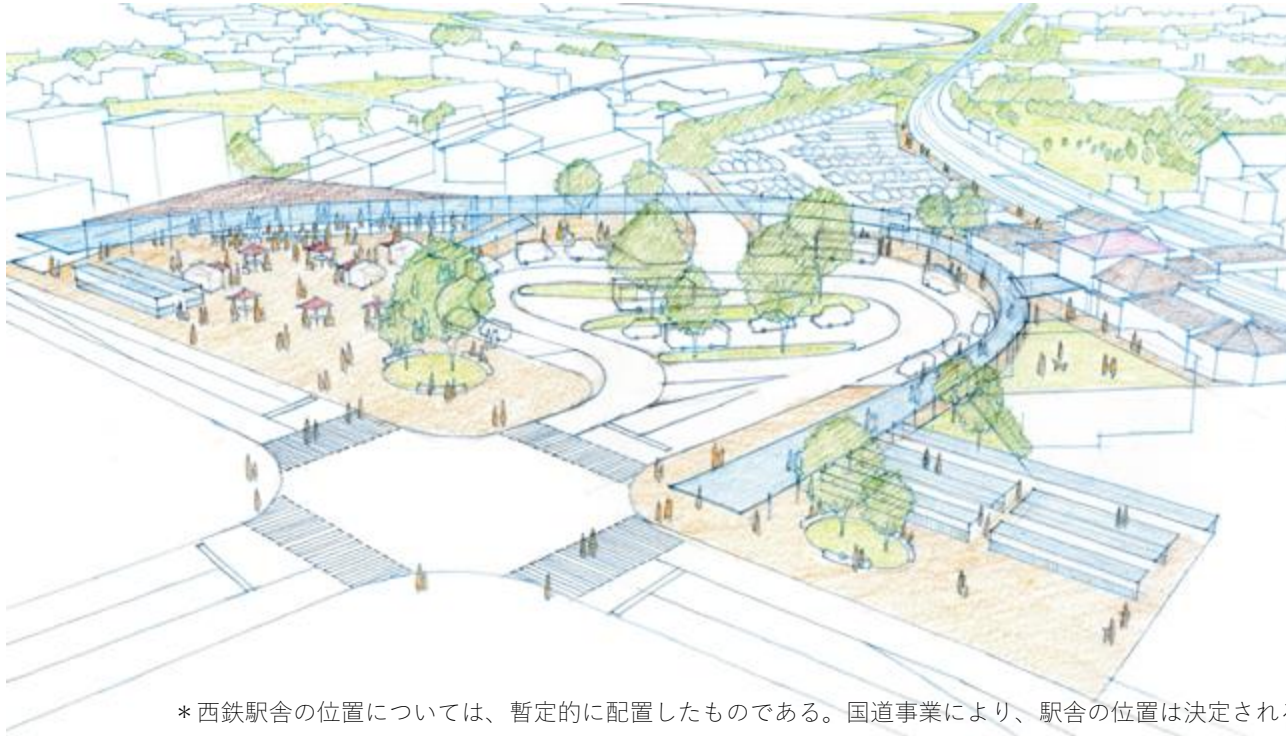


甘木駅周辺整備基本構想（案）



* 西鉄駅舎の位置については、暫定的に配置したものである。国道事業により、駅舎の位置は決定される。

1. 策定の背景と目的
2. 検討体制
3. 検討スケジュール
4. 整備着手の条件
5. 整備方針
6. 整備ゾーニングの検討
7. 交通施設の配置方針
8. 施設配置計画
9. 整備イメージ
10. 整備に向けて

参考資料

令和7年●月

甘木駅周辺整備基本構想策定会議

1. 策定の背景と目的

朝倉市では、全国の自治体と同様に人口減少、少子高齢化が進展しており、コンパクトプラスネットワーク型のまちづくりを進めることとして、令和6年4月に「朝倉市立地適正化計画」を策定した。その中で、甘木鉄道甘木駅、西鉄甘木駅、新市庁舎建設地等が含まれた中心市街地を「都市機能誘導区域」に定めている。

甘木鉄道甘木駅と西鉄甘木駅の周辺では、平成29年度から福岡県により国道322号バイパス整備が進められており、交通混雑や交通事故等の課題解消のみならず、都市機能の強化や駅周辺の土地利用の促進等が期待される。

また、歴史資料館の南側には、「あさくらを潤いのある「未来」へ、やさしく・つよく・つなぐ交流拠点」を基本理念として新市庁舎が建設中であり、令和8年1月の開庁が予定されている。

これらのバイパス整備及び新市庁舎移転を契機に、次世代に向けたまちなかの将来像を検討する市民ワークショップが令和4年度に2回開催され、延べ117人が参加した。

こうした状況を踏まえ、令和5年度から学識経験者、市民、関係機関の職員等により構成された「甘木駅周辺整備基本構想策定会議」が設置され、甘木駅周辺の将来整備イメージが検討された。本構想はその成果をとりまとめたものである。

「甘木駅周辺整備基本構想」は、甘木駅周辺における利便性向上や新たな賑わい創出、コンパクトプラスネットワーク型の都市づくり、公民連携のまちづくりに向けて必要な方針等をまとめることを目的として策定したものである。

2. 検討体制

整備基本構想策定にあたり、「A.甘木駅周辺整備基本構想策定会議」、「B. 基本コンセプト検討部会」、「C. 交通専門部会」を設置した。「B. 基本コンセプト検討部会」および「C. 交通専門部会」での意見交換を踏まえた原案に対して「A.甘木駅周辺整備基本構想策定会議」で審議を行いながら策定を進めた。

A.甘木駅周辺整備基本構想策定会議

- ・学識経験者、市民、関係機関によって構成
- ・基本構想について原案を審議し、基本構想を決定

原案の提示

意見

B. 基本コンセプト検討部会

- ・一般公募で参加した市民によって構成
- ・基本構想の原案について意見交換

C. 交通専門部会

- ・交通事業者、交通管理者等によって構成
- ・基本構想の原案の交通計画について意見交換



甘木駅周辺整備基本構想策定会議の様子

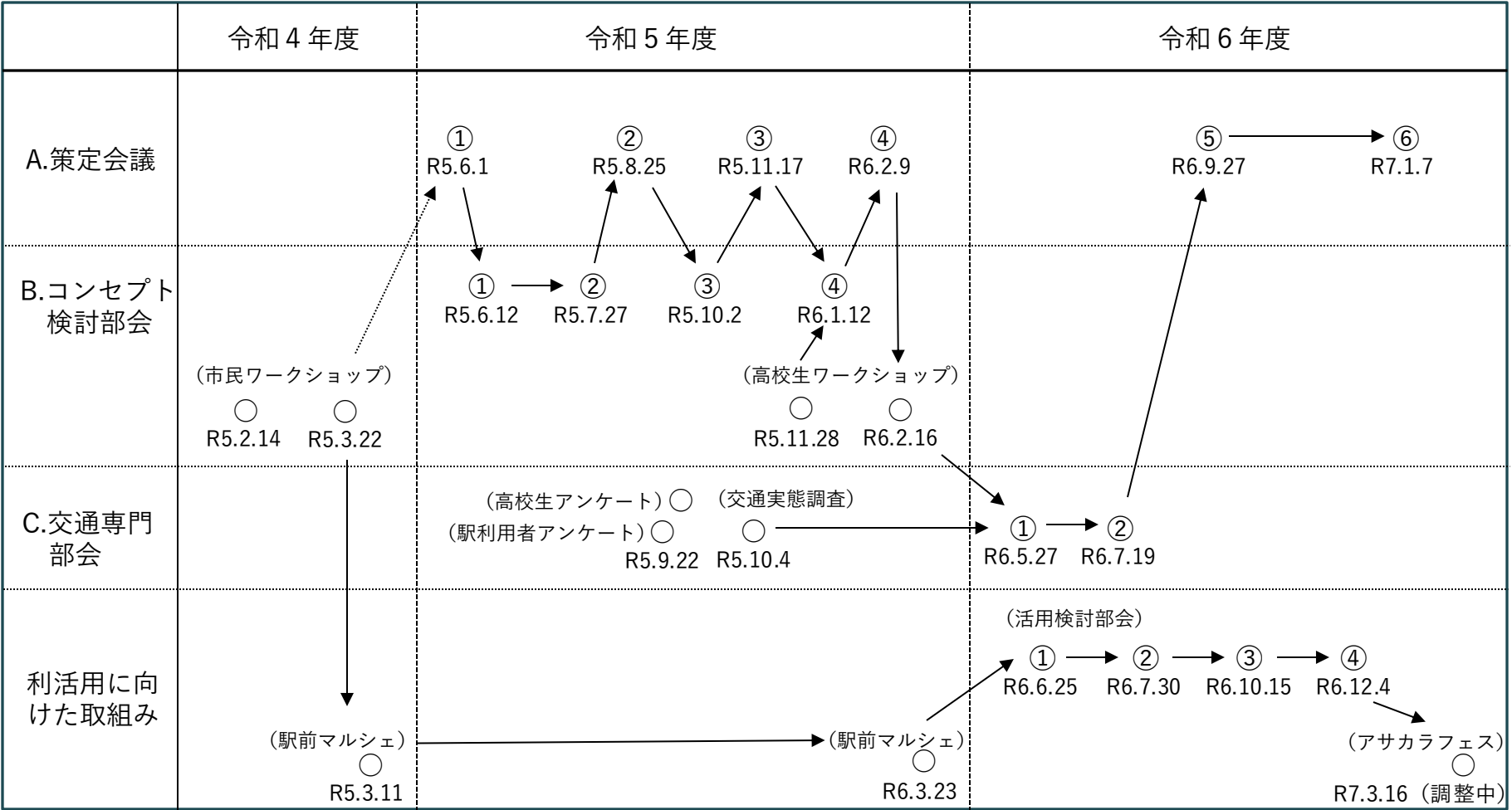


基本コンセプト検討部会の様子

3. 検討スケジュール

整備基本構想策定にあたっては、まず「B. 基本コンセプト検討部会」「高校生ワークショップ」での意見交換を踏まえて整備方針や施設配置等に関する原案を策定し、「C. 交通専門部会」における交通関係者との意見交換を踏まえた修正を行い、それらの検討プロセスにおいて「A.甘木駅周辺整備基本構想策定会議」で都度審議を重ねながら策定を進めた。

また、本検討プロセスと並行して、令和4、5年度に1回ずつ社会実験「駅前マルシェ」が開催され、さらに令和6年度には「活用検討部会」を4回開催し、利活用に向けた取り組みも進めている。



4. 整備着手の条件

甘木駅周辺整備を実施するには様々な課題があり、整備内容が決定してもすぐに着手できるものではない。そのため、朝倉市は、整備着手前にそれらの課題を解消することを目的に「整備着手に至るための三条件」を設定した。この整備構想は「整備着手に至るための三条件」を全て満たさなければ事業着手しないという朝倉市の前提条件に基づき、検討したものである。

< 整備着手に至るための三条件 >

- ・ 市財政状況が逼迫する恐れが生じないとの見通しが立つこと
- ・ 本整備に係る全ての地元関係者等の協力が確認できること
- ・ 国道 3 2 2 号整備および西鉄甘木線駅舎移転が実現すること

5. 整備方針

「2.検討体制」「3.検討スケジュール」での検討を踏まえた「甘木駅周辺整備の整備方針」を以下に示す。

1. 通勤通学等の利便性、駅を起点とした回遊性の向上に向けて、交通結節機能の強化を目指します。

- ★ 国道322号からの出入り、バス・タクシー乗り場、一般送迎用乗降場等の利便性、安全性を強化します。
- ★ 駅周辺での待ち時間の質の向上、駅から目的地までの交通・観光情報案内の充実等を推進します。
- ★ 誰もが利用しやすい*ユニバーサルデザインを推進します。
*ユニバーサルデザイン：年齢や障がいの有無などにかかわらず、多くの人が利用可能であるようにデザインすること

2. 朝倉の魅力を実感できる、賑わいと憩いの核となる交流空間の創出を目指します。

- ★ 市民や来訪者が日常的に集う、居心地のよい空間を実現します。
- ★ 市民や事業者が朝倉の魅力を伝える活動、楽しみを生み出す活動等を行いやすい、活用に配慮した空間を実現します。

3. 市民や来訪者に愛される、朝倉らしいデザイン性の高い空間を目指します。

- ★ 2つの駅とそれらに囲われた駅前広場等、駅周辺全体で統一的なデザインを実現します。
- ★ 朝倉の風土やスケール感に調和した、市民や来訪者に愛される朝倉らしいデザインを目指します。
- ★ 夜間も安心や楽しみが感じられる駅周辺となるよう夜間照明デザインに配慮します。

4. 持続的に賑わいを生み出すために民間と行政が連携した運営体制の構築を目指します。

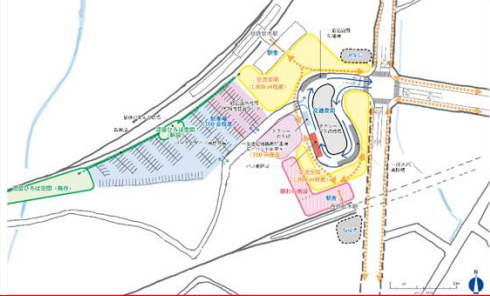
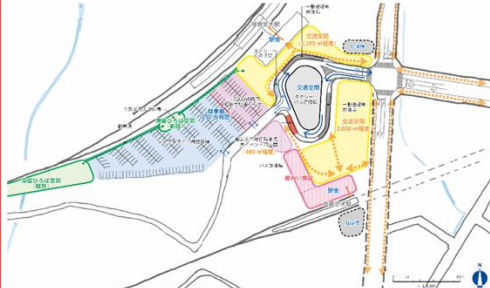
- ★ 賑わいと居心地の良さを持続的に生み出すために、行政のみによる管理運営ではなく、市民や事業者と
いった民間の力が活かされる民間と行政が連携した運営体制を構築します。

5. 駅を起点とした、歩いて楽しいコンパクトなまちを目指します。

- ★ 都)甘木駅前線（駅前通り）、都)庄屋町持丸線（中央通り）等の歩道空間を充実し、歩いて楽しい道路空間整備を推進し、市街地への誘導を図ります

6. 整備ゾーニングの検討

「5.整備方針」を踏まえたゾーニング3案（下表）を比較検討し、「西鉄と甘鉄のほぼ中間にバス、タクシー乗り場が配置されるため、どちらの駅からも公共交通の乗継ぎ利便性が良い点」「イベント空間として活用できる交流空間がまち側に開いているため、まちとの繋がりが良い点」「賑わい施設と交流空間が一体的に利用可能な配置になっている点」などからC案を基本に施設配置を検討することとした。

	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○ - 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㎡ 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△ - 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○ - 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㎡ - 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○ - 交流空間は、ややまちから奥まって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」 	西鉄○、甘鉄○ - 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㎡ - 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○ - 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。

* 西鉄駅舎の位置については、暫定的に配置したものである。国道事業により、駅舎の位置は決定される。

7. 交通施設の配置方針

令和5年度に実施した交通実態調査（令和5年10月4日（水）実施）の結果及び「2.検討体制」「3.検討スケジュール」での検討を踏まえた「交通施設の配置方針」を以下に示す。

（1）バス

- ・ バス乗降場は現状と同様に乗降兼用で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

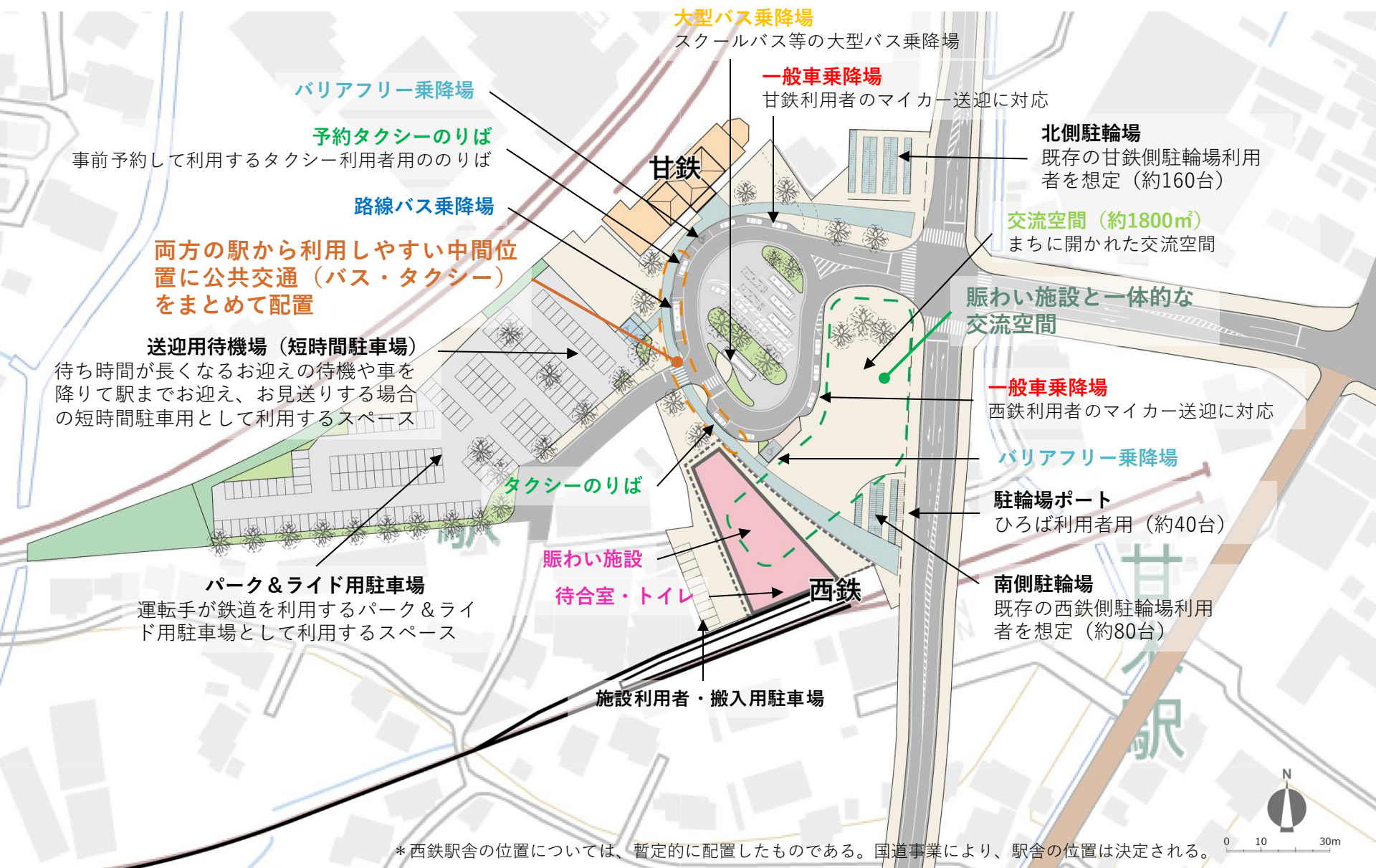
- ・ 交通実態調査を踏まえた駅前広場施設算定式による推計結果より、西鉄、甘鉄それぞれの駅舎近くに2～3台分の乗降スペースを配置
- ・ 別途、バリアフリー化された乗降場を各駅近くに1か所ずつ配置

（4）駐車場・駐輪場

- ・ 駐車場は、交通実態調査結果を踏まえて、既存の西鉄側市営駐車場（収容台数97台）は駅前広場用地に転用し、既存の甘鉄側市営駐車場（収容台数240台）を鉄道利用者が利用しやすい駐車場とする。
- ・ 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する。収容台数は、交通実態調査結果を踏まえて、北側約160台、南側約80台とする。また、これとは別に広場利用者のための駐輪ポート40台程度を確保する。

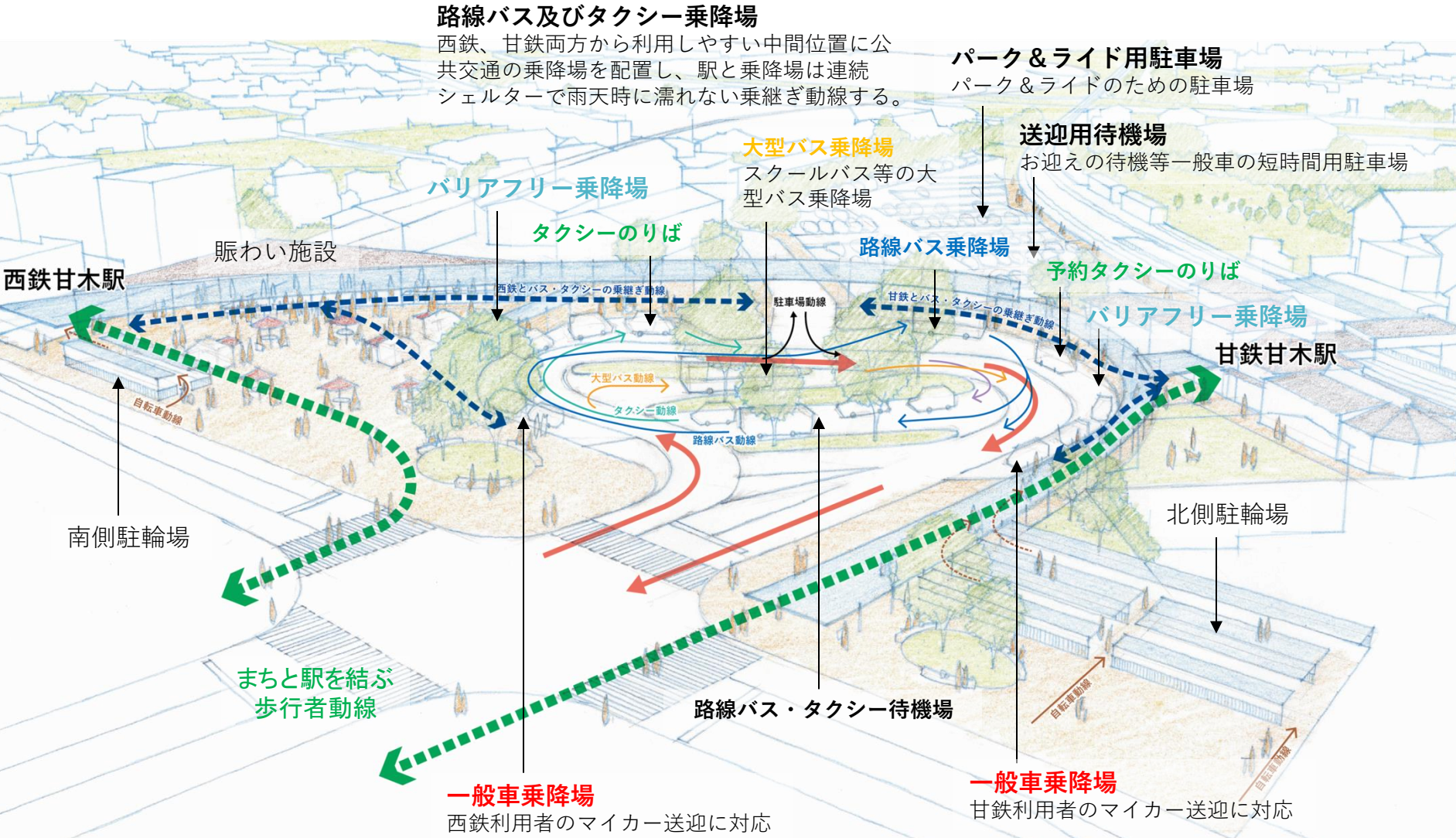
8. 施設配置計画

「6.整備ゾーニングの検討」「7. 交通施設の配置方針」をベースに「2.検討体制」「3.検討スケジュール」での検討を踏まえて検討した「施設配置計画」を以下に示す。



9. 整備イメージ(交通施設配置・交通動線)

「8.施設配置計画」をベースに「2.検討体制」「3.検討スケジュール」での検討を踏まえて検討した「整備イメージ」のうち、特に「交通施設配置・交通動線」に関する項目を以下に示す。



* 西鉄駅舎の位置については、暫定的に配置したものである。国道事業により、駅舎の位置は決定される。

9. 整備イメージ(まちづくり・利活用)

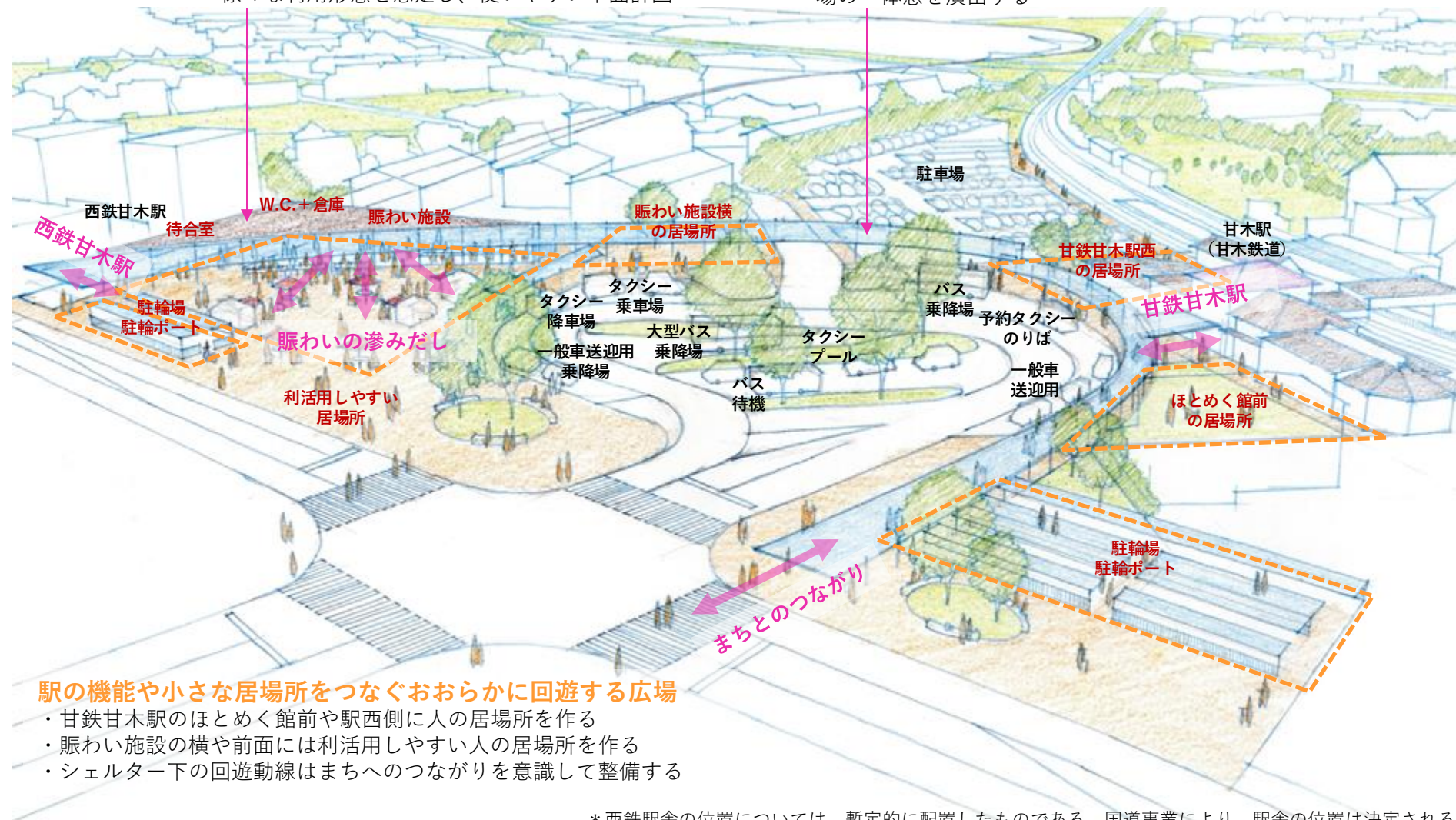
「8.施設配置計画」をベースに「2.検討体制」「3.検討スケジュール」での検討を踏まえて検討した「整備イメージ」のうち、特に「まちづくり・利活用」に関する項目を以下に示す。

賑わい施設

- ・西鉄甘木駅に隣接する待合室を兼ねた賑わい交流施設
- ・賑わい施設と広場との一体利用を想定した大きな庇
- ・様々な利用形態を想定し、使いやすい平面計画

連絡シェルター

西鉄、甘鉄の両駅を結び、緩やか弧を描くシェルターにより賑わい施設、乗降場、駐輪場などの各施設をつなぎ、駅前広場の一体感を演出する



駅の機能や小さな居場所をつなぐおおらかに回遊する広場

- ・甘鉄甘木駅のほとめく館前や駅西側に人の居場所を作る
- ・賑わい施設の横や前面には利活用しやすい人の居場所を作る
- ・シェルター下の回遊動線はまちへのつながりを意識して整備する

* 西鉄駅舎の位置については、暫定的に配置したものである。国道事業により、駅舎の位置は決定される。

10. 整備に向けて

甘木駅周辺整備を起点とした中心市街地エリアの活性化を図るためには、ハード面のみならず、ソフト面の施策も充実させ、新たな賑わい創出や回遊性の向上に取り組む必要がある。

この整備基本構想は、これまでの検討過程で出された課題解決に対する意見等を整理し、理想とする駅周辺整備イメージとしてまとめたものであるが、今後は、朝倉市において福岡県、西日本鉄道株式会社等の関係機関と協議しながら「整備着手に至るための三条件」の確認を進め、整備基本構想の実現性について調査してほしい。

それと同時に、新たな賑わい創出に向けたソフト事業の充実、まちづくり活動の担い手の発掘、育成等についても引き続き取り組んでもらいたい。

参考資料

*** 策定会議当日は配布しない**

参考資料1:コンセプト検討部会のまとめ①～④

参考資料2:駅利用者アンケート、高校生アンケート

参考資料3:交通実態調査結果

参考資料4:甘木駅前マルシェのまとめ

参考資料5:会則

参考資料6:策定会議名簿

参考資料7:策定会議議事録