

第1回 JR古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン策定会議 議事要旨

日 時	令和4年5月23日(月) 13時30分～15時30分		
場 所	古賀市役所 501 会議室		
出席者 (敬称略)	委員	福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授	柴田 久
		熊本大学くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授	星野 裕司
		東京藝術大学美術学部建築科 准教授	藤村 龍至
		古賀市商工会 会長	藤井 博文
		花鶴タクシー有限公司 代表取締役	保井 亨
		株式会社古賀タクシー 代表取締役	後藤 正典
		西日本鉄道株式会社自動車事業本部営業部 営業第三担当 課長	久池井 隆
		九州旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部 鉄道・開発計画 担当課長	高木 圭一郎
		福岡県公立古賀竟成館高等学校 教頭	米原 光章
		福岡女学院看護大学 事務部長	武井 秀仁
		株式会社ホーホウ 代表取締役	木藤 亮太 ※オンライン参加
		古賀市行政区 古賀東区長	高原 敏裕
		ニビシ醤油株式会社営業部 本部長	玉谷 武志
		福岡県粕屋警察署交通第一課 課長	金嶽 倉磨
		国土交通省九州地方整備局建政部都市整備課 課長	若山 恭輔
		独立行政法人都市再生機構九州支社 都市再生業務部事業企画課 課長	井上 尚之
		西部ガス株式会社営業本部都市リビング開発部 まちづくりソリューショングループ 課長	今村 祐介
古賀市 事務局	建設産業部都市整備課古賀駅周辺開発推進室		
	株式会社都市環境研究所		
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1 委員名簿 ・資料2 次第 ・資料3 議事の公開について ・資料4 昨年度の振り返り ・資料5 策定会議の設置趣旨と進め方 ・資料6 JR古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン(案)【前編】 ・資料7 土地利用計画(都市基盤)について 		

<議事要旨>

1. 開会
2. 主催者挨拶
3. 委員紹介
4. 座長・副座長選任

委員の互選により、座長を柴田委員、副座長を星野委員、藤村委員に決定

5. 説明および意見交換

(1) 議事の公開について

議事公開(案)について説明(古賀市)

(2) 昨年度の振り返り

昨年度の振り返りについて説明(事務局)

【意見交換】

(委員)

駅周辺には人があまりいない。公園等を整備したとしても、店舗が閉店したり、バラバラの土地利用にならないか心配している。商業地域を拡大し、周辺の市街地開発も促進していくべきと思うが、市はどのように考えているのか。

(古賀市)

用途地域について、東口の現況は工業地域だが、どうしていくべきか当委員会でも議論頂きたい。西口については駅前広場の都市計画が指定されているが、今年度から西口駅前広場をどうするか検討を進めていく予定である。

(3)策定会議の設置趣旨と進め方について

策定会議の設置趣旨と進め方について説明(事務局)

(4)JR古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン(案)【前編】

(5)土地利用計画(都市基盤)について

JR古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン(案)【前編】及び土地利用計画(都市基盤)について説明(事務局)

【意見交換】

(委員)

防犯面が気になるため、夜間照明や死角が生じない植栽配置を考えていただいているのはよいと思う。整備がされて以降、特に夜間に広い駐車場等が開放されたまましていると、バイクやローリング族等の関係ない人が入ってきてよくない動きをされたり騒音の問題が生じる場合がある。交通ロータリー等の整備はよいと思うが、夜間の管理についてもぜひ考えて欲しい。

(委員)

暮らしやすさの中に、地元の商売について触れられていないように感じる。古賀市は周辺都市に比べ家賃が安いこともあり、昔ながらの店が生き残れるような取組みを盛り込んで欲しい。

(事務局)

ガイドライン案の6ページに西口との機能分担や連携について触れているが、その中に意見を盛り込むよう検討する。

(古賀市)

古賀駅西口整備の検討も今年度行うので、どのように東口と西口の関係を繋げるかも含め、考えていきたい。

(委員)

現状、古賀駅には多くの駐輪があり、ガイドライン案では駐輪場を2層以上とすることも記載されているが、面倒に思われないよう利便性に配慮して欲しい。東口から西口に行く際に、自転車の利便性にも配慮していただければよいと思う。

(古賀市)

現状の東側の駐輪場は長い距離があり、使い勝手が悪いいため、より便利になるよう検討したい。

(委員)

西口の今ある商店の方たちとの連携・役割分担を考えていければよい。西口では空き店舗を活用した創業支援、新しいビジネスを生んでいきたいと考えており、そこから、東口の大きな空間を活用するなど連携して商売を生み出せる流れができるとうい。

西口でまちのコンセプトをつくるときに、東口にできる新しい街との対比として、これまでの暮らしの風景を大事にしていきたい。そして東西が役割分担しつつも有機的につながり、それぞれが良い街になっていくというのがよいストーリーだと思う。今後具体の空間の検討においても、西口の動きも意識しながら考えていけるとよい。

(星野副座長)

これまで頂いた指摘の多くについては、ガイドライン案6ページの図や文章を深掘りして対応すべきものだろう。次回までにより充実させてほしい。ガイドライン案7ページの自転車利用の記述についてはまだ粗いとも思う。駅利用者、公園利用者それぞれの駐輪の考え方やそのバランス、地域全体の駐輪についても考えていくべきだろう。

(委員)

昔から西口は商業地、東口は戸建て住宅地である。今回計画を見て、集合住宅が地域にとって必要なのか、基本的に疑問がある。新しく住む方はほとんど福岡市に通勤する方であろうし、工業団地に務める方は駅前には住まないだろう。地域の課題として、細い道に通勤時間帯のマイカーがどんどん入ってきて危ない。難しいと思うが、そのような課題を解決する整備計画となればよい。

(古賀市)

今回の東口整備にあたっては民間事業者の意見も聞きながら、実現性も踏まえて相応しい用途を検討していきたい。道路について、東口の細街路の課題については認識しており、通学路が危なくないような道路整備を検討したい。

(事務局)

道路・公園基盤については、住宅地に入る車を減らし、自動車と歩行者が無駄に交錯しないように交通を整理できないかと考えている。駅前に住宅を整備した場合、工業団地に務める人の居住は少ないかもしれないが、どこの都市でも年齢層が上がってくると戸建て住宅からマンションへの住み替え需要が出てくる。地域の中で住み続けられる、住み替えができる、そのための生活利便施設がある、今回の整備ではそのような視点も取り入れて計画を進めていきたい。

(柴田座長)

計画の検討を進めるにあたり、広域の交通調査や交通シミュレーションは必要だろう。

(委員)

子どもが遊ぶことを考えると、公園内に水辺があったらよいかもしれない。

(柴田座長)

これからの検討だろう。水辺かどうかはともかく、子どもが安全に遊べる環境にしたい。

(星野副座長)

商業によって人を集めたいのか、公園によって人を集めたいのかでも計画は変わってくる。例えば、公園で人を呼びたいのであれば、公園用の駐車場も必要になるだろう。広域の人を対象とするのか、近隣の住民中心でよいかについても今後具体化していかなければならない。

(委員)

暫定的に早く公園をつくってみて、その後、使いながら環境を改善していくという方法もある。

(柴田座長)

生涯学習ゾーンとのつながりも課題だろう。

(事務局)

交通については警察とも協議しているが、花見栗原線の横断歩道間の距離が近いので公園と生涯学習ゾーンの間には横断歩道の設置はできないと指摘を受けている。

(委員)

横断歩道をつくりすぎると、色々なところから人が出てくるので、基本は集約させたいというのが交通安

全上の方針としてある。整備により歩行者数が増えることから、生涯学習ゾーン前に信号と横断歩道をセットで設置するという考えもあるが、そうすると各信号間の距離が短すぎるのでそれも難しいという協議状況である。

(柴田座長)

デッキで公園と生涯学習ゾーンをつなぐという方法も考えられるだろう。

(委員)

駅から下に降りて歩いてきた人が再度デッキのために階段を登るのは不便ではないか。エスカレーターがあればよいかもかもしれない。

(委員)

東口利用の歩行者で多いのは高校と大学の学生である。彼らの動きを誘導し、人の流れとして集約できれば、どこに横断歩道があればよいかが決まってくるのではないかな。

(委員)

古賀竟成館高校の生徒の6~7割が古賀駅を利用している。8時がピークとなり、現状は駅へ向かう対向者とかち合いうまく交通をさばけない。学生が一番近い道歩く傾向があるので、整備後にどのような交通ルートをとるのか気になる。

(柴田座長)

公園内を人が快適に歩ける動線とあわせて、今後検討していくのがよい。

(委員)

福岡女学院看護大学の生徒は自転車利用が多く、線路沿いのルートを通る。整備区域内の道路が通りやすくなったとしても、その先が暗いと危険なので、明るい環境になったらよい。

(星野副座長)

大学生には、放課後には自転車を停めた後、公園や西口に立ち寄ってもらえる環境にできればよい。

(委員)

完成したイメージで人の賑わいが語られているが、現状のバスの発着数は東口18往復、西口70往復程度である。今後、開発に合わせて公共交通の便数の割振りも考えなければならないだろう。一方で、西口の事業者への配慮も必要となり、交通事業者としては悩ましい。行政として今後アドバイスをいただけるとよい。

(古賀市)

バス路線の見直しは今後議論の対象になるだろう。東口の整備がなされると、山側からのバスは東口に到着した方が時間としては短くなる。路線の見直しについては担当部署と検討を始めており、密に連携をとってしっかりと考えていきたい。

(委員)

今回の計画においては、開発用地に参入する事業者や外とのつながり方、連携、組織作りが今後重要になるだろう。1社でやれることは減ってきており、企業間や地元と連携して計画を進めていくとよい形でまちづくりがスタートするのではないかなと思う。

(委員)

今後整備を検討する中で、JR九州と古賀市とで話し合い、高齢者が移動しやすいように駅の東西にエスカレーターを設置して欲しい。

(古賀市)

今年度、自由通路を検討する中で、エスカレーター設置についても検討対象になると考えている。周辺道路の整備の必要性についても認識しており、そのことについても今年度検討を行う予定である。

(藤村副座長)

様々な自治体で検討に参加しているが、共通するのは、安心安全の交通計画と賑わいを創出する商工系の取組をどのように一致させていくのが肝になってくると感じている。計画の初期段階で様々な立場の方が参加し、調整を行うこのような場は理想的ではないかと思う。

基盤を中心に検討が始まり、大まかな方向性が見えてきていると思うが、人が歩くであろう公園内のルートと横断歩道の位置が現時点ではずれており、まちへの回遊のためにはガイドラインを作成する中で調整が必要だろう。

ガイドライン案6ページの西口・東口・生涯学習ゾーンの関係図が今回の計画のポイントになるだろう。東口だけの整備では、魅力的な空間になっても空っぽな場所になる可能性がある。西口周辺と生涯学習ゾーンで挟み、両側から個性を与えることによって、例えば、東口の活動が発展して生涯学習ゾーン内の利用につながったり、西口の店舗出店につながり、その店が逆に公園を利用するといった人の流れ、事業の流れの循環ができるとうい。イメージとして、古賀駅周辺の再生のためにはこの部分の仕組みづくりを注がないと本当の賑わいは生まれないのではないかと思う。このあたりを意識しながら、計画を進めていくのがよい。

6. 閉会

以上