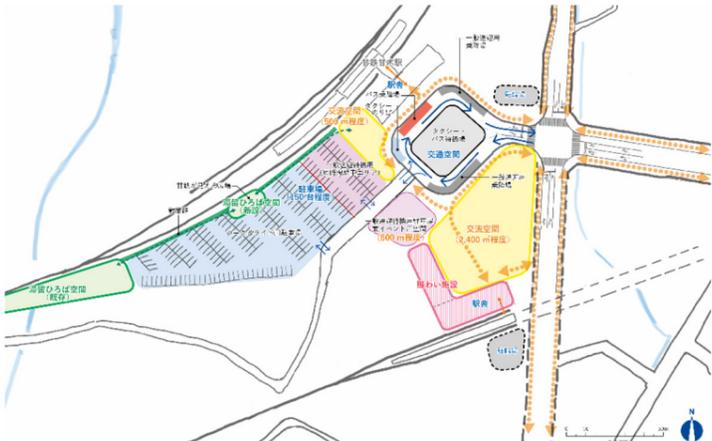
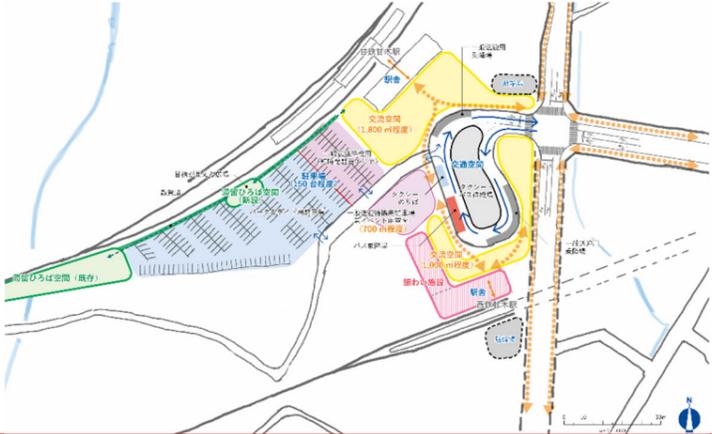
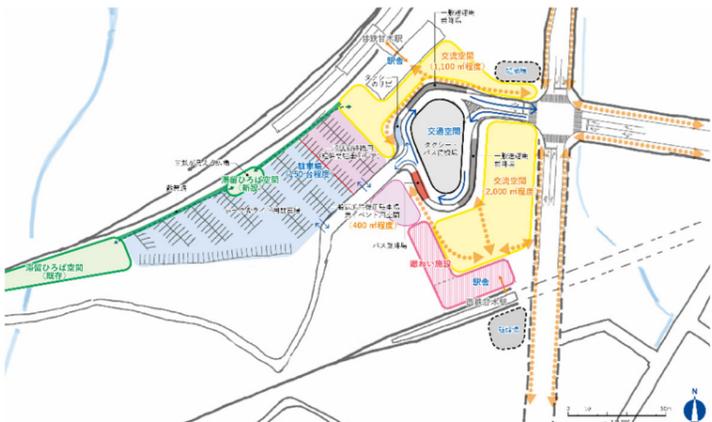


交通施設の配置方針及び交通施設配置計画図（案）について

- 第4回策定会議（令和6年2月9日開催）で以下のゾーニング3案を検討した結果、A案とB案の良い点を活かした「甘鉄とまちを繋ぐ空間を確保しつつ、比較的整形でまとまった交流空間を配置」するC案で検討を進めることに決まりました。
- これを受けて、C案をベースに具体的な交通施設を配置した「交通施設配置計画図（案）」を作成し、公共交通事業者等で構成する交通専門部会（2024/5/27と7/19の計2回開催）において意見交換しました。
- 次頁以降に示す「交通施設の配置方針及び配置計画図（案）」は、交通専門部会で頂いた意見を踏まえた案となっています。

	交通空間（交通結節性）	交流空間（イベント・日常使い）	まちとの繋がり
A案「西鉄側に大きくまとまった交流空間を配置」 	西鉄△・甘鉄◎ <ul style="list-style-type: none"> 甘鉄との結節性は良いが、西鉄からはやや遠い 特にバス、タクシーの乗り継ぎ動線がやや遠い 西鉄⇄バスのりば（約110m） 西鉄⇄タクシーのりば（約90m）	西鉄側 約2,400㎡・甘鉄側 約500㎡ <ul style="list-style-type: none"> 3案の中でも最もまとまった大きさ（約2,400㎡・駐車場との兼用空間も含めると最大約3,000㎡）の交流空間となっており、大規模イベントの開催が可能 人の少ない日常使いは、広い空間で閑散とした雰囲気にならないようなデザインの工夫が必要 	交流空間○・西鉄○・甘鉄△ <ul style="list-style-type: none"> 交流空間は、まちからの視認性が良い 西鉄は交流空間を介して「まち」と空間が繋がっている 甘鉄は駅舎前の交通ロータリーで空間が遮られており、歩行者動線もロータリーを迂回する動線となっている
B案「西鉄側に交通ロータリー・甘鉄側に交流空間を配置」 	西鉄◎、甘鉄○ <ul style="list-style-type: none"> 西鉄との結節性は良くなるが、甘鉄からはやや遠くなる ただし、駅舎を出たほぼ正面にバス、タクシーのりばがあり視認性は良い 甘鉄⇄バスのりば（約65m） 甘鉄⇄タクシーのりば（約50m）	西鉄側 約1,000㎡、甘鉄側 約1,800㎡ <ul style="list-style-type: none"> 西鉄側はロータリーに空間がやや分断されており、まとまった空間が必要となるイベント空間としての活用は難しい 甘鉄側も鉄道からの乗継動線で空間が分断される可能性が高く、一つのまとまった大きな空間としての利用は難しい 	交流空間△・西鉄△・甘鉄○ <ul style="list-style-type: none"> 交流空間は、ややまちから奥まっておき交通ロータリーで一部遮られる 西鉄は交通ロータリーで空間がやや遮られる 甘鉄は駅舎からまちに繋がる歩行者動線がまっすぐ確保できている
C案「甘鉄とまちを繋ぐ空間を確保しつつ、比較的整形でまとまった交流空間を配置」 	西鉄○、甘鉄○ <ul style="list-style-type: none"> 西鉄と甘鉄の、ほぼ中間にバス、タクシーのりばを確保 ただし、バスとタクシーの間に駐車場の出入庫動線となる道路が通る 西鉄⇄バスのりば（約60m） 西鉄⇄タクシーのりば（約95m） 甘鉄⇄バスのりば（約90m） 甘鉄⇄タクシーのりば（約30m）	西鉄側 2,000㎡、甘鉄側約1,100㎡ <ul style="list-style-type: none"> 甘鉄側は、鉄道との乗継動線で空間が分断されるため、日常使いまたは小規模なイベント空間としての利用を想定 西鉄側はある程度の大きさのイベント空間としての活用ができる大きさで、使いやすい整形な空間を確保 	西鉄○・甘鉄○ <ul style="list-style-type: none"> ある程度の大きさのイベント空間として活用できる交流空間がまち側に配置されているので、まちとの繋がりが良い。 また、甘鉄、西鉄ともに駅舎⇄駅前交差点は、直線で移動でき視認性も良い。

交通施設の配置方針

(1) バス乗降場・待機場

- バス乗降場は現状と同様に、田主丸線、秋月線及び甘木市街地循環線の乗降兼用で1か所配置
- バス待機場所は、現在の利用状況及び事業者ヒアリングを踏まえて3台（最大5台）の待機可能なスペースを交通島に確保
- 現在のバス待機場場で乗降が行われている路線バス以外のスクールバス、観光バスなどの大型バスの乗降場を1か所確保

(2) タクシー乗降場・プール

- 乗車場、降車場各1か所配置
- タクシープールは、現在の利用状況及び事業者ヒアリングを踏まえて4台（最大8台）の待機可能なスペースを交通島に配置
- 地域の特殊性を踏まえて予約利用者のりばを1か所配置

(3) 一般車乗降場

昨年10月の調査結果

朝ピーク（7時台）：甘鉄、西鉄2か所合計で乗車5人、降車51人、合計56人

送迎車両台数55台・平均駐車時間32秒

夕ピーク（17時台）：甘鉄、西鉄2か所合計で乗車18人、降車7人、合計25人

送迎車両台数26台・平均駐車時間3分24秒

一般車送迎用に必要となる乗降バース数は、駅前広場計画指針（旧建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編）で示される下記算出式より推計

$$\begin{aligned} \text{一般車乗降バース数 (Bc)} &= (\text{ピーク時利用者数} / \text{平均乗車人数}) \times \text{平均停車時間} \div (\text{サービス時間 5分} \times \text{列車本数})^* \\ &= (\text{ピーク時一般車送迎台数}) \times \text{平均停車時間} \div (\text{サービス時間 5分} \times \text{列車本数}) \end{aligned}$$

※計画指針では60としているが、列車本数の少ない駅ではピーク時60分間でも列車の発着時刻に合わせて利用時間が集中するため、48年式による考え方「サービス時間5分×列車本数」で推計する。

甘木駅に必要な一般車乗降バース数 (Bc)

$$= (\text{ピーク時一般車送迎台数}) \times \text{平均停車時間} \div (\text{サービス時間 5分} \times \text{ピーク時列車本数})$$

ここで、昨年10月に行った調査結果より、

朝ピーク時一般車送迎台数は55台、朝平均停車時間は32秒（余裕をみて1.0分）、朝ピーク時列車本数5本（朝はお見送りがメインのため出発列車を対象。また、出発時刻が5分以内の場合は1本として計算）となっている。

これより、朝 $Bc = 55 \text{台} \times 1.0 \text{分} \div (5 \text{分} \times 5 \text{本}) = 55 \div 25 = 2.2 = \underline{3 \text{台}}$ となる。

夕ピーク時一般車送迎台数は26台、夕平均停車時間は3分24秒（余裕をみて4.0分）、夕ピーク時列車本数4本（夕はお迎えがメインのため到着列車を対象。また、到着時刻が5分以内の場合は1本として計算）となっている。

これより、夕 $Bc = 26 \text{台} \times 4.0 \text{分} \div (5 \text{分} \times 4 \text{本}) = 104 \div 20 = 5.2 = \underline{6 \text{台}}$ となる。

- 算定式による推計結果を踏まえて西鉄、甘鉄それぞれの駅舎近くに2～3バースの乗降スペースを配置
- 別途、バリアフリー化された乗降場を各駅近くに1か所ずつ配置
- なお、夕方のお迎え車両の駐車時間が増加すると乗降場が不足するため、乗降場は乗降のみとしお迎え待ちの駐車車両は、甘鉄側駐車場に確保する送迎用待機場場の利用を促し、ロータリーの混雑を緩和する

甘木駅平日時刻表（令和6年9月現在）

西鉄		甘鉄
13 30 40 59	7時	03 14 21 32 38 49 55
04 32 37 53	8時	07 13 25 31 42 59
04 20 34 50	9時	04 15 32 41
04 20 34 50	16時	23 28 45 56
04 21 34 51	17時	02 19 30 36 47 52
04 21 34 51	18時	04 10 21 26 37 42 54 59

※黒字は甘木駅発時刻、赤字は甘木駅着時刻

(4) 駐車場

現在、甘木駅には甘鉄側に240台、西鉄側に97台の無料市営駐車場があります。

昨年10月に行った調査では、2つの駐車場の最大駐車台数は197台（甘鉄側135台、西鉄側62台）でした。ただし、調査開始時ですでに104台の駐車があったことから、過半数は前日以前からの駐車と考えられます（調査終了時は112台）。

また、調査時間（7～19時）内に甘鉄側駐車場を入庫した388台（入庫191台、出庫197台）のうちビデオ調査で駅利用が確認できたのは約半分の168台でした。

- この結果から最大200台、駅利用者に限定すれば150台でも足りると考えらることから、西鉄側は駅前広場用地に転換し、既存の甘鉄側駐車場を駅利用者用の駐車場とする
- また、甘鉄線路沿いは、ゾーニング図で示した散策路とポケットパーク的な広場を配置する案としており、引き続き整備を検討する
- このため、交通施設配置計画図（案）では駐車場収容台数は約170台。うち駅近くの30台は送迎のための待機など長時間駐車をしない利用者が優先的に利用できる駐車エリアと想定
なお、駐車場の区域は現在の甘鉄側駐車場区域としているので、散策路等を設けなければ現況と同じ最大240台の収容は可能

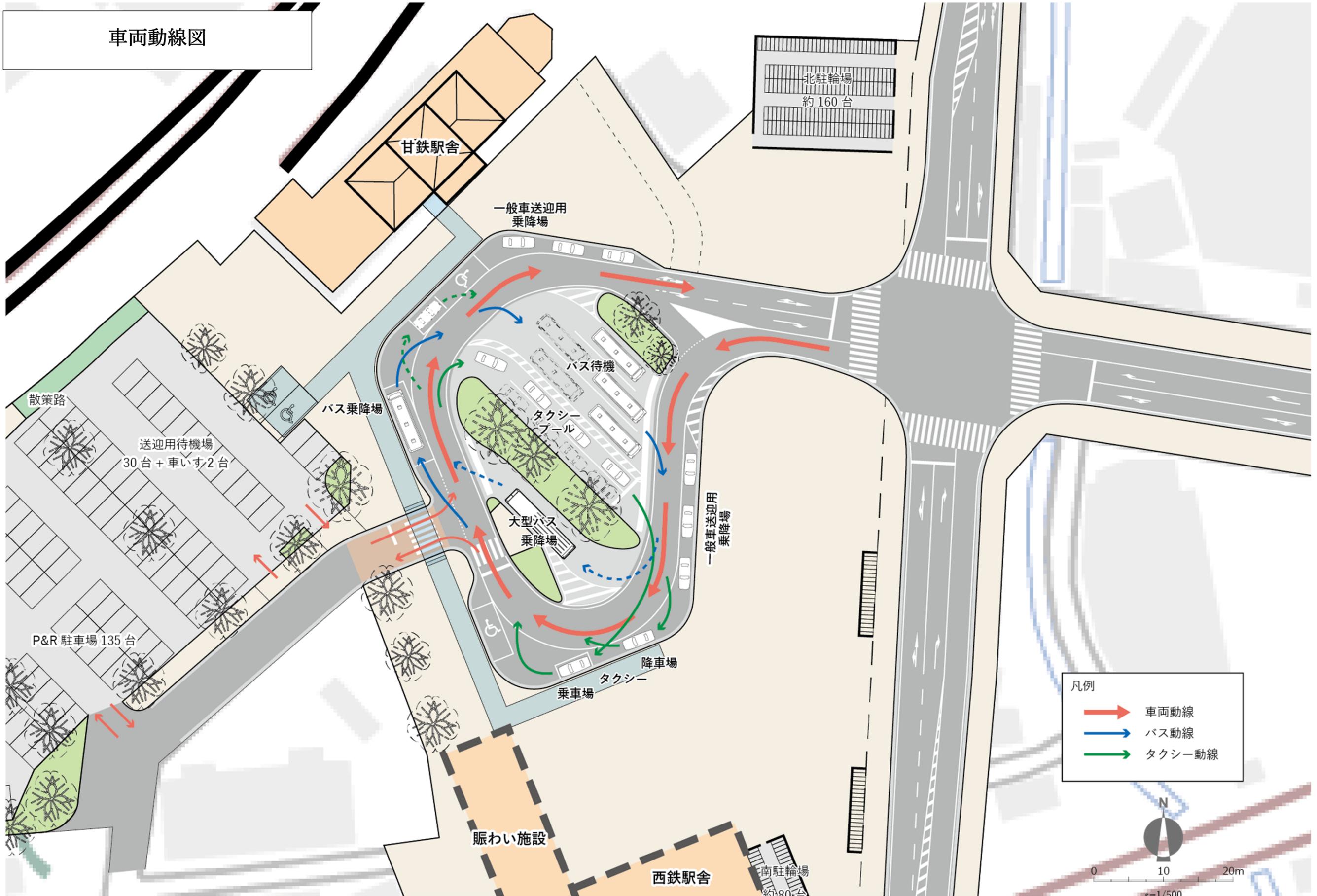
(5) 駐輪場

駐車場同様、現在、甘鉄側と西鉄側に無料の市営駐輪場があります。昨年10月に行った調査では、2つの駐輪場の最大駐輪台数は276台（甘鉄側198台、西鉄側78台）でした。ただし、調査開始時ですでに194台の駐輪があり、調査時間内では入庫151台、出庫183台でした（調査終了時は162台）。この結果から276台には、一部置きっぱなしにされた放置に近い駐輪も含まれていると考えられます。

この結果を踏まえて駐輪場は、

- 駅前広場内での歩行者と自転車の錯綜をさけるため、広場の南北に分散して配置
- 収容台数は、北側約160台、南側約80台及びひろば利用者用駐輪ポート約40台の合計280台を配置

車両動線図



凡例

- 車両動線
- バス動線
- タクシー動線