

- 古賀駅西口周辺の現況・課題を踏まえると、通過交通などの課題を解消するためには、古賀駅西口周辺のみならず、より広域の視点に立った検証や方針づくりが必要となる。
- また、古賀駅東口周辺でも再整備の検討が行われており、古賀駅東口やリーパスプラザ、市役所との連携や一体でのネットワークづくりも求められる。
- 以上より、古賀駅西口周辺整備の基本方針として、広域・中域・狭域別に方針図を示す。

整備基本方針の視点

通過交通の抑制のために、広域～狭域的な視点での整理が求められる

- 古賀駅西口周辺への通過交通抑制のためには、基幹交通や流入自動車交通の向かう先等を把握した上で、流入を抑制した場合の代替ルート、周辺に影響を与えないか等、広域・中域的な観点での検討した上で、西口周辺での具体対策が必要

古賀駅東西の連携や周辺との一体的なネットワークが求められる

- 西口周辺整備を考える上で、エリア内だけでなく、現在進められている東口再整備の他、市役所やリーパスプラザなどとの繋がり、役割分担等を考慮して一体的なネットワークの検討が必要

古賀駅西口周辺の歩行環境向上・賑わい創出が求められる

- 歩行者が少ない、低未利用地や空家の存在、都市基盤がぜい弱・老朽化しているといった課題がある中で、通過交通を抑制したうえで歩行環境や賑わい創出につながる具体の整備や取り組みが必要

整備基本方針

広域

『ラダー型（はしご型）※の自動車ネットワークの形成による道路交通の円滑化』

- 国道495号、国道3号という市を跨る広域幹線道路のネットワークとそれへと繋がる地域内基幹道路のネットワーク
- 古賀駅周辺を通行する公共交通バス交通網の再編
- 周辺の主要施設や開発動向などの整理

※ラダー型（はしご型）：2本の並行する幹線道路を一定間隔で結ぶはしごのような形をした道路網。災害等に代替交通路を確保できるなどスムーズな交通の流れをつくることできる。

中域

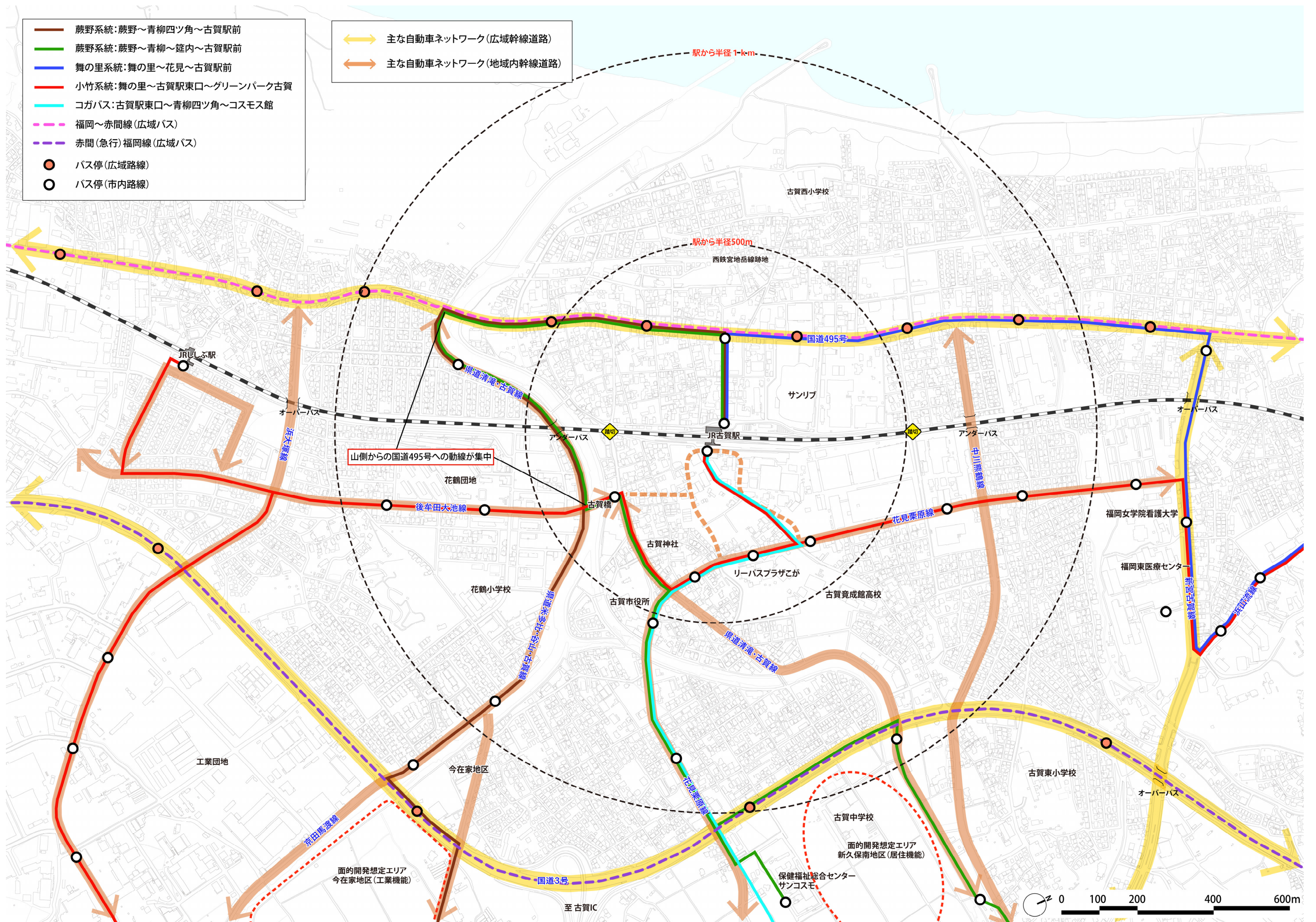
『環状道路への交通誘導による中心市街地への自動車の流入抑制』

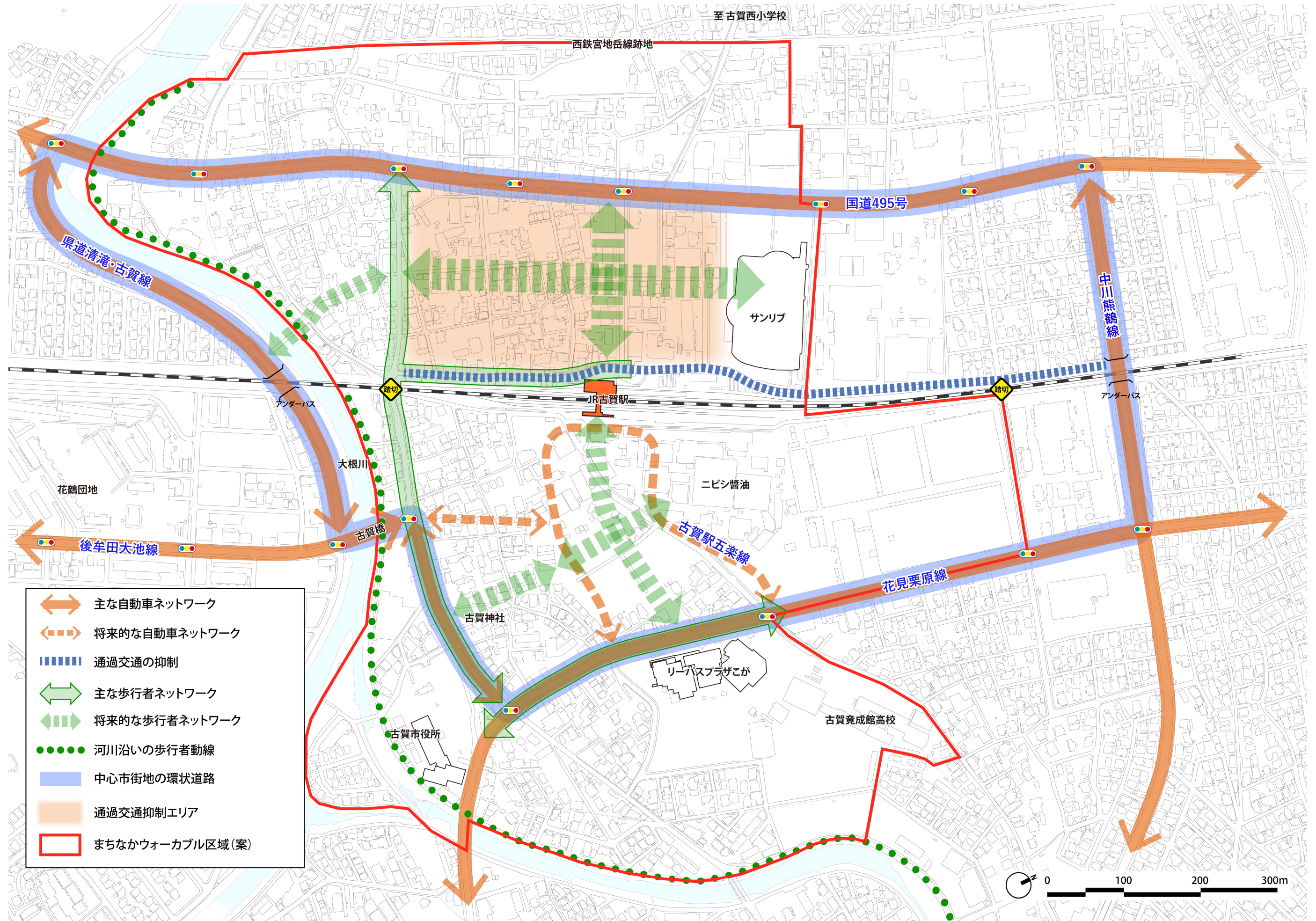
- 古賀駅西口周辺の通過交通を抑制する際の自動車ネットワークと、その際に必要なポイントとなる整備の方針
- 各エリアや施設をつなぐ東西一体の中域的な歩行者ネットワークや、将来的な歩行者ネットワーク
- まちなかウォークアブル区域の設定

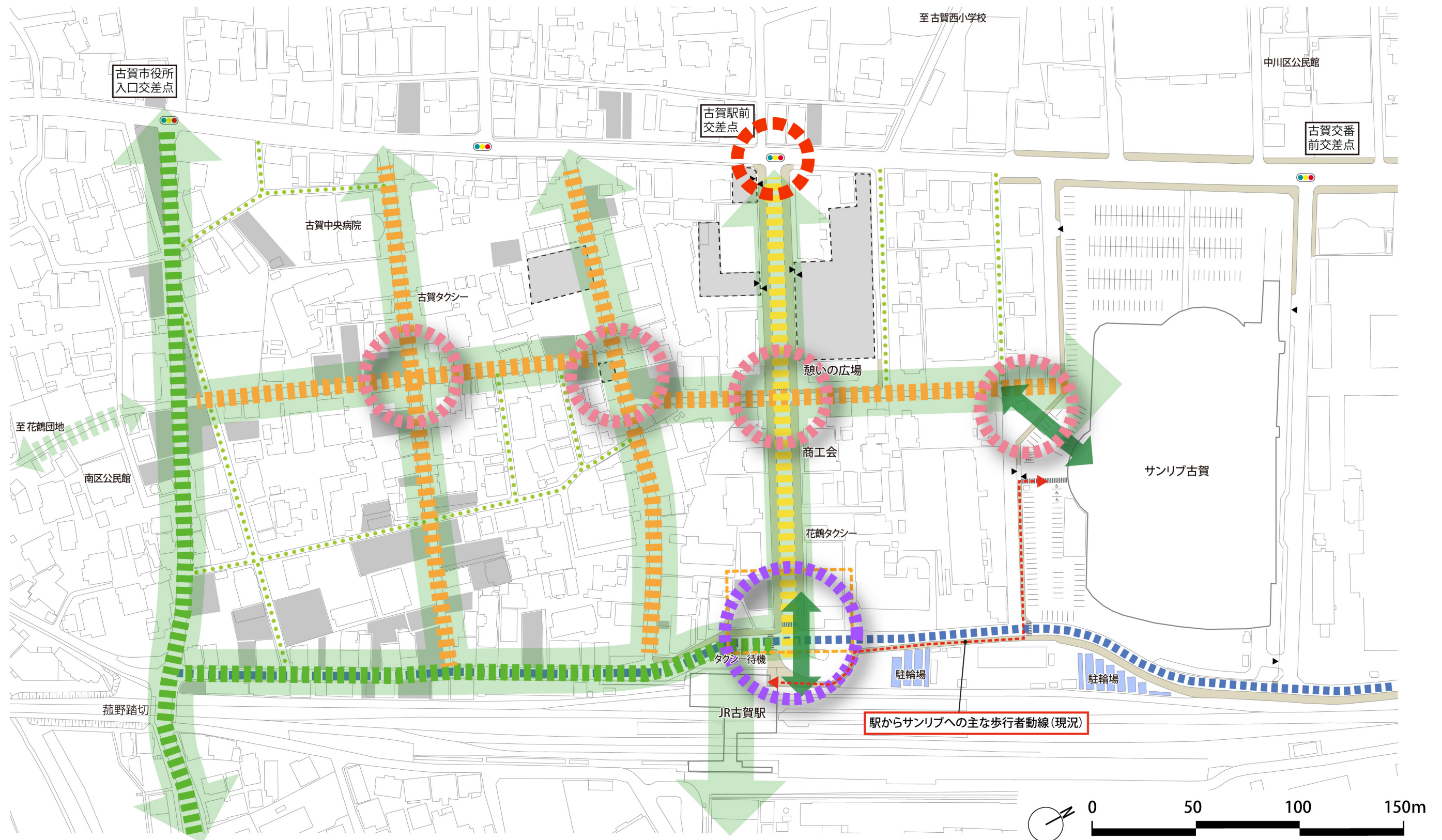
狭域







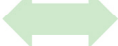





『安全・安心な歩行者ネットワークの創出による回遊性と賑わいの向上』

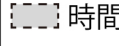

- 具体の空間整備に繋がるエリア内の各道路の位置付けの整理
(シンボル空間軸、多様な賑わいによる回遊性向上、シェアードスペースによる回遊性向上、補助的な歩行者ネットワーク)
- 歩行環境や賑わい創出につながる整備ポイントの設定
(駅前広場の再整備、まちかどの魅力向上、交通円滑化のための交差点改良、歩行者の横断環境の改善箇所)







- | | | |
|---|--|--|
|  駅前広場 (都市計画区域) |  シンボル空間軸の創出 |  交通円滑化のための交差点改良 |
|  通過交通の抑制 |  多様な賑わいによる回遊性向上 |  まちかどの魅力向上 |
|  主な歩行者ネットワーク |  シェアドスペースによる回遊性向上 |  駅前広場の再整備 |
|  将来的な歩行者ネットワーク |  補助的な歩行者ネットワーク |  歩行者の横断環境の改善 |

- 駐車場
-  時間貸し駐車場
 -  月極駐車場