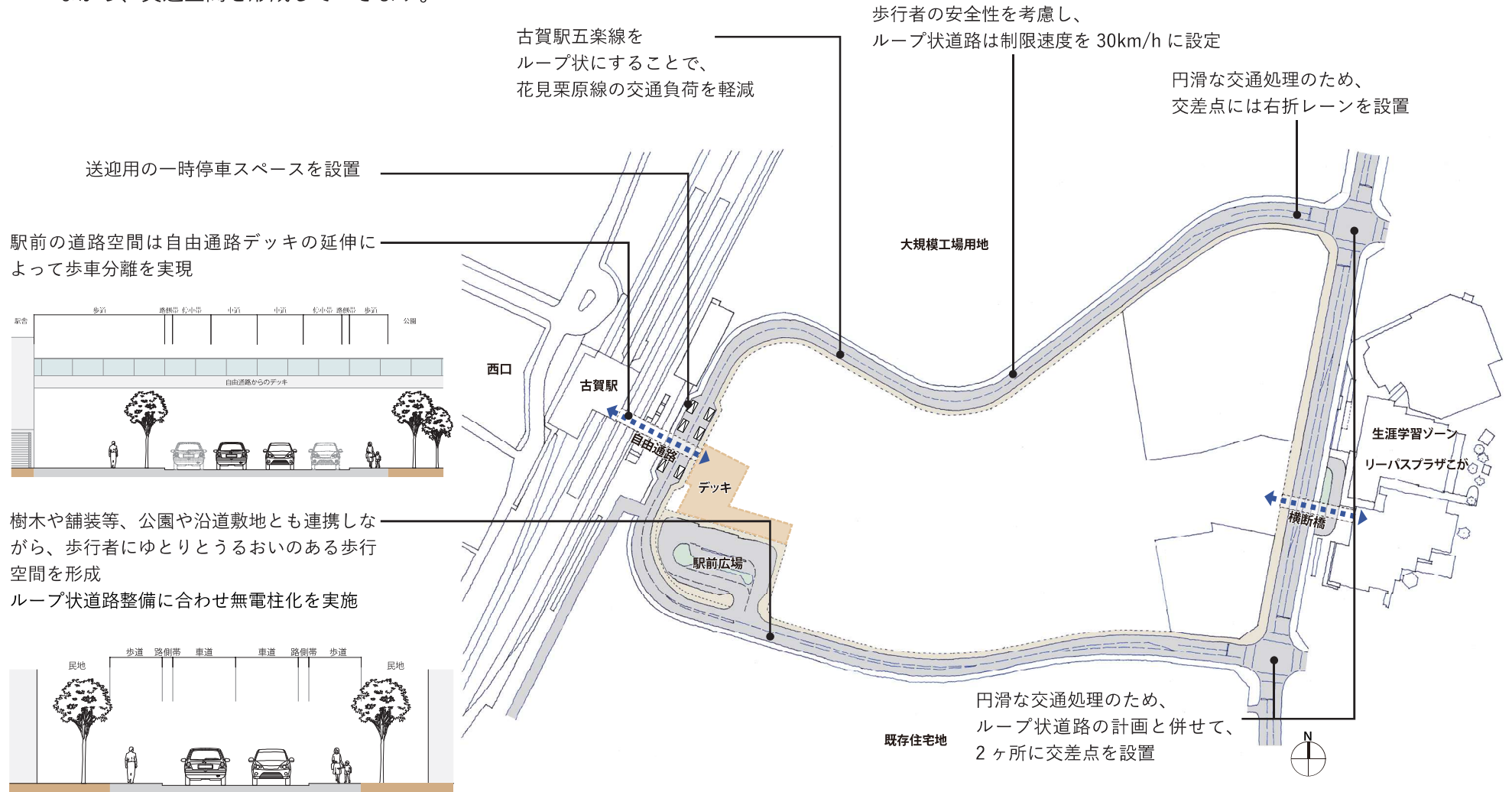


## 1. 道路 方針 2-(1) 方針 3-(1) 方針 3-(2) 方針 5-(1) 方針 5-(4)

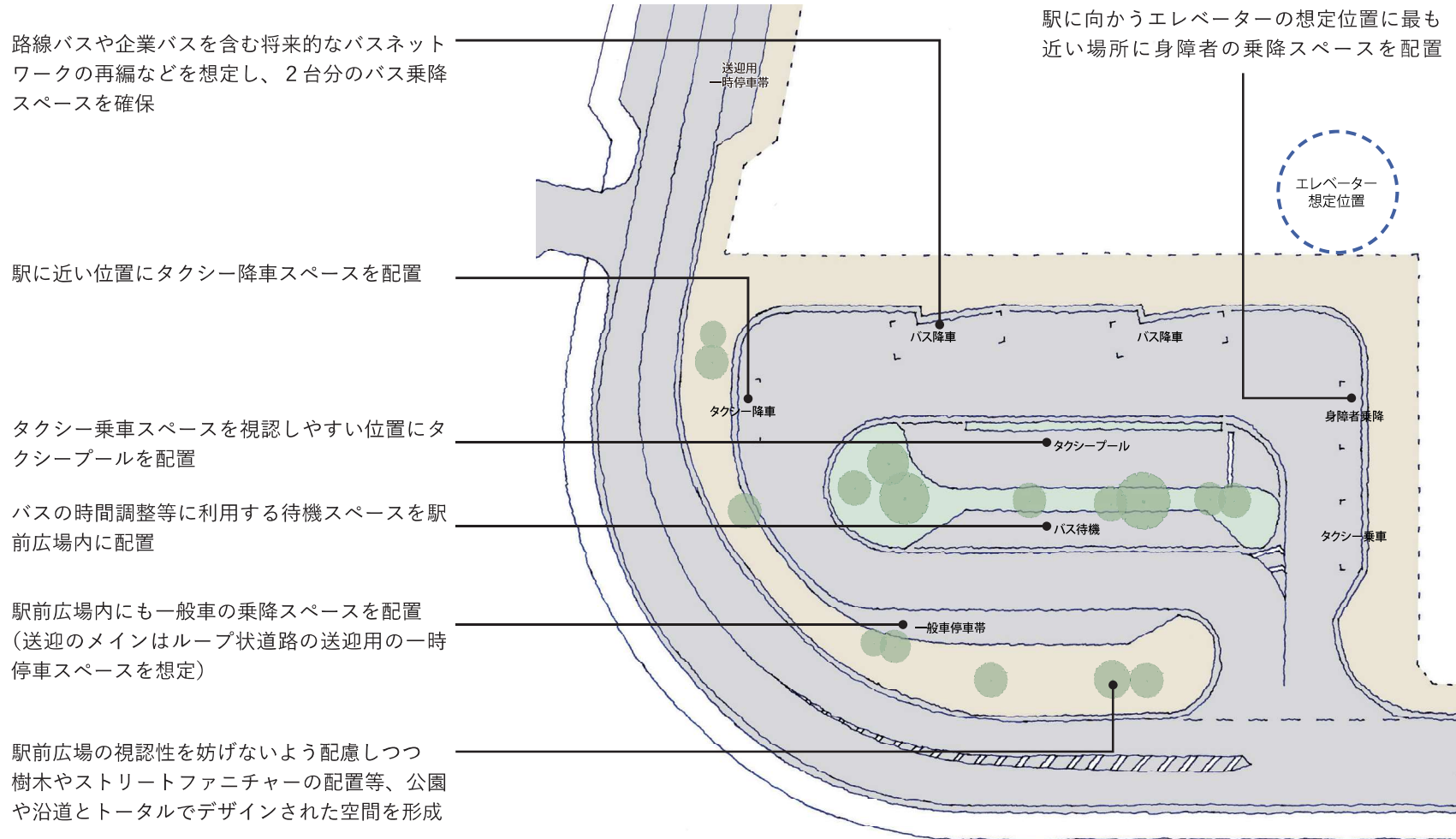
駅前のウォークアブルなまちづくりを実現するため、自動車による駅前への円滑な交通アクセスと、歩行者優先の交通空間形成の両立を目指します。古賀駅五楽線をループ状にすることで、花見栗原線の交通負荷軽減や通り抜け動線の抑制等を図りつつ、送迎用スペースの確保や駅に接続する自由通路及びリーパスプラザこがにつなぐ横断橋で歩車分離を行うことにより利便性と快適性の向上を図ります。また、沿道の公園や開発用地の整備とも連携しながら、交通空間を形成していきます。



## 2. 駅前広場 方針 2-(3) 方針 2-(4) 方針 5-(2) 方針 5-(3) 方針 5-(4)

古賀市の玄関口として、交通結節点の役割を果たしつつ、公園や開発用地とも連携した、一体的な駅前空間を形成します。

待ち時間に利用できる公園内の滞留空間（ベンチ・店舗）等を整備するとともに、デッキのエレベーターに近い位置への身障者・バス・タクシー乗降スペース配置等のレイアウトの工夫によって、利便性の高い「開いた」駅前広場を目指します。



### 3. 自由通路デッキ及び生涯学習ゾーン横断橋

方針 1-(1) 方針 2-(1) 方針 2-(3) 方針 3-(1) 方針 3-(2) 方針 4-(1) 方針 5-(3) 方針 5-(4)

来訪者が古賀駅から生涯学習ゾーンまでを安全かつスムーズに移動できるように、公園の東西に自由通路デッキ及び生涯学習ゾーン横断橋を整備します。デッキ及び横断橋は、単なる歩道橋としての機能だけではなく、便益施設と一体となった構成とするとともに、統一感のあるデザインとなるように配慮します。駅前駐輪場は現況と同位置で再整備を行い、利便性と景観面の向上を図ります。

#### ■自由通路デッキ

- ・駅前駐輪場や駅前広場などの駅周辺の主な機能とバリアフリー動線で接続し、駅前のハブとなる役割を果たす施設とします。
- ・電車やバスの待ち時間も快適に過ごせるように飲食店や小売店舗、観光案内所、トイレ、倉庫などの便益施設を一体的に整備します。
- ・規模感や外観については駅前広場や公園の歩行者目線からの見え方に配慮します。
- ・隣接する開発用地に整備される建物との将来的な接続に配慮した形状とします。

#### ■駅前駐輪場

- ・北側の駐輪場は、2層以上の立体駐輪場とすることで配置の効率化や防犯性、駅前の景観の向上を図ります。
- ・南側の駐輪場は、現状と同様に屋外型の駐輪場としますが、上屋の整備改修などにより景観の向上を図るとともに、2段ラック等の活用により、出し入れのしやすさに配慮します。



デッキ上の滞留空間（イメージ）



立体駐輪場（イメージ）

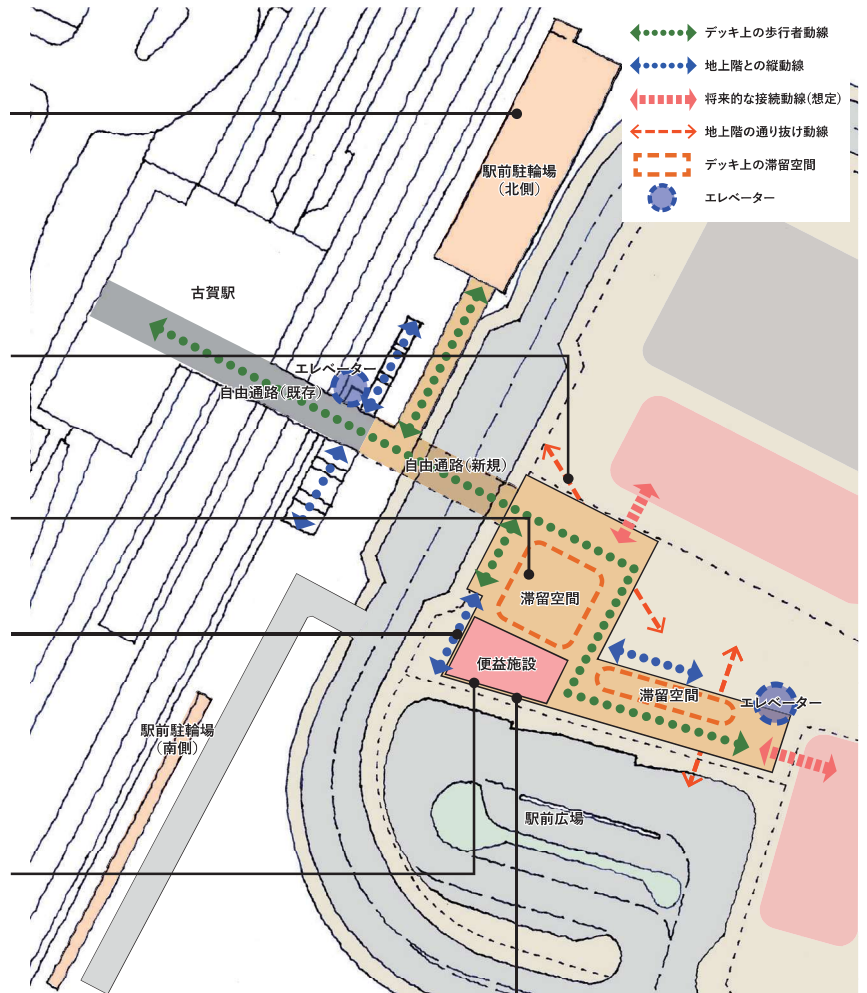
利用実態に即した駐輪台数の収容可能な立体駐輪場として整備

地上階はピロティとし、通り抜け動線を確保

デッキ上にベンチ等の滞留空間を整備

利用者の利便性向上やループ状道路の乱横断防止のためにエスカレーターを設置

1階と2階部分には、便益施設を整備し、居心地の良さを高める



公園と駅前広場の両面に正面性を持たせる

## 生涯学習ゾーン横断橋

- ・歩行者が自動車動線と交錯せずに公園と生涯学習ゾーンを往来できるように横断橋を整備します。
- ・公園側にはエレベーターを設置するなどバリアフリーに配慮した動線とします。
- ・1階部分にはトイレや倉庫などの便益施設の配置や誘導を検討します。
- ・生涯学習ゾーン側の接続部分は既存施設の改修等により、動線の整理やエントランス空間の創出を検討します。



横断橋（イメージ）



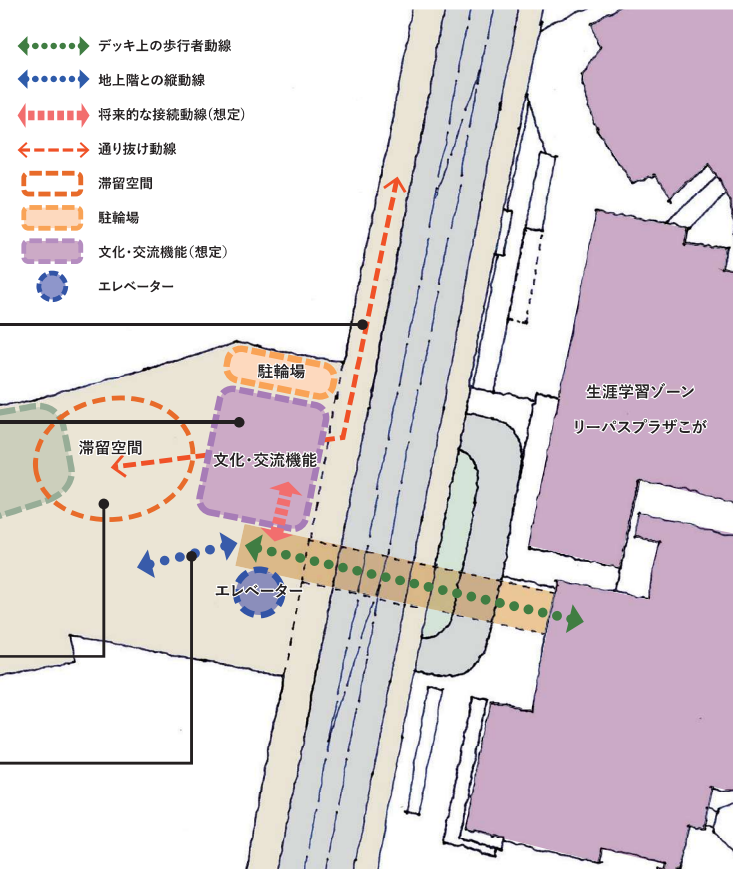
階段下の利活用（イメージ）

## 民間活力の導入

- ・生涯学習ゾーンの文化的活動等の公園側へのにじみ出しを創出するために、民間活力などを導入し、交流館や市立図書館との関連性の高い機能や、相乗効果が見込める機能との一体的整備を検討します。
- ・民間活力を導入する手法としては、カフェやショップの他、教養施設（図書館、体験学習施設等）の整備を行う民間事業者を公募し選定する制度である Park-PFI（公募設置管理制度）などが近年注目されています。
- ・具体的な手法については、事業のメリットやデメリット、実現性を考慮し、検討していきます。



文化的活動のにじみ出しを創出する機能のイメージ  
（左：こども図書館、右：カフェ、トレーニングジム）



4. 公園 方針 1-(4) 方針 2-(1) 方針 2-(2) 方針 2-(3) 方針 2-(4) 方針 4-(1) 方針 4-(2) 方針 4-(3) 方針 5-(2) 方針 5-(3) 方針 5-(4)

東西南北の周辺地域を十字でつなぐ公園全体を場所毎の特徴を活かした5つのエリアとして位置づけ、それぞれの空間特性と利活用イメージを整理します。それぞれのエリアは4つの街区や生涯学習ゾーンとも連携し、公園全体が日常利用とイベント利用とが共存できる空間とします。

**■駅を利用する来訪者や市民が気軽に寄りやすいエリア**  
 鉄道利用者も立ち寄りやすく、自由通路からつながるデッキとあわせ、西口や駅前広場とも連携したイベントなどを行いやすい空間とする。

【活用イメージ】

- まちの情報発信（地域のお知らせ、災害情報、観光情報等）
- キッチンカー、チャレンジショップ
- 電車から見えるアートイベント

**■イベントにも対応したシンボリックな憩いのエリア**  
 シンボルとなる既存のクスノキを中心に芝生広場を設け、日常の憩いの場となるとともに、地域のお祭りや開放的なイベントにも対応できる空間とする。

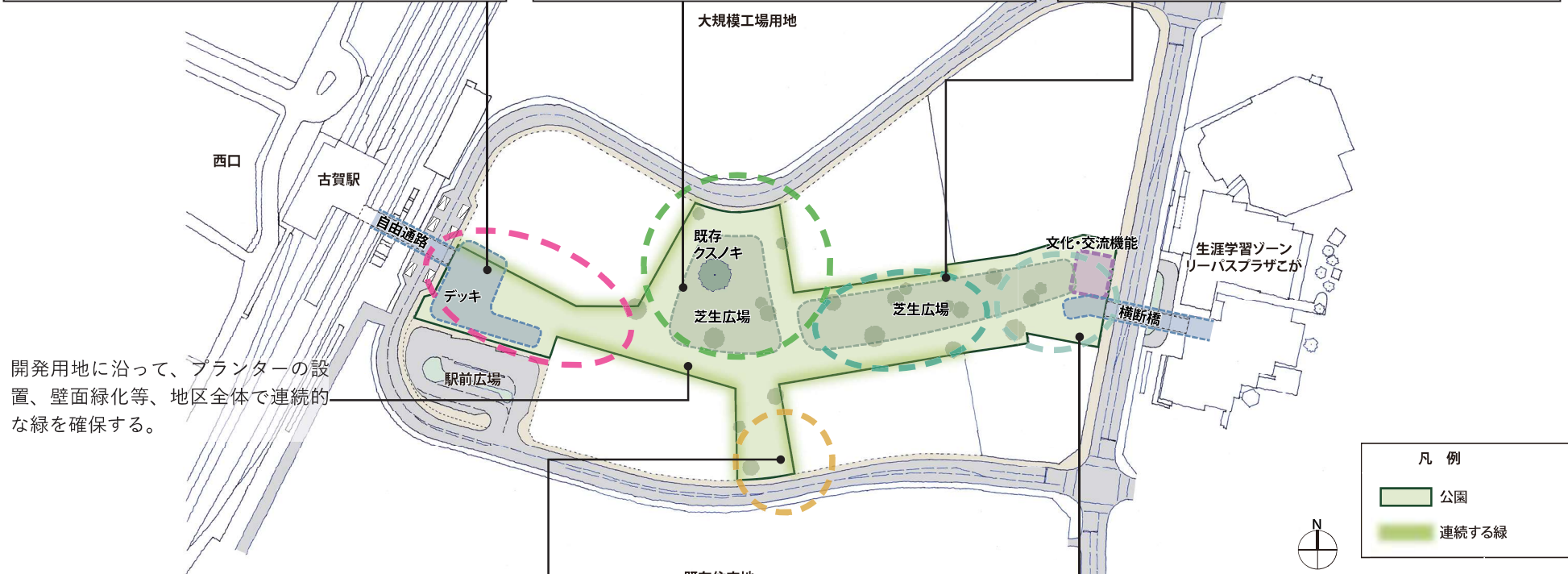
【活用イメージ】

- 地域のお祭り（住民同士の交流イベント）
- 屋外上映会や食のイベント
- ステージを設置したイベント

**■多世代が憩えるエリア**  
 子育て世代からお年寄りまで多世代が日常的に憩える場として、子どもの遊び場や大人の休憩施設のある緑地を設け、隣接する開発用地とも連携した緑陰のある空間とする。

【活用イメージ】

- 複合遊具や健康遊具
- 防災設備や防災イベントの実施



開発用地に沿って、プランターの設置、壁面緑化等、地区全体で連続的な緑を確保する。

**■南北の地域や駅と生涯学習ゾーンを結ぶエリア**  
 クスノキまわりの緑地とつながる南側地域からのエントランスの場となり、南側開発用地内建物の1階の利活用とも連携した東西を結ぶ要の空間とする。

【活用イメージ】

- 東西をつなぐイルミネーション
- 南側開発用地内建物の1階と連携したカフェ
- 雨や日除けができる移動空間

**■生涯学習ゾーンと連携した文化・交流のエリア**  
 安全性に配慮した囲まれた場を形成し、東側の生涯学習ゾーンとも連携した文化的なイベントができる空間とする。

【活用イメージ】

- 高校生や市民の屋外発表会
- 作品展示会

## 5. 動線計画 方針 1-(4) 方針 3-(1) 方針 3-(2) 方針 3-(3) 方針 3-(4)

古賀駅と生涯学習ゾーンを結ぶシンボル空間軸は、歩きやすさや居心地の良さに配慮した公園内の主動線として整備します。  
まちとのつながりを強めるために、四方から公園にアプローチできるような動線計画とします。

公園内の主動線は、芝生への日照環境等を考慮し南側とする  
主動線上は屋根の設置や、隣接敷地の<sup>ひきし</sup>庇やピロティの活用により、雨天時でも快適に移動・滞留できる空間づくりを目指す

整備により延伸する自由通路と再整備する駐輪場を連絡橋でつなげる

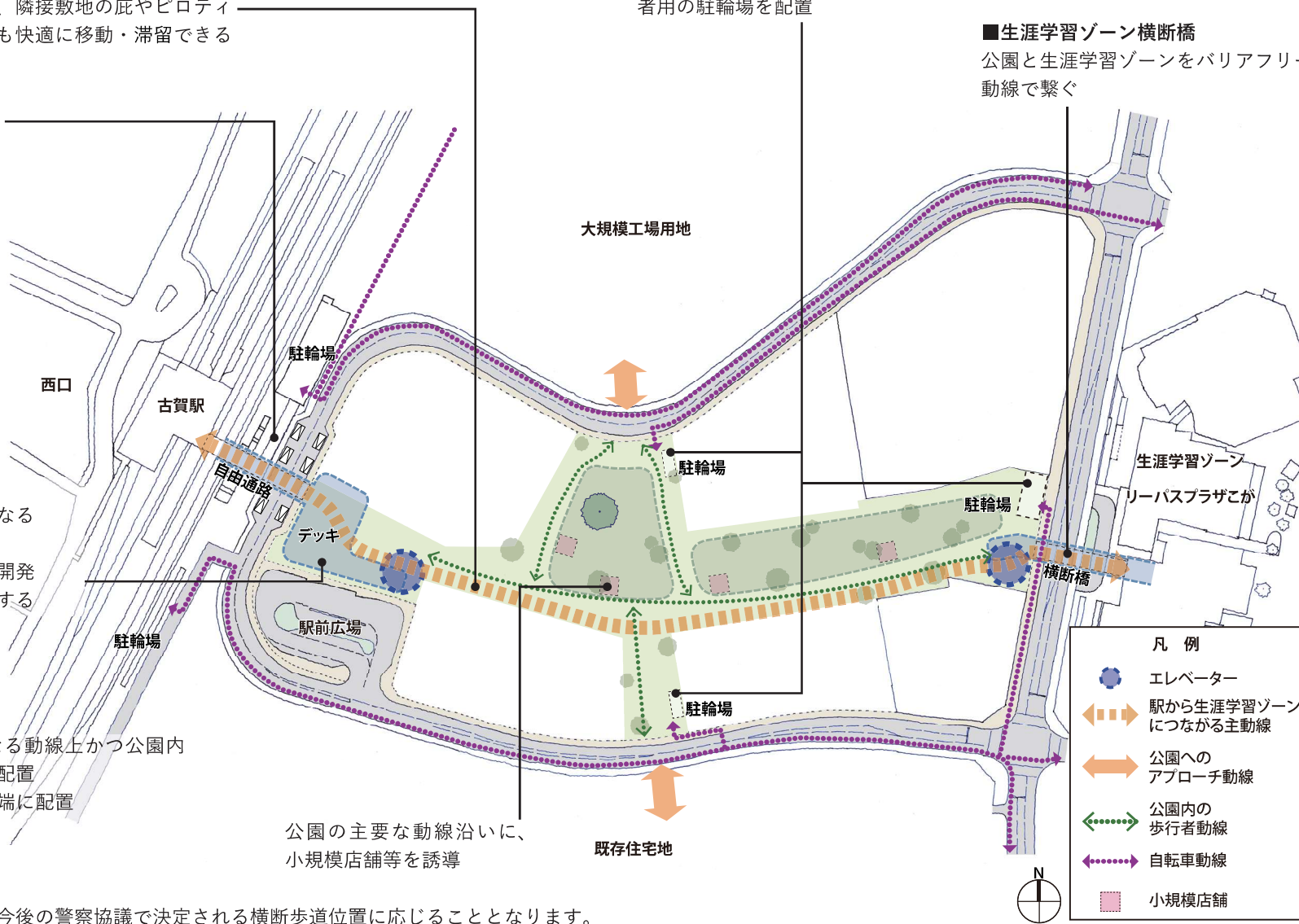
**■自由通路デッキ**  
自由通路の先に滞留空間となるデッキを設ける  
公園、駅前広場、隣接する開発用地へのアクセス性に配慮する

エレベーターはメインとなる動線上かつ公園内からの視認性が高い位置に配置  
利便性を考慮し、東西の両端に配置

公園の主要な動線沿いに、小規模店舗等を誘導

公園の出入り口となる北、東、南の3か所に公園利用者用の駐輪場を配置

**■生涯学習ゾーン横断橋**  
公園と生涯学習ゾーンをバリアフリー動線で繋ぐ



※自転車の道路横断位置は、今後の警察協議で決定される横断歩道位置に応じることとなります。

