

古賀駅東口エリア再整備事業における エリア内の連携に配慮した 駅前再開発に関する考察

新久保委¹・柴田久²・池田隆太郎³

¹学生会員 学(工) 福岡大学大学院工学研究科建設工学専攻
(〒814-0180 福岡県福岡市城南区七隈8丁目19-1, E-mail:td234012@cis.fukuoka-u.ac.jp)

²正会員 博(工) 福岡大学工学部社会デザイン工学科
(〒814-0180 福岡県福岡市城南区七隈8丁目19-1, E-mail: hisashi@fukuoka-u.ac.jp)

³正会員 修(工) 福岡大学工学部社会デザイン工学科
(〒814-0180 福岡県福岡市城南区七隈8丁目19-1, E-mail: rikeda@fukuoka-u.ac.jp)

古賀駅の東口エリアでは再開発事業が進められている一方で、新宮、古賀、福津、宗像は「しこふむエリア」として連携を図りながら来訪者増加などを目指している。駅まち空間の重要性が挙げられる近年、上記エリアにおける各駅まち空間の連携や関係性についても検討が必要だろう。本研究では、本事業の特徴的プロセス及び成果を詳述した上で、上記エリア主要駅周辺の空間構成の比較を行い、本事業におけるエリア内連携に配慮した駅前再開発について考察した。その結果、①駅と文化拠点を繋ぐシンボル空間軸がエリア内連携の観点からも評価できる点、②再開発後における工場への景観的配慮等の明確化に向けた合意形成の在り方、③エリア全体の連携を見据えた個性のある商業圏・居住ゾーンの重要性、が明らかとなった。

Key Words : 古賀駅, 駅前再開発, 駅まち空間, 協議プロセス, エリア内連携

1.はじめに

JR 鹿児島本線は政令指定都市である北九州市～福岡市を繋ぐ重要な路線であり、間に位置する古賀市は現在、古賀駅東口エリア再整備事業(以下、本事業)を進めており、JR 古賀駅東口周辺地区整備基本計画や JR 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン(以下、ガイドライン)が策定されている。その一方で、新宮町、古賀市、福津市、宗像市は「しこふむエリア」として連携を図りながら、来訪者増加などを旨とした活動を展開している。また福岡県はこの活動を「宗像・糟屋郡北部地域を元気にするしこふむプロジェクト」として発信を行っている。近年、駅と駅前広場、周辺市街地を一体的に捉え、必要な機能の配置を検討する「駅まち空間」の重要性が挙げられ²⁾、上記エリアの多様性と相互的な魅力の向上には、沿線上の各駅まち空間の連携や関係性についても検討する必要があるだろう。

そこで本研究では、本事業の特徴的プロセスおよびその成果を詳述したうえで、しこふむエリアの主要駅周辺の空間構成を調査、古賀駅との比較を行うことで、本事業におけるエリア内の連携に配慮した駅前再開発について考察することを目的とする。

2.本事業および対象地の概要

(1) 古賀駅とその周辺の位置的、歴史的概要

古賀市は福岡県の北西部に位置し、総面積は42.11km²、人口は令和2年10月末で58,786人となっている³⁾【図-1・2】。近年の古賀市全体における人口は微増傾向であり、将来推計では2025年ごろをピークに2030年以降は減少傾向を示している。また同市は福岡市都心部から約15km離れており、福岡都市圏の10%通勤圏に属していることから、昭和50年代以降は福岡市のベッドタウンとして発展してきた都市である。そうしたなか JR 古賀駅は福岡県内の鹿児島本線沿線の中でも博多へのアクセスが良く快速停車駅のため、乗車人員数は約5,674人/日



図-1 古賀駅位置



図-2 整備区域図

(2021年度)と比較的多い一方で、福津・宗像エリアと比べると少ない状況にある。

古賀駅とその周辺の歴史を見ると、戦前では1890年に古賀駅が開業し、1919年にはニビシ醤油株式会社(以下、ニビシ)が東口に進出、西口では商店街が形成された。また1925年に西鉄古賀駅が開設され(2006年廃止)、現市役所の場所に役場が設置された。戦後は急速に宅地化が進むとともに、古賀駅の北側に機械・電気などの工場が集積、1971年には現在の市街地構造とほぼ同一の状態となっている。その後、1985年に中央公民館、1992年にサンリブ古賀、1994年にサンフレア古賀など比較的大規模施設の整備が行われてきた。一方、古賀駅は1989年に橋上駅舎として整備され、2005年に現在の東口ロータリーが整備されている【写真-1】。

(2)JR 古賀駅東口周辺地区再開発計画の概要

九州鉄道会社(現 JR 九州)は1890年に古賀駅を含む鹿児島本線沿線の主要駅を建設し開通させた。その後、各駅周辺で区画整理などの宅地開発が進められてきたものの、古賀駅東口側は前述のとおり駅前にニビシが進出した背景があり、市街地の開発が行われてこなかった。そのため、福岡都市圏において鹿児島本線沿線の駅周辺に低未利用地が残されているのは、新駅の設置が予定されている九大跡地を除き、古賀駅のみとなっている。

一方で、古賀市は都市計画マスタープラン等でJR駅を中心とした拠点整備を進め、魅力的で利便性の高い市街地の形成を目指すこととしている。この実現に向け同市は平成28年から古賀駅東口周辺の事業化検討を実施、平成29年に独立行政法人都市再生機構(以下、UR)、令和元年にニビシと協力協定を締結し、官民一体となってまちづくりの推進を図ることとした。その後、令和3年度までに計5回の整備基本計画策定会議(以下、基本計画会議)を経て「JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画」「JR古賀駅東口周辺地区整備基本計画」を、令和3~4年に計7回のまちづくりガイドライン策定会議(以下、GL会議)を経て「JR古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン」を策定している。基本計画会議では現状と課題の整理、それを踏まえた歩行者・自動車の回遊性、公園の新設、駅前広場のあり方などの検討を

実施している。一方、GL会議では駅前の空間構成や使われ方、新設するデッキのファサード等の検討を行い、市民ワークショップ(以下、WS)の結果も踏まえながらガイドラインの策定が目指された【写真-2・3】。

3.本事業の特徴的プロセス

本章では、基本計画会議およびGL会議における特徴的なプロセスおよび成果をまとめる。

(1)利用者に配慮したアクセスおよび動線の検討

a)交通量の緩和を図るループ状の道路線形

基本計画会議にて「道路幅員の確保が必要」「郵便局前交差点に車が集中し、混雑している現状から、歩行者のみではなく、車の回遊性についても検討が必要【写真-4】」といった意見が委員より挙げられた。これを受け、第3回基本計画会議(令和3年3月)で東口駅前の空間を囲うループ状の線形が決定された。この線形は駅に向かう北・南の交差点それぞれで駅方面への交通を処理し、交差点間の自動車交通量を減らすことで歩行者にも優しい環境づくりを企図している【図-4】。一方で、第2回GL会議(令和3年9月)では、ニビシの火入れ工場が移設できず、古賀駅~郵便局までの線形をニビシ側に拡幅できないことが市整備課から共有された。くわえてニビシ



写真-1 東口駅前広場



写真-2 策定会議の様子



写真-3 WSの様子



写真-4 郵便局前交差

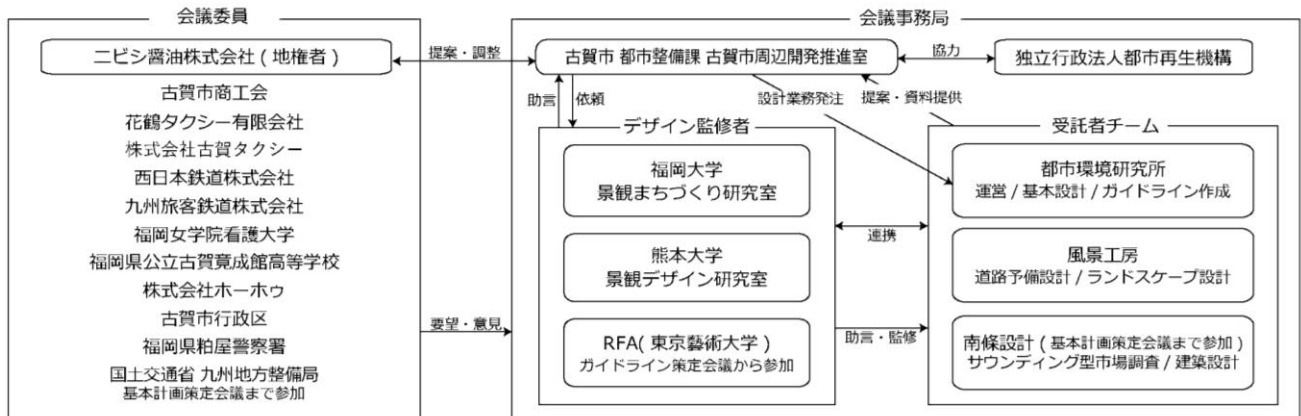


図-3 関係主体図

が工場やループ状の道路線形について市と再検討したいとの意向を示していることも報告された。こうした状況から、道路線形や公園北側の計画・協議が進められず、当初令和3年11月までの決定を目指していた北側の線形は、令和3年度末まで引き延ばされることとなった。

b)安全性とアクセス性の向上を目指した駅前デッキ

一方、駅からの歩行者動線は上記ループ状道路と交差しないように立体横断とし、デッキならびに自由通路を新設することとした。それに伴いロータリーなどの交通機能は駅東口の南側に配置することで、公園への容易なアクセスや安全性の確保を目指している。これに対し、「ロータリーの出入口が分かると、交差による歩行者の危険性が増すことが危惧される」との委員の見解を踏まえ、ロータリーは出入口集約型を計画している【図-5】。

他方、線路沿いに整備されている既存の駐輪場は景観的な配慮がなされていない状況であることが共有された【写真-5】。また委員から「近隣の駅では有料の駐輪場が増えており、本事業に合わせて徐々に有料化し、駐輪台数を減らさなければ良好な環境づくりにつながらないのではないか」との見解も示された。これを受け、景観面や利便性、防犯対策に配慮した駐輪場を引き続き検討することとし、最終案としては北側の駐輪場はデッキに接続させ、利用実態に即した駐輪台数の収容可能な2階以上の立体駐輪場とすることとなった。

c)一体性を見据えた生涯学習ゾーンへの接続

駅と生涯学習ゾーンをつなぐシンボル空間軸の創出に向け、当初生涯学習ゾーン前に横断歩道の新設が検討されていたのに対し、第3回GL会議にて「歩道橋がリーパスプラザの2階に架かり、裏手側に新設予定の立体駐車場まで抜けることができれば、より一体的な整備になる」との見解が示された。この

横断歩道新設に関する警察協議の結果、各横断歩道間を原則150m以上離す設置基準を満たしていないため、押しボタン式横断歩道の整備は不可能であること、さらに横断歩道の利用者が多い場合は設置自体が危険であることが第4回GL会議にて共有された。以上のことから、生涯学習ゾーンとの接続も駅前同様に、デッキの新設を第一案としている。

(2)場所性を踏まえたシンボル空間軸と配棟計画

a)シンボル空間軸の創出と公園の平面形状

基本計画会議にて市整備課より「駅から出た時に開けた空間があり、リーパスプラザを望めるようになると良い」との見解が共有された。これを踏まえ、公園の新設によって、駅と生涯学習ゾーンを繋ぐ東西方向の「シンボル空間軸」を形成する方針とした。前述したループ状道路に囲まれる公園に対して、基本計画会議では委員より「東口が緑あふれる環境になるのであれば、西口でもある程度の緑化が必要」「西口は昭和38年に決定された都市計画によって規制がかかっている。規制緩和によって緑を確保するなどして東西の格差が生じないようにすべき」などの意見が挙げられた。これらを踏まえ、令和3年度第1回GL会議にて「既存のクスノキをシンボルツリーとすること【写真-6】」に加え「ニビシとのつながりを強調するために、視界が開ける場所とする」「駅の近くでニビシの商品を用いたイベントや



図-4 道路線形案



写真-5 古賀駅駐輪場



図-5 2022年1月時点の最終案平面図

催事等を行う」といった提案がなされた。以上を踏まえ、上記クスノキ周りでのニビシとの連携を見据え、公園の平面形状は、駅～生涯学習ゾーンをつなぐ東西方向と北側のニビシ・南側の既存住宅地からの見えや動線、さらに後述する配棟計画などを踏まえた十字型としている【図-5】。

b) シンボル空間軸および駅西口を考慮した配棟計画

シンボル空間軸および公園平面形状の検討に並行して、「東西に長いオープンスペースに対して、南側に板状マンションを建てるとシンボル空間軸である公園側に日影を落としてしまうため、南側は低く抑えた住棟配置とする」「駐車場がループ状道路の内側に入っても公園の日照条件について考えるべき」といった意見が挙げられた。くわえて令和3年度第2回GL会議では市整備課より「今回整備される居住地区に新しく1000人の入居者を確保したい」との意向も示され、その場合はマンションを4棟建設する必要があるため、北側を高層に、南側を低層にする運びとなった【図-5】。これに対して、第3回GL会議では費用対効果の観点から「4棟のうち1棟を別の用途とする方が良いのではないか」という見解が委員より示され、さらに駅西口側の古賀中央病院が移転の意向を示していることも新たに市整備課から共有された。一方、商業店舗の誘致に関して、基本計画会議時点では「質を重視し、地元優先という考えはやめた方がよい」との意見が出ていたのに対し、令和4年度第2回GL会議にて「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よい」との考えも提示され、どういった商業店舗を誘致するか、検討が続いている状況にある。他方、前述した駐車場に関して、以前から駐車台数の不足により、生涯学習ゾーンの利用者が市役所の駐車場を使用している状況を踏まえ、リーパズプラザ裏手側の市民体育館・グラウンドを取り壊し、立体駐車場を新設する予定であることも市整備課より共有された【写真-7】。

(3) 地権者であるニビシとの調整および協議

市整備課は委員かつ地権者であるニビシに対して、大規模なオープンスペースの開発にそれほど積極的ではない印象を当初抱いている様子が看取された。またニビシの工場整備に係る事業費や借地面積の検討などによって、道路線形などの検討案を変更せざるを得ない、または事業を進展させられない場面もあった。こうした状況を受け、情報共有ならびに事業を円滑に進めるために、令和3年12月にニビシの社長および営業部長に対する報告・協議の場を設け、URや大学、受託者といった事務局メンバーも参画した。ここでは、対象地の模型(1/200, 2.4×1.8m)や先進事例を提示しながら整備プランの報告および協議を行った【写真-8・9】。整備プランについては前述した道路線形やデッキ、公園の利活用に加え、駅

前への保育施設や商業店舗、ニビシの商品等を扱ったチャレンジショップなどの設置によって、若年層や子育て世代の呼び込みを目指したい意向を伝えている。また視界の開けた歩きたくなるようなシンボル空間軸、子供を遊ばせる間に買い物ができるといった滞留を促す仕掛け、マンションなどからの魅力的かつ安心感のあるパークビュー等を企図していることも報告した。これに対して社長から前向きな回答があった一方で、「福岡市と比べ地価等は安いのが収益を得られるのか」「テナント誘致に関して、周辺人口が多いわけではないのに商業が成り立つのか」「工場再配置の予算と計画で得られる収益の採算が合うのか」「新設されるマンションは西口のものと同価格程度にしなければならないのではないかなど、事業の採算性に関する懸念点が挙げられた。これを受け、事務局は「住棟だけではなく一体的に周辺地区を整備することによる付加価値をデベロッパーに提示していくことで、西口との差別化を図れる」「対象地が福岡市の通勤圏内に位置することや近年の同市の地価の上昇から、マンションが安価で販売されることはデメリットだけではなく、若年層や若い家族が移り住んでくれることで需給が増えるというメリットもある」との返答をしている。また公園を住棟の前に整備し、居心地の良い空間を創出することによってマンション販売価格や土地、対象地全体の価値が高まることも共有された。本協議によってニビシが危惧していた金銭的な課題などに対して、一定の理解が社長から示された。

しかしながら、その後ニビシ社長から市整備課に対して、「本事業内容に関する共有・協議を行った結果、社員から反対意見が多くあがった」との報告があり、上記再整備プランについて今もなおニビシとの合意には至っていない。

(4) 古賀市に関わりのある参加者とのWS

令和4年7月3日と9月4日の計2回WSを開催し、古賀市在住、在勤、在学の10～80代の約60名が参加した。第1回WSでは、公園広場の利活用シーンのイメージや、それを実現するために必要な機能や設備がテーマとされた。参加者から公園の機能



写真-6 クスノキ



写真-7 体育館・グラウンド



写真-8 ニビシとの協議



写真-9 使用した模型

について「木陰や庇、屋台をおけるスペースや設備」「多世代が活動を発表できるイベント広場やステージ」を望む声が多数あげられた。また公園の周辺に必要な施設として「賑わいを生むカフェ」「工業団地と連携した店舗」「子育て支援・保育」、望ましい空間や整備の役割として「生涯学習ゾーンとのつながりや連携」「駅東西の一体性・連携を高める」「古賀市内との連携」などがあげられた。整備に際して地権者との丁寧な話し合いの中で進めるべきとの意見も示され、市は地権者説明会や個別協議など、地権者との協議の場を今後も設けながら進めるとの意向を示した。一方、第2回WSでは、望まれる機能や活動を地図中に落とし込みながら意見交換を行った。その結果、エリア全体に対して「駅(利便性・賑わい)から生涯学習ゾーン(文化的)までの変化を歩いて楽しめる」「もしもの時の防災の拠点、設備(日常使いに配慮)」などの意見が挙げられた。また公園の駅側では「駅利用のついでに立ち寄れる小型店舗」「西口とのつながり」、中央では「大きな芝生広場やステージになる場所」「地域のシンボルになる場所、クスノキを活かす」「広い空間を活かしたイベント・交流スペース」、生涯学習ゾーン側では「子どもを見守ったり、近くで買ったものを食べたりできる場所」「生涯学習ゾーンと連携した使い方」などの意見が挙げられた。以上2回のWSで挙げられた内容を踏まえ、ガイドラインが策定された。

(5)策定された基本計画、ガイドラインおよび報告会

策定された基本計画では、整備基本方針が「公園によるウォークアブルな都市軸の形成」「公園による都市軸を生かす交通ネットワークの形成」「交通結節機能を高める駅前広場や自由通路の形成」とされ、空間軸や歩行者・自動車動線なども図示されている。また整備基本計画として「駅から生涯学習ゾーンまでを連続性のある公園空間でつなぐ」「隣接地の低層部や公園内に、ゾーンに応じた機能を配置し、一体的な空間形成を目指す」「東西方向だけでなく、隣接地から公園へアクセスするための歩行者動線の設置を誘導する」といった内容が定められている。くわえて日常的な憩いやイベント時の利用などが可能な規模、駅から生涯学習ゾーンへの視線のつながりを意識しつつ、隣接地が最大限有効活用できる形状とすることなども明記されている。

一方、ガイドラインではまちづくりの整備指針として「賑わいを創出する多様な機能集積」「公共交通機関との連携や回遊性の高い歩行者ネットワークの創出」「既存工場などの立地特性を活かした街並みの形成」などの5つが掲げられている。くわえてそれぞれで「地域の若者の新規参入やチャレンジを促進するような小区画の店舗の誘導」「駅東西のアクセスの充実を図るとともに、生涯学習ゾーンまでの区間を、安全かつ快適に回遊できる整備をする」などの具体的なビジョンも設定されている。また駅前の道路線形をループ状にし、その内側に公園を設置する計画案に対して、公園内のオープンスペース

では「楽しさを共有できる」「新しい事業にチャレンジできる」「文化的な交流を楽しむ」といった具体的な将来像も明記されている。こうした整備指針や将来像を踏まえ、古賀駅と「リーパズプラザこが」をはじめとした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、古賀駅東口前に自由通路およびデッキを設置することなどが計画されている。また上記デッキ南側への駅前ロータリーの設置、さらに公園に隣接する建物は公園側に顔を向けつつ、低層階への賑わい創出に資する機能を誘導することが空間のつくり方として図示されている。くわえて公園はゾーンごとに「地域のお祭りや屋外上映会、食のイベント」「高校生や市民の屋外発表会」「まちの情報発信」といった役割を持たせ、それぞれで活用イメージも明記されている。また日照環境に合わせ、新築される建物は北側を高層の住宅ゾーン、南側を中・低層の医療・商業ゾーンとし、それに合わせて公園内の主動線は南側としている【図-6】。

上記ガイドラインは令和5年2月に市長とデザイン監修者(熊本大学:星野氏、筆者:柴田)の2名を交えた報告会で市民に共有されている【写真-10・11】。報告会では市長から「本事業においてこの場所だけがよくなるという発想ではなく、この場所が今後まちづくりの起点となるような整備にしたい」「都市近郊が自然に恵まれているという古賀の特性も活かした整備であり、古賀のほかの資源にも足が向くような公共空間としたい」などの見解が示され、市民の本事業に対する期待の高まる様子が看取された。

(6)駅西口における進行中のプロジェクト

前述した駅東口における事業が展開されている一方で、西口では令和2年度より「JR古賀駅西口エリア活性化プロジェクト」が始動している⁴⁾。本プロジェクトでは株式会社ホーホウをエリアマネジメント支援業務の受託事業者を迎え、西口エリアの商店主などから構成される実行組織により、まちの賑わい、豊かな暮らしの向上に向けた検討が進められている。また西口エリアでは、地域住民の参加を促すとともに、取り組む方向を示した「西口エリア活性化ビジョン」が令和4年3月に策定されている。この活性化ビジョンでは「向上：前向きな姿勢」「工場：新しい何かをつくろうとする姿勢」「厚情：西口エリアならではの人情味を大切に作る姿勢」の3つの意味を込め「くらしのこうじょう」がまちの将来像として設定されている。この実現に向けた行動指針には「つながりをつくる」「くらしをつたえる」「バトンタッチをする」が掲げられ、「空き店舗のリノベーション事業を推進し、誰もが気軽に立ち寄れるオープンな空間をつくる」「西口エリアならではの暮らしの可視化と認知度の向上を図る」「これまで関わりのなかった新たな世代や、プレイヤーへまちづくりへの参加意欲を高める」といった達成にむけた手法が明記されている。現時点ではダンス教室をリノベーションしたシェアスタジオ、高校生に

よる空き店舗の活用、音楽教室をリノベーションした食の交流拠点の作成といった活動が展開されている。

4.しこふむエリア主要駅の空間構成

ここではしこふむエリアを構成する新宮町、古賀市、福津市、宗像市における2021年度の乗車人員が最も多い新宮中央駅、古賀駅、福岡駅、赤間駅を対象に、駅周辺における空間構成の把握を試みた⁵⁾【図-7】。駅から歩行限界距離とされる半径500m圏内の建物(1階部分のみ)をGoogle mapのストリートビューで確認し、経済産業省の「品目・事業分類及び親会社分類表⁶⁾」を元に分類、ZENRIN白地図(2019年データ)に整理を行った。また商業施設ではない建物として学校、公共施設、神社、交番、銀行、公園、駐車場も整理している。さらに補充調査として2022年9~10月に現地踏査を実施し、上記白地図の更新ならびにストリートビューで確認できなかった利用形態を把握している。ここでは役所や図書館などを公共施設、幼稚園、保育園、こども園を含む教育機関を学校とし、公園の敷地面積および時間貸駐車場の収容台数も調査対象とした。

(1)対象駅周辺における空間構成の現状把握

a)新宮駅の空間構成

新宮中央駅は東・西口ともに駅正面にロータリーがあり、東口エリアはロータリーを挟んで沖田中央公園が調査範囲外まで伸びていることが把握された。また調査範囲全体を通して飲食サービス業、小売業が大通り沿いに分布していることも確認された。一

方、沖田中央公園の南側にショッピングモールや高層マンションが、北側の線路沿いにはショッピングモールや飲食サービス業、医療・福祉業等が立ち並んでおり、南側にはIKEAやカインズといった大型の商業店舗が位置していた。これに対して、公共施設は町役場の1件のみが確認され、500mの円周上に存在していた。西口エリアでは製造業の工場、高層マンション、ショッピングモール等敷地面積の大きいビルや商業施設が多く、福岡特別支援学校を含む学校が8件分布していることも明らかとなった。

b)古賀駅の空間構成

現状、古賀駅のロータリーは東・西口ともに駅舎の正面に位置していないことが明らかとなった。東口エリアにはニビシの工場が広がっており、その面積は調査対象範囲の約1/8を占めている。また東側には前述したリーパスプラザこがなどの公共施設が分布しており、古賀市役所も半径500m圏内に位置していた。一方、西口エリアでは古賀本町商店街通りとこれに並行した南側の通りで飲食サービス業や小売業が集中し、北側には古賀駅周辺で唯一のショッピングセンターであるサンリブ古賀が確認された。

c)福岡駅の空間構成

福岡駅は東・西口ともに駅正面に駐車場付きのロータリーが確認された。また調査範囲全体に住宅地



写真-10・11 報告会の様子

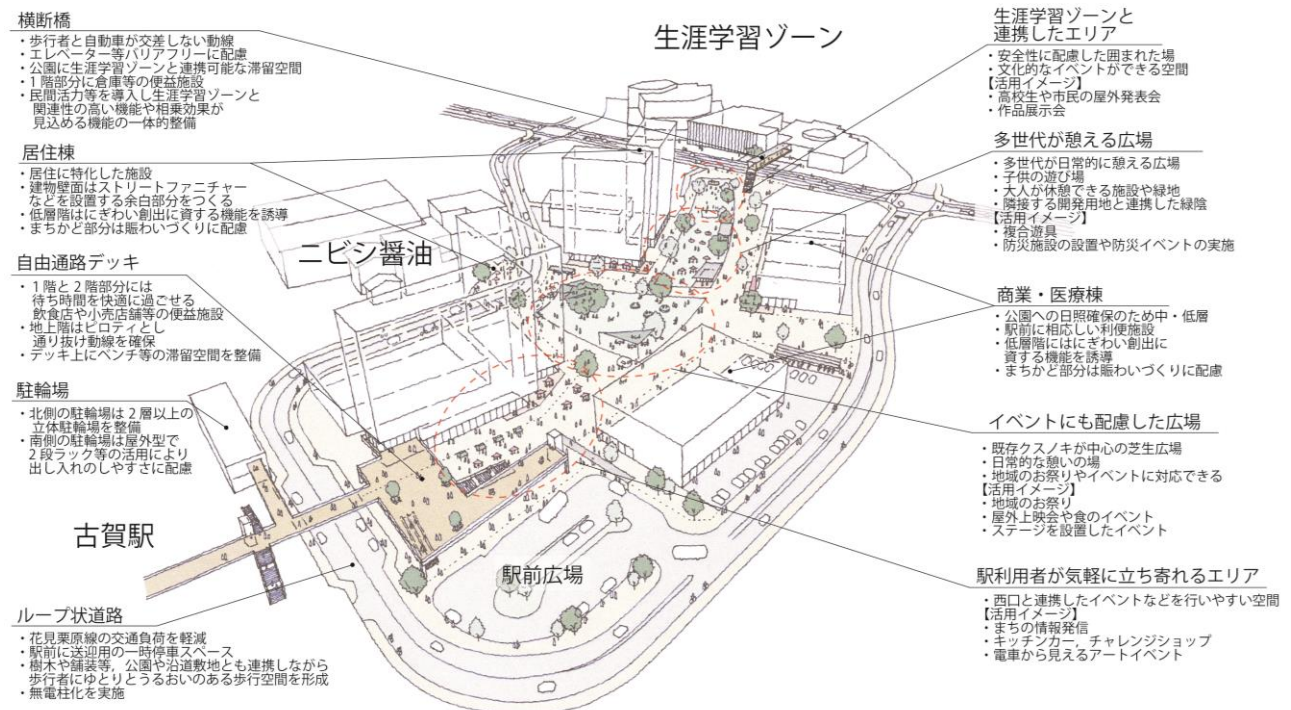


図-6 最終計画案図(ガイドラインの将来イメージ図(作図:風景工房)に筆者加筆)

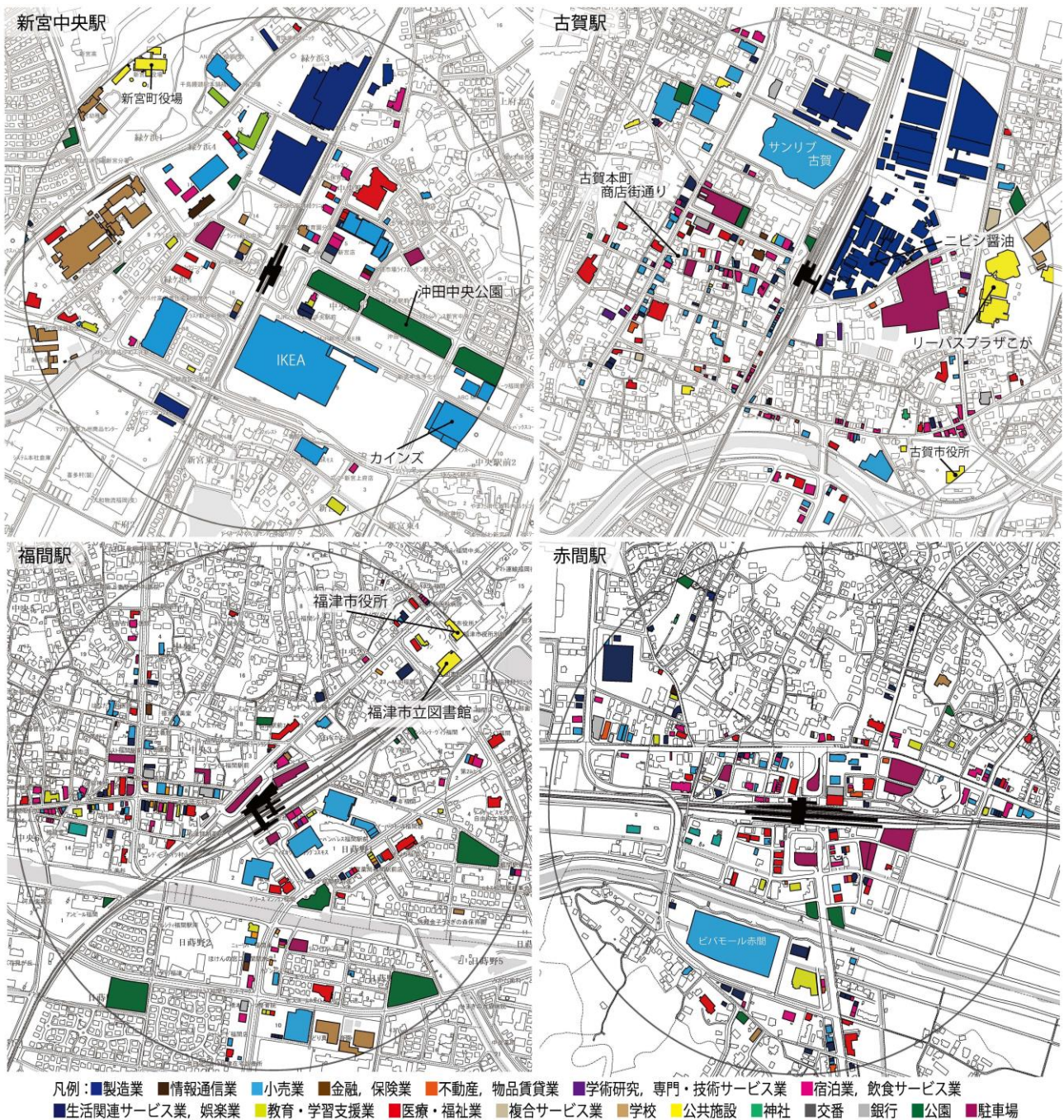


図-7 しこふむエリア各駅の空間構成

が、大通り沿いに飲食サービス業、小売業が分布していた。東口エリアにはロータリーから続く道路上の両脇にショッピングモール等の小売業や飲食サービス業が並んでおり、その先には西郷川ならびに川沿いの公園が位置している。一方、福間駅周辺における公共施設は線路沿いに位置する福津市立図書館、福津市役所が確認された。

d) 赤間駅の空間構成

赤間駅は南・北口エリアともに駐車場付きのロータリーが確認され、南側ロータリーの先に架かる橋の袂には公園が位置している。また調査範囲全体を通して小売業、飲食サービス業が大通り沿いに分布していることも把握された。南口エリアの東西方向には農業用地が広がっており、大通り沿いに赤間駅周

辺で最大のショッピングセンターであるビバモール赤間をはじめとした商業施設が展開されている。また前述した橋の下を流れる釣川沿いにはランニングもできる遊歩道が整備されていた。

(2) 古賀駅と他駅周辺における分布状況の比較

ここでは古賀駅と他3駅の施設、公園面積、駐車場台数の比較を行った【表-1】。その結果、製造業の分布数は新宮中央駅が7件、赤間駅が1件、福間駅が0件であった。これに対し、古賀駅は2件であったものの、前述の通りニビシの工場が広がっていることから調査範囲に占める製造業の割合は新宮中央駅に比べ大きくなっている。一方、小売業は新宮中央駅が22件、古賀駅が60件、福間駅が35件、赤

表-1 対象駅の商業施設分布数

	新宮中央駅	古賀駅	福岡駅	赤間駅
製造業	7	2	0	1
電気・ガス・熱供給・水道業	0	0	1	4
情報通信業	2	1	0	1
運輸業、郵便業	0	0	0	0
卸売業	2	0	0	0
小売業	22	60	35	31
金融業、保険業	0	3	3	0
不動産業、物品賃貸業	1	7	10	9
学術研究、専門・技術サービス業	0	6	1	0
宿泊業、飲食サービス業	15	66	41	44
生活関連サービス業、娯楽業	7	24	32	40
教育・学習支援業	6	2	15	9
医療・福祉業	11	22	28	29
複合サービス事業	0	2	0	1
サービス業（他に分類されないもの）	0	0	0	2
学校	8	1	5	2
公共施設	2	7	2	0
神社	0	1	0	1
交番	1	1	1	1
銀行	1	3	3	2
公園	4	6	9	5
駐車場	2	6	8	7
公園面積 (m ²)	19457m ²	4147m ²	16132m ²	3145m ²
駐車場収容台数 (台)	162台	532台	395台	338台

間駅が 31 件と古賀駅が最多であり、そのうち約 8 割が西口に分布している小売店舗であった。また宿泊業、飲食サービス業も 66 件と古賀駅が最多であり、そのほとんどは古賀本町商店街通り付近に集中していたのに対し、他駅では大通り沿いに分布していることも明らかとなった。くわえて学校に関しては新宮中央駅が 8 件、福岡駅が 5 件、赤間駅が 1 件であるのに対し、古賀駅では調査範囲内に古賀竟成館高等学校の 1 件しか確認されなかった。また教育・学習支援業も古賀駅は 2 件と最も少ない結果となっている。

公園の分布数は新宮中央駅が 4 件、古賀駅が 6 件、福岡駅が 9 件、赤間駅が 5 件で、沖田中央公園を有する新宮中央駅が、公園の総面積が最大となっている一方で、古賀駅は西口エリアに街区公園やオープンスペース等が点在している状況にある。また駐車場の分布数と収容台数は、新宮中央駅が 2 件、162 台、古賀駅が 6 件、532 台、福岡駅が 8 件、395 台、赤間駅が 7 件、338 台であった。

7. エリア内連携に配慮した駅前再開発に向けて

前述の通り、空間構成の分析結果から、図書館や文化施設を有するリーパスプラザこがといった規模の大きい公共施設は他駅周辺にはなく、交通拠点の駅と文化拠点をシンボル空間軸として繋ぐ本事業は、エリア内連携の観点からも評価できる。また新宮中央駅前の沖田中央公園との差別化を図るためにも 2 拠点の間にあるオープンスペースの利用形態について、WS 等から得られた特徴的意見の検証が求められよう。

さらに古賀駅東側に広がるニビシの工場は他駅周辺にはない古賀駅ならではの特徴といえ、事業プロ

セスやガイドラインにも既存工場などの立地特性を活用する指針が掲げられている。一方で、再開発後におけるこれら工場への景観的配慮やオープンスペースとの関係性に対する言及には至っていない。今後、ニビシとの合意形成の進捗状況に合わせ、景観配慮に対する具体的なビジョンやルール明確化が課題になるものと推察される。特に本事業における企業との合意形成に際しては、前述した社長や営業部長といった重役だけでなく、社員全体を交えた説明や事業内容を伝えるキーマンの絞り込み、さらにその時期について吟味する必要があると考えられる。

くわえて小売業においても古賀駅の東西ならびに古賀駅と他駅で分布数や位置関係の異なることが把握された。よって前述したガイドラインの整備指針「賑わいを創出する多機能な機能集積」において、西口との連携・共生を目的とした「地域に住む若者の新規参入やチャレンジを促進する小区画の店舗を誘導する」などのビジョンは駅東西の連携という観点からは評価できよう。その一方で、本事業では上記小売業をはじめ、しこふむエリア全体の連携を見据えた回遊性や集客力の向上についてまでは十分に踏み込まれていると言い難い。しこふむエリア主要駅周辺の空間構成を踏まえ、かつ活性化プロジェクトが進行している西口とも競合しない、個性のある商業圏・居住ゾーンの整備がエリア全体の豊かさを相乗的に向上させる可能性も示唆され、本事業における今後の課題として提起できよう。

【参考文献】

- 1)福岡県：宗像・糟屋北部地域を元気にするしこふむプロジェクト、<https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/hukuoka-miryoku.html>、2022 年 11 月閲覧
- 2)国土交通省：駅まちデザインの手引き、pp.3-94、2023
- 3)古賀市：古賀市データブック、p.3、2022
- 4)古賀市：古賀市オフィシャルページ JR 古賀駅西口エリアの活性化プロジェクト、<https://www.city.koga.fukuoka.jp/cityhall/work/shoukou/030.php>、2023 年 6 月閲覧
- 5)JR 九州：駅別乗車人員上位 300 駅、pp.1-2、2021
- 6)経済産業省：品目・事業分類及び親会社分類表、pp.1-25、2020