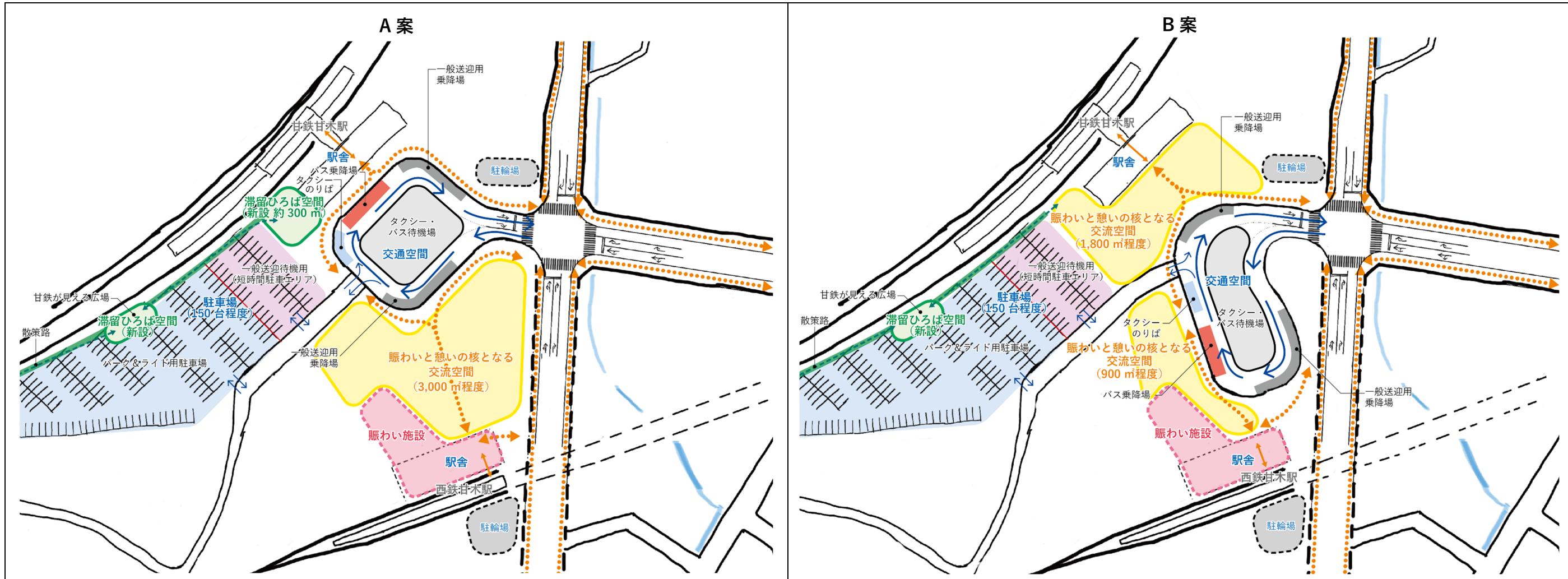


整備ゾーニング（案）について

- 第3回策定会議で示したA案、B案をコンセプト検討部会で提示。2案に対する意見を伺った。

（1）コンセプト検討部会提示案

- 策定会議で指摘を受けた駐輪場の位置の修正や、まとまった「賑わいと憩いの核となる交流空間（＝交流空間）」は大きくを一つにするなど表現の修正をした。
- また、策定会議でも指摘のあった、交流空間の大きさについて市内公園や駐車場などの面積、実際に利活用されている先進事例の駅前空間の面積などを参考として示した。



（2）コンセプト検討部会における主な意見（ゾーニングかかわる主な意見を抜粋）と対応方針

○賛成意見

- 送迎用乗降場がある。駐車と送迎が明確 → 西鉄、甘鉄それぞれに近い場所に一般車送迎用のスペースを確保する方針で引き続き検討する。
- タクシー、バスが双方の駅から利用できる（ただし、A案は西鉄がやや遠い） → 西鉄と甘鉄で兼用し、双方が利用しやすい施設になるよう検討する。
- 利用目的別に駐車場の使い方を区分するのは良い → 計画通りに利用されるように、料金システムなども含めて引き続き検討する。
- 散策路はきれいに造ってほしい → 散策路の整備も引き続き検討する。

△疑問・要望意見

- 3,000 m²の空間を使いきれるか？ → 若干規模は小さくなても、賑わいをつくりやすく、使いやすい形状を意識して配置案を追加
- 西鉄側にも駐車場 → 平常時は駐車場として利用しつつ、イベント時は交流空間と一体的にイベント利用できるような空間として配置を検討
- 駅からロータリーまでの屋根（シェルター） → 連続シェルターは空間の分断要素にもなり得るので、交流空間の配置と合わせて引き続き検討

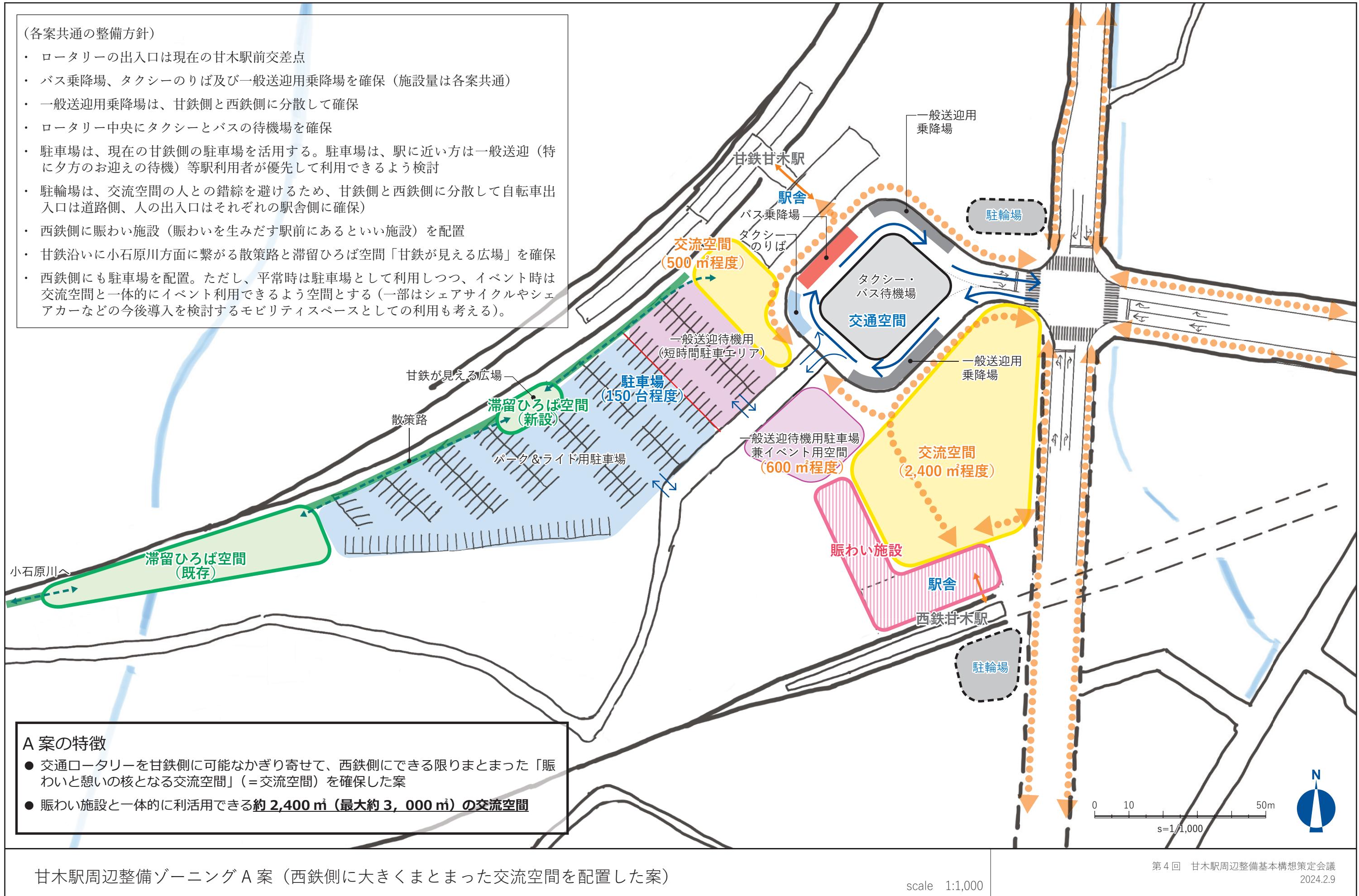
※バリアフリーの観点からも駅と公共交通の乗継動線上には連続シェルターの設置が望ましいが、シェルター整備には大きな費用がかかるため全体整備費とのバランスも考えながら引き続き検討が必要

(3) A~C案の比較

	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」	<p>西鉄△・甘鉄○</p> <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 <p>西鉄↔バスのりば（約110m） 西鉄↔タクシーのりば（約90m）</p>	<p>西鉄側 約2,400 m²・甘鉄側 約500 m²</p> <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 m²・駐車場との兼用空間も含めると最大約3,000 m²）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 	<p>交流空間○・西鉄○・甘鉄△</p> <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」	<p>西鉄○、甘鉄○</p> <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。 <p>甘鉄↔バスのりば（約65m） 甘鉄↔タクシーのりば（約50m）</p>	<p>西鉄側 約1,000 m²、甘鉄側 約1,800 m²</p> <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 	<p>交流空間△・西鉄△・甘鉄○</p> <ul style="list-style-type: none"> 交流空間は、ややまちから奥までおり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」	<p>西鉄○、甘鉄○</p> <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入出庫動線となる道路が通る <p>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）</p>	<p>西鉄側 2,000 m²、甘鉄側約1,100 m²</p> <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 	<p>西鉄○・甘鉄○</p> <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、まちとの繋がりは良い。 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。

(各案共通の整備方針)

- ・ロータリーの出入口は現在の甘木駅前交差点
- ・バス乗降場、タクシーのりば及び一般送迎用乗降場を確保（施設量は各案共通）
- ・一般送迎用乗降場は、甘鉄側と西鉄側に分散して確保
- ・ロータリー中央にタクシーとバスの待機場を確保
- ・駐車場は、現在の甘鉄側の駐車場を活用する。駐車場は、駅に近い方は一般送迎（特に夕方のお迎えの待機）等駅利用者が優先して利用できるよう検討
- ・駐輪場は、交流空間の人との錯綜を避けるため、甘鉄側と西鉄側に分散して自転車出入口は道路側、人の出入口はそれぞれの駅舎側に確保
- ・西鉄側に賑わい施設（賑わいを生みだす駅前にあるといい施設）を配置
- ・甘鉄沿いに小石原川方面に繋がる散策路と滞留ひろば空間「甘鉄が見える広場」を確保
- ・西鉄側にも駐車場を配置。ただし、平常時は駐車場として利用しつつ、イベント時は交流空間と一緒にイベント利用できるよう空間とする（一部はシェアサイクルやシェアカーなどの今後導入を検討するモビリティースペースとしての利用も考える）。



(各案共通の整備方針)

- ・ロータリーの出入口は現在の甘木駅前交差点
- ・バス乗降場、タクシーのりば及び一般送迎用乗降場を確保（施設量は各案共通）
- ・一般送迎用乗降場は、甘鉄側と西鉄側に分散して確保
- ・ロータリー中央にタクシーとバスの待機場を確保
- ・駐車場は、現在の甘鉄側の駐車場を活用する。駐車場は、駅に近い方は一般送迎（特に夕方のお迎えの待機）等駅利用者が優先して利用できるよう検討
- ・駐輪場は、交流空間の人との錯綜を避けるため、甘鉄側と西鉄側に分散して自転車出入口は道路側、人の出入口はそれぞれの駅舎側に確保
- ・西鉄側に賑わい施設（賑わいを生みだす駅前にあるといい施設）を配置
- ・甘鉄沿いに小石原川方面に繋がる散策路と滞留ひろば空間「甘鉄が見える広場」を確保
- ・西鉄側にも駐車場を配置。ただし、平常時は駐車場として利用しつつ、イベント時は交流空間と一緒にイベント利用できるよう空間とする（一部はシェアサイクルやシェアカーなどの今後導入を検討するモビリティースペースとしての利用も考える）。

