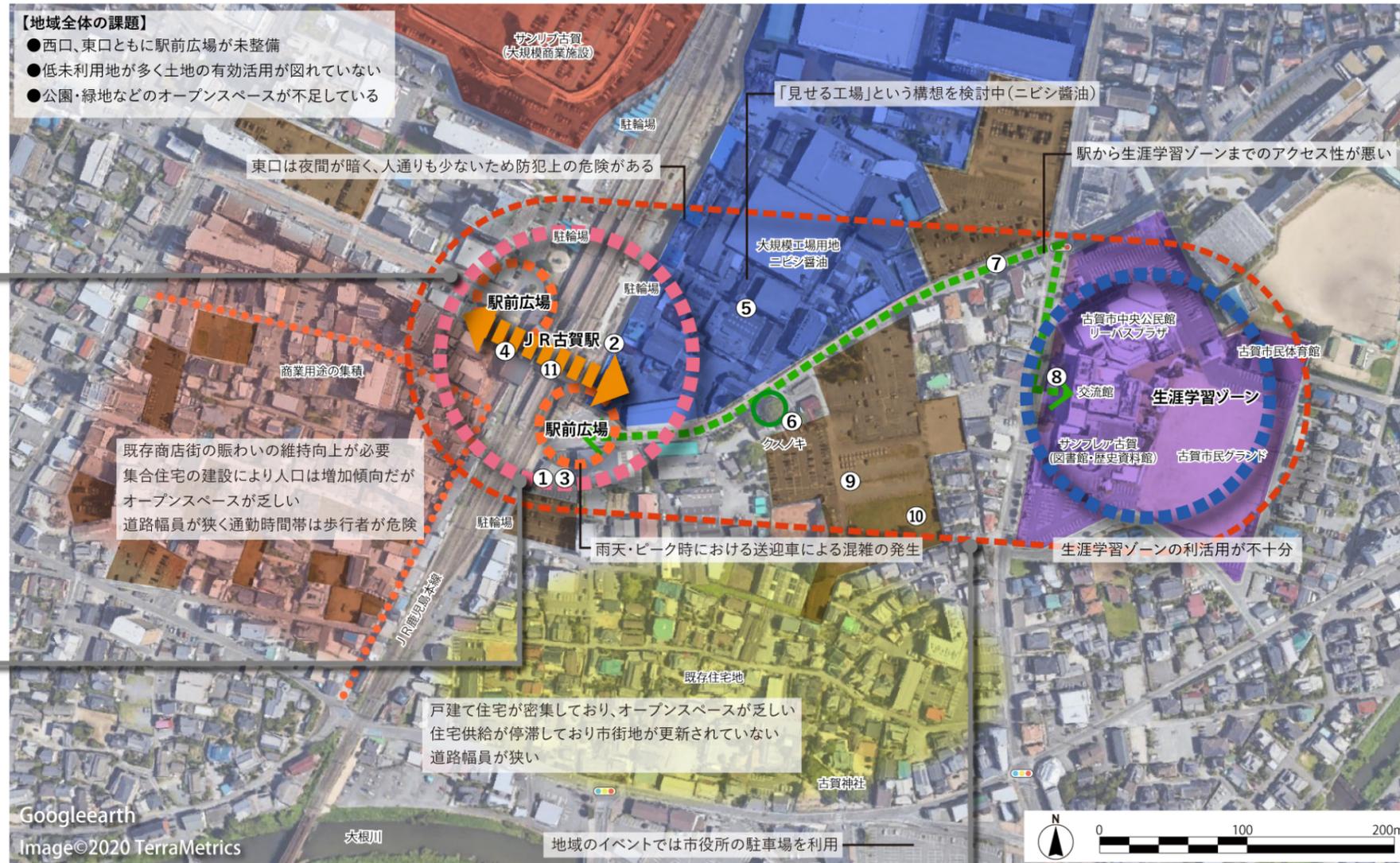
③混雑する駅前広場(東口)



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性が悪く、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。
○滞留空間も乏しく地域のイベントも開催できる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

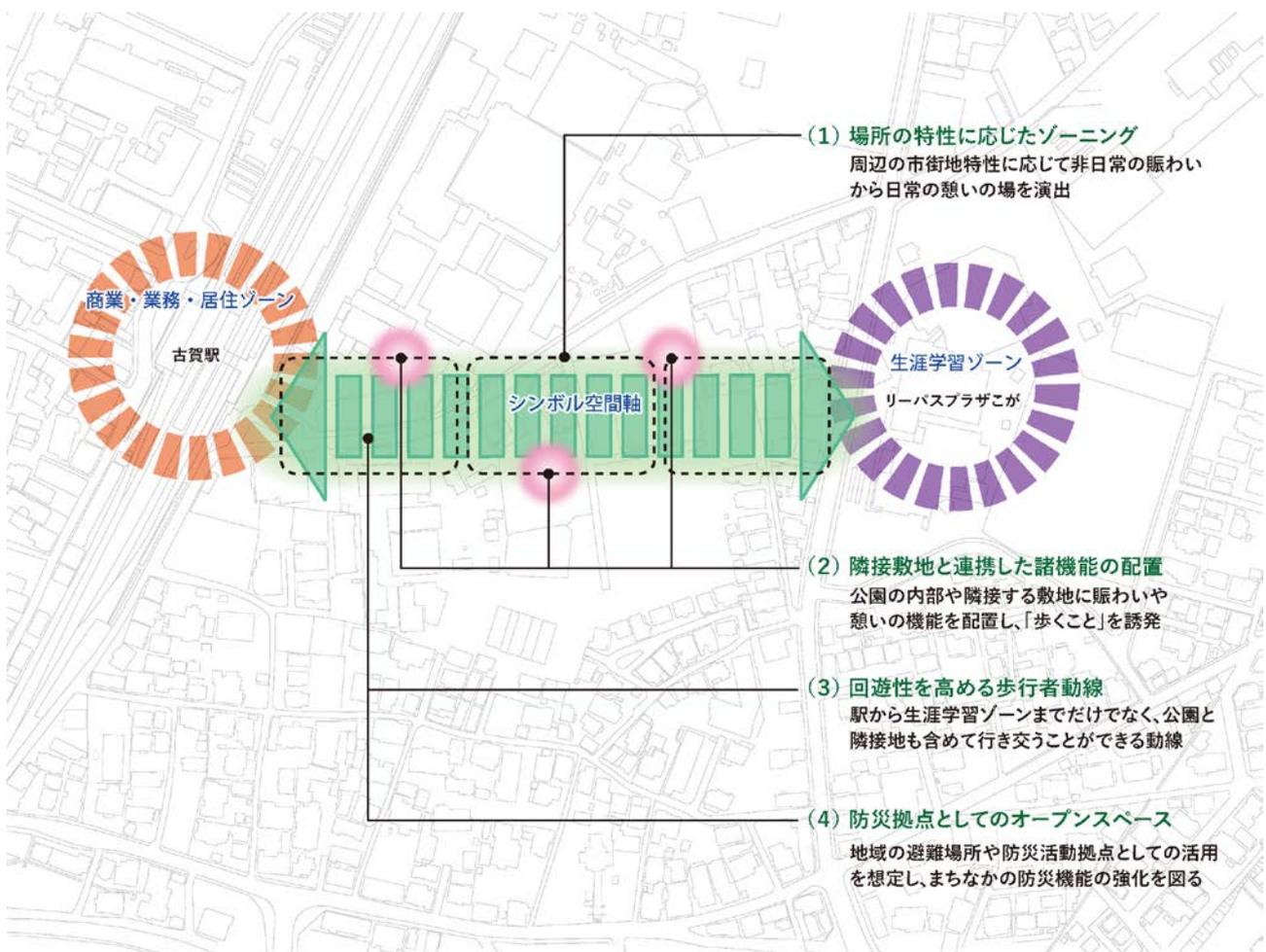
02 | 整備基本方針

1. 基盤整備の方向性

道路や公園など都市基盤施設の整備の方向性は、次のとおりとします。

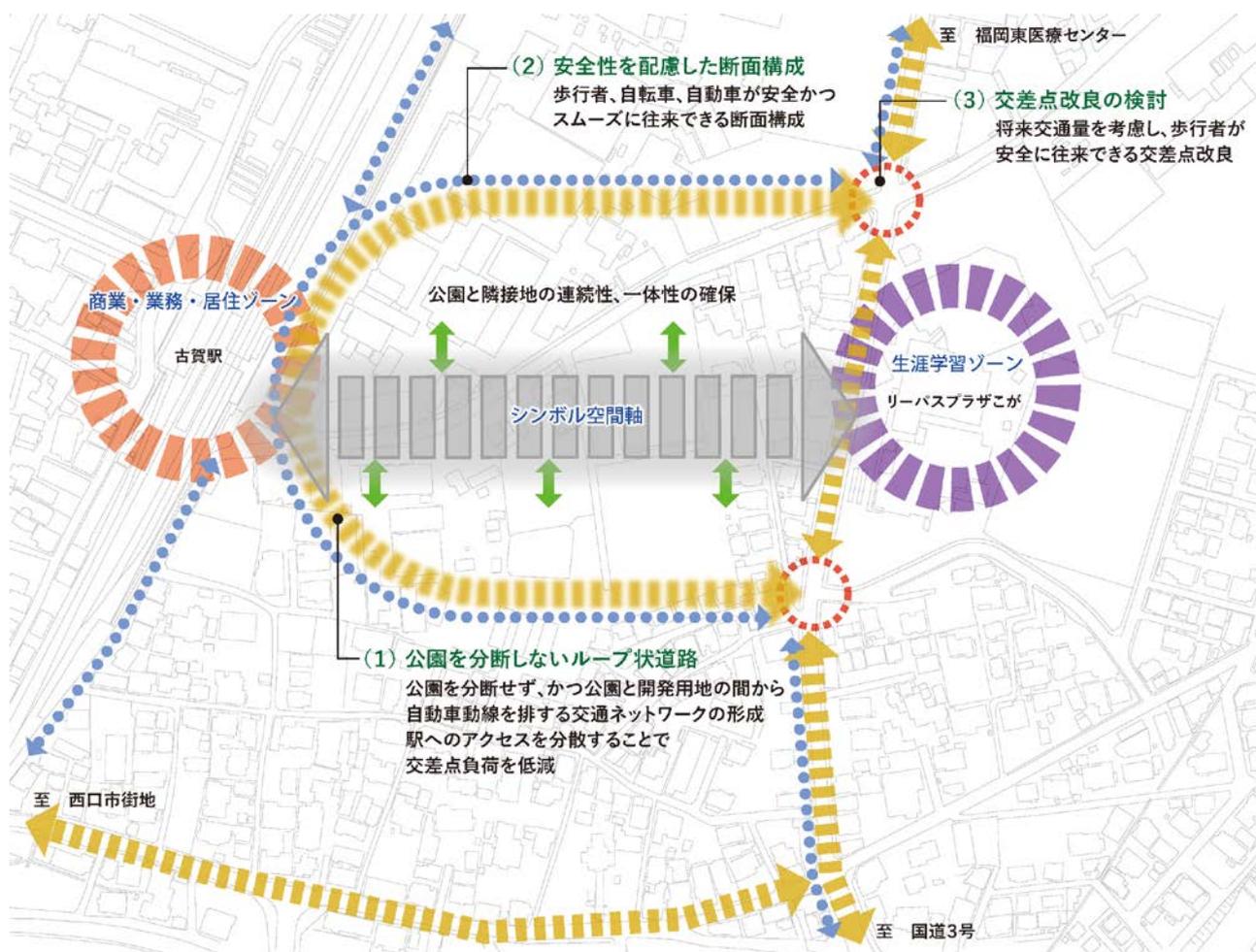
公園によるウォーカブルな都市軸の形成

- ・「古賀駅」から「生涯学習ゾーン」までをシンボル空間軸とし、公園によってつなげます。配置にあたっては、既存クスノキの保全化とその活用策を検討します。
- ・都市軸となる公園や沿道に賑わいや居場所を配置したウォーカブルな空間を創出します。
- ・安心・安全に配慮した公園とします。



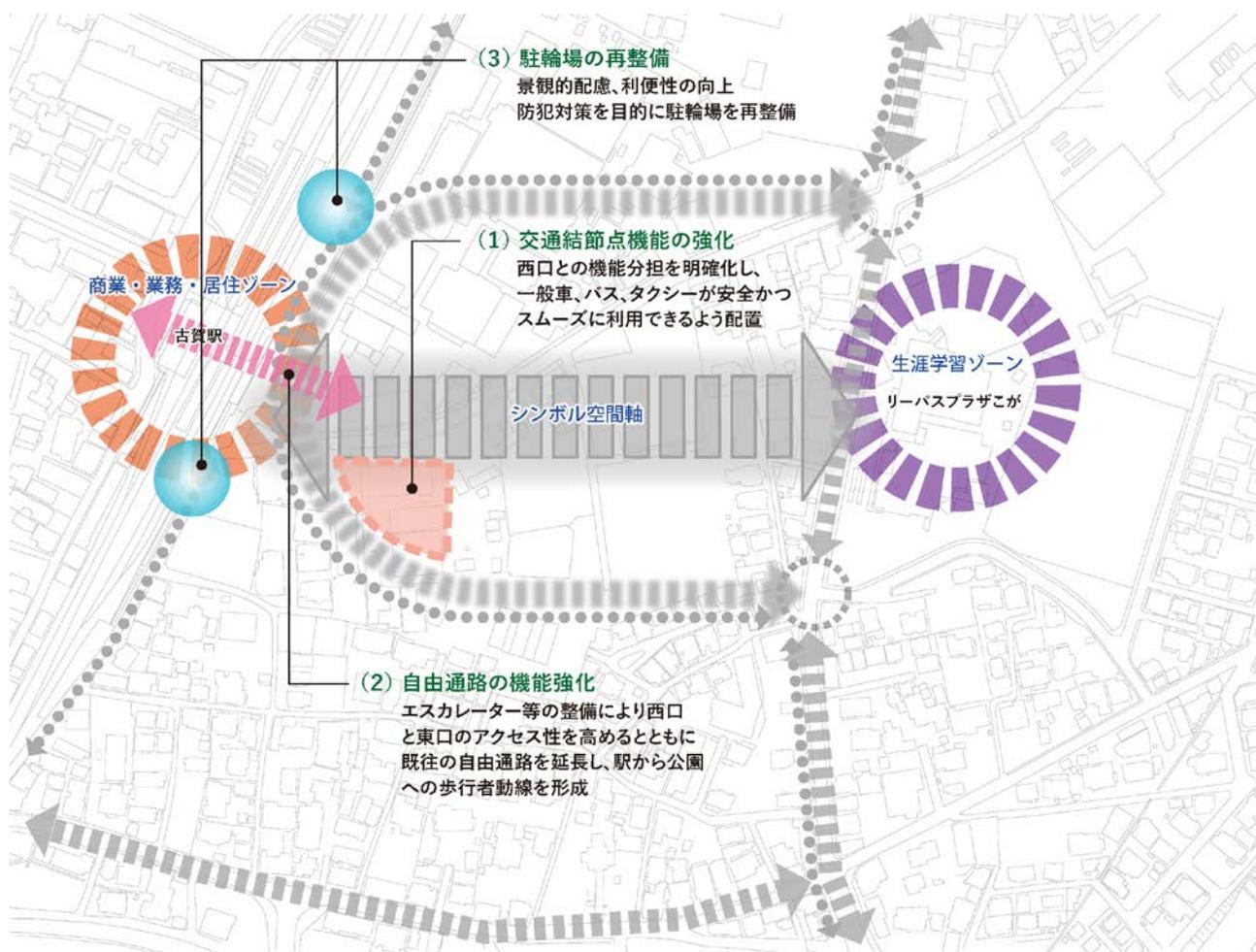
公園による都市軸を生かす交通ネットワークの形成

- ・道路等による公園の分断をできるだけ減らし、自動車動線と交錯しないよう公園の連続性を保ちます。
- ・公園と宅地の間に自動車交通網を設けず、公園と宅地の一体的な空間形成につなげます。
- ・各方面からのアクセスに配慮したネットワークとします。
- ・段階的な整備プロセスにおいても円滑な交通網を形成します。
- ・通勤通学時の歩行者交通の集中に対応するために、郵便局前交差点の改良を検討します。



交通結節機能をもつ駅前広場や自由通路の形成

- ・駅前広場の混雑を避けるためバスやタクシー、一般車等の乗換えなどの利便性の向上を図ります。
- ・エレベーターやエスカレータ等によるバリアフリーで使いやすい交通結節点を形成します。
- ・西口と東口の連続性を高め、古賀の玄関口として誇れる駅前景観の形成に資する駅前広場や自由通路等とします。
- ・駐輪場やトイレ等の適切な配置による交通結節機能の強化を図ります。



03 | 整備基本計画

1. 公園

『歩きたくなる暮らしたくなる居心地の良いまちづくり』を体現するために、古賀駅周辺の新たな魅力づくりの核として带状の都市公園を整備します。

公園の整備により、古賀市の中心市街地における公園不足を解消するとともに、「古賀駅」から「生涯学習ゾーン」へ安全かつ快適に歩いてアクセスできる環境を構築します。

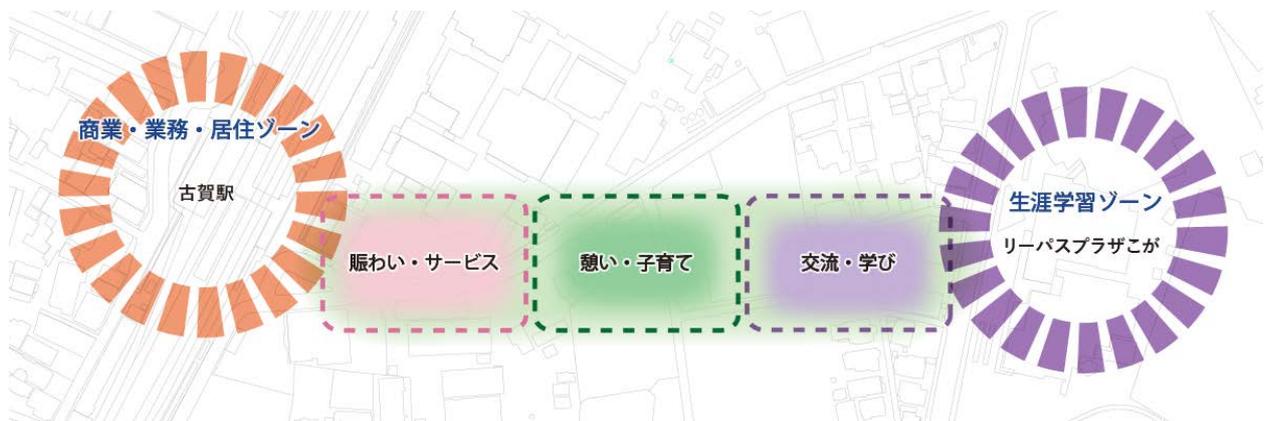
また、既存樹木を積極的に保存・活用し、自然を感じる憩いの公園づくりを推進します。



公園の整備イメージ（駅から生涯学習ゾーンを望む）

(1) 場所の特性に応じたゾーニング

東西に長い特性を考慮し、単調な印象の空間とならないように、隣接地や周辺の市街地特性に応じたゾーニングを行います。また、ゾーニングごとに主な利用者や、発生するアクティビティを想定し、必要な設備や植栽、舗装等に変化をつけることで、非日常の賑わいの場から日常の憩いの場を演出します。



●賑わいエリアのイメージ

- ・日常使いで一息つける場所
- ・多目的なイベントに対応できる空間
- ・駅周辺の店舗との一体的な利用



スポーツ観戦イベントと屋台



周辺住民の集まるマルシェ (出典:UR都市機構)

●憩い・子育てエリアのイメージ

- ・子育て世代を中心に、幅広い年代の人が集い憩う場所
- ・広場とそれに対応した子育て等のイベント実施



親子の遊び場



芝生広場のピクニック利用

●交流・学びエリアのイメージ

- ・交流・学習・文化ゾーンとの一体的な利用
- ・レストランや地域の魅力発信も含めたゆとりある空間



交流関係の屋外活動の場



開演前後に利用できるショップやレストラン

公園内のゾーニングイメージ

(2) 隣接地と連携した諸機能の配置

トイレや店舗等の諸機能の配置は、公園内で完結させず、周辺施設と連携・分担し、効率的な配置や駅前周辺全体のにぎわいづくりにつなげます。

公園と隣接地は、機能や動線、緑など可能な限り連続的、一体的な空間形成を目指します。境界部の設えについては、防犯上、維持管理上の課題を踏まえ検討します。



公園内に設けたトイレ併設のカフェ（東京都豊島区）



民地側の店舗等と公園を一体的に利用（茨城県）

【民間活力導入の可能性の検討】

2017年の都市公園法改正による制度緩和以降、民間による公園の整備・運営が活性化しています。魅力的な公園整備と運営に向けて、古賀駅東口の公園整備においても民間のニーズを把握しながら、Park-PFI制度等の民間活力導入の実現性を検討します。

Park-PFIは、飲食店、売店等の利用者の利便の向上に資する施設の設置と、その施設から生じる収益を活用してその周辺の園路、広場等の公園施設の整備・改修等を一体的に行う者を公募により選定する制度です。公園に民間の優良な投資を誘導し、公園管理者の財政負担を軽減しつつ、公園の質の向上、利用者の利便の向上を図る新たな整備・管理手法であり、従来から公園内に民間施設を設ける設置管理許可制度等を拡充したものとと言えます。

大濠テラス

(福岡市・大濠公園／Park-PFI)



公園の池や緑を眺めながらくつろげる、八女茶をテーマとしたカフェ・ショップ。2階にはレンタルスペースを導入。

HARENO GARDEN

(福岡市・天神中央公園／Park-PFI)



公園再整備の際に収益施設と合わせて旧公会堂貴賓館広場を拡充、樹木などを整備し街に開けた空間を創出。

SHIP'S GARDEN

(福岡市・水上公園／設置管理許可)

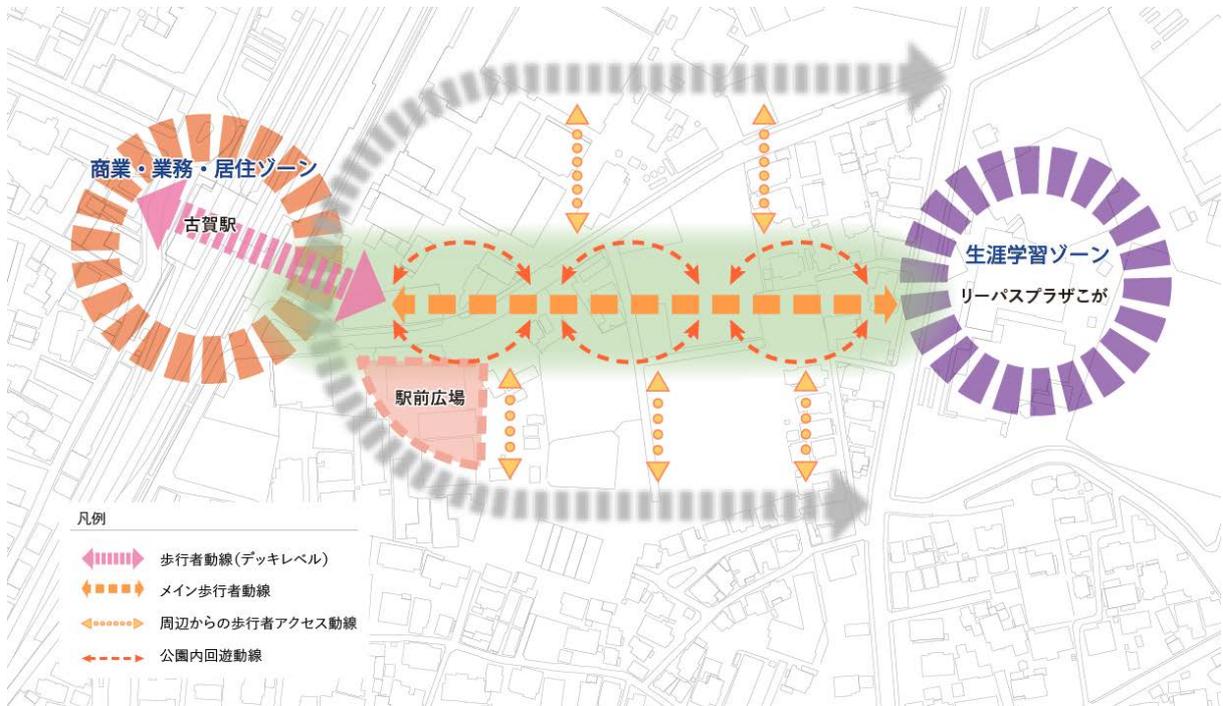


福岡市が官民連携で進める天神ビックバンのPJの1つとして民間へ公募を行い整備。皮を望む展望デッキを設置。

(3) 回遊性を高める歩行者動線

メインの歩行者動線は、駅から生涯学習ゾーンへと人々を導く軸性を与えます。また、隣接地からも公園にアクセスできる敷地内歩行者通路の設置を誘導します。

公園内の動線は機能配置と合わせ、「歩くこと」を誘発する動線計画とします。

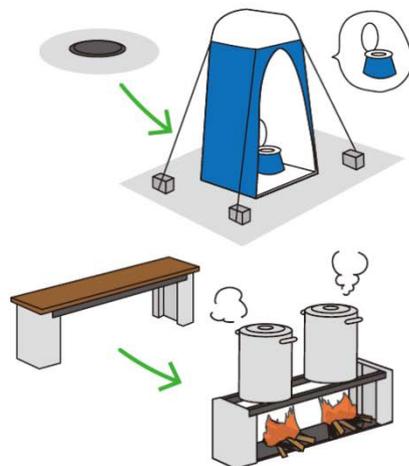


(4) 防災拠点としてのオープンスペース

地域の避難場所や防災活動拠点としての活用も想定し、十分な広さを確保するとともに、マンホールトイレやかまどベンチなどの防災設備や、備蓄倉庫の設置などによる防災機能の強化を図ります。



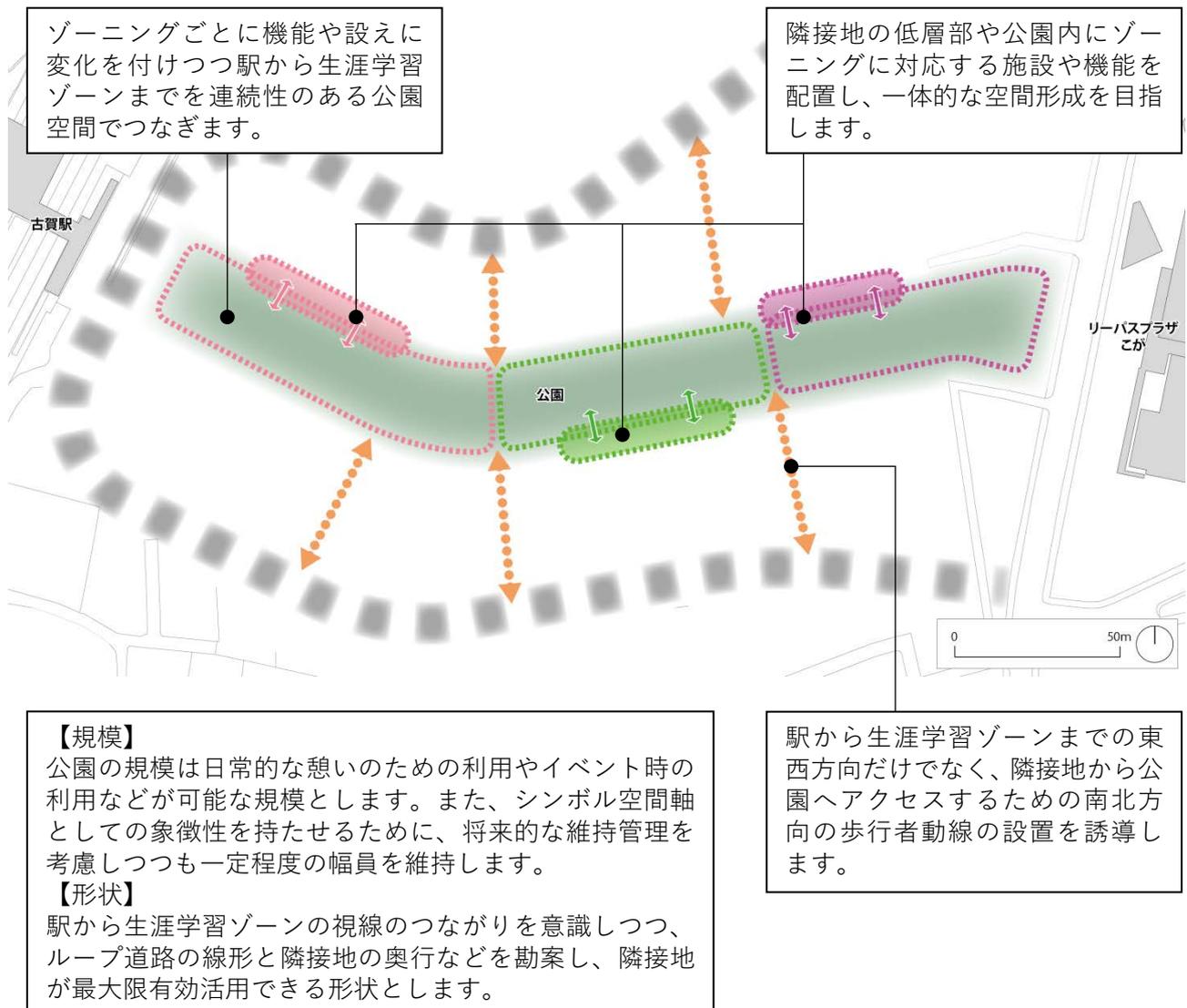
災害時の避難場所としての公園



マンホールトイレ、かまどベンチ等の防災備品
(国交省「身近な公園防災使いこなしBOOK」より)

(5) まとめ

(1)～(4)を整理した公園の整備計画イメージを以下に示します。

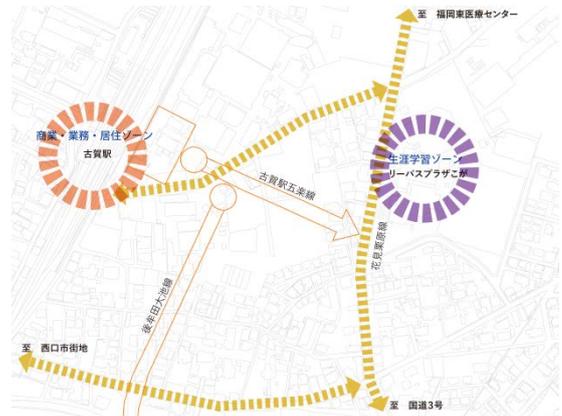


2. 道路

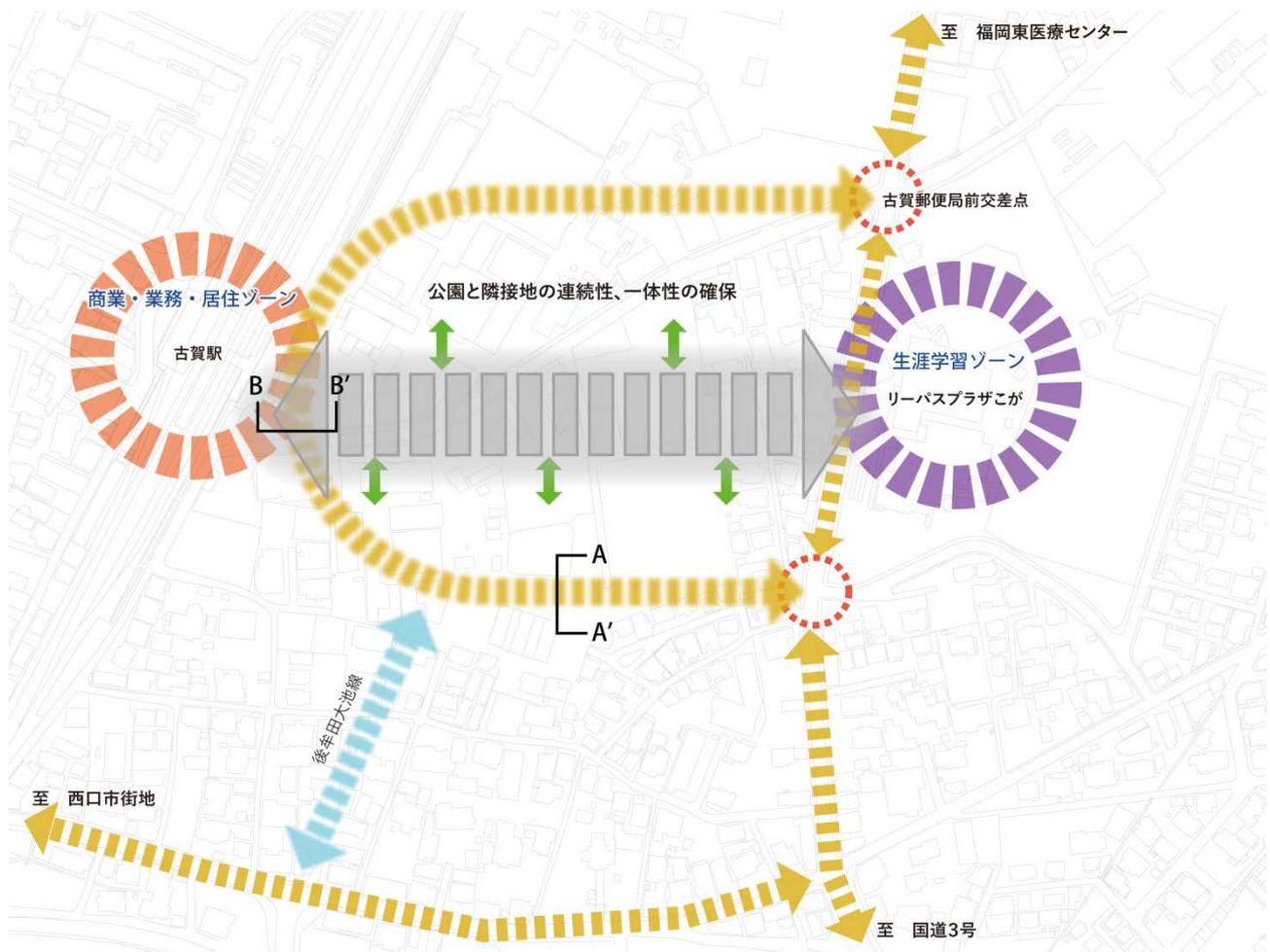
JR 古賀駅東口周辺地区の土地の有効活用を図っていくためには、安全で効率的な道路基盤の整備が不可欠です。シンボル空間軸のポテンシャルを最大限に活用していくために、ループ状道路を整備し、公園と宅地が一体となった空間づくりを進めます。また、整備の際には、既存道路との接続に配慮し、地域全体の交通ネットワークを強化します。

(1) 公園を分断しないループ状道路

古賀駅五楽線の形状を変更し、道路が公園を分断せず、かつ歩行者が隣接敷地から自動車動線と交錯せずに公園にアクセスできるような道路ネットワークを構築します。花見栗原線から古賀駅へのアクセスを2か所に分散することで交差点負荷の低減を図ります。整備にあたっては後牟田大池線との将来的な接続を想定します。



現状の道路ネットワークと都市計画道路

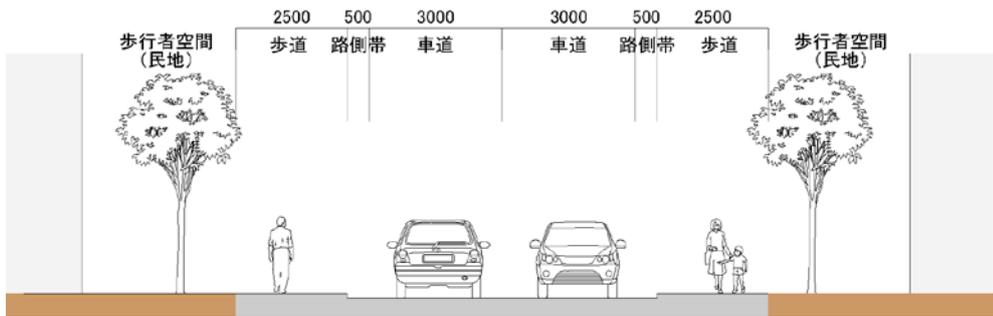


道路ネットワークの整備イメージ

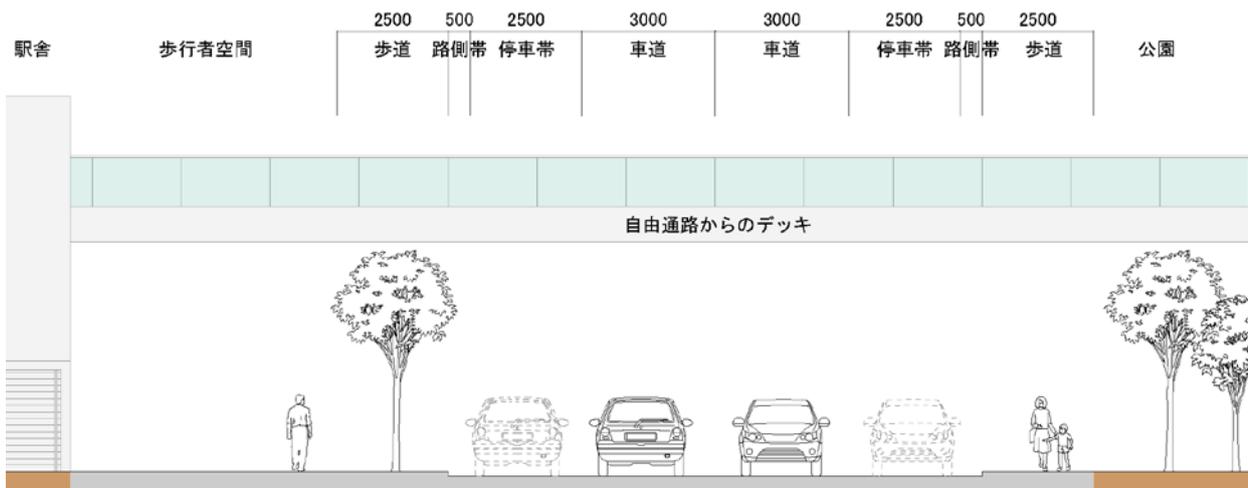
(2) 安全性を考慮した断面構成

現状の自動車交通量を踏まえて、過度な道路整備とならないように、道路構造令基準における4種3級の道路として断面構成を設定します。

また、歩道と道路沿道の民地内空地を有効活用し、歩行者や自転車が安全に往来することができる計画とします。



断面構成のイメージ (A-A')



断面構成のイメージ (B-B')

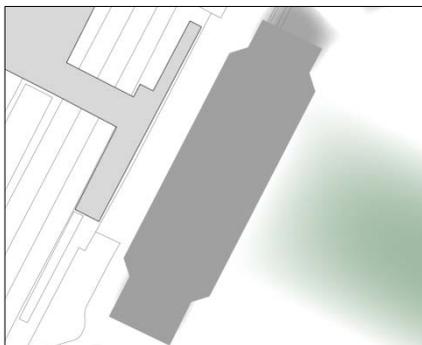
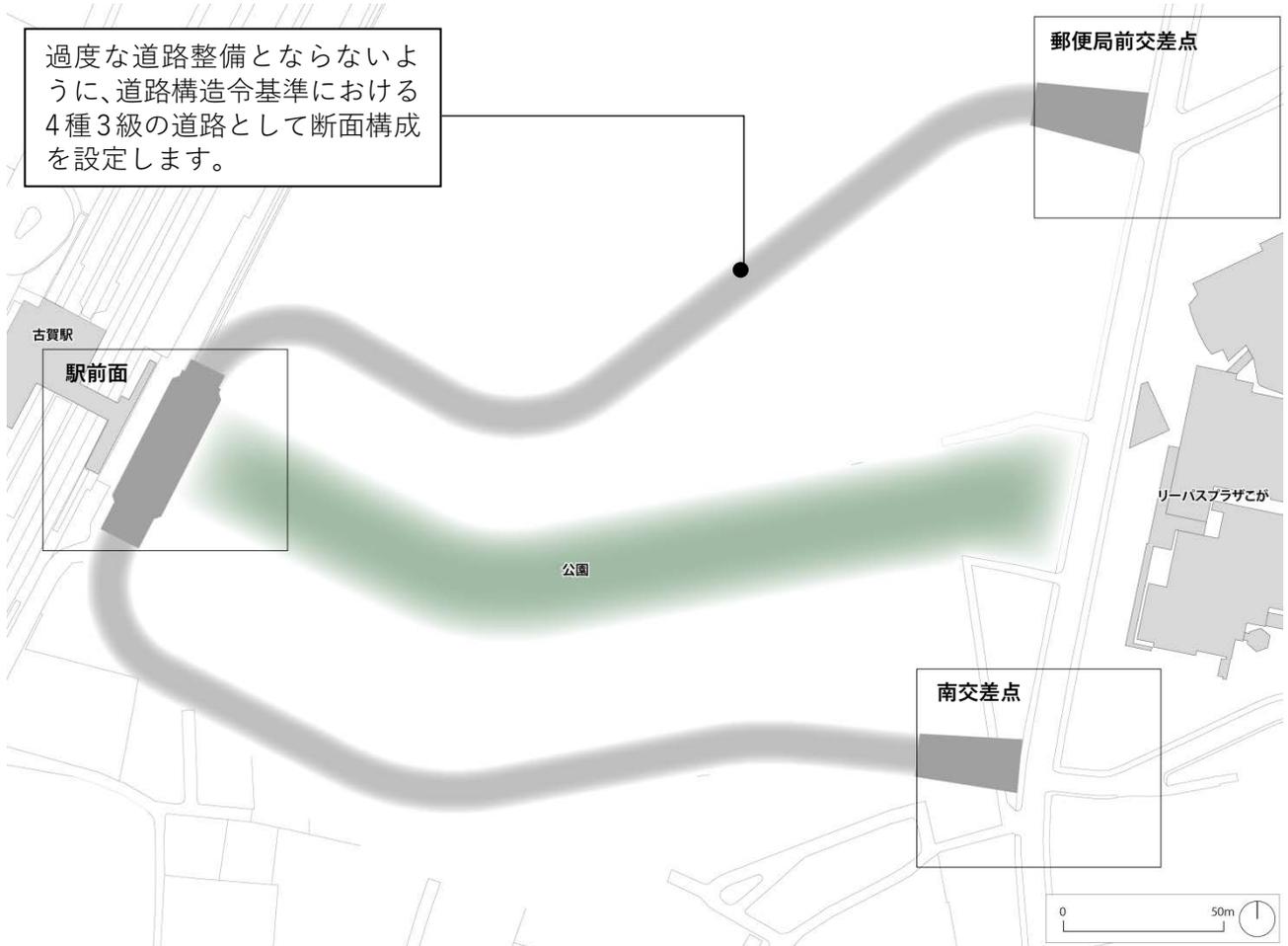
(3) 交差点改良の検討

古賀駅へのアクセスが集中する古賀郵便局前交差点について、将来の発生交通量などを精査したうえで、歩行者の安全確保を目的とした、歩車分離式信号の導入や、交通渋滞の緩和を目的とした右折レーンの新設などについて検討します。

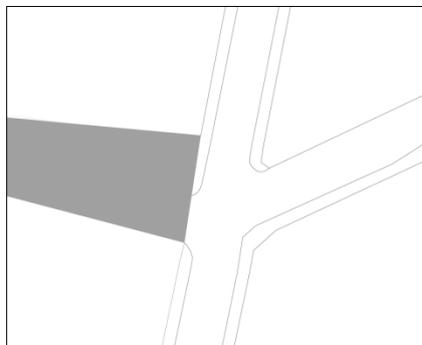
(4) まとめ

(1)～(3)を整理した道路の整備計画イメージを以下に示します。

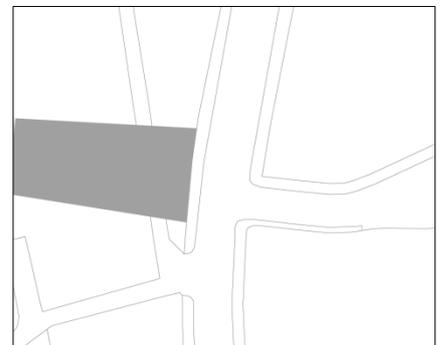
ループ状道路の線形を検討する上でのコントロールポイントとして、駅前、郵便局前交差点、南交差点の3つが挙げられます。3点を結ぶ道路線形については隣接地との関係を整理したうえで今後詳細に検討していきます。



駅前



郵便局前交差点



南交差点

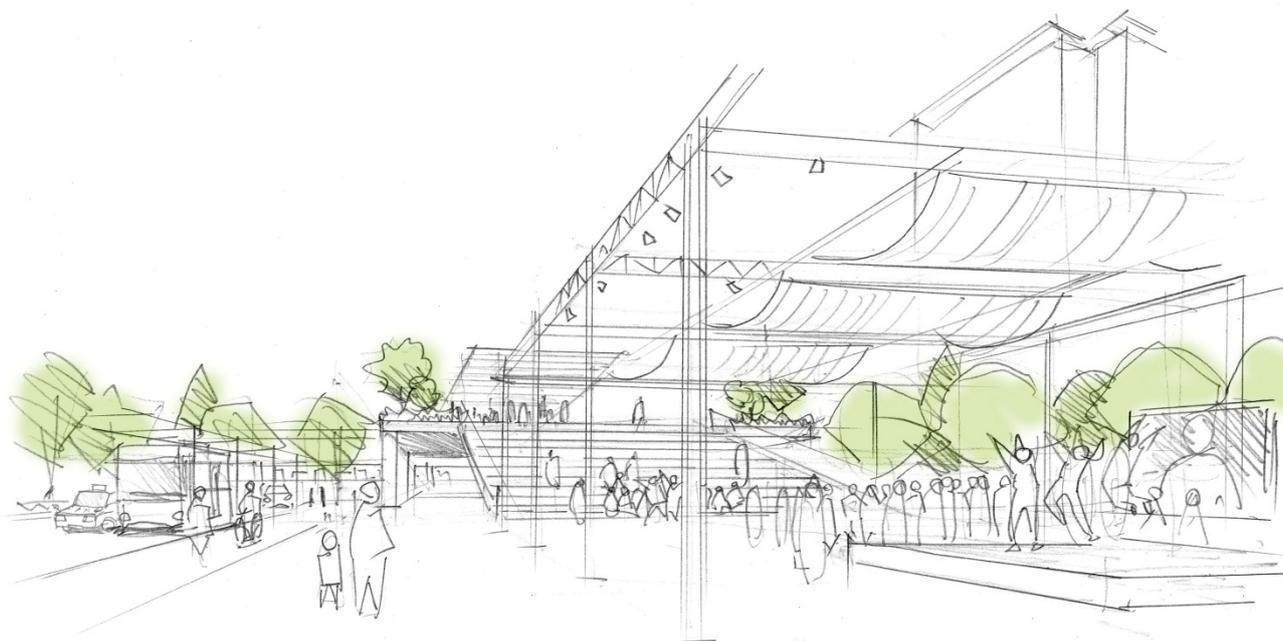
乗換等の利便性の向上や効率的な駅前空間の土地利用を図るため、駅前前は線路と並行する線形とします。また、キス&ライド用の駐車帯を設けます。

花見栗原線との接続箇所は東側からの駅へのアクセスに対応できるように既存の交差点と接続可能な箇所とします。交差点は可能な限り花見栗原線との交差角が直角となるような線形とします。また、交通渋滞の緩和を目的とした右折レーンの新設などについて検討します。

3. 駅前広場（自由通路、駐輪場）

東口周辺における歩行者、自転車、自動車の動線を適切に処理する動線計画を立案し、誰もが安全かつ快適に利用することができる駅前空間を整備します。

駅前広場、自由通路、駐輪場を適切に配置、整備することで、ピーク時の送迎車による混雑や西口と東口のアクセス性、屋外駐輪場の膨大な自転車による景観阻害等を改善し、高い交通結節機能を備えたまちの玄関口を創出します。



駅前広場及び自由通路の整備イメージ（公園から駅を望む）

(1) 交通結節点機能の強化

【規模】

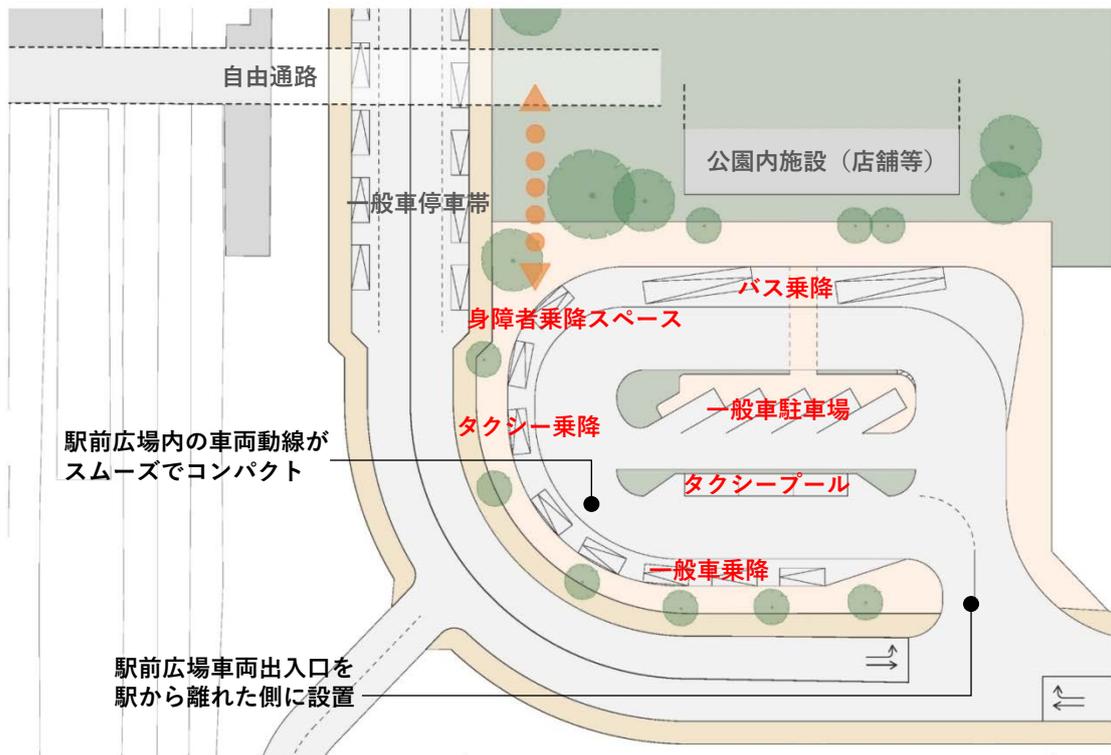
駅前広場は、駅前広場設計指針に基づき、自家用車、バス、タクシーの転回スペースや乗降バス、タクシープール等を効率的に配置できる規模とします。

【配置】

①駅から生涯学習ゾーンをつなぐ公園の連続性を阻害しない。②駅前広場に入る際の右折滞留長が確保しやすい。③駅前広場内の車両動線がコンパクトになる。①～③の条件を満たす、南側に配置します。また、南側に駅前広場を配置することで、将来的な土地利用を想定した際に、北側宅地への日影等による影響を抑えることが可能です。

【機能】

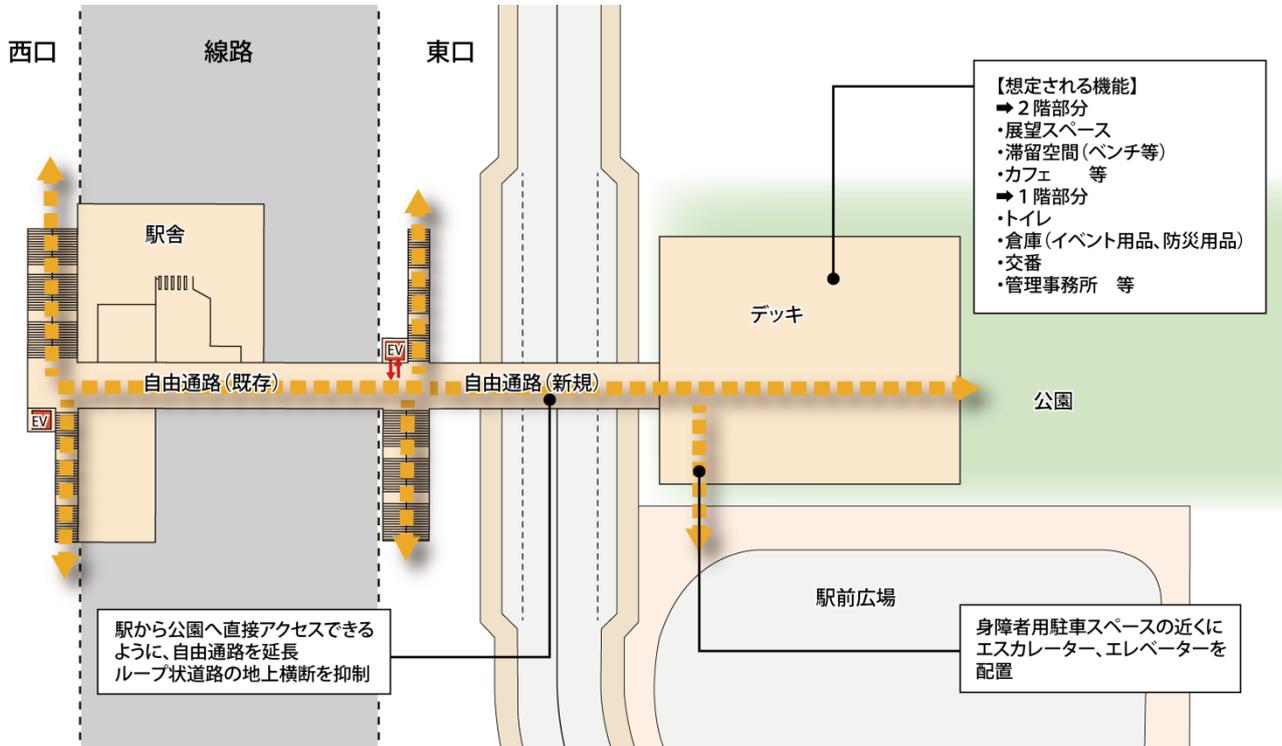
駅に向かう動線に近い位置に身障者用乗降スペースを新設し、ユニバーサルデザイン化を推進します。また、駅直近の道路上にキス&ライド用の停車帯を設け、利便性の向上と朝夕の混雑緩和を図ります。



駅前広場の整備イメージ

(2) 自由通路の機能強化

新設するループ状道路を地上横断せず、直接公園にアプローチするために、自由通路を延長します。また、延長した自由通路において東口の顔となる滞留空間の創出を目指します。自由通路にはエスカレーター、エレベーターを新設し、東西のアクセス性を高めます。



自由通路の整備イメージ



自由通路上のカフェと滞在空間



自由通路下の利活用
(トイレ、交番)



自由通路と一体となった眺望を活かしたカフェ



立体的なデッキ空間



ベンチとして使える階段空間と
階段下のカフェ



公園を見下ろすデッキ空間

(3) 駐輪場の再整備

東口周辺には2か所の駐輪場がありますが、適切な形態とは言えず、景観上や防犯上、利便性の課題があります。「景観的配慮による駅前空間の質の向上」、「配置の最適化による利便性の向上及び交通安全の確保」、「放置自転車等の管理運営上・防犯上の課題の解消」を目的に駐輪場の再整備を行います。

駅前駐輪場を南北に配置することで駅前空間への自転車の流入を抑制します。また、北側の駐輪場は2層以上の建屋とすることで配置の効率化や防犯性の向上を図ります。

公園用の駐輪場は利便性を高めるために、一か所に集約せず、複数個所に分散した配置を検討します。



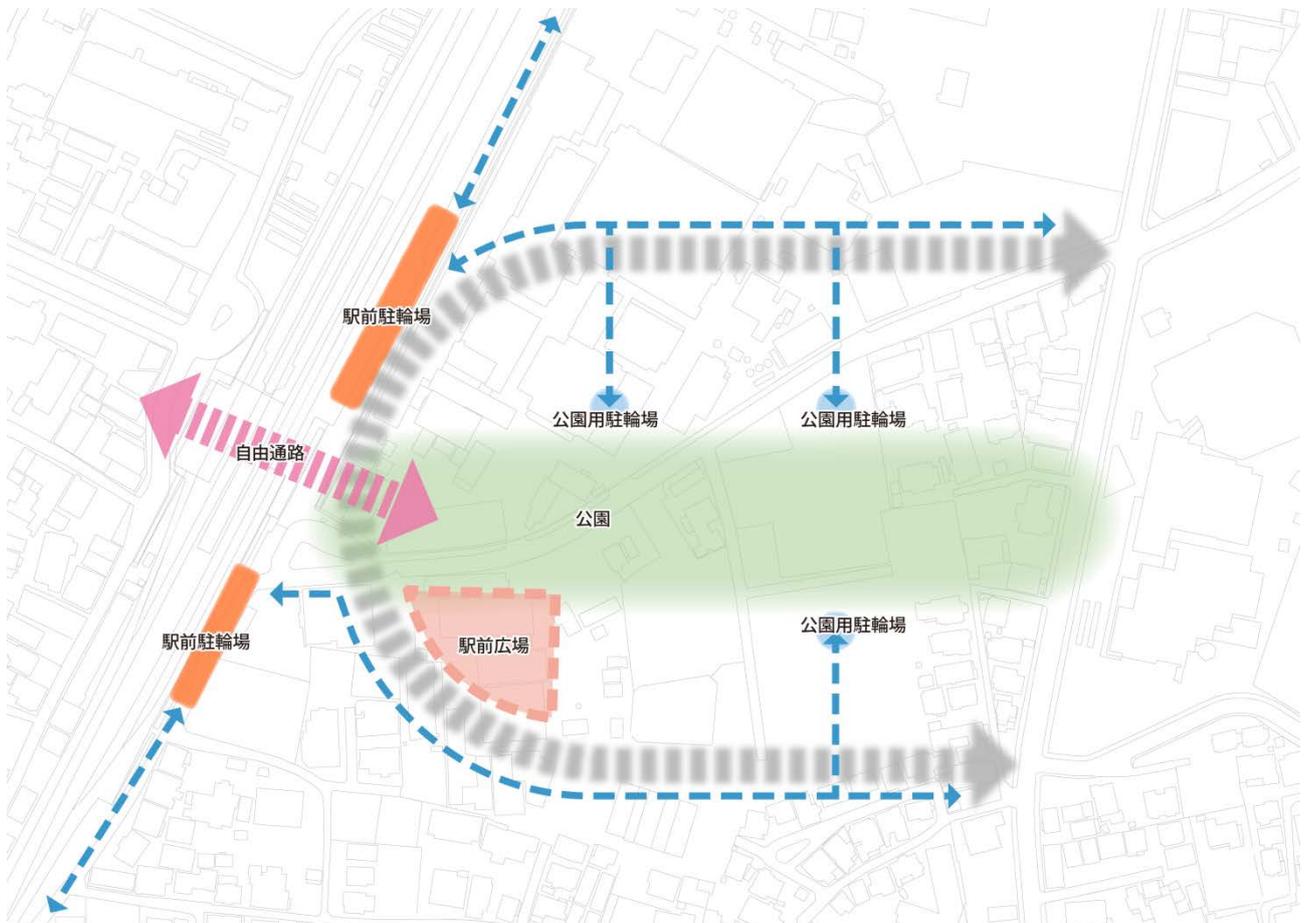
ロータリーに面した大量の自転車



開放型屋外駐輪場のため防犯性が低い



距離が長く利便性に欠ける



駐輪場の配置イメージ

04 | 今後の整備に向けて

1. 重点検討事項

JR 古賀駅東口周辺地区は、西口周辺とあわせて、古賀市における「1丁目1番地」であり、一連の整備は、古賀市のこれからの100年の一翼を担う非常に重要なプロジェクトです。

『歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良い まちづくり』を象徴する駅前空間を実現していくために下記の事項を重点的に検討していきます。

●市民や来訪者を惹きつける空間デザインの検討

主に道路や公園、自由通路において、それぞれの形状・幅員・高低差や素材・植栽・照明などを人々の歩きやすさや居心地の良さを高めるほか、アクティビティを誘発する空間デザインについて専門家を交えながら検討していきます。

●まちづくりのルールの検討

古賀市のイメージを刷新する都市空間を整備していくためには、行政が行う基盤整備と民間が行う周辺開発の連携が必要不可欠です。

地区内の地権者や市民の合意形成のもと、目指すべき将来像を共有し、建築物の用途や形態、色彩、公共空間の使い方など具体的な仕組みやルール等を定めた「地区計画」や「まちづくりガイドライン」を策定し、まちづくりを進めていきます。

●マネジメント及び事業プログラムの検討

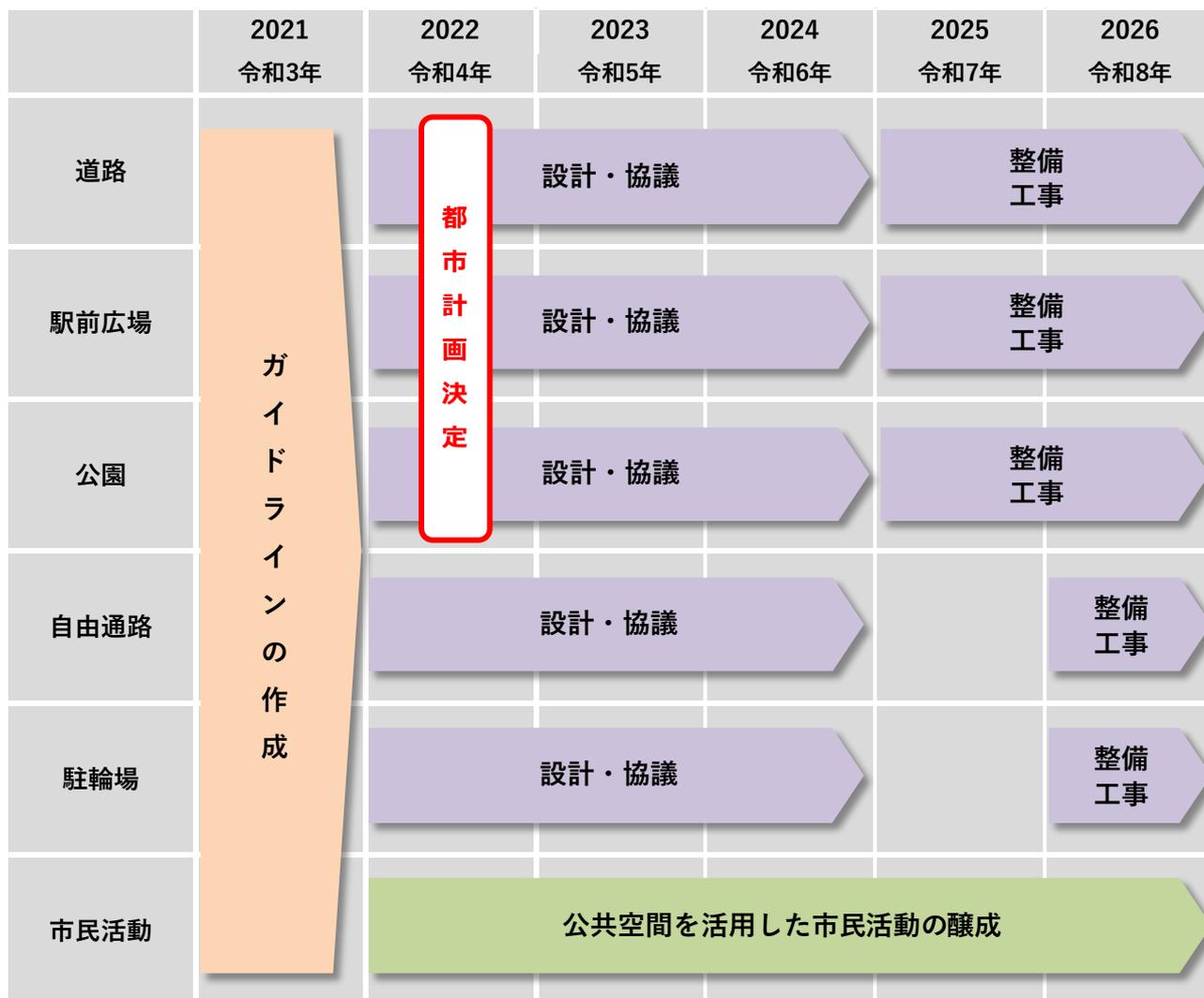
道路や公園を整備するだけでなく、整備された空間をどのように利用していくのか、どうすればより良い空間になるのかを検討・実践する持続的なマネジメントのあり方について検討していきます。また、需給バランスからプロジェクトが長期に及ぶことが想定されるため、古賀市の魅力を高め、投資を呼び込んでいくために段階的な事業プログラムを検討していきます。

これらの検討においては、市場調査等により事業者ニーズを反映しながら、より実現性の高い内容としていきます。

2. 想定ロードマップ

JR 古賀駅東口周辺地区における公共基盤整備の想定ロードマップを以下に示します。

道路、駅前広場、公園については令和4年度(2022)の都市計画決定を目指します。その後、設計や関係者等との協議、工事を行い令和8年度(2026)頃の供用開始を予定しています。



※現時点の想定ロードマップであり今後変更となる可能性があります