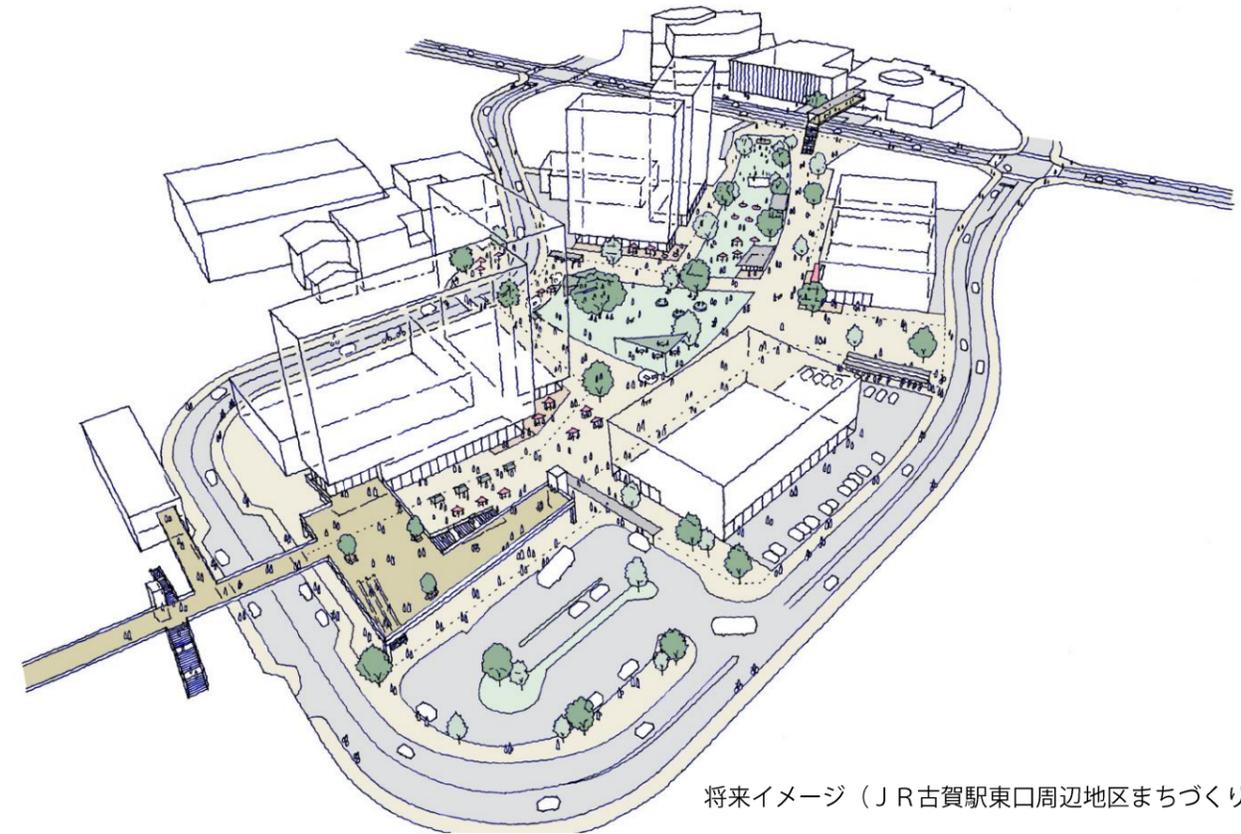
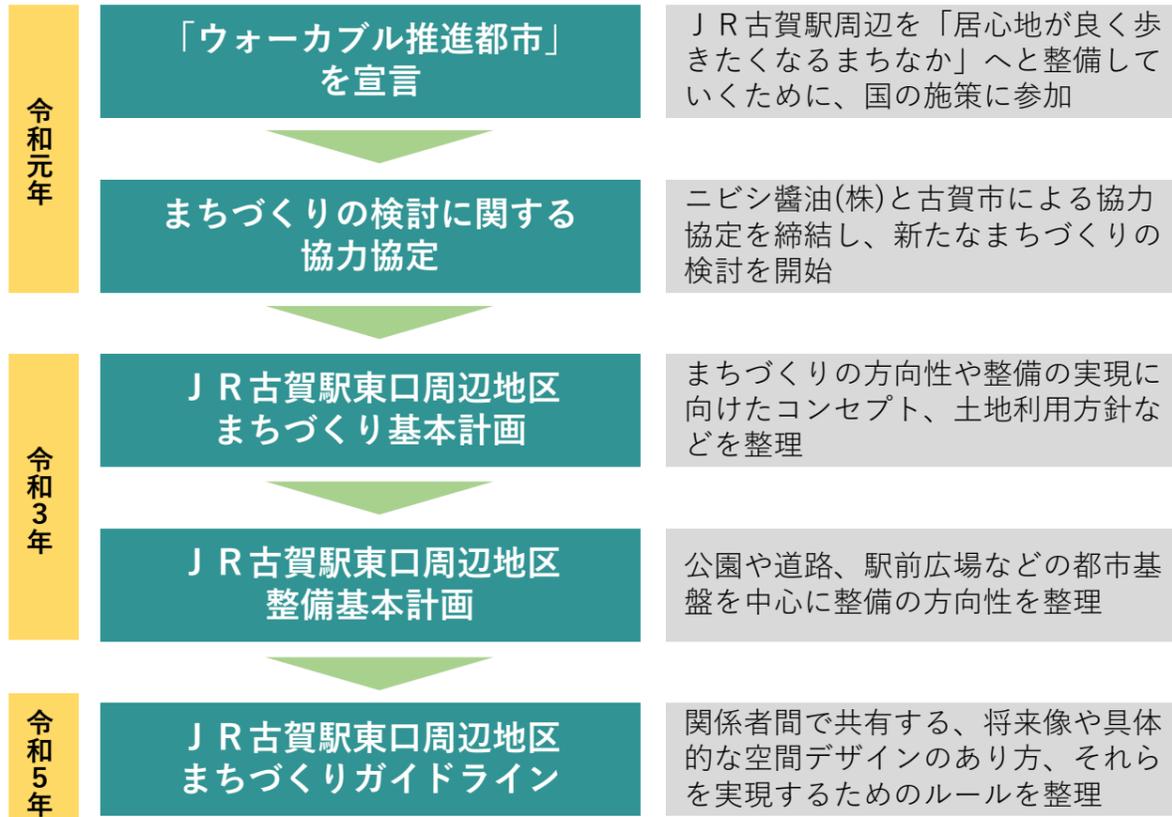


J R 古賀駅東口周辺に関する検討経緯

- 古賀市では令和元年から、上位関連計画等を踏まえ、J R 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た。



将来イメージ (J R 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン)

上位関連計画における J R 古賀駅西口周辺の位置づけ

- 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な位置づけとしては「ウォーカブル」や「歩いて暮らせる」といったキーワードを挙げている。

東西の共通理念として「ウォーカブルなまちづくりの推進」を掲げながらも、西口らしいウォーカブルのあり方を検討していく必要がある。



J R 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン

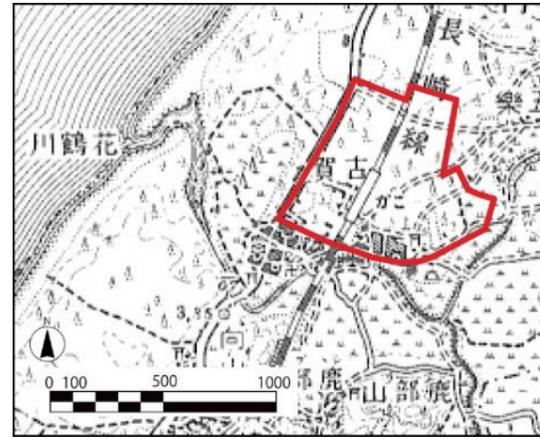
- 機能集積の考え方として、東口周辺、西口周辺、生涯学習ゾーンの3つの地区の役割分担を明確化し、個々の地区の活動や人材、機能が隣接する地区と有機的につながり、賑わいの好循環を創出していくために、周辺との機能分担と相互連携に配慮した機能集積を目指すことが示されている。
- 配棟計画として、公園北側には居住機能に特化した施設を誘導し、南側には、商業や医療等の中低層のボリュームの利便施設を誘導することが示されている。



3つの地区の役割分担と相互連携 (J R 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン)

①市街地形成の変遷

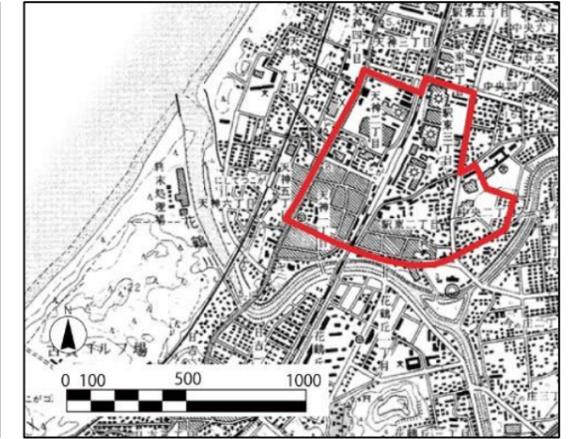
- 古賀駅は、明治23年（1890）に開業したが、開業当時の古賀駅周辺は樹林地となっており、市街地は大根川沿いに形成されていた。
- 明治42年（1909）には小松屋旅館、松本農機が西口に創業。その後、大正8年（1919）には日本調味料醸造株式会社（現ニビシ醤油株式会社）の創業や、大正14年（1925）の博多湾鉄道（西鉄宮地岳線）の新古賀駅（西鉄古賀駅）の開業などをきっかけに、昭和初期にかけて本町通りと駅前通り（のちの栄町、新町）沿いに商店街が発展していった。
- 昭和40年代には西口商店街が最盛期を迎え、古賀停車場線沿道や中央通りも含め西口全体の市街化が進み、商店がひしめき合うように立地していた。
- 平成元年には古賀駅の橋上化、平成4年（1992）にサンリブ古賀が開業した。西口商店街は平成以降のモータリゼーションの発達による郊外化や、大規模小売店舗立地法の施行をきっかけとした大型店舗の進出、事業者の高齢化など複合的な要因から市街地のスポンジ化が進行した。



明治33年（1900）



昭和26年（1951）



平成9年（1997）



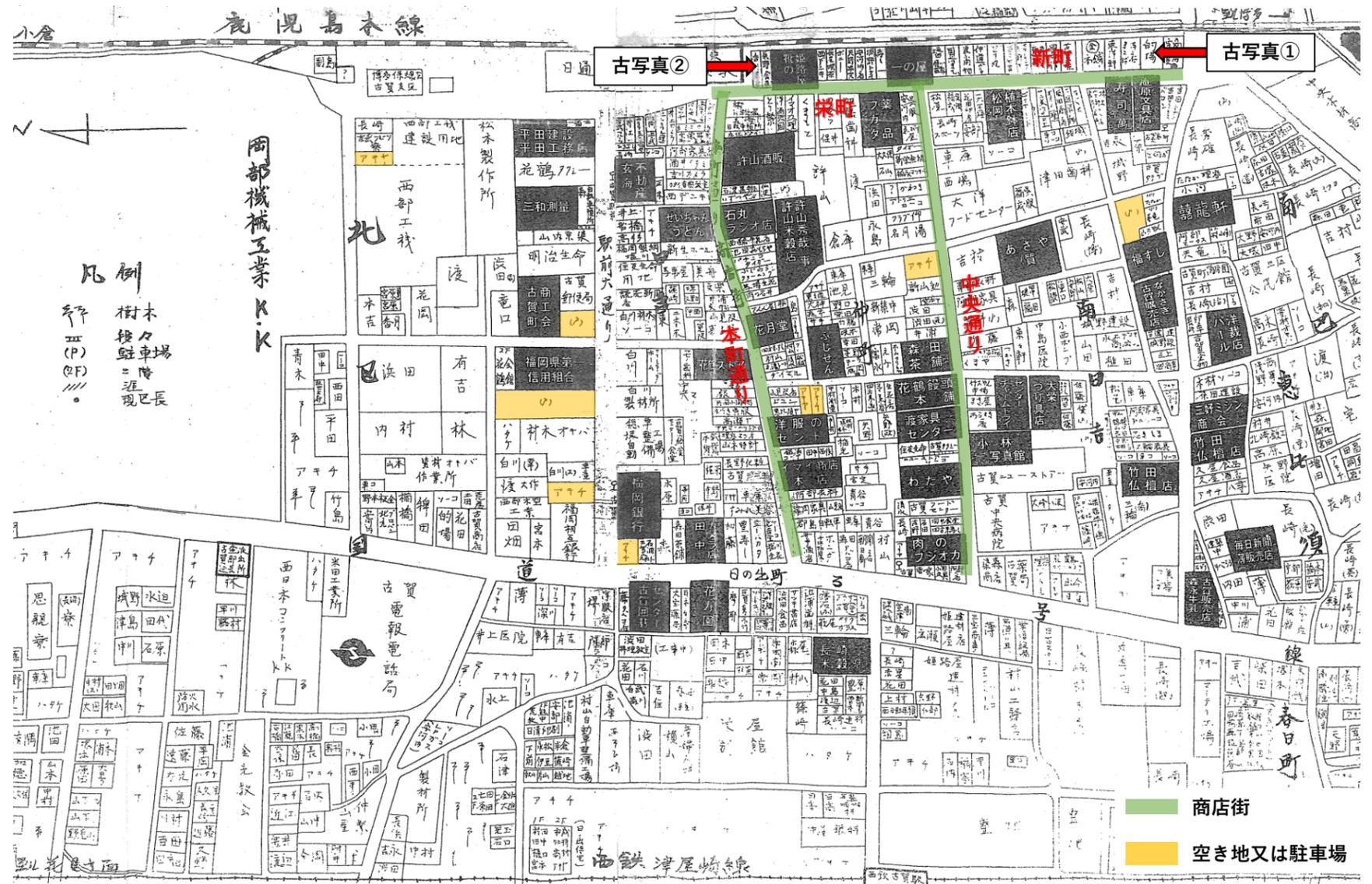
昭和6年（1931）頃の古賀駅付近のようす：古賀町史



古写真①（商店街のようす：年代不明）



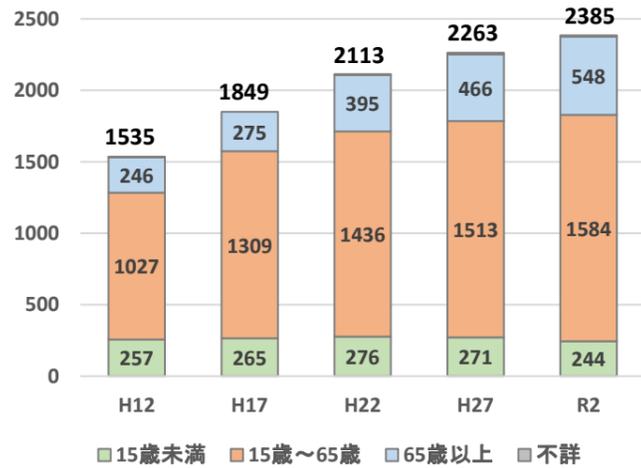
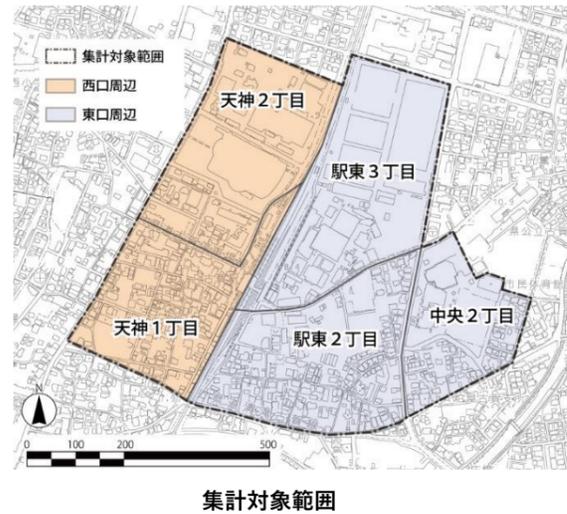
古写真②（商店街のようす：年代不明）



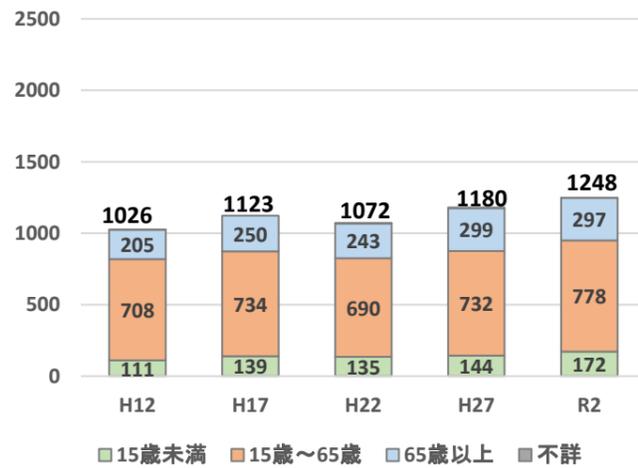
昭和46年（1971）古賀駅周辺地図

②人口

- 古賀駅周辺の人口を西口（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る。一方、東口は微増にとどまっている。
- 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倍に増加しているが、15歳未満は減少している。東口はすべての年齢層で微増している。



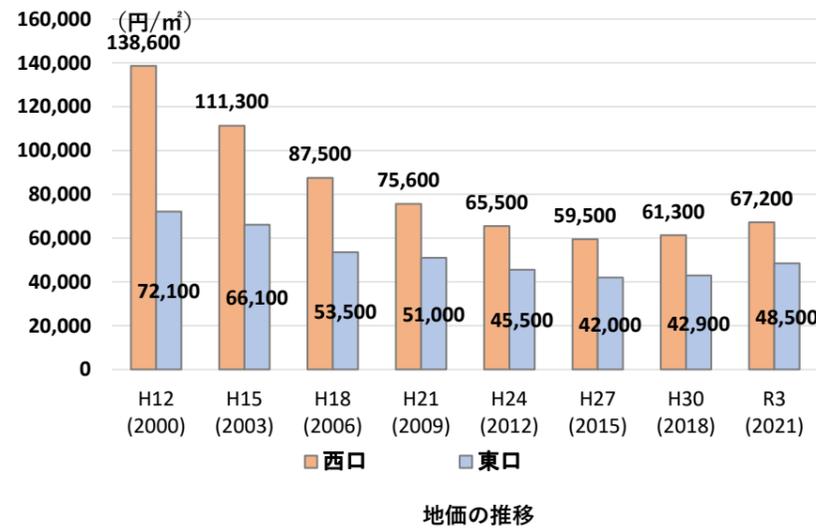
年齢別人口推移（西口）：国勢調査



年齢別人口推移（東口）：国勢調査

③地価

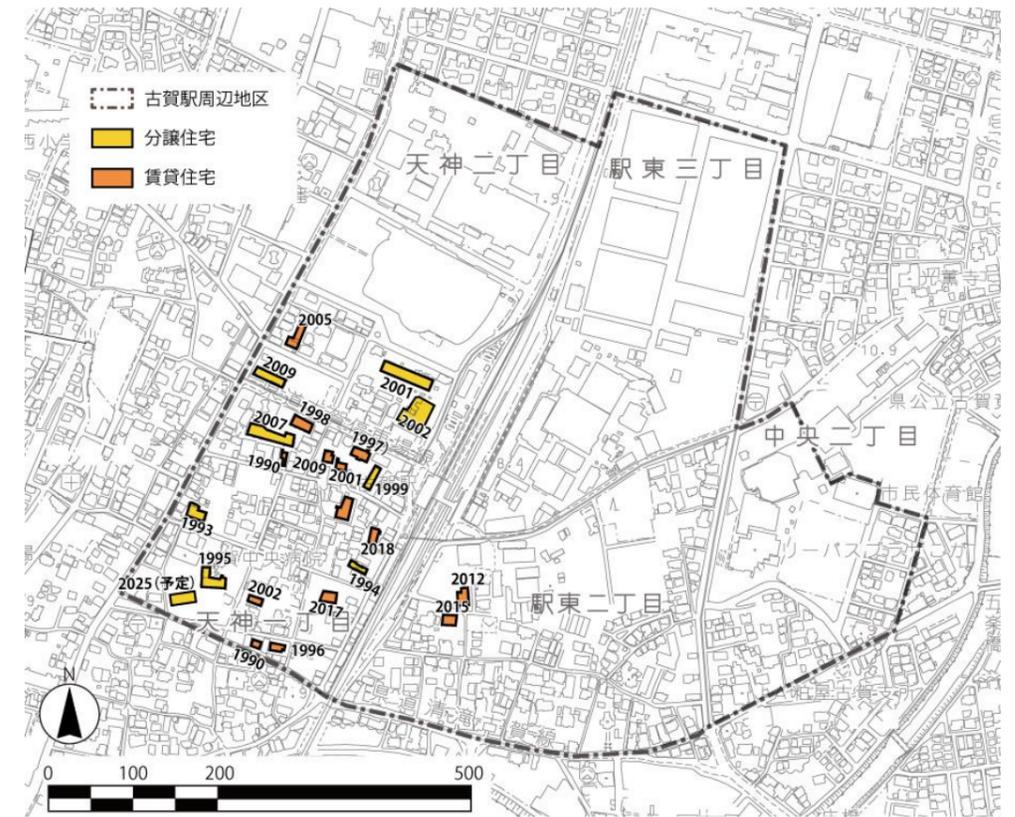
- 古賀駅直近の路線価の推移を見ると、平成27年（2015）から令和3年（2021）にかけてやや上昇しているものの、平成12年（2000）時点の路線価に比べ西口は約5割に、東口は約7割に減少している。



地価の推移

④集合住宅の立地状況

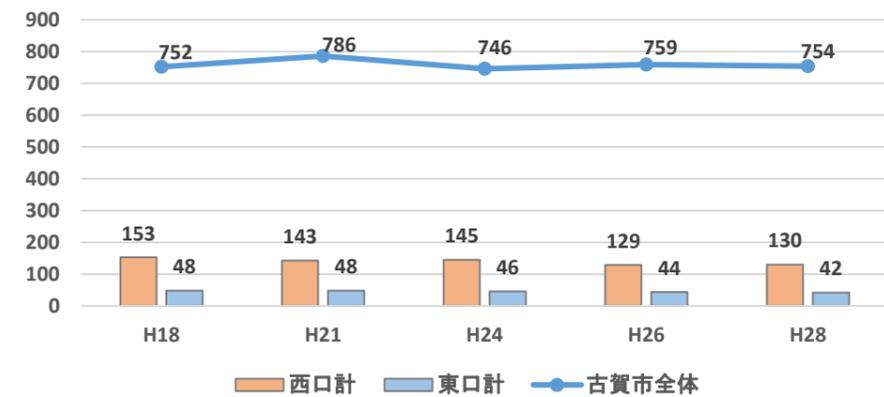
- 古賀駅周辺の5階建て以上の集合住宅の分布を見るとその多くは西口の市街地に立地している。
- 建築時期は1990年代から2000年代に集中している。



集合住宅（5階以上）の分布と建築時期

⑤事業所数

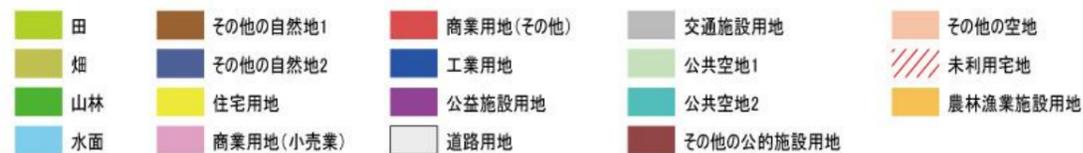
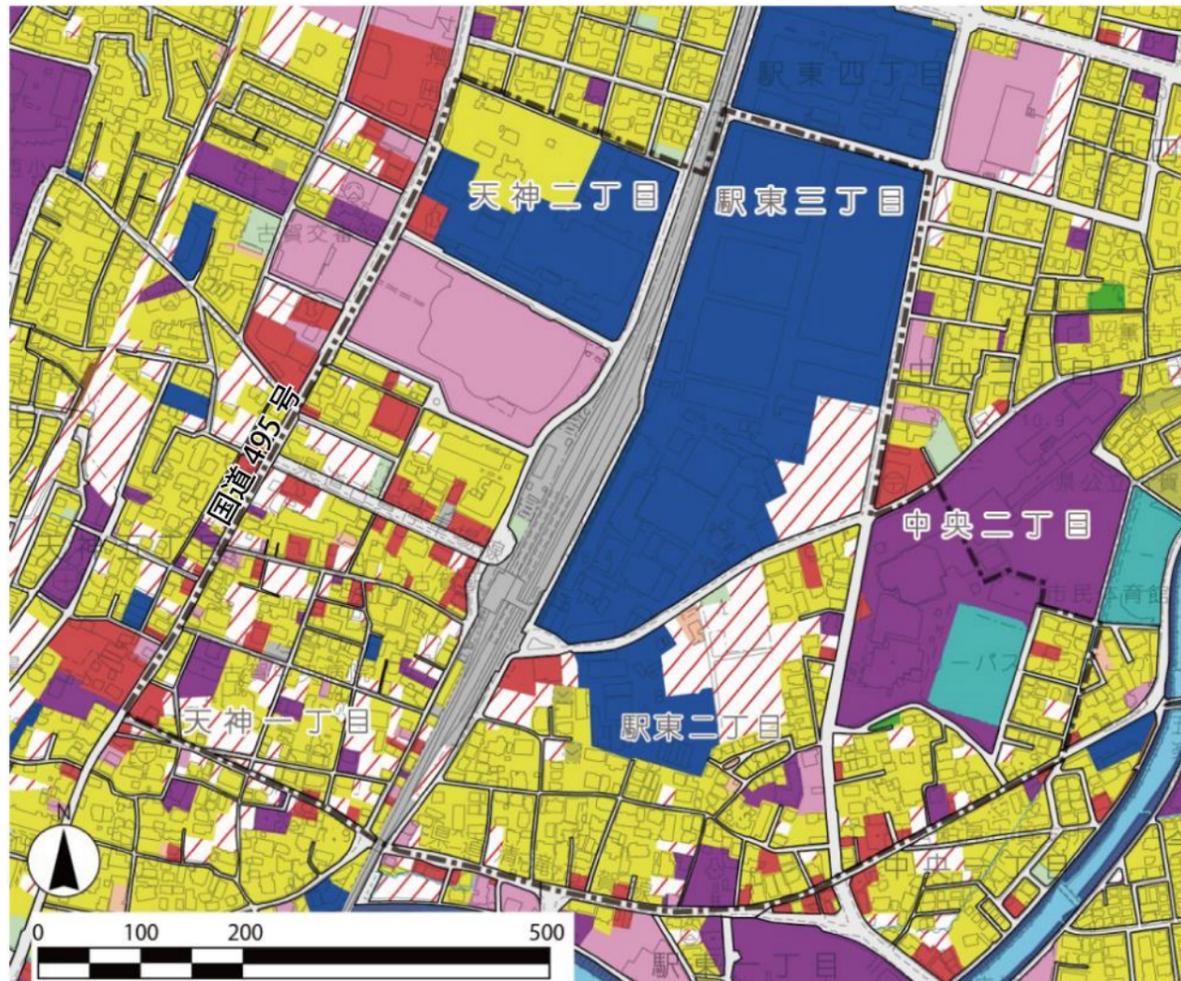
- 古賀駅周辺の全事業所数のうち、卸売業、小売業、宿泊業、飲食業の事業所数の推移を見ると、平成18年（2006）から平成28年（2016）の10年間で、西口では153件から130件に減少している。東口では48件から42件に微減、古賀市全体ではほぼ横ばいの状態となっている。
- 古賀市全体に占める西口の集中度を見ると平成18年（2006）時点で20.3%、平成28年（2016）では17.2%となっており、「①市街地形成の変遷」で示した昭和40年代に比べると活気が失われているものの、現時点においても西口における商業的な集積を示している。



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

⑥土地利用現況

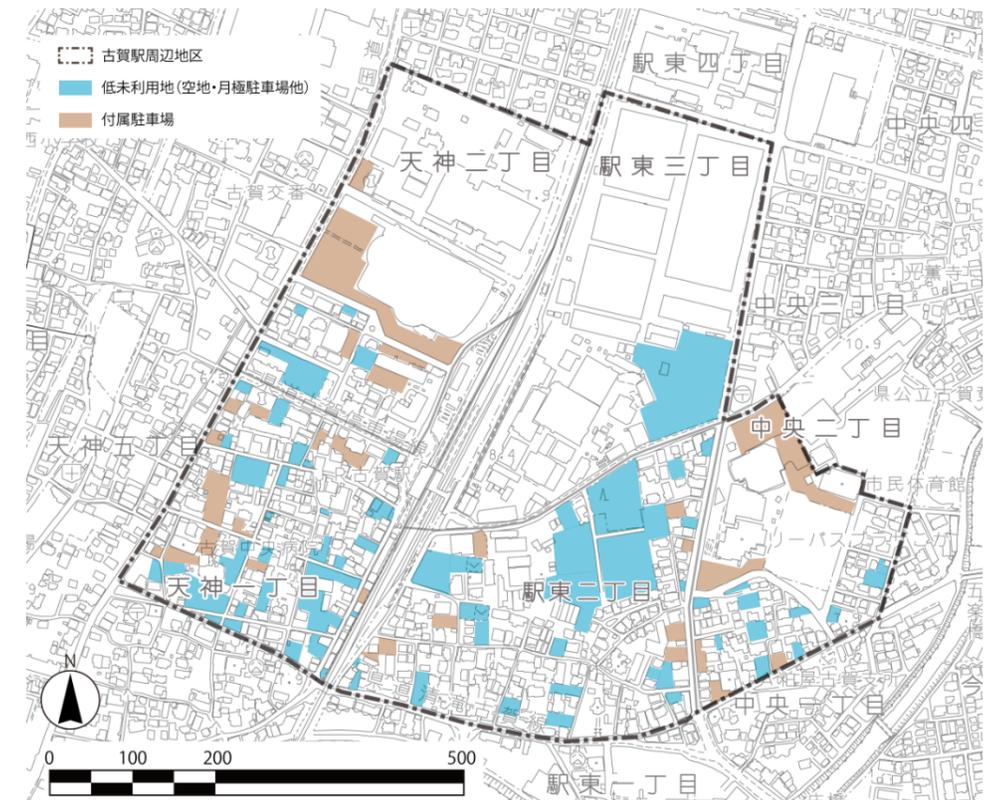
- 西口周辺には、駅前及び国道495号沿道に商業用地の集積が見られる。天神二丁目は大規模商業施設と工業用地、集合住宅などまとまった土地利用が多いが、天神一丁目は小規模な宅地と商業用地、未利用宅地（駐車場）がまだら状に点在している。
- 「①市街地形成の変遷」で示した昭和46年の地図では空き地や駐車場はあまり見られないが、平成以降は徐々に未利用宅地が増加している。
- 東口周辺の大部分は工業用地であり、工業用地以外も未利用宅地（駐車場）によるスポンジ化が進行している。また、公共公益施設用地（市役所、図書館、中央公民館）などが立地している。戸建ての住宅用地を除き、比較的大規模な土地利用が多い。商業用地は少なく道路沿いにまばらに点在している。



土地利用現況図：都市計画基礎調査（平成29年）

⑦低未利用地の現況

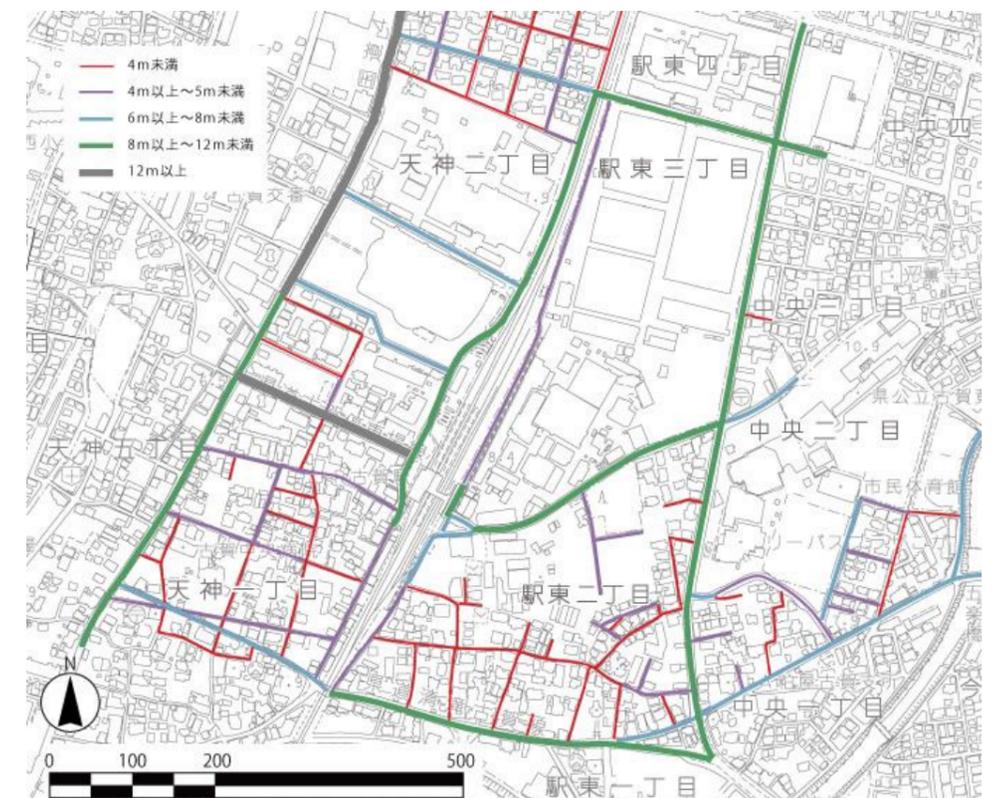
- 西口周辺は、施設に付属する駐車場の分布が目立つほか、天神一丁目の市街地内に虫食い状に低未利用地が分布している。
- 東口周辺には、駅東二丁目を中心に、大規模な駐車場が分布しているほか、既存の住宅地内に小規模な住宅地がまばらに分布している。



低未利用地の現況

⑧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。
- とく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、道路基盤が脆弱である。



道路幅員現況

調査の概要

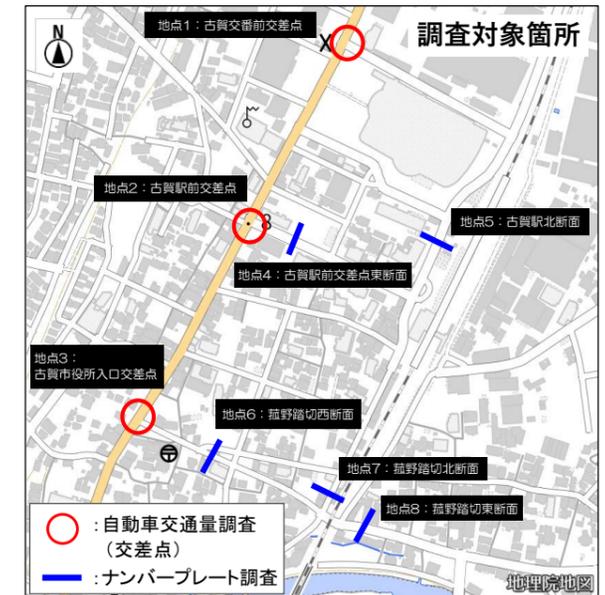
- ・ 交差点3か所の交通量調査と5断面のナンバープレート追跡調査を実施し、古賀駅西口周辺の自動車交通状況を把握した。

交差点交通量調査

調査日：2022年12月1日(木)、11日(日)
 時間帯：7:00~19:00
 対象箇所：地点1~3
 調査方法：調査対象地点を通過する車両を、方向別・時間帯別・車種別に計測

ナンバープレート調査

調査日：2022年12月1日(木)、11日(日)
 時間帯：7:00~19:00
 対象箇所：地点4~8
 調査方法：対象断面を通過する車両の観測時刻(時・分)、車種分類番号(1桁)、車両番号(4桁)を方向別(上下別)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及び時間を整理。移動時間10分以内の車両を通過交通扱いとした。

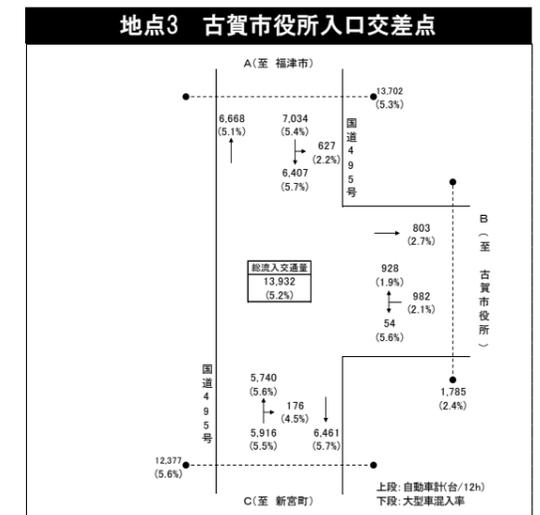
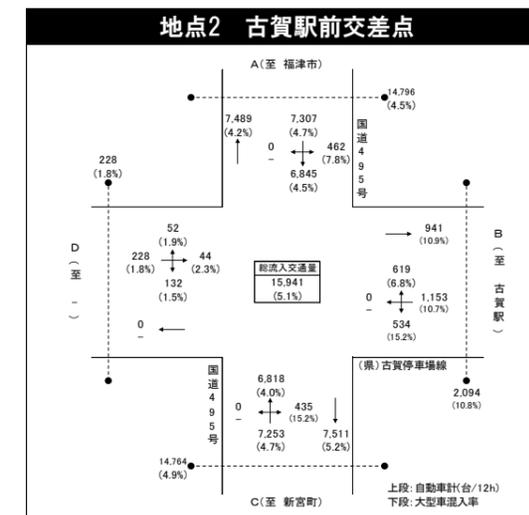
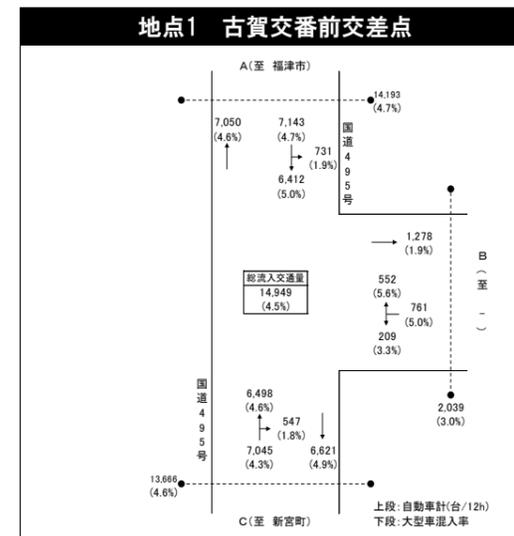


①交通量調査結果

- ・ 各交差点の交通量について、平日と休日では大きな違いはなく、時間帯においてもピーク時に突出しているものではなかった。
- ・ 国道495号については北側から古賀駅方面への流入と古賀駅方面から北側への流出が南側に比べ若干多い。

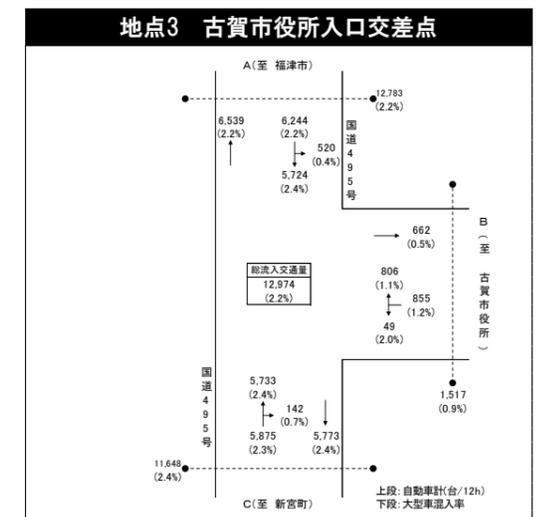
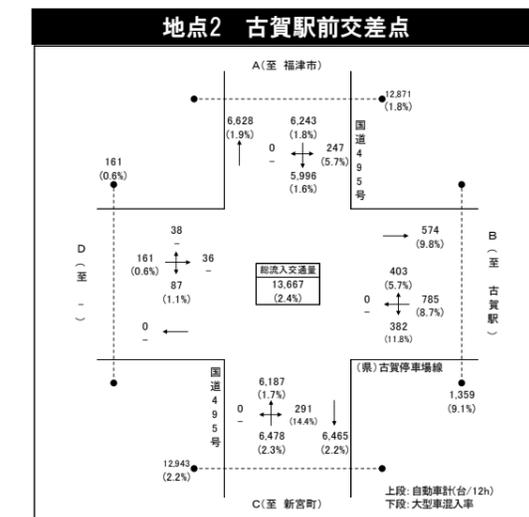
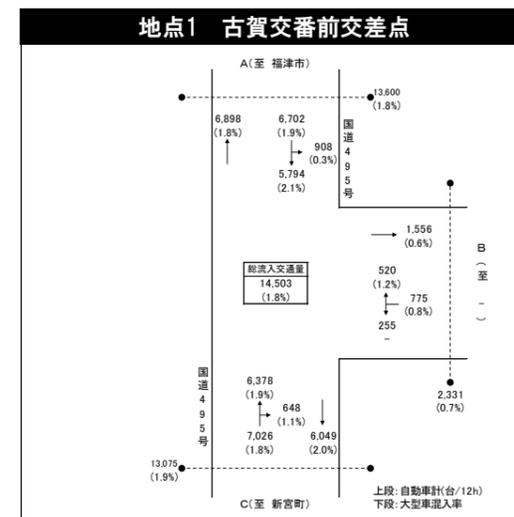
【平日】2022年12月1日(木) 7:00~19:00

No	調査地点	方向	12時間合計		午前ピーク1時間計		午後ピーク1時間計		
			自動車類合計 [台/12h]	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯
1	古賀交番前交差点	断面A(北側) 至 福津市	14,193	1,202	8.5	11:00~12:00	1,306	9.2	17:00~18:00
		断面B(東側) -	2,039	246	12.1		183	9.0	
		断面C(南側) 至 新宮町	13,666	1,120	8.2		1,255	9.2	
		総流入合計	14,949	1,284	8.6		1,372	9.2	
2	古賀駅前交差点	断面A(北側) 至 福津市	14,796	1,297	8.8	10:00~11:00	1,311	8.9	17:00~18:00
		断面B(東側) 至 古賀駅	2,094	192	9.2		179	8.5	
		断面C(南側) 至 新宮町	14,764	1,280	8.7		1,303	8.8	
		断面D(西側) -	228	23	10.1		19	8.3	
総流入合計	15,941	1,396	8.8	1,406	8.8				
3	古賀市役所入口交差点	断面A(北側) 至 福津市	13,702	1,185	8.6	8:00~9:00	1,253	9.1	17:00~18:00
		断面B(東側) 至 古賀市役所	1,785	118	6.6		163	9.1	
		断面C(南側) 至 新宮町	12,377	1,107	8.9		1,108	9.0	
		総流入合計	13,932	1,205	8.6		1,262	9.1	



【休日】2022年12月11日(木) 7:00~19:00

No	調査地点	方向	12時間合計		午前ピーク1時間計		午後ピーク1時間計		
			自動車類合計 [台/12h]	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯	自動車類合計 [台/h]	ピーク率 [%]	ピーク時間帯
1	古賀交番前交差点	断面A(北側) 至 福津市	13,600	1,328	9.8	11:00~12:00	1,346	9.9	14:00~15:00
		断面B(東側) -	2,331	291	12.5		290	12.4	
		断面C(南側) 至 新宮町	13,075	1,263	9.7		1,316	10.1	
		総流入合計	14,503	1,441	9.9		1,476	10.2	
2	古賀駅前交差点	断面A(北側) 至 福津市	12,871	1,263	9.8	11:00~12:00	1,302	10.1	14:00~15:00
		断面B(東側) 至 古賀駅	1,359	132	9.7		117	8.6	
		断面C(南側) 至 新宮町	12,943	1,284	9.9		1,309	10.1	
		断面D(西側) -	161	13	8.1		12	7.5	
総流入合計	13,667	1,346	9.8	1,370	10.0				
3	古賀市役所入口交差点	断面A(北側) 至 福津市	12,783	1,268	9.9	11:00~12:00	1,305	10.2	14:00~15:00
		断面B(東側) 至 古賀市役所	1,517	170	11.2		139	9.2	
		断面C(南側) 至 新宮町	11,648	1,150	9.9		1,196	10.3	
		総流入合計	12,974	1,294	10.0		1,320	10.2	



②ナンバープレート追跡調査

○エリア全体の流入と通過交通

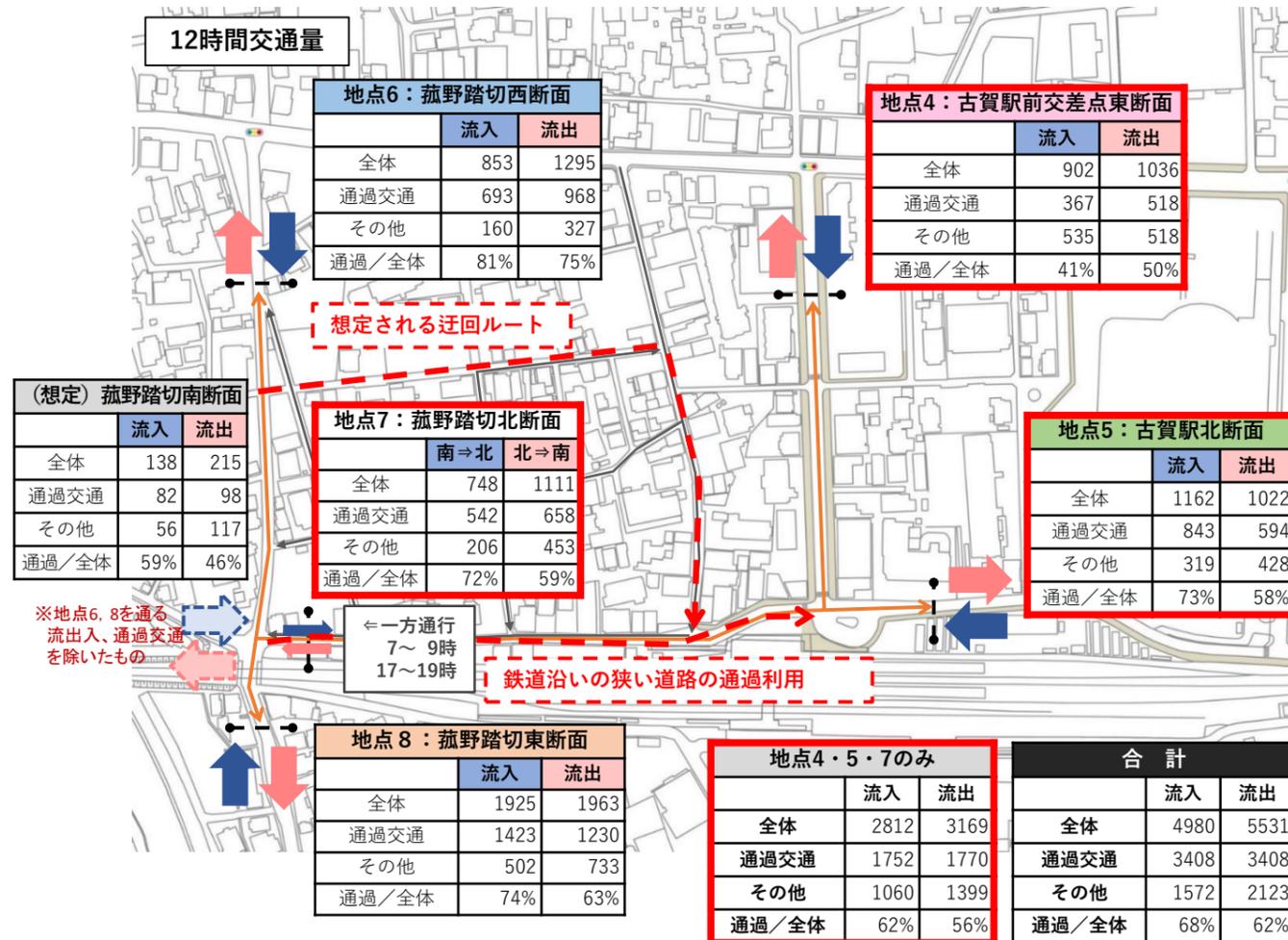
- ・ エリア全体で見ると、流入に比べ流出が多く、その差は調査地点以外からの流入があることが想定される。
- ・ エリア全体では、流入ととも通過交通が全体に占める割合が6割以上、駅前広場周辺の地点4、5、7のみでも通過交通が5～6割見られる。
- ・ 通過交通の割合で見ると、地点5（流入）、地点6（流入）、地点7（南⇒北）、地点8（流入）を通るものが7割を超えている。
- ・ 線路沿い道路の南北交通（地点7）については、時間帯一方通行の規制の影響もあり、北側から南側への通行量が多い。

※通過交通と判断しているものは2地点を通り通過時間が把握できているものに限られており、「その他」とされたもので1地点の通過しか確認できていない、交通については一定の通過交通が含まれることが想定される。

○ルート別の通過交通

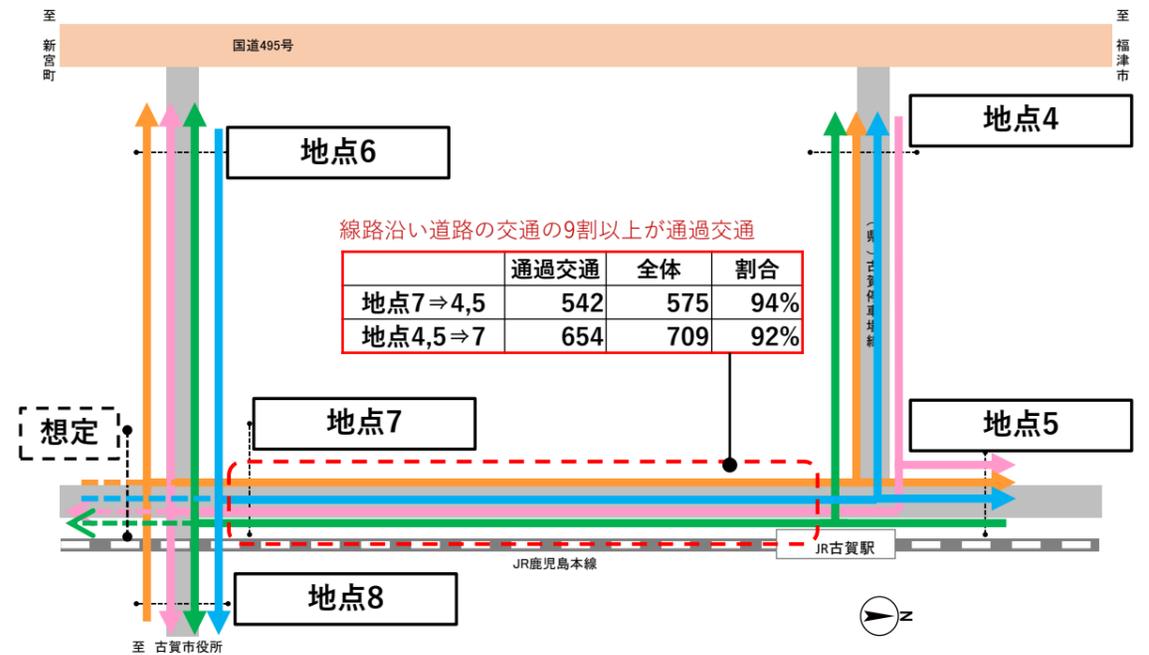
- ・ 各ルート別（通過した2地点を照合できたもの）で見ると、地点5⇒6、地点6⇒5以外のルートで通過交通の割合が8割を超えている。
- ・ 特に、古賀駅西口前の線路沿いを通るルートでは、通過交通は9割を超えており、裏道として使われていることが調査からも明らかになった。
- ・ 地点6⇔8間の交通も多く、国道495号から市役所方面への交通ルートとして一般的なものであるが、周辺には踏切待ち無しで通行できるルートもあるため、そちらへの誘導が望まれる。

各調査断面の流入 - 全体・通過交通 -



調査日時：2022年12月1日（木）7:00～19:00の合計交通量
 ※10分以内に異なる2地点間を通過した車両を通過交通と判断。

ナンバープレート調査による計測ルート



各調査地点間の通過交通と全体交通台数（一覧表）

	起点																	通過計	流出計	通過/流出
	地点4			地点5			地点6			地点8			想定※			不明				
	通過交通	全体	割合	通過交通	全体	割合	通過交通	全体	割合	通過交通	全体	割合	通過交通	全体	割合	全体				
終 点	地点4	-	206	-	337	368	92%	9	11	82%	152	179	85%	20	25	80%	247	518	1,036	50%
	地点5	174	205	85%	-	83	-	10	16	63%	348	379	92%	62	65	95%	274	594	1,022	58%
	地点6	21	25	84%	24	33	73%	-	16	-	923	938	98%	-	-	-	283	968	1,295	75%
	地点8	151	181	83%	405	433	94%	674	682	99%	-	67	-	-	-	-	600	1,230	1,963	63%
	想定※	21	24	88%	77	79	97%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112	98	215	46%
不明	-	261	-	-	166	-	-	128	-	-	362	-	-	48	-	-	-	-	-	-
合計	346	902	38%	766	1,162	66%	693	853	81%	1,423	1,925	74%	82	138	59%	-	3,408	5,531	62%	

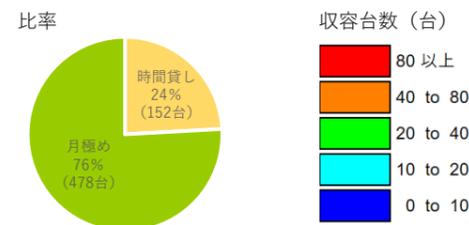
調査の概要

- 古賀駅西口エリアの時間貸し・月極駐車場を対象に、時間帯に応じた利用状況(台数・率)の変化を把握することを目的とする。
- 調査は、現地で目視により、「駐車場の配置(収容台数)」と「時間帯ごとの駐車台数」を記録。
- 調査日は、別途実施された交通量調査と同日に実施。

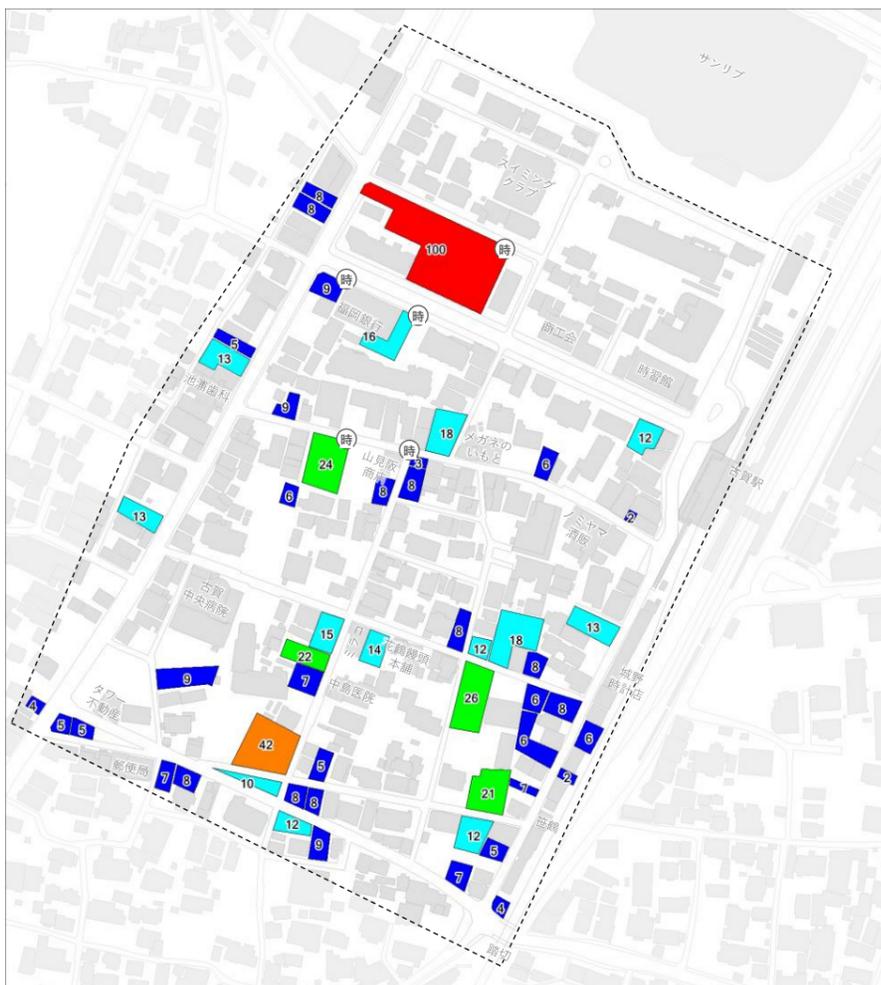
調査日： 2022年12月1日(木)、11日(日)
 時間帯： 時間貸し駐車場 → 7～18時の毎時間帯
 月極駐車場 → 7, 13, 18時の3時間帯

① 収容台数

- 全体の収容台数は630台で、そのうち時間貸し駐車場は152台となっている。
- エリア南側には、収容台数20台未満の小規模な駐車場が多く分布している。

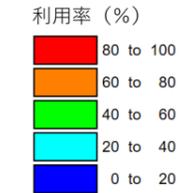


収容台数



② 駐車場利用率

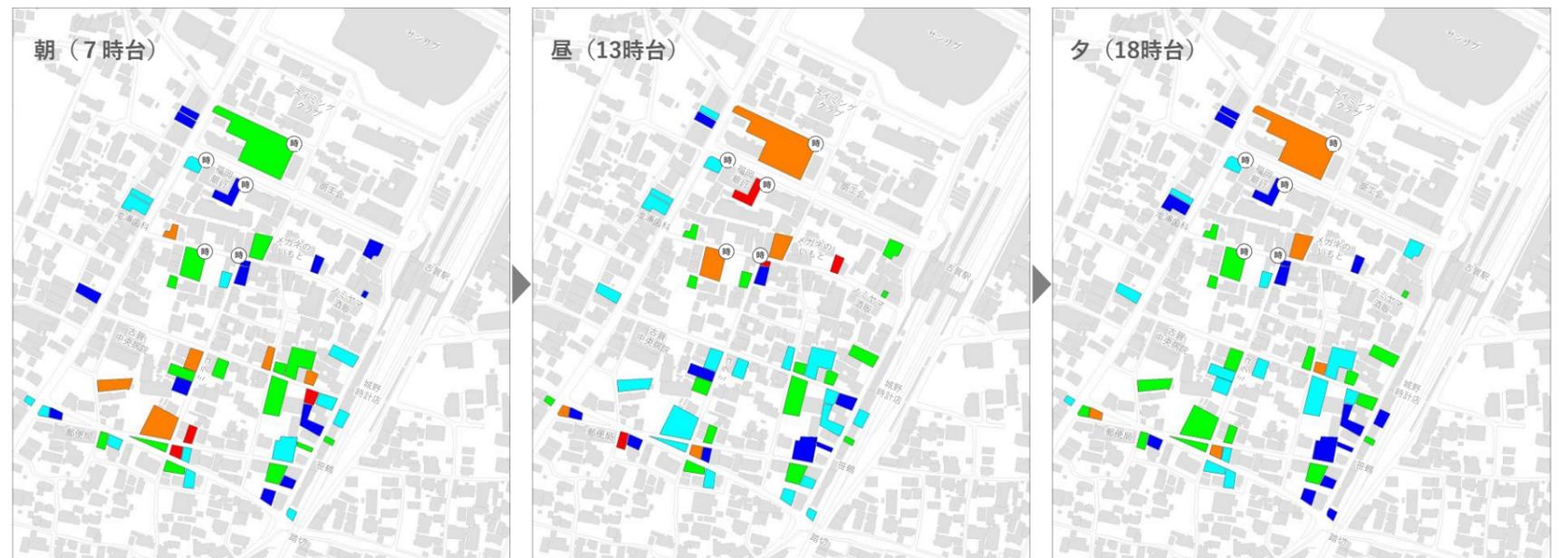
- 全駐車場合計の利用状況を見ると、平日の時間貸し駐車場の利用率が最も高く、9時～14時ころは、利用率70～80%ほどとなっている。
- 一方で、月極駐車場は利用率40%前後となっている。
- 各駐車場の利用状況を見ても、利用率80%以上になっている駐車場は少なく、駐車場ごとの利用状況の偏りは少ない状況にある。



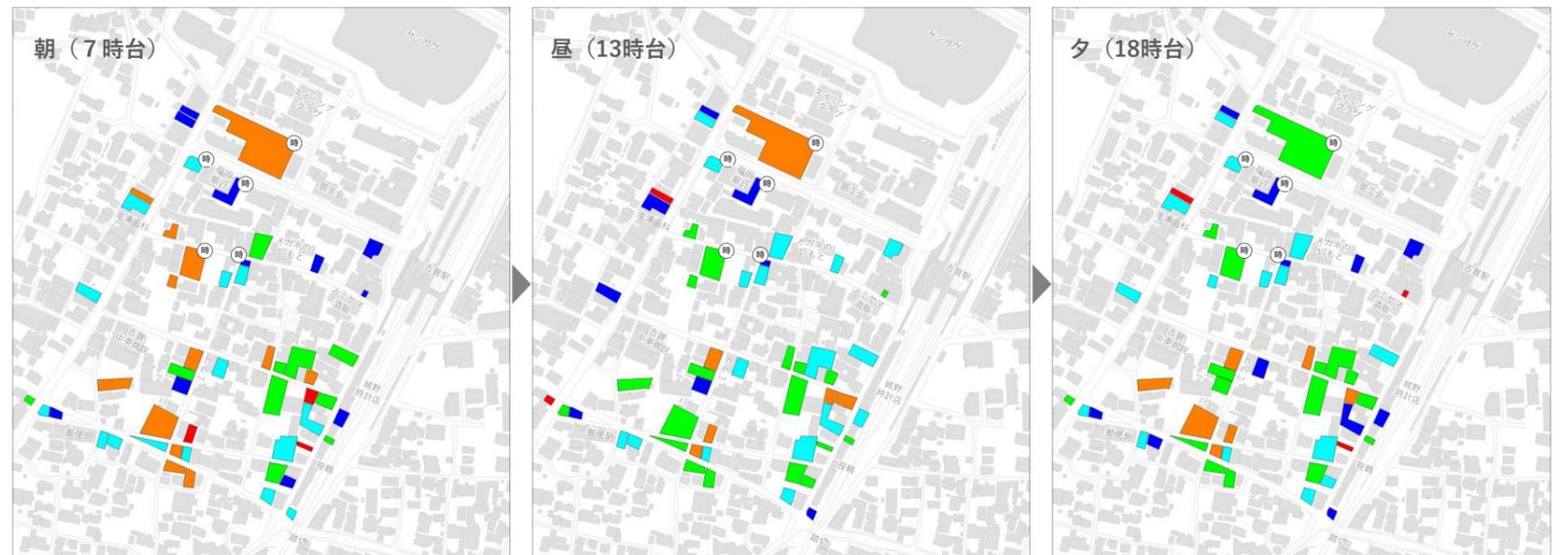
時間帯別利用率の変化(全駐車場合計)



平日の駐車場利用率



休日の駐車場利用率



調査の概要

近年、人々の行動に関するデータとして、GPSやICT機器から取得した情報が多く利用されるようになってきている。一方で、場所のデザインの議論においては、現地で実際に「何が起きているのか」「どんな様子なのか」を把握することが重要となる。そこで本検討では、人の目による「現地での3種類の観察調査」を行った。これらにより、場所の課題を明らかにしたり、潜在的な可能性を見つけることを目指すものである。

調査1. 歩行者分布 (ゲートカウント)

西口エリアにおいて、概ねの歩行者量を計測し、その詳細な分布を見ることによって、個々の場所がどれくらい「よく使われて」いるのかを知ることができる。周り比べて人通りが少ないなどの課題や、活かされていないポテンシャルの発見などにも用いられる。

調査2. 歩行行動 (トレース)

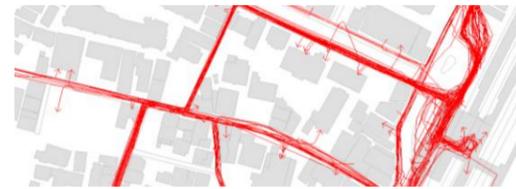
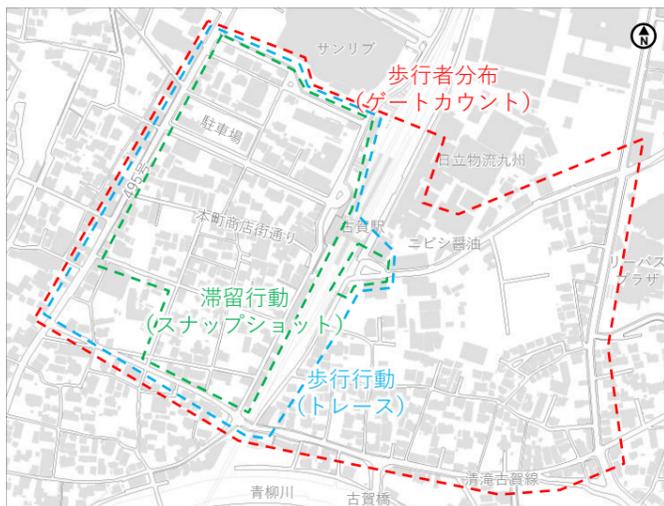
個々の歩行者の経路を詳しく調べることにより、不必要な遠回りをしていたり、途中で道に迷っていたりというような動線上の課題・問題を明らかにする。スムーズで、楽しく、快適に回遊できる動線とはどのようなものか、将来像の検討の参考となる。

調査3. 滞留行動 (スナップショット)

公共空間において、人々が座って飲食したり、立って話をしたりしている場所がどこなのかを記録する。滞留場所が選ばれるのには必然性があると考えることから、滞留行動の調査結果から場所の魅力度や快適性の現況を理解し、将来の構想に活用する。

調査日時： 2022年11月11日(金) 12日(土) 9:00~18:00
(一部調査は通勤時間帯8:00~9:00にも実施)

調査範囲：



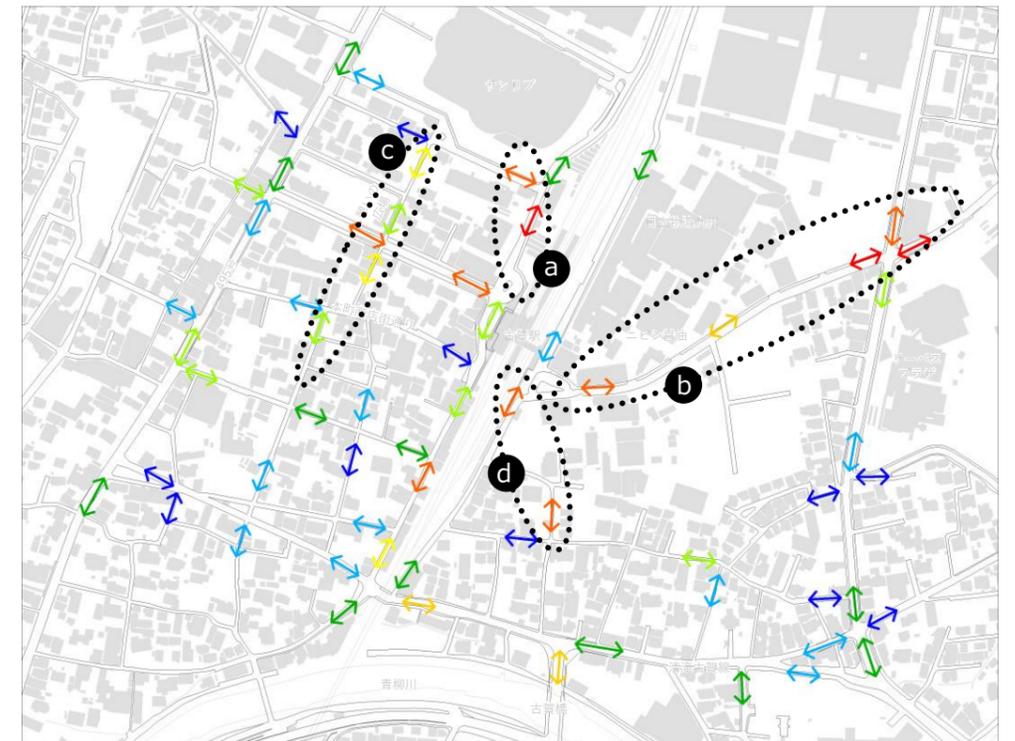
調査時の様子



① 歩行者分布 (ゲートカウント)

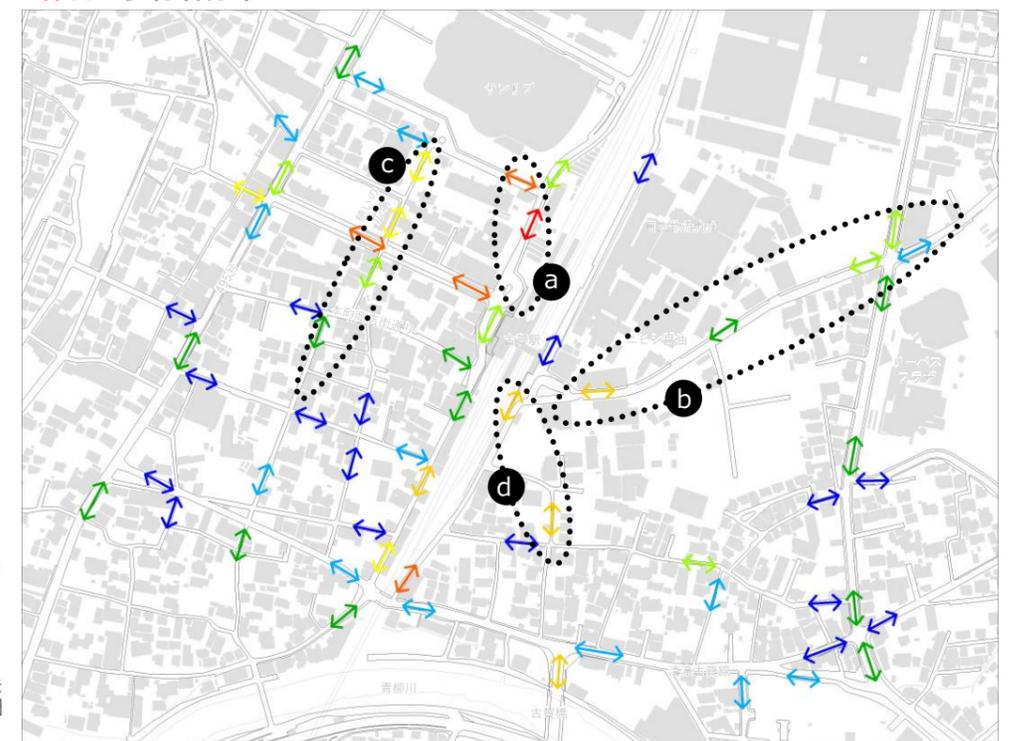
- a. 古賀駅～サンリブ間は、エリアで唯一、常に一定の人通りがある主要動線となっている。
- b. ニビシ醤油前は、平日の通勤・通学の時間帯に限り、駅利用者等の一方向の流れが卓越する動線。
- c. 西口エリアの南北を結ぶ安全かつ、効率が良いルートとして、比較的多く使われている。
- d. 駅と南東エリアを結ぶ動線で特に平日の人通りが多い。住宅地の細街路を抜ける、やや不自然な経路。ほかに安全で快適なルートがないため、この最短経路が選ばれやすいと考えられる。

平日の歩行者分布



- ・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る。
- ・駅とサンリブや学校を結ぶ特定の街路で人通りが多い一方で、商店街周辺でも人通りの少ない街路が多くみられる。

休日の歩行者分布



人通り量 (人/時間) :

→ 120以上	→ 45 ~ 60
→ 90 ~ 120	→ 30 ~ 45
→ 75 ~ 90	→ 15 ~ 30
→ 60 ~ 75	→ 0 ~ 15

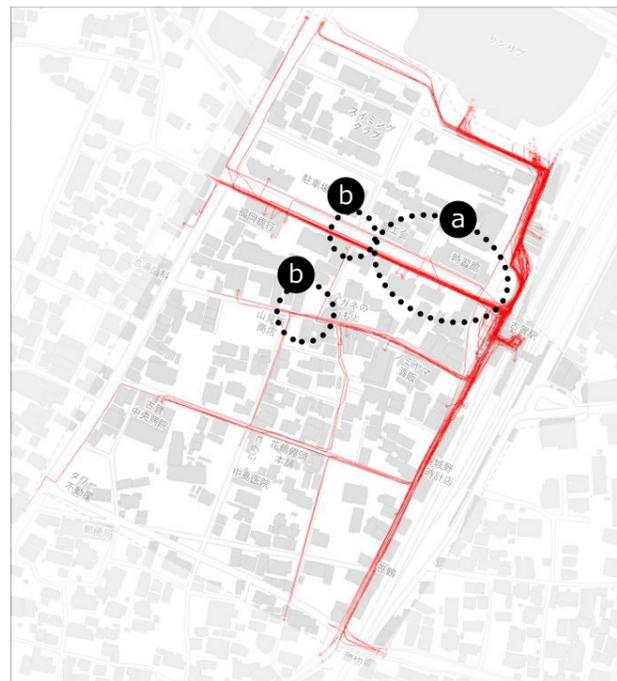
概要：
 調査日 2022年11月11日(金)
 12日(土)
 時間帯 8:00~18:00
 天候 晴れ
 方法 ゲートカウント5分法によるサンプリング調査、7時間帯の平均

② 歩行行動 (トレース)

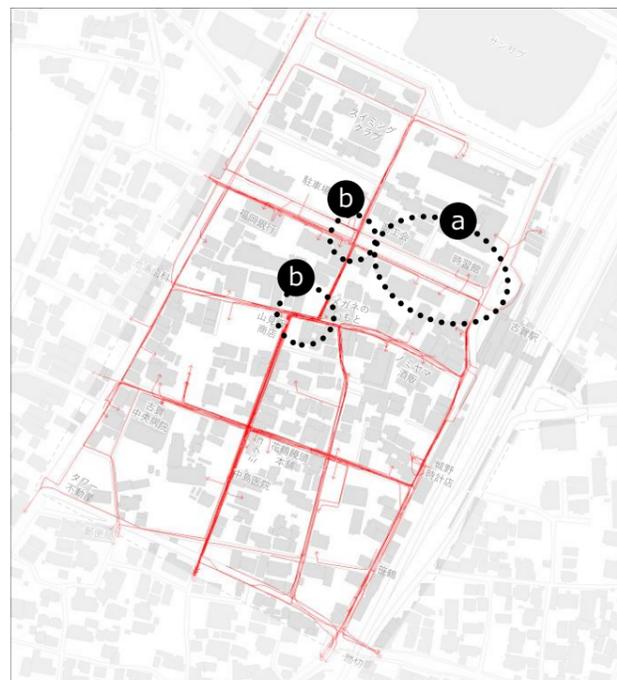
- ・ 「駅」「サンリブ」「その他」の3パターンの起終点ごとに、歩行経路の特徴が異なる。
- ・ 商店街を通り抜ける人も多いが、必要行動とみられる移動がほとんどで、移動途中のポジティブな立ち止まり行動はあまり見られない。
- ・ 観察された歩行者の4割は高齢者層だった。移動途中に休憩をとる人も複数見られた。
- a. 駅前通りの北側歩道や、駅前でも一部歩道のない西側街路は（隣接街路と大きく異なり）利用頻度の低い区間となっている。
- b. 駅前広場以外にも、歩行経路上の課題およびポテンシャルとなる交差点が存在する。戦略検討上、重要な場所であると考えられる。

<経路別> 平日の歩行軌跡

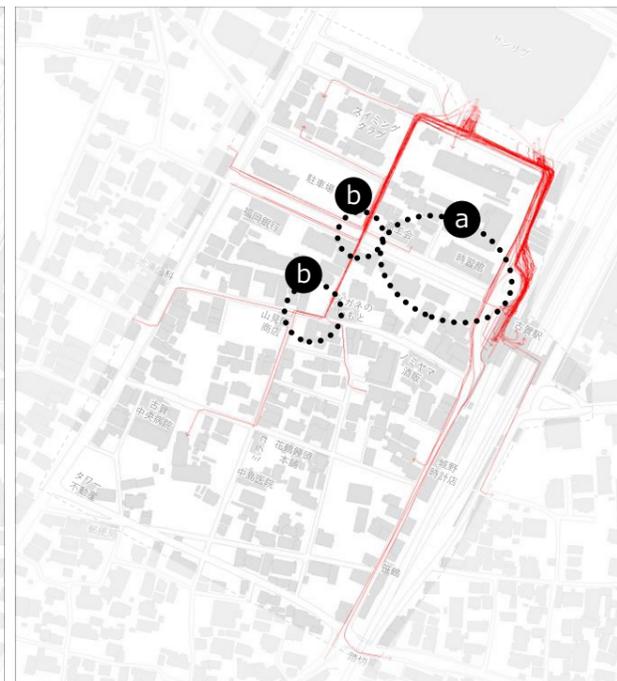
古賀駅を起終点とする軌跡



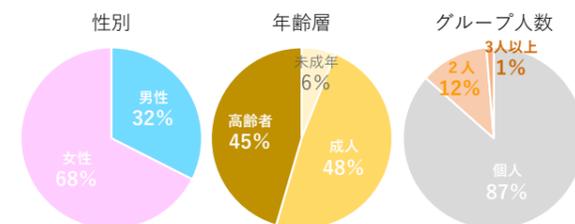
その他の軌跡



サンリブを起終点とする軌跡



観察対象者の属性



概要：
 調査日 2022年11月11日（金）
 時間帯 9:00～18:00
 天候 晴れ
 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、231組を記録

③ 滞留行動 (スナップショット)

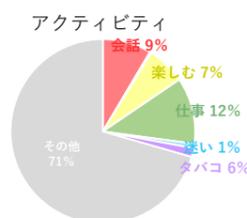
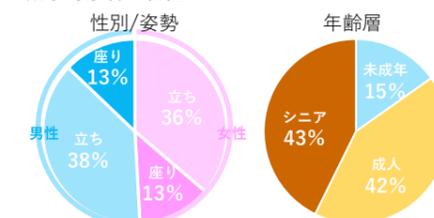
- a. 駅前ロータリー、駅前広場、憩いの広場周辺など、限られた場所で滞留行動が発生している。迎えの人やバスを待つなど、必要行動的な滞留が多いと思われる。
- ・ 商店街周辺では、滞留行動はあまり見られない。
- ・ 何らかの作業や仕事などで滞留している人が多く、会話や楽しむなどのポジティブな滞留行動は少ない。
- ・ エリア全体において高齢者層の割合が高い。未成年者は、憩いの広場周辺に限って比較的多く観察された。

平日の滞留者分布 - アクティビティ別 -



- 滞留状況
 ○ 座っている
 △ 立っている
- 行動
 ● 話している
 ● 飲食している
 ● 楽しむ
 ● 仕事・作業
 ● 道に迷っている様子
 ● 喫煙
 ● その他

観察対象者の属性



概要：
 調査日 2022年11月11日（金）
 時間帯 9:00～18:00
 天候 晴れ
 方法 スナップショット法により、滞留者の分布及び行動を記録。1エリアあたり6回観測。

①キャリアを活用したアンケート

・古賀市内周辺居住者及び古賀駅周辺地区への来街者（古賀市内居住者を除く県内、県外からの来街者）に、今後の道路等基盤の見直しや西口周辺の良好な環境づくりの検討に際して参考とさせていただくことを目的としたアンケートを実施した。

【アンケート概要】

実施スケジュール：2022/10/21（金）～2022/11/17（木）
調査方法：キャリア方式による回収

アンケート対象者と回答数

アンケート対象者		回収数
対象A	括弧内の郵便番号居住者（〒811-3101天神、〒811-3102駅東、〒811-3103中央）	125
対象B	古賀市の居住者（対象Aを除く）	300
対象C	古賀駅周辺地区への来街者のうち、福岡県民（対象ABを除く）	901
対象D	古賀駅周辺地区への来街者のうち、福岡県外の住民	147
合計		1,473

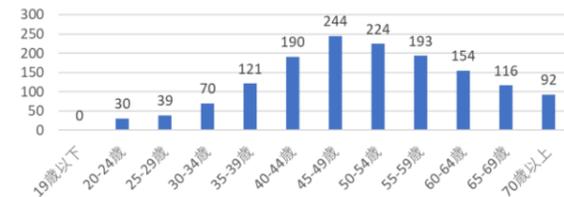
■対象A（古賀市天神、駅東、中央）



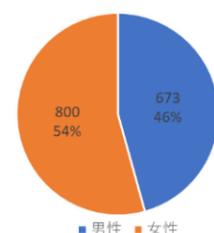
■対象CD来街場所対象



回答者の年齢分布



回答者の性別



【アンケート結果】

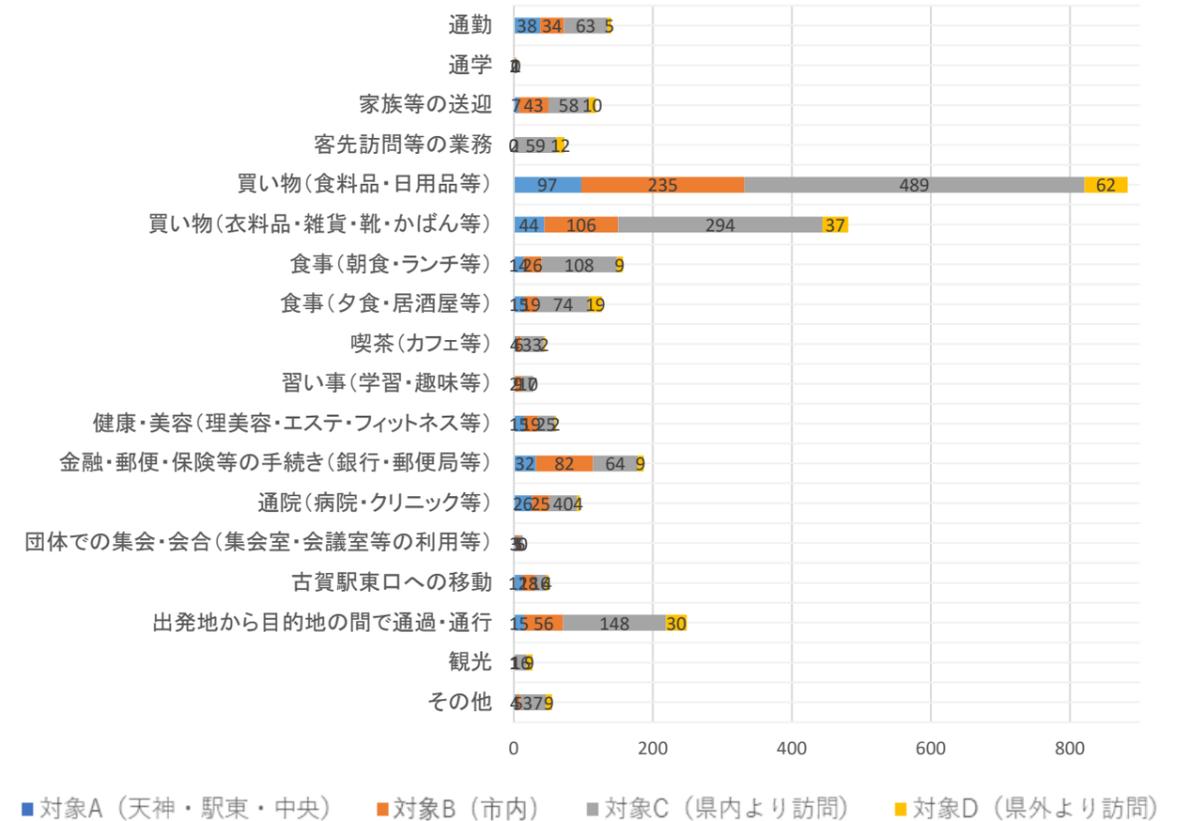
基本属性に関する質問

Q 古賀駅周辺との関係は？（複数回答可）（N=1,473）

	古賀駅周辺に居住している	古賀駅周辺の学校に通学している	古賀駅周辺に会社に勤務している	古賀駅周辺に観光に来たことがある	古賀駅周辺に帰省することがある	その他	古賀駅周辺に来たことが無い
TOTAL	333 (23%)	9 (1%)	141 (10%)	251 (17%)	151 (10%)	512 (35%)	151 (10%)
対象A (天神・駅東・中央)	113 (90%)	2 (2%)	9 (7%)	2 (2%)	2 (2%)	6 (5%)	1 (1%)
対象B (市内)	154 (51%)	3 (1%)	35 (12%)	17 (6%)	11 (4%)	96 (32%)	7 (2%)
対象C (県内より訪問)	61 (7%)	4 (0%)	93 (10%)	197 (22%)	91 (10%)	376 (42%)	118 (13%)
対象D (県外より訪問)	5 (3%)	0 (0%)	4 (3%)	35 (24%)	47 (32%)	34 (23%)	25 (17%)

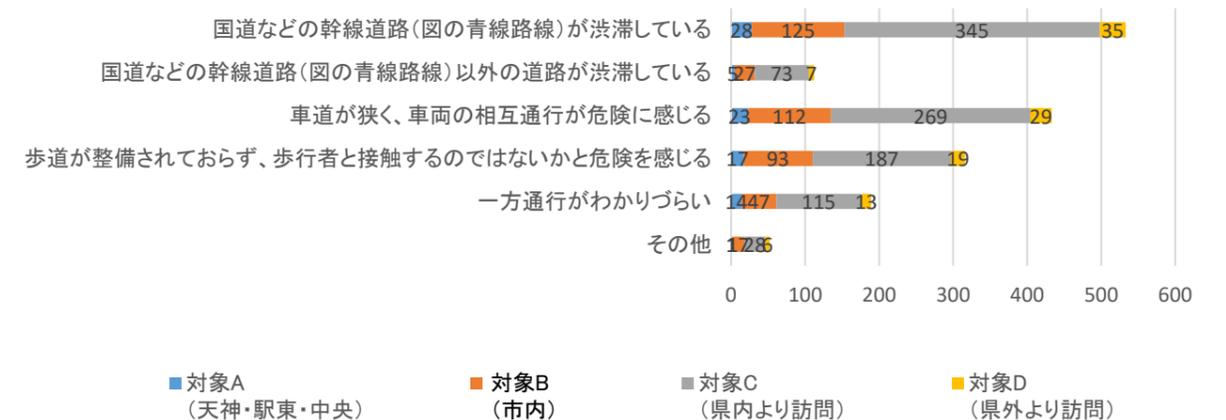
・対象A・Bは「古賀駅周辺に居住している」の回答が半数以上であった。
・対象Dは「古賀駅周辺に帰省することがある」が最も多く、32%であった。
・「その他」の回答には、買い物で来る、過去に住んでいた、友人の家がある等があった。

Q 古賀駅西口周辺エリアを利用する主にどのような目的は？（複数回答可）
（古賀駅西口周辺エリアを訪れたことがある人のみ回答：n=1,346）



・「買い物（食料品・日用品等）」の回答が最も多く、次いで「買い物（衣料品・雑貨・靴・かばん等）」の回答が多かった。

Q 古賀駅西口周辺エリアでの交通面の課題は？（複数回答可）
（自動車やバイク・原付を利用する人のみ回答：n=912）



・「国道などの幹線道路（図の青線路線）が渋滞している」の回答数が最も多く半数以上の人が回答した。
・「車道が狭く、車両の相互通行が危険に感じる」が2番目に多く、約半数が回答した。

Q 古賀駅西口周辺エリアでの交通面の課題は？（回答は2つまで）
（徒歩や自転車、公共交通機関（乗換時の移動を想定）などを利用する人のみ回答：n=399）

	歩行者空間や自転車道が狭い、整備されておらず、危険である	段差や凹凸が多く、移動しづらい	横断歩道が少ない	路上にベンチ等の休める場所がない	道が分かりづらい	違法駐輪が多く、歩きづらい	JR古賀駅の東口と西口の移動が大変	その他
TOTAL	174 44%	56 14%	61 15%	80 20%	49 12%	10 3%	99 25%	31 8%
対象A (天神・駅東・中央)	47 57%	17 21%	10 12%	20 24%	2 2%	2 2%	17 21%	4 5%
対象B (市内)	46 55%	18 22%	14 17%	13 16%	5 6%	0 0%	18 22%	8 10%
対象C (県内より訪問)	68 38%	13 7%	28 16%	36 20%	32 18%	7 4%	44 24%	17 9%
対象D (県外より訪問)	13 25%	8 15%	9 17%	11 21%	10 19%	1 2%	20 38%	2 4%

- 対象A・Bでは半数以上が「歩行者空間や自転車道が狭い、整備されておらず危険である」と回答し、対象C・Dにおいても多くの人が回答した。
- 対象A・Bでは「段差や凹凸が多く、移動しづらい」が20%以上となっていた。
- 対象A・C・Dにおいて、「路上にベンチ等の休める場所がない」を20%以上が回答した。
- 「JR古賀駅の東口と西口の移動が大変」については全対象で20%以上の回答となった。

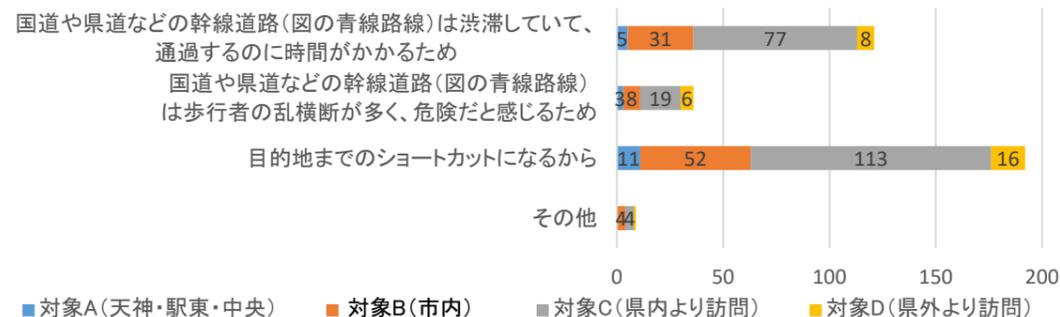
Q 国道や県道などの幹線道路以外の道路（図の赤線道路）を自動車等で通行する際の主な目的は？（複数回答可）
（自動車やバイク・原付を利用する人のみ回答：n=912）



	古賀駅西口ロータリーへの送迎で利用	古賀駅西口周辺の駐車場利用	古賀駅西口周辺の店舗・病院等の利用	古賀駅西口周辺の自宅等への経路として利用	古賀駅西側への通過利用	古賀駅北側への通過利用	古賀駅南側への通過利用	その他	幹線道路以外（赤線道路）は利用しない
TOTAL	119 13%	125 14%	360 40%	57 6%	169 19%	147 16%	134 15%	13 1%	188 21%
対象A (天神・駅東・中央)	9 23%	6 15%	23 58%	9 23%	11 28%	9 23%	9 23%	1 3%	4 10%
対象B (市内)	49 23%	36 17%	95 45%	23 11%	44 21%	41 19%	40 19%	1 1%	25 12%
対象C (県内より訪問)	53 9%	78 13%	226 38%	23 4%	99 17%	83 14%	69 12%	9 2%	143 24%
対象D (県外より訪問)	8 13%	5 8%	16 25%	2 3%	15 24%	14 22%	16 25%	2 3%	16 25%

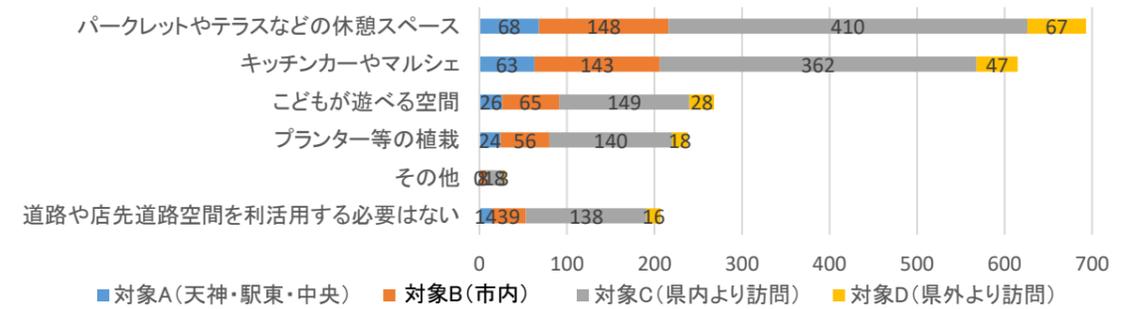
- 「古賀駅西口周辺の店舗・病院等の利用」が最も多いが、対象により回答の割合に差があった。
- 対象A・Bでは「幹線道路以外を利用しない」が約10%と少なかった。
- 対象A・D「各方面への通過交通として利用」が約20%以上であったことより、通過交通のため幹線道路以外が利用されていることがわかった。
- 西南北側のいずれかへの通過交通利用と回答した人は回答者の約32%であった。

Q 幹線道路以外の道路（図面の赤線道路）を自動車等で通り抜けのために利用する理由は何？（回答は2つまで）（幹線道路以外を通過交通に利用する人のみ回答：n=450）



- 「目的地までのショートカットになるから」が最も多く、次いで、「国道や県道などの幹線道路は渋滞していて、通過するのに時間がかかるため」の回答が多かった。

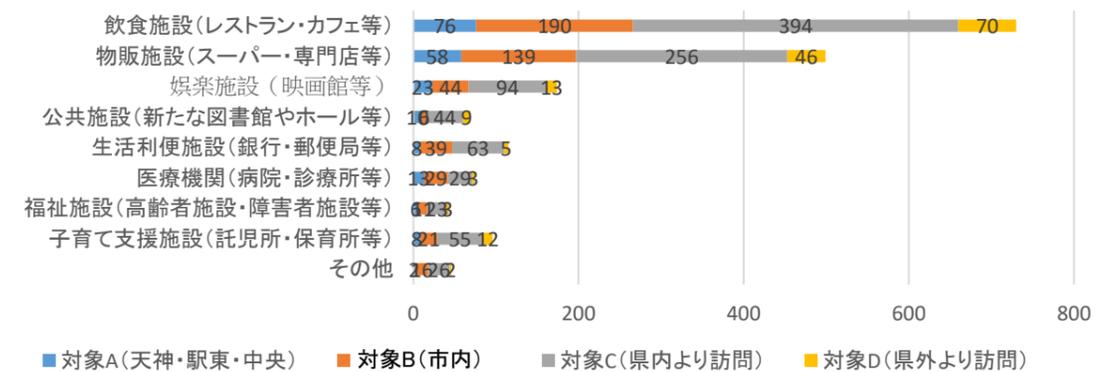
Q 道路や店先道路空間の利活用等を行う場合、どのようなものが魅力的か？（複数回答可）
（古賀駅西口周辺エリアを訪れたことがある人のみ回答：n=1,346）



- 「パークレットやテラスなどの休憩スペース」については過半数が回答した。
- 「キッチンカーやマルシェ」についても40%以上の回答者が回答した。

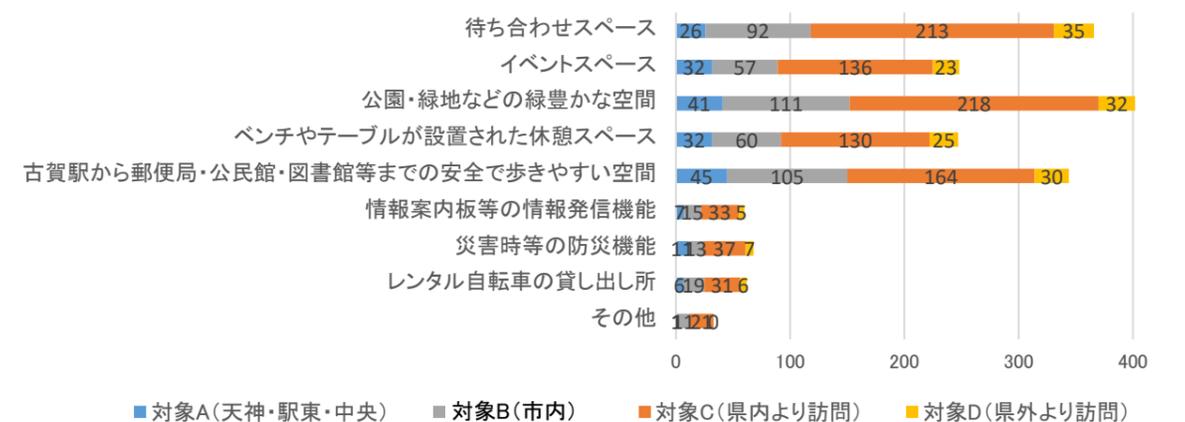
古賀駅東口周辺に関する質問

Q 古賀駅東口周辺エリアに必要なと思う施設は？（回答は2つまで）
（古賀駅東口周辺エリアを訪れたことがある人のみ回答：n=1,091）



- 「飲食施設（レストラン・カフェ等）」が最も多く、次いで、「物販施設（スーパー・専門店等）」が多かった。

Q 古賀駅東口周辺エリアに必要なと思う空間や機能は？（回答は2つまで）
（古賀駅東口周辺エリアを訪れたことがある人のみ回答：n=1,091）



- 「公園・緑地などの緑豊かな空間」、「待ち合わせスペース」、「古賀駅から郵便局・公民館・図書館等までの安全で歩きやすい空間」の回答が多く、「イベントスペース」、「ベンチやテーブルが設置された休憩スペース」の回答が次いで多かった。

②学生を対象としたアンケート

- キャリアアンケートにて、学生のアンケート回答者が十分でないと判断し、古賀駅周辺にある学校の学生を対象に以下のアンケートを実施した。

【アンケート概要】

実施スケジュール：2023年3月3日（金）～3月15日（水）
調査方法：福岡県公立古賀成成高等学校の学生を対象にWEBによる回収

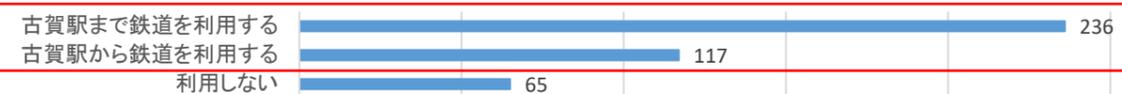
アンケート対象者と回答数

アンケート対象者		回収数
対象A	括弧内の郵便番号居住者(〒811-3101天神、〒811-3102駅東、〒811-3103中央)	25
対象B	古賀市の居住者(対象Aを除く)	66
対象C	古賀駅周辺地区への来街者のうち、福岡県民(対象ABを除く)	235
対象D	古賀駅周辺地区への来街者のうち、福岡県外の生徒	1
合計		327

【アンケート結果】

古賀駅周辺に関する質問

Q 古賀駅から(まで)鉄道を利用しますか。(複数回答可能) (N=327)



・多くの学生が鉄道を利用している。

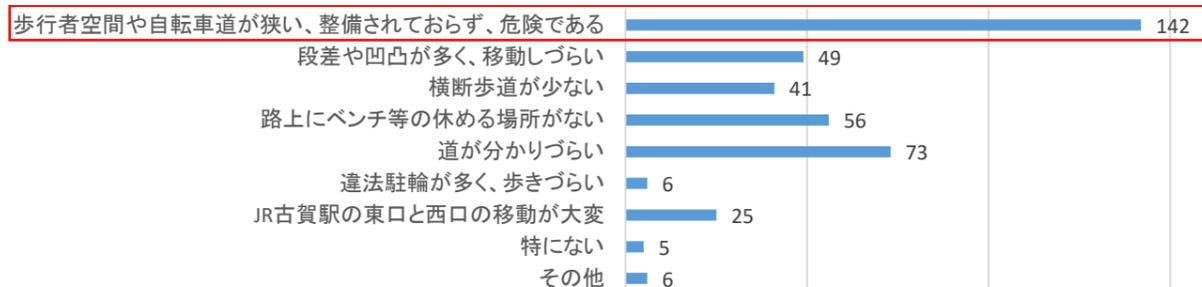
古賀駅西口周辺に関する質問

Q 古賀駅西口周辺エリアを利用する主にどのような目的は？(複数回答可)
(古賀駅西口周辺エリアを利用したことがある回答者：n=298)



・買い物利用が最も多く、サンリブ利用のために訪れている人が多いと考えられる。

Q 古賀駅西口周辺エリアでの交通面の課題は？(該当するもの2つまで) (n=298)



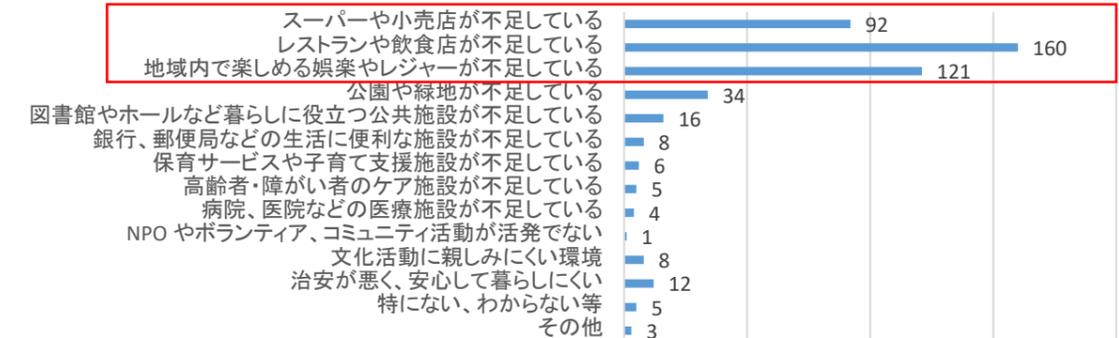
・半数程度が歩行者空間や自転車道が狭く、整備されておらず、危険であると回答。

Q 古賀駅西口駅前広場の課題は？(該当するもの2つまで) (n=298)



・公衆トイレが汚い、駅舎が古いという回答が多く、設備面での課題意識が高い。

Q 古賀駅西口周辺エリアの街としての課題は？(該当するもの2つまで) (n=298)



・レストランや飲食店、娯楽やレジャー施設、スーパーや小売店が不足という回答が多い。

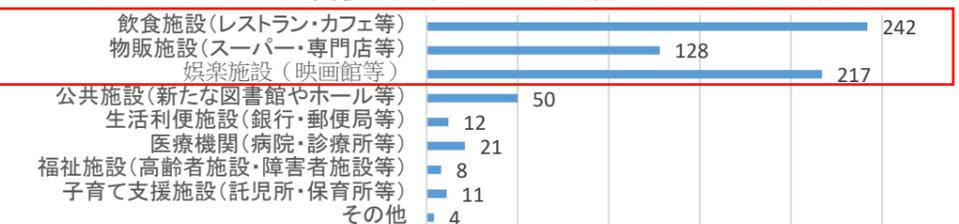
Q 道路や店先道路空間の利活用等を行う場合、どのようなものが魅力的か？(複数回答可) (n=298)



・パークレットやテラスなどの休憩スペース、キッチンカーやマルシェが魅力的との回答が多い。

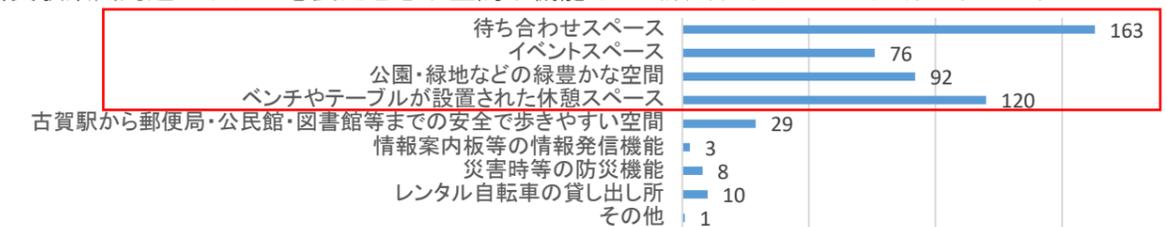
古賀駅東口周辺に関する質問

Q 必要だと思う施設は？(複数回答可) (古賀駅東口周辺エリアを利用したことがある回答者：n=312)



・約7割の回答者が飲食施設及び娯楽施設が必要であると回答した。

Q 古賀駅東口周辺エリアに必要なと思う空間や機能は？(該当するもの2つまで) (n=312)



・待ち合わせや休憩スペースが必要であるという回答が多く、次いで、緑豊かな空間、イベントスペースという回答が多くあり、滞留できる快適な空間や、にぎわいが求められている。

②古賀駅西口周辺の強みと弱み

- 古賀駅西口周辺の上位関連計画や基礎資料、各種調査をもとに、エリアの強みと弱みを下記のとおり整理した。

	強み	弱み
人的資源	<ul style="list-style-type: none"> 平成以降にマンションが集積し、人口密度が高く、人口も増加傾向にある（古賀市全体の人口としては微減傾向） 小さな店舗が多く、まちづくりのプレイヤーとなりうる個人事業主が多い まちづくりに関する活動を行う組織・団体が複数ある 	<ul style="list-style-type: none"> 15歳以下の人口は減少傾向であり、高齢化が進行している まちづくりの各団体などが方向性などを検討する場がない
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 古賀駅周辺には市内の約2割の店舗（小売、飲食等）が集積している 空き店舗への新規出店が見られる 東口の面的整備が計画中であり、連携しての整備が期待できる 周辺には大根川や古賀海岸などの自然資源がある 	<ul style="list-style-type: none"> 空き店舗や低未利用地が偏在している 飲食店自体は少なくないものの、高校生からは飲食店を望む声が多く、若者のニーズにマッチした店舗が少ない 店内の様子がかがえる店舗が少ない 道路幅員が狭く、拡幅する余地が少ない
交通	<ul style="list-style-type: none"> 快速の停車駅であり、福岡都心部へのアクセス性が高い（博多駅まで20分） 古賀駅西口の周辺に誘導できる線路のアンダーパス・オーバーパスがある 	<ul style="list-style-type: none"> 国道495号の渋滞回避のため通過交通がまちなかに流入している 交通事故が多い箇所がある
歩行環境	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者が多い移動ルートが見られる 細街路が多く、歩行者が歩いて楽しめる環境になる余地がある 歩行者の移動の結節点、ポイントとなる交差点が見られる 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺に通過交通が発生し、歩行環境を阻害している 歩道が未整備な箇所が多く危険性が高い まちなかを回遊している人が少ない まちなかでのポジティブな滞留行動がみられない