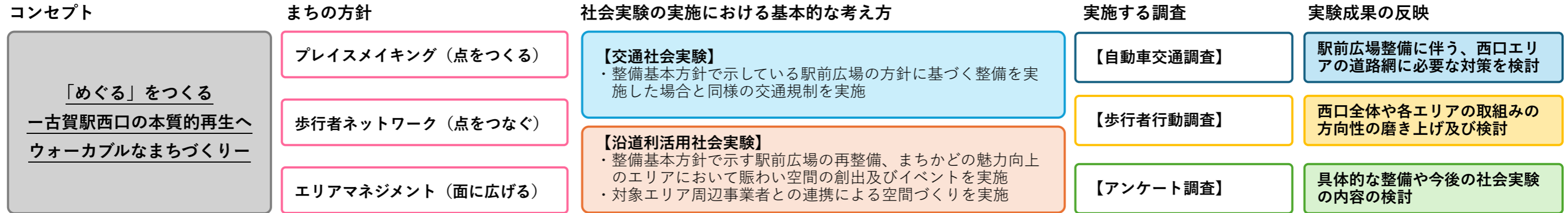
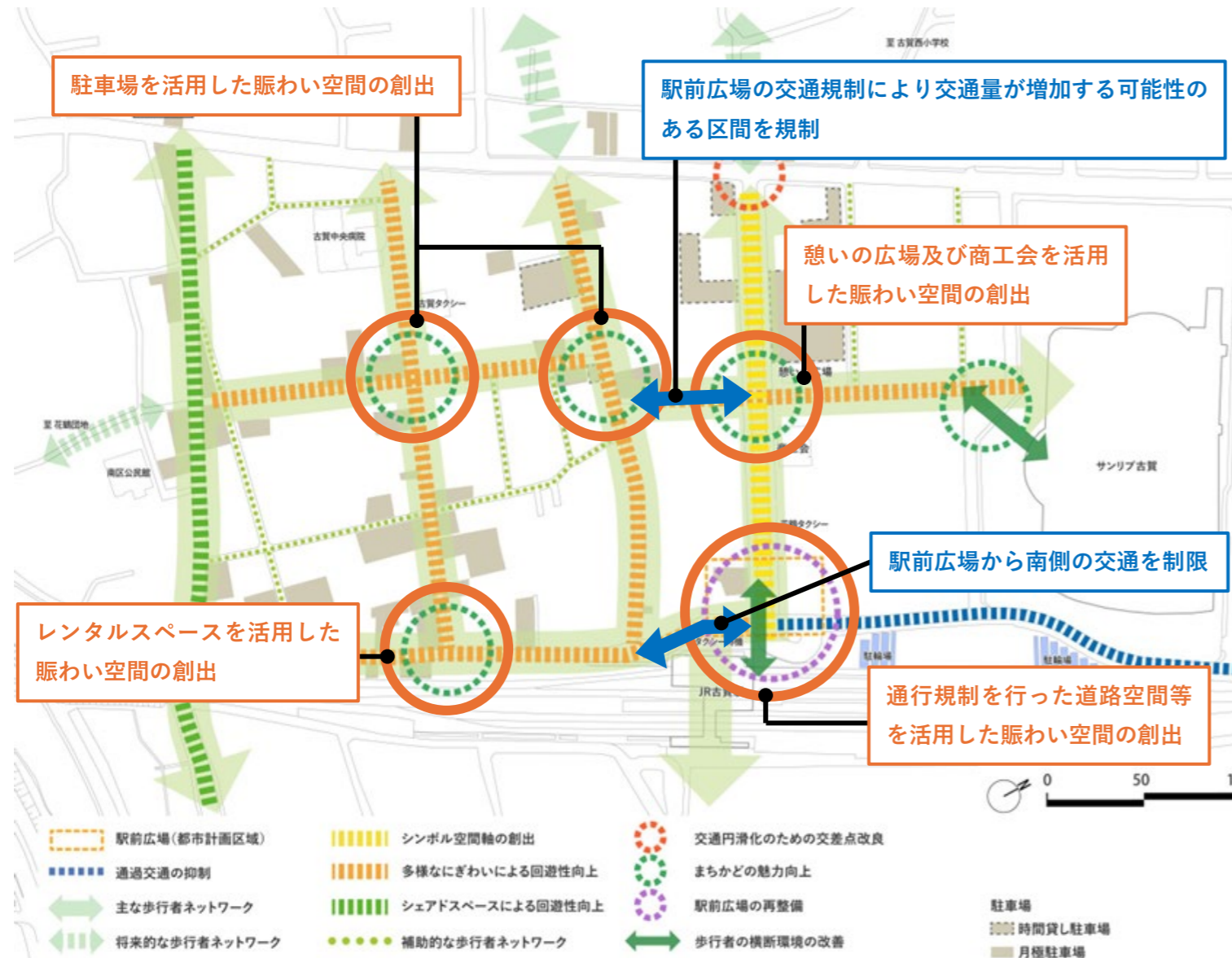


# 1. 令和7年度社会実験の基本的な考え方

JR 古賀駅西口周辺整備基本方針に示した整備の実現に向けて、方針を踏まえた社会実験を実施し、その結果として、まちなかに表れた効果や影響を整理する。  
以下に本社会実験の全体の考え方及び実験成果の反映までの流れを示す。



## 社会実験の実施対象



## 社会実験の概要

名称：古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト 2025  
 実施期間：令和7年10月18日（土）～26日（日）の9日間  
 イベント：10月25日（土）メインイベント（スタンプラリー等）、その他の日もイベントを実施

**駅前まるごと遊び場 2025**  
 いろいろなワークショップやマルシェ、観スポーツ体験、絵本ひろばなど、駅前の5期目で楽しいイベントを実施！  
 当日は、スタンプを集めると先着でプレゼントがもらえるスタンプラリーも同時開催！  
 10月25日はJR古賀駅西口に集合しよう！

**10.25は古賀駅西口に集合しよう！ 駅前周辺を賑わすイベント盛りだくさん！**

イベント開催場所

- 01 駅前広場: まちづくりワークショップ、スタンプラリー受付など
- 02 商工会・憩いの広場: 市内企業によるものづくりワークショップ、飲食ブース、スクーター/ボッチャ/わなげ、無料体験
- 03 山見原商店・なかいち整体院周辺: 懐かしの写真展示、回転焼き屋、ほっと一息スポット
- 04 トレインスペースミラコ周辺: 雑貨、射的、飲食などのお楽しみマルシェ、特選ワークショップ、ほっと一息スポット
- 05 ナグサ商店・コガールーム周辺: 絵本ひろば、おもちゃつり・わたがし、ミニブク販売など

期間中は様々なイベントを駅前広場で実施します！

- 10.18 市内外のカレー店が集結するカレーフェス！「全力 カレー振取！」今年も開催！「土曜夜市」
- 10.19 コスプレ集合！「コスプレかけっこ よーいドン！」文化協会が主催するコンサート「えきまゐりLIVEパレット」
- 10.21 あの人気イベントが駅前が登場！「軽トラ市」「市内企業の特売」
- 10.22 外国の文化に触れるチャンス！「国際交流イベント」
- 10.23 読書の秋、健康の秋だからこそ！「電子図書体験会」「健康測定」

この他にもオキシロ企画を計画中！

詳細はこちら！(QRコード)

前回の社会実験では、サンリブ古賀方面から駅南側へ送られる交通を一方通行化により制限しましたが、今回の社会実験では、駅前広場の南側(道路の一部)等を通行止めにする事で商店街を通り抜ける車流を減らし、周辺道路への影響を軽減します。また、通行止めすることで生まれる新たな駅前空間や歩行者が通ることで歩きやすい商店街の空間を創出。周辺に賑わい空間が創出される事で、より多くの歩行者の滞留・回遊状況を把握し、今後の古賀駅西口の整備や活動に活かさせていただきます！

1 前回の社会実験の様子

2 駅前広場の南側(道路の一部)等を通行止めにする事で商店街を通り抜ける車流を減らし、周辺道路への影響を軽減します。また、通行止めすることで生まれる新たな駅前空間や歩行者が通ることで歩きやすい商店街の空間を創出。周辺に賑わい空間が創出される事で、より多くの歩行者の滞留・回遊状況を把握し、今後の古賀駅西口の整備や活動に活かさせていただきます！

3 駅前広場の南側(道路の一部)等を通行止めにする事で商店街を通り抜ける車流を減らし、周辺道路への影響を軽減します。また、通行止めすることで生まれる新たな駅前空間や歩行者が通ることで歩きやすい商店街の空間を創出。周辺に賑わい空間が創出される事で、より多くの歩行者の滞留・回遊状況を把握し、今後の古賀駅西口の整備や活動に活かさせていただきます！

TEL:092-405-8107

## 2. 交通社会実験の概要・様子

### 【交通社会実験】

#### 駅前における南北の通過交通を抑制する交通規制

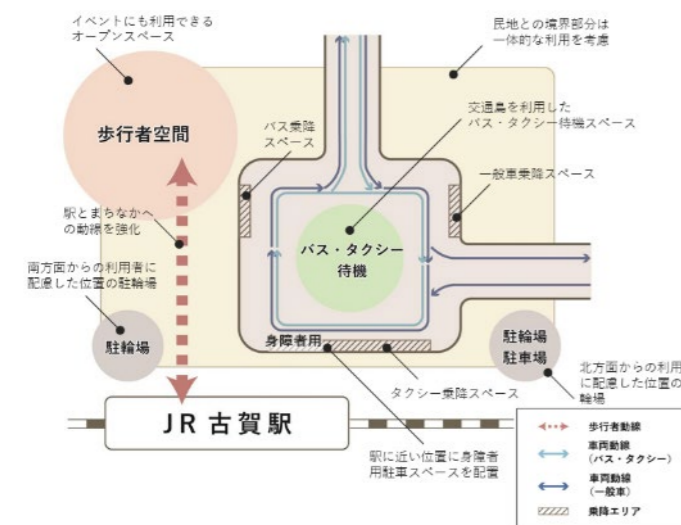
- ・整備基本方針に示す駅前広場の配置と同様に駅前広場から南側の道路空間の通行止めを実施し、駅前を南北に通過する通過交通を抑制。
- ・また、駅前広場の規制により、通過交通が増加すると想定される憩いの広場周辺における通行止めを実施。

#### 交通社会実験の実施箇所



#### 整備基本方針に示された駅前広場の空間配置

「まちの顔となり、人をまちなかへ導く駅前広場を整備」



#### 【駅前広場の方針】

- ・古賀駅西口の玄関口として、交通結節点の役割を果たし、まちとの一体感を高める駅前空間を形成する。
- ・バス、タクシー、一般車等の乗降・待機に必要なスペースを確保しつつ、規模を抑えたロータリー形状とし、南方面との通行を禁止することで通過交通を抑制する。
- ・駅と接続する階段は、まちの各方面への歩行者動線を考慮した位置に設けることで、街とのつながりを高め、イベント等に利用できる十分な人のための歩行者空間を確保する。

#### 実験期間中の様子

##### ① 駅前の交通規制 (ロータリー側)



##### ② 駅前の交通規制 (商店街側)



##### ③ ロータリー西側の交通規制



##### ④ 駅前店舗等のための搬入箇所



##### ⑤ 商店街周辺における交通規制



##### ⑥ 誤侵入のための転回場所



#### 〈社会実験期間中に生じた事項等〉

##### ⑦ 古賀本町通り商店街



幅員の狭い商店街の通過交通が増加し、離合が危険な状態がみられた

##### ⑧ 古賀市役所入口交差点



迂回経路となる路線でピーク時の交通量の増加がみられた

##### ⑨ 古賀停車場線



古賀停車場線の交通量は増加がみられた

##### ⑩ 駅前ロータリー



搬入車の確認及び通行許可申請を行っていたものの、搬入車がロータリーに長時間停車し、バス運行等に影響

##### ⑪ 駅南側の市道古賀駅前田線



市役所等から誤侵入で市道古賀駅前田線を通行する車両が発生。看板がわかりづらいとの指摘あり。

##### ⑫ 古賀本町通り商店街内看板



商店街の幅員が狭く、通過車両が設置した看板に接触し、破損。

### 3. 沿道利活用社会実験の概要・様子

#### 【沿道利活用社会実験】

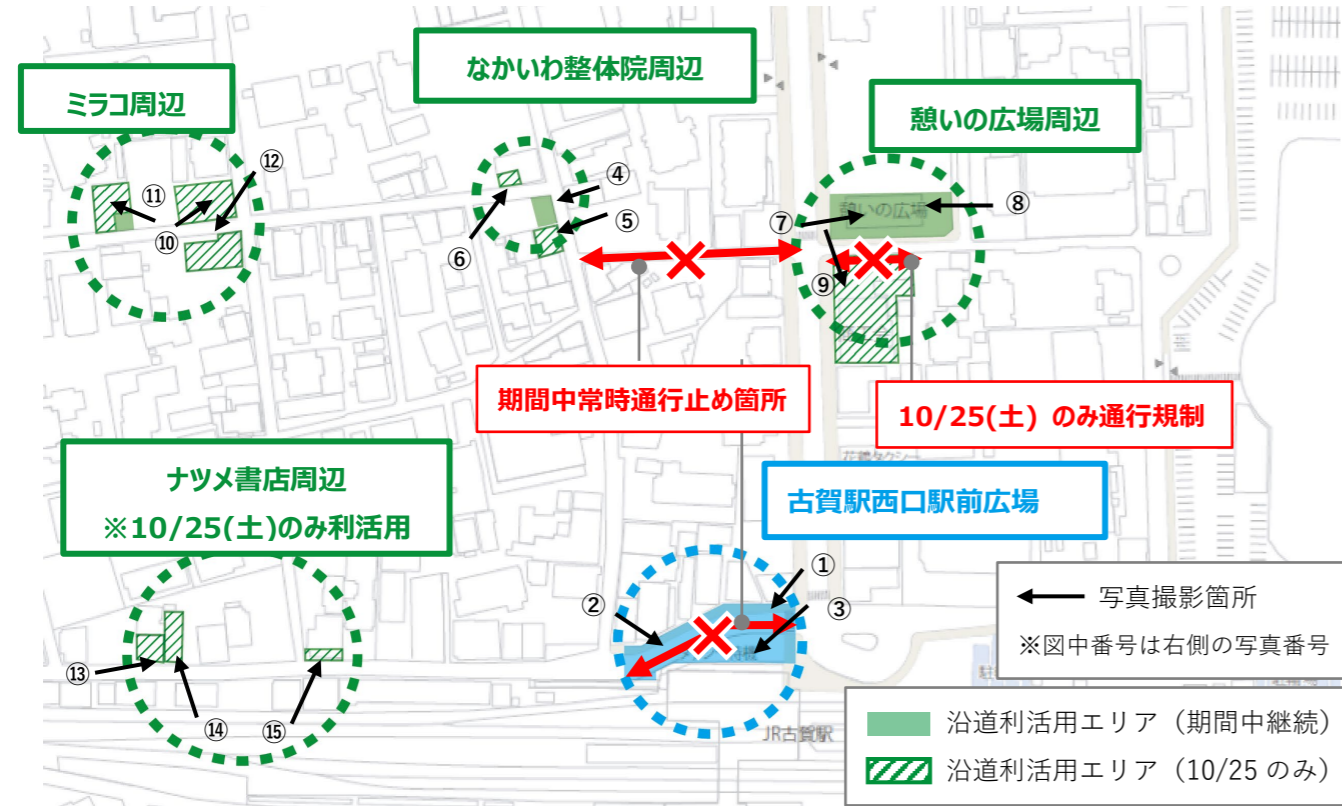
##### 駅前及びまちかどにおける滞留空間の創出

・整備基本方針で示すまちなか全体の賑わい向上等において重要となる駅前広場及びまちかどを中心に、賑わい創出のための滞留空間を創出。

##### まちなか回遊を促す賑わいイベントの実施

・滞留空間と連動しまちなかへの回遊を促すためのスタンプラリー等のイベントを実施。

#### 沿道利活用社会実験の実施箇所



#### スタンプラリーのリーフレット

駅前広場及び沿道利活用エリアを活用し、協賛品がもらえるスタンプラリーイベントを実施。合わせて西口エリアの古写真から今と昔を知れるクイズを実施。



#### 実験期間中の様子 (10/25・スタンプラリーイベント時の様子)



【調査概要】

交通社会実験期間中に自動車交通量調査を実施し、過年度調査（令和2・4年度）と比較を行います。令和7年交通量調査と令和2・4年度交通量調査の調査概要は、以下の通りです。

▼調査概要比較

項目	令和7(2025)年度交通量調査	令和4(2022)年度交通量調査	令和2(2020)年度交通量調査
調査日	令和7(2025)年10月21日(火)	令和4(2022)年12月1日(木)	令和2(2020)年10月7日(水)
調査時間	7:00~19:00(12時間)	7:00~19:00(12時間)	7:00~19:00(12時間)
対象箇所	地点1:古賀駅前広場 地点2:古賀駅前交差点 地点3:古賀市役所入口交差点	- (調査なし) 地点2:古賀駅前交差点 地点3:古賀市役所入口交差点	地点1:古賀駅前広場 地点2:古賀駅前交差点 地点3:古賀市役所入口交差点
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	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	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

【交差点交通量調査結果（12時間交通量の過年度比較）】

地点1：古賀駅前広場（R7-R2年度比較）

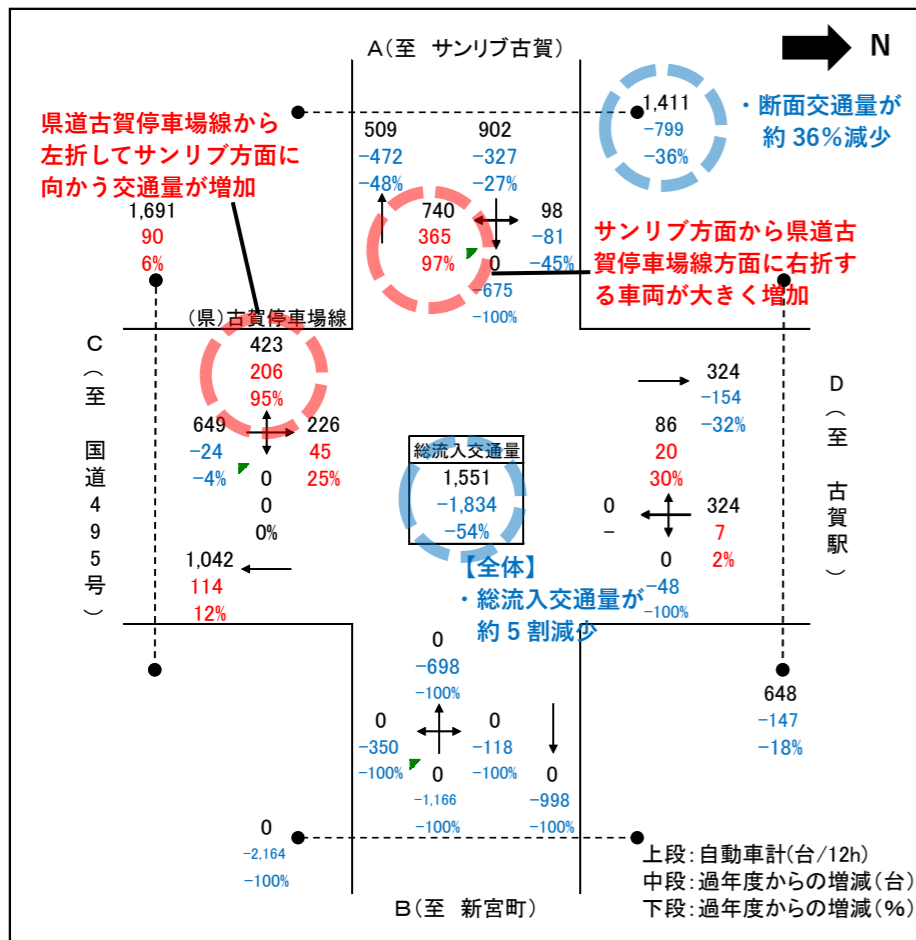
- 総流入交通量が54%減少（半減）
- ロータリー～サンリブ間（A断面）の交通量が36%減少
- 県道古賀停車場線⇄サンリブ方面間の右左折の増加が発生

地点2：古賀駅前交差点（R7-R4年度比較）

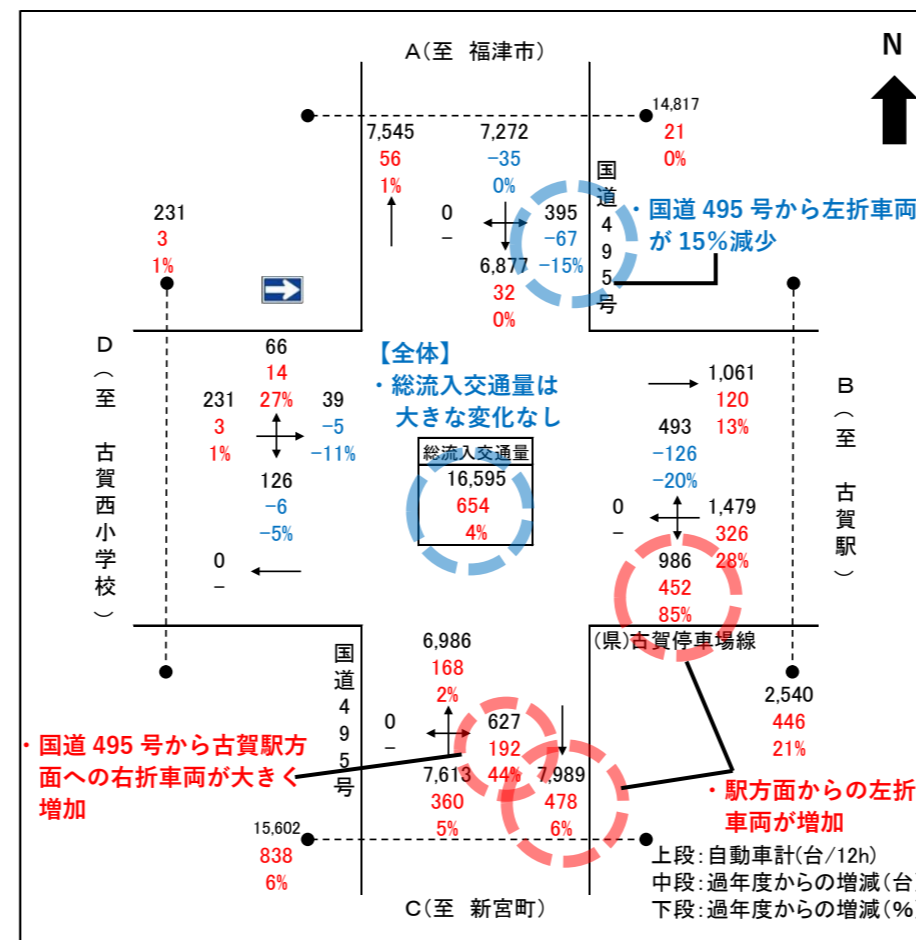
- 総流入交通量は大きな変化なし（国道495号の断面交通量に大きな影響なし）
- 住民から懸念された「福津方面→古賀駅前左折」が15%減少
- 「新宮町方面→古賀駅前右折」が4割増加、時間帯により右折車両による国道495号の渋滞が発生（交差点処理能力の問題なし）

地点3：古賀市役所入口交差点（R7-R4年度比較）

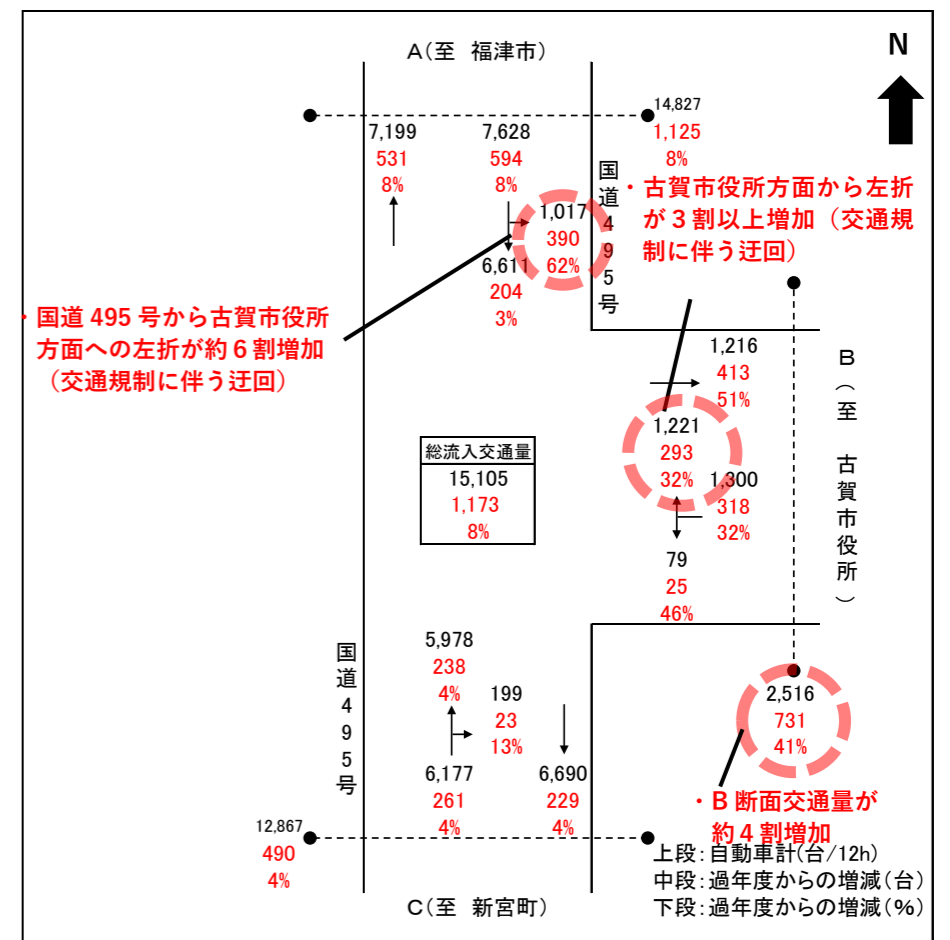
- 国道495号の交通量は大きく増加していない（8%増加）
- 駅前での交通規制の影響で、迂回ルートとして国道495号と古賀市役所方面の双方向の交通量が大きく増加
- B断面が約4割増加（交差点処理能力の問題なし）



▲自動車類交通量図【12時間(7:00~19:00)】



▲自動車類交通量図【12時間(7:00~19:00)】



▲自動車類交通量図【12時間(7:00~19:00)】

→交通規制による迂回と想定される自動車の国道495号への流入により交差点への負荷は増加しましたが、交差点解析の結果、地点2・3ともに交差点処理能力の問題は生じていません  
→ただし、地点2については、国道495号からの右折増等による局所的な時間帯において渋滞が発生しているとの意見（市民アンケート調査）がありました

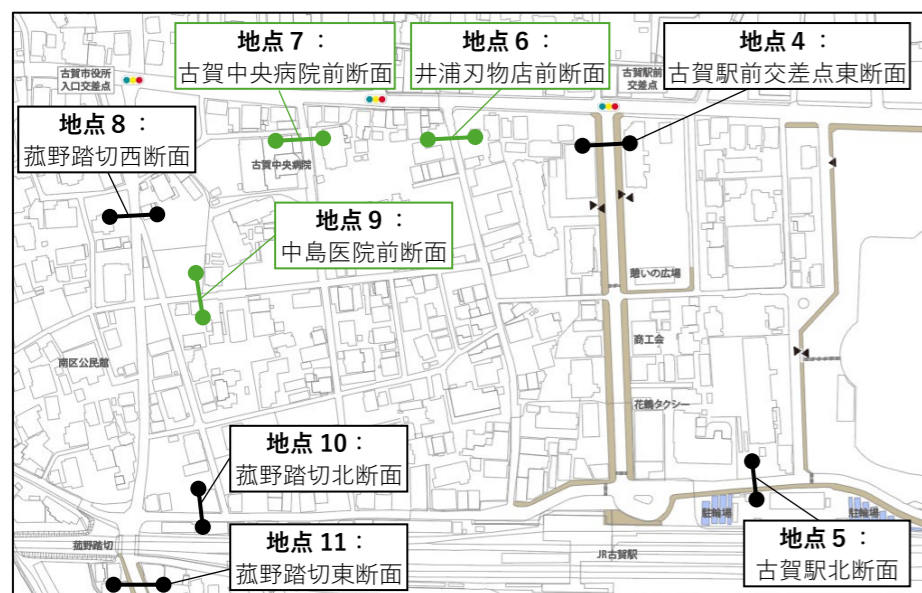
【調査概要】

交通社会実験期間中にナンバープレート調査を実施し、過年度調査（令和4年度）と比較を行います。令和7年交通量調査と令和4年度ナンバープレート調査の調査概要は、以下の通りです。

なお、過年度調査において、まちなかを迂回路とした通過交通が一定程度想定されていたが、具体的な通行ルートが確認できていないため、新たに調査地点6・7・9を追加しています。

▼調査概要比較

項目	令和7（2025）年度交通量調査	令和4（2022）年度交通量調査
調査日	令和7（2025）年10月21日（火）	令和4（2022）年12月1日（木）
調査時間	7：00～19：00（12時間）	7：00～19：00（12時間）
対象箇所	地点4：古賀駅前交差点東断面 地点5：古賀駅北断面 地点6：井浦刃物店前断面(新) 地点7：古賀中央病院前断面(新) 地点8：菰野踏切西断面 地点9：中島医院前断面(新) 地点10：菰野踏切北断面 地点11：菰野踏切東断面	地点4：古賀駅前交差点東断面 地点5：古賀駅北断面 -（対象外） -（対象外） 地点8：菰野踏切西断面 -（対象外） 地点10：菰野踏切北断面 地点11：菰野踏切東断面
調査方法	対象断面を通過する車両の観測時刻、車種分類番号、車両番号を方向別に集計。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。	



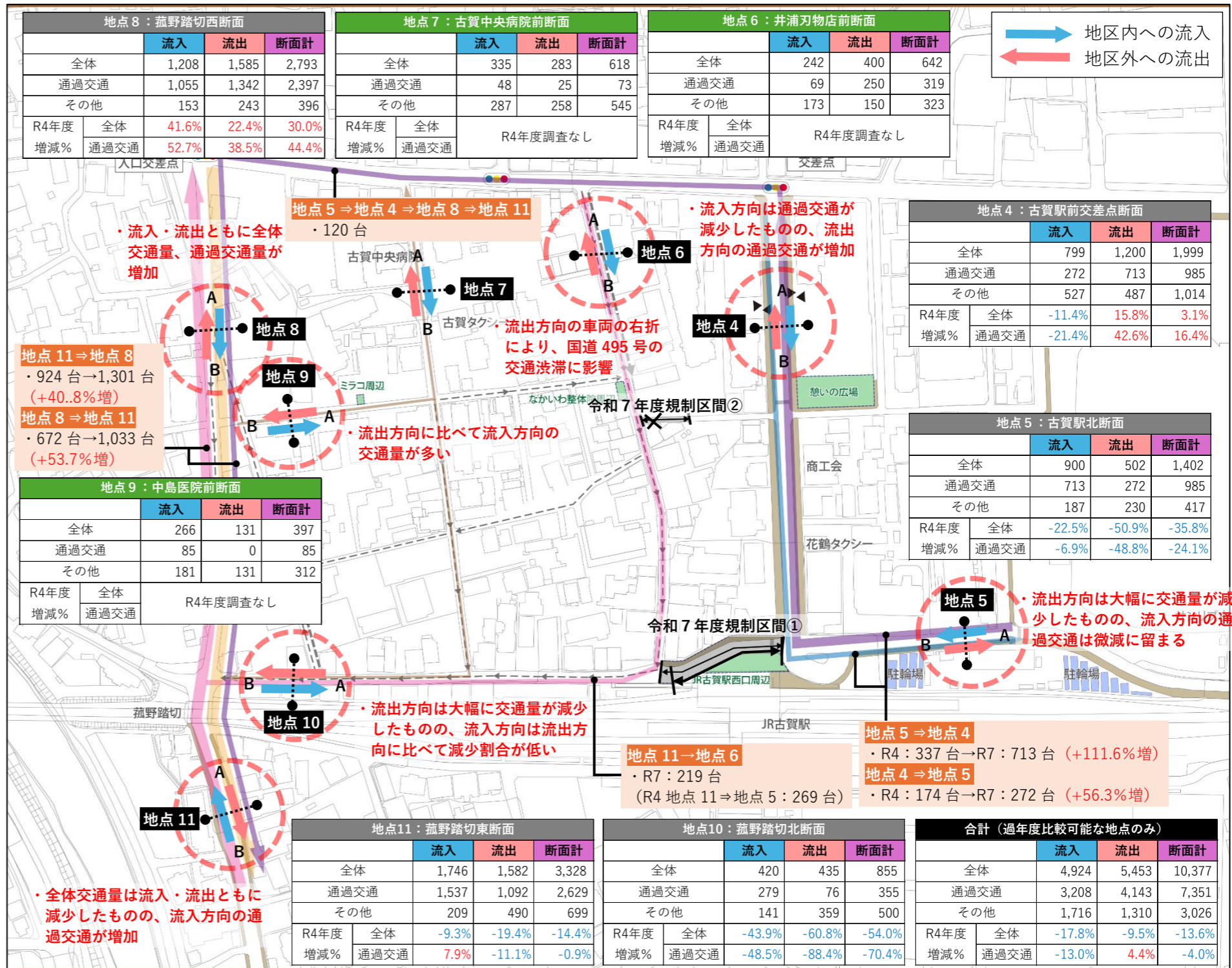
※調査日時：令和7（2025）年10月21日（火）7：00～19：00の合計交通量を記載。

※通過交通：10分以内に異なる2調査地点間を通過した車両を通過交通と判断。

※12時間の通過台数が30台未満のルートは、記載を省略。

【ナンバープレート調査の結果概要（過年度比較）】

- 全体として、西口エリアに流入する交通量、通過交通はともに減少
  - 特に、古賀駅前からサンリブ方面に向かう車両や菰野踏切から古賀駅前に向かう車両が大きく減少
- 誤進入により、通過交通は、地点5・9・10において流入増加、地点4・6において流出増加
  - 「地点5・9・10」は誤進入による流入元、「地点4・6」は誤進入による流出先とする迂回ルートが増加
  - 規制区間との関係から、「地点5→地点4」の迂回ルート、「地点9・10→地点6」への迂回ルートが主な誤進入ルート



→西口エリアに流入する交通量、通過交通量はともに減少しており、西口エリアへの通過交通抑制に対して一定の成果が確認できます  
 →交通規制の周知不足により誤進入が発生し、商店街内で速度の速い車両が発生（アンケート調査、事業者ヒアリング調査）しています

## 6. 調査結果のまとめについて

- 全体への影響：西口エリアに流入する交通量、通過交通量はともに減少（合計：10,377台（▲13.6%）/通過交通：▲4.0%）→西口エリアへの通過交通抑制に対して一定の成果を確認
- 局所的課題①：交通規制の周知不足により誤進入が発生し、商店街内で速度の速い車両が発生 → 対策方針：規制看板・案内の分かりやすさ改善/商店街内の自動車交通の速度抑制対策
- 局所的課題②：古賀駅前交差点で国道495号からの右折増等による局所的な時間帯で渋滞が発生 → 対策方針：誤進入起因の右折流入を減らす規制周知の強化/必要に応じた右折レーン設置等の交差点改良検討

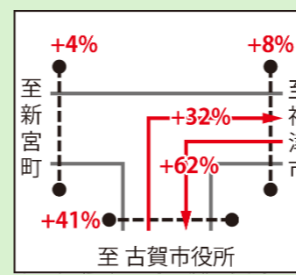
### 全体への影響

- 全体として、西口エリアに流入する交通量、通過交通はともに減少
- ・全体：断面計 10,377台（13.6%減少）
- ・通過交通：断面計▲4.0%  
（流入▲13.0%、流出+4.4%）

合計（過年度比較可能な地点のみ）				
	流入	流出	断面計	
全体	4,924	5,453	10,377	
通過交通	3,208	4,143	7,351	
その他	1,716	1,310	3,026	
R4年度	全体	-17.8%	-9.5%	-13.6%
増減%	通過交通	-13.0%	4.4%	-4.0%

### 地点3：古賀市役所入口交差点

- 駅前規制の影響により、迂回ルートとして国道495号⇄市役所方面の双方向交通量が増加
- ・市道新久保・天神線の断面交通量：約4割増加
- ・国道495号→市役所方面左折：約6割増加
- ・市役所方面→右折：3割以上増加
- 交通量は増加したが交差点処理能力は許容範囲



### 地点6

- 誤進入車両の右折により局所的な時間帯渋滞が発生（通過交通の流入の差分）
- ・地点6（流出-流入）：▲181台
- 流入する誤進入の減少に向けた規制の周知方法の強化が必要

地点6：井浦刃物店前断面			
	流入	流出	断面計
全体	242	400	642
通過交通	69	250	319
その他	173	150	323
R4年度	全体		R4年度調査なし
増減%	通過交通		

### 地点8⇄地点11

- 市道新久保・天神線の双方向での通過交通が過年度から大きく上昇
- （地点11⇄地点8）924台→1,301台（+40.8%増）
- （地点8⇄地点11）672台→1,033台（+53.7%増）
- 交通量は増加したが交差点処理能力は許容範囲

- 迂回路として、市道新久保・天神線南側からの流入が一定程度発生（通過交通の流入の差分）
- ・地点9（流入-流出）：85台
- ・地点10（流入-流出）：203台

地点9：中島医院前断面			
	流入	流出	断面計
全体	266	131	397
通過交通	85	0	85
その他	181	131	312
R4年度	全体		R4年度調査なし
増減%	通過交通		

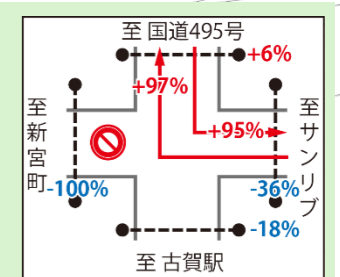
地点10：孤野踏切北断面				
	流入	流出	断面計	
全体	420	435	855	
通過交通	279	76	355	
その他	141	359	500	
R4年度	全体	-43.9%	-60.8%	-54.0%
増減%	通過交通	-48.5%	-88.4%	-70.4%

### 地点9・10⇄地点6

- 誤進入により、通過交通は、地点9・10において流入増加、地点6において流出増加
- ・R7（地点10→地点6）：219台（※R4地点11⇄地点5：269台）
- ・規制看板が分かりにくさによる誤進入車両、通行速度の速い車両の発生
- 流入する誤進入の減少に向けた規制の周知方法の強化が必要
- 通過交通の速度抑制に向けた対策が必要

### 地点1：古賀駅前広場

- 総流入交通量は約5割減少し、駅前広場への自動車流入抑制を確認
- ・古賀駅前広場に流入する総流入交通量は半減
- ・ロータリー～サンリブ間の断面交通量：約36%減少。
- ・一方で、誤進入を含む古賀停車場線⇄サンリブ方面の左折・右折交通が増加
- 流入する誤進入の減少に向けた規制の周知方法の強化が必要



※方向別自動車交通量調査結果は、特に変化の大きい方向を記載  
 ※断面交通量調査結果の方向別の矢印の太さは、過年度との変化量を表す  
 ※ナンバープレート調査に基づくルートは、30台以上の通過が観測されたルートのみを記載

## 7. 歩行者実態調査の概要

社会実験期間中に以下の3種類の歩行者実態調査を実施しました。令和7年歩行者実態調査の調査概要は、以下の通りです。

### 歩行者分布調査（ゲートカウント調査）

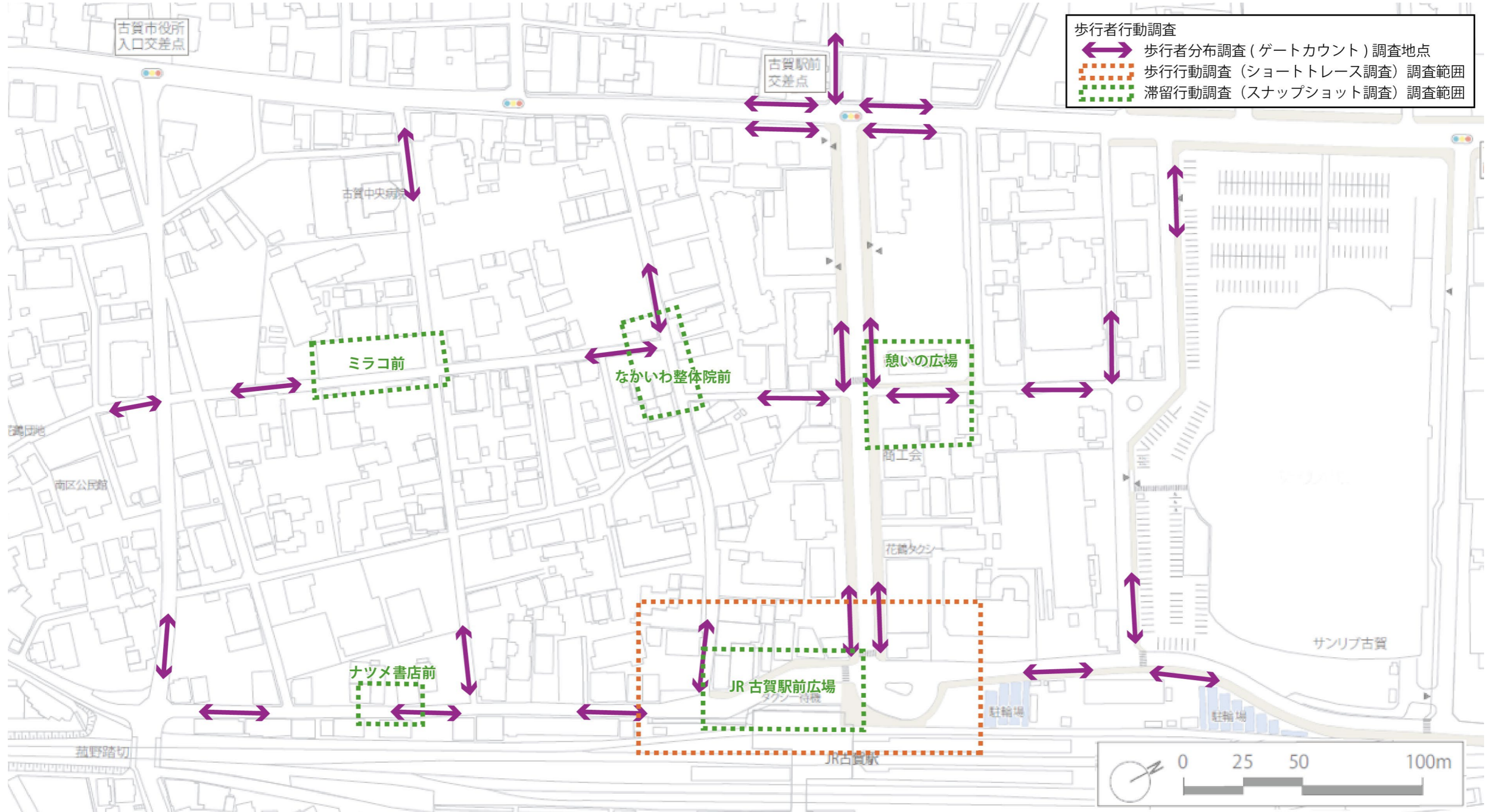
概要	・調査日：令和7年10月22日（水）・25日（土）の9:00～18:00 ・過年度調査：
方法	・設定した調査箇所から右方向及び左方向の各方向別に、1街路当たり5分間ずつ目視で歩行者通行量をカウントする調査
目的	・社会実験により歩行者通行量はどのように変化するか

### 歩行行動調査（ショートトレース調査）

概要	・調査日：令和7年10月22日（水）・25日（土）の9:00～18:00
方法	・調査範囲に進入してきた人をランダムに追跡し、歩行者の移動軌跡及び立ち止まり行動を調査範囲から出るまで記録する調査
目的	・駅前広場においてどのような移動が発生するか

### 滞留行動調査（スナップショット調査）

概要	・調査日：令和7年10月22日（水）・25日（土）の9:00～18:00
方法	・調査地点における滞留者を、1時間帯ごとに一定の時間（5分間）目視により滞留行動を記録
目的	・各利活用エリアでどのような滞留行動がみられるか

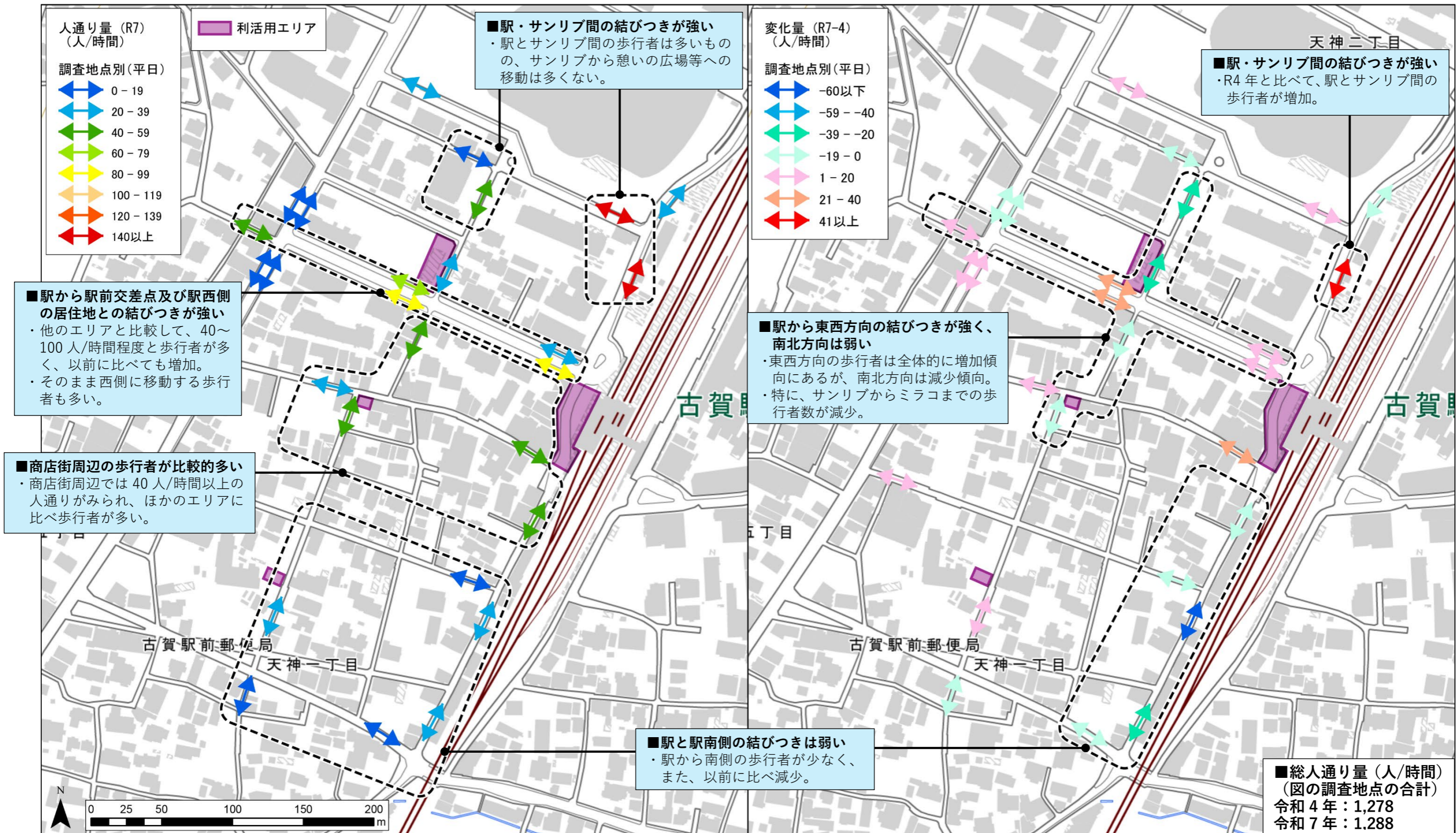


【平日】の歩行者分布（令和7年度（交通規制）と令和4年度（交通規制なし）の比較）

- ・1時間当たりの総人通り量（下図に示す全ての調査地点の合計値）は令和7年で1,288人/時間、令和4年で1,278人/時間と、令和7年と令和4年の調査で人通り量の大きな変化は見られなかった。
- ・JR古賀駅とサンリブ間を移動する歩行者が多く、また変化量も増加していることから、JR古賀駅とサンリブの結びつきがより強くなっている。
- ・東西方向の人通りが多く、また変化量も増加している。一方で、憩いの広場から商店街を抜ける南北方向は減少していることから、まちなかにおける東西の結びつきが強くなっている一方で、南北の結びつきが弱くなっている。

▼平日の調査地点別時間当たり人通り量（令和7年度調査）

▼平日の調査地点別人通り変化量（令和7年度調査と令和4年度調査の結果の差分）

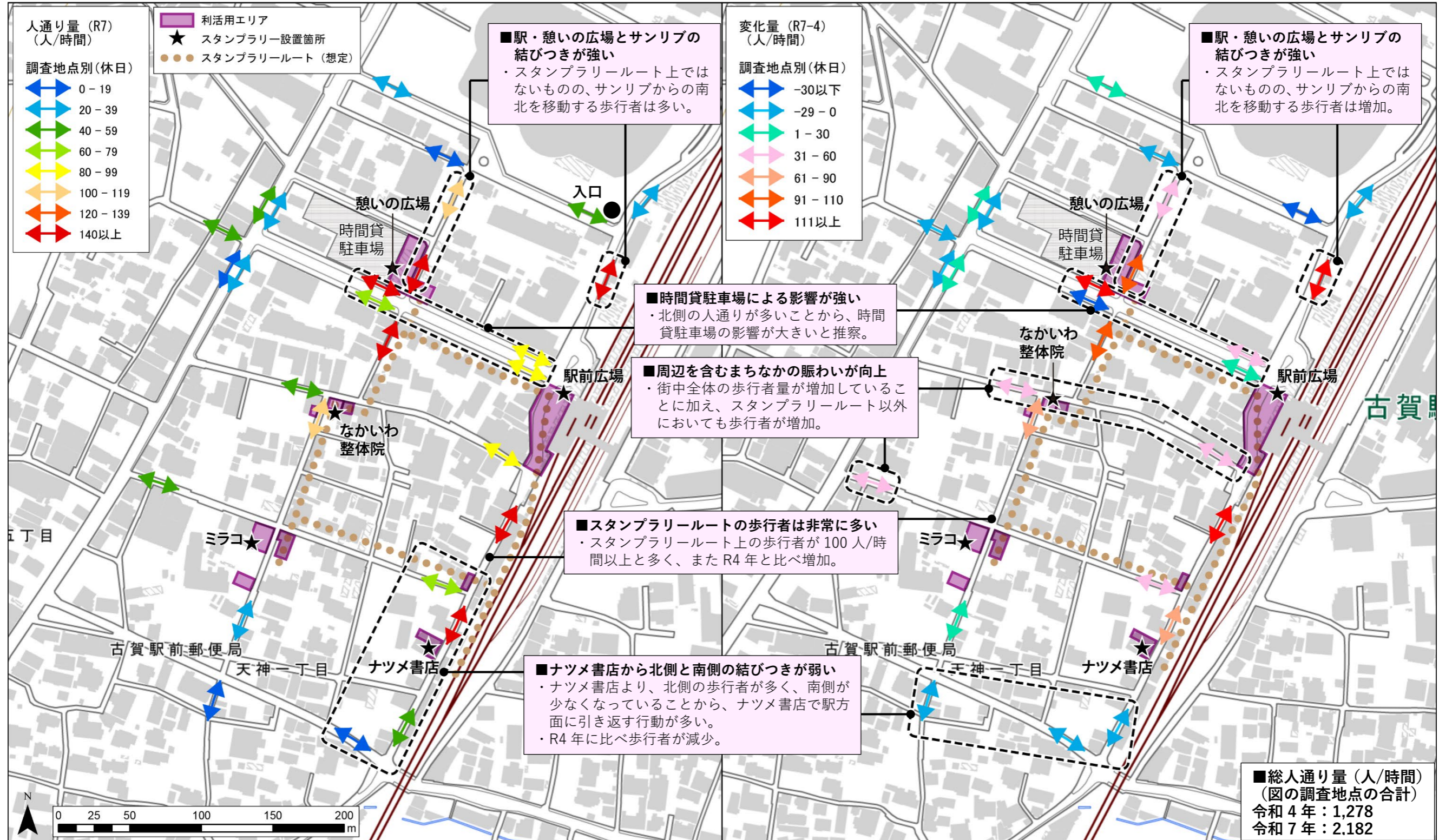


【休日】の歩行者分布（令和7年度（交通規制・イベントあり）と令和4年度（交通規制・イベントなし）の比較）

- ・1時間当たりの人通り量（下図に示す全ての調査地点の合計値）は令和7年で2,182人/時間、令和4年で1,278人/時間と、**令和4年から約1.7倍に増加している。**
- ・JR古賀駅とサンリブ間を移動する歩行者が多く、また変化量も増加している。加えて、平日では見られなかったが、サンリブから憩いの広場前を通る歩行者が多く、変化量も増加していることから、**JR古賀駅とサンリブ、憩いの広場の3地点の結びつきがより強くなっている。**
- ・スタンプラリールート（想定）上の人通りが多くなっていることに加え、周囲への人通りも増えていることから、**スタンプラリー間のみならず、その周囲を含むまちなかの賑わい向上につながったものと考えられる。**一方で、ナツメ書店南側の人通りは減少しており、**ナツメ書店より北側と南側の結びつきは弱い。**

▼休日の調査地点別時間当たり人通り量（令和7年度調査）

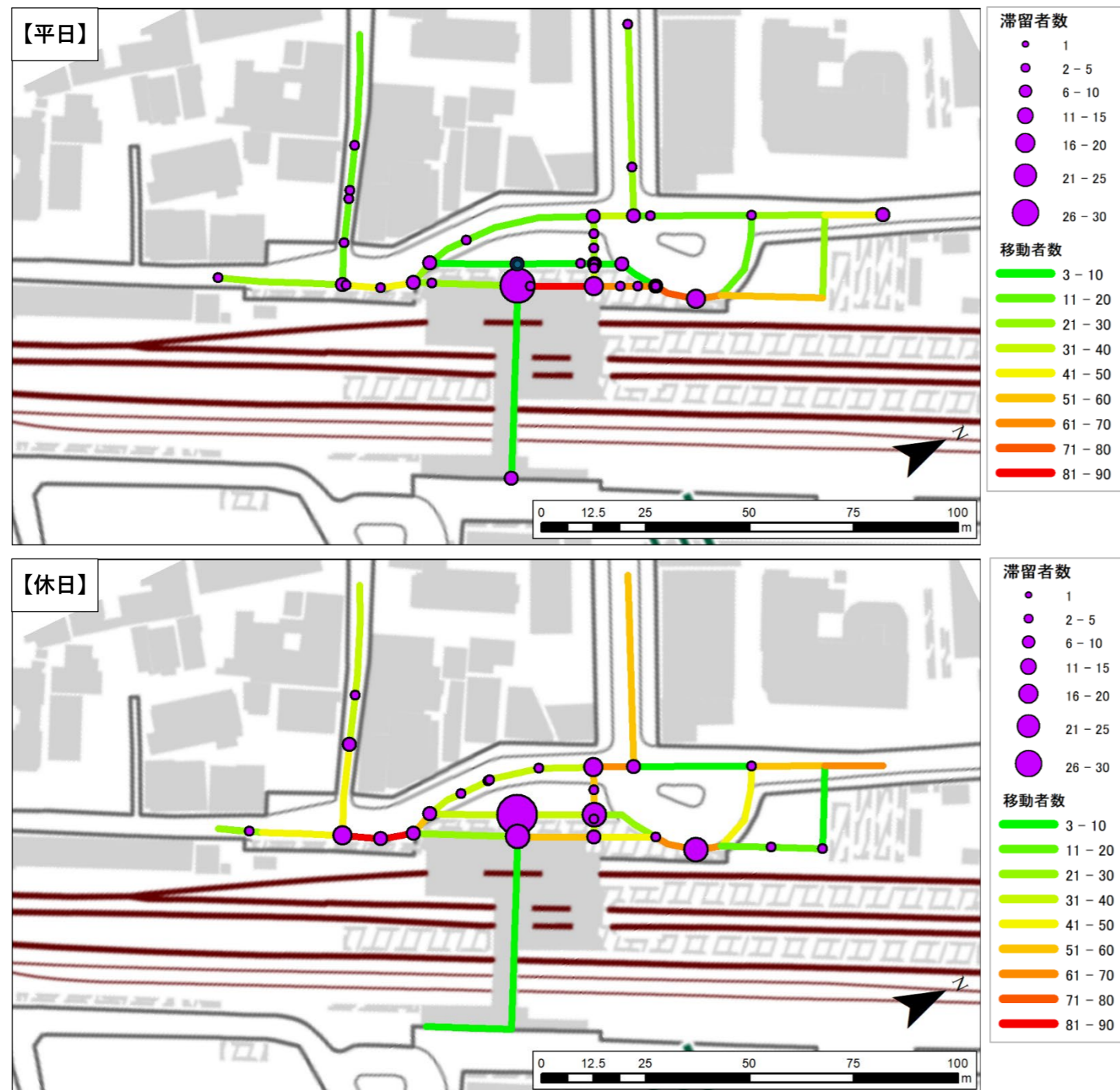
▼休日の調査地点別人通り変化量（令和7年度調査と令和4年度調査の結果の差分）



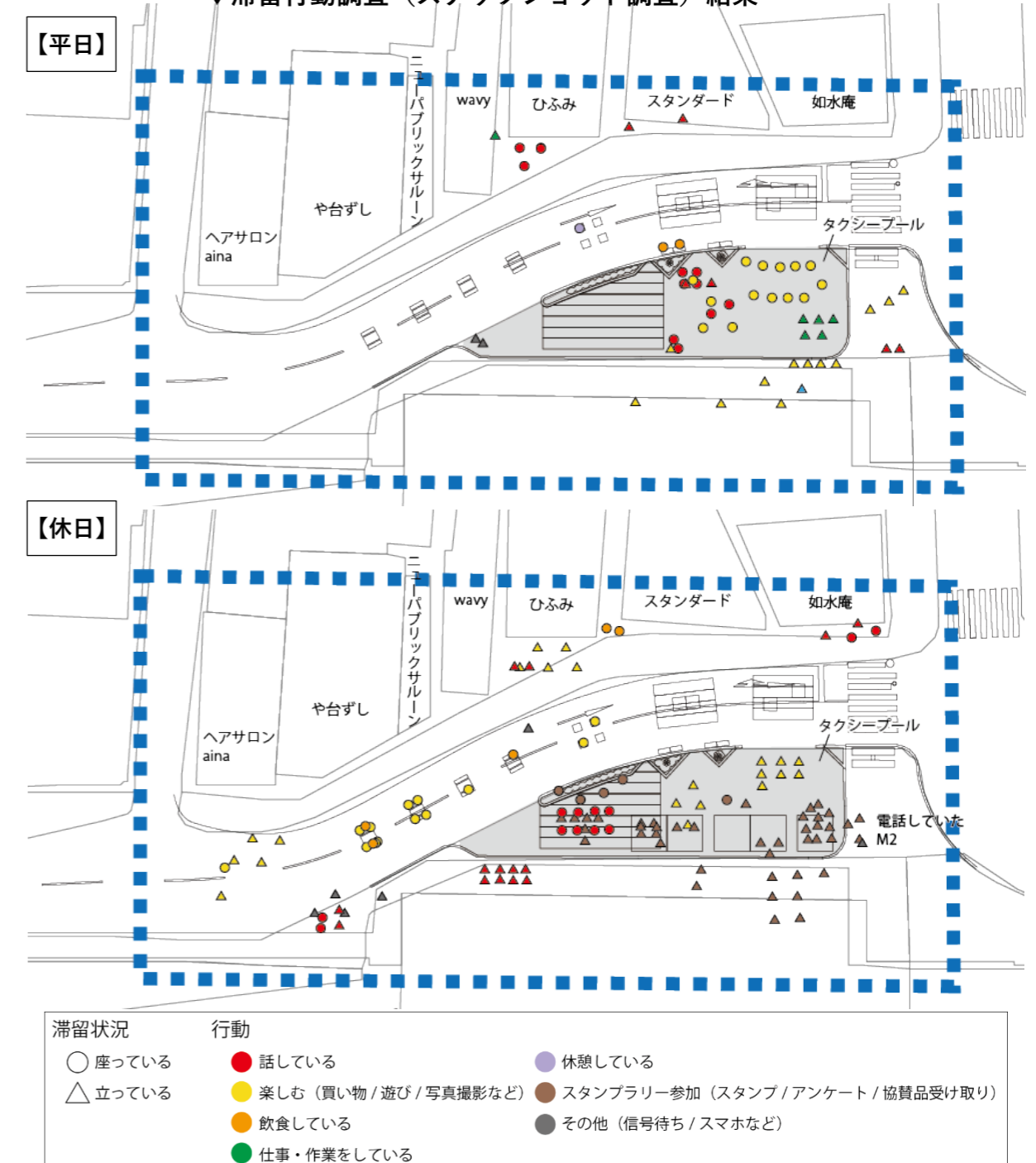
【JR 古賀駅西口駅前広場】における歩行行動・滞留行動

	歩行行動調査（ショートトレース調査）結果	滞留行動調査（スナップショット調査）結果
平日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の駅前広場では、多くの移動が駅舎北側の階段からサンリブ方面を結ぶルートとなっており、滞留者もそのルート上の駅舎内やバス停付近で多く発生している。</li> <li>・滞留空間を創出した駅前広場において、移動・滞留共に多くは見られていないことから、<u>今回の社会実験において西口駅前広場は滞留空間ではなく、移動を主とした利用にとどまっていることが推察される。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日は、タクシープールを活かしたステージイベントが開催されていたため、<u>ステージ鑑賞等を楽しむ行動がタクシープール内で多くみられる。</u></li> <li>・一方で、タクシープール以外の道路空間において滞留できるようベンチや椅子等を設置していたものの、<u>道路空間や沿道店舗周辺では滞留行動がほとんど見られていない。</u></li> </ul>
休日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日に比べ多くの経路で移動者が多く、<u>駅から南・北・西方面にわたって人が移動していることが伺える。</u></li> <li>・加えて、平日では駅前広場内での滞留者が少なかったものの、休日では滞留者及び滞留箇所が多くなっていることから、<u>西口駅前広場が滞留空間としてかつ移動の結節点として機能したことが推察される。</u></li> <li>・駅と南側を結ぶ経路の移動者数が最も多く、<u>駅と南側商店街等の結びつきが強くなったことが推察される。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日は、<u>平日と比べ滞留者が非常に多くなっており</u>、特に、協賛品配布やアンケート回答場所としていたタクシープール内での滞留が多くみられる。</li> <li>・平日ではあまり見られなかった道路空間において楽しむといった行動が多くみられる。加えて、沿道店舗周辺においても滞留行動がみられており、<u>沿道店舗への波及効果があったことが推察される。</u></li> </ul>

▼歩行行動調査（ショートトレース調査）結果



▼滞留行動調査（スナップショット調査）結果



【イベント日に実施したアンケート結果】

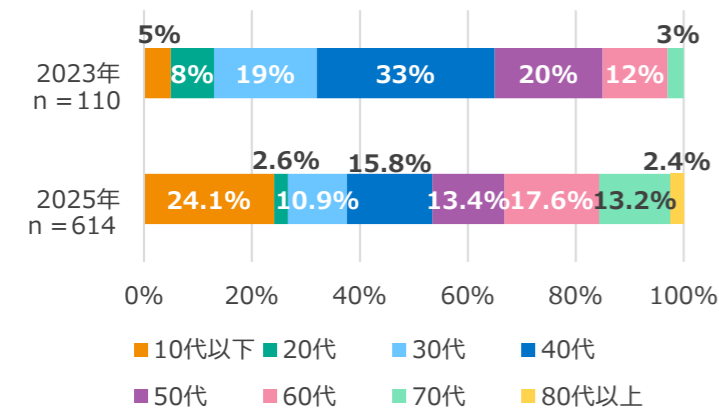
R7年の社会実験においても、R5年の社会実験と同様にイベント実施日にアンケートを実施しました。

実施年	R7年	R5年
調査概要	調査日：10月25日（土） 9:00～18:00 調査対象：まち歩きイベントの参加者 619名・ 回答状況：618票（無効票1）	調査日：11月25日（土） 9:00～18:00 調査対象：まち歩きイベントの参加者 110名 回答状況：110票
調査方法	・スタンプラリー台紙を配布し、5つのスタンプ設置箇所をまわり、台紙にすべてのスタンプを押した方に対し、アンケート用紙を配布しました。 ・回答済みのアンケート調査票と引き換えに協賛品を渡し、アンケート調査票は回収しました。	・QRコードを利用したWebアンケート

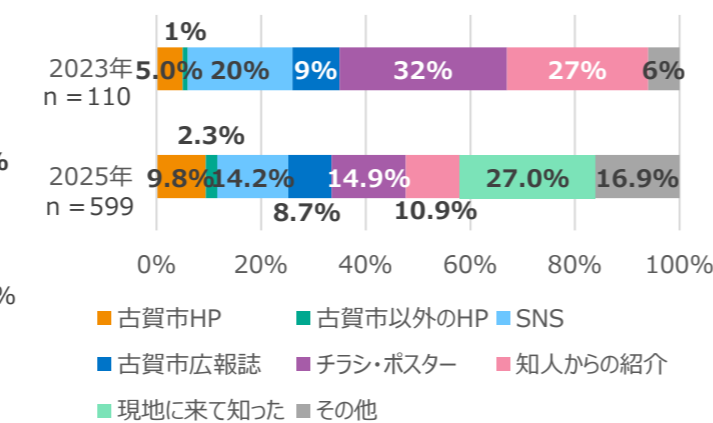
回答者の属性

- ・令和5年のアンケート調査結果と比較すると、10代や70代以上の参加者が増えており、**様々な年齢層の方が参加**されていることが分かります。
- ・イベントを知ったきっかけを比較すると、「現地に来て知った」が増えており、JR九州ウォーキングとコラボレーションしたことが影響していると考えられます。
- ・古賀市外からの参加者も増えています。

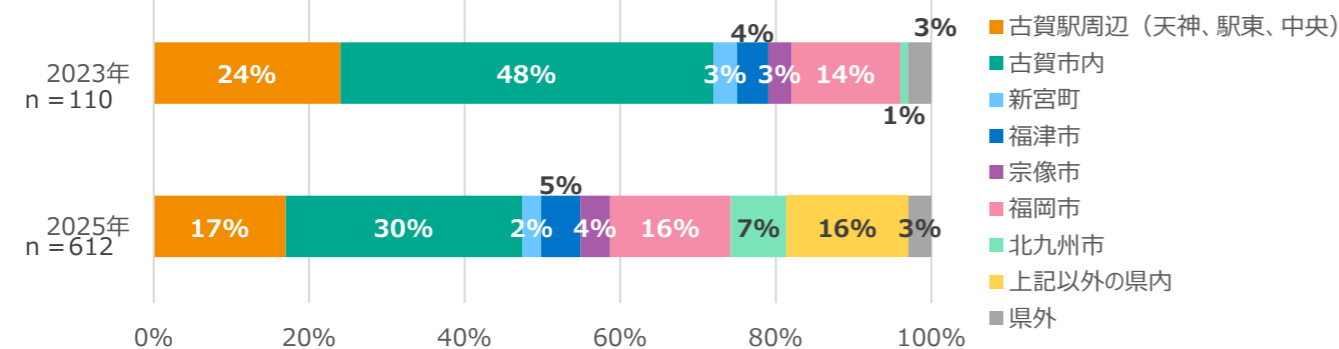
◆回答者の属性＜年齢＞（過年度比較）



◆イベントを知ったきっかけ（過年度比較）



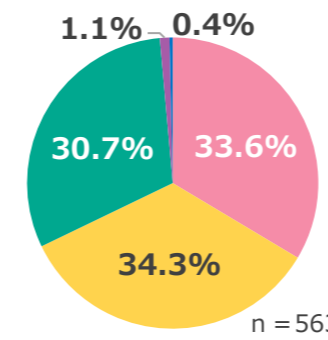
◆回答者の属性＜居住地＞（過年度比較）



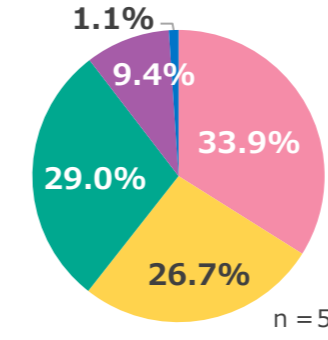
Q. イベント全体の満足度、イベント時の歩きやすさの満足度、広場空間の使いやすさの満足度と規模について、当てはまる選択肢を選択してください。

- ・イベントの満足度の結果から、**多くの方に満足いただけるイベント**であったことが分かります。一方で歩きやすさについては、1割程度「やや不満」「不満」の回答がみられます。
- ・**広場空間についても多くの方に満足いただける結果**となっていますが、規模については「やや狭い」「狭い」といった回答も1割から2割程度みられます。

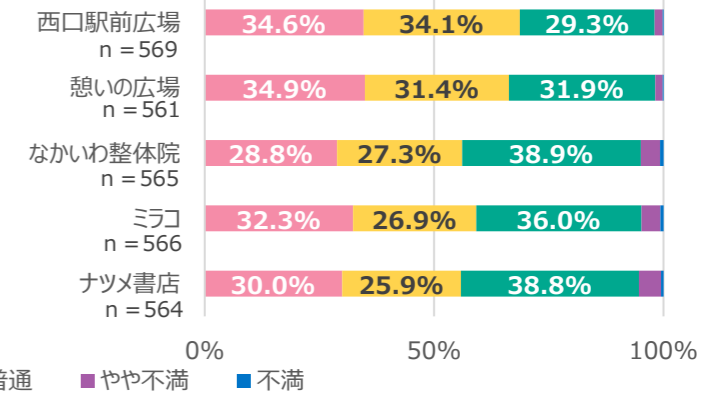
◆イベント全体の満足度



◆歩きやすさの満足度

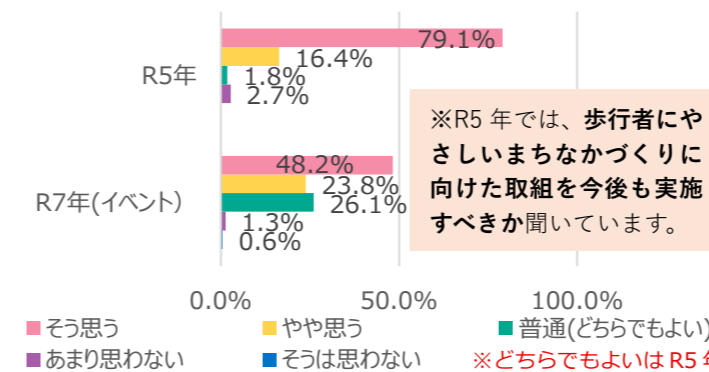


◆広場空間の満足度

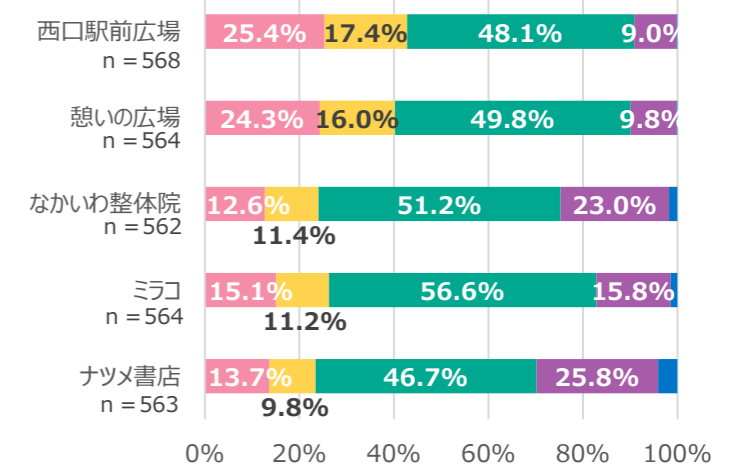


Q. 今回のように駅前を歩きやすい空間にすることはよいと思いますか。（類似質問を過年度比較）

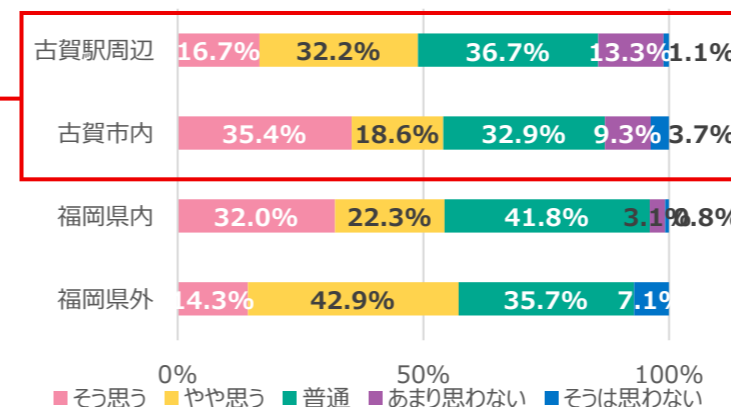
- ・類似の質問を比較すると、「やや思う」「普通」の回答が増加、「あまり思わない」は微減しています。



◆広場空間の規模



Q. 交通社会実験(交通規制)によって、古賀駅西口周辺が歩きやすくなったと思いますか。



- ・この質問では、交通規制によって歩きやすい空間が創出できたかどうかを聞いています。
- ・居住地によらず、**おおむね半数以上のかたが「そう思う」「やや思う」と回答**しており、残りの半数についても多くの方が「普通」と回答しています。
- ・一方で、市内居住者に着目すると、他と比較して「あまり思わない」「思わない」が増えています。
- ・**市内の方の意見を詳しくみる必要があります。**

→市内の方の意見がより反映された平日アンケートを確認（次ページ）

# 1.1. 来場者アンケート (平日)

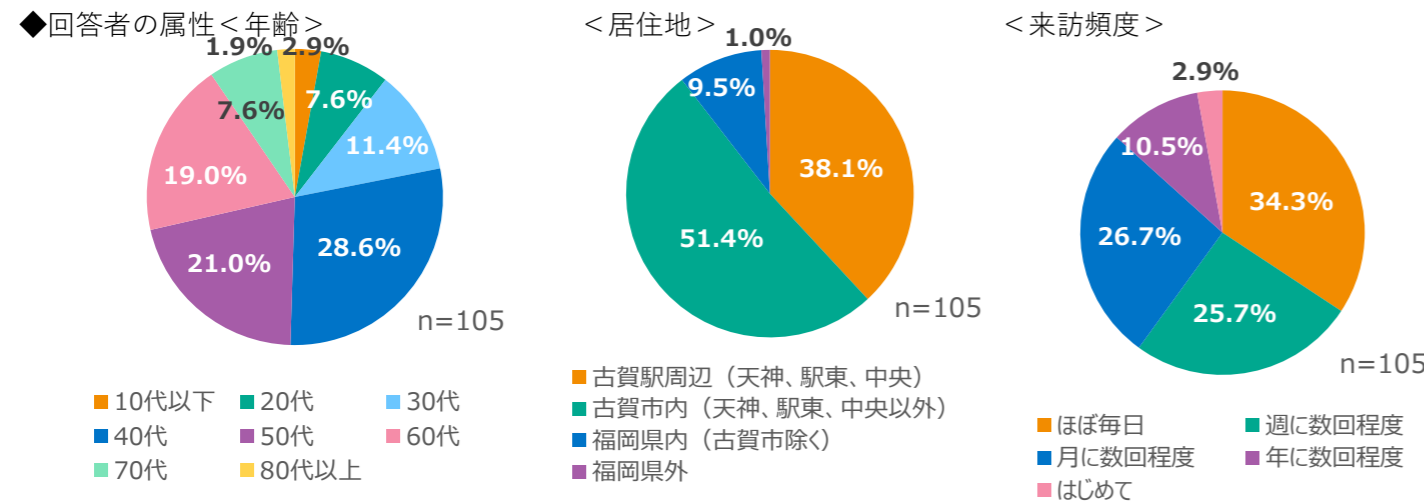
## 【平日に実施したアンケート結果】

R7年の社会実験では、平日の JR 古賀駅西口利用者や付近に住んでいる人の意見を収集するためアンケートを実施しました。

調査概要	調査日：10月18日(土)～10月26日(日) 調査対象：社会実験期間中に JR 古賀駅西口を利用した方や、古賀市の公式 LINE 登録者 回答状況：紙での回答 27 票、Web での回答 78 票の計 105 票
調査方法	主に Web での回答をメインとし、JR 古賀駅周辺や西口周辺の広場空間に QR コードを設置し、任意でアンケートに回答いただく形をとりました。紙アンケートも用意し、西口周辺にいる方にお声がけし回答に協力いただきました。

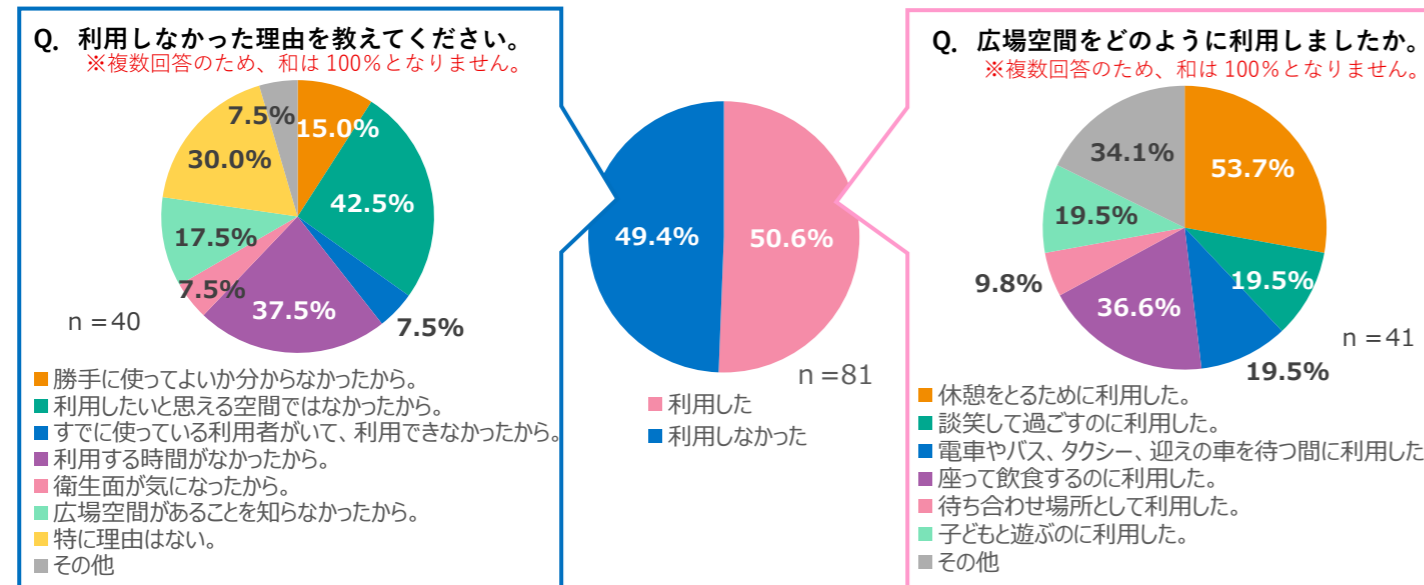
### 回答者の属性

平日アンケートは、普段から JR 古賀駅西口を利用している方や付近に住んでいる方の意見を収集する目的で実施しており、回答者の属性をみるとねらい通りに回答いただけていることがわかります。



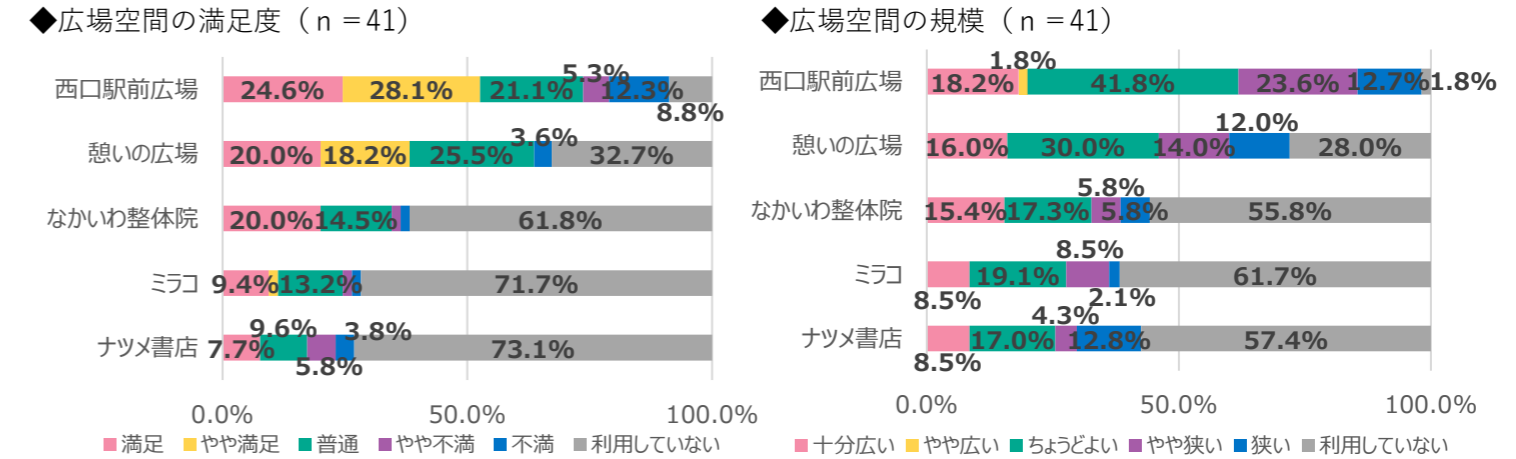
### Q. 社会実験で設置した古賀駅西口周辺の広場空間を利用しましたか。

アンケート回答者のうち、約半数の方が社会実験で準備した広場空間を利用しています。利用した方の半数以上の方が「休憩を取るため」に広場空間を利用しており、「座って飲食」したという回答が次に多い結果となっています。利用しなかった理由としては、「利用したいと思える空間ではなかったから」という意見が多い一方で、「特に理由はない」という回答も 30%見られます。



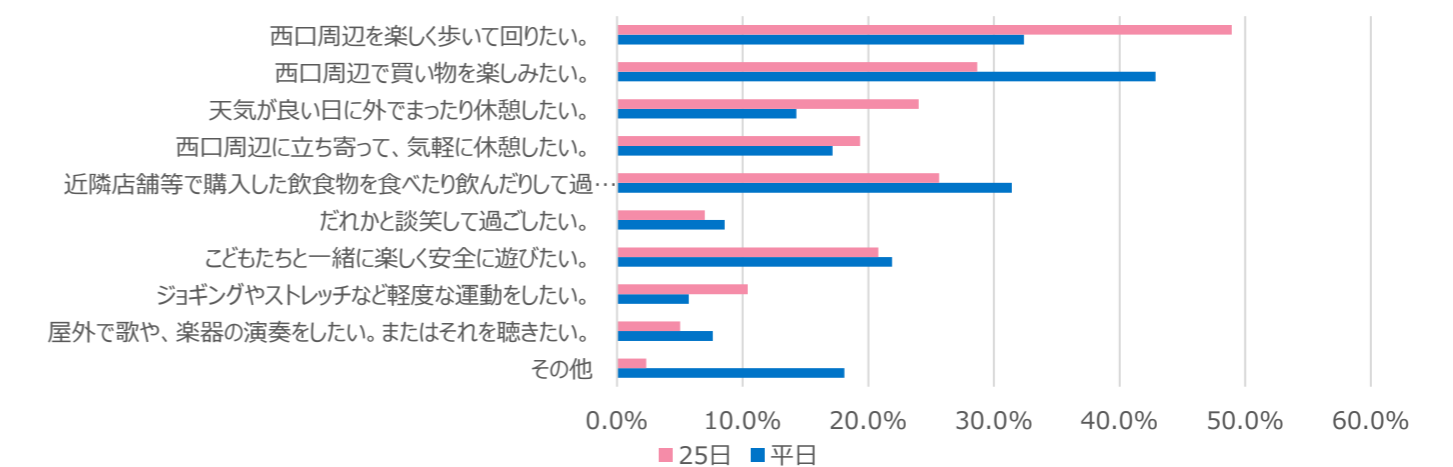
### Q. 広場空間の満足度と規模について、当てはまる選択肢を選択してください。

5箇所の広場空間のうち1箇所でも利用した方に満足度と規模感を聞いたところ、イベント日のアンケートと比較して、若干満足度が下がる結果となりました。また、西口駅前広場や憩いの広場と比較して、他の3箇所の利用率は低くなっています。



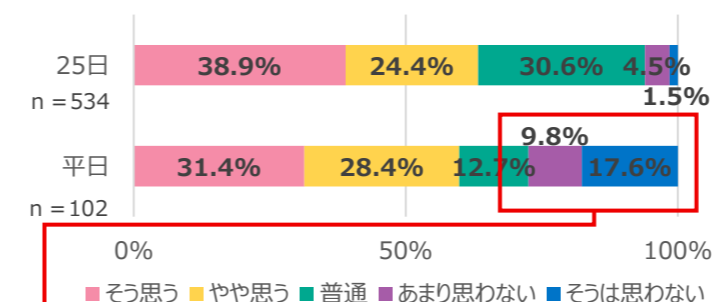
### Q. あなたは古賀駅西口周辺においてどのような活動をしたと思いますか。(n = 平日: 105、25日: 618)

古賀駅西口周辺で行い活動(ニーズ)について伺うと、平日では買い物を楽しみたいという意見が、25日(イベント日)においては楽しく歩いて回りたいという意見が多かったです。日常利用を想定した選択肢を設定したため、非日常において行いたい活動はステッカー調査(次ページ)で確認します。



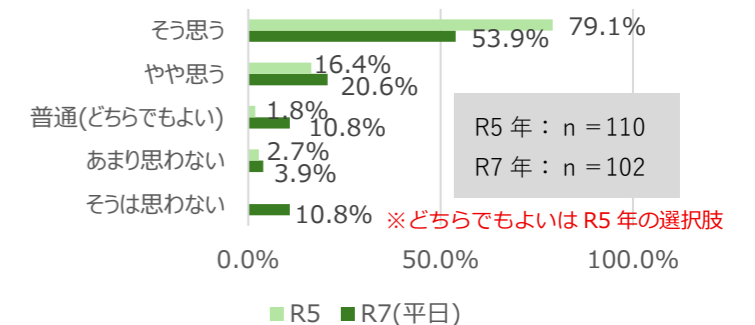
### Q. 今後、今回のように駅前を歩きやすい空間にすることはよいと思いますか。

イベント日と平日で比較をすると、平日の方が厳しい意見が寄せられている結果となりました。



### Q. 今回のような歩行者にやさしいまちなかづくりに向けた取り組みを今後も実施すべきだと思いますか。

R5年と比較すると「そう思う」以外の回答が増加しています。



日常利用も豊かになるような魅力的な空間づくりの必要性

## 12. ステッカー調査および事業者ヒアリング

### 【ステッカー調査の結果（総票数：1,173票）】

古賀駅西口で今後どんな活動を行いたいニーズを把握するため、10月25日（土）のイベント日にステッカー調査を行いました。回答者の属性に応じたシールを1人あたり4枚まで渡し、日常で行いたい活動を投票するパネルと非日常で行いたい活動を投票するパネルにシールを貼ってもらいました。シールの貼り方は特に指定していませんが、日常：579票、非日常：594票とほぼ同じ票数でした。

行いたい活動の投票結果は以下の図に記載しており、ランキングや票数、全体に占める割合を記載しています。（1～3位は赤枠囲み）

#### 【日常編：全体結果】

社会実験 アンケート 古賀駅西口駅前広場で“こんなことができたらいいな”と思うのは？【日常編】

“いいな”と思った写真の右にシールをはってください！

ベンチやデッキで休憩したり、談笑したりできる 8位 52票 (9.0%)	広々とした空間に可動式のテーブルやイスなどを自由に配置できる 9位 13票 (2.2%)	常設のテーブルで飲食や作業などができる 2位 82票 (14.2%)
木陰で涼みながら自然を感じてゆったり過ごせる 同率3位 74票 (12.8%)	大きな庇や軒下で、雨や日差しをよけることができる 7位 53票 (9.2%)	霧の中で涼を感じながら、夏を快適に過ごせる 同率5位 69票 (11.9%)
カフェでお茶してくつろげる 1位 93票 (16.1%)	売店でちょっとした買物ができる 同率5位 69票 (11.9%)	地元の人が新しいお店を試すことができる 同率3位 74票 (12.8%)

#### 【非日常編：全体結果】

社会実験 アンケート 古賀駅西口駅前広場で“こんなことができたらいいな”と思うのは？【非日常編】

“いいな”と思った写真の右にシールをはってください！

キッチンカーが出店し、手軽に飲食できる 5位 69票 (11.6%)	生のダンスや音楽などを観て、盛り上げられる 7位 44票 (7.4%)	ヨガや軽い運動などができる 同率8位 31票 (5.2%)
夏祭りやイルミネーションなどのイベントが楽しめる 1位 120票 (20.2%)	軽トラ市やマルシェなどで地元の食料品や衣類、雑貨を購入できる 2位 92票 (15.5%)	子どもたちが自由に遊ぶことができる 3位 84票 (14.1%)
花や野菜を育てる楽しみを共有できる 同率8位 31票 (5.2%)	みんなで映画やスポーツなどを鑑賞・観覧できる 4位 75票 (12.6%)	屋外ワークショップで学びや体験ができる 6位 48票 (8.1%)

【参考】古賀市内居住者の結果

順位	日常編	非日常編
1位	カフェでお茶してくつろげる	夏祭りなどのイベントが楽しめる
2位	地元の人が新たな店を試せる	子どもが遊具で自由に遊べる
3位	常設テーブルで活動できる 売店で買い物ができる	軽トラ市などで地元の品を購入

### 【事業者ヒアリングの結果（協力事業者数：51者）】

社会実験終了後、**交通事業者4者**（JR、バス、タクシーの事業者）、**警察**、西口周辺の飲食店や小売店を含む**事業者30者**、期間中のイベントの運営等に協力いただいた**関係者16者**に、アンケート・ヒアリングを行いました。

#### 交通事業者

##### Q 今回の社会実験に対する感想

非常に良かった（1）、よかった（1）、どちらともいえない（1）、あまりよくなかった（1）

##### Q 社会実験や駅前広場の再整備に対する考え

全面的に賛同（1）、多少の問題はあるが大きな方向性としては賛同できる（3）

##### Q 社会実験の周知や広報は適切であったか

適切であった（1）、まあまあ適切であった（2）、どちらともいえない（1）

#### 警察

##### Q 社会実験期間中の事故等の発生状況

人身事故の発生はない。物件事故は、外周道路で5件発生。そのうちの1件が駅前交差点規制区間の南側で、単独物件事故が発生しているが、社会実験による事故ではないと思われる。

##### Q 道路に対する問い合わせや意見の有無

目立った問合せはなし。

#### 西口周辺事業者

##### Q 次年度以降の社会実験の取り組みの継続意向

選択肢	回答数
継続すべきである。	9
今年度とは期間や規模などの条件を変えて、継続すべきである。	15
継続すべきでない。	2
継続すべきかどうか分からない。	3

⇒次回の社会実験の際は、「企画段階から関わりたい」、「大学や他団体と連携したい」、「ストリートファニチャーの選定やイベント運営で協力したい」といった好意的な意見がありました。

#### 関係者

##### Q 次年度以降の社会実験の取り組みの継続意向

選択肢	回答数
継続すべきである。	7
今年度とは期間や規模などの条件を変えて、継続すべきである。	2
継続すべきでない。	0
無回答・どちらともいえない。	3

⇒にぎわい創出や市民が参加できるイベントとして評価する意見もある一方で、実施時期や実施目的を明確にしてから実施するとよい、今回の社会実験の結果を評価しないと継続の判断ができないといった意見がありました。

⇒交通事業者ヒアリングから分かったこと（抜粋）：バスが発車しやすい等公共交通利用環境が良くなった、国道495号や交差点周辺の渋滞の悪化、関係者や地域との調整の強化が必要（事前周知やタクシープール代替地）