

第5章 飯塚駅周辺地区整備計画

5.1 飯塚駅周辺地区整備計画の事業展開

「中心拠点にふさわしい交通結節点の利便性及び安全性の向上」、「すべての人が円滑に移動できる安全・安心なまちづくり」、「未利用市有地の有効活用と快適な都市機能整備による賑わいの創出」の3つの整備構想に基づき、まちづくりの目標実現のための道路事業、公園事業、駅前広場整備事業を進めるとともに、旧卸売市場敷地への大規模集客施設立地等地域の賑わいの創出(民間活力)を進めます。

なお、移転が検討されている近畿大学九州短期大学が移転した場合の跡地利用については、整備コンセプトに沿って検討します。

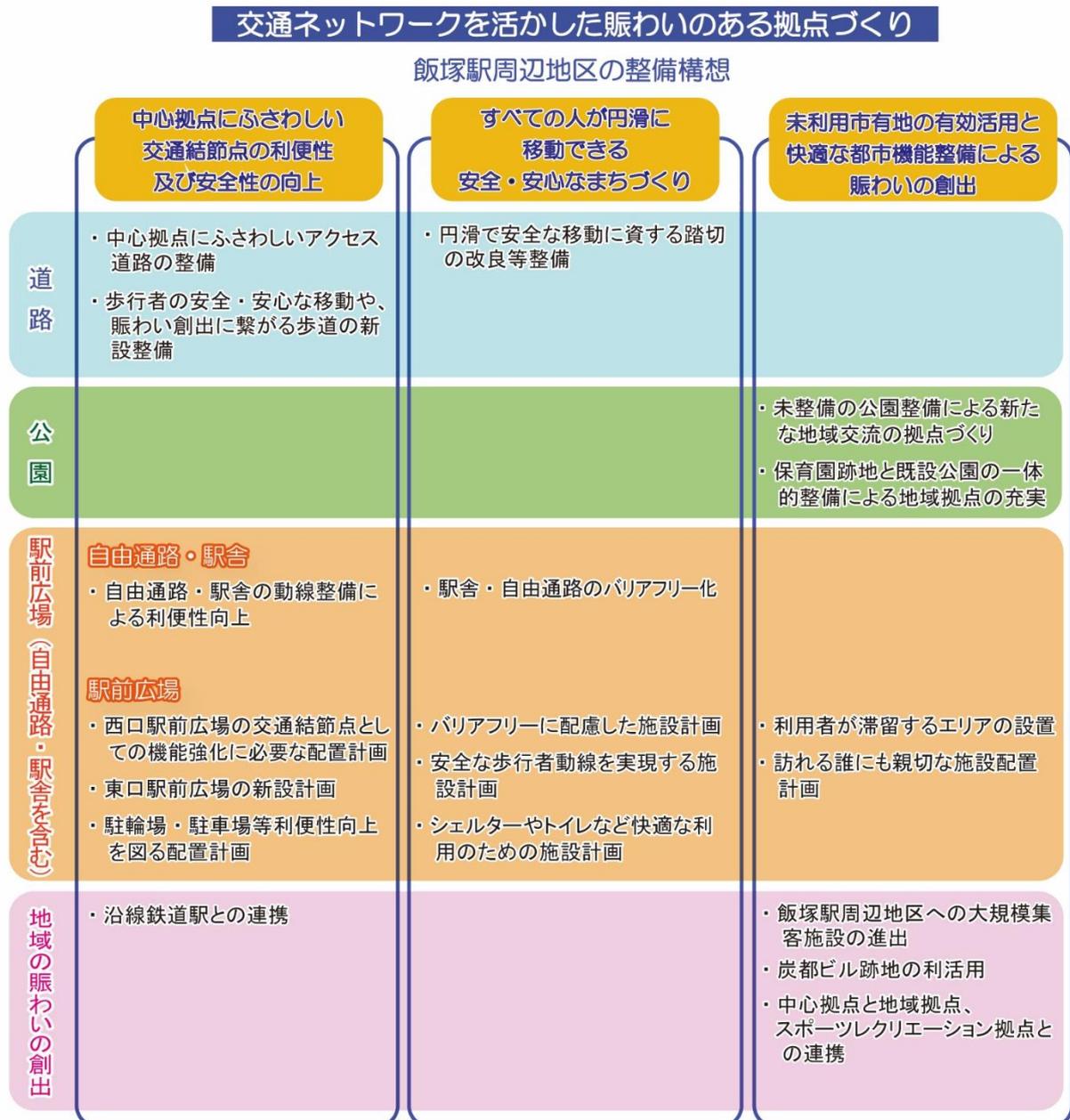


図- 5.1 整備構想に基づく事業展開

5.2 飯塚駅周辺地区整備計画の対象範囲設定

飯塚駅周辺地区整備計画の範囲は、飯塚市立地適正化計画の居住誘導区域と都市機能誘導区域と本地区の課題を踏まえ、以下の範囲(面積 A=163ha)に設定します。

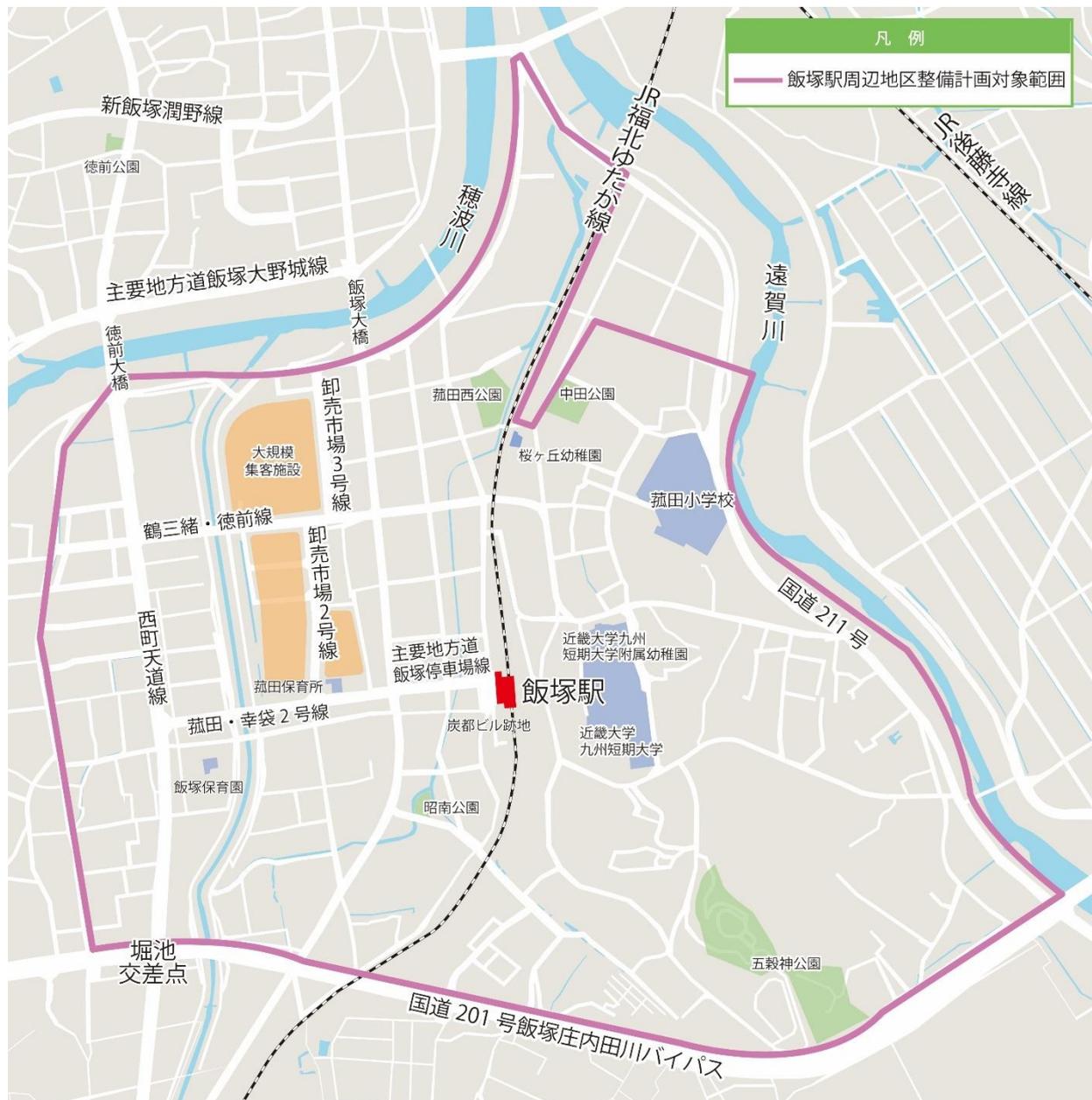


図- 5.2 飯塚駅周辺地区整備計画 対象範囲

5.3 道路事業

飯塚駅周辺地区の道路整備について、周辺施設へのアクセス性と地域の安全性、利便性向上のため、交差点改良や歩道整備及び一部無電柱化等を行います。

(1)中心拠点にふさわしいアクセス道路の整備

旧飯塚市地方卸売市場跡地周辺道路(市道卸売市場2号線、市道卸売市場3号線、市道鶴三緒・徳前線)では、大規模集客施設の誘致で交通量の増加が見込まれることに対応し、道路改良と交差点改良および区画線設置を行います。また国道201号飯塚庄内田川バイパスと接道する道路交差点の渋滞緩和のため、西町天道線の堀池交差点付近の交差点改良等の道路整備を行います。



図- 5.3 西町天道線堀池交差点改良 主な整備内容

(2)歩行者の安全・安心な移動や、賑わい創出に繋がる歩道の新設整備

大規模集客施設の周辺道路整備では歩行者が安全・安心に移動できると共に、人の移動による賑わい創出に繋がる歩道の新設を行います。



図- 5.4 大規模集客施設周辺道路整備 主な整備内容

(3)円滑で安全な移動に資する踏切の改良等整備

飯塚駅北側に位置する桜ヶ丘踏切改良事業では、踏切を安全に横断できるよう、段差・不陸を解消する整備を行います。また、城ヶ崎踏切等地区内の他の踏切改良については、今後検討していきます。



図- 5.5 桜ヶ丘踏切改良事業位置図



桜ヶ丘踏切現況



整備イメージ

図- 5.6 桜ヶ丘踏切改良事業 主な整備内容

5.4 公園事業

飯塚市では今後の公園の整備・維持・活用の方針として、公園は地域における利活用状況、維持管理の意向を踏まえながら再整備、維持、統合集約・機能分担、用途変更等を進め、より地域に密着した多機能な空間となるように再編を図ることにしています。

飯塚駅周辺地区には、長期未整備の都市計画公園である西菰田公園があり、また旧菰田保育所に隣接する菰田西公園があります。

これらの公園について、飯塚駅周辺地区の整備と合わせて整備を行うことで、飯塚駅周辺地区の回遊性、利便性及び安全性の向上を図り、更には高齢者や障がい者及び観光者等、誰でも快適に利用できるようバリアフリー化を行い、地域イベント等でも幅広く活用できる地域交流の拠点づくりを行います。

表- 5.1 公園事業

公園等名	区分	種別等	事業主体	概要(面積(m)等)	備考
菰田堀池公園(仮称)	新設	街区公園	飯塚市	2,800	整地、排水、遊戯施設等整備
菰田西公園	改修	街区公園	飯塚市	1,300	建物の解体、整地、排水等整備

(1)未整備の公園整備による新たな地域交流の拠点づくり

西菰田公園は都市計画公園として都市計画決定されていますが、公園敷は私有地であり長期未整備となっています。また、都市計画決定されていることにより、周辺地区は建築制限があり、地元住民から計画変更を求める声が多く、代替地での整備が必要となっています。

本市では、長期未整備の都市計画公園については必要性を再検討し、見直しを含め効率的・効果的な公園整備を行う方針です。

菰田堀池公園(仮称)は西菰田公園の計画を、飯塚駅から徒歩圏内の地域住民だけでなく、駅利用者も気軽に利用できる場所に再配置することで、交流人口の増加、回遊性の向上、地域交流の中心拠点としての憩いの場の形成など、地域活性化に繋げる整備を行います。



図- 5.7 菰田堀池公園(仮称)事業位置図

(2)地域拠点としての既存公園の充実

菰田西公園は昭和41年(1966年)に整備された都市公園で、旧菰田保育所が隣接し、JR福北ゆたか線を挟み反対側には桜ヶ丘幼稚園も立地しています。また地域の方の利用も多く、地域交流拠点の一翼を担っています。

菰田西公園は、近隣に新設する菰田堀池公園(仮称)と連動して飯塚駅周辺地区の回遊性、利便性及び安全性の向上を図るとともに、利用状況を考慮した改修を行います。



図- 5.8 菰田西公園事業位置図



図- 5.9 菰田西公園の上空写真

5.5 駅前広場整備事業(自由通路・駅舎を含む)

駅前広場整備事業では、飯塚駅周辺地区のコンセプト及び整備構想のもと、飯塚駅の自由通路・駅舎、東西駅前広場、駐車場などのその他の施設を対象として、施設規模や数、配置などの内容を計画しました。

5.5.1 整備の基準となる駅利用者数の設定

2004年～2019年までの乗降客数(2017年以降は乗車数のみ公表のため乗車数を2倍した)を使用したトレンド推計の結果、整備完了年(2026年)の乗降客数は2,135人/日と推計されます。

本計画による事業に加え、飯塚駅周辺地区内への大規模集客施設誘致や、沿線の桂川駅整備や飯塚市新体育館整備等により相乗的に利便性や回遊性が向上し、飯塚駅の利用者増加が期待できる状況にあることから、飯塚駅周辺地区整備事業の実施により約5%増を見込んで、**乗降客 2,250人/日(2019年と同程度)**として目標を設定し、施設別規模を算定しました。

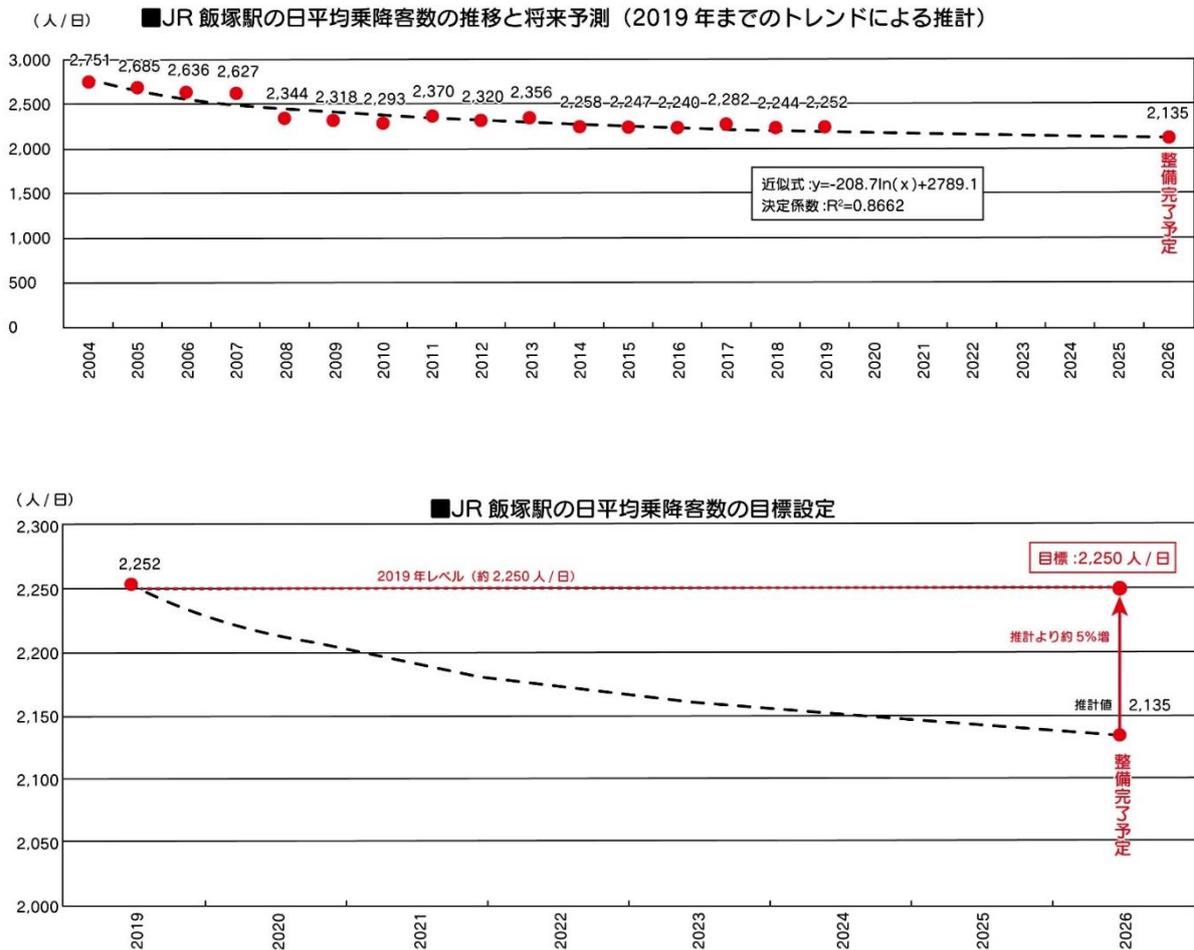


図- 5.10 飯塚駅の日平均乗降客数の目標設定

5.5.2 自由通路および駅舎整備計画

飯塚駅東西のアクセスを強化し、回遊性、利便性及び安全性の向上を図り、交流人口の増加に繋げるため、自由通路整備を行います。自由通路は飯塚駅駅舎の建て替えと一体的に整備を進めます。



自由通路・駅舎事例：浜崎駅（佐賀県唐津市）



自由通路事例：桂川駅（福岡県嘉穂郡桂川町）

(1)自由通路の位置付け

都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路は、基本的に、道路法上の道路として位置付けられ、都市計画に定めるものとされています。

性格・整備主体	都市基盤事業者、鉄道事業者間の調整	自由通路の位置付け
<p>市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路</p> <p>[整備主体： 都市基盤事業者※1]</p>	<p>安定的に公共の交通に資するため、公物としての管理が必須であることから基本的に道路法上の道路とする</p> <p>道路として整備することを鉄道事業者と調整</p> <p>✕ 道路にできないもの (後述P20の「通路等の場合」参照)</p>	<p>基本的に都市計画に定める ※2,3</p> <p>道路 → 必要に応じて道路の立体的区域を定める</p> <p>通路 → 必要に応じて立体都市計画を活用</p>
<p>鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路</p> <p>[整備主体： 鉄道事業者]</p>	<p>不特定多数の利用を前提とし、まちづくりに貢献する場合、都市基盤事業者の費用負担について調整</p> <p>✕ 都市基盤事業者が費用を負担しないもの</p>	<p>鉄道事業者の施設</p> <p>要綱対象外</p>

※1 通路とする場合、整備主体の都市基盤事業者に、道路管理者は含まれない。

※2 自由通路が、隣接する各種施設を立体的、計画的に整備すべき鉄道駅周辺に設置される場合、都市計画に定めることが望ましいためこれを基本としている。自由通路の整備位置が、都市計画区域外であったり、周囲に接続する都市施設が無い等、整備する地域の状況等 によってはこの限りではない。

※3 都市施設の道路、通路等のほか、地区計画の地区施設として都市計画に位置づけを行う場合も考えられる。

出典：自由通路の整備及び管理に関する要綱(H22.2)

図-5.11 自由通路の位置付け

(2)適用基準

自由通路の通路幅員、階段幅員に係る基準等は表-5.2 に示すとおりです。

表- 5.2 自由通路幅員に関連する基準等

基準等		該当箇所	通路幅員	階段幅員
道路構造令	歩道	道路構造令第11条 第3項, 第4項, 第5項	3.5m 以上 (交通量が多い場合) ^{※1} 2.0m 以上 (その他の場合) <small>※幅員はその道路の歩行者の交通の 状況を考慮して定める</small>	—
	歩行者専用 道路	道路構造令第40条	2.0m 以上	—
道路の移動等円滑化整備 ガイドライン (H20.2)		第2章 歩道等 第3章 立体横断施設	2.0m 以上	1.5m 以上
立体横断施設技術 基準・同解説 (S54.1)		Ⅱ 横断歩道橋 2-2 幅員	1.5m 以上 (2.0m 以上) ^{※2}	1.5m 以上 (斜路付階段 2.1m 以上)
福岡県福祉のまちづくり条例 (H10.3 制定、H19.2 改正)		別表第6 (第4条関係) 道路(望ましい基準)	1. 歩道 2.0m 以上 5. 立体横断歩道施設 幅員規定なし 移動円滑化条例適用	
福岡県高齢者、障がい者等の 移動等の円滑化の促進に 係る道路の構造に関する 基準を定める条例 (H24.10)		(歩道等) 第3条(歩道) (立体横断施設) 第15条(通路) 第16条(階段)	歩道 幅員規定なし (道路構造令適用) 立体横断歩道施設 2.0m 以上	立体横断歩道施設 1.5m 以上

※1：歩行者交通量が多い場合(500人/日以上を目安)
道路整備課通知(道整第17号 平成16年7月30日)「道路幅員及び歩道等の設置について(通知)」
※2：自転車、乳母車、車椅子等の利用を考慮する場合の幅員

(3)自由通路および駅舎整備案

駅舎の建替を行う場合の駅舎の構造形式は、自由通路の位置や構造と深く関わるものであることから、自由通路と駅舎の整備はセットで考える必要があります。そのため駅舎のタイプと自由通路整備とを組み合わせた案として自由通路と駅舎を共に整備する案(駅舎形式は「地平駅案」、「二階駅案」、「橋上駅案」、「両側改札案」を検討)と、自由通路のみを整備する「自由通路単独整備案」を設定し、各案のメリット・デメリットを整理の上、比較検討を行いました。

自由通路と駅舎を共に整備する案はコスト面や施工等を踏まえ、他案に比べて実現性が高く、機能面、景観等でも優れている「両側改札」、「二階駅」の2つの駅舎タイプを選定し、採用案としました(各案の選定・非選定の理由は表-5.4のとおり)。

駅舎規模は駅舎面積が得られた同規模の駅(利用者)の整備事例を参考に、現状の600m²の約1/3となる100~200m²で設定しました。

なお、本計画で示している自由通路および駅舎の採用案は、最終決定したものではありません。今後の設計で景観性や動線、コスト等を引き続き検討し、鉄道事業者と協議の上、最終案を作成する予定です。

表- 5.3 駅舎規模の参考事例 (飯塚駅の目標設定乗降人員 2,250 人/日)

駅名	駅舎形式	面積	乗降人員(2019年)
朽網駅	2階駅舎	194 m ²	4,552 人/日
筑前深江駅	橋上駅舎	240 m ²	1,766 人/日
桂川駅	2階駅舎	223 m ²	3,722 人/日
浜崎駅	地平駅舎(両側改札)	35 m ²	1,224 人/日

※乗降人員は、九州旅客鉄道株式会社公表の駅別乗車人員上位300駅(2019)を2倍した数値

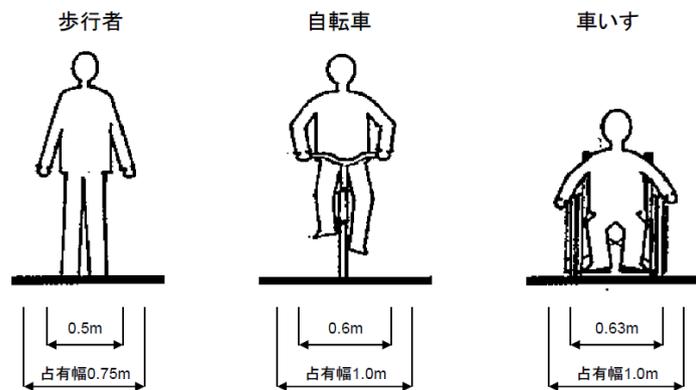
表- 5.4 自由通路・駅舎整備の組合せと検討の方向性

タイプ	整備の概要
地平駅	橋上駅・二階駅に比べてコストダウンが可能であると共に、他案よりも経済性で有利であるが、東口からの駅利用の利便性が現状と比べてあまり向上しないため検討対象から除外。
両側改札	歩行者動線が短く、シンプルで分かりやすい。また跨線橋の状況に関わらず、バリアフリーで移動が可能である上、地平駅であるため事業費を抑えることが可能であることから、検討対象として選定。
二階駅	東口からのアクセスも向上し、橋上駅に比べるとコストダウンが可能。建物が2階建てであるため、桂川駅のように多目的トイレを駅舎1階に設置することも可能である。検討対象として選定。
橋上駅	軌道敷上での工事となり、事業費が高額になると想定されることから除外。
自由通路単独案(自由通路のみ整備)	事業費は最も安価であるが、駅舎のバリアフリー化の課題が解消できないことから除外。

(4)自由通路幅員の設定

福岡県福祉のまちづくり条例は、高齢者、障がい者等をはじめすべての県民が社会、文化、経済その他の分野の活動に自らの意思で参加できる社会を形成する福祉のまちづくりに関し、県、市町村、事業者等及び県民の役割を明らかにするとともに、県の施策の基本方針その他必要な事項を定め、これらを総合的に推進することにより、いきいきとした地域社会を築くことを目的として制定されたもので、市町村は自ら設置し、又は管理する施設等について、高齢者、障がい者等が安全かつ快適に利用できるよう、その整備に努めるものとしています。

自由通路の幅員は、福岡県福祉のまちづくり条例と、道路構造令の歩道幅員の考え方に基づき、自由通路の有効幅員 2.5m と設定しました。これは車いすを押して歩く人が(占有幅 1.0m)、2人で話しながら歩く人(占有幅 1.5m)とすれ違うことができる幅員です(図-5.12、表-5.5)。階段部については、両手に手荷物を持った人がすれ違うことを考慮して、有効幅員 2.0m で設定します(図-5.14)。



道路利用者の基本的な寸法

出典：道路構造令の解説と運用

図-5.12 道路利用者の基本的な寸法と歩道幅員の考え方

表- 5.5 多様な利用形態と占有幅

多様な利用形態	占有幅 (m)
乳母車を押して歩く	0.75
傘を差して歩く	1.0
両手に荷物を持って歩く	1.0
車いすを押して歩く	1.0
視覚障がい者が盲導犬と歩く	1.5
2人で話しながら歩く	1.5 ~ 2.5
ウィンドウショッピングをする	1.5 ~ 2.0
家族4人で並んで歩く	3.0

出典：道路構造令

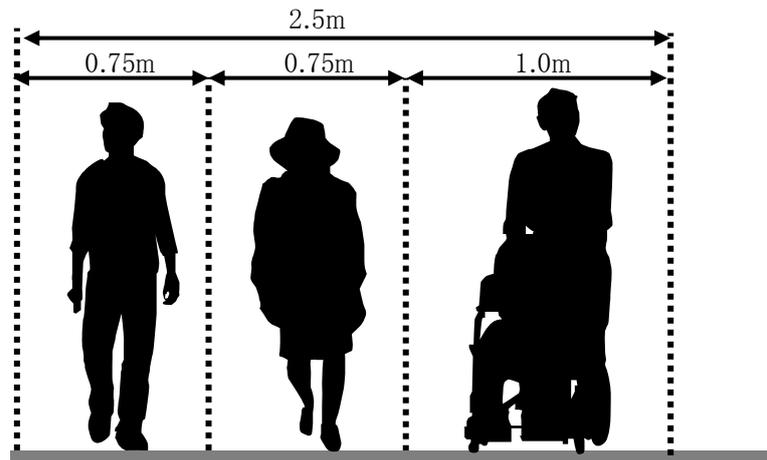


図-5.13 設定幅員の利用イメージ(2.5m)

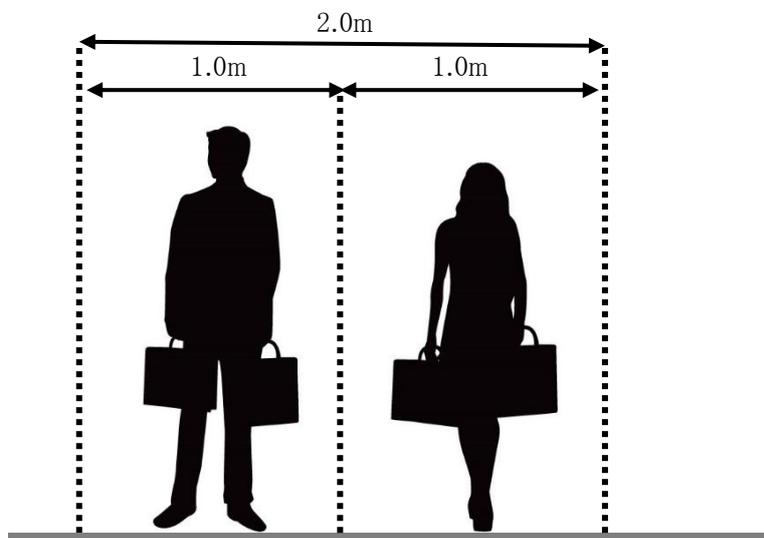


図-5.14 階段部分の利用イメージ(2.0m)

(5)屋根・壁形式の設定

自由通路整備においては、屋根や壁の設置や形式によって構造等に影響を及ぼすことから、下記の通り設定します。

1)屋根

気象条件(降雨等)による影響や安全性、採光も考慮して屋根を配置します。

2)壁

気象条件(降雨等)による影響や安全性を考慮して壁を設置します。また、壁の形式には屋根部分まで壁で覆う「閉鎖型」と一部に開口部を設ける「開放型」がありますが、光や風を取り込むために「開放型」を採用するとともに、壁部も採光に配慮したものとします。



自由通路事例(有効幅員 3.5m):
篠栗駅(福岡県糟屋郡篠栗町)



自由通路事例(有効幅員 2.5m):
桂川駅(福岡県嘉穂郡桂川町)

(6)エレベーターの規模設定

自由通路に設置するエレベーターについては、バリアフリーの基準および現状の東西連絡通路のピーク時通行者数を考慮して下記の通り設定しました。

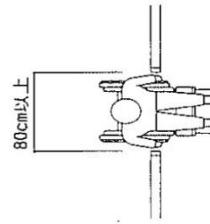


エレベーターの設置事例:桂川駅(福岡県嘉穂郡桂川町)

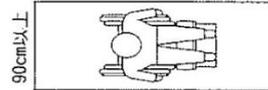
標準寸法の適用例【幅】 ●:整備基準に適用、◎:望ましい基準に適用

cm以上	建築物					旅客施設					道路歩道	公園						
	各種出入口	廊下等に設ける傾斜路等	階段	エレベーターの乗降口	エレベーターの乗降口	福祉型便房の出入口	車いす使用者用駐車施設	敷地内通路	敷地内通路に設ける傾斜路等	車いす使用者用観覧スペース等	出入口・改札口	通路	傾斜路	エレベーターの乗降口	エレベーターの乗降口	出入口	園路	階段
80	●			●	◎									●				◎
85										●				●				
90	◎	●		◎					●	◎	●	●	●			●	●	◎
120	◎	●	◎	●				●	◎	◎		●	●			◎	●	◎
140		◎					●					●						
150			◎	◎	●				◎					●				
180		◎			◎			◎						●				◎
200														●				

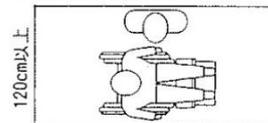
①車いすで通過できる最低幅



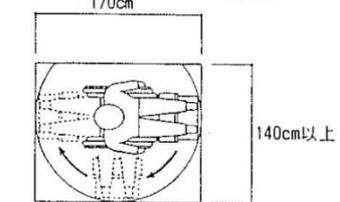
③車いすで通過しやすい幅



④車いすで通行しやすい幅



⑤車いすで方向転換できる寸法 (手動)



出典：福岡県福祉のまちづくり条例手引書

図-5.15 エレベーターの標準寸法適用例

5.5.3 飯塚駅東西駅前広場の整備計画

一般車両や大型バス等、アクセス向上のための交通結節機能強化や利用者等の交流空間の形成を図り、利用する人、訪れる人が快適に利用できる自由通路・駅舎と駅前広場の整備を計画します。



駅前広場整備事例：新飯塚駅（飯塚市）



駅前広場整備事例：糸島高校前駅（福岡県糸島市）

(1) 施設規模の算定

飯塚駅東西駅前広場のレイアウト検討にあたり、表－5.6 のとおり施設規模を算定しました。

表－5.6 飯塚駅周辺地区整備機能別規模一覧(交通量等調査反映)

		現 状	計 画	
場 所		西口広場	西口広場	東口広場
施設 数・ 規模 等	駅 舎	地上駅舎 (2階建て) 約600㎡	駅舎形式未定 延床面積 100～200㎡想定 ※飯塚駅（目標設定乗降車数2,250人/日 下記利用者同規模駅を参考に現状の1/3で設定 朽網駅（乗降者4,552人/日）2階駅舎194㎡ 筑前深江駅（乗降者1,766人/日）2階駅舎240㎡ 桂川駅（乗降者3,722人/日）2階駅舎223㎡ 浜崎駅（乗降者1,224人/日）地平駅舎（両側改札）35㎡ 有効幅員2.5m	
	自由通路	幅員1.8m		
	広場面積	約3,000㎡		
タク シー	乗・降車場	4	2 (11.25㎡/台)	0
	タクシー 待機場	2	4 (12.5㎡/台)	0
バス	乗・降車場	0	1 (42.25㎡/台)※兼用	0
	バス待機場	0	1 (42.9㎡/台)	0
一 般 車	乗・降車場	2	3 (11.5㎡/台)	2 (20㎡/台)
	駐車場	8	10 (12.5㎡/台)	0
	駐車場 (身障者)	2	1 (17.5㎡/台)	0
	公衆トイレ	0	1 (20㎡) ※新飯塚駅の事例	0
駅 前 広 場	周辺 案内版	2	1	1
	照明灯	4	4	2
	ベンチ	2	2以上 (植樹廻りのサークルベンチ)	2以上 (植樹廻りのサークルベンチ)
	シェルター	0	1	1
	駐輪場	自転車、原付 約179台 区域外隣接地にあり	自転車140台 (1.14㎡/台) 原付20台 (1.52㎡/台)	自転車20台 (1.14㎡/台)
	植栽 (中木以上)	2 +歩道街路樹	2以上 (サークルベンチ兼)	2以上 (サークルベンチ兼)

表-5.7 駅前広場計画指針による施設規模算定表(西口)

項目	変数名	単位	記号	算定
バス乗降場	バス乗車バス数	バス	BIB	1
	バス降車バス数	バス	BOB	1
	バス待ち滞留客の計画交通量	人	NBW	10
タクシー乗降場	タクシー乗車バス数	バス	BIT	2
	タクシー降車バス数	バス	BOT	1
	タクシー待ち滞留客の計画交通量	人	NTW	2
				※ ※乗降兼用バス数は2
一般車乗降場	一般車停車バス数	バス	BCT	3
歩道関連	歩道に関わる計画交通量	人/時	CW	422
車道関連	車道に関わる計画交通量	台/時	CC	271
その他施設	短時間駐車に関わる計画交通量	台	PC	10
	駐輪場に関わる計画交通量	台	Bd	160
交通空間面積	バス乗降場関連面積	m ²	AB	150
	タクシー乗降場関連面積	m ²	AT	62
	一般車乗降場関連面積	m ²	AC	60
	歩道面積	m ²	ACW	1,561
	交通処理のための車道面積	m ²	ACC	795
	付加的施設の面積	m ²	ACT	300
	歩道面積を除く広場面積	m ²	AO	1,367
	交通空間面積合計	m ²	AS	2,928
環境空間面積	環境空間面積比	-	0.5	2,928
駅前広場総面積		m ²	-	5,857

表-5.8 駅前広場計画指針による施設規模算定表(東口)

項目	変数名	単位	記号	算定
バス乗降場	バス乗車バス数	バス	BIB	0
	バス降車バス数	バス	BOB	0
	バス待ち滞留客の計画交通量	人	NBW	0
タクシー乗降場	タクシー乗車バス数	バス	BIT	0
	タクシー降車バス数	バス	BOT	0
	タクシー待ち滞留客の計画交通量	人	NTW	0
一般車乗降場	一般車停車バス数	バス	BCT	1
歩道関連	歩道に関わる計画交通量	人/時	CW	107
車道関連	車道に関わる計画交通量	台/時	CC	5
その他施設	短時間駐車に関わる計画交通量	台	PC	0
	駐輪場に関わる計画交通量	台	Bd	20
交通空間面積	バス乗降場関連面積	m ²	AB	0
	タクシー乗降場関連面積	m ²	AT	0
	一般車乗降場関連面積	m ²	AC	20
	歩道面積	m ²	ACW	198
	交通処理のための車道面積	m ²	ACC	209
	付加的施設の面積	m ²	ACT	0
	歩道面積を除く広場面積	m ²	AO	229
	交通空間面積合計	m ²	AS	427
環境空間面積	環境空間面積比	-	0.5	427
駅前広場総面積		m ²	-	854

(2)空間分類・動線計画

現況の駅前広場および駅東側について、交通空間・環境空間の設置状況を確認すると共に、駅前広場での安全な歩行者動線を確保するため、整備後のゾーニング案を作成しました。

① 現況の駅前広場の空間分類

現況の駅前広場は南北に長く交通空間が設けられており、広場中央に環境空間が設置されています。一方、駅東側は交通空間が設けられておらず、環境空間のみとなっています。

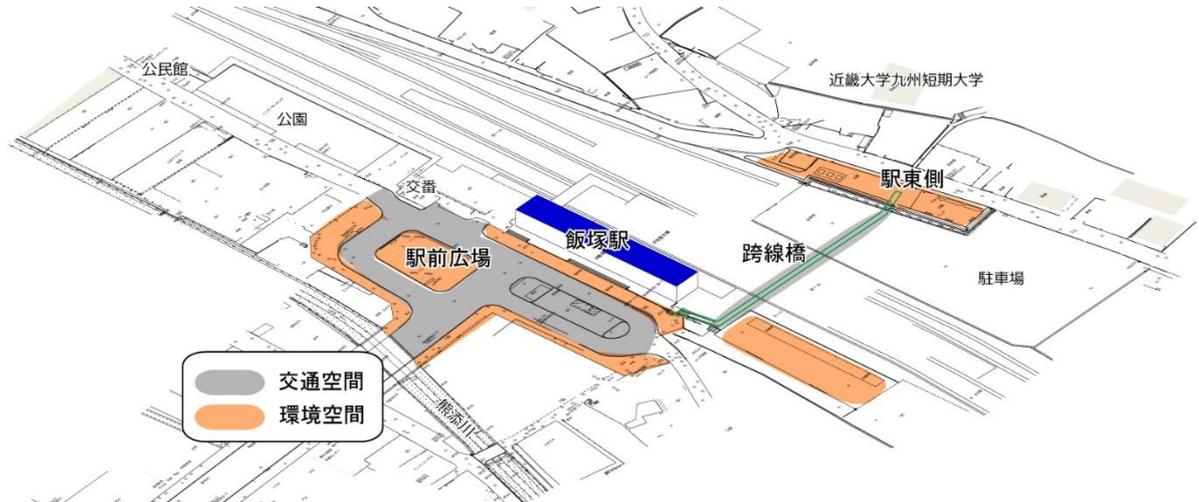


図-5.16 飯塚駅の現況(交通空間・環境空間の分類)

② 現況の駅前広場の動線

駅前広場の動線は、歩行者や自転車が駅までに道路を横断する回数が多いのが課題となっています。また休憩スペースはロータリー中央にあり、道路を横断しなければアクセスできなくなっています。

一方駅東側から飯塚駅までの動線は、階段しかない跨線橋が最寄りのアクセスとなっており、バリアフリーの観点からも改善が必要となっています。

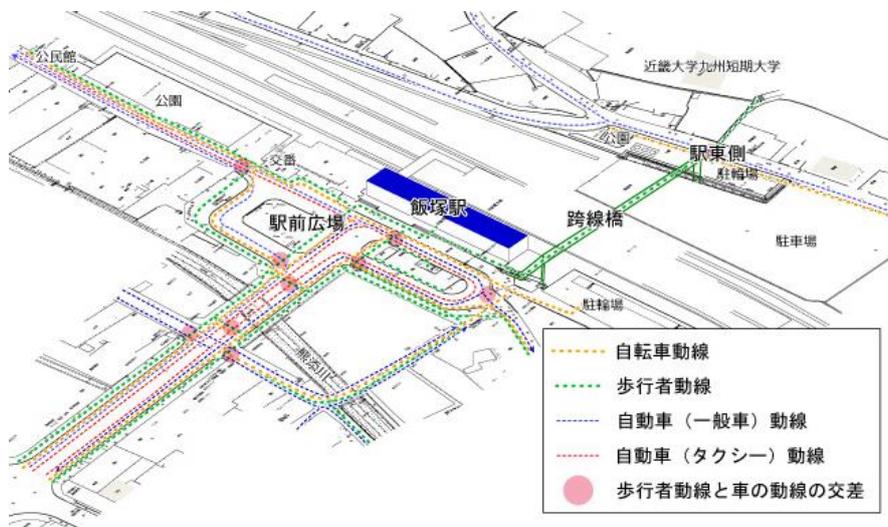


図-5.17 飯塚駅の現況(動線)

③ 空間分類・動線計画案

西口駅前広場は交通空間を広場北側のエリアに設ける案と、南側のエリアに設ける案を比較検討しました(表-5.9 参照)。

飯塚駅前の交差点から駅前広場に入る車両の動線は、南側に交通空間がある場合には右折で広場に入らなければならないこと、また人が滞留する賑わい空間の確保することを考慮し、北側に交通空間、南側に環境空間を設ける空間分類を、採用案としました。

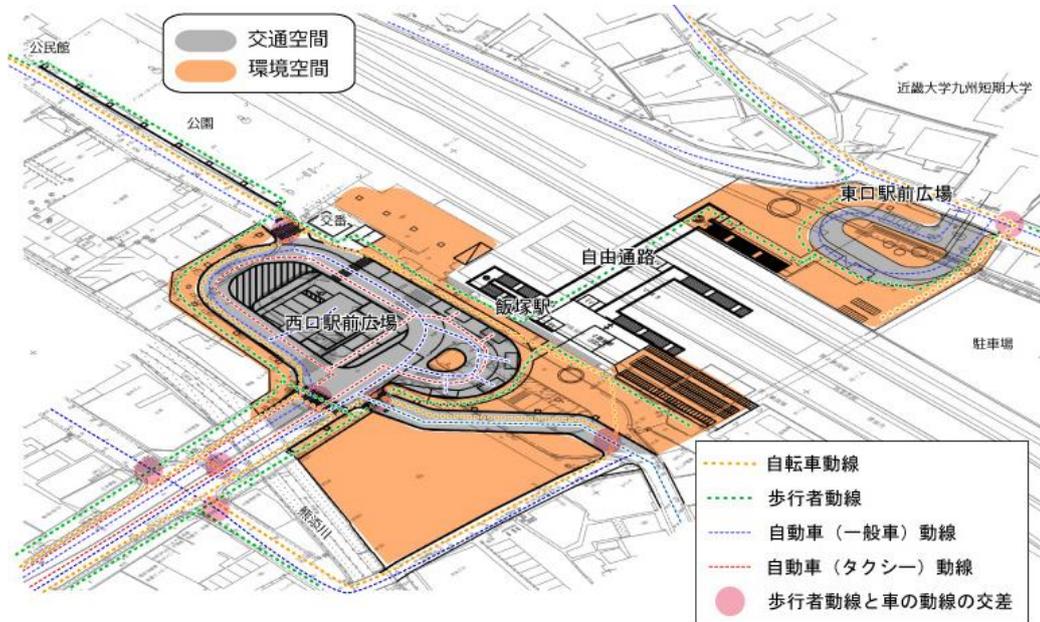


図- 5.18 西口駅前広場の空間分類・動線計画(案)

東口駅前広場は現況の市有地の範囲内で交通空間を整備する案と、市有地以外の土地も取得して、より機能が充実した交通空間及び環境空間を整備する案の2案を比較検討しました(表-5.10 参照)。

今後の駅東側のエリアの活性化において、交通結節点としての機能整備は必要不可欠と考えられるため、必要な用地を確保して、交通空間・環境空間共に充実させる計画案を採用案としました。

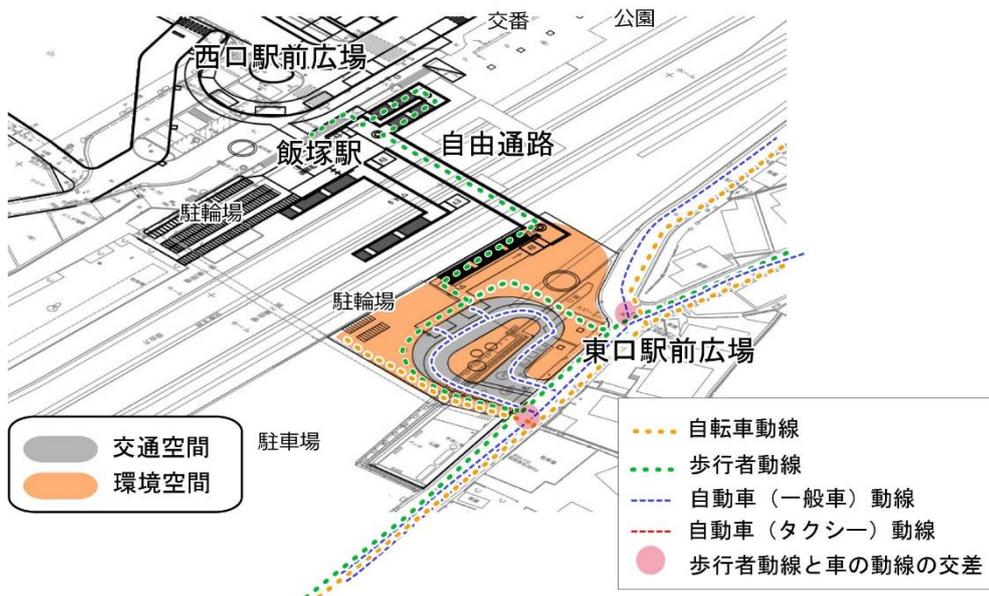
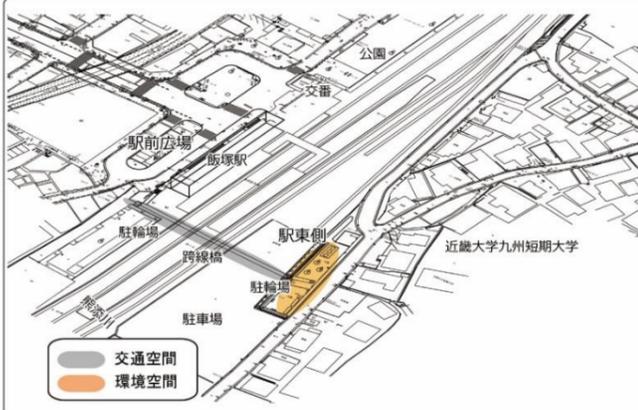
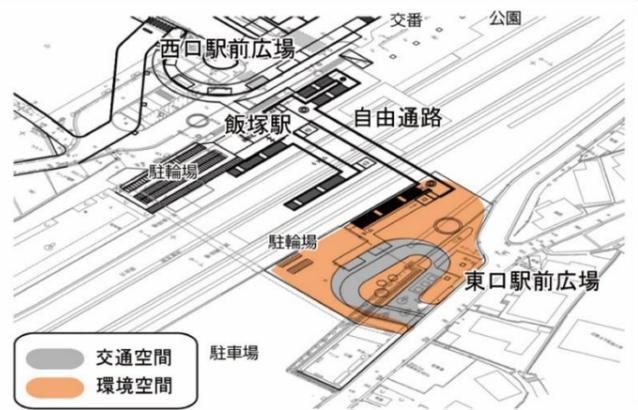
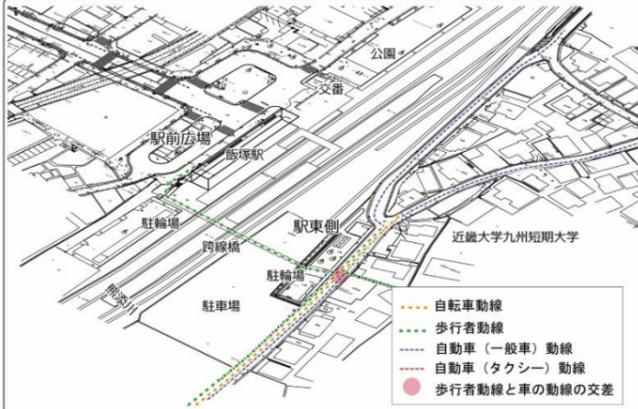
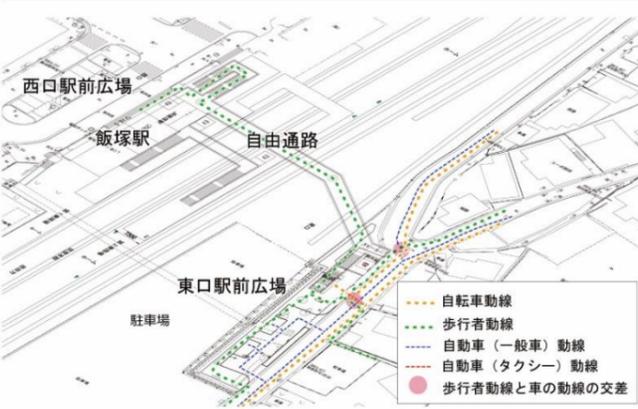
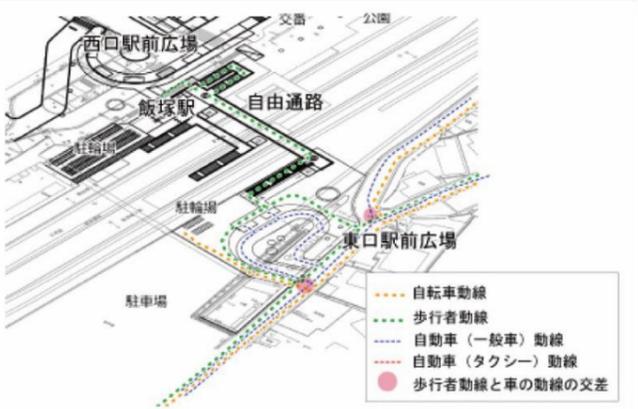


図- 5.19 東口駅前広場の空間分類・動線計画(案)

表-5.9 西口駅前広場交通空間・環境空間ゾーニング・動線の検討

		飯塚駅 現況 大部分が交通空間で、環境空間はロータリー中央に配置されている	検討案 交通空間を南側に配置、環境空間を北側に配置する	採用案 交通空間を北側に配置、環境空間を南側に配置する	
交通空間・環境空間 ゾーニング					
動線					
施設数・規模等	タクシー	乗・降車場	4	2	2
		タクシープール	2	4	4
	バス	乗・降車場	0	1	1
		バスプール	0	1	1
	一般車	乗・降車場	0	2	2
		駐車場	8	9	9
	駐車場(身障者)	2	1	1	
交通空間		・西口駅前広場にはタクシーと一般車の乗り入れ可能であるが、大型バスの乗り入れはできない。	△ ・西口駅前広場南側のエリアに交通空間を配置する案。 ・交通空間に入るために、右折する必要があり、車両の動線がやや複雑になる。	◎ ・西口駅前広場の北側のエリアに交通空間を配置する案。 ・交通空間を北側に集約するが、車両は左折で広場に入れるため、動線は検討案より整理できる。	
環境空間		・西口駅前広場の環境空間は駅前のロータリーの中央にある。時々休憩する人が見られる程度で、この場所に留まる人は多くない。 ・中央の環境空間の周囲に路場駐車が多数。	○ ・現況の北側の公園と一体的な利用が期待できる。 ・交通空間以外の範囲が狭くなる。	◎ ・交通空間が北側に集約されるため、環境空間や民間活力の活用に必要なスペースなど地域活性化に寄与する機能を導入できる可能性がある(炭都ビル跡地の利活用が可能)。	
動線		・駅へのアクセスは、車と歩行者・自転車の動線が交差する回数が多い安全性に問題がある。	◎ ・現況よりも駅まで、徒歩や自転車と車の動線の交差が少ない。 ・バスやタクシーの利用者が雨に濡れずアクセスできる動線を計画が可能。	◎ ・現況よりも駅まで、徒歩や自転車と車の動線の交差が少ない。 ・バスやタクシーの利用者が雨に濡れずアクセスできる動線を計画が可能。	
景観面		・駅正面の道路から、正面に駅舎が望める景観が特徴的である。 ・交通量は多いが人が歩いたり、休憩したりする姿が殆ど見当たらず賑わいを感じられない。	○ ・正面の道路から駅舎及び自由通路が一体となった建物を望めるようにすることが可能。 ・北側の公園との一体的な利用により、駅前広場北側に人が滞留し、賑わいのある風景の創出が可能。ただし間にある交番で環境空間が分断される可能性がある。	◎ ・正面の道路から駅舎及び自由通路が一体となった建物を望めるようにすることが可能。 ・駅前広場南側に人が滞留するスペースを確保し、なおかつ民活による賑わいのある風景の創出が可能である。	

表-5.10 東口駅前広場交通空間・環境空間ゾーニング・動線の検討

		飯塚駅 現況	検討案	採用案	
		環境空間のみ	現在の市有地内で交通空間を中心に計画	一部用地を買収して交通空間・環境空間の両方を整備	
交通空間・環境空間ゾーニング					
動線					
施設数・規模等	タクシー	乗・降車場	0	0	0
		タクシープール	0	0	0
	バス	乗・降車場	0	0	0
		バスプール	0	0	0
	一般車	乗・降車場	0	2	2
		駐車場	0	0	0
	駐車場(身障者)	0	0	0	
交通空間		・ 駅東側には交通空間は設けられていない(駐輪場のみ)。	△ ・ 東口駅前広場を設置して交通空間を確保し、乗降場を整備、一般車の乗降ができるようにする。	◎ ・ 東口駅前広場を設置して交通空間を確保し、乗降場を整備、一般車の乗降ができるようにする。	
環境空間		・ 公園となっており、藤棚やベンチが設置してある。	△ ・ 乗降場や狭い敷地の中で環境空間を広く確保するのは難しい。	◎ ・ 十分な環境空間を確保できるため、送迎を待つ人などの駅前での滞留が期待できる。	
動線		・ 短大や民間の駐車場と跨線橋間の人の動線がある。 ・ 自家用車による送迎は少ない。また車の乗降場がない。	△ ・ 乗降場から自由通路入口までの距離がやや遠くなる。	◎ ・ 乗降場から自由通路入口までの距離が短い。	
景観面		・ 環境空間中心であるが、人の往来や滞留が多くないため、やや寂しい景観となっている。	○ ・ 交通空間中心となるが、植栽を配置し、景観面に配慮することが可能である。	◎ ・ 現況よりも環境空間を広く確保し、東口広場にも西口同様、人が滞留し、賑わいのある風景の創出が期待できる。	

(3)施設配置計画(案)

整備構想及び空間分類・動線計画に基づき、西口・東口駅前広場の配置計画案を作成しました。

① 西口駅前広場の交通結節点としての機能強化に必要な配置計画

大型バスが寄り付くことができる道路や乗降所、タクシーの乗降や一般車の送迎に必要なスペースの確保など、交通結節点としての機能強化に必要な施設を計画・配置しました。

- ・大型バスが広場内で旋回できる大きさで、ロータリーを計画します
- ・駅の南北の生活道路からの駅前広場への接続に配慮した計画にします
- ・利用が多い一般車の乗降場、タクシー乗降場配置します
- ・タクシーの待機場を配置する計画にします



駅前広場整備事例：新飯塚駅(飯塚市)



駅前広場整備事例：糸島高校前駅(福岡県糸島市)

② 東口駅前広場の新設計画

駅利用者の西口への集中を防ぎ、分散させることで混雑防止を図るとともに、利便性を向上させることで駅東側の賑わい創出につなげられるよう、駅東側のエリアに交通施設の配置を計画しています。

- ・一般車の乗り入れができるロータリーを計画します
- ・自由通路に近い位置に、一般車乗降場を配置します

③ 駐輪場・駐車場などの利便性向上を図る配置計画

西口・東口広場に駐輪場を、西口広場に駐車場を設けて交通結節点としての利便性を高めます。

- ・西口広場には自転車、原付バイクが駐車可能な駐輪場を配置します
- ・東口広場にも自転車が駐車可能な駐輪場を配置します
- ・西口広場にコインパーキングの整備を計画します



駐輪場整備事例：桂川駅(福岡県嘉穂郡桂川町)

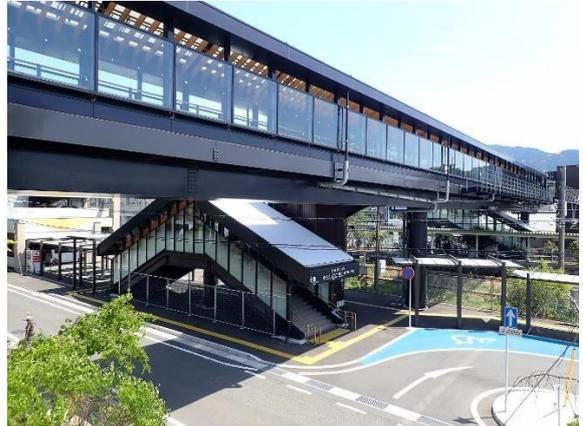
④ バリアフリーに配慮した施設計画

駅前広場のバリアフリー化に配慮した施設計画案としています。

- ・西口駅前広場は、身体障がい者の乗降場を駅舎に近い位置に計画します
- ・歩道の幅員は歩行者等が安全に通行できる幅員を計画します
- ・バリアフリー化に必要な施設を計画します



手すり・スロープ設置事例：
吉富駅(福岡県築上郡吉富町)



身体障がい者用駐車施設事例：
篠栗駅(福岡県糟屋郡篠栗町)

⑤ 安全な歩行者動線を実現する施設計画

交通動線を単純化し、より安全な歩行者動線となる配置案とします。

- ・横断歩道から乗降場等までは離隔を5m以上確保する計画とします
- ・駅前のアクセスで、歩行者が道路を横断する回数が最低限となる動線計画にします

⑥ シェルターやトイレなど快適な利用のための施設計画

雨天時には雨除けに、晴天時には日よけになるシェルターを整備し、利用する人、訪れる人が快適に利用できる環境づくりを行います。

- ・東西両方の駅前広場で自由通路入口や駅舎から乗降場まで、シェルター設置を計画します
- ・快適な駅及び駅前広場利用に配慮して、多目的トイレの西口広場への設置を計画します



多目的トイレ整備事例：
糸島高校前駅(福岡県糸島市)



シェルター整備事例：
苅田駅(福岡県京都郡苅田町)

⑦ 利用者が滞留するエリアの設置

駅利用者がより長く滞在したくなる居心地の良い空間や、歩きたくなる安全で十分な幅員のある歩道、休憩スペース等環境空間の整備により、地域内外の人が集う賑わいある駅前広場にすることを考えた施設配置案を計画します。

- 利用者が滞留し、駅前に賑わいが創出できるスペースを計画します(ベンチの配置など)
- 修景や緑陰ができるよう植栽を計画します



駅前広場環境空間の整備事例：
新飯塚駅(飯塚市)



駅前広場環境空間の整備事例：
吉富駅(福岡県築上郡吉富町)

⑧ 訪れる誰にも親切な施設設置計画

観光者や初めて飯塚駅周辺に訪れる公共交通利用者にも情報提供できるよう交通結節点である飯塚駅から公共施設、主要観光施設等の案内板を計画します。

- 情報表示板を東口、西口両方の駅前広場に設置する計画にします



情報表示板事例:筑前深江駅(福岡県糸島市)



情報表示板事例:新飯塚駅(飯塚市)

与条件及び整備構想に基づき検討した東西駅前広場のレイアウト案は、図-5.20 に示すとおりです。ただし、これは決定したものではなく、実際とは異なるものになります。具体的には今後の設計で決定していく予定です。

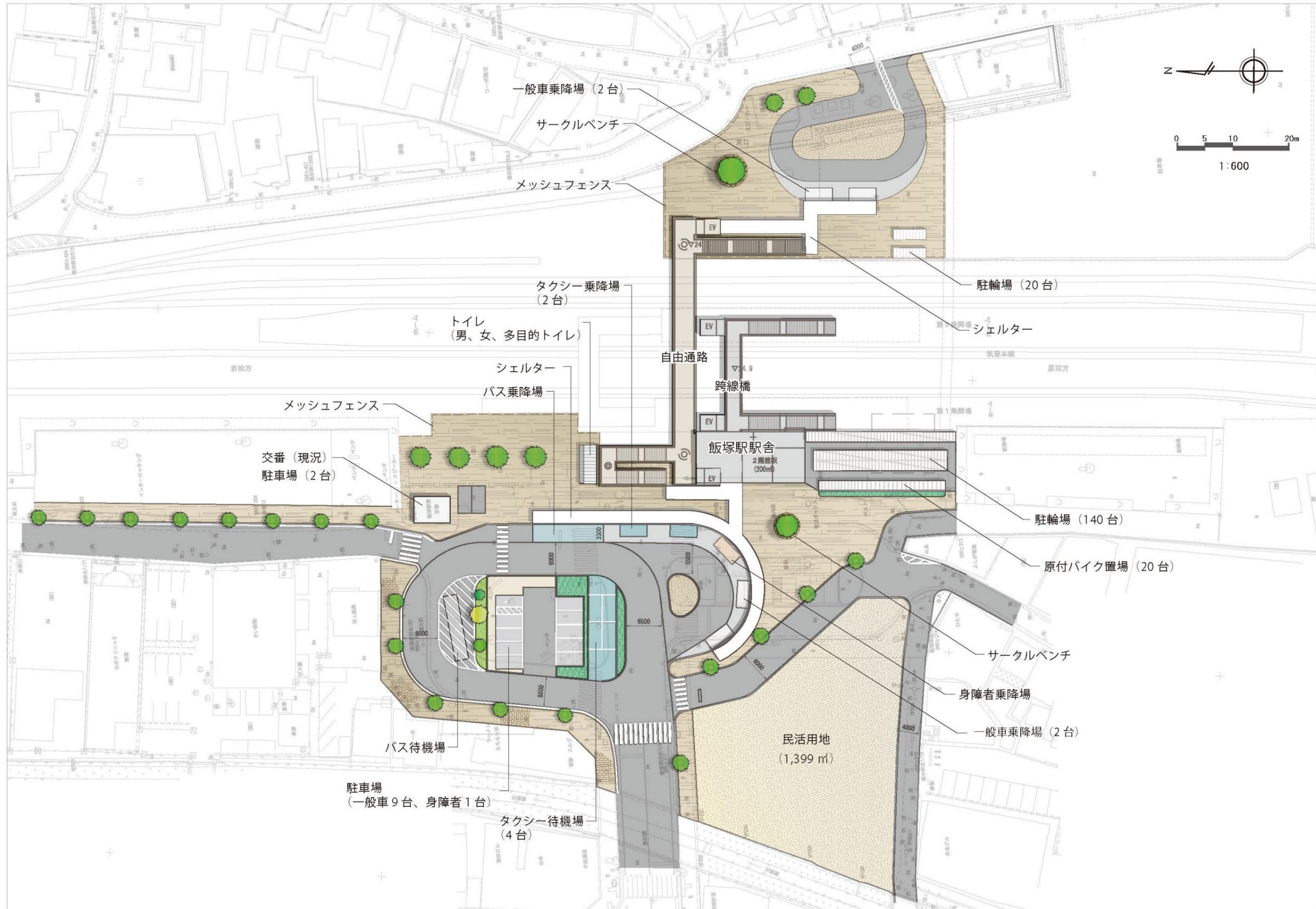


図- 5.20 東西駅前広場レイアウト案

(4)完成イメージ

駅前広場・自由通路・駅舎の配置について、現時点の最終案のイメージは下図のようになります。ただしこれは施設配置した整備イメージを示したものであり、決定したものではなく実際とは異なるものになります。具体的には今後の設計で決定していく予定です。



図一 5.21 完成イメージ(飯塚駅西口側)

※現時点のイメージであり、実際とは異なります。



図一 5.22 完成イメージ(飯塚駅東口側)

※現時点のイメージであり、実際とは異なります。

5.6 概算事業費

飯塚駅周辺地区整備計画にかかる全体事業費は、概算で 36～47 億円程度を見込んでいます。東西自由通路及び駅舎については、今後、鉄道事業者との協議により決定します。

※概算事業費は類似事例を参考に試算したおおよその目安であり、今後詳細な設計等を行う中で変更が生じます。

表-5.11 飯塚駅周辺地区整備計画 概算事業費

単位：億円

事業分類	事業名称	概算事業費	備考
道路事業	旧卸売市場周辺道路事業	5～6	
	西町天道線整備事業	1～1.5	
	桜ヶ丘踏切改良事業	0.5～1	
公園事業	菰田堀池公園（仮称）整備事業	1～1.5	
	菰田西公園整備事業	0.5～1	
東西自由通路 駅前広場	飯塚駅前東西自由通路整備事業 飯塚駅広場整備事業	28～36	駅舎形状や 経済動向により増減
合計		36～47	駅舎形状や 経済動向により増減

5.7 事業の実現に向けて

飯塚駅周辺地区整備基本計画では、道路や公園、各種施設など多様な整備を計画しており、一体的に整備が可能な手法として社会資本整備総合交付金事業(都市構造再編集中支援事業)を活用して、事業を進めます。

5.7.1 都市構造再編集中支援事業の概要

都市構造再編集中支援事業は、「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする、国土交通省の都市再生整備計画に係る支援措置事業です。

(1)国費率

都市機能誘導区域内は国費率 50%、居住誘導区域内等が 45%となっています。

事業主体：市町村、市町村都市再生協議会、民間事業者等
国費率：50%（都市機能誘導区域内）、45%（居住誘導区域内等）

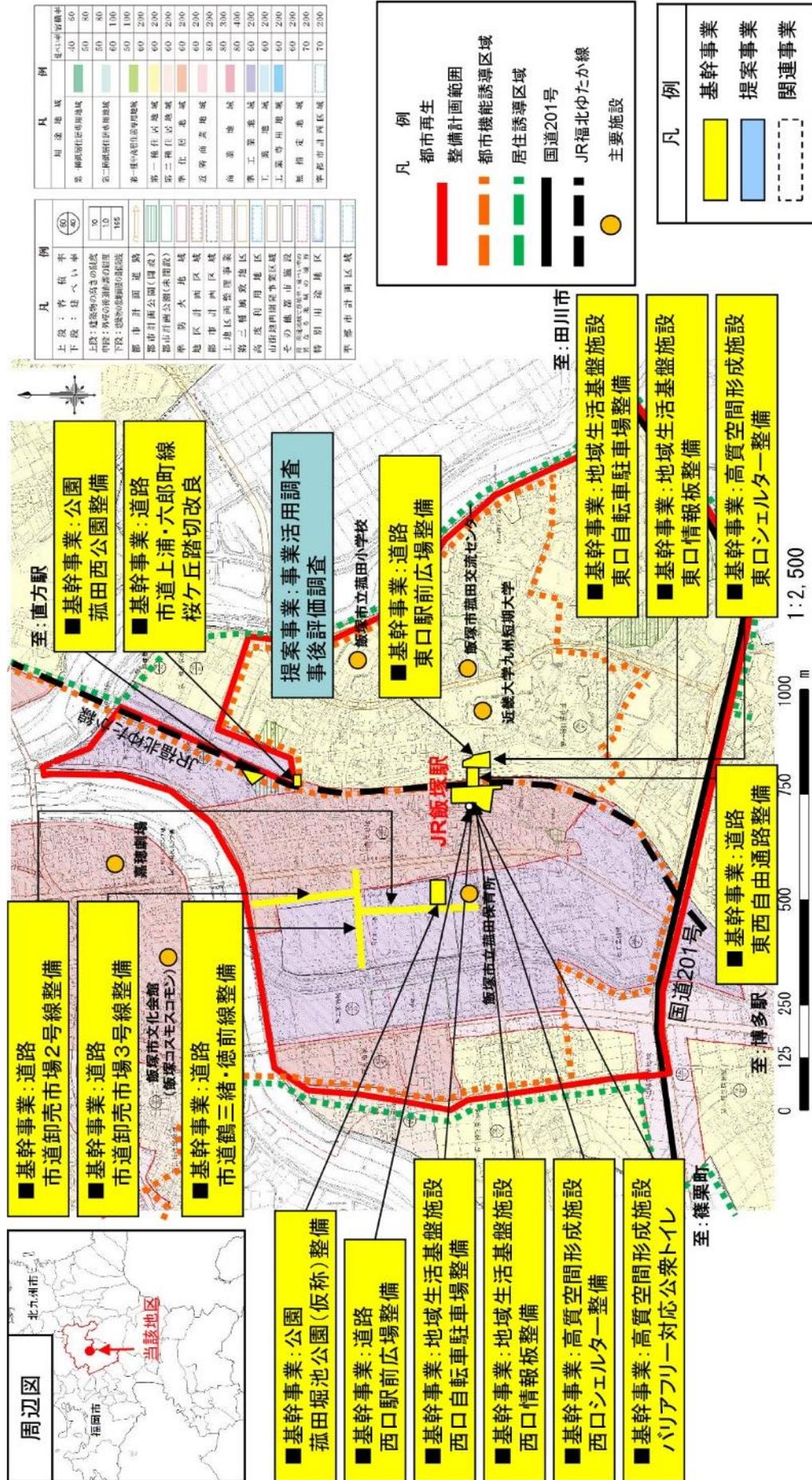
(2)交付期間

交付期間は、おおむね 3～5 年です。

5.7.2 都市構造再編集中支援事業(飯塚駅周辺地区)

飯塚市は、飯塚駅周辺を対象とする令和4年度都市構造再編集中支援事業(飯塚駅周辺地区)の新規地区の指定を受けました。飯塚市周辺地区の整備計画のうち、本事業を活用して整備を進める事業は、次頁の図-5.23 に示すとおりです。

交付金額は事業費によって変わりますが、概算で約 20 億円を見込んでいます。



図一 5.23 都市構造再編集中支援事業(飯塚駅周辺地区)